平成13年度　国土交通白書

平成13年度 国土交通白書

はじめに
1. 国土交通省の責務
2. 21世紀型国土交通行政に求められる方向性
3. 改革への取組みの決意

第I部　21世紀初頭における国土交通行政の課題と方向性

第1章　国土交通省の誕生
第1節　国土交通省の誕生
第2節　統合の成果

第2章　国土交通行政の課題
第1節　戦後の我が国経済社会の発展と国土交通行政の貢献
第2節　20世紀の負の遺産
第3節　近年新たに顕在化した課題
1. 構造変化に伴う日本経済の長期低迷と財政赤字の大幅な拡大
2. グローバル化の進展
3. 地球規模で深刻化する環境問題
4. 自然共生型国土の構築と市民参加の高まり
5. 少子・高齢社会の到来
6. IT革命の進展
7. 安全・危機管理への意識の高まり

第3章　21世紀型国土交通行政への改革
第1節　公共事業改革
第2節　21世紀型交通政策への転換
第3節　新たな流れに対応した行政手法の改革

第II部　国土交通分野をめぐる政策課題への取組み

第1章　都市再生の推進
第1節　都市の活力・競争力の向上に向けて
第2節　良好な生活環境の形成
第3節　都市交通システムの整備

第2章　広域的・国際的な交通ネットワークの構築と観光交流の促進
第1節　広域的な交通ネットワークの構築
第2節　国際的な交通ネットワークの構築
第3節　複数の交通機関の連携強化

第4節　観光交流の促進

第3章　個性ある美しい地域・国土の形成

第1節　地域・国土づくりの方向性
第2節　個性を生かした活力ある地域づくり
第3節　観光を活かした地域づくり
第4節　地域の足の確保(地域にとって必要な生活交通路線の維持・確保)
第5節　特定地域振興対策の推進
第6節　北海道総合開発の推進

第4章　環境にやさしい社会の実現への取組み

第1節　地球温暖化対策の推進
第2節　大気汚染・騒音等による生活環境の改善
第3節　豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり
第4節　循環型社会の形成促進
第5節　健全な水循環系の構築
第6節　海洋汚染の防止
第7節　地球環境の観測・監視

第5章　生活の質の向上を支える豊かな居住とレクリエーション活動の推進

第1節　豊かな居住
第2節　レクリエーション活動の推進

第6章　安全の確保

第1節　自然災害対策
第2節　事故災害、重大事件等への危機管理能力の強化
第3節　交通安全対策の充実強化

第7章　少子・高齢社会への対応

1. すべての人が円滑に移動できるような環境の整備
2. 住宅・建築物のバリアフリー化の推進等
3. ユニバーサルデザインの概念を導入した環境整備
4. 高齢者の居住の安定確保
5. 子育て世帯の住まいの充実
6. 冬期バリアフリー

第8章　ＩＴ革命の推進

第1節　高速大容量の情報通信ネットワークの構築支援等
第2節　公共分野のＩＴ化推進
第3節　電子政府の実現

第9章　産業の再生・活性化
第1節　産業の活性化
第2節　産業の再生

第10章　我が国の国際競争力の強化等に資する物流施策の推進
第1節　国際的に競争力のある水準の物流市場の構築
第2節　社会的課題に対応した物流システムの構築

第11章　グローバル化に連動した国際施策の展開
第1節　グローバルなイニシアティブの発揮
第2節　多国間・二国間の取組みへの対応
第3節　日本の技術、ノウハウを活かした国際協力

第12章　21世紀を支える技術研究開発
第1節　技術研究開発推進体制
第2節　技術研究開発の取組み
第3節　建設マネジメント技術の向上
第4節　建設生産技術対策

（補注）

はじめに　-改革への挑戦：21世紀型国土交通行政をめざして-

国土交通省が誕生して約1年が経過し、今般、この間の国土交通行政の歩みを国土交通白書として初めてとりまとめるに至った。そこに盛り込まれるべき内容は広範にわたるが、まずはじめに、本白書を執筆するにあたって最も基本となるべき国土交通省の責務と国土交通行政に求められる方向性について述べる。

1. 国土交通省の責務

我が国は、世紀の節目と同時に社会経済の大きな変革期を迎えている。

社会のあり方の基礎となる人口構造については、本格的な少子・高齢社会が到来しつつある。生産年齢人口の割合が減少する中で、いかに生き生きとした社会を実現するか、我が国の知恵が問われている。経済の面では、20世紀後半のような右肩上がりの成長が期待できる時代から、より安定的な成熟型の時代への移行期を迎えた。例えば、地価も例外ではない。本来その土地が有する収益力を拠り所とする、言わば、地に足がついた事業活動の展開が求められている。また、世界に目を転じると、地球温暖化への対応など、地球環境を大切にするという観点から、我々の行動様式を再構築することが強く要請されている。将来の人類のためにも、貴重な環境や資源の消費が厳しく監視される時代となった。

このような転換期である新世紀の幕開けと時を同じくして、北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省の旧4省庁統合により、国土交通省が誕生した。この新しい組織に課せられた任務は、国土政策、社会資本整備、交通政策等を総合的に推進することである。すなわち、21世紀にふさわしい経済社会システムを確立していくために、かけがえのない国土をどのようにデザインすればよいのか、具体的なビジョンを描き、各種の基盤整備や交通政策などを総合的に融合・展開してそのビジョンを具体化していくことである。

言い換えると、これら国土交通行政の推進により、新しい時代においても国民や企業が持つ潜在力を自由に発揮できるよう、活動の「場」、「空間」を整えていくこと、それが国土交通省が果たすべき役割である。

それでは、この役割を果たすため、具体的にはどのような目標に向かって進んでいくべきであろうか。国土交通省では、統合にあたり、広く国民の意見を伺いながら、変革の時代に新組織が一体となって任務を遂行するための標となるべき国土交通行政の目標として、次の5つの項目を設定した。

1) 自立した個人の生き生きとした暮らしの実現
2) 競争力のある経済社会の維持・発展
3) 安全の確保
4) 美しく良好な環境の保全と創造
5) 多様性ある地域の形成

こうした組織全体の目標の設定など誕生の経緯や統合の主な成果については、第I部第1章で紹介する。

続く第2章では、20世紀を振り返り、戦後の社会資本整備や交通政策の展開が、我が国の経済発展や国民生活の質の向上に大きく貢献してきたことを見る。一方で、新世紀に移行した現在、1)高度経済成長期のひずみなど20世紀から残された課題や、2)経済の活性化、地球規模で深刻化する環境問題、少子高齢社会の到来など近年顕在化してきた課題等、国土交通省が取り組むべき課題が山積していることを確認する。

第II部ではこれらの課題を12項目に整理し、克服に向けての具体的な取組みを課題別に紹介する。省を挙げてこうした取組みに力を注ぎ、「5つの目標」を達成して国民の期待に応えることこそが、21世紀の国土交通省に課せられた責務に他ならない。

2. 21世紀型国土交通行政に求められる方向性

国土交通行政を取り巻く社会経済環境が大きく変化しつつある中、これら多数の課題に的確に対応していくためには、これまでの行政の進め方にとらわれることなく、以下のような視点に立って、新たな取り組みを進めていかなければならない。

(1)効果、効率を重視した政策展開

成熟社会を迎え、財政状況も厳しさを増す中で、多くの課題に対応するためには、できるだけ低いコストでより大きな効果をもたらす取組みを、よりスピーディーに進めていくことが強く求められる。

そのためには、

1) 旧4省庁統合のメリットを活かし、総合力を発揮することにより、効果的・効率的に施策を展開する
2) 施策の効果を的確に評価し、施策の重点化を図る
3) 施策の実施に伴う手続きの合理化、簡素化を進める
4) 民間で可能な分野については民間活力を積極的に活用する
5) 特に社会資本整備の分野では、既存ストックの有効活用やライフサイクルコストも含めた総合的なコスト縮減に取り組む。また、交通分野では、安全や環境等を重視した事後チェック型行政を着実に実施していくことが必要である。

(2)国民の視点に立った政策展開

20世紀のわが国の経済は、世界にも類を見ない高度成長を達成した。しかし、その反面、経済力に見合った豊かさを国民が十分に実感できないということが大きな政策課題として残った。

90年代以降、経済の低迷が長引く現在、我が国は21世紀にふさわしい経済社会の構築を目指している。この努力が実り、新たな発展軌道を歩み始めたときには、発展の成果を国民が十分に実感し、享受できるような仕組みを構築しなければならない。そのためにも、国民の視点に立った政策展開が不可欠である。

具体的には、

1) 政策評価に関する事項など、情報の公開を積極的に進める
2) ＰＩ(パブリックインボルブメント)、社会実験など政策実施の早い段階からの住民参加を進める
3) 地域住民やNPOが積極的に参加できる仕組み作りを進める

などにより国民に開かれた行政を展開することが必要である。

(3)幅広い視野に立った政策展開

近年、国内では、国と地方の役割分担を見直し、地方分権を進めることが大きな課題となっている。一方、国外に目を転じると、あらゆる分野での国際交流が活発化し、「グローバル化」が急速に進展している。今後の国土交通行政にとっても、こうした国の内外での環境変化への対応が欠かせない。

このため、

1) 地方の自主性と創意工夫を尊重した政策展開を進める
2) 国際社会に対して、日本発の提案を積極的に行うなど主体性の発揮に努める

など、幅広い視野に立脚して、課題に取り組んでいくことが必要である。

3. 改革への取組みの決意

こうした方向での取組みを進めるためには、従来型の行政手法を抜本的に改革し、新たな発想に立った21世紀型の国土交通行政の体系へと再構築していく必要がある。

そのためには、国土交通行政に携わる職員一人ひとりが、国土交通行政の究極の目的は国民の幸せの実現であることを常に意識し、自らの変革に積極的に取り組むこと、そして、ストックの有効活用などハード面での対応と新たな仕組みの構築などソフト面での対応を積み重ねていくなど新たな発想に立って創意工夫を凝らすことが大切である。

国土交通行政の「聖域なき改革」に、国土交通省が一丸となって取り組み始めている具体的な内容については、第I部第3章で紹介する。

改革は未だ途上であり、新たな潮流を的確に分析・把握するとともに、広く国民の意見を取り入れながら21世紀にふさわしい新たな仕組みの一層の整備・充実を図り、国土交通省に課せられた使命をしっかりと果たすことができるよう、英知を結集していかなければならない。

第I部　21世紀初頭における国土交通行政の課題と方向性

第1章　国土交通省の誕生

第1節　国土交通省の誕生

1. 省庁の再編

平成8年11月にスタートした行政改革会議では、戦後型行政の成果とその問題点等について検討がなされた。その結果、「日本と世界の未来像を胸に抱き、われわれが生きるこの国と社会を少しでもその理想に近づけるように試みること、すなわち、「この国のかたち」を見つめなおし、その再構築を図ること」に取り組む、との決意が示された。これを基に中央省庁等改革推進本部が「政治主導の確立」「縦割り行政の弊害を排除」「透明化・自己責任化」「スリム化目標を設定」を4本の柱に据えて、関連法の整備等を進め、13年1月6日、それまでの1府22省庁を1府12省庁に再編成し新体制がスタートした。北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省の4省庁は統合し、国土交通省に生まれ変わった。

＜再編の経緯＞

平成９年12月	行政改革会議最終報告
10年６月	中央省庁等改革基本法成立
11年７月	省庁改革関連法(17本)成立
	-国土交通省設置法
11年12月	省庁改革施行関連法(61本)成立
12年５月	中央省庁等改革関連政令(90本)成立
	-国土交通省関連としては国土交通省組織令(政令第255号)他12本成立
13年1月6日	新府省の発足
13年４月	独立行政法人への移行(60法人中57法人)
	-国土交通省関連(12法人)-
	土木研究所、建築研究所、交通安全環境研究所、海上技術安全研究所、
	港湾空港技術研究所、電子航法研究所、北海道開発土木研究所、海技大学校、
	海訓練所、海員学校、航空大学校、自動車検査独立行政法人*
	(*：平成14年7月予定)

＜国土交通省の任務＞

「国土の総合的かつ体系的な利用、開発及び保全、そのための社会資本の整合的な整備、交通政策の推進、気象業務の健全な発達並びに海上の安全及び治安の確保を図ること」(国土交通省設置法第3条)。

2. 国土交通省の誕生

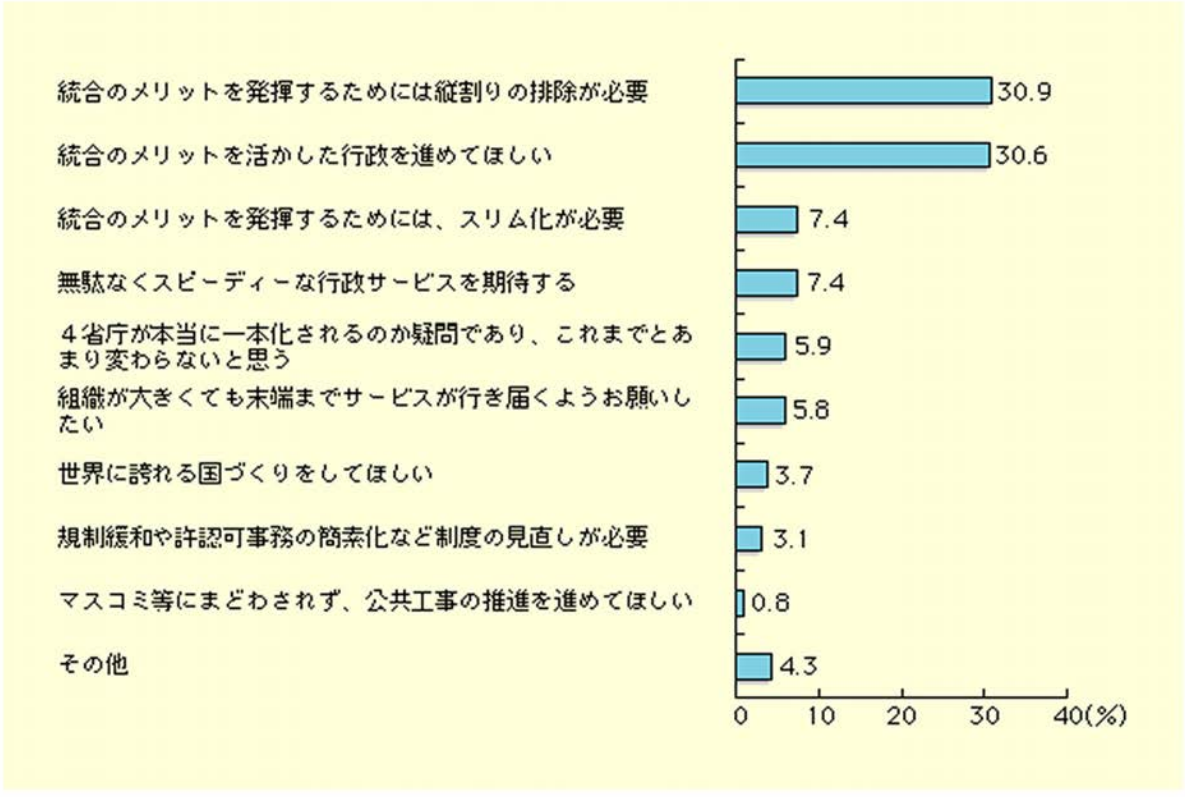
(1)誕生までの経緯

1)「国土交通省の使命、目標、仕事の進め方」の策定

国土交通省では省庁再編前から旧4省庁で協力し、統合へ向けて様々な取組みを行ってきた。国土交通省の任務を全うするためには、「何のために国土交通省が存在するか(＝使命)」を明らかにし、省全体、全職員が使命を共有し、共通の認識の下に、総合的で整合性の取れた政策展開を図る必要がある。そこで旧4省庁共同で、今後の総合的、統一的な政策展開の基礎とすべき国土交通省の使命と、国民の視点に立ってより良い行政サービスを提供していくための基本的な方針の策定作業を進めた。

策定に当たっては、12年7月から11月末にかけて「国土交通省のビジョン(案)」を公表し、「国土交通省の使命を果たすための5つの目標」、「5つの目標の達成に向けた政策課題」、「国土交通省の仕事の進め方」等について、各種PR、シンポジウム等を通じて意見、提案を募集した。その結果、年齢については10歳から94歳まで、地域については、北海道から沖縄まで、全国各地の11,114人の方から幅広くご意見をいただいた。なかでも統合のメリットを生かした行政を進めてほしい、統合のメリットを発揮するためには縦割りの排除が必要との意見が多く、統合に対する期待と関心の高さがうかがわれた。

図表I-1-1　「国土交通省のビジョン（案）」に関するPI（パブリック・インボルブメント）の結果



2)国土交通大臣への知恵箱の設置

"国土交通省にあなたの知恵を"と題し、新しい国土交通省に何を望むか、また、何をしたらいいかについて職員の知恵を募集した。お互いの業務についての疑問に始まり、知恵箱には多くのアイデアが寄せられた。新しい省としてどうすれば旧4省庁の壁を乗り越え融合できるのか、国土交通省になったら国民に対して何ができるのか等、真剣に考えた意見が多く、国土交通省誕生へ向けての意気込みがうかがわれた。

3)国土交通省の誕生

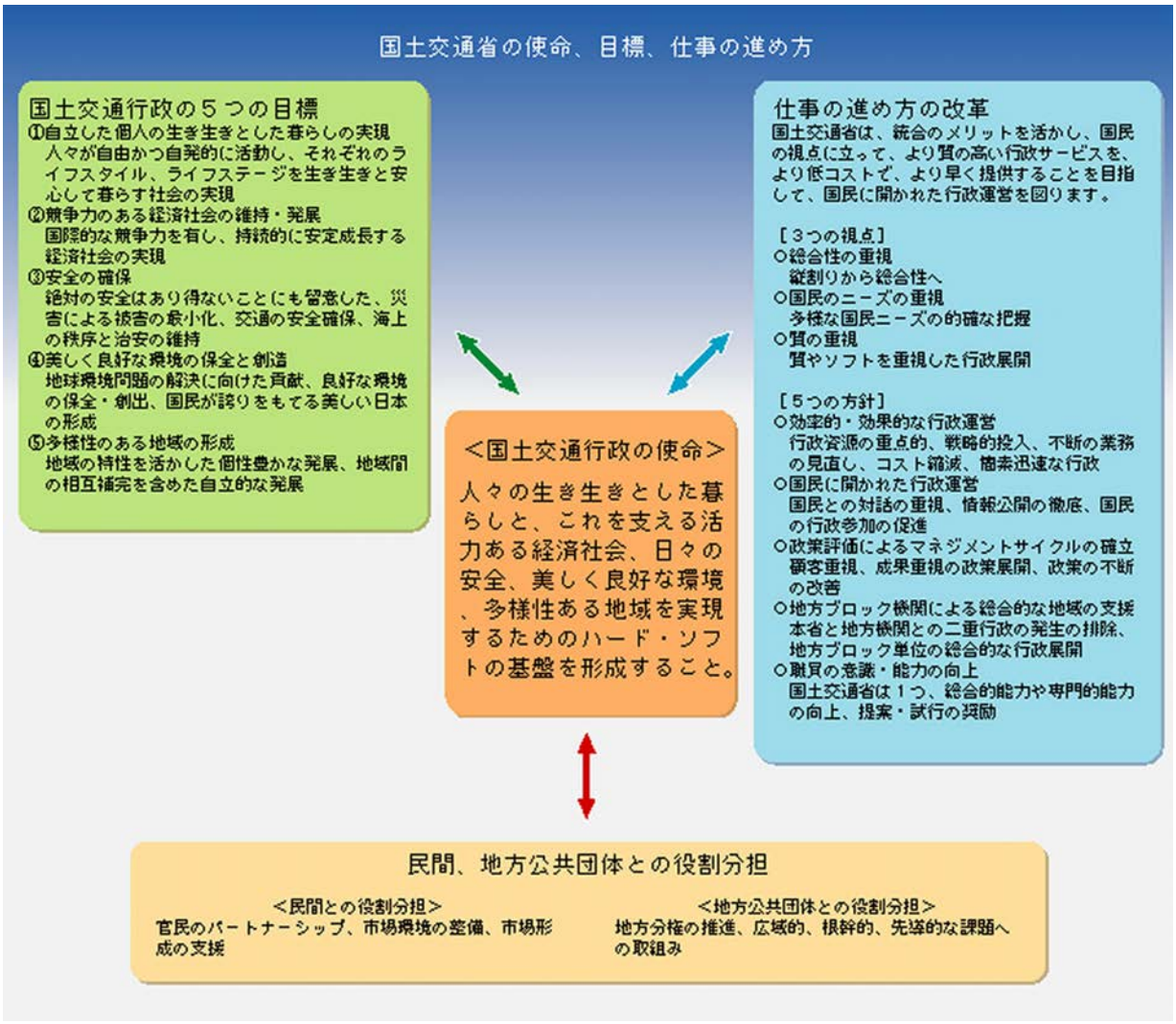
こうした経緯を経て、13年1月6日、国土交通省が発足した。

国土交通省の看板をかける扇大臣



また、前述のPI(パブリック・インボルブメント)等の意見等を踏まえ、13年1月30日に「国土交通省の使命、目標、仕事の進め方」を公表した。

図表I-1-2　国土交通省の使命、目標、仕事の進め方



さらに、国土交通省の発足に当たり、新たにシンボルマークとキャッチフレーズを制定した。

シンボルマーク及びキャッチフレーズの趣旨を踏まえ、発足前の旧4省庁の垣根を越えるのはもちろんのこと、他省庁との垣根も越えた施策の融合化、ハード・ソフト一体となった施策の推進等に取り組んでいる。

（シンボルマーク）



国土交通省

（キャッチフレーズ）

人が動く、
国土が躍動する。

人と国土、躍動をイメージしました。国土の上で人々が弾んでいる躍動感を、人々のハートである「心」の文字でデザイン化しています。また、旧４省庁が心を一つにし、国土交通省が未来に向かって躍動する姿を表しています。

(2)国土交通省の組織

国土交通省は、国土交通本省、外局、それらの下の特別の機関、地方支分部局等から構成されている。そして、国土交通省が所管する幅広い行政分野に関し、多様な行政ツールを最大限に生かした施策を展開していく必要がある。

図表I-1-3　国土交通省の予算・人員、組織

予算（平成13年度、百万円）	国費	7,891,999	うち一般公共事業費7,197,604 これは国全体の一般公共事業費の約76.9%に当たる。
	事業費	27,360,041	
人員（平成13年度末）		66,012人	

国土交通省の組織



(3)地方支分部局等

地方の自主性を高め、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現を図る観点から、国と地方の適切な役割分担の下での協調・協力を進めていくことが重要である。

このため、地方整備局、北海道開発局、地方運輸局等が、地方公共団体等と密接に連携し、地方の自主性を活かした社会資本整備、交通政策等の推進を図り、地域密着型の国土交通行政を進めていくこととしている。

旧港湾建設局と旧地方建設局を統合して新たに発足した地方整備局と、北海道開発局は、国土交通本省から、法律等67本にのぼる許認可等の事務の委譲、4兆1,000億円余(13年度事業費ベース)の予算の一括配分を受けており、地域における社会資本整備の核となって、地元自治体・経済界等との間に、新たな協調・協力関係を築いていくことが期待されている。

また、施設等機関のうち、国土交通政策研究所、国土技術政策総合研究所、国土交通大学校については、旧4省庁時の組織を統合して新たに発足し、社会経済情勢の変化に合わせ、長期的展望に立った政策研究の推進、技術政策の企画・立案、職員研修の充実等を図っている。

第2節　統合の成果

国土交通省は北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省の旧4省庁を統合の上、発足した。旧4省庁がそれぞれ蓄積してきた経験や実績を持ち寄り、融合させることによってこれまで以上に効果的な政策展開を図っていかねばならない。そしてそのような大きな成果の実現へ向けて今まさに第一歩を踏み出したところである。本節ではその出発点となる本年における、旧4省庁統合の成果の一部を紹介する。

1．国土交通地方懇談会の開催

国土交通行政全般について、より広い観点から、地域における当面の課題や中長期的な地域づくり等について話し合うため、平成13年2月から4月にかけて、全国10ブロックにおいて、国土交通大臣出席の下、国土交通地方懇談会が開催された。

国土交通省から大臣、地方整備局長、地方運輸局長等が出席し、さらにブロックの地方自治体の長、ブロックを代表する経済団体の代表者等の参加を得た。地域における当面の課題や中長期的な地域づくりなど、国土交通行政に関する意見・要望等が話し合われ、自治体の範囲にとらわれず地域全体を見据えた議論が行われた。この地方懇談会での議論が原点となって、「21世紀国土交通のグランドデザイン(案)」が作成され、13年6月に公表された。

＜国土交通地方懇談会の概要＞

☆3つのポイント

○国土交通省と地域の最高責任者が総合的かつ横断的な観点から地域の課題や将来像などについて実質的な議論を展開すること

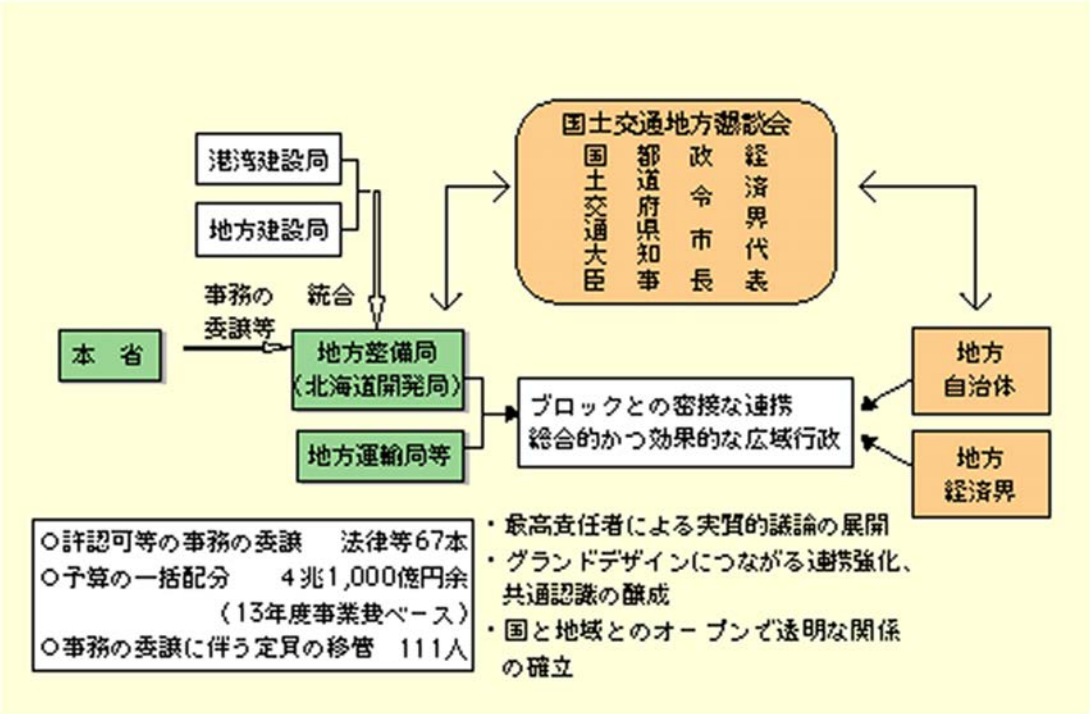
○国土のグランドデザインにつながる地域関係者の連携強化と共通認識の醸成を進めること

○国と地域とのオープンで透明な関係を確立すること

☆各地方懇談会の開催実績

開催日	開催ブロック	開催地
平成13年２月24日（土）	中国地方懇談会	広島市
２月25日（日）	四国地方懇談会	高松市
３月24日（土）	北陸地方懇談会	新潟市
３月24日（土）	北・西関東地方懇談会	前橋市
３月25日（日）	東北地方懇談会	仙台市
３月31日（土）	中部地方懇談会	名古屋市
３月31日（土）	近畿地方懇談会	大阪市
４月７日（土）	北海道地方懇談会	札幌市
４月15日（日）	南関東地方懇談会	千代田区
４月21日（土）	九州地方懇談会	福岡市

（イメージ図）


国土交通地方懇談会
国土交通大臣
都道府県知事
政令市長
経済界代表
港湾建設局
地方建設局
事務の委譲等
統合
本省
地方整備局
（北海道開発局）
地方運輸局等
ブロックとの密接な連携
総合的かつ効果的な広域行政
地方自治体
地方経済界
○許認可等の事務の委譲　法律等67本
○予算の一括配分　4兆1,000億円余
（13年度事業費ベース）
○事務の委譲に伴う定員の移管　111人
・最高責任者による実質的議論の展開
・グランドデザインにつながる連携強化、共通認識の醸成
・国と地域とのオープンで透明な関係の確立

2. 『21世紀国土交通のグランドデザイン(案)』の策定

(以下「国土交通グランドデザイン(案)」という。)

(1)国土交通グランドデザイン(案)策定の趣旨

厳しさを増す経済環境の中で、最大限の効果をもたらすように国土交通行政を展開するためには、早い段階から国民の意見を取り入れつつ施策を実施していくことが重要である。そのためには、国民一人ひとりが生活する地域の整備のあり方等への問題意識を深めることができるよう、将来ビジョンを分かりやすく提示していくことが必要である。

このため、国土交通省としては、

(i)4省庁の統合のメリットを活かし、創造的で活力のある21世紀の国土の具体的な姿を国民に示す、

(ii)「改革なくして進歩なし」との考え方に立って、より透明で重点的・効率的な所管事業の計画・実施に向けた公共事業の不断の改革に取り組むための国民的な議論をする、

といった観点から、国土交通グランドデザインを策定中である。

(2)国土交通グランドデザイン(案)の内容

国土交通グランドデザイン(案)は、次の2つから構成されている。

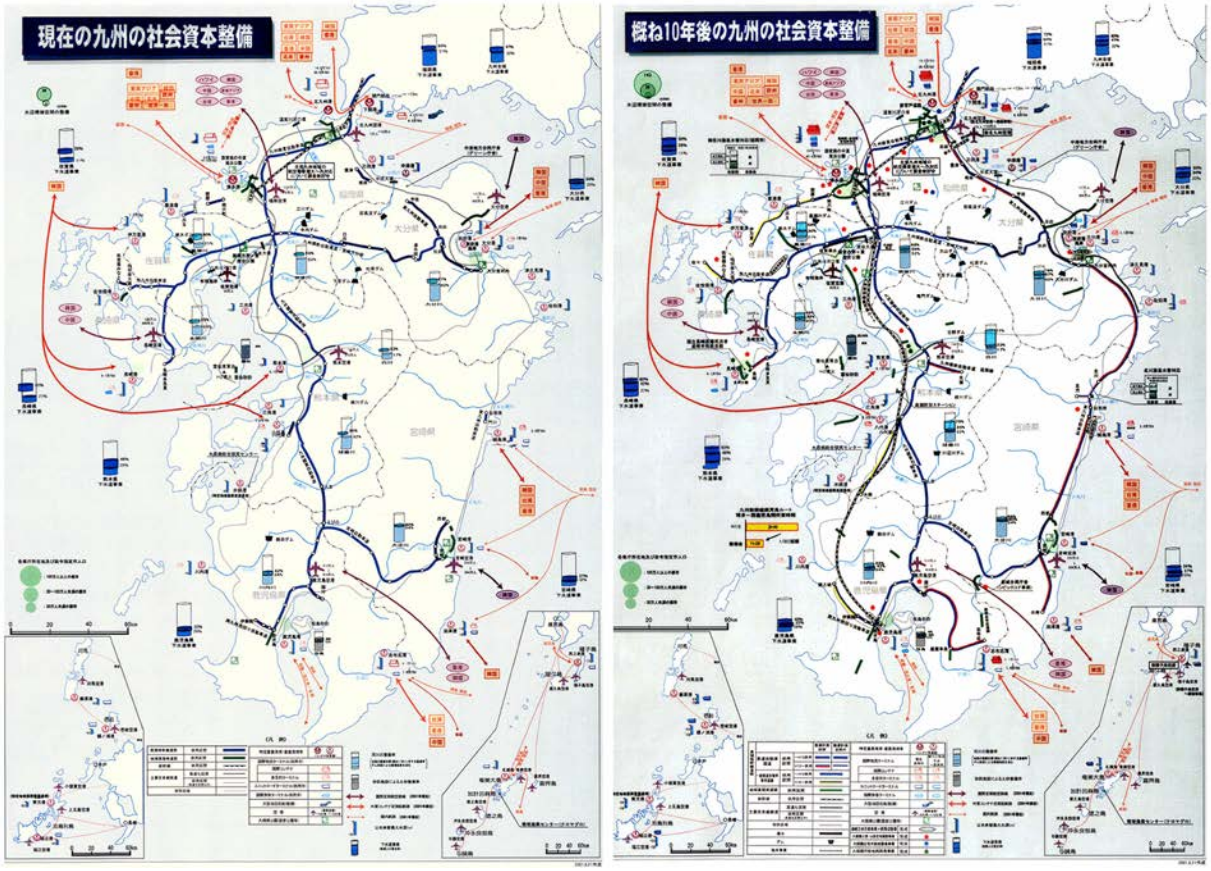
○『国土交通の将来像(案)』

国土交通省の『5つの目標』を基本に、長期的な視野に立った具体的な政策課題や21世紀初頭の長期的な目標をまとめたもの。なお、社会資本整備などの長期的目標は、利用者の立場からより実感が湧くよう、アウトカム指標などをできるだけ活用している。

○『国土交通のビジュアル・マップ(案)』

「概ね10年後」に完成が見込まれる主要事業を、その完成見通しや整備効果もできるだけ明らかにしつつ、地方ごとにまとめたもの。このマップを活用し、地方が主体となって、地方ブロックという広域的な立場からの議論を重視し、国際競争力を有する自立した都市と地方の圏域を構築することが期待される。

図表I-1-4　国土交通のビジュアル・マップ（案）



これらは、今後の社会資本整備のあり方について、国民的な議論と合意形成を進めるための出発点として、現行の各種事業計画や公共事業に関する現行の制度・手法、財政システムなどを前提として作成されている。

(3)国土交通グランドデザインの策定の進め方

1)公共事業改革との関連

こうした国土交通グランドデザイン(案)の策定は、国土交通省の公共事業改革への取組みとも密接に関連している。すなわち、今後、所管公共事業の聖域なき徹底的な見直しと改革を進める際に、どの事業に重点化すべきか、なにを優先すべきか、計画どおり貫徹すべきかについて、国土交通グランドデザイン(案)に基づき展開される国民的議論を十分に踏まえつつ、現行制度をはじめ各種のフレームや長期的目標などを見直していくこととなる。

2)国民各層や地方公共団体をはじめ関係者からのご意見・ご提案

一般国民を対象にしたパブリック・インボルブメント(PI)で寄せられたご意見等や、国土交通地方懇談会等を通じた国民各層からのご意見・ご提案を踏まえ、国土交通グランドデザインの成案を策定する予定である。

3)『21世紀国土交通のグランドデザイン』の策定

今後、経済財政諮問会議の基本的な方針や、都市再生本部の検討などとも整合をとりながら、『21世紀国土交通のグランドデザイン』を取りまとめ、公表する予定である。

3. 融合・連携施策

国土交通省では4省庁の縦割りを廃し、他省庁との連携・調整を含めた総合性を発揮することにより、質の高い施策を無駄なくスピーディーに展開するため融合・連携施策を推進している。平成13年度においては、1)鉄道駅等交通結節点の機能強化、2)都市部の交通混雑の解消、3)大都市居住者の通勤時間短縮と快適化、4)空港、港湾、道路等の連携の強化、5)防災分野のIT化の推進、6)GISの整備、普及の推進、7)快適に憩える美しい東京湾の形成8)公共工事におけるゼロエミッション推進、9)冬期バリアフリー施策の展開、10)地域の特色を生かした観光振興・訪日外国人の倍増促進などの融合施策を実施しており、今後とも新たな融合施策を積極的に推進していく。

＜統合のメリット＞

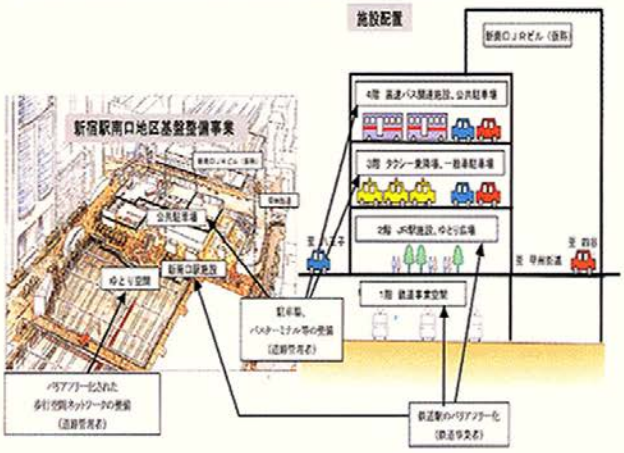
1.施策融合・連携による新しい施策の展開
2.共通目標に基づく守備範囲の広い施策の総合的実施
3.共通計画に基づく各種事業の集中実施による効果の早期発現、効率化
4.情報の共有・統合による施策の質の向上

図表I-1-5　融合・連携施策の例

融合施策の例

●鉄道駅等交通結節点の機能強化

交通結節点において公共駐車場、交通広場等を整備



駅とその周辺、公共交通機関のバリアフリー化を推進



●都市部の交通混雑の解消

環状道路の整備

首都圏3環状道路



●圏央道内側の渋滞ポイント約600箇所

●圏央道内側の渋滞ポイント約600箇所の約6割解消
●直接効果は、約2兆円／年

●圏央道内側の渋滞ポイント約600箇所は概ね解消
●直接効果は、約4兆円／年

※東京23区内の平均走行速度は16.7Km/h（マラソンランナーより遅い。）
全国の渋滞損失は年間平均約53億時間（1人当たり約42時間）、費用に換算すると約12兆円。

パークアンドライドの実施

駐車場整備と鉄道、バスの利便性向上により、自動車から鉄道、バス等に乗り換えを促すパークアンドライドの実施。



渋滞原因の開かずの踏切の解消

ボトルネック踏切及び事故多発踏切等の改良を緊急的かつ集中的に実施。



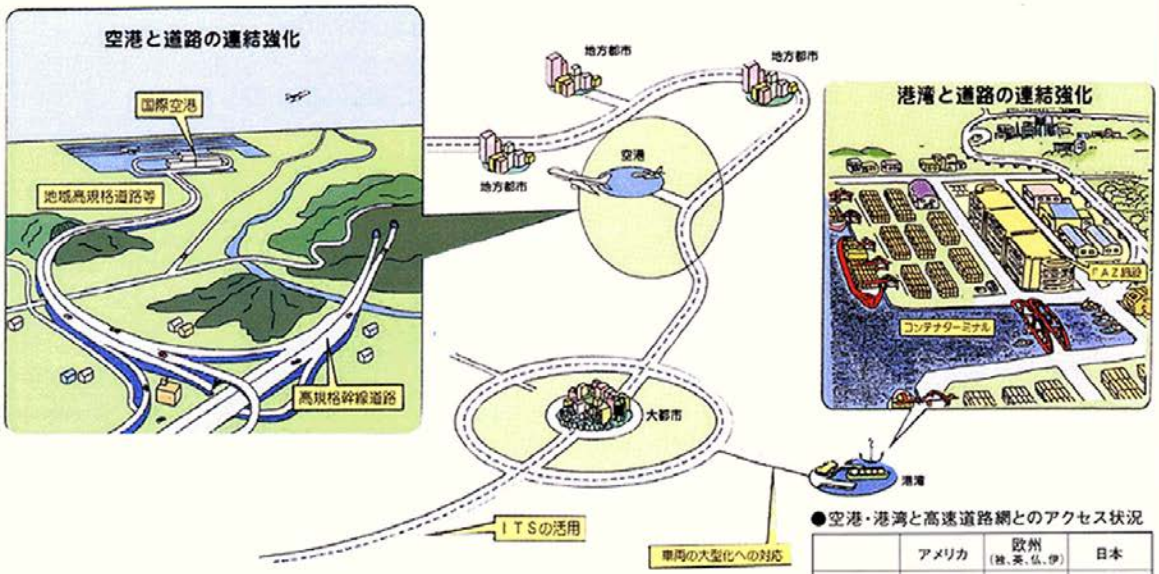
停留所等の整備により路面電車を支援

鉄道駅との結節性を向上するとともに、走行路面の整備、停留所の改良、低床車両導入等路面電車を支援。



LRT（近代的な路面電車）

●空港、港湾、道路等の連携の強化

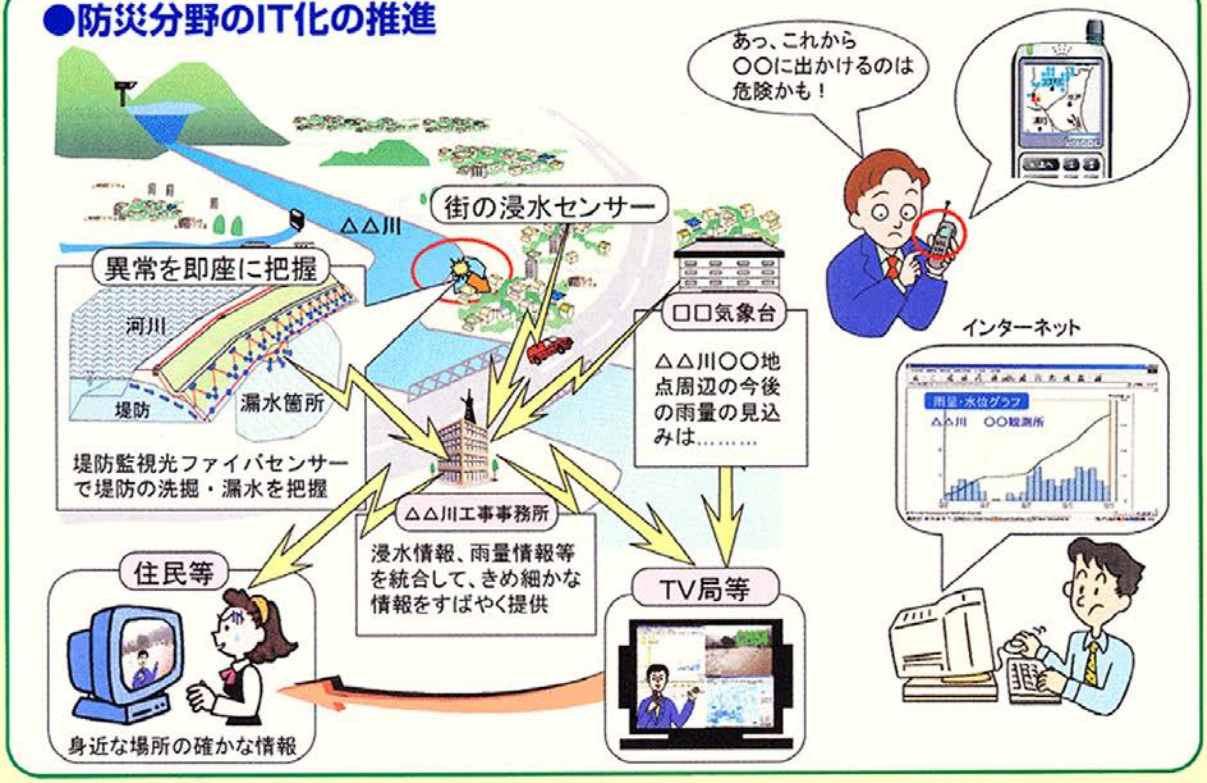


●空港・港湾と高速道路網とのアクセス状況

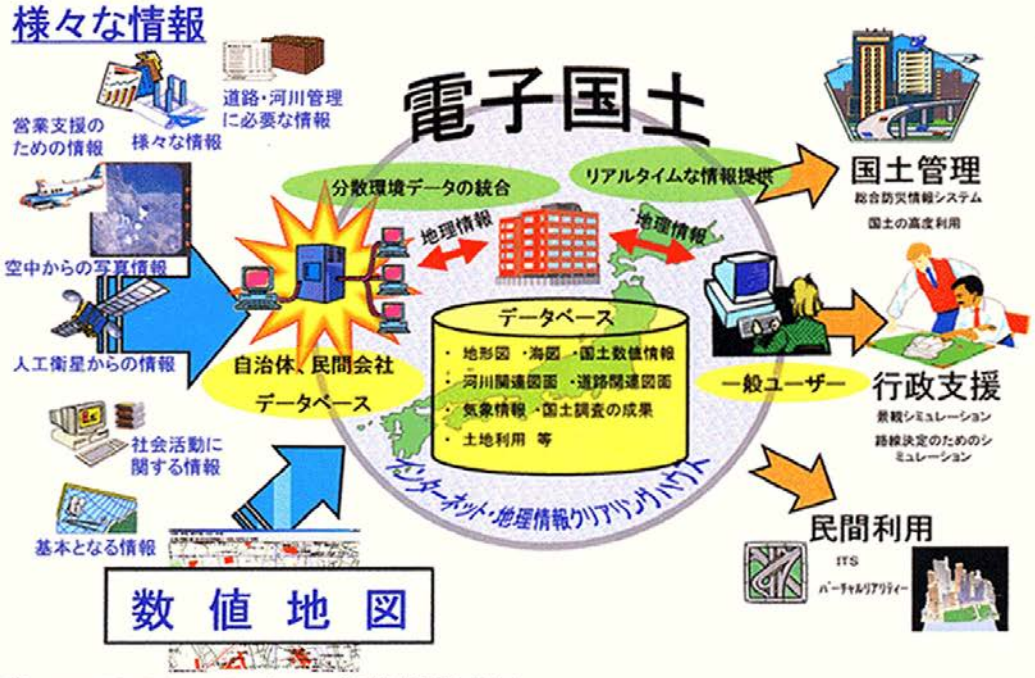
	アメリカ	欧州（独、英、仏、伊）	日本
国際空港	98%	72%	46%
国際港湾	93%	93%	33%

※高規格幹線道路等のインターチェンジなどから10分以内に到着可能な施設数／対象施設

●防災分野のIT化の推進

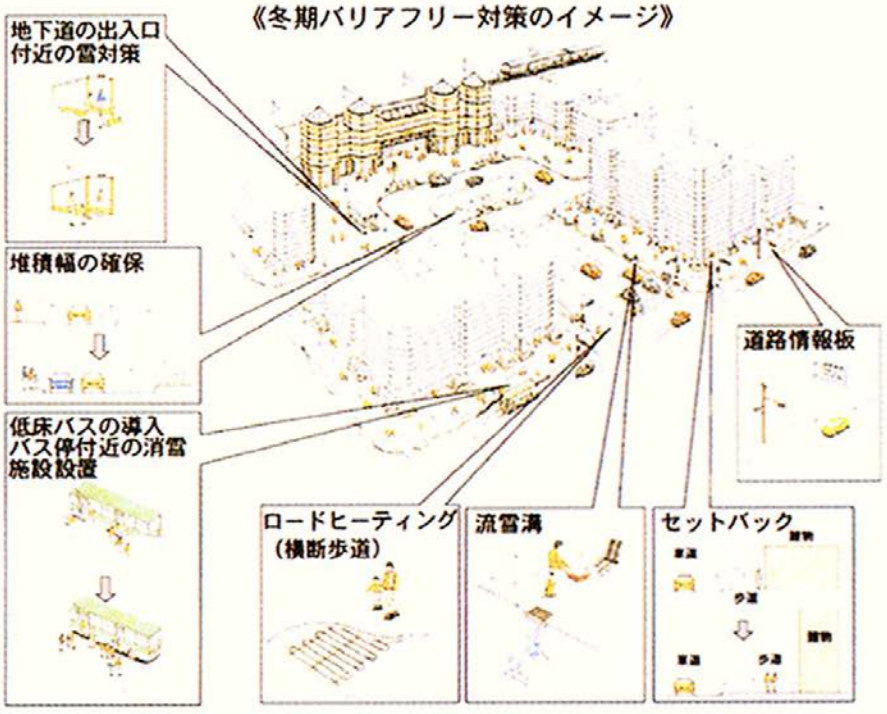


●GISの整備、普及の推進



GIS（Geographic Information System）：地理情報システム
数値地図2500等政府が保有する基盤的な地理情報については、原則として、平成13年度末までにインターネットでの無償提供を実現します。

●冬期バリアフリー施策の展開



第2章　国土交通行政の課題

本章では、新しく誕生した国土交通省がその出発点において直面している課題を抽出する。その際、国土交通省の前身である各省庁が戦後に取り組んできたことの成果と積み残された課題を振り返るとともに、最近顕在化してきた新たな課題を整理する。

第1節　戦後の我が国経済社会の発展と国土交通行政の貢献

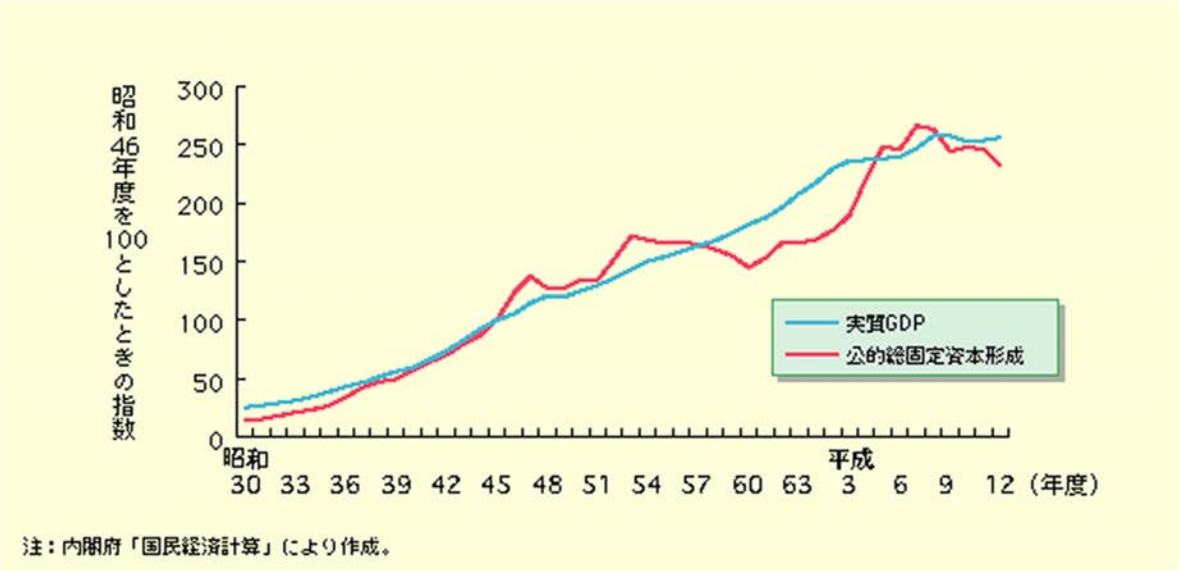
本節では、国土基盤の形成と交通ネットワークの形成という国土交通行政(注)の2つの大きな柱に沿って、国土交通行政が戦後我が国の経済社会の発展に果たした役割、成果を分析すると同時に、21世紀の今日に残された課題を抽出する。

(注) 20世紀において国土交通省の前身である北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省がそれぞれ行ってきた取り組みも含め、本章では「国土交通行政」として一括する。

1．国土基盤の形成

我が国の公共投資(公的総固定資本形成)は、過去GDPの成長と同様の伸びを示しており、国土基盤の整備は、戦後の経済社会の復興と発展を支えてきた。

図表I-2-1　実質GDPと公的総固定資本形成(実質値)の推移



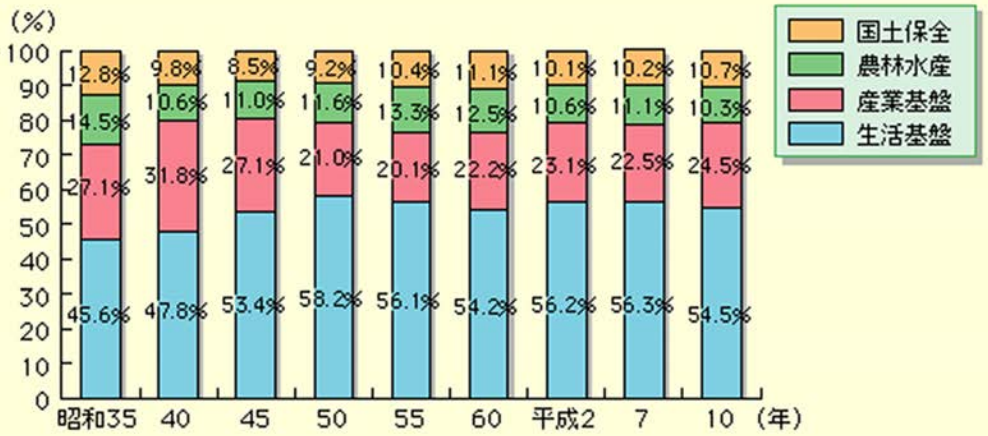
注：内閣府「国民経済計算」により作成。

以下では、戦後の各時期ごとに、目的別にみた基盤整備の展開、及び地域別にみた基盤整備の展開を概観する。また、最後に社会資本ストックの蓄積と経済成長の関係に言及する。

(1)国土基盤の形成とその成果

1)目的別にみた基盤整備の展開

図表I-2-2　事業目的別行政投資額の構成比の推移



注１：事業目的別分類には図中の４種類のほかに「その他の投資」があるが、その中には旧電電公社、旧国鉄等の投資が一部の期間入っている。ここでは簡単化のため「その他の投資」を除いて構成比を計算した。
注２：総務省「行政投資実績」により作成。

図表I-2-3　住宅・社会資本整備の推移

指標＼年度	昭和40	45	50	55	60	平成2	7	12
高規格幹線道路延長（km）	－	－	－	－	－	5,281	6,567	7,843
1人当たり都市公園面積（m^2/人）	2.4 (S42)	2.7	3.4	4.1	4.9	5.8	7.1	8.1
下水道普及率（%）	8	16	23	30	36	44	54	62
1住宅当たり延べ床面積（m^2）	72.52 (S38)	73.86 (S43)	77.14 (S48)	80.28 (S53)	85.92 (S58)	89.29 (S63)	91.92 (H5)	92.43 (H10)
氾濫防御率（%）	－	24	28	32	38	43	51	58
新幹線営業キロ数（km）	553	553	1,177	1,177	2,012	2,012	2,037	2,154
空港滑走路延長（km）	－	93.4	123.3	139.2	149.8	164.7	181.5	198.5
港湾岸壁延長（km）	－	－	7 (S48)	9.5 (S54)	15.4	20.3	23.3	25.2 (H11)

注1：国土交通省資料。
注2：「1住宅当たり延べ床面積」は、旧総務庁「住宅・土地統計調査」による。
注3：「1人当たり都市公園面積」は、昭和60、平成2、7、12年度においては特定地区公園（カントリーパーク）の供用開始面積を含む。
注4：「氾濫防御率」の昭和40、45、50年及び55年の値は、国土交通省推計である。
注5：氾濫防御率＝時間雨量50mm相当の降雨に対する整備面積／要整備面積
注6：一人当たり公園面積＝都市公園面積／都市計画区域内人口
注7：下水道普及率＝下水道処理区域内人口／総人口
注8：港湾岸壁延長はコンテナバースのみに限定。

戦後の国土交通行政は、戦災により荒廃した国土を復興することから始まった。しかし社会資本整備、住宅整備等いずれも昭和20年代後半以降に本格的な取組み体制が確立されるまでは、応急的・緊急的対応が中心であった。こうした中、30年前後の大規模な自然災害の発生を受けて国土保全のための社会資本整備が積極的に推進され、高度経済成長への基礎固めがなされた。

30年代以降の高度経済成長期における事業目的別投資額の構成比をみると、経済成長を支える道路、港湾等の産業基盤への投資が比較的高かったことがわかる。高度経済成長期においては、高速道路や新幹線の整備による交通ネットワークの充実、住宅の量的な充足等により国民生活の利便性は大幅に向上したが、一方で、公害、交通戦争などの新たな問題が発生し、社会資本整備に対し新たな課題を投げかけた。

48年の石油ショックの前後に我が国経済は大きな構造転換を迎え、安定成長の時代に入った。この時期は、高度経済成長により生じたひずみを修正する時期であり、国土交通行政の方向も、国民生活の量的充足から質的充足へと転換していった。行政投資の内容も、生活関連基盤に対するものが拡大し、国民生活の質の向上が図られた。

その後、いわゆるバブル経済の時期から今日にかけても、平成2年に閣議了解された公共投資基本計画において「生活環境・文化機能」への重点配分が目標とされるなど、国民生活の質の向上が重要な課題であったが、同時に地球環境問題、少子・高齢社会の到来、IT革命の展開など、新たな課題への対応の必要性も高まってきた。

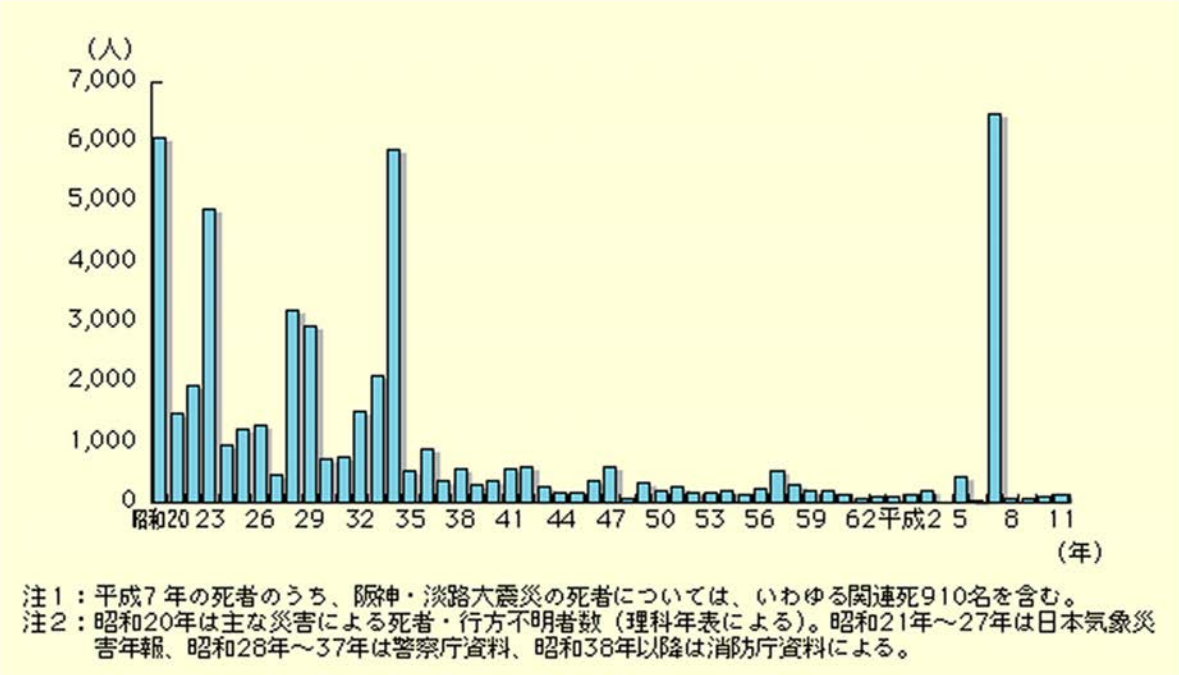
このように、戦後の国土基盤の形成は、時代ごとの政策課題に応じてその整備の重点を移しつつ、分野別の長期計画などに基づきながら、計画的かつ着実に進展してきた。

その結果、各分野で以下のような成果があった。

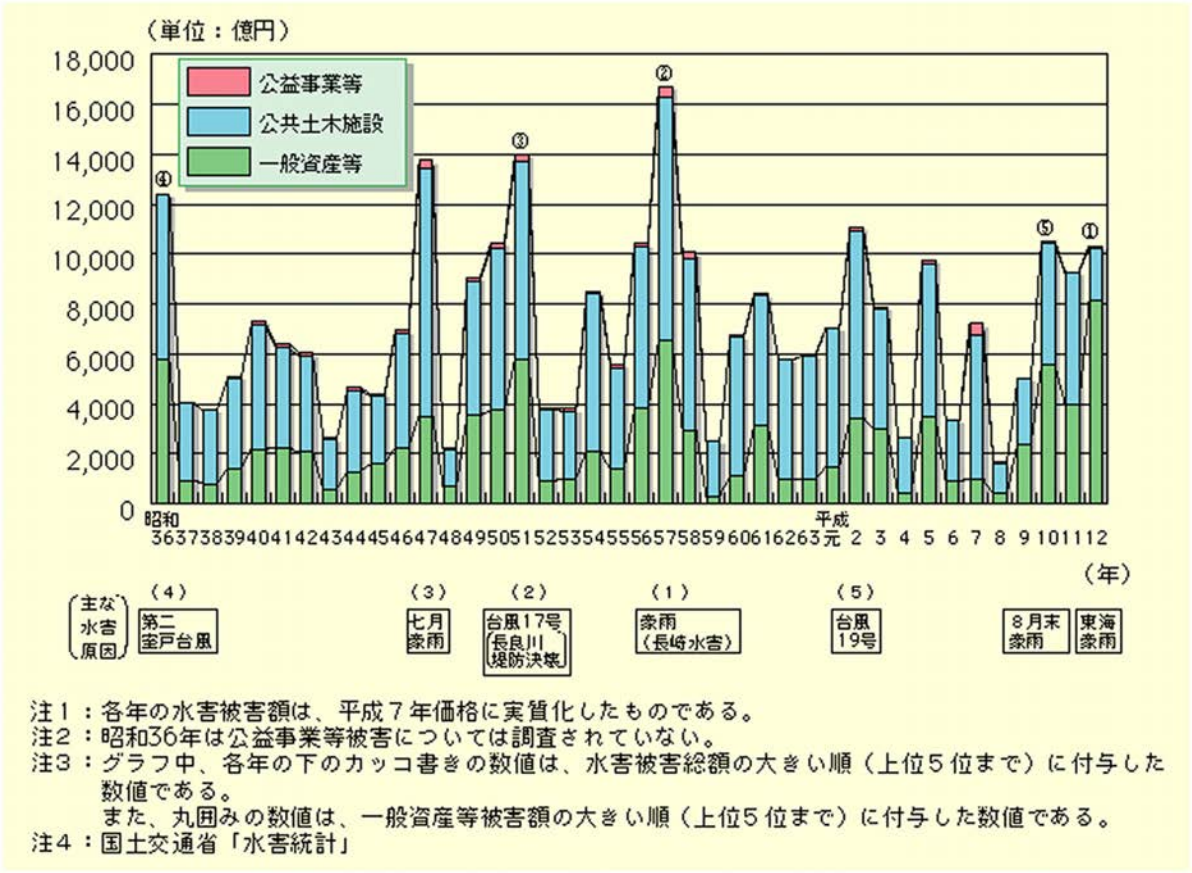
(ア)安全分野

河川、砂防、海岸等の施設が長期計画等に基づき整備された結果、例えば氾濫防御率等の河川整備水準は着実に上昇している。その結果、災害による死者・行方不明者数は昭和30年代半ば以降大幅に減少しており、治水等の事業が人々の生命の確保に大きく貢献していることが分かる。一方、水害による被害額については、都市化が進展したことなどにより、依然大きな水準で推移している。

図表I-2-4　自然災害による死者・行方不明者数



図表I-2-5　水害被害額(実質)の推移(昭和36年～平成12年)

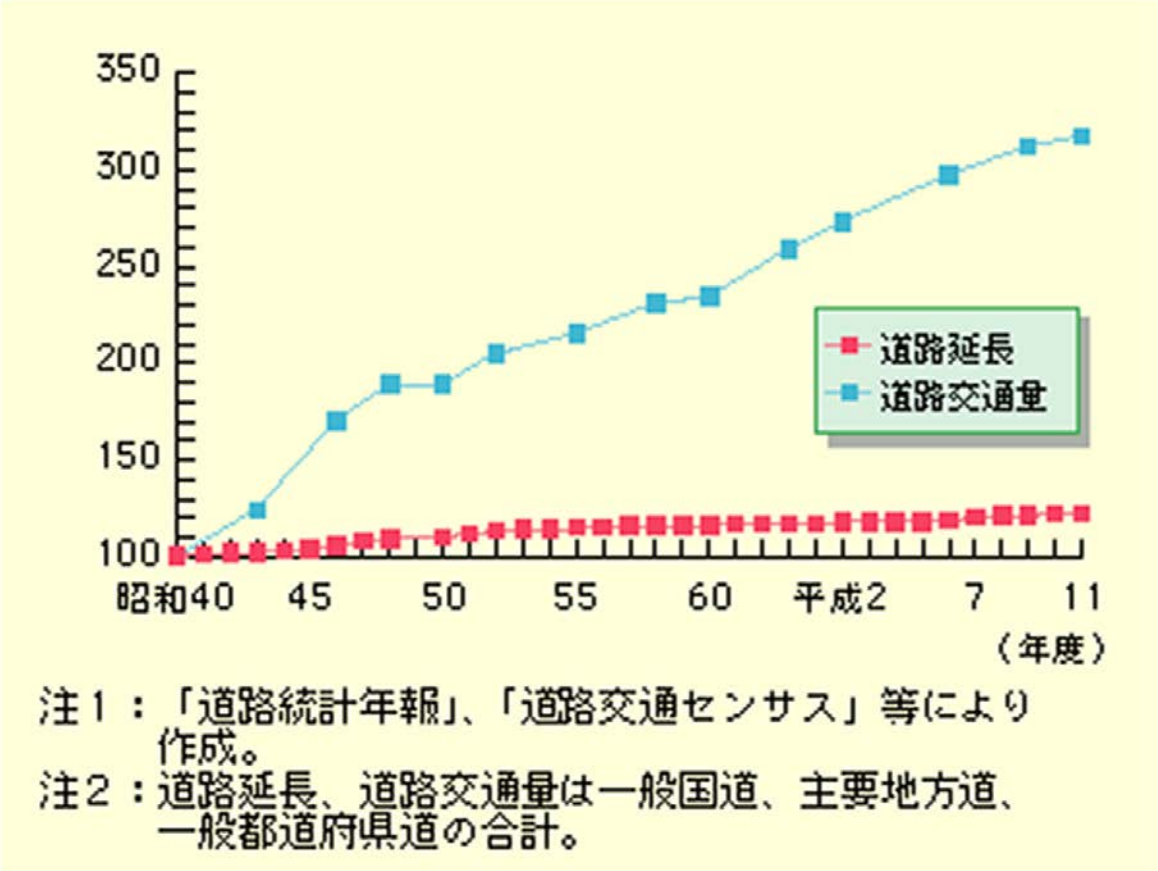


(イ)交通分野

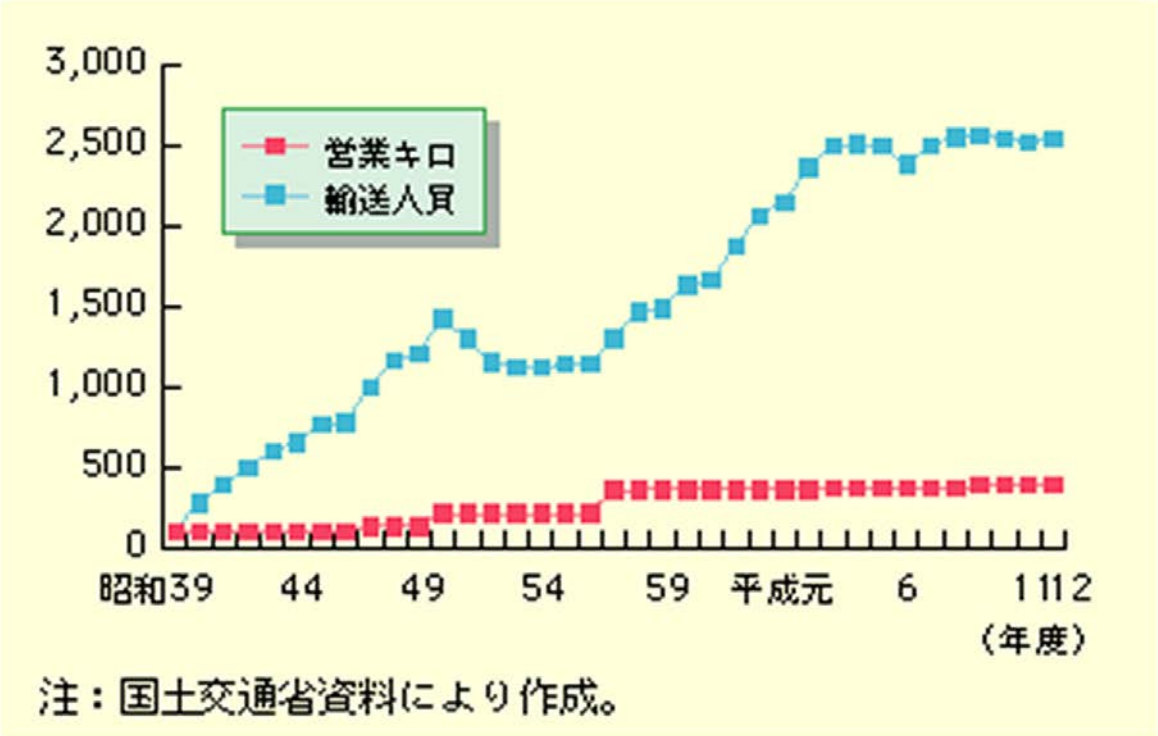
道路、鉄道、空港、港湾等の交通基盤は、各種の長期計画等に基づいて着実に整備された。これらの整備水準の推移と各輸送機関の輸送量等の推移を比較すると、いずれも輸送量等の伸びが交通基盤整備の伸びを大きく上回っている。このことから、交通基盤への投資が産業の発展や国民の移動の円滑化に多大な貢献をしてきた様子が読み取れる。

図表I-2-6　各交通基盤の整備と輸送量等の関係

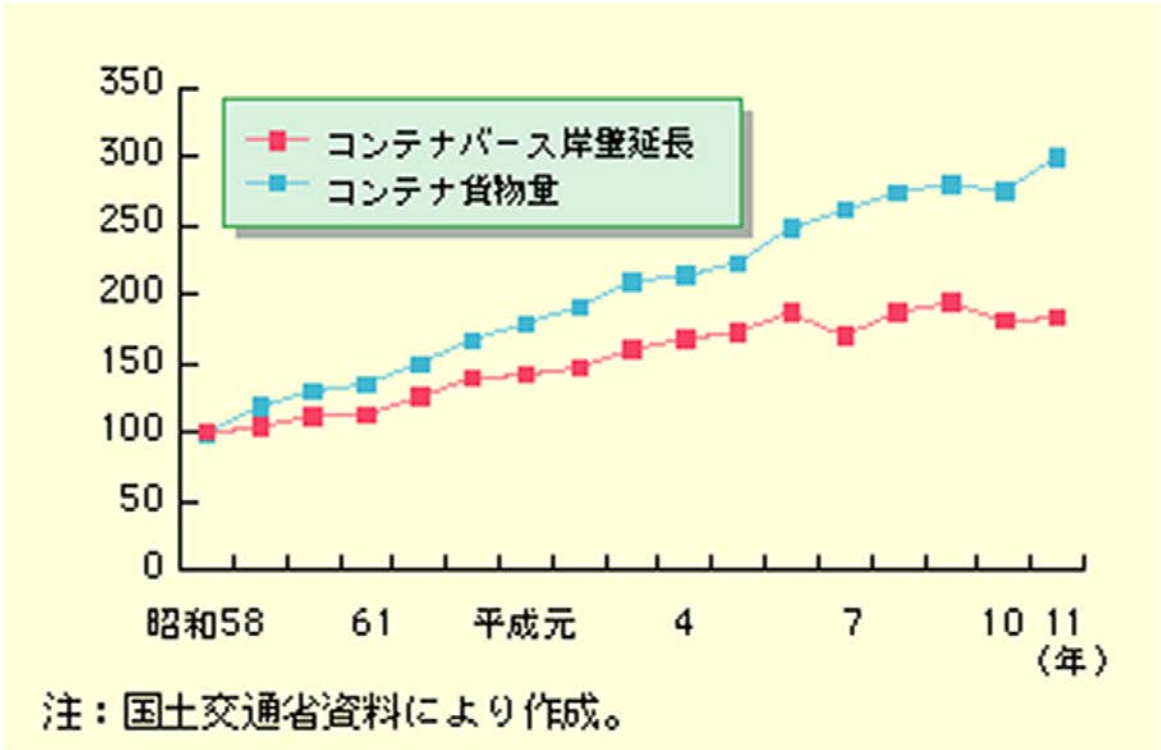
道路延長と道路交通量の推移（昭和40年度を100とする）



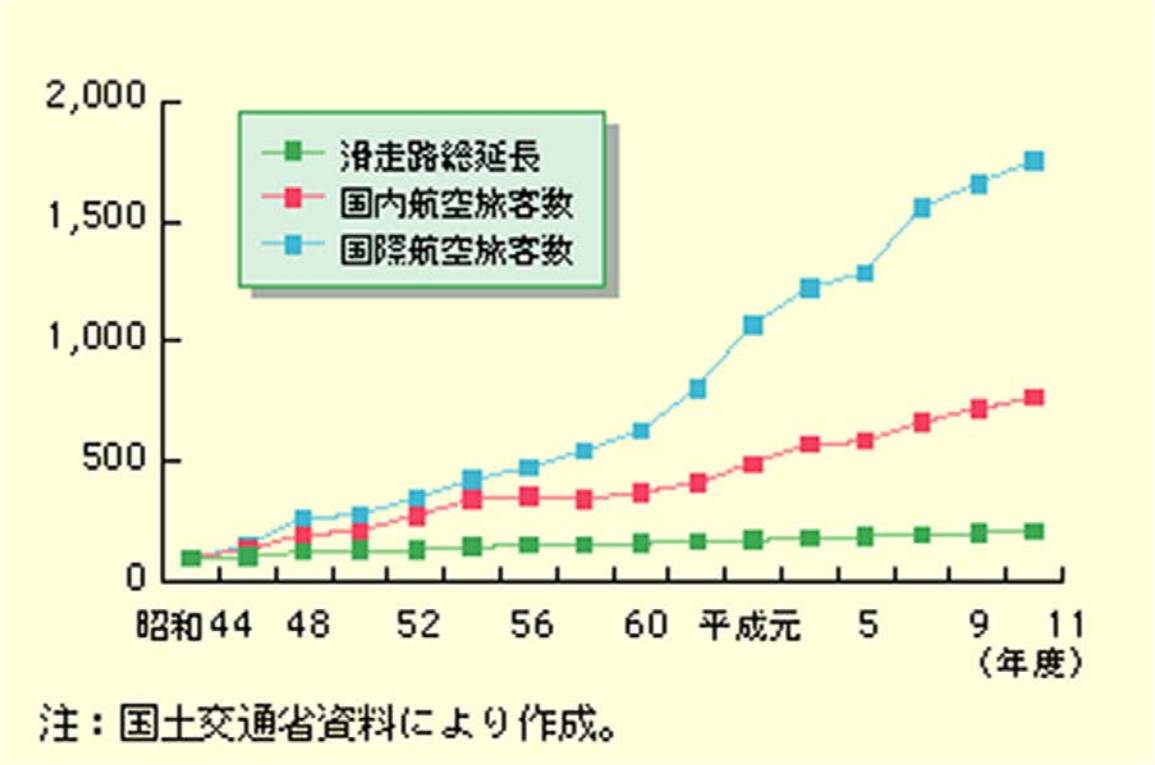
新幹線営業キロ数と新幹線輸送人員の推移(昭和39年度を100とする)



コンテナバース岸壁延長とコンテナ貨物量の推移(昭和58年を100とする)



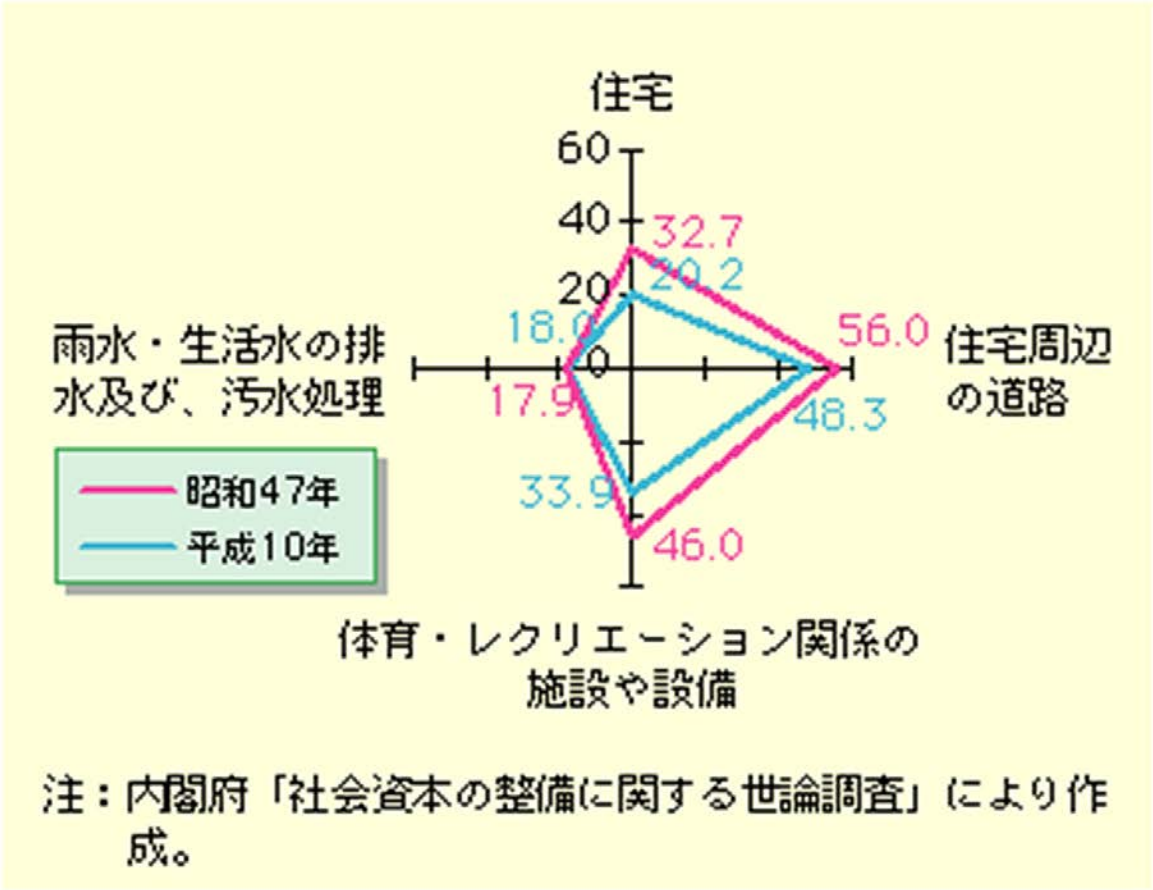
空港滑走路延長と旅客数の推移(昭和44年度を100とする)



(ウ)生活関連分野

住宅、下水道、都市公園等の生活基盤についても、長期計画等の各種制度を活用して着実に整備した結果、一定の整備水準を達成しつつある。身の回りの社会資本について、昭和47年時点と平成10年時点での国民の評価を比較すると、いまだ不満の残るものの、特に住宅やレクリエーション施設等についてその水準は改善しており、生活環境が向上しつつある状況を読み取ることができる。

図表I-2-7　身の回りの社会資本の整備状況に対する評価(不満率)



このように、戦後復興期から高度経済成長期を経て、我が国の国土基盤は着実に整備され、安全、交通、生活等国民生活や産業基盤全般にわたりその利便性や質の向上に貢献してきたといえる。しかしながら、歴史的背景や社会経済情勢、地勢的、自然的差異のある諸外国と単純に比較することはできないものの、国際的にみていまだ整備水準が低い分野もあるため、今後ともさらなる整備を推進していく必要がある。

その際、近年の厳しい財政制約と投資余力の減少や既存ストックの維持・更新コストの増大などの経済社会をめぐる環境の変化や、情報化、バリアフリー化等新たなニーズにも対応する必要がある。また、社会資本整備の効率性の向上や透明性の向上に向けた取組みがこれまで以上に求められることとなる。

とりわけ、新規の整備は極力重点化するとともに、既存ストックを適正に維持・管理し、有効に活用していくことが大きな課題となっている。

図表I-2-8　住宅・社会資本の整備水準・目標、国際比較

分野	日本			諸外国の現状			
	指標	現在水準	21世紀初頭における目標	イギリス	ドイツ	フランス	アメリカ
下水道	処理人口普及率	62% （00年度末）	概ね90%	96% （96年）	92% （95年）	79% （95年）	71% （92年）
	人口100万人以上	99%					
	人口５万人未満の都市	27%					
都市公園	計画対象人口１人当たりの公園面積	全国8.1m² 東京23区3.0m² （00年度末）	概ね20m²	26.9m² ロンドン （97年）	27.4m² ベルリン （95年）	11.8m² パリ （94年）	29.3m² ニューヨーク （97年）
住宅	１人当たり床面積	33m² （98年）		43m² （96年）	42m² （98年）	39m² （96年）	58m² （99年）
	１戸当たり平均床面積	92m² （98年）		85m² （96年）	92m² （98年）	97m² （96年）	151m² （99年）
	持家	123m²		92m²	124m²	114m²	157m²
	借家	44m²		65m²	76m²	76m²	113m²
道路	高規格幹線道路延長	7,843km （01年度）	およそ14,000kmのネットワークの概成	3,358km （99年）	11,515km （99年）	11,000km （99年）	88,727km （97年）
	１万台当たり高規格幹線道路延長	1.08km （01年度）		1.45km （99年）	2.57km （99年）	3.32km （99年）	4.30km （97年）
治水	氾濫防御率	52% （96年度末）	59%	１回/1000年規模の高潮による氾濫被害の防止 テームズ川 完成	１回/500年規模の洪水による氾濫被害の防止 ライン川下流 完成 （93年）	１回/100年規模の洪水による氾濫被害の防止 セーヌ川 完成 （88年）	１回/500年規模の洪水による氾濫被害の防止 ミシシッピー川 79% （93年）
鉄道	混雑率	176% 東京 （00年度）	2015年までに150%	149% ロンドン （91年）	-	152% パリ （91年）	71% ニューヨーク （91年）
航空	世界主要都市圏における空港整備の状況（滑走路数）	東京 成田 1 羽田 3 計 4	東京 成田 3 注1 羽田 3 首都圏第３ 1（2015年頃） （羽田再拡張を含む） 計 7	ロンドン ヒースロー 3 ガドウィック 2 スタンステッド 1 ルートン 1 シティ 1 計 8	ベルリン テーゲル 2 テンペルホフ 2 シェーネフェルト 2 計 6	パリ シャルル・ドゴール 3 オルリー 3 計 6	ニューヨーク J･Fケネディ 4 ニューアーク 3 ラ･ガーディア 2 計 9
		大阪 関西 1 伊丹 2 計 3	大阪 関西 2 伊丹 2 神戸 1 計 5				
港湾	外航船舶の寄港数に対する係留施設延長	63 （99年）	欧米主要国並 100	92 （99年）	154 （99年）	104 （99年）	90 （99年）

注１：横風滑走路については、円卓会議の結論により平行滑走路完成後、環境への影響などを調査した上で改めて地域に提案することとなっている。なお、それまでの間は当面地上通路として整備する。

注２：①高規格幹線道路延長はIRF「World Road Statistics 2001」の1999年末値でアメリカは97年末値。日本は国土交通省調べの2000年度末の高規格幹線道路の延長。

②保有台数はIRF「World Road Statistics 2001」の1999年末値でアメリカは97年末値。日本は日本自動車工業会「自動車統計月報」の2000年度末値。

注３：アメリカの住宅床面積は、戸建て及びモービルホームを対象とした値。

2)地域別にみた基盤整備の展開

高度経済成長期は、都市化とそれに伴う都市への人口集中が著しく進んだ。行政投資額についても、大都市圏への投資比率が高水準で推移しており、都市化の進展に対応してきたことが分かる。都市への人口集中と行政投資の都市への重点化は、我が国の工業化と経済成長を進める原動力となったが、その一方で、大規模な人口移動による過疎・過密問題に象徴される国土形成・国土利用のひずみを生み出した。

これに対し、安定成長期においては、大都市圏への人口や産業の集中を抑制し、国土の均衡ある発展を目指した定住構想の下、行政投資額の構成比も、昭和45年頃から55年頃にかけて地方圏への比率が増大し、地方と都市との社会資本整備状況や所得の格差が縮小していった。

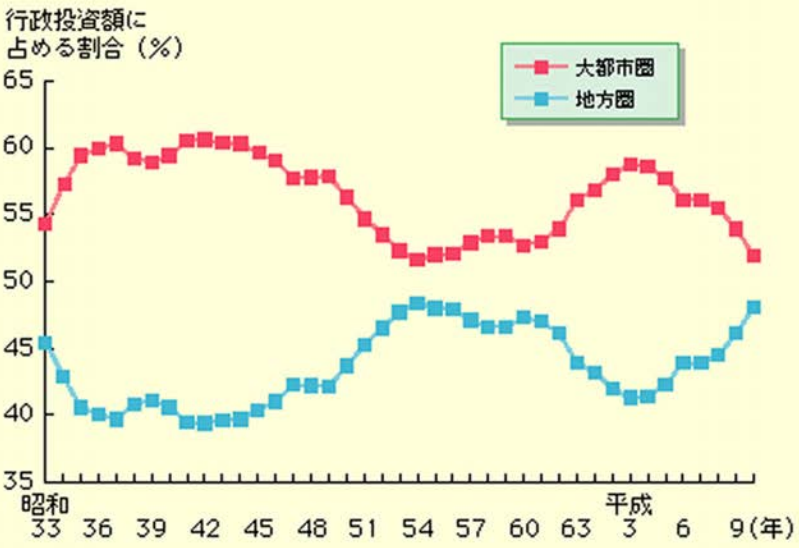
しかしながら、経済の国際化、サービス化等が進展する中で、50年代中頃から、再び地方圏からの人口流出が拡大し、東京圏への人口の一極集中傾向が現れた。また、バブル期においては、三大都市圏を中心とした異常な地価高騰による用地取得の困難さなどから、都市を中心に社会資本整備の遅れや深刻な住宅価格の高騰が引き起こされた。こうした中、大都市圏への行政投資の比率も再び拡大していった。

バブル崩壊後は、大都市圏への投資比率は減少し、県民所得格差も1991年以降、縮小してきている。

以上のように、大都市圏と地方圏への行政投資の絶対額の比率を長期的に概観すると、変動はあるものの、総じていえば大都市圏への投資が地方を上回って行われてきたといえる。しかし、我が国の都市は、第2節で述べるような高度経済成長のひずみともいうべき様々な問題を今なお多く抱えているとともに、第3節でみるような近年の経済社会の変化に起因する諸課題にも直面している。今後の国土基盤の形成においては、これらの課題に的確に対応し、我が国活力の源泉ともいえる都市の再生を図ることが緊急の課題となっている。

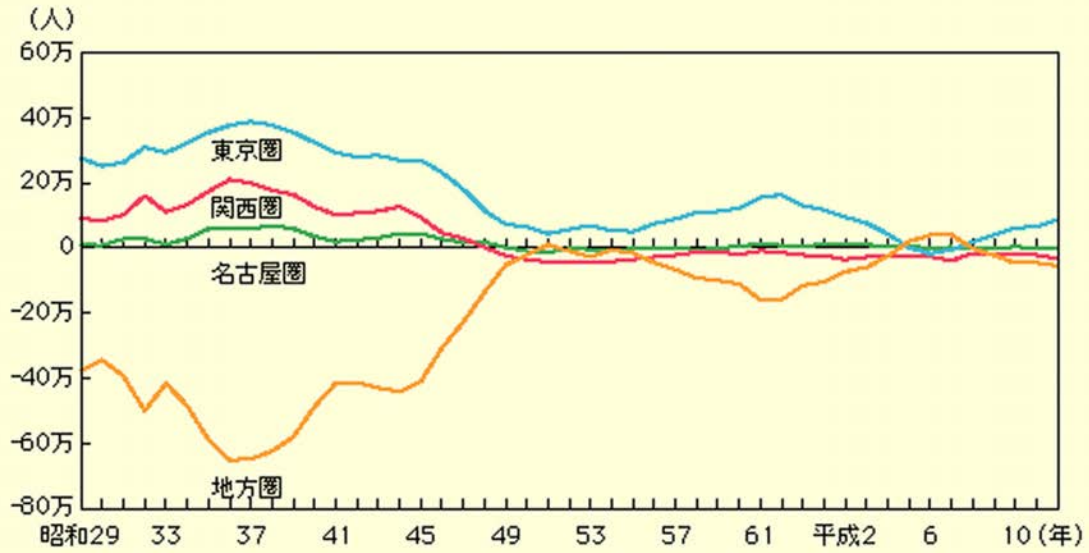
一方、地方においても、都市との所得格差などは縮まりつつあり、地域間格差は縮小傾向にあるものの、いまだ存在しており、その活力の向上は今なお重要な政策課題である。したがって、今後とも自立した地域の創意工夫と地域間連携を促進するなどの観点から地方の基盤整備を進め、社会資本の有する生産力効果を十分に発揮させながら、個性ある地域の発展を図ることが大きな課題となっている。

図表I-2-9　大都市圏・地方圏の行政投資額(構成比)の推移



注１：総務省「行政投資実績」により作成。
注２：大都市圏：関東（茨城、栃木、群馬、山梨、長野、埼玉、千葉、東京、神奈川）
東海（岐阜、静岡、愛知、三重）
近畿（滋賀、京都、奈良、大阪、兵庫、和歌山）
地方圏：北海道（北海道）
東北（青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島、新潟）
北陸（富山、石川、福井）
中国（鳥取、島根、岡山、広島、山口）
四国（徳島、香川、愛媛、高知）
九州（福岡、佐賀、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島）
沖縄（沖縄）

図表I-2-10　人口の社会移動の推移



注1：総務省「住民基本台帳人口移動報告」により作成。
注2：①グラフは各地域における転入超過数による。
②昭和47年まで沖縄県は含まない。
③東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県
大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

(2)社会資本ストックの蓄積と経済成長

社会資本の蓄積は、各分野ごとに安全の向上、移動の円滑化、生活環境の改善といった効果をもたらすのみならず、生産性の上昇等を通して経済成長にも積極的に貢献することができる。すなわち、公共投資は短期的に需要を創出して経済を下支えするだけでなく、投資により蓄積された社会資本のストックの効果を通して経済成長に寄与することとなる。

ストック効果に関しては、長期的に見るとGDPの伸び率に大きく寄与するTFP(全要素生産性)(注)の伸び率が、社会資本ストックの伸び率と高い相関性を持っており、社会資本ストックが生産性の上昇を通じて経済成長に及ぼす影響が大きいとする分析がなされている。このことからも、社会資本ストックの充実が経済成長に大きな貢献を果す「社会資本の生産力効果」が機能してきたと考えられる。

(注) TFP(Total　Factor　Productivity)：労働投入量と資本ストック以外の要因によって達成された成長率。

2. 交通体系の形成

戦後、交通の分野では、経済・社会発展のボトルネックを生じさせないための輸送力の拡大が最優先の課題であった。このため、国は、交通基盤の整備に加え、交通事業について事業ごとに需給調整規制(注)等の規制を行って経営の安定を図り、交通サービスの安定的な供給を確保した。このような行政の取組みが、陸海空の各交通機関の設備投資を促し、輸送力の増強が図られた。

このように、戦後の国土交通行政の主眼は、様々な施策により交通体系の形成を図ることにあった。以下では、まず輸送の動向を概観し、国内、国際それぞれの交通ネットワークの特徴を説明する。さらに、21世紀に残された課題として、総合的な交通体系形成の必要性について述べる。

(注) 需給調整規制：事業参入に当たっての行政の判断基準として、「需要と供給の関係を判断し、供給が多すぎると判断される場合に新規参入を認めない」という規制の一形態。

(1)交通ネットワークの形成と成果

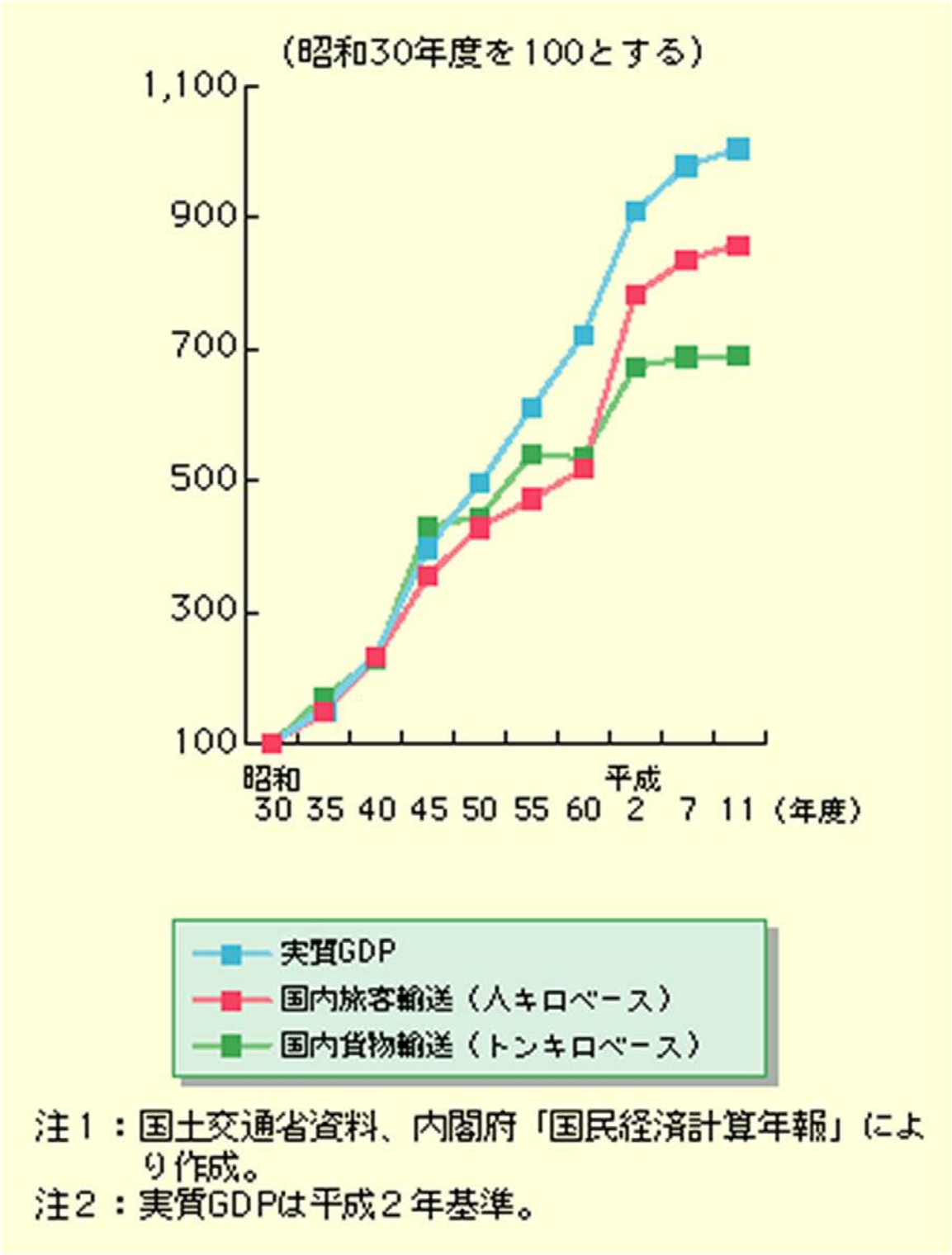
1)輸送の動向

まず、国内輸送量と経済成長との関係を見ると、旅客輸送、貨物輸送ともに、高度成長期以降経済の成長を追うような形で伸びていることが分かる。

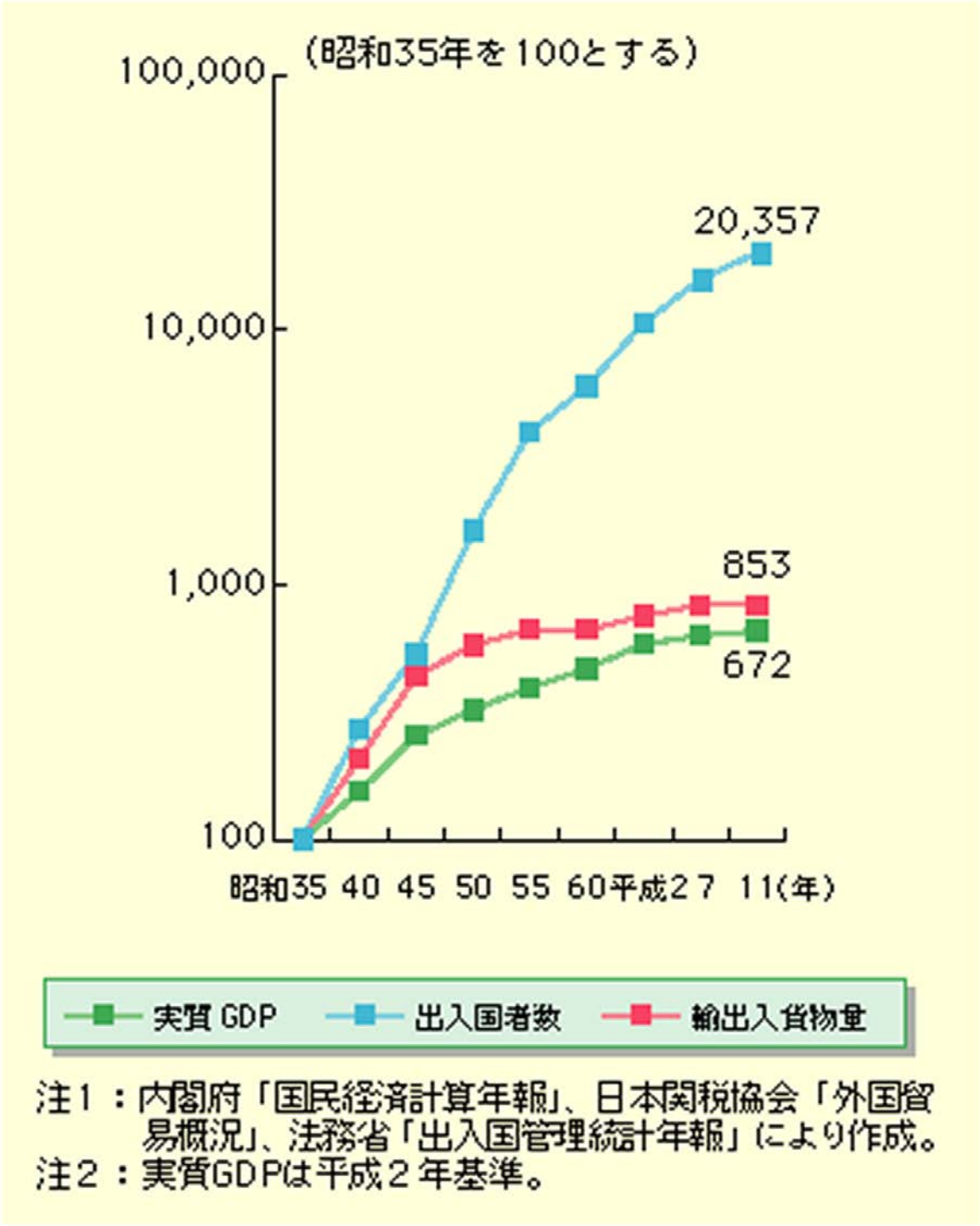
ただし、高度成長期(昭和30年頃から45年頃)に着目すると、国内貨物輸送の伸びが実質GDPのそれを上回っており、国内貨物輸送の発達が経済成長に先行する時期があったことがわかる。

次に、国際輸送量と経済成長との関係をみると、貨物、旅客輸送ともに経済成長を大きく上回って推移している(特に、国際貨物輸送の伸びのペースが実質GDPのそれを上回っていることは、戦後日本が加工貿易により急速な経済発展を遂げたことを物語っている)。

図表I-2-11　国内輸送量と経済成長の推移



図表I-2-12　国際輸送量と経済成長の推移(対数グラフ)



一方、50年代以降の貨物輸送の推移に着目すると、特に国内貨物輸送の伸びが停滞している。このことは、重厚長大から軽薄短小への産業構造の転換や経済のサービス化に伴い国内貨物輸送と経済成長の関連性が相対的に弱まってきたことを示唆している。

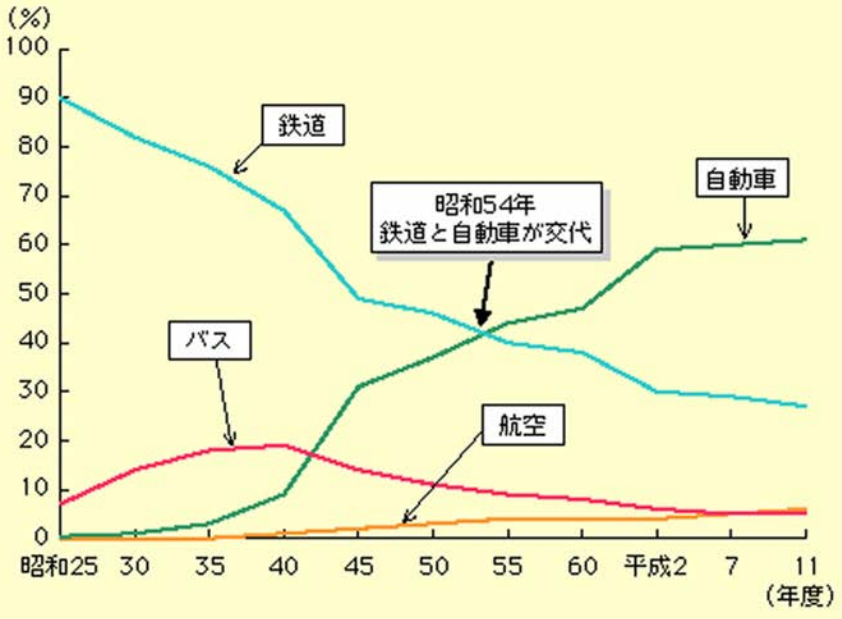
また、60年代以降、旅客輸送、特に国際旅客輸送の伸びが飛躍的に大きくなっている。このことは、経済社会の成熟化に伴う消費構造の変化（旅行・レジャー等の余暇活動の高まり等に伴う国民のニーズの多様化）と経済社会のグローバル化に伴う国際交流の活発化等によるものである。

2)国内交通ネットワークの形成

国内輸送の分野で、昭和30年代まで国土交通行政の主眼は戦前より整備が進められていた鉄道や海運に重点が置かれ、都市圏旅客交通、幹線物流等の分野で効率的な大量輸送システムが実現した。その後、道路整備、空港整備にも重点が置かれ、自動車交通、航空輸送が、従来の交通機関と競争を繰り広げながら急速に拡大した。

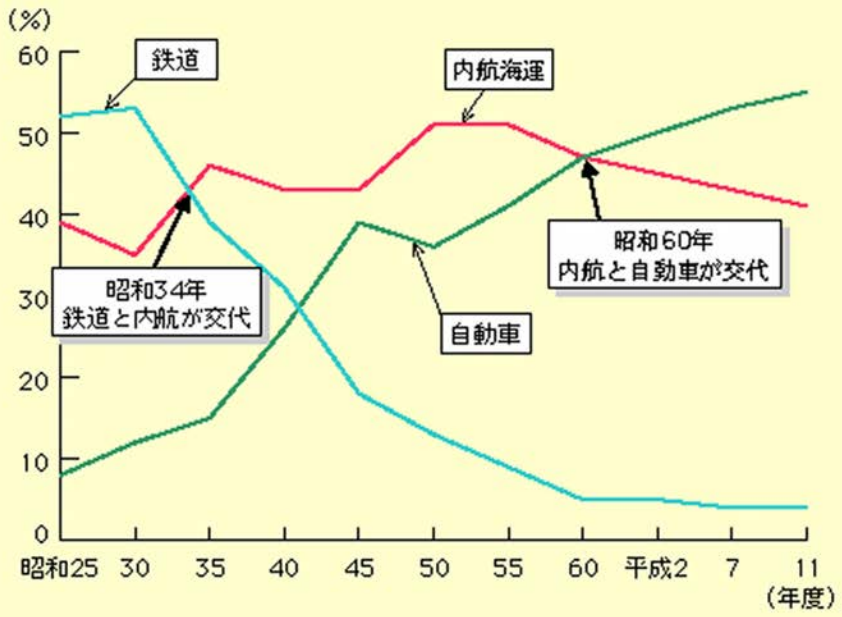
特に自動車交通は、道路の充実と自動車の利便性のために輸送分担率を大きく増大させ、昭和50年から60年にかけて、旅客、貨物両分野ともに、輸送分担率の首位を占めるようになった。

図表I-2-13　国内旅客輸送の機関分担率の推移（人キロ）



注：国土交通省資料により作成。

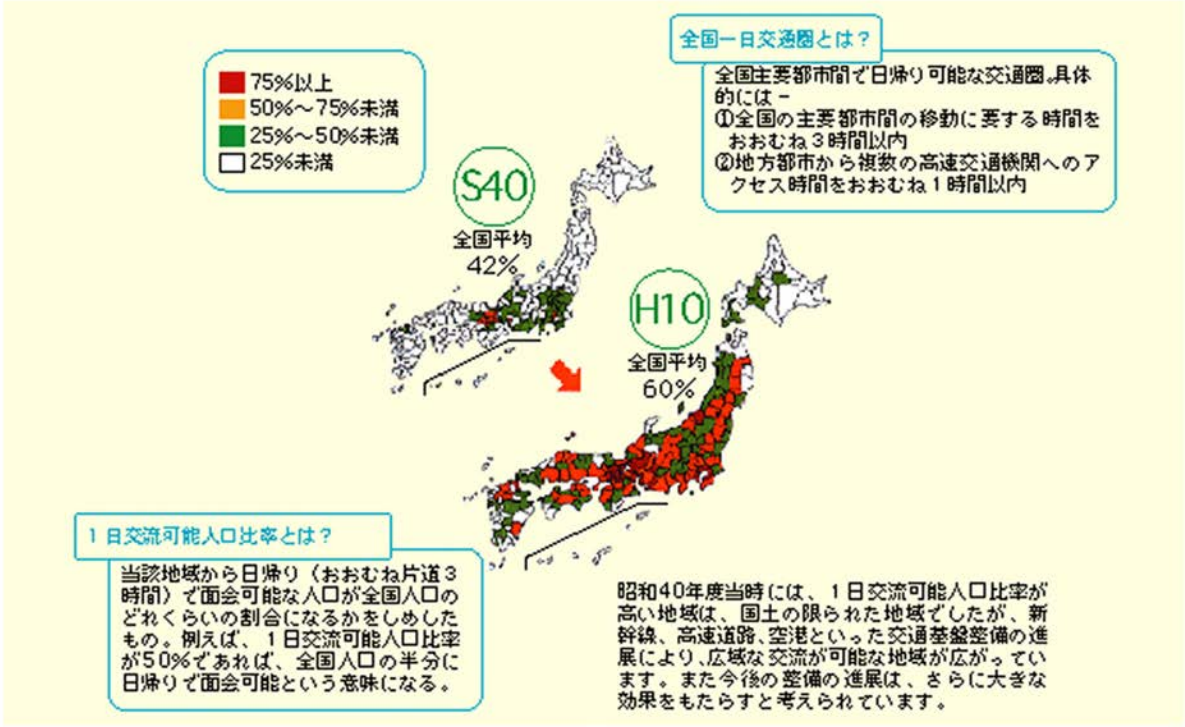
図表I-2-14　国内貨物輸送の機関分担率の推移（トンキロ）



注：国土交通省資料により作成。

このような国内交通ネットワークの整備による効果として、「1日交流可能人口比率」(片道でおおむね3時間以内で到達できる範囲内に住む人口の全国人口に対する比率)は着実に上昇し、国内の交流機会が拡大したことを示している。

図表I-2-15　1日交流可能人口比率の地域別推移



このように戦後一貫して国内の広域的な交通ネットワークは着実に形成されてきたが、なお21世紀初頭においても大都市圏を中心にいまだ交通のボトルネックが多数残っており、これを解消することが課題となっている。

また、交通ネットワークの整備によるこのような国内交流機会の増大は国内観光の発達にも大きく寄与してきたが、一方で国内観光の発達が新たな国内交流のニーズを呼び起こしてきた面もある。しかし、旅行者の多様化・個性化する需要に対して国内観光地が十分に応えられていないこと、休暇をとることが困難な実状にあること等から、近年国内観光は低迷を続けている。このため、地域の創意工夫による個性的な観光まちづくりを推進するとともに、長期休暇の取得の容易化と旅行需要の時期的平準化の環境整備を通じて、旅行の促進等に取り組むこと等も課題である。

3)国際交通ネットワークの形成

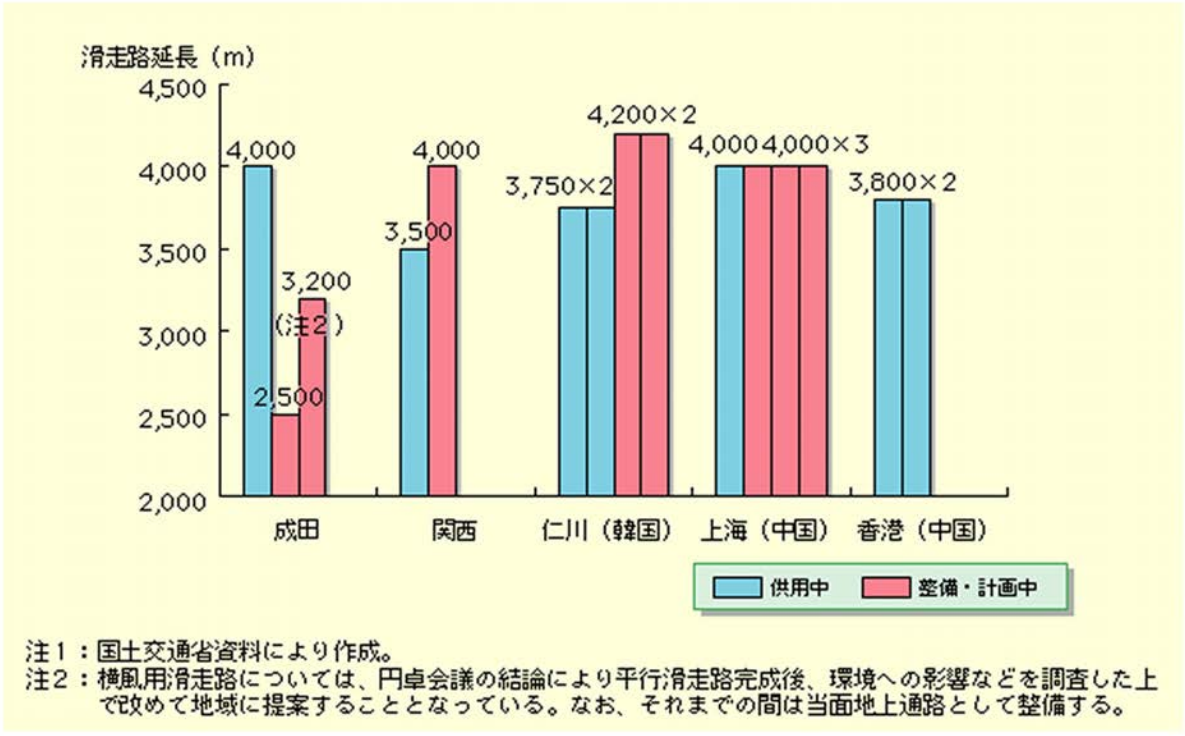
一方、国際輸送の分野では、旅客輸送を航空が、貨物輸送を海運がそれぞれ中心的に担いながら、国際的なネットワークが発達しつつある。

国際旅客輸送では、国際空港の整備、航空協定締結等を通じて着実に世界との交流可能範囲が拡大してきている。しかし、後述するように、日本の大都市圏の国際交流基盤たる拠点空港は、現在質・量ともに大きく不足しており、これらを解決することが円滑な国際交流機能を確保する上で大きな課題となっている。

また、国際交通ネットワークの形成が国際旅行の大衆化を促進し、我が国からの海外旅行者数は長期的に大幅に増加してきている。他方、海外からの訪日外国人旅行者数は世界的に見ても極めて少ない状況にある。国際交流を通じ、国際相互理解の増進、平和的な国際関係の推進を図るためには、韓国・中国等近隣諸国との交流の拡大を含む訪日外国人旅行者数の増加を図ることが特に必要となっている。

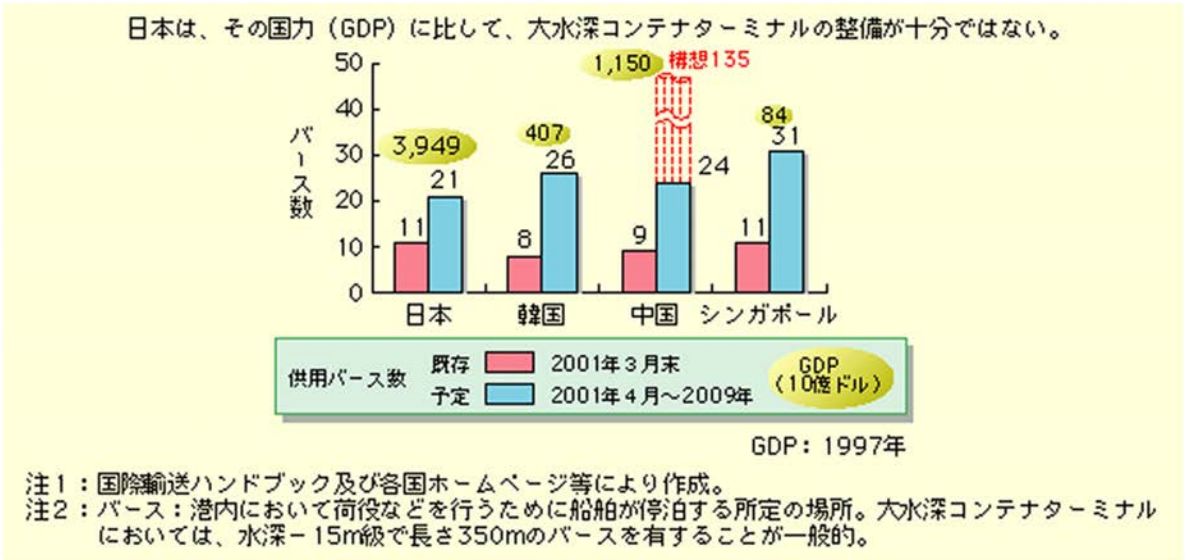
国際貨物輸送では、日本発着貨物量が世界の海上輸送量の約6分の1を占めるとともに、国際航空貨物輸送が金額面で日本の輸出入の約3割を占めるに至っており、我が国の経済・生活を支える生命線となっている。しかし、国際貨物輸送についても、熾烈なグローバル競争が展開される中で、国際競争力があり魅力的なものとなるようハード面と同時にソフト面でも対策が急務となっている。

図表I-2-16　東アジアにおける大規模空港の整備状況



注1：国土交通省資料により作成。
注2：横風用滑走路については、円卓会議の結論により平行滑走路完成後、環境への影響などを調査した上で改めて地域に提案することとなっている。なお、それまでの間は当面地上通路として整備する。

図表I-2-17　大水深コンテナターミナル(-15m級)の整備の進捗



注1：国際輸送ハンドブック及び各国ホームページ等により作成。
注2：バース：港内において荷役などを行うために船舶が停泊する所定の場所。大水深コンテナターミナルにおいては、水深－15m級で長さ350mのバースを有することが一般的。

(2)総合的な交通体系の形成に向けて

1)交通機関相互の関係

戦後日本の交通体系は各交通機関ごとにおおむね順調に形成されてきたが、これらの相互の関係について以下で分析を行う。

国内における旅客輸送について各交通機関の輸送分担率を距離帯ごとにみると、

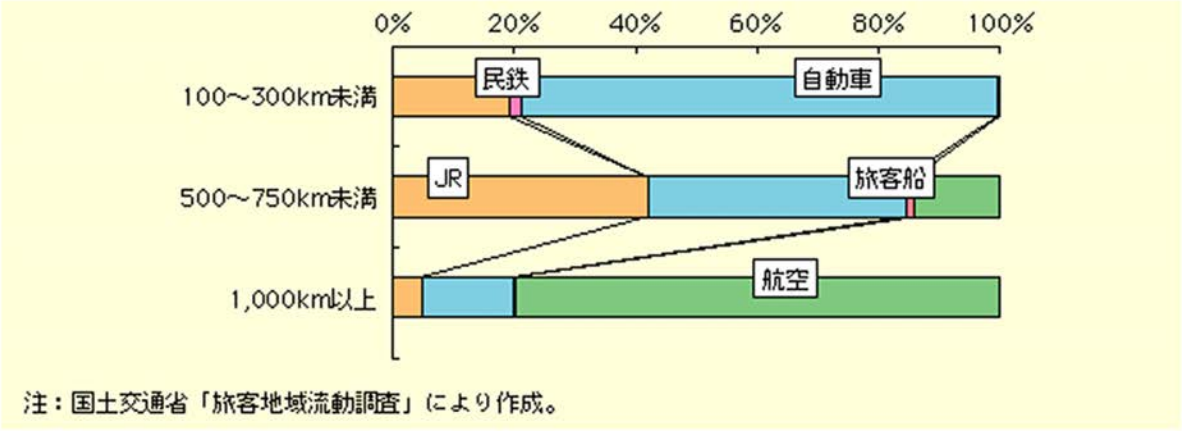
近距離帯(図表の100-300km未満)では自動車が、

中距離帯(図表の500km-750km未満)では鉄道及び自動車が、

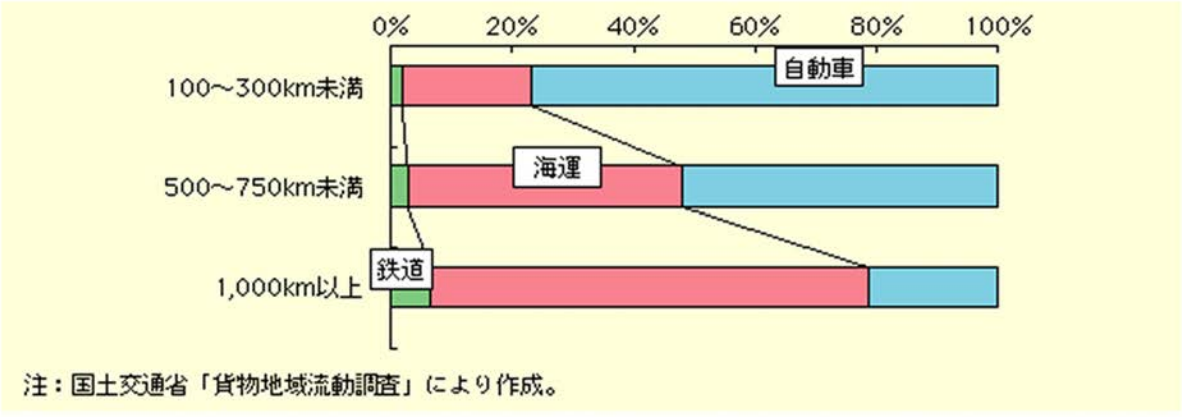
長距離帯(図表の1,000km以上)では航空が、

それぞれ最も大きい割合を占めている。

図表I-2-18　距離帯別機関分担率(旅客、平成11年度)



図表I-2-19　距離帯別機関分担率(貨物、平成11年度)



また、同じく貨物輸送の機関別分担率をみると、近距離帯では自動車が、長距離帯では海運がそれぞれ最も大きい割合を占めており、中距離帯では両者が相半ばしている。

しかし、このような分担関係は決して固定的なものではなく、次にみるように新規交通サービスの提供等により新たな競争関係が生じダイナミックに変動するものである（「秋田新幹線「こまち」開業による分担率の変化」参照）。

また、旅客輸送と貨物輸送とで輸送特性が違うため、地域の経済社会発展にとって複数の輸送機関がそれぞれに役割を果たし、相乗効果を発揮することにつながる。例えば、中距離帯の輸送区間においては、鉄道整備が旅客輸送、道路整備や港湾整備が貨物輸送の増大にそれぞれ大きく貢献し、人流・物流の両面からバランスのとれた地域の発展を促してきたと考えられる。

2)総合的な交通体系構築の必要性

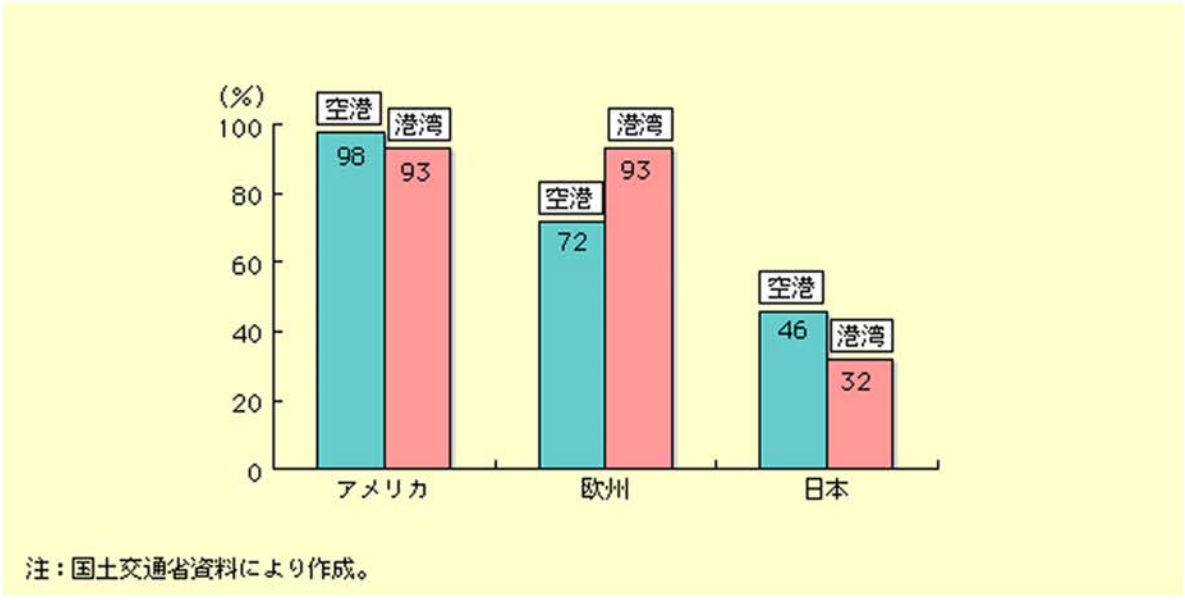
上に見てきたように、日本の交通においては各輸送機関がそれぞれの輸送特性を発揮し、時には互いに競争しつつ、あるいは補完しつつ、ネットワークを形成して経済社会の発展に寄与してきた。

しかし、これまでの取組みは各輸送機関ごとの量的な拡大に重きが置かれ、異なる交通機関の間の連携が十分に推進されてきたとは言い難い。この結果、例えば、日本における高規格幹線道路等と空港・港湾とのアクセス率は諸外国に比べて低い状況にある。

このように国内交通ネットワークと国際交通ネットワークの接続に問題があることは、グローバル化が進展する国際社会の中で日本が競争力を確保していく上での大きな障害となると考えられる。

今後は異なる交通機関の連携を推進し、これらが相互に補完・競争し、国内・国際ネットワークがスムーズに接続された効率的な交通体系を構築していく必要がある。

図表I-2-20　主要な空港・港湾と高速道路網のアクセス(高速道路インターチェンジ等から10分以内に到着可能な主要な空港・港湾の割合)

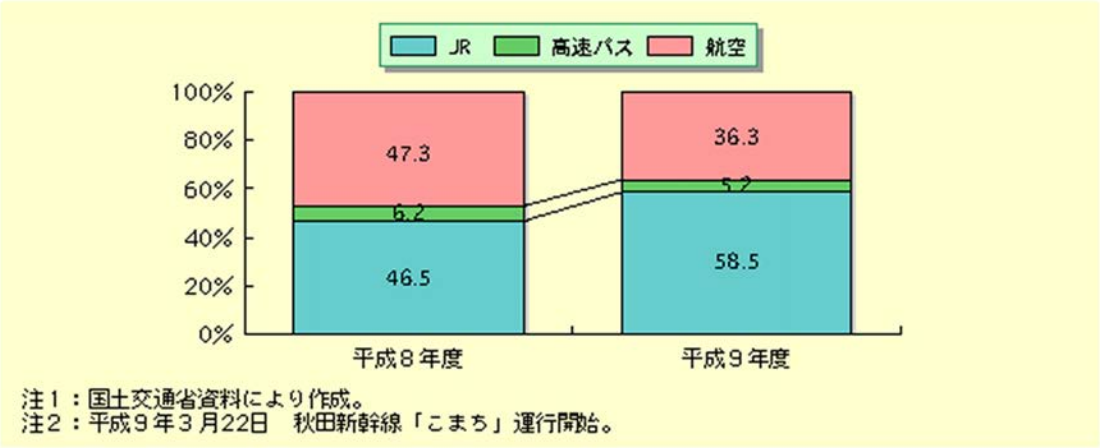


注：国土交通省資料により作成。

秋田新幹線「こまち」開業による分担率の変化

秋田新幹線「こまち」は平成9年3月22日に運行開始し、これにより東京-秋田間の鉄道での所要時間は約48分の短縮となった。これにより、首都圏-秋田間における鉄道の輸送分担率は平成8年度の46．5%から平成9年度に58．5%に大きく上昇した。

図表I-2-21　東京圏-秋田県間の公共交通機関別輸送分担率の推移



注１：国土交通省資料により作成。
注２：平成９年３月22日　秋田新幹線「こまち」運行開始。

第2節　20世紀の負の遺産

本節では、戦後国土交通行政の展開の中で、特に高度成長に伴って生じた社会的問題である都市化の進展に伴う問題、公害・環境問題、新たな安全問題に着目し、これらに対する国土交通行政の取組みを振り返る。これらの問題については、20世紀に一定の改善を見たものの、多くが21世紀まで引き継がれ、国土交通省が解決すべき行政課題として残っている。

1．都市化の進展に伴う問題

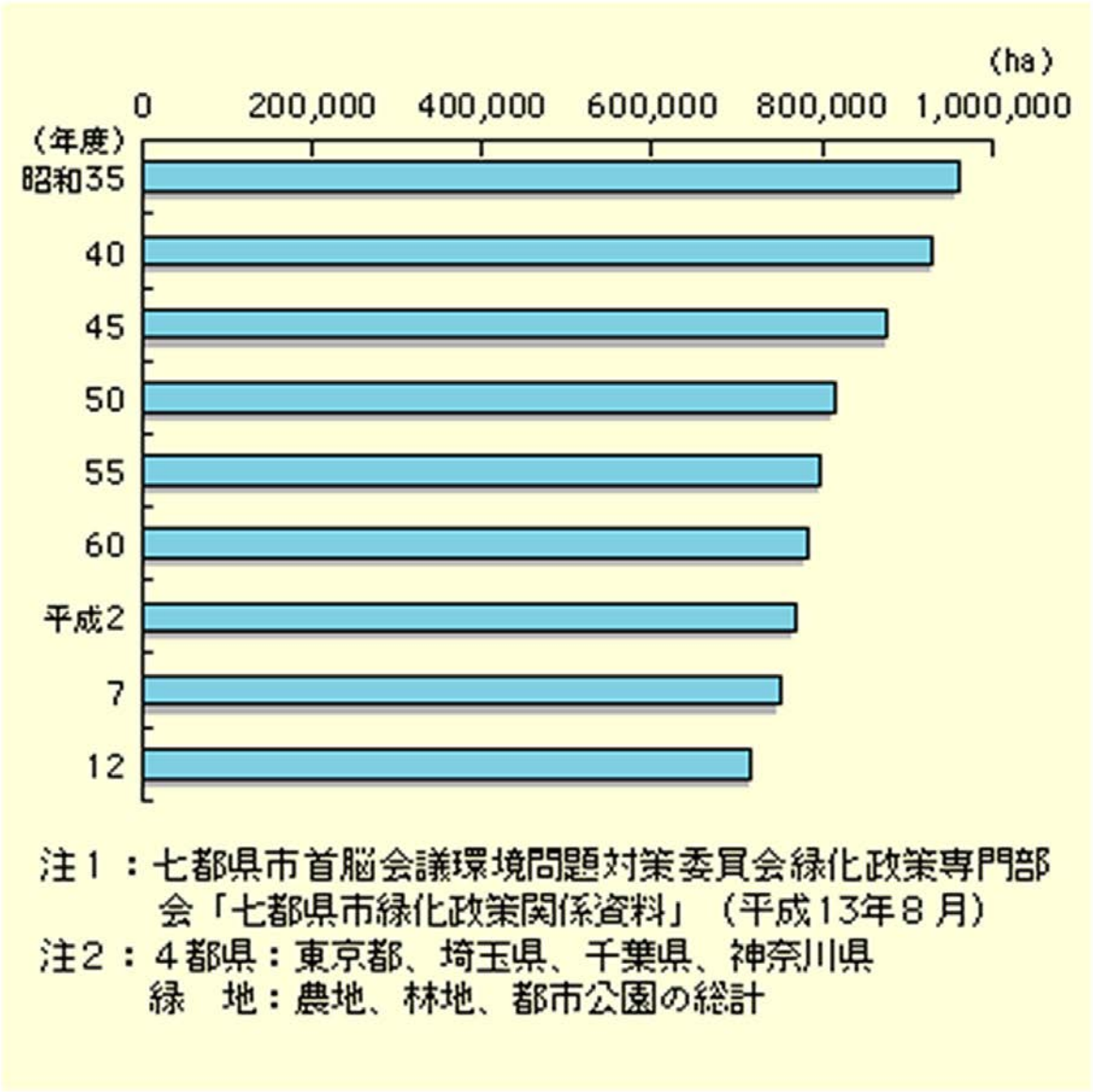
(1)都市におけるひずみの発生と生活環境の悪化

第1節でみた通り、高度経済成長期の人口、産業等の都市への集中は、我が国の経済成長の原動力となったが、一方で、都心部への諸機能の過剰集積により、住宅難、通勤通学難、交通渋滞等の都市問題が顕著になった。また、市街地のスプロール的な外延化や、いわゆるドーナツ化現象の進行、木造密集市街地の形成など、都市構造のひずみが顕著になった。

昭和40年代に入ると、高度経済成長の一層の進展とともに、重化学工業化が進み、そのひずみとして、環境・公害問題、生活関連社会資本整備の立ち遅れ等の諸問題がいよいよ顕在化した。

特に、都市化の進展に伴う緑地空間の減少や、水質汚濁、浸水の増加などの都市住民の生活環境にかかる問題が大きくなる中で、下水道や公園、緑地等の生活関連社会資本の整備が喫緊の課題となった。

図表I-2-22　4都県の緑地の推移



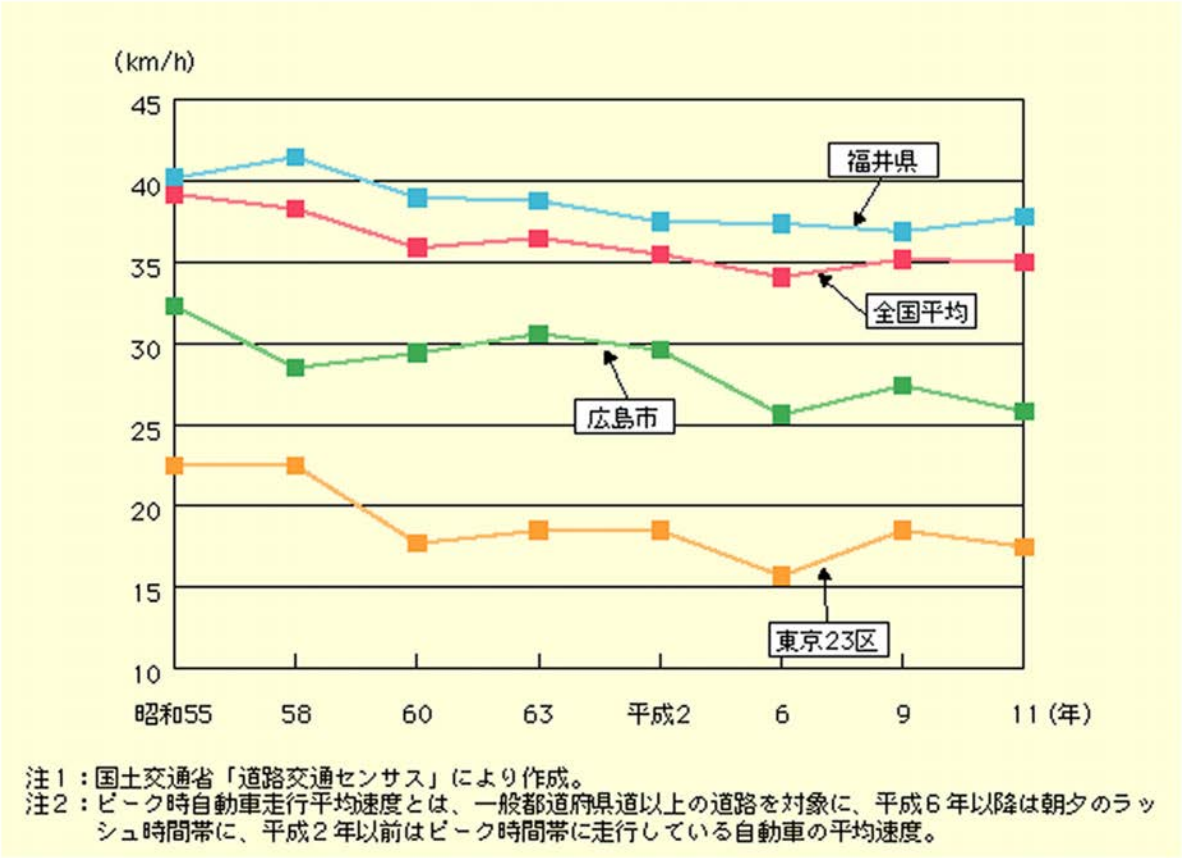
これらの課題に対し、主に昭和30から40年代頃から、今日の国土交通行政の基幹的制度につながる各種法制度等が整備された結果、都市の生活環境は着実に改善され、一定の水準に達しつつある。しかし、下水道普及率や1人当たり都市公園面積等が欧米と比べいまだ低い水準にとどまっていることなどを考えると、引き続き整備が必要な分野が残されている。

(2)都市交通問題

都市化に伴い、自動車交通量の増加等による道路交通の渋滞、交通事故の増加、自動車排ガスや騒音等の悪化等が深刻になるとともに、鉄道の通勤・通学時の混雑が問題となった。

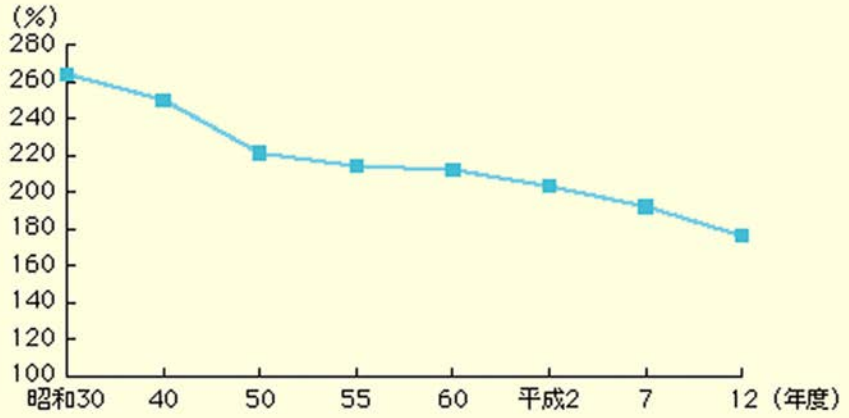
これらの内、道路交通の問題については、道路の整備等の対策が講じられてきたものの、自動車交通量の増大が著しいこと等により都市部を中心に依然として憂慮すべき状況が続いている。また、鉄道の問題については、都市鉄道の整備等により年々混雑率が改善されてきているものの、いまだに混雑の激しい区間が残っているほか、全体としての混雑率も依然として快適とはいえない状況である。したがって、21世紀初頭においても、都市交通問題の解決は大きな課題として積み残されている。

図表I-2-23　各都市におけるピーク時自動車走行平均速度の推移



注1：国土交通省「道路交通センサス」により作成。
注2：ピーク時自動車走行平均速度とは、一般都道府県道以上の道路を対象に、平成6年以降は朝夕のラッシュ時間帯に、平成2年以前はピーク時間帯に走行している自動車の平均速度。

図表I-2-24　東京圏の鉄道ラッシュ時間帯の混雑率の推移



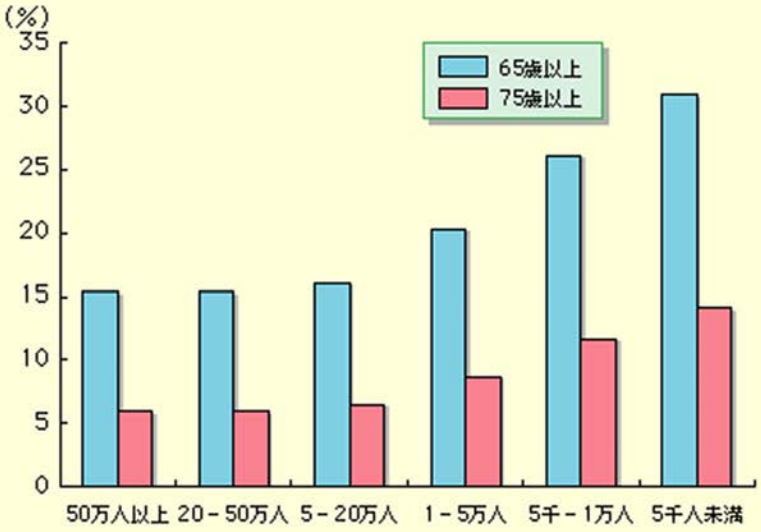
注1：国土交通省資料及び「都市交通年報」により作成。
注2：東京圏の主要路線における再混雑区間のピーク1時間当たりの混雑率（輸送人員÷輸送力×100）を平均したもの。

混雑率の目安	100%	150%	180%	200%	250%
					
	定員乗車（座席につくか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる）。	広げて楽に新聞を読める。	折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。	体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。	電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きができず、手も動かせない。

(3)地方の活力の低下

都市化が進展する一方で、地方圏では、労働力人口の都市への流出による生産力の低下や高齢化の進展、中心市街地の衰退などによる活力の低下が問題となった。第1節でみた通り、都市と地方の所得格差などは縮小しつつあるものの、依然として個性ある地域づくりなどによる地方の活性化が重要な課題となっている。

図表I-2-25　市町村規模別・年齢層別人口構成比



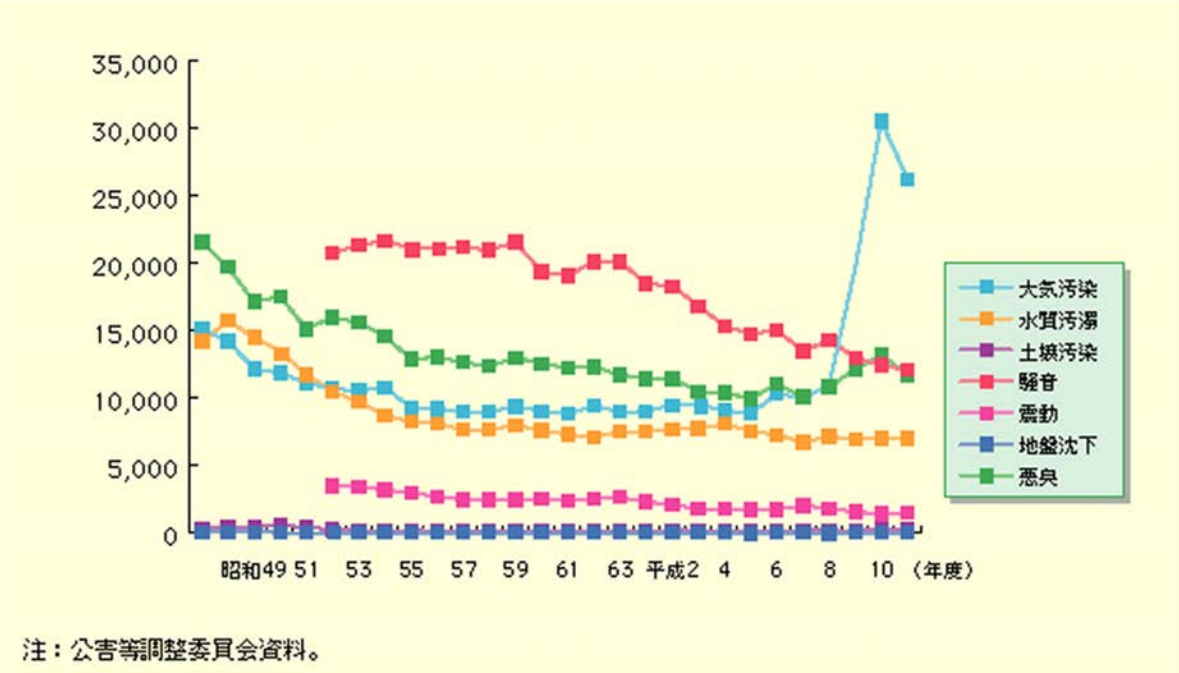
注：総務省「平成12年国勢調査」により作成。

2. 公害・環境問題の顕在化

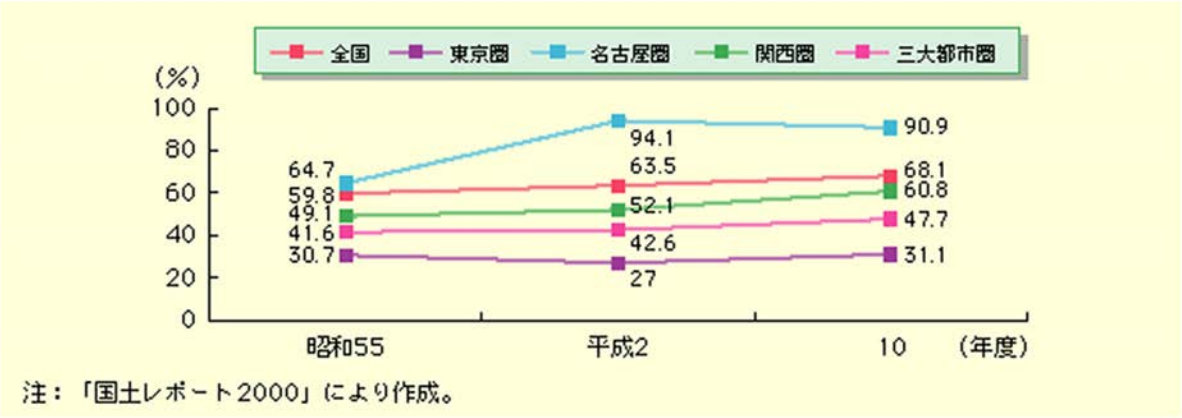
高度成長期には、自動車による大気汚染、航空機や新幹線による騒音、河川や湖沼の水質汚濁等の公害が発生し、油タンカー事故や不法投棄による海洋汚染が深刻化するなど、環境問題が顕在化してきた。

これらに対し、国土交通行政の分野においても積極的な取組みがなされてきた。その結果、大気汚染問題や騒音問題について全国的には一定の改善が見られる。しかし、大都市地域においては、大気汚染、騒音等の環境基準が達成されていない地域がいまだ多く残されている。近年におけるディーゼル車からの排出ガスへの関心の高まりなどにみられる通り、自動車のもたらす大気汚染については引き続き深刻な状況が続いている。また、下水道整備等の各種対策により、公共用水域の水質汚濁は改善しつつあるが、都市部の河川、湖沼や内湾等の閉鎖性水域の水質汚濁、河川流量の減少など水循環系に関わる様々な課題が依然として残されている。一方、タンカー事故による海洋汚染に関しては、これまで船舶の構造強化や船員の資質の向上が図られてきたところであるが、船舶の大型化等により、海難事故による甚大な海洋汚染の潜在的な危険性は依然高いといわざるを得ない。今日においては、これらの20世紀から残された課題に加え、地球温暖化問題等後述する新たな課題も加わり、環境問題の解決は国土交通行政にとって最も大きな課題の1つとなっている。

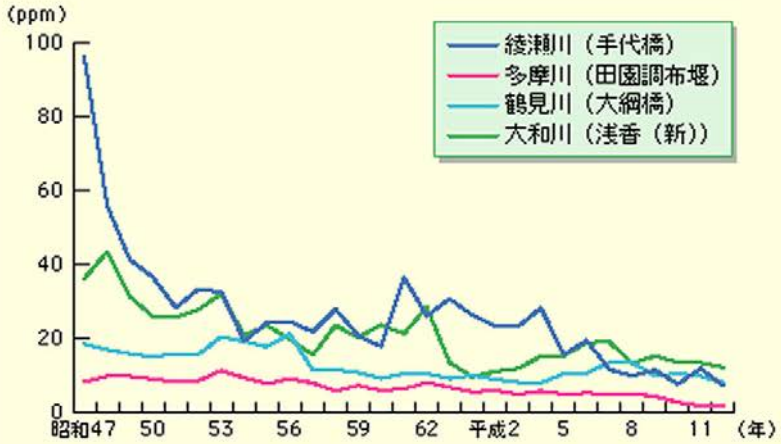
図表I-2-26　典型7公害の苦情件数



図表I-2-27　NO_2環境基準の達成状況



図表I-2-28　主要都市河川代表地点におけるBOD75%値(注)の経年変化



注：国土交通省資料。



(注)BOD75%値：例えば、月1回の測定の場合、12個のデータを小さい順に並べたときの9番目(全体の75%がこれ以下となる値)のもの。

3. 安全問題

(1)交通安全問題の顕在化

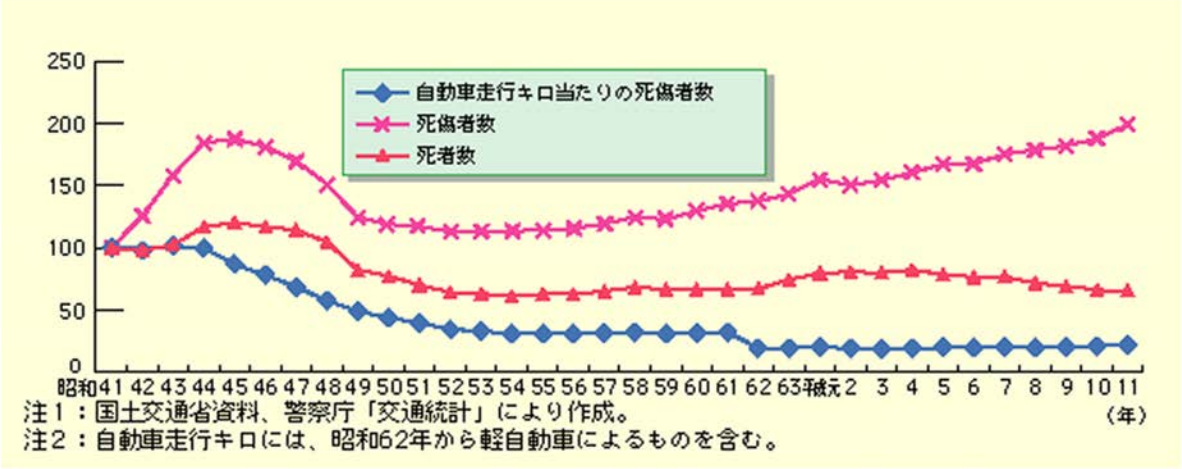
戦後の社会資本整備等の施策により、自然災害による被害が軽減されるなど、国民の安全水準は高まったが、他方で、経済活動の発展に伴う交通量の増大は人々の生活に新たなリスクをもたらした。

道路交通の分野では、交通量の急激な増大に伴い道路交通事故が大幅に増加し、「交通戦争」とまで呼ばれる状況にまで発展した。これに対して国土交通行政も様々な対策を講じ、交通事故による死者数や単位交通量当たりの死傷者数が長期的に減少する等一定の成果を収めている。しかしながら、最近においても死傷者の絶対数は増加しており、今後は交通死亡事故比率の高い高齢者人口の増加が見込まれることから、さらなる対策の推進が必要である。

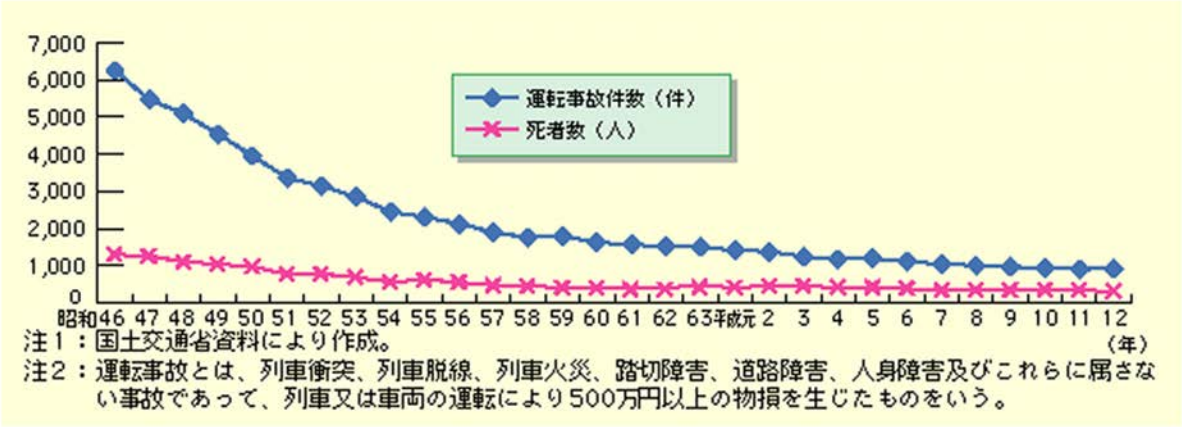
一方、鉄道交通、海上交通、航空交通の分野では、国土交通行政と交通事業者等が一丸となった対策を講じてきた結果、事故発生件数、死者数とも長期的に減少している。しかし、大量輸送機関の交通事故は一度発生すると多大な被害をもたらすものであり、引き続き事故の防止に万全を期す必要がある。

図表I-2-29　各交通機関における事故数等の推移

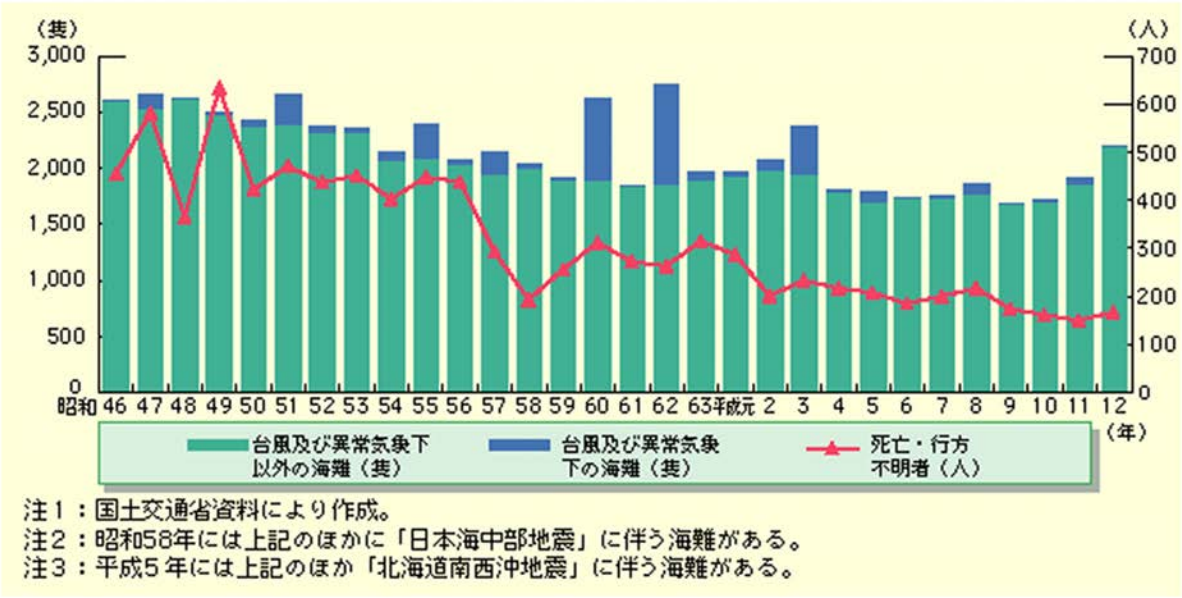
自動車走行キロ当たりの交通事故死傷者数の推移(昭和41年を100とする)



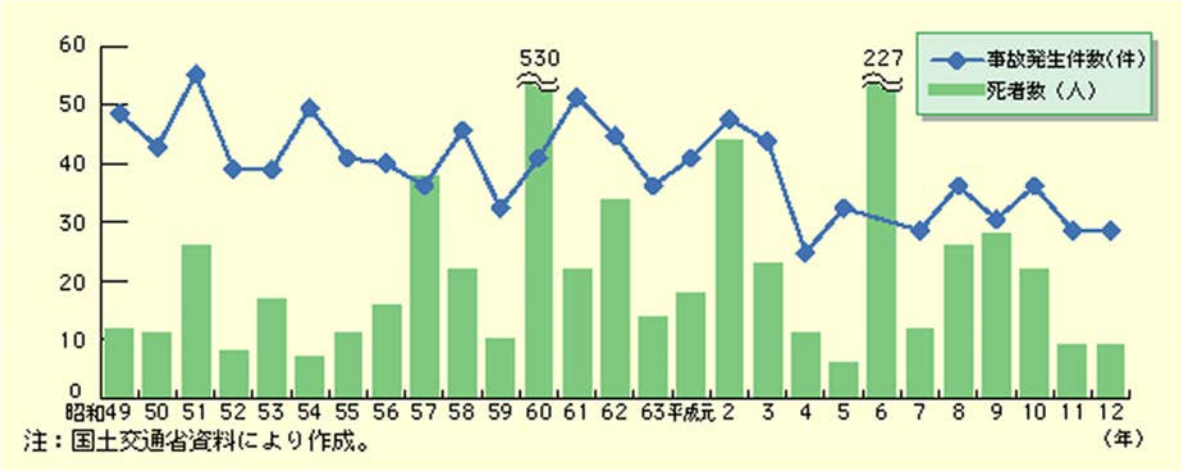
鉄軌道運転事故件数と死者数の推移



要救助船舶隻数及び死亡・行方不明者数の推移



航空事故件数と死者数の推移



注：国土交通省資料により作成。

(2)防災上の新たな課題の発生

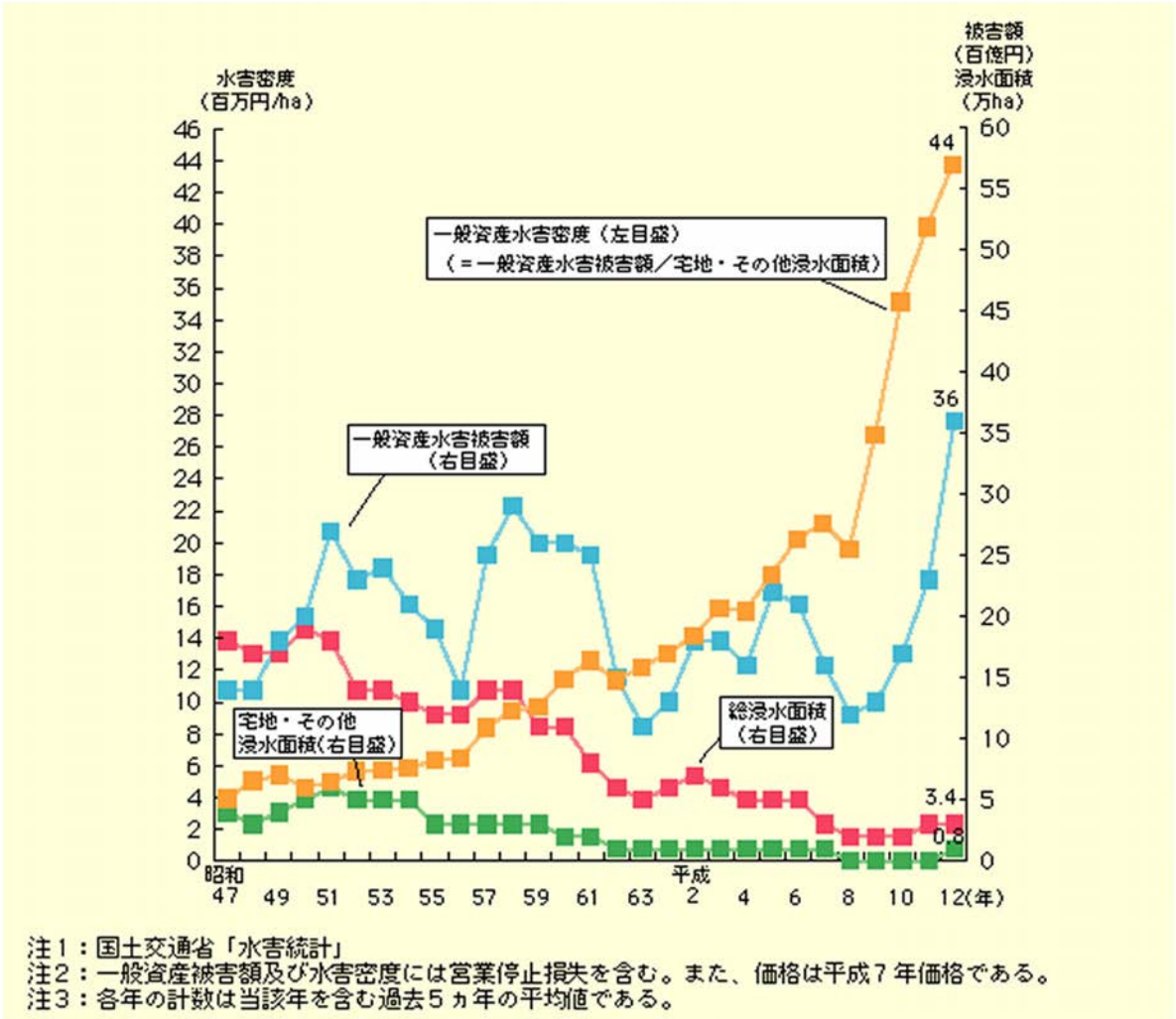
都市への急激な人口集中による住宅需要の増大に伴い、大都市の高度成長期に新たに市街化された地域を中心に、オープンスペースの少ない木造密集市街地が形成された。これらの木造密集市街地は、平成7年の阪神・淡路大震災においても明らかになった通り地震や火災に対し極めて脆弱であり、早急な解消が必要である。

一方、第1節でみた通り自然災害による死者・行方不明者数は減少しているものの、水害被害額はほぼ横ばいの状況にある。これは、これまでの治水事業により浸水面積は減少しているが、都市化の進展により氾濫区域内に資産が集中しており、単位面積あたりの浸水資産額が増加しているためである。このことは、近年多発する都市型水害の被害の甚大さからも分かる。

また、都市臨海部では、いわゆるゼロ・メートル地帯等において人口・資産の集積が進んだことから、地震・津波・高潮発生時には大きな被害が想定されている。

さらに、都市部においては宅地等の開発が山裾まで広がりを見せているが、これに伴い土砂災害危険箇所数も増加傾向にある。

図表I-2-30　一般資産水害密度(注)等の推移(過去5ヵ年平均)



以上のように、高度経済成長期の急激な都市化の進展は、防災面で脆弱な都市構造を生み出してきたともいえる。

(注)水害密度：浸水面積1ha当たりの一般資産の被害額

第3節　近年新たに顕在化した課題

本節では、20世紀終盤に顕在化してきた課題を示すとともに、これらの課題については、行政が一定の取組みを始めているものの、その多くは21世紀においてもなお、国土交通省が取り組むべき課題として残されていることを述べる。

1. 構造変化に伴う日本経済の長期低迷と財政赤字の大幅な拡大

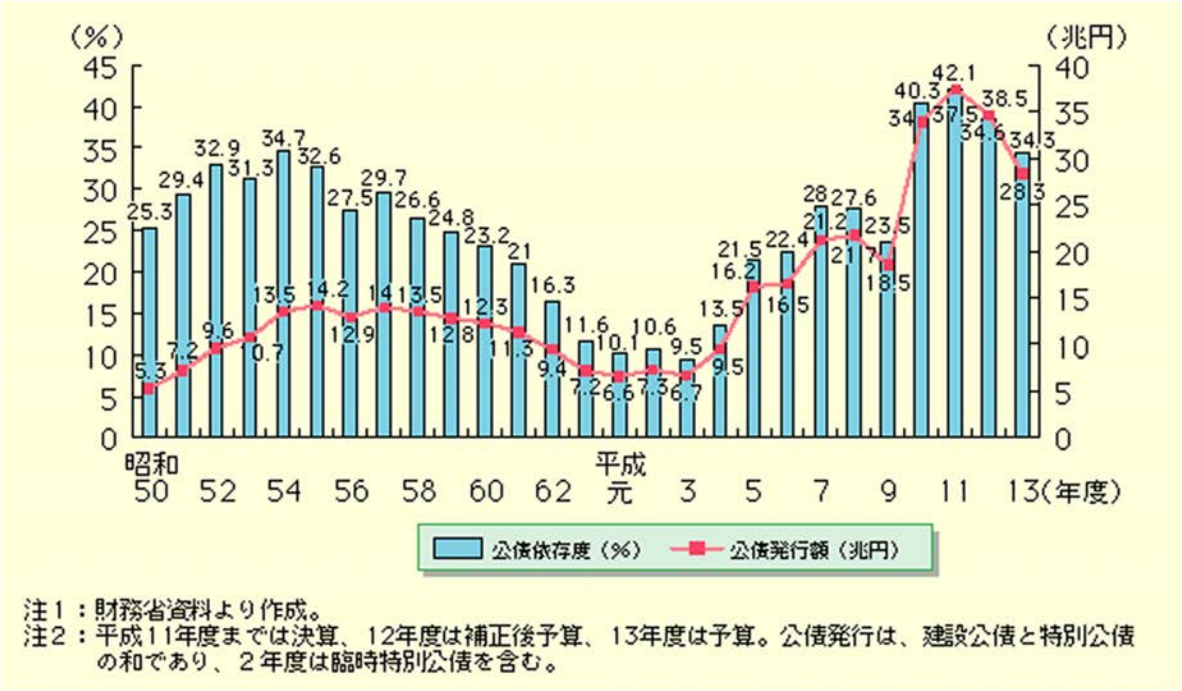
バブル経済崩壊後の長期の景気低迷は、単なる景気循環の長期化ではなく、その背景として、戦後飛躍的な成長を遂げてきた日本経済の本質が変化しつつあることが指摘されている。例えば、いわゆる「土地神話」の崩壊等を受けて「資産デフレ」の状態にあり、日本型終身雇用制度の維持も困難になりつつある。少子高齢化が進展し、今後は人口の減少も予想されている。また、企業経営も、規模やシェアの拡大から株主の重視・利益率の向上へと転換を迫られ、グローバル化の進展ともあいまって製造業の生産拠点の海外流出が加速している。こうした中、雇用に対する不安、財政収支の悪化などによる国民の将来不安の高まりが個人の消費を抑制し、景気後退の要因となっている。デフレスパイラルへの懸念を払拭し、21世紀における新たな成長の展望を切り開くためにも、これまでの日本型社会システムの変革が不可欠となっている。

(1)投資余力の減少への対応

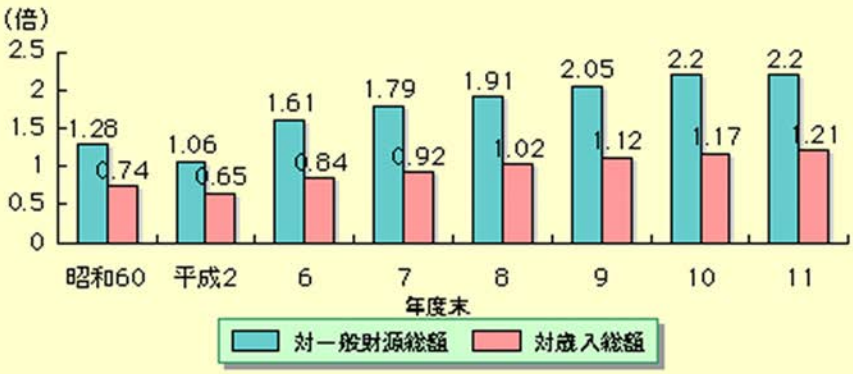
90年代からの長期にわたり経済低迷が続く中、政府はおおむね積極的な財政出動を行ってきた。その一環として国土交通関係社会資本整備も量的な拡大が見られた。現在、このような積極的な財政運営と税収の落ち込みに伴う公債残高の急増が問題視されているが、バブル崩壊後の急激な景気後退や、金融システムの崩壊を未然に防止するための政策の一つとして発動されたものであり、一定の評価ができる。

しかしながら、国・地方とも財政状況が大幅に悪化した現在、追加的な社会資本整備を目的とした財政出動を検討する場合には、景気動向のみならず財政状況などを踏まえた総合的な判断が必要となっている。また、将来的には少子高齢社会の到来に伴い投資余力が減少していくと見込まれる。

図表I-2-31　公債依存度・公債発行額の推移



図表I-2-32　地方債現在高の対歳入比推移(地方公共団体)



注1：都道府県と市町村の純計。地方債現在高に特定資金公共事業債を含まない。
注2：平成13年版「地方財政白書」

このような中で、社会資本整備について、従来にも増して重点化・効率化や、PFIの活用などによる民間投資の誘発が要請されている。具体的には、1)循環型経済社会の構築など環境問題への対応、2)バリアフリーなど高齢化への対応、3)地方の個性ある活性化、まちづくり、4)都市の再生、5)IT等の分野への重点化が指摘されている。

また、交通についても、輸送需要の伸びの鈍化が見込まれる。2010年までの長期需要予測をみると、

・まず、国内交通については、経済の低迷や少子・高齢社会の到来により、旅客輸送、貨物輸送ともに需要の伸びが相当低くなることが予測される。

・一方、国際輸送については、従来に比べて伸び率は鈍化するものの、旅客輸送、貨物輸送(特に海上コンテナ、航空貨物輸送)はともに引き続き需要が拡大していくことが見込まれる。

図表I-2-33　過去15年間と比べた今後15年間の交通需要予測

○過去15年間（1980－1995年）と比べた今後15年間（1995－2010年）の国内輸送需要の伸び		
区分	過去15年間	今後15年間
旅客（人ベース）	32%	4～6％
貨物（トンベース）	8％	1～5％
○過去15年間（1980－1995年）と比べた今後15年間（1995－2010年）の国際輸送需要の伸び		
区分	過去15年間	今後15年間
旅客（人ベース）	258%	59～79%
貨物（トンベース） うち海上コンテナ うち航空貨物	29% 218% 300%	14～16% 79～84% 63～89%

注：運輸政策審議会答申第20号による。

このようなことから、今後においては、従来のような量的拡大に主眼を置いた整備から転換し、既存施設の活用や輸送機関の間の連携を重視した質の高い総合的な交通ネットワークの形成が求められている。

(2)産業活動活性化の要請への対応

いわゆるバブル経済の崩壊以降、日本経済を立て直すため、高コスト構造是正等の観点から規制緩和等を実施し、経済を活性化することが求められてきた。最近では、長引く経済低迷を打開するため、新規産業創出、既存産業の競争促進や不振企業の経営再建等サプライ・サイドからの改革をさらに推進していくことが求められている。このような取組みにより、価格の低下、ニーズに対応したサービスの多様化等の便益を消費者が享受すると同時に、事業者の競争力が強化され、経済全体が活性化されることが期待される。

国土交通分野に関連する産業(以下「国土交通産業」という。)についても20世紀終盤より、規制改革等を通じた活性化策が講じられてきたが、すでに交通産業分野等で一定の効果が出ている。なお、規制改革を推進するに当たっては、公正な競争の促進や交通事業の基盤整備といった市場原理を活用するための環境整備、あるいは、安全の確保や消費者利益の保護といった市場原理のみでは十分対応できない課題への対応が必要となる。

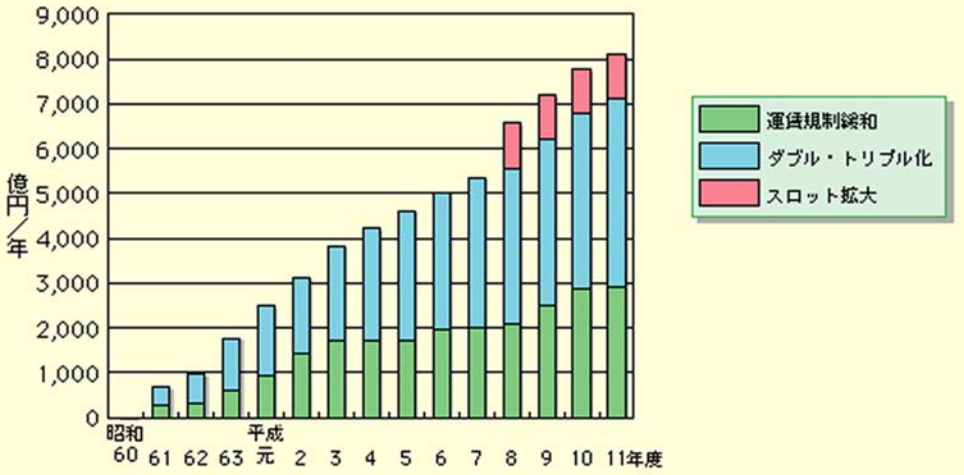
＜交通産業における規制改革等を通じた活性化策とその効果＞

交通産業の分野では、昭和60年代から他分野に先んじて改革が進められ、日本国有鉄道の民営化、国内航空線のダブルトラック・トリプルトラック化等が行われた。その後も、貨物自動車運送事業における需給調整の撤廃(許可制への移行)や各機関の運賃規制の緩和等が進められた。平成8年12月には交通事業に対する需給調整規制を原則として廃止することが決定され、現在この方向で改革が進んでいる。

これら政策の効果について、国土交通省は国内航空市場における近年の規制緩和(8年度における運賃規制の緩和及びダブルトラック・トリプルトラック化基準の緩和)や羽田空港のスロット拡大の経済効果を分析した。これら政策の効果として、家計や他産業への波及効果を考慮しない場合でも毎年数千億円の消費者の利益（消費者余剰(注)）がもたらされ、累計で約6兆円に達するとの分析結果が出ている。

(注)ある量のサービスに対して消費者が支払って良いと考える最高額の総和と実際に支払われた金額の総和の差をもって消費者利益を定量的に表す経済学上の概念。

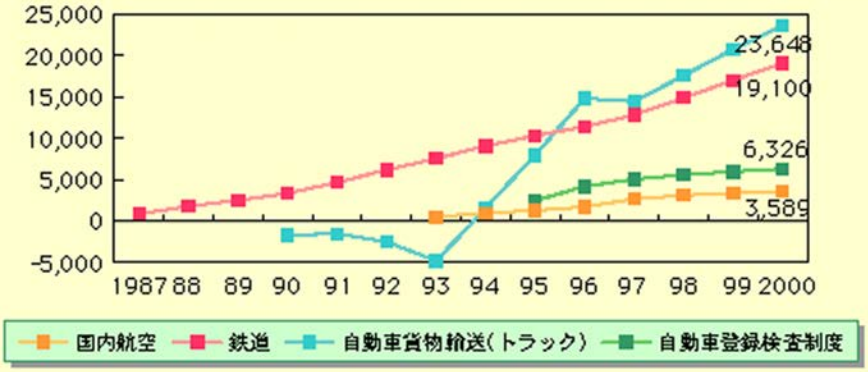
図表I-2-34　航空政策による消費者利益(国内航空市場)



注1：国土交通政策研究所による推計
注2：回帰分析により旅客需要（旅客人キロ）の増加及び平均運賃の低下要因を運賃規制緩和（平成8年度）、ダブル・トリプルトラック化基準緩和、羽田空港のスロット拡大、その他に分解。施策を講じなかったと仮定した場合と比較することにより、各要因の寄与度に応じた昭和60年度から平成11年度までの消費者余剰の増加分を推計した（P280補注参照）。

また、内閣府(旧経済企画庁)は、交通を含むいくつかの産業について近年の規制改革による消費者余剰の増加を算出した。これによると、鉄道、貨物自動車運送事業について特に大きな増加がみられ、車検、国内航空の分野でも着実に消費者の利益が増進していることになる。このように、これまでの規制改革は大きな消費者利益をもたらしたと考えられる。

図表I-2-35　規制改革による利用者メリット(消費者余剰)



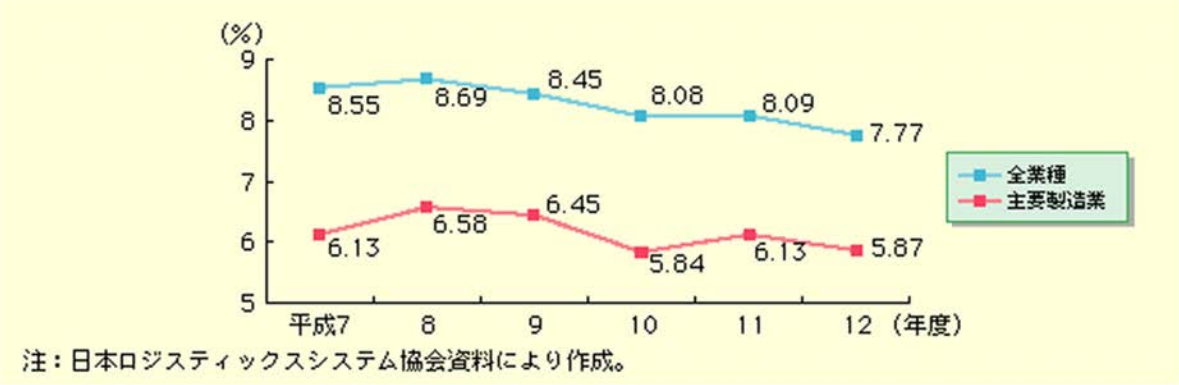
注1：内閣府「近年の規制改革の経済効果」により作成。
注2：2000年度は見込値。

規制改革等を通じた活性化に加え、最近では、構造改革の影響を受ける産業に対する再生策を講じていくことも求められている。

特に就業者650万人(12月)を擁し、雇用の受け皿としても貢献してきた建設産業については、雇用者対策に十分配慮しつつ、建設産業の再編等の構造改革を促進させることが重要である。

また、物流業等が物流コストの面で他の産業の経営に大きな影響を与えている実態に鑑み、全産業の活性化に資するための物流効率化等を図っていくことが求められてきた。このため、1990年代においては、規制緩和を始めとして産業における物流コストを低減するための様々な取組みが行われてきた。現在では、全業種の売上高に占める物流コストの割合は着実に低下している。

図表I-2-36　売上高物流コスト比率の推移

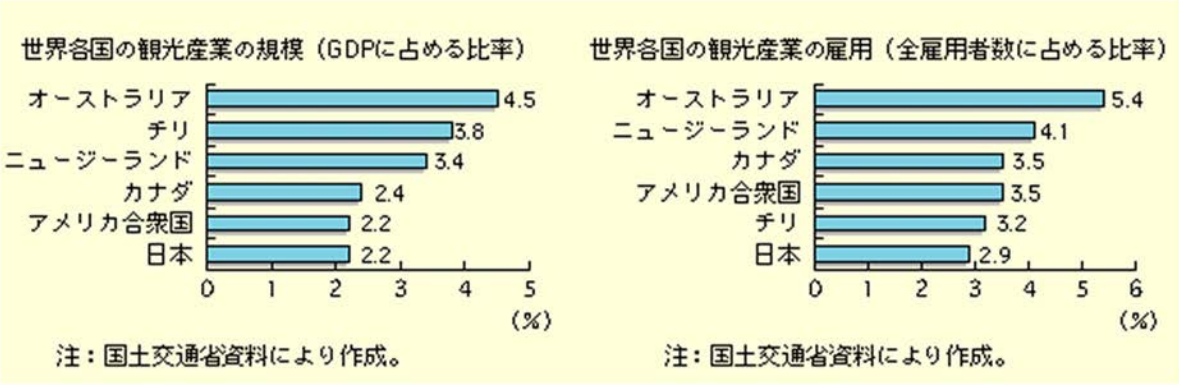


注：日本ロジスティックスシステム協会資料により作成。

しかし、後述するように、グローバル化の進展により国家間の競争が激しくなる中で我が国の国際競争力を維持していくためには、コストも含めて国際的に競争力のある物流市場の構築に向けて、引き続き取り組んでいく必要がある。

さらに、観光産業は近年世界的に急成長しており、WTO（国際観光機関）によれば全世界の観光による消費額は2020年に1995年の約5倍の規模に拡大すると見込まれ、21世紀のリーディング産業の1つになることが期待されている。我が国においても観光産業の規模はGDPの2.2%、雇用者数の2.9%を占めていると推計されている。しかし、これらは国際的に比較すると低い水準であり、訪日外客や国内観光の伸び悩みが背景にあると考えられる。今後は訪日外客誘致や国内観光の振興を促進することにより、我が国においても観光産業をリーディング産業に育成していくことが必要である。

図表I-2-37　世界各国の観光産業の規模・雇用

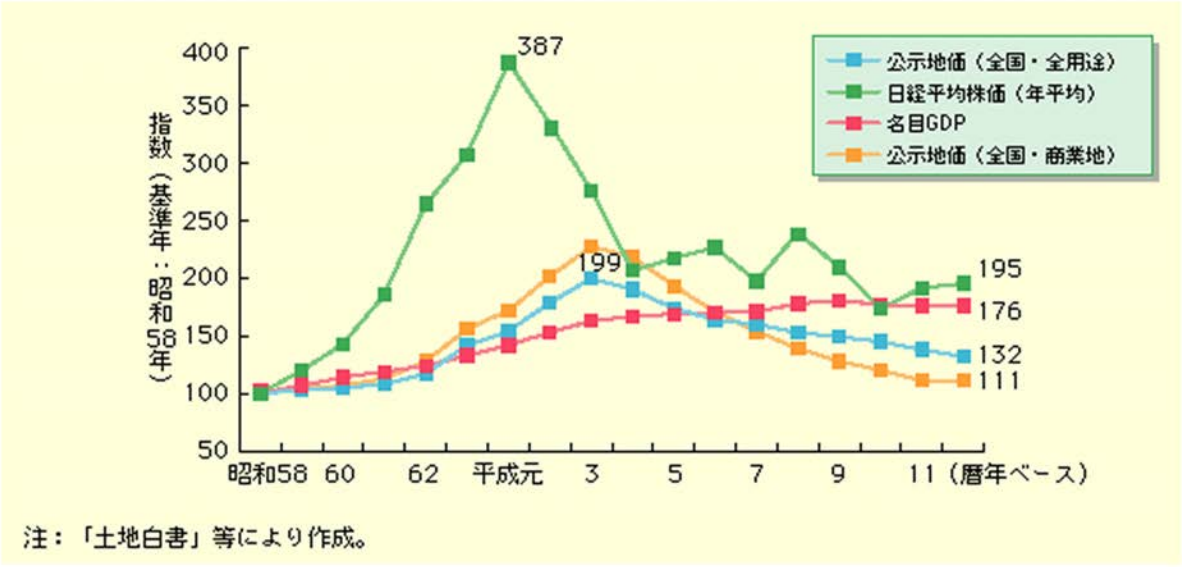


注：国土交通省資料により作成。　　注：国土交通省資料により作成。

(3)土地の流動化の促進

バブルの崩壊以降、地価は下落が続いているが、その過程で、利便性、収益性に対応した地価が形成されてきている。この間、不動産取引も全体としては不活発な状況が続き、資産の有効活用の妨げにもなってきた結果、都市部においても依然多数の低・未利用地が存在している。また、企業にとって、不動産は金融機関からの融資の担保となっている場合が多く、また、バランスシート上も大きな位置を占めるため、不動産取引の活性化を図ることは、現下の喫緊の課題である不良債権の処理の促進や、企業の過剰債務の解消に資すると考えられる。このため、土地の流動化を進め、土地の利用価値を増進し、有効・高度利用を図ることが、国土交通行政の大きな課題の1つである。

図表I-2-38　資産価格の推移



注：「土地白書」等により作成。

2. グローバル化の進展

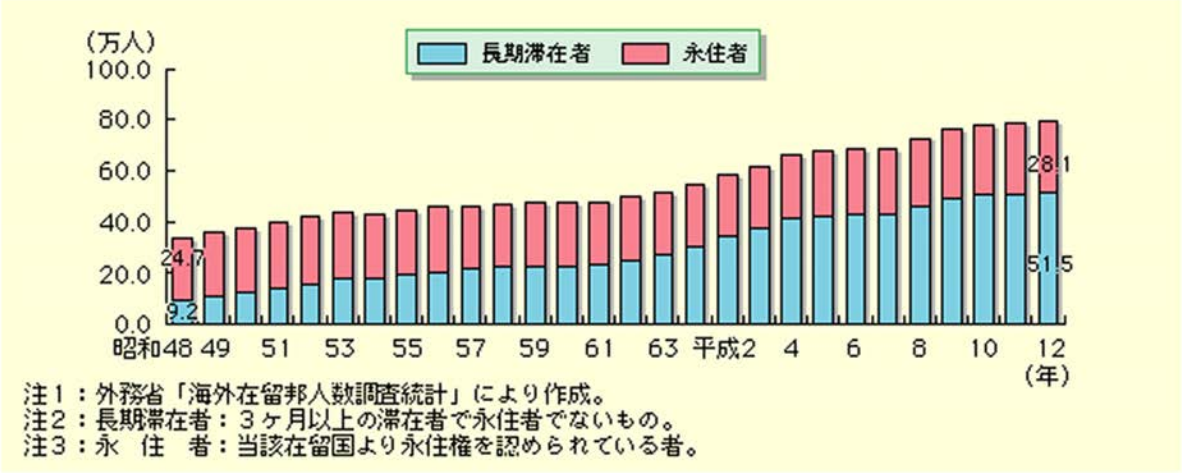
20世紀における国際交流の活発化は、21世紀の幕開けにおいて、従来の「国際化」という概念では括りきれない状況を現出させた。「グローバル化」と呼ばれるこの状況の中で、地球上の各地における人々の活動は国境を超えて密接に結びつくようになってきている。特に経済の分野では、資本・企業の国境を超えた活動が質・量ともに飛躍的に増大し、従来国際市場とは無縁であると考えられていた産業まで巻き込んだ熾烈な大競争時代の様相を呈している。

グローバル化の進展に伴い、国土交通行政の分野では、大別して、地球規模の交通ネットワークの構築、国際競争力の強化、地球規模の課題への対応などの課題が出てきている。

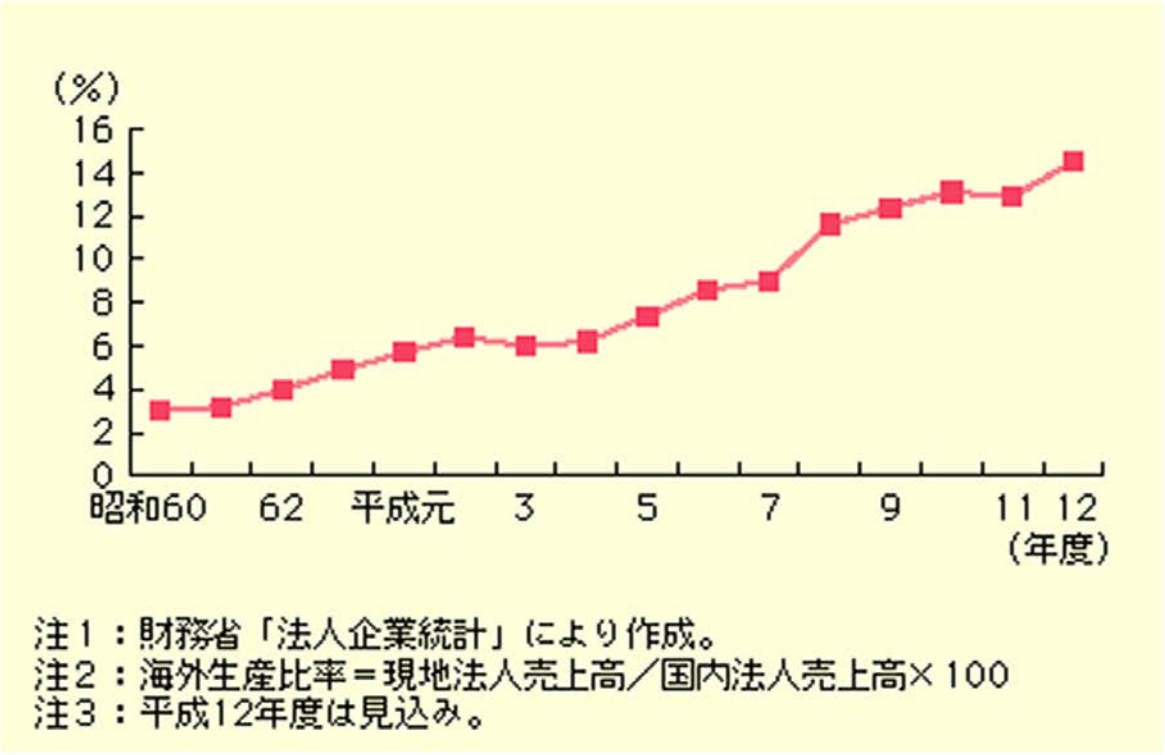
(1)地球規模の交通ネットワークの構築

グローバル化の時代にあっては、人々が海外旅行や海外居住をするのは当たり前のこととなり、企業活動も従来のような完成品の貿易だけでなく国境をまたいだ生産活動や経営活動が盛んに行われるようになった。特に、近隣アジア諸国との関係では、日本企業の進出により国際的分業が展開され経済的な結びつきがより密接となっている。また、韓国とのサッカー・ワールドカップ共同開催に象徴されるように、社会・文化面での交流も盛んになってきている。

図表I-2-39　海外在留邦人者数の推移



図表I-2-40　製造業の海外生産比率



注1：財務省「法人企業統計」により作成。
注2：海外生産比率＝現地法人売上高／国内法人売上高×100
注3：平成12年度は見込み。

このため、人やモノが国際的に交流するための交通ネットワークを構築することが、国家にとって必須不可欠のものとなっている。

地球規模の交通ネットワークを構築するためにはハード・ソフト両面での取組みが必要であるが、日本においては、特に国際交流・物流基盤の施設整備の遅れと運営システムの非効率性とがネックとなっている。

(2)国際競争力強化

1)国の国際競争力強化

戦後日本は急速な経済発展を遂げたが、近年では国際競争力が著しく低下しているとの懸念がある。民間機関の調査によると、成長率、産業基盤、政府の効率性等の観点から見た日本の国際競争力ランキングが1997年の17位から2001年には26位まで低下したとされる。

図表I-2-41　国・地域の国際競争力ランキング

順位	1997年	2001年	順位	1997年	2001年
1	アメリカ	アメリカ	16	ドイツ	イスラエル
2	シンガポール	シンガポール	17	日本	ベルギー
3	香港	フィンランド	18	台湾	台湾
4	オランダ	ルクセンブルグ	19	スウェーデン	イギリス
5	ノルウェー	オランダ	20	オーストリア	ノルウェー
6	カナダ	香港	21	アイスランド	ニュージーランド
7	フィンランド	アイルランド	22	フランス	エストニア
8	ルクセンブルグ	スウェーデン	23	ベルギー	スペイン
9	イギリス	カナダ	24	チリ	チリ
10	アイルランド	スイス	25	イスラエル	フランス
11	ニュージーランド	オーストラリア	26	スペイン	日本
12	スイス	ドイツ	27	中国	ハンガリー
13	デンマーク	アイスランド	28	アルジェリア	韓国
14	マレーシア	オーストリア	29	フィリピン	マレーシア
15	オーストラリア	デンマーク	30	韓国	ギリシャ

注：国際経営開発協会（IMD）調査により作成。

企業活動が容易に国境を越える状況の中で、国全体の国際競争力を維持・強化していくためには、企業から見て国際的に遜色のない経営環境を提供し、競争力の高い産業を集積させる必要がある。

それでは、企業からみて魅力的な経営環境とはどのようなものであろうか。この点に関し、世界銀行の調査(注1)では主要製造業にアンケートを行い、企業の活動拠点の立地を決定する上で、どのような要素が優先されるかランク付けをした。これによれば、「先進的社会資本」(注2)を備えているという条件がいずれの場合にも重視されている。

図表I-2-42　企業が立地国・地域を選択する際の要素順位

順位	事務拠点	生産拠点	調達拠点
1	先進的社会資本	人件費	コスト（人件費以外）
2	人材	先進的社会資本	先進的社会資本
3	市場からの距離	地元市場の魅力	市場からの距離
4	一般的社会資本	人材	一般的社会資本
5	その他	コスト（人件費以外）	人材
6	人件費	市場からの距離	地元市場の魅力
7	地元市場の魅力	その他	人件費
8	コスト（人件費以外）	一般的社会資本	－

注：世界銀行「Infrastructure Strategies in East Asia」により作成。

したがって、国の競争力を確保し、一定の経済成長を図るためには、高度な機能を備えた国際交流・物流基盤を整備することが重要となる。なお、「先進的社会資本」以外の社会資本である「一般的社会資本」も比較的高いウェートが置かれているので、所要の整備が望まれる。

2)都市の国際競争力強化

国の競争力を確保するためには、その経済の中心である大都市の競争力を高めることが必要である。競争力のある大都市においては、世界中から人やモノが集まり、またそれらが世界中に発信される。人やモノの集積により産業や生活、文化において創造的な活動が活発化し、経済成長や豊かな生活、斬新な文化の創出につながるのである。その果実は世界各地に伝わり、発信元である大都市のイメージを高める。そしてそれが新たな集積を呼ぶ。国際競争力のある大都市においては、このような創造と発展のダイナミズムが展開されると考えられる。

我が国においてこのような国際的に魅力のある都市の発展を図るためには、国際交流・物流基盤整備とともに、都市構造を改める等総合的な都市再生策を講じていくことが必要である。

3)産業の国際競争力強化

一方、グローバル化に伴うメガ・コンペティションに直面する産業の国際競争力を高めることが、日本経済の再生を図る上での喫緊の課題となっている。

国土交通産業も例外ではなく、特に国際航空運送事業や外航海運業等は直接海外事業者との激しい競争に晒されてきた。これら産業の国際競争力を高めるためにも、産業活性化策を講じていく必要がある。

一方、他の産業の国際競争力を高めるためにも、物流の効率化等を図る必要がある。特に、上記のような「先進的社会資本」としての高度な物流システムを提供することは、産業全体としての競争力を高めていくために不可欠であると考えられる。

さらに、建設・交通等の分野に係る技術、基準や制度についてもグローバル化が進展しており、これらの分野において我が国の技術・基準が世界的な標準となるよう努めることは、我が国産業の国際競争力強化のためにも必要であると考えられる。

(注1)Mody(1997),InfrastructureStrategiesinEastAsia,WorldBank
(注2)「先進的社会資本」とは、「情報技術を通じて高度化され、革新的な供給者により提供される交通・コミュニケーションシステム」とされている。

(3)地球規模の課題への対応

グローバル化は世界的に高水準の財・サービスが安価に提供される等の大きな便益をもたらす一方、世界の持続的な発展と国際社会の安定という普遍的な課題に加え、地球規模の課題(グローバル・イシューズ)を顕在化させる要因ともなっている。まず、人類の生存基盤に関わる問題としては、後述する地球規模の環境問題や長期的なエネルギー問題が世界共通の課題として強く意識されるようになった。次に、国境を越えた企業活動の拡大等に見られる経済のボーダレス化(注)は、マーケットを拡大し国際的な競争を活発化させる一方で、通商摩擦のような国家間の摩擦の契機を増大させている。さらに、社会構造の面では、治安に対する新たな脅威の顕在化等が国際的に共通の悩みになるとともに、国際的な相互理解の増進が従来にも増して重要になってきている。

このような、一国で解決し得ない、あるいは国際的な協調・連携の中で解決策を模索することが有効な地球規模の課題は今後ますます増大すると見込まれ、国土交通分野でも多国間、二国間それぞれの分野での取組みを強化することが必要になっている。

(注) 経済のボーダレス化：国内経済と国際経済の垣根が低くなること。

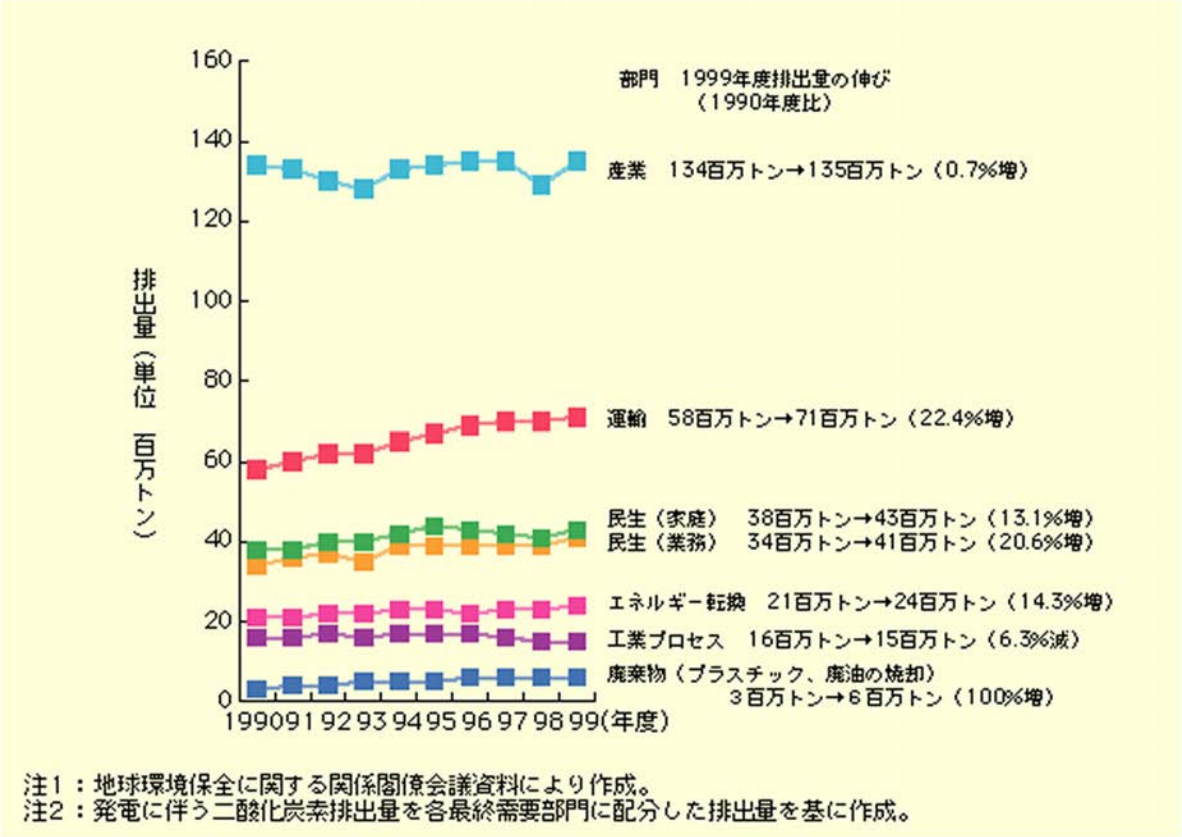
3. 地球規模で深刻化する環境問題

20世紀の終盤以来、地球環境問題の顕在化等により環境問題は拡大・深化の様相を呈してきた。

まず、ほぼ全ての社会経済活動により発生する二酸化炭素(CO_2)等の温室効果ガス濃度が上昇することによって引き起こされる地球温暖化問題については、第II部第4章で述べるとおり、あらゆる対策に取り組む等、1997年に採択された京都議定書の2002年発効に向けた動きが現在本格化している。

同議定書により求められている我が国としての温室効果ガス排出量削減のため、国土交通省においては、運輸部門におけるCO_2排出量削減や、民生部門のうち大きな割合を占める住宅・建築物分野の省エネルギーの取組み、代替フロンの排出削減等を推進する必要がある。

図表I-2-43　二酸化炭素の部門別排出量(炭素換算)の推移



また、海洋汚染に関しては、タンカー事故の大規模化に加え、有害な船底塗料の使用や船舶のバラスト水に混入して移動する生物の問題など、問題の多様化、地球規模化が進んでいる。一方、これまでの世界的な取組みにもかかわらず依然として世界各地で発生するタンカー事故の背景として、海上安全・海洋環境保全に関する国際的な基準を満たさない船舶(いわゆるサブ・スタンダード船)の存在がクローズ・アップされており、さらなる国際的な取組みの強化に向けての働きかけが必要となっている。

さらに、廃棄物の発生量抑制やリサイクルの促進が必要であり、国土交通分野においても、循環型社会の構築に向けた取組みが必要となっている。

4. 自然共生型国土の構築と市民参加の高まり

国土は、人間活動の基礎であるとともに、自然環境や生活環境を形成する基となり、それ自体環境の一部を構成するものである。このため、次世代により良い環境を引き継ぐためにも、持続可能性、自然との共存、ゆとり、生物の生息・生育空間の保全などの理念を主軸に、環境への負荷が小さい持続可能な社会の基盤となる国土を形成することが重要である。

公共事業は、必然的に自然環境への働きかけを伴うものであり、事業の実施に当たっては、従来に増して環境への影響について回避・低減が求められるとともに、自然環境が損なわれた場所や劣化しつつある場所についてもその再生が求められるようにもなってきている。

このような中、国民の環境への関心は高まってきており、国民との情報の共有やコミュニケーションを図り、国民の理解を深め、社会的合意の形成に努めるといった従来の国民への説明責任を果たすといった観点から、一歩進んで、国民と協働しながら、事業を実施するといった段階へ発展しつつある。

自然を再生する事業などが各地で実施されるようになってきているが、市民団体と協働しながら行う例も数多く見られるようになってきており、今後、このような動きと連携を図りながら社会資本整備を進める必要が生じている。

このような取組みを進め、国土の環境を美しく健全な状態で将来に引き継いでいくことが重要である。

5. 少子・高齢社会の到来

21世紀の日本は、人口に占める高齢者割合が世界的にも例を見ないほど急速に高まるほか、総人口も減少する社会の到来という状況に直面しようとしている。これは、社会の活力維持への懸念を生じさせているばかりでなく、労働力需給の不均衡をはじめ、多くの分野で我が国の経済社会のあり方を変えることとなる。

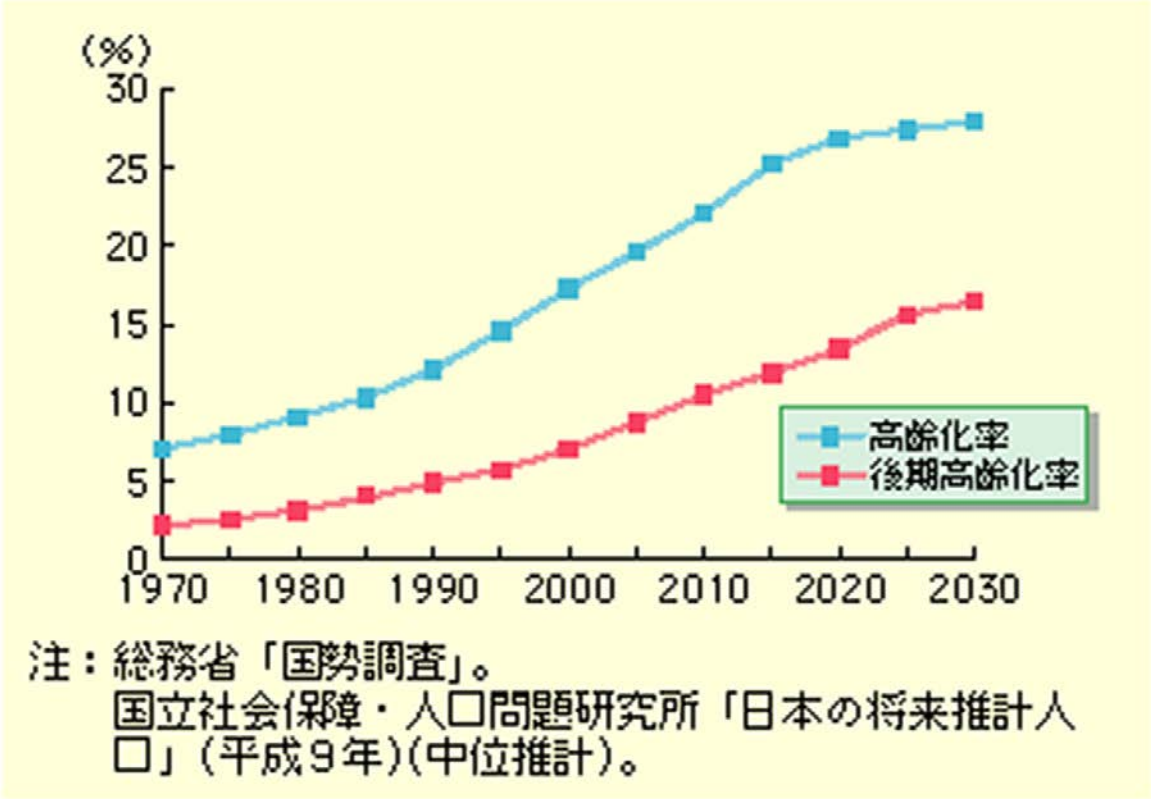
総人口に占める65歳以上の人口の割合を示す高齢化率の推移をみると、1970年の7.6%から2000年には17.2%へと増加し、2030年には28.0%に達するものと予測されている。特に、75歳以上の後期高齢者に着目すると、1970年にはわずか2.1%だった後期高齢化率が2000年には7.0%に達し、2030年には16.4%と現在の高齢化率にほぼ匹敵する水準に到達するものと見込まれる。

さらに、高齢者に占める後期高齢者の割合をみると、1970年の30.2%から2000年の40.6%へと、過去30年間で約10%増加してきた。この値は30年後の2030年にはさらに20%近く増加し、58.7%に達するものと予測される。

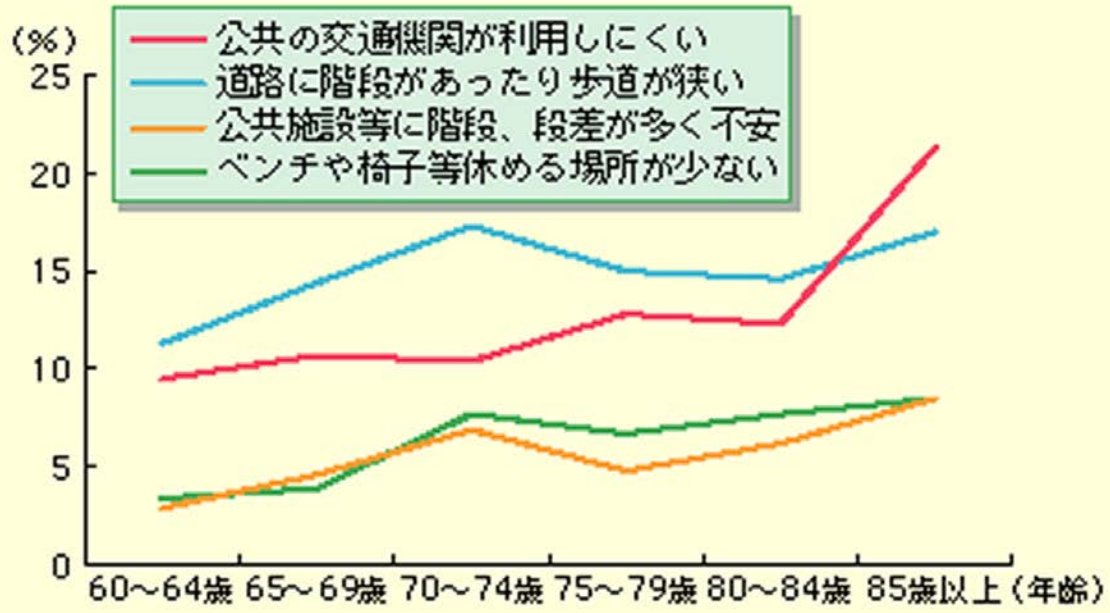
前期の高齢者に比べて、後期高齢者にとっては、日常生活を営む上で障害となる事項が増大する。例えば、交通機関やまちの施設に関するいくつかの項目について、外出時に障害と感じる人の割合を年齢別にみると、加齢に伴い、障害と感じる割合が増加する傾向がある。

今後、後期高齢者の大幅な増加が予測される中、国土交通行政においても、バリアフリー化の推進をはじめ、高齢者が生き生きと暮らせる生活空間の創出に、これまで以上に重点を置く必要がある。

図表I-2-44　高齢化率と後期高齢化率の推移



図表I-2-45　高齢者にとっての外出時の障害



注1：旧総務庁「高齢者の日常生活に関する意識調査」（平成11年7月）により作成。

注2：外出するに当たって障害となると答えた人の割合、複数回答。

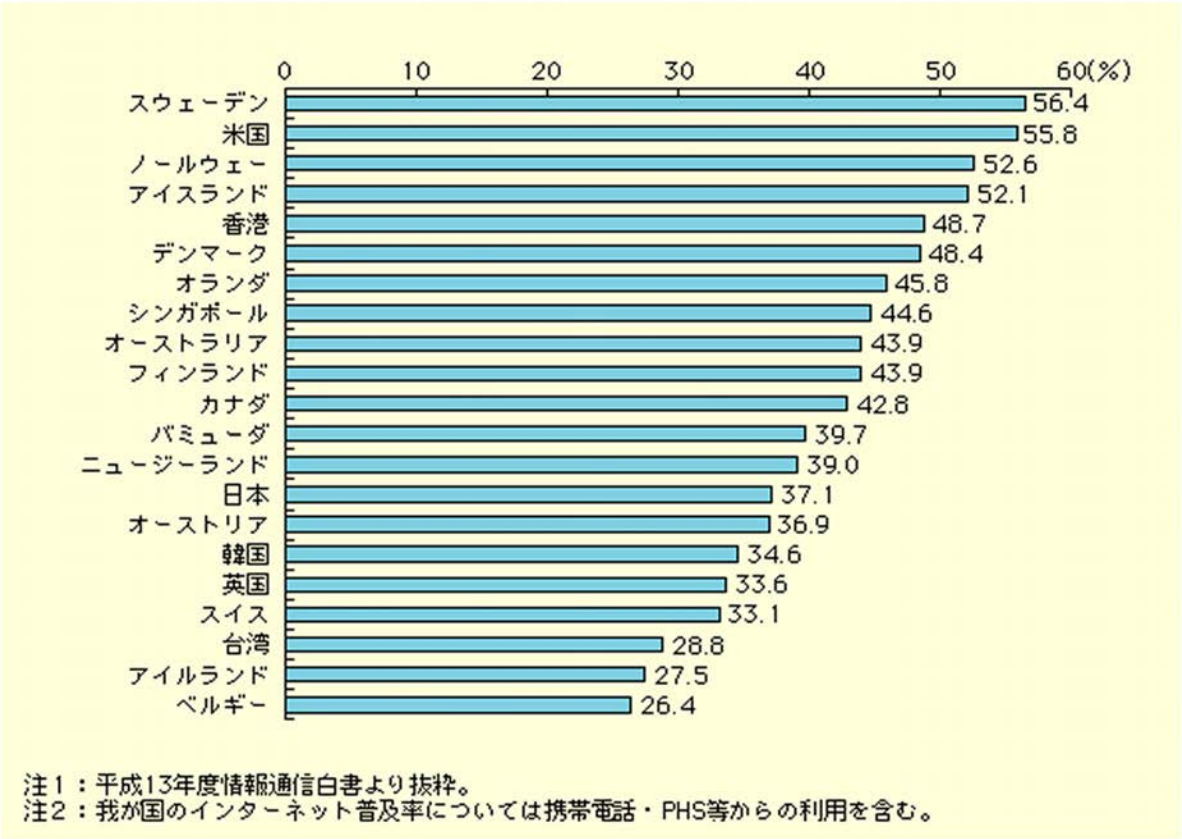
6. IT革命の進展

IT(InformationTechnology、情報通信技術)革命は、従来では考えられなかった大量の情報の高速の伝達・処理と、個々人や個別貨物を特定し、認識した上での広範なネットワーク化された情報通信を可能とする。これによって行政や企業のあり方から人々の日常生活まで、地球規模で大きな変革をもたらしつつある。

現在、世界的にはIT産業は調整局面に入ったという見方もなされているが、それは爆発的に成長を遂げたIT産業が適正規模へと再構築されているということであり、ITの持つ潜在的な社会変革能力は依然大きいと考えられる。今後ITはますます基礎的なインフラとして役割を増していくと考えられ、IT革命を推進することは、21世紀における国家の競争力を確保するためには不可欠なものとなる。

我が国は、ITの活用が他の国々に比べ遅れている分野も多く、現在政府全体を挙げてIT革命の戦略的推進が行われているところである。国土交通行政も、高速・超高速インターネットの普及促進のためのインフラ整備や公共交通の情報化、ITSやGISの推進等、IT革命において重要な分野を多く担当しており、積極的な対応を進めているところである。

図表I-2-46　インターネット普及率25%以上の国及び地域



加えて交通は、需要管理、運行、インフラの維持管理などハード、ソフトが組み合わさった総合的なシステムであり、もともと情報通信システムが安全運行や定時性の確保、高速運行等の分野で不可欠な役割を果たしてきており、今後とも日々発展するITを活用して、その質的発展を目指すこととなる。

7. 安全・危機管理への意識の高まり

我が国は戦後、世界で最も安全な国としての評判を確立してきたが、その「安全神話」は20世紀終盤より揺らぎを見せはじめており、また、自然災害についても、近年の人知を上回る規模の災害により、甚大な被害を被っている。

特に、平成7年1月17日に発生し、6,000人以上の犠牲者を出した阪神・淡路大震災は「安全の確保」の重みを再認識させるものであった。それは、木造密集地域の解消、オープンスペースの確保や住宅、建築物、構造物の耐震性の向上の必要性を浮き彫りにした。加えて、災害時にライフラインの機能低下を最小限にくいとめるための代替輸送の確保、危機管理体制の重要性、防災情報ネットワーク整備の重要性など、ソフト面も含めた総合的な安全確保体制の必要性が明らかになった。また、集中豪雨による地下空間への浸水など、都市化に伴う新しいタイプの災害も発生するようになっている。

また、鉄道災害や航空災害等による被害についても、輸送機器の高速化や輸送力増強等に伴い被害が大規模化する懸念が高まっている。さらに、近年、地下鉄サリン事件やバスジャック事件等、従来では考えられなかったような凶悪犯罪が多発しており、これらの事故災害や事件への未然防止のための事前の対応及び発災時等の緊急措置等の事後の対応に関する対策と体制の強化が課題となっている。

平成13年9月11日に米国において発生した同時多発テロ事件は各国に緊急の危機管理対策を迫るとともに、テロを根絶するための国際的な取組みの必要性を高めることとなった。特に同事件はハイジャックした航空機を用いたものであったことから、ハイジャック・テロに対する航空保安対策の強化は国内的にも国際的にも非常に重要な課題であることが痛感された。一方、IT化が進展する中で航空・鉄道等の重要インフラの基幹をなす情報システムに対して電子的な攻撃(サイバーテロ)が行われた場合に国民生活や社会経済活動に重大な被害が生ずるおそれがある。この他にも、国土交通省として交通機関、重要施設等に対するテロ対策のさらなる強化、安全確保に全力を尽くす必要がある。

国際的には、冷戦終焉後のパワー・バランスの変化に伴い地域的紛争の危険性が高まっており、特に極東では北朝鮮による長距離ミサイル発射事件や日本近海における不審船事件等が発生し、我が国に直接的な脅威をもたらしている。

国土交通行政としては、これまでの経験から得られた貴重な教訓を決して風化させることなく21世紀の安全対策へと活かすとともに、新たな脅威への備えも万全なものとするため危機管理体制を強化する必要がある。

＜阪神・淡路大震災＞



＜不審船＞



第3章　21世紀型国土交通行政への改革

前章でみたように、国土交通行政を取り巻く課題は山積している。本章では、こうした課題に応えるため、国土交通省がこれまでの行政の進め方を積極的に改革していることを述べる。

第1節　公共事業改革

国土交通省は、社会資本整備に大きな責任を持っている。国土交通省としては、最近の公共事業批判に冷静かつ謙虚に耳を傾け、客観的に検証し、改めるべきは躊躇せず改めるとの決意の下、「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」(13年6月22日閣議決定、以下「基本方針」)及び「構造改革と経済財政の中期展望」(14年1月25日閣議決定、以下「改革と展望」)に示された方針を踏まえつつ、これまでの事業のあり方、進め方等全般をゼロベースで見直し、聖域なき改革に自ら進んで取り組んでいくこととしている。

本節では、まず最近の公共事業批判を整理・分析した後、公共事業改革の具体的な方向性について述べる。

1. 公共事業をめぐる様々な意見

第2章でみたように、公共事業は、経済成長や国民生活の質の向上、安全の確保等に不可欠な社会資本を整備することで、これまで我が国の発展に大きな役割を果たしてきたが、近年、様々な角度から批判や意見が寄せられている。

公共事業に関する批判として、具体的には、1)公共投資全体の規模の視点、2)公共投資の計画や配分のあり方に関する視点、3)個別プロジェクトの効果や進め方に関する視点、4)住民との関係に関する視点等から多様な問題提起がなされている。

(1)公共投資全体の規模等について

経済や財政の規模に比べて、公的固定資本全体の規模が欧米先進国と比較して大きい、景気対策としての効果は低下している、等の問題点が指摘されている。

・公債残高が急増した原因になっている。
・GDPに占める割合でみて我が国の公共投資の規模が欧米諸国に比べ高い。
・景気対策としての効果が低下している。

(2)公共投資の計画や配分のあり方について

公共投資に関連する各種長期計画の性格や、予算制度、補助金制度のあり方についての問題提起も含め、公共投資の配分や規模が硬直的で、その時々の経済情勢やニーズに対応しきれていない等の問題点が指摘されている。

・長期計画が資源配分を硬直的なものとし、経済動向や財政事情を迅速に事業へ反映することを困難にしている。
・長期計画の整備目標は実現可能な「適切な目標」にすべきである。進捗度合いを測る尺度をアウトカム指標に変更すべきである。
・費用対効果を厳しく検証した上で、実施の当否などを判断すべきである。関係する施設の整備を一体的に捉えたより大括りの整備計画にして柔軟性を確保すべきである。
・補助金が地方の自主性を阻害している。受益者の負担が少ない構造が、公共事業への依存体質を生む一因となっている。
・「特定財源」は、財政の硬直化を招く傾向がある。
・分野別シェアが固定的であり、必要な分野への投資が行われていない。
・都市部で必要な公共事業が行われていない。

(3)個別公共事業の効果・進め方について

1)事業の選択(決定)について

個別事業の実施前の段階としては、実施の決定に先立って行われる需要予測の妥当性や合意形成等のあり方等の問題点が指摘されている。

・バラマキで無駄が多い。新規事業を絞り込むべき。
・今から何十年も前に計画されたもので、時代の変化や住民のニーズとかけ離れているものがある。また高度成長を前提にした過大な需要予測に基づいたものが多数存在。
・公共事業の結果環境が損なわれかねない。
・地元住民の合意が得られていない。
・借入金により整備し利用者の負担（料金）により返済する方式は、需要予測が実績と乖離した場合には、国民の負担になるとの懸念がある。

2)事業の実施過程について

事業費用に関する問題点の指摘として、時間管理の観点、積算の妥当性の観点、受注側の競争の確保の観点等からのものがある。また、事業の効率性に関して、実施中評価の実施、重点化等の問題点が指摘されている。

・いつまでたっても完成しない。目的が時代遅れになっている。
・いったん走り出すと止まらない。中止も不服申立てもできない。
・事業費の見積もりが甘く、後で事業費が膨らむ。
・コストが高すぎる。また、効果等が国民からみてわかりにくい。
・入札・契約手続きなど公共事業のプロセスが不透明である。

3)事業完成後

完成した施設の需要が予想より少ない、不必要に高価な施設となった等、事業効果が十分に発揮されていない等の問題点が指摘されている。

(4)住民との関係について

国民に開かれた行政の展開への要請が強まる中、公共事業についても透明性に欠けるとの批判が寄せられている。上記で整理した様々な指摘の中には、住民の理解を得る努力を十分に行ってこなかったために生じているものも多いと考えられる。

1)事業の計画・選択過程、2)事業の実施過程、3)事業完成後の各段階を通じて、行政と住民との間で、より透明でオープンな協調関係を築いていくことが強く求められている。

2. 指摘についての考え方

(1)公共投資の規模等

1)財政の持続性との関係

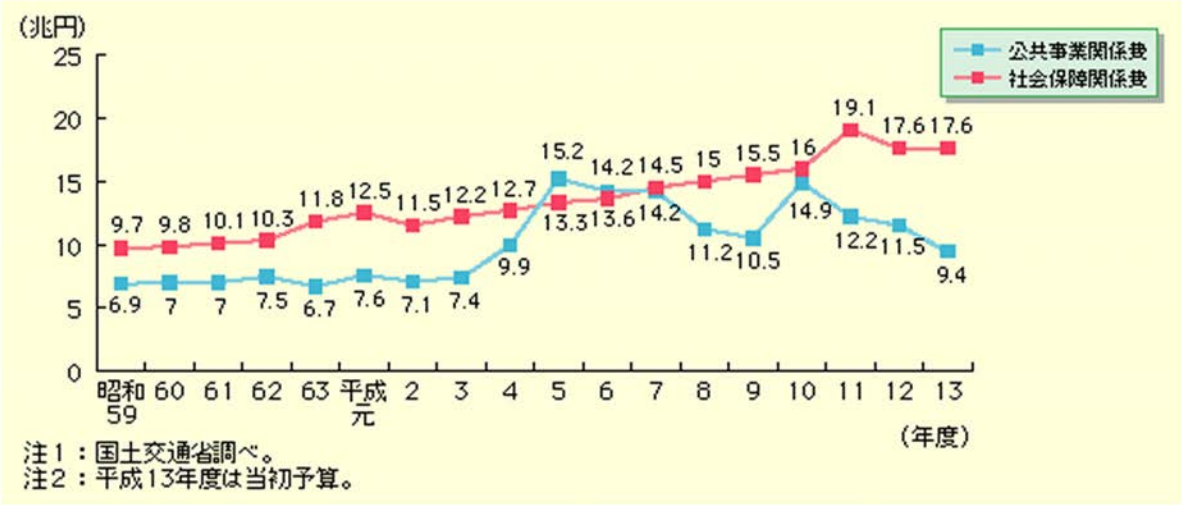
公債残高の急増、公債依存度の上昇など、我が国の財政の収支の状況は悪化しており、財政の持続可能性を懸念する声がある。「基本方針」では「我が国の財政は(中略)もはや持続可能な状態ではない」とされている。

近年の財政収支の悪化をもたらした要因としては、(a)累次の経済対策や、社会保障関係費の増大による歳出の増加、(b)景気の低迷や減税の実施による税収の減少等が指摘できるであろう。これらの歳出・歳入の両面にわたる複合的な要因があいまって財政収支の悪化を招いているのであり、公共投資のみに財政赤字の原因を求めるのは適切ではない。

図表I-3-1　建設公債・特例公債の発行額推移

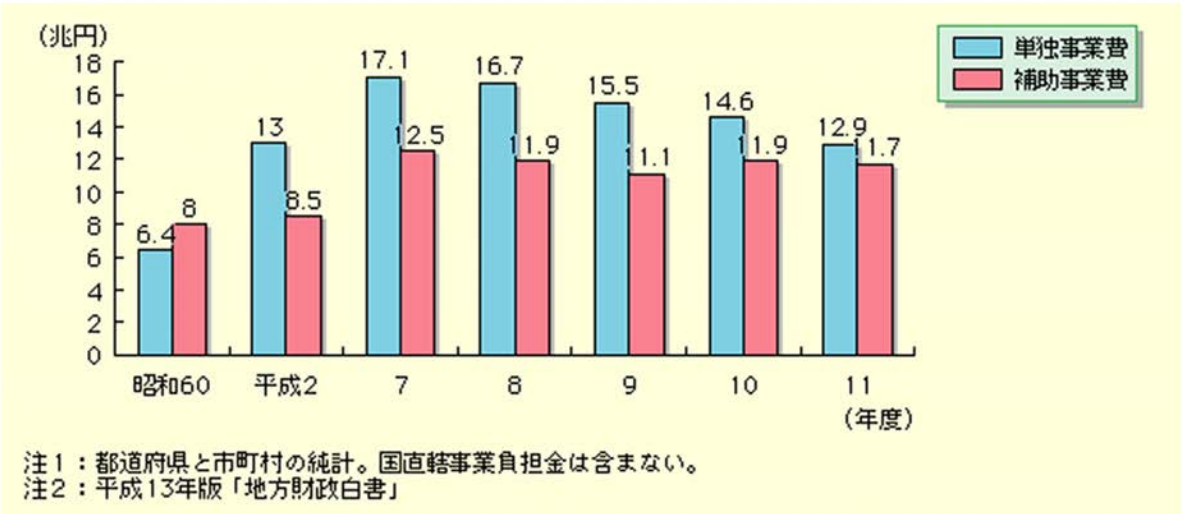


図表I-3-2　社会保障関係費と公共事業関係費の推移(補正後)



いずれにせよ、こうした厳しい財政事情の中、歳出全般にわたる聖域なき見直しが必要となっており、公共投資についても同様である。地方財政についても、地方債現在高が増加する中、普通建設事業費、とりわけ単独事業の規模が大きく減少しているが、前述の公共事業に対する様々な指摘に応える意味からも、国・地方ともに、さらなる事業の重点化やコスト縮減等に努めていかなくてはならない。

図表I-3-3　地方公共団体の普通建設事業費の推移



2)公共投資の規模

我が国の公共投資の規模については、「改革と展望」において示された方針を踏まえ見直しを行うこととしており、その際には、(i)公共事業の重点化や各種事業の融合・提携により、効率的な社会資本整備に努めるほか、(ii)民間の賃金・ノウハウの活用、既存ストックの有効利用などにより、限られた投資規模で最大限のニーズを満たすための工夫が不可欠である。

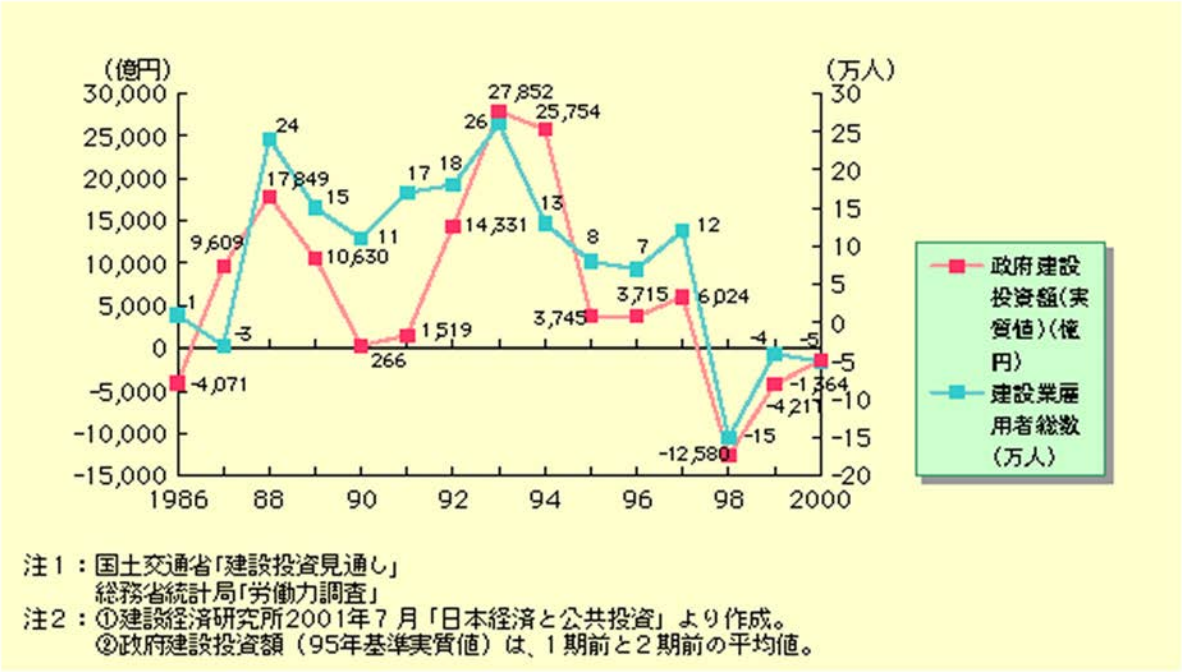
他方、我が国の公共投資額が過大であるという論拠として、公的固定資本形成（IG）の対GDP比が使われることがある。我が国の公的固定資本形成の対GDP比率は5%台(一般政府ベース)であり、欧米より高いのは事実である。このことは、主に社会資本整備の歴史的発展段階の違いや地勢的・自然的な国土条件の違い等から説明できる。欧米に比べ社会資本整備の歴史が相対的に浅い我が国においては、社会資本整備が短期間に急速に進められてきた結果を反映したものである。また、平野部が少なく地震も多い等の国土利用上の厳しい条件に耐え得るため、社会資本の整備の必要性や整備費用が相対的に高くならざるを得ないことを反映している。

3)景気対策としての公共投資

バブル崩壊後、90年代を通じて、公共投資は景気の下支え役として、大きな役割を果たしてきた。また、公共事業の担い手である建設業は、バブル崩壊後もその就業者数が平成9年まで一貫して増加を続け、雇用の受け皿として機能した。

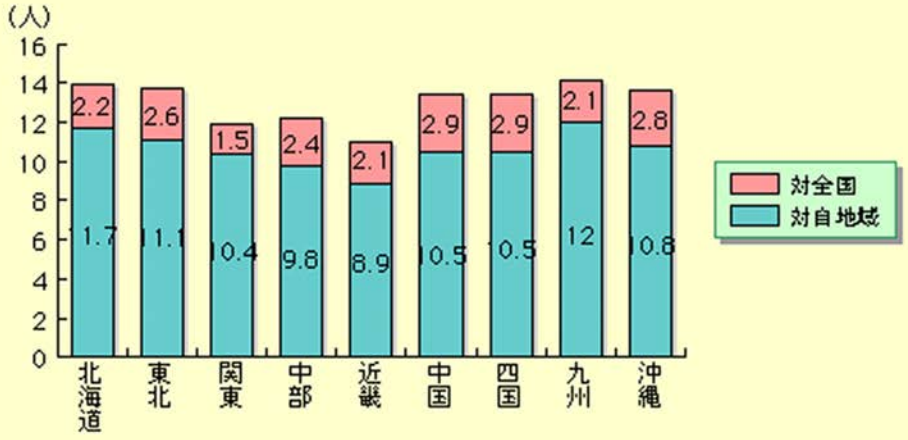
ここで留意すべきは、公共投資のこのような役割は、地域によって異なっていることである。近年、県民1人当たり公的固定資本形成額と県民1人当たり所得との負の相関が強まっており、所得の低い地域ほど公共事業への依存が高まっている。したがって、公共投資額が減る場合、建設業就業者の円滑な労働移動を促進する一方で、建設企業の新分野等への進出の支援による雇用確保・創出等を図ることが、地方圏において特に重要である。

図表I-3-4　政府建設投資額、建設業雇用者数の対前年増減値の推移



注１：国土交通省「建設投資見通し」
　　総務省統計局「労働力調査」
注２：①建設経済研究所2001年７月「日本経済と公共投資」より作成。
　　②政府建設投資額（95年基準実質値）は、１期前と２期前の平均値。

図表I-3-5　政府建設投資1億円による就業誘発者数

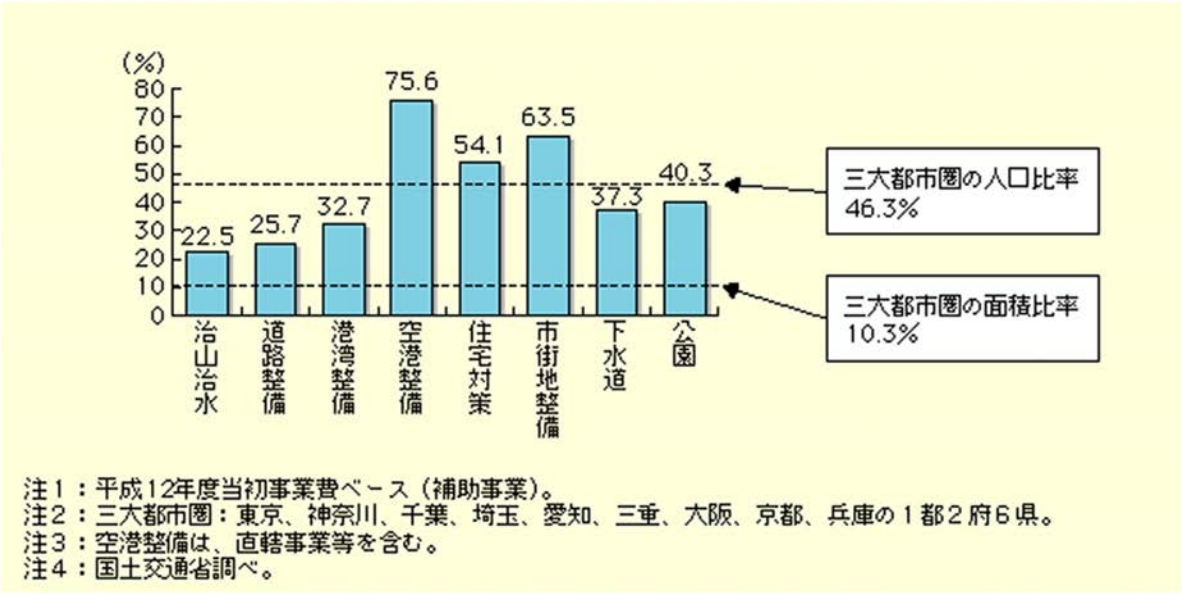


注：平成７年建設部門地域間産業連関表

(2)公共事業の配分

前章でみたように、公共投資の目的別シェアは、時代の変化や国民のニーズを反映して、国民の安全を守る基盤や産業基盤から、より豊かな生活を実現するための生活基盤へと、長期的には大きく変動してきた。一方、道路、港湾等の事業分野ごとのシェアが固定しているとの指摘については、同じ事業分野であっても、情報化への対応、環境問題への対応、少子高齢社会への対応など、新たな課題への対応に重点を置き、事業の内容は変動している。また、公共事業の地域配分が地方に偏っているとの指摘については、例えば空港整備、市街地整備、住宅対策といった事業は、投資額の半分以上が三大都市圏に投じられているなど、地域のニーズに応じてメリハリをつけてきているといえる。なお、「中期展望」においては、「これまでの整備の進展度、整備の緊急性、経済社会の中長期的な変化、国民のニーズの変化等を踏まえ、真に必要な分野に投資を集中する。」「地域間の予備配分については、弾力的な配分を行う」とされている。今後、国土交通省としても、事業の重点化等を一層推進するとともに、地方整備局等を中心により地域密着型の社会資本整備を進めることにより、地方の自立性向上にも配慮しつつ、さらに的確に地域のニーズに応えていく必要がある。

図表I-3-6　三大都市圏で行われている事業の割合



(3)長期計画・資金調達等のあり方

社会資本整備プロジェクトは、長期間を要するものが多く、ストック効果が効率的に発現するよう、計画的かつ着実に事業を進めることが必要である。また、どのような整備が行われるか、将来の整備後の社会資本の姿について、国民にわかりやすく示していくことも重要である。

こうした観点から、公共事業を進めるに当たって、社会資本整備の長期計画は、現在も一定の意義を有するものといえる。

一方で、長期計画によって、経済社会の変化等を迅速に事業に反映することが困難になっているという面がある。長期計画については、これまでもその時代において重要な政策課題を取り入れてきたが、「改革と展望」も踏まえ、抜本的な見直しを図る必要がある。

なお、道路特定財源制度は、受益者負担の原則に基づき、自動車利用者が利用に応じて道路の整備費を負担する制度である。道路特定財源諸税には、現在、道路整備に充てるため、本則税率より高い暫定税率が設定されており、揮発油税自動車重量税では2倍以上となっている。特定財源については、「基本方針」では「税収を、対応する特定のサービスに要する費用の財源に充てることが、一定の合理性を持ちうるとしても、他方、そのような税収の使途を特定することは、資源の適正な配分を歪め、財政の硬直化を招く傾向がある」とされている。他方、財政の硬直性は歳出全体の問題という側面もあり、実際にも、長期的には道路特定財源税収が増加してきたのに対して、公共事業全体における道路整備費のシェアは減少してきている。

(4)公共事業の効率、効果、進め方について

前章でみたとおり、社会資本整備の歴史が浅い我が国では、いまだ整備が立ち遅れている分野・地域が存在する。また、経済社会の変化に対応するための新たな課題が顕在化しており、これら山積する課題に対応するために公共事業の役割は依然として大きいと考えられる。しかしながら、急速に事業を展開してきた過程で、ともすれば国民に対して事業の必要性や効果をしっかりと説明する努力が不十分な面もあったことも否定できない。なお、「改革と展望」では、「ややもすると必要性の低い公共投資までが行われがちであるなど改善すべき点が多い。」とされている。

これまで述べてきたように、財政状況は厳しく、加えて将来、既存ストックの維持更新費が増大すると見込まれる。新規投資に振り向けることのできる資源が限定される中、今後の公共事業は、事業の重点化、既存ストックの活用等、新たな発想で効率性を追求していかなければならない。また、例えば、堤防が洪水を防止していることや、資源の大部分が港湾を通じて輸入され、生活を支えていることを普段は忘れているように、事業がいったん完成してしまうと、その効果が当然のこととされ、意識されなくなってしまうという面もあり、事業の必要性・効果をわかりやすく国民に説明し続ける努力が必要である。

また、借入金により施設の整備を行い、その利用者の負担（料金）によりその返済を行うという整備方式に対し、需要予測が実績と乖離した場合は、国民の負担になるとの懸念が指摘されている。この方式は、厳しい財政制約の下、緊急に社会資本整備を進める上で有効な手段であり、事実、高速道路、国際空港の施設の整備が着実に進んできた。しかしながら、需要予測が実績と乖離する場合もあり、事業を進めるに当たっては、こうした乖離がなくなるよう需要予測の精度向上の努力が必要となるとともに、採算性の検証や、情報開示を一層進めることが必要である。

(5)公共事業のコスト

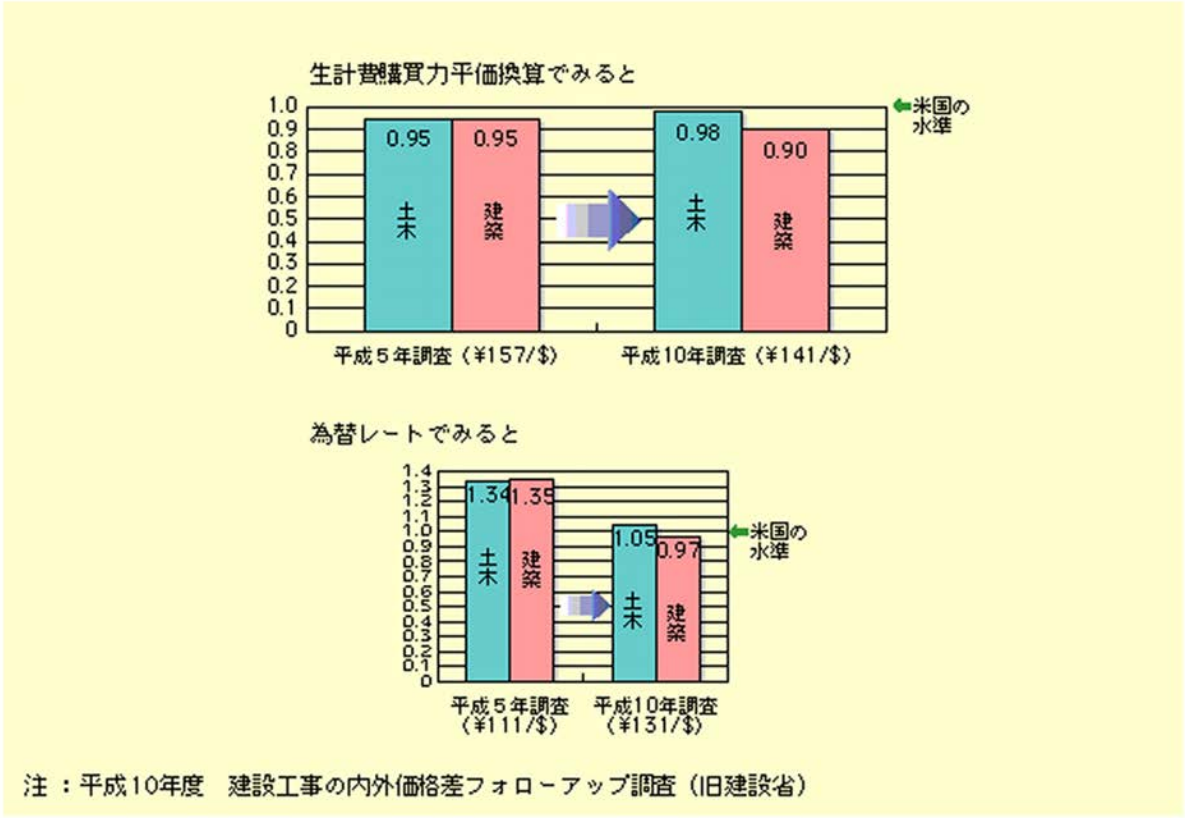
諸外国に比べ用地費が高いこと、山がちで平地の少ない国土構造、地震の多さ、人口の稠密さからくる高度な環境対策の必要性等、我が国の国土構造等から公共事業のコストを押し上げる要因は少なくない。しかしながら、条件を同じにした上で、日米間の建設コストを比較してみると、平成10年にはほとんど差がない状況となっている。国土交通省として、現下の厳しい財政事情の下、社会資本整備を着実に進めていくため、公共事業のコストを総合的に縮減する必要があり、後述のように新たな行動計画を策定し、総合的なコストの縮減に取り組んでいる。

国土交通省として、現下の厳しい財政事情の下、社会資本整備を着実に進めていくため、公共工事のコストを総合的に縮減する必要があり、後述のように新たな行動計画を策定し、総合的なコストの縮減に取り組んでいる。

図表I-3-7　日本とドイツの道路高低差の比較

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h13/image/Dz130700.gif

図表I-3-8　日本の建設コストの米国との比較（米国を1.0とした場合の日本の建設コスト）



(6)批判への真摯な対応

国土交通省としては、こうした批判や意見に十分耳を傾け、よりスピーディーに、より低コストに、より質の高い公共事業を進めるべく、抜本的改革を進めている。その中で、住民参加や情報公開など透明性の高い公共事業の実現にもしっかりと取り組んでいかなければならない。このような「21世紀型公共事業」への転換の具体策について、以下で述べる。

3. 国土交通省における公共事業改革への取組み～21世紀型社会資本整備への転換～

(1)改革に取り組む決意と改革の基本理念

前章でみたとおり、21世紀に国土交通省が対応すべき課題は山積している。その解決のための社会資本整備は、依然として不可欠である。一方、投資余力が減少し、財政状況が悪化するなど、右肩上がりで公共投資を進めることは困難な状況となっている。加えて、今後、既存ストックの維持や更新に、これまで以上の資源を振り向けなければならない。

こうした中、国全体の一般公共事業の約8割を担い、社会資本整備に大きな責任を負っている国土交通省の責任を全うするためには、広く国民と意見交換を行いながら、限られた資源で、最大限の効果をもたらすよう、社会資本整備のあり方を抜本的に改革することが不可欠である。

国土交通省では13年6月に「21世紀国土交通のグランドデザイン(案)を公表し、今後の社会資本整備等のあり方について国民に問いかけを行った。また、12年の公共事業の抜本的見直し、入札契約適正化法の制定・運用など、これまでも公共事業に対する国民の信頼回復に取り組んできたところであるが、政府全体で聖域なき構造改革に取り組む中、公共事業についてさらに徹底的な見直しを行い、改革への取組みを一層促進・展開していく決意である。

このため、13年6月には、「基本方針」に先立って、「国土交通省における公共事業改革への取組」(以下、「公共事業改革への取組」)をとりまとめて公表した。また、同年8月に公表した「平成14年度国土交通省重点施策」においても、「21世紀型社会資本整備への転換」と名づけて、公共事業改革の推進を強調したところである。

これらの方針にそって、21世紀にふさわしい、真に国民のための公共事業を、
・無駄なくスピーディーに、また、コストの縮減に努め、
・地域のニーズに応じ、地方の自主性と創意工夫を尊重し、
・透明性の一層の向上により国民の信頼を得ながら、
展開している。

(2)21世紀型分野への社会資本整備の重点化

1)重点的実施の方向性

いつまでたっても事業が完成せず、その間に、目的が時代遅れになってしまうとの批判は先にみたが、こうしたことのないよう、事業採択後長期間にわたり継続中の事業等について再評価を行い、事業の進捗の見込みが立たないもの等について中止その他の措置を的確に行うこととしている。平成12年度には、1,070ケ所について再評価を実施し、うち中止190件(注)、見直し2件となった。13年度には、14年度予算の成立に向け長期継続中の事業等約800件について再評価を実施予定であるが、13年12月末時点ではそのうち56件の再評価が完了し、中止5件(注)となっている。

また、資源循環・自然共生型経済社会の構築、高齢化への対応等21世紀の課題に対応し、社会資本の整備を効果的に推進するため、「公共事業改革への取組」において、以下のような分野について重点的な事業実施を図ることとした。

・都市の再生と個性ある地域・美しい国土の形成
・環境にやさしい社会の実現
・少子高齢社会への対応
・グローバル化の進展に対応した人流・物流の実現
・安全で災害に強い国づくり

2)重点的に見直し検討を行う事業分野

以下のような事業分野については、「公共事業改革への取組」において、重点的に見直し検討を行うこととした。なお、「平成14年度予算編成の基本方針」(13年12月4日閣議決定)においても、同様の分野について厳しく見直しを行うとされている。

・新規の都市開発事業について既成市街地の事業に重点をシフト
・小規模下水道事業について、経済性、効率性等の観点から、合併浄化槽等との分担を見直し
・大規模ダム事業について実施計画調査の新規着手を凍結。事業中ダムについて、既存ダムの有効活用を含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別
・高速自動車国道の未事業化区間について採算性等を精査し、整備手法を見直し
・公営住宅等の整備について民間借上げや、リフォーム等既存ストックを最大限活用
・新たな地方港湾の整備について抑制
・今後の地方空港の新設について離島を除き抑制

3)事業実施箇所の重点化

新規採択案件については引き続き精査するとともに、事業の重点化を図る。

図表I-3-9　事業実施箇所の重点化の例(平成13年度までの実績)

区　分	平成８年度→平成13年度（箇所数）
河　川　事　業	約58%減
ダ　ム　事　業	約30%減
砂　防　事　業	約49%減
地すべり対策事業	約26%減
海　岸　事　業	約20%減
急傾斜地崩壊対策等事業	約56%減
街　路　事　業	約36%減
地　方　道　事　業	約25%減
港　湾　事　業	約30%減
空　港　事　業	約24%減
住宅宅地関連公共施設整備促進事業	約34%減
下　水　道　事　業	約47%減
都　市　公　園　事　業	約63%減

注：下水道事業：未共用箇所数
　　住宅宅地関連公共施設整備促進事業：団地数
　　空港事業：滑走路新設・延長事業実施箇所数

(注)「国庫補助中止」を含む。

(3)新たな発想、創意工夫に基づく社会資本整備

先に、新たな公共事業の仕組み・進め方として、(i)住民参加や情報公開への積極的対応、(ii)民間の資金・ノウハウの活用、(iii)各種事業の連携・融合、(iv)既存ストックの有効活用、(v)コストの縮減、等が強く要請されていることをみた。国土交通省としては、社会資本整備の責任官庁として、これらの要請を真摯に受け止め、従来の手法・発想にとらわれず、常に知恵を絞り、新たな発想・創意工夫に基づく社会資本整備を展開している。

1)国民に開かれた透明な公共事業

(ア)早い段階からの住民参加の充実

公共事業の透明性を高めるため、構想・計画段階から住民参加の充実を図ることが重要である。PI(パブリック・インボルブメント)、事前説明会、公聴会の開催等について、事業特性に配慮しつつ運用面での整合性を確保するためのガイドラインを検討するなど、対話型行政を引き続き推進する。また、事業の本格実施に先立って一定期間の試行を行い、そこでの評価を踏まえて事業実施のあり方を判断していく「社会実験」の実施など、様々な形での住民参加の工夫が広がっている。

＜道路計画合意形成研究会の提言＞

道路事業の計画プロセスにおける望ましい合意形成のあり方を検討するため、13年9月に設置された道路計画合意形成研究会は、13年10月31日に提言をまとめた。
提言のポイント：

○構想段階の位置付けの明確化
計画決定プロセスを構想段階と計画段階に分け、構想段階を「当該計画の必要性を行政と市民等が検討する段階」として位置付け。道路計画における公益性の判断と利害調整とを明確に区別した段階的かつ効率的な進め方を導入。

○構想段階におけるPIプロセスの導入
構想段階における計画決定手続きの透明性、客観性、公正さを確保するため、計画の早い段階からの情報公開、市民等の意見把握等などを行う。

○構想段階における計画見直し手続きの明確化
計画の必要性・妥当性については、「道路整備をしない案」も含めた代替案との比較によって検証。「道路整備をしない案」が選択された場合には、事実上、計画は休止。これにより、都市計画手続きの前に、市民の意見を踏まえて計画を休止する手続きを初めて位置付け。

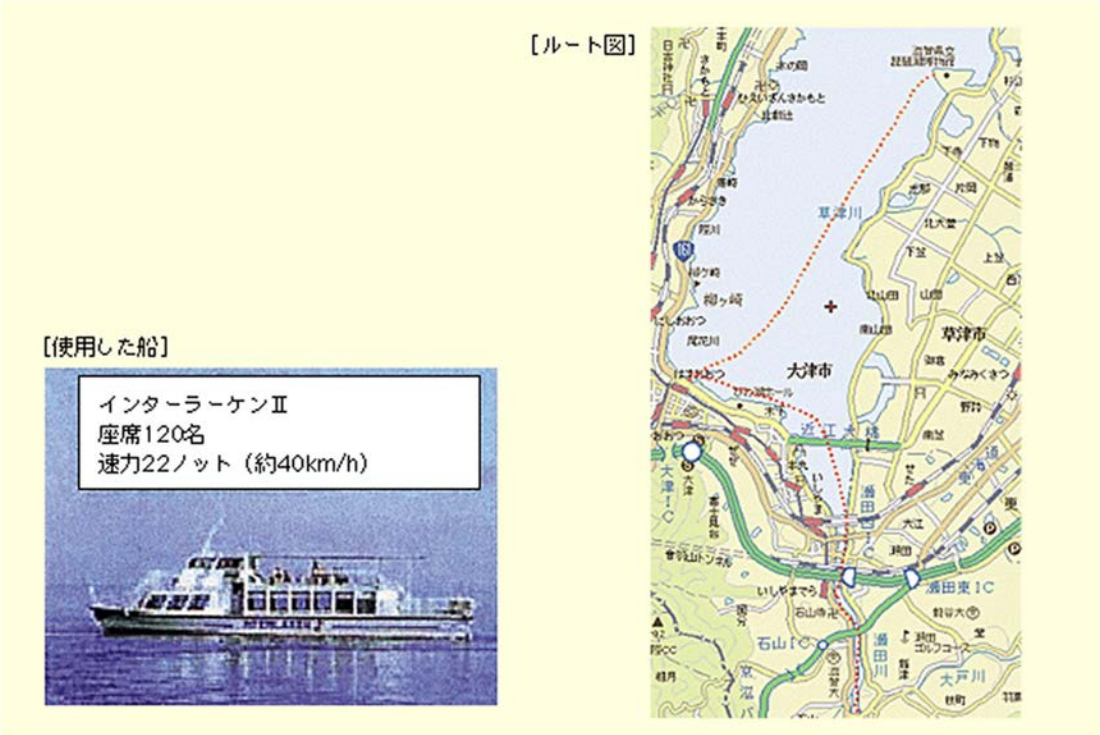
＜パークアンドシップライド＞

滋賀県大津市中心部における交通混雑解消と琵琶湖を活用した交通の検討を目的として、船を用いた社会実験が13年11月に初めて実施された。

草津市郊外の琵琶湖岸及び大津市郊外の瀬田川沿いに駐車場を設け、船により大津港へ行き、大津港から大津市中心部へは連絡バスを運行するとともに無料のレンタサイクルを利用する、という2ルートを設定し、モニターを募って各5日間ずつ実験が実施された。

今後は、パークアンドライド、市内循環バス等の施策と併せ、総合的な都市交通体系の検討を行う予定である。

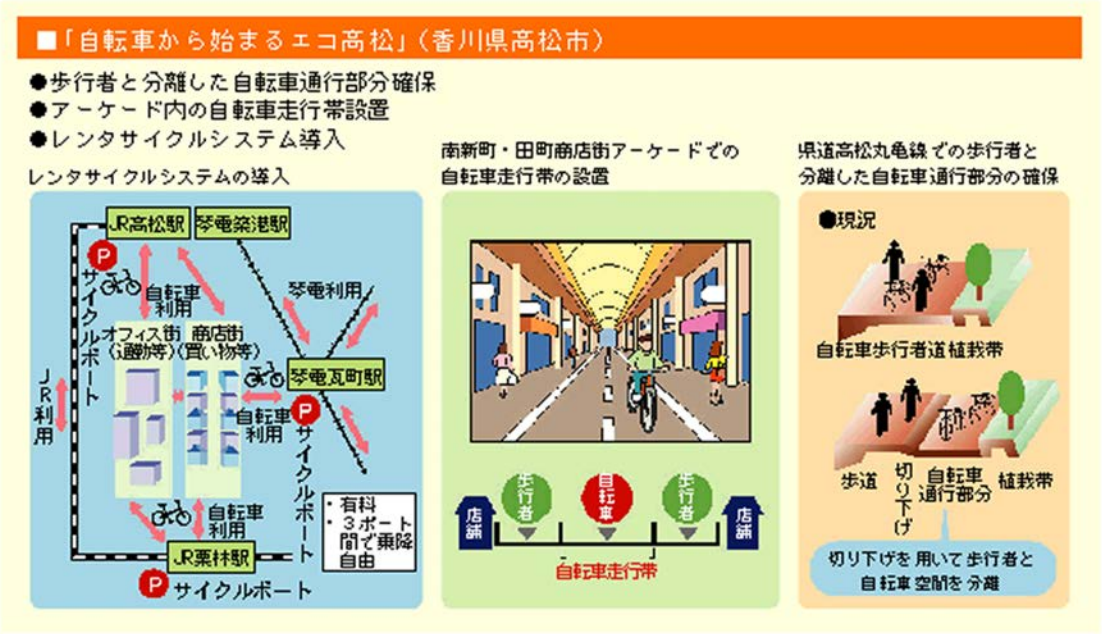
図表I-3-10　パークアンドシップライド



＜自転車から始まるエコ高松＞

自転車保有率全国5位の香川県高松市では、駅周辺や高松中央商店街アーケードで、放置自転車問題や自転車と買物客との錯綜による安全問題等が課題となっている。このためアーケードへの自転車通行帯設置や、複数箇所で貸出・返却が可能なレンタルサイクル、道路空間の再構築による自転車通行部分確保を組み合わせて、住民参加の下、12年11月に実験を行い、安全性向上や自動車削減効果の検証等を行った。実験結果を生かして、レンタルサイクルシステム及び自転車走行部分の確保については13年度より本格実施されており、市の中心部における自転車走行空間のネットワーク化の協議も続けられている。

図表I-3-11　自転車から始まるエコ高松(香川県高松市)



(イ)公共事業の評価システムの確立

平成13年に政策評価を全省的に導入するに当たって、個別の公共事業の評価については、一層の充実を図りつつ引き続き実施することとされているが、国土交通省発足後しばらくの間は、旧北海道開発庁、旧運輸省及び旧建設省がそれぞれ策定した事業評価実施要領に基づいて運用されてきた。同年7月にこれらを一本化し、国土交通省所管公共事業に共通の事業評価実施要領が策定された。本要領は、統一的に個別事業の評価システムを確立することにより、効率性・透明性の一層の向上に資するものである。

＜事業評価実施要領の主なポイント＞

＜新規事業採択時の評価対象事業＞
1)事業費を予算化しようとする事業
2)事業採択前の準備・計画段階で個別箇所が明確になる事業のうち、準備・計画に要する費用を予算化しようとする事業

＜公共事業評価システム検討委員会＞
省内の事業評価全般に係る検討を行う体制として、公共事業評価システム検討委員会等を設置
同委員会は、事業評価の実施要領の改定等、事業評価に係る重要事項を検討及び決定

＜再評価時の再評価対象事業＞
1)事業採択後5年経過して未着工の事業
2)事業採択後10年経過して継続中の事業
3)着工準備費又は実施計画調査費の予算化後5年経過した事業
4)再評価実施後5年経過した事業

5)社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要性が生じた事業
＜再評価の視点＞
1)事業の必要性等(事業を巡る社会経済情勢等の変化、事業の投資効果(費用対効果分析の原則実施)、事業の進捗状況)
2)事業の進捗の見込み
3)コスト縮減や代替案立案等の可能性

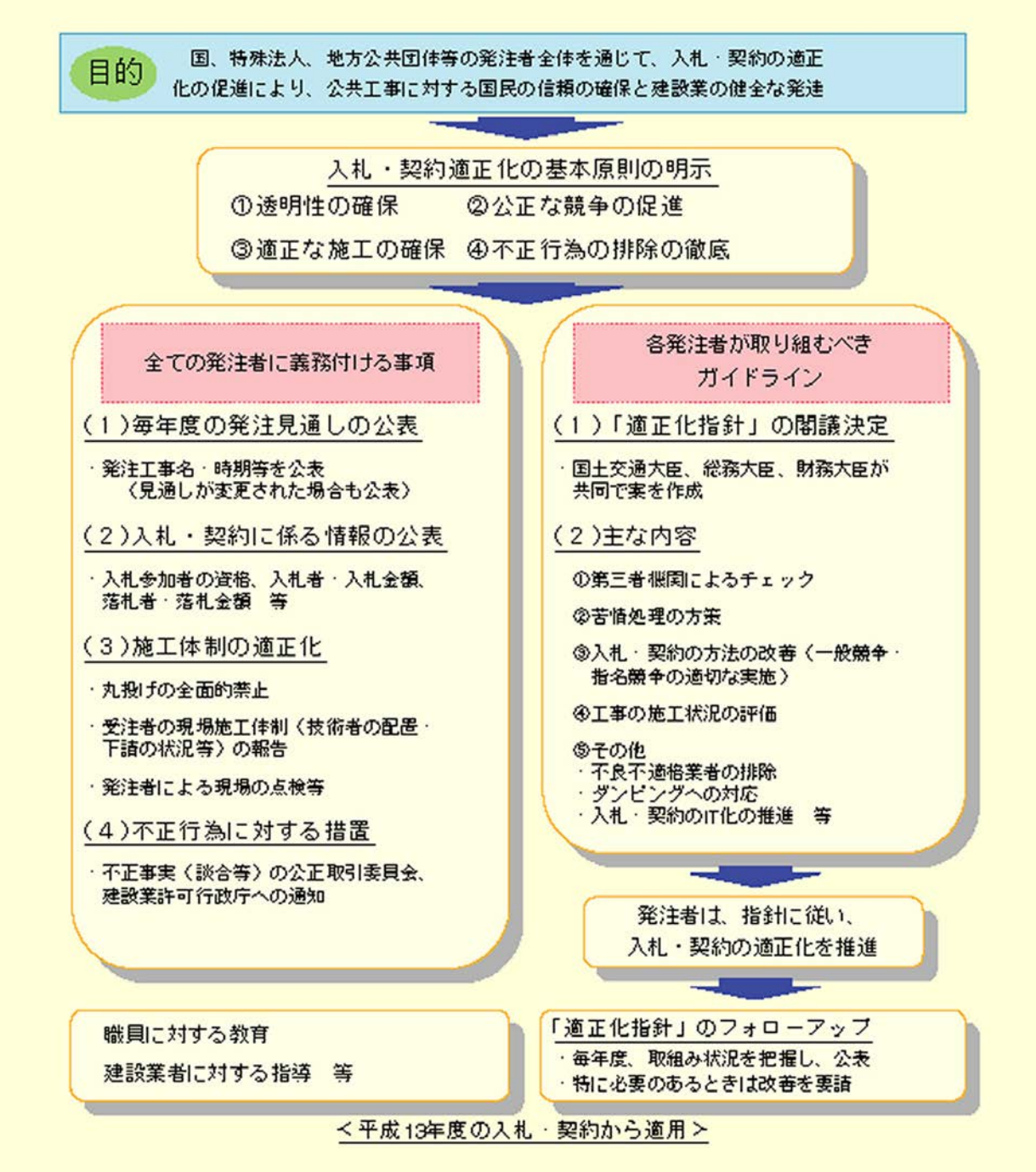
＜対応方針の考え方＞
[継続]　＜再評価の視点＞のうち1)、2)の各視点で継続が妥当
　　＜再評価の視点＞のうち3)の視点に基づき事業を見直して1)、2)の各視点で継続が妥当
[中止]　1)、2)の各視点のいずれか又は両方で継続が妥当でないと判断
　⇒評価結果、対応方針の決定理由、中止に伴う事後措置等を公表

＜事業評価監視委員会＞
　すべての再評価対象事業について、学識経験者等の第三者による委員会において審議

(ウ)入札・契約の適正化

地方公共団体も含めた発注者全体を通じて、入札・契約の適正化を促進することにより、公共工事に対する国民の信頼の確保と建設業の健全な発達を促進することを目的とする「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」(「入札契約適正化法」)が、平成13年4月より施行された。その前月には、各発注者が取り組むべきガイドラインである「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」(「適正化指針」、第II部第9章参照)も閣議決定されており、国全体の一般公共事業の約8割を占める国土交通省としては、適正化指針にしたがって、公正な競争の促進、不正行為の排除の徹底、不良・不適格業者の排除などの入札・契約の適正化を積極的に推進している。

図表I-3-12　公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の概要



(エ)競争性の向上のための新たな入札方式の試行

これまでも多様な入札契約方式の試行など入札契約制度の改善に努めてきたが、13年11月より、さらなる競争性の向上のための実験的取組みの一環として、13年度の国土交通省地方整備局直轄工事の一部において、以下の新たな入札方式の試行を開始した。

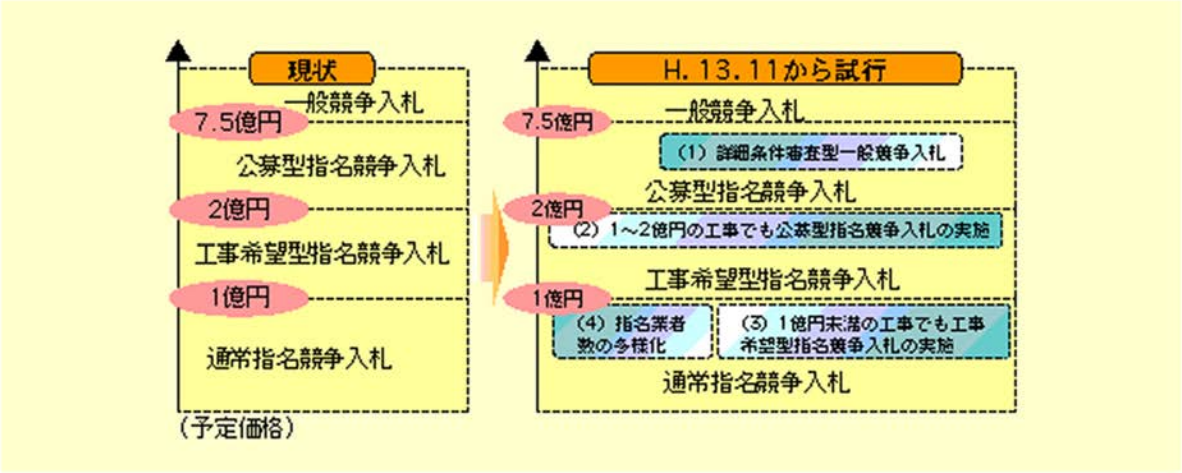
(a)詳細条件審査型一般競争入札の導入(注1)

(b)公募型指名競争入札の対象範囲の拡大

(c)工事希望型指名競争入札の対象範囲の拡大

(d)指名業者数の多様化

図表I-3-13　新たな入札方式の試行



2)民間投資の誘発・活用

(ア)民間投資の誘発

土地の流動化と沿道の高容積率の実現につながるような都市計画道路の整備を促進する、あるいは、まちづくりと一体となった高規格堤防を整備するなど、民間投資をできるだけ誘発するという視点から社会資本整備を進める。また、例えば小型船舶の係留・保管施設の整備と港湾法による放置艇規制など、社会資本整備と規制改革等のソフト施策を組み合わせることによって、民間投資を誘発する効果を高める施策も考えられる。

(イ)PFIの推進

また、社会資本の整備・管理等に民間の資金やノウハウ等を活用し、併せて民間の事業機会を創出するため、PFI(注2)の導入に積極的に取り組み、幅広い分野でのPFI事業の実現を推進している。

13年6月に都市再生本部が決定した都市再生プロジェクト(第一次決定)では、中央官庁施設等の建設・維持管理等にPFIを積極的に導入することとされ、中央合同庁舎第7号館(文部科学省、会計検査院の建替え)について、PFI手法による整備と、街区全体の再開発について必要な調査を実施することになった。さらに同年8月の第二次決定では、国土交通省関係では以下の3項目についてPFI手法等を推進することとされた。14年度においてもPFIの積極的な活用を図る。

・中央官庁施設(九段第3合同庁舎(仮称))
・公営住宅(東京都南青山一丁目団地)
・港湾(北九州港における国際コンテナターミナル)

(a)国土交通省PFIセミナー

全国9ブロックにおいて、「国土交通省PFIセミナー」を開催し、約2,100人の参加者を得た。PFI導入に向け検討を行ってきた国土交通省所管事業等について紹介するとともに、意見交換等を通じてPFIへの理解を深め、具体のPFI事業のプロジェクト形成を支援している。

(b)PFI相談窓口の設置等

13年1月に、国土交通本省内関係各局等にPFI相談窓口を設置し、民間事業者、地方公共団体等からの相談、提案等に迅速かつ的確に対応できる体制を整えている。また、財政上の支援について、公共施設等の管理者等が受けることのできる事業費補助等をPFI事業者についても受けられるよう手当てを進めているほか、低利融資など金融上の支援制度、公共荷捌き施設の固定資産税に係る税制上の措置も整備したところである。

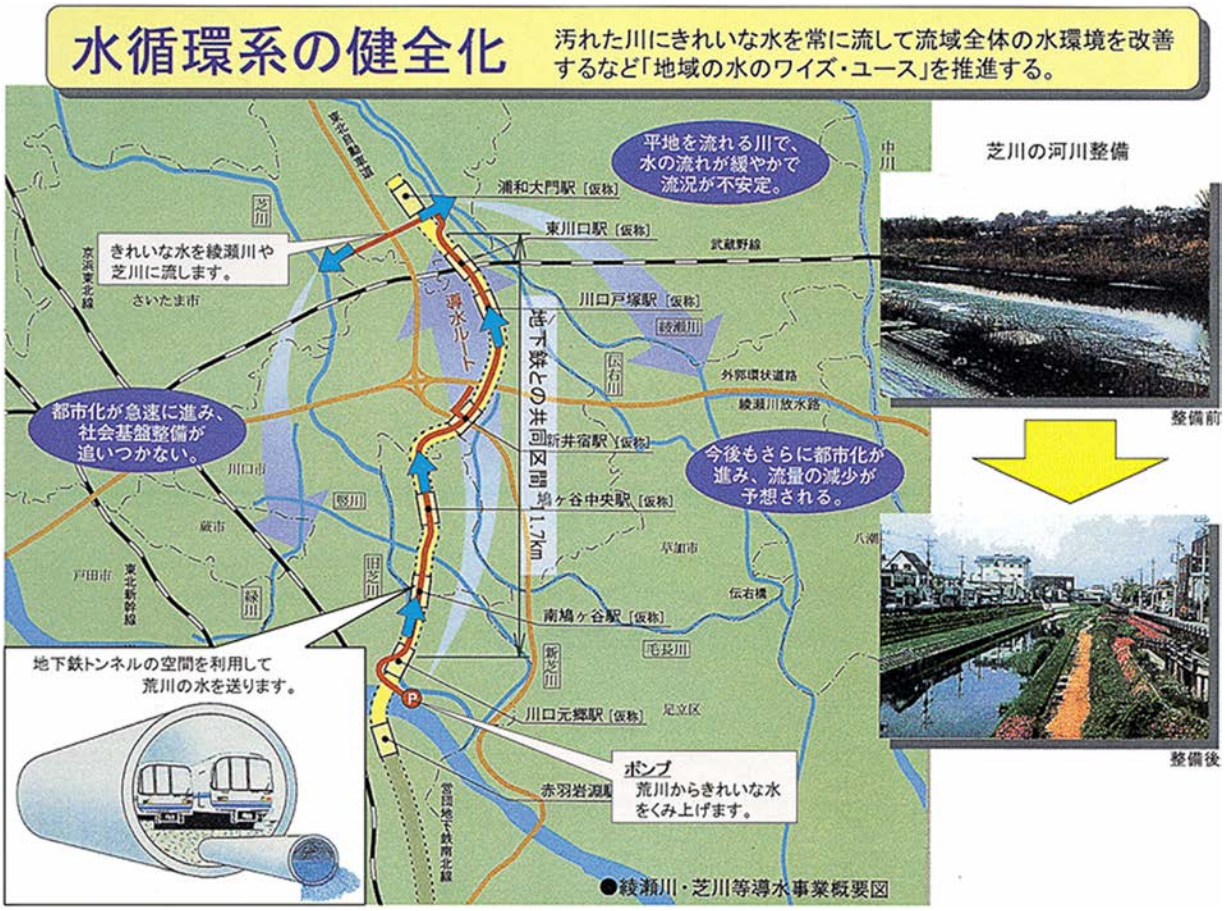
(ウ)住宅整備における市場機能の活用

民間による供給が大宗を占め、社会的資産である住宅については、市場機能を大胆に活用して住宅ストックの質の向上・有効活用を図ることが重要である。従来から実施している建築確認事務の民間開放や住宅性能評価・表示制度の実施等に加え、中古住宅市場や住宅リフォーム市場の環境整備、市場機能を活用した住宅金融など、市場を重視しその機能を活用した施策を一層推進していく。

3)融合・連携事業による総合性の発揮とハード・ソフト施策の戦略的組合せ

国土交通省の幅広い守備範囲を活かし、他府省との連携・調整を含め施策の総合的な展開を図ることが重要である。すでに平成13年度から、旧4省庁間での連携施策を推進しているが、さらに施策の本格的な融合・連携を進め、社会資本の整合的・効果的な整備、総合的な交通体系の構築等を推進している。

図表I-3-14　地下鉄トンネル空間を利用した綾瀬川・芝川等導水事業概要図



＜地下鉄道トンネル断面を有効利用した日本初の河川浄化導水路＞

綾瀬川や芝川は水質汚濁が著しく、特に綾瀬川は昭和55年から15年連続で水質ワースト1であった。この2つの川の水環境改善対策の1つとして、荒川の河川水を浄化用水として綾瀬川・芝川へ送水する事業を行い、導水管を敷設した。このうち、12km区間について、埼玉高速鉄道線の地下鉄道トンネル内(川口元郷駅付近～浦和美園駅付近)に導水管を敷設し、平成13年3月に完成した。地下鉄道トンネル内に浄化導水管を敷設したのは全国で初めてである。

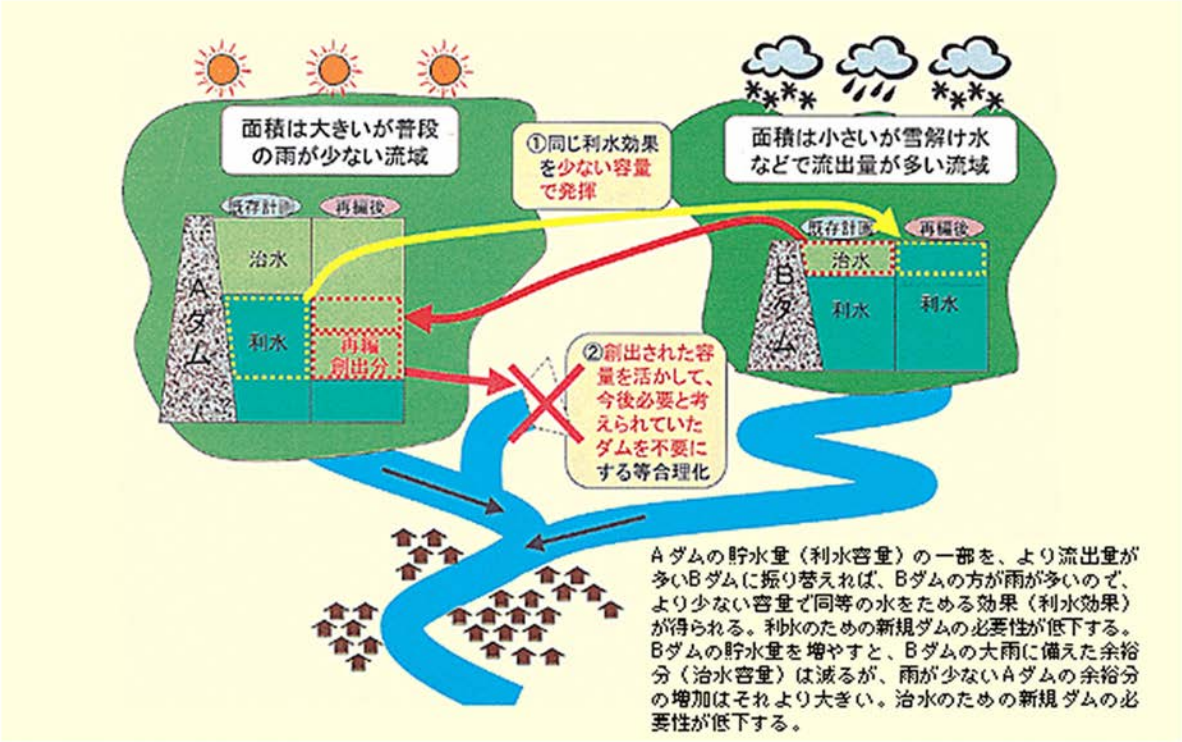
埼玉高速鉄道株式会社、日本鉄道建設公団、帝都高速度交通営団及び国土交通省関東地方整備局の共同事業である本事業は、河川の水環境改善、地下空間の有効活用、建設コストの低減等に効果を上げたため、「環境の保全・創造に貢献した画期的なプロジェクト」として、2000年度の土木学会環境賞を受賞した。

また、施設整備などのハード施策だけでなく、ソフト施策をこれに戦略的に組み合わせることによって、新たな施設の整備による効果・効用を補完・代替し、又は、施設整備のみによっては実現困難な施策効果を達成するとの視点も重要である。

4)既存ストックの有効活用と21世紀型課題に沿った「質」の重視

新たな施設の整備による効果・効用の補完・代替、事業効果の早期発現、既存施設の機能向上を図る観点から、既存ストックを有効に活用する施策を推進する。例えば、既設ダムの貯水池容量を再配分することによる治水・利水機能等の向上、ETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)やTDM(交通需要マネジメント)施策の推進、官庁施設の保全の適正化等は、既存ストックの有効活用施策と位置づけられる。

図表I-3-15　既存ダムの徹底活用による治水・利水機能の向上



また、使いやすさの向上、環境負荷の低減、長寿命化といった観点から、質の高い社会資本や交通体系の整備を推進する。「質」の重視により、都市問題の克服、地球環境問題への対応、自然との共生、少子・高齢社会への対応等、21世紀型課題に対応した社会資本整備に役立つ。

例えば、スケルトン・インフィル住宅等の耐久性の高い社会資本の整備促進、中古住宅流通の促進、自然再生事業の推進、ユニバーサルデザインの導入等が、質を重視した施策と位置づけられる。

5)公共事業におけるコスト改革

(ア)公共工事の総合的なコスト縮減

公共工事コスト縮減対策については、「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」(9年4月)に基づき、9～11年度の3年間、各省庁が一致協力して施策を推進し、一定の成果を得てきた。

しかしながら、厳しい財政事情の下で引き続き社会資本整備を着実に進めることが要請されており、また、これまでのコスト縮減施策の定着や新たなコスト縮減施策の推進が重要な課題となっている。このため、これまでの取組みにおける課題も踏まえ、12年9月に、公共工事コスト縮減対策関係閣僚会議において、政府の新たな「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」(「新行動指針」)が策定された。国土交通省においては、13年1月の省庁再編に伴い、旧北海道開発庁、旧運輸省及び旧建設省において策定した新行動計画を統合し、13年3月に国土交通省におけるコスト縮減のための具体的施策を盛り込んだ「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」を策定した。

新行動計画は、政府新行動指針の内容を包含し、より具体的な形で作成しており、(i)工事コストの低減に加え、(ii)工事の時間的コストの低減、(iii)ライフサイクルコストの低減(施設の品質の向上)、(iv)工事における社会

的コストの低減、(v)工事の効率性向上による長期的コストの低減を基本的視点として、総合的なコスト縮減に取り組むこととしている。

＜平成12年度における総合的なコスト縮減の取組み＞

(a)工事コストの低減(平成8年→平成12年に約11%低減)
(例)　・同じ機能を確保して低コスト化
　　防波堤堆積砂を海岸保全に利用、新しい構造の樋門や橋梁の採用、民間の技術提案を採用
　　・同じものをより低コスト化
　　施工の効率化(能率向上)、物価の低減(卸売物価分、労務費等を除く)
(b)工事の時間的コストの低減
(例)　・新工法による工期短縮(効果：供用の早期化)
　　斜め控え護岸(TRD工法)により約6ヶ月の工期を4ヶ月に短縮
(c)ライフサイクルコストの低減(施設の品質の向上)
(例)　・無塗装耐候性鋼材の採用(効果：維持管理費の低減)
　　・低騒音舗装の実施(効果：環境負荷の低減)
(d)工事における社会的コストの低減
(例)　・リサイクルの推進(効果：環境負荷の低減)
　　植物発生材を約7割有効利用
　　・交通渋滞緩和(効果：渋滞時間の短縮)
　　460日の1車線規制を8日の全面通行止めに短縮
(e)工事の効率性向上による長期的コストの低減
(例)　・新技術の活用(効果：産業の効率化)　平成12年度までの新技術活用件数　約1,800件

(イ)公共事業コスト改革の推進

しかしながら、これまでのコスト縮減施策では限界があるため、13年9月4日の経済財政諮問会議に示された「改革先取り施策パッケージ(扇試案)」に「公共事業コスト改革の推進」として以下の4項目を盛り込み、これまで実施してきた公共工事のコスト縮減対策を一層推進することとした。

(a)工事の平準化の推進

技術者、現場労働者、資機材の手配や調達の合理化を図るため、国庫債務負担行為の活用及び受注者に効率的な施工時期の選択を可能とするフレックス工期の設定を行い、工事の平準化を推進する。

(b)新技術活用の推進

技術指定システム、工事選定技術募集システム、テーマ設定技術募集システムからなる技術活用システムによって、新技術の活用を図る。また、技術活用システムを採用する工事件数を直轄工事全体の一定割合とする新技術

活用枠を創設する。

また、民間技術を活用する多様な入札契約方式として、総合評価落札方式、設計・施工一括発注方式、VE方式、性能規定発注方式の導入・拡大に努める。

(c)電子入札の前倒し実施

13年10月より、一部の直轄事業(工事及び建設コンサルタント業務)の入札を、電子入札システムにより行うこととした。13年8月には、電子入札の対象案件と必要な準備(電子認証書、機器等)を発表した。13年度は、電子入札を約100件実施し、14年度には2,000件程度に拡大、15年度からは当初の計画を1年前倒しし、完全実施する予定である。

(d)その他

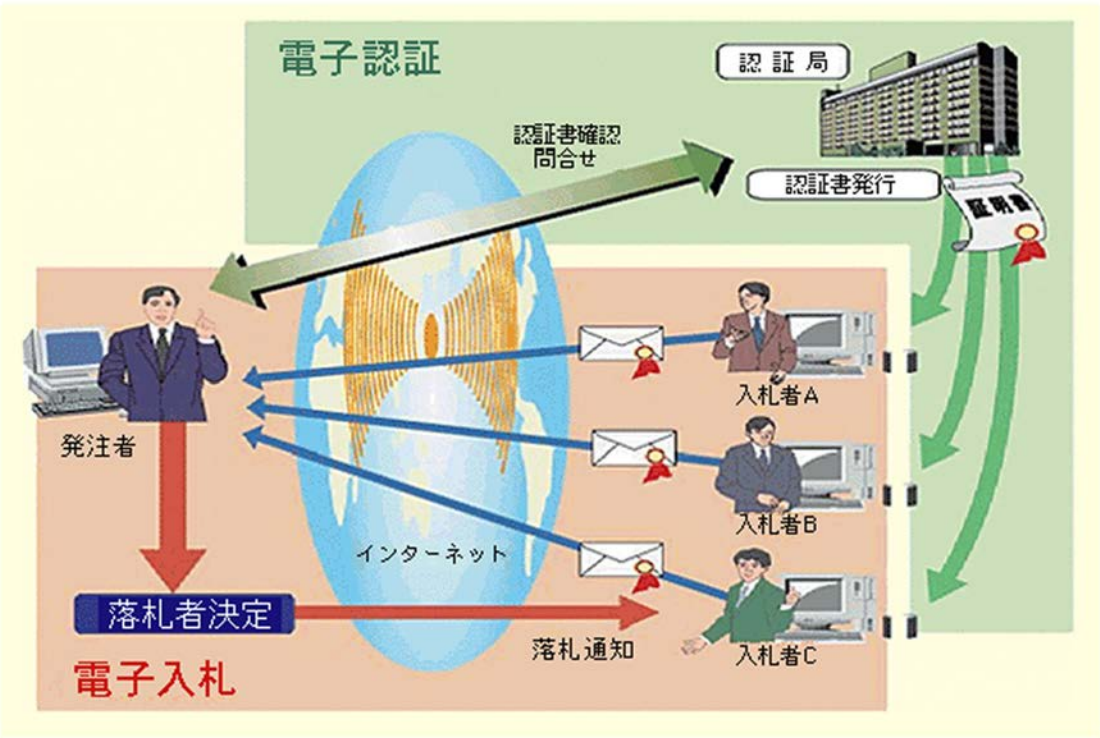
詳細条件審査型一般競争入札の導入、公募型指名競争入札の対象範囲の拡大等により、入札時における競争性の向上に努める。また、中小企業の受注機会の確保に配慮しつつ適正な発注ロットを設定する。

＜電子入札＞

電子入札は、インターネットを用いて、競争参加資格の確認申請、確認結果の受理、応札、応札結果の受理、再入札までの一連の作業を行うことができるシステムである。

参加条件を満たす者が誰でも容易に入札に参加することができる。また、入札に参加するための移動コストを大幅に縮減するとともに、書類作成などの業務の効率化が期待される。

図表I-3-16　電子入札



6)公共工事の品質確保・向上

公共事業のコスト改革を進める一方で、事業により整備される社会資本の品質は確保・向上させなければならない。旧運輸省、旧建設省及び農林水産省では、「発注者責任研究懇談会」を開催し、発注者責任を果たすための取組みについて検討を進めてきた。同懇談会では、12年4月の「第一次とりまとめ」に続き、13年3月に、工事発注段階以降の調達プロセスにおける以下の4つの点について「第二次とりまとめ」を行った。

(ア)発注者支援制度などを検討する前提となる発注者・受注者の役割分担と発注者の体制評価

(イ)発注者支援制度などの具体化に必要な事項

(ウ)企業評価の結果を反映した的確な企業選定の具体的方策

(エ)特許工法などの知的財産権の活用方策

すでに、これまでの懇談会での検討結果を踏まえ、総合評価方式、VE方式、性能規定発注方式、新・工事成績要領の試行等の様々な取組みが行われている。今後は、「第一次とりまとめ」・「第二次とりまとめ」に基づく具体的施策についても試行を重ね、併せてこれらの結果を評価し、よりよい方向に入札契約方式を改善することにより、発注者責任を果たしていくこととしている。

7)地方の発案、創意の尊重

社会資本整備の展開に当たっては、地域のニーズに応じ、地方の自主性と創意工夫を尊重していくことが重要である。

旧港湾建設局と旧地方建設局を統合して新たに発足した地方整備局等は、国土交通本省から、法律等67本にのぼる許認可等の事務の委譲、4兆1,000億円余(13年度事業費ベース)の予算の一括配分を受けており、地域におけ

る社会資本整備の核となる存在である。

国土交通行政全般について、地方整備局、北海道開発局、地方運輸局等が、地方公共団体や地元経済界等との間にオープンで透明な新たな協調・協力関係を築くため、地方ブロック単位での会議を設置する等により、相互に密接に連携しつつ地域密着型の国土交通行政を進めていくよう努力しているが、なかでも社会資本整備については、地方の主体性が活かされるよう、統合補助金や公共事業予算の一括配分制度が創設・拡充されている。

(ア)公共事業予算の一括配分制度

国土交通省の発足に伴い、事業の決定及び執行に関する大臣の権限をできるだけ地方整備局長等へ委任し、各地域単位での直轄事業の実施、補助事業の調整等を総合的に行う仕組みを導入した。また、地方公共団体が行う補助金等の申請窓口については、一括配分事業とともに本省配分事業についても、原則として地方整備局等に一元化した。これにより、地域の社会資本整備については地域で完結するシステムが整備されている。

(イ)統合補助金の創設・拡充など補助金制度の見直し

地域のニーズをより的確に反映するため、12年度から統合補助金を創設し、13年度にもその創設・拡充を行った。

(a)一定の政策目的を実現するために複数の事業を一体的かつ主体的に実施することができるような類型の統合補助金：13年度現在、4件(注3)。このうち、まちづくり総合支援事業を13年度に拡充(13年度国費600億円。防災機能や交通連結機能の充実を図るため、補助メニューを拡充。予算額を増額。)。

(b)個々の事業について地方公共団体が具体の事業箇所・内容を主体的に定めることができる統合補助金：13年度現在、11件(注4)。このうち、公営住宅ストック総合改善事業費統合補助など、6件を13年度に創設。

このほか、13年度に、補助金の廃止、補助採択基準の引上げ等の見直しを行った。

＜まちづくり総合支援事業＞

1)市町村が、地域の抱えるまちづくりの課題解決のため、各種市町村事業及び関連事業を記載した「まちづくり事業計画」を策定する。目指す方向や事業手法の組合せは市町村の自由な発意による。
2)国は、個々の事業ではなく、まちづくり事業計画に基づき一括して採択し、毎年度、総額で補助金を交付する。具体的配分等は市町村の裁量に委ねる。
3)調査、施設整備、面整備など、ハード事業からソフト事業まで多彩なメニューで支援。
4)国土交通省の関係課に配置したまちづくり相談員制度を活用し、全省体制で市町村の相談に応じる。

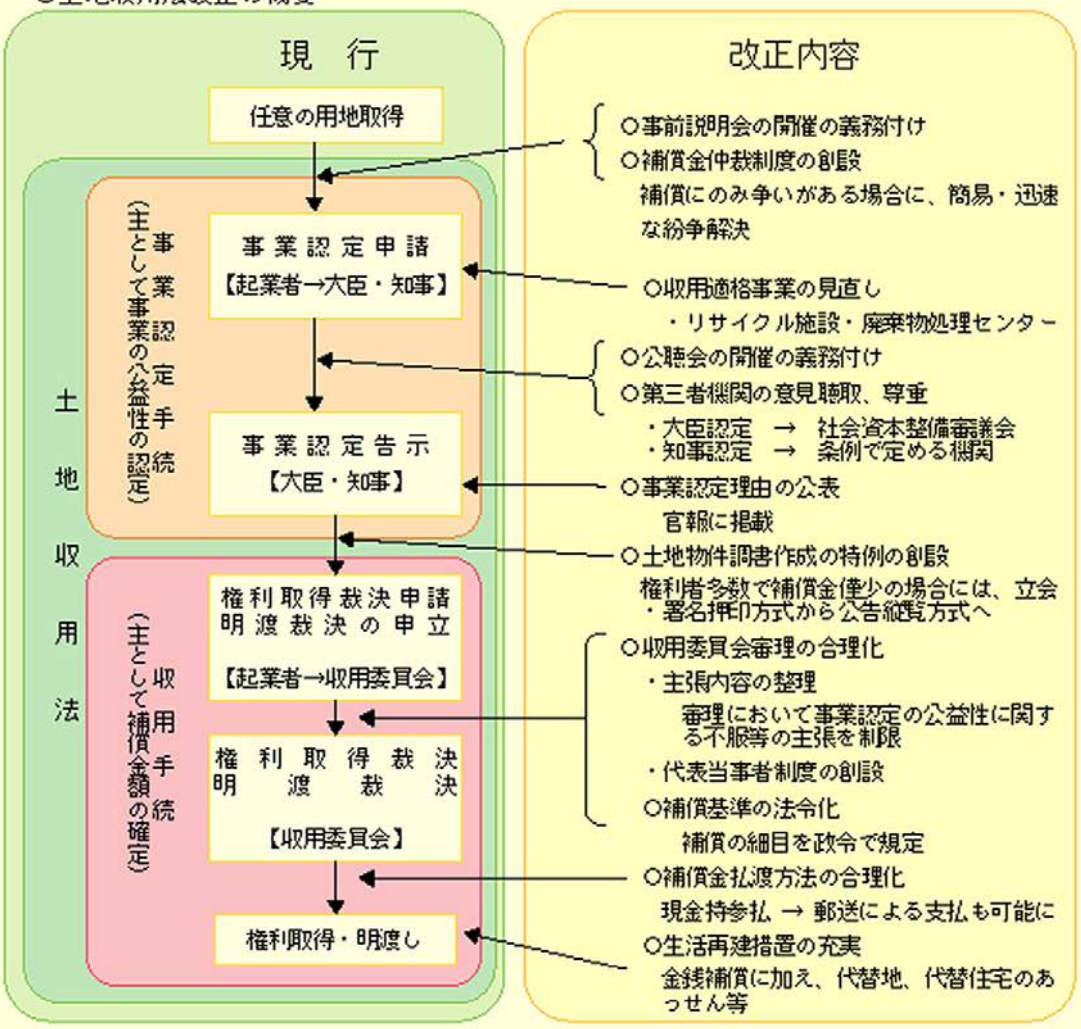
8)土地収用制度の見直し

住民の理解の促進、円滑かつ効率的な事業実施の確保といった近年の公共事業を取り巻く課題に対応するため、土地収用制度の見直しが検討されていたが、平成13年の第151回国会において、土地収用法の一部を改正する法律が成立した。

今回の抜本的な見直しにより、事前説明会、公聴会の開催の義務付けや、第三者機関の意見聴取、収用委員会審理の合理化、補償金払渡方法の合理化、補償基準の法令化、生活再建措置の充実等が規定されることとなった。これにより、土地収用に係る事業認定手続きの透明性・公正性の向上が図られるほか、収用手続に要する時間の短縮等が図られることとなり、21世紀型公共事業の実現に寄与し、国民から信頼される土地収用制度が確立されることが期待される。

図表I-3-17　土地収用法改正の概要、改正の効果

○土地収用法改正の概要



○改正の効果

1．事業認定手続の透明性等の向上
・公聴会開催の義務化
・第三者機関の意見聴取
公聴会開催の義務化　　現行41日程度
第三者機関の意見聴取　　→　改正後68日程度

2．収用手続の合理化
・収用委員会審理の合理化
例：日の出町廃棄物処分場に関する審理（２年10か月）
→　７か月程度にまで短縮
・補償金払渡方法の合理化
例：日の出町廃棄物処分場に関する払渡し（180日）
→　30日程度にまで短縮

3．全体としての効果
例：日の出町廃棄物処分場事件（事業認定申請~明渡期限）
４年６か月　→　２年程度にまで短縮

(注1)公募型指名競争入札の一部において、施工実績に加え他の適切な条件を付して公募することにより、条件を満足する企業はすべて入札に参加させる方式の導入。
(注2)Private Finance Initiativeの略。公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。
(注3)まちづくり総合支援事業、住宅宅地関連公共施設整備促進事業、住宅市街地整備総合支援事業(関連公共施設整備部分)、都市再開発関連公共施設整備促進事業。
(注4)統合河川整備事業費補助(一級河川に係る統合補助金)、統合河川整備事業費補助(二級河川に係る統合補助金)、海岸保全施設整備事業費補助(補修費統合補助)、港湾施設改良費統合補助、公営住宅建設費等統合補助、公営住宅ストック総合改善事業費統合補助、住宅市街地整備総合支援事業、密集住宅市街地整備促進事業、公共下水道等統合補助事業、都市公園等統合補助事業、緑地保全統合補助事業。

(4)基本的制度のあり方等の検討

1)長期計画

国土交通省所管の公共事業関係の長期計画について、その多くが平成14年度を最終年度としており、15年度以降の長期計画のあり方については、広く国民、地方公共団体の首長等の意見を聴くPI(パブリック・インボルブメント)を展開するとともに、社会資本整備の現状等を踏まえ、目指すべき整備水準、相互の整合性の確保、国土計画等他の計画体系との関係等にも留意しつつ、「改革と展望」も踏まえ、今年度内を目途として、総合的に見直しを進めている。

2)道路特定財源制度

道路特定財源制度は、受益者負担の原則に基づき自動車利用者が利用に応じて道路の整備費を負担する制度であり、今後の道路整備の必要性、受益者負担という性格等を踏まえた基本的なあり方の検討が求められている。

これまでも道路特定財源により、沿道環境改善など環境対策や、連続立体交差事業、交通結節点整備などを推進してきたが、14年度予算案においては、これら分野を重点配分事項とするとともに、民間都市開発に必要な道路整備の立替制度及び無利子貸付制度の創設や、都市部の環状道路等の都市計画道路への貸付制度の創設、低公害車の技術開発等、新規施策の導入を行った。

第2節　21世紀型交通政策への転換

本節では、国土交通行政の抜本的な見直しの一環としての、21世紀型の交通政策への転換について述べる。まず、最近における交通分野の大幅な規制緩和を踏まえた民間と行政の役割分担のあり方を中心に交通政策の基本的考え方を論じる。そして、これに基づく具体的な転換の方向性について説明する。

1．交通政策の基本的考え方

近年、交通分野では大幅な規制緩和が進められ、人流・物流のほぼ全事業分野において需給調整規制が廃止された。

規制緩和は、民間活動を可能な限り市場原理に任せる、あるいは市場原理を可能な限り活用するという考え方に基づき実施するものである。これにより、事業者間の活発な競争を通じて運航頻度の増加、価格の低下、さらには多様なサービスがもたらされ、消費者利益は増大する。今後の交通政策のあり方としては、市場原理の効率性を損なうことのないよう、行政の関与を必要最小限とすることが原則である。

しかし、市場は万能ではない。上記のような考え方により市場原理を活用するとしても、それを促進し、前章で述べた諸課題の解決を図っていくため、以下に掲げる領域で行政が積極的役割を果たしていくことが必要である。

図表I-3-18　各事業分野における需給調整規制の廃止等に伴う制度改正の概要

（平成13年７月現在）

	旅客鉄道事業	貸切バス事業	国内旅客船事業	国内航空運送事業
法律名	鉄道事業法の一部を改正する法律	道路運送法の一部を改正する法律	海上運送法の一部を改正する法律	航空法の一部を改正する法律
参入	路線毎の免許制 →路線毎の許可制	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制	航路毎の免許制 →航路毎の許可制	路線毎の免許制 →事業毎の許可制
退出	許可制 →事前届出制（１年前）	許可制 →事後届出制	許可制 →事前届出制（30日前、指定区間に係るものは６ヶ月前）	休止の許可 →路線の廃止に係る運航計画の変更届出（原則６ヶ月前）
運賃・料金	認可制 →上限認可制の下での事前届出制（変更命令可能）	認可制 →事前届出制（変更命令可能）	認可制 →事前届出制（指定区間に係るものは上限認可制の下での事前届出制）（変更命令可能）	認可制 →事前届出制（変更命令可能）
その他	乗継円滑化措置の創設 認定鉄道事業者制度の創設		指定区間における参入の際の許可基準の強化	混雑飛行場使用の許可制度の創設
スケジュール等	公布11年５月21日 施行12年３月１日	公布11年５月21日 施行12年２月１日	公布11年６月11日 施行12年10月１日	公布11年６月11日 施行12年２月１日

	タクシー事業	乗合バス事業	港湾運送事業
法律名	道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律	道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律	港湾運送事業法の一部を改正する法律
参入	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制	路線毎の免許制 →事業毎の許可制	主要９港について免許制 →許可制
退出	許可制 →事後届出制	許可制 →事前届出制（６ヶ月前）	主要９港について許可制 →事前届出制（30日前）
運賃・料金	認可制 →認可制（認可基準を上限　価格の基準に変更）	認可制 →上限認可制の下での事前届出制（変更命令可能）	主要９港について認可制 →事前届出制（変更命令可能）
その他	運行管理者の資格試験制度の創設 緊急調整措置の導入	運行管理者の資格試験制度の創設（なお、貸切バス事業にも同様の措置を追加）	港湾運送の安定化策（事業者の欠格事由の拡充等）の導入
スケジュール等	公布12年５月26日 施行14年２月１日	公布12年５月26日 施行14年２月１日	公布12年５月17日 施行12年11月１日

(1)市場原理を活用するための環境整備

市場原理を活用し、規制緩和の効果を十分に引き出すためには、行政が民間事業者の活動の舞台となる市場の環境を整備し、事業者が活発に競争できるようにすることが必要である。

1)公正な競争の促進

民間事業者の完全に自由な活動を認めても、必ずしも競争が活発に行われない可能性がある。例えば、大手事業者が支配的な地位を占めている産業において自由な新規参入を認めた場合、新規参入事業者が既存事業者と対等に競争を行っていくことは困難である。特に、サービス提供のため不可欠な社会資本に豊富なアクセス権を有する既存事業者が存在する場合、新規参入事業者に対して圧倒的に優位に立つことになる。このような場合に活発な競争を展開させるためには、例えば社会資本へのアクセス権を新規参入事業者に有利に配分すること等により、行政が公正な競争条件を整備する必要がある。

2)新たなサービスの創出への支援

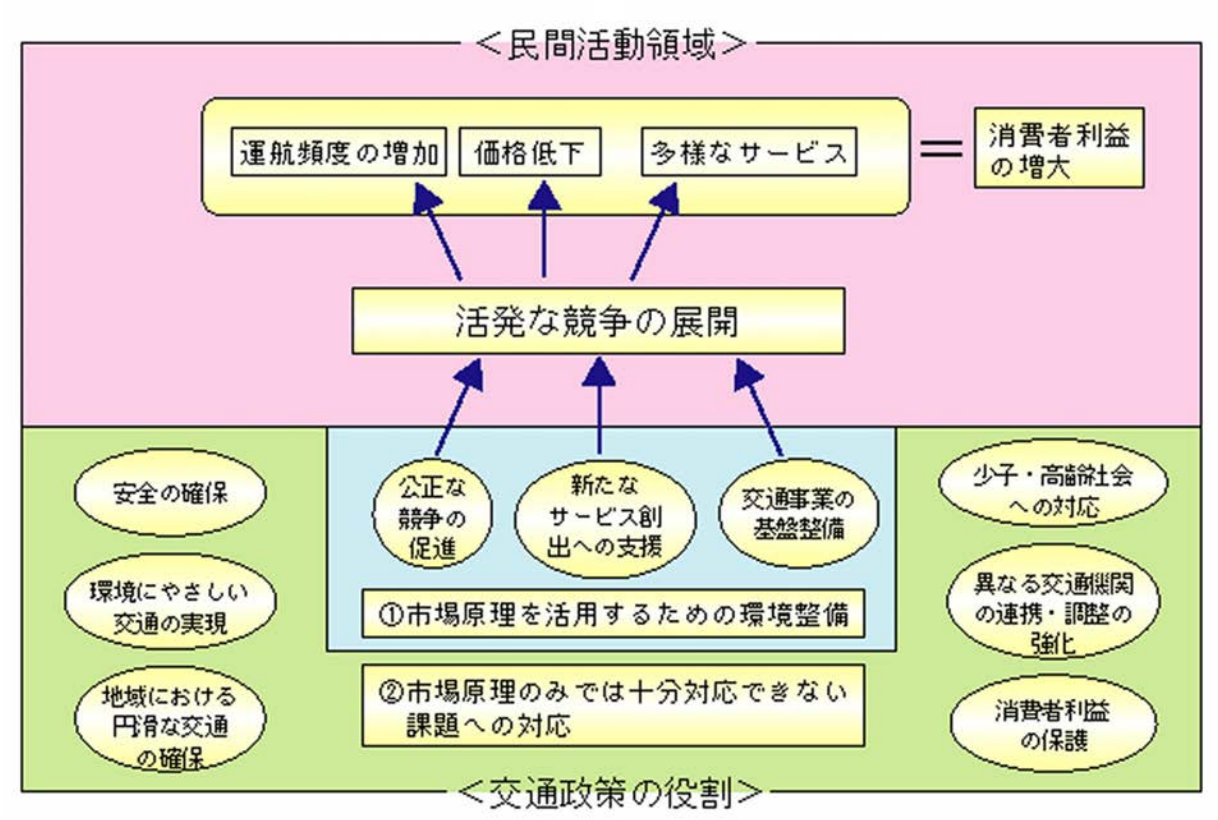
国民のニーズに対応した新しいサービスの創出は、基本的には民間事業者の創意工夫に委ねられるべきものであるが、行政の支援により創造的ビジネス展開が促進される場合もある。例えば、事業者が環境関連の新規ビジネスを展開する場合、規制等の環境政策の動向に大きく左右される。このような場合に、行政が政策の方向性を明確に示すことができれば、事業者にとって将来の不確実性が減少し、安心して新規投資を行うことができると考えられる。

また、ビジネスに大きな革新をもたらす新技術の中には、膨大な費用を要する基礎研究を要するものもある。この内、公共的性格の強いもの、国家としての産業競争力に関わるものについては、行政が積極的に支援を行う必要がある。

3)交通事業の基盤整備

港湾、空港等主として交通事業者が利用する基盤は、交通サービス提供のための前提として大きな役割を果たす。前節で述べたように、国土交通省は社会資本整備においても可能な限り民間活力を活用していく方針である。しかし、多額の資金と長期の整備期間を要するこのような基盤の整備については、必ずしも民間単独での投資が望めるわけではない。したがって、可能な限り民間活力の活用を図りつつ、引き続き行政が一定の役割を果たす必要がある。

図表I-3-19　21世紀型交通政策における行政の役割


＜民間活動領域＞
運航頻度の増加
価格低下
多様なサービス
＝
消費者利益の増大
活発な競争の展開
安全の確保
環境にやさしい交通の実現
地域における円滑な交通の確保
公正な競争の促進
新たなサービス創出への支援
交通事業の基盤整備
①市場原理を活用するための環境整備
②市場原理のみでは十分対応できない課題への対応
少子・高齢社会への対応
異なる交通機関の連携・調整の強化
消費者利益の保護
＜交通政策の役割＞

(2)市場原理の活用のみでは十分対応できない課題への対応

前章で述べてきた政策課題の中には、市場原理だけでは対応できず、行政の積極的対応が必要なものが含まれている。

また、市場原理を活用することは大きな便益をもたらすが、それに伴い、新たな弊害が生ずる可能性があることも否定できない。大胆な規制緩和を実施した後の交通政策においては、市場原理の活用による弊害を最小限にするよう取り組むことが必要である。

1)安全の確保

安全性を欠く事業者は、信頼を失い最終的には市場から淘汰され得る。しかし、事業者は安全に関する情報の量と専門性において利用者よりもはるかに優位な立場にあるため、利用者は必ずしも適切な選択を行うことができない。

また、公共交通機関による事故は、一度発生すると多大な被害をもたらす可能性がある。このため、「安全の確保」を市場原理の活用によるだけで確保することは適当ではなく、今後とも行政が一定の役割を果たす必要がある。

さらに、米国同時多発テロ事件のようなテロ・ハイジャック事件等を防止するためには行政の積極的役割が不可欠である。

2)環境にやさしい交通の実現

一般に環境問題については、社会的費用(注)が市場において通常は財・サービスの費用としては勘案されないため、市場に任せるだけでは解決できないとされており、交通に関する環境問題も例外ではない。

したがって環境問題の解決のためには、規制等により直接的に介入したり、民間事業者による環境への取組みを誘導する等の役割を積極的に果たすことが行政に期待される。

3)地域における円滑な交通の確保

都市交通における渋滞・大気汚染等の問題については、先に述べた社会的費用の問題により、市場に任せるだけでは解決できない。したがって、行政においては渋滞解消や公共交通利用への誘導等を図るための取組みを通じて引き続き積極的な役割を果たす必要がある。また、過疎地域や離島等需要の少ない交通路線においては、従来、公的補助や需要が多く利益を生む路線からの内部補助により公共交通サービスの維持が図られてきた。しかし、大幅な規制緩和により事業者が不採算路線から撤退することは基本的に自由となるため、需要の少ない路線について料金の高騰やサービスの低下が懸念されるところである。このため、行政サイドが住民と一体となって生活交通の維持を図る施策を実施することが重要である。

4)少子・高齢社会への対応

迫り来る少子・高齢社会に対応するため、交通機関のバリアフリー化は喫緊の課題であるが、バリアフリー化のための投資はコストに見合うような事業収入の増加に結びつかない。このため、市場原理に委ね、事業者の自主的努力に期待するだけでは早期解決は困難であり、官民一体となった施策の推進が必要である。

5)異なる交通機関間の連携・調整の強化と観光の促進

総合的な交通体系を形成していくためには異なる交通機関が競争・補完していく必要がある。このうち「補完」については、必ずしも企業の収益に結びつかないため、市場原理に委ね、事業者の行動に期待していては実現が困難な部分がある。このような場合に、異なる交通機関の補完が促進されるよう行政が一定の役割を果たす必要がある。

また、このような連携を通じて人や物の交流を活性化することは地域の発展に大きく寄与するが、とりわけ観光は行政による交通ネットワークの整備や魅力ある観光地づくりによって促進される。このため、国や地方自治体は民間事業者と連携して観光振興に取り組んでいく必要がある。

6)消費者利益の保護

一般に、市場が完全に競争的であれば、不当な料金等により消費者の利益を害する事業者は市場から淘汰され得る。しかし、交通市場の特性から、自然に、あるいは競争の結果として特定の事業者が独占的・支配的な地位を占めることがしばしば起こる。また、市場が競争的である交通分野においても、消費者がサービス内容等に関する情報を十分に持っているとは限らない。このような場合に、消費者の利益が守られるよう、行政が一定の役割を果たす必要がある。

(注)ある財・サービスの生産・消費により生産者・消費者以外の第三者が負担を被る場合、これを社会的な「費用」とみなす。市場においては通常、社会的費用は財・サービスの費用としては勘案されないため、社会的費用を伴う財・サービスは望ましい場合よりも過剰に供給・消費される傾向にある。

2. 転換の方向性

以上のような基本的考え方を踏まえ、21世紀型の交通政策への転換の方向性を述べる。交通政策のうち社会資本整備に関係するものについては、前節「21世紀型社会資本整備への転換」の考え方で述べたとおりである。すなわち、交通分野ではもともと基盤整備(ハード)のみならず規制等によるソフト行政がこれと適切に組み合わされてきたが、今後は、前節で述べたように、ハード・ソフトの連携をより一層強化する。以下では、交通に固有の行政手法変革について述べる。

(1)21世紀型交通政策の総合的展開

「公正な競争の促進」や「新たなサービスの創出支援」等を担う交通政策は、従来基本的に異なる交通機関ごとに展開されてきた。また、観光政策との連携も密接であったとは言い難い。しかし、異なる交通機関の競争・補完を通じて総合的な交通体系を形成していくためには、行政においても陸・海・空のそれぞれの交通を総合的に捉え、かつ観光政策とも連携させながら展開していく必要がある。

(2)地域と一体となった公共交通政策の推進

「地域における円滑な交通の確保」が重要な行政の役割となる中で、これを遂行するためには、単に交通政策の範囲にとどまらず、まちづくり等と一体となった総合的取組みが必要である。このため、国土交通省として統合のメリットを生かし、一層地域に密着した交通政策を展開していく。

(3)21世紀の課題への総合的対応

「環境にやさしい交通の実現」や「少子・高齢社会への対応」といった問題は、21世紀を迎えた今、従来にも増して切実なものとなっている。このような問題に対し、交通機関の違いを超えた交通政策全体として、他の行政分野とも連携しつつ、総合的な対応を図る必要がある。

(4)事後チェック型行政の確立

従来は、事業の開始前に行政が積極的に介入する、いわば「事前チェック」型の行政が展開されてきた。しかし、大幅な規制緩和を行った今、このような行政のあり方も抜本的に転換する必要がある。

今後も、事業者の参入に際して安全性要件を審査する等、最低限の事前チェックは必要である。しかし、それ以外の事前チェックは必要最小限のものとし、事業者の自由な参入を促進するべきである。

一方、規制緩和により、「安全の確保」「消費者利益の保護」のための行政の役割が一層重要になっている。

例えば、規制緩和後の新規参入者の増加により競争が激化した場合、事業者の事業内容が悪化し、経費の節減等による安全性の低下をもたらすおそれがある。また、競争の結果として独占的な地位を占めた事業者が、不当な価格設定を行う等して消費者利益を損なう可能性もある。

事業者の活動を阻害せず、行政がこれらの弊害を除去していくためには、事業開始後のいわゆる「事後チェック」のための行政をこれまで以上に的確に遂行していく必要がある。

これまでに取り組まれている事後チェック型の行政としては、例えば次のような例があげられる。

1)貨物自動車運送事業の監査体制の見直し

国による貨物自動車運送事業者への監査回数、監査内容の充実等を図るとともに、地方の貨物自動車運送適正化事業実施機関との連携の強化を図っている。

2)貸切バス事業者への行政処分の基準設定

規制緩和が実施された貸切バス事業について、輸送の安全の確保等のために遵守すべき事項に係る違反をした事業者に対する、点数制度による処分の基準を設定した。

3)航空輸送サービスに関する諸課題への対応

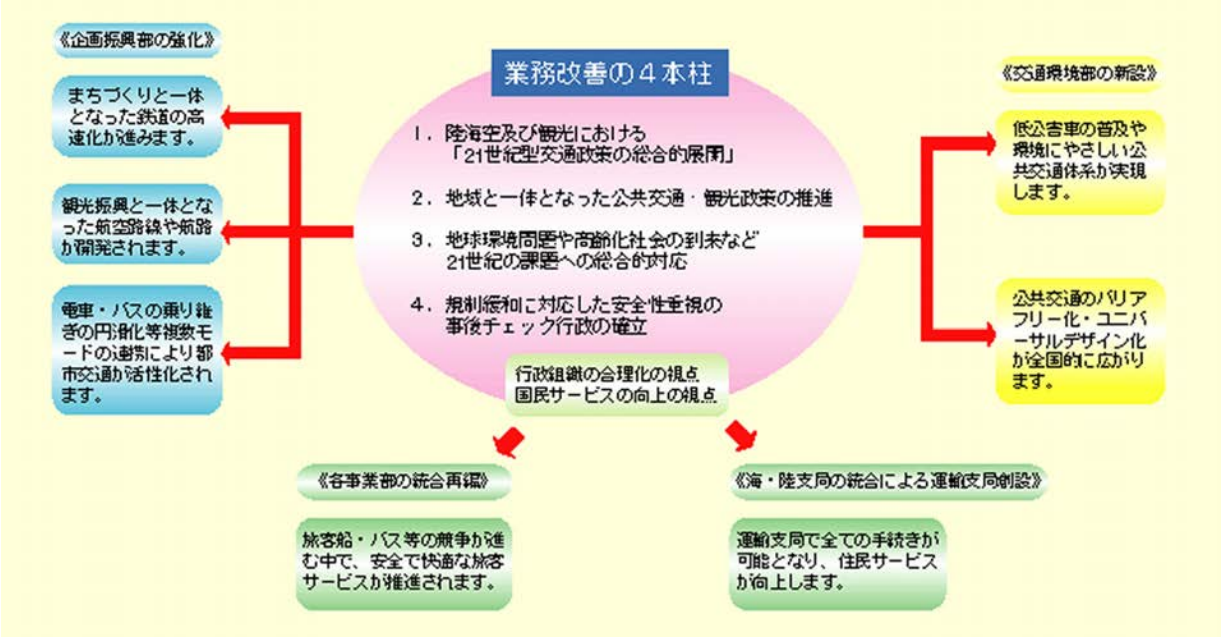
運賃・料金にかかる変更命令の制度について、的確かつ透明性の高い運用を行うためのガイドラインを平成12年2月に策定するとともに、航空輸送サービスに関する情報提供(定時運航率、輸送人キロ当たりの旅客収入等のデータ)をインターネット上等で公開している。

今後とも、規制緩和の動向を踏まえ、安全や消費者利益を確保するための事後チェック型行政を着実に実施していく必要がある。

(5)21世紀型の交通政策にふさわしい地方運輸局の実現に向けて

これまでに述べたような21世紀型の交通政策を地域において的確に実施するために、現在、地方運輸局の業務及び組織の見直しを進めている。具体的には、本局の企画機能の強化、事業部の再編、陸運支局と海運支局の統合による運輸支局(仮称)の設置等が検討されており、これにより新しい交通政策の実施に向けた体制の整備が図られる。

図表I-3-20　地方運輸局の業務改善



第3節　新たな流れに対応した行政手法の改革

本節では、透明性の確保、効率の向上など新たな流れに対応した、国土交通行政の進め方の改革や国土計画体系の見直し等について述べる。

1．地方公共団体やNPO等多様な主体との連携

(1)国と地方公共団体の関係の再構築等

地域の自主性及び自立性を高め、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現を図る観点から、国の事務については、できる限り地域・住民に身近な地方支分部局に委ねた。

また、地方運輸局についても、地域において総合的な交通政策・観光行政を展開できるよう、大幅な業務委譲や抜本的な組織改革を検討している。

これら地方支分部局が、地方公共団体等と密接に連携し、地方の自主性を生かした社会資本整備、交通政策等の推進を図り、地域密着型の国土交通行政を進めていく。

(2)民間活力の積極的活用　-NPOを含めた市民団体との連携

民間でできることはできるだけ民間に委ねるとの考えに立ち、社会資本の整備・管理等に民間の資金・能力をより積極的に活用するため、PFI方式等の導入に積極的に取り組んできている(詳細は本章第1節を参照)。

生活・自然環境、まちづくり、それらに関連する社会資本の整備・管理、交通分野など住民に身近な分野については、特にNPO等市民団体との連携が期待されており、NPO等を主体・担い手として位置づけたり、行政と連携した取組みを進めることが望まれる。NPOの自主性を尊重しながら、行政が積極的にNPOを支援していくことも必要である。

＜長良川環境レンジャーによる河川管理活動～河川パトロールで河川利用者に教育的指導～＞

長良川は、岐阜市周辺では「名水100選」や「水浴場55選」に選定されるなど自然豊かな川であるが、近年、河原におけるバーベキュー、モトクロス等が盛んになり、発生するゴミによる美観、環境等の問題が生じている。

人々に対する環境保全意識の啓発や自然生態系の解説をする市民ボランティアである「長良川環境レンジャー」が10年5月に設立された。

主な活動は、

1.ゴミの持ち帰り啓発やゴミ清掃活動の実施
2.長良川で泳ぐ人々等への安全啓発
3.現場活動での気づいたことを市や河川管理者に報告、提案
4.小学校の社会科授業にて「環境出前講座」の実施　等

河川管理者も、各種活動に必要な資材等の提供や、環境監視センター(小屋)の無償貸与、河川法や自然環境保護に関する講習会の開催などにより、「レンジャー」の活動を支援している。

河川利用ルールの啓発とパトロールの実施



ゴミの持ち帰り啓発やゴミ清掃活動



小学校の社会科授業にて「環境出前講座」の実施



＜「花いっぱい運動」栃木県＞

国土交通省では、地域住民団体等が道路管理者と協定し、道路の美化活動等を行い、それを道路管理者が用具の支給等により支援する「ボランティア・サポート・プログラム」を実施している。

栃木県では、住民団体と市町村、宇都宮国道工事事務所が連携し、住民団体の手による道路の清掃・緑化・美化活動を実施している。

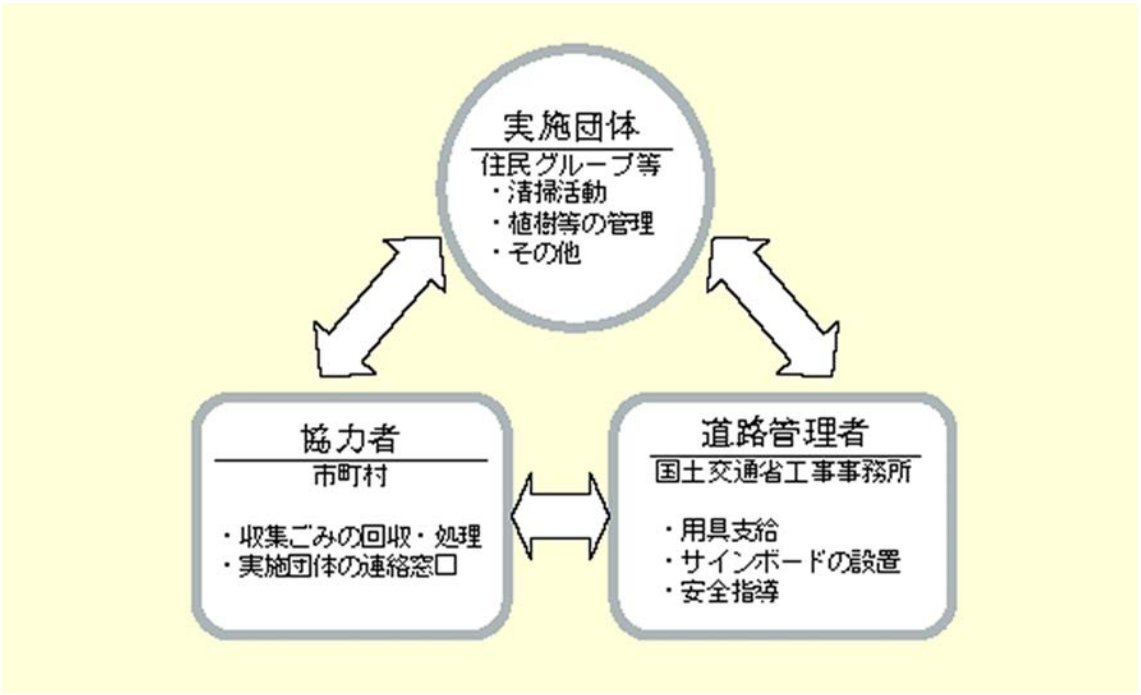
赤い花を植えている写真



「花ロード」のサインボードの写真



図表I-3-21　ボランティア・サポート・プログラムの基本的な仕組み



＜みなとづくりに取り組む市民団体＞

静岡県清水港の清水マリンパークは、清水港の賑わい拠点として緑地やイベント広場、スケートパークなどの整備が進んでいる。11年に清水で開催された「港づくりシンポジウム」を契機に、シンポジウムのワークショップに参加したメンバーを中心に、清水港の緑地管理を中心とした市民ボランティアグループ「夢生の会」が設立され、13年6月にはNPOとなった。

清水マリンパークを中心とした緑地等の清掃美化活動や、清水みなとまつりへの参画等、賑わいのある地域づくりのための活動を行っている。

清掃作業風景



2. マネジメント改革を指向した本格的な政策評価の導入

中央省庁等改革の一環として、政策評価が政府全体において導入されることになったが、国土交通省では、政策評価を、行政マネジメントの改革を推進するための重要な手段として位置づけ、その積極的な導入を図ってきた。公共事業の事業評価については前述したが、国土交通省の政策全体の政策評価について以下で述べる。

(1)政策評価についての基本的な考え方

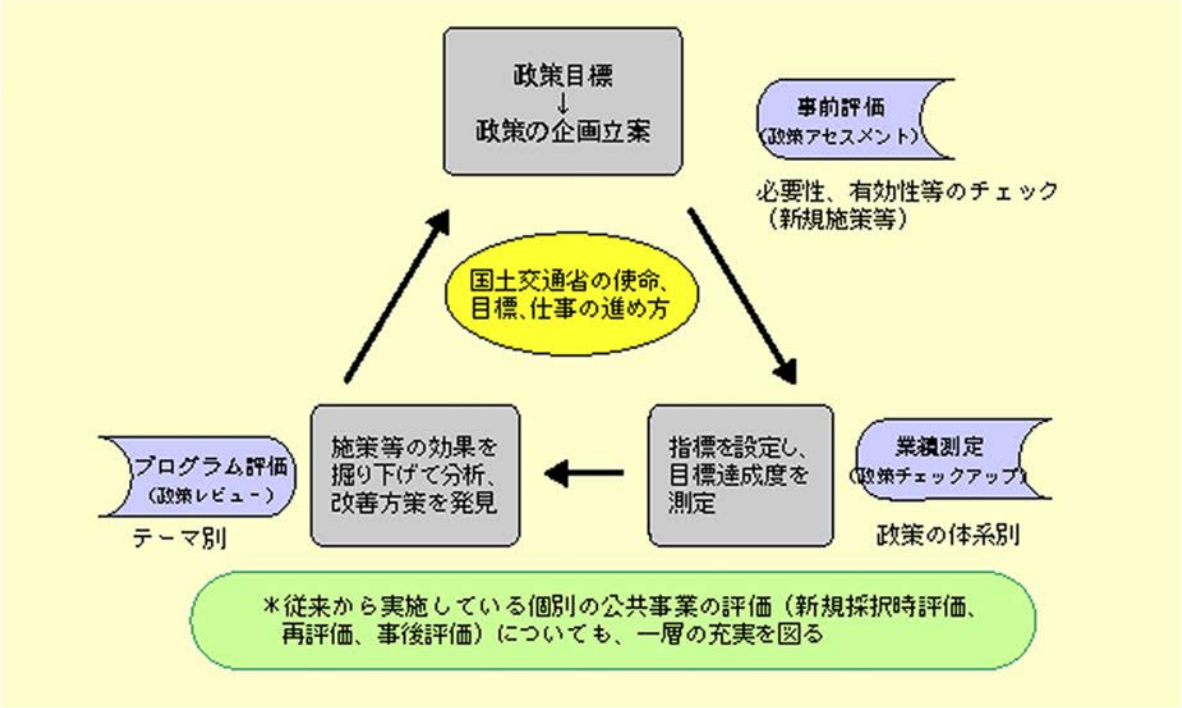
国土交通省の政策評価は、省庁統合のメリットを活かした、総合的で戦略的な施策を展開するために、仕事の進め方を改革し、省としての総合的な行政マネジメントを確立することを目標として導入された。政策評価が具体的に目指すものは、成果重視・顧客重視の行政運営である。これは、顧客である国民の視点に立って、省としてのミッション(任務)やビジョンを明確に掲げ、それに照らして政策の意図や効果を明らかにすることによって、省全体として、ミッションやビジョン実現のために必要な政策を行っているか、また何を行うべきかを総合的に判断できるようにしようとするものである。これにより、個々の施策の質の向上だけでなく、予算や人員という行政組織の経営資源を、真に必要なところに適切に配分する、総合的な行政マネジメントの確立につなげることができる。

政策評価の実施に当たっては、評価作業自体が自己目的化しないよう常に留意し、「企画立案→実施→評価→政策の改善」という政策のマネジメントサイクルを確立させてゆく必要がある。また、評価結果を公表することにより、国民に対する説明責任(アカウンタビリティ)を果たすことも、政策評価の重要な役割である。

(2)政策評価制度の概要

国土交通省では、評価の方式として、「事前評価」、「業績測定」、「プログラム評価」の3つを導入した。これらは、政策のマネジメントサイクルの各段階に応じて実施され、相互に有機的に関連した一体のシステムとして機能するものである。また、統合前から実施していた個別の公共事業等に関する評価についても、一層の充実を図っている。

図表I-3-22　国土交通省の新政策評価システム(マネジメントサイクル)



1)事前評価(政策アセスメント)

新規に導入しようとする施策(予算、税制、法律等)について、政策目標を明らかにし、それに照らして施策の必要性、有効性、効率性等を評価するもの。真に必要で効果的な政策の選択に資するとともに、導入しようとする政策の意図と期待される効果を対外的に明らかにするものである。

2)業績測定(政策チェックアップ)

省全体の主要な政策について、あらかじめ目指すべき政策目標を設定した上で、それに対する業績を測定し、その達成度を評価するもの。予算をいくら投入したか(インプット)や、何ができたか(アウトプット)ではなく、国民生活が何がどのように改善されるか(アウトカム)に着目して、業務全般の改革を進めようとするものである。目標の達成度合いが不十分な場合には、原因分析を行って施策の改善につなげる。

3)プログラム評価(政策レビュー)

実施中の施策について、所期の効果を上げているかどうか、結果と施策との因果関係はどうか等について、総合的で掘り下げた分析を行い、課題とその改善方策を発見するもの。実施テーマは、国土交通省の政策課題として重要なもののほか、業績評価等、他の評価結果も踏まえて選定し、計画的に実施する。

(3)これまでの取組み

統合前の旧4省庁による共同検討の成果も踏まえ、13年1月に「国土交通省政策評価実施要領」を策定した。本実施要領では、政策評価の目的及び上記の3つの評価方式のほか、評価の中立性確保のための第三者の活用、省内体制・手続等、政策評価実施のための基本的事項について定めた。

その後、13年5月には、「平成13年度政策評価運営方針」を策定し、13年度における各方式ごとの実施手順・スケジュールを定めた。特に、プログラム評価については、13年度から17年度までに実施する29テーマを選定し、13年度着手分(ダム事業、総合保養(リゾート)地域の整備等11テーマ)から計画的に実施することとした。また、第三者の意見等を聴取するため「国土交通省政策評価会」を随時開催することとした。

さらに、13年8月には、パブリックコメント結果や第三者の意見等を踏まえ、27の政策目標と112の業績指標を決定するとともに、それぞれの業績指標に対する5年以内の目標値を設定、公表した。また、14年度予算概算要求に係る予算や税制等38の新規施策について、最初の事前評価を実施した。

＜業績測定のための業績目標(平成13年8月決定)＞

業績指標の例

○アウトカムに着目したもの
・東京圏における都市鉄道の混雑率・朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度

○顧客満足度に着目したもの
・住宅に関する満足度評価

○現場での業績改善に向けた動機づけとなり得るもの(パフォーマンスドライバー)
・台風中心位置予報の精度

業績指標の目標値の例

○ニーズを踏まえたもの
・地方中小鉄道におけるATS設置率
【平成12年】92.6%　→【平成18年】100%

○内外の優れた事例(ベストプラクティス)を参考にしたもの
・ハザードマップ認知率(洪水)
【平成12年】4%　→【平成18年】70%

○意欲的な目標として宣言したもの
・直轄工事におけるリサイクル率
【平成7年】47%～　→【平成17年】100%

3. 国民の理解に基づく透明な行政の推進

公共事業への住民参加の充実、政策評価とその情報公開等、これまでに述べた施策で「透明な行政の推進」に位置づけられるものに加えて、情報公開の推進が、国民の理解を得るために極めて重要である。

平成13年4月1日から「行政機関の保有する情報の公開に関する法律」(情報公開法)が施行された。国土交通省においても、情報公開法に基づき、行政文書の公開が適正かつ円滑に実施されるよう本省、地方支分部局等及び外局に情報公開のための窓口を設け、開示請求に対応している。13年11月末時点での開示請求件数は4,154件(注)、うち開示決定3,461件(注)となっている。

(注)本省、地方支分部局等及び外局の合計。

4. 地球規模の課題に対するイニシアティブの発揮

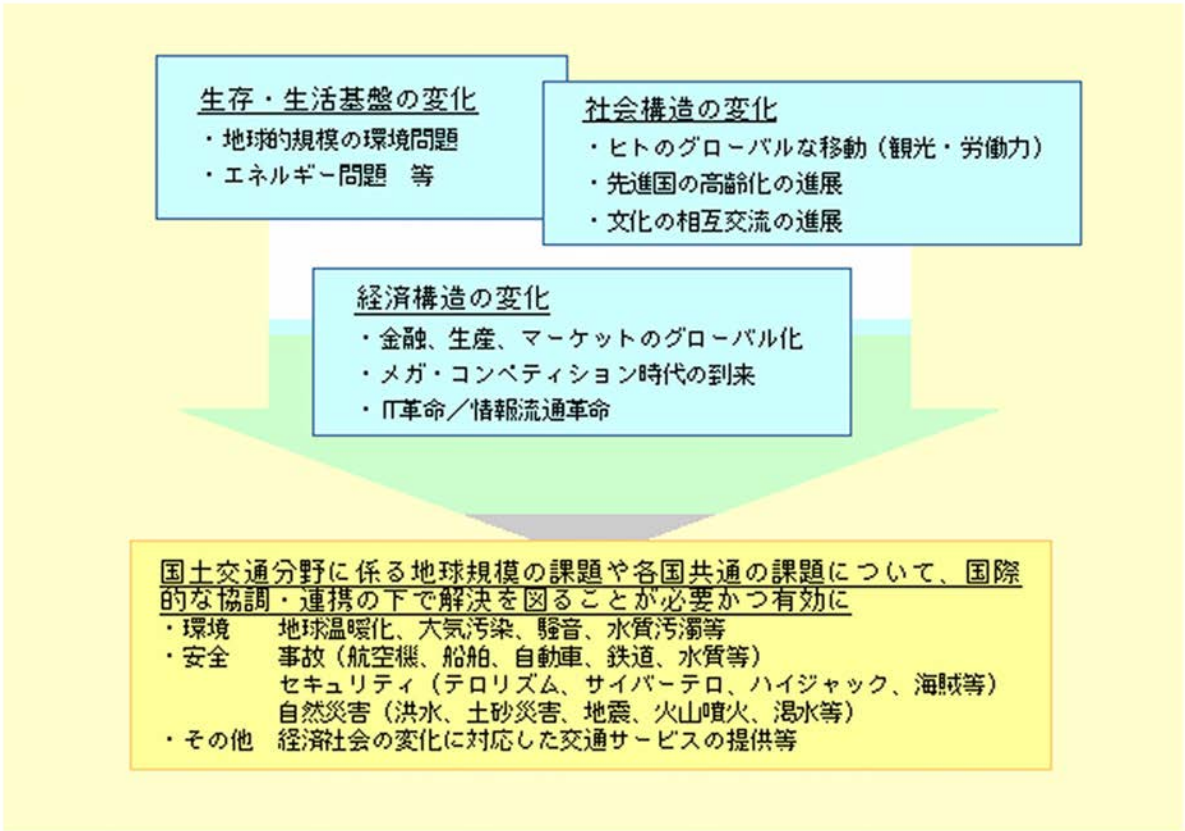
前章で述べたように、グローバル化の進展に伴い、地球規模の課題が様々な領域で顕在化してきている。このような課題は、従来からの国際的な枠組みでは必ずしも十分な対応ができない状況を惹起しつつあり、グローバル化を推進・補完するための枠組みが構築され、又は構築されつつある。例えば貿易の分野では、従来からの「モノ」のみを対象としたGATTの枠組みが拡充され、「サービス」を含み、より制度化されたWTOの枠組みが構築された。また、環境の分野では、例えば地球温暖化問題に対応するための枠組みが気候変動枠組み条約締約国会議等において構築されつつあり、この他の分野でも各国政府等の連携により地球規模の統治(グローバル・ガバナンス)が模索されている。

国土交通行政分野でも、これまでIMO(国際海事機関)やICAO(国際民間航空機関)等の国際機関を中心に国際的な制度づくりや調整が行われてきた。また、WTO、APEC、OECD等の国際フォーラムにおいても国土交通分野を含めた議論がなされ、国際的な連携・協調が進められてきた。しかし、国土交通の視点を軸に据えて新しい地球規模の課題に取り組むための関係各国の議論がますます求められており、このための新しい土俵が必要となっている。

このような、国土交通行政を軸とした政策形成のための新しい国際的なフォーラムは、国土交通分野が抱え、あるいは強く関与する国際的課題への対応能力を飛躍的に高め、それを通じて、国際社会全体にとって有効な解決策を導き出すことにつながることが期待される。

このための具体的な取組みについては第2部において記述する。

図表I-3-23　新しいフォーラムの形成に向けて



5. 国土計画のあり方の見直し

第5次の全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」では、国土計画の理念の明確化、地方分権等の諸改革に対応、指針性の充実等により、21世紀に向けた新たな要請に応え得る国土計画体系の確立を目指すこととされている。これを受けて、新たな国土計画体系の基本方向と制度確立に際し検討すべき課題について「21世紀の国土計画のあり方」(国土審議会政策部会・土地政策審議会計画部会審議総括報告)が平成12年11月にとりまとめられた。

さらに13年3月から、省庁再編後の新たな国土審議会において、14年秋頃を目途とする調査審議が開始され、13年11月に、国土審議会基本政策部会の中間報告「国土の将来展望と新たな国土計画制度のあり方」がとりまとめられた。この中間報告では、新たな国土計画制度として、国土計画の新たな役割を「良好な国土の継承への総合的国土管理指針」と位置づけ、全国総合開発計画と国土利用計画を一つの国土計画として提示するとともに、国と地方の協力の強化、開発構想提案型から成果重視の目標管理型の計画への転換を改革の狙いとし、以下の内容が掲げられた。今後、地方公共団体等の意見も聴取し、最終報告が取りまとめられる予定となっているが、国土審議会での審議結果を踏まえ、21世紀に相応しい新たな国土計画制度の確立を図っていく。

＜国土審議会基本政策部会中間報告における国土計画体系の改革に関するポイント＞

(i)国土計画の指針性の向上

計画内容については、国が示すべきものに重点化・絞込みを行うほか、計画目標の体系化とアウトカム的な指標の提示、施策実施の効率化指針の提示などを行う。この計画策定手続きとして、パブリック・インボルブメントの仕組みの整備や地方公共団体からの意見聴取の制度化などを行う。また、計画策定後に、定期的に計画の達成度評価を行い、計画の推進に関して、関係行政部局、地方公共団体に提言するとともに、定期的に計画の妥当性を点検して計画をリボルビングする制度を整備する。

(ii)地域の自主性を尊重した広域計画の策定と一体的・効率的な整備の実現

広域ブロック計画は、策定・推進・評価のプロセスを通じて、効率的・効果的な進行管理を行う仕組みを導入し、地域整備のビジョンと基本方針としての、関係主体に対する指針性の向上を図る。計画の策定主体としては、関係地方公共団体を中心とした地域の各主体が参加・協議して原案を作成し、その上で国が計画決定する仕組みを検討する。

(iii)土地利用をめぐる課題への対応

全国計画における土地利用の指針については、時代の要請に応じた目標を提示できる柔軟な制度に改める。

また、地方公共団体の土地利用に関する新たな計画の名称は、極力「指針」「構想」等とし、地域の実状に応じてより即地性のあるきめ細かな土地利用の構想を示すとともに、当該構想が住民等により共有され、実践活動に結びつくことが必要である。特に、市町村には、実質的な土地利用調整を図り、望ましい土地利用の実現が期待される。併せて、条例を含む土地利用に関する各種制度が選択的・統合的に運用されることを目指す。

6. 特殊法人等改革

特殊法人等改革については、平成12年12月1日に閣議決定された「行政改革大綱」において、「全ての特殊法人等の事業及び組織の全般について、内外の社会経済情勢の変化を踏まえた抜本的見直しを行う」とされている。本大綱及びその後第151国会で成立した特殊法人等改革基本法等に基づき、民間に委ねられるものは民間に委ね、地方に委ねられるものは地方に委ねる、という基本原則の下、政府をあげて、新たな時代にふさわしい行政組織・制度への転換を目指して、抜本的な改革に取り組むこととされた。

13年12月18日に特殊法人等改革推進本部で決定され、翌19日に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」では、163の特殊法人及び認可法人を対象とし、事業及び組織形態の見直し内容が個別に定められた。国土交通省関係の28の特殊法人等の整理合理化計画の概要は以下のとおりである。

今後はその具体化に向けて積極的な取組みを講じ、改革が前進するよう努めていく。

図表I-3-24　国土交通省関係の特殊法人等整理合理化計画の概要

新東京国際空港公団 関西国際空港株式会社	国際ハブ３空港の経営形態のあり方については、従来の航空行政を厳密に検討した上、上下分離方式を含め民営化に向け平成１４年中に政府において結論を得ることとする。
地域振興整備公団	（事業の見直し） ・地方都市開発整備等事業は、都市再生を図るものを除き、新規採択を行わない。 （組織の見直し） 集中改革期間内に廃止（地方都市開発整備等事業とそれ以外の事業に分割した上で、地方都市開発整備等事業については、都市再生に民間を誘導するための事業施行権限を有する新たな法人に移管）
都市基盤整備公団	（事業の見直し） ・市街地整備改善事業は、都市再生を図るものに限定。 ・新規のいわゆるニュータウン開発事業は廃止する。 ・自ら土地を取得して行う賃貸住宅の新規建設は行わない。 ・賃貸住宅の管理については、可能な限り民間委託の範囲を拡大。また、居住の安定に配慮しつつ、入居者の同意を得た上で、可能なものは棟単位で賃貸住宅の売却に努力。 ・地方公共団体の委託に基づく都市公園の整備事業は、都市再生を図るものを除き、新規採択を行わない。 （組織の見直し） 集中改革期間中に廃止し、都市再生に民間を誘導するため、事業施行権限を有する新たな独立行政法人を設置。なお、公団事業については、所要の制度改正を含め、上記のとおり措置した上で、上記の独立行政法人に引き継ぐ。
運輸施設整備事業団	（事業の見直し） ・鉄道整備費無利子貸付等事業は、原則として新規採択を行わない。 ・船舶共有建造業務は、事業規模を大幅に縮小し、平成28年度までのできる限り早期に未収金を処理。未収金の処理終了時に廃止を含め事業のあり方を見直し。 ・運輸分野基礎的研究業務は、総合科学技術会議で総合調整。 （組織の見直し） 廃止した上で日本鉄道建設公団と統合し、新たな独立行政法人を設置
住宅金融公庫	（事業の見直し） ・融資業務は、平成14年度から段階的に縮小。利子補給を前提としないことを原則。 ・融資業務は、民間金融機関が円滑に業務を行っているかどうかを勘案して、独立行政法人設置の際、最終決定。公庫の既往の債権は、当該独立行政法人に引き継ぐ。 （組織の見直し） ５年以内に廃止。住宅金融公庫が先行して行う証券化支援業務については、新たな独立行政法人を設置。
帝都高速度交通営団	（組織の見直し） 特殊会社化（現在建設中の11号線が開業した時点からおおむね１年後（平成16年春の予定））
北海道旅客鉄道株式会社 四国旅客鉄道株式会社 九州旅客鉄道株式会社 日本貨物鉄道株式会社	（組織の見直し） できる限り早期に完全民営化
東日本旅客鉄道株式会社 東海旅客鉄道株式会社 西日本旅客鉄道株式会社	（組織の見直し） 平成13年12月１日に、完全民営化すること等を内容とする法律が施行
奄美群島振興開発基金	（事業の見直し） ・保証業務及び融資業務は、保証残高の縮小等財務の健全化を図る。 ・出資業務は、遅くとも平成17年度末までに廃止。 （組織の見直し） 独立行政法人
国際観光振興会	（事業の見直し） ・国の関与(補助金)を縮小。 （組織の見直し） 独立行政法人

日本勤労者住宅協会	（組織の見直し） 民営化（民間法人化）
（財）日本船舶振興会	（事業の見直し） ・事業実施の基準を明確化。 （組織の見直し） 当面特殊法人とするが、集中改革期間内に組織の見直しを検討し、結論
日本下水道事業団	（事業の見直し） ・下水汚泥広域処理事業は廃止し、既設処理施設は、調整・協議の上、地元地方公共団体に移管。 （組織の見直し） 地方共同法人（仮称）又は民間法人化
自動車事故対策センター	（事業の見直し） ・平成13年度中を目途に委託先を選定し、全ての療護センターを民間委託化。 （組織の見直し） 独立行政法人
海上災害防止センター	（事業の見直し） ・運営費交付金を前提とせず、自立的に運営。 （組織の見直し） 独立行政法人
空港周辺整備機構	（事業の見直し） ・事業の整備目標及び目標年次を明らかにした全体計画並びにこれを基にした中期計画を作成し、事業進捗を図る。 ・共同住宅建設事業は、廃止。 （組織の見直し） 独立行政法人

第II部　国土交通分野をめぐる政策課題への取組み

第1章　都市再生の推進

21世紀における我が国の活力の源泉である都市について、その魅力と国際競争力を高めることは、我が国の経済構造改革の一環として、内政の重要課題である。

平成13年4月の「緊急経済対策」においても、1)広域循環都市プロジェクト、2)安全都市形成プロジェクト、3)交通基盤形成プロジェクト、4)都市拠点形成プロジェクトの4つのテーマをはじめとする都市再生プロジェクトの推進、不動産の証券化の推進、土地の流動化のための規制改革、PFIの積極的な活用などにより、都市再生に取り組んでいくこととされた。

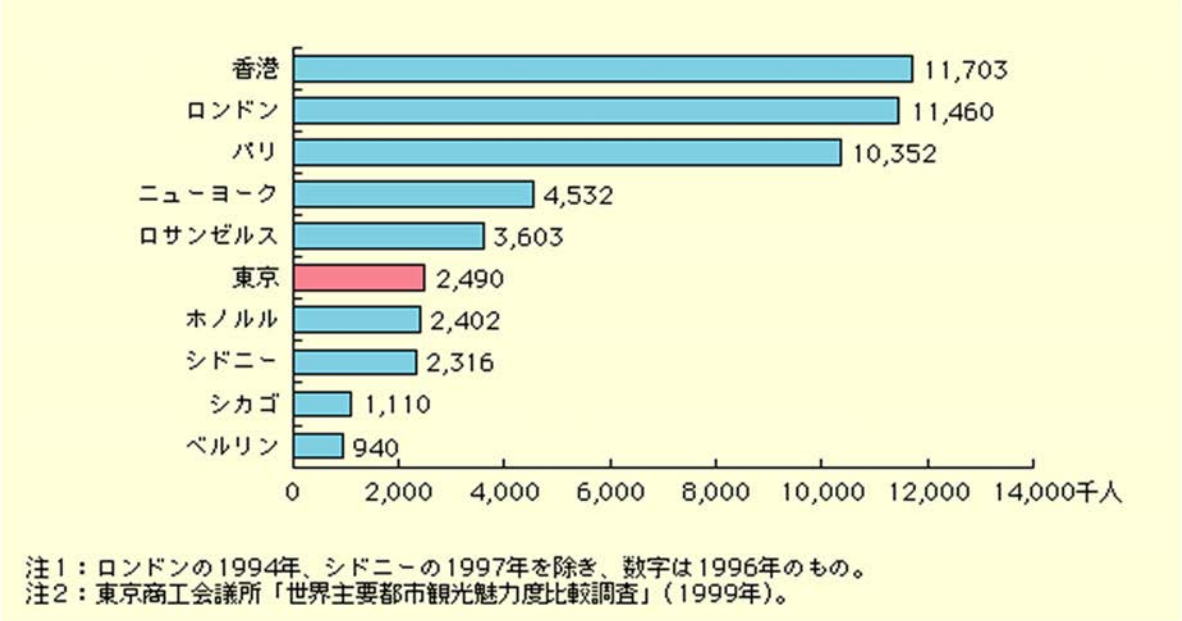
これを受けて、5月には内閣総理大臣を本部長とする「都市再生本部」が内閣に設置され、関係省庁はもとより、関係地方公共団体、経済界などが連携し、戦略的に都市再生に向けたプロジェクトや施策を推進することとされた。

国土交通省としても、都市の面的整備の推進、国際競争力を高める広域的な交通基盤の整備、魅力的な都市拠点の形成、中心市街地の活性化、良好な都市環境の形成、都市の防災機能の向上、職住近接の実現、都市交通機能の向上などの諸施策を展開し、魅力と活力に満ちた都市づくりを積極的に推進することとしている。

第1節　都市の活力・競争力の向上に向けて

近年熾烈なグローバル競争が展開される中で、我が国の競争力を高めるためには、その経済の中心地である大都市の競争力を強化することが不可欠である。そのためには、我が国の大都市を世界中から人やモノが集まるような魅力ある都市とする必要があると考えられる。しかしながら現状では、外国人旅行者が少ないことに象徴されるように、我が国の大都市に国際的な魅力が十分備わっているとは言い難い。

図表II-1-1　外国からの旅行者数



このような状況を打開し、国際的に魅力ある都市の発展を図るためには、国際空港、港湾の整備などを通して、国際的な交流・物流の拠点としての機能を充実させると同時に、長時間通勤、道路やオープンスペースの不足、慢性的な交通渋滞など、多くの課題を抱える我が国の都市構造を改めていく必要がある。

そのためには、不動産の証券化などによる土地の流動化の促進(詳細は第II部第9章参照)、産業構造の変化などにより都心や臨海部を中心に発生した大規模な工場跡地などの低・未利用地の整形・集約化、都市計画道路の整備の促進による高容積率の実現などを進めることによって、都市空間の高度利用を図り、都市の活力の核となる拠点を形成していくことが必要である。

また、都市には多種多様な文化的資源が凝縮しており、アミューズメント機能も集積していることから、こうした資源を観光資源として有機的に組み合わせ、都市観光を振興することにより、都市のイメージが国際的に高まることが期待される。

さらに、環境、景観、防災などの面から、生活空間としての都市の魅力を向上させ、世界に誇ることのできる品格ある都市づくりを進めるとともに、今後さらなる増加が見込まれる高齢者にやさしい、暮らし易いまちづくりを進めることも都市の活力や競争力を向上させるためには重要である(生活空間としてのまちづくりについては次節、高齢社会対策については第II部第7章参照)。

1．都市の計画的整備の推進

都市計画や都市計画事業などの手法を活用し、国際競争力を有する活力ある都市への再生に向けて取り組んでいる。

(1)都市計画の推進

都市の発展を計画的に誘導し、秩序ある市街地の形成を図ることにより、市民の健康で文化的な生活と、機能的な活動を確保することを基本として定められる都市計画については、今後、地区の特性に応じ適切な措置を講じ、土地の有効高度利用、低・未利用地の活用、計画的な再開発の推進、都市機能の更新及び良好な環境の保全等の課題に対し、きめ細かく対応していくことが重要となる。

1)既成市街地の再整備に資する制度の活用

以下に示すような都市計画制度の積極的活用により、既成市街地の再整備を積極的に進める。

図表II-1-2　既成市街地の再整備に資する都市計画制度の例

防災再開発促進地区・防災街区整備地区計画
「防災再開発促進地区」を防災再開発の方針で定め、諸施策を総合的に実施するとともに、地区内における延焼防止や一時避難路の確保等を図るため、「防災街区整備地区計画」の策定を推進する。
高層住居誘導地区
都心居住を実現するため、容積率や斜線制限の緩和により、高層住宅の建設を誘導する。
高度利用地区
地区の望ましい更新の姿を示した構想に基づき、誘導すべき用途を特定した上で、容積率割増に当たり、敷地内空地の確保を必須条件としないことにより、高水準の基盤施設が整備済みの都心商業施設について、諸活動の核としての再生を図ることが可能。
特別用途地区
用途地域を補完して地区の特性に応じた特別の目的からなる土地利用を誘導する。
再開発地区計画
工業専用地域等の工場跡地等の円滑な土地利用転換を推進するため、用途地域の変更に先行して、より幅広い用途の建築を可能とすることができる。

2)優良なプロジェクトに対する容積率の緩和等の推進

都心居住の推進をはじめとする、望ましいまちづくりを目指す優良なプロジェクトについて、その内容に応じて特定街区、高度利用地区、再開発地区計画等の容積率を緩和する制度の活用を推進する。

これらの緩和制度の運用は地方公共団体が行うものであるが、国としての技術的助言である「都市計画運用指針」において、地域の特性に応じて土地の高度利用が促進されるよう、容積率等の緩和に関する制度について、柔軟な運用を図ることが望ましい旨、記述している。

さらに、平成13年5月施行の改正都市計画法では、再開発地区計画を含む地区計画等について、条例の定めるところにより住民等から案の申出ができる旨、規定している。

3)地区計画等によるきめ細かなまちづくりの推進

それぞれの地区の実情に対応した建築物の規制・誘導を行い、良好な市街地環境の整備保全等を図る、地区計画制度の活用等を推進する。

(2)土地区画整理事業の推進

土地区画整理事業については、今後、特に都市拠点の形成、密集市街地の解消、中心市街地の活性化、低・未利用地等の遊休地を活用した都市機能の更新、都市近郊におけるスプロール市街地の解消等、都市再生に資する事業に重点的に支援を行う。

(3)市街地再開発事業の推進

市街地再開発事業については、今後、鉄道駅周辺地区等の交通結節点の整備の推進、既成市街地の再生・再構築の推進等に重点をおいて事業を推進する。

(4)都市再生推進事業の推進

地方公共団体や民間等多様な主体の都市整備への参画を促し、本格的な都市の再生、再構築を図るため、戦略的都市整備が必要な地域における事業のスタートアップのポイントとなる以下の事業を機動的に展開する。

図表II-1-3　都市再生推進事業

事業名	概要	実績
都市再生総合整備事業	都市再生を促す引き金となる重点地域への各種都市機能の集積をハード・ソフト両面から支援し、都市の魅力と活力を引き出す拠点形成を促進する。	14地域を重点地域に指定（千葉市臨海部地域、大阪臨海・淀川左岸地域など）
都市再生区画整理事業	都市基盤が貧弱なため整備が必要な既成市街地や被災した市街地において、土地区画整理事業の実施により、都市基盤の整備と併せて街区の再編を行い、市街地の再生・再構築を推進する。	平成13年度は107地区で実施
都市再生交通拠点整備事業	鉄道駅等の交通結節点において、自由通路、地下街等の公共的空間やバリアフリー施設の整備により、交通処理の円滑化、公共交通機関の利便性の向上、高齢者を含む歩行者の移動の快適性の向上を図り、都市交通の再編及び都市拠点の形成を推進する。	平成13年度は29地区で実施
先導的都市整備事業	次世代の都市が備えるべき新しい都市システムの先導的整備等により、その社会的定着の促進を図る。	平成13年度は12地区で実施
都市防災推進事業	密集市街地に代表される防災上危険な市街地において、災害に対する市街地の危険度判定調査、住民等のまちづくり活動に対する支援、避難地・避難路・延焼遮断帯周辺等の建物の不燃化、地区道路・公園等の整備を促進することにより、災害に強いまちづくりを推進する。	平成13年度は71地区で実施

(5)公共用地取得の円滑化

1)土地収用法の一部改正

事業認定の透明性等の向上及び収用手続の合理化等を実施する土地収用法の一部を改正する法律が13年第151回国会において成立した(詳細は第I部第3章参照)。

2)公共用地の円滑な取得に向けた取組み

(ア)用地の先行取得

「公有地の拡大の推進に関する法律」による土地の先買い制度、特定公共用地等先行取得資金融資制度及び用地先行取得に係る国庫債務負担行為の活用により、公共用地の計画的な取得を推進している。

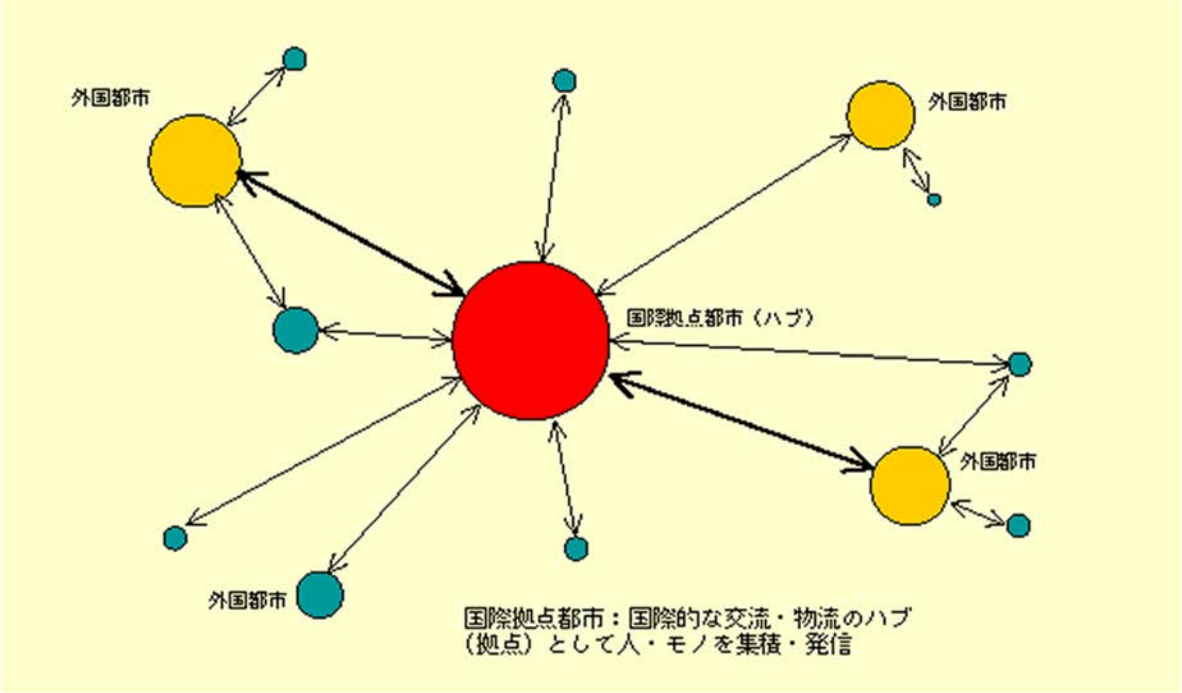
(イ)公共用地の取得に係る税制

収用等による譲渡を行った場合の譲渡所得の5,000万円特別控除等の税制上の特例により、公共用地の円滑な取得を図っている。

2. 国際交流・物流基盤の整備

我が国の国際競争力を強化するためには、その大都市が国際的な交流・物流のハブ(拠点)として人・モノを集積・発信すること、すなわち、人流、物流のそれぞれについて国際的な交通ネットワークの要となることが必要である。しかし、我が国大都市圏の国際交流・物流基盤である空港や港湾の現状は、この要件を満たしているとは言い難い。このため、大都市圏において、拠点空港や国際港湾の機能強化を図ることが緊急の課題となっている。

図表II-1-4　都市の国際交流・物流機能強化



具体的には、第ニ次都市再生プロジェクトとして決定されたように、大都市圏の拠点空港である新東京国際空港、東京国際空港(再拡張)、関西国際空港(2期)及び中部国際空港について、需要に応じて時機を失することなく整備するとともに、アクセスの利便性向上を図る必要がある(第I部第2章参照)。また、大都市圏の国際港湾(東京圏、名古屋圏、大阪圏、北部九州圏の中枢国際港湾)について、「いつでも、より速く、より安く」を目標に、港湾の24時間フルオープン化の早期実現等港湾運営のさらなる効率化、国際コンテナターミナル機能の強化を図る(第II部第2章及び第10章参照)。

図表II-1-5　国際港湾の機能強化



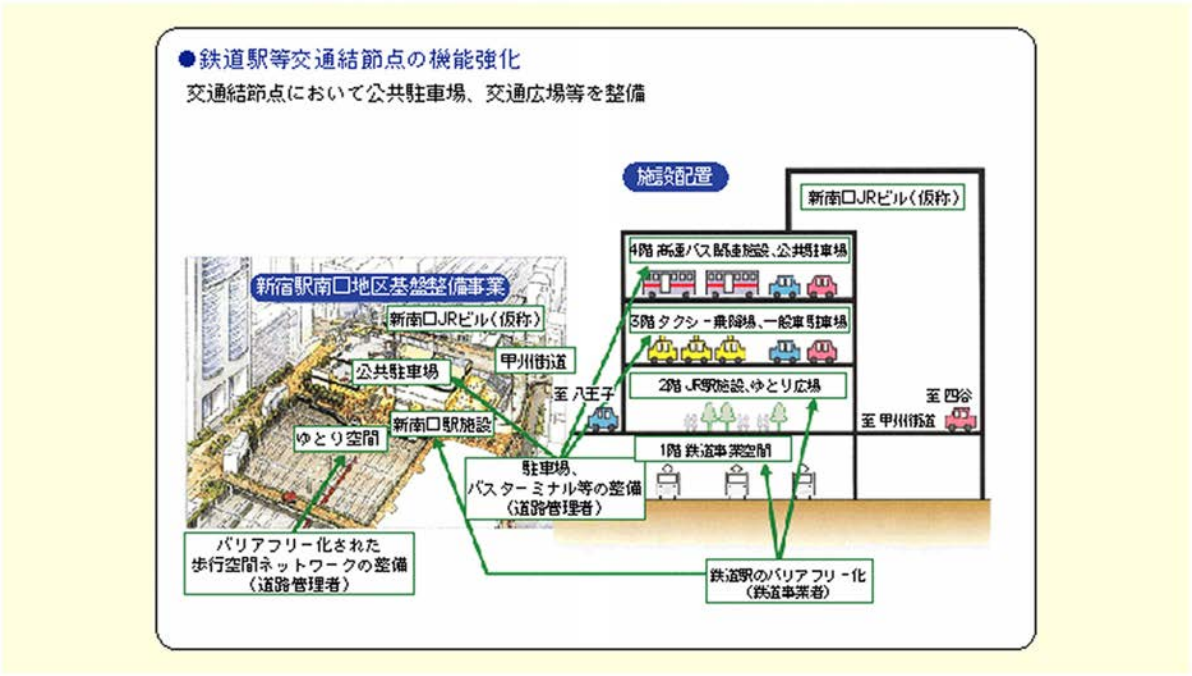
3. 都市拠点の形成

(1)交通結節点を核とした拠点づくり

様々な交通施設が集中し、大勢の人が集まるため、高い利便性とポテンシャルを有する交通結節点について、「都市再生交通拠点整備事業」や「交通結節点改善事業」を活用し、交通の集中錯綜による渋滞の発生や鉄道や幹線道路による市街地の分断等の問題点を解消し、都市交通の円滑化を図るとともに、都市再生の核となる拠点として整備する。

また、市街地再開発事業について、図書館等一定の社会教育施設を合築するもののうち、鉄道駅、バスターミナル等の交通結節点と一体的に又は隣接して実施されるものについて、補助対象事業費の上乗せを行う。

図表II-1-6　交通結節点の整備とそれに関連した都市開発



(2)中心市街地の活性化

空洞化が進行している中心市街地の活性化が重要な課題となっている(第II部第3章参照)。

(3)官庁施設を利用した都市拠点の形成

「シビックコア地区(注)整備制度」を活用し、地域との連携の下、官公庁施設を核とした魅力とにぎわいのある都市拠点の形成を推進する。現在までに、全国10地区の整備計画が策定されている。

(注)　魅力とにぎわいのある都市の拠点となる地区の形成に資するため、関連する都市整備事業との整合を図りつつ、官公庁施設と民間建築物等の整備を総合的かつ一体的に整備する地区。

4. 都市空間の有効利用

(1)低・未利用地の有効活用

いわゆる虫食い地や不整形地、産業構造の転換に伴い発生した工場跡地等の都市内における低・未利用地、遊休地の有効利用を推進する。

1)臨海部の有効活用

大都市を中心とする臨海部の工業地域には工場の転廃業による相当規模の低・未利用地が存在しており、その有効利用を図り、潤いある生活・交流空間や効率的な港湾物流空間、新たな産業の空間等として再編することが必要である。

このため、港湾管理者、地方公共団体、事業者等官民一体となった取組みの下での臨海部再編のための計画策定を支援するため、12年度より港湾管理者に対して計画策定に要する費用の一部を補助している。臨海部再編促進計画に基づき事業が実施される場合には、公共事業、民活事業、起債等による重点的な支援を行う。

また、臨海部における土地の流動化を促進するために、企業活動の変化によって発生した土地の情報及び港湾管理者等の行う臨海部土地造成事業による分譲地についての情報をホームページにおいて広く提供している(13年11月掲載)。

＜ユニバーサル・スタジオ・ジャパンのオープン＞

大阪港・此花西部臨海地区における大規模工場跡地を活用し、平成13年3月に大阪湾臨海地域開発整備法(ベイ法)に基づく中核的施設であるユニバーサル・スタジオ・ジャパンがオープンした。13年11月現在、約800万人が来場している。

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンのオープン

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h13/image/Dz211c11.gif

2)低・未利用地バンクの整備

国が、低・未利用地の実態や活用事例等の各種の情報を集積・提供するとともに、具体の低・未利用地の登録・公開を実施し、低・未利用地の有効活用に向けた検討や民間事業者による事業化を促進する。また、個別の低・未利用地の状況に合わせて情報のパッケージングや情報交換等のコーディネート等を行い、効率的な情報提供と情報ネットワークの構築を推進する(13年11月より運用開始)。

3)都市基盤整備公団の活用

都市基盤整備公団が行う下記の事業により、低・未利用地の有効活用を図る。

図表II-1-7　都市基盤整備公団による低・未利用地の有効活用

土地有効利用事業	大都市圏に所在する、民間単独では事業化が困難な細分化土地やリストラ土地などを都市基盤整備公団が先行取得し、周辺の土地を含め土地を整形・集約化などの基盤整備等を行った上で、原則的に民間事業者等に売却し、土地の流動化と有効利用の実現を図る。
防災公園街区整備事業	都市の構造的な防災機能の強化を図るため、地方公共団体の要請に基づき、企業の福利厚生施設（グラウンド等）跡地や工場跡地等の低・未利用地を都市基盤整備公団が取得し、防災公園の整備と市街地の整備改善を一体的に行った上、地方公共団体に譲渡する。

(2)大深度地下(注)利用の推進

13年4月に施行された「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」により、三大都市圏において、鉄道、道路、河川、電気、ガス、上下水道等の公共性の高い事業のために大深度地下を使用する場合には、原則として事前の補償なくして使用権の設定が可能となった。これにより、社会資本整備の円滑化、事業期間の短縮やコスト縮減、地上におけるゆとりある空間の創出などが期待される。

(注)建築物等による利用が行われない地下空間で、下記のいずれか深い方の深さ。

1)地下室の建設のための利用が通常行われない深さ(地下40m以深)

2)建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ(支持地盤上面から10m以深)

(3)事業用不動産に対する登録免許税の軽減措置の創設

14年度税制改正において、都市の再生や不動産の流動化・有効利用、さらには不良債権処理の円滑化等に資するよう、一定の事業用不動産の所有権等の移転登記に係る登録免許税の軽減措置(本則5%を2.5%に軽減等)が講じられることとなった。

5. 土地の流動化の促進

(1)不動産の証券化の推進

民間資金投入による優良な都市ストックの形成や不動産市場の活性化の促進に向けて、不動産の証券化を推進している(詳細は第II部第9章参照)。

(2)土地税制の改正

13年度には土地関係で
・個人の土地長期譲渡所得に係る課税の特例措置の延長
・法人等の土地譲渡所得等に対する重課措置の適用停止措置の延長
・特定の事業用資産の買換え特例制度の延長
・特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の1,500万円特別控除制度の拡充及び適用期限の延長
・特別土地保有税の徴収猶予制度の拡充等
等の項目の税制改正が行われた。

また、14年度には、都市の再生や不動産の流動化・有効利用等に資するよう、一定の事業用不動産の所有権等の移転登記に係る登録免許税の軽減措置(本則5%を2.5%に軽減等)等が講じられることとなった。

(3)収益性を重視した不動産鑑定評価の実施

不動産の証券化等を通じて土地の流動化を促進するためには、対象不動産が生み出す収益(キャッシュフロー)を詳細に把握し、その収益力を価格に的確に反映させる鑑定評価が必要不可欠である。このため、収益性を重視した精緻な評価に必要な手法や調査・分析手続等を不動産鑑定評価基準に明確に位置づけるため、国土審議会土地政策分科会に不動産鑑定評価部会を設置し、不動産鑑定評価基準の見直しについて審議を行っているところであり、13年度中に結論を出す予定である。

(4)国土調査の促進

土地の有効利用を図るため、その基礎となる国土調査の重要性は増しているが、その進捗は立ち遅れており、地籍調査で全調査対象面積の44%、都市部が18%にとどまっている。12年5月に閣議決定された第5次国土調査事業十箇年計画に基づき、調査の積極的な推進を図り、地籍の明確化による土地取引の円滑化、公共事業実施の円滑化につなげることが必要である。

公共事業と連携して行う地籍調査等においては、調査を早急に実施するため、一筆地調査にも外部の専門技術者を活用する外注型地籍調査事業(12年度導入)を行っている。さらに、市街地集中対策事業及び民間成果活用モデル事業等を13年度から拡充し、職員数の制約が事業の着手・拡大を阻害している市町村等の地籍調査の一層の進捗を図っている。また、世界標準の測地系へ移行するため、改測作業や既存図の変換のためのプログラム開発等を進め、地籍調査の効率的な実施等を図っている。

大都市においては、地下を利用する必要性が高いこと、また、地盤災害対策のための必要性から、垂直方向の地質や地下利用状況について調査する土地分類基本調査(垂直調査)を実施している。

6. 民間の活力とノウハウの活用

都市再生は、構造改革の一環としての取組みであり、民間の力を都市に振り向けることが決め手となる。約1,400兆円に上る個人の金融資産をはじめとする民間資金を都市への投資に呼び込むことが重要であり、民間の都市開発投資を緊急に促進するための措置を講じる必要がある。また、NPO等の多様な主体がまちづくりに参加するシステムづくりを構築し、民間の活力とノウハウを活用することが必要である。

(1)民間都市開発の推進

財団法人民間都市開発推進機構の行う各種事業を通じて民間都市開発事業を推進することにより、民間資金を優良な都市開発事業に導入し、良好な市街地や港湾空間の形成と都市機能・港湾機能の維持及び増進を図っている。

図表II-1-8　民間都市開発推進機構の行う主な業務

参加業務	民間都市開発事業の施行に要する費用の一部を負担して、当該事業に共同事業者として参加する。
融通業務	民間都市開発事業を施行する者に対し、日本政策投資銀行等を通じて、長期かつ低利の資金融通を行う。
無利子貸付業務	民間事業者・PF選定事業者が行う一定の公共施設の整備に対し無利子貸付けを行う。
土地取得譲渡業務	民間都市開発事業の用に供される見込みのある土地の先行的取得、管理及び譲渡を行う。

(2)PFIの活用

都市再生に当たり、民間の資金やノウハウ等を活用し、併せて民間の事業機会を創出するため、PFIの導入に積極的に取り組んでいく(詳細は第I部第3章参照)。

特に、港湾においては、中枢・中核国際港湾の国際競争力を高めるため、コンテナターミナルにおける公共荷捌き施設整備についてPFIを導入した。現在、常陸那珂港において事業実施中であり、また、北九州港(響灘地区)において、事業実施が計画されているところである。

(3)民活法(注)の活用

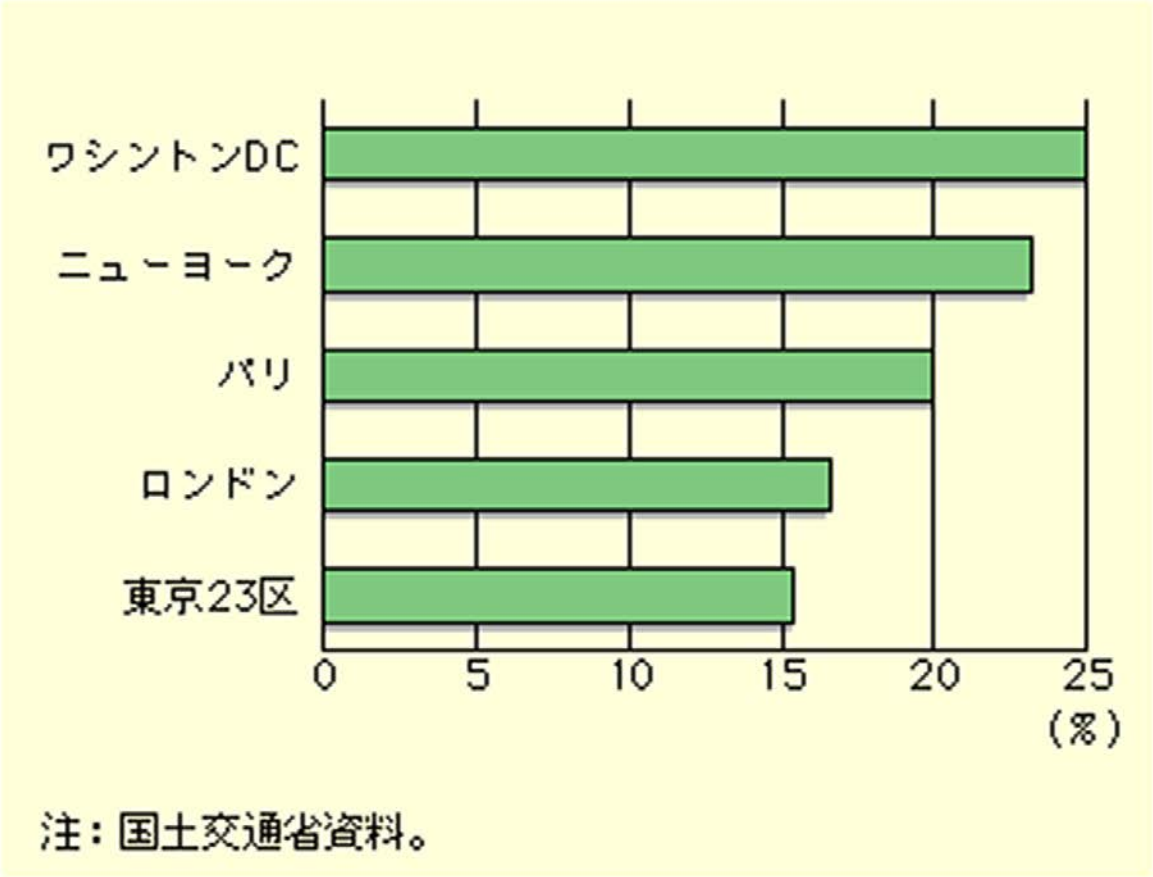
港湾においては、現在まで全国で67の民活法特定施設が整備されており、民間事業者の能力を活用するとともに補助や無利子貸付、税制優遇措置などの公的な支援により、活力とにぎわいのある豊かなウォーターフロント空間の形成及び港湾を中心としたまちづくりや地域の活性化が図られている。

(注) 民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法。

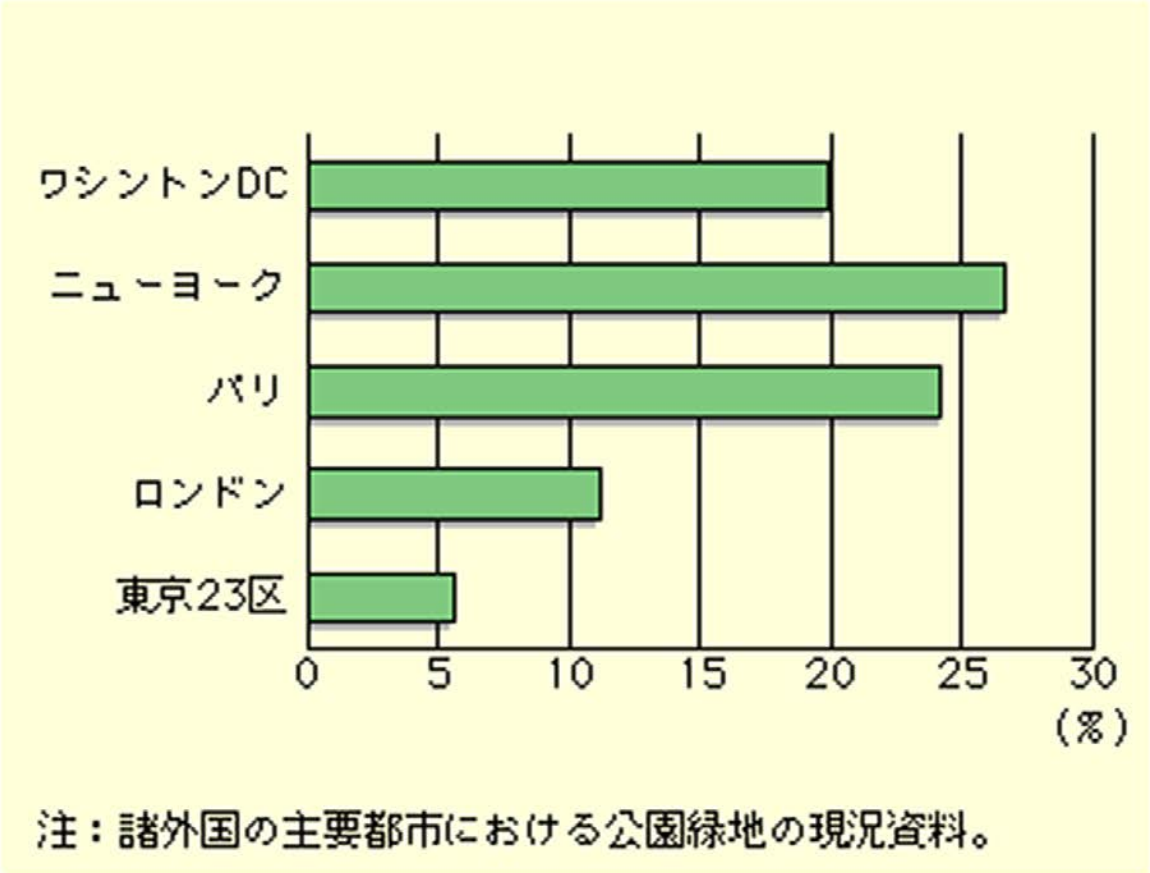
我が国では、国土面積の約4分の1を占める都市計画区域に総人口の約9割が居住しており、都市は大多数の国民の生活の場となっている。しかし、第I部で概観した通り、21世紀を迎えた今日においても、高度経済成長期のひずみとしての都市問題をはじめ、オープンスペースや緑が少なく、水辺空間の潤いが少ないなど、都市における生活環境にはまだまだ改善すべき課題が多く存在する。

防災面では、全国に約25,000ha、東京では都心周辺部を中心に約6,000haもの木造密集市街地が存在し、また、都市公園や道路などのオープンスペースが少ないなど、災害に対し脆弱な構造になっている。近年では、集中豪雨時の地下浸水対策なども課題となっている。

図表II-1-9　東京23区と欧米主要都市の道路面積率比較

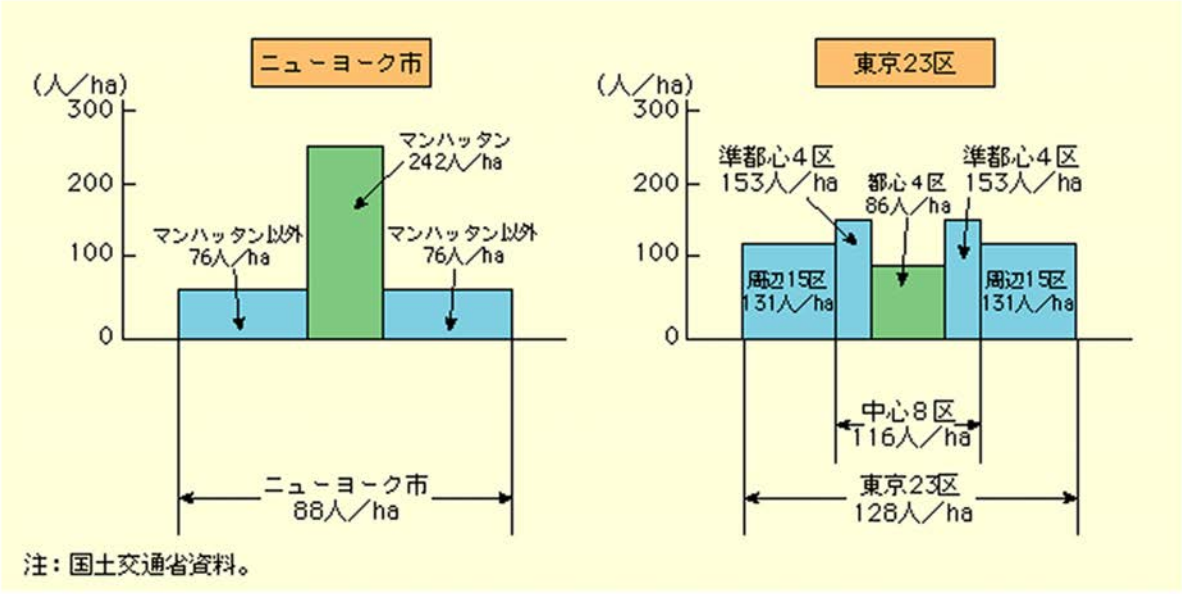


図表II-1-10　東京23区と欧米主要都市の公園面積率比較



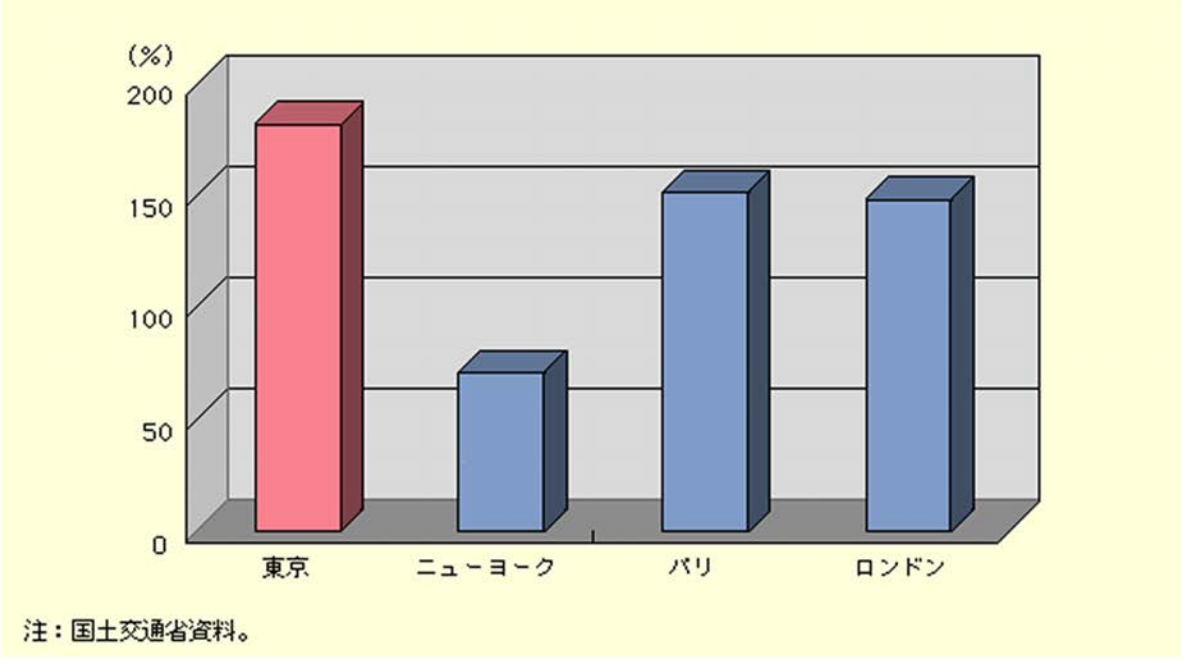
また、我が国の都市構造の特徴として、例えばニューヨークと東京を比較すると東京の人口密度が中心部で低く周辺部で高いことから分かるように、薄く広がった構造になっている。このことは、職と住の遠隔化による長時間通勤・通学の一因にもなっており、近年高まりつつある都心居住のニーズに応えるためにも、都市中心部で快適な居住を享受することのできる都市構造に改めていく必要がある。

図表II-1-11　東京とニューヨークの人口密度比較



注：国土交通省資料。

図表II-1-12　都市鉄道の主要区間の平均混雑率



注：国土交通省資料。

1. 都市環境・景観

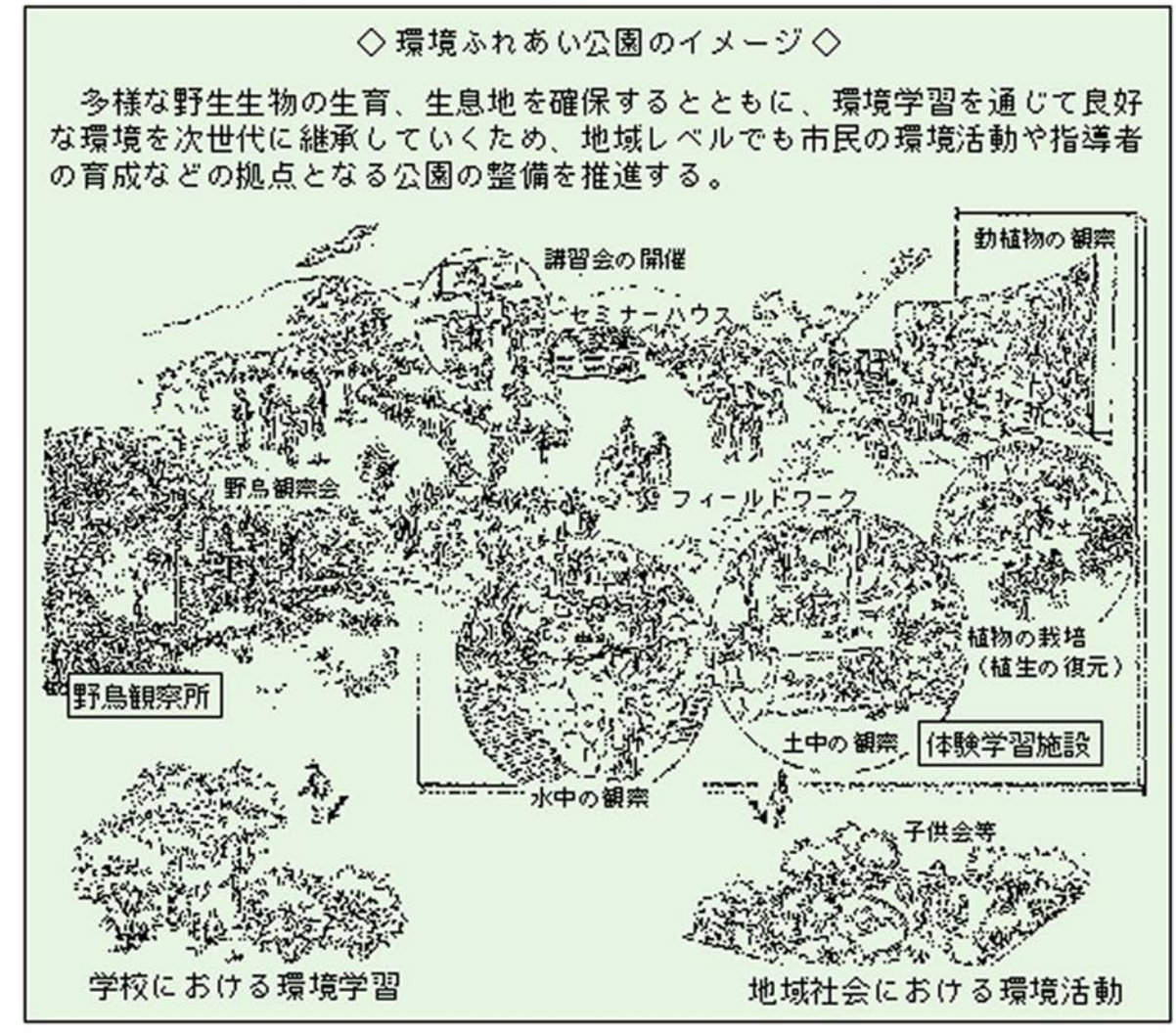
(1)都市における緑の保全・創出

都市における良好な景観の形成、ヒートアイランド現象の緩和等、都市環境の改善を図るため、急激な市街化の進展に伴い減少してきた都市の緑を保全・創出・活用し、ゆとりと潤いのある緑豊かな都市を形成する。

1)都市公園の整備の推進

都市における自然とのふれあいの場を確保するとともに、良好な都市景観を形成し、ヒートアイランド現象や騒音の緩和、大気汚染の抑制など都市環境を改善する機能を有する緑のオープンスペースとして、都市公園の整備を推進する。

図表II-1-13　環境ふれあい公園の整備の推進



2)都市緑化の総合的推進

市町村が策定する緑に関する総合的なマスタープランである「緑の基本計画」(都市緑地保全法に基づく法定計画)に基づき、各種施策による計画的な緑地の保全、緑化の推進が図られている。平成13年度には、都市における緑地の適切な保全及び効率的な緑化の推進を図るため、都市緑地保全法の一部改正を行った。主な改正点は以下の通り。

＜都市緑地保全法の主な改正点＞

1)地方公共団体等が、緑地保全地区内の土地所有者に代わって、緑地の管理を行う管理協定制度を創設する。

2)都市におけるヒートアイランド現象の緩和、良好な自然環境の創出を図るため、建築物の屋上、空地その他の緑化施設の整備に関する緑化施設整備計画を市町村長が認定し、固定資産税の課税の特例措置等の支援措置を講ずる。

また、道路、港湾、斜面の緑化を推進している。

(2)良好な水辺環境の形成

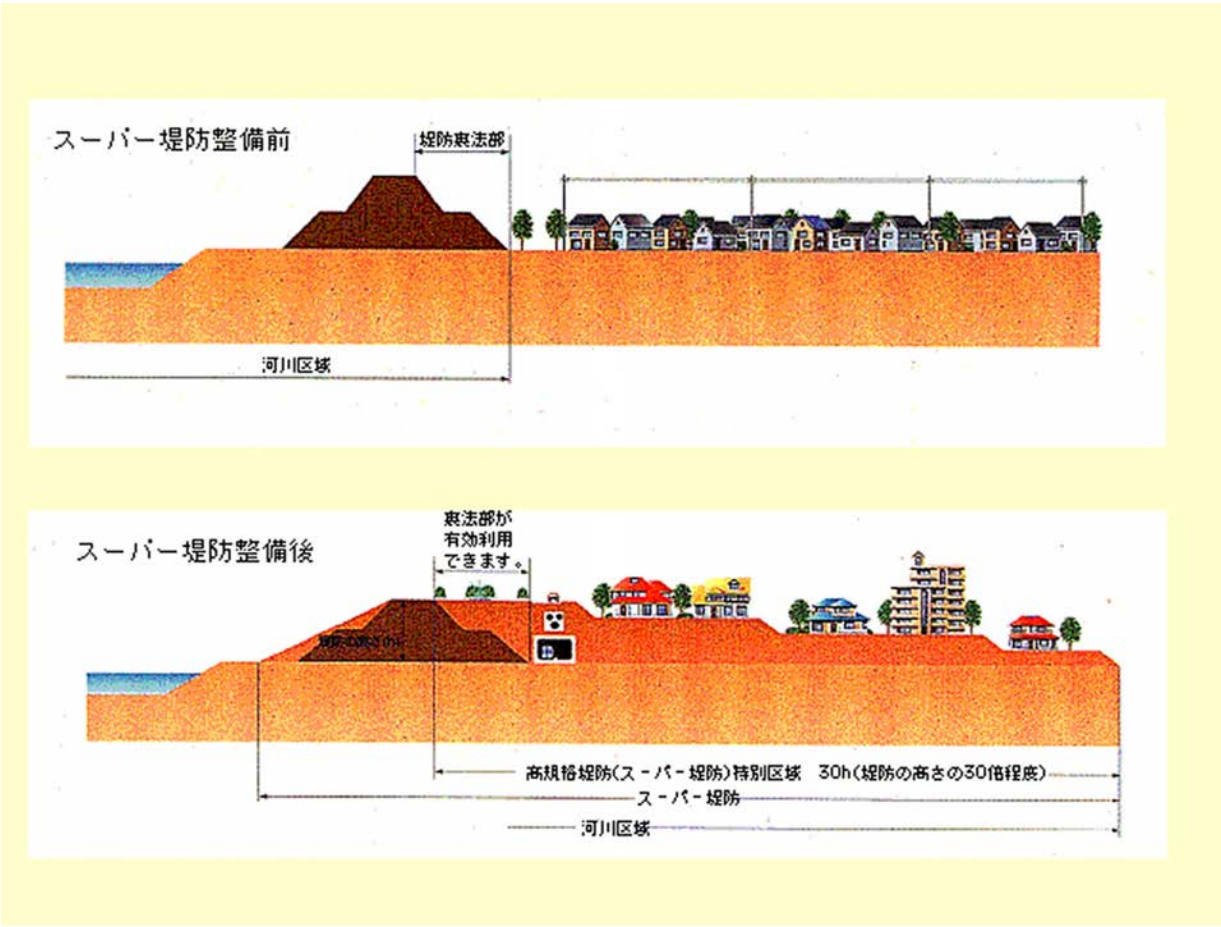
水質汚濁や堤防による街と川の断絶の解消などの課題を抱える河川と都市の関係の再構築や港が本来有する魅力を十分享受するため、活力と潤いのあるウォーターフロント空間の形成を通じて、美しい水辺都市の再生に取り組む。

1)まちづくりと河川整備の一体的推進による水辺都市の再生

(ア)高規格堤防(スーパー堤防(注))の整備の推進

背後地に人口、資産等が高密度に集積している東京、大阪等の大河川において、高規格堤防(スーパー堤防)を、まちづくりと連携しつつ一体的に整備し、河川空間を活かした安全で快適な潤いのある水辺都市の再生を図る。

図表II-1-14　スーパー堤防の概念図



(イ)河畔整備事業(河川環境整備事業)の推進

十分なオープンスペースが確保されないまま沿川開発が進んだ地域等においてまちづくり事業が発生した際に、河川として空間(用地)を確保するとともに河道の環境整備を図ることによって、まちづくりと一体となった河

川整備を実施し、潤いのある良好な河畔空間を創出する。

(ウ)マイタウン・マイリバー整備事業の推進

河川事業と沿川の市街地整備に関する事業を、地域の住民や学識経験者の意見を反映させながら一体的に実施し、河川と周辺地域が調和した良好な水辺空間整備を行い、安全で潤いのある優れた都市域の形成を図っている。

2)ウォーターフロントの整備

港湾緑地の整備等により、一般の人々が海や港へ自由・安全・快適に行き来し、水辺の魅力を楽しむことのできる、活力とにぎわいのあるウォーターフロント空間を形成(パブリックアクセスの確保)し、良好な生活環境を創出している。

また、個性的かつ美しい港湾の景観形成を目的とした「港湾景観形成モデル事業」などの施策を推進し、良好な水辺空間の形成を図っている。

(注)越水や長時間の浸透等にも耐えられる上、その上部で通常の土地利用を行うことができる幅の広い緩い傾斜の堤防。

(3)都市景観

良好な都市景観を形成し、経済社会の成熟化に伴い高まっている「潤い」や「やすらぎ」などの生活の質的向上に対する要求に応えていく。

1)都市計画制度や各種事業制度に基づく景観誘導手法の活用

都市計画において定められる風致地区、美観地区、地区計画、特定街区等の制度による規制・誘導や、都市公園、道路、河川、まちづくり等に関わる各種事業制度を活用し、良好な景観の形成を図っている。

風致地区については、13年3月の都市計画法施行令等の改正により、10ha未満の風致地区に関する都市計画及び風致条例の制定を市町村が行えることとなった。

また、3年から実施している都市景観大賞について、13年度より「美しいまちなみ賞」として、公民が協力して良好な都市景観を形成・保全している地区を表彰するなど、市民意識の啓発を図っている。

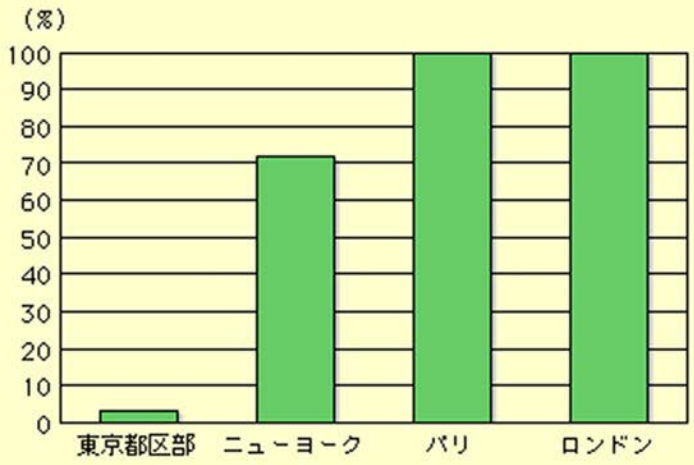
平成13年度都市景観大賞を受賞した多摩ニュータウンライブ長池地区のまちなみ



2)電線類地中化の推進

新電線類地中化計画(11年3月決定)に基づき、11～15年の5ケ年間に3,000km程度の地中化を実施することを目標に、電線共同溝等の整備による電線類地中化を推進する。

図表II-1-15　電線地中化率



注1：海外の都市は1977年の状況（電気事業連合会調べ、ケーブル延長ベース）
注2：日本は1998年の状況（国土交通省調べ、道路延長ベース）

3)屋外広告物行政の推進

屋外広告物の質の向上と周辺景観との調和に向けて、屋外広告物法及びそれに基づく地方公共団体の条例による規制を行っている。

また、条例に基づく「景観保全型広告整備地区制度」等の誘導的手法の活用、「屋外広告物コンクール」の実施など、各地方公共団体による取組みが進められている。

2. 都市防災

(1)オープンスペースの確保と緑化の推進

1)防災公園整備の推進

地震災害時に、避難地や延焼防止帯、ボランティアなどの防災活動拠点となる都市公園の整備を推進する。

第6次都市公園等整備七箇年計画においても、「特に災害時における避難地、避難路、広域防災拠点等としての機能を有する都市公園については緊急にその整備を図る」こととしており、防災公園街区整備事業、防災緑地緊急整備事業等、様々な施策を推進している。

2)緑化重点地区総合整備事業の拡充

多様な緑地の整備や緑化の促進による延焼防止機能の向上等により、特に緊急に対策が必要な市街地における防災機能の構造的な強化を図るため、平成13年度に、対象地区要件に「防災機能を向上する地区」を追加するなど、緑化重点地区総合整備事業を拡充した。

3)都市山麓グリーンベルトの整備

都市域における土砂災害に対する安全性を高め、無秩序な市街化による土砂災害危険箇所の増加を抑制するとともに、緑地を確保するため、市街地に隣接する山麓斜面にグリーンベルトとして一連の樹林帯の形成、在来植生を活かしつつ斜面の安全を図る緑の斜面工法による土砂災害対策を推進している。

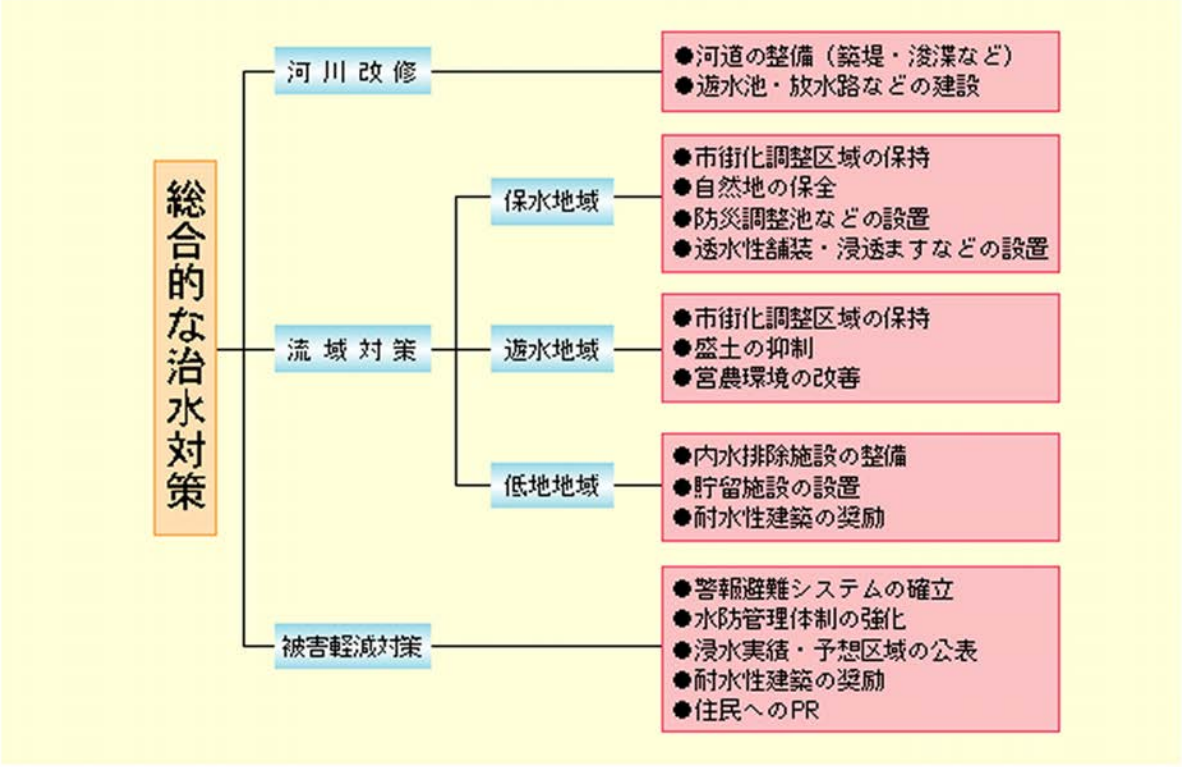
(2)都市型水害対策

都市化の進展による人口・資産の集中、地下空間の利用の進展等により、浸水に対する脆弱化が進んでいる都市部において、近年特に局所的な集中豪雨が頻発しており、大きな被害が生じている。このため、河川事業、下水道事業、海岸事業、流域対策、ソフト施策等による都市型水害対策を講じることが喫緊の課題となっている。

1)総合的な治水対策

都市への人口、産業、資産の集中や流域における開発による流域の保水・遊水機能の低下に起因する、中・下流域の都市部での水害の頻発に対し、
・河道整備(築堤や浚渫など)や遊水池、放水路の整備などの河川改修
・自然池の保全や、貯留施設の設置などの流域対策
・警戒避難体制の整備や浸水予想区域の公表などの被害軽減対策
を複合的に行う総合的な治水対策を関係機関と連携しながら推進しており、流域貯水浸透事業や雨水貯留・利用浸透施設整備促進税制、日本政策投資銀行による融資により流域対策としての調整池や貯留浸透施設を整備している。

図表II-1-16　総合的な治水対策の体系例



2)地下空間の浸水対策

地下空間は、浸水が発生してから短時間で水位が上昇するなど、地上と比較して水災の危険性が高い空間であり、13年の水防法の改正により、浸水した場合の早期避難に資する情報伝達体制の整備を促進している。また、地下空間における浸水に対する事前対策等を促進している。

＜地下通路の浸水＞



福岡県（平成11年６月）

3)河川事業と下水道事業の連携による都市型水害対策の推進

河川事業と下水道事業の連携により、貯留・浸透施設等による流出抑制、内水排除対策を集中実施するとともに、ITを活用した各種情報の管理体制や、内水を含めた浸水予想区域の設定、ハザードマップの作成・公表を促進するなど、ハード・ソフト一体となって浸水被害の回避・最小化に向けた取組みを推進する。

4)都市部の海岸保全施設の緊急防災対策(平成の大改修)等

多くの人命や財産が集積される都市部の海岸において、特にゼロ・メートル地帯等の防護を中心に、機能低下が顕著な海岸保全施設の大規模な改修や耐震強化(平成の大改修)等を実施している。

(3)木造密集市街地対策

防災上、居住環境上の課題を抱えている木造密集市街地については、その早急な整備改善が喫緊の課題となっている。

図表II-1-17　木造密集市街地の分布(東京)

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h13/image/Dz211700.gif

内閣に設置された都市再生本部において、13年12月に、「密集市街地の緊急整備」が都市再生プロジェクトとして決定された。この中で、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保することとし、未整備都市計画道路と沿道市街地等の整備を行うことによるオープンスペース機能をもつ骨格軸の形成、従前居住者対策、専門家・まちづくり組織の活用、民間活力を発揮できる制度の導入等の方針が示されている。

また、13年3月に閣議決定された第八期住宅建設五箇年計画においても「緊急に改善すべき密集住宅市街地の基準」が規定され、その速やかな解消に努める旨位置づけられている。

そのため、「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」等に基づく都市の面的整備や段階的整備による解消に努めるとともに、災害時の延焼拡大防止、避難・消防・救援活動等に寄与する道路、公園等の根幹的な公共施設や沿道市街地を緊急に整備し、震災に強い都市構造の形成を図っている。

木造密集市街地の解消に向けて、以下の事業を実施している。

図表II-1-18　木造密集市街地対策事業

密集住宅市街地整備促進事業	老朽建築物等の除却、建替え、生活道路等地区施設の整備、従前居住者の居住確保等の総合的な実施。
住宅地区改良事業	地震災害等の危険性の高い不良住宅の密集する地区について、不良住宅の除却、良質な従前居住者用住宅の建設、地区施設、公共施設を整備。
都市防災推進事業	都市再生推進事業の一環として、建築物の不燃化や地区防災施設の整備等により、地震や火災等に対する市街地の防災機能の向上を図る。
密集市街地における土地区画整理事業、市街地再開発事業	一定の条件を満たす密集市街地の区域内において行われる土地区画整理事業、市街地再開発事業に対し、補助採択基準の引き下げ、補助対象の拡充等の措置を講じる。

(4)防災拠点及び防災拠点間のネットワークの形成

1)河川防災ネットワークの整備

平常時にはレクリエーション空間等として活用しつつ、災害時には避難場所や迅速な復旧を行う基地となる河川防災ステーションの整備を進める。また、緊急時の物資輸送確保のため、自治体と協力し、防災船着場、緊急河川敷道路の整備を進める。

2)臨海部防災拠点の形成

大規模災害時における最低限の物流機能を確保するとともに、被災地の復旧・復興を支援するため、耐震強化岸壁、緑地等のオープンスペースからなる臨海部防災拠点の整備を推進する。

3)防災拠点ネットワークの形成

都府県境を超えた大都市圏の市街地において、大規模地震時等における広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点等の防災拠点の形成及び陸・海・水・空の輸送機能の確保等による拠点間のネットワークの形成を関係機関と連携して進める。

都市再生プロジェクト第1次決定においても、東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備、大阪圏における広域防災拠点の適正配置の検討等が位置づけられている。

3. 仕事と生活が両立し得るまちづくり

薄く広がっている我が国の都市構造に起因する、長時間通勤・通学を緩和し、近年高まっている都心居住のニーズに対応する必要がある。このため、住宅市街地整備総合整備支援事業等の実施により、大都市地域等の既成市街地における低・未利用地の有効利用を図りつつ、快適な居住環境の創出、都市機能の更新、美しい市街地景観の形成等を図るとともに、職住近接型の良好な市街地住宅の供給と良好な住宅市街地の整備を総合的に推進している。

第3節　都市交通システムの整備

日本の都市では、20世紀からの負の遺産としての様々な問題が生じており、交通分野においても同様である。道路交通については、交通渋滞により毎年12兆円の損失が発生しており、自動車から排出される二酸化炭素(CO_2)や二酸化窒素(NO_2)、浮遊粒子状物質(SPM)等による環境問題も依然として深刻である(第II部第4章参照)。また、鉄道輸送についても後述するように著しい混雑が解消されるに至っていない。

21世紀にふさわしい、豊かで快適な経済活力にも満ち溢れた都市の再生を図るためには、都市を支える基盤である交通分野において、渋滞・混雑の解消や環境の改善を推進する必要がある。このため、道路・鉄道等の交通基盤整備による交通容量拡大策とともに、既存の交通基盤を最大限に活用して交通を円滑化するための施策を講じ、都市交通の総合的な改善を図る。

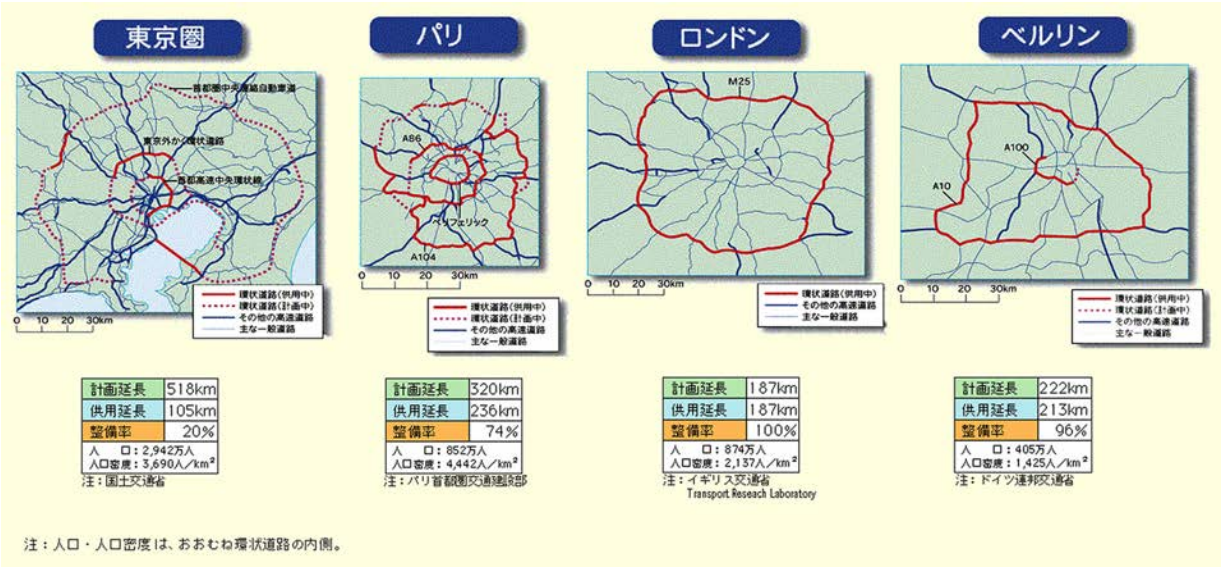
1. 都市交通基盤整備

(1)環状道路の重点的整備

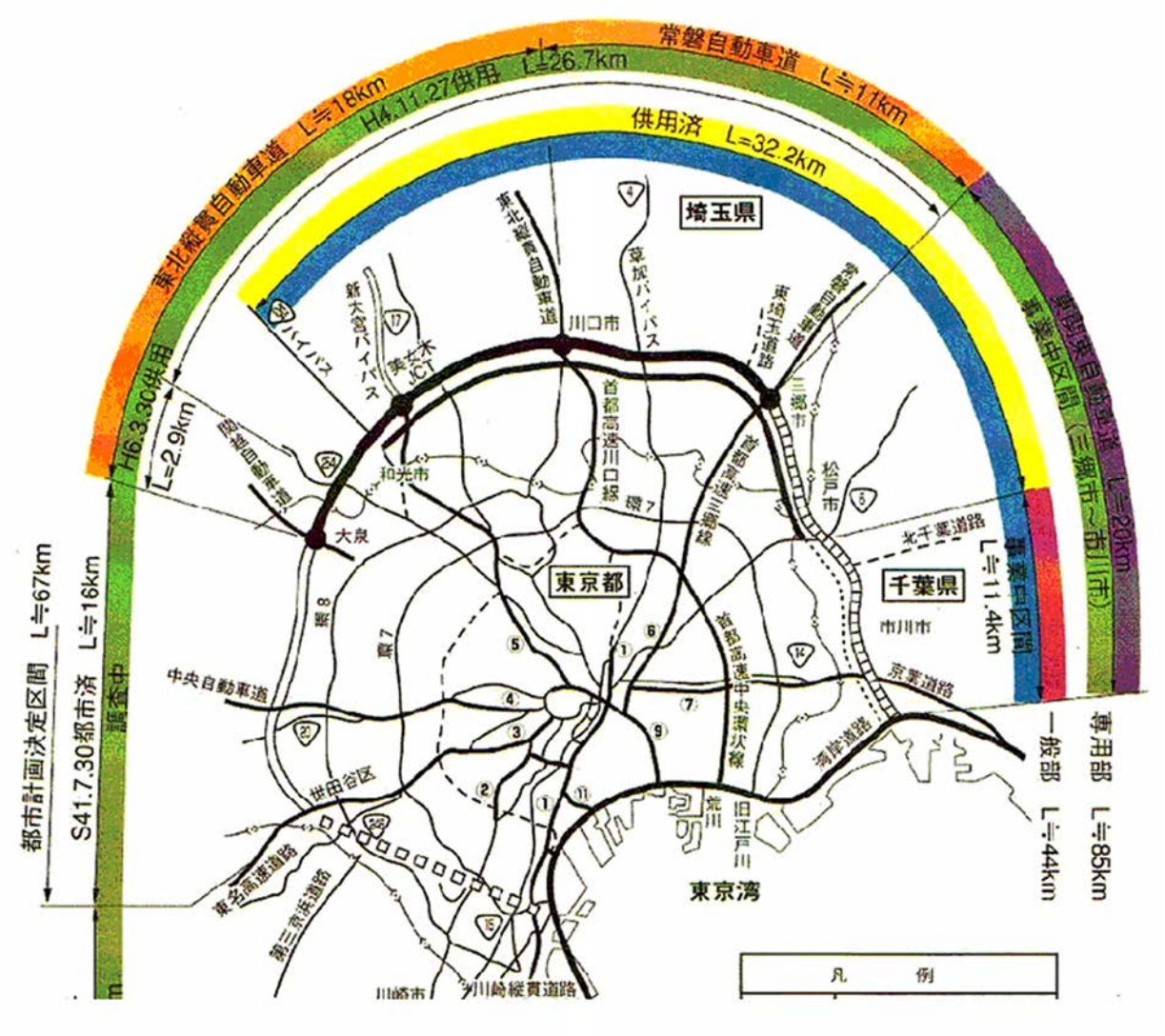
都心部に集中する交通を分散・導入させ、都心に起終点をもたない交通を迂回させるなど、都市圏の交通混雑を緩和することが期待されているのが環状道路であるが、我が国の環状道路を世界の主要都市と比較すると、いまだ低水準である。

このため、例えば、首都圏においては、おおむね10年以内に首都圏3環状道路(首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道)のいずれかの部分で放射道路を接続するような環状線(重点リング(注))を形成するよう整備を進める。

図表II-1-19　諸外国の主要都市の環状道路の整備率



図表II-1-20　東京外かく環状道路



東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する約85kmの道路であり、現在までに関越道～常磐道までの約30km区間が供用されている。昭和45年10月に凍結された区間については、原点に立ち返って、住民と行政がともに21世紀にふさわしい合理的な計画づくりを実施するため、平成13年4月13日に東京都とともに公表したたたき台を基に地元自治体や多くの方々のご意見を反映し、計画の具体化に取り組んでいるところである。

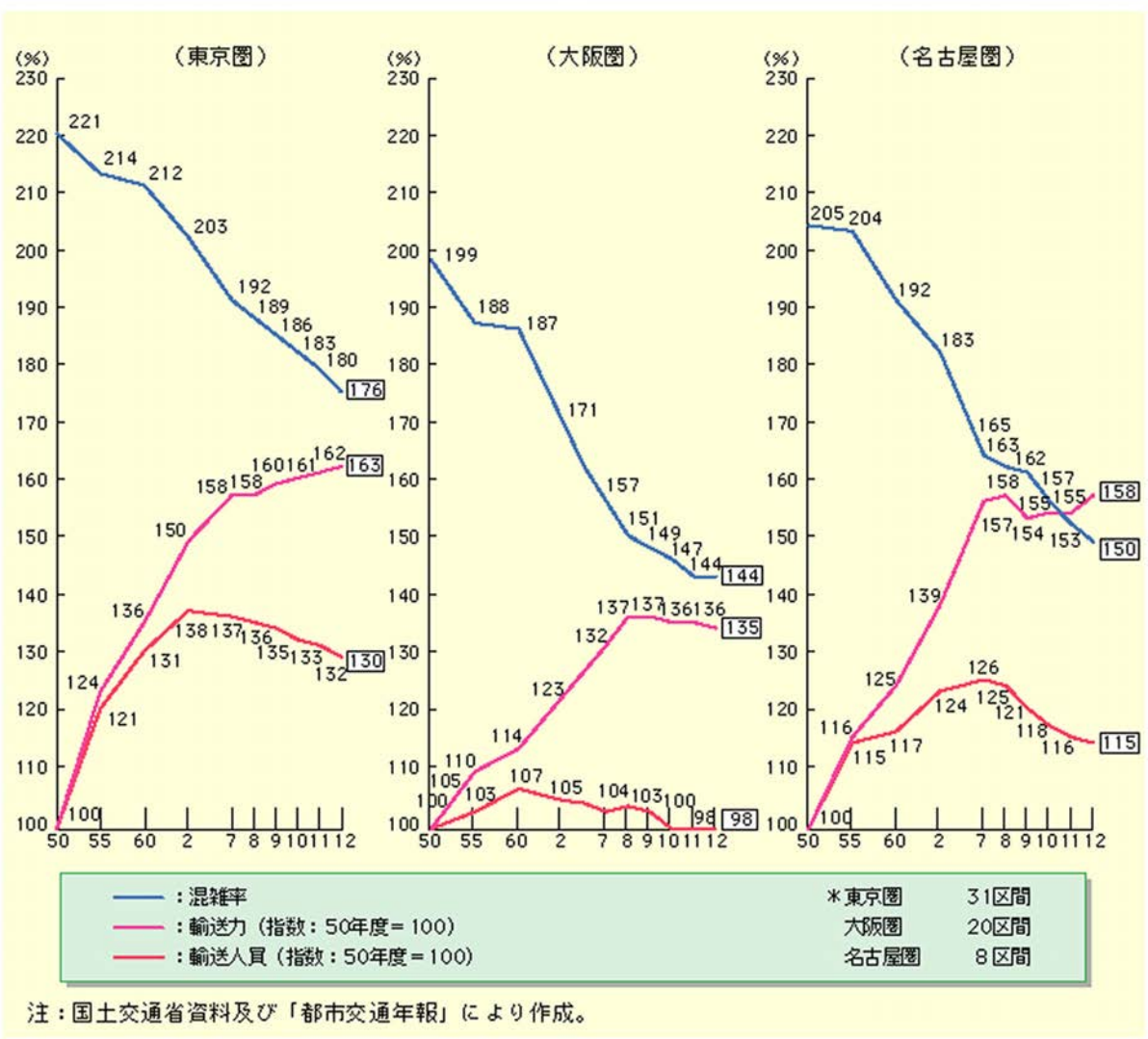
また、PIプロセスの透明性、客観性、公正さを保つための第三者機関として平成13年12月に設置した東京環状道路有識者委員会において、市民等の幅広い意見を整理・分析、計画の必要性等について検討を進めている。

(注)重点リング：首都圏3環状線のうち、進捗状況を勘案し、整備の途中段階でも環状道路の機能を最大限発揮できるよう計画した重点区間(圏央道西側区間、外かん東側区間、首都高速中央環状線の3号線以北区間)。

(2)都市鉄道ネットワークの整備

大都市圏における鉄道の通勤・通学時の混雑は、近年の輸送力増強等の努力や、景気の長期低迷、少子高齢化の進展等ともあいまって低下傾向がみられるものの、路線によっては依然として200%を上回る混雑率となっている区間があり、いまだ厳しい状況にある。

図表II-1-21　三大都市圏の最混雑区間における平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移(指数：50年度＝100)



運輸政策審議会が12年8月に出した答申「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について」において、大都市圏における都市鉄道のすべての区間の混雑率を150%以内とすることが目標とされている(ただし、東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることが目標とされている)。

国土交通省では、この答申を踏まえ、都市鉄道ネットワークの整備を進めていくこととしている。

図表II-1-22　主な都市鉄道の整備及び整備予定(平成13～14年度)

事業者名	線区名	整備内容	開業日
埼玉高速鉄道㈱	埼玉高速鉄道線		
	赤羽岩淵～浦和美園	新線建設	平成13年３月28日
東京臨海高速鉄道㈱	臨海副都心線		
	東京テレポート～天王洲アイル	新線建設(延伸)	平成13年３月31日
	天王洲アイル～大崎	新線建設(延伸)	平成14年12月(予定)
神戸市	海岸線		
	新長田～三宮・花時計前	新線建設	平成13年７月７日
西武鉄道㈱	池袋線		
	桜台（新桜台）～石神井公園	複々線化	平成14年３月(予定)
帝都高速度交通営団	半蔵門線		
	水天宮前～押上	新線建設(延伸)	平成15年春(予定)

(3)都市モノレール・新交通システムの整備

公共交通機関の利用促進により都市内道路交通の円滑化を図るため、都市モノレール、新交通システム等の建設を促進する。都市モノレール・新交通システムは、13年3月末現在、全国23路線、約183kmで運行されている。

図表II-1-23　主な都市モノレール・新交通システムの整備(平成13年度)

事業者名	線区名	整備内容	開業日
名古屋ガイドウェイバス㈱	志段味線 大曽根～小幡緑地	新線建設	平成13年３月23日
㈱舞浜リゾートライン	ディズニーリゾートライン リゾートゲートウェイ～ リゾートゲートウェイ（環状）	新線建設	平成13年７月27日

(4)都市計画道路、駐車場整備の推進

1)都市計画道路整備の推進

都市における主要な幹線道路の整備等により、都市の骨格の形成や渋滞の緩和を図るとともに、電線共同溝整備事業やシンボルロード整備事業の推進等により、都市の顔にふさわしい快適な道路空間の形成を進める。

また、沿道市街地との一体的整備を進めることにより、沿道市街地の機能保全、土地の高度利用や都市機能の更新を図る。

2)駐車場整備の推進

路上駐車等に起因する交通渋滞や交通事故を解消するとともに、鉄道駅等の交通結節点における駐車施設の整備により交通の結節機能を向上させるため、駐車場法に基づく駐車場整備計画の策定や駐車場附置義務条例の制定等により駐車場の整備を促進する。

(5)都市鉄道と駅周辺の一体的整備

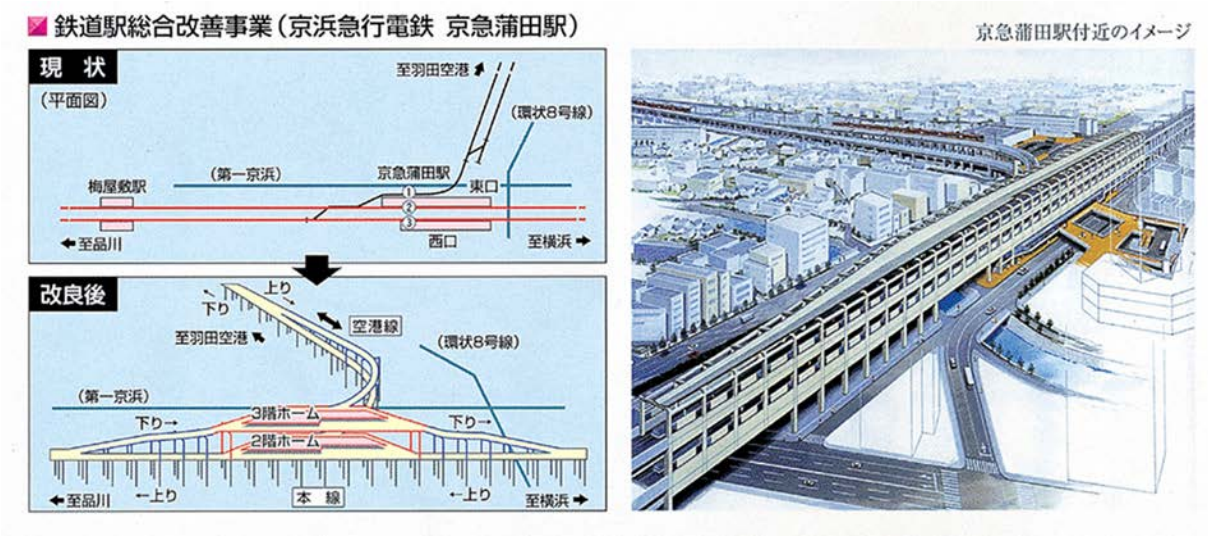
交通結節点としての機能や地域の中心的拠点としての役割を果たしている鉄道駅について、市街地再開発事業、土地区画整理事業、駅前広場、自由通路の整備等都市整備に関する事業と一体的に行われる鉄道駅のホームの拡幅や駅舎の橋上化等、駅機能を総合的に改善する事業に対し、地方公共団体とともに鉄道駅の利用者利便性の向上、安全性確保等の機能強化を図っている。

これにより公共交通ネットワーク全体を有効に機能させるとともに、駅を中心とした都市部全体の機能向上を目指している。

図表II-1-24　鉄道駅総合改善事業一覧

	対象事業	事業主体	事業期間
継続事業	尾張瀬戸駅（名鉄瀬戸線）	尾張瀬戸駅整備㈱	平成11～平成13年度
	岩屋駅（阪神電鉄本線）	神戸高速鉄道㈱	平成11～平成13年度
	春日野道駅（阪神電鉄本線）	神戸高速鉄道㈱	平成11～平成17年度
	舞子公園駅（山陽電鉄線）	神戸高速鉄道㈱	平成12～平成13年度
新規事業	横浜駅（京浜急行本線）	横浜高速鉄道㈱	平成13～平成17年度
	京急蒲田駅（京浜急行本線）	蒲田開発事業㈱	平成13～平成24年度

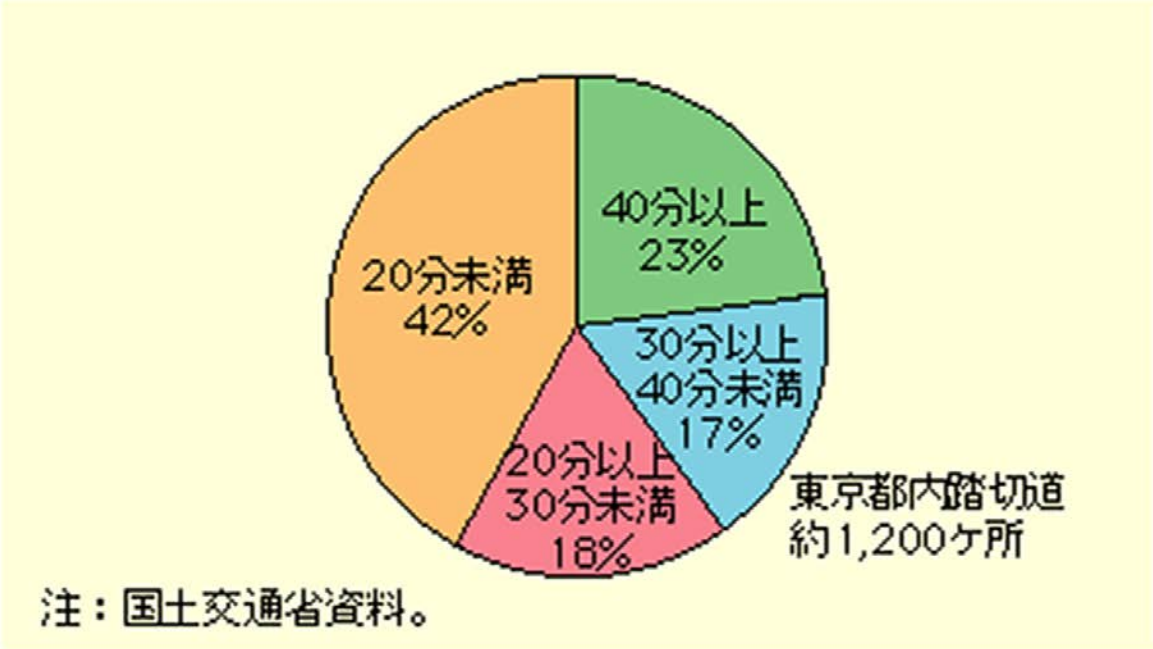
図表II-1-25　鉄道駅総合改善事業の具体例(平成13年度新規事業)



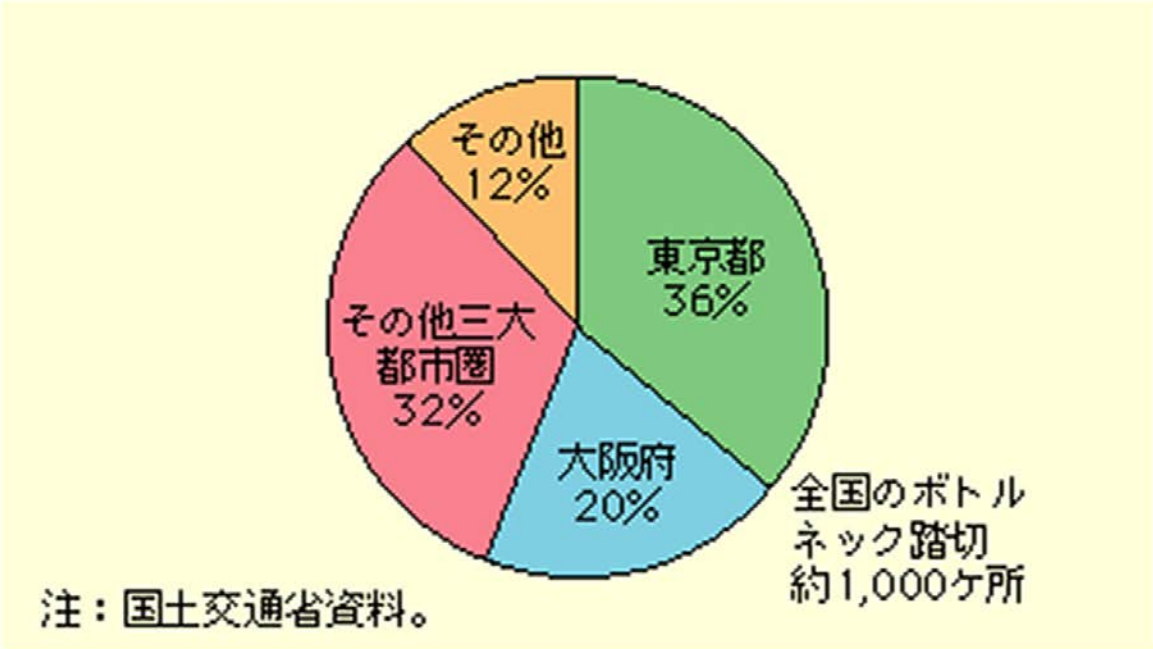
(6)ボトルネック踏切(注)の改良による都市交通の円滑化

交通渋滞など都市活動に著しい支障をきたしているボトルネック踏切の改良については、これまで「踏切道改良促進法」等に基づき踏切道の立体交差化等を積極的に進めてきた。しかし、ボトルネック踏切はいまだに全国に約1,000ケ所存在し、特に東京都など大都市における交通の遮断は著しい状況となっている。

図表II-1-26　東京都内踏切道のピーク時遮断時間の状況

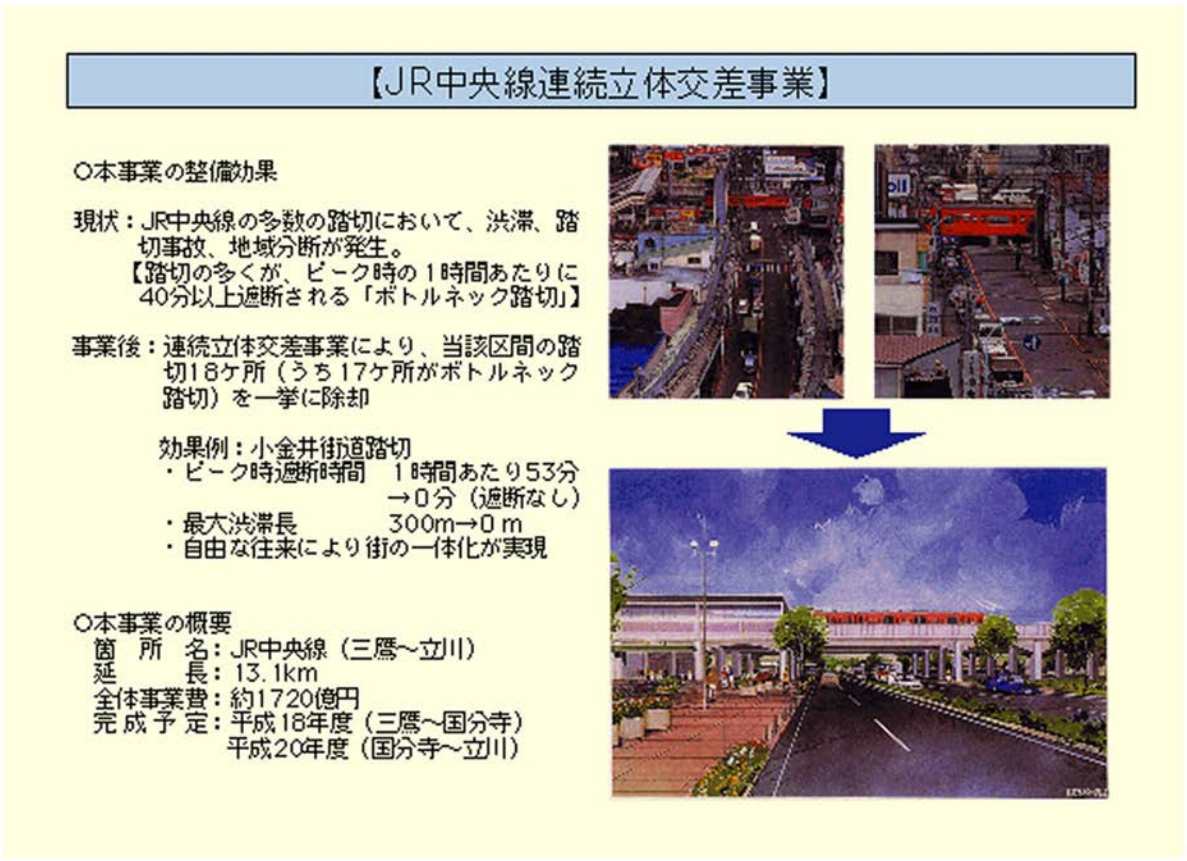


図表II-1-27　大都市に集中するボトルネック踏切



こうした、ボトルネック踏切を含む踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、国土交通省の発足を契機として鉄道側と道路側が連携を強化し、踏切対策を総合的かつ集中的に進めていくこととしている。

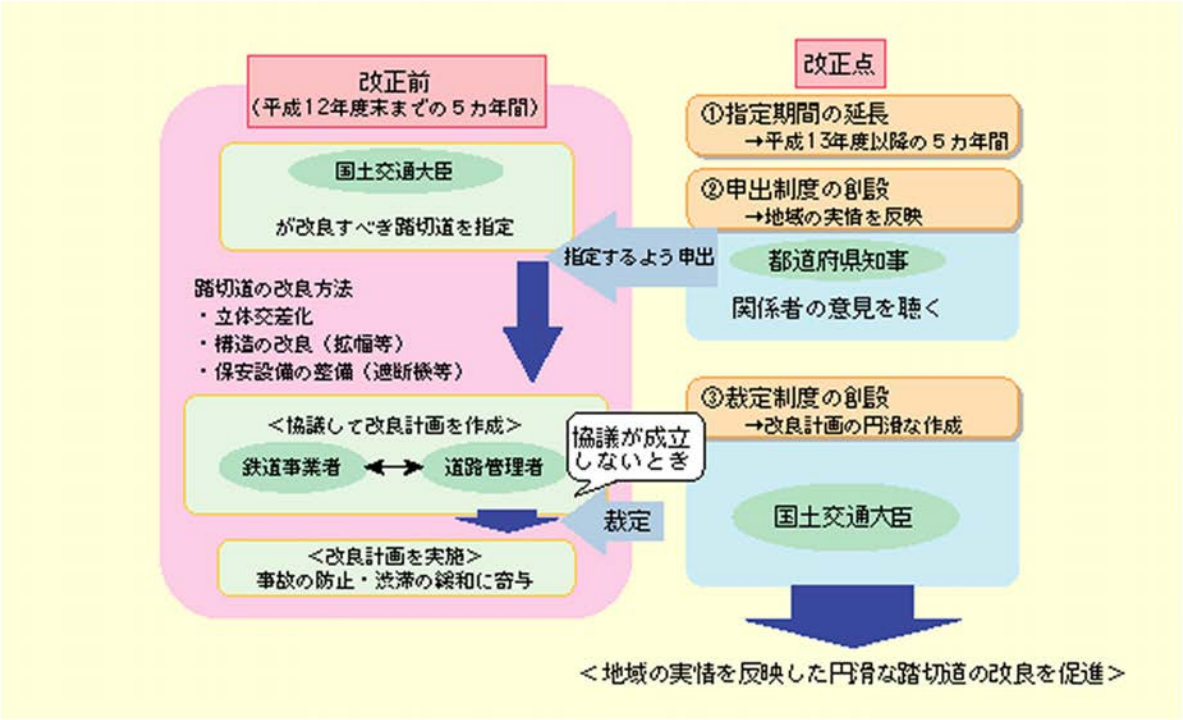
図表II-1-28　ボトルネック踏切対策



具体的には13年3月「踏切道改良促進法」を改正し、踏切道の改良を促進するための措置を講じる期間を13年度以降さらに5ヶ年間延長するとともに、都道府県知事の申出制度及び国土交通大臣による裁定制度を創設した。

また、連続立体交差事業における鉄道事業者による立替制度並びに用地の先行取得及び立替等への道路開発資金の低利融資制度を創設した。さらに踏切道及びその周辺において、都道府県公安委員会が実施する交通規制のあり方について、十分に協議をする。

図表II-1-29　踏切道改良促進法の改正前後のポイント



(注)ピーク時の遮断時間が40分以上、または、踏切交通遮断量(1日交通量×踏切遮断時間)が5万台時／日以上の踏切。

(7)路上工事の縮減

交通渋滞の大きな原因の1つである路上工事については、共同溝の整備、非開削工法の採用、埋設物件の浅層化等を進めるとともに、共同施工の実施や施工時期の平準化等による縮減対策を全国展開する。

また、三大都市圏内において、各道路管理者が一体となって、一定区域での路上工事が集中的に実施されるようモデル工事を実施する。

2. 都市交通円滑化のための総合的な施策

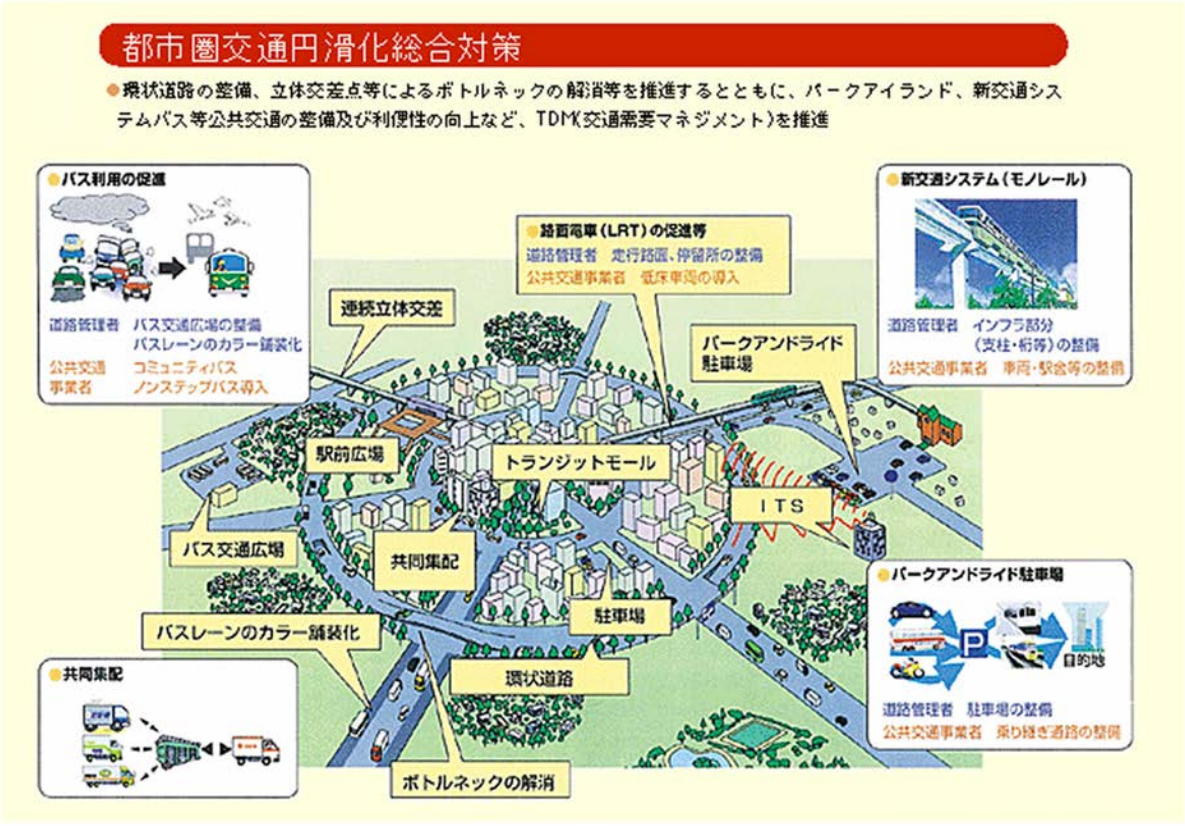
(1)都市圏交通円滑化総合計画を中心としたTDM(注)(交通需要マネジメント)の推進

自動車交通の状況や道路交通混雑解決の処方箋は都市ごとに異なるものであるが、TDMは都市の特性に応じた措置を講ずることができる施策として期待されている。国土交通省としては統合メリットを最大限に活かして、関係省庁と連携して総合的・効果的なTDM施策の普及を推進している。

10年度からは、通勤圏などのエリアを対象に、交通容量拡大策に加え、交通需要マネジメント及びマルチモーダル施策を組み合わせた「都市圏交通円滑化総合計画」を関係機関、自治体のほか、企業、市民等の参画を得て共同で策定し、これを推進することにより、都市圏の交通渋滞の解消・緩和、都市交通サービス向上等を図っている。特に、13年度からは、先進性・有効性・展開性を有するTDM施策を導入するため、交通需要調整策と公共交通機関利用促進策、物流効率化策等を組み合わせて行うTDM実証実験に対して、国等から補助金給付等の支援を行う制度を創設し、都市圏交通円滑化総合計画の策定に関し活用することとした。

さらに、上記に加え、各交通機関の役割分担を明確化するなどして、それぞれの都市特性に応じ、効果的に都市交通施策を推進するため、各種調査の実施により、交通実態や都市構造についての分析を行っている。

図表II-1-30　都市圏交通円滑化総合対策



＜平成13年度に行われたTDM実証実験の例＞

TDM実証実験の一環として、都市部の交通渋滞緩和を目指し、乗用車をバスに乗り換えて通勤するシステムである「パーク・アンド・バスライド」の実証実験が沖縄コンベンションセンター(宜野湾市)～那覇バス(那覇市)間(10.5km)で実施された。

この実験においては、国と地方、事業者(県内4社)が費用を負担する仕組みとなっている。

出発地には無料の駐車場が設けられるとともに、バスレーンの確保、バス優先信号制御等によりバスの優先通行を確保するシステムであるPTPSの整備などを行い、所要時間の短縮を図る。

1日4往復の運行が行われ、運賃は通常の路線バスより50円安く設定されている。

今後、この実証実験の成果を踏まえ、本格導入に向けて検討が行われる。

パーク・アンド・バスライド実証実験



(注)TDM(TransportationDemandManagement):都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和するため、道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整等により、交通需要量を調整(＝交通行動の調整)する手法。

(2)公共交通機関の利用促進

自家用車と公共交通機関のバランスがとれた都市交通体系および安全に配慮した交通システムの形成を構築していくため、バス等の公共交通機関の利用促進、トラック輸送の効率化等の施策を推進している。

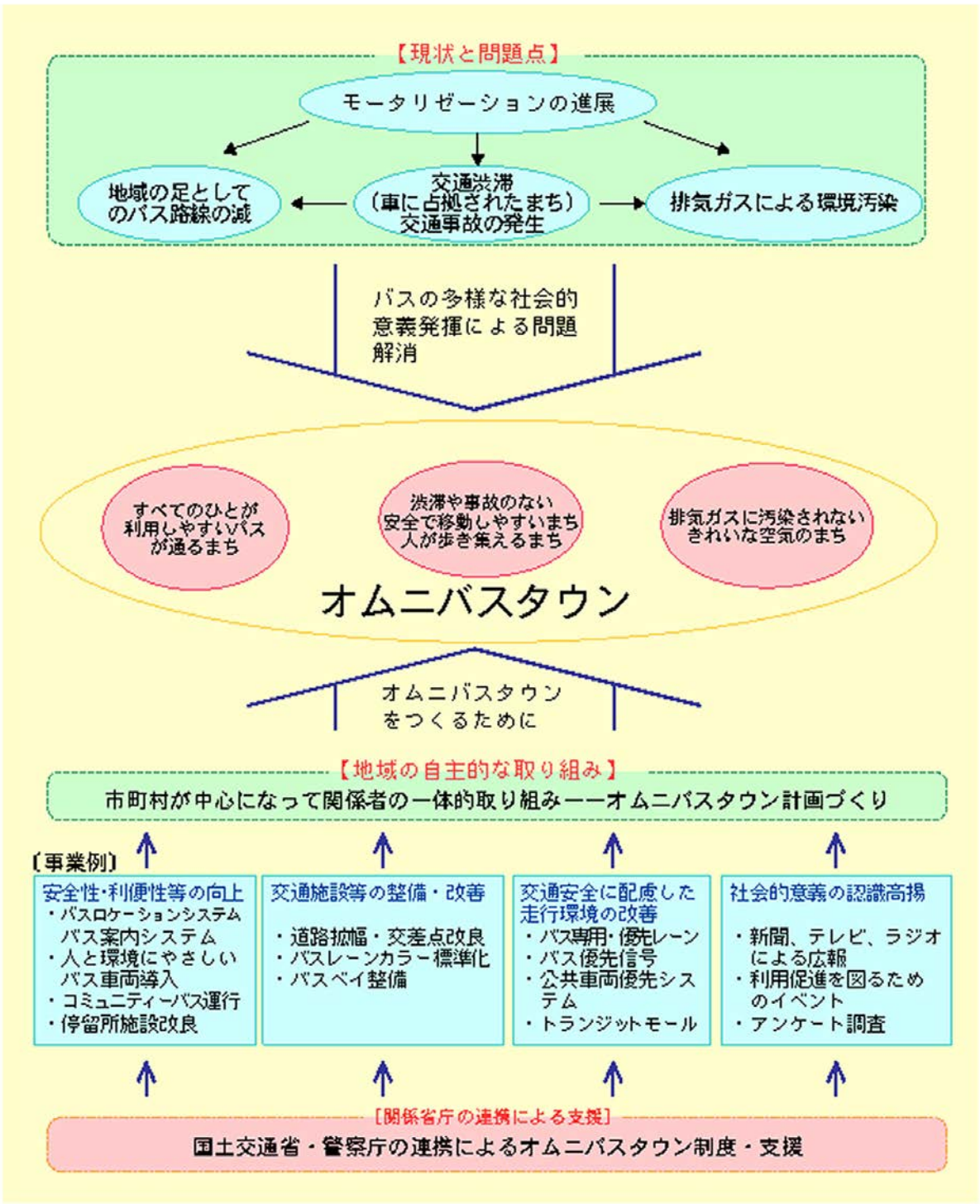
バスの利用促進を図るため、ソフト面の対策とハード面の整備とが一体となった交通システムの導入を進めている。

図表II-1-31　公共交通機関の利用促進

目的	事業内容
運行の効率化 利便性の向上	・情報通信システムを活用したバスロケーションシステム（停留所表示端末、バス車載器、中央処理装置等）の導入 ・バスカードシステムの導入 ・バス停におけるシェルター、待合所の整備 ・ノンステップバスの導入
マイカー等からバスへの転移	・パークアンドライド、サイクルアンドバスライド等を推進するための施設整備
地域住民の多様なニーズに対応	・中小型バスを用いて中心市街地と周辺市街地を巡回するといった通勤・通学以外の輸送需要を担うコミュニティバスの導入

さらにこれらの施策の一環として、オムニバスタウン構想をはじめとするバス利用促進等総合対策事業の推進、バス専用レーンの設置、違法駐車の排除等バスの走行環境の改善に向けた諸施策を推進している。これまで、オムニバスタウンには浜松市、松江市、金沢市、盛岡市及び鎌倉市が指定されているが、12年度には熊本市、奈良市、静岡市を新たに指定し、バスの利用促進に向けた様々な取組みを進めた。

図表II-1-32　オムニバスタウンに関する基本的考え方


【現状と問題点】
モータリゼーションの進展
地域の足としてのバス路線の減
交通渋滞（車に占拠されたまち）交通事故の発生
排気ガスによる環境汚染
バスの多様な社会的意義発揮による問題解消
すべてのひとが利用しやすいバスが通るまち
渋滞や事故のない安全で移動しやすいまち人が歩き集えるまち
排気ガスに汚染されないきれいな空気のまち
オムニバスタウン
オムニバスタウンをつくるために
【地域の自主的な取り組み】
市町村が中心になって関係者の一体的取り組み――オムニバスタウン計画づくり
〔事業例〕
安全性・利便性等の向上
・バスロケーションシステム
バス案内システム
・人と環境にやさしいバス車両導入
・コミュニティーバス運行
・停留所施設改良
交通施設等の整備・改善
・道路拡幅・交差点改良
・バスレーンカラー標準化
・バスベイ整備
交通安全に配慮した走行環境の改善
・バス専用・優先レーン
・バス優先信号
・公共車両優先システム
・トランジットモール
社会的意義の認識高揚
・新聞、テレビ、ラジオによる広報
・利用促進を図るためのイベント
・アンケート調査
[関係省庁の連携による支援]
国土交通省・警察庁の連携によるオムニバスタウン制度・支援

＜コミュニティバス＞



＜ハイグレードバス停＞



(3)オフピーク通勤キャンペーンの実施

国土交通省では都市鉄道の整備と同時に時差通勤、フレックスタイム制の導入等によるオフピーク通勤の実施を推進しており、厚生労働省と連携して平成5年より協議会を設置してその普及促進に積極的に取り組んでいる。

同協議会では、毎年11月を「快適通勤推進月間」と定めて、「オフピークキャンペーン」を実施している。

第2章　広域的・国際的な交通ネットワークの構築と観光交流の促進

交通ネットワークの構築は国土交通行政の重要な責務の1つである。第I部でみてたように、20世紀における国土交通行政の取組みにより我が国の交通ネットワークは着実に整備されてきたが、残された課題も多い。国内の広域的な交通については、大都市圏を中心としてボトルネックが存在し、また、地方部の幹線ネットワークの連続性が不十分であるなど、いまだ整備が十分であるとはいえない。国際的な交通については、グローバル化の進展に伴う旅客需要の増大や高度な物流ニーズに対応しきれない状況であり、日本がグローバル社会の中で然るべき地位を確保するためには国際的な交流基盤の充実を図ることが不可欠である。さらに、現状では異なる交通機関の連携は不十分であり、今後は国内・国際ネットワークがスムーズに接続された効率的な交通体系を構築していく必要がある。最後に、市民レベルの国際交流である観光においても、日本人海外旅行者の増大に比べて外国人旅行者が伸び悩むといったアンバランス等が問題になっている。

本章では、第1節において国内の広域的な交通ネットワークの構築、第2節で国際的な交通ネットワークの構築についてそれぞれ述べ、第3節で複数の交通機関の連携強化について記述する。さらに、第4節において観光交流の促進について述べる。

第1節　広域的な交通ネットワークの構築

1．幹線道路の整備

(1)幹線道路をめぐる現状

幹線道路の整備は、昭和29年に策定された「第1次道路整備五箇年計画」以来、現在の「新道路整備五箇年計画」に至るまで着実に進められてきた。その結果、例えば、高速道路の整備の結果、輸送時間が大幅に短縮されることにより、新たな産地が誕生するなど経済活性化に大きく寄与している。また、幹線道路ネットワークの整備により、地方部での広域的な医療サービスの享受が可能になるなど、国民生活の質の向上にも大きく貢献してきた。

図表II-2-1　高速道路の整備による新しい産地の誕生

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h13/image/Dz220100.gif

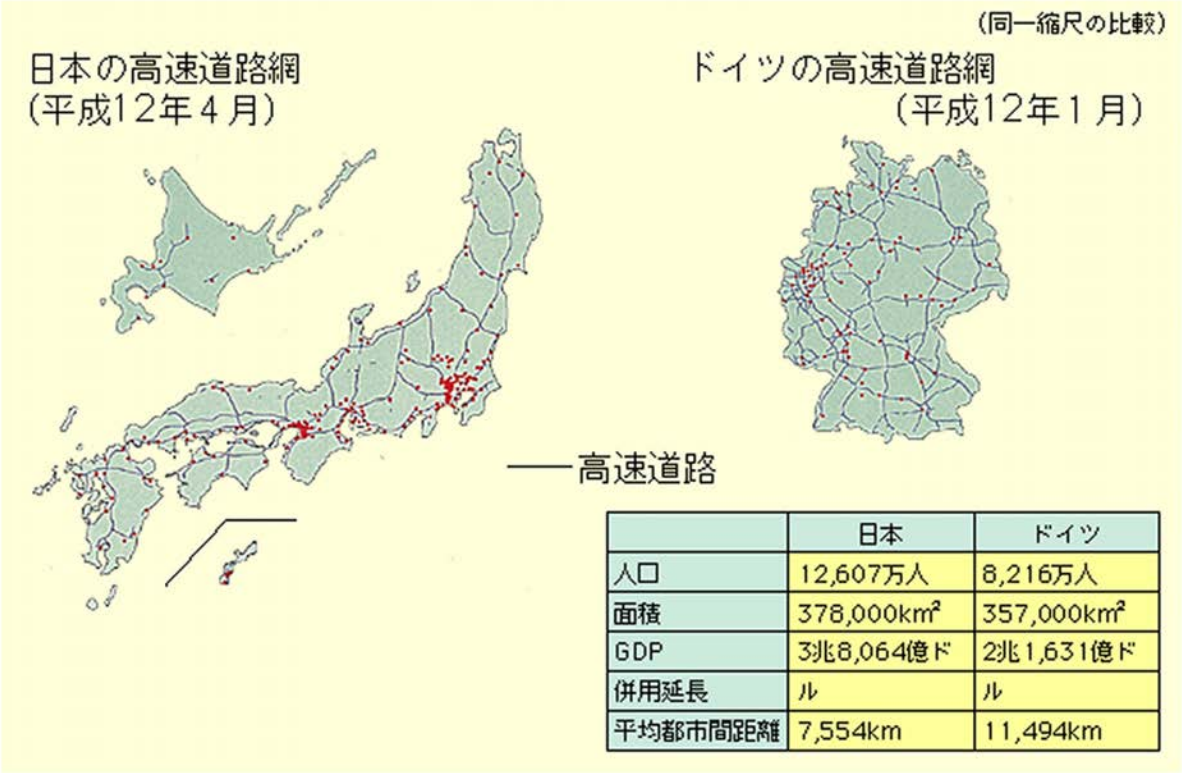
図表II-2-2　高速道路の整備による医療機会の拡大

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h13/image/Dz220200.gif

また、高規格幹線道路・地域高規格道路をはじめとする幹線道路ネットワークについては、南北に長細く、山脈や海峡により地域間の交流が阻害されている我が国の国土を有効に利用するための有効な社会資本である。しかし、例えば、日本と同程度の面積を有するドイツと比較すると、平均都市間距離でみると、我が国はドイツの約2倍となっているにもかかわらず、高規格幹線道路の供用延長については、我が国が7,843kmであるのに対し、ドイツは約11,515kmで、我が国はドイツの約3分の2にとどまっている。また、大都市の環状道路整備の遅れについては、第1章でみたとおりである。このように、我が国の幹線道路の整備水準は、欧米諸国の水準と比較しても遅れている状況であり、引き続き我が国の国土を効率的かつ有効に利用するための高規格幹線道路等の着実な整備が必要である。

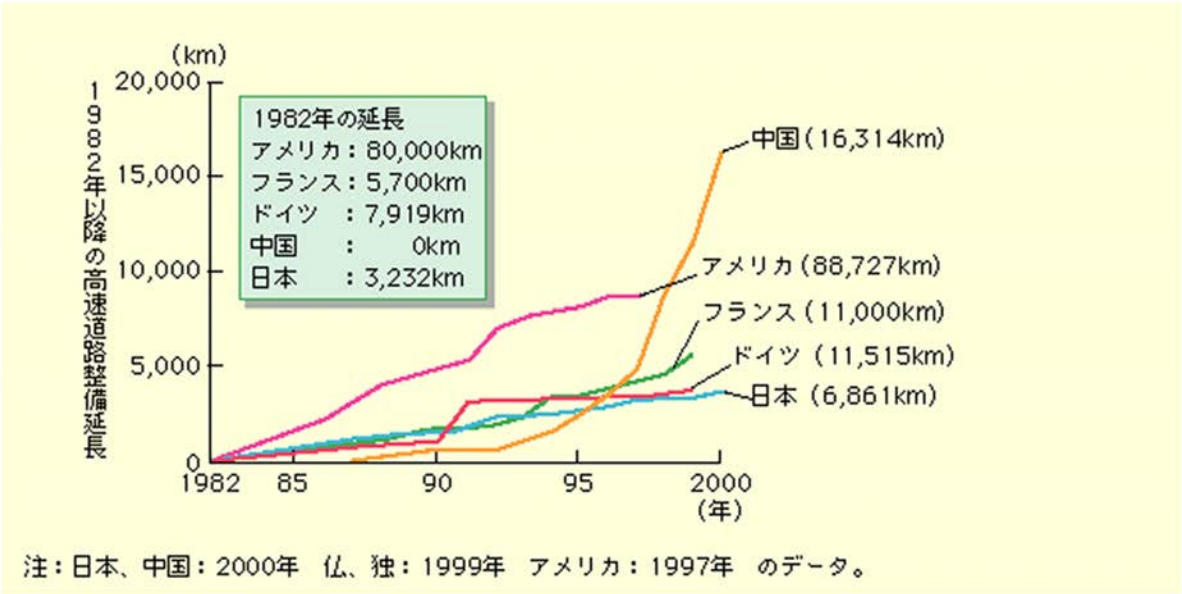
なお、公共事業改革の流れの中で、今後の着実な整備のあり方に関して整備効果と必要性、整備手法等について検討を進める。

図表II-2-3　日本とドイツの高速道路比較



	日本	ドイツ
人口	12,607万人	8,216万人
面積	378,000km²	357,000km²
GDP	3兆8,064億ド	2兆1,631億ド
併用延長	ル	ル
平均都市間距離	7,554km	11,494km

図表II-2-4　1982年以降の高速道路整備延長



注：日本、中国：2000年　仏、独：1999年　アメリカ：1997年　のデータ。

(2)高規格幹線道路と地域高規格道路の重点的整備

高規格幹線道路と地域高規格道路は、広域的な交通ネットワークを形成する柱として重要な役割を果たしている。14年度までに以下の目標の達成を目指して整備に取り組んでいる。

図表II-2-5　高規格幹線道路と地域高規格道路

	内容	実績
高規格幹線道路	高規格幹線道路については、国土空間の有効活用を図り、地域ブロックの自立的な発展や、物流の効率化などを強力に支援するため、平成10年３月に閣議決定された全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」等での位置づけを踏まえ14,000kmのネットワーク整備を進める。	（供用延長） 平成12年度末　7,843km 平成13年度末予定　8,017km （平成13年度の主な供用予定区間） ・琴丘能代道路（琴丘～八竜） ・日本海沿岸東北自動車道（河辺～秋田JCT） ・東北横断自動車道酒田線（酒田～酒田みなと）
地域高規格道路	高規格幹線道路とこれに次ぐ全国的な幹線道路ネットワークである一般国道のサービスレベルには、大きな格差が存在する。このため、全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」等の位置づけを踏まえ、高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結等に資する路線を地域高規格道路として整備を進める。	（路線・区間指定） 候補路線数　110 計画路線数　186 計画路線指定延長　約6,950km 調査区間　約1,135km 整備区間　約2,857km 供用延長　1,331km （平成13年度の主な供用予定区間） ・大分空港道路12km
整備目標 （平成14年度末）	・高規格幹線道路網に１時間以内で到達可能なエリアを80%に増やす。 （平成13年４月現在　74%） ・都市交通の円滑化に資する環状道路の整備率を42%に引き上げる。 （平成13年４月現在　33%） ・空港・港湾と高速ネットワークとの連結率を、それぞれ、空港58%、港湾38%へ高める。 （平成13年４月現在　空港46%、港湾32%）	

(3)新交通軸の形成

10年に閣議決定された全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」では、「新しい国土軸」「多様な地域連携軸」の形成に向け、海峡横断道路プロジェクトが盛り込まれている。

この閣議決定を受け、新交通軸調査として、地域における交流・連携に向けた取組み等を踏まえ、経済効果や地域社会に与える効果等や、コスト縮減のための技術開発に係る調査を進めている。

2. 幹線鉄道ネットワークの充実

(1)幹線鉄道ネットワークについての基本的考え方

現在、日本の幹線鉄道ネットワークは、形状の上では基本的にほぼ概成している一方、高速性、利便性等といったサービスの質や鉄道施設の面については、時間価値の高まりや利用者ニーズの高度化に応える必要性等において、必ずしも十分な水準にあるとは言い難い状況にある。

このため、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに、在来幹線鉄道と新幹線とのアクセス性の向上や接続の円滑化等を図ることにより、新幹線と在来幹線鉄道とが連携した広域的な幹線鉄道ネットワークの構築を推進していく必要がある。

(2)新幹線鉄道の整備

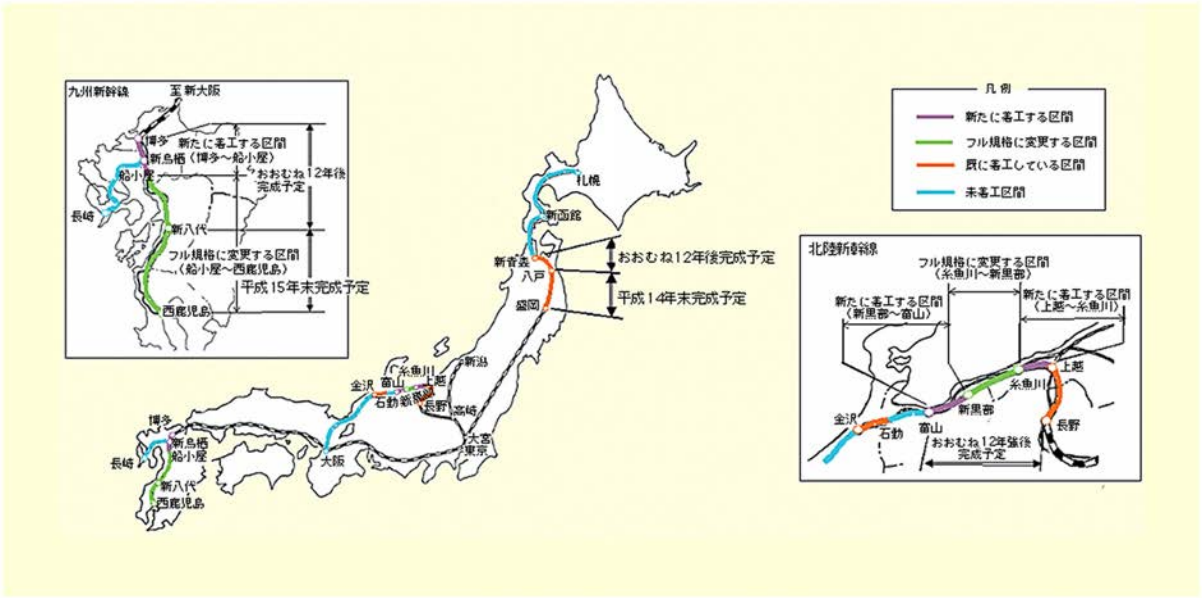
新幹線は、国土の骨格を形成する大量・高速交通機関であり、その整備により、移動時間が大幅に短縮され、沿線都市の人口の増加や地域経済の発展に大きく寄与する(注)。また、新幹線は交通機関の中でももっとも安全(1964年の東海道新幹線の開業以来、乗客の死亡事故はゼロ)であり、省エネルギーで環境にやさしい交通機関(CO_2排出量は航空機の5分の1、自家用車の8分の1、エネルギー消費量は航空機の4分の1、自家用車の6分の1)である。

既存の新幹線については、JRによりさらなるサービス向上のための取組みとして、例えば東海道新幹線の品川新駅の整備(平成15年開業予定)により1時間当たりの本数を現在の最大11本から15本に増加させる等の輸送力増強等が行われている。国からも、これに対し無利子貸し付けを行うなどの支援を行っている。

また、整備新幹線については、全国新幹線鉄道整備法に基づき整備計画が定められており、従来から政府・与党間の申合せ等に基づき着実に整備を推進してきているが、12年12月18日に新しい政府・与党申合せが決定された。ここでは、開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要との観点から、すでに着工した区間の早期完成を優先して行うとともに、収支改善効果や投資効果等を厳密に検証した上で、すでに着工している区間と同時開業が望ましい区間を新たに着工することとした。具体的には、北陸新幹線上越・富山間及び九州新幹線博多・西鹿児島間のフル規格での着工などが決定された。

この結果、現在、東北新幹線盛岡・八戸間、八戸・新青森間、北陸新幹線長野・富山間、石動・金沢間、九州新幹線博多・新八代間、新八代・西鹿児島間の3線6区間(約630km)を着工して、整備を推進している。

図表II-2-6　新たに着工する区間及び規格変更区間(概要図)



図表II-2-7　新幹線整備後の距離と概算所要時間

区間		整備後の距離（km）	概算所要時間（現行→整備後）
東北新幹線	東京～八戸間	約590	3時間33分→約2時間50分（約40分短縮）
	東京～新青森間	約670	4時間27分→約3時間20分（約70分短縮）
北陸新幹線	東京～富山間	約400	3時間9分→約2時間10分（約60分短縮）
九州新幹線	新大阪～熊本間	約650	3時間48分→約2時間50分（約40分短縮）
	新大阪～西鹿児島間	約810	6時間20分→約3時間40分（約2時間40分短縮）
	博多～熊本間	約100	1時間14分→約30分（約45分短縮）
	博多～西鹿児島間	約260	3時間40分→約1時間20分（約2時間20分短縮）

注：現行所要時間は平成13年11月ダイヤであり、整備後は最高速度260km/hを計画。

(注)例えば、東北新幹線開業以来、12年までに沿線都市の人口が約21%増加した。

(3)在来幹線鉄道の整備

広域的な地域間の連携の強化や地域の活性化に資する高速輸送体系の形成の促進を図るため、線路の線形改良等を行うことにより、既存の鉄道施設を最大限に活用して、在来幹線鉄道の高速化を図っている。具体的には、日豊線について立体交差化等の踏切対策や駅周辺整備等沿線のまちづくり事業と連携した高速化事業を実施し、相乗的な沿線地域の活性化を図っている。また、愛知環状鉄道線については、単線区間の一部複線化等を行っている。

図表II-2-8　幹線鉄道高速化事業等一覧

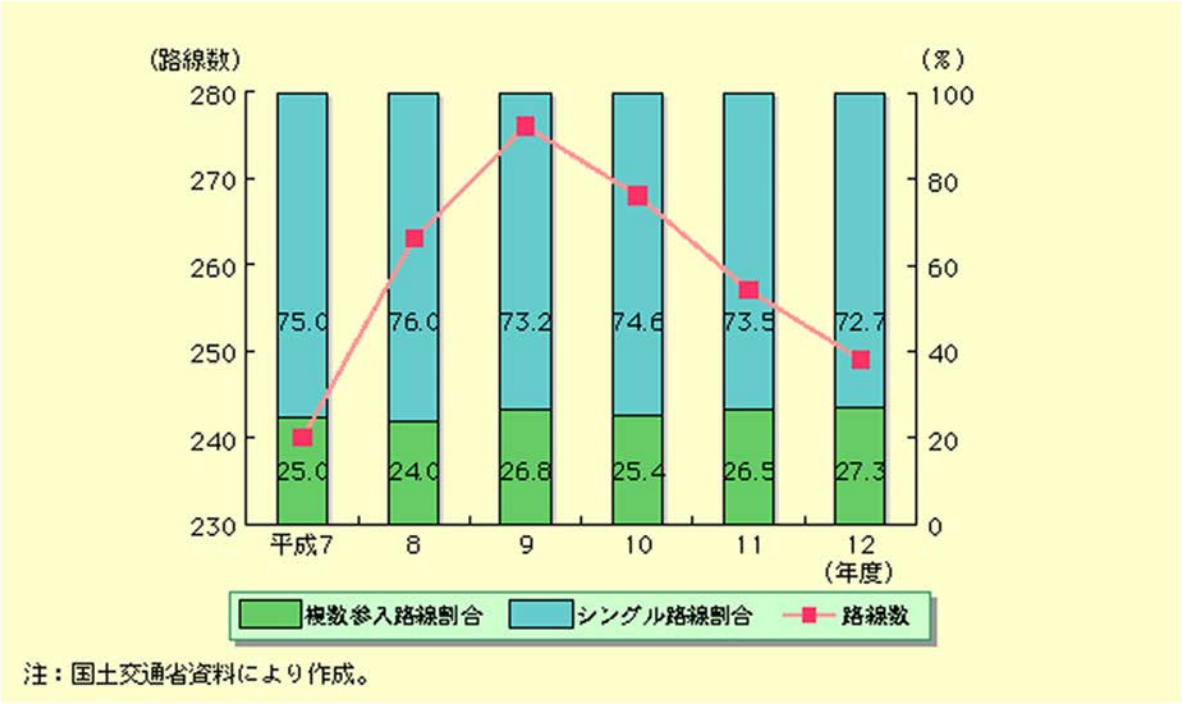
	線区名・区間	整備内容	効果	備考
幹線鉄道等活性化事業	奥羽線 福島～山形	新幹線直通運転化	東京～山形 3時間9分→2時間27分	平成4年7月1日開業
	石勝線・根室線 南千歳～釧路	高速化	札幌～釧路 4時間25分→3時間40分	平成9年3月22日開業
	北越北線 六日町～犀潟	高速化	東京～金沢 3時間58分→3時間43分	平成9年3月22日開業
	豊肥線 熊本～肥後大津	高速化	博多～肥後大津 2時間7分→1時間49分	平成11年10月1日開業
	宗谷線 旭川～名寄	高速化	札幌～稚内 5時間50分→4時間58分	平成12年3月11日開業
	愛知環状鉄道線 岡崎～高蔵寺	高速化	岡崎～高蔵寺 約10分短縮 列車増発3本/時→4本/時	事業実施中
	日豊線 大分～佐伯	高速化 （まちづくり事業連携）	大分～佐伯 59分→52分	事業実施中
無利子貸付制度による事業	智頭線等 上郡～鳥取	高速化	大阪～鳥取 約4時間→2時間34分	平成6年12月3日開業
	日豊線 小倉～大分	高速化	小倉～大分 1時間33分→1時間26分	平成7年4月20日開業
	山陰線・宮福線等 園部～天橋立	高速化	京都～天橋立 2時間2分→1時間44分	平成8年3月16日開業
	田沢湖線・奥羽線 盛岡～秋田	新幹線直通運転化	東京～秋田 4時間37分→3時間49分	平成9年3月22日開業
	高徳線 高松～徳島	高速化	岡山～徳島 2時間16分→1時間55分	平成10年3月14日開業
	東海道新幹線	輸送力増強	ピーク時間帯 11本/時→15本/時	事業実施中

3. 国内航空ネットワークの充実

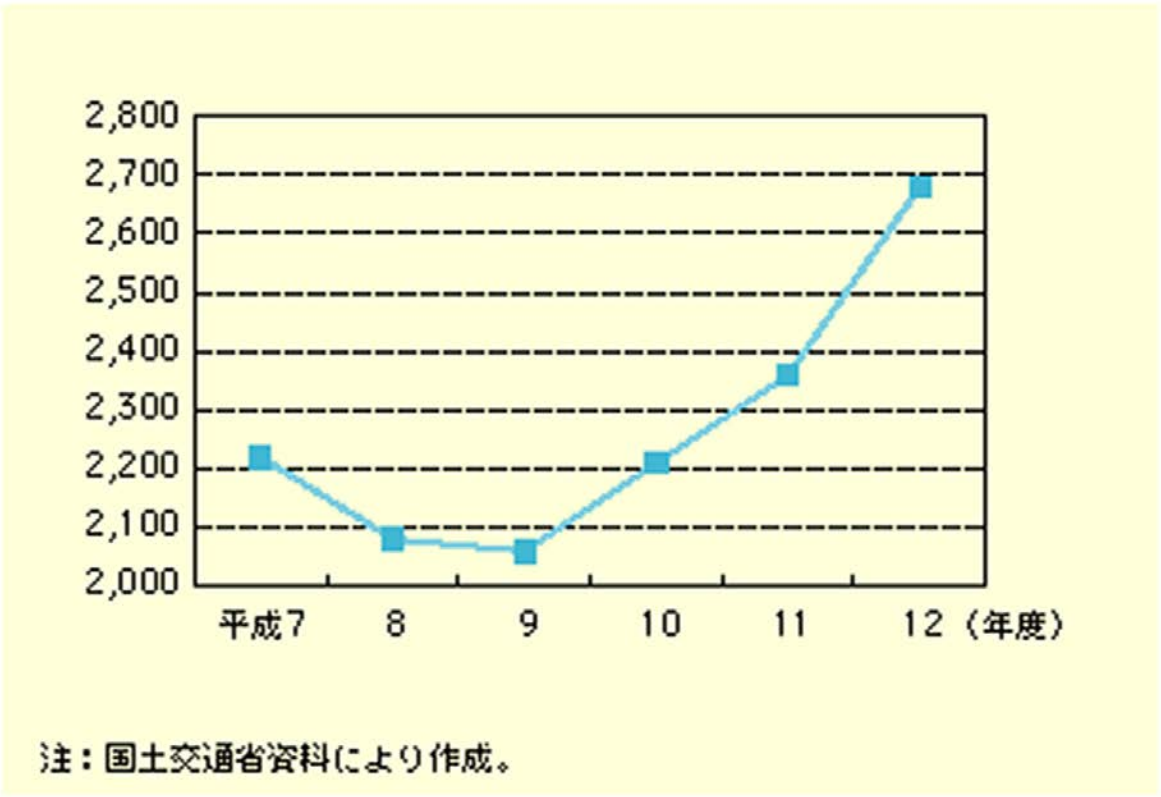
(1)国内航空ネットワークの現状と課題

我が国の国内航空政策においては、空港整備等のハード面の施策と規制緩和による競争促進等のソフト施策を組み合わせることにより、ネットワークの拡充を図っている。最近におけるネットワークの現状をみると、路線数は9年度をピークとして減少し、12年度も引き続き減少となった。しかし、1路線当たりの年間平均運航回数は逆に9年度を底として上昇しており、トータルとしての輸送力も引き続き増加している。さらに、1路線に2社以上の航空会社が参入している路線の割合は10年度以降増加しており、特に4社以上の参入している路線が増加した。

図表II-2-9　航空ネットワークの推移

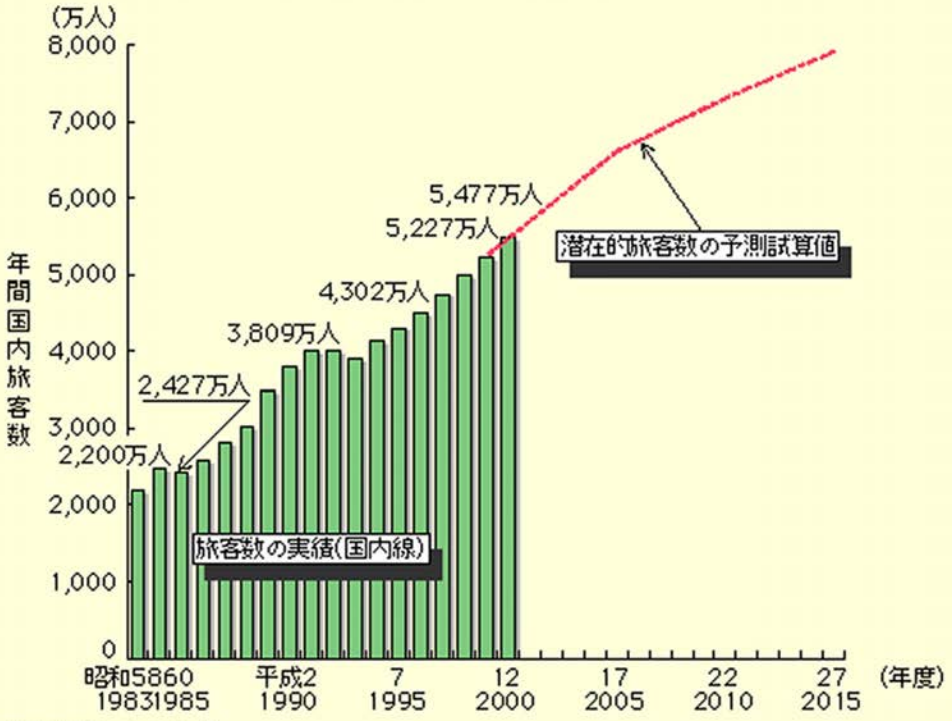


図表II-2-10　1路線当たりの年間平均運行回数



これらの事実は、航空会社が、路線数の量的な拡大から転換し、市場原理にしたがって需要の多い路線に集中してきていることを示していると考えられる。このような中で、東京国際空港(羽田空港)を利用する国内航空旅客は年5%前後のペースで増加しており、羽田空港の容量不足に対する懸念が高まっている。

図表II-2-11　羽田空港の国内航空旅客数の実績及び将来予測



注：国土交通省資料により作成。

(2)空港整備の推進

空港整備においては、事業の重点化等により、一層効率的・効果的な整備を推進していく必要があり、航空ネットワークの拠点となる大都市圏拠点空港整備を最重要課題として推進していく。

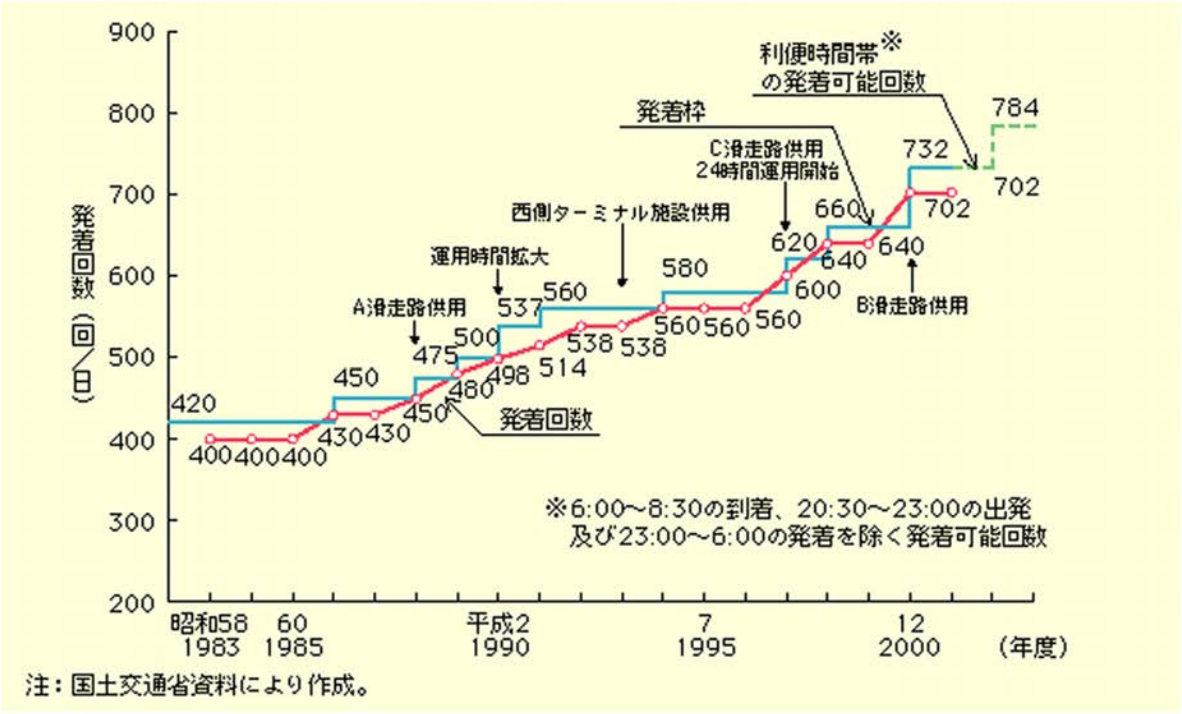
1)　羽田空港の現状

羽田空港は、国内航空交通の中心として全国46空港との間に1日約360往復(平成13年10月ダイヤ)のネットワークが形成され、国内線で年間約5,500万人(12年度実績)の人々が利用している。

羽田空港の首都圏における国内航空交通の中心としての機能を将来にわたって確保するとともに、航空機騒音問題の抜本的解消を図るため、昭和59年以来、東京都が造成した羽田沖廃棄物埋立地を活用し、羽田空港の沖合展開を行ってきた。第I期計画及び第II期計画はすでに完了済みであり、現在は最終段階の第III期計画にかかる事業のうち、東旅客ターミナルの整備(平成15年度末供用開始目途)を実施しているところである。

沖合展開により、羽田空港の処理容量は大幅に拡大してきた。しかし、首都圏における航空需要の伸びは著しく、平成27年(2015年)頃には羽田空港の処理能力は限界に達することが予測される。

図表II-2-12　羽田空港の国内定期便発着回数



2)　羽田空港の再拡張と首都圏第3空港

上記のような状況から、首都圏における将来の航空需要の増大に早急に対応することが必要である。このため、12年度より、学識経験者、関係地方公共団体等からなる調査検討会を開催し、羽田空港の再拡張を含め首都圏第3空港について検討を重ねてきた。

これまで羽田空港の再拡張案と公募により提案された15の候補について種々検討の結果、羽田空港の再拡張案が、他の候補と比較して、既存ストックの活用、アクセス等の旅客利便等の観点から大きな優位性があるため、これを優先して推進することとされた。さらに、13年8月の都市再生プロジェクト(第二次決定)においても、「国際化を視野に入れつつ東京国際空港(羽田空港)の再拡張に早急に着手し4本目の滑走路を整備する」こととされた。

これらを受けて、羽田空港の再拡張について、東京港における船舶航行や港湾機能の確保等の課題につき、関係者と鋭意調整を行った結果、13年12月、新たな滑走路は現B滑走路と平行に設けることを決定した。今後は、早期着工を目指し、必要な調査検討を進めることとしている。

なお、長期的な視野に立って、将来の首都圏第3空港についても調査を続けることとしている。

図表II-2-13　羽田空港再拡張案



3)　一般空港等の整備

13年度の滑走路の新設・延長事業については、新規に滑走路延長に着手する美保飛行場、与那国空港を含む15空港で実施するとともに、地方空港整備特別事業として、青森空港、花巻空港、岡山空港の整備を行う。また、仙台空港アクセス鉄道の整備等、既存空港における利便性の向上及び安全性の確保のための高質化を図る。

(3)国内航空ネットワーク充実のためのソフト施策

国内航空ネットワークの充実のため、上記のような空港整備だけでなく、第II章第9章に述べるような規制緩和による競争促進等のソフト施策を行っている。

また、需給調整規制の廃止に伴い、利用者利便の向上及び地域経済の活性化の観点から、航空ネットワークの維持・拡充のための環境整備を進め、併せて航空産業の高コスト構造を是正するため、13年4月より羽田空港の地方路線に係る着陸料を従来の3分の2に軽減した。

このほか、羽田空港の発着枠の配分に係るルールにおいて、航空会社評価枠(注)の評価項目に地方路線を含む全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献度を取り入れることにより、ネットワーク充実へのインセンティブとしている。

(注)航空会社の事業活動について一定の評価項目による評価を基に配分する発着枠。

4. 国内海上交通ネットワークの充実

四方を海に囲まれた多数の島からなる我が国において、国内海上交通は人流・物流の両面で欠くことのできない重要な輸送手段となっている。とりわけ近年では、モーダルシフトの担い手としての長距離フェリーやRORO船等の役割が重要となっており、海上輸送と陸上輸送とが円滑、シームレスに接続した複合一貫輸送を推進する必要がある(第II部第10章参照)。

このため、「海上ハイウェイネットワークの構築」の一環として、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備するとともに、離島における就航率の向上等、輸送の安定性の確保に努めつつ国内海上交通基盤の整備を図る。また、船舶については、運輸施設整備事業団の共有建造業務の弾力化により、モーダルシフト船及び国内旅客船のバリアフリー化への代替建造促進を図る。さらに、第II部第9章に述べるように国内旅客船事業や内航海運の活性化策を推進する。

第2節　国際的な交通ネットワークの構築

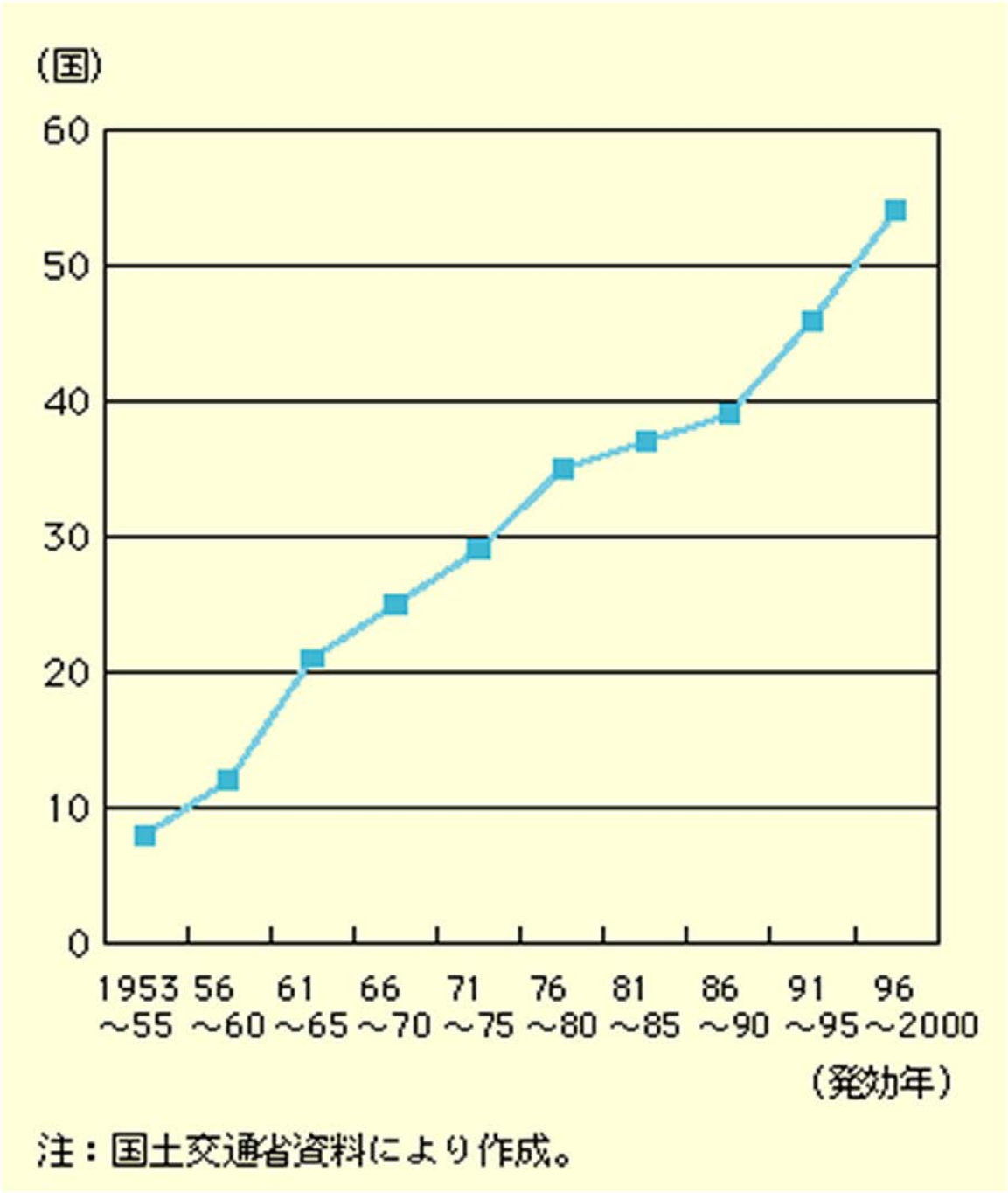
1．国際航空ネットワークの構築

(1)国際航空ネットワークの現状と課題

第I部でみたように、国際旅客輸送はこれまで飛躍的に拡大しており、今後も引き続き強い需要の伸びが見込まれる。国際旅客の大半が航空輸送によって担われることから国際航空ネットワークの拡充が不可欠であり、これまでも国際空港の整備や新規航空協定の締結(注)等を通じて着実にそれが推進されてきた。

しかし、大都市圏における国際拠点空港の整備水準は不十分で、各航空会社や諸外国からの増便要請や新規乗り入れ要請に十分対応できない状況である。このままの状態が続けば、国際交流機能の障害によって我が国の経済活動の中心である大都市圏の国際競争力が損なわれる恐れも出てくる。したがって、21世紀において我が国がグローバル社会における然るべき地位を確保するために、大都市圏の国際拠点空港機能を強化することが切実な課題となっている。

図表II-2-14　日本との二国間航空協定締結国数の推移



(注)現在の国際航空は、昭和19年に採択された国際民間航空条約(シカゴ条約)を基礎に、原則として関係二国間の航空協定に基づいて形成されている。

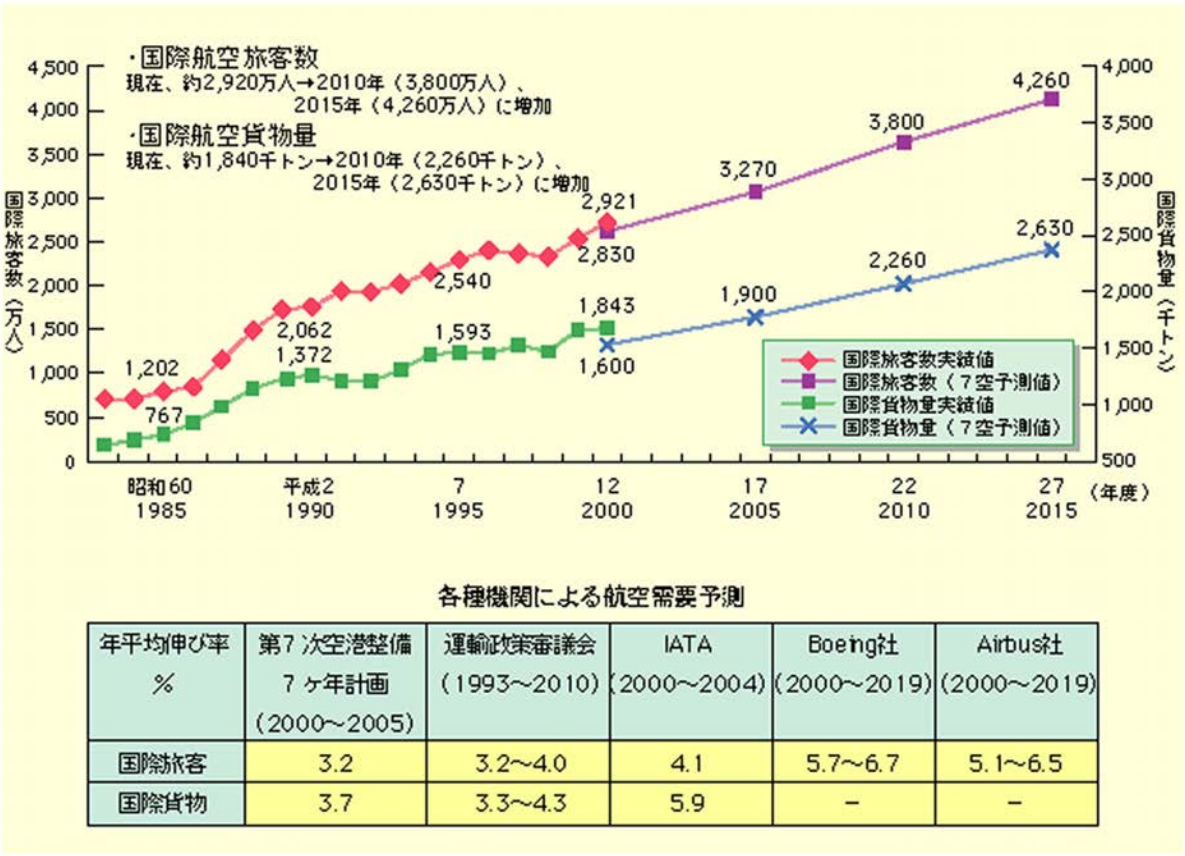
(2)大都市圏の国際拠点空港機能の強化

1)成田空港の整備

新東京国際空港(成田空港)は、現在供用中の滑走路1本の運用による処理能力の限界から発着回数が頭打ちとなっており、強い増便要請や新規乗り入れ要請に対応できない状況にある。このため、空港容量の拡大のための平行滑走路等の整備が必要不可欠となっている。

一方、成田空港の整備に当たっては、これまで成田空港問題シンポジウムや円卓会議の内容を踏まえ話し合いによる用地取得に努めてきたところであるが、残念ながらまだ一部の地権者の了解が得られていない。

図表II-2-15　成田空港における国際旅客数・国際貨物量予測(第7次空港整備7ヵ年計画に基づく需要予測値)



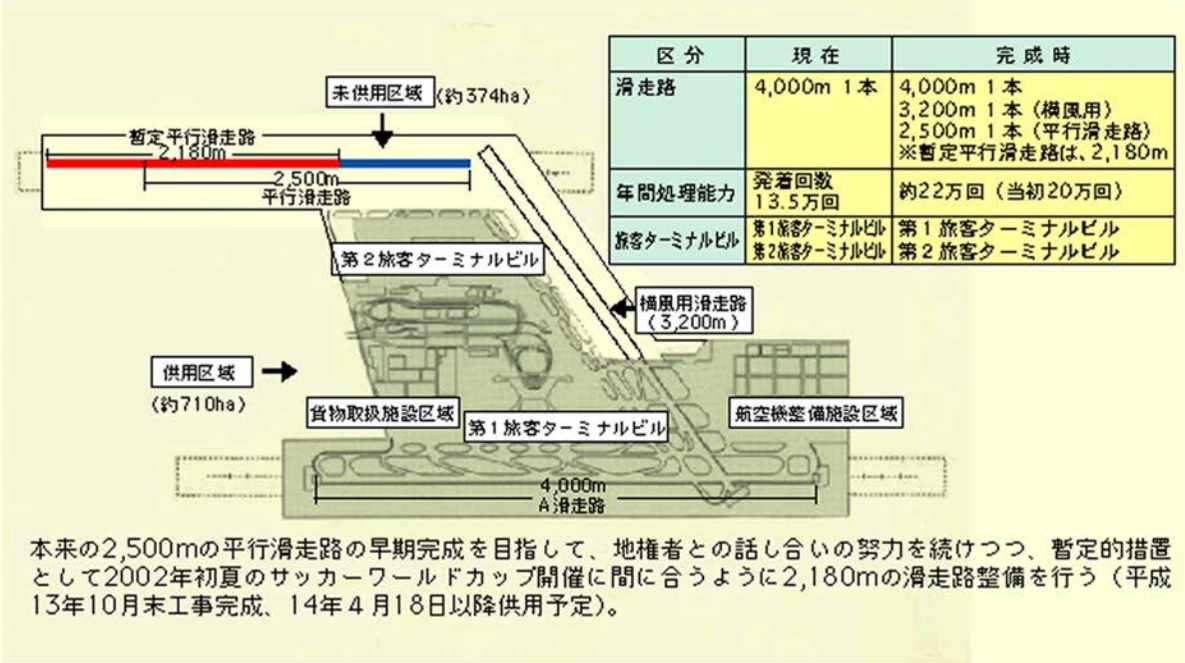
各種機関による航空需要予測

年平均伸び率 %	第7次空港整備7ヶ年計画 (2000~2005)	運輸政策審議会 (1993~2010)	IATA (2000~2004)	Boeing社 (2000~2019)	Airbus社 (2000~2019)
国際旅客	3.2	3.2~4.0	4.1	5.7~6.7	5.1~6.5
国際貨物	3.7	3.3~4.3	5.9	-	-

このため、本来の2,500mの平行滑走路の早期完成を目指して、引き続き地権者との話し合いの努力を続けつつ、暫定的措置として平成14年初夏のサッカーワールドカップ開催に間に合うように2,180mの滑走路整備を進めている。

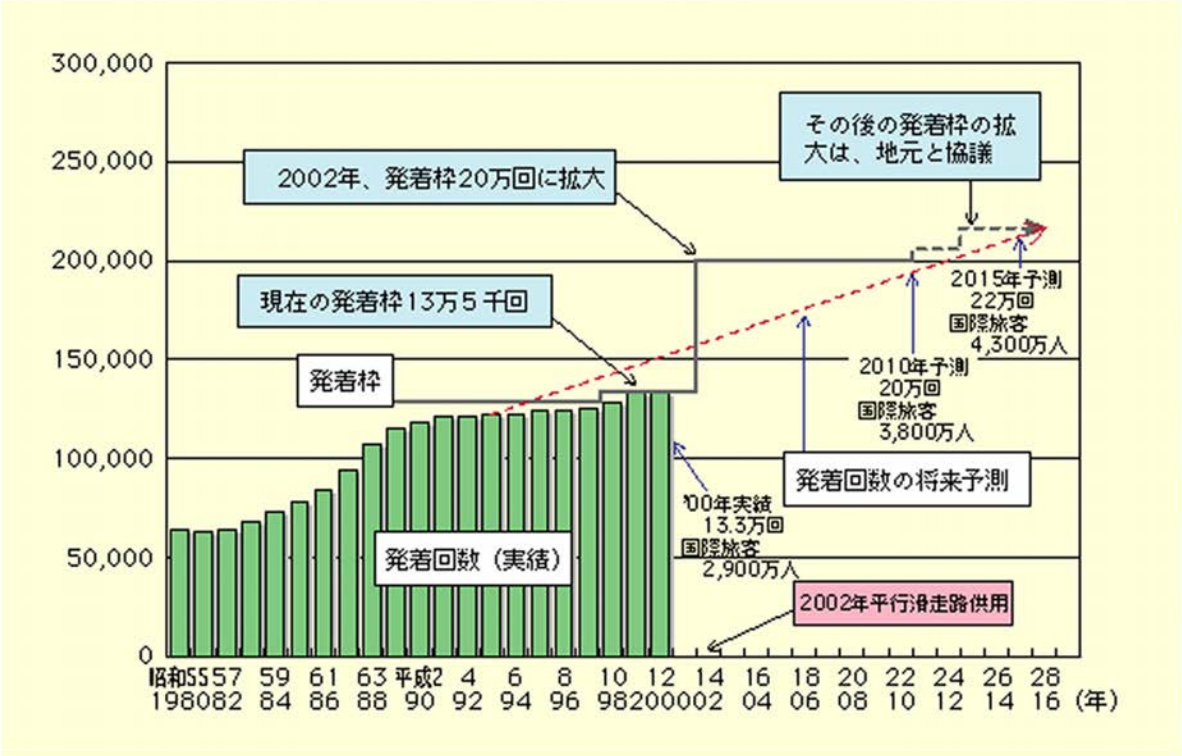
暫定平行滑走路は、すでに13年10月末に工事が完成し、予定より1ヶ月早く、14年4月には供用を開始する予定である。

図表II-2-16　成田空港の施設計画



この結果、空港の処理能力が発着回数13.5万回から20万回へと大幅に増大し、諸外国からの新規乗り入れや増便が可能となるなど、当面の国際航空旅客・貨物の需要に対応できることとなる。しかしながら成田空港における需要は引き続き増大傾向にあり、暫定平行滑走路のままでは19年(2007年)頃には需要への対応が限界となることが予想されるため、(注)一刻も早い本来の2,500mの完成と地元との協議を踏まえ発着回数の増加を目指し、全力で取り組んでいく必要がある。

図表II-2-17　成田空港の発着回数の将来予測



2)羽田空港の深夜早朝時間帯の国際チャーター便の就航

首都圏での国際航空旅客需給が逼迫している一方、羽田空港は沖合展開により24時間運用が可能となったものの深夜早朝の時間帯はほとんど活用されていない状況であった。そこで、「羽田空港は国内線の、成田空港は国際線のそれぞれ拠点空港である」ことを基本としつつ、羽田空港において深夜早朝時間帯での国際旅客チャーター便及び国際ビジネス機の運航を認めることとした。

具体的には、13年2月16日より、23時から6時までの時間帯において運航が開始された。このような国際チャーター便は12月末までに101便運航されており、高い利用率で推移している。

3)首都圏における国際拠点空港機能のさらなる強化に向けて

平行滑走路の整備等により成田空港の容量を拡大しても、27年(2015年)頃には増大する国際航空需要に対応できなくなることが考えられる。一方、羽田空港の再拡張後により空港容量が拡大された場合、国内線として必要と考えられる発着枠を確保した後に、27年(2015年)頃には約3万回(1日41便)、32年(2020年)頃には約1万回(1日14便)程度の余裕枠が生じる可能性が想定される。そこで、羽田再拡張計画の検討に当たっては、この余裕枠に国際線を導入することを視野に入れながら検討を進めていく。

4)関西国際空港2期事業の推進

約2,410万人もの人口を抱え、域内総生産約97兆円の経済規模があり、外国ではスペインやカナダの経済規模を上回る関西圏においては、今後とも航空需要は伸びると考えられている。関西国際空港は、関西圏における国際

交流のためになくてはならない諸外国との空の玄関口であり、1期施設の能力向上のための所要の整備が図られたとしても、近い将来、処理能力の限界に達すると予測される。また、国際空港として、大規模修繕及びメンテナンスを円滑に行い、24時間完全運用を行っていくためにも、2期事業における平行滑走路の整備は必要不可欠である。このため、19年(2007年)の平行滑走路供用開始を目指し、2期事業として、4,000mの平行滑走路と関連施設を整備している。

図表II-2-18　関西国際空港図

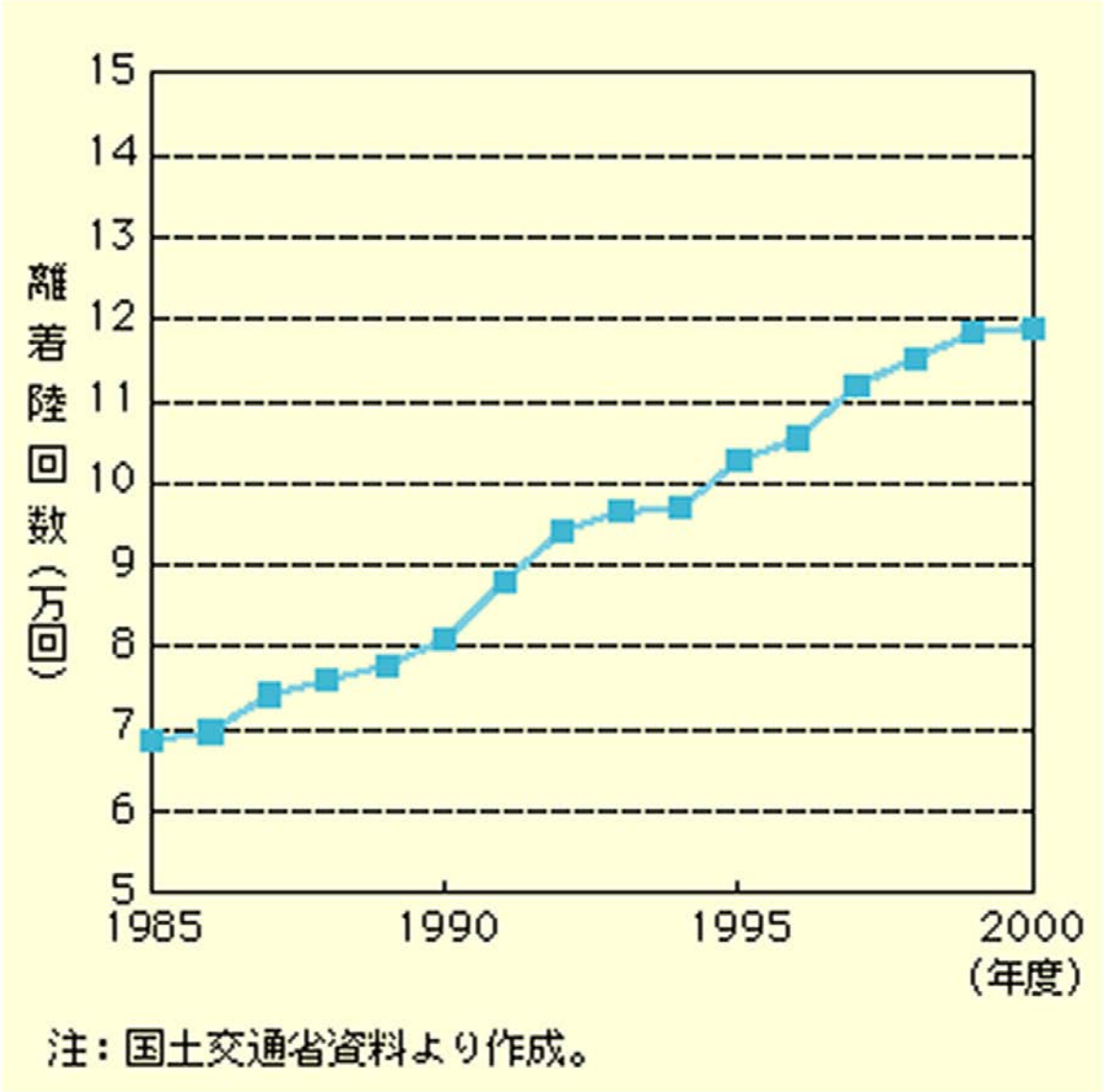


また、12年末の大蔵大臣・運輸大臣間の合意文書を受け、13年12月、財務大臣・国土交通大臣において事業費の削減、事業の段階的整備及び従来計画通りの出資・無利子貸付を行うことを内容とする事業スキーム見直しを講じることが確認された。さらに、同合意文書において、2期工事について、需要の動向を見極めつつ、着実に進めるものとし、14年度においては、19年(2007年)の平行滑走路供用を目標として引き続き工事を推進することについても確認された。

5)中部国際空港の整備

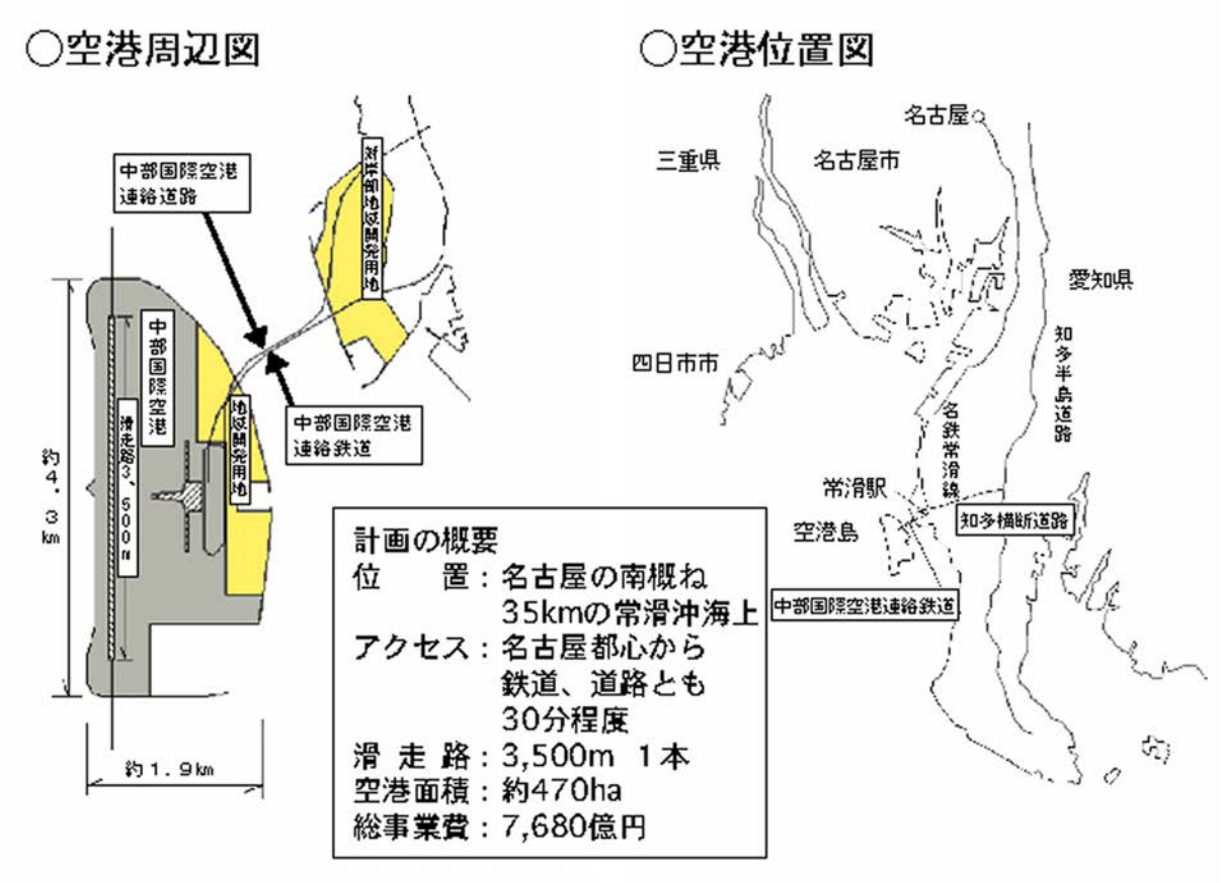
現名古屋空港は、
(ア)12年度の離着陸回数が11万9,000回で、処理能力の限界に達しつつあること、
(イ)夜間に航空機が二重駐機するなど、施設の狭隘化が進んでいるが、空港拡張の余地がないこと、
(ウ)周辺地域への騒音の影響から運航時間に制約があること、
から、航空需要の増大に対応できない状況である。したがって、24時間運用可能である新たな国際空港の緊急な整備が必要となっている。

図表II-2-19　名古屋空港の離着陸回数の実績

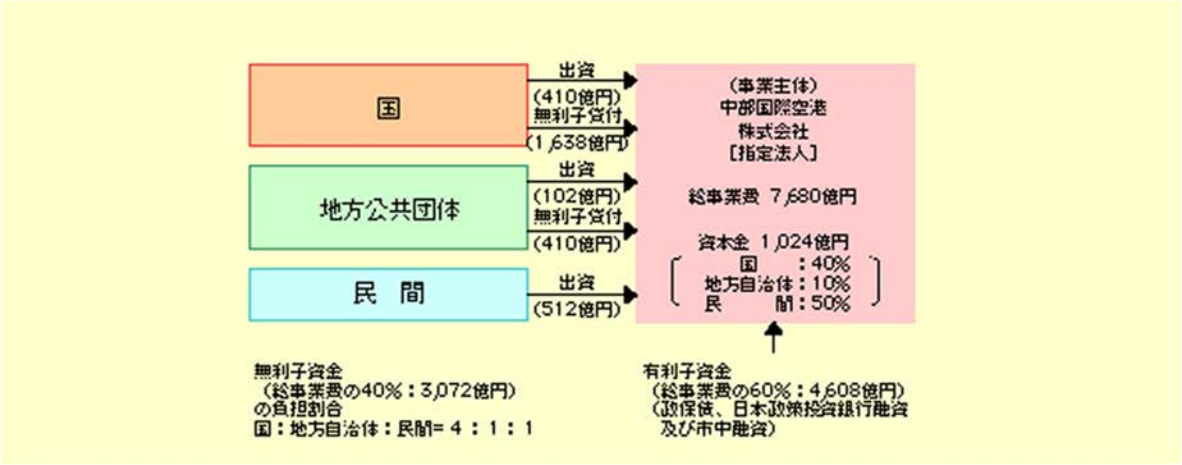


このため、名古屋の南おおむね35kmの常滑沖海上に、長さ3,500mの滑走路を有する中部国際空港を整備することとし、17年(2005年)3月の開港を目指して建設工事等を進めている。

図表II-2-20　空港周辺図と空港位置図



図表II-2-21　中部国際空港の事業スキーム



事業実施に当たって、民間の資金や経営能力を活用し、効率的な空港の建設・運営を行うことを目指し、事業主体として、運輸大臣(当時)が中部国際空港株式会社を申請に基づき指定している。

建設工事は着実に進められており、13年3月には護岸が概成して空港島の輪郭が浮かび上がってきた。13年度後半には旅客ターミナルビル等の工事に着手し、14年度には空港島ほぼ全体の埋立を完成させる計画である。

＜中部国際空港＞



(注)滑走路長が2,180mの暫定平行滑走路においては、ジャンボ機等が離発着できないため、19年頃（国際旅客3,400万人）には需要への対応が限界となる。

(3)各国との航空交渉

国際定期航空輸送は国際的な人的交流及び物的流通を図るために必要不可欠なものであり、利用者のニーズに適切に対応した国際航空路線及び輸送力を確保していくことが重要な課題である。このため、新規の航空協定の締結及び既存の航空協定の改正等により、国際航空関係の一層の拡充とともに国際航空市場における輸送力等の公平な拡大による競争促進を図るべく関係国との間で航空交渉を精力的に行っている。

12年度においては、世界21ヶ国との間で計26回の二国間協議を行い、このうち13ヶ国との間で乗り入れ地点の追加や増便等に関する取り決めを結んでいる。

また、近年では航空企業間の提携の動きが活発になってきていることを踏まえ、各国との二国間協議においては内外企業間のコードシェア(共同運航)の枠組みの設定にも努めている。その結果、相手国内区間を含む外国企業の運航している路線をも活用した我が国航空企業の路線網の拡大が可能となっている。

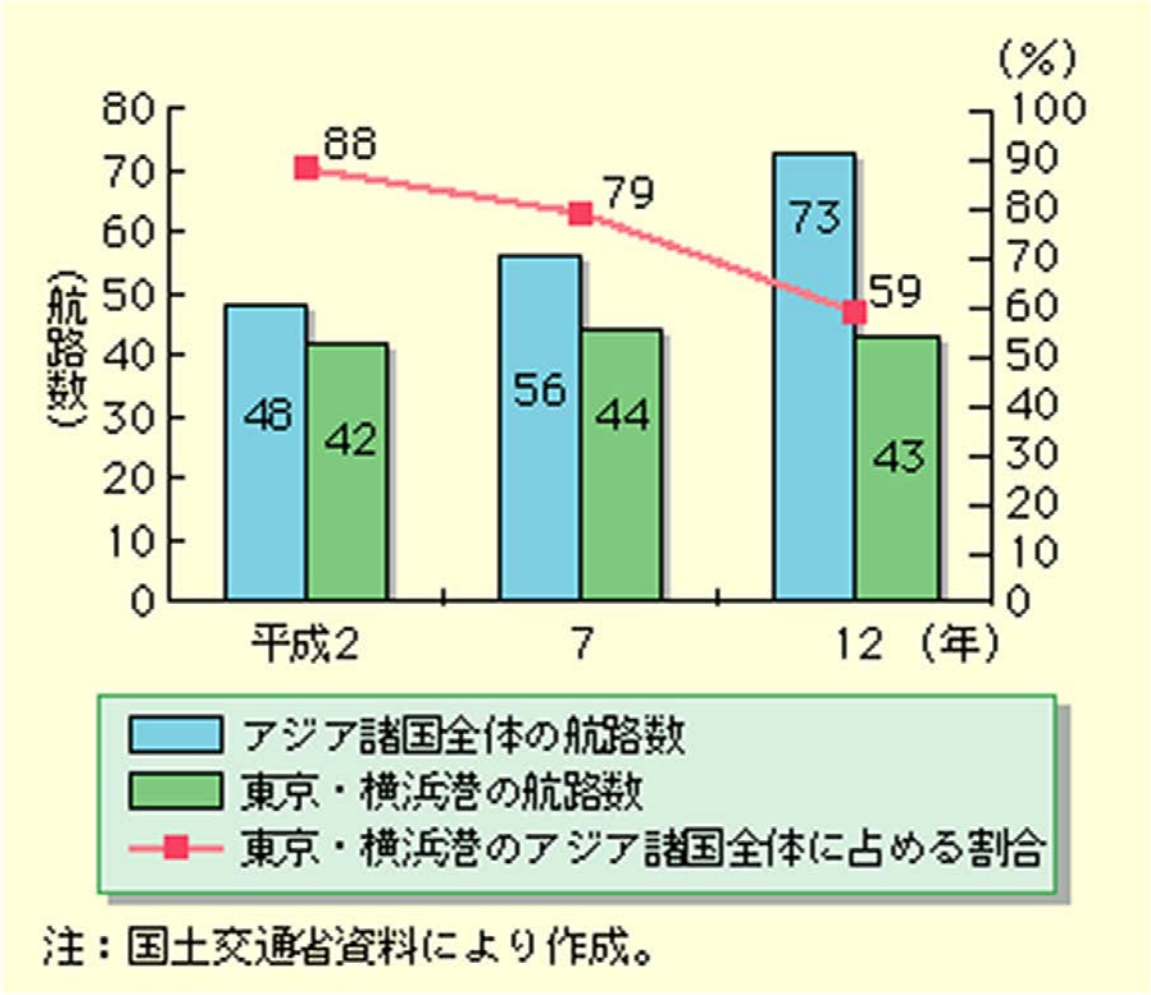
さらに、成田空港については、現在整備が進められている2,180mの暫定平行滑走路の供用開始(14年4月予定)に向けて、その効果が最大限発揮されるよう、増便や新規乗り入れに関する各国との協議を適切に進めていく方針である。

2. 国際海上輸送の充実

(1)海上ハイウェイネットワークの構築

グローバル化の進展により地球規模での競争が激化する中で、製造業の水平分業の進展、アジア諸国の経済力の向上等から、荷動きがアジア各地に分散する傾向がみられる。こうした状況の下、日本の国際物流の大宗を占める海上輸送の現実をみると、コンテナ船の大型化が進展する中で日本の港湾の大水深化が立ち遅れている。また、ソフト面も含めた海上輸送サービスについては、定時性、高速性、高度情報化への対応などの点で不十分であり、上記のニーズに対応できない状況である。これらの結果、アジアに就航する欧米のコンテナ航路の日本への寄港割合は減少している反面、アジアの主要港湾は、自国発着貨物以外のいわゆる中継貿易(トランシップ)も含めて(注1)取扱量を拡大させ、サービス水準を向上させている。

図表II-2-22　益々拍車のかかる東京圏の国際競争力の低下(北米・欧州コンテナ航路の東京・横浜港への寄港割合の減少)



アジア諸国等との相互依存関係が深まる中で、従来の国内・国際物流の垣根も相対化されてきており、かつて国内諸地域間でやり取りされていた工業関連物資、暮らしの消費物資の輸送がアジア諸国との間でやり取りされるなど対アジア輸送は準国内輸送とみなせるような状況となっている。このため、国内から海外までの一貫したドア・ツー・ドアの物流サービスのスピーディーな展開がますます重要になってきている。これらアジアにおける物流の変化の中で、日本が国際競争力を維持・向上させるためには、多頻度・高速化やコスト削減等荷主の高度なニーズに対応した効率的な物流サービスの提供が可能となるような基盤整備が必要である。

特に、昨今になりIT革命進展や船舶の高速化に加え、海上運送の規制緩和による競争原理の導入、さらには東京湾口航路整備事業の漁業補償の解決等により、海上輸送を取り巻く環境を大幅に改善できる可能性が高まった。そこで、ハード施策とソフト施策を有機的に組み合わせることにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境として海上ハイウェイネットワークを構築する。

具体的には、以下の施策を推進していく。

1)湾口の国際幹線航路の整備

座礁をもたらす危険のある浅瀬等の存在により船舶航行のボトルネックとなる湾口の国際幹線航路において、浅瀬を撤去することなどにより、航行の安全確保を図るとともに、ボトルネックの解消による船舶航行の高速化を図る。特に首都圏の経済活動と国民生活を支える東京湾の安定的な海上輸送を支えるため、東京湾口航路等の整備に重点化する。

2)湾内航行のノンストップ化

ITを利用した新しい海上交通システムの整備により湾内航行のノンストップ化を図る。特に、14年度以降段階的に義務化されることとなる自動船舶識別システム(AIS(注2))を活用した船舶の運航支援の高度化と管制の効率化について検討している。

3)中枢・中核国際港湾の整備

国際海運ネットワークの拠点となる中枢国際港湾(注3)やこれを補完する地域の中核となる中核国際港湾等において、コスト・サービスともに国際水準を視野に置きつつ、国際的な社会資本として大水深コンテナターミナル等の整備を図る。

これらに加え、4)港湾諸手続のワンストップサービス化、5)港湾の24時間フルオープン化等港湾荷役の効率化・サービス向上の推進にも取り組んでいく(第II部第10章参照)。

(注1)シンガポール港では取扱コンテナ個数(TEU)の8割、高雄では5割がトランシップ。
(注2)船舶が自船の情報を周囲の船舶や陸上局に継続的に発信し、他船から同様の動静情報を自動的に取得するシステム。
(注3)中枢国際港湾-東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州における港湾。

(2)外航海運の発展への取組み

我が国は経済活動を維持していく上で必要なエネルギー資源や食糧の多くを海外に依存しており、その大半を輸送する外航海運は国民生活・経済活動を支える上で極めて重要な役割を担っている。日本の外航海運政策は「海運自由の原則」(注)を基本としており、その外航海運に係る制度は世界的にみても最も自由化が進んでいるといえる。自由で公正な国際海運市場を形成するべく、国際機関における活動に積極的に貢献している(第II部第11章参照)。

(注)海運自由の原則-海運事業に対する参入撤退の自由を保障し、貨物の積取りについて政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させたりすることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの原則。現実には国家安全保障等を口実に政府の介入が行われることも多いことから、これらについても政府の介入を最小限にすることが求められる。

第3節　複数の交通機関の連携強化

1．マルチモーダルな交通体系の構築

第I部でみてきたように、陸・海・空にわたり、交通基盤の整備、交通サービス等のハード・ソフトが一体となった総合的な交通体系を構築することが、新しく生まれた国土交通省としての重要な課題となっている。このため、国土交通省では、「マルチモーダル交通体系」を構築するための取組みを推進している。ここでマルチモーダル交通体系とは、複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系、という意味である。

具体的には、空港、港湾、駅等の拠点及び高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路等の重点的な連携整備と機能向上により、スピードアップと乗り継ぎ・積み替えの円滑化を図る。これにより、我が国産業の国際競争力の強化を図るとともに、利用者が求めるドア・ツー・ドアのサービスを、環境にやさしく、適切なコストで提供することを目指す。

(1)マルチモーダル推進会議の設置

マルチモーダル施策を推進する目的で、本省に関係部局からなる「本省マルチモーダル推進会議」を設置するとともに、地方ブロック単位で各地方整備局、地方運輸局等で構成される「地方マルチモーダル推進会議」を設置している。

(2)「マルチモーダル交通体系の構築に係る基本方針」を踏まえた事業の重点実施

平成13年2月に本省マルチモーダル推進会議において、「マルチモーダル交通体系の構築に係る基本方針」を定めた。これを踏まえて、地方マルチモーダル推進会議で広域的な交通基盤の連携強化を計画的に進め、毎年度の予算において重点的に整備をしていくこととしている。

図表II-2-23　マルチモーダル交通体系の構築イメージ例

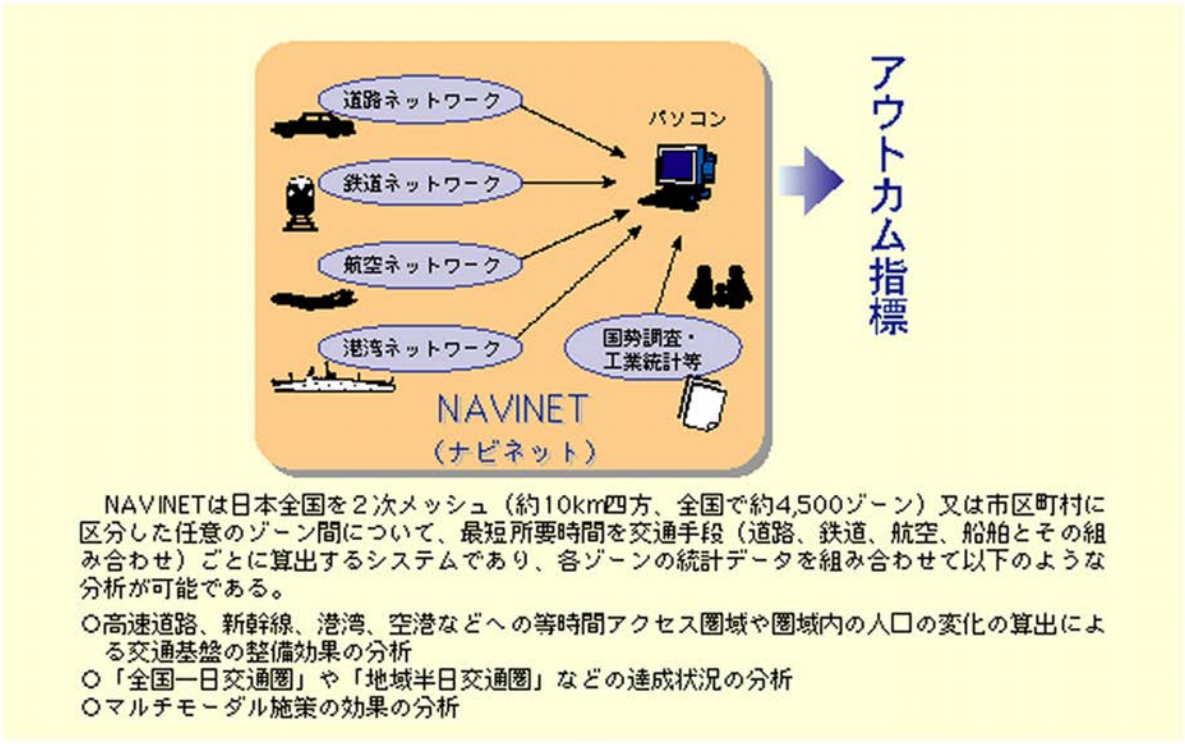
（物流効率化による国際競争力の強化） 国際港湾・国際空港等の拠点、高規格幹線道路や海上ハイウェイ等の輸送ネットワーク、これらに接続する道路・鉄道の一層重点的な連携整備と機能向上を進める。また、これと連携して、輸出入手続きのワンストップ化や港湾の24時間フルオープン化等の国際物流円滑化のためのソフト施策も推進する。
（海外とのアクセス性向上による国際的な人流の活発化） 国際空港・国際港湾等の整備や機能向上とともに、アクセス時間短縮のための鉄道・高規格幹線道路等の重点的な連携整備を進める。また、航空路線の選択肢拡大につながる各空港間の連携強化のため、空港間を結ぶ道路・鉄道の整備を進める。このほか、広域観光ルート形成による外国人観光客の来訪増を念頭に置いた交通体系を連携整備する。
（都市機能の広域的分散配置と近隣都市間の円滑な移動） 環状道路・鉄道網の整備、既存の臨港鉄道等の旅客鉄道への転用、駅前広場や駐車場整備等による鉄道駅乗り継ぎ機能の強化等を推進する。
（物流円滑化による地域産業の活性化） 地域産業の活性化を図る港湾・空港と農水産物や工業製品等地域から出荷される貨物の流通円滑化につながる高規格幹線道路等の連携整備、貨物鉄道の有効利用を図るためのアクセス道路や荷捌きスペースの整備等を進める。
（交流の活発化による自立的な地域の発展） 空港・港湾の機能拡充・鉄道の高速化及び高規格幹線道路等の整備を進めるとともに、乗換えを容易にする空港・港湾・鉄道駅等のターミナルの強化、これらにアクセスする道路の整備や踏切の立体交差等による交通流の円滑化を連携して推進する。また、観光の広域化・活性化のための交通体系として、これらに加えて、観光拠点とを結ぶ空港・港湾・鉄道・道路の連携整備を図る。
（災害に強い交通ネットワークの構築） 各交通機関において防災性の向上やネットワークの多重化を進めるとともに、代替機関としての活用を想定して鉄道・道路・港湾・空港といった交通機関相互の連結機能強化や、緊急時の河川敷、河川舟運の活用のための基盤整備を推進する。
（循環型社会の形成に資する静脈物流の円滑化） 臨海部における広域リサイクル拠点等の形成を支援する港湾施設の整備や、海上・鉄道輸送を推進するための港湾・鉄道・道路の連携整備等を推進する。
（ITの活用による効率的な交通体系の構築） ITS（高度道路交通システム）や港湾システムの情報化等、ITの活用による陸上・海上・航空交通システムの高度化等を図るほか、海陸一貫物流情報システムの開発、刻々と変化する道路交通情報や公共交通の運行状況、乗り換えに関する情報を空港や駅等の交通結節点において提供するシステムの導入等により、交通機関間のより緊密な連携を図る。

(3)「NAVINET(ナビネット)」の高度化

陸・海・空にわたり、ハード・ソフトが一体となった総合的な交通体系を構築することが求められており、そのためには、交通体系の現状や整備効果を定量的に分析・評価できるシステムが必要である。また、交通体系整備の意図と結果をわかりやすく説明するために、アウトカムの形で提示することも求められている。

このため国土交通省では、平成9年から総合交通体系分析システム「NAVINET(ナビネット)」の開発を進めているが、今後、利用者の立場に立ってマルチモーダルな交通体系を効率的に実現するため、一層の分析機能の高度化を図っていくこととしている。

図表II-2-24　NAVINET(ナビネット)



2. 空港への交通アクセス強化

上述したように大都市圏の拠点空港、とりわけ首都圏の空港機能の充実は我が国がグローバル社会における地位を維持・向上させていく上で必要不可欠であり、このため空港容量の拡大を図っている。しかし、いくら立派な空港が整備されても、そこに到着するまでのアクセス交通に時間がかかるようでは空港の利便性は損なわれてしまう。我が国の拠点空港はこの点でも不十分なところがあり、空港容量の拡大等の取組みと併せて、空港アクセスを改善することは、もはや一刻の猶予も許されない課題となっている。

(1)成田空港へのアクセス強化

世界の主要空港(ロンドン、パリ、香港等)の都心との間の鉄道所要時間がおおむね30分以内であるのに対し、成田空港については50分台であり、主要国の中で最も長い所要時間となっている。成田空港利用者の8割は関東居住者で鉄道利用率が高いことから、空港利用者の利便確保のため鉄道のアクセス時間を現在よりも大幅に短縮することが必要である。

図表II-2-25　世界の主要空港の都心との間の鉄道アクセス

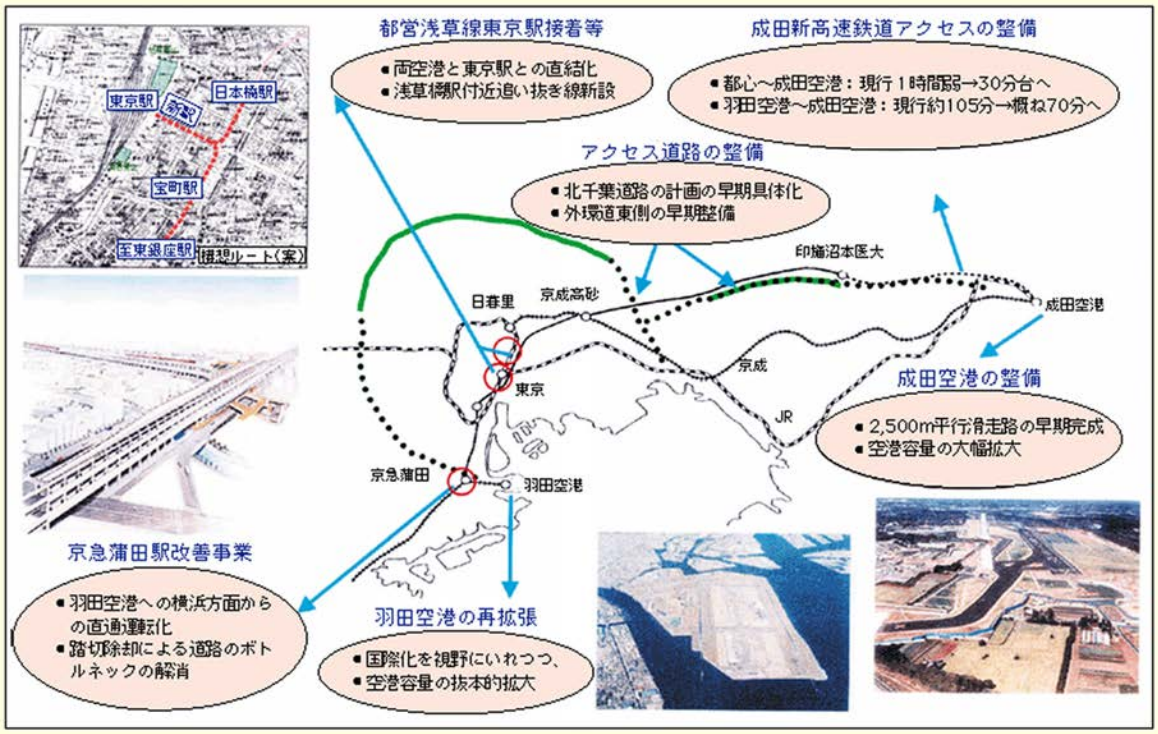
空港名	鉄道アクセス			
	都市名	都心との距離	所要時間	運行頻度
日本　新東京国際空港（成田空港）	東京	78km（東京駅～空港第２ビル）	57分（JR・NEX）	30分毎
		66km（日暮里駅～空港第２ビル）	53分（京成スカイライナー）	40分毎
米国　J.F.ケネディ	ニューヨーク	24km	不明（地下鉄）	※あまり利用されない
米国　オヘア	シカゴ	37km	35分（地下鉄）	10分毎
英国　ヒースロー	ロンドン	24km	45分（地下鉄） 15分（急行）	3～7分毎 15分毎
フランス　シャルル・ド・ゴール	パリ	25km	30分（鉄道）	15分毎
オランダ　スキポール	アムステルダム	10km	12分（国鉄）	8～9分毎
ドイツ　フランクフルト	フランクフルト	9km	10分（鉄道）	10分毎
中国　チェクラプコック	香港	28km	23分（鉄道）	10分毎

注1：年間輸送旅客数が上位30位以内の空港のうち、鉄道アクセスが可能であるものを掲げた。
注2：『エアポートハンドブック '00』((財) 関西空港調査会編集) 等。

このため、北総・公団線と成田空港を接続する成田新高速鉄道アクセスの整備を進めることにより、都心から成田空港までの鉄道アクセス時間を30分台とすることを目指すとともに、都営浅草線東京駅接着等の早期具体化を目指した検討等により、さらなる鉄道アクセス利便の向上を図る。

また、車による高速アクセス性を向上するため、自動車専用道路ネットワークの整備を推進することとしている。

図表II-2-26　首都圏空港の機能強化による都市再生


都営浅草線東京駅接着等
●両空港と東京駅との直結化
●浅草橋駅付近追い抜き線新設
成田新高速鉄道アクセスの整備
●都心～成田空港：現行1時間弱→30分台へ
●羽田空港～成田空港：現行約105分→概ね70分へ
アクセス道路の整備
●北千葉道路の計画の早期具体化
●外環道東側の早期整備
東京駅
日本橋駅
新駅
宝町駅
茅場町駅
(構想ルート(案))
印旛沼本医大
日暮里
京成高砂
成田空港
京成
東京
JR
成田空港の整備
●2,500m平行滑走路の早期完成
●空港容量の大幅拡大
京急蒲田
羽田空港
京急蒲田駅改善事業
●羽田空港への横浜方面からの直通運転化
●踏切除却による道路のボトルネックの解消
羽田空港の再拡張
●国際化を視野にいれつつ、
●空港容量の抜本的拡大

(2)その他の空港アクセス強化策

1)羽田空港アクセスのさらなる改善

羽田空港への鉄道アクセスについては、最近次々に利便性が向上しつつあるが、さらなる利便性向上を目指して、東京都をはじめとする関係者からなる検討委員会において、都営浅草線の東京駅接着等の事業化推進に関する検討を行っている。また、空港線の路線容量拡大及び横浜方面からの直通化を可能とするため、京浜急行蒲田駅の総合的改善を進めている。

2)中部国際空港へのアクセス確保

中部国際空港の開港に向けて、アクセス鉄道として中部国際空港連絡鉄道(中部国際空港-名鉄常滑駅間)の整備が行われており、国から補助を行っている。また、海上アクセスについても推進協議会を設け、運航事業者の選定等を行っている。

第4節　観光交流の促進

1. 観光の意義・経済効果

観光は、ゆとりと潤いのある生活にとって重要であるばかりでなく、国際親善や地域の振興、産業・雇用の創出等に非常に大きな役割を果たしている。

すなわち、人々にとっては、観光は生きがいや安らぎを生み出し、ゆとりと潤いのある生活に寄与するものであり、国際社会にとっては、国民各個人レベルの国際観光交流は国際相互理解の増進、国際親善、ひいては国際平和に貢献するものである。

また、観光は、交流人口を増加させ、地域の活性化に大きく寄与するものであり、特に、旅行業、交通産業、宿泊業、飲食産業、アミューズメント産業、土産品産業、旅行関連産業等幅広い分野を通じ、地域経済及び国民経済において、産業や雇用の創出に大きな役割を果たしているところである。

国民経済に対する効果を平成12年についてみると、観光に係る直接消費は22.6兆円、さらに波及効果を含めると53.8兆円、雇用効果は422.2万人と推計されており、我が国のGDPや雇用に占める比率でみると、他の基幹産業に匹敵する貢献度となっている。

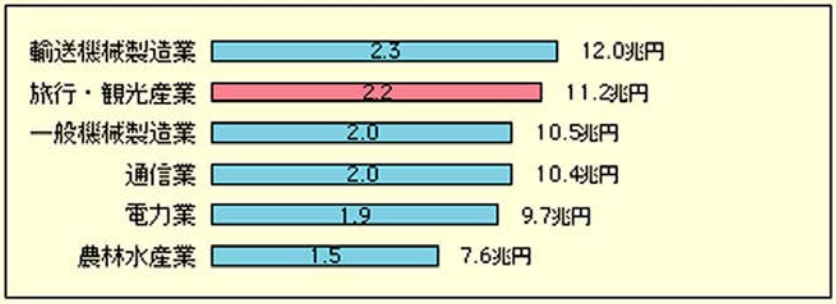
また、訪日外客による消費は1.4兆円となっている。このような点から、観光政策は非常に重要であり、諸外国においても政府レベルで外国人旅行者を自国に誘致するための方策をはじめ、観光政策を積極的に推進している。我が国においても、低迷する地域の経済・雇用の改善を図るための切り札として、また、サービス収支の改善により我が国国際収支の改善を図っていく観点からも、観光の振興がますます重要となっている。

図表II-2-27

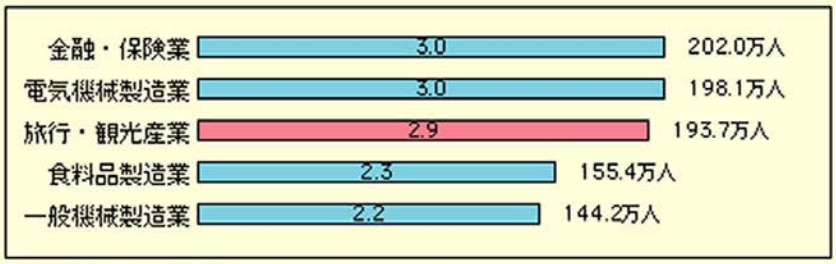
観光消費の我が国経済への貢献



観光産業の付加価値が我が国のGDPに占める比率（%）



観光産業の我が国の雇用に占める比率（%）



注：国土交通省資料により作成。

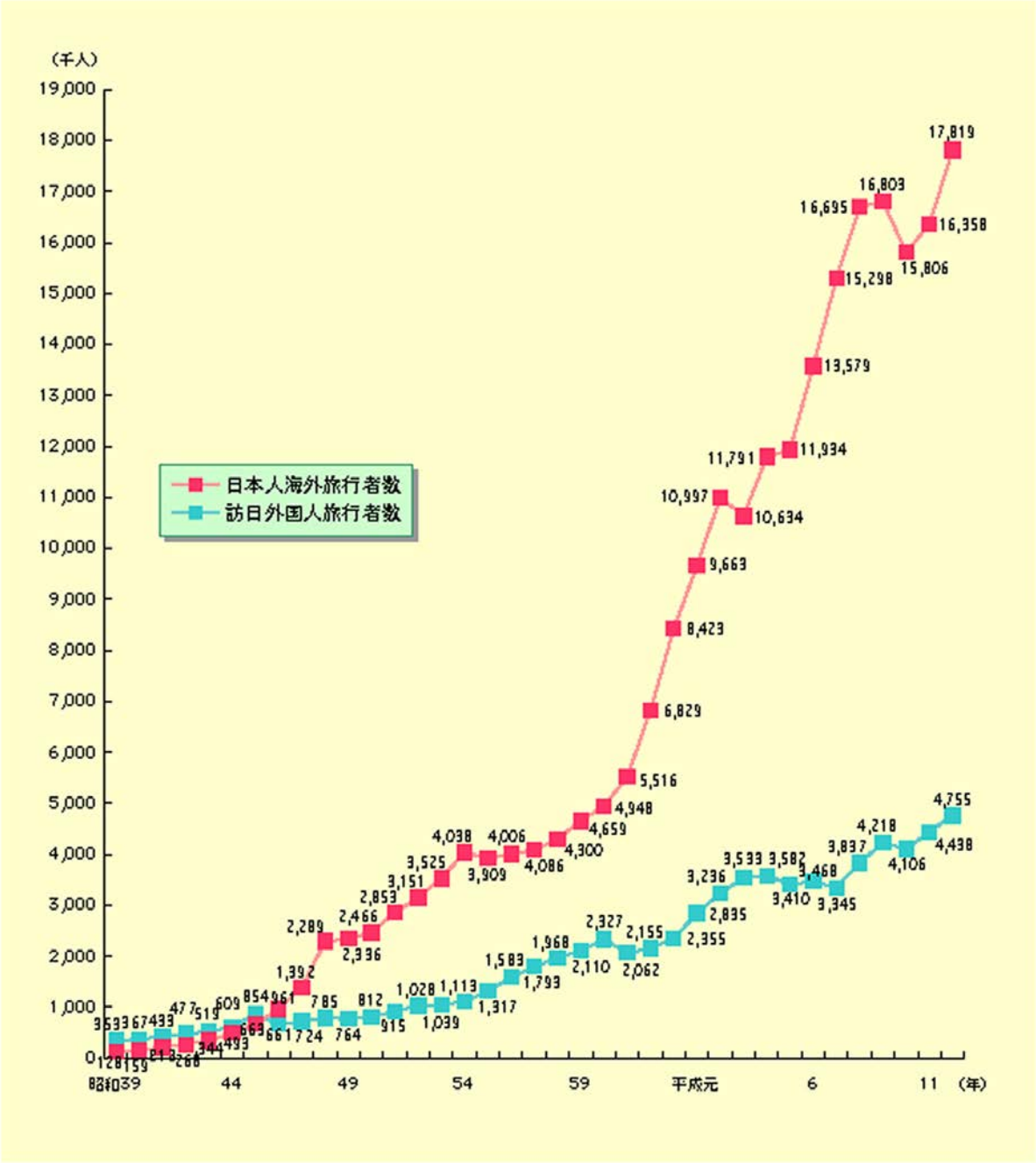
2. 観光の現状と課題

(1)国際観光

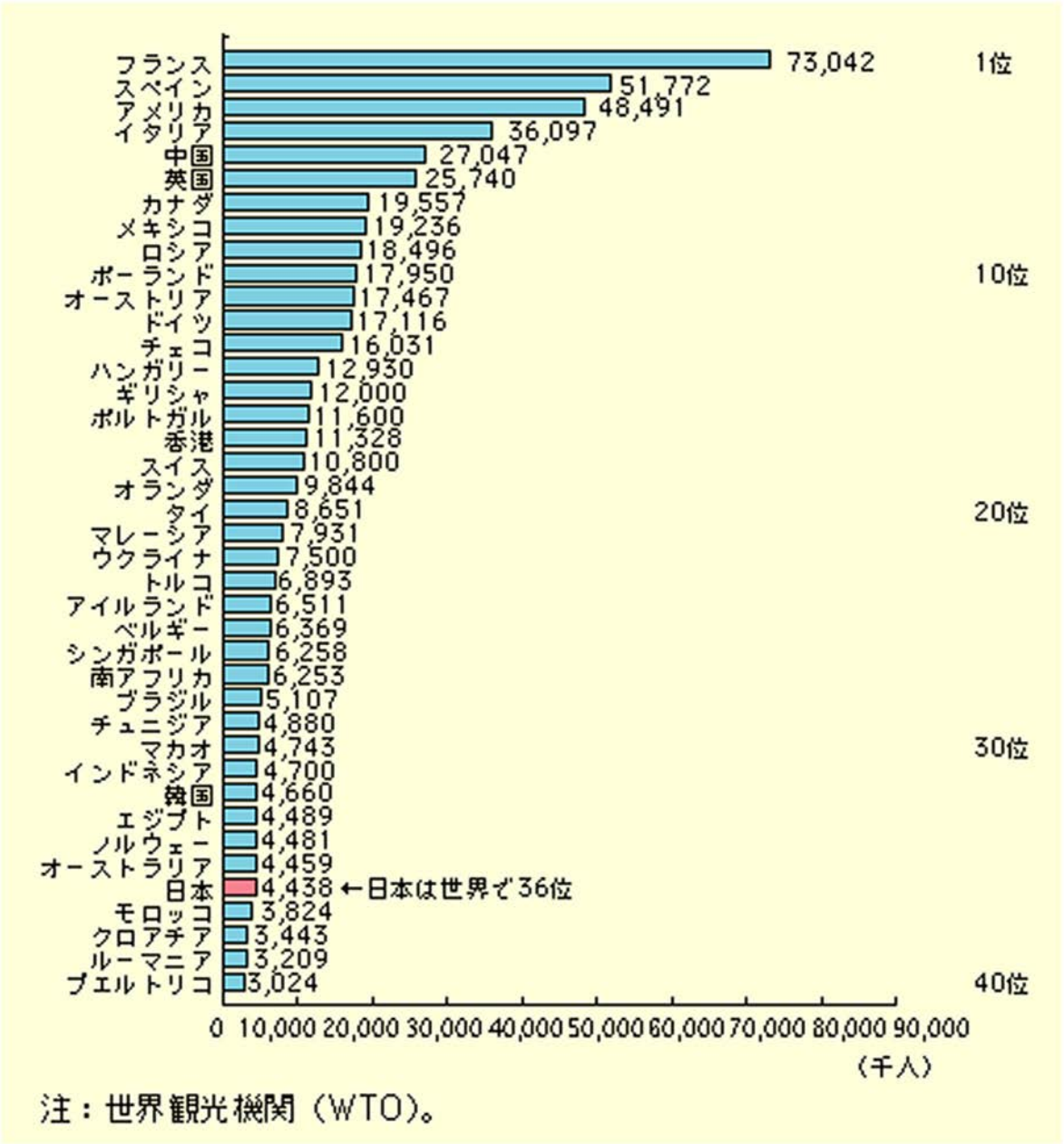
12年の国際観光は、日本人海外旅行者数が1,782万人(前年比8.9%増)と過去最高を記録した。一方で、訪日外国人旅行者数は、アジア地域の景気回復等を背景に476万人(前年比7.2%増)と過去最高を記録したものの、11年で世界第36位に留まっており、依然として国際的には低水準となっていることから、訪日外国人誘致、特に、今後経済成長が見込まれ、我が国にも比較的近い距離にあるアジアの近隣諸国からの訪日外国人誘致のための施策を総合的に推進していくことが課題となっている。

また、13年9月に発生した米国同時多発テロ事件が影響し、13年9月には日本人海外旅行者数で対前年比20.6%減、訪日外国人旅行者数で同6.6%減となり、国際観光に深刻な影響を与えた。

図表II-2-28　日本人海外旅行者数、訪日外国人数の推移



図表II-2-29　平成11年外国人旅行者受入数


フランス 73,042
スペイン 51,772
アメリカ 48,491
イタリア 36,097
中国 27,047
英国 25,740
カナダ 19,557
メキシコ 19,236
ロシア 18,496
ポーランド 17,950
オーストリア 17,467
ドイツ 17,116
チェコ 16,031
ハンガリー 12,930
ギリシャ 12,000
ポルトガル 11,600
香港 11,328
スイス 10,800
オランダ 9,844
タイ 8,651
マレーシア 7,931
ウクライナ 7,500
トルコ 6,893
アイルランド 6,511
ベルギー 6,369
シンガポール 6,258
南アフリカ 6,253
ブラジル 5,107
チュニジア 4,880
マカオ 4,743
インドネシア 4,700
韓国 4,660
エジプト 4,489
ノルウェー 4,481
オーストラリア 4,459
日本 4,438 ←日本は世界で36位
モロッコ 3,824
クロアチア 3,443
ルーマニア 3,209
プエルトリコ 3,024
1位
10位
20位
30位
40位
0 10,000 20,000 30,000 40,000 50,000 60,000 70,000 80,000 90,000
（千人）

注：世界観光機関（WTO）。

(2)国内観光

12年の国内観光は、旅行関連支出の抑制が続く中、国民1人当りの国内平均宿泊旅行回数は1.52回（対前年比1.9%減）となっているなど、低迷が続いている。このため、国内観光振興施策の推進が課題となっている(第II部第3章参照)。

(3)観光産業

1)旅行業

旅行業の現状については、主要旅行業者50社の12年度の取扱高を前年度と比較すると、海外旅行取扱高は、8年度以来4年ぶりの増加(前年度比6.6%増)がみられたが、国内旅行取扱高は、依然として横ばい傾向(前年度比0.2%減)にあり、全体では前年度比2.6%増となっている。

なお、13年9月に発生した米国同時多発テロ事件の影響により海外旅行を中心にキャンセルが増加し、13年度の取扱高に深刻な影響を与えるものと懸念される。実際主要旅行業者50社の9月分の取扱額は、対前年同月比で海外旅行が25.7%減で全体では12.0%減、10月分の取扱額は同様に海外旅行が46.1%減、国内旅行が5.9%減、全体では21.4%減となった。このため、旅行関連事業者(旅行業、旅行業者代理業、ツアーオペレーター業、添乗サービス業)の経営状況は大変厳しい状況になっているところであり、旅行関連事業者の運転資金の確保のために、相談窓口の設置、セーフティネット保証等の緊急措置を講じている。

2)ホテル・旅館業

主要登録ホテルの客室利用状況は12年度において全国平均で68.2%である。なお、主要登録ホテル・旅館の赤字施設の割合は、11年度において、ホテルで42.2%、旅館で50.6%となっている。

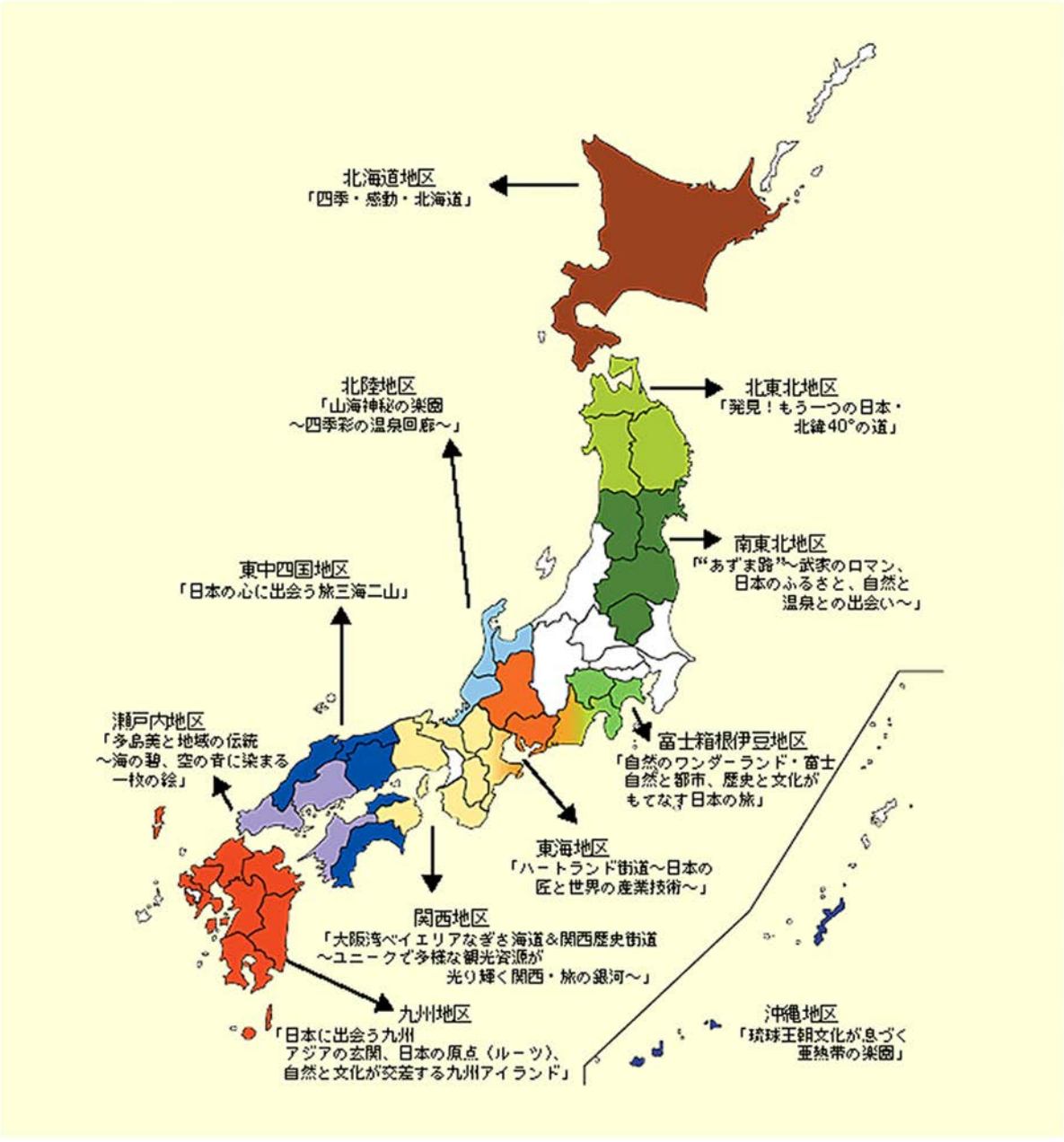
3. 国際観光交流の促進

国際観光交流の促進については訪日外国人誘致が重要な課題となっているが、現在、おおむね2007年を目途に外客数800万人を目標(12年5月に開催された「観光産業振興フォーラム」において、観光関係者が官民一体となって取り組むこととした「新ウェルカムプラン21」における目標)に以下の施策を推進している。

(1)国際観光テーマ地区の整備

多様な地域への外国人観光旅客の来訪を促進するため、優れた観光資源を有する地域と宿泊拠点からなる地域をネットワーク化し、外国人旅行者が3～5泊程度で周遊できる観光ルートを備えた広域的な地域である外客来訪促進地域(通称「国際観光テーマ地区」)の整備が全国各地で推進されている。外客誘致法に基づき、国際観光テーマ地区を整備する「外客来訪促進計画」について、13年1月までに計11地域について国土交通大臣の同意がなされており、また同テーマ地区については、国際観光振興会による重点的海外宣伝の実施など、関係者一体となった取組みが行われている。

図表II-2-30　国際観光テーマ地区一覧



(2)国際交流拠点・快適観光空間の整備

国際観光テーマ地区を訪れる外国人旅行者のため、地域の歴史、文化、自然等の紹介・体験機能を備えた「国際交流拠点」(注1)や、地域に散在する観光資源を有機的に連携させ散策ルート化することを目的とした「快適観光空間」(注2)の整備が全国各地で行われている。

(注1)北海道七飯地区、栃木県日光地区、静岡県伊東地区、島根県松江地区。
(注2)岩手県盛岡地区、山口県防府地区。

(3)外国人旅行者の国内旅行費用の低廉化

博物館、宿泊施設及び飲食店等で割引等の優遇措置を受けられる「ウェルカムカード」が全国各地で導入されているほか、主要航空会社及び鉄道会社における外国人向け割引運賃の設定など、外国人旅行者の国内旅行費用の低廉化のための取組みが各方面でなされている。

図表II-2-31　ウェルカムカード等発行状況

名称	導入年月	有効地域	加盟施設数	備考
北海道ウェルカムガイドブック	平成10年12月	北海道	156	
あおもりウェルカムカード	平成9年10月	青森県	166	
成田ウェルカムカード	平成9年11月	成田国際観光モデル地区 (成田市、佐倉市、栄町、芝山町)	53	
東京ウェルカムカード	平成11年12月	東京都	41	平成12年3月で ホームページ化
東海地区ウェルカムカード	平成13年3月	愛知県、岐阜県、三重県、静岡県	235	
長浜カルチャーカード	平成7年6月	長浜市及び湖北地域12町	89	
関西観光ウェルカムガイドブック	平成11年1月	大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県・三重県・徳島県・福井県	590	有料(700円) 日本人も利用可
瀬戸内ウェルカムカード	平成12年5月	瀬戸内国際観光テーマ地区 (広島県、山口県、愛媛県)	344	
かがわウェルカムカード	平成10年8月	香川県	162	
北九州ウェルカムカード	平成12年6月	北九州市	93	
福岡ウェルカムカード	平成11年2月	福岡市	140	
宮崎ウェルカムカード	平成12年1月	宮崎市、日南市、串間市	83	
Mt. Fuji ウェルカムカード	平成13年10月	神奈川県、山梨県、静岡県	212	

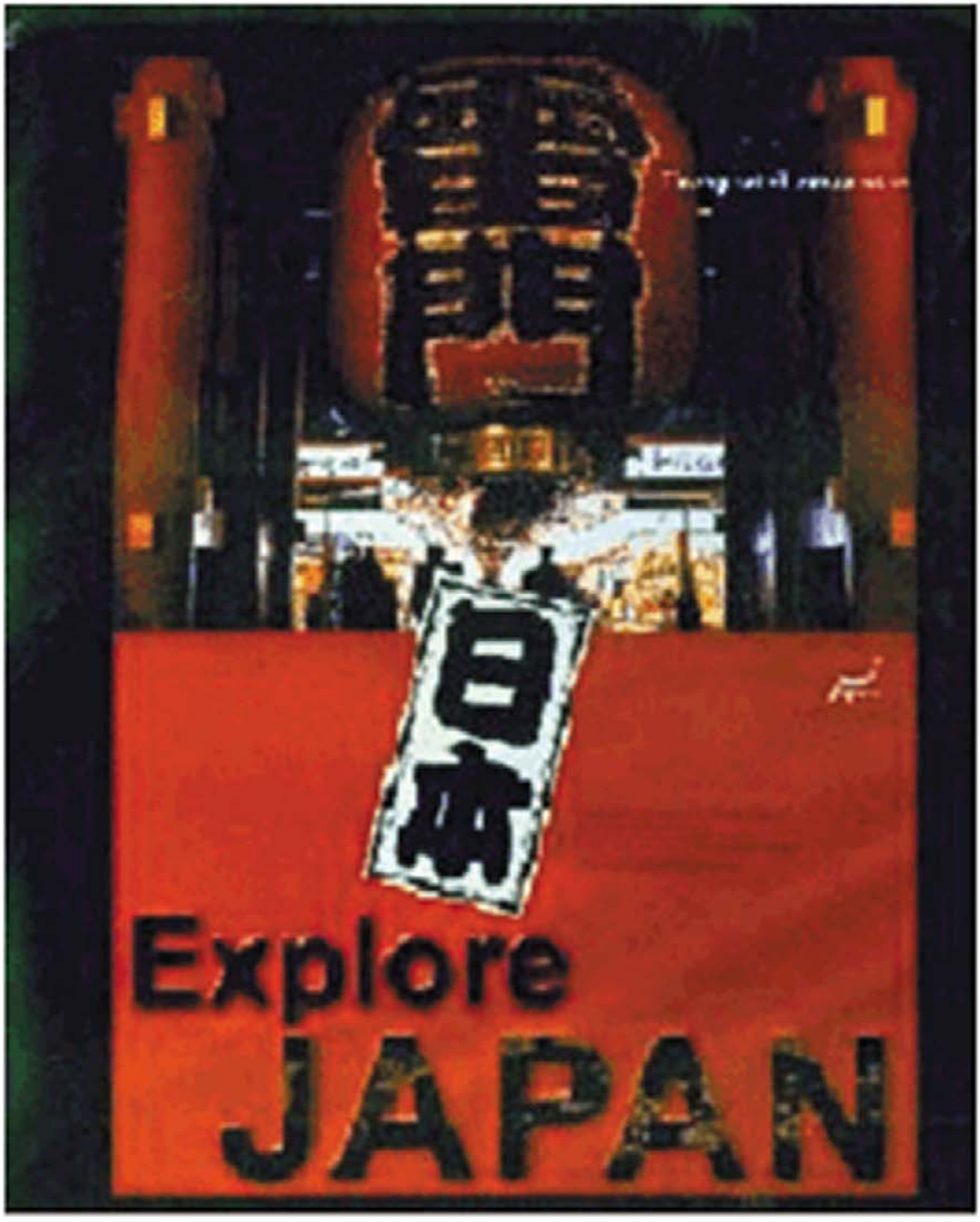
図表II-2-32　外客向け割引運賃制度及び共通乗車船券の導入の例

	事業者	割引制度	割引対象及び価格
航空	日本航空	「WELCOME TO JAPAN FARE」	海外在住者の海外発国内乗り継ぎの際の国内航空運賃の割引 2区間25,200円～5区間63,000円
	全日空	「VISIT JAPAN FARE」	同上
鉄道	JR西日本	「JR-WEST RAIL PASS」	乗り降り自由な周遊タイプ（各エリア内のJR西日本全線） 関西エリア4日6,000円、山陽エリア8日30,000円
	JR東日本	「JR EAST PASS」	同上（JR東日本全線） 連続5日20,000円　連続10日32,000円 フレックス4日20,000円
	JR九州	「JR-KYUSYU RAIL PASS」	同上（JR九州） 5日15,000円　7日20,000円
	JR全線	「JAPAN RAIL PASS」	同上（JR全線） 普通車用（7日28,300円～21日57,700円） グリーン車用（7日37,800円～21日79,600円）
共通乗車船券	名鉄グループ	名鉄「Nice Day Pass」	乗り降り自由な周遊タイプ(名鉄グループ6社の鉄道・バス・船舶) 連続2日（大人3,000円、小人1,500円） 13宿泊施設及び16観光施設の割引

(4)訪日旅行促進キャンペーン

国際観光振興会は、海外において日本の観光魅力を紹介した多角的な広告宣伝、広報PR事業を実施したほか、韓国、中国及び香港を対象に日本の観光魅力を紹介したテレビのスポット広告を実施した。

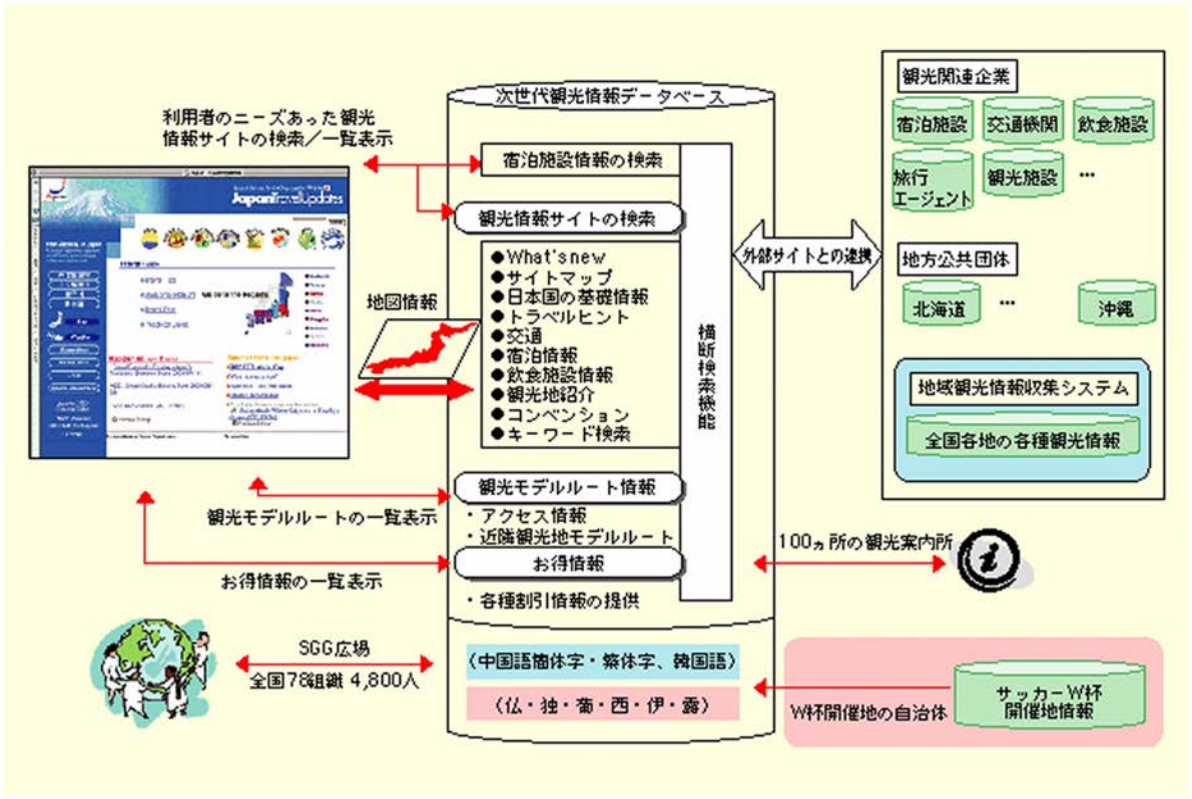
海外宣伝ポスター


日本
Explore
JAPAN

(5)次世代観光情報基盤整備事業

国際観光振興会では、従来からインターネットを通じて提供している英語による観光情報に加え、平成12年度には新たに韓国語及び中国語(簡体字・繁体字)による情報提供を開始した。また、ワールドカップ大会開催地及びその周辺地域の観光情報を10言語で開始し、ホームページ本体についても10言語化する予定である。

図表II-2-33　次世代観光情報システムのサービス・イメージ



(6)世界観光機関(WTO)総会開催(平成13年9月)に向けた取組み

13年9月に世界観光機関(WTO)総会が、大阪とソウルで共同開催されたが、同総会は、我が国の観光魅力をPRする絶好の機会でもあることから、同総会に向けて来訪した外国参加者に大阪周辺の観光魅力を体験させる各種プログラムを企画・実行し、PR活動を行った。

同総会では、日韓両国が主導的な役割を果たして提出した、テロを非難し観光関係者が講ずる安全対策を支援する内容の決議案を採択したほか、旅行市場の量的・質的変化、自然・文化遺産の継承及び観光と情報技術について21世紀を通じた観光政策を提案する「大阪ミレニアム宣言」を採択するなど、多くの成果を収めた。

(7)アジアの近隣諸国との観光交流の促進

1)日中両国の観光交流の促進

中国国民の観光目的での渡航可能地域として我が国が加えられたのを受けて、中国国民による訪日団体観光旅行が政府間の調整を経て、中国の一定地域からの訪日団体に限定するなどの条件をつけた上で12年9月から開始された。13年10月上旬には770団体、1万5,000人に達する実績となっており、両国の国交正常化30周年を記念した2002年「日本年」・「中国年」を契機として、今後とも、一層の健全な発展を図りつつ日中間の観光交流の促進を図っていくこととしている。

2)日韓両国の観光交流の促進

平成18年までに日韓両国民の相互交流と他地域から両国への来訪者の合計を11年実績の約2倍の1,600万人とすることを目指す「東アジア広域観光交流圏構想(EASTプラン)」が、12年11月、日韓観光当局間で合意された。14年の日韓国民交流年を契機に、今後必要な施策を具体化し、両国が官民一体で推進していくことで、広域観光交流圏の形成を目指すこととしている。

(8)国際観光ホテル整備法に基づく登録ホテル・旅館の整備

国際観光ホテル整備法に基づき、ハード・ソフト両面からみて外国人旅行者の宿泊に適したホテル・旅館等の登録を行い、財政投融資等によりその整備を推進するとともに、出版物・インターネット等により国内外に情報提供を行っている。

なお、13年6月末現在、1,082件のホテル及び2,012件の旅館が登録されている。

(9)フィルム・コミッションへの支援

映画等のロケーション撮影をスムーズに進めるための支援組織であるフィルム・コミッションを支援するため、13年度には、マニュアルの作成、先進事例調査等を行っている。

(10)国際クルーズへの対応

国際クルーズ旅客船による観光交流の促進を図るため、横浜港等において旅客船ターミナルの整備を行っている。

4. 旅行の促進

(1)長期滞在型旅行の推進

1)休暇取得促進

12年1月、改正祝日法が施行され、成人の日と体育の日が月曜日に指定されたが、これに引き続き、13年6月」、海の日と敬老の日を第3月曜日に指定する祝日法の改正が行われ、15年1月から施行されることとなった。

また、年次有給休暇を活用したゆとりある休暇を年間を通じて計画的に取得できる社会環境の醸成とその取得を促進し、旅行需要の分散化・長期化等を図るため、民間や関係省庁とも連携しながら、「ゆとり休暇取得促進キャンペーン(仮称)」の実施に向けて13年度から取り組んでいるところである。

2)リアル・ジャパン・キャンペーン

都道府県及び観光関係団体・企業は、13年3月から国内観光のレベルアップ活動とPR活動を柱とした「リアル・ジャパン・キャンペーン」を開始した。

今後、このキャンペーンと「ゆとり休暇取得促進キャンペーン(仮称)」を相乗的に作用させ、長期滞在型旅行の推進と旅行需要の平準化を図り、ゆとりある社会の実現と経済の活性化を目指していくこととしている。

(2)安全・快適な旅行の確保

1)旅行取引の多様化に対応した消費者保護への取組み

12年11月、インターネットによる旅行取引の拡大に対応し、旅行契約の契約時に義務付けている書面の交付について、電子的手段によってもできるように旅行業法を改正した。これにより、携帯電話では予約や旅行商品の紹介にとどまっていたものが、契約締結まで可能になった。

また、旅行取引におけるIT化の普及に応じた消費者保護を図るため、13年2月に旅行業者のインターネット上の広告について、適正な表示が行われているか、法令遵守状況を点検するインターネット・サーフディを実施した。

2)旅行者の安全確保

海外旅行者の安全確保のため、関係省庁と緊密な連絡をとり、旅行業者等を通じ、海外危険情報の旅行者への周知徹底を図ること等の施策を講じている。

5. ワールドカップ対策

(1)ワールドカップ開催を契機とした広報宣伝

平成14年5月から開催されるワールドカップサッカー大会を契機とした観光振興のため、インターネット上に「ワールドカップ情報室」を開設し、開催都市における関連インフラ情報、アクセス情報、地域情報等の提供を行っている。

また、国際観光振興会は、上記ホームページによる情報提供のほか(3.(5)参照)、開催都市とその周辺地域の観光魅力をアピールするためのキャンペーンを世界各地で実施し、外国人旅行者向けのパンフレットを作成するなど広報宣伝を行った。

(2)大会開催時における輸送対策等

大会開催時における輸送対策については、需要に対応した輸送体制の確保、公共交通機関の情報や道路交通情報の提供等適切な実施を図っていく。また、札幌市をはじめとした各開催都市において、大会開催時に、会場までの複数の交通機関で利用でき、開催都市の諸施設において複数通貨での購買等が可能となる都市複合型ICカードシステムの活用に関する社会実験(情報プラットホームプロジェクト)を実施する予定である。

また、海上警備を実施するなど、関係機関と連携して、テロ対策、フーリガン対策を講じることとしている。

第3章　個性ある美しい地域・国土の形成

我が国には、豊かな自然や個性あふれる伝統、文化などの地域固有の資源が多く残されており、各地域はそれぞれ人を引き付ける魅力を有しているといえる。しかしながら、依然として残る都市圏と地方圏との地域間格差や中心市街地の空洞化などの問題を抱え、地域の活力の向上が大きな課題となっている。したがって、地域固有の資源や特性を有効に活用しつつ、各地域が主体的に、住民主体の地域づくり、地域間連携の強化、交流人口の拡大、観光を活かした地域づくり等に積極的に取組み、個性的な地域づくりによる地域の活性化を進めていく必要がある。

第1節　地域・国土づくりの方向性

1. 全国から地域まで一貫した国土計画の推進

(1)「21世紀の国土のグランドデザイン」の推進

平成10年に閣議決定された第5次の全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」では、経済的豊かさとともに精神的豊かさを重視し、4つの国土軸からなる多軸型国土構造の形成を目指すとともに、地域の選択と責任に基づく、多様な主体の参加と地域間の連携(「参加と連携」)による地域づくりを提唱している。現在、11年に策定した「「21世紀の国土のグランドデザイン」戦略推進指針」に基づき着実な推進を図っている。

(2)国土利用計画の充実

8年2月に閣議決定された第3次国土利用計画(全国計画)は、1)安全で安心できる国土利用、2)自然と共生する持続可能な国土利用、3)美しくゆとりある国土利用といった観点を基本としている。現在、全国計画を基本として、都道府県計画及び市町村計画も順次策定・改定されてきており、これらの計画をもとに総合的かつ計画的な国土の利用を図っている。

(3)大都市圏整備計画の展開

11年に決定された第5次の首都圏基本計画、12年に決定された第5次の近畿圏基本整備計画及び第4次の中部圏基本開発整備計画に基づき、大都市圏の整備を推進している。各計画は、目標とする社会や生活の姿を示すとともに、目指すべき圏域構造として、首都圏は「分散型ネットワーク構造」、近畿圏は「多核格子構造」、中部圏は「世界に開かれた多軸連結構造」を掲げている。

13年10月には、各圏域において、政策区域ごとにその整備に関する根幹的事項等を定める整備計画(建設計画)が策定されたところである。

(4)地方開発促進計画の展開

11年に閣議決定された東北、北陸、中国、四国及び九州の各地方開発促進計画は、多軸型の国土構造への転換を掲げた「21世紀の国土のグランドデザイン」の理念に即し、各地方において、1)自然と都市が共存し、ゆとりと利便性をあわせ享受できる、多彩な生活や就業が可能な地域、2)活力があり、世界に開かれた地域となることを目指している。このため、各計画においては、地域の個性と発展ポテンシャルを踏まえた基本方針・重点課題を設定した上で、多様な主体の参加と地域間の連携(「参加と連携」)により、新たな発展の実現に向け、戦略的な計画の推進を図っているところである。

(5)国土計画の推進のための調整機能の充実

国土計画の推進に資する各府省の事業に関する、長期計画から実施段階に至るまでの総合的な調整や連携等を円滑に進めるため、各種社会資本整備長期計画の調整や国土総合開発事業調整費による事業の効率的・一体的な実施の支援等の活用を図っている。

(6)沿岸域の総合的管理の推進

「21世紀の国土のグランドデザイン」及び第5次首都圏基本計画等の大都市圏整備計画において総合的管理を推進することとされている沿岸域について、総合的管理の手法について検討を進めるとともに、12年に「沿岸域圏総合管理計画策定のための指針」を策定し、現在、地方公共団体等による計画策定の支援を行っている。

2. 土地利用基本計画による適正かつ合理的な土地利用の実現

国土利用計画法において、土地利用に関する個別規制法に基づく諸計画の上位計画に位置づけられている土地利用基本計画に従い、土地取引の動向や土地利用に影響を及ぼす施設整備の状況等を踏まえ変更し、土地を取り巻く経済社会の変化等に適切に対応した適正かつ合理的な土地利用の実現を図っている(12年度、計画変更件数818件)。

3. 地域の拠点形成の促進

(1)振興拠点地域の整備

「多極分散型国土形成促進法」(昭和63年施行)に基づき、地方において特色ある産業、文化等の機能の集積する拠点として振興拠点地域を整備し、多極分散型国土の形成を促進している。現在7地域の振興拠点地域基本構想が策定されている。

(2)業務核都市の整備

首都圏基本計画(第4次、第5次)において位置づけられた業務核都市(注)を、業務機能をはじめとした諸機能の集積の核として重点的に育成整備し、東京都区部への一極依存型構造からバランスのとれた地域構造への改善を推進している。

(注)東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中心となるべき都市。

(3)地方拠点都市地域の整備

「地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律(地方拠点都市法)」に基づき指定される地方拠点都市地域(注)について、その一体的な整備の促進と産業業務施設の再配置の促進を図り、地方の自立的成長の促進及び国土の均衡ある発展を目指している。このため、基本計画の策定された地域においてアクションプログラムを策定し(71地域)、総合的・計画的な住宅・社会資本整備の推進を目指している。

(注)地域社会の中心となる地方都市とその周辺の市町村(全国85地域)。

(4)大阪湾臨海地域の開発整備

大阪湾臨海地域及びその周辺の地域を、世界都市にふさわしい機能と住民の良好な居住環境等を備えた地域として開発し、東京圏への諸機能の一極集中を是正するとともに、世界及び我が国の経済、文化等の発展を図るため、大阪湾臨海地域開発整備法に基づく整備計画(10府県市)の実施の促進と各種支援措置を講じている。

(5)研究学園都市の建設

1)筑波研究学園都市の建設

筑波学園研究都市建設法に基づき、科学技術集積等を活かした都市の活性化等を目指し、筑波研究学園都市の建設を推進している。

2)関西文化学術研究都市の建設

関西文化学術研究都市建設促進法に基づき、近畿圏における文化学術研究機能の新たな展開の拠点形成を目指し、関西文化学術研究都市の建設を推進している。

(6)地域産業振興の支援

1)特定産業集積活性化の支援

「特定産業集積の活性化に関する臨時措置法」に基づき、対象25地域において、地域の産業集積に係る技術の高度化、新分野への進出等の促進により産業集積の活性化を図り、地域経済の発展を支援している。

2)高度技術産業集積地域の整備等

新事業創出促進法に基づいて高度技術産業集積活性化計画を策定し、対象となる高度技術産業集積地域(高度技術を活用する産業や大学等が集積している地域(平成13年6月現在32地域))を活用し、新事業創出に向けた魅力的な事業環境の整備を促進している。

また、地域プラットフォーム(注)を活用して、各種産業支援機関のネットワーク化等により、新事業の創出を総合的に支援している。

3)新産・工特制度の廃止

昭和37年の全国総合開発計画で打ち出された拠点開発構想を具現化するものとして創設された新産業都市及び工業整備特別地域の制度(新産・工特制度)については、第151回国会における、新産業都市建設促進法(新産法)、工業整備特別地域整備促進法(工特法)、新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律(財特法)の一括廃止をもって廃止されることとなった。

(注)新事業創出のための総合的支援体制。都道府県、政令市ごとに中核的支援機関(中小企業振興公社等)を中心として、各種産業支援機関をネットワーク化する。

(7)地域振興整備公団の行う地方都市開発整備

大都市及びその周辺地域以外の地域で、以下の事業を行っている。

図表II-3-1　地域振興整備公団の行う事業

地方都市開発整備事業	地域社会の経済、文化等の中心としてふさわしい都市の開発整備を図るため、居住、高等教育、研究、福祉・文化、業務・商業等の機能を備えた総合的な都市開発を行うための宅地の造成及び市街地開発事業等を推進する。
特定再開発事業	地方拠点法の拠点地区及び中心市街地法の特定中心市街地において、都市機能の更新を図る土地区画整理事業及び市街地再開発事業等を行う。

4. 地域づくりの支援

(1)地域づくり支援のためのデータベースの構築

1)Repis(地域整備情報システム)

全国市町村における主要な地域整備プロジェクトや地域整備に関する施策等について、地方整備局等と連携を図りながらデータベースを構築し、平成14年よりインターネットにて一般公開を開始する。

2)地域振興情報ライブラリー

地域振興に係る様々なプロジェクト情報(約4万件)をデータベース化した地域振興情報ライブラリーは、11年より一部をインターネットで暫定公開しており、15年からの完全公開に向けて、充実を図っている。

(2)次世代の地域づくりのモデル的実践

参加と連携による地域づくりを全国各地でモデル的に実践し、その成功事例を一般化させるため、公募による31の実践地域について、現地での意見交換会やインターネットホームページを利用した実践地域間の情報交換等を通じ、各実践地域の地域づくりを支援している。

(3)地方ブロック単位での戦略的な地域づくり

地方ブロックにおける関係主体間の緊密な連携を図り、ブロック全体の地域づくりのビジョンやそれを実現するための戦略について議論する場としての「地域戦略ブロック会議」等を、各地方整備局が中心となり、各地方運輸局と協力しつつ開催している。

(4)新地方生活圏計画の推進

都市と周辺の農山漁村を一体的な生活の場としてとらえ、都道府県の定める圏域のビジョン、主要プロジェクト計画、社会資本整備の基本方針等を内容とする新地方生活圏計画を推進し、都市の高い機能と豊かな自然が調和した地域社会の実現を目指している。

(5)田園地域総合整備事業の推進

田園地域のうち活性化を緊急に要するものについて、地域の主体性と創意工夫を生かした明確な地域経営戦略の下、定住・交流基盤と生活環境整備を積極的に進めるために必要な事業の総合的・計画的な実施を図る。現在50地域において実施地域の指定が行われている。

(6)手づくり郷土賞の実施

地域の個性、魅力を創出している各種の良質な社会資本を広く募集、発掘し、これを広く紹介することにより、社会資本整備に当たっての創意・工夫・努力を促し、ゆとりとうるおいのある個性的な地域づくりの一助とすることを目的として、「手づくり郷土賞」を実施している。昭和61年度創設以来、平成13年度は16回目となる。

(7)農山漁村の総合的な振興の推進

農山漁村を振興するため、道路網の計画的な整備等により、農林水産業をはじめとした多様な産業を振興するとともに、地域固有の資源を活用しつつ、安全・安心・快適で、魅力や活力ある自立的な地域づくりを推進し、農山漁村地域の人々が真に豊かさを感じられる地域の形成を推進している。

また、幹線道路網の整備の推進による広域的な交流・連携軸の形成や、田園居住を実現するための住宅・宅地供給等により、都市と農山漁村との交流を促進している。

さらに、景観が優れ、豊かで住みよい、アメニティに満ちた農村としていくため、関係府省と連携して、農村地域の将来像、農村振興に関する施策の基本方針等を内容とする農村振興基本計画を推進し、生活環境の整備等を総合的に実施している。

(8)地域戦略プランの推進

11年に閣議決定した「生活空間倍増戦略プラン」の一環として、各地域自らがテーマを選び、複数の市町村等による広域的な連携のもと、活力にあふれ、ゆとり・潤いのある空間の創造を目的として策定された「地域戦略プラン」の着実な推進を図っている。

5. 首都機能移転の検討

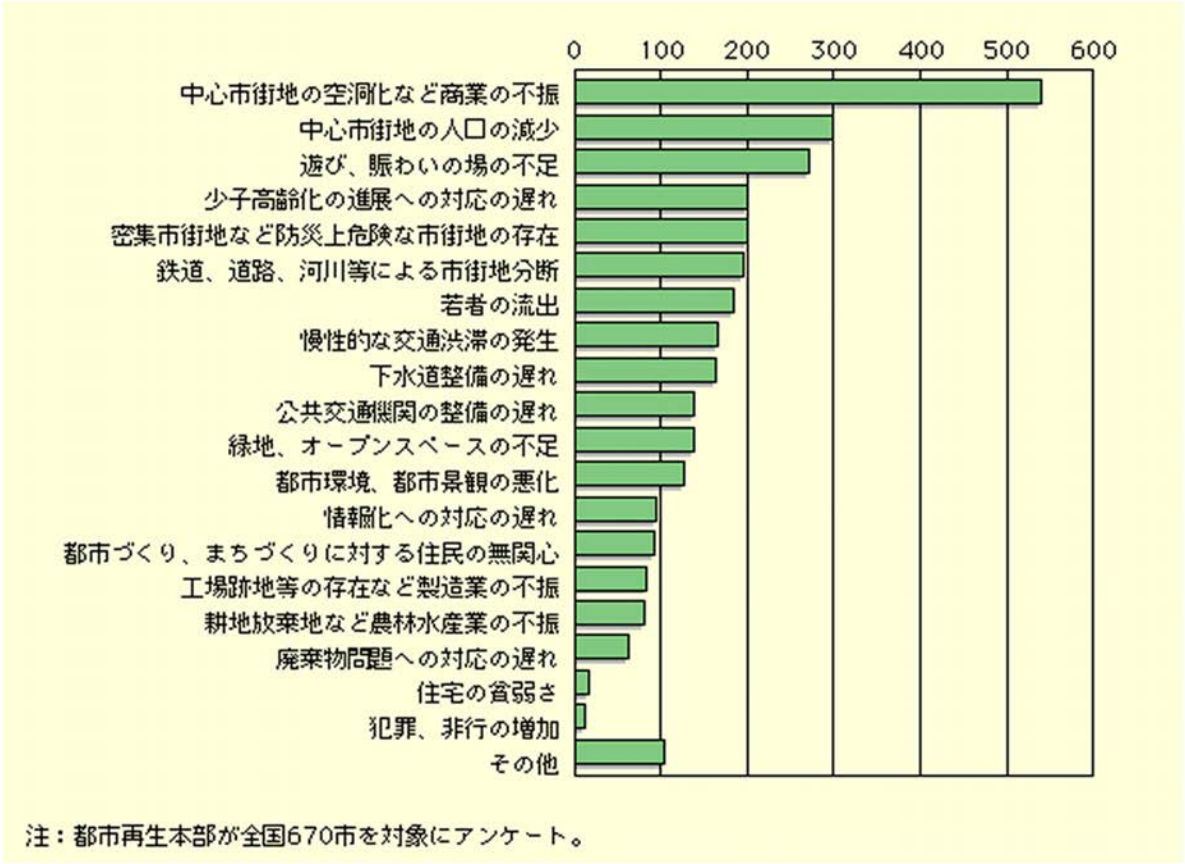
首都機能移転については、11年12月20日に国会等移転審議会の答申が出され、現在、国会等の移転に関する法律に基づき、国会において大局的な観点から検討されている。国土交通省としても、国会における審議が円滑に進められるよう積極的に協力していくとともに、国民に対する多様な広報活動に取り組んでいる。

第2節　個性を生かした活力ある地域づくり

1．中心市街地の活性化に向けた取組み

中心市街地は、商業、業務、居住など多様な都市機能が集積し、長い歴史の中で文化、伝統を育んできた「街の顔」ともいうべき地域であるが、近年のモータリゼーションの進展への対応の遅れ、商業を取り巻く環境変化等を背景に空洞化が進行しており、その活性化が重要な課題となっている。

図表II-3-2　都市づくり、まちづくりにかかる課題

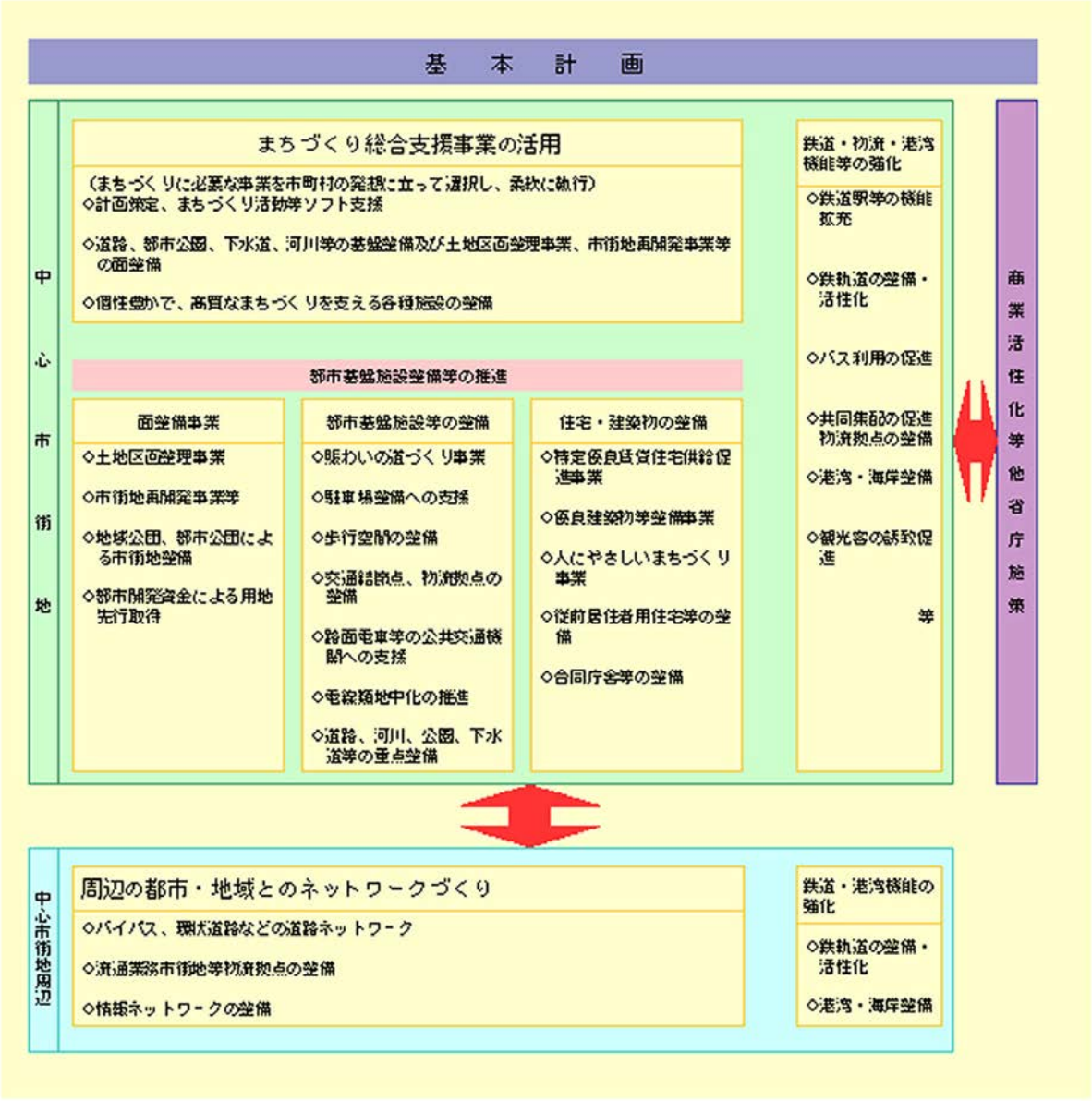


(1)「中心市街地法」に基づく取組み

10年7月に施行された中心市街地法(注)により市町村が作成する基本計画に基づき、商業等の活性化のための事業との連携に配慮しつつ、中心市街地における市街地の整備改善に資する事業等を重点的に推進している。

中心市街地法に基づく基本計画については、13年12月現在455市区町村(467地区)で作成済みである。

図表II-3-3　国土交通省の中心市街地活性化支援事業の全体スキーム図



(注)中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律。

(2)賑わいの道づくり事業の推進

中心市街地商店街の魅力の向上のために、地域住民の参画を得ながら地元自治体が策定する「賑わいの道づくり計画」を勘案して事業実施地区を選定し、中心市街地へのアクセス道路、商店街のミニバイパスや歩道、植栽の整備、電線の地中化等を推進している。

2. 地域の連携・交流を促進するネットワークの形成

(1)地域連携強化支援道路事業

公共・公益施設の共同利用や、観光による地域づくり等に関して複数市町村が策定する地域連携強化計画に位置づけられた道路の整備を重点的に推進している。

(2)地域連携総合支援事業

観光振興施設整備、地域振興施設整備やイベント等地域活動の支援及び医療・福祉施設と、複数市町村によるこれらの施設の共同利用に資する道路整備を一体的・総合的に推進している。

(3)交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業

地域間相互の交流を促進するため都道府県間、市町村間を連絡する大規模トンネル、橋梁の整備を重点的に推進している。

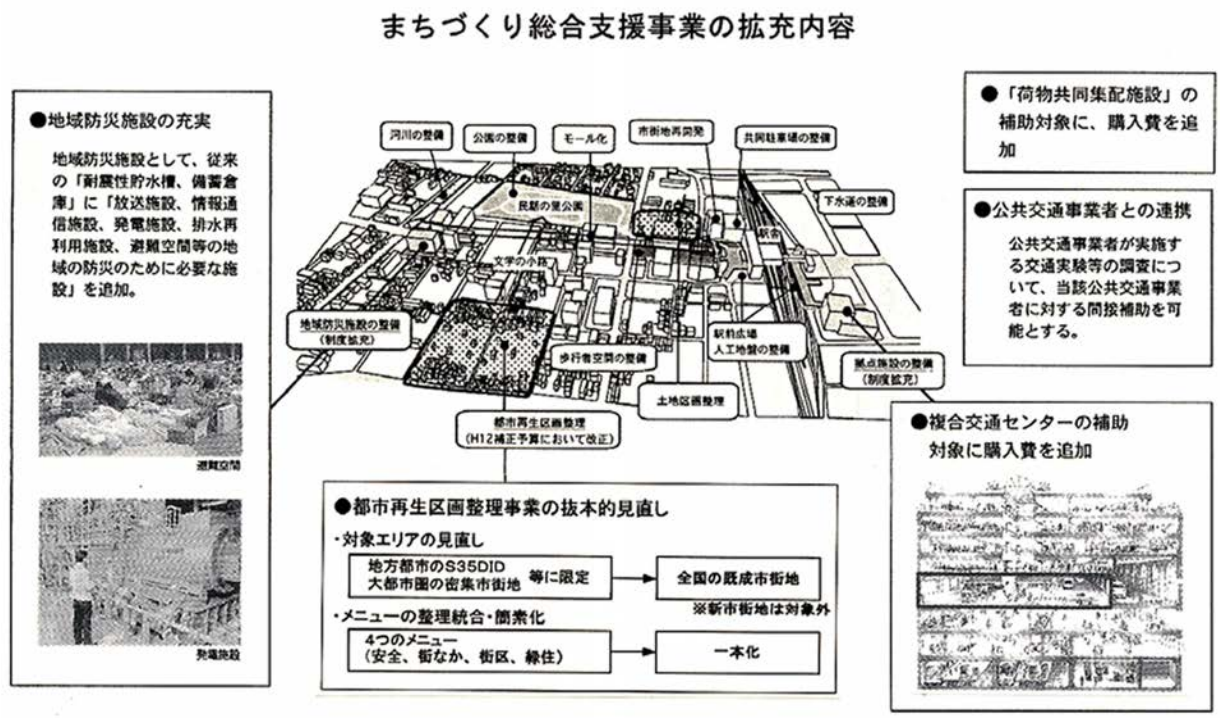
3. 地域の自主性に基づく地域特性を活かした交流拠点づくり・まちづくり

(1)地域に密着した各種事業、制度の推進

1)まちづくり総合支援事業

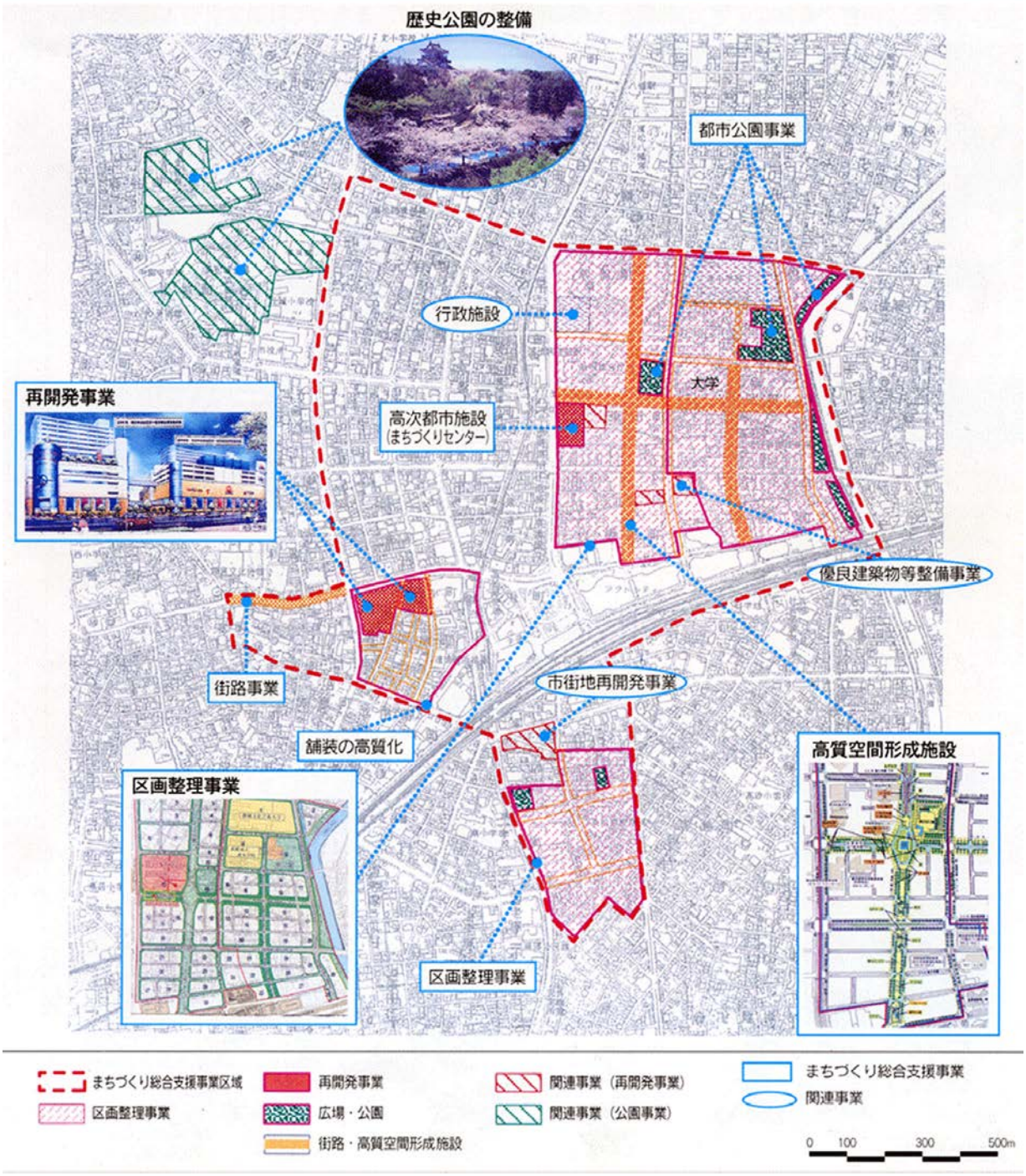
市町村が中心市街地活性化等の地域の抱えるまちづくりの課題解決に向けて自らの創意工夫により策定する「まちづくり事業計画」に基づき、ハード事業からソフト事業まで多彩なメニューを地区で一括採択し、支援を行っている。補助金は地区で一括交付し、「まちづくり事業計画」の範囲内であれば個々の事業の具体的な配分等は市町村の裁量に委ねられている。13年度は補助対象の拡充等を行った。

図表II-3-4　まちづくり総合支援事業の拡充内容



図表II-3-5　まちづくり総合支援事業の例

中心市街地の活性化〈静岡県浜松市〉



2)地域間交流支援事業

地域の個性、魅力の発信と他地域との交流を推進するため、複数の市町村が連携して、ハード(連携のための施設整備等)とソフト(ハードを活用した地域活動等)を一体的に実施するモデル的先導的な事業を支援している。

3)多様な主体の参加と連携の推進

個性的で魅力的な地域づくりを実現するために、各地域の自主的な創意工夫のもと行われる、行政、地域住民、NPO等の多様な主体の参加・連携による地域づくり活動を支援している。

4)道の駅

駐車場等の休憩施設と地域振興施設を一体的に整備することによって、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の「情報発信機能」、活力ある地域づくり、道を介した地域の連携、交流を促進する「地域の連携機能」をもつ「道の駅」の整備を進めている。現在全国649ヶ所が登録されている。

図表II-3-6　道の駅のイメージ



5)水辺の交流拠点整備

(ア)水辺プラザの整備

市町村の行う河川、渓流沿いの交流拠点整備と連携して河川整備を行い、川を基軸とする地域の特性を活かした交流ネットワークを構築し、その核となる交流拠点として「水辺プラザ」の設置を推進している。現在全国で90ヶ所が登録されている。

図表II-3-7　水辺プラザのイメージ



(イ)ふるさとの川整備事業の推進

市民の憩いの場として水辺を再生する必要のある河川において、地域のまちづくり事業と連携し、周辺の地域特性にあわせた「まちの顔」となる良好な水辺空間を整備している。

＜ふるさとの川整備事業＞



(ウ)桜づつみモデル事業の推進

河川管理者が堤防を強化し、市町村が桜等を植樹することにより、良好な水辺空間の形成を推進している。

＜桜づつみモデル事業＞



6)地域住民の参加による地域特性に応じた河川管理

(ア)河川環境保全モニター

河川環境の専門的知識をもち、豊かな川づくりに対する熱意のある人にモニターを委嘱し、河川管理者は、モニターの協力を得て、河川環境の保全・創出及び秩序ある利用のための諸業務や普及啓発活動をきめ細かく行っている。

(イ)河川愛護モニター

河川に接する機会が多く、河川愛護に関心を有する人に、モニターを委嘱し、河川管理者はモニターの協力を得て、河川へのゴミの不法投棄や施設の異常の発見など、河川管理に関する情報収集を行い、併せて河川愛護思想の普及啓発に努めている。

(ウ)ラブリバー制度

河川の清掃、草刈等を行うボランティア団体、地域住民に対して、河川敷を植樹や花壇などとしての利用に開放し、地域に根ざした親しみある水辺空間の形成を推進している。

(エ)アドプトプログラム(養子縁組制度)

市民参加型の河川管理を行うため、河川の特定の区間と住民とを養子縁組し、除草、清掃などの管理を住民が行うアドプトプログラムを実施している。13年度には、「旭川アドプト・プログラム」(岡山県)などを実施している。

7)地域の活性化を支える港湾

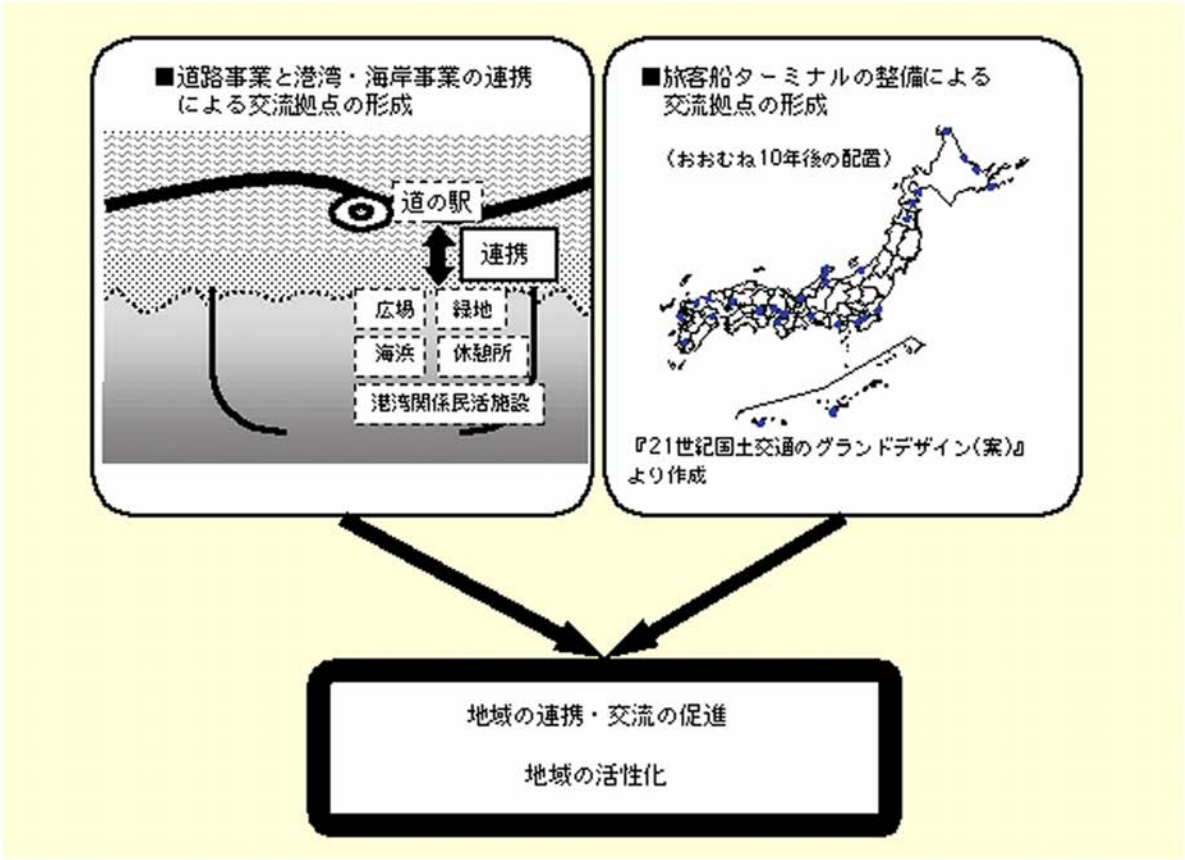
(ア)多目的ターミナルの整備

産業の空洞化への対応や地方経済の活性化を推進し、民間雇用の増大を図るため、国内製造業等による投資誘発効果が期待される多目的ターミナルについて、生産拠点の再編・集約、新たな産業立地、船舶の大型化等に対応しつつ拠点的な整備を行い、輸送拠点の形成を図っている。

(イ)シーサイドオアシスの整備

フェリー、旅客船、クルーズ船等の多様な要請に対応した人にやさしい旅客輸送や市民の交流活動の拠点として、地域の特性に配慮した人々の交流を支える核となるシーサイドオアシス(旅客ターミナル施設等)の整備を進めている。また、地域特性を活かした交流拠点づくりのための調査を13年度から実施するとともに、道の駅等背後の事業と旅客船ターミナルや緑地、海浜などの港湾・海岸事業を連携して実施することにより、地域の連携・交流の促進、地域の活性化を図っている。

図表II-3-8　シーサイドオアシスの整備


■道路事業と港湾・海岸事業の連携
による交流拠点の形成
道の駅
連携
広場
緑地
海浜
休憩所
港湾関係民活施設
■旅客船ターミナルの整備による
交流拠点の形成
（おおむね10年後の配置）
『21世紀国土交通のグランドデザイン(案)』
より作成
地域の連携・交流の促進
地域の活性化

(2)自然・歴史・文化を活かした地域づくり

1)国家的記念事業や我が国固有の文化的遺産の保存・活用

国家的な記念行事として、又は我が国固有の優れた文化的資産の保存及び活用を図るため、閣議の決定を経て設置する国営公園の整備を推進している。13年3月には、キトラ古墳を国営飛鳥歴史公園の一部として整備することが閣議決定された。また、13年4月には国営吉野ヶ里歴史公園を開園した。

＜国営吉野ヶ里歴史公園(平成13年4月開園)＞



2)古都における歴史的風土の保存

古都保存法に基づき、建築物等の新・増・改築、宅地の造成等行為の制限を行うとともに、土地の買入れ等古都保存事業、普及啓発活動等を実施することにより、歴史的風土の保存を図っている。現在9市町村が古都として定められている。

＜明日香村の風景＞



3)歴史・文化等に貢献する官庁施設整備

歴史的建築物の保存、地域の特性を活かした施設整備、文化的象徴となる施設整備等により、歴史・文化、地域活性化等に資する官庁施設整備を推進している。

4)歴史と文化の薫るみなとづくり

(ア)歴史的港湾環境創造事業

今なお残る港湾の歴史を物語る石積みの防波堤や護岸等の歴史的港湾施設を港湾文化の貴重な財産として保全・活用しながら、周辺地域を文化的で歴史的な薫りの漂う快適で潤いのあるウォーターフロント空間の創出を

図っている。

(イ)瀬戸内海の道事業

瀬戸内海に面した地域においては、古来から人々が海と親しみ、豊かな自然と貴重な歴史的資源が数多く存在していることから、これら個々の歴史的資源を有機的、広域的に結びつけ、新たな交流圏を創造することにより瀬戸内海地域の一体化を図り、地域振興を推進している。

4. 市町村合併の推進

「足腰の強い市町村」の実現に向けて、政府においては、全国各地で市町村合併の動きの支援を進めていくため、13年3月に市町村合併支援本部を設置し、同年8月には「市町村合併支援プラン」を決定している。

国土交通省でも、市町村合併の支援を積極的に進めており、各種のまちづくり・地域づくりのための施策を活用して、合併関係市町村間の連携・交流を促進する基盤の整備などを行うとともに、市町村合併をスムーズに進めることができるような制度上の特例を設けている。また、本省内部部局と地方整備局、北海道開発局、地方運輸局には、市町村合併支援窓口を開設して、それぞれのホームページで国土交通省の支援施策の内容を紹介するとともに、市町村の担当者などの合併の当事者との対面による相談を行う体制をとっている。

5. 地方定住の促進

(1)UJIターンの促進

三大都市圏の学生等を全国24市町村に地域づくりインターン(体験調査員)として派遣し、地域づくりへの参加や産業体験を通じた相互交流を図ることを目的とする若者の地方体験交流支援事業(地域づくりインターン事業)等を活用し、UJIターンの円滑な推進と地域の活性化を図っている。

(2)地域の特性を踏まえた住宅政策の推進

多岐に渡る地域の住宅政策の課題に対応するため、地域特性に応じた住宅整備を図るための住宅対策の目標等の基本的事項と、地域特性に応じた具体的施策の展開方針等の個別事項からなる地方公共団体による住宅マスタープランの策定を推進し、住宅マスタープランに基づく住宅・宅地の供給を促進している。

(3)地方活性化に資する宅地政策

1)新ふるさとマイホーム推進事業制度

良好な住環境をもつ「新しいふるさと」への住みかえを推進し、地域の活性化と健全な発展、健康的でゆとりのある国民生活の確保を図る。13年3月末までに40地区、約1,866haの宅地開発事業について認定を行っている。

2)地方住宅宅地供給支援事業

地方定住のための受け皿としての良質な住宅宅地の計画的供給を推進するため、地方住宅供給公社等が行う地方定住のための住宅宅地事業に対して、住宅金融公庫宅地造成融資の優遇及び住宅宅地関連公共施設整備促進事業の運用の緩和を行っている。

第3節　観光を活かした地域づくり

国内観光は、国民にとって生活にゆとりと潤いを与えるとともに我が国の様々な地域の歴史、文化、自然に直接ふれることのできる貴重な機会である。また、地域にとって観光は、観光によるまちづくりを推進し、交流人口を増加させることにより、地域の活性化に大きく寄与するものである。特に、交流に伴う諸活動に関連する産業の裾野が極めて広いことから、観光振興は大きな経済波及効果・雇用効果を有しており、また、大都市圏域等だけでなくそれぞれの地域で取組みが可能であること等から、経済活性化や雇用の創出に非常に大きな役割を担っている。さらに、国民経済上の効果も極めて大きいものとなっている(第II部第2章第4節参照)。

しかし、我が国においては、観光地の街並みがややもすると均一化する傾向にあり、国民ニーズの多様化、高質化に十分応えられていない状況にある。このため、それぞれの個性を表出することにより均一化した街並みを改め、観光地としての魅力を高めるようなまちづくりを推進していくことが求められている。また、観光には国・地方公共団体、観光産業といった様々な主体が関係しており、これらの関係者が地域において連携し一丸となって観光の振興を促進していくことが必要である。

1．国内観光の振興

(1)魅力ある観光地づくりの推進

1)観光振興を通じた雇用創出、まちづくり、地域の活性化

実務経験者等からなる観光まちづくりアドバイザーを地域に派遣し、観光まちづくりや人材育成等の取組みに関する提言等を実施している。また、国民の旅行目的や旅行形態の変化を踏まえ、ゆとりある休暇を活用して地域に暮らす人々と交わり、地域の生活、文化、自然を体験する「滞在型観光交流空間」の実現に向けた調査を行うなど、観光による地域の振興、雇用の創出、地域の活性化を図っている。

2)観光基盤施設の整備

自動車旅行者の利便の増進を図り、魅力ある個性的な観光地を創出するため、一定のテーマの下に広域観光案内板、小規模休憩施設の整備を行う「広域観光テーマルート」の整備を12年度から行っている。

また、13年度には、北海道をモデル地区として、携帯端末を含めた複数の情報端末(カーナビ、携帯電話、PDA等)に標準化された方式に基づきリアルタイムな観光情報を提供するシステムの実証実験を行った。

さらに、13年度よりバリアフリー観光空間の整備事業を創設し、高齢者等が気軽に出かけられるよう、観光地のバリアフリー化を図る地域に、バリアフリー型トイレの重点的整備や、観光案内所、休憩施設等のバリアフリー化等を行っている。

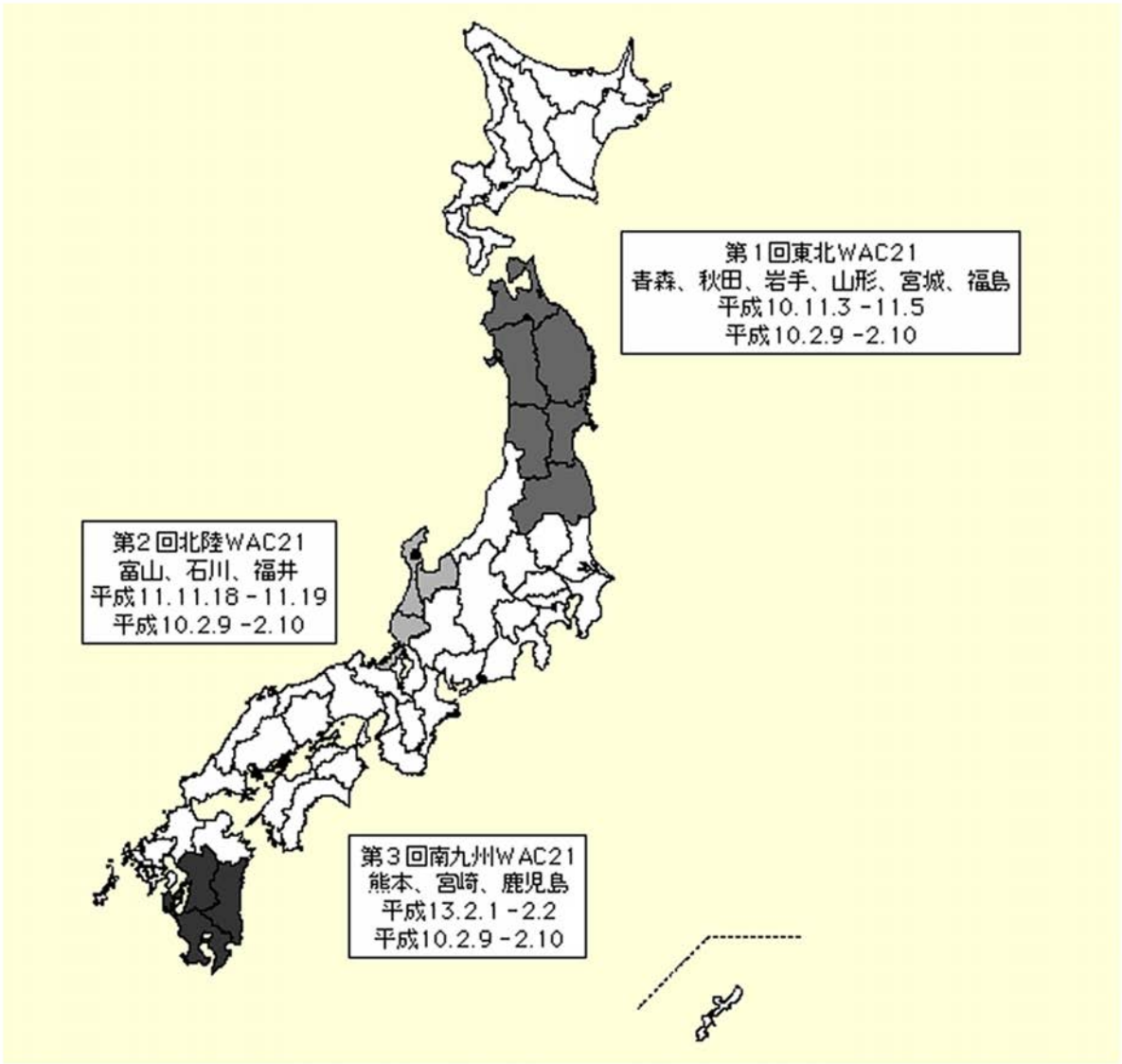
このほか、観光基盤施設として、国際交流拠点・快適観光空間の整備も行っている。

(2)国・地方公共団体等の連携施策の推進

1)広域連携観光振興会議(WAC21)の開催

21世紀に向けた観光の新しい課題に対応していくため、地方ブロック単位の会議を開催し、広域での観光振興を図っている。13年2月には、前年の北陸ブロックに引き続き、第3回目の広域連携観光振興会議が南九州ブロック(熊本、宮崎及び鹿児島の3県)において開催され、「南九州三県広域観光共同宣言」がなされた。

図表II-3-9　広域連携観光振興会議(WAC21)開催状況



2)地域伝統芸能等を活用した観光の振興

地域の観光振興を図るため、地域伝統芸能等を活用した地域レベルのイベントに対して支援を行っている。また、同法の目的に沿った行事として、13年10月、「第9回地域伝統芸能全国フェスティバル(静岡)」及び「第1回地域伝統芸能による豊かなまちづくり大会(静岡)」が開催された。

3)旅フェア2001の開催

地域と旅行関連産業が連携し、国内旅行総需要の喚起を図るため、13年4月、旅の総合見本市として「旅フェア2001」が東京ビッグサイトで開催され、約18万人の来場者を記録した。

＜各方面における観光振興気運の高まり＞

近年、観光に向けられる期待がこれまでになく高まってきており、これを受けて新しい動きがみられた。

観光産業においては、主な観光関連企業及び関係団体からなる「観光産業振興フォーラム」が11年12月に発足し、これまで、観光産業の重要性、魅力ある観光交流空間の整備、祝日三連休化の増進の必要性、訪日外客の倍増等についてアピールする等の活動を行ってきたが、13年11月に新しい公益法人「(社)日本ツーリズム産業団体連合会」として新たなスタートをし、今後、産業としての横断的な課題に対応した取組みを一層強化していくこととしている。

また、観光を通じた地域振興の観点からは、全国各地において「観光を考える百人委員会」が設立されるなど、近年、各方面において我が国の観光振興に向けた気運が急速な高まりをみせている。

2. 沖縄観光振興のための取組み

沖縄への入域観光客は、13年9月は対前年度比1.5％の伸びを示し増加していたが、10月から米国同時多発テロ事件の影響が顕著になり、対前年度比19.4％の減少を示した。特に修学旅行は12年実績の約63％に当たる19万人を超えるキャンセルが発生する(13年12月18日現在)など、沖縄経済の主要産業である観光は大きな打撃を受けた。

このような状況に鑑み、国土交通省は、沖縄観光の回復とより一層の促進を図るべく、沖縄県民の生活は平常どおりである旨の正確な情報提供と、観光需要の喚起のための対策を講じている。10月には、1)大臣自らによる観光関係業界トップへの沖縄観光促進に係る協力要請、2)沖縄での地元関係業界からのヒアリングによる現状把握、3)文部科学省を通じた各都道府県教育委員会等への沖縄修学旅行実施の依頼、4)沖縄観光振興セミナーの開催による旅行業者、旅行マスコミ等への沖縄に関する正確な情報提供と旅行商品の企画・販売強化の要請、5)全国の都道府県観光連盟、地方公共団体に対し、日本観光協会を通じての沖縄観光支援要請、6)沖縄観光振興会議代表幹事会の開催による大型キャンペーンの実施等の決定等の対策を講じたところである。

さらに、11月4日、大臣のほか、旅行会社、交通事業者、沖縄県等のトップが出席する沖縄観光振興会議を沖縄で開催し、沖縄観光振興宣言を採択するとともに、12月13日には全国から旅行業者、交通関係者等1,000人余りが那覇に集まり、沖縄の魅力を再確認し、全国に発信することを目的にした沖縄観光促進シンポジウムが開催された。

また、国土交通省主催の都道府県等観光主管課長会議等の国土交通省関係の会議を沖縄で開催したり、沖縄の魅力を再認識してもらい沖縄への修学旅行の実施を促すための修学旅行関係者沖縄招へい事業を実施するとともに、14年1月から3月に沖縄への修学旅行を実施する学校に対し、学生1人当たり2,000円を限度とした助成を行っているところである。

このように、国土交通省は、沖縄県、関係省庁、観光関係事業者等と連携して、米国同時多発テロ事件により大きな影響を受けた沖縄観光のための対策を強力に講じているところである。

第4節　地域の足の確保(地域にとって必要な生活交通路線の維持・確保)

1. 地域住民の生活に必要な生活交通路線の確保

地域住民、特に自らの交通手段をもたない老人や学童等のいわゆる交通弱者にとって必要不可欠な公共交通機関である乗合バスは、モータリゼーションの進展や過疎化の進行により厳しい経営状況にあり、路線の維持・確保が重要な課題となっている。

運輸政策審議会自動車交通部会答申(平成11年)において、今後の乗合バス事業については、国と地方の適切な役割分担のもと、地方公共団体がより主体的に関与していくことが適当であり、国は広域的、幹線的な輸送サービス類型について支援することが適切であるとされたことを受け、県、市町村、国及び関係事業者等によって構成される地域協議会において、生活交通確保方策について協議を行い、その協議結果に基づいて、国は広域的・幹線的なバス路線の維持を図ることとする新たな補助制度を13年度より導入した。

2. 離島との交通への支援

離島航空路、離島航路のうち、当該地域住民の日常生活に不可欠な路線については、不採算であってもその維持・活性化を図っていく必要がある。

このため、離島航空路対策については、これまでの機体購入費補助金に加え、11年度に運航費補助金及び航空機燃料税の軽減措置を新設するとともに、着陸料の軽減及び固定資産税の軽減措置を拡充している。なお離島路線の数は、11年度66路線、12年度68路線となっている。

離島航路については、離島航路整備法に基づき、離島航路事業者に対して、航路経営によって生じる欠損について補助金を交付している(離島航路補助制度)。さらに、離島航路に就航する船舶の近代化に係る建造費用の一部を補助する制度(離島航路船舶近代化建造費補助制度)が実施されている。

また、離島航路の就航率の向上等、輸送の安定性の確保を推進するため、離島港湾における所要の防波堤、航路等の整備を推進している。

第5節　特定地域振興対策の推進

1. 豪雪地帯対策

豪雪地帯対策特別措置法に基づき、豪雪地帯(国土の51.4%)を指定するとともに、豪雪地帯対策基本計画を策定し、交通・通信の確保、農林業の確保、生活環境施設の確保、国土保全施設の整備及び環境保全などを重点的に推進している。

図表II-3-10　豪雪地帯対策のための事業

個性と活力に満ちた雪国創造事業	克雪・利雪・新雪活動等に係る道府県豪雪地帯対策基本計画推進モデル計画の実施に必要な施設の整備を補助する。
特別豪雪地産官連携プロジェクト推進事業	産官学の連携を図りながら、先導的な克雪・利雪技術の導入、開発・普及促進に係る活動を補助する。

2. 離島、奄美・小笠原諸島対策

(1)離島振興

離島振興法に基づき、離島振興計画等を定め、ハード・ソフト両面にわたる総合的かつ戦略的な離島振興策を推進している。公共事業予算の一括計上や、離島地域に製造業、旅館業、ソフトウェア業等の立地を促すための税制上の措置のほか、以下の事業を実施している。離島振興対策実施地域は現在76地域(有人離島264島)、人口51万人となっている(なお、奄美、小笠原、沖縄は個別の法律により振興対策を実施している)。

図表II-3-11　離島振興のための事業

コミュニティ・アイランド推進事業	島の産業の活性化の推進とともに、他の地域との交流を通じ開かれたコミュニティの形成を推進するため、必要な施設を整備するとともに、その施設の利活用を促進する活動事業に補助を行っている。
離島交流推進事業	島の自然や文化、芸能などの特性を活かした交流活動を補助する。

(2)奄美群島、小笠原諸島の振興開発

奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法に基づき策定された振興開発計画の下、産業の振興、交通施設の整備、生活環境の整備等について各種の振興開発事業を推進している。

奄美群島振興においては、13年度、地域間交流の促進等に資する「体験推進事業」を新規に実施し、クロスカントリーパークの整備を行っている。

3. 半島振興

半島振興法に基づき道府県知事が作成した半島振興計画の下、半島を一周する半島循環道路等の整備や産業の振興等への財政・金融・税制上の特例措置が講じられている(現在、半島振興対策実施地域には23地域(22道府県、378市町村)が指定されている)。

13年度より、半島いきいきネットワーク形成促進事業を実施し、地域の活性化に資するよう、半島地域内外の相互交流・連携の構築を促進する取組みを行っている。

また、「半島ツーリズム」の概念の下、豊かな自然・文化資源を活かした半島地域の観光振興に対する意識の啓発等を図る「移動半島ツーリズム大学」について、13年度には、千葉県館山市(南房総地域)で開催することとしている。

第6節　北海道総合開発の推進

北海道開発は、北海道開発法に規定する北海道総合開発計画(平成10年度閣議決定)に基づき総合的に実施している。産業の振興とそれを支える基盤整備や安全でゆとりある地域社会の形成を通じ、特に、自然環境等を活かした観光振興、食料基地としての機能強化等を図ることにより、日本の発展に貢献するとともに、地域の活性化を図っている。

13年度においては、計画を推進し、産業の振興とそれを支える基盤整備や安全でゆとりある地域社会の形成を図っている。具体的には、特に以下の施策を重点的に推進している。

1)有珠山対策の推進及び安全な地域社会の形成
2)物流効率化のための交通基盤の整備とIT社会の構築
3)北海道の良好な自然環境を保全する循環型地域社会の形成
4)高齢者に優しい個性あふれる北国のまちづくり
5)北海道の自主自立に向けた経済産業の新生

このうち、1)については、12年3月の有珠山噴火により被災した周辺地域において、災害に強いまちづくりを目指し関係自治体により策定が進められていた復興計画が13年7月にとりまとめられ、その着実な推進が図られているところである。

また、上記施策に合わせてアイヌ文化振興関連施策、北方領土隣接地域の安定振興対策等を総合的に展開しているところである。

さらに、豊かな自然環境等の北海道の特性を活かした産業の振興や安全でゆとりある地域社会の形成に向けて、基盤整備をはじめとする施策を総合的に推進している。

＜アイヌ古式舞踊の披露＞



(1)環境問題への対応

北海道の優位性を活用した環境型社会の構築を行っている(第II部第4章参照)。また、釧路湿原や標津川をはじめとする北海道の恵まれた自然環境の保全に、関係機関と連携し取り組んでいる。

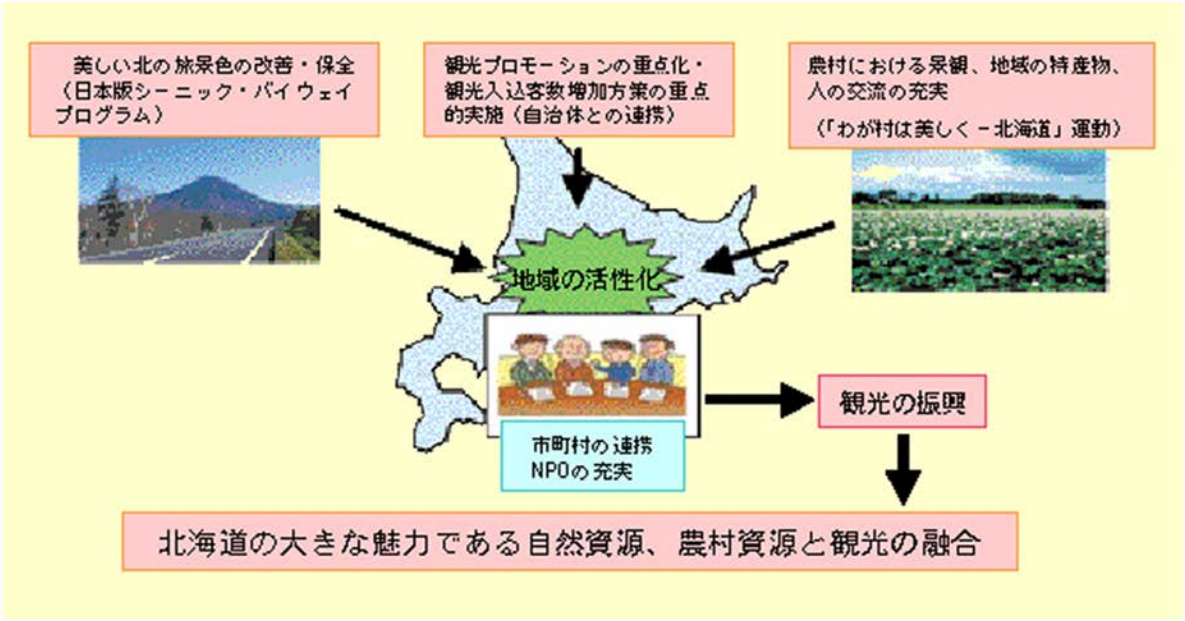
図表II-3-12　釧路湿原の河川環境保全のための具体的施策イメージ

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h13/image/Dz231200.gif

(2)観光振興

優れた景観を有する観光ルート(シーニック・バイウェイ)の登録・指定制度の導入や、農村の活性化(「わが村は美しく-北海道」運動等の推進)とツーリズム振興の融合を図る等、観光振興を推進していくこととしている。

図表II-3-13　北海道の地域資源を生かした観光振興



(3)北海道発展の基礎となる基盤づくり

物流・人流の円滑化、効率化に資する交通基盤の充実、連携強化を図り、食料基地としての機能を高めるための基盤整備を行っている。

また、冬の雪や寒さへの対策を講じるのみならず、さらに資源として雪や寒さを積極的に活用した北海道型地域づくり等を「ふゆトピア」として展開している。

＜流雪溝＞



（設置前）



（設置後）

第4章　環境にやさしい社会の実現への取組み

国土交通分野における環境問題については、地球温暖化や大気汚染問題が近年深刻化している一方、海洋汚染や水質汚濁、騒音等についても引き続き対応が求められている。また、環境問題への国民の関心は確実に高まり、市民が参加する環境保全活動が活発になってきている。

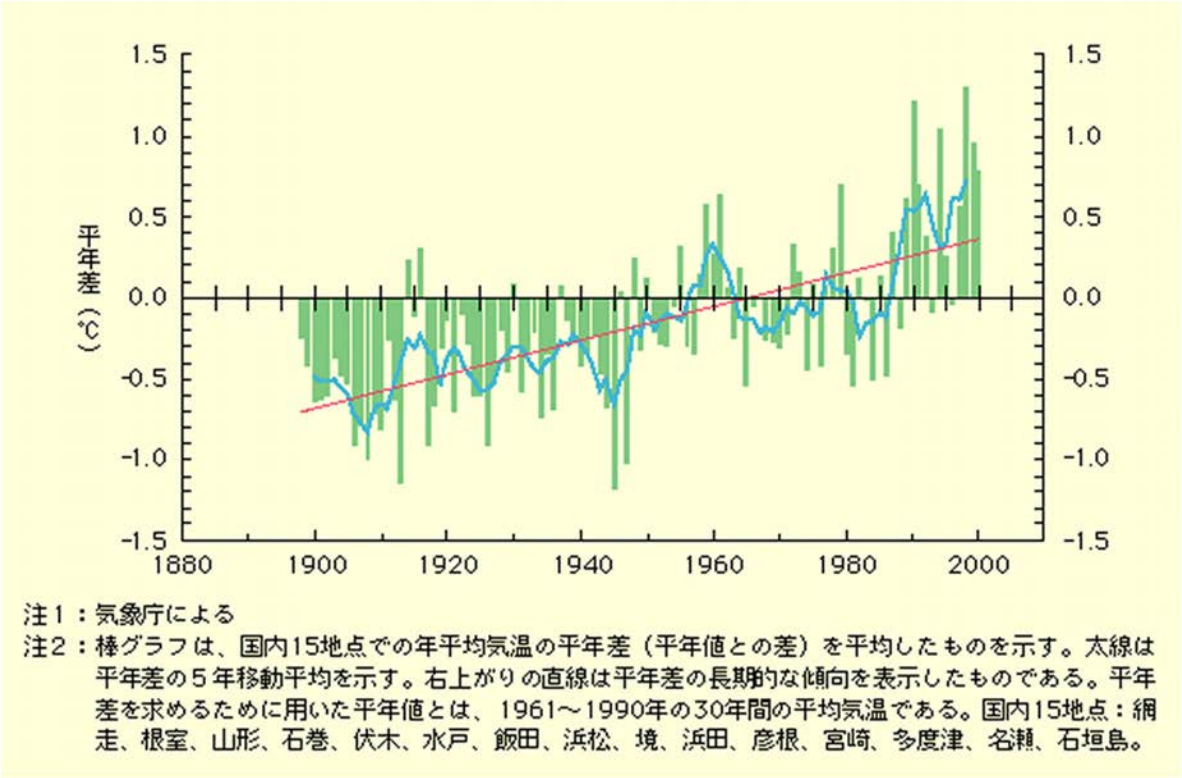
このような中で、とりわけ、地球温暖化防止や生活環境の改善・保全に配慮した、環境にやさしい交通の実現、恵み豊かな自然の保全・再生による自然共生型社会の構築、健全な物質循環が確保された循環型社会の形成等が切実な課題となっている。このため、国土交通省は以下の取組みを推進していくことにしている。

第1節　地球温暖化対策の推進

1．現状と京都議定書締結へ向けた取組みの方向性

地球温暖化問題については、1997年の気候変動枠組み条約第3回締約国会議で採択された京都議定書において、日本は2008年から2012年までの間に基準年比(1990年。HFC,PFC及びSF6については1995年)6％の温室効果ガス排出削減を行うことが定められた。その後、2001年にモロッコで開催された第7回締約国会議において、京都議定書の運用に関する細目を定める文書が合意された。これを受けて、同年11月12日、内閣総理大臣を本部長とする地球温暖化対策推進本部が開催され、1)現行の「地球温暖化対策推進大綱」の見直し、2)京都議定書締結の承認及び京都議定書の締結に必要な国内制度の整備・構築のための準備の本格化が決定された。

図表II-4-1　日本の地上気温の変化(1898～2000年)



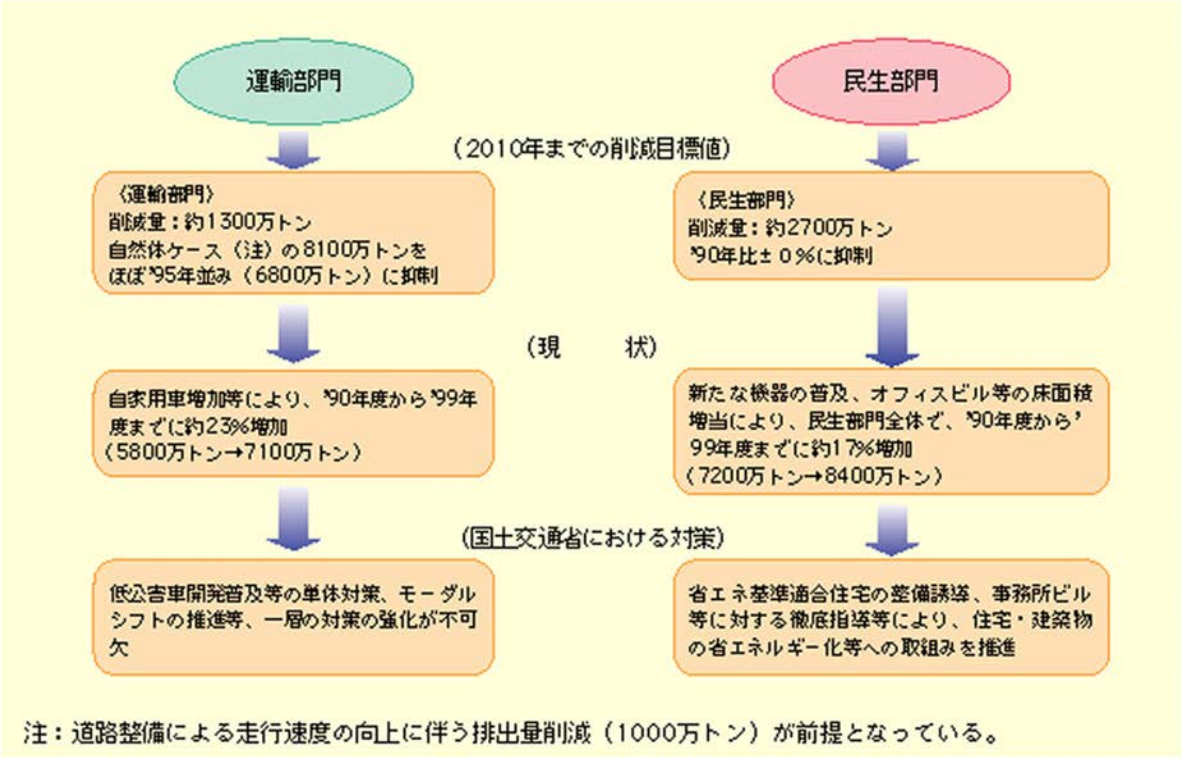
注1：気象庁による
注2：棒グラフは、国内15地点での年平均気温の平年差（平年値との差）を平均したものを示す。太線は平年差の５年移動平均を示す。右上がりの直線は平年差の長期的な傾向を表示したものである。平年差を求めるために用いた平年値とは、1961～1990年の30年間の平均気温である。国内15地点：網走、根室、山形、石巻、伏木、水戸、飯田、浜松、境、浜田、彦根、宮崎、多度津、名瀬、石垣島。

国土交通行政は、関係省庁と連携しつつ、運輸部門や民生部門のうちの住宅・建築物に係る分野等について、地球温暖化対策を推進する立場にある。国土交通省では、このような動きに対応し、国土交通大臣を本部長とする国土交通省地球温暖化対策推進本部を同年11月16日に設置し、地球温暖化対策に取り組む体制を整備した。

現行の地球温暖化対策推進大綱策定時の予測によると、我が国全体のCO_2排出量の2割を占める運輸部門については、2010年の時点で何も対策をとらなければ8,100万t(炭素換算)まで増加すると見込まれており、これを6,800万t(ほぼ95年比と同レベル)に抑制することが求められている。したがって、運輸部門においては、2010年時点で約1,300万tCO_2排出削減を図るための施策を推進することが必要とされている。また、民生部門においては

2010年において90年比と同レベルに排出を抑制するため、全体で約2,700万tの温室効果ガス排出削減が必要となっており、そのうち大きな割合を占める住宅・建築物分野の省エネルギーの取組みを推進する必要がある。

図表II-4-2　地球温暖化対策についての国土交通省の取組み



しかし、運輸部門では、自家用乗用車の走行量の増加・大型化等により、99年度末までに排出量がすでに約23%増加(90年度比)しており、自動車からのCO_2を抑制することが大きな課題となっている。このため、クリーンエネルギー自動車を含む低公害車、低燃費車について普及を推進するとともに、低コスト化、性能面の向上に向けた技術開発等を推進することや交通流対策による自家用乗用車対策のほか、物流効率化や公共交通機関の利用促進等に係る対策の強化が必要となっている。また、民生部門全体でも、新たな機器の普及、オフィスビル等の床面積増加等により、99年度末までに約17%増加しており、住宅・建築物の省エネルギー化等への取組みを推進する必要がある(＜図表I-2-43＞参照)。

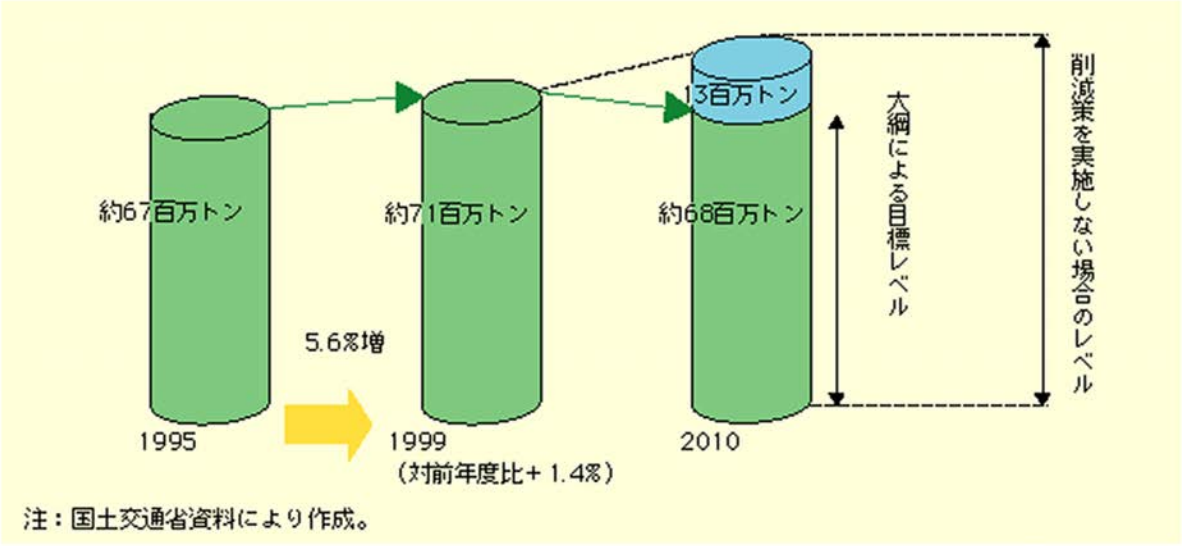
運輸部門及び住宅・建築物分野は、いずれも国民生活や我が国経済活動の基礎をなすものであり、CO_2排出抑制のために交通量やエネルギー消費量の規制といった直接的手段を講じることは、CO_2の排出削減効果以上に国民生活や経済活動に与える悪影響が大きいと懸念される。したがって、国土交通行政における地球温暖化対策については、自主的取組みやインセンティブ付与、技術開発の推進等を基本として、国民生活や経済活動への悪影響を最大限回避しつつ進めていく必要がある。

2. 運輸部門における対策

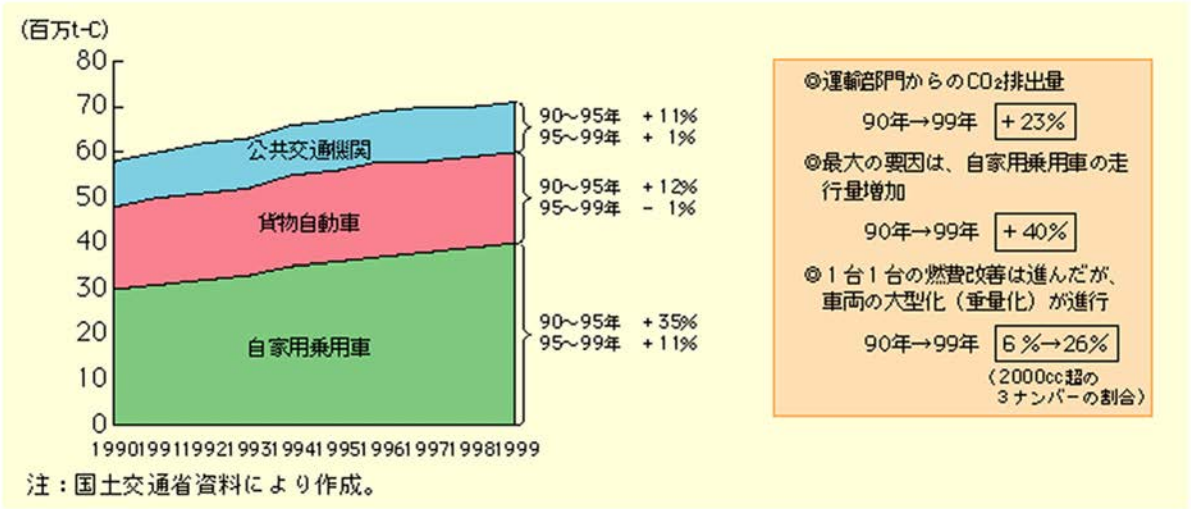
運輸部門からのCO_2排出量の約9割は、自動車に起因するものである。特に、近年においては、公共交通機関や貨物自動車からのCO_2排出量が横這いとなっている一方で、台数、走行距離の増加や車両の大型化により、自家用乗用車からの排出が引き続き増大しており、自家用乗用車についての対策が不可欠である。

このような状況を踏まえ、運輸部門におけるCO_2排出削減を図るため、1)クリーンエネルギー自動車を含む低公害車、低燃費車の普及、低コスト化、性能面の向上に向けた技術開発等の推進による自動車単体対策を柱に、2)交通流対策、3)物流の効率化、4)公共交通機関の利用促進、5)新たな技術開発、規制の活用等に取り組んでいく。

図表II-4-3　運輸部門起源CO_2の推移



図表II-4-4　運輸部門起源CO_2排出量の推移



(1)低公害車の開発・普及と燃費の改善

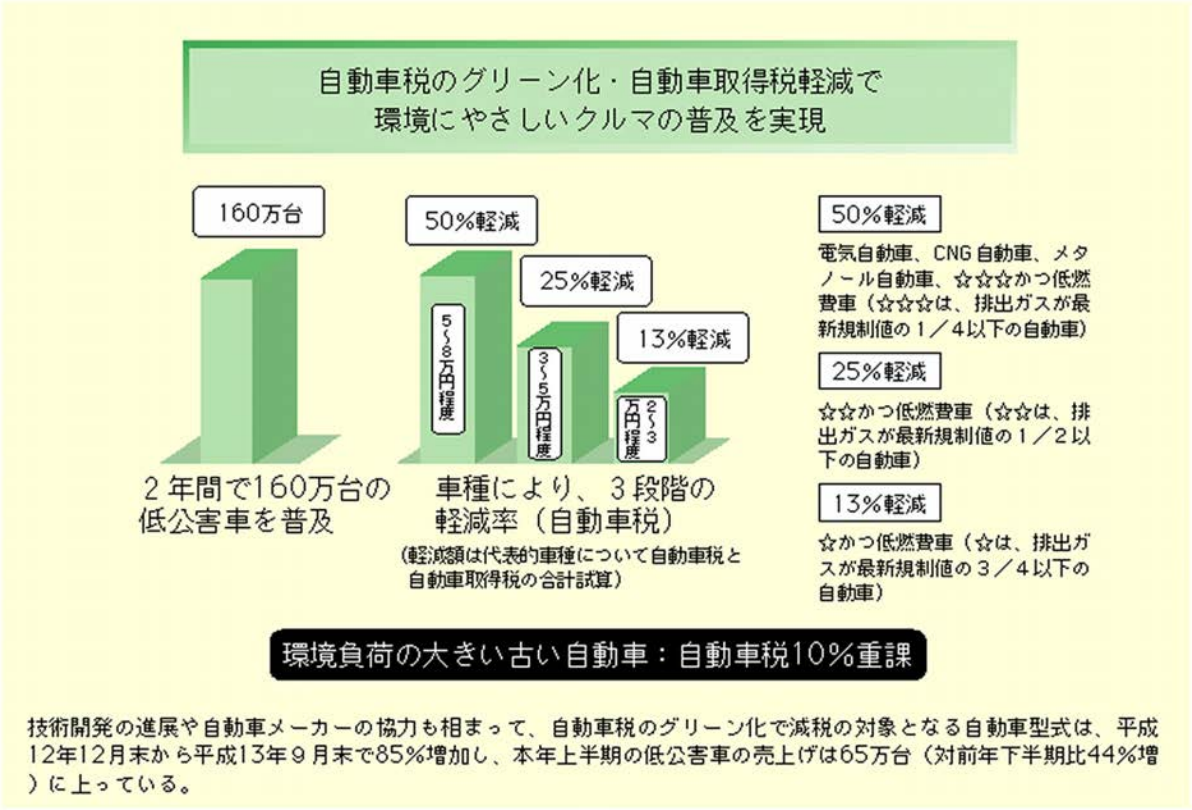
低公害車の開発・普及は、運輸部門におけるCO_2排出量削減対策の最大の柱である一方で、後述する自動車に起因する大気汚染問題へ対応するための排出ガス対策として、非常に重要であり、国土交通省は、これら両方の課題に対応するため、低公害車の開発・普及に取り組んでいく。

すでに実用段階にある低公害車には、CNG(圧縮天然ガス)自動車、電気自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車及び低燃費かつ低排出ガス認定車(注1)があり、開発中の次世代低公害車としては、大型ディーゼル車代替としてのジメチルエーテル自動車やスーパークリーンディーゼル車、理論的には排出ガスを全く出さない燃料電池自動車等があげられる。これらの環境負荷を低減した低公害車の開発・普及を促進するため、国土交通省では以下の取組みを行っている。

1)自動車税のグリーン化・自動車取得税の軽減措置

平成13年度税制改正において、環境負荷の小さい自動車の普及を促進するため、自動車税のグリーン化を創設している。主な内容は、税収中立を前提に排出ガス及び燃費性能に優れた低公害車については、排出ガス性能に応じ税率を軽減し、新車新規登録から11年を越えるディーゼル車や13年を超えるガソリン車に対しては、税率を重くする特例措置を講じるというものである。また、低公害車等の取得に係る自動車取得税の軽減措置を合わせて実施しており、低公害車の一層の普及・開発を図っている。

図表II-4-5　自動車税のグリーン化・自動車取得税の軽減措置



2)国における率先導入

内閣総理大臣の低公害車導入率先導入方針及び13年4月に全面施行された国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(グリーン購入法)などに基づき、16年度末までに一般公用車を電気自動車、CNG自動車、メタノール自動車、ハイブリット車、超低排出ガス(☆☆☆)かつ低燃費車(注2)に切り替えるよう、国土交通省として積極的に取り組むとともに、地方公共団体などに対しても同様の取組みを働きかけている。

＜環境物品の調達を図るための方針＞

一般公用車は、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車または、☆☆☆かつ低燃費車のいずれかを97台調達する予定。

一般公用車以外の自動車は、1)電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車または、☆☆☆かつ低燃費車のいずれかを172台調達する予定。2)1)を含め、自動車の調達を実施する場合は調達目標は100%とする。

3)今後の低公害車開発・普及に向けた戦略の策定

低公害車の開発・普及に係る総合戦略を策定するため、国土交通省は、13年5月に「環境自動車開発・普及戦略会議」を設置し、低公害車の開発・普及戦略や次世代低公害車の開発戦略について検討を行った。

また、同会議は、13年5月の総理所信表明演説において示された、政府による低公害車率先導入の方針や、大都市圏における大気汚染問題の緊急性を考慮し、7月に三大都市圏でCNGバス・トラックなどを集中的に導入する等の緊急提言をとりまとめた。

さらに、12月19日には同会議において低公害車の開発・普及を推進していくための基本戦略を示した報告書が取りまとめられた。具体的には、2010年までの低公害車の開発・普及戦略として、以下のものが示された。

(a)国の支援や、開発の前提となる燃料品質向上等を図りながら、より環境性能の高い低公害車の開発を進める。
(b)低公害車普及のため自動車グリーン化税制の活用等の支援を進める。また、量産効果、規制緩和等による低公害車の価格引き下げ、CNGスタンド等燃料スタンドの整備や利便性向上を進める必要がある。
(c)低公害車の開発・普及にあわせ、交通流対策、物流の効率化等により円滑な交通流対策の確保や交通量の抑制を図る。

また、2010年以降の実用化を目指した次世代低公害車開発に当たっての戦略としては、以下のように定められた。

(a)乗用車については燃費の向上を重視し、一台当たりの二酸化炭素排出量を現状の2分の1程度を目指す。大型車については排出ガスの低減を重視し、NOxは2005年の規制値の10分の1以下、PMは排出ゼロ又はゼ

ロに近いレベルをそれぞれ目指す。
(b)対応車種としては、トラックについては、次世代ハイブリッド自動車、ジメチルエーテル(DME)自動車、スーパークリーンディーゼル車等が考えられる。
(c)そのため、産官学の役割を明確化の上、国際的調和も図りつつ開発を進める必要がある。

国土交通省としては、本会議報告書に示された総合戦略にそって今後低公害車の開発・普及に向けた施策を推進していくこととしている。

4)低公害車開発普及アクションプラン

低公害車の開発・普及を促進するため、平成13年7月、国土交通省は、経済産業省、環境省とともに「低公害車開発普及アクションプラン」を策定した。
同アクションプランでは、政府として普及に取り組むべき「低公害車」の範囲を明確にし、普及目標について「2010年度までのできるだけ早い時期に1,000万台以上」と定め、3省で連携して低公害車の開発・普及に取り組んでいる。

5)自動車の燃費改善

自動車の燃費の改善を推進するため、エネルギー使用の合理化に関する法律に基づく燃費基準の策定や自動車の燃費の公表等を行っている。

(注1)エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準(トップランナー基準)早期達成車で、かつ「低排出ガス認定実施要領」に基づく低排出ガス認定車。
(注2)最新排出ガス規制値から有害物質を75%以上低減させた自動車(☆は25%以上低減、☆☆は50%以上低減)。

(2)交通流対策の推進

自動車交通の分散や円滑な走行の確保により適正速度での走行を可能とし、、CO_2の排出削減を図るため、関係省庁と連携し、環状道路等幹線道路ネットワークの整備や交差点立体化等のボトルネック対策を進めるとともに、高度道路交通システム(ITS)の構築、路上工事の縮減、駐車場整備等を推進する。

また、実証実験を通じた交通需要マネジメント(TDM)施策についても、道路交通の円滑化を通じ自動車の適正速度での走行を可能とするとともに、併せて低公害車の導入等を進めることで、CO_2排出量削減に資することとなる。

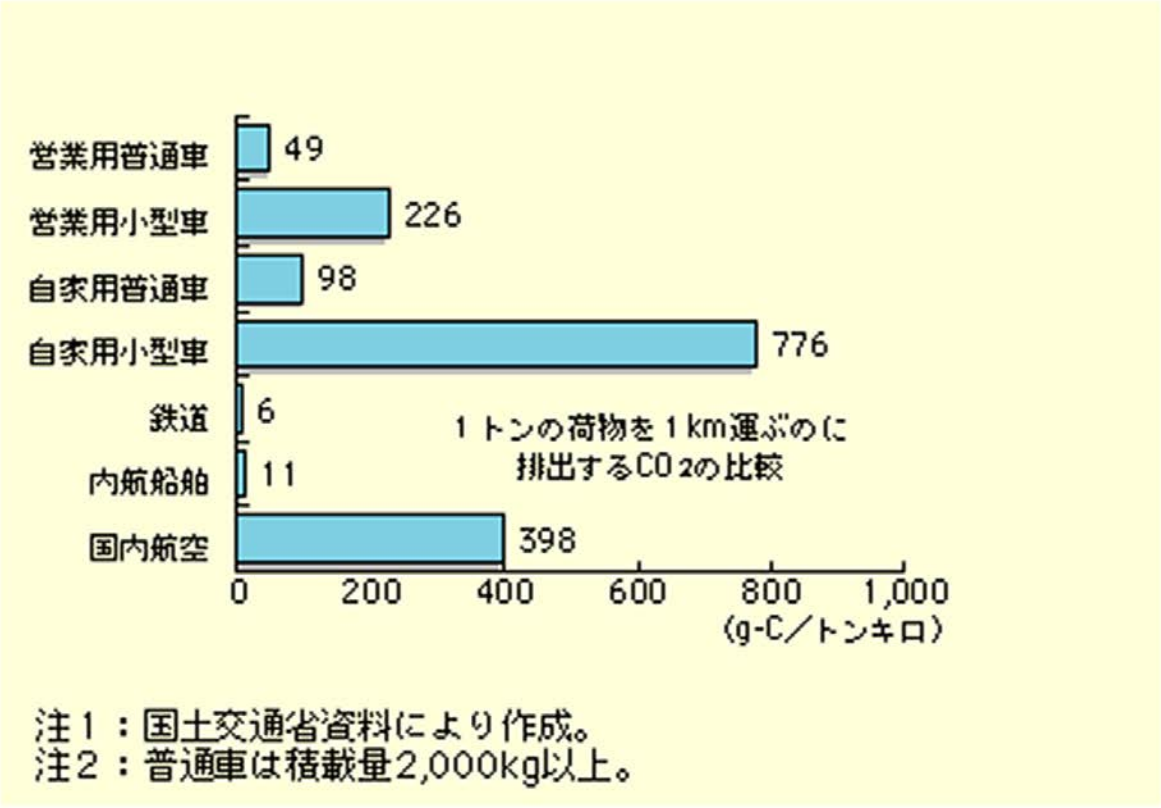
(3)モーダルシフト推進を始めとする物流の効率化等(第II部第10章参照)

モーダルシフトとは、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送・内航海運の活用を図ることである。物流分野における二酸化炭素排出量の一層の削減を図るため、このモーダルシフトを推進する。特に、海上輸送へのシフトを進めるために、後述するスーパーエコシップの開発と併せ、海運政策を見直し内航海運の競争力向上を図る必要がある。

また、循環型社会構築に不可欠な静脈物流ネットワークについても、CO_2、NOx等の排出量を削減する観点から、鉄道、海運を積極的に活用することが必要である。

さらに、幹線物流の環境負荷低減等を目的とする実証実験、トラック輸送の効率化の推進等により、総合的な物流効率化対策を推進していく。

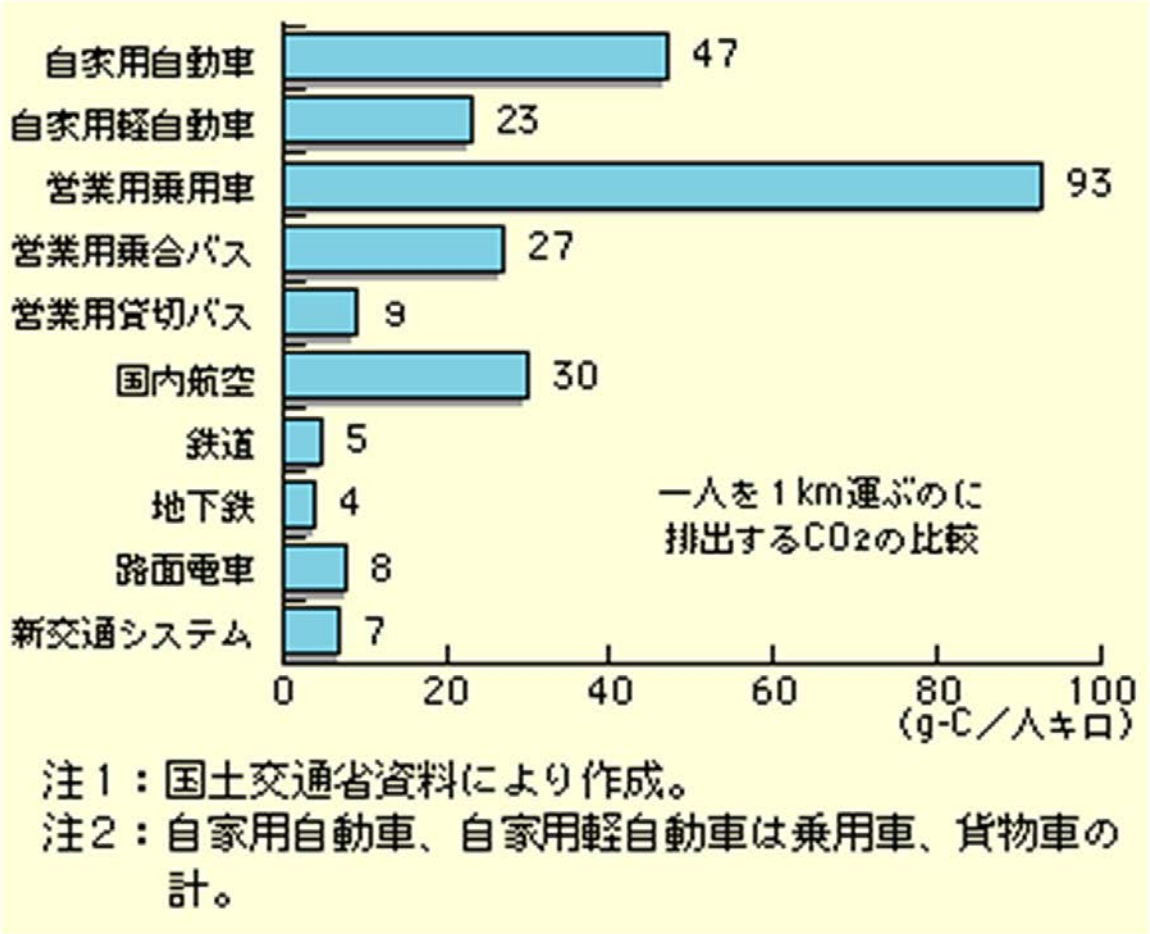
図表II-4-6　貨物輸送機関の二酸化炭素排出原単位(平成11年度)



(4)公共交通機関の利用促進

大都市圏を中心とする鉄道新線・新交通システム等の整備や、鉄道・バスの利便性の向上は、従来自家用乗用車を利用していた旅客を環境負荷のより少ない公共交通機関へとシフトさせ、自動車の走行量の削減につながることから、地球温暖化対策の面からもその推進が求められる。そのために各施策を通じ、公共交通機関の利用促進を図っている(第II部第1章第3節参照)。

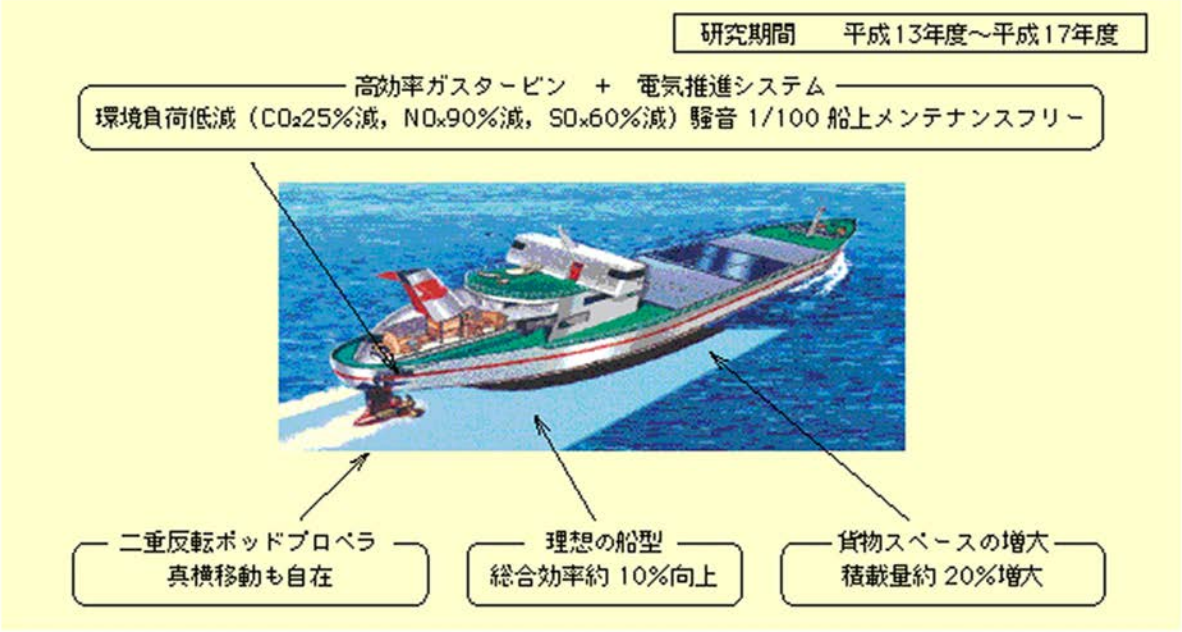
図表II-4-7　旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位(平成11年度)



(5)船舶排出ガス問題への対応等新たな技術開発・規制の活用

船舶からの排出ガス削減に向けての取組みについては、IMOに対して、世界的な取組みをさらに促すための検討の必要性を強調するとともに、世界をリードする造船技術を活かした次世代内航船(スーパーエコシップ)の開発等を進めている。また、ディーゼルエンジンと比較して約10分の1のNOx排出量で同等の燃費を誇るなどの優れた特徴をもつ舶用ガスタービンエンジン(スーパーマリンガスタービン)の開発も推進している。

図表II-4-8　次世代内航船(スーパーエコシップ)の研究開発



またCO_2排出量削減を図るため、アイドリングストップ装置搭載車の普及や、安全面から平成15年より規制が導入されるスピードリミッターの義務付けについても推進を図る必要がある。

(6)フロン関係物質の排出削減への取組み

オゾン層を破壊し又は地球温暖化に深刻な影響をもたらすフロン類の大気中への排出を抑制するため、13年6月にフロン回収破壊法が制定され、自動車製造業者、引取業者、フロン類回収業者、フロン類破壊業者等の責務が定められた。国土交通省は、同法の施行に併せ、自動車整備事業者が、カーエアコンの整備、カーエアコンの搭載された使用済自動車の引取り、及びフロン類の回収等の際に、同法に基づく対応が適切に行われるよう、必要な措置を講じていく。

また、フロンを冷媒として使用しているトラック、コンテナ等において、フロンから代替物質への転換を進めるなど、オゾン層保護及び地球温暖化防止のための施策を引き続き行っていく。

3. 住宅・建築物の省エネと緑化の推進

(1)省エネルギー型住宅・建築物の整備促進

全エネルギー消費のうち民生部門の消費は約4分の1を占めており、住宅・建築物における省エネルギー化の推進は喫緊の課題である。このため、以下のような施策を実施しているほか、13年10月より社会資本整備審議会においてさらなる推進方策が検討されている。

1)住宅

これまで、エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく建築主の判断基準、設計及び施工の指針(省エネルギー基準)を改正・強化するとともに、住宅金融公庫の優遇措置(注)を活用して、省エネルギー性能の高い住宅の普及を推進してきている。

また、住宅品質確保促進法に基づき、住宅の省エネルギー対策等級などの性能を消費者にわかりやすく表示する住宅性能表示制度の普及を図っているほか、講習会等により断熱施工技術等の普及を図っている。

2)建築物

建築物の省エネルギー基準についても、改正・強化を図ってきているほか、環境に配慮した建築物の整備、既存建築物の設備更新・改修(省エネルギー化)に対する日本政策投資銀行の低利融資制度を設けるなど、建築物の省エネルギー化を図っている。

(注)省エネルギー住宅に対する金利の優遇や貸付額の増額。

(2)官庁施設の環境負荷低減化の推進

建築物の環境負荷を低減するため、率先して環境配慮型官庁施設(グリーン庁舎)の整備を推進しており、13年8月現在で8物件が完成又は整備中であるほか、新たに函館税務署ほか3物件の整備に着手した。既存官庁施設についても、グリーン改修を計画的に進めており13年度より平良地方合同庁舎等19物件に着手している。また、13年度から総合的な環境性能評価指標の構築にも取り組んでいる。

さらに、環境負荷の低減、関連技術の普及等を促進するため、13年6月、内閣府庁舎をはじめとする13施設に太陽光発電設備を整備する計画を策定した。これによる年間予測発電電力量は、約43万(kWh)で、設置対象となる庁舎の年間電力消費量(約3億kWh)の0.15%を賄うと見込まれる。

＜グリーン庁舎の例(中津地方合同庁舎)＞



(3)環境共生住宅市街地の普及推進

周辺の自然環境等と調和を保ちつつ住宅市街地全体の省エネルギー化等を図り、健康で快適に生活できるモデル的な住宅市街地の整備を行う場合に、「環境共生住宅市街地モデル事業」として、環境共生施設(注)の整備費等を対象に、補助を行っている。13年度には、15地区に補助している。

(注)透水性舗装、雨水浸透施設、屋上緑化施設、ゴミ処理システム、水有効利用システム、太陽光発電等の自然未利用エネルギー活用システム、コージェネレーションシステム等。

(4)都市緑化等の推進

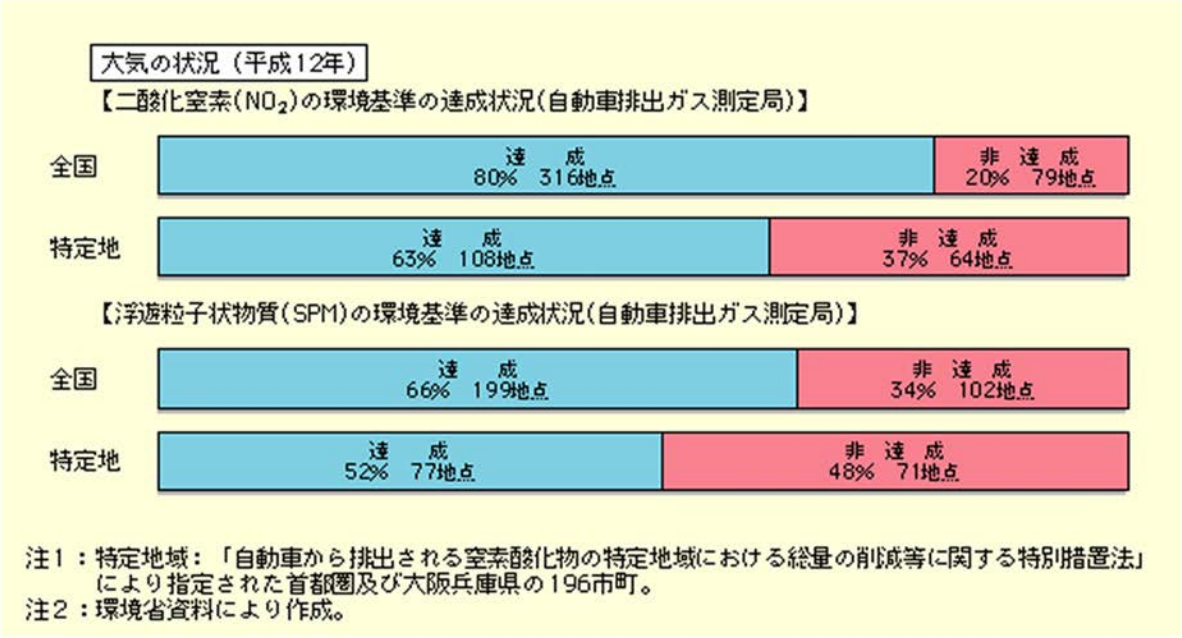
地球温暖化対策として、CO_2の排出面の対策とあわせて、吸収面の対策として積極的な都市緑化等が求められている。都市緑化等は、都市部におけるヒートアイランド現象の緩和にも寄与するものであり、民有地も含め都市の緑化に積極的に取り組んでいる(第II部第1章参照)。

第2節　大気汚染・騒音等による生活環境の改善

1．道路交通環境問題への対応

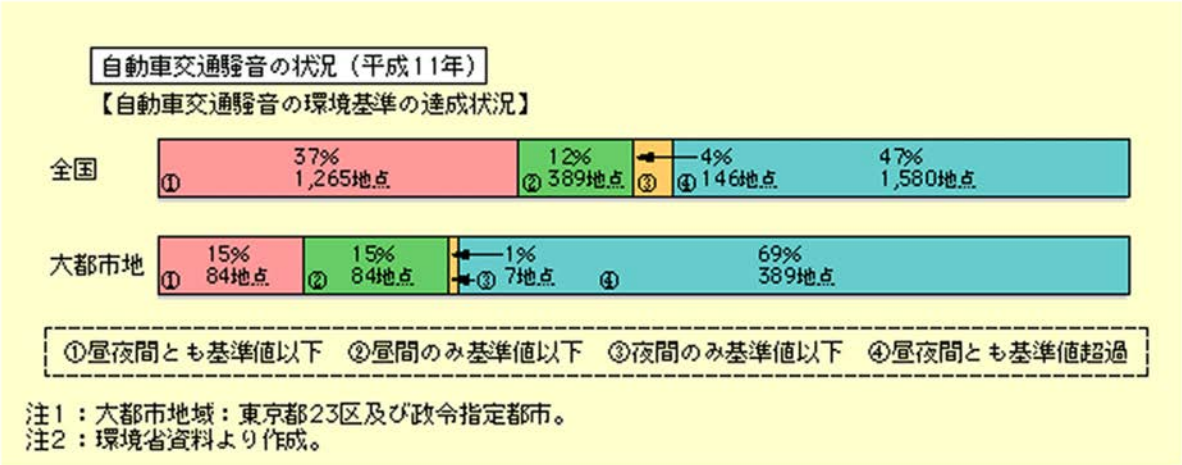
自動車から排出されるNOx(窒素酸化物)やPM(粒子状物質)については、NO_2(二酸化窒素)やSPM(浮遊粒子状物質)(注)の環境基準が達成されていない地域が大都市を中心に引き続き多数残っており、その早急な解決が重要な行政課題となっている。特にディーゼル車からの排出ガスは大きな社会問題となっており、この問題を解決するためにも、自動車そのものからの排出量抑制(自動車単体対策)と交通流の円滑化等による対策に取り組んでいく必要がある。

図表II-4-9　大気の状況



一方、我が国の幹線道路の沿道における騒音についても、環境基準を未達成の地点が依然として多く、適切な対応を講じることが必要である。

図表II-4-10　自動車交通騒音の状況



(注)大都市圏において排出される窒素酸化物(NOx)、粒子状物質(PM)のそれぞれ52%、43%は自動車部門からのものであり、NOxに関しては約8割が、PMに関しては全てがディーゼル車からの排出量である。

(1)自動車単体対策

1)低公害車の開発・普及

低公害車の開発・普及は、CO_2排出量削減による地球温暖化対策としてのみならず、NOx、PM等の排出ガス対策としても大きな効果を有する重要施策であり、第1節に記したとおり様々な対策に取り組んでいる。

図表II-4-11　CNGバス、CNGトラック

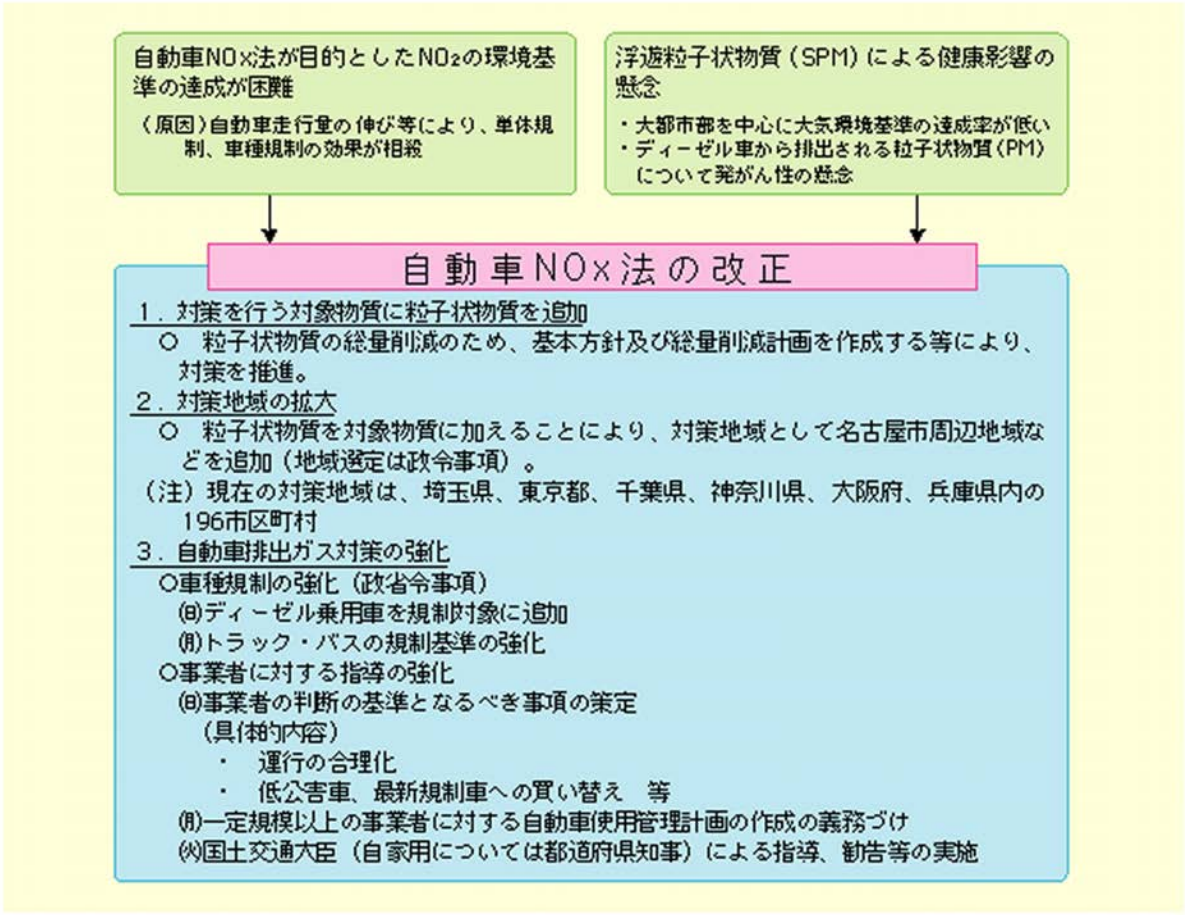


2)排出ガス規制の強化

大都市地域を中心とするNOxによる大気汚染については、現行自動車NOx法(平成4年制定)に基づく規制(使用車種規制)(注)などの諸施策を実施してきたが、自動車交通量の増大などの理由により、対策の目標とした二酸化窒素の大気環境基準の達成が困難になっている。また、PMによる大気汚染も依然として厳しい状況にあり、特にディーゼル車から排出されるPMについては、発ガン性のおそれがある物質として国民の健康への悪影響が懸念されている。

このため、NOxに対する従来の施策をさらに強化するとともに、自動車交通に起因するPMの削減を図るため、自動車NOx法の改正法案を第151回通常国会に提出し、13年6月成立した。改正自動車NOx法では排出を規制する物質にNOxだけでなくPMを追加し、対策地域を拡大するとともに、使用車種規制を強化することとしている。また、バス・トラック事業者に対しては国土交通大臣が必要な指導・勧告等を行うこととしており、一層の排ガス対策に努めていくことにしている。

図表II-4-12　自動車NOx・PM法について



(注)大気汚染状況の厳しい地域において、一定の排出ガス基準に適合しない自動車の使用を制限すること。

(2)交通流の円滑化等

1)交通流円滑化対策

SPMやNOx、CO_2の排出量は、適正速度での走行時において最小となることから、環状道路・バイパス等幹線道路ネットワークの整備、ボトルネック対策等は大気汚染等の沿道環境改善に大きく貢献するとともに、温暖化対策にも資するものである。こうした観点からも、幹線道路ネットワークの整備等による都市圏の自動車交通の円滑化に積極的に取り組んでいる(第II部第1章を参照)。

2)環境負荷の少ない道路利用の推進等

交通需要マネジメント(TDM)施策の推進(第II部第1章参照)、ETCの普及等のITSの推進(第II部第8章参照)や物流施策におけるモーダルシフトの推進等(第II部第10章参照)に取り組んでいる。例えば、
(ア)有料道路の料金格差を利用して住宅地域に集中した交通を湾岸部に転換する「環境ロードプライシング」を首都高速道路、阪神高速道路において試行的に実施している。
(イ)平成13年の道路構造令改正を受け、全国の幹線道路を新設・改築する際に自転車道の設置を義務づけ、自動車・自転車・歩行者の調和した道路整備への転換を図っている。また、自転車利用環境整備モデル都市(全国19都市)において自転車道、自転車駐車場等の自転車利用環境の整備を推進している。

3)道路構造対策等による沿道環境改善への取組み

(ア)低騒音効果を有する高機能舗装の敷設・遮音壁・環境施設帯の整備、沿道の住宅の防音工事助成等、沿道環境改善事業を進めている。
(イ)「幹線道路の沿道の整備に関する法律」に基づき沿道整備道路の指定等を促進し、沿道地区計画の区域内において緩衝建築物の建築費又は住宅の防音工事費への助成等を行っている。
(ウ)電気集塵機、土壌・光触媒、低濃度脱硝技術による大気浄化技術のフィールド実験により、NOx等を除去する新たな技術開発に取り組んでいる。
(エ)全国の直轄国道等において道路交通騒音調査を実施し、対策を計画的に進めている。
(オ)直轄国道の維持管理に使用する車両の低公害車への転換を進めている。このほか、環境負荷を軽減し、良好な景観を形成するため道路の緑化を進めている。

2. 空港周辺環境対策

空港の環境対策としては低騒音型機の導入・発着規制などの発生源対策と、滑走路の移転・防音林の設置などの空港構造の改良と、国・空港周辺整備機構などが行う空港周辺対策の3点があげられる。航空機の騒音による被害は改善の方向にあるが、今なお騒音問題が解決したといえる状況にはなっていない。今後とも航空需要が増大していくことが見込まれる現状においては、航空機騒音の解消または軽減を図るための対策を行うとともに、空港周辺住民の生活環境を改善し、空港と周辺地域の調和ある発展を図ることが必要である。また、環境に配慮した循環型空港(エコ・エアポート)づくりを推進することも重要である。

3. 鉄道騒音対策

新幹線については、発生源の対策のみでは環境基準の達成は技術的に困難であることから、住宅の集合度合いが高い地域から最大騒音レベル75dB以下とする音源対策等が求められている。具体的には、防音壁の嵩上げ、レールの削正による走行騒音の低減といった発生源対策や病院・住宅の防音工事といった周辺対策が進められている。

また、在来線については、新設の場合には、等価騒音レベルとして昼間(7～22時)60dB以下、夜間(22～翌7時)55dB以下とし、大規模改良線の場合には、騒音レベルの状況が改良前より改善されるよう工事を実施している。(注)

(注)「在来線鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策指針」による。

4. 新たな化学物質問題への対応

(1)ダイオキシン問題への対応

建設廃棄物のリサイクルの推進、官庁施設における廃棄物の発生抑制、適正処理等に取り組んでいるほか、河川や港湾における水質・底質に関する実態調査等を行い、監視計画・汚染除去方策等の対策のあり方について検討を進めている。

監視対象としている事業場から海洋へ排出される水が排出基準を遵守しているかの確認をするために、ダイオキシン類の分析を実施してダイオキシン類による海洋の汚染度をモニタリングしている。また、排出基準を遵守していない事業場に対しては直ちに厳正な取締りを実施し、ダイオキシン類による海洋の汚染を防止することにしている。

(2)内分泌撹乱化学物質(環境ホルモン)問題への対応

河川において、緊急性の高い環境ホルモンの水環境中の実態調査等を実施し、環境省と連携して実態把握に努めるとともにリスク対策の効果の検証等必要な調査研究を推進している。また、下水処理場の実態調査の結果、処理過程での環境ホルモン低減効果が判明しており、この知見を生かして下水処理による環境ホルモン低減を進めている。

海洋においては、従来から行っている油・重金属などの海洋汚染の調査に加え、ダイオキシン・有機スズなどの内分泌撹乱作用を有すると疑われる化学物質(環境ホルモン)についても積極的に調査を行っている。

(3)シックハウス対策

住宅に使用される内装材等から住宅室内に発散する化学物質が居住者の健康に影響を及ぼすおそれがあるといわれている問題、いわゆるシックハウス問題に対して、住宅金融公庫の融資制度や住宅品質確保促進法に基づく性能表示等により、取組みを進めている。13年10月から、社会資本整備審議会建築分科会でもさらなる対策についての議論が進められている。

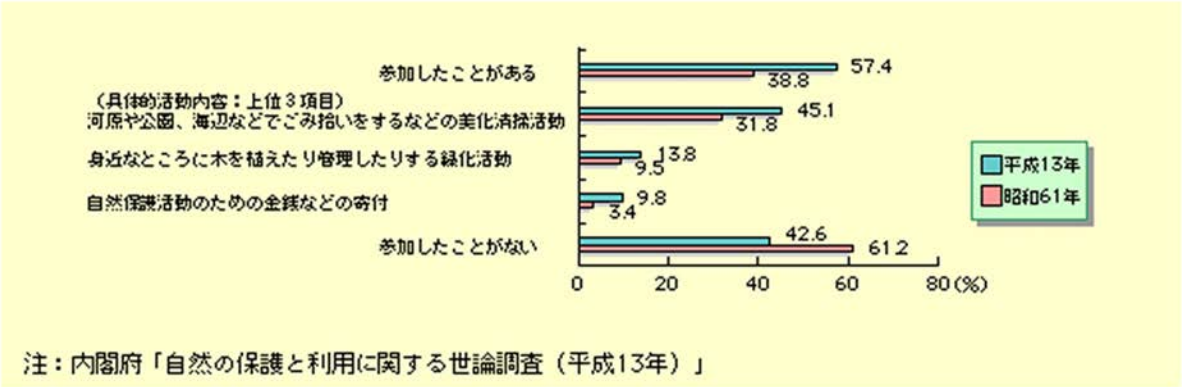
(4)化学物質リスク管理

13年4月に施行された「特定化学物質の環境への排出量の把握及び管理の改善の促進に関する法律(化学物質管理促進法)」に基づくPRTR制度に則して、下水道事業者等国土交通省所管の事業者も国に届け出た指定化学物質の排出・移動量に関する情報が国民に明らかになることを踏まえつつ、事業者による積極的な化学物質のリスク管理の取組みを促進する。

第3節　豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり

人間活動が活発化し、環境への影響が大きくなるのに伴い、快適で安全な国民生活に不可欠な「緑」の減少、野生生物の生息環境の悪化等が重大な問題となっており、国土の自然環境を保全・再生することが重要な課題となっている。社会資本整備は、事業実施過程で自然環境に働きかける行為であるため、環境保全に最大限配慮することはもちろん、さらにより良い環境を創造するという使命を果たすことが求められている。国土交通省は、自然と人間の共生する緑豊かな国土を形成し、国民が豊かさを実感できる生活環境の形成に努めていかなくてはならない。

図表II-4-13　自然保護活動への参加の有無



注：内閣府「自然の保護と利用に関する世論調査（平成13年）」

1．豊かな河川環境の形成

(1)良好な河川環境の保全・形成

河川整備にあたっては多自然型川づくりを基本としてきたが、平成9年の河川法改正以後さらにその充実を図り、必要とされる治水上の安全性を確保しつつ、生物の良好な生息・生育環境をできるだけ改変しないようにし、改変せざるを得ない場合においても、最低限の改変にとどめるとともに、良好な河川環境の復元が可能となるように努めている。

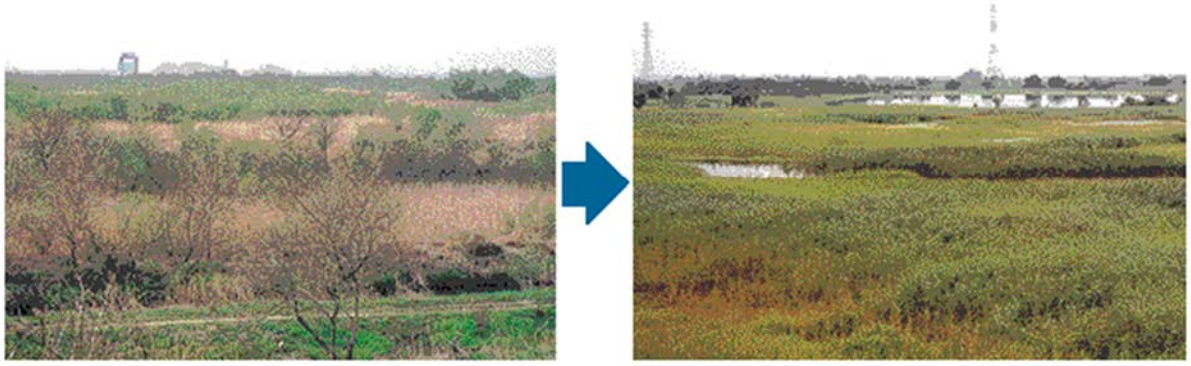
また、堰、床止、ダム等の河川横断施設については、魚道の設置や改善などにより魚介類の遡上環境の改善を積極的に行っている。多自然型川づくり(貫川、福岡県北九州市)

＜多自然型川づくり(貫川、福岡県北九州市)＞



さらに14年度より、河川の蛇行復元や河畔林の整備、乾燥化傾向のある湿地の冠水頻度を増加させることなどにより、渡り鳥等生物の良好な生息・生育環境を有する自然河川や、湿地・干潟などウェットランドの再生を進めていく。

＜湿地再生の例(渡良瀬遊水地、栃木県ほか)＞



他方、外来種による在来の生態系への影響が日本全国の河川で大きな問題となっている。今後は、河川管理における適切な外来種対策を進めていくことが必要である。

(2)河川環境に関する調査研究

河川工学や水質のみならず、生物学や生態学など様々な分野の専門家と連携して、河川の物理的環境と生物の生息・生育環境との相互関係などの未解明の部分を明らかにしていくことが重要である。

○河川水辺の国勢調査

河川やダム湖に生息・生育する生物の生息・生育状況等を、全国の水系で定期的・継続的に調査している。

○河川生態学術研究

多摩川、千曲川、木津川、北川において、現地調査をベースに、生態学的な観点から河川のあるべき姿を探るため、工学・生態学の学際的な共同研究を進めている。

○自然共生研究センター

岐阜県の木曽川三派川地区に、世界最大級(延長約800m)の実験水路3本をもつ自然共生研究センターを設け、瀬・淵等の河川形状と生物の生息・生育状況との関係等の研究を推進している。

(3)川と人との豊かな関係の構築

川は人々の交流の場でもあり、体験を通じた学びの場でもある。近年、川を舞台とした様々な自然体験活動が活発に行われるようになってきている。子供たちが親しめる水辺として川を活用するプロジェクトや情報発信を行っている。

○水辺の楽校プロジェクト
小学校に近い水辺等を身近な遊び場、学習の場として整備。197ヶ所が登録済み。
○「子どもの水辺」再発見プロジェクト
文部科学省、環境省と連携し、遊びや自然体験の場となる川を「子どもの水辺」として選定。24ヶ所が登録済み、約200ヶ所が登録予定。
○子供たちが行う川の生き物調べ
川の生き物を調べて川の水質を判定し、広い視点で環境全体を捉えることを狙いとして環境省と連携して実施。
○「川で学ぼう」ホームページ
川を生かした環境学習の指導者向けに、学習事例の紹介等様々な情報を発信。

また、環境保全活動、学習活動、川を活かしたまちづくり活動等、様々な分野において多くの市民団体等が活動を行うようになってきており、このような市民団体の活動と河川行政との連携を推進していく。特に、川は危険が内在することから、市民団体により設立された「川の体験活動推進協議会(RAC)」等と連携し、子供たちが安全に楽しく遊ぶための川の指導者育成等を推進していく。

(4)河川水量の回復のための取組み

良好な河川環境の保全には、豊かな河川水量の確保が必要である。このため、河川整備の計画等において、動植物の生息・生育環境、景観、水質等を踏まえた必要流量を定め、この確保に努めているほか、水力発電所のダムの下流では、取水地点から下流へより多くの流量を放流する取組みを進めている。また、洪水調節に支障を及ぼさない範囲で洪水調節容量の一部をダム下流の河川環境の保全・改善の容量として有効に活用するダムの弾力的管理を、13年度は全国の20ダムにおいて実施している。

○信濃川中流域では、全国で初めて、水利権の許可期限到来に先立って、夏期の水温上昇の防止、秋期のサケの遡上に配慮した維持流量の増量を行う試験放流を実施している。
○ダム管理用発電の余剰電力を、維持流量の放流に伴い発生する利水者の減電補償に活用することにより、維持流量の放流を推進する。宮城県白石川の七ケ宿ダムから東北電力に送電し、蔵本発電所から下流の小原温泉郷の放流を拡大する予定。
○石川県手取川の手取川ダム、宮城県名取川の釜房ダムでは、需要の発生していない既存ダム容量を活用した放流により、下流で著しく流量の減少する区間の環境改善を図る。

一方、平常時の自然流量が減少した都市内河川には、下水処理場の処理水を送水し、河川流量の回復に取り組んでいる。

(5)流砂系一貫した総合的な土砂管理の推進

ダム堆砂の進行、河床低下、海岸侵食等の土砂管理上の問題点が顕在化している流砂系において、砂防、ダム、河川、海岸の各領域が連携しつつ、適正な量・質の土砂を下流領域に供給し、生態系、景観等の環境面の保全・再生を含めた総合的な土砂管理を推進している。13年度においては、ダムの排砂バイパスの設置や荒廃地への緑化、堆積土砂の養浜等への活用等を行っている。

(6)水と緑のネットワーク整備

既存の河川、都市下水路等のネットワーク化を図り、流水を相互に融通して都市内河川・水路の水質浄化を図るとともに、併せて河川沿いの緑地帯、公園等を整備して、豊かな水辺環境・緑溢れる都市環境を創出する「水と緑のネットワーク整備」を進めている。

(7)計画的な河川整備と河川環境管理

河川整備基本方針及び河川整備計画(第II部第6章第1節参照)において「河川環境の整備と保全に関する事項」を定めており、その際には地域住民から幅広く意見を聴取し地域とのパートナーシップ形成に努めている。また、水系ごとに水環境管理計画・河川空間管理計画を策定し、防災空間、自然環境保全空間等の適切なゾーニング、整備・管理等を推進している。さらに、河川事業の計画段階における環境影響の分析方法に関し、基本的な考え方を検討している。

2. 海岸・沿岸域の環境の整備と保全

高潮、津波、波浪等から海岸を防護するとともに、生物の生息・生育地の確保、景観への配慮や海浜の適性な利用の確保等が必要であり、このような観点から「防護」「環境」「利用」の調和のとれた海岸の整備と保全を推進している。具体的には、砂浜の保全・回復をより一層推進し(第II部第6章参照)、生態系等の自然環境の保全に配慮したエコ・コースト事業などを実施している。また、自然環境に配慮した海岸づくりの進め方、および、藻場・干潟の喪失、砂浜の減少、沿岸域での新たな利用の拡大等をはじめとする諸問題に対応した望ましい沿岸域管理のあり方について、国土交通省として13年度から研究会を開催し、検討を行っている。

3. 自然と共生する港湾の形成

(1)港湾における環境への取組み

地球規模での良好な環境の保全や持続可能な発展への要請が高まってきており、6年に、1)自然にとけ込み、生物にやさしい港、2)積極的に良好な自然環境を創造する港、3)アメニティが高く、人々に潤いと安らぎを与える港、4)環境に与える負荷が少なく、環境管理の行き届いた港を目標とする「環境と共生する港湾(エコポート)」を策定した。さらに、12年3月には、港湾法を改正し、その目的には環境の保全への配慮を明記し、同年12月には港湾管理者が港湾計画を策定する際の指針ともなる「基本方針」を併せて改正した。

(2)環境と共生する港湾(エコポート)の推進

エコポートを推進するため、干潟等の再生や覆砂等を行う海域環境創造事業、汚泥浚渫等を行う港湾公害防止事業、臨海部緑地の整備等を行う港湾環境整備事業を総合的に実施している。例えば、横浜港では赤れんが倉庫など歴史的な建造物のある新港地区において、浚渫・覆砂事業による水質浄化や親水緑地の整備を実施した。また、堺泉北港において、浚渫土砂等を有効活用した人工干潟の造成や親水緑地の整備を行っている。

(3)多様な生物の生息環境である干潟・藻場の研究及びその保全・再生等の推進

沿岸域の中で干潟・藻場は海と陸と大気の接する場所として水質浄化、親水等様々な環境機能を有する空間であるが、その地形の変化等の把握、アサリ等をはじめとする干潟の生態系の仕組みや海水浄化メカニズム、干潟の様々な環境機能を研究し、その保全・再生を推進していくことが重要である。

このため、独立研究法人港湾空港技術研究所において、干潟の現地観測、世界最大規模の干潟実験施設の観測等により、人工干潟の創造を含めた干潟や生態系の研究を推進している。これらの研究の成果も活用し、干潟・藻場の保全・再生や臨海部の大規模緑地の整備等、地域住民等と連携しつつ、自然と共生する港湾を積極的に形成していく必要がある。

4. 道路の緑化・自然環境対策等の推進

CO_2の吸収により地球温暖化を防止する等環境負荷を低減し、良好な景観を形成する道路緑化を進めるとともに、地域の街並みや歴史・文化等と調和した潤いのある道路空間の創出を図っている。道路緑化については、道路構造令を改正(13年4月)し都市内の幹線道路の新設又は改築の際には、植樹帯を必ず設けることとした。また、事業の計画・設計段階から貴重な自然環境のある場所はできるだけ回避し、回避できない場合は影響の最小化や代替措置を講じることを基本とし、環境の保全・回復を図っている。道路ののり面等を緑化し、河川や公園等と一体的に生態系を保全するビオトープネットワーク(注)構築にも取り組んでいる。

＜緑あふれる道路空間の創出＞



(注)多様な生物が生息・生育できる生態系としての湖沼、湿地、草地、林等が一体となった自然の回廊。

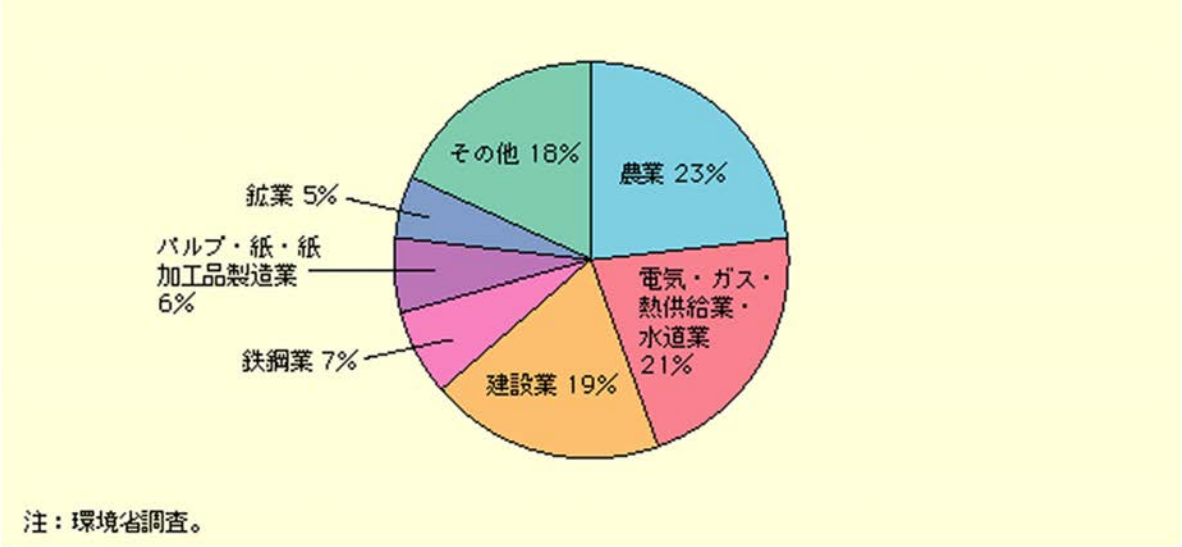
第4節　循環型社会の形成促進

1．建設リサイクル等の推進

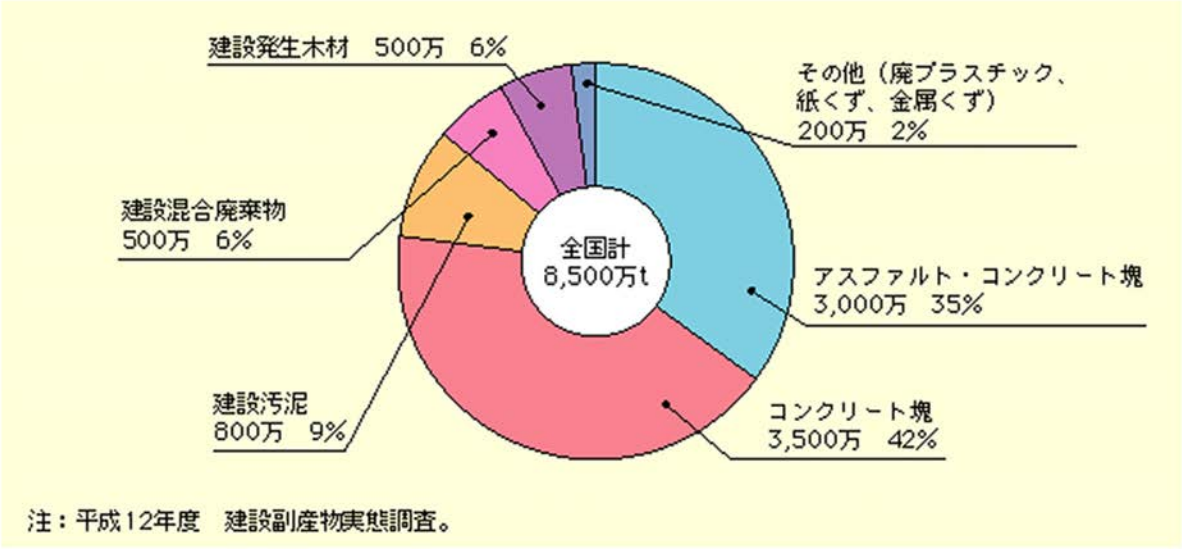
全産業廃棄物の約2割、不法投棄量の約6割を占める建設廃棄物の発生抑制・リサイクルの促進は、緊急の課題である。リサイクル法(注1)の施行後、「リサイクル原則化ルール」(注2)の周知徹底や、建設副産物適正処理推進要綱の遵守徹底など様々な側面からリサイクル推進施策を実施している。平成12年度における建設副産物の排出状況は、全国で8,500万トン、東京ドームの約50杯分に相当する量を排出している。アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊及び建設発生木材の3品目で排出量全体の83%を占めている。また、再資源化に関する実態としては、全品目における再資源化等率が85%となっており、特にアスファルト・コンクリート、コンクリート塊の再資源化等率が95%を越えている。しかしながら、建設発生木材や建設汚泥、建設混合廃棄物等については、リサイクル率が低迷している。建設発生土については、建設工事での土砂利用量のうち、54%に相当する8,500万m^3の土砂を建設発生土から利用している。

また、全産業廃棄物の約18%を占める下水汚泥についても、その減量化、リサイクル推進に取り組んでいる。

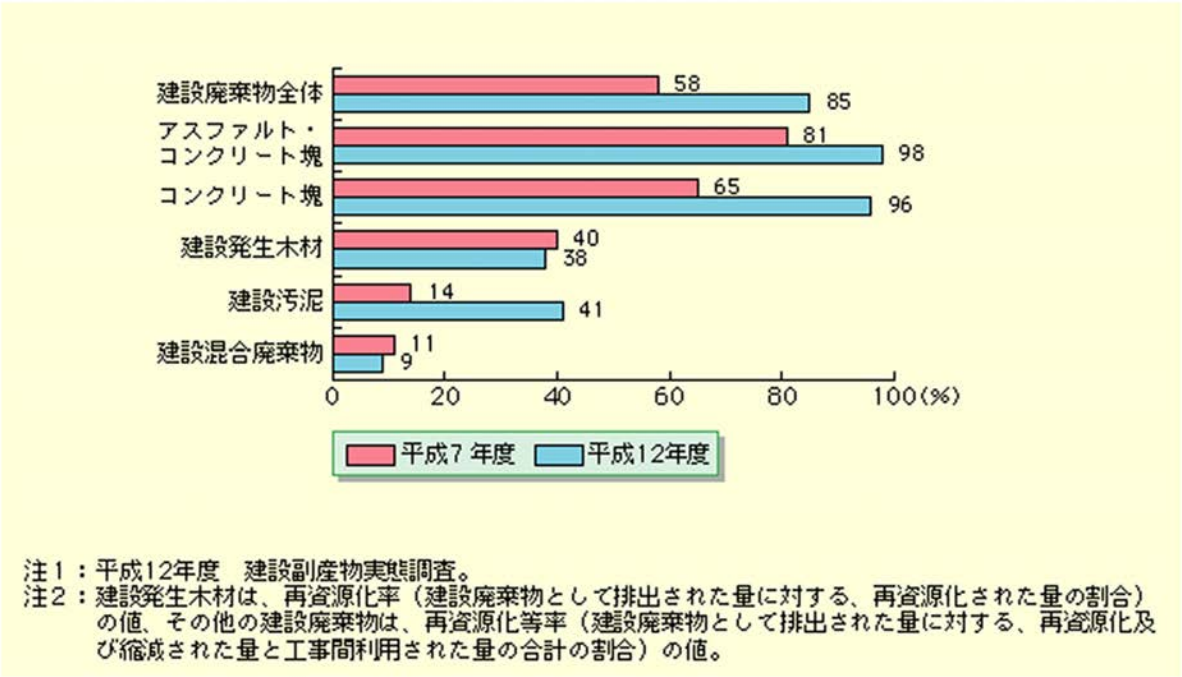
図表II-4-14　産業廃棄物の業種別排出割合



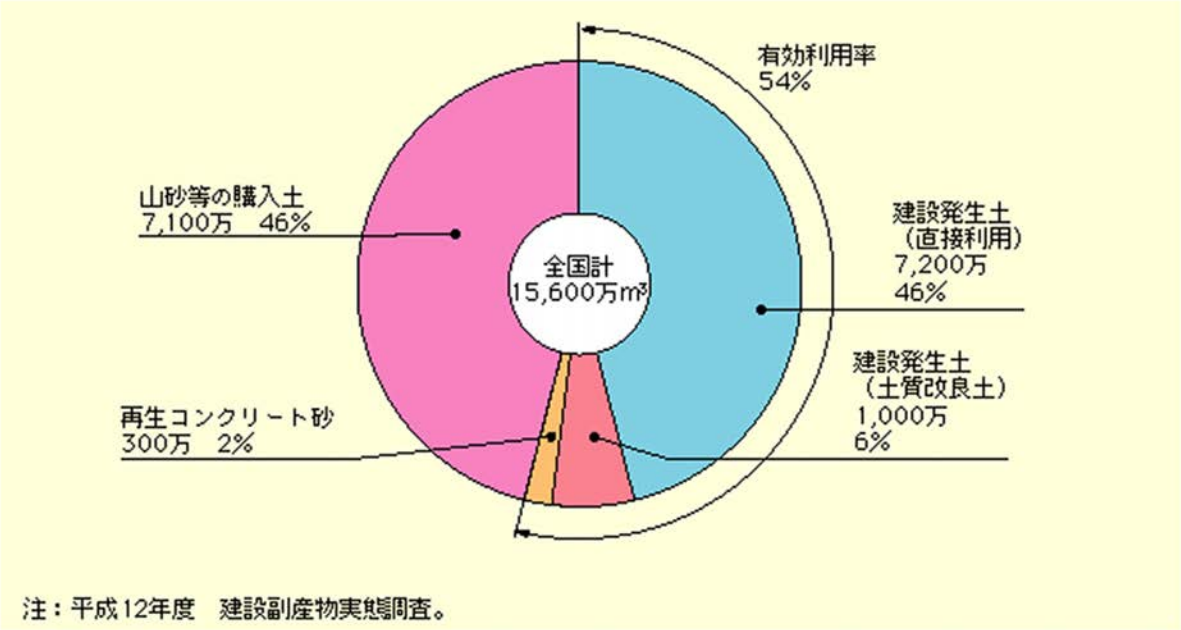
図表II-4-15　建設廃棄物の種類別排出量



図表II-4-16　建設廃棄物の品目別リサイクル率



図表II-4-17　建設工事における利用土砂種別



(注1)資源の有効な利用の促進に関する法律。

(注2)経済性に関わらず、工事現場から一定の距離以内に他の建設工事及び再生資源がある場合には、再生資源の利用及び再資源化施設の活用を原則とする措置。

(1)建設リサイクルの推進

建設リサイクルの推進には、1)排出抑制の促進、2)分別解体の促進、3)再資源化の促進、4)再生資源の利用促進、5)最終処分量の減量等の促進、といった各段階での対応が必要であるが、建設リサイクルの一層の推進のため建築物等に係る分別解体等及び再資源化等の義務付けや、解体工事業者の登録制度の創設並びに発注者・受注者間の契約手続きの整備等を内容とする建設リサイクル法(注)が制定され、完全施行(14年春予定)に向け、対象となる工事の規模基準等についての政省令等の策定を進めている。

＜建設リサイクル法の概要＞

・分別解体等及び再資源化等の義務づけ

一定規模以上の建築物や土木工作物の解体工事、新築工事等については、一定の技術基準にしたがって、その建築物等に用いられている特定建設資材(コンクリート、アスファルト、木材)の現場での分別を義務づけ。

また、分別解体等によって生じた特定建設資材廃棄物について、再資源化を義務づけ。

・解体工事業者の登録制度の創設

解体工事業を営もうとする場合、建設業許可が不要な工事を行おうとする者について、技術管理者を選任のうえ、都道府県知事の登録を義務づけ。

・発注者・受注者間の契約手続の整備

発注者に対しては、工事に着手する日の7日前までに分別解体等の計画等の都道府県知事へ届け出ることを義務づけ。

元請業者に対しては、事前に発注者及び下請業者に対して分別解体等の計画など、必要な事項を書面で説明すること、再資源化等が完了したときは、その旨を発注者に書面で報告することなどを義務づけ。

＜建設リサイクル法の基本方針(平成13年1月17日告示)の概要＞

・建設資材の開発、製造から建築物等の設計、建設資材の選択、建設工事の施工、廃棄等にいたる各段階において循環型経済社会システムを構築
・関係者による適切な役割分担の下で連携しつつ参加

1)建設廃棄物の発生抑制方策
・計画・設計段階での取組み、建築物の長期的使用、耐久性の向上、技術開発・維持理、発生抑制型工法の採用等

2)再資源化等の目標(リサイクル率)の設定
・平成22年度における目標を設定

例：コンクリート塊、建設発生木材、アスファルト・コンクリート塊95%
・必要な再資源化施設の確保
・なお、国の直轄事業においては、再資源化等を先導する観点から、特定3品目(*)について、平成17年度までに最終処分する量をゼロにすること(ゼロエミッション)を目指す。
(*)コンクリート塊、建設発生木材、アスファルト・コンクリート塊

3)リサイクル材の利用促進方策
・リサイクル材の需要創出及び拡大、品質の確保、安全性、自然環境への配慮
・リサイクル材の利用・選択、開発・製造、品質確保、品質基準、規格化
・国の直轄事業における率先利用等

○解体工事業者登録制度
建築物等の解体工事業を営む場合に登録を義務づけることとした(13年5月30日施行)。

国土交通省としては率先して所管公共施設や公共事業におけるリサイクルを推進している。例えば、コンクリート塊やアスファルト塊は路盤材や再生アスファルト合材として再利用を図っており、建設汚泥については脱水・固化等の上で盛土材等に再利用している。また、再資源化施設に関する情報やリサイクル材の需要動向に関する情報等の「建設副産物情報交換システム」を構築し、13年度内に運用開始の予定である。

道路事業では、設計段階から廃棄物発生抑制・リサイクル等に努めているほか、剪定枝等の発生木材のチップ化等による再資源化を図っている。

(注)建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律。

(2)下水汚泥の減量化、リサイクルの推進

下水汚泥については、脱水・焼却等による減量化、建設資材化等によるリサイクルを促進している(11年度リサイクル率58%)。しかしながら、下水汚泥の発生量は今後も増加すると見込まれ、集約的に汚泥を処理する流域下水汚泥処理事業や、農業集落排水事業等に由来する下水汚泥との汚水処理施設共同整備事業の推進等により、汚泥処理の効率化を図っている。また、汚泥の処理過程で発生する消化ガスや焼却熱を発電に利用するなどサーマルリサイクルも進めている。

(3)住宅・建築分野における廃棄物対策

建設廃棄物の約65%は土木系廃棄物、残り約35%が建築系廃棄物であるが、コンクリート塊等の土木系廃棄物のリサイクル率が約7割であるのに対して、建設発生木材等の建築系廃棄物のリサイクル率は約4割と、大きな開きがある。このため、住宅・建築物におけるリサイクル資材の活用推進、耐久性の高い住宅の建設等を推進している。

○適正な解体処理、リサイクル資材を活用した住宅に対する住宅金融公庫の割増融資
○リサイクル資材を活用した建築物に対する日本政策投資銀行の低利融資
○住宅金融公庫融資における一定の耐久性の要件化
○地方公共団体等の建築系廃棄物リサイクル推進事業に対して、住宅産業構造改革事業により補助
○公営住宅においてリサイクルのモデルプロジェクトを実施
○SI住宅に係る技術開発(長期耐用都市型集合住宅の建設・再生技術の開発)

(4)リサイクル等環境関連技術施策

建設副産物の発生抑制、適正処理、リサイクルを推進するため、建設廃棄物から有害物質を分別処理する技術開発や再資源化が困難な廃棄物についての適切なリサイクルに関する研究開発を推進している。また、再生品の利用先に応じた性能、品質確保のための適用性の検証を実施している。

また、リサイクル技術情報に関するデータベースを提供するリサイクル技術の情報検索システムを構築し、建設副産物とその再生材の利用個所(路盤、路床等)におけるリサイクル工法の普及を図っている。

このほか、営繕工事においては、施策ニーズに即した新技術の試行的導入として、再生材利用タイル・廃木材利用型枠を使用し、建設副産物のリサイクルを図っている。また、間伐材の利用促進により河川上流域の森林の適正な管理に貢献するため、各地方整備局等及び地方自治体において河川・砂防部局と林政部局の間の間伐材需給に関する情報交換を行うとともに、間伐材を利用した整備工法のマニュアル整備を行っている。

2. 自動車、FRP船のリサイクル

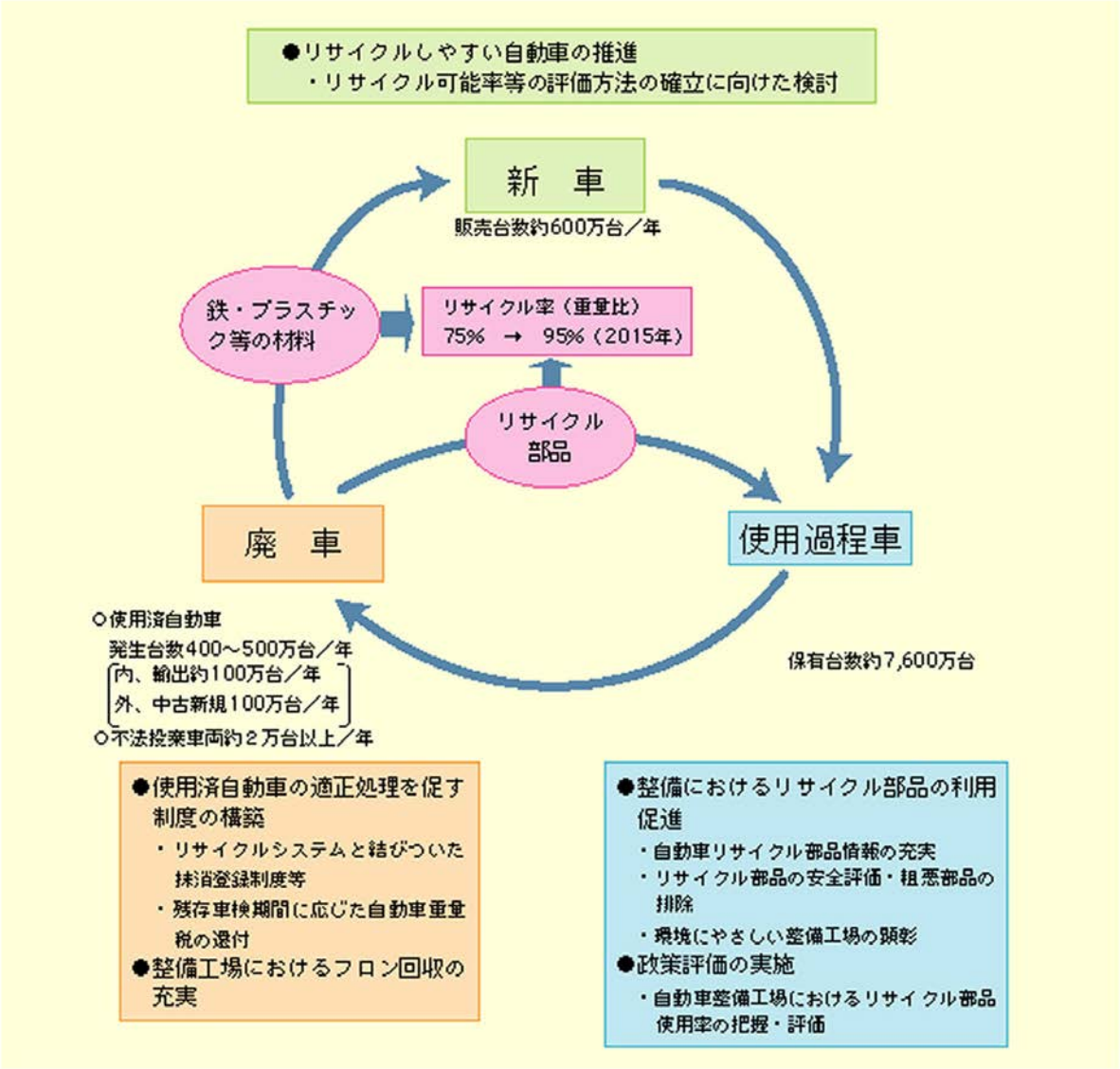
(1)自動車のリサイクルシステム・評価制度の構築

使用済自動車は年間400～500万台発生しており、埋立処分場の残余容量が逼迫していることなどを考慮すると、現状75%のリサイクル率をさらに向上させることは喫緊の課題である。また、道路等において年間2万数千台に及ぶ大量の自動車の不法投棄も発生しており、生活環境の悪化を招き、道路交通の障害となり、処理の社会的コストも膨大となるなどその対策が急がれている。

このため、新たな自動車リサイクルシステムの構築とともに、道路運送車両法の抹消登録制度等の見直しに取組み、使用済み自動車の適正処理の推進、不法投棄防止のための施策を推進することとしている。また、リサイクル部品情報の充実や品質確保方策の検討等も行っている。

さらに、自動車や部品の生産から使用、廃棄に至るまでの全過程にわたる環境負荷に関する情報(LCA：ライフサイクルアセスメント)を提供することにより、環境アセスメントの推進を図ることとしている。

図表II-4-18　国土交通省の自動車リサイクルに向けた取組み


●リサイクルしやすい自動車の推進
・リサイクル可能率等の評価方法の確立に向けた検討
新　車
販売台数約600万台／年
鉄・プラスチック等の材料
リサイクル率（重量比）
75%　→　95%（2015年）
リサイクル部品
廃　車
使用過程車
○使用済自動車
発生台数400～500万台／年
内、輸出約100万台／年
外、中古新規100万台／年
○不法投棄車両約２万台以上／年
保有台数約7,600万台
●使用済自動車の適正処理を促す制度の構築
・リサイクルシステムと結びついた抹消登録制度等
・残存車検期間に応じた自動車重量税の還付
●整備工場におけるフロン回収の充実
●整備におけるリサイクル部品の利用促進
・自動車リサイクル部品情報の充実
・リサイクル部品の安全評価・粗悪部品の排除
・環境にやさしい整備工場の顕彰
●政策評価の実施
・自動車整備工場におけるリサイクル部品使用率の把握・評価

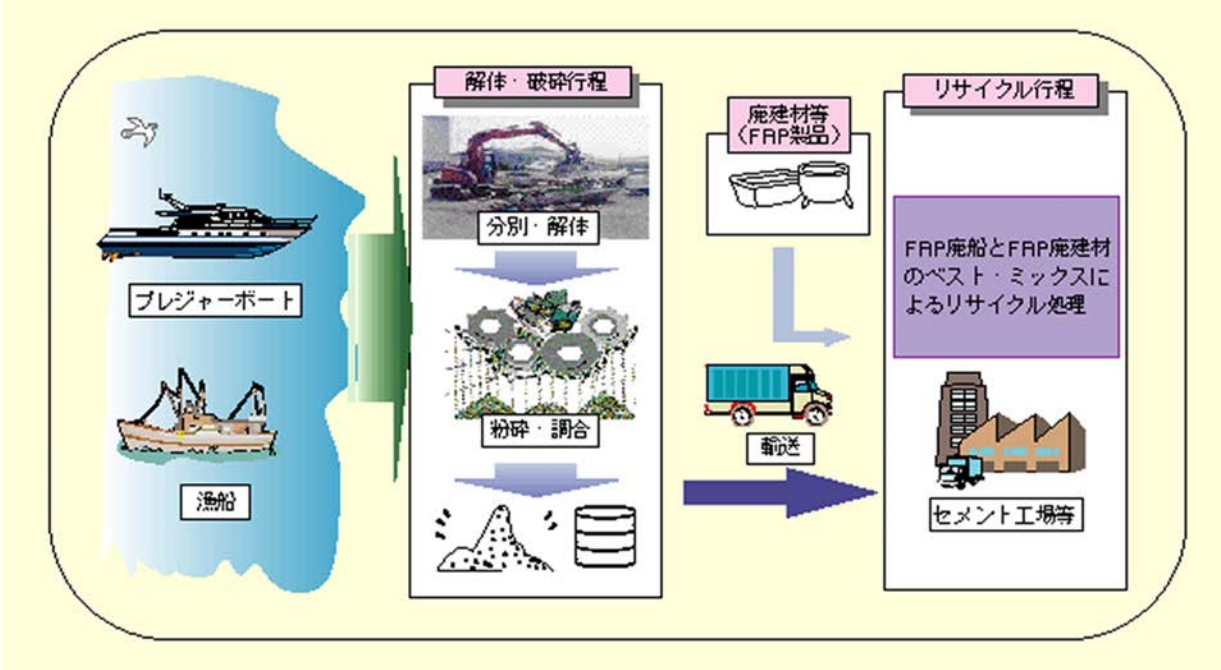
(2)FRP船のリサイクル・リユース

昭和40年代以降急速に普及したFRP(繊維強化プラスチック)製プレジャーボートは、廃船処理費用が高いことや、処理事業者が限られていることなどの理由から、利用者による適正な廃船処理が行われず、海洋投棄などの問題が発生している。しかも、今後廃船となるFRP製プレジャーボートの増加が見込まれており、低廉な廃船処理方法の早期実現、さらに、限られた資源の有効活用を図り、循環型社会の構築を促進するための処理方法の確立が必要とされている。

そのため、国土交通省では、平成12年度より「FRP廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクト」を実施している。

今後は、リサイクルやリユースに係る技術開発、関係者の役割分担や費用負担の明確化等の課題を15年度までに克服し、17年度にリサイクル制度の運用開始を目指すこととしている(第5章参照)。

図表II-4-19　経済的なFRP廃船リサイクルシステムのイメージ



3. 北海道における資源循環プロジェクト

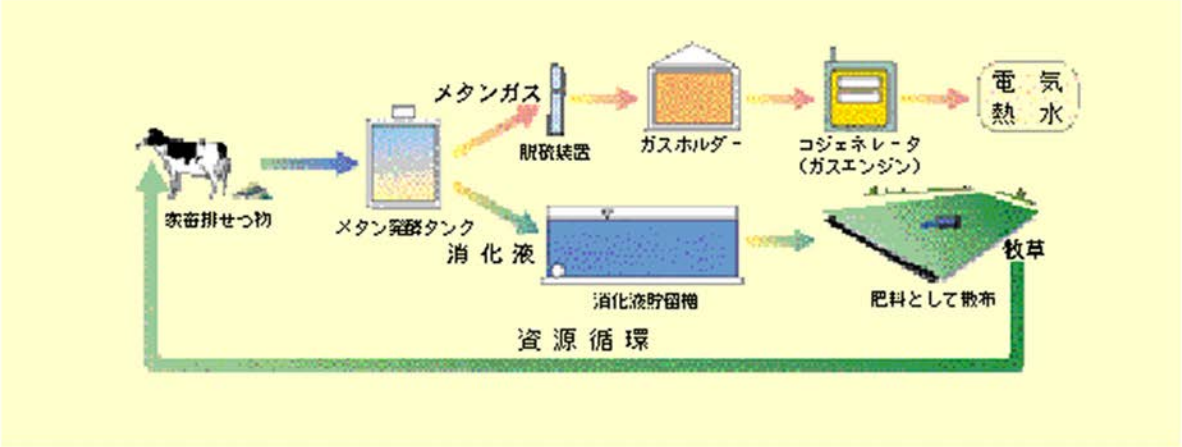
(1)資源循環プロジェクト

11年度から「積雪寒冷地における環境・資源循環プロジェクト」が推進されており、13年3月には北海道別海町と湧別町にそれぞれ乳牛1,000頭規模及び200頭規模の処理能力を持ったバイオガス実証プラントが完成した。北海道では家畜排せつ物の発生量が年間約2,000万tにのぼり、その管理の適正化と肥料としての有効利用が重要な課題になっている。プロジェクトでは家畜排せつ物のメタン発酵によって生じるバイオガスと消化液を活用した資源循環システムの構築を目指している。バイオガスは家畜ふん尿を空気に触れさせない状態で発酵させて生成するもので、メタンガスを60％程度含有しており、コージェネレーションのエネルギー源として利用することができる。また、消化液は液肥として活用することができる。

(2)クリーンエネルギーの活用

北海道には天然ガス、GTL(注1)、メタンハイドレード(注2)、バイオマス(生ごみ、家畜ふん尿等)などの水素資源(メタンCH4)が豊富に存在することから、水素をエネルギー源とする燃料電池を活用した街づくりが可能である。広域分散型社会である北海道では、送配電ネットワークを必要としない燃料電池による分散型電源が有効であり、コージェネレーションシステム(注3)として燃料電池を活用することで、環境にやさしいまちづくりを推進することができる。ほかにも積雪寒冷地の北海道のクリーンエネルギーとしては雪冷熱エネルギー(注4)をあげることができ、これらのエネルギーを活用した資源循環型社会の構築が待たれている。

図表II-4-20　資源循環の図



(注1)GasToLiquidsの略。天然ガスを常温で輸送可能な液体燃料(灯油や軽油など)に変換したもの。
(注2)メタンガス分子と水分子から成る氷状の固体物質で、永久凍土の下部や深度500m程度以深の深海地層中等に存在しているもの。
(注3)一つのエネルギーから複数の有効なエネルギー(電気、熱など)を同時に取り出して利用するシステムのこと。
(注4)冬場の雪を貯雪庫に蓄えておき、夏場に冷房用などの冷熱源に活用しようとするもの。

4. 環境負荷低減に資する資材の調達の推進等

(1)グリーン調達における取組み

12年5月に成立した「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」(注1)に基づき、政府全体として「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」(13年2月閣議決定、「基本方針」)を策定し、さらに、国土交通省として「環境物品等の調達の推進を図るための方針」(「調達方針」)を定めた。なお、13年6月にこの基本方針の一部改正が閣議決定されたのを受け、13年度における国土交通省の調達方針の一部を同年8月改正した。

国土交通省としては、この調達方針に基づき、基本方針に掲げられている特に重点的に調達を推進すべき環境物品等(特定調達品目14分野101品目)については、できる限り基準を満足する環境に配慮した製品を調達することとしている。

特に、公共工事については、構成要素である資材、建設機械の使用に当たり、事業ごとの特性、必要とされる強度や耐久性、機能の確保、コスト等に留意しつつ、13年度は、基本方針に定められている特定の資材、建設機械(注2)を使用した公共事業の調達を積極的に推進する。また、省内連絡会を設置し、公共工事の環境負荷低減施策の方針全般についての検討体制を整えるとともに、学識委員会を開催し、その方針全般に関する提言・助言を頂くこととしている。

(注1)「グリーン購入法」。ここではグリーン購入法第2条に規定された環境物品等を調達することをグリーン調達という。

(注2)パーティクルボード、繊維版、木質系セメント板、陶磁器質タイル、高炉セメント、フライアッシュセメント、再生加熱アスファルト合材、再生骨材等、間伐材、排出ガス対策型建設機械、低騒音型建設機械。

(2)木材利用の推進

木材は、加工に要するエネルギーが他の素材と比較して少ないこと、その多段階における長期的利用が地球温暖化防止に資することなど環境にやさしい一面を有する素材であることから、13年3月に「国土交通省木材利用推進連絡会議」を本省内で開催し、公共工事における木材利用推進を図っている。

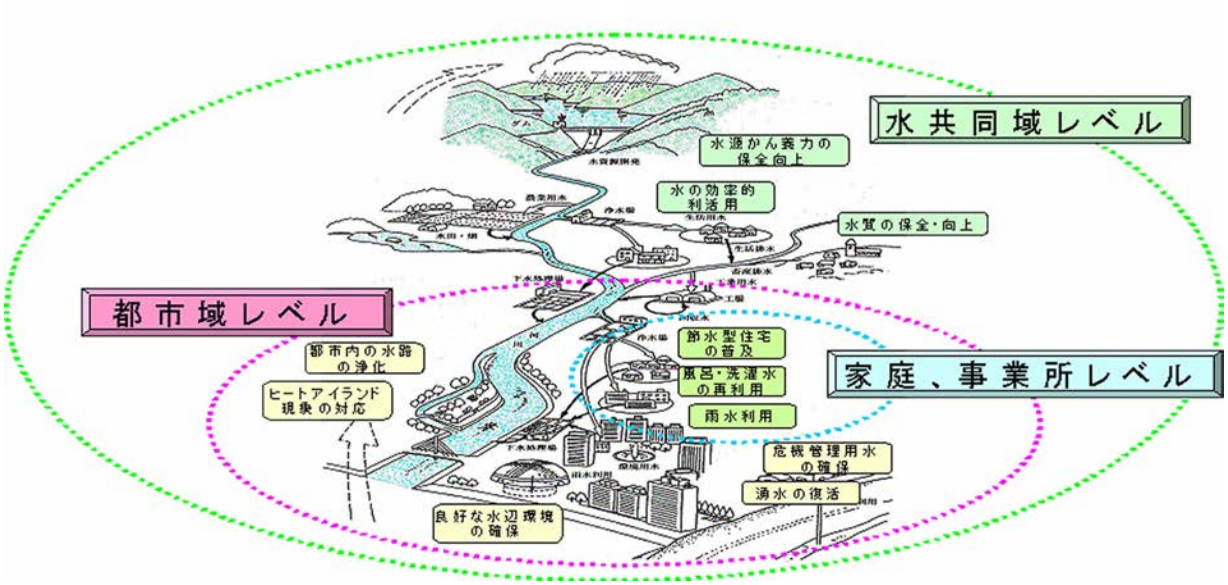
第5節　健全な水循環系の構築

1．水循環系健全化の総合的な取組み

(1)水関係省庁の連携による健全な水循環系の構築

水循環に関して政府全体が総合的な施策効果を発揮するよう、健全な水循環系構築に関する関係省庁連絡会議を通じ、各省庁連携の総合施策、全国各地域における取組み展開のためのガイドライン(注)等について検討を進めている。

図表II-4-21　水循環系の健全化への対応策のイメージ



(注)モデル的な流域を対象に、水循環系の機構解明・実態把握手法、健全性の評価手法、健全化の総合施策を検討しており、その成果をとりまとめる予定。

(2)地域における水循環系健全化の総合的取組み

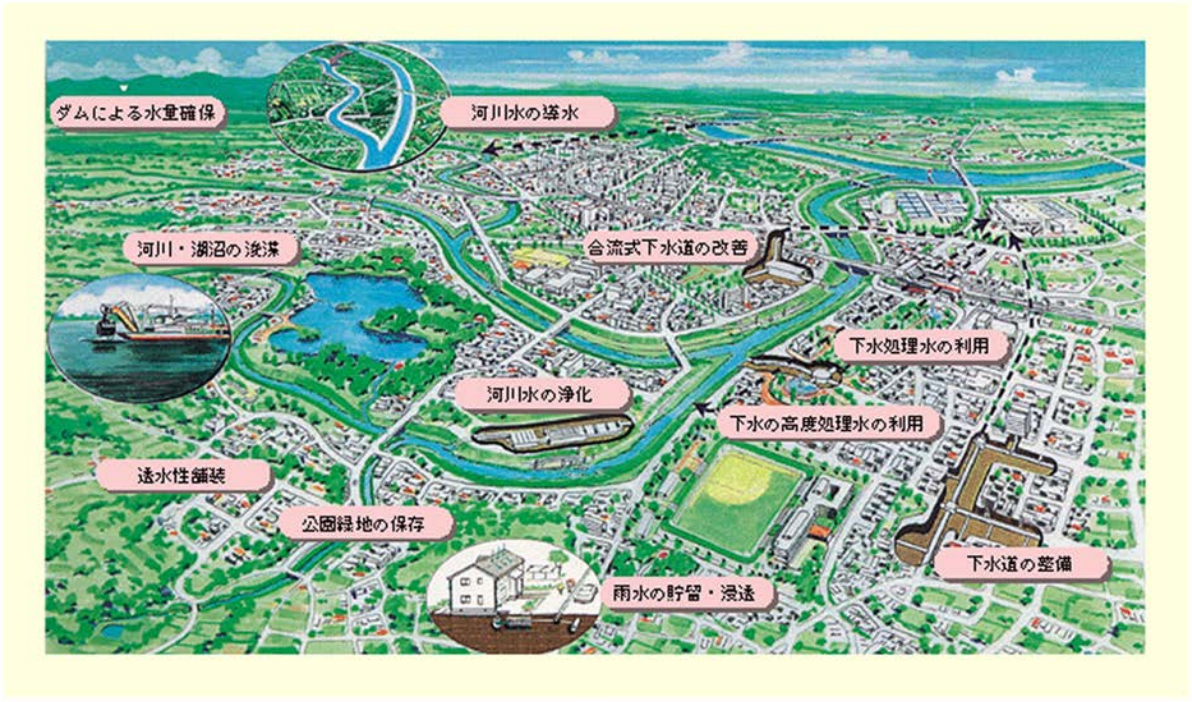
「持続的水利用システムの構築」、「水環境の保全と整備」、「水文化の回復と育成」を目標として、各地域がその実情や特性に応じた水循環系健全化の計画を、住民・利水者等の参加と連携の下策定することが重要である。このため、毎年8月に設けられる水の週間での各種行事に加えて、13年度までの取組みとして、全国各地における水フォーラムの開催などを内容とする「流域水循環系健全化プログラム」を通じ、国民等への啓発に努めている。

2. 水環境改善への取組み

(1)清流ルネッサンスII

広く流域の水環境全般に着目し、水質及び水量を対象として、緊急に水環境の改善を図るため、「第二期水環境改善緊急行動計画(清流ルネッサンスII)」を13年度より実施している。13年8月10日には、清流ルネッサンスIIの対象として、各地方整備局長及び北海道開発局長により第1次計画対象河川等(河川19、湖沼3)が新たに選定された。今後地域協議会を開催し、行動計画を策定した上で、10年以内を目処として、この計画に基づき水環境改善施策を実施していく。

図表II-4-22　清流ルネッサンスII



(2)河川環境整備事業(水質浄化)

水質悪化の著しい河川において、汚泥浚渫、浄化用水等の導入等により水質浄化を行い、清浄な流水の確保を図っている。また、都市域からの排水が顕著な河川において、汚濁支川等からの流入水と清浄な河川水を分離するため、河道内に新たな低水路等の設置を進めている。

(3)水質の調査と水質事故対応

水道等の水源として、また、良好な水環境を保全・回復する上で水質の改善を求める声は強く、河川・湖沼・ダム・貯水池の水質の調査・監視はますます重要になっている。直近調査(12年分)では、109水系の1,094地点(約10kmに1地点の割合)を調査し、結果を公表している。

・BOD(生物化学的酸素要求量)、COD(化学的酸素要求量):83%が環境基準を満足しており、長期的には、着実に水質が改善傾向にある。
・大都市部の河川:依然として汚濁の著しい河川もあり、湖沼等の水質もほぼ横ばい、ないし悪化傾向を示している。
・人の健康の保護に関する環境基準項目:砒素など26項目については若干の地点を除き環境基準を満たしている。要監視22項目は、すべて指針値を満たしている。

また、環境省と連携して、小中高生等一般の方々に参加してもらい(12年度は88,690人)、トビケラ、サワガニ等、水質の指標となる水生生物の生息状況を調査している。

一方、油類や化学物質の流出等により生じる河川の水質事故は、12年に一級水系で670件発生しており、河川利用者の水質への関心の高まりや情報連絡体制の充実等を背景として、年々事故件数が増加する傾向にある。なお、「水質汚濁防止連絡協議会」を全国の109水系のすべてに設立し、事故発生時の速やかな通報・連絡、オイルフェンスの設置等被害の拡大防止に努めている。

(4)閉鎖性海域の水環境の改善

大都市を抱え、生活排水などが流れ込む閉鎖性海域などでは、赤潮の発生、青潮(注)の発生が慢性化しており、それに伴って漁業被害の発生、漂着ごみによる環境悪化、航行障害など多くの問題が発生している。このような状況を改善するため、閉鎖性海域の水質・底質の改善を目指して、干潟・藻場の再生・創造、汚泥の浚渫や覆砂などの海域環境創造事業(シーブルー事業)や東京湾、伊勢湾、瀬戸内海において海洋環境整備事業(浮遊ごみ・油の回収)を実施している。また、下水の高度処理の推進や合流式下水道の改善により海域に流入する汚濁負荷の低減を図っている。

(注)内海・内湾の底層水中の酸素消費が進み、生成された貧酸素水塊が海面に浮上した状態。海表面が青色に染まるため、このように呼ばれる。

(5)水環境改善に向けた下水道整備促進

流域別下水道整備総合計画に基づく下水道整備を計画的に進めており、特に、閉鎖性水域の富栄養化対策や水道水源の水質保全等のため、有機物、窒素、リン等を除去する高度処理の導入を推進している。また、雨水と汚水の合流式下水道から降雨時に未処理汚水が流出する問題に対し、貯留施設の設置等の対策を講じるほか、13年6月から合流式下水道改善対策検討委員会を開催して緊急・総合的施策を検討している。

また、下水処理場の処理水は都市内の安定水源であり、公共下水道雨水渠や都市下水路等に処理水をせせらぎ用水として送水するとともに、これらの施設に沿って、せせらぎ水路、植栽、遊歩道等を設置し、都市内の良好な水辺空間の創出を図っている。

3. 水をはぐくむ・水を上手に使う

(1)おいしく安全な水道原水の確保

水道原水となっていながら、水質環境基準を満足していないものや、カビ臭がするなどの支障が生じている河川について、地表面汚濁物質の浄化対策、下水道の普及推進と高度処理の導入促進、合流式下水道の改善対策、下水処理水の河道内での一層の浄化等の水質対策を実施している。

(2)雨水の浸透対策の推進

近年、流域の都市開発による不浸透域の拡大の影響で、降雨が地下に浸透せず短時間で河川に流出するようになり、ヒートアイランド現象が助長されている。降雨を出来るだけ地下に浸透させ、地下水を涵養し湧水を復活させるため、個人住宅への雨水浸透ます、浸透トレンチ、貯留タンク等の設置を図るほか、団地(駐車場、公園、広場を利用)、公共施設(校庭、公園を利用)における浸透施設の設置を進めている。

(3)地下水対策の推進

　これまで産業目的等で地下水が過度に汲み上げられた結果、各地で地盤沈下、塩水化等の地下水障害が発生しており、地盤沈下防止等対策要綱に基づき地下水の利用の適正化と保全を図っている。

(4)雑用水利用の推進

雨水や下水処理水、雑排水をトイレ用水・散水等に利用する雑用水利用を普及・促進することが必要であるが、現在このための施設は全国で約2,500施設、その水量は、生活用水全体の約1%にすぎない。今後さらに雑用水利用を推進するため、利用施設の実態調査や、税制・融資制(注)による普及促進を図っている。また、下水道管理者による下水処理水活用事業を支援している。

(注)公害防止用設備の特別償却、日本政策投資銀行によるエコビル整備への融資。

第6節　海洋汚染の防止

海上交通に起因する環境問題については、国際海事機関(IMO)における世界的な取組みや近隣諸国との協力体制の構築といった地域的取組みがなされているところであるが、国土交通省としては以下のような取組みを行っている。

(1)大規模油汚染対策

近年の大規模油汚染の背景には、海上安全・海洋環境保全に関する条約等の基準を満たさない船舶(サブスタンダード船)の存在が大きな要因の1つであることがクローズアップされており、これを排除していくために、国際的船舶データベース(EQUASIS)の構築などの国際的な取組みに積極的に参加するとともに、日本に寄港する船舶に対して立ち入り検査を行い、基準を満たしているかどうかを確認するポートステートコントロール(PSC)の強化を行っているところである。

また、日本周辺において大規模油流出事故が発生した場合に備えて、事故発生後直ちに現場に到着し、迅速に油回収ができるような体制づくりが必要である。このため、大型浚渫兼油回収船を全国に配備するなどの取組みを進めるとともに、中国、韓国及びロシアなど近隣諸国との協力体制の構築を北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)を通じて進めているところである。

(2)船底塗料問題への対応

有機スズ(TBT)を含む船底塗料が海に溶け出すことにより、海洋生物に異常が発生する問題について、日本は世界に先がけてこのような塗料の使用を禁止した。さらに、全面的な使用禁止を目指してIMOに対して規制の条約案を提案してきた結果、平成13年10月の国際会議においてこの条約案が採択された。

このような動きの中、海上保安庁では海洋環境における有機スズ化合物の汚染状況をモニタリングするため、船舶が輻輳する主要湾域において海底堆積物中の有機スズ化合物の調査を実施している。

(3)バラスト水中の有害水生生物問題への対応

船舶のバラスト水(注)中に混入するプランクトンなどの各種生物が、本来の生息地でない場所に移動させられることによって生態系に有害な影響を与え、人の健康や経済活動に被害をもたらすとされている。日本は、船舶におけるバラスト水の適切な管理を義務付ける規制の枠組をIMOに対して提案しているところであるが、本件についてはさらに検討を経た上で、2003年に開催予定の国際会議において同条約が採択される予定である。

(注)タンカーなどの船舶が空荷のときに安全確保のため、おもしとして積載する海水。

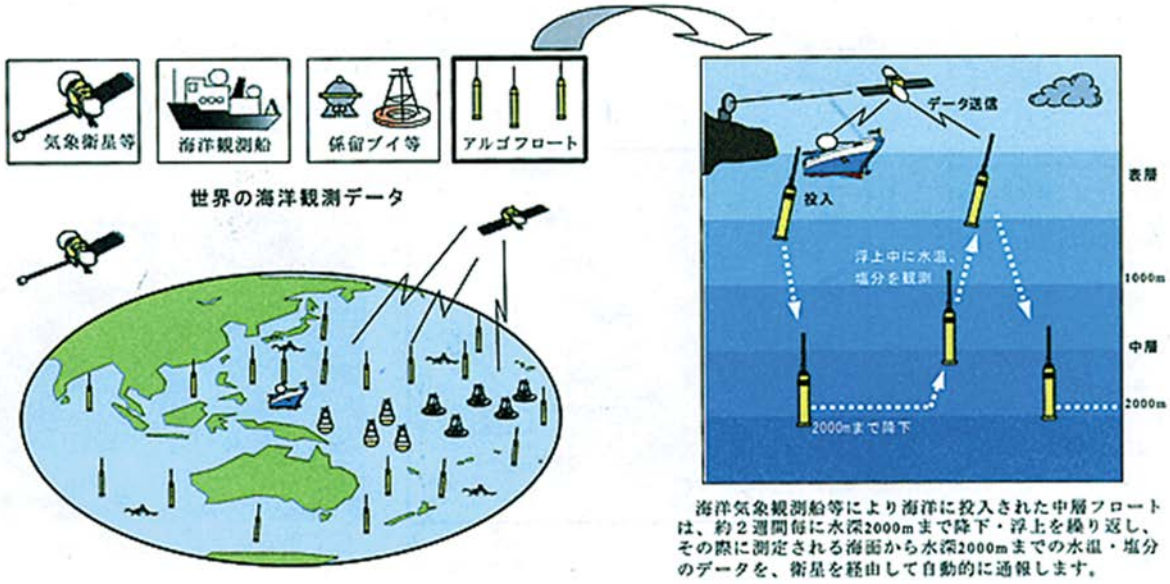
第7節　地球環境の観測・監視

1．地球環境モニタリングと地球温暖化予測

海洋の変動は気候に大きな影響を及ぼすことが知られているが、現状では広大な海洋内部の観測データは乏しく、海洋の状況を把握するには観測を強化することが必要とされている。

そのため、海洋の内部を自動的に観測する装置(アルゴフロート)約3,000個を全世界の海洋に展開し、リアルタイムで監視・把握するシステムを構築する「ARGO(アルゴ)計画」が国際的に提唱され、世界気象機関(WMO)などの国際協力の下で推進されている。国土交通省ではこの国際的プロジェクトに積極的に貢献するため、文部科学省と連携して平成12年度より「高度海洋監視システム(ARGO計画)の構築」を実施している。ここでは、アルゴフロートの展開の一部を担当するほか、全フロートからのデータを収集し、インターネットで公開するデータベースの構築なども行い、長期予報の精度の向上や気候変動研究の進展を目指している。また、これにより、気候変動や異常気象による被害や損害を防止・軽減するための対策を講ずることが可能になると期待されている。

図表II-4-23　高度海洋監視システム(ARGO計画)の観測の概要



その他、地球温暖化問題について的確な施策を実施する基礎として、気象庁では大気・海洋における二酸化炭素等の温室効果ガス濃度の観測・監視を行うとともに、各国のデータの収集・管理・提供等を行っている。

また、「地球温暖化による我が国の気候変化予測に関する研究」をはじめ、気候変動に関する研究を推進するとともに、地球温暖化予測情報を作成し、国内外の関係機関に提供している。

2. 地球地図整備、地球測地観測網

地球温暖化、砂漠化等の地球規模の環境変化を把握・解析するための基礎資料として、国際協力に基づき、地球陸域全体を対象とした、数値地図データセット(地球地図)の整備を推進している。我が国は、「地球地図」構想を積極的に提唱し、「地球地図国際運営委員会」の事務局を務め、国連等の場での発言やセミナー開催等を通じて世界89ヶ国(13年12月現在)が参加する本プロジェクトをリードしている。

また、VLBI(電波星による測量技術)の国際観測、国際GPS事業に参画し、グローバルな地殻変動等を観測するほか、これと験潮・絶対重力観測等を組み合わせて地球規模の海面変動等の環境研究を推進している。

我が国の国土利用についても、気象衛星NOAAのデータ解析等により植物の活性度、土地利用データを整備する国土環境モニタリングを行っている。

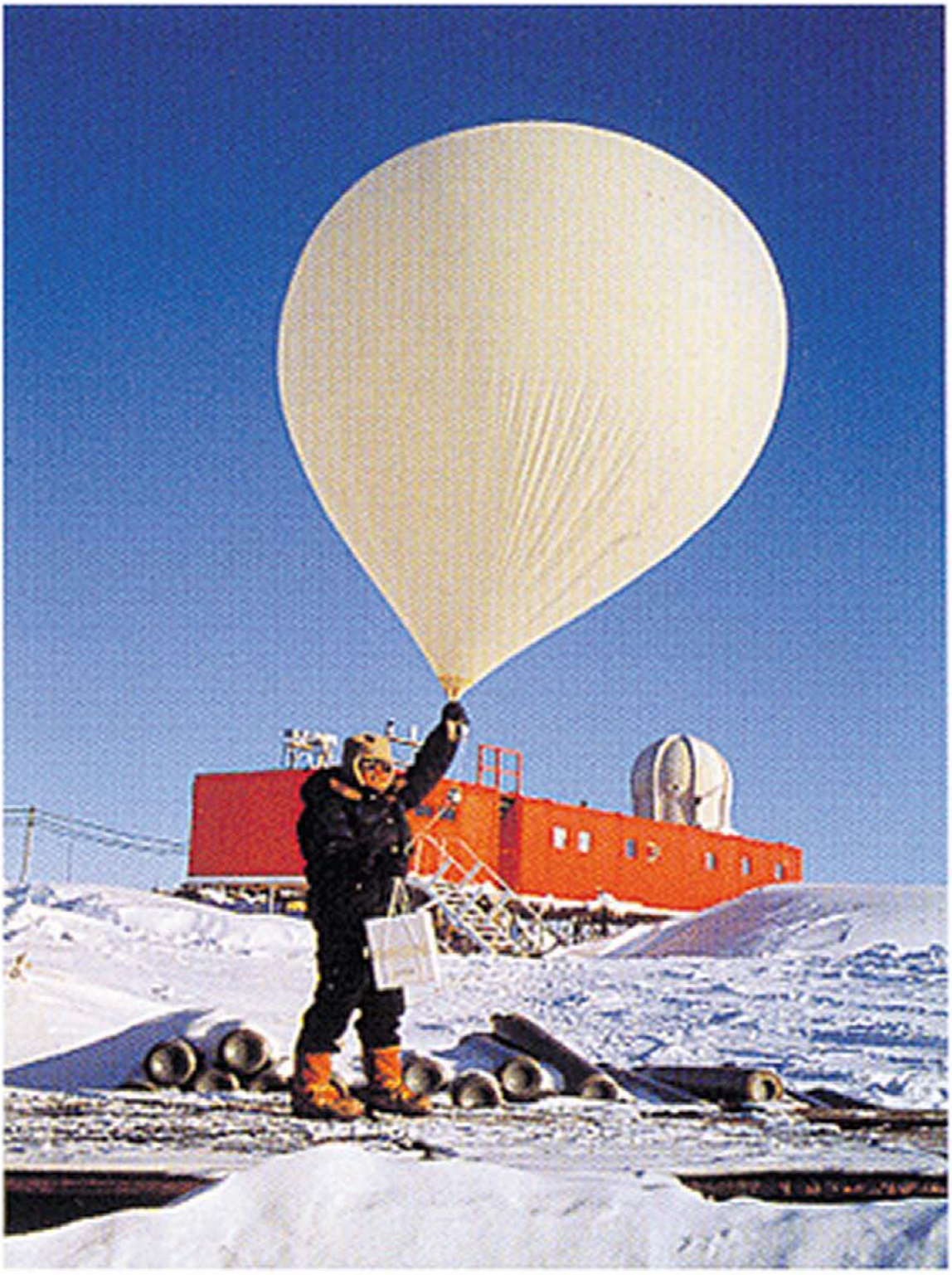
3. 南極における定常観測の推進

国土地理院では、第1次観測(昭和31年)以来、基準点・重力・地磁気測量、GPS連続観測、航空写真測量による地形図作成等の定常観測を実施している。第42次夏隊(平成12年11月14日～13年3月28日)では、昭和基地における絶対重力測定等を実施した。

また、気象庁では昭和31年以降、昭和基地等でオゾン、日射・放射量、地上、高層等の気象観測を継続して実施している。それらのデータは天気予報や気候変動の研究等に用いられるほか、南極のオゾンホールの発見・解明に大きく寄与し、国際的な施策策定のために有効活用されている。

さらに、海上保安庁では南極周極流の変動特性を明らかにし、南極海の海洋構造を把握するため、毎年、海洋定常観測及び漂流ブイの追跡観測を実施している。そのほか、地球温暖化と密接に関連している海面水位変動観測を実施している。

＜オゾンゾンデによる高度分布観測(南極昭和基地)＞



第5章　生活の質の向上を支える豊かな居住とレクリエーション活動の推進

第1節　豊かな居住

1. 良質な住宅ストックの整備・活用

我が国の住宅ストックは、住宅総数にして5,025万戸と世帯総数(約4,400万世帯)を上回る水準に達している(平成10年住宅・土地統計調査)。しかしながら、第I部(図表I-2-8)でみたように、質の面に着目するといまだ立ち遅れている状況にある。特に、後述するように賃貸住宅の質は持家と比べて低水準にとどまっている。また、空家ストック(別荘、昼間のみ使用の住宅等を含む「居住世帯のない住宅」数)の内容をみると、レジャー用などの本当の余裕部分が少ない、また大修理を要する、危険又は修理不能のものも含まれているため、実際の余裕率は相当落ちる。

今後、住宅政策においては、21世紀の豊かな居住の実現に向け、国民一人ひとりが多様な選択肢の中からそれぞれの人生設計にかなった住まい方を選択し、実現できるよう、国民の住生活の質の向上を目指して積極的に推進する必要がある。

このため、今後は、新築だけでなくストックの活用にも重点を置き、新築時には耐久性の高い良質な住宅ストックの形成を促進するとともに、中古住宅市場、賃貸住宅市場、リフォーム市場の活性化を図り、ストックの有効活用を進めていく必要がある。

こうした中、ストック重視、市場重視等の方向性を踏まえ、

1)国民の多様なニーズに対応した良質な住宅ストックの整備
2)いきいきとした少子・高齢社会を支える居住環境の整備
3)都市居住の推進と地域活性化に資する住宅・住環境の整備
4)消費者がアクセスしやすい住宅市場の環境整備の推進

を基本課題とする第八期住宅建設五箇年計画が13年3月に閣議決定された。

(1)既存ストックの有効活用

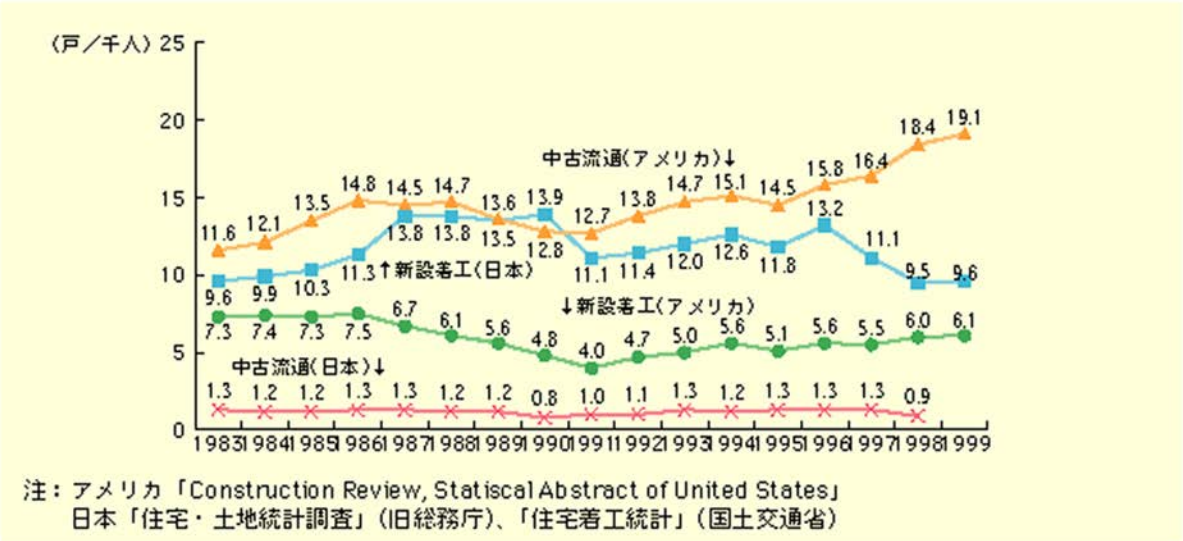
1)住宅市場整備行動計画(アクションプログラム)の策定

今後の住宅政策においては、国民がライフステージに応じた住替えや買換えを通じて既存住宅ストックを十二分に活用し得るような市場を整備する必要がある。このため、平成13年8月に、消費者が安心できる住宅市場の整備に向けて、民間と国・地方公共団体が取り組むべき施策について、その実施時期を明示した住宅市場整備行動計画(アクションプログラム)を策定した。

2)中古住宅市場流通のための環境整備

日米の人口1,000人当たりの中古住宅流通量を比較すると、日本は米国の約13分の1(1997年)であり、日本での中古住宅流通の規模は米国に比べて極めて小さい。

図表II-5-1　日米の人口1,000人当たりの住宅着工戸数及び中古住宅流通量の比較



今後、中古住宅流通促進に向け、
・中古住宅の検査制度、性能表示制度の整備・促進
・不動産市況情報の提供促進
・住宅の修繕・管理等の履歴情報の登録・提供のためのシステム構築
・中古住宅の質を考慮した価格査定システムの構築
等の施策を総合的に展開することが求められている。

3)リフォーム市場の活性化

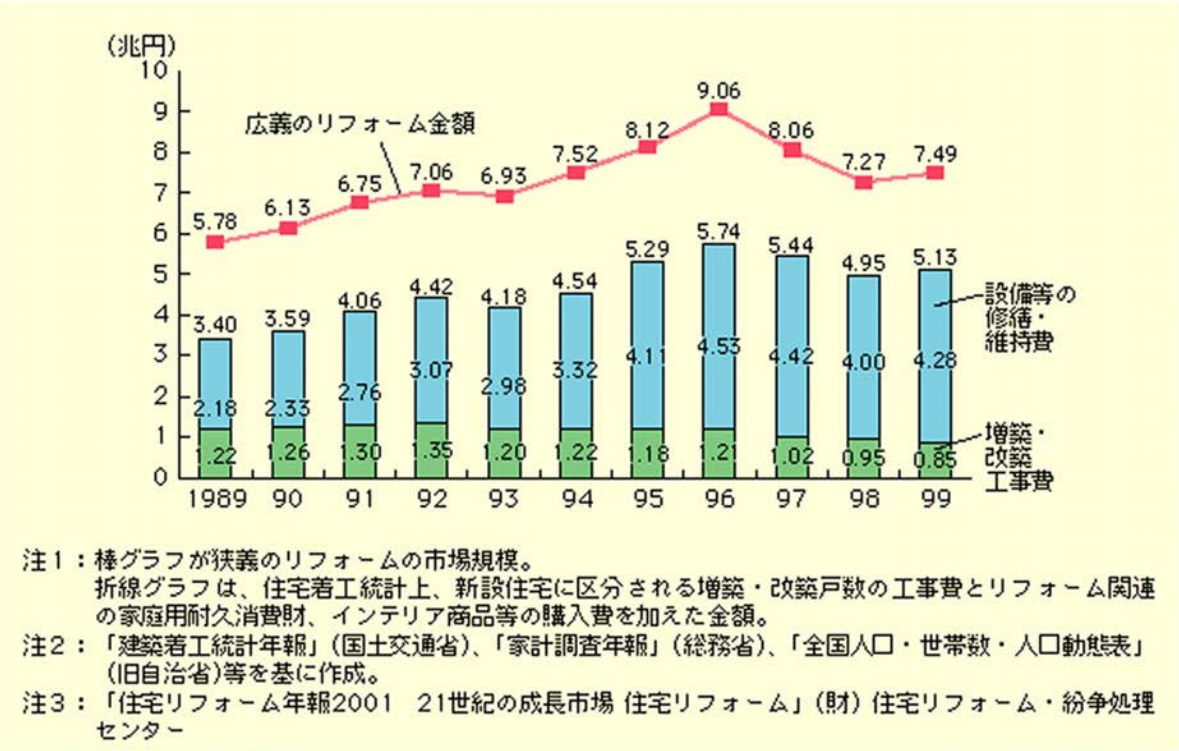
住宅ストックは、質の面で改善を必要としているものも多く、インテリア等の充実のみならず、台所・便所・浴室の設備改善や屋根・外壁の補修など住宅の構造や設備の維持・向上に対する国民のニーズも強まっている。ま

た、高齢社会を迎え、自宅の浴室や便所等におけるバリアフリー工事の必要性も高い。このように、リフォーム市場における潜在的な需要は今後高まっていくものと思われる。しかし、現時点ではリフォーム市場は長期的に増加傾向にあるものの、伸び悩んでおり、十分に顕在化するに至っていない。今後、消費者がアクセスしやすく、信頼できるリフォーム市場の整備と活性化に向けて、

・標準的なリフォーム工事契約書等の作成・普及
・リフォーム事業者に関する情報提供システムの整備
・リフォームの容易な長期耐用型住宅の技術開発
・住宅部品の取り付け部分の標準化等
・集合住宅のリフォーム技術の開発・普及

等の施策の展開が必要となっている。

図表II-5-2　住宅リフォーム市場規模の推移



注1：棒グラフが狭義のリフォームの市場規模。
　　折線グラフは、住宅着工統計上、新設住宅に区分される増築・改築戸数の工事費とリフォーム関連の家庭用耐久消費財、インテリア商品等の購入費を加えた金額。
注2：「建築着工統計年報」(国土交通省)、「家計調査年報」(総務省)、「全国人口・世帯数・人口動態表」(旧自治省)等を基に作成。
注3：「住宅リフォーム年報2001　21世紀の成長市場 住宅リフォーム」(財) 住宅リフォーム・紛争処理センター

4)公共賃貸住宅ストックの計画的改善

公営住宅については、躯体を残して内装等について全面的な改善を行うとともに共用部分のバリアフリー化等を行うトータルリモデル事業、公営住宅ストックの約半数を占める中層の階段室型共同住宅へのエレベーター設置等公営住宅ストック総合改善事業を推進することとしている。

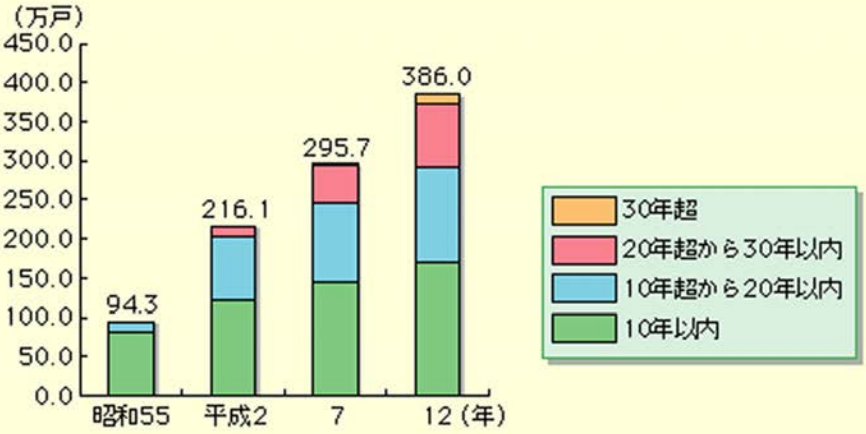
公団賃貸住宅においては、昭和40年代に供給した住宅を中心として空家発生時に住宅性能等の向上を図る「リニューアル事業」や、床段差の解消等の性能向上と家賃の軽減を図る「高齢者向け優良賃貸住宅事業」を実施し、既存ストックの有効活用を行っている。

5)マンション管理の適正化と建替えの円滑化

平成12年にはマンションストック戸数は約385万戸に達し、マンションは、特に都市部において、国民の主要な居住形態としての地位を占めている。マンションにおける良好な居住環境を確保するためには、その管理が適正に行われることが必要である。そのため、マンションの管理の適正化の推進に関する法律(「マンション管理適正化法」)が13年8月より施行され、マンションの管理の適正化のための指針の策定、マンション管理士制度の創設、マンション管理適正化推進センターの設置等が行われた(マンション管理適正化法についての詳細は第II部第9章参照)。

また、今後、老朽化したマンションの急激な増加が見込まれることから、居住環境の良好なマンションへの建替えを円滑化していくことも必要である。このため、省内に設置した検討委員会で取りまとめられた成果を踏まえながら、建替え主体への法人格の付与、区分所有権や担保権などの権利を建替え後の建物に円滑に移行するための措置、従前居住者の居住安定措置などについて、事業段階の法制度の整備を図るとともに、補助、融資、税制上の特例措置等を併せた総合的な支援措置を講じることとしている。

図表II-5-3　マンションストックの推移

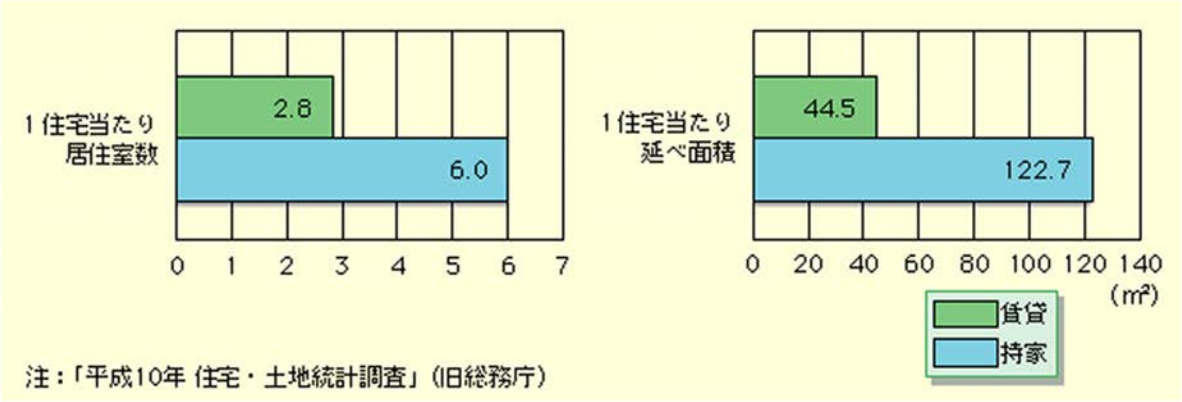


注1：ストック戸数は新規供給戸数の累計等をもとに推計。
注2：新規供給戸数は建築着工統計等をもとに推計。
注3：ここでいうマンションとは、中高層（3階建て以上）・分譲・共同建で、鉄筋コンクリート、鉄骨鉄筋コンクリート又は鉄骨造の住宅をいう。
注4：マンションのストック数は約385万戸、約1千万人以上が居住していると推計される（平成12年末現在）。

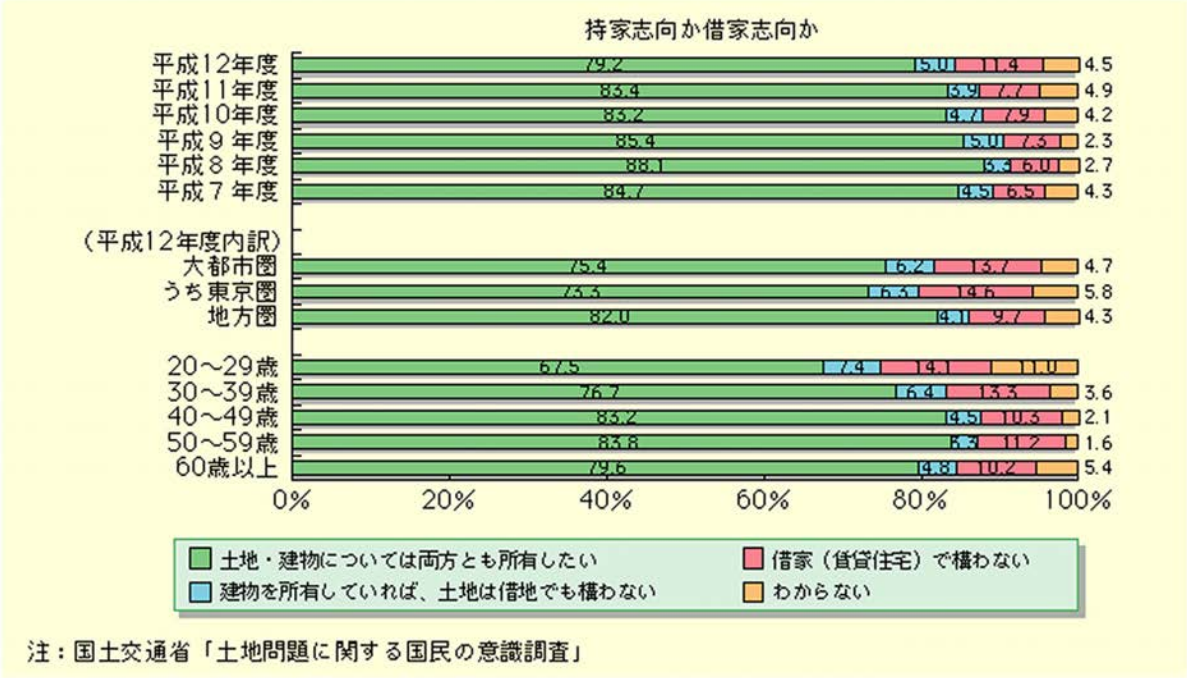
(2)良質な賃貸住宅の供給

賃貸住宅の居住水準は、1住宅当たりの居住室数や面積に関して、持家と比べて立ち遅れている。その一方で、依然として土地・建物の所有を希望する持家志向は強いものの、賃貸住宅居住ニーズは増加しつつあり、良質な賃貸住宅供給は大きな課題である。

図表II-5-4　持家と賃貸の居住水準の比較



図表II-5-5　賃貸住宅のニーズの増加



1)定期借家契約の普及を通じた賃貸住宅市場の活性化

こうしたなか、借地借家法が改正され、平成12年3月より定期借家契約が締結できるようになった。定期借家契約とは借家契約の更新がなく、契約で定めた期間の満了により借家契約が終了(再契約は可能)する契約である。この制度の活用により、持家として建設された質の高い住宅等が賃貸住宅市場で供給されることが期待される。このため、この制度の円滑な普及に向け、「定期賃貸住宅標準契約書」を作成・公表するとともに、相談窓口を設置し、相談体制の充実を図っている。さらに、「原状回復をめぐるトラブルとガイドライン」の普及等を通じて、賃貸住宅居住のルールの明確化を図ることとしている。

2)公共賃貸住宅等の供給

住宅市場において、十分に供給されない住宅サービス等について、適切に市場を補完するため公共賃貸住宅制度等を活用して良質な賃貸住宅が供給されている。

図表II-5-6　公共賃貸住宅の趣旨と実績

	趣　　旨	管理戸数
公営住宅	住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で良質な賃貸住宅を供給	約217万戸 (平成11年度)
改良住宅	不良住宅地区の住環境改善等に伴い、住宅に困窮する従前居住者向けの公的賃貸住宅を供給	約17万戸 (平成12年度)
公団賃貸住宅	大都市地域において、住宅市街地の整備と併せ、民間事業者による十分な供給が困難なファミリー向け賃貸住宅等を中心として、職住が近接した良質な賃貸住宅を供給	約75万戸 (平成12年度)
公社賃貸住宅	地域の賃貸住宅の需要状況に応じ、住宅金融公庫融資や地方公共団体融資等の資金を活用して良質な賃貸住宅を供給	約14万戸 (平成11年度)
特定優良賃貸住宅	民間の土地所有者等に対し、建設費及び家賃減額のための助成を行い、ファミリー世帯向けの良質な賃貸住宅を供給	約12万戸 (平成11年度)
高齢者向け優良賃貸住宅	民間賃貸住宅を活用し、建設費等補助、家賃対策補助等を行うことにより、高齢者の身体機能に対応した設計、設備など高齢者に配慮した良質な賃貸住宅を供給	約2千戸 (平成12年度)
住宅金融公庫による民間賃貸住宅貸付け	低家賃でかつ良好な賃貸住宅を建設する者に対して、優遇金利等により貸付けを実施	
農地所有者等賃貸住宅	大都市地域等において、農地所有者等が行う賃貸住宅の建設に要する資金の融資について国が利子補給を行うことにより、居住環境が良好で家賃が適正な賃貸住宅を供給	

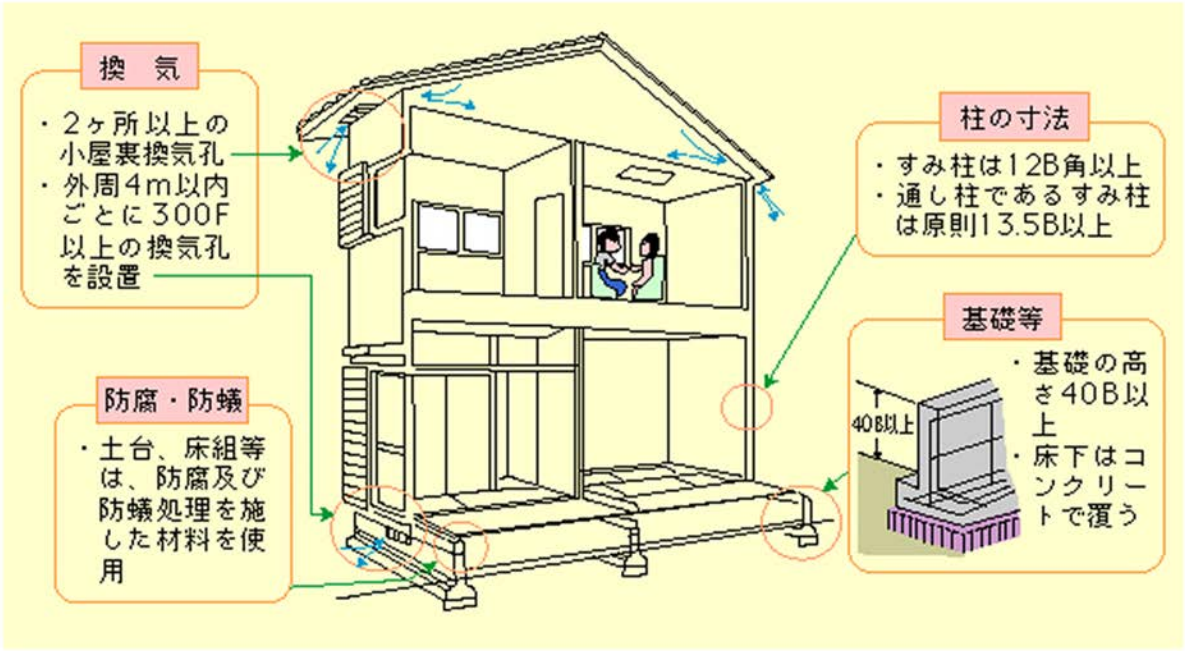
(3)良質な持家取得の促進

1)住宅金融

住宅金融公庫では、長期・固定・低利の住宅資金の貸付けにより、居住水準の向上と良質な住宅ストックの形成を誘導してきた。平成12年度からは、新築住宅の融資について、一定の耐久性を要件化するとともに、構造区分にかかわらず償還期間を35年とすることなどにより、寿命の長い住宅の建設を誘導している。

また、住宅政策において、市場機能を積極的に活用した住宅金融全体のあり方とこれに関連する住宅施策の見直しが求められていることを踏まえ、平成13年10月から住宅金融のあり方に関する懇談会(座長：八田達夫東京大学教授)が省内で開催され、鋭意検討が進められている。同年11月には、証券化を中心とした市場活用型の住宅金融への転換を内容とする座長見解が示され、国土交通大臣に対し報告がなされた。

図表II-5-7　住宅金融公庫の対象となる耐久性の高い住宅の要件



2)住宅税制の充実

(ア)新住宅ローン減税制度の創設

これまでの住宅ローン控除制度にかえて、平成13年7月1日から15年12月31日までに入居した際には、住宅を新築(増改築等を含む)又は取得し、6ヶ月以内に自己の居住の用に供した場合、10年間の各年にわたり、その年の12月31日における借入金残高(5,000万円以下の部分)の1%を所得税額から控除する制度が創設された。

(イ)贈与税特例の大幅拡充

親又は祖父母から住宅取得資金の贈与を受けた場合の贈与税の特例について、非課税限度額がこれまでの300万円から550万円に引き上げられた。贈与された資金の用途についても、これまでは住宅の新築または取得のみが対象だったが、建替え、買換え、一定の要件のもとで増改築も対象となるよう拡充され、その適用期限が15年12月31日までと3年間延長された。

(4)住宅の品質確保の促進

住宅は、多くの場合、一生に一度の買い物であり、その品質を確保することは、良質なストックの蓄積という観点のみならず、消費者の利益を保護するためにも重要な課題である。このため、平成12年4月に施行された「住宅の品質確保の促進等に関する法律」により、新築住宅の基本構造部分に係る10年間の瑕疵担保責任の義務付けがなされ、また、同年10月には、同法に基づき住宅の性能を客観的に評価し表示する「住宅性能表示制度」が開始された。さらに、同制度について、13年8月には、シックハウス対策の充実のための項目が追加された。

また、建設住宅性能評価を受けた住宅に係る紛争については、指定住宅紛争処理機関(弁護士会)において裁判によらず迅速かつ適正な処理を図るほか、住宅紛争処理支援センターにおいては、一般の住宅に関する相談、苦情等も受け付けている(12年度の相談受付件数4,499件)。

(5)共同住宅の防犯性の向上

ピッキング用具を使用した共同住宅への侵入盗の急増等の最近の状況を踏まえ、今後の共同住宅の防犯性の向上を図るため、警察庁と連携し、「共同住宅に係る防犯上の留意事項」及び「防犯に配慮した共同住宅に係る設計指針」を作成して、普及等を行っている。

2. 建築行政の推進

(1)建築確認の現状

建築確認などの建築行政は、住宅・建築物の質を確保する上で重要な役割を果たしている。一般に建築物を建築しようとする場合、建築主は建築工事に着手する前に、その計画が建築基準関係規定に適合するものであることについて建築主事等の確認を受けなければならない。全国の確認件数は、近年においては年間約100万件程度で推移している(建築確認件数等(建築確認件数と建築計画適合通知件数の和)：837,894件(平成12年度))。また、中間検査(注1)については、特定行政庁(注2)とに地域の特性を勘案して、検査対象を特定工程として指定することとされており、全国の約6割において指定がなされ中間検査が実施されている(13年10月現在)。

(注1)中間検査…建築工事のうち安全性に深くかかわる工程を終えたときに行われる検査。
(注2)特定行政庁…建築主事(建築物の計画が建築基準関係規定に適合していることを審査する資格者)を置く市長村の長及び都道府県知事。

(2)指導監督体制の整備

安全で秩序ある住環境を作るためには、建築基準法に定める基準を正しく建築物に反映させることが重要である。このため、建築活動に対する指導監督の執行体制の充実強化に努めており、建築行政を執行する特定行政庁の数は、平成13年5月現在で395となっている。また、10年度の建築基準法の改正により、建築確認・検査を民間の機関(指定確認検査機関)でも行うことができるとされ、現在72の民間機関が指定されている(13年11月現在)。

(3)雑居ビル対応

平成13年9月に起きた東京都新宿区の雑居ビル火災を受け、全都道府県の建築基準法所管部局に対し、小規模雑居ビルの防火安全対策について、消防部局と連携して重点的な査察の実施等をお願いする旨を通知した。また、「小規模雑居ビルの建築防火安全対策検討委員会」を開催し、同種のビルの防火安全対策を講じることとした。

3. 優良な宅地供給の促進

今後の新たな宅地政策の基本的方向として、まちづくりの一環として宅地供給を促進し、消費者・生活者のライフスタイル、ニーズに応え、良好な居住環境と安全性を備えた住宅宅地に係る選択肢を豊富で多様なものとするために、

1)まちづくりと連動した職住隣接やゆとりある居住環境実現に資する宅地供給
2)「所有」から「利用」へのニーズの転換に伴う消費者・生活者の住宅宅地の取得者への支援
3)良質なストック形成と既存ストックの再生・循環

が、12年6月に住宅宅地審議会より答申された。

(1)優良な宅地供給の促進

三大都市圏の大都市地域においては、国が策定した「住宅及び住宅地の供給に関する基本方針」により平成8年度から17年度までの10年間の住宅地の供給目標量を43,100haと定め、優良な宅地供給の促進に努めている。

1)公的機関による宅地開発

まちづくりと連動した職住近接やゆとりある居住空間実現に資する宅地供給を促進するため、良好な居住環境整備を伴った公的機関による計画的宅地開発を推進している。

図表II-5-8　公的機関による宅地開発の実績

（単位面積：ha）

	事業実施中		事業終了		合　計	
	地区数	面　積	地区数	面　積	地区数	面　積
都市基盤整備公団	80	15,593	191	22,574	271	38,167
地域振興整備公団	12	3,237	7	2,340	19	5,577

	地 区 数	面　積
地方公共団体	361	9,671
地方住宅供給公社	370	4,243

注：都市基盤整備公団、地域振興整備公団：平成13年３月現在、
地方公共団体、地方住宅供給公社：平成11年３月現在事業実施中（平成11年度予定事業を含む。）。

2)つくばエクスプレス沿線地域における宅地開発の推進

平成17年度の鉄道開業に向け、鉄道整備と沿線宅地開発事業とを一体的に推進しているところであり、重点地域等沿線18地区の土地区画整理事業については、全地区で事業認可済となっている。

3)関連公共公益施設等の整備の促進

良質な住宅及び宅地の供給を促進するため、通常の国庫補助事業と別枠の予算による住宅宅地関連公共施設整備促進事業等の国庫補助事業や都市基盤整備公団の立替施行・直接施行制度により、関連する公共公益施設の整備を推進している。これに加え、住宅及び宅地の供給を促進することが必要な三大都市圏等の地域において、関連する生活関連公共施設等の整備を支援する住宅宅地供給総合支援事業を推進した。

4)大都市地域における優良な宅地供給の促進

大都市地域における優良な宅地供給を促進するため、「大都市地域における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法」において、土地利用計画、居住環境保全、福祉等に関する認定基準を設け、認定事業については、税制や融資の特別措置を講じている。

5)宅地造成融資

宅地開発事業への安定的な資金調達のため、住宅金融公庫により良質な住宅地を適正な価格により供給する宅地開発事業者に対し、長期低利の資金を安定的に供給し、優良な宅地供給を促進する。

6)市街化区域内農地の計画的な宅地化の推進

都市における良好な居住環境の形成に資するため、特定市街化区域内農地の固定資産税の課税の適正化に伴う宅地化促進臨時措置法による税制、融資、事業等の特例、農住組合制度等の活用により、市街化区域内農地を計画的に住宅地等へ転換し、農地を生かした良好な住宅地等の供給を推進している。

特に、13年に農住組合法について、組合設立申請期限の延長、組合設立要件の緩和等の改正をした。

＜農住組合法改正の内容＞

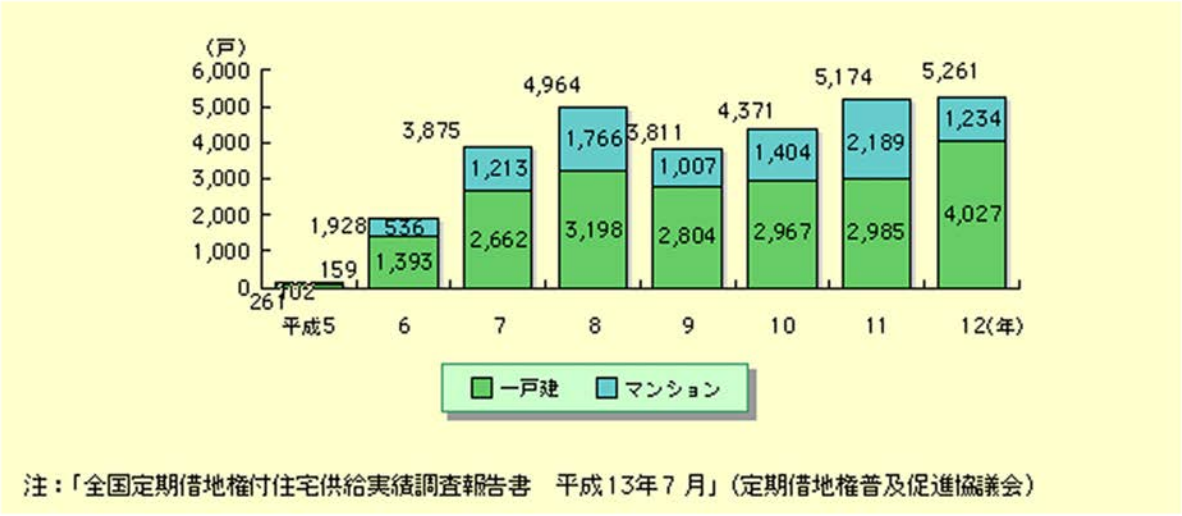
・農住組合の設立許可の申請期限を10年間延長する(平成23年5月19日まで)。
・交換分合により、飛び地農地において営農希望農地の集約・整序化が行えることとする。
・土地区画整理事業で定められた一団の営農地等について、農住組合が生産緑地地区の指定要請を行えることとする。

(2)定期借地権の活用

1)定期借地権の活用状況

平成4年8月に施行された借地借家法により創設された定期借地権制度は、借地契約の更新がなく、定められた契約期間で確定的に借地契約が終了する借地権であり、良好な住宅を低廉な負担で実現することができる。定期借地権付住宅の供給実績は、12年末までに約30,000戸に上っている。

図表II-5-9　定期借地権付住宅の年別供給実績



注：「全国定期借地権付住宅供給実績調査報告書　平成13年７月」(定期借地権普及促進協議会)

2)定期借地権の普及に向けた施策の展開

制度の円滑な普及に向けての条件整備として、戸建住宅及び集合住宅における定期借地権契約(案)等の普及促進、定期借地権付住宅の供給実態把握のための調査等を引き続き行っている。

公的住宅プロジェクトに関しては、都市基盤整備公団において、平成8年以降、定期借地権住宅の建設に着手し、これまで賃貸住宅3地区の供給を行った。また、公団が造成した宅地について定期借地権方式を活用して供給しており、12年度までに累計で3,837画地供給を行った。

12年度より、地方公共団体等が、定期借地権方式による土地有効利用希望者と借地希望者の登録・斡旋をする、「定借バンク」に対して一部支援を行っている。

住宅金融公庫融資においては、住宅の建設又は購入に併せて定期借地権を取得する際に定期借地権の取得対価として地主に支払われる一定の保証金を土地費融資の対象としている。

(3)開発許可制度の適切な運用

1)開発許可制度の適切な運用

民間による宅地開発に対しては、都市計画法による開発許可制度により、スプロールを防止するとともに、良好な市街地としての水準を確保するための規制を行っている。平成13年5月には、開発許可の技術基準に関する条例による強化又は緩和及び最低敷地規模規制の付加、市街化調整区域における条例による開発許可対象の追加、都市計画区域外の開発行為に対する開発許可制度の適用等を内容とする改正都市計画法が施行された。これに伴い、同月、「開発許可制度運用指針」を各地方公共団体に発出した。

2)宅地開発等指導要綱の適正な見直し

地方公共団体がその独自の判断により制定、運用している宅地開発等指導要綱については、良好な都市環境の整備を図る上で一定の役割を果たしてきた。一方で、一部には宅地開発業者に過大な負担を課し、開発意欲を減退させるとともに、宅地コストを引き上げる一因となっているものがあるとの指摘がなされてきた。

このため、累次の通達で都道府県知事等に必要性、合理性、透明性に基づいた宅地開発等指導要綱の適切な見直しを要請しており、多くの地方公共団体で宅地開発等指導要綱の見直しが進められているところである。

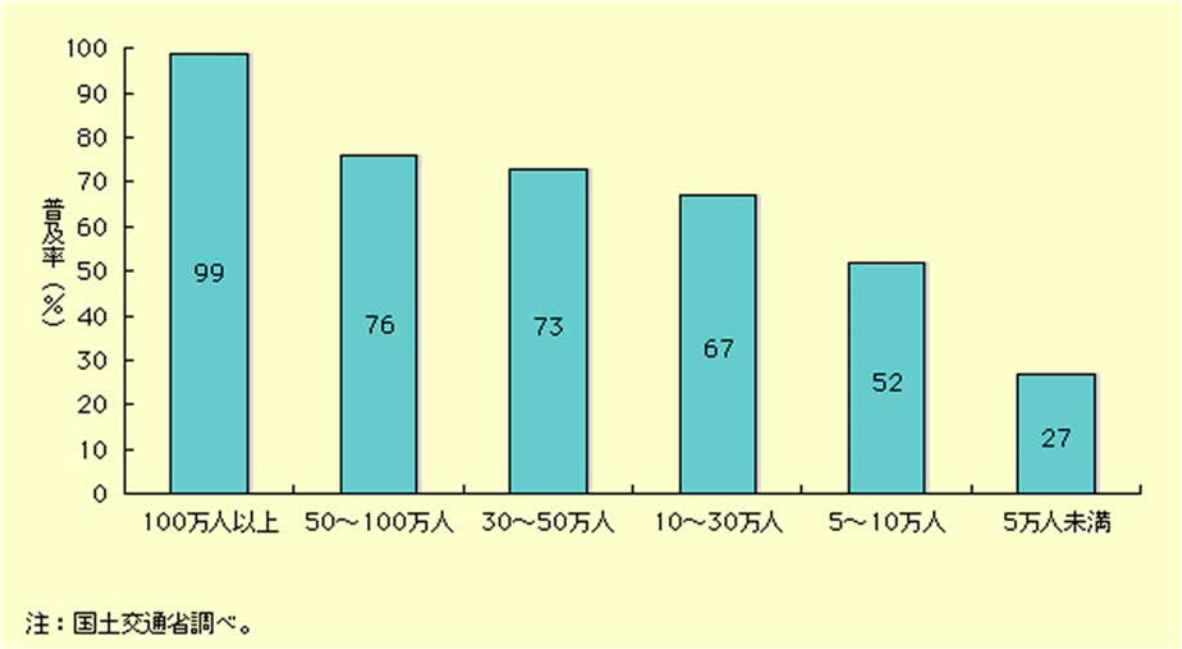
また、13年度中を目途に総務省と共同で全国の都道府県及び市区町村に対し宅地開発等指導要綱の運用実態等に関する調査を行っているところである。

4. 下水道整備の推進

(1)下水道整備の現状と課題

下水道は、生活環境の改善、トイレの水洗化等の役割を担う、快適な生活に不可欠な社会資本である。その普及率は、全国平均で62%にまで達したものの、地域別には整備水準に大きな格差がある。特に人口5万人未満の中小市町村における普及率は27%と著しく低い水準となっている。

図表II-5-10　全国の下水道処理人口普及率(人口規模別)



こうした地域別の整備格差のほか、閉鎖性水域の富栄養化、都市における浸水等の課題に対応するべく、第八次下水道整備七箇年計画を策定し、下水道整備事業を推進している。具体的には、中小市町村における整備促進、都市型浸水被害に対応する雨水対策、合流式下水道の改善、閉鎖性水域における高度処理などの新たな課題へ対応した事業にも取り組んでいる(第II部第4章参照)。

(2)効率的な普及促進

1)各種汚水処理施設間の連携・調整

汚水処理施設には、下水道、農業集落排水、合併処理浄化槽等があり、それぞれに特色を有しているが、下水道事業の効率的・効果的な推進を図るためにはこれらとの連携強化を図る必要がある。このため、汚水処理施設に係る総合的な整備計画である「都道府県構想」や汚水処理の整備等に係る関係省庁連絡会議の活用等により事業間の連携・調整を推進している。また、下水道と農業集落排水施設とを管渠で接続し処理場を共同利用するため、平成12年12月には、「下水道と農業集落排水施設とを接続する場合の留意事項について」を農林水産省と共同で通知したところである。

2)日本下水道事業団の活用

日本下水道事業団は、終末処理場、ポンプ場などの根幹的施設の建設、維持管理の技術的サポート、試験研究や研修などの業務を行い、地方公共団体における下水道技術者の不足を補うとともに、高度な技術的要求にも対応することで、下水道の整備を促進している。また、複数の地方公共団体の要請に基づき、下水汚泥広域処理事業を実施し、終末処理場の処理過程で生じる汚泥の処理を行っている。

3)効率的な汚水処理施設整備のための取組み

以上のほか、次のような制度により効率的な下水道整備や維持管理に取り組んでいる。

図表II-5-11　効率的な普及促進・維持管理に向けた制度

事　業	内　容	実　績
汚水処理施設共同整備事業（MICS）	下水道や農業集落排水施設等の汚水処理施設に共通する処理工程について、複数の汚水処理事業間で共同利用できる施設を整備する制度	平成12年度までに35ヶ所で実施
汚水処理施設連携整備事業	下水道事業、農業集落排水事業、合併処理浄化槽整備事業を実施する市町村に対し、関係省が連携して重点的な支援を実施する制度	平成12年度までに23ヶ所で実施

(3)下水道施設の機能の高度化と維持管理の充実

1)機能の高度化

老朽化した施設の更新に際しては、単なる従来機能の回復を行うだけでなく、浸水安全度の向上や高度処理、合流式下水道の改善等、下水道の機能向上と一体となった効率的な改築・再構築を推進する。

2)民間委託等維持管理の充実

下水道整備の進捗に伴い、平成12年度末において下水処理場が1,638ヶ所、管渠敷設延長が約32万kmに達する等下水道施設のストックが増大してきている。このような状況を踏まえ、下水道の機能を十分に発揮させるには、従前にもまして、適正かつ効率的な維持管理が求められているところである。このため、12年度においては、下水道処理施設維持管理業者の人的構成、業務内容等の情報を地方公共団体に提供する「下水道処理施設維持管理業者登録システム」の開発を行ったほか、13年度には、「性能発注の考え方に基づく民間委託のためのガイドライン」を作成し効率的な維持管理の方策について提案している。

5. 都市公園等の整備

(1)都市公園等の整備の現状

都市公園等は、都市の緑の骨格として、豊かな居住環境の形成やレクリエーション活動の充足等の国民の多様なニーズに対応するための基幹的な施設であり、

1)避難地等となる防災公園等の整備による安全で安心できる都市づくり
2)少子・高齢化に対応した長寿社会にふさわしいコミュニティの形成
3)循環型社会の構築に資する都市環境の改善及び良好な自然的環境の創出
4)地方の個性を活かした賑わい・交流の拠点づくり

等に重点を置き、計画的な整備を実施している。平成12年度末現在では、1人当たり都市公園等面積は約8.1m^2、歩いて行ける範囲の公園の整備率は約61%、災害時における広域避難地となる都市公園等の整備された市街地の割合は約64%である。

(2)豊かな居住に資する都市公園等の整備

身近な自然的環境とのふれ合いの場や、子供たちの健やかな活動の場、さらには、都市の安全性を高めるオープンスペース等としての多様な機能が確保されるよう取組みを推進している。

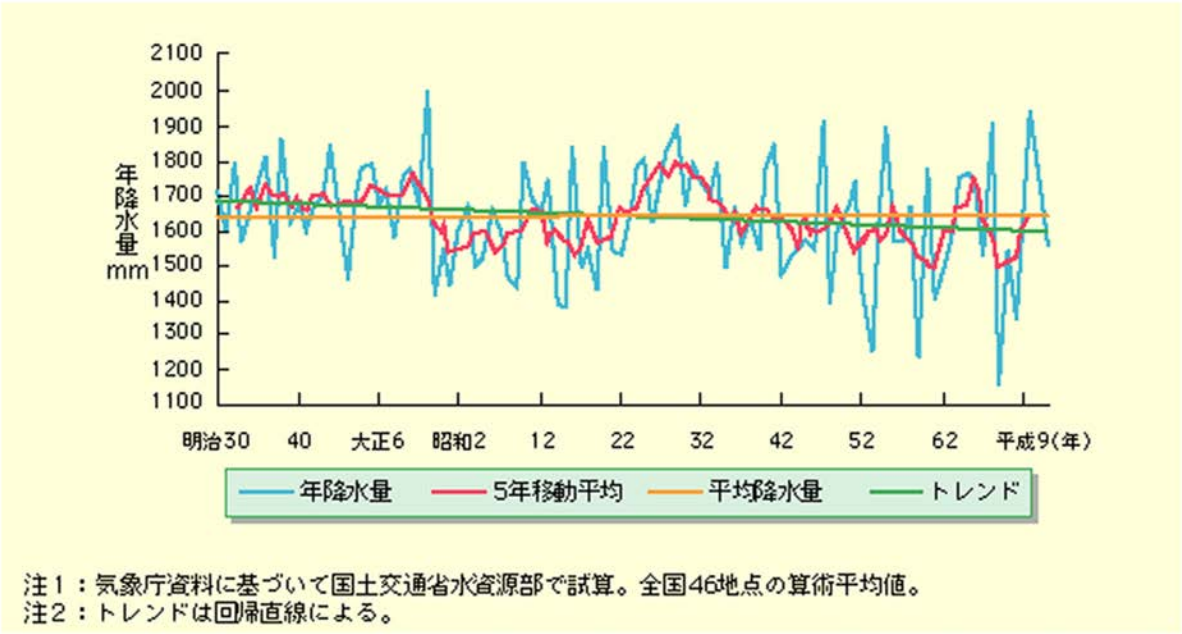
6. 水資源の安定供給

(1)水資源の現状と近年の渇水状況

水資源を安定的に供給することは、豊かな国民生活を実現する上で不可欠である。我が国の年平均降水量は世界平均降水量の約2倍、約1,700mmであるが、1人当たりの年平均降水量でみると、世界平均の4分の1程度でしかない。また、降雨は梅雨期及び台風期に集中するとともに、河川勾配は急であるため、大雨が降っても水は一気に海まで流下してしまうなど、水資源の安定的利用を図る上では極めて不利な気候的・地理的条件となっている。このため、ダム等の貯留施設を建設し、その適切な運用により、効率的かつ安定的な水資源の確保を図っているところである。

しかし、近年の少雨傾向に加え、生活水準の向上や生産活動の拡大等による1人当たりの使用水量が微増傾向にあることから、水資源の安定的な供給が困難となっており、近年においても水需要のひっ迫している地域を中心に渇水が頻発している。平成12年度は、中部、近畿、四国地方において、13年度(8月末現在)は、関東、中部、近畿、四国地方において、取水制限が行われた。

図表II-5-12　日本の年降水量の経年変化（1897年～2000年）



注1：気象庁資料に基づいて国土交通省水資源部で試算。全国46地点の算術平均値。
注2：トレンドは回帰直線による。

(2)異常渇水対策

1)水利使用の特例

水利使用の特例は、利水者相互間の水融通の円滑化、手続きの簡素化を図るための制度で、平成9年の河川法改正に盛り込まれた。13年5月、小貝川において、初めて適用され、本制度により水融通の手続きを2日で処理し、下流の福岡堰(農業用水)では、1.1m^3/sが取水可能となったことにより、田植えを遅らせることなく完了することが可能となった。

2)ソフト・ハード両面からの安定供給の確保

新しい水資源開発基本計画を策定するに当たっては、地域の水利用の安定性を評価し、ダム等の水資源開発施設の建設や水源の複数化、改築や用途間の転用など既存施設の有効活用、水の回収・反復利用の強化、節水意識の向上など、供給面と需要面の両面から多様な施策を展開することにより、水利用の安定性を確保していくこととしている。なお、このような考え方に基づき、13年度に吉野川水系における水資源開発基本計画の改定を行った。

3)下水処理水のリサイクル

下水処理水は、都市における貴重な水資源である。このため、新世代下水道支援事業制度を活用して下水処理水を再利用する施設整備を推進し、必ずしも飲料水と同程度の水質を必要としない水利用に対し下水処理水をリサイクルすることで、渇水時の上水道使用量の低減に努めている。

4)水源地域におけるダム水没に伴う影響の緩和

ダムの建設は、広範囲にわたる面的な水没を生じさせることから、水源地域に与える著しい影響を緩和するため、水源地域対策特別措置法に基づき、関係省庁、下流受益自治体等の協力のもと、水源地域の生活環境、産業基盤等の整備を実施している。加えて、税制の特例措置、アドバイザー派遣、人材育成及び水源地域ビジョンの策定・推進など水源地域の保全・活性化に向けた取組みを実施している。

第2節　レクリエーション活動の推進

1．宿泊滞在型レクリエーションへの対応

高速交通網の整備による日帰り行動圏の拡大や週休2日制の普及等による自由時間の増大に伴う広域的なレクリエーション需要の増大に対応するとともに、地域の振興等を図るため、国営公園、大規模公園等の整備を行っている。

＜国営昭和記念公園＞



(1)広域レクリエーション需要への対応

広域レクリエーション需要に対応し、地域活性化の拠点となる大規模公園を整備するとともに、一の都府県の区域を越える広域の見地から国営公園を整備している。

(2)オートキャンプ場の整備

都市公園におけるオートキャンプ場の整備を、地方ブロック単位に策定しているオートキャンプ場ネットワーク計画に基づき計画的に推進するとともに、宿泊滞在型レクリエーション施設を有する大規模公園等の整備を推進している。

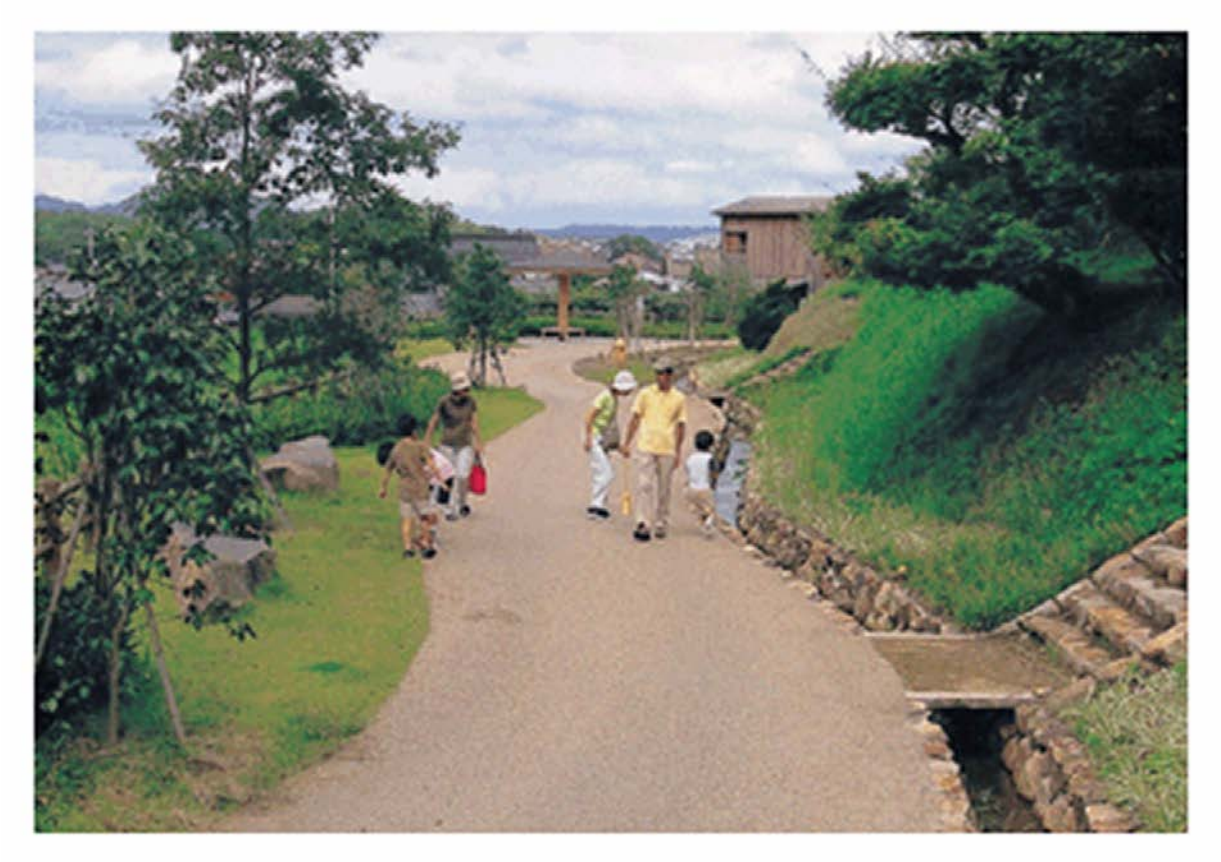
また、オートキャンプ施設を中核とし、周辺の観光レクリエーション施設や観光資源、自然・文化資源と有機的に連携した自動車旅行拠点を整備しており、平成12年度で整備済又は整備中のものは16ヶ所となっている。

2. 歩行空間、水辺空間等への対応

(1)歩行空間等の対応

国民の歩くニーズに応え、歩くことを通じた健康・福祉活動や魅力ある地域づくりを支援するため、豊かな景観・自然、文化的施設等を連絡する質の高い歩行空間を形成するウォーキング・トレイル事業を推進している。

＜ウォーキング・トレイル＞



(2)水辺空間の活用

美しい水辺空間をレクリエーションの場として利用できるよう各種事業を展開している。

図表II-5-13　各種事業の展開

	内　　容	実　績
C. C. Z. (コースタル・コミュニティ・ゾーン)	多様な機能を備えた海浜空間の整備に対する要請を受け、地域住民が海と親しみ、集い憩える場を創出するため、地域の特性を十分活かしつつ所管公共施設の整備を総合的・計画的に実施	平成12年度までに、41海岸の計画を認定
海と緑の健康地域づくり（健康海岸）	厚生労働省が指定する健康文化都市と連携して、誰でも海岸利用が容易にできる緩傾斜護岸や遊歩道の整備、砂浜の保全・復元等を図ることにより、海辺の自然を活用した健康増進のために利用しやすい海岸づくりを推進	平成12年度までに、関係省庁で17地域を指定
ダム湖活用環境整備事業	ダム湖周辺の公園施設や親水施設などの整備を行い、水と緑豊かな公共空間を開放し、魚釣、水遊び、散策等の場を提供	平成13年度までに、直轄43ダム、補助ダム89で事業実施
水源地域ビジョン	ダムを活かした水源地域の活性化のために、地域の自治体、住民等がダム事業者・管理者と共同で公園の整備、ダム湖の利活用、イベントの実施等について策定する行動計画	平成13年度水源地域ビジョン策定予定ダム数22(うち直轄ダムは16)
砂防環境整備事業	都市及びその周辺地域において、砂防設備を整備するとともに地域の特性に配慮した緑と水辺の空間の確保により、住民に憩いの場を提供し、快適な生活環境を整備する。	平成13年度までに、95箇所で事業実施
いきいき・海の子・浜づくり	安全で良好な海岸空間の形成を図るとともに、野外教育、環境教育等に利用しやすい海岸づくりを積極的に推進し、青少年等が海辺の自然やスポーツを安全に楽しめ、また、世代間の交流の場となる海岸を創出	平成13年11月までに、関係省庁で30海岸を指定

＜C．C．Z．：山口県小野田市焼野海岸＞



＜ダム湖活用環境整備事業：土師ダム＞

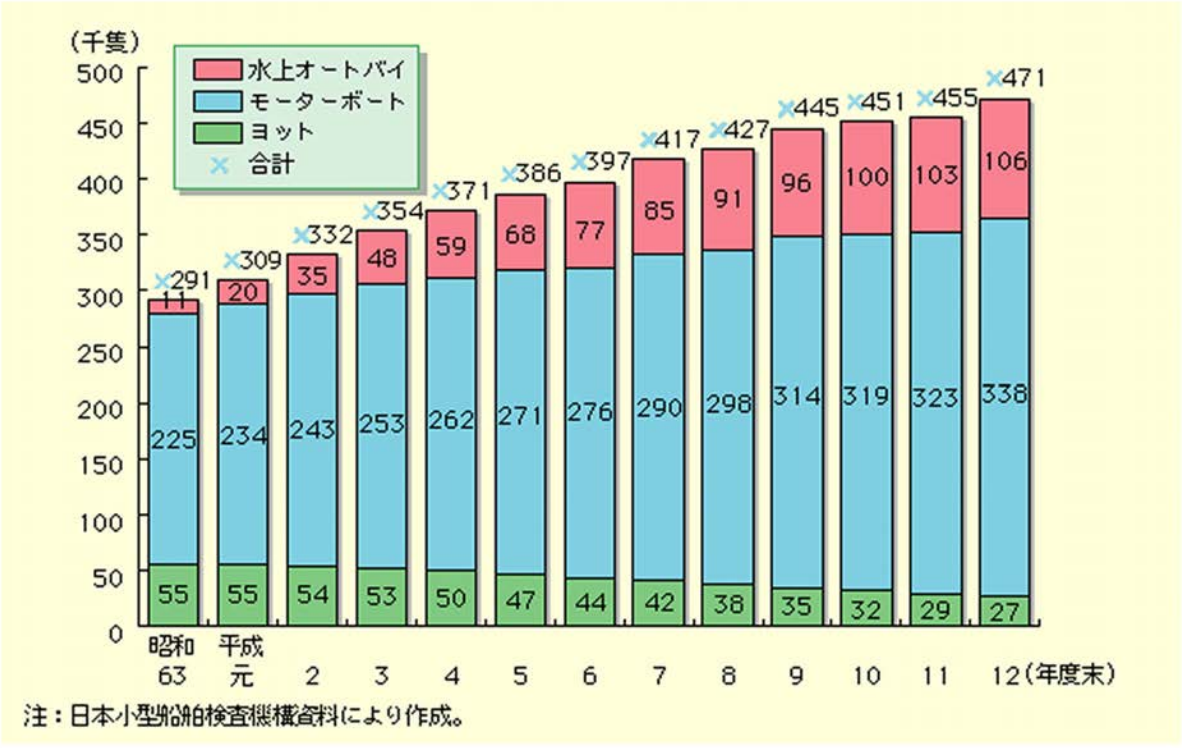


3. プレジャーボートの利用環境改善

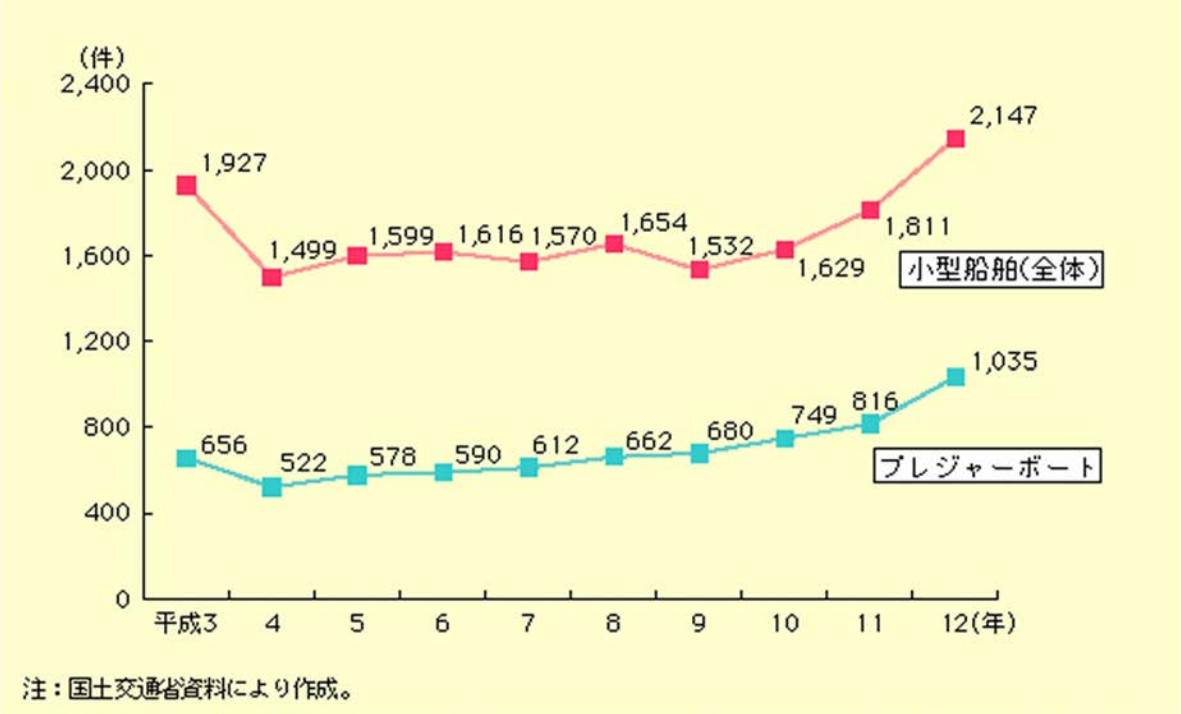
国民のレクリエーション活動に対する関心の高まりを背景にして、プレジャーボート(注)を利用した活動はますます盛んになっている。プレジャーボートの利用の活性化は、豊かな国民生活の形成のみならず、関連産業や地域経済の活性化にとってもますます重要な課題となっている。

他方、海難・事故による多くの死傷者の発生や、放置艇(不法係留船を含む)問題、沈廃船問題の深刻化等の社会的課題が顕在化している。

図表II-5-14　プレジャーボート保有隻数



図表II-5-15　小型船舶の海難の推移



国土交通省では、「プレジャーボート利用改善に向けた総合施策に関する懇談会」を開催し、プレジャーボート利用に係る今後の施策全般のあり方について検討を行った。

同懇談会が平成13年12月に取りまとめを行った報告書は、1)利用適正化(社会的課題の解決)と2)利用促進の2つの方向性を「車の両輪」として、プレジャーボートの利用を活性化し、かつ適正化される利用環境を創造すべきとして、今後具体的に講ずるべき施策について提言を行っている。国土交通省では、今後、本報告書に沿って施策を進めることとしている。

図表II-5-16　懇談会報告書の具体的施策



なお、プレジャーボートの利用環境改善に関し、現在まで講じている主要な施策は以下のとおりである。

(注)スポーツ又はレクリエーションに用いられるヨット、モーターボート等の船舶の総称。

(1)小型船舶登録制度の創設

放置艇の適正な保管場所への誘導や不法投棄の未然防止、多重売買等のトラブルの防止等を図る観点から、所有権を特定するための制度の整備が求められてきた。そこで、小型船舶の登録等に関する法律が平成13年6月に成立、同年7月に公布され、14年4月1日に施行されることとなった。

この法律の概要は、下記のとおりである。

1)漁船等を除いた総トン数20トン未満の船舶に対する、登録・測度の義務づけ
2)小型船舶検査機構による登録測度事務の実施
3)その他(国籍証明、手数料、罰則)

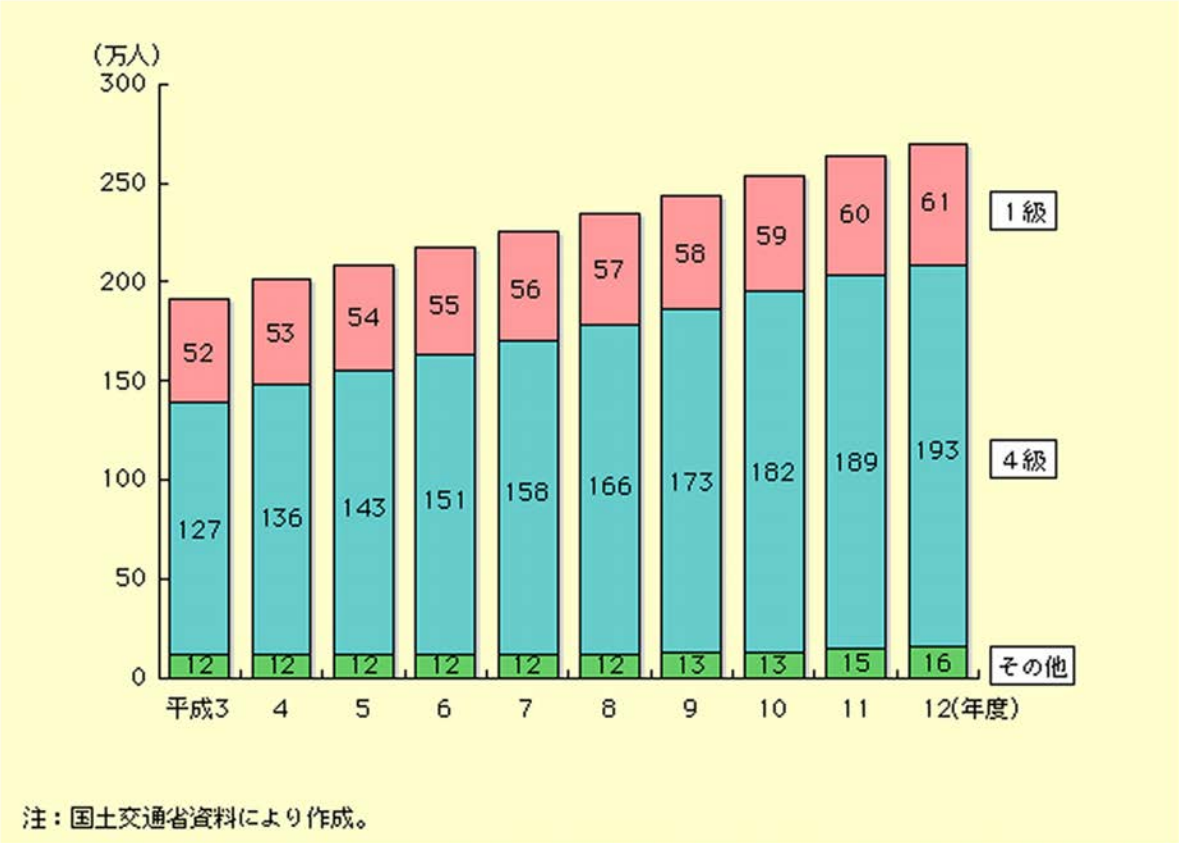
法律施行後、所有権の得喪について登録することにより第三者に対抗することが可能となり、また、3年後には、すべての小型船舶の所有者が特定されるので、放置艇の適切な係留場所への誘導等が可能となる。

(2)小型船舶操縦士免許制度の見直し

近年におけるプレジャーボートを利用したレクリエーション活動の活発化・多様化を受けて、小型船舶操縦士の免許保有者が増加しており、これに伴い、利用者のニーズも大きく変化し、また、小型船舶の海難・事故は増加している。

こうした中で、事故の防止、安全性の向上を図る一方で、利用者ニーズに対応した制度の合理化、利用者負担の軽減等を図るため、プレジャーボート利用改善に向けた総合施策の一環として、小型船舶操縦士制度等検討小委員会を開催し、同制度の見直しの検討を行った。同小委員会において、平成13年12月に、安全の向上の観点から危険操縦・酒酔い操縦の禁止、子供等へのライフジャケットの着用等の操縦者が遵守すべき安全責務の法令上の明確化を行うとともに、利用者ニーズへの対応等の観点から、水上オートバイの専用免許の導入等の資格区分の再編成、試験・教育の質的充実と簡素合理化を図る旨の取りまとめが行われた。このうち、法的対応が必要となるものについては、上記方向に沿って所要の法律案を今国会に提出することとしている。

図表II-5-17　小型船舶操縦士免許保有者の推移



注：国土交通省資料により作成。

(3)関係者への啓蒙活動等による安全の確保

平成8年から12年までの5年間で、小型船舶から海中転落した事故者のうち、ライフジャケット着用の場合の生存者は78%、非着用の場合は22%であることからも明らかなように、まず海上に浮いておくことが死亡事故防止には重要である。

ライフジャケットについては、子供等に対する着用義務づけと併せて、着用推進のためのキャンペーン等啓蒙活動を実施していく。

また、ライフジャケットの着用率向上を図るため、ライフジャケットについて常時着用により適した技術基準に改正する。

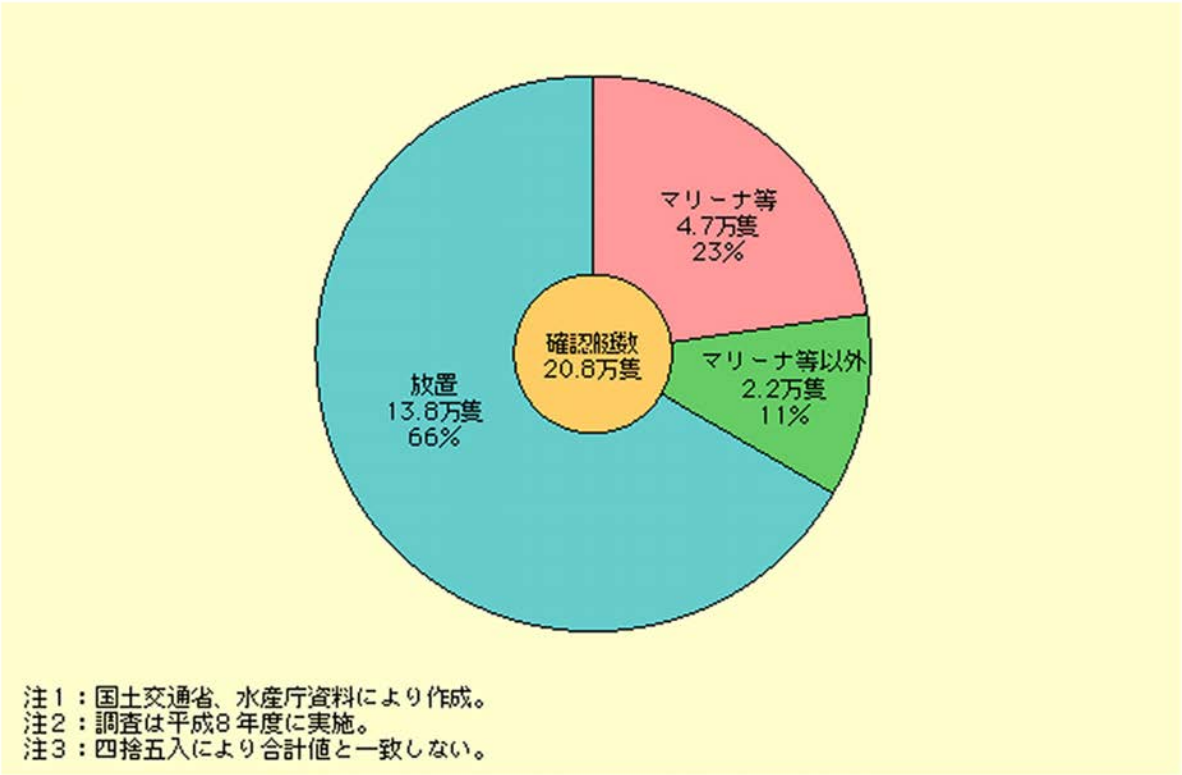
さらに、海上保安庁においては、ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、緊急通報用電話番号「118番」の有効活用の3つの基本を推奨し、その啓蒙に努めている。

(4)放置艇(不法係留船を含む)対策

平成8年に実施した全国調査では、水際線近傍で確認された船舶のうち約3分の2が放置艇であった。放置艇(不法係留船を含む)は、他の船舶の通航を阻害するなど社会問題を引き起こしており、早急に解消していく必要がある。

このため、港湾法等による規制措置や小型船舶登録制度の活用等により放置艇の適切な係留場所への誘導を推進するとともに、係留・保管能力の向上を図ることが必要であり、公共マリーナ等の収容可能隻数は、4年には約1万4,000隻だったものが、12年には4万1,000隻と増加している。こうした公共事業を活用した施設整備を推進する一方、民間のマリーナ等整備に対する財政投融資等による支援やPFI方式を含む民間活力の活用を積極的に図っていく。特に、港湾において、小型船舶の簡易な係留・保管施設と、その近隣に駐車場、トイレ等の必要最小限の施設を備えた「ボートパーク」の整備を進めている。

図表II-5-18　全国の水際線近傍での係留・保管状況



図表II-5-19　ボートパーク



(5)マリーナの整備

水上レクリエーションの振興を図るため、プレジャーボートの活動拠点となる港湾のマリーナ及び河川の船舶係留・保管施設(河川マリーナ)整備を進めている。公共により整備された港湾のマリーナは平成13年3月現在で62ヶ所にのぼり、また、整備にあたっては、PFIを含む民間活力を積極的に導入している。さらに、民間及び第三セクターが行う港湾のマリーナ、及び民間が行う河川マリーナの整備に対して、日本政策投資銀行による長期・低金利の融資等の支援を行っている。

(6)リサイクル・リユース対策

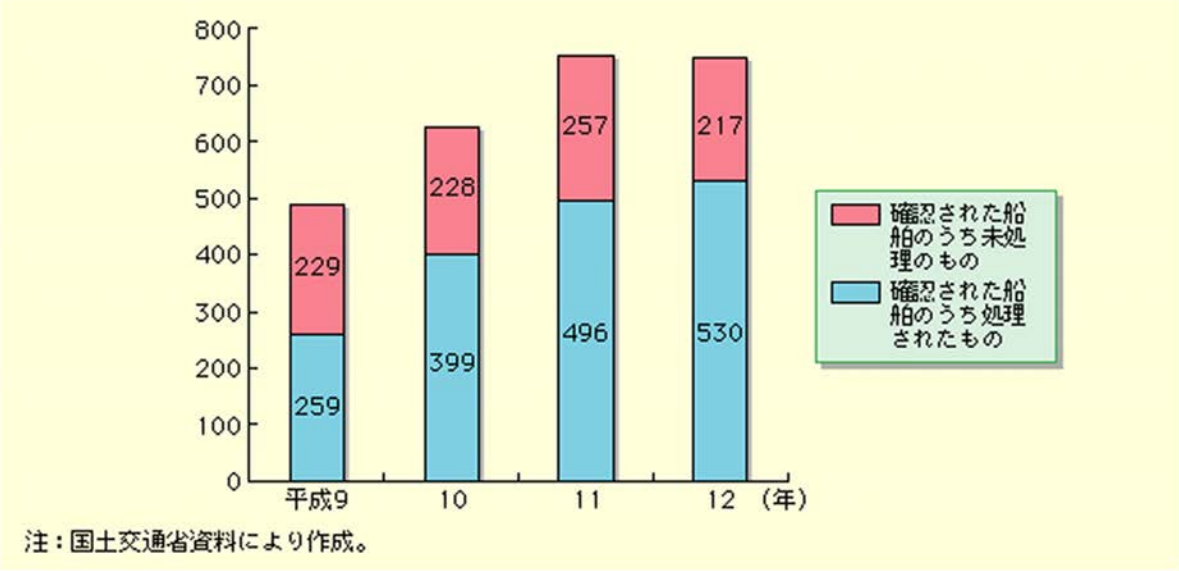
多くのプレジャーボートの船体は軽くて頑強なFRP(繊維強化プラスチック)で製造されているため、破砕が難しく、処理費用が高いために適正に処理がなされずに不法に投棄される等の問題が生じていることから、FRP船のリサイクルシステムの早期確立を図ることが必要であり、12年度より「FRP廃船高度リサイクル構築プロジェクト」を実施している(第II部第4章参照)。

(7)沈廃船対策

毎年、約700隻のプレジャーボートの沈廃船が確認されている。来年度から施行される小型船舶の登録制度の活用や船名等が消された場合の文字の判読技術の確立などにより不法投棄船の所有者の割り出しを行い、適正な処理を促していく。

また、港湾管理者が港湾の利用上支障となっている所有者不明の沈廃船を処理する事業に対して補助を行っている。

図表II-5-20　FRP製プレジャーボートの廃船確認状況



注：国土交通省資料により作成。

4. カヌー、ラフティングなどの自然体験型レジャーの振興

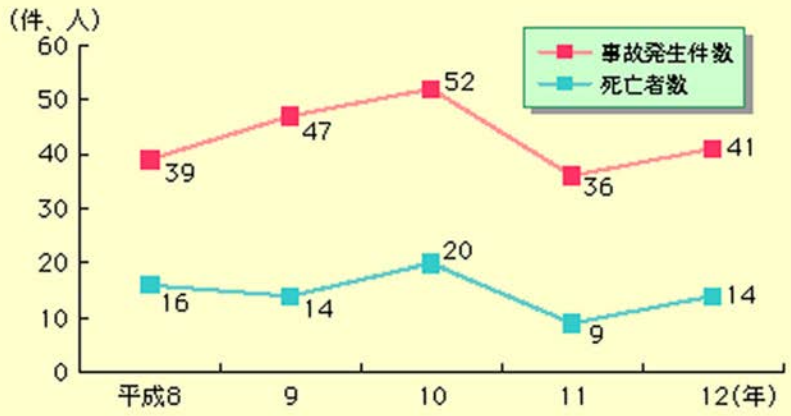
河川や湖沼において、カヌーやラフティングを楽しむ人たちが増えてきており、カヌーなどの舟の乗降に適した水辺の整備や航行の障害物の撤去などを進め、これらの振興を図っている。しかしながら、レジャー中の水難事故は多発しており、指導者の育成や、利用者に対する啓蒙を「川の体験活動推進協議会(RAC)」等と連携しながら実施し、安全確保に努めている。

5. スカイレジャーの振興

近年、レジャーの多様化に伴い、スカイレジャーは単に「見る」だけでなく「体験」できるスポーツとして広まっている。しかしながら、一方ではスカイレジャー愛好者の増加や航空に関する知識・技量の不足等に起因して、スカイレジャーに関する事故が少なからず発生しており、看過できない状況となっている。

このため、(財)日本航空協会や全国スカイレジャー振興協議会等の関係団体を指導しつつ、スカイレジャーの安全確保及びその振興を図っている。また、各種スカイレジャーの普及と安全啓蒙を図る「スカイレジャー・ジャパン」(平成13年は7月22日に北海道石狩市において開催)等のイベントの開催支援を行っている。

図表II-5-21　レジャー航空に関する事故発生件数



注1：超軽量動力機、自作航空機、ハングライダー、パラグライダー、スカイダイビング、滑空機、熱気球、自家用航空機の合計。
注2：国土交通省資料、(財)日本航空協会資料により作成。

第6章　安全の確保

安全の確保は、豊かな国民生活や活発な経済活動の大前提として欠かすことが出来ない。国土交通省では、水害、土砂災害、地震、火山災害等の災害や、陸・海・空の交通事故などから、国民の生命、財産を守るための施策を幅広く推進することとしている。

また、阪神・淡路大震災などを契機として、近年、危機管理の重要性が強く認識されてきている。そのため、不測の事態に備え、被害を最小限に食い止める災害、事故、事件などの発生に対して、速やかな対応ができるような体制の充実に努めている。

特に、米国同時多発テロ事件を踏まえ、交通機関、重要施設等はその安全確保策を強化することが喫緊の課題となっている。

第1節　自然災害対策

我が国の国土は、地形、地質、気象、地理的に極めて厳しい条件下にあり、自然災害から国民の生命・財産を守ることは最も基礎的な課題であるといえる。

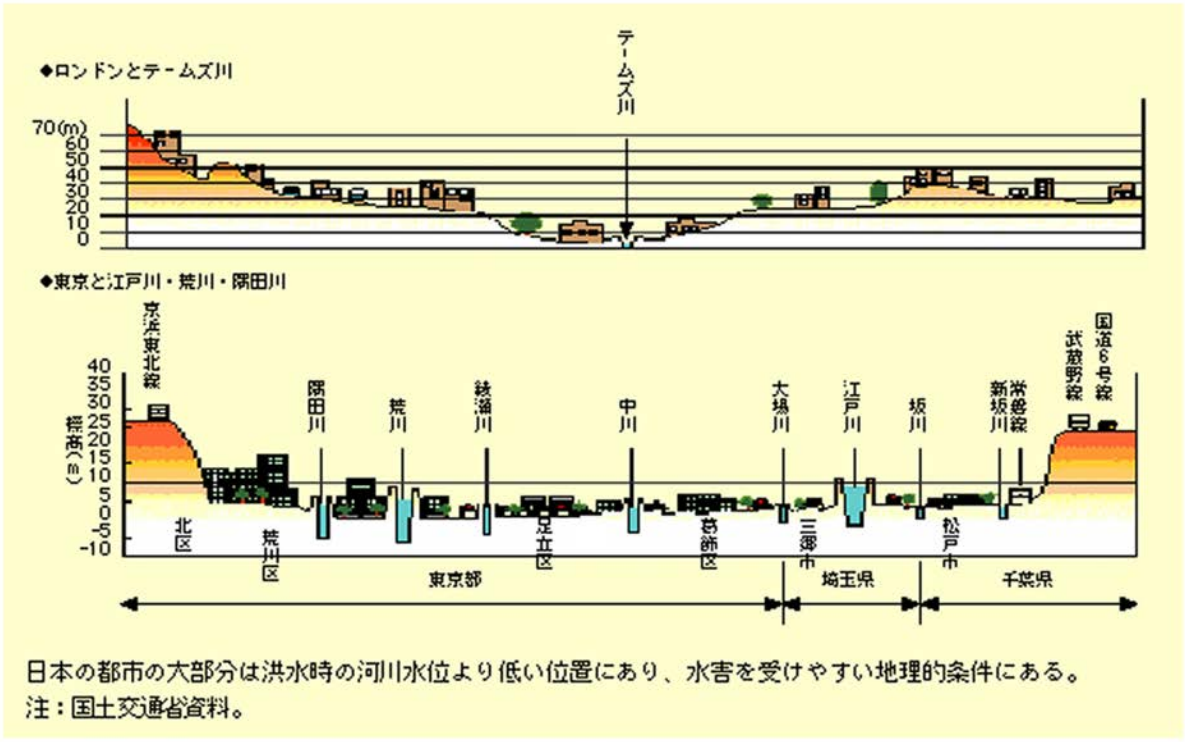
国土交通省では、これまで、治水事業七箇年計画、海岸事業七箇年計画、急傾斜地崩壊対策事業五箇年計画などの長期計画に基づき、災害に強く安全な国土づくりに力を注いできた。最近では、都市化の進展に伴い、人口・資産が集積し、洪水、高潮、土石流などの災害発生時に甚大な被害が生じる可能性が増大している。また、地域の意向を踏まえた対策の推進や、自然環境と調和した災害対策など新たな課題への対応の必要性が高まっている。

1．災害に強い安全な国土づくり

(1)治水対策

我が国は、国土の約10%の洪水氾濫区域に人口の2分の1、資産の4分の3が集中しており、洪水から生命や財産を守る堤防やダム等の治水対策は重要な課題である。このため、再度災害防止対策の重点実施、都市機能麻痺を防ぐための総合的な対策の推進、各種事業の効率的実施、きめ細やかな情報提供等ハード・ソフト両面から治水対策に取り組んでいる。

図表II-6-1　地盤の大半が洪水時の水位より低い日本の都市



1)地域の意見を反映した河川整備計画策定への取組み

近年、貴重な水と緑の空間として人々に潤いを与えるという河川の役割が再評価され、地域と河川の関係を取り戻そうとする気運が高まりつつある。治水を推進するに当たってもこうした意識の高まりを踏まえ、住民の参加と連携により地域と河川の密接な関係を再構築していくことが必要とされている。

このため、平成9年に改正された河川法では、今後の約20～30年間に行う具体の河川整備の内容を定める河川整備計画の策定に当たって、河川管理者は、案の作成段階から学識経験者の意見を聴き、また地域住民の意見を反映させるための措置を講ずることとしている。これに基づき、公聴会や説明会の開催、インターネットなど地域の実状に応じた手法を用いて、地域住民からの意見聴取を行うなど様々な取組みが行われている。また、地域の意向を十分に反映するため、案に対する関係地方公共団体の長の意見を聴取することとしている。一級河川については、13年12月1日現在、国土交通大臣管理区間について4河川、都道府県知事管理区間においては12水系17圏

域で河川整備計画が策定されている。また、二級河川については38河川において河川整備計画が策定されている。

＜多摩川水系河川整備計画の策定＞

東京湾に注ぐ多摩川は、過去、水害の発生を引き起こしてきた一方で、都市に残された水と緑のオアシスとして流域の市民に親しまれるとともに、多摩川を通じた流域の市民交流を実現してきた河川である。この多摩川において、約30回の開催中に延べ600人の地域住民の参加があったふれあい巡視や8回にわたる開催の中で延べ800人もの市民が参加した流域セミナー等の場を通じた議論、さらに5回にわたる学識経験者の意見の聴取などを目的とした流域委員会等での議論などを踏まえ、平成13年3月、河川整備の前提を定めるなどの3つのポイントと治水・利水、環境の整備内容などを示した5つのアクションからなる斬新な河川整備計画が策定された。

【3つのポイント】
・環境や利用に配慮した河川形状にする「河岸維持管理法線」
・多摩川の自然保護、利用ルールづくりを促進「機能空間区分」
・「川づくり全般の計画」：河川敷利用のルールづくりや情報提供システムの構築などの「ソフト対策の推進」

【5つのアクション】
・治水整備の目標は「戦後最大規模」
・"多摩川そのものが博物館"「多摩川流域リバーミュージアム」
・住民と行政が協力して川づくりを行う「協働の維持管理」
・多摩川の水の使われ方を解明する「水流実態解明プロジェクト」
・危機に備えたまちづくり「高規格堤防(スーパー堤防)」

市民アクション(川歩き＋意見交換の場)



2)再度災害防止対策の推進

水害により大きな被害を受けた地域を対象として、同規模の災害を再び発生させないため、周辺地域を含めた対策を短期間に集中的に行っている。

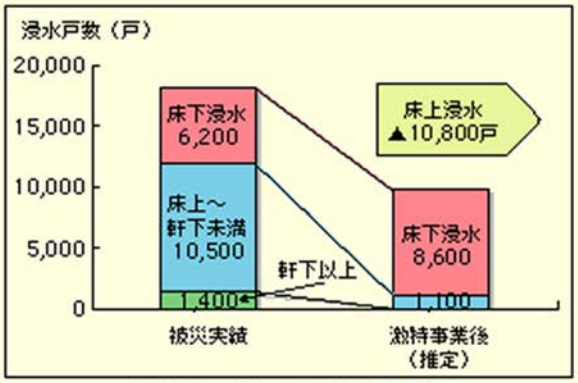
図表II-6-2　再度災害防止対策

事　業	概　要	平成12年度実施箇所数
河川激甚災害対策特別緊急事業	洪水等により非常に激しい災害（浸水家屋数2,000戸以上、又は流失（全壊）家屋数50戸以上）が発生した地域について、おおむね５ケ年を目処に河川整備を緊急的に実施する。	直轄：３ケ所 補助：12ケ所 合計：15ケ所
床上浸水対策特別緊急事業	床上浸水が頻発している地域で、特に必要と認められる河川（おおむね10年間で延べ床上浸水家屋数が50戸以上、又は延べ浸水家屋数が200戸以上又は床上浸水回数が２回以上）について、おおむね５ケ年を目処に河川整備を緊急的に実施する。	直轄：14ケ所 補助：55ケ所 合計：69ケ所
河川災害復旧等関連緊急事業	川の上流における災害後の集中的な河川整備の結果生じる下流部での流量増加に対応するために、当該下流区域で、おおむね４年間で集中的に河川整備を行う。	直轄：10ケ所 補助：21ケ所 合計：31ケ所

図表II-6-3　東海豪雨(平成12年9月)による被害及び庄内川・新川激特事業（河川激甚災害対策特別緊急事業）による効果



東海豪雨による浸水状況（新川・愛知県）



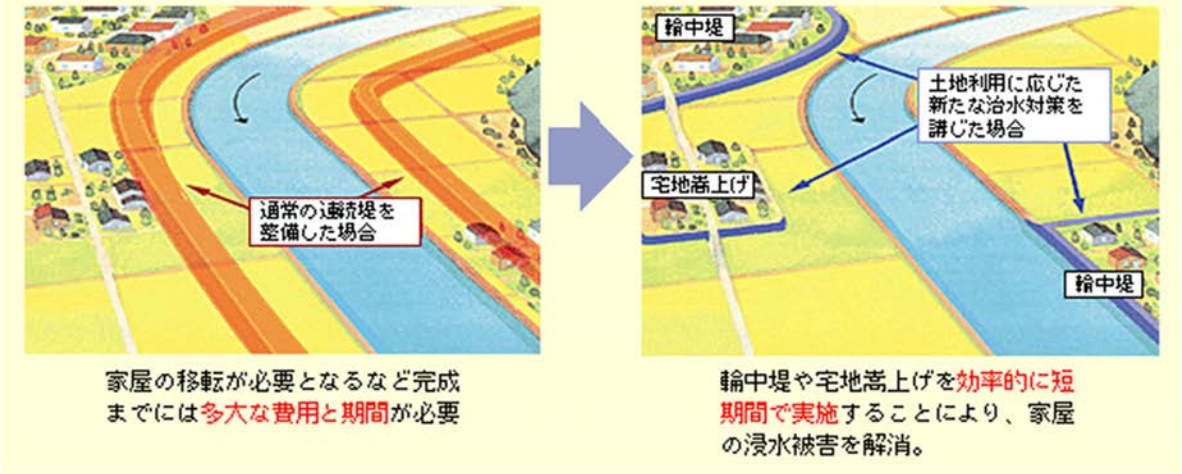
浸水戸数の減少（激特事業の効果）

注: 国土交通省資料。

3)柔軟な治水対策

長期間河川改修が困難な地域において、住宅・宅地等を洪水被害から守るために住宅地の嵩上げや輪中堤等の事業を実施し、短期間かつ経済的に家屋の浸水対策を実施する(13年度創設)。

図表II-6-4　柔軟な治水対策(水防災特定河川事業)



4)地域の裁量的な河川整備

一定規模以下の河川工事を対象に、都道府県ごとに策定された事業計画に沿って統合的な補助金を交付し、地域で裁量的に事業を実施することにより、創意工夫による個性的な地域づくりを推進する統合河川整備事業を実施している(2級は12年度、1級は13年度創設)。

5)ボトルネック橋梁対策

下流の改修が進んでいるにもかかわらず橋の改良が出来ていない場合にはその上流の改修が進まず、一連の区間としての安全度が確保できない。そのため13年度は、河川改修に伴い架け替えられる鉄道橋について、固定資産税の特例措置を拡充するなどのボトルネック橋梁の改良促進のための施策を実施している。

＜ボトルネック橋梁＞



最上川水系菰石川（JR仙石線）

6)ダム群再編等による治水・利水機能等の向上

貯水池容量の効率的な再配分等により、洪水調節効果の増強による洪水リスクの軽減、水量回復による河川環境の改善など治水・利水機能の向上を図る既存ダムの徹底活用を実施している(第II部第4章第5節2.、第I部第3章第1節3.(3))。

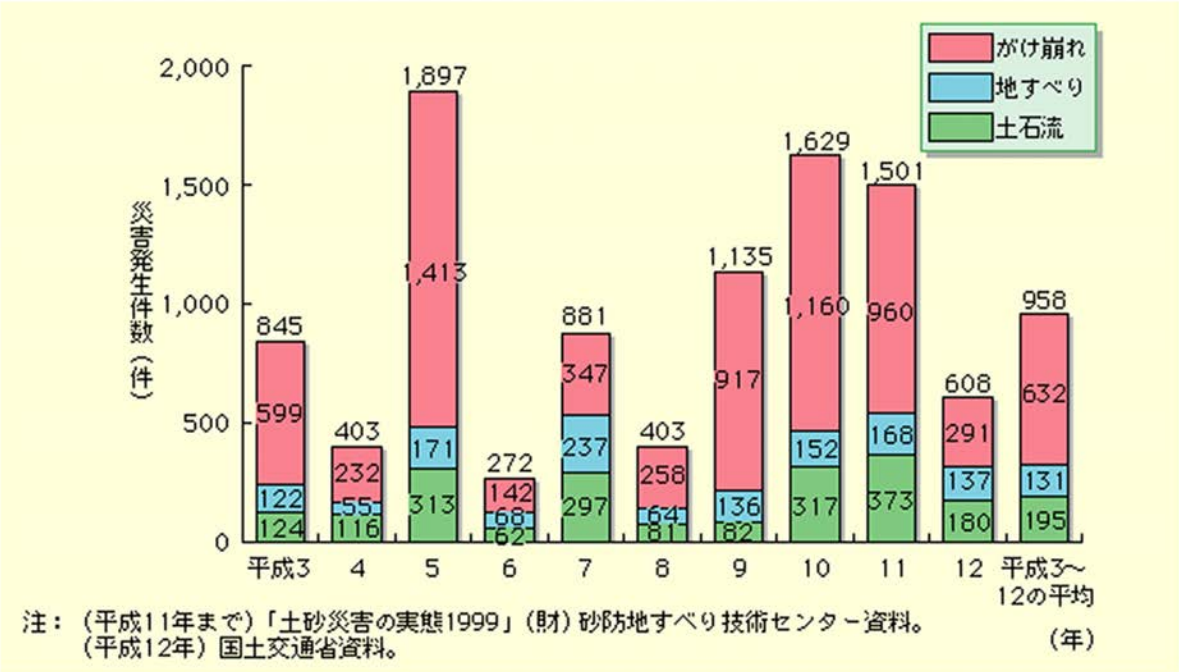
7)家屋の浸水対策マニュアルの発行

家屋(家財)被害額の軽減や、住民の安全性の向上のため、水害による住宅の被災実態を調査・分析し、浸水による被害が少なくなる建て方、対処の方式等について取りまとめ、建築主、設計者、居住者向けのパンフレット及び対策の具体例をカード形式にとりまとめたガイドブックを作成し、自治体を通じて住民への周知を推進している。

(2)土砂災害対策

我が国では、集中豪雨や地震等に伴う土石流、地すべり、がけ崩れ等の土砂災害が、過去10年(平成2～12年)の年平均で約1,000件発生しており、国民の生活に多大な被害を与えている。さらに、都市化の進展に伴い宅地が都市域周辺の山麓部まで広がり、土砂災害危険箇所が増加傾向にある。そのため、土砂災害の防止対策として、砂防えん堤等の施設設備を実施しているが、全国に約18万ある土砂災害危険箇所に対する整備は約2割といまだ低い水準にあり、警戒避難等のソフト対策を含めた様々な施策に取り組んでいる。13年度は、災害弱者関連施設に係る総合的な土砂災害対策、重要交通網集中地域の保全対策、都市山麓グリーンベルト整備等を重点的に実施している。

図表II-6-5　最近の土砂災害の発生件数



1)新たな法制度による総合的な土砂災害対策

土砂災害から国民の生命を守るため、土砂災害防止施設の整備によるハード対策と相まって、土砂災害のおそれのある区域を明らかにし、その区域において警戒避難措置、新規住宅地の開発抑制、既存住宅の移転促進等のソフト対策を講ずることを規定した土砂災害防止法(注)を13年4月から施行し、同年7月に土砂災害防止対策基本方針を定めた。また、法律に位置づけられている基礎調査を集中的に実施し、土砂災害警戒区域等の指定等を推進するため基礎調査費補助制度を創設した。

2)再度災害防止対策等の推進

(ア)災害関連緊急急傾斜地崩壊対策事業における特例措置

風水害、震災等が発生した地域について、再度災害防止等を目的として災害関連緊急砂防等事業により土砂災害対策を実施している。また、13年3月に安芸灘を震源として発生した芸予地震では、急斜面上に密集住宅地が形成されている広島県呉市において、住宅擁壁崩壊災害が集中的に発生した。これらの被災箇所の多くがそのまま放置され、降雨等により周辺の人家や公共施設等に二次的被害を及ぼすおそれが高かったため、従来の事業対象となっていない住宅擁壁の崩壊対策を対象とする採択要件の特例措置により、地域の安全確保を強力に推進している。

(イ)危険住宅の移転の促進

崩壊の危険があるがけ地に近接した危険住宅の移転については、「がけ地近接等危険住宅移転制度」の活用等により促進されてきている。12年度は、この制度により危険住宅164戸が除却され、危険住宅に代わる住宅151戸が建設された。

(注)土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律。

(3)地震対策

1)住宅・建築物の耐震・安全性の向上

阪神・淡路大震災においては、建築物に多数の被害が生じ、特に、昭和56年以前に建築された現行の耐震基準を満たさない古い建築物の被害が顕著にみられた。このため、平成7年に「建築物の耐震改修の促進に関する法律」が制定され、耐震診断及び耐震改修の指針の策定、各種助成制度の創設により、耐震改修の促進を図ってきている。しかしながら、多数の死者発生の原因となった住宅について、耐震改修の普及はいまだ不十分である。住宅の耐震性の向上は、1)住宅の出火率の減少　2)居住者による初期消火の展開　3)倒壊住宅による避難・消火・救助活動阻害の防止等により、住宅密集地区の安全性向上に大きく寄与することから、その一層の推進が強く求められている。

2)被災建築物の応急危険度判定体制の整備

地震により被災した建築物の余震等による倒壊等から生じる二次被害を防止するため、被災後速やかに応急危険度判定を実施できるよう、都道府県と協力してその体制整備を図っている。これまでに、都道府県と協力して業務マニュアルの整備や民間判定士に対する補償制度などの体制整備を図るとともに、全国連絡訓練などを実施している。さらに、12年度には一般向けのパンフレットを作成し、その普及を図っている。

また、三宅島火山活動、鳥取県西部地震、芸予地震において応急危険度判定を実施するなど、積極的に活動を展開している。

3)総合的な耐震安全性を確保した防災拠点施設の整備の推進

8年度に制定した「官庁施設の総合耐震計画基準」に基づき、建築物の構造体のみならず非構造部材、自家発電設備等を含め建築物全体としての総合的な耐震安全性を確保し、防災拠点施設となる官庁施設の新営及び既存施設の耐震改修を推進している。

4)構造物の耐震性向上

(ア)河川事業における耐震性対策

河川堤防耐震点検マニュアル等に基づき点検を行い、河川堤防等が被災した場合に浸水被害が生じないよう耐震対策を行っている。

(イ)道路事業における耐震性対策

道路防災総点検に基づいて、緊急輸送道路における橋梁等の耐震補強を実施している。

(ウ)港湾事業における耐震性対策

大規模な災害時に、避難者や緊急救援物資の輸送拠点となる耐震強化岸壁や臨海部防災拠点の整備を推進している。さらに、地域の実情に応じて、これらを補完するものとして、被災地に曳航し、救急・救援活動の拠点となる浮体式防災基地の整備を図っている。

(4)火山砂防対策

平成12年3月に噴火した有珠山や同年7月に噴火した三宅島(雄山)などの特に活動が活発な火山において、重点的に砂防設備等の整備を進めるとともに、警戒避難体制の整備を図る。

1)火山砂防激甚災害対策特別緊急事業の実施

噴火等の活発な火山活動により、火山泥流や土石流等の広域的かつ大規模な土砂災害に緊急的かつ機動的な火山災害防止対策を実施するため、火山砂防激甚災害対策特別緊急事業を13年度に創設し、有珠山(北海道)、三宅島(東京都)で実施している。

2)火山噴火警戒避難対策事業の実施

火山地域における住民の安全確保のため、光ファイバネットワークの整備等により、気象情報や火山活動情報と土砂災害に関する情報を共有化し、関係省庁・地方公共団体が連携して防災活動ができるような体制を整備している。また、火山ハザードマップの整備も推進している。

(5)雪害対策

1)冬期道路交通の確保(雪寒事業)

積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法に基づき、安全で安心な地域の生活を確保するため、道路の除雪、防雪、凍雪害防止の事業を進める。

2)総合雪崩対策モデル事業の推進

集落における雪崩災害から人命を保護するため、雪崩防止施設を整備するハード対策を推進しているところであるが、さらに雪崩が頻発する地域においては、警戒避難体制の整備等のソフト対策を総合雪崩対策モデル事業により実施し、雪崩災害の防止の強化を図っている。平成2年度より実施され、13年度においては、秋田県平賀郡増田町滝の下2号地区ほか7地区で実施している。

3)雪対策砂防モデル事業の実施

豪雪地帯において、防災上、住民利便上の観点から雪崩等による土砂流出防止の砂防えん堤及び流雪機能を発揮できる低水路等の整備を行っている。

(6)高潮・津波・侵食等対策

1)海岸保全計画制度の整備

海岸法では、主務大臣が海岸保全基本方針を策定し、それに基づき都道府県知事が海岸保全基本計画を全国71沿岸について策定することとされている。

海岸保全基本方針は、今後の海岸行政の指針としての役割を果たすとともに、都道府県が策定することとなる海岸保全基本計画の方向性を示すもので、平成12年5月に策定、公表(農林水産省、運輸省(当時)、建設省(当時)の共同告示)された。

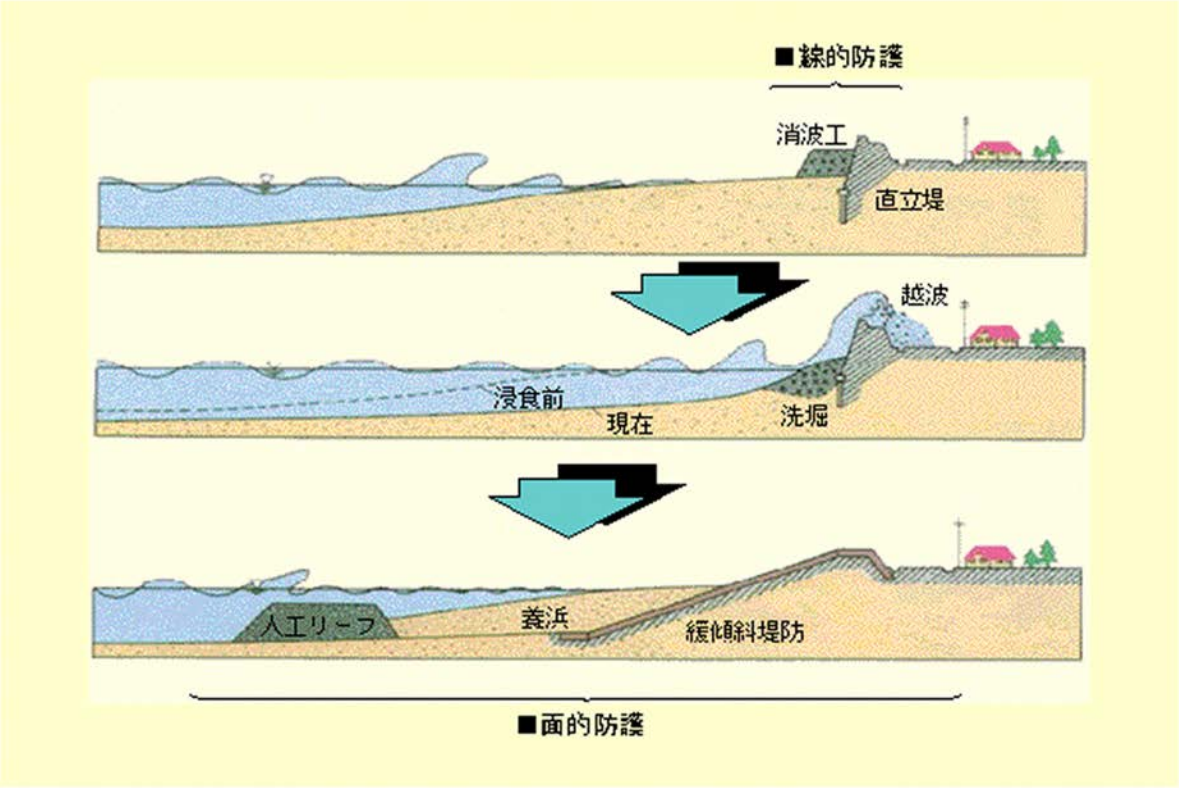
これを受けて都道府県知事が策定する海岸保全基本計画は、沿岸全体についての環境・利用を含む海岸保全全般に関する部分と、個別海岸の海岸保全施設の整備に関する部分からなる。後者はその案を各海岸管理者が作成するものであり、その際には公聴会の開催等、地域の実情に応じた手法を用いて地域住民等の意見を広く聴取することとしている。

2)美しく、安全で、いきいきした海岸の創出

(ア)面的防護方式の推進

堤防や消波工のみで海岸線を防護する線的防護方式から、沖合施設や砂浜等も組み合わせることにより防護のみならず環境や利用の面からも優れた面的防護方式への転換をより一層推進する。

図表II-6-6　面的防護方式



(イ)省庁連携事業の推進

海岸の防護のみならず、海のもつ様々な機能の保全に配慮し、事業の効果をより一層向上させ効率的な事業を行うため、他の事業との連携を積極的に進めている。具体的には、河川、ダム、港湾等に堆積した土砂を海岸侵食が顕著な海岸へ有効活用する渚の創生事業や、治山事業と連携して自然環境と利用に配慮した海岸の保全(白砂青松の創出)を実施している。

3)沖ノ鳥島の保全

沖ノ鳥島は、我が国の国土面積を上回る約40万km^2の排他的経済水域を有する国土保全上きわめて重要な島であるため、点検・観測・補修等の適切な維持管理を国が海岸管理者として全額国費にて実施している。

4)地球温暖化に伴う海面上昇に対する国土保全の方策の検討

地球温暖化に伴う海面の上昇により、沿岸域を中心に甚大な影響が懸念されることから、13年8月に有識者からなる「地球温暖化に伴う海面上昇に対する国土保全研究会」を開催し、モデル地域において、影響の把握や対策等の検討を行っている。

(7)道路防災対策

道路利用者の立場から、高次医療施設へのアクセス性や生活必要物資の安定供給の確実性等を重視し、災害に強い道路ネットワークの形成を進め、安全で安心できる生活を支える道路空間を確保するための防災対策・震災対策・雪寒対策を進める。また、災害時の道路交通への影響を最小限に抑えるため、インターネット等を活用した道路の防災情報の提供を進めている。

2. 災害に備えた体制の充実

国土交通省では、災害による人命損失等の重大な被害を軽減するため、ダムや河川整備などのハード的対策を進めるとともに、災害に迅速に対応できる体制づくりや国民がいち早く危険を察知できるような災害情報の提供などソフト的対策を推進している。

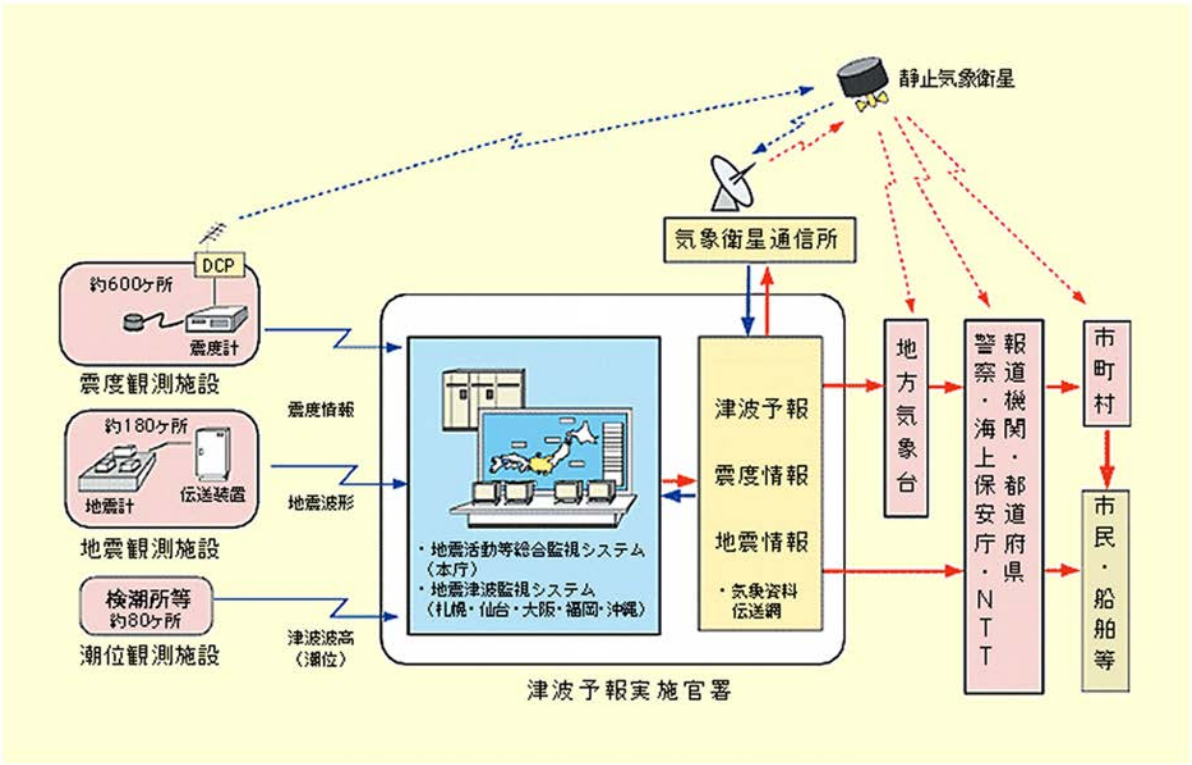
(1)地震・火山活動等の監視体制の充実

1)気象庁における取組み

(ア)地震・津波対策

気象庁は、地震、津波による災害の防止・軽減を図るため、全国に地震計や震度計を整備して地震活動を24時間監視し、地震・津波に関する情報等を提供している。さらに最新のIT技術を活用した地震津波監視システムを導入し、より適確な地震活動の監視と地震情報、津波予報・警報を高度化するとともに、各関係機関とより一層の連携を図っている。

図表II-6-7　地震津波監視システムの概要



また、地震発生時には、地震動による被害が発生する前に防災対策を実施できるよう、地震発生直後から大きな地震動が到達する前に揺れの大きさ等を予想して伝える「ナウキャスト地震情報(地震発生後の即時的情報)」の実用化に向け、調査・検討を行っている。

(イ)火山対策

火山については、活動が活発な20火山の常時監視を実施しており、13年度には、気象庁本庁、札幌・仙台・福岡各管区気象台に火山監視・情報センターを設置し、20火山以外の臨時観測によるデータや関係機関のデータも含め各種の観測データを集約し監視することとなった。同センターでは、火山活動の総合的判断を行い、大学等

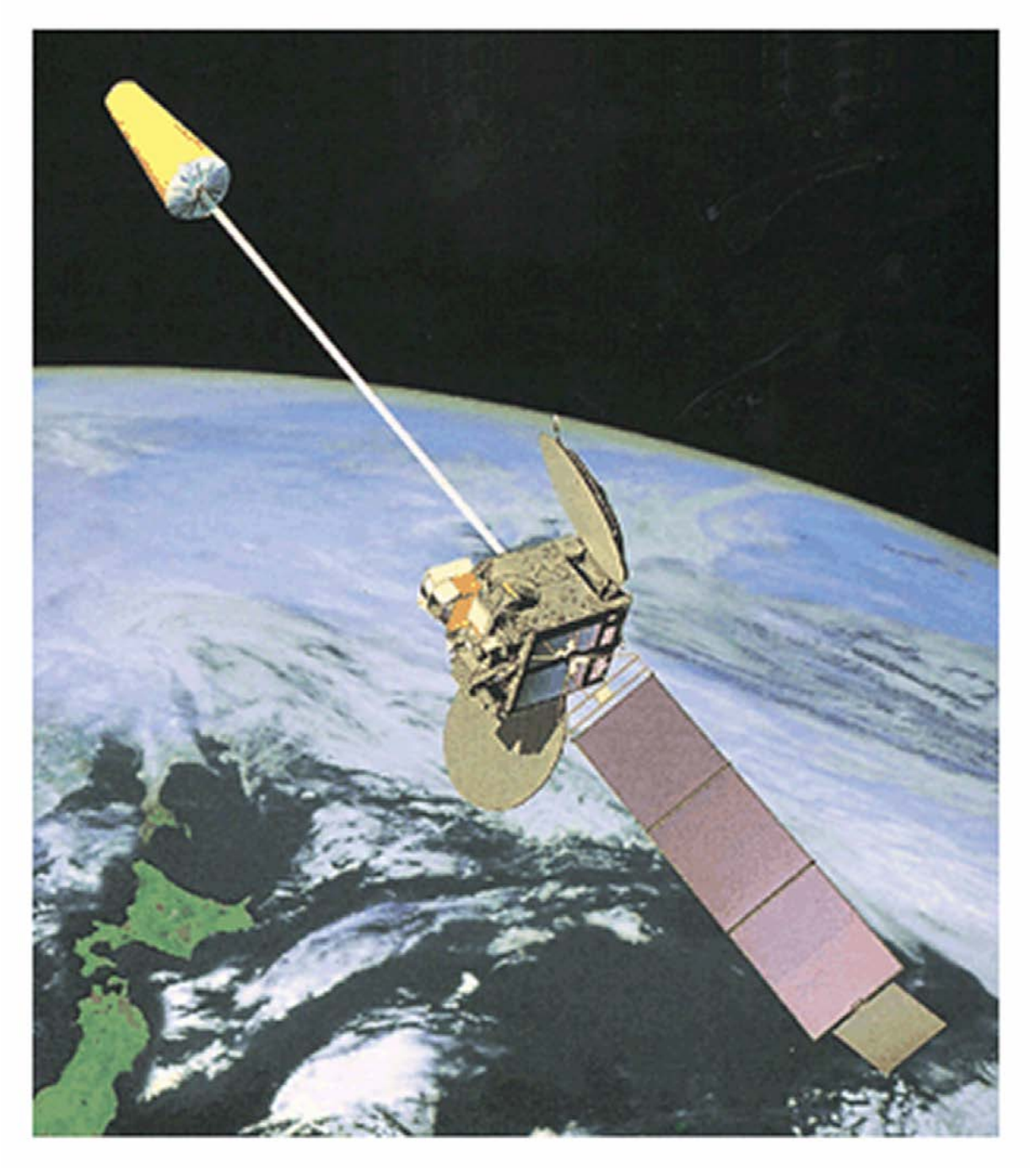
の関係機関とも連携をとり、火山災害の防止・軽減を図るため、的確な火山情報の発表を行うこととしている。火山活動が活発化した火山については、火山機動観測班を派遣し、火山観測・監視体制を強化することとしている。

(ウ)MTSAT

MTSAT(Multi-functional　Transport　Satellite：運輸多目的衛星)は静止気象衛星の機能と、航空管制等の機能を有しており、15年度に打ち上げることとしている。

MTSATは静止気象衛星「ひまわり」の観測業務を引き継ぐのみならず、気象災害の予防・軽減に向け、航空機、船舶、ブイ及び山岳など交通手段の不便な観測地点で観測された震度データや地震津波に関する緊急情報の中継機能も備えており、さらなる災害の防止・軽減を図ることとしている。

＜MTSAT＞



2)海上保安庁における取組み

(ア)海底地殻変動等の監視

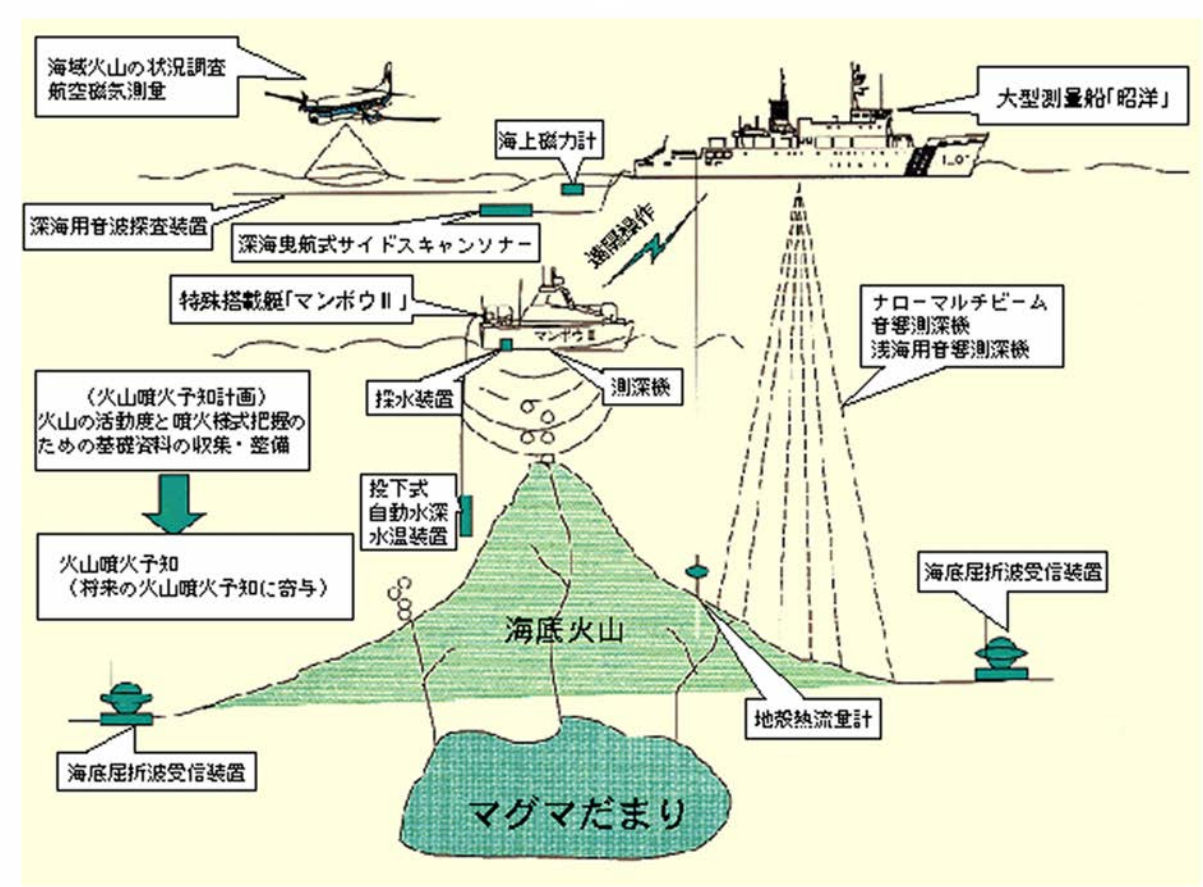
海上保安庁では、日本海溝沿い及び三宅島付近に海底基準局を設置し、陸から離れた海底プレート境界付近の地殻変動監視を始めた。これにより、プレート境界域の海底地殻変動に起因する巨大地震発生予測の実現を図っ

ている。また、南関東の離島にGPS受信機を設置し、地震、火山噴火の前兆現象として起こる地殻の変形を常時監視している。

(イ)海底火山噴火に係る観測等

海底火山の噴火の前兆として周辺海域の変色水の発生や海水の温度上昇、火山音の発生が認められる。これらの現象を事前に把握し、海底火山噴火を予知するための基礎情報の整備及び総合的な調査を行っている。

図表II-6-8　火山噴火予知調査概念図



(ウ)大陸棚調査

国連海洋法条約において、沿岸国の大陸棚の範囲は200海里までであるが、科学的根拠を示すことで、最大350海里まで認められることとされており、海底資源開発の権利を有する大陸棚の範囲の拡張を図ることは日本にとって有益なことである。これまで海上保安庁の調査により、国土面積の2倍程度の海域について、大陸棚を延長できる可能性があることが判明している。今後さらに精密な調査を実施する。

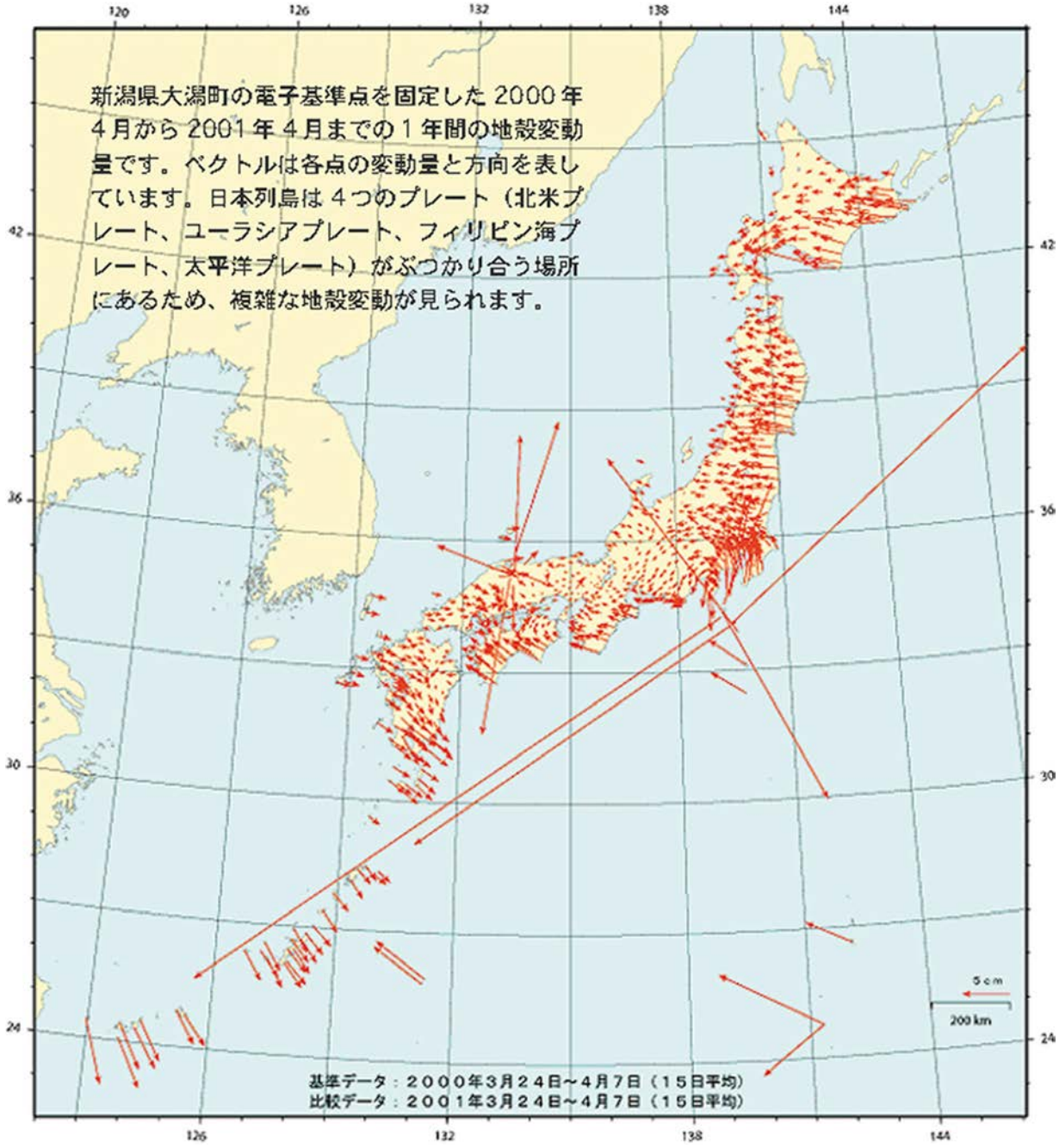
3)国土地理院における取組み

(ア)地殻変動観測・監視体制の強化

国土地理院では、全国に約1,000点設置している電子基準点によるGPS連続観測・監視に努めるほか、リアルタイム国土監視基盤の整備を推進している。

全国的な地殻変動の状況や平成12年の鳥取県西部地震、13年の芸予地震等の地震に伴う地殻変動の様相を明らかにするとともに、12年の有珠山、三宅島の噴火では、火山活動に伴う地殻変動を時々刻々捉えることにより住民の避難等の防災対策に貢献することができた。

図表II-6-9　GPS連続観測が捉えた日本列島の動き



(イ)地震、火山噴火等災害をもたらす現象に関する研究

GPS(注1)、SAR(注2)など最新技術による観測成果から、地震の発生メカニズム及び火山噴火の発生メカニズムを明らかにし、地震や火山活動の予測を行う。また、コンピュータの仮想現実空間の中に日本の地殻活動や地震、火山活動などを再現し、これらの予測を行う。さらに、GIS(注3)を活用し、地形と土砂災害等との関係を解析する。

(ウ)地震等の地殻活動に関連する会議

地震予知研究に役立てるため、関係行政機関及び大学等と連携し、それぞれに取得した各種のデータ及び情報を交換し、総合的な検討を行う地震予知連絡会や、各省庁、公共機関等がそれぞれの目的で設置している潮位観測施設の潮位記録から地殻活動を検出し取りまとめて公表する海岸昇降検知センターの運営を行っている。

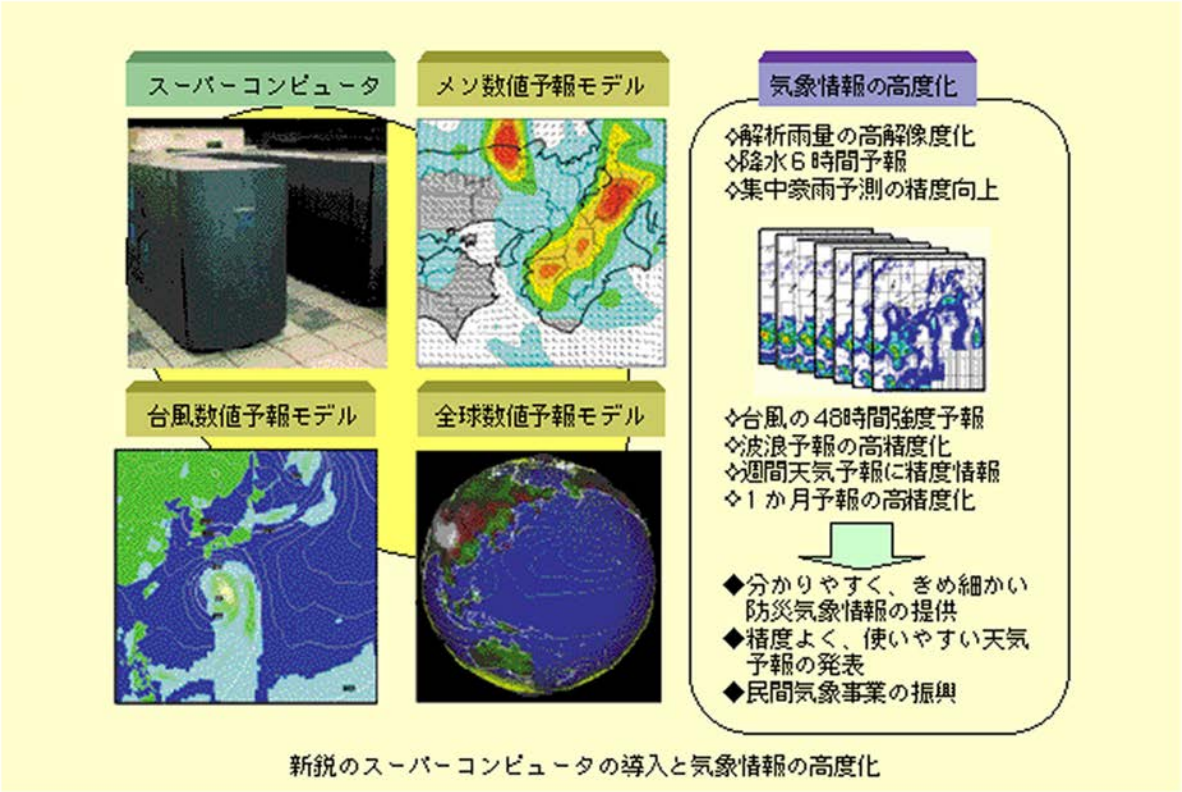
(注1)全地球測位システム。上空約2万kmを周回する24個のGPS衛星(6軌道面に4個ずつ配置)、GPS衛星の追跡と管制を行う管制局、測位を行うための利用者の受信機で構成されている。航空機・船舶等では、4個以上のGPS衛星からの距離を同時に知ることにより、自分の位置等を決定することができる。
(注2)合成開口レーダー。地表の画像を観測するためのリモートセンシングセンサーの1種で、航空機や人工衛星に搭載して用いられる。
(注3)地理的位置を手がかりに位置に関する情報をもったデータ(空間データ)を総合的に管理・加工し、視覚的に表示し、高度な分析や迅速な判断を可能にする技術。

(2)きめ細やかな情報提供

1)気象情報の充実

気象庁では、数値予報用スーパーコンピュータシステムを更新整備し、集中豪雨等に対する防災気象情報の作成に当たり重要となる局地予報のほか、週間天気予報、季節予報等の精度向上と情報の高度化を図っている。また、降雪量分布予報については、13年12月1日からは対象地域を拡大して実施している。

図表II-6-10　気象情報の高度化



2)洪水予報対象河川の拡大

洪水に関する情報提供を充実し、円滑で迅速な避難を行うことができるようにするため、13年6月、水防法の改正を行った。それにより、水防法に基づく洪水予報河川を指定し、洪水のおそれがある場合、気象庁長官と共同して状況を関係機関に通知することを、従来の国土交通大臣に加え都道府県知事が行うこと、また、国土交通大臣又は都道府県知事はその洪水予報河川について浸水想定区域を公表することなど様々な施策を講じている。改正のポイントは以下のとおり。

＜水防法改正のポイント(平成13年6月改正)＞

○洪水予報河川の拡充
・国土交通大臣に加え、新たに都道府県知事が、洪水により相当な損害を生ずるおそれがある河川を洪水予報を行う河川に指定する。
・都道府県知事は、洪水のおそれがある場合は、気象庁長官と共同して、その状況を水位又は流量を示して予報及び警報を行い、関係各機関へ通知し、必要に応じて報道機関等の協力を求めて一般に周知させる。
○国土交通大臣又は都道府県知事による浸水想定区域の公表を行う。
○浸水想定区域における円滑かつ迅速な避難を確保するための措置を講ずる。　　等

3)ハザードマップ等の整備

災害発生時には、周辺住民が適切な行動がとれるよう、安全な避難方法や避難経路などを住民の人たちにあらかじめ周知することが重要である。洪水、高潮、土砂災害、火山活動などによる災害危険区域や避難情報等を盛り込んだ地図(ハザードマップ)について、国としても技術的マニュアル及び基礎情報の整備等の支援を行うことなどにより、作成・配布の促進に取り組んでいる。また、富士山ハザードマップについては、13年度より内閣府、総務省、国土交通省、関係地方公共団体からなる協議会を設置し、マップの作成・活用方法等について検討を行い、14年度末を目途にハザードマップを作成することとしている。さらに、海上保安庁では、海上からの救難・救助活動を迅速かつ適切に行うため、「沿岸防災情報図」を各地区で整備し、防災関係機関に配布している。

図表II-6-11　ハザードマップ

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h13/image/Dz261100.gif

図表II-6-12　ハザードマップの効果例

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h13/image/Dz261200.gif

4)災害リスク情報の整備・提供

災害に対するリスクがどの程度あるのか場所ごとに評価を行い、その結果をインターネット等を通じて誰でも使用できるようにする。例えば、洪水ハザードマップの情報提供や場所ごとのリスク情報を評価したシミュレーション実施などを行う。さらに、様々な災害リスク情報をインターネット等から参照できるシステムの開発に取り組んでいる。

5)IT、マスメディア等を活用したリアルタイムな情報提供

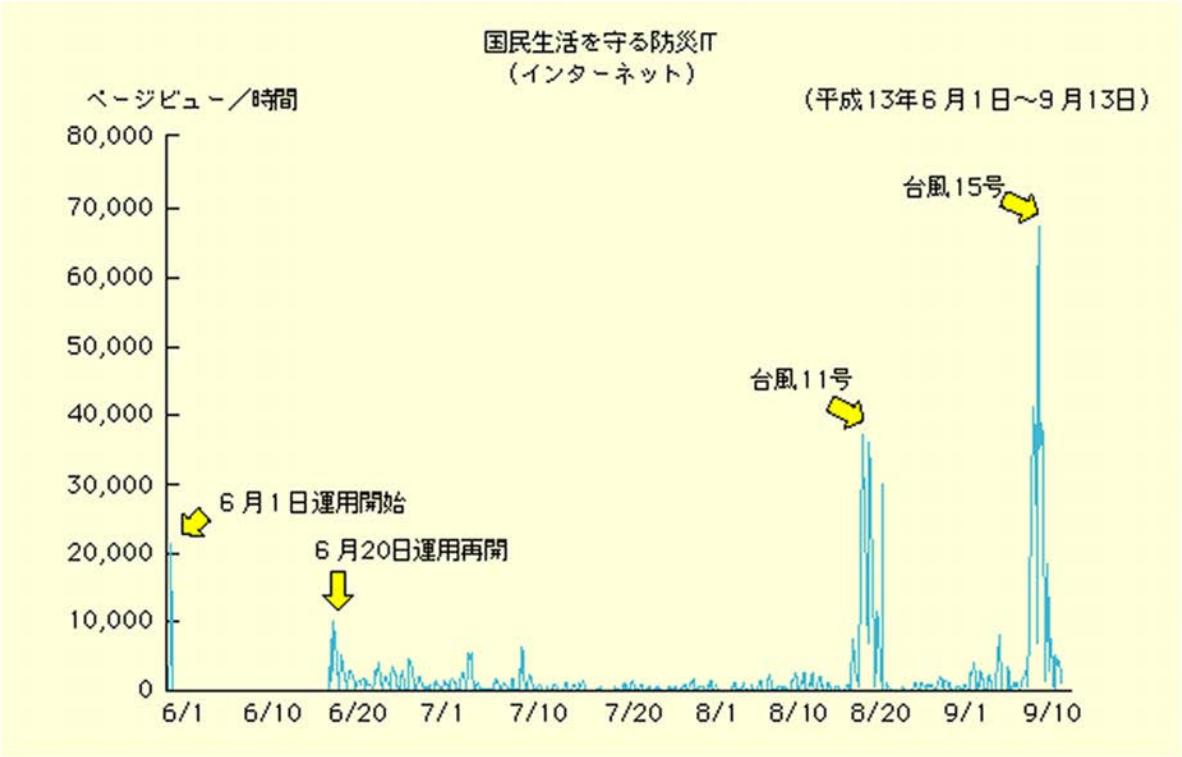
(ア)インターネットや携帯電話を活用した災害情報の提供

13年6月1日より、パソコンや携帯電話を通じ、インターネットでレーダ雨量、テレメータ水位や洪水予報、水防警報などの河川情報をリアルタイムで提供している。これにより、防災上有用な情報をより早く入手でき、被害軽減のための迅速な行動が可能となる。13年9月の台風15号接近時には、最大約70,000ページビュー／時間のアクセスがあるなど、ニーズの高いリアルタイムの河川情報の提供に役立っている。

(イ)マスメディアと連携した防災情報の提供

河川のリアルタイムの水位等の図、河川の流況などのライブ映像を指定公共機関であるNHKに提供するとともに、詳細な気象情報を報道機関に提供することにより、災害時の情報がTV報道を通じて、各家庭にわかりやすく提供されるようにしている。

図表II-6-13　川の防災情報(インターネット版アクセス数)



(3)災害発生時の迅速な初動体制の確立

1)省内災害対策本部

国土交通省では、自然災害への対処について、災害の予測・予知(気象庁)、災害時の施設点検・応急復旧等の対応(施設管理関係局)、海上に関係する災害(高潮、津波等)に対する被害状況調査や救助活動(海上保安庁)等を行うことが義務づけられるとともに、これらの対策を円滑に実施するため省として災害対策本部の設置、職員の非常参集等がなされている。

2)国土交通省防災センターの設立

大規模災害発生時の災害対策を円滑に進めるためには、災害情報を一元的に集約できる情報システムを備え、迅速な災害対策、住民・報道機関への広報などを行うことができる拠点が必要である。このため平成13年6月に災害対策の活動拠点となる国土交通省防災センターを中央合同庁舎2号館に開設し、防災情報の収集、リアルタイムの被害状況把握、被害の予測等の機能を通じて、省としての防災体制の強化を図っている。

3) 災害に備えた情報通信システム・機械等の整備

平常時より、本省、内部部局、地方支分部局、事務所、災害現場、関係機関(内閣府、都道府県、関係公団等)の間で耐災害性に優れた多重無線通信回線を利用したシームレスな情報通信を行っている。また、現地情報収集用ヘリコプター、ヘリコプター画像伝送システム、衛星通信車、移動通信システム等を整備し、災害発生時の情報収集の迅速化を図っている。さらに排水ポンプ車、照明車、無人化施工建設機械などの災害対策用機械を整備している。

4)危機管理トレーニング

災害時には、刻々と変化する事象に応じ、トップ・スタッフは迅速かつ適切な判断と行動が求められる。このため、災害対応を擬似体験し、災害対策要員として災害にどう対応していくかを習得できるロールプレイング方式による実践的危機管理訓練を積極的に導入する。

5)海上での初動体制の整備

海上保安庁では、油流出事故等の海上災害や地震等の自然災害に備え、24時間の当直体制をとるとともに、流出油防除資機材災害対応能力を強化した巡視船艇・航空機の整備や訓練の充実等に努めている。また、災害発生時には巡視船艇・航空機による被害状況調査や救助活動等を迅速かつ適確に実施するとともに、対策本部の設置等の災害応急対策を確保することとしている。

さらに、災害応急対策に資する沿岸海域環境保全情報の整備を進めており、油拡散状況・漂流予測結果を電子海図の情報等とともにディスプレイ上に表示できるシステム(沿岸域情報管理システム)、ヘリコプター撮影画像伝送システムの整備を行っている。

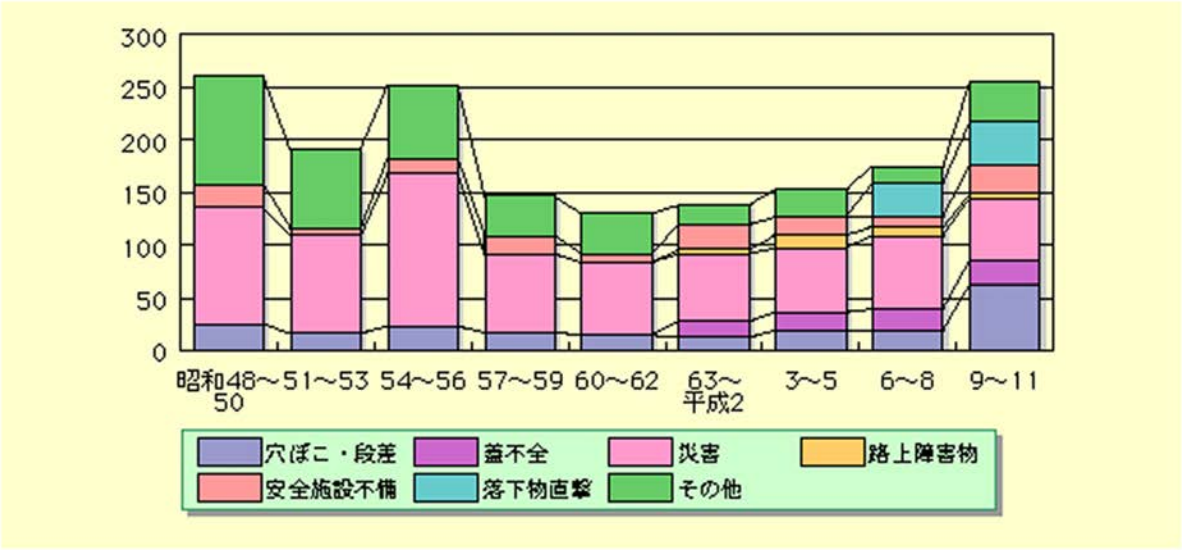
地方整備局では、14年8月に国内3番目の大型浚渫兼油回収船「白山」を新潟港に配備する予定であり、外洋での流出油防除体制の強化を図っている。

(4)既存ストックの維持管理の充実

1)道路管理の充実

道路管理において、既存施設の老朽化、道路ストックが増加し、既存施設の老朽化が進行する中、道路の安全性を維持するためには、施設の修繕・更新がこれまで以上に重要になる。このため、トータルコスト縮減等を目指したアセットマネジメントの考え方導入、IT技術を活用したリアルタイムな監視体制、道路利用者やNPOなど多様な主体の連携など、様々な施策を導入することで、限られた予算と人員の下で良好な道路サービスを継続的に提供する。

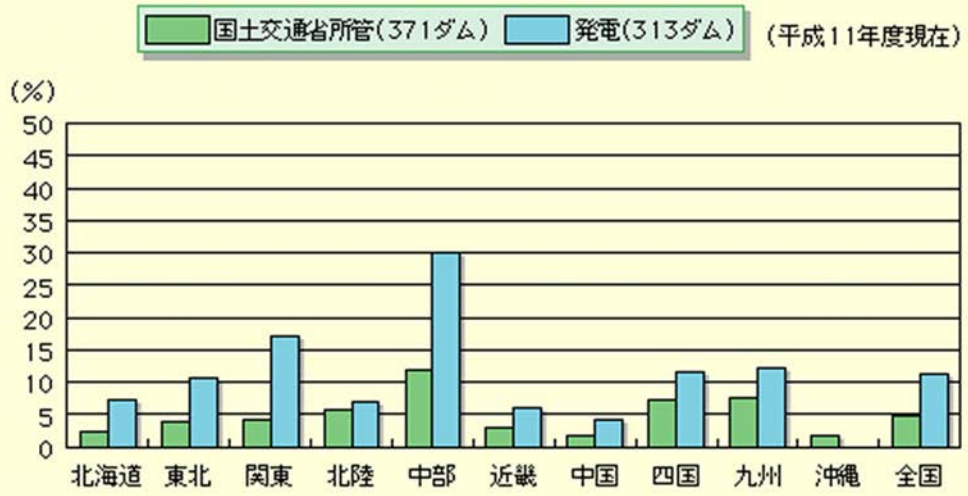
図表II-6-14　管理瑕疵事故件数の推移



2)ダムのライフサイクルの長期化

ダムを半永続的に使用するため、流砂土砂の多いダムでの堆砂対策として、貯砂ダム、浚渫・掘削、排砂ゲート、土砂バイパスなどを各ダムの特性を踏まえながら取り組む。

図表II-6-15　地方ごとのダム堆砂率(実績堆砂量／総貯水容量)


国土交通省所管(371ダム)
発電(313ダム)
(平成11年度現在)
(%)
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
北海道
東北
関東
北陸
中部
近畿
中国
四国
九州
沖縄
全国

注：国土交通省作成。

(5)公共土木施設の災害復旧

平成13年においては、異常低温、梅雨・秋雨前線豪雨、台風11号、台風15号等により、11月15日現在、全国で26,538ヶ所、約4,600億円の国土交通省所管公共土木施設災害が発生している。これら異常な天然現象によって生じた公共土木施設災害の復旧に対し、早期に災害査定を行い、3年間で復旧事業が完了することとしている。また、復旧事業を実施する際、必要性に応じて、災害復旧作業と連携した機能の改良を実施することにより、効率的かつ効果的な災害復旧に努める。

3. 災害に強い交通体系の確保

(1)多重性・代替性の確保

大規模災害発生により交通システムに大きな障害が生じれば、人員・傷病者の輸送、緊急物資の供給等が困難になる等、交通の確保は、様々な災害応急対策の基礎となる極めて重要な活動である。

このため、利用者の安全の確保、施設等の機能の維持、救援・復旧活動の円滑な実施、全国的な輸送活動への影響の極小化等が図られるよう、災害に強い交通体系の整備を推進している。

特に、港湾、空港等主として交通事業者が利用する基盤の整備に当たっては、災害に強い施設整備を推進するとともに、輸送事業者等とも協力しつつ、複数の輸送モードからなる緊急輸送ネットワークの充実に努めている。

また、災害発生時の緊急輸送・代替輸送の確保は、緊急物資供給等の災害応急対策の基盤となるとともに、全国規模での輸送活動を維持する観点からも極めて重要である。このため、地域・幹線・国際交通において、陸・海・空にわたる複数の輸送モード及びルートからなる多重性・代替性の確保に努めている。また、実際の災害発生時には、地方公共団体の要請等に応じ、輸送事業者等に緊急輸送の協力要請を行っており、今後は、さらに迅速かつ的確に緊急輸送を確保するため緊急輸送ネットワークの確保のための体制整備、情報伝達・収集体制の構築等、緊急輸送のコーディネート機能を充実・強化していく。

(2)各交通機関等における防災対策

1)鉄道

旅客会社等が行う落石・なだれ等対策、河川改修又は海岸等保全等のための防災事業及び日本鉄道建設公団が行う青函トンネルの機能保全のための施設(排水ポンプや火災探知装置等)の改修事業に対し、その費用の一部を助成している。

2)航空

国際民間航空条約第14付属書の基準に準拠した「空港緊急計画」の策定を推進するとともに、空港管理者と消防機関、医療機関及び空港内事業者との応援協定の締結推進を図っている。また、「災害時における救援航空機等の安全対策マニュアル」を策定し、大規模災害時の円滑な救援活動と航空安全の確保を図っている。

3)港湾

港湾においては、災害発生時において、迅速かつ効率的に復旧・復興事業の支援を行うことを目的に危機管理情報システムを開発した。このシステムは被災情報の収集及び伝達や係留施設、アクセス道路などの使用可否の判定、応急復旧工事の支援などが可能であり、高解像度衛星画像をもとにした地理情報システムと連動させてビジュアル的に表示することができる。

第2節　事故災害、重大事件等への危機管理能力の強化

1. 事故災害への対応

大規模な事故が発生した場合、とくに不特定多数の旅客等を対象にする交通分野においては、速やかに現場の状況を把握し被害者の一刻も早い救助を行う等、迅速かつ適切な対応により、被害の最小化に努め、事態の収拾を図る必要がある。また、交通により支えられる国民生活や経済活動への影響を最小限にとどめるため、一刻も早い交通機能の確保・復旧に努めることが極めて重要となる。

船舶、航空機、鉄道等の衝突や船舶からの油流出事故といった交通分野における事故災害については、災害の状況等を勘案し、国土交通省の災害対策本部を設置し、職員の非常参集等を行い、特にその被害が大規模な場合には、国土交通省が中心となり、政府としての対応をとりまとめることとされており、災害対策基本法に基づく非常災害対策本部等が国土交通省内に設置され、国土交通省の取りまとめの下、迅速かつ的確な災害応急対策を実施することとされている。

(1)ロシア宇宙ステーション「ミール」の軌道離脱計画に関する対応

「ミール」の軌道離脱計画に関し、連絡会議等を通じて関係省庁との情報の共有を図り、省内及び所管事業者等に対する情報提供を行った。また、平成13年3月23日に行われた「ミール」の落下に際し、不測の事態に備えて首相官邸別館に関係省庁等とともに待機するとともに、関係部局及び事業者等との連絡体制を整備した。

結果として「ミール」の軌道離脱計画が無事終了したため、事故災害等には至らなかったものの、本事案のように不測の事態に備えて国土交通省として万全な体制をとることは、国民の安全の確保及び実際に事故災害等が発生した際の被害を最小限に食い止めることが出来るという観点から、国民の利益に資するものである。

(2)「えひめ丸」引揚げに関する対応

平成13年2月に発生した米海軍潜水艦との衝突事故により沈没した宇和島水産高等学校練習船「えひめ丸」の引揚げについては、日本政府は米側が行う引揚げ作業に可能な限りの協力を行った。

国土交通省においても、13年2月下旬から3月上旬にかけて行われた米海軍による「えひめ丸」の引揚げ準備作業に関して、国土交通省関係の専門家2名が日本政府の専門家ミッションに参加し、ホノルル及びワシントンにおいて技術的調査・分析について協議を行った。また、8月下旬から行われた引揚げ作業においても両専門家をオブザーバーとしてホノルルに派遣した。

日本政府の協力のもと、米海軍はえひめ丸を浅瀬に引き揚げることに成功し、9名の行方不明者のうち、8名の遺体が収容された。

(3)大規模油流出事故に関する対応

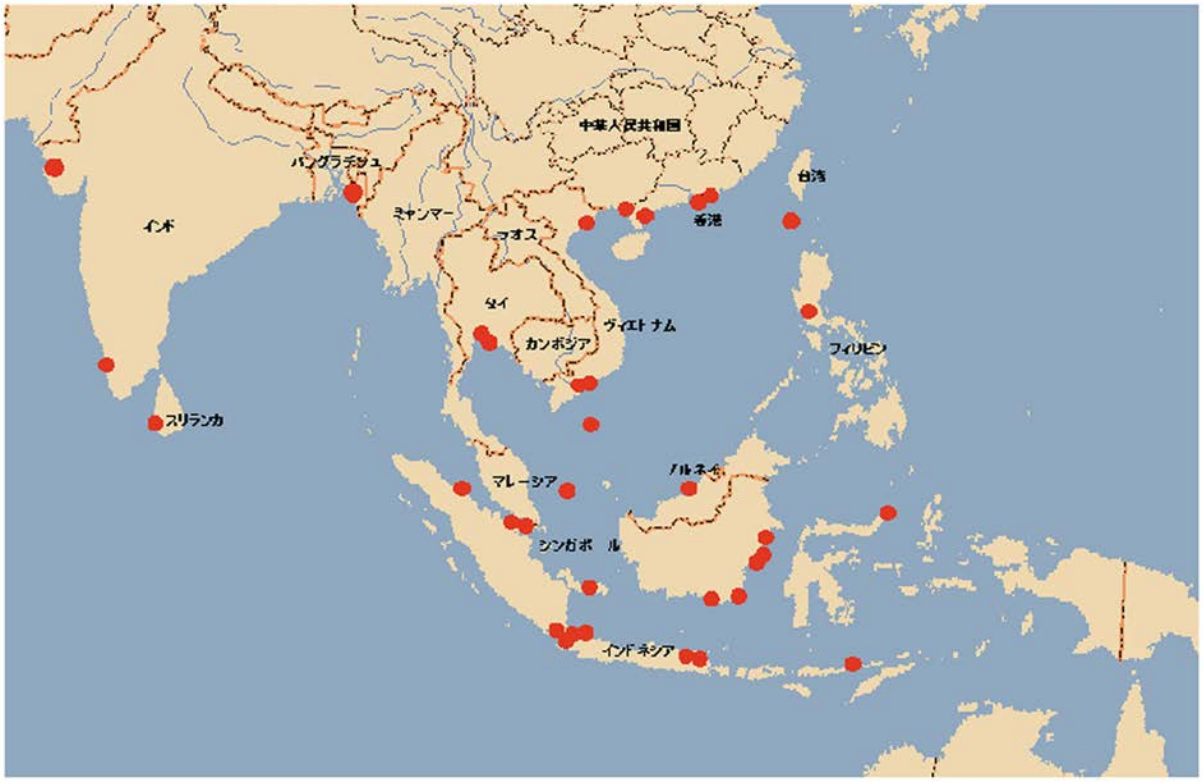
ナホトカ号事故、エリカ号事故を契機に、被害者に十分な補償を行う必要があるとの認識の下、平成12年10月IMO(国際海事機関)において、国際油濁保証基金の保証限度額等を約50%引き上げることが決定され、15年11月から適用される予定である。また、国際油濁補償基金制度の抜本的見直しによる補償制度の充実を目的として、同基金による検討が進められている。我が国も、国際油濁補償基金に対する最大の拠出国として、積極的に議論に参画している。

2. 海賊・不審船対策

(1)海賊対策

近年、東南アジア海域において民間船舶を対象とした海賊事件が多数発生しており、ここ数年、特に増加傾向にある。マラッカ・シンガポール海峡をはじめ、東南アジア海域における海上交通の安全確保と秩序維持は、輸出入のほとんどを海上輸送に頼る我が国にとって極めて重要である。

図表II-6-16　日本関係船舶に係る海賊被害発生地点(1994年～2000年)



図表II-6-17　最近の海賊及び船舶に対する武装強盗事件等の発生状況

（国際海事機関（IMO）及び国土交通省調べ）

年	1995年（平成7年）	1996年（平成8年）	1997年（平成9年）	1998年（平成10年）	1999年（平成11年）	2000年（平成12年）
東アジア	80 (5)	133 (10)	109 (12)	100 (14)	173 (28)	257 (22)
インド洋	15 (1)	30 (0)	41 (1)	25 (1)	51 (6)	109 (5)
アフリカ	15 (0)	28 (1)	41 (2)	41 (4)	52 (1)	62 (0)
南アメリカ	20 (2)	32 (0)	45 (0)	38 (0)	29 (1)	41 (3)
その他	2 (0)	5 (0)	16 (3)	6 (0)	4 (3)	2 (1)
合計	132 (8)	228 (11)	252 (18)	210 (19)	309 (39)	471 (31)

運航区分	航行	停泊	不明	航行	停泊	不明	航行	停泊	不明	航行	停泊	不明	航行	停泊	不明	航行	停泊	不明
全船舶（IMO）	60	67	5	67	143	18	73	176	3	74	133	3	114	191	4	165	292	14
日本関係船舶	2	6	0	2	9	0	5	13	0	6	11	2	6	32	1	5	26	0

注：数字は、上段：全船舶の件数（国際海事機関の資料による。）
下段：日本関係船舶（日本籍船及び日本の船会社が運航する外国船舶）の件数（国土交通省外航課の調査による。）

この凶悪かつ組織的である海賊行為に対処するため、海上保安庁は平成12年4月に開催された海賊対策国際会議において採択された「アジア海賊対策チャレンジ2000」に基づき、海上保安庁の巡視船等を東アジア周辺海域沿岸国へ派遣するとともに、必要に応じ各国海上警備機関との連携訓練を実施し、各国の海上警備機関との連携・協力を強化することとしている。

その他、関係各国による専門家会合の継続的な開催支援、各国海上警備機関の人材育成を目的とした海上保安大学校への留学生の受け入れ、海上警備機関職員を招へいしての海上犯罪取締りセミナーの開催等を実施している。

また、国土交通省は同会議において採択された「海賊対策モデルアクションプラン」に基づき、日本関係船舶に対する効果的な自主警備対策の推進、沿岸国の緊急通報先リストの作成・周知を柱とした官民の緊急情報伝達体制を整備するとともに、国土交通省等の官側関係者及び日本船主協会等の民間関係者からなる官民連絡会議を随時開催し、我が国全体としての取組みを一体的に推進している。

(2)不審船対策

平成11年3月の能登半島沖不審船事案発生により、11年6月の関係閣僚会議において「能登半島沖不審船事案における教訓・反省事項について」が了承され、不審船対応は従来通り警察機関たる海上保安庁が第一に対処することとなっている。

1)高速特殊警備船等の配備

海上保安庁では、13年2、3月に不審船を捕捉するのに十分な速力、航続距離等を有する高速特殊警備船を3隻、また、12年4月及び13年5月に夜間監視能力等を強化したヘリコプターを2機、日本海側にそれぞれ配備し、これらをはじめとする巡視船艇・航空機の勢力を最大限に活用して、不審船対応に万全を期すこととしている。

＜高速特殊警備船つるぎ、ほたか、のりくら＞



2)海上保安庁法の改正

海上保安庁における武器使用については、警察官職務執行法を準用しており、これまで不審船に対しては、威嚇射撃は認められるものの、不審船を停船させるために行う船体に向けた射撃については、人に危害が及ぶ可能性を否定できないことから事実上困難となっていた。

そこで、適確な立入検査を実施する目的で不審船を停船させるための最終的な実力手段として行う射撃について、一定の要件に該当する事態であると認められる場合には、人に危害を与えることも許容される船体に向けた射撃を行えるよう、13年11月2日海上保安庁法を改正した。

3)九州南西海域不審船事案

13年12月22日に発生した九州南西海域不審船事案においては、防衛庁からの通報を受け、海上保安庁の巡視船等により、不審船の追跡及び威嚇射撃を行ったが、当該不審船は逃走を続けたうえ、自動小銃及びロケットランチャーのようなもので巡視船に対し攻撃、このため、巡視船3隻が被弾、海上保安官3名が負傷した。これに対し巡視船は正当防衛として不審船に応射、その後該船は沈没した。

当該不審船の国籍等に関しては不明であり、現在鋭意捜査中であるが、この種の事件に対しては、海上における公共の安全及び治安の維持を図るため、引き続き厳正に対処することとしている。

3. ハイジャック、バスジャック対策

(1)ハイジャック対策

国土交通省は、ハイジャック事件や航空機爆破等の不法妨害行為を防止するため、防止対策の検討及び航空運送事業者等に対する指導等を行っているが、特に、平成11年7月23日に発生した全日空61便ハイジャック事件を踏まえ、事件の再発等を防止するため、航空保安措置の見直し・強化を実施している。

具体的には、保安体制に関する外部からの投書等があった場合の対応マニュアルの策定、保安検査場における金属探知器等の更新、国内線受託手荷物検査の強化等を航空会社等に指示し、その実施を図っている。

さらに、米国同時多発テロ事件の発生を受け、後述するような対策強化を行っている。

(2)バスジャック対策

平成12年5月3日に発生したバスジャック事件を踏まえ、(社)日本バス協会に対し、統一マニュアルの作成及び被害車両からの迅速な連絡通報手段の整備を中心に早急に対応策を検討するよう指示した。同協会は、バスジャック対策検討会を設置、検討を行い、12年7月17日にバスジャック対策をまとめ、これに基づき、各ブロック(北海道、東北、関東、中国、九州)ごとに対応訓練を実施した。

また、バスジャック等の緊急事態が発生したことを外部に表示する装置のバスへの装備を可能とするため、道路運送車両の保安基準の一部を13年8月に改正した。

4. 国際組織犯罪対策への取組み

近年、我が国の治安と健全な社会生活を脅かしている薬物・銃器にかかる密輸事犯や強盗・ピッキング等外国人犯罪、中国人を中心とする集団密航事犯には国際犯罪組織が深く関わっている。これらを水際で阻止するため、国際犯罪組織の取締体制及び洋上、港湾等における監視取締体制を強化することが極めて重要である。

国際組織犯罪に対しては、政府一丸となって対策に取り組んでおり、平成7年9月「銃器対策推進本部」、9年1月「薬物乱用対策推進本部」が各々設置され、数々の施策を実施してきたが、13年7月には「国際組織犯罪等対策推進本部」が設置され、関係省庁が有効適切な対策を総合的かつ積極的に推進することとしている。

海上保安庁ではこれらの海上ルートによる事犯の水際での流入阻止に向けて、船艇、航空機の機動力を活用した監視取締まりや、警察、税関等の関係取締機関と入港船舶への合同立入検査の実施や密航・密輸情報の交換等を積極的に行っている。

国外関係機関との連携については、11年4月に韓国海洋警察庁との間で業務協力に関する文書を交わしたのをはじめとして、12年9月にはロシア国境警備庁と、さらに13年10月には中国公安部との間でも取り交わし、連絡窓口の設定、情報交換、定期協議の開催及び専門家の相互訪問等を実施し、国際組織犯罪対策に積極的に取り組んでいる。

5. サイバーテロ対策

サイバーテロ対策については、情報セキュリティ対策推進会議において決定された「重要インフラのサイバーテロ対策に係る特別行動計画」に基づき進められている。

国土交通省としては、サイバーテロ対策に対する一層の取組みを図るため、「重要インフラ分野」として定められている鉄道、航空分野において、官民の連絡・連携体制を構築するとともに、事業者等への指導・助言を行っている。

また、「電子政府の情報セキュリティ確保のためのアクションプラン」に基づき、2003年度からの電子政府の実現に向けて、政府の情報セキュリティ確保に万全を尽くしている。

6. 米国同時多発テロ事件への対応

平成13年9月11日に発生した米国同時多発テロ事件への対応にあたり、国土交通省としては、「国土交通省緊急テロ対策本部」(本部長；扇大臣)及び「海上保安庁国際テロ警備本部」(本部長；縄野長官)を設置し、ハイジャック対策の見直し等により、交通機関、重要施設等に対するテロ対策の強化、安全確保を実施している。

対策本部では、有効な事前情報の入手及び関係者への迅速な伝達・指示、事件発生時の連絡、救助体制の再確認・周知を行うとともに、緊急時対応のためのマニュアルの整備・点検等を実施した。

また、各分野において講じた未然防止措置は以下のとおりである。

(1)航空

1)テロ事件発生後講じた措置

航空会社等に対して空港警戒態勢の強化を指示するとともに、空港管理者に対しては空港警備の徹底を指示した。ハイジャック対策としては、国内線のみならず国際線における機内への一切のナイフ類等の持込禁止措置、その他航空保安対策の強化を指示した。また、受託手荷物検査機器の追加配備等検査機器の充実強化について必要な措置を講じるとともに、成田空港、関西国際空港及び羽田空港において保安検査場の整備等を行うこととした。さらに、操縦室への侵入を防止するため暫定的な措置として操縦室扉の構造強化等の対策を講ずるとともに、万一の事態が生じた場合に備え、飛行中の旅客機を迅速・確実に最寄り空港に着陸させるためのマニュアルを作成した。

2)国際的な連携・協力のリード

航空の国際性に鑑みると、有効なテロ対策を展開していくためには国際的な協調が不可欠である。そこで我が国は、米国同時多発テロ事件発生直後に開催された国際民間航空機関(ICAO)総会において、航空保安に係る閣僚レベル会議の早期開催、航空保安に関する国際的基準の見直し等の提案を行った。同総会では、これを踏まえた「民間航空機を破壊兵器として不正使用すること及びその他のテロ行為に対する宣言」が13年10月6日に決議された。

今後は、国際的な連携・協調を図りつつ、保安検査等の充実強化策(基準の強化、検査方法の改善等)、航空機内の保安対策の強化(コックピットドアの改良等)等を検討していく。

3)小型機によるテロの未然防止措置

小型航空機の運航者に対し、在日米軍施設周辺上空等における飛行自粛への協力を要請するとともに、航空情報(ノータム)を発出している。

また、航空機使用事業者等に対して、搭乗者の不審者の有無等のチェック、接触検査等による危険物の持ち込みの防止、機体及び農薬の空中散布装置等の管理を徹底するよう指示している。

(2)海上関係

海上関係による未然防止措置として、臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等の重要警備対象施設に対する巡視船艇・航空機による警備の強化、海事・漁業関係者等からの密航等海上犯罪に係る情報収集強化、警察・入管等関係機関と連携した立入検査のさらなる徹底を行っている。また、生物剤・化学剤テロ対策等強化のため、検知器材・事件対応防護機材の増強を行うとともに、重要施設警備強化のための警備能力・即応体制の強化を図っている。

また、不審物・不審者発見のための船舶・埠頭における巡回等管理の強化、不審物発見に係る旅客への協力要請放送、旅客船乗船者の出入りチェックの強化、関係船舶に対する航行安全情報の発出、緊急事態通報のワンタッチ化等による関係当局への速やかな連絡手段の整備等を行っている。

(3)鉄道

新幹線等において、駅構内の防犯カメラによる監視、駅構内の巡回警備の強化、車内巡回の強化、運転室扉の施錠の徹底を行う。さらに沿線の巡回警備の強化、車両基地の入出場の管理及び巡回警備の強化等を実施している。

(4)バス

主要駅前のバス乗降場や大規模なバスターミナルに警戒要員を配置して駐車時や乗降時の警戒を強化するとともに、始業・終業点検時や起終点到着時の車内点検、営業所・車庫内外の巡回強化、ドアロックの徹底等を実施している。

(5)宅配便等

宅配便等の貨物を利用したテロに対しては、宅配便事業者に対して、荷受人からの不審貨物の連絡に対する適切な対応や不審貨物発見時の取扱いについて指示している。

(6)河川等

ダム等の河川管理施設等の管理体制の一層の強化や、河川、ダムにおける巡視の強化、遠隔監視カメラの設置等による監視体制の実施について指示した。また、貯水池等水源水域における毒物感知システムを導入している。

(7)道路

主要道路の管理強化、重要施設における点検強化を指示し、不審物に対して特段の注意を払うよう指示している。

(8)国営公園

国営公園管理の強化を指示している。

第3節　交通安全対策の充実強化

交通は、我が国の経済活動を支える重要な基盤であるとともに、国民の足として重要な役割を果たしている。しかしながら、ひとたび交通事故が発生すると、大きな社会的・経済的損失をもたらすほか、貴重な人命すら奪われる場合も多い。国土交通省としては、安全の確保は交通分野における根本的かつ中心的な課題であるとの認識のもと、交通事故の発生を未然に防ぐべく、以下の対策を実施している。

1．道路交通における安全対策

(1)事故多発地点緊急対策事業

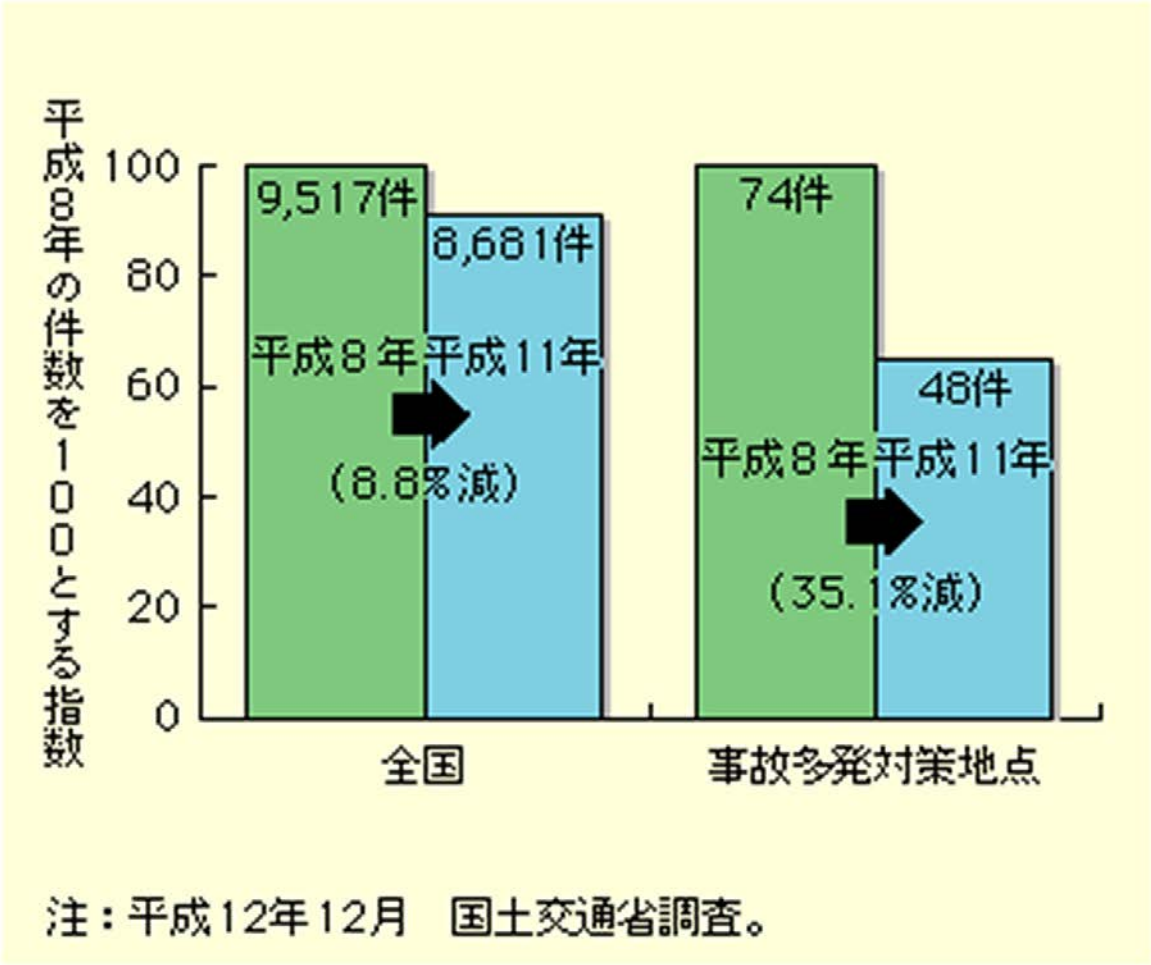
幹線道路における事故が、全体の9%の区間に40%の件数が集中していることから、道路管理者と公安委員会の連携の下、交通事故データと、道路交通センサスを統合したデータベースから抽出した事故多発地点約3,200ヶ所及びその周辺地域において、交差点改良、歩道等の整備、道路照明の設置などの事故削減策を集中的に実施している。

(2)自動車安全対策

1)事業用自動車の安全対策

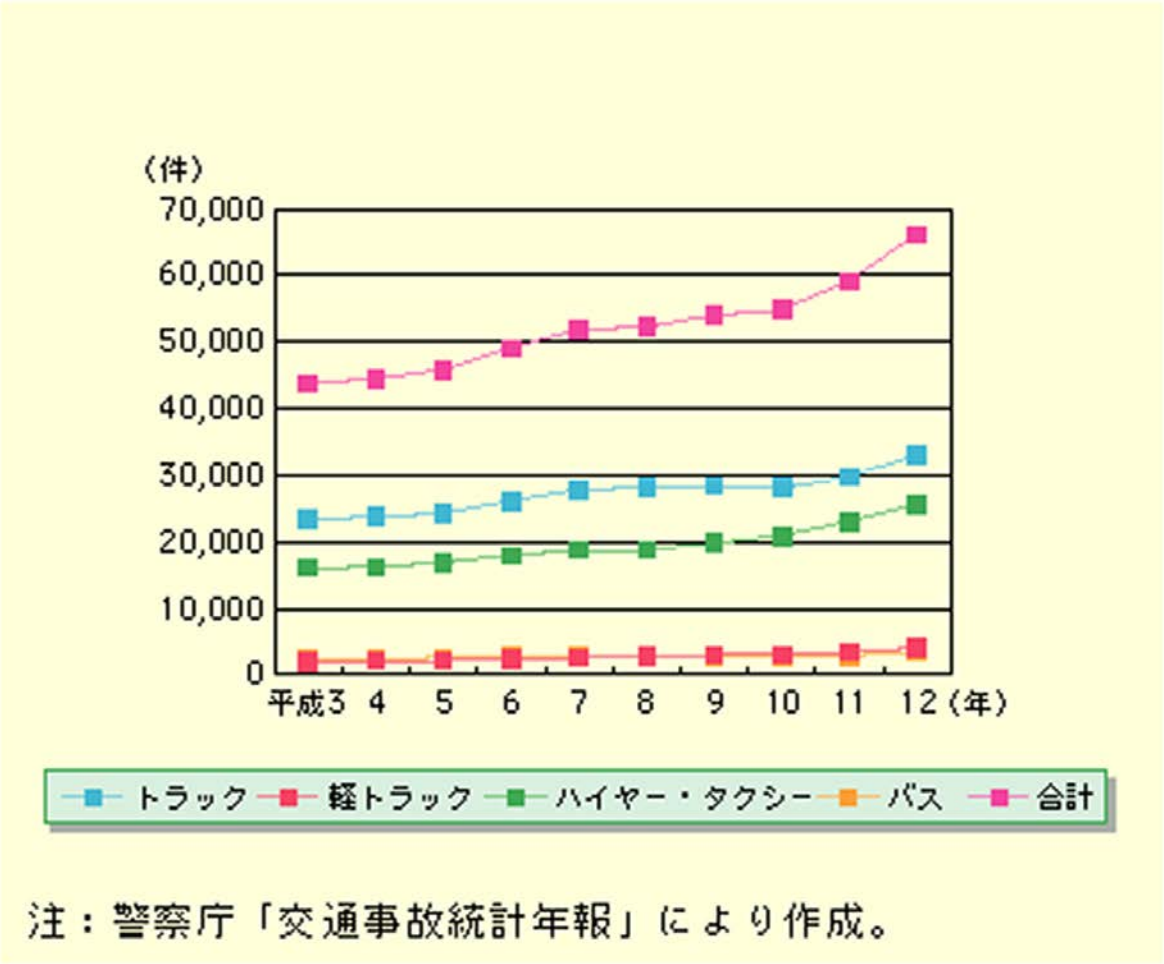
事業用自動車の交通事故件数は、年間約66,000件で、近年上昇傾向にあり、事業用自動車に係る交通事故防止は緊急の課題となっている。特に平成11年11月東名高速道路において事業用自動車が追突し、幼児2名が焼死するという悲惨な事故が発生した。このような事故は社会的影響の大きいものであり、看過できるものではない。

図表II-6-18　事故多発地点における死亡事故件数の推移



このため、13年7月に貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正を行い、9月から施行した。また、13年7月及び8月に旅客自動車運送事業運輸規則の改正を行い、14年2月から施行することとした。

図表II-6-19　事業用自動車の業種別交通事故件数の推移



注：警察庁「交通事故統計年報」により作成。

これにより、
(ア)旅客自動車運送事業に対する運行管理者試験の導入及び運行管理者配置基準の強化
(イ)事故を惹起した運行管理者等に対する特別な研修の受講義務づけ
(ウ)事故を惹起した運転者等に対する特別な指導及び適性診断の受診の義務づけ
等を実施することとした。この改正によって、運行管理の充実、運転者に対する安全対策の強化等を図り、運送事業者による運行の安全を確保することとしている。

また、大型貨物自動車の高速道路における速度超過時の事故の防止を図るため、13年8月に道路運送車両の保安基準を改正し、15年9月から、速度が90キロメートル毎時に至ったときに運転者がアクセル操作を行っても加速できない構造の速度抑制装置の装備を義務づけることとしている。

2)交通弱者対策

歩行者が死亡する事故は、全死亡事故の約3割を占めている。また、近年、自動車の死角に幼児等が入り自動車に轢かれてしまう悲惨な事故も発生している。

こういった観点から、13年6月の自動車安全シンポジウムにおいて、世界で初めて導入される、(ア)RV車による死角事故を防止する基準、(イ)歩行者の頭部の傷害を防止する基準など、今後2年以内に制定を予定している6項目の自動車安全基準を発表した。

3)リコール制度

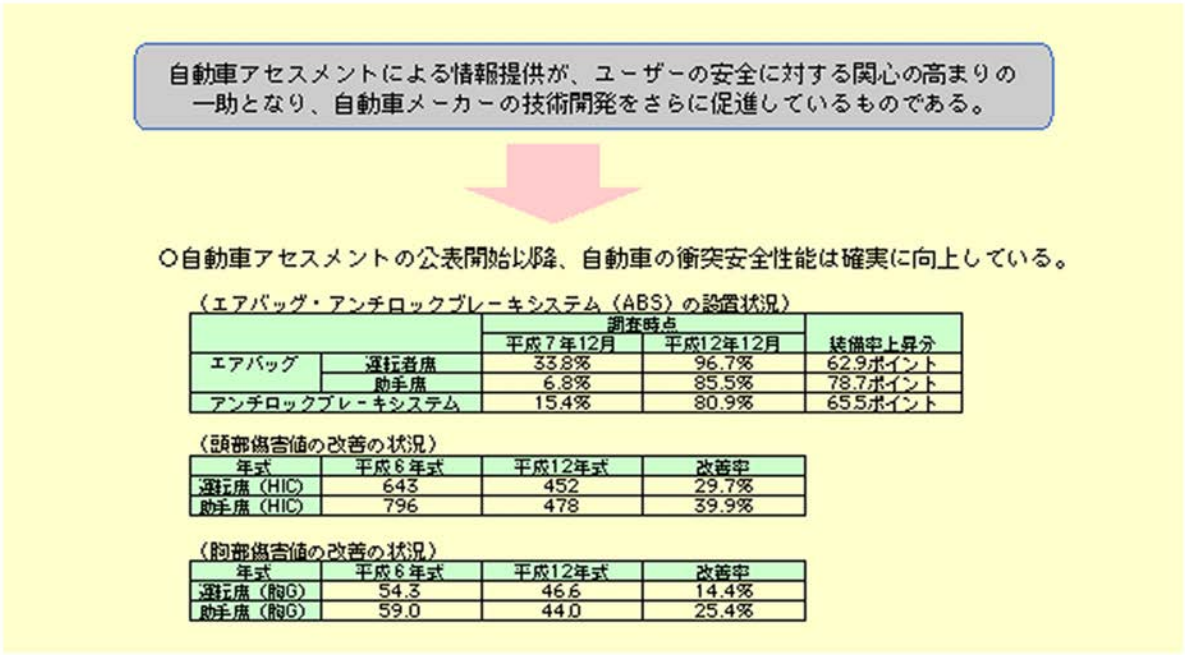
12年7月、三菱自動車工業(株)のクレーム隠し等が判明したため、フリーダイヤルによる不具合情報受付窓口を設置する等欠陥車情報収集の充実、欠陥車情報分析及びメーカー等への指導監督等の充実強化を推進している。13年上半期のリコール届出件数は、89件(前年同期比で9.8%増加)と増加した。

4)自動車アセスメント

自動車アセスメントとは、市販されている自動車の安全性能について試験による評価を行い、公表するものである。

13年度からは、安全なチャイルドシートを選択できるようにして欲しいとのユーザーからの要望を受け、チャイルドシートについても安全性能試験を行い、評価を実施している。

図表II-6-20　自動車アセスメントによる効果



（エアバッグ・アンチロックブレーキシステム（ABS）の設置状況）

		調査時点		
		平成７年12月	平成12年12月	装備率上昇分
エアバッグ	運転者席	33.8%	96.7%	62.9ポイント
	助手席	6.8%	85.5%	78.7ポイント
アンチロックブレーキシステム		15.4%	80.9%	65.5ポイント

（頭部傷害値の改善の状況）

年式	平成６年式	平成12年式	改善率
運転席（HIC）	643	452	29.7%
助手席（HIC）	796	478	39.9%

（胸部傷害値の改善の状況）

年式	平成６年式	平成12年式	改善率
運転席（胸G）	54.3	46.6	14.4%
助手席（胸G）	59.0	44.0	25.4%

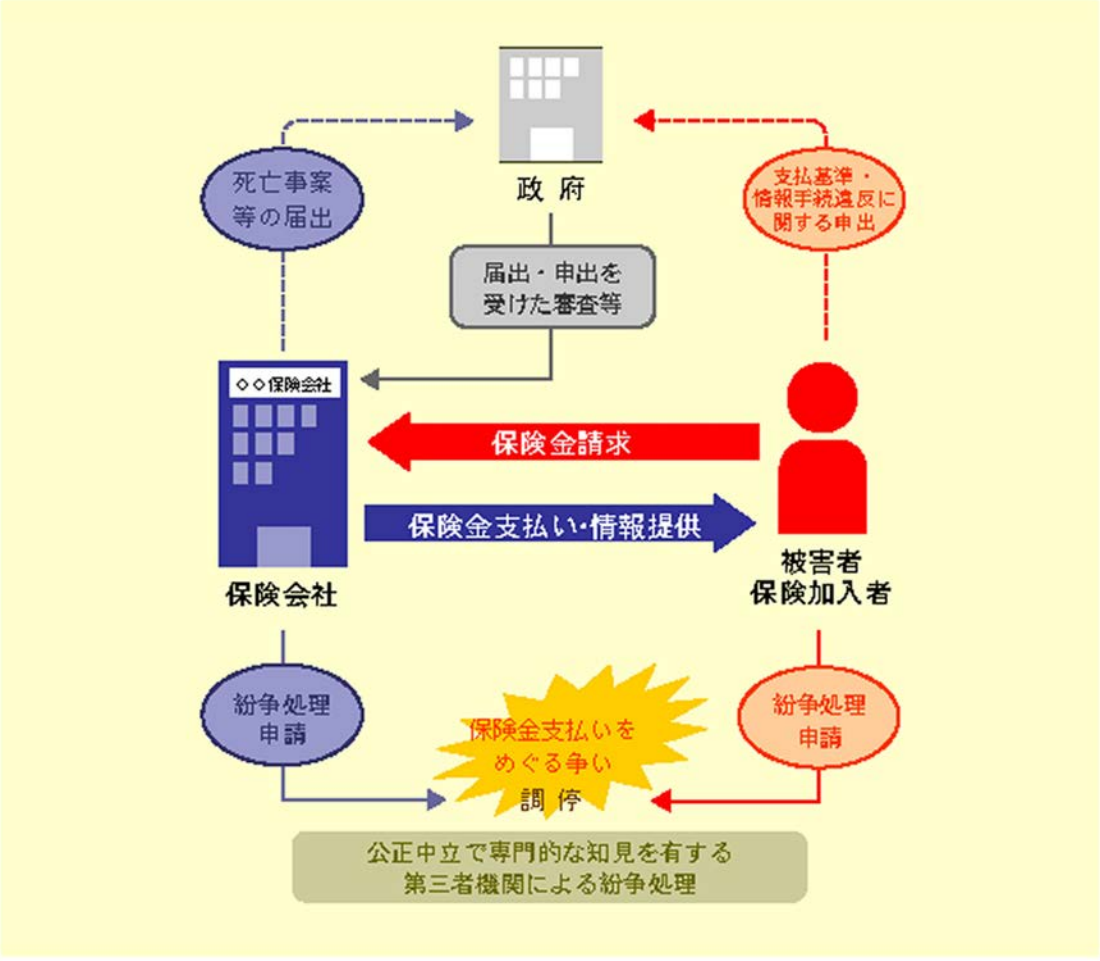
(3)自動車損害賠償保障制度の改正等による被害者保護の充実

自動車損害賠償保障制度は、自動車の事故による損害賠償の基本保障を担保する強制保険である自賠責保険、ひき逃げ及び無保険車による事故の被害者に対するてん補を行う政府の保障事業、保険料の運用益を活用した被害者救済対策事業等により交通事故被害者の保護に大きな役割を担ってきた。これまで、自賠責保険は、保険金支払適正化の観点から、国がその保険責任の6割を再保険(注)していたが、規制緩和の観点から政府再保険を廃止し、以下の新たな支払適正化の仕組みを整備することにより、被害者保護を充実することとした。

被害者保護のための新たな仕組み

1)保険会社による被害者に対する情報提供等支払適正化のための措置
2)保険金支払いに係る新たな紛争処理の仕組みの整備

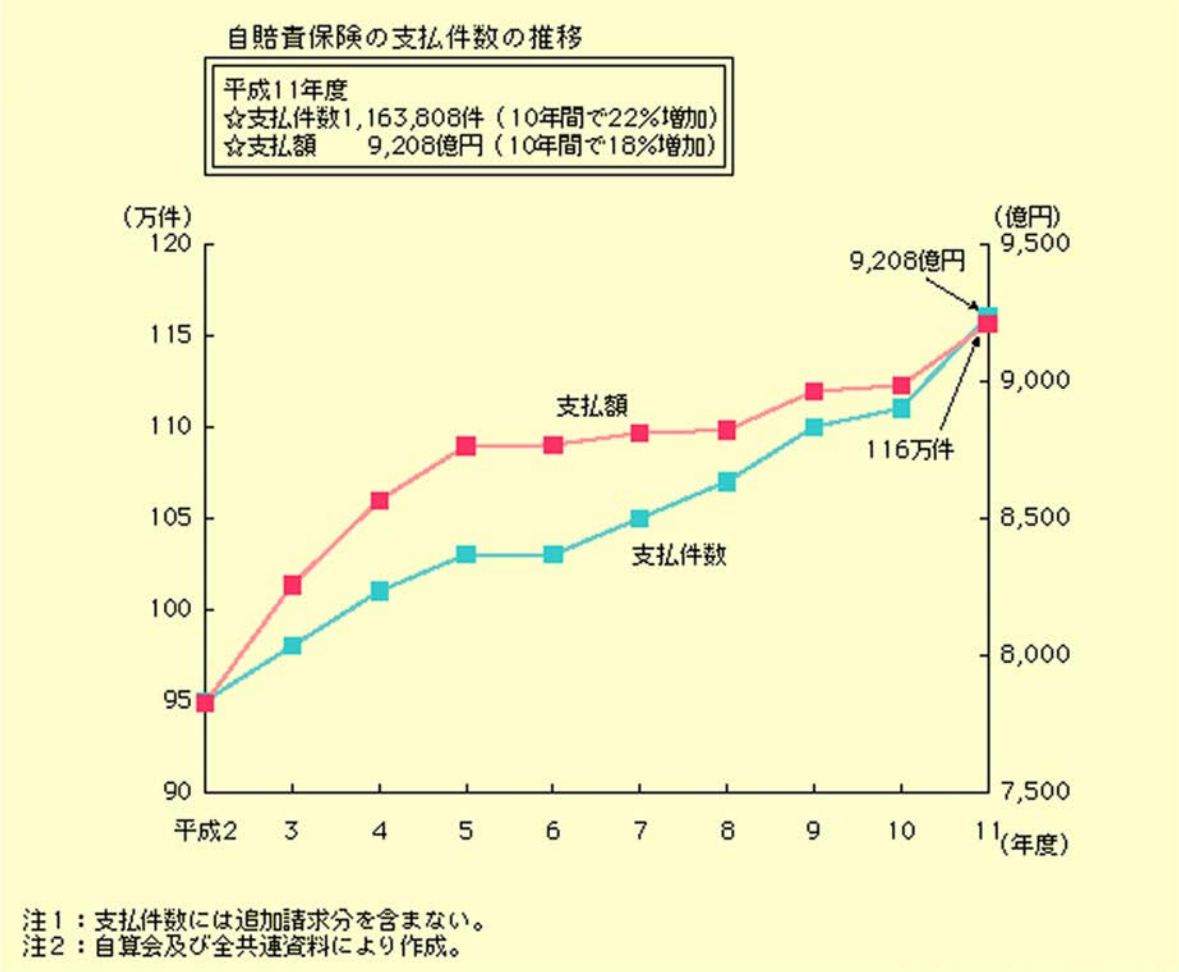
図表II-6-21　改正後の自賠責保険制度



13年6月には、以上のことを内容とする「自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律」が成立し、14年4月から施行される予定である。

また、被害者保護を一層充実させるため、従来、いわゆる植物状態の被害者に支給してきた介護料について見直しを行い、常時又は随時の介護を要する重度後遺障害者に支給対象を拡大する制度改正を13年度から実施したところであり、さらに、14年度からこれらの被害者に対する保険金限度額の増額を行うこととしたところである。

図表II-6-22　支払件数の推移



(注)自賠責保険の6割を政府が請け負う(再保険する)ことにより保険会社の負担を軽減し、保険金の支払適正化を監督する。また、再保険料の運用益により、被害者保護を実施する。

(4)安全な歩行空間の形成

1)道路構造令の改正

高齢者、身体障害者等が安全に、安心して通行できる歩行空間の確保のために、車道を中心として道路全体の構造を定める現在の考え方を改め、歩道や自転車道のための空間を独立して位置づけることや排水性舗装の位置づけ等を内容とする道路構造令の改正を13年4月実施し、同年7月1日より施行した。

2)コミュニティ・ゾーンの形成

歩行者の死亡事故の発生において、自宅から500m以内で発生している事故が5割以上を占めるなど、地区内での安全の確保が大きな課題となっている。

このため、地域の人々の参加の下策定される計画に基づき、都道府県公安委員会によるゾーン規制と併せて実施されるコミュニティ道路や歩車共存道路等の面的整備などの「コミュニティ・ゾーン形成事業」を推進している。

3)交通安全総点検

誰もが安心して利用できる道路交通環境を形成するため、春、秋を中心に地域の人々や道路利用者の主体的な参加の下、都道府県警察等と連携をとり、交通安全総点検を実施するとともに、点検時に提案された要望に対して、維持・修繕などの措置を講じている。12年までに、約3,500地区で実施され、要望の半数についてはすでに対応を終えている。

4)わかりやすい道路案内標識の整備

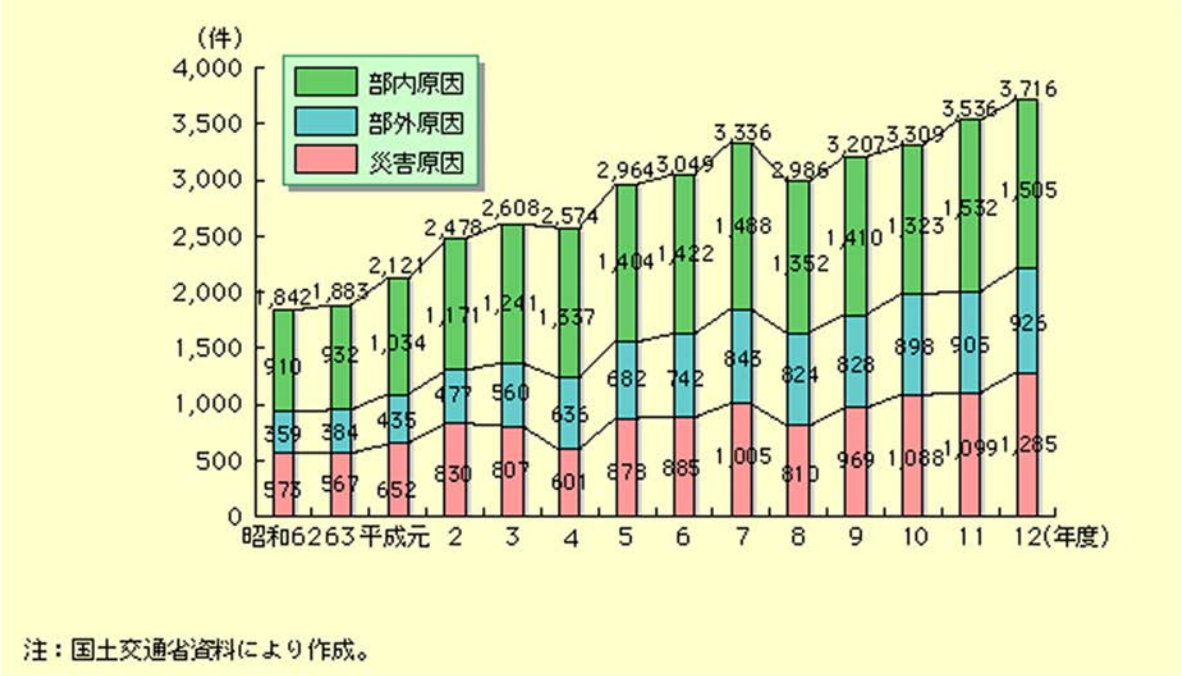
道路利用者の意見を道路標識の整備・改善に反映する仕組み(標識BOXなど)を充実させる。また、交差する道路の路線番号を表示する案内標識を一般都道府県道以上の道路が相互に交わる交差点について整備する等、POINTERプロジェクトを推進する。

2. 鉄軌道交通における安全対策

鉄道運転事故、死者数、負傷者数は、安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少傾向が続いている。しかし、運転阻害事故(注)については、長期的に増加傾向を示しており、10年間で約1.5倍となっている。

また、鉄道事故は、12年3月の営団日比谷線脱線衝突事故のように、いったん事故が発生すると多大な被害が生じるおそれがあり、社会的にも影響の大きなものである。

図表II-6-23　運転阻害件数の推移



注：国土交通省資料により作成。

(注)列車の運転を休止し、又は旅客列車にあっては30分以上、旅客列車以外の列車にあっては1時間以上の遅延を生じたものをいう。

(1)鉄軌道の安全な運行の確保

鉄道事業者に対し保安監査を実施し、指導を行うとともに、運転士の資質の向上、線路防護施設の整備等の施策を講じている。

また、13年10月1日からは常設・専門の事故調査機関として「航空・鉄道事故調査委員会」を設置し、重大な事故等の原因調査を充実・強化した(本節5.参照)。

(2)踏切事故防止対策

踏切事故はおおむね減少傾向にあるが、他の事故と比べて致死率が極めて高いものとなっている。

13年4月には、内閣官房長官を本部長とする交通対策本部において「踏切事故防止総合対策について(第7次)」を決定したところであり、踏切道改良促進法(13年3月改正、第II部第1章参照)に基づき、踏切遮断機や高規格保安設備(大型遮断装置、オーバーハング型警報機等)の整備等を積極的に推進し、踏切事故の防止に努めている。

(3)最近の主な事故に対する再発防止策

1)ホーム転落事故対策

13年1月26日、JR山手線新大久保駅において、プラットホームから線路に転落した人を助けようとして2名が線路に降りたが間に合わず、駅に入ってきた列車にひかれ3名が死亡する事故が発生した。

この事故を踏まえ、プラットホームからの転落事故に対する安全対策として、列車の速度が速く、かつ、1時間当たりの運行本数の多いプラットホームについて、以下の適切な措置を講ずるよう、全国の鉄軌道事業者に対し指導を行っている。

(ア)非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備

(イ)プラットホーム下の待避スペースの確保

また、プラットホーム上の旅客の転落を防護する観点から有効なホーム柵等の設置については、ホームの旅客流動への影響等、様々な課題があることから、「ホーム柵等の設置促進に関する検討会」を開催し、それらの課題に関する調査・検討を行うとともに普及のための方策を検討していく。

2)列車衝突事故対策

13年6月24日、京福電気鉄道越前本線保田～発坂駅間において、列車同士が衝突し、25名が負傷する重大な事故が発生した。

この事故を受け、同社に保安監査を実施し、その結果等に基づき、中部運輸局長から京福電気鉄道に対し鉄道事業法の規定に基づく事業改善命令を発出した。その中で、組織の安全管理体制、運転士に対する業務管理、施設・車両・運行計画の改善及びATS(自動列車停止装置)の緊急整備の実施等を命じ、事故の再発防止を求めた。

3. 海上交通における安全対策

13年3月に中央交通安全対策会議(会長：内閣総理大臣)で作成された第7次交通安全基本計画(注)では、海上交通の安全について、今回初めて以下のような数値目標を設定した。

・ふくそう海域における航路を閉鎖するような大規模海難の発生を防止する。
・年間の海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数を17年までに200人以下とする。

国土交通省においては、目標を達成するため、プレジャーボート等の安全対策の推進(第II部第5章参照)とともに、以下の施策を積極的に推進している。

(注)交通安全基本計画は、陸・海・空にわたって講じるべき交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱であり、昭和46年以降5年ごとに作成している(計画期間：平成13年度～17年度)。

(1)船舶の安全性の向上

船舶の安全に関しては、IMO(国際海事機関)を中心に国際的な基準が定められている。日本は、世界有数の造船・海運国としてIMOに積極的に対応してきている。特に、国際条約に定められた要件を満足することができないサブスタンダード船の排除を推進するため、各国と協調を図っていく方針である(第II部第4章、第11章参照)。

また、SOLAS条約(海上人命安全条約)等、IMOで定める国際条約を担保するための国内法の整備を行っており、14年7月から20年7月にかけて段階的に搭載が義務化されるAIS(船舶自動識別装置)についても国内法の整備を行っている。

さらに、船舶の安全性等のための技術的な規制について、合理的かつ効果的な規制体系の構築に努めるため、規制内容に対する効果の客観的な評価を行う「船舶の総合的安全評価」を実施している。

(2)船舶航行の安全確保

(1)で搭載することとなったAISを活用した陸上局の整備を行い、大規模海難の発生を防止する方針である(第II部第10章参照)。

また、船舶の高速化等、変化する海上交通環境に対応するため、必要に応じ、新規航路の開削、既存航路の拡幅・増進又は水深の維持等を行っている。さらに、13年度は航路標識の新設を74ヶ所、老朽化した航路標識施設及び機器の更新等の改良・改修を708ヶ所で実施することとしている。

さらに、IT技術を活用して海上交通をインテリジェント化することにより、船舶の衝突・座礁の回避の支援、船舶の交通管制及び安全管理の高度化等を図る(第II部第8章参照)。

また、ハード施策とソフト施策を有機的に組み合わせることにより、安全かつ効率的な海上交通を目指す「海上ハイウェイネットワーク」の構築を推進するなど、ふくそう海域における海上交通の安全を図ることとしている(第II部第10章参照)。さらに、沿岸域を航行する小型船舶の緊急避難に対応するため、避難港の整備を効率的・効果的に推進する。

(3)救助体制の強化

迅速な救助を行うためには、事故の発生情報を早期に把握することが肝要であることから、緊急通報用電話番号「118番」の運用、情報処理システムの高度化を行い、情報収集体制を強化する。

また、ヘリコプターの高速性、捜索能力、つり上げ救助能力等を活用した救助体制を整備するとともに、特殊な海難に対応するための資機材及び人員等の強化を進めるほか、救急救命士の養成、洋上救急体制の充実等、救急救命体制の強化を図る。

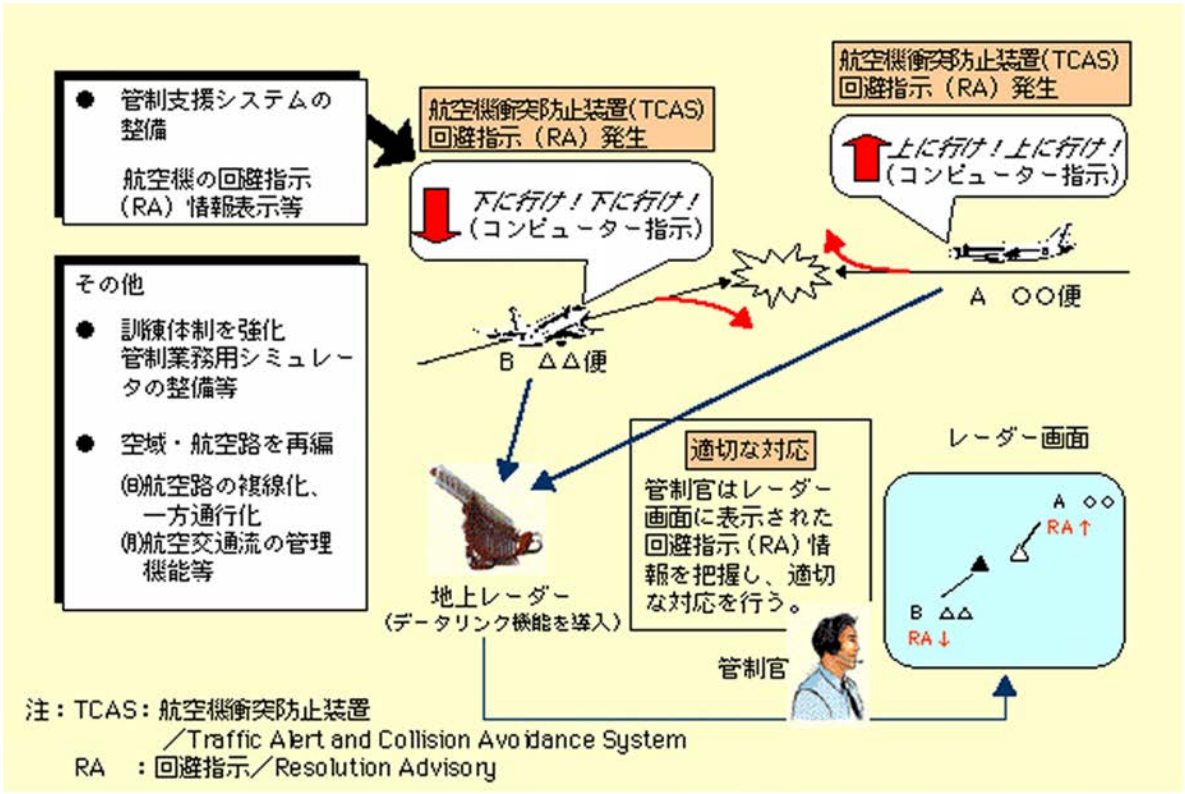
(4)気象・海洋データの高度化

気象庁では、船舶が注意すべき悪天域を具体的に示した実況図及び24時間先の予想図を発表している。13年3月からは、船舶関係者等からの要望により、海上悪天48時間予想図の発表を開始した。また、13年1月から、衛星による海面高度データを使用した海洋情報の提供を開始し、漁業の効率化やマリンレジャーの安全確保等に貢献している。

4. 航空交通における安全対策

航空行政を推進するに当たって、最も重要なことは、安全の確保である。日本の航空管制システムは、航空交通の増大や多様化に対応して、管制業務実施体制の強化等を行うことにより、安全の確保を図ってきた。しかしながら、13年1月、日本航空907便のニアミス事故が発生した。このことは、極めて憂慮すべき事実であり、一刻も早く、より適正な管制業務の実施により、航空の安全を確保し、管制業務に対する国民の信頼を回復することが急務となっている。このような認識の下、以下の安全対策を着実かつ速やかに実施する必要がある。

図表II-6-24　我が国における航空交通の安全対策の強化



(1)管制業務実施体制の強化

航空交通量が年々増大している中、安全かつ効率的な管制業務を実施するためには、航空管制官に対する訓練・研修体制の充実が喫緊の課題となっている。

そこで、訓練教官(注1)及び訓練監督者(注2)を養成するための研修コースを14年度より創設することにより、訓練手法の系統化・高質化と高い資質を持った訓練教官等の育成を図る(注3)。

(注1)現場での訓練監督業務のみならず、訓練に係る企画・調整、座学、シミュレーター等による訓練生に対する基礎教育を担当。

(注2)現場でのOJTの指導監督を担当。

(注3)航空保安大学校岩沼分校を航空保安大学校岩沼研修センターに改組し、研修機関としての体制を強化。

(2)管制支援システムの整備

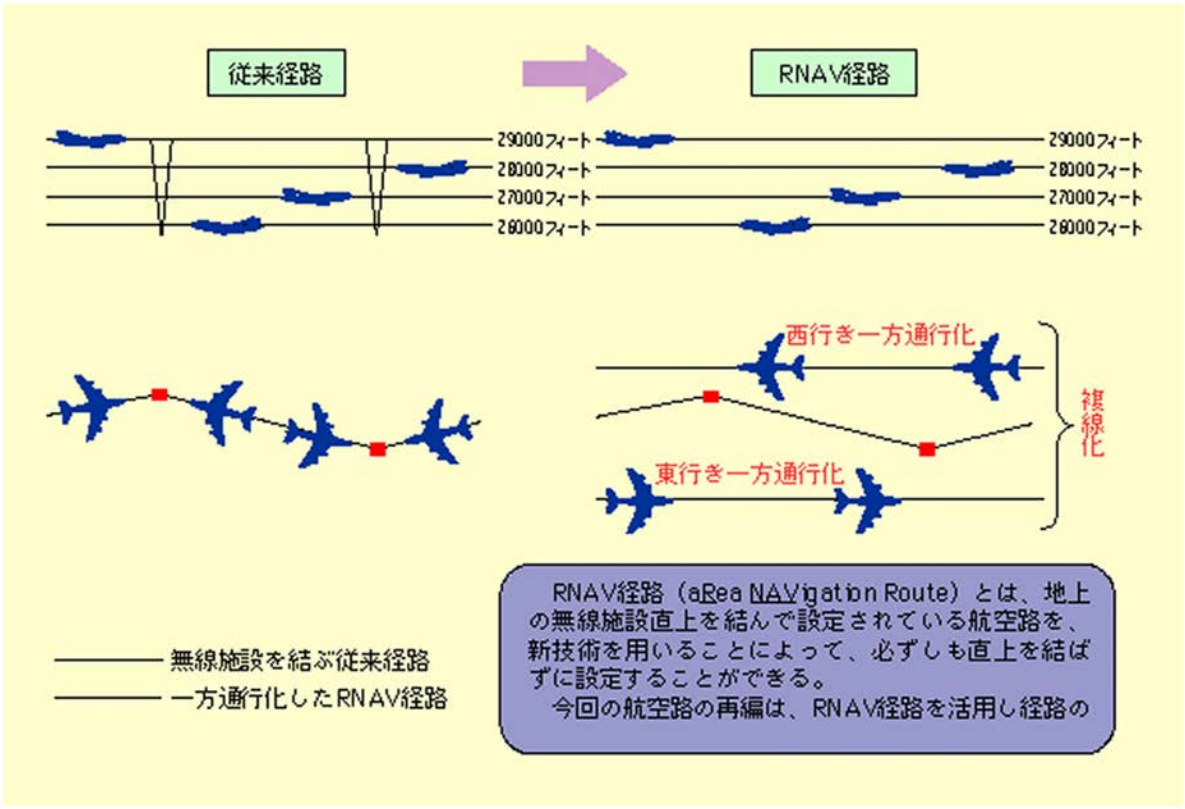
時間的な余裕を持って管制指示を出すことができるようにするため、平成13年度中に航空路レーダー情報処理システム及びターミナルレーダー情報処理システムにおける異常接近警報装置の機能を向上する。また、航空機衝突防止装置の回避指示によるパイロットの回避操作を的確に把握するため、14年度から16年度において、航空機衝突防止装置の回避情報を管制卓のレーダー画面に表示するよう整備を図る。さらに、19年度から20年度において、到着機順位付け機能、到着機・通過機レーダー誘導アドバイス機能を有する次期管制卓システムの導入を図る。

(3)空域・航空路の再編

以下の施策を実施することにより、抜本的な空域・航空路の再編を行い、安全性の一層の向上及び運航効率の向上を図る。

1)航空路における交通量の集中を緩和するため、13年度から段階的に、RNAVを活用して経路の複線化、一方通行化を推進する。

図表II-6-25　RNAV経路を利用した経路の複線化・一方通行化のイメージ



2)管制業務の負荷を軽減し安全性の一層の向上を図るとともに、管制効率の向上を図るため、15年度から段階的に4管制部の管轄区域を再編する。

3)管制業務の負荷を軽減し安全性の一層の向上を図るとともに、運航効率の向上を図るため、14年度から段階的に、広域レーダー進入管制業務を展開する。

4)大都市圏拠点空港の整備に対応した経路の確保及び運航の効率化を図るため、14年度から16年度において、主要ターミナル空域(関東、関西)を再編する。

5)民間航空の効率的な運航を実現するとともに、安全性の一層の向上のため、空域・航空路の再編に関し、関係機関との調整を積極的に行う。

6)管制業務の円滑な提供及び負荷の軽減を図るため、17年度を目標年次として、航空交通流管理機能、新洋上管制機能及び空域管理機能を有する「ATMセンター(仮称)」を設置する。

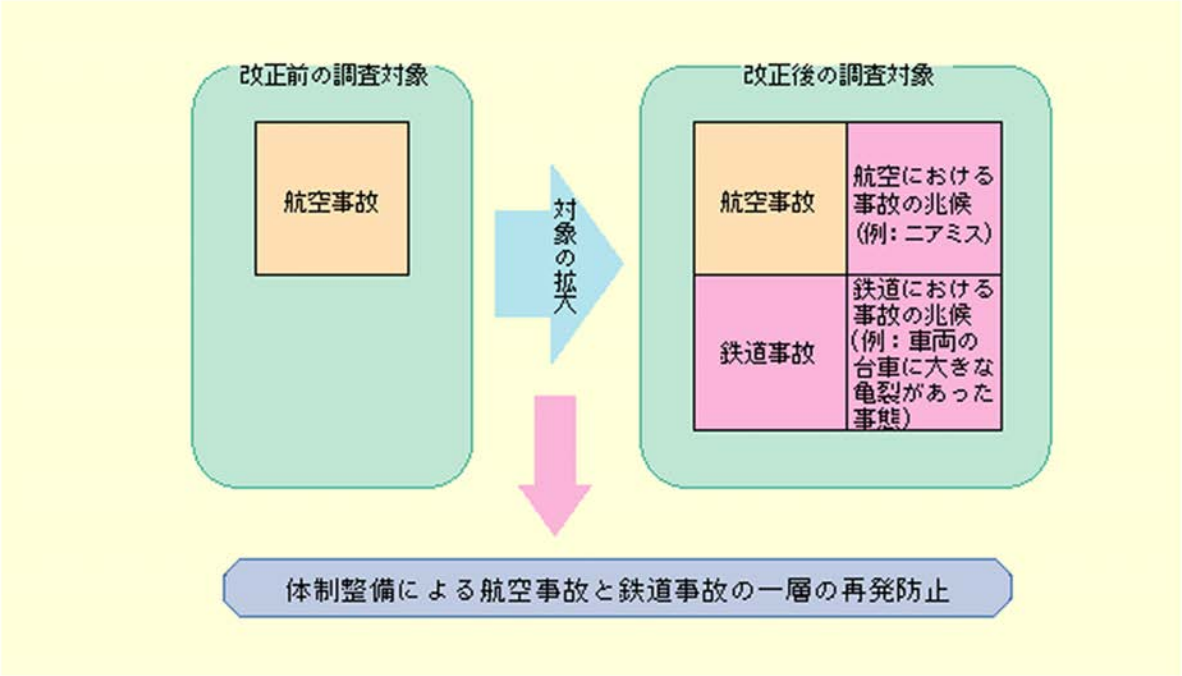
5. 事故調査体制の強化

(1)航空・鉄道事故調査委員会の設置

12年3月の営団日比谷線中目黒駅構内における列車脱線衝突事故等を背景に、鉄道の安全確保に対する国民の期待が一層高まり、常設・専門の調査組織による鉄道事故の原因究明及び鉄道事故の兆候についての迅速かつ継続的な調査を適確に実施する体制整備が強く求められていた。また、航空においては、航空事故の兆候(ニアミス等)については、航空事故調査委員会において実施されておらず、その体制整備が強く求められていた。

このような背景から、「航空事故調査委員会設置法等の一部を改正する法律」が13年4月に公布、10月1日から施行され、委員会の名称を「航空・鉄道事故調査委員会」に改め、重大な鉄道事故の原因究明のための調査並びに航空事故及び鉄道事故の兆候についての調査を行う業務が追加されるとともに、委員会及び事務局の体制強化等を実施した。

図表II-6-26　航空・鉄道事故調査委員会の設置



(2)事業用自動車の事故調査体制の整備

自動車運送事業者が重大な事故を引き起こした場合には、事故の再発防止策の企画・立案等に活用するために、自動車事故報告規則に基づき事故の種類、原因等を届け出ることが義務づけられている。この制度を活用し、事故防止対策を一層充実させていくため、13年4月に同規則を改正し、報告対象事故の範囲の拡大及び報告内容の拡充を図った。さらに、事故の背景となった運行管理に関する要因を調査し、事故防止対策に反映させるため、陸運支局を活用した事故情報の収集・分析を11年度から開始しており、13年度からは「交通事故調査・分析推進事業」として全国に拡大して実施している。

(3)海難の再発防止

12年9月11日に北海道襟裳岬沖で底曳網漁船「第五龍寶丸」が操業中に転覆・沈没し、乗組員18名中14名が行方不明となった。

同種事故の再発防止のため、「漁船「第五龍寶丸」事故再発防止検討会」を開催し、13年3月に事故再発防止対策と今後の課題に係る提言を取りまとめた。本提言を受け、「漁船の復原性の明確化」、「船体構造設備の改善」及び「操業中の安全な作業、操船の実施」について漁業関係者に対し指導を行っている。

(4)海難審判による原因の究明

海難審判庁は、海難の再発防止に寄与するため、海難が発生した場合、その事実を迅速に調査し、審判によって多角的な審理を行い、裁決をもって海難の原因を明らかにしている。特に社会的影響の大きい重大な海難については、集中的に調査及び審判を行っており、漁船第五龍寶丸転覆事件については、発生から約6ヶ月後の13年3月に裁決の言渡しを行った。

また、海難実態を分析することにより海事関係者が再発防止策を充実させていくことの重要性に鑑み、海難審判庁の有する膨大な調査・裁決データの整備を進め、13年よりこれらを活用して、多様なテーマについてより深度化した分析結果を取りまとめた「海難分析シリーズ」を海事関係機関に逐次提供しはじめたところである。

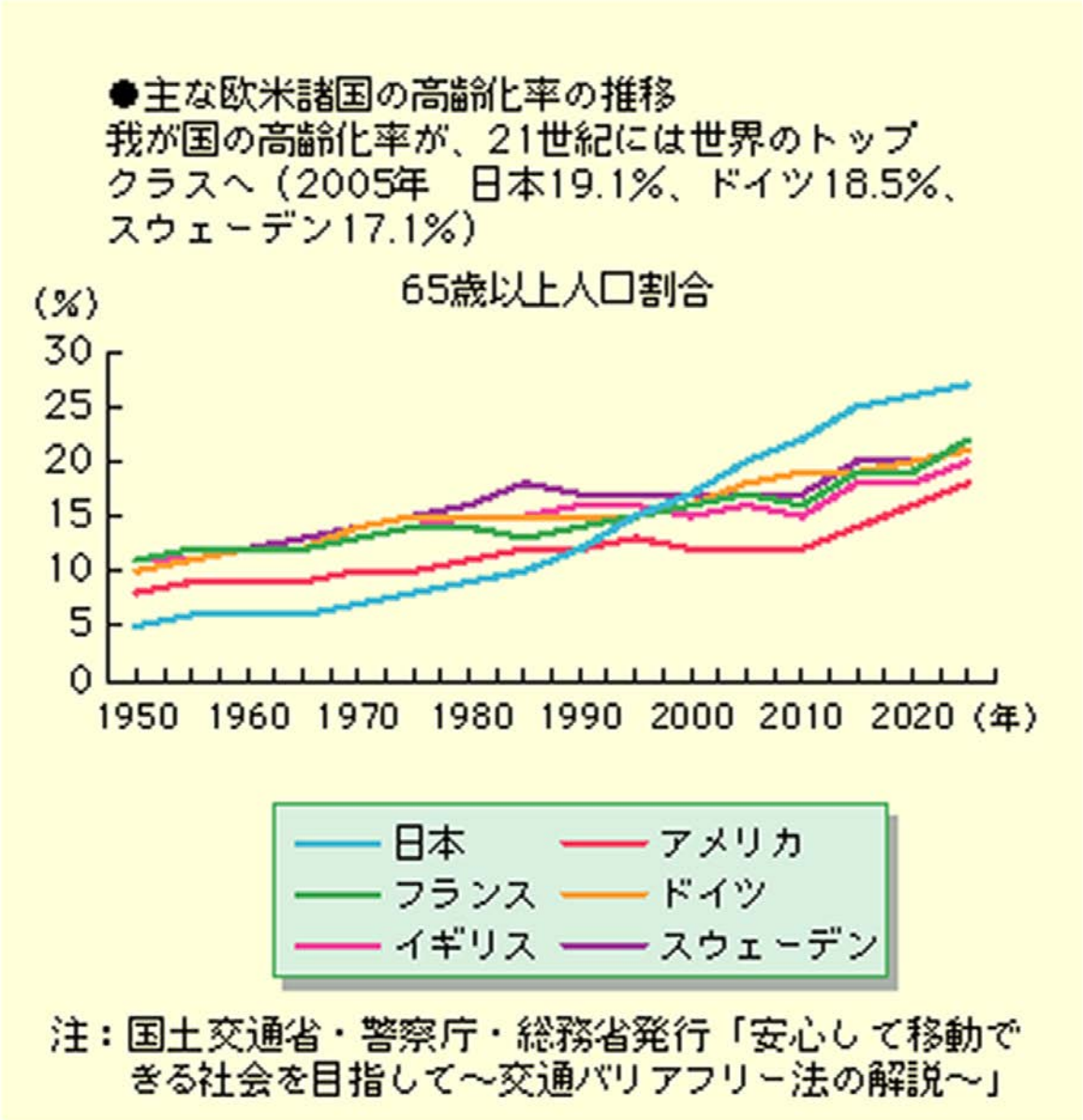
第7章　少子・高齢社会への対応

第I部で述べたように、我が国では、他に例をみない急速な高齢化が進んでいる。また、障害のある人も障害のない人もともに生活し、活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の考え方も広まってきている。こうした中で高齢者・障害者等を含むすべての人が安全・安心に生活し、社会参加できるよう、自宅から交通機関、まちなかまでハード・ソフト両面にわたり連続したバリアフリー環境の整備を推進することとしている。

1．すべての人が円滑に移動できるような環境の整備

高齢者、身体障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにするため、旅客施設、車両等における施設整備(ハード面)を進めるとともに、誰もが高齢者、身体障害者等に対して手助けがしやすい環境づくり(ソフト面)に取り組んでいる。また、併せて、歩行空間や水辺空間を安心して移動できるような環境整備を推進している。

図表II-7-1　高齢化トップクラスの日本



(1)公共交通機関等のバリアフリー化

1)交通バリアフリー法

平成12年11月、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進することを目的とする交通バリアフリー法が施行された。

＜交通バリアフリー法の概要＞

1)交通事業者等が、旅客施設の新設・大改良及び車両等の新規導入に際して、移動円滑化基準へ適合させなければならない。
2)鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に即して、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等の重点的・一体的なバリアフリー化を進める制度を導入する。

また、同日、交通バリアフリー法に基づく基本方針を策定し、バリアフリー化の目標や交通事業者等が講ずべき措置、市町村が作成する基本構想の指針、バリアフリー化のために国及び地方公共団体が講ずべき措置等を示している。

これまでに、福岡県福間町、北海道室蘭市、広島県呉市において交通バリアフリー法に基づく基本構想が作成されており、その他545の市町村においても基本構想の作成を予定している(13年9月25日現在)。

図表II-7-2　基本方針に掲げられたバリアフリー化の目標

○旅客施設
2010年までに、１日当たりの平均的な利用者の数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、
① 段差の解消
② 視覚障害者誘導用ブロックの整備
③ 身体障害者用トイレの設置
等のバリアフリー化を実施する。

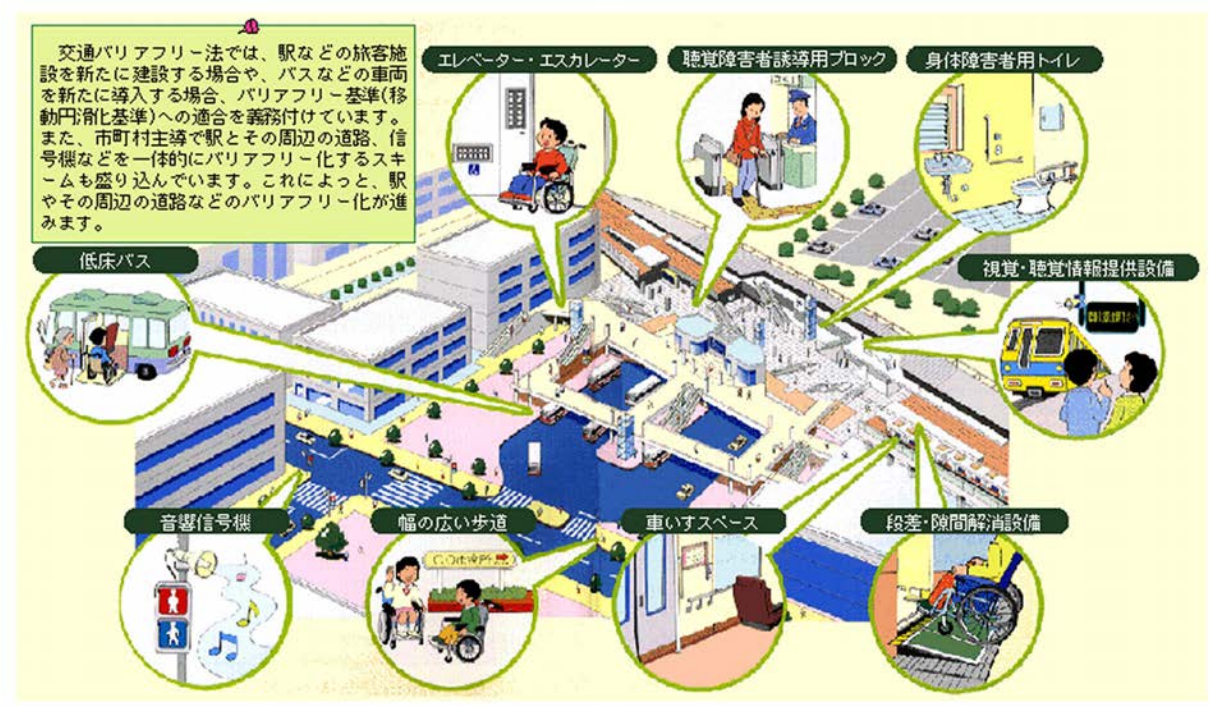
○車両等
2010年までに、以下のバリアフリー化を達成する。

車両等の種類	車両等の総数	バリアフリー化される車両等の数
鉄軌道車両	約51,000	約15,000（約30%）
乗合バス車両	約60,000	原則として、10～15年で低床化された車両に代替
		（うちノンステップバス）約12,000～15,000（20～25%）
旅客船	約1,100	約550（約50%）
航空機	約420	約180（約40%）

○一般交通用施設
重点整備地区内の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等について、原則として2010年までにバリアフリー化を実施する。

○2010年までに、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを標示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路表示の設置等のバリアフリー化を原則としてすべての特定経路を構成する道路において実施する。

図表II-7-3　交通バリアフリー法の効果



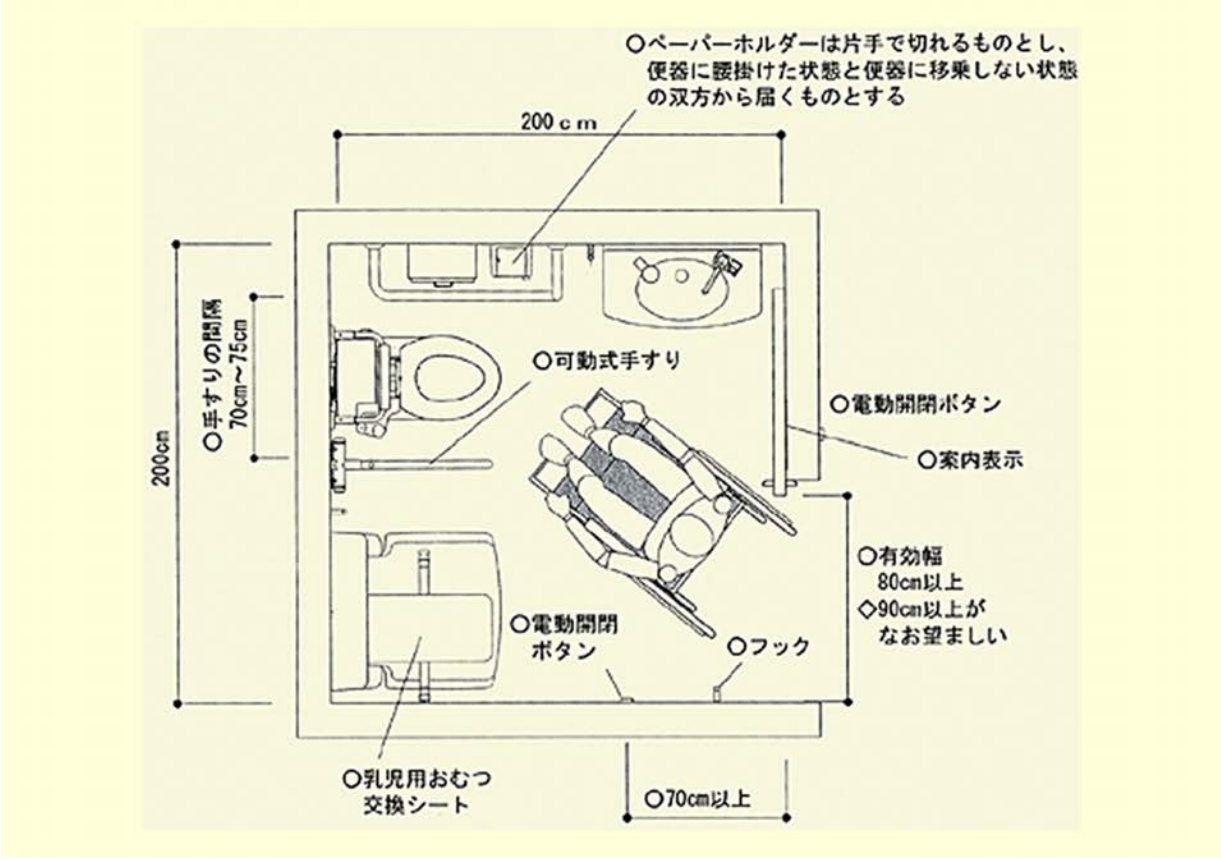
2)ガイドライン等の策定

バリアフリー化のモデル、望ましい内容を示すことで、交通事業者等がバリアフリー化を進める際の目安としてもらい、利用者にとってより望ましい公共交通機関のバリアフリー化が進むことが期待される。このため、旅客施設については、13年8月に「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」、車両等については、12年12月に「旅客船バリアフリー～設計マニュアル～」、13年3月に「公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン」を策定した。

また、13年10月には、鉄道関係者による自主的な取り組み方針として「鉄道における総合的なバリアフリー化の推進に関する行動計画(アクション・プラン)」を取りまとめた。

今後、高齢者、身体障害者等の移動制約者をはじめすべての利用者にとって使いやすい旅客施設・車両等の整備が進むことが期待される。

図表II-7-4　移動円滑化整備ガイドライン　多機能トイレの例(標準的なプラン)



3)施設の整備、車両等の導入に対する支援策

鉄道駅、バス・旅客船ターミナル、空港におけるエレベーター・エスカレーター等バリアフリー施設の整備、ノンステップバス、低床式路面電車(LRT)等の車両の導入等に対して、補助や日本政策投資銀行による融資を講じている。また、鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーター等バリアフリー施設の整備、ノンステップバス、リフト付タクシー、低床式路面電車(LRT)等の導入に対して、税制上の特例措置を講じている。

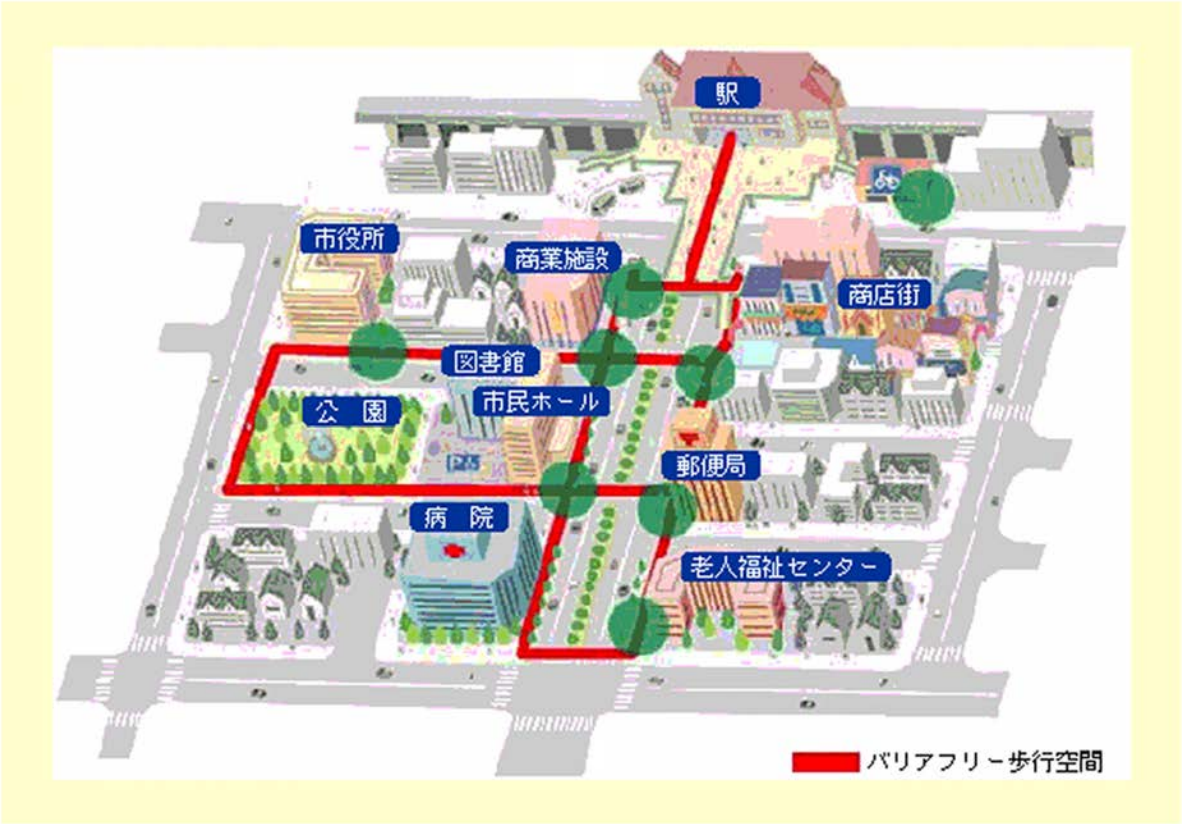
＜駅のエレベーター＞



(2)バリアフリーで快適な歩行空間の整備

交通バリアフリー法の施行に併せて、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」を平成12年11月に制定した。また、同基準の運用と解説となる「道路の移動円滑化整備ガイドライン」を13年11月に策定し、この基準及びガイドラインに基づくバリアフリー化された道路空間の整備を進めていくこととしている。具体的には、駅周辺等で幅の広い歩道の整備、段差・傾斜・勾配の改善による歩道のフラット化、エレベーター付き立体横断施設の整備等による歩行空間のバリアフリー化を推進する。また、バリアフリー化された経路を案内するため、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令(通称：標識令)」を12年11月に改正し、新たに歩行者用案内標識を位置づけるなど、ソフト面のバリアフリー化も充実させていく。

図表II-7-5　バリアフリー歩行空間ネットワークの整備イメージ



(3)交通バリアフリー教室の開催

交通バリアフリーについての国民の理解を深めるとともにボランティア意識の醸成にも寄与するよう、高齢者・身体障害者等の介助体験・疑似体験等を内容とする「交通バリアフリー教室」を開催することとしている。

＜視覚障害者の介助＞



(4)福祉タクシーの導入

高齢者や身体障害者をはじめとする移動制約者の病院・施設等への通院などのニーズに対応して、車いす・寝台(ストレッチャー)のまま乗降できるリフトなどを備えた専用のタクシー車両による輸送サービスを提供する福祉タクシーについて、車いす利用者等に限定した運送を行う場合、事業免許(平成14年2月より許可)等に当たって弾力的な運用を行っている。また、13年6月より、軽自動車による福祉タクシーの導入も認められるようになった。

＜福祉タクシー＞



(5)河川空間におけるバリアフリー化

身近な自然空間としての河川の魅力を誰もが享受できるよう、河川の近隣に病院や老人ホーム、福祉施設などが立地している地区や、高齢化の割合が著しく高い地域等において、水辺にアプローチしやすいスロープや手すり付きの階段、緩傾斜な堤防の整備等のバリアフリー化を推進している。

(6)港湾空間におけるバリアフリー化

港湾において、みなとを訪れた市民が安全かつ身体的負担の少ない方法で船舶の乗降ができるよう揺れにくい浮き桟橋の設置等を推進している。さらに、人々が港を訪れ海に親しめる快適な空間としての重要性が大きくなっている港湾緑地についても、誰もが水辺にアプローチできるよう、スロープや手摺りの設置等の整備を推進している。

2. 住宅・建築物のバリアフリー化の推進等

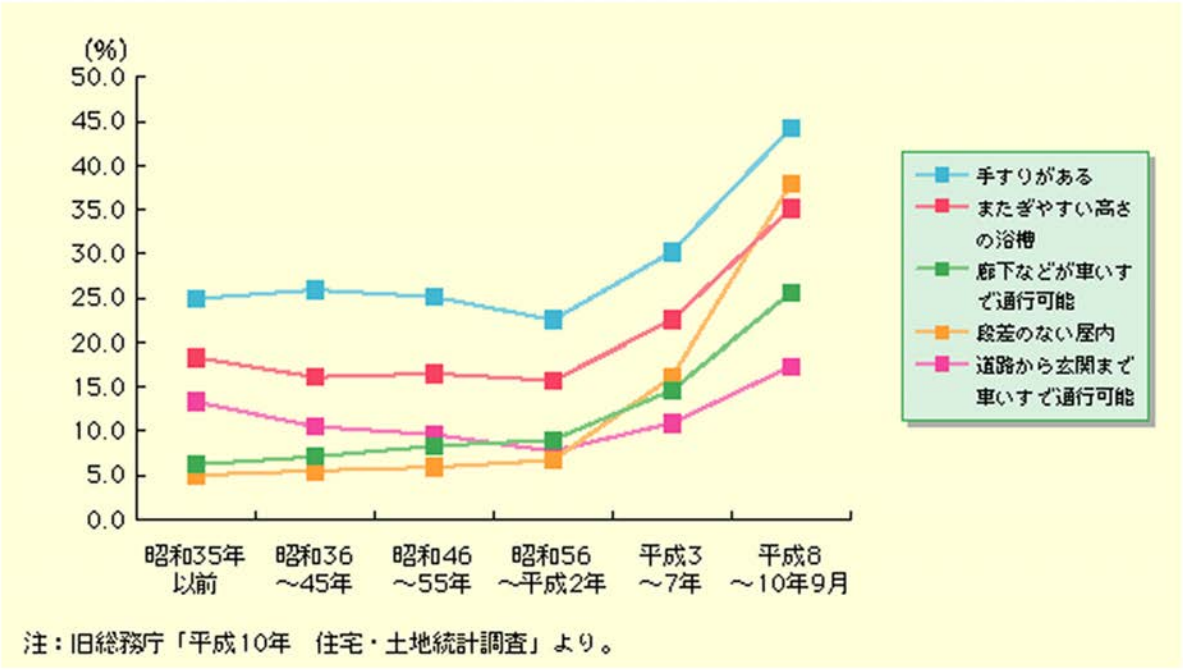
(1)住宅のバリアフリー化

高齢者等の自立や介護に配慮した住宅の建設や改造を促進するため、「高齢者が居住する住宅の設計に係る指針」の普及など、住宅のバリアフリー化を推進するための施策を積極的に講じている。

住宅金融公庫においては、バリアフリー住宅の建設・購入及びバリアフリー化工事を行う住宅改良について金利の優遇及び貸付額の増額を行っている。

公共賃貸住宅においては、公営住宅、公団住宅については平成3年度より、公社住宅については7年度より、バリアフリー住宅を標準仕様として供給するとともに、既存の公営住宅等についてもバリアフリー化のための改善を推進している。

図表II-7-6　建築の時期別にみた高齢者等に配慮した設備がある住宅の割合の推移



注：旧総務庁「平成10年　住宅・土地統計調査」より。

(2)建築物のバリアフリー化

ハートビル法(高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律)において、劇場・百貨店等の不特定多数の人々が利用する建築物の建築主にバリアフリー整備する努力義務を課すとともに、優良な建築計画を都道府県知事等が認定することができるとしている。さらに、廊下、階段等のスペースを通常に比べ大きくした建築物に対する建築基準法上の容積率の特例も設けられている。

この結果、法律に基づく指示対象となる2,000m^{2}以上の新設特定建築物の約7割において、バリアフリー化対応が図られており、平成12年度末の認定建築物数は1,760件となっている。

また、市街地において高齢者・障害者の利用に配慮した建築物の整備と動く通路、エレベーター等の移動システムの整備を一体的に行う、高齢社会に対応した人にやさしいまちづくり事業を推進している。

さらに、官庁施設においても、自動ドア、多機能トイレや憩いの場となる空間を創出して高度なバリアフリー化庁舎を整備している。モデル事業として12年度に本荘地方合同庁舎、熱田税務署を実施し、13年度は都城地方合同庁舎、函館税務署、相生税務署を実施することとしている。

図表II-7-7　ハートビル法に基づく認定実績

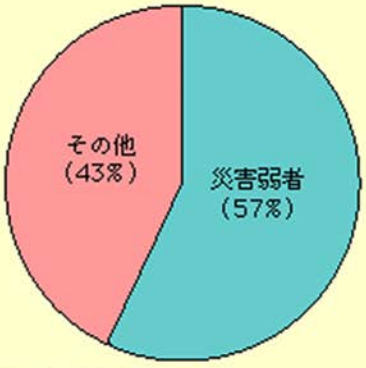
年度	平成６年	平成７年	平成８年	平成９年	平成10年	平成11年	平成12年
認定件数（年度）	11	120	229	320	382	366	332
認定件数（累積）	11	131	360	680	1,062	1,428	1,760

注：国土交通省調べ。

(3)弱者に配慮した安全対策

土砂災害の犠牲となりやすい自力避難が困難な災害弱者に関連した病院、老人ホーム、幼稚園等の災害弱者関連施設に係る危険箇所や、高齢者居住家屋等が存在する危険箇所について、採択基準の拡充により、砂防えん堤等の土砂災害防止施設を重点的に整備している。また、厚生労働省や市町村等と連携し、管理者等への説明会の実施や、警戒避難体制の整備、災害発生時の誘導方法等の検討等、施設の状況に合わせたきめ細やかなソフト対策も併せて実施している。

図表II-7-8　土砂災害による被害者に占める災害弱者の割合



注1：平成10年から平成12年国土交通省砂防部調べ。
注2：過去3年間においては、土砂災害による死者のうち約6割が災害弱者となっている。
注3：災害弱者：高齢者（65歳以上）、乳幼児（6歳未満）、障害者。

3. ユニバーサルデザインの概念を導入した環境整備

(1)道路空間へのユニバーサルデザインの導入

道路空間における歩道や自転車道等の構造基準にユニバーサルデザインの概念を導入するための「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」を開催し、道路空間をはじめとした我が国社会のユニバーサルデザイン化の実現に向けた施策の実施及び今後取り組むべき調査・研究、及び技術開発の方向性について懇談会から提言を受けた(平成12年10月)。その提言を受け、13年11月に「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」に基づく整備のガイドラインを策定した。

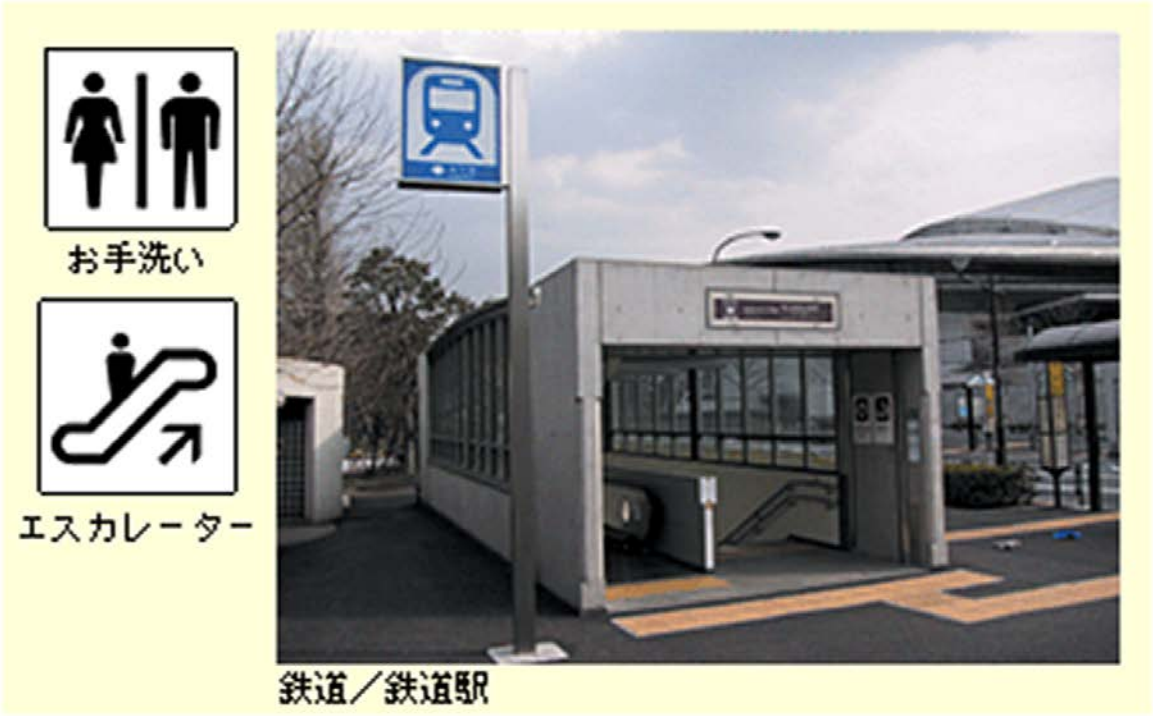
(2)都市公園におけるユニバーサルデザインの導入

都市公園において「みんなが安全かつ快適に利用できる公園づくり」を推進するため、平成11年度に策定した「みんなのための公園づくり～ユニバーサルデザイン手法による設計指針」にしたがって、園路の幅員と勾配の工夫、縁石の切り下げ、手すりの設置を行う等すべての人の利用に配慮した公園施設の整備をはじめ、すべての人にとって使いやすい都市公園を整備している。具体的な事業については、福祉施設と一体となった公園や、すべての人が使いやすい「ゆったりトイレ」の整備等を推進している。

(3)すべての人にわかりやすい標準案内用図記号の決定

交通施設、観光施設、スポーツ施設、商業施設等の様々な施設において案内用図記号が使用されているが、平成13年3月、その標準となる全125種類の「標準案内用図記号」を決定し、ガイドラインとしてまとめた。これまで、案内用図記号は、施設ごとにバラバラに使用されてきたが統一された図記号が用いられることで、視力の衰えた高齢者、日本語のわからない外国人をはじめとするすべての人にとってわかりやすい案内情報の提供が可能となる。

図表II-7-9　標準案内用図記号(鉄道／鉄道駅)

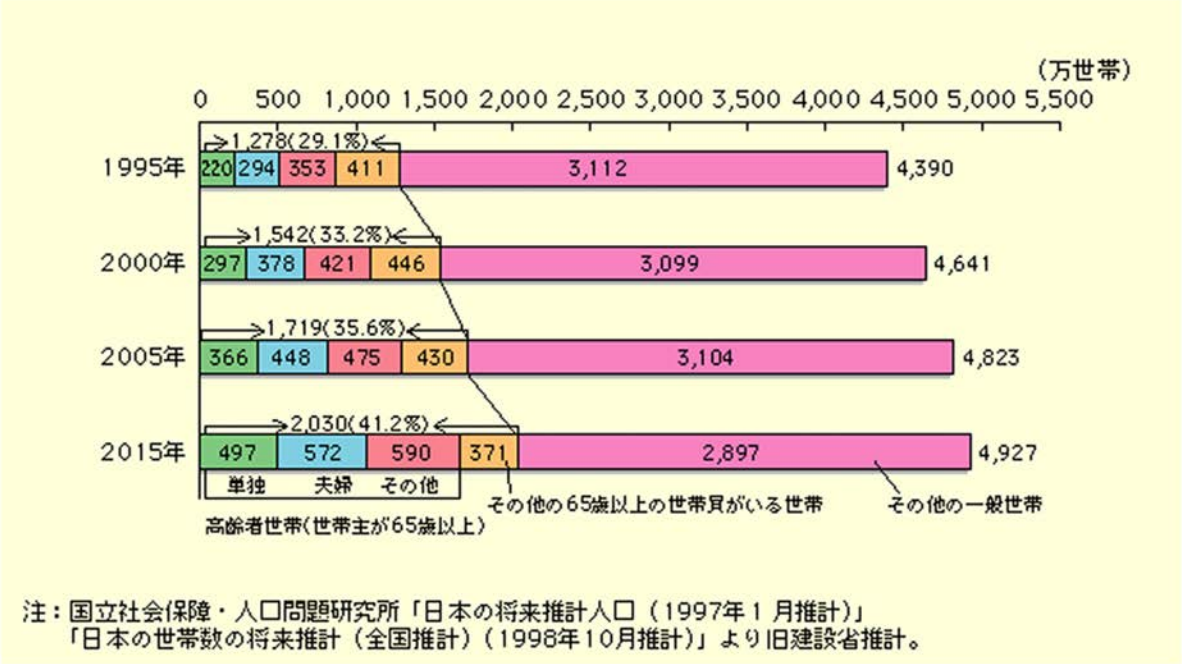


4. 高齢者の居住の安定確保

(1)高齢者の円滑入居のための市場環境整備

少子・高齢化の急速な進行に伴い、今後高齢者がいる世帯、とりわけ高齢者単身・夫婦のみ世帯が急速に増加することが予測される。しかしながら、高齢者の身体機能に配慮した住宅ストックは、いまだ不十分であり、特に民間借家については、大きく立ち遅れている。このため、民間活力の活用と既存ストックの有効活用を図りつつ、高齢者が安心して生活できる居住環境を実現すること目指して、「高齢者の居住の安定確保に関する法律」を平成13年10月に全面施行した。この法律では以下の2点を柱としている。

図表II-7-10　高齢者世帯数の推移



注：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（1997年1月推計）」
「日本の世帯数の将来推計（全国推計）（1998年10月推計）」より旧建設省推計。

1)高齢者向け優良賃貸住宅の整備

高齢者の安全で安定した居住を確保するため、民間事業者等による高齢者向け優良賃貸住宅の建設・改良に対して建設費等補助、家賃対策補助等を行うことにより、民間の土地所有者等の経営意欲を誘導しつつ、バリアフリー化された良質な賃貸住宅の供給を促進する。

図表II-7-11　高齢者向け優良賃貸住宅



2)円滑入居のための市場整備

民間賃貸住宅管理会社の4割は、管理する受託物件の大部分につき高齢者の入居を拒んでいる(平成12年日本賃貸住宅管理協会調査)。また、大家としても、家賃の滞納等高齢者の入居について不安な点も多い状況にある。そのため、高齢者世帯の入居を拒まない賃貸住宅の登録・閲覧制度を創設し、高齢者に対する賃貸住宅情報の提供体制を整備することと併せ、登録された賃貸住宅に入居する高齢者を対象とする滞納家賃の債務保証を高齢者居住支援センターが実施することとしている。また、バリアフリー化された賃貸住宅に高齢者が終身にわたり安心して居住できる終身建物賃貸制度が創設された。

(2)福祉施策と連携した生活支援サービス付住宅の供給

高齢者の居住の安定と社会福祉の増進を図るため、高齢者を対象として、高齢者の生活に配慮した設備・仕様の公共賃貸住宅を供給し、併せて、ライフサポートアドバイザーによる日常の生活指導、安否確認、緊急時における連絡等のサービスの提供を行うものである。平成12年度までに、479団地、13,702戸を、福祉施策との連携のもとで実施している(シルバーハウジング・プロジェクト)。

5. 子育て世帯の住まいの充実

少子化が進行している原因の1つとして、厳しい住宅事情があると考えられる。子育て世帯に対して、ゆとりある住生活を実現していくため、公共賃貸住宅や市街地再開発事業等における住宅と保育所等の子育て支援施設との一体的な整備を推進している。また、住宅金融公庫融資による支援や特定優良賃貸住宅、公団賃貸住宅による良質なファミリー向け賃貸住宅の供給の促進を図るとともに、公共賃貸住宅において、子育て世帯の入居に対する優遇措置を実施している。

6. 冬期バリアフリー

1)道路の雪対策

雪国では、積雪によって歩行者空間が狭められる、あるいは、路面の凍結によって、転倒の危険性が増すなど冬期特有のバリアが存在する。このため、駅周辺や中心市街地等で歩行者の多い地区において、横断歩道周辺の雪対策、スロープの凍結対策、堆雪幅の確保、バス停周辺の雪対策等を重点的に実施している。

2)下水再生水の熱活用

熱を有する下水再生水は積雪対策において、有用な熱源となる。下水道事業においては、新世代下水道支援事業制度を活用し、融雪槽、流雪水路、融雪水路や投雪口等の整備とともに、これらの施設に下水再生水を供給するためのポンプ施設等の整備を行っている。

3)北海道におけるふゆトピア事業

北海道においては、冬期間の積雪寒冷な気候条件による制約を広範な行政が連携することにより克服する必要があるため、ふゆトピア事業として、排除雪、流雪溝、融雪槽等の各種事業等を一体的に展開している。これにより冬期における高齢者等を含む歩行者の安全で快適な移動空間、活動空間の確保を図っている。

第8章　IT革命の推進

IT革命の推進は政府の戦略的課題であり、平成13年1月に『e-Japan戦略』を決定し、続いて3月には『e-Japan重点計画』が決定されるなど、内閣総理大臣を本部長とする「高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部」を中心に、政府全体でIT革命推進に取り組んでいるところである。

e-Japan戦略は「我が国が5年以内に世界最先端のIT国家となることを目指す」こととしており、e-Japan重点計画では、世界最高水準の高度情報通信ネットワークの形成、行政の情報化及び公共分野における情報通信技術の活用推進、などが掲げられている。同計画の着実な実施を図るため、13年6月には年次プログラムとして『e-Japan2002プログラム』が策定され、特に日本のIT革命の姿を世界に広く提示するショーケースとして「e!プロジェクト」を推進することとされている。

これらに基づき、国土交通省としても、総合的かつスピーディーにIT施策を展開していく必要がある。

第1節　高速大容量の情報通信ネットワークの構築支援等

1. 光ファイバ等収容空間の整備・開放

すべての国民が高速の情報通信ネットワークを低廉な料金で利用可能とするためには、民間によるネットワーク整備を支援し、そのスピードアップを図ることが重要である。地域間・地域内の幹線系光ファイバ整備を円滑化するため、直轄国道における情報BOX等の全国ネットワーク化など、道路、河川、港湾等の施設管理用光ファイバの整備等に併せた収容空間の整備・開放を推進している。下水道については、13年3月に「下水道管きょの使用に関するガイドライン」を策定・公表し、その開放を推進している。

情報BOX等の活用により、光ファイバ敷設費用は大幅に低減でき、すでに国道の情報BOXについては延べ50,000kmの入溝希望が寄せられている。13年度中に収容空間については、道路、河川、港湾等の全体で約29,000kmを整備し、順次開放する計画である。残りについても早期の実現を図っていく。また、下水道管きょについては、官民による光ファイバの一体敷設も行われはじめており、整備コストの大幅な縮減が図られている。

さらに、光ファイバの民間の利用に当たっては、技術上・制度上等の諸課題の整理及び検討を13年内に行い、必要に応じ、関係法令の改正又は解釈の提示等を13年度内に実施することとしている。

2. 住宅分野のIT化

高齢者等の安全性・利便性の確保や在宅勤務、在宅学習等の円滑な実現のため、住宅の適切な情報化を推進する必要がある。このため、地方公共団体等が住宅情報化推進計画の策定、情報化モデル住宅の建設、普及啓発等を実施する場合に助成を行う住宅情報化推進事業を推進している。

また、都市基盤整備公団においては、新規賃貸住宅はもとより、既存賃貸住宅75万戸についても、13年度からおおむね5年間で、その過半に当たる約40万戸(居住者100万人)について超高速・高速インターネットの利用環境を整備する予定である。

第2節　公共分野のIT化推進

1. 公共交通分野のIT化

公共交通分野においては従来より情報通信技術の活用によりその安全や定時走行等の運行の効率化が図られてきた(座席予約システム、列車運行管理システム等)。しかしながら、最近における携帯電話や携帯情報端末の普及と技術の高度化については、それらの積極的な活用はいまだ十分なものとなっていない状況であり、今後の技術の進歩に合わせた交通分野への応用への期待は大きい。最近においては、この分野においては利用者の利便性を向上させることを中心に、以下の施策が行われている。

(1)ICカードシステムの導入促進

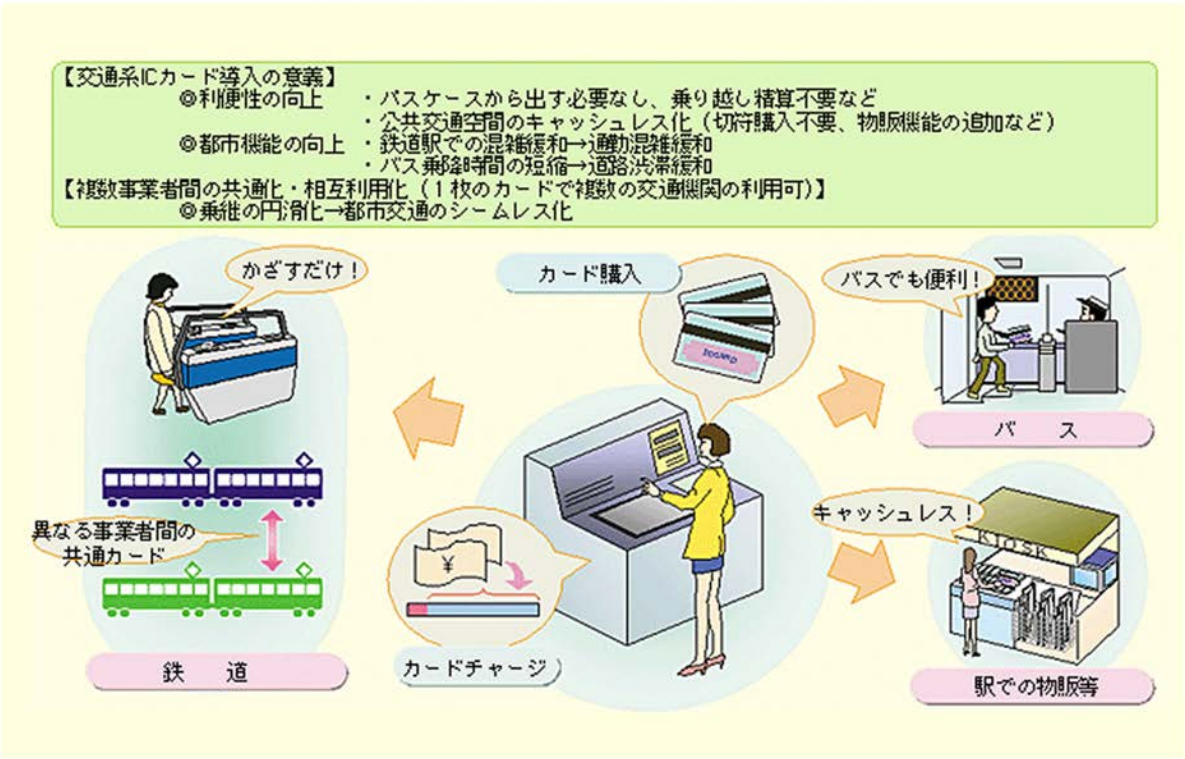
現在、公共交通の定期券やSFカード等には磁気式のカードが広く利用されているが、IC(IntegratedCircuit、集積回路)を内蔵したICカードは磁気式のカードに比べ、より多くの情報を記憶できる、カード自体で情報処理が出来る、高度なセキュリティ機能を有する、という特長を有している。

無線で通信を行う非接触型のICカードは読み取り機器にかざす(軽く触れる)だけで情報のやり取りができ、出改札や運賃の支払いの際にもパスケースから取り出す必要が生じず、利便性の向上、混雑の緩和に資すると見込まれている。

ICカードは現在、実導入及び普及の段階にあり、一部のバス事業者においてはすでにICカードを利用した乗車券システムが実用化されている。また、平成13年11月には東日本旅客鉄道株式会社(JR東日本)が東京近郊区間において「Suica(SuperUrbanIntelligentCard)カード」を導入した。さらに、13年9月より学会、産業界、行政機関のメンバーで構成される「次世代交通フォーラム」を設置し、ICカードや携帯端末等を活用した公共交通分野のIT化に関する実践的な政策研究を進めており、この一環として、同年11月、札幌において、交通系カード(非接触式)と金融系カード(接触式)を複合したICカードシステムの開発、携帯端末を利用した交通対策支援システムの開発を目的とした実証実験を行った。

今後は、各社のカードの相互利用化等を通じ、さらに公共交通分野におけるICカードの普及を図っていくことが必要である。

図表II-8-1　ICカード乗車券の普及促進



(2)デジタル公共交通情報の提供

公共交通機関に関する情報については、現在一部の交通事業者によりホームページ等での公開等が行われているが、まだその割合は低く、広く普及した状況には至っていない。今後、各交通事業者が保有するダイヤ、運賃、遅延等運行状況や混雑等の交通動態といった情報をデジタル化し、パソコンのみならず携帯電話等の携帯端末によりリアルタイムで入手可能とすることにより、将来的には天気予報のように人々にとっての基礎的な情報インフラとして活用されることが期待される。

12年12月より、北海道札幌市において、運輸省(当時)は通商産業省(当時)、札幌市との共同プロジェクトとして、公共交通機関に関する情報をインターネットにより、パソコンや携帯電話などを通じて利用者に総合的に提供するためのモデル実験を実施した。実験では任意の目的地までの経路、時刻、運賃やバスのリアルタイム運行情報といった、利用者にとって利便性が高い情報の提供を行った。それらの有用性の検証や普及のための課題などについて今後も検討を行うことにしている。

(3)移動制約者支援モデルシステムの研究開発

バリアフリー化の促進にITを活用するという観点から運輸省(当時)では郵政省(当時)と連携し、10年度から交通ターミナル内の施設への誘導や列車接近時の自動警報などの情報提供など、移動制約者の公共交通利用を支援するモデルシステムの研究開発を実施している。現在、実証実験を行いつつ、実用化に向けた研究開発が進められているところである。

(4)デマンド交通システムの構築

需給調整規制の廃止などの規制緩和が進められる中、地域住民の足を確保するためには地域自らが創意工夫により新たな交通システムを考えることが必要である。特に交通不便地域における高齢者や障害者などへの移動手段対策など、市場原理が働きにくく、かつ、緊急に対処すべき問題は、最新の情報通信技術を活用することによって対処すべきものと思われる。国土交通省では最新の情報通信技術を駆使して住民のデマンド(要求)をきめ細かく把握し、効率的な運行を図るデマンド交通システムを構築し、特定地域において13年度中に実証実験を実施することとしている。

(5)ITを活用した次世代海上交通システム・次世代航空保安システムの構築

周囲を海に囲まれている我が国において、海上交通は、我が国の輸出入量の99.7%を担うなど国民生活・経済活動を支える極めて公共性の高い輸送手段であり、その安全性及び運行効率の飛躍的向上を図ることが不可欠である。

そのため、近年飛躍的な発達をした高度情報通信技術を活用して海上交通をインテリジェント化することによって、船舶航行、港湾業務、海上保安、海事諸手続等についてシステム全般の体系的、総合的な改革を図ることが重要であることから、国土交通省においては、関係部局が連携して、衝突・座礁回避システム、高度船舶交通管制システム、離着桟・港内操船システムなどの技術開発や、高度船舶安全管理システムの研究開発を行っている。また、インテリジェント・ポート・システムの開発やAIS(自動船舶識別システム)を活用した次世代型航行支援システムの整備、ITの活用による海運の効率化・活性化、航行援助システムのIT化(沿岸情報提供システムの整備)を図っている。

また、航空分野においては、航空需要、航空交通量の増大に伴い、現行システムの限界を克服し、安全性の向上及び航空交通容量の拡大を図るため、運輸多目的衛星(MTSAT)を中核とした次世代の航空保安システムの構築を推進している。

2. ITSの推進

ITS(Intelligent Transport Systems)は、最先端の情報通信技術等を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築するものであって、高度な道路利用、運転や歩行等道路利用における負荷の軽減を可能とし、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するものである。このことは、今日の自動車社会が抱える負の遺産、交通事故や渋滞等都市交通問題あるいは環境問題やエネルギー問題等諸問題の解決に大きく貢献することが期待される。

また、ITSは、国民生活に密着した道路交通の世界に導入されるものであり、情報化に対する利用者の期待も高いことから、利用者のニーズに対応した実用化を促進することにより、自動車産業、情報通信産業等に関連する分野において、大規模でかつ新たな市場の形成に結びつくことが期待できる。

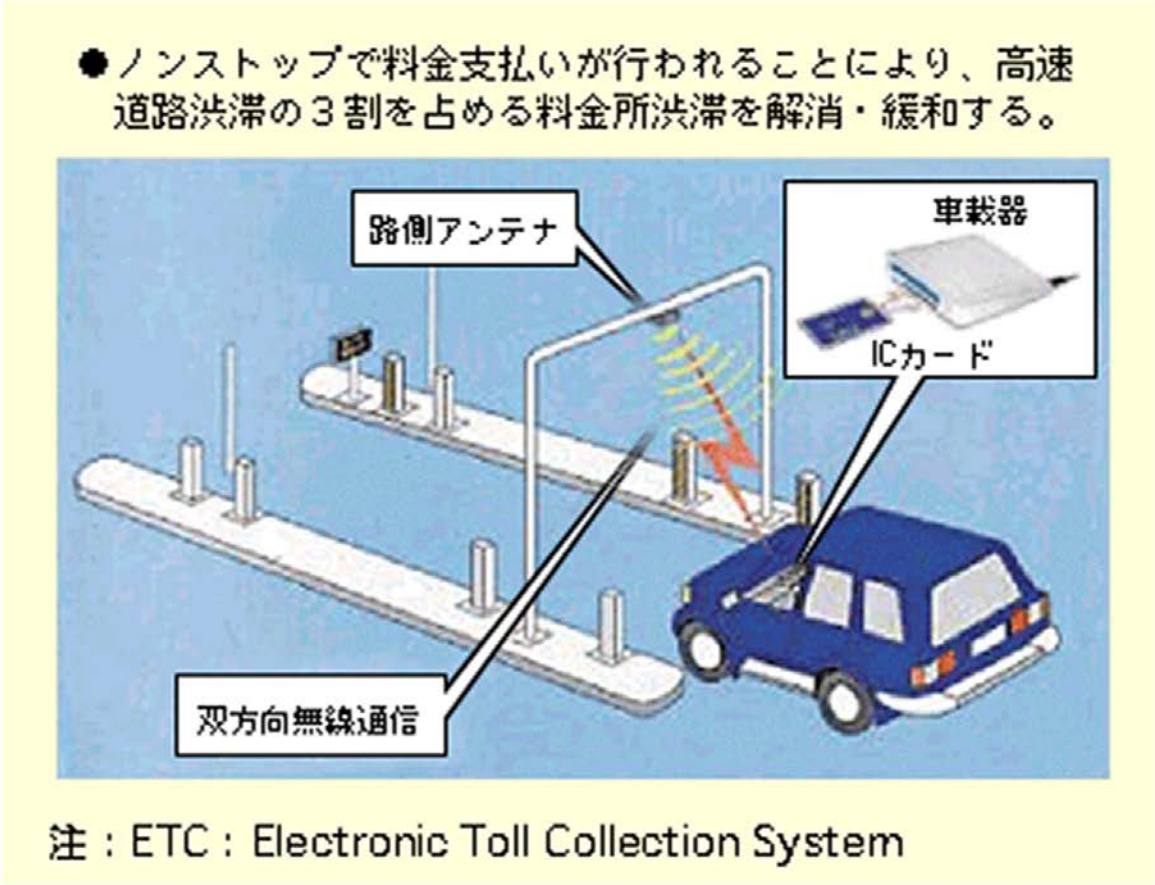
このため、8年にITS関係5省庁で策定した「高度道路交通システム(ITS)推進に関する全体構想」に基づき、ITSを支える道路インフラの観点からは、各種ITS技術を統合して組み込んだスマートウェイの実現を図るべく、ETCや走行支援道路システム(AHS)、歩行者ITS等の開発・導入等を、また自動車交通の観点からは、先進安全自動車(ASV)の開発・普及、道路運送事業の高度化、スマートプレート等を中心に、以下の施策を行っている。

(1)ITSの導入・展開

1)ETCの普及促進

有料道路の料金所をノンストップ・キャッシュレス化することにより渋滞解消や利便性の向上を図るために導入を進めているETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)については、13年3月に一般運用を開始し、11月には全国約600料金所にサービスを拡大するとともに、期間を限定した特別割引を開始した。今後、14年度末までに約900料金所にサービスを拡大する。

図表II-8-2　ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）



2)道路交通情報提供の充実

渋滞情報・交通規制情報等をリアルタイムでカーナビゲーションシステムに提供できるよう、道路交通情報通信システム(VICS)について、施設整備を推進し全国展開を図るとともに、情報内容を充実・向上させていく。

3)道路運送事業におけるITSの活用

公共交通、トラック輸送等、国民生活の重要な足として機能している道路輸送事業の高度情報化を図るために実証評価実験等を行い、その整備に係る課題や効果の明確化を図ることによって、民間事業者による導入を促進している。

4)歩行者支援のITSの推進

道路空間をはじめとした一般の公共空間において、円滑な移動を支援する歩行者ITSの技術開発、実証実験を推進している。

図表II-8-3　歩行者ITSが目指すサービス



5)各地域へのITSの導入

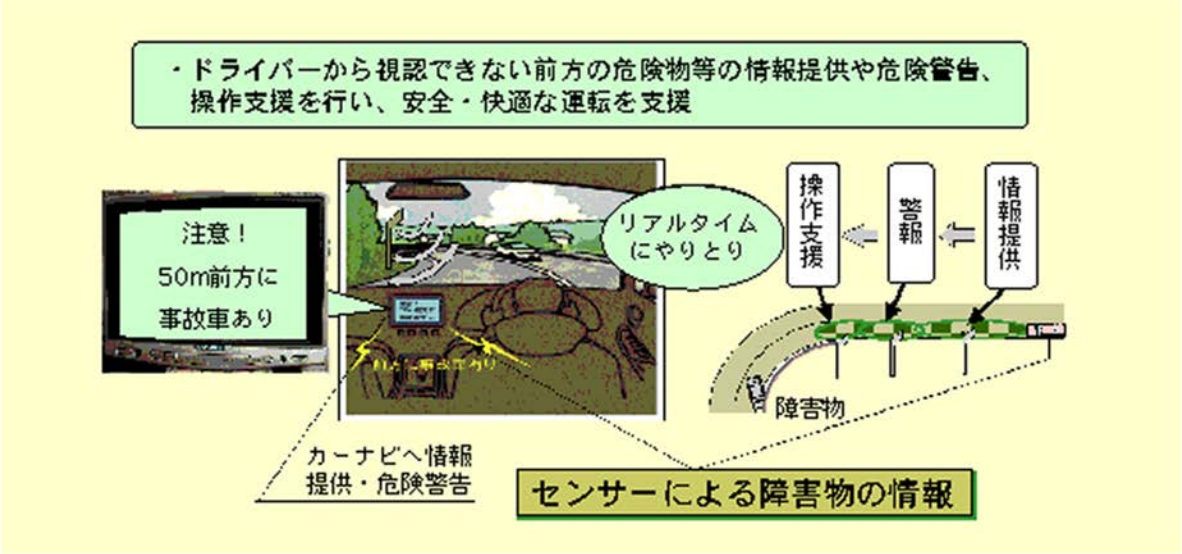
ワールドカップの開催等に併せて道路交通情報の充実や情報端末の整備などにより地域へのITSの導入を推進する。また、廃棄物収集車両の運行支援、除雪車の除雪作業効率化の実証実験を実施する。

(2)ITSに関する技術開発

1)走行支援システム

ITを活用し、道路(AHS)と車両(ASV)が協調することによってドライバーへの情報提供や、警報、運転操作の支援により、安全で快適な自動車の走行を実現する走行支援システムの研究開発を推進しており、これにより将来的に交通事故死亡者数の半減を目指す。

図表II-8-4　走行支援システム



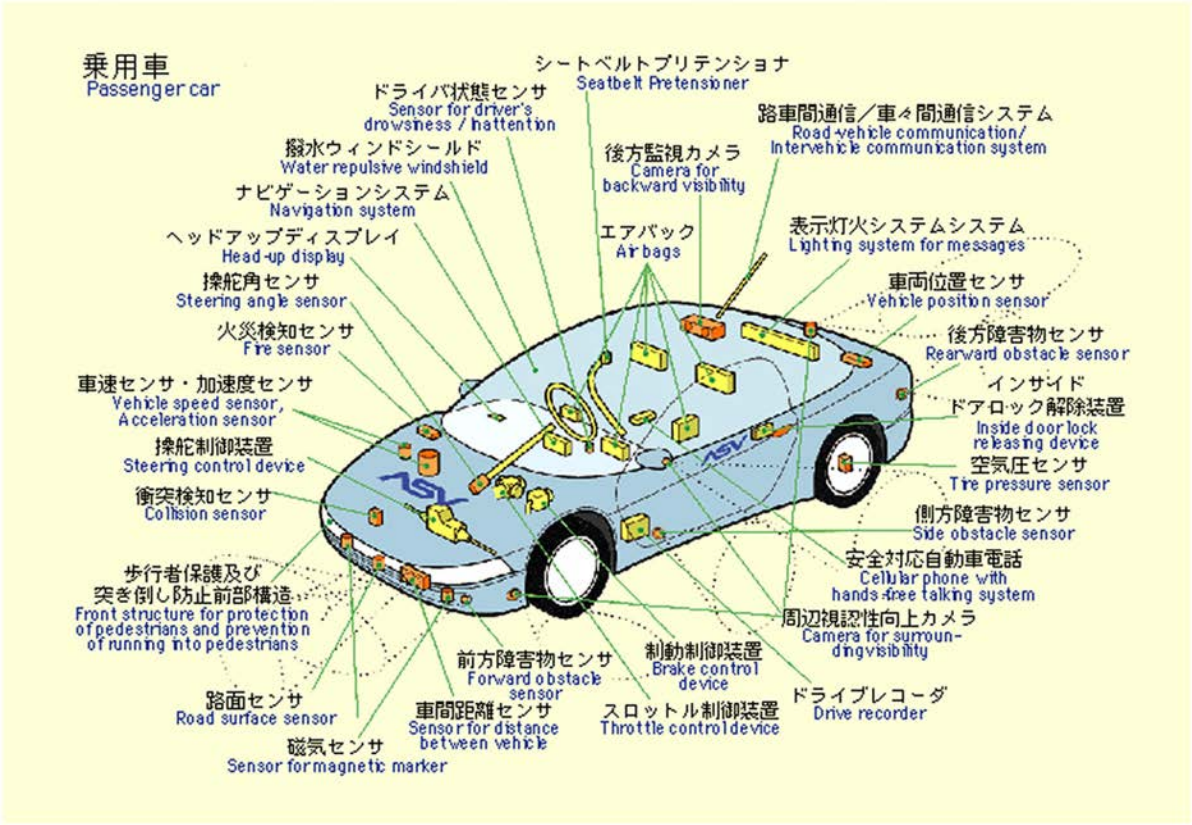
2)先進安全自動車の開発・普及

先進安全自動車(ASV:AdvancedSafetyVehicle)は最新のエレクトロニクス技術を自動車に装備して高知能化を図ることにより、自動車の安全性を格段に向上させることを目的とするものである。ASVを用いることで、交通の円滑化などITSの推進を図ることができるようになる。

国土交通省では今世紀初頭におけるASV技術の実用化を目指して産・学・官の協力体制で研究開発を進めている。

全車両にASV技術が導入された場合には、年間の死亡事故(約9,000件)・重傷事故(約7万件)の約4割を削減することが見込まれている。

図表II-8-5　ASV(先進安全自動車)



3)ナンバープレートの電子化

電子ナンバープレート(スマートプレート)とは、ナンバープレートの情報や自動車登録ファイルに記載されている情報などを記録したICチップを、ナンバープレート上に取り付けたものである。個車情報に関する基盤技術として、車両識別への活用など、今後の自動車交通行政に不可欠な新しい社会の共通インフラとしての期待が高まっている。

そのため、12年度から「スマートプレート実用化に向けての検討調査委員会」を組織して各種の実験やセキュリティの確保などのソフト面からの検討を行っており、おおむね15年に特定地域での実用化に向けた試験運用を行うことを目標に研究開発を促進している。

図表II-8-6　スマートプレート


品川599
さ42-49
スマートプレート

3. 防災分野のIT化

IT技術を活用した公共施設管理・危機管理の高度化を実現するため、防災関係機関との高速情報通信の基盤となる光ファイバ網の構築を進めている。

さらに、公共施設管理用光ファイバとGPS、モニターカメラ等各種情報通信システムを組み合わせ、各種施設の適切な維持管理や効果的な運用を図っている。

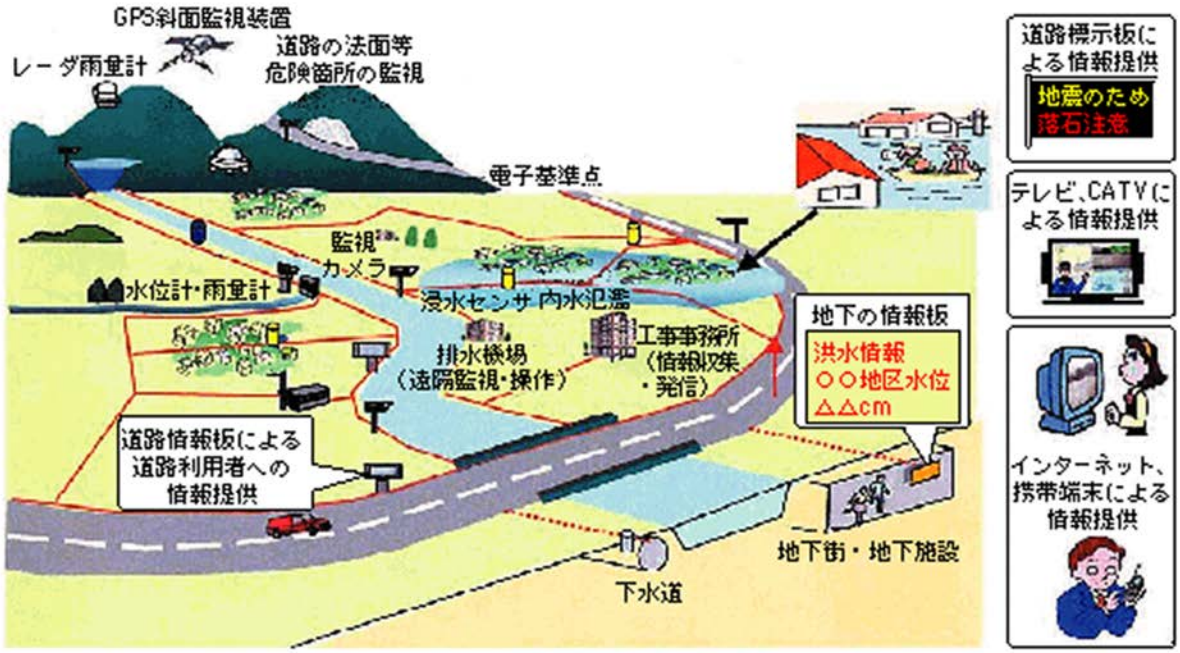
(ア)地震時の橋梁の被害状況、通行規制区間、法面、雪崩等の状況をリアルタイムで把握する等災害時の管理の高度化を図る。

(イ)水門、排水機場等の管理の遠隔操作や河川の流況や火山地域等の遠隔監視のための施設整備を推進し、河川等の管理の高度化を図る。

(ウ)下水処理場、ポンプ場等の施設間を光ファイバ等で結び、遠隔監視・操作で下水道管理を行う。

(エ)海岸の状況を把握するシステムを構築するための光ファイバ網の敷設、CCTV等の施設の整備を図る。また、迅速・的確な海象情報の収集や海岸利用者等への安全情報の早期提供を行うとともに、水門や陸閘等の施設を迅速かつ一元的に操作し津波・高潮の未然防止を図る津波・高潮防災ステーションを整備する。

図表II-8-7　IT技術活用による公共施設管理・危機管理のイメージ図



4. 電子国土の実現

(1)GISの推進

1)GISの整備・普及促進

防災、まちづくり、交通、経済活動、住民生活等に幅広く活用される全国の基本的な地理情報を電子化し、GIS(地理情報システム)の基盤情報として整備を図っている。

国土交通省は、地理情報システム(GIS)関係省庁連絡会議の運営やGISモデル地区実証実験の実施等の中心となり政府全体のGISの整備・普及の促進に努めている。

(ア)GISアクションプログラム2002-2005の策定

14年度以降を計画期間とする政府のGIS計画(GISアクションプログラム2002-2005)について、GIS関係省庁連絡会議において、e-Japan重点計画との整合を十分図りつつ検討を進めている。

(イ)GISモデル地区実証実験の実施

岐阜県等全国7府県において、総務省、経済産業省と連携し、GISの有効性の検証やアプリケーション開発等を行う「GISもデル地区実証実験」を実施している。

2)空間データ基盤等の整備、地理情報クリアリングハウスの整備等

GISの普及には、情報の整備と、その相互利用のための取組みが不可欠である。

(ア)地理情報の整備

GIS普及期(11～13年度)の最終年度である13年度には、ISOに準拠した地理情報標準の第2版を作成するほか、GISの基盤となる、道路・鉄道等の空間データ基盤(2,500分の1及び2万5,000分の1レベル)の整備を完了する予定である。また、今後、国土地理院が保有する主題図(注)を数値化し、国土管理に必要なGIS地理情報として提供していく。

(イ)街区データの整理

街区名称等とその位置座標の対応づけを行った街区レベル位置参照情報を整備し、13年度中に全国の都市計画区域内の整備を完了する予定である。

(ウ)海域地理情報システム基盤情報整備

海域については陸域に比べ、GISにおける利用を目的とした基盤情報の整備が遅れている。海上保安庁では、従来から「海の基本図」をはじめ海域におけるGISの基盤となり得るアナログ情報(空中写真等)を多数保有している

ことから、これらを数値化(電子化)し、「海域におけるGIS基盤情報」として整備を進めている。

(エ)情報の共有・利用

13年3月末に、各省庁が保有する地理情報が一括検索できるワンストップサービス(地理情報クリアリングハウス)を開始したところであり、これにより効率的な検索が可能となった。また、国土数値情報(自然、土地利用、交通施設等のデジタルデータ)及び街区データ(一部)については、13年4月からインターネットでの無償提供を開始した。さらに、ウェブブラウザ上で地理情報を閲覧、加工できるシステム(ウェブマッピングシステム)の開発を推進し、インターネットによる地理情報利用の飛躍的拡大を図っている。

また、河川の特性を治水・利水・環境などの観点から総合的に把握するため、河川に関する情報を空間データとして電子情報化する河川GISを推進しており、(水情報国土の構築)その中の河川環境情報については、13年度末に一部の河川で運用開始予定である。同様に、健全な水循環系の再生に必要な水理・水文、土地利用等河川流域に関する情報を電子化して地理情報と連動した水循環に関するGISの構築を進めている。

(注)土地条件図、沿岸海域土地条件図、火山土地条件図、都市圏活断層図等。

(2)次世代国土管理ネットワーク、測地基準点体系

1)次世代国土管理ネットワークの構築(e-国土交通省)

ITSの普及、GISやCALS／ECをベースにした高度な公共施設の管理を進めるには、高速大容量のネットワークを確保することが不可欠である。

このため、公共施設管理用光ファイバの相互接続を推進し、国土交通本省、地方支分部局など国土全域を結ぶ高速大容量の次世代国土管理ネットワークを整備するとともに、地方公共団体等との相互接続を進め、地域防災と一体となった公共施設管理を実施する。

2)測地基準点体系の整備等

世界標準に基づく基準点の位置情報を提供しているほか、地震調査研究・防災対策に資するため地殻変動情報を把握・提供している。このため、電子基準点、VLBI観測点、三角点、水準点等測地基準点体系の維持・管理、電子基準点を用いたリアルタイム国土監視基盤の整備を推進する。また、GPS・GISに対応して、人工衛星観測に基づく世界測地系による高精度な測地基準点成果を整備する。

第3節　電子政府の実現

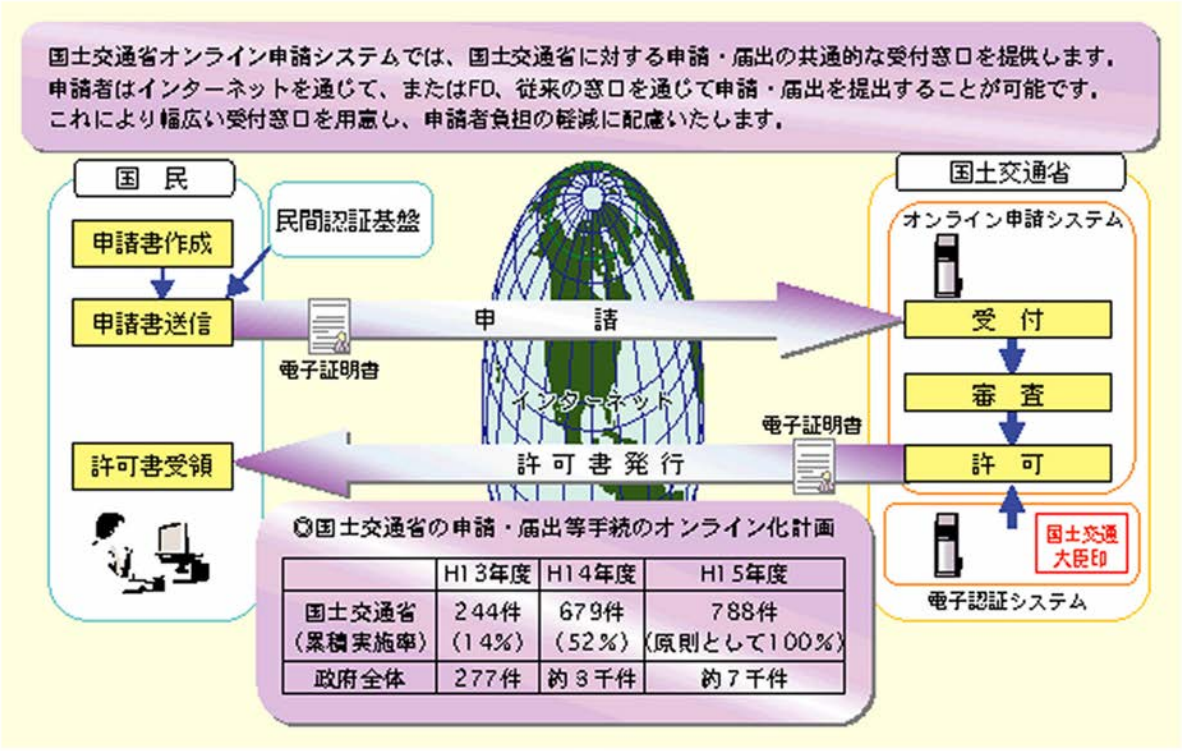
1. 申請・届出等手続の電子化

インターネットの急速な普及などにみられる社会経済の情報化の進展という状況の中、国民・事業者が、申請・届出などの手続きをインターネット等で簡易に行えるようにすることが、行政の簡素化・効率化を進め、国民・事業者の負担軽減をもたらすことになる。政府では、平成15年度までのできる限り早期に、様々な行政手続をインターネットなどを利用してペーパーレスで行うことのできる電子政府を実現することとしている。12年度には各省庁で、15年度までの具体的なタイム・スケジュールを示した電子化推進アクション・プランを策定した。このアクション・プランはその後の「e-Japan重点計画」(13年3月IT戦略本部決定)とその年次プログラムである「e-Japan2002プログラム」で、計画の前倒しなどの一層の推進が図られている。

国土交通省では、13年6月26日に国土交通省IT政策委員会により決定された「国土交通省申請・届出等手続の電子化推進アクション・プラン」などに基づいて手続の電子化を進めることにしている。このための受付処理などのシステムをはじめとする基盤整備や必要な制度改正などを行い、また、所管事項に関する自治事務などについても電子化実施方策の提示を行うようにする。

電子化が実現すると、国土交通省全体では12年度待つ現在で手続の0.4%のみについてオンラインによる申請が可能であったものが、15年度末までには原則としてすべての手続きについてオンラインによる申請が可能となる。

図表II-8-8　申請・届出等手続のオンライン化



2. 公共事業の入札・契約手続き等のIT化等

(1)CALS／ECの推進

公共事業改革の1つとして、コスト縮減等の観点からITを活用して公共事業を革新することは重要な柱の1つである。具体的には、CALS／EC(公共事業支援統合情報システム)(注1、注2)を国土交通省として一体的に推進していく。

＜CALS／ECの推進＞

・電子入札・電子納品の導入拡大、契約手続の電子化
・工事施工時における受発注者間の情報共有
・関係者間での情報交換・共有を可能にするための各種情報(3次元CADデータ仕様コード類等)の標準化
・ライフサイクル全般にわたる情報を統合した統合データベースの構築(光ファイバネットワークの活用)
・他の公共発注機関へのCALS／EC導入支援

これにより建設コストの縮減、事業執行の迅速化、透明性の向上等につなげる。また、受注側では、移動コストの縮減、受注機会の拡大、業務の効率化につながると期待される。

このほか、各発注者が行っている公共事業の競争参加資格審査について、インターネットで一元受付(注3)を行い、発注者・受注希望者双方の事務負担軽減を図っている。13、14年度の定期資格審査では、申請全体の約41%がインターネットによる申請であった。

(注1)このうち電子入札・電子納品については、直轄の公共事業において既に導入している。電子入札についての詳細は第I部第3章を参照。
(注2)従来の建設CALS／EC、港湾CALS、空港施設CALSは、統一計画に統合を図る。
(注3)国土交通省及び関係9公団等。

(2)高度情報化対応型庁舎の整備

今後の庁舎整備には、電子政府の基盤となるよう、ネットワークの整備やセキュリティの確保が必要である。官庁施設に積極的にITを導入し、国民へのサービス提供機能、防災活動サポート機能、官庁業務の効率化機能等の向上を図っていく。

3. 港湾における輸出入手続等のワンストップサービス化

港湾の国際競争力強化、物流の効率化等の観点から、電子的な申請・処理を促進し、輸出入を行う際に必要となる手続の簡素化を図ることが重要である。このため、15年度の出来るだけ早期を目標に、関係省庁と協力しながら港湾における輸出入手続等のワンストップサービス化を進める(詳しくは第II部第10章を参照。)。

4. 自動車保有関係手続のワンストップサービス化

自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続(検査・登録、保管場所証明、自動車諸税の納付など)について、国民負担の軽減及び行政事務の効率化などの観点からワンストップサービス化を推進している。12年4月、IT戦略本部の決定に基づき自動車保有関係手続のワンストップサービス推進関係省庁連絡会議を設置し、ワンストップサービス・システムの構築に向け関係省庁と連携してシステム具体化に向けた調査・検討を進めており、17年のシステム稼動を目指すものとしている。

第9章　産業の再生・活性化

第I部第2章で述べたように、日本経済の低迷、グローバル化の進展等を背景に産業の再生・活性化を図ることが喫緊の課題となっている。国土交通省が所管する分野でも、これまで規制改革等を通じて一定の成果があげられてきたが、今後とも以下に述べるような施策を展開することによりさらなる活性化と再生を目指す。

第1節　産業の活性化

1．交通産業の動きとその活性化策

(1)鉄道事業の動向及びJRの完全民営化

1)鉄道事業の動向

(ア)事業者の取組み

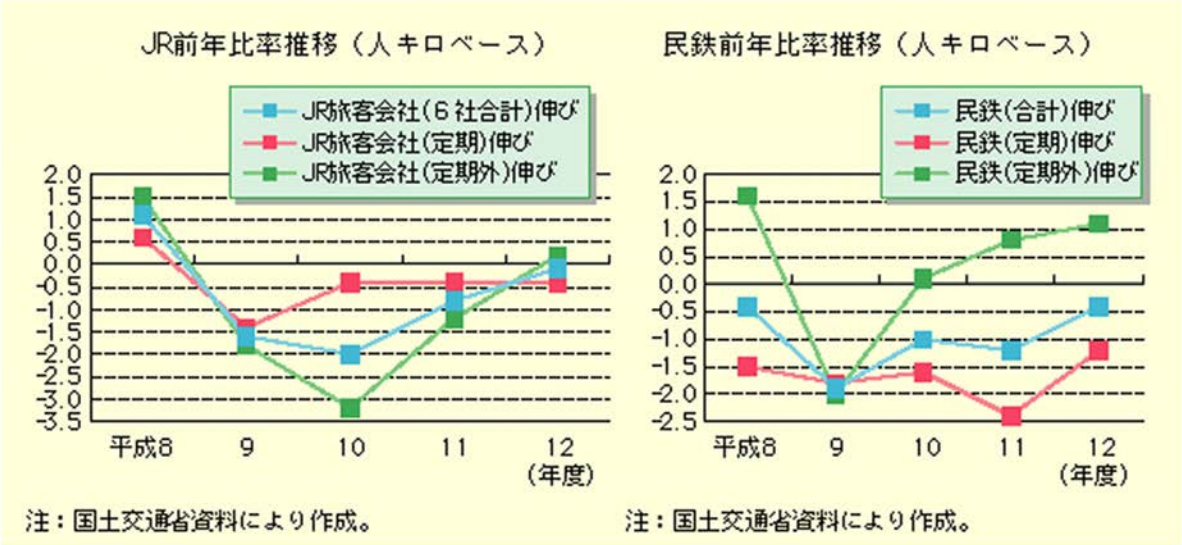
鉄道事業では様々な規制緩和が行われた後、平成12年3月には旅客輸送の需給調整廃止等を含む改正鉄道事業法が施行された。

このような中、各事業者によるサービス改善への取組みが行われている。まず、運賃については、改正法において上限認可制の下での事前届出制がとられているが、これを活用して184事業者中54事業者が値下げを行っている(注1)。また、利便性向上のため携帯電話による予約サービス、民鉄共通の乗車カード(パスネット等)などが導入されてきた。さらに、視覚障害者誘導システムの試行や女性専用車両の導入等、障害者や女性に配慮した取組みも行われている。また、鉄道貨物輸送においても、荷主のニーズに対応するための情報システムの整備やトラックへの積み替えの効率化等の取組みが行われてきている。

(イ)輸送の動向

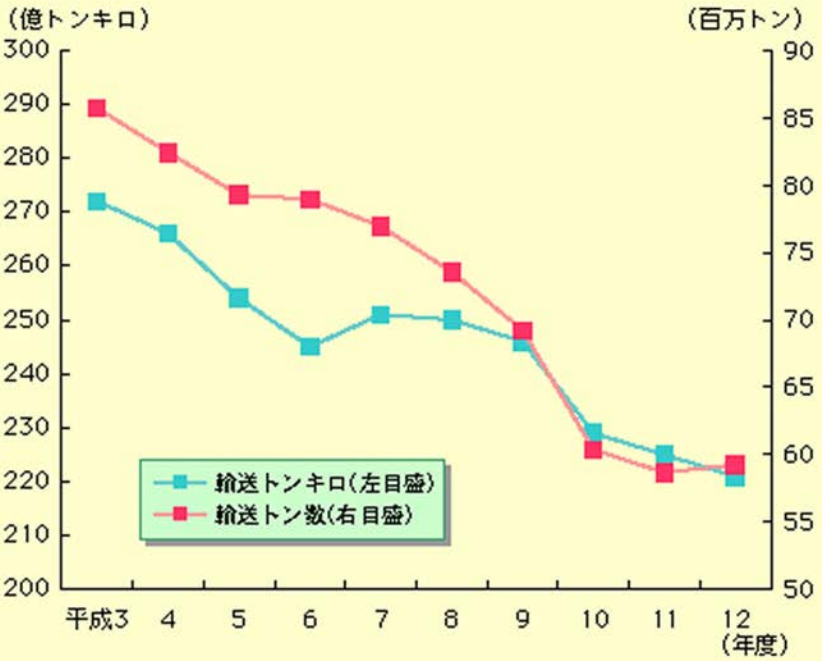
12年度の旅客輸送は、全体として依然伸び悩んでいるものの、改善傾向が明確になっている。JRについては、12年3月にデビューした「ひかりレールスター」の好調等により新幹線が3年ぶりに増加したこともあって全体の輸送量がほぼ下げ止まった。また、民鉄についても、東京圏の新線開業等により定期外旅客が増加し、全体伸び率の下げ幅を縮小した。一方、JR、民鉄とも、景気の低迷による雇用調整や少子化による通学者の減少により定期旅客が減少している。このように定期外旅客が増加する一方定期旅客が減少し、全体として横ばいになる傾向は13年度においても続いている。

図表II-9-1　鉄道旅客輸送の動向



鉄道貨物輸送は長期的に低迷しており、12年度もトンキロベースでは前年割れとなったものの、トンベースでは前年比増加に転じた。この要因としては中部国際空港建設に伴う土砂運搬により特に車扱が増加したことが大きいと考えられるが、事業者の取組みを反映してコンテナ輸送が増加したことも一因であると推測される。13年度に入ってからも、景気低迷により貨物輸送全体が低迷する中で鉄道貨物輸送はトンベースで比較的堅調に推移してきたが、13年8月以降は景気の悪化等により減少となった。

図表II-9-2　鉄道貨物の輸送動向



注：国土交通省資料等により作成。

2)JRの完全民営化に向けた取組み

昭和62年4月1日の国鉄の分割・民営化により誕生したJR各社については、累次の閣議決定により「できる限り早期に純民間会社とする」ことが求められていた。このうちJR東日本、JR東海及びJR西日本のJR本州三社については、発足以来、安定的に経常黒字を計上し、平成2年度より継続的に配当を行うなど、順調な経営を続けてきた。また、5年10月にはJR東日本が、8年10月にはJR西日本が、9年10月にはJR東海が、それぞれ株式の上場を果たし、株価も堅調に推移するなど、純民間会社とするための条件が整ったといえる状況に至った。

他方、JR各社については、一般の民営鉄道会社とは異なり、国鉄改革の中で誕生したという経緯がある。例えば、国鉄改革において、国鉄の長期債務の大半を日本国有鉄道清算事業団に承継させた上で、国鉄の鉄道のネットワークを極力維持しつつJR各社とも健全な経営が行えるよう事業用資産の承継等を行ったほか、運賃、線路使用料等においてJR各社間の協力・連携体制が採られた等の経緯がある。こうした国鉄改革の趣旨に則った事業運営は、これまでJR会社法(注2)の枠組みの中で行われてきたが、JR本州三社が純民間会社となった後も、国鉄改革が最終的に完了したと判断されるまでの間、引き続き行われる必要がある。

このような背景を踏まえ、JR会社法の一部改正を行った。その内容は以下のとおりである。

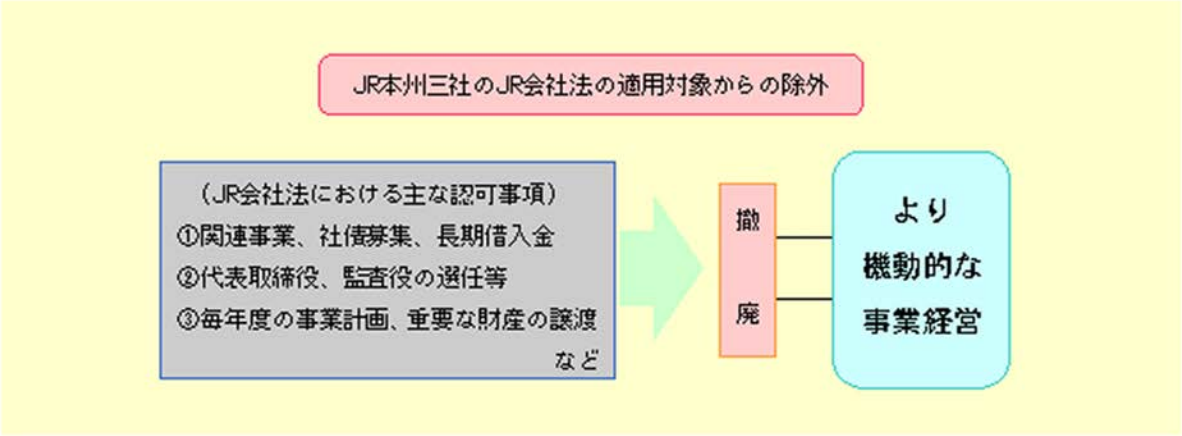
(ア)JR本州三社を特殊会社として規制しているJR会社法の適用対象から除外する。これにより、JR本州三社の会社の財務、人事、事業計画等の面において一層自主的かつ責任のある経営体制を確立する。

(イ)国土交通大臣は、一定の事項についてJR本州三社が事業運営上配慮すべき指針を策定し、必要な場合に指導、助言等を行うことができることとする。この指針制度により、JR本州三社がJR会社法の適用対象から除外された

後も、国鉄改革の趣旨に則った事業運営が行われるようにする。

なお、現在日本鉄道建設公団が保有するJR本州三社の株式のうち未売却分については、株式市場の動向等を踏まえ、順次売却する予定である。

図表II-9-3　JR本州三社のJR会社法の適用対象からの除外



(注1)平成13年8月現在。
(注2)旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律。

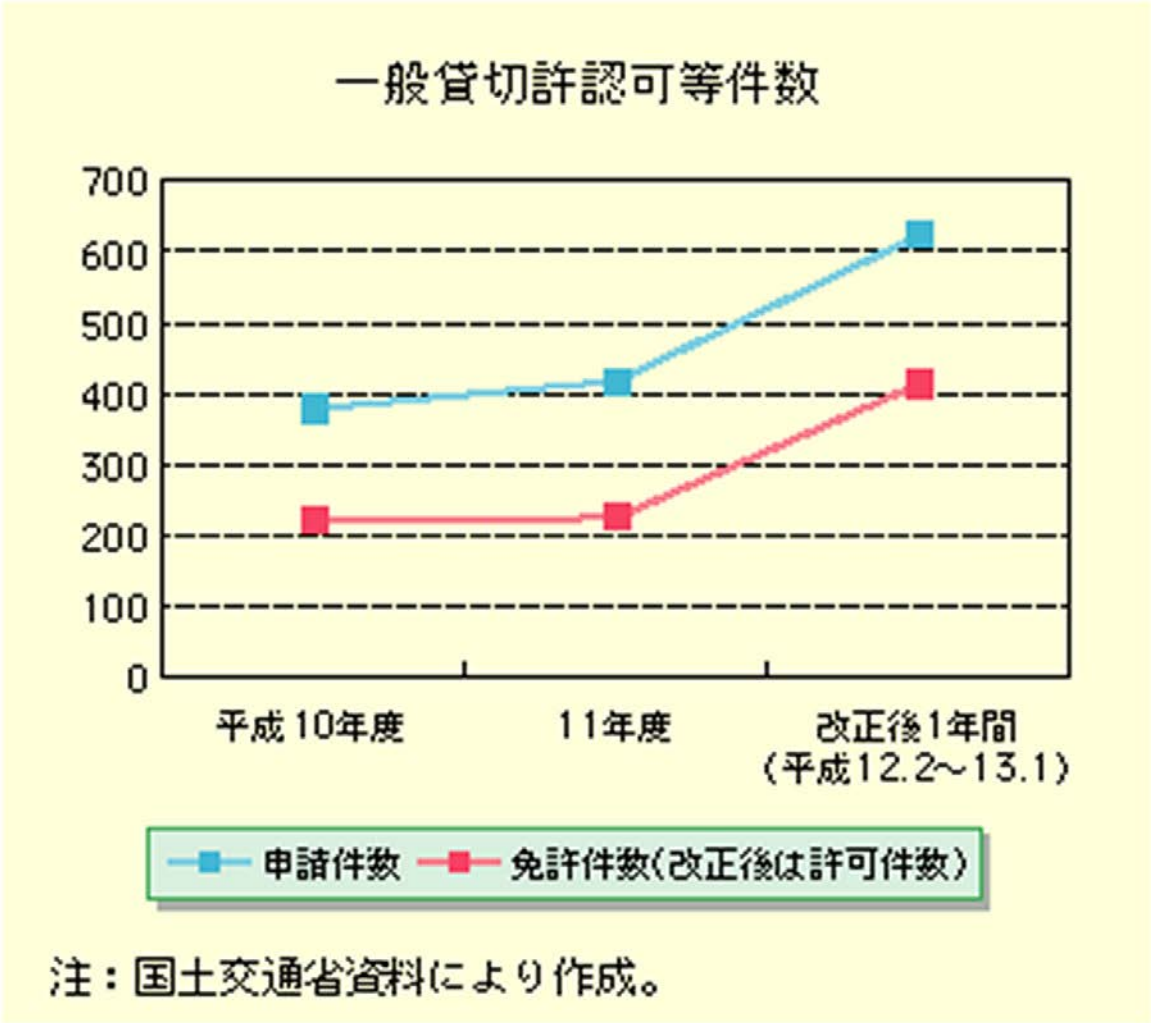
(2)自動車旅客事業の動向と自動車運転代行業の適正化

1)自動車旅客事業の動向

(ア)貸切バス事業

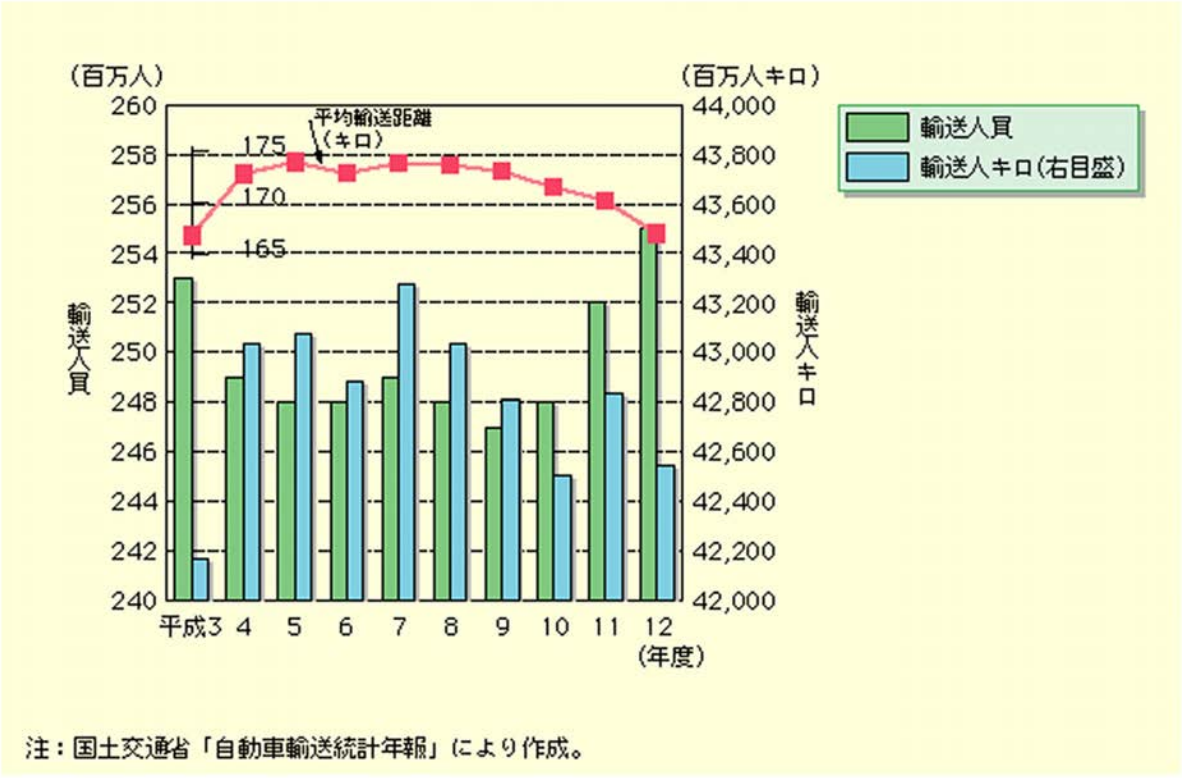
バス事業のうち、貸切バス事業については、先行して需給調整の廃止が行われ、12年2月に改正法が施行された。新規参入者数の推移を見ると、免許制から許可制への移行により、12年度における1年間の参入件数は過去数年間と比べほぼ倍増したことがわかる。

図表II-9-4　貸切バス新規参入者の推移



これにより貸切バスの輸送人員は増加しているものの、平均輸送距離が低下していることにより、輸送人キロは減少している。これは、旅行者のいわゆる「安・近・短」志向の顕在化を背景として、貸切バス事業者が比較的距離の短いサービスを提供していることを示唆しているものと推測される。

図表II-9-5　貸切バス輸送の動向



注：国土交通省「自動車輸送統計年報」により作成。

規制緩和の効果を評価するにはまだ時期尚早であるが、新規参入増加により一定の競争促進効果はあったと考えられる。

(イ)乗合バス事業

乗合バス事業では、14年2月より需給調整を廃止した改正法が施行されたが、これに先立って割引運賃制度の導入が着実に進展する等事業者のサービス改善努力が行われている。

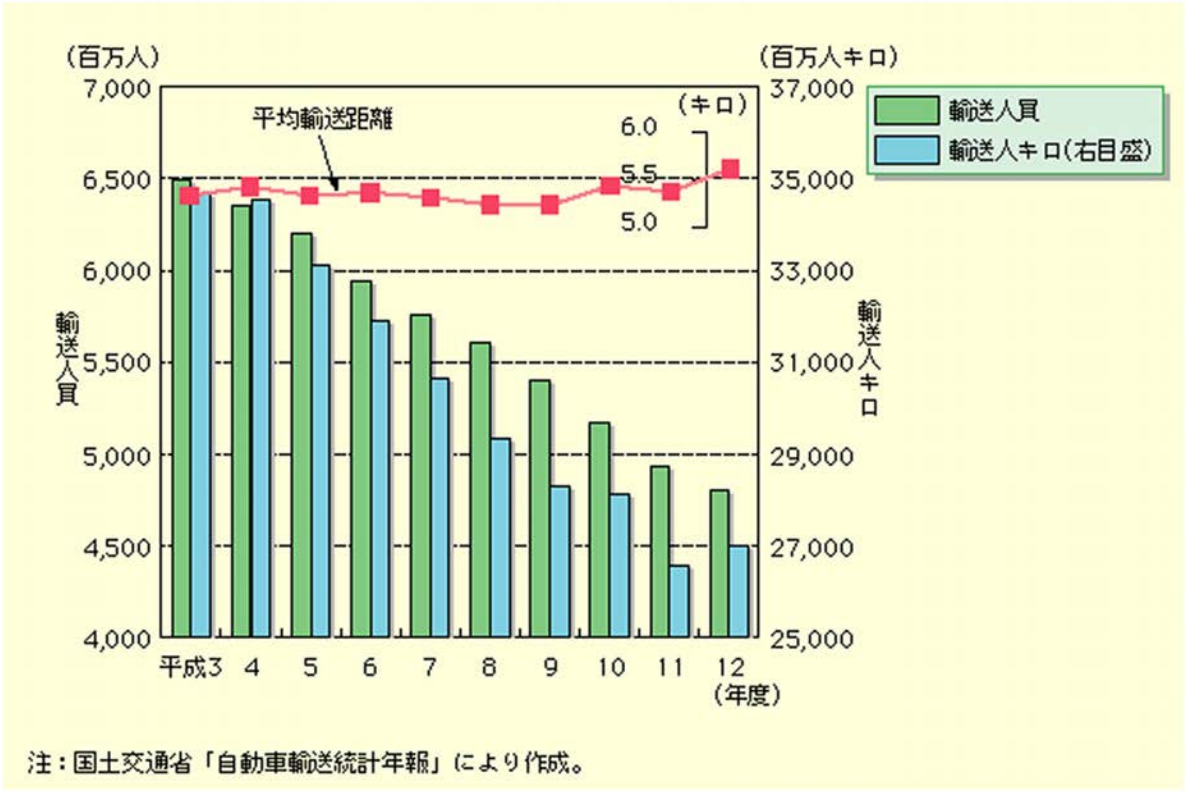
図表II-9-6　割引運賃の導入推移

利用促進のための割引運賃制度　（平成13年４月１日現在）

	割引の内容	実施状況
ワンコインバス等利用しやすい運賃の設定	鉄道駅を中心とした市街地において、最低運賃を100円に値下げするなど、近距離の利用者に対する運賃の割引	全国　145地　域 民営　139事業者 公営　5事業者
環境定期券の導入（エコ定期券）	定期券所持者に対し、事業者の全路線において、休日の本人及び同伴家族の運賃を割引（大人100円、子供50円が通例）	民営　119地　域 公営　15事業者
高齢者向け定期券の導入	65歳または70歳以上の高齢者を対象として、大幅な割引を行った全線定期券（高速バスを除く全路線に通用）	民営　73事業者

しかし、輸送人員の長期的低落傾向に歯止めはかからず、12年度まで一貫して減少している。一方、平均輸送距離は増加傾向にあり、12年度には輸送人キロが増加に転じたが、これは高速バス輸送が好調で輸送量を伸ばしているためであると考えられる。

図表II-9-7　乗合バスの輸送量の推移

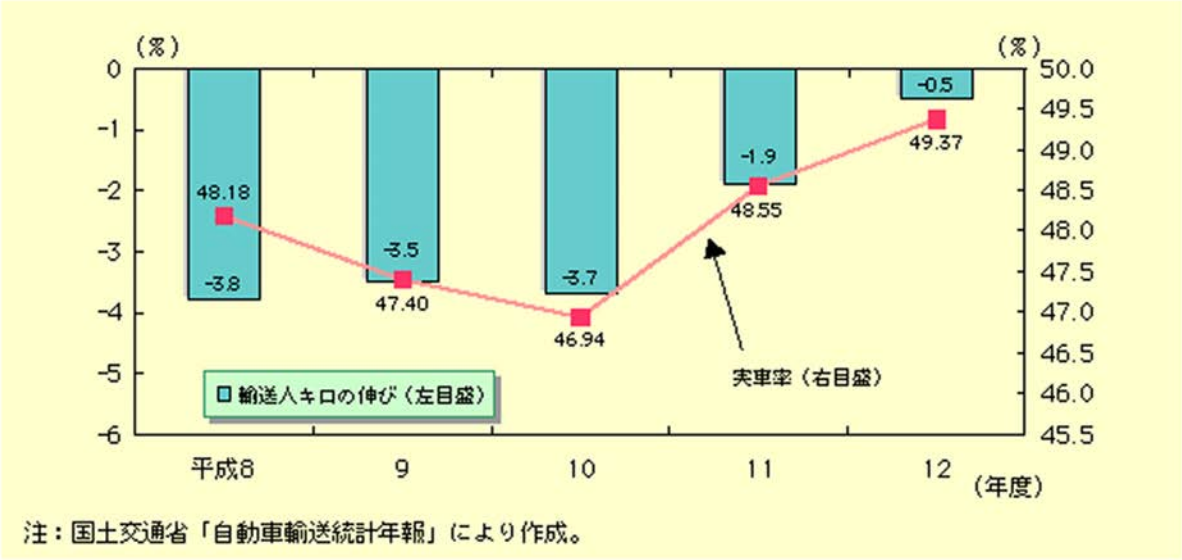


(ウ)タクシー事業

タクシー事業についても14年2月から需給調整を廃止した改正法が施行されたが、これに先立って競争の激化を見据えた事業者の経営努力が行われている。

タクシーの輸送量も長期的に低落傾向にあったが、近年では若干の改善を示す方向での動きもみられる。

図表II-9-8　ハイヤー・タクシーの輸送量推移



注：国土交通省「自動車輸送統計年報」により作成。

なお、貸切バス事業、乗合バス事業、ハイヤー・タクシー事業のいずれも営業収益経常利益率が赤字基調から脱却できない等経営は引き続き厳しい状況にある。

2)自動車運転代行業の適正化

自動車運転代行業は、夜間の公共交通機関が発達しておらず、自家用自動車が移動手段として不可欠である地方都市を中心に昭和50年頃から発達してきた産業である。これまで特段の法的規制はなされていないが、交通事故の割合が高い、暴力団関係者が関与しやすい、違法なタクシー類似行為が行われやすい、不明瞭な料金や保険契約の未加入等利用者保護に欠けるという問題が指摘されていた。

また、12年の第147回国会における道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律案の審議の際、衆参両院において、「運転代行について、違法行為排除、業務の適正運営及び安全確保等に関し、必要な法規制を早急に検討すること」という旨の全会一致の附帯決議が行われた。

自動車運転代行業に関するこれらの問題に対処するため、附帯決議を踏まえて検討を行い、第151回通常国会に警察庁と共同で「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」案を提出した。同法案は、13年6月に成立し、同月公布された。

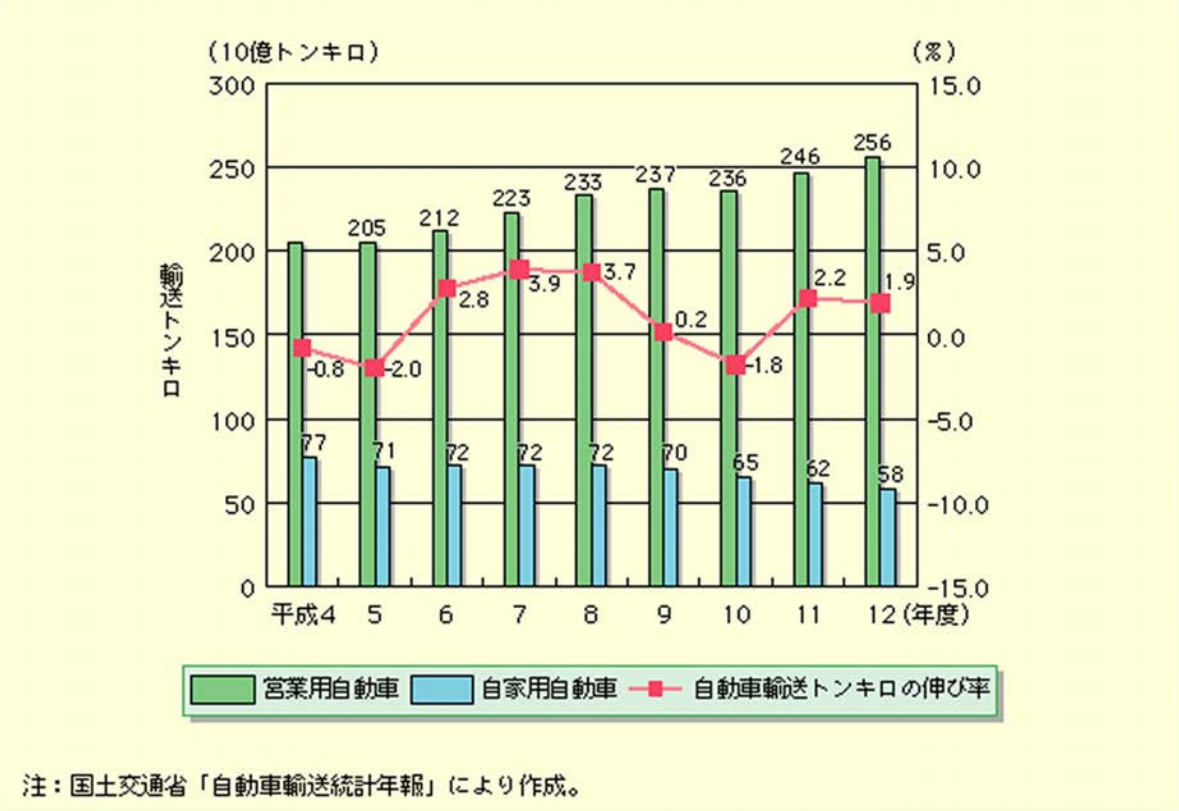
同法案においては、自動車運転代行業を営む者について必要な要件を認定する制度、自動車運転代行業者の遵守事項の規定等を主な内容としている。これにより、自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護が図られることが期待される。

(3)トラック事業等の動向とさらなる規制緩和

トラック(貨物自動車運送)事業等の物流事業については従来から着実に規制緩和を進めて来たが、物流の効率化のためさらなる規制緩和を推進・検討している。

近年のトラック輸送の動向をみると、景気の変動等により輸送量の増減はあるものの、12年度まで営業用トラックの輸送量及び分担率は一貫して増加しており、トラック事業の効率化を示唆していると推察される。ただし、13年においては景気の低迷により輸送量は軟調に推移している。

図表II-9-9　トラック輸送の動向



1)トラック事業等のさらなる規制緩和

13年3月閣議決定された規制改革推進3か年計画に基づき、トラック事業の運賃・料金規制について、条件整備を図った上で、事前届出制から事後届出制に緩和する方向で検討することとしている。また、貨物運送取扱事業についても同計画に基づき、参入規制や運賃規制を緩和する方向で検討することとしている。

2)倉庫業の規制緩和

13年6月、倉庫業法の一部を改正する法律が成立した。これにより、倉庫業への参入を許可制から登録制に改めるとともに、料金の事前届出制を廃止する。一方、事業改善命令等消費者保護のための措置を講じるとともに、

優良なトランクルームの認定制度を設けている。

(4)外航海運業

貿易立国である我が国にとって、貿易物資を安定的に輸送する手段である外航海運は非常に重要であり、激しい国際競争にさらされている我が国外航海運の国際競争力強化を図るため、船舶の特別償却制度、日本政策投資銀行による長期低利融資等の支援措置を講じている。

また、急激に減少している日本籍船及び日本人船員の維持・確保を図るため、国際船舶制度(注)を創設し、税制上の支援措置を講じている。その後も、若年船員養成プロジェクトの実施、外国資格受有者に対する承認制度の導入等、その拡充に努めている。

(注)日本籍船のうち安定的な国際海上輸送の確保上重要な船舶を国際船舶と位置づける制度。

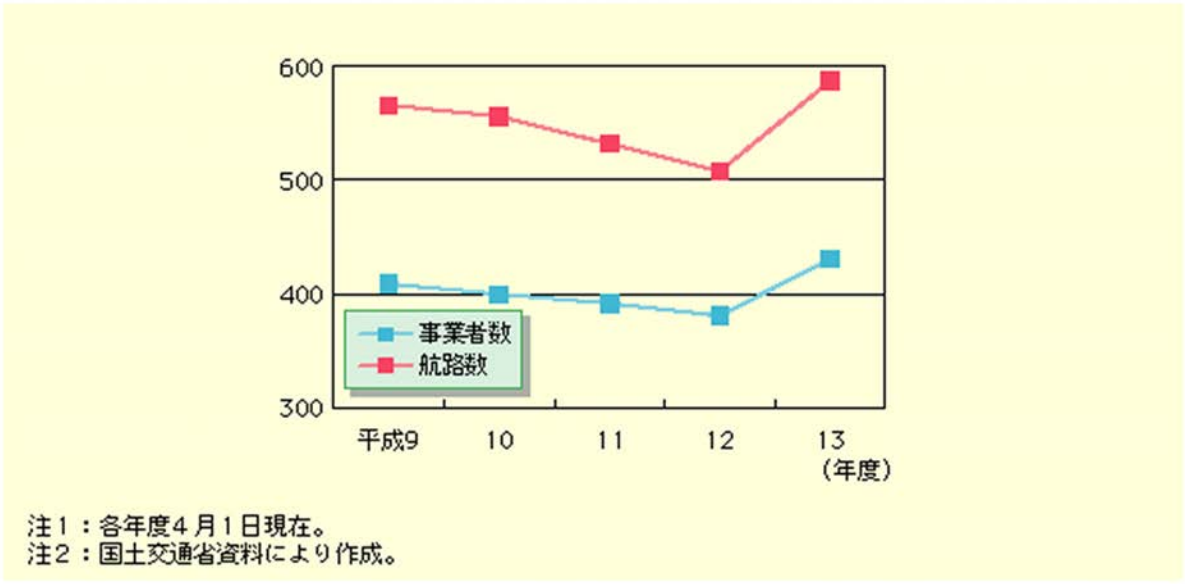
(5)国内旅客船事業等の動向

国内旅客船事業については、需給調整規制を廃止して意欲ある事業者の参入を促すとともに、事業者の判断で航路・ダイヤ設定、運賃設定が迅速かつ弾力的に行えるようにすることを内容とする改正海上運送法が12年10月より施行された。

この改正により、一般旅客定期航路事業について、事業者数、航路数が大幅に増加した。

また、従来、近海区域を航行する船舶と同じ基準が適用されていた限定近海船(注1)の満載喫水線(注2)の基準を13年10月に改正した。この改正により、限定近海船に対して合理的な満載喫水線基準が設けられ、積載量の増加、運航コストの削減等が可能となった。

図表II-9-10　一般旅客定期航路事業の推移



(注1)近海区域を航行区域とする船舶のうち本邦の周辺の水域のみを航行する船舶。

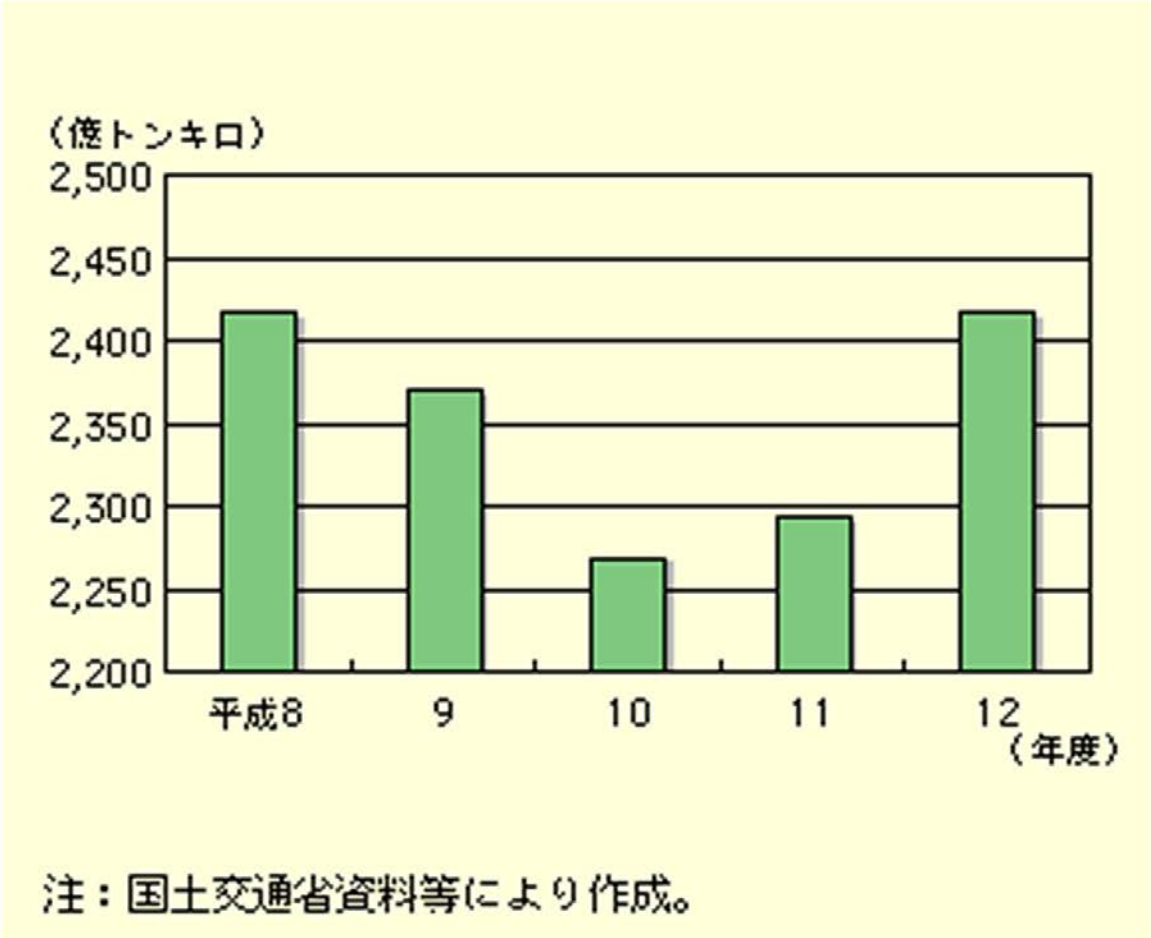
(注2)船舶に荷物等をどれだけ積載可能か(船舶をどれだけ沈めても安全か)を表すもの。

(6)内航海運の動向と活性化策

1)輸送の動向

内航海運の輸送動向を見ると、10年度以降12年度まで堅調に推移している。

図表II-9-11　内航海運輸送量



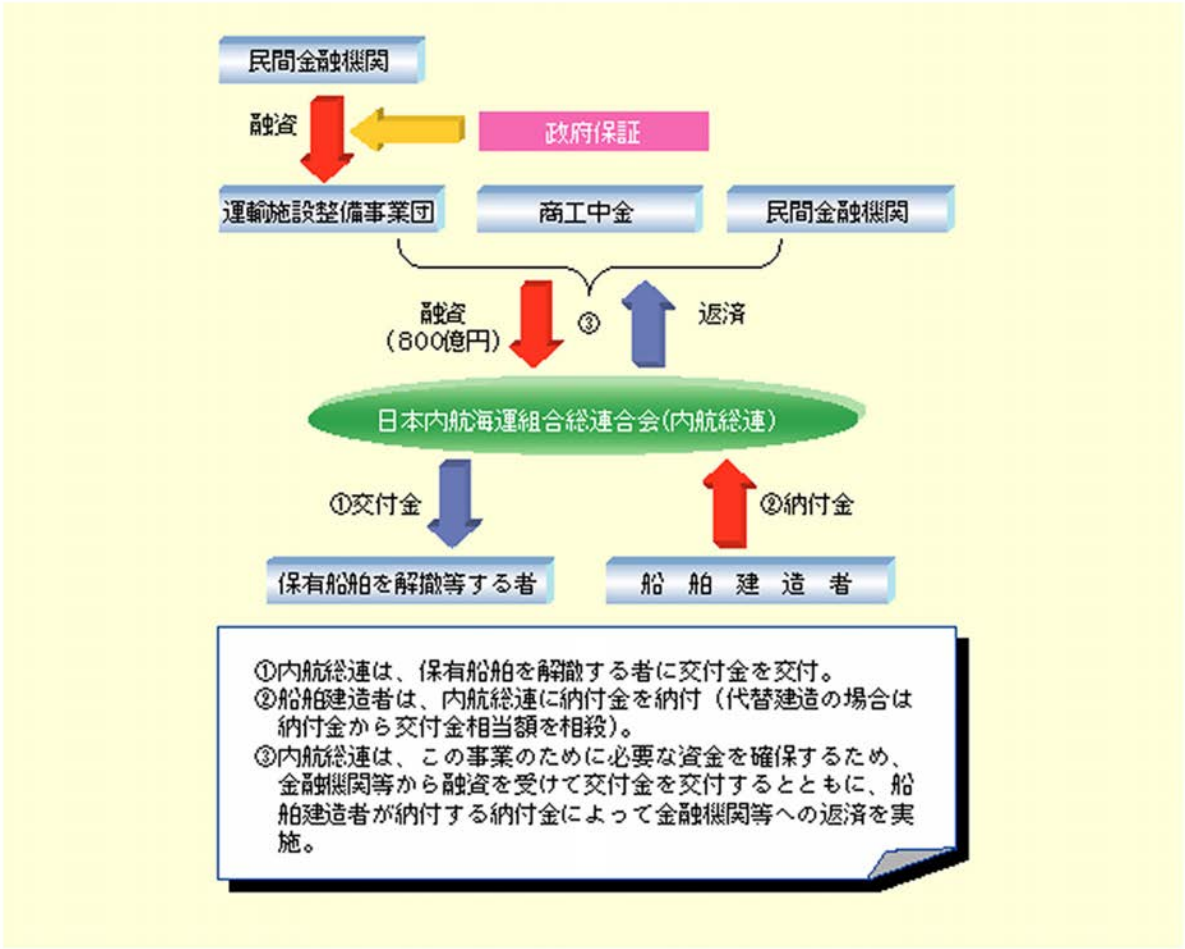
2)暫定措置事業の円滑な実施

内航海運の活性化を図るため、10年5月、暫定措置事業を導入するとともに、スクラップ・アンド・ビルト方式による船腹調整事業を解消した。暫定措置事業は、保有船舶を解撤等した者に対して一定の交付金を交付するとともに船舶建造者から納付金を納付させる等を内容とするものである。これは、競争制限的との批判が強かった船腹調整事業の解消により、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング策であるとともに、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を図る事業として実施している。これにより、事業意欲のある事業者においては、市場原理と自己責任の下、より自由な船舶の建造が可能と

なった。これまで3年間の暫定措置事業の実施により、油送船を除くすべての船種において船腹需給の適正化が図られてきている等一定の成果がみられている。

また、15年4月以降、高度で安全な内航輸送システムを構築するとともに、交付金の交付期限を実質的に15年間で確定するため、船齢15年を越える船舶は交付金の対象としないこと(シンデレラ・プロジェクト)としている。このシンデレラ・プロジェクトの実施のため、13年度補正予算において資金枠及び政府保証枠が拡充された。

図表II-9-12　内航海運暫定措置事業の概要



3)次世代内航海運ビジョンの策定

内航海運を取り巻く環境は、国内景気の停滞、荷主企業の相次ぐ合併・事業提携による物流効率化の要請の高まり、地球的規模での環境保全の取組みの強化等大きく変化してきている。このような環境の変化に柔軟に対応し、内航海運が求められる役割を積極的に果たしていく観点から、海運、船舶、船員の海事分野全般にわたる「内航海運行政のあり方」について学識経験者から成る海事局長の懇談会(次世代内航海運懇談会)を開催し検討を行っている。このうち、暫定措置事業のあり方については、暫定措置事業部会において検討を行っている。なお、こうした検討の成果は、13年度内に「次世代内航海運ビジョン」として取りまとめるとともに、逐次措置することとしている。

(7)航空事業

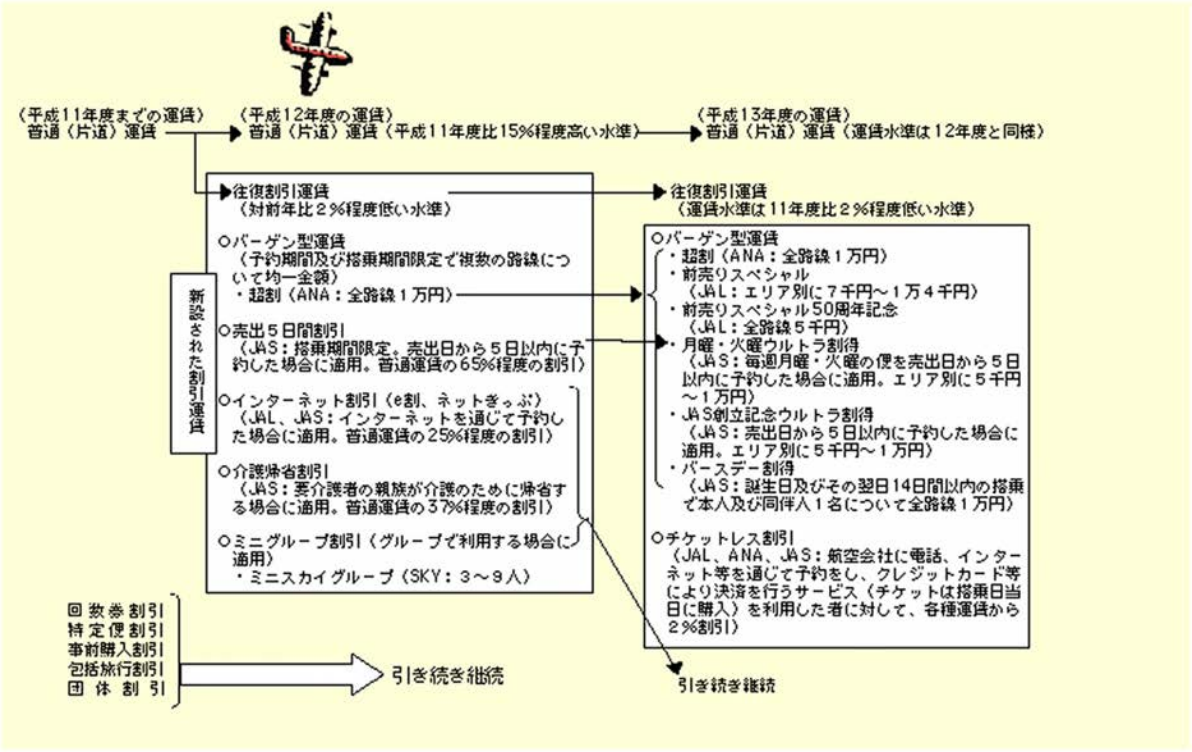
1)近年における航空輸送の動向

(ア)規制緩和と事業者の取組み

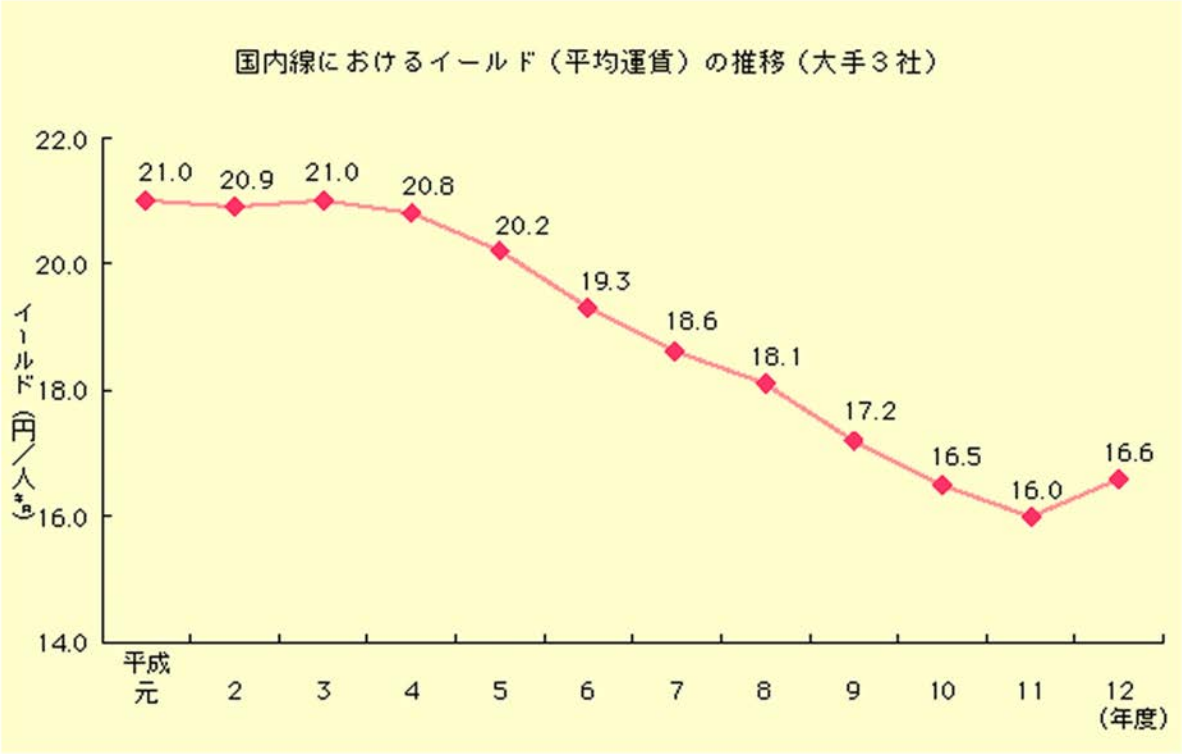
航空事業については、近年、段階的な規制緩和を行った後、12年2月からは一層の競争の促進を通じた利用者利便の向上の観点から、規制緩和の総仕上げとして、需給調整規制の廃止等を行った。

このような流れの中で、スカイマークエアラインズ・北海道国際航空(ともに10年運航開始)やフェアリンク(12年8月運航開始)による新規参入が行われた。また、各事業者により、利用者の多様なニーズや各地域の状況などに対応して、各種割引運賃の設定等柔軟な運賃設定が行われてきている。この結果、国内線における平均運賃は、中期的には大幅に下落している。

図表II-9-13　運賃体系の現状について



図表II-9-14　国内航空運賃(平均運賃)の推移（大手3社）

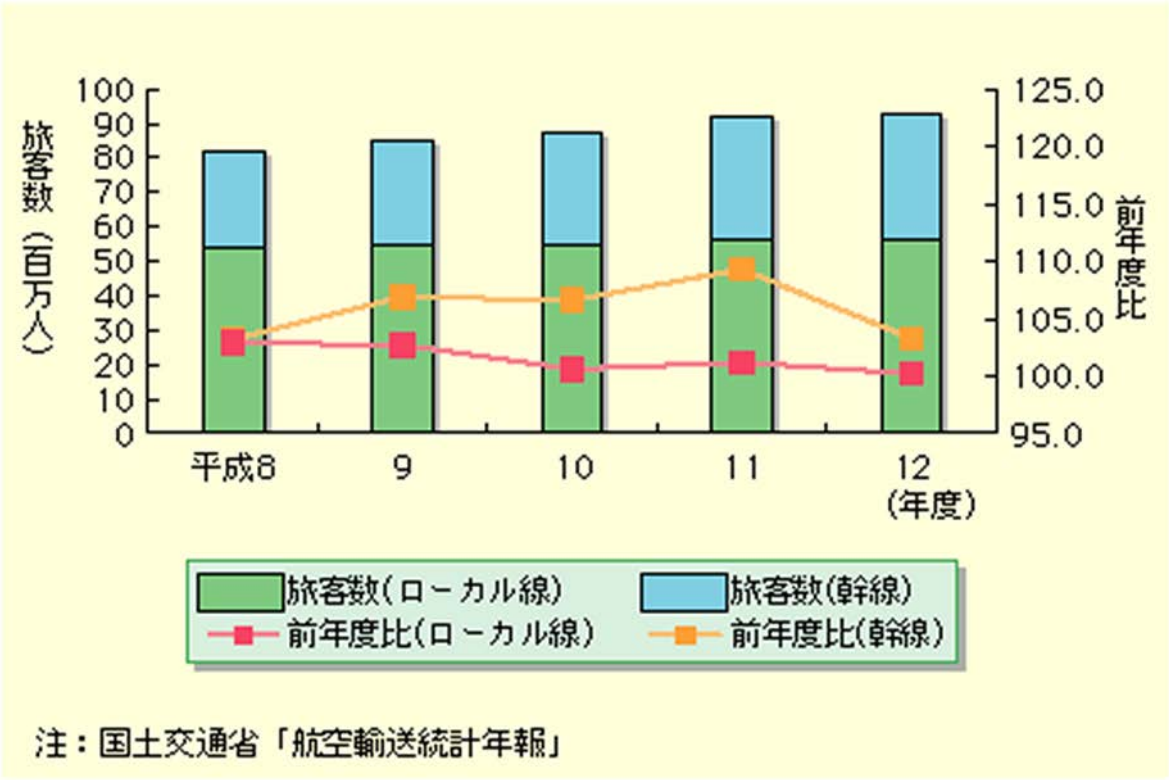


(イ)輸送の動向

運賃低下による需要誘発効果もあって、国内旅客輸送量は12年度まで継続して上昇しており、なかでも幹線旅客の伸びが大きくなっている。12年度は特にシャトル便の開設された東京-大阪間の輸送が好調であった。13年に入ってからも、景気の悪化にかかわらず国内航空旅客輸送は堅調に推移してきた(ただし、13年10月には米国同時多発テロ事件により沖縄線を中心として前年同月比で減少に転じた)。一方、国内航空貨物輸送は12年においては好調であったが、景気の低迷等を反映して13年に入って軟調に推移している。

また、国際旅客・貨物輸送は、12年までは順調に増加した。しかし、13年に入ってからは米国等に対する輸出入の落ち込みによりまず国際貨物輸送が大幅に減少し、13年9月11日に発生した米国同時多発テロ事件により国際旅客輸送も同年9月以降激減した。

図表II-9-15　国内航空旅客数の推移



2)米国における同時多発テロの影響と政府による支援策

米国同時多発テロ事件は、航空輸送量の減少による収入減や航空保険料の追加徴収等による費用増加、さらには航空保安体制の強化による費用増加により航空会社の経営に大きな影響を与えている。

このような中、テロ等による第三者への損害が発生した場合に20億米ドルを限度として賠償金の支払いが可能となるよう、日本国政府として適切な措置を講ずる旨を13年10月に閣議決定した。また、米国同時多発テロ事件の影響を受けている航空会社に対して、日本政策投資銀行から、「緊急対応等支援制度」等により緊急融資を実施することとした。

2. 不動産市場の活性化

(1)不動産の証券化の推進

不動産の証券化は、約1,400兆円といわれる個人金融資産を優良な不動産プロジェクトへと振り向け、不動産市場の活性化を促進するとともに、民間資金投入による優良な都市ストックの形成を通じて、日本経済再生に資するものである。

12年度末現在の不動産証券化の市場規模は、約3兆円弱と推定されるが、13年度末までに新たに1兆数千億円程度拡大し、4兆数千億円規模に達するものと見込まれる。

1)不動産ファンド(不動産投資法人)の組成の推進

12年11月の投資信託及び投資法人に関する法律、宅地建物取引業法の改正等により不動産ファンドの組成が可能となった。また、13年3月に東京証券取引所において「不動産投資信託証券に関する有価証券上場規程の特例」が制定され、現在2つのファンドが東京証券取引所に上場(いずれも13年9月10日)しているところである。

＜不動産ファンド(不動産投資法人)＞

投資法人が、投資証券等を発行して調達した資金を不動産等に投資し、賃料収入等から得られた利益を配当する仕組み。

2)不動産特定共同事業の規制緩和

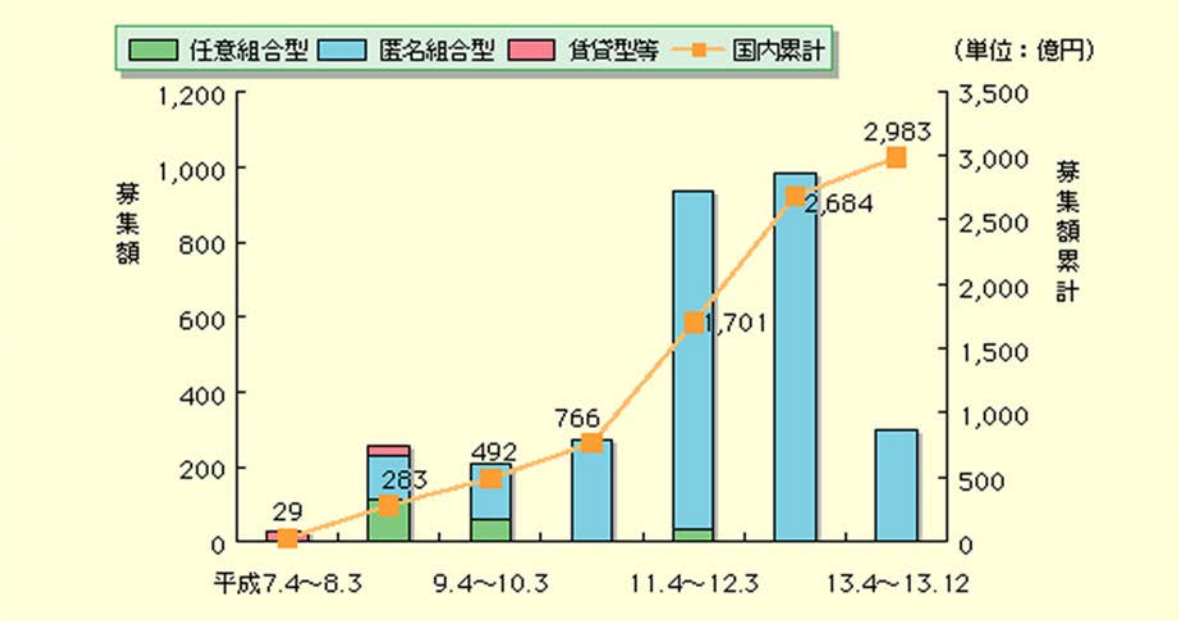
不動産特定共同事業については、これまでも規制緩和により最低出資額制限の引き下げ措置を講じてきたが、一層の不動産投資の促進の観点から13年7月に不動産特定共同事業法ガイドラインの一部を改正し、最低出資額制限を撤廃した。同時に、商品単位の低額化により一般投資家による投資の増大が見込まれることから、その保護を徹底するため、不動産特定共同事業法施行規則の一部を改正し、契約成立前における説明義務項目等を拡充した。

今後、投資家のニーズに対応した様々な特色のある商品が供給され、投資家の資金が優良な都市開発、住宅供給等に活用されることが期待される。

＜不動産特定共同事業＞

組合等を通じて投資家から不動産の共有持分や金銭の出資を受け、又は不動産の共有持分の賃貸・賃貸委任を受けた事業者が、当該資産を基に不動産取引を行い、その収益を投資家に分配する事業。平成7年に施行された不動産特定共同事業法に基づく許可業者数は76社(13年12月現在)、商品募集実績は累計で63商品2,983億円(13年12月現在)。

図表II-9-16　不動産特定共同事業の募集額及び累計額の推移



3)不動産投資顧問業の育成

新たな不動産業としての「投資顧問業」の健全な育成と投資家の保護を図るため、一定水準以上の業務遂行能力を有するものの登録、情報の開示、投資家保護のための一定のルール遵守の義務づけによって、投資家が安心して取引を行える仕組みの確立を目指して、12年9月に不動産投資顧問業登録制度が創設された。

不動産投資顧問業の育成は13年4月の緊急経済対策にも盛り込まれており、今後標準的な契約書や報酬のあり方を検討することとしている。

＜不動産投資顧問業＞

不動産投資に関する助言業務のみを行う一般不動産投資顧問業と、助言業務に加え一任業務を行う総合不動産投資顧問業の2種類がある。平成13年12月31日現在、一般不動産投資顧問業466件、総合不動産投資顧問業13件が登録されている。登録情報はデータベース化されており、国土交通省ホームページからのアクセスが可能である。

4)不動産投資インデックス(注1)

不動産投資市場の市場環境を整備するため、不動産投資の判断・運用成績の評価の指標として活用できる不動産投資インデックスの整備が求められている。13年4月の緊急経済対策にも、不動産投資インデックスに関するガイドラインを14年までに整備するとされており、13年6月に不動産投資インデックス整備検討会を開催し、不動産投資インデックスに関する検討を推進している。

5)SPC等を利用した開発型スキームの活用

開発案件について証券の発行や借入などにより調達した資金を当該物件の開発事業そのものに充当するなどの、いわゆる開発型の流動化については、すでに資産の流動化に関する法律(SPC法)に基づくマンション建設や商業施設建設の事例があるが、さらにその活用が期待されている。

6)不動産証券化税制

13年度税制改正においては、不動産証券化を促進するために特定目的会社(SPC)、投資法人等のスキームが整備されたことから、実物不動産の流動化へのインセンティブを与えるため、一定のSPC、投資信託、投資法人が、一定の不動産を取得した場合の流通税について、軽減措置(注2)が講じられた。また、13年秋の臨時国会において、長期(1年超)保有上場特定株式等の譲渡所得に係る100万円特別控除の特例の上場不動産投資口については、適用対象に追加されたほか、株式等に係る各種の特例(申告分離課税の税率の軽減、損失の繰越控除、緊急投資優遇)の適用に関し、上場株式と同様に扱うこととされた。

また、14年度には、不動産特定共同事業契約(匿名組合型)により事業者が取得する一定の不動産に係る流通税の特例措置(注3)が2年間延長されることとなったほか、特定口座内の上場株式等(上場不動産投資口を含む)の譲渡に係る所得計算及び申告不要の特例措置が創設されることとなった。

(注1)用途・地域ごとに、一定期間に不動産から生じる収益を指数化したもの。
(注2)登録免許税の税率1,000分の16、不動産取得税の課税標準3分の2控除、土地の得に係る特別土地保有税非課税。
(注3)登録免許税の税率1,000分の30、不動産取得税の課税標準5分の1控除、土地の取得に係る特別土地保有税非課税。

(2)不動産取引市場の整備、不動産管理の高度化等

1)不動産取引市場の整備

我が国の不動産取引市場の不透明性や閉鎖性を払拭し、公正で透明な市場の形成とともに消費者保護の一層の増進を図っている。

物件情報の充実により消費者の選択の幅を広げるとともに、適正な価格形成に資するため、指定流通機構(レインズ)の公開している平均成約価格等の市況情報の充実も図っている。

＜指定流通機構(レインズ)＞

宅地建物取引業者が指定流通機構に物件情報を登録し、広く業者間で情報交換を行う仕組み。広く取引の相手方を探索でき、迅速、透明な不動産取引が可能となる。また、指定流通機構は報告された成約情報を基に平均成約価格等の市況情報を公表している。

国土交通省としても、不動産業の業況、価格動向等の調査を行い、不動産取引市場の動向把握に努めている。また、指定流通機構の協力を得ながら、インターネット上での市況情報の提供を進めるなど、不動産取引の情報化を進めている。

2)不動産管理の高度化、不動産業の人材育成

(ア)マンション管理業の登録制度の創設

マンションストックの増大に伴い、マンションの適正な管理の確立が緊急の課題になっていることを踏まえ、マンションの管理の適正化の推進に関する法律が制定(平成12年12月1日成立)され、13年8月1日より施行された。この法律により、マンション管理業者に業登録と管理業務主任者の事務所ごとの設置を義務づけ、業務規制を課すことなどが規定された。

＜マンションの管理の適正化の推進に関する法律概要＞

1. 目　的

多数の区分所有者が居住するマンションの重要性が増大していることにかんがみ、マンションの管理の適正化を推進するための措置を講ずることにより、マンションにおける良好な居住環境の確保を図り、もって国民生活の安定向上等に寄与することを目的とする。

2. 管理組合による管理の適正化を確保するための施策

(1)国土交通大臣によるマンション管理適正化指針の策定

(2)管理組合、区分所有者による適正な管理に関する努力義務規定

(3)国・地方公共団体による情報提供等の措置

3. マンション管理士の資格の創設

(1)マンション管理士

国土交通大臣の登録を受けて、管理組合の運営その他のマンションの管理に関し、相談に応じ、助言・指導等を業として行う者

(2)マンション管理士の義務等

名称使用制限、秘密保持義務、講習受講義務、信用失墜行為の禁止

4. マンション管理業の適正化のための措置

(1)マンション管理業登録制度の創設

・登録の義務づけ

・管理業務主任者の設置

・業務規制(重要事項説明、委託契約書面交付義務、修繕積立金等の分別管理)

・情報開示(管理実績、財務諸表等)

(2)マンション管理業の健全な発展を図るための団体の指定

・管理業に関する苦情の解決

・管理業に従事する者に対する研修

・管理費等についての保証

5. マンションの管理の支援のための専門的な組織の指定

(1)管理に関する相談、苦情処理

(2)管理組合への情報提供、技術的支援

6. 分譲段階における適正化の措置

竣工図書の管理組合への引渡の徹底等

(イ)不動産業の人材育成

不動産の有効利用ニーズに応えるビル経営管理士認定制度、不動産コンサルティング技能の審査・証明事業認定制度により、高度な専門家を育成している。また、人材育成の一環として、宅地建物取引主任者に関する各種講習の充実を図っている。

(3)宅地建物取引業法の的確な運用

宅地建物取引に係る消費者利益の増進を図るため、宅地建物取引業法の的確な運用により、規制の簡素合理化を図りつつも、消費者保護の徹底に努めている。

宅地建物取引業者数は、近年横ばいで推移している。

宅地建物取引業者数(13年3月末現在)：138,816
宅地建物取引主任者資格試験の合格者：25,928人(12年度)
合格率：15.4%
取引主任者登録者数：約67.6万人(全国計、13年3月末時点)

不動産の購入等に当たって基本となる、宅地建物の重要事項の説明に関する苦情や、手付金等の返還に関する苦情・紛争は依然として多い。12年度の苦情相談件数は8,695件と前年度と比べ1,200件程度減少した。消費者保護のため、苦情・紛争の未然防止に努めるとともに、国土交通省及び都道府県において相談に対する助言・指導を行っている。また、法に違反した業者には、免許取消、業務停止などの監督処分を行っている。

監督処分件数：442件(12年度)
うち免許取消：255、業務停止：96、指示：91

13年3月、宅地建物取引業法施行規則を改正し、宅地建物取引業者が契約の相手方等に対し契約成立前に宅地建物取引主任者をして説明させるべき重要事項に、社会的要請の強かった1)マンション管理規約に定められる、金銭的な負担を特定の者にのみ減免する条項について2)マンション修繕の過去の実施状況について3)売買、交換の対象となる建物が住宅性能評価制度を利用する新築住宅であるときはその旨、の3項目を追加した。

なお、事務処理の円滑化や利用者の利便性向上のため、13年から宅地建物取引業法に係る免許事務を地方整備局等へ事務委任した。

第2節　産業の再生

1. 建設産業の再生

(1)建設産業の再編とセーフティネットの確立の促進

我が国の建設産業は、国内総生産の約13%に相当する約70兆円の建設投資を担うとともに、全産業就業人口の約10%を占める650万人の就業者を擁する我が国の基幹産業である。

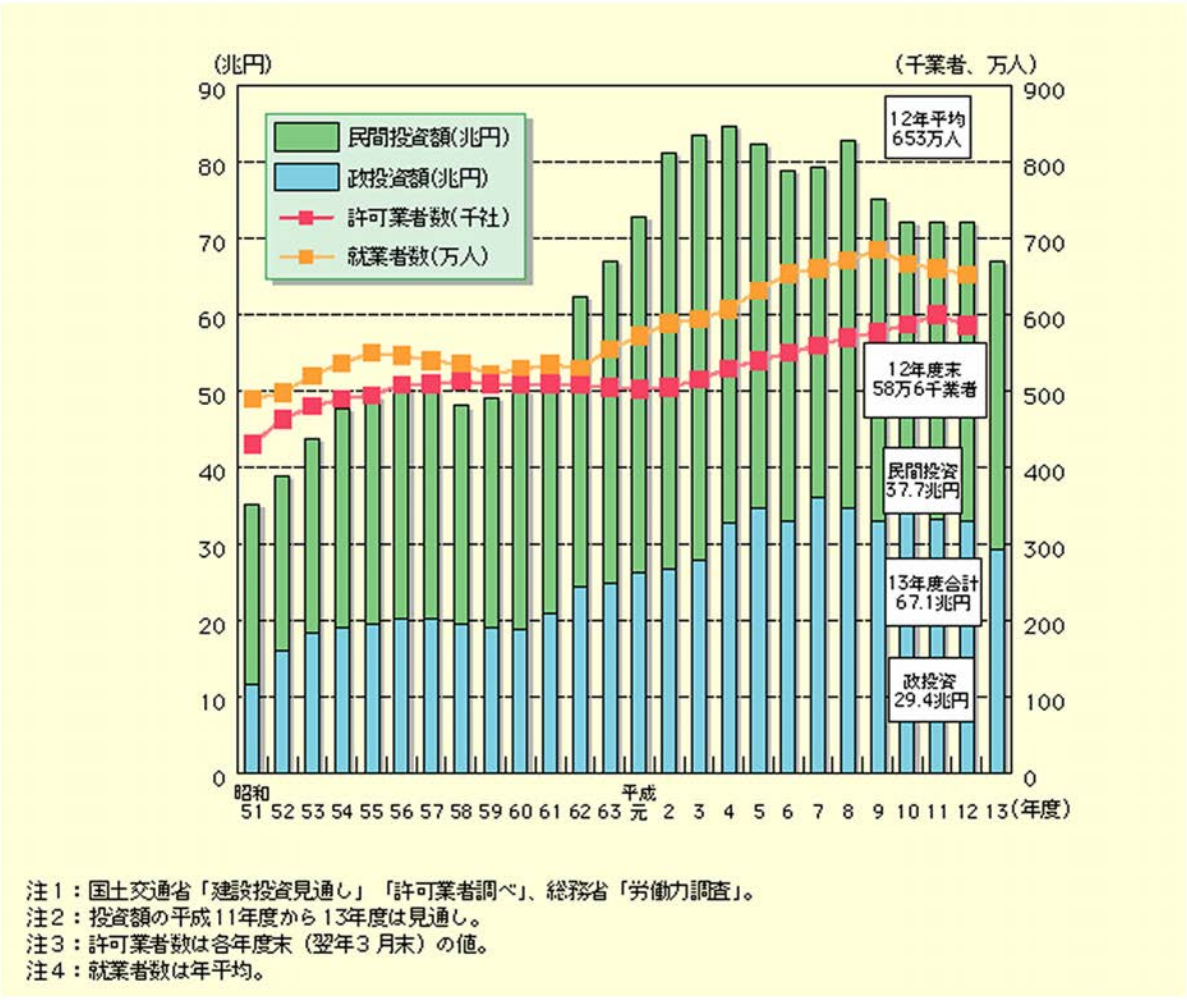
建設産業は投資の低迷、建設業者数と建設投資のバランスの崩壊など市場の大きな構造変化の中で、厳しい経営環境に直面している。

建設投資をみると、平成13年度の見通しは約67.1兆円で、建設投資のピークであった4年度(約84.0兆円)と比べると20.1%減少している。その一方で、建設業者数をみると、13年3月末は585,959社で、4年3月末(522,450社)と比べると12.2%増加している。また、これらのうち公共工事の部分については、13年度(見通し)の政府投資は29.4兆円で、4年度(約32.3兆円)と比べると、9.1%の減少となっている。これに対して公共工事を元請で受注した業者数と考えられる公共工事前払実績業者数をみると、12年の累計は85,292社で、4年の累計(65,309社)と比べると30.6%の増加となっており、公共工事の受注においても厳しい競争が繰り広げられているものと考えられる。

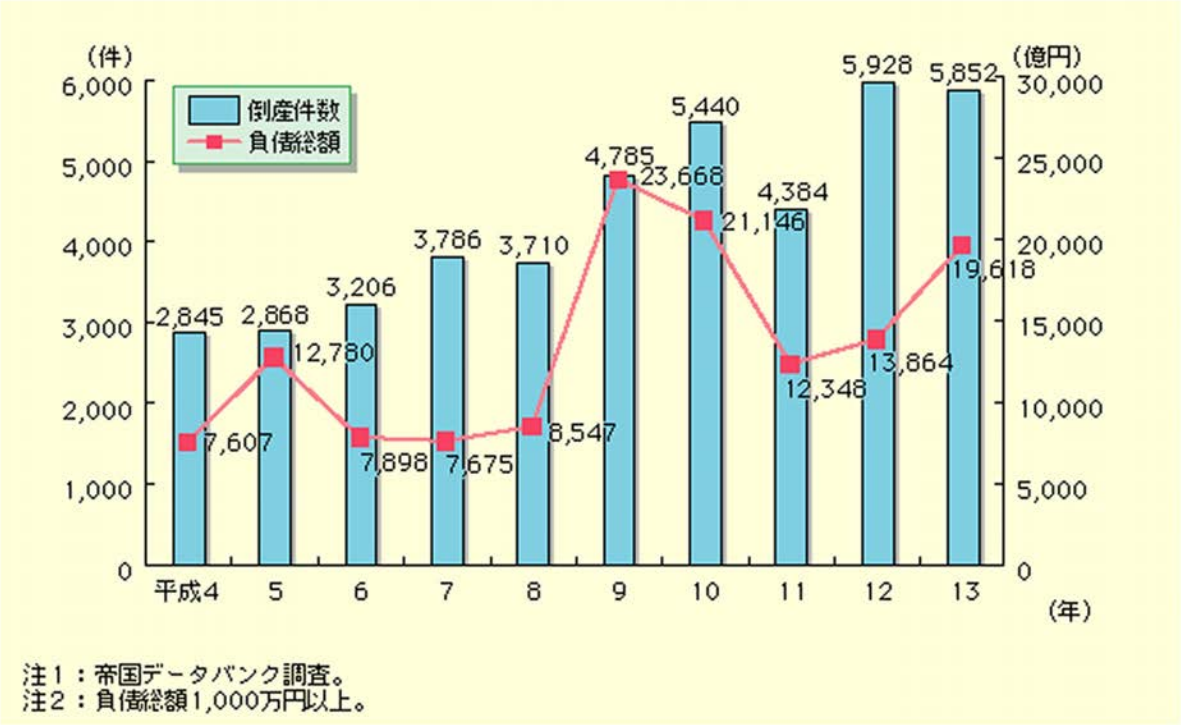
この結果、建設産業の利益率は大きく低下しており、12年度の営業利益率は1.6%、経常利益率は1.6%で、ともに4年度(3.8%、3.2%)の半分程度となっており、また、全産業の平均(2.6%、2.5%)を下回っている。また、13年の倒産件数を見ると5,852件で、4年(2,845件)と比べると2.06倍となっている。

このように建設産業は厳しい経営環境となっているが、中長期的にも建設投資の大きな伸びは期待できず、今後とも厳しい状況が続くものと考えなければならない。

図表II-9-17　建設投資(名目値)、許可業者数及び就業者数の推移



図表II-9-18　建設業者倒産件数と負債総額の推移



このような状況から、企業同士の合併等の連携の強化による再編が不可避と考えられる。供給過剰な状況が優良な中小企業の淘汰、品質の低下などを引き起こすことが懸念される中で、行政としては、健全な市場メカニズムを通じた再編が行われるよう環境整備を進めることが必要と考え、13年2月9日に「建設産業の再編の促進について」を決定した。

さらに、13年4月6日の緊急経済対策においては、金融再生と建設産業を含む産業再生を車の両輪として一体的に進めることが重要とされ、特に建設産業については、市場原理に沿った公共工事の発注方策の検討等、建設業界の再編の促進に向けた市場環境の整備を進めるとされたところであり、これらの施策について実施可能なものから順次実施している。これらを通じて、技術と経営に優れた企業が伸びられる環境や各企業が多様な経営戦略をとることを可能とする環境を整備していくことが必要と考えている。

＜「建設産業の再編の促進について」概要＞

I　施策の基本的方向
　1)技術と経営に優れた企業が生き残る環境整備
　2)多様な企業連携を支援するための環境整備
　3)自主的な経営改善の促進
II　具体的施策
1．緊急に実施すべき施策
(1)技術と経営に優れた企業が生き残る環境整備
　1)入札・契約制度における技術力の重視、工事施工状況の評価、施工体制の適正化
(2)合併、業務提携等の企業連携の促進

1)共同受注型業務提携の支援による企業連携の促進
2)営業譲渡、共同出資子会社を活用した企業連携等の促進
2. 実施に向けて早急に検討を進めるべき施策
(1)公共工事の瑕疵担保保証の在り方の検討
(2)特定建設業許可の財産的要件の見直し
(3)入札参加資格における経営状況の評点(Y評点)等の活用の検討
(4)会社更生法等を申請した企業に係る競争参加資格の取扱いの検討

上記の「建設産業の再編の促進について」及び「緊急経済対策」を受けて、再編促進施策についてさらなる検討を行うため、外部の有識者からなる「建設産業の再編の促進に関する検討委員会」が催され、13年10月には「中間取りまとめ」が発表されたところである。

また、こうした再編促進と併せて、下請代金の保全やリフォーム等の新規産業への参入、海外展開等を促進することによって雇用機会の創出を図るとともに、厚生労働省等と連携しつつ、建設業雇用問題協議会等を活用した労働移動の円滑化を促進する等、セーフティネットの確立を図るべく、取り組んでいる((5)を参照)。

＜建設産業の再編の促進に関する検討委員会中間取りまとめ(主なポイント)＞

○建設産業の再編の促進に関する基本的考え方

・再編は市場における健全な競争を通じて行われるべきもの。行政の役割は各企業の多様な経営戦略を可能とする環境の整備。
・公共部門の発注者として、企業の破綻リスクの評価やそのヘッジが重要な課題。

○当面講ずべき措置

・大規模工事における履行保証割合の引上げ(30%)
・特定JV工事への履行保証の導入
・企業の信用力に応じた前払金保証料率の設定

○今後検討すべき措置

・入札参加時点における技術力・経営力のある企業の選別(金融機関による保証、前払金制度の見直し等)
・下請企業の保護のための保証制度の導入
・持ち株会社等を活用した経営統合への支援方策
・特定建設業許可への自己資本規制の導入、特定JVに係る経営悪化企業のスポンサー規制の導入

(2)企業評価のあり方、不良・不適格業者の排除

1)公共事業における企業評価

公共事業全体に対する国民の信頼回復のためにも、入札・契約制度の改善、企業評価のあり方の見直し等を通じた公正な競争の促進、不良・不適格業者の排除の徹底が緊急の課題であり、13年4月には入札契約適正化法が施行され、各発注者が取り組むべきガイドラインである適正化指針(第I部第3章参照)も閣議決定された。

また、経営事項審査を中核とする企業評価制度については、最近、1)規模の競争ではなく技術力・質による競争を促す、2)建設業者の経営状況を一層的確に反映させる、等の観点から改正を行ってきた。

さらに、12年7月より、企業評価を受ける側である建設業者と企業評価を行う側である発注者の双方を交えた意見交換会を設置し、経営事項審査のあり方を含め、建設業者による公正な競争の推進とそれを通じて健全な建設市場が整備されるよう検討しているところである。

＜適正化指針の骨子＞

1. 透明性の確保
(1)情報の公表　　入札・契約に係る情報は、すべて公表を基本とする等
(2)第三者の意見を適切に反映する方策　　入札監視委員会等の第三者機関の設置等
2. 公正な競争の推進
(1)入札及び契約の方法の改善　　公募型指名競争入札の適切な実施等
(2)苦情処理システムの整備
3. 談合その他の不正行為の排除の徹底
(1)談合情報への適切な対応　　公正取引委員会への的確な通知等
(2)一括下請負等建設業法違反への適切な対応　　建設業許可行政庁への的確な通知
(3)捜査機関等との連携
(4)ペナルティの厳正な運用　　指名停止基準の策定、公表等
(5)談合への発注者の関与の防止
4. 公共工事の適正な施工の確保
(1)公共工事の施工状況の評価　　工事成績評定を行う等
(2)ダンピングの防止
(3)施行体制の把握の徹底等
5. その他入札契約の適正化の促進
(1)不良・不適格業者の排除
その他ISOの活用、IT化の推進等

2)不良・不適格業者の排除

不良・不適格業者(注)を放置することは、適正な競争を妨げ、公共工事の品質確保、適正な費用による施工等の支障になるだけでなく、技術力・経営力を向上させようとする優良な建設業者の意欲を削ぎ、ひいては建設業の健

全な発達を阻害することとなる。また、建設業許可や経営事項審査の申請に係る虚偽記載をはじめとする公共工事の入札及び契約に関する様々な不正行為は、主としてこうした不良・不適格業者により引き起こされるものであることから、発注者支援データベースの活用、施工体制台帳や施工体系図による技術者配置や下請状況等の確認等の取組みにより、不良・不適格業者の排除の徹底を図っている。

3)「丸投げ」の全面的禁止

これまでは、一括下請負に該当する場合であっても、請負代金の額が適正に定められた元請負人と下請負人の間に不当な中間搾取がなく、下請契約の内容も適正であり、工事の適正な施工が保証されている場合は、特にこれを禁止する理由・実益がないため、発注者の書面による事前承諾がある場合は、一括下請負の禁止の例外としていた。しかしながら、公共工事においては、厳格な入札・契約手続きを踏んでいること等から一括下請負を認める必要性が全くないため、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、13年4月1日以降に契約される公共工事について、一括下請負が全面的に禁止されることとなった。

(注)一般的に、技術力、施工能力を全く有しないペーパーカンパニー、経営を暴力団が支配している企業、対象工事の規模や必要とされる技術力からみて適切な施工が行い得ない企業、過大受注により適切な施工が行えない企業等を指す。

(3)多様な入札契約方式の活用拡大、CM方式の導入検討

1)多様な入札契約方式の活用拡大

公共工事において、これまで民間のもつ技術力を活用することのできる入札時VE方式、総合評価落札方式等を試行的に実施している。また、13年度からは13年3月に取りまとめられた「設計・施工一括発注方式導入検討委員会報告書」に基づいて、設計・施工一括発注方式の試行の拡大を図っている。民間等のもつマネジメント技術の活用による工事の品質確保やコスト縮減及び発注者の支援等を目的としたマネジメント技術活用方式についても、直轄工事において試行を開始している。

これらを踏まえ、今後の評価のための第三者委員会を立ち上げて、多様な入札契約方式の本格的な実施に向けてのガイドライン、手引きの作成に取り組む。

2)CM方式の導入に向けた検討

従来、我が国の建設生産・管理システムは、公共工事における分離発注を除き、発注者が総合工事業者に施工を一括発注する方式(一式請負方式)が多く用いられてきたが、最近の発注者のコスト意識の増大等を動機として、CM方式を活用し、建設工事をより直接的に把握・指導しようとする発注者が増えつつある。

建設業界、設計業界、建設コンサルタント業界等においても、CM方式を活用しようとする動きが出はじめている。

＜CM(ConstructionManagement)方式＞

「建設生産・管理システム」の1つであり、CMR(ConstructionManager)が、発注者の補助者として、発注者の利益を確保するため、設計・発注・施工の各段階において、設計の検討や、コスト管理、工程管理、品質管理などの各種マネジメント業務を行う方式。すでに米国等では、特に大型の建築工事を中心に広く採用されている。

国土交通省では、CM方式の普及促進に向け、12年12月からCM方式研究会を設け、普及のための課題の整理等を行っている。CM方式の活用によって、

・多様な建設生産・管理システムの形成による発注者の選択肢の多様化
・コスト構成の透明化
・発注者内技術者の質的・量的補完

等のメリットが期待される。

(4)建設労働対策の推進

1)建設業就業者のセーフティネット構築

建設投資の減少による今後3ヶ年での建設業就業者数の減少は、12年の約1割に相当する約60万人が見込まれるという試算がある(注)。特に、これまで公共投資の追加により建設業が他産業からの雇用の受け皿となってきた地方部においては、離職者の増加、地域経済の停滞が懸念されている。

このため、建設業におけるセーフティネットとして、建設業就業者の円滑な労働移動を促進する一方で、建設企業の新分野等への進出の支援による雇用確保・創出、優れた建設技能工等の確保・育成を図ることが喫緊の課題であり、13年9月には、官民を挙げて建設業の雇用対策等について検討・協議を行う建設業雇用問題協議会において、「当面の建設業雇用対策」を取りまとめ、これに基づく施策を推進している。

＜「当面の建設業雇用対策」(平成13年9月19日)抜粋＞

○建設業就業者のセーフティネット構築のために当面取り組むべき事項
- ・建設業就業者に対する公的部門による雇用創出
- ・新分野・新市場等における雇用確保・創出
- ・優れた建設技能工・技術者の確保・育成
- ・元請下請取引の適正化等
- ・労働移動の円滑化(労働需給のミスマッチの解消等)
- ・失業者対策(離職・失職者への支援措置の積極的活用等)
- ・推進体制の整備(建設業雇用問題地方連絡会議の活用等)

2)建設業における雇用労働条件改善

建設業における雇用労働条件は、年間総労働時間、年間賃金総支給額等の指標をみると、全産業平均値に比していまだ立ち遅れている。これらの改善を図るため、13年3月に厚生労働大臣により告示された「第6次建設雇用改善計画」を厚生労働省と連携強化しながら推進している。

図表II-9-19　建設業における雇用労働条件

	建設業	製造業	全産業
年間総労働時間（時間）　（平成12）	2,044	1,976	1,859
年間賃金総支給額（千円）　（平成12）	4,201	4,907	5,624

注１：年間総労働時間は、月間平均値（事業所規模30人以上）を12倍し、小数点以下第１位を四捨五入したものである（国土交通省算出）。
注２：年間賃金総支給額(全産業は男性労働者、建設業と製造業は男性生産労働者)は、きまって支給する現金給与額（６月時）を12倍し、年間賞与その他特別給与額（平成11年分）を加え、小数点以下（百円以下）第１位を四捨五入したものである(国土交通省算出)。また、10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所についての数値である（パートタイム労働者を除く）。
注３：厚生労働省「毎月勤労統計調査」「賃金構造基本統計調査」

3)人材確保・育成

建設業の人材対策を推進する全国的な組織として建設産業人材確保・育成推進協議会があり、建設産業への入職促進等のための全国的なキャンペーンを実施するとともに、各都道府県において、工業高校生等の現場見学会や現場実習によるインターンシップの推進、工業高校等進路指導教師等との懇談会を実施している。

また、労働生産性の向上、優れた建設技能の若年者等への継承のため、基幹技能者の確保・育成が重要である。13年10月末現在、8職種9団体が基幹技能者に係る民間資格を整備し、合計10,605名を輩出している。

このほか、建設産業の技能労働者の社会的評価向上を目的に、特に優秀な技能・技術を持ち若い技能者の指導・育成等に多大に貢献している現役の技能者を、「建設マスター」として国土交通大臣が毎年度顕彰している。これまでの被顕彰者は2,875名となっている。

(注)平成14年度公共投資関係費を1割(1.04兆円)削減した場合の(財)建設経済研究所の予測値。

(5)専門工事業、建設関連業等の経営基盤の強化

1)下請セーフティネット債務保証事業

中小・中堅建設業者の担保力・信用力を補完し、工事途中での資金不足の発生等を防ぎ、さらに下請代金の支払いの適正化を図るため、下請セーフティネット債務保証事業を行っている。平成13年3月現在、債務保証枠は21府県で合計825億円が設定されている。

2)中小建設業等

中小・中堅建設業者による、経営力・施工力の強化のための経常建設共同企業体の活用を促進している。また、中小建設業者等の組織化、事業の共同化を推進しており、
13年度には事業協同組合等の共同事業の活性化や新分野進出等を促進する(注)。
さらに、政府系金融機関の融資制度等により中小建設業者の事業資金の円滑な供給を図っている。

図表II-9-20　中小建設業への融資実績(12年度)

	全産業に占める割合	対前年比
中小企業金融公庫	7.6%	92.0%
国民生活金融公庫	15.8%	98.8%
商工組合中央金庫	3.3%	97.2%

【信用保証協会による中小建設業への債務保証（12年度)】
保証許諾件数438,273件 許諾額50,383億円（全産業の25.7%）

このほか、中小建設業者のイノベーション活動の促進、リフォーム分野等新市場への参入支援等を行っている。12年度から継続して、企業連携による環境分野、福祉分野等新市場開拓の研究会を設置して企業連携のあり方を検討している。

3)専門工事業

優勝劣敗・淘汰の時代を迎えた専門工事業者が、依存体質から脱却して自立した企業を目指すよう、専門工事業イノベーション戦略を提示し、自己改革の道しるべとしている。また、専門工事業者が自らの施工力、経営力及び財務力を適正に把握し評価するための指標として、専門工事業者企業力指標(ステップアップ指標)の活用を促進している。
躯体工事業者、仕上工事業者、設備工事業者、建設関連業者等の各団体、建設産業専門団体協議会とは、定期的に情報・意見交換を行い、専門工事業者団体等の育成に努めている。

4)建設関連業(測量業、建設コンサルタント、地質調査業)

技術力と人材を経営資源とする知的産業である建設関連業は、建設投資の伸びが期待できない中、厳しい環境に直面しており、建設関連業展開戦略研究会において、人的資源の活用等による創造的な新しい産業形態、新たなマーケットの構築などを検討している。具体的には、建設関連業の展開方向、経営のあり方について検討を進めるとともに、これと併せて登録制度等建設関連業に関する諸施策・制度のあり方について議論を行っている。

(注)建設業の事業協同組合：4,864組合、協業組合：44組合(12年3月末現在)。

(6)建設機械の現状と建設生産技術対策

我が国における建設機械購入台数は、リース業が全体の41%、建設業者が35%(平成11年度)となっている。また主要建設機械の推定保有台数は約1,202千台(11年度末)となっている(注)。賃貸(リース・レンタル)建設機械の購入比率は増加しており、その適正な整備・管理が建設事業の品質確保に果たす役割や賃貸価格の建設コストに与える影響も大きくなっている。建設機械の相互利用等を促進し、その稼働率向上によるコスト縮減を図ることを目的に賃貸建設機械に関する情報ネットワークについて北海道での試行を受け、全国展開に向けて課題抽出やシステム改良が進められている。

建設機械の一部をエネルギー需給構造改革推進投資促進税制(エネ革税制)等の特例措置の対象とし、中小企業者の建設関係設備等の導入を促進している。

また、排出ガス、騒音・振動を低減できる環境対策型建設機械の普及を促進するため、中小建設業者に対する低利融資制度を設けている。

建設機械施工技術者の技術力確保のため、建設業法に基づく資格である建設機械施工技士があり、12年までに1級・2級合計約12万5,000人が取得している。このほか、日進月歩の施工技術に対応した管理、指導的役割を担う技術者を確保するため、2級建設機械施工技術研修を実施している。さらに、建設機械施工分野における外国人研修生を対象として、技能実習成果の評価のための試験制度を実施している。

(注)油圧ショベル約848千台、車輪式トラクタショベル約164千台、ブルドーザ約88千台。

(7)建設工事における紛争処理

建設工事の請負契約に関する紛争を迅速に処理するため、建設工事紛争審査会において紛争処理手続きを行っている。平成12年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では39件(仲裁8件、調停21件、あっせん10件)、都道府県建設工事紛争審査会では167件(仲裁29件、調停118件、あっせん20件)となっている。

2. 鉄道車両工業の課題

鉄道車両の国内需要は低迷傾向にあり、また、輸出は欧州の車両産業界の積極的な売り込み等により厳しい状況が続いており、今後とも大幅な需要増加は見込まれない状況にある。

今後、我が国の鉄道車両工業は、高速化、安全性、快適性の向上等利用者のニーズや省エネルギー、低騒音といった社会的要求を満たす車両の開発・提供が求められている。また、業界のグローバル化に伴って、国際標準化への対応及びコストの低減並びに高品質車両の提供等について積極的に取り組む必要がある。

3. 造船業、舶用工業の課題と対策

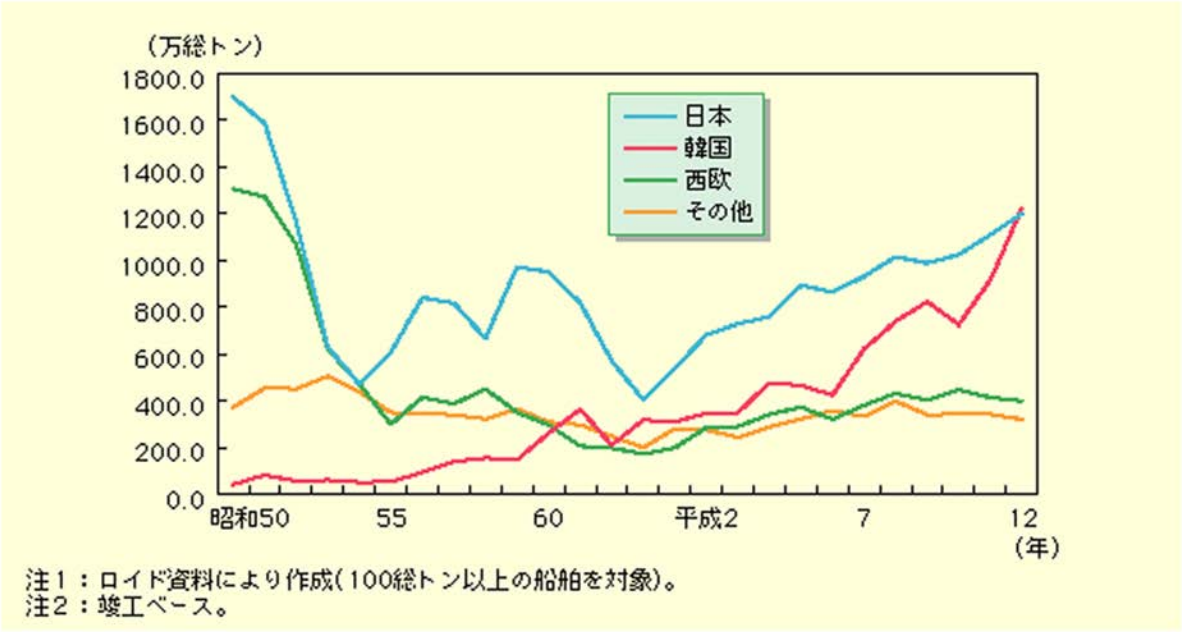
(1)造船業の再構築

世界の造船業における12年の新造船受注量は、大型外航船の代替需要期に当たること、好調な米国経済等を背景に海運市況が好調に推移したこと等から大幅に増加し、日本においても、前年比55%増の1,348万総トンで、過去30年間で最高量の受注を記録した。しかしながら、供給力過剰を背景に船価は低迷しており、世界の造船業の経営環境を圧迫している。また、今後の造船需要の伸び悩みが見込まれる一方で新興造船国の供給力は増えつつあり、近い将来、一層の競争激化が懸念される状況にある。

日本の造船業は、40年以上にわたり世界一の建造量を維持してきたが、現在は韓国の台頭等により、厳しい競争を余儀なくされている。今後競争は一層激化する見込みであるものの、日本造船業は、過去2度にわたる造船不況に対処するため、大規模な設備処理・人員削減による構造調整を実施し、個別各社の経営資源は大幅に縮小(設備は不況前の約2分の1、人員は約3分の1)している。このため、大手造船事業者を中心に国際競争力強化に向けた経営統合等による具体的な業界再編の検討が開始されている。

このような状況の下、国土交通省としては、再編や事業革新の促進及び円滑な実施に向け、積極的に側面支援していく必要がある。こういった観点から、産業再生特別措置法や新事業創出促進法に基づく事業再構築計画等の認定を行い、税制や商法上の特例措置等を講じていく。また、雇用対策等のセイフティーネットについても必要に応じて厚生労働省等と連携しつつ講じていく。

図表II-9-21　世界の新造船建造量の推移



注1：ロイド資料により作成(100総トン以上の船舶を対象)。
注2：竣工ベース。

(2)舶用工業対策

船舶に搭載する種々の機器類を製造している我が国舶用工業は、大型外航船の受注船価の低迷や内航中小型船の建造需要の低迷等による市場の悪化に加え、韓国における舶用工業製品の国産化の進展等による国際競争の激化が相まって、極めて厳しい経営環境におかれており、産業基盤の脆弱化も懸念される状況にある。

我が国舶用工業は、その技術水準の高さ等によって我が国造船業ひいては海運の発展に貢献してきたところである。そのため、引き続き我が国舶用工業事業者が、強固な産業基盤を確立し、高い国際競争力を維持していくためには、ITの活用等による一層の生産性の向上、社会的ニーズを踏まえた製品の開発や信頼性の向上等の高付加価値化を図ることが不可欠である。また、新しい事業分野の開拓等経営の革新を図っていくことが重要である。そのため、国土交通省では、産業活力再生特別措置法、新事業創出促進法等における特定業種として舶用工業を指定するなど各種支援措置の活用を図っている。また、情報技術を活用した造船・舶用工業事業者間の設計・技術情報の伝達・交換の高度化などの事業の推進、技術開発の推進等種々の施策を講じている。

(3)中小造船業及び中小舶用工業の経営基盤強化

内航海運事業者の経営の悪化、漁船の減船等により中小型船舶の新造船需要の低迷の長期化に、従業員の高齢化や人材育成の遅れが相まって、中小造船業・中小舶用工業の経営基盤は極めて脆弱化している。

中小造船業・中小舶用工業は、地域経済・雇用の吸収に中心的役割を果たしている。このような中小造船業・中小舶用工業の産業基盤が喪失すれば、地域経済が衰退するとともに、国内の海上物流の効率化等に対応した船舶の供給ができなくなる恐れがある。

このため、事業者の自主的対応の補完的支援と環境整備に必要な施策を講じることが必要である。こういった観点より、12年12月、中小企業経営革新支援法に基づき、「船舶(総トン数が1万トン以上のものを除く。)、船舶用機関又は船舶用品の製造又は修理業」を特定業種として業種指定を行った。13年11月には、当業界の組合等により策定された事業の再構築等を柱とする経営基盤強化計画(5ヶ年以内)を国土交通大臣及び経済産業大臣が承認した。これにより、当該計画に基づいた事業を実施する際には、金融・税制上の各種優遇措置等を受けることが可能となった。

4. 船員対策

(1)優秀な船員の確保・育成

すべての海事産業のヒューマンインフラである優良な船員を安定的に確保することは、海事産業の発展のために不可欠な要素である。優秀な日本人船員の確保・育成を図るため、平成13年4月に独立行政法人に移行した海員学校、海技大学校、航海訓練所において、社会的ニーズを反映した教育課程の再編や柔軟な対応を図る等、効果的・効率的な業務運営により、質の高い教育を行っている。

(2)船員雇用対策の推進

外航海運における国際競争の激化や漁船の減船等により、船員を取り巻く雇用情勢は従来にも増して厳しい状況にあり、海運業及び漁業の雇用船員数は引き続き減少傾向を示している。また、船員の年齢構成をみると高齢化の傾向が続いている。

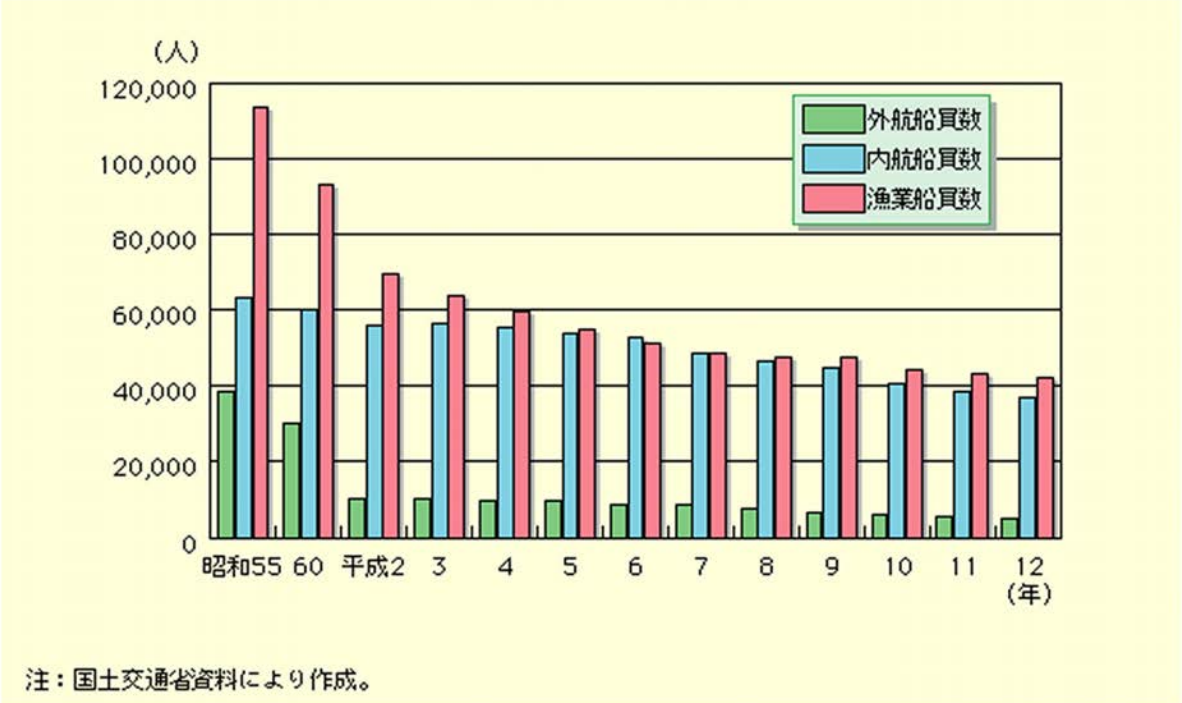
一方、12年の船員の労働需給をみると、有効求人倍率は0.17倍と対前年比0.03ポイント増加したものの、現在の船員を取り巻く雇用情勢は引き続き厳しい状況にある。

このため、全国62ヶ所の船員職業安定所において求職者のニーズに応じたきめ細かな船員の職業紹介、就職指導等を行うとともに、求職者及び求人者のニーズに対応できるよう求職求人情報のデータベース化等電子化システムの構築を進めている。また、(財)日本船員福利雇用促進センターを通じて船員の能力向上のための技能訓練等を実施している。

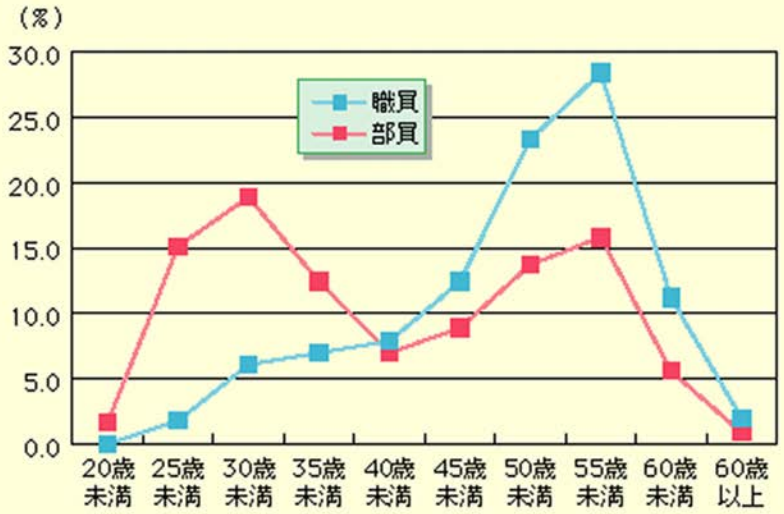
さらに、近年、企業間で船員を移動する必要が生じてきている等、船員労働力の新たな需給調整が求められる状況となっており、船員労務供給事業のあり方等について結論を得るよう検討している。

一方、本州四国連絡橋の供用開始、国際的な漁業規制の強化等に伴い発生する離職船員に対しては、離職四法に基づき職業転換給付金を支給するとともに、職業訓練の受講を指示する等の離職者援護対策を講じている。

図表II-9-22　船員数の推移



図表II-9-23　年齢別船員の構成

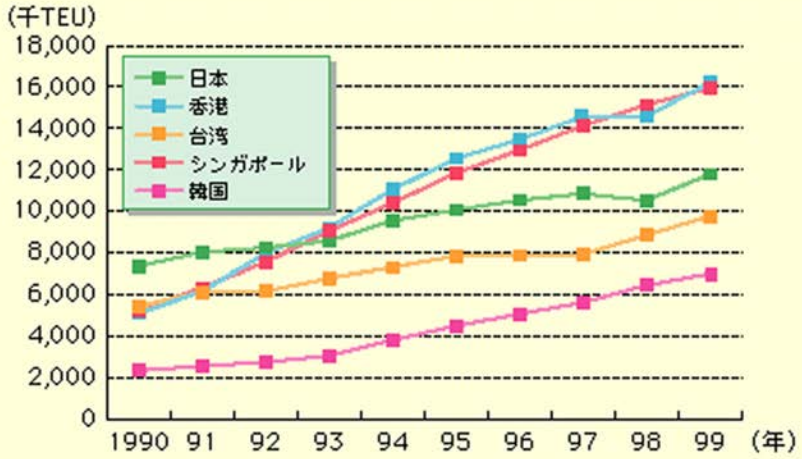


注：船員需給総合調査結果報告書により作成。

第10章　我が国の国際競争力の強化等に資する物流施策の推進

経済・社会のグローバル化が進み、また、IT革命という言葉に象徴されるように情報通信技術が飛躍的に発展する中で、近年、我が国の経済は大きな変革の渦の中にある。こうした中、日本が活力ある経済・社会を維持し、グローバルな競争に打ち勝っていくためには、日本を囲むモノの流れを引き寄せ、最先端の経済活動が展開される一大拠点として再生することが重要になっている。しかしながら、現状では、アジア地域において先進的な国際港湾等の拠点整備が進む中で我が国の国際港湾のコンテナ取扱量が低位となる等、物流分野での国際競争力低下が懸念される。

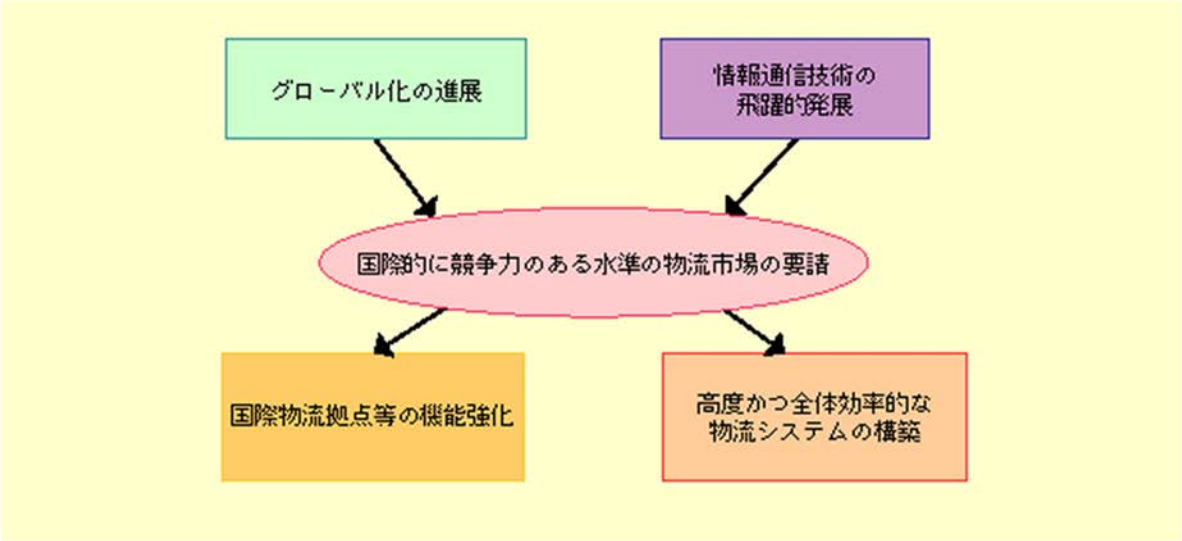
図表II-10-1　国・地域別コンテナ取扱量の推移



注1：Containerisation International Yearbookにより作成。
注2：1999年の値は暫定値。

したがって、我が国の国際競争力を確保するため、コストも含めて国際的に競争力のある水準の物流市場を構築するような力強い物流施策の展開が必要である。特に、調達・生産・販売等あらゆる活動をグローバルに展開している企業を引き付けるためには、国際物流拠点等の機能強化と高度かつ全体効率的な物流システムを構築することが不可欠である。

図表II-10-2　国際競争力確保のための物流機能強化



一方、近年における環境問題の深刻化や循環型社会の構築への要請(第II部第4章参照)、安全確保の要請の高まり(第II部第6章参照)等の社会的課題に対し、物流施策の面でも適切な対応を行っていく必要がある。

このような中で物流施策を効率的かつ効果的に進めるためには、関係省庁が連携して対応することが不可欠であり、政府は、平成9年に策定された総合物流施策大綱を改定することとし、日本の新たな物流施策の方向を示した新総合物流施策大綱(新大綱)を13年7月に閣議決定した。

新大綱は、新たな物流システムの形成を目指し、1)コストを含めて国際的に競争力のある水準の物流市場の構築、2)環境負荷を低減させる物流体系の構築と循環型社会への貢献、という2つの目標を柱としている。また、目標の達成のために具体的な数値目標を掲げるなど、政府による物流施策推進の意気込みを一層鮮明にしたものとなっている。

国土交通省においても、第1節以降で述べるとおり、新大綱に基づき、総合的な物流施策を推進していくこととしている。

第1節　国際的に競争力のある水準の物流市場の構築

物流における国際競争力を確保するためには、国際物流において国内輸送部分を含めた全体としてのリードタイムの短縮や定時性の確保と低コスト化を実現することが必要である。まず、国際輸送と国内輸送が接続した一貫サービスの円滑な提供を可能とするため、その結節点となる国際物流拠点等の機能強化を図る必要がある。特に、国際輸送の大宗を占める海上輸送から陸上輸送等への接続をスピーディーにするための取組みをハード・ソフトの両面から推進する。

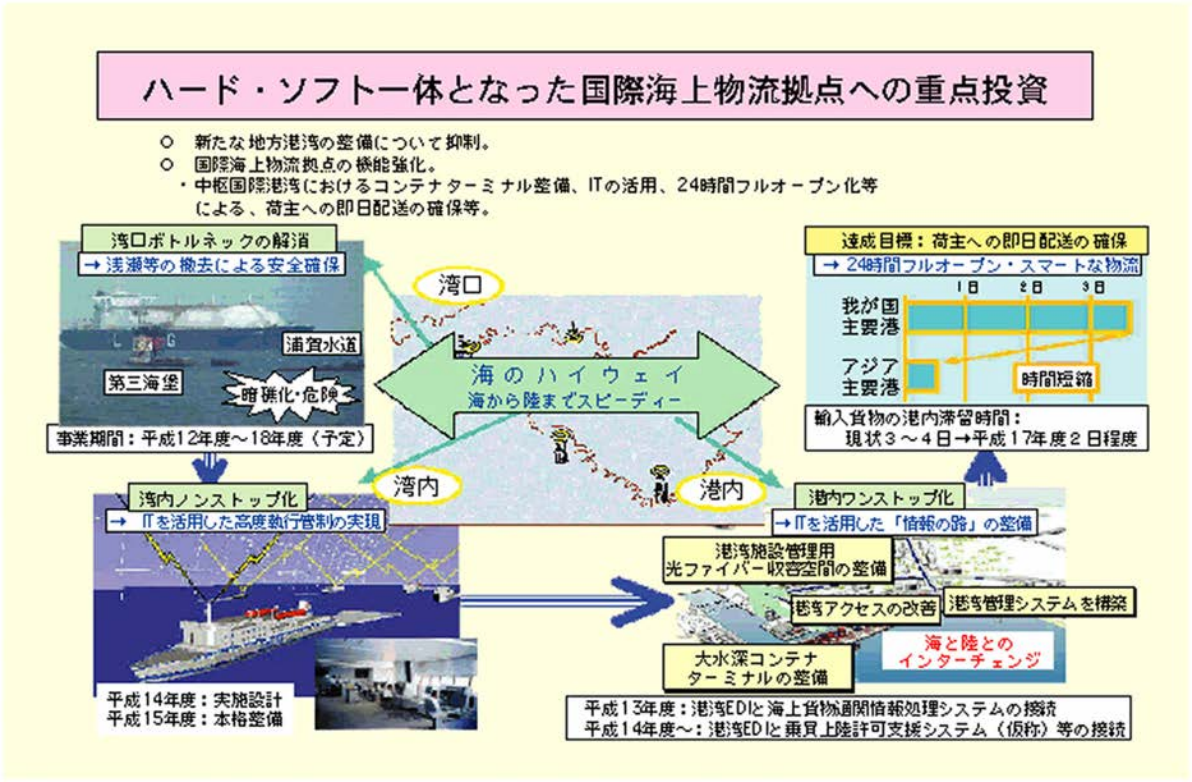
また、国際的に競争力のある高度かつ全体効率的な物流システムを構築するため、物流分野の情報化を進めるとともに、地域間・都市内の物流効率化に取り組む。

1．国際物流拠点等の機能強化のための施策

(1)海上ハイウェイネットワークの構築

日本の国際競争力の維持・向上の観点から、ボトルネックを解消し、国際物流拠点の機能強化を図る必要がある。このため、ハード施策とソフト施策とを有機的に組み合わせることによって、海上輸送の効率性と船舶航行の安全性を両立させた海上ハイウェイネットワークを構築し、近隣の先進港湾と遜色のないレベルにまで港湾機能の向上を図っていくことにしている。

図表II-10-3　海上ハイウェイ-海から陸までスピーディー



1)中枢・中核国際港湾等の社会資本整備

国際海上コンテナ輸送の増大や船舶の大型化に対応して、東京湾口航路などの国際幹線航路、中枢・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル等の整備を進め、コスト・サービスともに国際水準を視野に置いた国際物流拠点の形成を図ることにしている。国際幹線航路については、その船舶航行の安定性と安全性を確保するため、浅瀬などを撤去して湾口ボトルネックの解消と安全確保を図るとともに、自動船舶識別システム(AIS)を活用した次世代型航行支援システムや海上交通情報機構、高機能航路標識等の整備を進めている。

また、港湾整備に関して、ITの活用などによりコンテナターミナルの能率を向上させるとともに、外貿バースに隣接した内貿フィーダーバースの整備を行うことにより、内外貨物の積み替えの円滑化を図ることにしてい

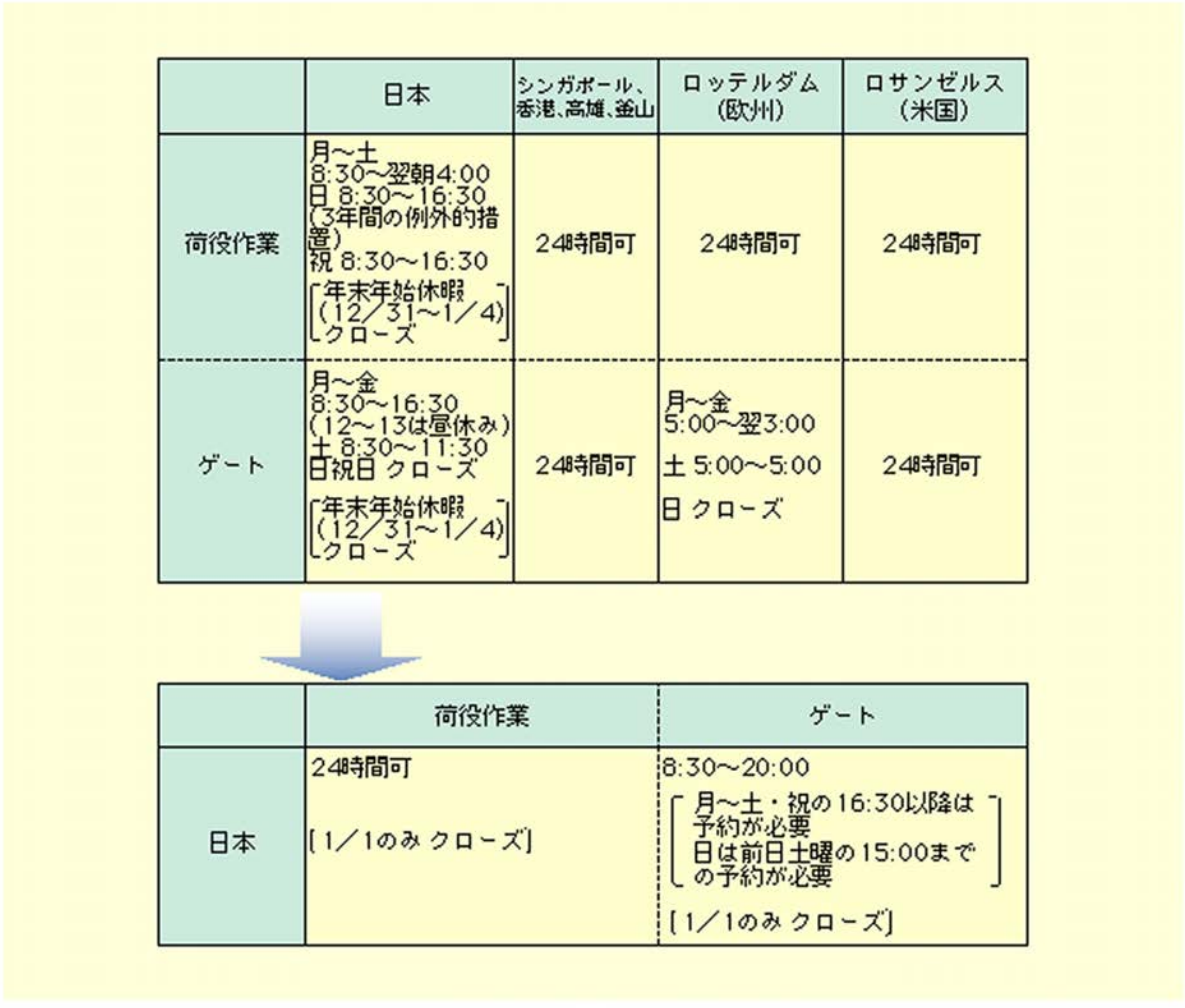
る。さらに、増大する輸入コンテナ貨物の流通加工ニーズに対応するための施設を港湾地区に立地することを促進している。

2)港湾の24時間フルオープン化等港湾荷役の効率化・サービス向上の推進

平成12年11月の港湾運送事業の規制緩和の実施を受け、13年4月には港運労使間で、日曜荷役の恒久的実施、祝日の平日並み夜間荷役の実施、コンテナターミナルのゲートの昼休みのオープン・終了時間の延長及び年末年始休暇の短縮(従来の12月31日～1月4日を1月1日～1月3日に短縮)について合意がなされた。

国土交通省においては、港湾の24時間フルオープン化の早期実現を図るため、官民の関係者による検討委員会を設置し、諸課題についての検討を実施中であり、この検討の成果も踏まえつつ、その後も鋭意労使間協議が行われた結果、11月末には、荷役作業については元日を除く364日24時間実施すること、ゲート作業については土・日及び祝日についても平日と同様に8時半から20時まで実施することについて合意された。

図表II-10-4　港湾24時間フルオープン化の進展状況

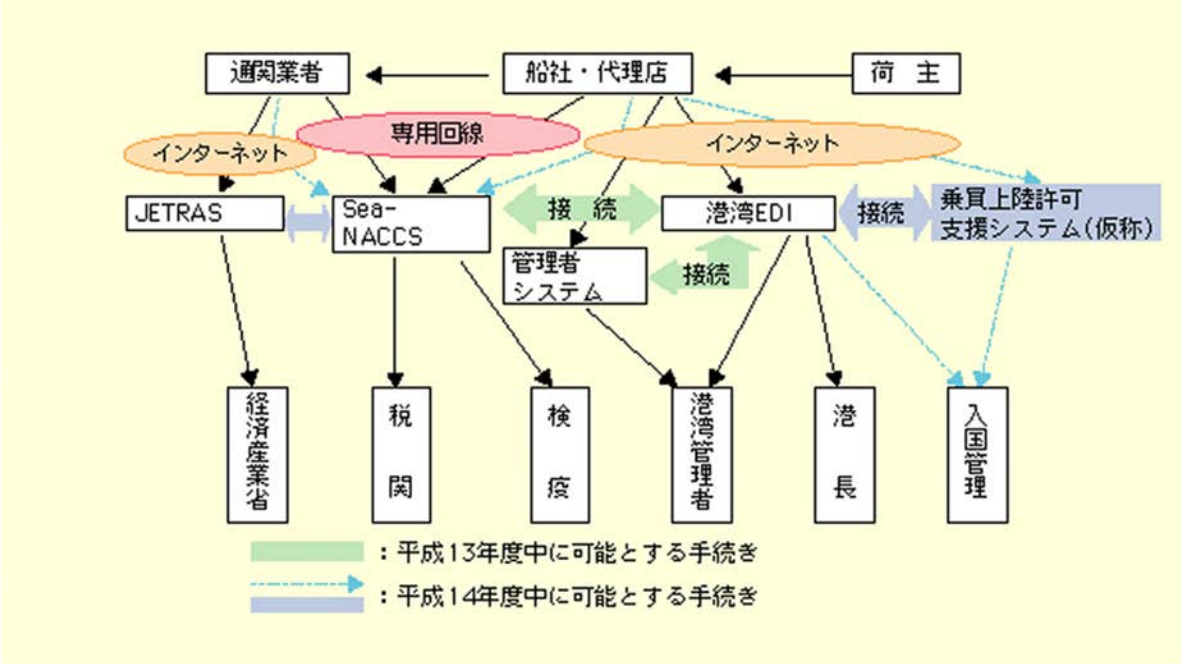


3)各種手続の電子化、ワンストップサービス化（シングルウィンドウ化）

近年、アジア諸国を含め海外主要港においては、船舶の入出港時に必要な港湾所手続のEDI化が急速に進展している。

このような状況の中、我が国では13年度中に通関情報処理システム(Sea-NACCS)と港湾EDIシステムの接続を行うことにしている。さらに、14年中には、これらのシステムに乗員上陸許可支援システム(仮称)が連携される予定である。また、関係府省と連携して港湾関連手続の見直し、システムの開発等を行い、
15年度のできるだけ早い時期に各システムの連携によるシングルウィンドウ化を目指している。

図表II-10-5　港湾諸手続の電子化



＜新大綱における目標＞

目標：平成17年度までに、船舶が入港してから貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間を2日程度へ短縮(現状3～4日)。

(2)国際物流機能強化に資する国内輸送ネットワーク整備

海上輸送にスムーズに接続する陸上輸送を実現するためには、海上コンテナを直接搭載するための車両の大型化に対応する必要がある。このため、物流拠点、重要港湾等を連絡する高規格幹線道路、一般国道等を中心に平成14年度までに整備することとしている約6万kmのネットワークのうち、約4.4万kmについては12年度末までに車両の大型化(車両の長さ及び軸距に応じ総重量最大25万tまで自由走行、海上コンテナのフル積載車両が許可により通行可)に対応した橋梁の補強等の整備を完了した。13年度は、橋梁の補強等により、車両の大型化に対応した道路約3,500kmを整備するとともに、ISO規格背高海上コンテナの輸送に対応するため、トンネルの再改築等の道路構造対策を計画的に進めている。

また、港湾・空港へのアクセス道路の整備を進めるとともに、鉄道による海上コンテナ輸送に関する検討も行っている。

＜新大綱における目標＞

目標：21世紀初頭に、輸出入コンテナの陸上輸送費用を平成9年大綱策定当時の施設配置を前提とした場合と比較して約3割削減することを目指す(現状約1割削減)。

(3)国際物流機能強化のためのその他の施策

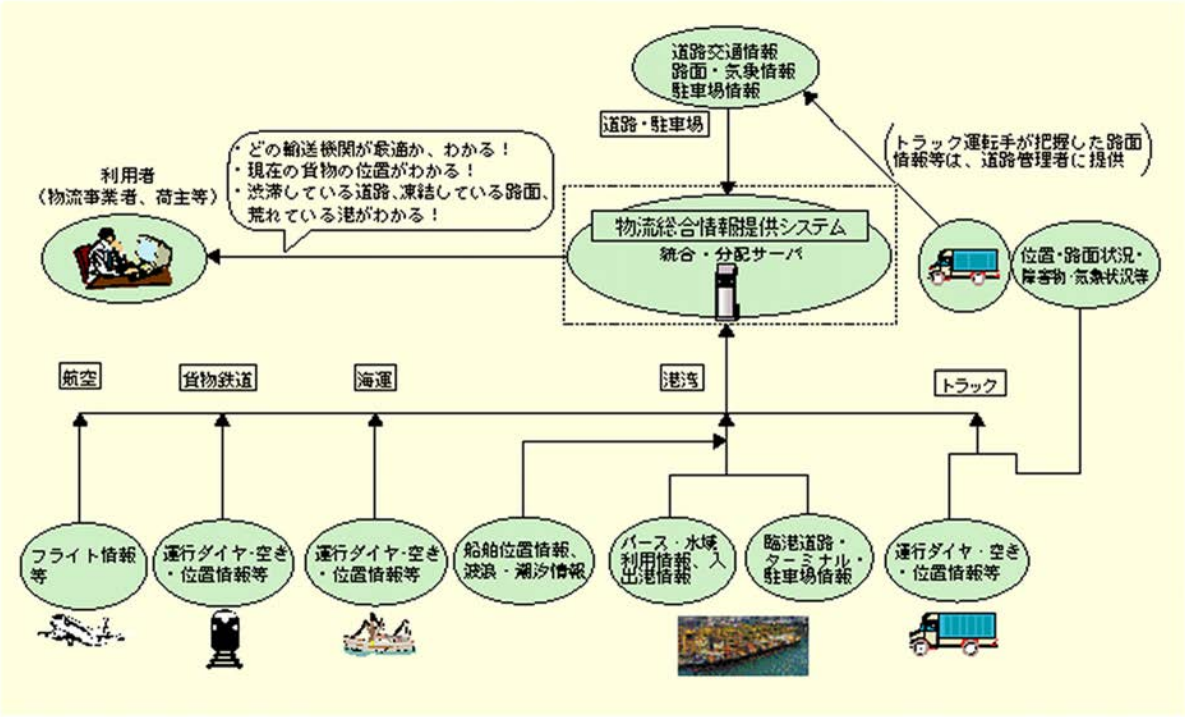
国際航空貨物輸送への需要の増大に対応する観点からも、大都市圏における拠点空港の整備を推進している。また、空間を考慮した新しい経済モデルにより効率的な物流のあり方を分析するなど、我が国の国際物流機能強化のための政策研究をさらに進める。

2. 高度かつ全体効率的な物流システムの構築のための施策

(1)物流における情報化等の推進

物流の取引の情報化に必要な物流EDI(注)の国内物流EDI標準(JTRN)の普及に努めるとともに、地理情報システム(GIS)等の物流分野への活用の促進や、輸送モード横断的な物流総合情報提供システムの構築を進め、輸送分野ごとの情報化を推進している。また、ETC等ITSの実用化・展開と併せ、ITS関連情報を活用した物流の効率化について研究開発を進める。さらに、空間を考慮した新しい経済モデルにより経済的な物流を分析するなど、人文・社会科学分野の政策研究をさらに進める(第II部第8章参照)。

図表II-10-6　「物流総合情報提供システム」のイメージ



(注)ElectronicDataInterchange(電子データ交換)の略。企業間のコンピュータをオンラインで結び、取引に関する情報を標準的な規約に企業間で交換するもの。

(2)地域間物流の効率化

地域間物流の分野ではトラック輸送については、物流拠点を結ぶアクセス道路の整備を重点的に進め、IC周辺等でロジステックスセンターの機能を備えた広域物流拠点と道路の一体的整備などを行っている。具体的には、高速自動車国道法等の一部改正(平成11年)を受け、民間事業者等が高速道路と連結する物流拠点の整備を行う場合、連結通路等の整備に対し、道路開発資金制度及び日本政策投資銀行による融資を行っている。また、高規格幹線道路等の沿道及びIC周辺において、貨物車の積み替え機能等を有する物流拠点の立地を支援するため、アクセス道路、駐車場等の整備を行っている。その他にも車両の大型化に対応した広域的な道路ネットワークの整備を行っている。

内航海運については、船舶の高速化や複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備等を進めており、貨物鉄道については、主要幹線鉄道の貨物輸送力強化等を進めている。

また、道路、航空、海運、鉄道等複数の交通機関が連携して総合的な交通体系を築くマルチモーダル施策を推進し、物流のスピードアップと積み替えの円滑化を図ることを目指している。

＜新大綱における数値目標＞

目標：21世紀初頭までに、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへ陸上交通を用いて半日以内で往復できる地域の人口ベースでの比率を約9割へ上昇させる。
(現在：約8割)

目標：21世紀初頭までに、自動車専用道路等のICから10分以内に到達可能な空港・港湾の割合を約9割にする。
(現在：空港46%、港湾32%　欧米約9割)

図表II-10-7　物流拠点整備のイメージ



注：国土交通省資料。

(3)都市内物流の効率化

都市内物流の分野においては、トラック輸送の定時性及び速達性を改善するため、地元の合意等に基づいた都市圏交通円滑化総合計画により通過交通を迂回させる環状道路やバイパス等の整備や踏切道の改良等のボトルネック対策などの交通容量拡大策とともに、関係省庁と連携してTDM施策を推進している(第II部第1章参照)。

さらに、共同集配を推進するため、都市内集配拠点の整備を促進し、商業地区を中心とした共同の荷さばき施設や、荷さばきのための路上停車施設の設置を行っている。このような取組みにより貨物自動車運送事業の魅力を高めて自営転換(自家用トラックから輸送効率の良い営業用トラックへの利用転換を行うこと)をすすめ、積載効率の向上を図ることにしている。

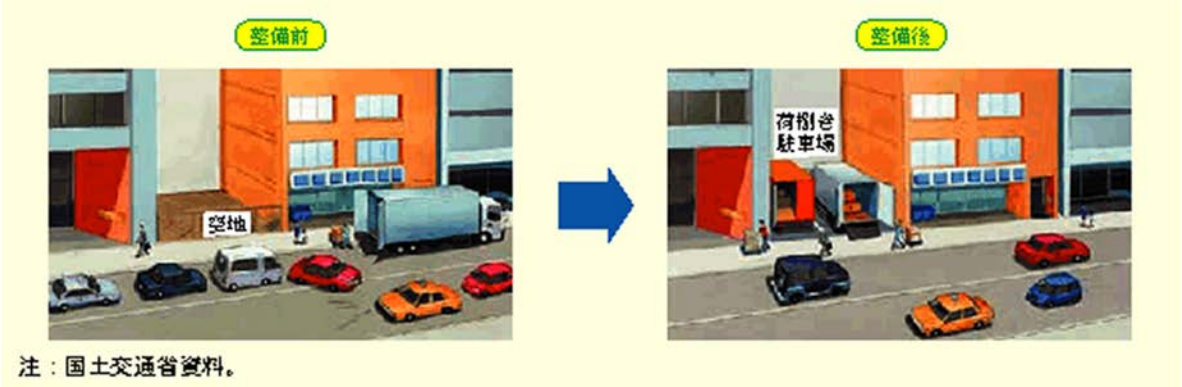
13年度は、関係省庁、地方公共団体、民間事業者等と連携して、都市内における貨物車荷さばき効率化等の都市内物流対策に総合的に取り組む「物流TDM施策」を進めるため、渋谷区等で実施した貨物車荷さばきのための駐車スペースの設置及びその運用についての社会実験を検証するとともに、新たに創設した交通需要マネジメント(TDM)実証実験の制度を活用し、千代田区丸の内において低公害車を用いた共同配送事業を行う。

また、都市機能の維持及び増進に寄与するため、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき流通業務市街地の整備を推進している。これまでに22都市において「流通業務施設の整備に関する基本方針」が定められており、これに基づき28ヶ所の流通業務市街地が整備され(一部整備中含む)、うち22ヶ所が稼動中である。

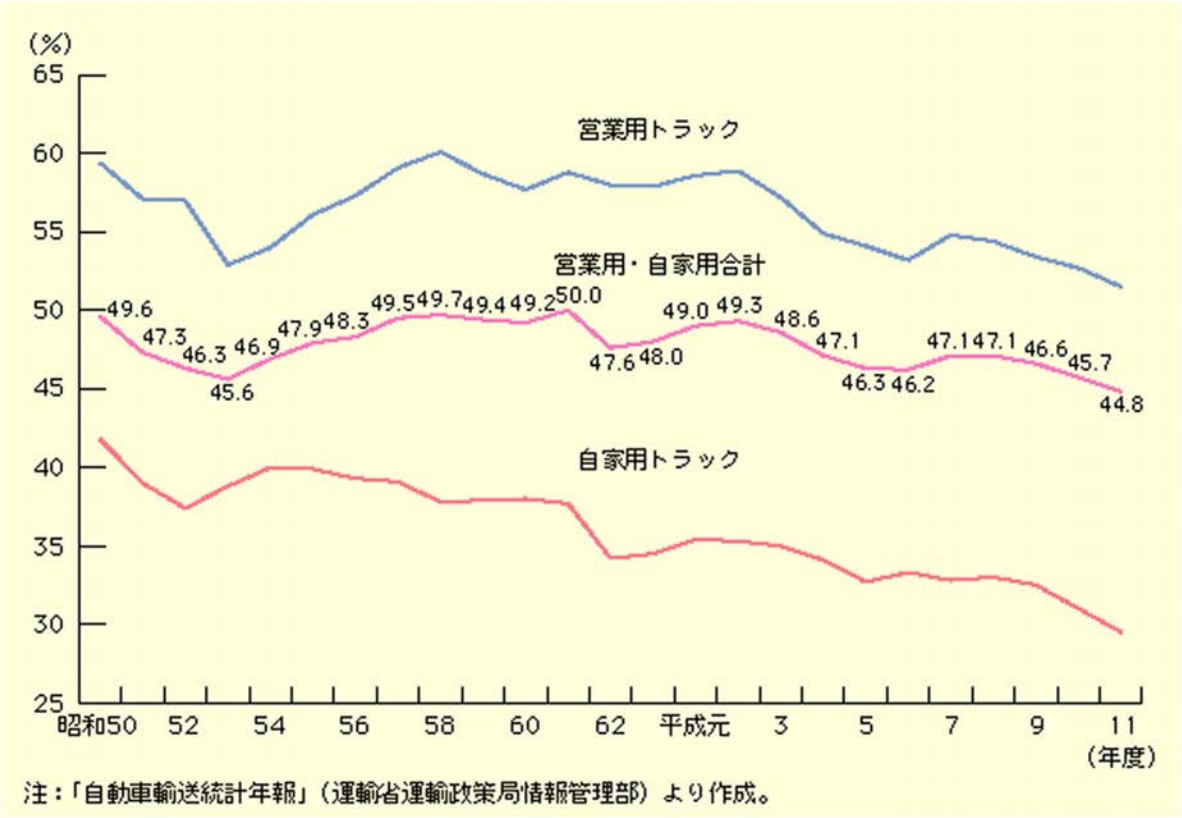
＜新大綱における数値目標＞

目標：21世紀初頭までに、三大都市圏における人口集中地区の朝夕の平均走行速度を25km毎時に改善するとともに、トラック積載効率を50%まで引き上げる。
(現状：平均走行速度21km毎時　トラック積載効率約45%)

図表II-10-8　貨物車荷さばき効率化のイメージ



図表II-10-9　トラック積載効率の推移



注：「自動車輸送統計年報」（運輸省運輸政策局情報管理部）より作成。

第2節　社会的課題に対応した物流システムの構築

1．環境問題への対応

地球温暖化、大気汚染、循環型社会の形成など、近年その対策が急務になっている環境問題(詳細は第II部第4章参照)について、物流分野においても施策を強力に進めていくこととしている。このため、第II部第1章及び第II部第4章に述べた施策に加え、以下の取組みを推進している。

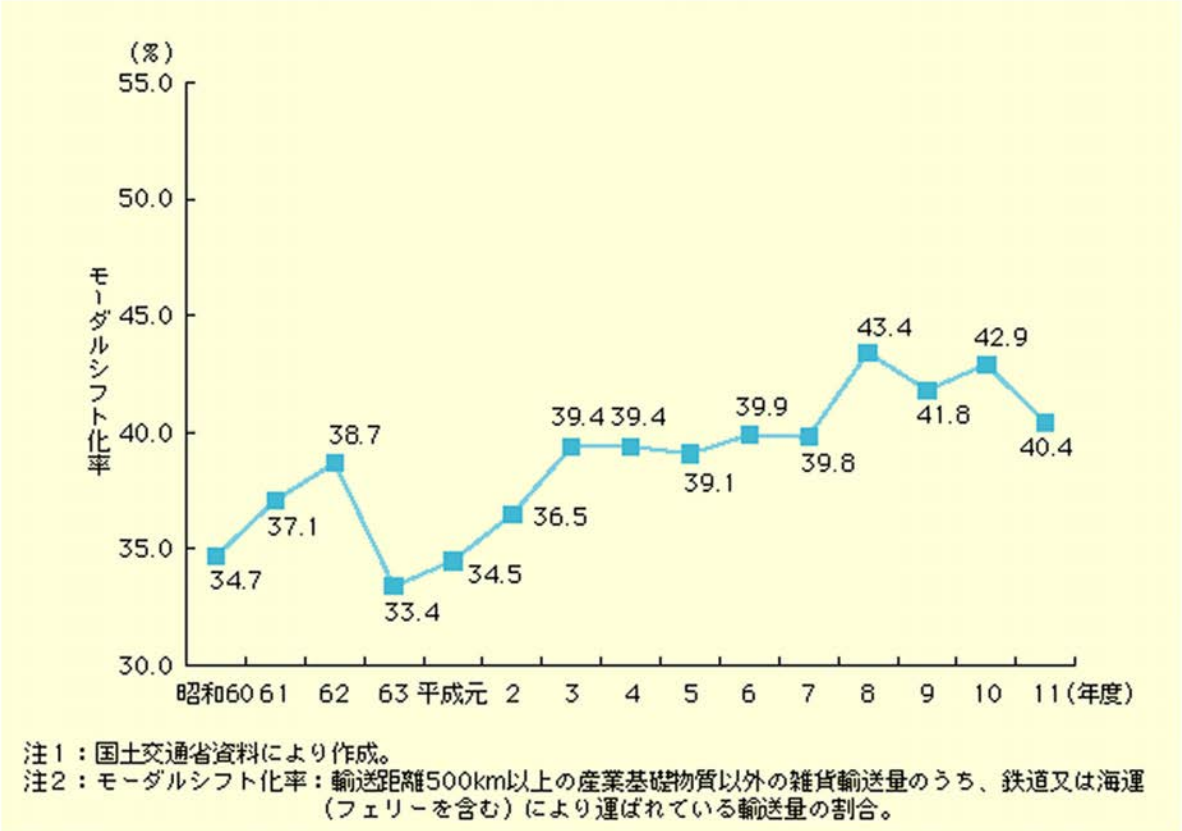
(1)モーダルシフトの推進

モーダルシフトについては、第II第4章においても触れられているが、より具体的には、鉄道貨物輸送については、主要幹線鉄道の輸送力増強、所要時間の短縮、荷役の効率化等を推進している。また、貨物鉄道事業活性化のため、日本貨物鉄道株式会社の完全民営化の早期実現を図るよう努めることとし、このため同社の経営改善を推進する。内航海運については、平成13年度中に次世代内航海運ビジョンを策定することにより、スーパーエコシップの開発・普及と併せ、海運政策・船舶政策・船員政策の見直しを進め競争力を強化し、内航海運の輸送分担率を向上させる。それに加え、海上ハイウェイネットワークの構築及び複合一貫輸送拠点整備等により、内航海運の輸送量増加を図る。また、鉄道貨物駅や港湾へのアクセス道路を改善することとしている。さらに、物流事業者、荷主等の関係者のモーダルシフトへの自主的な取組みが促進されるような環境整備を行うことにしている。

＜新大綱における数値目標＞

目標：2010年までに、モーダルシフト化率(長距離雑貨輸送における鉄道・内航海運分担率)を50%に向上させる。(現状：約40%)

図表II-10-10　モーダルシフト化率の推移



注1：国土交通省資料により作成。
注2：モーダルシフト化率：輸送距離500km以上の産業基礎物質以外の雑貨輸送量のうち、鉄道又は海運（フェリーを含む）により運ばれている輸送量の割合。

(2)静脈物流ネットワークの形成

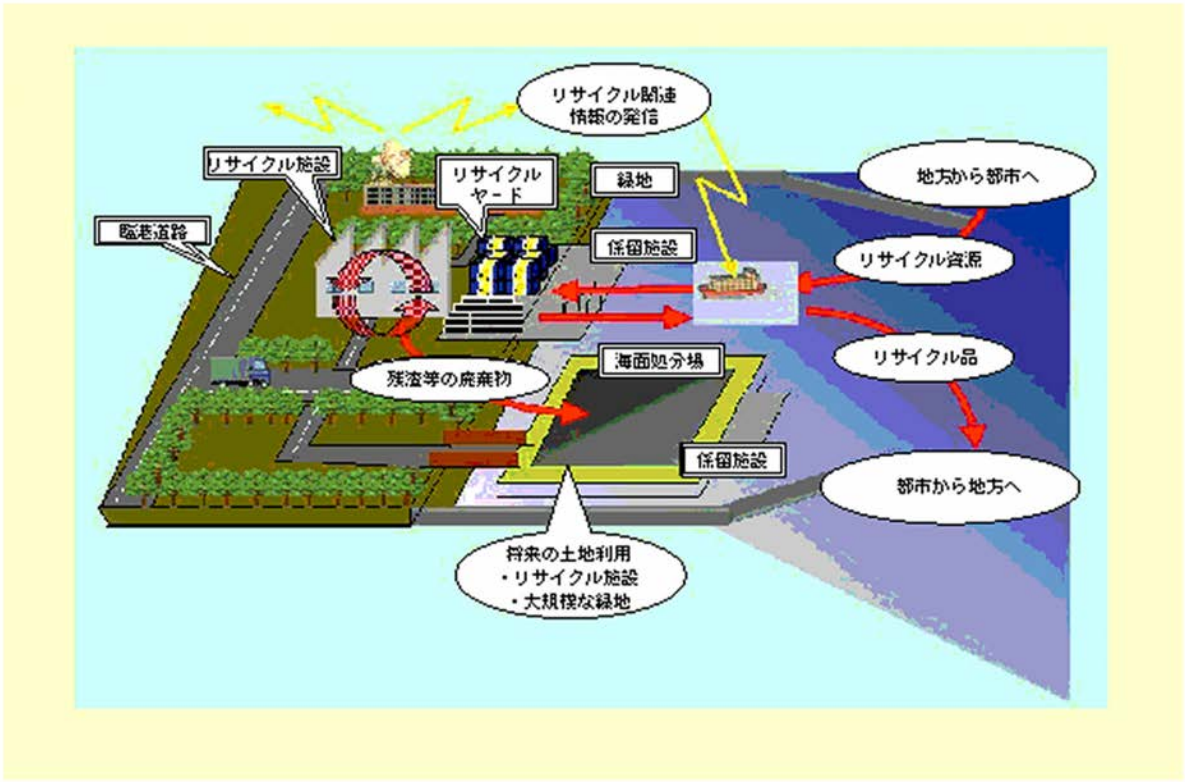
近年の大量生産、大量消費、大量廃棄型の経済システムは廃棄物の最終処分場のひっ迫等をひき起こしており、循環型社会の構築が求められている。しかし、大都市圏ではリサイクル物資や廃棄物の処理施設を立地できる場所は極めて限定されていることから、広域的な役割分担を行って処理を進めていく必要性がある。

都市再生本部において、平成13年6月に都市再生プロジェクト(第1次決定)として、大都市圏において廃棄物発生抑制、資源としての再使用、再利用を進め、資源循環の「環」を形成することによりゴミゼロ型都市への再構築を進めることとした。これを受けて関係7都県市による協議の場を設定し、東京湾の臨海部において、高度処理を行う廃棄物・リサイクル処理施設を複合的に整備し、併せて広域的な輸送に対応し得る環境負荷低減型の静脈物流システムを構築する構想が進められている。

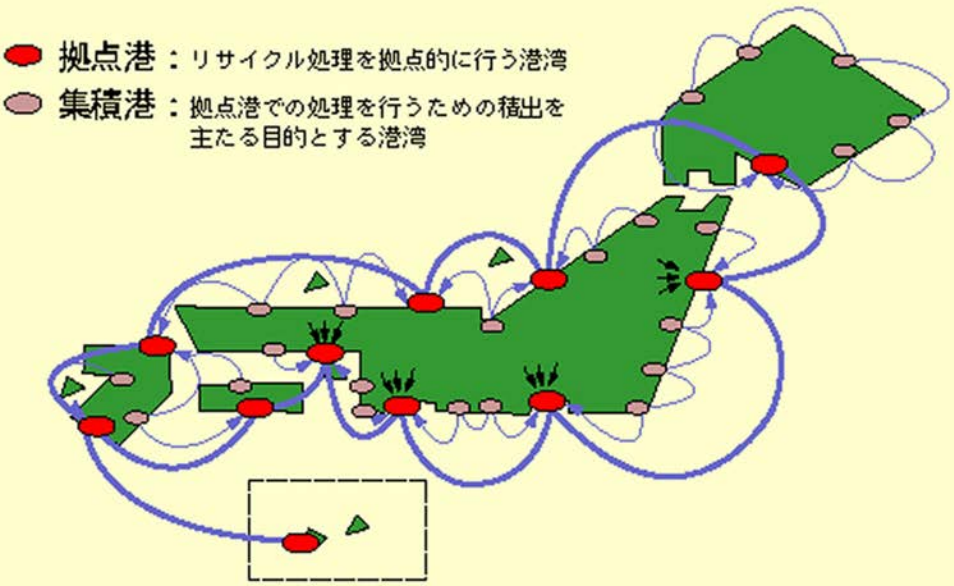
また、トラック輸送による環境負荷を軽減するため、トラック輸送の低公害化・効率化と併せて貨物駅、港湾や積替・保管施設へのアクセス道路、それらの近傍におけるヤード整備を推進している。さらに港湾においては、海上輸送による広域ネットワーク化を図りつつ、大規模なリサイクル処理施設の集中立地、残渣処分のための廃棄物海面処分場、ストックヤードの整備等により総合的な静脈物流拠点を形成する。

このように、国土交通省では、環境負荷・交通負荷の少ない物流体系を構築していくため、トラックによるフィーダー輸送とも適切に組み合せて、海上輸送や鉄道・河川舟運によるネットワーク形成を図ることとしている。

図表II-10-11　港湾における総合的な静脈物流拠点の形成



図表II-10-12　広域静脈物流ネットワークのイメージ

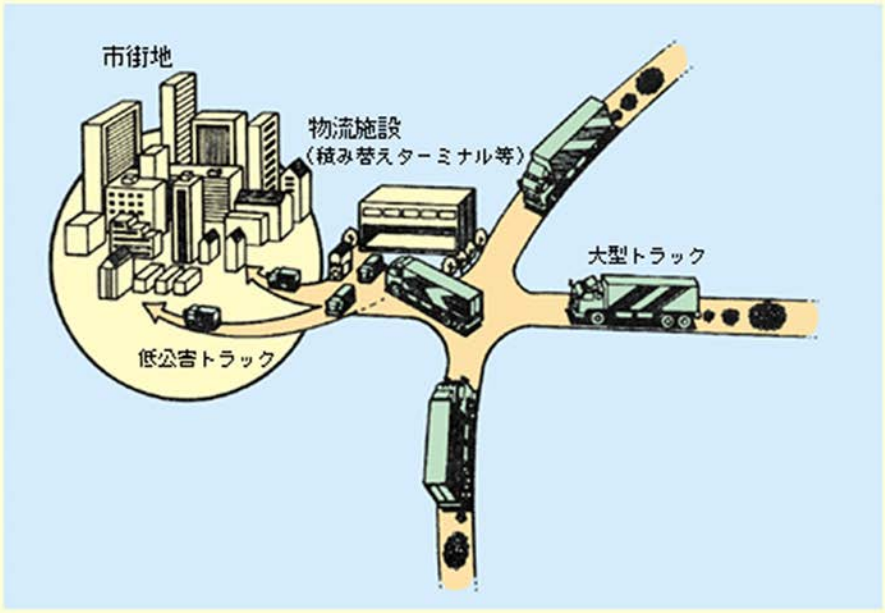


注：拠点港、集積港の位置については、イメージを示したものであり、特定の港湾を念頭において描いたものではない。

(3)トラック交通対策の推進

都市内に流入するトラックの交通総量の抑制に資するよう、流通業務施設の集約的整備の推進や、市街地外縁部の環状道路周辺や臨海部への物流拠点の立地を促進する。このため、13年度に「環境クリーン化支援事業」を創設し、大型トラックから低公害トラック等へ積み替える物流施設の整備支援や高速道路のSAにおける低公害車用燃料供給施設の設置スペースの確保を東名・名神高速道路の海老名(神奈川県)、上郷(愛知県)、吹田(大阪府)のSAで実施する。

図表II-10-13　環境クリーン化支援事業(物流施設整備への支援)イメージ



2. 安全問題への対応

物流分野においても安全の確保に向けた様々な取組みを行っている。安全問題についての対応は第II部第6章を参照。

3. 国民生活を支える物流活動を確保するための施策

国民ニーズに対応した物流システムを構築するため、物流分野における規制緩和を積極的に推進している(第II部第9章参照)。

また、従来、都市内のビルや店舗などにおいて、「物流の視点」からみれば、例えば1)荷さばきスペースが不足している、2)車寄せの雨よけや地下荷さばき駐車場の高さが十分でないためトラックの乗り入れができないなど、必ずしも物流におけるバリアフリーが達成できていない。よってトラックの路上駐車による交通渋滞の発生等による周辺環境の悪化等も生じているため、都市内建築物の構造などの物流円滑化への阻害要因を改善・解消するための指針を作成することにしている。

第11章　グローバル化に連動した国際施策の展開

グローバル化の進展に伴い増大する国土交通分野の国際的な諸課題に対し、国土交通省としては、我が国のイニシアティブにより主要国との連携メカニズムの構築を図るとともに、多国間・二国間の取組み及び国際協力等の協調施策への取組みを行っている。

第1節　グローバルなイニシアティブの発揮

第I部第3章第3節4. で述べたように、国土交通行政の政策形成過程を見直し、一層厚みを増すため、地球規模の課題に対する国際的な枠組みの構築に向けて我が国がイニシアティブを発揮していく必要がある。このため、国土交通省は以下のような具体的取組みを行っている。

1．国際的な連携・協調メカニズムの構築

(1)交通に関する大臣会合

交通に起因する環境問題には海難事故による海洋汚染や自動車の排出ガスによる大気汚染等様々なものがあり、我が国をはじめ世界の国々は、これまでもそれぞれの事情に応じた対策を鋭意講じてきた。しかしながら、こうした交通に起因する環境問題を解決するためには、交通が国境を越えて行われる活動であることから、国際的な協調による取組みが必要であり、国際連携により人類共通の財産である大気環境や海洋環境を守り、引き継いでいく必要がある。

このような問題意識に基づき、我が国はこれらの世界の主要国に呼びかけ、平成14年1月15日、16日に東京において「交通に関する大臣会合～環境にやさしい交通の実現に向けて」を開催した。この会合においては、交通に起因する環境問題のうち、以下の3つのテーマに焦点を当てて議論を行い、共同声明が取りまとめられた。また、主要国の交通担当大臣が一堂に会する機会であったことから、交通とテロ対策についてもあわせて議論を行い共同声明が発出された。

1)海洋汚染の防止

海洋汚染の問題は近年多様化しているが、中でも1997年の日本海でのナホトカ号事件や1999年のフランス沖でのエリカ号事件のような大規模なタンカー事故による油の流出が国際的な問題となり、2000年7月の九州・沖縄サミットでもIMOの取組みにG8が協力していくなどその対策の必要性が確認されている。とりわけ、国際的な安全・環境基準を満たさない「サブ・スタンダード船」による事故・汚染は深刻であり、本会合ではいかにしてサブ・スタンダード船を排除するかを中心的な議題とした。これを踏まえ、船舶の登録国である旗国政府による安全・環境基準履行の徹底や船舶の寄港国による取締りの強化等の総合的な取組みを推進していくための共同行動計画を策定し、国際的な協調を行っていく方針である。

＜ナホトカ号事件＞



2)都市における交通と環境

自動車交通の集中、交通渋滞の慢性化など都市における交通に起因する環境問題については、各国・各都市による事情の違いはあるものの、多かれ少なかれ各国が抱える共通課題になっている。本会合では、交通に起因する様々な都市環境問題の中から大気環境問題に焦点をあて、情報の共有、今後の基本政策のあるべき姿に関する議論を行い、国際共同プロジェクト等を通じた国際的な協調を行っていく。

3)環境にやさしい自動車の開発と普及

第4章で述べたように、自動車からの排出ガスによる道路交通環境問題等を解決するためには環境にやさしい自動車の開発・普及を促進することが必要である。とりわけ大気汚染に大きく寄与している大型トラック等について次世代低公害車の開発を促進することが重要であるが、その市場は乗用車に比べて小さく、その開発の方向性及び排出ガス性能目標についてはいまだ見通しが立っていない。このような環境にやさしい自動車の効果的な早期の開発を促進するため、大臣会合のテーマとして取り上げることとした。さらにこれを踏まえて環境にやさしい自動車の開発・普及を促進していくため、国際的な会合を開催し、国際的な協調を行っていく方針である。

(2)主要国国土交通大臣の政策形成ネットワークの形成に向けて

(1)で述べた「交通に関する大臣会合」は、様々な地球規模の課題に対して主要国の国土交通担当大臣が連携・協調していくための第1歩として、我が国が主催したものであり、これに基づく共同声明を着実に実行していくため、環境に関する国際共同プロジェクト等を推進していく必要がある。また、環境のほかにも、国際的な連携が必要な課題は山積している。そのため、この会合を契機とした主要国国土交通大臣の政策形成ネットワークを形成していくことが肝要である(第I部第3章第3節4.　参照)。

このため、国際共同プロジェクトの推進役として今回の会合の成果の具体化に貢献し、そのモメンタムの維持・発展を進めるとともに既存の国際フォーラムとの関係の整理を進めつつ、ネットワークの形成を図っていく方針である。

2. 世界水フォーラムへの取組み

発展途上国を中心として、世界各地での水不足、水質汚濁、洪水等の水問題の深刻化が進んでおり、水問題は21世紀の最も重要な問題の1つと考えられる。世界の水問題は食料の生産・輸入への影響などにより我が国の経済・社会に大きな影響を及ぼすものであり、また国際貢献の観点からも我が国が水問題に対して積極的に取り組むことが重要である。このため、15年3月に京都市を中心とした滋賀県、京都府及び大阪府の琵琶湖・淀川流域において開催予定の第3回世界水フォーラムに対して必要な協力を行うとともに同フォーラムの一環として閣僚級国際会議を開催する旨の閣議了解が13年3月になされた。

『世界水フォーラム』について

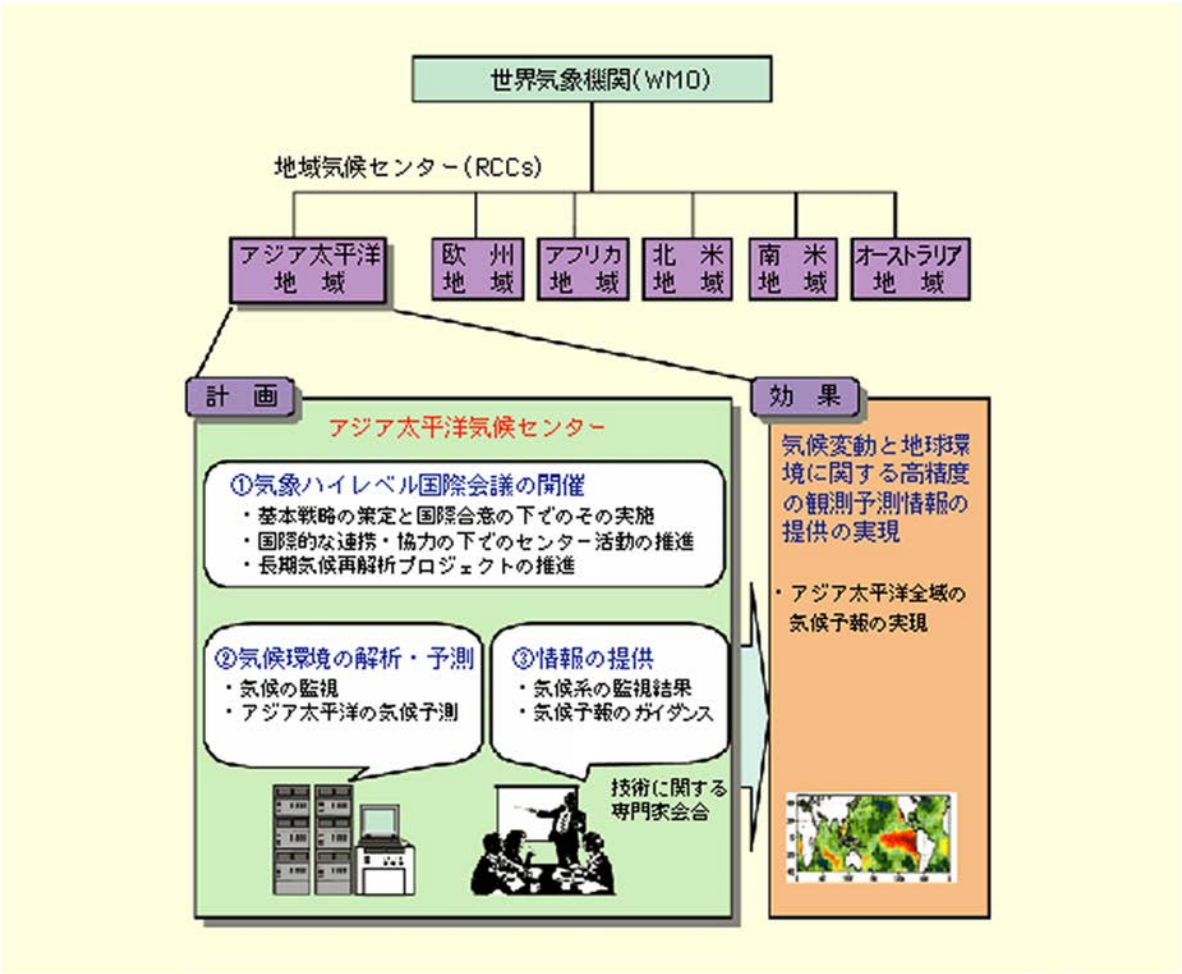
「世界水フォーラム」は、世界の重大な水問題を討議するために世界水会議(平成8年に関係国際機関や学会等により設立された水に関するシンクタンク)が主催する会議で、3年に1度、3月22日の「世界水の日」を含む時期に1週間程度開催されている。第1回世界水フォーラムは、モロッコのマラケシュで9年に開催された。第2回は、12年3月にオランダのハーグで開催され、世界各国から約5,700人の参加者を集め、21世紀における世界の水問題の解決に向けた方向性を提言した「世界水ビジョン」がとりまとめられた。

3. アジア太平洋気候センターの設置

異常気象等の気候変動や地球温暖化等の地球環境問題への的確な対応のためには、高精度・高分解能の監視・予測情報が必要不可欠である。このため、世界気象機関(WMO)は全世界の6つの地域にそれぞれ地域機構センターを設置し、地域一帯となった気候変動等の観測・監視・予測情報提供体制の強化を図る方針である。

この中にあって我が国は、アジア太平洋地域の先進的な気象機関として観測・解析機能を強化し、気候監視・長期予報等の情報提供を行う役割を果たすため、14年度にアジア太平洋気候センターを気象庁に設置する。本センターにおいては、異常気象等の監視、長期予報等の予測に関する情報の国内外の関係機関への提供を行うとともに、これら情報の利活用に必要な技術向上・情報交換のための各国気象機関の専門家会合等を行う。

図表II-11-1　アジア太平洋気候センターの設置



4. アジア太平洋地域建設担当閣僚会議

アジア太平洋地域における各国・地域のインフラ整備について、交流と協力を促進するため、旧建設省の呼びかけで7年に創設され、第1回の大阪を始め、3回の閣僚会議が開催されており、現在、19ヶ国、1地域が参加している。また、この閣僚会議での合意を受け、アジア太平洋地域のインフラ整備状況に関するデータベースを構築し、国土交通省のインターネット上で提供している。

第2節　多国間・二国間の取組みへの対応

グローバリゼーションの進展に伴って生じる様々な国土交通政策課題に対しては、従来から様々な多国間・二国間の取組みを通じて我が国としても対応を行ってきている。多国間の取組みとしては、経済社会全般にわたるものとしてWTO(世界貿易機関)、APEC(アジア太平洋経済協力)、OECD(経済協力開発機構)、UNCHS/Habitat(国際連合人間居住センター)等の多国間交渉・フォーラムがあり、国土交通分野に係る専門的なものとしてIMO(国際海事機関)、ICAO(国際民間航空機関)等がある。二国間の取組みも、自由貿易協定等の広い範疇で位置づけられるものと、国土交通分野にかかる専門的なものがある。

また、国土交通分野における様々な基準の国際的標準化に向け、多国間・二国間の枠組みを通じて、取組みが行われている。

1．多国間交渉・フォーラムを通じた取組み

(1)WTO(世界貿易機関)への対応

世界の多角的貿易体制を発展させるため発足したWTO(世界貿易機関)は、モノの分野の自由化だけでなく、交通・観光・建設関連サービスを含むサービス分野をも対象としている。サービスは農業とともに2000年からビルトインアジェンダ(交渉開始がすでに合意済の分野)として交渉が開始され、2001年3月に交渉の目的、原則、範囲、方式・手続を定めた「交渉の指針及び手続」が策定された。11月にはカタルの首都ドーハにおいて第4回閣僚会議が開催され、交渉期限を約3年間（2005年1月1日）とする新たな多角的貿易交渉を開始することが決定された。サービス分野についても新ラウンドの一環として位置づけられ、交渉の一層の進展が期待される。また、現在、WTOサービス貿易理事会にて各国から提出された交渉提案を検討中である。

特に、海運サービスについては、過去に行われた自由化交渉が合意に至らず、サービス分野の中で唯一サービス貿易一般協定(GATS)の主要規定のほとんどが適用されていない状態である。世界貿易促進のためには自由かつ公正な海運市場の全世界的な形成が不可欠であり、我が国は海運交渉成功に向けて海運関心国会合を開催する等先導的な役割を果たしてきている。

航空運送サービスについては、航空機の修理及び保守等の補助的なサービスを除き適用が除外されており、現在、サービス貿易理事会において協定の適用のさらなる可能性を検討することを目的として、レビュー会合が実施されている。

なお、建設分野においては大幅な自由化を実施済みであり、サービス交渉を通じて各加盟国の建設市場の自由化が促進されることが期待される。

また、公共事業を含む政府調達について手続きの透明性の確保と市場アクセスの拡大を図ることを目的とした政府調達協定(GPA)に加入しており、現在行われている協定見直しの議論にも積極的に参画している。

国土交通省としては我が国の関連事業者が適切な事業活動を行えるよう、今後も積極的に様々な交渉に参画していく方針である。

(2)APEC(アジア太平洋経済協力)への対応

全世界のGDPの約6割、貿易額の約5割を占め、世界経済にとって極めて重要なアジア太平洋地域をカバーするAPECは1989年に開始されて以来「開かれた地域協力」を旗印に、貿易・投資の自由化及び円滑化と経済・技術協力の推進に向けて積極的な対話と行動を続けている。

APECには分野別に11の作業部会(WG)が設けられているが、国土交通省では運輸及び観光WGを中心に積極的に取り組んでいる。特に運輸WGについては、各種専門家・プロジェクト会合のうち、2つの議長を務める等の貢献を行っている。このうち、「海運イニシアティブ」では海運の自由化に関する活発な議論をリードしており、「港湾専門家会議」では港湾能力・効率性の向上を図るための共通課題の抽出及び行動計画の作成に大きく寄与している。

(3)OECDへの対応

OECD(経済協力開発機構)は、欧州諸国、アメリカ、日本等先進30ヶ国からなる国際機関である。国土交通省関係分野を扱っているのは造船部会、環境政策委員会、観光委員会、海運委員会、地域開発政策委員会、道路交通研究計画等であるが、それぞれ活発な議論がなされ、その分野において重要な役割を果たしている。

例えば、造船部会においては、単一市場を分け合う世界の造船業の健全な発展に向けて、市場動向の共通認識の醸成や、市場規律の策定による公正な競争環境の整備、中国等の新興造船国との対話の強化等の取組みが行われている。また、海運委員会においては、自由かつ公正な海運市場の構成に向けて、競争政策に関する諸問題の検討、海運助成措置の見直し、安全・環境問題に取り組むほか、非加盟国との政策対話を進めている。

また、地域開発政策委員会における地域政策の概念枠組み(フレームワーク)にかかる検討や都市政策の再構築に関するプロジェクトや都市地域の成長要因に関するプロジェクトに関する検討、道路交通研究計画(RTR)における道路交通問題に関する各種調査研究活動などに積極的に参画している。

(4)マラッカ・シンガポール海峡での航行安全対策への取組み

マラッカ・シンガポール海峡は、国際的な海上交通の要衝であるとともに、日本の輸入原油の約8割が同海峡を通過してくる等、日本経済、国民生活にとり重要な航路の要所となっている。近年、同海峡利用国の多様化・複雑化が進みつつあることから、今後の同海峡における船舶の航行安全・海洋汚染防止対策を進めていくには、同海峡沿岸国(インドネシア、シンガポール、マレーシア)と利用国の協力が不可欠であり、そのための合意づくりに向けての検討が必要となっている。

日本としては、同海峡における今後の船舶の航行安全対策、海洋汚染防止対策等のあり方について、主要利用国の1つとして沿岸国及び利用国の合意づくりに向けて積極的な役割を果たす必要があり、今後とも積極的に取り組んでいく。

(5)各分野における多国間の取組み

1)道路分野での取組み

PIARC／WRA(世界道路協会)に設置されている、19の技術委員会すべてに委員を派遣し、積極的に活動している。平成14年1月には、第11回国際冬季道路会議が札幌で開催された。また、13年6月の第14回IRF(国際道路連盟)世界大会において、論文発表や、展示コーナーを設置するなど積極的に参加した。

2)港湾分野での取組み

国際港湾協会(IAPH)や国際航路協会(PIANC)に日本から会長等が選出される等国際的な舞台における積極的な活動を進めている。韓国・中国との3国間では北東アジア港湾局長会議を毎年秋に開催しており、13年11月にブルネイで開催された日中韓首脳朝食会でその継続・推進が合意された。また、海上保安の分野では、海上警備機関長官級会合等を通じて関係各国間との連携・協力を推進し、国際的な海上犯罪等への迅速・的確な対応を目指している。

3)世界湖沼会議への取組み

13年11月に、滋賀県で開催された「世界湖沼会議」(主催：滋賀県、国際湖沼環境委員会)に参加し、意見交換を行った。また、従来より推進している琵琶湖の総合的な保全に関する取組みなどを世界に発信し、世界の湖沼保全との連携を図った。

4)土砂災害に関する国際会議

日本は昭和55年より土砂災害に関する国際会議(INTERPREVENT)に参加しており、平成14年10月には、環太平洋インタープリベント事務局が主催して国際会議を松本市で開催することが決定している。

5)人間居住分野の取組み

13年6月に開催された「国際連合人間居住会議の成果の実施の包括的再検討と評価のための特別総会」において、「新千年紀における都市とその他の人間居住に関する宣言」にかかる議論等に積極的に参加した。なお、13年10月には「スラムのない都市を目指して」をテーマに世界ハビタットデー世界大会が福岡市で開催されている。

6)地図分野の取組み

日本は、国連アジア太平洋地域地図会議の勧告により設立された「アジア太平洋GIS基盤常置委員会」の事務局として、域内の地理情報整備を促進している。13年4月には第7回委員会を日本で開催した。

2. 二国間交渉を通じた取組み

(1)二国間経済協定等の策定への対応

世界における自由貿易等の推進の枠組みとしては先に見た多国間のそれに加え、二国間の協定も数多く締結されてきていた。我が国も近年この動きに呼応し始め、シンガポールとの間に初めての二国間自由貿易協定を締結することとなり、13年10月に実質合意に達した。国土交通省としては、WTOへの対応と同様に、我が国の関連事業者が適切な事業活動を行えるよう、個別の懸案分野に取り組んできている。

(2)運輸ハイレベル協議

運輸分野における諸課題について、従来から、主要国運輸当局との間で次官クラスによる運輸ハイレベル協議が実施されてきたが、最近では13年4月に日・EU運輸ハイレベル協議が開催されている。

＜日・EU運輸ハイレベル協議＞



(3)日米間における新たな経済協議の枠組みへの対応

13年6月に行われた日米首脳会談において、日米間の対話を通じて持続可能な成長を促進することを目的とした「成長のための日米経済パートナーシップ」の設置が合意された。規制改革・競争政策、投資、貿易等の分野を扱うこの枠組みに対し、国土交通省では、13年10月に第1回会合が開催された次官級経済対話に参加する等の対応を行っている。

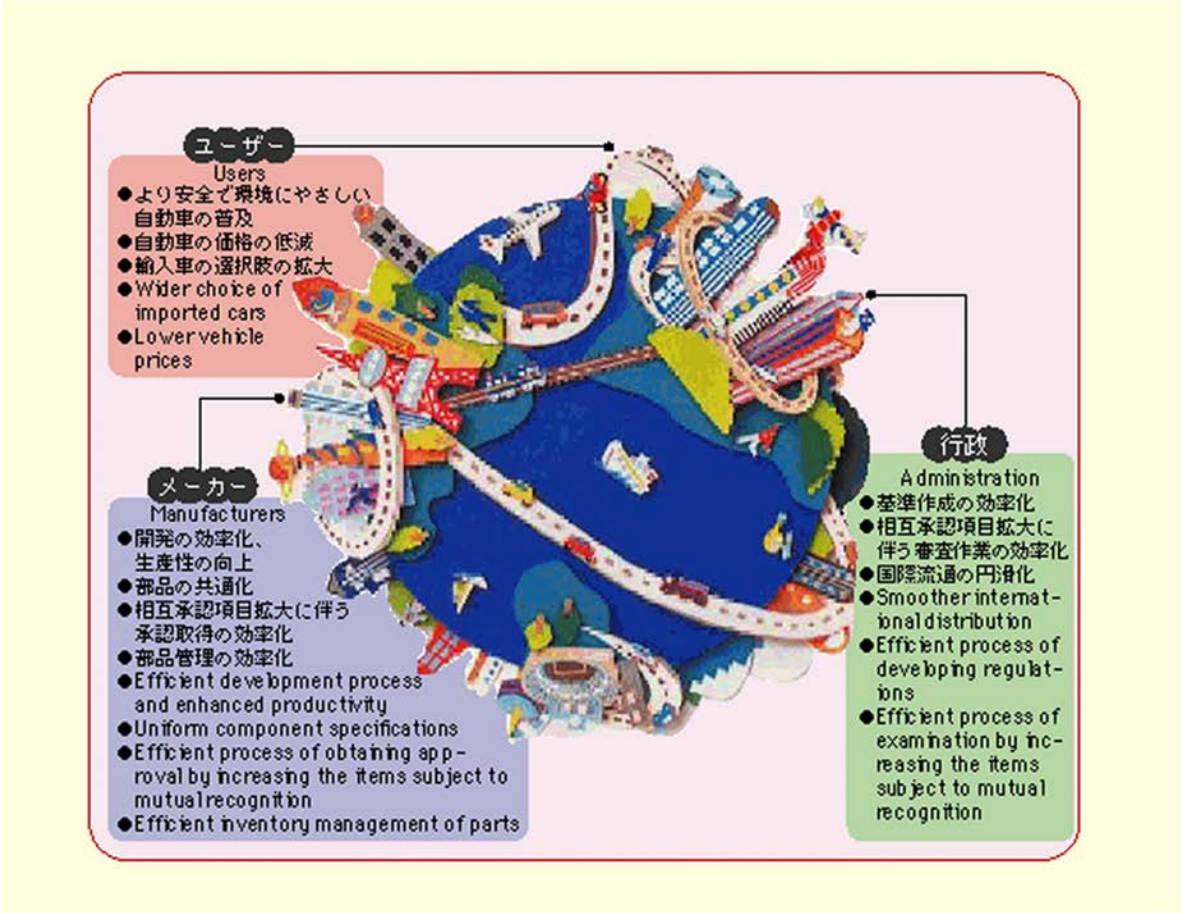
3. 国際標準への取組み

(1)自動車基準・認証制度の国際化

世界各国は、自動車の安全確保、公害防止のため、各国の道路交通環境に応じ自動車基準・認証制度を設けており、船舶や民間航空機のような世界共通の基準は現在のところ存在しない。しかし、自動車及びその部品の国際流通の進展や自動車産業のグローバル化に伴い国際的な基準の調和や認証の相互承認の拡大が強く求められており、その一層の推進を図る必要がある。

国土交通省は、「車両等の世界的技術規則協定(略称)」(注)の執行委員会の副議長や、車両カテゴリー等の世界共通定義を策定するための専門家会合の議長を務めているほか、世界統一基準の提案を積極的に行っているところである。また、今後、世界統一基準が策定された場合には、これを道路運送車両の保安基準に速やかに取り入れる等の積極的な対応を行っていくこととしている。

図表II-11-2　基準調和及び認証の相互承認のメリット



(注)「車両等の世界的技術規則協定(略称)」は、自動車基準の世界的な調和を図るための枠組みとして、12年8月に8ヶ国の締結により発効した)。

(2)土木・建築基準、認証制度の国際調和

近年、市場の国際化が進展している土木・建築・住宅分野において、外国産木材に係る基準強度の指定やJICA等による技術協力など様々な施策を実施する一方、ISO(国際標準化機構)による設計・施工技術の規格制定に参画するなど、土木・建築基準、認証制度の国際調和の推進に取り組んでいる。

(3)ITSの国際標準化

国土交通省は、e-Japan重点計画等をもとに、ISO(国際標準化機構)のTC204やITU(国際電気通信連合)等の国際標準化機関と連携し、ETCや道路通信標準等ITSの国際標準化を推進している。

13年10月オーストラリアにおいて開催された第18回ISO／TC204総会において、車両の走行を支援するシステム(EACC)が発表され、予備作業項目案として承認された。

(4)地理情報の国際標準化

国土地理院は、国際標準化機構の専門委員会(ISO／TC211)に参画し、地理情報の国際標準化を推進している。

13年10月にオーストラリアにおいて開催された第13回ISO／TC211総会においては、データ交換及びデータ作成・検証における地理情報標準の実装実験について発表を行った。

(5)技術者資格の海外との相互承認

APECエンジニア相互承認プロジェクトは、1995年のAPEC首脳会議で採択された大阪行動宣言を受け、参加国間で技術資格に関する相互承認に基づく有資格技術者の流動化を促進することを目的に検討を行ってきた。

その結果、2000年11月からは、我が国を含む7エコノミー(日本、オーストラリア、カナダ、香港、韓国、マレイシア、ニュージーランド)においてAPECエンジニアの審査・登録を開始することとなった。我が国においては、土木(Civil)、構造(Structural)の分野をAPECエンジニアの対象とすることとし、この両分野に対応する我が国の国際資格を「技術士」及び「一級建築士」と定めた。今後は相互承認実現のための協議を行うとともに、対象分野の拡大を進めることとしている。

第3節　日本の技術、ノウハウを活かした国際協力

開発途上国の発展には、経済開発の基礎となる社会資本整備をはじめ、計画・政策づくりや管理・運営を担う人材の育成が不可欠である。このため、国土交通分野に関する国際協力のニーズは高い。

また、近年、自動車に起因する交通渋滞や大気汚染等の環境問題が開発途上国においても深刻化しつつあり、エネルギー消費の少ない効率的な輸送体系の構築を支援することは、地球環境保全のため重要である。

さらには、民間も含めた日本がもつ優れた技術、ノウハウを活用・移転することにより「顔の見える援助」を推進することや、開発途上国のニーズを的確に把握し、ODAを効果的・効率的に実施することも重要である。このため、

・相手国の実情に応じた効率的な協力を行うための国土交通分野における援助方針策定、国際協力事業の評価、情報の収集・分析・有効活用等

・効果の高い優良なプロジェクトへの支援を行うため、環境に配慮した優良なプロジェクトの形成のための調査

・専門家等の派遣、要人招聘や研修生の受け入れによる日本の技術・基準の移転、地球環境保全等の技術開発、NGO等民間団体による国際協力の支援

・JICAを通じた技術・ノウハウの移転

などを推進している。

＜フィリピン高架鉄道2号線建設現場＞



＜対空標識の技術移転(チュニジア)＞



(1)具体的な国際協力の展開

1)広域インフラ整備等への協力

国際的な相互依存関係の拡大を踏まえ、アジアハイウェイ、メコン地域開発等地理的位置や影響が複数国に渡る広域インフラの整備を支援する調査・研究の実施、政策対話ミッションの派遣、JICAを通じた専門家の派遣等を行っている。

また、北京-上海高速鉄道プロジェクトについて、新幹線システムをベースとして官民あげて積極的に協力することを表明しており、中国高速鉄道に関する現状調査及び実情に合った高速鉄道の調査・研究を実施している。

2)環境・安全面での協力

環境負荷の軽減対策として、アジアの自動車分野の担当官を我が国に招聘し、自動車基準・認証制度に関する研修を実施している。

また、開発途上国での航空路の安全確保のために、ロシア、中国から航空管制官を招聘し、管制技術向上への支援を行っている。

災害対策等への協力としては、総合防災技術の技術者を育成し技術移転を図っている。13年3月には、日本とインドネシアとの間において、5年間にわたるインドネシア火山地域総合防災プロジェクトが合意された。

このほか2001年1月13日にエルサルバドル近海において発生したM7.2の地震及び1月26日にインド西部において発生したM6.9の地震による大規模な被害に対し、震災復興、防災対策に関する具体的な協力案件を検討・形成するため、2月に派遣された政府調査団に対し、国土交通省から土砂災害・災害復旧支援・港湾復旧等に関する専門家等を派遣した。

3)「国際協力の日」記念シンポジウムの開催

国際協力における各分野間の連携の重要性を再認識し、これからの将来像を探ることを目的に、平成13年10月に東京において「国際協力事業における連携」をテーマとした「国際協力の日」記念シンポジウムを開催した。

(2)建設業の海外展開による社会資本整備への貢献

我が国建設業はその技術・ノウハウを活用して開発途上国における社会資本整備に貢献しているが、さらなる展開のためには課題も多い。引き続き、WTO等の場を通じ一層公正で開かれた海外建設市場の形成に努めるとともに、今後の建設業の海外展開を行う基本的方向を示した「建設業の海外展開のあり方に関する研究会提言」に基づき、外国政府との政策対話等により、我が国建設業の海外展開に関する環境整備を進める。

第12章　21世紀を支える技術研究開発

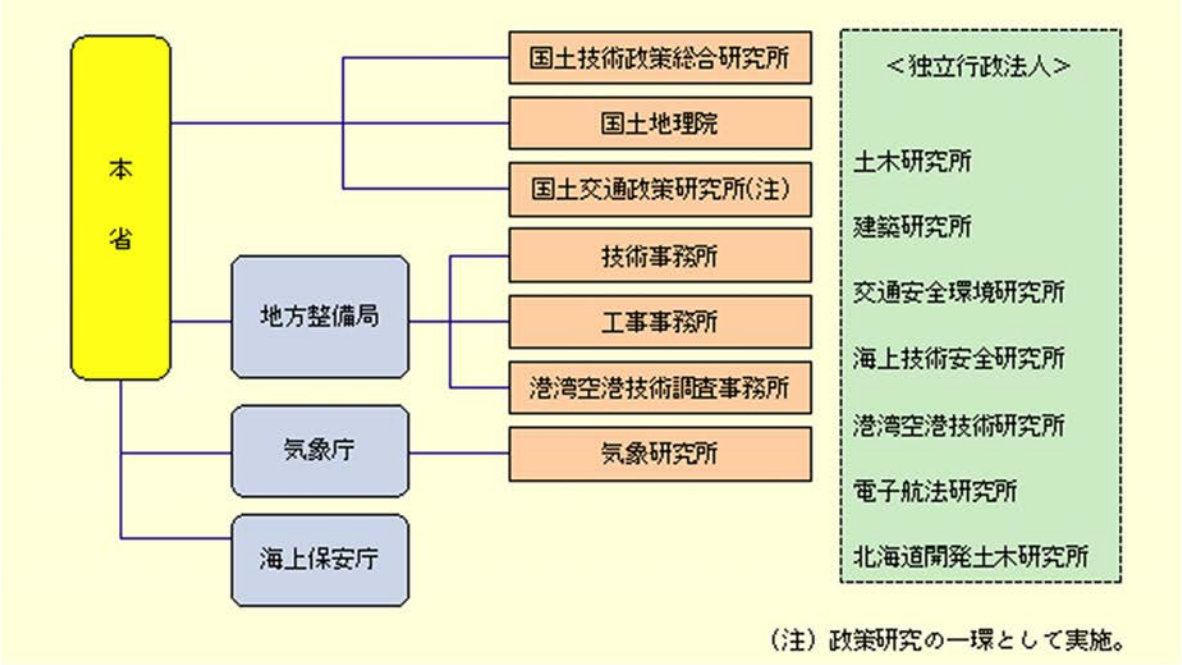
国土交通分野における技術研究開発については、総合科学技術会議の議論を踏まえ、環境との調和、安全と安心の確保、経済社会の活性化等国土交通行政に対する経済・社会的ニーズの変化に的確に対応した課題設定を行い、分野横断的・総合的な技術研究開発を、競争的環境の一層の充実を図りつつ効率的に推進するとともに、その技術を公共事業、建設・交通産業へ積極的に反映させていく。また、国土交通政策に関する基礎的な調査及び研究を推進していく。

第1節　技術研究開発推進体制

1．技術研究開発体制

国土交通省では、本省各局、研究機関、地方整備局、北海道開発局において、大学、独立行政法人、民間等との一層の連携体制の充実を図りつつ、技術研究開発に取り組んでいる。

図表II-12-1　国土交通省における技術研究開発体制



2. 技術基本計画

平成13年3月に閣議決定された「第2期科学技術基本計画」を踏まえて、国土交通省全体としての技術研究開発に関する基本計画を策定し、これに基づく技術研究開発を総合的かつ着実に推進していくこととしている。

3. 研究機関等における技術研究開発の推進

(1)国土技術政策総合研究所

国土技術政策総合研究所は、「政策研究等の国が直接に実施する必要のある業務を行う国の試験研究機関」として、国土交通省の土木研究所、建築研究所及び港湾技術研究所の技術政策に関係する部門が統合・再編され13年4月1日に設立された。

国土技術政策総合研究所の使命は、「住宅・社会資本のエンドユーザーである国民一人ひとりの満足度を高めるため、技術政策の企画立案に役立つ研究を実施する」ことにある。具体的には、「美しく良好な環境の保全と創造」、「安心して暮らせる国土」、「豊かさとゆとりを感じられる生活」、「活力ある地域社会」を実現するための道筋を提案するために必要な研究を実施する。

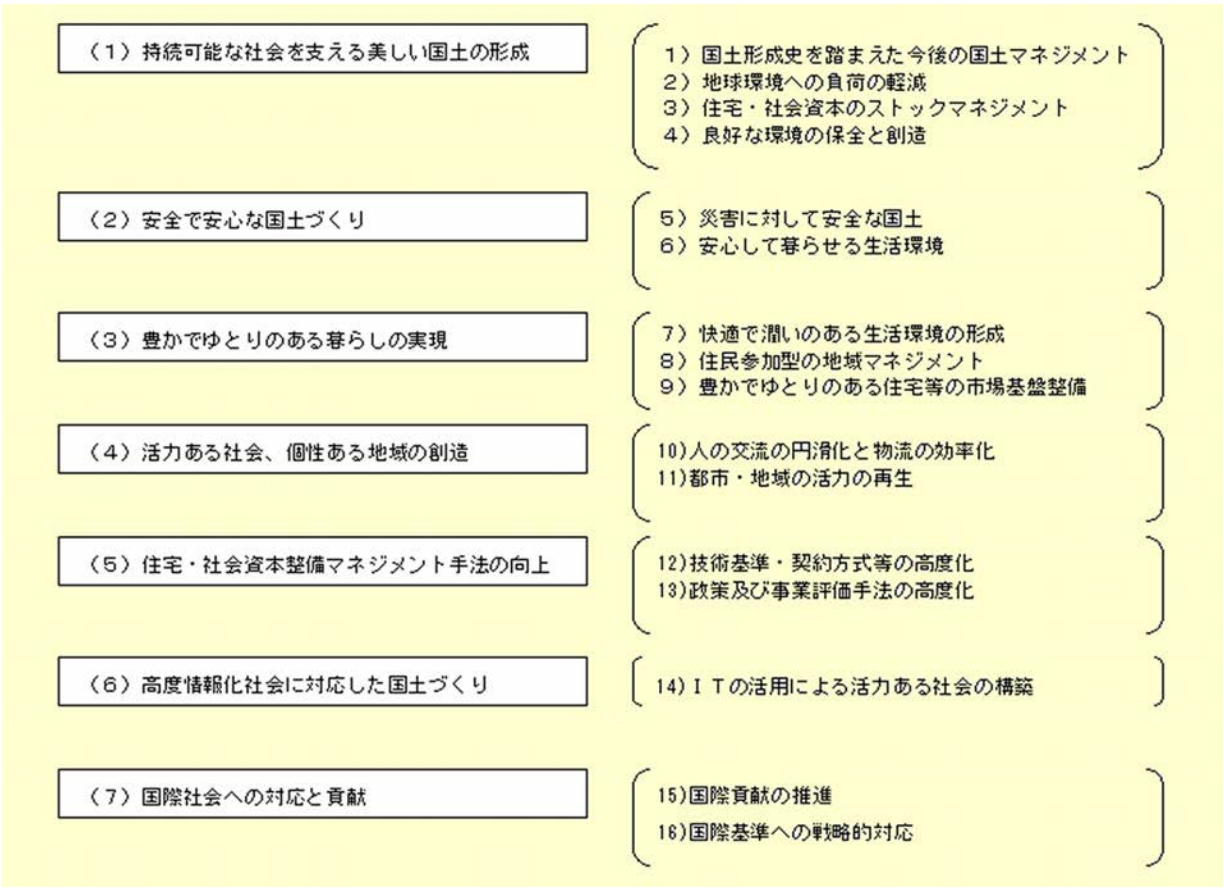
＜国土技術政策総合研究所の行う研究活動のカテゴリーとテーマの例＞

(ア)政策企画・立案の一環としての研究開発(政策支援)
例)建築・社会資本のストックマネジメント手法の構築、快適に憩える美しい東京湾の形成、物流におけるマルチモーダル交通体系の構築　等
(イ)法令に基づく技術基準の策定に関する研究開発(技術基準)
例)新しい耐震設計基準の検討、住宅の安全性・健康性確保のための技術基準策定支援　等
(ウ)直轄事業の執行・管理に必要な研究開発及び法令に基づく地方公共団体等への技術指導(技術支援)
例)直轄事業に必要な環境アセスメントマニュアルの作成、災害時の現地での技術指導　等

研究を進めるに当たっては、国民のニーズを捉えた上で、おおむね5年間の目標、取り組むべき課題(技術政策課題)を設定する。これらの技術政策課題や研究の進め方を示した研究方針は、毎年検討を加えられ、外部評価等を受けて必要に応じて見直されることとしている。

以下に国土技術政策総合研究所が重点的に取り組む研究課題として、7本の柱と16の技術政策課題を示す。

＜国土技術政策総合研究所が重点的に取り組む研究課題＞


（1）持続可能な社会を支える美しい国土の形成
1）国土形成史を踏まえた今後の国土マネジメント
2）地球環境への負荷の軽減
3）住宅・社会資本のストックマネジメント
4）良好な環境の保全と創造
（2）安全で安心な国土づくり
5）災害に対して安全な国土
6）安心して暮らせる生活環境
（3）豊かでゆとりのある暮らしの実現
7）快適で潤いのある生活環境の形成
8）住民参加型の地域マネジメント
9）豊かでゆとりのある住宅等の市場基盤整備
（4）活力ある社会、個性ある地域の創造
10)人の交流の円滑化と物流の効率化
11)都市・地域の活力の再生
（5）住宅・社会資本整備マネジメント手法の向上
12)技術基準・契約方式等の高度化
13)政策及び事業評価手法の高度化
（6）高度情報化社会に対応した国土づくり
14)ＩＴの活用による活力ある社会の構築
（7）国際社会への対応と貢献
15)国際貢献の推進
16)国際基準への戦略的対応

(2)国土地理院

近年、測量が対象とする分野が単に位置を測るものから、測量技術の応用により地殻変動観測や環境調査等の周辺分野へ拡大されてきた。さらに、地域的にも、地球規模の広がりをもった観測・解析が必要となってきている。このような変化も踏まえ、国土地理院では、「国土地理院研究開発五箇年計画」に基づき、地殻変動、宇宙測地及び地理情報解析分野等の研究を推進している。

13年度は、火山性地殻変動やプレート運動に関する研究等6項目の課題に重点をおいて研究開発を実施する。

(3)地方整備局技術事務所、港湾空港技術調査事務所

1)技術事務所

技術事務所においては、地域に根ざした技術開発を行うことにより、各工事事務所が抱える技術的諸問題を解決し、各地方整備局における事業の円滑な実施に資するため、施工・維持管理技術の改善、建設機械の開発・改良及び技術的な基準の作成等を各工事事務所と連携をとりながら実施している。なお、13年度からは、開発成果のさらなる活用を目的として事後評価の実施、開発・活用実施計画の作成に取り組んでいる。

2)港湾空港技術調査事務所

港湾空港技術調査事務所においては、各地方整備局管内の港湾、空港、海岸整備に関する調査・設計、効果的・効率的整備のための技術開発、環境関連技術、船舶、機械等の修理、管理運営について、各港湾(空港)工事事務所と連携を取りながら実施している。

(4)気象庁気象研究所

12年3月に有珠山、6月に三宅島が噴火し、また9月に東海豪雨、10月に鳥取県西部地震、13年3月には芸予地震が発生するなど、近年、自然災害が多発しており、より迅速かつ正確な気象情報や火山・地震・津波情報を求める国民の要請は極めて高くなっている。

気象研究所では、集中豪雨等の的確な予測や大規模地震、火山噴火の予知技術の早期確立及び地球温暖化等の気候問題に対処するため、気象・地象・水象に関する現象の解明と予測の研究を行っている。

(5)海上保安庁

船舶の安全な航行を確保するための測量・観測技術及び解析技術の研究開発、漂流予測手法の高度化等に関する研究を実施している。また、海底火山噴火や地震予知のために必要な音波を用いた海底測地技術の研究開発等を実施している。

(6)独立行政法人

国土交通省の所管に係る独立行政法人は、自律性、自発性及び透明性を備え、業務をより効率的かつ効果的に行うという独立行政法人化の趣旨を十分踏まえつつ、適正かつ効率的にその業務を運営することにより、国土交通政策に係るその任務を的確に遂行している。国土交通省所管の独立行政法人のうち、研究を主たる業務内容とするものの概要は以下のとおり。

図表II-12-2　独立行政法人の研究内容

独立行政法人	研究内容
土木研究所	土木技術に関する、安全の確保に関する研究開発、良好な環境の保全・復元に係る研究開発、社会資本整備の効率化に係る研究開発を実施
建築研究所	建築・都市計画技術に関する安全性の向上のための研究開発、地球環境・地域環境の保全・創造のための研究開発、生活環境の質の向上のための研究開発を実施
交通安全環境研究所	陸上輸送及び航空輸送の安全の確保、環境の保全等に係る試験研究と自動車の技術基準の適合性の審査
海上技術安全研究所	海上輸送の安全の確保・高度化、海洋の開発、環境の保全に関する研究
港湾空港技術研究所	港湾、海岸、空港等の整備等に係る工学的諸課題に関する原理・現象の解明、国家的・社会的要請への対応、効率的・効果的な事業実施への支援
電子航法研究所	新しい通信・航法・監視システム及び新たな航空交通管理に関する研究開発、ＩＣＡＯにおける国際標準策定作業への貢献
北海道開発土木研究所	積雪寒冷地の過酷な気象条件、広範囲に分布する泥炭質の軟弱地盤等、本州等とは異なる気象・地質条件下にある北海道において、開発事業を効率的に推進するため、土木技術上の諸課題を解決することを目的とした研究を実施

(7)国土交通政策研究所

中央省庁の再編によって、13年1月6日に、これまでの建設省建設政策研究センター及び運輸省運輸研修所が母体となって、国土交通省の所掌事務にかかる政策に関する基礎的な調査及び研究を行う機関として国土交通政策研究所が発足した。

我が国における社会資本整備、交通政策等を取り巻く社会経済情勢がめまぐるしく変化している中、長期的展望に立った政策展開が求められている。このような観点から当研究所では、国土交通分野における政策形成に寄与することを目的として、行政ニーズに関する長期展望の提示、新しい行政手法の提案等、各種研究課題について、幅広く取り組むこととしている。

＜国土交通政策研究所の研究の視点とテーマ例＞

(ア)社会経済情勢の変化を踏まえた新たな行政ニーズに関する長期展望

例)社会資本の維持管理・更新に関する研究、ICカード、携帯端末等ITを活用した交通システムの研究開発等

(イ)様々な分析手法を通じた国土交通分野における課題や論点の整理

例)空間経済学からみた国土交通政策に関する研究、環境負荷の少ない都市・国土構造に関する研究等

(ウ)今後の国土交通行政に資するための内外における新しい行政手法の調査・研究

例)国土交通行政における新たな行政マネジメントのあり方に関する研究、不確実性を考慮した交通行政の新たな運営方式に関する研究等

第2節　技術研究開発の取組み

1．技術研究開発の推進制度

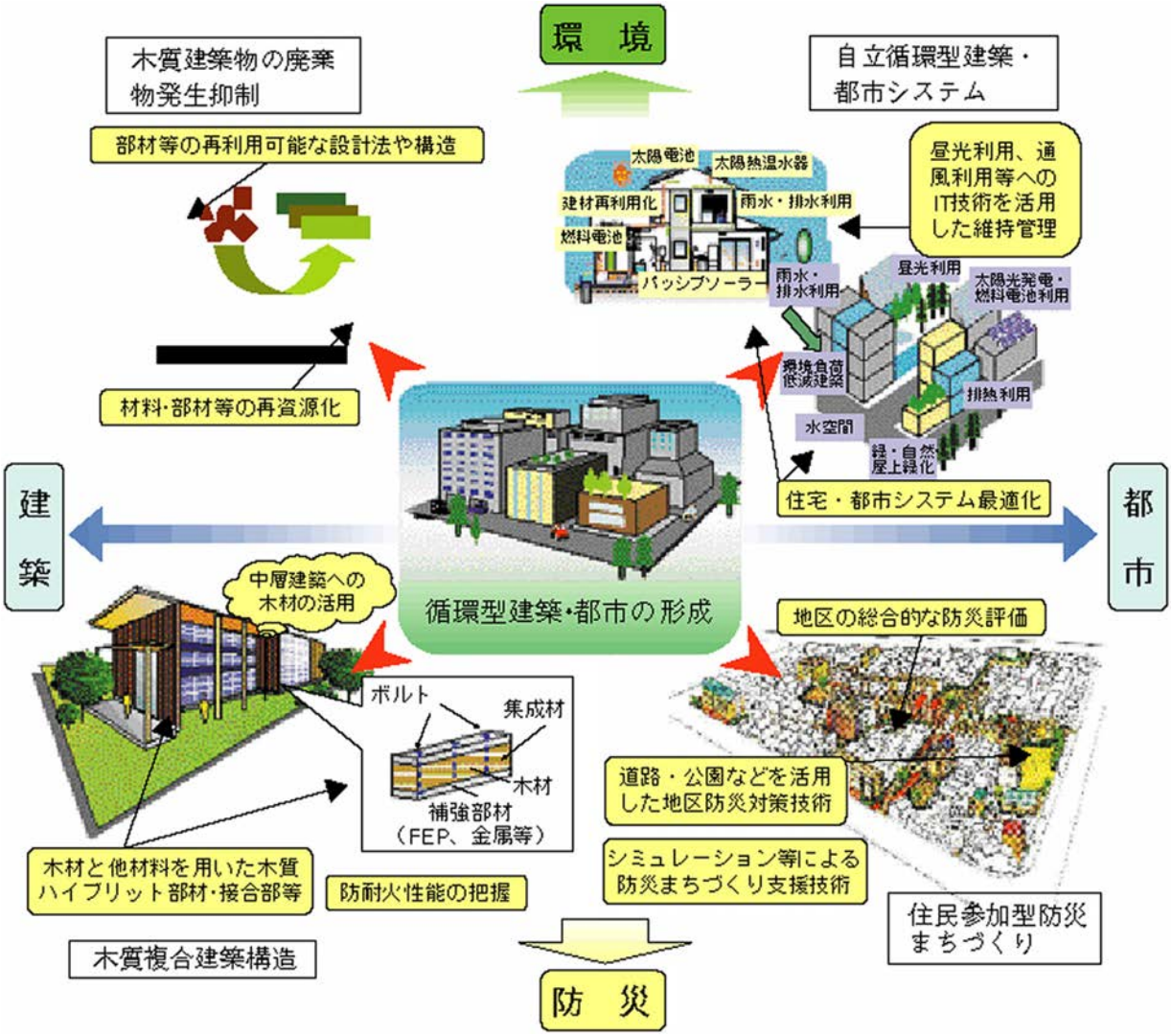
(1)総合的な技術研究開発推進制度

1)総合技術開発プロジェクト

建設技術に関する重要な研究課題のうち、特に緊急性が高く、対象分野の広い課題を取り上げ、行政部局が計画推進の主体となり、産学官の連携により、総合的、組織的に研究を実施する制度として「総合技術開発プロジェクト」を実施してきている。

平成13年度は、「エネルギーと資源の自立循環型住宅・都市基盤整備支援システムの開発」、「建設ITの高度化に向けたCAD標準技術の開発」、「シックハウス対策技術の開発」の3課題について新規着手し、計13課題について研究開発に取り組んでいる。

図表II-12-3　循環型社会及び安全な環境の形成のための建築・都市整備技術(総合技術開発プロジェクト)の例



2)運輸分野における総合的な技術研究開発の推進

運輸分野における技術開発課題は、最近の経済・社会情勢の変化により多様化してきている。そのための研究開発を円滑に推進するため産学官が一体となった総合的な研究体制を組織し、先導的又は波及的性格を有し技術水準の向上に著しく寄与するものについて支援を行う。現在は、「ITを活用した次世代海上交通システムの技術開発(ITを活用した船舶の運航支援のための技術開発)」、「深海モニター用小型ロボットシステムの技術開発」を実施している。

(2)公募型研究開発補助制度

1)　建設技術研究開発助成制度

急速に変化する社会経済情勢に的確かつ早急に対応するため、建設以外の他分野を含めた連携を進め、広範な学際領域における建設技術革新を促進し、それらの成果を公共事業等で活用することが重要である。このため、13年度に、公募により大学の研究機関の研究者等に研究開発費を補助する制度(建設技術研究開発助成制度)を創設している。

13年度は(a)安全で豊かな住宅・社会資本整備に資する研究開発、(b)環境問題解決のための研究開発、(c)住宅・社会資本整備のためのソフト・ハードの情報技術推進に資する研究開発について公募した。

2)　運輸分野における基礎研究の支援制度

運輸分野の基礎研究については、基礎研究が、新しい現象の発見解明、独創的な新技術の創出等をもたらすものであるが、成果の見通しを当初から立てることが難しく、また、その成果が必ずしも実用化に結びつくものではないこと等の性質を有するものであることから、国土交通省としては、9年度から運輸施設整備事業団を活用して積極的に推進している。この運輸分野の基礎的研究制度では、研究者の自由な発想に基づく独創的かつ革新的な基礎的研究を推進することにより、交通機関の安全の確保、環境保全やサービスの高度化等に寄与する技術の飛躍的な向上を図るため、大学、試験研究機関、民間企業等から、以下の5つの分野について、課題を広く公募し採択する方法で実施している。

(a)安全性の向上に関する技術分野
(b)環境技術分野
(c)輸送システムの高度化に関する技術分野
(d)インフラ整備に関する技術分野
(e)天然ガスハイドレード輸送システムに関する技術分野

(3)民間企業の技術研究開発への融資制度、税制上の特例措置

新たな技術の開発には、多額の資金と長い投資期間が必要とされる等、リスクを伴うため、日本政策投資銀行の低利融資制度や試験研究費に関する税制上の特例措置により、民間企業が行う技術研究開発を支援している。

(4)公共事業における新技術活用・普及の推進

1)公共工事における技術活用システム

公共工事の品質の確保と併せて、技術力に優れた企業が伸びる環境をつくり、公共事業に関連する民間の新技術開発の取組みを促進するため、13年度から新たに「公共工事における技術活用システム」を運用している。これは、次の3つのシステムから構成されている。

図表II-12-4　公共工事における技術活用システム

システム名称	内　容
技術指定システム	従来から実施されてきた新技術活用促進システムに加えて、新たに第三者委員会（地方整備局に設置）からの意見を踏まえることや一般の方々への新技術情報の提供を行う。
工事選定技術募集システム	現場のニーズをもとに、地方整備局が民間の技術提案を活用する工事を選定し、技術提案型入札契約方式によりその工事に新技術を導入する。また、新技術を募集する条件や施工後の評価を第三者委員会（地方整備局に設置）で行う。
テーマ設定技術募集システム	新たに本省で設置する第三者委員会において、社会ニーズ・行政ニーズなどをもとに技術募集テーマを設定し、民間から募集した技術提案を審査し、予め地方整備局がテーマに応じて選定した工事に適用し施工機会を確保する。また、施工後の評価を第三者委員会で行い新技術の活用促進を図る。

これらのシステムを運用することにより、次のような効果を実現する。
(a)第三者委員会において有識者から評価、ニーズなどの意見・提言を頂き、的確な新技術の活用促進を図る。
(b)民間の技術提案を重視する入札契約方式を活用することにより、企業の有する技術を現場へ積極的に導入する。
(c)新技術情報を一般にも提供することにより、設計・施工段階で民間コンサルタントや施工業者が、新技術を一層適用する環境を創出する。

2)　新技術活用促進システムの推進

新技術の活用を促進するため、10年度より各地方整備局では、広く民間等から新技術情報を随時収集し、これら新技術の公共事業への適用可能性、技術基準類の整備の必要性等について評価を行い、新技術の内容に応じた事業方法(試験フィールド事業、技術活用パイロット事業、一般工事)で試行活用し、その結果を評価している。評価結果を含めた新技術情報を全地方整備局が共有するとともに、特に優れたものについては、全国的な活用展開、各種技術基準等への反映を図っている。一方、すでに施工実績がある新技術について、特記仕様書記載例や積算資料などの技術情報を提供し、発注者の負担を軽減すること及び施工技術評価手法を整備し、現場条件に適合した数技術を選定しやすくなることにより、新技術の採用促進を図っている。なお、
13年度からは「公共工事における技術活用システム」と一体となって運用されている。

2. 多様な技術研究開発

国土交通省では、環境に優しい社会の実現、安全の確保、IT革命の推進等の様々な政策分野で多様な技術研究開発を展開しており、これまで他の章でも紹介をしてきたが、その他にも以下のような技術研究開発に取り組んでいる。

(1)リニアモーターカー

将来の超高速大量輸送システムとして期待されているリニアモーターカーについては、積極的に研究開発を進めており、平成9年4月から山梨リニア実験線において本格的な走行試験を行っている。

12年3月、学識経験者等による超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会において、「長期耐久性、経済性の一部に引き続き検討する課題はあるものの、超高速大量輸送システムとして実用化に向けた技術上の目途は立ったものと考えられる。」との評価を受けた。

引き続き、これら長期耐久性の確認、コスト低減といった残された課題を克服するため、12年度以降もおおむね5年間の予定で走行実験を実施している。

＜リニアモーターカー＞



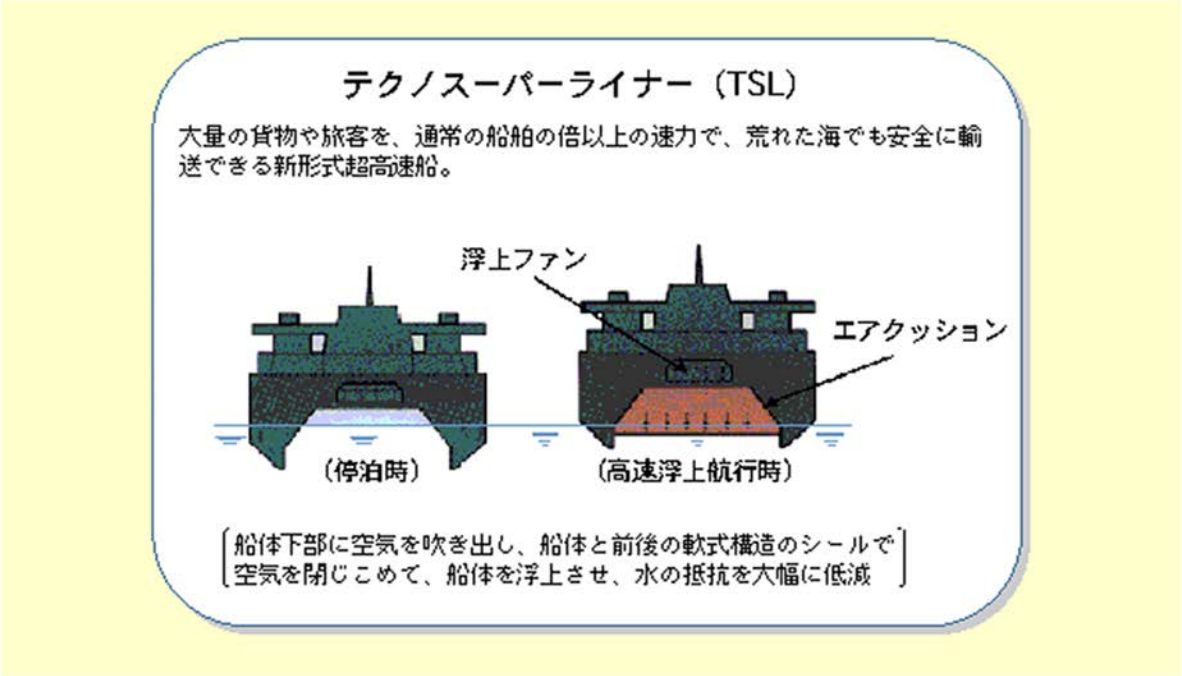
(2)テクノスーパーライナー(TSL)

TSLは、旧運輸省の支援の下、元年度から7年度にかけて研究開発され、
1)最高速力50ノット(時速93km)
2)高い積載能力　及び
3)優れた耐航性能
を兼ね備えた画期的な超高速船であり、国土交通省では、TSLの実用化に向け、所要の支援措置を講じている。

TSLの投入航路としては、1)国内海上物流の基幹航路、2)離島航路、3)アジア近海航路の各分野が考えられるが、現在、国内航路への第1船の就航を目指して事業化の環境整備に取り組んでいるところである。

また、12年11月には、運輸大臣が訪中して上海市副市長と会談を行い、日本-上海間の航路開設に向け担当局長レベルで定期的に協議を行うことが合意された。これを受けて13年12月現在までに3回の協議が開催されている。

図表II-12-5　テクノスーパーライナー(TSL)



(3)メガフロート

海洋空間の有効利用による社会資本の円滑な整備と海事産業の高度化を促進するため、メガフロートの研究開発を推進している。

12年度は、横須賀沖に設置した1,000m空港モデルを用いて、メガフロートの空港利用の可能性について最終評価を行い、4,000m級空港が技術的に可能であることを明らかにした。また、メガフロートの安全基準を整備するとともに、防災拠点としての整備効果等について検討し、メガフロートの導入環境の整備を図った。さらには、多様な海洋空間利用のニーズにこたえるため、外海の荒海等のさらに厳しい条件にも対応できる新形式のメガフロートの基礎的研究を実施した。

13年度は、耐震性や大都市からのアクセスの容易性などの情報バックアップ基地としての最適な基本性能を有するメガフロートを活用し、低廉かつ高信頼の情報バックアップ基地を実現するため、他省庁とも連携して、メガフロート情報基地機能実証実験を実施する。

＜メガフロート＞



(4)フリーゲージトレイン(軌間可変電車)

フリーゲージトレインとは、異なる軌間の線路の走行が可能な電車である。この実用化により新幹線から在来線への直接乗り入れが可能となり、移動時間の短縮により乗客の利便性が飛躍的に向上することが期待される。

13年1月、アメリカコロラド州において行っていた高速試験等を終了した。13年10月からは、新下関駅付近を基地とし、新幹線と在来線を使用した各種試験を行い、実用化に向けた技術的検証・評価を行っている。

(5)シックハウス対策技術の開発

シックハウス対策の施策に係る技術的根拠を整備することにより、安全な材料と適切な換気を備えた健康への影響のない住宅の普及等を図るために、建材等から発生する有害化学物質などによる室内空気汚染対策の一環として、空気汚染実態調査と測定法・予測法、対策技術の試験・評価法、総合性能評価・表示手法の開発を行う。

(6)建設ITの高度化に向けたCAD標準技術の開発

　建設事業における設計・施工や維持管理の効率化等を図るため、建設事業に係る各種情報の中でも最も大きな比重を占める図面データ(CAD)について、国際標準に対応した3次元GISデータとの連携手法を標準化する。

(7)エネルギーと資源の自立循環型住宅・都市基盤整備支援システムの開発

外部へのエネルギーや資源の依存が小さく実用的な住宅・市街地システムの確立・普及を図り、住宅からの二酸化炭素排出量の大幅な削減と地球温暖化防止に寄与するために、自然エネルギーや雨水等を積極的に利用する技術、維持管理の最適化技術、省エネ技術全体に対応する性能表示法や計画設計支援システムの開発等を行う。

第3節　建設マネジメント技術の向上

建設プロジェクトを効率的、合理的に進めるためには、事業計画、調査、設計、工事・工事監理、維持管理・運営、廃棄・解体撤去というプロジェクトライフサイクルの各プロセスのマネジメントを総合的に行う建設マネジメントの技術を向上させることが不可欠である。

このためには、現場経験により技術者個人(あるいはそれぞれの組織)に蓄積された財産であった「マネジメントに関わるノウハウ」を全体のエンジニアリングとして体系化することが必要である。

「建設マネジメント技術」の対象は、社会資本整備の評価手法、合意形成手法、コスト縮減、品質確保、入札契約システムなど広範囲にわたるが、本節では、これらの分野に関する事項のうち、積算技術の充実、ISOマネジメントシステムに関する取組みを説明する。

1．公共工事における積算技術の充実

国土交通省では、公共工事の積算に用いる各種基準を定め、積算の透明性を確保するため、各種積算基準類の公表を行っている。土木工事標準歩掛については、平成13年度までに、全体で130工種の歩掛を作成し、積算の簡素化等に努めてきたが、今後も、工事目的物毎の歩掛制定を図るなどさらに積算の合理化、簡素化の促進を図る。

また、歩掛調査に合わせて、生産性改善事例の普及促進や施工制約要因の適正化を図るなど施工環境の改善を推進する。

さらに、建設機械の損料の正確な算定のために、建設機械の価格、整備費用、稼動状況を把握し、ライフサイクルコストの実態調査を行い、最新の実態を反映した損料算定表に改正する。

2. ISOマネジメントシステムの取組みについて

入札・契約制度の改革、WTOの新しい政府調達協定発効に伴う建設市場の国際化、建設費縮減の要請、地球環境問題への対応等、公共事業を取り巻く環境は大きく変化している。このような背景のもと、国土交通省では、品質マネジメントシステムに関する国際規格であるISO9000シリーズ、環境マネジメントシステム(EMS)の国際規格であるISO14001等、マネジメントシステムの公共事業への適用を検討している。

(1)ISO9000シリーズ(JIS Q 9001等)による品質マネジメント

国土交通省では、12年度より公共工事等の品質保証水準の一層の向上などを目指す観点から、これまでのパイロット事業を一歩進め、一定の範囲の建設工事等においてISO9000sの認証取得を(競争)参加資格とするISO9000s適用工事等を試行しながら、さらに適用の効果を検証することとした。12年度における国土交通省の有資格業者のISO9000s認証取得率が11年度に比べ全体的に増加していることから、13年度においては、ISO9000シリーズ適用工事等の試行対象を拡大し、工事155件、業務21件について試行することとし、その調査結果により、監督業務の効率化等、受発注者間の役割分担のあり方について検討を進めていくこととしている。

(2)ISO14001(JIS Q 14001)による環境マネジメント

環境マネジメントシステムは、企業が社会的責任を果たすため主体的に取り組むべき性質のものであり、公共事業の執行者である発注者自らも積極的に関与すべきであるとの観点から、国土交通省では、9年度より12の直轄工事事務所においてISO14001モデル事業を実施している。13年度においても引き続きモデル事業を展開するとともに、実態調査を行い、EMS導入の効果や課題を把握する予定である。

第4節　建設生産技術対策

社会資本整備をより効率的に推進するため、環境との調和、安全性の向上などについても考慮しつつ、建設生産の革新による生産効率の向上を推進する必要がある。そこで、これからの建設施工のあるべき姿とその実現のための方策を示した「メカテクノビジョン(建設生産革新のための技術を目指して)」を策定したが、さらに機械施工の高度化に努める一方、環境に配慮し、ユーザーニーズを反映した安全で使いやすい機械の開発、普及を推進している。

1. 情報化施工の推進

建設工事における情報化施工(注)を推進するために、建設生産プロセスの各段階において必要となる情報を連結・共有化し、さらにCALS／ECやGISなどのデータ基盤との連携も可能とする共通のプラットフォーム(データ形式、通信プロトコルなど)を構築する。

また、情報化施工の推進の制約となる各種規制(土工の施工管理基準の見直しなど)の洗い出しと、その緩和に向けた検討及び施工管理の合理化に向けた検討を行う。

また、工事現場から発生する労務管理、機械管理等に関する多量の現場情報を処理するため、共通データキャリアにICカードを利用した建設ICカードを活用して現場管理業務の情報化を図り、事務の効率化、安全性の向上、コスト縮減等を推進する。

(注) 情報化施工：建設の施工段階で扱う情報を、設計から維持管理に至るトータルのプロセスにわたって利活用し、全体的な生産プロセスを合理化する技術。

2. 建設施工における環境対策

建設施工が大気環境に与える負荷の低減等を目的に、建設機械の排出ガス基準値を満足した機械を「排出ガス対策型建設機械」として指定し、直轄工事で使用原則化を図る等してその普及促進に努めている。平成9年に、2010年までに建設機械の年間NOx排出総量を1993年レベルより30%以上削減する目標を設定し、NOx等の基準値をさらに約3割低減し、PMも対象に加えた新たな基準値を策定した。平成13年度からはこの基準値に適合した排出ガス対策型建設機械の指定を開始している。

同様に、騒音、振動対策としても、低騒音型・低振動型建設機械を型式指定し、直轄工事における低騒音型建設機械の使用原則化等により普及を図っている。

また、建設施工におけるCO_2排出削減のため、13年度に建設施工の地球温暖化対策ガイドラインの策定に取り組み、建設施工現場における施工計画・実施段階における地球温暖化対策をとりまとめることとしている。

3. 建設施工における安全対策

これまでも、「建設機械施工安全技術指針」の策定など建設施工の安全対策に取り組んできたが、施工条件の複雑化や労働者の高齢化など、建設現場を取り巻く環境は大きく変化しており、建設業にかかる死亡災害のうち、建設機械等によるものは20%以上を占めている状態が依然として続いている。

そこで、12年度より「建設施工の安全対策検討分科会」を設置し事故原因の分析や安全対策について検討を進めており、今後は、「建設機械施工安全技術指針」への反映等建設施工の安全対策を推進する。

また、13年度は、12年7月に噴火し火山噴火活動が続き有人による施工が危険なため災害復旧が遅れていた三宅島において、迅速な復旧作業を実施するため無人化施工(UCS：Unmanned Construction System)を本格的に導入した。さらに、UCSガイドブックを作成し、各地方整備局において施工体制等を整備している。

4. 建設機械・機械設備に関する技術開発等

(1)建設機械の開発及び整備

建設事業の効率化を図るため、建設機械及び施工技術に関する各種の技術開発及び機械の整備に取り組んでいる。13年度は、引き続き維持管理、災害対策、除雪作業の効率化を図るための技術開発に取り組むほか、河川・道路から発生する植物廃材の作業現場内におけるリサイクル活用、環境負荷の少ない処理等に関する技術開発を行う。

また、低公害車の率先的・計画的な導入に努めるため、道路維持管理用車両に低公害車であるCNG(Compressed Natural Gas：圧縮天然ガス)車を全国各所に率先して転換を進めており、13年度末時点で合計100台を導入している。

(2)機械設備にかかわる技術の向上

堰、水門、揚排水ポンプ設備、トンネル換気設備・非常用施設等の機械設備の一層の高度化のため、新素材、新技術の開発導入に加え、技術基準・積算基準の性能規定化を推進し、ライフサイクルコストなども考慮した機械設備技術の向上に努めている。12年度は、管理施設の遠隔監視操作制御技術や排水機場運用管理CALSの検討等を行った。また、「公共工事機械設備技術等各省連絡協議会」において、積算基準の整備、技術基準の検討を行っている。

（補注）

図表I-2-34：航空政策による消費者利益（国内航空市場）に係る推計式

・需要曲線

1n（旅客キロ）　＝－0.012＋1.5221n（実質GDP）－0.6961n（実質イールド）

（－0.0108）（21.51）　　（－10.36）

自由度修正済み決定係数＝0.997　ダービン・ワトソン比＝2.16

・供給曲線

1n（実質イールド）

＝－3.39－0.125運賃規制ダミー－0.0186DT

（－0.82）（－4.06）　　（－2.63）

－0.7881n（羽田スロット）　＋　0.7131n（旅客キロ）

（－1.73）　　（2.05）

自由度修正済み決定係数＝0.923　ダービン・ワトソン比＝1.73

注１：イールド＝平均運賃（実質値）

注２：ダミー　→　運賃規制：1995年度まで＝０、幅運賃制度導入後の1996年度以降＝１

注３：DT＝２社・３社参入路線における供給座席数の全路線における供給座席数に占める比率（％）

注４：下段の（　）内はt値、モデルの推定期間は1985～1999年度の15年間