平成14年度　国土交通白書

平成14年度　国土交通白書

はじめに

第I部　人口の減少、少子高齢化の進展など人口構造の変化に対応した国土交通行政の展開

第1章　人口構造の変化の動向
第1節　我が国と世界の人口の動向
1．我が国の人口の動向
(我が国の人口のこれまでの動き)
(我が国の人口は数年後に減少を始める)
2．世界の人口の動向
(全世界の人口の推移)
(先進地域の人口動向)
(発展途上地域の人口動向)
第2節　少子高齢化の進展
1．人口構造の変化
2．高齢化の進展
(老年人口の増加)
(急速な高齢化の背景)
(後期高齢者の増加)
(我が国の高齢化率は世界で最も高い水準)
3．少子化の進展
(年少人口の減少)
(少子化の要因)
(我が国の合計特殊出生率は世界で最も低い水準)
コラム・事例　人口転換理論
コラム・事例　欧米諸国の少子化の動向と対応政策

第2章　人口構造が社会経済に与える影響
第1節　地域や都市に与える影響
1．人口移動の動向
(人口移動は減少傾向)
(大都市圏の転出入の状況)
(都道府県別の転出入の状況)
(大都市圏内での人口の動き－都心回帰)
(地方の若年層の地元定着化傾向)
2．地域や都市における人口の将来の動き
(人口減少地域の拡大)
(地域ブロック別にみた将来人口)
(都市圏によってみた将来人口の推移)

(地域の高齢化の状況)
第2節　暮らしや社会に与える影響
1. 世帯や家族の動向
(小さくなる世帯規模)
(高齢者世帯の増加)
(高齢者の子との同居)
(成人未婚者の親との同居)
2. 生活環境の変化
(1)居住環境の動向
(持家を中心に床面積は着実に拡大)
(家族形成期世代の住宅需要)
(地価下落等により住宅は取得しやすくなっている)
(セカンドハウスなど住まい方の多様化)
(2)通勤・通学移動の動向
(通勤・通学者の総数は減少)
(大都市への通勤・通学のための流入も減少を開始)
(自家用車による通勤が増加)
3. ライフスタイルの変化
(1)余暇・レジャー
(余暇時間の増大)
(余暇・レジャー活動の動向)
(高齢者層を中心に海外旅行が活発化)
(2)働き方の多様化
(長期雇用の変化)
(非正社員の増加)
第3節　経済や財政に与える影響
1. マクロ経済への影響
(1)労働力に与える影響
(女性や高齢者の労働力率)
(労働力人口の減少)
(労働の質の変化)
(2)貯蓄や投資に与える影響
(貯蓄率の低下)
(設備投資への制約)
(3)経済成長に与える影響
(経済成長の低下)
(全要素生産性の向上)
(消費の変化)
(国民一人ひとりの豊かさの実現)
2. 財政への影響
(厳しい財政状況)

(社会保障負担の上昇)
第4節　社会資本整備、公共交通への影響
1. 社会資本整備に対する影響
(社会資本への需要の変化)
(社会資本整備の財政制約)
(維持管理・更新投資の増大)
コラム・事例　アメリカにおける社会資本維持管理への取組み
2. 公共交通に対する影響
(高齢者の利用の増加)
(通勤・通学環境の変化)
(生活交通への影響)
(経営環境の変化)

第3章　人口構造の変化に対応した国土交通行政のあり方
第1節　変化に対応した重点的・効率的な社会資本整備、交通政策の展開
1. 我が国の活力・競争力向上など政策的意義の高い事業への重点化
コラム・事例　首都圏外郭放水路とその効果
2. 事業評価の厳格な実施と時間管理概念の徹底
(事業評価の厳格な実施)
(時間管理概念の徹底)
3. 地域の実情に応じた効率的な社会資本の供給と既存ストックの有効活用
(地域特性に対応した柔軟な規格・基準の設定)
(広域的な観点から行う社会資本の供給)
(民間やＮＰＯなどの多様な主体の活用)
(既存ストックの有効活用)
コラム・事例　公共施設管理等における地域住民との連携
4. 競争と連携を重視した交通政策の展開
(快適で利用しやすい公共交通サービスの提供)
(公共交通サービスの確保)
第2節　高齢者や女性などの社会参加の促進
1. すべての人の暮らしを快適にするバリアフリー化の推進
(高齢者の移動制約)
(交通バリアフリーの推進)
コラム・事例　バリアフリー化大型ノンステップバスの試作車の開発
(居住・生活環境のバリアフリー化)
(高齢者の交通安全対策)
コラム・事例　運転免許証を自主返納した高齢者に対する公共交通機関の優遇定期券の発行
2. 子育てを支援する生活環境(子育てバリアフリー環境)の整備
(女性の社会進出の促進)
(子育てを支援するゆとりある住宅取得等の促進)
(職住近接の実現による共働き世帯の支援)

(安心して外出等ができる環境の整備)
(育児施設の住宅・駅施設等への併設等)
コラム・事例　公共賃貸住宅と保育所の合築・併設
3. 高齢者が安心して暮らせる生活環境の整備
(1)高齢者が安心して暮らせる居住環境の確保
(高齢者居住法による賃貸住宅市場の整備)
(福祉施策との連携)
(住宅と社会福祉施設等との合築・併設の推進)
(同居・近居の支援)
(高齢者等の災害弱者への対策)
(2)福祉や介護を支えるモビリティーの確保
(介助を要する高齢者等のためのスペシャル・トランスポート・サービス(ＳＴＳ)の導入)
(福祉・介護等サービスを支援する道路整備の推進)
4. 少子高齢化に伴う新たな輸送サービスの展開
(1)ゆとりある暮らしを実現する新たな輸送サービスの提供
(ＩＣカードシステムの導入)
(女性や高齢者向け輸送サービスの展開)
5. 国土交通関連産業における高齢者や女性の積極的な参加と活力の維持
(国土交通産業の高齢化の状況)
(女性の就業状況)
(高齢者や女性が働きやすい環境の整備)
(国土交通産業の活力の維持)
第3節　地域・都市の活力の維持・活性化
1. 交流人口の拡大
(交流人口の動向)
(交流人口拡大の取組み)
コラム・事例　都市と農村との交流等新たな地域間交流の動き
(外国人旅行者の訪日促進)
2. 都市空間の再編と有効活用
(都市への人口集中と都市の拡大の沈静化)
(都心部の土地利用の転換と低未利用地の存在)
(都市郊外部のニュータウンの抱える課題)
(都市空間の再編と有効活用)
コラム・事例　ニュータウンの活性化～NPO法人の活躍～
3. 地域や都市の生活を支える交通の確保
(地域の生活交通の確保)
(都市のモビィリティーの確保)
(街づくりと交通)

(補注1)都市圏の将来人口の推計方法

(補注2)国土交通省所管社会資本のストック量及び維持管理・更新投資の推計方法

第Ⅱ部　国土交通行政の動向

第1章　国土交通行政における制度・政策改革
第1節　長期計画の見直し
(1)計画策定の重点を「事業費」から「成果」へ
(2)重点化・効率化の徹底
(3)事業間連携のさらなる強化
(4)公共事業改革の取組みの強化
(5)国と地方の連携の下、国民に開かれた計画策定プロセスの実現
第2節　公共事業改革の推進
1. 徹底した事業評価の実施
2. コスト構造改革
(1)公共工事の総合的なコスト縮減
(2)公共事業コスト構造改革の推進
3. 効率性の向上
(1)既存ストックの活用と適切な維持管理・更新の推進
(2)ハード・ソフトの戦略的組合せ
(3)事業連携の推進
(4)地域住民・NPO等民間との連携
(5)官庁営繕事務の基準等の統一化
(6)入札・契約適正化の徹底
4. PFIの推進
5. 住民参加の積極的な推進
6. 特定財源の見直し
7. 国庫補助負担金制度の改革
第3節　交通政策の改革
1. 規制緩和の推進
(1)交通政策の基本的考え方
(2)規制緩和の効果
(3)適切な競争を確保するための方策
2. 21世紀型交通施策の総合的展開
(1)21世紀型交通施策の総合的展開
(2)地域と一体になった公共交通政策の推進
(3)21世紀の課題への総合的対応
(4)事後チェック型行政の確立
3. 地方運輸局等の業務改善等
(1)地方運輸局における企画業務の強化
(2)地方運輸局における事業部の再編
(3)運輸支局の設置

第4節　特殊法人等改革等の推進
1. 特殊法人等改革
2. 政策評価の推進
3. 新たな国土計画体系への転換

第2章　都市再生の推進
第1節　民間の活力を生かした都市づくり
1. 民間都市開発の推進
(1)都市再生特別措置法の制定
(2)関連法制の改正
(3)全国都市再生の推進
(4)民間都市開発投資を支える基盤整備
2. 住民・NPO等との協働
第2節　多様で活発な交流と経済活動の実現
1. 国際交流・物流機能の強化
2. 大都市圏における環状道路等の整備
(1)環状道路の整備
(2)ボトルネック踏切の改良
第3節　災害に強く、安心して暮らせる都市の形成
1. 大規模災害に備えた拠点形成
(1)防災拠点ネットワークの形成
(2)臨海部防災拠点の形成
2. 都市の防災性の向上
(1)都市型水害対策
(2)オープンスペースの確保と緑化の推進
3. 防災上危険な密集市街地の改善
4. 防犯まちづくり
第4節　良好な都市環境の構築
1. ゴミゼロ型都市への再構築
2. 都市環境インフラの再生
(1)大都市圏における貴重な自然環境の保全・再生
(2)臨海部の緑の拠点の創出
(3)都市の緑の拡大
コラム・事例　屋上緑化による都市の緑の創出～アクロス福岡ステップガーデン～
(4)水循環系の再生
コラム・事例　水都再生に向けた官民の取組み
3. ヒートアイランド対策
第5節　便利で快適な都市生活の実現
1. 交通結節点の整備など中心市街地の整備
2. 職住近接のまちづくり
3. 便利なモビリティーの確保

(1)都市圏交通円滑化総合計画を中心としたTDM(交通需要マネジメント)の推進
コラム・事例　平成14年度に行われたTDM実証実験の例(みなとみらい21地区における100円バスを活用したTDM実証実験)
(2)公共交通活性化プログラムの策定による公共交通サービスの充実
(3)都市鉄道ネットワークの整備
(4)都市モノレール・新交通システムの整備
(5)バスのサービス改善
4. 良好な都市景観の形成
(1)都市計画制度等の景観誘導手法の活用
コラム・事例　都市景観大賞「美しいみちなみ大賞」　神戸市松本地区「せせらぎ歩道」
(2)電線類の地中化の推進

第3章　観光交流の促進
第1節　観光振興の意義と課題
1. 観光振興の意義と経済効果
2. 観光の現状と課題
(1)国際観光
(2)国内観光
(3)観光産業
第2節　外国人旅行者の訪日促進
1. グローバル観光戦略の策定と推進
2. 訪日旅行促進のためのPR、情報提供
3. 外国人旅行者の受け入れ体制の整備
(1)国際観光テーマ地区の整備
(2)国際交流拠点・快適観光空間の整備
(3)国際観光ホテル整備法に基づく登録ホテル・旅館の整備
(4)国際クルーズへの対応
4. 外国人旅行者の国内費用の低廉化
5. アジア近隣諸国、米国との観光交流の促進
第3節　国民の観光の促進
1. 長期滞在型旅行の促進
(1)休暇の取得促進・分散化
(2)旅行需要の喚起
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
(2)旅行者の安全確保
第4節　魅力ある観光交流空間づくり
1. 観光を通じた地域の活性化
コラム・事例　観光地における循環バスの運行
2. 観光基盤施設の整備
第5節　ワールドカップサッカー大会に対する取組み

1. 輸送対策
(1)一般観客輸送需要予測シミュレーション
(2)輸送力の増強等
(3)関連施設等の整備
2. 移動の利便性向上・観光振興
(1)外国人特別割引運賃
(2)ジャパン・トラベル・サポート事業
(3)多機能ICカードプロジェクト
(4)ホームページの開設等
(5)訪日促進ビデオの作成
3. 安全対策
(1)テロ対策・フーリガン対策全般
(2)海上保安庁による安全対策
4. 関係地方公共団体・交通事業者との連携・協力

第4章　自立した個人の生き生きとした暮らしの実現
第1節　豊かな居住の実現
1. 良質な住宅ストックの整備・活用
(1)既存ストックの有効活用
(2)良質な賃貸住宅の供給
(3)良質な持家取得の促進
(4)住宅の品質確保の促進
2. 建築行政の推進
(1)建築確認の現状及び指導監督体制の整備
(2)合理的かつ機動的な建築行政の推進
(3)雑居ビル対応
3. 優良な宅地供給の促進
(1)優良な宅地供給の促進
(2)定期借地権の活用
(3)開発許可制度の適切な運用
第2節　快適な暮らしの実現
1. 下水道整備の推進
(1)下水道整備の現状と課題
(2)効率的な普及促進
(3)下水道施設の機能の高度化と維持管理の充実
2. 都市公園等の整備
(1)都市公園等の整備の現状
(2)快適な暮らしに資する都市公園等の機能の充実
3. 水資源の安定供給
(1)水資源の現状と近年の渇水状況
(2)渇水対策

第3節　暮らしの利便性の向上
1. 交通結節点における利便性・快適性の向上
2. 快適でゆとりある通勤空間の実現
3. トランクルームサービスの向上
4. 女性の視点から見た交通サービス
第4節　IT革命の推進
1. 交通分野のIT化
(1)公共交通分野のIT化
(2)ITSの推進
2. 住宅分野のIT化
3. 電子国土の実現
(1)GISの整備・普及促進
(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
(3)測地基準点体系の整備等
4. 電子政府の実現
(1)行政手続等の電子化
(2)公共事業の入札・契約手続等のIT化
(3)自動車保有関係手続のワンストップサービス化
(4)建築関連手続きのオンライン化
5. 公共施設管理用光ファイバー及びその収容空間等の整備・開放
第5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
(1)国営公園、大規模公園等の整備
(2)オートキャンプ場等の整備
2. 歩行空間、水辺空間等への対応
(1)歩行空間等の対応
(2)水辺空間の活用
3. プレジャーボートの利用環境改善
(1)プレジャーボート等の小型船舶の利用促進及び適正化に向けた総合対策
(2)放置艇(不法係留船を含む)対策
(3)マリーナの整備
(4)沈廃船対策
4. リバーツーリズム、スカイレジャーの振興
(1)カヌー、ラフティング等のリバーツーリズム
コラム・事例　天塩川を中心とした観光拠点の形成(カヌーツーリング)と流域連携
(2)スカイレジャー
第6節　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
(1)公共交通機関等のバリアフリー化
(2)バリアフリーで快適な歩行空間の整備
(3)「心のバリアフリー」の推進

(4)福祉タクシーの導入
(5)公園のバリアフリー化
(6)河川空間等におけるバリアフリー化
(7)港湾空間におけるバリアフリー化
(8)すべての人にわかりやすい標準案内用図記号の決定
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
(2)建築物のバリアフリー化
3. 高齢者が安心して生活できる居住環境の整備
(1)高齢者居住法に基づく高齢者の居住の安定の確保
(2)福祉施策と連携した生活支援サービス
(3)高齢者等の災害弱者対策
4. 子育て世帯の住まいの充実
5. 冬期バリアフリー
(1)道路の雪対策
(2)北海道におけるふゆトピア事業

第5章　競争力のある経済社会の構築
第1節　経済の活性化
1. 産業の再生、雇用・中小企業のセーフティネットの拡充
2. 需要喚起のための取組み
(1)不動産市場の活性化
(2)住宅投資の促進
(3)民間投資・消費を誘発する都市再生の促進等
(4)構造改革特区の推進
第2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
(2)高規格幹線道路と地域高規格道路の重点的整備
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の現状と課題
(2)新幹線鉄道の整備
(3)在来線幹線鉄道の整備
(4)技術研究開発の推進
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
(2)空港整備の推進
(3)国内航空ネットワーク充実のためのソフト施策
4. 国内海上交通ネットワークの充実
(1)国内海上交通ネットワークの充実のための施策
(2)テクノスーパーライナー(TSL)の事業化促進

第3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
(2)大都市圏の国際拠点空港機能の強化
(3)各国との航空交渉
2. 国際海上輸送の充実
(1)国際海上輸送の現状
(2)外航海運の発展への取組み
第4節　複数の交通機関の連携強化
1. マルチモーダル交通体系の構築
2. 「NAVINET(ナビネット)」の高度化
3. 空港への交通アクセス強化
(1)成田空港へのアクセス強化
(2)その他の空港アクセス強化策
第5節　国際的に競争力のある水準の物流市場の構築
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
(2)スーパー中枢港湾の育成
(3)国際物流機能強化に資する施策
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
(2)地域間物流の効率化
(3)都市内物流の効率化
(4)ＩＴを活用した次世代海上交通システムの構築
第6節　産業の再生・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
コラム・事例　事業者間の連携による公共交通の利用の促進～スルッとKANSAIの取組み～
(2)自動車旅客事業の動向と自動車運転代行業の適正化
コラム・事例　東京都内～成田間を結ぶ定額タクシー
(3)貨物自動車運送事業の動向
(4)外航海運の動向
(5)国内旅客船事業等の動向
(6)内航海運の動向と活性化策
(7)航空事業の動向
2. 不動産市場の活性化
(1)不動産市場の現状
(2)不動産証券化の推進
(3)不動産取引市場の整備、不動産管理の高度化等
(4)宅地建物取引業法の的確な運用
3. 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
(2)企業評価のあり方、不良・不適格業者の排除
(3)CM方式の導入に向けた検討
(4)建設労働対策の推進
(5)専門工事業、建設関連業等の経営基盤の強化
(6)建設機械の現状と建設生産技術対策
(7)建設工事における紛争処理
4. 鉄道車両工業の現状と取組み
5. 造船業、舶用工業の課題と対策
(1)造船業の国際競争力強化のための取り組み
(2)舶用工業対策
(3)中小造船業及び中小舶用工業の経営基盤強化
(4)海事産業技術の開発・実用化
6. 船員対策
(1)優秀な船員の確保・育成
(2)船員雇用対策の推進

第6章　安全の確保
第1節　安全保障・危機管理機能の強化
1. ハイジャック・テロ対策の推進
(1)ハイジャック・航空機テロ対策の推進
(2)交通機関・重要施設等に対するテロ対策
(3)サイバーテロ対策
2. 不審船・工作船対策
(1)九州南西海域不審船事案
(2)不審船・工作船への対応
3. 海賊対策
4. 国際組織犯罪対策への取組み
5. 港湾における効率的かつ効果的なセキュリティの実現
6. 大陸棚の限界画定調査等の取組み
(1)我が国の海底資源の開発、海洋開発に資する大陸棚の限界画定調査の推進
(2)日本海呼称問題への対応
7. 事故災害への対応体制の確立
(1)パナマ船籍貨物船「CO-OP　VENTURE」乗揚げ海難への対応
(2)大規模油流出事故に関する対応
第2節　自然災害対策
1. 災害に強い安全な国土づくり
(1)治水対策
コラム・事例　2002年の世界の洪水
(2)土砂災害対策
(3)地震対策

(4)火山砂防対策
(5)雪害対策
(6)高潮・津波・侵食等対策
(7)道路防災対策
2. 災害に備えた体制の充実
(1)情報防災の推進
(2)地震・火山活動等の監視体制の充実
(3)災害発生時の迅速な初動体制の確立
(4)IT化による既存ストックの管理の高度化
(5)公共土木施設の災害復旧
3. 災害に強い交通体系の確保
(1)多重性・代替性の確保等
(2)各交通機関等における防災対策
第3節　交通安全対策の充実強化
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
(2)自動車安全対策
(3)自動車損害賠償保障制度の見直しによる被害者保護の充実
(4)安全な歩行空間の形成
2. 鉄軌道交通における安全対策
(1)鉄軌道の安全な運行の確保
(2)踏切事故防止対策
(3)最近の主な事故に対する再発防止策
3. 海上交通における安全対策
(1)船舶の安全性の向上
(2)船舶航行の安全確保
(3)運航管理制度の拡充
(4)救助体制の強化
(5)気象・海洋データの高度化
(6)海難の再発防止及び原因究明
4. 航空交通における安全対策
(1)次世代航空保安システムの構築
(2)ニアミス事故再発防止安全対策

第7章　美しく良好な環境の保全と創造
第1節　循環型社会の形成促進
1. 建設リサイクル等の推進
(1)建設リサイクルの推進
(2)下水汚泥の減量化、リサイクルの推進
(3)住宅・建築分野における廃棄物対策
(4)リサイクル等環境関連技術施策

2. 静脈物流システムの構築
(1)静脈物流ネットワークの形成
(2)国際静脈物流システムの構築
(3)廃棄物処理対策の推進
3. 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
(2)FRP船リサイクル・リユース
4. 環境負荷低減に資する資材調達の推進等
(1)グリーン調達における取組み
(2)木材利用の推進
第2節　地球温暖化対策の推進
1. 現状と取組みの方向性
2. 燃料電池の開発・普及
(1)燃料電池プロジェクトチーム
(2)燃料電池自動車の開発・率先導入
(3)燃料電池の住宅への導入に向けた技術開発
(4)燃料電池に係る規制の再点検
3. 運輸部門における対策
(1)低公害車の開発・普及
(2)交通流対策の推進
(3)モーダルシフト推進を始めとする物流の効率化等
(4)公共交通機関等の利用促進
(5)船舶排出ガス問題への対応等への取組み
4. 住宅・建築物、下水道及び都市緑化等に関する対策
(1)省エネルギー型住宅・建築物の整備促進
(2)官庁施設の環境負荷低減化の推進
(3)環境共生住宅市街地の普及促進
(4)下水道における温暖化対策
(5)都市緑化等によるCO_2の吸収源対策の推進
第3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
2. 地球地図整備、地球測地観測網
3. 南極における定常観測の推進
4. アジア太平洋気候センターの設置
第4節　豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり
1. 豊かな河川環境の形成
(1)良好な河川環境の保全・形成
(2)河川水量の回復のための取組み
(3)流砂系一貫した総合的な土砂管理の推進
(4)水と緑のネットワーク整備
(5)川と人との豊かな関係の構築

(6)計画的な河川整備と河川環境管理
2. 海岸・沿岸域の環境の整備と保全
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
コラム・事例　海とみなとの相談窓口
(2)環境と共生する港湾(エコポート)の推進
(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
コラム・事例　三河湾におけるシーブルー計画
4. 道路の緑化・自然環境対策等の推進
第5節　健全な水循環系の構築
1. 水関係省庁の連携による健全な水循環系構築への取組み
2. 水環境改善への取組み
(1)清流ルネッサンスII
(2)河川環境整備事業(水質浄化)等の推進
(3)水質の調査と水質事故対応
(4)閉鎖性海域の水環境の改善
(5)水環境改善に向けた下水道整備促進
3. 水をはぐくむ・水を上手に使う
(1)おいしい安全な水道原水の確保
(2)雨水の浸透対策の推進
(3)地下水対策の推進
(4)雑用水利用の推進
コラム・事例　これもタマちゃん効果？
第6節　大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善
1. 道路交通環境問題への対応
(1)自動車単体対策
(2)交通流の円滑化等
2. 空港周辺環境対策
3. 鉄道騒音対策
4. 新たな化学物質問題等への対応
(1)ダイオキシン類問題への対応
(2)内分泌撹乱化学物質(環境ホルモン)問題への対応
(3)シックハウス対策
(4)土壌汚染対策
5. 建設施工における環境対策
第7節　海洋汚染の防止
(1)大規模油汚染対策
(2)船底塗料問題への対応
(3)バラスト水中の有害水生物問題への対応

第8章　多様性のある地域の形成

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
(2)国土利用計画の充実
(3)大都市圏整備計画の展開
(4)地方開発促進計画の展開
(5)国土計画の推進のための調整機能の充実
(6)沿岸域の総合的管理の推進
(7)国土計画体系の改革
2. 地域の拠点形成の促進
(1)振興拠点地域の整備
(2)業務核都市の整備
(3)地方拠点都市地域の整備
(4)大阪湾臨海地域の開発整備
(5)研究学園都市の建設
(6)地域産業振興の支援
3. 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
(2)次世代の地域づくりのモデル的実践
(3)地方ブロック単位での戦略的な地域づくり
(4)新地方生活圏計画の推進
(5)田園地域総合整備事業の推進
(6)手づくりふるさと郷土賞の実施
(7)農山漁村の総合的な振興の推進
(8)地域戦略プラン
4. 国会等の移転の検討
5. 地方ブロック戦略会議（仮称）の開催
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
(1)「中心市街地法」に基づく取組み
(2)賑わいの道づくり事業の推進
(3)地域のまちづくりに寄与する官庁施設の整備の推進
2. 地域の連携・交流を促進するネットワークの形成
(1)市町村合併支援道路整備事業
(2)交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業
(3)地域連携総合支援事業
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
コラム・事例　奈良県吉野町における地域づくり活動「吉野　山明かり実行委員会」
(2)自然・歴史・文化を活かした地域づくり
4. 市町村合併の支援

5. 地方定住の促進
(1)UJIターンの促進
(2)地域の特性を踏まえた住宅政策の推進
(3)地方活性化に資する宅地政策
第3節　地域の足の確保
1. 地域住民の生活に必要な生活交通路線の確保
(1)中小鉄道近代化等
(2)地方バス路線への補助
2. 離島との交通への支援
(1)離島航空路対策
(2)離島航路対策
第4節　特定地域振興対策の推進
1. 豪雪地帯対策
2. 離島対策
3. 奄美群島・小笠原諸島の振興開発
4. 半島振興
第5節　北海道総合開発の推進
1. 北海道の特性を生かした産業の振興
2. 環境保全
3. 観光交流の促進
4. 北海道発展の基盤づくり

第9章　我が国の持続的発展のための国際的な連携の強化と国際貢献
第1節　国際的な連携・協調メカニズムの構築とイニシアティブの発揮
(1)東アジア地域における連携強化
(2)主要国国土交通大臣会合の政策形成ネットワークの構築に向けた取組み
(3)海外建設市場における規制の調和に向けた取組み
(4)世界水フォーラムに向けた取組み
コラム・事例　水陸両用車が日本縦断！～世界子ども水フォーラム全国キャラバンの実施～
(5)アジア・太平洋地域インフラ担当大臣のネットワークの確立に向けた取組み
第2節　国際標準への取組み
(1)自動車基準・認証制度の国際化
(2)土木・建築基準、認証制度の国際調和
(3)ITSの国際標準化
(4)地理情報の国際標準化
(5)技術者資格の海外との相互承認
第3節　我が国の技術力、ノウハウを活かした国際協力
(1)国際協力の展開
(2)建設業の海外展開による社会資本整備への貢献
コラム・事例　北京－上海高速鉄道って？
第4節　多国間・二国間交渉等を通じた取組み

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
(2)APEC(アジア太平洋経済協力)への対応
(3)OECD(経済協力開発機構)への対応
(4)WSSD(持続可能な開発に関する世界首脳会議)への対応
(5)各分野における多国間の取組み
2. 二国間交渉を通じた取組み
(1)二国間経済連携協定等の策定への対応
(2)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
(4)各分野における二国間の取組み

第10章　21世紀を支える技術研究開発
第1節　技術研究開発の推進
(1)総合的な技術研究開発の推進
(2)公募型研究開発補助制度
(3)公共事業における新技術の活用・普及の推進
第2節　建設マネジメント技術の向上
1. 公共工事における積算技術の充実
2. ISOマネジメントシステムの取組みについて
(1)ISO9000(JIS Q 9001等)シリーズによる品質マネジメント
(2)ISO14001(JIS Q 14001)による環境マネジメント
コラム・事例　準天頂衛生測位システムの開発
第3節　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
(2)機械設備に係わる技術の向上
(3)建設施工における安全対策

はじめに

今日、我が国は、かつて経験したことのない大きな転換点を迎えようとしている。この数年以内に、世界の主要国に先駆けて、総人口が減少する過程に入る。人口の減少にあわせて、世界に類をみない急速なペースの高齢者人口の増大、若年者人口の減少も経験していく。

これらの大きな変化に伴って、労働力の不足、消費・投資の減少などによる我が国の経済活力の低下が懸念されている。急速な少子高齢化の進行は、社会保障負担の増加等を通じて、国民生活にも直接的な影響を与える。

国土交通行政を取り巻く環境も厳しさを増す。社会保障関連費用の増大などにより社会資本整備に対する財政上の制約が一層強まるものと考えられるほか、社会資本ストック自体の急速な「高齢化」も進み、これに対応するために必要な維持更新費用は新たな分野への投資余力を制約することとなる。

このような状況の中で、国土交通行政は、単に変化に追随するのではなく、人口構造の大きな変化がもたらす未来の変化を見据えて、活力ある我が国経済社会の構築に積極的な役割を果たしていくことが求められる。国土交通行政に与えられた限りある資源の「選択と集中」を適切に行いながら、人口構造の変化の大きなうねりが本格的に押し寄せる前に、我が国の国際競争力を高めるとともに、この変化をむしろ積極的なチャンスとして真に豊かでゆとりある国民生活を実現していくことを目指し、必要な社会経済基盤の充実や交通政策の推進に取り組んでいかなければならない。

以上のような問題意識から、本書の第I部では、「人口減少、少子高齢化の進展など人口構造の変化に対応した国土交通行政のあり方」をテーマとしてとりあげている。人口構造の変化の動向とそれが地域や社会、経済に与える影響を分析するとともに、変化に対応して国土交通行政が今後目指すべき方向性について議論している。

また、第Ⅱ部においては、国土交通行政の各分野の動向を、横断的政策課題ごとに、報告している。

第I部　人口の減少、少子高齢化の進展など人口構造の変化に対応した国土交通行政の展開

第1章　人口構造の変化の動向

第1節　我が国と世界の人口の動向

1．我が国の人口の動向

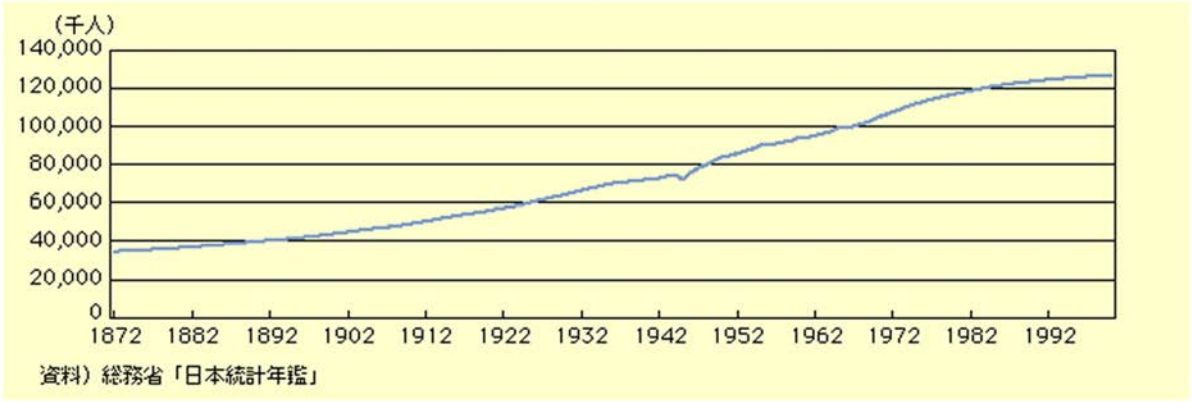
(我が国の人口のこれまでの動き)

我が国の人口は、江戸時代末期には3,400万人程度であったと推定されているが、明治7年(1874年)に3,500万人に達し、明治45年(1912年)には、5,000万人を超えた。昭和11年(1936年)には7,000万人を超えたが、その後戦争による死亡や軍人・軍属等の海外流出とそれに伴う出生率の低下によって、人口増加率は大幅に低下し、昭和20年(1945年)には、人口減少を記録した。

戦後は、海外からの引揚げとそれに伴う第1次ベビーブームによる出生率の上昇によって、昭和20年(1945年)から昭和24年(1949年)までの間に人口は年平均3.2%で急激に増加し、昭和25年(1950年)には8,400万人に達した。その後、昭和42年(1967年)に1億人を突破したが、この間の増加率は年率1%程度で安定的に推移し、昭和46年(1971年)から49年(1974年)の第2次ベビーブーム期において、年率1.4%程度の高い増加を見せた。その後、増加率は低下を続け、近年は年率0.2%程度にまで低下している。

平成14年(2002年)の総務省の人口推計では、我が国の人口は、1億2,740万人に達している。

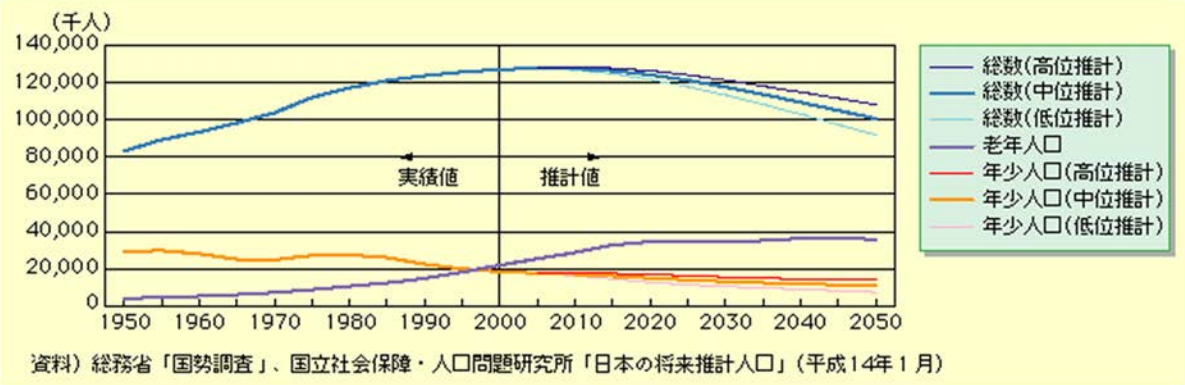
図表I-1-1-1　日本の人口の推移



（我が国の人口は数年後に減少を始める）

国立社会保障・人口問題研究所の人口推計(平成14年・中位推計)によると、増加しつづけてきた我が国の人口は、平成18年(2006年)の1億2,774万人をピークに、長期の減少過程に入ると見込まれている。平成25年(2013年)には現在とほぼ同水準に、平成62年(2050年)にはおよそ1億人にまで減少していくと予測されている。

図表I-1-1-2　年齢3区分別人口の推移



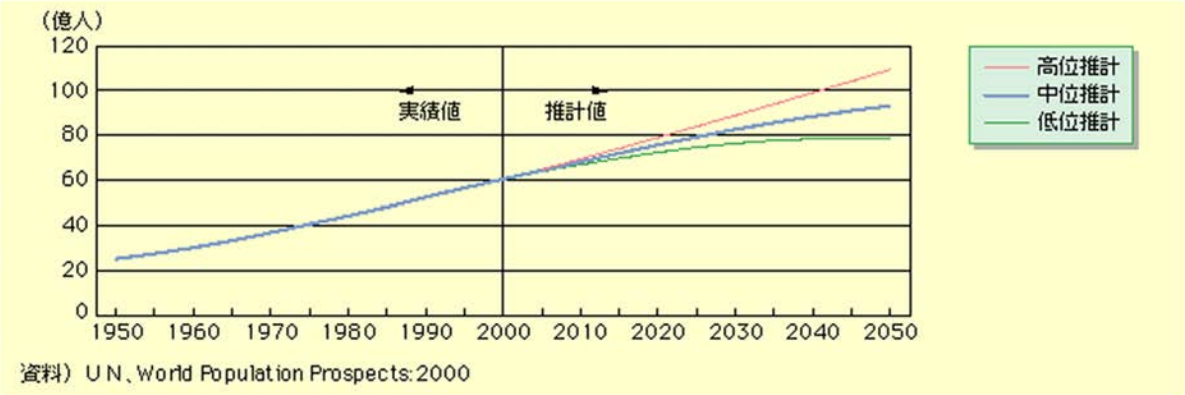
資料）総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（平成14年１月）

2. 世界の人口の動向

（全世界の人口の推移）

1950年におよそ25億人だった世界の人口は、2000年にはおよそ61億人と、この50年の間に2.4倍に増加した。現在は、1.2%の割合で年間7700万人増加している。その年間増加数の半分はインド、中国、パキスタン、ナイジェリア、バングラデシュ、インドネシアの6カ国によるものである。2050年までに、世界人口は、国連の中位推計で93億人に達するものと予想される。

図表I-1-1-3　世界人口の推移



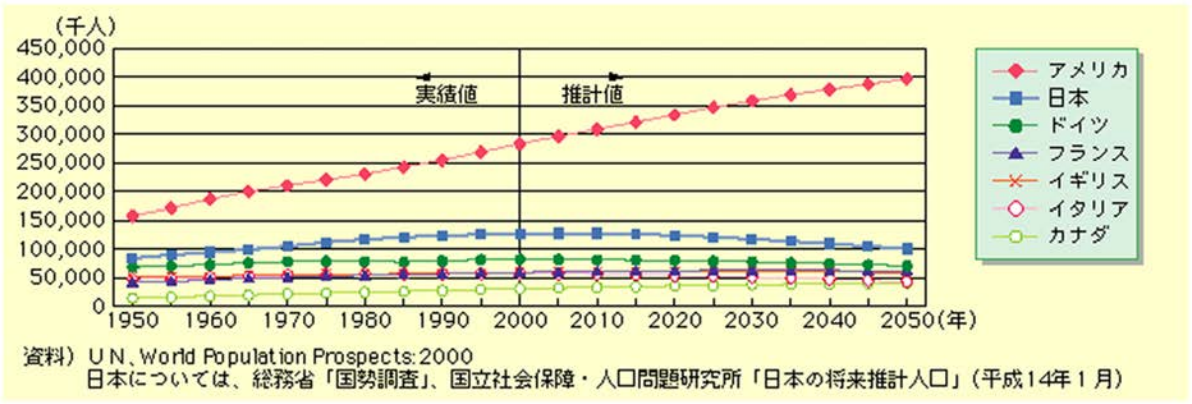
資料）ＵＮ、World Population Prospects:2000

（先進地域の人口動向）

主要先進国の人口増加率を見てみると、1980年までは、西欧諸国においては、0.5%程度で推移しているのに対して、アメリカ、カナダ、日本の3国においては、1%を超える水準で推移してきた。その後、日本や西欧諸国の人口増加率は0～0.5%程度に低下して推移しているが、アメリカとカナダにおいては、今日も1%近い水準で増加している。

先進地域(注)における現在の12億人の人口は、今後50年のあいだ、ほとんど変わらないと予想されている。このうち、主要先進国については、第二次世界大戦後、概ね安定的に増加してきたが、日本、ドイツ、イタリアでは2005年前後、イギリス、フランスでは2035年前後をピークに人口減少過程に入るものと見込まれており、一方、アメリカとカナダにおいては、2050年に至っても人口増加を続けることが予想される。

図表I-1-1-4　主要先進諸国の人口の推移

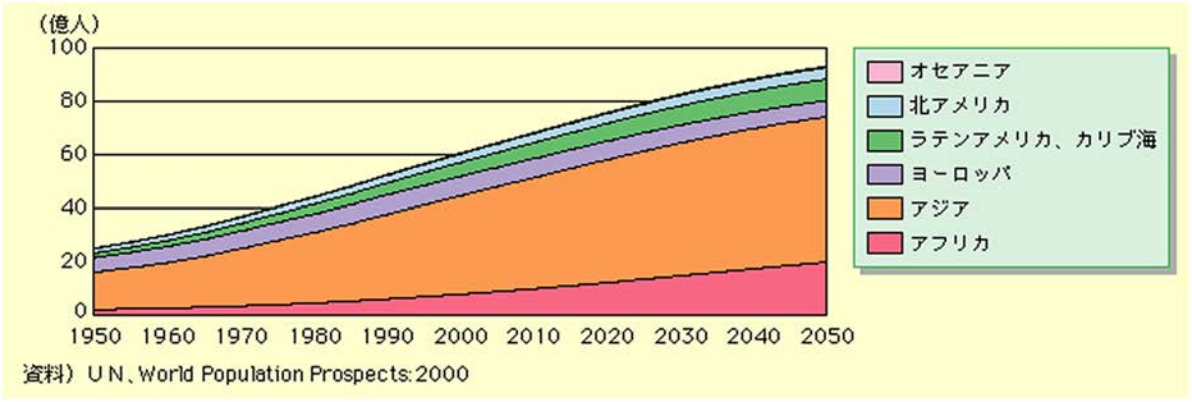


(注)ヨーロッパ、北部アメリカ、日本、オーストラリア及びニュージーランドからなる地域

(発展途上地域の人口動向)

一方、発展途上地域(注1)の人口は、2000年の49億人から2050年の82億人(中位推計)へと着実に増加すると予想される。この推計では、出生数は、減少し続けると予想されているが、もしこの推計の減少が、予想されたものより遅ければ、発展途上地域の人口は、119億人に達するとの推計もある。発展途上地域のうち、最も発展が低い段階にあると分類された49カ国(注2)においては、急速な人口増加が予想される。この国々の出生数は、今後、著しく減少していくと予想されるものの、その人口は、2000年から2050年の間で、6億5,800万人から18億人まで増加し、ほぼ3倍に達すると予想される。

図表I-1-1-5　世界の地域別人口の推移



:

(注)1 進地域以外の地域

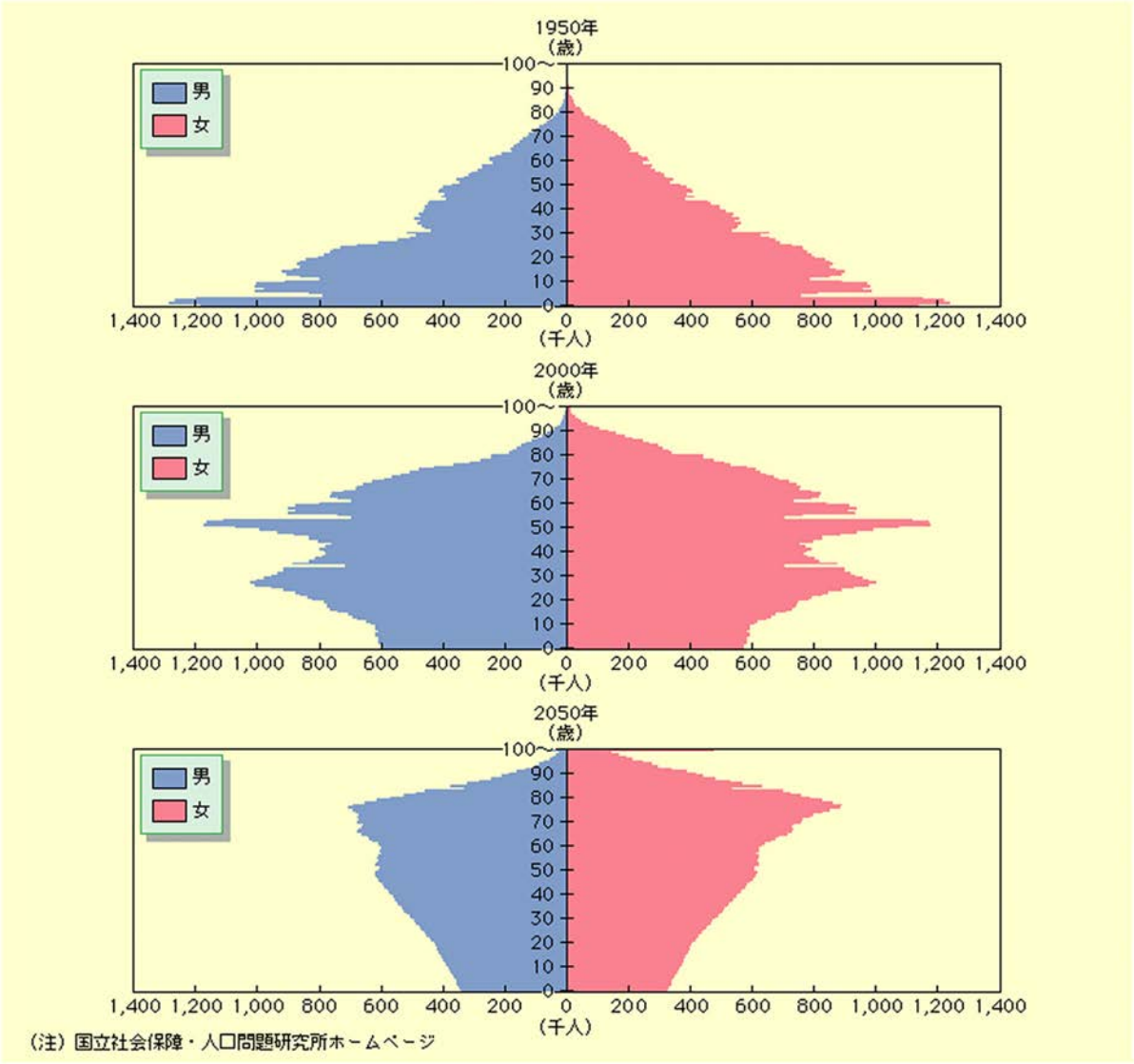
2 アフガニスタン、アンゴラ、バングラデシュ、ベナン、ブータン、ブルキナファソ、ブルンジ、カンボジア、カーボヴェルデ、中央アフリカ、チャド、コモロ、コンゴ民主共和国、ジブチ、赤道ギニア、エリトリア、エチオピア、ガンビア、ギニア、ギニアビサウ、ハイチ、キリバス、ラオス、レソト、リベリア、マダガスカル、マラウイ、モルディブ、マリ、モーリタニア、モザンビーク、ミャンマー、ネパール、ニジェール、ルワンダ、サモア、サントメ・プリンシペ、シエラレオネ、ソロモン諸島、ソマリア、スーダン、セネガル、トーゴ、ツバル、ウガンダ、タンザニア、バヌアツ、イエメン、ザンビア

第2節　少子高齢化の進展

1. 人口構造の変化

近年の我が国人口の年齢構造を見ると、年少人口(15歳未満)の減少と老年人口(65歳以上)の増加が著しく、少子高齢化が急速に進んでいる。人口構造の変化について、いわゆる人口ピラミッドの変遷で見てみると、戦前からの「富士山型」から、高齢化の進展により、二度のベビーブームによる凹凸はあるものの、現在では「釣鐘型」となっており、将来的には、さらに少子化が進んで、「つぼ型」に変わっていくといわれている。

図表I-1-2-1　日本の人口ピラミッドの変遷(1950年、2000年、2050年)



(注) 国立社会保障・人口問題研究所ホームページ

2. 高齢化の進展

(老年人口の増加)

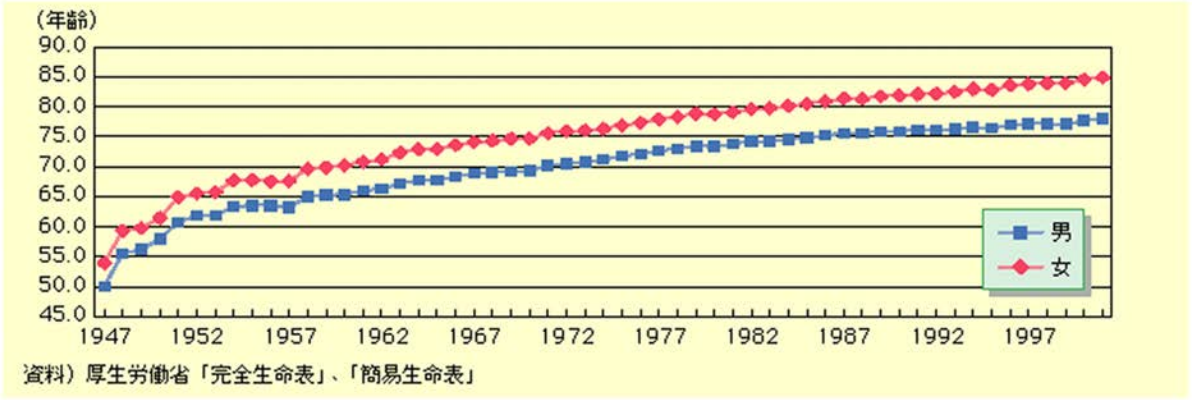
平成14年(2002年)の総務省の人口推計によれば、我が国の65歳以上の老年人口は2,345万人で、その総人口に占める割合は18.4%になっている。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、老年人口の割合は、30年後に3割を超え、平成62年(2050年)には老年人口は3,586万人に、その割合は35.7%に達するものと見込まれている。

（急速な高齢化の背景）

このような急速な高齢化の背景としては、まず、平均寿命の著しい伸びがあげられる。昭和22年(1947年)に、男子50.06年、女子53.96年だった平均寿命は、平成13年(2001年)には、男子78.07年、女子84.93年に達した。

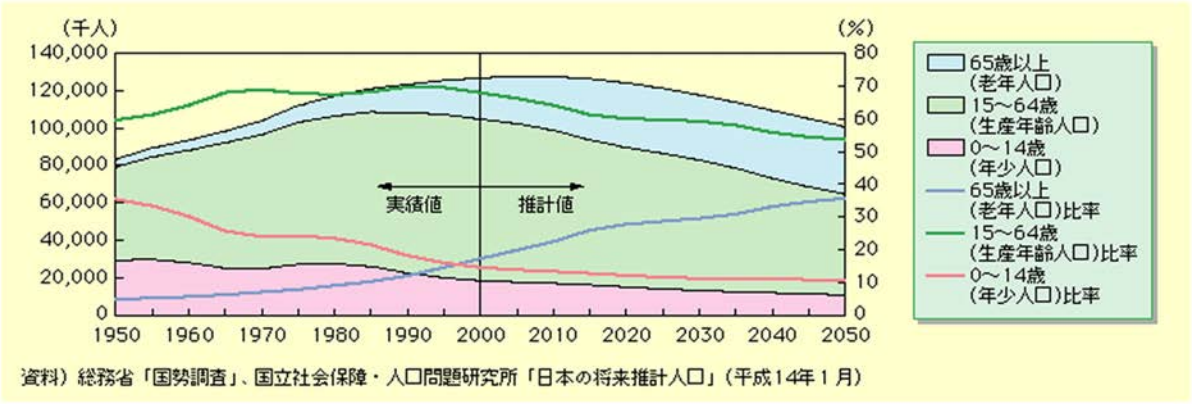
図表I-1-2-2　平均寿命の年次推移



また、年間出生数が260万人を超えていた昭和22年(1947年)から24年(1949年)生まれの第1次ベビーブーム世代が老年人口に加わることが、急速な高齢化に拍車をかける。

さらに、後述する少子化による年少人口や生産年齢人口(15歳以上65歳未満)の減少が、相対的に老年人口の比率を高め、社会の高齢化を加速させることとなる。

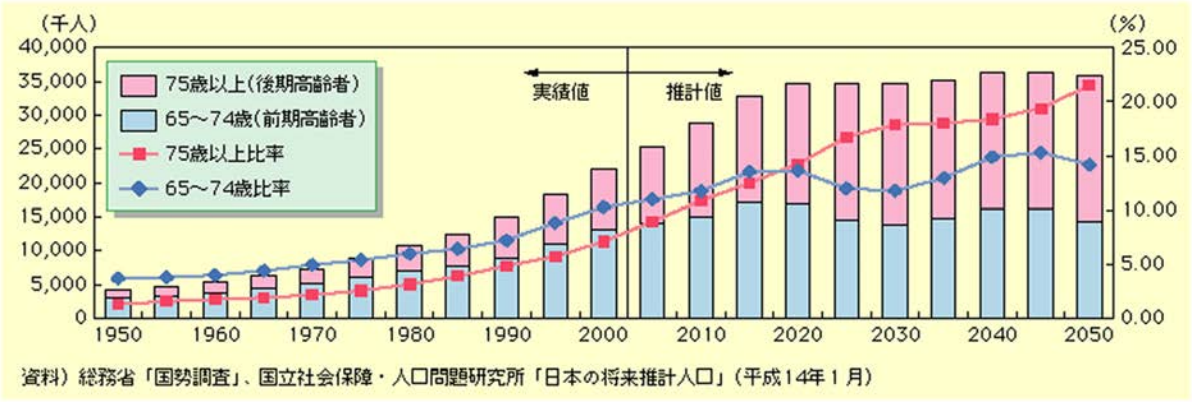
図表I-1-2-3　年齢3区分別人口とその比率



（後期高齢者の増加）

今後、高齢者のうち、75歳以上の後期高齢者数は著しく増加することが予想される。平成32年(2020年)には、後期高齢者数が前期高齢者を上回ることとなり、平成37年(2025年)には、第1次ベビーブーム世代が後期高齢者になって、その数は約2,000万人に達する。

図表I-1-2-4　後期高齢者数の推移

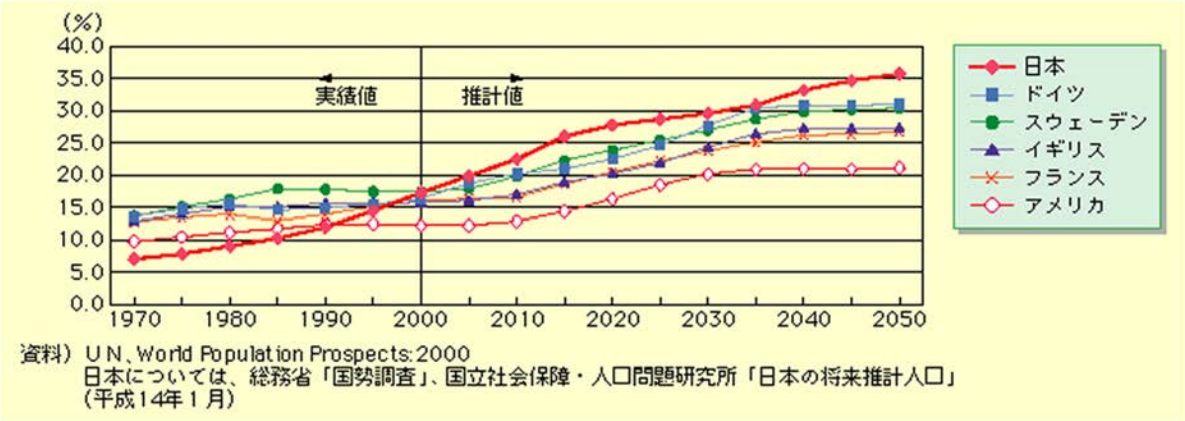


（我が国の高齢化率は世界で最も高い水準）

我が国の高齢化は、世界に例のない速さで進展している。老年人口割合が、7%から14%へ上昇したのに要した期間を他の先進国と比較すると、ドイツでは40年、イギリスでは47年、スウェーデンでは85年、フランスでは115年であるのに対して、日本ではわずか24年(1970年～1994年)しか要しておらず、現在、我が国の老年人口割合は、主要先進諸国において、最も高い水準にある。

また、2000年から2020年の間に予想される老年人口割合の増加の幅を比較しても、ドイツは6.1ポイント、イギリスは4.5ポイント、スウェーデンは6.5ポイント、フランスは4.5ポイントであるのに対して、日本は17.3%から27.8%へ10.5ポイントも上昇することが予測されており、今後も世界で最も高い水準で推移するものと見込まれている。

図表I-1-2-5　主要先進諸国の65歳以上人口割合の推移



資料）ＵＮ、World Population Prospects:2000
日本については、総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」
（平成14年１月）

3. 少子化の進展

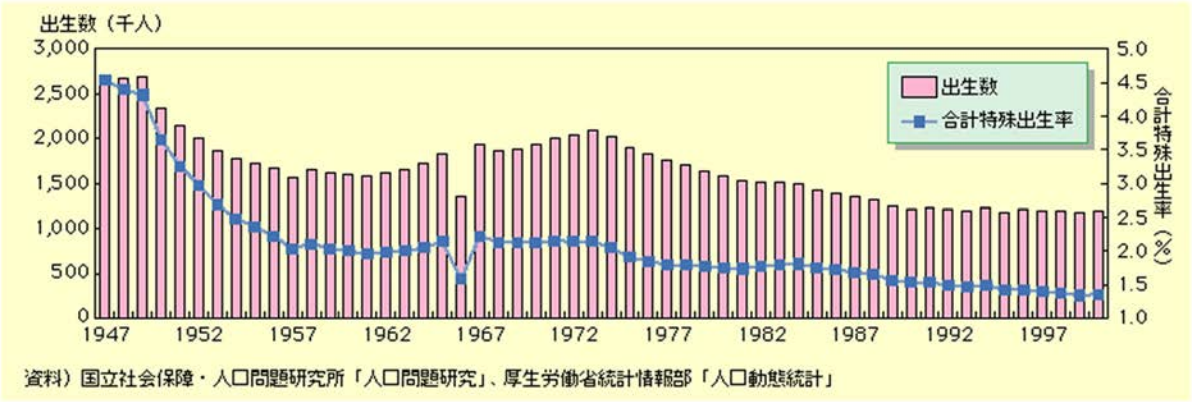
(年少人口の減少)

昭和22年(1947年)から昭和24年(1949年)の間に起こったベビーブーム期には、合計特殊出生率(注1)は4．4前後を記録し、年間の出生数は260万人を超えていた。昭和25年(1950年)以降、合計特殊出生率は大幅に低下し始め、昭和32年(1957年)から昭和49年(1974年)までの間、ひのえうま(丙午)の年(1966年)を除いて、2.0前後で推移してきた。しかし、昭和49年(1974年)に、人口置換水準(注2)を割り込んで以降おおむね低下を続け、平成13年(2001年)には、1.33まで低下している。

このような出生率の低下とともに、昭和40年代後半には200万人を超えていた出生数が、平成13年(2001年)には、117万人まで減少している。この長期にわたる出生数の減少が、年少人口の減少をもたらし、その総人口に占める割合も15%を割り込み、少子化が依然継続している。

今後も年少人口の減少は続き、昭和62年(2050年)には、総人口の約11%にまで減少すると予測される。

図表I-1-2-6　出生数及び合計特殊出生率



(注)1 15歳から49歳までの女子の年齢別出生率を合計したもので、1人の女子が仮にその年次の年齢別出生率で一生の間に生むとしたときの子ども数に相当する。

2 将来的に、現在の人口を増減なく維持するのに必要な合計特殊出生率の水準。現在の日本は2.08。

（少子化の要因）

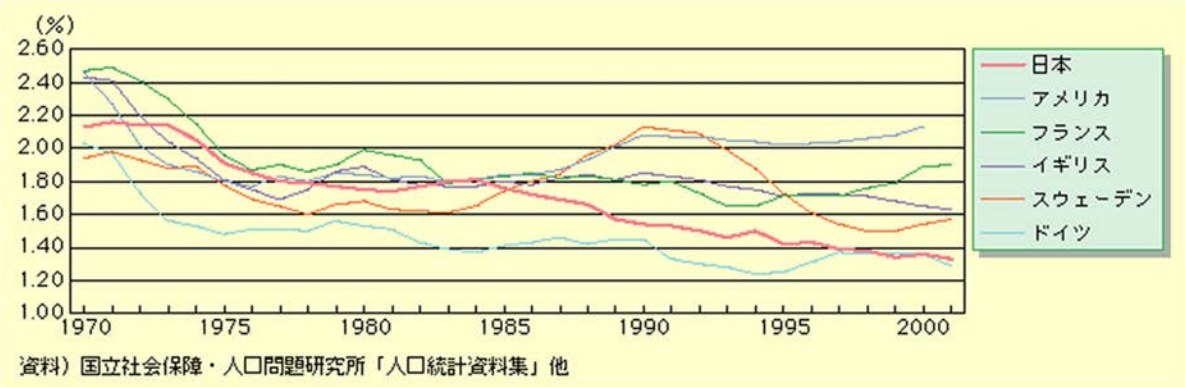
このような少子化の要因としては、個人の価値観の変化等により未婚化・晩婚化が進んでいることに加え、女性が子育てと仕事を両立できる環境の未整備や子育てコストの大きさ、子どもを産み育てることへの心理的・肉体的負担感などにより結婚した人が生む子どもの数も減っていることが挙げられている。

(我が国の合計特殊出生率は世界で最も低い水準)

昭和49年(1974年)以降、それまで人口置換水準に近い値で推移してきていた我が国の合計特殊出生率は、徐々に低下し、平成13年(2001年)には、1.33にまで達して、主要先進諸国中最も低い水準となっている。

他の主要先進諸国のうち、ドイツでは、長期にわたって1.3～1.4程度の水準で推移しているが、一方、スウェーデンのように、一時的に2.0を上回った後1.5程度まで急速に低下したような例もある。また、フランスやアメリカでは、近年、上昇傾向にある。

図表I-1-2-7　主要国の合計特殊出生率の推移



資料) 国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集」他

コラム・事例　人口転換理論

人口動態の変化は、経済社会の発展に伴い、多産多死から多産少死を経て、やがて少産少死に至る過程を示す。このような3段階からなる人口変動のパターンは、人口転換(demographic transition)理論と呼ばれている。

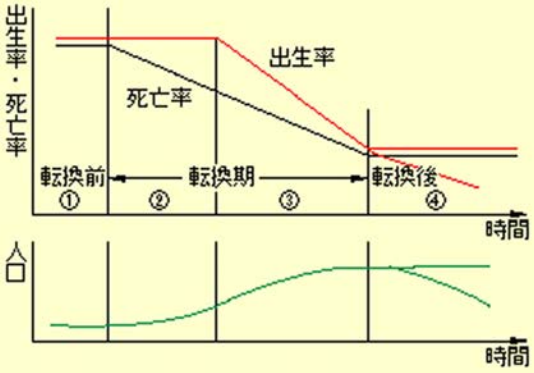
その第1段階は、出生率も死亡率も高水準にある低発展段階である。伝統的農業社会では死亡率が高く、また飢饉、疫病、戦争等のために人口の動向は不安定である。この状態で農業社会を支えていくためには、大家族を必要とし高い出生率が維持される。また、宗教や社会制度などによって高出生率が維持されることもある。その結果、近代化前の社会では、変動する高死亡率と普遍的な高水準の出生率により、人口増加の変動は大きいものの、平均的には人口増加率は低い状態にある。

第2段階は、出生率は依然として高水準にあるが死亡率が急速に低下する段階である。都市化・工業化が進展し、さらに公衆衛生及び医療水準も発展することによって、高い死亡率が徐々に低下を始める。しかし、出生率は、死亡率と違って、外的変化によって直ちに反応するメカニズムを持っていないため、高水準のまま維持され、死亡率低下に伴って、それまで経験したことのない人口増加がもたらされる。

第3段階に入ると、出生率も死亡率を追随して急速に低下し、出生率、死亡率とも低水準に達して安定化する。出生率が低下する理由として、乳幼児死亡率の低下により出生数を減らしても家族・社会の存続が可能となること、子供の養育コストの増大、女性の自立化などが挙げられる。

日本では、明治維新以前が多産多死、明治から昭和30年代半ばまでが多産少死、昭和30年代半ば以降が少産少死の段階であると考えられている。

人口転換モデル



①多産・多死の前近代的な伝統社会
②産業の発展による生活水準の向上や医療技術の発達により死亡率（特に乳幼児死亡率）が低下
③［乳幼児死亡率の低下（働き手としての子供の補充の必要性の低下）
社会保障制度の発展（老後の備えとしての子供の必要性の低下）
女性の社会進出による子育て機会費用の増大（少なく産んで大事に育てる）］
等による出生率の低下
④少産・少死の発展・成熟した社会
（ここで出生率がさらに低下あるいは死亡率が上昇すると人口が減少する）

・①→④と経済社会が発展する途上で人口増加がおこる。
・②に到達する時点が歴史的に遅いほど、その後の産業発展や技術進歩が急速になり、②③の経過時間が早くなる。その結果人口増加が急激となる。

コラム・事例　欧米諸国の少子化の動向と対応政策

フランス　・合計特殊出生率は、1993年に1.65まで落ち込んだが、その後著しく上昇し、2001年には1.90とEU諸国で最も高い。
・充実した家族給付制度をはじめとして出生促進政策を積極的に推進している。

ドイツ　・合計特殊出生率は、1994年に1.24で最低を記録し、その後若干上昇したが、2001年は減少して1.29となっている。
・子どもは家庭で養育されることが望ましいとの考えのもと、公的施策の対象は深刻な問題を抱える家族に限定され、出産休暇や育児休業等の充実に力が注がれている。

イギリス　・合計特殊出生率は、1990年代に入ってから低下を続けており、2001年には1.63となっている。
・家族政策は、貧困層などごく限られた層を対象としており、プライバシーの観点から、家族への政府の介入は極力制限されている。

スウェーデン　・合計特殊出生率は、1980年代半ばから急激に上昇し、1989年には2.0を超えた。その後低下して、1998年には1.50となったが、2001年には1.57となっている。
・育児を社会的なものと位置付け、育児休業に伴う所得保障としての両親手当てや保育施設の普及など、地域や国の責任で育児がなされるものと考えられている。

	児童手当	出産休暇	育児休業
フランス	＜対象年齢＞ 20歳未満 ＜支給月額＞ 第2子　108.86ユーロ［約13,900円］ 第3子～　139.47ユーロ［約17,900円］ （年齢による加算） 11～16歳　30.62ユーロ［約3,900円］ 16歳以上　54.43ユーロ［約7,000円］ 【家族補足手当】 3人以上の子（3歳以上）がいる家族に支給（所得が一定額以下の家族に限る。） 141.68ユーロ［約18,000円］	＜期間＞ 出産前　6週（第1・2子） 8週（第3子～） 出産後10週（第1・2子） 18週（第3子～） 父親も14日間取得可能 ＜手当＞ 100％支給	＜期間＞ 3年 ＜手当＞ 第2子以降　月額484.97ユーロ［約62,100円］支給
ドイツ	＜対象年齢＞ 18歳（学生は27歳、失業者は21歳）未満 ＜支給月額＞ 第1～3子　154ユーロ［約19,700円］ 第4子～　179ユーロ［約23,000円］	＜期間＞ 出産前6週　出産後8週 ＜手当＞ 100％支給	＜期間＞ 3年 ＜手当（以下のいずれかを選択）＞ 12ヶ月 月額460ユーロ［約58,900円］支給 24ヶ月 月額307ユーロ［約39,300円］支給
イギリス	＜対象年齢＞ 16歳（学生は19歳）未満 ＜支給月額＞ 第1子　67.5ポンド［約13,200円］ 第2子～　45.2ポンド［約8,900円］ ※週単位の支給を月額に換算	＜期間＞ 出産前後18週 ＜手当＞ 当初6週　90％又は週額75ポンド［約14,700円］支給 残り12週　週額75ポンド支給	＜期間＞ 13週 ＜手当＞ 無給
スウェーデン	＜対象年齢＞ 16歳（学生は20歳）未満 ＜支給月額＞ 第1・2子　950クローナ［約13,100円］ 第3子　1,204クローナ［約16,600円］ 第4子　1,710クローナ［約23,600円］ 第5子～　1,900クローナ［約26,200円］	＜期間＞ 出産前後各7週 父親も10日間取得可能 ＜手当＞ 80％支給（50日間）	＜期間＞ 18ヶ月 ＜手当＞ 480日間支給（390日間は80％、90日間は日額60クローナ［約800円］） ※両親それぞれに60日分が割り当てられ、残り360日分は両親の間で分割可能
日本	＜対象年齢＞ 6歳到達後最初の年度末まで ＜支給月額＞ 第1・2子　5,000円 第3子～　10,000円 ※親の所得制限有り	＜期間＞ 出産前6週　出産後8週 ＜手当＞ 60％支給	＜期間＞ 1年 ＜手当＞ 40％支給

（注）換算レートは2003年1月末現在　1ユーロ＝128円　1英国・ポンド＝196円　1スウェーデン・クローナ＝13.8円

第2章　人口構造が社会経済に与える影響

第1節　地域や都市に与える影響

1．人口移動の動向

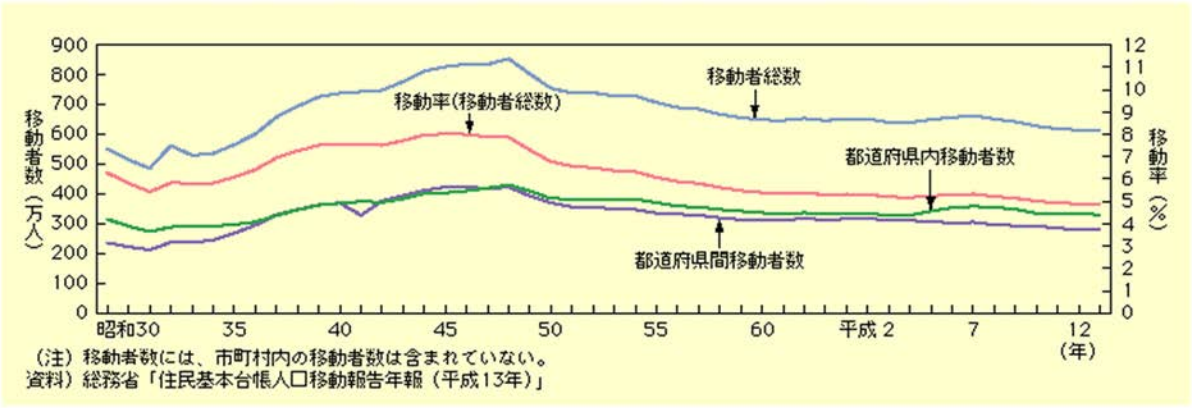
（人口移動は減少傾向）

総務省の「住民基本台帳人口移動報告」によれば、人口の移動者総数は、昭和48年(1973年)以降おおむね減少する傾向にあり、平成13年(2001年)には611万人で、移動率は4.85％と過去最低を記録した。

これを都道府県間移動と都道府県内移動に分けてみると、それぞれ同様に減少傾向にあり、平成13年(2001年)には、都道府県間移動が281万人、移動率で2.23％、都道府県内移動が330万人、移動率で2.62％となっており、ともに過去最低の移動率となっている。

このような人口移動の減少の要因としては、農村部から都市部への大規模な人口移動が沈静化していること、相対的に移動が活発であるとされる若年人口の比率が低下していること、交通ネットワークの整備により通勤圏が拡大していることなどが挙げられる。

図表I-2-1-1　都道府県内移動者数及び都道府県間移動者数の推移



(大都市圏の転出入の状況)

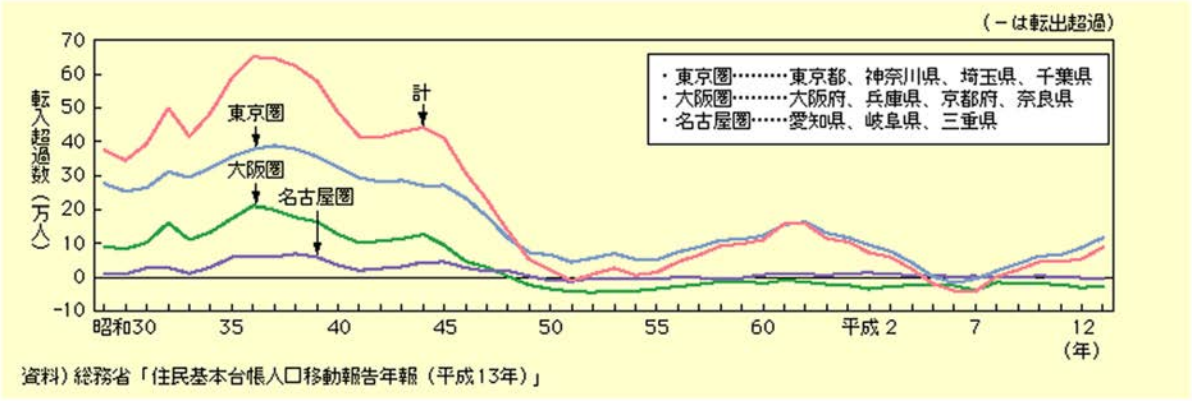
3大都市圏(東京圏、名古屋圏、大阪圏)の転出入の状況をみると、昭和30年代後半から40年代前半の高度経済成長期には、地方から大都市地域への大規模な人口移動が生じ、3大都市圏への転入超過数は大きく膨らんだが、昭和46年(1971年)以降、転入超過数は急速に縮小し、経済の安定期に入った昭和51年(1976年)には転出超過となった。その後、昭和52年(1977年)から平成4年(1992年)までは転入超過となり、平成5年(1993年)から平成7年(1995年)には再び転出超過となった。平成8年(1996年)に再度転入超過に転じ、東京圏を中心として現在まで転入超過の状況が続いている。

各都市圏別にみると、東京圏は、ほぼ一貫して転入超過が続いており、最近では、平成6年(1994年)、7年(1995年)の一時的な転出超過の時期を経て、6年連続で転入超過となっている。

一方、大阪圏は、昭和48年(1973年)までは転入超過が続いたが、以降は一貫して転出超過となっており、また、名古屋圏は、昭和49年(1974年)までは転入超過が続いたが、以降は転出入者にそれほど大きな差がなくほぼ横ばいといえる状況で推移している。

このように、昭和50年代以降、ほぼ一貫して東京一極集中というべき状況が続いているが、平成8年(1996年)以降の東京圏の転入超過については、転入者数は横ばい傾向にあるなかで、主として転出者が減少することによって生じていることが特徴的である。

図表I-2-1-2　3大都市圏の転入超過数の推移

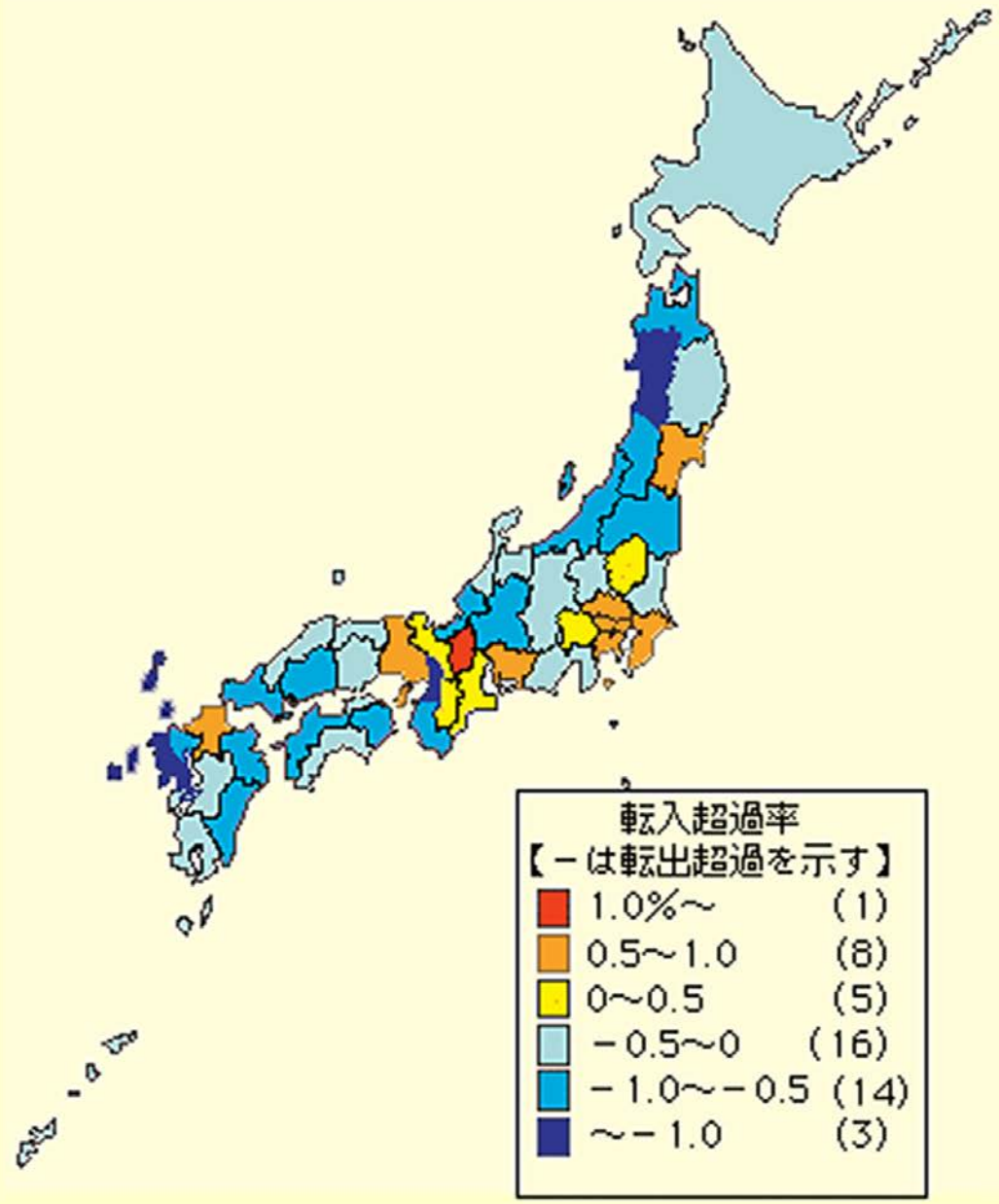


(都道府県別の転出入の状況)

平成12年(2000年)の国勢調査により、平成7年(1995年)からの5年間における都道府県別の転出入超過の状況をみると、14都府県で転入超過となっており、転入超過率は、滋賀県が2.3%と最も高く、これに神奈川県(0.9%)、埼玉県(0.8%)が続いている。

一方、33道府県で転出超過となっており、転出超過率は、長崎県が1.8%と最も高く、これに大阪府(1.6%)、秋田県(1.2%)が続いている。

図表I-2-1-3　都道府県別転入超過率



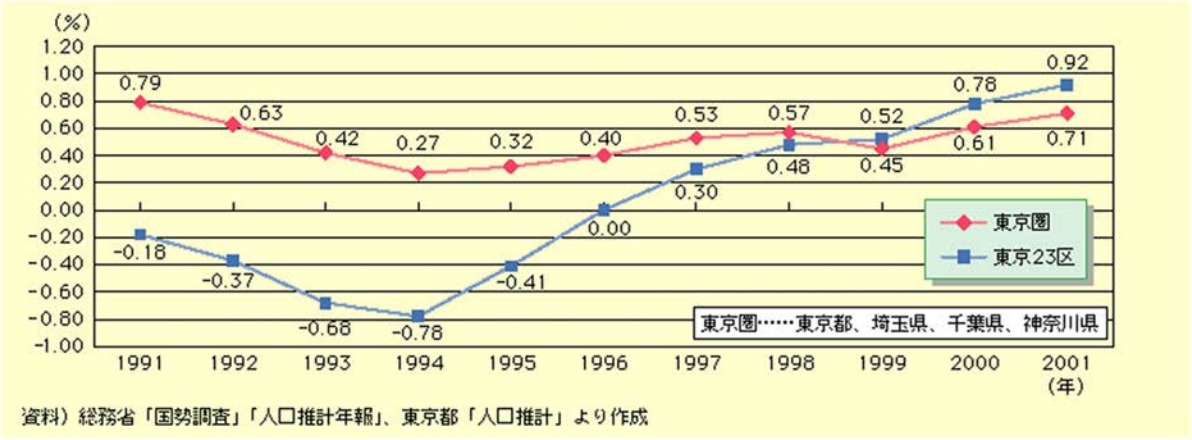
資料）総務省「平成12年国勢調査」より作成

（大都市圏内での人口の動き－都心回帰）

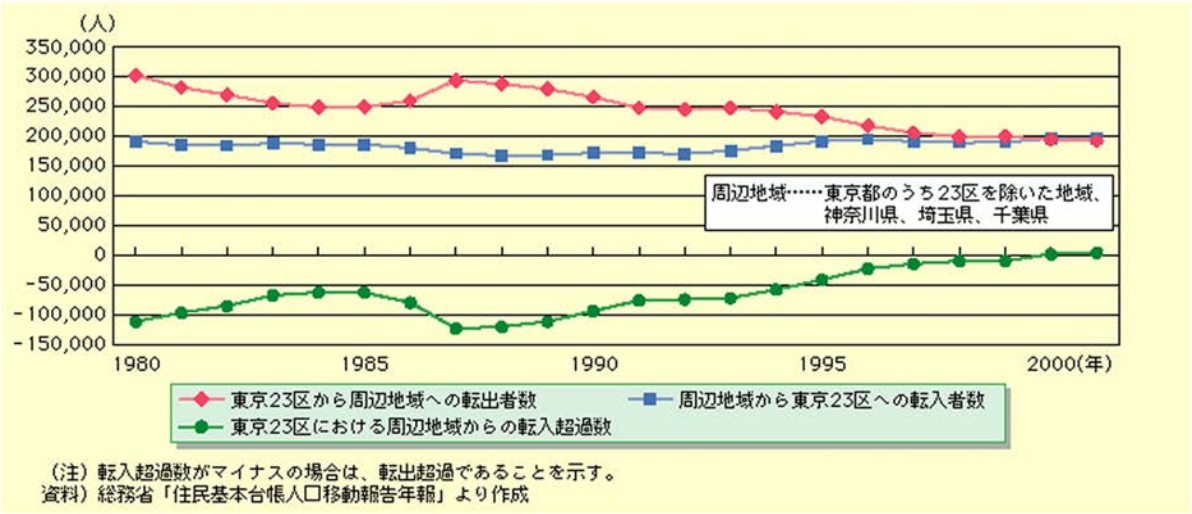
大都市圏内での人口の動きをみると、東京圏においては、東京23区の人口は、昭和63年(1988年)以降減少を続けていたが、平成9年(1997年)に増加に転じ、以降増加の幅を拡大させながら、平成13年(2001年)までの5年間増加を続けている。東京23区とその周辺地域との間の転出入者数の推移をみると、23区から周辺地域への「郊外化」の移動の動きが収束する一方、周辺地域から23区へ流入する動きが漸増し、23区の人口増加につながっている様子がうかがわれる。

また、大阪圏においても、大阪市の人口は、阪神大震災のあった平成7年(1995年)を除いて昭和63年(1988年)以降減少を続けていたが、平成12年(2000年)から増加に転じている。

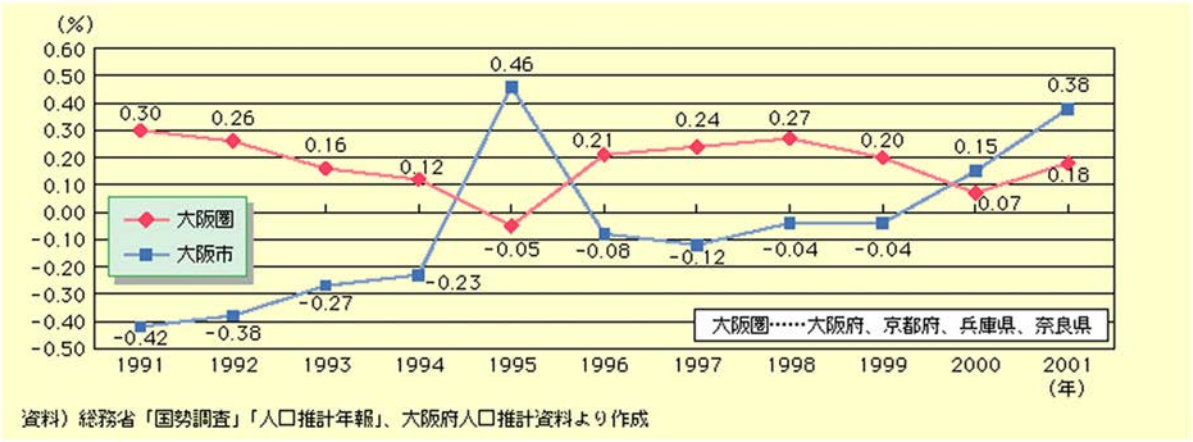
図表I-2-1-4　東京23区と東京圏全体の人口増減率比較



図表I-2-1-5　東京23区と周辺地域における転出入者数の推移

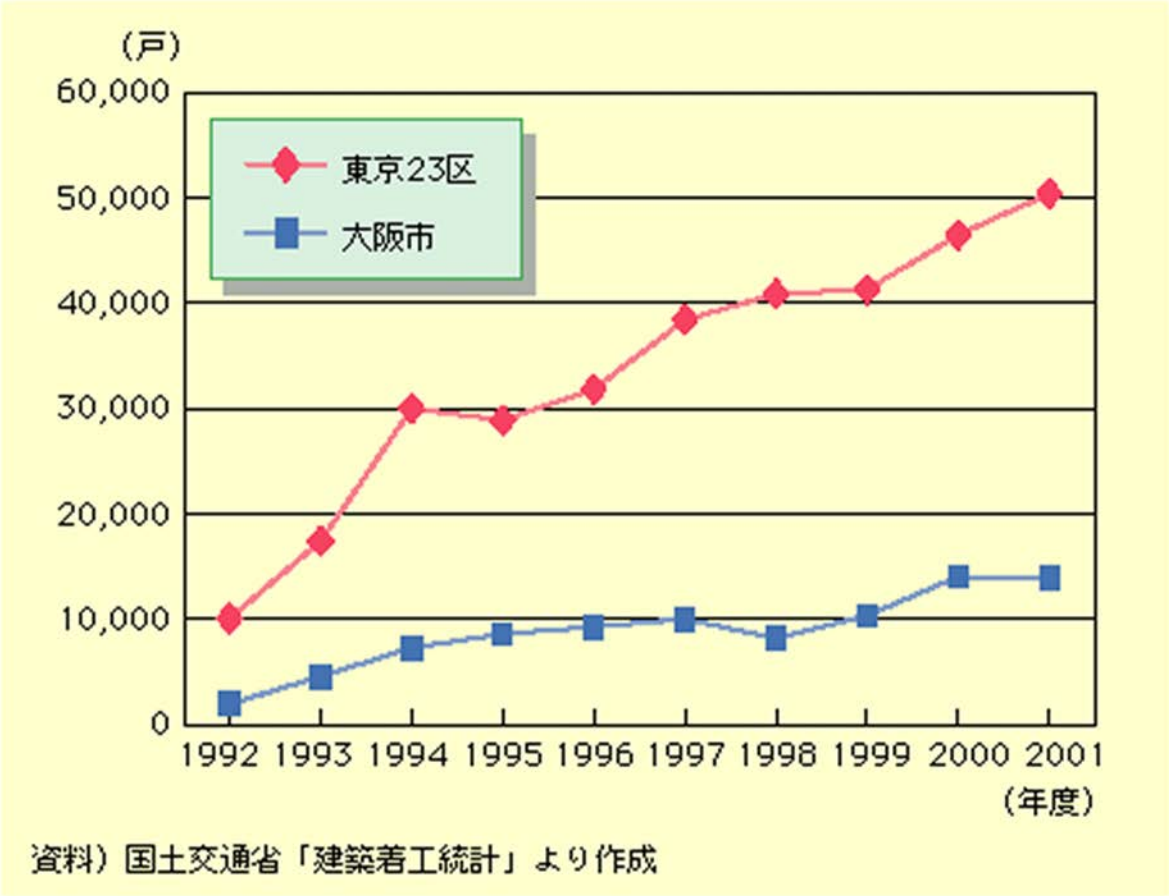


図表I-2-1-6　大阪市と大阪圏全体の人口増減率比較

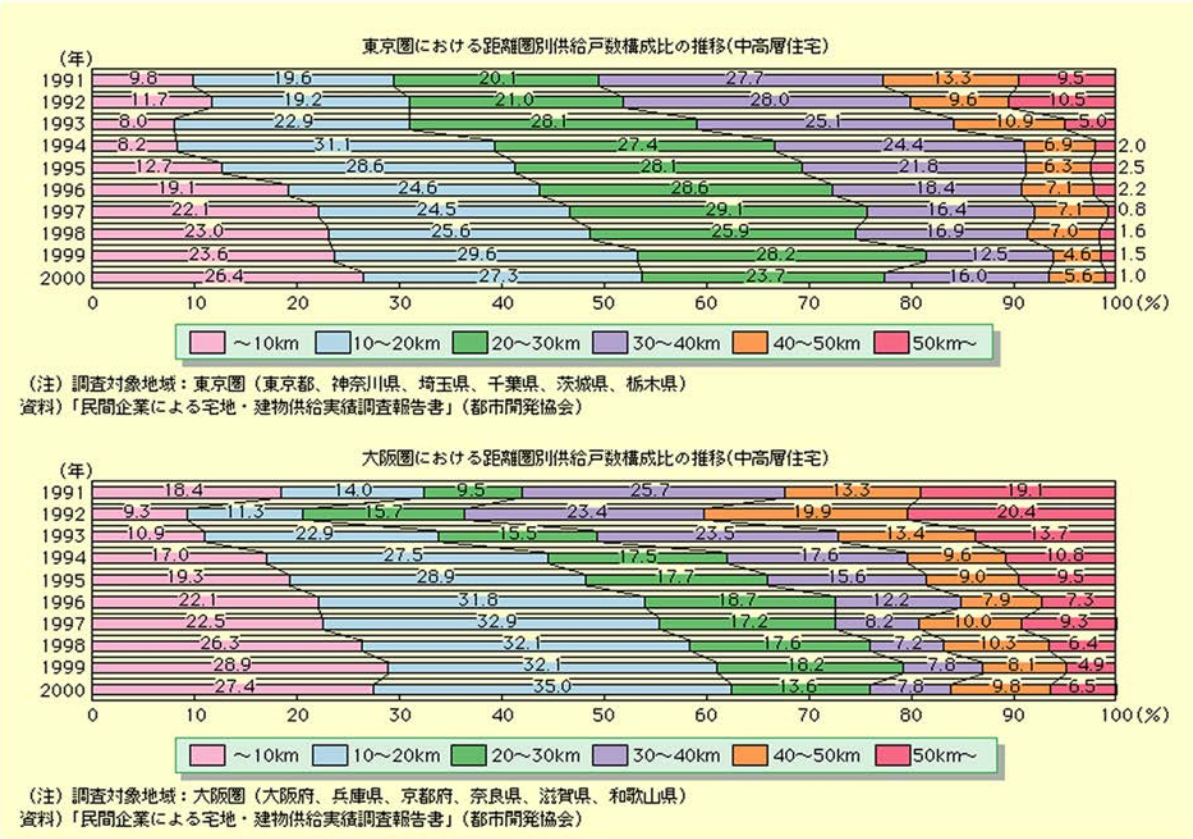


このように東京圏及び大阪圏では、周辺人口の動きに比して中心部の人口増加が顕著となる傾向にある。近年、両圏域の中心部では都心の利便性を指向する根強い需要に支えられながら、マンションの供給が著しく増加しており、新設マンション着工戸数は、平成4年(1992年)から平成13年(2001年)の間に東京23区では5倍、大阪市では7倍に急増しており、このようなマンション供給の増加が「都心回帰」の大きな要因になっているものと考えられる。

図表I-2-1-7　東京23区及び大阪市における新設マンション着工戸数の推移



図表I-2-1-8　距離圏別供給戸数構成比の推移(中高層住宅)



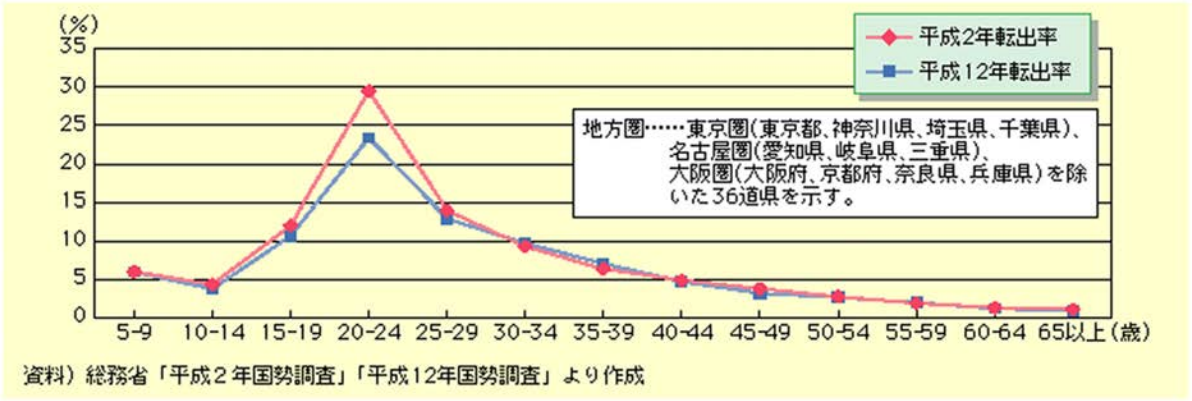
(注) 調査対象地域：東京圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、栃木県）
資料)「民間企業による宅地・建物供給実績調査報告書」(都市開発協会)

(注) 調査対象地域：大阪圏（大阪府、兵庫県、京都府、奈良県、滋賀県、和歌山県）
資料)「民間企業による宅地・建物供給実績調査報告書」(都市開発協会)

(地方の若年層の地元定着化傾向)

平成12年(2000年)の国勢調査によれば、過去5年間に地方圏の道県から他の都道府県に転出した人の割合は6.0%で、平成2年(1990年)の調査に比して0.8ポイント減少している。さらに、これを年齢階級別にみてみると、進学、就職に関係して転出の割合が最も高くなる20～24歳代(5年前の15～19歳代)において29.5%から23.4%へ6.1ポイントの大幅な減少を示しており、地方の若年層において地元の道県に定着する傾向が強まっていることがうかがえる。

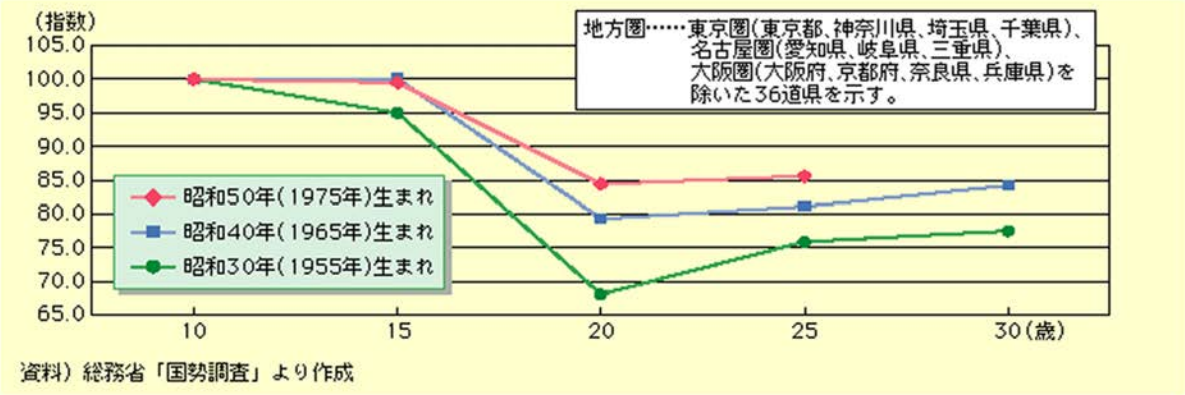
図表I-2-1-9　地方圏における年齢別転出率の推移



同じく国勢調査を用いて、地方圏における昭和30年(1955年)、昭和40年(1965年)、昭和50年(1975年)生まれの年代の人口が進学、就職等の節目と考えられる年齢時にどのように変化しているかを、10歳時の人口を100とする指数にしてみてみた。昭和30年生まれの年代では、中学卒業直後の15歳時に5ポイント減少した後、高校卒業後の20歳時にさらに30ポイント弱の大幅な減少を示し、大学卒業後に相当する25歳時に10ポイント弱回復するというパターンを示している。これに対し、昭和40年生まれの年代では、15歳時にはほとんど変化せず、20歳時に20ポイント程度減少し、25歳時には微増する傾向を示している。昭和50年生まれの年代では、変化のパターンは昭和40年生まれの年代とほとんど同様であるが、20歳時の減少は15ポイント程度まで縮小している。

このように、昭和30年頃に生まれた世代では高校卒業後、大学進学又は就職により大都市圏への大規模な人口移動が起こり、その後大学卒業くらいの年齢時に一定規模のUターンが行われるというパターンを示すが、最近の世代では大学進学又は就職による地方圏から大都市圏への人口移動は大幅に減少し、地方圏に留まる若年者の割合が増加している傾向がうかがえる。

図表I-2-1-10　地方圏における年代別人口の推移(10歳時人口=100)



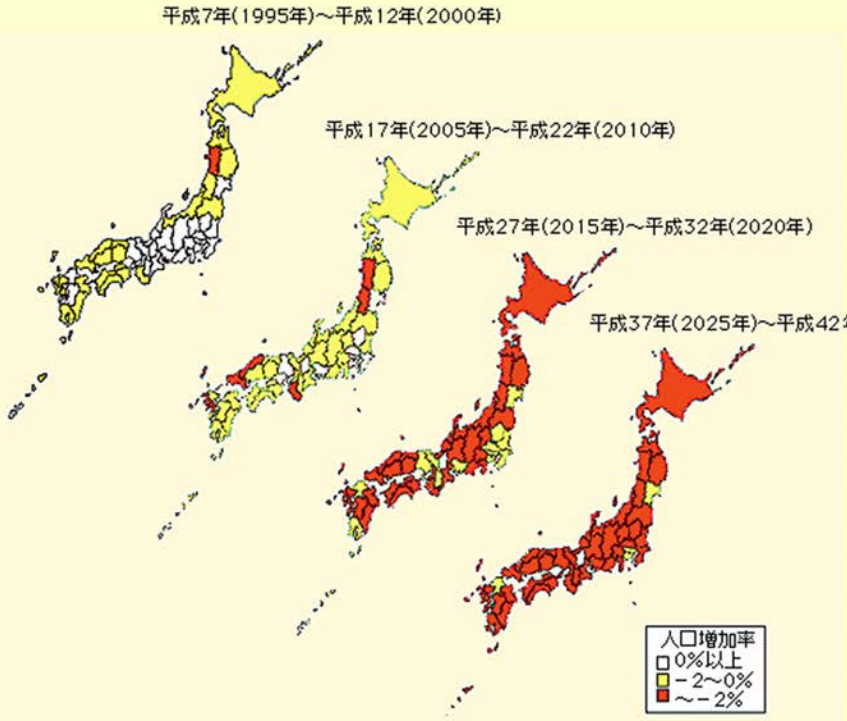
以上のように地方の若年層が地元に定着する傾向が強まっている背景としては、経済的な要因もあるものと思われるが、少子化に伴って、兄弟数が減少し、長男・長女の比率が上昇していることが強く影響しているものと考えられる。

2. 地域や都市における人口の将来の動き

(人口減少地域の拡大)

平成12年(2000年)の国勢調査では、我が国全体の人口は増加を続けているものの、これを都道府県別に見ると、既に23道県で前回(平成7年)調査時より人口が減少している。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によれば、人口が減少する都道府県数は、平成17年(2005年)から22年(2010年)では36、平成27年(2015年)から32年(2020年)では滋賀県・沖縄県を除く45都道府県となり、人口の減少は急速に全国に広がっていくものと見込まれている。

図表I-2-1-11　人口減少都道府県の広がり

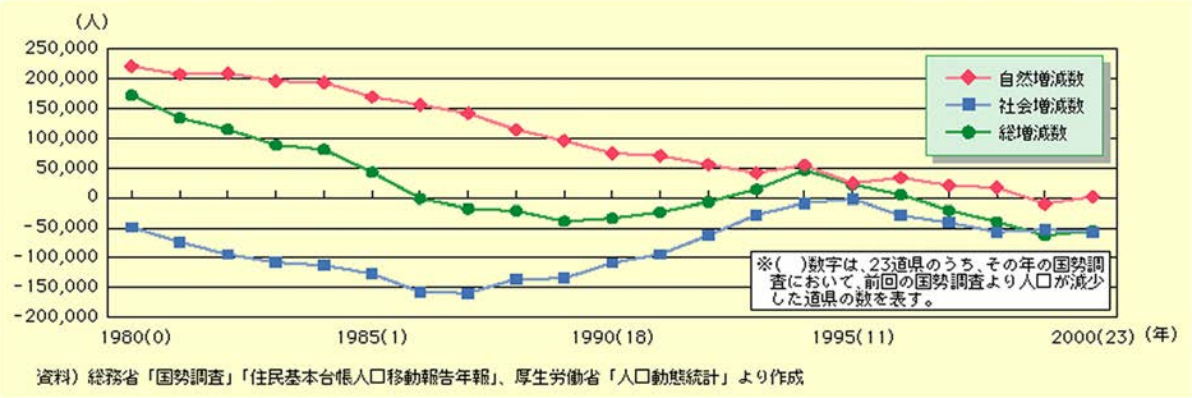


資料）総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口（平成14年３月推計）」より作成

		平成7～12年(1995～2000)	平成17～22年(2005～2010)	平成27～32年(2015～2020)	平成37～42年(2025～2030)
人口増加都道府県数	【人口増加率0%以上】	24	11	2	1
人口減少都道府県数	【人口増加率0%以下】 （　）の数は、人口増加率－2%以下の都道府県数	23(1)	36(6)	45(32)	46(41)

現在人口が減少している23道県について、自然・社会増減のこれまでの動きをみてみると、社会減が減少傾向を示す中で、自然増がおおむね消滅している状況にあり、今後は、自然減を主な要因として人口が減少する地域が広がっていく事態が予想される。

図表I-2-1-12　人口減少23道県における増減区分別人口増減率比較

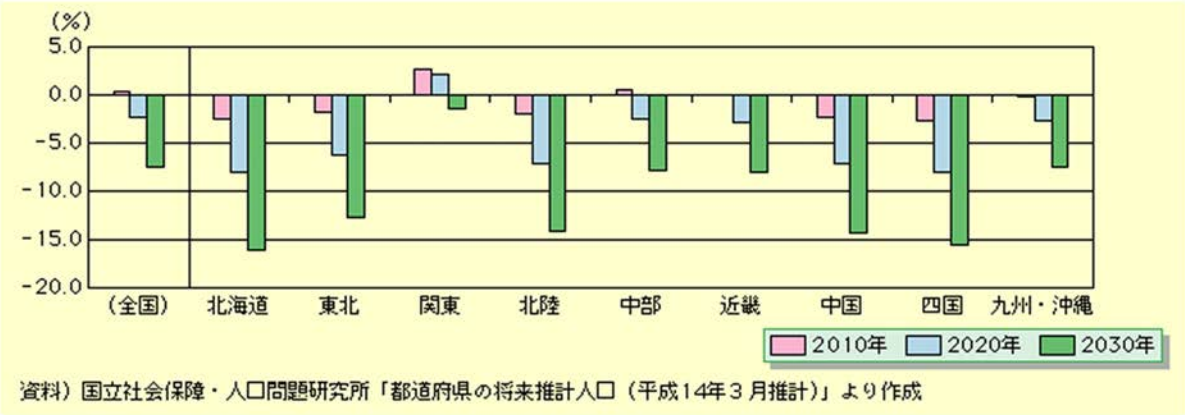


資料）総務省「国勢調査」「住民基本台帳人口移動報告年報」、厚生労働省「人口動態統計」より作成

(地域ブロック別にみた将来人口)

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計により、地域ブロック別の将来人口の動きをみてみると、平成42年(2030年)においては、関東地域の人口は現在と大きく変わらない状況が見込まれる一方、中部、近畿、九州・沖縄地域では、平成12年(2000年)時点に比して、全国平均並みの数%程度の減少を示し、北海道、東北、北陸、中国の各地域では15%程度の大きな減少を示すこととなるものと見込まれる。

図表I-2-1-13　将来の地域ブロック別総人口の増加率比較(2000年ベース)



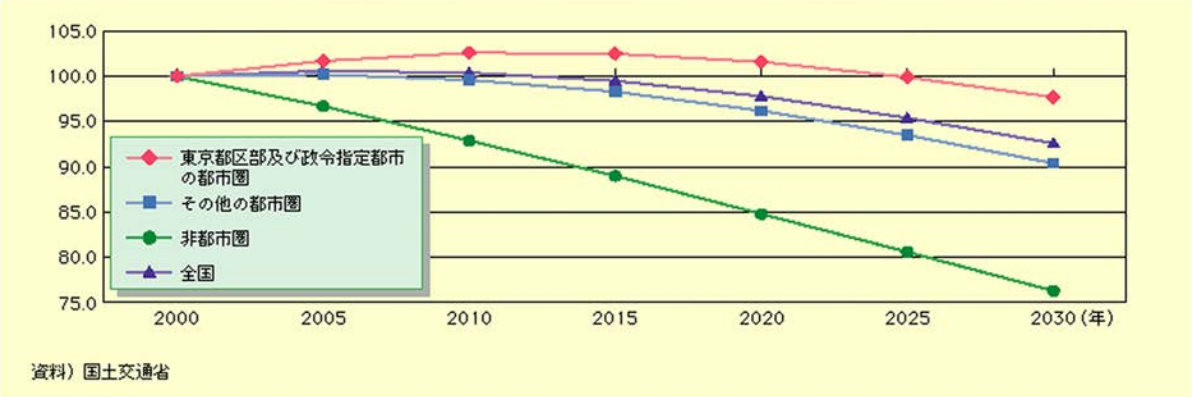
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口（平成14年３月推計)」より作成

(都市圏によってみた将来人口の推移)

地域的な人口動向の姿を都市の視点から見るため、全国に88の都市圏を設定し、将来人口の推計を行ってみた。ここで、都市圏とは、人口10万人以上で地域の中心としての機能を担っていると考えられる都市を核として生活や経済上関係の深い市町村のまとまりをいうものである。(都市圏の設定、推計の方法等については、補注を参照。)

ここでは、全国を1)東京都区部及び政令指定都市の都市圏、2)その他の都市圏及び3)非都市圏に分類し、それぞれの人口の合計を平成12年(2000年)を100として指数化し、平成42年(2030年)までの人口の動きを推計した。その結果、3大都市圏及び地方ブロックの中枢都市圏である1)のグループの都市圏群では2010～15年頃まで人口の増加を続けると見込まれるのに対し、その他の2)のグループの都市圏群では、全国の人口の動向とほぼ同様に2005年頃にはおおむね人口のピークを迎えて減少を始めるものと見込まれる。一方、これら以外の非都市圏では既に人口は減少を続けている状態にあり、2030年には現在の4分の3程度の水準まで減少していくものと予想される。

図表I-2-1-14　都市圏グループ別人口指数の推移(2000年=100)



このような将来推計は、都市圏ごとに生存率、出生率等について一定の仮定を置いて計算されたものであり、しかもグラフに示されているものは各グループ内の平均的な姿であって、個々の都市圏の動きは、それぞれ相当程度異なっていることに注意が必要であるが、この結果からあえて一般的な傾向を読み取ろうとすれば、今後、総人口が減少局面に入っていく中で、当分の間、地方ブロックの中枢都市以上の大都市圏域では人口のゆるやかな集中が続く一方、その他の中小都市圏域では人口がまもなく減少過程に入っていき、また、非都市圏域では従来に引き続き急速な人口減少を続けていくという姿を描くことができるものと考えられる。

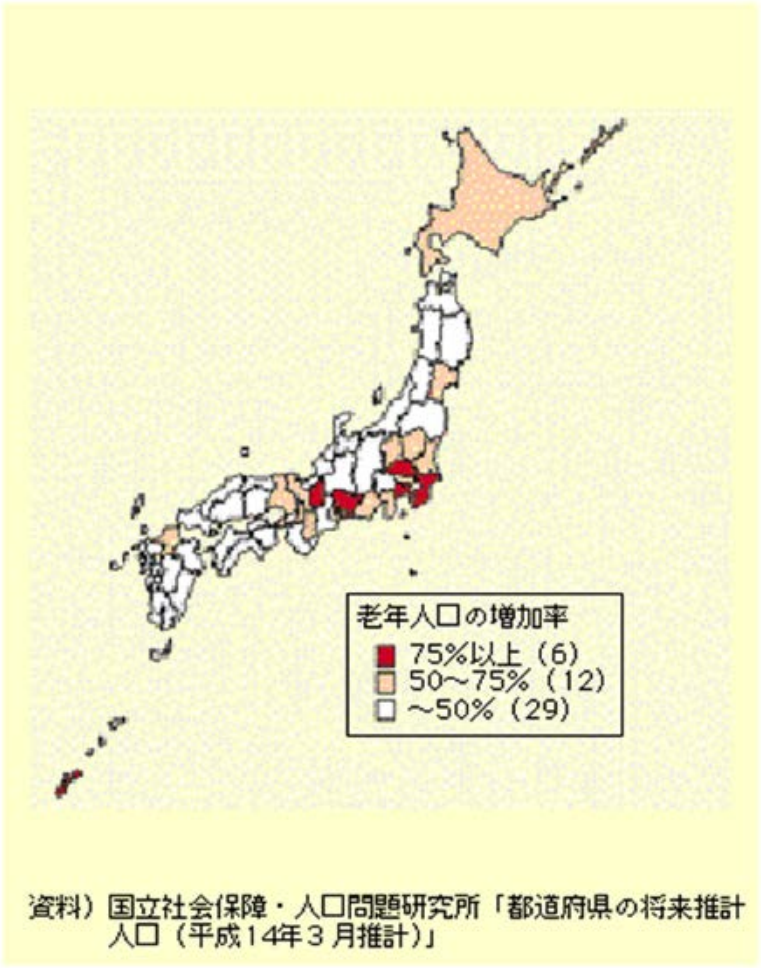
なお、主要な都市圏の動向について個別にみてみると、東京都市圏において2015年頃まで人口が増加(ピーク時の指数約104)を続けると予想されるほか、福岡市都市圏(2020年頃に指数約106でピーク)や仙台市都市圏(2015年頃に指数約104でピーク)、札幌市都市圏(2010～15年頃に指数約103でピーク)の成長の度合いが比較的大きいものと見込まれる。

(地域の高齢化の状況)

人口高齢化の状況を地域別にみてみると、かなりの格差がある。平成12年(2000年)時点での65歳以上の老年人口割合は全国で17.3%であるのに対し、最高の島根県で24.8%、最低の埼玉県で12.8%となっており、概して大都市圏域で低くなっている。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によって、平成12年(2000年)から平成42年(2030年)までの間の老年人口の増加率をみると、最も高いのは埼玉県(125%-現在の2.25倍に増加)で、千葉県(109%)、神奈川県(99%)と続いており、今後は、高度成長期の大規模な人口流入の影響を受けて、大都市圏域で老年人口が急激に増加することが予想されている。

図表I-2-1-15　都道府県別老年人口の増加率【平成12年(2000年)～平成42年(2030年)】



資料) 国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口（平成14年3月推計)」

第2節　暮らしや社会に与える影響

1. 世帯や家族の動向

(小さくなる世帯規模)

我が国の世帯総数は、戦後一貫して増加を続け、平成12年(2000年)国勢調査で4,678万世帯となっているが、国立社会保障・人口問題研究所の「日本の世帯数の将来推計」(1998年)によると、平成18年(2006年)前後に人口がピークを迎えた後も、世帯総数は平成26年(2014年)まで増加を続けて4,929万世帯に達し、その後、平成32年(2020年)に4,885万世帯となるまで緩やかに減少するものと見込まれている。

一方、世帯の規模は、小規模化を続けている。平均世帯人員は、昭和55年(1980年)に3.22人、平成2年(1990年)に2.99人、平成12年(2000年)には2.67人と減少を続け、同推計によれば、平成32年(2020年)には2.49人になるものと見込まれている。この要因としては、「単独世帯」や「夫婦のみ世帯」など小規模世帯の増加などが挙げられている。

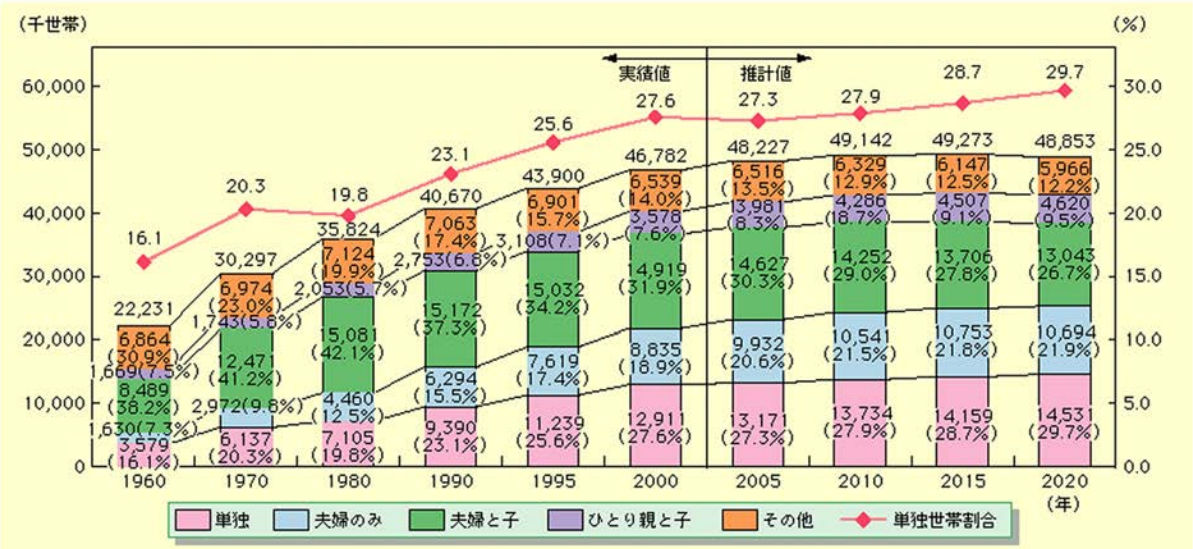
図表I-2-2-1　一般世帯及び平均世帯人員の推移



資料) 2000年までは総務省「国勢調査」、2005年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計(全国推計)」(1998年)

次に、世帯の類型別にみてみると、平成12年(2000年)国勢調査では「夫婦と子供から成る世帯」が最も多く31.9%を占めているが、近年「単独世帯」の比率が増加を続けており、平成12年(2000年)では27.6%が単独世帯となっている。同推計によれば、平成25年(2013年)には、「単独世帯」の数が「夫婦と子から成る世帯」の数を超え、「単独世帯」が最も多い世帯類型になるものと見込まれている。

図表I-2-2-2　家族類型別一般世帯数及び単独世帯割合の推移

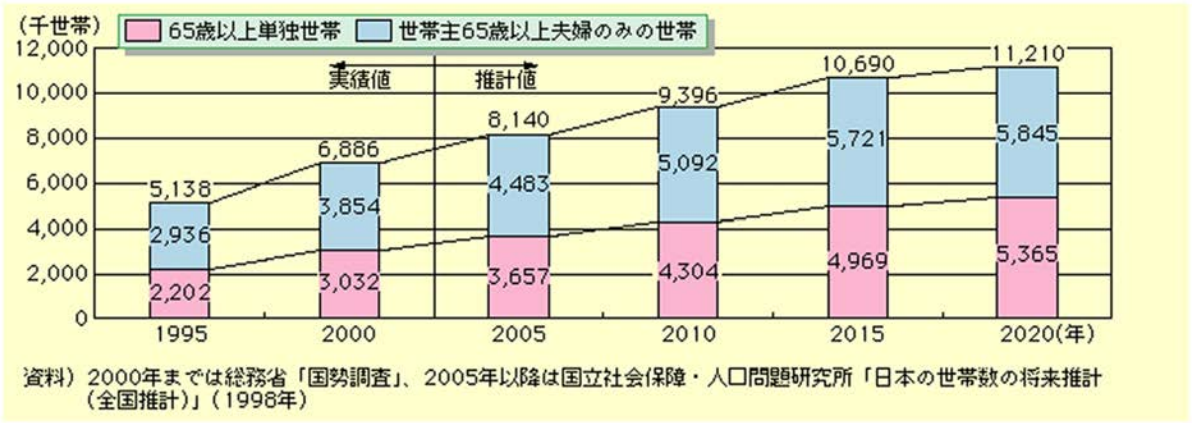


（注）1960年は１％抽出結果による。沖縄県を除く。
資料）2000年までは総務省「国勢調査」、2005年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計（全国推計）」（1998年）

（高齢者世帯の増加）

高齢化の進展とともに高齢者のみの世帯が著しく増加しており、平成12年(2000年)には、65歳以上の高齢者単独世帯は303万世帯、65歳以上の高齢者を世帯主とする夫婦のみの世帯は385万世帯の計689万世帯となっている。さらに、上記の推計によれば、平成32年(2020年)にはそれぞれ537万世帯、585万世帯となり、合計で平成12年(2000年)の約1.6倍に増加することが見込まれている。

図表I-2-2-3　高齢世帯数の推移

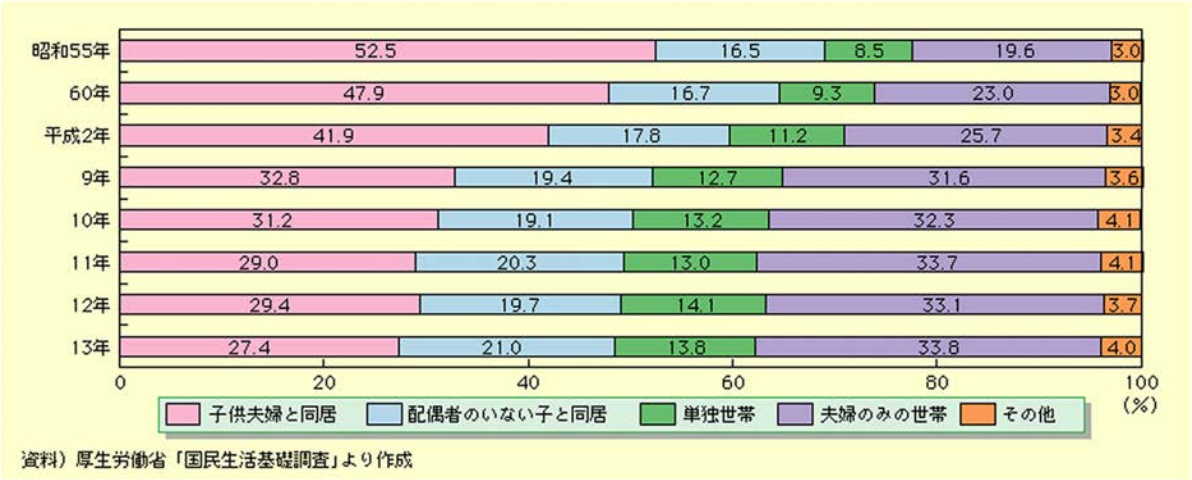


資料）2000年までは総務省「国勢調査」、2005年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計（全国推計）」（1998年）

（高齢者の子との同居）

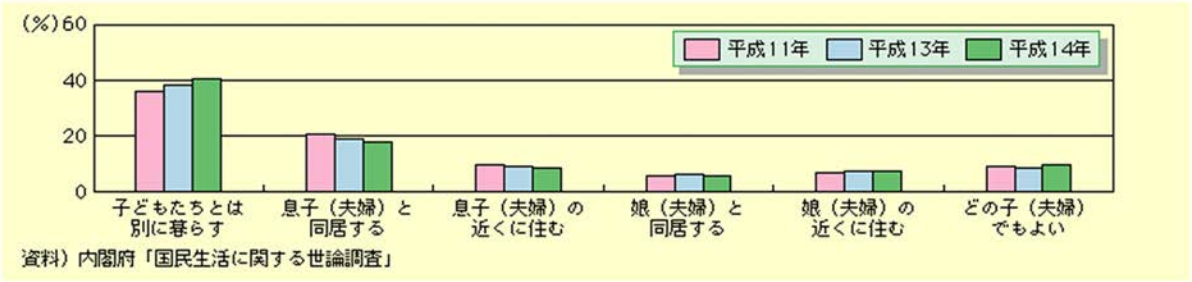
厚生労働省の「国民生活基礎調査」によれば、65歳以上の高齢者で子と同居している人の割合は48.4％であり、その割合は経年的に減少する傾向にあり、特に既婚の子との同居が減少している。

図表I-2-2-4　家族形態別にみた65歳以上の者の構成割合の年次推移



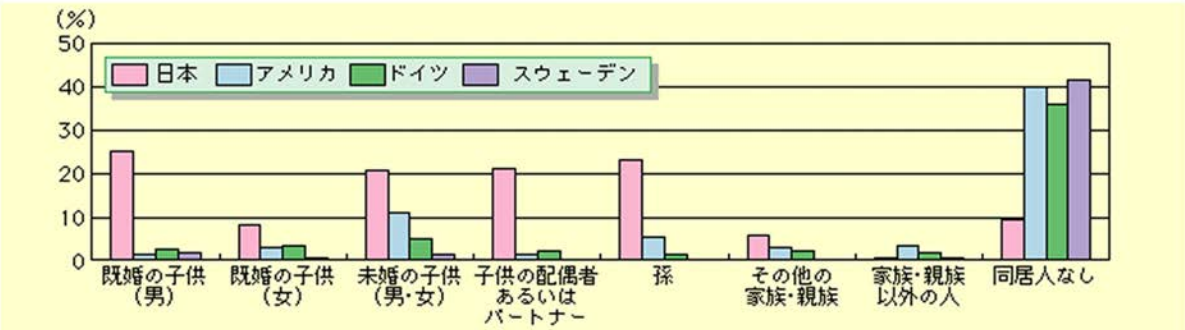
内閣府の「国民生活に関する世論調査」によれば、老後は「子供たちとは別に暮らす」との意向を持つ人が約4割に達し、その割合も若干増加してきており、意識の面からも老後は子どもとの別居を望む傾向が強いことがうかがわれる。

図表I-2-2-5　「老後は誰とどのように暮らすのがよいか」



しかしながら、内閣府の「高齢者の生活と意識に関する国際比較調査」によると、アメリカ、ドイツ、スウェーデンと比べれば、我が国における高齢者と子との同居率は子供の未婚・既婚を問わず相当程度高い状況にあるものといえる。

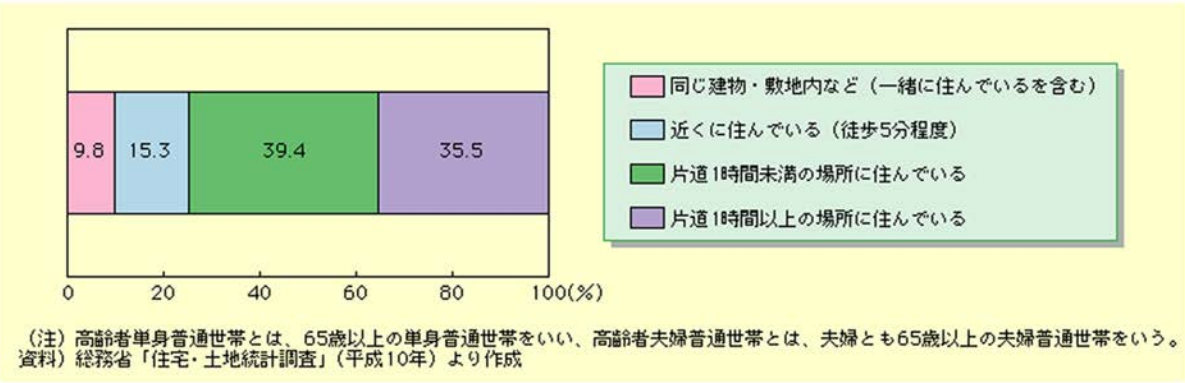
図表I-2-2-6　高齢者(60歳以上)の配偶者以外の者との同居の状況(複数回答)



資料）内閣府「高齢者の生活と意識に関する国際比較調査」（平成12年度）より作成

なお、総務庁「住宅・土地統計調査」（平成10年）に基づく集計によれば、別世帯の子がいる高齢者単独又は夫婦のみの世帯の25.1％が、徒歩5分以内（同一建物での居住を含む。）の近居型の居住スタイルをとっている。

図表I-2-2-7　別世帯の子が住んでいる場所別割合（高齢者単身普通世帯と高齢者夫婦普通世帯

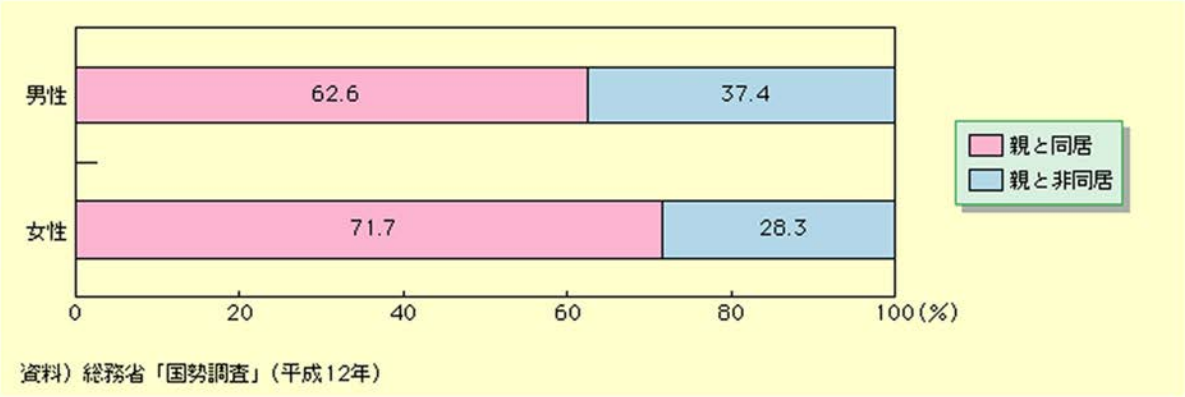


（注）高齢者単身普通世帯とは、65歳以上の単身普通世帯をいい、高齢者夫婦普通世帯とは、夫婦とも65歳以上の夫婦普通世帯をいう。
資料）総務省「住宅・土地統計調査」（平成10年）より作成

(成人未婚者の親との同居)

一方、親子の同居を子の側からみてみると、平成12年(2000年)の国勢調査では、20～39歳の未婚者のうち親と同居している人の割合は、男性で62.6%、女性で71.7%となっている。また、厚生労働省が平成12年(2000年)の「国民生活基礎調査」を基に行った集計によれば、就業した未婚の子供で親と同居している人の割合は、男性については20歳代で71.7%、30歳代で67.7%、女性については20歳代で80.4%、30歳代で71.4%となっており、未婚の子供が成人しても、その多くが親と同居を続ける傾向がみられる。

図表I-2-2-8　未婚者(20～39歳)の親との同居



国立社会保障・人口問題研究所の「全国家庭動向調査」(1998年)によれば、49歳までの独身成人未婚者で親から経済的援助を受けている人の割合は、男性で29.7%、女性で39.8%、さらに親に身の回りの世話をしてもらっている人の割合は、男性で51.8%、女性で73.1%にのぼっており、晩婚化・非婚化が進む中で、いわゆる「パラサイト・シングル」といわれる人々が増加していることがうかがわれる。

2. 生活環境の変化

(1)居住環境の動向

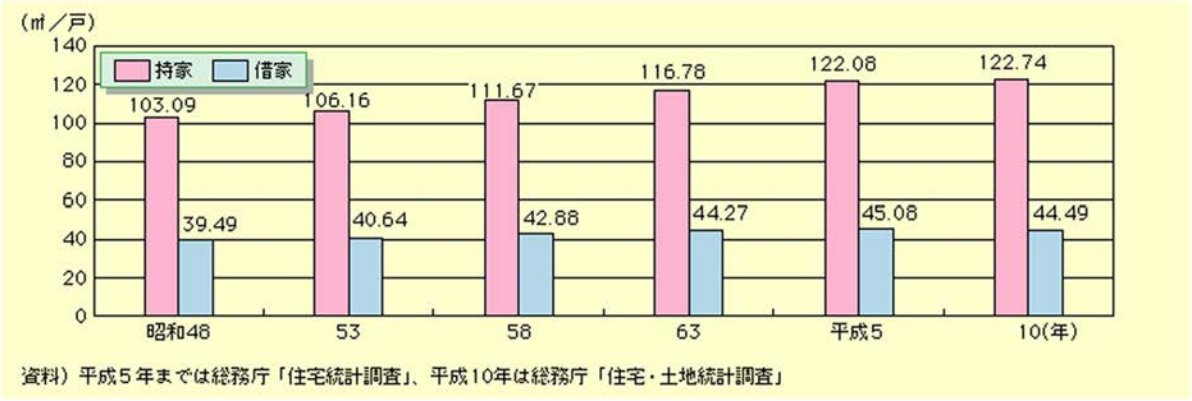
(持家を中心に床面積は着実に拡大)

我が国の住宅は、特に持家を中心にその平均床面積は着実に拡大してきている。総務庁の「住宅・土地統計調査」によれば、持家の一戸当たりの平均延べ面積は、昭和48年(1973年)の103.1m^{2}から平成10年(1998年)には122.7m^{2}まで拡大しており、その水準はほぼヨーロッパ諸国並の水準に達している。

住宅の質についても、その水準の向上が図られている。例えば、耐震性という観点から見てみると、昭和56年(1981年)に改訂された建築基準法の新しい耐震基準については、平成7年の阪神・淡路大震災において、その有効性が確認されており、高い耐震性を持つ住宅の整備が進んでいる。

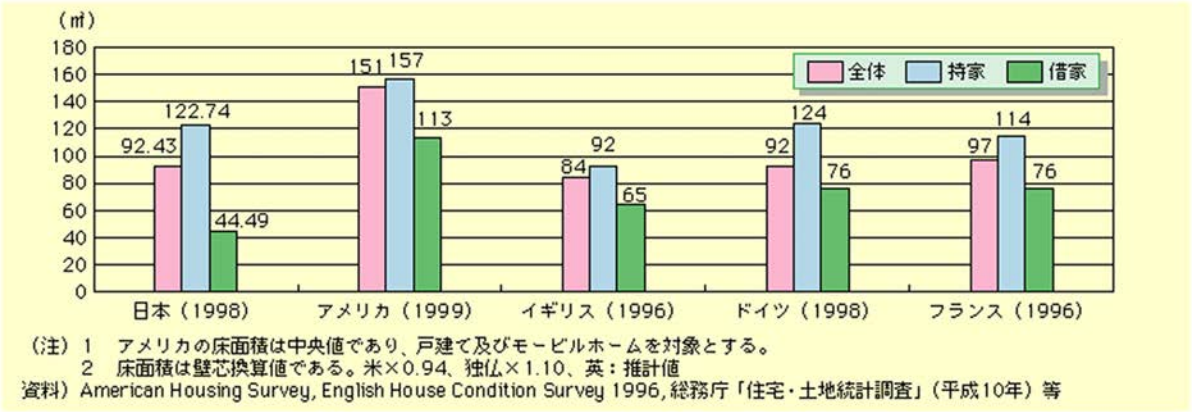
しかしながら、賃貸住宅について、そのストックの状況を見てみると、一戸当たりの平均延べ面積は昭和48年の39.5m^{2}から平成10年には44.5m^{2}と多少の拡大は見られるものの、依然持家の半分以下であり、欧米諸国の水準と比較しても相当低い水準にとどまっている。

図表I-2-2-9　平均延べ面積の推移



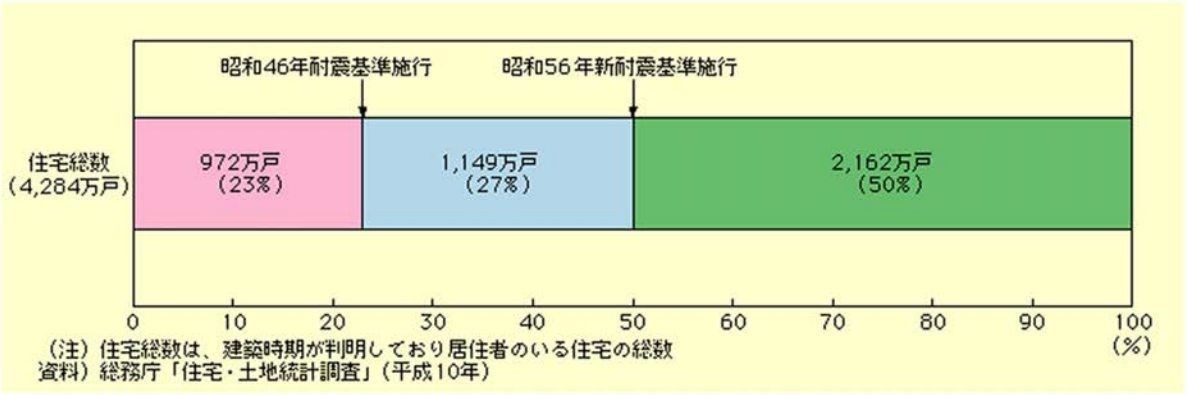
資料) 平成5年までは総務庁「住宅統計調査」、平成10年は総務庁「住宅・土地統計調査」

図表I-2-2-10　戸当たり住宅床面積の国際比較



(注) 1　アメリカの床面積は中央値であり、戸建て及びモービルホームを対象とする。
2　床面積は壁芯換算値である。米×0.94、独仏×1.10、英：推計値
資料) American Housing Survey, English House Condition Survey 1996, 総務庁「住宅・土地統計調査」(平成10年) 等

図表I-2-2-11　住宅ストックの建築時期別割合

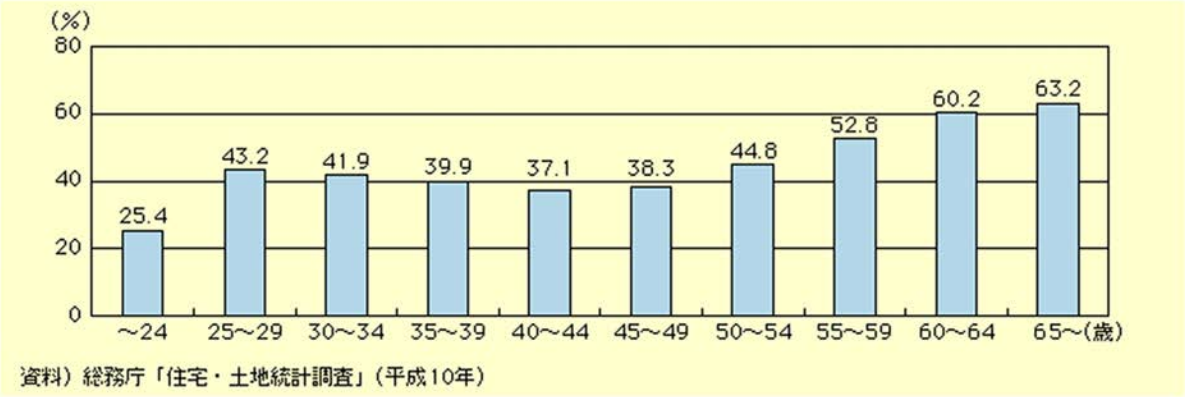


（注）住宅総数は、建築時期が判明しており居住者のいる住宅の総数
資料）総務庁「住宅・土地統計調査」（平成10年）

（家族形成期世代の住宅需要）

居住水準を世代別にみてみると、誘導居住水準(例　4人世帯の都市居住型誘導居住水準は91m^2(3LDKに相当))を満たしている世帯の割合は、30代から40代の家族形成期の世代で著しく低くなっており、これらの世代における新規の住宅取得や住み替えのニーズは相当高いものと考えられる。さらに、第2次ベビーブームの世代((昭和46年(1971年)から昭和49年(1974年)生まれ)が今後家族形成の時期に入ってくることを考えると、新規の住宅需要は堅調に続くことが予想される。

図表I-2-2-12　年代別誘導居住水準達成率



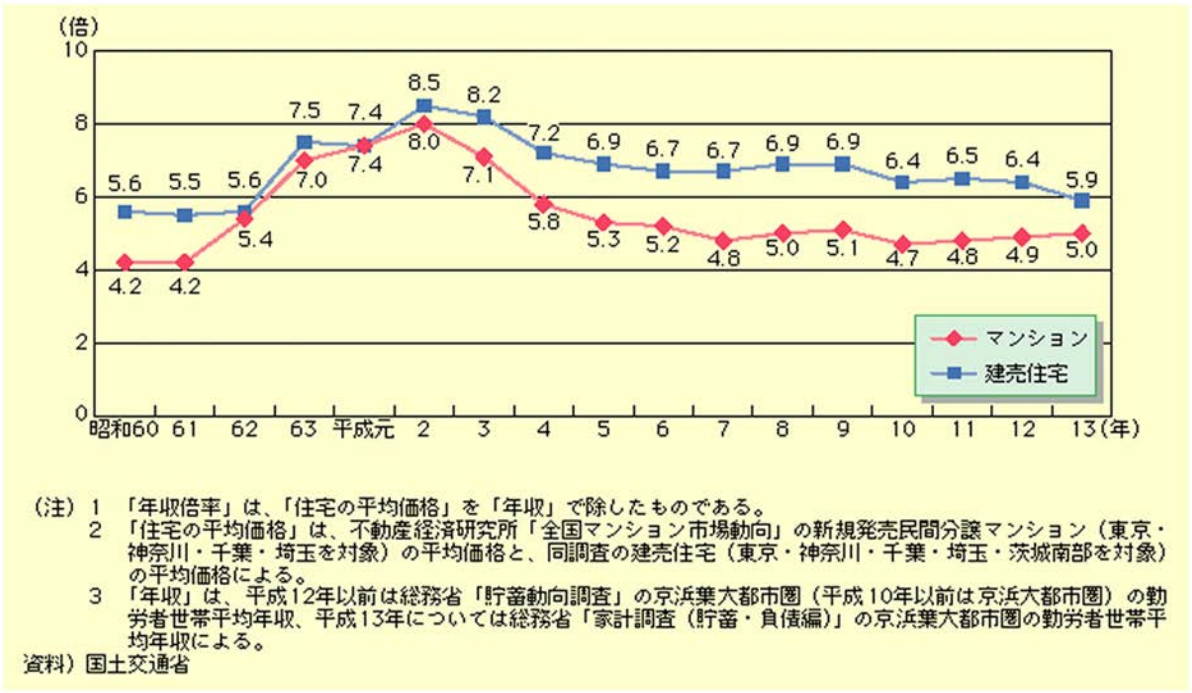
資料）総務庁「住宅・土地統計調査」（平成10年）

（地価下落等により住宅は取得しやすくなっている）

住宅取得に関しては、厳しい経済情勢による雇用や所得に関する将来的な不安要因はあるものの、最近の地価下落等を反映した住宅価格の低下や低金利等の観点からは、従来に比して所得が容易になっているものということができる。

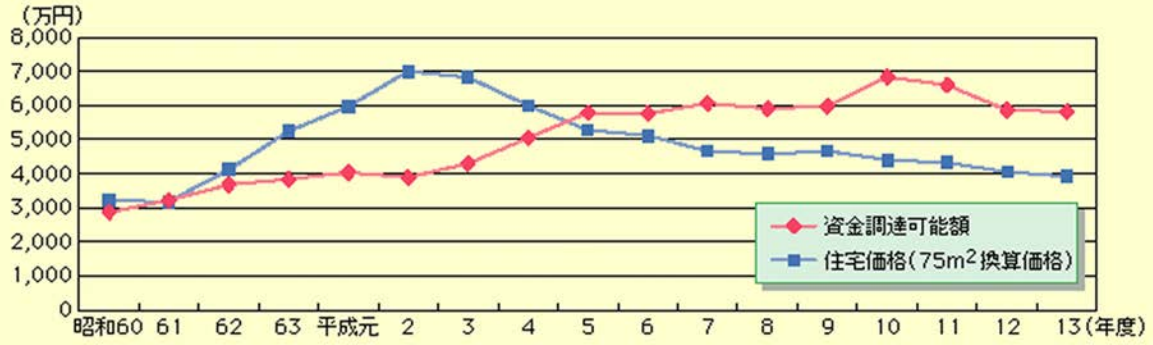
首都圏の平均的なマンション価格のいわゆる年収倍率をみると、平成2年(1990年)には8.0倍に達していたが、平成13年(2001年)には5.0倍に縮小している。また、年収、貯蓄額、金利水準等に基づき試算した住宅取得資金調達可能額に対する一定面積の平均的なマンション価格との比率をみても、平成2年には調達可能額の1.8倍であったのが、平成13年には調達可能額の0.7倍となっている。

図表I-2-2-13　首都圏の住宅価格の年収倍率の推移



（注）1　「年収倍率」は、「住宅の平均価格」を「年収」で除したものである。
2　「住宅の平均価格」は、不動産経済研究所「全国マンション市場動向」の新規発売民間分譲マンション（東京・神奈川・千葉・埼玉を対象）の平均価格と、同調査の建売住宅（東京・神奈川・千葉・埼玉・茨城南部を対象）の平均価格による。
3　「年収」は、平成12年以前は総務省「貯蓄動向調査」の京浜葉大都市圏（平成10年以前は京浜大都市圏）の勤労者世帯平均年収、平成13年については総務省「家計調査（貯蓄・負債編）」の京浜葉大都市圏の勤労者世帯平均年収による。
資料）国土交通省

図表I-2-2-14　首都圏における住宅取得資金調達可能額と住宅価格の推移



（注）1　資金調達可能額の算出上の年収・貯蓄額（貯蓄性保険を除く金額）は、平成12年以前は総務省「貯蓄動向調査」の京浜葉大都市圏（平成10年以前は京浜大都市圏）の勤労者世帯の平均値、平成13年については総務省「家計調査（貯蓄・負債編）」の京浜葉大都市圏の勤労者世帯の平均値による。

2　住宅金融公庫の融資額は、優良分譲住宅の共同住宅（いわゆる公庫付きマンション）、住戸専用面積75m²の物件で、東京近郊の一定地域所在のものを前提とし、ステップ償還制度（平成11年度まで）、はじめてマイホーム制度を利用している。

3　住宅金融公庫、民間住宅ローンの適用金利は、各年度の平均金利（月末時点の適用金利の平均）

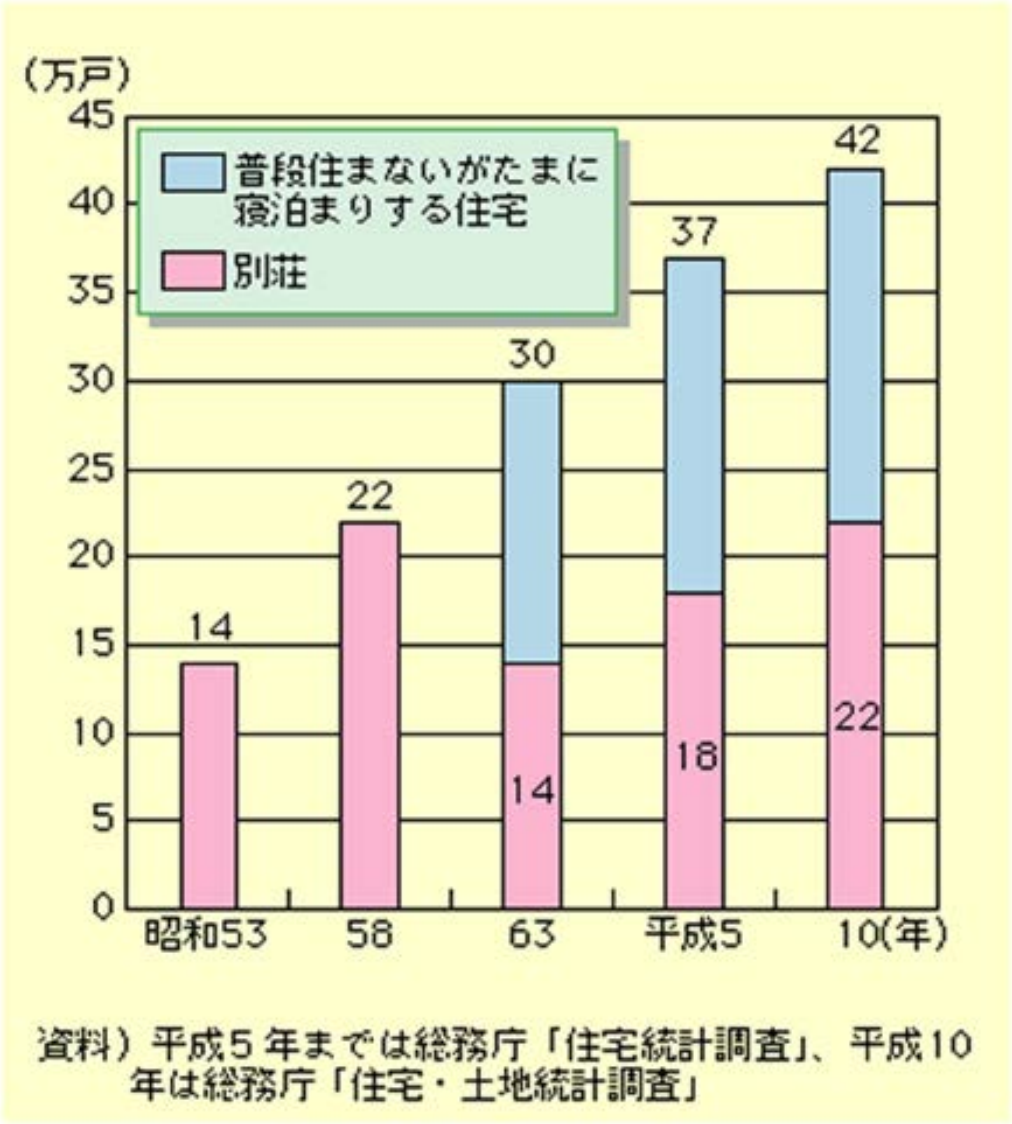
4　住宅価格は(株)不動産経済研究所の調査による首都圏の新規発売民間マンションの平均価格(暦年値)による。75m²換算価格はこれを75m²に換算して作成したもの。

資料）国土交通省

(セカンドハウスなど住まい方の多様化)

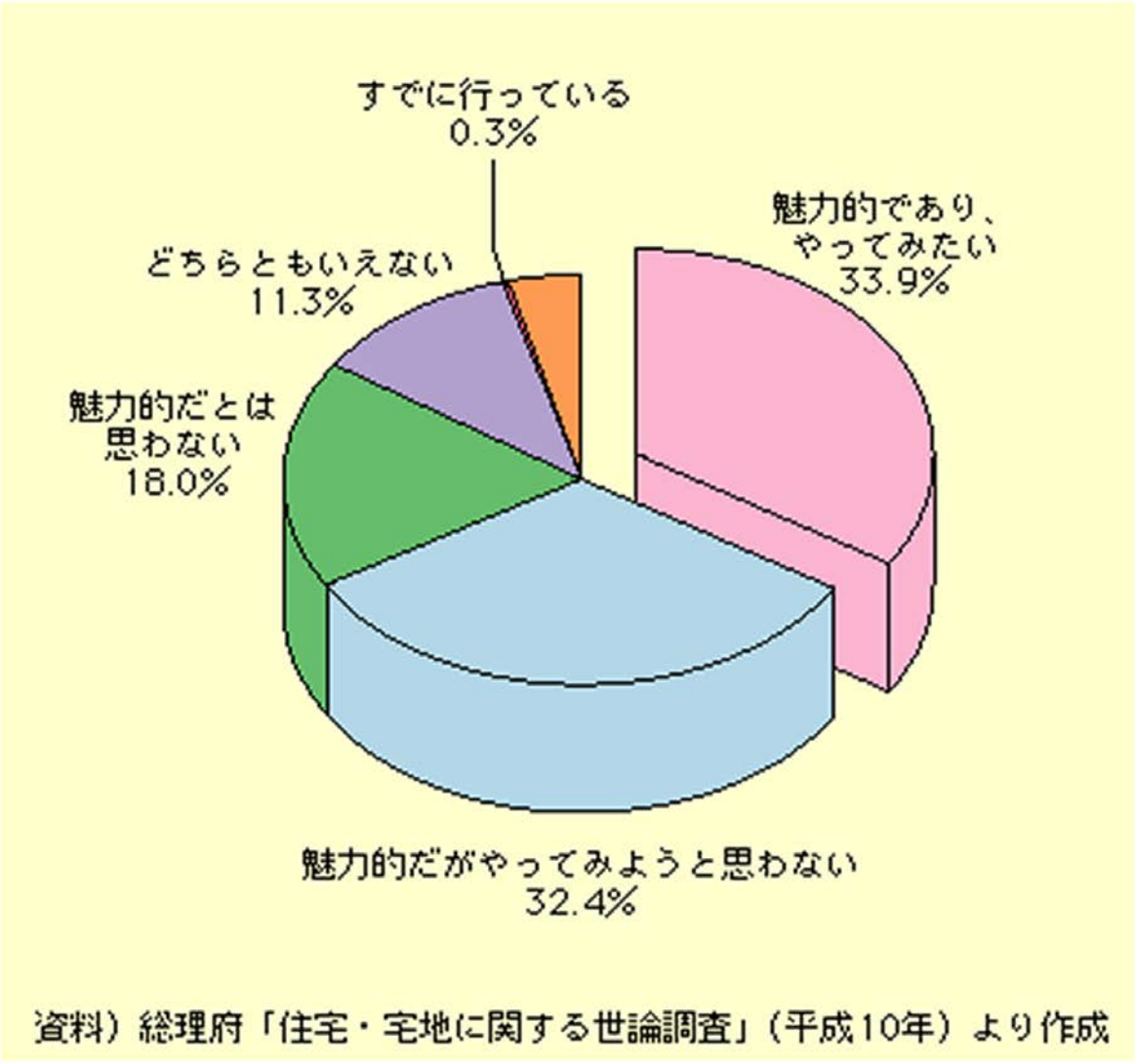
総務庁の「住宅・土地統計調査」によれば、別荘などの二次的住宅のストックは着実に増加している。人々の価値観や人生観が多様化する一方、住宅がより取得しやすくなる環境の中で、職場生活向けの都市住宅とゆとりある家族生活向けの田園地域のセカンドハウスを使い分けたり、郊外の一戸建て住宅と都心部の賃貸マンションを使い分けるなど、一つの世帯で複数の住宅を使うマルチハビテーションが一層増加してくることが考えられる。総理府が平成10年(1998年)に実施した「住宅・土地に関する世論調査」でも、約3分の1の人が複数居住が「魅力的であり、やってみたい」と答えている。

図表I-2-2-15　2次的住宅ストック



資料）平成５年までは総務庁「住宅統計調査」、平成10年は総務庁「住宅・土地統計調査」

図表I-2-2-16　複数居住に対する意識



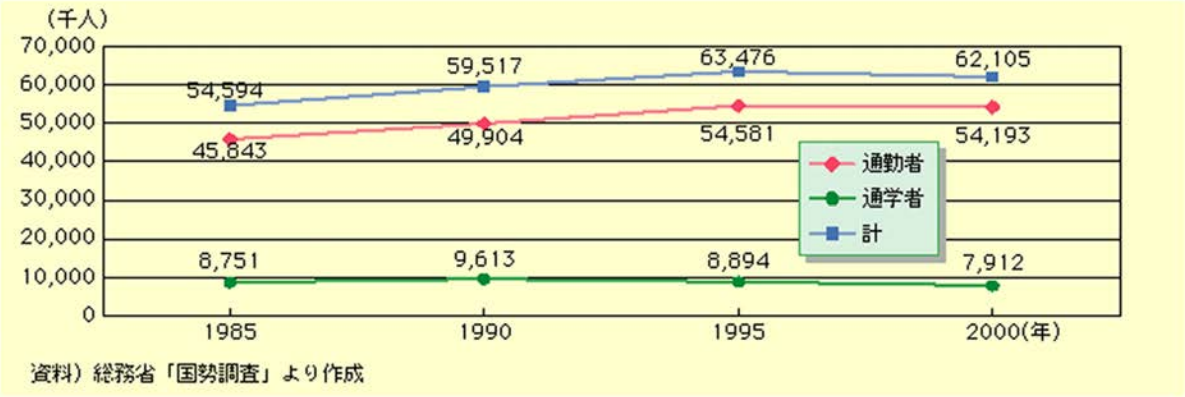
資料）総理府「住宅・宅地に関する世論調査」（平成10年）より作成

(2)通勤・通学移動の動向

(通勤・通学者の総数は減少)

「国勢調査」によれば、平成12年(2000年)の全国における通勤・通学者は、6,211万人で、平成7年(1995年)より137万人、2.2%の減少となっている。このうち、通勤者数はおおむね横ばいとなっているが、通学者数をみると11.0%の大幅な減少となっており、少子化の影響が強く現れているものと考えられる。

図表I-2-2-17　従業地・通学地別15歳以上通勤・通学者数の推移



（大都市への通勤・通学のための流入も減少を開始）

3大都市への通勤・通学のための流入人口について「国勢調査」によりみてみると、他市区町村から東京23区への流入人口は平成12年(2000年)には平成7年(1995年)に比べて6.7％の減少となっており、従業地・通学地の調査を開始した昭和35年以降はじめて減少した。

また、大阪市、名古屋市への通勤・通学のための流入人口も、同様に、それぞれ10.9％、4.7％減少しており、これも昭和35年以降初めての減少となっている。

図表I-2-2-18　常住地別の15歳以上流入人口の推移

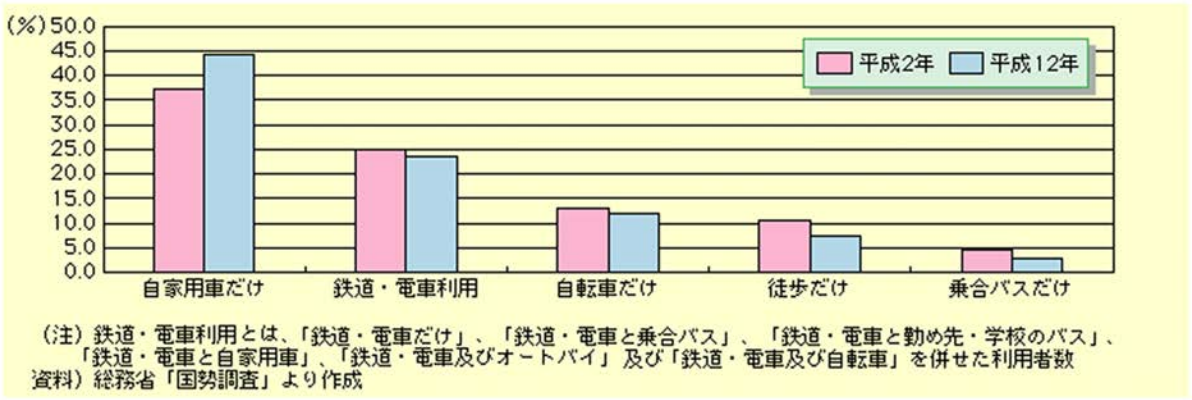


資料）総務省「国勢調査」より作成

(自家用車による通勤が増加)

通勤・通学の利用交通手段について「国勢調査」によってみてみると、全国では「自家用車だけ」の割合が平成12年(2000年)には44.3%と最も多く、10年前の平成2年(1990年)に比べて7.1ポイント増加している。一方、「徒歩だけ」は3.0ポイント、「乗合バスだけ」は1.6ポイント、「鉄道・電車利用」は1.3ポイント減少している。

図表I-2-2-19　利用交通手段別15歳以上通勤・通学者数の割合



(注) 鉄道・電車利用とは、「鉄道・電車だけ」、「鉄道・電車と乗合バス」、「鉄道・電車と勤め先・学校のバス」、「鉄道・電車と自家用車」、「鉄道・電車及びオートバイ」及び「鉄道・電車及び自転車」を併せた利用者数
資料) 総務省「国勢調査」より作成

なお、この結果について東京圏(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)に限ってみると、「自家用車だけ」は22.4%で「鉄道・電車利用」の46.7%を大きく下回るが、この圏域においても、平成2年(1990年)と比べると「自家用車だけ」が増加し、「鉄道・電車利用」は減少する傾向にある。

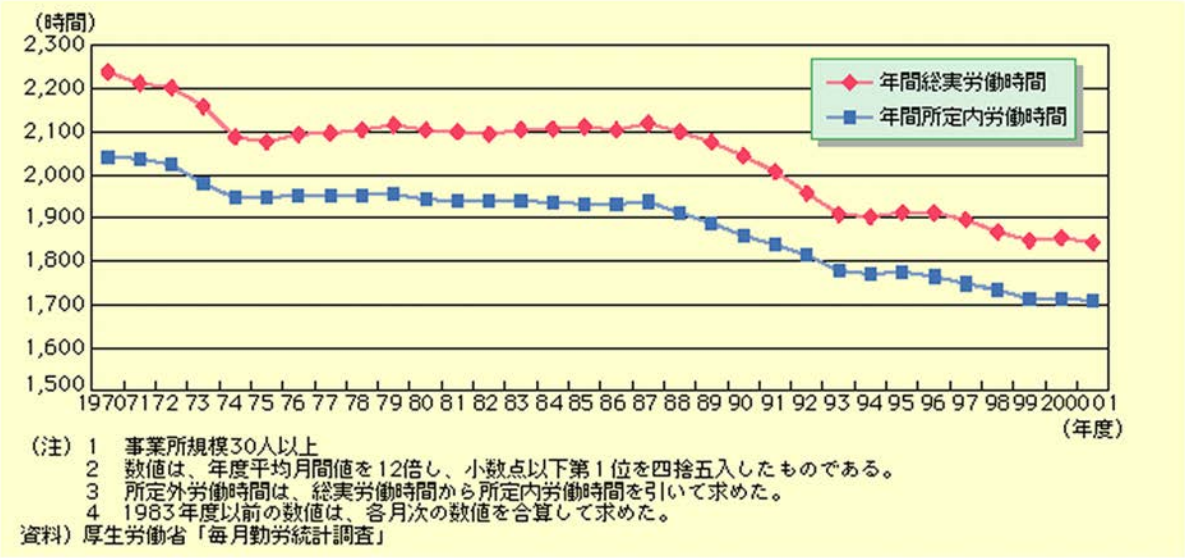
3. ライフスタイルの変化

(1)余暇・レジャー

(余暇時間の増大)

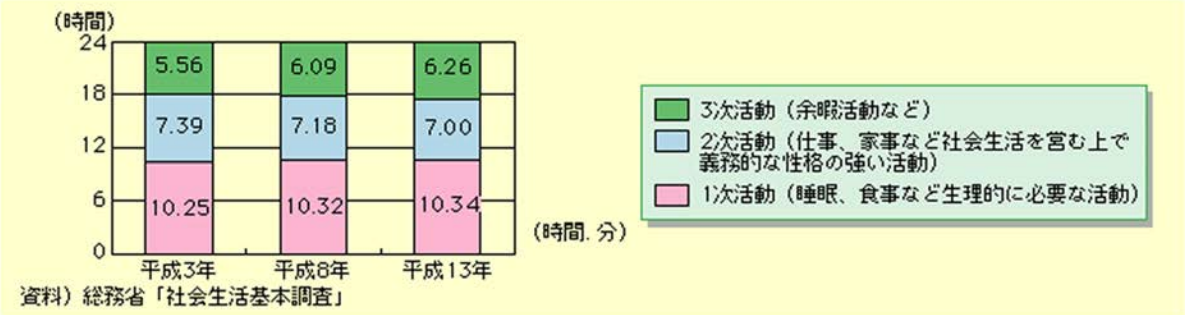
我が国の労働者の労働時間をみると、年間総実労働時間は、平成3年度(1991年度)の2,008時間から平成13年度(2001年度)には1,843時間となっており、この10年間で約1割減少している。

図表I-2-2-20　年間労働時間の推移

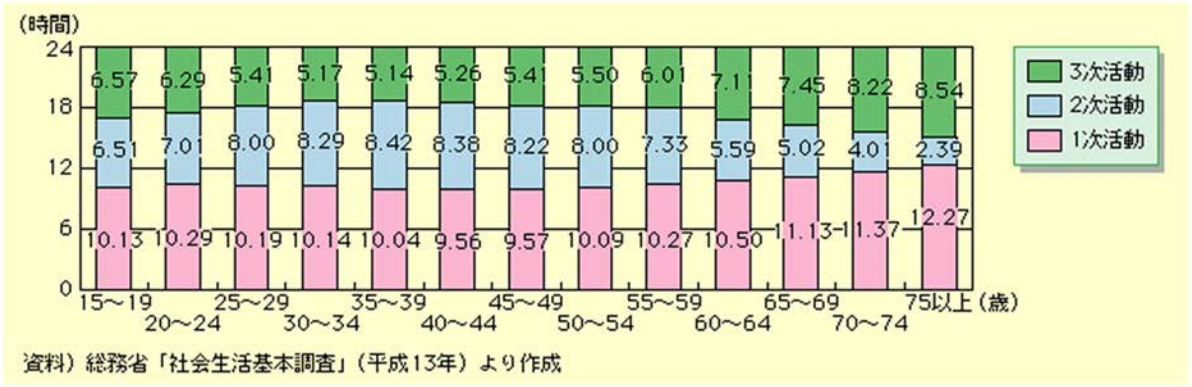


総務省の「社会生活基本調査」によれば、15歳以上の人が1日に余暇活動など(3次活動)に充てる時間は、平成3年(1991年)の5時間56分から、平成13年(2001年)には6時間26分へと増加している。これを年齢階級別にみてみると、3次活動に充てる時間は、30歳代後半が最も短く、60歳代以上の高齢者が長くなっており、今後、高齢人口の増大に伴って社会全体でみた余暇時間は大きく増加していくことが考えられる。

図表I-2-2-21　1日の生活時間(時間.分)



図表I-2-2-22　年齢階級別生活時間(時間.分)

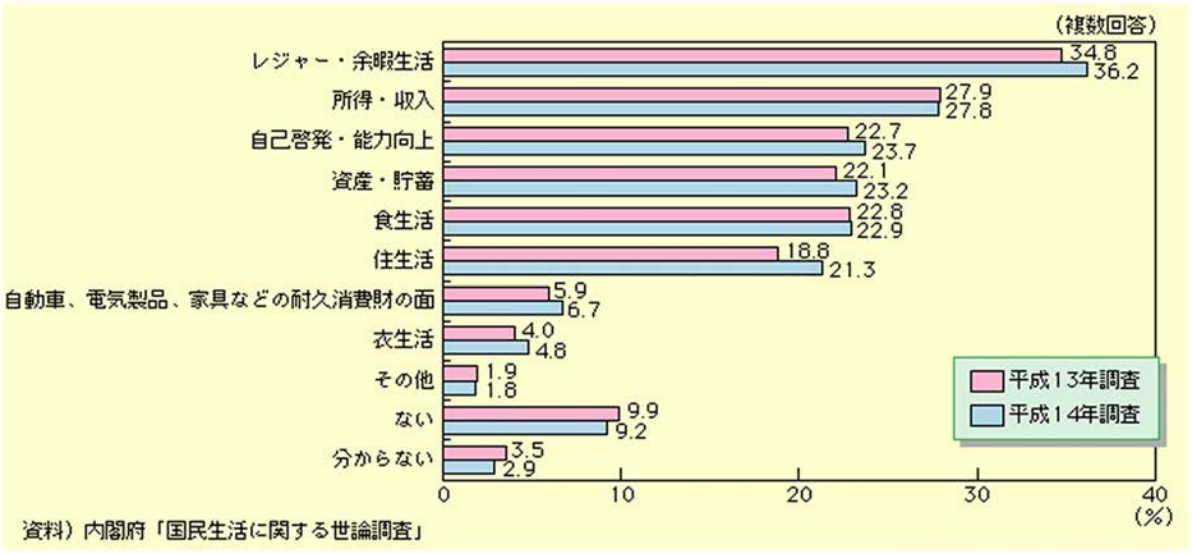


資料）総務省「社会生活基本調査」（平成13年）より作成

（余暇・レジャー活動の動向）

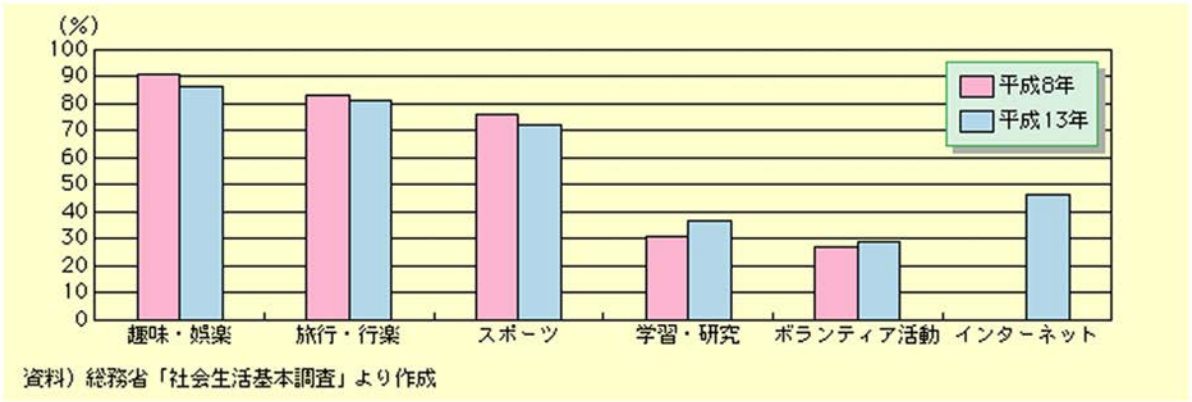
内閣府の「国民生活に関する世論調査」においては、今後の生活の力点として「レジャー・余暇生活」を挙げている人の割合が最も高い。

図表I-2-2-23　「今後の生活の力点」



自由時間等における活動の内容について総務省の「社会生活基本調査」(平成13年(2001年))によってみてみると、「趣味・娯楽」(85.9%)、「旅行・行楽」(80.9%)、「スポーツ」(72.2%)を行った人の割合(行動者率)が高いが、平成8年(1991年)と比べると、これら3つの活動についての行動者率は若干下がっている一方、「学習・研究」(36.2%)、「ボランティア活動」(28.9%)の行動者率が増加している。

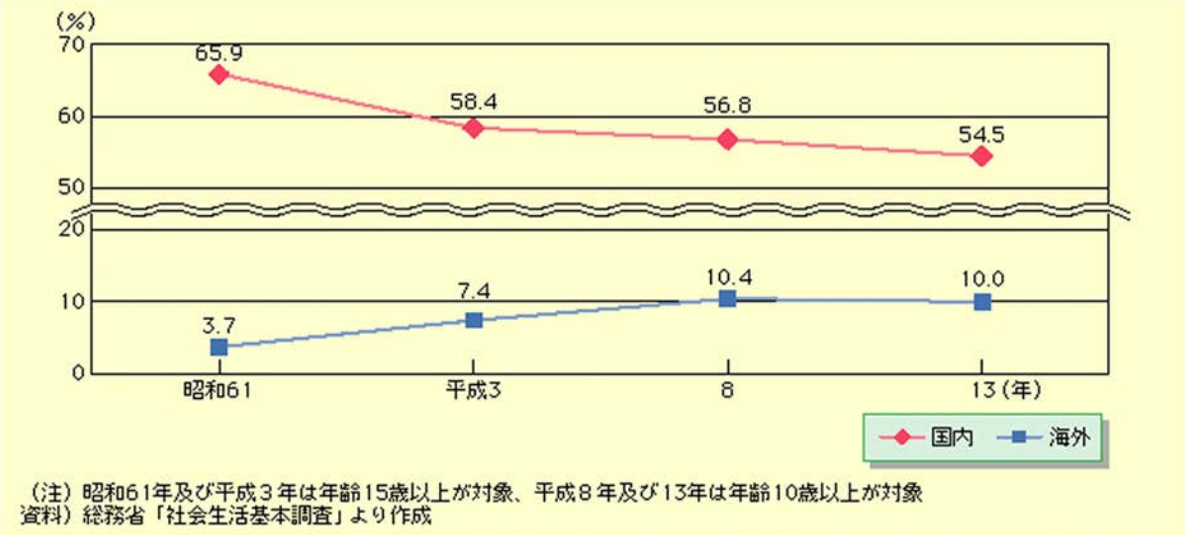
図表I-2-2-24　行動種類別行動者率－平成8、13年比較－



(高齢者層を中心に海外旅行が活発化)

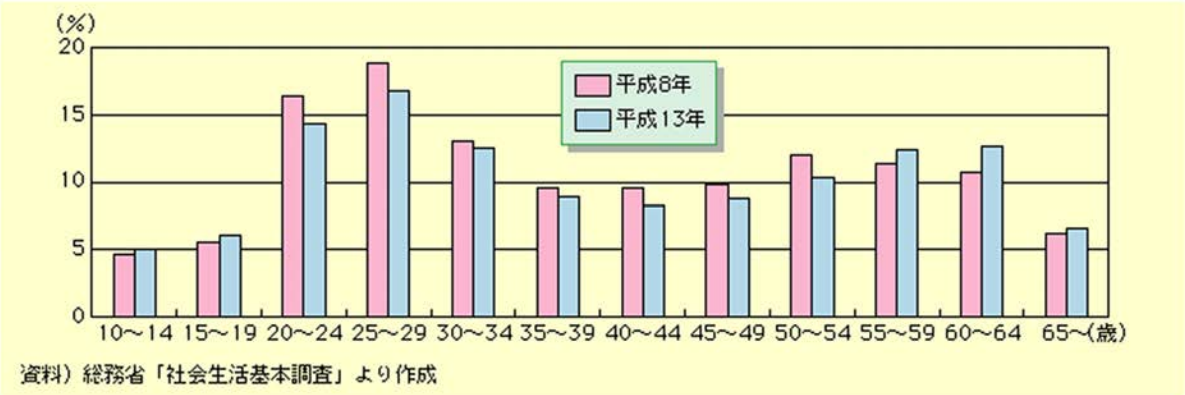
「社会生活基本調査」による自由時間等における活動のうち、観光旅行についてみてみると、国内観光旅行は行動者率が継続的に低下しているのに対し、海外観光旅行は昭和61年(1986年)から平成8年(1991年)にかけて大幅に増加している。

図表I-2-2-25　「観光旅行」行動者率の推移



さらに、海外観光旅行について年齢層別に行動者率の変化をみてみると、平成8年から平成13年にかけて成人では54歳までのすべての年齢層で減少しているのに対し、55歳以上の年齢層では顕著な増加が見られ、高齢者層における海外旅行の活発化の傾向がうかがえる。

図表I-2-2-26　年齢階級別「海外観光旅行」の行動者率-平成8、13年比較-



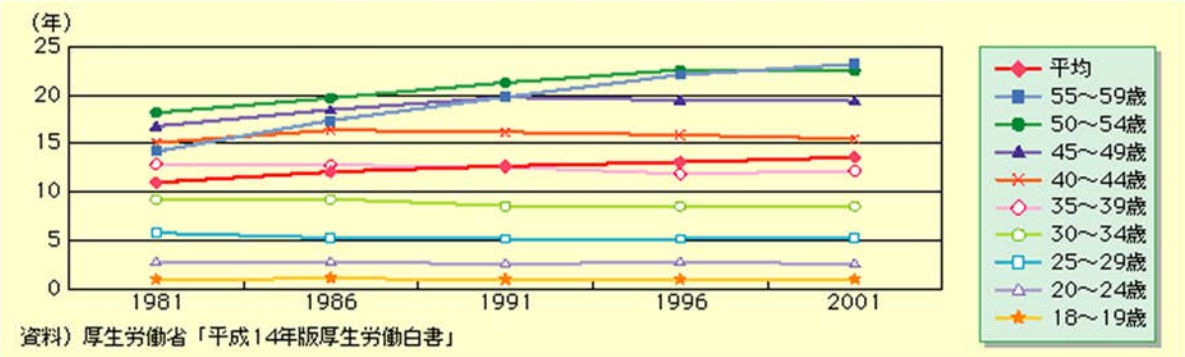
「レジャー白書」(財団法人自由時間デザイン協会、平成14年(2002年)によれば、将来行いたい余暇活動の上位5種目は、国内観光旅行(77.1%)、外食(64.4%)、ドライブ(55.7%)、海外旅行(45.9%)、パソコン(43.2%)となっており、余暇活動としての旅行に対するニーズが根強いことがわかる。

(2)働き方の多様化

(長期雇用の変化)

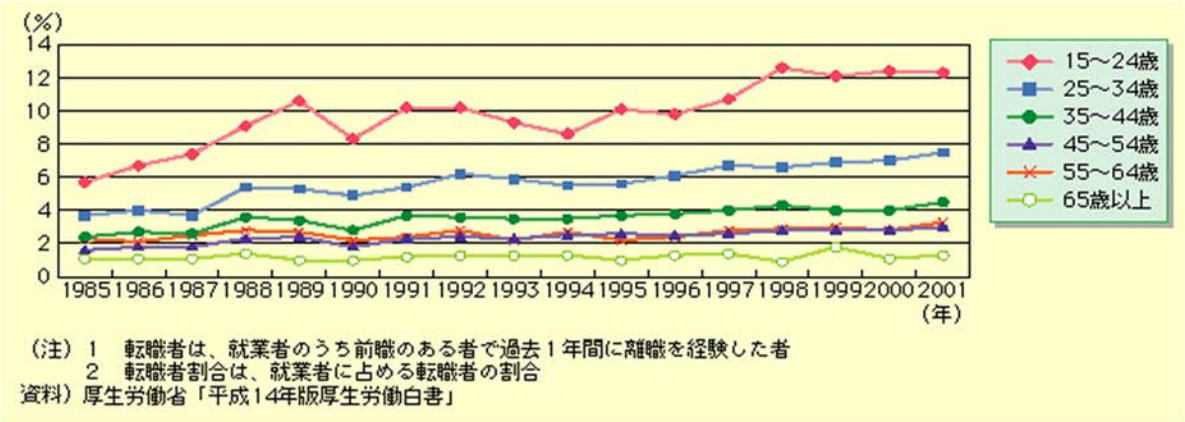
長期雇用は我が国の雇用慣行の重要な特徴の一つであるが、平均勤続年数の推移を年齢階級別にみると、50歳代以降では、定年年齢の引上げ等を背景に長期化している一方、若年層では転職割合の増加等によりわずかであるが短くなっている。

図表I-2-2-27　年齢階級別平均勤続年数の推移(男性)



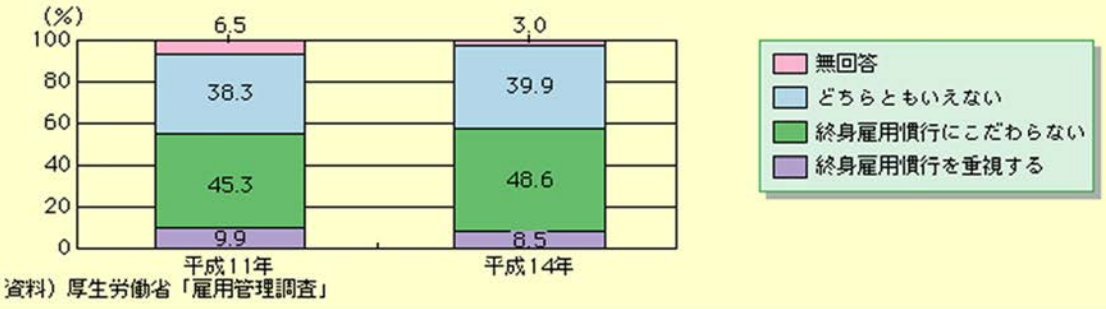
就労者の転職の状況について、総務省の「労働力調査特別調査」によってみると、過去1年間に離職を経験した人の割合は、若年層、特に15～24歳、25～34歳代において著しく増加している。

図表I-2-2-28　年齢階級別転職者割合の推移(男女計)



一方、雇用者側の意識について、厚生労働省の「雇用管理調査」によってみてみると、平成14年(2002年)調査では「終身雇用慣行を重視する」が8.5%で、平成11年(1999年)調査から1.4ポイント減少しているのに対し、「終身雇用慣行にこだわらない」が平成11年調査に比べ3.3ポイント増加し、48.6%と約半数に達している。

図表I-2-2-29　終身雇用について

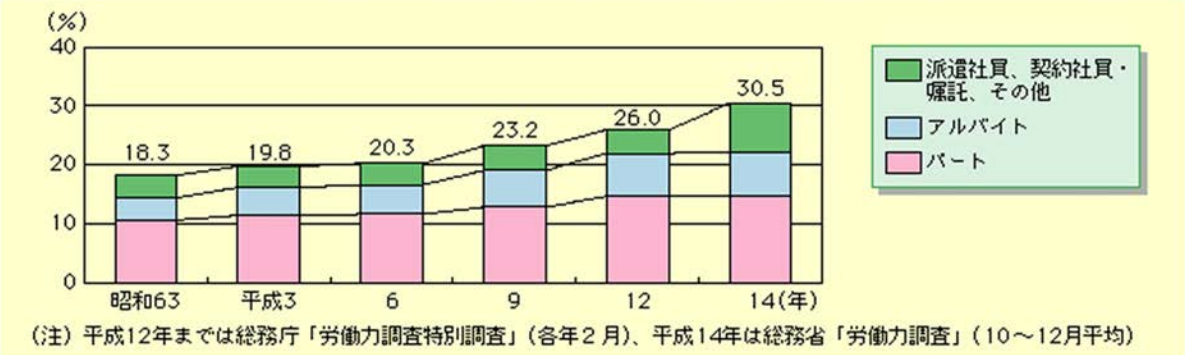


資料）厚生労働省「雇用管理調査」

(非正社員の増加)

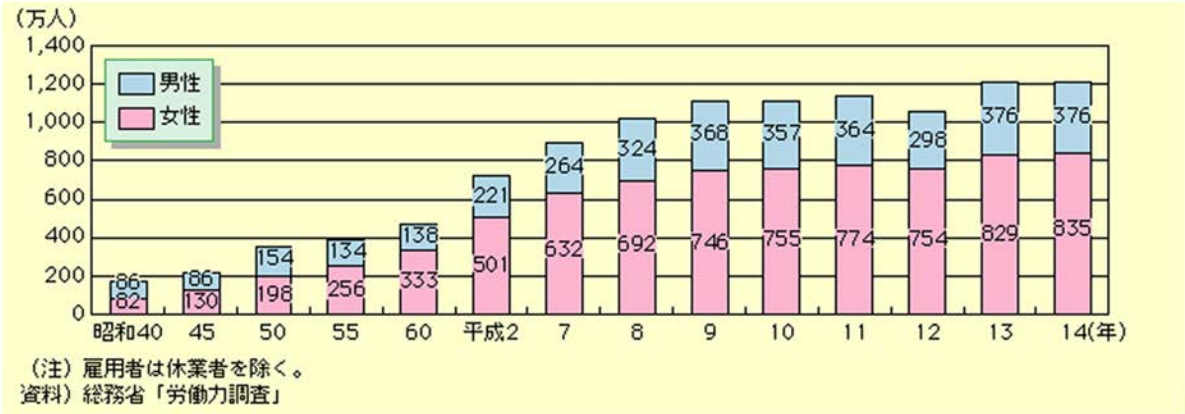
次に、「労働力調査」及び「労働力調査特別調査」によって「非正規の職員・従業員」の割合についてみてみると、昭和63年(1988年)には18.3%であったが、平成14年(2002年)では30.5%を占めている。

図表I-2-2-30　役員を除く雇用者に占める非正規の職員・従業員割合の推移

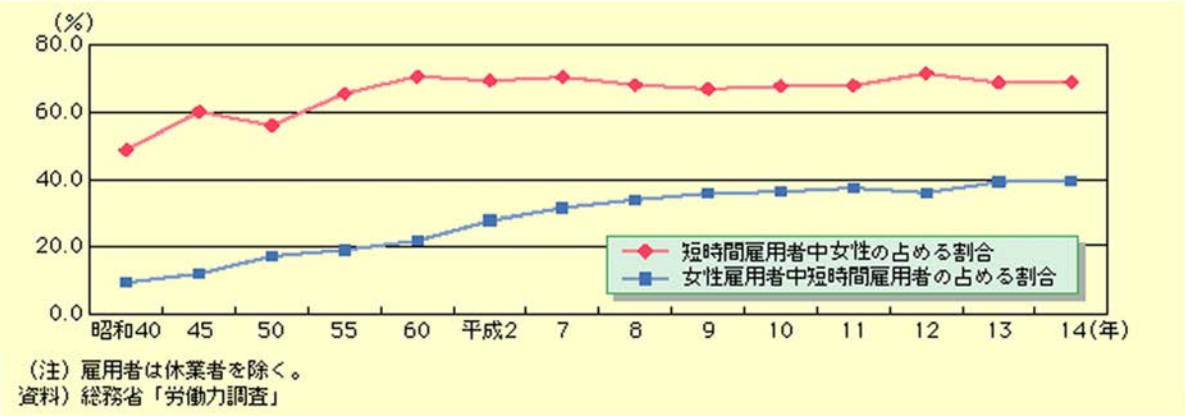


このうち、パートタイム労働者について、総務省の「労働力調査」によってみてみると、現在パートタイム労働者の約7割は女性が占めており、女性雇用者に占めるパートタイム労働者の比率は上昇を続けている。

図表I-2-2-31　短時間雇用者(週間就業時間35時間未満の者)数の推移-非農林業-

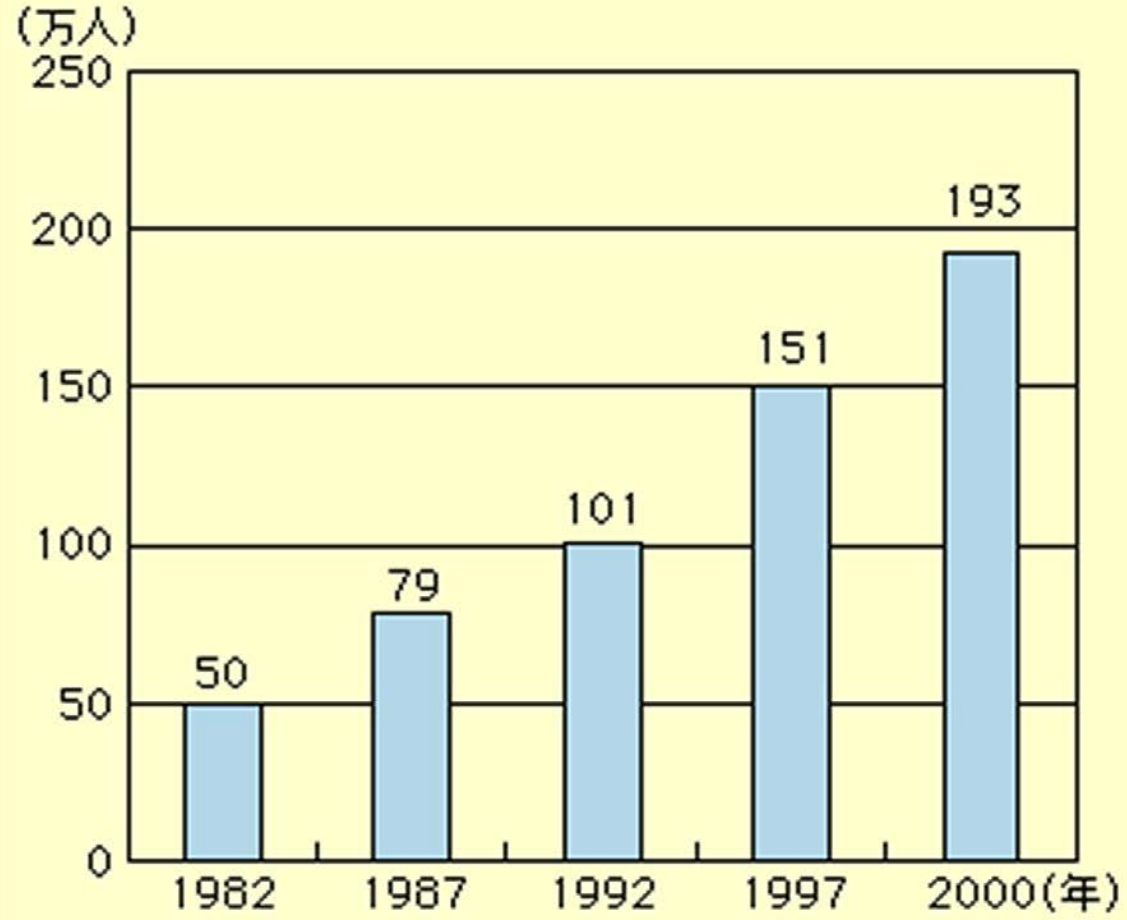


図表I-2-2-32　女性の短時間雇用者(週間就業時間35時間未満の者)の割合の推移-非農林業-



また、若年層の非正社員のうち定職に就かないでパートやアルバイトなどで働くいわゆる「フリーター」の数が年々増加しており、平成12年(2000年)時点で193万人に上ると推計されている(日本労働研究機構「大都市の若者の就業行動と意識」)。こうしたフリーターの増加は、本人の能力の発揮の問題だけでなく、経済や社会全体の生産性や活力といった観点からの問題も提起している。

図表I-2-2-33　フリーター数の推計



(注) 1997年までは労働省「平成12年版 労働経済の分析」(平成12年版)、 2000年は日本労働研究機構「大都市の若者と就業行動と意識」(2001年)

第3節　経済や財政に与える影響

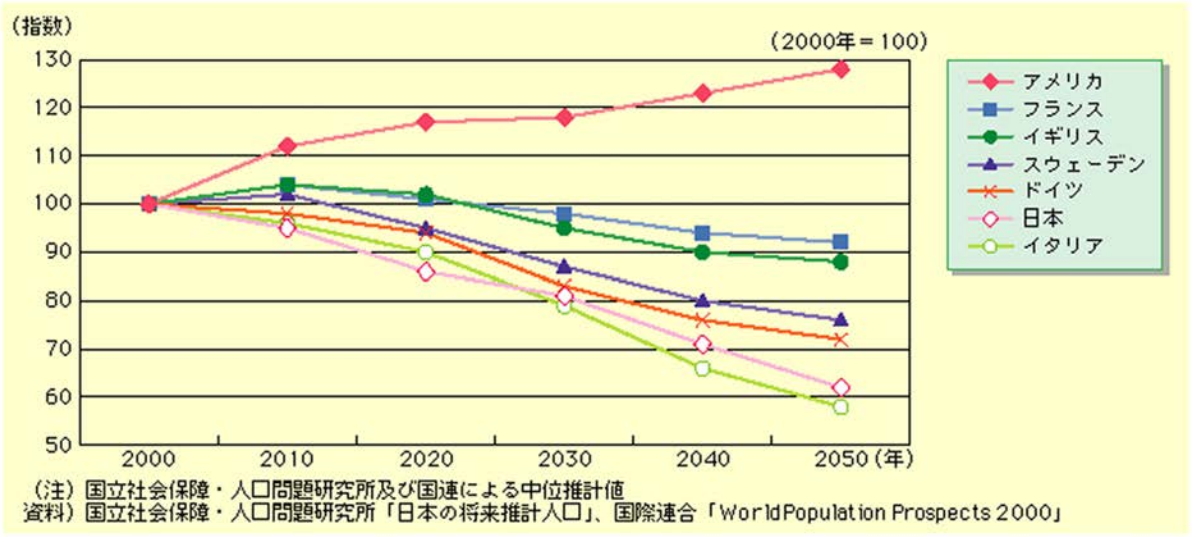
1．マクロ経済への影響

本格的な人口減少社会の到来が避けがたい状況の中で、直接的には労働力や需要の減少による経済への影響が懸念される。また、高齢化の進展に伴う貯蓄率の低下により、投資への制約が強まっていくとの見方もある。人口減少や少子高齢化の影響は景気の好不況といった循環的なものではなく、中長期的に国民経済に大きな影響を及ぼしていくものと考えられる。今後は、女性や高齢者の社会参加を促すとともに、人口の減少をむしろ積極的に活かすことによって、将来に向けて国民一人ひとりの豊かさを実現していくことが求められる。

(1)労働力に与える影響

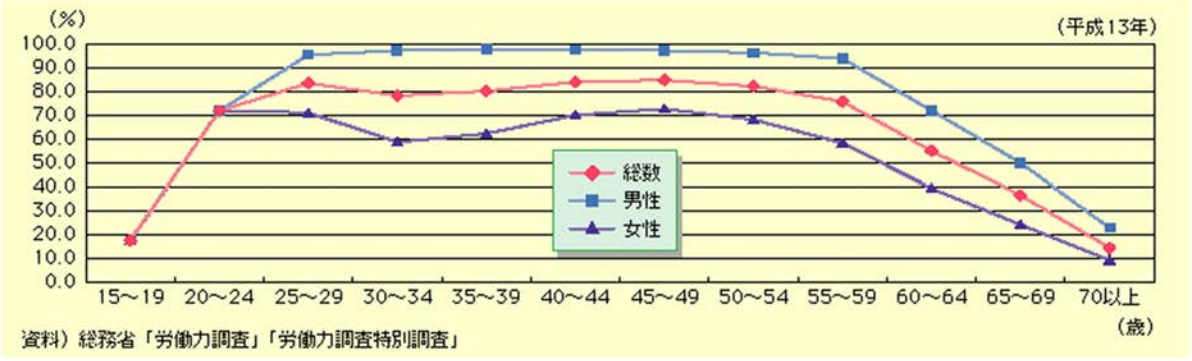
我が国の生産年齢人口は2000年の8,600万人から2050年には5,400万人まで約3分の2に減少すると試算されており、欧米の主要国と比較しても減少の度合いが大きなものとなっている。その結果、仮に労働力率が現在と変わらなければ、労働力人口が大幅に減少して、経済成長にはマイナスに働くこととなる。労働力人口の減少を緩和するためにも、女性や高齢者の就業を促進するための環境整備を行っていくことが不可欠である。

図表I-2-3-1　生産年齢人口予測の国際比較



(注) 国立社会保障・人口問題研究所及び国連による中位推計値
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」、国際連合「World Population Prospects 2000」

図表I-2-3-2　性・年齢階級別労働力率

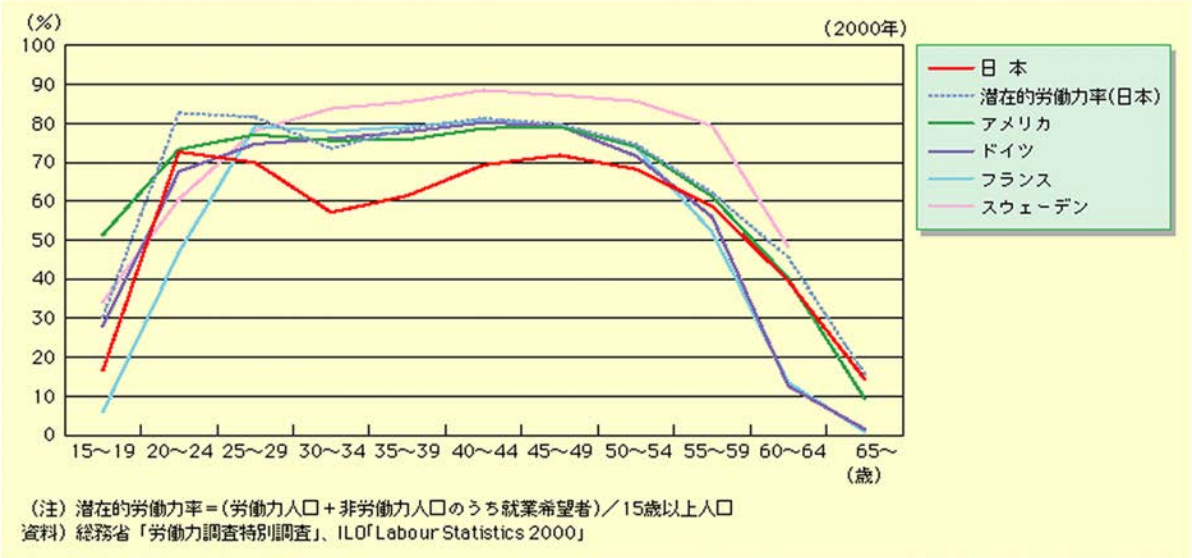


資料) 総務省「労働力調査」「労働力調査特別調査」

（女性や高齢者の労働力率）

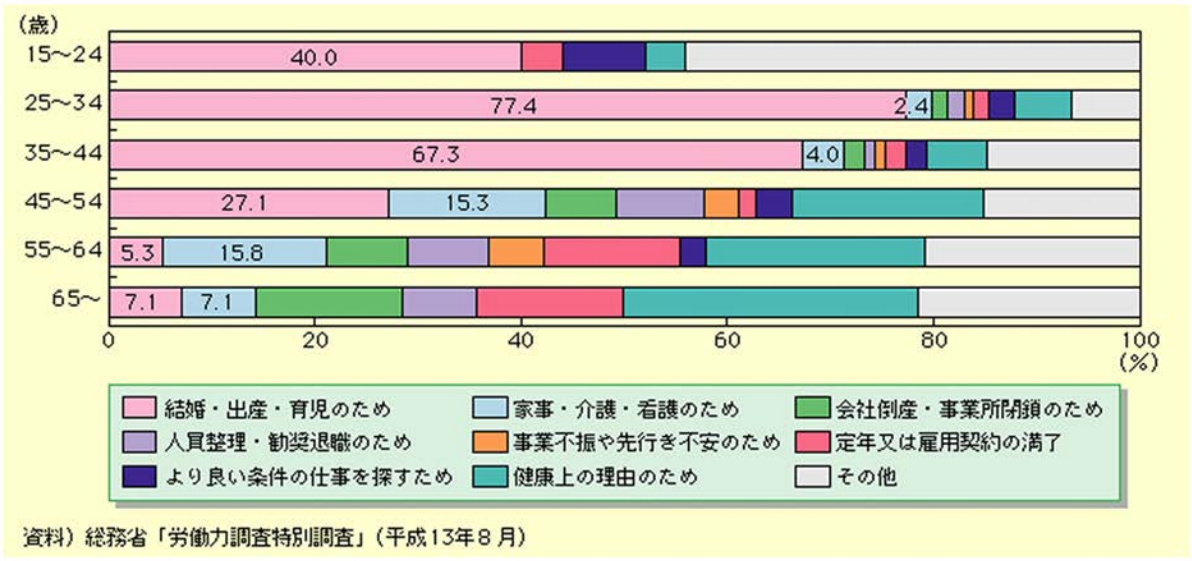
我が国の女性の労働力率は諸外国と比較して低い水準にあり、特に子育て世代とされる20歳代後半から30歳代の労働力率が極端に低いM字型となっている。未婚女性の労働力率が高く、女性の離職理由としても結婚や出産によるものが多いことから、結婚や出産後も就業を続けるのが難しいことがその原因と考えられる。一方、女性の潜在的な労働力率はM字の底が上昇して主要国の形状に近づいており、条件が整えば女性の労働力率上昇の余地はあると考えられる。女性の就業が少子化を促進させることも心配されるが、諸外国等の例では、女性の有業率と出生率にはむしろプラスの相関が見られるとの分析もある。我が国では出産等により、就業の継続や希望する形での再就職が難しいことなどが少子化の大きな要因とも言われており、就業と出産や育児が両立できるようなシステムづくりが必要である。

図表I-2-3-3　女性の年齢階級別労働力率の国際比較と潜在的な労働力率



（注）潜在的労働力率＝（労働力人口＋非労働力人口のうち就業希望者）／15歳以上人口
資料）総務省「労働力調査特別調査」、ILO「Labour Statistics 2000」

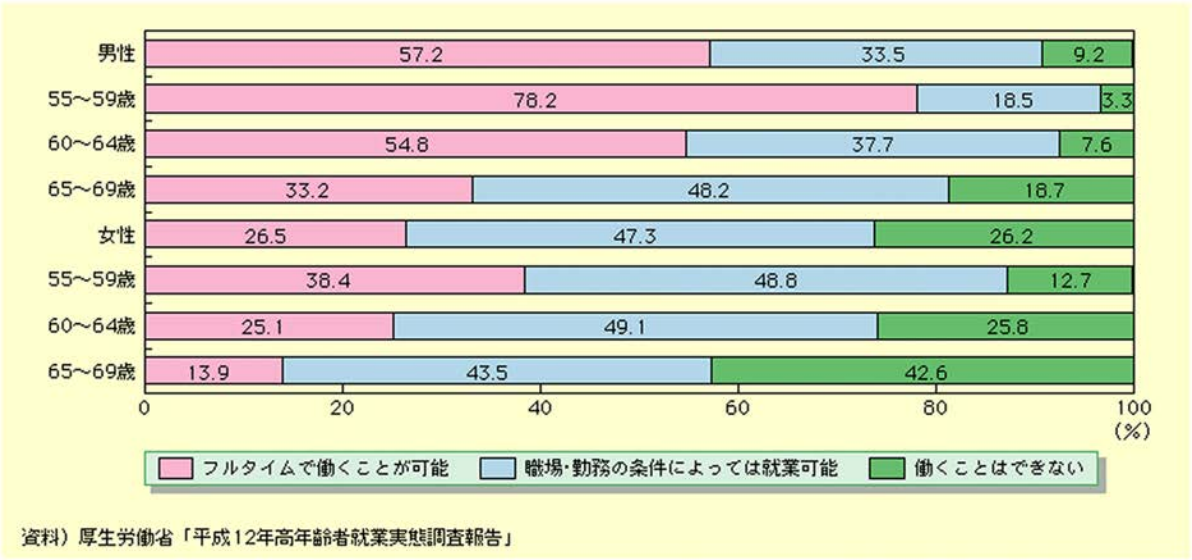
図表I-2-3-4　年齢階層別女性の離職理由



資料）総務省「労働力調査特別調査」（平成13年８月）

また、高齢者の有業率は高い水準にあるが、非就業者でも就業を希望する者は多い。さらに、高齢の男性では肉体的にも就業可能と考えている者の割合が高い。このように、高齢者の身体や意識が従来のイメージとは違ってきており、高齢者の労働力率もある程度は上昇の余地がある。経済のソフト化の進展等に伴い、今後ますます高齢者の豊富な知識技能や女性の能力を活かせる場が増加する一方、勤務時間の弾力化や勤務場所、勤務形態の多様化が進むものと見込まれる。

図表I-2-3-5　肉体面からみた就業可能性



資料）厚生労働省「平成12年高年齢者就業実態調査報告」

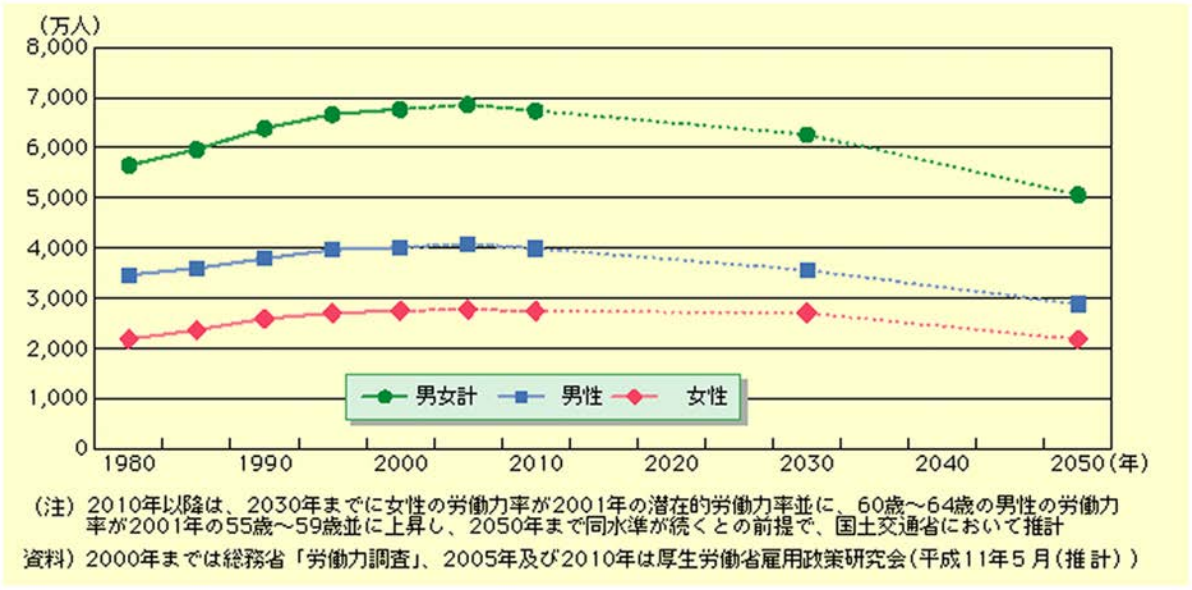
（労働力人口の減少）

労働力人口は平成10年をピークに減少に転じているが、厚生労働省の推計によれば、2010年でも現在とほとんど変わらないとされている。その後の労働力人口については、女性や高齢者の労働力率が一定の上昇をする前提で試算しても減少は避けられず、長期的には女性や高齢者の労働力率の上昇にも限界があるため、将来の労働力人口の減少幅は大きくなる。

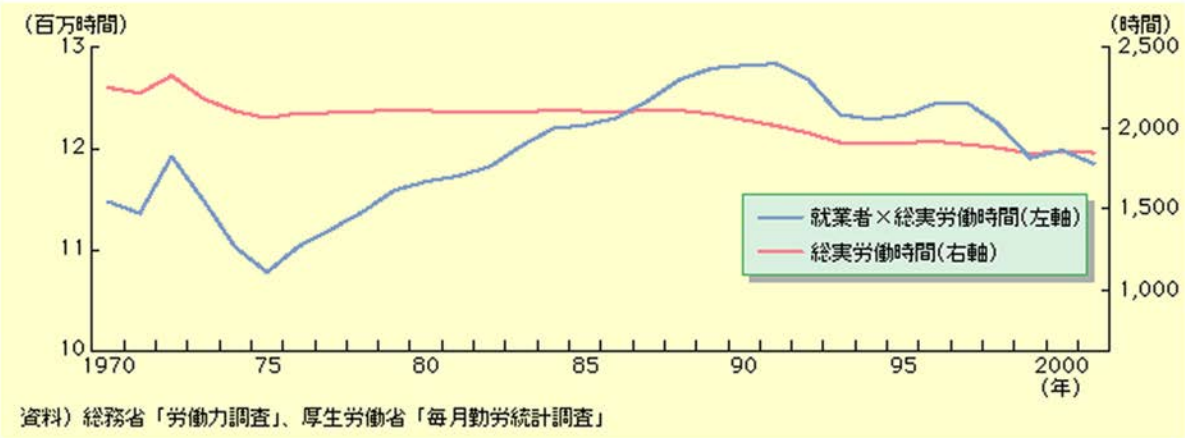
なお、近年の失業率の上昇や労働時間の短縮により、労働力の投入量は1990年代以降には減少傾向に転じている。労働時間は国際的な労働環境改善の流れや雇用形態の多様化等により更に短縮が進むものの、長期的には労働力が減少する中で下げ止まることも考えられる。

一方、国内全体として女性や高齢者の就労が促進されたとしても、労働環境の厳しさ等から就労が進みにくい分野においては、労働力不足が深刻化する可能性がある。労働人口減少の影響を緩和し、産業や経済の活力を維持する等の観点から、外国人労働者の受入れ拡大に関する議論も高まっているが、我が国経済社会にさまざまな影響をもたらすことも予想されるため、国内の幅広い視点からの議論が必要であろう。

図表I-2-3-6　労働力人口の推移と見通し



図表I-2-3-7　就業者数×年間総実労働時間の推移

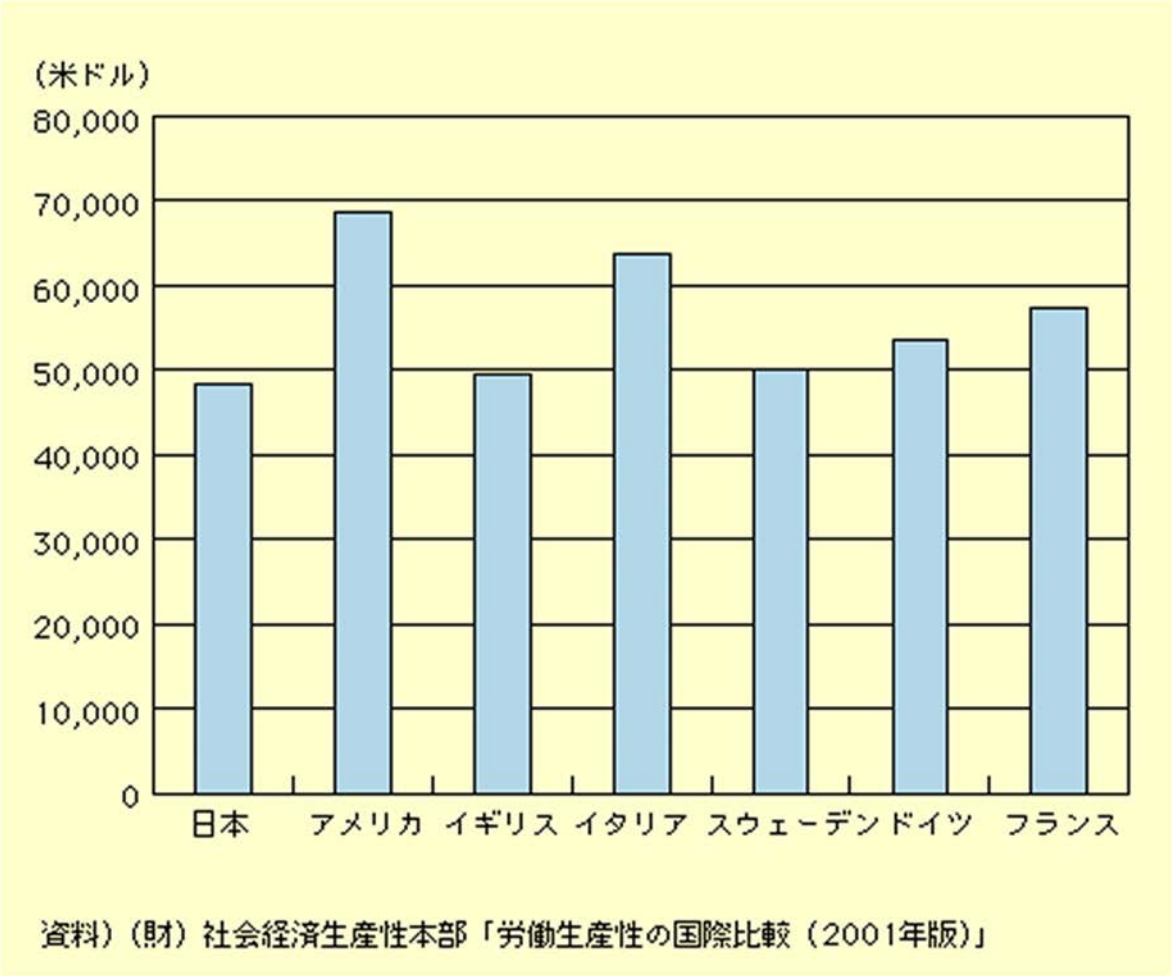


資料）総務省「労働力調査」、厚生労働省「毎月勤労統計調査」

（労働の質の変化）

人口減少に伴って、生産活動は量的拡大から既存の労働力をより効率的に活用する高付加価値型生産に移行していかざるをえず、知識集約型の労働がますます重視される方向に進むことが予想される。これにより労働力の減少に伴う一人当たりの資本装備率の上昇とも相まって、主要国に比べて低いとされる我が国の労働生産性の上昇が期待される。また、技術革新を担う若者の減少は、生産性を低下させるとの議論がある一方、少子化により少人数、高密度の充実した教育が可能となり、労働の質はむしろ向上するとの見方もある。

図表I-2-3-8　労働生産性の国際比較(1999年)

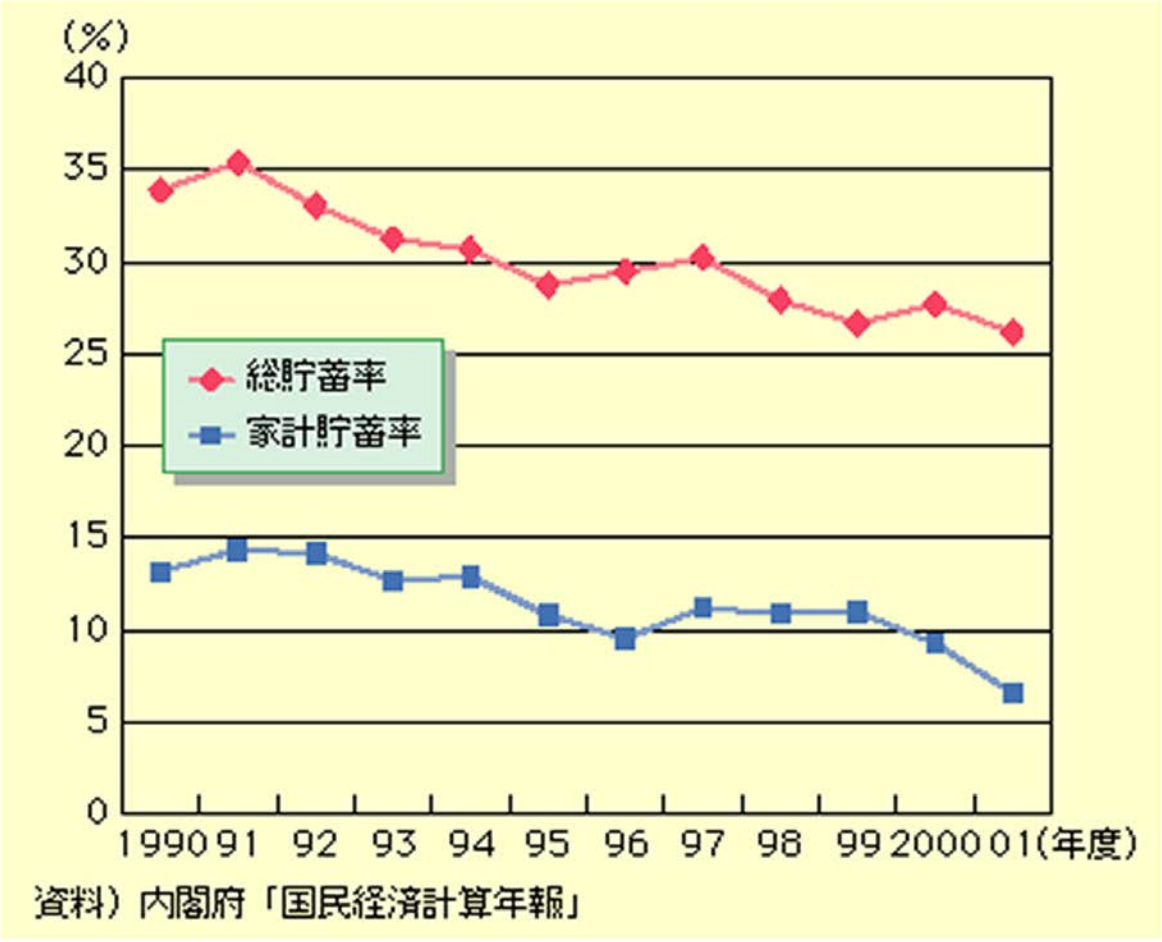


(2)貯蓄や投資に与える影響

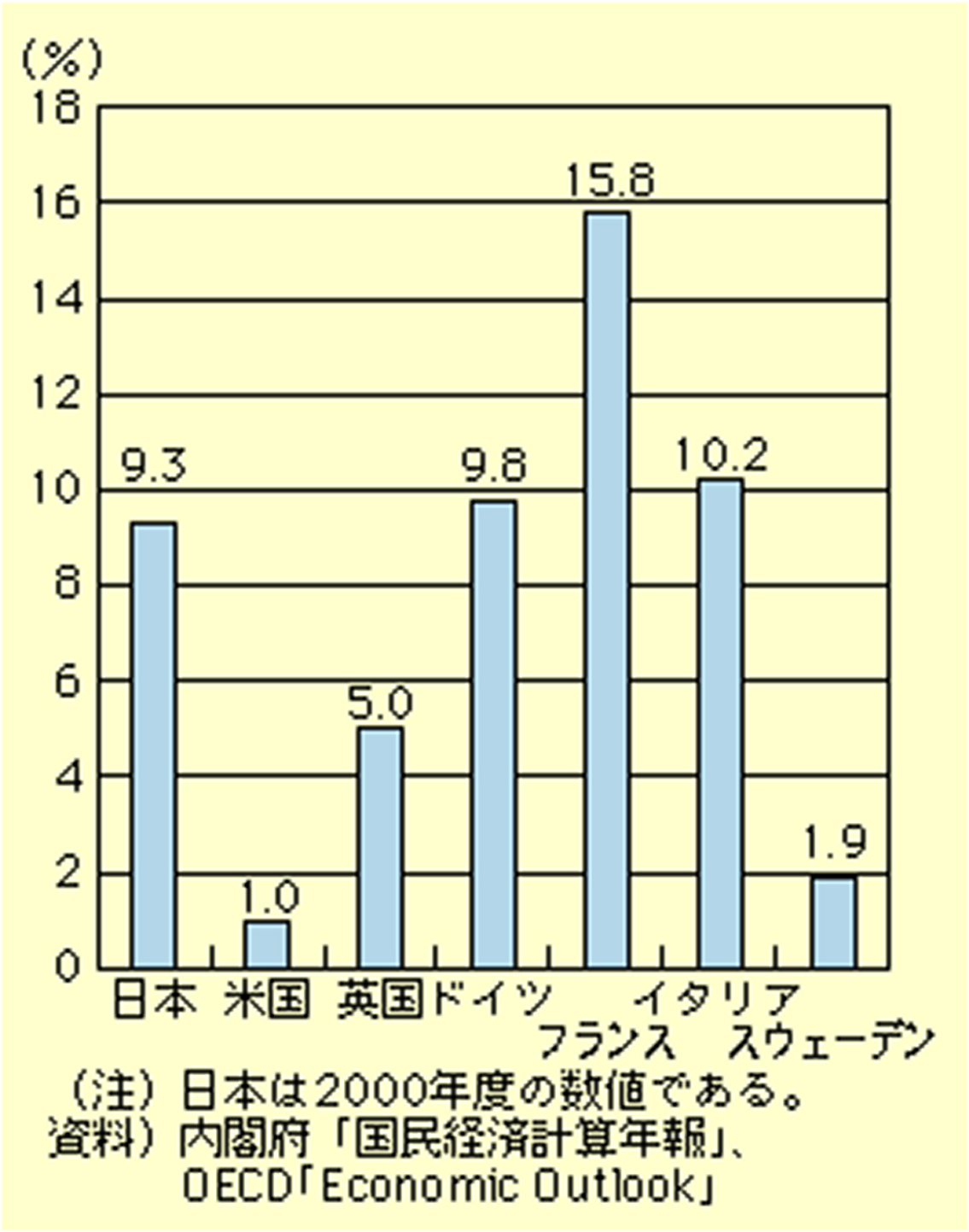
(貯蓄率の低下)

国民経済計算によれば、我が国の貯蓄率は近年徐々に低下する傾向にあり、今や国際的にも突出して高い状況にはなっていない。家計調査の平均貯蓄率(貯蓄純増/可処分所得×100)を見ると、世帯主65歳以上の高齢者世帯の貯蓄率では、勤労者世帯の平均貯蓄率は高くなっている一方、世帯主が無職の世帯はマイナスの平均貯蓄率となっており、無職世帯が高齢者世帯の約平均7割を占めることから、高齢者世帯全体の平均貯蓄率はかなり低いものと考えられる。これは、退職した高齢者が貯蓄を取り崩して消費に当てることによるものであり、高齢者の増加は長期的には貯蓄率の低下要因になるものと考えられる。

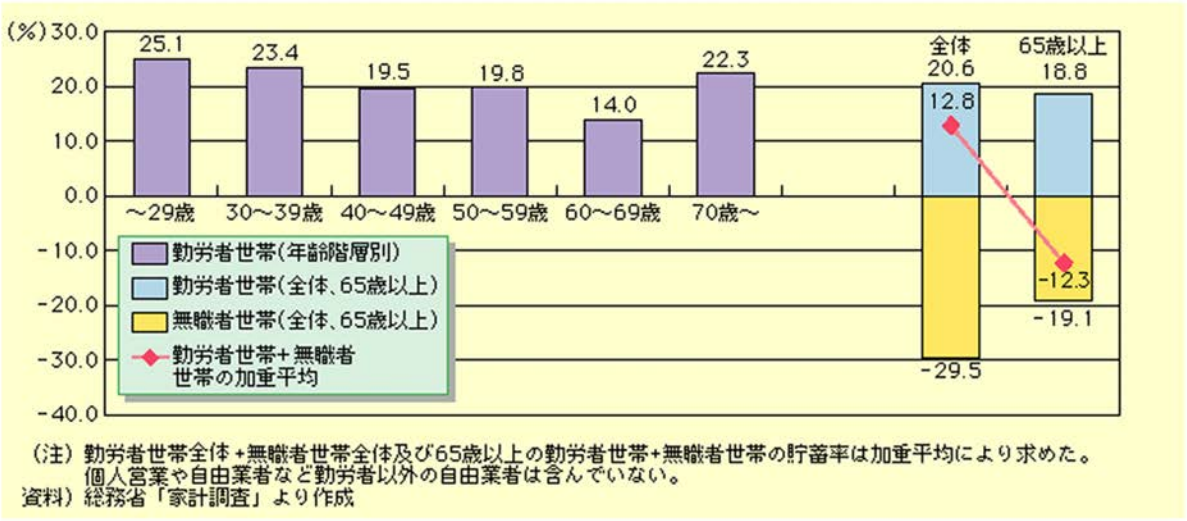
図表I-2-3-9　総貯蓄率・家計貯蓄率の推移



図表I-2-3-10　家計貯蓄率の国際比較(2000年)



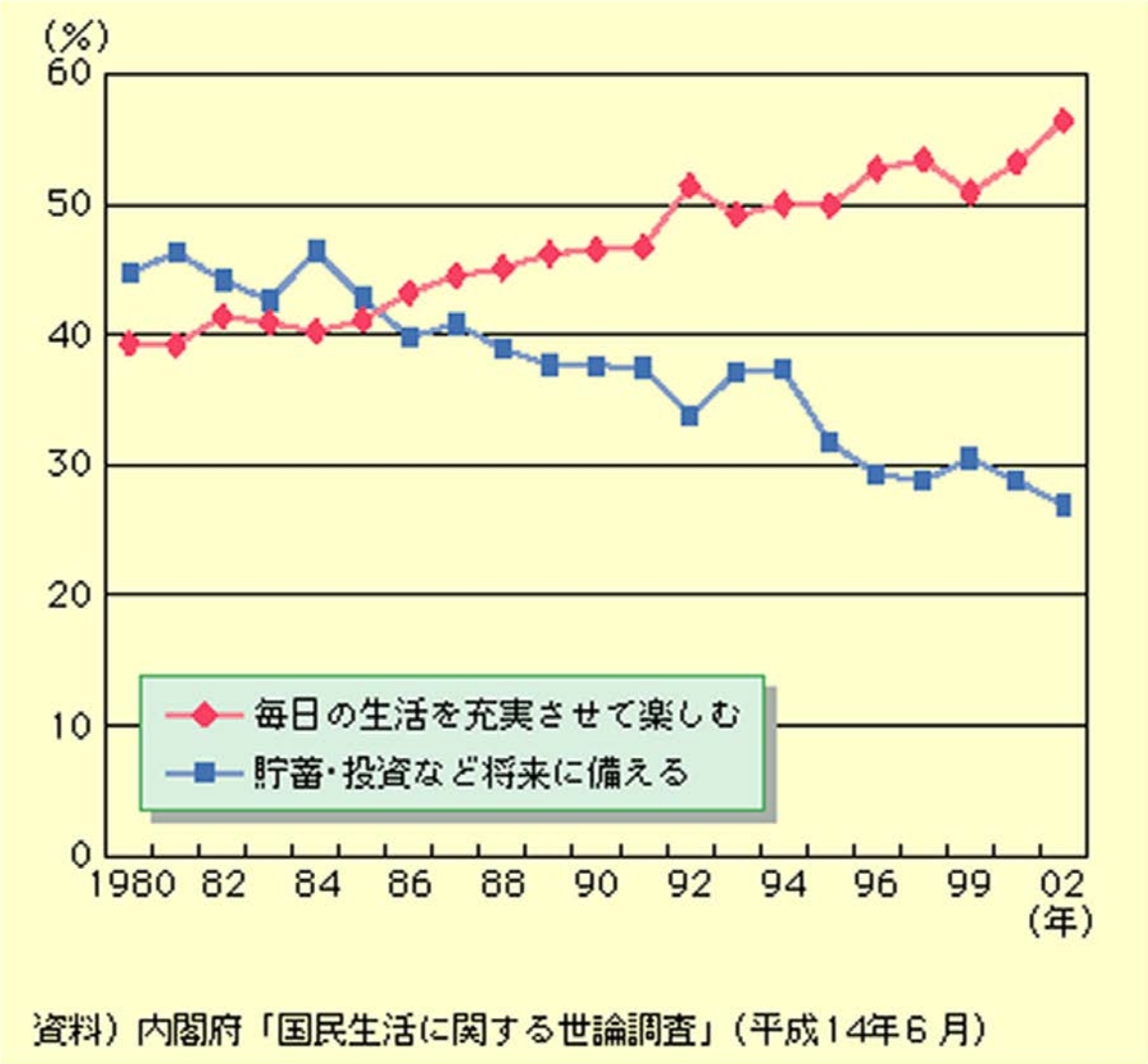
図表I-2-3-11　世帯主の年齢階層別平均貯蓄率(平成13年)



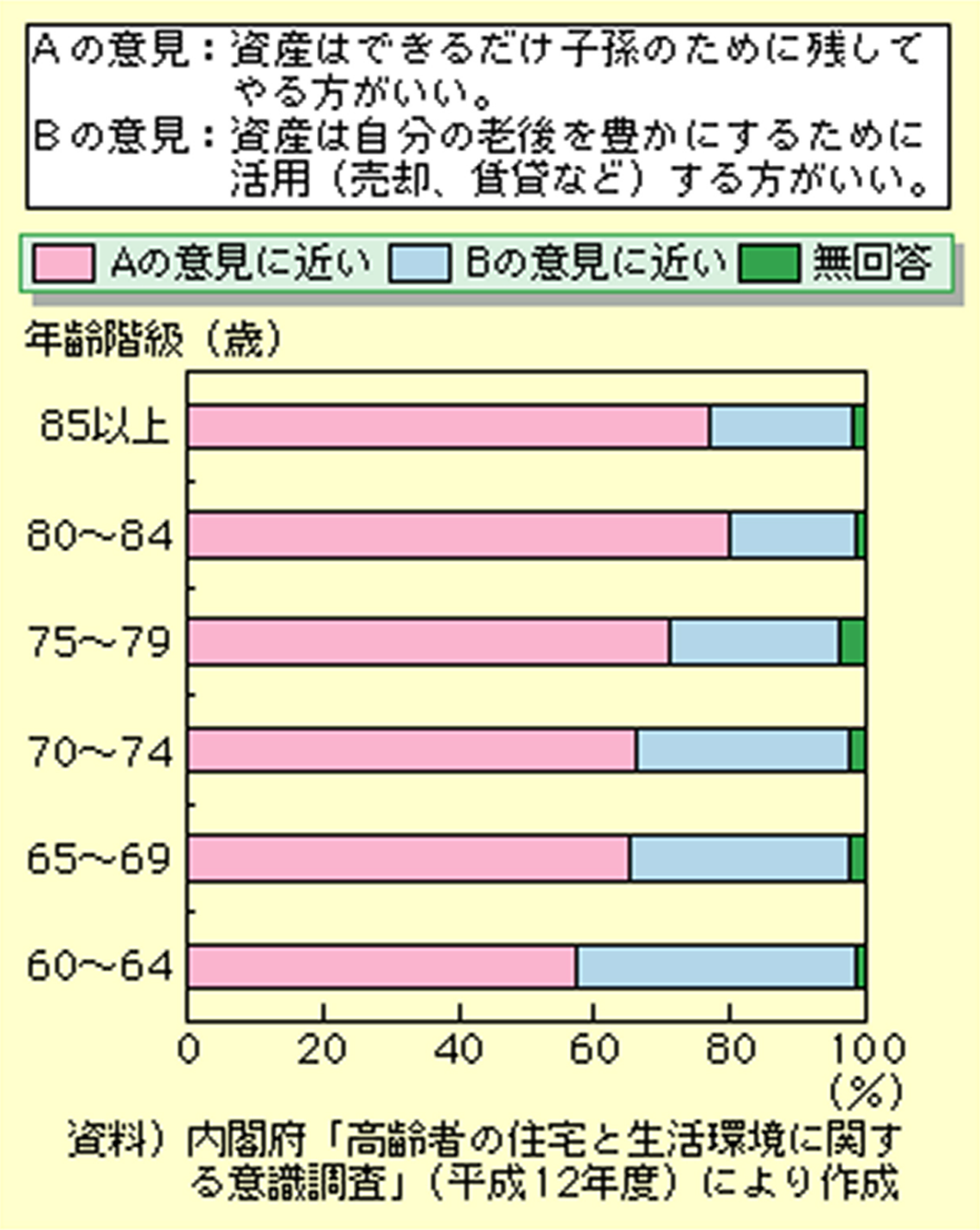
(注) 勤労者世帯全体+無職者世帯全体及び65歳以上の勤労者世帯+無職者世帯の貯蓄率は加重平均により求めた。
個人営業や自由業者など勤労者以外の自由業者は含んでいない。
資料) 総務省「家計調査」より作成

なお、今後の生活の仕方として将来に備えるよりも現在の生活に重点を置く傾向も強くなってきていること、資産は自分の老後のために使うより子孫に残すべきだと考える高齢者の比率も年齢階級が低いほど低下していること等から、高齢者の貯蓄の取り崩しが一層進む可能性も高い。

図表I-2-3-12　将来に備えるか、毎日を楽しむか

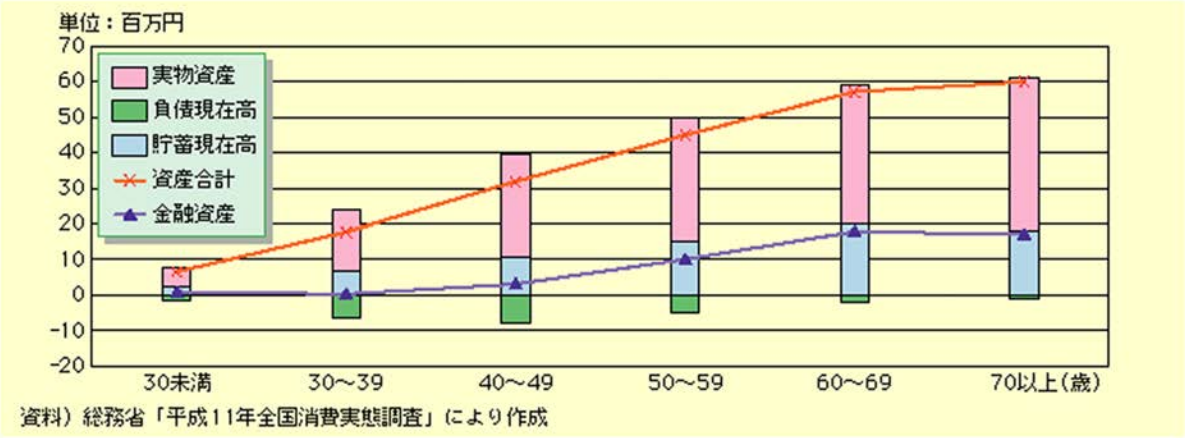


図表I-2-3-13　年齢階級別資産の使い方



一方、高齢者の資産ストックは大きなものとなっており、特に実物資産の割合が高い。住宅や土地など実物資産の流動化が進み、高齢者が有するこれらのストックの金融資産化がしやすくなれば、貯蓄率の低下も緩和できる。

図表I-2-3-14　世帯主の年齢階級別家計資産内訳

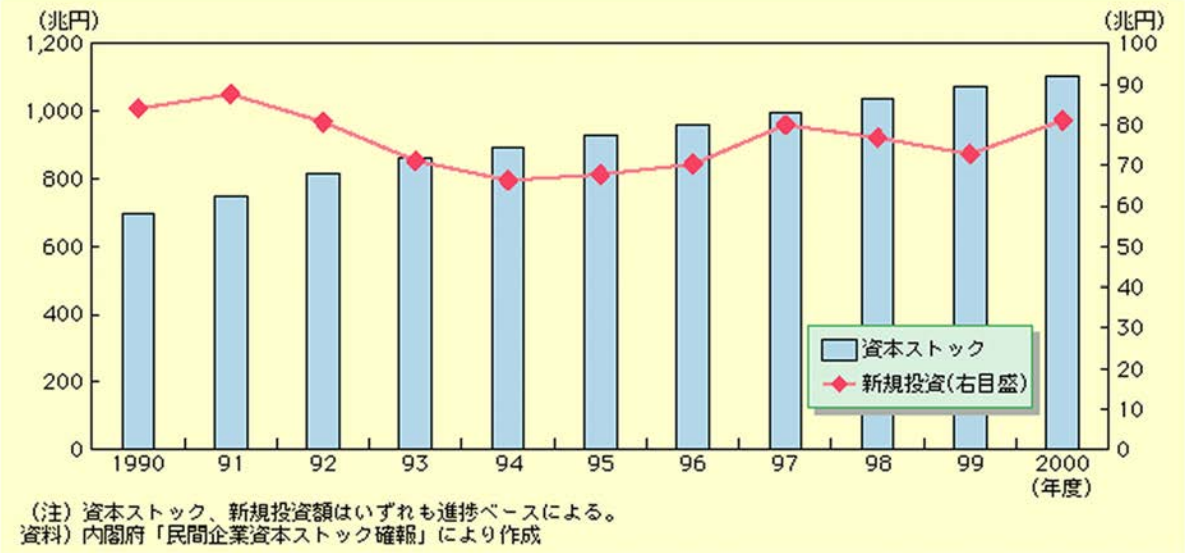


資料）総務省「平成11年全国消費実態調査」により作成

（設備投資への制約）

我が国では、かつて主に家計が貯蓄した資金を企業が借り入れて投資に活用されてきた。近年、設備投資の抑制等により、この傾向に変化が見られるものの、高齢化の進展に伴って家計貯蓄率が低下することにより資金の需給バランスが圧迫されれば、金利の上昇等を通じて企業の借入れによる設備投資の低下要因になるものと考えられる。新規投資が縮小すれば、生産性の向上や技術革新等が遅れることにより、経済成長の制約要因となる。

図表I-2-3-15　民間資本ストックと新規投資額の推移



（注）資本ストック、新規投資額はいずれも進捗ベースによる。
資料）内閣府「民間企業資本ストック確報」により作成

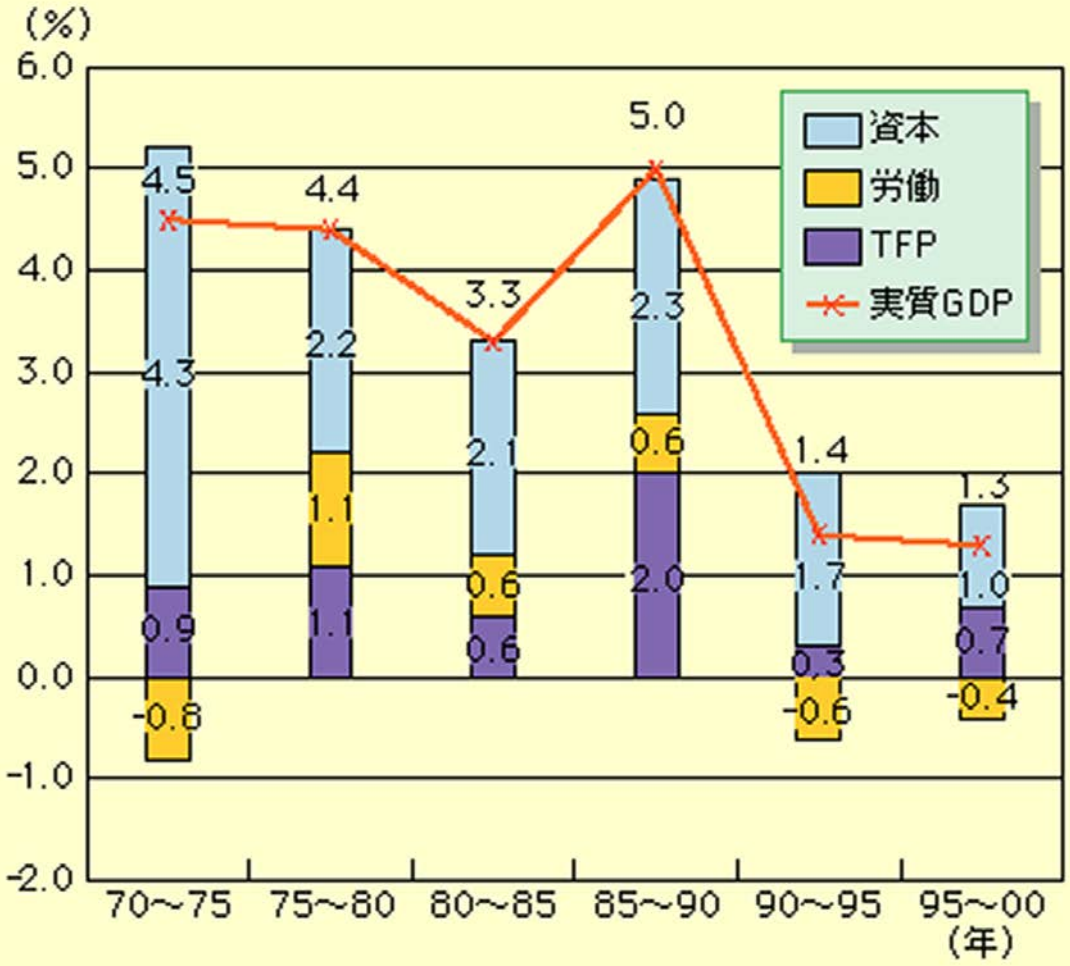
また、従来は我が国の豊富な貯蓄が国内における設備投資に活かされてきたが、近年、収益性を求めて海外の金融資産に投資される傾向も強くなっている。このような中で必要な設備投資資金を確保するためには、より収益性の高い設備投資が求められることとなる。このため、新規投資については真に生産性向上に資する効果的なものに絞り込まれていく可能性が大きく、特に生産性を向上させる新規技術開発への期待は高い。

(3)経済成長に与える影響

(経済成長の低下)

我が国経済は1980年代までは資本装備率の向上と技術進歩等の上昇が大きく寄与して高い経済成長を実現してきたが、1990年代以降は、全要素生産性(TFP)や労働投入量の寄与度が低下し、概ね年1～2%程度の成長にとどまっている。各種機関における中期的な経済予測を見ると、引き続き労働力の減少を資本装備率の向上やTFPの上昇がカバーすることにより、経済成長率は低下するものの基調としてはプラス成長を維持するとの見方が多い。しかしながら、より長期的には労働力の減少が大きくなることにより、経済成長への制約がさらに厳しくなることも予想される。

図表I-2-3-16　実質経済成長率への寄与度



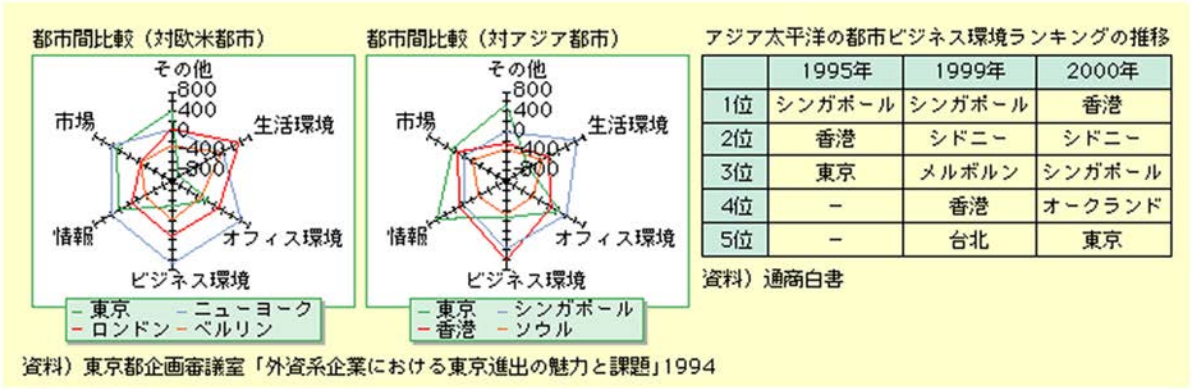
(注) 1 TFP(全要素生産性)＝実質GDP伸び率－労働分配率×労働伸び率－(1－労働分配率)×資本ストック伸び率
2 労働分配率＝雇用者所得／国民所得
3 労働＝就業者数×総実労働時間

資料) 内閣府「国民経済計算年報」「民間資本ストック統計」、総務省「労働力調査」、厚生労働省「毎月勤労統計調査」より作成

（全要素生産性の向上）

全要素生産性(TFP)の上昇はさまざまな要因による生産の効率化によってもたらされる。例えば生産や人、モノの移動といった経済活動を支える社会資本の充実は、経済システムの効率化を通じて生産性を向上させる。また、労働力とTFPの関係について、労働投入量の伸びが低いほど生産性の伸びが大きくなるとの分析もある。これは労働力をより効率的に活用する必要性から、生産性が高く競争力のある産業や企業のシェアが高まるためとされる。技術進歩の例としては、1990年代からの米国のIT革命の進展が生産性を大幅に向上させたことも指摘されている。経済活動のグローバル化が進み、東アジア諸国との連携が緊密化する一方で、国際競争力の低下が懸念されており、経済の活力を維持するためにも、ITなどの技術革新や社会資本整備、規制緩和等を通じて経済社会全体の効率性や国際競争力をこれまで以上に高めていく必要がある。

図表I-2-3-17　我が国都市の国際競争力低下



アジア太平洋の都市ビジネス環境ランキングの推移

	1995年	1999年	2000年
1位	シンガポール	シンガポール	香港
2位	香港	シドニー	シドニー
3位	東京	メルボルン	シンガポール
4位	－	香港	オークランド
5位	－	台北	東京

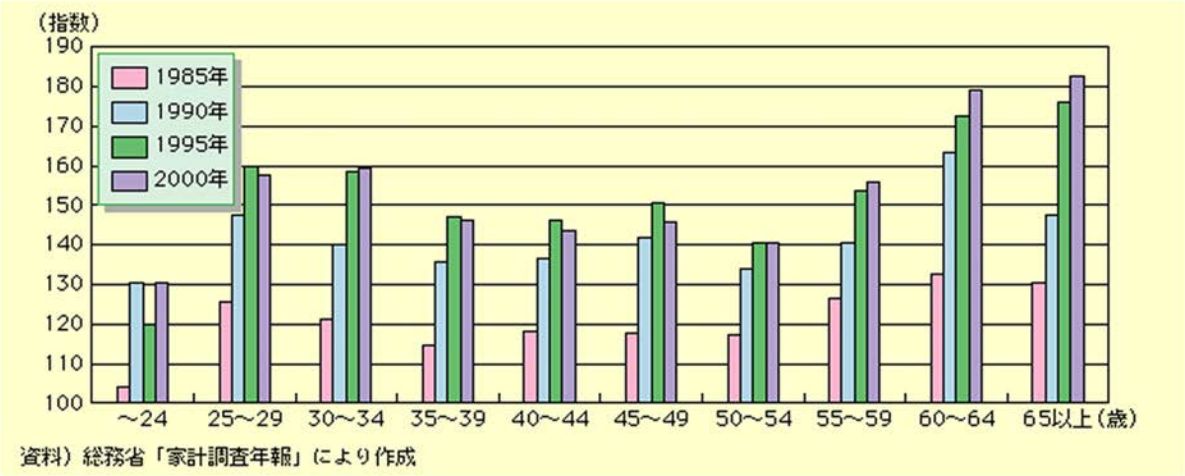
資料）通商白書

資料）東京都企画審議室「外資系企業における東京進出の魅力と課題」1994

（消費の変化）

消費については、人口減少下においても、量から質への転換、消費内容の高付加価値化等が見込まれる。特に、豊富な資産と自由時間を有する高齢者の増加により、健康寿命の増進とも相まって、余暇関連、健康関連や高齢者向けサービスに対する消費は拡大が期待される。近年の消費支出の伸びも高齢世帯ほど高くなっており、増加する高齢者を対象に巨大なシルバーマーケットが出現するとの指摘もある。また、著しい経済発展を遂げるアジア諸国を始め人口が増加する世界のマーケットを対象とする輸出の拡大や、訪日外国人観光客の増加による国内消費の拡大を通じて、人口減少による影響を緩和していくことも必要であろう。

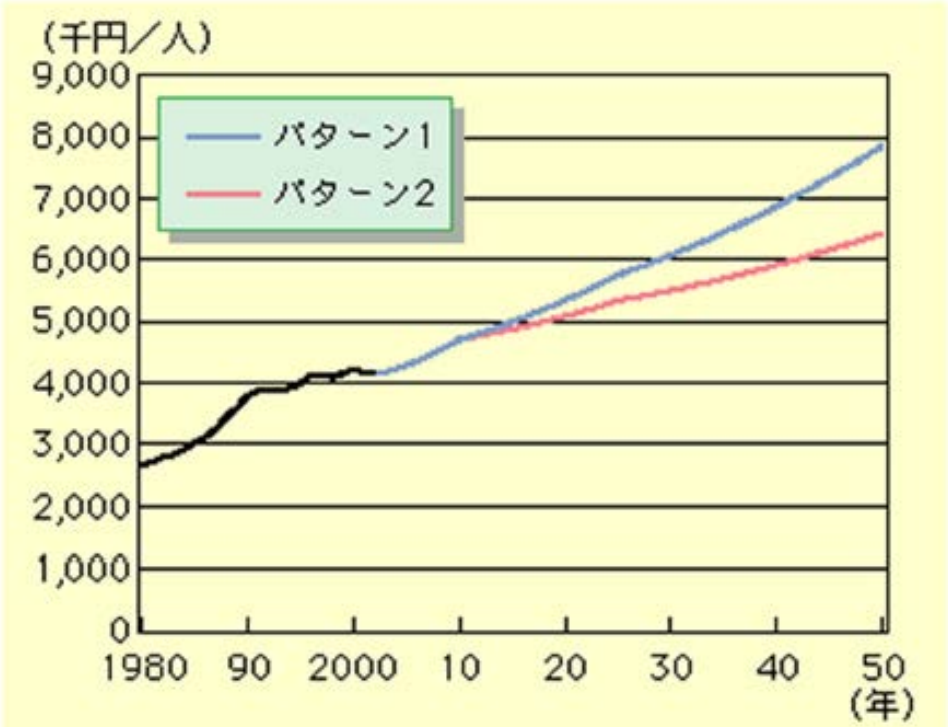
図表I-2-3-18　世帯年齢別一人当たり消費支出の推移(1980年＝100、全世帯、一ヶ月)



（国民一人ひとりの豊かさの実現）

今後の本格的な人口減少社会の到来は、労働力人口の減少等を通じて経済成長への制約要因として働くことが懸念される。しかしながら、人口減少下においては、仮に国全体の経済成長がマイナスであっても、国民一人当たりの所得は増加させることが可能である。一人当たりの資産も更に増加することが予想され、これらが豊かな生活の実現のために有効に使われれば、一人当たりの空間の拡大と相まって、むしろ人口減少を積極的に活かし、国民一人ひとりにとってより豊かな社会を実現することが可能となる。このため、中長期的視点に立って、一人当たりで拡大する資産や空間を有効活用できるような基盤整備や、人口減少社会に対応した経済社会システムの効率化に今から取り組む必要がある。また、ボランティア活動や地域通貨などの経済、社会活動も増えてきており、それらの充実を図り、高齢者の生きがいや地域の活性化につなげていくことも重要である。

図表I-2-3-19　一人当たりの実質GDPの試算



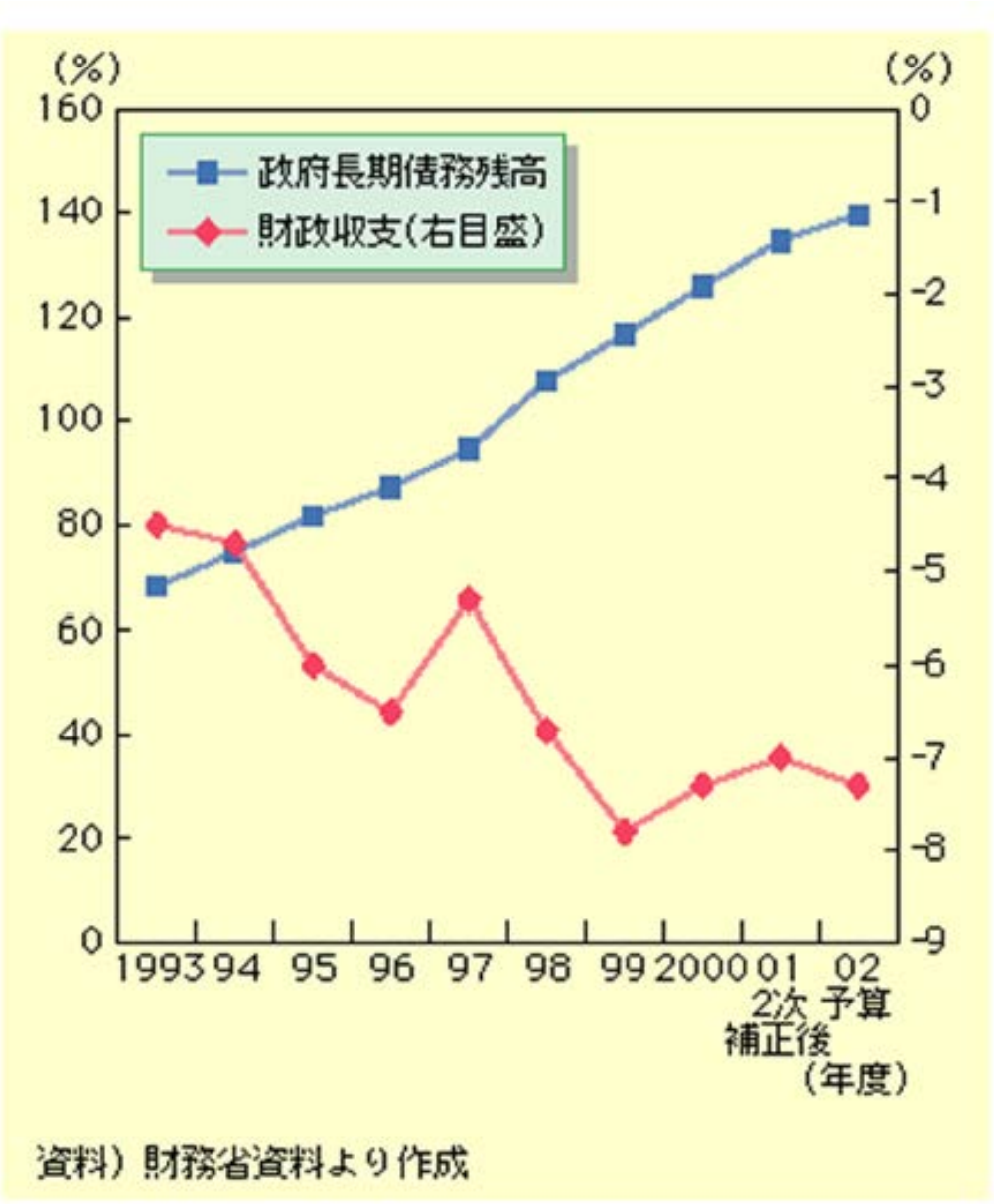
（注）1　2010年までは「構造改革と経済財政の中期展望」参考資料に基づいて作成
以後は以下の前提により試算
パターン1：2025年まで年平均1％成長、2050年まで年平均0.5％成長
パターン2：2025年まで年平均0.5％成長、2050年まで年平均0％成長
2　人口は国立社会保障・人口問題研究所による中位推計を使用

2. 財政への影響

（厳しい財政状況）

我が国の財政状況は、1990年代以降、国・地方とも公債発行残高が急増し、財政収支の赤字が拡大するなど急速に悪化している。この要因としては、累次の景気対策や社会保障関係費の増大による歳出の増加、景気の低迷や減税の実施による税収の減少等が指摘されており、これらの複合的な要因が相まって現在の厳しい財政状況をもたらしているといえる。今後も人口減少下において、経済成長の伸びがかなり低いものと予測される一方、高齢化による年金、医療関係の支出の増加も見込まれることから、厳しい財政状況が続いていくことを覚悟する必要がある。

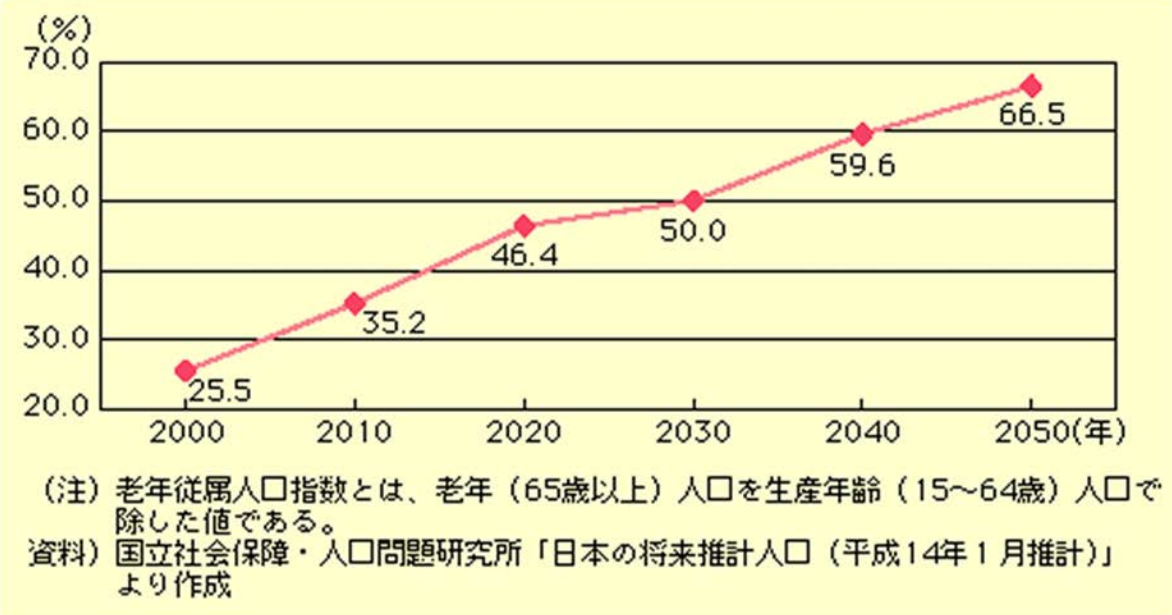
図表I-2-3-20　政府長期債務残高と財政収支の対GDP比推移



(社会保障負担の上昇)

少子高齢化の進展に伴う従属人口比率の上昇は、年金、医療、福祉等の社会保障分野における現役世代の負担を増大させる。生産年齢人口に対する老年人口の比率(老年従属人口指数)は、2000年の26%(働き手4人で1人を扶養)から、2050年には67%に達すると予測されており、働き手3人で2人を扶養する計算になる。現在の国民負担率は諸外国と比較すれば高くはないものの、今後の労働力人口の減少や経済成長の鈍化、高齢者の増加による負担増等に伴い、現行制度の下では負担率の上昇が避けられない見込みである。また、社会保障費の増加は他の政策的経費を圧迫して財政の硬直化を招き、経済の活力の低下をもたらすことも危惧されている。このため、社会保障制度の改革に積極的に取り組み、適切な給付と負担の水準の確保等が図られるよう再構築していく必要がある。

図表I-2-3-21　老年従属人口指数の推移



(注) 老年従属人口指数とは、老年(65歳以上)人口を生産年齢(15～64歳)人口で除した値である。
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」より作成

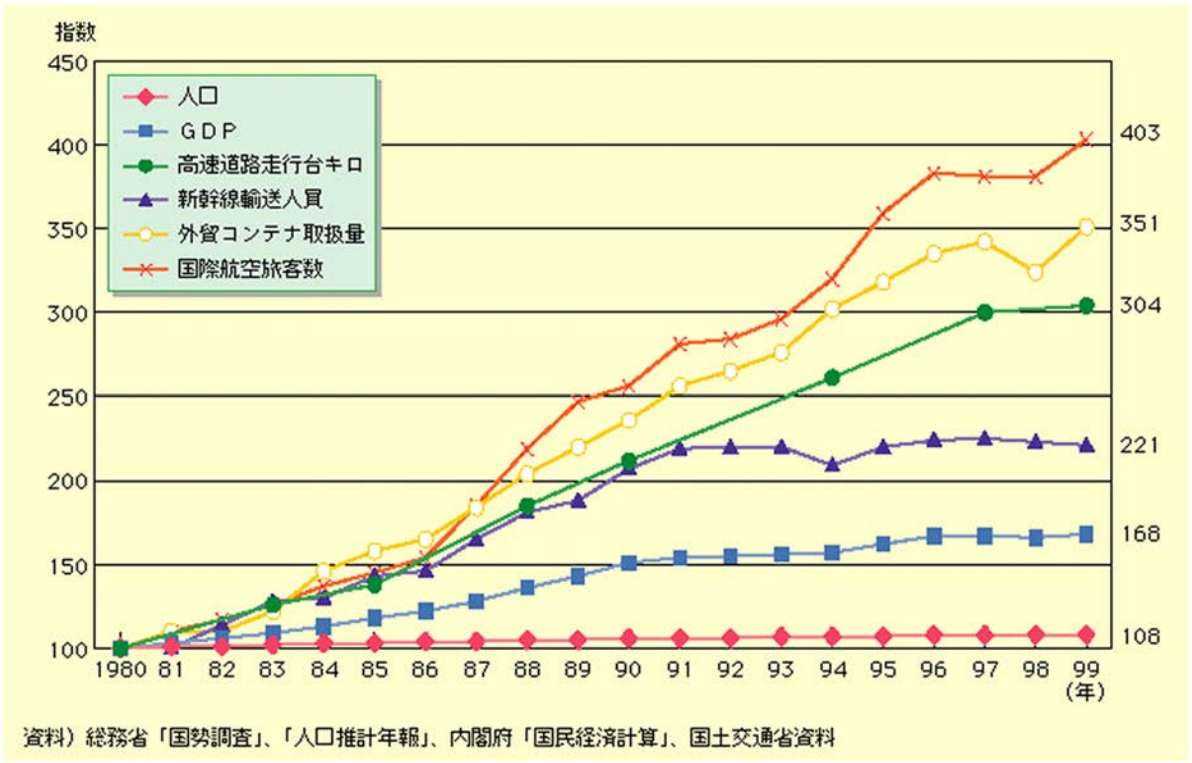
第4節　社会資本整備、公共交通への影響

1. 社会資本整備に対する影響

(社会資本への需要の変化)

人口構造の変化は、社会資本に対する需要を変化させる大きな要因ではあるが、過去の実績を見ると、内外の経済動向やライフスタイルの変化等にも大きく影響されているものと考えられる。例えば、交通関係社会資本の利用は、経済活動や交流活動の拡大等により、人口やGDPの伸びを超えて増加してきている。

図表I-2-4-1　人口等の動向と交通機関輸送量等の推移(1980年=100)

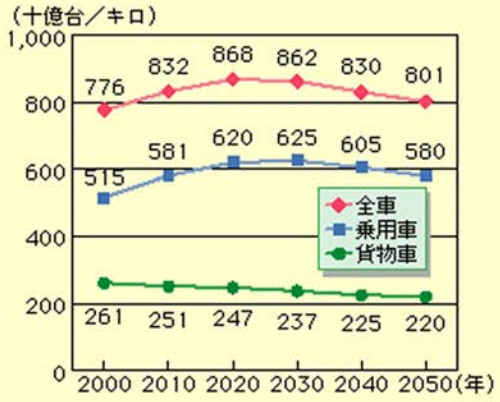


社会資本整備は長期的視点に立って計画的かつ着実に行われるべきものであるが、長期的に人口が減少する中で今後も従来と同様の需要の動きが続くことを当然の前提とすることは適当でない。将来の需要予測については、人口が減少し、経済成長も低いという新たな状況に対応した一層の精度向上が求められる。

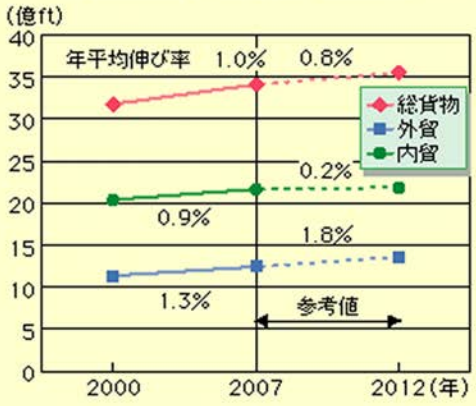
社会資本に関する需要予測としては、例えば自動車交通量については、免許保有人口や乗用車保有台数の増加等により、人口が減少に転じた後もしばらくは増加するが、長期的には人口減少等の影響により2020年をピークに減少するものと予測している。港湾取扱貨物量や航空輸送量は、人口よりもむしろ海外を含めた経済動向等との相関が強く、外貿貨物や航空輸送は我が国のGDPの伸びを上回って増加するものの、長期的には伸びが低下するものと見込んでいる。

図表I-2-4-2　交通関係社会資本の需要予測

自動車走行台キロの将来予測



港湾取扱貨物量の需要予測（総貨物量）



(注) 鉄道連絡船による貨物は除く。

国際航空輸送量の需要予測



国内航空輸送量の需要予測



資料) 国土交通省

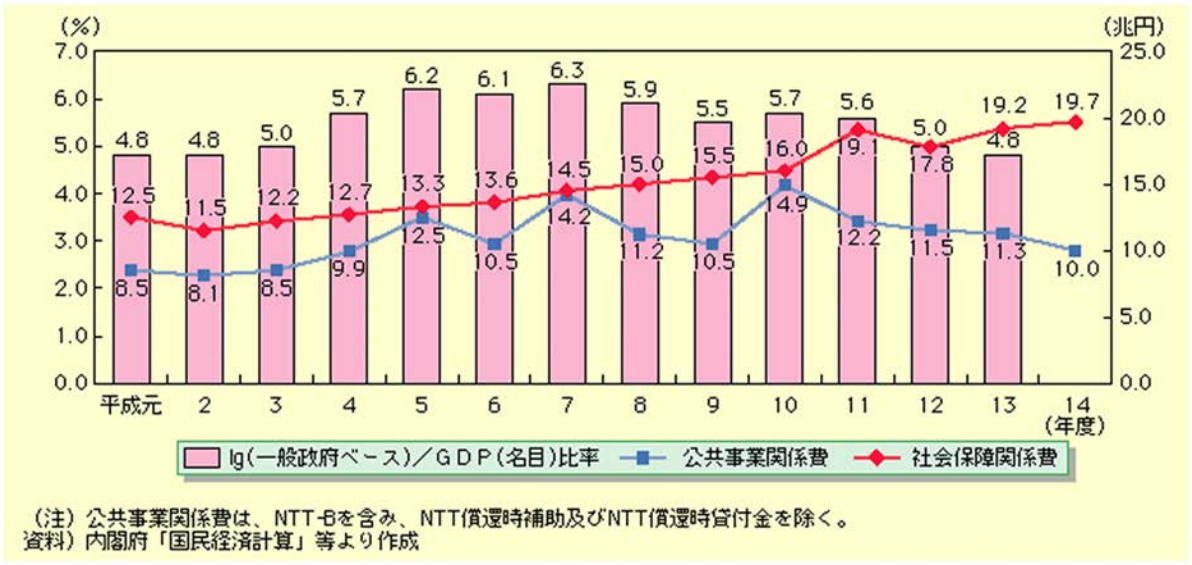
(社会資本整備の財政制約)

国と地方を合わせた社会資本投資(一般政府ベースIg)のGDPに対する比率は、1990年代前半に景気対策のための追加投資により高まったものの、その後は厳しい財政事情を反映して低下してきており、平成13年度(2001年度)には5%を切って、1990年代初頭の水準に戻っている。

また、国の公共事業関係費の歳出額も減少する傾向にあり、14年度(2002年度)(補正後)には10.0兆円で、増加を続ける社会保障関係費のおおむね半分の水準となっている。

今後中長期的に我が国の経済成長の伸びがかなり低いものとなることが予想され、公共投資の水準についても引き続き厳しい財政制約を受けるものと考えられるが、生産年齢人口の比率が未だ比較的高い水準にある今世紀初頭のうちに、本格的な高齢化社会を迎えるために必要な社会資本の基盤整備を着実に進めておくことが求められる。

図表I-2-4-3　一般政府ベースIgの対GDP比率及び公共事業関係費・社会保障関係費の推移(補正後)



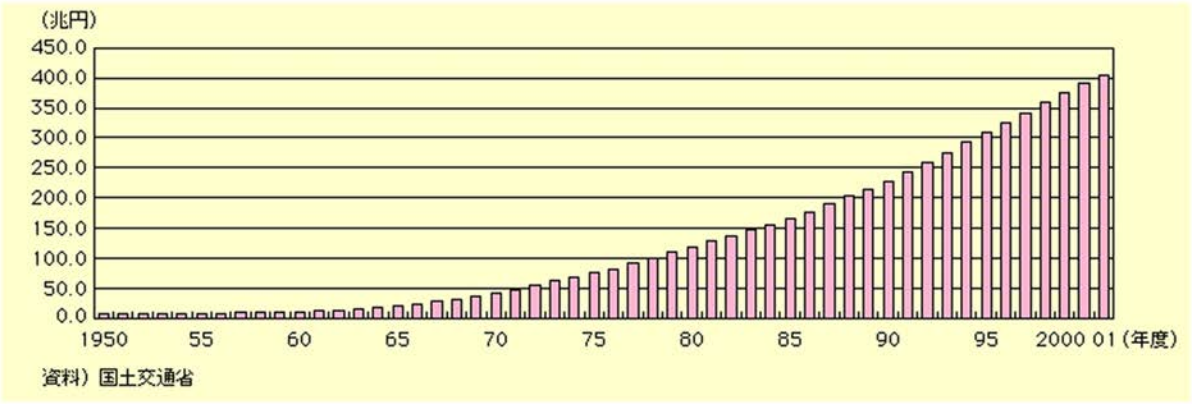
(注) 公共事業関係費は、NTT-Bを含み、NTT償還時補助及びNTT償還時貸付金を除く。
資料) 内閣府「国民経済計算」等より作成

(維持管理・更新投資の増大)

社会資本の機能を常に発揮させていくためには適切な維持管理が不可欠であるが、維持管理投資はストック量の増大とともに増加していくものと見込まれる。また、社会資本には物理的な耐用年数があり、近い将来、高度成長期に整備されてきた大量のストックが更新時期を迎えることから、更新投資も急激に増加していくものと見込まれる。このため、将来の新規の社会資本に対する投資は、これら増大する維持管理・更新投資によって大きな制約を受けることとなるものと考えられる。

国土交通省所管の社会資本のストック量は、昭和25(1950)年には総額約8兆円であったのが、平成13(2001)年には約405兆円となり、この約50年の間に、約50倍の規模に達しているものと推計される。

図表I-2-4-4　ストック量の推移



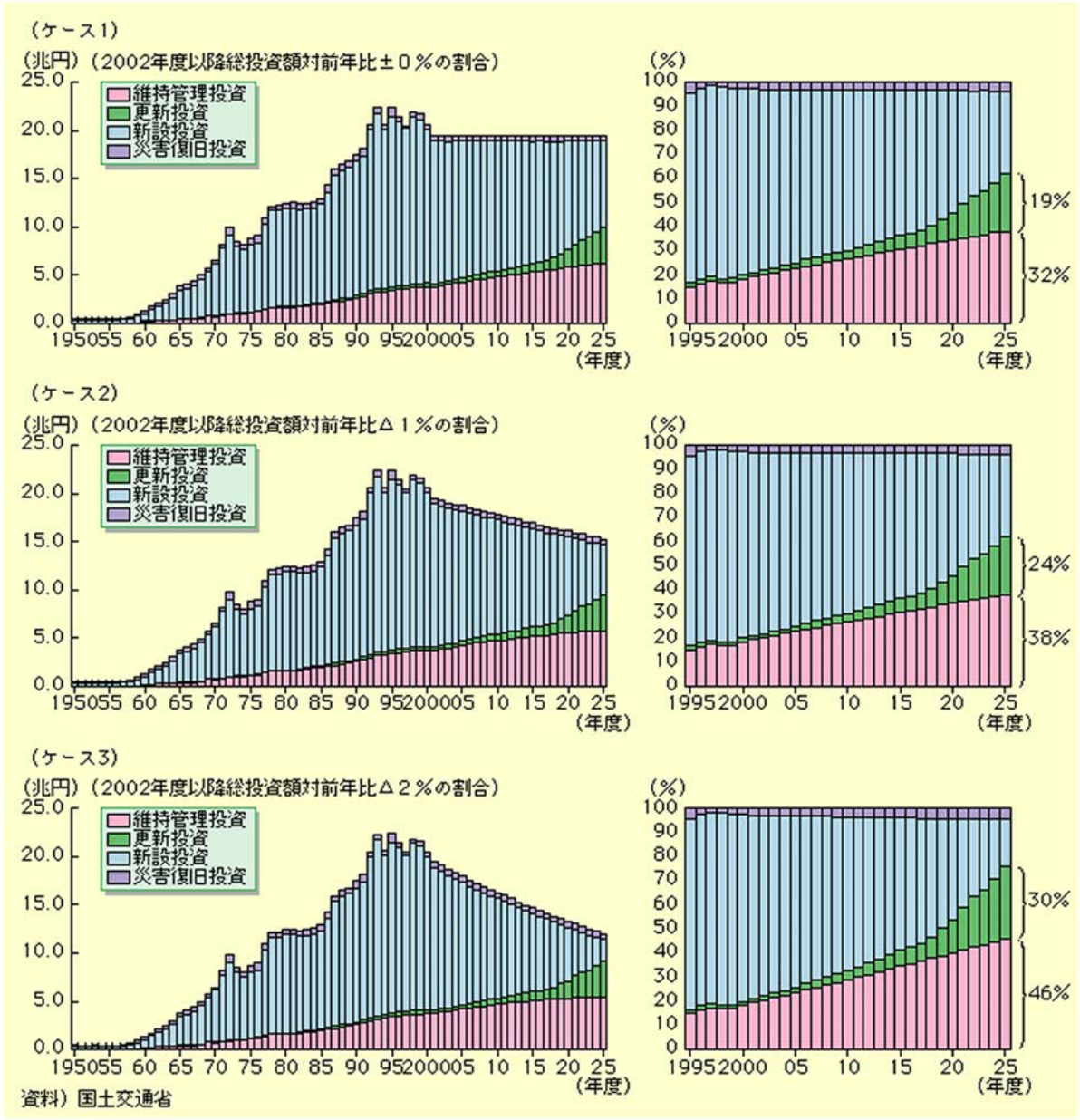
このようなストック量の推計をベースとしながら、今後25年間の維持管理・更新投資の需要について計算を行った。推計に際しては、厳しい財政状況を考慮して、今後の社会資本投資の伸びについて、±0%(ケース1)、マイナス1%(ケース2)、マイナス2%(ケース3)の3つのケースを設定した。

その結果、平成37年(2025年)の状況を平成13年(2001年)と比較すると、ケース1では、維持管理投資は約1.6倍に、更新投資は約12.6倍に増加することとなり、維持管理・更新投資の合計額が総投資額に占める割合は、約21%から約51%に増大することとなる。

また、ケース2では、維持管理・更新投資の占める割合は約62%となり、ケース3では約76%にまで達する結果となる。

なお、これらの試算は、一定の仮定の下に機械的に行ったものであり、その結果は幅を持って理解される必要がある。特に、維持管理に関する将来のコスト縮減などは見込んでおらず、それらの要因の変動によって、一定のストック量に対する維持管理投資の需要や施設の更新サイクル等についても大きな変動が生じ得ることに注意が必要である(ストック量及び維持管理・更新投資の推計方法については、補注2を参照)。

図表I-2-4-5　維持管理・更新投資需要の推計


（ケース1）
（兆円）（2002年度以降総投資額対前年比±０％の割合）
維持管理投資
更新投資
新設投資
災害復旧投資
（年度）
（%）
19%
32%
（ケース2）
（兆円）（2002年度以降総投資額対前年比△１％の割合）
24%
38%
（ケース3）
（兆円）（2002年度以降総投資額対前年比△２％の割合）
30%
46%
資料）国土交通省

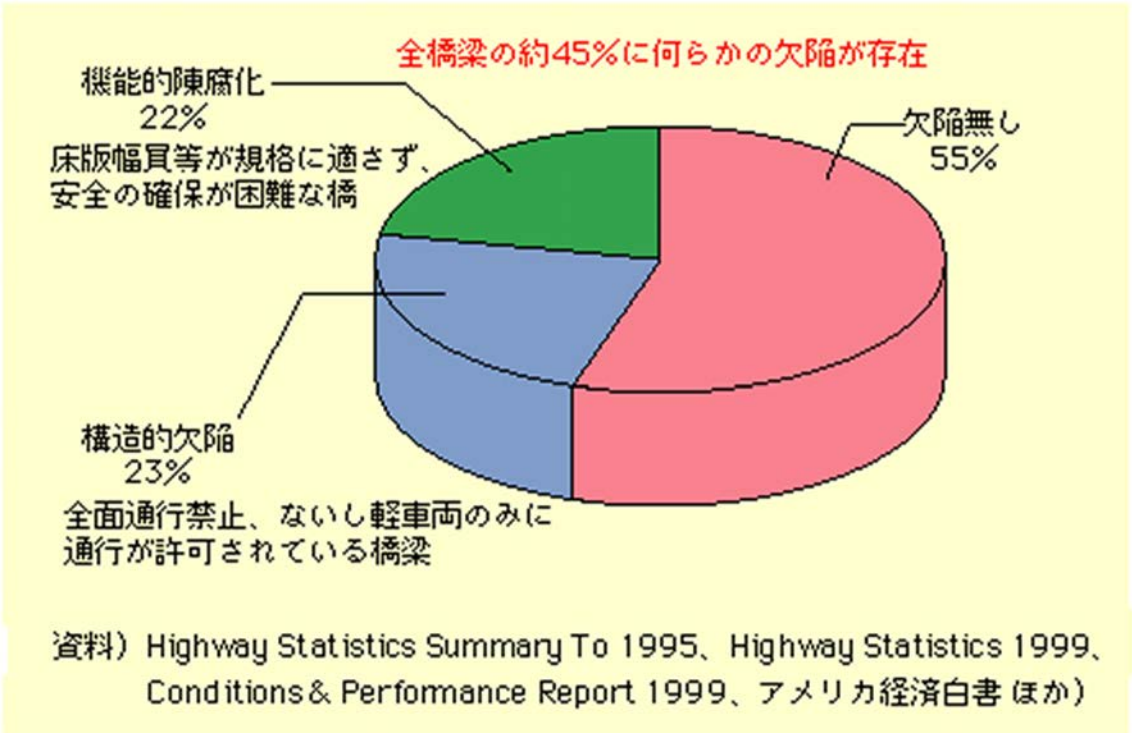
コラム・事例　アメリカにおける社会資本維持管理への取組み

1980年代当初の米国では、1930年代のニューディール政策により大量に建設された社会資本の老朽化が進み、社会資本の荒廃がセンセ-ショナルに議論されました。

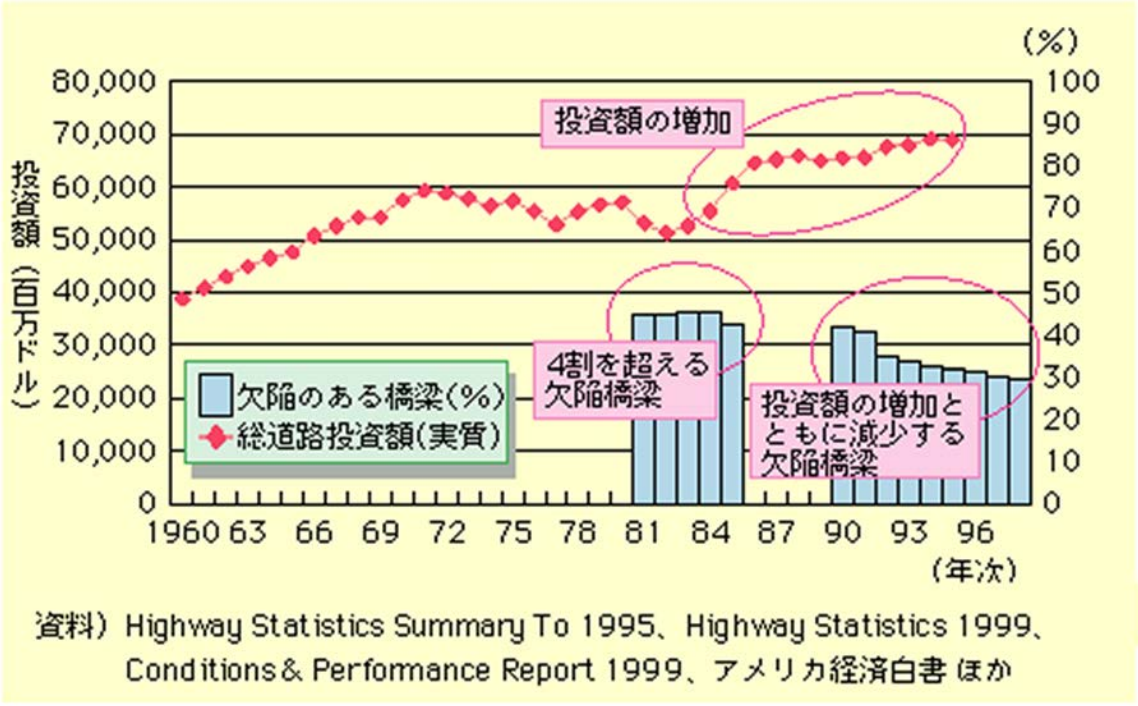
当時の社会資本の状況を、例えば道路橋梁によりみてみると、機能的陳腐化・構造的欠陥のある橋梁の割合が全体で約45%を占めていました。悪路や欠陥橋梁の増加によって、経済的・社会的に大きな損失がもたらされ、特に橋梁では落橋等により人命が奪われることすらありました。このように米国で社会資本の荒廃が顕在化してきた理由は、1973年のオイルショック以降、緊縮財政やインフレにより社会資本整備の財源が不足し、維持管理・更新に対して十分な投資がされなかったためと考えられています。

その後、米国連邦政府は悪化した財政収支の中、1982年に制定した陸上交通支援法で、1959年以降一定となっていたガソリン税率を23年ぶりに引き上げることにより財源を確保し道路投資を拡充しました。1991年に成立したISTEA(総合陸上輸送効率化法：1992～1997年)では、橋梁の架け替え・修復に対する補助が大幅に増額されました。このISTEAと後継法のTEA-21(21世紀陸上交通最適化法：1998～2003年)により、道路整備の財源が確保・強化され老朽化した道路施設の再生が進められており、欠陥橋梁数が減少しています。

欠陥橋比率(1983年)

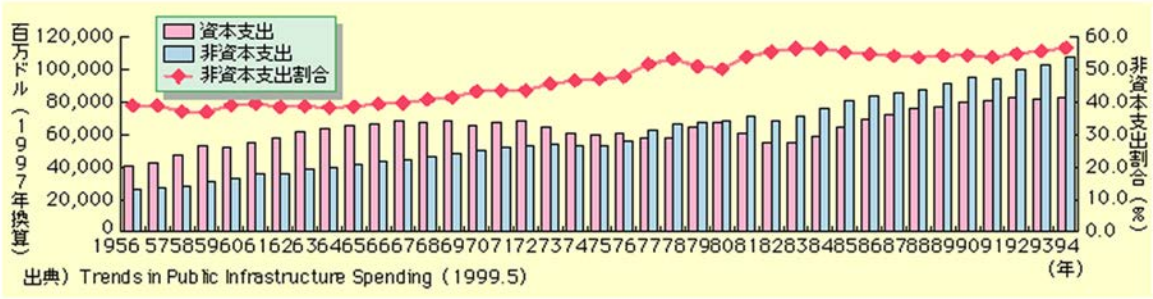


減少する欠陥橋梁



米国の議会予算局(CBO)によると連邦政府、州政府及び地方政府をあわせた公共投資総額は増加する傾向にありますが、その中でも非資本支出(Noncapital：維持管理投資)は資本支出(Capital：新設更新投資)以上に顕著な増加傾向を示しています。1976年までは資本支出の割合が非資本支出より高くなっていましたが、1977年に逆転し1994年には非資本支出割合は約56.7%となっています。

米国の公共投資の資本支出と非資本支出(連邦・州・地方政府計)



2. 公共交通に対する影響

我が国の人口構造の変化が公共交通に与える直接的な影響として、急激な高齢化の進展に伴う高齢者の利用機会の増加と、就業者や学生の減少による通勤通学を始めとする利用者の減少が考えられる。第1節でも述べたように、人口減少は我が国の大部分の地域において生じることから、公共交通需要の減少も全国に及ぶ可能性が高い。このため、混雑の激しい都市部においては公共交通のゆとりと快適性を高めるチャンスをもたらす一方で、利用者の減少が著しい地域における公共交通の維持はこれまで以上に難しくなる。

（高齢者の利用の増加）

今後高齢者が公共交通機関を利用する機会は増加し、高齢者が標準的な利用者となることも想定される。公共交通機関の利用に当たって障害を感じることの多い高齢者の利用を促進するためには、バリアフリー対策を始めとする使い易さやゆとりの向上が不可欠であることから、ハード、ソフト両面のさまざまな対策が進められるものと考えられる。また、このことは、誰もが使い易い公共交通の実現にも資することから、公共交通への利用転換や利用促進にもつながるものと期待される。

（通勤・通学環境の変化）

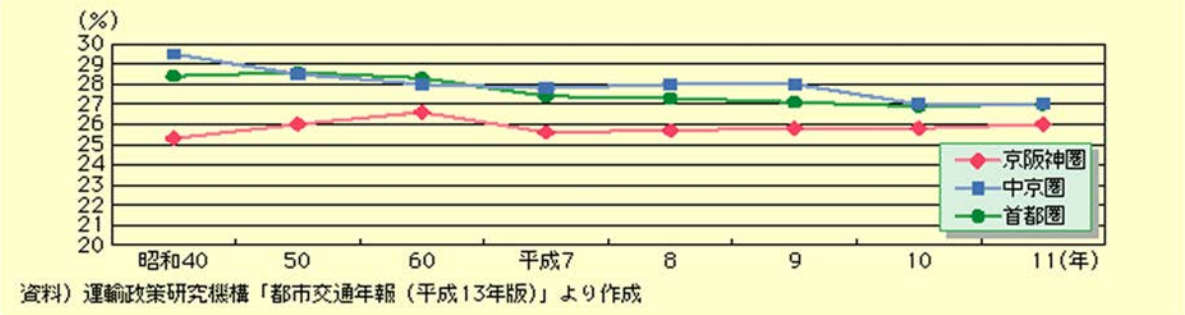
高度成長期以降、三大都市圏をはじめとする都市への人口集中に伴い、都市圏での通勤通学客が急速に増加した。また、都市への機能集中や人口の増加に伴って、居住地は徐々に郊外に拡大し、その結果、通勤時間も増加した。さらに、学生数の大幅な増加や教育ニーズの多様化等により、比較的遠距離にある学校へ通学する学生数が増加し、都市圏の通勤通学混雑に拍車をかけることとなった。

このため、大都市圏を中心に、鉄道を始めとした交通網の整備や輸送力の増強が行われてきたが、依然として鉄道等の公共交通機関には、朝夕を中心に激しい混雑が発生しており、三大都市圏の主要区間についてみると、一日に輸送する鉄道旅客数のうち、全体のほぼ3割を最混雑1時間で輸送している状況にある。

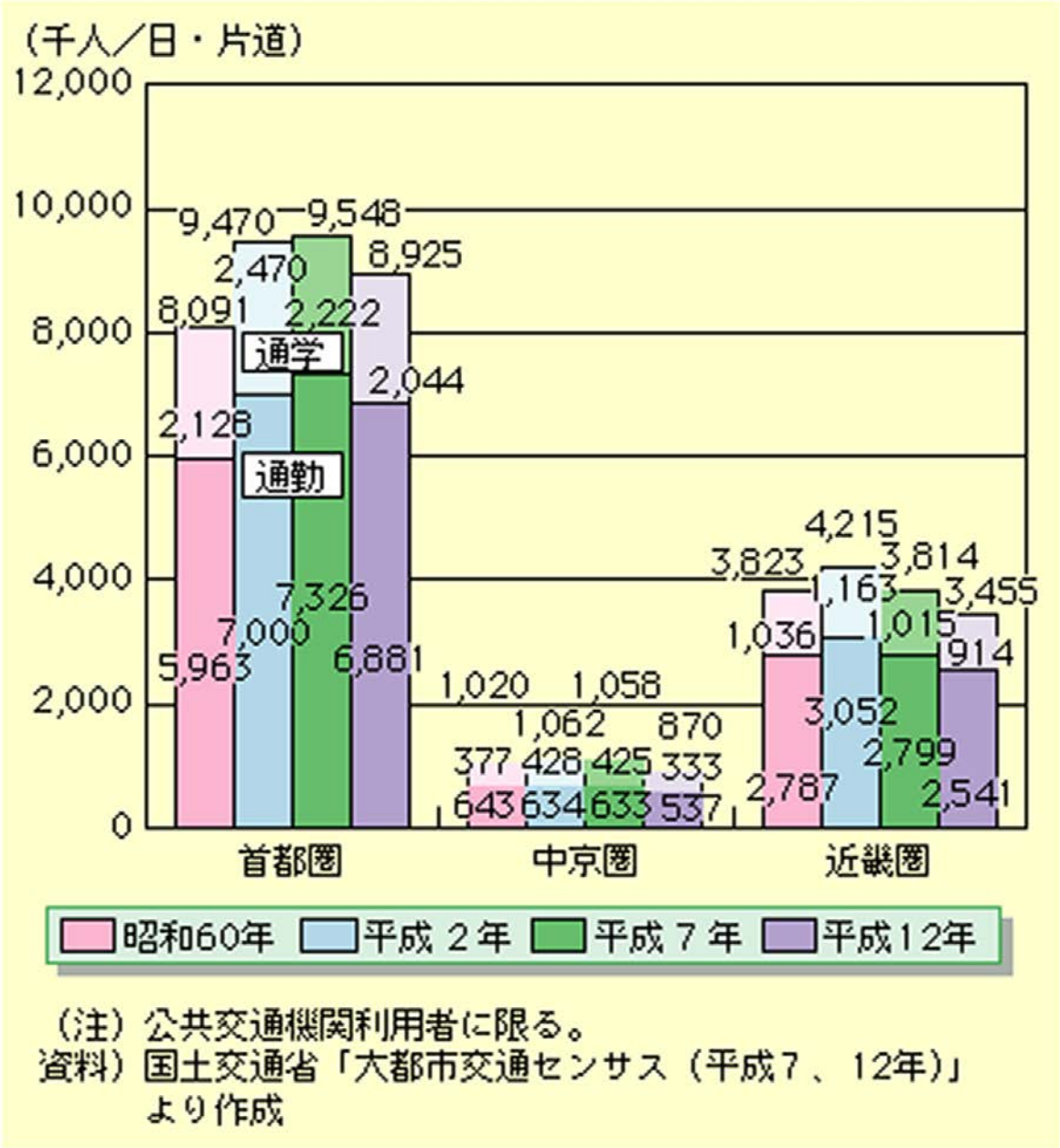
しかしながら、平成12年度の調査では、首都圏でも、以前に比べて通勤・通学定期券利用者の減少や通勤・通学時間の短縮がみられる。今後の就労人口や学生数の減少、勤務時間の柔軟化や職住近接の進展等によって、長期的には、現在のように朝夕に通勤通学客が極端に集中することによる激しい混雑はある程度緩和され、ゆとりある通勤通学の実現が期待される。

一方、大都市圏や地方都市内における高齢者の割合の増加や職住近接等により、公共交通の分野においても、都市内における移動手段の多様化や使いやすさがこれまで以上に求められることになろう。

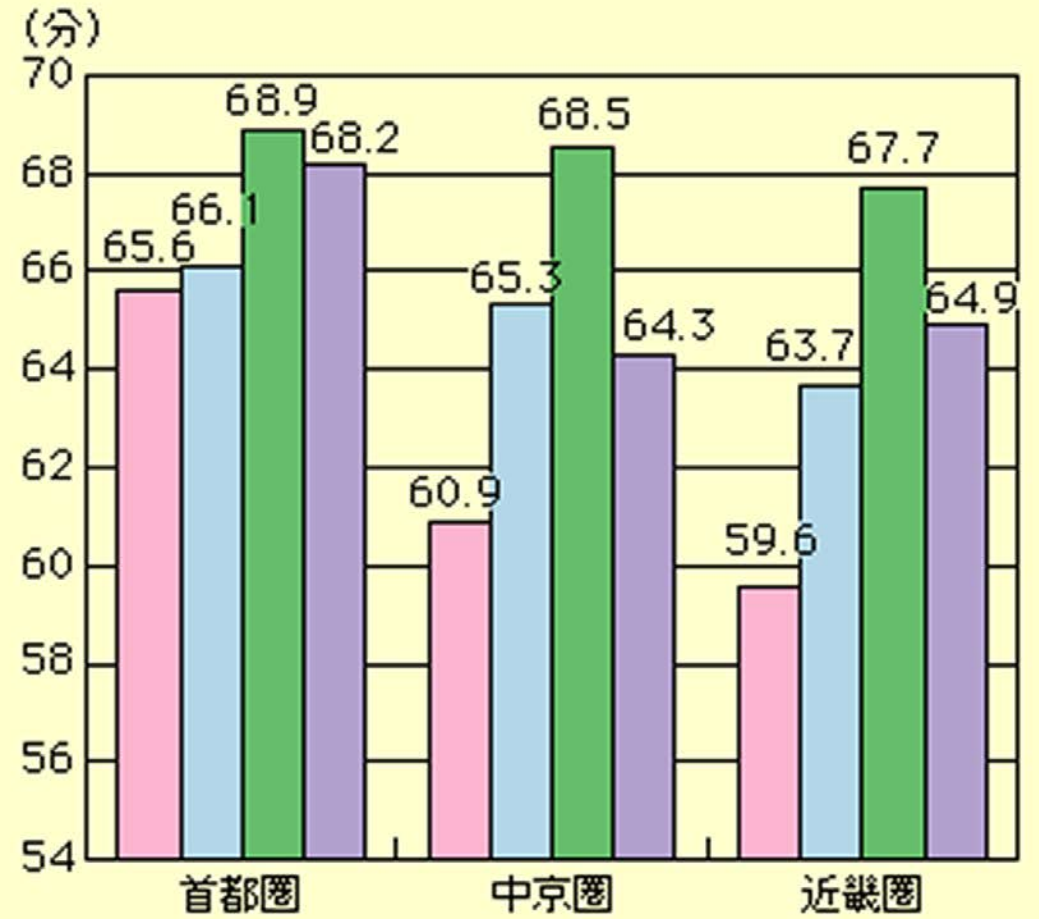
図表I-2-4-6　三大都市圏における最混雑1時間の輸送人員割合の推移



図表I-2-4-7　三大都市圏の通勤・通学定期券利用者数の推移



図表I-2-4-8　三大都市圏の通勤・通学所要時間



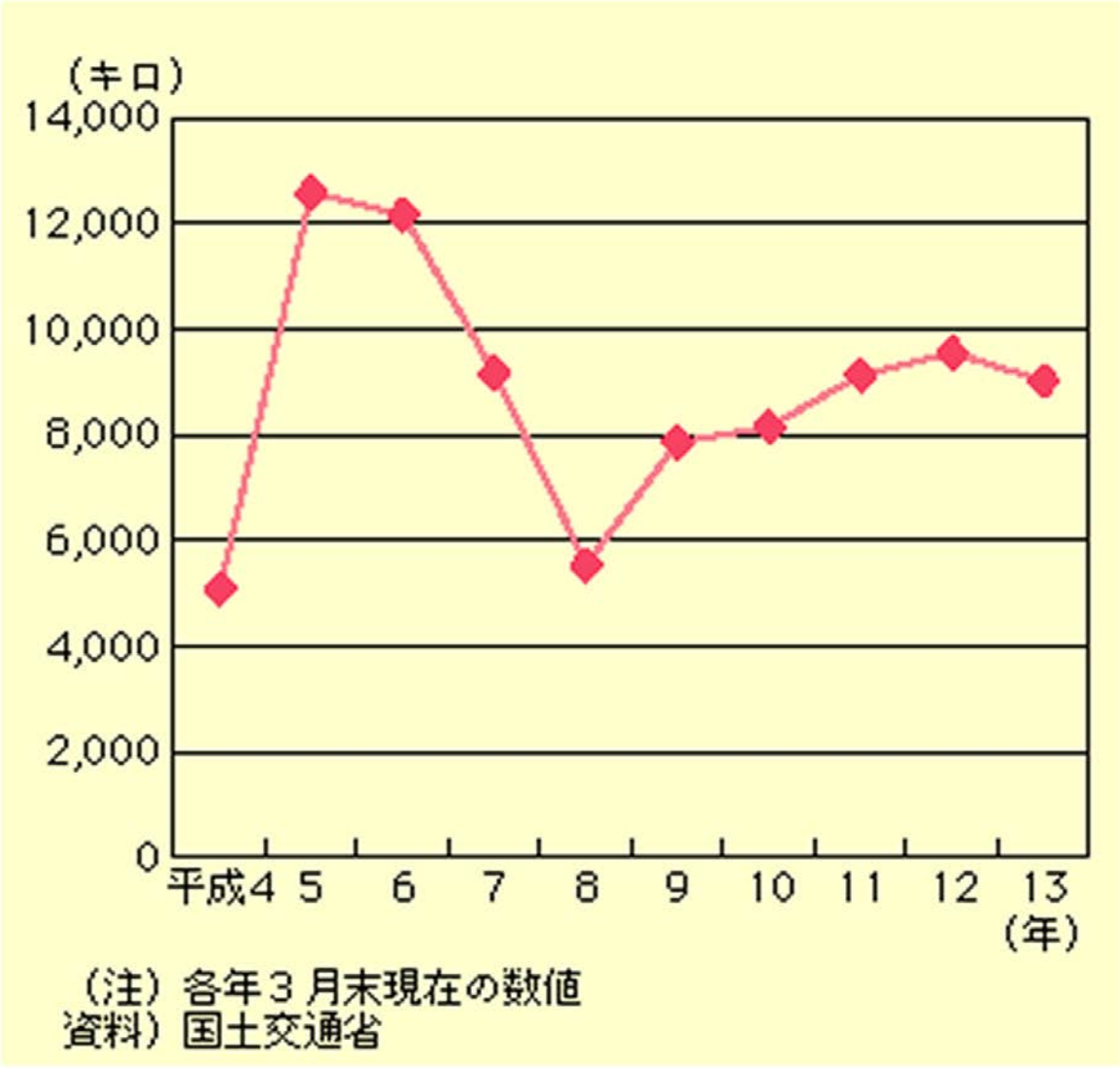
（注）公共交通機関利用者に限る。
資料）国土交通省「大都市交通センサス（平成12年）」より作成

（生活交通への影響）

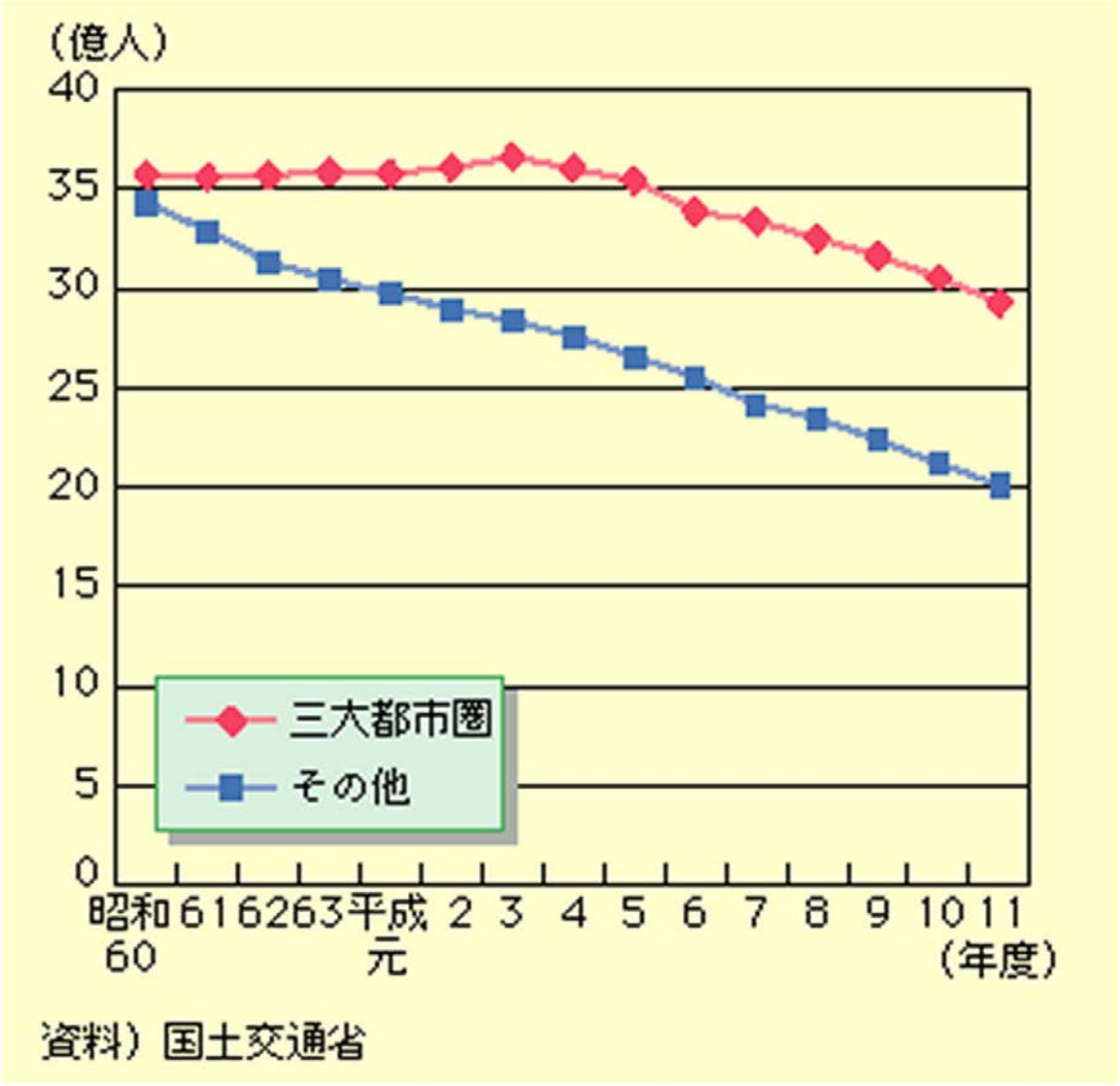
人口の減少や高齢化の進展は、地域における生活交通に深刻な影響をもたらすことが懸念される。既に人口が減少している過疎地域等においては、公共交通機関の利用者は減少が続いており、それがさらにサービスの低下をもたらすという悪循環に陥るケースも多い。また、地方の鉄道やバス路線を廃止する動きも増加している。

今後全国的に人口が減少していく中で、都市部から離れた地域では一層大幅な人口減少となる可能性が高く、従来のような公共交通は維持できない地域がさらに増加するものと見込まれる。しかしながら、地域における生活交通は地域社会を維持していく上で不可欠な要素であり、一方で自家用車を利用できないことの多い高齢者の割合も高くなることから、これらの人々の生活交通を何らかの形で確保する必要性はますます高まることとなる。

図表I-2-4-9　乗合バス廃止キロ数の推移



図表I-2-4-10　バスの輸送人員の推移



資料）国土交通省

（経営環境の変化）

人口の減少による輸送需要の減少に加えて、後期高齢者の増加が移動回数や移動距離の減少をもたらすことも懸念される。公共交通の分野では、公共性の高い輸送サービスを基本的に民間の交通事業者を通じて提供しているため、特に地方においては現在でも厳しい経営状況にある交通機関が多い中で、総じて事業経営を圧迫し、需要の減少する地域からの撤退や新規の設備投資を抑制することも懸念される。公共投資と同様に維持更新費の増加は新規投資の制約要因であり、今後バリアフリーや環境関連の投資も増加が見込まれるなど、投資環境、経営環境は極めて厳しい状況にある。

一方、女性や高齢者の社会進出や余暇時間の増加に伴う外出機会の増大等により、公共交通側の輸送能力に余裕のある時間帯を中心に、輸送需要が増加することも期待される。また、ITの活用等による新たなビジネスモデルの構築や、女性や高齢者等を対象とした新しいサービスが生まれ、新たな輸送需要が喚起される可能性も大きくなっている。

図表I-2-4-11　国内輸送量と運送業設備投資額の推移



第3章　人口構造の変化に対応した国土交通行政のあり方

第1節　変化に対応した重点的・効率的な社会資本整備、交通政策の展開

戦後の高度経済成長期以降、我が国の社会資本整備は、「欧米水準への追いつき」を目標としながら、増大する人口と成長する経済の需要に対応して「量的な不足の解消」にひたすら努めてきた。しかしながら、少子高齢化が進展しつつ人口が減少する局面を迎え、社会保障関係費の負担の増大等により社会資本整備に対する財政的制約も一層強まると考えられる中で、国民の生活の質を高めつつ我が国経済社会の活力が低下することのないよう適切な対応を行っていくことが求められている。今後は、社会経済の環境変化や地域の実情に適確に対応した「選択と集中」を大胆に行いつつ、重点的・効率的な社会資本整備を進めていくことが必要である。

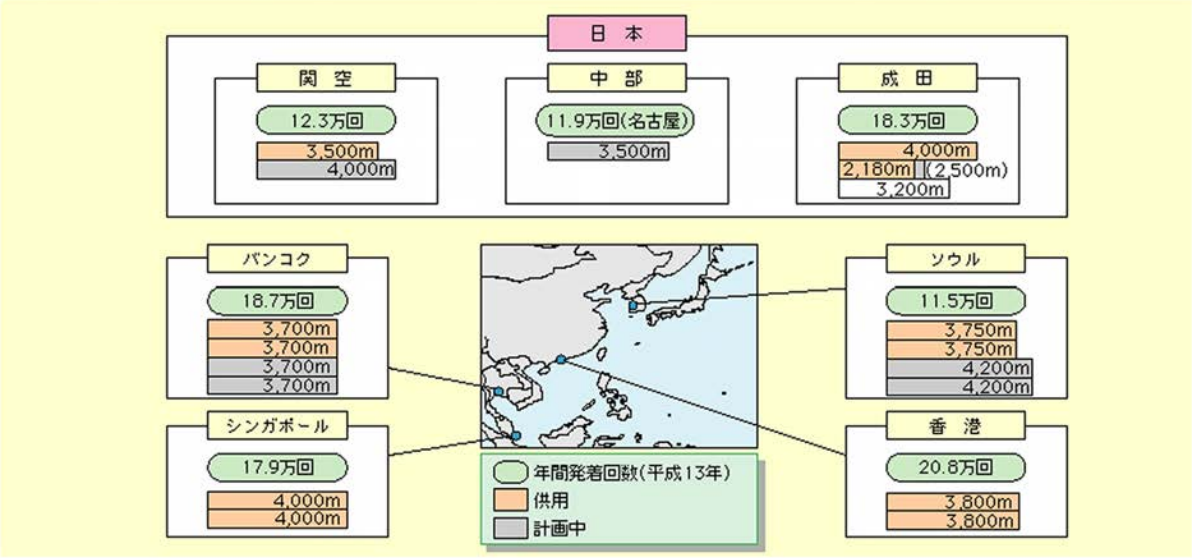
1．我が国の活力・競争力向上など政策的意義の高い事業への重点化

少子高齢化により社会保障負担が増大する一方、既存ストックの維持・更新費用の増大が予想される中で、新規の社会資本整備をばらまき的・総花的に行っていく余裕はなく、真に政策的に意義の高い事業に投資を重点化していくことがますます重要となっていく。

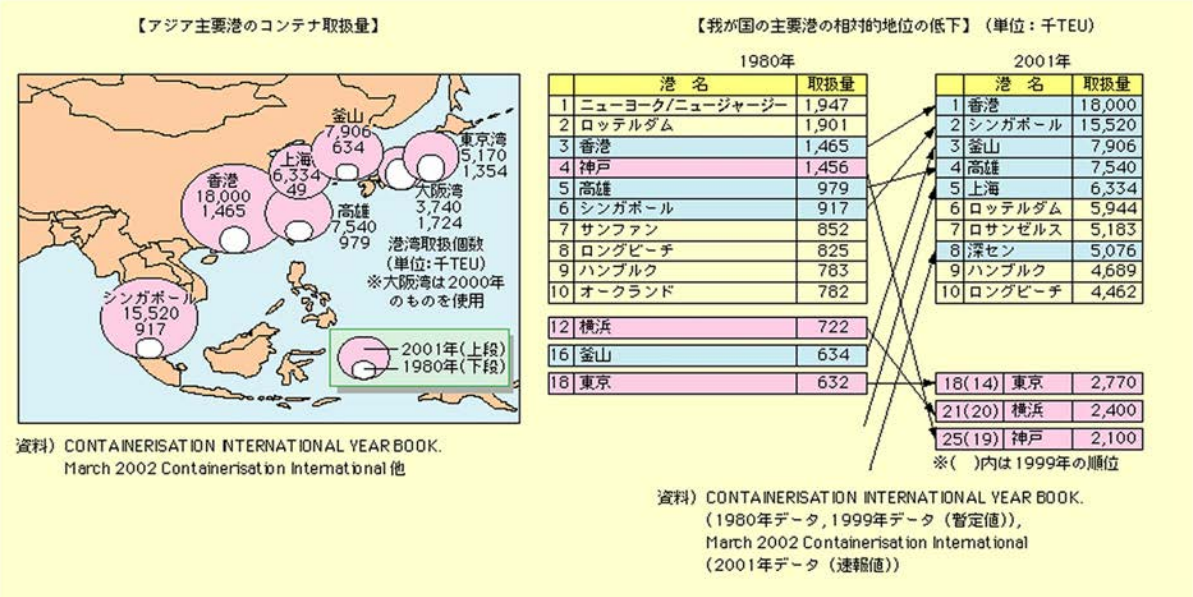
特に、今後、労働力人口の減少や貯蓄率の低下など少子高齢化に伴って予想される負の影響を踏まえつつ、我が国の経済社会の活力を維持・活性化していくためには、経済の生産性を高め、国際競争力の強化に資する分野等への投資を重点的に行っていくことが強く求められる。

このため、厳しい財政的制約の中で財源の適切な選択を行いつつ、高速交通体系の整備や、魅力ある都市への再生などの分野に重点的な投資を行っていくことが必要である。また、少子高齢化に伴う災害弱者の増加等に対応して、国民の安全・安心を確保するための基盤を着実に整備していくことも重要である。一方、例えば郊外部における新たな都市開発事業や、地方空港の新設などニーズの低下している分野については、投資の縮小や撤退など大胆な見直しを行っていくことが必要である。

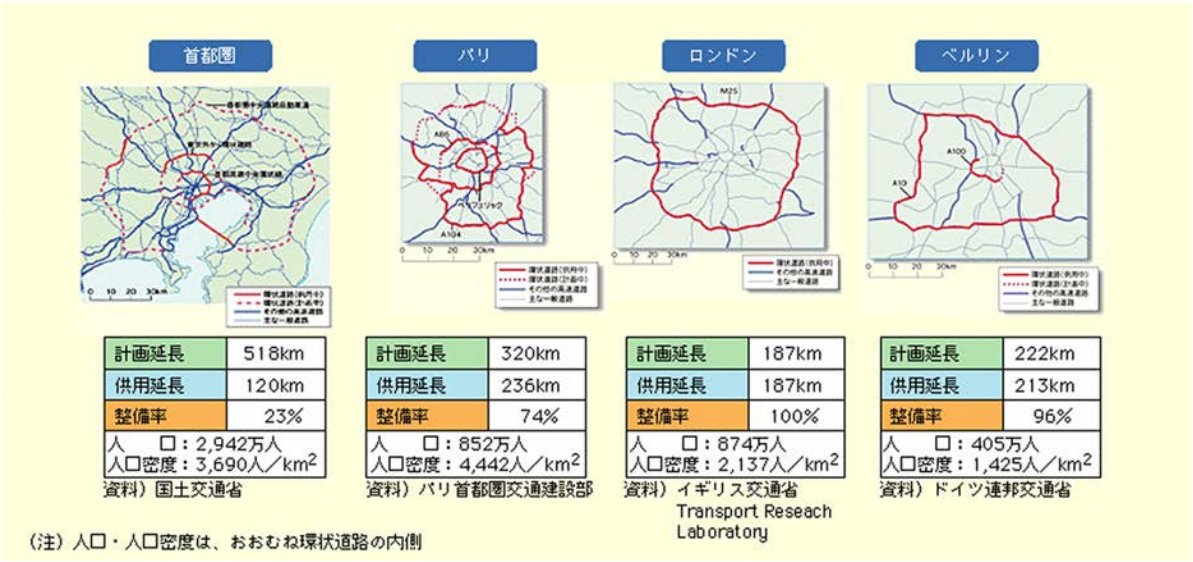
図表I-3-1-1　近隣アジア諸国での大規模空港整備の進展



図表I-3-1-2　アジア諸港に比べ相対的地位が低下している我が国の港湾



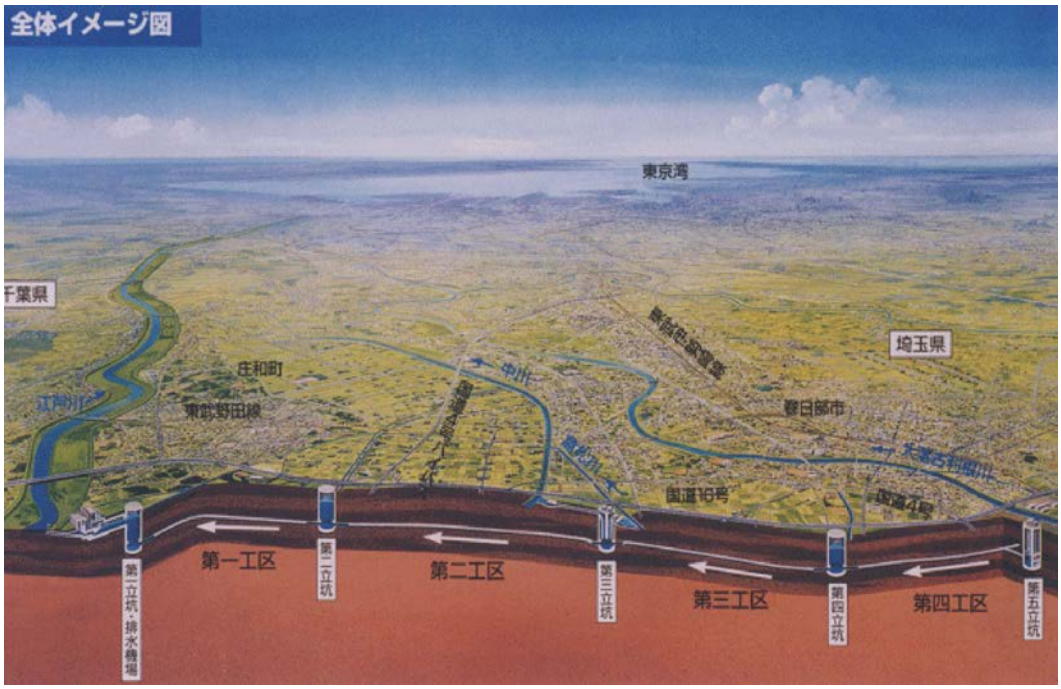
図表I-3-1-3　各国主要都市圏の環状道路の整備状況の比較

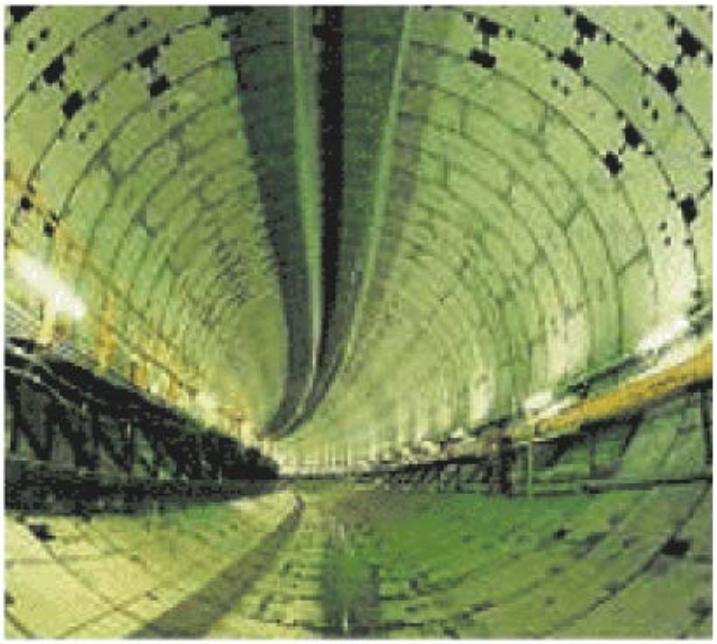


コラム・事例　首都圏外郭放水路とその効果

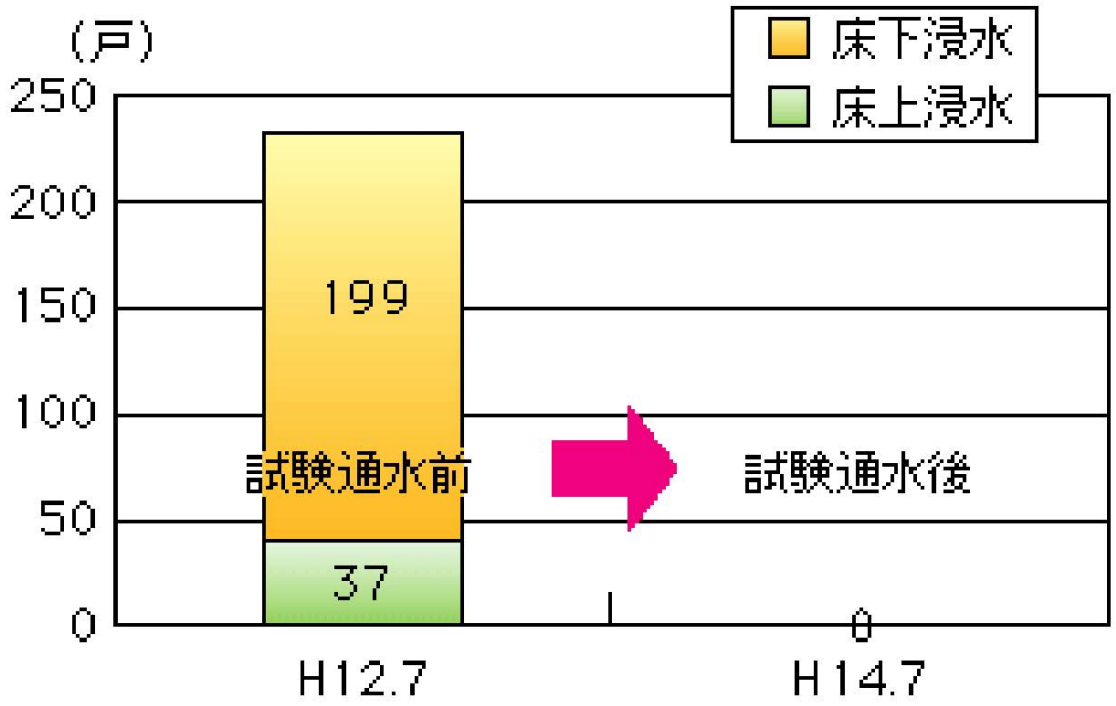
首都圏外郭放水路は、地下河川等の整備により、慢性的な浸水地帯である中川中流域の河川の氾濫による浸水被害を解消することを目的として、平成14年6月8日から全長6.3kmのうち3.3km区間において試験通水を開始しました。

平成14年7月9日からの台風第6号に伴い、ここ数年で最も多い降水量を記録したものの、外郭放水路の試験運用により、放水路の地下空間における貯水容量約43万m3、並びに排水機場のポンプによる排水量約413万m3、合わせて456万m3(東京ドーム3.7杯分)の洪水調節を行いました。その結果、平成12年7月台風第3号では200戸以上の家屋が浸水しましたが、今回は、家屋浸水を防ぐことができました。





浸水戸数



代表観測所における累加雨量

	累加雨量(mm)		
	羽生	杉戸	菖蒲
H14.7.11 台風6号	173	196	169
H12.7 台風3号	114	158	130

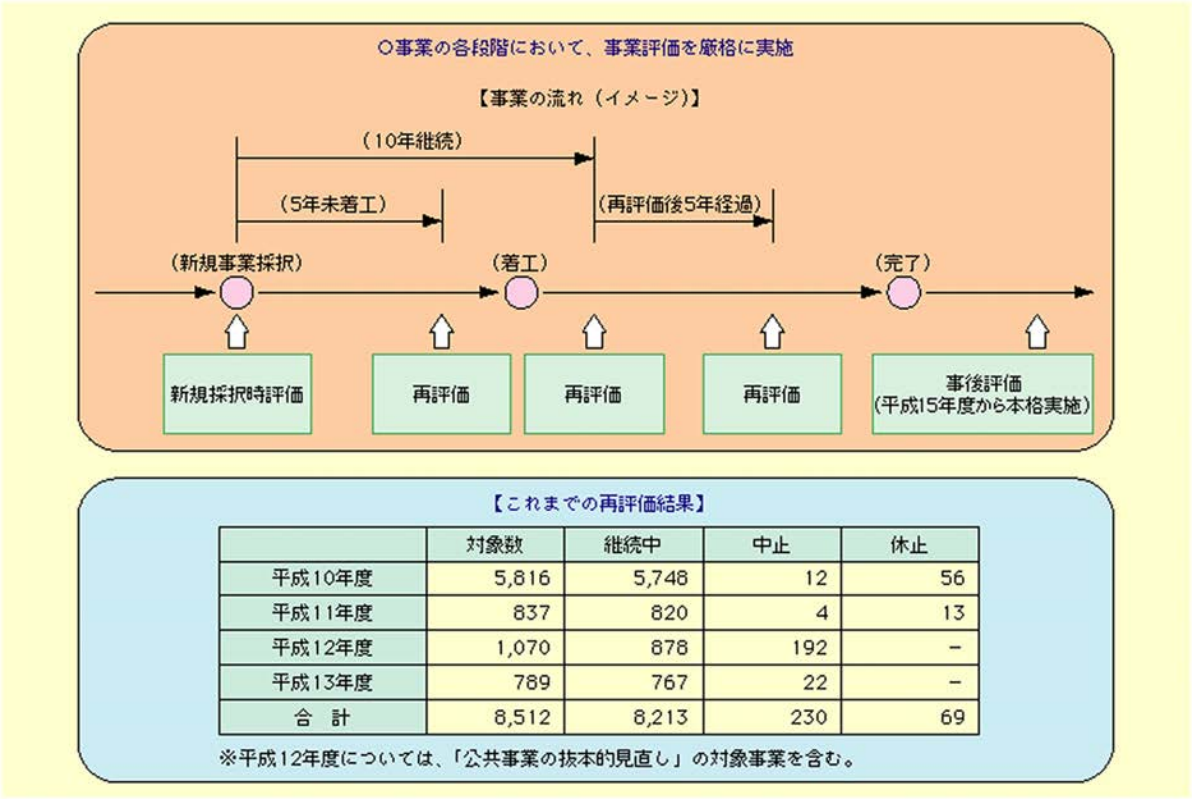
2. 事業評価の厳格な実施と時間管理概念の徹底

(事業評価の厳格な実施)

公共事業の実施に当たっては、行政機関が行う政策の評価に関する法律等に基づき、新規採択時の評価や事業実施中の再評価を厳格に実施しているところである。特に再評価では、事業を巡る社会経済情勢等や事業の投資効果の変化、事業の進捗の見込み等を視点として評価を行っている。また、事業完了後の事業の効果等の確認を行うことを目的として、平成11年度から事業評価を試行している。

しかしながら、これまで右肩上がりを当然の前提とした過大な需要予測に基づいた事業や、時代の変化や住民のニーズとかけ離れた計画に基づく事業が実施されているといった批判が多くなされてきたところであり、今後、人口構造が大きく転換しようとしている状況の中で、これまでへの反省を踏まえて、社会経済の将来の変動を十分に織り込みながら需要予測をより精緻なものにしていくとともに、情報公開や事後的な検証・見直しを徹底して行っていくことが必要である。

図表I-3-1-4　事業評価の考え方



【これまでの再評価結果】

	対象数	継続中	中止	休止
平成10年度	5,816	5,748	12	56
平成11年度	837	820	4	13
平成12年度	1,070	878	192	－
平成13年度	789	767	22	－
合　計	8,512	8,213	230	69

※平成12年度については、「公共事業の抜本的見直し」の対象事業を含む。

（時間管理概念の徹底）

今後、比較的短期間に人口構造が大きく変化することが予測される中で、国民から必要とされる社会資本の整備が適切な時期に実施されることがますます強く求められる。

このため、「完了期間宣言」的手法の活用など一定期間後の姿が目に見える採択・進行管理の実施や、需要の変化や財政的な実現可能性に配慮した事業の段階的な実施など、社会資本整備における時間管理概念の徹底を図っていくことが重要である。

図表I-3-1-5　各事業における時間管理概念の考え方

街路事業	残りわずかな用地買収が事業進捗のあい路となっている路線等を、一定期間内に完了させる路線（完了期間宣言路線）として公表し、重点的に実施。
道路事業	投資効果が高いプロジェクト等から5年後の姿が見えるプロジェクトを抽出して、供用目標などを提示したうえで、毎年の事業の進捗管理を徹底。
下水道事業	重要水域での水質保全、合流式下水道の改善等重要な政策課題を達成するため、5年間の事業の到達点を含めた事業計画を策定した地方公共団体に重点投資。新規箇所は原則5年以内に一部供用開始する箇所のみを採択。
都市公園事業	国家的事業関連公園、防災公園、自然再生緑地等国が定める政策課題に対応して5年間で発現させる効果等事業計画を定めた地方公共団体に重点投資。
市街地再開発事業 土地区画整理事業	都市計画決定済み又は決定が確実なことを採択基準とするとともに、権利変換計画認可前・仮換地指定前の調査設計計画に対する補助を原則採択後5年間に限定。
河川事業	治水上の緊急性・必要性が高く、整備効果が大きい区間等を新たに設定、公表し重点投資を実施。（直轄事業：概ね10年、補助事業：概ね5年　以内に完了）
砂防関係事業	自力避難が困難な災害弱者が24時間入居・入院している施設のうち、特に土砂災害のおそれの高い箇所を特定、公表し重点投資を実施。（補助事業：概ね5年　以内に完了）
海岸事業	高潮・侵食被害の特に著しい区間を中心に緊急に整備すべき区間を設定、公表し重点投資を実施。（直轄事業：概ね10年、補助事業：概ね5年　以内に完了）
港湾整備事業	事業採択時に事業期間を明示し、概ね5年以内の事業効果発現を目標に投資を重点化。また、地域が策定した「みなとまちづくりプラン（仮称）」に基づき実施する事業を概ね5年間で完了できるよう投資を重点化。

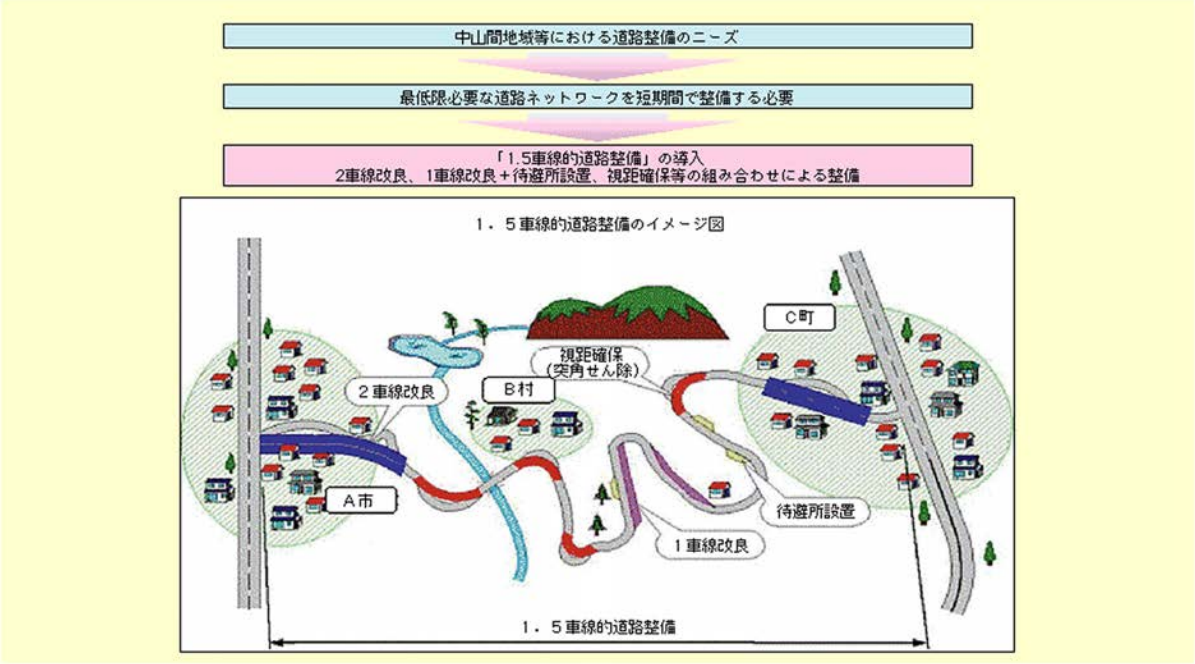
3. 地域の実情に応じた効率的な社会資本の供給と既存ストックの有効活用

(地域特性に対応した柔軟な規格・基準の設定)

従来、ややもすると国が法令や補助基準などで社会資本の規格・基準を全国一律に決める傾向にあったが、地域間の人口構造や財政力の格差が拡大することが見込まれる状況の中で、地域の実情に応じて、コスト縮減を図りつつ、適切な選択を行うことができるような柔軟な規格・基準の設定(ローカルルールの導入)を行うことが必要である。

具体的には、1.5車線的道路整備の導入や高規格幹線道路の車線・インターチェンジの構造の見直し、下水道と他の汚水処理施設の役割分担の再点検等への取組みを進める。

図表I-3-1-6　1.5車線的道路整備



(広域的な観点から行う社会資本の供給)

今後、人口の減少や高齢化が地域的な不均衡を伴いながら進むことが予測される中で、それぞれの地域があらゆる社会的なサービスを独自に提供していこうとすることは困難かつ非効率であり、地域の主体的な選択に基づいて役割分担と協力を行いながら、広域的観点から住民のニーズに応えていくことが重要である。このため、地域連携を支援するための広域的観点からの道路整備や、拠点空港・港湾やその関連施設整備などを重点的に実施していくことが必要である。

また、地方の行財政の効率的な運営を実現する市町村合併は、社会資本サービスを効率的に供給するうえでも大きな効果を有するものと考えられるところであり、国土交通省としても、合併市町村内の拠点を連絡する道路整備などにより、その支援を推進しているところである。

（民間やＮＰＯなどの多様な主体の活用）

公共主体の財政的制約等が強まる一方、民間事業者やNPOなどの活動の分野が拡がっている中で、効率的な社会資本サービスの供給を実現するためには、民間にできることはできるだけ民間に委ねていくことが重要である。

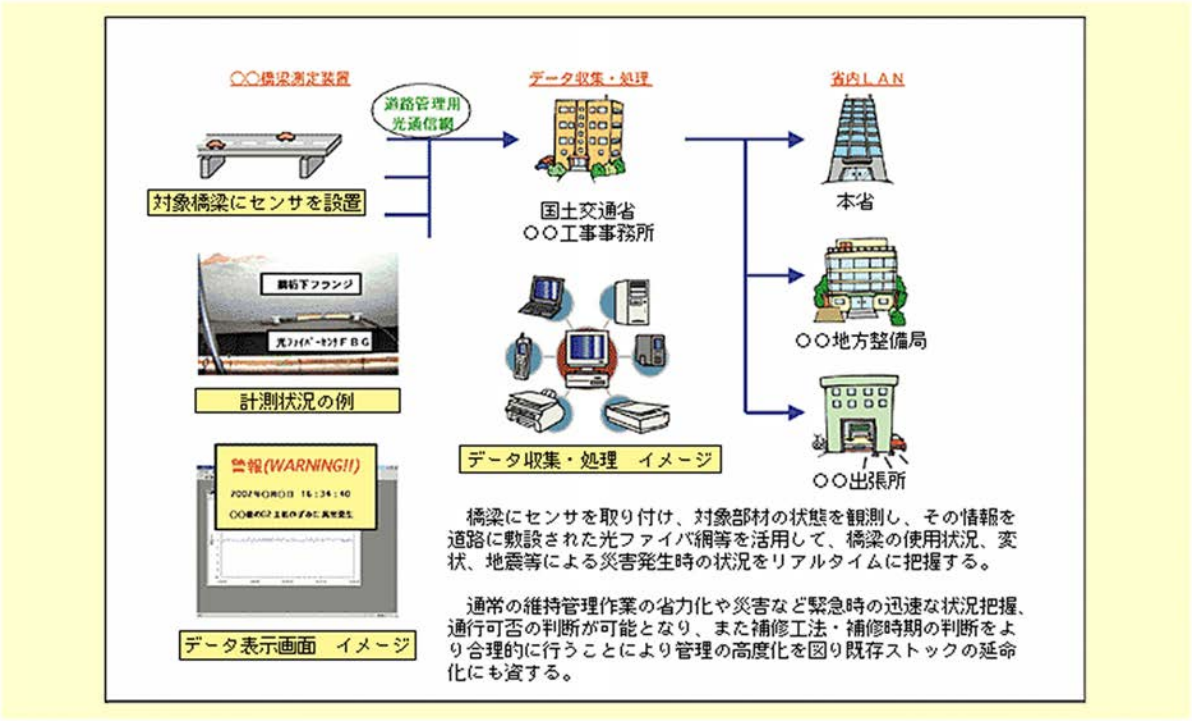
このため、中央官庁施設、公営住宅、国際港湾のコンテナターミナルの整備等にPFＩ手法を積極的に活用していくとともに、まちづくりや道路・河川の管理など住民に身近な分野について地域住民やNPO等を主体・担い手として位置付けたり、行政との連携した取組みを促進していくことが重要である。

（既存ストックの有効活用）

高度経済成長期以降、「量的不足の解消」を目指して大量に供給・蓄積されてきた社会資本ストックの維持管理費が社会資本投資の中で相当な割合を占めるようになっているとともに、近い将来それらの老朽化が集中的に進み、大量の更新投資が短期間に必要とされる事態が懸念されており、今後、既存ストックをできるだけ長く、有効に活用していくことの重要性が一層高まっている。また、既存ストックをできるだけ長期間活用し、それを安易に廃棄することを回避していくことは、環境負荷の小さい循環型社会を構築していく観点からも強く要請されるところである。

このため、今後は、点検から補修にいたる管理の高度化による既存ストックの延命化や維持管理コストの低減を戦略的重点分野として技術開発等を推進するとともに、新たな整備にあたっても、ライフサイクルコストの縮減を視野に入れた設計・施工を行うことが必要である。また、交通需要マネジメントやハザードマップ整備の推進など、新たな施設の整備による効用を補完・代替し、又は施設整備のみでは実現が困難な効果を達成するためにソフト施策を活用していくことも重要である。

図表I-3-1-7　橋梁モニタリングシステムの概要



コラム・事例　公共施設管理等における地域住民との連携

○道路管理における連携

「夢千代ロード」（一般国道9号）は、兵庫県但馬地域の温泉郷として、また、小説「夢千代日記」の舞台となったことで知られる温泉町（湯村温泉）内の区間につけられた愛称です。

国土交通省では、地域住民団体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」を実施しており、平成13年4月から温泉町内国道9号環境美化推進協議会が参加し、「夢千代ロード」の清掃・緑化・美化運動を行っています。

温泉町では現在、町民による花壇や花作りの推進を図る「花いっぱい運動」が展開され、周辺景観に対する意識の高まりが見られます。婦人会や老人会も活動に参加し、四季折々のフラワーロードづくりに努めています。

環境美化推進協議会の中心的な役割を果たしている「竹田老人クラブ」は温泉町による花壇整備支援を受けて活動しており、指導員による除草技術作業や土づくりの指導もあって、元気な花を咲かせて喜んでいます。

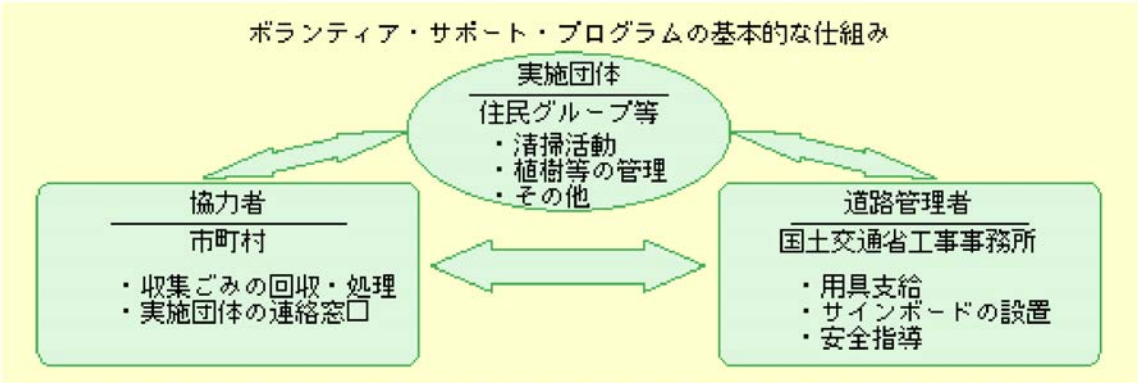
活動状況



サインボード設置状況



ボランティア・サポート・プログラムの基本的な仕組み



○河川管理における連携

荒川中流部に整備した三つ又ビオトープの維持・管理は、荒川中流部で活動する市民団体約60団体が設立した「荒川流域ネットワーク」が行っています。行政では対応が難しい、植物の種類に応じたきめ細やかな除草や、洪水後のゴミなどの除去を行い荒川本来の姿の再生を目指しています。



○砂防事業における連携

山地の荒廃裸地化が著しい栃木県足尾地区では、小学生の体験植樹の作業指導や植樹会の企画運営を行うNPO法人「足尾に緑を育てる会」と連携し、毎年多くの参加者を集めて緑化活動を展開するなど、近年、土砂災害に対する安全性を高め、かつ良好な環境の保全・創出を図るために、地域住民やNPO法人等と連携した砂防事業が各地で進められています。

NPOによる植樹活動と連携した山腹緑化



○海岸事業における連携

海岸事業においても、香川県で「さぬき瀬戸」パートナーシップ事業とよばれる海岸における市民団体の自主的な取組を行政が支援する制度が始められるなど、市民団体と行政の連携した取組みが行われています。これは、県・市町が、市民団体と協定を結ぶことで、市民団体による海岸清掃活動の際の保険費用の負担や、清掃道具等の提供、回収された一般ごみの処理などを行うもので、住民と行政が手を取り合った活動が展開されています。このような海岸に対する取組みは全国各地に広がりつつあります。

「さぬき瀬戸」パートナーシップのパンフレット


「さぬき瀬戸」パートナーシップ
みんなで守ろう、美しいふるさとの海辺
あなたも海辺のパートナー
香川県

○下水道管理における連携

栃木県宇都宮市にある越戸せせらぎ通りは、「下水道水緑景観モデル事業」として整備された親水水路で、地域住民の憩いの場として親しまれています。このせせらぎ通りを日頃から通学路として利用している地元中学校生徒会が、隣接する小学校児童やPTA、周辺住民も参加する地域ぐるみのボランティア活動を主催し、園路や水路の清掃を毎年定期的に実施する美化活動に努めています。





4. 競争と連携を重視した交通政策の展開

人口構造が大きく変化し、量から質への転換が一層求められるこれからの社会においては、事業者間の活発な競争や幅広い連携等を通じて、高齢社会に対応した新たなサービス展開を含め、より快適で利用しやすい輸送サービスの実現が求められる。また、交通事業の経営環境が変化する中で、必要な公共交通サービスをいかに確保していくかが課題である。

(快適で利用しやすい公共交通サービスの提供)

大都市圏を中心とした激しい通勤通学混雑は緩和が期待される一方、公共交通機関の利用者に占める高齢者の割合は急速に高まることが予想されるため、公共交通の目指すべき方向も、従来の通勤通学輸送等に対応した輸送力の拡大から、バリアフリー対策を始め、高齢者の利用を前提とした乗り継ぎ利便の向上や交通機関のゆとりの確保など誰もが使いやすい交通機関を目指した分野へと政策の重点を移していくことが一層求められる。

交通事業者によるバリアフリー対策の自主的な取組みを促進させるとともに、公共交通をめぐる経営環境が厳しさを増しているという現実に鑑み、交通事業者に整備のインセンティブが働きにくいものについては、行政としても引き続き重点的に支援していくことが必要である。

また、事業者間の競争や創意工夫を通じて、都市部の高齢化や職住近接等に対応したきめ細かなバス路線設定や鉄道駅の有効活用、女性や高齢者等による利用を狙ったさまざまなサービスの提供や需要創出型サービスの展開も期待される。

さらに、人口減少により従来のような輸送需要の増加が見込めない中で、個々の事業者における取組みだけでは限界が生じており、公共交通の利用を促進するためには、さまざまな主体が連携することにより、既存ストックを最大限活用しつつ、そのネットワーク性を向上させることが効果的である。

このため、ハード面はもちろん、ダイヤや運賃などといったソフト面においても、鉄道相互の連携、鉄道とバスの連携等公共交通機関相互の連携を更に強化するほか、沿線地域とも一体となった取組みにより、シームレス(注)で利便性の高い公共交通体系を形成することが不可欠である。特に、広域ネットワーク内においてこそ機能が発揮しうるICカードの導入は、幅広い連携を通じたネットワーク形成に寄与することが期待される。また、公共交通と自家用交通の連携による利便性の向上を図っていくことも重要である。

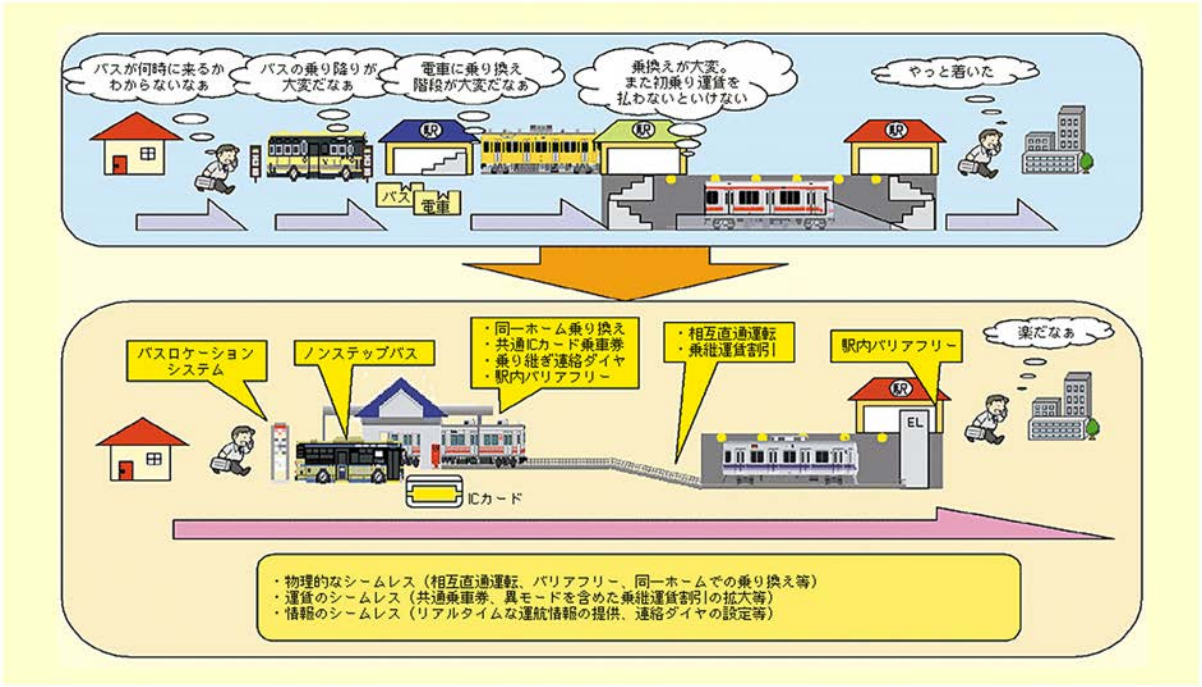
(公共交通サービスの確保)

人口構造の変化による旅客需要の減少に加え、規制緩和により事業者間の競争が促進されること等により、従来よりも厳しい経営を強いられる可能性もあり、また、沿線開発一体型のモデルも維持しにくくなること等から、今後事業者の投資余力の低下も懸念される。交通事業者が今後も必要な公共交通サービスを維持・確保していくためには、従来以上に経営の効率化を図り、人口減少社会にも対応できるよう経営体質を強化するなど、新たな時代に対応した事業構造への転換を進めていくことが求められる。

このため、事業者においては、より利用者の立場に立った利便性向上を図るほか、分社化等による経営のスリム化、複数事業者の連携による車両や券売機等の標準化、共同調達といったコスト削減等の取組みが進められており、さらに幅広い取組みが適切に実施できるような環境の整備が重要である。

また、過疎地域等の利用者の減少が著しい地域においては、事業者による公共交通サービスの維持ができなくなる事態がますます増加するものと考えられるが、地域のコミュニティを維持するためにも、生活交通の確保は重要な課題であり、地域の実情に応じたさまざまな取組みが進むような環境づくりが必要である。

図表I-3-1-8　公共交通シームレス化の推進



(注)シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとすること。具体的には、バリアフリー対策、同一ホームによる乗り換え、相互直通運転化、接続ダイヤの設定、乗継運賃割引の拡大、共通乗車船券の設定等

第2節　高齢者や女性などの社会参加の促進(注)

1．すべての人の暮らしを快適にするバリアフリー化の推進

　これまでに述べたように、我が国は、他に例をみないほど急速に高齢化が進みつつあり、すべての人が安全・安心に生活できる社会の形成が求められている。このような中で、すべての人の暮らしを快適にするバリアフリー環境を整備する必要性はますます高まっている。

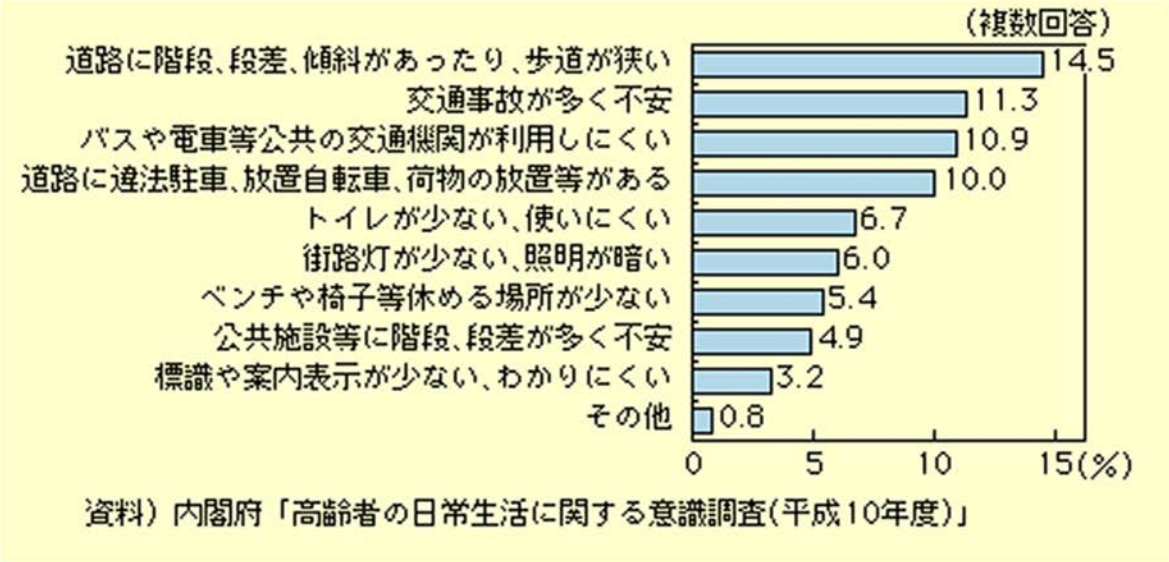
(注)バリアフリー化等の施策の詳細については、併せて第Ⅱ部第4章第6節を参照。

（高齢者の移動制約）

高齢者は、一般に、加齢と共に脚力、視力、聴力等の身体機能が低下し、移動の際には、階段の昇降、段差の乗り越えなど、物理的に大きな制約を受けることとなる。また、施設等の案内表示やアナウンスの確認等も心理的な抵抗となるなど、移動に係る制約は極めて大きいと考えられる。高齢者世帯の増加等により、高齢者のみで外出する機会が増えれば、行きたい所へ自由に行けないという移動制約の問題が、社会的にますます大きくなるものと考えられる。

高齢者に対する調査でも、外出時の障害として、公共交通機関や道路の使いにくさを挙げる割合が多くなっており、これらの改善は、高齢者のみならず全ての人の外出機会を増加させ、生涯現役社会の創造や健康寿命の増進にも資するとともに、今後労働人口が減少する中で、比較的健康な高齢者の労働力という人的資源を有効に活用していくためにも必要な環境整備である。

図表I-3-2-1　高齢者の外出時の障害



(交通バリアフリーの推進)

高齢者を含めたすべての人の移動の円滑化を図るため、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」では、旅客施設の新設・大改良及び車両等の新規導入に際して、移動円滑化基準に適合させることを義務付けている。また、平成22年(2010年)までに主要な鉄軌道駅、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、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、身体障害者対応型トイレの設置等のバリアフリー化を実現するという目標を定めている。さらに、街の中心として多くの人々が集まる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、駅前広場等の一体的なバリアフリー化を進める制度を設けている。

国土交通省では、交通バリアフリーを推進するため、関係地方公共団体等とも連携して、鉄道駅へのエレベーター、エスカレーターの設置、ノンステップバスやLRT(低床式路面電車)車両の導入等に対する補助を行うとともに、駅施設や駅周辺の歩行空間等を含め、より広い範囲でバリアフリー化を進めている。

また、ハード面での対策とあわせて、国民の交通バリアフリーについての理解の増進とボランティア意識の醸成を目的として高齢者等の介助体験・疑似体験等を行う「交通バリアフリー教室」の開催、公共交通機関のバリアフリー化の状況をインターネットで情報提供する「らくらくおでかけネット」など、ソフト面の施策についても積極的に推進している。

図表I-3-2-2　交通バリアフリー法の概要



▲交通バリアフリー法の仕組み

（注）市町村が基本構想を作成することができる「特定旅客施設」は、次のいずれかの条件をみたす旅客施設

ア．１日の利用者数が5,000人以上の旅客施設

イ．当該市町村の高齢化率等の地域の状況からみて、高齢者、身体障害者の利用者数がア．の旅客施設と同程度と認められる旅客施設

ウ．その他、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、移動円滑化事業を優先的に実施する必要が特に高いと認められる施設

【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人以上の原則としてすべての鉄軌道駅、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身体障害者用のトイレの設置
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
約51,000	鉄軌道車両	約15,000（約30%）
約60,000	乗合バス車両	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（約20～25%）
約1,100	旅客船	約550（約50%）
約420	航空機	約180（約40%）

・一般交通用施設
　重点整備地区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。

・信号機等
　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標識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。

駅のバリアフリー化



バリアフリー教室



低床式鉄道車両（路面電車）



コラム・事例　バリアフリー化大型ノンステップバスの試作車の開発

国土交通省では、バスメーカー4社と共同で、バリアフリー化大型ノンステップバス試作車の開発を行いました。これは、今後、公共交通機関の利用者の利便性を高め、交通バリアフリーをより一層推進することが必要であることから、バリアフリーに対応したバスの標準仕様の検討等を進めることにより、バス車両の製造コストの削減等を図り、その普及に資することを目的として開発したものです。

本試作車の主な特徴としては、1)乗降時に車高を下げるニーリング機能を設け、車いすでも楽に乗車できるようにしたこと、2)車内の車いすスペースには、素早く着脱できる固定装置を設置したこと、3)優先席は、高齢者の方が立ち上がりやすい高さとしたこと、4)降車ボタンを押しやすい位置に設置したこと、5)ベビーカーでも通りやすいよう通路を広くしたこと等が挙げられますが、試作車を開発したことにより、新たな技術的な課題やより利用者に配慮した工夫等についての検討課題も明らかとなりつつあるところです。

国土交通省では、本試作車をもとに、学識経験者、高齢者団体や身体障害者団体等の利用者、自動車メーカー、バス事業者等幅広い関係者から評価等を頂き、バス車両の標準化に向けた検討等を進め、交通バリアフリーの推進に努めていくこととしています。







(居住・生活環境のバリアフリー化)

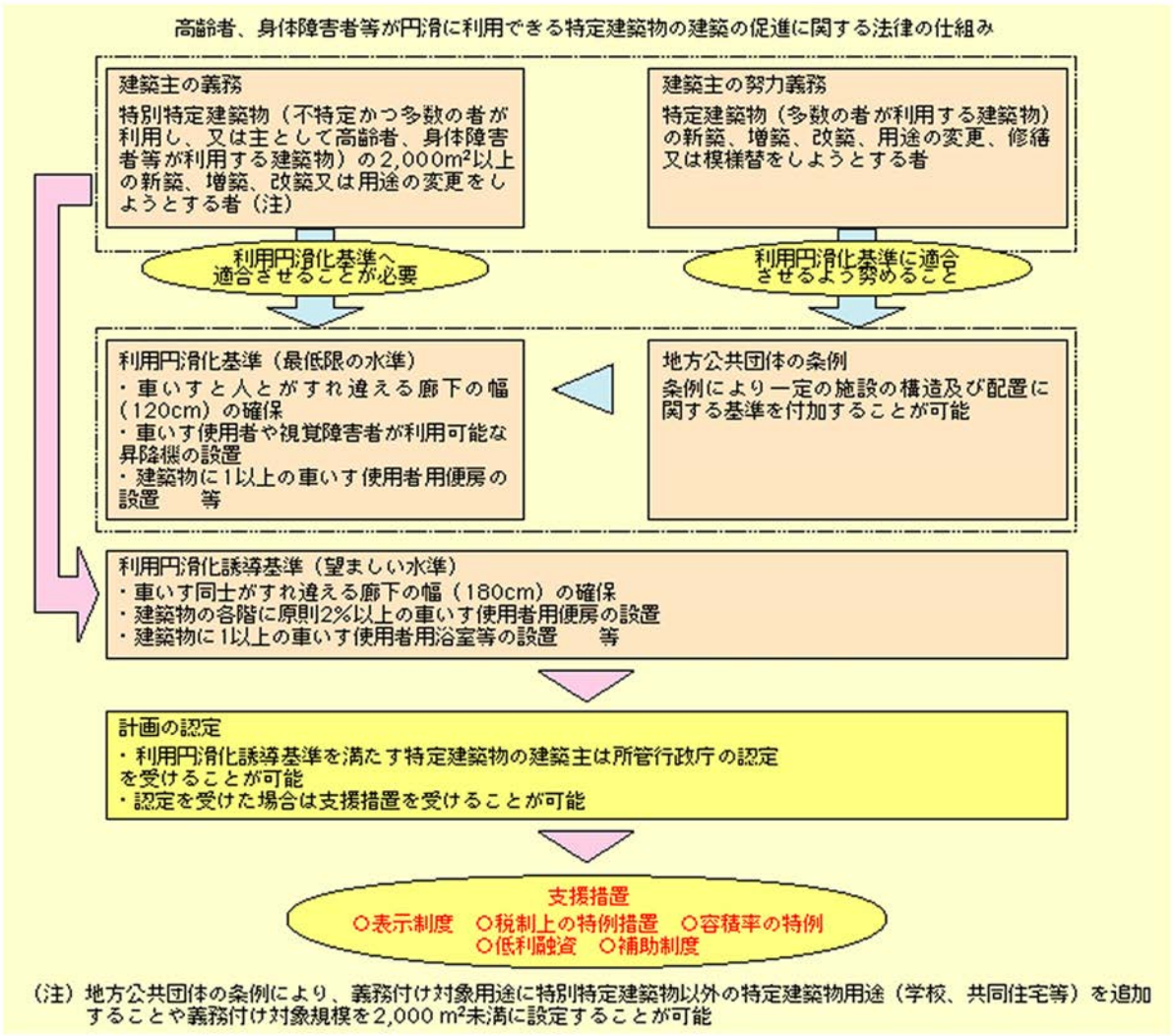
高齢化が急速に進展する中で、生活の基本となる住宅や利用頻度の高い建築物等におけるバリアフリー化のニーズはかなり高まると予想される。

このため、高齢者等の自立や介護に配慮したバリアフリー住宅の建設、購入、バリアフリー化のための改良について支援を行っているほか、公共賃貸住宅についてはバリアフリー住宅を標準仕様とし、高齢者の入居要件を緩和するなど、その普及を図っている。

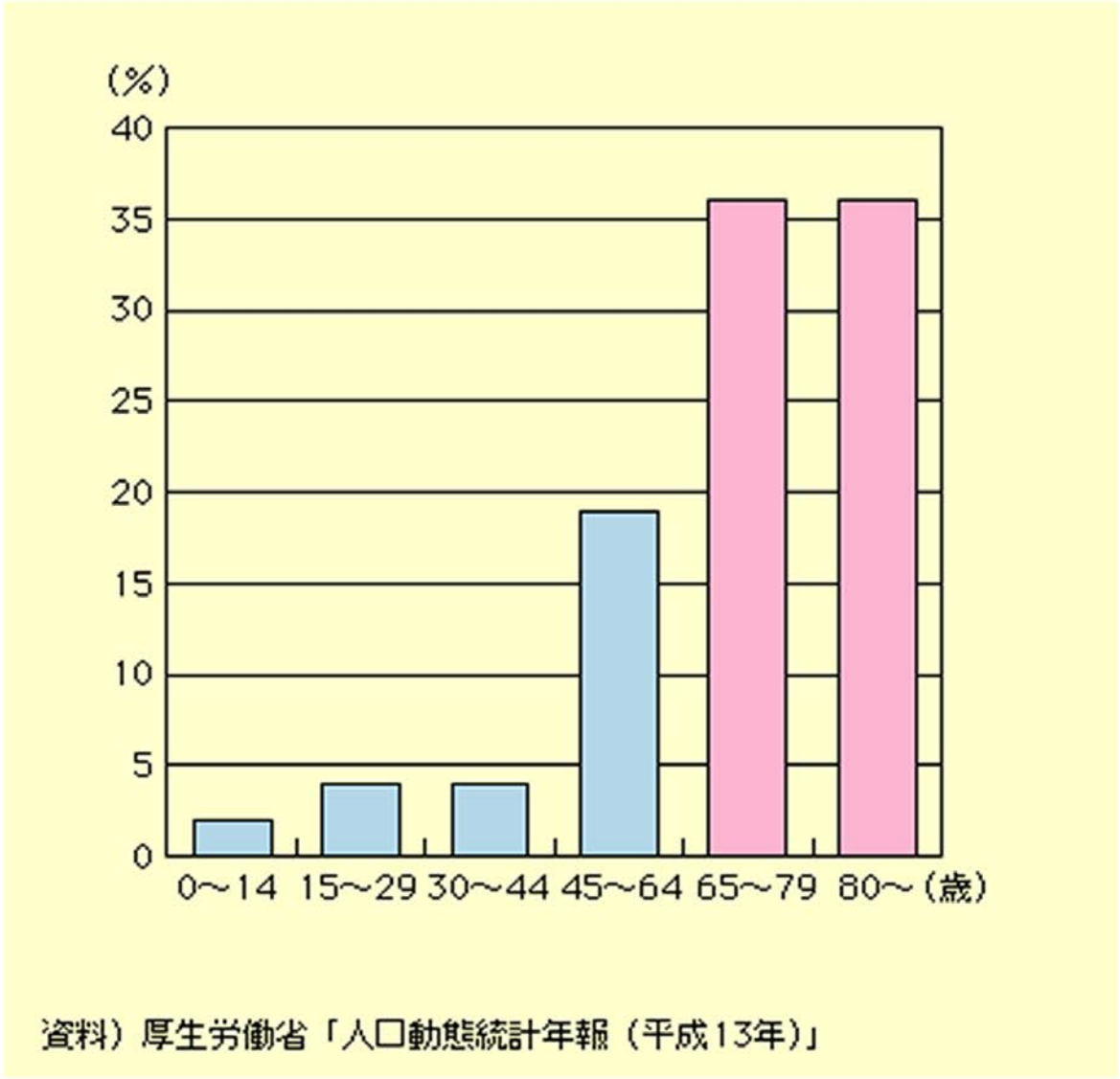
劇場、百貨店、ホテル等の不特定多数の人が利用する建築物については、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(ハートビル法)」に基づき、建築主にバリアフリー化の努力義務を課すとともに、その整備について一定の支援措置を講じており、その結果、指示対象となる新設建築物の約7割においてバリアフリー対応が図られている。さらに、平成14年の同法改正により、対象建築物を多数の者が利用する学校、共同住宅等に拡大し、そのうち一定の建築物の建築等について基準への適合を義務付けるとともに、支援措置を拡大することとした。

また、市街地における高齢者等に配慮した建築物と動く通路、エレベーター等の移動システムの一体的整備や、官庁施設のバリアフリー化を推進している。都市公園、河川や港湾緑地といったやすらぎ、うるおいの空間においても、誰もが利用しやすいように配慮した施設の整備を行うなどバリアフリー化を推進しているほか、福祉施設と一体となった公園の整備等も行っている。このほか、これまで交通施設、観光施設、商業施設等でばらばらに使用されてきた案内図記号についても標準化を図ったことにより、視力の衰えた高齢者等すべての人にとってわかりやすい案内情報の提供が期待される。

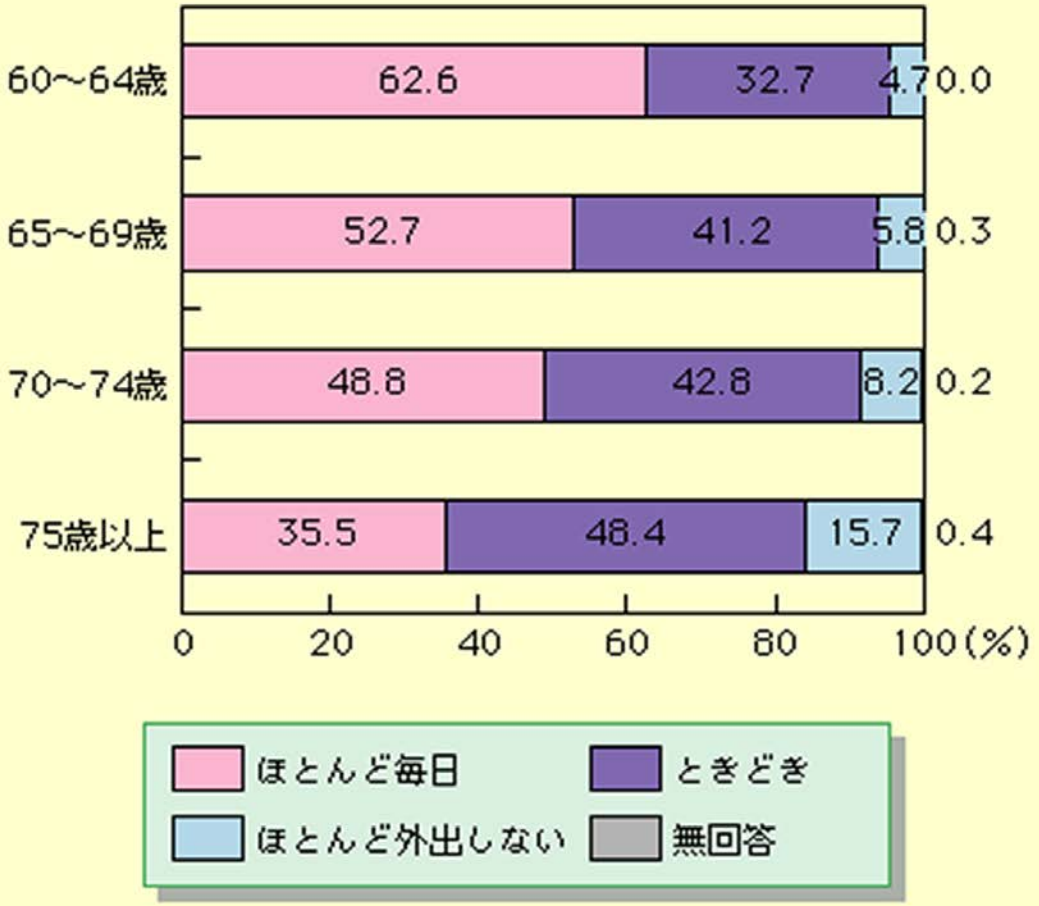
図表I-3-2-3　ハートビル法の概要



図表I-3-2-4　年齢層別家庭内事故死亡者における転倒・転落による死亡者の割合(平成13年)



図表I-3-2-5　年齢層高齢者の外出状況



資料）内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果（平成12年度）」

(高齢者の交通安全対策)

身体機能の低下や空間認識とのギャップにより事故に遭いやすく、また、一旦事故に遭えば身体に大きな影響を受ける蓋然性の高い高齢者にとって、交通バリアフリーの推進は、単なる移動の円滑化のみならず、安全対策としての意義も大きい。

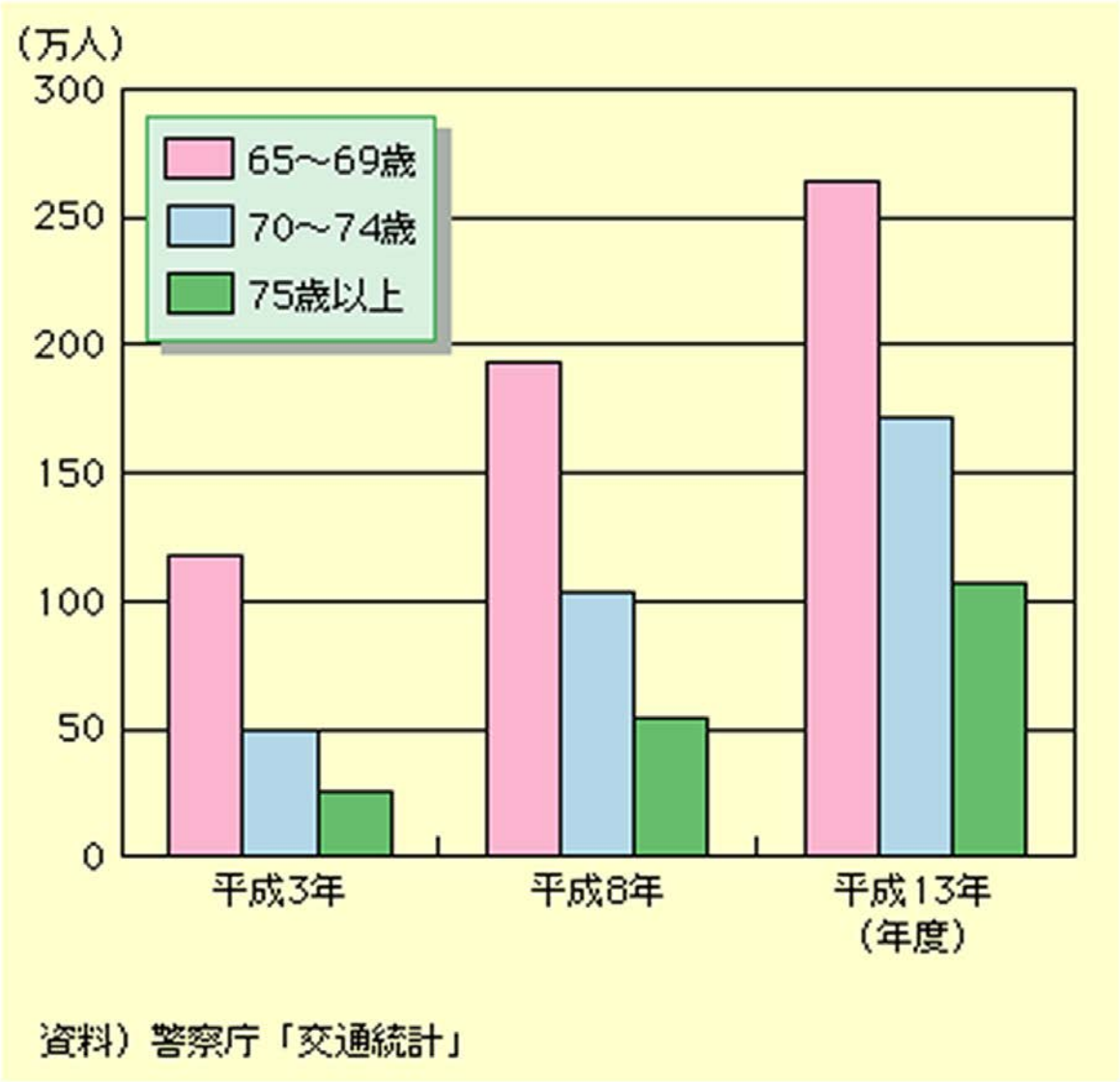
一方、高齢者の免許保有者数は着実に増加し、外出時の主な交通手段として高齢者が自分で運転する自家用車の割合は3割に達している。また、その運転頻度も週2〜3回以上の割合が約9割を占めており、移動利便性に優れた自家用車の利用が更に増加することも考えられる。このような状況の中、65歳以上の高齢者が第1当事者(交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者)となった自動車事故件数が平成13年には平成元年の約5倍に増加し、交通事故全件数に占める割合も上昇している。交通事故による死者数の推移をみても、65歳以上の高齢者の割合が高まっている。

高齢者の交通事故件数が増加している中で、交通バリアフリーの推進等により公共交通機関の利用利便性の向上を図ることは、高齢者層の公共交通機関への利用の転換を通じて、交通事故の低減にも資するものと考えられる。

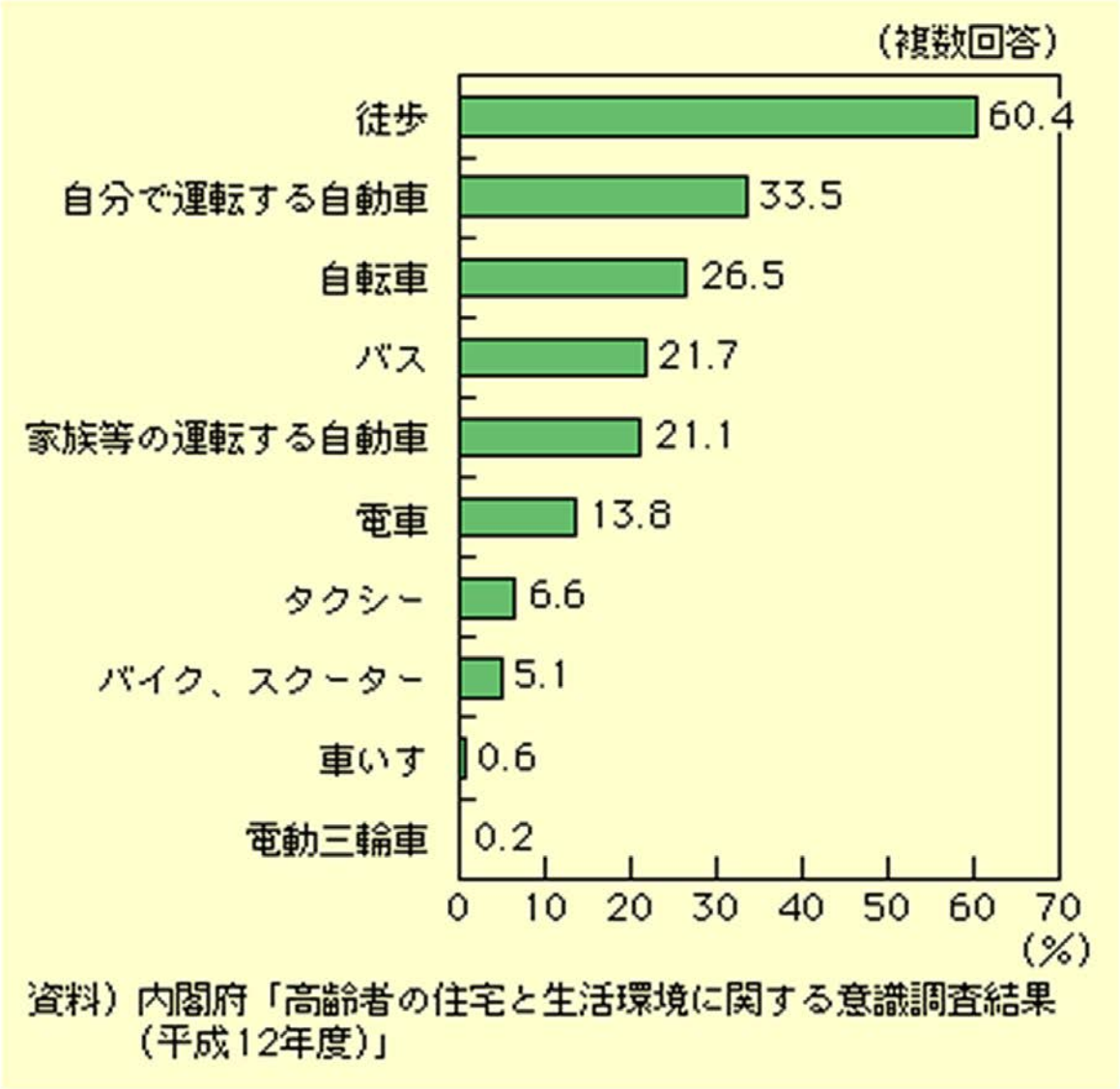
また、幅の広い歩道の整備や歩道のフラット化、歩行者等を優先する道路構造等による「あんしん歩行エリア」の形成、車よりも歩行者等の安全・快適な利用を優先する「くらしのみちゾーン(仮称)」の形成等を図ることとしており、これらは高齢者等の事故防止にもつながるものと考えられる。

このほか、情報技術を活用し、自動車運転者の運転負担の軽減や事故の未然防止等に有効な先進安全自動車(ASV：Advanced　Safety　Vehicle)の開発・普及等の推進を図っており、加齢とともに身体機能が衰える高齢者の安全性の向上にも有効なものと期待される。

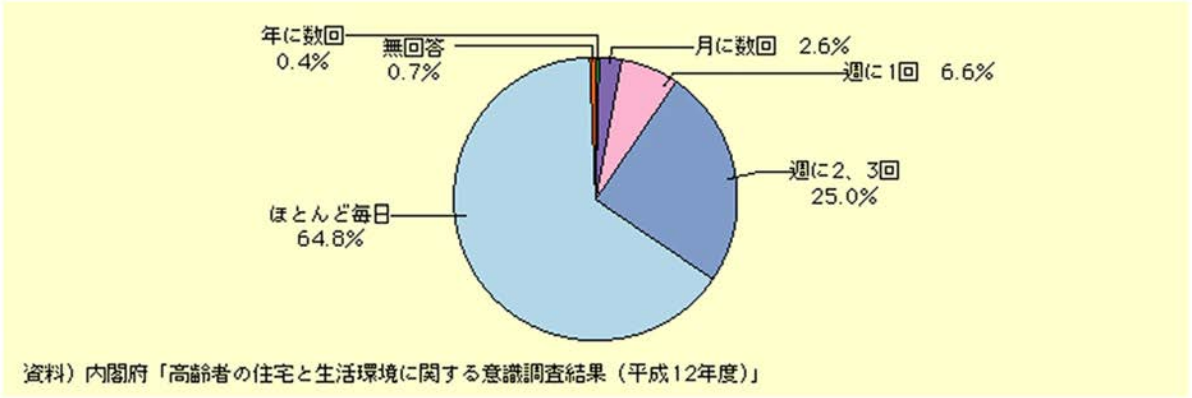
図表I-3-2-6　年齢別普通免許保有者数の推移



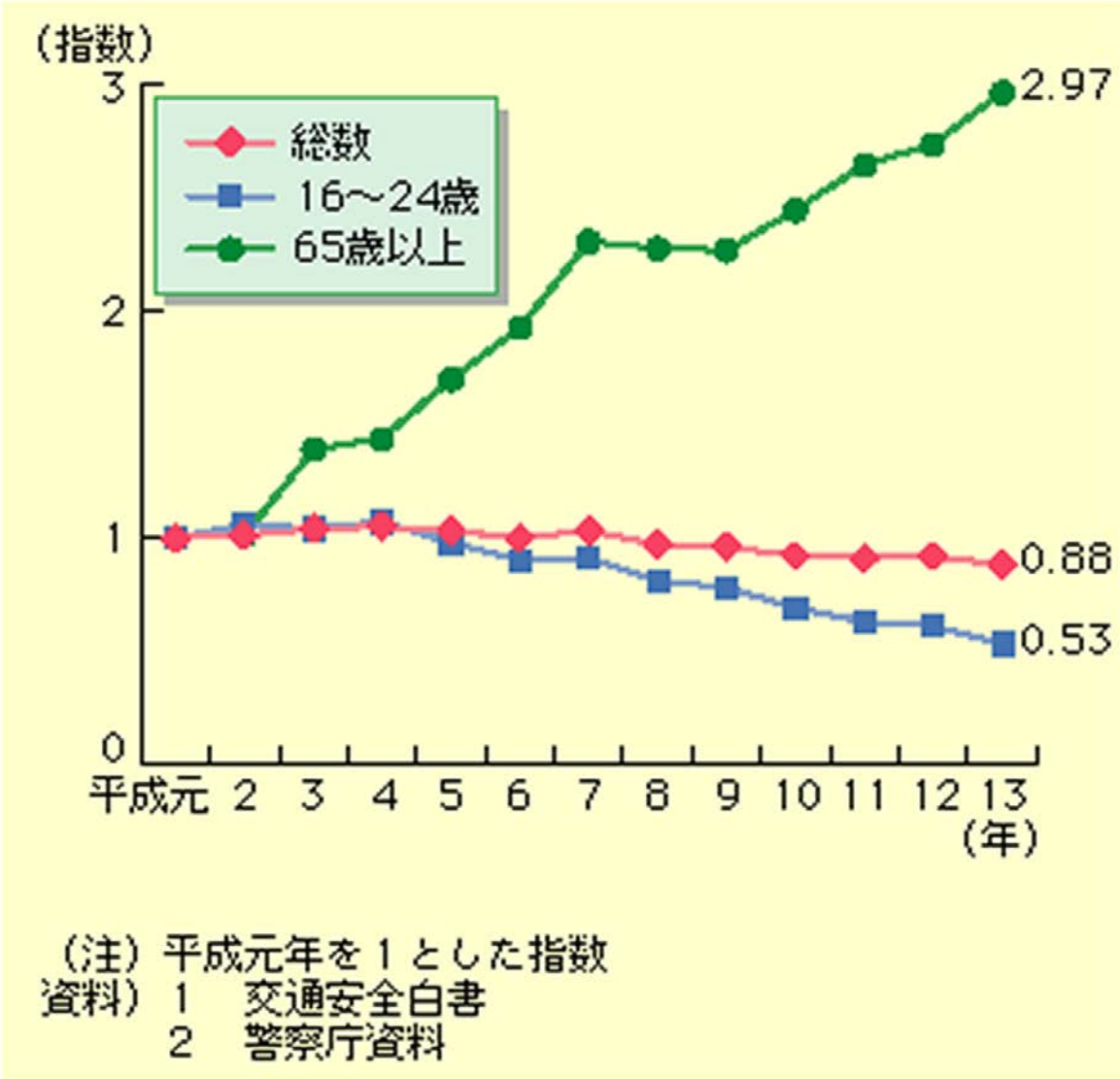
図表I-3-2-7　高齢者(60歳以上)の外出手段



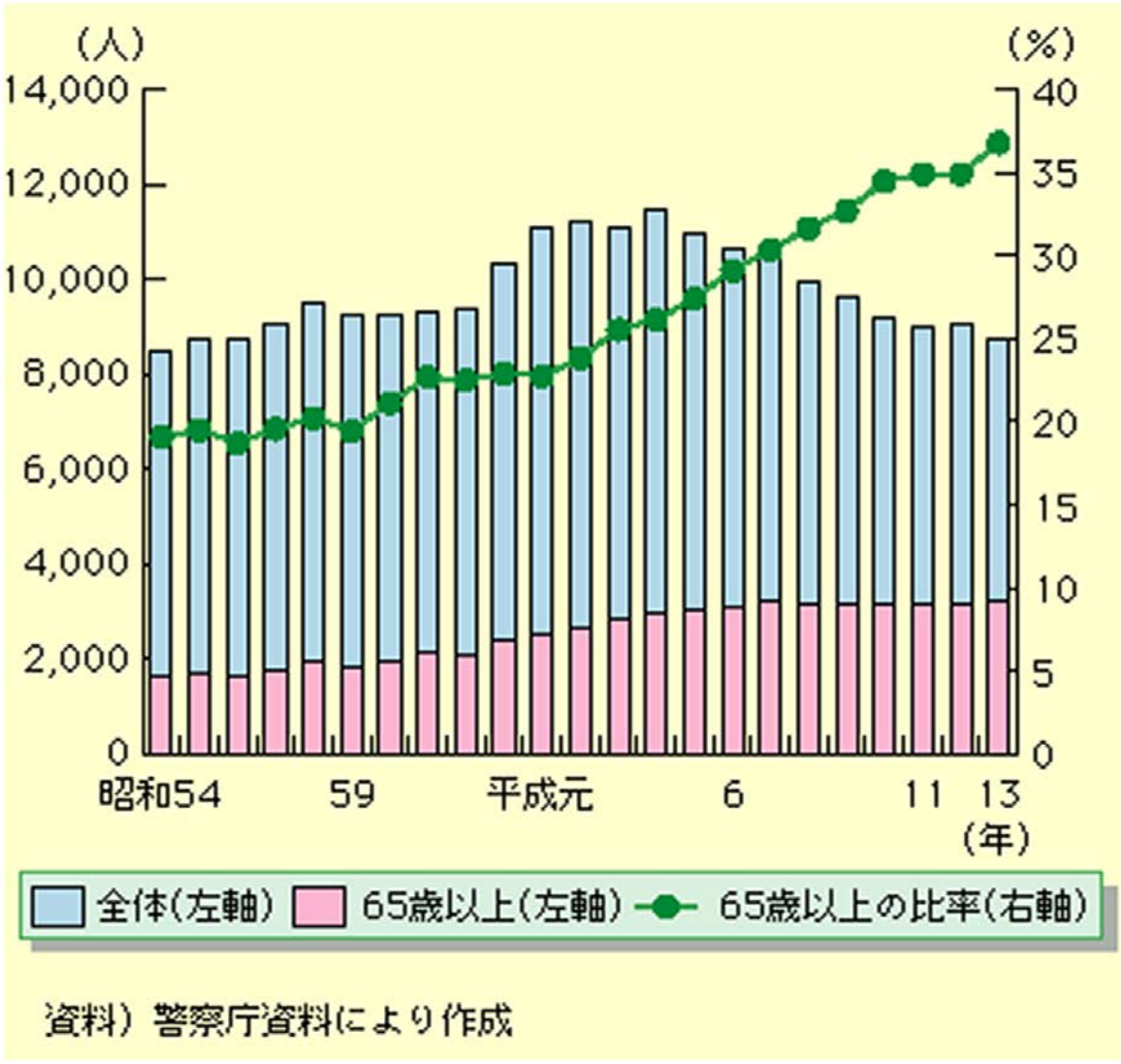
図表I-3-2-8　高齢者(60歳以上)の自動車運転頻度



図表I-3-2-9　自動車(第1当事者)運転者の若者・高齢者別死亡事故件数の推移



図表I-3-2-10　年齢層別交通事故死者数の推移



資料）警察庁資料により作成

コラム・事例　運転免許証を自主返納した高齢者に対する公共交通機関の優遇定期券の発行

静岡県内のバス事業者7社では、高齢者の交通事故防止等に寄与する観点から、従来より、65歳又は70歳以上の高齢者を対象として、運賃の割引等を行う高齢者優遇定期券を発行してきましたが、平成14年6月より、新たに、自動車運転免許証を自主返納した60歳以上の方についても、高齢者優遇定期券を購入することができるよう、本制度の拡充が行われました。

これは、同年6月に改正道路交通法が施行され、加齢に伴う身体機能の低下等の理由により、自動車運転免許証を返納した者に、運転経歴証明書が交付されることとなったため、同県警察本部からの協力要請もあって、高齢者の事故防止の促進と免許証返納者の外出時の移動手段の確保及び公共交通機関の利用促進を図る観点から実施することとしたものです。また、一部の事業者では、これに併せて、高齢者優遇定期券の対象範囲を見直し、従来の70歳以上から65歳以上を対象とする拡充も行なわれています。

このような取組みは、我が国ではじめて静岡県で行われたほか、秋田県でも実施されており、今後、高齢者が増加していく中で、高齢者の安全や足の確保の観点からも、このような交通事業者と関係行政機関との連携した取組みが普及していくことが期待されています。



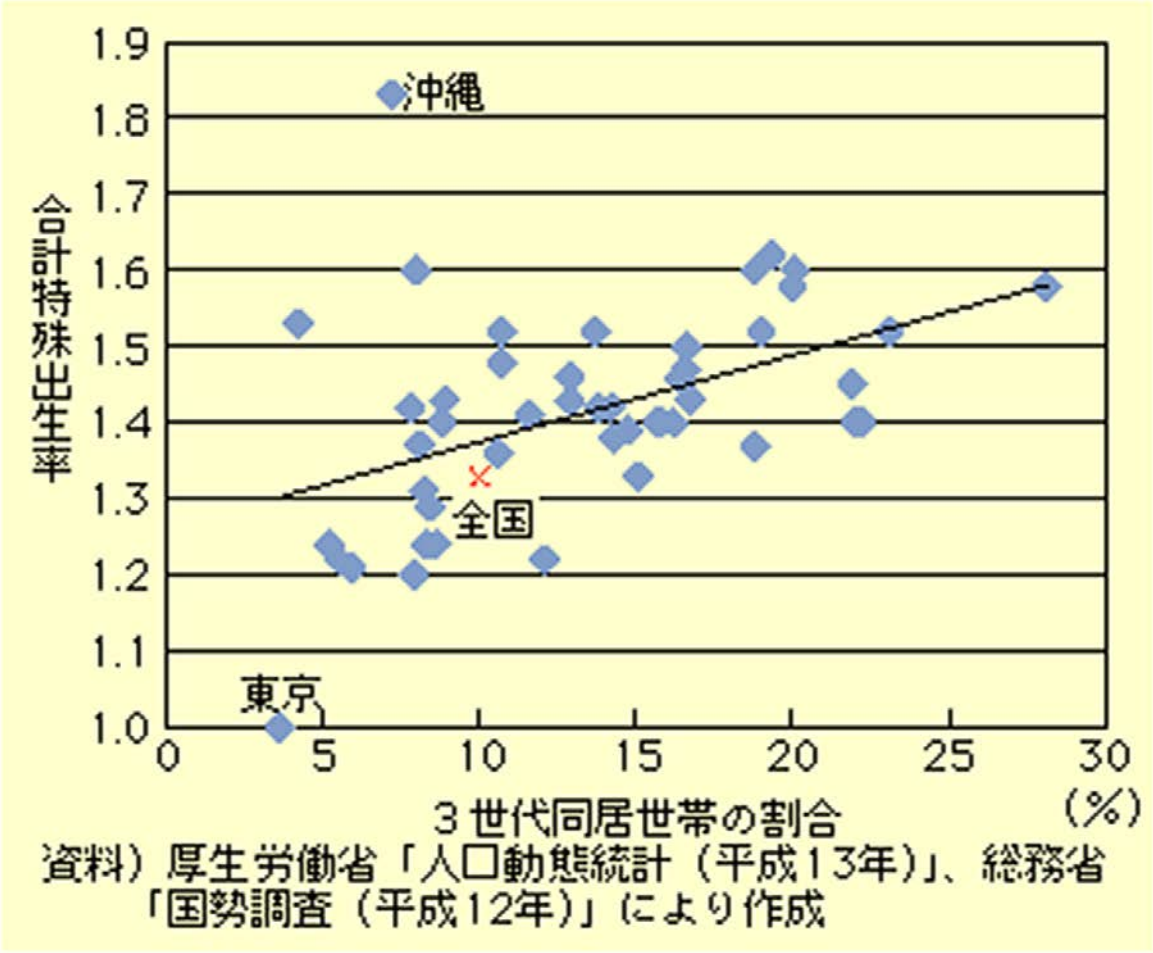
2. 子育てを支援する生活環境(子育てバリアフリー環境)の整備

(女性の社会進出の促進)

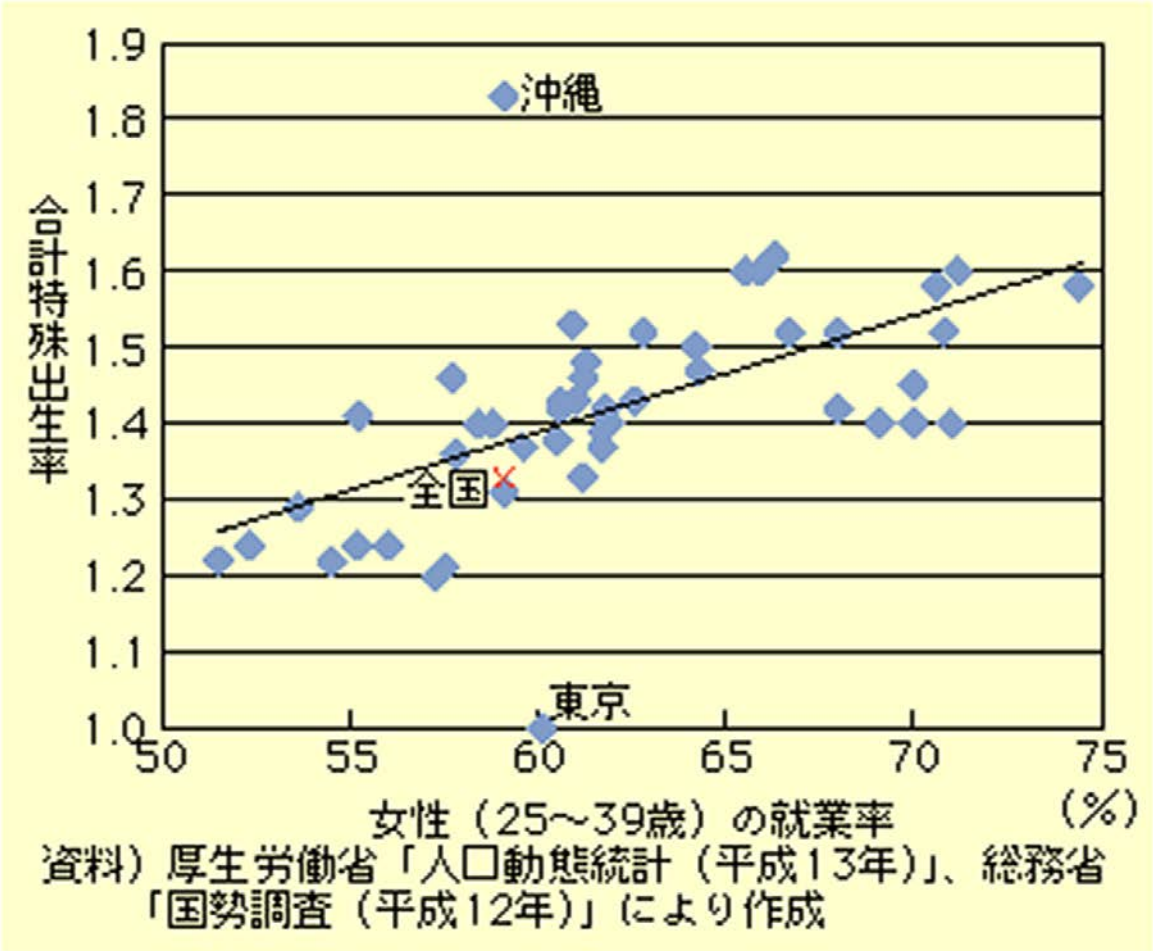
先に述べたように、我が国では近年少子化が著しく進んでおり、少子化対策が政府全体の課題となっている。我が国の少子化の要因としては、女性の社会進出や価値観の変化、出産に伴う退職による大きな収入減、高額な教育費など様々な社会的・経済的要因が指摘されているが、核家族化の進展とともに、女性には「仕事」か「育児」かの二者択一が求められ、その両立ができなかった社会環境も大きな要因と考えられる。最近でも、三世代同居率が高く、仕事と育児の両立しやすい環境にある地域においては、女性の有業率、出生率が共に高くなっている。

しかしながら、今後、世帯の小規模化が一層進むものと予測される中で、三世代同居等による育児はますます期待できなくなる状況であり、社会全体として子育てを支援する環境整備が必要となっている。また、我が国の生産年齢人口が減少する局面において労働力の制約を緩和するためにも、仕事と育児の両立を通じた女性の社会参加の促進が不可欠である。

図表I-3-2-11　3世代同居世帯の割合と合計特殊出生率の関係(都道府県別)

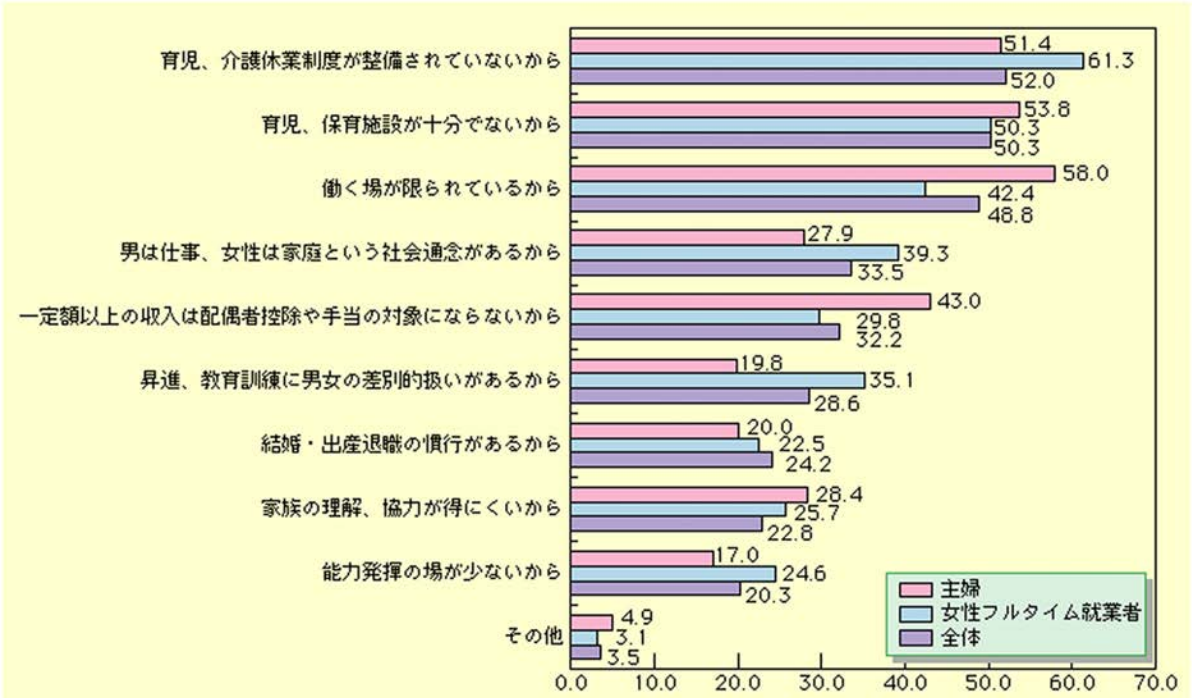


図表I-3-2-12　女性(25～39歳)の就業率と合計特殊出生率の関係(都道府県別)



少子化対策の実効をあげていくためには、福祉、労働、教育、暮らし等あらゆる分野で、関係省庁が連携して進めていく必要があり、国土交通省としても、子育てを支援し、女性が積極的に社会参加できるような環境の整備に取り組んでいる。

図表I-3-2-13　「女性は働きやすい状況にない」理由



（注）1　主婦は、「主婦（パートタイム従業者）」と「主婦（無職）」の計である。
2　回答者は、現在の女性は「どちらかといえば働きやすい状況にあるとは思わない」、又は「働きやすい状況にあるとは思わない」と答えた1,325人。そのうち、女性フルタイム就業者は191人、主婦は405人
資料）内閣府「国民生活選好度調査（平成13年度）」

（子育てを支援するゆとりある住宅取得等の促進）

少子化の進行、特に結婚した夫婦が持つ子供の数が減っている背景には、若い世代を中心として、家族の形成にあわせたゆとりある住宅を確保することが困難となっている状況があるとの指摘がある。このため、住宅金融公庫融資の活用による良質なファミリー向け住宅の供給を促進するとともに、三大都市圏においては、一次取得者が初めて共同住宅を取得する際の融資額の加算等の施策を実施している。また、住宅取得等資金の贈与について、相続時精算課税制度の非課税枠の特例の創設などによって、若年世代などの住宅取得時における自己資金の確保を支援し、ファミリー世帯による住宅取得の促進を図ることとしている。さらに、特定優良賃貸住宅や公団賃貸住宅等の供給により、良質なファミリー向けの公的賃貸住宅の供給を促進している。また、新たに、高齢者のライフステージに適した住替えを支援しつつ、高齢者等の保有する住宅資産を賃貸住宅として活用することにより、賃貸住宅市場において不足しているファミリー向けの良質な賃貸住宅の供給促進を図ることとしている。

さらに、子育て期にある多子世帯等がゆとりある住宅に入居できるように、既設の公社等の住宅の改善・更新により良質な賃貸住宅の供給を促進するとともに、公営住宅及び特定優良賃貸住宅において多子世帯等の優先入居を実施している。

（職住近接の実現による共働き世帯の支援）

利便性の高い都心での居住を希望する子育て世帯等のニーズに対応するため、既存オフィス等のファミリー向け賃貸住宅等への転用をはじめとする多様な都市型住宅供給を促進することとしている。

また、大都市地域等の既成市街地において、快適な居住環境の創出、都市機能の更新等を図りつつ、職住近接型の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。

(安心して外出等ができる環境の整備)

妊産婦、乳幼児連れの利用者等すべての人が公共交通機関を使いやすくするバリアフリー化を推進しているほか、多数の者が利用する建築物について、妊産婦、乳幼児連れの利用者等すべての人が円滑に利用できる建築物のバリアフリー化を推進している。

また、道路、公園、官庁施設等において、妊産婦、乳幼児連れの利用者等すべての人が快適に利用できるバリアフリー化を推進している。さらに、公園、官庁施設や市街地再開発事業等において、子供サイズの便器・手洗い器、ベビーベッド、ベビーチェア、ゆったりした化粧室、授乳室の設置などの子育て世帯が安心して利用できるトイレの整備を推進するほか、公共交通機関の旅客施設においても、ガイドラインに基づきこれらの整備が進められている。

（育児施設の住宅・駅施設等への併設等）

仕事と育児の両立のために働く女性が求めるサービスとして、保育サービスの充実は重要である。今後、女性が安心して社会参加するため、国土交通省においても、育児施設の充実等の支援を強化していく必要がある。

このため、都心部等の立地に優れた公営住宅の建替え等に際して、保育所等の子育て支援施設の一体的整備を推進するとともに、市街地再開発事業等における施設建築物内への保育所等の導入の促進、総合設計制度における保育所等に係る容積率制限の緩和等により、住宅等と保育所との併設を促進している。

また、近年、鉄道利用者へのサービス向上等の観点から、鉄道事業者が鉄道駅等への育児施設の併設に取り組みつつある。通勤に鉄道を利用する者が多い中で、出勤時に子供を預けて帰宅時に引き取ることができる等鉄道駅等への育児施設の併設は利便性が高く、育児を支援し、女性の社会参加を促進する上で有効であることから、今後、より一層の促進に向けた方策の検討が必要である。

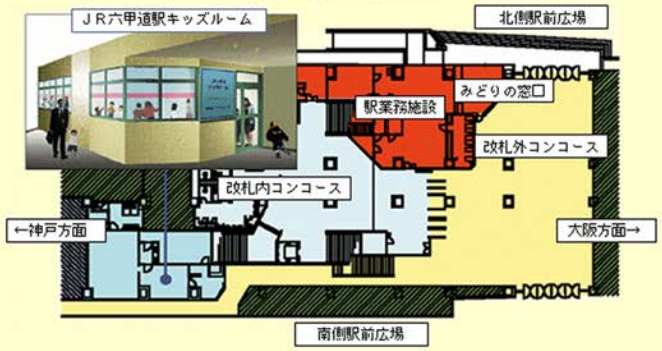
図表I-3-2-14　鉄道駅における子育て支援施設の代表例

鉄道事業者名	名　称	場　所
ＪＲ東日本	Ｊキッズ・プラネットＪＲ鶴見保育園	鶴見駅
	ポピンズナーサリー　小机	小机駅
	ピノキオ幼児舎西八王子園	西八王子駅
	大森駅前保育園	大森駅
	Ｊキッズルミネ北千住保育園	北千住駅
	国分寺Ｊキッズステーション	国分寺駅
京王電鉄	ポピンズナーサリー京王	つつじヶ丘駅、府中駅
小田急電鉄	小田急ムック保育園	喜多見駅、相模大野駅、海老名駅
東京急行電鉄	ベネッセチャイルドケアセンター	鷺沼駅
	ピコピコハウス	綱島駅
京浜急行電鉄	京急キッズランド井土ヶ谷保育園	井土ヶ谷駅
	京急なかよし保育園	金沢文庫駅
	京急キッズランド上大岡保育園	上大岡駅
相模鉄道	そうてつ保育園GENKIDS	緑園都市駅、二俣川駅
南海電気鉄道	南海マミーズアイすみのえ保育園	住ノ江駅
	マミーズアイ　ブリスクール林間田園都市	林間田園都市駅
京阪電気鉄道	京阪キッズワールド守口	守口市駅
阪急電鉄	阪急キッズワールド池田	池田駅



公共施設における子供連れ利用者に配慮したトイレの整備

駅構内に併設された保育施設




駅構内に設置されたベビー休憩室（JR上野駅）

コラム・事例　公共賃貸住宅と保育所の合築・併設

女性の社会進出に伴い共働きの世帯が増えるなど、仕事をしている間、子供を預けたいというニーズが高まっていることから、都市部などの立地に優れた公共賃貸住宅団地に、保育所を合築、併設する事例が増えてきています。

東京都では、住宅マスタープランに、「若い世代が安心して子どもを生み育てられる居住の実現に向けて、子育て支援施設を併設した民間の共同住宅の供給や公共住宅等の整備」を目標として掲げており、平成13年に第一期の入居が始まった都営港南四丁目第3団地では、昭和30年代の住宅団地の建替えにあわせて、高齢者向けやファミリー向けなど多様な住宅が入った5棟237戸の都営住宅を建設するとともに、地元区との連携のもとに区立保育所が併設されました。

この保育所には、都営住宅の居住者の児童や周辺地域の児童約140人が通っていますが、都心へ向かうターミナル駅(品川駅)まで徒歩10分と近接していることから、通勤前に子供を預ける人も多く、また夜7時過ぎまでの延長保育が行われていて、働き盛りの若い世代にとって心強い味方となっています。

さらに、第二期事業においては、児童館や地域開放広場の設置も予定されており、より充実した子育てを支援する環境づくりが進められています。

このように、保育所を併設した公共賃貸住宅は、全国で約300箇所(平成14年3月現在)が既に整備されていますが、国土交通省では、一定の公営住宅の建替えにおいて、保育所等の社会福祉施設を原則として併設することとしており、今後もこのような事例が増えていくことが望まれています。



3. 高齢者が安心して暮らせる生活環境の整備

高齢者人口や高齢者のみの世帯数が急速に増加していく中で、高齢者が自立していきいきと生活できる環境を実現するためには、交通や住宅などのバリアフリー化の推進に加えて、市場環境の整備や福祉施策との連携などにより高齢者が安心して暮らせる居住環境を確保するとともに、福祉や介護を支えるモビリティーを確保することが一層重要である。

(1)高齢者が安心して暮らせる居住環境の確保

(高齢者居住法による賃貸住宅市場の整備)

民間賃貸住宅においては、高齢者に関して、家賃の滞納等様々な不安が多い状況にあるため、高齢者の入居が敬遠されやすい実態がある。このような不安を解消し、民間活力と既存ストックの有効活用を図りつつ、高齢者に適した良好な居住環境が安定的に確保されるよう、平成13年4月に「高齢者の居住の安定確保に関する法律」が成立し、同年10月には全面的に施行されている。

同法においては、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、建設費補助等を行うことにより、その整備の促進を図ることが盛り込まれているほか、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とともに、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制度や高齢者が終身にわたり安心して居住できる仕組みとして終身建物賃貸借制度を創設するなど、賃貸住宅市場の整備を通じて高齢者の居住の安定を確保することを目指している。

(福祉施策との連携)

高齢者が安心して暮らせる居住環境を確保するためには、公的賃貸住宅等のハードの整備にとどまらず、福祉施策との連携により、ソフトの面におけるきめ細かい配慮を行っていくことが重要である。

このため、高齢者の生活に配慮した設備・仕様を備えた公共賃貸住宅の供給と併せて、ライフサポートアドバイザー(生活援助員：LSA)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っている。

また、高齢者世帯における孤独や痴呆・病気等への不安を和らげ、高齢者一人一人が自立した穏やかな老後を送るとともに、家族も安心して日常の生活ができるための方策として、個々の生活を確保しながら共同の食堂等で集合住宅的な住まい方を行う「コレクティブハウジング」、少人数を単位とした共同住宅の形態でスタッフとともに共同生活を送る「グループホーム」といった福祉・介護等と連携した高齢者の新たな住まい方に対し、公共賃貸住宅を活用した支援が行われている。

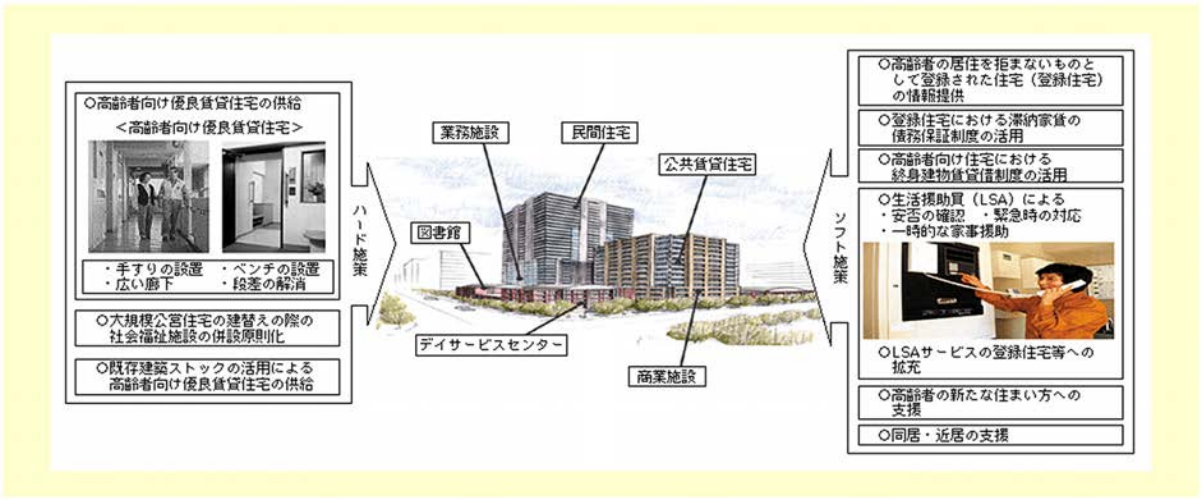
（住宅と社会福祉施設等との合築・併設の推進）

公共賃貸住宅ストックを円滑に更新するとともに、高齢者世帯が安心して生活できる居住環境を整備するため、大規模公営住宅等の建替え時においてデイサービスセンターなど社会福祉施設等との合築・併設を推進している。

（同居・近居の支援）

高齢者と子供等の家族との同居や近居などへのニーズに応えるため、住宅金融公庫による特別割増融資や親子リレー償還の期間の延長を認める措置、公団による高齢者同居多世帯向け賃貸住宅や入居時の当選率の優遇などの措置が講じられている。

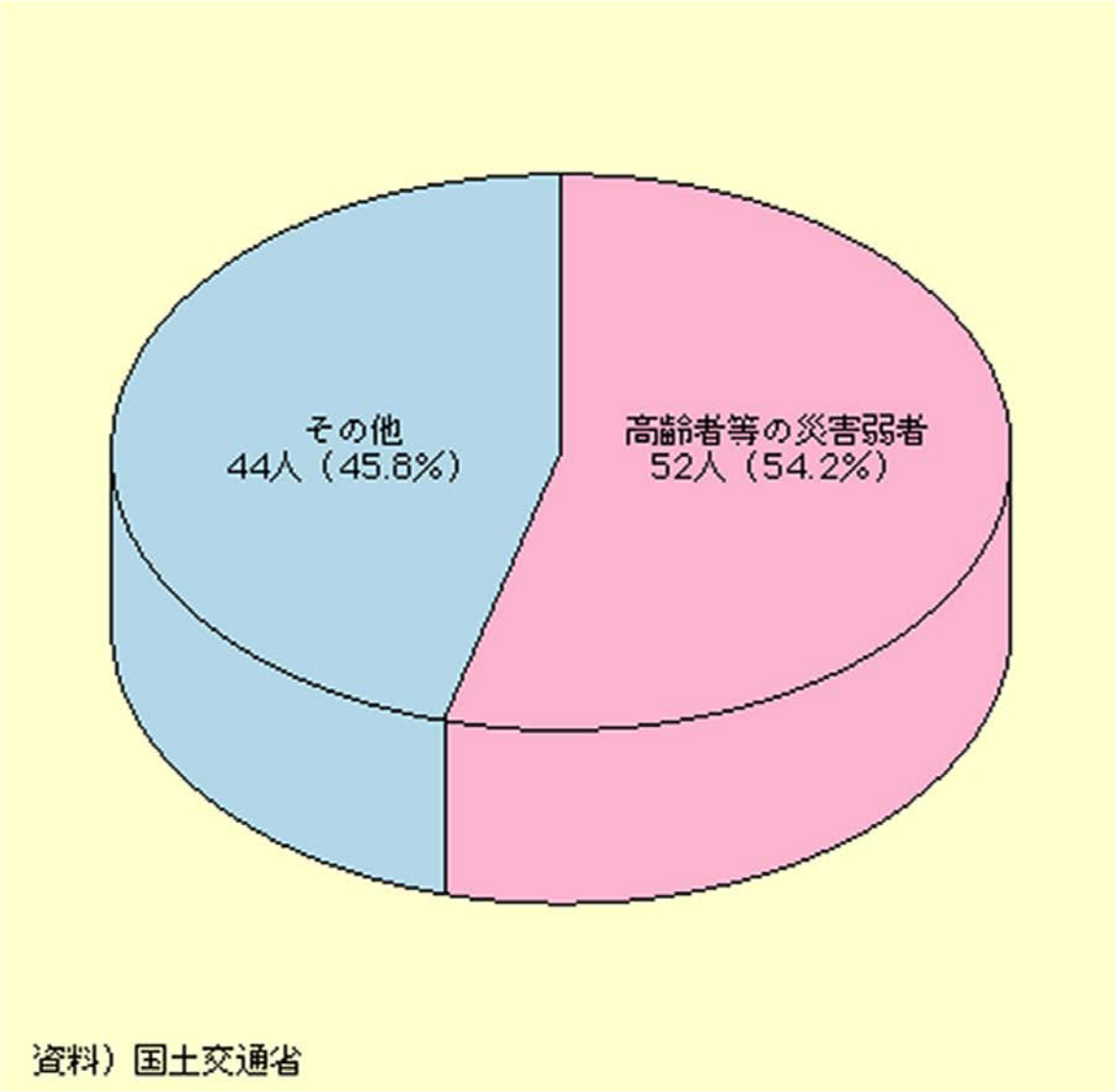
図表I-3-2-15　高齢者を支える様々な住宅施策



(高齢者等の災害弱者への対策)

種々の災害が生じたとき、高齢者等災害弱者は、自力での避難が不可能、あるいは避難に時間がかかることが多い。また、少子高齢化に伴う病院・老人ホームといった災害弱者関連施設の増加もあり、災害被害者における災害弱者の割合も高くなっている。

図表I-3-2-16　土砂災害による死者・行方不明者に占める災害弱者の割合(平成9～13年)



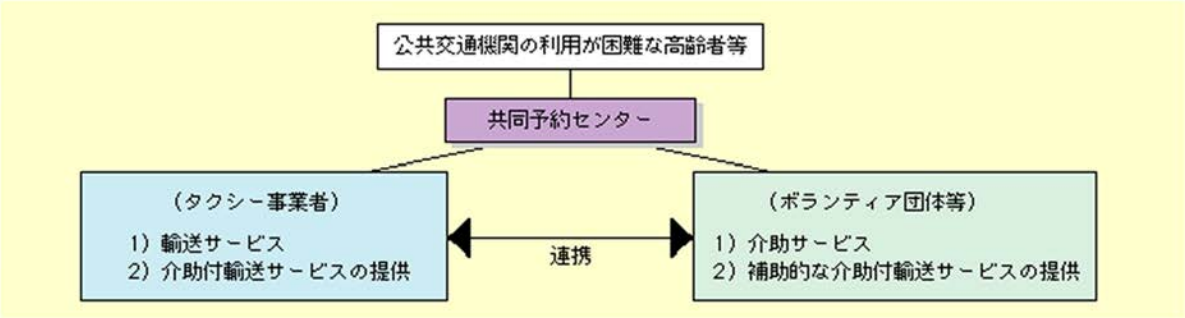
このような災害弱者を災害から守るため、土砂災害等のおそれが高く整備に緊急を要する重点箇所の特定による短期集中型事業への重点化等のハード的対策や、災害情報の提供や土砂災害特別警戒区域等内の災害弱者関連施設等の建築のための開発行為の制限等のソフト的対策など、ハード面及びソフト面の両面から様々な対策に取り組んでいる。

(2)福祉や介護を支えるモビリティーの確保

(介助を要する高齢者等のためのスペシャル・トランスポート・サービス(ＳＴＳ)の導入)

介助を必要とする高齢者等の移動ニーズにきめ細かく対応するためには、ドア・ツー・ドアの輸送サービスの充実が不可欠である。このため、タクシー事業者による福祉タクシーの導入を推進するとともに、小型車両による軽福祉タクシーの導入を可能にすることにより費用面等の利便性の向上を図ってきたところであるが、タクシー事業者とボランティア団体等が、それぞれの専門分野を活かしたすみわけを図りつつ、共同予約受付けなどにより、全体として効率的で利便性が高く安全な輸送サービスを提供することを目的として、スペシャル・トランスポート・サービスの実証実験に取り組んでいる。

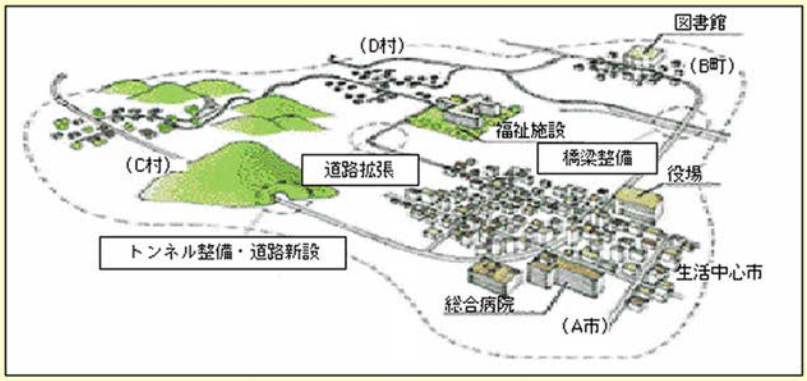
図表I-3-2-17　スペシャル・トランスポート・サービス(STS)概要図



（福祉・介護等サービスを支援する道路整備の推進）

自らの行政区域内に福祉・介護・医療等基礎的な生活条件に関するサービスを確保できない市町村において、複数市町村による社会福祉施設等の整備と施設の共同利用に資する道路整備を推進する地域連携総合支援事業を実施している。

図表I-3-2-18　地域連携を強化する道路整備のイメージ



4. 少子高齢化に伴う新たな輸送サービスの展開

(1)ゆとりある暮らしを実現する新たな輸送サービスの提供

少子高齢化の進展に伴って増加する高齢者や社会参加の進む女性層を中心に、従来にはみられなかったような新たなニーズが生まれている。これらに対応した輸送サービスの展開が、新たなビジネスチャンスや新産業の創出につながるとともに、社会全体の利便性を向上させ、ゆとりある暮らしの実現に役立つことが期待される。

（ＩＣカードシステムの導入）

ITを活用した新たなサービスとして、公共交通機関の乗車券等へのICカードの導入が進められている。ICカードはその都度切符を買う必要がなく、改札機に軽く触れるだけで乗車が可能となるため、運賃表の確認や切符の購入等が大きな負担となっている高齢者等にとっては、特に利便性が高いサービスである。ICカードの導入により、複数の交通機関の連携はもとより、交通機関を超えたサービスの導入、さらには、ポストペイ方式(注)による柔軟で多様な運賃割引サービスの設定等様々な可能性が広がっており、高齢者を含めた公共交通機関の利用促進が期待できるものであることから、国土交通省としても、その普及に向けた研究、支援を行っている。

(注)カードの利用実績をコンピュータで管理し事後に精算する方式。利用データがカードに蓄積されるため、利用頻度や金額に応じた割引、オフピーク割引、家族割引、ポイント制の採用等が柔軟に実施できるほか、顧客に応じたきめ細かなサービスの提供が可能となるものと期待されている。

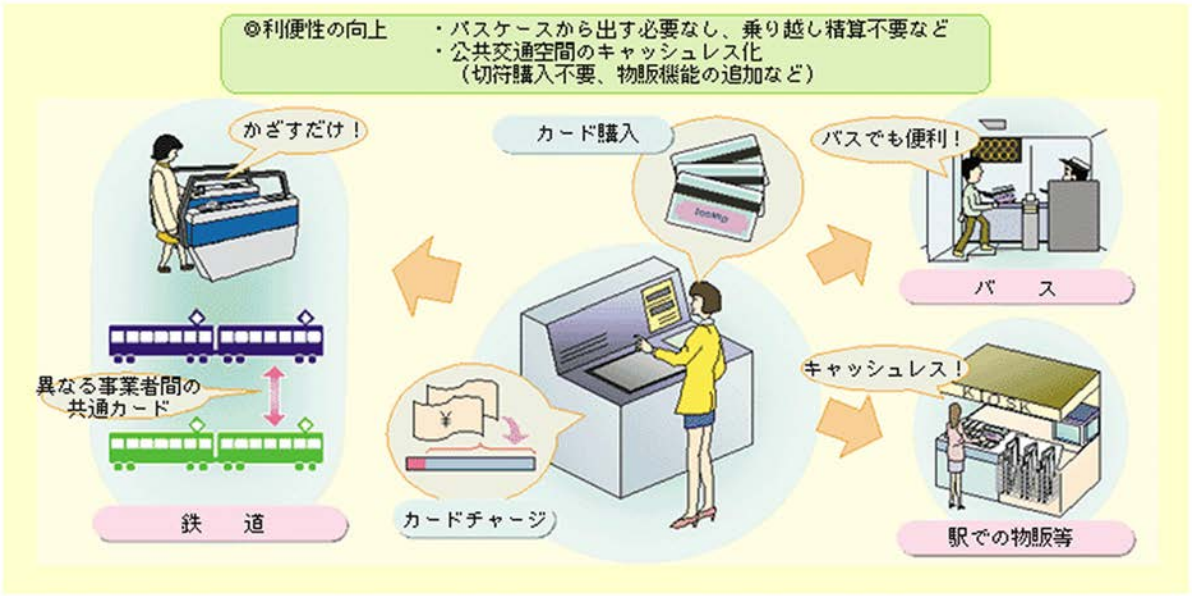
（女性や高齢者向け輸送サービスの展開）

また、経済財政諮問会議において生活空間移動を支えるライフ・モビリティーサービスが提案されたことを踏まえ、「生活支援輸送サービス実証実験事業」を実施し、その普及等について検討を進めている。これは、タクシー運転者がホテルのコンシェルジェのように、例えば病院への送迎といった輸送サービスのみならず、薬の受取、家事代行等様々な形での生活支援のためのサービスを実施するものであり、移動制約のある高齢者や女性の社会進出を支援する効果が期待される。

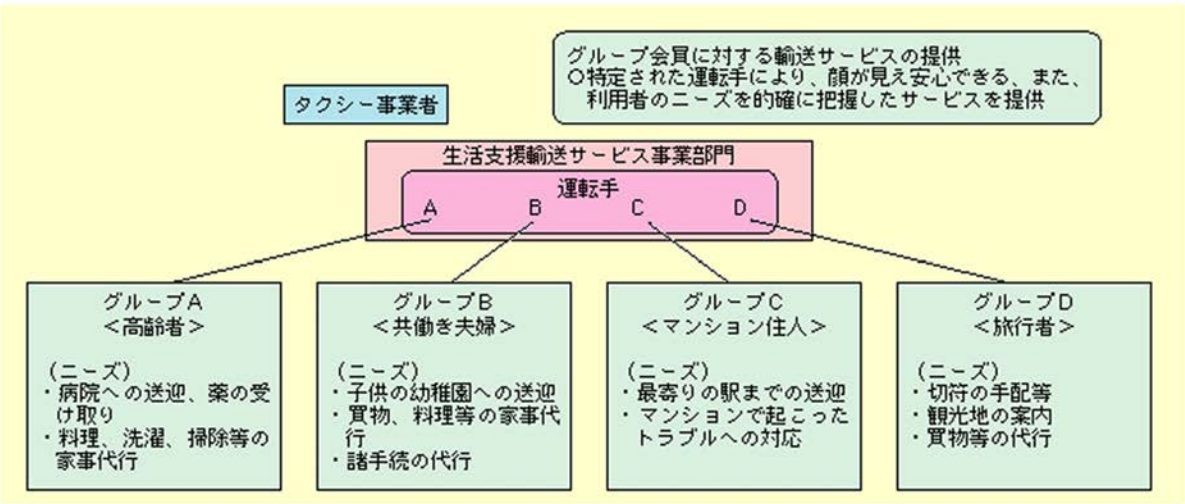
一方、女性を対象とした取組みとしては、三大都市圏の一部の鉄道において、通勤通学時や深夜時間帯における女性専用車両の導入が行われている。しかし、女性専用車両の導入は、ダイヤ混乱の可能性、ホーム上の安全対策、一般車両との混雑格差等の問題も懸念され、本格的な普及には至っていない。このため、国土交通省では、女性専用車両の路線拡大モデル調査を実施し、導入に当たっての課題とその解決方策の調査を行い、その普及促進を図ることとしている。

このほか、タクシーを活用して子供や高齢者の居場所を確認し保護するサービスや高齢者等からの緊急呼び出しによりタクシーを急行させ対応するサービス、働く女性や単身世帯のニーズに合致した駅等での共同宅配ロッカーのサービスなど、ゆとりある暮らしの実現に資する新たなサービスが生まれている。

図表I-3-2-19　公共交通機関におけるICカードの導入



図表I-3-2-20　生活支援輸送サービス～コンシェルジェ・サービス(何でもサービス)の一貫として行う輸送～


グループ会員に対する輸送サービスの提供
○特定された運転手により、顔が見え安心できる、また、利用者のニーズを的確に把握したサービスを提供
タクシー事業者
生活支援輸送サービス事業部門
運転手
A
B
C
D
グループA
＜高齢者＞
（ニーズ）
・病院への送迎、薬の受け取り
・料理、洗濯、掃除等の家事代行
グループB
＜共働き夫婦＞
（ニーズ）
・子供の幼稚園への送迎
・買物、料理等の家事代行
・諸手続の代行
グループC
＜マンション住人＞
（ニーズ）
・最寄りの駅までの送迎
・マンションで起こったトラブルへの対応
グループD
＜旅行者＞
（ニーズ）
・切符の手配等
・観光地の案内
・買物等の代行

5. 国土交通関連産業における高齢者や女性の積極的な参加と活力の維持

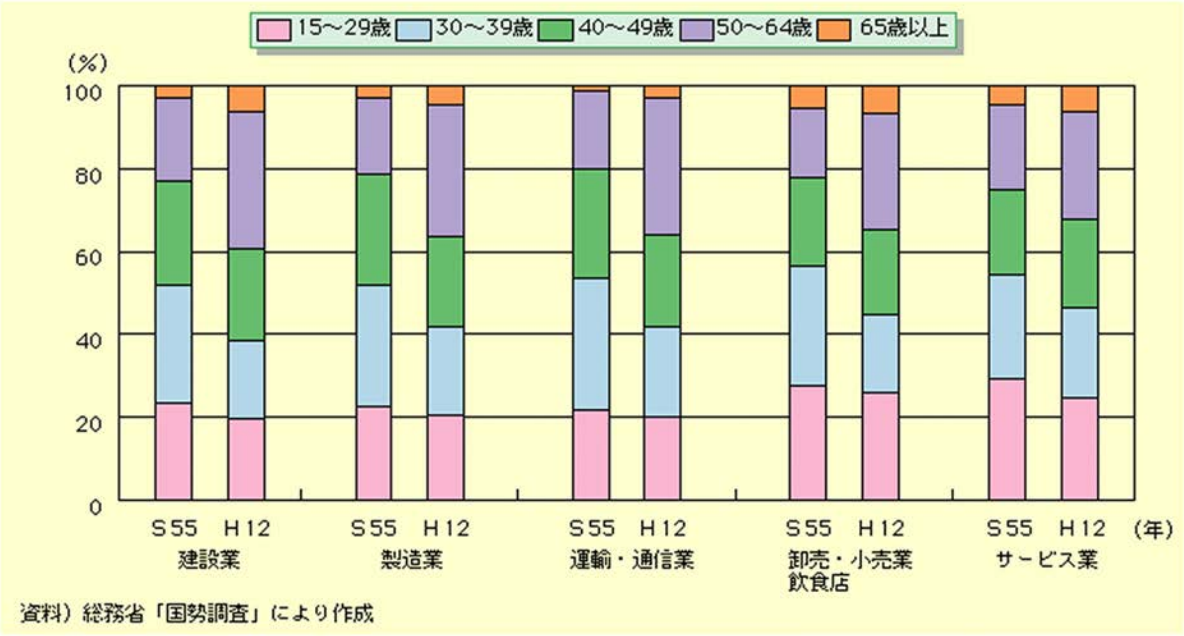
(国土交通産業の高齢化の状況)

我が国の人口の高齢化に伴って、産業の高齢化も必然的に進んでいる。国土交通分野の産業においても、平成12年の国勢調査によれば、全産業の平均年齢が43.9歳(非農林産業では43.1歳(注))なのに対して、建設業は44.6歳、運輸・通信業は43.3歳と、非農林産業の平均を上回る年齢構成となっている。

一方、65歳以上の就業者の比率をみると、建設業、運輸・通信業とも近年その比率が高まっているものの、運輸・通信業ではまだまだ低水準にある。

建設業や運輸業の現場における厳しい労働環境や輸送の安全確保の要請もあり、高齢者の再雇用等には課題も多いが、少子高齢化による労働力不足が懸念される中で、豊富な経験と知識を有する高齢者を適材適所で積極的に登用していくことが不可欠である。

図表I-3-2-21　産業別年齢構成比の比較



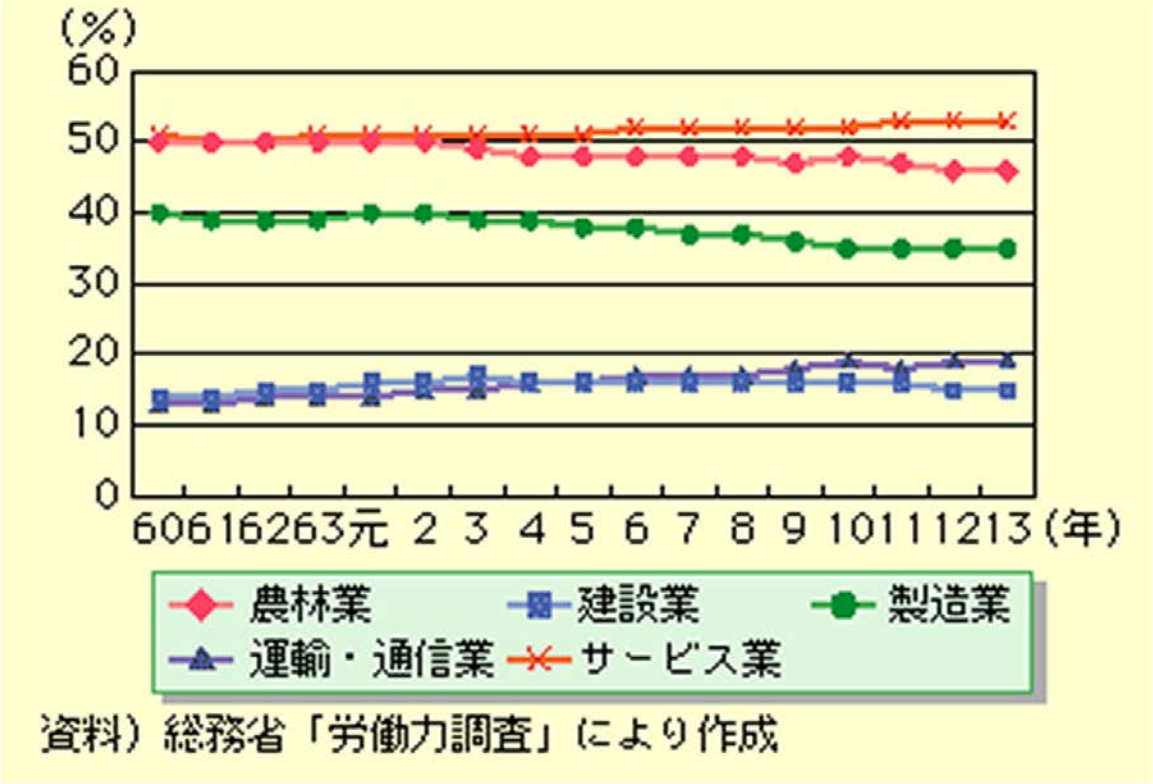
(注)総務省「国税調査」により、全産業の平均年齢、就業者数と農業・林業の平均年齢、就業者数から加重平均により算出

（女性の就業状況）

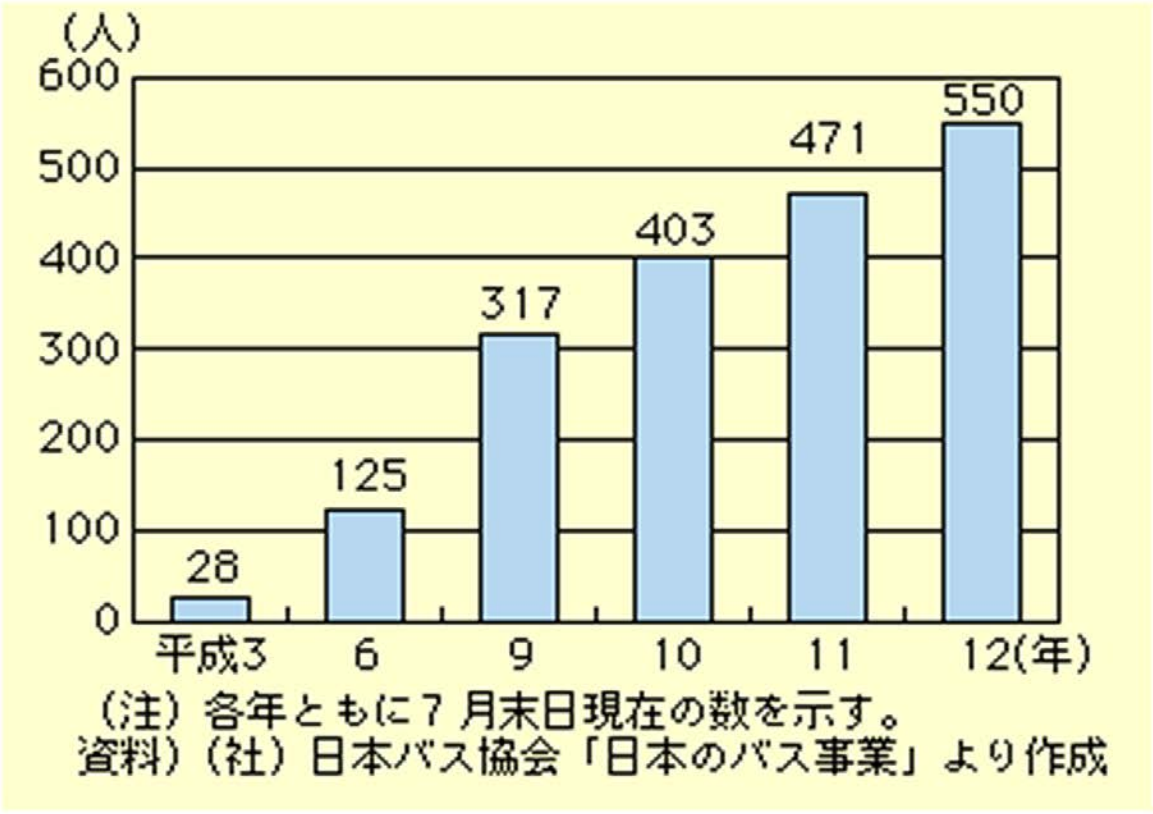
我が国の産業における女性の比率をみると約4割で、昭和60年代以降ほぼ横ばいで推移しているが、建設業や運輸・通信業の比率は全産業の平均を大きく下回っている。

しかしながら、女性の比率の推移をみると、全産業の中で運輸・通信業の伸びが最も大きくなっている。近年、バス・タクシーの女性ドライバーの増加や女性による引っ越しサービスなどの取組みも目立ってきているが、これは、事業者等による労働環境の改善への取組みとあわせて、女性による安心できめ細かなサービスが利用者に評価されている結果であると考えられる。

図表I-3-2-22　女性の就業者の比率



図表I-3-2-23　バス事業における女性運転者数の推移



鉄道駅の女性職員



女性運転手が活躍するタウンバス



（高齢者や女性が働きやすい環境の整備）

国土交通分野の産業においては、これまで、高齢者や女性の労働力はあまり活用されてきていない。

しかしながら、少子高齢化の進展により労働力不足が懸念される中で、高齢者や女性の労働力を一層活用することは国土交通分野の産業においても不可欠である。このため、高齢者や女性が働きやすい環境の整備を図ることにより、その積極的な就業を促進していく必要がある。

具体的には、ITの活用や自動化等による労働環境の改善、フレックスタイム制の普及等による働き方の変化は、高齢者や女性の就業機会を増加させるものと考えられる。また、事業者が女性乗務員の確保に向けて託児所を併設するといった取組みも行われている。

ただし、高齢者や女性の就業が進んでも、厳しい労働環境により労働力不足が深刻化することが予想される分野もあり、一層の省力化等の対策が必要である。環境負荷の低減を図るためのモーダルシフトの推進は、物流分野における労働力不足対策としても効果的である。しかしながら、労働集約型産業が多い国土交通分野においては、これらの省力化対策にも一定の限界があり、今後外国人労働力の受け入れ問題も検討すべき課題となるものと考えられる。

（国土交通産業の活力の維持）

人口減少や高齢化が進む中で、我が国が活力を維持するためには、経済や産業を活性化し、国際競争力を高めることが一層重要となる。このため、国土交通分野においても、先に述べたように我が国の活力、国際競争力を高める分野への社会資本投資の重点化を図るほか、交通事業の規制緩和やIT革命の推進、物流の効率化等を通じた事業者の競争力強化を図る必要がある。また、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産業については、雇用対策に十分配慮しつつ再編等の構造改革を進めることが重要である。さらに、産業の活性化のためには、技術開発による生産性向上も必要であり、国土交通分野においても、その推進を図っていく必要がある。

第3節　地域・都市の活力の維持・活性化

1. 交流人口の拡大

我が国の人口の長期的な減少が見込まれるなか、国際交流や都市と農山漁村の交流促進等を通じた交流人口の増大が期待されるところである。「定住人口」の減少によりもたらされる経済社会の活力の減少を補い、需要の拡大等を通じて経済や地域・社会を活性化させる第二の人口としての「交流人口」の拡大を図っていくことは、これからの人口減少社会において極めて重要な課題である。

(交流人口の動向)

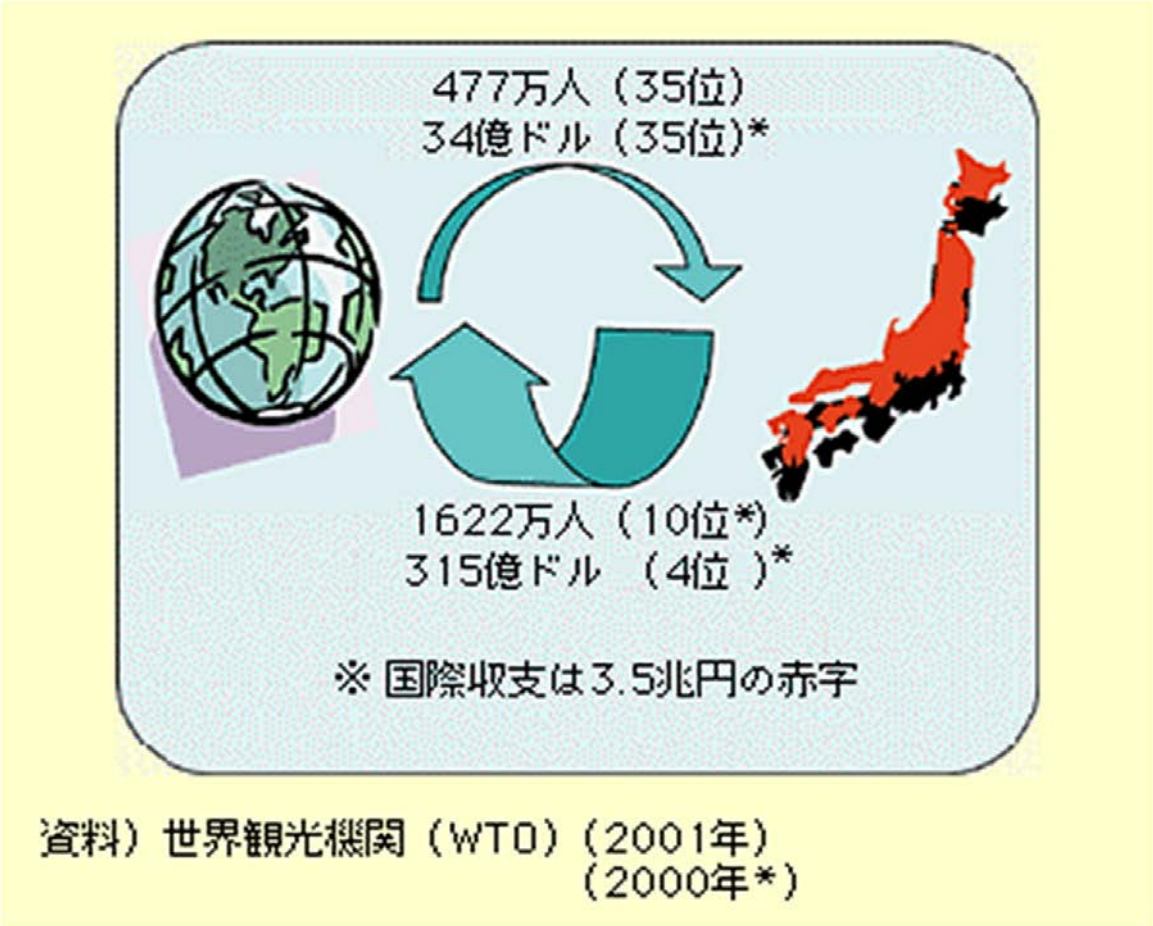
交流人口には、様々な目的によるものが含まれるが、比較的統計が整っている観光目的の交流人口について、各県が集計する観光入り込み客数を集計すると、平成12年の我が国の延べ観光客数は、約23億人に上っている。一方、国内観光レクリエーションの参加回数を見ると、日帰り観光レクリエーションへの参加回数は増加してきているものの、休暇のとりにくさ等が原因となって、宿泊観光レクリエーションへの参加回数は、近年あまり変化が見られず、参加希望回数と大きな乖離が生じている。

今後、学校週休二日制や休暇の取得等を含めた労働時間の短縮といった社会環境の変化、余暇活動の重視やマルチハビテーション(複数地域居住)など、ゆとりを求める価値観やライフスタイルの普及等により、交流人口の拡大が期待される。さらに、余暇時間の豊富な高齢者が今後取り組んでみたい活動としては、旅行の割合が高く、宿泊レクリエーションへの参加回数も高齢者の方が多くなっていること等から、高齢人口の増加は、更に交流人口を増加させる可能性が高い。

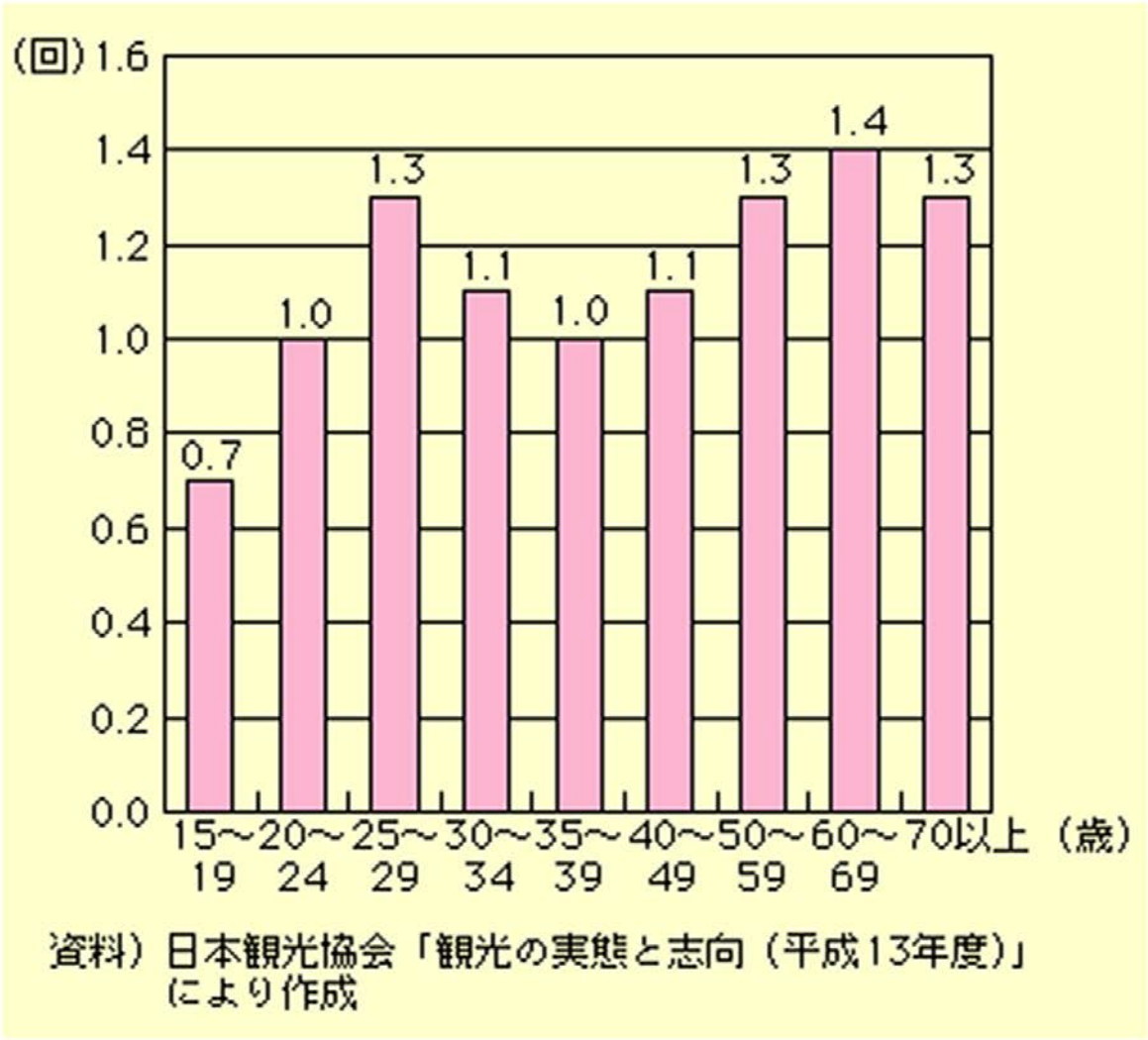
また、国際観光旅行は世界的に見ると順調に増加しており、特に我が国を含む東アジア・太平洋地域における到着旅行者数は1995～2000年では年平均約6%の伸びを示し、2000～2010年にかけてさらに伸びが増加すると見込まれている。

一方、我が国を訪れる外国人数の推移をみると、毎年、堅調に増加しているものの、平成13年には年間約500万人と国際的に見れば低水準で、日本人の海外旅行者数に比較して3分の1から4分の1に過ぎないというアンバランスな状態が続いている。このため、交流人口を増やし、地域社会の活性化と国際相互理解を図る上でも、訪日外国人観光客の増加は急務となっている。

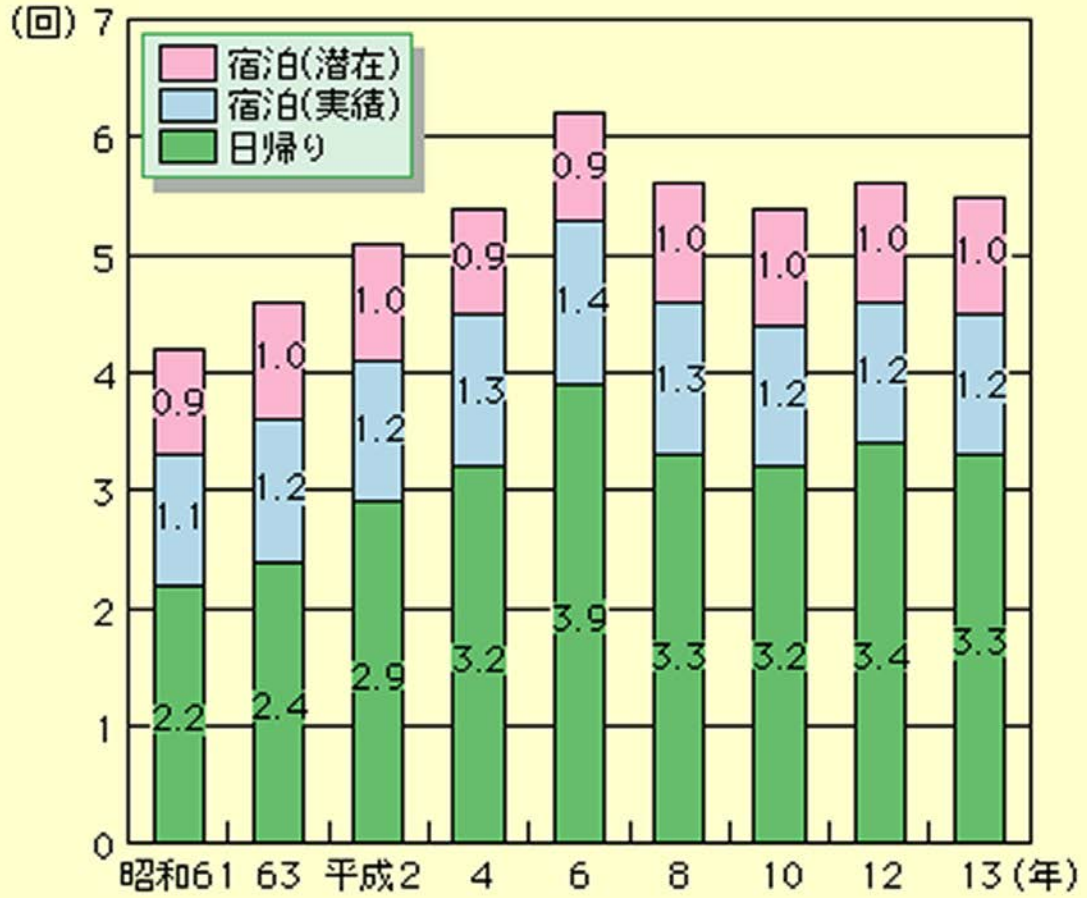
図表I-3-3-1　アンバランスな日本の国際観光交流



図表I-3-3-2　年齢別宿泊観光旅行の回数



図表I-3-3-3　観光レクリエーション参加回数の推移



資料）日本観光協会「観光の実態と志向（平成13年度）」により作成

（交流人口拡大の取組み）

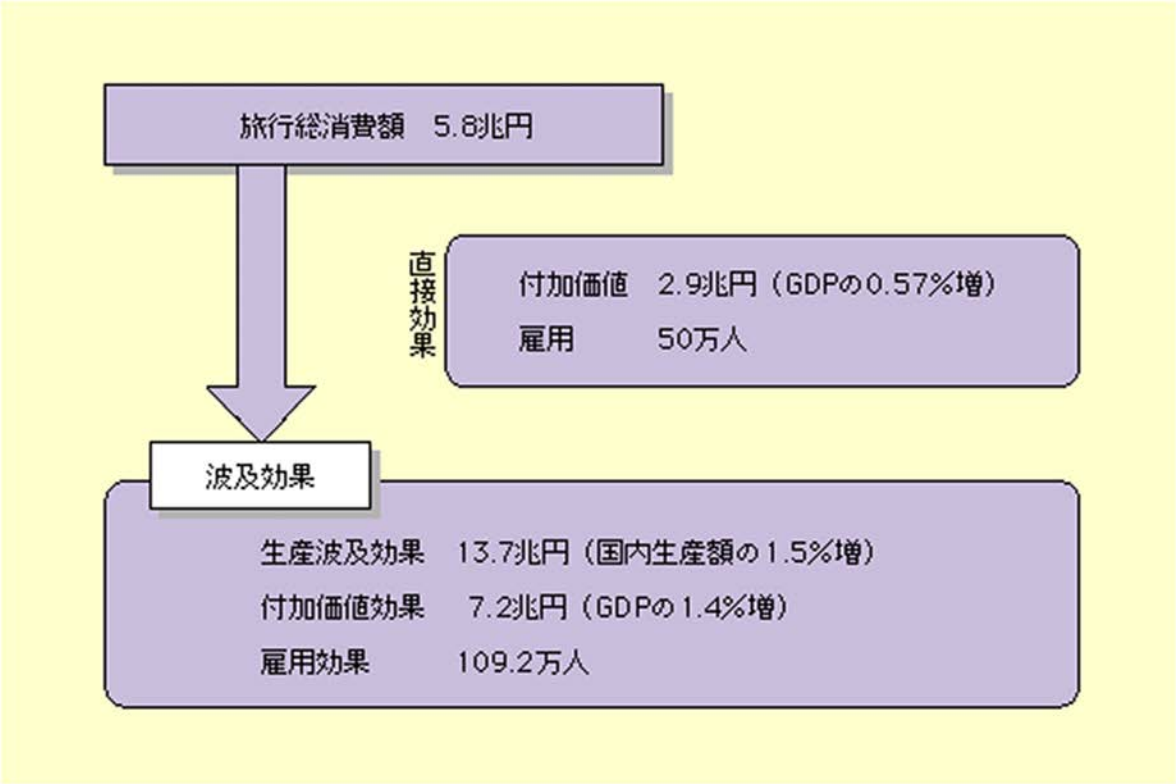
交流人口の拡大がもたらす経済的な効果を観光についてみると、平成13年の観光消費額が23兆円、生産波及効果としては約50兆円とされ、仮に全国民が年間もう一回宿泊旅行に出かけた場合には約14兆円の生産波及効果があると試算されるなど、我が国経済にとって極めて大きいものである。また、経済面のみならず、過疎化が深刻となっている地域のコミュニティーの維持、人と人の触れ合いを通じた住民意識の向上や高齢者の生きがいの創出等その効果は多岐にわたっている。

地域間の競争による個性ある地域の発展が求められる中、交流人口を拡大するためには、各地域それぞれの工夫や知恵を活かした独自の取組みを進めることにより、地域の魅力を打ち出していくことが必要となっている。近年、高齢化や過疎化に悩む地方において、国内版ワーキングホリデーやグリーンツーリズムといった体験型交流の促進により交流人口を増やす試みが、全国各地に広がっており、地域社会の活力を維持するための先進的事例として注目を集めている。成功している取組みの大きな要因の一つには、地域全体がもてなしの心を持って参加者を温かく受け入れることを徹底していることが挙げられる。このような交流人口の拡大への取組みを通じて、地域では、単に経済的な側面のみならず、コミュニティーの連帯が生まれ、農業を営む高齢者が若者や子供との交流を通じて生きがいを得るという効果が生まれている。また、地域の魅力や発信力を高めるための地域間連携の動きも各地で進められている。

このように、我が国が迎える本格的な少子高齢化の進展を、交流人口の拡大を考える絶好の機会としてとらえ、関係者が連携して、交流人口の拡大に取り組むことにより、地域社会を活性化させることが必要である。

交流人口の拡大を図るためには、個性ある地域の形成と交流活動を支える交通ネットワークの構築が重要である。このため、多様な地域資源を活用した魅力ある観光交流空間づくり等の基盤整備をはじめ、個性的な観光まちづくり、離島等の特色を活かした交流の推進、複数の市町村の連携による地域間交流の促進を支援する事業など、ハード・ソフト両面からの支援を行うとともに、幹線道路網、幹線鉄道や国内航空等のネットワークの整備を推進している。また、ゆとり休暇の取得促進など旅行環境の整備を行うほか、高齢者等を含めすべての人が円滑に観光地に出かけることができるよう、交通機関はもとより観光地宿泊施設のバリアフリー化等に取り組んでいる。

図表I-3-3-4　全国民がもう一回国内宿泊旅行に出かけた場合の経済効果


旅行総消費額　5.8兆円
直接効果
付加価値　2.9兆円（GDPの0.57%増）
雇用　50万人
波及効果
生産波及効果　13.7兆円（国内生産額の1.5%増）
付加価値効果　7.2兆円（GDPの1.4%増）
雇用効果　109.2万人

コラム・事例　都市と農村との交流等新たな地域間交流の動き

近年、地方に出掛ける観光客等が、農業や文化・伝統工芸、アウトドア等の体験を通じて、地域の人々と交流する「体験」観光が、新たな地域間交流の萌芽として注目されています。

これは、景観・史跡等を「見る」だけという従来の観光に代わり、訪れた地域ごとに十分な時間をとり、その地域の魅力を奥まで探索するというように旅行者のニーズが変化してきたことと、受け入れ側となる各地域における交流人口の増加等を通じた地域や産業の活性化への期待の高まりが相乗効果を生むことによるものと考えられます。

長野県飯田市では、平成8年以降、「体験教育旅行」の受入れ、「ワーキングホリデーいいだ」といった地域間交流の先駆的な取組みが行われています。同市では、農家の高齢化が進み、労働力不足による遊休荒廃地の増加等が課題となっていたことから、田植えや農作物の収穫期等農家の繁忙時に、修学旅行の学生や都市居住者からの体験農業参加者を積極的に受け入れることにより、労働力補完を図るとともに、学生や都市居住者等との間の交流を行っています。

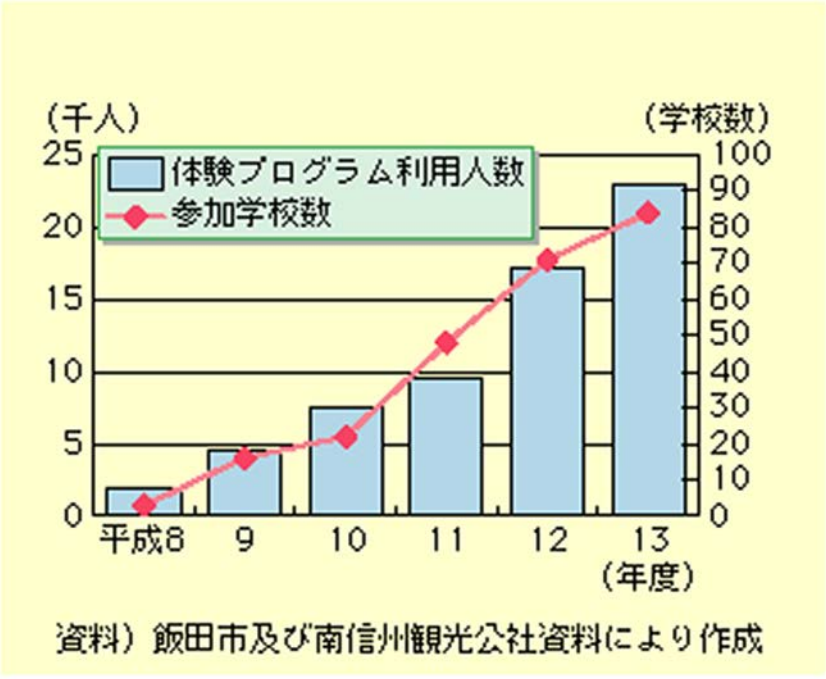
これらの体験では、参加者は、実際に農村民家に滞在して農作業を手伝うこととなり、個人レベルでの交流がなされる結果、参加者、受入れ農家の双方にとって、満足度の高い交流が実現されています。また、受入れ農家に多い高齢者にとっても、若者との交流を通じて、新たな生きがいや活力を得ることとなり、地域コミュニティの活性化にも役立っています。

平成13年1月には、近隣の地方公共団体も参加した第三セクター方式による南信州観光公社を設立し、農業体験のほか、伝統工芸体験、自然体験、生活体験等様々な体験プログラムを広域的に展開しており、これまでに延べ約6万4千人(平成8年度～平成13年度)が体験観光に参加しています。このような地域間交流は、全国各地に広がる動きをみせており、少子高齢化時代に適合した新しい「交流」として、その普及が期待されています。

体験観光の模様(飯田市HPより)

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h14/H14/image/E1C09010.gif

体験観光の参加者・学校の推移

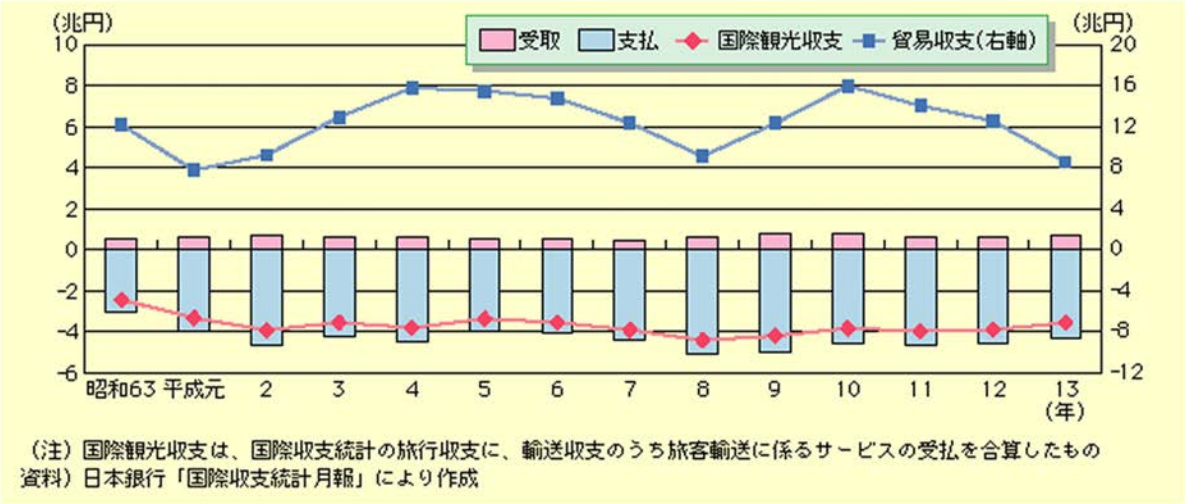


(外国人旅行者の訪日促進)

世界各国の経済における観光の比重は高く、観光交流の促進に力を入れる国は多くなっている。国際観光収入(注)は、一国の経済にとってみれば観光サービスの輸出額であるが、平成11年の世界の国際観光収入は世界の財・サービスの輸出額の約8%を占めており、自動車や食料品、コンピュータ関連といった主要商品の輸出額を上回っている。

一方、我が国においては、13年の国際観光収入は財・サービスの輸出額の1%程度にすぎず、国際観光収支は、内外の旅行者数のアンバランスによって、大きなマイナスが続いている。この国際観光収支の赤字は、結果として、これまで大幅な貿易黒字に伴う国際収支の不均衡の改善に寄与してきており、13年の我が国の国際観光赤字額は貿易黒字額の約4割に相当するものとなっている。

図表I-3-3-5　国際観光収支と貿易収支の推移



(注) 国際観光収支は、国際収支統計の旅行収支に、輸送収支のうち旅客輸送に係るサービスの受払を合算したもの
資料) 日本銀行「国際収支統計月報」により作成

人口減少や高齢化の進展により国内需要の低迷が懸念される中、外国人観光客を飛躍的に増加させることは、国内の人口動向に影響されない新規需要の創出、拡大という我が国経済へのプラスの効果が見込まれるものであり、外国人観光客477万人(平成13年)が800万人になることにより、新たに2.7兆円の経済効果があると試算されている。また、今後製品輸入の増加等による貿易黒字の減少も考えられる中で、外国人観光客の増大は、国際観光収支の改善にもつながるものである。

さらに、経済効果以外にも、国際観光交流を通じた国際相互理解や地域の魅力を再発見し、地域を活性化する効果が期待されている。

このため、政府を始め官民の関係主体が連携しながら外国人の訪日旅行を促進するための国家戦略である「グローバル観光戦略」に基づいて、世界に開かれた観光大国を目指して、訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数の格差を早期に是正するという目標に向けて、さまざまな施策を実行することとしている。

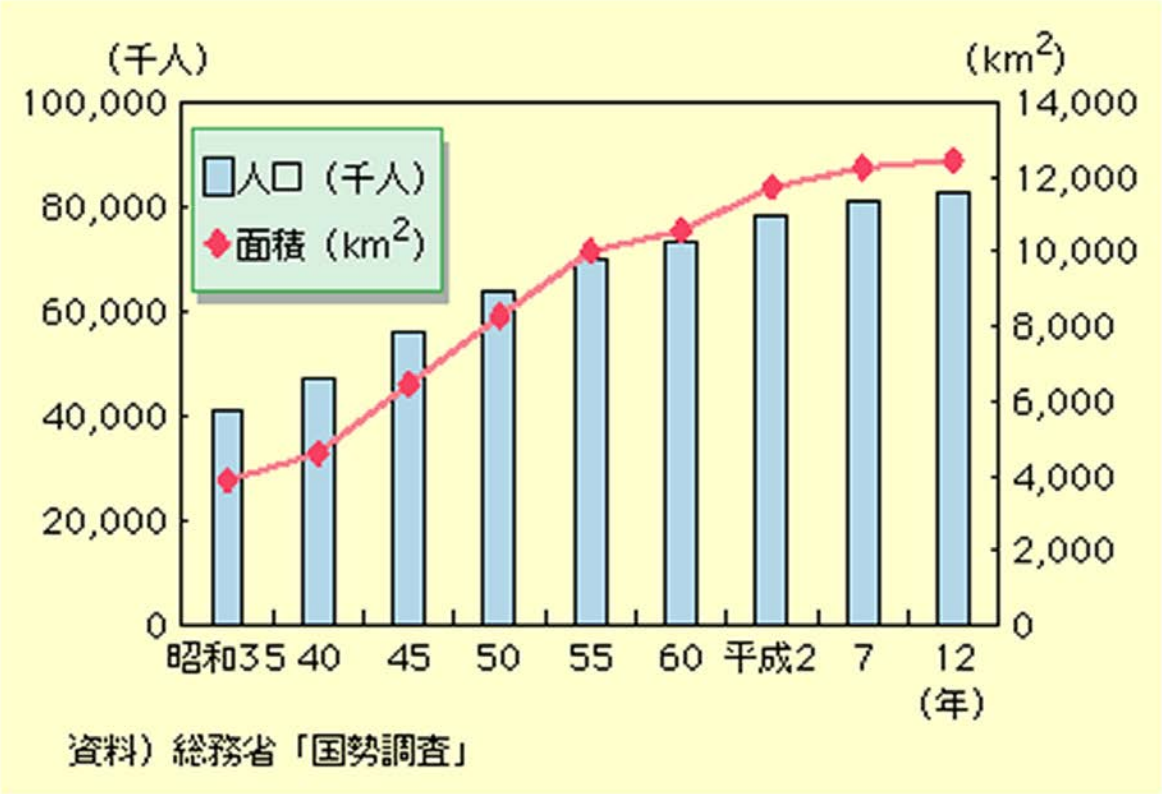
(注)国際収支統計の旅行収入に国際輸送収入のうち旅客輸送サービスに係る運賃収入を合計したもの。国際観光収支はそれらに係る収支であり、いずれも国際観光機関(WTO)の定義による

2. 都市空間の再編と有効活用

（都市への人口集中と都市の拡大の沈静化）

平成12年(2000年)の国勢調査によれば、人口集中地区(DID)の人口は、8,281万人で、平成7年(1995年)に比べて156万人、率にして1.9%増加したが、5年毎の増加率でみると、過去最低の増加率となっており、都市への人口集中は沈静化しつつあるものといえる。また、人口集中地区の面積についても、率にして1.6%の増加、同じく過去最低の増加率であり、都市の面積的な拡大も収束してきているものといえる。

図表I-3-3-6　人口集中地区の推移

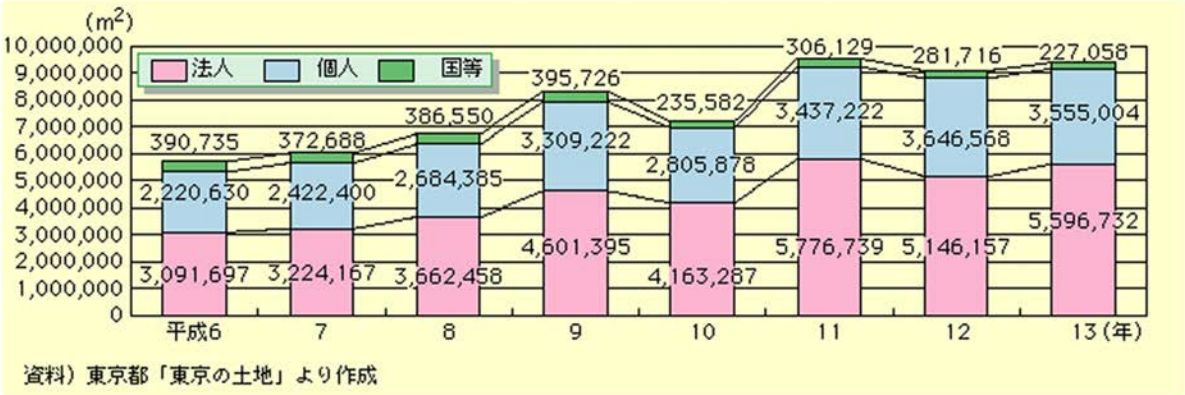


(都心部の土地利用の転換と低未利用地の存在)

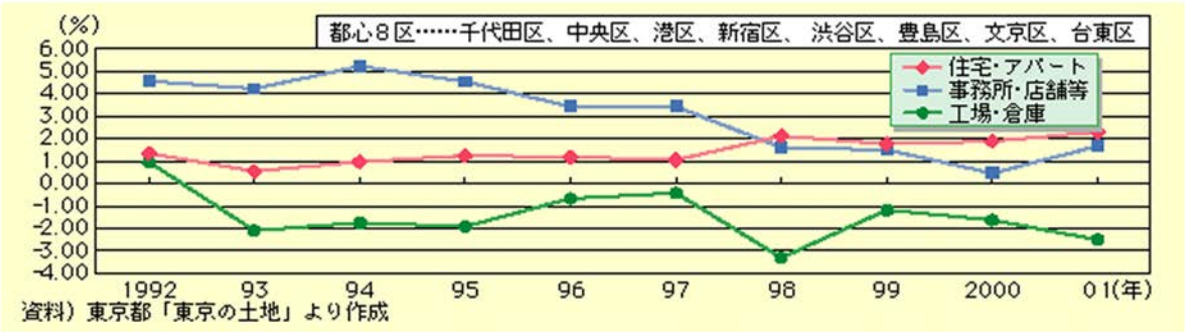
既に東京や大阪での都心回帰の現象について述べたが、大都市部では郊外への拡大が収束する一方で、都心部で土地利用の転換が大きく進みつつある。

東京23区内における土地取引の面積を取引主体別にみてみると、平成9年(1997年)頃から法人による土地売却が大きく増加している。東京都心8区における用途別建物床面積の増減の推移をみると、このような法人による土地売却の増加を背景としながら、工場・倉庫が減少する一方、住宅・アパートや事務所・店舗等が増加していることがうかがえる。

図表I-3-3-7　東京23区における取引主体別土地移動(売払)面積

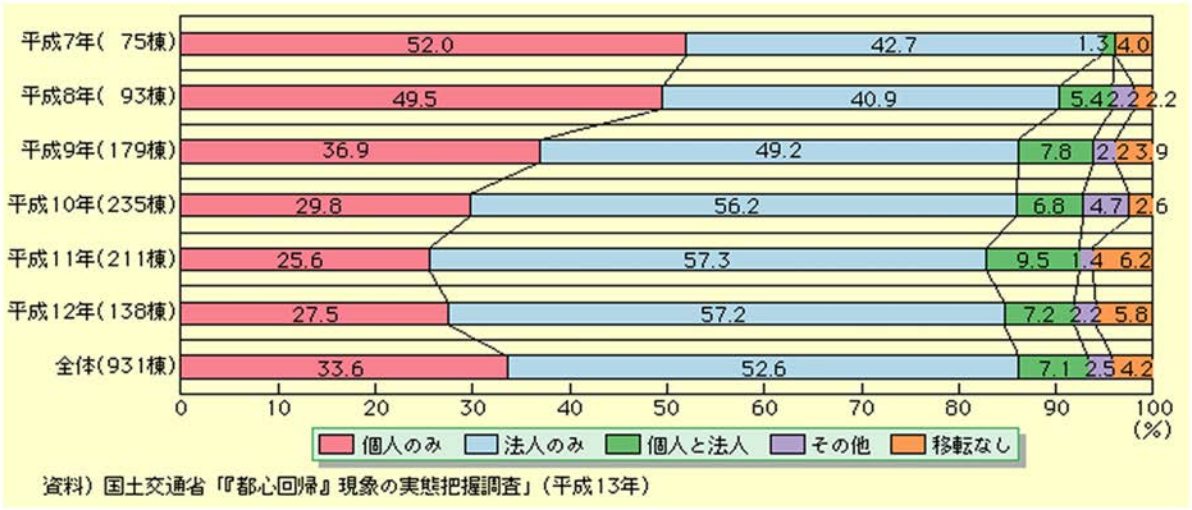


図表I-3-3-8　東京都心部(都心8区)における用途別建物床面積の増減率の推移

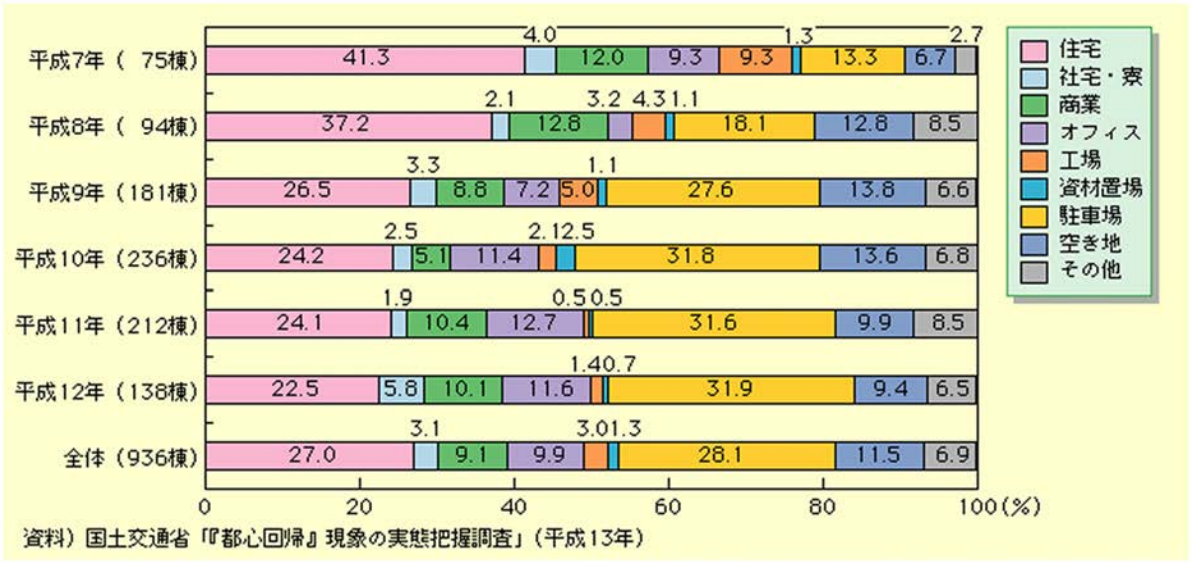


国土交通省土地・水資源局が行った「『都心回帰』現象の実態把握調査」(平成13年)によって、平成7年から12年までに東京都心8区で分譲されたマンションの敷地の従前の所有者と用途をみてみると、平成7年以降、所有者については法人の割合が大幅に増加しており、用途については住宅が大きく減少する一方、駐車場、オフィス、社宅・寮等が増加する傾向が見られ、法人の売却土地を中心として都心部において業務系用途から住居系用途への土地利用の転換が進んでいる様子がうかがえる。

図表I-3-3-9　竣工年別　マンション敷地の従前所有者(棟数)



図表I-3-3-10　竣工年別　マンション敷地の従前用途(棟数)



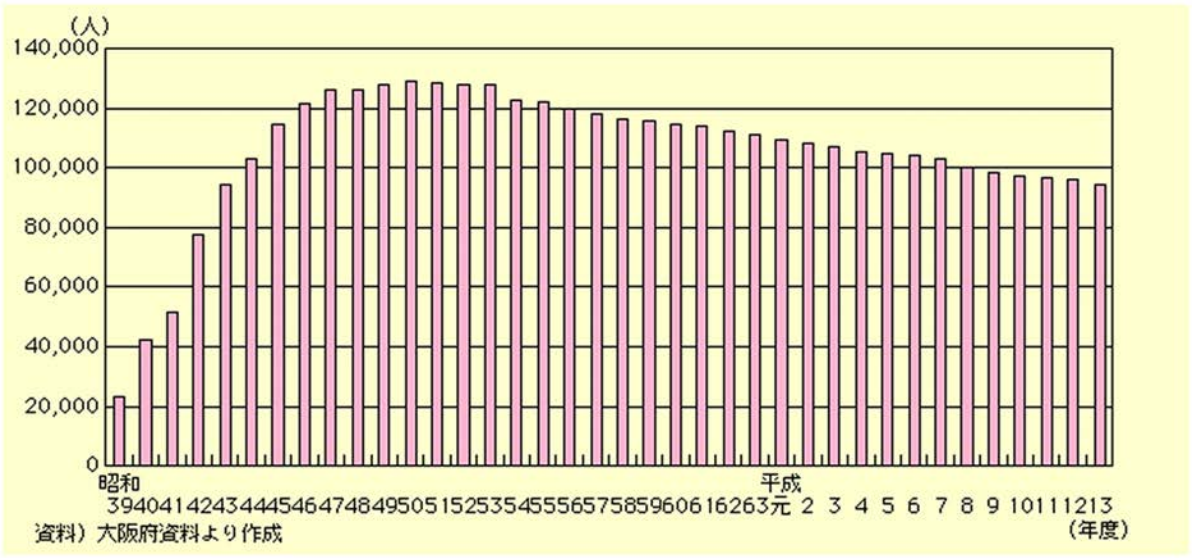
しかしながら、同局が行った「低・未利用地等の実態把握のための基礎調査」(平成13年)によれば、人口30万人以上の都市の市街化区域内には、低・未利用地が約6万ha(面積割合9.7%)存在するものと推計されており、土地利用の転換は全国的にみればまだ十分には進んでいないものと考えられる。特に、地方都市においては、モータリゼーションの進展とともに中心市街地の空洞化が進み、都心部の土地の非効率的な利用が放置される状況も広がっている。

(都市郊外部のニュータウンの抱える課題)

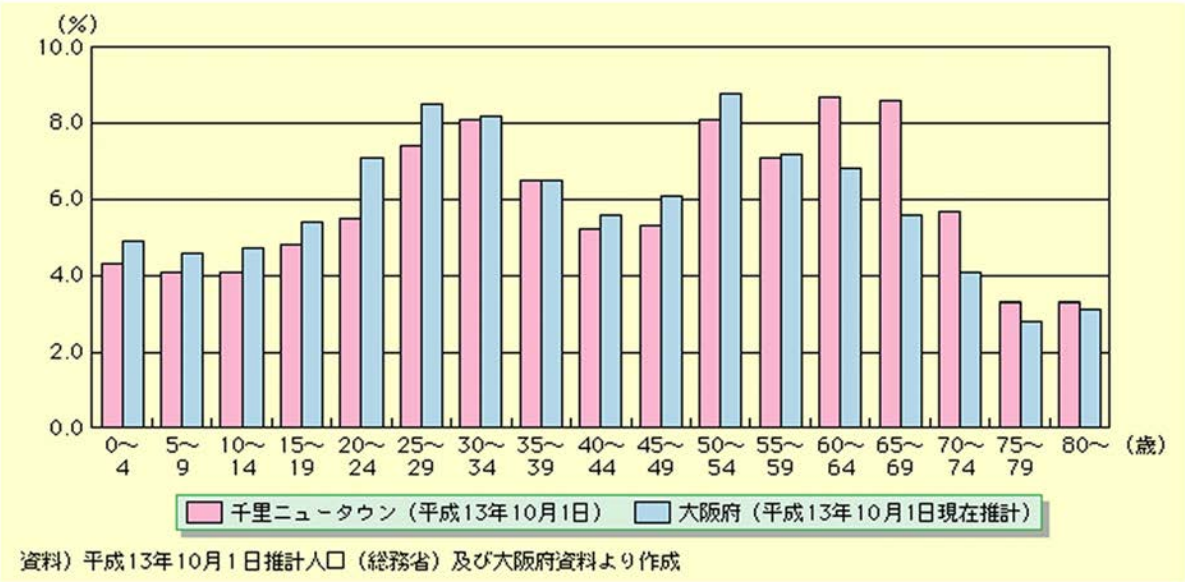
都市郊外部における大規模ニュータウンは、高度経済成長に伴う大都市圏への大量の人口流入を受け入れることにより経済社会の発展を支えるとともに、質の高い住宅・街づくりを先導する役割を果たしてきた。

しかしながら、大規模ニュータウンの中には、開発時に同世代の者が一斉に入居したことによって居住世代に偏りがあり、高齢化と子供世代の流出による人口の減少が急激に進行しているものがみられる。例えば、大規模ニュータウンの中でも早い時期に開発が行われた大阪府の千里ニュータウンでは、人口65歳以上の高齢者の比率が大阪府全体の15.7%を大きく上回る21.0%に達し、また全体の人口規模もピーク時(昭和50年)の12.9万人から平成13年には9.4万人まで減少している。同ニュータウンの年齢構成を大阪府全体のものと比べてみると、60歳以上のすべての年齢層でその構成割合が著しく高くなっている一方、59歳以下のすべての年齢層の構成割合は低くなっている。

図表I-3-3-11　千里ニュータウンの人口の推移



図表I-3-3-12　年齢別人口構成(千里ニュータウンと大阪府)



高齢化の問題のほかにも、住宅・施設の老朽化・陳腐化も顕在化してきており、また、商業施設の遊休化や廃校等による不要な公共施設の存在等による地域の活力低下や、居住者の高齢化に対応したバリアフリー化がなされていないなどの課題も生じている。

一方、開発が比較的新しく始まった後発のニュータウン地域においては、開発圧力の低下や都心回帰の傾向等により、開発整備そのものの停滞も見られる。

（都市空間の再編と有効活用）

既に述べたように、都市への人口の集中と都市地域の拡大は沈静化の傾向にあるとともに、今後、都市地域全体として人口が減少していくことが予測される。このような状況は、既存の都市空間の再編を進めることにより、職住が近接し、高齢者を含めたすべての人にとって暮らしやすく、また環境への負荷の小さい都市構造をつくり上げる絶好のチャンスであるとも考えられる。

平成12年(2000年)の経済協力開発機構(OECD)の「対日都市政策勧告」も、「人口減少予測を考慮すれば、都市の拡張は非効率的である。環境保全や高齢者の生活の質向上の両方の見地からも、都市成長のマネジメントにより、コンパクトで機能的なまちづくりを行うのが望ましい。」と述べている。

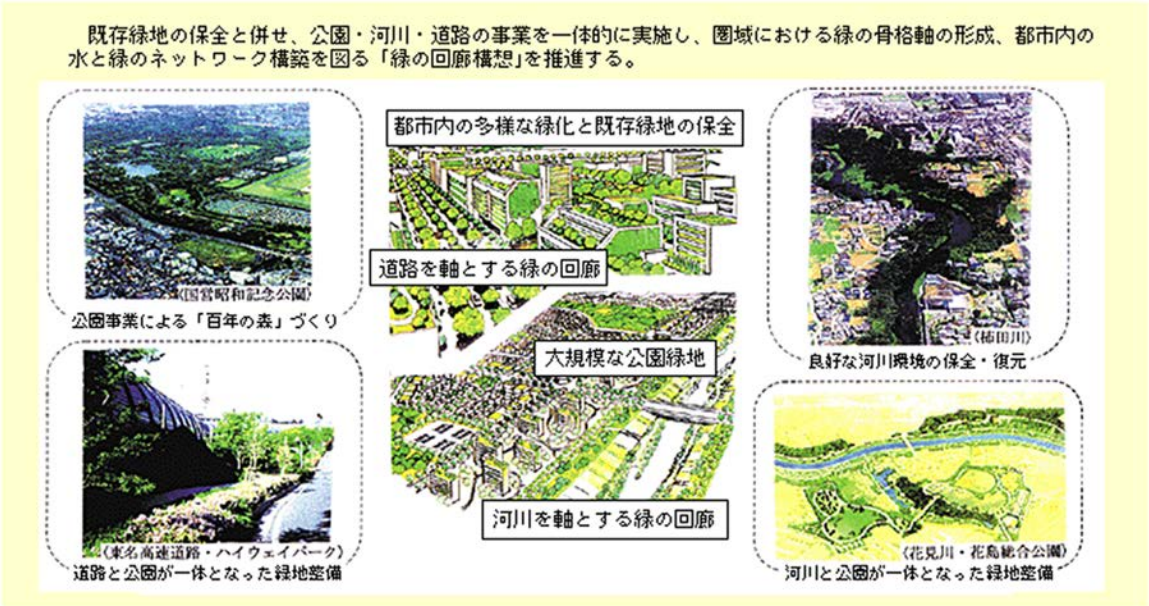
このため、都心地域において、民間活力を活用しながら優良な都市開発を促進し、土地の合理的な利用によるゆとりある居住空間の実現を図る一方、土地利用転換の機会をとらえて、緑豊かな都市環境を創出し、防災性の向上を図るためのオープンスペースの確保に積極的に取り組んでいくことが求められる。

一方、市街地の周辺部においては、公共事業による新規の都市開発を抑制する方針が既にとられているところであるが、コンパクトな都市構造を実現するとともに、貴重な緑地等の自然的環境や美しい景観を保全・創出するため、民間主体による開発の適切なコントロールも含めた新たな政策的対応を検討していくことが望まれる。

また、高齢化による活力の低下などの問題を抱える大規模ニュータウン等については、児童・生徒の減少によって生じた廃校舎を福祉や文化関係の施設に転用するなどの取組みも始められているところである。居住者やNPOを含めた関係主体の連携により就業の場の確保等による地域社会の活性化や建替え・大規模修繕等による地域環境の再生を図っていくことが求められるとともに、開発が停滞しているような地域では未開発地の自然環境資源としての活用・保全を含めた計画の適切な見直しを図ることも課題である。

「緑の回廊構想」の推進

既存緑地の保全と併せ、公園・河川・道路の事業を一体的に実施し、圏域における緑の骨格軸の形成、都市内の水と緑のネットワーク構築を図る「緑の回廊構想」を推進する。



コラム・事例　ニュータウンの活性化～NPO法人の活躍～

特定非営利活動法人NPO・FUSION長池は、平成11年に設立され、多摩ニュータウン南西部を中心とした地域で、住民の暮らしを様々な角度から支援しています。

多摩ニュータウンにおいては、入居開始から約30年が経過した地区もあれば、ここ数年の間に入居が始まった地区もあるなど、特性の違う複数の地区が混在する状態になっています。これらの地区では、既に住民の高齢化が進展していたり、都心に職場をもっている人が多く、地元住民相互のコミュニティが未熟である等の問題を、それぞれ抱えていました。このような中、FUSION長池は、住民が一体感をもったコミュニティ(顔の見える人間関係)を作れるよう様々な活動をしています。

例えば、1万部に達する地域情報誌「かわら版」の発行で、地域活動の広報支援をするとともに、メーリングリスト「ぽんぽこ」を開設し、地域住民の情報交換の場を作り「地域に帰ってきたお父さん」を増やしています。また、メールをきっかけに、酪農を営む旧住民がミニ牧場を開設し、新住民が訪れるなど、新旧住民の融合(フュージョン)に役立っています。

また、平成13年7月からは、八王子市から管理・運営を委託された八王子市長池公園自然館(長池ネイチャーセンター)を活動の場として、地域の高齢者の方などを講師として、子どもたちに工芸や絵手紙などの教室を開催するとともに、地域住民が様々な活動に自由に取り組めるよう運営を行っています。

長池ネイチャーセンター



工芸教室の模様



3. 地域や都市の生活を支える交通の確保

(地域の生活交通の確保)

都市部から離れた地域における住民の足としては、自家用車による移動が一般的となっており、日常生活を支える道路の整備を進めている。

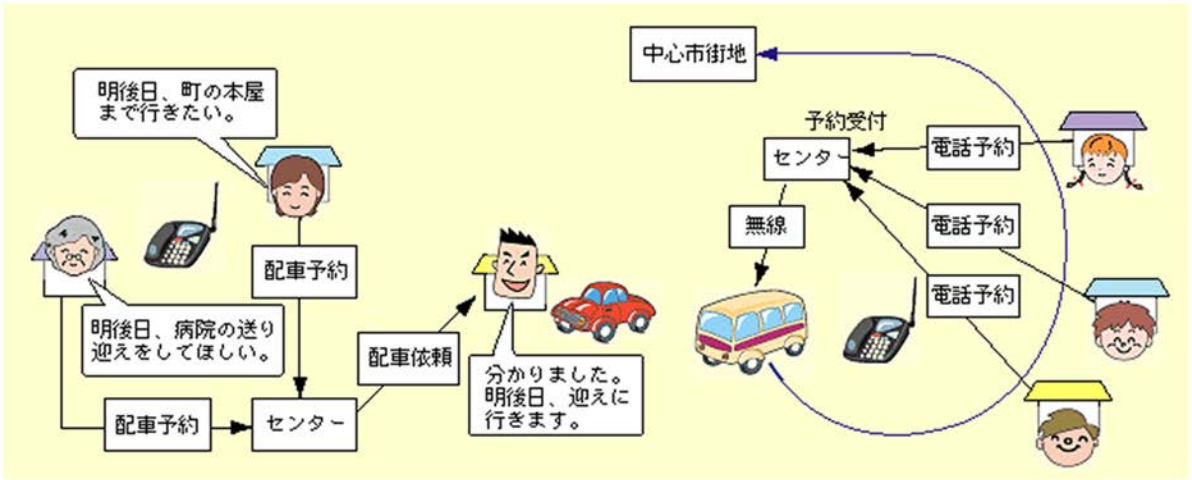
一方、自家用車を利用できない高齢者や学童等については、日常生活に不可欠なわゆる生活交通を確保する必要があるが、これらの地域では、過疎化の進展により公共交通機関の利用者は減少が続いており、民間企業が事業として公共交通を維持することは極めて難しい状況にある。

このため、国土交通省では、地域の生活交通である地方バス路線、離島航路、離島航空路等に対し必要な支援や基盤の整備等を行うとともに、事業者の不採算路線からの退出が基本的に自由になったことを踏まえ、関係者が地域協議会等において路線の維持方策や廃止対策等について協議する仕組みを設けている。地方公共団体においては、自主運営バスの運行やバス運行の民間委託、福祉バスやスクールバスとの一体運行等により、生活交通の確保に努めているところである。また、地域の実情に応じた効率的な運行を目指してデマンド交通システム導入の動きが進んでいるほか、乗合タクシーの活用等も各地で行われている。

今後の全国的な人口減少や高齢化の急速な進展の中で、過疎地域における輸送需要は一層減少し、市町村営バスの運行も難しい地域が増加することも予想されるが、このような地域においては、住民相互の協力やボランティアによる、より自家用輸送に近い輸送システムが必要になると考えられる。このため、地域で予め登録した住民ボランティアが、移動手段を持たない高齢者等の希望に応じ、輸送サービスを実施する「交通空白の過疎地における住民輸送の実証実験」を行うなど、過疎地域等の公共交通空白地域における新たな輸送形態を模索する取組みも進めている。

地域の生活交通対策については、これらの実証実験の成果等も踏まえつつ、地方公共団体を含む幅広い関係者の連携による、地域をあげた取組みを支援していくことが必要である。

図表I-3-3-13　交通空白地における住民の足の確保のための実験



（都市のモビィリティーの確保）

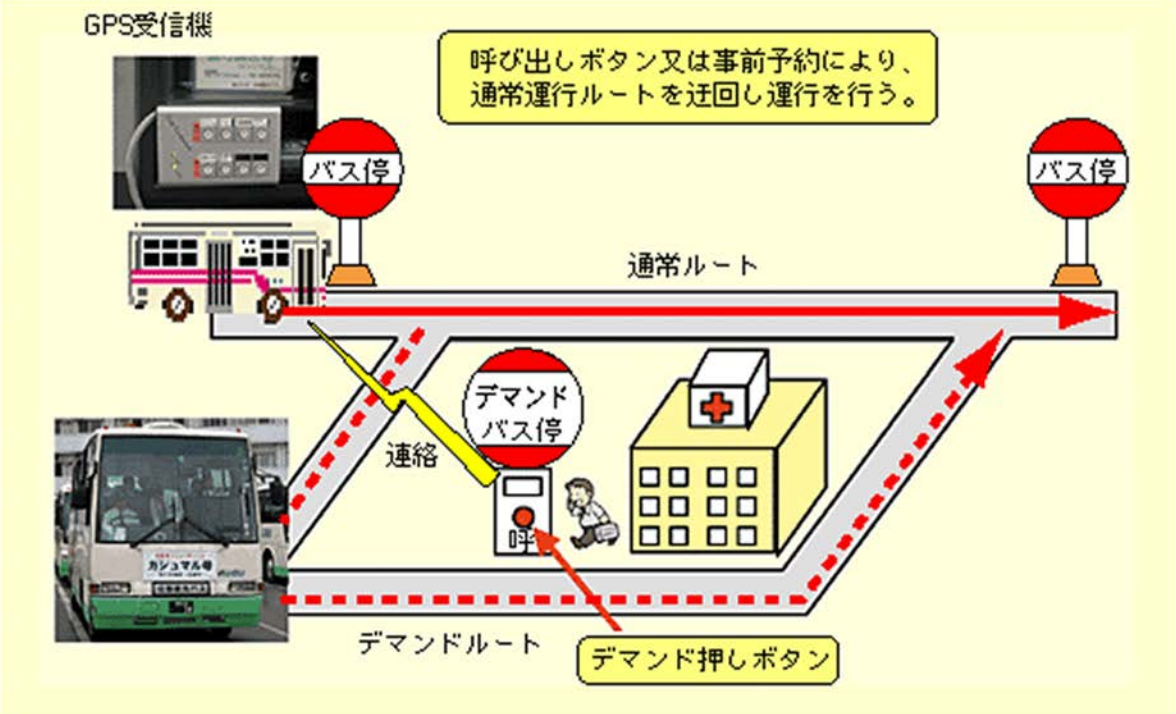
東京圏をはじめとする大都市圏においては、近年における大規模な鉄道輸送力の増強整備の効果に加えて、少子高齢化の影響等もあって、長期的には現在のような激しい通勤通学混雑は緩和されると期待される。したがって、当面は輸送力増強等一定の混雑緩和対策を講じていく必要があるものの、今後の公共交通機関整備の方向としては、バリアフリーを含めた利便性向上対策がより重要になるものと考えられる。

すなわち、公共交通機関の利用者に占める高齢者の割合も急速に高まることが予想されることから、従来のように通勤通学利用等を主体とした環境整備から、高齢者でもゆとりをもって安全、快適に利用できるよう、ハード面のバリアフリー対策や乗り継ぎ利便の向上に加え、ダイヤ、運賃、情報といったソフト面も含めた環境整備が不可欠である。この場合、個々の事業者による単独の取組みには限界があるため、事業者あるいはモードを超えた幅広い取組みにより進めていくことが重要である。

また、都市郊外に広がるニュータウンや大都市中心部の住宅地など、今後、急速に高齢化が進むと見込まれる地域においては、自家用車を利用できない者等の足の確保対策として、住宅地や公共施設等をきめ細かく結ぶコミュニティバスや利用者の呼び出しに応じてルートを変えるデマンドバス等による公共交通の確保が必要となるものと考えられ、国土交通省としても、実証実験等を通じて、各地での導入の動きを支援している。

一方、地方都市圏においては、公共交通ネットワークが十分に発達していないこと等から、朝夕を中心とする道路混雑が発生している一方で、公共交通機関の利用者数は低下している状況にある。このため、交通需要マネジメント(TDM)施策や公共交通活性化総合プログラム等を通じた公共交通の利便性向上策等を適切に組み合わせながら、公共交通と自家用交通との間のバランスのとれた地域交通システムを構築することが必要である。

図表I-3-3-14　デマンド交通システム



(街づくりと交通)

少子高齢社会において、にぎわいのある街づくりを進める上で、乳幼児連れの女性や高齢者を含め、人々が地域内を安全かつ快適に移動することができるような交通システムを構築することは不可欠である。

欧米においては、商業施設や公共施設が立地する街の中心部において、トランジットモールの設定、交通規制及びLRTやバスの利便性向上と歩行者に配慮した通行、歩行空間の快適化や街に調和した道路の整備など、交通に着目した街づくりが進められ、成功した例が見られる。

国土交通省としても、中心市街地において快適な街づくりと交通の利便性を両立させるトランジットモールの実験を行っている。少子高齢化の進展に伴いコンパクトで機能的な街づくりが求められる中で、今後、都市政策と交通政策のより一層の連携を図り、高齢者等が街に出やすいにぎわいのある街づくりを進めていくことが必要である。

＜トランジットモール実験＞



(補注1)都市圏の将来人口の推計方法

(都市圏の設定)

1. 核都市の設定方法
   a)人口10万人以上で、昼間人口/夜間人口が1.00以上の都市を核都市とする。
   b)ただし、a)の都市で、距離が20km以内のものは、1つにまとめる。
2. 都市圏の設定方法
   核都市ではない市町村について、以下の基準に当てはまれば、その核都市の都市圏に含まれることとする。
   a)核都市への通勤・通学者が500人以上の市町村。
   b)核都市への通勤・通学者/在住通勤通学者が0.05を上回る市町村。ただし、a)、b)の基準により2つ以上の都市圏に含まれる市町村は、核都市への通勤・通学者の多い方の都市圏に含まれることとする。

(将来人口の推計方法)

都市圏別の将来人口推計は、前述のように設定された都市圏を構成する市町村にコーホート要因法を適用してなされたものである。コーホート要因法とは、ある基準年(本推計の場合2000年)の男女別・年齢別の人口をもとに、女子の年齢別出生率、男女別・年齢別生存率、男女別・年齢別社会移動率等を考慮して将来年(本推計の場合5年後の2005年)の男女別・年齢別の人口を推計し、この作業を逐次的に繰り返すことによって、さらに将来の年の人口を推計していくものである。

本推計においては、国立社会保障・人口問題研究所「都道府県別将来推計人口(平成14年3月推計)」で用いられている基礎データ等を参考とし、以下のような数値を使用した。

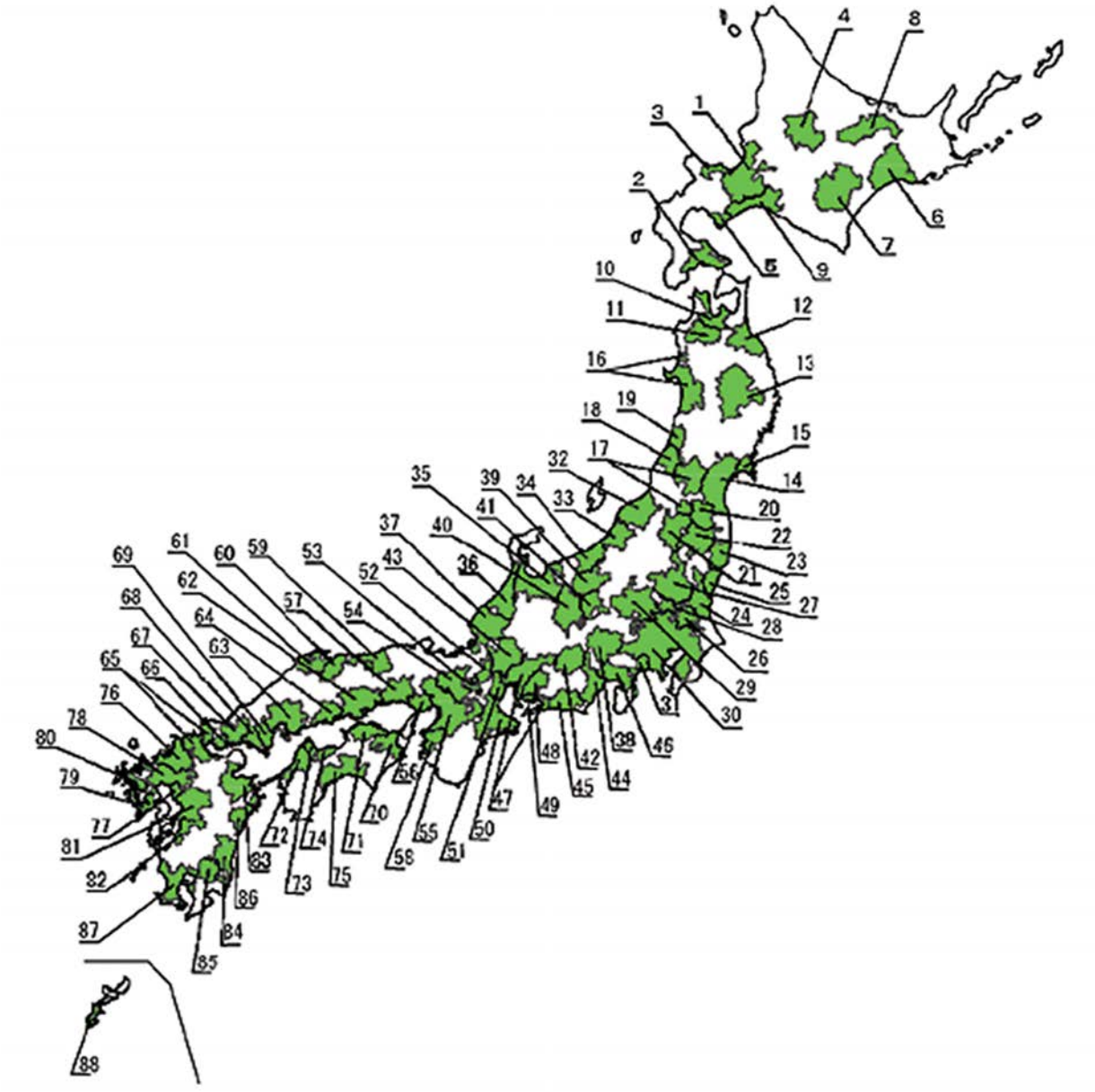
まず、男女別・年齢別基準人口は2000年国勢調査結果を用いた。

次に、男女・年齢別生存率、出生率については上記都道府県別推計における都道府県別の生存率、出生率の値を用いた。

また、男女・年齢別人口移動率については、上記都道府県別推計における都道府県別の人口移動率を、厚生労働省「人口動態統計」を用いて算出した各都道府県における市部・郡部別の人口移動の実態を反映するよう補正して適用した。

また、各都市圏を構成する市町村毎に予測した男女・年齢別の人口の合計値は、上記都道府県別人口推計及び我が国全体の人口推計における男女・年齢別の予測値に一致させている。

(全国の都市圏)



（各都市圏の核都市及び構成市町村数）

	核都市	市町村数		核都市	市町村数
1	札幌市	11	45	浜松市	20
2	函館市	9	46	富士市・沼津市	19
3	小樽市	3	47	名古屋市・小牧市	70
4	旭川市	8	48	豊田市・安芸市・刈谷市	13
5	室蘭市	3	49	西尾市	5
6	釧路市	6	50	津市・松阪市・伊勢市	34
7	帯広市	9	51	四日市市	11
8	北見市	6	52	彦根市	19
9	苫小牧市	6	53	草津市	7
10	青森市	9	54	京都市	24
11	弘前市	14	55	大阪市・東大阪市・守口市・門真市・大東市	92
12	八戸市	18	56	神戸市	10
13	盛岡市	14	57	姫路市	22
14	仙台市	36	58	和歌山市	17
15	石巻市	10	59	鳥取市	17
16	秋田市	21	60	米子市	16
17	山形市	15	61	松江市	18
18	鶴岡市	7	62	岡山市・倉敷市	35
19	酒田市	7	63	広島市・呉市	36
20	福島市	14	64	福山市	14
21	会津若松市	18	65	北九州市・下関市	29
22	郡山市	21	66	宇部市	5
23	いわき市	3	67	山口市	9
24	水戸市	24	68	徳山市	7
25	日立市	8	69	岩国市	11
26	つくば市・土浦市	19	70	徳島市	23
27	宇都宮市	30	71	高松市	30
28	小山市	9	72	松山市	12
29	前橋市・高崎市・熊谷市・太田市・伊勢崎市・桐生市	63	73	今治市	12
			74	新居浜市	3
30	東京特別区部・八王子市・立川市・武蔵野市	167	75	高知市	25
31	平塚市・厚木市	10	76	福岡市	38
32	新潟市	34	77	大牟田市	8
33	長岡市	18	78	久留米市・佐賀市	49
34	上越市	18	79	長崎市	14
35	富山市・高岡市	30	80	佐世保市	14
36	金沢市	26	81	熊本市	39
37	福井市	26	82	八代市	10
38	甲府市	44	83	大分市	22
39	長野市	21	84	宮崎市	14
40	松本市	27	85	都城市	9
41	上田市	13	86	延岡市	6
42	飯田市	17	87	鹿児島市	24
43	岐阜市・大垣市	40	88	那覇市・浦添市	21
44	静岡市	10		全国都市圏計	1,855

（注）市町村数は、各都市圏の核都市、周辺部の市町村数の合計

(補注2)国土交通省所管社会資本のストック量及び維持管理・更新投資の推計方法

(ストック量の推計)

・推計の対象は、国土交通省所管の社会資本のうち、下表のものとした。
・ストック量の推計は、前年のストック額に当該年度の新設改良投資(用地補償費を含まない)を加え、耐用年数を過ぎたものは除却されるものと仮定して行った(恒久棚卸法)。なお、災害復旧投資の扱いについては、災害復旧により原形復旧され耐用年数が延長されるものとした。
・施設ごとの耐用年数については、減価償却資産の耐用年数等に関する財務省令等を参考としつつ、本推計上、下表のように設定した。
・新設改良投資、維持管理投資、災害復旧投資のデータについては、「日本の社会資本」(内閣府政策統括官、2002年)、「下水道統計要覧」((社)日本下水道協会)、「建設業務統計年報」(国土交通省、以下同様)、「道路統計年報」、「海岸統計」などによった。

対象事業	対象範囲	耐用年数	
道路	直轄・補助・地方単独	道路改良	60年
		橋梁整備	60年
		舗装	10年
港湾	直轄・補助・地方単独		49年
空港	直轄・補助・公団		16年
公共賃貸住宅	補助・地方単独・地方住宅供給公社		54年
下水道	補助・地方単独		58年
都市公園	直轄・補助・地方単独		43年
治水	直轄・補助・地方単独	河川	−
	直轄・補助	ダム	80年
	直轄・補助・地方単独	砂防	67年
	直轄・補助	治水機械	7年
海岸	直轄・補助		50年

(将来の投資額内訳の推計方法)

・総投資額について、2002年度から2025年度までの対前年度伸率をケース1：1.00、ケース2：0.99、ケース3：0.98の定率として設定した。
・新設投資は、投資額から更新投資、維持管理投資、災害復旧投資を除いた額とした。
・更新投資は、過去の新設、更新、災害復旧投資によるストックが耐用年数に伴い消滅する分を同一の機能で更新するのに必要な額とした。
・維持管理投資は、施設ごとに、過去のストック額と維持管理投資との相関に基づき回帰分析により推計した額又は過去25年間の投資額の年平均とした。
・災害復旧投資は、過去25年間の投資額の年平均とした。

第Ⅱ部　国土交通行政の動向

第1章　国土交通行政における制度・政策改革

第1節　長期計画の見直し

国土交通関係の公共事業関係長期計画については、平成14年度と15年度に10本のうち9本が終了する。

長期計画については、これまでも、社会資本の整備目標を明確にし、計画的に整備を進める上で大きな役割を果たしてきたものの、分野別、地域別に見ると、その整備水準は依然として立ち遅れており、今後とも計画的かつ着実に整備を進める必要がある。しかし、一方で、予算配分を硬直化させている、事業間の連携が不十分である、予算の量的確保に重点が置かれすぎているなど、様々な指摘がなされている。

国土交通省としては、今回の計画改定を機に、警察庁及び農林水産省とともに計画全般の見直しを行い、社会資本整備の重点化・効率化、事業間の連携強化を図るため、14、15年度を期限とする国土交通関係の長期計画を一本に統合して、内容について以下のとおり見直しを行うとともに、従来の緊急措置法に基づく体系を見直し、必要な法整備を行うため、上記両省庁とともに「社会資本整備重点計画法案」及び「社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律案」を第156回国会に提出したところである。

(1)計画策定の重点を「事業費」から「成果」へ

長期計画が毎年の予算獲得の手段とされているという指摘に応えるとともに、国民に対して長期計画の目標を分かりやすく提示するため、新たな長期計画では、原則として事業費総額は計画内容とせず、達成される成果(アウトカム目標)を、わかりやすく提示する。

また、需要予測が過大なために無駄が生じているとの指摘も踏まえ、今後は、現行計画のフォローアップを踏まえて需要予測を実施することとし、情報公開を行うとともに、必要に応じて計画の見直しを行う。

(2)重点化・効率化の徹底

新たな長期計画では、横断的に設定したアウトカム目標の重点化を行い、効率的な社会資本整備を目指す。また、アウトカム目標の達成に必要な取組みなどを明示し、国民に対してわかりやすい計画とする。

(3)事業間連携のさらなる強化

公共事業は一定の成果(アウトカム)を実現するための手段であり、アウトカム目標の達成のために必要な異なる分野・異なる主体による事業の組合せ＝事業間連携を強化する。

その一環として、平成15年度予算の執行において、新たな長期計画に位置付けられるアウトカム目標を効率的に達成するための連携事業等の加速のための措置を講じる。

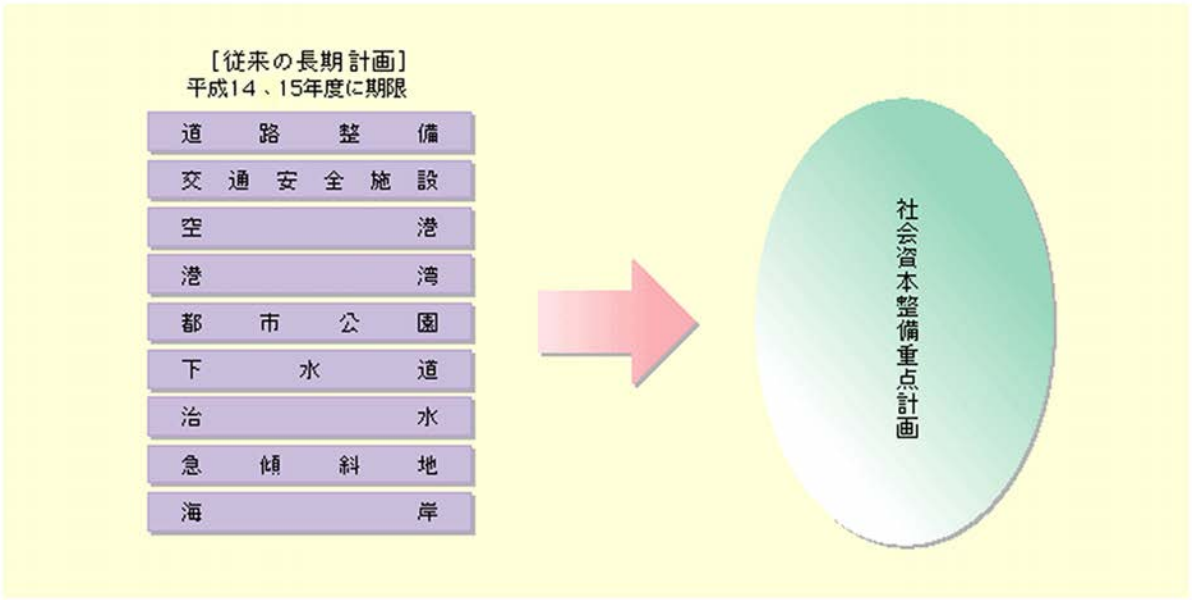
(4)公共事業改革の取組みの強化

コスト縮減、透明性の確保、事業評価の厳格な実施等事業分野に共通した課題に適確に対応していくため、公共事業改革の取組みの考え方を明示するとともに、地方分権の流れを踏まえ、国と地方の役割分担の明確化を図る。

(5)国と地方の連携の下、国民に開かれた計画策定プロセスの実現

計画策定にあたって地方公共団体や国民の声を十分聞いていないという指摘もあることから、社会資本整備の方向性を国、地方公共団体、国民が共有し、役割を分担して整合性を持って社会資本整備を進めていくため、ブロック別地方懇談会等やPIを実施するなど、開かれた計画策定プロセスを実現していく。

図表II-1-1-1　長期計画の一本化



第2節　公共事業改革の推進

1. 徹底した事業評価の実施

国土交通省の個別事業の公共事業評価の取組みとしては、平成10年度から新規採択時評価及び再評価を実施し、11年度から事後評価を試行しているところである。しかしながら、依然として公共事業に対して厳しい目が向けられており、事業実施の意思決定プロセスの客観性、透明性の一層の向上を図ることが求められている。

そのような状況の中、1)事業完了後の評価を実施し、計画・調査、評価方法に反映するための新規事業採択から事後評価に至る一貫した評価制度の導入、2)より分かりやすい評価手法の導入、3)アカウンタビリティの向上、を目指し、下記の取組を実施している。

・平成15年度からの事後評価の本格実施に向けた事後評価実施要領の策定への取組
・「公共事業評価システム研究会」の提言を踏まえて、費用対効果分析を含め、事業の波及的影響、実施環境を含めた新しい評価手法である総合評価方式の試行
・費用便益比(B/C)に加え、事業の内容・必要性・整備効果を分かりやすく公表

図表II-1-2-1　公共事業評価システム研究会の提言

公共事業評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化について検討するために開催された「公共事業評価システム研究会」は、平成14年8月30日に提言を取りまとめた。

特　徴：	●現在行われている費用便益比を含めた、共通の考えに基づいた総合的な評価方法。 ●誰からも分かりやすい方法を目指す。
ポイント：	●費用便益分析では捉えられていない評価項目をできるだけ多元的に取り込む。 ●既往事例との比較衡量が可能な評価値を評価項目ごとに設定する。 ●評価項目間の相対的な重要度を設定し、評価者の価値規範を明らかにする。 ●同種事業間の優先順位を明らかにする。

①評価項目の体系化

●評価項目を網羅的に列挙し、階層的に体系を整理

大項目	中項目	小項目
事業効率	費用対便益（直接受益者）	…（費用便益分析による評価）
	採算性	
波及的影響	住民生活	公共サービスの向上
		生活機会の拡大
		快適性の向上
	地域経済	生産の拡大
		雇用の増加
	安全	自然災害の減少
		事故・災害の減少
	環境	生活環境の保全
		自然環境の保全
		地球環境保全の寄与
		景観等の改善
	地域社会	地域資源の活用
		地域社会の安定化
		地域文化の振興
実施環境	事業の実行性	地域の同意
		法手続きの状況
	事業の成立性	上位計画との関連
		他事業との関連
	技術的難易度	

②評価指標の設定

●各評価項目について、事業の実施によりどのような状況や変化が生み出されるのかを説明するための評価指標を設定

③評価値の設定

●評価基準を明確化し、全ての評価項目について評価点（例えば1点～5点）を設定
●評価値の客観性、適正さを確保するため、既往事例を付記

④評価値の総合化

●各評価項目間の政策上の相対的な重要度を評価に取り入れるため、重み付け設定者による評価項目間の重み付け
●各項目レベル（総合、大・中・小項目毎）の評価値の算出

⑤総括表の作成

●各評価項目の評価結果と各項目レベル毎の評価値を一覧表に整理
● 総括表をもとに事業の採択を総合的に判断

2. コスト構造改革

(1)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」(平成9年4月)に基づき、平成9年度から11年度の3年間、各省庁が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、平成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、新行動指針を踏まえて旧北海道開発庁、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」(「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括し、より具体的な形で作成しており、1)工事コストの低減に加え、2)工事の時間的コストの低減、3)ライフサイクルコストの低減(施設の品質向上)、4)工事における社会的コストの低減、5)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。

これらの取組みのうち、電子入札を1年前倒しし、平成15年度から全直轄事業の約4万件で実施するとともに、工事の平準化の促進、新技術活用の促進等に重点的に取り組んでいるところであり、その結果、13年度の工事コストの縮減率は、8年度に比べ、11.7%となっている。また、卸売物価、労務費等の下落を考慮すると18.4%となっている。

さらに、より一層のコスト縮減を図るため、今後、次の項目について重点的に取り組むこととしている。

(ア)コスト縮減の新たな展開

予備設計・基本設計の段階から、広く設計提案を受け付け、専門家集団による評価委員会において評価することにより、固定概念にとらわれない設計者の発想を活かした徹底的なコスト縮減を実現する。また、短い間隔で出来高に応じた部分払いや設計変更協議を実施することにより、受発注者相互のコスト意識の向上や円滑かつ速やかな工事代金の流通を確保する出来高部分払い方式を導入する。

(イ)多様な入札・契約方式の積極的活用等品質確保方策の強化

公共工事の適正な品質の確保と総合的なコスト縮減を図るため、総合評価落札方式、設計・施工一括発注方式等の積極的活用や、様々な発注者の適切な企業選定を可能とする工事成績等を共通の尺度で評価した企業データベースの構築等により、技術力による競争を促進する。

(ウ)業務プロセスの改革

公共事業プロセスにおいて、IT活用による最大限の効率化を図るため、CALS/ECの取組みの一環として、電子入札や電子納品、情報化施工等の推進によりIT環境を構築するとともに、監督・検査基準類の見直しなど、業務形態の変革を積極的に実施する。

(2)公共事業コスト構造改革の推進

これまでのコスト縮減施策では限界があるため、平成14年8月29日の経済財政諮問会議における「制度・政策改革集中審議」において、1)事業のスピードアップ、2)設計の最適化、3)調達の最適化を見直しのポイントとして、コストの観点から公共事業の全てのプロセスを見直す「公共事業コスト構造改革」について報告した。さらに、同年12月には、従来からの工事コストの縮減に加えて(イ)規格の見直しによるコストの縮減、(ロ)事業のスピードアップが図られることによる便益の早期発現、(ハ)将来の維持管理費の縮減の3項目を含む「総合コスト縮減率」を設定し、社会資本整備重点計画との整合を図り、15年度からの5年間を目標期間とし、14年度と比較して15%の総合コスト縮減率を達成することとした。

1)事業のスピードアップ

構想段階からのPIプロセス等合意形成手法の改善、事業の重点化・集中化、用地取得の円滑化等を図ることにより、事業のスピードアップを推進する。

特に時間管理概念を導入し、道路や港湾の整備にあたって供用目標を公表したうえで事業を実施するとともに、新たに河川事業等において改修効果が際だって高い重点区間について、概ね10年間で完了させるプロジェクト等に重点的に投資することとしている。

また、用地取得の円滑化のため、地籍調査の促進、土地収用手続の積極的活用、生活再建対策の推進等を図る。

2)設計の最適化

地域に応じた構造基準の見直し(ローカルルールの導入)、設計の総点検、技術提案の積極的活用、技術開発の促進等により計画、設計を見直すと共に、管理の効率化等を図ることにより、設計の最適化を推進する。

ローカルルールの導入としては、高規格幹線道路における追越区間付き2車線構造の導入、1.5車線的道路整備など、地域の交通特性を活かし、コスト縮減及び整備効果の早期発現を図るため、地域に応じた道路構造の基準の見直し等を行っている。

3)調達の最適化

積算等の見直しや発注単位の適正化、入札・契約の見直しを図ることにより、調達の最適化を推進する。

「積み上げ方式」から歩掛を用いない「施工単価方式」への積算体系の転換・導入を検討するほか、国庫債務負担行為の活用、発注者責任の明確化(品質確保責任等)、民間の技術力を結集する調達方式の推進、電子調達の推進等に取り組む。

3. 効率性の向上

(1)既存ストックの活用と適切な維持管理・更新の推進

既存ストックの活用と適切な維持管理・更新の推進として、以下のような取組みを行っている。

・道路施設の長寿命化、ライフサイクルコストの最小化及び更新時期の平準化を図るため、構造物の点検手法・評価手法を見直し、損傷を早期に発見して補修する、計画的な道路資産管理手法(アセットマネジメント)を導入

・官庁施設の長寿命化、ライフサイクルコストの縮減等を図るため、「官庁施設のストックの有効活用のための保全の指導のあり方に関する答申」(平成14年3月社会資本整備審議会)を踏まえ、施設管理者による保全マネジメントサイクル(保全計画、履歴等の記録整備、実施状況の自己評価、評価結果を踏まえた改善)の確立、保全に対する支援の充実等を推進

・既存の港湾施設の延命化、ライフサイクルコストの最小化を図り、適切な維持管理を行うため、港湾施設の実地監査や点検診断をこれまで以上に実施

・羽田空港再拡張事業により空港容量を大幅に増加させ、首都圏と全国各地を結ぶ航空ネットワークの拡充を図るとともに、再拡張後の余裕枠を活用して2000年代後半までに国際定期便を就航

・路上工事に伴う交通規制日数の縮減を図るため、実施日時管理を徹底するとともに、三大都市を中心に面的集中工事と工事後の掘削規制の一体的実施を推進

・既存ダムにおける貯水容量の再配分や堆砂対策による容量確保等、既存ストックの有効活用による治水・利水機能等の向上の推進

(2)ハード・ソフトの戦略的組合せ

違法路上駐車の徹底排除を進め、安全で円滑な道路交通を確保するため、三大都市圏等の違法駐車が特に激しい幹線道路において、荷捌き停車帯の整備、都道府県警察による取締り、関係機関が連携した啓発活動等を総合的、集中的に行う。

また、アジア主要港湾を凌ぐ港湾コスト・サービスを実現するため、次世代高規格コンテナターミナルの施設整備と効率的な運営を一体的に行うスーパー中枢港湾の育成に向けた取り組みに着手している。

(3)事業連携の推進

都市水害対策を効率的、重点的に進めるため、河川管理者、下水道管理者等が共同して計画を策定し、適切な役割分担のもとで貯留浸透施設等の施設整備を促進する仕組みを創設するなどにより、総合的な都市水害対策を実施する。

また、鉄道駅等の交通結節点において、地方公共団体、鉄道事業者等の連携のもと、都市機能の集積、利用者の利便性・快適性の向上を図り、都市の再生を一層推進するため、地域における関係者からなる協議会を設置するなど必要な環境整備を行うとともに、駅前広場や自由通路等の施設整備を促進する。

さらに、海岸の侵食対策及び堆砂対策を効率的に実施するため、関係機関と連携して、漁港・港湾の港内やその周辺部の堆積土砂を海岸侵食箇所に輸送するサンドバイパスを実施している。

(4)地域住民・NPO等民間との連携

効率的かつ市民ニーズを踏まえた社会資本マネジメントを図るため、地域住民、NPOとの連携を推進している。

具体的には、以下のような取組みを実施する。

・河川の一定区間を対象に、清掃や除草などの管理を住民等が行うアドプトプログラム(養子縁組制度)の推進

・企業による海岸の管理・清掃をネーミングライツや広告を円滑かつ効果的に許可することにより推進することを検討

・道路管理における市民参画システム(道路パフォーマンスマネジメント)を導入

・河川や藻場、干潟、緑地などの自然再生においてNPOや地域住民との連携体制を確立

・下水処理水放流先の生態系・水辺空間などの監視にNPOが参画

・NPO等による植樹活動と連携した砂防事業による荒廃山地の山腹緑化

(5)官庁営繕事務の基準等の統一化

官庁施設整備に関し、総合耐震計画基準、建築工事共通仕様書等の統一基準の策定、環境対策として環境負荷低減プログラムの策定やグリーン庁舎整備、グリーン化改修等の先導実施、PFI手法を活用する場合の要求水準の規定、発注者としてのプロジェクト管理手法等に関しデファクトとなる運用基準の策定など、官庁営繕事務の基準等の統一化を推進している。

(6)入札・契約適正化の徹底

「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」の的確な運用を図るとともに、公共工事の入札・契約の適正化の徹底を図るため、「公共工事の入札契約の適正化徹底のための方策検討委員会」の報告を受け、国土交通省直轄工事において、詳細条件審査型一般競争入札等の試行、総合評価落札方式等の拡大、工事費内訳書の提出の促進等入札・契約制度に係る運用改革等を行った。併せて地方公共団体に対しては、電子入札の導入支援の促進を図るとともに、入札監視委員会等第三者機関の活用を通じた監視機能の強化を要請した。

4. PFIの推進

民間の資金・能力を活用し、効率的かつ効果的に社会資本を整備・管理し、質の高い公共サービスを提供するため、PFI方式の導入を積極的に推進している。

PFI法に基づく事業で、実施方針が策定、公表され、事業の具体化が進んでいるものは、平成15年1月末現在、全国で89事業である。

そのうち国土交通省直轄のPFI事業が中央合同庁舎第7号館整備事業の1事業、また、地方公共団体が主体となって実施する当省関係の事業は15事業であり、その内訳は、駐車場が5事業、港湾施設、公園施設、市街地再開発、下水道が各2事業、公営住宅及び廃棄物処理が各1事業となっている。

上記以外のPFI事業等の立ち上がりに即応できるよう、駐車場、都市公園、下水道、市街地再開発、公営住宅等について、平成14年度においてもPFI事業に対する事業費の補助等の予算枠を確保するなど、推進に取組んでいるところである。

図表II-1-2-2　国土交通省関係PFI事業

国土交通省が実施主体となるＰＦＩ事業

（平成15年1月31日現在）

事業名称			方式	実施主体	事業地点	実施方針公表日
1	中央合同庁舎第７号館	官庁庁舎	ＢＴＯ	国土交通省 文部科学省	千代田区	平成14年6月10日

地方公共団体が実施主体となるＰＦＩ事業（国土交通省所管）

事業名称			方式	実施主体	事業地点	実施方針公表日
1	常陸那珂港北ふ頭公共コンテナターミナル	港湾	ＢＯＴ	茨城県	東海村	平成12年3月23日
2	北九州港ひびきコンテナターミナル	港湾	ＢＯＴ	北九州市	北九州市	5月11日
3	江坂駅南立体駐車場	駐車場	ＢＯＴ	大阪府	吹田市	平成13年1月30日
4	神奈川県立湘南海岸公園	都市公園	ＢＴＯ　ＢＯＯ	神奈川県	藤沢市	2月9日
5	橿原市近鉄八木駅前南駐車場	駐車場	ＢＴＯ	橿原市	橿原市	4月20日
6	取手駅北地区Ｃ街区共同ビル	駐車場	ＢＴＯ	取手市	取手市	6月13日
7	東京都森ヶ崎水処理センター 常用発電設備整備事業	下水道	ＢＴＯ	東京都	大田区	9月5日
8	西国分寺駅東地区市街地再開発事業	市街地再開発	ＢＴＯ	国分寺市	国分寺市	9月6日
9	竹の塚西自転車駐車場	駐車場	ＢＯＴ	足立区	足立区	9月10日
10	長井海の手公園	都市公園	ＢＯＴ　ＢＴＯ	横須賀市	横須賀市	平成14年1月7日
11	戸塚駅西口地区市街地再開発事業	市街地再開発	ＢＴＯ	横浜市	横浜市	3月15日
12	県営上安住宅（仮称）	公営住宅	ＢＴＯ	広島県	広島市	3月29日
13	横浜市下水道局改良土プラント増設・運営事業	下水道	ＢＴＯ	横浜市	横浜市	9月10日
14	鯖江駅周辺駐車場整備事業	駐車場	ＢＯＴ	鯖江市	鯖江市	9月30日

地方公共団体が実施主体となるＰＦＩ事業（他省庁所管事業、国土交通省（北海道開発）予算）

事業名称			方式	実施主体	事業地点	実施方針公表日
1	留辺蘂町外２町一般廃棄物最終処分場整備 及び運営事業	廃棄物処理	ＢＯＴ	留辺蘂町 外２町	留辺蘂町	平成13年10月12日

5. 住民参加の積極的な推進

公共事業の透明性を高め、構想・計画段階から住民参加の充実を図るため、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の策定を進めるなど、対話型行政を引き続き推進する。

また、道路整備において、構想段階での市民参画型道路計画プロセスを導入した。

6. 特定財源の見直し

道路特定財源については、平成15年度予算・税制改正の政府案において、道路特定財源に係る暫定税率の適用期間を5年間延長し、受益と負担の観点から納税者の理解・納得を得つつ、道路整備及び道路に密接に関連する事業に活用することとした。

具体的には、本四公団の債務処理、地方への税源移譲のほか、特に環境分野や都市交通分野への活用として、地下鉄インフラ整備、住宅市街地整備関連、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)の導入支援への活用等により総額で約3,500億円を新たな分野に活用する。さらに既存の道路予算においても、次世代低公害車の開発、燃料電池自動車実用化の促進などに道路特定財源の活用を図る。

7. 国庫補助負担金制度の改革

国庫補助負担事業について、地方分権改革推進会議の「事務・事業の在り方に関する意見」も踏まえつつ、政策効果の高い事業等への絞り込みの観点から見直し、廃止・縮減に取組むとともに、個別補助金の統合補助金化など、統合補助金の対象事業の一層の拡充を行っているところである。

第3節　交通政策の改革

1．規制緩和の推進

(1)交通政策の基本的考え方

交通サービスの安定的な供給を確保する観点から事業を安定化させる機能を果たしてきた需給調整規制については、交通運輸市場が成熟段階に入り、自家用交通の普及が進む中で、その制度的意義が薄れる一方で、需給調整によって実現されてきた内部補助(注)による不採算路線の維持手法の限界や弊害が指摘されるようになった。

このため、従来の運輸行政を転換し、民間活動を可能な限り市場原理に任せる、あるいは、活用することにより、事業者間の活発な競争を通じて交通サービスの向上等を図ることとし、人流・物流を含めた各事業分野において、順次、需給調整規制の廃止等の規制緩和を進めてきている。

少子高齢化の進展等により、従来のように公共交通の需要が右肩上がりで望めない中で、各事業者が自由な経営戦略を展開しつつ、創意工夫による交通サービスの改善等を通じて、利用者の増加等を図るという市場原理の活用は、今後より一層重要となることから、国土交通省では、これまで実施してきた規制改革の成果をより確実なものとするよう、規制緩和の影響等を適確に把握しつつ、その定着を図るとともに適正な競争環境の整備に取り組んでいるところである。

一方、安全の確保、環境問題等市場原理のみでは対応できない課題については、交通政策として適切に対応していくことが必要である。

図表II-1-3-1　各分野における規制緩和総括表

	旅客鉄道事業	貨物鉄道事業	乗合バス事業	貸切バス事業	タクシー事業
法律名	鉄道事業法の一部を改正する法律	鉄道事業法の一部改正（鉄道事業法等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	道路運送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
参入	路線毎の免許制 →路線毎の許可制	参入の許可に際しての需給調整要件の廃止	路線毎の免許制 →事業毎の許可制	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制
退出	許可制 →事前届出制（1年前）	許可制 →事前届出制（6ヶ月前）	許可制 →事前届出制（6ヶ月前）	許可制 →事後届出制	許可制 →事後届出制
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）	上限の認可等の事前規制 →廃止	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 →認可制（認可基準を上限価格の基準に変更）
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	利用運送事業者等他の運送事業者との貨物の引継の円滑化措置を努力義務付け	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）		運行管理者の資格試験制度の創設 緊急調整措置の導入
スケジュール	公布11年5月21日 施行12年3月1日	公布14年6月19日 施行15年4月1日	公布12年5月26日 施行14年2月1日	公布11年5月21日 施行12年2月1日	公布12年5月26日 施行14年2月1日

	トラック事業	貨物運送取扱事業	国内旅客船事業	港湾運送事業	国内航空運送事業
法律名	貨物自動車運送事業法の一部改正（鉄道事業法等の一部を改正する法律）	貨物運送取扱事業法の一部改正（鉄道事業法等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	港湾運送事業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	許可制	〈運送取次事業〉 登録制 →廃止 〈第一種利用運送事業〉 許可制 →登録制 〈第二種利用運送事業〉 幹線輸送機関を航空及び鉄道に限定 →海運による幹線輸送も対象に追加	航路毎の免許制 →航路毎の許可制	主要9港について免許制 →許可制	路線毎の免許制 →事業毎の許可制
退出	届出制	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）	主要9港について許可制 →事前届出制（30日前）	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	事前届出制・変更命令可能→廃止	事前届出制 →廃止	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）	主要9港について認可制 →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	営業区域規制の廃止 元請・下請関係の規制の合理化 地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の権限強化	利用運送事業者が行う貨物の荷造り等に関する安全確保の義務付け 「貨物利用運送事業法」に題名変更	指定区間における参入の際の許可基準の強化	港湾運送の安定化策（事業者の欠格事由の拡充等）の導入	混雑飛行場使用の許可制度の創設
スケジュール	公布14年6月19日 施行15年4月1日	公布14年6月19日 施行15年4月1日	公布11年6月11日 施行12年10月1日	公布12年5月17日 施行12年11月1日	公布11年6月11日 施行12年2月1日

(注)内部補助：収支採算性の高い路線から得られる利益を、不採算路線の運営により発生する欠損に充てること

(2)規制緩和の効果

公共交通の各分野における規制改革により、各交通事業者等においては、運行頻度の増加、安い運賃等の提供等多様なサービスの提供に向けた取組みが進んでいる。

1)鉄道事業における規制緩和

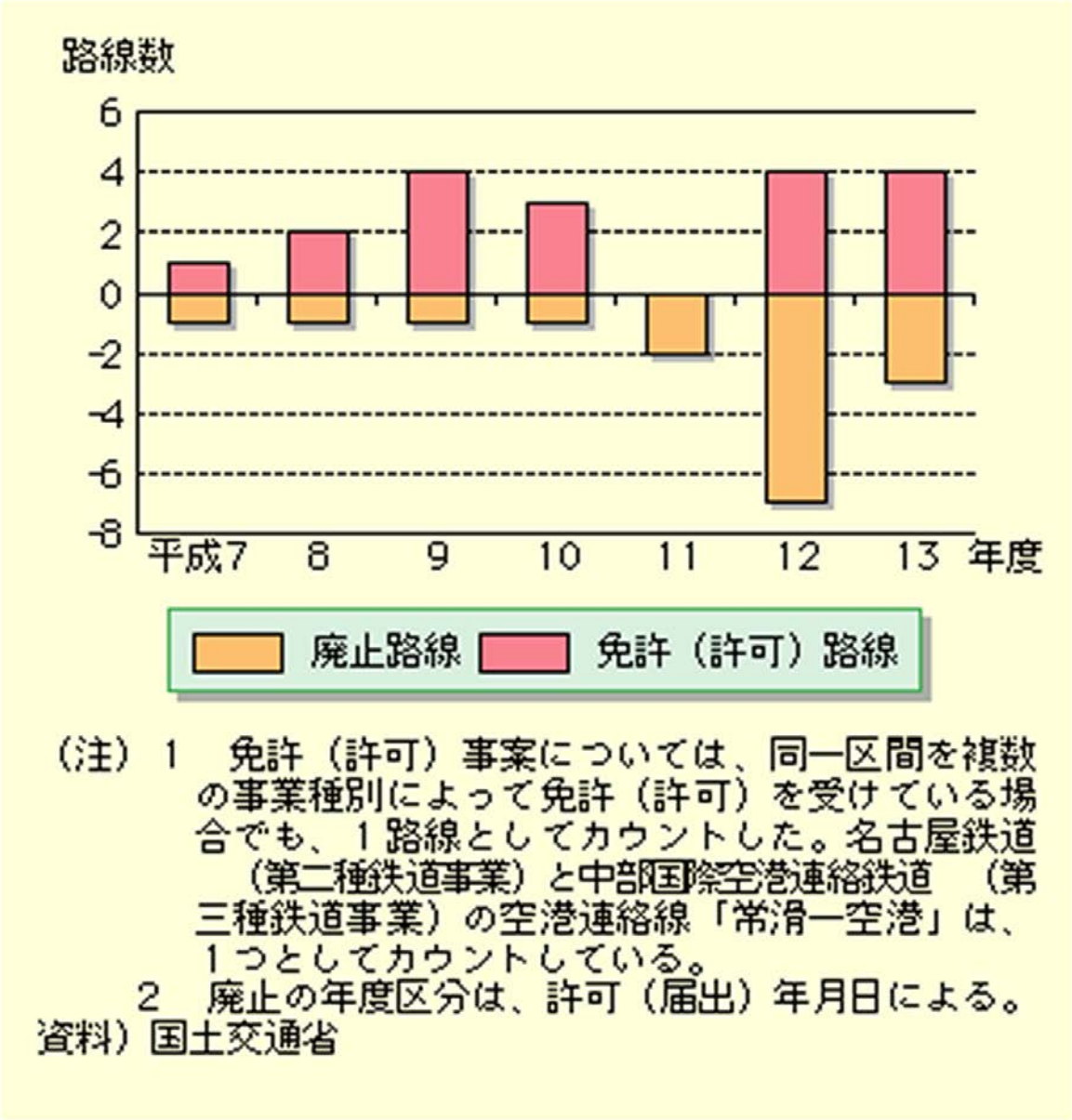
旅客鉄道分野については、平成12年3月、改正鉄道事業法の施行により、需給調整規制を廃止し、運賃規制の緩和等が図られるとともに、退出に際して公衆の利便の確保に関し意見聴取することとされた。

このような中、各鉄道事業者においては、運賃施策を中心としたサービス改善の取組みが進められており、運賃に係る規制が上限認可制の下での事前届出制に緩和されたことを活用して、14年10月現在、全186事業者中、55事業者において運賃の引き下げが実施されている。

また、規制緩和後においては、新規参入数が高水準で推移しており、鉄道事業の活性化が図られている一方、退出数も増えている。

不採算路線を抱える地域においては、当該鉄道路線を維持するため、地方公共団体が独自に財政的な支援や第三セクター化等の取組みを行っており、国土交通省においても、地域の生活の利便性を支える生活交通の維持・確保等を図る観点から、地方支分部局が中心となって、関係事業者、地方公共団体等と路線の維持やバス路線への転換方策等の検討に参画し、調整等を実施している。

図表II-1-3-2　旅客鉄道事業の免許(許可)、廃止路線数の推移



（注）１　免許（許可）事案については、同一区間を複数の事業種別によって免許（許可）を受けている場合でも、１路線としてカウントした。名古屋鉄道（第二種鉄道事業）と中部国際空港連絡鉄道（第三種鉄道事業）の空港連絡線「常滑―空港」は、１つとしてカウントしている。
２　廃止の年度区分は、許可（届出）年月日による。
資料）国土交通省

また、貨物鉄道分野においては、環境に優しく、長距離輸送におけるコスト競争力に優れた大量輸送機関という貨物鉄道の特性を発揮した多様なサービスの創造や、柔軟な運賃設定等を促進するため、14年6月、貨物鉄道事業における需給調整規制及び運賃の事前規制を廃止すること等を内容とする鉄道事業法の改正を行った。

さらに、本改正においては、利用運送事業者等との間の貨物の引継ぎの円滑化措置を定め、利用者利便性の向上を図っており、引き続き、物流サービス全体の多様化・効率化や利用者のサービス向上等への取組みを支援していくこととしている。

2)旅客自動車運送事業における規制緩和

貸切バス事業については平成12年2月に、乗合バス及びタクシー事業については、14年2月に、需給調整規制の廃止等を内容とする改正道路運送法等が施行された。

これにより、事業の参入については、需給調整規制を前提とした免許制から、輸送の安全等に関する資格要件をチェックする許可制へ移行し、運賃制度についても、事業者の創意工夫により多様な運賃を設定することが可能となった。また、運行管理者制度の新設等輸送の安全対策についても充実を図っている。

(ア)乗合バス事業

乗合バス事業については、需給調整規制の廃止後、僅かではあるが新規参入がみられる。特に、近年需要が増大している高速バスについては、利用者ニーズに応じた新規路線の開設が行われている。また、運賃サービスについても、ワンコインバスの運行をはじめとする様々な割引運賃の導入が積極的に行われ、利用促進等のための積極的なサービス改善が図られている。

図表II-1-3-3　利用促進のための割引運賃制度

（平成14年4月1日現在）

	割引きの内容	実施状況
ワンコインバス等利用しやすい運賃設定	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割引	全国　213地　域 民営　179事業者 公営　11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　147事業者 公営　19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　103事業者 公営　2事業者

一方、地域住民、特に高齢者等のいわゆる移動制約者にとって必要不可欠な生活交通であるバスは、従来の内部補助による路線維持手法を継続することが困難となったこと等から、需給調整規制の廃止を踏まえた新たな制

度を運用し、路線の維持確保を図っている。

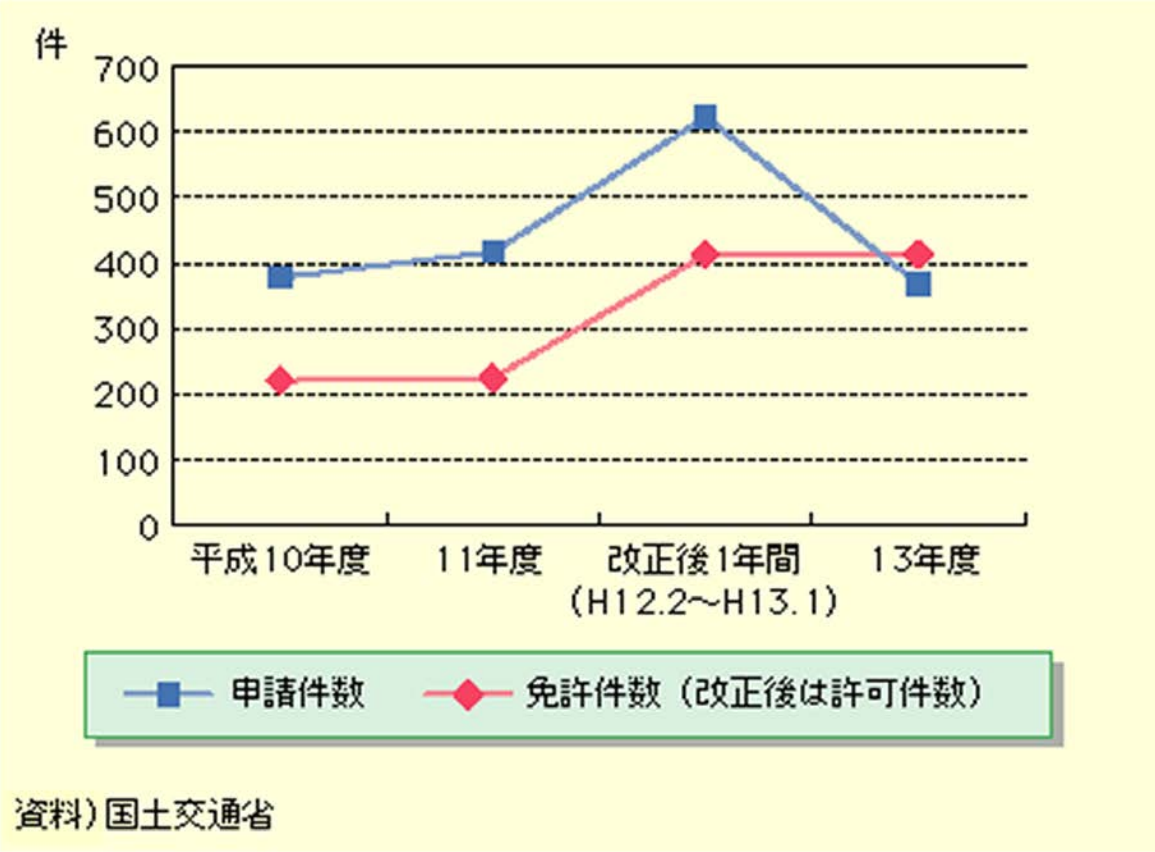
具体的には、都道府県を中心に当該地域の関係者で構成される地域協議会を設置し、当該地域の実情に応じた効率的な輸送のあり方等について関係者間で協議することとするとともに、協議会において維持が必要とされた路線のうち一定の基準に該当する広域的・幹線的路線については、国と都道府県が協調して維持対策費の補助を行っているところである。なお、国と地方の役割分担という観点から、国庫補助対象外の路線については、協議会の議論等を踏まえつつ、地方公共団体の判断により維持を図ることとし、そのために所要の財政措置を講じている。

(イ)貸切バス事業

貸切バス事業については、規制緩和が行われた平成12年度に、新規参入事業者数が前年と比べほぼ倍増するなど市場原理の導入による競争促進効果がみられたが、13年度においては、景気低迷等の影響を受け、横ばいで推移した。

また、貸切バス事業への新規参入事業者は、タクシー事業者等の異業種からの参入もみられ、事業の合理化・効率化等経営改善の取組みが積極的に行われている。

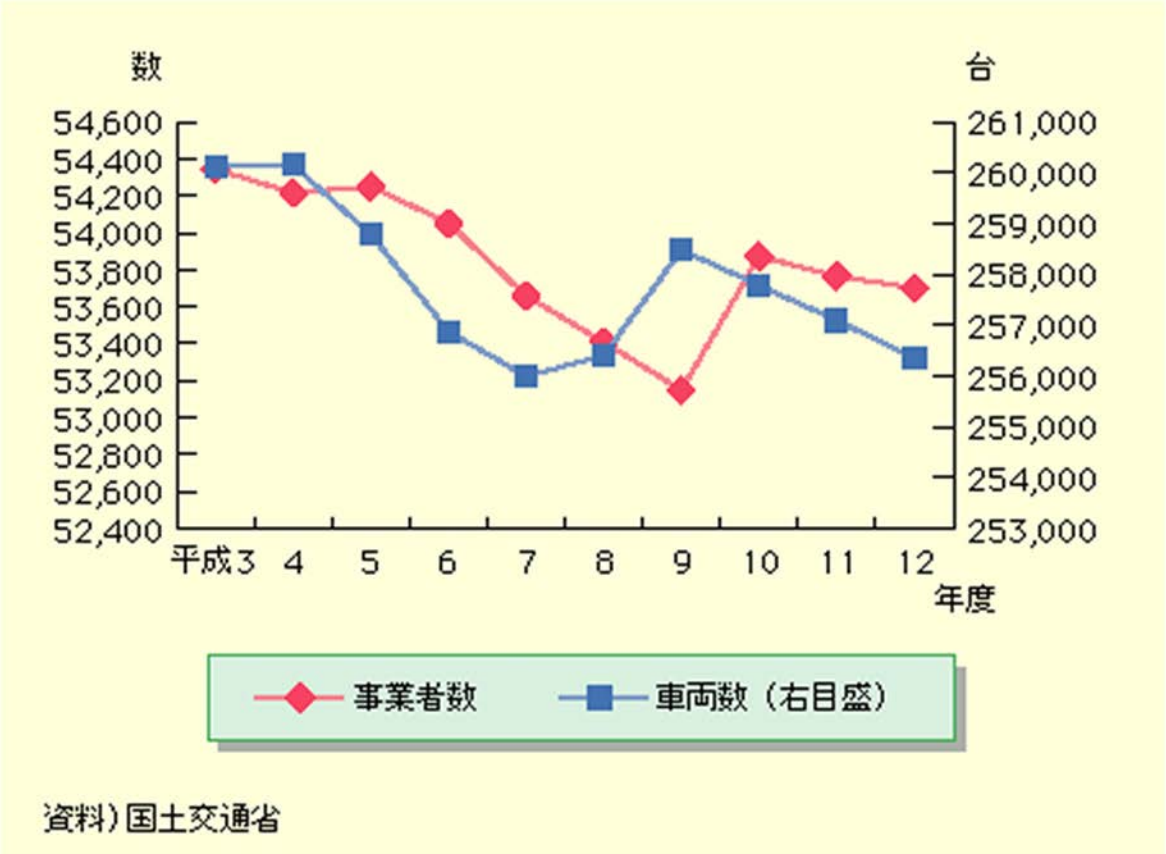
図表II-1-3-4　貸切バス新規参入者の推移



(ウ)タクシー事業

タクシー・ハイヤー事業については、需給調整規制の廃止により、新規参入及び増車が多数行われている。また、主要空港等と利用者の多い一定の地区間において、事前に一定の運賃を定める定額運賃を導入するなど、運賃面からのサービス改善も行われている。

図表II-1-3-5　タクシー事業者数及び車両数の推移



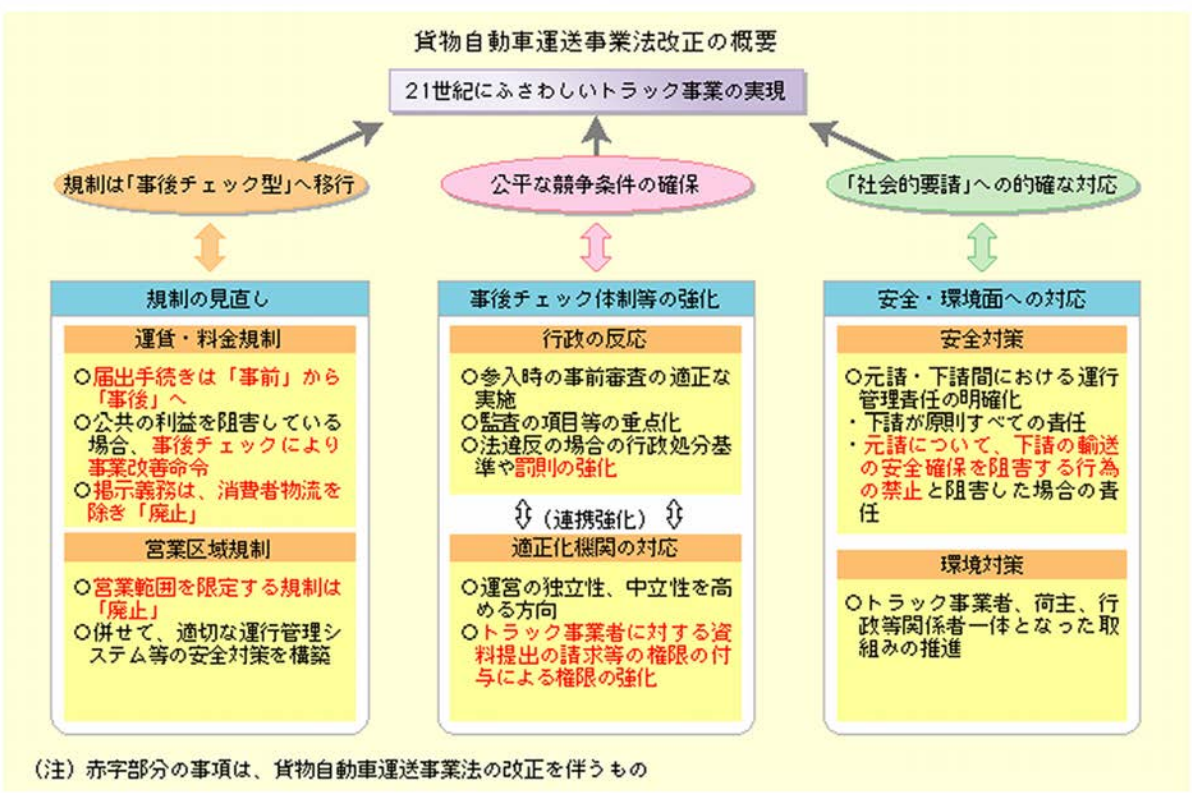
3)貨物自動車運送事業等における規制緩和

トラック事業や貨物運送取扱事業などの物流事業については、平成2年のいわゆる物流二法の制定以降、他分野に先駆けた規制緩和を行っており、事業者間の競争促進を通じた物流の効率化が図られてきた。また、競争の結果、行き過ぎたコスト削減などにより輸送の安全や公平な市場競争が損なわれないよう、事業者監査体制の充実や行政処分基準の見直しなどを行い、事後チェック体制をより一層強化していくこととしている。

(ア)トラック事業の規制緩和

トラック事業については、利用者ニーズに即したサービスの実現や事業の更なる効率化等を図るため、運賃・料金事前届出制や営業区域規制の廃止等を内容とした貨物自動車運送事業法の改正を行った(平成15年4月より施行予定)。

図表II-1-3-6　貨物自動車運送事業法の改正の方向



(イ)貨物運送取扱事業の規制緩和

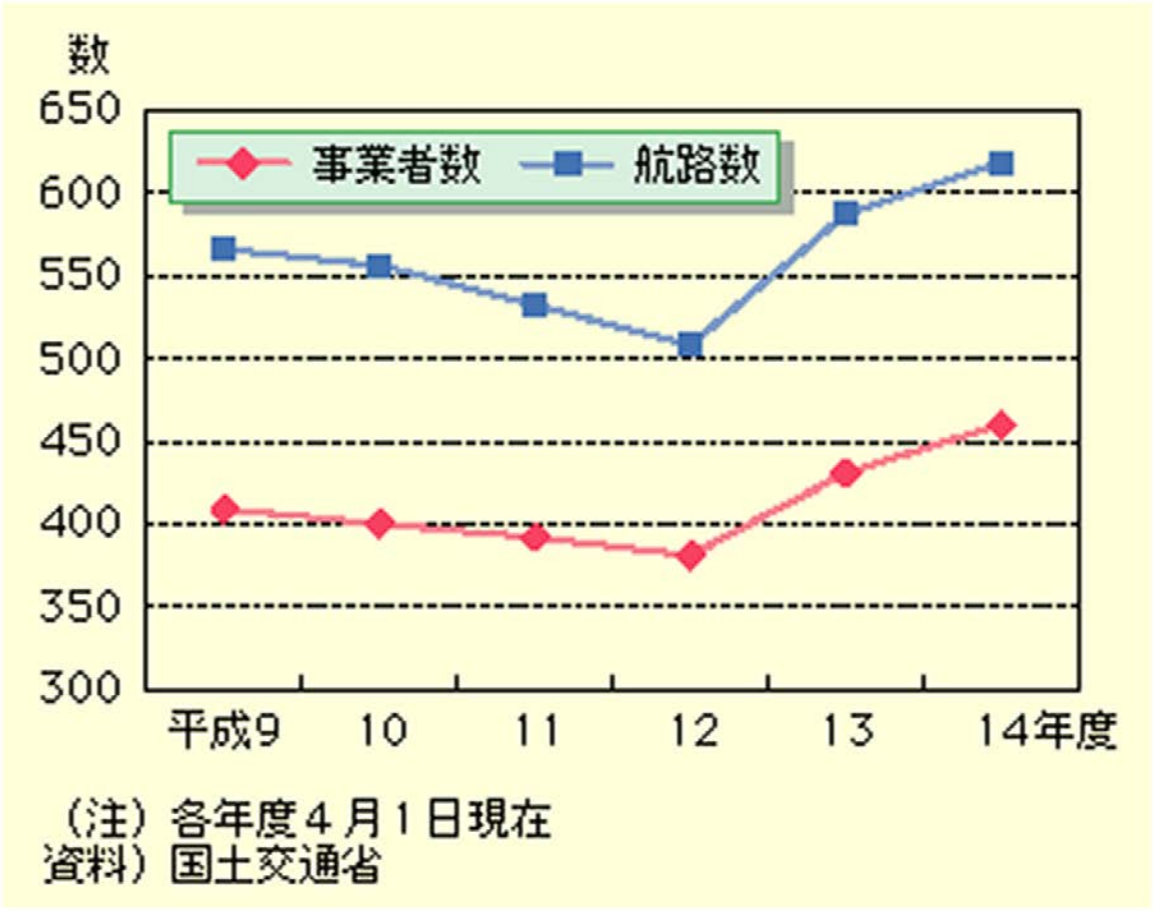
貨物運送取扱事業についても、参入規制の緩和、運賃・料金事前届出制の廃止、運送取次事業に係る規制の廃止や、第二種利用運送事業の幹線輸送モードへの海運の追加等を内容とした貨物運送取扱事業法の改正を行った(平成15年4月より施行予定)。

4)国内旅客船事業における規制緩和

国内旅客船事業については、平成12年10月に、一般旅客定期航路事業に係る需給調整規制を廃止し、事業参入については免許制から許可制へ、事業の休廃止についても許可制から届出制へ緩和し、事業への参入・退出を自由化した。また、運賃及びダイヤの変更についても、事業者の創意工夫を活かすために許可制から届出制へ緩和し、より迅速な対応が可能となった。

これにより、一般旅客定期航路事業等の許可事業者数及び航路数は、従来減少傾向にあったのに対し、規制緩和を行った12年度以降増加に転じている。

図表II-1-3-7　一般旅客定期航路事業の事業者数及び航路数の推移



5)港湾運送事業における規制緩和

港湾運送事業については、港湾荷役サービスの効率化・港湾の国際競争力の強化を目的として、我が国コンテナ貨物の95％を取扱う主要9港(注)において、需給調整規制の廃止等を内容とする改正港湾運送事業法が平成12年11月に施行され、14年10月1日現在、新規許可10件、業務範囲変更60件、運賃料金届出95件となっている。

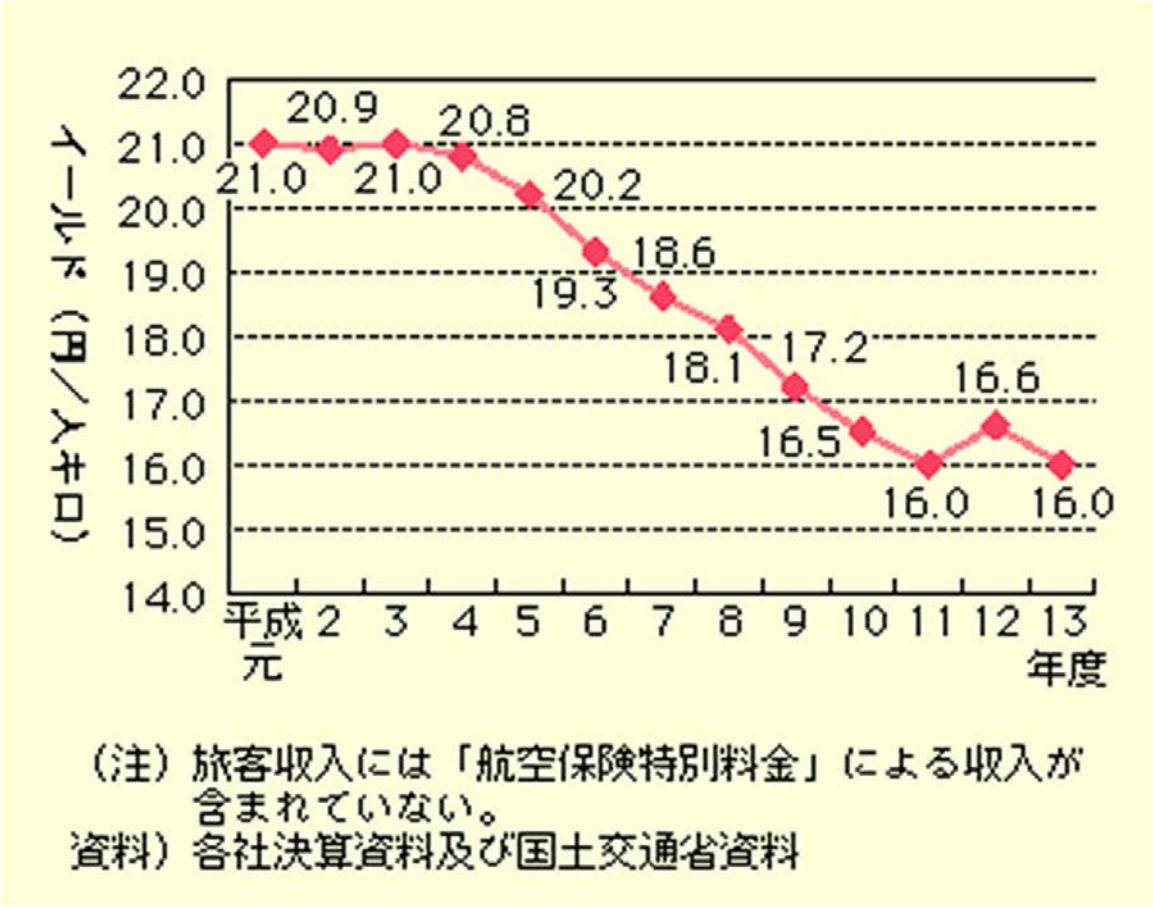
また、主要9港以外の地方港の規制緩和についても、規制改革推進3ヵ年計画において、15年度中に結論を得ることとされており、このための検討を進めている。

6)航空事業における規制緩和

航空事業については、事前届出による航空運賃等の割引率の拡大、ダブル・トリプルトラック化基準の廃止等段階的な規制緩和を行ってきたが、一層の競争の促進を通じた利用者利便の向上を図る観点から、平成12年2月に需給調整規制の廃止等を行った。また、新規参入を容易にするとともに、経営の効率化を促進するため、運航又は整備に関する業務の管理の受委託を可能とする許可制度を新設している。

このような中、スカイマークエアラインズ、北海道国際航空、フェアリンクが順次就航し、14年8月からは、スカイネットアジア航空が羽田-宮崎路線に新規参入している。また、各航空事業者では、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いる。この結果、国内線における平均運賃は近年大幅に下落しており、規制緩和による利用者利益を生んでいる。

図表II-1-3-8　国内航空運賃(平均運賃)の推移(大手3社)



7)公共交通ネットワーク全体の利便性の向上

　各交通分野における規制緩和により、各分野内における事業者間の競争を通じた交通サービスの向上等が図られているほか、航空、新幹線、高速バス等異モード間においても、所要時間、運行の安定性、運賃等それぞれの競争優位性を発揮させた競争が行われており、公共交通ネットワーク全体としてみた場合の交通サービスの向上が図られている。

(注)主要9港：京浜港、名古屋港、大阪港、神戸港、関門港、千葉港、清水港、四日市港、博多港

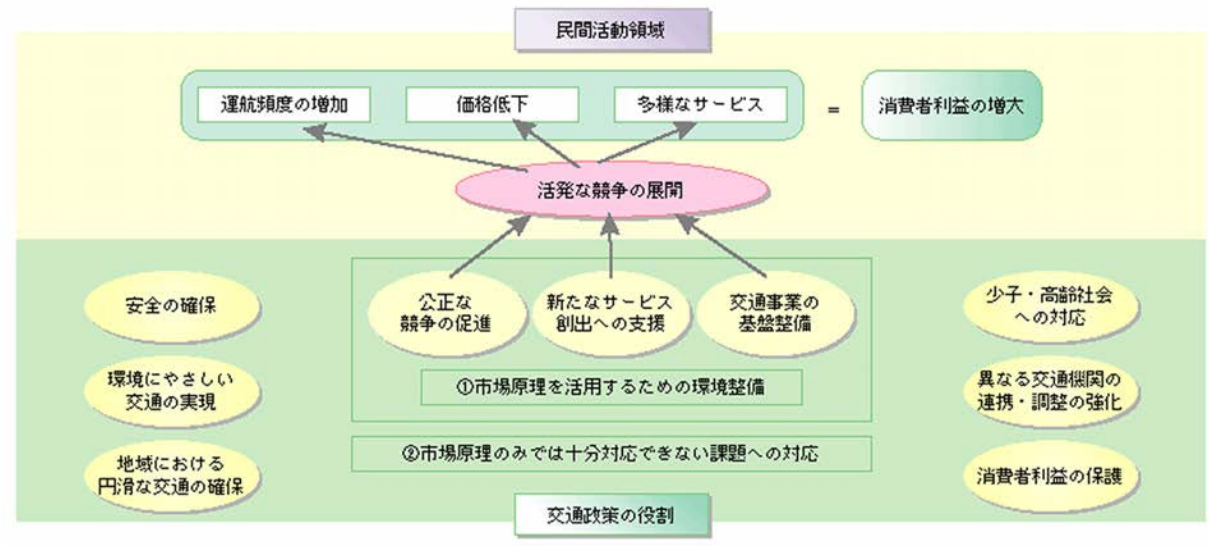
(3)適切な競争を確保するための方策

以上に述べたように、交通運輸分野における市場原理の導入は、交通サービスの向上等をもたらしているが、引き続き、このような規制緩和の効果を十分に引き出していくためには、事業者の市場環境を整備することにより、適切な競争を確保するための措置を講じていくとともに、市場原理の活用のみでは対応できない諸課題を解決していくための取組みを行っていくことが不可欠となっている。

このため、国土交通省では、1)大手事業者と対等な競争を行うために必要となる社会資本を新規参入事業者に有利に配分を行う等による公平な競争条件の整備、2)創造的な新規ビジネスを育てるために必要な規制の改正や膨大な費用を要するため民間事業者で行うことが困難な基礎研究を行うこと等による新しいサービスの創出支援、3)港湾や空港等主として交通事業者が利用する基盤の整備等に取り組むことにより、交通運輸分野における市場環境の整備を図っている。

また、規制緩和による競争の促進を図る場合において、1)安全の確保、2)環境に優しい交通の実現、3)混雑の緩和や生活交通の維持等地域における円滑な交通の確保、4)バリアフリー対策をはじめとする少子・高齢社会への対応、5)総合的な交通ネットワークの形成に必要な異なる交通機関間の連携・調整、6)独占的市場の形成や情報の不平等等からの消費者利益の保護等市場原理の活用のみでは対応できない課題が存在していることから、国や地方公共団体が民間事業者と連携して、所要の助成措置や新たな基準の設定等必要な措置を講じつつ、これらの課題への対応を図っているところである。

図表II-1-3-9　21世紀型交通政策における行政の役割



2. 21世紀型交通施策の総合的展開

(1)21世紀型交通施策の総合的展開

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。今後、さらに公共交通サービスの魅力を高めていく上では交通機関単体ではなく、鉄道とバスの乗り継ぎや空港アクセスなど、モード横断的な視点でサービスの質や利便性の改善を進めていくことが重要な課題となっている。また、観光政策との連携も密接であったとは言い難い。

このような認識の下、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、社会経済情勢の変化を踏まえた新たなニーズにも対応しながら、投資の重点化、トータルなコスト縮減、交通機関相互間の連携強化、観光政策との連携等の総合的施策に積極的に取り組んでいるところである。

(2)地域と一体に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、地域と一体となった総合的取組みが必要である。

また、生活交通の確保が最大の課題である地域交通の分野においては、国はナショナルミニマムの観点も踏まえながら広域的な交通サービスの維持を中心に支援しているところであるが、近年では児童や高齢者などといった交通弱者の便宜を図るための公共交通サービスの提供に向けた地域独自の取組みが活発になっている。

このような状況の下で地域それぞれのニーズに的確に応えていくため、国土交通省として統合のメリットを生かしつつ、地元自治体・地域住民など各種主体の声を十分取り入れながら、交通・観光、さらにはまちづくり等と一体となった総合的な行政の実施を通じて、地域の振興に貢献する地域密着型行政を推進していくこととしている。

(3)21世紀の課題への総合的対応

CO_2排出量の削減などの環境問題への対応や、交通バリアフリーの推進などの少子高齢化社会への対応、交通事業の情報化等のIT化社会への対応などといった課題は、従来にも増して切実なものとなっている。このような「21世紀の国民的課題」に関しては、モードを越えて総合的に取り組んでいく必要がある。

(4)事後チェック型行政の確立

需給調整の廃止といった経済的規制の自由化が進んで行く中で、交通の安全の確保等社会的規制は引き続き重要であり、国土交通省に課せられた重大な使命である。

この使命を厳格に果たしていくため、今後も、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こととしている。

3. 地方運輸局等の業務改善等

これまでに述べた交通運輸分野における規制緩和の推進や事後チェック型行政への移行に対応し、21世紀型交通施策を地域において的確に実施するために、平成14年7月に地方運輸局の業務及び組織の見直しを行い、企画業務の強化や事業部の再編による規制緩和に対応した安全性重視の事後チェック推進を行っている。

(1)地方運輸局における企画業務の強化

従来の需給調整規制などの事業監督型行政から事後チェック型行政へ移行した後に公共交通サービスの維持向上を図っていくためには、観光などの地域振興策とも連動した施策や取組みを地域密着型で展開していくことが必要となっている。そのため、今般の地方運輸局改革においては、振興という観点に重点を置いて公共交通・観光・物流に関する行政の企画事務を担当する企画振興部を置くこととした。

企画振興部では、個別の公共交通サービスの維持・充実を図る具体策とその役割分担を定める「公共交通活性化総合プログラム」の策定等を通じ、地域振興策等と一体となった公共交通の維持・向上を図る具体策の確立・実施を推進している。また、観光を核としたまちづくりの支援や、物流全般の動向把握、モード横断的・総合的な物流関連事業の育成強化などの業務を行っているところである。

さらに、モード横断的な行政課題として、環境対策の強化、少子高齢化社会への対応、安全性の向上、利用者利便の向上、情報化の推進、防災対策の徹底等といったいわゆる21世紀型の課題について、地域のニーズをきめ細かく把握しながら的確に対応していくため、交通環境部を設置した。

交通環境部においては、地域の交通環境問題への取組み、交通バリアフリー化の推進、地域交通の情報化に関する実証実験の実施による、交通情報化の推進、防災体制の整備等の業務を行っているところである。

(2)地方運輸局における事業部の再編

これまで、地方運輸局には事業部として鉄道部、自動車部、整備部、運航部、船員部及び船舶部の6つの部が設置されていたが、21世紀型交通行政の円滑な推進を図るため、以下のような再編と体制強化を行った。

1)自動車交通部と自動車技術安全部の設置

地方運輸局には自動車関係の事業部として自動車部と整備部がそれぞれ設置されていたが、バスを中心とした地域交通の改善対策やタクシーやトラックを含めた道路運送事業の適正化対策を強化するために自動車交通部を設置した。また、車両に関する安全・環境対策、自動車ユーザー対策の充実を推進するために自動車技術安全部を設置した。

2)海事振興部と海上安全環境部の設置

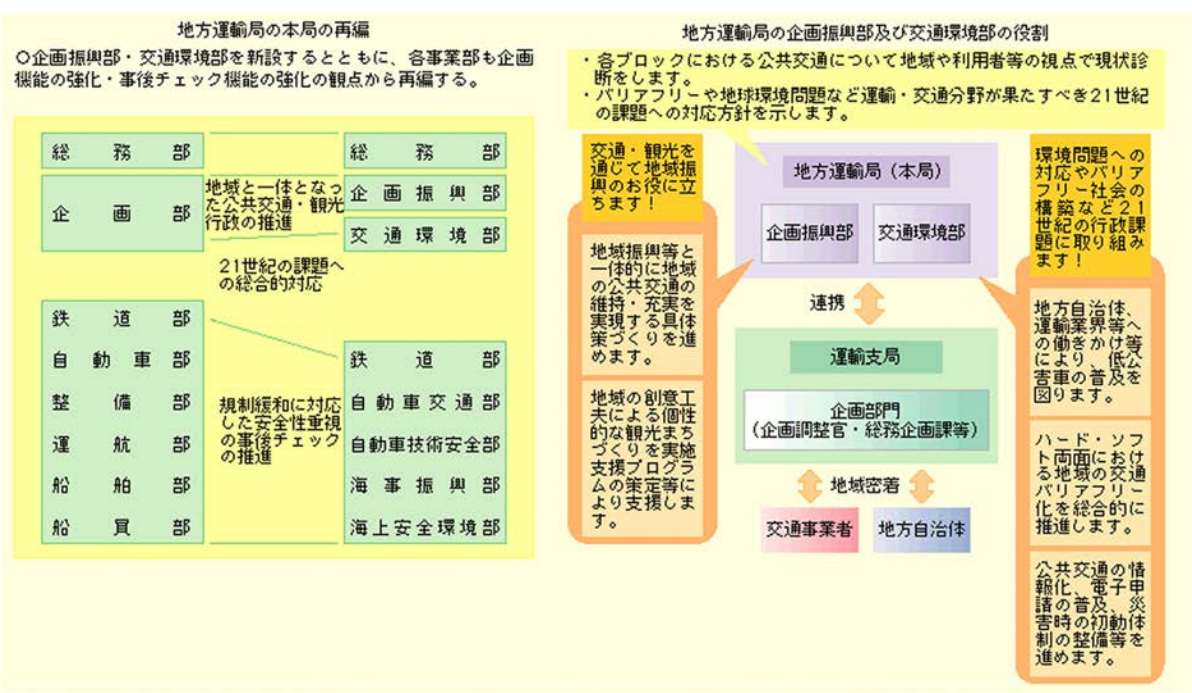
地方運輸局における海事行政については、従来より、運航部、船舶部及び船員部がそれぞれ設置されていたが、産業振興を通じた地域経済の活性化、地域ニーズへのより的確な対応による利用者利便の向上等の観点から総合的な海事分野の振興を推進する必要性や海上安全・環境の確保に向けソフト・ハードにわたる取組みを一体的・包括的に行う必要性が生じている。このため、海事行政に関する部体制について、「海事振興部」と「海上安全環境部」による行政課題別の横割り2部体制へ改組し、海事行政の総合的・一体的な展開を図ることのできる業務体制を整備した。

(3)運輸支局の設置

これまで、地方運輸局には陸運支局と海運支局が設置されていたが、今後はこれら支局のレベルにおいても、公共交通の維持・充実や環境問題・高齢化社会への対応等のために、モードを通じた施策の総合的展開や地域密着型行政の推進が必要となる。

このため、従来の陸・海支局の業務に加え、全モードの交通事業者、観光事業者、地方自治体の間の調整等も併せて担う運輸支局を全国の都府県に一つずつ設置し、地域住民、地方自治体、地元経済界等のニーズを把握しつつ地域密着型の公共交通・観光政策の推進を図っていくこととしている。

図表II-1-3-10　地方運輸局の組織再編



第4節　特殊法人等改革等の推進

1. 特殊法人等改革

特殊法人等改革については、平成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」において、163(国土交通省関係法人28)の特殊法人及び認可法人を対象とし、事業及び組織見直し内容が個別に定められた。組織形態についても、「原則として平成14年度中に、法制上の措置その他必要な措置を講じ、平成15年度には具体化を図ることとする。」とされている。

これを踏まえ、国土交通省においては、省を挙げて計画的かつ総合的に特殊法人等改革を推進するため、平成14年1月31日に、「国土交通省特殊法人等改革推進本部」を設置し、「特殊法人等整理合理化計画」に定められた事項の着実な実施に取り組んでいる。

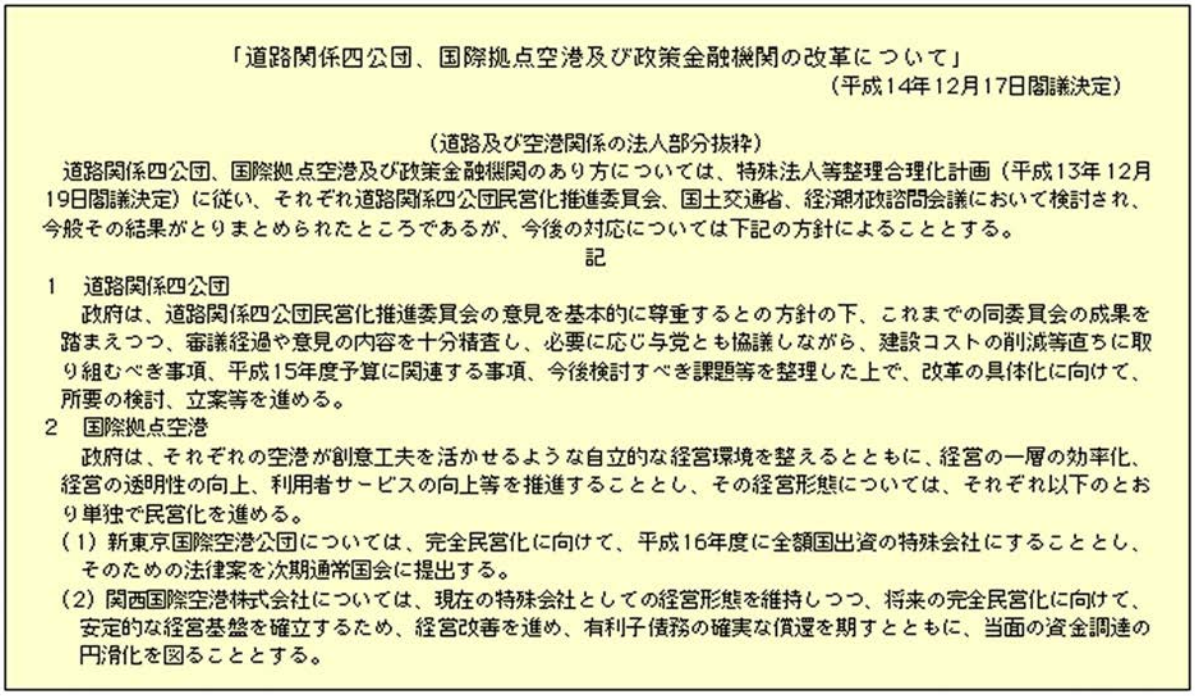
具体的には、第155回国会において特殊法人等改革に係る9法案が成立し、現在、新法人設立等の準備を進めているところである。

国土交通省としては、今後とも引き続き、「特殊法人等整理合理化計画」の内容を着実に具体化するとともに、道路及び空港関係の法人についても、「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」(平成14年12月17日閣議決定)に従い、積極的な改革に取り組んでいくこととしている。具体的には、第156回国会に、1)証券化支援業務の創設等を内容とする「住宅金融公庫法及び住宅融資保険法の一部を改正する法律案」、2)都市基盤整備公団を廃止し、地域振興整備公団の地方都市開発整備部門と統合して新法人を設立するための「独立行政法人都市再生機構法案」及び3)新東京国際空港公団を解散して新法人を設立するための「成田国際空港株式会社法案」を提出したところである。

図表II-1-4-1　第155回国会において成立した法律の概要

特殊法人等	新法人名	法的措置内容の概要	新法人設立又は民間法人化等の時期
【独立行政法人化する法人】			
水資源開発公団	独立行政法人水資源機構	「水資源開発公団法」の廃止及び独立行政法人の設立に係る立法措置	平成15年10月1日
日本鉄道建設公団 運輸施設整備事業団	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	「日本鉄道建設公団法」・「運輸施設整備事業団法」の廃止及び両法人を統合した独立行政法人の設立に係る立法措置	平成15年10月1日
国際観光振興会	独立行政法人国際観光振興機構	「国際観光振興会法」の廃止及び独立行政法人の設立に係る立法措置	平成15年10月1日
自動車事故対策センター	独立行政法人自動車事故対策機構	「自動車事故対策センター法」の廃止及び独立行政法人の設立に係る立法措置	平成15年10月1日
海上災害防止センター	独立行政法人海上災害防止センター	独立行政法人の設立に係る立法措置（「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」の改正）	平成15年10月1日
空港周辺整備機構	独立行政法人空港周辺整備機構	独立行政法人の設立に係る立法措置（「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」の改正）	平成15年10月1日
【独立行政法人化する法人以外の法人】			
帝都高速度交通営団	東京地下鉄株式会社 （特殊会社）	「帝都高速度交通営団法」の廃止及び特殊会社の設立に係る立法措置	平成16年4月1日
日本勤労者住宅協会	変更なし （民間法人）	民間法人とするための立法措置（「日本勤労者住宅協会法」の改正）	平成15年10月1日
日本下水道事業団	変更なし （地方公共団体が主体となって運営する法人）	地方公共団体が主体となって運営する法人とするための立法措置（「日本下水道事業団法」の改正）	平成15年10月1日
合計：10法人	合計：9法人		

図表II-1-4-2　「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について



「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」
（平成14年12月17日閣議決定）

（道路及び空港関係の法人部分抜粋）

道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関のあり方については、特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日閣議決定）に従い、それぞれ道路関係四公団民営化推進委員会、国土交通省、経済財政諮問会議において検討され、今般その結果がとりまとめられたところであるが、今後の対応については下記の方針によることとする。

記

1　道路関係四公団

政府は、道路関係四公団民営化推進委員会の意見を基本的に尊重するとの方針の下、これまでの同委員会の成果を踏まえつつ、審議経過や意見の内容を十分精査し、必要に応じ与党とも協議しながら、建設コストの削減等直ちに取り組むべき事項、平成15年度予算に関連する事項、今後検討すべき課題等を整理した上で、改革の具体化に向けて、所要の検討、立案等を進める。

2　国際拠点空港

政府は、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進することとし、その経営形態については、それぞれ以下のとおり単独で民営化を進める。

（1）新東京国際空港公団については、完全民営化に向けて、平成16年度に全額国出資の特殊会社にすることとし、そのための法律案を次期通常国会に提出する。

（2）関西国際空港株式会社については、現在の特殊会社としての経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化に向けて、安定的な経営基盤を確立するため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の円滑化を図ることとする。

図表II-1-4-3　国土交通省関係の特殊法人等整理合理化計画の概要(図表II-1-4-1及び図表II-1-4-2に掲げる法人を除く。)

法人名	事業・組織について講ずべき措置
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。
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する。
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する。
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された。
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） 独立行政法人とする。
（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、結論を得る。

2. 政策評価の推進

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付け、平成13年1月の国土交通省発足当初から「国土交通省政策評価実施要領」を定めるなど、新しい政策評価体系を全省的に導入してきた。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り、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。

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(行政評価法)の平成14年4月からの施行を踏まえ、同年3月、同法に基づく「国土交通省政策評価基本計画」及び「平成14年度事後評価実施計画」を策定した。同基本計画では、新規施策の導入に当たっての事前評価として、その必要性、有効性、効率性をチェックする「政策アセスメント(事前評価)」、国土交通省の政策目標を具体的な指標によって明示し、その達成度を事後的に評価する「政策チェックアップ(業績測定)」、実施中の施策のうち、特に関心が高いなどの特定のテーマについて効果の検証等を総合的に行う「政策レビュー(プログラム評価)」を政策評価の基本的な3つの方式として定め、従来から取り組んできた個別公共事業及び個別研究開発課題の評価についても同基本計画に位置付けた。また、同実施計画では、政策レビュー、公共事業の再評価、研究開発の中間評価・事後評価について、14年度に実施する具体のテーマや事業名を明記した。

平成14年6月には、国土交通省独自の取組として、毎年度の政策評価の実施状況等、政策への反映状況等を一覧的に明示することを目的に「平成13年度国土交通省政策評価年次報告書」を取りまとめ、公表した。13年度は国土交通省発足後、全省的に新しい政策評価体系を導入した初年度であるため、評価結果の紹介だけではなく、国土交通省の政策評価体系と取組みの理念、今後の展開の方向性・課題も記載した。

また、平成14年8月には、15年度予算概算要求等に係る政策アセスメント(事前評価)、個別公共事業の評価、個別研究開発課題の評価を実施し、法定の評価書を作成した。政策アセスメントにおいては、48の新規施策について評価を行い、可能な限り事実や費用便益分析等のデータを踏まえた評価を行うことで、客観性の向上に努めた。

さらに基本計画に定められた18テーマのプログラム評価を実施しているところであり、特に平成14年度を最終年度とする11テーマについては、その評価の取りまとめを行っているところである。

図表II-1-4-4　国土交通省政策評価基本計画の概要

1　計画期間

平成14～18年度（5年間）

2　政策評価の方式

（1）基本的な3つの方式

①政策アセスメント（事前評価）

新規施策について、必要性、有効性、効率性をチェック、21世紀型の真に必要な施策の企画立案を目指す。

②政策チェックアップ（業績測定）

予算投入量（インプット）や仕事量（アウトプット）だけではなく、成果（アウトカム）でも仕事を評価。目指す目標を具体的な指標で明示し、その達成度を測る。

③政策レビュー（プログラム評価）

既存施策について、国民の関心の高いテーマ等を選定し、総合的で掘り下げた分析、評価を実施。政策の見直し、改善につなげる。

（2）政策の特性に応じた方式

①個別公共事業

維持・管理、災害復旧に係る事業等を除くすべての国土交通省所管公共事業について、以下の評価を実施。

A　新規事業採択時評価

事業費を予算化しようとする事業は原則として対象

（行政評価法施行令では、事業費10億円以上の事業のみが義務付け）

B　再評価

5年未着手、10年継続中の事業（施行令で義務付け）以外に、再評価実施後一定期間経過後の「再々評価」等も実施

②個別研究開発

研究開発機関等において重点的に推進する研究開発課題及び本省等から補助等を行う研究開発課題について、事前評価、事後評価を実施。（研究期間が5年以上のもの等は中間評価も実施。）

3. 新たな国土計画体系への転換

全国総合開発計画等の国土計画については、「地方の主体性」「広域ブロック」重視の国土計画体系への転換を目指す。具体的には、「開発」重視の国土計画から「利用、開発、保全」による「総合的かつ基本的な国土管理の指針」としての役割を担う国土計画へと改革し、全国総合開発計画と国土利用計画全国計画の統合、計画の指針性の向上、国と地方の役割分担の明確化といった観点から、新たな国土計画体系を構築する。

第2章　都市再生の推進

第二次大戦後、我が国の経済社会が急速に発展していく過程において、都市化が急速に進展し、都市に集中する産業や人口の受け皿づくりへの対応に追われることとなった。しかしながら、経済・社会が成熟し、人口のピークも間近に迫る中で、都市が拡大する「都市化社会」から、産業、文化等の活動が都市を共有の場として展開する成熟した「都市型社会」へと移行してきている。

一方、現在の都市には、長時間通勤、慢性的な交通渋滞、緑やオープンスペースの不足など、過去の急激な都市化にも起因した20世紀の負の遺産ともいうべき課題が山積していることに加え、高度情報化、少子・高齢化、国際化等近年の社会経済情勢の変化への対応が遅れるなど、新たな課題も発生してきている。

こうした状況の中で、都市の中へと目を向け直し、21世紀に相応しい魅力と活力に溢れた都市へと再生を図っていくことが重要な課題となっている。

また、都市の再生は、重厚長大産業から都市型産業への転換といった経済構造改革を推進していく上で効果的であるとともに、土地の流動化を通じて不良債権処理等にも資するものである。

このため、国土交通省では、内閣に設置された都市再生本部とも密接に連携しつつ、優良な民間都市開発事業の推進、交通基盤の充実や安全・安心な生活の実現、良好な都市環境の確保等に全力をあげて取り組んでいるところである。

第1節　民間の活力を生かした都市づくり

1. 民間都市開発の推進

魅力と活力とに満ちた都市への再生を図るためには、民間の創意工夫やノウハウを存分に発揮できるよう環境を整えることが必要である。また、1,400兆円にも及ぶ個人金融資産を有しながら、デフレ経済に苦しむ我が国の状況に対応していく上からも、こうした民間資金を優良な都市開発投資へと結びつけ、新たな投資や需要を喚起していくことが極めて重要である。

このため、民間都市開発投資に関する隘路を解消し、その促進を図るための関連法制の整備等を行うとともに、民間都市開発投資を支える道路、公園、下水道等の基盤施設について、民間都市開発投資の促進や円滑化に向けた新たな取組みを展開している。

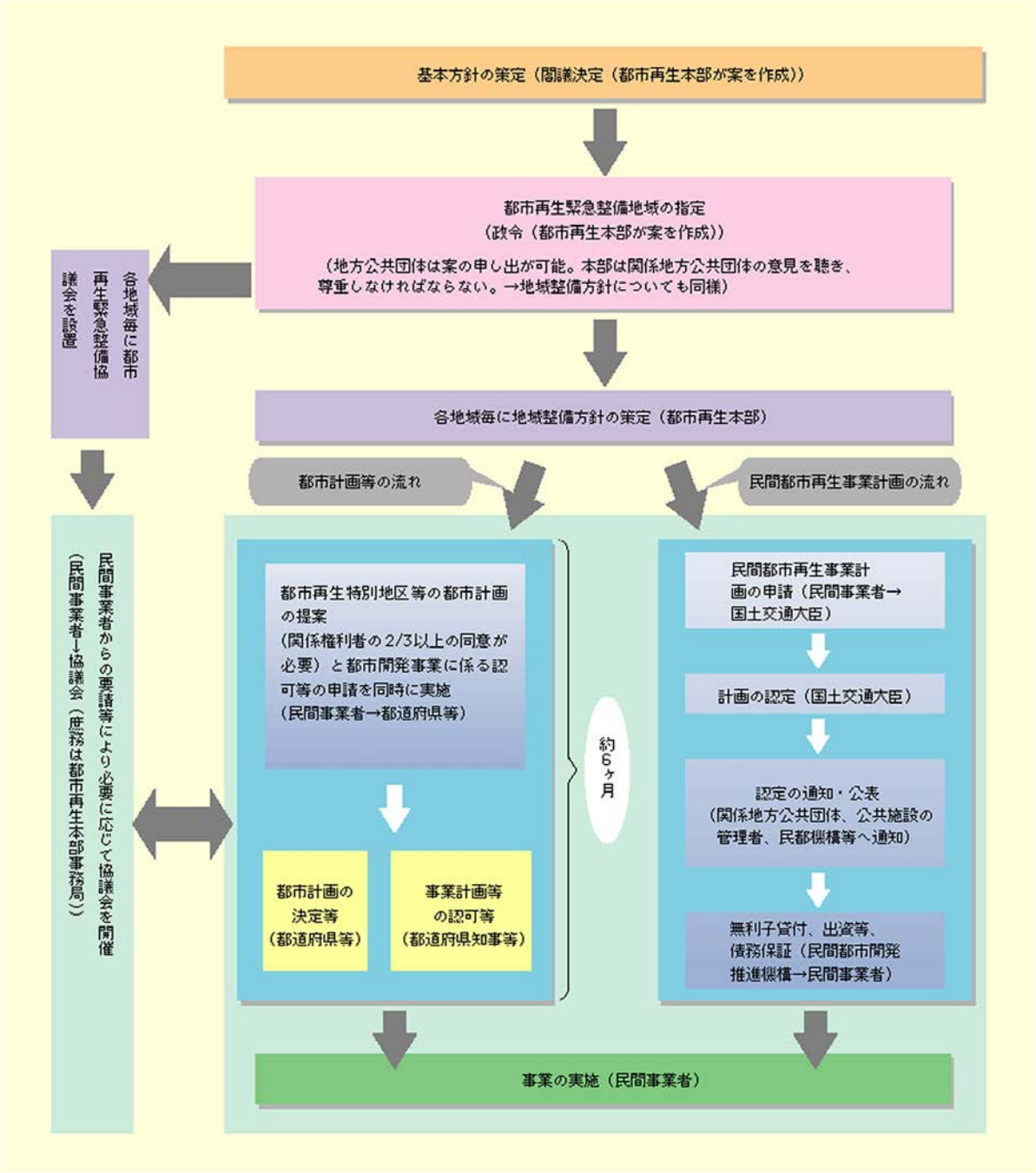
(1)都市再生特別措置法の制定

1)都市再生特別措置法の概要

地方公共団体、民間等から提案された大規模プロジェクトの実現・推進上の課題に対応するため、時間と場所を限って思い切った措置を講じるべき旨の内閣総理大臣指示が行われた。これを受けて都市再生特別措置法が平成14年3月に成立、同年6月に施行された。

同法においては、「都市再生緊急整備地域」について、民間事業者による都市計画提案、既存の用途地域等に基づく規制を適用除外とした上で自由度の高い新たな都市計画を定める「都市再生特別地区」といった都市計画上の措置を設けるとともに、当該地域内の認定されたプロジェクトに対する金融支援措置(無利子貸付、出資・社債等取得、債務保証)を講じるなど、思い切った特例措置を講じることとしているところである。

図表II-2-1-1　都市再生特別措置法に基づく事業実施の流れ



なお、金融支援の前提となる認定については、5年に限定され、また、都市再生特別措置法全体についても、10年以内に見直すこととされている。

また、平成15年度税制改正により、民間都市再生事業を促進するため、幅広い税目について軽減措置が創設されることとなった。

2)都市再生緊急整備地域の指定状況等

都市再生緊急整備地域は、都市再生を進める上での拠点として緊急に整備を図るべき地域であり、関係地方公共団体の意見を尊重しつつ、内閣総理大臣を本部長とし全閣僚で構成される都市再生本部の立案に基づいて指定される。平成14年7月の第一次指定では東京・大阪を中心に、同年10月の第二次指定では政令指定市を中心に指定が行われ、現在の指定は計44地域、面積にして約5、722ヘクタールとなっているところである。これら地域内における民間建設投資は約7兆円、波及効果等を含めた経済効果は約20兆円と見込まれているところである。

図表II-2-1-2　都市再生緊急整備地域

都市再生緊急整備地域（44地域　約5,722ha） 第一次指定：東京都、大阪府等 第二次指定：政令指定市等			
都市名	地域名	地域数	面積
札幌市	札幌駅・大通駅周辺地域	2地域	163ha
	札幌北四条東六丁目周辺地域		
仙台市	仙台駅西・一番町地域	1地域	79ha
千葉市	千葉蘇我臨海地域	3地域	159ha
	千葉駅周辺地域		
	千葉みなと駅西地域		
東京都	東京駅・有楽町駅周辺地域	7地域	2,370ha
	環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域		
	秋葉原・神田地域		
	東京臨海地域		
	新宿駅周辺地域		
	環状四号線新宿富久沿道地域		
	大崎駅周辺地域		
横浜市	横浜山内ふ頭地域	5地域	265ha
	横浜駅周辺地域		
	横浜みなとみらい地域		
	戸塚駅周辺地域		
	横浜上大岡駅西地域		
川崎市	川崎殿町・大師河原地域	2地域	211ha
	浜川崎駅周辺地域		
名古屋市	名古屋千種・鶴舞地域	3地域	428ha
	名古屋駅周辺・伏見・栄地域		
	名古屋臨海高速鉄道駅周辺地域		
京都市	京都駅南地域	4地域	254ha
	京都南部油小路通沿道地域		
京都府・京都市	京都久世高田・向日寺戸地域		
京都府	長岡京駅周辺地域		
大阪府・大阪市	大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域	8地域	947ha
	難波・湊町地域		
	阿倍野地域		
	大阪コスモスクエア駅周辺地域		
	堺鳳駅南地域		
	堺臨海地域		
	守口大日地域		
	寝屋川市駅東地域		
神戸市	神戸ポートアイランド西地域	4地域	367ha
	神戸三宮駅南地域		
兵庫県	尼崎臨海西地域		
	西日本旅客鉄道尼崎駅北地域		
香川県・高松市	高松駅周辺・丸亀町地域	1地域	49ha
北九州市	小倉駅周辺地域	2地域	110ha
	北九州黒崎駅南地域		
福岡市	福岡香椎・臨海東地域	2地域	320ha
	福岡天神・渡辺通地域		

図表II-2-1-3　都市再生特別地区の活用イメージ



(2)関連法制の改正

都市再生特別措置法の制定以外にも、民間の創意工夫を活かし、都市開発事業の円滑な推進を図っていく観点から、都市開発事業や土地利用規制に関連する法制の整備が行われた。

1)都市再開発法等の一部改正

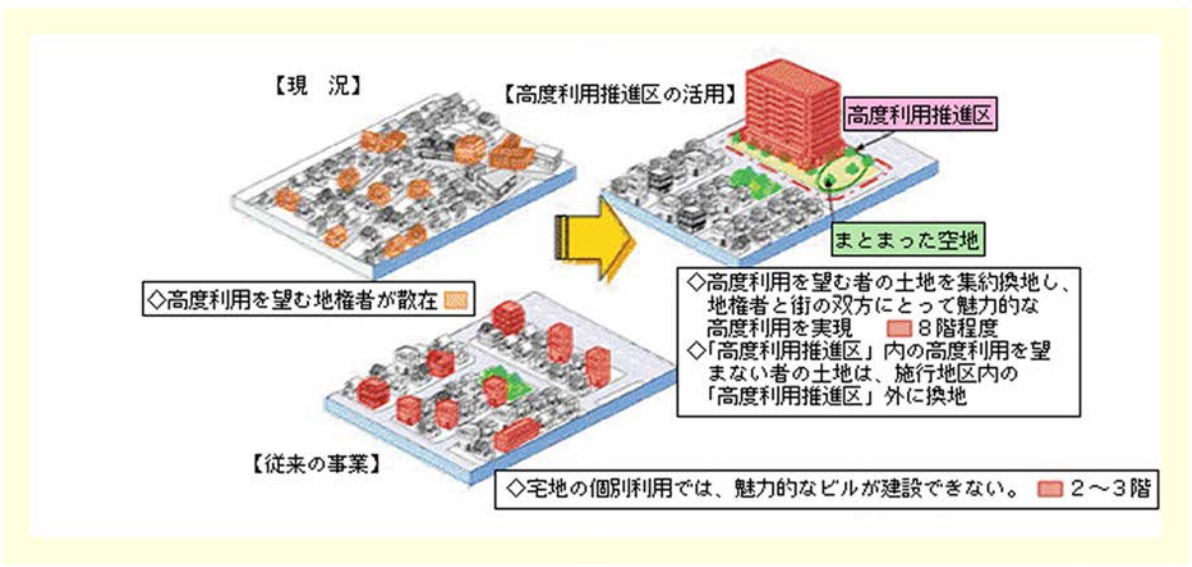
民間の活力を都市の再開発に積極的に活かし、その推進を図るため、都市再開発法、土地区画整理法等について、以下のような改正が行われ、平成14年6月に施行されたところである。

・市街地再開発事業の施行者に、ノウハウと資力・信用を有する民間事業者が、地権者の参画を得て設立する株式会社又は有限会社(再開発会社)を追加する。(都市再開発法)

・高度利用を図るべき地区をその施行地区に含んだ土地区画整理事業の事業計画において高度利用推進区を定め、土地の高度利用を図る意欲のある土地の所有者等が、その申出に基づいて当該地区に集約的に換地を受けることができることとする。(土地区画整理法)

・民間都市開発推進機構が土地を取得し、民間による都市開発事業の立ち上げを支援する業務について、事業見込地等の取得期限を3年間延長する。(民間都市開発の推進に関する特別措置法)

図表II-2-1-4　土地区画整理法の一部改正の概要



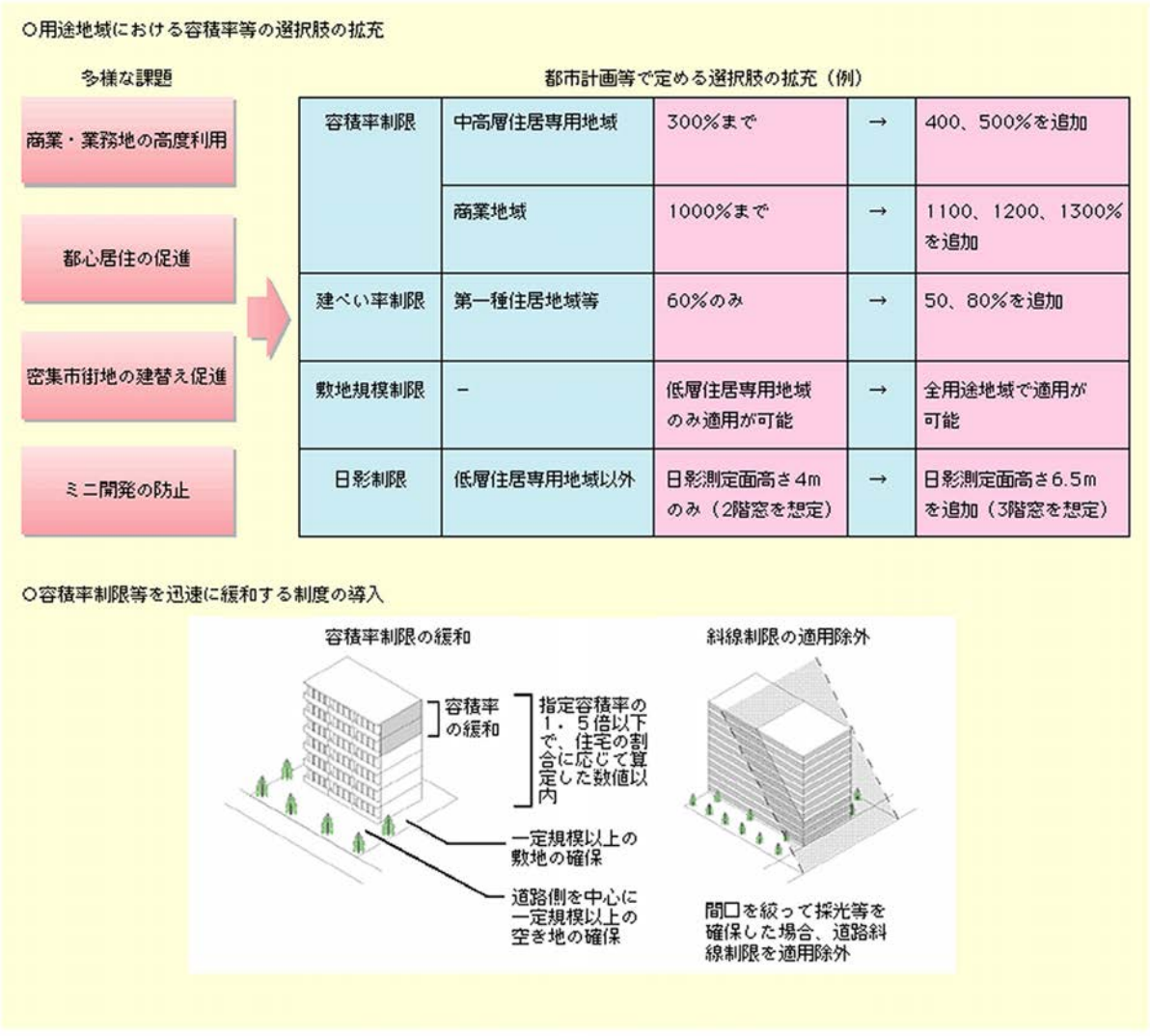
2)建築基準法等の一部改正

近年、地域住民等のまちづくりへの参加意欲が高まってきており、身近なまちづくりを進めていくためには、こうした地域住民等の意欲を受け止め、その取組みを促進することが重要となってきている。また、国民生活や経済活動の場としての建築物について、国民の要望は多様化、高度化しており、経済社会の変化や社会の要請に対応した建築制限が求められている。

このような状況を踏まえ、居住環境の改善、適正な土地利用の促進等に資する合理的かつ機動的な建築・都市計画制限を行うこと等ができるようにするため、建築基準法等の一部を改正する法律が、平成14年7月に成立し、以下の内容に係る部分については、15年1月に施行されたところである。

・土地所有者、まちづくり協議会、まちづくりNPO等が、一定の面積以上の一体的な区域について、土地所有者等の3分の2以上の同意を得て、都市計画の提案ができることとする。(都市計画法)
・地域ごとのまちづくりの多様な課題に適切に対応できるようにするため、容積率制限、建ぺい率制限、日影制限等の選択肢の拡充を行う。(建築基準法・都市計画法)
・建築確認の手続で一定の住宅系建築物について容積率制限を緩和する制度及び斜線制限と同程度以上の採光等を確保する建築物について斜線制限を適用しない制度を導入する。(建築基準法)
・複数棟からなる開発プロジェクトを円滑・迅速に実現するため、総合設計制度と一団地認定制度の手続を一本化する。(建築基準法)
・従前の地区計画制度を整理・合理化し、1つの地区計画で、地区の特性に応じて用途制限、容積率制限等を緩和・強化できる、分かりやすく、使いやすい制度とする。(都市計画法・建築基準法)

図表II-2-1-5　建築基準法等の一部を改正する法律の概要



(3)全国都市再生の推進

身の回りの生活の質の向上と地域の経済・社会の活性化を図るための緊急措置として、平成14年4月の都市再生本部会合において、民間投資を促進する地域の実情に応じた具体的な提案を求めることとされた。この募集に対し、全国から当初約840件に及ぶ提案が寄せられたが、これらの提案内容を踏まえ同年10月の都市再生本部会合において、安全で安心なまちづくり、歴史文化を活かした美しいまちづくり、誰もが能力を発揮できるまちづくり、環境まちづくり等のテーマが設定され、内閣官房が中心となって協議会等を設け、その検討を進めているところであり、国土交通省は主要関係省庁の一員として、その検討に積極的に参画し、各テーマに関する制度的課題の解決に取り組んでいくこととしているところである。

(4)民間都市開発投資を支える基盤整備

民間の都市開発事業を推進するためには、道路、下水道、公園、港湾など当該事業を支える基盤の整備が必要不可欠である。このため、国土交通省においては、以下のような取組みを通じて、民間都市開発投資を支える基盤の整備に努めているところである。

1)民間投資誘発効果の高い都市計画道路の緊急整備

市街地における都市計画道路の整備は、沿道の建替え等を誘発することで、都市再生に大きな役割を果たすが、そうした誘発効果等の見込める都市内の道路整備を重点的に推進している。また、相当程度事業が進捗し、残事業費が少額となっている路線で、地方公共団体(事業主体)が一定期間内に完了させることとして公表した路線(完了期間宣言路線)について重点的な支援を行い、既投資額も含め事業効果の早期発現を図ることとしている。平成14年には、放射第25号(東京都)等28路線が公表されている。

さらに、優良な民間都市開発を行う事業者からの要請に応えて弾力的な事業区間を設定することで、民間事業にタイミングを合わせた整備を機動的・重点的に行うこととしているところである。

2)公共用地の円滑な取得

こうした社会資本整備や再開発事業等を進めるためには、事業用地の確保が必要であることから、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や国庫債務負担行為、特定公共用地等先行取得資金融資制度の活用による用地の先行取得等を推進しているところである。

また、平成14年度の税制改正により、一定の期限内に土地収用法に基づく仲裁の申請がなされた場合は、5,000万円の特別控除の適用対象となり、補償金額のみが用地取得のあい路となっている事案の早期解決に資するものと考えられる。

3)都市再生プロジェクト事業推進費

平成14年度予算において、都市再生本部が決定する都市再生プロジェクトのほか、都市再生緊急整備地域における公共施設等の整備、全国都市再生のための緊急措置等の円滑な推進を図るため、都市再生プロジェクト事業推進費が設けられたところである。この推進費は、上記事業等を円滑に進める上で必要となる各種調査や具体的な関係事業に対して配分が行われるものである。

4)都市部における国土調査

都市再生を推進していくためには、土地の流動化の促進・有効利用を図る必要があり、その基礎となる国土調査、とりわけ地籍調査の重要性は増している。しかし、地籍調査については、全調査対象面積の45%、都市部においてはわずか18%の進捗率にとどまっている。平成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、地籍調査を積極的に促進し、土地取引の円滑化や公共事業実施の円滑化を図り、民間都市開発のボトルネック解消につなげることが必要である。

同計画の促進方策の一つとして、都市部も対象として外部の専門技術者を活用した地籍調査を導入しているが、特に都市部については、外部の専門技術者をより一層活用した市街地緊急地籍調査事業や土地区画整理事業等の測量成果等を活用する都市整備連携地籍調査事業等の都市再生地籍調査事業を14年度に創設し、地籍調査の積極的な推進を図っている。

また、大都市圏を中心として、地下の適正な利用及び保全計画の樹立等の基礎資料を整備するため、地質状況等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。

5)大深度地下の利用

「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく三大都市圏での鉄道、道路、河川、電気、ガス、上下水道等の公共性の高い事業の円滑な実施のため、平成14年度には、「大深度地下利用に関する技術開発ビジョン」を公表したほか、大深度地下情報システムの整備等の環境整備を進めている。

2. 住民・NPO等との協働

まちづくりにおいて、国民の価値観、生活様式の変化に対応しつつ、都市の抱える諸課題の解決を図っていくためには、住民、NPO等がまちづくりに積極的に参画することが求められている。

平成14年12月末時点では、それまでに認証を受けた9,329のNPO法人のうち、まちづくりを活動分野に上げているNPO法人の数が3,526に上るなど、まちづくりNPOや地域住民の方々が主体となったまちづくりに関する取組みが盛んになってきている。

このような動きを踏まえ、地域のまちづくりに対する取組みを今後の都市計画行政に積極的に取り込んでいくため、平成14年度に都市計画法の改正を行い、土地所有者、まちづくりNPO等による都市計画の提案制度を創設したところである。

今後は、住民、NPO等と行政のより一層良好な協働関係の構築を目指し、必要となる環境整備を進めていく必要がある。

第2節　多様で活発な交流と経済活動の実現

1. 国際交流・物流機能の強化

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)として機能すること、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、新東京国際空港の暫定平行滑走路が供用を開始する等、着実に整備が進んでいるとはいえ、このような要請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ハード・ソフト両面での機能強化を図ることが緊急の課題となっている。

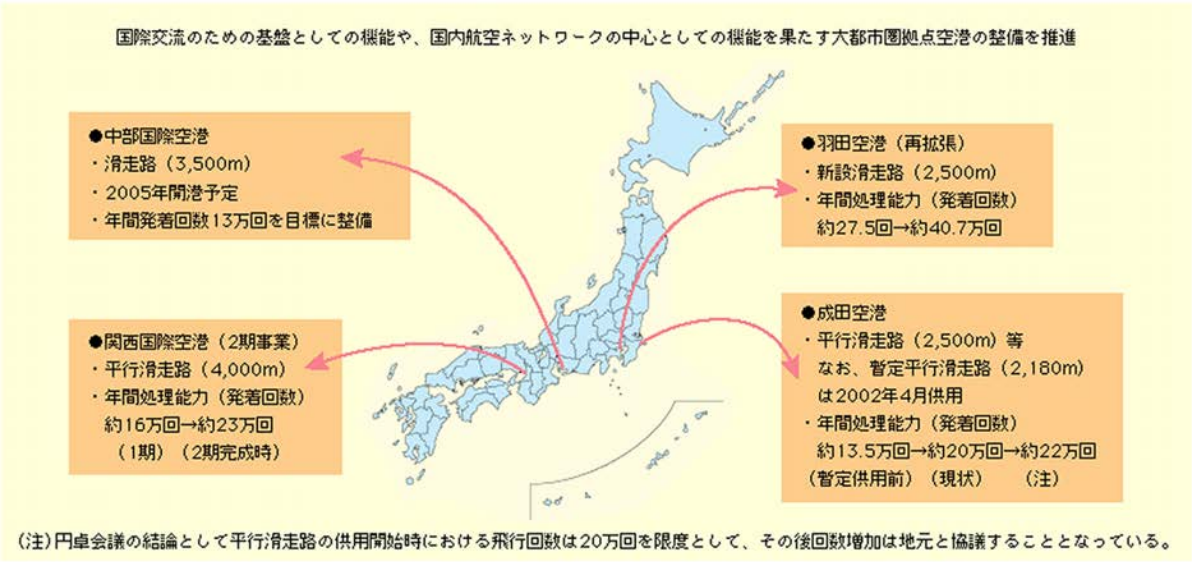
具体的には、国際拠点空港の新東京国際空港、関西国際空港及び中部国際空港について、その整備を強力に推進するとともに、特に重要かつ喫緊の課題である東京国際空港の再拡張について、早期着工・早期完成を図る必要がある。また、成田高速鉄道の整備等の空港アクセスの利便性向上や、ITを総合的に活用することで空港利用者の利便性の向上を図る「e-エアポート」構想を推進している。

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、以下の施策を推進する。

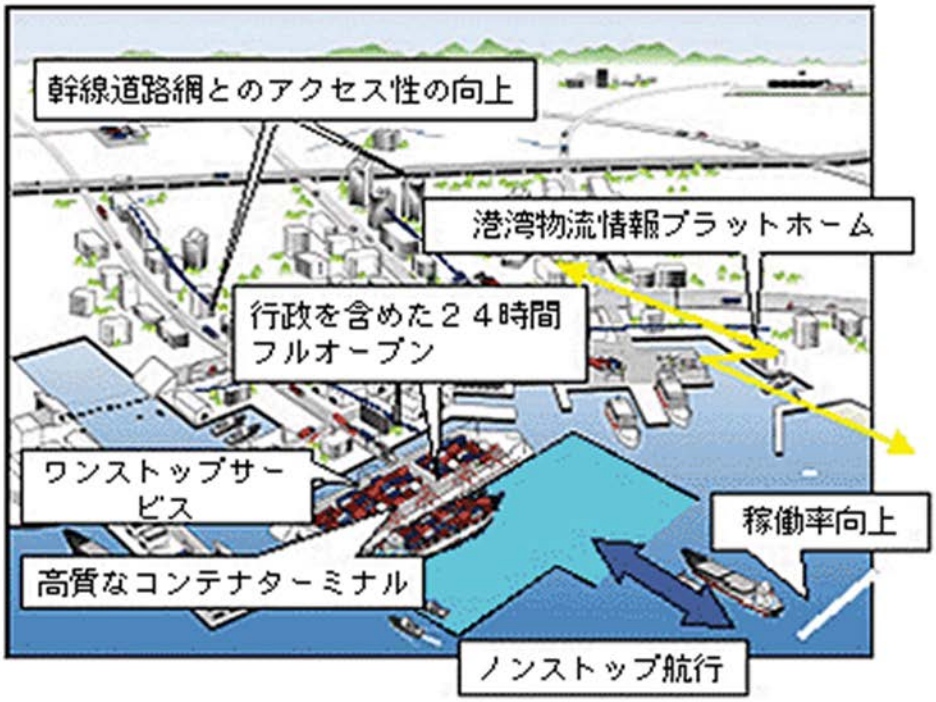
港湾の24時間フルオープン化や輸出入・港湾関連手続きのワンストップサービス(シングルウィンドウ化)の早期実現を図るとともに、湾内ノンストップ航行の実現に向けた東京湾口航路の整備やAIS(船舶自動識別装置)を活用した次世代型航行支援システムの整備等によるハード施策と海上交通環境を踏まえた新しい交通体系を構築するための調査等のソフト施策の実施、国際水準の高規格コンテナターミナル整備や産業競争力強化のための多目的国際ターミナルの拠点的配置等による物流機能強化を図る。

加えて、PFIの活用や、アジア主要港湾を凌ぐ港湾コスト・サービスを実現するため、次世代高規格コンテナターミナルの施設整備と効率的な運営を一体的に行うスーパー中枢港湾の育成等により、高質なサービス水準の確保を図る。

図表II-2-2-1　大都市圏における拠点空港の整備



図表II-2-2-2　国際港湾の機能強化


幹線道路網とのアクセス性の向上
港湾物流情報プラットホーム
行政を含めた２４時間
フルオープン
ワンストップサービス
稼働率向上
高質なコンテナターミナル
ノンストップ航行

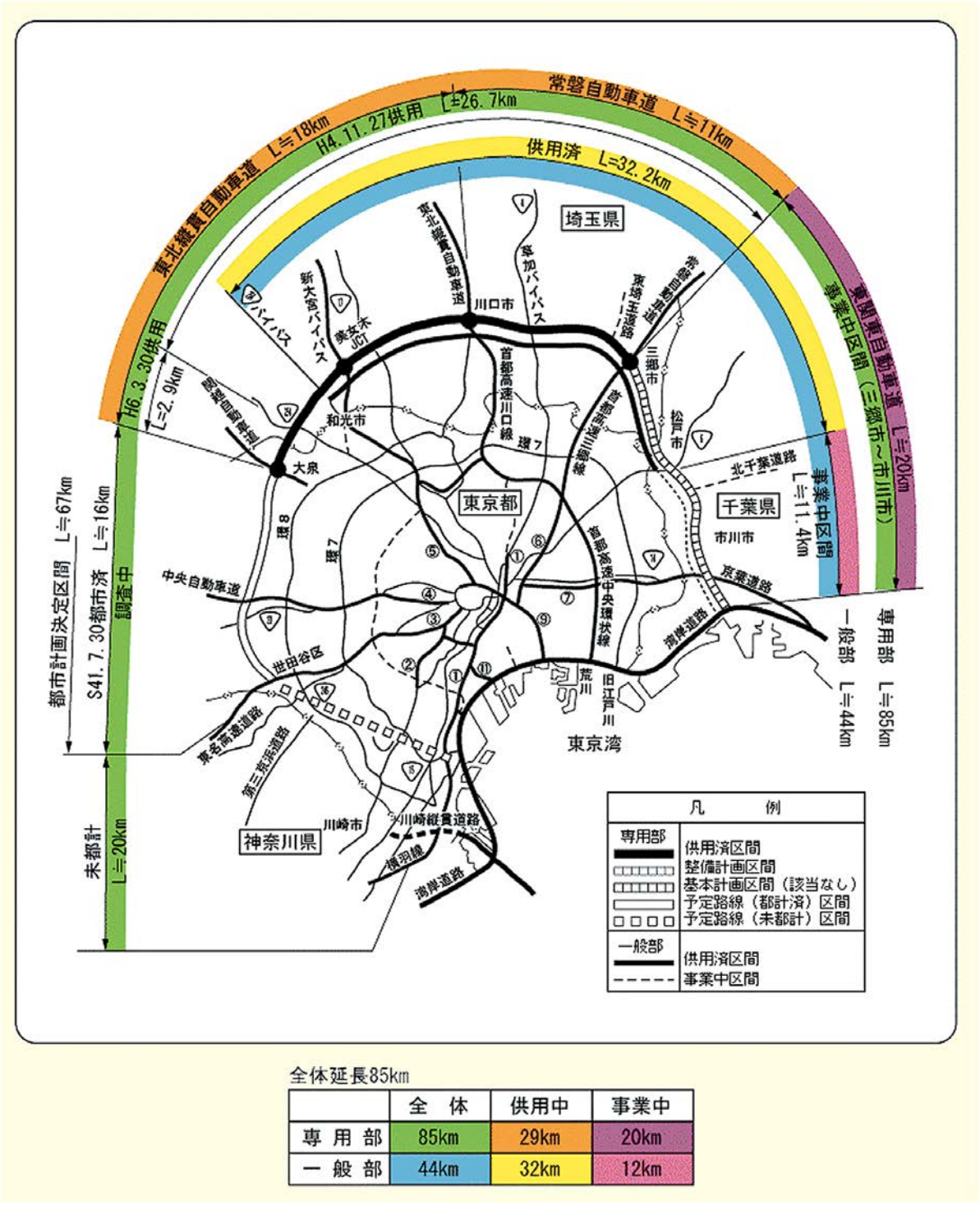
2. 大都市圏における環状道路等の整備

(1)環状道路の整備

都心部に集中する交通を分散・導入させ、都心に起終点を持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、未だ低水準である。

このため、例えば、首都圏においては、概ね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。平成14年度には、首都高速中央環状線の王子線、首都圏中央連絡自動車道のつくばジャンクション～牛久間が開通した。<図表I-3-1-3参照>

図表II-2-2-3　東京外かく環状道路



全体延長85km

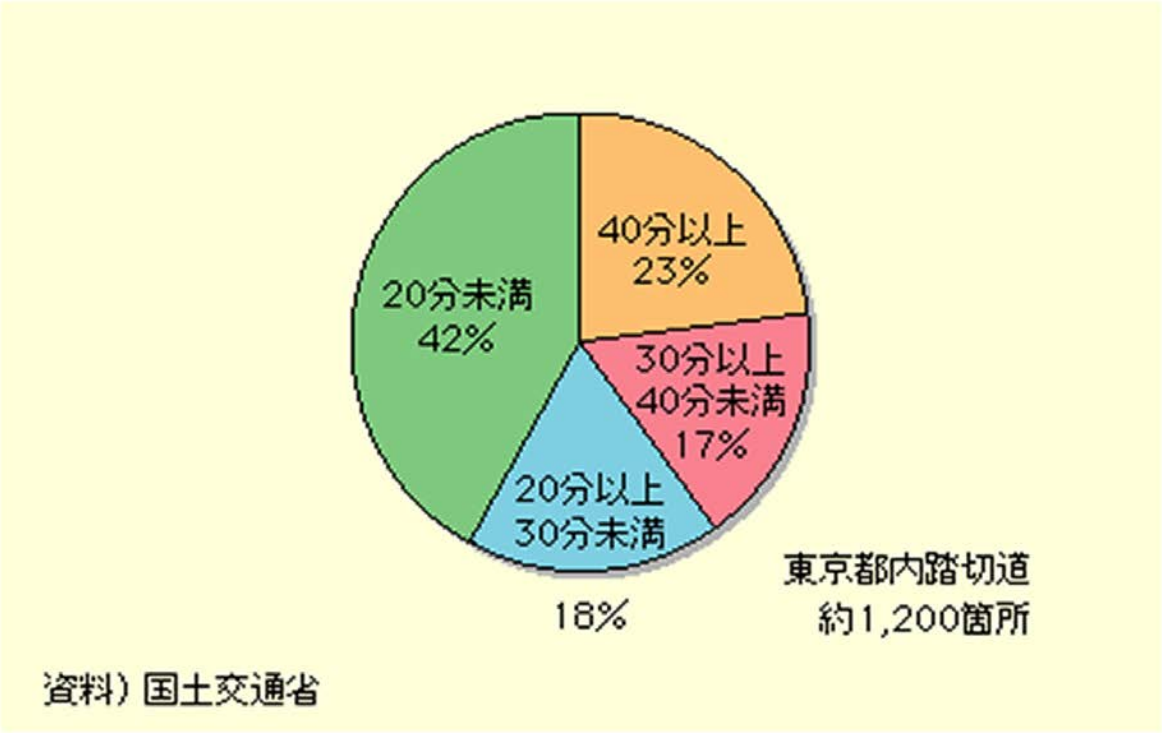
	全　体	供用中	事業中
専 用 部	85km	29km	20km
一 般 部	44km	32km	12km

(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)

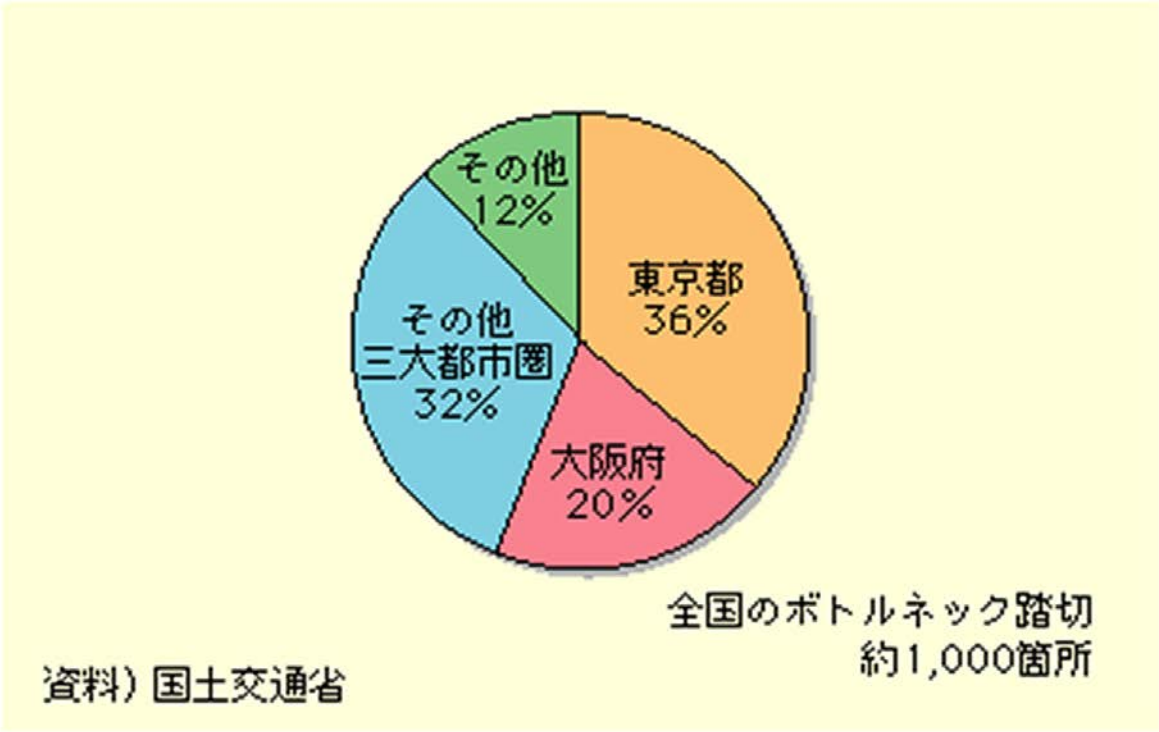
(2)ボトルネック踏切(注)の改良

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未だに全国に約1,000箇所存在し、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-2-2-4　東京都内踏切道のピーク時遮断時間の状況



図表II-2-2-5　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、鉄道側と道路側が連携を強化し、踏切道対策を総合的かつ集中的に進めていくこととしている。

具体的には平成14年度、連続立体交差事業では鉄道事業者による立替制度及び鉄道事業者による立替分等への道路開発資金の低利融資制度について、ボトルネック踏切を含む場合には貸付期間を延長するなどの拡充を行った。また、良好なまちづくりを進めるため、連続立体交差事業にあわせ周辺市街地において一体的に街路事業等を実施する「連続立体交差関連公共施設整備事業」を創設した。

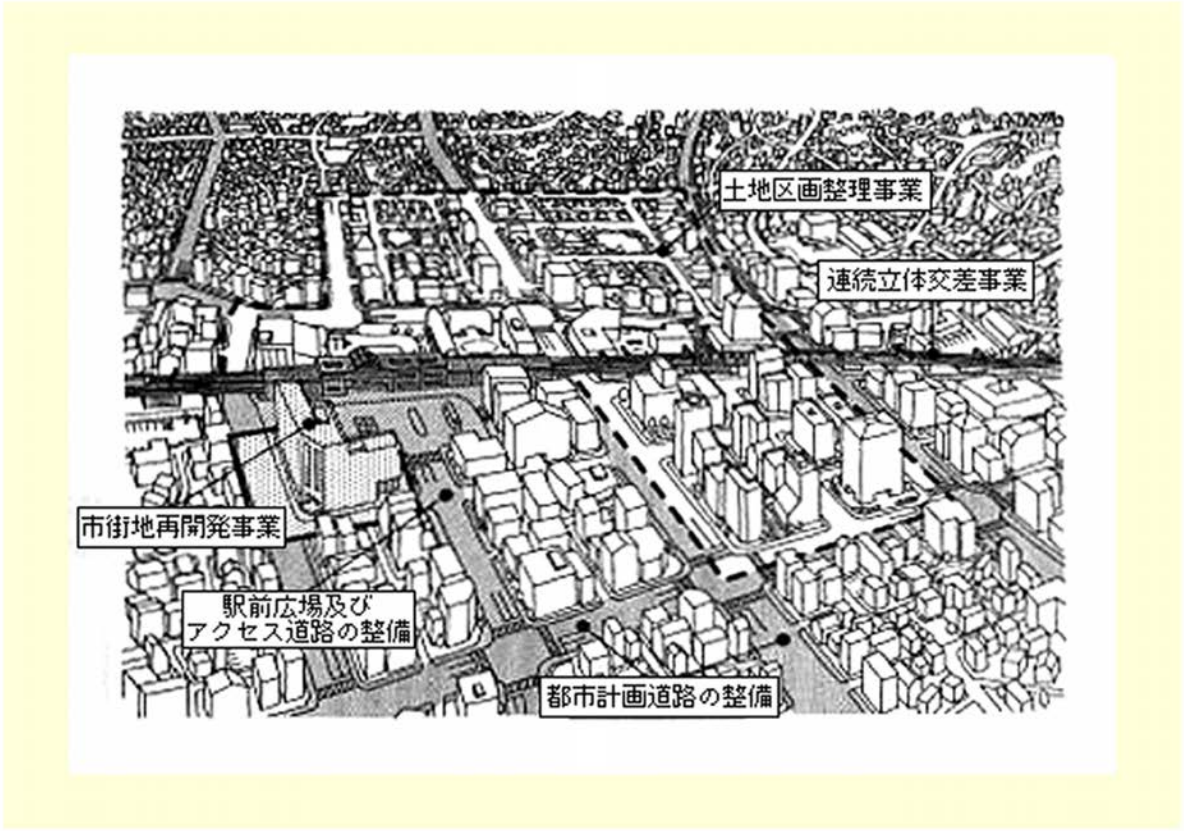
さらに踏切道及びその周辺において都道府県公安委員会が実施する交通規制のあり方について、協議を行っている。

平成14年度において、連続立体交差事業はJR中央線(東京都)等62箇所、連続立体交差関連公共施設整備事業は小松駅付近地区(石川県)等24地区にて実施している。

図表II-2-2-6　ボトルネック踏切対策



図表II-2-2-7　連続立体交差関連公共施設整備事業のイメージ



(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

第3節　災害に強く、安心して暮らせる都市の形成

1. 大規模災害に備えた拠点形成

(1)防災拠点ネットワークの形成

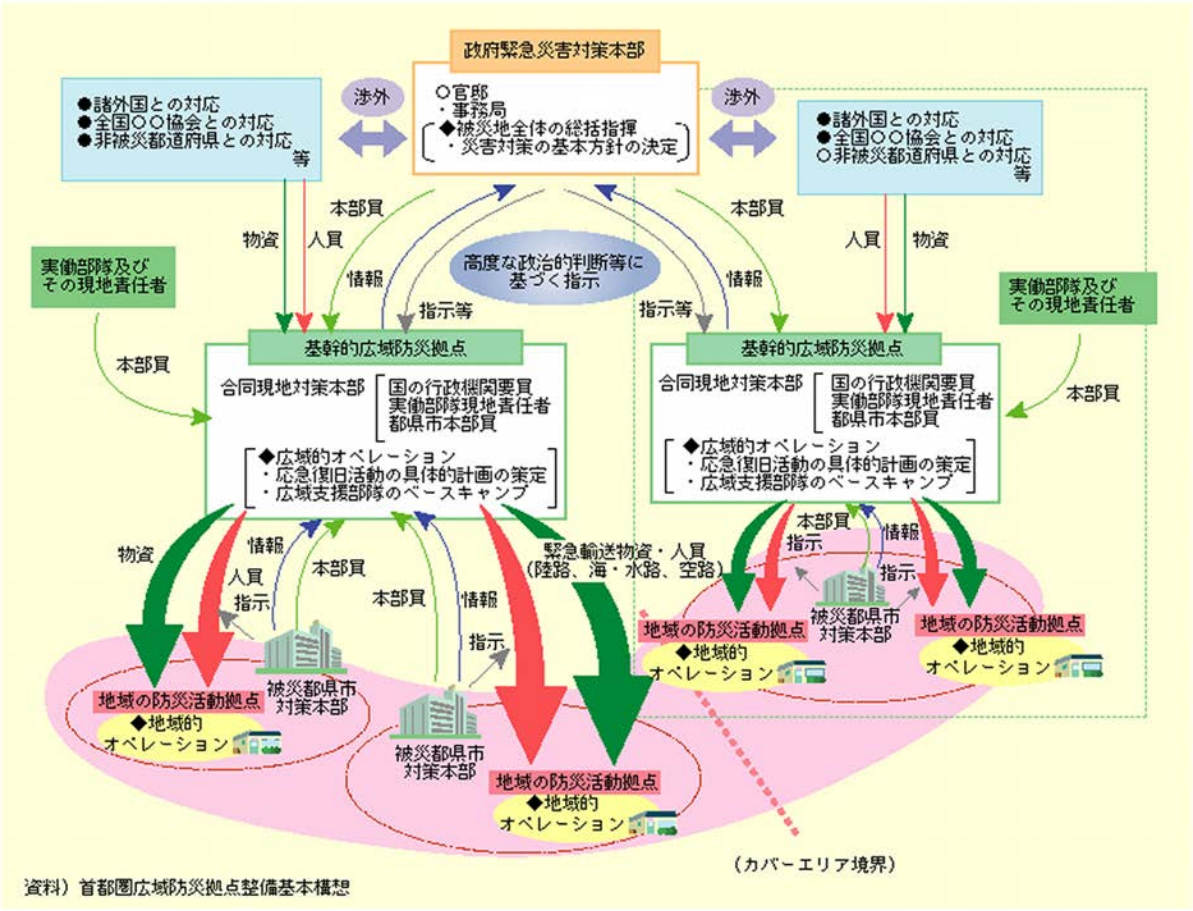
都府県境を超えた大都市圏の市街地において、大規模な地震等の甚大な被害が発生した際に、我が国の政治・経済諸機能を早急に回復するため、広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点等の防災拠点の形成及び陸・海・水・空の輸送機能の確保等による拠点間のネットワークの形成を関係機関と連携して進める。

都市再生プロジェクト第一次決定においても、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付けられている。

東京湾臨海部においては第5回首都圏広域防災拠点整備協議会(平成14年7月開催)の決定を受けて、関係機関との役割分担のもと、東京都有明の丘地区において公園事業、川崎市東扇島地区において港湾事業で、整備を行うこととしている。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荒川等で進める。

近畿圏においては、内閣府と共同で有識者による「京阪神都市圏広域防災拠点整備検討委員会」を開催し検討を行っている。

図表II-2-3-1　基幹的広域防災拠点の機能



資料）首都圏広域防災拠点整備基本構想

(2)臨海部防災拠点の形成

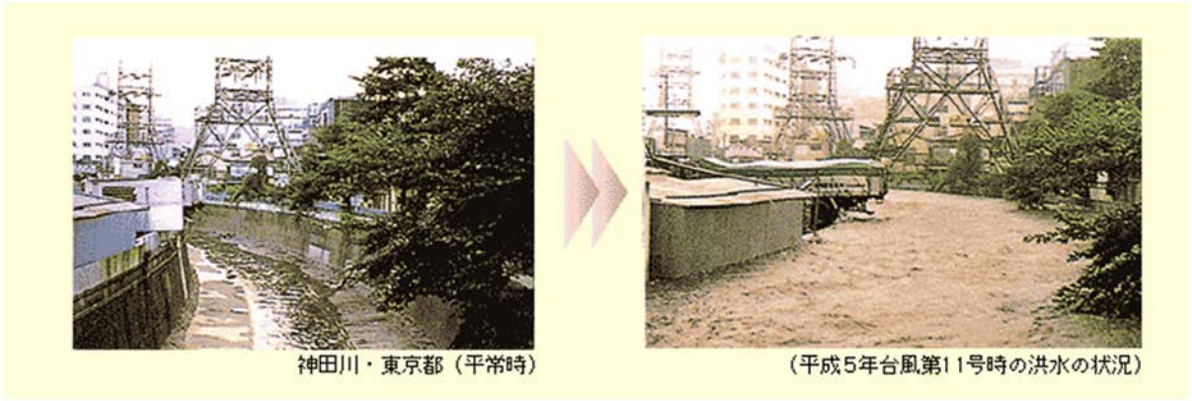
大規模災害時における最低限の物流機能を確保するとともに、被災地の復旧・復興を支援するため、耐震強化岸壁、緑地等のオープンスペースからなる臨海部防災拠点の整備を推進する。

2. 都市の防災性の向上

(1)都市型水害対策

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、近年局所的な集中豪雨の頻発などにより、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。

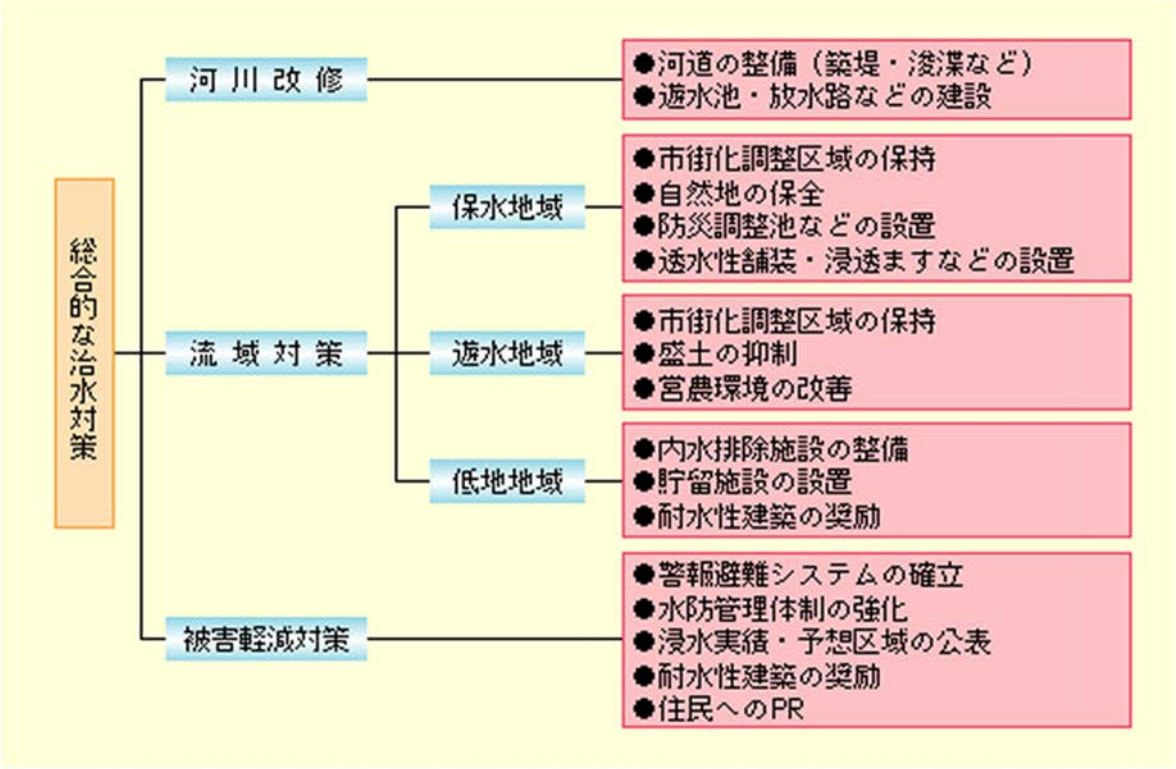
＜都市型水害＞



1)総合的な治水対策の推進

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)や遊水地、放水路の整備などの河川改修、自然地の保全や、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等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-2-3-2　総合的な治水対策



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、平成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、地下空間の設計または管理を行う者に対して、浸水対策上留意すべき設計及び管理方法を示した「地下空間における浸水対策ガイドライン」を作成し、普及に努めている。

＜地下通路の浸水＞



福岡県（平成11年6月）

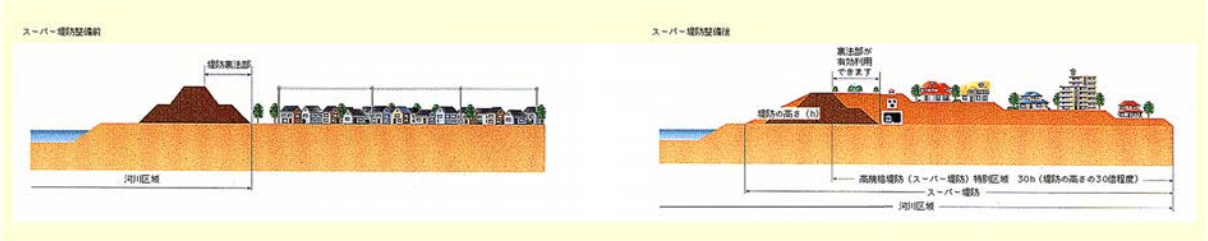
3)河川事業と下水道事業の連携による都市型水害対策の推進

河川事業と下水道事業の連携により、地下貯留施設の整備による洪水調節等、及び流域における貯留・浸透施設の設置による流出抑制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。平成14年度には、渋谷川・古川(東京都)で洪水調節対策等のために地下貯留施設の共同整備などを進めている。

4)水辺都市再生の推進

背後地に人口、資産等が高密度に集積している荒川(東京都)、淀川(大阪府)等の大河川において、越水や長時間の洪水等に耐えられる高規格堤防(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。平成14年度においては、上記の河川を含め6河川で実施している。

図表II-2-3-3　スーパー堤防の概念図



5)都市部の海岸保全施設の防災対策(平成の大改修)等

多くの人命や財産が集積している都市部の海岸において、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。

○新たな法制度による都市型水害対策の推進

近年、都市部の河川流域において浸水被害が頻発していることから、特定の都市河川及びその流域を指定し、流域水害対策計画の策定、河川管理者による河道外での雨水貯留浸透施設の整備、流域から雨水の流出量を抑制するための措置など総合的な都市水害対策を講じることとした「特定都市河川浸水被害対策法案」を第156回国会に提出したところである。

(2)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

防災公園は、地震、大火等の大規模災害時に、避難地、延焼防止帯やボランティアなどの防災活動拠点として機能することから、緊急に整備を図る必要があり、災害時において避難地、避難路、広域防災拠点等となる都市公園の整備を重点的に推進している。また、平成14年4月、中央防災会議の答申を受け、地震防災対策強化地域(大規模地震対策特別措置法に基づく地域指定)が拡大され、広域避難地となる都市公園の整備対象区域が広がっている。

こうした状況の変化も踏まえつつ、防災公園街区整備事業、防災緑地緊急整備事業等、様々な施策による防災公園の整備を強力に推進している。

図表II-2-3-4　防災公園の整備に関する事業

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。
防災緑地緊急整備事業	大震火災時における避難地及び防災拠点を緊急に確保するため、都市開発資金により公園等の用地を先行取得し、併せて当該用地に避難地としての機能を持たせるための施設整備を行う。

平成14年度においては、幸田中央公園(愛知県幸田町)等8箇所で防災緑地緊急整備事業を実施するとともに、久宝寺緑地(大阪府八尾市)等256公園の防災公園を整備している。

2)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。平成14年度は、六甲地区(兵庫県)等13地区において実施している。

3. 防災上危険な密集市街地の改善

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。

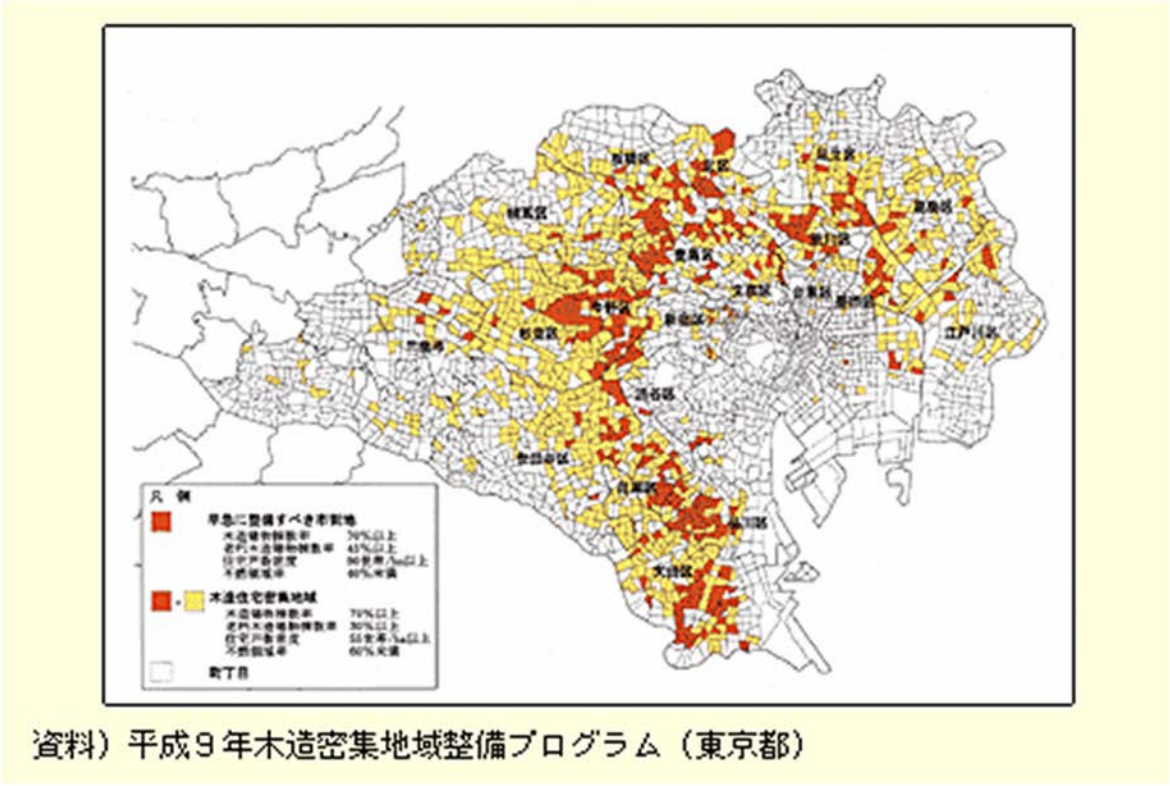
平成13年12月には、都市再生本部において「密集市街地の緊急整備」が都市再生プロジェクト第三次決定として位置付けられた。この中で、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保することとし、未整備都市計画道路と沿道市街地等の整備を行うことによるオープンスペース機能を持つ骨格軸の形成、従前居住者対策、専門家・まちづくり組織の活用、民間活力を発揮できる制度の導入等の方針が示されている。

また、平成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付けられている。

さらに、平成14年2月に社会資本整備審議会都市計画分科会が行った中間とりまとめにおいても、住民主体の防災まちづくりの推進、公共による重点的整備と民間活力活用による防災性向上の促進等、今後の木造密集市街地の改善の基本的方向が示されている。

このような状況を踏まえ、現在までに、「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木造密集市街地の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きたところである。

図表II-2-3-5　木造密集市街地の分布状況(東京都)



資料）平成９年木造密集地域整備プログラム（東京都）

特に、地区特性に応じた木造密集市街地の整備に向けて、下表の事業等を実施している。

図表II-2-3-6　木造密集市街地対策に関わる事業

事業名	概　　要	平成14年度の実施地区
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、耐震改修、従前居住者の居住確保等の総合的な実施	萱島東地区（大阪府寝屋川市）等 約170地区
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	大谷口上町地区（東京都板橋区）等 約30地区
都市防災総合推進事業	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	環状7号線大田地区（東京都大田区）等 約50地区
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、補助対象の追加・補助率の特例措置等を実施	土地区画整理事業：石原東・幸福北地区（大阪府門真市）等 約30地区 市街地再開発事業：曳舟駅前地区（東京都墨田区）等 約15地区

4. 防犯まちづくり

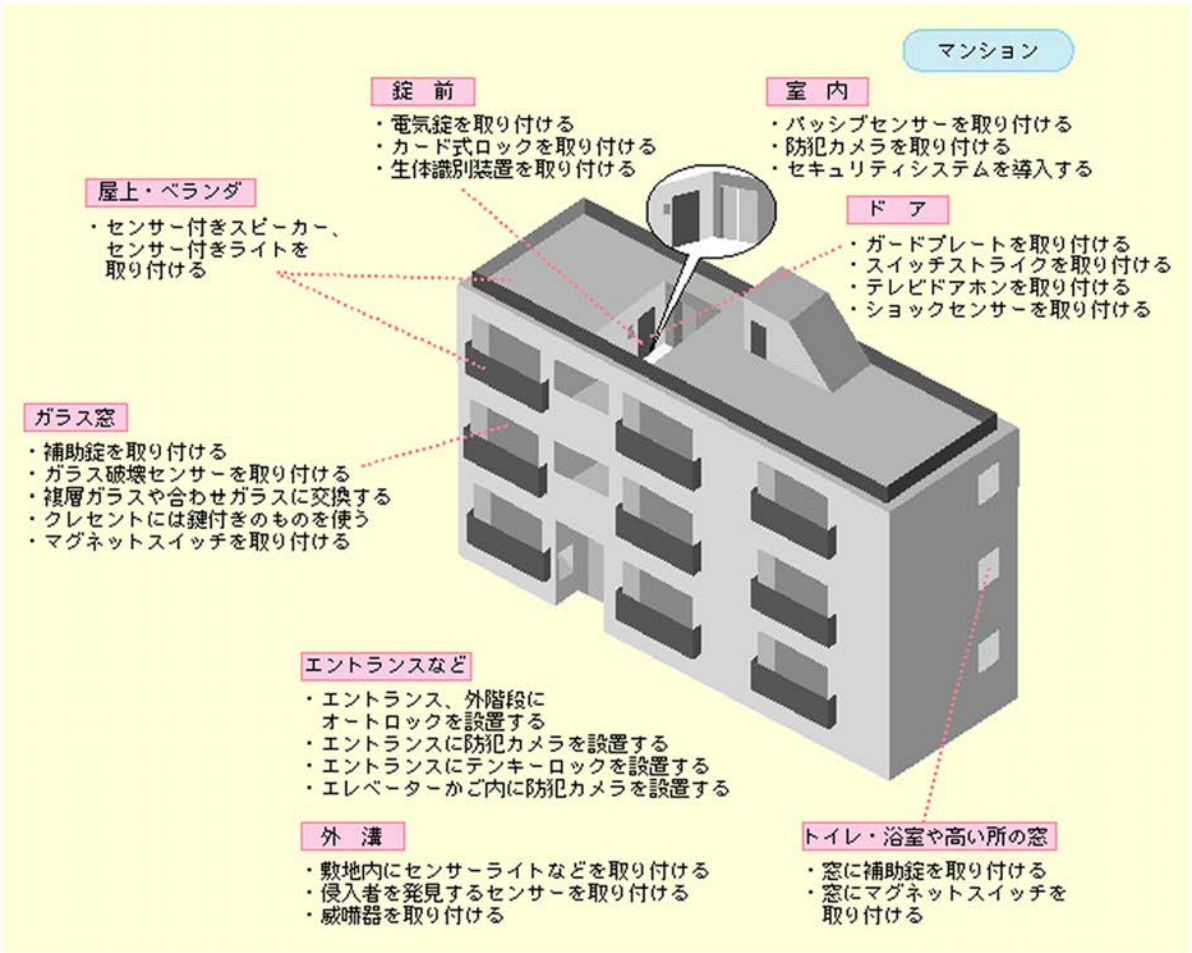
刑法犯の認知件数が最近7年連続で戦後最悪を更新する中、特にひったくり、強盗、強制猥褻、侵入盗等、地域住民に身近な犯罪が都市部を中心に急増している。

都市型犯罪の発生は、まちや住宅の構造、コミュニティのあり方等と密接な関係があるため、平成14年度、警察庁と連携し、我が国の都市型犯罪の発生状況と地域の状況等との因果関係を踏まえて犯罪発生の抑制に資する共同住宅・住宅団地、公園、道路等の公共施設の整備・維持管理手法について検討し、犯罪が起こりにくく、犯罪に対して抵抗力のあるまちづくり方策の策定に向け検討している。

この他、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状況を踏まえ、共同住宅の防犯性の向上を図るため、警察庁と連携して平成13年3月、「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、普及等を行っている。

さらに、平成15年度においては、住宅市街地整備総合支援事業、市街地再開発事業、公営住宅整備事業等において、新たに整備される住宅団地内における防犯カメラ等の監視装置の整備を推進することとしている。

図表II-2-3-7　建築物における防犯性確保のイメージ



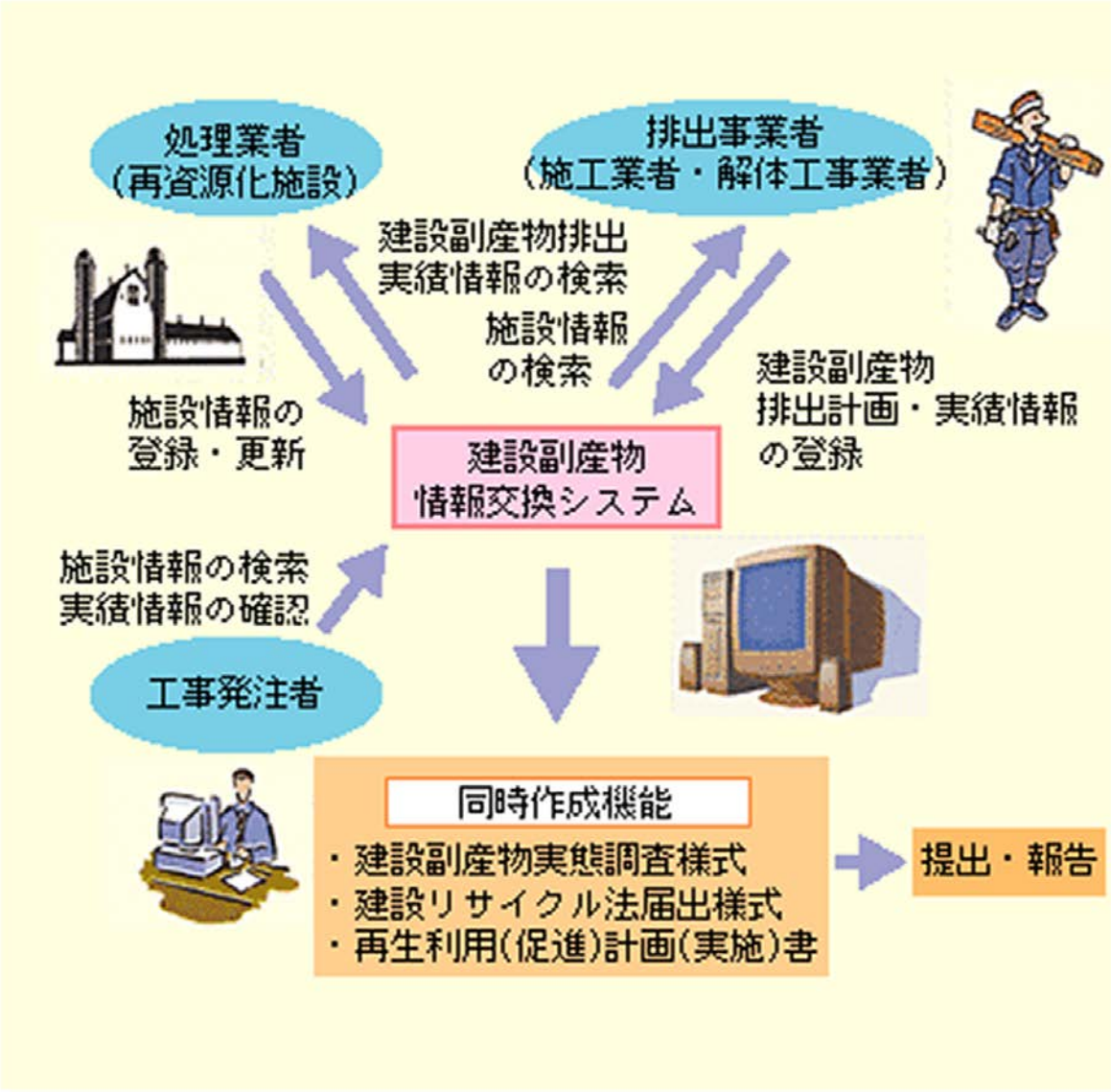
第4節　良好な都市環境の構築

1. ゴミゼロ型都市への再構築

平成13年6月に都市再生プロジェクト第一次決定により「大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築」が位置付けられた。本プロジェクトは、大都市圏において、廃棄物の発生抑制、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行うものである。これを受け設置された首都圏ゴミゼロ型都市推進協議会において14年4月に「東京圏におけるゴミゼロ型都市への構築に向けて」を取りまとめた。また、同年7月には京阪神圏ゴミゼロ型都市推進協議会を設置し、検討を進めているところである。国土交通分野においては、特に大量に排出されている建設廃棄物について、排出抑制・リサイクルの取組みを強化することや、リサイクル市場の拡大にともない静脈系の物流を十分に考慮した静脈物流システムの構築が必要となっている。

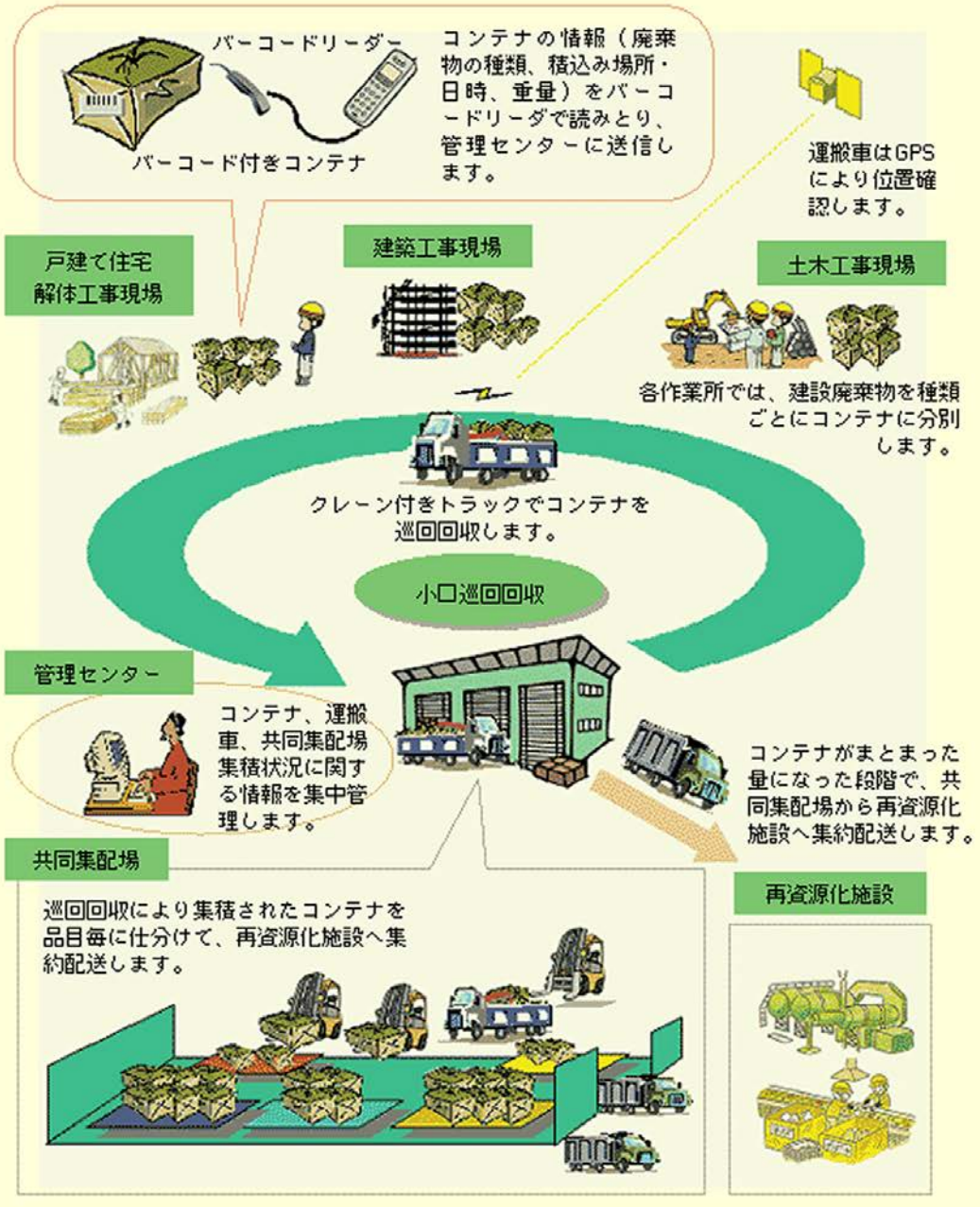
建設廃棄物については、首都圏において、今後、昭和40年代以降に急増した建築物が更新期を迎えるため、その解体に伴い、がれき類、混合廃棄物等が急増する見込みである。このため、建築物の長寿命化対策や建設リサイクル法による分別解体・再資源化等を推進するとともに、リサイクルされた再生品の市場拡大を図るため、工事発注者・排出業者・処理業者間において処理施設の稼動状況や再生資源の供給場所・量等に関するリアルタイムな情報を交換する建設副産物情報交換システムの活用等によるリサイクルルートの確保に努める。また、再資源化が遅れている小口・少量の建設廃棄物の効率的な分別、収集・運搬のために建設廃棄物の共同集配システムの実証実験を東京圏において実施した。

図表II-2-4-1　建設副産物情報交換システムの概要



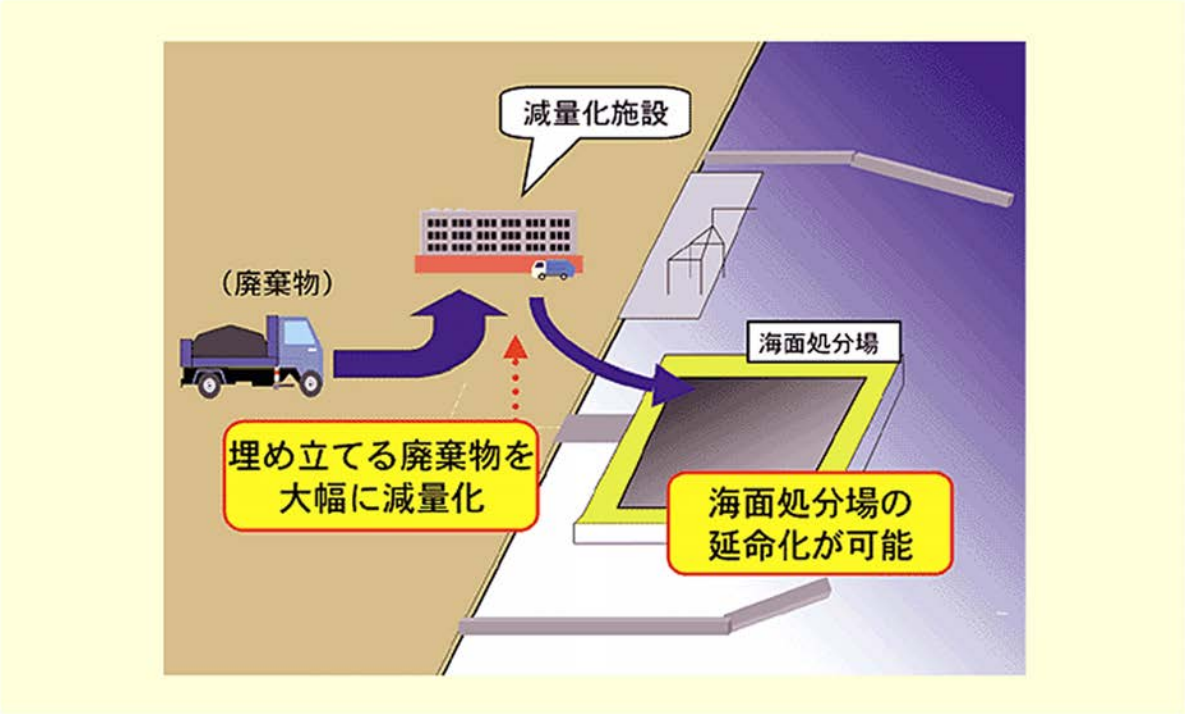
図表II-2-4-2　建設廃棄物の共同集配システム

東京圏における建設廃棄物
共同集配システム実証実験概要図



さらに、廃棄物の最終処分場の確保等について、内陸での最終処分場の確保がますます困難となっているため、港湾整備事業で廃棄物海面処分場の整備を引続き推進する。また、廃棄物海面処分場の延命化及び埋立後の造成地の高度利用に向け、埋立に用いる廃棄物等の減量化のための施設整備について、平成14年7月に民間能力を活用して推進するための民活法の一部改正を行った。

図表II-2-4-3　廃棄物等減量化施設



廃棄物の輸送については、従来、少量・短距離輸送が主流であったが、今後、リサイクル対象品目の増加等によるリサイクルの進展等により、輸送の大量化・中長距離化が進むものと予想される。一方、この種の貨物は運賃負担力が弱いことなどもあって、リサイクルの進展に伴う輸送の拡大により大量の自動車輸送が生じることも予想される。特に東京圏においては、既に、交通公害、交通渋滞が極めて深刻な状況になっているだけに、大気汚染防止や地球温暖化防止、交通の円滑化の観点等も踏まえて、環境負荷・交通負荷の小さい物流体系を構築していくことが必要である。このため、14年度に東京圏において、具体的な拠点形成に対応した静脈物流システムの構築のための実態把握、ネットワーク、施設整備等の諸課題についての調査を実施する。

2. 都市環境インフラの再生

豊かでうるおいのある質の高い都市生活を実現するため、大都市圏の既成市街地において、自然環境を保全・創出・再生することにより水と緑のネットワークを構築し、生態系の回復、ヒートアイランド現象の緩和、自然とのふれあいの場の拡大を図ることが求められている。

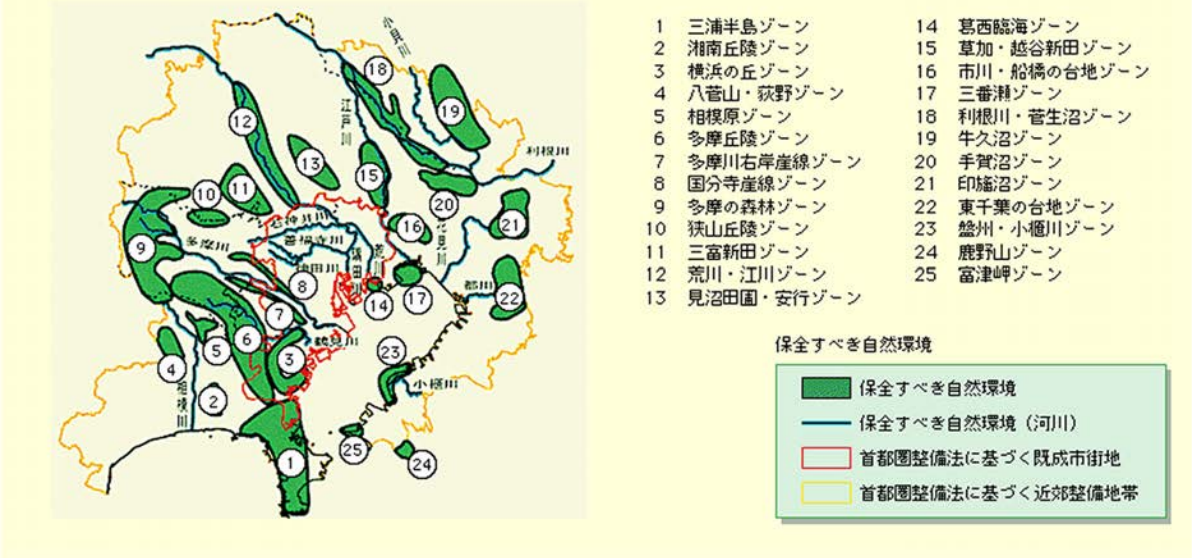
さらに、平成13年12月には、都市再生プロジェクト第三次決定に「大都市圏における都市環境インフラの再生」として、「まとまりのある自然環境の保全」、「緑の創出」、「水循環系の再生」が決定されたこと等を踏まえ、以下の施策を実施している。

(1)大都市圏における貴重な自然環境の保全・再生

都市再生プロジェクト第三次決定に基づき、まず、首都圏において、「水と緑のネットワーク」の構築に向けて、「まとまりのある自然環境の保全」の具体的な推進を目的として、国土交通省、農林水産省、環境省及び首都圏の都県市からなる「自然環境の総点検等に関する協議会」が平成14年3月に設置された。協議会では首都圏における現在の自然環境を総点検し、学識経験者からなる研究会での議論も経て、14年7月には、中間とりまとめを行い、25箇所のゾーン及び河川を保全すべき自然環境として抽出した。

抽出された保全すべき自然環境は、市街地にあたかもくさびが張り出すような形で残されているが、これらくさび状の緑地などの自然環境を保全し、これを核として首都圏の自然環境を再生、創出していくことが重要である。

図表II-2-4-4　首都圏の保全すべき自然環境



現在、この保全すべき自然環境のうち、三浦半島ゾーン、多摩丘陵ゾーン、荒川・江川ゾーン、三富新田ゾーン、見沼田圃・安行ゾーン、東千葉の台地ゾーンの6地域について関係する国の機関や都県市などで構成されるワーキンググループを設け、関係者が協働して具体的な施策を検討するとともに、「水と緑のネットワーク」構築の観点から関係機関が共通の認識の下に、保全、再生、創出すべき自然環境の計画的な整備などを実施するための首都圏における都市環境インフラのグランドデザインを検討している。

今後は、これらの検討を進め、近郊緑地保全区域の新たな指定や、首都圏の自然環境に関する総合的なデータの整備、自然環境を効果的に保全、再生、創出するために用いる首都圏環境シミュレーション手法の構築などに取り組むことで、広域的視点に基づく「水と緑のネットワーク」の構築を推進していく。

(2)臨海部の緑の拠点の創出

高度経済成長の過程において大幅に消失した大都市臨海部の緑を回復するため、都市再生プロジェクト第三次決定として「臨海部における緑の拠点の形成」が決定され、この先導的事例として、東京港中央防波堤内側、大阪湾堺臨海部、同尼崎臨海部において、国と港湾管理者等が連携して「臨海部の森づくり」を実施する。

こうした臨海部の大規模緑地の整備は、港湾整備事業で整備された廃棄物海面処分場跡地の有効活用やヒートアイランド現象の緩和という視点とともに、都心部に近接した立地条件によって多くの市民が親しめる「海辺の里山」を創出することが期待できるとともに、従来以上に利用者の視点に立った整備と維持管理が求められる。

このため、整備手法や利用方法の計画検討段階から、市民ボランティアやNPO等との協働により推進することとしている。

(3)都市の緑の拡大

都市のヒートアイランド現象の緩和、樹木によるCO_2の直接的な吸収・固定による大気環境の改善、多様な生物の生息生育基盤の確保等を目的とした、良好な自然的環境の保全と創出による魅力的な都市の実現を図るため、河川・道路・港湾等と一体となった緑地の整備等による連続した水と緑の空間形成を目的とする「緑の回廊構想」を推進するとともに、公園緑地の整備及び都市緑化・緑地保全の総合的推進により、緑とオープンスペースの確保を図っている。

1)公園緑地の整備

都市における自然再生、多様な生物の生息生育基盤の確保等を行う「自然再生緑地整備事業」、クールアイランドや風の道の形成など都市環境を改善するため重点的な緑地の整備及び緑化を行う「緑化重点地区総合整備事業」、国民の環境保全活動や環境学習の場となる環境ふれあい公園の整備など、公園緑地の整備を推進している。平成14年度においては、自然再生緑地整備事業はびわこ地球市民の森(滋賀県守山市)等30箇所、緑化重点地区総合整備事業は中野町・いたち川流域地区(神奈川県横浜市)等約110箇所、環境ふれあい公園は谷戸山公園(神奈川県座間市)等約120箇所で整備している。

2)都市緑化・緑地保全の総合的推進

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、計画的かつ総合的な都市緑化、緑地保全を推進する。

また、固定資産税の軽減措置が受けられる緑化施設整備計画認定制度により、屋上や壁面も含めて都市における緑化を積極的に推進しており、平成14年11月末までに、5箇所で活用されている。

コラム・事例　屋上緑化による都市の緑の創出～アクロス福岡ステップガーデン～

アクロス福岡ステップガーデンは、平成7年に完成した、60mの高さから地上部に向かって階段状に整備された屋上緑化です。

近接する天神中央公園と一体となって、緑豊かな都市スペースを形成しており、新たな環境ストックを創出し、都心のヒートアイランドを始めとする都市環境の改善をめざしています。

例えば、コンクリート面に比べて緑化部分は、15度も温度が低いという温熱測定の結果が出ており、夜間には、傾斜に沿って涼しい風が吹き降りることも分かっています。このように緑化によって、建物周辺の温度上昇を抑制するとともに、建物内部への熱貫流も小さく抑えられ、冷房負荷も低減していると考えられます。また、完成直後には76種類だった植物が、現在は110種類以上に増えており、多くの昆虫類、鳥類が生息しています。

このステップガーデンは、市民に公開され、四季折々の変化が身近に楽しめるよう散策路や壁泉などが設けられており、平成14年度には、第1回屋上・壁面・特殊緑化技術コンクールにおいて、屋上緑化大賞(国土交通大臣賞)を受賞しています。



(4)水循環系の再生

1)河川の再生

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、文化と歴史を継承しつつ、豊かで快適な、さらに国際的にみて経済活力にも満ちあふれた都市に再生するため、大都市における水循環の主軸である主要な河川について、河岸の再自然化、水質の改善、親水空間の整備等により、河川の再生を重点的に推進する。

平成14年度においては、東京都心部の渋谷川・古川における環境の再生、大阪圏の大和川において環状道路と一体的に整備する高規格堤防の推進、道頓堀川における環境の再生、広島市の太田川において水の都を再生するための親水護岸等の整備を行う。

2)海の再生

東京湾の水質改善には、これまで地方公共団体をはじめ各行政機関において、環境改善のための施策が行われてきたが、後背地に膨大な人口を抱える閉鎖性海域である東京湾は流入する窒素、りん等の汚濁物質により富栄養化が進み、赤潮や青潮が発生し、生息生物に多大な影響を与えるなど、水質の改善が進んでいない状況にある。

このような状況に鑑み、都市再生プロジェクト第三次決定を受け、水質汚濁が慢性化している大都市圏の「海」の再生を図るため、先行的に東京湾奥部についてその水質を改善するための行動計画を策定することとし、平成14年2月、関係省庁及び七都県市からなる「東京湾再生推進会議」を設置した。

同会議では、その行動計画(中間とりまとめ 14年6月)において、『快適に水遊びができ、多くの生物が生息する、親しみやすく美しい「海」を取り戻し、首都圏にふさわしい「東京湾」を創出する。』とする全体目標を決定し、関係機関が連携し、目標達成のため、具体的な施策を今年度内の最終とりまとめに盛り込むこととしている。

陸域からの汚濁負荷の具体的な削減方策として、水質総量規制制度に基づく事業場への規制等を実施するとともに、下水道の整備、地域事情に応じた農業集落排水施設、浄化槽等の各種生活排水処理施設の整備、河川直接浄化、湿地や河口干潟の再生、森林の整備・保全等の水質改善事業を推進している。

また、海域における具体的な環境改善対策として、干潟・藻場の再生・創造、汚泥の浚渫や覆砂などを効果的に推進することとしている。さらに、水質改善施策の効果を評価するとともに、市民にわかりやすい環境情報の提供が可能なモニタリングを取り入れ、市民の意識の向上や水質改善への自主的な取組みを促すこととしている。

図表II-2-4-5　東京湾再生プロジェクト



3)水循環系再生構想の策定

都市再生プロジェクト第三次決定を踏まえ、神田川流域(東京都)、寝屋川流域(大阪府)をモデル流域に、「健全な水循環系構築に関する関係省庁連絡会議」が策定主体となり、河川及び下水道を中心に排水系統の再編や水質の改善等に着目した水循環系再生構想の検討を開始した。

寝屋川流域においては平成14年3月に、神田川流域においては同年7月にそれぞれ検討委員会を設置し、関係地方公共団体、学識経験者及び地域住民が参画して、一般公開により検討を進めている。一般的に都市における水循環系は、不浸透面積の増大などにより降水・浸透・流出・蒸発といった自然の循環系が弱体化し、一方で上下水道などの人工の循環系が卓越した傾向にあることから、自然の水循環系の保全・回復及び人工の水循環系の再構築が再生構想の大きな柱となる。具体的には、緑地などの浸透域の保全や不浸透域を浸透域に戻す取組み、新たな水資源としての下水処理水の有効活用などを検討中である。

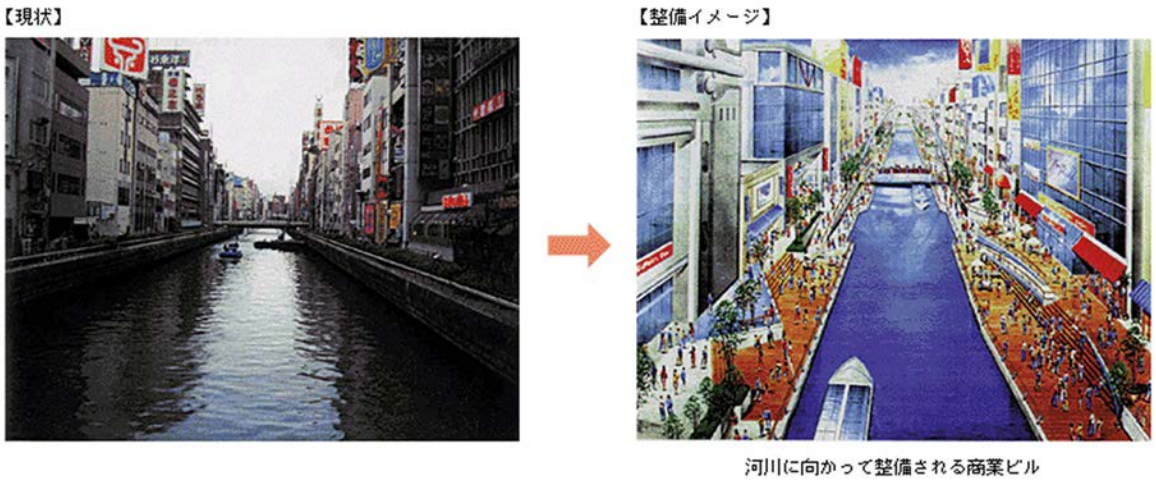
コラム・事例　水都再生に向けた官民の取組み

古くから大阪は「水の都」と呼ばれ、川を中心としてまちが発展してきました。道頓堀川はその象徴として、今も大阪を代表する風景の一つとなっています。

しかしながら、過去に悪化した水質は徐々に改善されてきている一方で、川は高い護岸に囲まれ、橋の上からしかその姿を見ることはできず、川と人との関係は希薄になっています。

そこで大阪市では、親水性の高い憩い空間の創出など、まちづくりと一体となって水都再生を目指した取組みを進めており、昨年7月には音楽ホールなどと一体となったにぎわいのある水辺空間として、「湊町リバープレイス」がオープンしています。

さらに、市民が中心となり、道頓堀川における水泳大会の企画や、淡水用真珠貝の養殖(貝が水中の窒素やリンを取り込んだ植物性プランクトンなどを食べて育つことにより水の浄化効果が得られる)など、川に対する関心を高め、愛着を持ってもらうことを通じた、美しい「水の都」の復活を目指した取組みも活発に行われています。



湊町リバープレイス



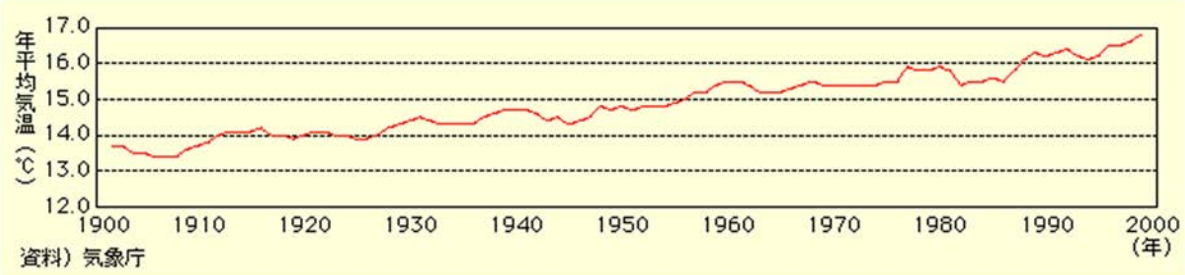
淡水用真珠貝のオーナー券



3. ヒートアイランド対策

近年、都市部において、コンクリート等による地表面被覆の増加と緑地の減少とともに、空調機器等の人工排熱が増加することにより、周辺部に比較して顕著な高温化の現象がみられる「ヒートアイランド現象」が進んでおり、都市の環境問題の一つとして大きくクローズアップされている。

図表II-2-4-6　東京(大手町)の年平均気温の経年変化(5年移動平均)



こうした状況から、国土交通省では平成14年8月、「国土交通省ヒートアイランド対策連絡会議」を設置し、ヒートアイランド現象の解消に必要な観測・調査・分析、まちづくりや緑地整備等の具体的事業、税制等の誘導措置まで、所管する幅広い分野の施策を、相互に連携してより効率的かつ総合的に推進するための検討を進めている。また、同年9月には、内閣官房都市再生本部事務局、経済産業省、環境省とともに「ヒートアイランド対策関係府省会議」を設置し、政府内のより一層の連携・協力を推進している。

今後、国土交通省として以下の施策を重点的に推進していくこととしている。

・気象データの分析、都市気候モデルの活用による実態の解明及び土地利用形態の変更等に伴う気候変化に関する数値実験を実施

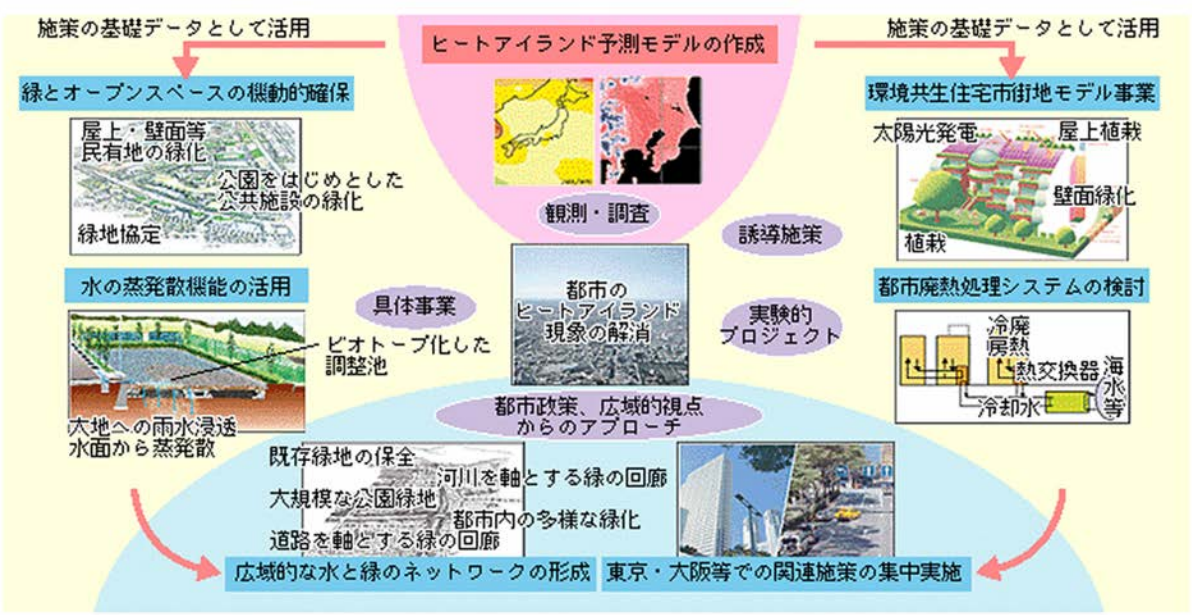
・借地公園の整備、民有地での屋上・壁面緑化等、市街地における緑とオープンスペースの機動的確保

・水面積の拡大や雨水の貯留・浸透、下水処理水の路面散水、循環水の活用による都市廃熱の区域外処理システムの検討等の実施

・政策金融や環境共生住宅市街地モデル事業等による住宅・建築物における対策の推進

・大都市における自然環境の保全を図るため、広域的視点に基づく水と緑のネットワークの形成を推進

図表II-2-4-7　ヒートアイランド対策


施策の基礎データとして活用
ヒートアイランド予測モデルの作成
施策の基礎データとして活用
緑とオープンスペースの積極的確保
屋上・壁面等
民有地の緑化
公園をはじめとした
公共施設の緑化
緑地協定
観測・調査
誘導施策
環境共生住宅市街地モデル事業
太陽光発電
屋上植栽
壁面緑化
植栽
水の蒸発散機能の活用
具体事業
都市の
ヒートアイランド
現象の解消
実験的
プロジェクト
都市廃熱処理システムの検討
ビオトープ化した
調整池
冷廃
廃熱
熱交換器
海
水
等
冷却水
大地への雨水浸透
水面から蒸発散
都市政策、広域的視点
からのアプローチ
既存緑地の保全
河川を軸とする緑の回廊
大規模な公園緑地
都市内の多様な緑化
道路を軸とする緑の回廊
広域的な水と緑のネットワークの形成
東京・大阪等での関連施策の集中実施

第5節　便利で快適な都市生活の実現

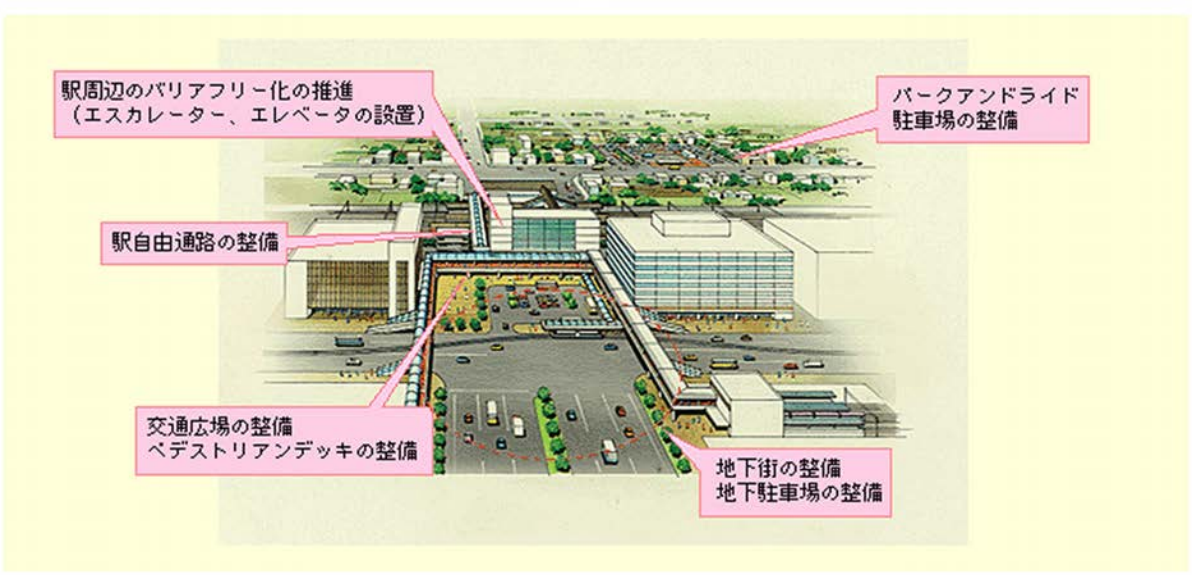
1. 交通結節点の整備など中心市街地の整備

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等を活用し、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。

平成14年度においては、都市再生交通拠点整備事業は天神地区(福岡県福岡市)等約30箇所、交通結節点改善事業は新宿駅地区(東京都)等約180箇所で実施している。

また、中心市街地の活性化を図るため、土地区画整理、市街地再開発等の面整備事業、街路、公園等の整備を推進している。

図表II-2-5-1　交通結節点整備のイメージ図



2. 職住近接のまちづくり

大都市地域においては、都心部への平均通勤通学時間が1時間前後と依然として都市勤労者等の負担が大きいことや、子育てがしやすい居住環境が望まれていることから、中堅ファミリー層をはじめとする多様な世帯において都心居住のニーズが高まっている。

他方、都心地域及びその周辺地域においては、工場の移転等による土地利用転換の進行や大規模な低未利用地の存在、都市基盤の未整備な木造密集市街地の存在、バブル経済の崩壊により虫喰状に放置された中小規模の低未利用地の存在等、都心居住の推進とあわせて良好で安全な都市環境づくりも喫緊の課題となっている。

このような状況の下、平成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、都市居住の推進と住宅・住環境の整備として大都市地域における工場跡地等の低・未利用地の有効活用を図りつつ、職住近接の良質な住宅供給や良好な居住環境を備えた住宅市街地の整備を総合的に推進するとされているところであり、総合設計制度、高層住居誘導地区、用途別容積型地区計画等の活用により住宅供給を誘導するとともに、住宅市街地整備総合支援事業をはじめ、都心共同住宅供給事業、住宅供給を含む市街地再開発事業、土地区画整理事業等の実施により、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。14年度においては、住宅市街地整備総合支援事業は東雲地区(東京都)等約160地区で実施している。

3. 便利なモビリティーの確保

(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従来より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きた。

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、平成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ている。

図表II-2-5-2　都市圏交通円滑化総合対策



さらに、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。

(注)TDM(Transportation Demand Management)：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

コラム・事例　平成14年度に行われたTDM実証実験の例(みなとみらい21地区における100円バスを活用したTDM実証実験)

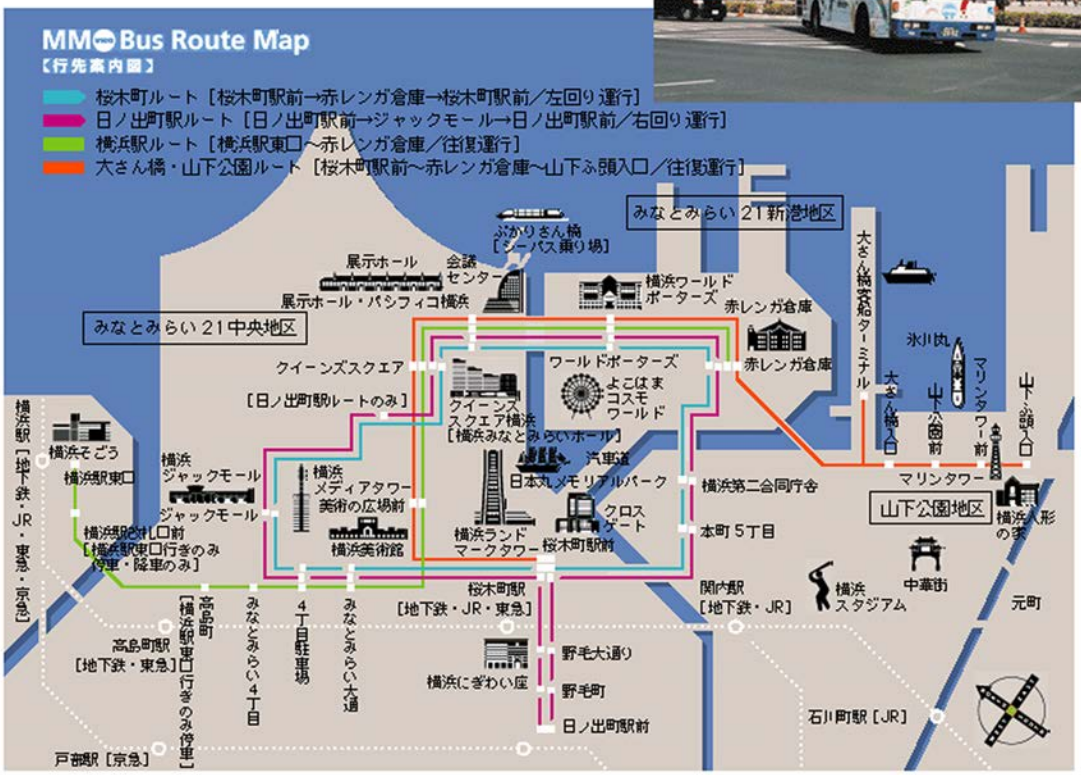
多くの観光客が訪れる神奈川県横浜市のみなとみらい21地区や中華街等では、休日に観光スポットへ集中する自家用自動車によって混雑が慢性化しており、都心部内の観光スポット間を移動する来訪者の自動車交通需要等により都心部に発着する自動車や通過交通にも悪影響が生じています。

そこで、都心部内に流入する自動車交通量を抑制するとともに、来訪者の移動に便利な循環バス等を運行することにより、公共交通機関の利用を促進し、都心部内の交通の円滑化を図るため、横浜市や市内のバス事業者などが共同で平成13年度からTDM実証実験を実施しています。

平成13年度には、鉄道駅と観光スポットを結ぶ計2路線の100円バスの運行や違法駐停車監視員の配置を行い、バスの所要時間が2割以上短縮される効果が見られました。また、平成14年度は、これらに加えて新たに100円バス2路線の運行を開始したほか、違法駐停車や交通量を削減するためのパーク＆バスライドの実施や公安委員会による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(PTPS)の導入等も行っています。

実験終了後は、その成果を踏まえて本格実施に向けた検討が行われる予定になっています。





(2)公共交通活性化プログラムの策定による公共交通サービスの充実

地方運輸局では平成14年度より、個別の公共交通サービスの改善プロジェクトについて観光等の地域振興に係る地元の取組みとも連動させながら実現するための具体的方策とそれらの実施に際しての関係者間の役割分担を定める公共交通活性化総合プログラムの策定を推進している。これは、関係者の考え方や利害がふくそうしているためになかなか進捗しないプロジェクトの実現に向け、運輸局が中心となった調整メカニズムによりコンセンサスの確立をはかるもので、例えば、複数の交通事業者間における共通ICカードの導入と都心ターミナル駅の乗継ぎ利便性向上対策等の一体的推進や、路面電車の活性化等を通じた都市モビリティの向上と街づくりの連携などを内容とする公共交通活性化総合プログラムの策定が各地域で進行中であり、これらのプログラムを通じて公共交通の活性化が具体化されていくこととなる。

14年度においては、全国で102のプログラムを採択している。

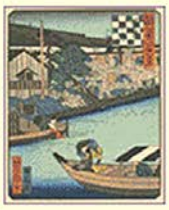
図表II-2-5-3　公共交通活性化総合プログラム

水都大阪復活を目指す舟運の活性化と観光振興



現在就航中の
アクアライナー







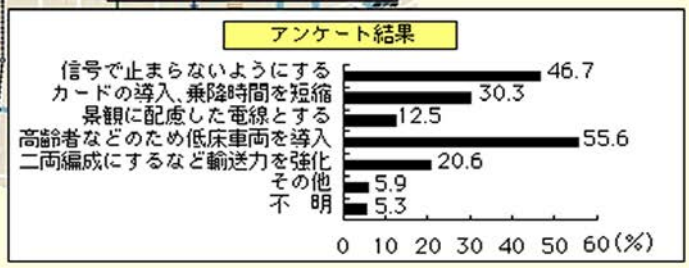
第一回試乗会



【概　要】
大阪市内の主要河川における親水空間の整備が河川事業等により進捗しつつあることに着目し、ハード整備後の河川施設を有効活用でき、利用者利便の向上や観光振興に資する舟運事業の具体化が可能となるよう課題と解決策等について検討する。
平成14年度には、国際会議出席者・旅行代理店・学校関係者・マスコミ関係者・一般市民を対象に、淀川水系を含めた橋めぐり・わんどめぐり・観光施設めぐり等のモデルルート設定を行い、月1回程度の社会実験的試乗会を行ってアンケートを実施し、需要予測を行うとともに、これらを踏まえた舟運事業モデルの構築を図る。

札幌市路面電車の活性化プロジェクト



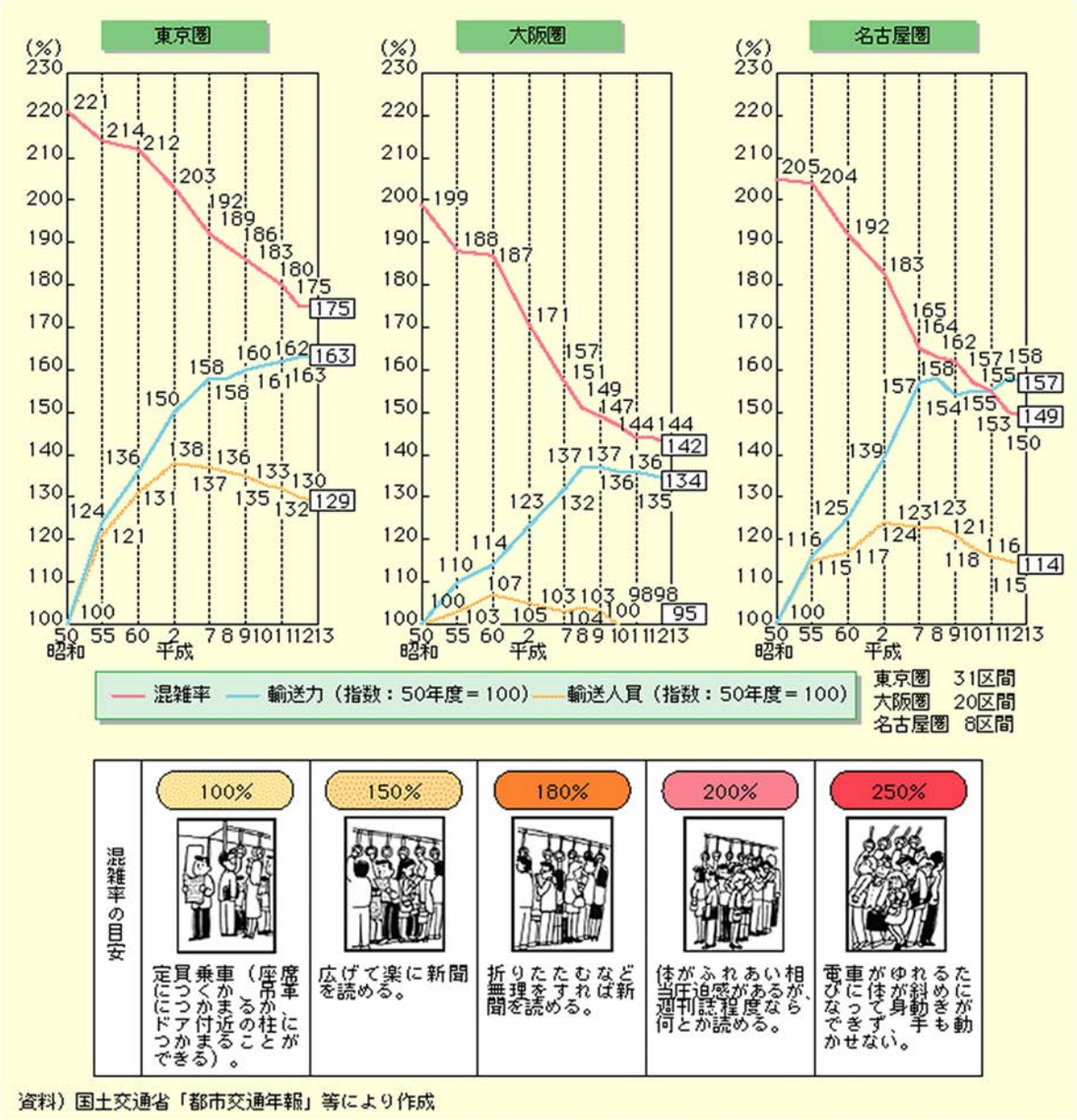


【概　要】
公共交通を軸とする交通体系を確立するための一環として、都心居住の促進や魅力ある都心の創造に寄与する都市の装置として、路面電車の特性を活かしつつ、その機能向上を進めていくための具体的な方策を策定する。
平成14年度では、市民の意向を把握するとともに、路面電車に対する関心を深め、議論の喚起につなげていくため、沿線住民アンケート調査や100円電車の運行などの路面電車活用キャンペーンを行った。15年度には、具体的な機能向上策に係る実証実験を実施することを予定している。

(3)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見られるものの、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、未だ厳しい状況にある。

図表II-2-5-4　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



資料）国土交通省「都市交通年報」等により作成

運輸政策審議会が平成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それぞれの混雑率を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-2-5-5　主な都市鉄道の整備及び整備予定(平成14～15年度)

(平成14年12月19日現在)

事業者名	路線名	区間	開業予定
仙台空港鉄道	仙台空港線	名取～仙台空港	18年度
帝都高速度交通営団	半蔵門	水天宮前～押上	15年3月
東京臨海高速鉄道	臨海副都心線	天王洲アイル～大崎	14年12月1日開業
横浜市	4号線	日吉～中山	19年度
横浜高速鉄道	みなとみらい21線	横浜～元町・中華街	15年度
首都圏新都市鉄道	常磐新線	秋葉原～つくば	17年度
帝都高速度交通営団	13号線	池袋～渋谷	19年度
名古屋市	4号線	名古屋大学～新瑞橋	16年度
		砂田橋～名古屋大学	15年度
上飯田連絡船(第三種鉄道事業)	上飯田連絡線	味鋺～平安通	15年3月
名古屋臨海高速鉄道	西名古屋港線	名古屋～金城ふ頭	16年度
中部国際空港連絡鉄道(第三種鉄道事業)	空港連絡線	常滑～空港	16年度
京都市	東西線	六地蔵～醍醐	16年度
		二条～天神川	19年度
奈良生駒高速鉄道(第三種鉄道事業)	京阪奈新線	生駒～登美ヶ丘	17年度
大阪外環状鉄道	大阪外環状線	都島～久宝寺	17年度
大阪市	8号線	井高野～今里	18年度
大阪港トランスポートシステム	北港テクノポート線	コスモスクエア～新桜島	20年度
福岡市	3号線	橋本～天神	17年度

(4)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、平成14年3月末現在、全国24路線、約188kmで運行されている。

図表II-2-5-6　主な都市モノレール・新交通システムの整備予定(平成15年度)

(平成14年12月19日現在)

事業者名	路線名	区間	開業予定
東京モノレール	羽田線	羽田空港～新東ターミナル	16年度
東京都地下鉄建設	日暮里・舎人線	日暮里～見沼代親水公園	19年度
ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	18年度
千葉都市モノレール	1号線	県庁前～中央博物館・市立病院前	20年度
愛知高速交通	東部丘陵線	藤ヶ丘～八草	16年度
大阪高速鉄道	国際文化公園都市モノレール線	阪大病院前～東センター	19年度
神戸新交通	ポートアイランド線	市民広場～ポートアイランド2期北	17年度
		ポートアイランド2期北～神戸空港	17年度
沖縄都市モノレール	沖縄都市モノレール線	那覇空港～首里	15年度

(5)バスのサービス改善

都市のバスについては、従来より走行環境の改善が求められていることから、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた都市交通体系及び安全に配慮した交通システムを構築するための施設の整備等、バス利用を促進する施策を推進することによりサービスの改善を進めている。

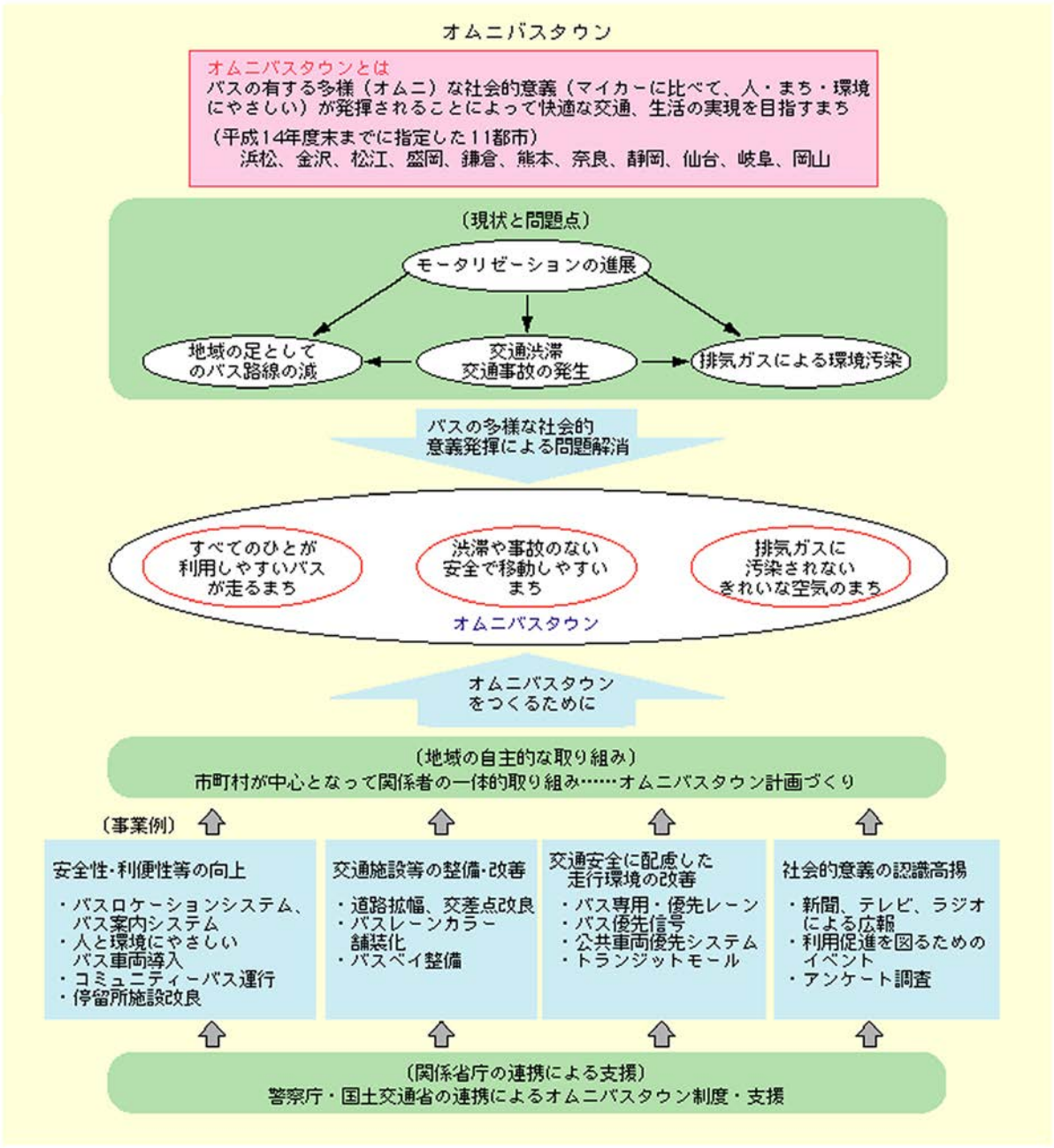
さらにこれらの施策の一環として、バスを中心とするまちづくりを目指すオムニバスタウン構想をはじめとするバス利用促進等総合対策事業の推進、都道府県公安委員によるPTPS(公共車両優先システム)の整備等関係機関と連携してバスの走行環境の改善に向けた諸施策を推進している。

オムニバスタウンについては、これまでに全国11都市を指定しており、浜松市のハイグレードバス停整備、松江市のバス乗り場とバスロケーションシステムの一体的な整備、金沢市の低公害車によるコミュニティバス導入など、各都市において地域の特色を活かしたバス利用促進に向けての様々な取組みがなされている。

図表II-2-5-7　バスのサービス改善

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	・パークアンドバスライド、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

図表II-2-5-8　オムニバスタウン



＜ノンステップ・コミュニティバス、非接触式ICカード読み取り機＞



ノンステップ・コミュニティバス



非接触式ICカード読み取り機

4. 良好な都市景観の形成

(1)都市計画制度等の景観誘導手法の活用

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。

また、平成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、行政と住民等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。

2)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。

コラム・事例　都市景観大賞「美しいみちなみ大賞」　神戸市松本地区「せせらぎ歩道」

神戸市松本地区は、阪神淡路大震災で約8割の家屋が被災し、そのほとんどが火災での焼失でした。市は震災からの早期復興を図り、防災性に優れた市街地整備を行うため、土地区画整理事業に着手しました。これを契機として、まちづくり協議会が結成され、まちの復興とともに景観に対する取り組みも行われました。都市計画道路松本線の北側広幅員歩道部分に「せせらぎ歩道」を設け、憩いと安らぎのある景観を創出するとともに、無電柱化を行い、また、地区計画制度によって沿道の建築物の高さを制限して景観に配慮したまちなみを誘導する等、地区のシンボルにふさわしい街路空間の景観形成が図られました。

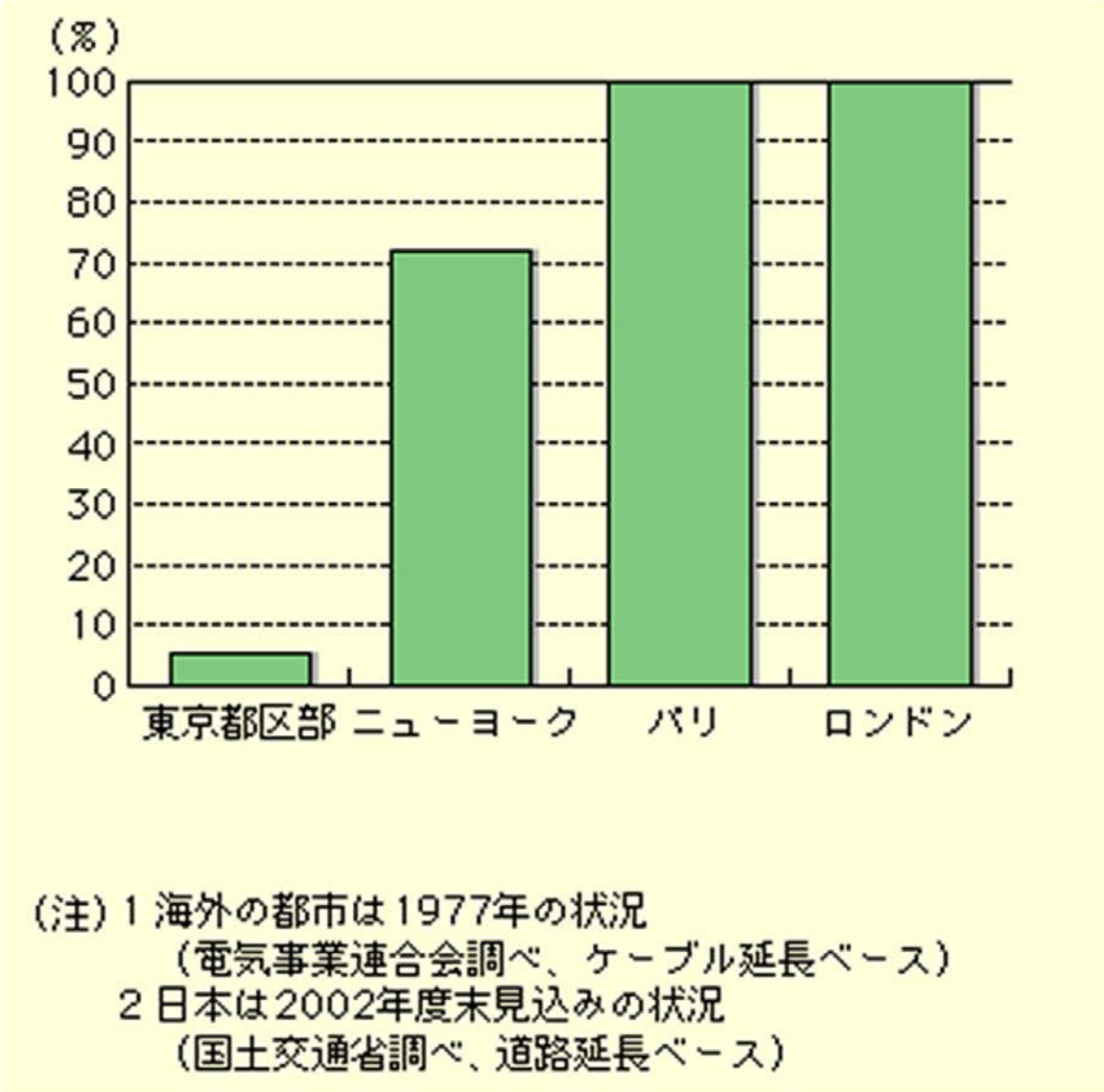
平成14年都市景観大賞「美しいまちなみ大賞」
神戸市松本地区「せせらぎ歩道」



(2)電線類の地中化の推進

新電線類地中化計画(平成11年3月決定)に基づき、平成11年度～15年度の5ヵ年間に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の地中化を推進する。

図表II-2-5-9　電線地中化率の国際比較



第3章　観光交流の促進

近年、産業界、地方公共団体等あらゆる分野で観光に対する期待が非常に高まっている。その要因としては、観光消費の経済効果が多くの産業に広く波及し得ること、ゆとりある生活の実現やアジア諸国の経済発展等による国内・国際交流ニーズの拡大が期待されること、地域振興や地域経済の活性化につながっていくこと等があげられる。

そこで、本章では、観光を我が国のリーディング産業として育成するため、官民が一体となって全力で取り組んでいる様々な施策について紹介する。

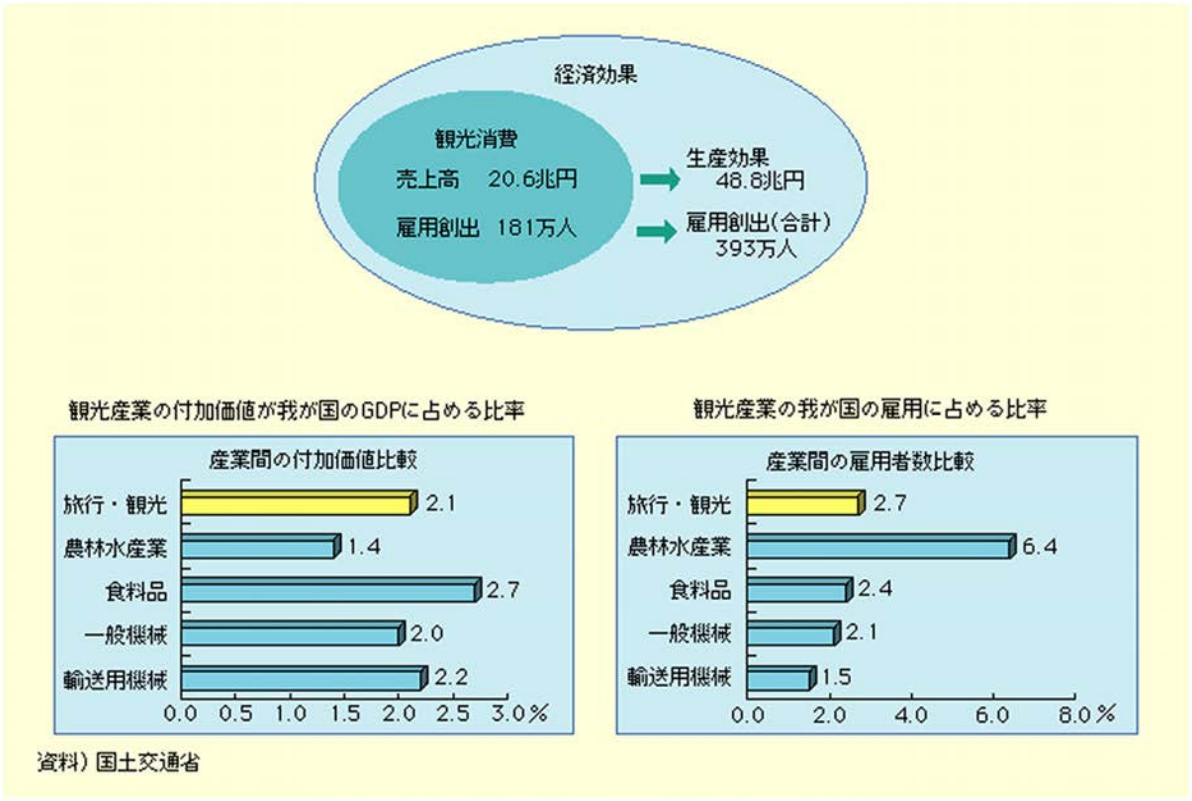
第1節　観光振興の意義と課題

1. 観光振興の意義と経済効果

観光は、ゆとりと潤いのある生活にとって重要であるのみならず、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、生活のゆとりと潤いに寄与するものであり、国際社会にとっては、国際相互理解の増進を通じて、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、地域にとっては、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、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、産業や雇用の創出に大きな役割を果たしている。

国民経済に対する効果を平成13年についてみると、観光に係る直接消費は20.6兆円、さらに波及効果を含めると48.8兆円、雇用効果は393万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1.5兆円となっている。

図表II-3-1-1　観光消費のわが国経済への貢献(2001年)



このように、観光は、様々な点から非常に重要な意義を有し、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とする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、サービス部門における我が国の国際収支のバランス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。

このことから、政府においては、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」(平成14年6月25日閣議決定)の中で、経済活性化戦略の30のアクションプログラムの一つとして「観光産業の活性化・休暇の長期連続化」を掲げるとともに、同年7月4日に「観光振興に関する副大臣会議報告書」をとりまとめた。また、我が国の観光立国としての基本的なあり方を検討するため、15年1月に小泉内閣総理大臣主宰の「観光立国懇談会」が発足し、同月24日に第1回会合が開催されるなど、政府として観光振興を重要な施策と位置づけ、推進していくことが確認されている。

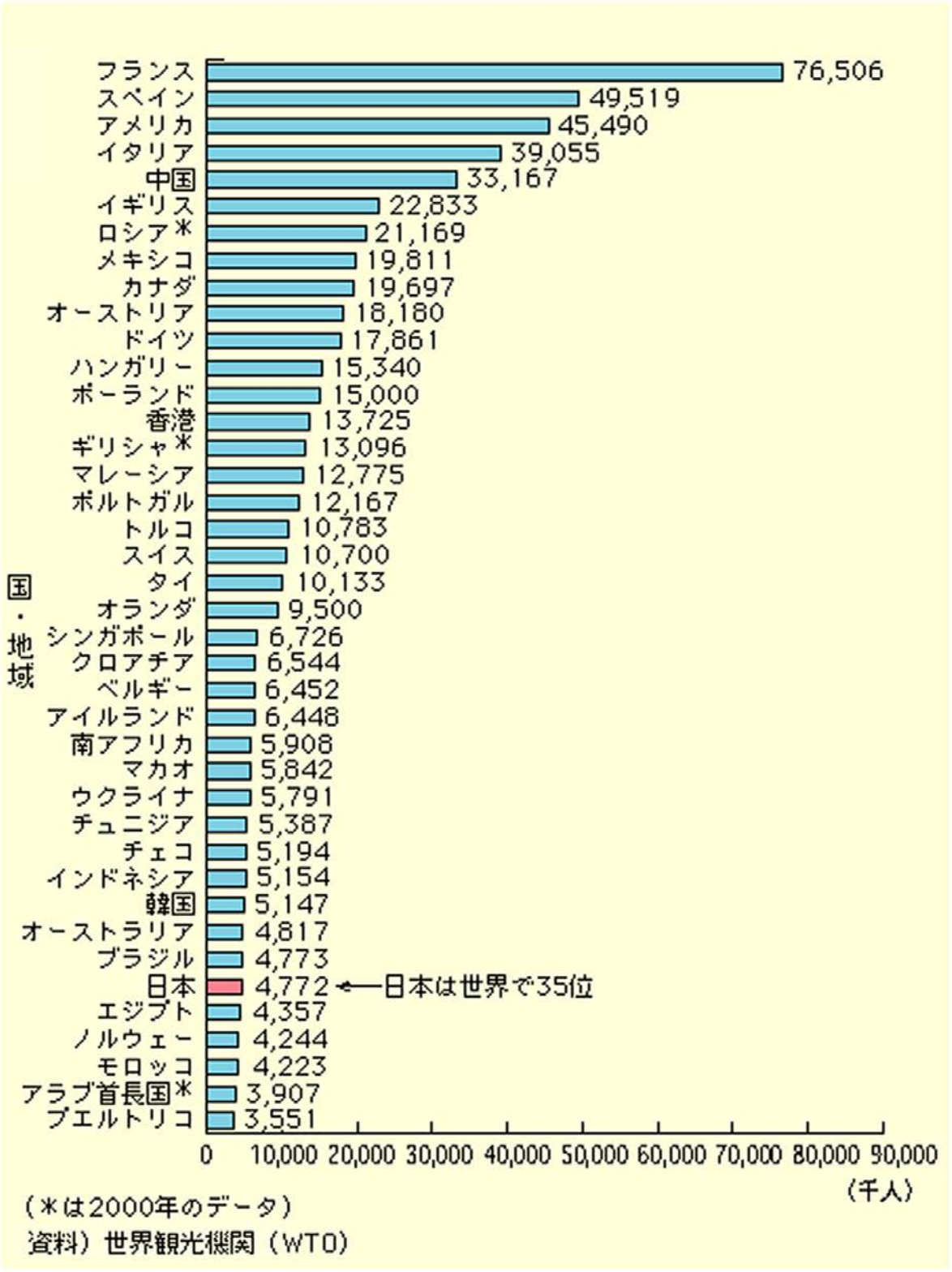
2. 観光の現状と課題

(1)国際観光

平成13年の国際観光は、日本人海外旅行者数が1,622万人(前年比9.0%減)と過去最大の減少を記録した。この原因としては、景気不振、円安傾向等に加え、同年9月の米国同時多発テロ事件以降2ケタの大幅な減となったことが考えられる。なお、14年上半期においても日本人海外旅行者数は前年同期比13.3%減であり、減少が続いている。

一方、訪日外国人旅行者数は、韓国及び中国からの旅行者数の堅調な増加もあり、477万人(前年比0.3%増)と微増ながら過去最高を記録した。しかし、日本人海外旅行者数が13年で世界第10位であるのに比べ、外国人旅行者受入数は世界第35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、外国人旅行者の訪日促進、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促進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。

図表II-3-1-2　外国人旅行者受入数国際ランキング(2001年)



図表II-3-1-3　日本人海外旅行者数、訪日外国人旅行者数の推移


（千人）
日本人海外旅行者数
訪日外国人旅行者数
昭和39
44
49
54
59
平成元
6
11
13
（年）

(2)国内観光

平成13年の国内観光は、旅行関連支出の抑制が続く中、国民一人当りの平均国内宿泊旅行回数が1.42回で前年に比べ減少するなど、低迷が続いている。このため、国民の観光促進、魅力ある観光交流空間づくりが課題となっている。

なお、米国同時多発テロ事件により、沖縄への観光客数が13年10月に前年比19.4%減、同年11月は同24.4%減と大きな影響を受けたが、14年2月には同4.9%増と増加に転じており、沖縄への観光客数は回復している。

(3)観光産業

1)旅行業

主要旅行業者50社の平成13年度の取扱高について前年度と比較すると、海外旅行取扱高は、13年9月の米国同時多発テロ事件の影響を受けて大幅減となった(対前年度比18.3%減)。一方、国内旅行取扱高については、横ばい傾向(対前年度比0.2%減)にあり、海外旅行取扱高及び外国人旅行取扱高を加えた総取扱高は、対前年度比8.0%減となった。

米国同時多発テロ事件は、14年度においても旅行業者の取扱高に深刻な影響を与えており、海外旅行取扱高は、13年9月から14年8月まで12ヶ月連続で対前年割れとなっている。また、14年4月から8月までの累計をみても、海外旅行取扱高は11.3%減となり、国内旅行取扱高等を加えた総取扱高も、対前年同期比7.4%減となった。

2)ホテル・旅館業

平成13年度における主要登録ホテルの客室利用状況は全国平均で70.2%である。なお、主要登録ホテル・旅館の赤字施設の割合は、13年度において、ホテルで44.6%、旅館で53.9%となっている。

第2節　外国人旅行者の訪日促進

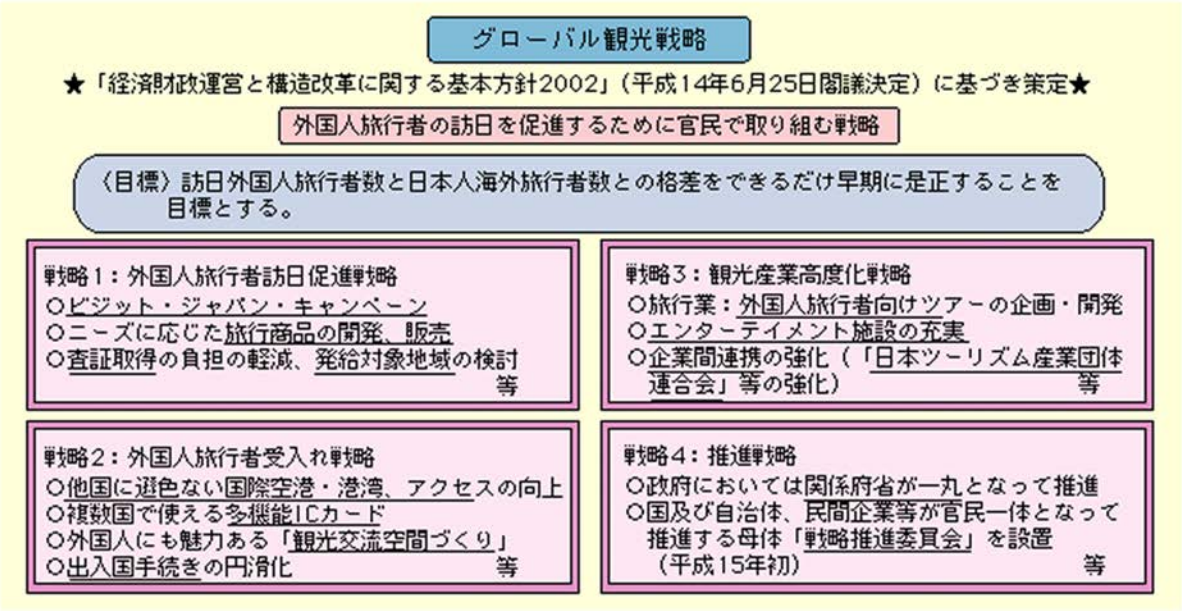
1．グローバル観光戦略の策定と推進

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」(平成14年6月25日閣議決定)に基づき、関係府省等と協力して、平成14年12月に、外国人旅行者の訪日を促進する「グローバル観光戦略」を策定した。

本戦略は、わが国の様々な主体が連携しながら、「世界に開かれた観光大国」となること、そして、その結果として、観光産業がわが国の真のリーディング産業となることを目指し、訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数との格差をできる限り早期に是正することを目標とする官民あげた国家戦略である。

本戦略は「I．外国人旅行者訪日促進戦略」(海外PRや旅行商品開発、査証取得の負担の軽減等)、「II．外国人旅行者受入れ戦略」(外国人の視点に立った交通利便性の向上、観光交流空間づくり等)、「III．観光産業高度化戦略」(観光産業の高度化、連携の強化等)、「IV．推進戦略」(戦略推進委員会の設置、施策の評価見直し等)の4つの戦略を掲げており、本戦略の開始年である15年を「訪日ツーリズム元年」として政府、地方公共団体、関係団体、民間企業の連携体制の下で推進することとしている。

図表II-3-2-1　グローバル観光戦略概要図



2. 訪日旅行促進のためのPR、情報提供

1)ビジット・ジャパン・キャンペーン

諸外国と比較して不十分かつ見劣りがする外客誘致活動を量、質の両面で飛躍的に強化するため、韓国、米国、中国、香港、台湾を重点市場と位置づけた上で、当該重点市場を対象に、国・地方・民間共同による国を挙げてのキャンペーンである「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を実施する。キャンペーンの具体的な内容としては、メディア・ミックスを活用した広告キャンペーン、メディアセールス(ジャーナリスト招請等)、訪日ツアー造成支援等の実施を行う。

2)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、平成14年が日中国交正常化30周年及び日韓国民交流年であることに鑑み、両国を重点市場とし、米国を加えた3市場を対象に訪日旅行促進キャンペーン事業を実施した。

中国においては、14年9月に、北京市の繁華街に所在するショッピングモールを会場として日本観光展を実施したほか、旅行目的地としての日本の魅力を強調した広告を北京晩報と北京青年報に掲載した。

また、韓国においては、釜山旅行博覧会への出展参加に加え、訪日旅行商品造成を目的とした商談会を開催するとともに、「温泉」と「日本食」と「ショッピング」にテーマを絞り、テレビコマーシャルや、インターネットでの動画配信を行った。

さらに、米国については、旅行業者による新規訪日旅行プログラムの造成を支援した。また、JTS[注](ジャパン・トラベル・スペシャリスト)について、効率的な情報提供システムの構築等を行った。

3)インターネットを通じた情報提供

国際観光振興会では、従来からインターネットを通じて英語、韓国語及び中国語(簡体字及び繁体字)による観光情報の提供を行っているが、ワールドカップサッカー大会の開催に向けて、平成14年1月から6月までの間、大会開催地及びその周辺地域の観光情報を提供するサイトを新たにオープンし、言語もフランス語、ドイツ語、スペイン語、イタリア語、ポルトガル語及びロシア語の6言語を加え、合計10言語により情報提供を実施した。

4)国際コンベンションの誘致

国際コンベンションの一層の振興を図るため、国際観光振興会は、「コンベンション法」に基づき、国際コンベンション開催決定権者の招請・受入れ、誘致・宣伝活動を行うとともに、一定の要件を満たす国際会議等について、32件の寄付金の募集、交付金の交付を行うなど(平成13年度)、国際会議等の主催者への支援を実施している。

なお、国際観光振興会の統計によると、13年の国際コンベンションの開催件数は2,737件となっている。

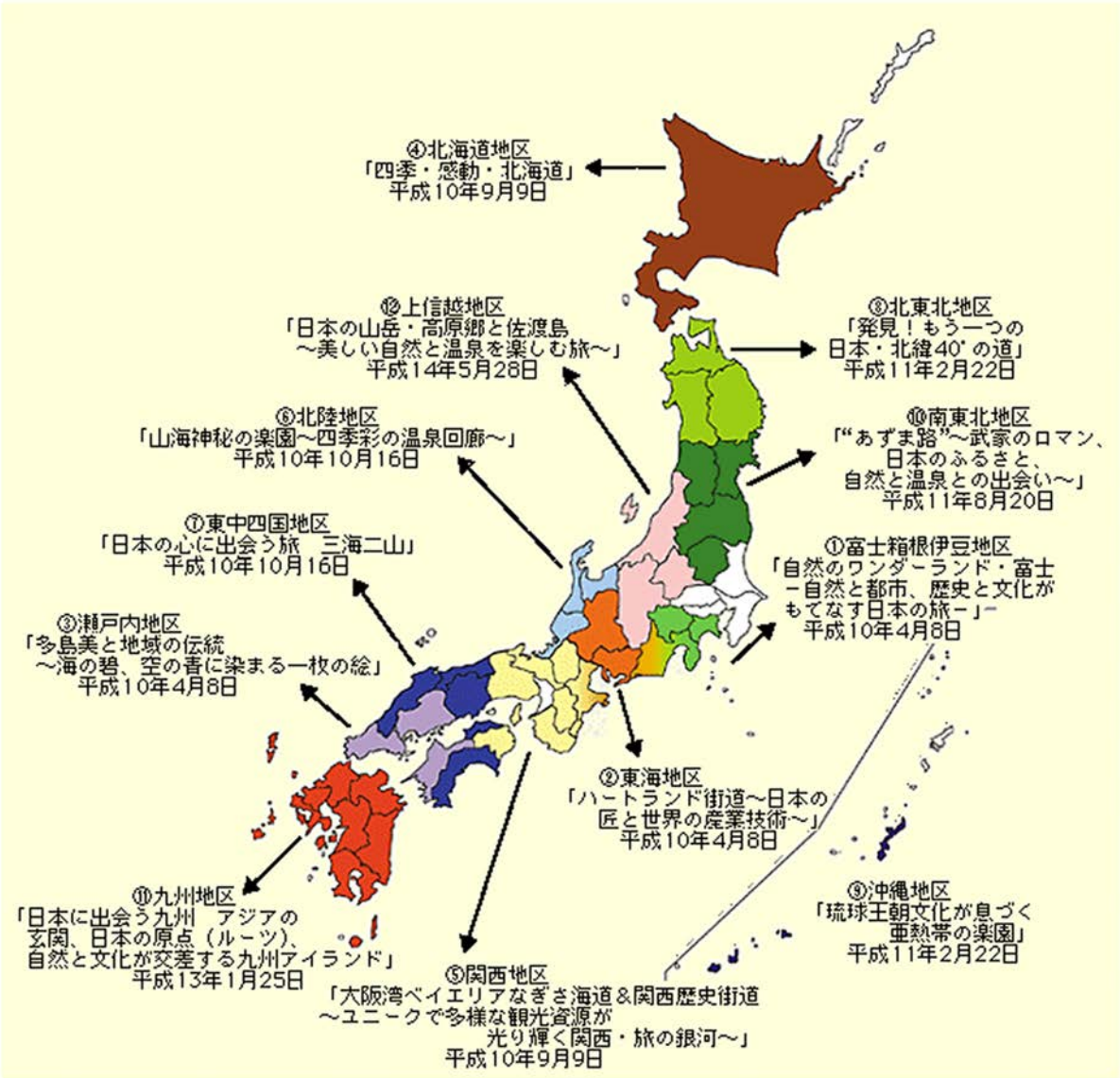
(注)JTS(ジャパン・トラベル・スペシャリスト)とは、ICTA(米国認定旅行エージェント協会)の認定を得てJNTO米国事務所が実施する旅行エージェントへの教育事業。日本旅行についてのコンサルティング能力の向上と訪日旅行商品の販売増進への寄与を目的とする。ホームページや旅行業界誌の紙面を用いて研修と試験を行い、JTSとしての認定証を授与する。

3. 外国人旅行者の受け入れ体制の整備

(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(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」については、平成14年10月までに計12地域に関して国土交通大臣の同意がなされており、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-3-2-2　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」(栃木県日光地区)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」(岩手県盛岡地区、山口県防府地区)の整備を推進している。

(3)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、平成14年9月末現在、1,090件のホテル及び2,006件の旅館が登録されている。

(4)国際クルーズへの対応

国際クルーズによる観光交流の促進や地域住民の交流機会の増大を通じた地域振興等を図るため、鹿児島港、別府港等全国9港で旅客船ターミナルの整備を行っている。

また、平成14年度に関西、沖縄で開催されたクルーズ振興地方協議会を活用し、地方自治体等関係者と協力してクルーズ需要の拡大、外航クルーズ船の誘致等に取り組んでいる。

4. 外国人旅行者の国内費用の低廉化

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、共通乗車船券による運賃・観光施設等への入場料金の割引により、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なされている。

図表II-3-2-3　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	115	
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	
東京ミュージアムガイド	平成11年12月	東京都	34	インターネットによる配布
Mt.Fujiウェルカムカード	平成13年10月	富士箱根伊豆国際観光テーマ地区 （神奈川県、静岡県、山梨県）	212	インターネットによる配布
東海地区ウェルカムカード	平成13年3月	東海国際観光テーマ地区 （静岡県、愛知県、岐阜県、三重県）	270	インターネットとリーフレットの併用配布
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）	292	
かがわウェルカムカード	平成10年8月	香川県	173	
福岡ウェルカムカード	平成11年2月	福岡市	47	
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	77	

図表II-3-2-4　外客向け割引運賃及び共通乗車船券の導入の例

	事業者	名　称	割引対象及び価格
航空	日本航空 日本エアシステム	「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全線	「JAPAN RAIL PASS」	乗り降り自由な周遊タイプ（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）
	JR北海道	「北海道レールパス」	同上（JR北海道全線） 3日間　普通車用 14,000円、グリーン車用 20,000円
	JR東日本	「JR EAST PASS」	同上（JR東日本全線）、5日間 20,000円、10日間 32,000円 フレキシブル4日 20,000円
	JR西日本	「JR-WEST RAIL PASS」	同上（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九州	「JR-KYUSYU RAIL PASS」	同上（JR九州全線）、5日 15,000円、7日 20,000円
共通乗車船券	関西	「スルッと KANSAI」 3dayチケット・2dayチケット	同上（関西エリアの私鉄、地下鉄、バス）、フレキシブル　2日 3,800円 3日 5,000円、沿線の社寺、観光施設の割引
		関西パスポート	関西空港発着のルート設定周遊券（南紀白浜、伊勢志摩、福井、京都、滋賀、奈良、神戸の7コース）　5,800円～15,300円（4日～5日）

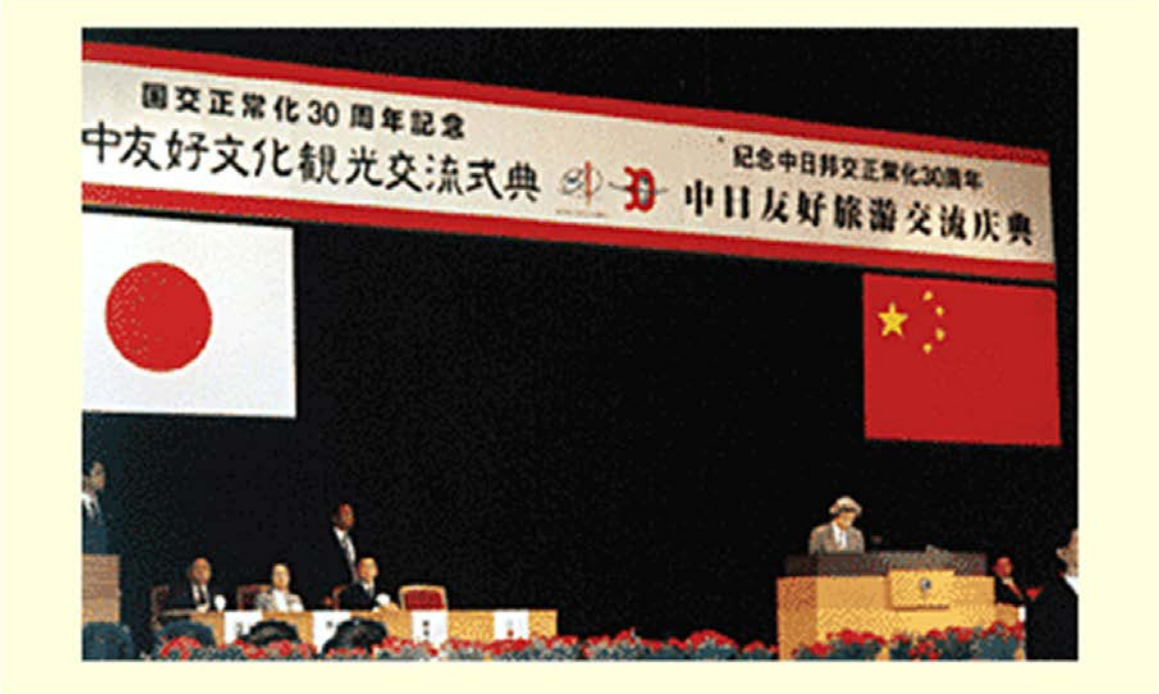
5. アジア近隣諸国、米国との観光交流の促進

1)日中両国の観光交流の促進

平成11年1月、中国政府が、我が国を観光目的での渡航可能地域に加えたのを受けて、日中両国政府間で協議を進めた結果、中国の一定地域からの訪日団体に限定する等の条件をつけた上で、12年9月から中国国民による訪日団体観光旅行が開始された。14年8月末には延べ2,002団体、4万人に達する実績となっており、日中両国の緊密な連携の下、日中間の観光交流の促進を図っている。

また、14年は、日中国交正常化30周年に当たることから、これを記念して「日中文化観光交流事業」を実施した。14年5月には中国人旅行者約5千人が訪日し、東京国際フォーラムにおいて交流式典を実施するとともに、9月には日本人旅行者約1万3千人が訪中し、中国の人民大会堂において交流式典等を実施したところであり、これを契機とした日中両国間の一層の友好親善交流の拡大が期待されている。

＜日中友好文化観光交流式典＞



2)日韓両国の観光交流の促進

平成19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、日韓観光当局間で決定された。また、14年12月に沖縄で開催された日韓観光振興協議会では、EASTプランにおける両国の一層の協力体制の強化の他、韓国と沖縄の観光交流の推進が決定された。

3)日米両国の観光交流の促進

平成14年2月、小泉総理・ブッシュ大統領会談において、テロ後に落ち込んだ旅行需要を回復させ、日米の観光交流を一層促進していくことで合意がなされた。同年3月にはハワイへ、5月にはニューヨークへ1,000人規模の官

民合同使節団を日本から派遣し、交流行事を実施した。

また、同年4月、観光交流拡大に関する日米間の了解覚書を取り交わし、日米両国間の観光交流を今後5年間で13年の水準から20％程度増加させることを目標に、日米観光交流促進協議会を日米両国で相互に開催することとした。これを踏まえて、14年8月、ハワイ・オアフ島にて第1回日米観光交流促進協議会ワーキンググループを開催し、観光交流促進の具体策を検討しているところである。

第3節　国民の観光の促進

1．長期滞在型旅行の促進

(1)休暇の取得促進・分散化

1)祝日3連休化

平成13年6月に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月から施行された。これにより、同法に基づく祝日3連休は、成人の日と体育の日とあわせ年4回になった。

2)「ゆとり休暇」取得促進キャンペーン

年次有給休暇を活用した「ゆとり休暇」の取得促進は、我が国の「生活構造改革」をもたらし、国民の生き甲斐を増加させるとともに、内需を拡大し経済活性化や雇用拡大にもつながるなど、豊かで暮らしやすい活力ある社会を築く上で極めて大きな役割を担うものであることから、「ゆとり休暇」の取得促進に向けて、チラシ配布や新聞広告等を行った。

平成14年6月には、年次有給休暇の完全取得がなされた場合、その経済効果は12兆円、150万人の雇用創出効果があることなどを明らかにしたゆとり休暇取得促進のための基礎的調査報告書「休暇改革はコロンブスの卵」を発表した。

また、前述の「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」や「観光振興に関する副大臣会議報告書」においても、休暇の長期連続化、分散化等に関する提言がなされた。

これを踏まえて、観光対策関係12省庁は連名で「ゆとり休暇」取得促進を啓発する統一版下とインターネットコンテンツを作成し、各省庁の広報誌やホームページに掲載するとともに、地方自治体や各省庁・地方自治体の関係団体や企業等に対しても広報誌やホームページへの掲載協力を呼び掛け、幅広い広報を行った。また、(社)日本ツーリズム産業団体連合会では、「ゆとり休暇」キャンペーンに呼応して、14年度から3年計画で、秋の祝日3連休に有給休暇を1～3日つなげて長めの「秋休み」を楽しんでもらおうという「秋休みキャンペーン」を開始するなど、官民一体となった取組みを推進している。

(2)旅行需要の喚起

1)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、平成13年3月から16年3月にかけて、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」を行っている。今後、「ゆとり休暇取得促進キャンペーン」と「リアル・ジャパン・キャンペーン」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喚起・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)旅フェア2002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、平成14年4月、旅の総合見本市として「旅フェア2002」が千葉幕張メッセで開催され、約21万人の来場者を記録した。

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

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、平成14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

平成13年9月の米国同時多発テロ事件や14年10月インドネシア・バリ島でのディスコ爆発テロ事件等海外旅行者の安全を脅かす事件が連続している。これを受け、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安全確保のための施策を講じている。

第4節　魅力ある観光交流空間づくり

1．観光を通じた地域の活性化

観光は、人々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。地域にとっては、国内外からの旅行者を惹き付け、自分の住む地域の優れた価値の見直しにつながるとともに、交流人口の増加による雇用の増加や、経済波及効果によって地域の活性化に大きく寄与するものである。

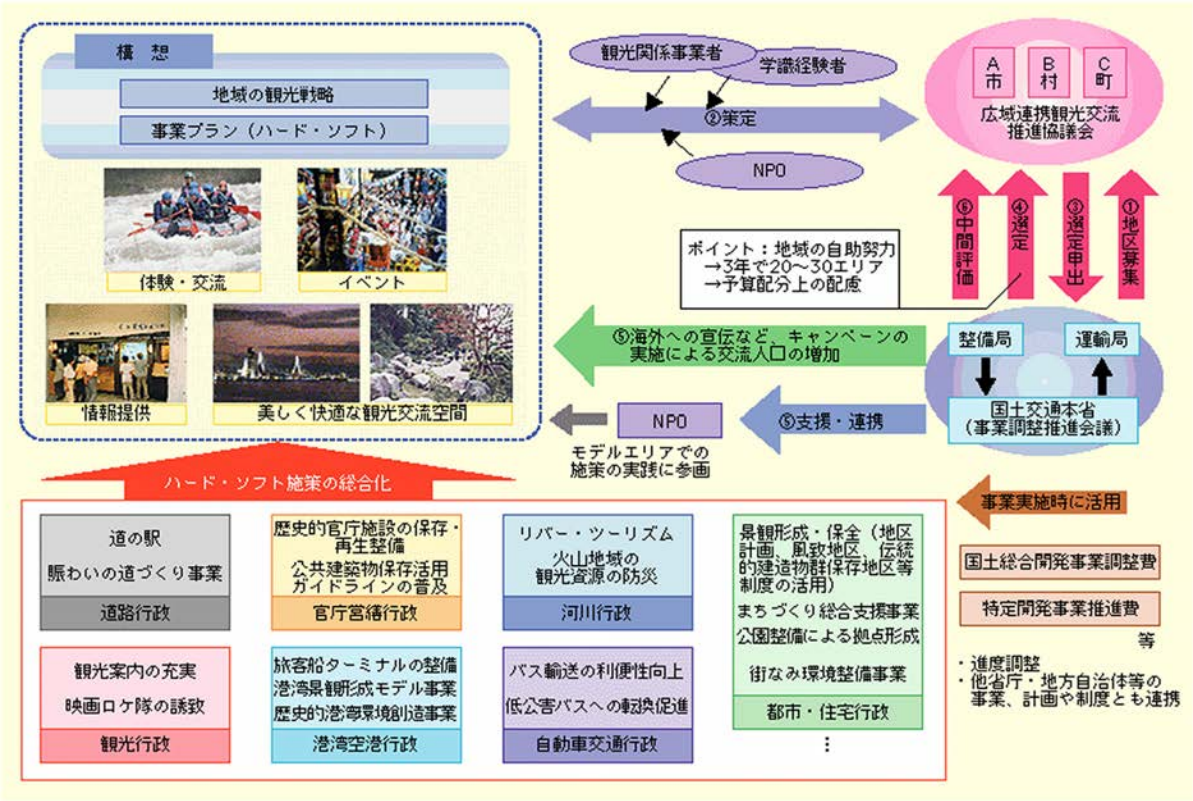
しかし、我が国においては、地域が画一化し、地域それぞれの歴史、文化、伝統の相違に基づく地域の特徴、個性、まちの魅力が失われ、地域の潜在力が十分に生かし切れていないとも指摘されており、国民ニーズの多様化、高質化に対応するため、地域固有の自然・歴史・文化や伝統等の資源を活用した個性ある地域づくりが求められている。

このような観光客を惹き付ける魅力ある地域づくりを行うためには、「観光客が訪れてみたいまちは、地域の住民が住んでみたいまち」という認識の下、観光産業中心ではなく地域の幅広い関係者の参加を得た上で、多様な地域資源を活用し、ホスピタリティを持って観光客を受け入れる「観光交流空間づくり」を推進していくことが重要である。

1)観光交流空間づくりモデル事業の創設

地域の創意と工夫にあふれ国民のニーズの多様化に応える魅力ある観光交流空間づくりのため、複数の市町村、観光関係事業者、学識経験者、NPO等により構成される協議会が策定した観光戦略と事業プランからなる基本構想や、地域の自助努力の姿勢、観光地としてのポテンシャル等をもとに国土交通省が地域を選定し、その実現に向けて、国土交通省がハード・ソフトの両面から総合的に支援することとしている。

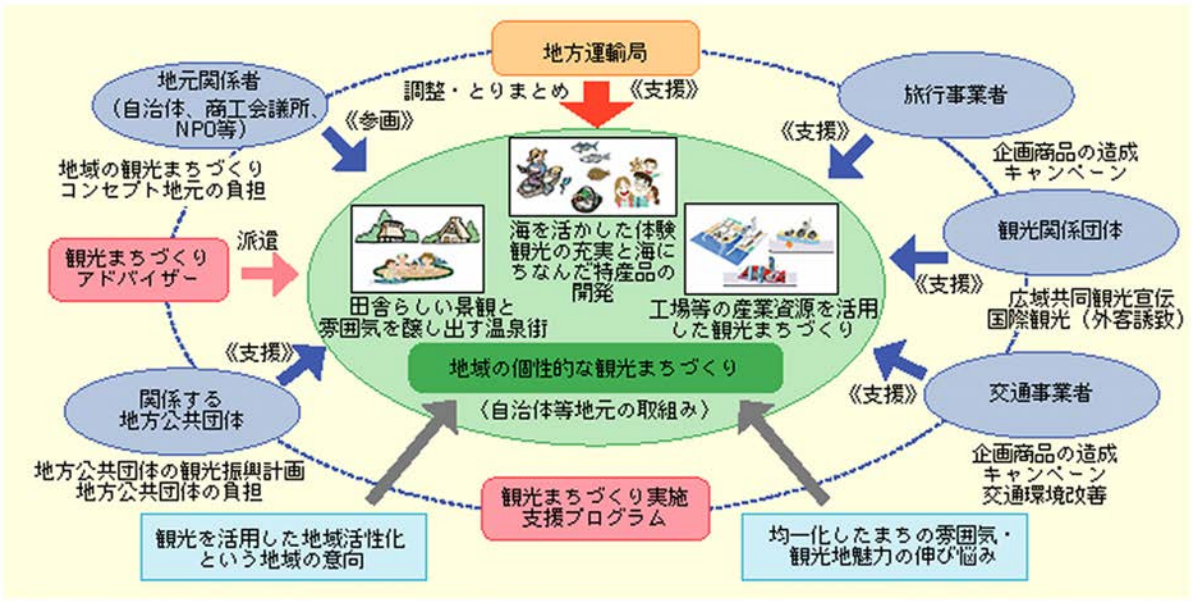
図表II-3-4-1　観光交流空間づくりモデル事業



2)観光まちづくりの推進

従来の画一的な観光開発に代わり、地域の創意工夫により当該地域の自然、文化、歴史等を活用した個性的な観光まちづくりを進めるため、平成14年度から「観光まちづくりプログラム策定推進事業」を行っており、実務経験者等からなる観光まちづくりアドバイザーを派遣するとともに、「観光のまち」を拠点とした周辺地域を含む「観光まちづくり実施支援プログラム」を策定する等の支援を行っている。

図表II-3-4-2　観光まちづくり実施支援プログラム



3)インタープリテーションプログラム(自然ガイドツアー)による観光地の振興

近年の自然体験志向等の観光ニーズの変化を踏まえ、自然を題材にしてインタープリター(自然ガイド)の解説を受けながら自然の不思議さや面白さを味わうインタープリテーションプログラム(自然ガイドツアー)の造成による観光地の振興を図るため、平成14年度には、インタープリターを育成するためのセミナーの開催、自然ガイドツアーの事業経営マニュアルの作成及びセミナーの開催等の支援を行った。

4)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、「地域伝統芸能等を活用した行事の実施による特定地域商工業の振興に関する法律」に基づき、平成14年11月に(財)地域伝統芸能活用センターが、「第10回地域伝統芸能全国フェスティバル(富山)」及び「第2回地域伝統芸能による豊かなまちづくり大会(富山)」を開催した。

5)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、平成14年度には、ロケーション撮影による地域経済効果推計手法調査等を行っている。

コラム・事例　観光地における循環バスの運行

近年、石川県金沢市、兵庫県姫路市、北海道小樽市など全国各地の観光地において、観光客向けの循環バスを運行する動きが広がっています。これは、規制緩和の流れの中で、交通事業者の創意工夫により、公共交通のサービス向上を目指したものとして注目されています。

これらの循環バスは、その地域の観光名所や旧跡などを循環しており、運行に当たっては、レトロな雰囲気を楽しめるボンネット型バスが使用されています。これにより、観光客等は、ゆったりとした時間を楽しめるよう工夫されています。

福島県会津若松市を走る「ハイカラさん」号は、駅前を起点として、市内の観光名所・旧跡など12カ所と昔ながらの建物が残る通りを、1周50分で運行しています。車両についても、「会津若松」をイメージさせる色彩と大正浪漫を感じさせるデザインに加え、バリアフリーにも配慮し車椅子用リフト等を装備しています。また、平成14年度からは、インターネットでリアルタイムな運行状況を提供し、利用者の利便性にも配慮されています。

この小型レトロ調ボンネットバスが城下町を走る姿は、市民にも支持されており、この地を訪れる観光客にとっても、想い出の一つとして、好評を得ています。





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」の整備を推進している。

さらに、高齢者等が気軽に出かけられるよう、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バリアフリー観光空間の整備を推進している。

第5節　ワールドカップサッカー大会に対する取組み

ワールドカップサッカー大会の円滑な運営のためには輸送対策を始め広範な対策が必要であることから、交通事業者、開催自治体、関係省庁、韓国政府等と連携を図りながら、所要の対策を進めた。また、大会の開催を、我が国の安全で優れた観光の魅力を訴え、外国人旅行者の増大とこれを通じた地域の活性化を図る絶好の機会ととらえ、様々な取組みを行った。この結果、大会期間中は円滑で安全な観客輸送や国際交流の促進が実現され、ワールドカップサッカー大会は無事成功のもと終了した。

1．輸送対策

(1)一般観客輸送需要予測シミュレーション

　ワールドカップにおける観客の輸送需要・移動動向の把握及び関係機関への情報提供を目的とした輸送需要予測シミュレーションを実施し、輸送力、宿泊施設、通訳等の確保に活用された。

(2)輸送力の増強等

訪日客の増大に対応し、大会開催期間中における航空、鉄道等の輸送力の増強を図った。特に日韓共同開催により、日韓間の航空需要が急激に高まることも想定されたため、深夜・早朝のみに限定されている羽田空港への国際チャーター便の乗り入れを、昼間の時間帯にも認め、75便が運航された。また、他の空港も含め、CIQ(関税・出入国・検疫)等関係者の協力を得て、国際旅客チャーター便の運航に伴う手続が円滑に行われた。

また、試合終了が深夜に及ぶ場合に観客輸送を行うため、東海道新幹線(掛川→東京・名古屋)及び上越新幹線(新潟→東京)において深夜運行が実施されたほか、大会期間中、全国で延べ2,300本を超える臨時列車が運行された。

さらに、スタジアムへの円滑な輸送を提供するため、ITS(高度道路交通システム)を活用し、道の駅、高速道SA、鉄道駅、空港に情報端末を設置し、道路情報、公共交通情報等を提供するとともに、高速バス・シャトルバスについては、GPSの活用などによって現在位置情報を利用者等へ提供することで、移動支援及び円滑な運行管理を行った。

加えて、シャトルバスの運行に対しては、大規模集客施設周辺における渋滞対策等の観点からTDM(交通需要マネジメント)実証実験として認定し、助成その他の支援を行った。

＜観客輸送の様子＞



＜新潟駅自由連絡通路内IT情報板＞


Service à l'heure
日・英・仏語
による表示


無料 シャトルバス
アクセス情報
Quartier stade
バス待ち 約 20 分
バス乗車 約 15 分
入場待ち 約 15 分

(3)関連施設等の整備

　ワールドカップは、全国10会場のうち8会場が都市公園で開催されたが、スタジアム建設等に対して補助を行うなど開催自治体の行う都市公園整備を支援した。また、会場となるスタジアムへのアクセス道路の整備を進め、円滑な観客の輸送を支援した。

2. 移動の利便性向上・観光振興

(1)外国人特別割引運賃

大会開催期間中の訪日外国人の移動と観光の便宜を図るため、交通関係事業者により様々な特別割引運賃が実施された。

図表II-3-5-1　外国人特別割引運賃事例

航　　空	・外国から入国した旅行者が国内航空便を利用できる運賃割引を従来の半額に設定
旅客船	・ジェットフォイル(博多－釜山)の運賃を20%割引 ・ジェットフォイル(新潟－両津)の運賃を半額 ・フェリー(下関－釜山、博多－釜山等)の運賃を約20～30%割引
鉄　　道	・新幹線を含むJR全線のフリーパスの発行 ・試合会場である埼玉、鹿島、横浜と成田空港、都区内の鉄道を乗り放題できる東京圏共通フリーパス
バ　　ス	・新千歳空港－札幌市内間の空港連絡バスを３～４割引
高速道路	・成田空港・関西国際空港及び大会会場周辺のレンタカーにETCを搭載し、利用客の高速道路料金を20%割引(日本人旅行客も対象)

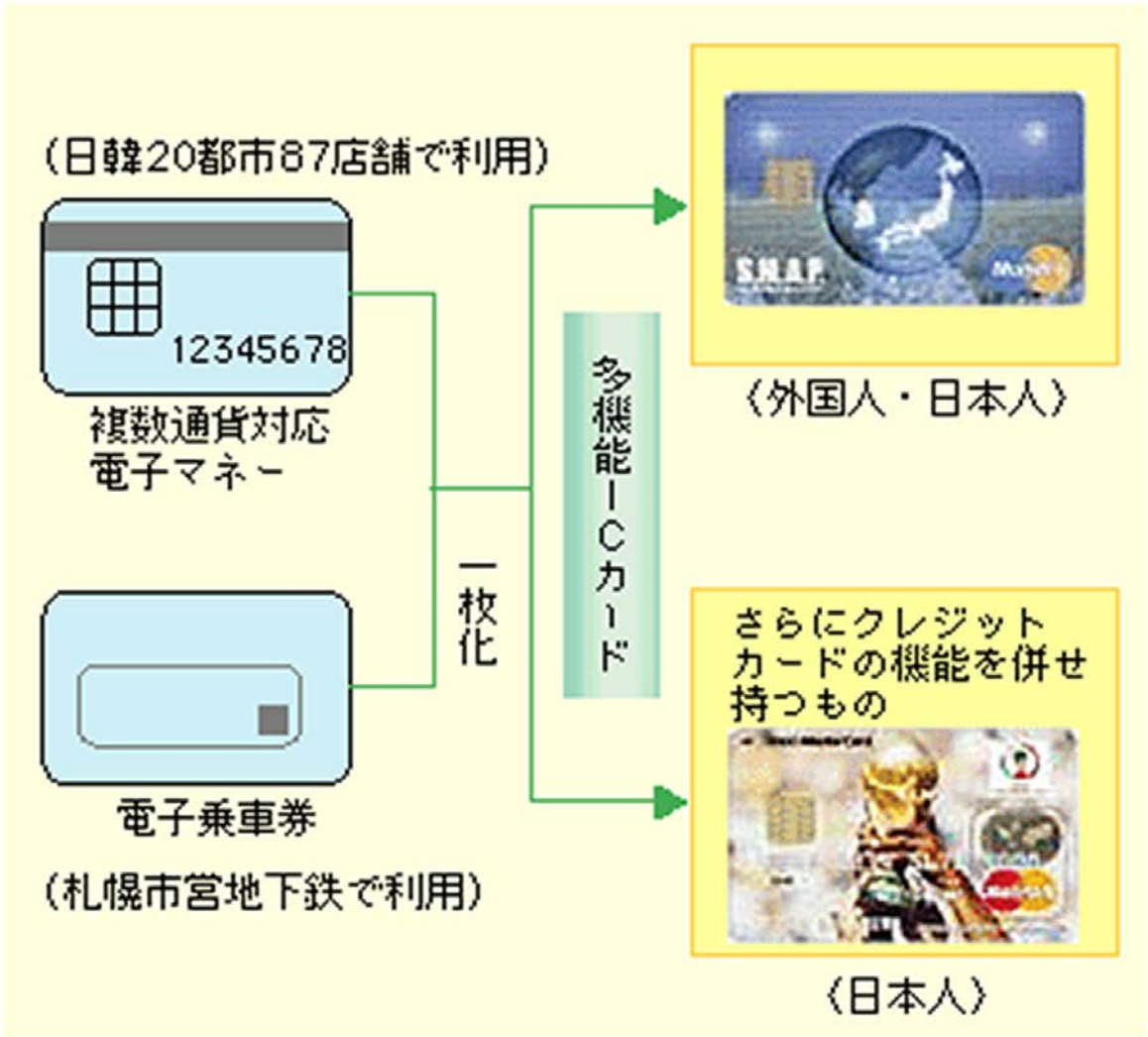
(2)ジャパン・トラベル・サポート事業

観戦に訪れる外国人観光客の言語上のトラブルを解消するため、英語以外の9言語に対応する「中央コールセンター」と、各開催地の観光案内所等に設置した「地方コールセンター」が連携して、タクシー、バス、旅館等で、外国人観光客との間で言葉が通じない場合の電話によるサポートサービスを行った。また、外国人旅行者向けに広報用チラシを配布した。

(3)多機能ICカードプロジェクト

旅客の移動の利便性の向上等のため、日韓の連携のもとに電子乗車券、世界初の複数通貨対応電子マネー等の機能を複合した多機能ICカードプロジェクトを実施し、日本人のみならず、韓、英等70の国と地域からの訪問者約7,500人に利用された。利用者調査によると国際交流に役立つなど利便性を評価するものが7割を超える結果が得られた。

図表II-3-5-2　多機能ICカードの開発



(4)ホームページの開設等

ワールドカップの開催情報、スタジアムへのアクセス紹介、開催地の地域情報等を6か国語で提供するホームページ「ワールドカップ情報室」を開設し、ワールドカップの情報が総合的に得られるようにし、約31万件のアクセスがあった。

このほか、国際観光振興会も、日本を訪れる外国人観光客向けのホームページを開設し周辺の観光情報等を9か国語10言語で提供したほか、横浜にあるW杯国際メディアセンターにデスクを設置し、各国プレスに日本の観光魅力についての情報提供を行った。

(5)訪日促進ビデオの作成

扇国土交通大臣が日本への訪問を直接呼びかける訪日促進ビデオを作成し、日本の多彩な観光魅力を映像で紹介した。同ビデオは、平成14年5月から14年末までの間、日本の航空会社の国際線の機内と、国際線が就航している各地の空港のロビーで放映された。

3. 安全対策

(1)テロ対策・フーリガン対策全般

関係省庁連絡会議安全対策部会での決定に基づき、水際対策の徹底、旅客船事業者に対するX線・金属探知器を用いた検査の徹底、航空機によるテロ等の防止対策の強化(空港等の警戒警備強化、保安検査の徹底等)、鉄道事業者及び自動車運送事業者等における駅、車両等に対する自主警備の強化、会場となった都市公園及び周辺の道路、河川等関連する施設のパトロールの強化等を図るとともに、交通事業者、警察機関等と緊急時の情報収集・連絡体制の構築等の強化を図った。

(2)海上保安庁による安全対策

海上保安庁においては平成14年5月に本庁及び関係管区に安全対策本部を設置し、延べ巡視船艇約1,800隻、航空機約230機の勢力により海上安全対策を講じた。

1)テロ対策・フーリガン対策

フーリガンによる船内暴動やテロ等の未然防止、乗客及び乗組員の安全確保等事案発生時における迅速、的確な対応を図るため、武装海上保安官による日韓航路及び国内主要航路の旅客船への警乗、巡視船艇等による重要施設などの警備、特別警戒隊による主要港での警戒並びに旅客事業者等に対する自主警備の強化の要請を行った。

2)日韓海上保安当局との連携

日韓海上保安当局間長官級協議等の場において日韓海上警備合同訓練及び日韓航路の旅客船への警乗といった共同警備対策を決定し、これを実施した。

4. 関係地方公共団体・交通事業者との連携・協力

各開催自治体が実施する開催地域内の輸送対策について、地方支分部局が終電延長に関する鉄道事業者との調整、バス車両の確保等に関するバス事業者との調整などについて支援を行った。また、試合当日の円滑な輸送等を実施するため、関連する地方支分部局や交通事業者等との連絡体制を構築し、試合前後の会場周辺における輸送状況を確認し、円滑な観客の輸送等に協力した。

第4章　自立した個人の生き生きとした暮らしの実現

人々が、自由かつ自発的に活動し、それぞれのライフスタイルを持ってそれぞれのライフステージを生き生きと安心して暮らせる社会を実現することは、国土交通行政の重要な使命の一つである。

本章では、豊かな居住や快適で便利な暮らしの実現、IT化の推進、レクリエーション活動の推進、少子・高齢化への対応のための施策について述べる。

第1節　豊かな居住の実現

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おり(平成10年住宅・土地統計調査)、量的には充実している。しかしながら、一人当たり住宅床面積が英独仏の約40m^2に比べ、33m^2にとどまるなど、質的な面についてはまだ十分とはいえず、国土交通省は、質的向上をはかる様々な施策を実施してきた。

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、国民一人一人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、国民の住生活のさらなる質の向上を目指していかなければならない。

このため、第八期住宅建設五箇年計画(平成13年3月閣議決定)に基づき、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(ストック重視)、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(市場重視)に重点的に取り組んでいるところである。

(1)既存ストックの有効活用

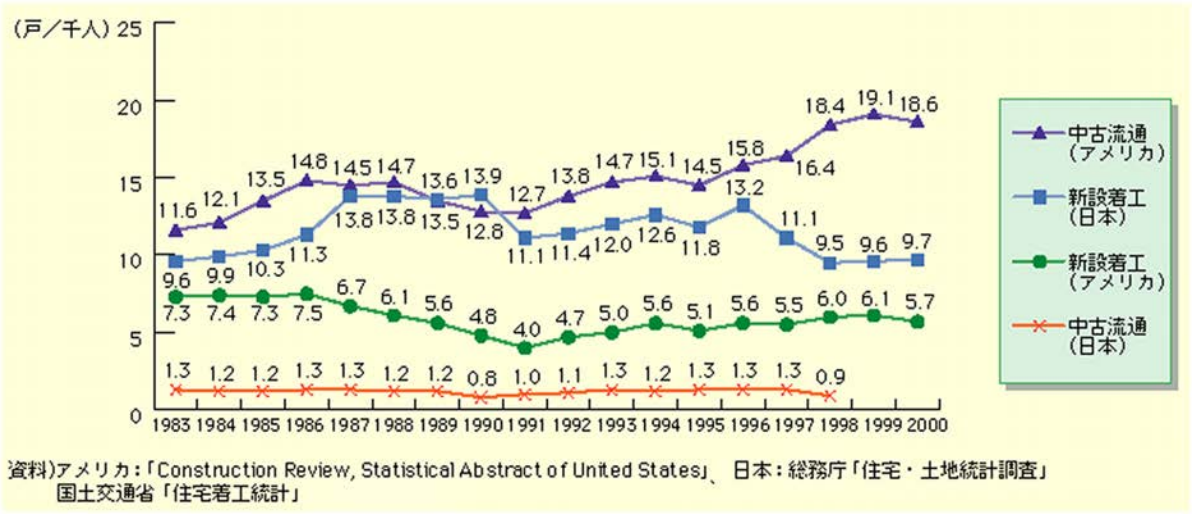
1)住宅市場整備行動計画(アクションプログラム)の策定

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

日米の人口千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-4-1-1　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



資料)アメリカ:「Construction Review, Statistical Abstract of United States」、日本:総務庁「住宅・土地統計調査」
国土交通省「住宅着工統計」

このため、中古住宅の一層の流通促進に向けて、質の高い住宅を安心して売買できる中古住宅市場の環境整備のため、

・既存住宅の性能表示制度の普及・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

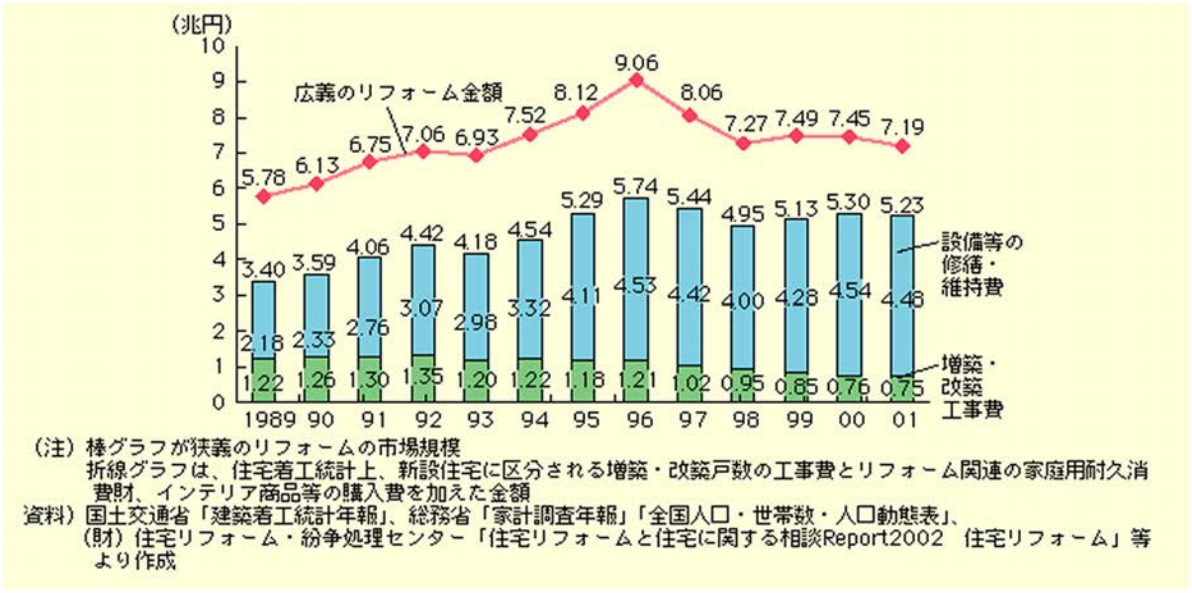
等の施策を推進しているところである。

3)リフォーム市場の活性化

住宅ストックを有効利用し、長く使っていくためには、インテリア等の充実、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・向上を行うリフォームが必要である。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。このため、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、住宅市場整備行動計画に基づき、

・増改築工事における瑕疵保証保険制度の創設
・標準的なリフォーム工事契約書等の普及・促進
・リフォーム事業者に関する情報提供システムの整備
・リフォーム工事の内容や見積もりのガイドシステムの開発・普及
・リフォームの容易な長期耐用型住宅の技術開発
・集合住宅のリフォーム技術の開発・普及
等の施策を推進している。

図表II-4-1-2　住宅リフォーム市場規模の推移



(注) 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
資料) 国土交通省「建築着工統計年報」、総務省「家計調査年報」「全国人口・世帯数・人口動態表」、
(財) 住宅リフォーム・紛争処理センター「住宅リフォームと住宅に関する相談Report2002　住宅リフォーム」等より作成

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を行う個別改善事業等の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。

図表II-4-1-3　公営住宅ストック総合改善事業による住戸改善実績戸数

(単位：戸)

平成８年	９年	10年	11年	12年	13年
13,496	9,855	16,131	14,315	22,100	21,818

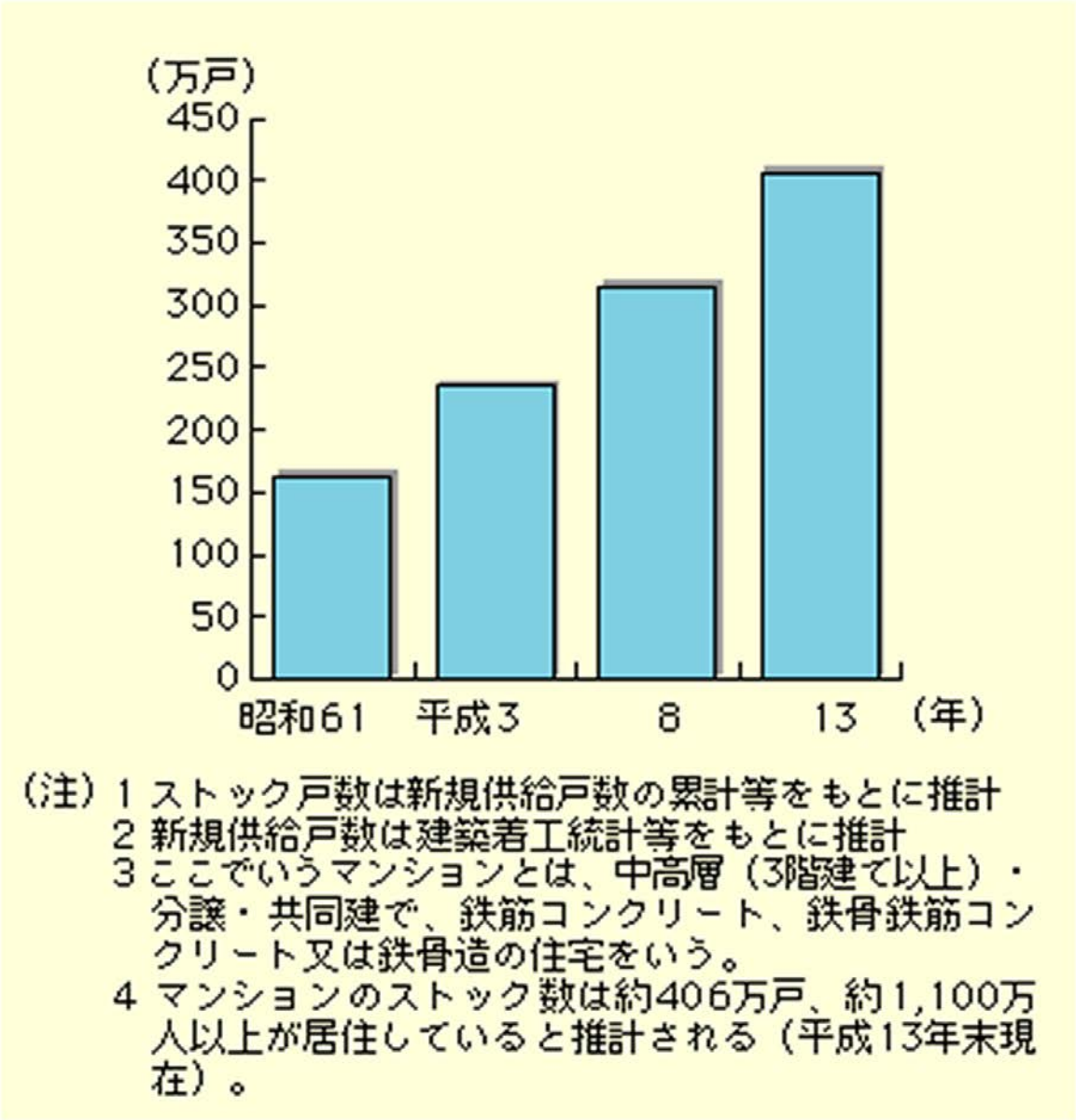
(注) 平成11、12、13年における数字は、実績見込みである。

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」や、床段差の解消等の性能向上と所得に応じ家賃の軽減を図る「高齢者向け優良賃貸住宅」への改良を実施し、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13年にはマンションストック戸数は約406万戸に達し、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。

図表II-4-1-4　マンションストックの推移



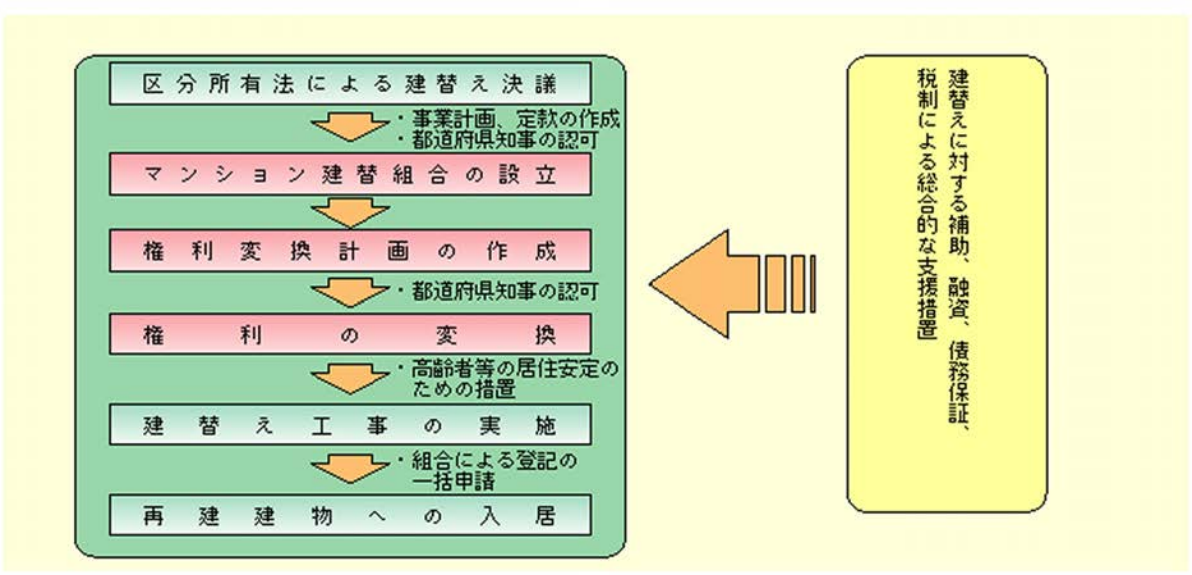
マンションにおける良好な居住環境を確保するためには、その管理が適正に行われることが必要である。そのため、マンションの管理の適正化の推進に関する法律(「マンション管理適正化法」)が13年8月より施行され、マンションの管理の適正化のための指針の策定、マンション管理士制度の創設、マンション管理適正化推進センターの設置等が行われた。13年12月には第1回マンション管理士試験が実施され、14年9月末現在で、マンション管理士登録者数は5,072名にのぼる。

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、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等を内容とした「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」が14年6月に成立、同年12月に施行され、あわせて、補助、融資、税制上の特例措置等総合的な支援措置が創設・拡充された。

さらに、14年12月、「建物の区分所有等に関する法律及びマンションの建替えの円滑化等に関する法律の一部を改正する法律」が成立、公布され、建替え決議の要件の合理化及び手続の整備、団地内の建物の建替え承認決議及び一括建替え決議の制度の創設、マンション建替事業の施行の手続の整備等が図られた。

また、15年度においては、優良建築物等整備事業及び都市再生住宅制度の補助並びに住宅金融公庫の融資の要件の抜本的な緩和を行うこととしている。

図表II-4-1-5　マンション建替事業の流れ



6)既存オフィスの住宅への転用

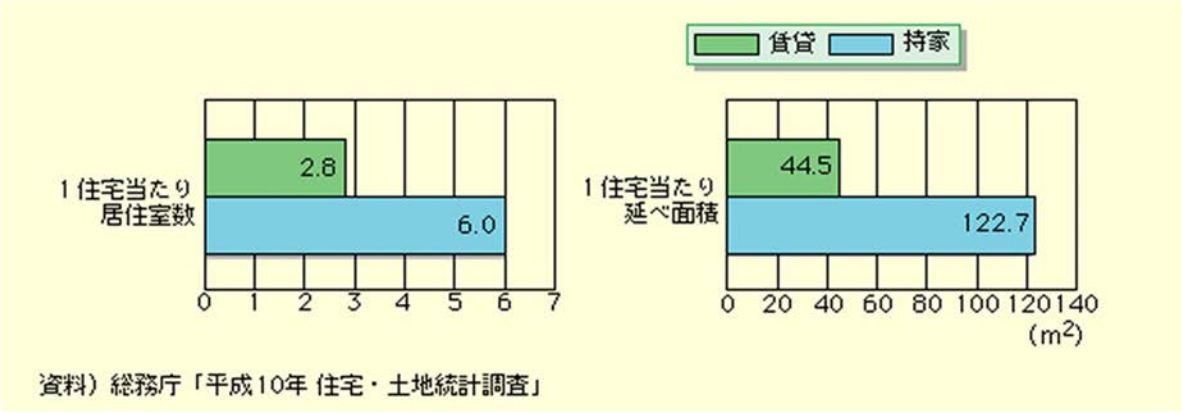
都心部等を生活拠点として生活するニーズの高まり等に呼応して、良質な賃貸住宅の供給を推進することが求められている。

このため、既存ストックの有効活用による効率的な供給にも対応するため、既存建築ストックの都市型住宅への転用に対する税制等による支援の拡充、採光に関する建築基準法上の規定の合理化、設計施工指針の作成の措置を講じ、既存オフィスビル等の住宅への転用を支援することとしている。

(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-4-1-6　持家と賃貸の居住水準の比較



資料）総務庁「平成10年 住宅・土地統計調査」

1)定期借家契約の普及を通じた賃貸住宅市場の活性化

平成12年3月に施行された改正借地借家法により創設された定期借家権制度は、借家契約の更新がなく、定められた契約期間の満了により確定的に借家契約が終了(再契約は可能)する借家権であり、この制度の活用により、質の高い住宅等の賃貸住宅市場での供給が促進される。

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-4-1-7　公共賃貸住宅等の趣旨と実績

	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12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13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13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17万戸 (平成13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13万戸 (平成12年度)
高齢者向け優良賃貸住宅	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、高齢者の身体機能に対応した設計、設備等高齢者に配慮した良質な賃貸住宅を供給	約５千戸 (平成13年度)
住宅金融公庫融資による民間賃貸住宅	住宅金融公庫において、優遇金利等による貸付けを実施し、良質な民間賃貸住宅を供給	
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

住宅金融公庫は、これまで国民の住宅取得を支援するため、長期・固定・低利の資金の融資を選別なく安定的に供給してきたところである。

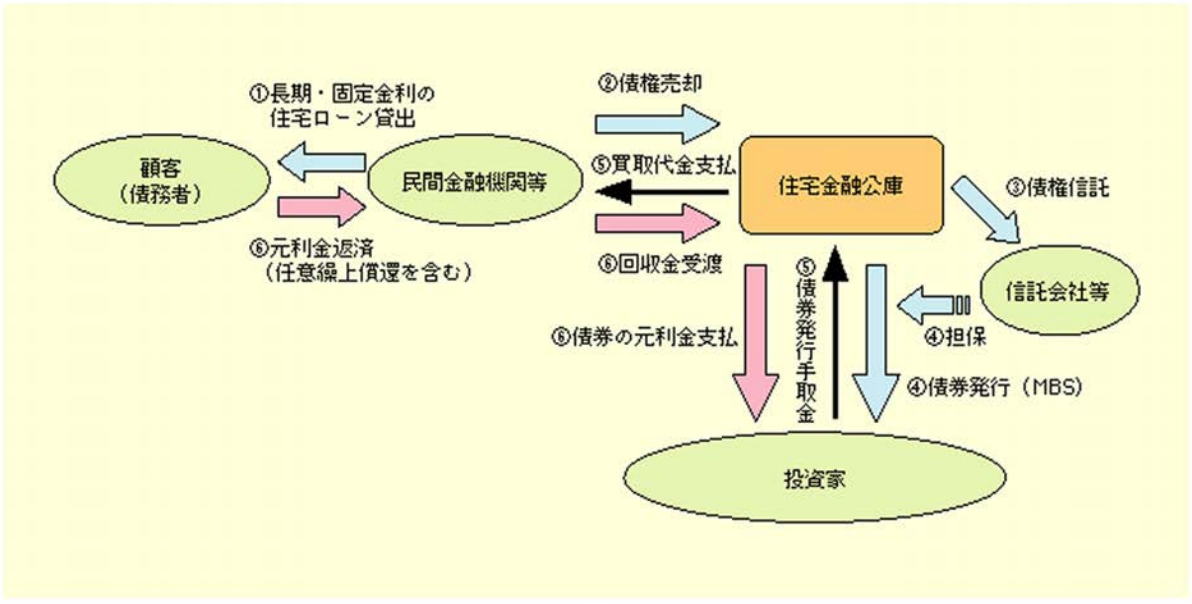
また、居住水準の向上や耐久性、バリアフリー、省エネルギー性能を備えた良質な住宅ストックの形成の上でも、公庫融資は、大きな役割を果たしてきた。

住宅金融公庫については、平成13年12月に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」において、「5年以内に廃止するとともに、民間住宅ローンの証券化支援に係る業務については、住宅金融公庫が先行して行い、これを行う新たな独立行政法人を設置し、融資業務については、段階的に縮小するとともに、利子補給を前提としないことを原則とし、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当該独立行政法人設置の際に最終決定する。なお、公庫の既往債権については、当該独立行政法人が引き継ぐ。」との方針が示されたところである。

こうした改革の中で、住宅金融公庫については、直接融資は段階的に縮小するとともに、住宅ローンの貸付自体は民間金融機関等が行い、住宅金融公庫がこれを買い取り、証券化する等の「証券化支援業務」を通じて(15年度中に実施予定)、民間金融機関等による長期・固定の住宅ローンの供給を支援することとしている。

また、13年度より新たな財政投融資制度の運用が開始され、郵便貯金や年金積立金が全額預託される制度から、真に政策的に必要な資金だけを財投債として市場から調達する仕組みへと改められたことに伴い、住宅金融公庫についても、市場による評価を踏まえた資金調達及び適切な資産・負債の総合管理(ALM)を実施するため、貸付債権の証券化や政府保証債の補完的導入を行うなど資金調達の多様化を行っており、13年3月から住宅金融公庫債券(資産担保証券)の発行を開始し、14年12月までに累計7,000億円を発行している。

図表II-4-1-8　証券化支援事業(買取型)スキーム図



2)住宅税制の充実

(ア)住宅ローン減税制度

住宅ローンの負担を軽減することにより、良質な持家の取得を促進するとともに、ゆとりある良好な住宅ストックの形成を図るため、住宅の購入、新築及びリフォーム等に係る借入金についてその一定割合を所得税額から控除する措置を講じているところである(適用期限:平成15年12月31日)。

14年度の税制改正においては、大地震時における国民の安全の確保、住宅ストックの適切な維持を図るため、一定の耐震改修工事を住宅ローン減税制度の適用対象に追加した。

また、15年度の税制改正において、転勤等やむを得ない事情により一時転出した後再入居した場合の住宅ローン減税の再適用を可能とする措置を講じることとしている。

(イ)住宅取得資金等の贈与に係る特例措置

住宅の取得に必要な自己資金の不足を補うことにより、良質な持家の取得を促進するとともに、ゆとりある良好な住宅ストックの形成を図るため、住宅取得資金等の贈与に係る贈与税の特例措置を講じているところである。

平成15年度の税制改正においては、新たに導入される相続時精算課税制度の中で住宅取得資金等に係る特例を創設することとしている。本特例では、子が親から住宅取得資金等の生前贈与を受ける場合、一般の非課税枠2,500万円に1,000万円上乗せして3,500万円まで贈与税が非課税となる。

現行の住宅取得資金等に係る贈与税の計算特例に加えて、相続時精算課税制度の中で住宅取得資金等に係る特例が創設されることにより、高齢者の保有する金融資産の若年層への移転の円滑化が図られ、消費財購入を含めた経済効果及び雇用創出効果の高い住宅投資の促進が期待される。

【参考:相続時精算課税制度及び当制度における住宅取得資金等に係る特例の概要】

(相続時精算課税制度の概要) 65歳以上の親から20歳以上の子への生前贈与について、受贈者の選択により、贈与時に贈与財産に対する贈与税(「贈与税」)を支払い、その後の相続時にその贈与財産と相続財産とを合計した価額を基に計算した相続税額から、既に支払った「贈与税」を控除することにより贈与税・相続税を通じた納税をすることができる制度。 (税率) 贈与時に支払う贈与税については、2,500万円まで非課税、2,500万円を超える部分につき、一律20%で課税。 (適用対象財産等) 贈与財産の種類、金額、使途、贈与回数については制限なし。
(相続時精算課税制度における住宅取得資金等の贈与に係る特例) ・一般非課税枠2,500万円に1,000万円を上乗せし、3,500万円まで贈与税非課税とする。 ・親の年齢が65歳未満である場合についても適用を可能とする。

(4)住宅の品質確保の促進

住宅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た。

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」を開始し、さらに、13年8月には、シックハウス対策の充実のための項目を追加したほか、14年12月には、既存住宅についても同制度が利用できることとした。

また、建設住宅性能評価を受けた住宅(評価住宅)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こととしており、住宅紛争処理支援センターにおいてその支援業務を行っている。また、同センターにおいては、評価住宅をはじめ、住宅全般に関する様々な相談も受け付けている(13年度の相談受付件数5,382件)。

2. 建築行政の推進

(1)建築確認の現状及び指導監督体制の整備

建築確認などの建築行政は、住宅・建築物の質を確保するうえ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80万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):763,549件(13年度))。また、中間検査については、特定行政庁ご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7割において指定がなされ中間検査が実施されている(14年10月現在)。

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、14年4月現在で407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91の民間機関が指定されている(14年12月現在)。

(2)合理的かつ機動的な建築行政の推進

様々な経済社会の変化や社会の要請を踏まえ、適正な土地利用の促進等に資するとともに、居住環境の改善を図るために、合理的かつ機動的な建築行政を実施することが強く求められている。このような目的を果たすためにも、平成14年7月には、地域の実情に応じた容積率等の選択肢の拡充、一定の住宅系建築物について容積率制限を緩和する制度等の導入、地区計画制度の見直し、シックハウス対策のための規制の導入等を内容とする建築基準法等の一部を改正する法律が成立した。

(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、その徹底を図っている。また、「小規模雑居ビルの建築防火安全対策検討委員会」は、13年12月に最終報告を発表し、これを踏まえ、火災発生時の避難上の支障が大きい新たな形態の風俗産業関係用途について2以上の直通階段の設置の義務付けを行う等同種のビルの防火安全対策を推進している。

3. 優良な宅地供給の促進

近年の宅地供給量は、年9,000ha前後で推移しているが、平成14年7月に公表した「第5次宅地需給長期見通し」によれば、13～22年度の全国の宅地の需要量は、68,000ha(8～17年度に比して36％減)となり、世帯増加数に起因する新規宅地需要量は逓減の方向に向かうと予測されている。

こうした動向や12年6月の住宅宅地審議会答申を踏まえ、社会資本整備審議会住宅宅地分科会宅地政策ワーキンググループにおいて、宅地政策の転換の基本的方向のあり方について検討が行われ、1)量から質へ、2)ストック(既存の市街地)の有効活用へ、3)所有から利用へ、4)市場機能の重視と官民分担の再構築、を宅地政策の転換の基本的方向とする報告が、14年7月にとりまとめられた。

(1)優良な宅地供給の促進

1)供給基本方針

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。

2)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」に定められた土地利用計画、居住環境保全、福祉等に関する一定の基準を満たす事業を国土交通大臣が認定し、税制や融資の特別措置を講じている。

3)関連公共公益施設の整備の促進

良好な住宅及び宅地の供給を促進するため、関連して必要となる道路、公園、下水道、立体駐車場等の公共公益施設について、通常の国庫補助事業に加え、これとは別枠予算の住宅宅地関連公共施設等総合整備事業により、その整備を推進している。

4)宅地造成融資

宅地開発事業への安定的な資金供給のため、良質な住宅地を供給する宅地開発事業者に対し、住宅金融公庫が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。

5)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。

6)公的機関による宅地開発(注)

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行うため、公的機関により、良好な居住環境整備を伴った計画的な宅地開発を行っている。

図表II-4-1-9　公的機関による宅地開発の実績

（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	76	14,709	195	23,428	271	38,137
地域振興整備公団	12	3,241	7	2,340	19	5,581

	地 区 数	面　積
地方公共団体	346	10,039
地方住宅供給公社	312	3,837

（注）都市基盤整備公団、地域振興整備公団：平成14年３月現在
地方公共団体、地方住宅供給公社：平成13年３月現在事業実施中（平成13年度予定事業を含む。）

7)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年度に開業予定の鉄道整備と沿線宅地開発事業とを一体的に行っており、重点地域等沿線18地区で土地区画整理事業を行っている。

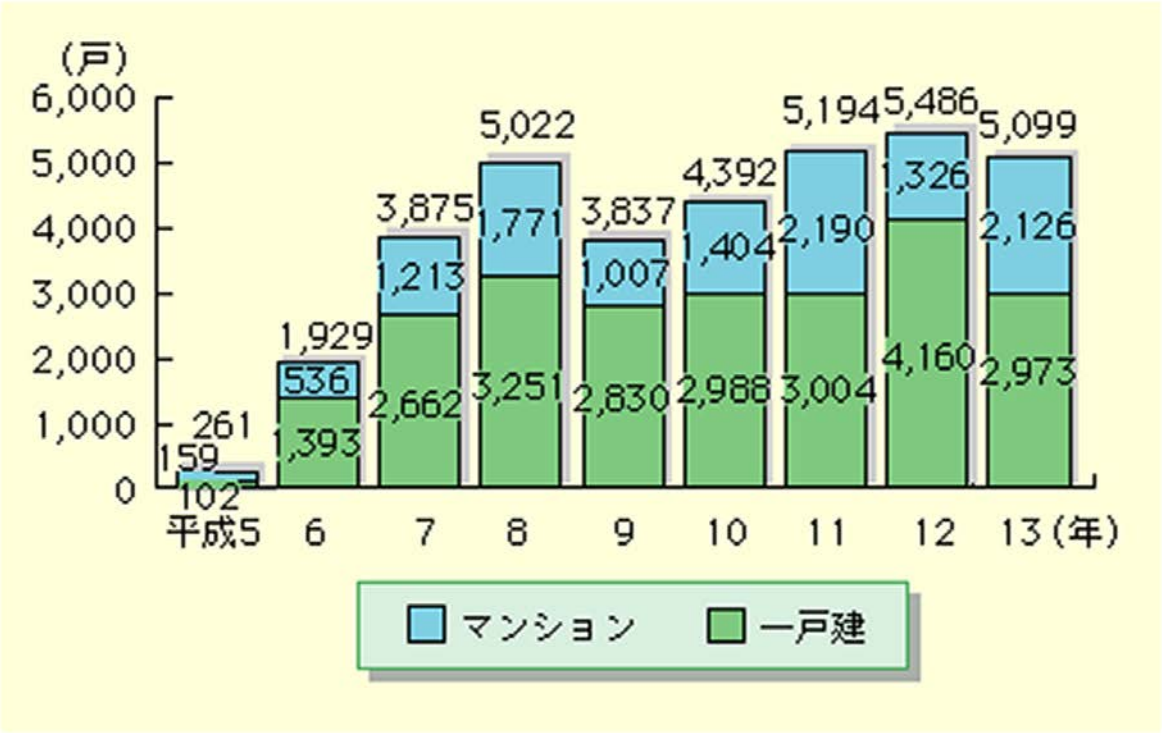
(注)都市基盤整備公団については、平成13年12月に閣議決定された特殊法人等整理合理化計画に基づき、新規の宅地分譲事業は廃止するとともに、現在事業を実施中の資産についての時価評価の結果を踏まえ、採算性に問題があるプロジェクトの見直し、既に取得した土地の処分等を早急に進め、含み損の大幅な圧縮を図るとともに、できる限り多くの継続事業を速やかに終了させることとされている。

(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、良好な住宅取得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、13年末までに約35,000戸に上っている。

図表II-4-1-10　定期借地権付住宅の年別供給実績



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標準契約等の普及促進、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、定期借地権方式を活用して公団が造成した宅地を供給しており、13年度までに累計で5,622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を希望する地権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

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が地方公共団体の自治事務として行われており、国土交通省としては、必要に応じ技術的助言を行うなど開発許可制度の適正な運用を推進している。

また、地方公共団体がその独自の判断により行っている宅地開発等指導要綱に基づく行政指導については、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、一部に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おり、必要性、合理性、透明性の観点から要綱の適切な見直しを要請している。

第2節　快適な暮らしの実現

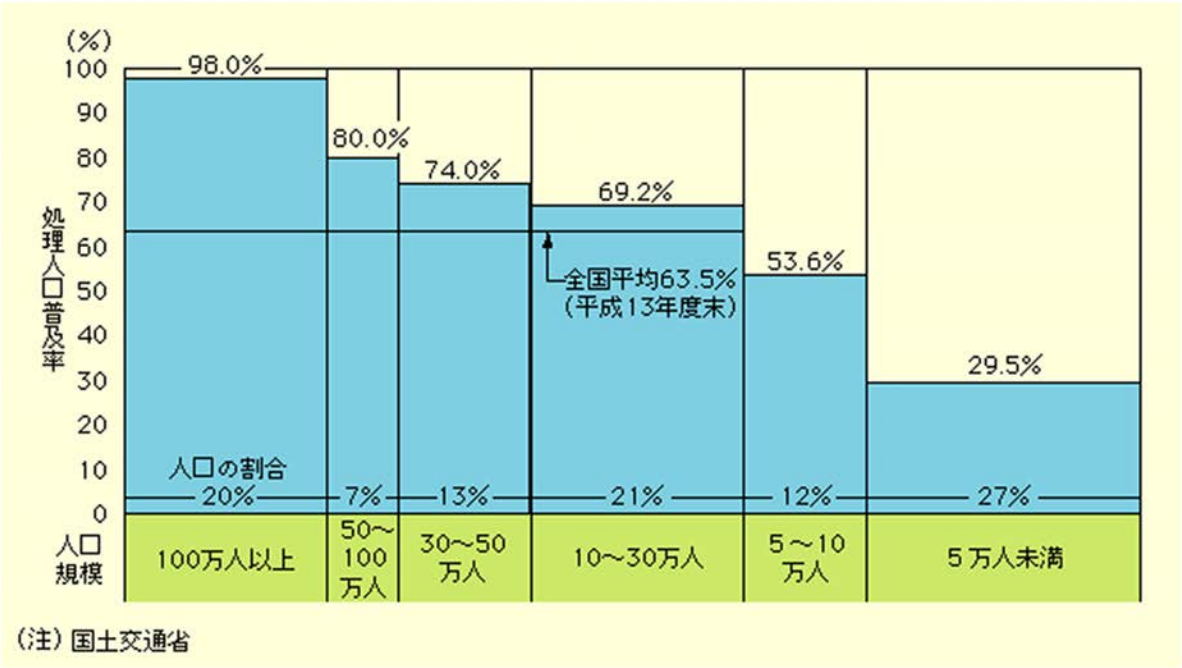
1. 下水道整備の推進

(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63.5%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29.5%と著しく低い水準となっている。

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、下水道整備を推進している。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の推進などの新たな課題へ対応した事業にも取り組んでいる。

図表II-4-2-1　全国の下水道処理人口普及率(人口規模別)



(注) 国土交通省

(2)効率的な普及促進

1)「都道府県構想」の策定及び見直し

汚水処理施設には、下水道、農業集落排水、浄化槽等があり、人家のまばらな地区では浄化槽が有効であり、密集度が高くなるにつれ、下水道や農業集落排水が有効となるなど、それぞれに特色を有している。各都道府県において、今後汚水処理施設整備を進めていくにあたっては、そうした整備手法の特色等を踏まえつつ、その選択に関し地域の特性を十分に反映していくことが肝要である。このため、全ての都道府県において、汚水処理に係る総合的な整備計画である都道府県構想の策定が行われているが、現在、汚水処理事業のより一層の効率的かつ効果的な整備を図るため、都道府県構想の見直しが適宜実施されており、初期の投資額のほか、維持管理費、周辺環境への影響など広範な視点からの検討が行われている。

2)効率的な汚水処理施設整備のための事業の連携

下水道事業の効率的・効果的な推進を図るためには、農業集落排水、浄化槽等との連携強化を図る必要がある。このため、次のように汚水処理施設整備に係る事業間の連携を推進している。

図表II-4-2-2　効率的・効果的な下水道事業の推進に向けた事業制度

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13年度までに40箇所で実施
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、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13年度までに28箇所で実施

3)日本下水道事業団の活用

日本下水道事業団については、第155回国会において「日本下水道事業団法の一部を改正する法律」が成立したところであり、地方公共団体が主体となって運営する法人として、引き続き地方公共団体の下水道整備を支援していくこととなる。また、下水汚泥広域処理事業は廃止し、既設の処理施設については、地元地方公共団体へ移管することとされており、現在、地元地方公共団体との調整を進めているところである。

(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)健全な下水道経営の持続

下水道の維持管理においては、雨水公費・汚水私費の原則の下に使用料の徴収が行われているものの、多くの自治体では本来回収すべき使用料が満足に回収できず、下水道管理費の大半を一般会計からの繰入金に依存している状況にある。特に中小市町村においては、人口規模が大きい都市と比較してスケールメリットが働きにくい等の構造的な特性から支出が相対的に大きくなる一方、収入は小さくなるといった傾向にある。

こうした状況を踏まえ、主に今後下水道事業を実施する中小市町村を対象に、中長期的な経営状況を予測することにより、効率的な下水道整備、安定的な経営計画の策定に資するとともに、事業計画・収支計画や使用料算定による経営の見通しや妥当性を地域住民等へ情報公開するための手段として活用できるシミュレーションツールの開発等を行う。

3)効率的な民間委託の促進

平成13年4月に、維持管理業務の効率化を図るための一手法として「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」を公表したところであるが、現在、ガイドラインに基づく発注方式のより一層の普及促進に向けた条件整備について調査・検討を進めているところである。

2. 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、レクリエーション活動の充足や都市の自然的環境の保全・創出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保全・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、国営公園、防災公園、自然再生緑地等の整備や古都及び緑地の保全を、効率的かつ計画的に実施している。平成13年度末現在では、一人当たり都市公園等面積は約8.4m^2、歩いて行ける範囲の公園の整備率は約62%である。

(2)快適な暮らしに資する都市公園等の機能の充実

都市公園等においては、身近な自然的環境とのふれ合いの場や日常的な健康づくりの場など、子どもからお年寄りまで幅広い年齢層が都市空間で快適に暮らせるためのニーズに対応するとともに、都市の安全性を高めるオープンスペースの確保等多様な機能が発揮されるよう、健康運動施設の整備や公園施設のバリアフリー化等の取組みを推進している。

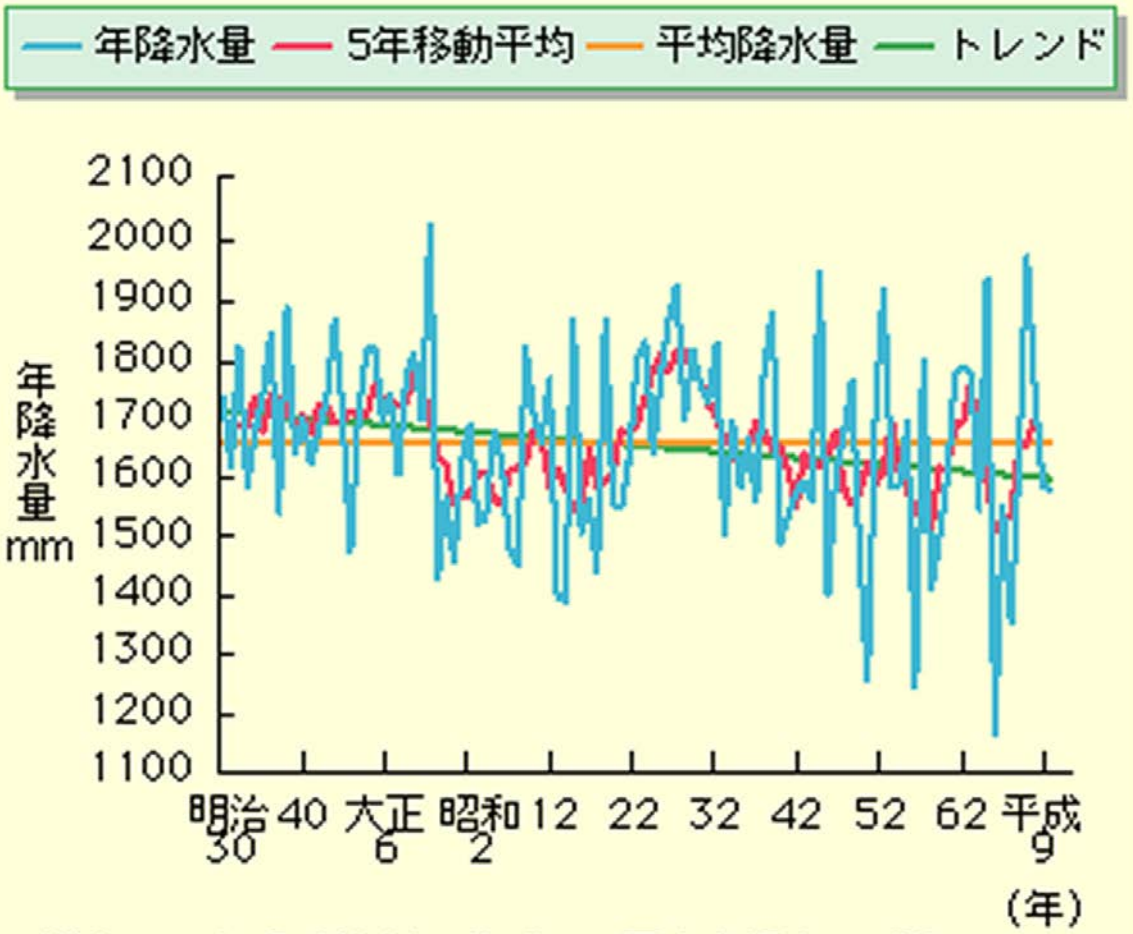
3. 水資源の安定供給

(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、1人当たりの使用水量はほぼ横這い傾向にあるものの、近年の少雨傾向から、水資源の安定的な供給が課題となっており、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13年度は、関東、中部、近畿、四国地方において、14年度は、中部、近畿、中国、四国、九州地方において、取水制限が行われた。

図表II-4-2-3　日本の年降水量の経年変化(1897年～2001年)



(注) 1 気象庁資料に基づいて国土交通省で試算。
全国46地点の算術平均値
2 トレンドは回帰直線による。

(2)渇水対策

1)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あたっては、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、平成13年度には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。

2)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貢献している。

3)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3節　暮らしの利便性の向上

1. 交通結節点における利便性・快適性の向上

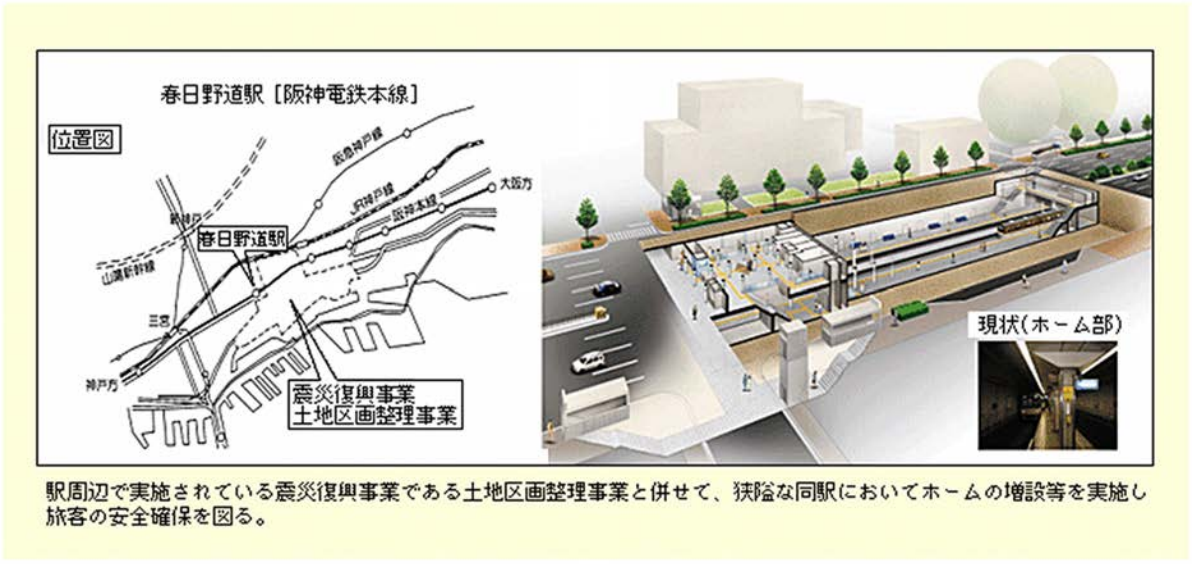
毎日多くの人々が利用する都市の交通結節点である鉄道駅において、市街地再開発事業、土地区画整理事業、自由通路の整備等の都市整備と一体的にホームやコンコースの新設等を行い、鉄道駅の利便性や安全性の向上等、駅機能の総合的な改善を図っている。

また、駅構内の配線変更等の改良工事を行い、相互直通運転化等を実施し鉄道利用者の乗換え負担の軽減を図るとともに、平成14年6月には鉄道事業法を改正し、乗車券の共通化等ソフト面における乗継ぎ負担の軽減や、バス等他の運送事業者との間の乗継ぎの円滑化対策を、鉄道事業者の努力義務として追加するなど、鉄道利用者の利便性の一層の向上を促進している。

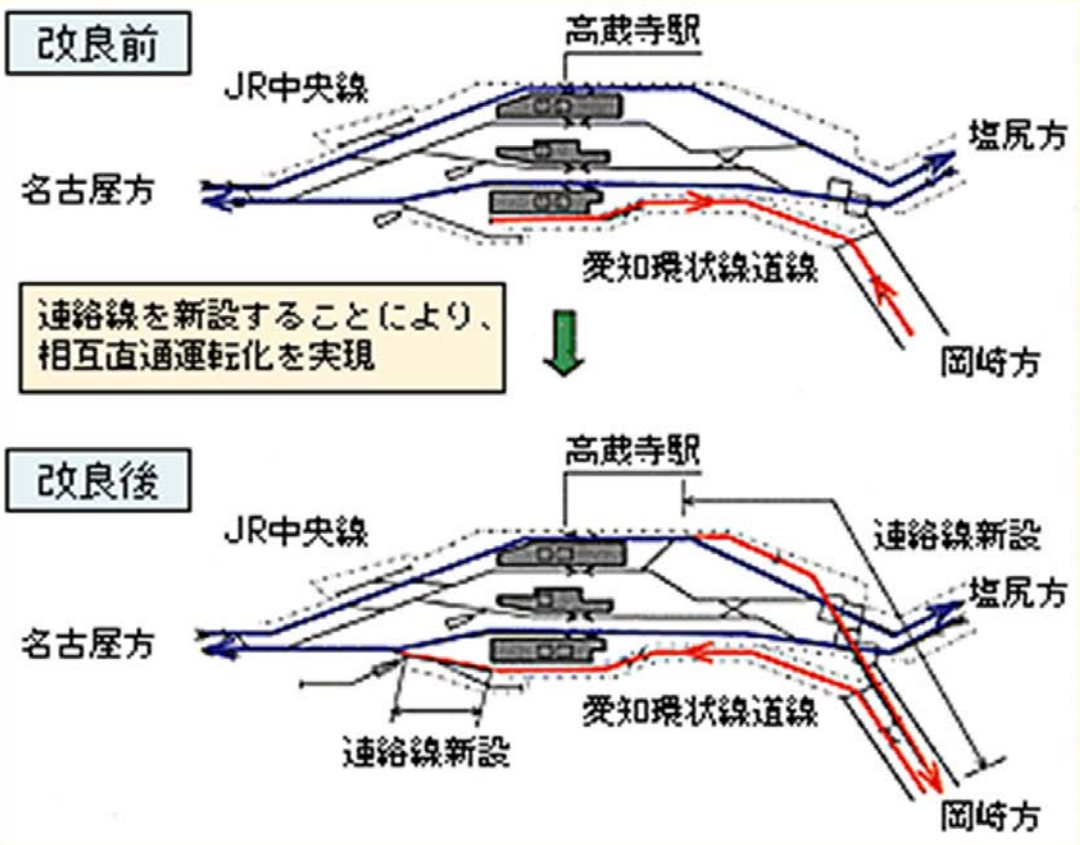
図表II-4-3-1　鉄道駅総合改善事業一覧

対　象　事　業	事業主体	事業期間
春日野道駅（阪神電鉄本線）	神戸高速鉄道（株）	平成11～17年度
横浜駅（京浜急行本線）	横浜高速鉄道（株）	平成13～19年度
京急蒲田駅（京浜急行本線）	蒲田開発事業（株）	平成13～24年度
日暮里駅（京成電鉄本線）	日暮里駅整備（株）	平成14～21年度

図表II-4-3-2　鉄道駅総合改善事業の具体例



図表II-4-3-3　愛知環状鉄道とJR中央線の相互直通運転


改良前
高蔵寺駅
JR中央線
名古屋方
塩尻方
愛知環状鉄道線
岡崎方
連絡線を新設することにより、
相互直通運転化を実現
改良後
高蔵寺駅
JR中央線
連絡線新設
塩尻方
名古屋方
愛知環状鉄道線
連絡線新設
岡崎方

2. 快適でゆとりある通勤空間の実現

平成13年度において、最混雑区間における平均混雑率は、東京圏で175%、大阪圏で142%、名古屋圏で149%であり、年々混雑率は減少傾向にあるが、依然として高い水準にある。通勤、通学時の混雑緩和対策は喫緊の課題であり、新線の建設、複々線化等の輸送力増強対策を進めるとともに、時差通勤、フレックスタイム制の導入によるオフピーク通勤を積極的に推進する必要がある。

このため、国土交通省は、厚生労働省と連携の上、経済界及び労働界の代表、有識者、鉄道事業者、地方公共団体、関係行政機関で構成する快適通勤推進協議会を毎年開催し、毎年11月をオフピークキャンペーン期間として広報活動の実施や企業等への呼びかけを行うなど、官民一体となってオフピーク通勤の普及に努めている。

＜オフピーク通勤＞



3. トランクルームサービスの向上

トランクルームサービスの普及・多様化に伴い、消費者からの苦情も増加する傾向にあることから、平成14年に倉庫業法の改正を行い、倉庫事業者の行うトランクルームサービスについて、一定の設備や消費者保護に資する体制を備えたトランクルームを優良なものとして認定する制度を法制化した。また、14年度においては、倉庫業のみならず、不動産賃貸契約等によるトランクルームサービスも含めた多様なトランクルームサービスの実態を総合的に把握し、消費者保護に係る施策を検討するための調査を実施している。

4. 女性の視点から見た交通サービス

女性利用者の視点での交通サービスの質の向上を図るため、交通事業者や女性団体等の協力を得て、平成14年2月に首都圏で「女性の視点から見た交通サービスに関するアンケート調査」を実施し、その結果、女性専用車両の普及・拡大に対する利用者の要望が大きいことが明らかとなった。

そこで、14年10月から「女性専用車両の路線拡大モデル調査」を実施している。具体的には女性専用車両の今後の普及・拡大の可能性を探るべく阪急電鉄・京阪電鉄の協力を得て、14年10月から2ヶ月間女性専用車両を試験的に導入し、利用者の意見や女性専用車両の導入時に克服すべき課題等を調査、分析している。

15年3月末現在、女性専用車両は関東、中部、関西の12鉄道事業者にまで導入が広がっている。

＜女性専用車両の路線拡大モデル調査＞



女性専用車両への乗車風景（阪急電鉄）



女性専用車両の乗車口ステッカー（京阪電鉄）

第4節　IT革命の推進

IT(Information Technology、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を高速で伝達・処理するとともに、ネットワーク化された広範な情報通信を可能とするものであり、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。IT革命の推進は政府の戦略的課題であり、IT戦略本部(高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部)を中心とした内閣のリーダーシップのもと、「我が国が2005年までに世界最先端のIT国家となる」ことを目標に、政府全体でIT革命の推進に取り組んでいるところである。

IT戦略本部は、平成14年6月に「e-Japan重点計画」(13年3月決定)を見直して、これまでの客観的な成果及び今後迅速かつ重点的に取り組むべき施策を網羅した「e-Japan重点計画-2002」を策定した。「e-Japan重点計画-2002」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、などが重点施策として掲げられている。

これらを受けて国土交通省としても、総合的かつ速やかなIT施策の展開に努めているところであり、今後は着実に整備されつつある高度情報通信基盤を活用した施策の充実にも力を入れていく。

1. 交通分野のIT化

(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未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に対する期待は大きい。この分野においては利用者の利便性を向上させるため、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

ICカード乗車券の利便性が広く評価され、平成13年11月に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(Super Urban Intelligent Card)」を導入するなど、現在、様々な交通事業者において導入及び導入に向けた検討が行われている。IC(Integrated Circuit 、集積回路)を内蔵したICカードは磁気式のカードに比べ、1)より多くの情報を記憶できる、2)カード自体で情報処理が出来る、3)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。

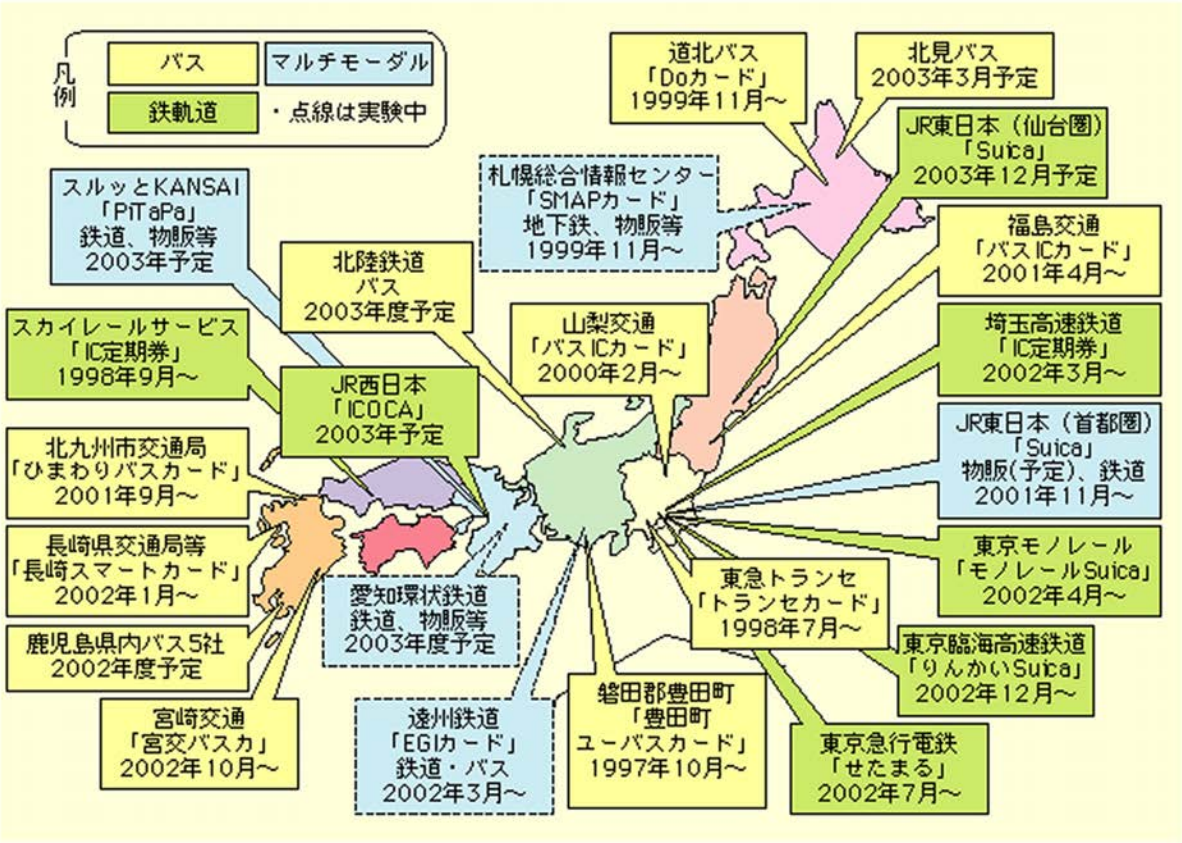
また、無線で通信を行う非接触型のICカードは読取り機器にかざす(軽く触れる)だけで情報のやり取りができ、出改札や運賃の支払いの際にもパスケースから取り出す必要が生じないので、高齢者・身体障害者等の移動制約者を含むすべての利用者にとっての利便性の向上や、混雑の緩和に資すると評価されている。

現在、磁気式の定期券やSFカードが広く利用されているが、上述のSuica等のように、一部の公共交通事業者においては既にICカードを利用した乗車券システムが実用化され、平成15年度より関西地区において、JR西日本及びスルッとKANSAIにより実導入が図られる予定であるなど今後ますます普及するものと期待されている。

＜Suica＞



図表II-4-4-1　交通系ICカードの導入状況(平成15年1月現在)



さらに、国土交通省においても学会、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るとともに、ワールドカップサッカー大会の開催期間中、電子乗車券、複数通貨対応の電子マネー等の機能を複合した多機能ICカードプロジェクト、携帯端末を利用した交通対策支援システムに関する実証実験を行った。

また、各交通事業者が導入するICカード乗車券の共通化・相互利用化は、1枚のカードでの乗継ぎ・乗換えが可能となるため、利用者利便の向上の観点から極めて重要である。このため、国土交通省では、ICカード乗車券の共通化・相互利用化に必要なセンターシステムの構築に対して補助等を行い、全国規模における共通化・相互利用化の促進を図っていくこととしている。

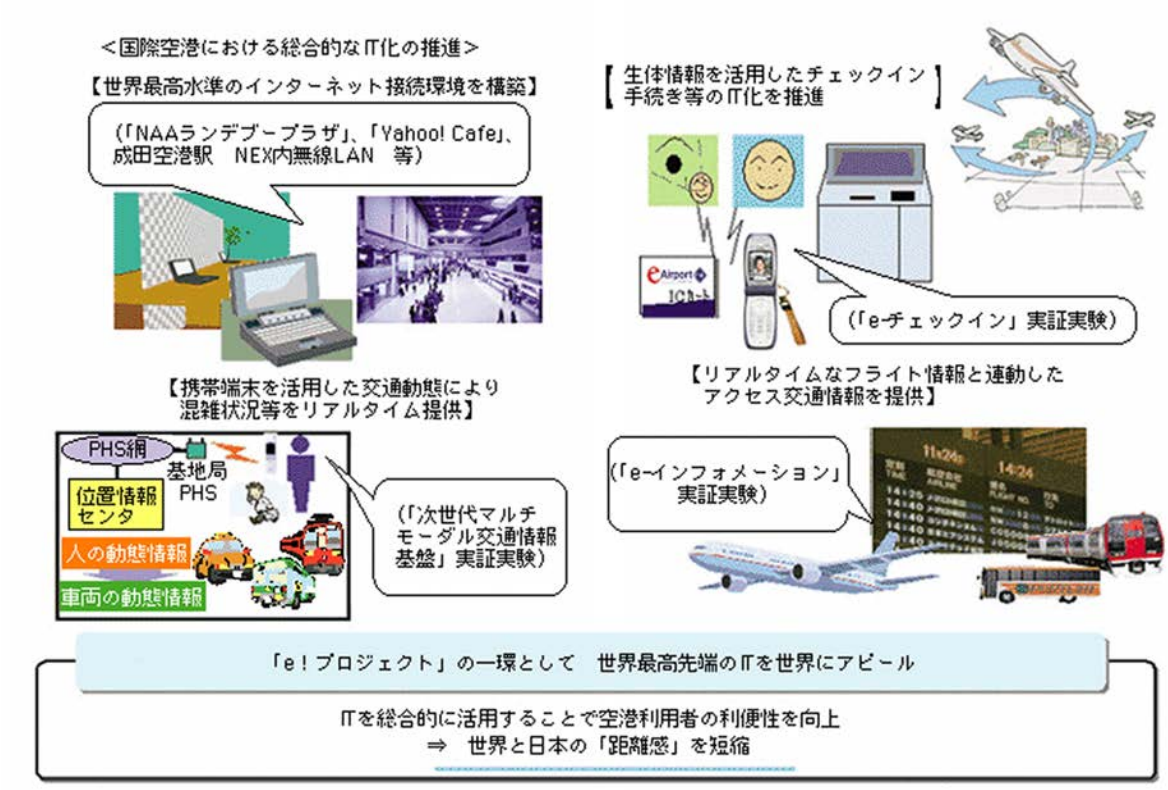
2)「e-エアポート」構想の推進

我が国と世界を結ぶ玄関口となる国際空港については、不慣れな旅行者をはじめ誰もが必要な情報を入手できる環境を整備するとともに、セキュリティを確保しつつ、各種の手続きを迅速化、簡略化すること等が必要である。さらに、国際空港における高度IT技術の集中的な投入は、我が国の先端ITを国内のみならず、世界に対し広くアピールするという効果も持つ。

このような観点から、「e-Japan2002プログラム」(平成13年6月IT戦略本部決定)等に基づき、世界最先端のIT技術を多面的に用いることにより飛躍的な機能向上を図るという「e-エアポート」という概念の下に、1)空港における待ち時間や空港に至るまでの移動時間を有効活用するための高速インターネット接続環境の創出、2)空港アクセスの円滑化等のための利用者への総合的な情報提供、3)バイオメトリクス(生体認証技術)をはじめとした高度

IT活用による航空チェックイン手続きの迅速化、等について、新東京国際空港公団、関係企業等と協力して、総合的に取り組んでいるところである。

図表II-4-4-2　「e-エアポート」構想の推進



3)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、現在大手の交通事業者を中心にそれぞれのホームページ等での公開等が行われているが、まだ時刻表や運賃等の固定的な情報に留まるものが多い。今後は、各交通事業者が保有する時刻表、運賃等の固定情報のみに止まらず、遅延等運行状況や混雑等まで含めた交通動態についての情報を柔軟に加工、分析できる様式にデジタル化し、ドア・ツウ・ドアでの移動に必要な情報がパソコンのみならず携帯電話等の携帯端末で即時に入手出来るようにすることにより、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。

上記「e-エアポート」においては、航空運航時刻に応じたアクセス交通情報を即時に提供するという実証実験を実施しているが、このような先進的な取組みに加え、バス情報提供の着実な普及等を図ることも重要である。

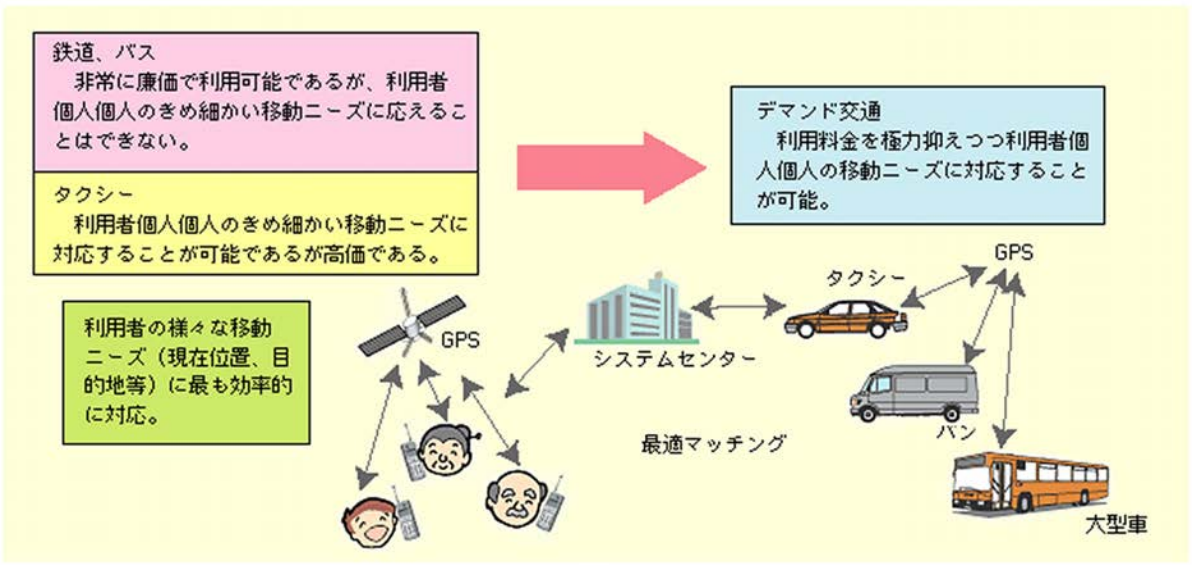
4)移動制約者支援モデルシステムの研究開発

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、国土交通省では総務省と協力して実証実験を行いつつ、実用化に向けた研究開発を進めているところである。

5)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地域の実情に合った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、平成14年度には、石川県志雄町等において実証実験を実施している。

図表II-4-4-3　デマンド交通システム



(2)ITSの推進

ITS(Intelligent Transport Systems)は、最先端の情報通信技術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、高度な道路利用、運転や歩行等の負担の軽減を可能とし、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。これにより、今日の自動車社会が抱える、交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題等の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の実用化の進展は、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も期待できる。

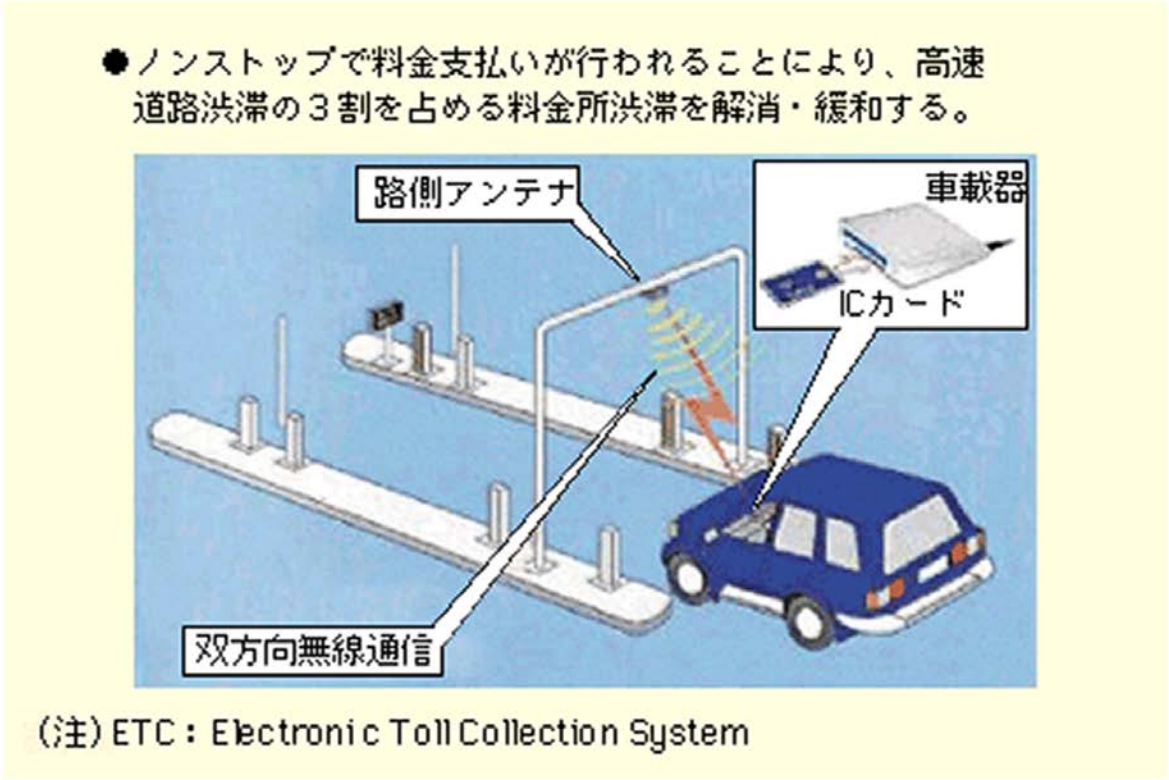
このため、平成8年にITS関係5省庁で策定した「高度道路交通システム(ITS)推進に関する全体構想」に基づき、道路インフラの観点からは、ETCや走行支援道路システム(AHS)、歩行者ITS等の開発・導入等を、また自動車交通の観点からは、先進安全自動車(ASV)の開発・普及、道路運送事業の高度化、スマートプレート等を中心に、以下の施策を行っている。

1)ITSの導入・展開

(ア)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、平成14年7月より「ETC前払割引」を導入したり、ETCの路車間通信方式(DSRC)を活用した多様なサービスの実現に係る研究開発を推進するなど普及促進を図っており、14年度末までに全国の主要な約900箇所の料金所にサービスを拡大することとしている。

図表II-4-4-4　ETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)



(イ)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、平成14年度中に概ね全国でサービスを開始する。

(ウ)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高速バスのリアルタイムな位置情報を収集し、利用者に提供するとともに運行管理に活用する「高速バス運行情報システム」や、特定地域内における貨物の集荷情報の一元化による道路運送事業の効率化を目指した「都市内IT集荷集約システム」等による実証評価実験等を実施し、その整備に係る課題や効果の明確化を図ることにより民間事業者による導入を促進している。また、効率的なバス情報提供のためのシステム化を推進するために時刻表や路線・系統等のデータに関する標準形式等を定め、その普及啓発活動を行っている。

(エ)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-4-4-5　歩行者ITSが目指すサービス

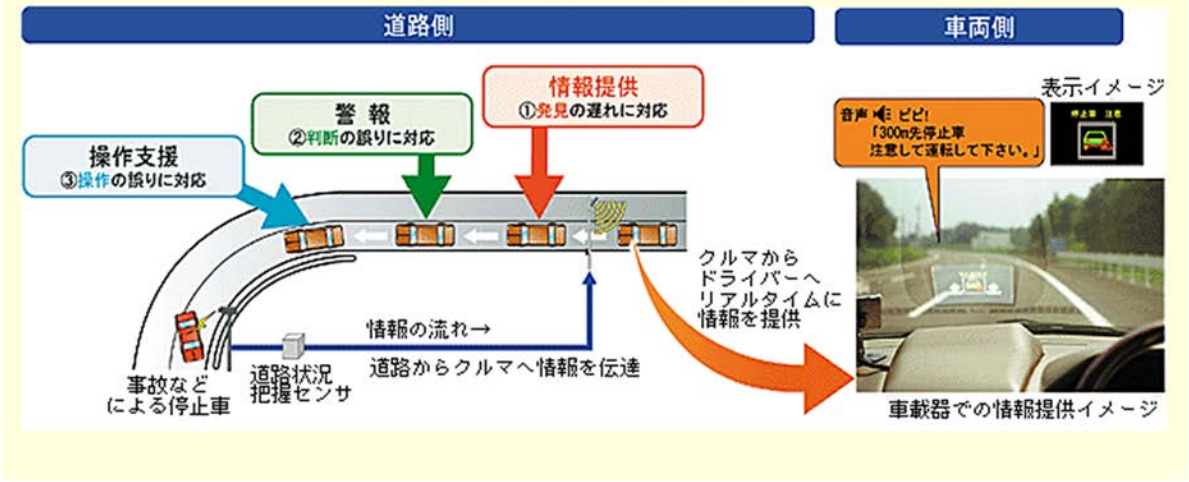


2)ITSに関する技術開発

(ア)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、事故を削減し、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いる。

図表II-4-4-6　走行支援システムのイメージ(追突事故防止のシステムイメージ)



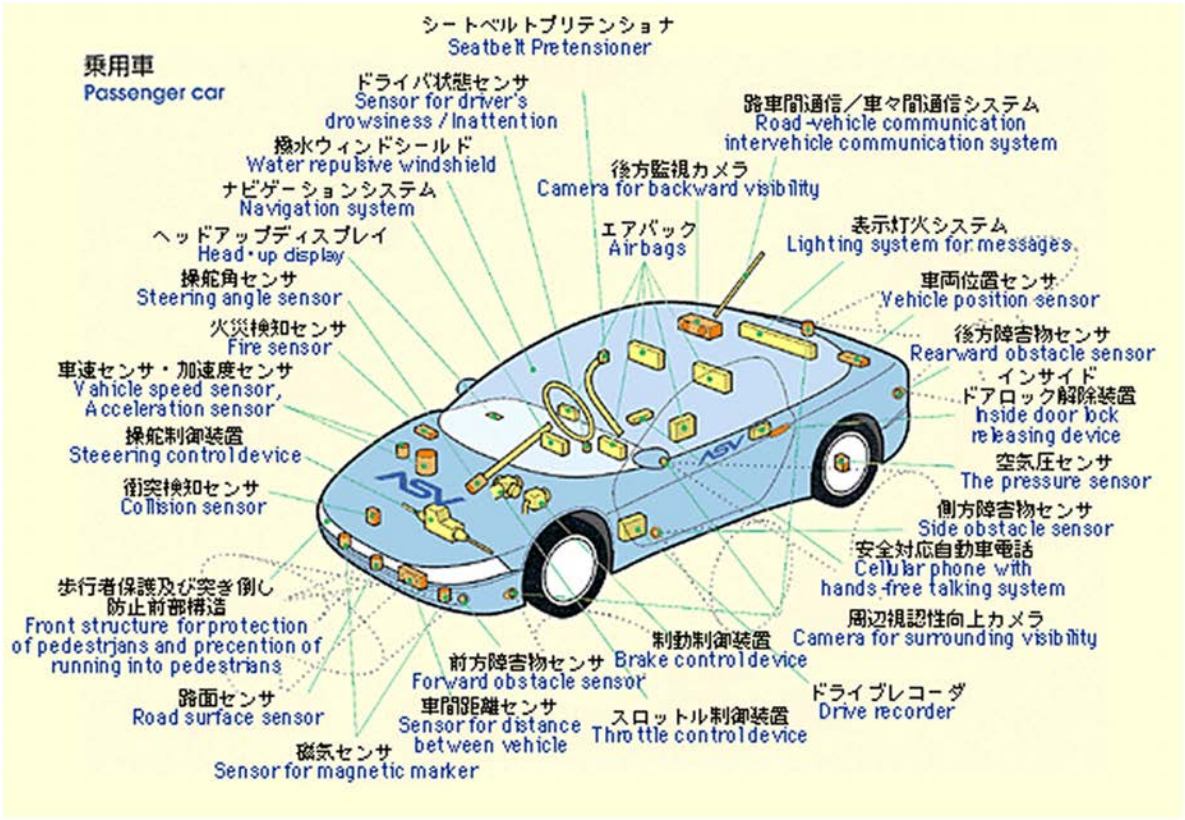
(イ)先進安全自動車の開発・普及

先進安全自動車(ASV:Advanced Safety Vehicle)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ASV技術の新たな技術開発を行うとともに、普及促進を目指して産・学・官の協力体制で検討を進めている。

全車両にASV技術が導入された場合には、年間の死亡事故・重傷事故の約4割を削減することが見込まれている。

図表II-4-4-7　先進安全自動車



(ウ)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、平成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」を開催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、14年度には、フィールド試験を行うとともに、スマートプレートの発行管理を含む総合実証実験を行った。なお、15年度においては、17年の日本国際博覧会の開催に向けて、愛知県等での実証実験を行うことを目標に研究開発を促進している。

図表II-4-4-8　スマートプレート

スマートプレートとは

スマートプレート(SMART　PLATE(＝System of Multifunctional Integration of Automobiles and Roads In Transport In 21st Century PLATE))とは、現行ナンバープレートの情報及び自動車登録ファイルに記載されている情報をナンバープレート上のICチップに記録したもので、ITSの普及を図る上で不可欠な個車情報に関するインフラとして、また、車両識別のニーズが高まる自動車交通行政への活用が期待できるものである。



調査検討委員会では、スマートプレートの実用化に向けて、高速走行中の自動車の個車情報を安全・確実に読みとることが出来る技術についての実証実験を行う。

また、風雨・日光・温度の変化などに対するスマートプレートの耐久性についても研究する。

さらに、盗聴やデータの改竄を防ぐための暗号や認証などのセキュリティ対策に係る技術及び運用についても検討を行う。

2. 住宅分野のIT化

住宅の適切な情報化を推進するため、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、平成14年7月、共同住宅における高速・超高速インターネットアクセスの円滑化を図るため、総務省、経済産業省、法務省の協力のもと、「インターネットアクセス円滑化に向けた共同住宅の情報化標準」、「合意形成マニュアル」及び「技術指針」を策定した。

なお、都市基盤整備公団においては、新規賃貸住宅はもとより、既存賃貸住宅についても、その殆どの居住者が超高速・高速インターネットを利用できる環境の整備を推進している。

3. 電子国土の実現

情報化社会の発展と共に、インターネット上で様々な地理情報を流通させ、誰もが自由に利用することが可能となりつつある。これらの地理情報を利活用し、国土の変化をリアルタイムに把握することを目的に、コンピュータ上に構築する基盤システムが「電子国土」である。

「電子国土」は、行政、企業活動、家庭や個人の活動を飛躍的に変化させる社会基盤で、その実現が強く求められている。

(1)GISの整備・普及促進

1)「GISアクションプログラム2002-2005」の推進

平成14年2月に、地理情報システム(GIS)関係省庁連絡会議において、「e-Japan重点計画」を踏まえた政府のGISに関する行動計画として、「GISアクションプログラム2002-2005」を策定し、14年度よりその着実な実施を図っている。

2)「GISモデル地区実証実験」の実施

岐阜県、大阪府等全国7府県において、総務省、経済産業省と連携し、GISの有用性の検証やアプリケーション開発等を行う「GISモデル地区実証実験」を実施した。

(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

1)地理情報の整備

「GISアクションプログラム2002-2005」の初年度である平成14年度には、ISOによる地理情報の標準化に関する国際規格が確定した項目について速やかにJIS化を進めるほか、GISの基盤となる、空間データ基盤(数値地図2500及び数値地図25000)の更新及び三次元GISを構築するための精密標高データの整備を行っていく予定である。また、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。

2)海域地理情報システム基盤情報整備

海域では、陸域に比べGISにおける利用を目的とした地理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の基盤となりうるアナログ情報(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(デジタル化)するとともに、詳細データの少ない浅海域における海底地形データを収集するため、新たに導入した航空機搭載用測深機(航空機レーザー測深機)を使用するなどデジタル測量技術を用いた「海域におけるGIS基盤情報」整備を進めている。

3)情報の共有・利用

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)により、平成14年10月に7省の保有する地理情報の効率的な検索が可能となった。また、13年4月から提供している国土数値情報(自然、土地利用、交通施設等のデジタルデータ)及び街区レベル位置参照情報(街区名称等とその位置座標の対応付けを行ったデータ)に加え、14年度からインターネットを通じて国土画像情報(カラー空中写真)及び国土地理院所有の空中写真について、提供、閲覧を開始するなど地理情報の共有化の推進を行っている。数値地図については、既に提供を開始している数値地図2500に加え、15年3月から数値地図25000のインターネットによる提供を開始した。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な拡大を図っている。

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、14年度より水情報国土データ管理センターから提供を開始する。

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、火山土地条件図、沿岸海域土地条件図、都市圏活断層図等

(3)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・管理を図るとともに、高精度位置情報分野における新産業創出等に資するため、電子基準点のリアルタイムデータの提供を平成14年5月から開始した。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。

4. 電子政府の実現

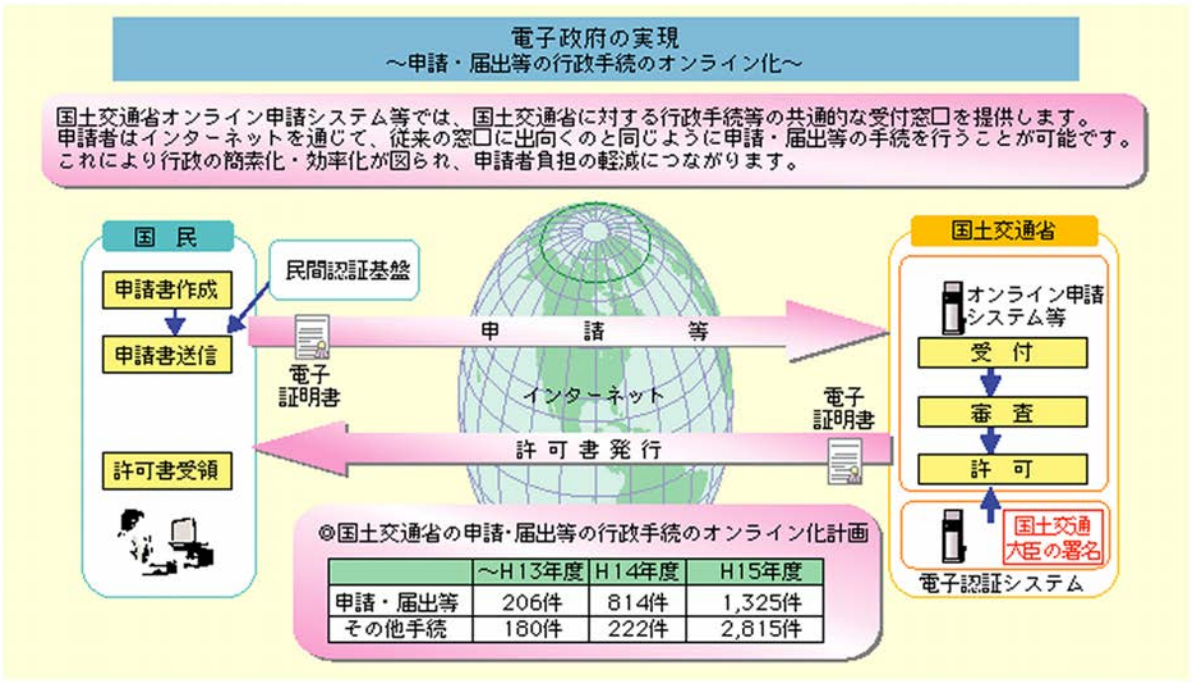
インターネットの急速な普及などに見られる社会経済の情報化の進展という状況の中、国民・事業者が、申請・届出をはじめとする諸々の行政手続きをインターネット等で簡易に行えるようにすること、すなわち電子政府の実現が、国民・事業者の負担軽減と利便性の向上をもたらすとともに、行政の簡素化・効率化を進めることとなる。政府では、平成15年度までに、電子情報を書面による情報と同等に扱う行政を実現することとしている。

(1)行政手続等の電子化

国土交通省においては、これまでにも各省庁の中でも最も積極的に行政手続のオンライン化に向けた取組みを推進してきたところであるが、「e-Japan重点計画-2002」において、申請・届出等に限らず法令に基づく全ての行政手続等についても、原則としてすべて書面による手続等に加えオンラインによる手続も可能とすることとされたことを受けて「国土交通省行政手続等の電子化推進に関するアクション・プラン」(平成14年7月国土交通省IT政策委員会決定)を策定し、これに基づき行政手続等の電子化を進めることとしている。

電子化が実現すると、国土交通省全体では平成13年度末現在で手続の7%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年度までには、原則として、全ての行政手続についてオンラインによる申請が可能となる。

図表II-4-4-9　電子政府の実現



(2)公共事業の入札・契約手続等のIT化

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、公共事業改革の重要な柱の一つである。具体的には、CALS/EC(公共事業支援統合情報システム)を国土交通省として一体的に推進していく。

このうち、電子入札については、平成13年度より、一部の直轄事業(工事及び建設コンサルタント業務等)において実施しており、15年度からは当初の計画を1年前倒しし、全面的に実施する予定である。

これら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、応札者側では、移動コストの縮減、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おいて、これまでの建設工事に加え、測量・建設コンサルタント等業務についても、15・16年度の定期資格審査からインターネットによる一元受付(注)を行い、発注者・応札希望者双方の事務負担軽減を図っている。

【CALS/ECの推進】
・電子入札・電子納品の拡大、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、情報化施工等による施工情報の有効活用
・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（光ファイバー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

(注)国土交通省及び関係9公団等

(3)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、自動車諸税の納付等)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。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の下、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、平成14年8月、「自動車保有関係手続のワンストップサービスのグランドデザイン」を策定した。また、15年度に一部地域でシステム実用化に係る試験運用を実施し、17年のシステム稼働を目指すものとしている。

(4)建築関連手続きのオンライン化

「e-Japan重点計画-2002」及び「国土交通省行政手続等の電子化推進に関するアクション・プラン」等を踏まえ、高度な検証方法による基準適合性審査が必要な建築物等(超高層建築物等)の国土交通大臣への認定申請や一級建築士の登録手続き等について、オンラインによる申請を可能とするため、所要のシステム開発及び本省・地方整備局に設置する専用サーバー等の情報機器の整備を図っている。

5. 公共施設管理用光ファイバー及びその収容空間等の整備・開放

国土交通省では、「e-Japan重点計画」に掲げられている「世界最高水準の高度情報通信ネットワークの形成」を積極的に支援するため、公共施設管理用光ファイバー収容空間等の整備、開放を推進してきた。

公共施設管理用光ファイバーは、国民が安心して暮らせる社会の実現や各種施設の利便性の向上など国土管理の高度化を目指し、公共施設管理に係る各種情報の集配信、公共施設の遠隔操作等を行うことを目的に、一級河川・直轄国道等を中心に整備を進めている。平成14年度までに、河川、道路、港湾、下水道をあわせて約25,000kmを敷設している。

光ファイバー収容空間等については、地域間・地域内の幹線系光ファイバー整備を円滑化するための直轄国道における情報BOX等の全国ネットワーク化をはじめ、平成14年度までに河川、道路、港湾をあわせて約27,000kmを整備し、順次開放しており、このうち既に、延べ約15,000kmの収容空間を民間事業者が利用している。また、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、14年6月にはガイドラインを踏まえた下水道標準条例の改正を行い、その開放を推進している。

さらに、「e-Japan重点計画2002」等を受けて、14年6月から、収容空間等の整備、開放に加え、河川・道路管理用光ファイバー本体について、「既存設備を活用したネットワークインフラの形成促進」の観点から、施設管理用として敷設したもののうち当面利用予定のない約10,000kmについて、施設管理に支障のない範囲で民間事業者等への開放を実施しているところである。

これらの施策の実施を通じて、着実に国土管理の高度化を図るとともに、「世界最高水準の高度情報通信ネットワークの形成」の早期実現を積極的に支援することとしている。

第5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小中学校も含めた週休2日制の拡大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。

(1)国営公園、大規模公園等の整備

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おり、平成14年度には大規模公園117箇所、国営公園16箇所で整備を実施している。14年3月には、国営明石海峡公園を開園した。

＜国営明石海峡公園(平成14年3月開園)＞



(2)オートキャンプ場等の整備

都市公園におけるオートキャンプ場の整備を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で整備の推進をしている。

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。平成14年度には、静岡県掛川市「緑の精神回廊～緑と心の散歩みち～」、宮城県鳴瀬町「ウォッチングandウォーキング～奥松島の道草～」、広島県御調町「人と自然が輝く小道～元気で楽しく、いきいきみつぎ～」等、28箇所の事業を実施している。

＜(主要地方道)奥松島松島公園線(宮城県)＞



(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-4-5-1　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13年度末までに、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13年度末までに、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14年度までに、直轄46ダム、補助ダム98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14年度までに水源地域ビジョン策定着手ダム数53(うち策定済みダムは14(平成15年1月現在))
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14年度までに、85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年度末までに、関係省庁で30海岸を指定
海岸環境整備事業	多様な海洋性レクリエーション需要の増大に伴う海浜利用の進展に対処するとともに、快適で潤いのある海岸環境の保全と創出を図るため、砂浜の保全・復元等により、生物の成育・生息地の確保や優れた景観を有する人と海とのふれあい空間の整備を推進。	平成14年度124箇所で事業実施

＜C.C.Z.:山口県小野田市焼野海岸＞



＜いきいき・海の子・浜づくり:和歌山県日高町由良港海岸＞



3. プレジャーボートの利用環境改善

我が国社会経済の成熟に伴い、ゆとりある暮らしへの欲求が高まるなか、プレジャーボート等を利用した、海洋レクリエーション活動に対する人々の関心も、近年着実な高まりを見せている。プレジャーボートを利用した活動は、海との直接の触れ合いを体験でき、海を身近に感じることができる貴重な機会であり、このような活動を促進していくことは、国民の海に対する関心、理解を促すきっかけづくりとして重要な意義を有している。また、健全な海洋レクリエーション活動の充実を通じて、地域の振興や関連産業の活性化といった経済波及効果も期待される。

その一方で、海難や事故の発生、放置艇や沈廃船の問題等、プレジャーボートを利用した活動の広がりとともに、様々な社会的課題も顕在化してきている。

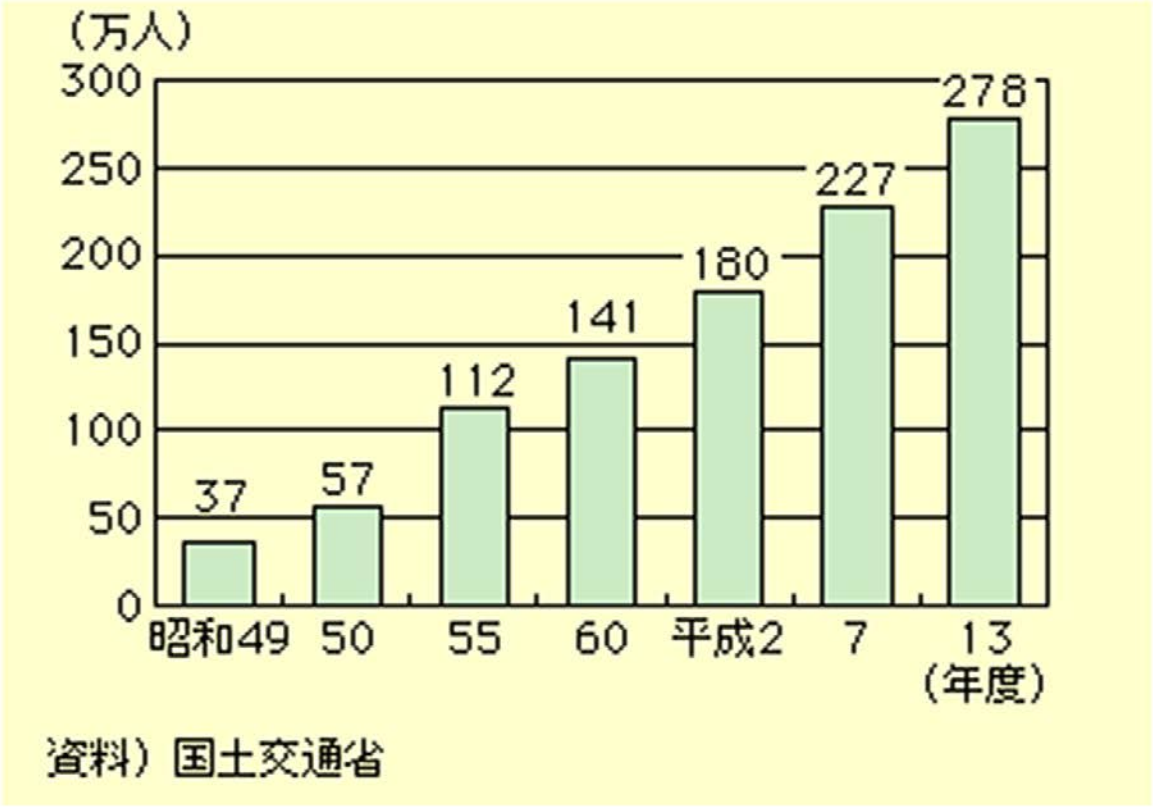
このため、国土交通省では、以下に示す通り、制度面での整備をはじめ、関係者間のコミュニケーションの増進、安全啓蒙活動など総合的な取組みを行っている。

(1)プレジャーボート等の小型船舶の利用促進及び適正化に向けた総合対策

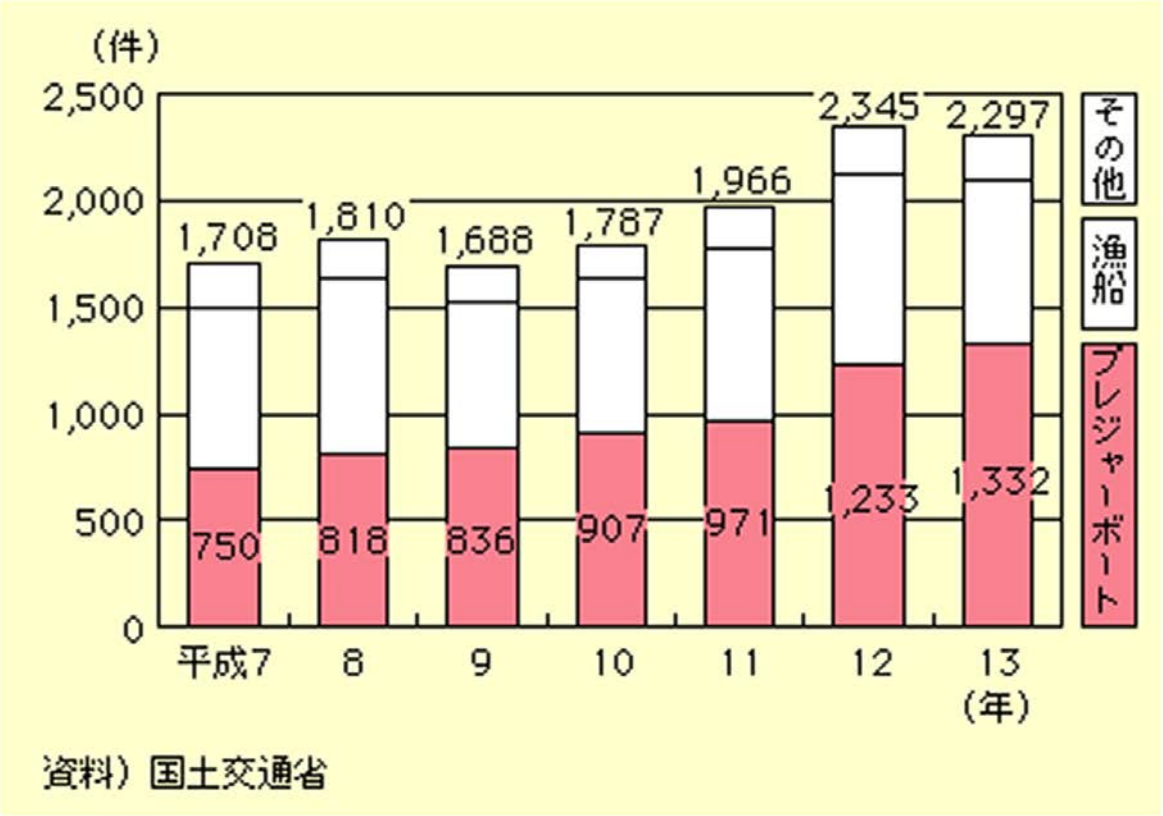
1)小型船舶操縦士免許制度の見直し

小型船舶操縦士の免許保有者は約278万人に達しており(平成13年度末)、小型船舶の安全を確保しつつ制度の簡素・合理化を図ることが強く求められている。他方、小型船舶による海難は増加傾向にあり、平成12年度には2,300件を超え、小型船舶の安全対策の充実を図ることが求められている。

図表II-4-5-2　小型船舶操縦士免許受有者数の推移



図表II-4-5-3　小型船舶の海難・事故件数

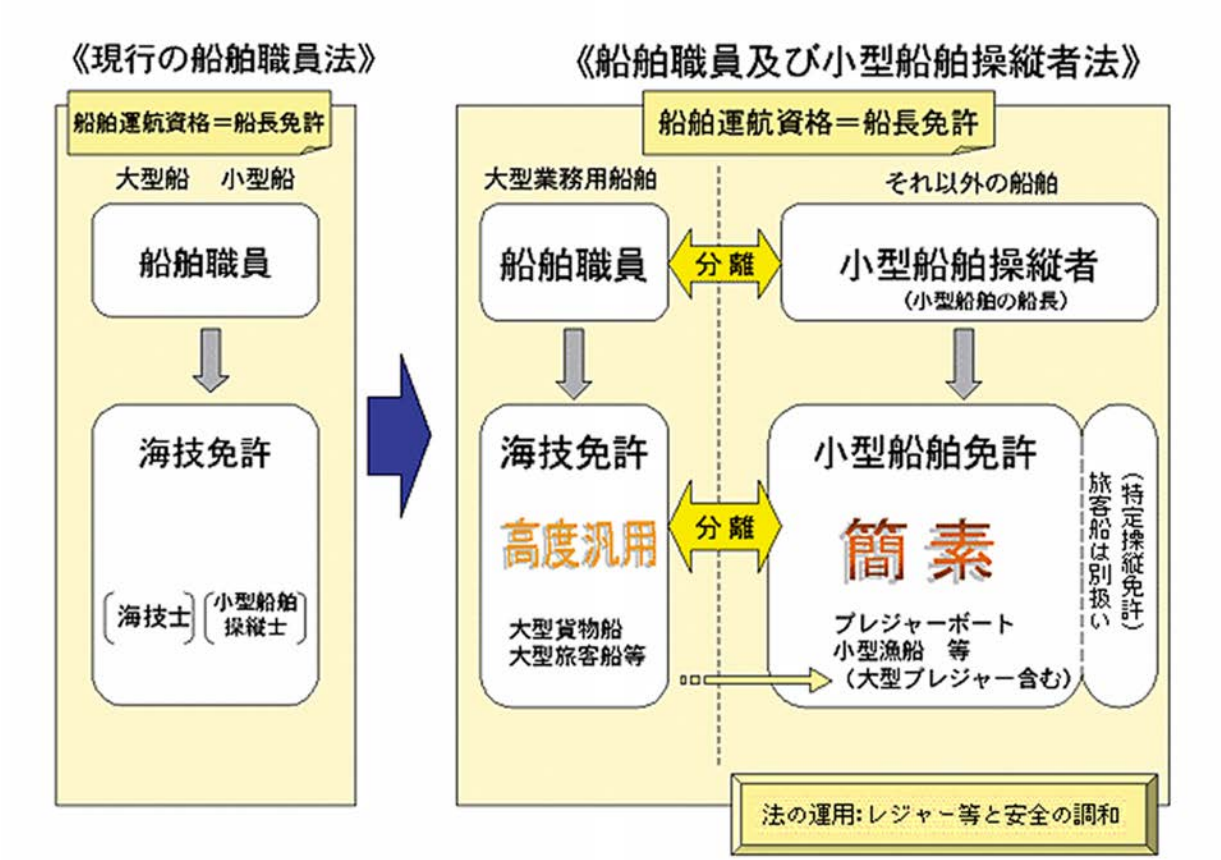


このような状況を踏まえ、小型船舶に係る利用者ニーズの変化に適確に応えるとともに、小型船舶の航行の安全を一層図るため、船舶職員法の一部を改正し、小型船舶操縦士制度を見直した。具体的には、小型船舶の船長である「小型船舶操縦者」と、大型船舶の船長や機関長などの「船舶職員」の資格体系を分離し、法律名も「船舶職員及び小型船舶操縦者法」と改めた。

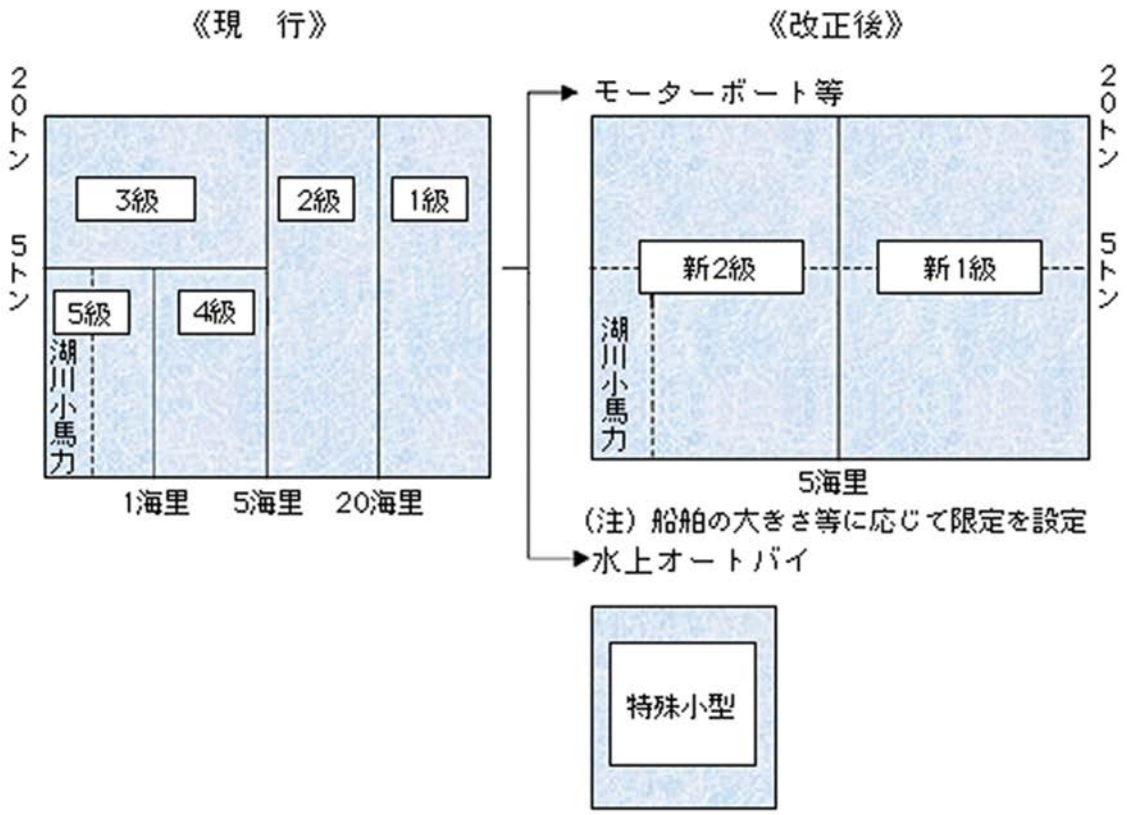
また、現在1級から5級の5つに区分されている小型船舶操縦士の資格を、1級、2級及び特殊小型(水上オートバイ専用)の3つの区分に再編成した。新しい1級は航行区域5海里超を航行する小型船舶のための外洋免許と、新しい2級は航行区域5海里以内を航行する小型船舶のための沿岸免許とするとともに、それぞれ利用する船舶のトン数を5トン未満に限定する限定免許制度を設けること等により、制度の簡素化と利用者ニーズへの適切な対応を図ることとしている。また、水上オートバイは別資格とすることにより、水上オートバイの特性に応じた適切な試験・教育を図ることとしている。

さらに、小型船舶の船長が遵守すべき事項として、子供や水上オートバイの乗船者等への救命胴衣の着用等安全に関する事項を法律上で明確化するとともに、遵守事項の違反者に対する免許停止等の行政処分等の制度を設け、小型船舶の安全で健全な利用の振興を図ることとしている。

図表II-4-5-4　資格体系の見直し



図表II-4-5-5　資格区分の再編



2)小型船舶登録制度の施行

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、小型船舶の所有権の公証のための制度を定めることにより、小型船舶の所有者の利便性の向上を図り、小型船舶を利用した諸活動の健全な発達に寄与することを目的として、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・測度の義務付け、小型船舶検査機構による登録測度事務の実施、その他(国籍証明、手数料、罰則)等を内容とする、小型船舶の登録等に関する法律が平成14年4月1日に施行された。

これにより、所有権の得喪について第三者に対抗することが可能となり、また17年には、全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。

3)関係者への啓蒙活動等による安全の確保

平成9年から13年までの5年間で、小型船舶から海中転落した事故者の生存率が、ライフジャケット(救命胴衣)着用の場合84%、未着用の場合24%であることからも明らかなように、万が一海中に転落した場合においては、海上に浮くことができるようにしておくことが死亡事故の防止には重要である。

ライフジャケットについては、関係諸機関の連携・協力のもと「ライフジャケット着用推進会議」を設置し、相互に最近の取組みや啓発活動計画について情報交換を行うとともに、ライフジャケット着用推進活動のための統一シンボルマークを作成するなどの施策を推進している。また、一部船舶におけるライフジャケット着用の法制化を受け、ライフジャケットの技術基準を常時着用に適したものに改正した。

さらに、プレジャーボート安全利用情報システムの構築、安全機能の向上及び環境に配慮した新しい基準の策定、地方運輸局におけるプレジャーボート関係者との連絡体制の構築等を行うことにより、プレジャーボート利用者の安全の確保に取り組んでいる。

また、海上保安庁においては、ライフジャケットの常時着用、携帯電話の携行(防水パックの使用)、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。



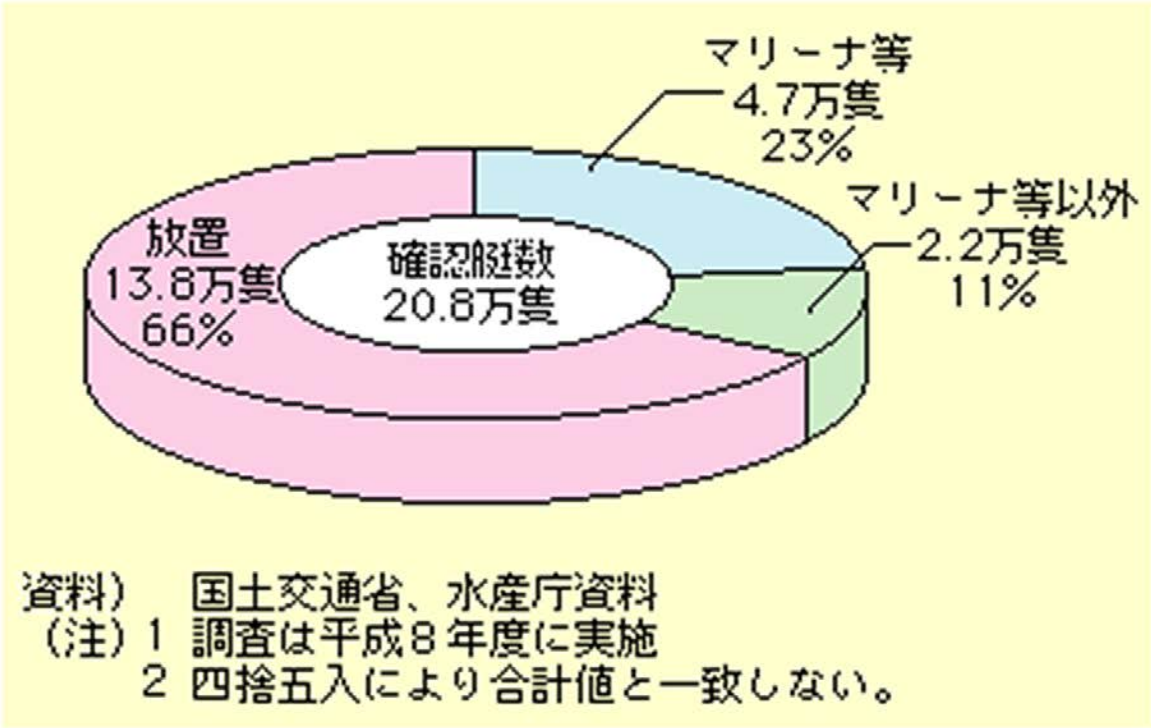
(2)放置艇(不法係留船を含む)対策

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。

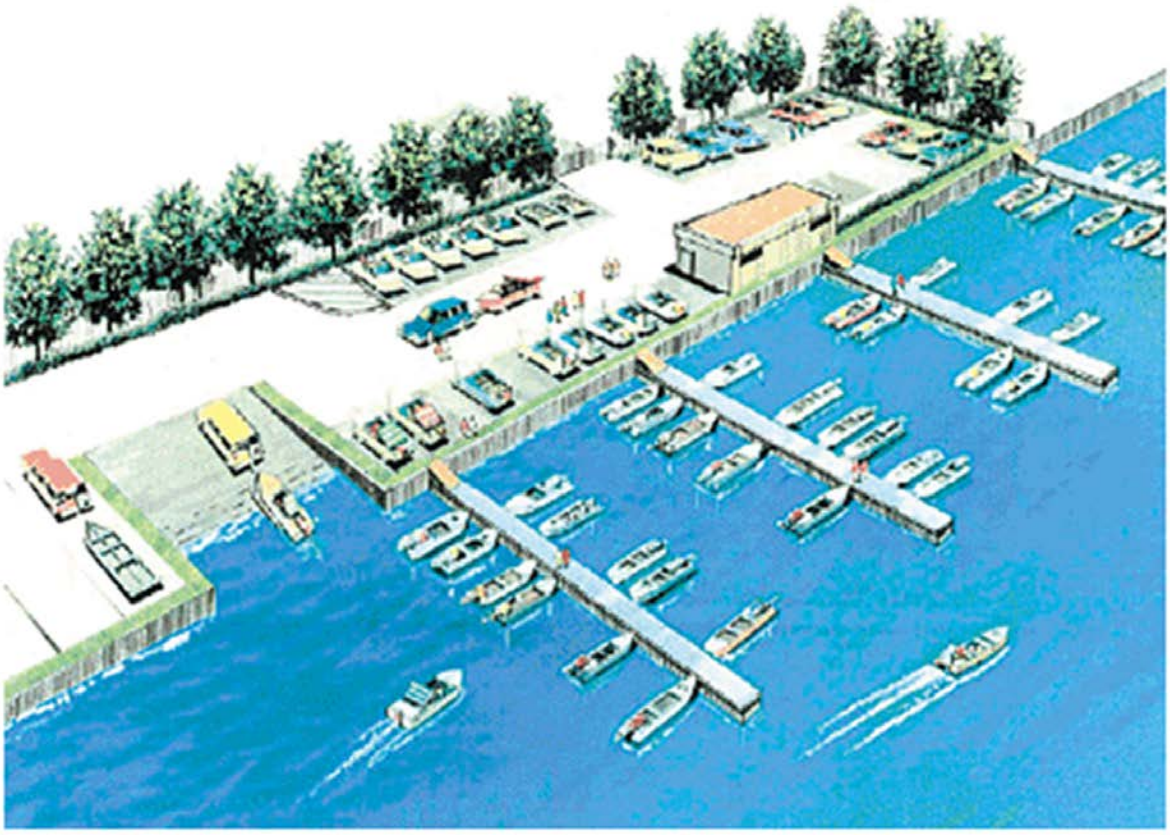
このため、港湾法等による規制措置や小型船舶登録制度の活用等により放置艇の適切な係留場所への誘導を推進するとともに、係留・保管能力の向上を図ることが必要であり、公共マリーナ等の収容可能隻数は、4年には約1万4,000隻だったものが、13年には約4万7,000隻と増加している。

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-4-5-6　全国の水際線近傍での係留・保管状況



図表II-4-5-7　ボートパーク



(3)マリーナの整備

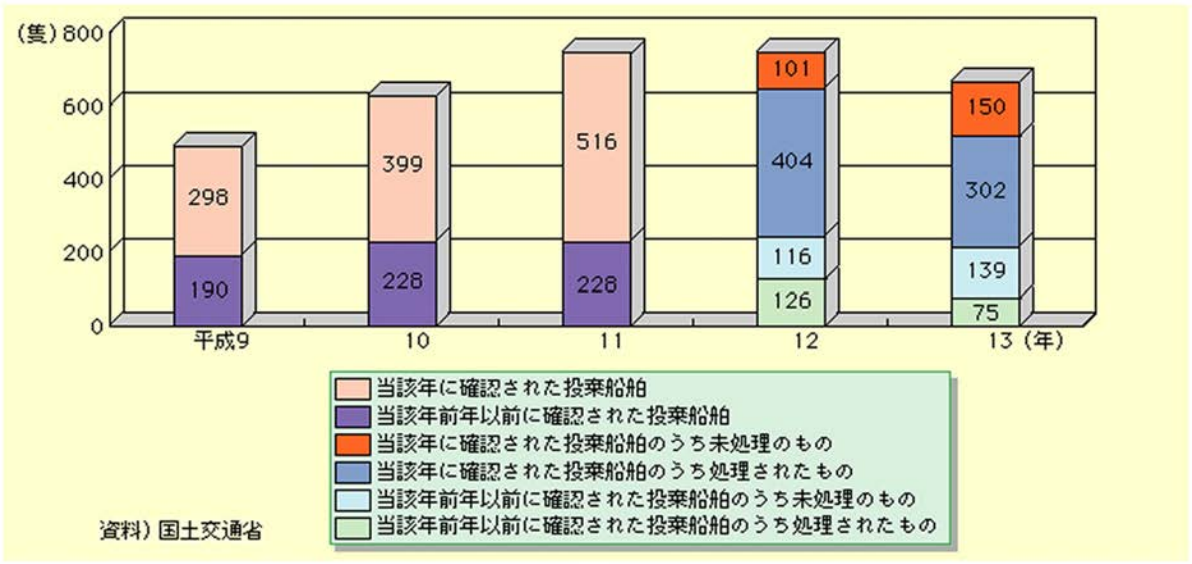
水上レクリエーションの振興を図るため、プレジャーボートの活動拠点となる港湾のマリーナ及び河川の船舶係留・保管施設(河川マリーナ)整備を進めている。公共により整備された港湾のマリーナは平成14年4月現在で66箇所にのぼり、また、整備にあたっては、PFIを含む民間活力を積極的に導入している。さらに、民間及び第三セクターが行う港湾のマリーナ、及び民間が行う河川マリーナの整備に対して、日本政策投資銀行による長期・低金利の融資等の支援を行っている。

(4)沈廃船対策

毎年、約700隻のFRP製プレジャーボートの沈廃船が確認されている。平成14年度から施行されている小型船舶の登録制度の活用や、船名等の特徴が故意に消されているような船舶の所有者に関する手がかりをつかむための各種技術の開発などにより、不法投棄船の所有者の割出しを行い、適正な処理を促していく。さらに、悪質な廃船の不法投棄事犯については、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の関係法令に基づく取締りを行うこととしている。

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-4-5-8　FRP製プレジャーボートの廃船確認状況



4. リバーツーリズム、スカイレジャーの振興

(1)カヌー、ラフティング等のリバーツーリズム

近年、河川や湖沼において、カヌーやラフティングなどの自然体験型のレジャーを楽しむ人たちが増えてきている一方で、釣り客など、他の目的の河川利用者とのトラブルも見られるようになっている。そのため、さまざまな利用者や河川管理者、流域市町村等が連携して、利用者間の調整を図り、安全で楽しいリバーツーリズムを進める仕組みを平成14年度より検討している。また、カヌーポートなど舟の乗降に適した水辺の整備等も進め、リバーツーリズムの振興を図っている。

さらに、これらの活動が盛んになるにしたがい、事故の危険性も増していることから、「川に学ぶ体験活動推進協議会(RAC)」等と連携して指導者の育成や利用者に対する啓発などを実施し、安全確保にも努めている。

コラム・事例　天塩川を中心とした観光拠点の形成(カヌーツーリング)と流域連携

雄大な自然に囲まれた天塩川(北海道)は、河口から157kmの区間においてダムや堰堤などの横断工作物がなく、舟で一気に下れる川としては日本最長であることから、カヌーのメッカとなっています。毎年、道内、道外を問わず多くのカヌー愛好者が天塩川を訪れてリバーツーリズムを楽しんでいます。平成14年7月に開催された日本最長(157km)のカヌーツーリング大会「ダウン・ザ・テッシ・オ・ペッ・スペシャル」には、400名以上が参加しました。

天塩川では、河川管理者がカヌーの拠点となるカヌーポートの整備を行っているほか、流域市町村がカヌーポートの整備にあわせてオートキャンプ場やカヌー練習場を整備するなど、河川管理者・流域市町村・地域住民・カヌー愛好者等が一体となって、拠点整備や各種情報発信、イベント開催等を行っており、流域を中心とした地域連携を行っています。

誉平(ばんぴら)カヌーポート





ダウン・ザ・テッシ・オ・ペッ・スペシャル　参加者用のパスポート

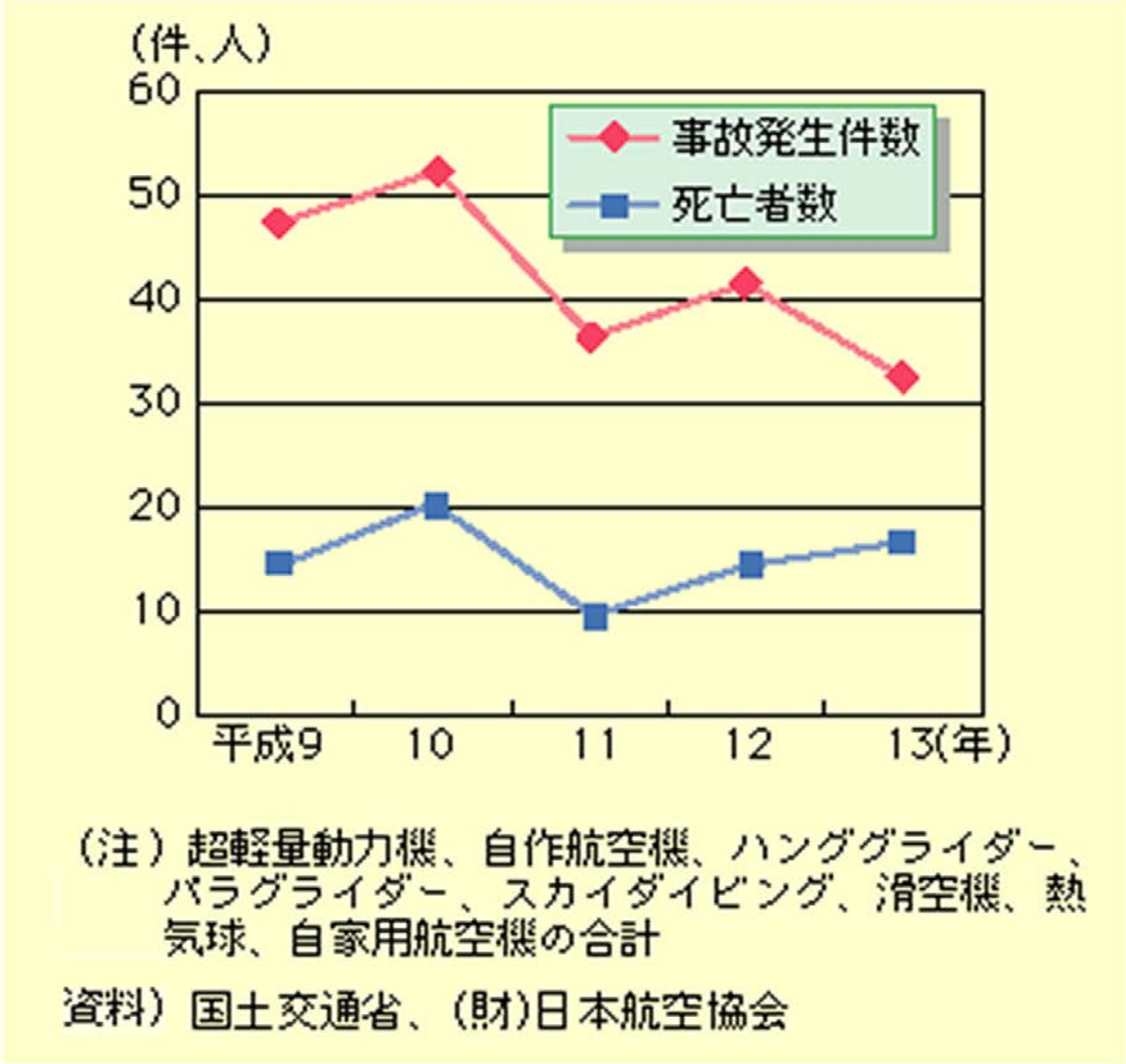

JAPAN
DOWN THE TESHI
2002
Special
HOKKAIDO JAPAN
PASSPORT

(2)スカイレジャー

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14年は11月9日～10日に宮崎県都城市において開催)等のイベントの開催支援を行っている。

図表II-4-5-9　レジャー航空に関する事故発生件数



第6節　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

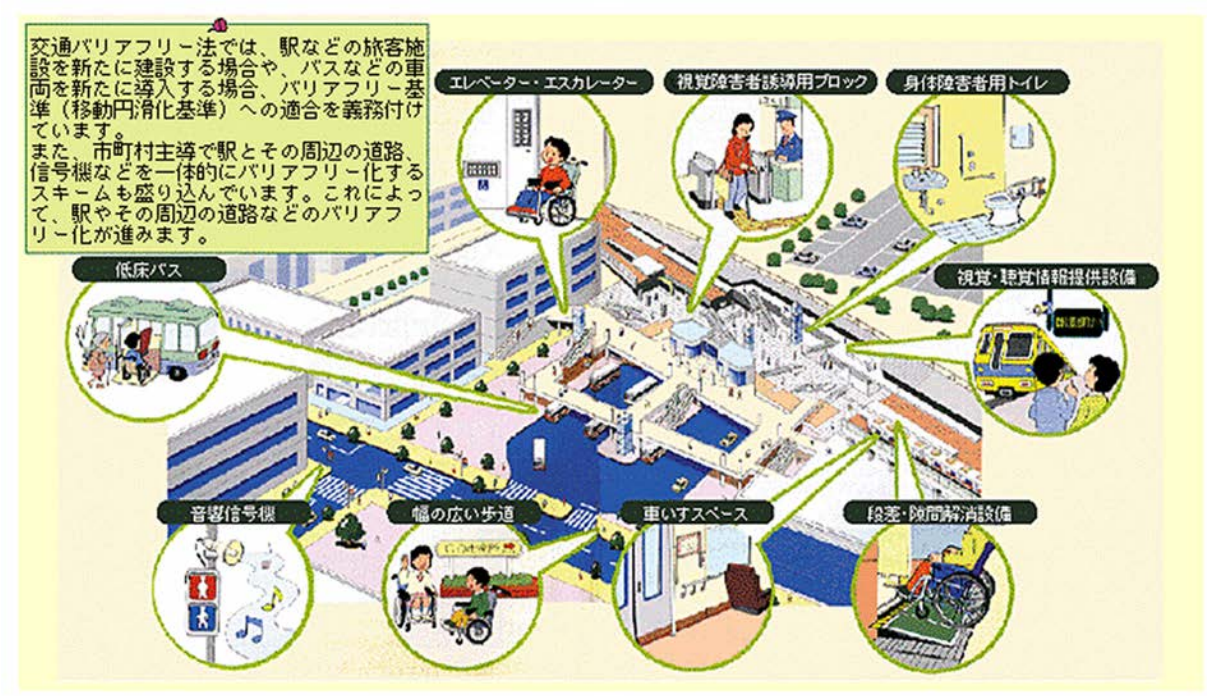
我が国では、他に例をみない急速な高齢化が進んでいることに加え、障害のある人も障害のない人もともに生活し、活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」や誰もが使いやすい施設等のデザインを目指す「ユニバーサルデザイン」の考え方も広がっており、高齢者・障害者等を含むすべての人が安全・安心して生活し、社会参加が図られるよう、自宅から交通機関、まちなかまで、ハード・ソフト両面から連続したバリアフリー環境を整備することは、喫緊の課題となっている。

(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

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、交通バリアフリー法(平成12年施行)等に基づき、公共交通機関及び旅客施設の周辺地区のバリアフリー化の推進を図っている。

図表II-4-6-1　交通バリアフリー法の効果



交通バリアフリー法等に基づき市町村が作成する基本構想は、平成15年1月22日現在、全国51市町村において策定(受理済)されており、また、約60市町村において、関係者が幅広く参加した協議会を設置し、基本構想の策定作業が進められているところである。

国土交通省では、市町村における基本構想の策定促進等を図るため、基本構想策定促進セミナーを開催(14年度は、全国14箇所で開催)しているほか、関係地方支分部局による市町村の設置した協議会への参画や関係省庁連絡会議の開催等を通じて、基本構想の策定等に必要なアドバイス、情報交換等を行い、基本構想の策定を支援している。

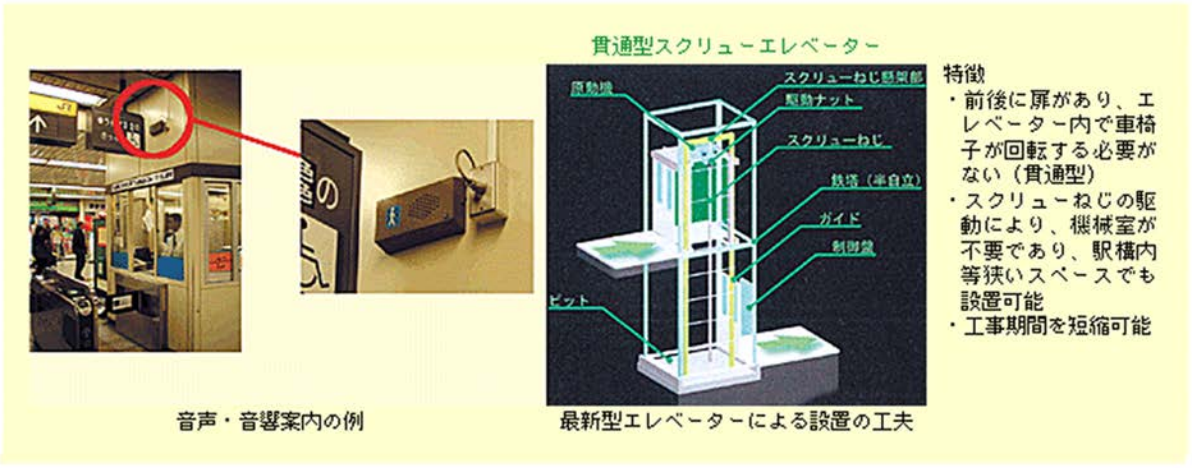
2)旅客施設・車両等のバリアフリー化の推進

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より望ましい公共交通機関のバリアフリー化を促進するため、国土交通省では、交通事業者等がバリアフリー化対策を進める際の目安として公共交通機関の旅客施設の移動円滑化や車両、旅客船等に関するガイドライン等の策定を行っており、平成14年9月には、鉄道駅等の旅客施設において、視覚障害者が移動しやすくするため、改札口、エスカレーター、トイレ、ホーム上の階段、地下鉄地上出入口の音響・音声案内の指針を示した「旅客施設における音による視覚障害者の移動支援方策ガイドライン」を策定した。また交通事業者においても、これらのガイドラインに沿ったバリアフリー化

に取り組んでいるほか、自主的な取組みとして、鉄道における総合的なバリアフリー化の推進に関するアクション・プランの作成等により、その推進を図っているところである。

また、国土交通省では、鉄道駅、バス・旅客船ターミナル、空港等旅客施設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やノンステップバス、低床式路面電車(LRT)等の車両の導入に対する補助を実施しているほか、日本政策投資銀行による融資制度や税制上の特例措置を講じ、公共交通機関のバリアフリー施設の整備等の推進を図っている。

図表II-4-6-2　音響・音声案内機器、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

主要な鉄道駅等を中心とする地区において、高齢者等に配慮した安全で快適な歩行空間を形成するため、交通バリアフリー法等に基づき、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、エレベーター付きの立体横断施設の整備等によるバリアフリー化された歩行空間ネットワークの整備を実施している。

図表II-4-6-3　バリアフリー歩行空間ネットワークの整備イメージ



(3)「心のバリアフリー」の推進

一般市民が高齢者、身体障害者の介助体験、疑似体験等を行うことにより、交通バリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティアに関する意識を高め、「心のバリアフリー」社会の実現を目指す観点から、平成13年度より、全国で「交通バリアフリー教室」を開催している。14年度については、札幌、八王子、姫路、熊本等全国30箇所で開催し、延べ約1,200人の市民が参加した。また、小学生が総合学習の一環として交通バリアフリーについて学習できるよう、小学生向けの教材を作成して全国の教育委員会に配布した。

(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、事業許可等の弾力的な運用や軽自動車の導入を認める等により、その導入促進を図っている。

＜福祉タクシーの写真＞



(5)公園のバリアフリー化

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、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。具体的には、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。

また、平成14年3月には、「都市公園における遊具の安全確保に関する指針」を定め、各公園管理者に通知し、都市公園における遊び場の安全性の一層の向上に努めている。

図表II-4-6-4　すべての人に使いやすい都市公園



(6)河川空間等におけるバリアフリー化

身近な自然空間としての河川等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、高齢者の割合が著しく高い地域等において、水辺等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おり、平成14年度には多摩川(東京都)等で実施した。

＜緩傾斜スロープの設置(東京都多摩川)＞



(7)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桟橋の設置等を推進している。さらに、人々が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。

図表II-4-6-5　平成14年度での港湾空間におけるバリアフリー化整備例

港名	地区名	内容
鹿児島港	本港地区	浮桟橋
鳥羽港	佐田浜地区	浮桟橋
宮崎港	内港地区　緑地	身体障害者用便所・水飲み場
長崎港	本港地区　緑地	スロープ・手摺り、身体障害者用便所

(8)すべての人にわかりやすい標準案内用図記号の決定

国土交通省では、様々な施設においてバラバラに使用されてきた図記号を統一し、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を可能とするため、案内用図記号の標準化を推進している。平成13年3月には、交通施設、観光施設、スポーツ施設、商業施設等で使用するために125種類の「標準案内用図記号」を策定し、14年3月にはそのうち104項目がJIS化されたところであり、その普及促進に努めている。

図表II-4-6-6　標準案内用図記号(ピクトグラム)の例



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

第八期住宅建設五箇年計画等で述べられているように、平成27年度には、手すりの設置、広い廊下幅の確保、段差の解消等がなされた住宅ストックの割合を全住宅ストックの2割にするという目標を掲げ、高齢者等の自立や介護に配慮した住宅の建設やリフォームを促進し良質な住宅ストックを確保するために、住宅の一層のバリアフリー化を推進している。

(2)建築物のバリアフリー化

建築物のバリアフリー化については、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)に基づいて推進されてきたが、より一層のバリアフリー化を促進するために、同法は、平成14年に、一般の多くの人が利用するデパートやホテル等の新築等の際にバリアフリー化を義務づけるなどの改正がなされた。

図表II-4-6-7　ハートビル法に基づく認定実績

年度	平成 6	7	8	9	10	11	12	13
認定件数（年度）	11	120	229	320	382	366	332	232
認定件数（累積）	11	131	360	680	1,062	1,428	1,760	1,992

資料）国土交通省

また、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。平成14年度には、新潟第2地方合同庁舎(新潟県)、須崎第2地方合同庁舎(高知県)等の整備に着手した。

3. 高齢者が安心して生活できる居住環境の整備

(1)高齢者居住法に基づく高齢者の居住の安定の確保

少子高齢化が急速に進展するなか、高齢者の居住の安定の確保を図るために、民間活力及び既存ストックを有効に活用しつつ、高齢者居住法に基づく住宅市場環境の整備等が行われている(第I部第3章第2節3.参照)。

高齢者居住法に基づく高齢者向け優良賃貸住宅として認定されたものは、平成14年3月末の時点で12,359戸である。また、高齢者の入居を拒まない賃貸住宅として登録されたものは、14年9月末の時点で3,289件(38,525戸)となっている。

(2)福祉施策と連携した生活支援サービス

高齢者が安心して暮らせる居住環境を確保するためには、ハードの整備にとどまらず、福祉施策との連携によるソフトの面における施策も重要であることから、生活支援サービスの導入を推進しており(第I部第3章第2節3.参照)、バリアフリー化された公営住宅等の供給と生活援助員(ライフサポートアドバイザー:LSA)による生活支援サービスの提供を併せて行うシルバーハウジング・プロジェクトを、平成13年度までに559団地、15,704戸において実施している。さらに、14年度より、サービスの対象を高齢者居住法に基づく登録住宅等にも拡大し、また、公共賃貸住宅団地を活用してLSAの活動拠点となる高齢者生活相談所の整備を実施し、サービスの拡充を図っている。

(3)高齢者等の災害弱者対策

高齢者等災害弱者を守るために、ハード、ソフトの両面から施策が実施されている(第I部第3章第2節3.参照)。

1)高齢者等災害弱者対策

(ア)老人福祉施設等の周辺における砂防関係事業等の重点的実施等のハード的対策

土砂災害等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について、採択基準の拡充等により、砂防えん堤等の土砂災害防止施設や人工リーフ等の海岸保全施設を重点的に整備しており、平成14年度においては、約760箇所で実施している。

(イ)災害情報の提供や土砂災害特別警戒区域等内の開発行為の制限等のソフト的対策

災害弱者関連施設の管理者等に、土砂災害の危険性に関する情報の提供を行い、災害への注意を常に喚起している。平成14年6月には、約4,700施設等に対して、訪問等による土砂災害情報の提供を実施している。

また、土砂災害防止法(注)に基づいて、土砂災害特別警戒区域等内の災害弱者関連施設等の建築のための開発行為の制限等を推進している。

2)高齢者の給水作業による負担の解消

山間地域や離島等においては、水道普及率が極めて低く、不安定な水源に依存しているところが多い。そのため毎年のように給水制限・断水があり、その都度、給水車等が出動して給水作業が行われている。そうした地域では高齢化率も高く、給水運搬作業は多くの高齢者の負担となっている。そうした高齢者への大きな負担を解消するために、安定した新たな水源となる生活貯水池の整備の推進を図っている。

(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

4. 子育て世帯の住まいの充実

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おり、平成14年度には約50箇所で整備が実施された。

また、住宅金融公庫融資による支援や特定優良賃貸住宅等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多子世帯等の優先入居等を実施している。

5. 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。

図表II-4-6-8　冬期バリアフリー対策



(2)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。流雪溝については、23箇所が供用中(延べ延長100km以上)の他、現在11箇所で整備中である。

第5章　競争力のある経済社会の構築

近年、我が国では経済の低迷が続く中で、我が国が取り巻く経済社会のグローバル化が進展しており、国際的な競争力を有し、持続的に安定成長する経済社会を実現することは喫緊の課題となっている。

このため、国土交通省では、デフレ対策をはじめとする経済の活性化対策を推進するとともに、広域的な国内交通ネットワークの構築、グローバル化に伴う旅客需要の増大や高度な物流ニーズに対応した国際交通ネットワークの充実、国土交通産業の再生・活性化等に取り組んでいるところである。

第1節　経済の活性化

我が国の構造改革を進めつつ、デフレを克服するため、雇用や中小企業のセーフティネット、産業再生、構造改革特区、都市再生などの諸課題にも対応した具体的対応策として、平成14年10月30日に「改革加速のための総合対応策」がとりまとめられた。また、その後の経済状況を踏まえ、総合対応策の思い切った補完・強化策を講じ、日本経済再生のための政策強化を行うこととし、「改革加速プログラム」が策定され、平成14年度補正予算において必要な措置が講じられた。さらに、平成15年度税制改正において、土地税制の見直しを始めとする措置が講じられることとされた。

国土交通省としては、「改革加速のための総合対応策」、「改革加速プログラム」を踏まえ、以下の施策を積極的に実施しているところである。

1．産業の再生、雇用・中小企業のセーフティネットの拡充

不良債権問題を平成16年度末までに終結させるまでの間、企業再生、雇用のセーフティネット、中小企業への配慮などの対策を総合的に講ずることが必要である。このため、建設産業の再編・再生と経営革新の促進、中小建設企業の資金繰り悪化や連鎖倒産防止に取り組むほか、住宅金融公庫の住宅ローン返済困難者対策を実施している。

2. 需要喚起のための取組み

経済活性化対策としては、不良債権処理の加速化とあわせて、需要喚起のための施策が両輪となっていくことが必要であり、実態経済面、マインド面から、日本経済を活性化するための対策をあわせて講じることが不可欠である。この観点から、地価の下落に歯止めをかけ、資産デフレの解消、不良債権処理の円滑化に寄与する、不動産市場の活性化、住宅投資の促進、民間投資・消費を誘発する都市再生の促進等の施策に取り組むとともに、民業の拡大に資する構造改革特区を推進している。

(1)不動産市場の活性化

土地に投資しやすい環境づくりを進めるため、平成15年度税制改正においては、不動産流通課税(登録免許税、不動産取得税)の大幅な軽減、特別土地保有税の凍結、新増設に係る事業所税の廃止など、これまでにない土地税制の抜本的な見直しを行うこととしている。また、Jリート(不動産投資信託)に係る個人配当課税の申告不要限度額の撤廃などを通じてJリート市場の拡大を図るなど個人金融資産を不動産市場に呼び込む不動産証券化の推進、不動産鑑定評価基準を改正しDCF(ディスカウンティッド・キャッシュフロー)法を新たに位置付けるなど収益性を重視した不動産鑑定評価の推進、都市再生の基礎となる土地情報インフラとしての地籍調査の推進等に重点的に取り組む。

(2)住宅投資の促進

高齢者の保有する金融資産の若年層への移転の円滑化を図ることにより、消費誘発を含めた経済効果及び雇用創出効果の高い住宅投資の促進を図るため、現行の住宅取得資金等に係る贈与税の計算特例に加えて、新たに導入される相続時精算課税制度の中で住宅取得資金等に係る特例を創設することとしている。

(3)民間投資・消費を誘発する都市再生の促進等

都市の魅力や国際競争力を向上し、民間投資・消費を誘発する効果の高い都市インフラの整備事業を重点的に実施するとともに、民間都市開発を積極的に支援し、都市の再生を促進する。

1)民間投資・消費を誘発する都市基盤整備

経済波及効果や民間投資効果の高い都市計画道路を緊急に整備するため、完了期間宣言路線の追加公表等、重要な路線について完了・供用時期を明示する取組みを拡大するほか、羽田空港の再拡張、成田空港とのアクセス向上のための成田高速鉄道の整備、国際水準の高規格コンテナターミナル整備等の物流機能強化、環状道路の緊急整備等、大都市を中心とした交通・物流機能の強化を図り事業を推進する。また、豊かな生活空間の形成を促進するため、公共空間における電線類地中化、鉄道駅等におけるバリアフリー化、水辺都市再生等に取り組むとともに、災害時に大きな被害が想定される密集市街地の整備を進める。

2)民間都市開発の支援

民間の資金やノウハウ等を活用した都市再生を推進するため、都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域での都市計画特例措置や、民間都市開発推進機構、住宅金融公庫等による金融措置、さらに平成14年度補正予算に盛り込まれた民間都市開発推進機構等が出資する都市再生ファンド(仮称)、平成15年度税制改正に盛り込まれた都市再生促進税制(認定民間都市再生事業を強力に促進するための税制上の特例措置)等により、民間都市開発投資の促進に向けて緊急かつ重点的な支援を行う。

(4)構造改革特区の推進

1)構造改革特区制度の導入

進展の遅い分野の規制改革を地域の自発性を最大限尊重する形で進めるため、14年12月に構造改革特別区域法が成立した。

国土交通省においては、地方公共団体等からの特区構想の提案を踏まえ、行政財産である港湾施設の民間への貸付可能化などの項目について構造改革特区において実施可能な特例措置として対応するなど、構造改革特区の推進に積極的に取り組んでいる。

2)臨海部における構造改革特区制度の活用

構造改革特区制度を活用した港湾や臨海部の活性化に資する事業を実施することで、臨海部における既存立地企業の再編、新産業分野の展開等を促進し、産業の高付加価値化、コストの低減等が図られ、産業再生に大きく貢献できるものと見込まれる。

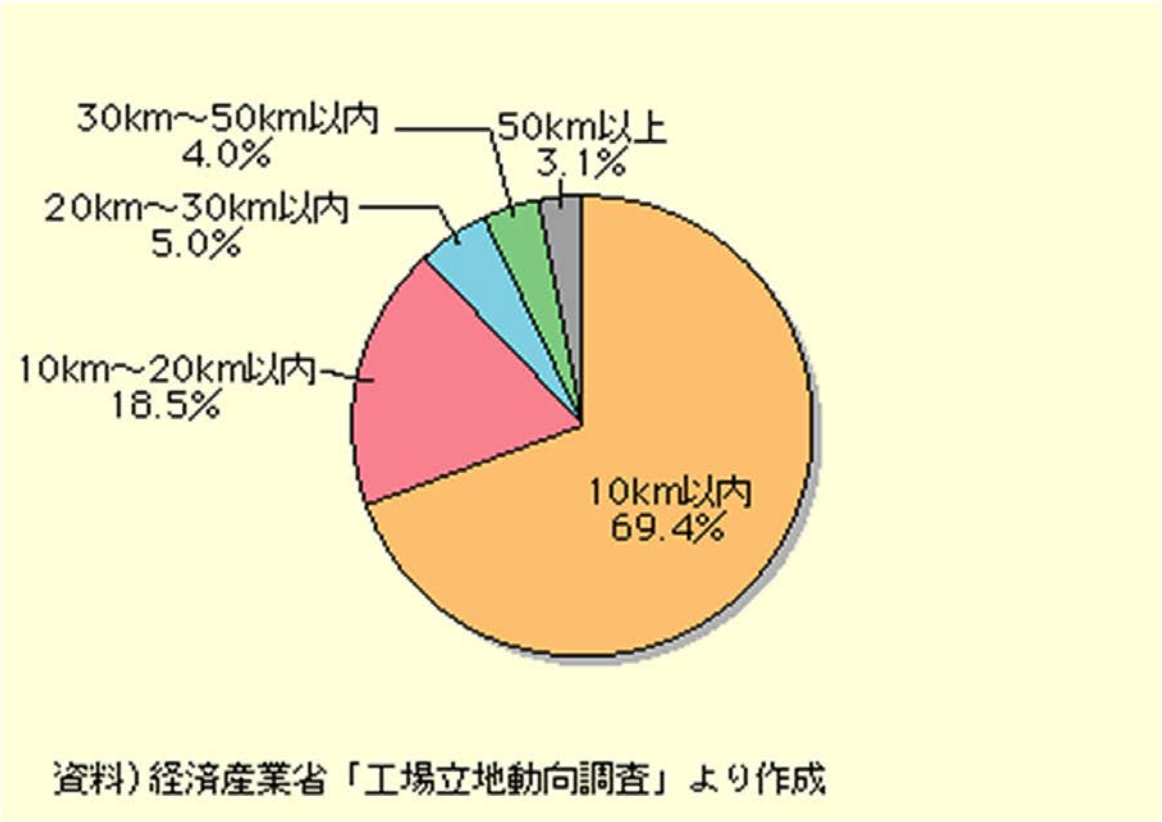
第2節　広域的な交通ネットワークの構築

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。これにより、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る新たな産地の誕生や、重厚長大型から加工組立型への産業構造の変化に対応して、必要な材料の調達、製品の輸送が容易な高速道路のインターチェンジ周辺に多くの工場が立地するなど、地域の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ったり、宅配便の一日配達圏が拡大するなど、国民生活の質の向上にも大きく貢献してきた。

図表II-5-2-1　新規工場立地のインターチェンジからの距離別件数(平成13年)

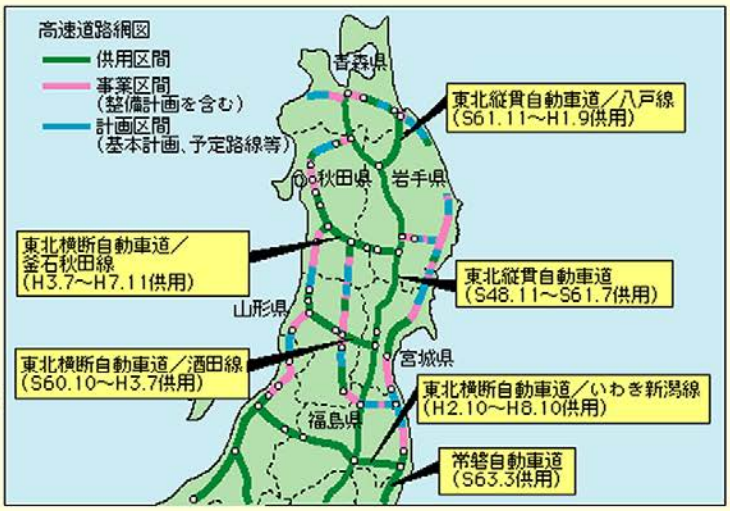


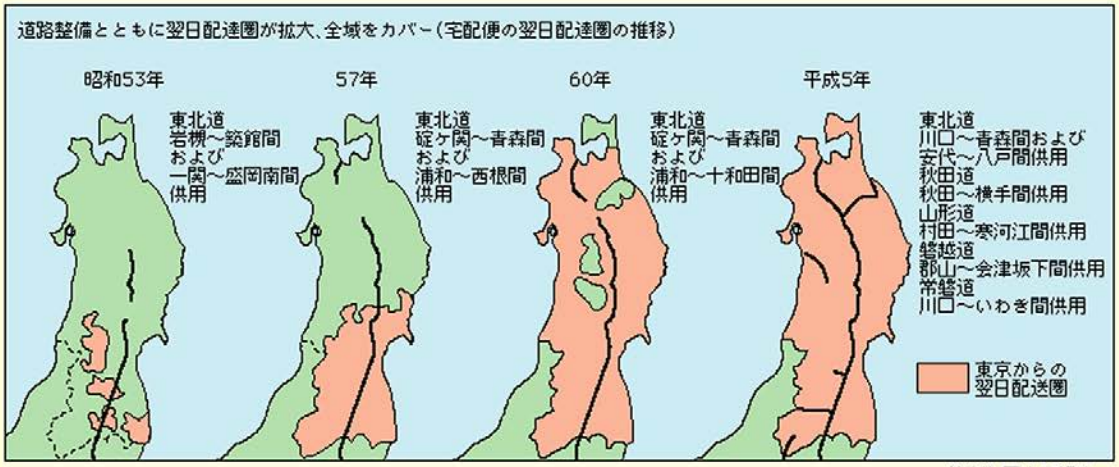
図表II-5-2-2　高速道路の整備による宅配便配達圏の拡大

高速道路の整備に伴い、宅配便の1日配達圏が東北地方全域に拡大しました。

●東北では、高規格幹線道路の整備に伴い東京からの宅配便翌日配達圏が広域化しました。

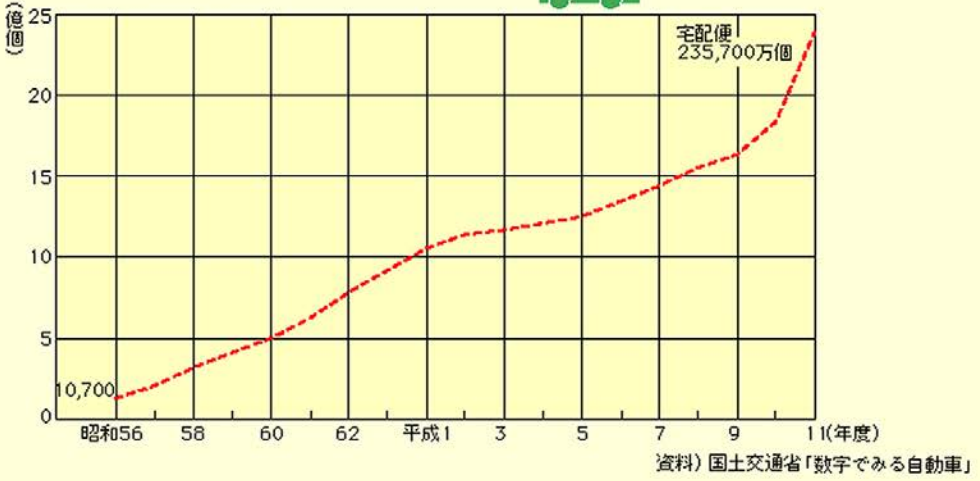
●昭和53年当時は、南東北の一部だけであった翌日配達圏が、高規格幹線道路の整備に伴い広域化し、平成5年には全域をカバーするまでになりました。





資料）国土交通省

急激に拡大している宅配便市場
（宅配便市場[取扱個数]の推移）

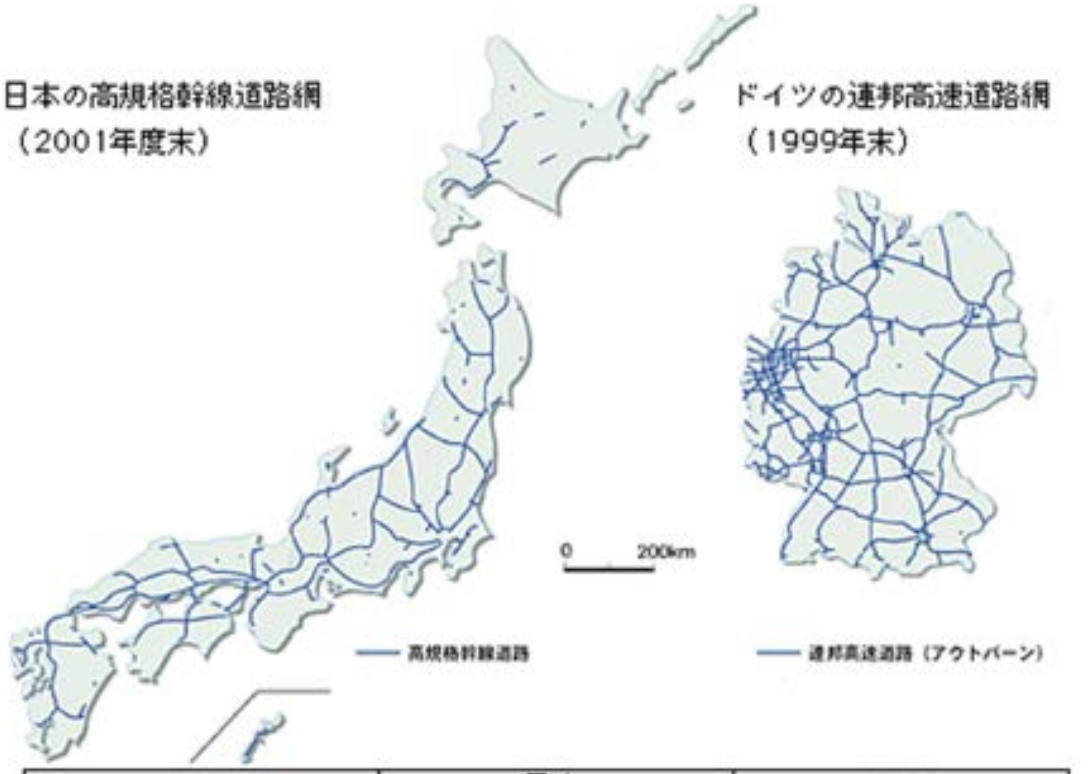


資料）国土交通省「数字でみる自動車」

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、南北に細長く、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8,017km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2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-5-2-3　日本とドイツの高速道路比較

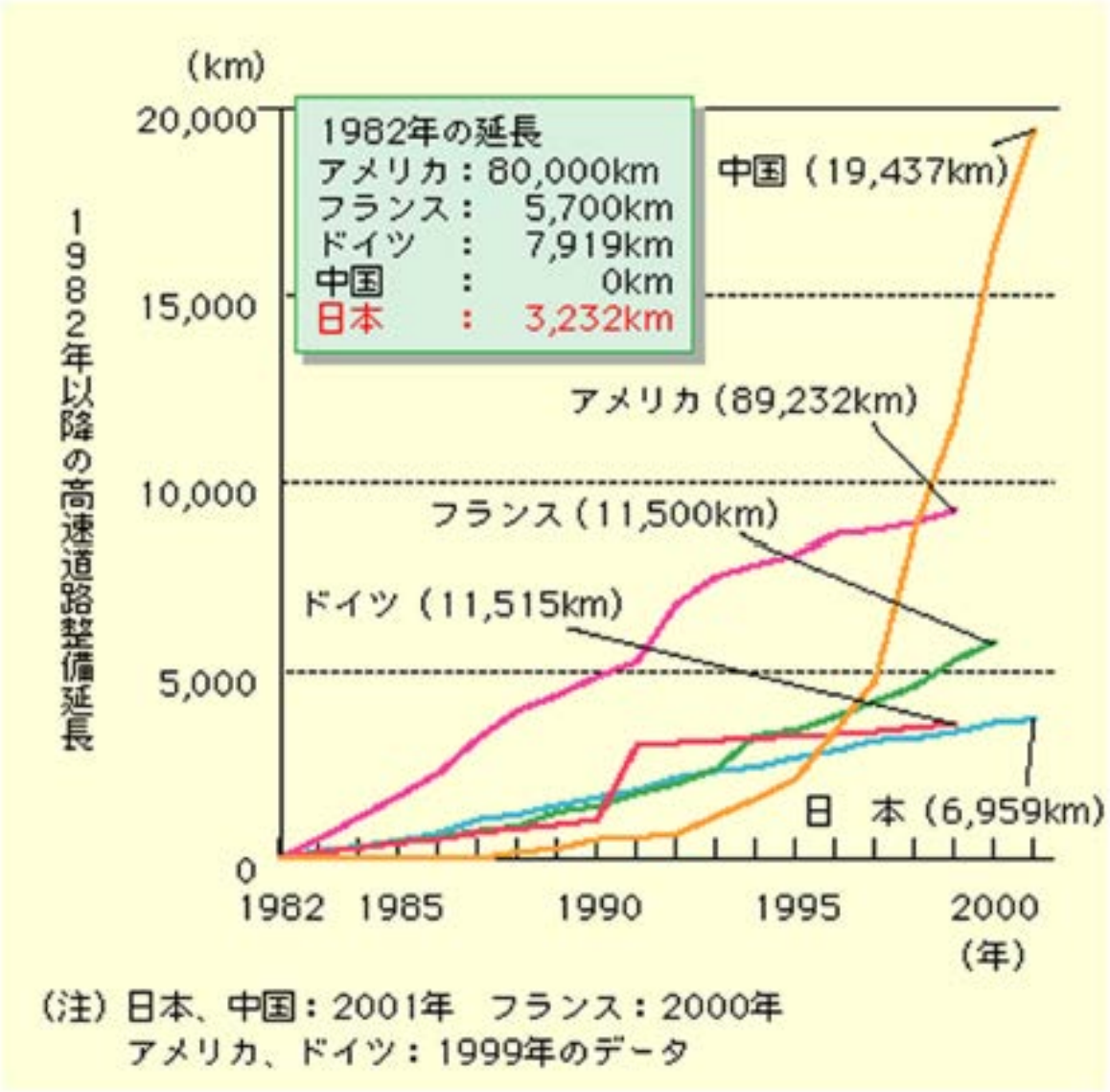


		日本		ドイツ	
人口	(万人)	12,693	(2000年)	8,244	(2001年)
面積	(km^2)	377,873	(2000年)	356,970	(2002年)
GDP	(兆円)	513	(2000年度)	258	(2001年)
供用延長	(km)	8,017	(2001年度末)	11,515	(1999年末)
平均都市間距離*	(km)	491		261	

資料）国土交通省

＊人口50万人以上の都市を対象

図表II-5-2-4　高速道路整備水準の国際比較



(2)高規格幹線道路と地域高規格道路の重点的整備

高規格幹線道路や地域高規格道路などの自動車専用道路は、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。平成19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-5-2-5　高規格幹線道路及び地域高規格道路の内容、実績、整備目標

	内容	実績
高規格幹線道路	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」等での位置付けを踏まえ14,000kmのネットワーク整備を進める。	（供用延長） 平成13年度末　8,017km 平成14年度末予定　8,347km （平成14年度の主な供用予定区間） ・首都圏中央連絡自動車道
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」等の位置付けを踏まえ、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1,163km 整備区間　約2,873km 供用延長　1,407km （平成14年度の主な供用予定区間） ・第二京阪道路
整備目標（平成19年度末）	・全道路の走行台キロに占める高規格幹線道路などの自動車専用道路の走行台キロの割合を平成19年度末までに15%に引き上げる。	

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の現状と課題

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。

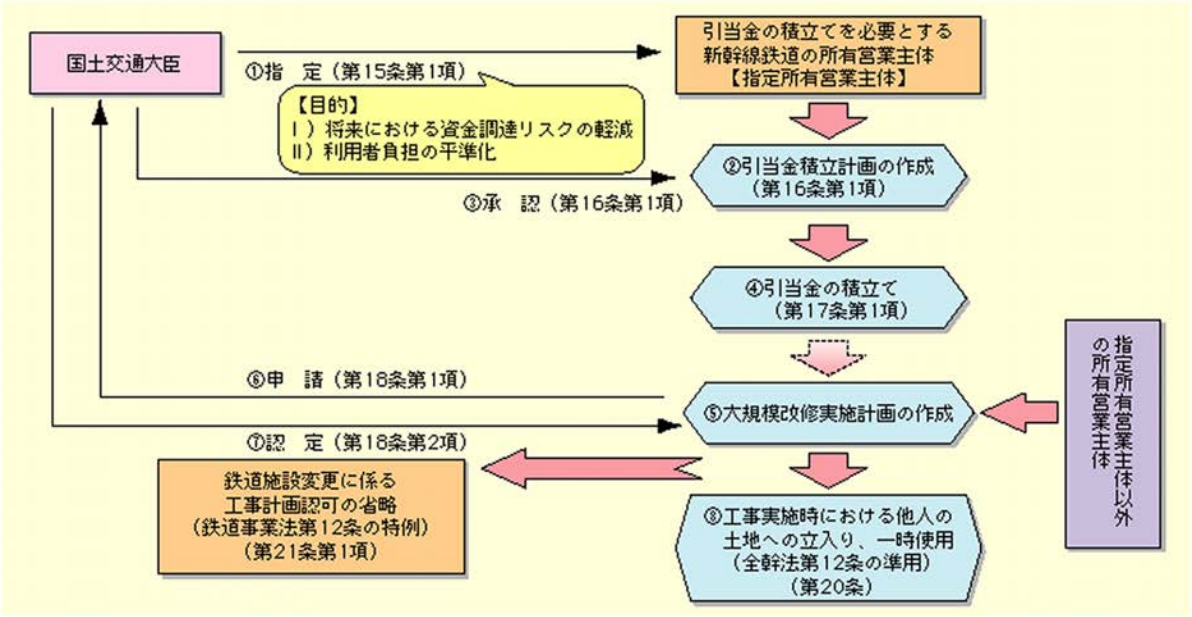
(2)新幹線鉄道の整備

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(昭和39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排出原単位は航空機の1/5、自家用車の1/8、エネルギー消費量は航空機の1/4、自家用車の1/6)である。

既存の新幹線については、JRにより更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。

また、新幹線の安定的な輸送を将来にわたり確保していくため、全国新幹線鉄道整備法の一部を改正し、トンネルや橋梁等の構造物の大規模改修に備える引当金制度を創設した。この制度では、開業からの経過年数や車両走行実績、財務状況等から、引当金の積立てが必要かつ適当と判断される場合、国土交通大臣は新幹線の所有営業主体を引当金を積み立てるべき主体として指定することができることとし、指定を受けた所有営業主体は国土交通大臣の承認を受けた引当金積立計画に従い、引当金を積み立てなければならないこととされた。なお、指定を受けた所有営業主体が積み立てる額については、法人税の計算上損金算入が認められることとなっている。この制度に基づき、平成14年8月、東海道新幹線について引当金積立主体としてJR東海を指定し、同年10月、引当金積立計画の承認を行った。

図表II-5-2-6　整備新幹線大規模改修のスキーム



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いる。平成12年12月18日には、新しい政府・与党申合せが決定され、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、既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、既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、これにより東北新幹線盛岡・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)を整備することとなった。このうち、東北新幹線盛岡・八戸間は平成14年12月1日に開業し、東京・八戸間の所要時間は従来の3時間33分から最短で2時間56分に短縮された。

図表II-5-2-7　整備新幹線の現状



図表II-5-2-8　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→2時間56分（37分短縮）
	東京～新青森間	約670	3時間59分→約3時間20分（約40分短縮）
北陸新幹線	東京～富山間	約400	3時間12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60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）現行の所要時間は、平成14年12月ダイヤによる（但し、東京～八戸間の現行所要時間は平成14年11月ダイヤによる。）。

＜東北新幹線はやて出発式＞



(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。

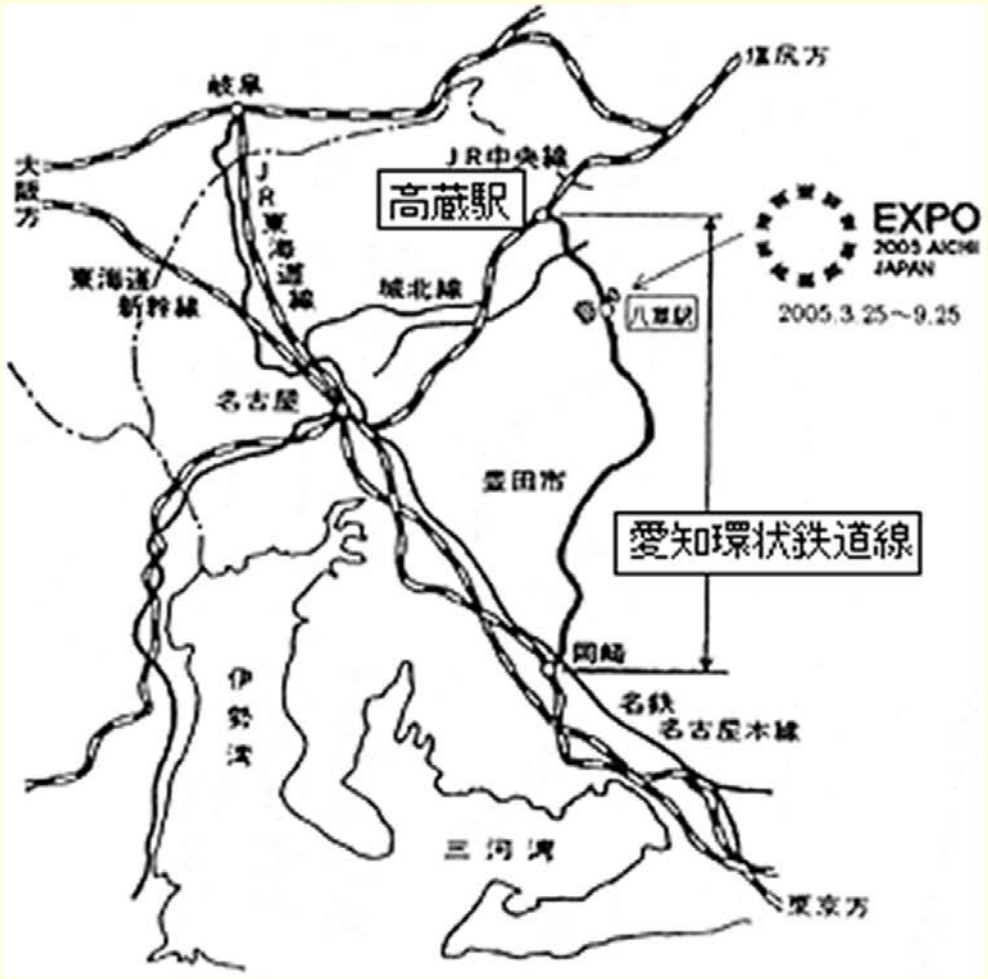
(3)在来線幹線鉄道の整備

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を形成するため、線路の線形改良等、既存の鉄道施設を最大限に活用した、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、2005年日本国際博覧会(愛知万博)の観客輸送にも資するため、愛知環状鉄道線の一部複線化等を行っている。さらに、平成15年度においては、宇野線・本四備讃線の高速化事業を進めることとしている。

図表II-5-2-9　幹線鉄道高速化事業一覧

	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52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/1時間→4本/1時間	平成16年度開業予定
	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	平成15年度開業予定
	宇野線・本四備讃線 岡山～児島	高速化 (まちづくり事業連携)	岡山～高松 1時間弱　→　50分程度	平成19年度開業予定
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

図表II-5-2-10　愛知環状鉄道線　路線図


岐阜
JR中央線
高蔵駅
EXPO
2005 AICHI
JAPAN
2005.3.25～9.25
JR東海道線
東海道新幹線
城北線
八草駅
名古屋
豊田市
愛知環状鉄道線
岡崎
名鉄名古屋本線
三河湾

(4)技術研究開発の推進

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、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年度以降も走行実験を実施している。

2)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、乗客の利便性が飛躍的に向上することが期待される。平成13年1月、アメリカコロラド州において行っていた高速耐久試験等を終了した。13年10月からは、新下関駅付近を基地として、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。

＜リニアモーターカー＞



＜フリーゲージトレイン＞



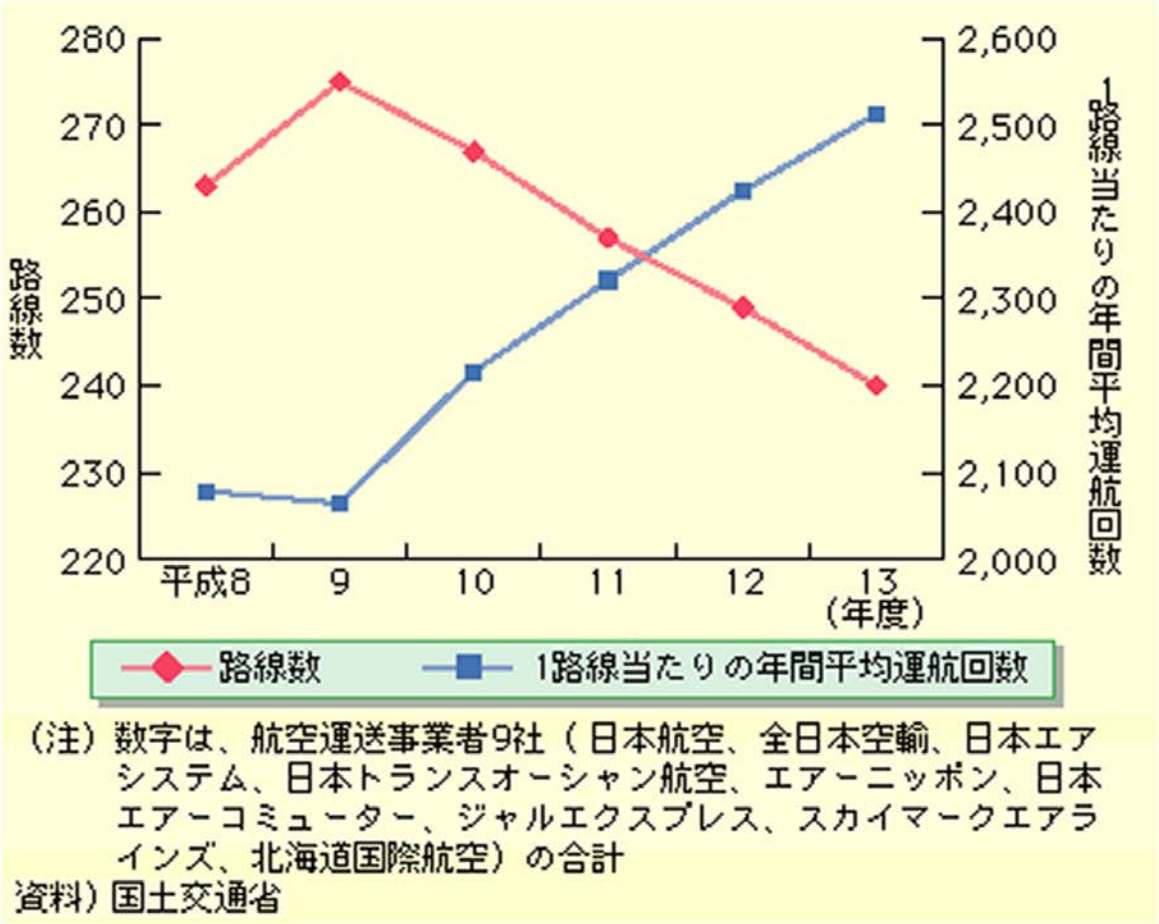
3. 国内航空ネットワークの充実

(1)国内航空ネットワークの現状と課題

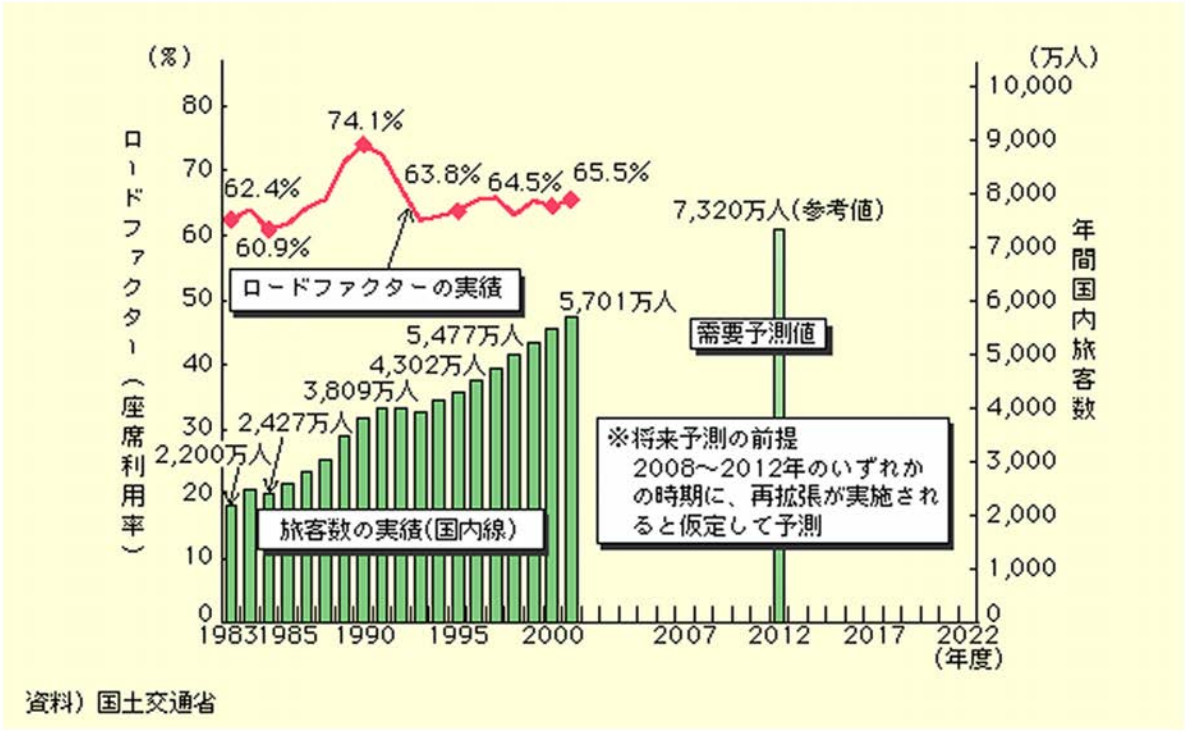
我が国の国内航空政策においては、空港整備等のハード面の施策と規制緩和による競争促進等のソフト施策を組み合わせることにより、ネットワークの拡充を図っている。最近におけるネットワークの現状をみると、路線数は平成9年度をピークとして減少し、13年度も引き続き減少となった。しかし、1路線当たりの年間平均運航回数は逆に9年度を底として上昇しており、トータルとしての旅客数も引き続き増加している。

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(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-5-2-11　航空ネットワークの推移



図表II-5-2-12　羽田空港の国内航空旅客数の実績及び将来予測


（%）
（万人）
ロードファクター（座席利用率）
年間国内旅客数
80
70
60
50
40
30
20
10
0
10,000
9,000
8,000
7,000
6,000
5,000
4,000
3,000
2,000
1,000
0
74.1%
62.4%
60.9%
63.8%
64.5%
65.5%
ロードファクターの実績
2,200万人
2,427万人
3,809万人
4,302万人
5,477万人
5,701万人
旅客数の実績（国内線）
7,320万人（参考値）
需要予測値
※将来予測の前提
2008～2012年のいずれかの時期に、再拡張が実施されると仮定して予測
1983
1985
1990
1995
2000
2007
2012
2017
2022
（年度）

資料）国土交通省

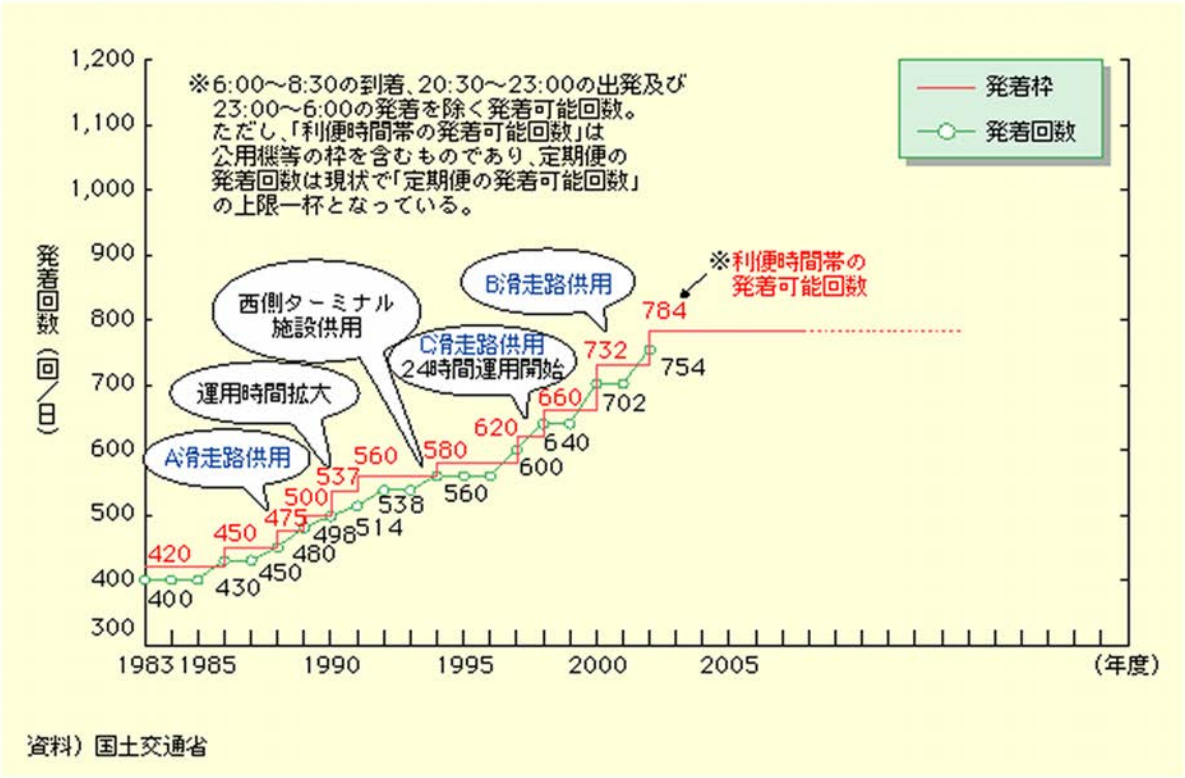
(2)空港整備の推進

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

東京国際(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380往復(平成14年12月ダイヤ)のネットワークが形成され、国内線で年間約5,700万人(13年度実績)の人々が利用している。

図表II-5-2-13　羽田空港の離着陸回数



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16年後半に供用を予定)を実施しているところである。

しかしながら、国内航空事業の伸びは著しく、14年7月から、定期便に使用しうる754回の発着枠は全て使用しており、既に能力の限界に達している。今後とも増大が見込まれる航空需要に的確に対応し、利用者利便に応えるためには、羽田空港の容量拡大は喫緊の課題となっている。

2)羽田空港の再拡張事業

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。

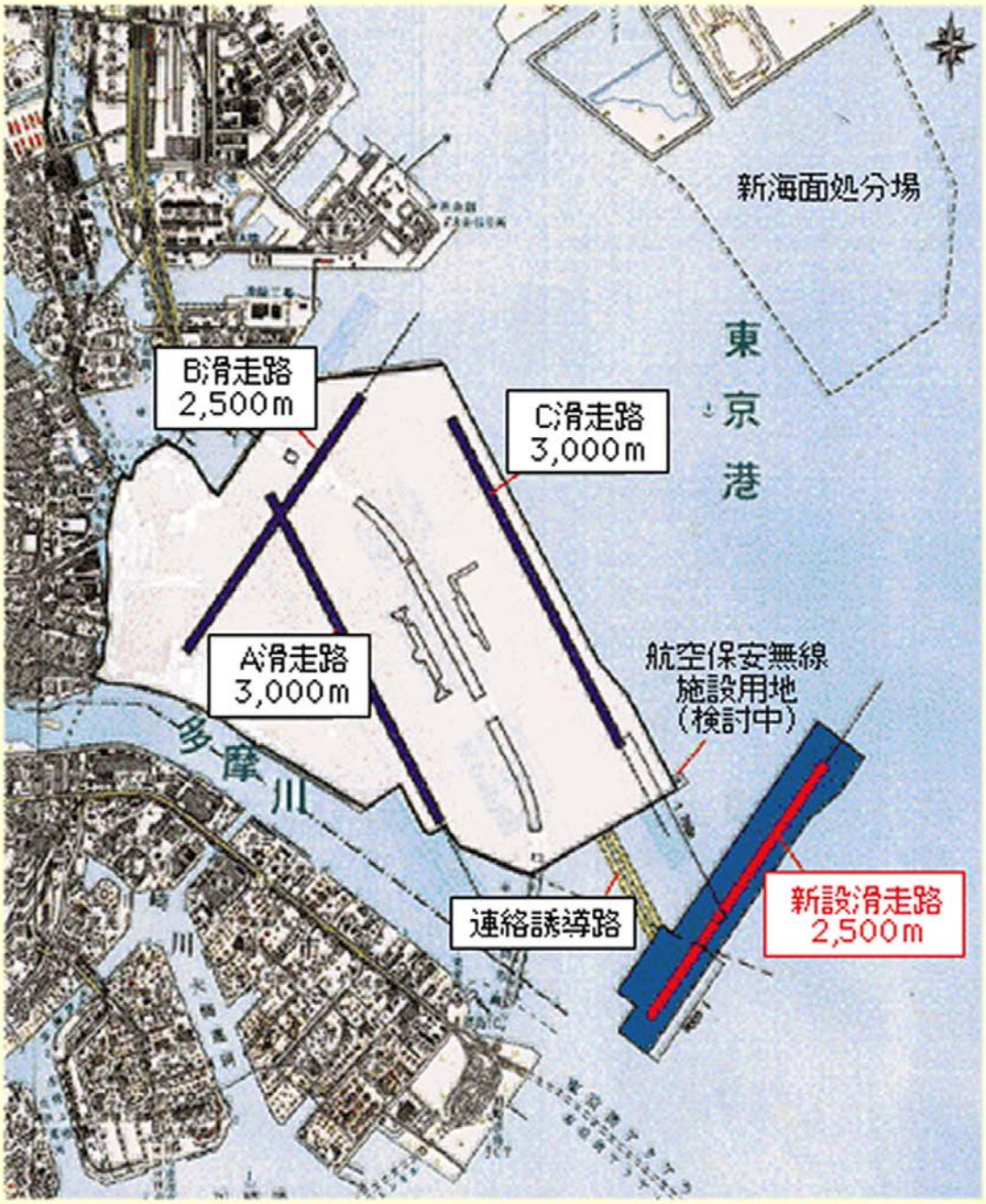
このため、平成12年9月から、首都圏第3空港調査検討会を開催し、羽田空港の再拡張案と公募により提案された他の候補地について種々検討を行ってきた結果、13年7月に開催された第6回調査検討会において、羽田空港の再拡張案が、他の候補地と比較して、既存ストックの有効活用、アクセス等の旅客利便性等の観点から大きな優位性があるため、これを優先して推進することとされた。

本事業は、平成13年8月、都市再生本部による都市再生プロジェクト第二次決定において、「国際化を視野に入れつつ東京国際(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」とされるとともに、同年12月には、国土交通省として「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」を決定し、新たな滑走路(2,500m)は、空港の南側海上に現B滑走路と平行に設けることを確定した。

さらに、14年6月25日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」では、「財源について関係府省で見通しを付けた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る。」とされたところである。このため、国土交通省としては、再拡張事業のできる限り早期着工、早期完成を目指し、所要の検討を進めており、15年度には、再拡張事業の着工に備えて、早期かつ円滑な事業実施が行えるよう、環境影響調査、土質調査等、必要な調査を可能な限り先行実施するための着工準備調査を行うこととしている。

なお、新たな滑走路の建設工法については、平成14年3月、羽田空港再拡張事業工法評価選定会議を開催し、「桟橋工法」、「埋立・桟橋組合せ工法」、「浮体工法」の三工法について評価作業を行った結果、14年10月、1)三工法とも致命的な問題点はないこと、2)工費(維持管理費を含む)及び工期については、大きな差は認められないとの見極めがついたことから、三工法とも、今後適切な設計を行うことにより建設が可能であるとの結論を得たところである。

図表II-5-2-14　羽田空港再拡張案



新設滑走路の位置：現空港の南（C滑走路南端～新設滑走路中心までの距離1,750m）
B滑走路と平行
長さ：2,500m

滑走路以外の施設（検討中）：連絡誘導路、エプロン、航空保安施設、ターミナル施設、アクセス等

3)首都圏第3空港

首都圏第3空港の候補地については、検討の過程において類似地点の提案の集約等を行い、8つの候補地に絞り込まれたところであるが、首都圏における将来の国内・国際航空需要を考慮すると、羽田空港の再拡張後もいずれ首都圏の空港容量が不足する可能性も考えられることから、長期的な視点に立って、引き続き検討を行うこととしている。

4)一般空港等の整備

平成14年度の滑走路の新設・延長事業については、15空港で実施する(そのうち、大島空港については10月31日に供用開始)とともに、地方空港整備特別事業として、青森空港、花巻空港の整備を実施している。また、アクセス鉄道の整備、バリアフリー化等、既存空港における高質化等のための整備を実施している。

(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、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、着陸料の軽減措置等を講じている。

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

(1)国内海上交通ネットワークの充実のための施策

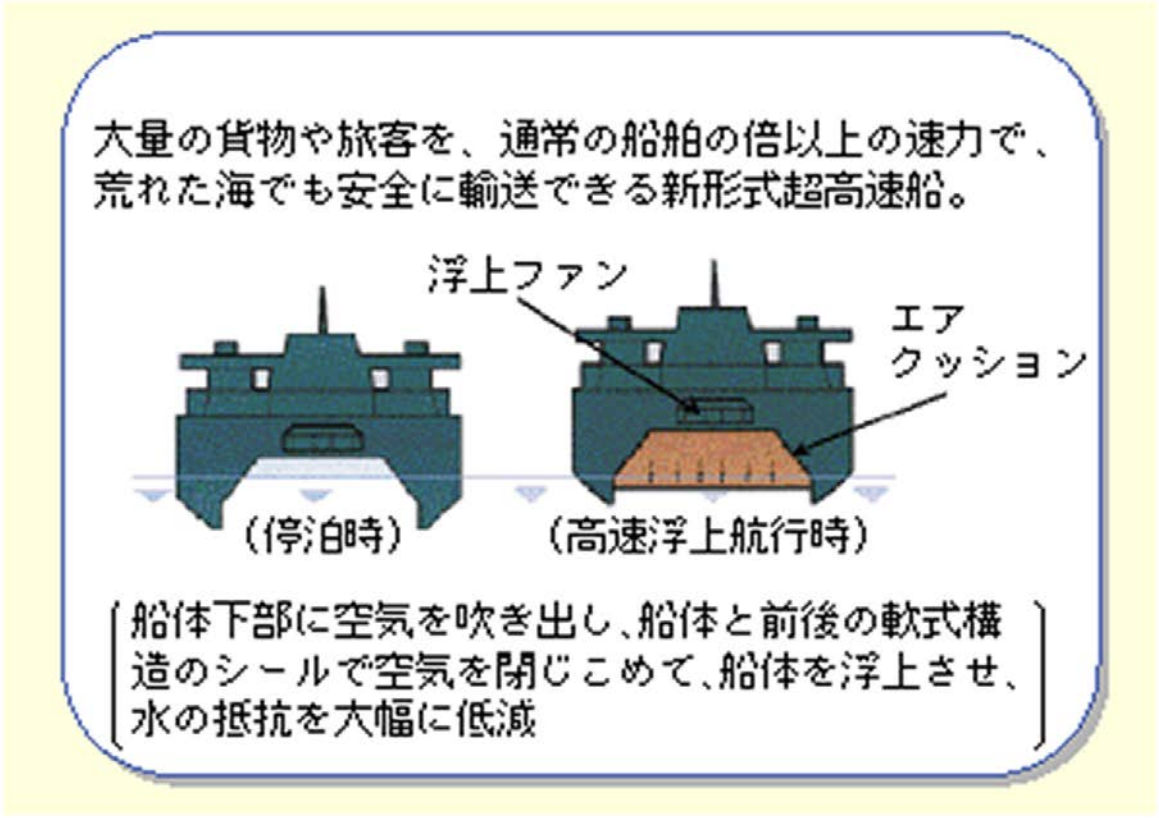
四方を海に囲まれた多数の島からなる我が国において、国内海上輸送は、人流のみならず物流の両面で欠くことの出来ない重要な輸送手段となっている。特に、近年では、モーダルシフトの担い手としての長距離フェリーやRORO船等の役割が重要となっており、海上輸送と陸上輸送とが円滑かつシームレスに接続した複合一貫輸送を推進するためにも、国内海上交通ネットワークの充実を図ることは必要不可欠となっている。

このため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備とあわせ、離島における就航率の向上等輸送の安定性の確保を図るとともに、平成14年度には運輸施設整備事業団の共有建造業務の事業の対象を政策的課題に合致したものに重点化する制度改正を行い、モーダルシフトの推進、バリアフリーの高度化等に資する船舶への代替建造を進めている。また、国内旅客船事業や内航海運の活性化等を推進し、ハード・ソフト両面からの国内海上ネットワークの充実を図っている。

(2)テクノスーパーライナー(TSL)の事業化促進

テクノスーパーライナーは、運輸省(当時)の支援の下、平成元年度から7年度にかけて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、を目標に開発された画期的な超高速船であり、高速化、効率化及び利便性向上等、海上交通ネットワークの充実に資するものである。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。TSL第1船は17年春に東京－小笠原航路に就航する予定であり、国土交通省ではこれに向けた環境整備に取り組んでいるところである。

図表II-5-2-15　テクノスーパーライナー(TSL)



第3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

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ている。特に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は不可欠であり、従来より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の推進を図ってきたところである。しかしながら、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にあり、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の中で確固たる地位を確保するためには、大都市圏の国際拠点空港機能の強化が切実な課題となっている。

(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。

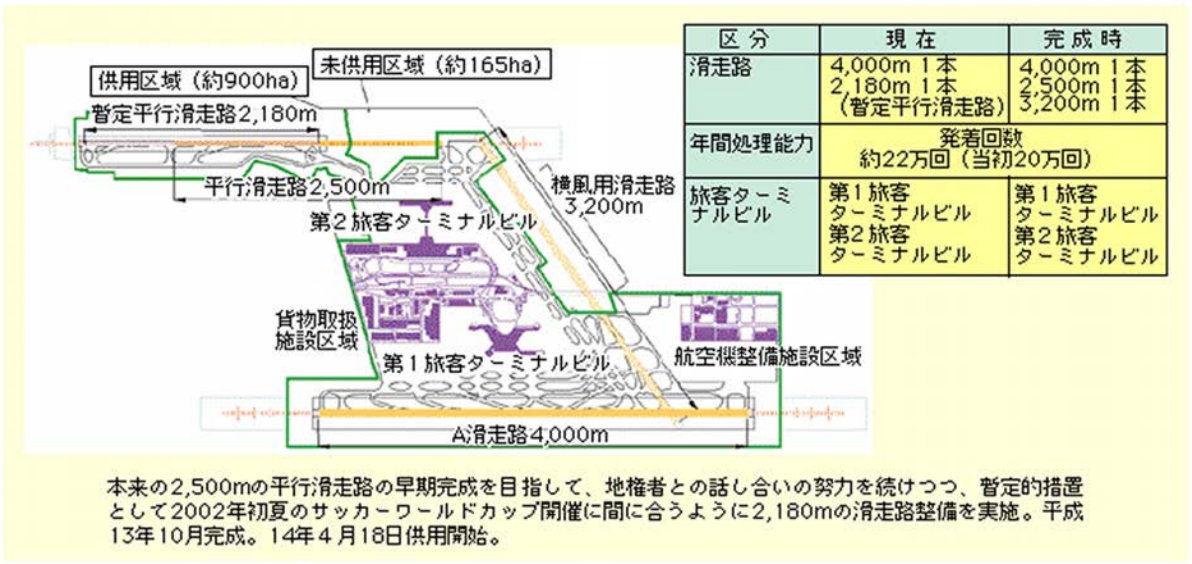
(2)大都市圏の国際拠点空港機能の強化

1)新東京国際(成田)空港の整備

新東京国際(成田)空港は、昭和53年の開港以来日本の表玄関として重要な役割を果たしてきたが、近年、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いた。このため、強い増便要請や新規乗り入れ要請に対応できない状況となり、平行滑走路を整備し空港容量を拡大することが国としての緊急の課題である。

一方、当初計画の2,500m平行滑走路の整備にあたっては、一部の地権者の了解が得られていない状況であるため、暫定的措置として2,180mの平行滑走路を建設し、平成14年4月18日に供用を開始した。

図表II-5-3-1　成田空港の施設計画



＜暫定平行滑走路＞



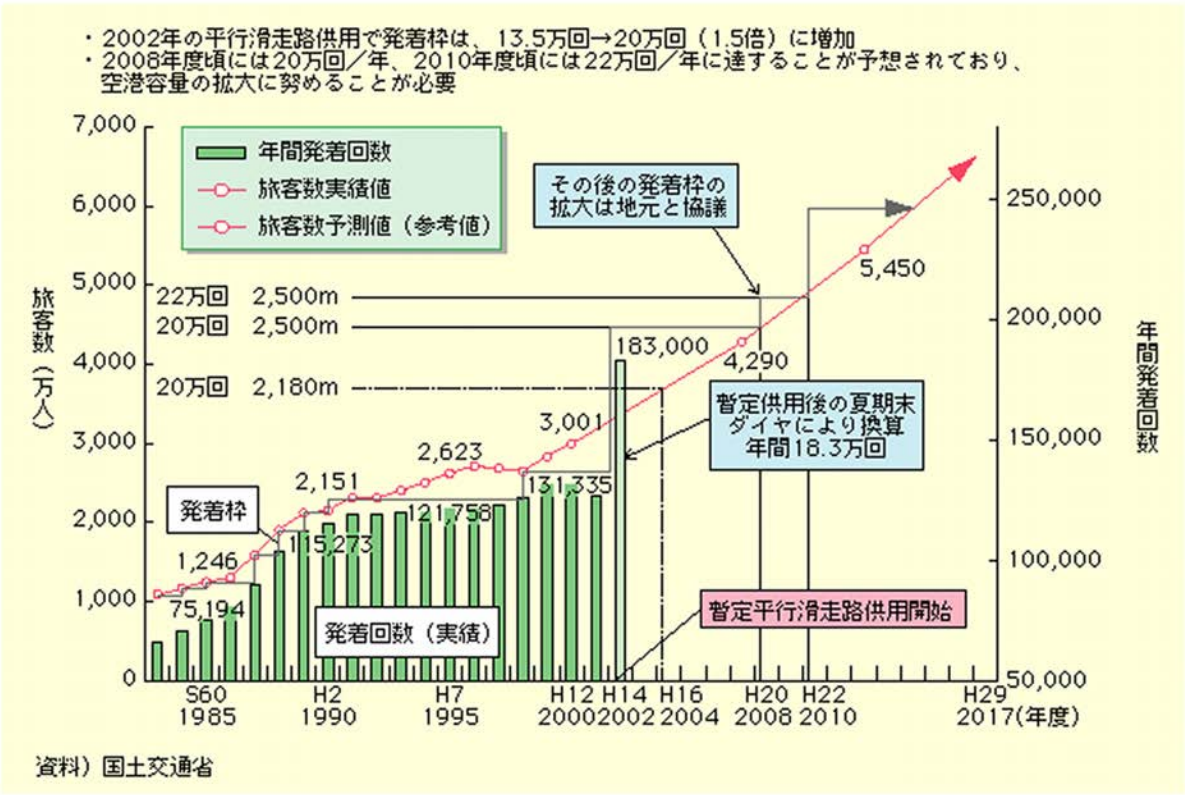
この結果、空港の処理能力が年間発着回数13.5万回から20万回へと大幅に拡充され、モンゴル、パプアニューギニア等諸外国からの新規乗り入れが実現するとともに、アジア方面を中心に成田からの国際的航空ネットワークが質・量ともに増強された。また、暫定平行滑走路の供用に伴い国内線が大幅に増便されたことにより、国際・国内線のスムーズな接続が実現され、成田空港の利便性が向上した。

図表II-5-3-2　新東京国際空港暫定滑走路整備の効果

		供用前（2001年夏ダイヤ）	供用後（2002年冬ダイヤ）	増加分
発着可能回数	年間	135,000回	200,000回	65,000回
	週	2,590回	3,822回	1,232回
	1日	370回	546回	176回
国際線乗り入れ状況	国・地域	37ケ国・1地域	38ケ国・2地域	2ケ国・1地域
	都市	95都市	101都市	6都市
	航空会社	55社	65社	10社
	総便数	2,419便／週	3,251便／週	832便／週
国内線乗り入れ状況	都市	4都市	5都市	1都市
	航空会社	2社	5社	3社
	総便数	104便／週	236便／週	132便／週

しかしながら、成田空港における国際航空需要は今後とも引き続き増大が見込まれており、暫定平行滑走路のままでは、平成16年(2004年)頃には需給が逼迫する見込みであるため、引き続き本来の2,500mの平行滑走路の早期完成を目指して、全力で取り組んでゆく必要がある。さらに、平行滑走路の2,500m化が実現され、機材の大型化が可能となったとしても、現在地元と合意されている20万回の発着回数では平成20年(2008年)頃に処理能力の限界に達することが予測されるため、地元と協議しつつ発着回数の22万回への増加を図る必要がある。

図表II-5-3-3　成田空港における旅客数・発着回数予測



2)羽田空港の深夜早朝時間帯の国際チャーター便の拡充

羽田空港の国際便については、「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、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が運航されている。

具体的には、平成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。運航開始時は、CIQの関係上最大週4便までとしていたが、14年4月以降、CIQ体制が整ったこと等から、最大週70便まで運航が可能となり、多様なチャーター便運航の可能性が広がった。このような国際チャーター便は14年4月から同年12月末までに570便運航されている。

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

平行滑走路等の整備により成田空港の容量を拡大しても平成20年(2008年)頃、さらに、地元との協議により発着回数を22万回へ増加させても平成22年(2010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。このような中、羽田空港再拡張事業により空港容量を大幅に増加させ、首都圏と全国各地を結ぶネットワークの拡充を図るとともに、再拡張後の余裕枠を活用して2000年代後半までに国際定期便の就航を図ることとしている。

4)関西国際空港2期事業の推進

関西国際空港は、我が国初の24時間運用国際空港として平成6年9月に開港した。現在、国内・国際線が多数乗り入れ(世界30ヶ国・67都市、国内23都市)、我が国の国際拠点空港として重要な役割を担っており、今後の我が国の国際航空需要に適切に対応するため2期事業として平行滑走路と関連施設の整備を推進している。

また、14年12月に行われた財務・国土交通大臣間の事前折衝において、関西国際空港株式会社の安定的な経営基盤を確立するため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の円滑化を図ることとするため、関西国際空港株式会社の経営改善努力、地元自治体・民間と一体となった利用促進、2期事業の取扱い及び新たな補給金制度の創設と政府保証の拡充を内容とする合意がなされた。

＜関西国際空港図＞



5)中部国際空港の整備

現名古屋空港は、

(ア)離着陸回数が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、

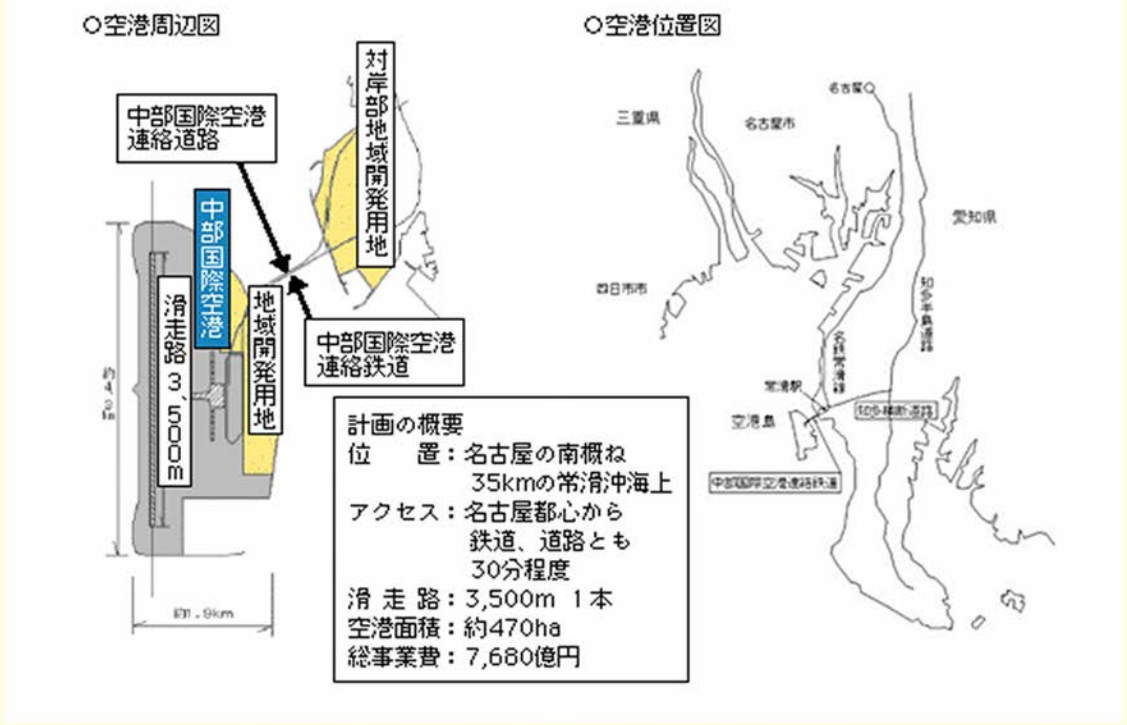
から、航空需要の増大に対応できない状況である。したがって、24時間運用可能である新たな国際空港の緊急な整備が必要となっている。

図表II-5-3-4　名古屋空港の離着陸回数の推移

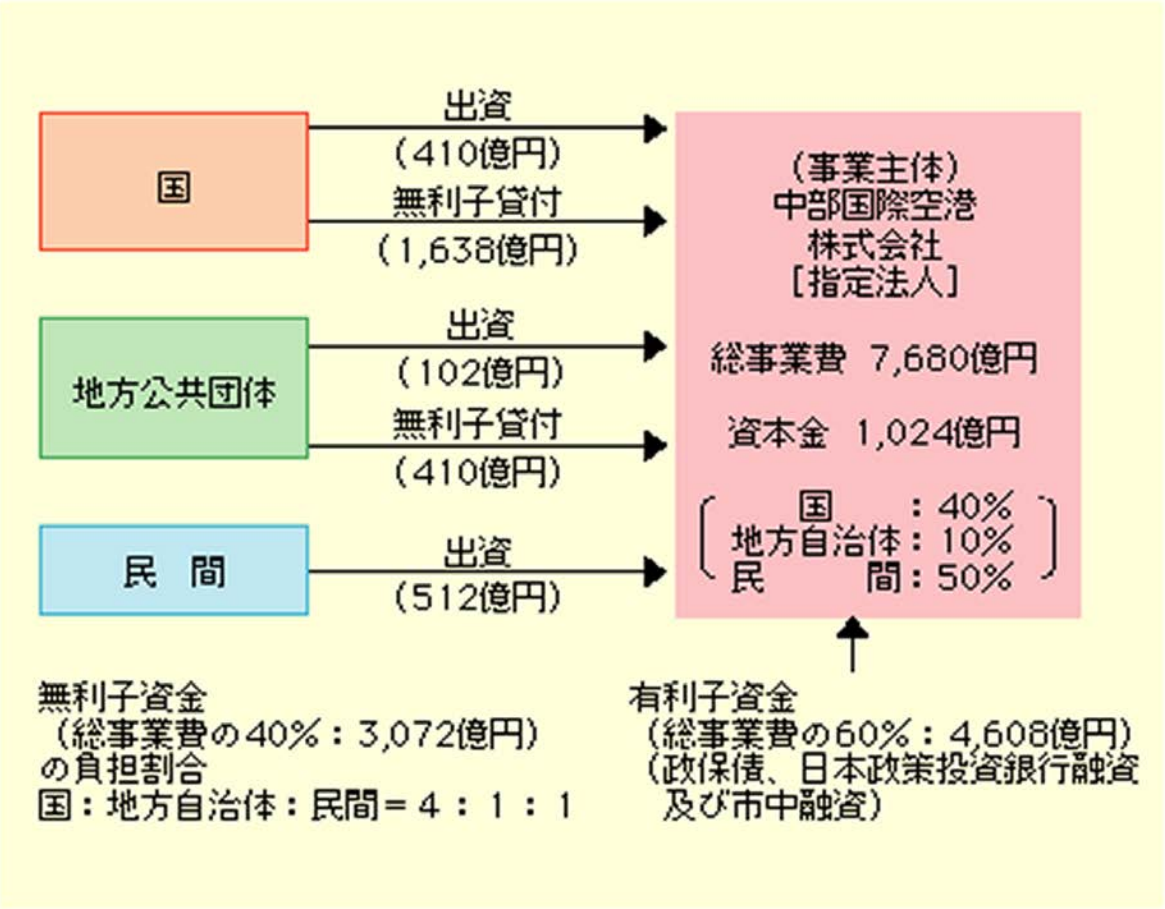


このため、名古屋の南概ね35kmの常滑沖海上に、平成17年(2005年)3月の開港を目指して、長さ3、500mの滑走路を有する中部国際空港の整備を進めている。

図表II-5-3-5　空港周辺図と空港位置図



図表II-5-3-6　中部国際空港の事業スキーム



空港の整備にあたっては、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)が商法上の株式会社である中部国際空港株式会社を申請に基づき指定するとともに、当該会社に対する民間の出資比率を50%とするなど、民間活力をとりいれている。

建設工事は着実に進められており、平成13年3月に護岸が概成して、14年1月に旅客ターミナルビル等の工事に着手、14年度中には空港島ほぼ全体の埋立を完成させる計画である。15年度においては、旅客ターミナルビル、滑走路・誘導路等の基本施設、航空保安施設等の整備を前年度に引き続き実施し、平成17年(2005年)3月の開港を目指すこととしている。

＜中部国際空港の現況＞



(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、国際航空輸送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。

平成13年度においては、世界19ヶ国との間で計20回の二国間協議を行い、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。

更に、成田空港については、2,180mの暫定平行滑走路の供用開始(平成14年4月)に伴い、新たに5ヶ国10社が乗り入れることとなり、アジア路線を中心に定期便が増大した。

2. 国際海上輸送の充実

(1)国際海上輸送の現状

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。平成13年(2001年)の世界の海上輸送量は、トンベースで54億トン(前年比微増)、トンマイルベースで22兆7億トンマイル(前年比1.5%減)となり、トンベースでは過去最高を記録した。

そのうち、我が国の海上貿易量は、8億7,998万トン(前年比1.1%減)であり、世界の海上輸送量の16.2%を占めた。シェアは年々微減傾向にあるものの、世界の海上荷動き量における我が国のシェアは、依然として大きな割合を占めている。

このような海上輸送による、貿易物資の安定輸送を確保するためには、今後ともわが国商船隊の役割が重要である。

(2)外航海運の発展への取組み

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見ても最も自由化が進んでいると言える。このため、国際貿易を支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。

(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、貨物の積み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リすることなく、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が多いことから、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4節　複数の交通機関の連携強化

交通体系は、各交通機関の競争と利用者の自由な選好を反映して形成されることが原則であるが、その整備にあたっては、各交通機関がその特性を活かし、かつ、その連携が十分に図られた効率的なものとすることが極めて重要である。また、環境問題や少子・高齢化といった時代の変化に柔軟に対応していくことも重要であり、陸・海・空の各交通機関が連携し一体となった新しい時代にふさわしい総合的な交通体系の整備を目指す必要がある。

このため、国土交通省では、総合的な交通体系の整備に係る取組みとして、複数の交通機関の連携強化を図る「マルチモーダル交通体系の構築」等の各種施策を推進している。

1．マルチモーダル交通体系の構築

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とにより、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している。

図表II-5-4-1　マルチモーダル交通体系の事例



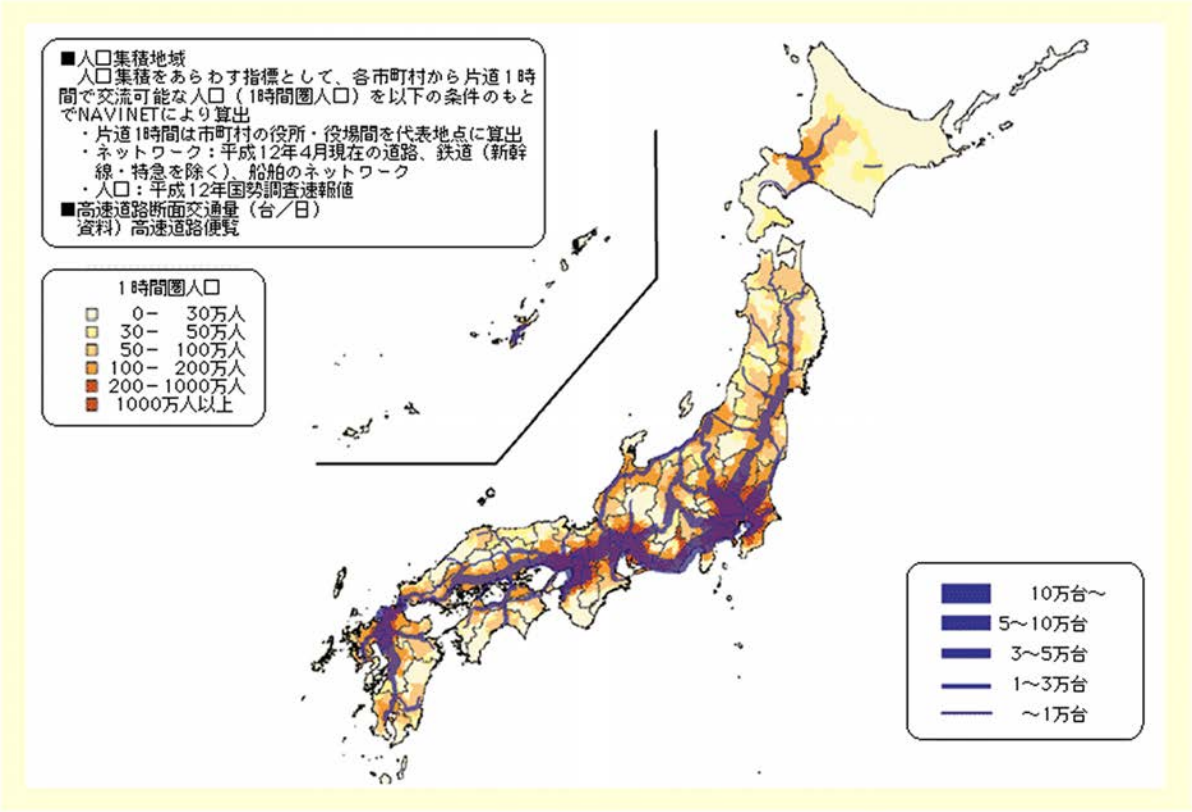
このため、本省及び地方ブロックに、関係部局からなるマルチモーダル推進会議を設け、道路、鉄道、空港、港湾の連携を強化し物流及び交流の円滑化を目指すマルチモーダル施策を推進するべく、総合的な取り組みを行っているところである。

2. 「NAVINET(ナビネット)」の高度化

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分かり易く説明するために、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年度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、13年度より全省内で運用を開始している。

ナビネットは、全国を市区町村や2次メッシュ(約10km四方)等で区分した任意のゾーンや、交通拠点施設等について、地点間の最短所要時間を道路・鉄道・航空・船の組み合わせにより算出し、各種の統計データと組み合わせて分析することが可能なシステムである。また、地方自治体や大学、民間研究機関からの依頼を受けて分析結果の提供を行うなど、地域の人々の暮らしや産業活動の検討にも有効なツールとして利用されている。

図表II-5-4-2　NAVINET



3. 空港への交通アクセス強化

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、我が国の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、羽田空港の再拡張など空港容量の拡大を図っているところである。しかしながら、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交通アクセス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あわせて、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。

図表II-5-4-3　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	40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）　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。
資料）　（財）関西空港調査会「エアポートハンドブック2002」等

(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)は、都心からの鉄道の所要時間が概ね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割は関東圏の居住者であり、かつ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、鉄道による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。

このため、北総・公団線と成田空港を接続する成田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、自動車による高速アクセス性を向上するため、外環道東側の整備など高速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-5-4-4　首都圏空港の機能強化



(2)その他の空港アクセス強化策

1)羽田空港アクセスの更なる改善

羽田空港への鉄道アクセスについては、最近京浜急行空港線の整備等により利便性が向上しつつあるものの、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進めている。また、京浜急行空港線の容量拡大及び横浜方面からの直通列車の増発等を図るため、京急蒲田駅の総合的改善を進めている。

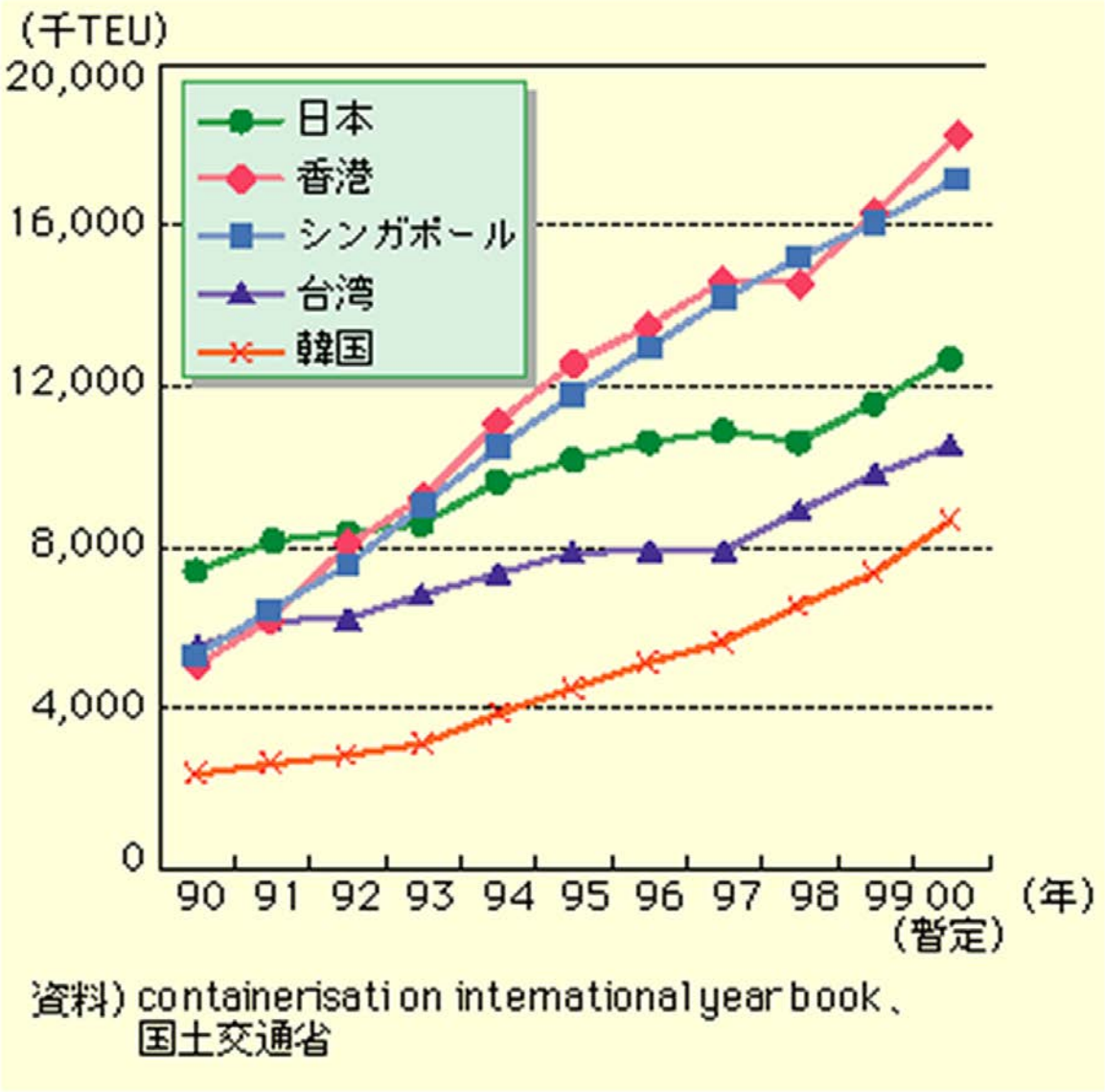
2)中部国際空港へのアクセス確保

平成17年(2005年)3月の中部国際空港の開港に向けて、アクセス鉄道として名古屋都市圏等から直接乗り入れが可能となるよう中部国際空港連絡鉄道(中部国際空港-名鉄常滑駅間)の整備を推進している。また、空港対岸の三重県側からの海上アクセスについても関係者からなる推進協議会を設け、利用者の利便性向上対策の検討等を行っている。

第5節　国際的に競争力のある水準の物流市場の構築

近年、経済のグローバル化の流れの中で、近隣のアジア地域での各国の成長は著しい。特に、物流市場の国際競争力を測る一つの指標となる、国際港湾におけるコンテナ貨物取扱量では、シンガポール、香港等の伸びが大きく、我が国は1992年にアジア地域の最高位を明け渡して以来、挽回できていない。このような競争力の相対的な低下傾向への対策は喫緊の課題となっている。

図表II-5-5-1　国・地域別コンテナ取扱量の推移



また、地球温暖化問題や都市地域における大気汚染問題への対応、あるいは循環型社会の形成等の社会的課題にも対応していくことが求められている。

これらの課題に的確に対処していくため、「新総合物流施策大綱」(平成13年7月閣議決定)等を踏まえつつ、国際物流拠点等の機能強化、高度かつ全体効率的な物流システムの構築等国際的に競争力のある水準の物流市場の構築に努めているところである。

図表II-5-5-2　新総合物流施策大綱における目標の例

目標	目標数値	大綱策定当時の状況	フォローアップ状況
自動車専用道路等のICから10分以内で到達可能となる主要な空港及び港湾の割合	約9割	空港：46% 港湾：32%	平成14年度末には 空港：56%、港湾：39%に向上する
長距離雑貨輸送分野のモーダルシフト化率（全輸送機関に占める鉄道・内航海運の利用率）の向上	50%	平成10年度：42.9%	平成11年度：40.4%

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

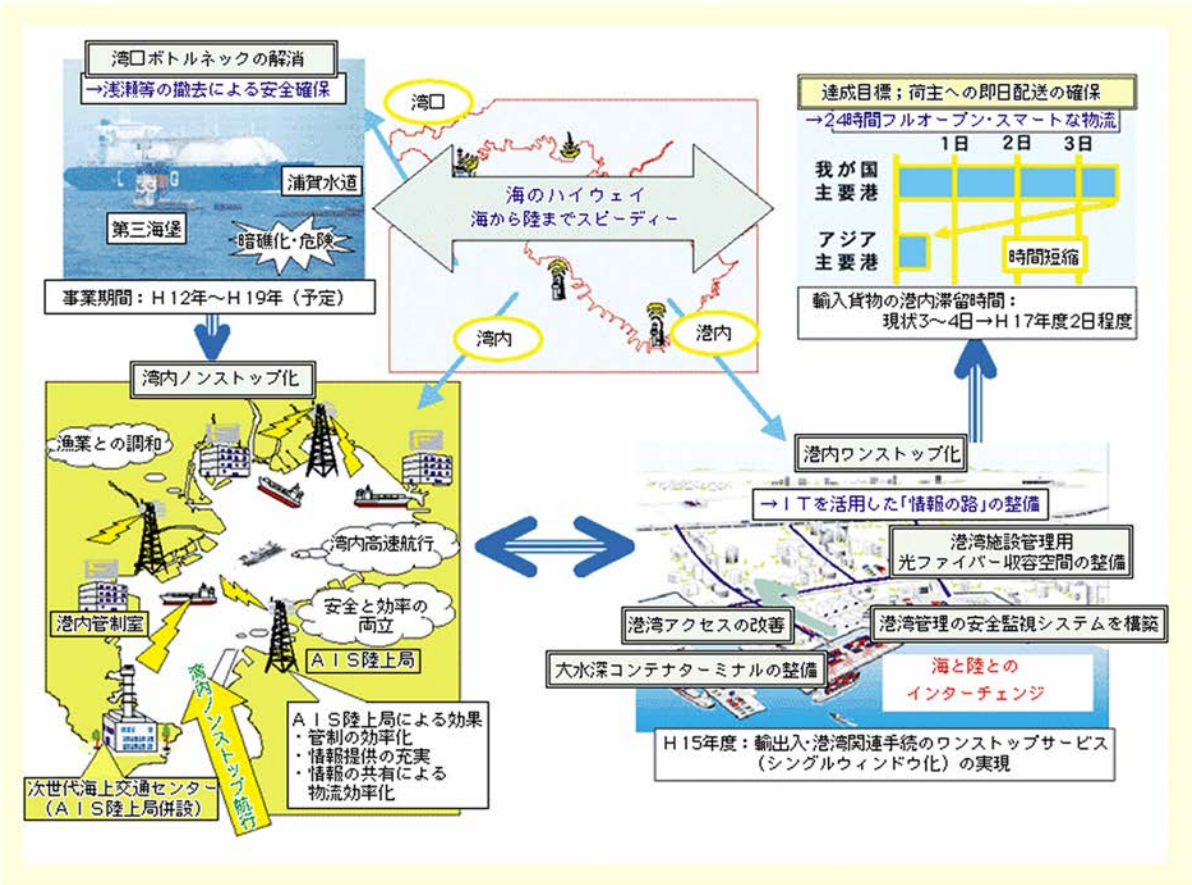
アジア諸国の経済力の向上や国際的な水平分業の進展などによりアジア諸国との相互依存関係が強まる中で、対アジア輸送の重要性が増大している。また、企業の在庫の圧縮など需要の変化により、物流サービスのスピーディーな展開がますます重要になっている。

しかしながら、我が国の国際物流の大宗を占める海上輸送の現実をみると、アジアの主要港湾が中継貿易(トランシップ)を含めた(注1)取扱量を拡大させている一方で、コンテナ船の大型化に対応した港湾の大水深化の立ち遅れやソフト面を含めた海上輸送サービスの対応の遅れにより、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現状にある。

我が国が国際競争力を維持・向上させ、経済を活性化するためには、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を可能とする基盤整備が必要である。特に、最近のIT化の進展、船舶の高速化、規制緩和による競争原理の導入、生産拠点の再編等により、海上輸送の効率性や船舶航行の安全性の向上の可能性が高まっている。

このため、ハードとソフトの施策を有機的に組み合わせることにより、安全性と効率性の両立した海上ハイウェイネットワークを構築し、国際競争力を有するレベルへの港湾機能の向上を図っていく。

図表II-5-5-3　ハイウェイネットワークの構築



具体的には、以下の施策を推進していく。

1)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国際幹線航路において、浅瀬を撤去することなどにより、船舶航行の安全性と安定性の確保を図るとともに、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に資するため、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を活用した航行規制の効率化により湾内航行のノンストップ化を図る。特に、平成14年度以降段階的に義務化されているAIS(船舶自動識別装置)(注2)を活用した次世代型航行支援システムの整備を進めるとともに、海上交通情報機構の整備及び航路標識の高機能化等整備を図る。

また、東京湾等の輻輳海域を航行する高速船の安全な高速航行を実現させるため、湾内高速航行を行う船舶に必要とされる操縦性能、推進性能(航走波)、装備及び運航体制に関して検討を行っている。

3)中枢・中核国際港湾等の整備

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、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(注4)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。

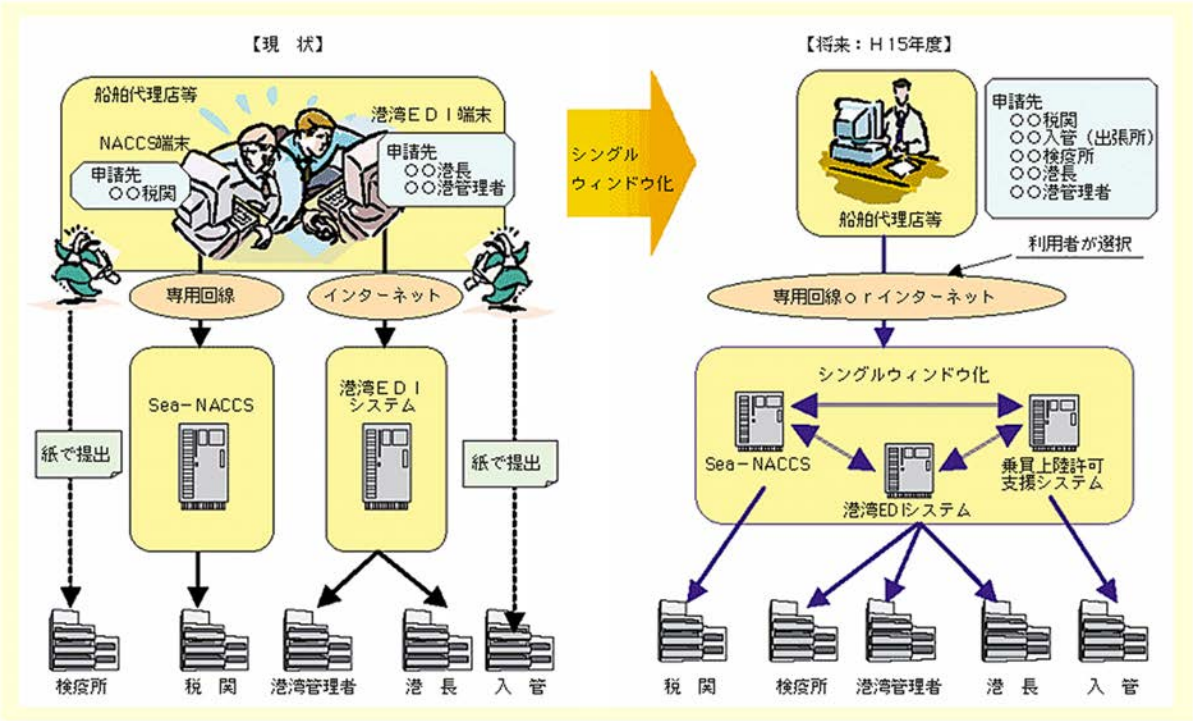
その際、ITの活用などによりコンテナターミナルの能率を向上させるとともに、外貿バースに隣接した内貿フィーダーバースの整備を行うことにより、内外貨物の積み替えの円滑化を図るほか、増大する輸入コンテナ貨物の流通加工ニーズに対応するための施設の港湾地区への立地を促進する。

4)港湾諸手続のワンストップサービス(シングルウィンドウ化)の実現

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諸手続の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、平成14年1月、海上貨物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った。さらに、14年度中に乗員上陸許可支援システムを接続し、各システムを相互に連携することにより、輸出入・港湾関連手続きのワンストップ化を推進し、15年度のできるだけ早い時期にこれら手続きのシングルウィンドウ化を実現することとしている。

図表II-5-5-4　港湾諸手続のワンストップサービス(シングルウィンドウ化)の実現



5)港湾の24時間フルオープン化の推進

港湾の24時間フルオープン化については、平成13年11月末の港運労使間の合意により、

(ア)荷役作業については、1月1日を除き364日24時間実施する

(イ)ゲート作業については、土・日・祝日も平日と同様に8:30～20:00まで実施する

ことが可能となった。

14年度においても、国土交通省に、学識経験者、港運事業者、船社、荷主、港湾管理者、関係行政機関等関係者による港湾物流効率化推進調査委員会を設置するとともに、コンテナターミナルゲートの24時間フルオープン化の実現に向け、14年10月7日より横浜港において実証実験を実施しているところである。

(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

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

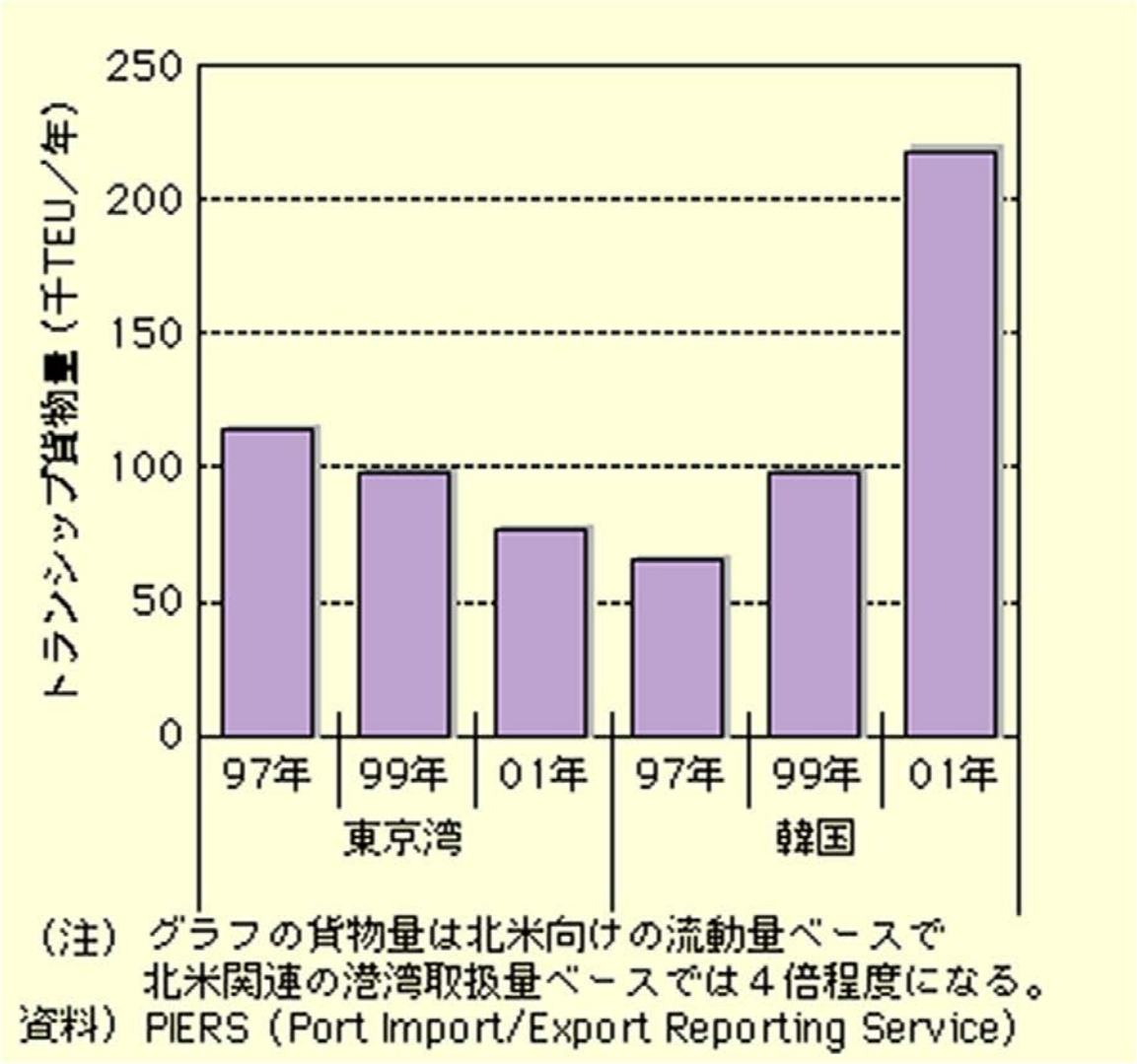
3 中枢国際港湾-東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の4地域

4 中核国際港湾-北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州及び沖縄の8地域

(2)スーパー中枢港湾の育成

中枢・中核国際港湾の整備等、国際競争力強化施策の展開により、我が国の国際コンテナ港湾のメインポート機能の維持に一定の効果は見られるが、近隣アジア主要港の近年の躍進によって、我が国の国際コンテナ港湾の相対的な地位は依然低下しており、我が国の経済活性化に必要な産業競争力の回復等のため、経済活動を根底から支える港湾の国際競争力の重点的な強化が喫緊の課題となっている。

図表II-5-5-5　我が国港湾の国際競争力の低下　国際トランシップ貨物を巡る日本の地盤沈下と韓国の興隆　～北米向け貨物～

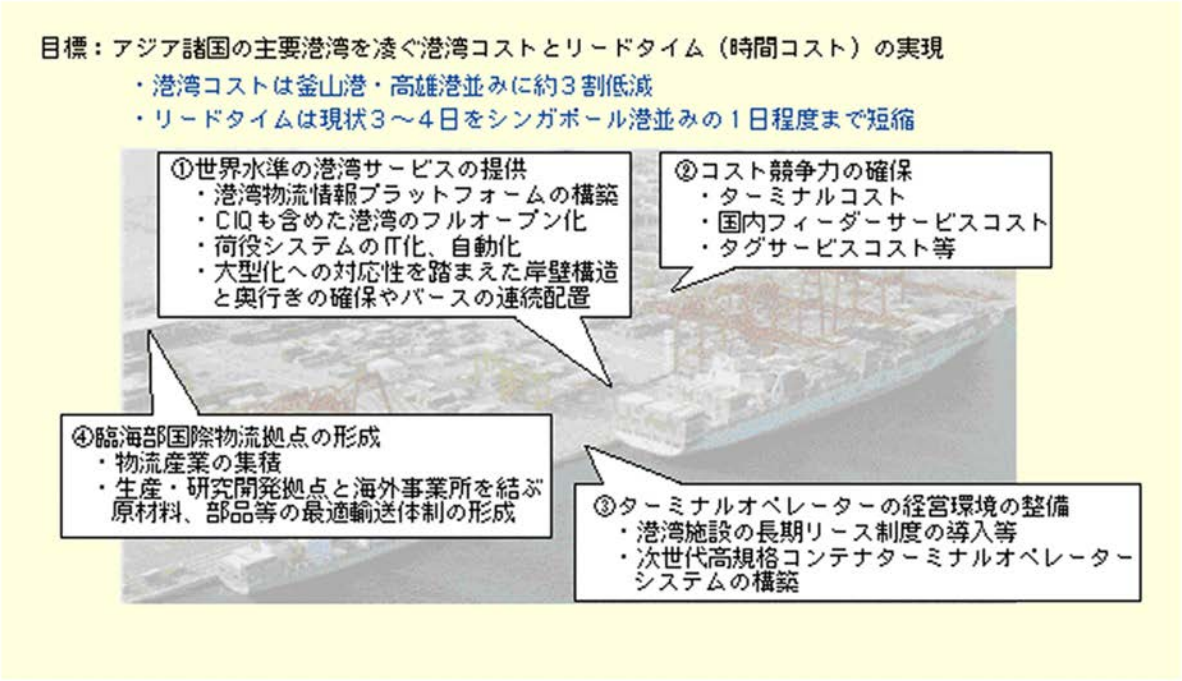


こういった状況に鑑み、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会港湾分科会が平成14年7月12日に取りまとめた「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方(中間報告)」において、スーパー中枢港湾の育成が提案された。スーパー中枢港

湾は、実験的、先導的な施策の展開を官・民連携の下で行うことによりアジア主要港湾を凌ぐコスト・サービスの実現を図ろうとするものであり、具体的には次世代高規格コンテナターミナルにおいて、港湾コストは現状より約3割低減、リードタイム(コンテナ船の接岸、荷卸から、荷主による引取りが可能となるまでの時間)を現状3～4日から1日程度まで短縮させることを目標とするものである。

これを受けて、スーパー中枢港湾の育成に向け、その指定を行うことになるが、指定の結果、官民一体となった選択的、集中的な施策の展開により、民間ターミナルオペレーターによる創意工夫を生かした市場開拓型のコンテナターミナルを育成する場が形成されることになる。この指定手続きを透明かつ客観的に行うため、平成14年10月、選定委員会を開催し、同年12月には、本委員会において検討された1)スーパー中枢港湾のあり方、2)指定の基準を提示しスーパー中枢港湾候補の公募を開始した。今後、応募のあった港湾管理者の、スーパー中枢港湾育成に向けた取組みの評価等について検討を進めることとしている。

図表II-5-5-6　スーパー中枢港湾



(3)国際物流機能強化に資する施策

物流における国際競争力を確保するためには、国内輸送部分を含めた全体としての所要時間の短縮が不可欠である。特に、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のリードタイムの短縮及び海上輸送や航空輸送と陸上輸送の連携の一層の円滑化を目指すことにより国際的に魅力ある港湾・空港機能を提供し、国際物流機能の強化を図る必要がある。

政府全体での取組みによってリードタイムは確実に短縮されており、国土交通省としてもこの一環として、港湾諸手続きのワンストップサービス(シングルウィンドウ化)や港湾の24時間フルオープン化等の実現に努めている。

さらに、海上輸送や航空輸送にスムーズに接続する陸上輸送を実現するため、港湾・空港へのアクセス道路の整備を進めるとともに、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車両の大型化に対応した橋梁の補強等の整備を進め、海上コンテナを直接搭載するための車両の大型化への対応を図っており、また、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。

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

物流事業においては、取引の効率化等、業務の生産性向上を目指した取組みや、渋滞の回避等、外的要因による非効率化への対策等、多様な側面において適切なIT技術を導入することが重要であり、また、これらの標準化等を的確に推進することが情報化による効果を最大化することに繋がる。

例えば、業務の生産性向上を目指す施策としては、物流の取引の情報化に必要な物流EDI(注)の国内標準(JTRN)の普及に努めている。さらに、今後は消費者ニーズの多様化に対応する為に、広く複数企業にまたがり、かつ輸送中の様々なステータスに対応した情報システムの構築を目指し、その標準化等について検討することとしている。

外的要因による非効率化への対策では、ITS技術や地理情報システム(GIS)等の物流分野への活用の促進を行っている。ETC等ITS技術の実用化・展開は着実に進展しており、例えば、平成14年12月末現在で759箇所の料金所において、ETCが設置されているほか、VICSについては14年1月末現在で46の都道府県及び全国の高速道路においてサービスの提供を開始している。このように、端末も含めたハードの展開を推進すると同時に、これらを活用した物流の効率化について研究開発を進め、ソフト面での充実を図っている。

(注)Electronic Data Interchange(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複合一貫輸送の効率化を目標として、これに対応した内貿ターミナルや貨物鉄道ターミナルを整備する。さらに、これらと高規格幹線道路を結ぶアクセス道路を整備して、トラック輸送との相互の結節を円滑にすることにより、全体輸送の効率化を図っている。

具体的には、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ほか、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、平成14年度には広島港、中津港等において、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備を行っているところである。

貨物鉄道については、北九州貨物ターミナル駅、土浦駅、熊本駅等において、コンテナ貨物の荷役効率化に対応した貨物駅整備を行ったところであり、また、JR東海道本線米原駅において、鉄道貨物ターミナルとアクセス道路を一体的に整備するための交通結節点改善事業を進めている。

このように、複合一貫輸送を推進するハード面の整備を進める一方、貨物運送取扱事業やトラック事業の規制緩和等、ソフト面でも複合一貫輸送の促進を図っている。

＜内貿フェリーターミナル＞



大洗港（茨城県）

＜貨物鉄道ターミナル＞



北九州貨物ターミナル駅（福岡県）

さらに、営業倉庫は地域間物流と都市内物流の結節点として重要な役割を果たしているが、経済構造の転換や国民生活の向上を背景とした保管ニーズの高度化、多様化に適切に対応していくことを目的として、倉庫業に係る規制緩和等を内容とする倉庫業法の一部を改正する法律が平成14年4月に施行された。これにより、倉庫業の参入規制を許可制から登録制に変更するとともに、料金の事前届出制が廃止される等、適正な競争を促進し、多様なサービスの提供や事業の効率化を積極的に進める環境が整った。

(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し、物流サービスの向上を図る必要がある。このためには、都市内物流の渋滞問題への対策等が喫緊の課題となる。さらに、渋滞の緩和により都市内の平均走行速度が向上すると、NOx(窒素酸化物)やSPM(浮遊粒子状物質)等の大気汚染原因物質や温暖化ガスである二酸化炭素の排出量を削減することが可能であるため、環境問題という側面から見ても、渋滞対策は非常に重要な施策の一つであると言える。

このため、国土交通省では、インフラ整備によりボトルネック解消を図るとともに、関係省庁と連携して交通需要マネジメント(TDM)施策を行う等のソフト面での施策を併せて推進している。

具体的には、大都市圏を通過する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インフラ整備を着実に進め、平成14年度末までに主要渋滞ポイント1,000箇所を解消・緩和する見込みである。

ソフト面では、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)を進め、積載効率を向上することを目的とし、共同集配事業を促進するための施設強化や実証実験を行っている。14年2月には、関係省庁、地方公共団体、民間事業者等と連携した、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った。

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箇所の流通業務市街地が整備されている(うち22箇所が稼動中)。

さらに、地方公共団体の駐車場附置義務条例に荷捌き施設を位置付けるよう促してきており、14年3月現在で21都市において、一定の商業施設等への荷捌き施設の設置義務付けを内容とする条例の改正が実施されている。

(4) ＩＴを活用した次世代海上交通システムの構築

海上交通は我が国の生活・経済活動を支える極めて公共性の高い輸送手段であり、国際競争力のある物流システムを構築する上で、重要な役割を果たしている。

このため、海上交通においてITの活用によるインテリジェント化を総合的に推進し、危険判断等の機能付加による船舶の知能化や船上・陸上からの支援により港内航行の効率化を図るITを活用した船舶の運航支援、陸上からの遠隔監視・診断によって船舶の安全管理の高度化・最適化を図る高度船舶安全管理システム、海上から陸上までのコンテナ物流の高度化を図るインテリジェント・ポート・システム等の研究開発を引き続き実施する。さらに海運分野における手続・取引等をネット上で実現するための支援措置を講じるとともに、船舶交通の安全かつ効率的な運航の確保を図るAISを活用した次世代型航行支援システムや沿岸域情報提供システムの整備を推進する。

第6節　産業の再生・活性化

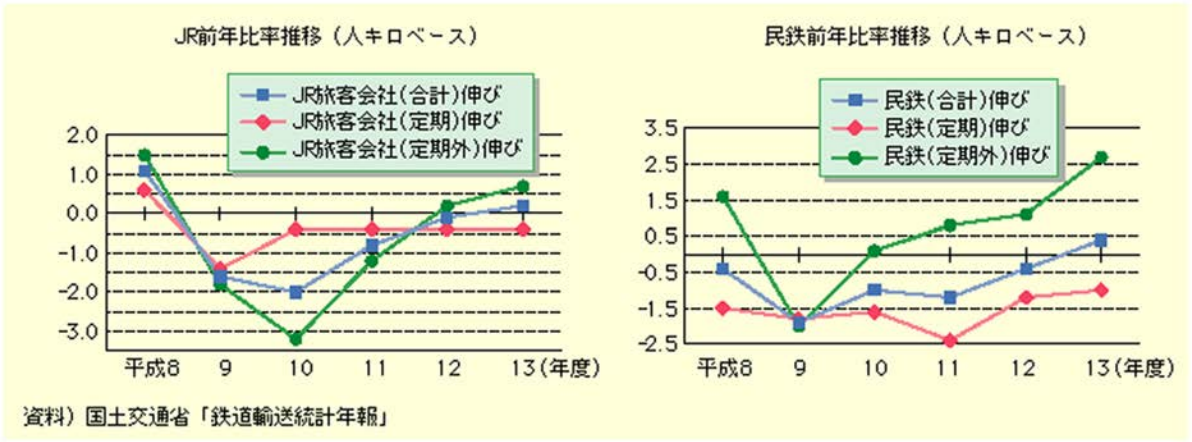
1．交通産業の動きとその活性化策

(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

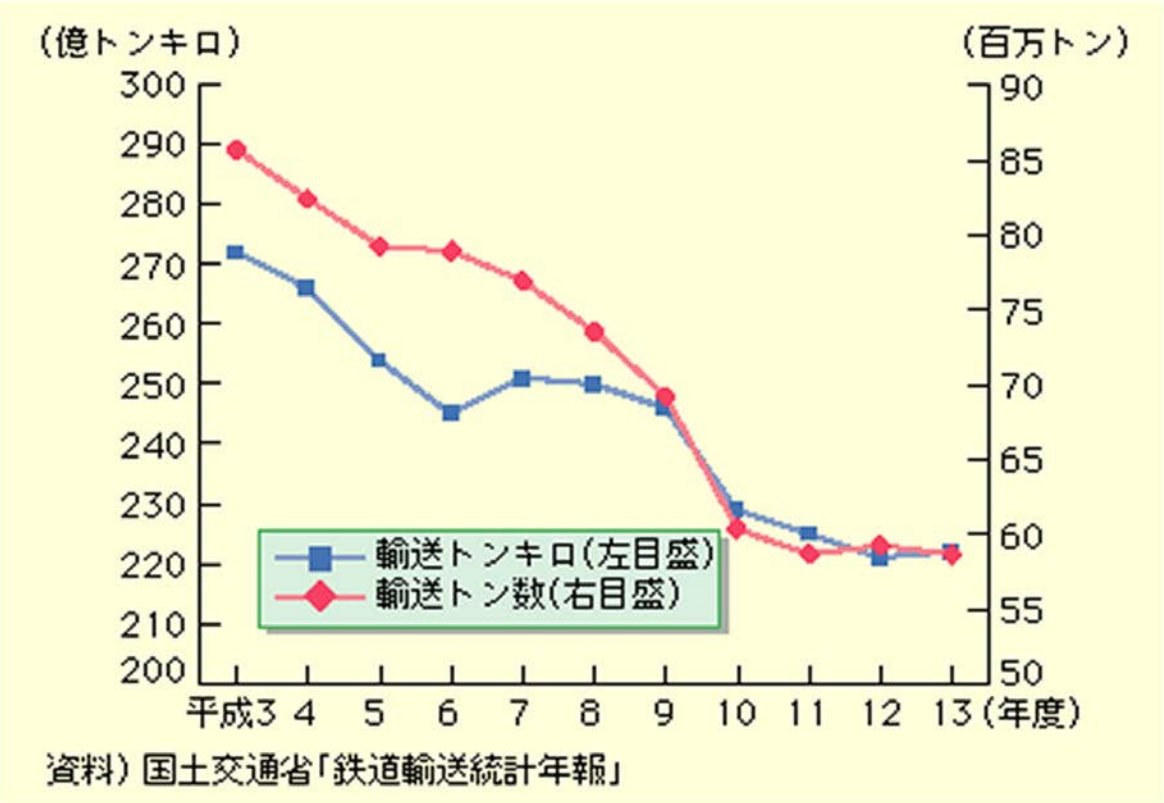
平成13年度の鉄道旅客輸送については、長引く景気の低迷による雇用調整や少子化による通勤・通学者の減少傾向がみられるものの、全体としては若干の改善傾向がみられ、6年ぶりに増加している。JRについては、12年10月からの「のぞみ」の増発等により新幹線の旅客輸送が引き続き増加傾向にあったものの、JR全体としては、ほぼ横ばいとなった。またJRを除く民鉄については、東京圏において12年10月に導入されたパスネット等により定期外旅客に改善傾向がみられ、民鉄全体としても増加に転じている。

図表II-5-6-1　鉄道旅客輸送の動向



鉄道貨物輸送については営業用トラック輸送の増加や景気の低迷により長期的低落傾向にある。平成13年度はコンテナ輸送の増により輸送トンキロは増加に転じたものの、輸送トン数は車扱輸送による石油・セメントの輸送形態の変更や国内需要の低迷などにより減少した。景気の低迷等を反映して14年に入っても減少傾向が続いている。

図表II-5-6-2　鉄道貨物輸送の動向



一方、交通運輸分野における規制緩和が進む中、各鉄道事業者によるサービス改善への取組みが行われている。

旅客鉄道輸送については、ICカード乗車券の導入が本格化しており、関東圏では、JR東日本が13年11月より「Suica」を導入し、14年7月には東京急行電鉄世田谷線で定期券と利用日・時間帯に応じてポイントを付与する企画乗車券にICカードの導入が図られるなどした。一方、関西圏においては、民鉄等が参加するスルッとKANSAI協議会とJR西日本が、それぞれ15年度よりICカード乗車券を導入するのにあわせ、利便性向上を図る観点から、相互に利用可能なものとすること等の、検討が進められている。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を拡大するなど、障害者や女性に配慮した取組みも行われている(注1)。

また、鉄道貨物輸送においても、荷主ニーズに対応するための情報システムの整備や、コンテナ列車の速達化を図るため、効率的にコンテナの積降ろしができる貨物駅の整備等の取組みが行われている。

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、発足後の安定的な経営状況や上場後の堅調な株価の推移等から、純民間会社とするための条件が整ったと言える状況に至ったことから、JR会社法(注2)の一部改正により、平成13年12月、JR会社法の適用対象から除外された。なお、適用対象からの除外にあたっては、JR各社が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を踏まえ、新たに指針制度を設け、当分の間、国鉄改革の趣旨を踏まえた事業運営を確保するための措置がとられている。

また、日本鉄道建設公団が保有するJR本州三社の株式については、5年10月にJR東日本株式が、8年10月にJR西日本株式が、9年10月にはJR東海株式がそれぞれ上場され、14年6月には、JR東日本株式について売却が完了した。JR西日本株式及びJR東海株式の未売却分についても、株式市場の動向等を踏まえ、順次売却する予定である。

JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物については、経営基盤の確立等完全民営化のための諸条件の達成に向け、増収努力や経費節減等の取組みが行われているところである。

(注)1 ICカード乗車券に関する国土交通省の取組みについては、第II部第4章第4節1.(1)1)を参照

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

コラム・事例　事業者間の連携による公共交通の利用の促進～スルッとKANSAIの取組み～

スルッとKANSAIは、加盟社局内の鉄道・バス路線を1枚のカードで乗り降りできる共通乗車券システムとして平成8年3月に5社局でスタートし、平成14年8月現在で関西地域の37社局での利用が可能となっていますが、共通乗車券システムにとどまらない取組みを行っています。

美術館からラーメン店まで、地域の様々な観光施設、商業施設とのタイアップや、エリア内の鉄道・バスが3日間乗り降り自由となる乗車券の海外や国内の関西以外の地域での発売により、公共交通の利用の促進を図っているほか、乗車券の台紙や車内の蛍光灯等の共同購入によるコスト縮減に努めるなど、少子高齢化等による輸送人員の大幅な減少という厳しい現実に直面しつつも、公共交通の活性化に成果を上げています。

これらの取組みは、公共交通機関の今後のあり方のひとつとして注目されています。






スルっとKANSAIネットワーク
平成14年7月1日現在
京都
大阪
神戸
和歌山

(2)自動車旅客事業の動向と自動車運転代行業の適正化

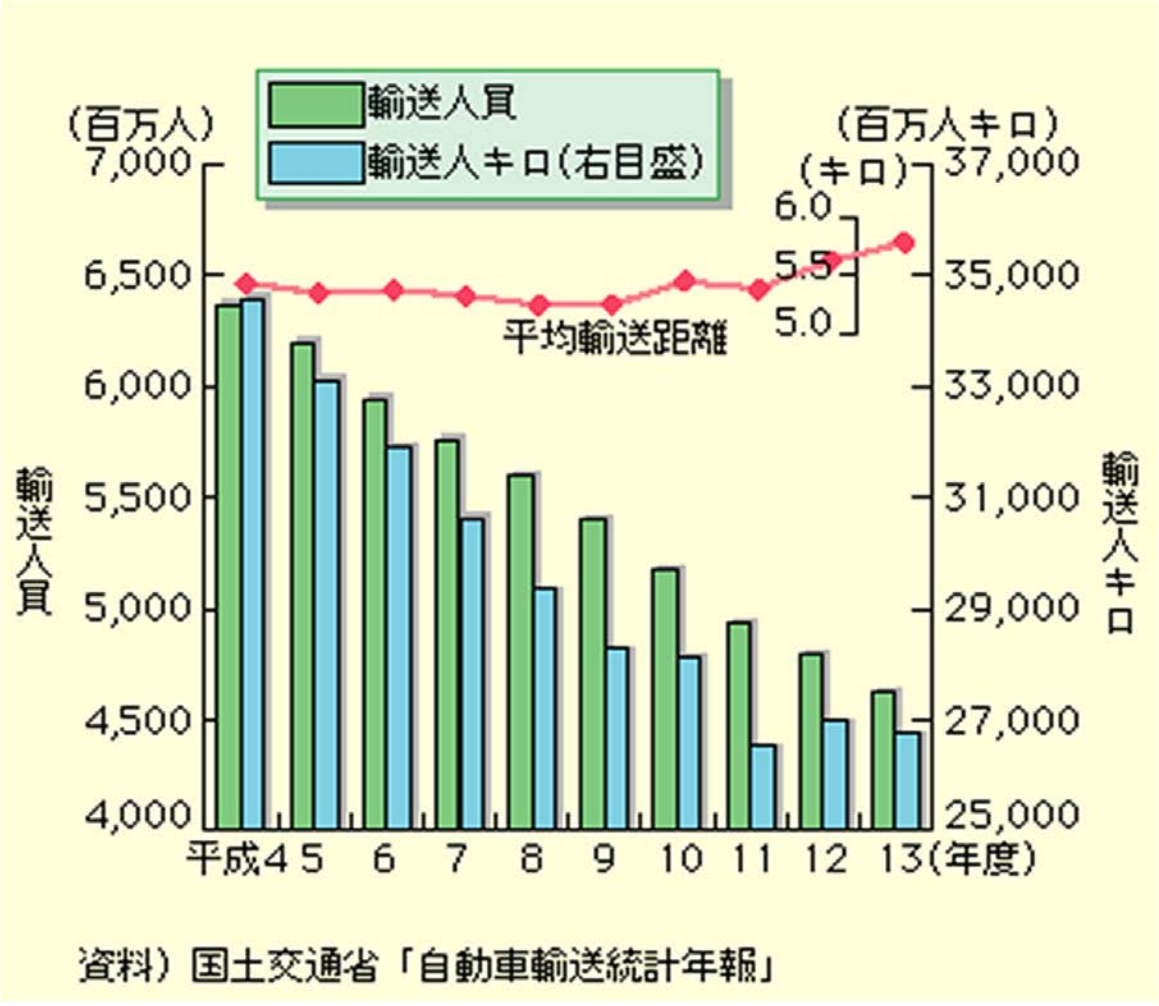
1)自動車旅客事業の動向

(ア)乗合バス事業

乗合バス事業では、需給調整規制の廃止により僅かながら新規参入が見られるが、輸送人員は平成13年度においても一貫して減少し続けている。このような状況の中で、各事業者とも、ワンコインバスをはじめとする運賃割引等のサービス改善を図り、バス交通の活性化に取り組んでいる。

また、輸送人キロは前年度より多少減少したものの、平均輸送距離は増加傾向となった。これは移動距離が長い高速バス輸送が好調であるためと考えられる。

図表II-5-6-3　乗合バスの輸送量の推移

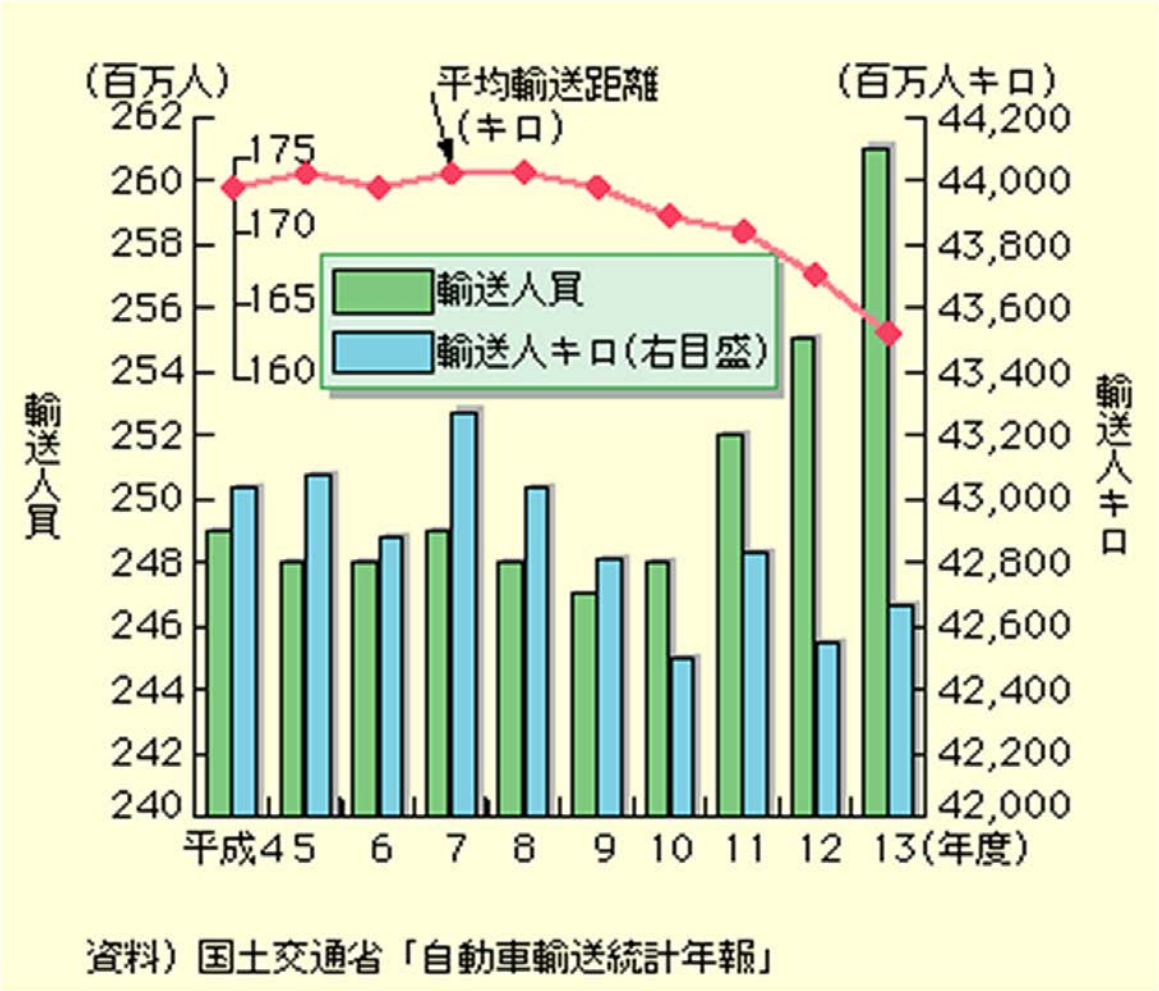


(イ)貸切バス事業

貸切バスの輸送人員は増加しているものの、平均輸送距離は低下している。

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-5-6-4　貸切バス輸送の動向

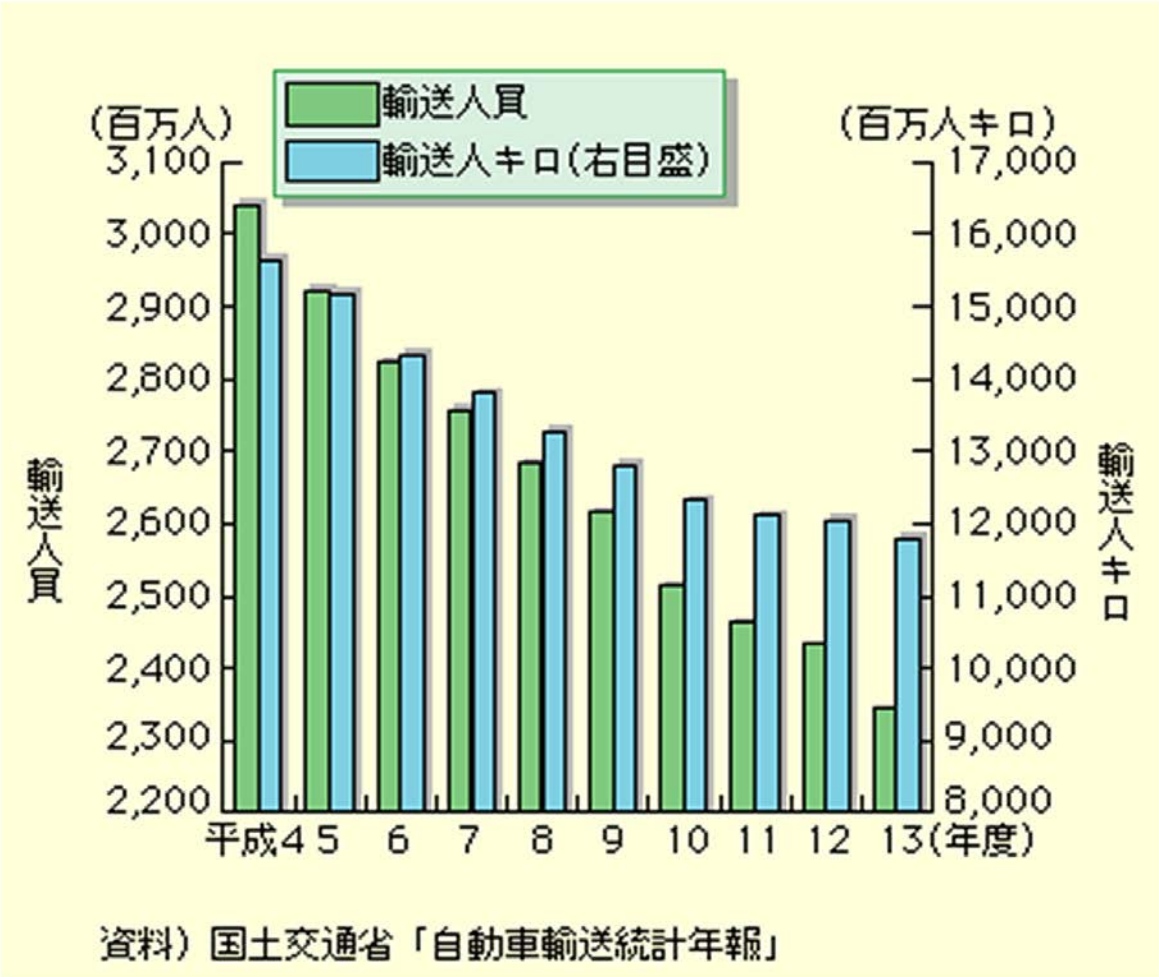


(ウ)タクシー事業

ハイヤー・タクシーの輸送量は長期的に低落傾向にあり、平成13年度においても引き続き減少した。

また、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支率等をみると、経営は引き続き厳しい状況にある。

図表II-5-6-5　ハイヤー・タクシーの輸送量推移



2)自動車運転代行業の適正化

自動車運転代行業については、従来は特段の法的規制はなされておらず、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。

これらの問題に対処するため、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する「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」が、平成13年6月に成立、公布され、14年6月1日から施行されている。

国土交通省においては、警察庁と連携して同法の適切な運用を行うことにより、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を図ることとしている。

なお、14年9月2日現在の認定申請件数は全国で3,678件、認定件数は844件となっている。

コラム・事例　東京都内～成田間を結ぶ定額タクシー

東京都23区及び武蔵野市、三鷹市を4つのゾーンに分け、あらかじめ定められた各ゾーンの定額運賃(初乗660円のタクシーの場合14,000円～20,000円)により、旅客の指定する場所と成田空港とを結んで運行する定額タクシーが平成14年8月に誕生しました。

通常、タクシーの運賃額は目的地に着いた時に初めて確定するため、交通事情や経路により運賃額が異なり、タクシー利用者には「目的地までいくらかかるか分からない」といった不安がありますが、定額運賃制度は、あらかじめ運賃額を確定させることによりそういった不安を解消し、利用者に対してよりタクシーを利用しやすい環境を提供することを目的として、平成14年2月の改正道路運送法の施行に伴い、新たに導入された運賃制度です。

定額運賃制度を導入するタクシー事業者も次第に増加してきており、新たな成田空港へのアクセス手段として期待されています。

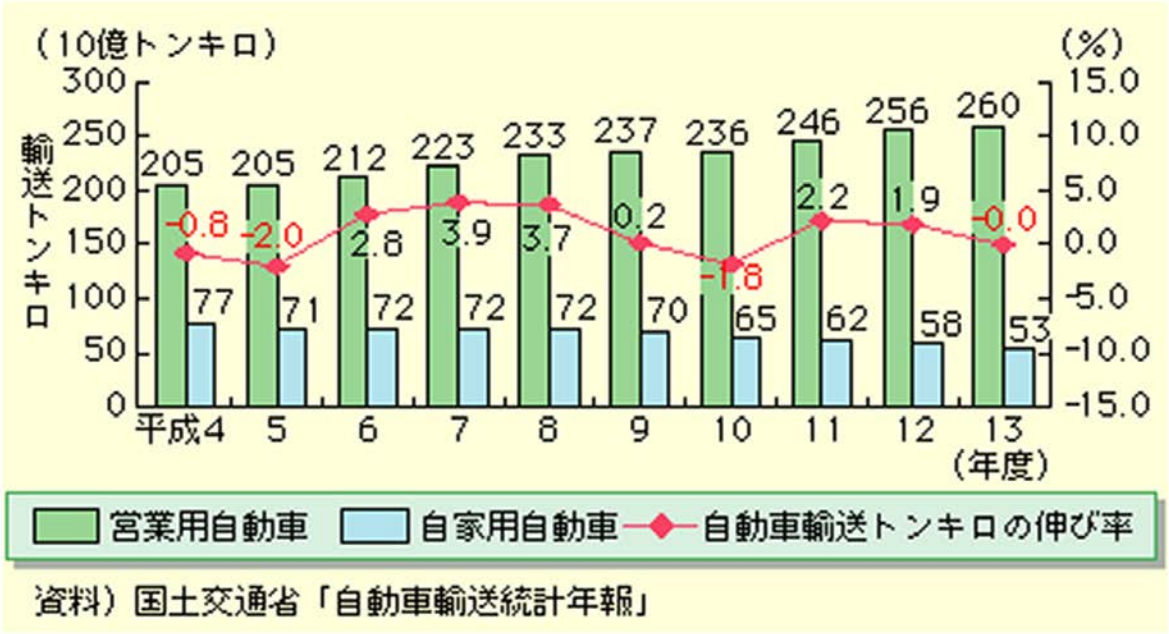
定額運賃(タクシー)ゾーン
東京都特別区・武蔵野市・三鷹市～成田空港



(3)貨物自動車運送事業の動向

貨物自動車運送事業(トラック事業)は、国内貨物輸送の約5割(輸送トン数ベース)を担っており、近年の営業用トラック輸送の動向を見ると、平成13年度には景気の低迷により輸送量は微減したものの、概ね、輸送量、分担率とも増加の傾向にある。

図表II-5-6-6　トラック輸送の動向



(4)外航海運の動向

貿易立国であるわが国にとって、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1)を創設し、税制上の優遇措置、外国人船員承認制度(注2)の導入、若年船員養成プロジェクトの実施等の支援措置を講じている。平成14年度には、外国人船員承認制度の対象国を、従来のフィリピンに加え、ベトナム、トルコ、インドネシア、インドに拡大した。

(注)1 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付け、各種の支援措置を行う制度

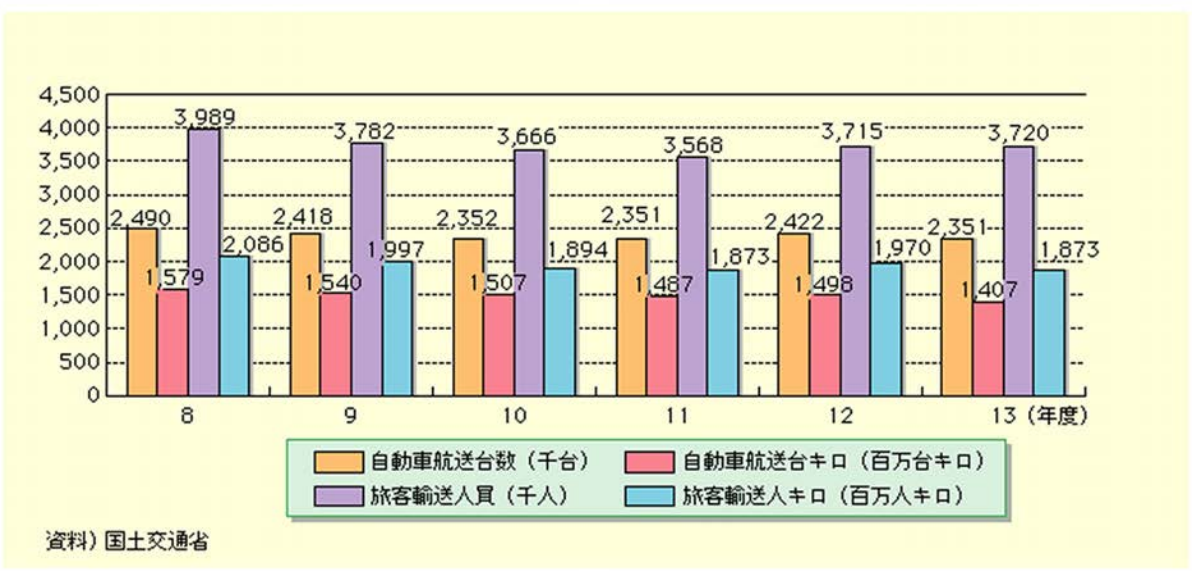
2 STCW条約の締約国が発給した資格証明書を受有する外国人船員を、国土交通大臣の承認により、日本籍船の船舶職員として受け入れる制度

(5)国内旅客船事業等の動向

輸送実績(台キロベース)において大きな割合を占める長距離フェリーをみると、平成13年度の旅客輸送は、輸送人員では前年を約5千人程上回ったものの、輸送人キロでは前年を下回り、自動車航送は、航送台数・航送台キロともに前年を下回っている。

また、旅客船事業全体の営業収益のうち半分近くを占める長距離フェリー事業者の経営状況は、13社中9社が経常赤字であり、13社合計で見ても赤字の状態が続くなど、経営は引き続き厳しい状況にある。:

図表II-5-6-7　長距離フェリー航路輸送実績の推移



(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、平成10年度以降13年度まで堅調に推移している。

図表II-5-6-8　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、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消し、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暫定措置事業を導入している。同事業は、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、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を図るとともに、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。

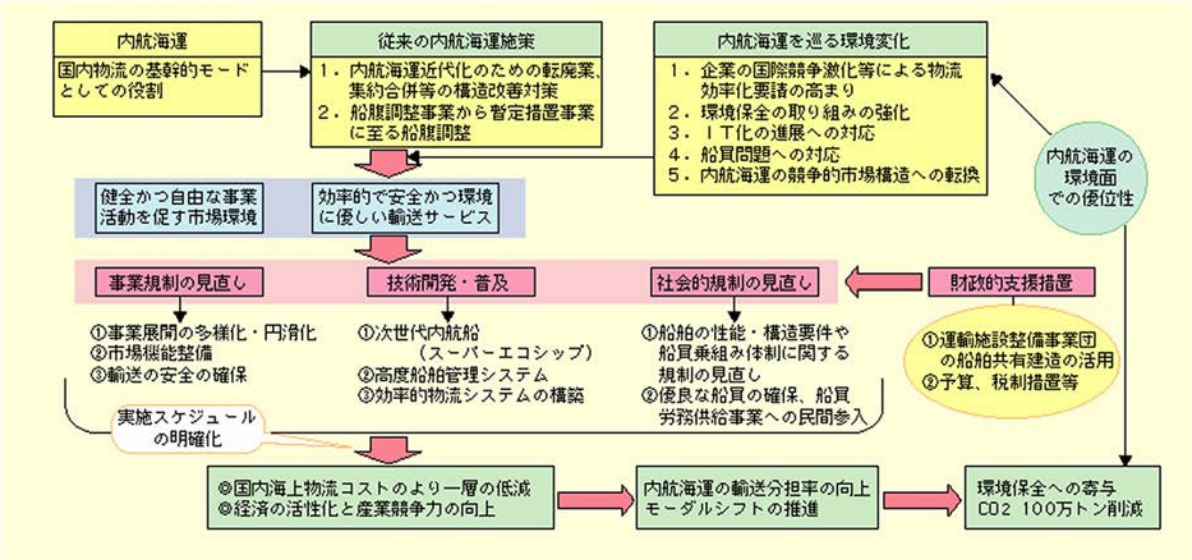
また、高度で安全な内航輸送システムを構築するため、平成15年4月以降は船齢15年を超える船舶は交付金の対象としないこと(シンデレラ・プロジェクト)としている。このシンデレラ・プロジェクトの実施のため、13年度補正予算及び14年度予算において資金枠及び政府保証枠の拡充が行われている。

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、産業構造、輸送環境の

変化に柔軟に対応し、健全かつ自由な競争を通じた効率的で安全かつ環境に優しい輸送サービスを安定的に提供していくため、海運、船舶、船員の海事分野全般にわたる「次世代内航海運ビジョン」を14年4月にとりまとめ、現在、本ビジョンで提示された施策の具体的制度設計に取り組んでいるところである。

図表II-5-6-9　次世代内航海運ビジョン

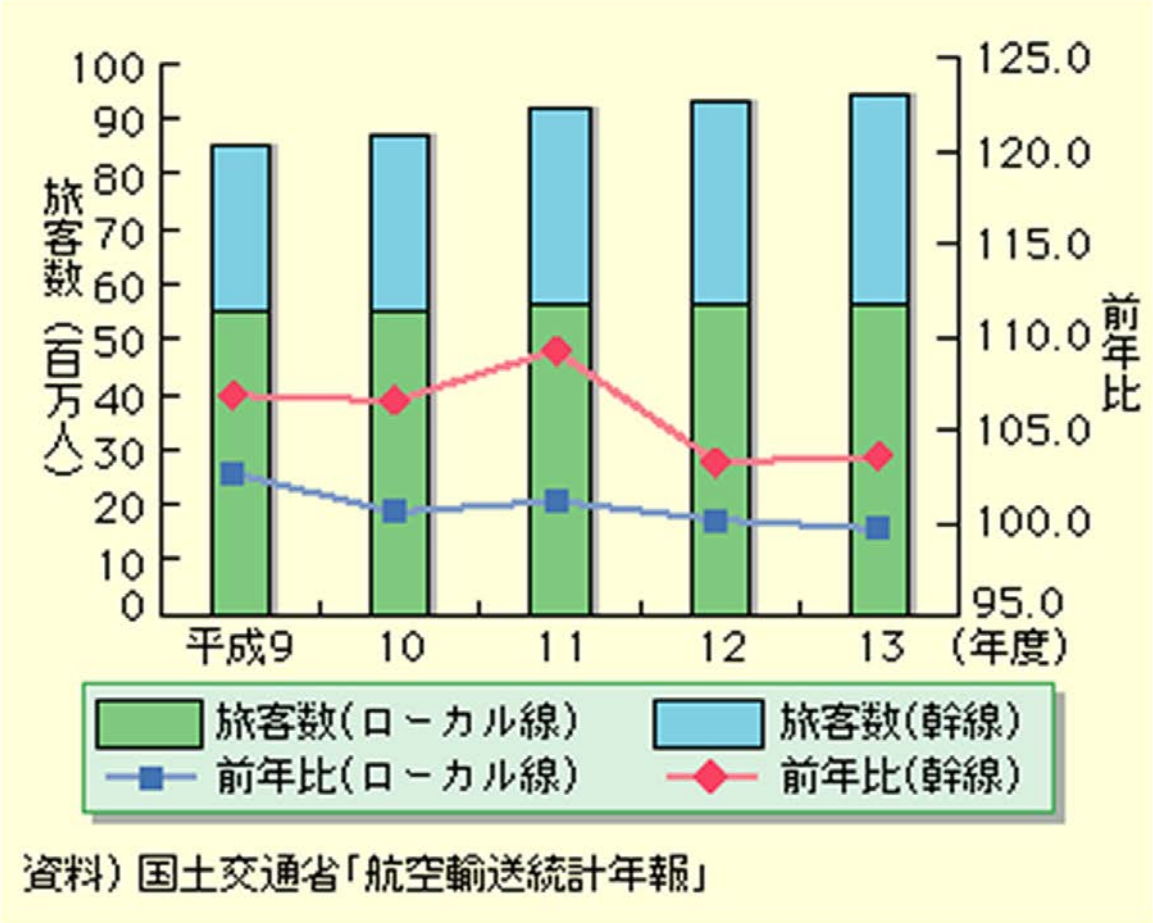


(7)航空事業の動向

1)航空輸送の動向

運賃低下による需要誘発効果もあって、国内旅客輸送量は順調に上昇しており、なかでも幹線旅客の伸びが大きくなっている。特に、平成12年7月に運航を開始した東京-大阪間のシャトル便については、12年度に引き続き、13年度も好調であった。一方、国内航空貨物輸送は景気の低迷等を反映して13年度は、大幅な落ち込みを見せた。また、国際旅客・貨物輸送は、13年9月の米国同時多発テロ事件により、米国路線を中心として、大幅な落ち込みを見せたところである。

図表II-5-6-10　国内航空旅客数の推移



2)国内航空分野における競争促進策

国土交通省は、これまで国内航空運送事業について需給調整規制の撤廃、運賃の事前届出制への移行等の規制緩和を実施するとともに、航空輸送サービスを提供する上で基盤となる混雑飛行場における発着枠の配分に当たっては、新規航空会社を優遇する措置をとってきた。これによって、新規航空会社の参入等を通じて、主要路線における運賃の低下等、目に見える形で多くの利用者に競争促進の効果が及んでいるところである。

一方で、平成14年6月のエアドゥによる民事再生手続きの申立て、同年8月の新規航空会社であるスカイネットアジア航空の運航開始等、新規航空会社において新たな動きがあったほか、既存航空会社においても同年10月に日本航空と日本エアシステムが経営統合を行うなど、我が国航空市場は、新たな局面を迎えている。

国土交通省では、14年4月に「国内航空分野における競争促進策の強化について」を、同年9月には、「我が国航空市場競争環境整備プログラム」を発表し、新規航空会社に対する羽田空港発着枠の優先配分、空港施設の利用条件の均等化等を通じて、我が国航空市場における競争環境をさらに整備することにより、新規航空会社の参入等による利用者利便の一層の向上を図ることとした。

3)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安体制の強化による費用増加等により航空会社の経営に大きな影響を与え、大手3社の13年度決算では、昨年より約1,700億円の減収となった。

このような中、日本国政府としては、13年10月以降閣議決定により、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、適切な措置を講ずることとしてきているところである。

2. 不動産市場の活性化

(1)不動産市場の現状

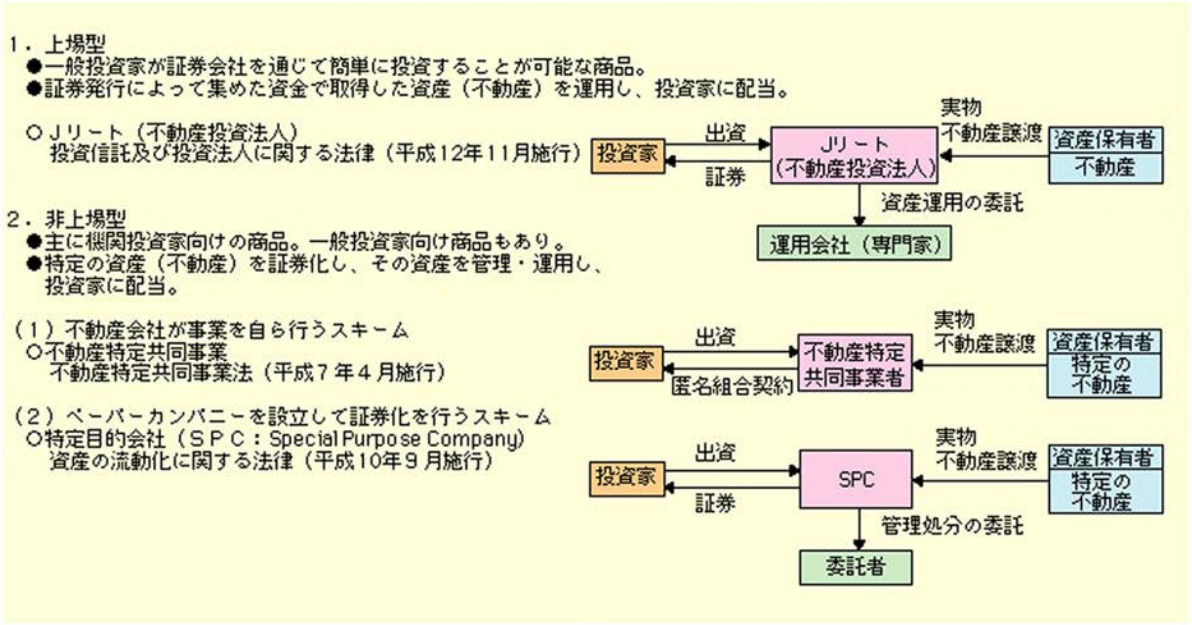
不動産業は、全産業の売上高の2.4%、法人数の10.4%を占めている重要な産業の一つである。不動産市場は、いわゆるバブルの崩壊以降、平成4年から公示地価が11年連続下落するなど長期にわたり低迷し、業界にとっては厳しい経営環境にあるが、一方で、経常利益は平成10年度以降黒字幅を拡大するなど、一部には明るい兆しも見せている。こうした不動産市場の活性化を促進するには、不動産証券化の推進、不動産取引に係る情報提供の促進、不動産管理の適正化の確保等による市場環境の整備に積極的に取り組むことが重要である。

(2)不動産証券化の推進

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「市場の萎縮」と「買い手の不在」に直面する不動産市場に呼び込み、「強力な買い手」を創出し、不動産市場の活性化を促進するものであり、土地の流動化、経済活性化のために不可欠である。

Jリート(不動産投資法人)、不動産特定共同事業、特定目的会社(SPC：Special　Purpose　Company)等の実績を合わせた不動産証券化の市場規模は、平成12年度末の3兆4千億円から、13年度末には6兆4千億円に急増しているところである。

図表II-5-6-11　不動産証券化スキームの例



1)Jリートに係る制度の整備

平成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Jリート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、Jリートの上場制度が整備されたことで、株式と同様に証券会社を通じて簡単に売買することが可能となった。

Jリートは、株式や他の金融商品と比べてミドルリスク・ミドルリターンの新しい商品であり、超低金利下の運用難の状況において、投資の多様化にも寄与するものとして期待されている。

2)Jリートの組成の推進

平成13年9月10日の2つのJリートの上場以降、15年2月末時点で6つのJリートが東京証券取引所に上場しているところである。

また15年2月末時点で、約103万口、約4,400億円の不動産投資証券が流通しており、不動産投資証券を発行しているJリートにより取得された総資産の額は、非上場も含めて約7千億円となっている。

3)Jリートの市場の拡大のための課題と対策

Jリートは、新しい金融商品であるため、知名度が低く、金融と不動産の両面を持つ商品であるため、投資家にとって理解しにくいといった指摘があり、新たに設立された不動産・金融等業界横断的にJリートの普及活動を行う社団法人不動産証券化協会等とともに、官民一体となった投資家に対するきめ細かな普及・啓発活動を実施し、投資家に対するJリートの知名度・理解度の向上を図る必要がある。

また、投資家がJリートへの投資を検討するためのインデックス(株式会社や債券等の金融資産と比較するための指標)等が使いやすい形で提供されていないといった、投資家のための情報インフラの不足も指摘されており、Jリートの収益率や商品特性等が一覧性のある形で分かるようなJリートに関するインデックス等の整備を促進する必要がある。

税制面においては、個人投資家がJリートに投資を行う際、配当課税に係る申告不要制度の限度額が1年1銘柄10万円となっていることが、個人投資家層の拡大を抑制する要因となっているとの指摘があったが、平成15年度税制改正において、申告不要限度額が撤廃されることになり、今後、個人投資家によるJリートへの投資が促進されるものと期待される。

なお、その他の不動産証券化関連税制については、13年度税制改正において、一定の特定目的会社、Jリート等が、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)が講じられた。また、13年秋の臨時国会及び14年の通常国会において、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、特定口座内での譲渡に係る所得計算及び申告不要の特例措置)の適用に関し、上場株式と同様に扱うこととされた。

(注)登録免許税の税率16/1000、不動産取得税の課税標準2/3控除、土地の取得に係る特別土地保有税非課税

(3)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を活性化させるため、公正で透明な市場の形成を図るとともに消費者保護の一層の推進に取り組んでいる。

消費者に対するインターネットを利用した不動産物件情報の提供促進のため、不動産業界が一体となって検討している不動産物件情報のオープンウェブサイトの構築を推進している。

また、不動産取引の適正な価格形成に資するため、指定流通機構(レインズ)が公開している平均取引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取引価格等の市況情報を公表している。

2)不動産管理の高度化、不動産業の人材育成

(ア)マンション管理業者の登録制度の創設

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平成13年8月1日より施行され、これにより、マンション管理業者の登録と管理業務主任者の事務所ごとの設置の義務付けや業務規制が行われている。

なお、事務処理の円滑化や利用者の利便性向上のため、平成14年10月1日からマンション管理業者の登録事務を各地方整備局、北海道開発局及び沖縄総合事務局に委任することとした。

マンション管理業者数(14年9月末現在):2,092
管理業務主任者試験の合格者:33,742人(13年度)
合格率:58.5%
管理業務主任者登録者数(14年9月末現在)　:28,052人
管理業務主任者証交付者数(14年9月末現在):24,908人

(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。

(4)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、近年微減の傾向にある。

宅地建物取引業者数(14年3月末現在) :135,283 宅地建物取引主任者資格試験の合格者:25,203人(13年度) 合格率:15.3% 取引主任者登録者数　695,215人(全国計、14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。平成13年度の苦情相談件数は9,074件と前年度と比べ400件程度増加した。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:467件(13年度) うち免許取消:281、業務停止:91、指示:95

また、近年、社会的関心が高まっている土壌汚染について、平成14年11月、宅地建物取引業法施行令を改正し、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、土壌汚染対策法に基づく指定区域の指定がなされた土地については土地の形質の変更に際して届出義務が課されることを説明する必要があることを追加した。

3. 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11.5％に相当する約57兆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618万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。

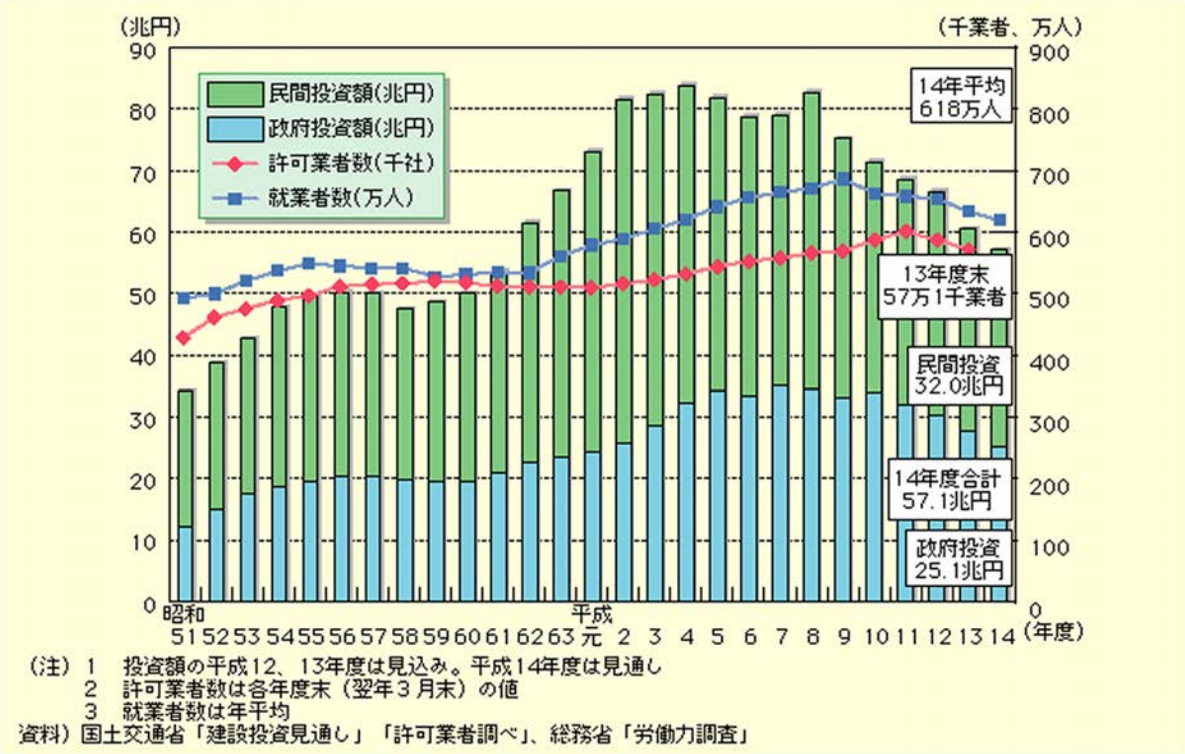
建設投資を見ると、平成14年度の見通しは約57.1兆円で、建設投資のピークであった4年度(約84.0兆円)と比べると32％減少している。これらのうち政府投資は、景気対策による事業費追加もあって、12年度には30.4兆円と4年度頃から横ばいないし微減にとどまっていたが、構造改革が進められる中で、13年度は27.6兆円、14年度は25.1兆円と大きく減少することが見込まれている。

一方、建設業者数を見ると、平成14年3月末は571,388社で、4年3月末(522,450社)と比べると9.4％増加している。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見ると、13年の累計は85,266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、平成13年度の営業利益率、経常利益率はともに1.4％で、ともに4年度(3.8％、3.2％)の半分以下となっており、また、全産業の平均(2.2％、2.1％)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-5-6-12　建設投資(名目値)、許可業者数及び就業者数の推移



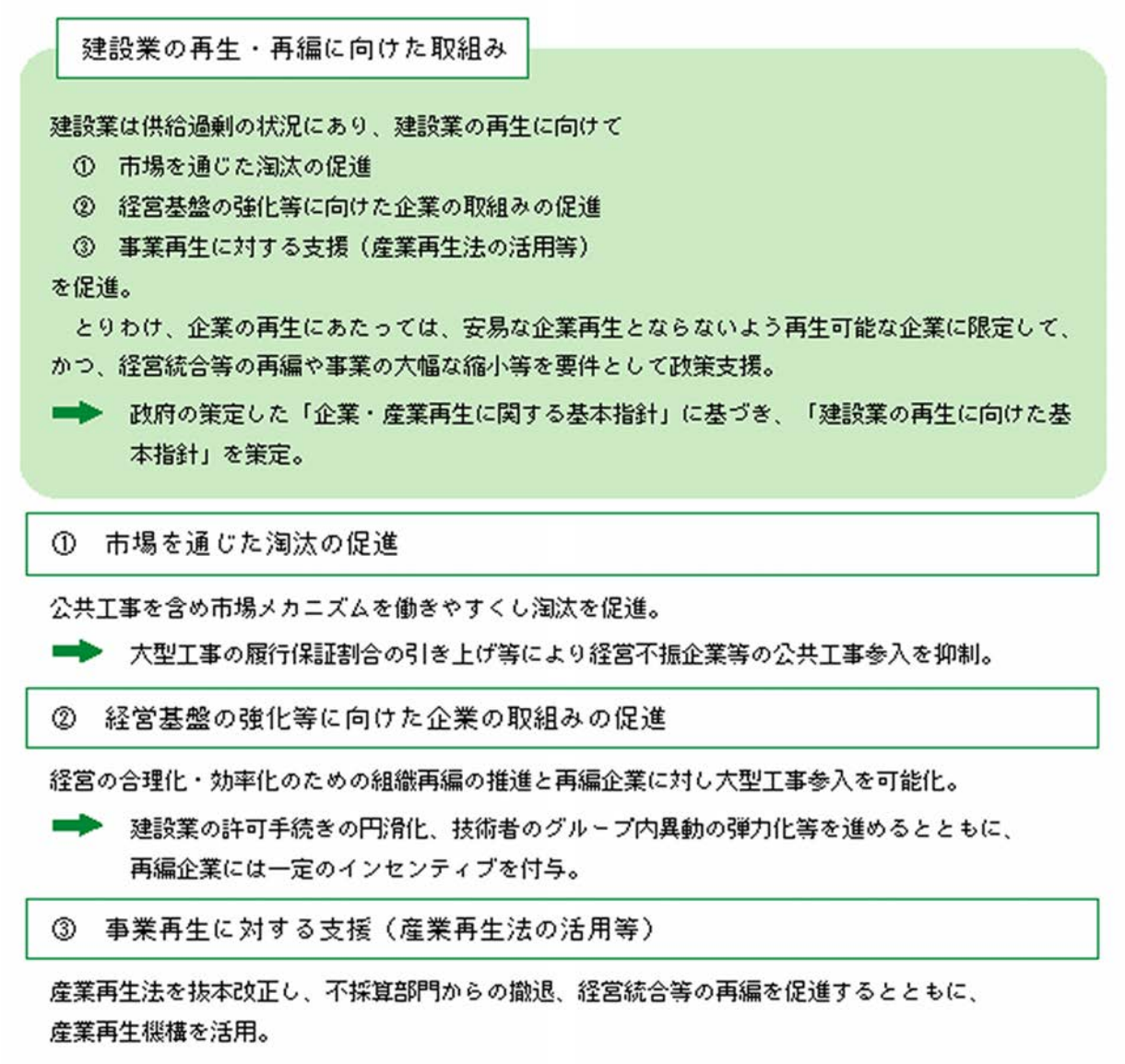
図表II-5-6-13　建設業者倒産件数と負債総額の推移



建設産業はこのような厳しい経営環境に直面しており、特に過剰債務を抱えた大手ゼネコン等については、不良債権処理が加速する中で、既に再編の動きが具体化している。国土交通省としては、平成13年4月に決定された緊急経済対策を受け、「建設産業の再編の促進に関する検討委員会」を開催し、14年4月には検討委員会の「最終報告」を発表した。これを受け、特に大手ゼネコン等について、履行保証割合の引上げ等により経営不振企業の

公共工事への参入を抑制する措置等を導入するとともに、持株会社等新たな会社法制を活用した経営統合等を促進するため、建設業許可の円滑化や技術者の異動の自由化等の制度・運用上の改正等を行っている。さらに、政府として決定した「企業・産業再生に向けた基本方針」をふまえ、大手・準大手ゼネコン等を対象に「建設業の再生に向けた基本指針」を14年12月に策定したところである。

また、今後公共投資が減少する中で比較的公共工事依存度の高い地方の中小・中堅建設企業も再編・淘汰を迫られてくるものと考えられる。このため、企業経営の革新や企業間連携の促進に対する支援を強化するとともに、福祉との連携やリサイクル・環境ビジネスなどの新たな成長分野への進出を促進するなど、生産性の高い企業経営の実現を目指している。



さらに、こうした再編促進とあわせて、中小・中堅建設業者の資金繰り悪化の防止等を図るとともに、今後成長が期待されるリフォーム等の新分野への進出や労働移動の円滑化の促進について、厚生労働省、建設業団体と建設業雇用問題協議会等を通じて連携し、セーフティネットの確立を図るべく取り組んでいる。

(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、平成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、平成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り、特に、経営事項審査による企業評価においては、申請者による虚偽申請が指摘されており、企業評価の公正性や正確性を担保する観点から、虚偽申請の徹底的な排除に向けた施策についても議論しているところである。

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・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、発注者による施工体制台帳や施工体系図に基づく技術者配置や下請状況等の確認等の取組みに加え、平成14年度からは、一括下請負等適切な施工が行い得ないおそれがあるものや技術者の専任違反のある事業者等、経営事項審査の申請に係る虚偽記載の疑いがある事案等について、建設業許可行政庁が直接工事現場や営業所等に立ち入り検査を実施するなど、建設業法違反への一層厳しい対応を行うことにより、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、平成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)CM方式の導入に向けた検討

従来、我が国における建設生産・管理システムは、分離発注が行われる場合を除き、発注者が総合工事業者に施工を総価により請け負わせる一括発注方式が主として活用されてきたが、発注者を取り巻く経済環境が変化し、コスト意識が高まる中で、専門工事業者の技術力の上昇もあり、CM方式(Construction Managemnt)方式に対する関心が高まっている。

特に民間発注者を中心として、コスト構成の透明化等に対するニーズが高まっており、既に一部では外資系企業や大手ディベロッパーを中心にCM方式の活用が始まっている。

一方、公共発注者においても、技術者が不足している地方公共団体を中心として、技術者に対する量的・質的補完や設計・発注・施工段階の発注者の機能強化を図る観点から、CM方式に対する関心が高まっている。

○CM(Construction Management)方式(ピュアCM)

1960年代に米国で始まった建設生産・管理システム。

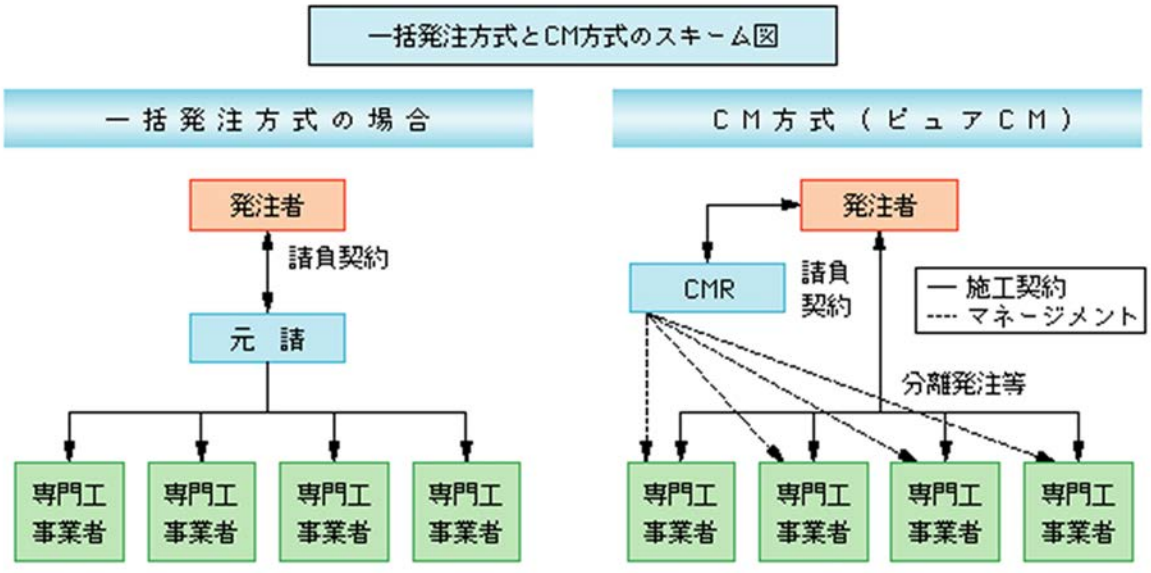
コンストラクション・マネージャー(CMR)が、技術的な中立性を保ちつつ発注者の側に立って、設計・発注・施工の各段階において、設計や工事発注方式の検討、工程管理、コスト管理等の各種のマネジメント業務の全部又は一部を行うもの。

【CM方式活用のメリット】

・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　・発注体制の強化(発注者内技術者の量的、質的補完)

・技術的に優れた施工者の育成(特に専門工事業者)　等



国土交通省では、CM方式に対する関係者の理解を深めるため、平成14年2月に「CM方式活用ガイドライン」を策定し、我が国でCM方式を導入するに当たっての課題等の整理を行った。また、14年12月、同ガイドラインを踏まえた「地方公共団体のCM方式活用マニュアル試案」も整理された。

(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

建設業就業者数は、平成14年は約618万人とピークであった9年の685万人から既に67万人減少しているが、今後も減少が続くという予測(注)もある。

このため、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取りまとめた、「当面の建設業雇用対策」の成果の活用を図るとともに、今後成長が期待されるリフォーム等の新分野への進出を促進するために必要な人材育成や建設業就業者の円滑な労働移動の促進について厚生労働省、建設業団体等と連携しながら積極的に推進している。

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未だ立ち遅れている。これらの改善を図るため、平成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-5-6-14　建設業等における指標に見る雇用労働条件

	建設業	製造業	全産業
年間総労働時間（時間）　（平成13年）	2,041	1,955	1,848
年間賃金総支給額（千円）（平成13年）	4,189	4,877	5,659

（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）。
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12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)。
資料） 厚生労働省「毎月勤労統計調査」「賃金構造基本統計調査」より作成

3)人材確保・育成

優秀な建設技能労働者の確保・育成は、良質な住宅・社会資本の整備のために不可欠であるが、建設業を取り巻く環境が大変厳しい中で、人材育成費用の削減や、教育訓練施設の休止・閉鎖もみられるなど、建設業における技能教育が困難に直面している。特に、建設業への優秀な若年労働者の入職減少が懸念されている。このため、建設業の人材対策を推進する全国的な組織である建設産業人材確保・育成推進協議会において、建設技能労働者の確保・育成に関する検討委員会を開催することとし、教育訓練施設の在り方及び建設技能労働のイメージアップ方策について、分科会を設けて検討を行っている。

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。平成14年10月末現在、10職種12団体が基幹技能者に係る民間資格を整備し、合計12,546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3,376名(平成14年度現在)となっている。

(注)(財)建設経済研究所が発表した平成15年度の政府予算の公共投資関係費が横ばいの場合の予測

(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14年度補正予算により、債務保証対象工事を従来の公共工事だけでなく、社会全体の効用を高める施設に関する民間工事まで拡充するため、保証総枠の拡充を実施した。また、14年12月には国土交通省直轄工事において対象工事を拡大する制度改正を行った。14年12月現在、債務保証枠は26都府県で合計1,166億円(対前年比＋226億円)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、平成14年度には事業協同組合等の共同事業の活性化やイノベーション活動を促進する(注)。

さらに、政府系中小企業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。

このほか、企業連携によるリフォーム分野、環境分野、福祉分野等の新市場開拓についての研究および情報の提供など、中小建設業者のイノベーション活動を促進している。

図表II-5-6-15　中小建設業への融資実績(平成13年度)

	融資残高	全体に占める割合	対前年比
中小企業金融公庫	5,336億円	7.1%	93.5%
国民生活金融公庫	13,175億円	15.8%	98.7%
商工組合中央金庫	3,521億円	3.3%	96.6%

【信用保証協会による中小建設業への債務保証（平成13年度）】
保証許諾件数　359,161件　　保証許諾額　34,538億円（全産業の26.1%）

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の指導を行うとともに、専門工事業団体及び建設関連業団体からなる(社)建設産業専門団体連合会と定期的に情報・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、こうした現状を踏まえ、建設関連業展開戦略研究会において、平成14年6月に「建設関連業展開戦略」がとりまとめられた。この中で、個々の企業が経営戦略実現のために取り組むべき具体的方策として、「社会資本整備を支える技術力の確保・向上」、「市場環境の変化に対応するための経営力の強化」等が求められる一方、行政において取り組むべき課題として、「不誠実な行為の排除方策」等が示された。国土交通省としても適正な競争が行われる環境の整備を支援する観点から、引き続き検討を進めることとしている。

(注)建設業の事業協同組合:4,833組合、協業組合:46組合、企業組合:128組合

(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)用建設機械の購入比率は増加しており、その適正な整備・管理を行うことによる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用建設機械に関する情報ネットワークについて、全国展開に向けた課題抽出やシステム改良、導入の検討が行われている。

また、建設機械の一部をエネルギー需給構造改革投資促進税制(エネ革税制)等の特例措置の対象とし、中小企業者に対する省エネルギー性能に優れた建設機械等の普及を促進している。また、排出ガスや騒音・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。

建設の施工段階で扱う情報を、設計から維持管理に至るあらゆるプロセスにわたって利活用することで、全体的な生産プロセスを合理化する情報化施工を推進するため、各種施工情報の共通プラットフォーム(データ形式、通信プロトコルなど)の構築等を行う。また、工事現場で発生する労務管理、機械管理等に関する多量の現場情報を処理するため、建設ICカードについて官民で活用を進めている。

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、平成13年までに1級・2級合計約130千人が取得している。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。

また、近年、建設機械の技術進歩による操作の複雑化や小型化による重心位置の変化等により事故原因が変化しており、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。このため、従前からの取り組みである「建設機械施工安全技術指針」に基づく建設機械施工の安全対策のほかに、14年度には、発注者・受注者(請負者、専門工事業者、オペレータ等)が共通の認識に基づいて安全管理が実施できることを目的とした「建設機械施工安全マニュアル(案)」を作成することとしている。

(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13年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では57件(仲裁6件、調停36件、あっせん15件)、都道府県建設工事紛争審査会では155件(仲裁33件、調停103件、あっせん19件)となっている。

4. 鉄道車両工業の現状と取組み

鉄道車両工業の国内需要は低迷傾向にあり、国際市場においても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いるため、今後とも大幅な需要増加は見込めない状況にある。

このため、鉄道車両工業界では、利用者ニーズに応えるための高速性・安全性・快適性等の向上や低騒音・バリアフリーといった社会的要求を満たす車両の開発を進めており、国土交通省においても、LRTの狭軌超低床化に関する技術開発に対して支援を行っている。

また、国内外の厳しい状況に対処するため、平成13年度より、鉄道事業者や車両メーカーが連携して、基本設計や部品を共通化した標準車両の共同開発を推進し、車両生産工程の効率化、生産コスト圧縮等に取組んでいる。さらに、ヨーロッパが進めている鉄道規格の国際標準化に的確に対応し、国際市場への参入、輸出強化等に向けた業界全体の積極的な取り組みを推進している。

5. 造船業、舶用工業の課題と対策

(1)造船業の国際競争力強化のための取り組み

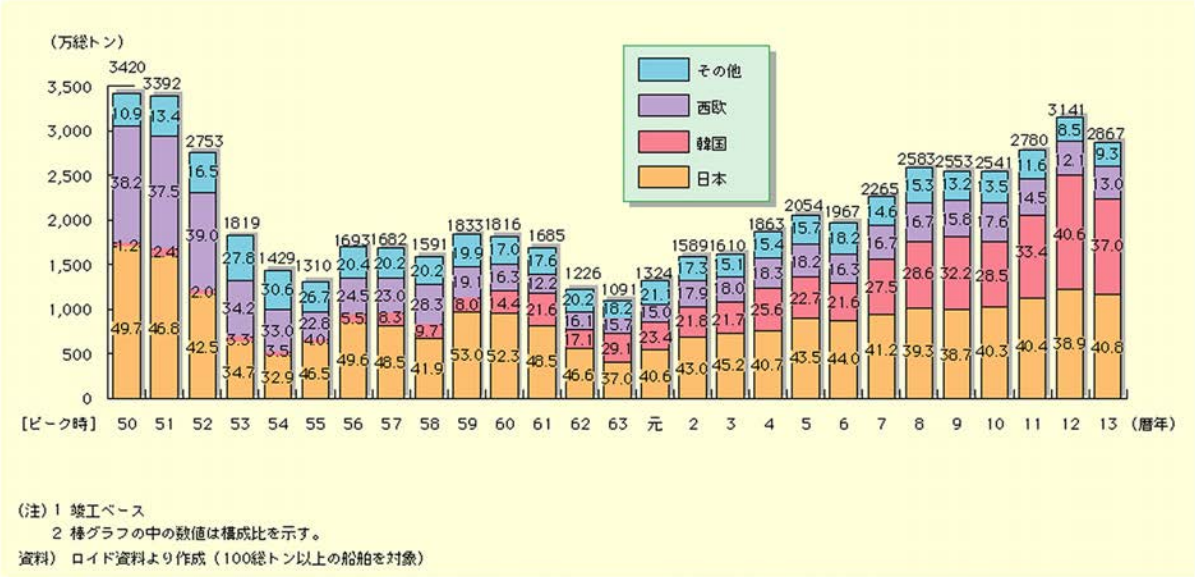
世界の造船市場は、1990年代後半に大型外航船の代替需要期を迎えたこと等により量的に市況を回復した。その後、平成13年9月の米国テロによる影響が多少生じたものの、その後は回復の兆しを見せており、13年の新造船建造量は2,867万総トンと高水準になった。

日本の造船業は、高い技術力を背景に約45年間世界一の建造量を維持し、量・質ともに世界をリードしてきたが、近年における韓国の躍進、近い将来に予想される中国の台頭等に加え、2000年代央以降には外航船の代替の一巡による建造需要の減少が見込まれることから、今後はさらに厳しい国際競争にさらされるものと予想される。大手造船所の多くは、激化する国際競争に対応するため、14年秋～15年春にかけ分社化あるいは統合を行い、経営・技術資源の集約化や弾力的運用等を図っている。

このような状況の下、国土交通省では、14年6月に「造船産業競争戦略会議」を開催し、今後我が国が国際競争力を維持・強化していくための総合的な戦略づくりを行なっている。また、企業再編を円滑に実施させるため、産業再生特別措置法や新事業創出促進法等に基づく税制や金融等の支援制度の活用を促進している。

さらに、熟練技能者が高齢化し、技術基盤の低下が懸念されている現況に鑑み、14年度より、技能伝承の方策や教育システムのあり方、高度技能のデジタル化による生産システムの高度化等の取組みを行っている。

図表II-5-6-16　世界の新造船建造量の推移



(2)船用工業対策

平成13年における我が国船用工業製品の生産額は、7,594億円と前年比5%増であり、3年振りに増加に転じた。しかしながら、船価の低迷等に起因する製品価格の低迷や、韓国・中国市場における船用工業製品の国際競争の激化など、我が国船用工業を取り巻く環境は依然として厳しい状況にあり、現状のまま推移すれば、産業基盤の脆弱化が懸念される状況にある。

我が国船用工業は、その技術水準の高さ等によって我が国造船業・海運業の発展に貢献してきたところであり、引き続きこれら業界の維持・発展に貢献するためには、より強固な産業基盤を確立し、国際競争力の維持・強化を図る必要がある。そのためには、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等が不可欠であり、また、新しい事業分野の開拓等による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に船用工業を指定し、中核的事業の強化、新製品・新生産システムの導入等の事業革新を促進するとともに、情報技術を活用した造船・船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、技術開発の推進等の施策を講じている。

また、「造船産業競争戦略会議」において、造船業と船用工業の連携による国際競争力の強化を重点的課題として検討を進めている。

(3)中小造船業及び中小舶用工業の経営基盤強化

中小造船業・舶用工業は、国内各地域に根ざして経済・雇用に貢献する一方、国内物流の4割を担う内航海運に船舶を供給している重要な産業である。しかしながら、近年は内航海運事業者の経営の悪化、漁船の減船等による中小型船舶の新造船需要の長期間にわたる低迷に、従業員の高齢化や人材育成の遅れも相まって、経営基盤が極めて脆弱化しており、このまま推移すれば、造船業・舶用工業が集積している地域における地域経済への影響や国内の海上物流の効率化等の社会ニーズに対応した良質な船舶の供給ができなくなる事態も懸念されている。

このような中、国土交通省では、中小企業経営革新支援法に基づいて業界団体が策定した経営基盤強化計画(人材の育成・有効活用、事業の再構築、環境負荷の低減、新規需要の開拓を主な柱としており、国土交通大臣及び経済産業大臣が13年11月に承認)に基づく事業者の経営基盤の強化に向けた自主的取組みに対し、税制・金融等の支援を行っている。

また、あわせて、信用補完措置の強化、雇用の安定のための対策等、経営の安定のためのセーフティーネットの確保に取り組んでいる。

(4)海事産業技術の開発・実用化

現在、海事産業技術は、造船技術を核として、国際競争力強化が大きな課題となっており、「キャッチアップ型産業技術」から「フロンティア創造型産業技術」への変革が急務となっている。

すなわち世界に先駆けた創造的な技術の開発が求められており、こうした中、平成元年度から7年度にかけてテクノスーパーライナー(TSL)の研究開発を行い、実用化に取り組んでいる。また、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、7年度から14年度にかけてメガフロートの研究開発を推進してきた。

本研究開発によりメガフロートの設計・建造に係る基盤技術が確立されると共に、世界最大の1,000m浮体空港モデルを用いた実証実験により国土交通省内の検討会において4,000m級の空港としての利用が技術的に可能との結論が得られた。これらの成果を受け、羽田空港再拡張事業工法評価選定会議に工法候補の一つとして提案され、適切な設計を行うことにより建設が可能であるとの最終結論を得ている。

また災害に強い特長を活かした浮体式防災基地、情報化の急速な進展にともなうITバックアップ需要に対応して、情報基地としての機能を実証するための調査研究等も実施され、メガフロートの実用化への可能性が大きく広がった。

その他、低環境負荷型舶用推進プラント(SMGT:スーパーマリンガスタービン)の研究開発、次世代内航船(スーパーエコシップ)、低環境負荷型外航船(グリーンシップ)の研究開発等、先進的な技術開発も推進している。

＜メガフロート(1,000m浮体空港モデル)＞



6. 船員対策

(1)優秀な船員の確保・育成

全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。したがって、優秀な船員の確保・育成を図るため、独立行政法人に移行した海技大学校、航海訓練所、海員学校において、これら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努めているところである。

特に近年、内航船員については著しい高齢化が進んでいるため、新人船員の即戦力化が課題となっており、平成14年度に乗船体験制度を創設するなどして若年船員の確保に努めている。

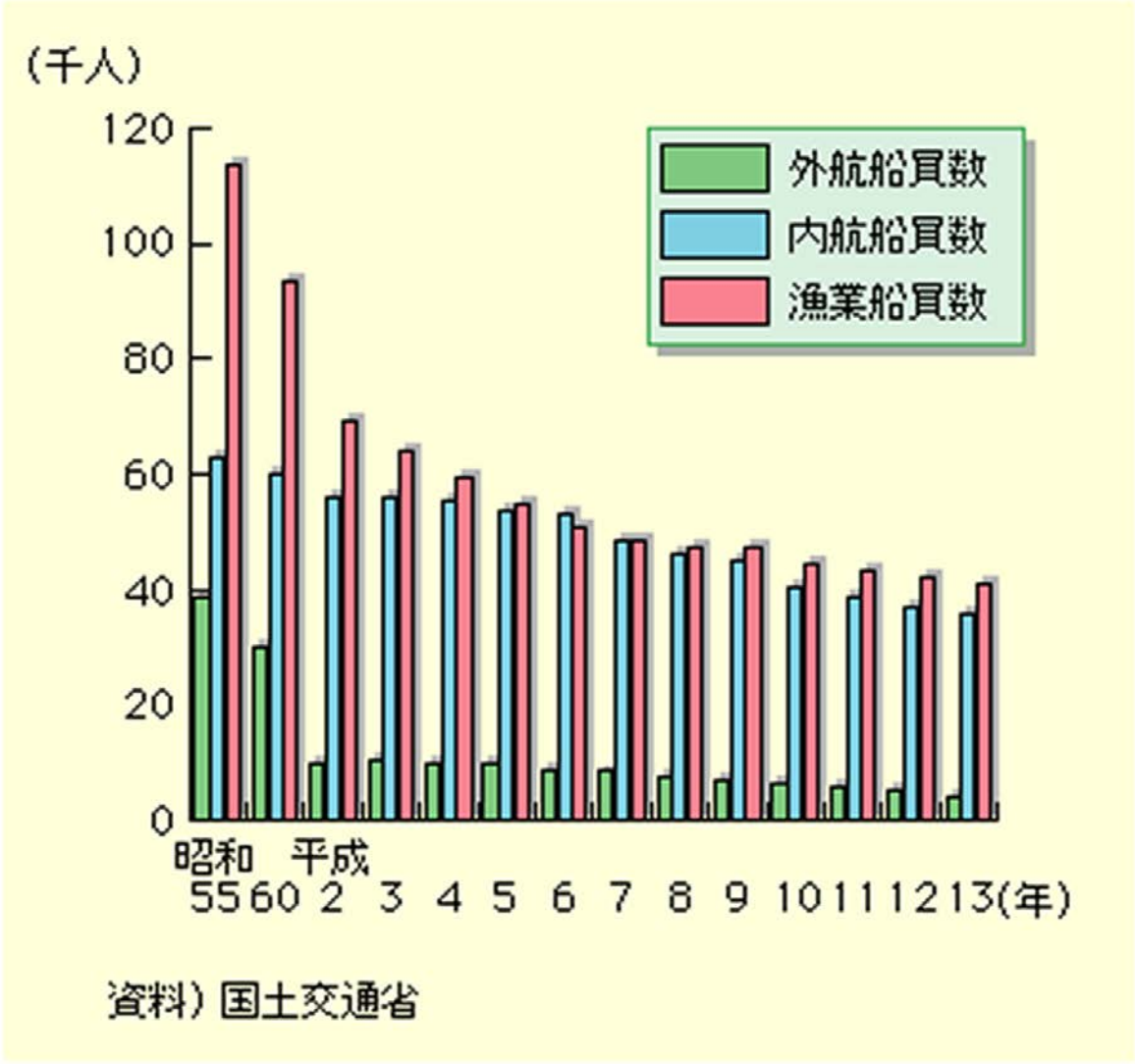
(2)船員雇用対策の推進

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。

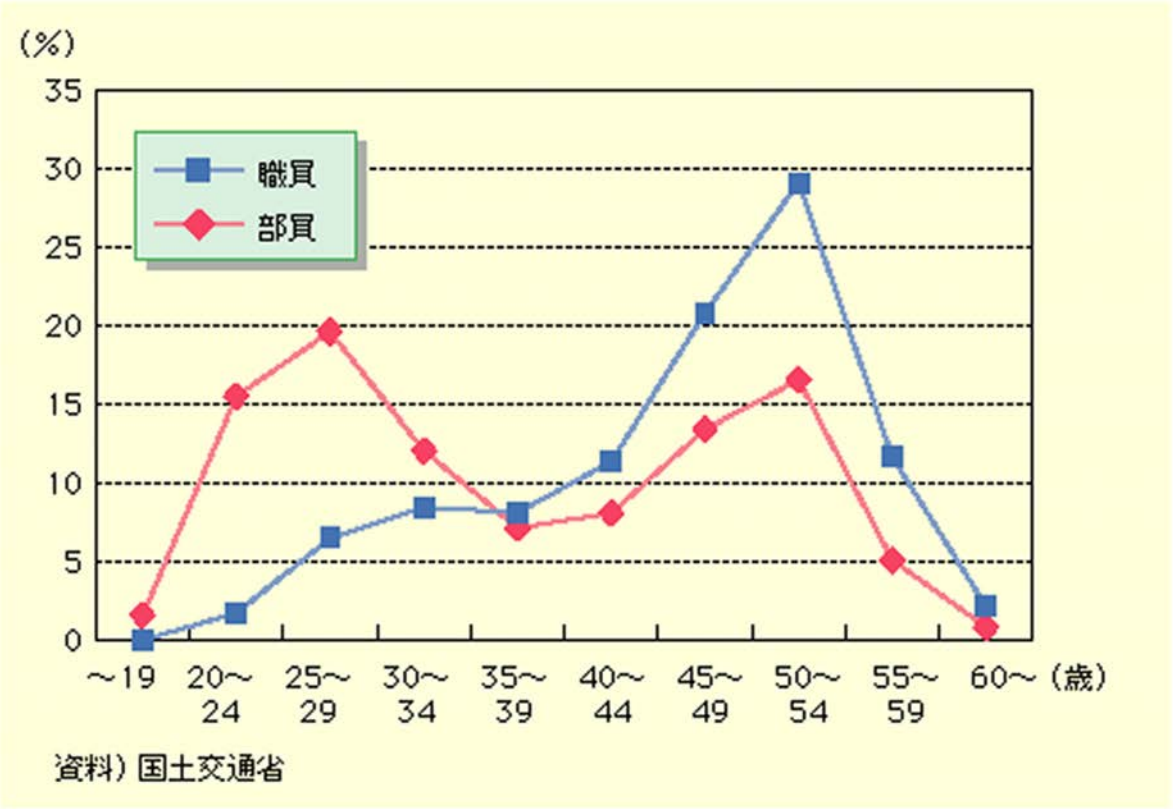
一方、平成13年の船員の労働需給をみると、有効求人倍率は0.21倍と対前年比0.04ポイント増加したものの、現在の船員を取り巻く雇用情勢は引き続き厳しい状況にある。

このため、全国の地方運輸局、運輸支局等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人求職情報のデータベース化等電子化システムの構築を行い、船員求人情報ネットワーク、タッチパネル式求人求職情報閲覧端末等の運用を14年から開始している。また、(財)日本船員福利雇用促進センターにおいて船員の再就職促進のための技能訓練等を実施している。

図表II-5-6-17　船員数の推移



図表II-5-6-18　年齢別船員の構成



資料）国土交通省

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、安全保障・危機管理機能の強化、水害、地震等の自然災害対策や陸・海・空の交通事故対策など国民の生命、財産を守るための施策を推進している。

特に、近年においては、米国同時多発テロ事件などを契機として、テロ事件等に対する交通機関、重要施設等の安全確保や九州南西海域不審船事案を契機とした不審船等に対する危機管理機能の強化等に国民の関心が高まっており、阪神・淡路大震災などを契機とした地震等の自然災害についても引き続き対応が求められている。

このため、国土交通省としては、以下のような取組みを推進していくこととしている。

第1節　安全保障・危機管理機能の強化

1. ハイジャック・テロ対策の推進

平成13年9月11日の米国同時多発テロ以降、1年以上が経過したが、14年10月には、イエメン沖やインドネシアバリ島における爆発事件が発生するなど、テロ事件が多発しており、現在のテロ情勢は極めて厳しい。

このため、米国同時多発テロ以降、講じてきたハイジャック対策、国内重要施設の警戒警備等の各種のテロ対策について再点検するとともに、引き続き、強化・推進している。

また、14年6月26、27日に開催されたカナナスキスサミットにおいて「交通保安に関するG8協調行動」がG8首脳間で合意されるとともに、14年10月26、27日に開催されたAPEC首脳会合においては、APEC域内の交通の安全確保策等を盛り込んだ「テロリズムとの闘い及び成長の促進に関するAPEC首脳声明」が合意されるなどテロ対策の強化が求められている。

これらを受け、国土交通省においては以下の通り各種対策に取り組んでいるところである。

(1)ハイジャック・航空機テロ対策の推進

1)米国同時多発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。更に、操縦室への侵入を防止するため操縦室扉の暫定的な強化策等を講ずるとともに、国際標準に基づき平成15年11月1日までの操縦室扉の恒久的強化を義務付け、我が国航空会社に対しては、可能な限り15年4月までに当該強化策を実施するよう要請した。また、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」が平成13年10月6日に決議された。

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、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)交通機関・重要施設等に対するテロ対策

1)海上関係

海上におけるテロの未然防止措置として、臨海部の米軍施設、原子力発電所、石油備蓄基地、LNG・LPG基地等の重要施設に対する巡視船艇・航空機による警備を強化している。あわせて、海賊対策のため東南アジア周辺海域に派遣している巡視船により、テロにも備えたしょう戒を実施し、我が国への海上輸送路を航行する日本関係船舶の安全確保を図ることとしている。

さらに、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更なる徹底を行うとともに、生物剤・化学剤テロ対策等強化のため、テロ対処部隊の体制強化を行うほか、重要施設の警備強化のため巡視船艇・航空機の整備等により警備能力・即応体制の強化を図っている。

また、米国同時多発テロ事件以降、継続している不審物・不審者発見のための船舶・港湾施設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等による周知徹底、旅客船乗船者の出入りチェックの強化、緊急情報伝達体制の確保等の自主警備策を、情勢に応じて点検・強化している。

一方、国際的取組みとしては、国際海事機関(IMO)において船舶自動識別装置の搭載前倒し、船舶保安計画、港湾保安計画の策定義務付け等、国際労働機関(ILO)において船員の本人確認等のテロ対策について検討されてきており、特にIMO関係では、平成14年12月の条約採択会議において前述のテロ対策を内容とするSOLAS条約の一部改正が採択され、16年7月の発効に向け、我が国国内の体制整備等について関係者間で準備を進めている。

2)陸上交通関係

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とともに、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。

また、バス車内、車庫、ターミナル等に爆発物等の不審物が仕掛けられる事態に対応するため、始業・終業時等における車内の点検、営業所・車庫内外の巡回、ドアロックを徹底するとともに、主要バス乗降場に警戒要員を配置して不審者、不審物に対する警戒強化等を実施するよう、テロ対策の実施状況の随時点検について指示している。

さらに、宅配便等の貨物に爆発物等の不審物が混入される事態に対応するため、荷受人からの不審貨物の連絡時や営業所等で不審な荷物を発見した場合の対応について周知するとともに、テロ対策の実施状況の随時点検について指示している。

3)重要施設等

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、主要道路の管理強化、国営公園管理の強化等について指示した。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。

(3)サイバーテロ対策

IT革命の進展に伴い、サイバーテロの脅威に対する不安が増大しつつある昨今の状況下において、政府の情報セキュリティ対策推進会議において決定された「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」及び「重要インフラのサイバーテロ対策に係る特別行動計画」等に基づき、所要のサイバーテロ対策を進めている。

国土交通省としては、より一層の取組みを図るため、「IT政策委員会」の中に「情報セキュリティ対策部会」を設置して省内及び所管業界の情報セキュリティ確保に万全を尽くすとともに、重要インフラ分野として定められている鉄道・航空分野については、「サイバーテロ対策WG」を設置し、官民一体となってサイバーテロ対策を推進している。

2. 不審船・工作船対策

九州南西海域不審船事案の発生により、我が国周辺海域に武器を有する工作船が徘徊していることが明らかとなり、我が国の安全を脅かす不審船・工作船の存在が、国民に大きな不安を与えている。

不審船・工作船は、我が国領域内における重大凶悪な犯罪に関与している疑いがあり、その目的や活動内容を明らかにするためには、確実に不審船を停船させて立入検査を実施し、犯罪がある場合の犯人逮捕等適切な犯罪捜査を行う必要がある。このため不審船・工作船への対応は警察機関である海上保安庁が第一に対処することとなっている。

海上保安庁では、これまでに高速特殊警備船や夜間監視能力等を強化したヘリコプター等を配備し、あわせて、不審船・工作船を停船させるための武器使用権限を拡充する等不審船・工作船対策に万全を期してきた。

(1)九州南西海域不審船事案

平成13年12月22日、海上保安庁は防衛庁から九州南西海域における不審船情報を入手し、直ちに巡視船・航空機を急行させ同船を捕捉すべく追尾を開始したが、同船は停船命令を無視し、ジグザグ航行をするなどして逃走を続けたため、射撃警告の後、20ミリ機関砲による威嚇射撃を行った。しかし、同船は引き続き逃走し、追跡中の巡視船が自動小銃・ロケットランチャー等の武器による攻撃を受け、3名の海上保安官が負傷した。このため、同船に対し巡視船による正当防衛射撃を行い、その後同船は自爆によるものと思われる爆発を起こし沈没するに至った。

海上保安庁では、事案発生以降、海上保安官に対する殺人未遂罪及び漁業法の立入検査忌避罪の容疑で捜査を進めているが、事案の全容解明のためには船内を詳細に調査することが必要であると判断し、14年9月11日に船体の引き揚げを行った。これまでに、引き揚げた船体のほか、武器類、小型舟艇、水中スクーター、ゴムボート、無線機類、携帯電話等、数多くの重要証拠物を回収しており、これを手がかりに、鋭意、全容解明に向けた捜査を進めている。なお、これまでの捜査の結果判明した事実から、現時点では、この工作船が覚せい剤等の薬物密輸や工作員の不法出入国といった犯罪の用に供されていた可能性も否定できないと考えている。

政府は14年10月4日、それまでの捜査過程で判明した事実等から総合的に判断した結果、この船が北朝鮮の工作船であったと特定した。また、14年9月17日の日朝首脳会談においては、金正日(キム・ジョンイル)国防委員長が今回の事案について北朝鮮の特殊部隊の関与を認める発言をしており、政府としては、この問題を日朝国交正常化交渉第12回本会談の場でも取り上げており、今後とも、北朝鮮に対して事実関係の解明と再発防止を強く求めていくこととしている。

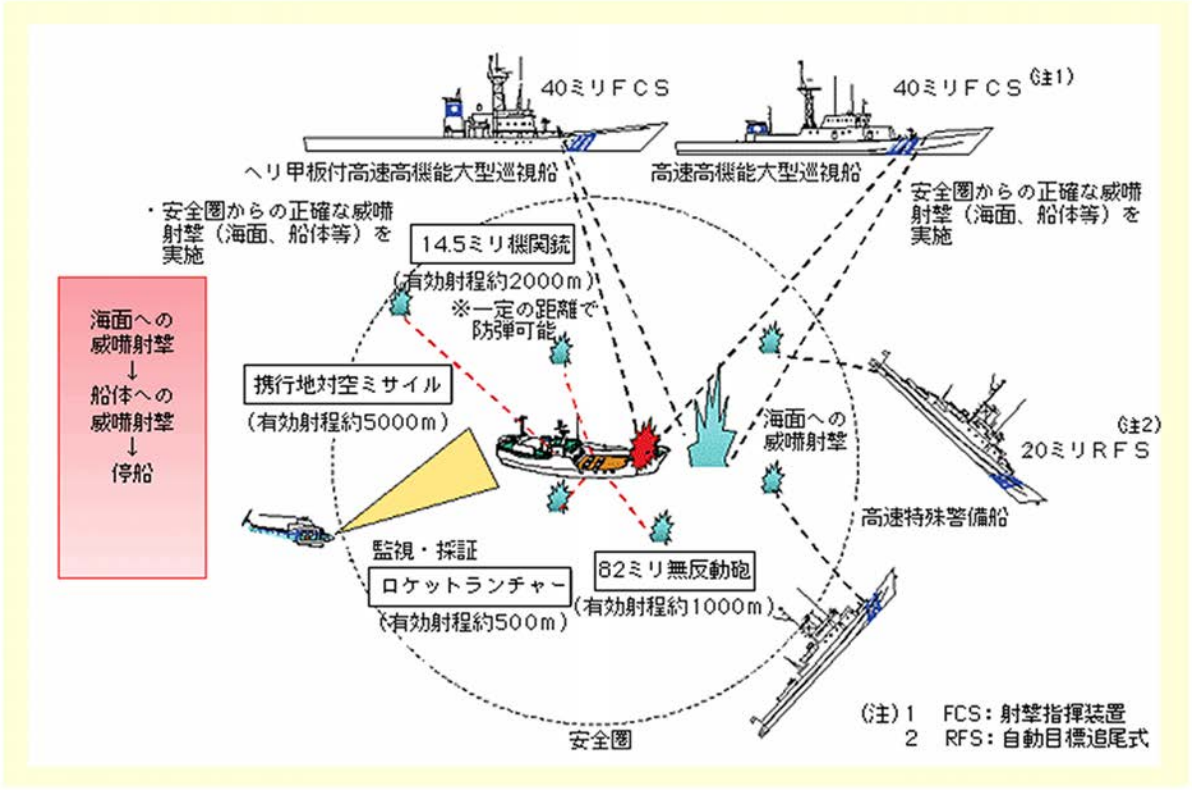
(2)不審船・工作船への対応

今回の事案では、工作船から武器による攻撃を受け、対応した巡視船が多数の銃弾を受けて海上保安官3名が負傷する等多くの教訓を残すこととなった。政府は、今回の事案を受け、平成14年4月に「九州南西海域不審船事案対処の検証結果について」をとりまとめている。今回の事案で確認された工作船の武器は、いわゆる不審船が一般的に装備している可能性があるものと想定していたところであるが、海上保安庁では、政府の検証結果等を踏まえ、対処する職員の安全を確保しつつ、不審船・工作船を確実にだ捕するため、不審船・工作船が保有しているとされる武器の有効射程を考慮して、5,000m以遠の遠距離から正確な射撃のできる機関砲を搭載した高速高機能大型巡視船の整備等不審船・工作船への対応に必要な装備・運用態勢等の充実強化を進めることとしている。また、今後も防衛庁をはじめとする関係省庁との連携を通じ、政府全体として、不審船事案に対し厳正に対処するよう万全を期すこととしている。

＜工作船の引揚げ＞



図表II-6-1-1　不審船・工作船が保有する武器への対応



3. 海賊対策

近年、世界の海賊事件の発生件数は増加傾向にあり、その半数以上が東南アジア周辺海域に集中している。また、件数の増加とともに海賊の武装化・組織化も進んでおり、海上輸送路をマラッカ海峡を含む東南アジア周辺海域に大きく依存している我が国海運界にとっても深刻な脅威となっている。

この凶悪かつ組織化する海賊行為に対処するため、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、14年3月には、海上保安庁の積極的支援により、インドネシアにおいてアジアの14ヶ国・地域の海上警備機関が参加する海賊対策専門家会合が開催され、海賊に関する日常的な情報交換について合意された。さらに、東南アジア周辺海域沿岸国へ巡視船等を派遣し、海賊対策連携訓練等を実施したほか、所要のしょう戒活動を行った。この他、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研修の開催等を実施するなど、各国の海上警備機関との連携・協力の強化に努めた。

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。

加えて、14年3月には、東京において、アジアの15ヶ国の海事政策当局及び民間の関係者、国際海事機関並びに国際商業会議所国際海事局の関係者の参加を得て、海賊対策に関する「海事政策当局等による専門家会合」を開催し、各国における取組み状況の報告、各国が協力して取り組むべき具体的対策等について検討を行った。そのほか、14年7月に、東京において、アジアから16ヶ国の参加を得て、「アジア海賊対策地域協力協定(仮称)」の作成交渉を開始した。

図表II-6-1-2　日本関係船舶にかかる海賊及び船舶に対する武装強盗事件等



図表II-6-1-3　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	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）			2001年（平成13年）		
東アジア	133 (10)			109 (12)			100 (14)			173 (28)			257 (22)			178 (4)		
インド洋	30 (0)			41 (1)			25 (1)			51 (6)			109 (5)			86 (3)		
アフリカ	28 (1)			41 (2)			41 (4)			52 (1)			62 (0)			80 (0)		
中南米	32 (0)			45 (0)			38 (0)			29 (1)			41 (3)			23 (3)		
その他	5 (0)			16 (3)			6 (0)			4 (3)			2 (1)			3 (0)		
合計	228 (11)			252 (18)			210 (19)			309 (39)			471 (31)			370 (10)		
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）	67	143	18	73	176	3	74	133	3	114	191	4	165	292	14	147	222	1
日本関係船舶	2	9	0	5	13	0	6	11	2	6	32	1	5	26	0	0	10	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。）

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」、13年7月「国際組織犯罪等対策推進本部」がそれぞれ設置され、関係省庁が有効適切な対策を総合的かつ積極的に推進している。

海上保安庁では、密航、密輸に代表される海上ルートを利用した国際組織犯罪を水際で阻止するため、巡視船艇、航空機の機動力を活用した監視取締りや、警察、税関等の関係取締機関との合同による入港船舶への立入検査及び関係取締機関間の密航・密輸に関する情報の交換等を行うとともに、国外関係機関との連携を図るため、韓国、ロシア及び中国の海上警備機関とそれぞれ二国間の協力関係を構築し、定期協議の開催、専門家の相互訪問、情報交換等を積極的に実施している。

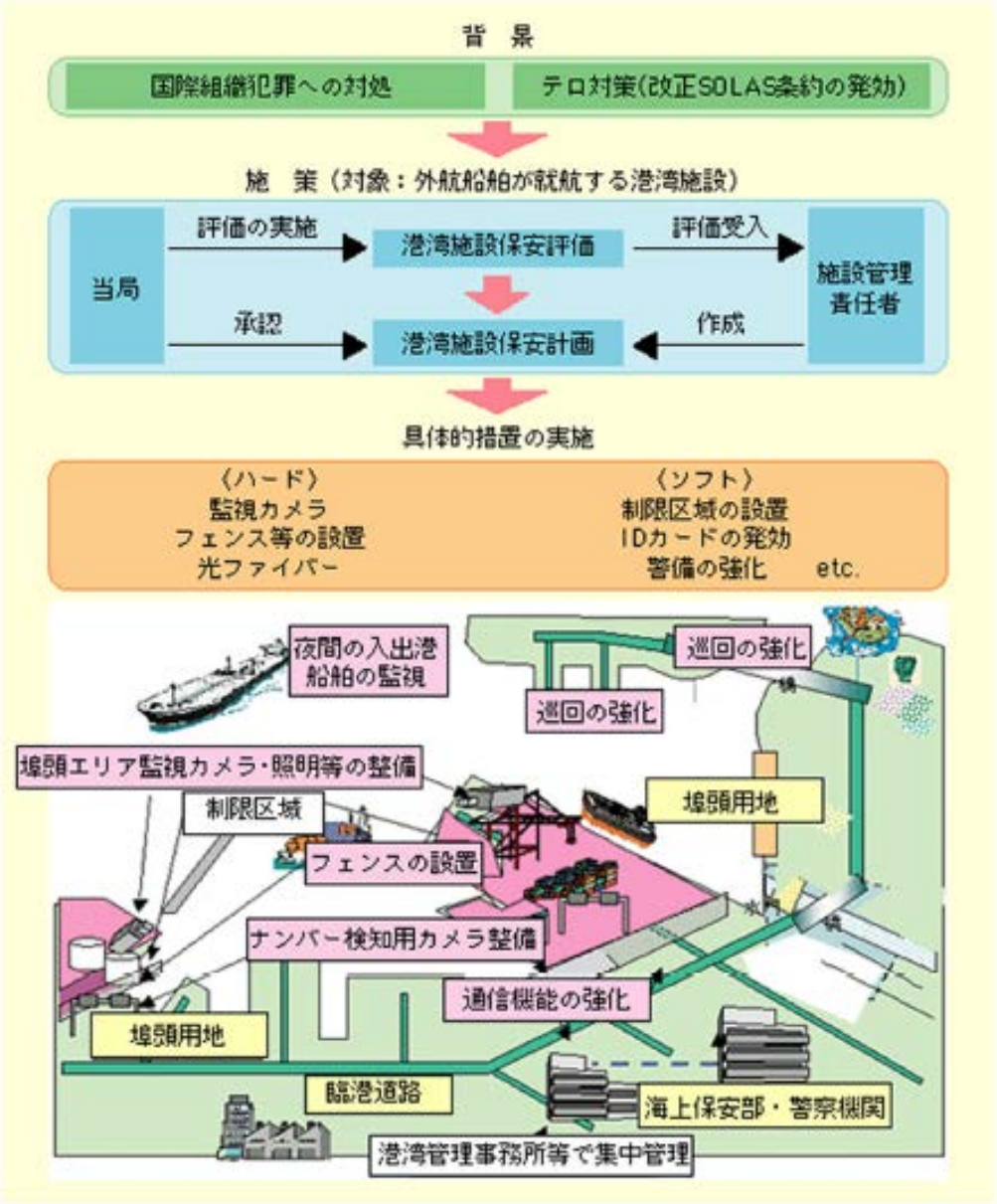
また、14年4月には、情報収集・分析体制及び機動的かつ広域的な捜査体制の強化を図ることを目的として、第三管区海上保安本部に「国際組織犯罪対策基地」を設置し、国際組織犯罪の摘発に向けて積極的に取り組んでいる。

5. 港湾における効率的かつ効果的なセキュリティの実現

近年、港湾を舞台とする盗難車輌の不正輸出やコンテナを利用した密航事件等が多発、増加及び悪質化する傾向にあり、その対策として水際でこれを阻止することが重要な課題となっている。

また、米国同時多発テロ事件により、港湾におけるセキュリティの充実を求める声が国際的にも大きくなり、国際海事機関(IMO)において、海上人命安全条約(SOLAS条約)が2002年12月に改正された。改正条約においては、外航船舶が使用する港湾施設において、施設ごとに、港湾施設保安評価、港湾施設保安計画の策定等が義務付けられたことから、2004年7月の条約発効に向けて、わが国港湾施設のセキュリティ確保に必要な施策を総合的に検討する。

図表II-6-1-4　港湾のセキュリティ対策のイメージ



6. 大陸棚の限界画定調査等の取組み

(1)我が国の海底資源の開発、海洋開発に資する大陸棚の限界画定調査の推進

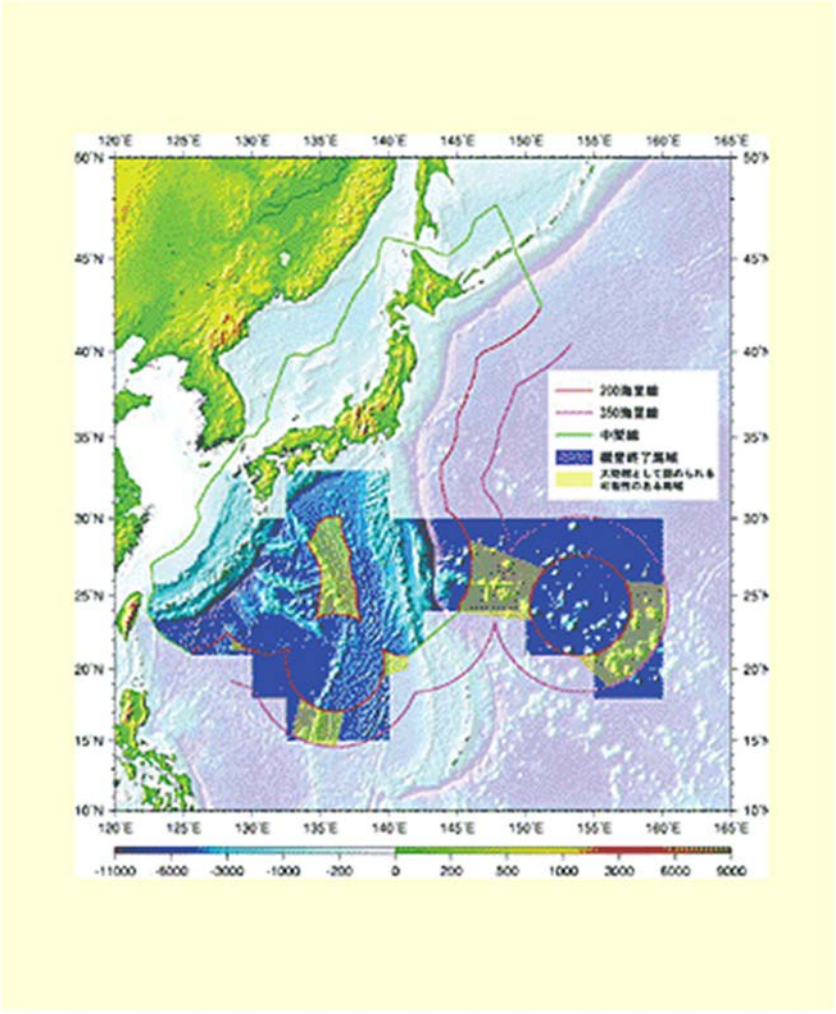
国連海洋法条約は、沿岸国の主権的権利が及ぶ大陸棚の範囲は基本的には200海里までとしているが、大陸棚が連続している旨の科学的根拠を示すことで、大陸棚の外側の限界を最大350海里まで延長が可能であると定めている。

これまで海上保安庁が行ってきた調査により、我が国国土面積の約1.7倍の海域について、大陸棚を延長できる可能性があることが判明しており、この海域の海底には、我が国の将来の発展に不可欠な様々な資源の存在が確認されている。

このような資源に恵まれた海域において、200海里を超えて沿岸国の権利が及ぶ大陸棚の範囲を確定することは、我が国の主権的権利を確保するために極めて重要であり、今後の我が国の発展にも有益である。

大陸棚の限界画定のためには平成21年までに国連大陸棚限界委員会に地質及び地形が条約の条件に適合することを裏付ける科学的データを添えて延長の申請を行う必要がある。現在は、概略の調査を終えたところであるが、今後、精密な調査を行う必要があり、「大陸棚調査に関する関係省庁連絡会議」が平成14年6月に設置される等、政府全体として確実に調査を実施していくこととしている。

図表II-6-1-5　大陸棚の限界を延長する可能性のある海域



(2)日本海呼称問題への対応

「日本海(Japan Sea)」の呼称は、海上保安庁が刊行する海図はもとより、各国水路機関が海図を作成するにあたってのガイドラインとなる国際水路機関(IHO)が刊行する「大洋と海の境界」という冊子にも掲載され、我が国のみならず世界的に認知されているものである。

しかし、平成4年以降、「日本海」という呼称が我が国が行った植民地政策の影響によるものとの誤った認識から、韓国が「日本海」を「東海(East Sea)」に改訂すべきとの主張を国際会議等の場で繰り返すようになった。

このような中、IHOは、「大洋と海の境界」の改訂作業において、日本海部分を白紙として作成した改訂版の最終案を、14年8月IHO加盟各国に回章により送付した。これに対し我が国は、IHO及び加盟各国に対し、最終案の撤回及び反対投票の協力要請を行った。

その結果、14年9月、同最終案はIHOにより撤回された。我が国の主張が世界的に理解されたものと考えられるが、今後も海域の呼称の統一による航行安全の確保等の観点から、我が国としては「日本海」の呼称を守るべく万全の対応を執ることとしている。

7. 事故災害への対応体制の確立

大規模な事故が発生した場合、特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、情報の収集・集約等を行い、特にその被害が大規模な場合には、災害対策基本法等に基づく政府の非常災害対策本部等を国土交通省内に設置し、迅速かつ的確な災害対策を実施することとしている。

特に、海上においては、事故災害に迅速、的確に対応するため、巡視船艇・航空機の出動態勢の確保、防災資機材の配備の強化等を図るとともに、関係機関等との連携強化等を行うことにより、災害を最小限にとどめるための措置を講じている。さらに、的確な災害応急対策に資するよう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。

(1)パナマ船籍貨物船「CO-OP　VENTURE」乗揚げ海難への対応

平成14年7月25日、台風第9号が襲来する中、鹿児島県志布志湾内で発生したパナマ船籍貨物船「CO-OP VENTURE」の乗揚げ海難においては、海上保安庁本庁及び第十管区海上保安本部に事故対策室等を設置するとともに、巡視船艇等を出動させ、乗組員の救助、2次災害の防止等迅速かつ的確な対応を実施した。

また、九州地方整備局の大型油回収船「海翔丸」を出動待機させる等対応体制を整え、大規模な油流出等の事態に備えた。

＜座礁したパナマ船籍貨物船「CO-OP VENTURE」＞



(2)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、12年10月IMO(国際海事機関)において、船舶所有者の責任限度額及び国際油濁補償基金の補償限度額を約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(これに併せ油濁損害賠償保障法の改正案を第156回国会に提出)であるほか、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。

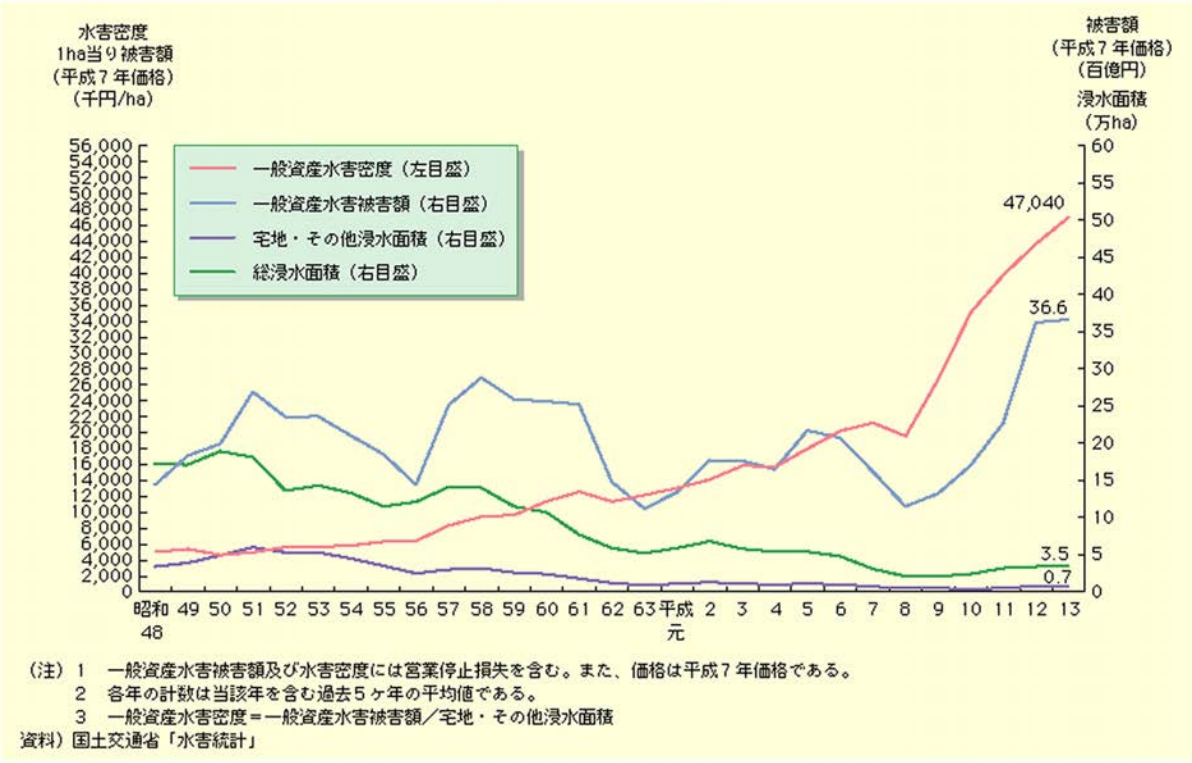
また、大規模な油流出が我が国周辺で発生した場合に備えて、海洋汚染緊急時対応に関する沿岸国の協力体制の整備等を行っている。さらに、国内に「清龍丸」「海翔丸」「白山」3隻の大型浚渫兼油回収船を配備し、概ね48時間以内に本邦周辺海域の現場まで到着できる体制を構築しているところであり、14年度より名古屋港配備の「清龍丸」の代替船建造に着手し、さらなる強化に取り組んでいる。

第2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を推進してきたが、我が国の治水整備等は欧米諸国に比べても依然立ち遅れている状況にある。また、近年の都市化の進展に伴う人口・資産の都市への集積のため、洪水、高潮、土石流などの災害発生時の被害ポテンシャルも増大する傾向にある。

図表II-6-2-1　一般資産水害密度の推移(過去5ヵ年平均)



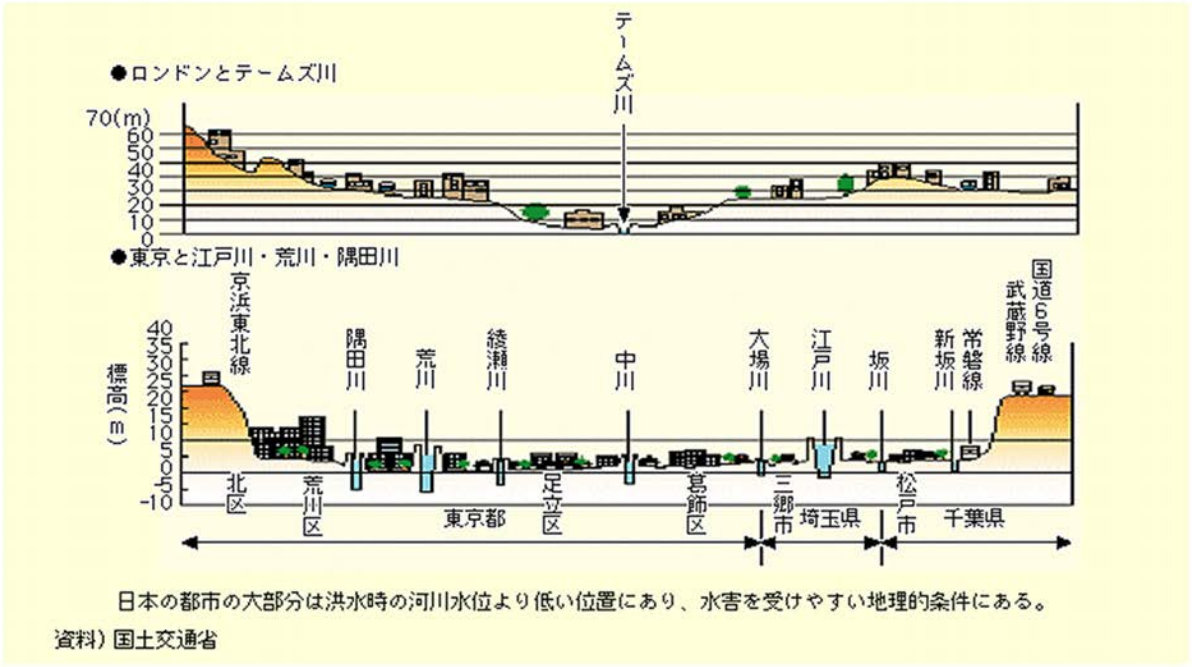
（注）1　一般資産水害被害額及び水害密度には営業停止損失を含む。また、価格は平成7年価格である。
2　各年の計数は当該年を含む過去5ヶ年の平均値である。
3　一般資産水害密度＝一般資産水害被害額／宅地・その他浸水面積
資料）国土交通省「水害統計」

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%の想定氾濫区域(洪水が氾濫する可能性のある区域)に、人口の1/2、資産の3/4が集中しているほか、日本の都市の大部分は、洪水時の河川水位より低いところにある等、洪水の被害を受けやすいため、国民の生命や財産を守る堤防やダムの整備等の治水対策は重要な課題である。

図表II-6-2-2　地盤の大半が洪水時の水位より低い日本の都市



事実、これまでの計画的な治水対策にもかかわらず、平成12年9月の東海豪雨災害、13年9月の高知県南西部豪雨災害、14年7月の台風第6号、第7号等による災害等、毎年甚大な被害が発生している。

このため、洪水による災害を未然に防ぐための根幹的な治水対策、再度災害を防止する対策の重点的実施、都市型水害に対処するための総合的な対策の推進等のハード整備を引き続き推進するとともに、ハザードマップの整備や災害時の迅速かつ正確な情報提供等、ソフト対策にも積極的に取り組んでいる。

＜平成14年7月台風第6号による砂鉄川(岩手県)の浸水被害状況＞



1)災害を未然に防ぐ根幹的な治水対策の推進

水害から人命・財産を守るため、洪水を安全に流下させるための河道の拡幅、堤防や放水路等の整備や治水上支障となるボトルネック橋梁の改築、洪水を一時的に貯めるダムや遊水地の整備、超過洪水対策としての高規格堤防整備等、根幹的な治水対策としてのハード整備を推進しており、例えば平成14年7月の台風第7号の際には一部供用を開始した首都圏外郭放水路がその効果を発揮する等、着実に成果を上げてきている。ところが、全国でみれば未だ河川における氾濫防御率(注)は58%(14年末見込み)にとどまっており、引き続き計画的な治水対策が必要である。このため、14年度においては、以下のとおり新たに予算・制度等の拡充を行い、重点的な整備を実施している。

(ア)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14年度に、道路橋を追加するなど拡充した「鉄道橋・道路橋緊急対策事業」により、治水上ネックとなっている橋梁の改築を行い、治水安全度の向上を図る。

＜ボトルネック橋梁による被災状況(鳥居川(長野県))＞



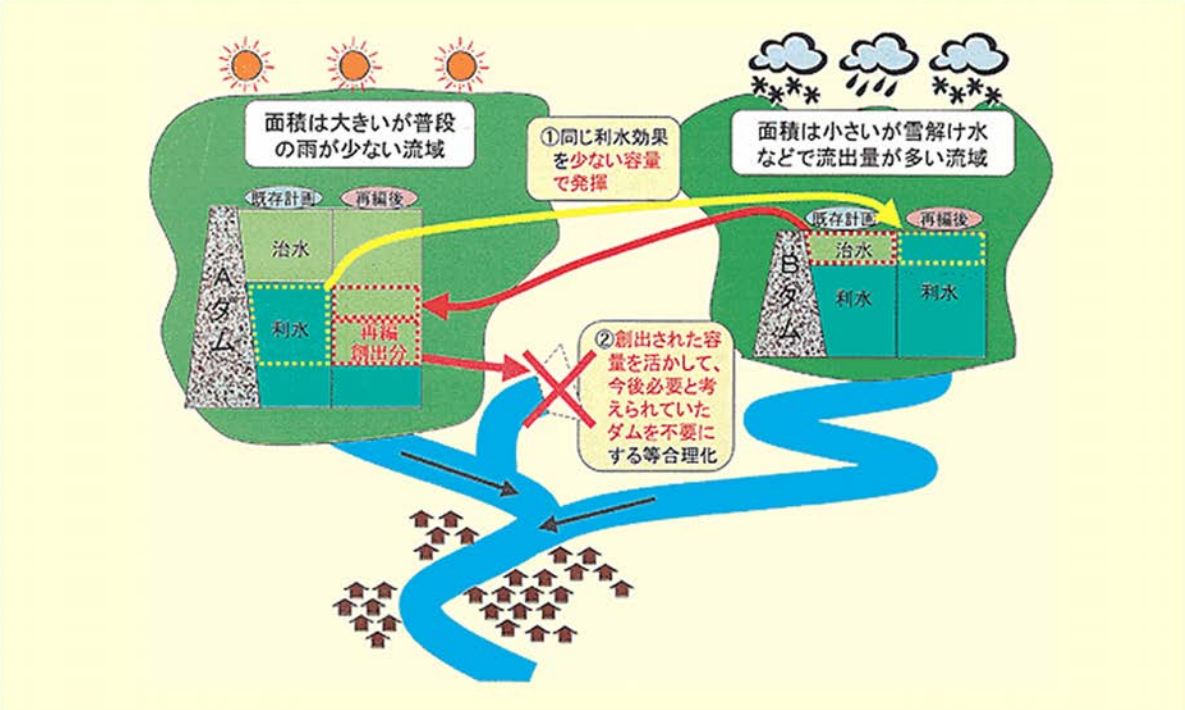
(イ)高規格堤防事業の促進

後背地において高密度に集積している東京、大阪等の大河川において、越水しても破堤しない高規格堤防事業を推進している。平成14年には地方公共団体が堤防法面用地を機動的に取得できるよう都市開発資金の貸し付け対象を拡充し、高規格堤防整備事業のさらなる推進を図る。

(ウ)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。平成14年度は、利根川上流群(相俣ダム(群馬県利根郡新治村)等)等で4事業を実施している。

図表II-6-2-3　ダム群の再編－容量振替による既存ダムの活用徹底－



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-6-2-4　再度災害防止対策

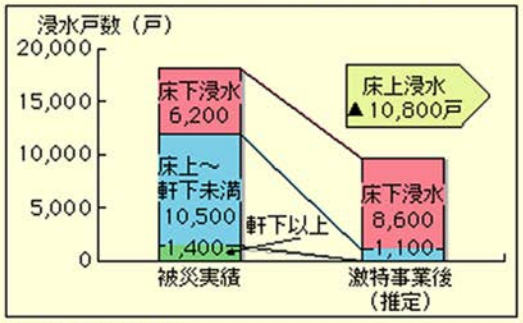
事　業	概　要	平成13年度実施箇所数
河川激甚災害対策特別緊急事業	洪水等により非常に激しい災害（浸水家屋数2,000戸以上、または流失（全壊）家屋数50戸以上）が発生した地域について、概ね5ヵ年を目処に河川整備を緊急的に実施する。	直轄：3箇所 補助：11箇所 合計：14箇所
床上浸水対策特別緊急事業	床上浸水が頻発している地域で、特に必要と認められる河川（概ね10年間で延べ床上浸水家屋数が50戸以上、延べ浸水家屋数が200戸以上、かつ床上浸水回数が2回以上）について、概ね5ヵ年を目処に河川整備を緊急的に実施する。	直轄：10箇所 補助：25箇所 合計：35箇所
河川災害復旧等関連緊急事業	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、概ね4年間で集中的に河川整備を行う。	直轄：10箇所 補助：21箇所 合計：31箇所

図表II-6-2-5　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）



資料）国土交通省

3)総合的な治水対策の推進

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都市部での水害に対し、河川改修だけでなく貯留施設の設置などの流域対策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いる。平成14年度においては、鶴見川等17河川で実施している。

4)ソフト対策の推進

災害発生時には、周辺住民が適切な行動をとれるよう、安全な避難方法や避難経路などをあらかじめ周知することが重要であることから、平成13年6月の水防法改正に基づき、洪水時に氾濫した場合の浸水想定区域の指定・公表を行い、市町村による洪水ハザードマップの作成を促進している。

(注)当面目標とする時間雨量50mm相当の降雨において氾濫防御が必要な面積に対し、防御されている区域の割合

コラム・事例　2002年の世界の洪水

2002年8月、ドイツ、チェコを中心としてヨーロッパは記録的洪水にみまわれました。ヨーロッパ中央部を南から北へ流れるエルベ川が増水し、チェコでは首都プラハで約7万人、全土で約20万人の人々が避難しました。所によっては3m以上も浸水し、ユネスコに世界遺産と指定された歴史地区にも被害が生じ、プラハ市内の地下鉄は浸水被害からの復旧に半年以上かかりました。また、増水した河川から下水道へ逆流し下水処理場が機能しなくなり、復旧までに約3カ月かかりました。通話が集中し電話が一時繋がらなくなった他、道路、電気、水道、ガスなどのインフラに被害が生じ、電気の復旧に2～3週間かかった地域もありました。

ドイツでは、この洪水による被害額は直接的なものだけで92億ユーロ(約1兆1,800億円)にのぼり、その復興対策のため、一般からの募金等に加えて、予定していた個人所得減税の延期や法人税の引き上げを行うなどマクロ経済にも大きな影響を与えています。ヨーロッパ全土では死亡者が100人以上にのぼりました。

また、2002年にはヨーロッパ以外にも、中国では各地で発生した洪水により1,500人以上が死亡し、韓国でも台風15号により死者行方不明者246名、約5兆1,500億ウォン(約5,200億円)の被害が生じています。

このように頻発する世界の洪水被害の軽減に向けて、我が国では「国際洪水ネットワーク(IFNet)」の構築を世界各国に呼びかけており、2002年3月にはその活動が開始されます。

ブルタバ(モルダウ)川が氾濫したプラハの街

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h14/H14/image/E2C09010.gif

チェコ南部を襲った洪水で押し流される車

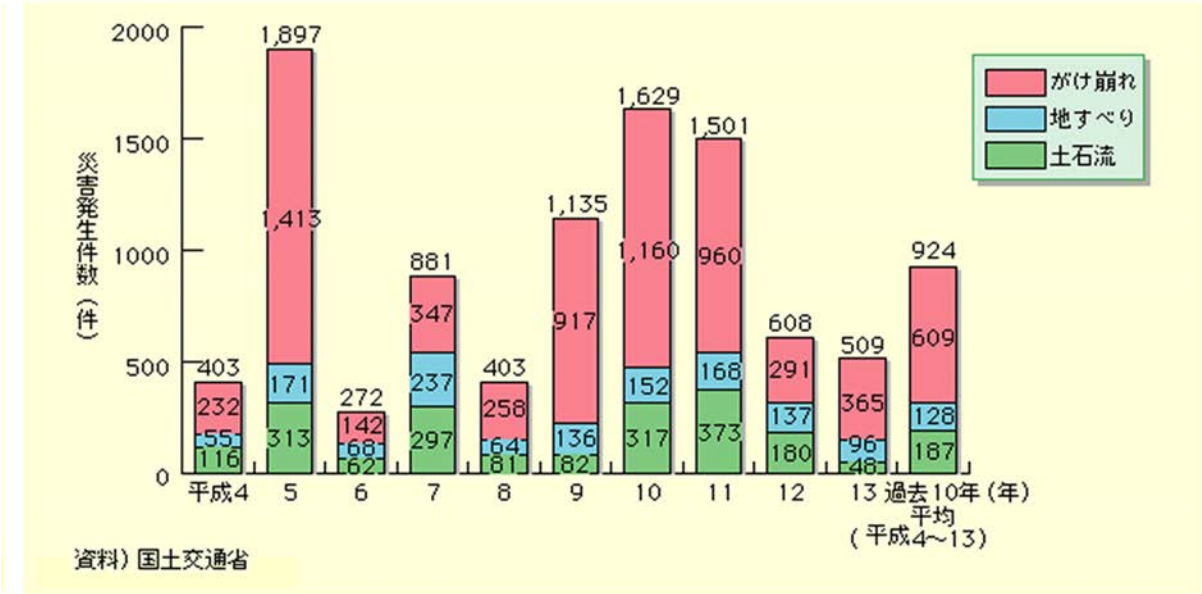
図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h14/H14/image/E2C09020.gif

資料)写真はともに共同＝ロイターより。

(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4～13年)の年平均で約900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割と未だ低い水準にあり、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。14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-6-2-6　過去10年(平成4年～平成13年)の土砂災害の発生件数



1)「土砂災害防止法」による総合的な土砂災害対策の推進

土砂災害から国民の生命及び身体を守るため、土砂災害防止工事等によるハード対策と相まって、土砂災害が発生するおそれのある土地の区域を明らかにし、当該区域における警戒避難体制の整備を図るとともに、著しい土砂災害が発生するおそれのある土地の区域において一定の開発行為の制限・建築物の移転勧告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指針を定めた。

この法律に基づき、土砂災害警戒区域等の指定等に必要な基礎調査を13年度から実施している。

2)再度災害防止対策等の推進

(ア)砂防事業等による土砂災害対策の推進

集中豪雨や火山噴火等により激甚な災害を受けた地域等や災害のおそれの高い地域について、再度災害防止等を目的として火山砂防激甚災害対策特別緊急事業等により土砂災害対策を実施しており、14年度においては、北海道の有珠山や高知県土佐清水市等95箇所で実施している。

(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いる。13年度は、この制度により危険住宅214戸が除却され、危険住宅に代わる住宅100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見られた。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、耐震改修の普及は未だ不十分である。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おり、平成14年度より住宅の耐震改修に対する補助制度の創設及び税制上の特例措置(住宅ローン減税制度)を適用できるようにした。

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、13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。

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。

14年度は、中央合同庁舎第3号館、外務省庁舎及び舞鶴港湾合同庁舎の耐震改修を13年度に引き続き実施し、新たに北海道開発局防災・技術センターについて耐震改修を実施した。

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、平成13年度においては要対策区間のうち淀川等で約20km耐震対策を実施した。

(イ)道路事業における耐震性対策

道路防災総点検等に基づいて、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。平成14年度は、一般国道43号甲子園高架橋等において実施している。

(ウ)港湾事業における耐震性対策

大規模な災害時に、発災直後から復旧完了に至るまでの、一定の幹線貨物輸送(国際コンテナ貨物、幹線フェリー等)の確保に資するとともに、臨海部防災拠点としての避難者や緊急救援物資用の輸送拠点となる耐震強化岸壁140バース(平成15年3月末現在)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を東京湾、伊勢湾、大阪湾に配備済みであり、現在、室蘭港において整備を図っている。

(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る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、光ファイバー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。

3)火山噴火対策調査の実施

火山噴火に起因する土砂災害に迅速かつ的確に対応するため、火山活動による社会的影響の大きい火山のうち、火山麓が2県以上にまたがる火山等を対象に、被害を最小限に抑えるためソフト・ハード両面からの応急対策を主とした危機管理計画策定を目的として、平成14年度より、浅間山等において調査を実施している。

(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ている。

2)雪崩対策事業の推進

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するとともに、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、14年度においては、長野県北安曇郡小谷村月岡地区等6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い、14年度においては、魚野川床固工群(新潟県)等35箇所で実施している。

(6)高潮・津波・侵食等対策

1)海岸保全の計画制度の整備

平成11年に改正された海岸法では、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。

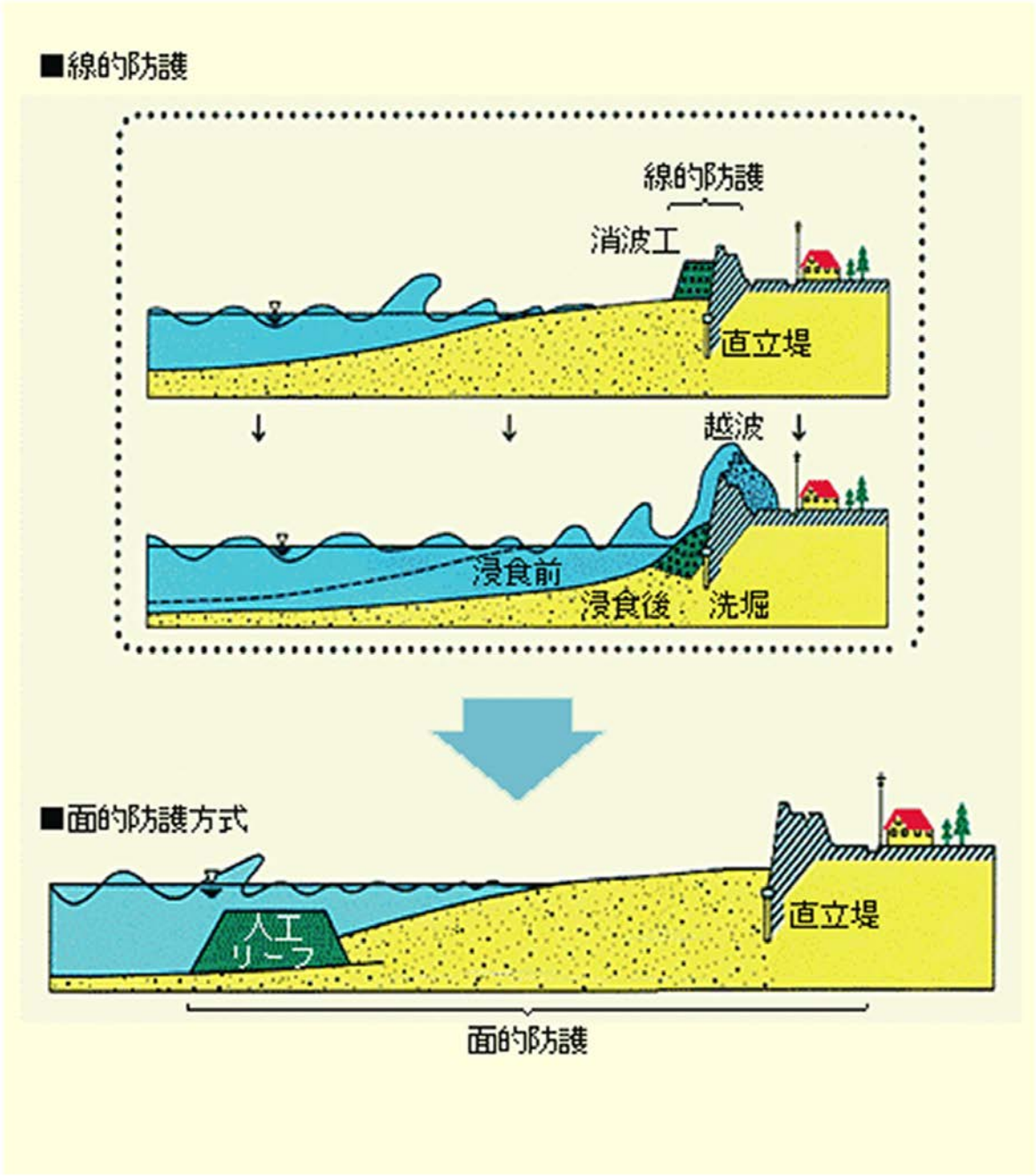
12年に策定された海岸保全基本方針を受けて都道府県知事による海岸保全基本計画の策定(14年10月現在9沿岸にて策定済)を推進している。

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-6-2-7　面的防護方式

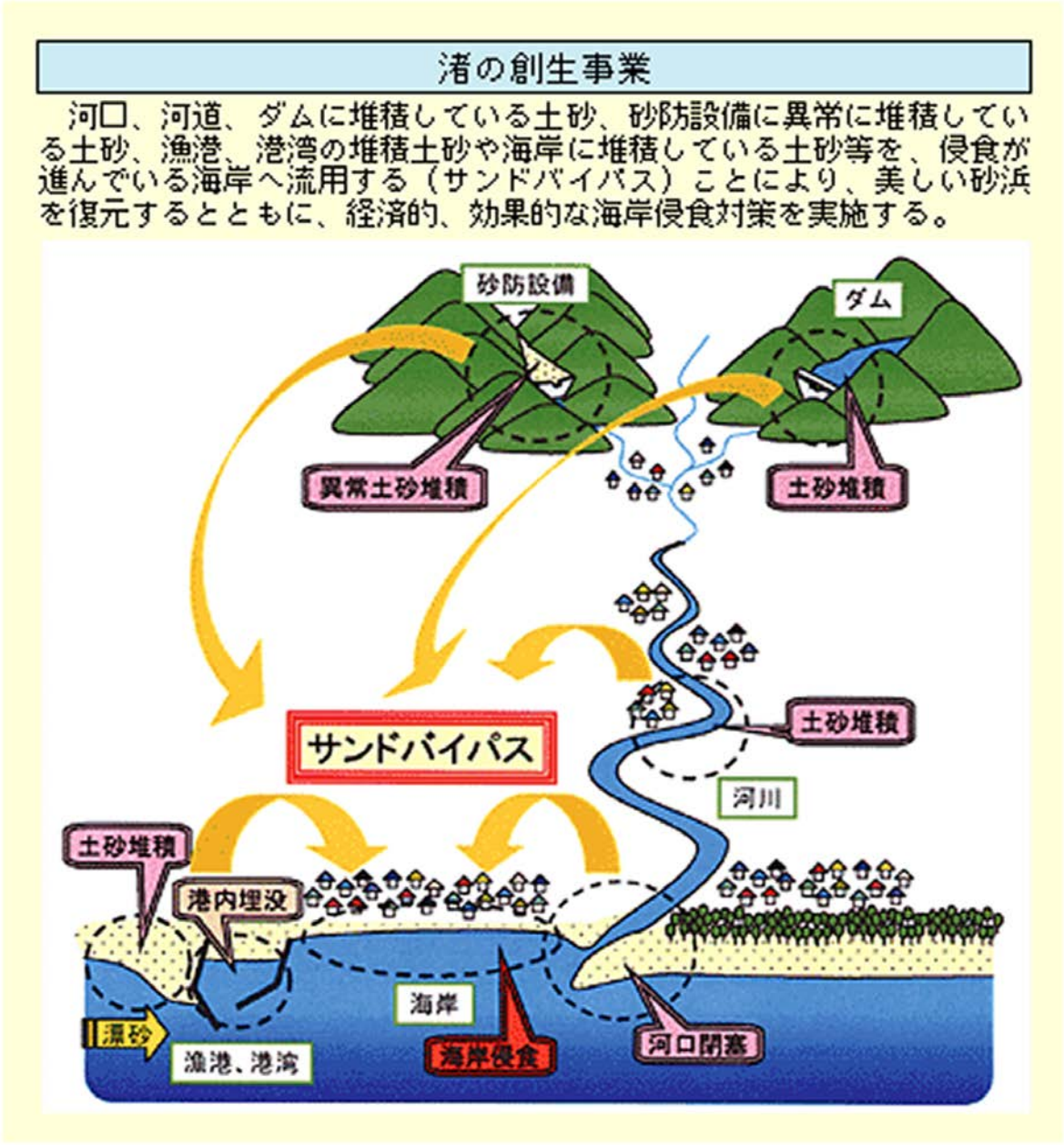


(イ)省庁連携事業の推進

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(平成14年度は18地域にて実施)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)(14年度は24地域にて実施)を、14年度に茨城県鹿嶋海岸や福井県敦賀港海岸等にて実施している。

図表II-6-2-8　渚の創生事業



＜白砂青松の海岸((気比の松原)敦賀港海岸、潮害防備・保健保安林(福井県敦賀市))＞



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40万平方キロの排他的経済水域を有する国土保全上極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月より有識者からなる「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、地球温暖化により国土への影響が懸念される気象・海象変化の中でも顕著な変化が予測され、また国民への影響が大きいと懸念される海面上昇に焦点をあて、海面上昇に対応した望ましい国土保全のあり方について検討を行ってきた。その結果として、我が国が海面上昇対策に取り組む際の基本的な考え方や現時点で考え得る施策を14年5月に報告書としてとりまとめた。引き続き、今後の海面上昇の進捗に応じた短期・中期・長期における海岸保全上の対応策の検討等を行っている。

(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・雪寒対策を進めている。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

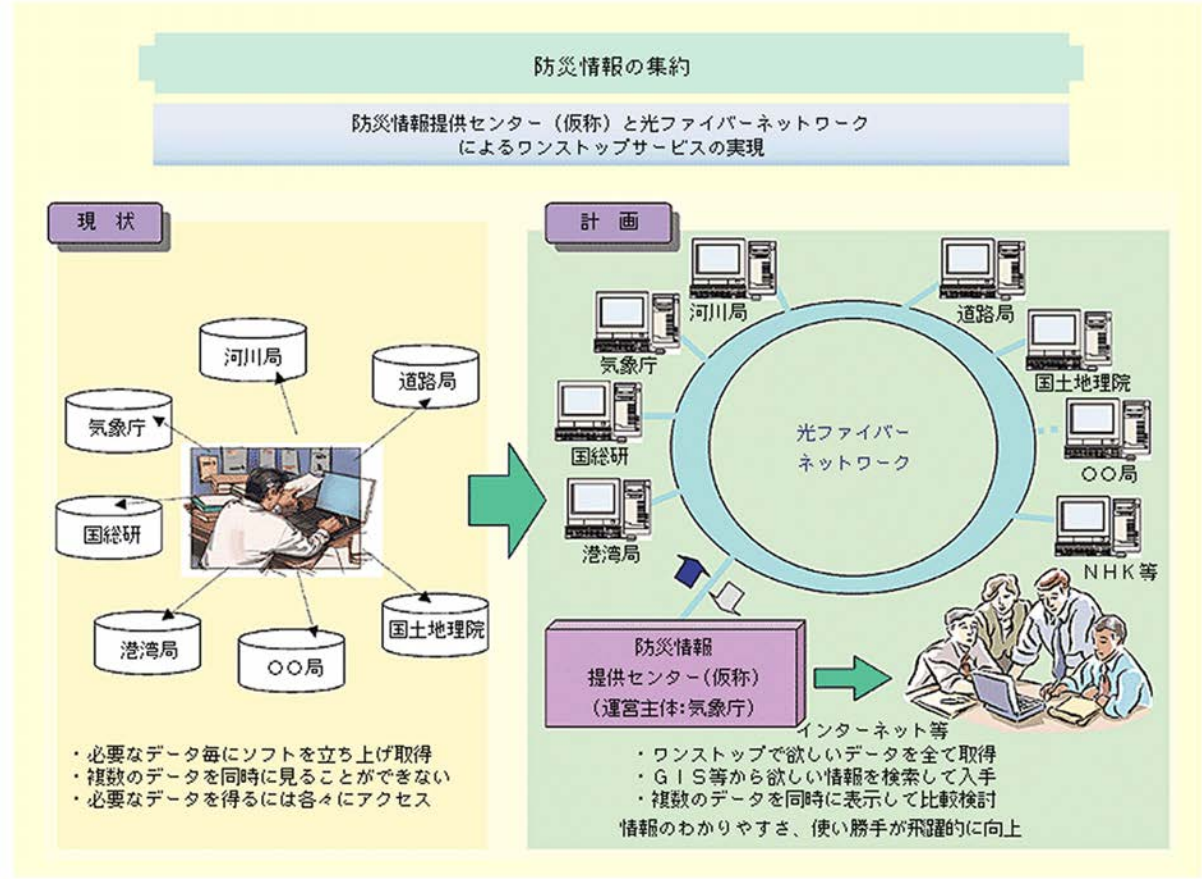
(1)情報防災の推進

自然災害に伴う人命等の被害をできるだけ軽減するため、ハードの施設整備に加え、関係機関が連携して防災情報を収集・活用し、的確な危機管理活動を可能とするとともに、国民が迅速な避難など適切な行動をとれるように情報をわかりやすく提供するなど、情報により災害に対する安全性を高める総合的なソフト施策として「情報防災」を推進する。

1)防災情報の集約

防災関係機関をはじめ広く一般の国民が、分かり易い気象・災害情報を手軽に入手し、活用することができるように、平成15年度に「防災情報提供センター(仮称)」を設け、国土交通省における気象や災害などに関する情報(注)を、光ファイバーネットワーク等を活用して集約し、インターネットを通じてわかりやすい形で総合的に提供を行う。

図表II-6-2-9　防災情報の集約



2)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・津波、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。

洪水ハザードマップについては、平成14年12月現在213市町村において公表している。

高潮・津波ハザードマップについては、東南海地震等大規模地震防災対策の一つとして、内閣府、海岸省庁が連携し、14年度より学識経験者からなる研究会にて浸水予測図作成マニュアルの作成に取り組むなど積極的に推進していくこととしている。

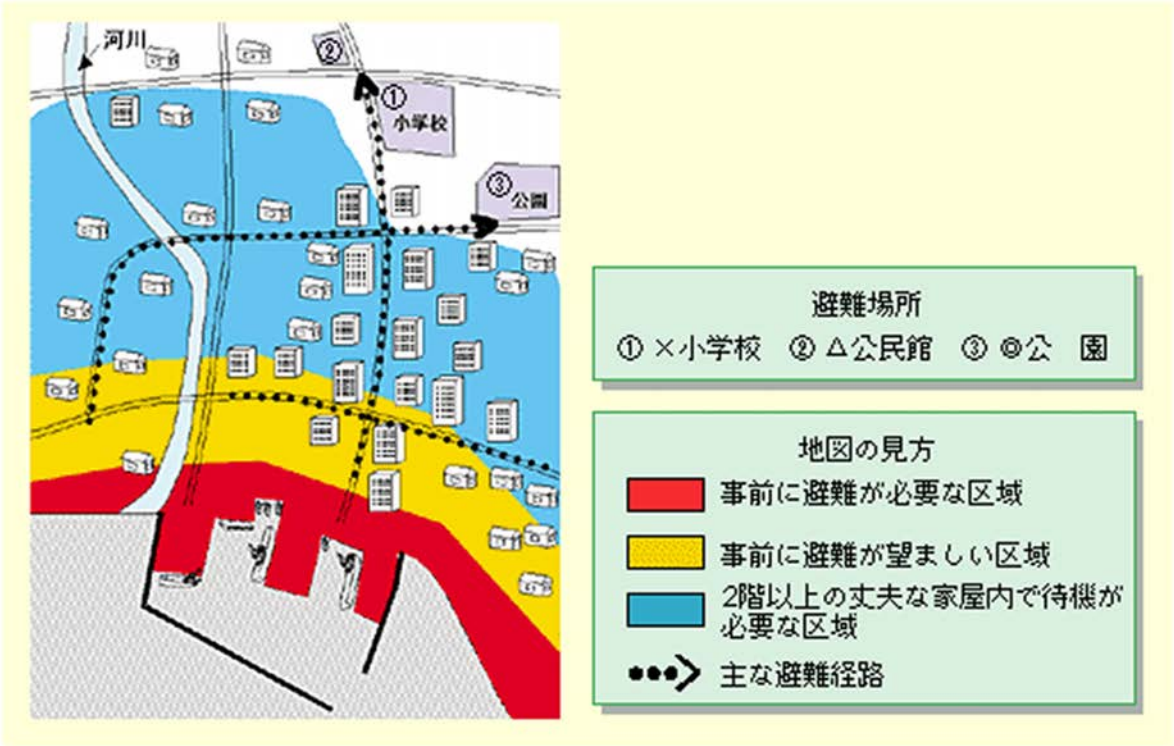
土砂災害に関する危険区域図については、14年度までに全国約1,200市町村において、約58,000箇所の土砂災害危険箇所について公表している。

火山ハザードマップについては、14年度までに火山活動による社会的影響の大きい29火山のうち、26火山について公表しており、富士山については、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。また、14年度より、時々刻々と変化する火山現象に応じて影響範囲等をGIS上でリアルタイムに予測する「リアルタイムハザードマップ」作成について16年度を目処に浅間山等において検討を進めている。

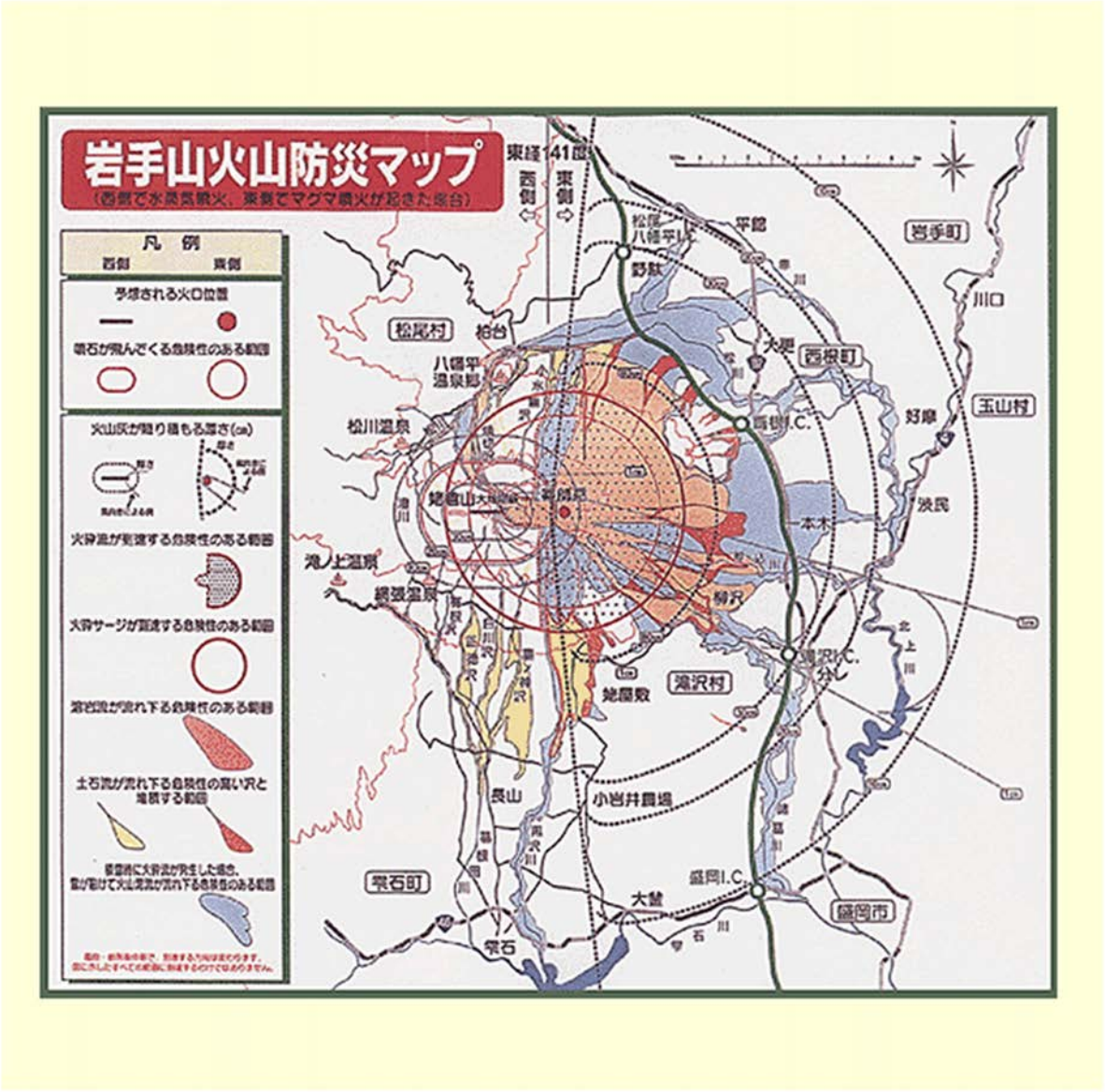
図表II-6-2-10　ハザードマップの効果例

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h14/H14/image/E2060210.gif

図表II-6-2-11　津波・高潮ハザードマップのイメージ



図表II-6-2-12　火山ハザードマップの事例



3)洪水予報対象河川の拡大

平成13年6月の水防法改正を受けて、都道府県知事が指定する初めての洪水予報河川として、14年5月に愛知県の新川、6月に岐阜県の長良川、宮川が指定された。台風第6号、第7号をはじめとする14年6月から10月における風水害に対して、県知事指定の2河川を含む全国の61河川で洪水予報が発表されている。

また、浸水想定区域の指定・公表が14年11月現在、国土交通大臣により92水系154河川(洪水予報河川は109水系193河川)、県知事により上述の3水系3河川で行なわれるとともに、市町村による洪水ハザードマップの作成を推進するなど、円滑で迅速な避難を行うことができるよう、洪水に関する情報提供の充実を図っている。

【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。

○洪水予報河川について、国土交通大臣又は都道府県知事が浸水想定区域を指定・公表する。

○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

4)災害リスク情報の整備・提供

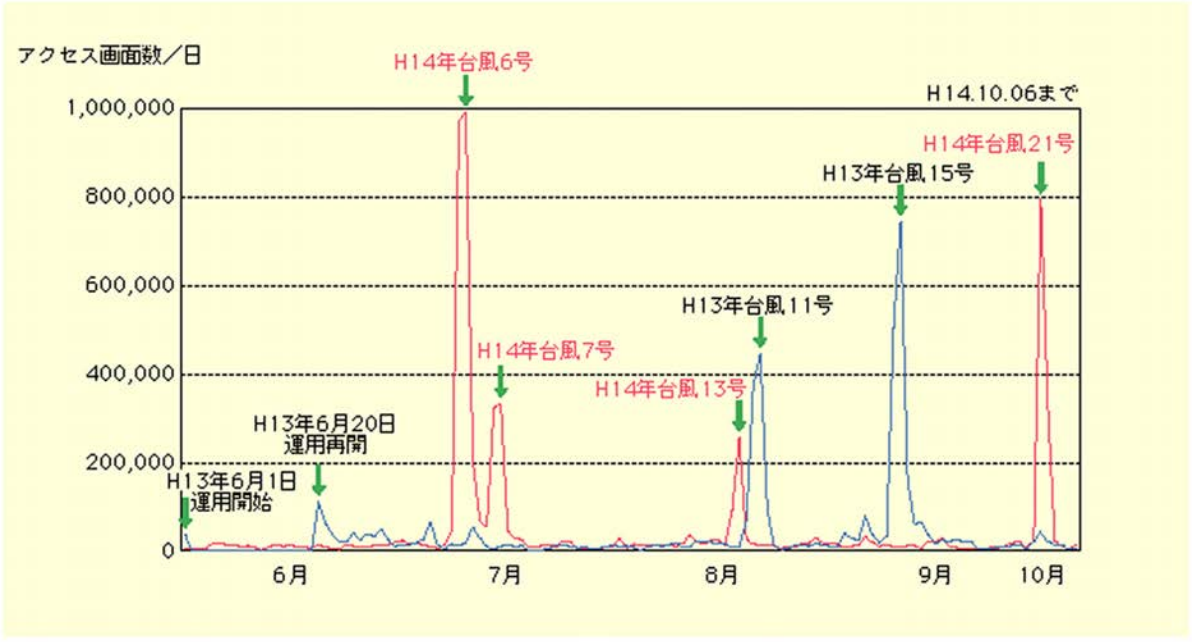
災害に対するリスクがどの程度あるのか場所ごとに評価を行い、その結果をインターネット等を通じて誰でも使用できるようにする。例えば、洪水ハザードマップの情報提供や場所ごとのリスク情報を評価したシミュレーション実施などを行う。さらに、様々な災害リスク情報をインターネット等から参照できるシステムの開発に取り組んでいる。

5)IT、マスメディア等を活用したリアルタイム情報の提供

(ア)インターネットや携帯電話を活用した防災情報の提供

平成13年6月1日より、インターネットや携帯電話を活用し、リアルタイムのレーダ雨量、テレメータ水位・雨量、洪水予報、水防警報などの河川情報を提供している。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。14年6月の台風第6号接近時には、約100万アクセス画面数／日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。

図表II-6-2-13　インターネット「川の防災情報」アクセス状況



(イ)マスメディアと連携した防災情報の提供

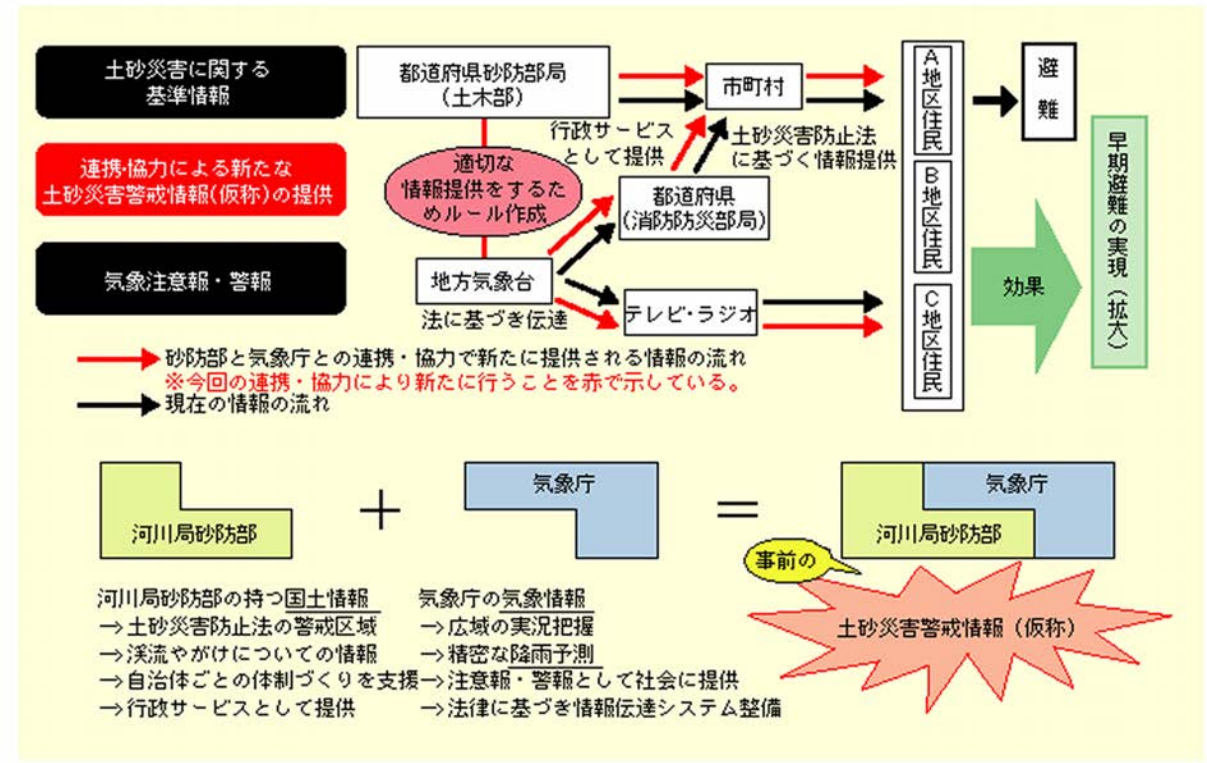
大雨等による河川の増水、洪水等の警戒情報は、これまで気象情報や洪水予警報といった情報文による広報・周知が一般的であったが、よりわかりやすい警戒情報の提供を行うため、河川の水位等のデータと併せて河川の

状況などのライブ映像について、災害対策基本法上の指定公共機関である日本放送協会に提供を行い、災害時の情報がTV報道を通じて広く提供されるようにしている。

6)土砂災害に関する情報伝達の推進

土砂災害による被害の軽減を図るため、地方自治体の防災活動や住民の警戒避難行動等を支援することを目的として、河川局砂防部と気象庁が連携して、土砂災害に関する情報伝達の推進に取り組んでいる。平成14年度は、鹿児島県等において土砂災害に関する情報伝達の試行を実施した。

図表II-6-2-14　土砂災害警戒情報の作成・伝達に向けて

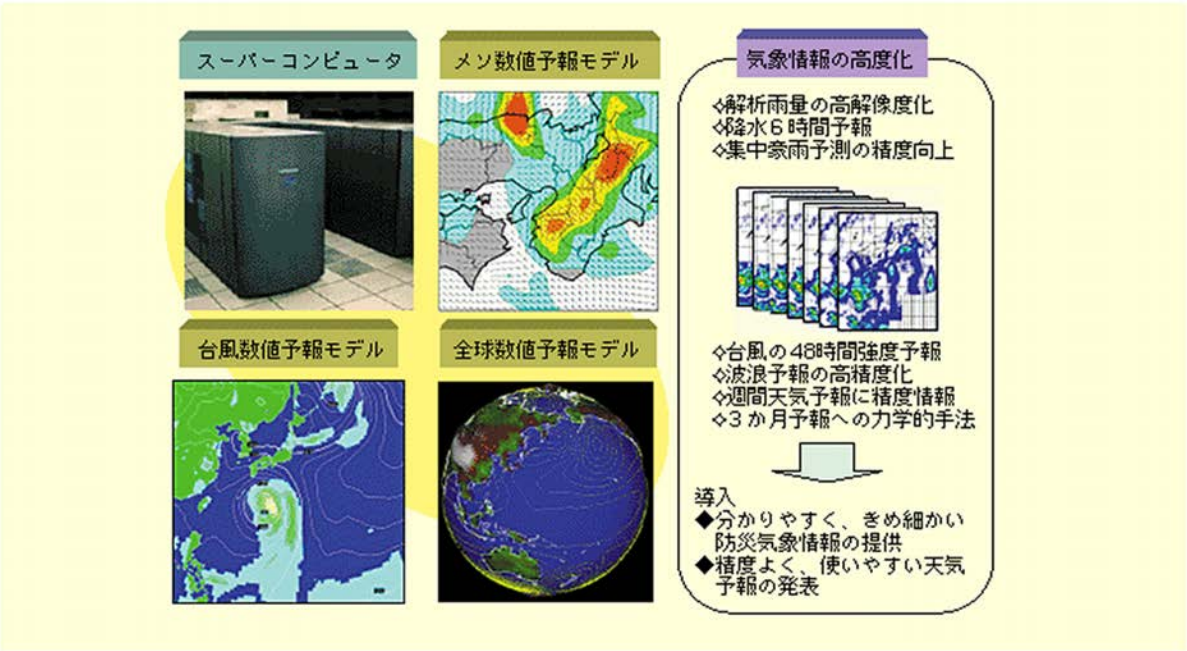


7)気象情報等の充実

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あ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。季節予報については、平成15年3月から3か月予報に力学的手法を導入する。

また、気象研究所では、集中豪雨等を的確に予測するためのモデル開発や、大規模地震、火山噴火の予知技術を早期に確立するための研究を実施している。

図表II-6-2-15　気象情報の高度化



さらに、静止気象衛星と、航空管制等の機能を有するMTSAT(Multi-functional Transport Satellite:運輸多目的衛星)を平成15年に打ち上げ、衛星からの気象観測の精度向上を図る。

＜MTSAT＞



平成14年8月8日より気象庁ホームページを通じて気象警報・注意報、気象情報、津波予報、地震情報、火山情報を提供している。また、防災活動に資するための気象衛星画像、アメダス、レーダー等の各種データも提供している。14年10月の台風第21号接近時には、約180万アクセス画面数／日のアクセスがあるなど、非常に多くの利活用があった。

(注)過去の長期にわたる気象観測データ及び災害事例、土砂災害発生に関する情報、気象警報等の防災気象情報、水文水質データ、河川・ダム等のリアルタイム画像、浸水想定区域図、道路管理用雨量データ、潮汐・波浪データ、地殻活動の観測データ

(2)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、より的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。

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測して伝える「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

平成14年3月から運用を開始した全国4箇所の「火山監視・情報センター」では、火山活動が活発な20火山を常時監視するとともに、火山機動観測班がその他の火山についても調査観測を実施して、関係機関のデータを含めた各種観測データの集中的な監視結果に基づき、総合的な火山に関する情報を提供している。

また同センターでは、火山活動に異常が見られた場合、火山機動観測班を緊急に派遣し監視体制の強化を図るほか、関係機関とのデータの共有化や航空機による上空からの火山活動状況を把握するなどにより情報の収集を進め、総合的な判断を行い、火山情報を迅速に発表し、火山災害の防止・軽減を図ることとしている。

2)海上保安庁における取組み

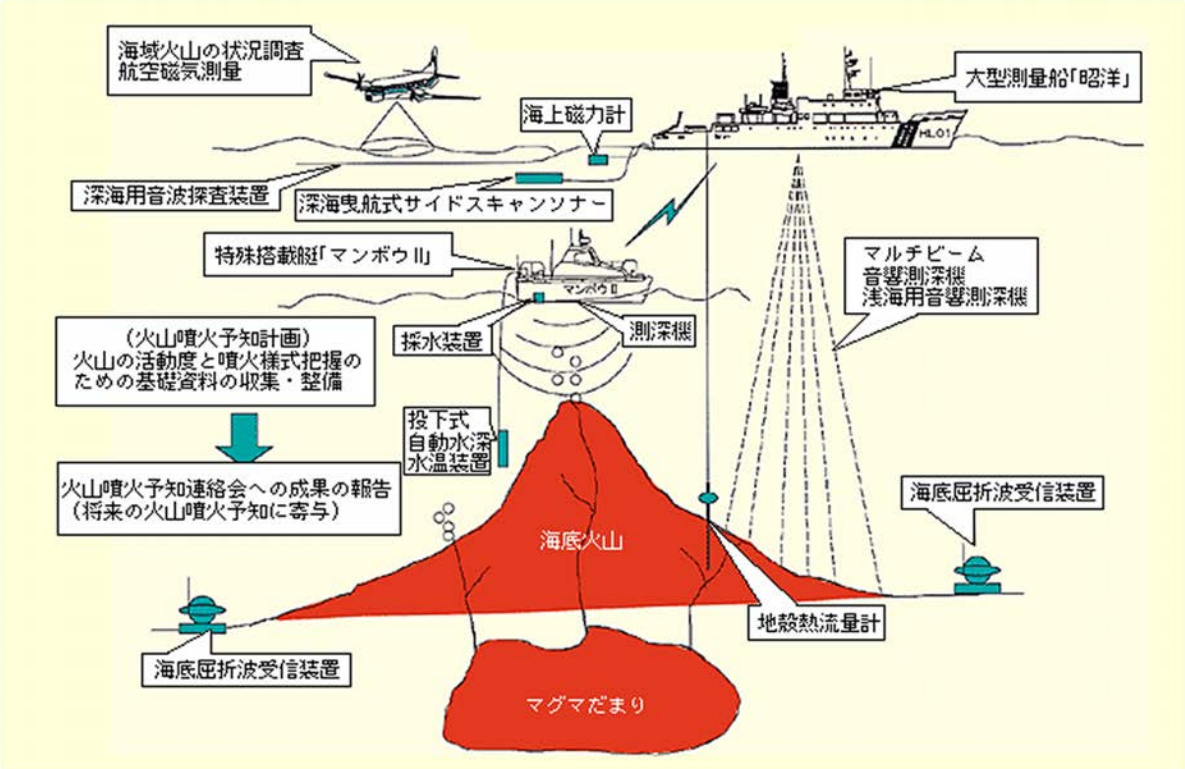
(ア)海底地殻変動等の監視

海上保安庁では、巨大地震の震源となる可能性のある海底プレート境界付近の地殻変動観測を推進している。これまで、日本海溝及び相模トラフ周辺に海底基準局を設置し、プレート境界周辺の地殻の動きを観測しているが、今後は東南海・南海地震への対応として、南海トラフ周辺の地殻の動きについても観測を強化するべく、海底基準局をさらに増設していくこととしている。また、南関東の離島にGPS受信機を設置し、地震及び火山噴火の前兆現象として発生する地殻の動きについても併せて観測している。

(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に変色水や音の発生が認められる。これらの現象を事前に把握し、海底火山噴火予知の基礎資料とするため、海域火山基礎情報の整備及び総合的な調査を行っている。

図表II-6-2-16　海域火山基礎情報調査概念図



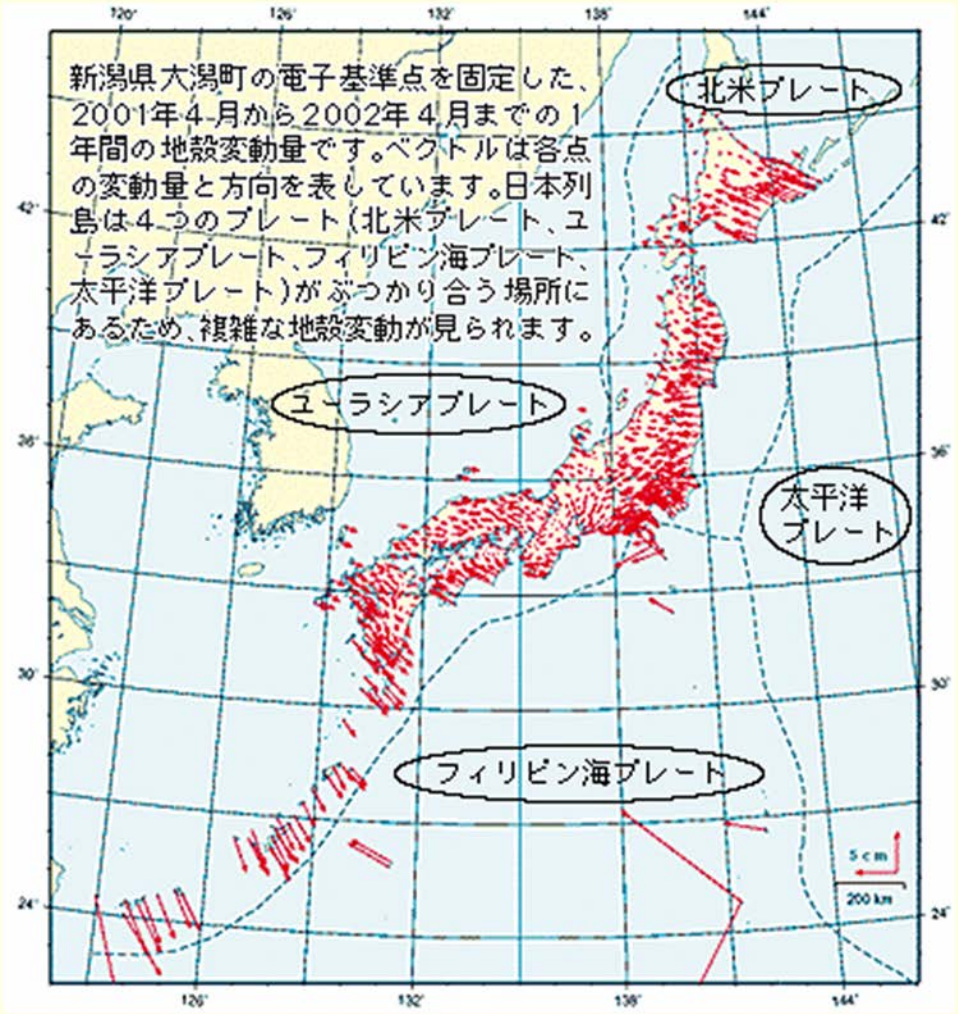
3)国土地理院における取組み

(ア)地殻変動観測・監視体制の強化

国土地理院では、全国に設置している電子基準点を1,200点に増強し、その情報把握のリアルタイム化を図るとともに、GPS連続観測・監視に努めた。

平成13年春頃から東海地域西部において、これまでと傾向の異なる地殻変動を検出した。また、房総半島において、13年10月上旬頃から千葉県大原を中心とした地域が南東方向へ1cmから2cm程度変動する地殻変動を検出した。これらは、地震動を伴わないゆっくりとした滑りが地下で起きたものと考えられている。

図表II-6-2-17　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及び会議の運営

GPS(注1)、SAR(注2)など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するとともに、コンピュータでそれを再現し、地震や火山活動の予測を行う。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。

また、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、総合的な検討を行う地震予知連絡会や、各省庁、公共機関等が設置している潮位観測施設の潮位記録から検出した地殻活動を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。

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。
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

(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、災害に結びつくおそれのある自然現象の予測・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)災害情報の一元管理

大規模災害発生時において、国土交通省防災センター(中央合同庁舎2号館)を拠点とし、防災情報の収集、リアルタイムの被害状況把握、被害予測等の災害情報を一元的に集約し、災害応急復旧の迅速な災害対策を行うとともに、防災関係機関との連絡・調整、報道機関への広報など総合的な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、本省及び各地方支分部局、関係機関等の間で耐災害性に優れた多重無線通信回線や高速情報通信が可能な光ファイバーを利用した情報通信を行っている。また、災害対策用画像伝送装置、災害対策用ヘリコプター、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、迅速な災害情報収集を行うとともに、関係機関、報道機関への情報提供を行っている。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、災害時における迅速な出動により被害の最小化に努めている。

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、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、災害発生に迅速に対応できるよう巡視船艇・航空機を配備している。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。

(4)IT化による既存ストックの管理の高度化

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ーネットワークの構築を進めている。

さらに、公共施設管理用光ファイバーと監視カメラ(CCTV)、斜面監視GPS等各種情報通信システムを組み合わせ、公共施設の適切な維持管理や効果的な運用を図っている。

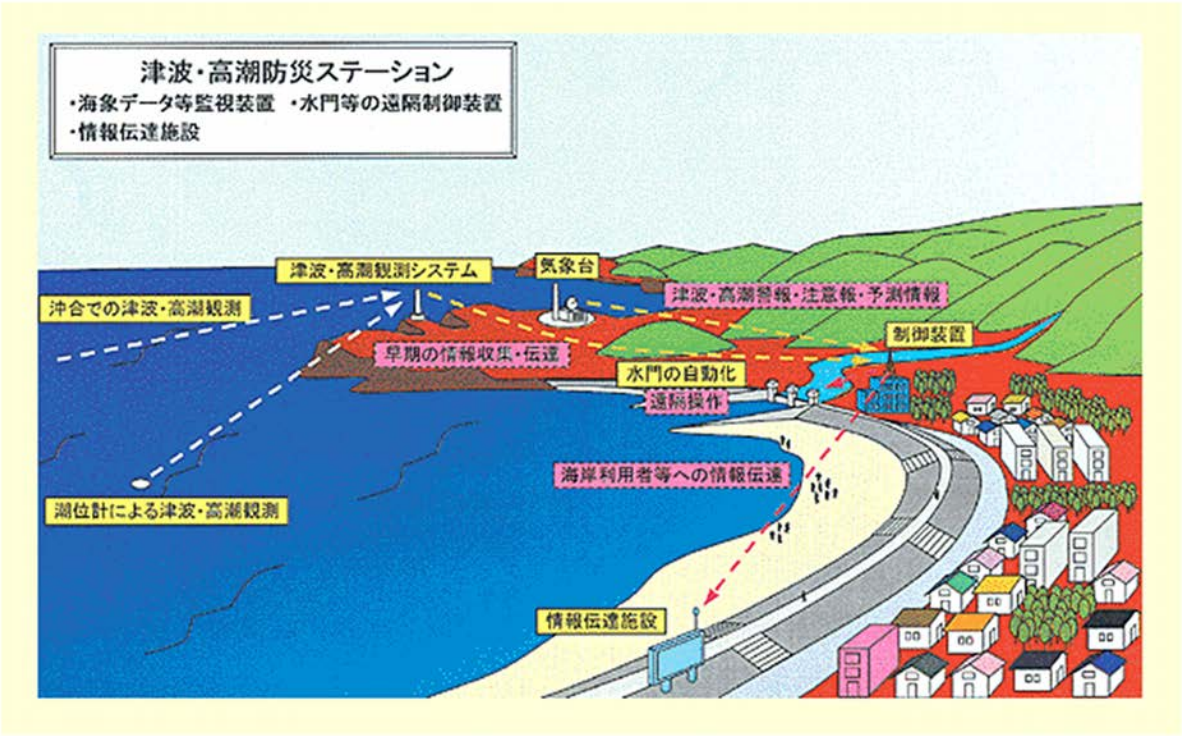
(ア)地震時の橋梁の被害状況、通行規制区間、法面、雪崩等の状況をリアルタイムで把握する等災害時の管理の高度化を図る。

(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。

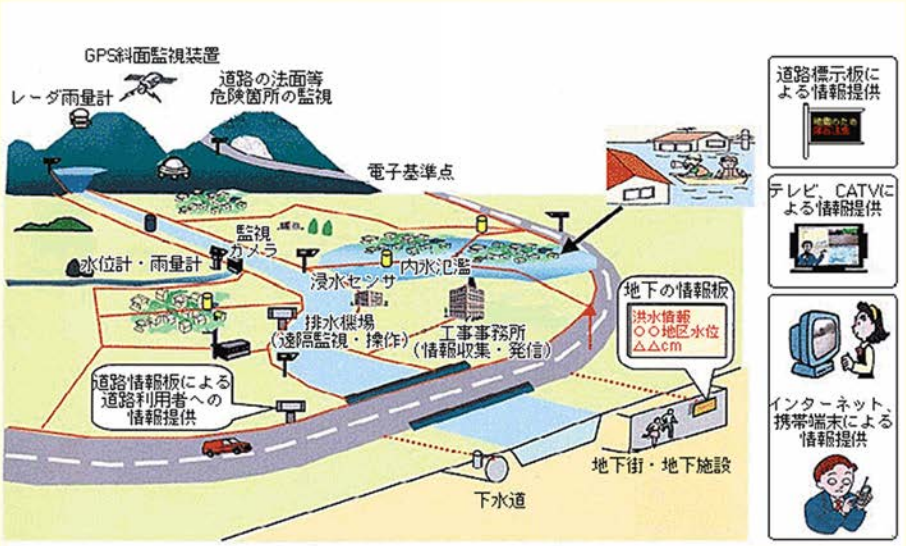
(ウ)下水処理場、ポンプ場等の施設間を光ファイバー等で結び、遠隔監視・操作で下水道管理を行う。

(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ー網の整備、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・高潮被害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-6-2-18　津波・高潮防災ステーションのイメージ図



図表II-6-2-19　IT技術活用による公共施設管理・危機管理のイメージ図


GPS斜面監視装置
レーダ雨量計
道路の法面等
危険箇所の監視
電子基準点
監視
カメラ
水位計・雨量計
内水氾濫
浸水センサ
排水機場
(遠隔監視・操作)
工事事務所
(情報収集・発信)
地下の情報板
洪水情報
○○地区水位
△△cm
道路情報板による
道路利用者への
情報提供
地下街・地下施設
下水道
道路標示板に
よる情報提供
テレビ、CATVに
よる情報提供
インターネット、
携帯端末による
情報提供

(5)公共土木施設の災害復旧

平成14年においては、冬期風浪、梅雨前線豪雨、台風第6号、台風第7号、台風第21号等により、全国で16,598箇所、約3,045億円の国土交通省所管公共土木施設災害が発生している。これら異常な自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年以内の間で復旧事業が完了することとしている。また、再度災害を防止するため、復旧事業を実施する際、必要性に応じて災害復旧事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ている。

3. 災害に強い交通体系の確保

(1)多重性・代替性の確保等

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おり、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、更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の充実・強化を図っている。

その他、平成14年4月に大規模地震災害対策特別措置法に基づき、東海地震に係る地震防災対策強化地域の指定地域が拡大されたことに伴い、新たに拡大した地域の各輸送事業者に地震防災応急計画作成の指導を実施する等、警戒宣言が発令された場合等における対策の充実に努めている。

(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・なだれ対策としての落石止擁壁等の整備や海岸保全としての護岸改良等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、災害に強い、安全かつ安定的な鉄道輸送の確保を図っている。

2)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として危機管理情報システムを開発して活用を図っている。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ものである。

3)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。

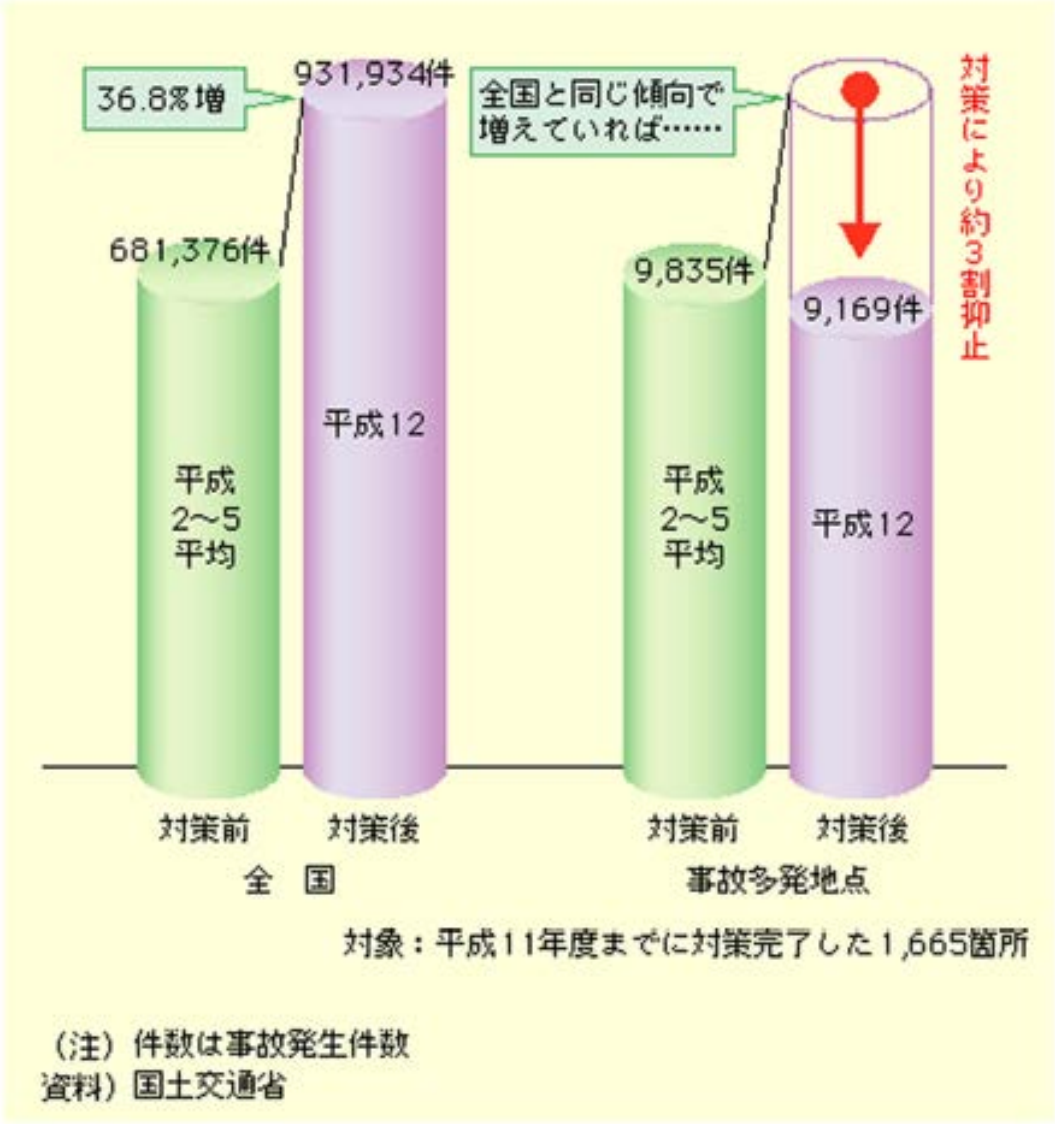
第3節　交通安全対策の充実強化

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箇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。また、これら事故多発地点の情報等をホームページで提供し、トラックの運用計画や安全啓発活動にも活用できるよう努めている。

図表II-6-3-1　事故多発地点緊急対策事業の事故抑止効果



(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6万7千件(平成13年)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。

このため、貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正(13年9月施行)及び旅客自動車運送事業運輸規則の改正(14年2月施行)を行った。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付け

(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付け

等を実施し、運行管理の充実、運転者に対する安全対策の強化等を図った。

また、刑法の改正(13年12月施行)による危険運転致死傷罪の創設、道路交通法改正(14年6月施行)による酒気帯び運転に対する罰則の強化等を契機に酒気帯び運転等悪質・危険な運転行為による事故の防止について自動車運送事業者関係団体への指導の徹底を図ったほか、バスの運転者による酒気帯び運転が連続して発生したことを受け、(社)日本バス協会に対し、飲酒運転防止対策マニュアルを策定させ、周知徹底を図らせるとともに各事業者における対策の再点検を実施させた。

さらに、貨物自動車運送事業については、15年4月の貨物自動車運送事業法の改正施行に伴う営業区域規制の廃止に対応し、運行管理体制の強化を図るため、貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正を行い、運転者に対する点呼の強化、運行指示の徹底及び運行期間の制限等を実施した。

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、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付けられており、平成13年には約6万7千件の報告が行われた。この制度の活用による事故情報の収集に加え、事故の背景となった運行管理等に関する要因について全国の運輸支局を活用した事故情報の収集・分析を実施し、事故防止対策への反映を図っている。

3)不正改造車の排除

不正改造車を撲滅するため、平成14年7月に道路運送車両法の一部を改正し、不正改造等の行為そのものを禁止する規定を新設するとともに、不正改造車の使用者に対し、必要な整備をした上で現車提示を義務付け、それに違反した場合には使用停止命令を発令する整備命令制度を強化した。現在、15年度からの施行に向けて具体的な取締り策等について検討を行っている。

4)車両安全基準の拡充・強化

事故実態の分析をベースとした自動車安全対策のサイクル(「低減目標の設定」→「対策の実施」→「効果評価」)により、科学的に安全対策を推進することとし、産・学・官の多方面の専門家が参加する「安全基準検討会」・「事故分析部会」において事故分析を行い、その効果に基づいて車両の安全基準の強化等の安全対策を推進している。具体的には、現在、この検討会等の結果を受けて、歩行者の頭部の障害を防止するための基準、RV車等による死角事故を防止するための視界要件基準等について改正作業等を行っている。

また、平成12年以降は、毎年、一般の方々を対象に「自動車安全シンポジウム」を開催し、国土交通省の進める車両安全対策の現状を紹介するとともに意見を聴取し、車両安全対策を検討する際の参考としている。

5)リコール制度

近年、自動車製作者によるリコール業務の不正事案が相次いで発生したため、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の収集・分析体制、メーカー等への指導監督等の充実強化を推進している。

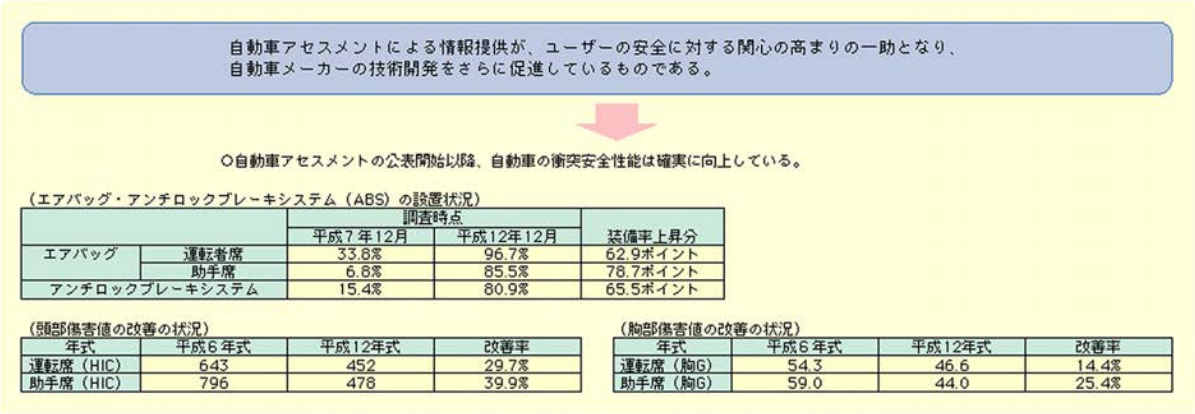
また、平成14年7月には道路運送車両法の一部を改正し、罰則の強化、リコール命令規定の導入を図るとともに、タイヤやチャイルドシートなどの後付装置に対するリコール制度を創設した。

6)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等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。衝突安全性能の総合評価を実施した車種は平成13年度までの2か年で47車種となり、国内新車販売台数の約7割をカバーしている。

13年度からは、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、13年12月に評価結果を公表した。

図表II-6-3-2　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%

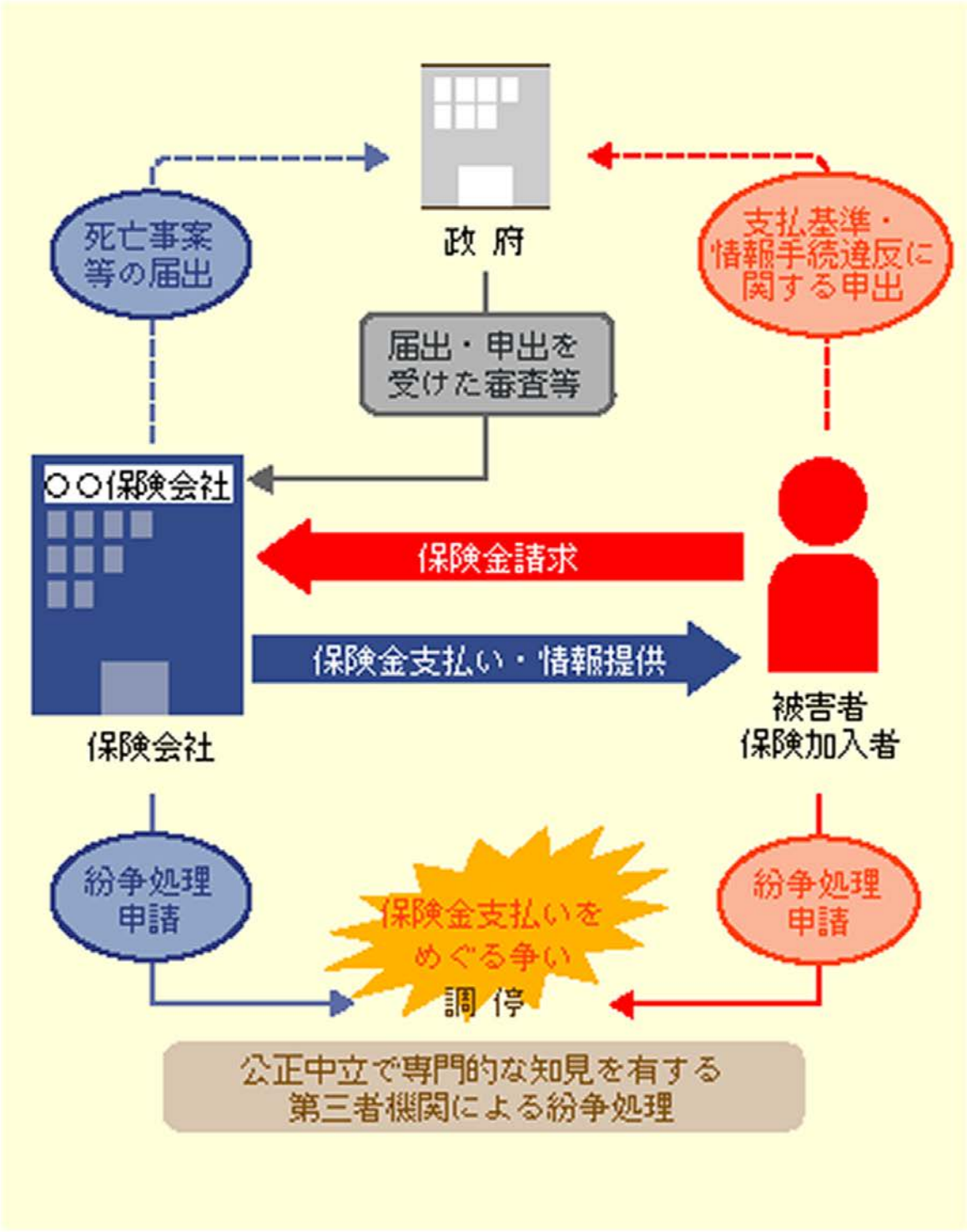
（胸部傷害値の改善の状況）

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見直しによる被害者保護の充実

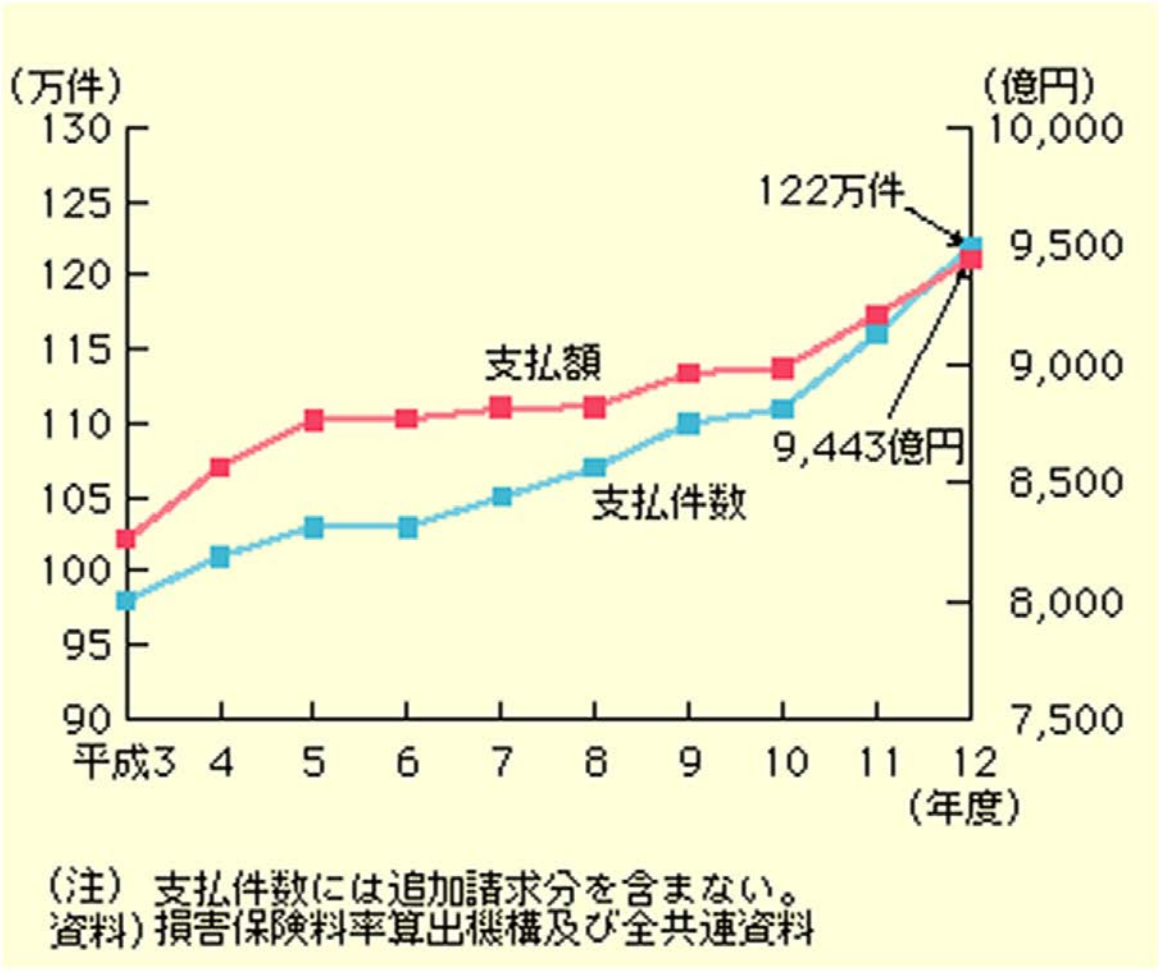
自動車損害賠償保障制度は、自動車の事故による損害賠償の基本保障を担保する強制保険である自賠責保険、ひき逃げ及び無保険車による事故の被害者に対するてん補を行う政府の保障事業、保険料の運用益を活用した被害者救済対策事業等により交通事故被害者の保護に大きな役割を担ってきた。これまで、自賠責保険は、保険金支払適正化の観点から、国がその保険責任の6割を再保険(注)していたが、規制緩和の観点から政府再保険を廃止し、以下の新たな支払適正化の仕組みを整備することにより、被害者保護を充実することを内容とする「自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律」が平成14年4月から施行された。

図表II-6-3-3　被害者保護のための新たな仕組み



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ったところである。

図表II-6-3-4　自賠責保険支払件数・支払額の推移



(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)コミュニティ・ゾーンの形成

歩行者の死亡事故の発生のうち、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もと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整備などの「コミュニティ・ゾーン形成事業」を推進しており、平成13年度までに168箇所の整備が進められている。

2)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。平成13年までに、約4,800地区で実施され、要望の半数については既に対応を終えている。

3)わかりやすい道路案内標識の整備

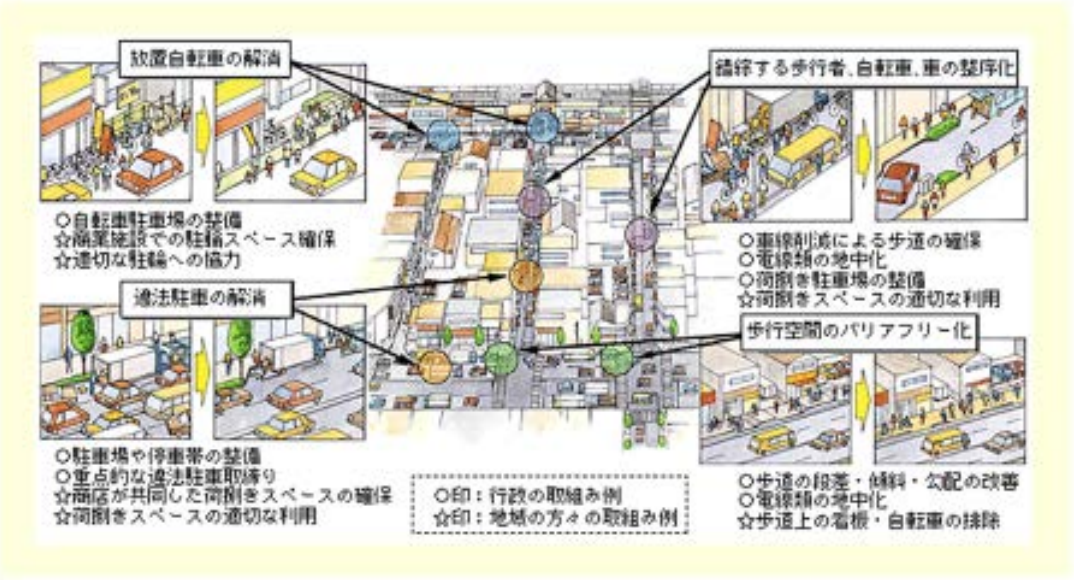
道路利用者の意見を道路標識の整備・改善に反映する仕組み(標識BOXなど)を充実させる。また、交差する道路の路線番号を表示する案内標識を一般都道府県道以上の道路が相互に交わる交差点について整備する等、POINTERプロジェクトを推進する。

4)みちの再生事業の推進

既成市街地内の駅周辺の商業地区などを中心に、道路交通環境の緊急的な改善が求められている。

このため、平成14年度より、地域の方々と共に道の使い方を見直し、地区内の道路等整備と利用に関する計画に基づき事業を官民協働で実施する制度の創設を行い、沿道空間とも一体となった、安全、快適で使いやすい「みち」への再生の積極的な推進を行っている。

図表II-6-3-5　みち再生のイメージ

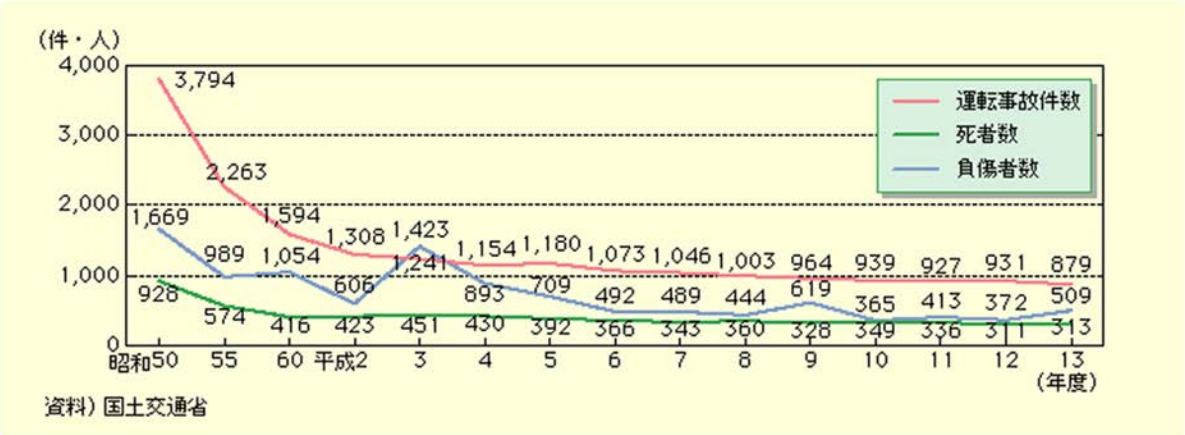


2. 鉄軌道交通における安全対策

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。また、輸送障害(注)については、大雨等の災害原因によるものが減少したこと等から前年度に比べ約330件減少したが、長期的には増加傾向を示している。

鉄道事故は、平成14年2月のJR九州鹿児島線列車衝突事故のように、一旦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-6-3-6　鉄道運転事故件数と死傷者数の推移



(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

鉄道事業者に対して、施設・車両の維持管理や運転取扱いの状況等に関する保安監査を実施するとともに、運転士の資格制度の運用や施設等の改善のための支援等を行っている。

また、地方中小鉄道の安全輸送を確保するため、平成14年度においては、ATS(自動列車停止装置)未設置路線におけるATSの緊急整備や、トンネルや橋梁等の鉄道施設等の現状を安全性の観点から総点検し評価する事業に係る支援策の拡充を図った。

なお、13年10月1日からは、「航空・鉄道事故調査委員会」により重大な事故等の原因究明を行うとともに、従来の運転事故報告に加えて、事故の兆候と考えられるインシデント報告を新たに求め、それらを調査分析することにより、事故の未然防止に向けて取り組んでいる。

(2)踏切事故防止対策

踏切事故は他の事故と比べて致死率が極めて高く、また列車の運休や大幅な遅延を引き起こす等、社会的に大きな影響を及ぼす。そのため、第7次踏切事故防止総合対策及び踏切道改良促進法に基づき、立体交差化、構造改良、踏切遮断機や高規格化保安設備(障害物検知装置、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

平成14年2月22日、JR九州鹿児島線海老津駅～教育大前駅間で、異音を感知し点検のため停車していた先行列車に、無閉そく運転中の後続列車が追突し、134名が負傷する重大な事故が発生した。

後続列車は停車列車の手前の閉そく信号機(停止信号)で一旦停止した後、無閉そく運転(速度15km/h以下)を開始したが、停車列車の先の閉そく信号機(進行信号)の情報を中継する信号機を見て加速したため、衝突に至ったものである。

この事故を受け、全国の鉄道事業者に対し、無閉そく運転を行う場合の一層の安全向上策を講ずるよう指導を行った結果、現在では、無閉そく運転中の速度超過を防止できる機能を持つATS等を備えていない事業者は全て「線区内の列車の運行状況を把握する運転指令の指示を受け、運行を開始する」方式に移行した。

なお、この事故の詳細な原因等については、航空・鉄道事故調査委員会が調査を行っている。

3. 海上交通における安全対策

(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おり、日本は、世界有数の造船・海運国として国際基準の策定において重要な役割を果たしてきている。近年においては船舶の航行の安全に係る技術革新等に対応したAIS(船舶自動識別装置)の搭載をはじめとする船舶の各種設備等に関する安全基準の大幅な見直しについて国際基準化に積極的に対応してきた。平成12年SOLAS条約(海上人命安全条約)が改正され、14年7月1日の発効に伴い、我が国においても国内法制化を行った。また、このような国際基準を満たさない船舶(サブスタンダード船)の排除に向けた国際協調やポートステートコントロール(PSC)の強化等に取り組んでいる。

一方、国内においては、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。

また、効率的で安全かつ環境にやさしい輸送サービスの構築を図るという社会的要請に応えるため、13年度より「高度船舶安全管理システムの研究開発」を実施し、船舶の安全性と運航効率性の飛躍的向上を可能とする新たな安全管理システムの構築を目指している。

(2)船舶航行の安全確保

船舶の高速化等、変化する海上交通環境に対応し、大規模海難の発生を防止するなど航行安全の確保を図るため、既存航路の拡幅・増深又は水深の維持、AISを活用した次世代型航行支援システムの整備等を行うとともに、平成14年度には航路標識の新設を30箇所、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1,246箇所で実施することとしている。また、14年度においては下田港等8港の避難港整備を実施している。

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、輻輳海域における海上交通の安全等を図ることとしている。

また、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ことから我が国として必要な協力を行ってきた。しかしながら、近年、同海峡沿岸3ヶ国においては、航行安全対策の一層の充実強化を目指す動きもあり、沿岸国や我が国以外の海峡利用国も含めた、今後の同海峡における国際的な協力のあり方について引き続き検討していくこととしている。

(3)運航管理制度の拡充

海上運送法の一部を改正する法律の施行により、旅客定員13人以上の船舶による一般旅客定期航路事業等の許可事業者に加え、旅客定員12人以下の船舶による海上タクシー等の届出事業者についても、安全規制の対象とし、運航管理規程の届出、運航管理者の選任を義務付け、また輸送の安全確保命令を適用している。

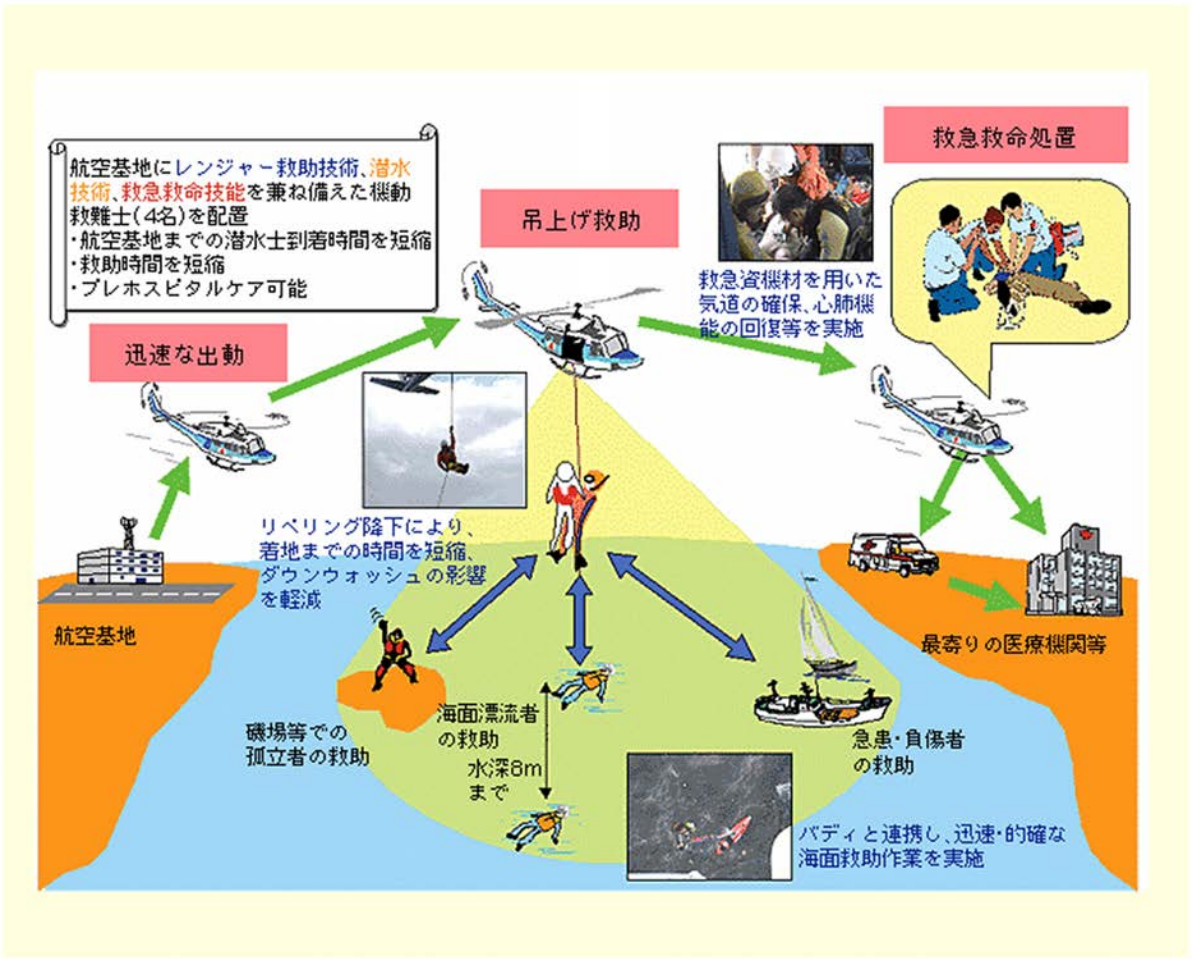
届出事業者は、13年4月現在1,023事業者から、14年4月現在1,776事業者へと大幅に増加しており、届出事業者に対する安全指導を推進していく必要がある。

(4)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」の運用や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、沿岸海域での海難救助を的確に実施するため平成14年10月には、福岡航空基地に高度な救助能力と救急救命能力を併せ持つ機動救難士を配置するなど、ヘリコプターの機動性、捜索能力、吊り上げ救助能力等を活用した救難体制の充実強化に努めているほか、特殊な海難に対応するための資機材及び人員等の強化、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っている。

図表II-6-3-7　機動救難士の業務フロー



(5)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と予想図や波浪の実況図と予想図を発表している。これらの予想図と各種海上予警報は、平成14年8月から気象庁ホームページでも公開され、幅広い利用に供されている。

(6)海難の再発防止及び原因究明

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おり、特に社会的影響の大きい重大海難事件などについては、集中的に調査及び審判を行っており、早期原因究明に努めている。

また、海難の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、平成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とりまとめた「海難分析シリーズ」を海事関係機関に逐次提供しており、14年6月にはプレジャーボート海難固有の特徴や問題点を摘出した「プレジャーボート海難の分析」を発表した。

4. 航空交通における安全対策

(1)次世代航空保安システムの構築

我が国の航空保安システムは、昭和46年の雫石事故を契機に近代化が始まり、航空交通の飛躍的な増大にも対応して全国規模で整備された。この結果、航空交通の安全性、効率性、経済性は飛躍的に向上している。

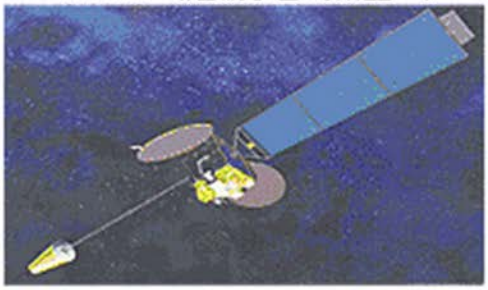
しかし、新空港建設の進展、長距離飛行が可能な航空機の増便等により我が国を取り巻く状況は、航空交通の質・量とも大きく変貌している。一方で、現行のシステムは電波覆域・音声通信・レーダーシステム上の限界により洋上や本邦上空での航空交通量が限界に達している。

このため、航空交通の安全確保を最優先としつつ、今後予想される航空交通の増大等のニーズに適切に対応できるように人工衛星やデータリンク等の新技術を活用し、我が国の航空交通の実態に適合した効率的な次世代航空保安システムの構築を推進している。

具体的には、気象庁の気象観測機器を同時に搭載する運輸多目的衛星(MTSAT)として、平成15年度に新1号機を、16年度に新2号機を打ち上げ、航空管制の用に供し得るよう常時2機の衛星を配置する。また、地上の施設として、衛星との通信を行う航空衛星センターを常陸太田及び神戸に整備するとともに、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。

図表II-6-3-8　次世代航空保安システム

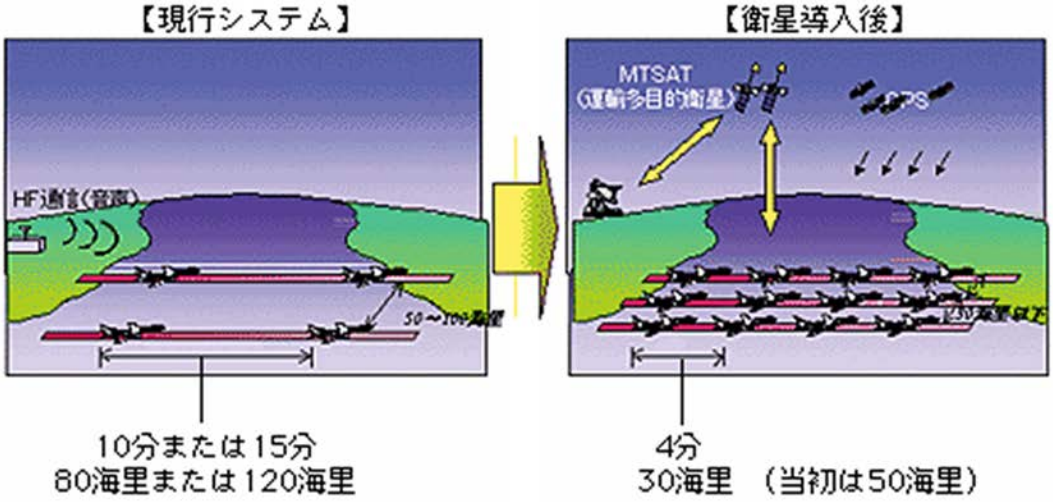
MTSAT（運輸多目的衛星＊）



（＊）運輸多目的衛星：同一の衛星に、従来の気象衛星「ひまわり」の機能と新たな航空保安機能を同時に持たせたもの。

（機能）
- 衛星を利用した管制通信及び地上からの航空機の位置の把握
- GPS補強機能

（効果）
- 洋上空域の管制間隔の大幅な短縮
- 自由な飛行ルートの設定が可能
- 低高度、山岳部等の航空保安サービスの充実



(2)ニアミス事故再発防止安全対策

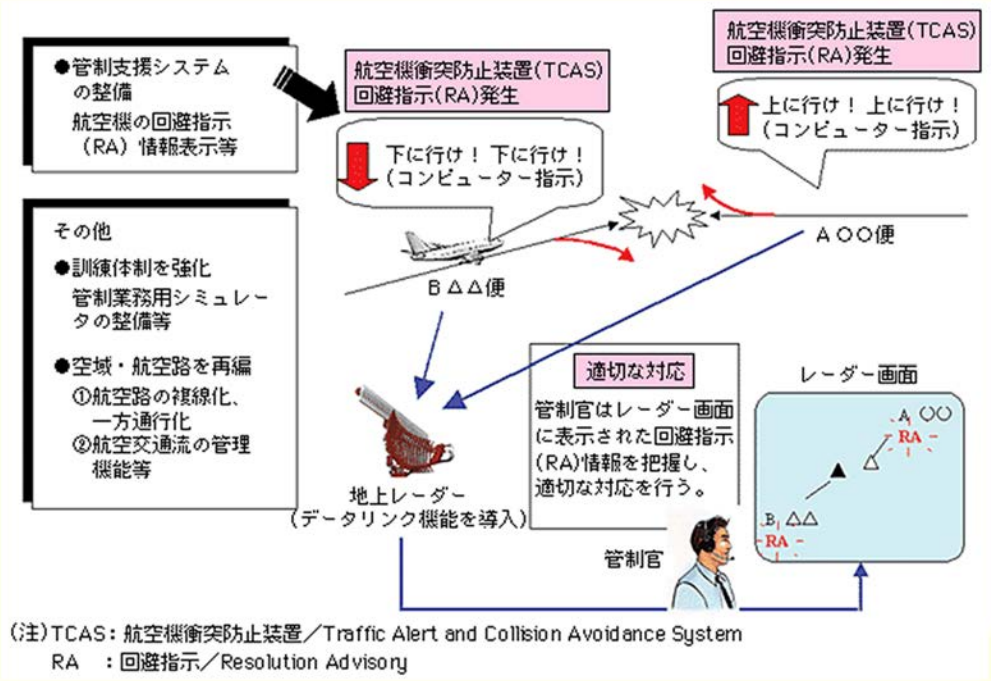
平成13年1月に発生した日本航空907便事故を契機に、より適正な管制業務の実施等により、航空の安全性の一層の向上を図るべく、以下の施策を着実に推進している。

図表II-6-3-9　ニアミス事故再発防止安全対策

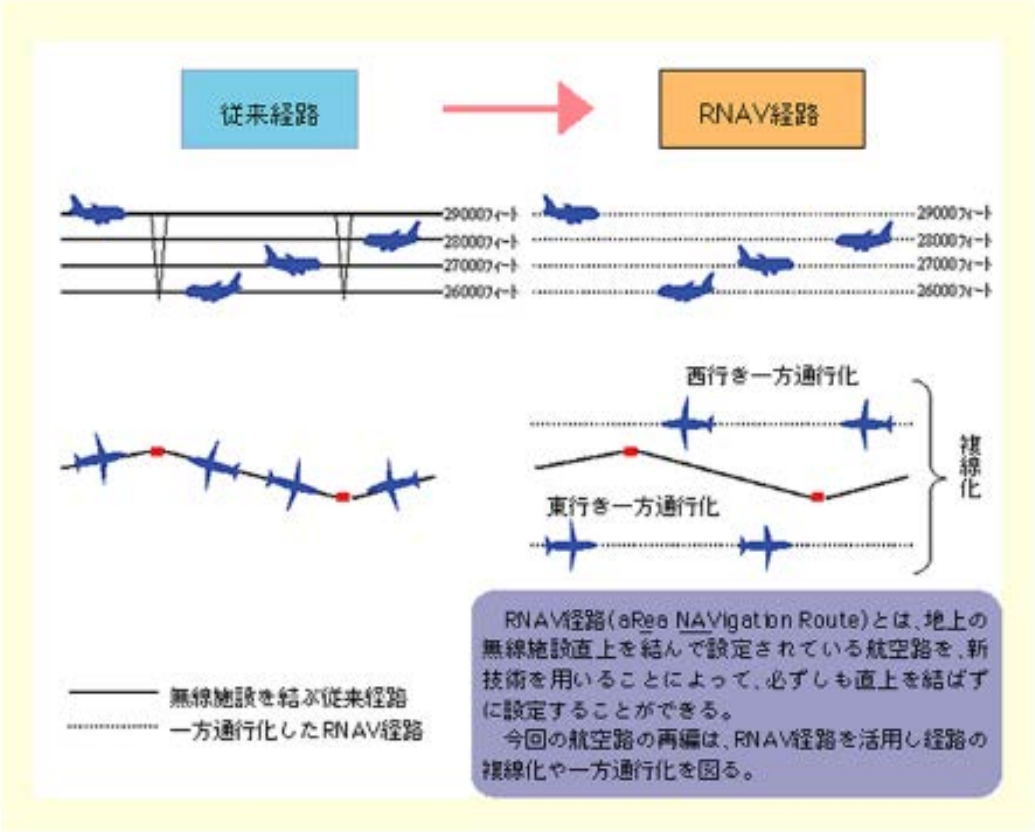
施　策	内　容	時　期
管制業務実施体制の強化	・航空保安大学校岩沼研修センターの発足 ・訓練教官及び訓練監督者を養成するための特別研修コースの創設 ・訓練教官の未配置官署への配置 ・定期的技量審査制度の創設 ・訓練用レーダーシミュレーターの導入	平成14年4月 平成14年4月 平成14年4月 平成14年度内予定 平成14年度～15年度予定
管制支援システムの整備	・コンフリクト機能（注1）の強化 ・TCASのRA情報のレーダー画面への表示 ・航空機順位位置づけ機能の追加等次期管制卓システムの導入	平成13年度～ 平成15年度～ 平成20年度～21年度
空域・航空路の抜本的再編	・RNAV（注2）活用による経路の複線化、一方通行化 ・航空交通管制部の管轄区域の再編 ・広域レーダー進入管制業務の展開 ・関東空域の再編 ・嘉手納ラプコン（注3）の移管（米軍との協議を推進中）	平成14年度～ 平成15年度～ 平成14年度～ 平成14年4月
運航乗務員の対応	・TCASのRA作動時に運航乗務員が取るべき対応を定め、運航者に周知 ・航空運送事業者に対しTCASに係る教育訓練の充実強化について指導	平成14年8月 平成14年7月

（注）1 ある航空機がそのまま飛行を継続すれば他の航空機と異常接近圏内に入ることが予測される場合、レーダーシステムが航空管制官に警報を発する機能をいう。
2 ＲＮＡＶ（aRea NAVigation：広域航法）は、航空保安無線施設や自蔵航法機器を利用して自機の位置を算出し、任意の経路を飛行する航法をいう。
3 米軍嘉手納基地のレーダー進入管制所の呼称（RAPCON：Radar Approach Control）のこと。ターミナルレーダー管制・進入管制・着陸誘導管制の３業務を実施している。

図表II-6-3-10　わが国における航空交通の安全対策の強化



図表II-6-3-11　RNAV経路を利用した経路の複線化



第7章　美しく良好な環境の保全と創造

国土交通分野における環境問題については、地球温暖化が近年深刻化している一方、海洋汚染問題、大気汚染や水質汚濁、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。

このような状況の下、循環型社会の形成、人類の生存の基盤となる地球環境の保全、健全で恵み豊かな自然の保全・再生、日常生活や社会活動の周辺環境の保全・改善等が切実な課題となっている。このため、国土交通省は、環境基本計画等を踏まえ、以下の取組みを推進していくことにしている。

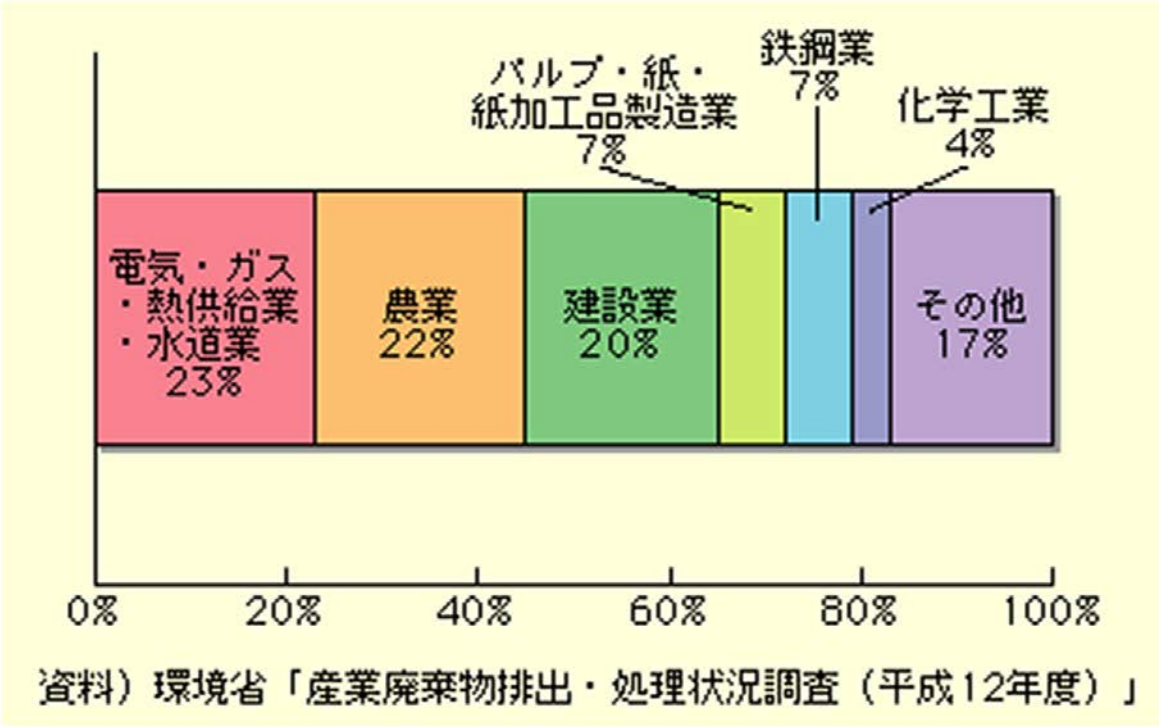
第1節　循環型社会の形成促進

1. 建設リサイクル等の推進

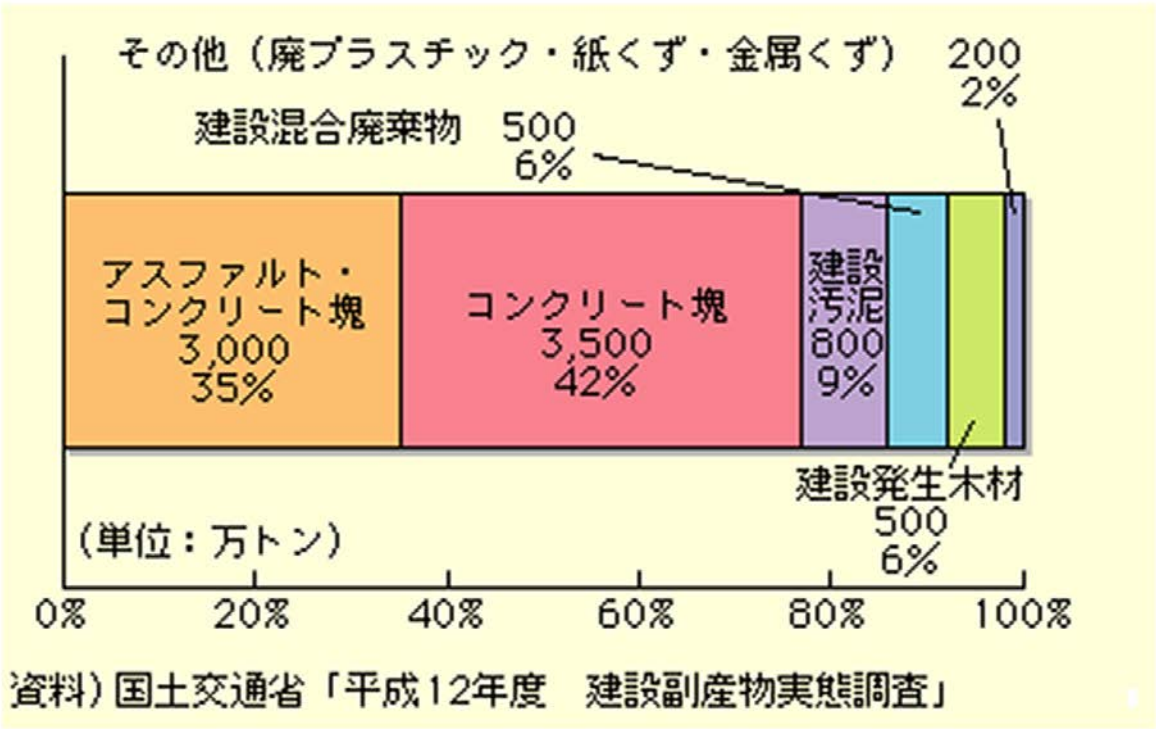
全産業廃棄物排出量の約2割、不法投棄量の約7割を占める建設廃棄物の発生抑制・リサイクルの促進は、緊急の課題である。リサイクル法(注1)の施行後、「リサイクル原則化ルール(注2)」の周知徹底や、建設副産物適正処理推進要綱の遵守徹底など様々な側面からリサイクル推進施策を実施している。平成12年度における建設副産物の排出状況は、全国で8,500万トンを排出しており、その内、アスファルト・コンクリート塊(As塊)、コンクリート塊(Co塊)及び建設発生木材の3品目で83%を占めている。また、再資源化に関する実態としては、特にAs塊、Co塊の再資源化等率が95%を超えているものの、建設発生木材等については、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19%に当たる、約7,600万トン(平成12年度)が排出されている下水汚泥についても、その減量化、リサイクルの推進に取り組んでいる。

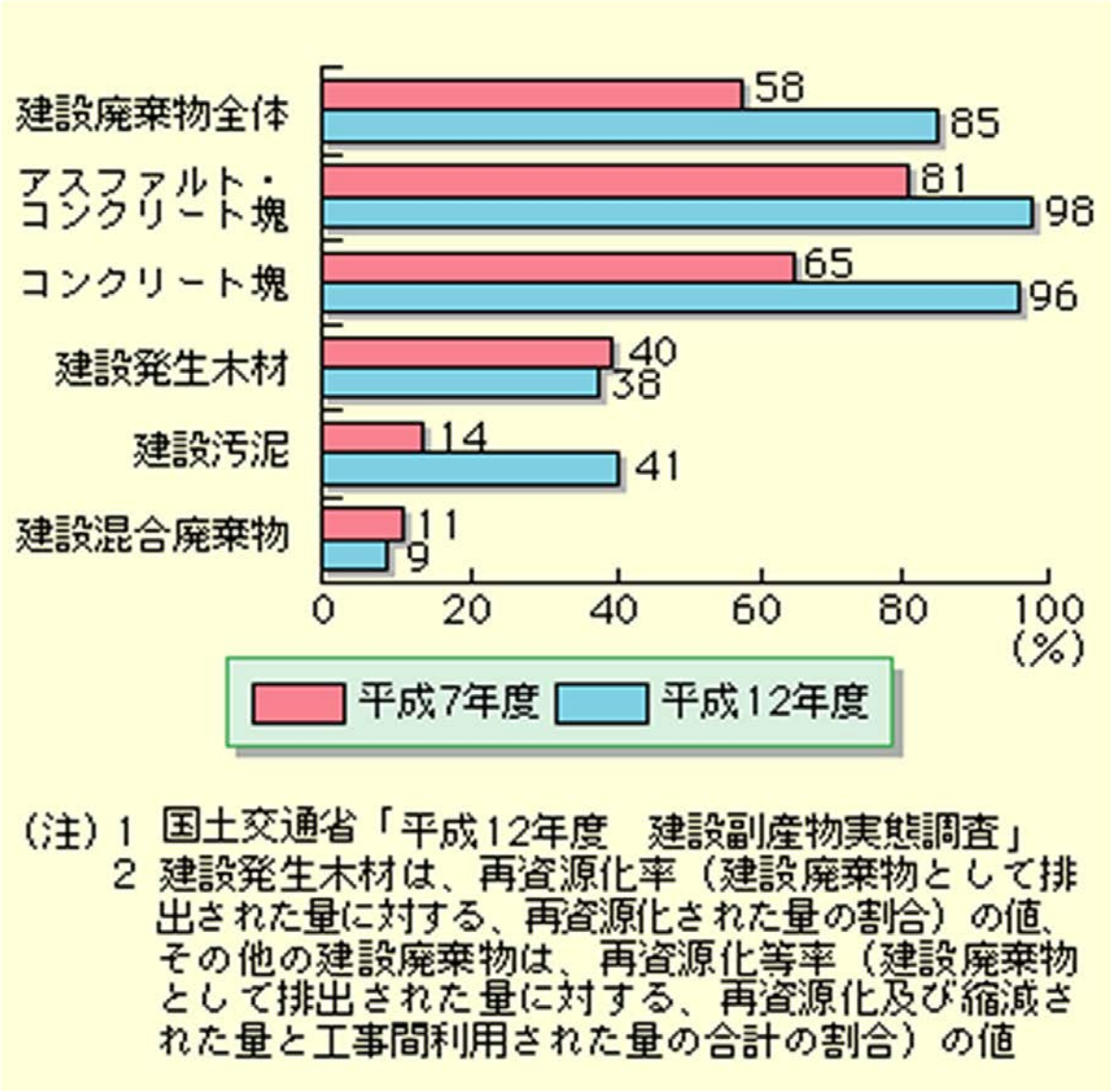
図表II-7-1-1　産業廃棄物の業種別排出量割合



図表II-7-1-2　建設廃棄物の種類別排出量

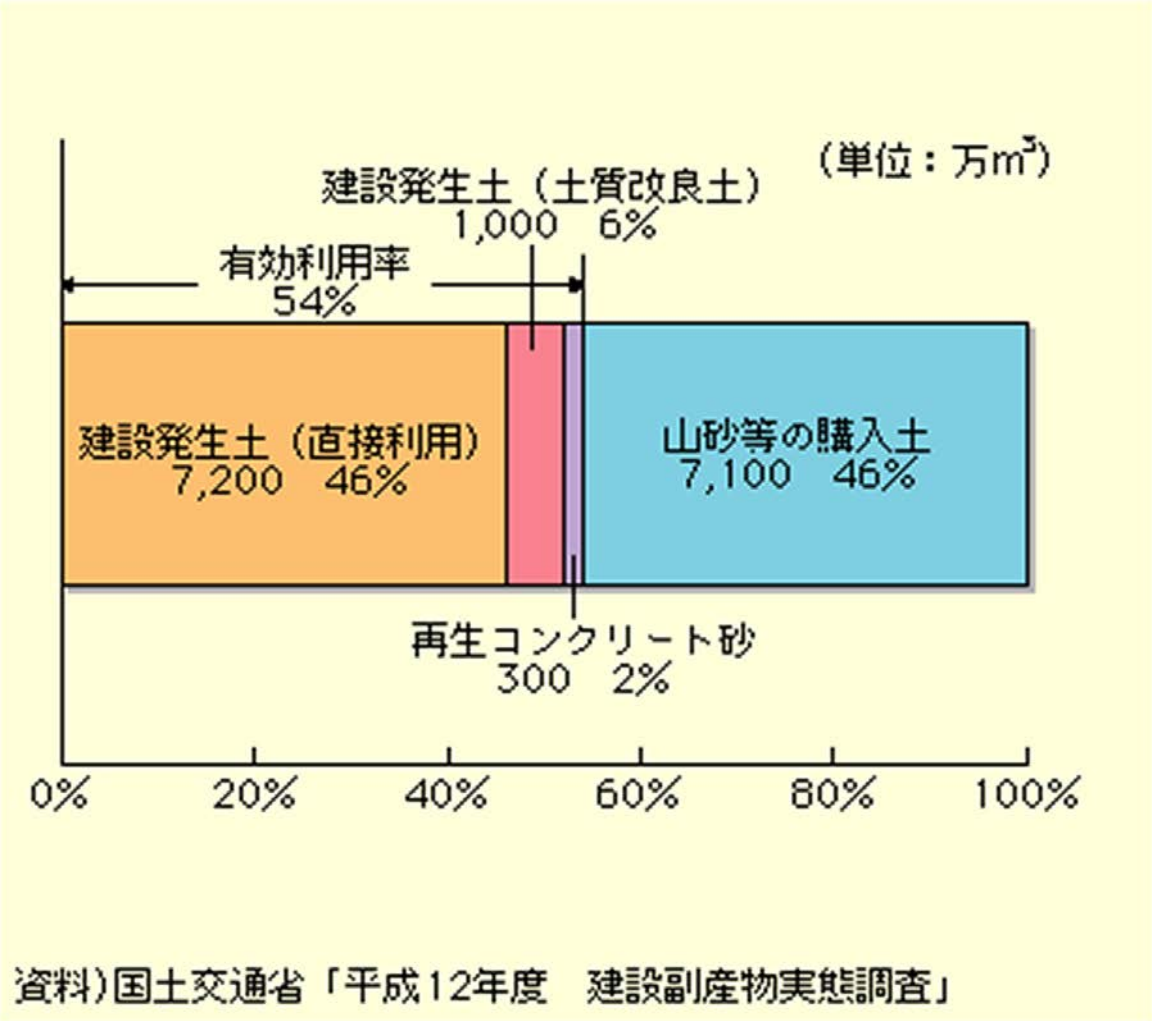


図表II-7-1-3　建設廃棄物の品目別リサイクル率



(注) 1 国土交通省「平成12年度　建設副産物実態調査」
2 建設発生木材は、再資源化率（建設廃棄物として排出された量に対する、再資源化された量の割合）の値、その他の建設廃棄物は、再資源化等率（建設廃棄物として排出された量に対する、再資源化及び縮減された量と工事間利用された量の合計の割合）の値

図表II-7-1-4　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

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又は再生資源化施設がある場合には、再生資源の利用又は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、(i)排出抑制の促進、(ii)分別解体の促進、(iii)再資源化の促進、(iv)再生資源の利用促進、(v)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。平成14年5月30日には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、発注者・受注者間の契約手続きの整備並びに解体工事業者の登録制度の創設等を内容とする建設リサイクル法(注)が完全施行された。

＜建設リサイクル法の概要＞

○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、一定の技術基準に従って、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)の現場での分別解体等を義務づけ。

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、再資源化等を義務づけ。

・発注者・受注者間の契約手続の整備

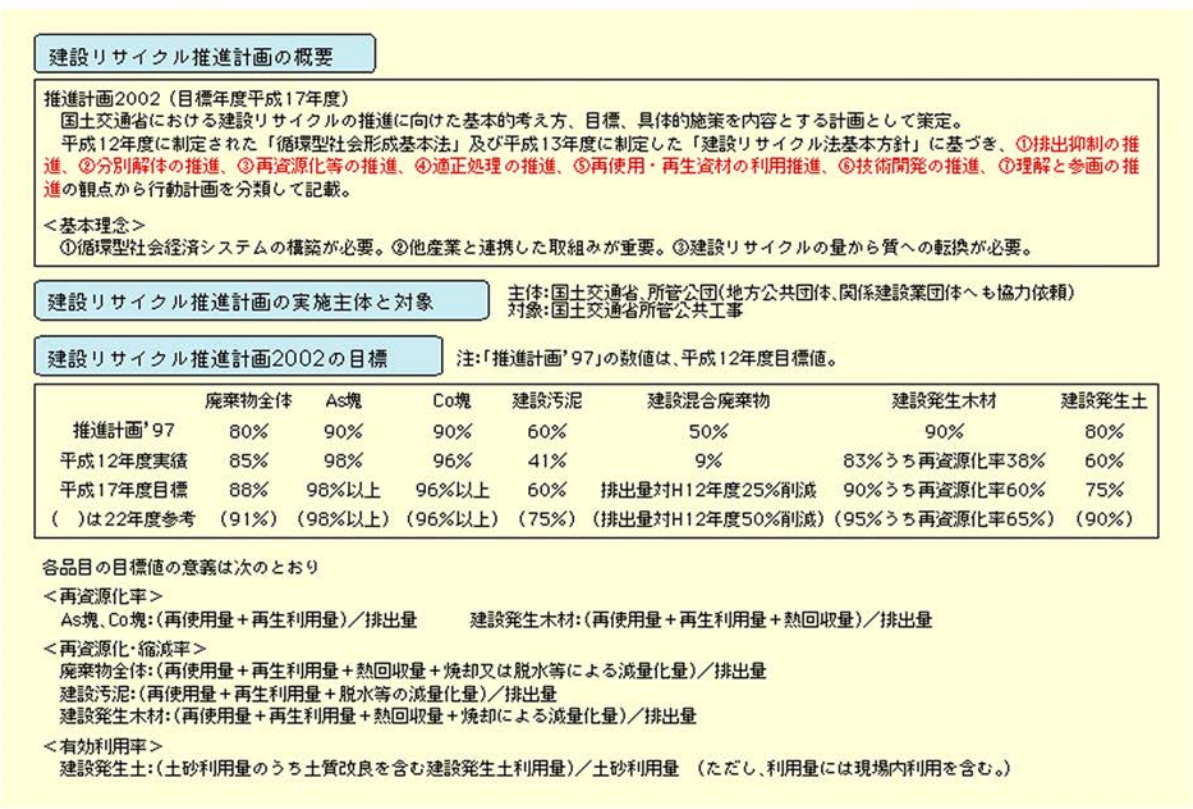
発注者に対しては、工事に着手する日の7日前までに分別解体等の計画等を都道府県知事へ届け出ることを義務づけ。

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等を義務づけ。

・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、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(ただし、土木一式、建築一式、とび・土工の建設業許可を有する業者は登録不要)。

図表II-7-1-5　建設リサイクル推進計画2002の概要



建設リサイクル推進計画の概要

推進計画2002（目標年度平成17年度）
国土交通省における建設リサイクルの推進に向けた基本的考え方、目標、具体的施策を内容とする計画として策定。
平成12年度に制定された「循環型社会形成基本法」及び平成13年度に制定した「建設リサイクル法基本方針」に基づき、①排出抑制の推進、②分別解体の推進、③再資源化等の推進、④適正処理の推進、⑤再使用・再生資材の利用推進、⑥技術開発の推進、⑦理解と参画の推進の観点から行動計画を分類して記載。

＜基本理念＞
①循環型社会経済システムの構築が必要。②他産業と連携した取組みが重要。③建設リサイクルの量から質への転換が必要。

建設リサイクル推進計画の実施主体と対象

主体:国土交通省、所管公団(地方公共団体、関係建設業団体へも協力依頼)
対象:国土交通省所管公共工事

建設リサイクル推進計画2002の目標

注:「推進計画'97」の数値は、平成12年度目標値。

	廃棄物全体	As塊	Co塊	建設汚泥	建設混合廃棄物	建設発生木材	建設発生土
推進計画'97	80%	90%	90%	60%	50%	90%	80%
平成12年度実績	85%	98%	96%	41%	9%	83%うち再資源化率38%	60%
平成17年度目標	88%	98%以上	96%以上	60%	排出量対H12年度25%削減	90%うち再資源化率60%	75%
( )は22年度参考	(91%)	(98%以上)	(96%以上)	(75%)	(排出量対H12年度50%削減)	(95%うち再資源化率65%)	(90%)

各品目の目標値の意義は次のとおり
＜再資源化率＞
As塊、Co塊:(再使用量＋再生利用量)／排出量　　建設発生木材:(再使用量＋再生利用量＋熱回収量)／排出量
＜再資源化・縮減率＞
廃棄物全体:(再使用量＋再生利用量＋熱回収量＋焼却又は脱水等による減量化量)／排出量
建設汚泥:(再使用量＋再生利用量＋脱水等の減量化量)／排出量
建設発生木材:(再使用量＋再生利用量＋熱回収量＋焼却による減量化量)／排出量
＜有効利用率＞
建設発生土:(土砂利用量のうち土質改良を含む建設発生土利用量)／土砂利用量　(ただし、利用量には現場内利用を含む。)

国土交通省としてはこれまでも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すべく、As塊やCo塊を路盤材や再生アスファルト合材として再利用を図ってきた。また、建設リサイクル法の完全施行にともない新たに建設リサイクル推進計画2002を策定し、平成17年度を目標年度とした再資源化率などの目標を設定、行動計画を取りまとめた。さらに、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、14年春より運用を開始している。

(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(12年度リサイクル率60%)。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汚泥との共同処理の推進等により、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を発電に利用するなどエネルギー利用も進めている。

(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、As塊等の土木系廃棄物のリサイクル率が約9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7割と、大きな開きがある。このため、住宅・建築物の分別解体とリサイクルの推進、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。

○住宅の適正な解体処理や、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等
○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
○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)
○長寿命木造住宅整備指針の策定
○環境共生住宅市街地モデル事業において、リサイクル建材の普及に資する建材又は構法の開発及び試行的建設に要する費用を補助対象として追加

(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建設廃棄物共同集配システム実証実験の実施など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等を推進するとともに、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に基づく建設副産物の種類やその再生材の利用箇所に応じたリサイクル技術の情報検索システムを構築し、現場におけるリサイクル工法の普及を図っている。

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。

また、ダム貯水池に漂着する流木は従来焼却処理されていたが、環境負荷軽減・再資源化等の観点から、それぞれのダムにおいて流木のリサイクル方法やリサイクル物の利用方法・需要等の検討を行い、炭やチップへの活用など有効利用を図っている。

2. 静脈物流システムの構築

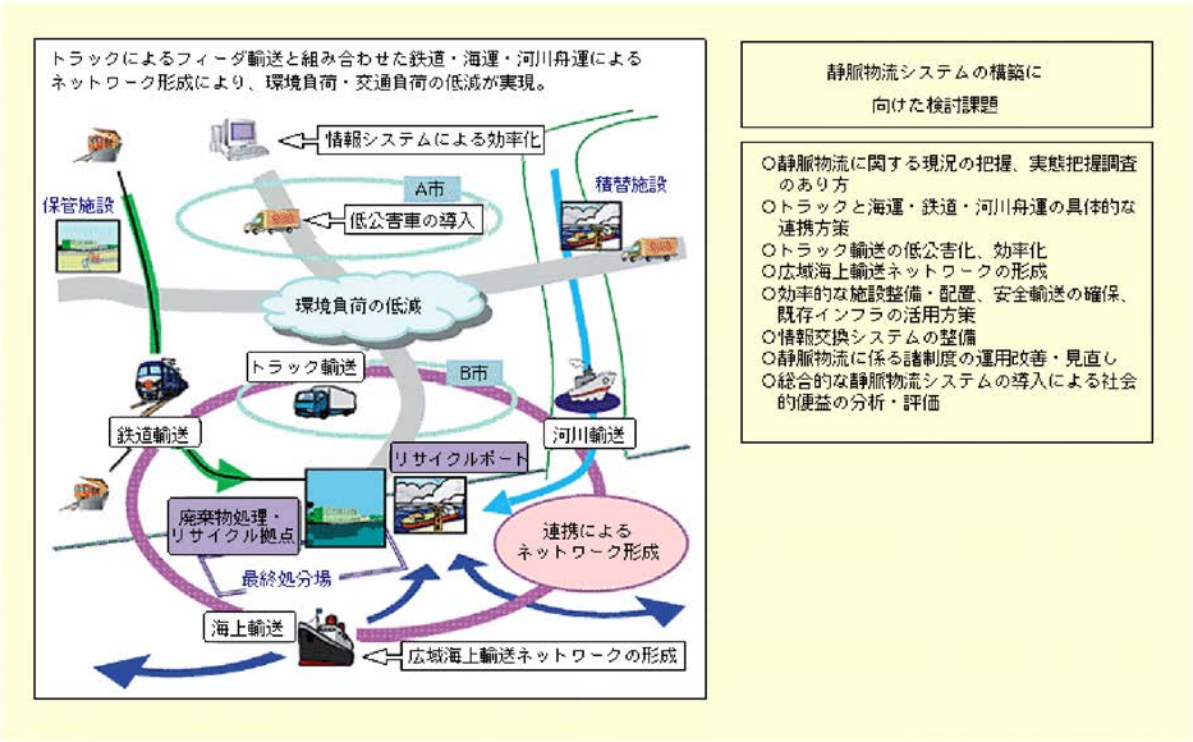
(1)静脈物流ネットワークの形成

廃棄物処理をめぐっては、近年、最終処分場の残余年数が依然として厳しい状況にあること等から早急な対策が課題となっている。そのため、合理的な廃棄物・リサイクル材の循環システムを構築することが必要であるとともに、循環資源を収集・運搬する静脈物流システムをいかに効率的なものにするかが重要であり、大気汚染防止・地球温暖化対策、交通の円滑化等の観点も踏まえて、循環型社会に対応した環境負荷の小さい物流体系を構築する必要がある。そのような物流体系の構築にあたっては、柔軟な輸送能力を有するトラックによるフィーダー輸送とも適切に組み合わせつつ、海上輸送、鉄道、河川舟運によるネットワークの形成を図るとともに、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・効率化と合わせて貨物駅、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等を推進していく必要がある。

都市再生本部においても都市再生プロジェクト第一次決定として、大都市圏において廃棄物等の発生抑制(Reduce)、再使用(Reuse)、再生利用(Recycle)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が決定された。このため、国土交通省では、これを踏まえ、関係自治体、関係省庁とも連携して、リサイクル施設の計画段階から多岐にわたる関係者間の調整を進め、環境負荷の低減を考慮した静脈物流システムの構築について検討することとした。具体的には、1)首都圏における廃棄物の発生、中間処理、最終処分などの状況を踏まえた静脈物流システムのあり方についてマスタープランを作成するとともに、2)臨海部を中核拠点としたリサイクル事業における具体的な複合輸送のあり方などをシミュレーションにより明らかにし、モデルプランを作成することとしている。

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ととしている。このため、エコタウン事業とも連携しつつ、港湾管理者からの申請に基づき、広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流の拠点となる港湾を「総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)」に指定し、事業化へ向けた調査を実施するなど拠点づくりを支援している。その第1段として、平成14年5月30日に室蘭港、苫小牧港、東京港、神戸港、北九州港を1次指定し、総合的な支援策を講じているところである。

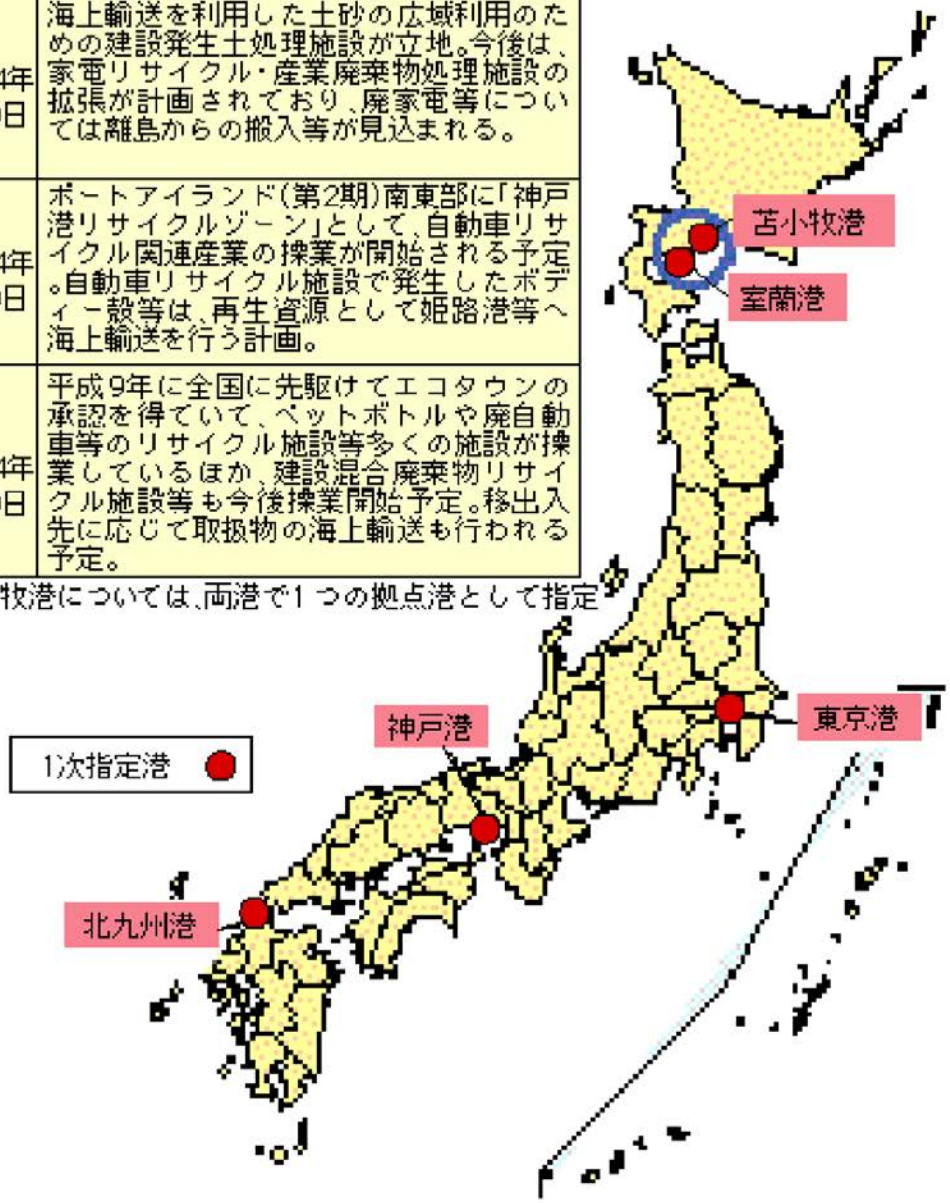
図表II-7-1-6　環境負荷の小さい効率的な静脈物流システムの構築(イメージ)



図表II-7-1-7　総合的な静脈物流拠点

港　名	指定年月日	概　　要
室蘭港	平成14年5月30日	循環資源を扱うセメント工場等が立地しているほか、新たに廃プラスチックリサイクルや金属くず等をリサイクルする施設立地が計画されており、港湾取扱量の増大が見込まれている。
苫小牧港		古紙を扱う製紙工場の他、家電リサイクル及び廃プラスチックリサイクル施設が新規立地。建設中の廃プラスチック発電の燃料は海上輸送により搬入予定。
東京港	平成14年5月30日	海上輸送を利用した土砂の広域利用のための建設発生土処理施設が立地。今後は、家電リサイクル・産業廃棄物処理施設の拡張が計画されており、廃家電等については離島からの搬入等が見込まれる。
神戸港	平成14年5月30日	ポートアイランド(第2期)南東部に「神戸港リサイクルゾーン」として、自動車リサイクル関連産業の操業が開始される予定。自動車リサイクル施設で発生したボディー殻等は、再生資源として姫路港等へ海上輸送を行う計画。
北九州港	平成14年5月30日	平成9年に全国に先駆けてエコタウンの承認を得ていて、ペットボトルや廃自動車等のリサイクル施設等多くの施設が操業しているほか、建設混合廃棄物リサイクル施設等も今後操業開始予定。移出入先に応じて取扱物の海上輸送も行われる予定。

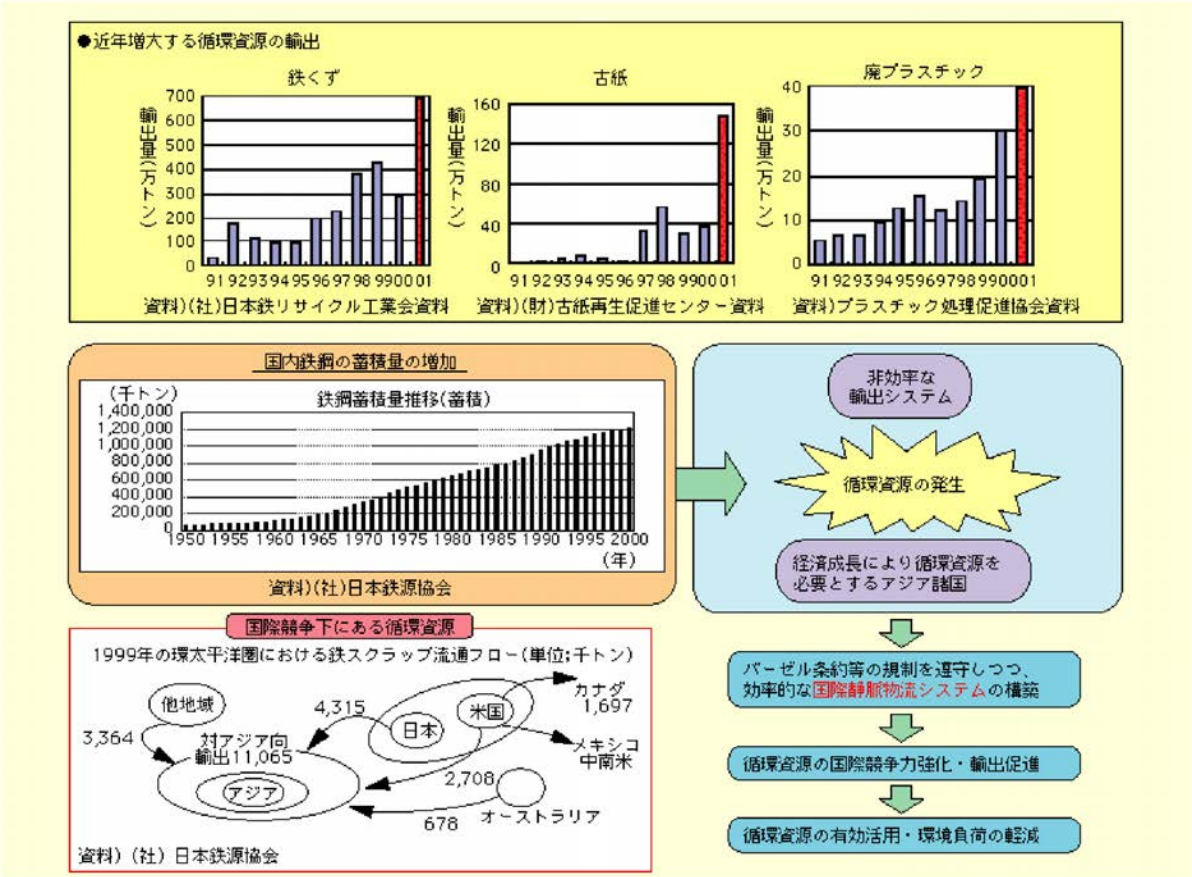
※室蘭港及び苫小牧港については、両港で1つの拠点港として指定



(2)国際静脈物流システムの構築

近年増加しつつある鉄くず等の循環資源について、バーゼル条約等を遵守しつつ、その有効活用を図ることによりグローバルな視点からの循環型社会の構築に寄与するため、国内の静脈物流システムとも連携を図りながら、循環資源の輸出ターミナルの拠点化・大型化・情報ネットワーク化等による効率的な国際静脈物流システムの構築に向けた取組みを進めている。

図表II-7-1-8　国際静脈物流システムの構築

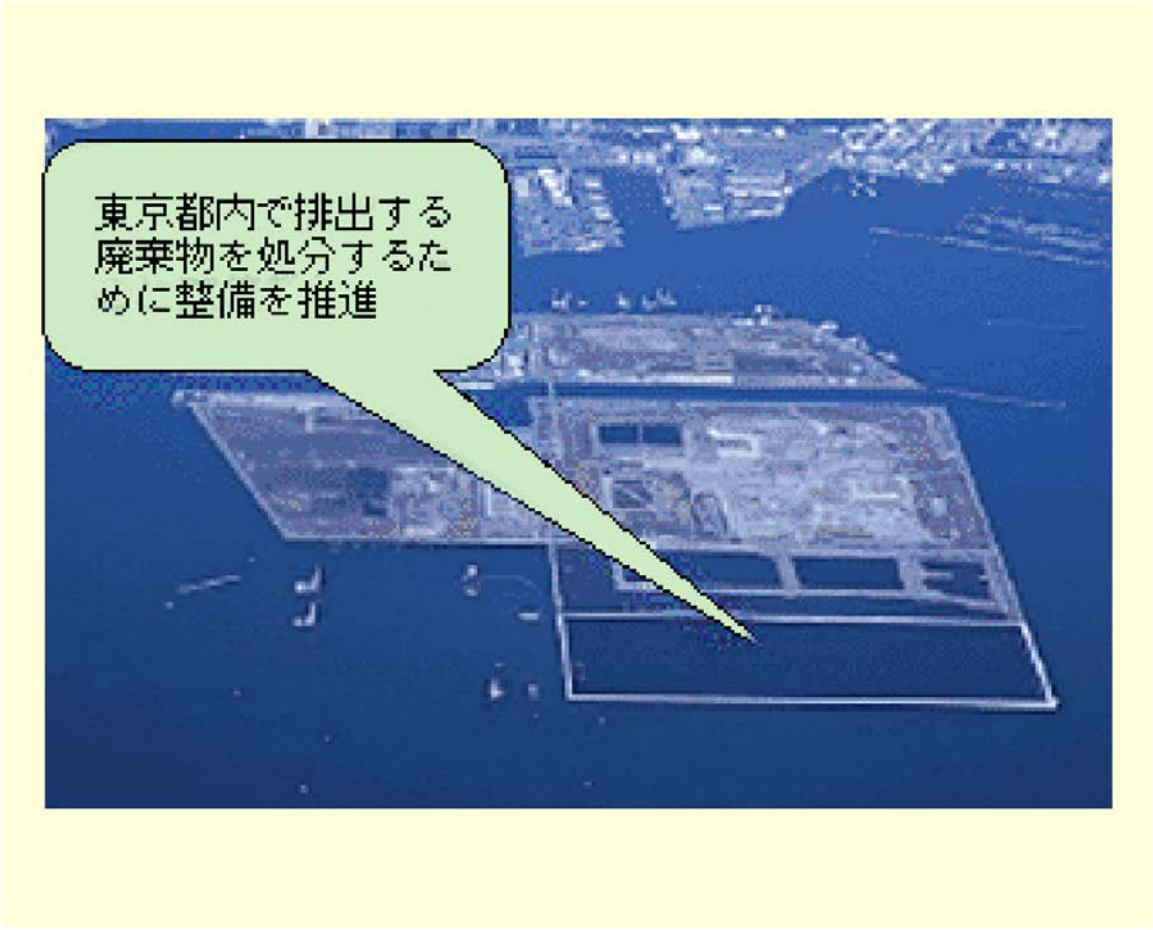


(3)廃棄物処理対策の推進

深刻化する廃棄物処理問題に対応するため、港湾の適正な開発、利用、保全と十分な整合を図りつつ、港湾内において減量化・リサイクルのための措置を行い、なお処分が必要な廃棄物を海面埋立処分する処分場の整備及び延命化対策を積極的に推進している。また、逼迫する産業廃棄物処理問題に的確に対応するため、産業廃棄物の港湾空間での受入を積極的に推進している。

平成14年度においては、東京港、川崎港、大阪湾等の廃棄物海面処分場の整備を実施した。特に、各自治体が個別に処分場を確保できない状況にある大阪湾では、各自治体が共同で利用できる広域処分場の整備(大阪湾フェニックス計画)を推進している。さらに、民活法の一部を改正し、廃棄物海面処分場で埋立に用いられる廃棄物等の減量化施設を特定施設として追加した。

＜東京港新海面処分場＞



3. 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

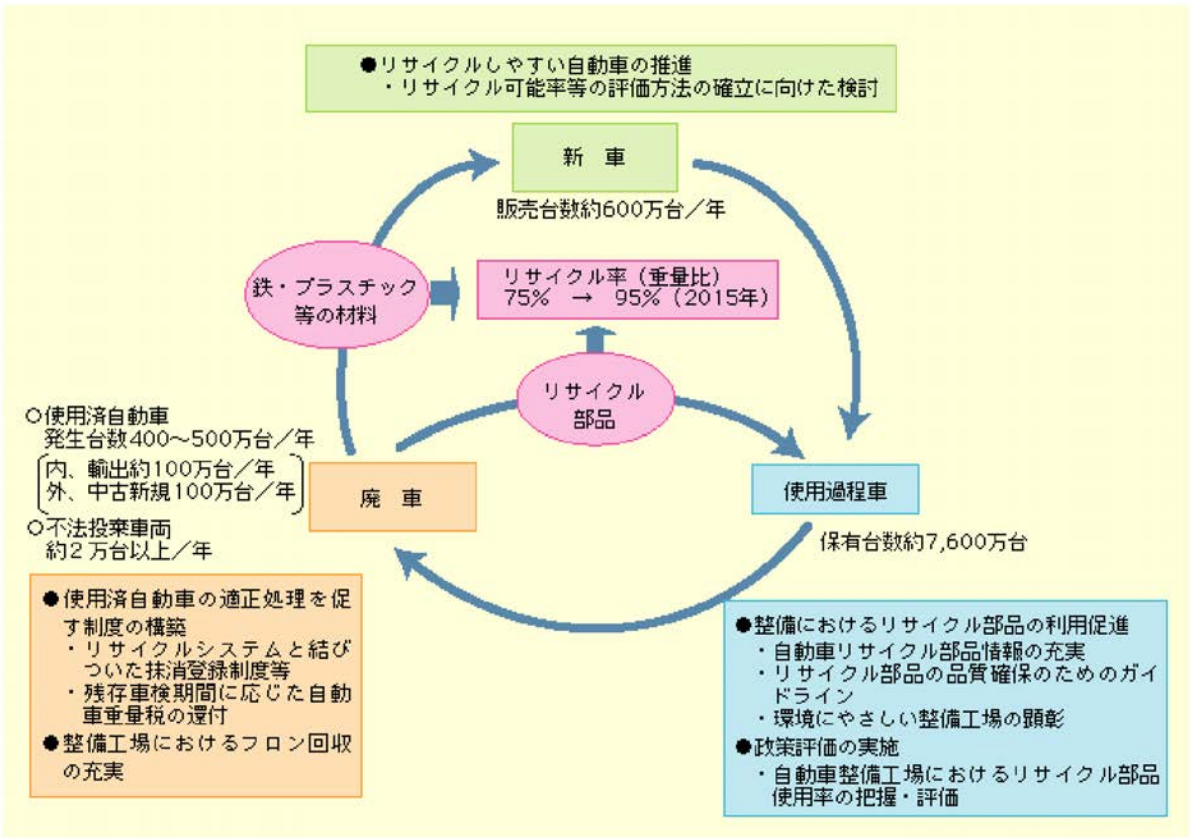
使用済自動車は年間400～500万台発生しており、埋立処分場の残余容量が逼迫していることなどを考慮すると、現時点におけるリサイクル率80%程度をさらに向上させることは喫緊の課題である。また、道路等において年間2万数千台に及ぶ大量の自動車の不法投棄も発生しており、生活環境の悪化を招き、道路交通の障害となり、処理の社会的コストも膨大となるなどその対策が急がれている。

このため、自動車製造業者を中心とした関係者に適切な役割分担を義務づけることにより使用済自動車のリサイクル・適正処理を図ることが可能となる新たなリサイクル制度を定めた「使用済自動車の再資源化等に関する法律(自動車リサイクル法)」の制定に併せ、平成14年7月に道路運送車両法を改正したところである。

具体的には、自動車の登録制度等について、1)自動車リサイクル法に従って解体されたことを確認した上で抹消登録等を行うこととする、2)一時抹消登録した自動車についても、その所有者は、解体又は輸出の事実を運輸支局等に届け出なければならないこととする等により、使用済自動車の適正処理の促進及び不法投棄の防止を図ることとしている。また、リサイクル部品在庫情報の充実や利用促進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)を提供するため、自動車環境アセスメント制度について検討を進めている。

図表II-7-1-9　国土交通省の自動車リサイクルに向けた取組み



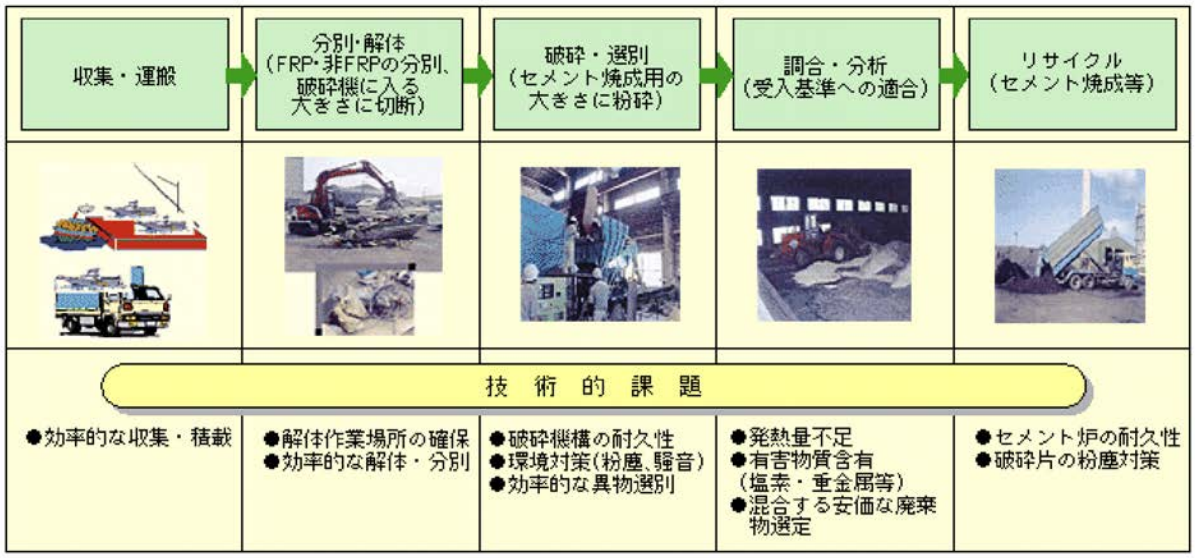
(2)FRP船リサイクル・リユース

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、不法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1)リサイクル技術の確立及びリサイクルシステムの事業化、2)リユース技術の確立を柱とした「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。また、瀬戸内海西部地域において、リサイクルシステム総合実証実験を行い、リサイクルシステム制度化に向けた検討に資する成果が得られた。

今後は、リサイクルやリユースに係る技術的課題、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年度のリサイクル制度運用開始を目指すこととしている。

図表II-7-1-10　FRP廃船リサイクルシステム事業化に向けた技術的課題



4. 環境負荷低減に資する資材調達の推進等

(1)グリーン調達における取組み(注1)

「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)」に基づく政府の「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」の一部変更(平成14年2月閣議決定)に伴い、国土交通省の「環境物品等の調達の推進を図るための方針」(平成14年4月決定、以下「調達方針」)を変更し、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13分野152品目)の拡充を図ったところである。

国土交通省としては、この調達方針に基づき、低公害車等の特定調達品目については、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、資材、建設機械の使用に当たり、事業毎の特性、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、平成14年度は、17品目(注2)を追加し、計28品目の資材、建設機械を使用した公共工事の調達を積極的に推進している。

(注)1 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。

2 建設汚泥から再生した処理土、高炉スラグ骨材、フェロニッケルスラグ骨材、銅スラグ骨材、鉄鋼スラグ混入アスファルト混合物、鉄鋼スラグ混入路盤材、透水性コンクリート、下塗用塗料(重防食)、バークたい肥、下水汚泥を用いた汚泥発酵肥料、環境配慮型道路照明、断熱サッシ・ドア、断熱材、照明制御システム、吸収冷温水機、自動水栓、自動洗浄装置及びその組み込み小便器

(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、「国土交通省木材利用推進連絡会議」を活用し、公共工事における木材利用推進を図っている。

また、間伐材を調達方針の調達品目に定め、間伐材を使用した公共工事の調達を積極的に推進している。さらに、平成14年8月に平成13年度における間伐材の調達実績を公表しフォローアップを図っているところである。

＜間伐材の利用事例＞



周囲との景観と水辺利用に配慮し、低水護岸に間伐材による階段護岸を設置【北海道（須部都川）】

第2節　地球温暖化対策の推進

1. 現状と取組みの方向性

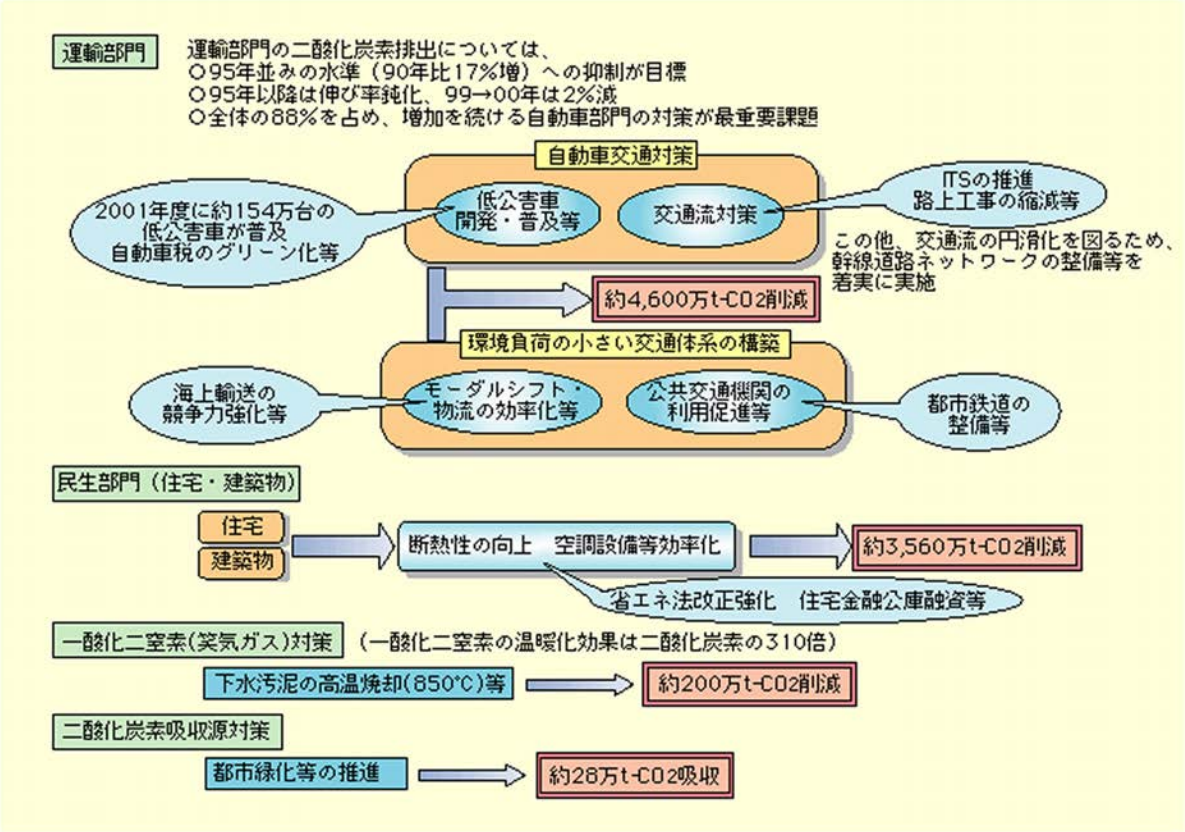
地球温暖化問題については、1997年の気候変動枠組条約第3回締約国会議で採択された京都議定書において、日本は二酸化炭素(CO_2)を始めとする温室効果ガスの排出について2008年から2012年までの間に基準年(1990年)比6%の削減を行うことが定められた(代替フロンであるHFC等の一部の温室効果ガスについては1995年比)。その後、平成13年にモロッコで開催された第7回締約国会議において、京都議定書の運用に関する細目を定める文書が合意された。これを受けて、関係省庁においては、約束を達成するための具体的対策の検討を進め、内閣総理大臣を本部長とする地球温暖化対策推進本部において、平成14年3月19日に我が国における京都議定書の約束を達成するためのこれからの対策をとりまとめた新たな地球温暖化対策推進大綱が決定された。

同大綱の決定により我が国として地球温暖化対策を着実に推進する枠組みが構築されたことから、京都議定書の受諾について6月4日に閣議決定し、同日に国連に受諾書を寄託した。また、京都議定書の国内担保法である「地球温暖化対策の推進に関する法律の一部を改正する法律」が、6月7日に公布された。

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、1990年から2000年の間に約21%と急増しており、何も対策をとらなければ、2010年の時点では1990年比で約4割も増加すると見込まれている。これを90年比17%増(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。このため、運輸部門においては、2010年時点で約4,600万t－CO_2の二酸化炭素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2%減に排出を抑制するため、全体で約8,350万t－CO_2の温室効果ガス排出削減が必要となっており、そのうち約3,560万トン－CO_2と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。

しかし、運輸部門では、同部門からのCO_2排出量の約6割を占める自家用乗用車の走行量の増加・大型化等により、2000年度末までに排出量が既に約21%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、1)低公害車の開発普及、2)交通流対策、3)モーダルシフト・物流効率化、4)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、2000年度末までに約21%増加しており、断熱性の向上、空調設備等の効率化など住宅・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II-7-2-1　国土交通省の地球温暖化対策



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。従って、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。

また、京都議定書では、温室効果ガス排出の削減を外国との協力により達成するため、京都メカニズムとして、1)クリーン開発メカニズム(CDM)、2)共同実施(JI)、3)排出量取引が定められている。CDMは開発途上国への技術・資金等の支援により実現された排出削減量を当該先進国の削減量として計上できる制度である。また、JIは支援先が先進国等である場合の同様の制度であり、排出量取引は先進国等との間で排出枠等の取引を行う仕組みである。これらは、民間事業者等の参加も認められており、事業の承認等一定の手続きを経た上で排出削減量を獲得することができる。京都メカニズムの活用は、地球温暖化対策推進大綱においても、京都議定書の約束を費用効果的に達成するための重要なツールとして位置付けられている。

我が国も京都メカニズムを円滑に活用し得る環境を整備するため、地球温暖化対策推進本部決定により、平成14年7月に京都メカニズム活用連絡会が開催された。国土交通省は同連絡会の構成省庁になっており、関連する分野の案件について、CDM及びJIのプロジェクトの開始から京都議定書に基づく排出削減量の発行に至るまでの側面支援を行うべく、9月に相談窓口を設置するとともに、JI及びCDMに関する申請受付を開始した。

2. 燃料電池の開発・普及

燃料電池自動車及び定置用燃料電池の実用化・普及は、運輸部門及び民生部門における二酸化炭素排出抑制に寄与すること、さらには、我が国の産業競争力強化や新規産業・雇用創出も期待できることから、我が国における実用化・普及が強く期待されている。

(1)燃料電池プロジェクトチーム

平成14年2月に国土交通省、経済産業省、環境省の三省副大臣からなる燃料電池プロジェクトチームが設置され、燃料電池の実用化・普及の加速化に向けた課題の抽出を行うとともに、今後拡充・強化すべき具体的な施策について検討を重ねた。同年5月に、「燃料電池プロジェクトチーム報告書」を取りまとめ、燃料電池自動車500万台、定置用燃料電池1,000万kWを2020年(平成32年)の導入目標として設定した。同報告書には、今後拡充・強化すべき以下の施策が提言された。

・産学官の適切な役割分担のもと、戦略的技術開発の推進
・実証実験、先進的モデル事業の推進を通じた環境特性、安全性等の客観的なデータの収集
・将来必要な社会的コンセンサスの育成
・国際標準化対応のための安全性・信頼性等の試験評価手法の確立
・2005年(平成17年)を目途に安全性の確保を前提とした包括的な規制の再点検

(2)燃料電池自動車の開発・率先導入

燃料電池自動車は、従来の自動車と比較してエネルギー効率が格段に高く、静粛性に優れ、大気汚染の原因となるNOx、SPM(浮遊粒子状物質)等もゼロであるという特徴を有していることから、21世紀における環境と調和した車社会の主役になるものと期待されている。トヨタ・ホンダ等の各自動車メーカーも燃料電池自動車の開発を進め、平成14年11月には、国土交通大臣の認定を取得し、全国各地で公道走行試験を行うなど、実用化に向けた開発が進められている。

また、「平成15年にも試験的な市販が想定される燃料電池自動車を政府として率先導入する。」旨の小泉内閣総理大臣の発言等を受け、14年12月に国土交通省においても公用車として1台導入した。

このほか、燃料電池バスについても、14年9月27日に大臣認定を行い、「次世代低公害車プロジェクト」として公道における実証実験を行っているところである。

また、毎年3月頃に「燃料電池自動車国際シンポジウム」を開催し、燃料電池自動車に対する社会的な関心を高め、広く国民一般への周知を図ることにより、燃料電池自動車の普及の促進を図っている。

＜燃料電池自動車（バスと乗用車）＞



(3)燃料電池の住宅への導入に向けた技術開発

住宅に係る民生部門のエネルギー消費は全エネルギー消費量の約8分の1を占め、住宅分野は環境対策を推進する上で大きな役割を担っており、住宅における燃料電池の早期実用化に向け、技術開発を推進する必要がある。

このため、燃料電池の住宅への導入に向けた技術開発を推進するため、用途や規模、立地等を勘案してモデル的実証実験を平成15年度に実施する予定である。

(4)燃料電池に係る規制の再点検

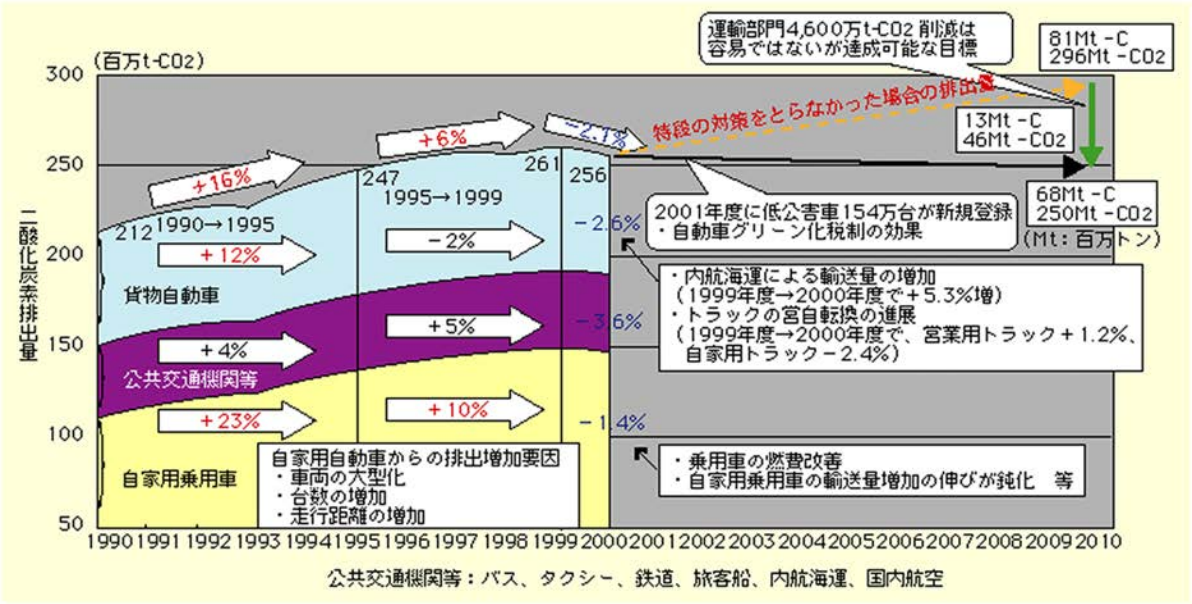
平成14年5月に、内閣官房及び関係省庁からなる「燃料電池実用化に関する関係省庁連絡会議」が設置され、燃料電池に係る規制について政府全体として安全性の確保を前提とした包括的な規制の再点検を実施した。その結果に基づき、燃料電池に係る個々の規制の見直しを平成16年までに実施することとしている。

特に、燃料電池自動車については、一般への本格的な導入が予定されている17年を目途に、安全・環境基準の見直しを行い、その大量生産・普及に備えることとしている。

3. 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、1995年(平成7年)以降1999年(平成11年)までのCO_2の排出状況をみると、貨物自動車については2%の減少、公共交通機関等は5%の増加となっている。一方で、自家用乗用車からの排出量は、走行距離の増加・車両の大型化により10%と引き続き増加しており、自家用自動車についての対策が不可欠となっている。このような中、平成11年から12年にかけては、内航海運による輸送量の増加、トラックの営自転換の進展及び乗用車の燃費改善等により、運輸部門からのCO_2排出量が約2.1%減少する等一定の成果が上がりつつあるが、運輸部門の削減目標を達成すべく、引き続きCO_2排出削減のための対策を推進することが必要である。

図表II-7-2-2　運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



具体的には以下のように対策を推進している(括弧内は新たな地球温暖化対策推進大綱によるCO_2排出削減見込み量)。

1)自動車交通対策(約2,950万t)

・低公害車の開発・普及等(約2,060万t)

自動車税のグリーン化等の活用により低公害車の開発・普及を促進する。

・交通流対策(約890万t)

ITSの推進、路上工事の縮減等により、交通流の円滑化、交通需要の調整を図る。

2)環境負荷の小さい交通体系の構築(約1,580万t)

・モーダルシフト・物流の効率化等(約910万t)

海上輸送の競争力強化によるモーダルシフトの推進、物流の効率化等を推進する。

・公共交通機関の利用促進(約670万t)

また、都市鉄道の整備やサービス・利便性の向上等により、自家用乗用車から公共交通機関への転換を促進するほか、船舶排出ガス問題への対応等への取組みを行っている。この他、交通流の円滑化を図るため、幹線道路ネットワークの整備等を着実に推進している。

(1)低公害車の開発・普及

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。

既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挙げられる。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対し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年を超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。

これらの取組みにより、技術開発の進展や自動車メーカーの協力、ユーザーの環境志向も相まって、自動車税のグリーン化税制で軽減の対象となる自動車の型式数は、平成12年12月末79型式から、14年9月末には253型式に増加し、14年度上半期において新車新規登録台数の約57%にあたる約107万台の低公害車が新たに登録されている。特に、超低排出ガス(☆☆☆)(注2)かつ低燃費ガソリン車については、同期間における全新車新規登録台数の約21%であり(12年度下半期においては約1%)、低公害車のなかでも特に排出ガス性能に優れた自動車の登録が増加してきている。このような状況を踏まえ、平成15年度税制改正では、軽減対象をより環境性能の優れたものに絞込みを行うとともに、LPG自動車を対象に加え、燃料電池自動車を含む電気自動車等についても引き続き対象とすることとしている。なお、自動車取得税について、低燃費車特例の軽減対象に関し同様の絞込みを行いつつ、LPG自動車を対象に加えるとともに燃料電池自動車を含む電気自動車等についても引き続き軽減対象とし、また、低PM認定車への特例措置を新設することとしている。

図表II-7-2-3　自動車税のグリーン化・自動車取得税の軽減措置(平成15年度税制改正後

	自動車税 （総排気量区分等により税額を設定）	自動車取得税 （営業用3%、自家用5%）
電気自動車 天然ガス自動車 メタノール自動車	50%軽減	2.7%軽減
ハイブリッド自動車	☆☆☆ 50%軽減	バス・トラック　2.7%軽減 乗用車　2.2%軽減
低燃費かつ 低排出ガス認定車		☆☆☆ 取得価格から 30万円控除

（注）1　自動車税の重課については、平成15年度に車齢11年超のディーゼル車、車齢13年超のガソリン車は平成16年度に10%重課。
2　自動車税の軽課については、平成15年度に新車新規登録した車について、平成16年度分を軽減。
3　自動車取得税については、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリット自動車は平成15・16年度に取得した車、低燃費かつ低排出ガス認定車は平成15年度に取得した車が軽減対象。

2)国における率先導入

内閣総理大臣の低公害車率先導入方針及びグリーン購入法に基づく国土交通省の「環境物品等の調達の推進を図るための方針」などに基づき、平成16年度末までに一般公用車を電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリット自動車、☆☆☆かつ低燃費車に切り替えるよう、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。

◎環境物品等の調達の推進を図るための方針

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145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277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、調達目標は100%とする。

3)低公害車開発・普及のための支援策

平成14年度には、大都市地域における低公害バス・トラックの導入支援、大型ディーゼル車等に代替する次世代低公害車の開発及び安全・環境上の技術基準の策定を実施している。

この他、低公害車購入に必要な実用的情報を、地方自治体・企業等の自動車購入責任者に対し直接提供する「低公害車メールマガジン」を発行しているほか、これらの事業者と国の間で双方向に情報を交換する「低公害車フォーラム」を運営するためのシステム構築を行っている。また、地方運輸局において、低公害車導入促進協議会を設置し、地方公共団体、運輸事業者、産業界等に対して低公害車への切り替え要請や啓発活動を行っている。

4)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。この結果、平成12年度に出荷されたガソリン乗用車のうち約50%が燃費基準を達成しており、平均燃費値は、平成7年度と比較して約14%向上した。また、車両総重量2.5トンを超える重量車の燃費測定方法やLPG自動車の燃費基準について取りまとめた。

5)大型トラックに対する速度抑制装置装備の義務付け

高速道路における速度超過による事故の防止、消費燃料の抑制を図るため、大型トラックの走行速度を90km/h以下とする速度抑制装置の装備を平成15年9月から大型トラックに義務付けることとしている。

6)トラック運送事業者におけるグリーン経営の促進

トラック運送事業において、エコドライブの実施、低公害車の導入、自動車の点検・整備等の環境改善に資する取組みを実践するグリーン経営を推進するため、グリーン経営推進マニュアル(平成14年3月策定)の普及を推進しており、旅客自動車運送事業についても、バス、法人ハイヤー・タクシー事業の業態に合ったグリーン経営推進マニュアル(平成14年12月策定)の普及を推進している。

7)EFV(Environmentally Friendly Vehicle)国際会議

主要国交通大臣会合(平成14年1月)や「持続可能な開発に関する世界首脳会議」(14年8月26日から9月4日開催)において国際的な政策協調による環境にやさしく低廉で社会的に受入れ可能な優れた車両技術の開発や普及の必要性が指摘されたことを踏まえて、平成15年1月23、24日、東京にて、国際的な政策協調を進める機会を提供することを目的とし、第1回EFV国際会議を開催した。19の国・国際機関から約140名の参加のもと、EFVの普及促進及び環境性能を大幅に改善した次世代EFVの開発推進、更には自動車排出ガスに密接に関連する燃料品質や発展途上国における対策について議論が行われ、2005年には第2回EFV国際会議を開催することとなった。

(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

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、関係機関との連携による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。

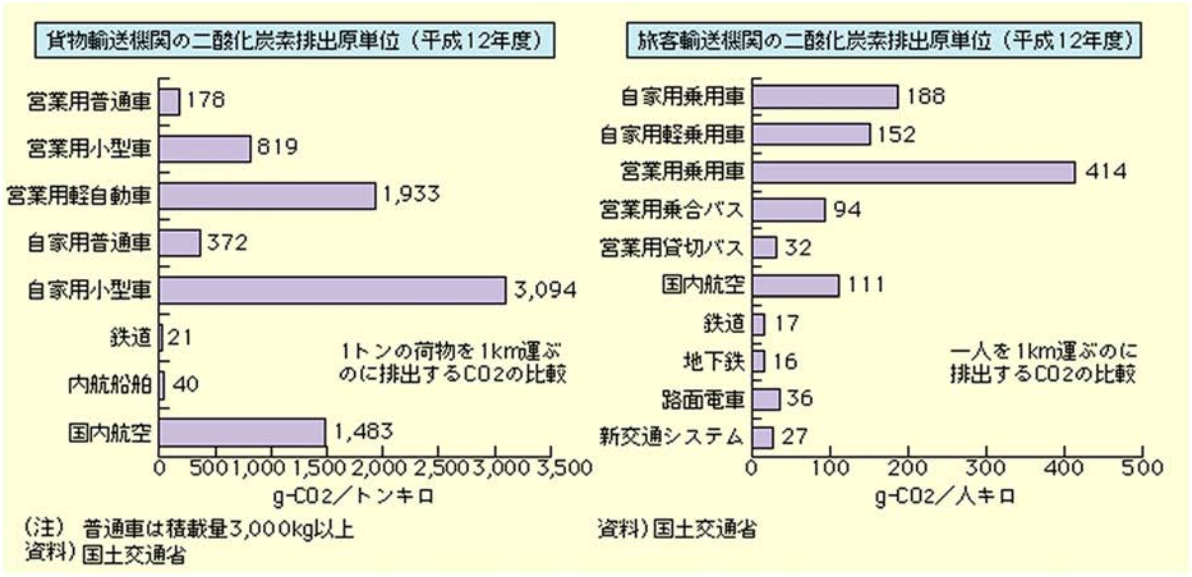
(3)モーダルシフト推進を始めとする物流の効率化等

現状、国内物流における輸送機関分担率では自動車が最大であり、50%を超えている。しかしながら、大量輸送機関である鉄道・内航海運の単体の排出原単位(1トンキロ輸送あたりに排出する二酸化炭素の量)に比してトラックの排出原単位は大きく、運輸部門の輸送機関別CO_2排出割合においても、他の輸送機関との比較で上位となっている。国内物流を支え、かつ温暖化効果ガスの排出を抑制するためには、トラック単体の低公害化等と併せて、鉄道・内航海運等、単体のエネルギー消費効率の良い輸送機関の利用率を上げることが必要である。

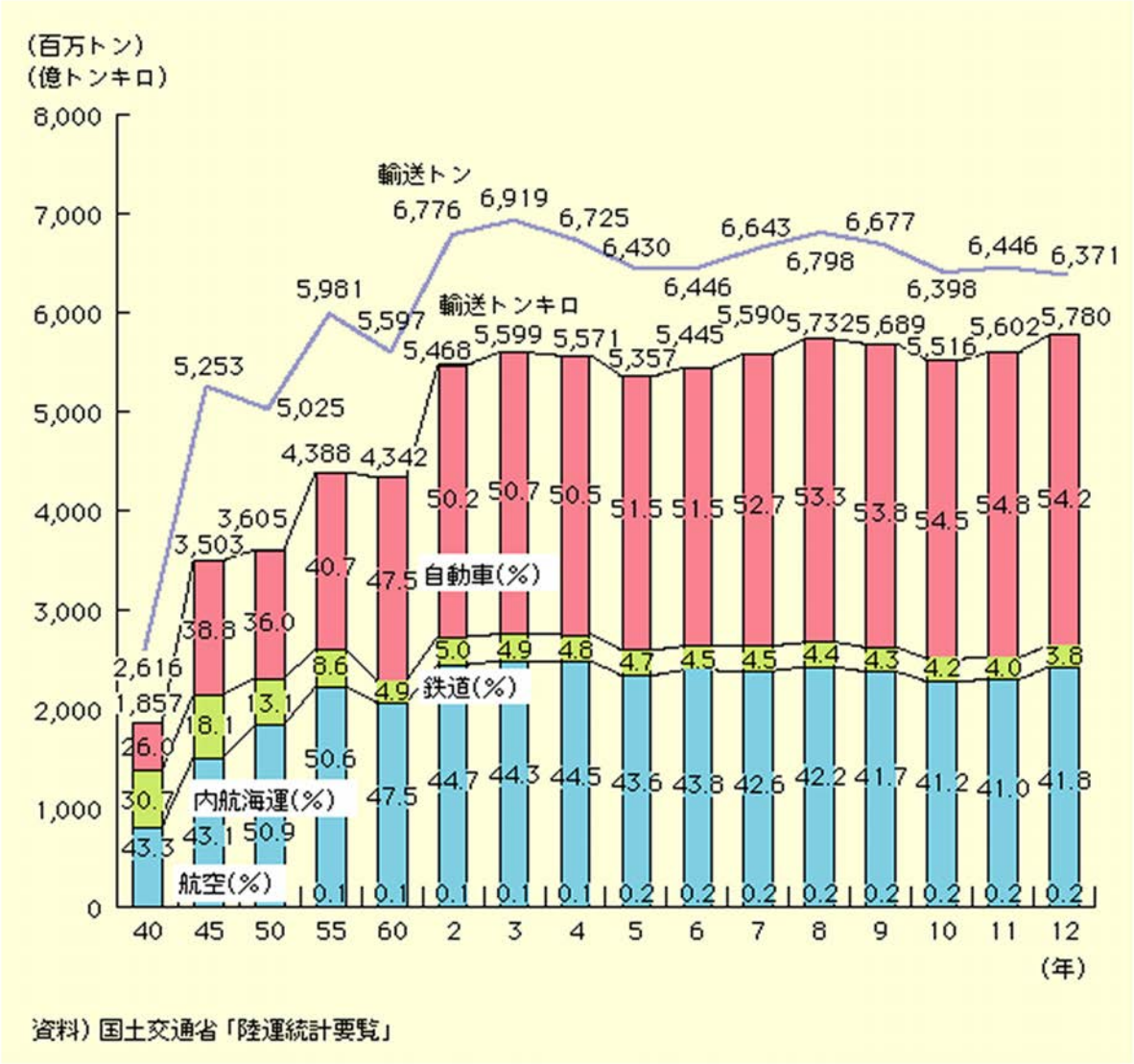
地球温暖化対策推進大綱では、モーダルシフト・物流の効率化等によって、910万tの二酸化炭素排出削減を目指すこととしている。これを達成するために、鉄道及び内航海運の抱えるボトルネックの解消、貨物鉄道駅や港湾における道路輸送との結節の円滑化等を推進している。

具体的には、鉄道においては、我が国における幹線物流の大動脈をなす山陽線の輸送力増強事業の推進等により利便性向上を図っている。内航海運においては、次世代内航船(スーパーエコシップ)の開発・導入、規制の見直し等を内容とする次世代内航海運ビジョンの具体化、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備、海上ハイウェイネットワークの構築、運輸施設整備事業団の共有建造制度の活用によるモーダルシフト船等の政策課題に適合した船舶の建造促進等により競争力の強化を図っている。さらに、貨物運送取扱事業法の改正により、従来航空及び鉄道に限定していた第二種利用運送事業者の幹線輸送モードを、海運に関しても取扱可能とする規制緩和を行い、利用運送事業者による内航海運利用の推進を促すとともに、国際海上コンテナターミナル及び多目的国際ターミナルの整備を推進すること等により物流の効率化を図っている。

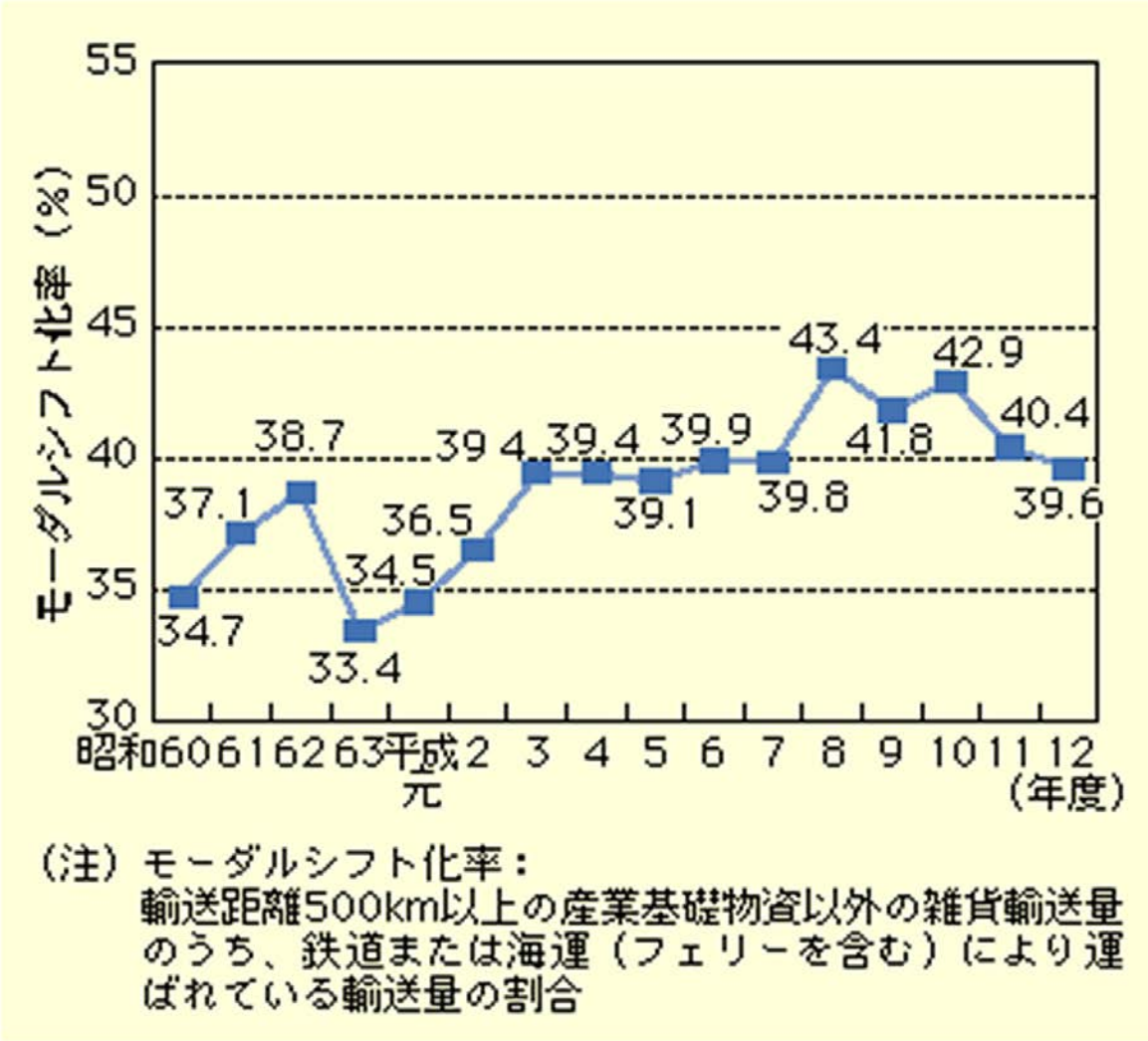
図表II-7-2-4　貨物・旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位(平成12年度)



図表II-7-2-5　国内貨物輸送量の推移

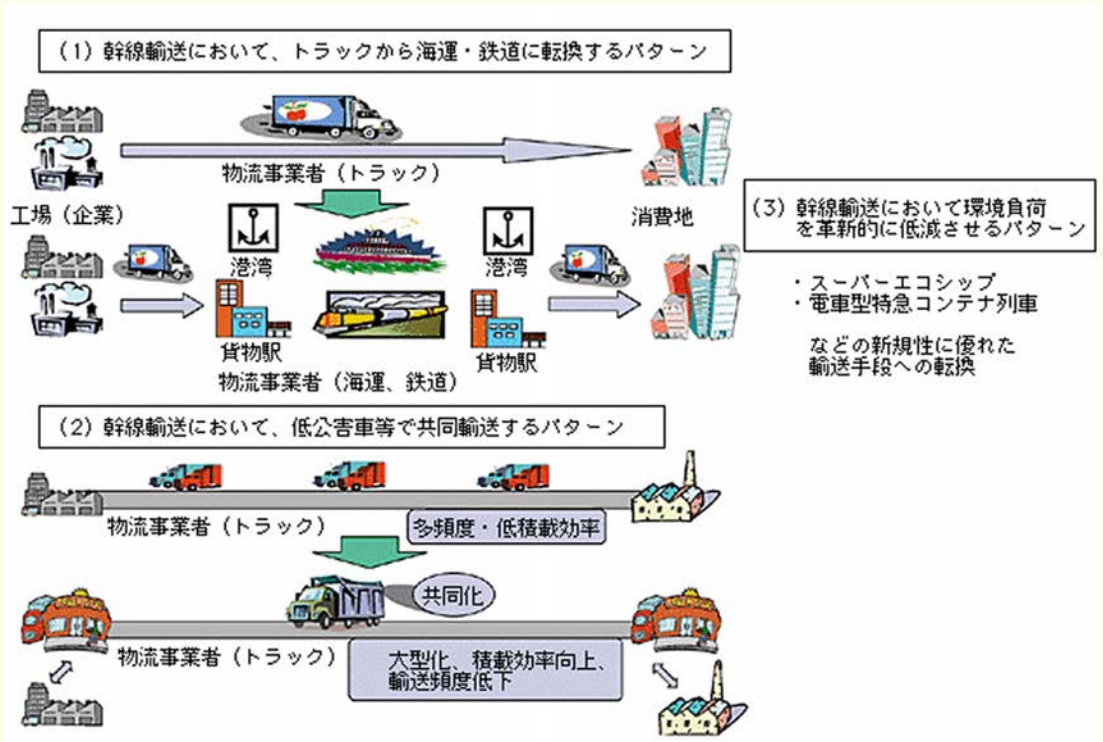


図表II-7-2-6　モーダルシフト化率の推移



また、平成14年度には、モーダルシフトを始めとする幹線物流の環境負荷の低減に向けた取組みを開始しようとする事業者を対象とした「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」として、二酸化炭素排出量削減効果の大きい取組みを選定して補助を行い、環境負荷の小さい物流システムの定着を図っている。平成14年度の実証実験の具体的な事例としては、北海道から千葉まで、トラック輸送を行っていた特別積み合わせ貨物を長距離鉄道輸送へ転換する取組み等がある。

図表II-7-2-7　実証実験


（1）幹線輸送において、トラックから海運・鉄道に転換するパターン
物流事業者（トラック）
工場（企業）
消費地
港湾
港湾
貨物駅
貨物駅
物流事業者（海運、鉄道）
（3）幹線輸送において環境負荷を革新的に低減させるパターン
・スーパーエコシップ
・電車型特急コンテナ列車
などの新規性に優れた輸送手段への転換
（2）幹線輸送において、低公害車等で共同輸送するパターン
物流事業者（トラック）
多頻度・低積載効率
共同化
物流事業者（トラック）
大型化、積載効率向上、輸送頻度低下

(4)公共交通機関等の利用促進

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。そのために様々な施策を通じ、公共交通機関の利用促進を図っている。平成15年度からは、新たに、公共交通への利用転換促進のため交通事業者が行う先進的な利便性向上策の実験に対して支援することとしている。

(5)船舶排出ガス問題への対応等への取組み

船舶からの温室効果ガスの削減について、現在IMO(国際海事機関)で検討されており、我が国はCO2等の温室効果ガスに関する調査結果を提出するなど積極的に対応しているところである。

また技術開発については、既存のガスタービンエンジンより燃料消費量を約30%削減でき、かつNOx排出量も高速ディーゼルエンジンの約1/10という世界最高水準の舶用ガスタービンエンジン(SMGT：スーパーマリンガスタービン)の開発に成功したが、さらに、平成18年度からの実用化を目標に、これを装備した次世代内航船(スーパーエコシップ)の研究開発も進めている。

図表II-7-2-8　スーパーエコシップ



4. 住宅・建築物、下水道及び都市緑化等に関する対策

(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、社会資本整備審議会の答申(平成14年1月30日)も踏まえ、以下のような施策や支援を実施している。

1)住宅

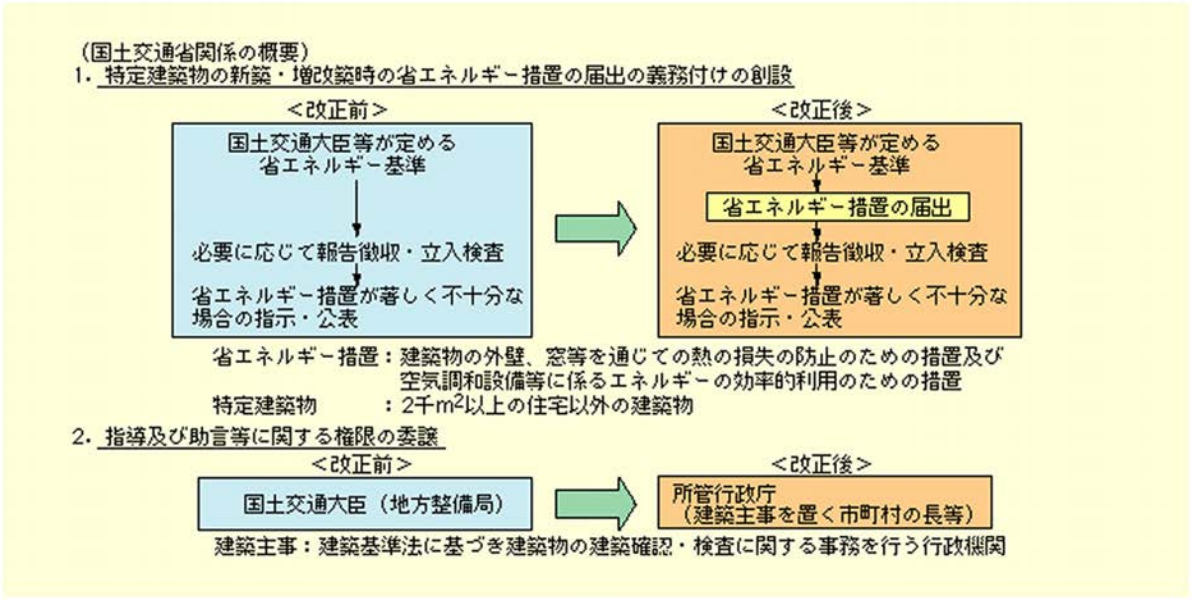
これまで、エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく建築主の判断基準、設計及び施工の指針(省エネルギー基準)を改正・強化するとともに、住宅金融公庫の優遇措置(注)を活用して、省エネルギー性能の高い住宅の普及を推進してきている。

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品質確保促進法に基づく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・強化を図ってきており、さらに、平成14年7月に省エネ法(エネルギーの使用の合理化に関する法律)を改正し、特定建築物の省エネ措置の届出を義務化することとした。また、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等の支援制度とあわせて建築物の省エネルギー化を図っている。

図表II-7-2-9　省エネ法のスキーム図



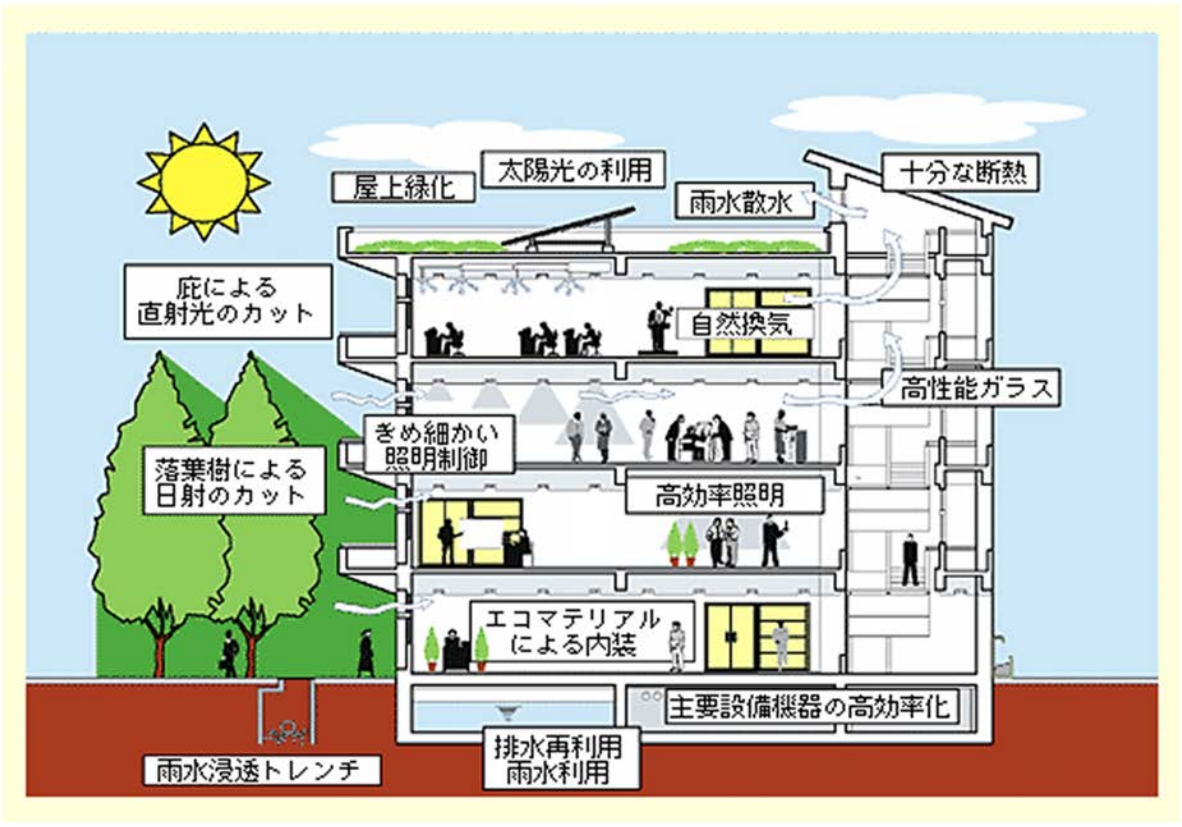
(注)省エネルギー住宅に対する金利の優遇や貸付額の増額

(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、平成14年10月現在で6物件が完成している。平成14年度においては、新たに新潟第2地方合同庁舎ほか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、札幌第1地方合同庁舎等13物件に着手した。これらの施設においては、太陽光発電や屋上緑化など、新技術による対策も取り入れている。

さらに、既存官庁施設に対する環境負荷低減対策を促進するため、中央官庁庁舎については平成14年度に、地方官庁施設については平成14年度から3ヵ年でグリーン診断(注)を実施し、今後の施設整備の基礎資料とするとともに、グリーン改修の効果検証に活用することとしている。

図表II-7-2-10　グリーン庁舎イメージ図



(注)既存官庁施設の環境に対する配慮度合いを評価すること。施設のエネルギー使用量等を調査・分析し、CO2削減に効果的な改修項目の選定やその概略効果の把握等を行う。

(3)環境共生住宅市街地の普及促進

地球温暖化防止等の地球規模での環境問題に総合的に配慮した環境共生住宅の普及を促進するため、環境への負荷を低減するモデル性の高い住宅市街地の整備を推進する「環境共生住宅市街地モデル事業」を実施している。本事業により、環境共生施設(注)の整備費等に対し、補助を行っており、平成14年度には、住宅へのSI(スケルトン・インフィル方式の導入に要する費用等を補助対象に追加した。平成14年度には、12地区において実施している。

(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

(4)下水道における温暖化対策

下水道における温暖化対策としては、地球温暖化対策推進大綱に示されている下水汚泥焼却施設における燃焼温度の高温化や下水道の普及に伴う汚水処理の高度化による一酸化二窒素の削減、下水汚泥を用いたバイオマス発電・熱利用や下水・下水処理水の熱エネルギーの利用、省エネルギー機器の導入によるエネルギーの有効利用等の推進を図っている。

(5)都市緑化等によるCO_2の吸収源対策の推進

都市緑化等については、「緑の政策大綱」や市町村が策定する「緑の基本計画」等、国及び地方公共団体における緑の保全、創出に係る総合的な計画に基づき、都市公園の整備、道路、河川・砂防等における緑化、既存の民有緑地の保全、建築物の屋上、壁面等の新たな緑化空間の創出等を積極的に推進している。また、「エコポート政策」による港湾の緑化等を推進している。

第3節　地球環境の観測・監視

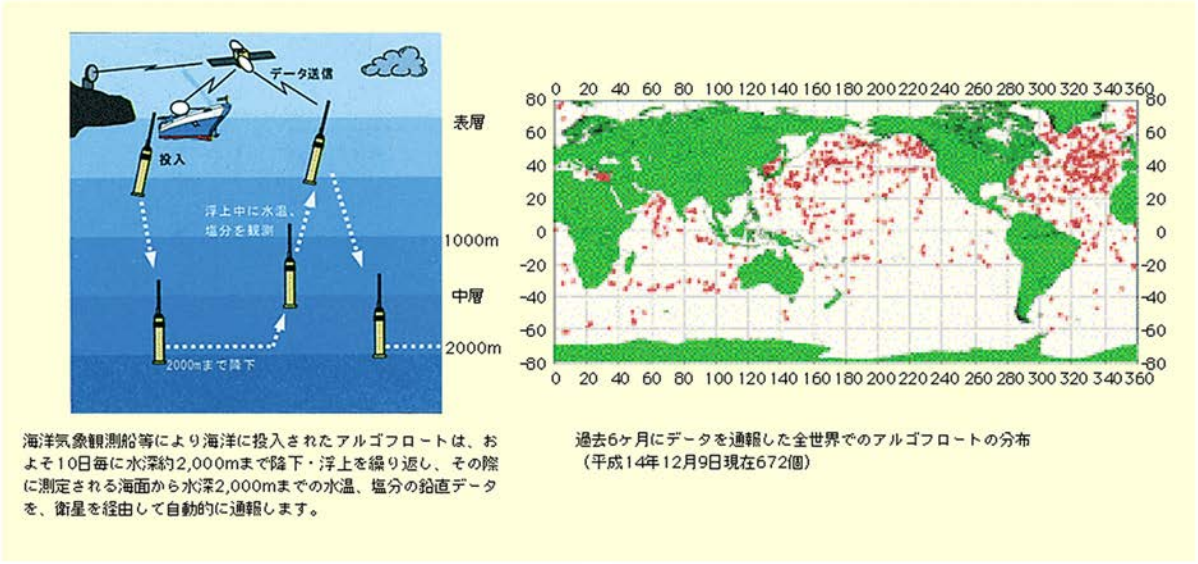
1. 地球環境モニタリングと地球温暖化予測

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水温や塩分を始めとする海洋観測を充実させることが必要となっている。

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)などの関係機関による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し、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、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」を進めており、アルゴフロートの展開の一部を担当するとともに、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を運用している。また、ARGO計画で得られるデータをはじめとする海洋観測データや大気の観測及び予測データを用いて数値計算により海洋の状態を予測する海水温予測モデルの高度化を図るとともに、平成14年5月からは、データベースの高度化を図った。ARGO計画の進展により、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。

また、気象研究所では、気候モデルの開発や数値実験を行い、「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」などの国際的な取組みへ貢献している。さらに、黄砂予測情報の提供を目指したモデル開発等を行っている。

図表II-7-3-1　高度海洋監視システム(ARGO計画)の観測概要



海洋気象観測船等により海洋に投入されたアルゴフロートは、およそ10日毎に水深約2,000mまで降下・浮上を繰り返し、その際に測定される海面から水深2,000mまでの水温、塩分の鉛直データを、衛星を経由して自動的に通報します。

過去6ケ月にデータを通報した全世界でのアルゴフロートの分布
(平成14年12月9日現在672個)

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である「地球地図」を整備する「地球地図プロジェクト」を推進している。我が国は、「地球地図国際運営委員会」の事務局を務め、国連持続可能な開発に関する世界サミット(WSSD)をはじめとした国連会議の場での発言やフォーラム開催等を通じて、世界129の国と地域(平成15年3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、昭和31年の第1次観測以来、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43次夏隊(平成13年11月28日～14年3月28日)では、昭和基地周辺における水準測量等を実施した。

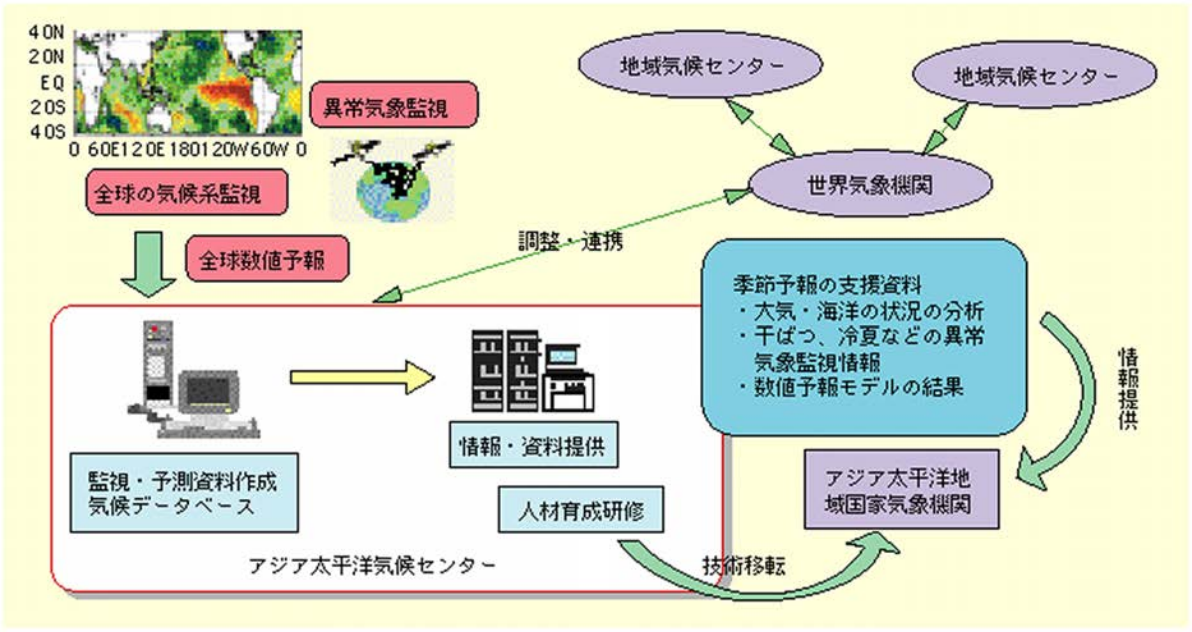
また、気象庁では昭和31年以来、昭和基地等でオゾン、日射・放射量、地上、高層等の気象観測を継続して実施している。それらのデータは天気予報や気候変動の研究等に用いられるほか、南極のオゾンホールの発見・解明に大きく寄与し、国際的な施策策定のために有効活用されている。

さらに、海上保安庁では昭和31年以来、海洋定常観測及び漂流ブイの追跡観測を実施している。それらのデータは、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に必要であり、地球規模の気候システムの解明に寄与している。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。

4. アジア太平洋気候センターの設置

気候変動とそれに伴う異常気象等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気候センターを設置し、地域一体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こととしている。この中で気象庁は、アジア太平洋地域の先進的な気象機関として、気候監視・長期予報等に資する基盤的な情報提供とそれらをもとに地域内の各国が適切な気候情報を作成するのに必要な技術支援や人材育成を行う役割を果たすため、平成14年4月にアジア太平洋気候センターを設置した。同年7月には、気候情報提供業務においてアジア太平洋地域の国家気象機関が果たすべき役割と必要となる国際協力について話し合うため、「気候サービスの高度化に関するアジア太平洋気象庁長官会議」を開催した。この会議での合意を踏まえて、同年10月からは各国気象機関に対する異常気象等の監視と、長期予報等の予測に関する情報提供を開始するとともに、12月にはこれらの情報の利活用に必要な技術向上・情報交換のため、東アジア・東南アジア各国気象機関の専門家会合を開催した。

図表II-7-3-2　アジア太平洋気候センター



第4節　豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり

我が国は、南北に長く、地形の起伏に富むうえ、四季の変化も相まって多様で豊かな自然環境を有しているが、ここ数十年の間に、身近な存在であった動植物までが絶滅危惧種になるなど、豊かな自然環境が損なわれつつある。このため国土の自然環境を保全するのはもちろんのこととして、過去に失われた自然環境を積極的に再生・修復することが求められるようになってきている。

このような背景のもと、平成14年12月に自然再生推進法が成立している。この法律は、河川、湿原、干潟、藻場、里山等を保全、再生、創出することを目的に地域住民、NPO等の多様な地域の主体が自然再生に取り組む枠組みを定め、自然再生を推進するものである。

国土交通省では、平成14年度に蛇行した河川の復元等を行う「自然再生事業」及び公園緑地整備による植生回復を行う「自然再生緑地整備事業」を創設するとともに、干潟・藻場の再生等を行う「海域環境創造事業」を推進することとしており、地域住民、NPO等との連携を図りながら、豊かで美しい自然環境を有する国土の形成を目指している。

＜豊かな自然環境＞



釧路湿原（北海道）



荒川（旧川）（埼玉）

1．豊かな河川環境の形成

(1)良好な河川環境の保全・形成

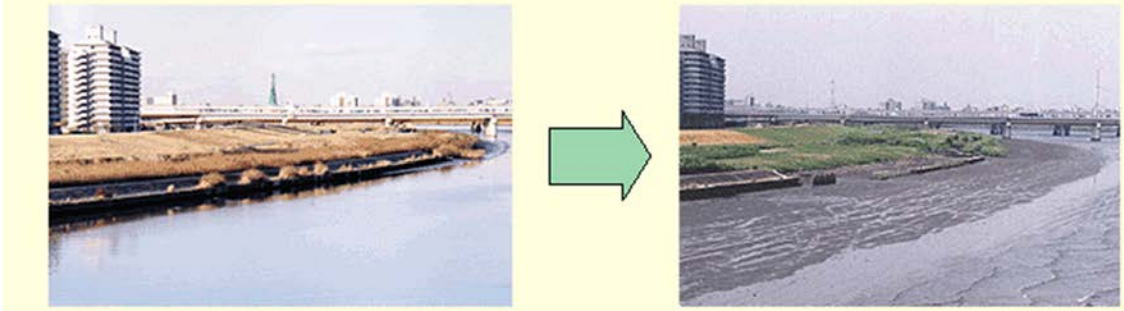
河川整備にあたっては多自然型川づくりを基本としており、必要とされる治水上の安全性を確保しつつ、生物の良好な生息・生育環境をできるだけ改変しないようにし、改変せざるを得ない場合においても最低限の改変にとどめることとして、良好な河川環境の復元が可能となるように努めている。また、堰、床止、ダム等の河川横断施設については、魚道の設置や改善などにより魚介類の河川上下流の遡上・降下環境の改善を積極的に行っている

＜多自然型川づくり(八東川、鳥取県八頭郡若桜町)＞



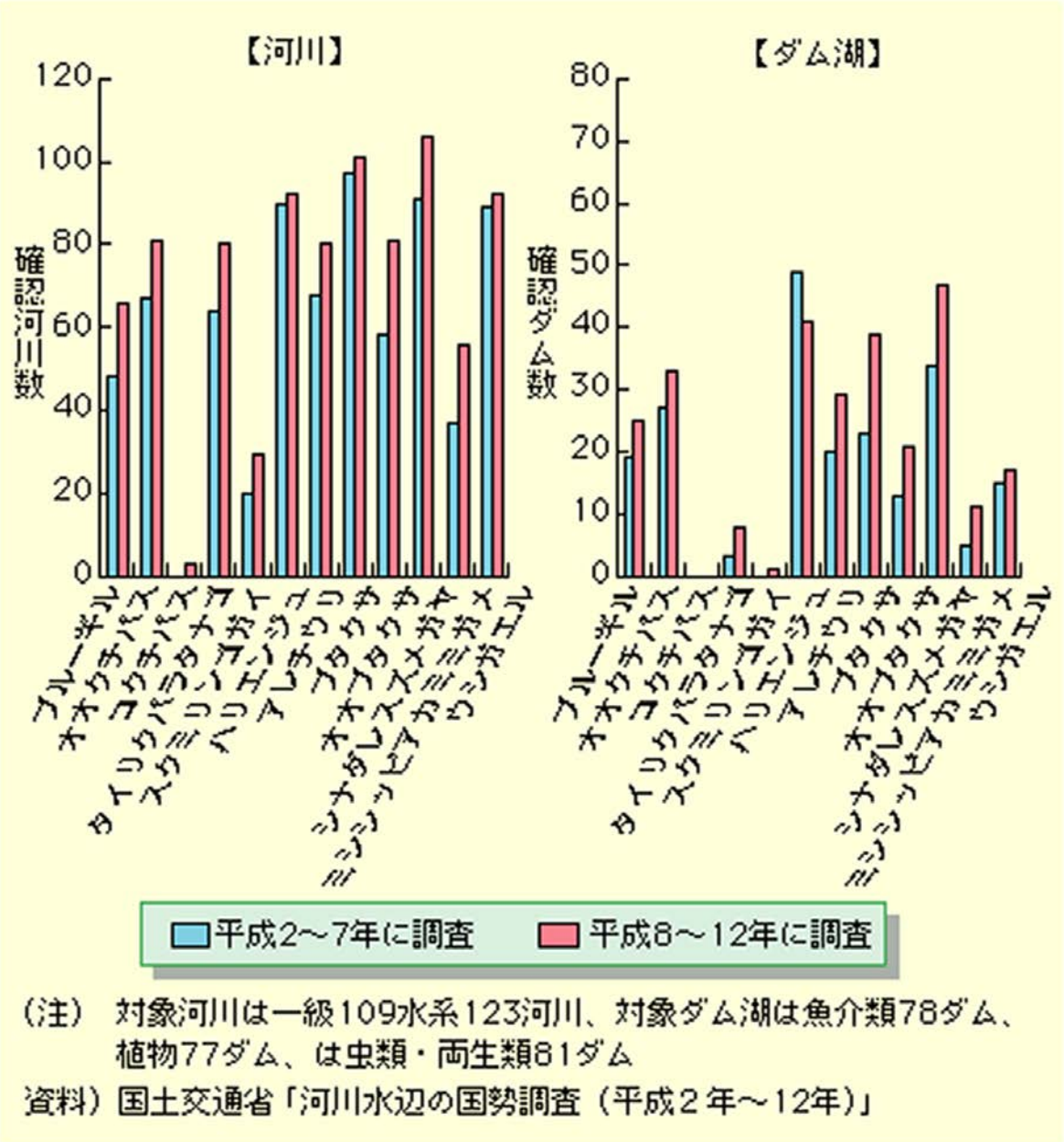
さらに、多様な自然環境を有する本来の川の姿を戻すために、平成14年度に創設した自然再生事業により河川の蛇行復元や河畔林の整備、乾燥化傾向にある湿地の冠水頻度を増加させる等の湿地、干潟の再生等を釧路川、荒川等全国23箇所において科学的知見に基づき推進している。

＜干潟再生の例(荒川下流、東京都)＞



一方、生物多様性を保全する上で大きな脅威の一つとなっている外来種は魚類、植物をはじめとして全国の河川での生息域が拡大しており、各地で生態系への影響等が問題となっている。平成13年度に「河川における外来種対策に向けて(案)」を取りまとめたが、平成14年度はさらに各地の取組みや対策事例の情報を集約し、河川管理における適切な外来種対策に取り組んでいる。

図表II-7-4-1　外来種の生息域の拡大状況



（注）　対象河川は一級109水系123河川、対象ダム湖は魚介類78ダム、植物77ダム、は虫類・両生類81ダム

資料）国土交通省「河川水辺の国勢調査（平成２年～12年）」

以上の施策を進めるにあたっては、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。そのため、河川水辺の国勢調査、河川生態学術研究及び世界最大級(延長約800m)の実験水路3本をもつ自然共生センターでの取組み等、様々な調査・研究が行われている。

(2)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、14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、平成13年度に引き続き全国に先駆けて、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。
○岐阜県神通川水系の小鳥川ダムの副ダムに流入する月ヶ瀬谷の取水堰堤において、全国で初めて、自然流況に近い放流(堰堤への流入量の約5割)を実施している。
○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っている。

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。

(3)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。14年度においては、ダムの排砂バイパスの設置や荒廃地の緑化、堆積土砂の養浜等への活用等を行っている。

(4)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。

(5)川と人との豊かな関係の構築

川は地域に身近に存在する自然空間として、近年、環境学習や自然体験活動等の様々な活動が活発に行われてきている。平成14年度から「総合的な学習の時間」が本格的に開始されたこと等を踏まえ、子どもたちが安全に水辺で遊び、学べるためのプロジェクトや情報発信を行っている。

○「子どもの水辺」再発見プロジェクト

市民団体、教育関係者、河川管理者等が連携して、地域の身近な水辺における環境学習や自然体験活動を推進するため、遊びや自然体験活動の場となる水辺を「子どもの水辺」として登録。平成14年には、市民団体・NPOが中心となって取り組めるよう新たな仕組みを加えるとともに、「子どもの水辺サポートセンター」を新たに設置し、活動に役立つさまざまな支援を、文部科学省及び環境省と連携して実施。

＜子どもの水辺＞



子どもの水辺サポートセンターの内部



「子どもの水辺」での活動の様子（近木川（大阪府））

○水辺の楽校プロジェクト

「子どもの水辺」として登録された箇所において、堤防の緩傾斜化や安全に水辺に近づける河岸整備などを実施。

○川の生き物調べ

川にすむ生き物を調べ、川の水質調査を行うことを通じて、身近な河川に接し、川への関心を呼び起こすことを狙いとして実施(環境省と連携)。

○「川で学ぼう」「川であそぼう」ホームページ

学校の先生が河川をテーマとして総合的な学習を行う際などに参考となる情報を発信するとともに、子どもたちの川あそび、自由研究等を支援。

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っており、これらの市民団体との連携を進めており、特に、川には危険が内在し、安全に活動するためには正しい知識が不可欠であることから、市民団体が中心となって設立された「川に学ぶ体験活動推進協議会(RAC)」等と連携し、川の指導者育成等を推進していく。

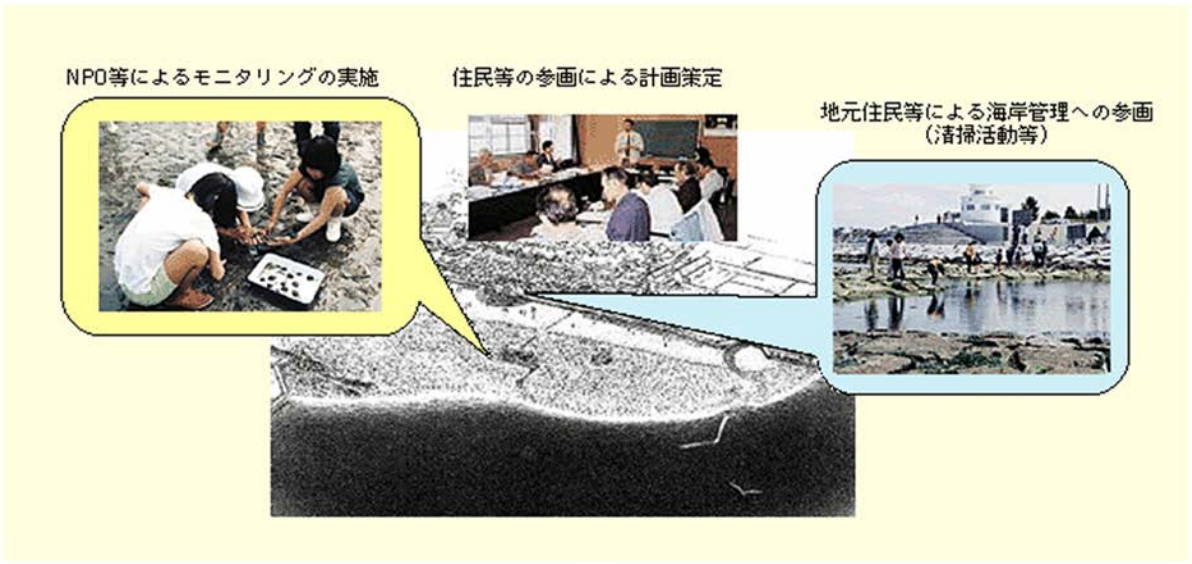
(6)計画的な河川整備と河川環境管理

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、平成14年12月に「河川事業の計画段階における環境影響の分析方法に関する検討委員会」がとりまとめた提言を受け、今後、複数の河川を対象に実際の河川整備計画の策定作業において、実効性と有効性を検証するとともに、課題をとりまとめるなど、河川整備計画策定に際し広く適用できる考え方の確立を目指していくこととしている。

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正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、住民団体等の参画による生態系や自然景観等周辺の自然環境に配慮した海岸保全施設の検討が行えるようエコ・コースト事業制度の拡充を14年度に行い、計画策定やモニタリングを住民団体等の参画の下、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及び藻場・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、検討を行っている。

図表II-7-4-2　住民参加型エコ・コースト事業制度拡充のイメージ



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

多様な生物の生息・生育が可能な良好な環境を回復し、快適に憩える空間の形成を図るため、自然再生事業を積極的に推進している。例えば、港湾整備により発生する良質な浚渫土砂を、沿岸漁場整備などの関係省庁との事業とも連携しつつ覆砂などに有効活用して、良質な水辺・沿岸域環境の整備を推進している。

さらに、廃棄物海面処分場跡地等を活用した臨海部の森づくり・大規模な緑地の整備や臨海部において高度経済成長期に失われた自然海浜の再生に取り組んでいる。

これらの実施にあたっては、事業の効果をモニタリングしその結果を事業に反映させる順応的管理手法(アダプティブ・マネジメント)を積極的に導入するとともに、事業の計画づくりから維持管理までの様々な段階において、地域住民やNPO等などの多様な主体の参画を図っている。

また、漂流物等からの船舶航行の安全確保と海域環境の保全を図るため、特に汚染の著しい内湾、内海(港湾区域外の一般海域)である東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び平成14年度から有明・八代海の3湾1海域において、直轄事業により、ごみ及び油回収船によるごみ及び油の回収を行っているところである。

図表II-7-4-3　都市臨海部に自然を取り戻すプロジェクト



コラム・事例　海とみなとの相談窓口

平成8年に「海の日」が国民の祝日となって以降、国民の海やみなとに対する関心は年々高まりを見せています。

港湾は、私たちの生活や産業活動を支える重要な役割を担っており、平成14年度より本格導入されている小中学校の「総合的な学習の時間」の素材としても取り上げられてきています。また、地域住民やNPO等が、主体的・積極的に参画して「みなとまちづくり」を推進したり、干潟の再生や臨海部の森づくり等沿岸域における自然再生を推進していこうとする動きも出てきていますが、地域の方々からは、このような場合に「行政機関のどこに相談していいかわからない」といった声も聞かれます。

そこで、海やみなとに関する地域からの様々な相談に応じ、地域に密着した港湾行政を展開していくため、平成14年6月、各地方整備局港湾空港部及び各港湾工事事務所等全国94ヶ所に「海とみなとの相談窓口」を設置しました。以来、「スキューバダイビングによる海底の清掃活動を行いたいが、いい場所はないか。」「ボランティアで海藻の移植をしたいが、どうすればよいか。」「レクリエーション活動を行う場所はあるか。」「総合学習で港の現場見学を行いたい。学校に講師を派遣して欲しい。」「港湾の事業制度について知りたい。」「○○港の岸壁とヤードを使いたいが、どうすればよいか。」など、ボランティア活動や一般の利用から、企業活動まで、様々なお問い合わせをいただいております。



(2)環境と共生する港湾(エコポート)の推進

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に応えるために、平成6年に策定した「環境と共生する港湾(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。これまでに港湾の関連では、全国で51箇所(28港3湾)(平成14年3月末現在)において干潟・浅場等の保全・再生事業を実施してきた。例えば、平成14年度には、堺泉北等港において、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、干潟に生息するアサリなど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、国土技術政策総合研究所及び独立行政法人港湾空港技術研究所では、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・再生等を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。

さらに、市民・NPO・企業等と行政との協働により積極的に沿岸域環境の保全・再生・創造に向けた取組みを進めると共に、将来を担う子供達の自然体験活動や環境教育の場と機会を提供していく。

コラム・事例　三河湾におけるシーブルー計画

現在、三河湾の環境を改善するためにシーブルー計画が進められています。このプロジェクトは、中山水道航路の浚渫で発生する良質な砂を利用した覆砂(良質な砂を海に敷き、砂でヘドロの表面を覆うこと)を中心とした事業です。覆砂によって汚染物質が海中に溶け出すことを抑え、水質の改善を図ることができます。また、海辺に良質な砂を使い、干潟を形成したり、海底を浅くして植物などの自然浄化作用を高める工夫も進めています。このような努力を続けながら干潟や浅場の造成も行い、海の水質や底質の改善を図るとともに、貝類等の底生生物の回復による海水浄化機能をも期待できる海域環境創造事業を実施しています。

干潟を造成した前面では、水質浄化能力が大きく、水産上価値もある二枚貝(アサリやバカガイ)が造成後増加しており、この様な干潟の機能がますます高まることが期待されています。

海域環境創造事業(シーブルー事業)の事例
～三河湾の干潟再生事業～



◆生物相の回復
調査結果概要（平成12年８月）

周辺に比べて生物が多くなっています

主な出現種類	造成干潟	周辺
アサリ	12	0
バカガイ	83	0
ゴカイ類	74	5
種類数	33	5
個体数	269	6

※本結果は0.15　当たりの個体数を調べたものである。また、造成干潟は７カ所、周辺区域は３カ所の平均値である。


バカガイ


イシガニ

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・文化等と調和したうるお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(平成13年4月)し、都市内の幹線道路の新設または改築の際には、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＞



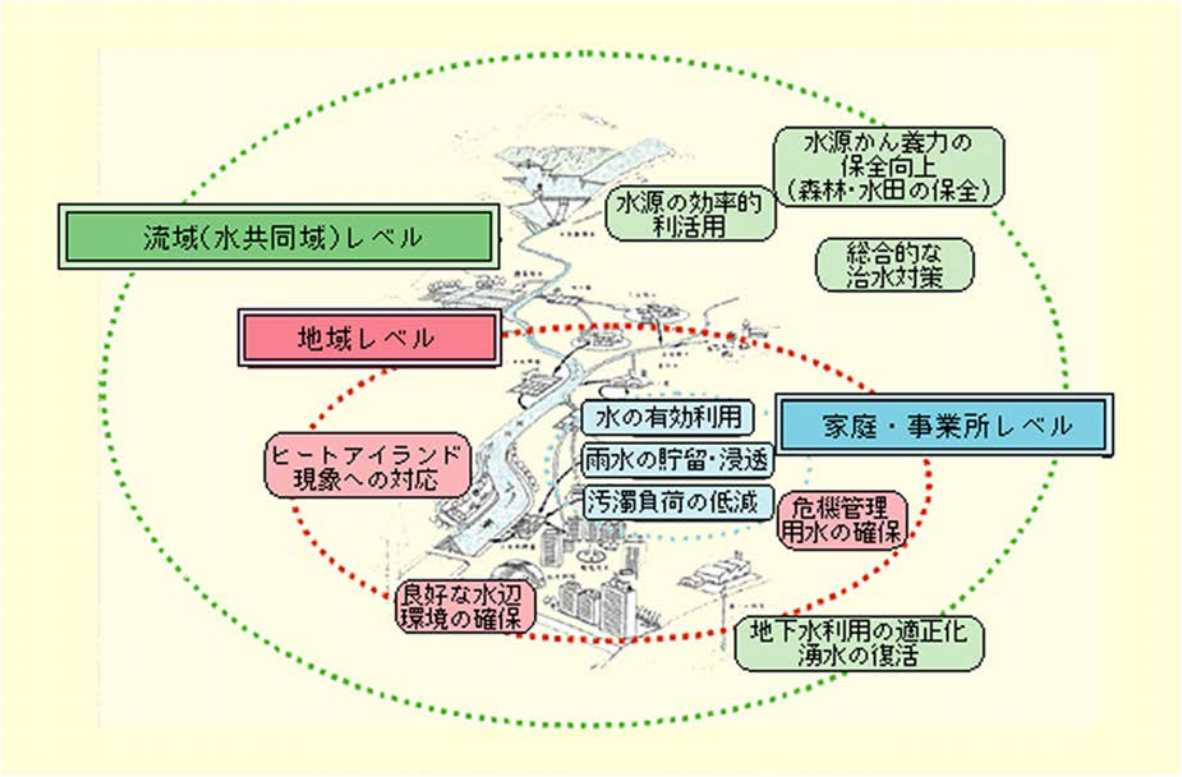
(注)多様な生物が生息・生育できる生態系としての湖沼、湿地、草地、林等が一体となった自然の回廊

第5節　健全な水循環系の構築

1．水関係省庁の連携による健全な水循環系構築への取組み

健全な水循環系構築に関する関係省庁連絡会議を設置し、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-7-5-1　水循環系の健全化への対応策



(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. 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)」を平成13年度より実施している。平成14年7月4日には、清流ルネッサンスIIの計画対象河川等として、新たに12箇所を選定した。

図表II-7-5-2　清流ルネッサンスII



(2)河川環境整備事業(水質浄化)等の推進

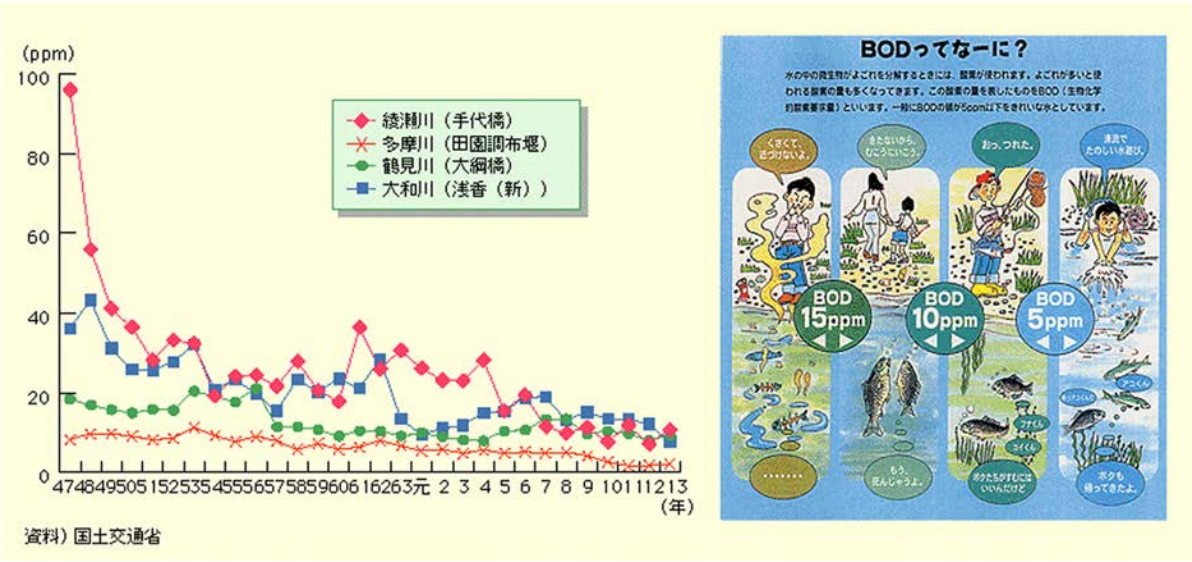
水質悪化の著しい河川において、汚泥浚渫、浄化用水の導入等の水質浄化を霞ヶ浦(茨城県)、綾瀬川(埼玉県)等において行い、清浄な流水の確保を図っている。また、都市域からの排水が顕著な河川において、汚濁支川等からの流入水と清浄な河川水を分離するため、河道内に新たな低水路等の設置を進めている。

(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(平成13年分)では、109水系の1,093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):調査地点の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。
・要監視項目:要監視22項目のうち指針値が設定されている19項目については、すべて指針値を満たしている。

図表II-7-5-3　主要都市河川代表地点におけるBOD75%値(注)の経年変化



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(平成13年度は87,450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、平成13年に一級水系で794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。

(注)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

(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、それにともな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美しい海域を取り戻す取組みや浮遊ごみ・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、雨水と汚水を同一の管きょで集める合流式下水道から降雨時に未処理下水が流出する問題に対し、合流式下水道緊急改善事業の創設等、平成14年度に緊急・総合的施策を実施している。さらに、新たな下水道技術開発プロジェクト(SPIRIT21)を立ち上げ、合流式下水道の改善に関する技術開発を産官学連携のもと推進している。

一方、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)おいしい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河川や、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っている。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た。地下水障害が広範囲に発生した濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部においては、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の普及を促進している。現在このための施設は全国で約2,500施設あり、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・融資制度(注)による普及促進を図っている。

(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

コラム・事例　これもタマちゃん効果？

平成14年8月7日、多摩川に突然1匹のアゴヒゲアザラシの子供が現れました。早速名付けられたのが「タマちゃん」。夏休みであることも手伝って、連日テレビで報道される人気者に。多摩川を管理する国土交通省京浜工事事務所では、見物人の安全の確保に追われる傍ら、すばやくホームページにリアルタイム画像を流すなどその対応に努めました。その後、台風などの影響からかしばらく姿が見えなくなり、心配の声もあがっていましたが、約1週間後の25日、同事務所の管理する鶴見川に再出現。その後人気は一層高まり、河岸には多いときで1,000人を超える人が詰め掛ける騒ぎに。また、タマちゃんを刺激しないようにと土砂運搬船の航行中止など配慮がされました。ところが鶴見川が全国の一級河川のうち3番目に汚れた河川であったことが報道されはじめたころから、タマちゃんの体を気遣う声が殺到。「早く助けてあげて欲しい」と同事務所の電話は鳴りっぱなしの状況となりました。そこで、同事務所では、環境省、神奈川県、横浜市などの関係機関に呼びかけ、「アゴヒゲアザラシに関する連絡会」を立ち上げ、監視体制を強化するとともに、保護の必要性やその方法について専門家の判断を仰ぐ体制をしきました。

ちなみに鶴見川は都市を流れる典型的な河川で、その流れの半分以上は下水処理水です。これでも下水のなかった時期の水質よりはかなり改善されており「タマちゃんが来たのは水質が良くなった証拠」という声も聞こえてきました。反面「タマちゃんが安心して泳げるきれいな鶴見川の実現に地域で取り組むべきでは」といった声もありました。いずれにしても「タマちゃんが現れて、多くの国民が川の環境に関心を寄せてくれたことは事実」と同事務所では、パンフレットの表紙にタマちゃんを抜擢し河川浄化を訴えるなど、ここでもタマちゃんが活躍しています。

その後、タマちゃんは鶴見川を後にして、横浜駅のすぐ近くをながれる帷子川へ。昨年は流行語大賞まで獲得し世間を賑わせ、年が明けても姿を見せるなど見物に来た人を和ませてくれています。



たま川・つるみ川に現れたアゴヒゲアザラシについて

（平成15年2月18日17:00更新）

New! 『タマちゃんメモリー』をアップしました。

1. 鶴見川に現れたアゴヒゲアザラシについて
2. 京浜工事事務所からのお願い
3. アゴヒゲアザラシが現れた場所とライブカメラ画像
4. アゴヒゲアザラシについて専門家にお聞きしました



http://www.keihin.ktr.mlit.go.jp/news/h14/tama/azarasi/azarasi_index.htm



第6節　大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善

1. 道路交通環境問題への対応

(1)自動車単体対策

1)排出ガス規制の強化

自動車からの排出ガス基準は、逐次規制強化されてきたところであるが、ディーゼル車の排出ガス基準について、平成15年中に道路運送車両の保安基準の改正を行い、平成17年度から世界で最も厳しい基準が施行されることとなる。

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(粒子状物質)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、平成13年6月に自動車NOx法を改正し排出を規制する物質としてNOxに加え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した。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。

2)低公害車の開発・普及

低公害車の開発・普及は、CO2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2節に記したとおり様々な対策に取り組んでいる。

大気汚染の主な原因となっている大型ディーゼル車に代替し得る次世代低公害車の開発・実用化を促進するため、平成16年までの3ヵ年で独立行政法人交通安全環境研究所を中核的研究機関として、次世代の低公害車両等の開発を行うとともに、安全上・環境保全上の技術基準等を策定し、その普及のための環境を整備することとしている。

また、PMの排出量が少ないディーゼル車について認定し公表する超低PM排出ディーゼル車認定制度の創設(平成14年7月)や大都市地域における自動車に起因する大気汚染への対策として、改正自動車NOx法の対策地域である三大都市圏において、バス・トラック事業者による低公害バス・トラックの導入や、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)の装着に対して補助を行うことにより、低公害車の普及促進を図っている。

なお、平成15年度においては、低公害車の導入補助について、補助の対象車種・地域等を拡充するほか、道路特定財源を活用しDPF・酸化触媒の補助対象を拡充し、大気環境の早期改善のための支援をより拡充していくこととしている。

(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、CO2の排出量は、適正速度での走行時において最少となることから、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。

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、ETCの普及等のITSの推進に取り組んでいる。例えば、

(ア)有料道路ネットワーク内の並行する路線間に料金格差を設けることにより、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年に改正した道路構造令に基づき、自転車の交通量が多い幹線道路を新設・改築する際に自転車道の設置を義務付け、自動車・自転車・歩行者が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)を始めとした全国の先進的な取組みを行っている地方公共団体を中心に、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また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、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、滑走路の移転、防音林の設置などの空港構造の改良及び国・空港周辺整備機構などが行う空港周辺対策の3点が挙げられる。航空機の騒音による障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、空港と周辺地域において環境の保全及び良好な環境の創造に向けた取組みを行う「エコエアポートづくりを積極的に推進することが重要である。14年度は、新千歳空港及び広島空港において、省エネルギーやリサイクルについての数値目標を設定した「空港環境計画」を試行的に策定し、推進した。

3. 鉄道騒音対策

新幹線の騒音対策については、防音壁の嵩上げ、パンタカバーの設置、レールの削正等によって音の発生そのものを抑える音源対策が行われ、音源対策のみで環境基準の達成が困難な場合には、家屋の防音工事が行われている。

また、在来線の騒音については、騒音のレベルが新線建設の場合には一定の値以下になるよう、既設路線の大規模改良の場合には改良前より改善されるよう指針(注)が定められており、対策が講じられている。

(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。

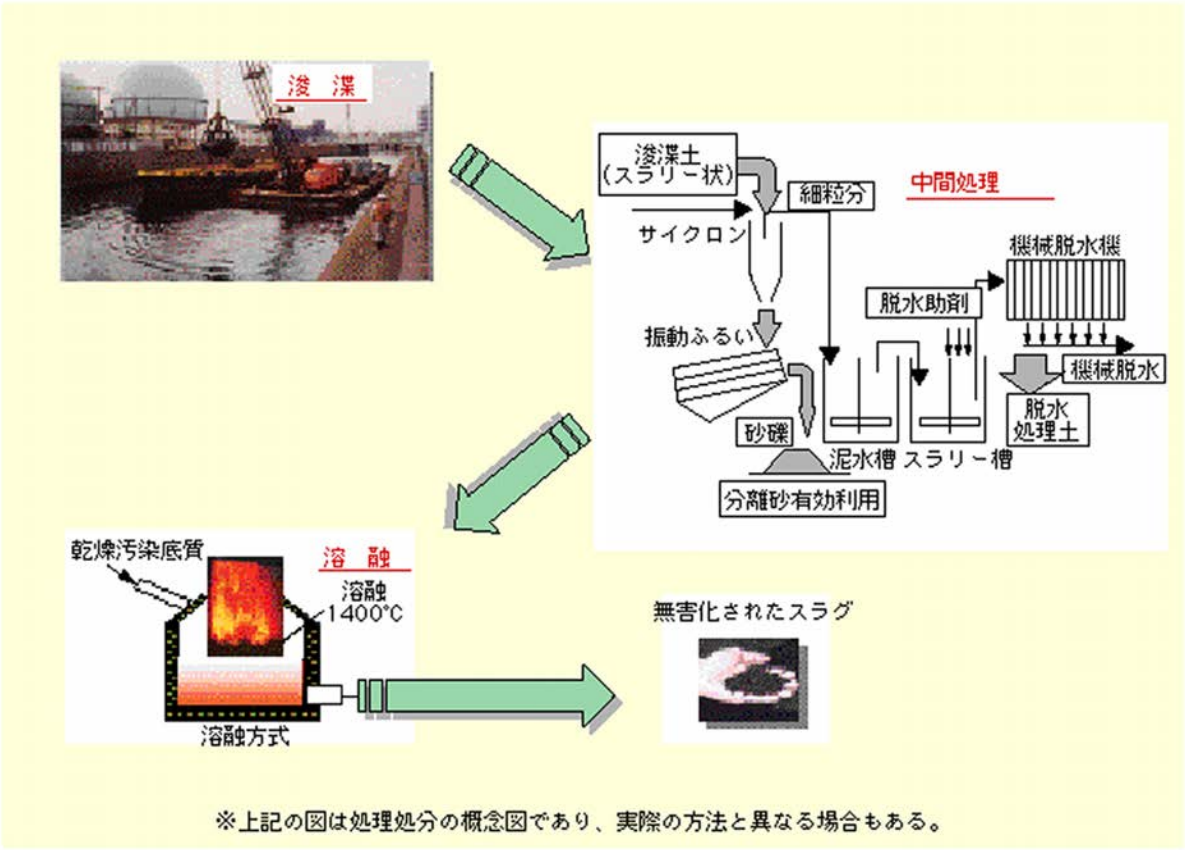
4. 新たな化学物質問題等への対応

(1)ダイオキシン類問題への対応

建設廃棄物のリサイクルの推進、国の公共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。底質に含まれるダイオキシン類について、新たな環境基準が定められたことを受け、底質におけるダイオキシン類対策に関する総合的な観点からの指針を平成14年度中に策定し、これを周知することで、全国で底質ダイオキシン類対策の推進を可能とする。さらに、底質に含まれるダイオキシン類について、基準値を超える底質を除去するために対策事業を推進するほか、ダイオキシン類を含んだ浚渫土砂を大量に処理する技術の確立を図る。

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。

図表II-7-6-1　ダイオキシンを含む浚渫土砂処理技術の例



(2)内分泌撹乱化学物質(環境ホルモン)問題への対応

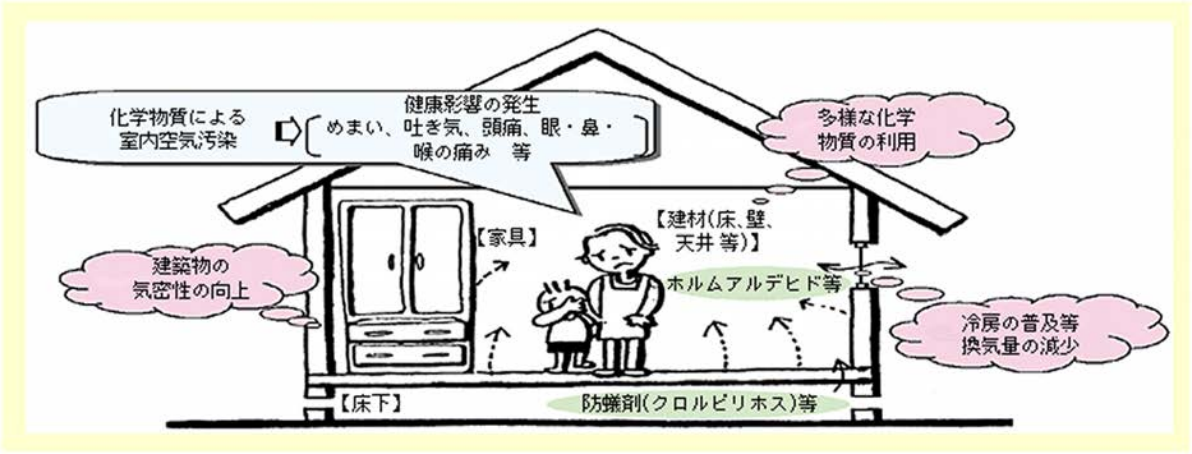
河川において、緊急性の高い環境ホルモン作用が疑われている化学物質の水環境中の実態調査等を実施し、環境省と連携して実態把握に努める。また、下水処理場の実態調査の結果、処理過程でのこれらの化学物質の低減効果が判明しており、この知見を生かして下水処理による対策を進めている。

海洋においては、従来から行っている油、重金属などによる海洋汚染の調査に加え、ダイオキシンをはじめとする残留性有機汚染物質(POPs)、有機スズなど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言われている問題、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。また、建築基準法を平成14年7月に改正し、居室において化学物質(ホルムアルデヒド及びクロルピリホス)の発散による衛生上の支障が生じないよう建築材料及び換気設備に関する規制を導入することとしている。

図表II-7-6-2　シックハウス問題のイメージ



(4)土壌汚染対策

近年、工場跡地等の再開発等に伴い、重金属や揮発性有機化合物等による土壌汚染が顕在化し、人の健康への影響の懸念や対策の確立への社会的要請が強まっている。こうした中で、平成14年5月、土壌汚染対策法が制定された。

同法は、土壌汚染状況調査、汚染除去等の措置等を講じることにより、国民の健康を保護することを目的として制定されたものであるが、同時に、良好な宅地開発及び社会資本整備を推進する上でも重要な役割を果たすものと考えられる。

今後、不動産の取引や利活用の円滑化を一層推進するためには、土地取引に伴う土壌汚染リスクを適切に回避していくことが必要であり、このような観点からも、土壌汚染に関する情報提供の在り方、リスク低減に資する契約の在り方等について検討していく必要がある。

このため、平成14年10月に「宅地・公共用地に関する土壌汚染対策研究会」を開催し、我が国における土地取引の実態を踏まえつつ、具体的かつ専門的な調査・研究を行うこととしている。

5. 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。具体的には、NOx等を約3割低減し、PMも対象に加えた第2次基準値による排出ガス対策型建設機械の指定を平成13年度より開始している。同様に、低騒音型・低振動型建設機械を指定し、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り、騒音・振動対策に取り組んでいる。

また、建設施工現場から排出されるCO2削減を目的として、建設施工における施工計画・実施段階の地球温暖化対策に資する具体的な方策を、平成14年度にとりまとめ、その推進を図ることとしている。

第7節　海洋汚染の防止

(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一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、平成14年1月の「交通に関する大臣会合」の中で、IMOを通じた国際的な協調、具体的な行動計画の実施、旗国・寄港国・海事産業界の連携という3つの視点から総合的な対策が必要であるとの認識の下、「海洋汚染の防止」に関する大臣共同声明とともに7項目のアクションプランが採択された。このうち、特に旗国に対するIMO監査制度(モデル監査スキーム)の創設については、我が国は、IMOにおいて関係国とともに共同提案を行う等、関係国との間で協調しつつさらなる取組みを進めている。

さらに、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作りが必要である。このため、平成14年度までに大型浚渫兼油回収船3隻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

トリブチルスズ(TBT)等の有機スズ化合物を含む船底防汚塗料が海水中から検出されていることから、海洋生物や人の健康に及ぼす影響が懸念されており、我が国では90年代初頭より世界に先がけて国内造船所で建造又は修理する船舶への有害な船底防汚塗料の新たな塗布を中止してきた。その後、海水中の濃度は大幅に改善されたものの、依然として微量の検出が確認されている。これは我が国に入港する外国船舶に起因するものと考えられており、国土交通省としては、有害な塗料等を用いた防汚方法を世界的に撲滅すべく、新たな国際条約の策定に向け積極的に取り組んできた。その結果、平成13年10月、IMOにおいて「2001年の船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約(AFS条約)」が採択された。現在、国内法制化に向けて作業を進めており、同条約の締結を行うことによって、早期発効を目指すこととしている。

また、海上保安庁では海水中に溶け出した有機スズ化合物の海洋環境における濃度レベルの推移を監視するため、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、バラスト水の排出に伴って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。これに対し世界的に統一した規制の枠組みの必要性から現在、IMO(国際海事機関)において、バラスト水を規制する新たな条約に関する審議が行われている。

日本は、バラスト水を比較的生物の少ない沖合の海水と交換する手法に関し、バラスト水の交換が可能な海域の範囲、処理装置の基準等についての提案等を積極的に行っており、IMOでさらに検討を行っていくこととしているほか、同問題に対する技術的な対策を早期に確立すべく、バラスト水の排水のない新船型であるノンバラスト船の開発を行うこととしている。

(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8章　多様性のある地域の形成

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惹きつける魅力を有しているといえる。しかしながら、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が依然として残っており、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、交流人口の拡大等に積極的に取り組み、個性ある地域の発展を実現していく必要がある。

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

平成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

平成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。

(4)地方開発促進計画の展開

平成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、「沿岸域圏総合管理計画策定のための指針」に基づき、地方公共団体等による計画策定の支援を行っている。また、平成13年12月には第一回「沿岸域総合管理研究会」を開催し、望ましい沿岸域管理のあり方について検討を行っている。

(7)国土計画体系の改革

平成14年11月にとりまとめられた国土審議会基本政策部会報告においては、21世紀の国土づくりを担う国土計画体系の確立を図る観点から、以下のような改革の方向が提示された。

1)国土計画の指針性の向上

国土の利用、開発及び保全に関する総合的かつ基本的な指針としての国土計画の役割を明確化するとともに、その指針性を向上するため、計画の策定、推進、評価のプロセスを通じて、効率的かつ効果的な進行管理を行う「国土計画のマネジメントサイクル」の確立を目指す。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。計画策定手続きとしては、PI(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、関係地方公共団体等に提言するとともに、定期的に計画の妥当性を点検してリボルビングする制度を整備する。

2)広域計画のあり方

広域ブロック計画について都府県域を越えた広域的課題の解決に向けた総合計画としての役割を強化し、関係地方公共団体を中心とした地域の各主体が計画の原案作成に参加・協議すること等により、計画とその推進における地域の選択と責任をより重視したものとしていく。

3)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、地方公共団体の計画については、個性ある地域づくりを推進するため、地域の実状に応じた土地利用の構想を提示するとともに、当該構想に沿った実質的な土地利用調整を図り、望ましい土地利用の実現を図っていく。

2. 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)において位置付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。この一環として、基本計画の策定された地域において都道府県等とともにアクションプログラムを策定し(72地域)、これに基づく総合的・計画的な住宅・社会資本整備を推進している。

(注)地域社会の中心となる地方都市とその周辺の市町村からなる地域(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

筑波研究学園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の活性化を図っている。

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14年5月現在33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。

(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。

3. 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(地域整備情報誌システム)

全国都道府県市町村等における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、インターネット上で公開を行っている。

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、一部をインターネットで公開しており、全面公開に向けて、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

地域の個性ある発展を推進し、地域主体の整備を進めていくため、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「地域戦略ブロック会議」等を活用し、各地方ブロックにおける地方公共団体、経済団体、NPO等のさまざまな関係主体間の連携を図りつつ、ＰＩ等の住民からの意見聴取、住民との意見交換を積極的に実施しながら、今後の地域づくりのあり方を示すブロック全体の地域づくりビジョンの策定、見直しが行われている。

(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(ふるさと)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やこれと関わりを持ちつつ、地域の個性、魅力、活力を創出している良質な活動を広く募集、発掘し、これを広く紹介することにより、社会資本整備にあたっての創意・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、昭和61年度創設以降、「手づくり郷土賞」を実施している。

(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、農林水産業を始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推進するとともに、関係府省の副大臣によるプロジェクトチームにおいて、都市と農山漁村の共生・対流の実現に向け、国民運動の展開として民間の取組みの拡大を図ることとしている。

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、関係府省と連絡調整会議を設置するなど、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、計画作成にあたってのガイドライン策定、関係府省の情報共有システムの整備等により推進し、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

平成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・うるお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。

4. 国会等の移転の検討

国会等の移転については、平成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。

5. 地方ブロック戦略会議（仮称）の開催

平成13年に全国10ブロックにおいて地方懇談会を開催した後、各ブロックにおいては様々なレベルによる意見交換が活発に行われているところである。今後、この流れを本格化するため、地方整備局と地方運輸局が中心となり、地方自治体、地元経済界、他府省の地方支分部局も交え、国と地方が広域的視点に立った地方ブロック戦略に関して定期的に意見交換する「地方ブロック戦略会議」(仮称)を設けることとしている。

第2節　個性を生かした活力ある地域づくり

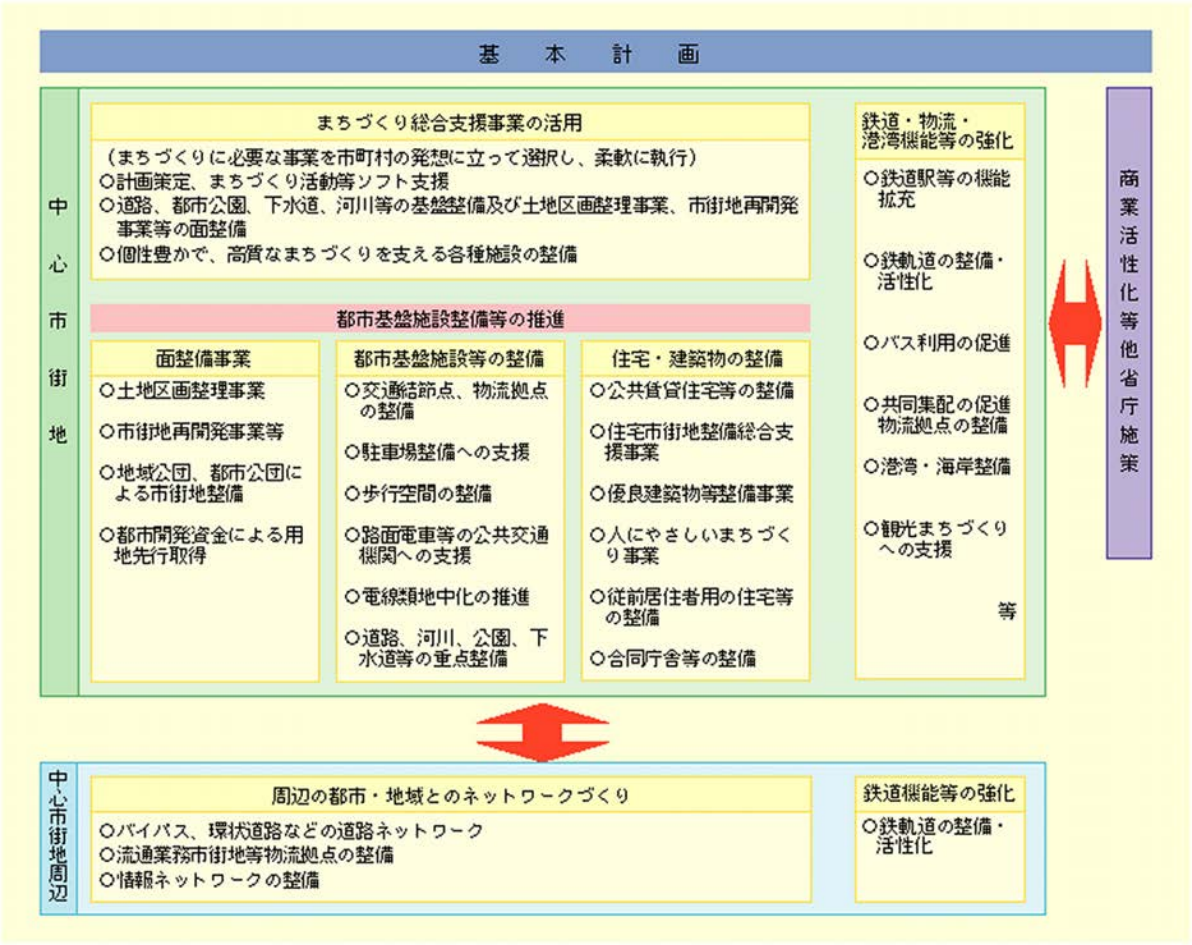
1．中心市街地の活性化に向けた取組み

(1)「中心市街地法」に基づく取組み

平成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、14年12月末現在534市区町村(551地区)において作成済みである。

図表II-8-2-1　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

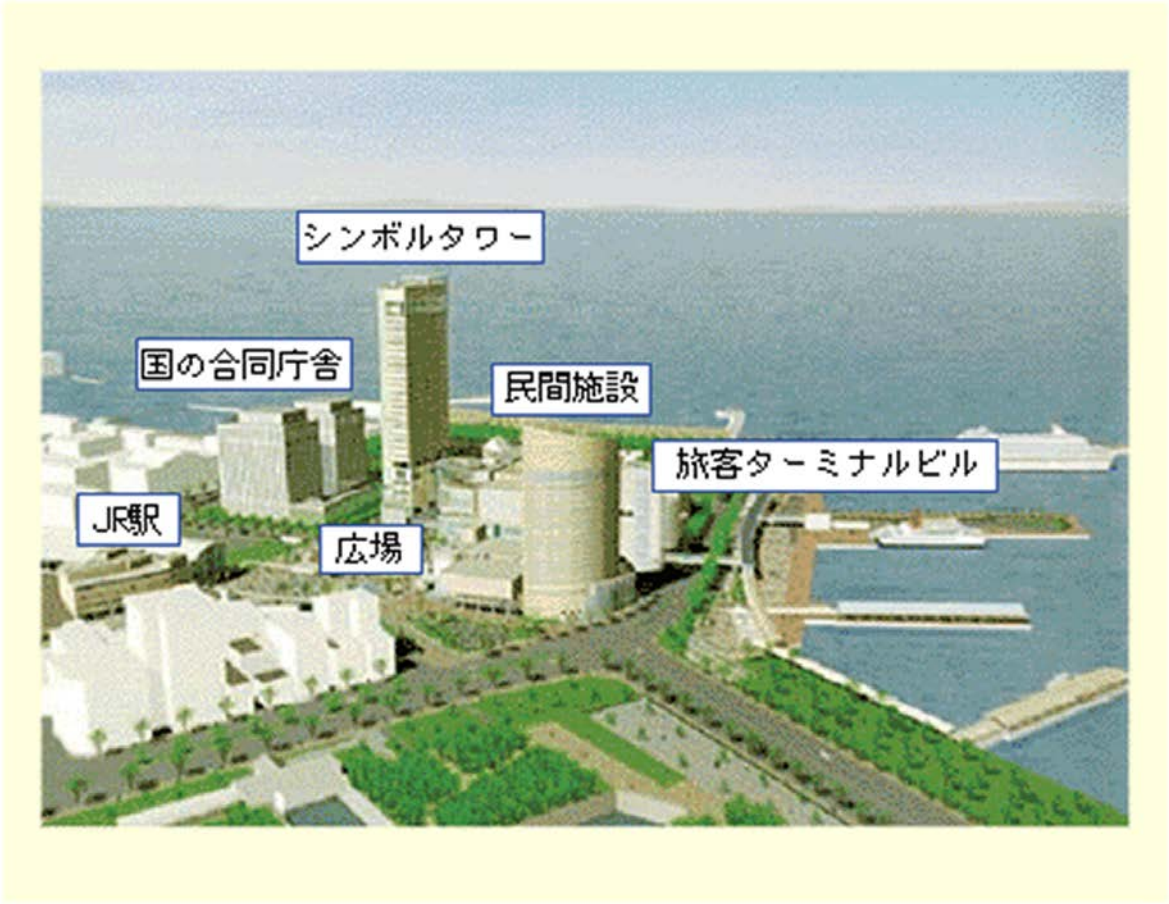
(2)賑わいの道づくり事業の推進

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。平成14年度においては、福井県福井市等11地区で実施している。

(3)地域のまちづくりに寄与する官庁施設の整備の推進

「シッビクコア地区(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賑わいのある都市拠点の形成を推進しており、平成14年12月現在、全国12地区の整備計画が策定されている。

図表II-8-2-2　シビックコア地区整備のイメージ



(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

2. 地域の連携・交流を促進するネットワークの形成

(1)市町村合併支援道路整備事業

合併市町村の一体化を促進するため、合併市町村内の中心地や公共施設等の拠点を連絡する道路、橋梁などについて、短期間で整備が図られるよう、総務省の地方財政措置と連携し、重点的に整備を推進しており、平成14年度においては、55地域で実施している。

(2)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おり、平成14年度においては、55箇所にて実施している。

(3)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・総合的に推進しており、平成14年度においては、10地域にて実施している。

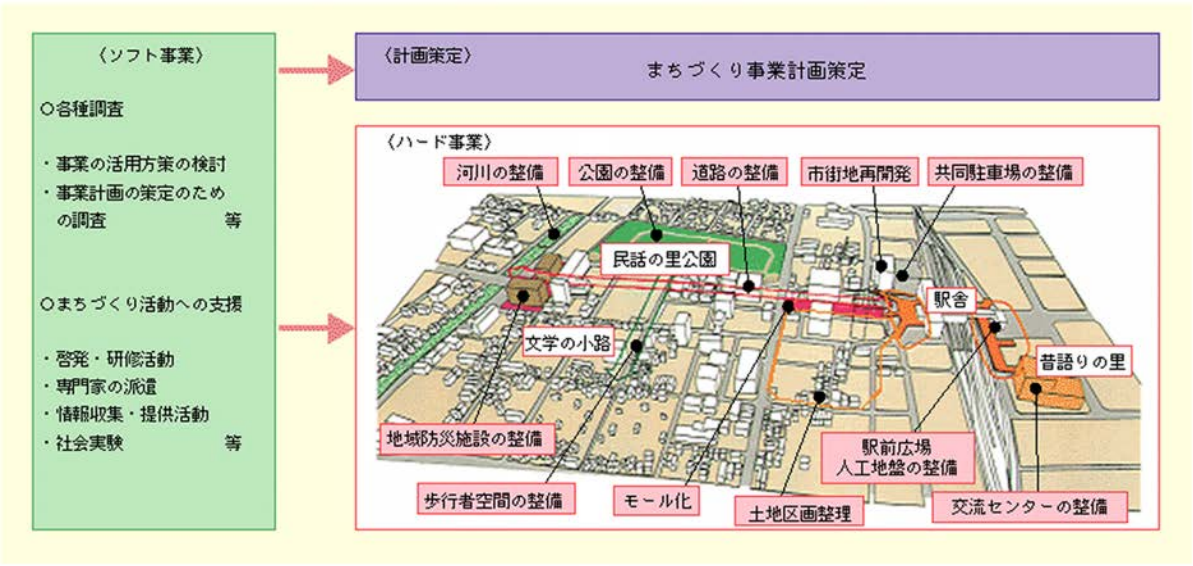
3. 地域の自主性に基づく地域特性を活かした交流拠点づくり・まちづくり

(1)地域に密着した各種事業、制度の推進

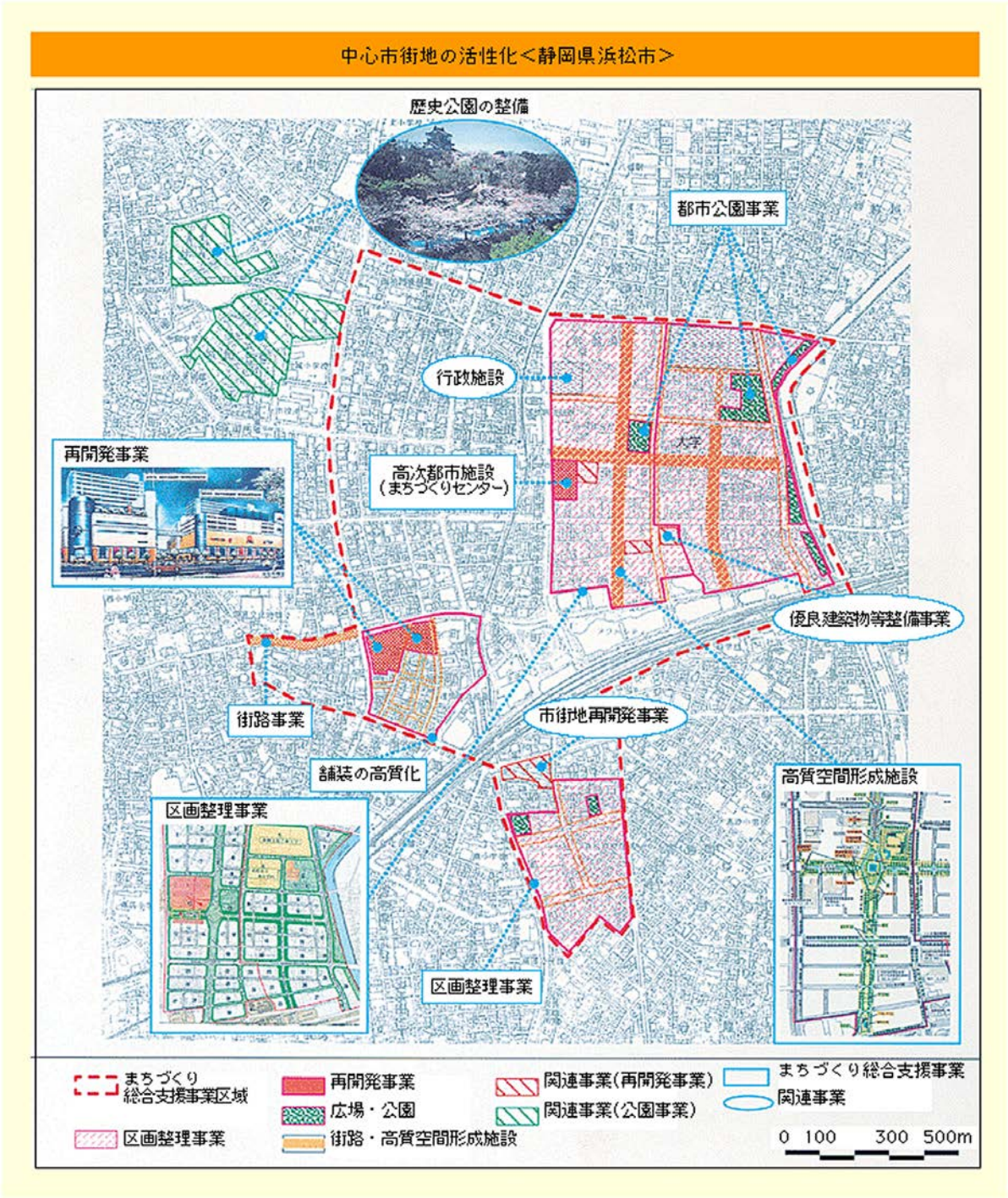
1)まちづくり総合支援事業

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。

図表II-8-2-3　まちづくり総合支援事業のスキーム図



図表II-8-2-4　まちづくり総合支援事業の例



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平成14年度は22箇所において支援している。

3)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」を持つ「道の駅」の整備を進めている。平成14年8月現在、全国701箇所が登録されている。

図表II-8-2-5　道の駅のイメージ

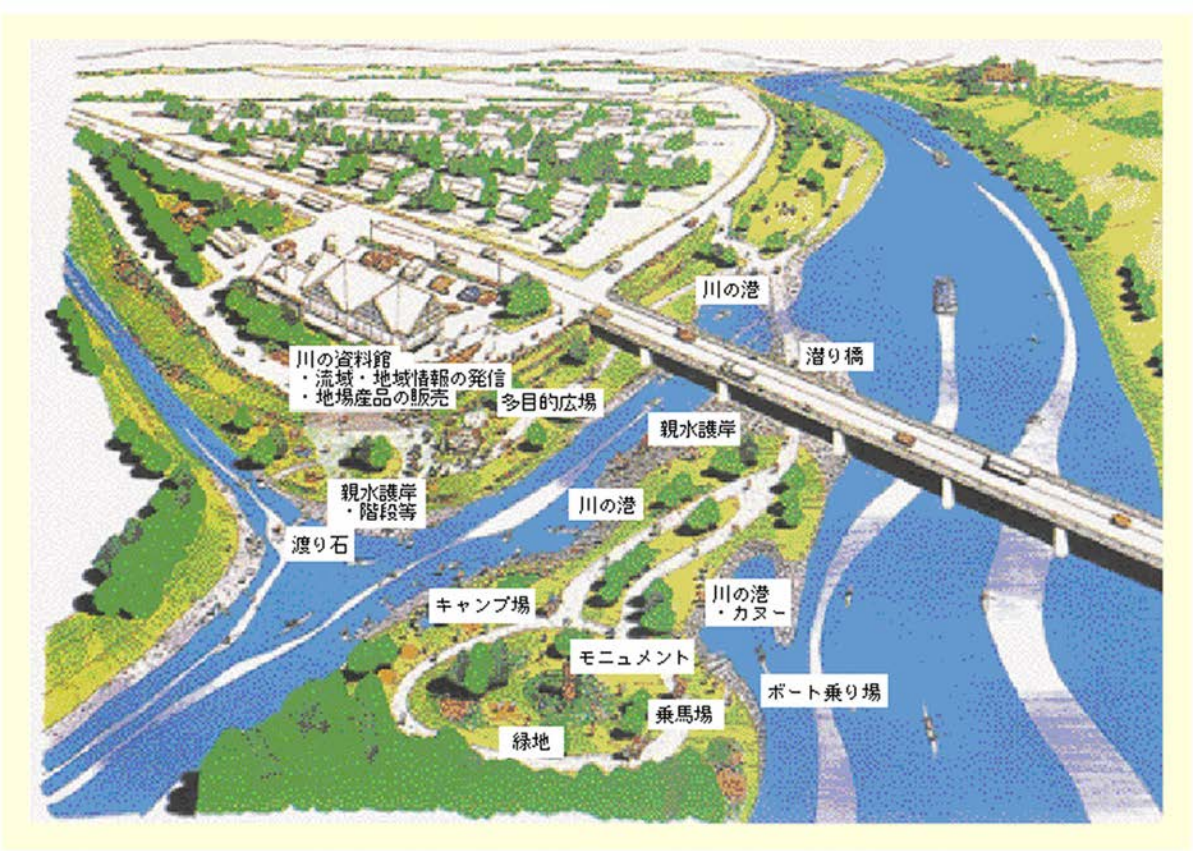


4)水辺の交流拠点整備

(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。平成15年2月現在、全国で108箇所が登録されている。

図表II-8-2-6　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。平成14年4月現在、185河川を認定している。

(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。平成14年4月現在、290箇所を認定している。

(エ)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、安全でうるおいのある優れた都市域の形成を図っている。平成14年4月現在、4河川を認定している。

＜ふるさとの川整備事業＞



堀川（島根県）

＜桜づつみモデル事業＞



中村川（三重県）

5)地域住民の参加による地域特性に応じた河川管理

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を河川環境保全モニターとして委嘱し、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ほか、河川に接する機会が多く、河川愛護に関心を有する人を河川愛護モニターとして委嘱し、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、あわせて河川愛護思想の普及啓発に努めている。

また、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図るラブリバー制度を推進している。

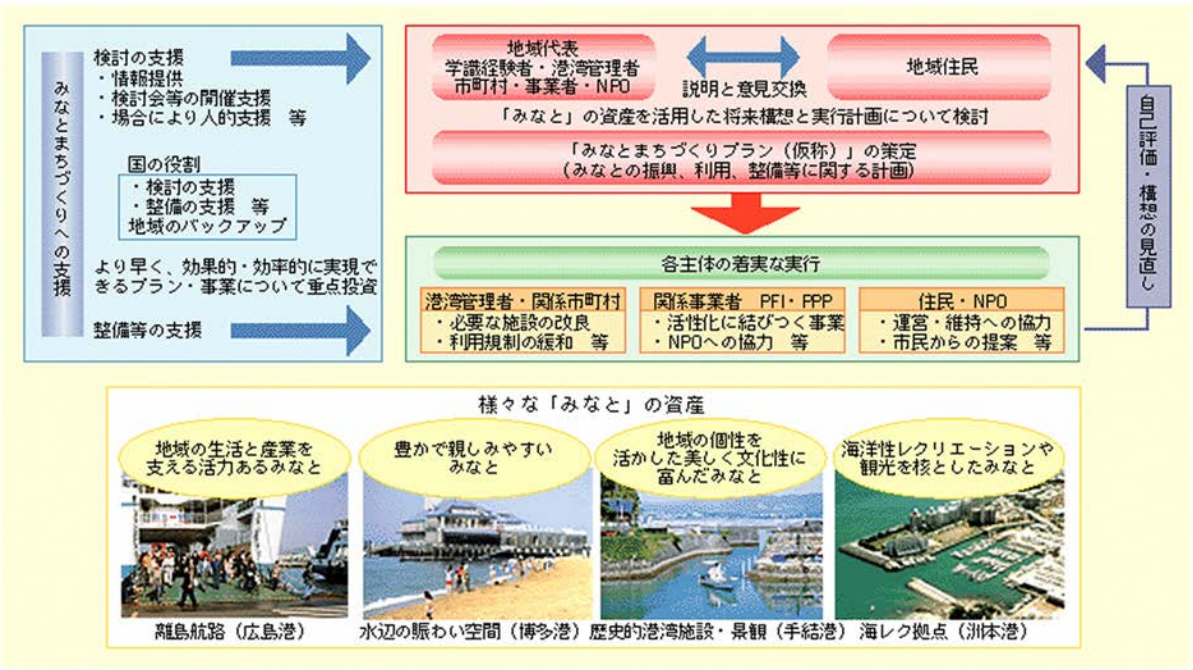
さらに、市民参加型の河川管理を行うため、河川の特定の区間と住民とを養子縁組し、除草・清掃などの管理を住民が行う制度として、「旭川アドプト・プログラム」(岡山県)などを実施している。

6)地域の活性化を支える港湾

(ア)地域の活性化を支える港湾(みなとまちづくりの推進)

地域の個性ある発展を将来にわたり着実に進めるため、「みなと」の資産を住民・市民の立場から再評価するとともに、観光産業などの地域産業、海に開かれた特性など「みなと」の資産を最大限に活用して、市民の合意の下で美しく活力のある「みなと」空間を形成し、「みなとまちづくり」を推進している。地域の住民、NPO、市町村、港湾管理者等が協働し自ら作り上げる「みなとまちづくりプラン」の策定を支援するとともに、事業の実施にあたっては、地域の活性化をより早く、効果的・効率的に実現できるプランについて投資の重点化を図っている。

図表II-8-2-7　住民等が参画・連携する「みなとまちづくり」の推進



(イ)多目的ターミナルの整備

産業の空洞化への対応や地域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。

コラム・事例　奈良県吉野町における地域づくり活動「吉野　山明かり実行委員会」

面積の約80％を山林が占める良質な木材の産地として有名な吉野町では、平成10年より町や木材に関する地場産業の団体などで組織する「吉野　山灯り実行委員会」が中心となり、吉野にある素材(杉、檜、和紙等)を活用した照明の展示会「吉野　山灯り展」を開催し、延べ約5万人が訪れています。

また、一般参加者への作成講座「吉野　山灯り塾」は、例年50名以上の参加者を広く近畿圏から集め、デザイン・技術講習から作品制作までの3回の講座の体験や作品のコンテスト展を通じた地域間の交流を促進しています。

これらの取組みを通じて、地域の魅力と地域資源の良さが再認識され、地元の高校、地域づくり団体等の参加・連携に発展するなど、住民活動を核とした地域活性化が図られています。

なお、この吉野町における取組みは、その個性ある地域づくりへの貢献が評価され、第18回(平成13年度)地域づくり表彰国土交通大臣賞を受賞しています。

吉野　山灯り展(奈良県吉野町)

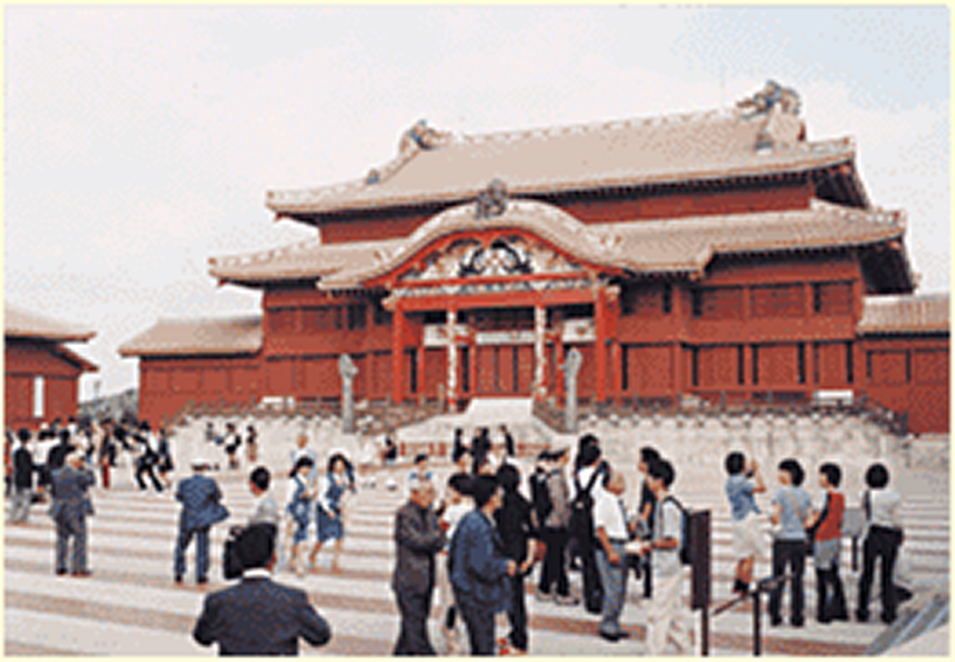


(2)自然・歴史・文化を活かした地域づくり

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おり、平成14年度までに5公園が開園している。

＜国営沖縄記念公園＞



首里城地区

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。平成14年12月現在、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。

図表II-8-2-8　横浜税関



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おり、平成14年度末現在、13港15箇所で実施している。

＜歴史的港湾環境創造事業＞



赤レンガ倉庫をシンボルに賑わい拠点として整備の進む
赤レンガパーク（横浜港）

（イ）瀬戸内・海の路事業

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. 市町村合併の支援

全国各地で市町村合併の動きが活発化していることから、政府では、市町村合併支援本部を設置し、「市町村合併支援プラン」を取りまとめるなど、市町村合併に取り組む市町村の支援を積極的に進めている。

国土交通省では、「市町村合併支援プラン」に基づき各種の支援を行っているが、平成14年度は特に、本来複数の市町村の区域にわたる場合を対象としている流域下水道について、市町村合併により1つの市町村の区域のみを対象とすることになった場合にも合併特例により一定期間流域下水道とみなす特例措置を設ける(平成14年4月に合併により誕生した香川県さぬき市に本特例を初めて適用)など、新たな施策の展開により支援内容を強化した。また、地方整備局、北海道開発局及び地方運輸局等に、市町村合併支援窓口を設置して、相談に応じている。

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18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。平成14年3月末までに41地区、約1,911ha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を行っている。

第3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・確保においては、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。

1．地域住民の生活に必要な生活交通路線の確保

(1)中小鉄道近代化等

地方鉄道(中小民鉄、転換鉄道(注1)、地方鉄道新線(注2))は、地域における住民の足として、また、地域経済の発展のために重要な役割を果たしているが、近年のモータリゼーションの進展や少子化等による運賃収入の伸び悩みもあり、その経営は概して厳しいものとなっている。

このため、従来より国は、地方公共団体とともに、自立的な経営を目指し鉄軌道施設の近代化を推進しようとする地方鉄道事業者に対し、整備事業費の一部を補助するなど、各種の支援措置を講じてきている。平成14年度においては、地方中小鉄道の安全性の向上のための「自動列車停止装置(ATS)緊急整備事業」及び「安全性緊急評価事業」を近代化補助の新規・拡充項目として新たに追加し、助成措置の拡充を図るとともに、一定の鉄道施設について税制上の特例措置を講じている。

(注)1 転換鉄道:地方交通線対策の一環として旧国鉄の経営から引き継がれた鉄道のうち、第三セクター等により経営されているもの

2 地方鉄道新線:国鉄改革の一環として新線建設工事が凍結されていた路線のうち、第三セクターが経営することを前提に、日本鉄道建設公団により工事が再開されたもの

(2)地方バス路線への補助

地域住民、特に自らの交通手段を持たない高齢者や学童等いわゆる移動制約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等により厳しい経営状況にあり、バス路線の維持・確保は重要な課題となっている。

平成14年2月からの改正道路運送法の施行に伴う需給調整規制の廃止等に先立ち、13年4月より新しい地方バス補助制度を創設した。

新しい補助制度は、国と地方の役割分担のもと、地域協議会で維持・確保が必要と認められ、国が定める基準(複数市町村にまたがり、キロ程が10km以上、運行回数3回以上等)に該当する広域的・幹線的路線(生活交通路線)に重点化して、その維持対策費を補助するものである。なお、国庫補助対象外の路線については、地域協議会の議論等を踏まえ地方公共団体の判断により維持を図ることとし、そのために所要の財政措置が講じられている。

2. 離島との交通への支援

離島との交通は、人、郵便物、生活必需品及び主要物資の輸送手段であり、当該地域住民の日常生活にとって不可欠なものである。このため、島民の生活利便性や産業を支える離島航空路及び航路の維持・活性化を図っている。

(1)離島航空路対策

平成11年度より、これまでの機体購入費補助金に加え、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、13年度69路線となっている。

(2)離島航路対策

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、その維持を図っている(離島航路補助制度)。また、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)や離島航路事業用の新造船舶に係る固定資産税の軽減措置による離島航路維持対策を実施している。なお、離島航路数は、13年度332航路(うち国庫補助航路127航路)、14年度334航路(うち国庫補助航路128航路)となっている。

第4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より、豪雪地帯(国土の50.8%)を指定するとともに、豪雪地帯対策基本計画に基づき、交通の確保、生活環境施設の整備、国土保全施設の整備等を重点的に推進している。また、平成14年3月の同法改正を踏まえ、総合的な雪情報システムの構築を促進するとともに、利雪に関する技術の普及促進を図っている。

図表II-8-4-1　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・親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. 離島対策

離島振興法に基づき、離島振興計画を策定し、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方策を推進してきた。また、公共事業予算の一括計上や、離島地域に製造業、旅館業等の立地を促進するための税制上の措置のほか、以下の事業を実施してきた。

図表II-8-4-2　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共に、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。

平成15年4月から施行される改正離島振興法のもとで離島振興が円滑に行われるよう、国が策定する離島振興基本方針に基づき、都道府県が離島振興計画を策定し、国は特に地域資源を生かした交流人口拡大のための事業等を効果的に支援するため、上表の事業を拡充した離島体験滞在交流促進事業を創設するとともに、税制面でも地域特産品の販売施設を特別償却の対象に追加するなど、地方公共団体が行う離島地域の創意工夫を活かした自立的発展の促進に向けての取組みを支援していくこととなっている。なお、離島振興対策実施地域は現在76地域(有人離島260島)、人口約47万人となっている。

3. 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、これらの地域の特殊事情にかんがみ、広大な海域にまたがって亜熱帯地域に位置するなどの自然的・社会的な地域の特性や発展可能性を活かし、交流人口の拡大にも資するよう産業の振興や交通施設・生活環境等の基盤整備等について以下の振興開発事業を推進している。

図表II-8-4-3　奄美群島・小笠原諸島振興のための事業

奄美群島振興開発事業	公共事業予算の一括計上の他、園芸農業、観光等の自然的・文化的地域特性を活かした産業の振興や群島内外との連携・交流の促進等ハード・ソフトの両面にわたり群島の振興を図るための事業に補助を行っている。
小笠原諸島振興開発事業	外海離島という地理的条件を克服するための情報伝達基盤の整備をはじめ、道路、港湾の基盤施設及び住宅、し尿処理施設等の生活関連施設の整備を進めるとともに、自然特性を活かした観光及び農水産業の振興を図るための事業に補助を行っている。

4. 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。

平成14年度においては、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、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地域住民の意識の啓発等を図る「半島ツーリズム大学」を、14年度は、三重県阿児町(紀伊地域)で開催した。

さらに、半島地域を有する国内外の関係者が一堂に会し、「半島-水・景観・くらし-」をテーマに相互の知恵や情報を交換し、それぞれの地域の今後の展開に活かす「丹後半島 環境共生と文化振興のための国際会議」を15年2月に京都府宮津市で開催した。

第5節　北海道総合開発の推進

北海道は、広大な国土や美しく雄大な自然環境に恵まれ、豊かな農山漁村地域が形成されているなど他の地域には見られない様々な特性を有している。また、開発の歴史が浅い北海道においては、最新の技術や考えを導入した事業や広大な国土空間を活用した大規模開発といった、我が国の将来の夢を託す先駆的取組みが展開されてきた。

21世紀の北海道開発の推進に当たっては、全国の水準からみて北海道が遅れている点を是正するというキャッチアップスタイルに偏ることなく、北海道が果たしてきた役割を問い直し、上記のような北海道の特性を活かし、新たな時代～持続的発展が可能な地域社会～を切り拓く先駆者として、我が国の抱えている困難な課題解決のため、また、我が国の経済・社会の発展に貢献するため、21世紀にふさわしい北海道の総合開発を効果的に推進していく必要がある。

このため、第6期北海道総合開発計画期間中(おおむね2007年度まで)における重点課題として、1)食料基地としての役割強化、2)新たな産業育成、3)環境保全、4)観光交流の促進、5)国際交流と人材開発の拠点づくり、6)安全でゆとりある快適な地域社会の形成、7)人流、物流、情報流の基幹的ネットワークの推進などに積極的に取り組むとともに、長期的視点に立って、1)人口減少が予想される中での地域の活力維持、2)厳しさを加える財政事情の下、公共事業の効率的・効果的推進を念頭に置きつつ、総合的な検討・展開を図る必要がある。

その際には、北海道の自立を支える社会基盤の整備と併せて、他の地域のモデルとなるような取組みや他の地域では実現が困難な取組みを実施することにより、我が国の将来あるべき姿を先導する役割を果たすことが重要である。

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。

＜アイヌ古式舞踊の披露＞



1．北海道の特性を生かした産業の振興

北海道農業が引き続き我が国の食料供給基地としての役割を担うため、土地利用型大規模経営の特色を生かした生産性の向上を図っている。

また、北海道は、環境にやさしいクリーンな資源・エネルギーに恵まれており、新エネルギー関連の技術革新の成果を先駆的に導入するとともに、技術拠点を形成して地域産業群の創出を図っている。

このほか、IT産業、バイオ産業など、将来の成長が期待される産業の創出・育成を支援している。

＜水素・燃料電池システムの公開型実証実験＞

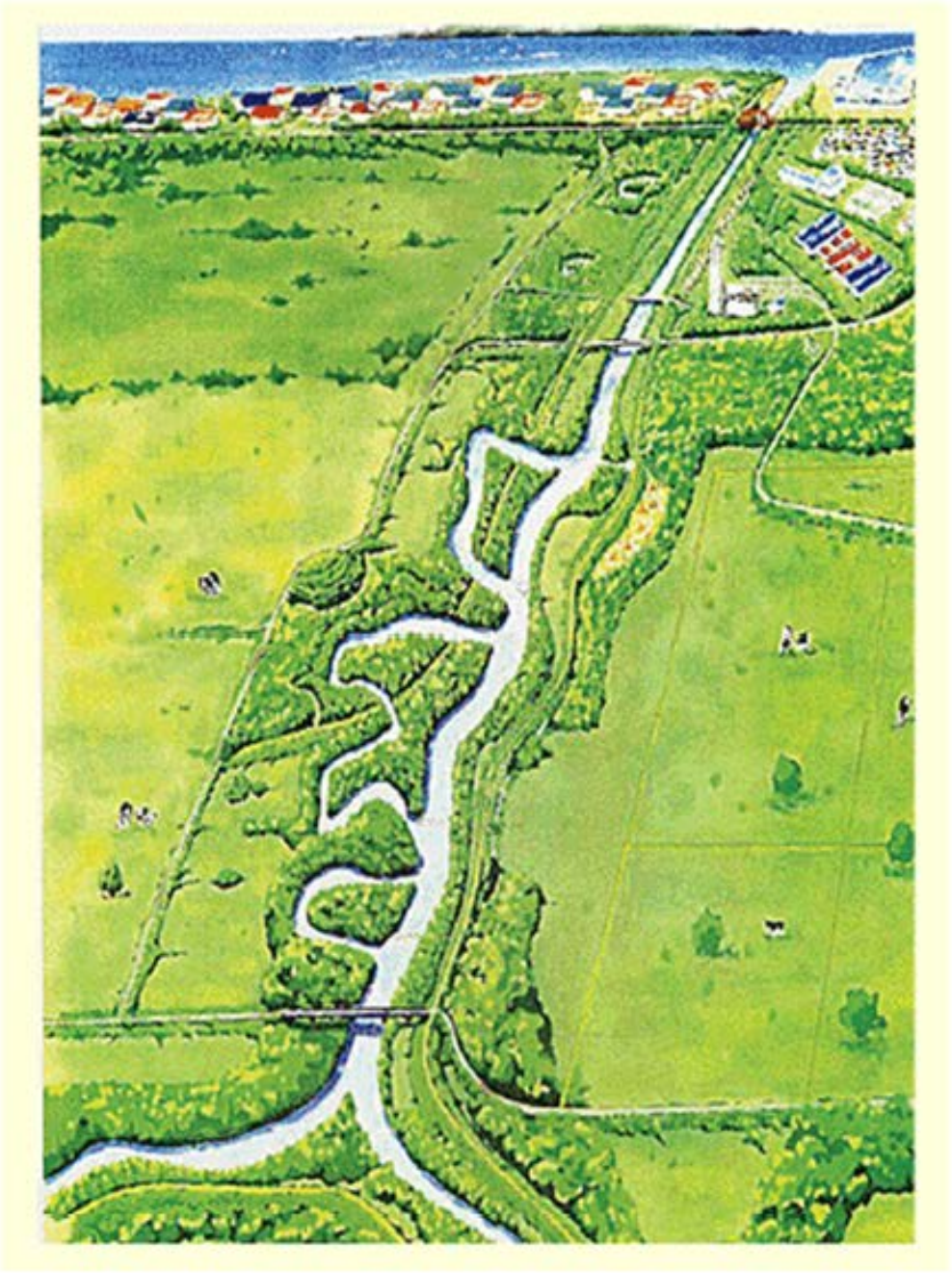


2. 環境保全

北海道の恵まれた自然との共生を図るため、自然環境の保全・再生に取り組むとともに、多面的な機能が持続的に発揮されるような森林の整備及び保全を図るための取組みを推進している。

また、総合的な静脈物流拠点の形成や廃棄物の循環型処理を推進している。

＜標津川での自然再生事業＞



3. 観光交流の促進

北海道の総観光消費額は農業粗生産額を超え、今後の高い成長が期待できる基幹産業となっており、また、国民が最も行きたい観光地に選択されるなど、北海道観光は大きな可能性を有している。

このため、北海道観光の魅力を高めるとともに観光産業の成長を促進する様々な取組みを展開している。

図表II-8-5-1　美しい旅景色の演出による特色ある地域づくり



4. 北海道発展の基盤づくり

積雪寒冷、広域分散型社会等の北海道の特性を踏まえ、国土保全、交通安全施設等の整備を推進するとともに、人流、物流の効率化のための基幹的ネットワーク整備を推進している。

第9章　我が国の持続的発展のための国際的な連携の強化と国際貢献

第1節　国際的な連携・協調メカニズムの構築とイニシアティブの発揮

(1)東アジア地域における連携強化

2002年(平成14年)1月、小泉内閣総理大臣はASEAN歴訪の際に「日・ASEAN包括的経済連携構想」を提唱し、政府全体としてASEANとの連携強化に向けた具体策を検討することとなった。国土交通省としては、ASEAN地域と日本の間の国境を越えたモノ・人・サービス・資本・情報の自由な移動の促進を図っていくこととしている。

人・モノの移動を促す交通システムは経済活動全体のインフラであり日・ASEANが経済連携の強化・経済活動の活性化をはかる上で、その発達は欠くことができないが、他方、交通量の増大に伴う大気汚染や交通事故増加の問題、多発する海難事故及びそれらによる海洋汚染の問題等の環境面・安全面にわたる問題も今後さらに深刻さを増すことが予想されるため、日・ASEANのハイレベル交通政策担当者間において、各国協調しての各種対策を講じる必要がある。

これらの観点から、同年5月、第13回ASEAN交通次官級会合にて我が国(国土交通省)から、交通分野における日本とASEANとの新たな協力関係の構築を提唱し、同年9月に第1回の日・ASEAN交通次官級会合を開催した。この会合において、国際物流の円滑化、海上の安全性向上・海洋汚染防止、航空の安全・効率性向上、その他最新技術の応用による環境及び安全確保等において、日・ASEAN間の連携を一層強化することで合意した。また、2003年(平成15年)秋にはミャンマーにおいて第1回目の日・ASEAN交通大臣会合を開催することとなった。

また、建設分野については、ASEAN各国の建設市場における規制の調和を図っていくことが重要である。このため、日・ASEAN経済連携強化(CEP)専門家グループ会合や、日・タイ及び日・フィリピンの経済連携に関する作業部会において、我が国建設市場のASEAN諸国に対する改善要求を説明した上で意見交換を重ねているところであり、同年11月の日・ASEAN首脳会議に提出されたCEP専門家グループ報告書においても、建設分野についての日本側提案に係る記述が盛り込まれた。

2002年(平成14年)4月、タイのバンコクにおいて、日本、タイ、インドネシア、フィリピン各国の運輸大臣・次官級の参加を得て、交通分野における共通課題について、政策協調をハイレベルで協議する場として、運輸政策推進会議(POINT:Policy Initiative in Transport)を開催した。

初回となる今回は、地球温暖化等の環境問題への関心の高まりを踏まえ、「アジア諸都市における交通関連の環境問題とその解決策」をテーマとし、環境にやさしい都市交通体系の整備を目指すための施策について議論を行った。また、「2002年環境にやさしい都市交通に関するバンコク・イニシアティブ」を共同宣言として取りまとめ、1)交通に起因する環境汚染の現況把握、2)環境にやさしい交通機関としての都市鉄道の整備・充実、3)自動車の排ガス等の抑制を促すための車検制度や基準・認証制度の充実を今後各国協調して進めていくことで合意した。

(2)主要国国土交通大臣会合の政策形成ネットワークの構築に向けた取組み

交通に起因する環境問題の解決には国際協調が必要との認識から我が国は主要国に呼びかけ、2002年(平成14年)1月15・16日に東京で「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、1)海洋汚染の防止、2)都市における交通と環境、3)環境にやさしい自動車の開発と普及の3つの環境に関するテーマに加え、交通とテロ対策についてもあわせて議論し、共同声明を発表した。

環境対策等の国際的な連携を要する課題に対応していくためには、この会合を契機とした主要国国土交通大臣の総合的な交通政策形成ネットワークを構築していくことが必要との認識から、国土交通省では2003年(平成15年)1月23・24日にEFV国際会議を主催するなど大臣会合の成果の具体化に貢献し、その方向性の維持及びさらなる発展に努めるとともに、既存の国際フォーラムとの関係を整理しつつ、交通政策形成ネットワークの構築を図っていく方針である。

＜主要国国土交通大臣会合＞



(3)海外建設市場における規制の調和に向けた取組み

財やサービス貿易の自由化は、雇用の拡大、生産水準の向上等世界経済の成長に貢献するほか、経済的な相互依存の深化による政治的信頼感の醸成をもたらすものであり、建設サービス分野においても、公正で開かれたグローバルな建設市場の形成を目指す。このような対外経済政策を推進していく上での具体的枠組みは、WTO(世界貿易機関)における多国間の取組みを中心としつつ、FTA(自由貿易協定)/EPA(経済連携協定)のような地域的な、又は二国間の取組みも活用した多層的なものとなってきており、これらの場を通じて、最も効率的・安価で、かつ安全性の高いサービスが世界中で享受できるよう、海外建設市場の規制の調和を図っていく。

(4)世界水フォーラムに向けた取組み

発展途上国を中心とした世界各地で、水不足、水質汚濁、洪水等の水問題が深刻化しており、これらの水問題を解決していくことは21世紀の最も重要な問題の1つと認識されている。また、世界の水問題は、我が国の経済・社会に大きな影響を及ぼし、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強く求められている。

このため、日本政府は、2003年(平成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される第3回世界水フォーラムを支援するとともに、フォーラムと併せて「閣僚級国際会議」を開催し(平成13年3月閣議了解)、水問題の解決に向けた具体的な方針と決意を表明する閣僚宣言をとりまとめ、また、各国や国際機関の水分野における自発的な貢献策をまとめた水行動集を発表することとしている。

なお、世界水フォーラムでは多数の分科会が開催されるが、国土交通省では、関係機関と連携を取りつつ、排水管理、洪水、土砂災害、流域管理、自然再生、文化、情報技術の活用などについて主導的な取組みを行っている。また、21世紀を担う世界の子どもたちが世界中の様々な水問題についてともに考え議論するための「世界子ども水フォーラム」が開催される。

世界で頻発し社会的に重要な問題となっている洪水に関しては、国際機関・各国政府・研究機関の間で知識や経験を共有する枠組みとして、「国際洪水ネットワーク」を第3回世界水フォーラムにあわせて設立する予定である。また、世界各国の土砂災害に関する防災情報や災害情報の共有等を行うための「国際砂防情報ネットワーク」の設立も予定されている。

『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(1996年(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1997年(平成9年)に開催された。第2回は、2000年(平成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。

コラム・事例　水陸両用車が日本縦断！～世界子ども水フォーラム全国キャラバンの実施～

第3回世界水フォーラムと、同時に開催される世界子ども水フォーラムを多くの人に知ってもらうとともに、子どもたちの水への関心を高めるため、平成14年9月から12月にかけて、北海道から九州の各地を訪問する全国キャラバンが実施されました。キャラバンカーとしては、我が国に初めて導入された観光用の水陸両用バスが用いられ、大きな注目を集めるとともに、全国39箇所で約5,000人の子どもたちを対象に、水と衛生、渇水、洪水などの「世界の水問題」についての学習会が開催されました。

このキャラバンにおける水陸両用バスの走行距離は約10000kmで、まさに全国を疾走したことになります。

なお、平成15年3月の世界子ども水フォーラムには、約40カ国から120名の子どもたちが参加し、水に関し様々な議論が行われます。

キャラバンカーとして用いられた水陸両用バス





学習会の様子(阿賀野川)



(5)アジア・太平洋地域インフラ担当大臣のネットワークの確立に向けた取組み

アジア太平洋地域におけるインフラ整備に関するノウハウ、技術の共有や相互支援、連携を図るため、日本の提唱により、1995年(平成7年)から20カ国・地域によるアジア太平洋地域インフラ担当大臣会合を開催している。

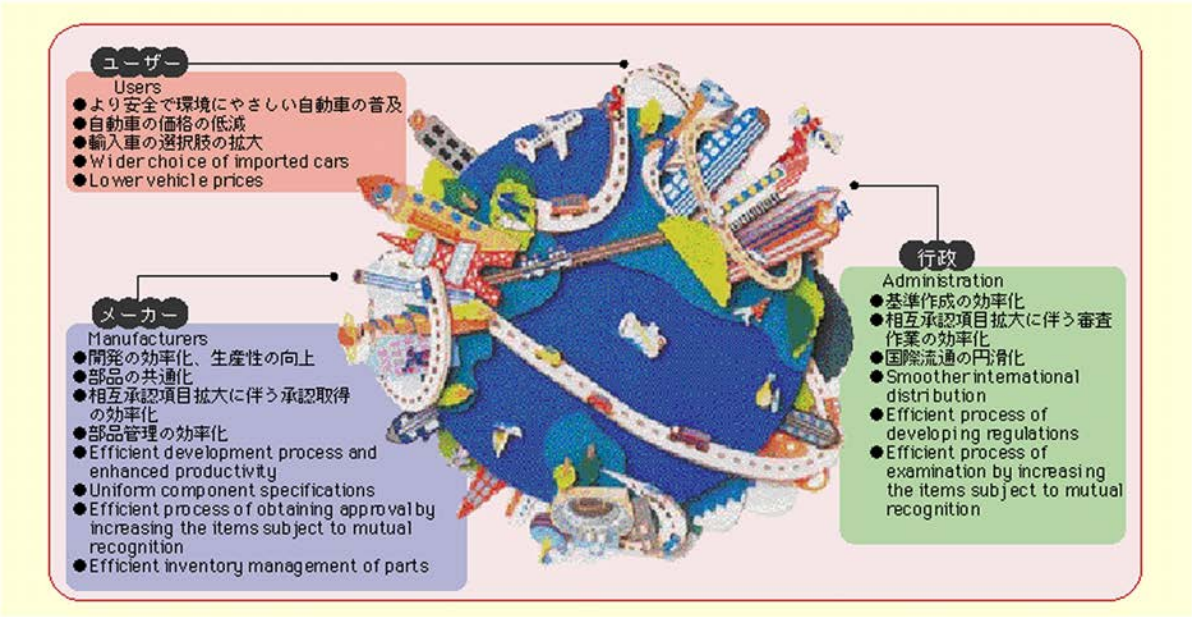
2002年(平成14年)には10月16・17日に東京で事務次官級による高級事務レベル会合を開催し、インフラ整備の課題や取組みに関する情報交換を行うとともに、第4回大臣会合を2003年(平成15年)にインドネシアで開催することを決定した。

第2節　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。

図表II-9-2-1　基準調和及び認証の相互承認のメリット



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等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。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。

(注)「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る世界技術規則の作成に関する協定」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、2000年(平成12年)8月に8ヵ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。このため、平成14年10月に「土木・建築における国際標準対応省内委員会」を設置し、国際標準に対して我が国の技術的蓄積を反映するための施策の推進や国際標準の策定動向を考慮した国内の技術基準類の整備・改定や整合を図ること等について検討を進めていくこととしている。

(3)ITSの国際標準化

国土交通省は、効率的なアプリケーション開発、国際貢献、国内の関連産業の発展等を図るため、e-Japan重点計画-2002等も踏まえ、ISO(国際標準化機構)やITU(国際電気通信連合)等の国際標準化機関における路車間通信技術や車両の走行を支援する技術等のITS技術の国際標準化を推進している。

(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。

2002年(平成14年)5月にタイ・バンコクにおいて開催された第14回ISO/TC211総会においては、空間データの交換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(平成7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。

2002年(平成14年)6月からは、APEC域内での建築設計資格者の国際的な活動を促進するために、我が国も参加してAPECアーキテクトの検討が開始されているところである。

第3節　我が国の技術力、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・政策作りや管理・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持つ優れた技術、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、要人招へいや研修生の受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。

＜インドネシア国JICA開発調査「ジャカルタ大首都圏港湾開発計画調査」＞



＜耐震補強工事を開始した第二ボスポラス橋(トルコ)＞



(1)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、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へいし、自動車車検制度や自動車基準・認証制度に関する研修を実施している。2002年(平成14年)10月には環境に配慮した国際協力のあり方を探ることを目的に、「国際協力と地球環境」をテーマとした国際協力シンポジウムを開催した。

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へいし、官制技術向上への支援を行っているほか、空港設備や航空保安設備の安全性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、平成14年8月パプア・ニューギニアの火山噴火に伴い、国際緊急援助隊として派遣される専門家チームに参加しているほか、技術移転を目的として、河川・砂防・海岸・建築等の各分野においても各国でプロジェクト方式の技術協力や個別専門家派遣を実施している。特に、平成14年10月からは、老朽建築物が残るルーマニアにおいて、耐震補強等の実施のため、プロジェクト方式の技術協力を開始した。

(2)建設業の海外展開による社会資本整備への貢献

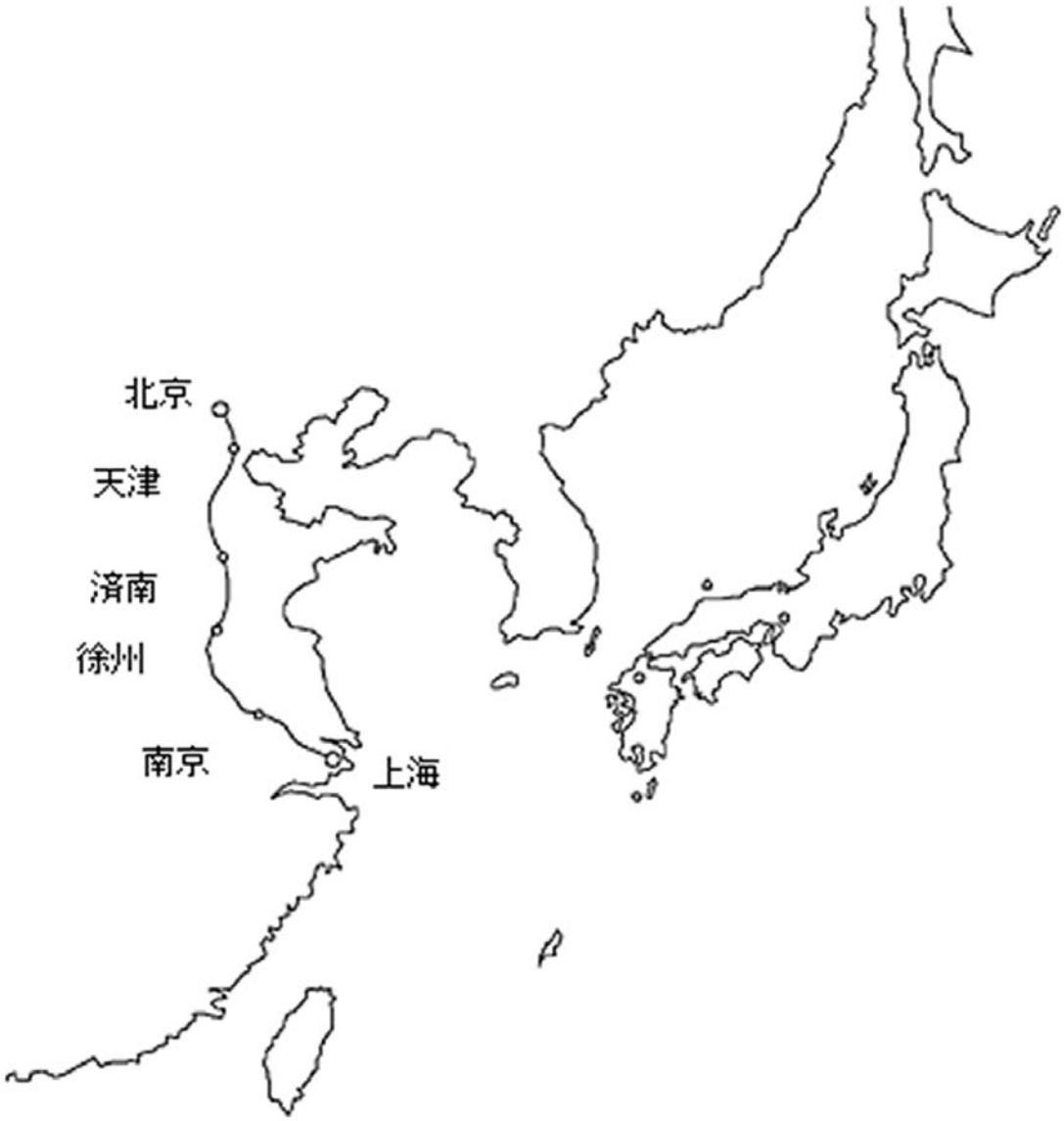
我が国建設業は開発途上国において、社会資本整備に貢献するとともに、技術及び経営ノウハウの移転を実施し、現地の建設業の水準向上にも貢献している。引き続き、WTO等の場における外国政府との政策対話等により、我が国建設業の海外展開に関する環境整備を進める。

コラム・事例　北京－上海高速鉄道って？

現在、中国においては、北京－上海高速鉄道プロジェクトが計画されています。これは、将来的に中国における大動脈となることが予想される北京－上海間において、旅客専用の高速鉄道を走らせるというものです。

具体的には、北京からいくつかの大都市を経て上海に至る総延長およそ1,300km(東京－博多間よりもやや長め)の鉄道で、複線電化の新線を全線立体交差で建設する案が考えられています。システムについては、現在、中国国内において、日本の新幹線のような鉄輪式にするか、それともリニア方式にするか、という検討が行われているところです。

我が国としては、このような大量輸送が必要な高速鉄道については、東海道新幹線の開業以来38年間で約70億人もの旅客をきわめて安全に輸送してきた新幹線システムが最適と考え、中国からの要請があれば、新幹線システムに関する最適な技術の移転等について協力していく用意があると表明しているところです。



第4節　多国間・二国間交渉等を通じた取組み

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に発足した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(平成12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(平成13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。同年11月にはカター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(2005年(平成17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付けられ、交渉の一層の進展が期待される。

特に、海運サービスについては、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GATSの適用が除外されており、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。

建設分野については、我が国は大幅な自由化を既に実施済みであるが、2001年(平成13年)より本格的に開始された新たなサービス交渉においては、各加盟国の建設市場の自由化の促進等を内容としたリクエストを2002年(平成14年)6月に提出した。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の見直しの議論にも積極的に参画している。

(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(平成元年)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・プロジェクト会合において、我が国が議長を務める「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相互理解、WTO交渉の促進に努めており、また、同じく議長を務める「港湾専門家会議」では港湾投資等について港湾能力・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。

また、2002年(平成14年)7月にメキシコのマンサニージョで第2回観光大臣会合が開催され、旅行者の安全確保、観光分野における投資の奨励等を新たな優先行動計画とすること等を内容とする「マンサニージョ宣言」を採択するなど、APEC域内の観光の振興について積極的に取り組んでいる。

2002年(平成14年)10月には効果的な手荷物検査手続き及び器材の導入を通じた航空機の旅客の安全性の改善等の措置を盛り込んだ「テロリズムとの闘い及び成長の促進に関するAPEC首脳声明」を採択するなどAPEC域内の安全の確保に向けて保安に関する活動も活発となっている。

(3)OECD(経済協力開発機構)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カ国からなる国際機関である。

造船部会においては、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、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おり、2002年(平成14年)12月には、市場規律の策定のため、新たな造船協定の交渉が開始された。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。

国土交通省ではOECD及び環境省と共催で2003年(平成15年)3月23日から25日にかけて、名古屋市において「交通と環境に関する名古屋国際会議」を開催する。これはOECDが提案する政策ビジョンである「EST(Environmentally Sustainable Transport)」、すなわち持続可能な交通政策の策定ガイドラインを紹介することを目的とし、アジア地域各国政府代表者、国際機関関係者、学識経験者等と意見交換等を行うこととしている。

(4)WSSD(持続可能な開発に関する世界首脳会議)への対応

平成4年の地球サミットで採択された行動計画アジェンダ21の包括的レビューとその世界的な取組強化を図ることを目的として2002年(平成14年)8月26日から9月4日にかけて持続可能な開発に関する世界首脳会議(ヨハネスブルグ・サミット)が開催された。国土交通省も積極的に参加し、実施計画において、低公害車の開発促進、自然再生の推進、水と衛生、地球地図の推進等が盛り込まれた。また、持続可能な開発のため各国政府、国際機関等とともに行う具体的プロジェクトとして、地球地図、国際洪水ネットワーク、環境にやさしい交通に関するバンコクイニシアティブが登録された。

(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の技術委員会全てに委員を派遣し、積極的に活動している。また、IRF(国際道路連盟)やREAAA(アジアオーストラレイシア道路技術協会)の活動にも参加し、国際活動を推進している。

2)港湾・海事分野での取組み

国際港湾協会(IAPH)の会長及び国際航路協会(PIANC)の副会長が日本から選出される等、国際的な舞台における積極的な活動を進めている。また、IAPHは、2002年(平成14年)10月に神戸にて常任理事会を開催した。PIANCは、2004年(平成16年)5月に福岡市にて総会を開催する予定である。

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、2002年(平成14年)9月には中国(北京及び上海)にて開催され、「協調と競争」をキーワードに、北東アジア地域の経済発展に対する港湾の役割について議論が行われた。また、3国の港湾に関する共通の課題に関して共同研究を行っている。2003年(平成15年)10月には日本(東京及び新潟)にて開催する予定としている。

また、船舶の解撤(解体)に関しては、解撤事業所における環境破壊や労働環境問題等について、IMO(国際海事機関)、UNEP(国連環境計画)、ILO(国際労働機関)等の国際機関で議論されており、国土交通省としては、当議論に積極的に参加するため、平成14年6月シップリサイクル検討委員会を設置し、対応等について検討を進めている。

さらに、海上保安の分野では、北太平洋地域の海上保安機関との間で、長官級及び専門家レベルの会合を開催するなど、多国間の連携・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。

＜港湾局長会議　議事録に調印する各国の代表＞



（前列左より，金澤　寛日本国土交通省港湾局長，
蘇　新剛（Mr. SU, Xiangang）中国交通部水運司長，
李　鍾天（Mr. LEE, Jong-Cheon）韓国海洋水産部港湾局長）

3)土砂災害に関する国際会議

土砂災害等に関する学際的な国際防災学会「インタープリベント2002」が、初めてヨーロッパを離れ長野県松本市において2002年(平成14年)10月に開催され、併せて国土交通省が主催して「国際砂防行政官会議」を開催した。

4)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。また、2002年(平成14年)7月の国連経済社会理事会において、2003年(平成15年)に国連アジア太平洋地域地図会議を日本で開催することが決定した。また、統一フォーマットのデジタル地理情報を全陸域で整備する地球地図プロジェクトを主導しており、国際運営委員会事務局を担当するとともに、普及活動を実施している。

2. 二国間交渉を通じた取組み

(1)二国間経済連携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、多国間だけでなく二国間の協定も数多く締結されている状況の下、我が国はシンガポールとの間に初めて、自由貿易協定の要素を含む包括的な経済連携協定を締結した(2002年(平成14年)11月発効)。現在、メキシコとの間で協定を交渉中のほか、韓国、フィリピン、タイ、オーストラリア等とも政府調達、建設サービス、運送サービス等を含む様々な協議を行っている。

(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は、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おり、2002年(平成14年)11月にはソウルにおいて、物流、鉄道、都市交通、航空に関する日韓運輸ハイレベル協議が開催された。

また、2002年(平成14年)9月には、従来から行われてきた日米間及び日仏間で運輸技術に関して、10月には日英間で初めて鉄道分野における運輸技術等に関して二国間協力会議が開催された。

(3)日米間における新たな経済協議の枠組みへの対応

2001年(平成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、14年5月に開催された次官級経済対話、官民フォーラムに参加する等により対応している。

(4)各分野における二国間の取組み

交通分野については、2002年(平成14年)9月12日、13日にパリでITS、都市公共交通分野を対象に第1回の日仏協力会議を開催するとともに、今後も定期的に会議を開催し、相互に情報交換・技術協力を行うことで一致した。また、航空機事故調査分野については、同年10月24日にパリで航空機事故調査に関する協力を行うための覚書に日仏両国が署名した。さらに、外国船が関連する海難の原因究明については、我が国海難審判庁と韓国の海難調査機関は、同年2月「討議記録(調査協力文書)」に署名を行うなど、東アジア地区の海難調査機関としては初の二国間協力関係を明文化した。河川分野では、韓国(1978年(昭和53年)～)、中国(1985年(昭和60年)～)及びフランス(1983年(昭和58年)～)との間で、会議及び現地視察による二国間交流を行っている。砂防分野では、イタリア(1999年(平成11年)～)、韓国(2002年(平成14年)～)との間でそれぞれ土砂災害防止会議を行っている。

第10章　21世紀を支える技術研究開発

国土交通分野においては、新規需要の創出・新サービスの創出・競争力の強化など経済活性化に資するために、交通分野における事業化や公共工事での活用などの実用化を視野に入れながら、産官学の連携、関係省庁との連携を進めて、技術開発を積極的に推進していく。

第1節　技術研究開発の推進

(1)総合的な技術研究開発の推進

技術研究開発の実施にあたっては、本省各局、研究機関、地方整備局、北海道開発局において、関係省庁、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、分野横断的・総合的な技術研究開発を推進するとともに、その技術を公共事業、建設・交通産業へ積極的に反映させる。

1)研究開発機関等における取組み

国土技術政策総合研究所においては、国民一人一人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を目的とし、「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している。

国土地理院においては、国民の安全・安心の確保や国土管理の高度化等のために測量技術を応用し、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。

気象庁気象研究所においては、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変動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。

海上保安庁においては、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。

国土交通政策研究所においては、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、社会経済のトレンドの分析及び長期展望の提示、内外における新しい行政手法の調査研究等、各種研究課題について幅広く取り組んでいる。

2)独立行政法人における取組み

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、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-10-1-1　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・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
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
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、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	本州等とは異なる積雪寒冷な気象、軟弱な地質などの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上で必要な土木技術上の諸課題を解決するための研究

3)地方整備局における取組み

各地方整備局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、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、開発成果について活用実施計画を作成し事後評価を実施することで、一層の活用を図っている。

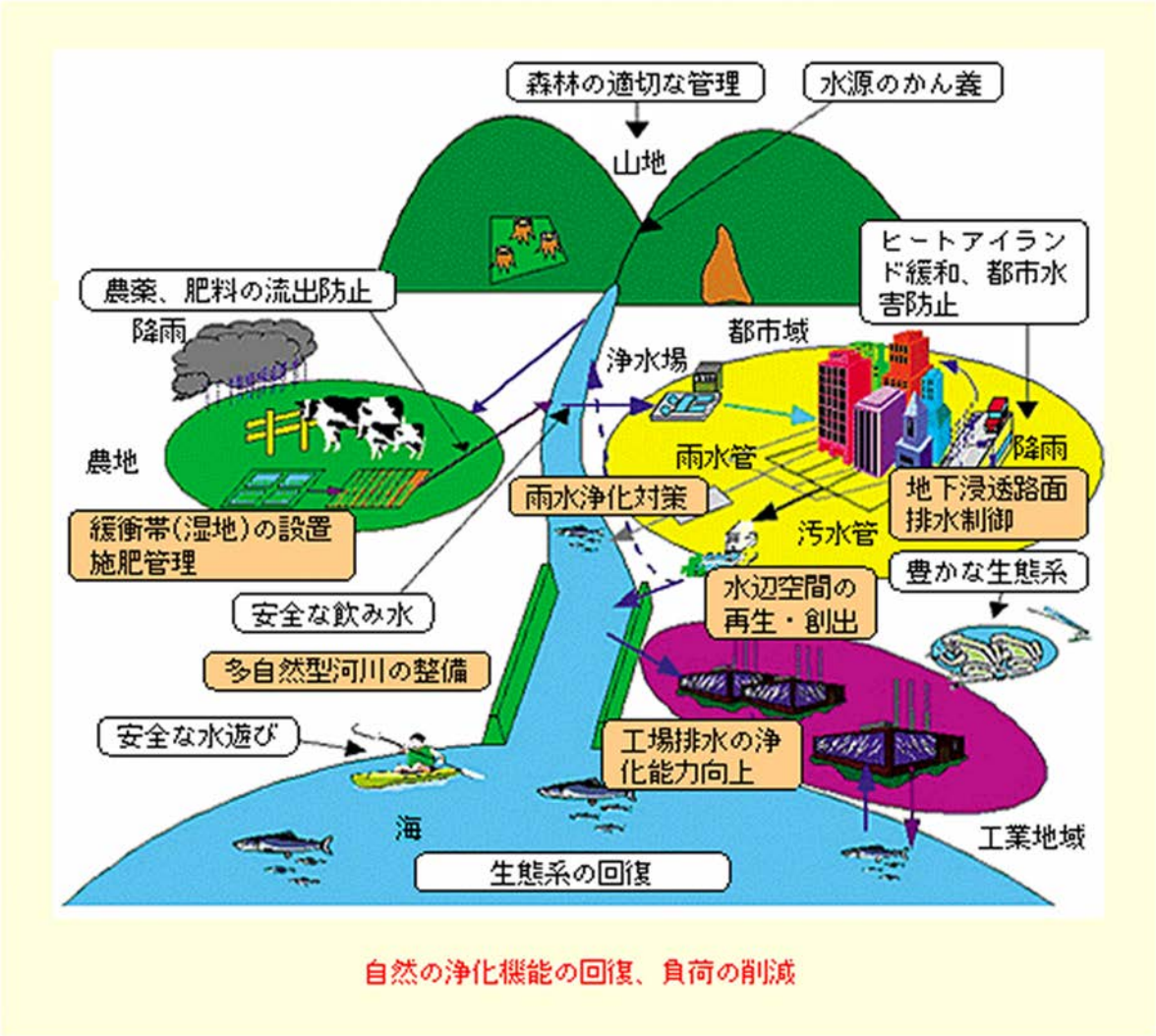
港湾空港技術調査事務所においては、各地方整備局管内の港湾、空港、海岸整備に関する調査・設計、効果的・効率的整備のための技術開発、環境関連技術、船舶、機械等の修理、管理運営について、各港湾(空港)工事事務所と連携をとりながら実施している。

4)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」を実施している。

平成14年度は、「自然共生型国土基盤整備技術の開発」、「社会資本ストックの管理運営技術の開発」の2課題について新規着手し、計5課題について研究開発に取り組んでいる。

図表II-10-1-2　自然共生型国土基盤整備技術の開発(総合技術開発プロジェクト)の例



5)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、先導的また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っている。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」、「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。

6)民間企業の技術研究開発の支援

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。

(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、建設技術研究開発助成制度において大学の研究機関の研究者等から研究課題を公募し、研究開発費を補助している。

平成14年度は1)安全で豊かな住宅・社会資本整備に資する研究開発、2)環境問題解決のための研究開発、3)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のほか、総合技術開発プロジェクト関連分野として4)自然共生型国土基盤整備技術の開発に資する研究開発、5)社会資本ストックの管理運営技術の開発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的研究推進制度

運輸分野の基礎研究は、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、平成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。この制度では、競争的環境において、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、14年度は1)ITを活用した輸送の高度化に資する技術分野、2)環境負荷の小さい交通を目指した技術分野、3)災害被害又は事故の防止に資する技術分野の3つについて、課題を広く公募し採択する方法で実施している。また、13年度に公募した海事技術に関する基礎的研究分野についての課題も引き続き実施している。

(3)公共事業における新技術の活用・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あわせて、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、平成13年度から「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-10-1-3　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	民間等により開発された技術情報を収集・評価した上で新技術情報提供システム（NETIS）に登録し、技術情報の一般への提供と共に第三者委員会（地方整備局に設置）からの意見を踏まえて活用促進を図る。
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に関する助言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	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、地方整備局が施工機会を確保するよう努める。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。

2)新技術活用支援施策

すでに活用実績が多い新技術や活用ニーズの高い新技術について、特記仕様書記載例や積算資料等の技術情報を提供し、発注者の負担を軽減することで、新技術の採用促進を図るとともに、現場条件に適合した技術を検索できるシステムの構築を進めている。

第2節　建設マネジメント技術の向上

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14年度までに、全体で116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している。さらに、建設機械の損料の算定のために、建設機械の価格、整備費用、稼働状況を把握し、ライフサイクルコストの実態調査を行うとともに、次回改正に向けた建設機械損料の諸数値の算定方法等について検討を行っている。

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(JIS Q 9001等)シリーズによる品質マネジメント

国土交通省では、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ISO9000シリーズの認証取得を(競争)参加資格とするISO9000シリーズ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ており、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

国土交通省では、環境マネジメントシステムを運用し継続的に改善していくことで公共事業の実施に伴う環境負荷の低減についての取組みを一層深めるべきとの観点から、公共事業にISO14001を試行的に適用しながら、その効率的な適用手法等の検討を行っている。平成14年度においても、試行に係る実態調査等を行い、IS014001導入の効果や課題を把握する予定である。

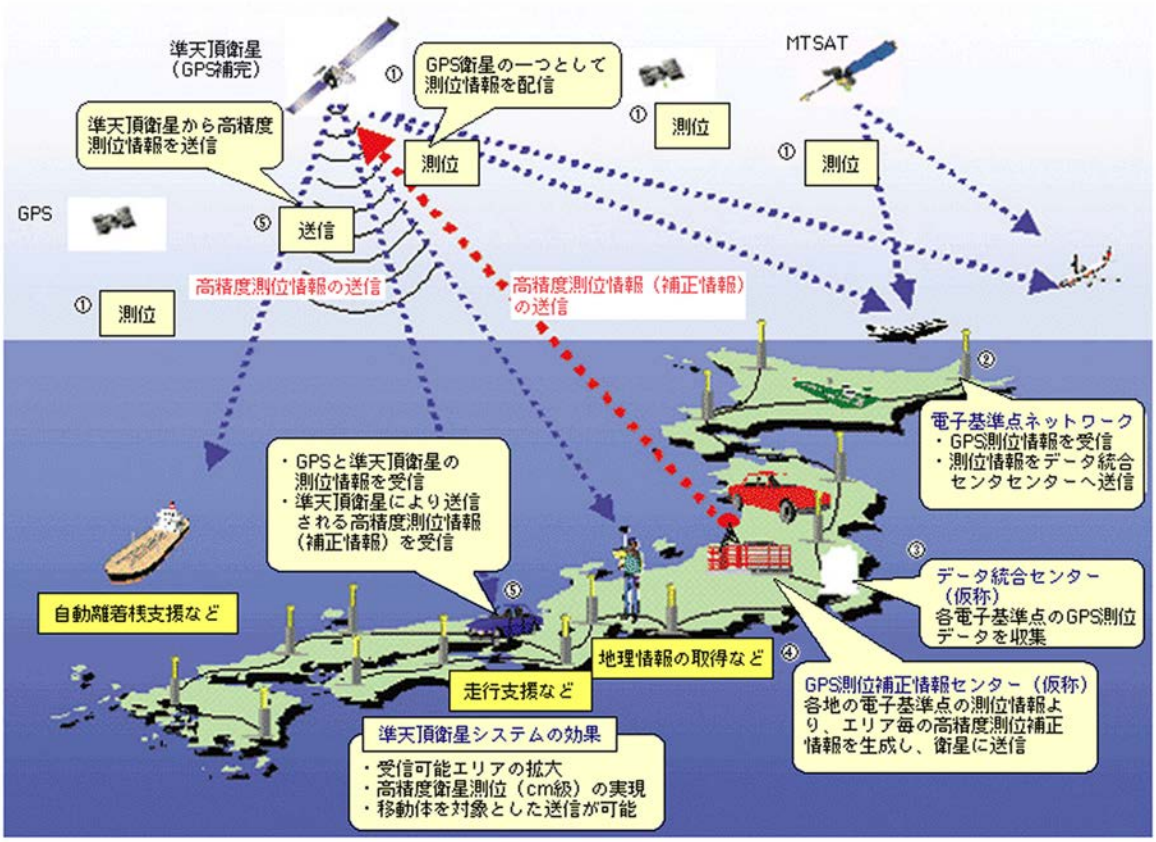
コラム・事例　準天頂衛生測位システムの開発

準天頂衛星システムは、人工衛星を複数(3機以上)組み合わせて、常にいずれか1機を日本の天頂付近に配置するものであり、これによりビルや山の陰などGPS測位不能地域の縮小、移動体への高質な通信・放送及びセンチメートル級の高精度測位等を実現することができます。

このシステムは、交通・防災・測量・国土管理等の分野での利用が見込まれており、具体的には自動車の車線逸脱防止等の車両走行支援、歩行者ナビゲーション、より安全性の高い列車位置検知システム等での利用が考えられています。

準天頂衛星システムの開発については、「今後の宇宙開発利用の取組みの基本方針」(平成14年6月　総合科学技術会議)において、官民の連携の下に推進することとされ、関係の産官から成るプロジェクトチームが具体化を図っていきます。

このシステムにより、新たなビジネス機会の創出による経済の活性化と、国民生活の質の向上を目指しています。



第3節　建設機械・機械設備に関する技術開発等

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。機械施工の高度化に努め、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や施工技術の開発、普及を推進している。

(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おり、平成14年度は、引き続き維持管理、災害対策、除雪作業の効率化やIT化を図るための技術開発に取り組んでいる。

また、低公害車の率先的・計画的な導入に努めるため、道路等の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)車への転換を全国各所(燃料供給可能地区)において率先して進めており、14年度においても全国で新たに約50台の転換を行い、14年度末時点で合計約150台を導入している。

(2)機械設備に係わる技術の向上

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ライフサイクルコスト低減、信頼性向上等を図るため、新素材・新技術の開発導入、技術基準・積算基準の性能規定化を推進している。平成14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等の検討、整備を進めている。また、公共工事における機械設備の技術向上を図るため、「公共工事機械設備技術等各省連絡協議会」において、技術基準・積算基準の整備・検討を行っている。

(3)建設施工における安全対策

平成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、13年度より無人化施工(UCS:Unmanned Construction System)を本格的に導入し、復旧作業を実施している。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。