平成15年度　国土交通白書

平成15年度　国土交通白書

－活き活きとした地域づくりと企業活動に向けて－

目次

はじめに

第I部　活き活きとした地域づくりと企業活動に向けた多彩な取組みと国土交通施策の展開

第1章　活き活きとした地域・企業への確かな胎動

第1節　地域・企業の挑戦

第2節　地域・企業の多彩な取組み

1.地域の取組み

(1)街並みの景観を活かした事例

(2)水辺を活かした事例

コラム・事例　琵琶湖・淀川流域再生

(3)文化・文学を活かした事例

(4)地域の暮らしと環境を活かした事例

(5)地域の基幹産業を活かした事例

コラム・事例　高速自動車道の開通とその波及効果～高知県馬路村～

(6)特色ある住民中心の活動が見られる事例

(7)新たな賑わいの創出に取り組んでいる事例

コラム・事例　能登空港の開港を契機とした地域活性化の取組み

(8)国際交流を活かした事例

(9)他市町村との連携に取り組んでいる事例

コラム・事例　東北新幹線八戸延伸とこの一年

2.企業の取組み

(1)オンリーワンの商品開発

(2)新規市場の開拓

(3)環境ビジネス

(4)多様な主体との連携

第2章　取組みを支える五つの要素

第1節　主体的な参加

1.意識の醸成と共有

(創造的な変革意識への進展)

(「参加と貢献」意識の共有とその広がり)

2.明確かつ適切な目標像の設定

(顧客と参加者の双方から共感される目標像)

(わかりやすい目標像)

(将来性・発展性のある目標像)
3.強い愛着を持ち、革新的・創造的な発想と粘り強さを持つ多様な人材
(中心となる先導役の存在)
(調整役の存在)
(専門家の参加)
(外を知る人材の活用)
(トップのリーダーシップ)
第2節　強み・個性の発揮
(地域資源の発掘・選択)
(地域資源の維持・保全・伸長)
(外部資源の積極的活用)
(ブランドの構築)
(企業における資源の発掘、強みを活かせる選択、維持・保全・伸長)
第3節　集中
(企業の得意分野への集中的な投資)
(地域づくりにおける施策の集中)
(戦略的な宣伝・広告)
第4節　連携・協働
1.目標像の共有化と実践への反映
2.連携・協働により、調和がとれ、相乗効果を発揮するような取組み
(調整役を介した連携・協働)
(資金調達面での連携・協働)
(地域の産業との連携)
(地域間の連携・協働)
(ハードとソフトの連携)
(企業間や他産業、研究機関等との連携)
第5節　継続・展開
(資源の劣化の防止)
(絶え間ない改善)
(線的・面的な展開)
(参加意識の持続)

第3章　国土交通施策の役割と今後の展開
第1節　行政と民間の役割
1.役割分担の様々なあり様(よう)
(意識の醸成・取組みの契機づくり)
(人材の確保・育成)
(特色・個性を活かした目標像の設定と取組みの実施、変革努力の継続)
2.基本的な役割分担の考え方
(行政と民間)
(国と地域)

第2節　地域や住民、企業、NPO等との協働(パートナーシップ)関係の構築
（住民、企業、NPO等との協働）
（地域の目標像の共有化）
（国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進）
第3節　創意工夫を活かす柔軟かつ総合的な推進手法の導入
（地域の特性に応じた柔軟な規格・基準の設定）
（柔軟な地域づくり推進手法の構築）
（地域の自主性・裁量性を追求した支援措置）
（最先端の研究の推進）
（規制・手続の見直し）
（市場機能の活用）
（補注）地域・企業の取組事例に係るアンケート調査等について

第II部　国土交通行政の動向

第1章　成果重視の施策体系への転換
第1節　社会資本の整備に係る計画の改革
1.長期計画の見直し
2.社会資本整備重点計画の策定
3.社会資本整備重点計画の概要
第2節　成果重視の施策展開
1.施策体系の改革
2.行政運営の転換
(1)政策評価の推進
(2)事業評価の厳格な実施
(3)公共事業コスト構造改革の推進
(4)地域住民等の理解と協力の確保
(5)入札・契約適正化の徹底
第3節　官から民など効率性の重視
1.PFIの推進
2.既存ストック等の有効活用
3.社会資本の管理・地域交通の運営における住民、NPO、民間企業等の参加の促進
4.行政手続の簡素化
5.特殊法人等改革
第4節　新たな国と地方の関係の構築
1.地方ブロックの社会資本の重点整備方針のとりまとめ
2.ローカルルールの推進
3.地方ブロック戦略会議の活用
4.国庫補助負担金制度の改革

第2章　観光立国の実現と美しい国づくり

第1節　観光立国の意義と動向
1.観光立国の意義
2.観光立国をめぐる最近の動向
3.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　訪日外国人旅行者の倍増
1.ビジット・ジャパン・キャンペーンの推進
(1)概要
(2)実施体制
(3)事業の進捗状況
2.二国間の観光交流の促進
3.外国人旅行者の受入れ体制の整備
(1)外国人が一人歩きできる環境の整備
(2)外国人旅行者の国内費用の低廉化
(3)外航クルーズの振興
コラム・事例　クルーズ豆知識
第3節　国民の旅行環境の整備
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－旅フェア2003の開催
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.「一地域一観光」の推進
2.観光基盤施設の整備
3.自然環境を活用した観光資源の形成
(1)サイクルツアーの推進
(2)歩行空間の形成
(3)水辺空間の活用
(4)カヌー、ラフティング等のリバーツーリズム
コラム・事例　川の指導者を育成する民間の全国組織　～川に学ぶ体験活動協議会～
第5節　美しい国づくり
1.景観・風景の現状と美しい国づくりへの転換
2.美しい国づくりのための取組み
(1)良好な景観形成のための基本的枠組みの確立
(2)事業における景観形成
(3)電線類の地中化の推進
(4)地域における景観点検・改善の取組みの推進

第3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概要
(2)都市再生特別措置法の適用状況
コラム・事例　進む都市再生～汐留地区～
2.民間都市開発を支える基盤整備
(1)民間投資誘発効果の高い都市計画道路の緊急整備
(2)ボトルネック踏切の改良
(3)地籍整備の積極的実施
(4)大深度地下の利用
第2節　全国都市再生の推進　～稚内から石垣まで～
1.共通的課題への取組み
(1)協議会等における検討
(2)ヒートアイランド対策
(3)公共空間の多目的利用
(4)交通結節点の整備
2.全国都市再生モデル調査
3.全国都市再生の新たな展開
第3節　都市再生プロジェクトの推進
1.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の整備
(3)国有地の戦略的な活用による都市拠点形成
2.災害に強く、安心して暮らせる都市の形成
(1)基幹的広域防災拠点の整備
(2)密集市街地の緊急整備
3.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
(3)地方中枢都市における先進的で個性ある都市づくり

第4章　犯罪・テロに強い社会の実現
第1節　海上・港湾における保安対策の強化
1.SOLAS条約対応
2.不審船・工作船事案・テロ事案対処のための海上保安体制の強化
3.港湾における水際対策・危機管理体制の強化
4.総合的海上犯罪対策の推進
(1)国際組織犯罪対策への取組み
(2)悪質密漁事犯の根絶

(3)悪質・潜在海上環境事犯の根絶
5.各国との連携による危機管理・安全保障対策
(1)海賊対策
(2)拡散安全保障イニシアティブ(PSI)の推進
第2節　航空保安対策の強化
(1)米国同時多発テロ発生(平成13年9月)後講じている措置
(2)国際的な連携・協力のリード
(3)小型機によるテロの未然防止措置
第3節　陸上交通機関・重要施設等に対するテロ防止対策
(1)陸上交通関係
(2)重要施設等
第4節　物流におけるセキュリティと効率化の両立
第5節　犯罪の生じにくい社会環境の整備
1.犯罪の発生しにくい道路、公園、駐車場等の整備・管理
2.防犯に配慮した住宅の普及
3.自動車における犯罪防止対策
4.サイバーテロ対策

第5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)危険度の高い既存建築物及び建築物に係る事故への適切な対応
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
4.職住近接のまちづくり
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)水利用の安定性の確保等
4.歩行者・自転車優先の道づくりの推進
第3節　暮らしの利便性の向上
1.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
(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
コラム・事例　公共交通活性化総合プログラムの平成15年度の取組み　～名古屋北部地域を中心とした公共交通サービス向上対策プログラム～
(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
2.快適でゆとりある通勤空間の実現
3.女性の視点から見た交通サービス
4.トランクルームサービスの向上
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)地理情報の電子化と提供の推進等
(2)GISの本格的な普及支援
(3)GISを活用した新たな取組み
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
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　少子・高齢社会への対応
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
(1)交通バリアフリーの推進
(2)居住・生活環境のバリアフリー化
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
(1)子育てを支援するゆとりある住宅取得等の促進
(2)育児施設の住宅・駅施設等への併設等
3.高齢者が安心して暮らせる生活環境の整備
(1)高齢者の居住の安定の確保
(2)福祉施策との連携
(3)高齢者等の災害弱者への対策
4.高齢社会に対応した輸送サービスの提供

コラム・事例　構造改革特区制度への取組み　～NPO等によるボランティア輸送としての有償運送可能化事業～
5.冬期バリアフリー
第6節　レクリエーション活動の推進
1.国営公園、大規模公園等の整備
2.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利用促進及び適正化に向けた総合対策
(2)放置艇対策
(3)マリーナの整備
コラム・事例　マリーナを拠点とした環境教育
(4)沈廃船対策
3.スカイレジャーの振興

第6章　競争力のある経済社会の構築
第1節　経済の活性化
1.需要喚起のための取組み
(1)不動産市場の活性化
(2)構造改革特区の推進
(3)交通運輸市場における競争条件の整備と規制緩和の推進
2.雇用の創出、セーフティネットの整備
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
コラム・事例　つばめ、翔ぶ
(3)在来幹線鉄道の整備
(4)技術研究開発の促進
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の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及び効率化のための施策
(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)各国との航空交渉及びICAOへの対応
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.マルチモーダルな交通体系の構築
2.「NITAS(ナイタス)」の開発
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)スーパー中枢港湾プロジェクトの推進
(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)都市内物流の強化
(4)ITを活用した次世代海上交通システムの構築
(5)新しい物流サービスの取組み
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)鉄道の動向
(2)自動車旅客事業の動向と自動車運転代行者の適正化
(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
(8)貨物利用運送事業の動向
(9)倉庫業の動向
(10)港湾運送事業の動向
2.不動産業の動向と施策
(1)不動産業を取り巻く状況
(2)宅地建物取引業法の的確な運用
(3)不動産管理の高度化
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組み
(2)舶用工業の活性化に向けた取組み
(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)船員雇用対策及び労働環境整備の推進

第7章　安全の確保
第1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
(2)土砂災害対策
コラム・事例　砂防設備の効果の発現
(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
コラム・事例　季節予報における確率情報の充実
(2)地震・火山活動等の監視体制の充実
(3)IT化による既存ストックの管理の高度化
(4)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2節　危機管理・安全保障対策
1.保安対策の強化
2.安全保障と国民の生命・財産の保護
3.災害発生時の迅速な初動体制の確立
(1)省内災害対応体制
(2)災害情報の一元管理
(3)災害に備えた情報通信システム・機械等の配備

(4)危機管理訓練
(5)海上での初動体制の整備
4.事故災害への対応体制の確立
(1)パナマ船籍コンテナ船「KUO TAI」船舶火災への対応
(2)大規模油流出事故に関する対応
(3)放置座礁外国船舶に対する対応
5.大陸棚の限界画定のための調査の推進
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)「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」の制定
(2)事故危険箇所の集中的な対策
(3)自動車安全対策
(4)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
(5)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及び船舶航行の安全確保
(2)救助体制の強化
(3)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)航空交通の安全対策強化

第8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)燃料電池自動車の開発・率先導入
(2)燃料電池の住宅への導入に向けた技術開発
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
コラム・事例　環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験
(4)公共交通機関等の利用促進
(5)船舶からの温室効果ガス削減への取組み
(6)国民各界各層による取組みの促進
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
(1)高度海洋監視システム(ARGO計画)の構築
(2)地球温暖化に伴う海面上昇の監視
(3)地球温暖化に関する研究
(4)黄砂に関する情報の提供
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活動
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
コラム・事例　コウノトリと共生できる自然環境の保全復元　～円山川における自然再生～
(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
(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
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
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.シックハウス、土壌汚染問題等への対応
(1)シックハウス対策
(2)土壌汚染対策
(3)ダイオキシン類問題への対応
(4)その他の水質問題への対応
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)船舶からの排出ガス等対策
(3)バラスト水中の有害水生物問題への対応

第9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)国土の総合的点検と国土計画制度の改革
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)新地方生活圏計画の推進
(4)田園地域総合整備事業の推進
(5)手づくり郷土（ふるさと）賞の実施
(6)農山漁村地域の総合的な振興
(7)都市と農山漁村の交流の促進
(8)地域戦略プラン
4.国会等の移転の検討
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)賑わいの感じられる道づくり活動の支援
(3)地域のまちづくりに寄与する官庁施設の整備の推進
コラム・事例　「公共建築の日」及び「公共建築月間」の創設
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
(2)自然・歴史・文化を活かした地域づくり
4.市町村合併の推進
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.北海道の貴重な自然・資源を活かした地域づくり
2.北海道の成長を支える産業の振興
3.観光交流の促進
4.北海道の自立的な発展を支える社会資本基盤の整備

第10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ネットワークの構築に向けた取組み
(3)自由で公正な海外建設市場の形成に向けた取組み
(4)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
(5)水問題の解決等に向けた国際間における取組み
第2節　国際基準への取組み
(1)自動車基準・認証制度の国際化
(2)鉄道規格の国際標準化
(3)船舶や船員に関する国際基準への取組み
(4)土木・建築基準、認証制度の国際調和
(5)ITSの国際標準化
(6)地理情報の国際標準化
(7)技術者資格の海外との相互承認
(8)日本海呼称問題への対応
第3節　我が国の経験・技術・ノウハウを活かした国際協力
(1)国際協力の展開
(2)広域的な経済社会基盤の整備等への協力
(3)環境・安全面での協力
コラム・事例　アルジェリア地震への国際緊急援助チームの派遣
(4)建設業の海外展開による社会資本整備への貢献
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)IMO(国際海事機関)、ILO(国際労働機関)への対応
(6)各分野における多国間の取組み
2.二国間交渉を通じた主な取組み
(1)二国間経済連携協定等の締結への対応
(2)日米間における新たな経済協議の枠組みへの対応
(3)各分野における二国間の取組み

第11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
(1)国土交通省技術基本計画の策定
(2)研究開発機関等・独立行政法人における取組み
(3)地方整備局における取組み
(4)総合的な技術開発の推進
(5)民間企業の技術研究開発の支援
(6)公募型研究開発補助制度
2.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
(2)新技術活用支援施策
第2節　建設マネジメント(管理)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
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

我が国の社会経済は、平成14年度国土交通白書においても取り上げた少子高齢化の進展など大きな変革期を迎えており、地域や企業は、様々な変化に対応することが求められている。

このような状況の中、我が国においては、厳しい条件や環境等に直面しながら、様々な努力と工夫により、内外の交流人口の拡大や新規市場の開拓を実現するなど、成果を上げ、また、成果を上げつつある地域・企業の多彩な取組みが存在している。

国土交通行政においては、これらの具体的事例を踏まえ、我が国における活き活きとした地域づくりと企業活動を支える施策を展開していく必要がある。

以上のような問題意識から、本白書の第I部では、「活き活きとした地域づくりと企業活動に向けた多彩な取組みと国土交通施策の展開」をテーマとして取り上げ、具体的事例を収集・分析し、おおむね共通する要素を抽出・整理するとともに、今後の国土交通施策の展開の方向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。

本白書の作成に当たっては、多くの地方公共団体や企業の方々から多大なご協力を頂戴した。ここに、厚く御礼を申し上げる。

第I部　活き活きとした地域づくりと企業活動に向けた多彩な取組みと国土交通施策の展開

第1章　活き活きとした地域・企業への確かな胎動

第1節　地域・企業の挑戦

我が国の社会経済は、大きな変革期を迎えており、地域や企業は、国民の価値観・ライフスタイルの多様化、少子高齢化の進展、地球規模化、情報通信技術の高度化、環境問題への配慮、地方分権の進展など様々な変化に対応することが求められている。

このような様々な変化が個別の地域や企業に与える影響は、多種多様であり、また、かつてのような欧米諸国や他地域への「追いつき」を目標としていた時期を過ぎた現在、各地域や企業にとって画一的・一律的な目標を設定し、活動することに限界が生じてきている。そのため、「平均的」・「標準的」な発想では捉えきれない「個性的」な地域や企業のあり方への確かな動きが始まっている。

このような動きを踏まえ、活き活きとした地域・企業のあり方を明らかにするため、我が国のそれぞれの地域・企業において実際に行われている取組みの事例を収集し、分析することとした。

このため、都道府県から提供された情報、地域づくりや企業活動に係る各種のデータベース、表彰事例等幅広い情報を基に把握した、地域活性化に取り組み、成果を上げている事例と特徴ある経営戦略や技術・商品開発などの取組事例について、市区町村と企業に対し、アンケート調査・事例調査を実施した(調査方法については、補注参照)。事例調査に回答を得られた事例の中から、活き活きとした地域づくりや企業活動に取り組み、また、取り組もうとしている地域・企業にとって、さらには、今後の国土交通施策の展開を議論する上で参考となると考えられる事例を、できる限り多く、次節に掲載した。

また、このような取組みの事例におおむね共通して見られる、成果へとつながる要素を抽出・整理することとした。

もとより、それぞれの地域や企業を取り巻く環境の変化や地域の置かれた条件等は様々であり、それを実現するための道筋も一様ではない。

地域・企業は、その状況に応じて、活き活きとした地域づくりと企業活動を支える共通要素や、それらの要素を充足するために加えられた様々な工夫のうちから、必要なものを選択し、組み合わせ、さらに新たな創意工夫をこらし、その地域や企業の実情に沿った独自の取組みへと構成していくことによって、成果を上げていくことが期待される。

我が国においては、厳しい条件や環境等に直面しながら、活き活きとした地域づくりと企業活動に向けて、成果を上げ、また、成果を上げつつある地域・企業の多彩な取組みが次節に掲載した事例以外にも多く存在している。

国土交通行政においては、我が国の大都市圏から地方まで、どの地域も、どの産業に属する企業も、活き活きとした地域・企業へと向かう十分な可能性を有しているとの考えの下、このような、創意・工夫・知恵により、

自立的に取り組む地域・企業の挑戦について、その障害の除去を図り、また、関係者と一丸となって支援していかなければならない。

第2節　地域・企業の多彩な取組み

第1節で述べたように、活き活きとした地域・企業のあり方を明らかにするため、実際に行われている取組みの事例を収集・分析することとした。ここでは、活き活きとした地域づくりと企業活動に向けて、成果を上げ、また、成果を上げつつある事例を見ていくこととする。

1．地域の取組み

(1)街並みの景観を活かした事例

埼玉県川越市　～歴史を活かした活性化～



川越市は、東京都心から30km圏内に位置する人口約33万人の埼玉県西部の中核都市であり、江戸時代から江戸との交流で栄えてきた。江戸文化を吸収し、これを今に伝える川越は「小江戸」と称されている。

川越では、明治26年の大火により町の中心部の大半を焼失したが、その後近隣からの延焼を防止するための店蔵が次々と建築され、蔵造りの商店街が形成された。

しかし、昭和40年代以降、商業の中心は利便性の高い駅周辺に移り、空き店舗が増え、商店街は徐々に衰退していった。一方で、蔵造りの街並みの文化財的価値は専門家の注目を集めるようになり、市による蔵造りの町家の文化財指定や「蔵造り資料館」としての整備等もされたが、街並み全体の保存の具体化には至っていなかった。

そのような中、若手商店主や研究者、建築家など川越の蔵造りの街並みの行方に関心を持つ広範な人々によって、昭和58年に「川越蔵の会」が発足した。会では、蔵造りの街並みを保存するためには商店街の活性化が必要との考えから、勉強会を開始し、これを受けた一番街商店街でも、蔵を前面に打ち出したまちづくりに動き出した。

一番街商店街では、蔵造りを活かしたまちづくりのための自主的な申合せとして「町づくり規範」を制定し、店舗の改修等を行う場合には「町並み委員会」の審査を受けることにした。委員会は、商店街と地域住民、専門家、行政で構成されている。この方式は隣接する川越銀座商店街でも導入され、平成6年に「大正浪漫委員会」が発足している。市は、こうした動きを受けて、文化財、商工、都市計画等の関係分野が連携して、文化財指定による保存、商工振興としての改装に対する補助、都市景観条例の制定(平成元年施行)とこれに基づく補助、電線類の地中化等の道路整備などにより支援している。

＜一番街商店街＞



さらに、平成5年には自治会を中心としたまちづくり組織も発足し、より規範性の高い手法による街並み保存への機運が高まり、11年に伝統的建造物群保存地区の都市計画決定が行われた。また、川越蔵の会は、建物の改装からまちづくりまで幅広く市民の相談に乗る「町並み相談所」の運営、様々なイベントの開催などにも取り組ん

でおり、街並みの専門家集団、アドバイザー集団として、時には行政と対峙し、また時には行政と協力しながら活躍している。

このように、川越市における住民、商店街、専門家、行政による歴史的街並みを活かしたまちづくりは着実に進んでおり、一番街商店街や大正浪漫夢通りに加え、昭和初期に菓子の製造・卸売があったという菓子屋横丁も歴史を感じさせる場所として人気が集まるなど、昭和50年代半ばには年間約260万人であった観光客が約400万人となっている。

＜菓子屋横丁＞



さらに、現在、市が取得した蔵や緑地を残す酒造会社の跡地の活用に向け、川越蔵の会が全国都市再生モデル調査として検討を行うなど、活発な検討が行われている。

岡山県倉敷市　～倉敷市美観地区町並み保存～

倉敷市では、昭和43年に倉敷市伝統美観保存条例を制定するなど、全国でも早い時期から住民と行政が協力して町並み保存に取り組んでおり、補助金による伝統的建築物の保存修理は昭和58年から平成14年までで457件に上っている。市は、町並み保存への一層の理解を深め、町並みが良好なかたちで後世に引き継がれていくよう、建物自体やその意匠などではなく、景観の維持に貢献している「人」を対象にした「くらしきまちや賞」を創設している。

＜美観地区＞



福島県会津若松市　～七日町通りのまちづくり～



会津若松市は、人口約12万人の旧城下町である。その街並みの形成の契機は古く、豊臣秀吉による奥州仕置きで会津を拝領した豊臣家臣の蒲生氏郷による近代的な城郭の整備が始まりである。江戸時代までの街並みは戊辰戦争により大きな被害を受けたが、鶴ヶ城や白虎隊が自刃した飯盛山などの観光資源に恵まれた観光都市となっている。

市の中心部に位置する商店街である七日町通りは、古くから市が立ち、問屋、旅籠、料理屋などが軒を連ね、明治以降も市内一の繁華街として繁栄を極めた。しかし、昭和30年代を境に、イパスの開通など道路事情の変化や郊外店への消費者の流出などの影響を受け、次第に来街者が減少していき、それとともに廃業した空き店舗が目立つようになり、ついには商店会の解散、商店街連合会からの脱退にまで追い込まれた。大物演歌歌手による歌謡ショーや売出しの効果もなく、多くの商店主が、商店街の空洞化はもはや時代の流れとあきらめた状況にあった。

このような状況を打破するために、若手商店主有志が、外装は近代化されていたものの、通りには明治・大正・昭和初期に建てられた蔵や洋館、木造商家など歴史的な建築物が点在することに着目し、「大正浪漫調」のまちづくりを基本理念に、歴史的な建築物を保存した特色のある商店街の再生への取組みができるのではないかと考えた。個々の商店主への働きかけを行っていく中で周囲の理解を得ることができ、平成6年に「七日町通りまちなみ協議会」が発足した。

＜七日町通り＞



新聞やテレビなどの地元マスコミ、旅行雑誌への積極的な広報活動など協議会が誘客に努力した結果、初めに改修を行った会員の店舗が改修工事を行っても収支が成り立つ成功をおさめたことから、トタンやサッシなどの新建材等を取り除き建物本来の魅力を引き出す修景などによる、建物の改修の取組みが広がっていった。協議会では、建物所有者による改修を促すため、家賃収入により工事費を回収できるよう出店者を紹介したり、会員である個々の商店主への助言や支援を行っている。

市においても、「七日町通りまちなみ協議会」の取組みを支援するため、中心市街地の活性化対策やまちなか観光の推進事業として、歴史的建造物の改修工事や空き店舗改装への助成を行うとともに、路地のレンガ舗装化やイベントの開催場所となる市民広場の整備などの支援を行っている。

平成16年1月までに、41件の建物修景の助成が行われ、街並みが形成されてきている。また、大正浪漫調の街並みを観光に活かすため、まちなかを着物で歩く「着物しゃなりウォーク」や骨董市、ジャズフェスティバルな

ど、街並みにあわせたイベントの開催や、レトロ調のボンネットバスで街なかを周遊する循環バス「ハイカラさん」の運行、玄関口となるJR七日町駅の大正浪漫風の洋館への改修など、観光客を誘致するための取組みが進められている。こうした取組みにより観光客などまちなかを散策する人が増加して賑わいが戻り、多くの空き店舗が解消されてきている。また、同様の取組みが近隣にも広がっている。

＜七日町駅＞



また、平成15年には、会津地域の公共交通機関の利用促進と広域的な観光の促進を目指して、東北運輸局、地元地方公共団体、交通事業者、観光関係者が連携して、「福島県西部広域都市間公共交通活性化プロジェクト」に取り組み、会津13市町村の鉄道・バス共通フリー乗車に観光施設等の割引特典を付し、低廉な価格で提供する「会津ぐるっとカード」の導入や、会津若松市の主要観光地を巡る周遊バス「ハイカラさん」の利便性向上、JR東日本と地方鉄道(会津鉄道)の相互直通運転化などが実現した。

この取組みが、会津地区の各市町村の広域的な連携の強化につながり、地元市町村等63団体からなる「あいづ広域連携観光交流推進協議会」が結成され、同協議会を主体として観光交流空間づくりモデル事業に取り組んでいる。

茨城県真壁町　～歴史的資源を活かしたまちづくり～

真壁町の中心市街地では、歴史的建造物の取り壊しが進んでいたが、住民の間から歴史的景観を後世に残そうとする声が高まり、町では平成11年度から登録文化財制度を用いた歴史的建造物単体での保存・活用を始めた。住民の間に保存の必要性が浸透したことから、現在では、住民と町、県が協力して、面的な保存に向けた検討・調査を進めている。また、歴史的景観を活かしたまちづくりを進めるため、住民によるボランティアガイドや伝統芸能の継承などの取組みも行われている。

＜歴史的建造物＞



愛知県犬山市　～犬山城下町の歴史のみちづくり～

犬山市では、国宝犬山城を中心とした城下町地区において、歴史的・文化的に価値の高い建物や史跡等を活用し、住民と行政の協働による「歩いて暮らせるまち・歩いて巡るまち」の形成に取り組んでいる。住民と行政との度重なる意見交換を踏まえ、道路の拡幅計画を見直し、現在の幅員のままでの道路の美装化等による歩行者優先の道路整備、伝統的建築物の修理・修景、空き店舗対策等に取り組んでおり、観光客も増え、空き店舗も解消されつつある。

＜犬山城下町＞



山形県金山町　～街並み(景観)づくり100年運動～



金山町は、林業の歴史が脈打つ人口約7,400人の町である。

町では、昭和38年に提唱した「全町美化運動」を中心に、美しい環境づくりが取り組まれるようになり、58年策定の「新金山町基本構想」において、100年をかけて自然(風景)と調和した美しい街並みを創る「街並み(景観)づくり100年運動」を基幹プロジェクトとして位置付け、明治初期に英国人イザベラ・バードが「ロマンチックな雰囲気の場所」と讃えた街並みを現代によみがえらせようとしている。

金山町の街並み(景観)づくり100年運動は、町全体を対象に自然と調和した美しい居住環境を構築しようとするものである。

その街並みは、地場産の金山杉を活用し、こげ茶または黒の切妻屋根、白壁または自然色の塗り壁、杉板張りの外壁をもつ伝統的工法に基づいた「金山型住宅」を軸に形成されている。町は、昭和53年から「金山町住宅建築コンクール」を毎年開催し、金山町の街並みにふさわしいと思われる「優良な住宅」を表彰している(現在は金山町商工会に委託)。59年には、コンクールでの事例の蓄積を踏まえ、HOPE計画(地域住宅計画)で金山型住宅の

モデルを提示し、街並みづくりの方向性を示した。さらに、61年には「金山町街並み景観条例」を制定し、建築物の基準を明確にするとともに、新築住宅への助成を行うこととした。

＜伝統的な金山型住宅＞



＜現代的な金山型住宅＞



このような取組みに当たっては、地元にゆかりのある建築専門家が当初から一貫して関与し、地域の伝統的デザイン、風景を活かした景観づくりを実践、誘導している。

また、平成4年から14年まで住民と町の職員による海外の視察研修を行うなど、住民の啓発にも継続的に取り組んでいる。

金山型住宅への助成は、昭和61年度から平成14年度までの17年間で累計739件となっており、近年では、年間の新築建物のうち金山型住宅が8割程度に上るまでになるなど、多くの住民の参加による景観づくりが展開されている。また、金山型住宅の普及は、街並みの形成とともに、地元の建築職人の技術向上と後継者育成、林業の振興にも寄与している。さらに、景観づくりの展開に伴い園芸が盛んになり、花木の栽培農業の活性化へとつながっている。

町は、金山型住宅の普及に加え、土蔵を再生した街並みづくり資料館「蔵史館」や近代建築物の旧郵便局舎を再生した「交流サロンぽすと」の整備、生活道路の砂利道風舗装、公園や広場の整備などを行い、町民活動の拠点を整備するとともに点から線への街並みづくりへと誘導している。

このようにして形成されつつある美しい景観は、来訪者の増加へとつながっており、町民の誇りや愛着が醸成されてきている。

また、住民の地域づくりへの意識の高まりにより、自然と農村の体験学校「四季の学校・谷口」や都市住民との交流の場である「共生のむら・すぎさわ」、地元の野菜や山菜を加工し販売する「産直グループ夢市」の取組み等も行われ、交流人口の拡大に寄与している。

＜家並み＞



三重県上野市　～歴史的街なみを活かしたまちづくり～

上野市は、武家屋敷や伝統的な町家等歴史的建造物が多数残り、また、伊賀流忍術発祥の地、松尾芭蕉の生誕地として知られている。これらの歴史的資源を活かしたまちづくりを進めるために、市は、まず、景観大賞や景観探訪ウォークの実施等を通じて市民の景観意識の醸成を図り、その後、条例を制定して景観形成への誘導を図っている。住民の中からも、空き町家の有効利用や人材育成等に取り組む動きも出てきており、行政、住民、NPOが一体となった体制の構築も進められている。さらに、地域資源を活用した健康づくりなど、景観のみならず様々な視点による歴史的資源の活用が検討・展開されている。

＜町屋調査＞



京都府京都市　～京町家の保全・継承～

京都市は、長い歴史を通じて育まれてきた京町家をはじめとした伝統的な建築物とこれらにより形成されている町並みの景観の保存・継承を図るため、住民による自主的な防火に対する取組みというソフト面の評価も含む景観に配慮した新たな防火基準による「京都市伝統的景観保全に係る防火上の措置に関する条例」を制定し、防災と両立した形での伝統的景観の保全・継承を可能とした。市民においても、京町家を活用したまちづくりを進めるため、京町家の所有者と利用希望者の橋渡しや、空き町家での起業支援などの取組みが行われている。

＜京町家の町並み＞



大分県豊後高田市　～昭和の町づくり～



豊後高田市は、国東半島西側に位置する人口約1.9万人の都市で、市の東部から南部にかけて両子山や日本三叡山の一つである西叡山がそびえ、北には周防灘が広がっている。

豊後高田市の商店街は、周辺地域を代表する商業地として栄えてきたが、郊外型大型店の進出、過疎化による購買力の低下、後継者不足等とともに、寂れた商店街となってしまった。

このことに危機感を抱いた商店街有志が、商店街の街並みの実態調査を行ったところ、昭和30年代以前に建築された建物が7割以上も残っていることが判明した。この点に注目し、商店街に活気があった昭和30年代をテーマとした「昭和の町」づくりに取り組むこととし、講演会やシンポジウムを開催し、意識の広がりを図った。

まず、商店街では、余計な装飾を取り外し、建具や看板を木製やブリキ製に変更するなど、「昭和」に合った店舗外観の修景を行っており、平成15年度までに22店舗で取り組まれている。また、高価ではなくともその店の歴

史を物語る「一店一宝」を展示する「昭和のお宝まちかど博物館」や、その店自慢の一品を開発する「一店一品」にも取り組んでいる。さらに、商店街のおかみさん達による「おかみさん市」も開催されている。

＜一店一宝＞





市においても、商店の景観統一等の取組みに補助を行うとともに駐車場を整備した。また、昭和10年代に建てられた農業倉庫を昭和の町の拠点施設「昭和ロマン蔵」として整備し、昔懐かしい駄菓子屋のおもちゃを多数展示する「駄菓子屋の夢博物館」を誘致している。

さらに、商工会議所が、「昭和の町」全体の調整に当たるとともに、「昭和ロマン蔵」の運営・管理、ボランティアガイド(昭和の町ご案内人)による街並みの案内なども行っている。

こうした取組みにより、これまでまったく観光客等の姿がなかった商店街が再生し、年間25万人を超える観光客が訪れるようになり、町の中に賑わいが出てきている。

＜昭和の町の街並み＞





(2)水辺を活かした事例

島根県松江市　～松江堀川の再生～



松江市は、人口約15万人の県庁所在都市であり、古くから水の都として親しまれ、西に夕景の名所宍道湖、東に中海が広がり、両湖を結ぶ大橋川を挟む形で市街地が形成されている。また、松江市は、京都、奈良に並び「国際文化観光都市」の指定を受けている。

観光名所の一つでもある松江城の築城の際に内堀・外堀として整備された堀川は、「水の都・松江」の象徴として親しまれてきたが、生活用水、水上交通としての用途を失い、道路・宅地へと転用するための埋立ても進み、川幅が狭められ水の流れも悪くなっていった。さらに、都市化の進展による生活排水の流入増加等により、水質汚濁が進んだ。

こうした中、堀川のあり方に危機感を持ち、昔の堀川を取り戻そうとする市民の動きが始まった。昭和55年には、地元青年会議所の会員が「よみがえる堀川の会」を発足させ、遊覧船による堀川の有効活用を市に提案した。また、他の市民団体による貸しボートや錦鯉放流など様々なイベントも行われた。このような市民の取組みを受けて、行政も、平成6年度に水環境改善緊急行動計画(清流ルネッサンス21)を策定し、宍道湖からの導水、ヘドロの除去、下水道の整備等の水質浄化に総合的に取り組むとともに、堀川周辺の護岸、親水テラス等の整備、周辺商店街の再整備などを行った。こうした地域住民と行政との堀川再生への取組みにより、堀川は流れを取り戻し、平成2～5年の平均が10.0であった生物化学的酸素要求量(BOD)(注)75%値が平成11年には3.2に減少するまで水質も改善された。平成9年には遊覧船の運航が実現し、松江市には欠かせない新しい観光資源となっている。

また、遊覧船の運航に当たっては、遊覧船の船頭として高齢者や中高年齢者を採用しており、単なる観光事業としてではなく、地域の高齢者等の雇用対策、生きがいづくりにも貢献している。

遊覧船の運航が始まったことで、観光客が川からまちを見るという視線が生まれ、川沿いの道路や河岸の修景などが行政によって行われるとともに、住民による川沿いの住宅の修景や花壇の設置も行われるなど、城下町にふさわしい景観の形成への動きがおこっている。

＜遊覧船＞



＜遊覧船から見た川沿いの景観＞



さらに、堀川沿いの遊覧船の発着場の近くにある旧日本銀行松江支店の歴史的な建物が、市民の保存要望を受けて、市の観光開発公社とTMO(まちづくり会社)により体験型工房として整備されたほか、様々な観光施設等の立地も進み、平成7年には年間約330万人であった観光客が14年には約460万人に増加している。

平成15年からは、「神在月」の時期に、伝統行事の「鼕(どう)行列」にあわせて神在月ウォークや城下町松江をイメージする武者行列を開催するなど、滞在型観光地づくりを目指した都市観光推進の取組みが行われている。

＜鼕(どう)行列＞



栃木県小山市　～思川の有効活用～

小山市の中心を流れる思川は、市民に水と緑、豊かな恵みを与えてくれる母なる川として、市のシンボルとなっている。思川をより一層有効に取り込んだ個性豊かなまちづくりを推進するため、行政と市民からなる実行委員会によるアユ祭り等のイベントの開催や源流域との交流、桜の里親制度による桜堤の整備と里親同士の交流促進など、市民が思川への親しみ・愛着を高めるような取組みが行われている。市民の美化意識も高まり、市民に親しまれる自然豊かな川となってきている。

＜思川の桜堤＞



(注)水中の有機物を分解するために水中の微生物が消費する溶存酸素量

コラム・事例　琵琶湖・淀川流域再生

琵琶湖・淀川流域は、古くから我が国の政治・文化・経済の中心として重要な役割を果たすとともに、豊かな水と緑が人々の暮らしと密接なかかわりを保ってきました。平成15年3月には「第3回世界水フォーラム」が京都・滋賀・大阪を結んで開催され、流域圏としての取組みの必要性が改めて認識されたところです。

ホンモロコ、ニゴロブナなどの貴重な固有種をはじめ多様な生物が生息する琵琶湖・淀川流域の自然環境を保全するため、琵琶湖・淀川の原風景として歴史的にも生態的にも貴重な空間であるヨシ原やワンド(川沿いの水たまり)等の保全・再生や、滋賀県における全国に先駆けた下水道の超高度処理の導入などに取り組んでいるほか、滋賀県の環境学習船を利用した琵琶湖湖上での小学生の環境教育や、流域の地方公共団体やNPO等による河川の清掃や水質調査等のクリーンアップキャンペーンが行われてきました。また、滋賀県近江八幡市では、産官学民の連携による環境共生型の地域づくりへの取組みが始まっています。

さらに、平成7年1月の阪神・淡路大震災を契機とした、淀川の舟運のための船着場等の整備なども行われています。

平成15年11月には「琵琶湖・淀川流域圏の再生」として都市再生プロジェクトにも決定され、これからも、琵琶湖・淀川流域圏の歴史と文化を活かし、自然との共生を目指す流域全体での一体的な取組みを進めていくこととしています。



固有種の保全
（左：ホンモロコ 右：ニゴロブナ）



ヨシ原の保全・再生



滋賀県の環境学習船「うみのこ」



住民による総合モニタリング
地元児童による水生生物調査（猪名川）

(3)文化・文学を活かした事例

長野県小布施町　～うるおいのある美しいまちづくり～



小布施町は、長野盆地の北東に位置する人口約1.1万人の平坦な農村地帯である。半径2kmにほとんどの集落が入るという長野県で一番面積が小さな町である。浮世絵の巨匠・葛飾北斎が晩年に滞在した地であり、平成10年には「国際北斎会議」が日本で初めて開催されている。

小布施町内には数多くの北斎の作品が残されており、作品の散逸防止と保存展示のために建設した美術館「北斎館」が昭和51年に開館したことから、歴史と文化を活かしたまちづくりが始まった。

昭和58年には、北斎が滞在した「ゆう然楼」を町が記念館として開館した。その際、周辺住民から地域の特性を活かしたまちづくりを進めるべきであるとの提案があり、関係者により協定が結ばれ、行政と民間がお互いに

責任を分担しあった街並みの整備が行われた。具体的には、住民や企業は土地の交換や景観に配慮した住宅や店舗の建設を行い、町は特産の栗の木のブロックを敷き詰めた歩道の整備等を行い、居住環境の改善を行いつつ、歴史と文化の感じられる空間が形成された。

＜ゆう然楼周辺の街並み＞



昭和61年には、豊かな自然や美しい景観を大切にした「うるおいのある美しい町」を町の総合計画に新たに位置付け、建物の形式、色彩や素材等について誘導する指針「環境デザイン協力基準」を設けるとともに、地域の歴史や風土を活かしたまちづくりゾーンを設け、行政と民間が協力しあってまちづくりを進めた。平成元年には「住まいづくり相談所」が開設され、翌年にはうるおいのある美しいまちづくりに貢献している人々への助成や表彰制度等を盛り込んだ「うるおいのある美しいまちづくり条例」が制定され、環境デザイン協力基準に沿った建物の建築、広告物の変更、生け垣づくりなどに助成が行われている。「外はみんなのもの、内は自分たちのもの」をまちづくりの基本理念に、住民と行政が一体となってまちづくりを進めている。

これらの取組みにより、景観に対する関心が町全体に波及し、店舗や住宅など、小布施町の伝統建築様式の切妻、大壁造の家が建築されている。また、歴史と風土を活かした町並みが魅力の一つとなり、公・私立の美術館等の文化施設が次々と立地したこともあり、小さな町に全国から年間120万人以上の観光客が訪れている。

小布施町では、うるおいのある美しいまちづくりの実現に向け、建物の外観の整備とともに花のまちづくりにも取り組んでいる。花のまちづくり運動は、昭和55年に中学校の生徒会が老人クラブや育成会とともに花壇づくりを始めたことが発端となり全町的な運動となった。

町は、平成4年に花の情報発信基地として「フローラルガーデンおぶせ」を開園、さらに9年には産業の花づくり拠点「おぶせフラワーセンター」を開設し、花きや種苗の新しい地場産品としての確立に取り組む一方、住民とともにヨーロッパの花づくり先進地への視察研修も行ってきた。参加者が帰国後地域における花づくりの先導役として活動したこともあり、庭園づくりに力を入れる住民も増え、花づくり活動は徐々に全町規模に広がりをみせた。町は「フラワーコンクール」「小布施景観賞」を実施して美しい庭づくりに取り組んでいる家庭や地域、学校を表彰している。

住民による花づくりが町内に広がり、平成12年には一般家庭や商店などの協力を得て、個人の庭を観光客に開放する「オープンガーデン」が始まった。町が作成・配布する参加家庭を紹介した「小布施オープンガーデンブック」を手に町内を散策する観光客も増え、花好きな人との出会い、交流も生まれている。

＜オープンガーデン＞



これらの様々な花への取組みは、出会いや交流を通じてより高くより豊かな生活文化を「小布施ブランド」として感じる住民の意識の向上につながっており、杉などの丸太から自分たちで作った木製ベンチを町内のあちこち

に置こうという住民グループが現れるなど、小布施を訪れる人を町全体で温かくもてなそうとする活動へと広がっている。

栃木県足利市　～足利学校こだわりのまちづくり～

足利市には、日本最古の総合大学とも言われる国の指定史跡「足利学校」があり、史跡周辺の石畳による道路整備等のハード面での取組みに加え、足利学校を生涯学習の起点とするために、論語・唐詩など往時の学問にこだわった内容の全国規模の講座の開設や市民大学の開校、足利学校を会場とするお茶の集いやコンサートの開催等の文化的なソフト面の取組みを行い、足利学校にこだわったまちづくりを進めている。

＜足利学校さままつり＞



石川県加賀市　～九谷焼を通してのまちづくり～

加賀市の大聖寺地区は、かつて大聖寺藩の城下町として栄え、初代藩主前田利治に始まる九谷焼で知られ、地域住民の陶芸に対する関心が高く、茶道・華道など文化的活動が盛んである。市では、九谷焼を核としたまちづくりを進めるため、寺院群等の景観の保全・形成や古民家を移築した交流広場の整備など散策を楽しめる空間の創出を行っている。また、NPOが石川県九谷焼美術館と連携して、九谷焼を中心とした陶芸の調査研究を実施したり講演会等を開催するなど、住民によるまちづくりの取組みが広がりをみせている。

＜九谷焼＞



山梨県塩山市　～「甘草屋敷」を活用したまちづくり～

塩山市は、江戸時代に幕府に上納する薬草(甘草(かんぞう))を栽培していた重要文化財の民家「旧高野家住宅(甘草屋敷)」を「薬草の花咲く歴史の公園」として保存修理・整備を行った。両親が塩山で生まれ育った樋口一葉が新五千円札の図柄に選ばれたことから、樋口一葉と塩山市の関わりを紹介する資料室の屋敷内への開設や、屋敷について説明するボランティアガイドの育成等にも取り組んでいる。

＜甘草屋敷＞



兵庫県出石町　～住民による城下町を活かしたまちづくり～

出石町では、行政が主体となって、歴史的街並みの保存・活用から住環境整備へと対象範囲を広げつつ、計画的なまちづくりを展開してきた。こうした景観形成を重視した行政の姿勢が住民にも浸透し、住民による「出石城下町を活かす会」が発足し、機関紙の発行等による街並み保存に向けた住民啓発、明治時代に建築された芝居小屋の復元推進運動、他のまちづくり団体との交流などに取り組むとともに、行政によるまちづくりに関する計画策定等にも参画している。

＜城下町の街並み＞



熊本県山鹿市　～歴史的街並みを活かしたまちづくり～

山鹿市は、温泉宿場町・街道の要衝として栄え、昔の面影が残る建物が残っている。住民にこうした歴史的な街並みをまちづくりに活かそうという気運が高まり、修復された国の指定重要文化財の芝居小屋「八千代座」を核としたまちづくりを進めている。行政においても、地元建築士の協力を得ながら建物の復元・修復・修景の助成を行うとともに、電線類の地中化や地元材を活用した舗装など街並みにふさわしい道路の整備を行っている。

＜八千代座＞



鳥取県境港市　～鬼太郎に逢える街づくり～

境港市では、平成元年に始まった「緑と文化のまちづくり」の一環として、商店街の通りを同市出身の漫画家・水木しげる氏のマンガに登場する妖怪のオブジェ等を設置した「水木しげるロード」として整備したところ、思わぬ観光名所となった。これを活かすため、周辺住民が結成した振興組織が中心となってのイベントの開催や美化運動、商店街による妖怪を題材とした様々な商品の販売、妖怪を透かしに使った住民票など、行政と民間が協働して「鬼太郎に逢える街づくり」に取り組んでいる。

＜カニ感謝祭＞



愛媛県松山市　～『坂の上の雲』を軸としたまちづくり～

松山市では、小説『坂の上の雲』に描かれた松山出身の3人の主人公(秋山好古、秋山真之、正岡子規)たち、明治の若者のひたむきさと前向きな精神に学んで、「『坂の上の雲』を軸とした21世紀のまちづくり」に取り組んでいる。市内に残る『坂の上の雲』ゆかりの史跡や地域固有の資源を活かして、まち全体を屋根のない博物館とする『坂の上の雲』フィールドミュージアムの整備を進めるとともに、『坂の上の雲』まちづくり市民塾の開催やラジオ番組等を通して市民への理念の浸透と参加促進を図っている。

＜『坂の上の雲』ゆかりの史跡(子規堂)＞


旅だち

(4)地域の暮らしと環境を活かした事例

新潟県安塚町　～雪の活用と田舎体験～



安塚町は、中山間地に位置する人口約3,700人の山里である。我が国屈指の豪雪地帯にあり、昭和30年代をピークに人口減少が続き、住民の高齢化、基幹産業である農業の衰退など過疎の深刻化に悩まされていた。

安塚町においては、過疎化が進行する中、宿命である雪との関わりを見直すことを地域づくりの最優先課題とし、昭和50年代以降様々な形で克雪、利雪、遊雪に取り組んできた。

その中で、昭和61年の日本で初めて雪そのものを商品化した「雪の宅配便」の発売、62年に東京都で開催された「サヨウナラ後楽園スノーフェスティバル」へのダンプ450台分の雪の運び込みなど、「雪のふるさと安塚」の

知名度は飛躍的に向上した。これらの成功により、住民にとって重荷、邪魔者、過疎の元凶であると思われていた「雪」は、最大の資源でもあるという考え方が浸透した。

また、雪冷熱エネルギーの活用にも着目し、昭和62年以来、雪貯蔵による農産物の貯蔵施設や、雪冷房という形で町内の学校・福祉施設などに導入され、活用されている。

平成元年には、雪と雪が育む豊かな緑、そこに暮らす人を活かし、雪国という環境の中で経済、生活、文化の向上を図る「雪国文化村構想」を掲げ、この構想をもとに雪国のまちづくりモデルともいえる理想を具現化していくための研究、実践組織として、翌年に「雪だるま財団」を設立した。

＜豪雪の様子＞



＜雪の宅配便＞



安塚町を含む東頸城郡6町村は、多雪、中山間地などの自然条件の他、高齢化、過疎化などの共通の課題を持っており、それぞれ人口も3,000人～5,000人程度の地方公共団体である。平成4年度に、共通課題への取組みのため、「東頸城広域まちづくり委員会」を立ち上げ、様々な事業展開を図ってきた。

「越後田舎体験」は、東頸城郡6町村において展開される農村体験型観光による地域活性化の取組みとして、平成10年度に立ち上げたものであり、自然体験、環境学習、農業体験など70種類以上のプログラムが用意され、「本物の田舎の自然と農業、暮らしを存分に体験してもらう」ことを最大の特色としている。

＜田舎体験＞



この事業は、広域連携で取り組むことで多様なプログラムの設定など受入能力を向上させるとともに、専門家の助言を踏まえて、平成9年の北越急行ほくほく線の開通で時間距離が短縮された首都圏を中心とする小中学校の修学旅行や体験教育に重点を置いたPRを行政と民間が一体となって展開するとともに、対外的な窓口を雪だるま財団に統一するなどの工夫を行っている。

折りしも教育分野における「総合的な学習の時間」の創設等により体験的な学習が活発となったこともあり、年々着実に受入実績を伸ばしている。宿泊代や指導員(インストラクター)の指導料として、農家にも直接的な経済効果が認められ、また、都会の子供たちとのふれ合いによって地域のお年寄りにも活気が出てきた。この田舎体験により夏場の魅力を見出し、冬場に偏りがちだった観光客の通年化にも成功している。

このような取組みにより、安塚町では、平成元年には年間3万人であった観光客が、近年では50万人以上となっている。

さらに、6町村では構造改革特別区域である「東頸城農業特区」の認定を受け、市民農園開設者に対する農地貸付けや農業者による濁酒製造の特例を活用し、都市の家族向け田舎体験メニューの充実など新たな展開を図ろうとしている。

宮城県加美町　～食の博物館～

加美町(平成15年3月まで宮崎町)では、過疎化が進む中、商工会が中心となって、住民総参加によるまちづくりとして、持ち出せる特産品ではなく、ありのままの食こそ地域の活力であるとの考えから、町内の各家庭が家庭料理を持ち寄って展示し、地域の豊かな食文化を発信する「食の文化祭(現・食の博物館)」を開催した。この取組みが地域外から大きな反響を呼んだことから、住民の経験と自信が醸成され、自主的かつ多様な交流活動を展開することを目指した住民主体の組織の立上げにつながった。

＜食の博物館＞



富山県氷見市　～ひみ田園漁村空間博物館構想～

氷見市では、地域の生活・文化・産業・景観・自然等を保全・復元・活用した定住と交流による豊かな農山漁村づくりを目指し、住民の研究集会(ワークショップ)による地域資源の掘り起こしを経て、「ひみ田園漁村空間博物館基本構想」の具体化に取り組んでいる。取組みに当たっては、地区住民の主体的な計画策定と実施に努めており、トンボやホタルの保護活動、ため池の修景、郷土芸能等の保存・伝承、棚田オーナー事業等の活動が行われ、交流人口の誘発にもつながっている。

＜棚田での稲刈＞



鹿児島県加世田市　～自転車を活用したまちづくり～

加世田市は、日本初の「サイクルシティ誓言」を行い、平坦な地形を活かした健康づくりや環境の保全等をテーマに掲げ、自転車を活用したまちづくりに取り組んでいる。市内外の行政機関、民間団体等による「サイクルシティかせだ推進協議会」が中心となり、地域住民を含めた多数のボランティアの参画により、サイクリング大会、小学生一輪車大会、「ツール・ド・かせだ」など様々なイベントを実施している。また、サイクリングターミナルなどの自転車関連施設の整備も進めている。

＜ツール・ド・かせだ＞



広島県大朝町～菜の花を活用した循環型社会～



大朝町は中国山地に位置する人口約3,800人の農業中心の盆地の町である。

大朝町では、過疎化が進む中、「何かしなければ町は変わらない」という思いを持つ住民の有志が何日も語り合い、滋賀県から始まっていた「菜の花エコプロジェクト」に大朝町でも取り組もうと、平成12年秋に菜の花を活用した循環型社会を目指す提案を町に対して行った。そして、この提案に賛同した様々な職種の住民20数名により菜の花エコプロジェクトへの取組みが始まり、活動母体として「INEOASA(い～ね！おおあさ)」が立ち上げられた。

大朝町の菜の花エコプロジェクトは、菜の花を町内の休耕田で栽培し、収穫された菜種から菜種油を製造・販売し、家庭や学校の調理に利用、そして住民の協力を得て回収した廃食油からバイオディーゼル燃料(BDF)を精製し、町営バスや農耕用機械に利用するというもので、菜の花の絞りかすの堆肥としての利用も合わせ、地域での資源循環を行おうとするものである。

大朝町での取組みはNPO法人が中心となって行われており、会費を中心に活動が行われている。廃食油の精製装置の導入に際しては、住民による協力金の寄付及び町と共同募金会からの助成により資金を調達している。町は、町営バスでのBDF利用に加え、菜の花を栽培する農家に対する奨励金の支出などの協力を行っている。

また、地域住民も廃食油の回収等で協力しており、NPO法人も、講演会や説明会の開催、広報紙の発行など、普及啓発に努めている。

取組みは、菜の花による観光振興や環境教育にも広がっており、菜の花畑での迷路の作成、小学校の総合学習の時間における菜の花学習(会員を講師とした、菜の花の植付けから刈取り、廃食油の回収等)などが行われている。

また、他地域で同様の取組みを行う団体との交流も盛んに行われており、平成15年には第3回の全国菜の花サミットが大朝町で開催された。

＜BDFで走る町営バス＞



＜菜の花畑＞



北海道沼田町　～雪と共生するまちづくり～

豪雪地帯に位置する沼田町では、邪魔者扱いしていた雪を地域の資源・エネルギーと捉え、「雪と共生するまちづくり」に取り組んでいる。米の低温貯蔵施設を建設し、品質を保持した貯蔵米を「雪中米」として販売するなど、雪の冷熱エネルギーを農産物の生産・加工・貯蔵に活用する「雪山センタープロジェクト構想」を推進している。さらに、雪冷熱の住環境への利用も図るとともに、町民参加による雪原での地上絵の制作等にも取り組んでいる。

＜雪原の地上絵＞



愛媛県瀬戸町　～風力発電～

瀬戸町では、過疎化・高齢化と基幹産業である農業・漁業の生産力の低下を背景に、瀬戸町特有の強風を利用した風力発電事業に取り組むこととし、山頂に大型風車11基を建設して、平成15年10月から営業運転を開始している。運転開始後は観光客も増加してきており、風車を町の象徴として位置付け、周辺の観光資源とともに観光ルートの整備を図っていくこととしている。

＜大型風車＞



沖縄県国頭村　～エコツーリズムの推進～

国頭村には、国の天然記念物「ヤンバルクイナ」「ノグチゲラ」など多くの貴重な動植物が生息する豊かな自然環境が存在している。この恵まれた自然環境の持続的な活用を図るため、エコツーリズムに取り組んでいる。民間業者、商工会、行政、研究者等による研究会を中心に資源調査、ツアープログラムの作成、インタープリター(自然解説者)の養成等が行われた。平成14年3月には「国頭村ツーリズム協会」が設立され、森林ツアー、カヌー体験等を行っている。インタープリターを地元住民を中心に養成するなど、自然や文化等の資源の保全と地域経済の活性化の両立に配慮している。

＜自然散策ツアー＞



(5)地域の基幹産業を活かした事例

千葉県富浦町　～枇杷倶楽部プロジェクト～



富浦町は、房総半島の南端近くに位置し、農業・漁業と夏期の海水浴客でにぎわってきた人口約5,700人の町である。房州ビワを250年以上前から栽培し、代表的な産地となっている。

富浦町では、基幹産業である農漁業と観光が、産業の低迷、観光ニーズの多様化などによって、いずれも右肩下がりの状況となり、また、若者の流出や少子高齢化など過疎化が大きな課題となっていた。

このような状況の中、町長が強いリーダーシップを発揮して、役場内に町産業活性化プロジェクトチームが結成された。地域に点在する豊かな自然、農業・漁業の地場産業、房州うちわなどの伝統工芸、里見氏や日蓮等の由来が残る歴史などの資源を結び、面として活用していこうとするエコミュージアムの概念を取り入れた事業の実施

が検討された結果、「枇杷倶楽部プロジェクト」が誕生し、その拠点となる「道の駅とみうら・枇杷倶楽部」が平成5年にオープンした。

拠点施設である「道の駅とみうら」、花摘み試験園である「花倶楽部」、イチゴ狩りが楽しめる「苺試験園」、温室と露地の「枇杷狩り試験園」が分散配置され、体験型の観光客を誘致するために品種改良や栽培方式までも見直す観光農業システムづくりに取り組んでいるほか、市場に出荷できない枇杷の規格外品を加工して、ジャムやソフトクリーム、ゼリーなどの独自商品の開発も行っている。この商品開発の成功で、これまで廃棄されていた出荷規格外の枇杷にも商品価値が生まれ、市場価格暴落時には加工用原料として買い支えることもできるようになった。なお、「花倶楽部」は平成15年に町内2つ目の道の駅に登録された。

＜道の駅とみうら＞



また、枇杷や花の栽培農家、民宿、飲食店などの小規模な観光事業者と連携し、南房総に点在する観光資源を一つに束ねて旅行業者に情報を発信し、集客の分配や代金精算などを一括して行う「一括受発注システム」と呼ぶ仕組みを構築し、観光バスツアーなどの団体客を誘致している。

さらに、文化事業として、子供達の豊かな心を創造するための「人形劇フェスティバル」の開催や、地域の誇り探しの探訪会「ウオッチング富浦」、地元知識人を講師に招いてお茶を飲みながら話を聞く「枇杷倶楽部茶論」などの取組みを行っている。

枇杷倶楽部プロジェクトは、施設全般の管理、文化事業等の公共性や地域波及効果の高い分野を町が、売店の営業や観光客の誘致等の営利事業を町全額出資の第三セクター「(株)とみうら」が担当しており、黒字運営を目指した効率的な事業運営に成功している。

これらの取組みの結果、年間4千台の観光バスツアーの誘致に成功し、道の駅とみうらの利用者は年間67万人にのぼり、(株)とみうらの経営も黒字経営を続け、町の人口の約1%に相当する雇用の創出や枇杷関連の商品開発による地元農業の生産の安定化など地域への波及効果も大きい。また、こうした事業活動を通じて、高度なノウハウを持つ人材を地域内に育てる結果となり、地域活力向上の原動力となっている。

さらに、町内の民間企業による物販・飲食施設の開業、道の駅での販売を目指した住民による商品開発など、地域づくりの取組みが広がっている。

＜花摘み体験＞



和歌山県龍神村　～産業の6次化～

龍神村は、林業を基幹産業とし、「龍神林業まつり」を開催するなど、林業の振興を図ってきた。しかし、林業が低迷している現況の中で村の活性化を図るため、「龍神林業まつり」を「翔龍祭」に改め、林業、農業、観光、商工業、福祉等を合体させたイベントとして実施した。こうした村の様々な産業が一体化した取組みを進め

ることで、住民の意識の変化が促され、農産物を特産品に加工し、観光の一端を担う住民グループが現れるなど、住民・民間による村づくりの動きにつながっている。

＜翔龍祭＞



広島県甲山町　～6次産業による都市農村交流～

甲山町は、中山間地域にあり、花、温泉、文化財等の地域資源を活かし、農林業や観光など1次・2次・3次産業が組み合わさった「第6次産業」による交流人口の拡大に取り組んでいる。町が整備し、住民主導の協議会が運営管理する総合交流ターミナルでの農産物直売所や加工施設の開設、都市部での店内販売、農業体験等のグリーンツーリズム、環境保全型農業の推進などに取り組んでおり、農産物の売上げも増加し、交流人口も拡大しており、地域住民の雇用にもつながっている。

＜総合交流ターミナル「甲山いきいき村」＞



徳島県牟岐町　～観せる漁業としてのスキューバダイビング～

牟岐町は、従来から漁業が盛んであったが、近年の漁獲量の低迷、水産物の価格下落、漁業従事者の高齢化等に対応し、地域特性を生かした観せる漁業への取組みとして、スキューバダイビング事業を実施している。運営には、地元漁業協同組合が参画し、海洋環境の保護やトラブル防止を図るとともに、漁協や地域住民に収益を還元し、雇用の促進、地場産業の拡大等にもつながっている。

＜スキューバダイビング事業＞



宮崎県綾町　～自然生態系農業～

綾町は、昭和63年に「自然生態系農業の推進に関する条例」を制定し、合成化学物質の利用を排除した農業を目指して町全体で取り組み、現在では400を超える農家が自然生態系農業を実践している。農産物は食の安全を求める消費者の信頼を獲得し、産地直送を中心に販売されている。また、学校給食など町内の公共的な施設で利用される食材のほとんどが町内の農産物で賄われ、地産地消の取組みともなっている。

＜有機農産物の生産状況＞



福岡県北九州市～北九州エコタウン事業～



北九州市は、関門海峡に臨み、九州の玄関口としての役割を担う人口約100万人の政令指定都市である。かつて繁栄した石炭産業や鉄鋼、化学を中心とした基礎素材型産業を基盤とした経済構造からの転換を進めている。

北九州市では、モノづくりのまちとしての人材や技術の蓄積、公害克服で培われた市民・企業・行政の連携を活かし、環境保全と産業振興を両立させる新たな地域施策として、「あらゆる廃棄物を他の産業分野の原料として活用し、最終的に廃棄物をゼロにすること(ゼロ・エミッション)」を目指し資源循環型社会の構築を図る「エコタウン事業」に取り組んでいる。

事業の推進にあたっては、産官学で構成する「北九州市環境産業推進会議」において基本的な取組みの方向を定め、広大な埋立地、港湾施設や最終処分場に近接するなど優位性を持つ若松区響灘地区において環境・リサイクル産業を誘致するなど具体的な取組みに着手している。なお、環境産業の推進に際して以下の3つの取組みを柱に戦略的に施策を展開している。

行政としては、積極的な情報公開による市民との双方向のリスクコミュニケーション(対話を通じたリスクに関する情報の共有)や、市の窓口の一本化による手続の迅速化を図るなどの取組みを行っている。

○教育・基礎研究への取組み

大学や研究機関が集積した北九州学術研究都市を中心に、環境政策理念の確立、基礎研究、人材育成等に取り組んでいる。

○実証研究への取組み

企業、行政、大学が連携し、環境・リサイクルの新技術を実証的に研究するプロジェクトが行われている。都市ごみの生分解性プラスチック化技術、最終処分場管理技術などについて24の実証研究施設が開設され、平成16年1月現在12施設が稼働中である(12施設については既に終了)。

○事業化への取組み

環境・リサイクル産業の事業化が展開されており、平成16年1月現在、20施設が稼働し、700人弱の雇用を創出している。「総合環境コンビナート」では、ペットボトル、家電、OA機器、自動車、蛍光管、医療用具、建設混合廃棄物のリサイクル企業が立地している。また、「響リサイクル団地」では、地元中小・新興企業による食用油、有機溶剤、古紙、空き缶等のリサイクル事業や、自動車解体事業の高度化への市による支援が行われている。

＜北九州学術研究都市＞



＜総合環境コンビナート＞



さらに、リサイクルに加え、リユース(再使用)やリビルド(再構築)など、新たな環境産業の誘致や、構造改革特別区域である「北九州市国際物流特区」とも連携した企業誘致に取り組んでいる。

香川県直島町　～自然・文化・環境の調和したまちづくり～

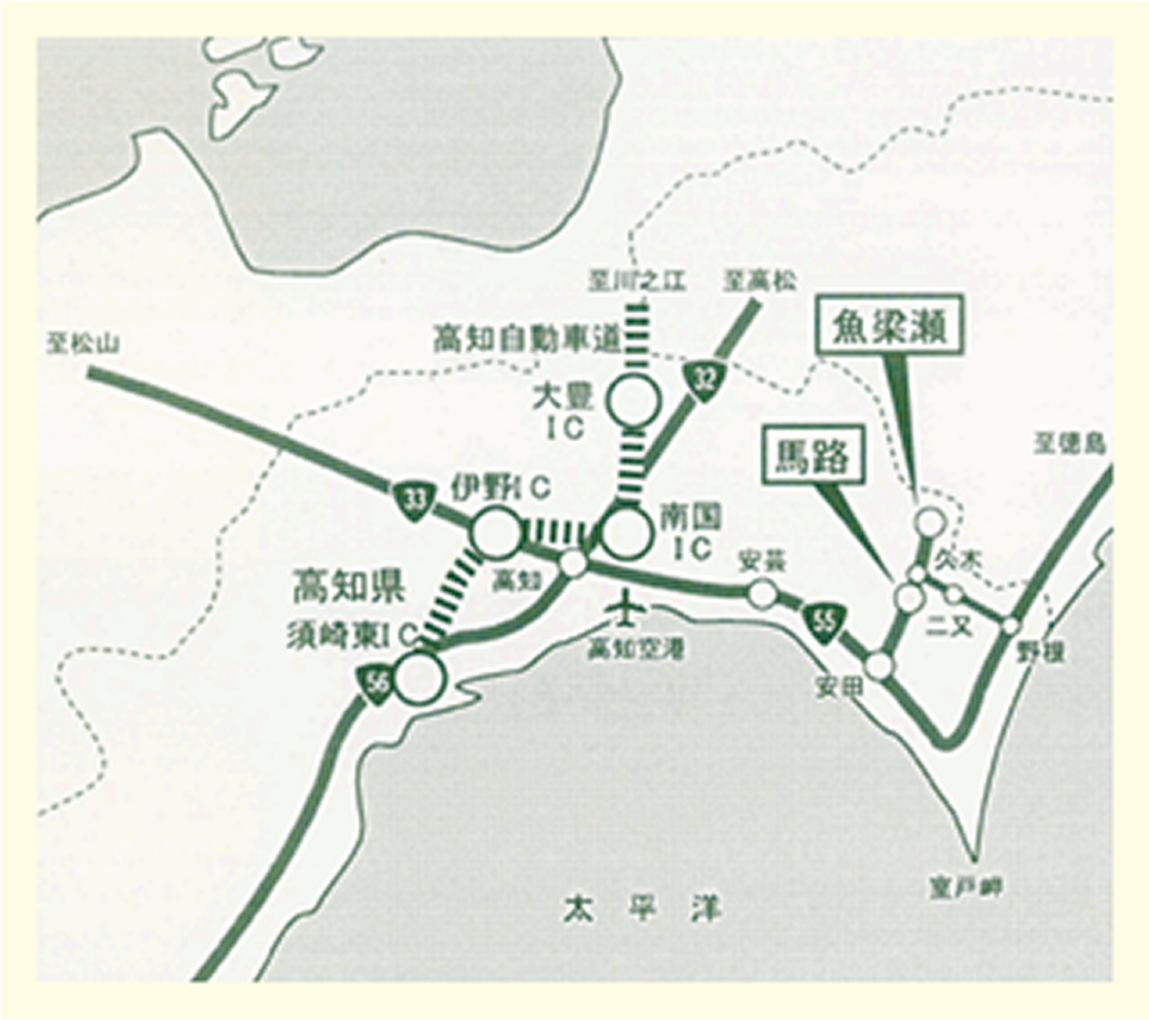
直島町は、島内に製錬所のある立地を活かし、島しょ部では初めてのエコタウン事業に取り組んでいる。近隣のごみ処理施設や豊島廃棄物等の中間処理施設から発生する溶融飛灰、廃棄家電製品、自動車のシュレッダーダスト等からの金、銀、銅、鉛、亜鉛等貴重な金属の回収、熱回収による発電のための施設整備を行うとともに、地元住民、事業者、行政が協力して、ごみ減量化、緑化、エコツアーの誘致、環境学習の推進など環境と調和したまちづくりによる地域活性化に取り組んでいる。

＜産業廃棄物中間処理施設(香川県直島環境センター)＞



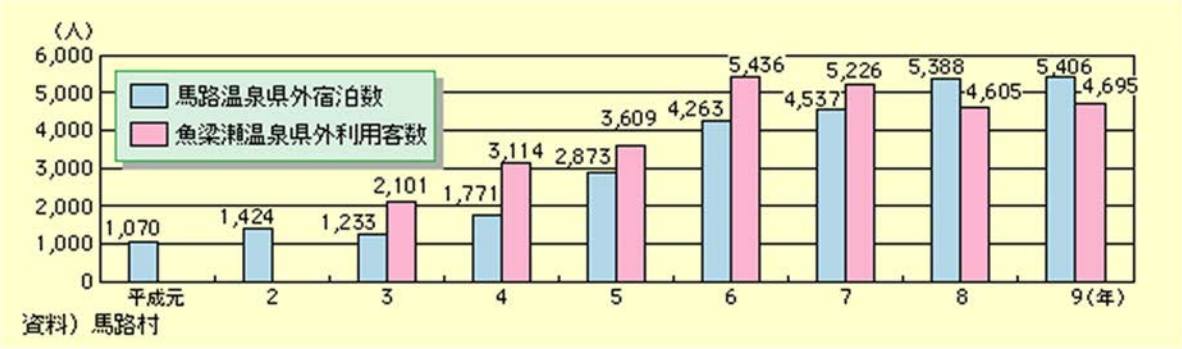
コラム・事例　高速自動車道の開通とその波及効果～高知県馬路村～

平成4年1月、高知自動車道の川之江～大豊間が開通し、高知県と県外が高速道路で繋がることとなりました。この区間の開通は、周辺地域に対して様々な波及効果をもたらしました。



高知県の東に位置する馬路村では、村内にある「馬路温泉」と「魚梁瀬温泉」の県外からの宿泊者や利用者の数が、開通前の平成3年では合わせて3,334人であったのが、開通から5年を経た9年には10,101人と、約3倍に急増しました。

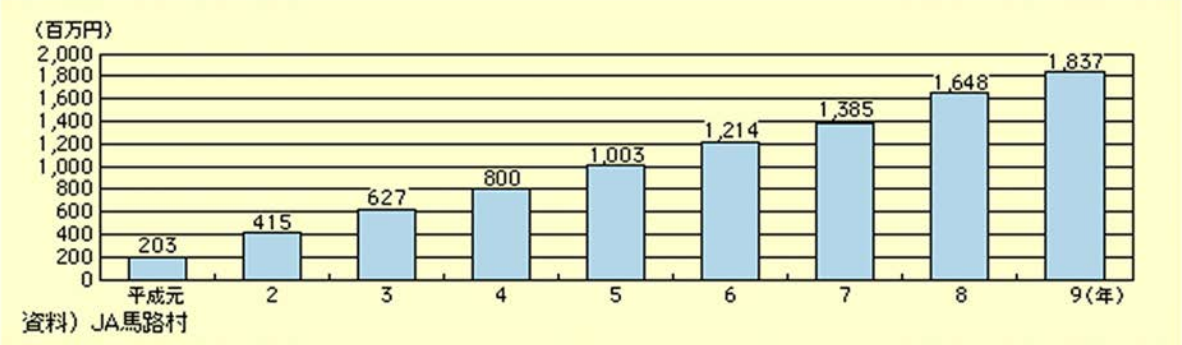
馬路温泉、魚梁瀬温泉の県外客の推移



Excel形式のファイルはこちら

　また、観光客の増大とともに、柚子や柚子加工品など地場産品の知名度も高まり、柚子加工品の売上高は、開通前の平成3年では約6億3,000万円であったのが、開通から5年を経た9年には約18億4,000万円と、約3倍の売上高となりました。

柚子加工品売上高の推移



Excel形式のファイルはこちら

(6)特色ある住民中心の活動が見られる事例

岩手県遠野市　～女性が活躍する地域づくり～



遠野市は、北上山系の一画に広がる農業を中心とした人口約2.8万人の盆地のまちである。この地で語り継がれてきた素朴な民話は、柳田國男著『遠野物語』として、日本民俗学発祥の基礎となり、「民話のふるさと遠野」として知られている。

遠野市西部の田園地帯に位置する綾織地区では、地区内の全世帯が参加する「綾織町地域づくり連絡協議会」が設置されており、このもとで、多様な団体が連携しながら地域づくりが進められている。

特に、女性による地域づくりの取組みが活発に行われており、ほ場整備事業が導入された際に、農家の女性達が、「田んぼの中に公衆トイレを作ってほしい」という女性ならではの視点から要望を行い、その結果、平成9年

に全国初となるほ場整備での公衆トイレの設置が実現した。この要望に際して結成された「あやおり夢を咲かせる女性の会」では、この成功を契機に、1)夢を語ること、2)綾織らしい環境づくり、3)次世代のために、4)女性の生き方－を活動の方向性として、積極的に地域づくりに取り組んでいる。

＜綾織地区の田園と公衆トイレ＞



平成10年に情報交流センター「遠野風の丘」(11年道の駅に登録)が開設されると、会では、地元の多彩な農産物を食材としてふるさとの味を提供する「夢咲き茶屋」を開店し、蕎麦、団子、おにぎり、おでん、きりせんしょ、かねなり等を販売した。夢咲き茶屋は11年からは企業組合で運営を行っているが、好評を博し、13年には売上高が5,000万円を超えた。販売する農産物は、地区の若者の農業担い手グループから仕入れたり、地元の中学校で学校農園を設けて栽培してもらうなどしており、地産地消の取組みを地域に広げている。

＜夢咲き茶屋＞



また、有機堆肥づくりや地名の由来である羊毛からの織物加工などにも取り組んでいる。さらに、北東北3県の農村グループに呼びかけて、北東北の各地の鍋料理を囲んでお互いの交流を深める「ナベナベサミット」を企画運営し、農家以外の日頃接点のない都市部の住民との交流の端緒を築く取組みを行っている。平成15年7月には、「あやおりを元気にする会」の発足を呼びかけ、空き店舗を利用した転作作物の加工・販売を図るなど、地域づくりを先導している。

さらに、零細な稲作農業に強い危機感を有していた農業後継者たる若者達も、魅力ある農業の実践や農村の実現のために、自らが地域農業の担い手となることを図る「あやおり夢現会21」を組織した。あやおり夢現会21では、営農の効率化を目指し、ほ場地区の営農を受託するなどの取組みを行っている。

群馬県高崎市　～市民と協働してすすめるまちづくり～

高崎市では、中心市街地の商店主を中心とする「高崎中山道元気会」によるまちなかに賑わいを取り戻すための各種イベントの開催、地元大学の学生の団体「たかさき活性剤本舗」による中心市街地の活性化に対する調査・研究・提言、地元をいきいきとした街にすることを目指すボランティアグループによって企画・運営される高崎映画祭の開催、市民の代表者から結成される委員会による高崎音楽祭の開催など、行政の支援を受けつつ、市民の活発な活動が行われている。

＜高崎音楽祭＞



神奈川県小田原市　～実践的実験を通じ市民とともに進化する研究所～

小田原市は、外部の有識者と市民、市の職員が研究員となる「政策総合研究所」の設立や、産業文化の発信拠点となる「なりわい交流館」の整備など、市民主体のまちづくりを推進している。

研究所では、調査研究と実験的な実践を踏まえた行政・事業者・市民への提言等を行っており、新たなまちづくりの取組みや担い手の発掘につながっている。例えば、国府津地区では、電線類地中化事業を契機として、研究所が提言した手法を活用することにより住民の間に街並み形成の気運が高まっている。さらに、市民研究員による実験から、市民と団体、団体と団体、市民と行政などのつなぎ手となる、まちづくりの中間支援組織「小田原まちづくり応援団」が設立されるなど、研究所の活動から様々な取組みが生まれてきている。

＜国府津地区の街並み調査＞



福井県武生市　～地区単位の振興計画づくり～

武生市は、地域の身近な課題への取組みは、住民が自ら考え行動することでよりきめ細かな対応が可能となるとの考えから、小学校を中心とした地区単位での住民による振興計画の策定と振興組織による取組みの実施を推進している。市では、個人市民税の一定割合を各地区の振興組織に対する交付金の財源として確保するとともに、振興組織に対しても費用の一定割合を会費等による自己財源により調達するよう求めている。

＜地域振興ワークショップ＞



岐阜県多治見市　～ふれあいサロンの開設～

多治見市では、高齢化が進む中、高齢者の生きがいづくり、介護予防施策のため、小学校の余裕教室を利用した宅老所の開設や保育園への宅老所の併設を行い、地域ボランティア等による運営の下、高齢者の健康の保持・増進や生きがいづくりとともに、高齢者と児童・園児との異世代交流も図られている。また、商店街の空き店舗を利用した、地域住民や商店街利用者のための交流・休憩施設も開設している。

＜宅老所(ふれあいサロン養正)＞



佐賀県七山村　～活力あるむらづくり～

七山村では、過疎化が進む中、地域の連帯感や共同意識が希薄となり、地域の共同作業や祭りの実施に支障が生じ始めている。そこで、集落ごとに選出された地域のリーダー同士の意見交換や先進地視察等によりリーダー育成を図るとともに、集落ごとに設置した集落推進委員会等で策定された計画に基づく福祉、環境、生活文化など地域の実践活動への助成を行い、行政と一体となった住民による自主的な地域づくりを推進している。

＜地区住民による農家レストランの検討＞



(7)新たな賑わいの創出に取り組んでいる事例

北海道小樽市　～自然と歴史を活かした観光振興～

小樽市は、昭和61年の小樽運河や散策路の整備を契機に、観光が基幹的産業となるまでの観光都市に成長した。しかし、日帰り観光が多く、観光客が一部の地域に集中するなどの課題や市民との交流が希薄であることから、小樽観光を市民自らが提案し参加できる組織体制を整備するとともに、冬季や夜間の観光客を増やすための市民中心の運営による新しいイベントの開催や、市民が発掘・提案した観光資源を利用した散策モデルコースづくりなど、住民・企業を巻き込んだ取組みが行われている。

＜雪あかりの路＞



北海道上川町　～層雲峡花ものがたり～

上川町層雲峡地区市街地は、大雪山国立公園の玄関口、層雲峡温泉内にあるが、施設の老朽化や陳腐化が著しくなったため、再開発により統一した街並みの整備が行われた。また、ハード面の整備が先行したため、「花」を活用した地域の活性化を目指し、地区住民が中心となった実行委員会が設立され、ガーデニング手法による花

のまちづくりへの取組みが行われている。これにより、地区全体として観光に対する意識の向上が図られるとともに、町内生産者からの花苗の供給による観光と農業の経済交流が実現している。

＜層雲峡花ものがたり＞



秋田県角館町　～かくのだてフィルムコミッション～

角館町は、武家屋敷等の歴史的建造物が残る街並みや国の名勝に指定された桜並木の堤防などの観光資源があり、これまでに映画やテレビドラマ、旅番組の撮影にも使われてきた。映画やテレビを見て角館町を訪れる観光客も少なくないことから、町では、映画やテレビを通じた全国への発信による観光振興や撮影による経済活性化等を図るため、平成14年に「かくのだてフィルムコミッション」を設立し、映画やテレビの撮影の誘致活動を積極的に行っている。

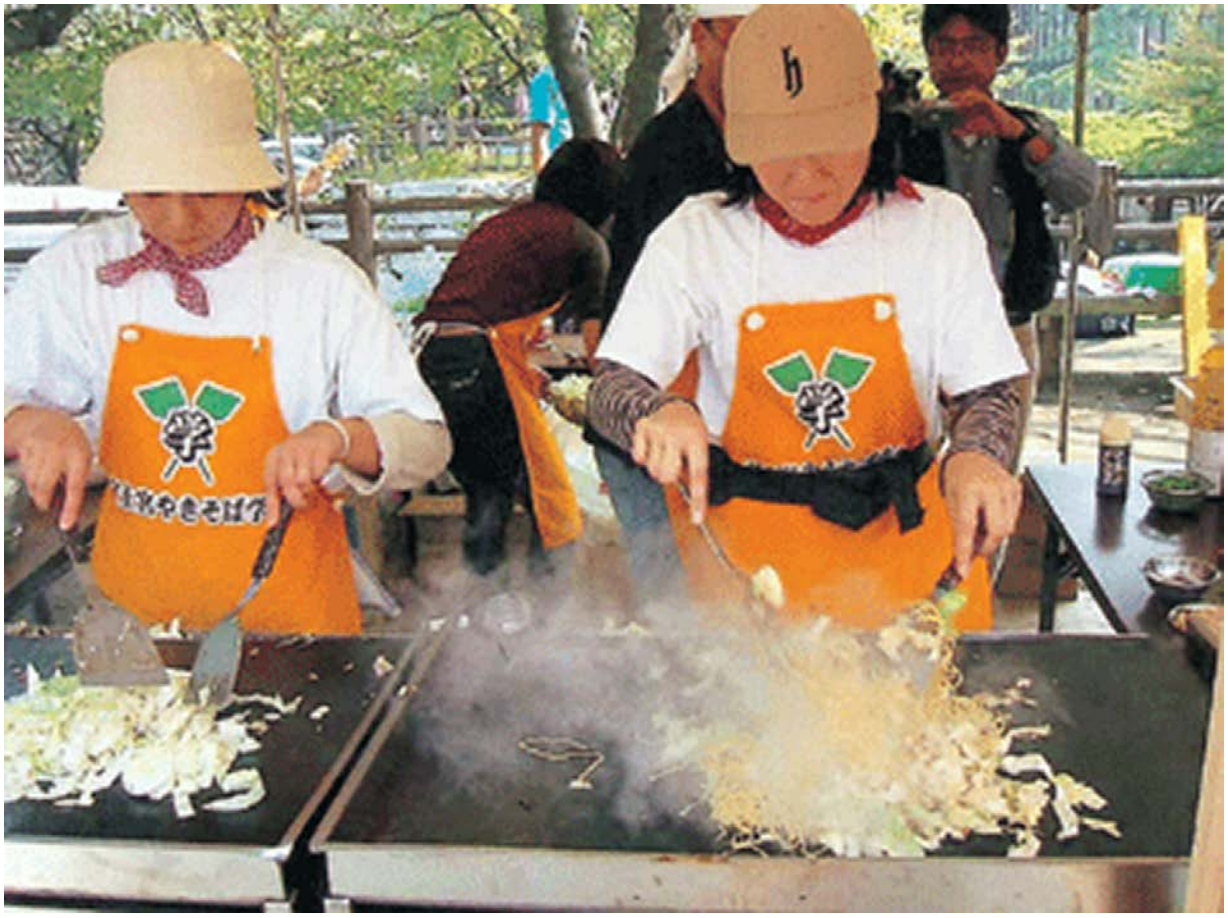
＜武家屋敷の街並み＞



静岡県富士宮市　～富士宮やきそばによる活性化～

富士宮市は、寂れつつあった中心市街地の活性化を図るために、公募した市民による研究集会(ワークショップ)での検討や市のホームページでの意見交換などを行ってきた。こうした中から、市民の中にまちづくりに積極的に関わっていこうという動きがおこり、「富士宮やきそば学会」や「富士宮ビオトープをつくろう会」など市民による様々な取組みが始まった。特に、富士宮やきそばは、他地域の麺料理との交流イベントなどを通じ、マスコミにも大きく取り上げられ、多大な経済効果をもたらすとともに、地域の自信につながった。

＜富士宮やきそば＞



奈良県明日香村　～にぎわいの街活性化構想～

明日香村の岡、島庄、飛鳥地区は、落ち着いた趣を残す集落景観が残っており、様々な文化施設が設けられている。こうした景観を活かしつつ地区の活性化を図るために、地元住民主体で組織された「にぎわいの街まちづくり実行委員会」を中心として、集落景観と調和した「もてなし産業」の実現を検討している。また、新たな魅力を創出するため、明日香村の地域資源である万葉歌を書いた行燈を用いて地区を照らし出す「万葉のあかり」などにも取り組んでいる。

＜万葉のあかり＞



福岡県久留米市　～久留米六角堂広場の整備～

久留米市は、火災により生じ、再開発事業計画も断念された中心市街地の空地を買収し、様々な市民の参画による検討を経て、憩いと交流の場「久留米六角堂広場」として整備した。広場の運営はまちづくり会社とNPOとの協働を基調に行われ、多くの市民団体等によるイベントが開催されているほか、NPOによる歩行弱者の来街支援(タウンモビリティ)や地域FMによる情報発信が行われるなど、新しい街の顔として親しまれ、周辺商店街の活性化にもつながっている。

＜六角堂広場＞



コラム・事例　能登空港の開港を契機とした地域活性化の取組み

平成15年7月7日、石川県に能登空港が開港し、能登－東京間が約1時間で結ばれるようになりました。

能登空港は、県が設置管理する第三種空港で2,000mの滑走路を有し、能登半島のほぼ中央部に位置します。近くには朝市や千枚田で有名な輪島や和倉温泉などがあり、地元では、住民の利便向上とともに首都圏からの観光入込み客の増加につながるものと大きな期待が寄せられています。

＜和倉温泉＞



現在、定期便は能登－東京便1日2往復(ANK)となっていますが、能登空港イン～小松空港アウトによる能登・金沢・加賀の広域的な観光コースの売込みも浸透した結果、開港後の能登－東京便の搭乗率は5か月連続で90％を超えるなど、好調に推移しています。

＜能登空港に着陸する1番機＞



首都圏では、豊かな自然や観光名所、伝統工芸など、恵まれた能登の観光の魅力を背景にテレビや新聞・旅行雑誌などで「癒しと醸しの半島　能登」のPRを積極的に展開するとともに、平成15年1月には情報発信・物産販売拠点としての「有楽町　能登ふるさと館」を開設しています。また、能登地域の観光関係者が中心となり、都内での街頭キャンペーンの展開や旅行代理店との提携による誘客キャンペーンに取り組むとともに、能登19市町村では地元住民の利用を促進するために運賃助成制度を設けるなど、行政と民間が一丸となった各種の利用促進策が推進されています。

加えて、開港に合わせ、空港との交通手段として乗合ジャンボタクシー「能登空港ふるさとタクシー」の運行が開始され、能登各地へ低料金で行けるようになったほか、空港の隣接地には日本航空学園(定員：920人)が平成14年4月に開校、さらには臨空産業団地の造成が進められるなど、空港を核とした周辺地域の振興も着実に進められています。

また、ターミナルビルには全国初の試みとして16の行政機関が合築されるとともに、全国初となる空港の「道の駅」登録など、空港周辺の賑わい創出や活性化のための様々な工夫と試みが用いられています。

＜能登空港ふるさとタクシー＞



(8)国際交流を活かした事例

山口県下関市　～韓国との交流を活かしたまちづくり～



下関市は、本州と九州の結節点に位置する人口約25万人の海峡と歴史の街である。韓国・釜山との間に就航しているフェリー航路は、韓国への玄関口としての役割を果たしてきている。こうした中、韓国との国際交流が市民と行政のそれぞれで行われてきた歴史を踏まえ、交流人口の拡大による地域の活性化を図っている。

下関市の中心部のグリーンモール周辺商店街は、韓国の食材・物産品の販売店や焼肉店等が多数存在する国際色豊かな街並みで、多くの地元・近隣消費者に利用されてきたが、大型商業施設の進出等により来街者が減少する状況にあった。そこで、地元商店街と商工会議所が中心となって、地元の交流団体の協力を得て、平成13年に第1回「リトル釜山フェスタ」を開催し、韓国伝統舞踊の披露、韓国民族衣装の展示試着、韓国物産や韓国料理の

販売等を実施した。これにより地区の特色を発信し、多数の来客があったことから商店街関係者の意識も高まり、その後も、テコンドー模範演武、キムチづくり実演やポッタリ市等、イベント内容や広報活動等を広げながら毎年開催され、14年からは市による補助も行われている。

＜リトル釜山フェスタ＞





このリトル釜山フェスタのほか、観光業や商業での韓国との人的交流も行われており、商工会議所による関釜フェリーを利用した格安ツアーの試験的実施など、韓国人観光客の誘致に取り組んでいる。市においては、韓国人観光客と指差しで意思疎通を図れる「接客対応ガイドブック」を作成し、市内のホテル・旅館や飲食業関係、商業施設に配布し、観光客に対する「おもてなし」の向上に取り組んでいる。

また、関門海峡を挟んで北九州門司港レトロ地区と相対する唐戸ウォーターフロント地区には、地域特性を活かした新水族館「海響館」をはじめ、市民の食文化を担う新「唐戸市場」、複合商業施設「カモンワーフ」など観光拠点を整備し、“関門エリア”で一体となった観光振興を展開している。

＜海響館＞



長崎県美津島町　～対馬ちんぐ音楽祭～

美津島町(平成16年3月より対馬市)は、対馬に位置し、古来より、その地理的関係から、韓国と日本との中継点として、様々な交流が行われてきた。現代においても、中学校の姉妹校締結による相互訪問など交流の輪は一層活発化しており、特に、日韓両国アーティストによる野外コンサートや出演者と観客が参加する島の食材を使ったバーベキュー形式の交流会を行う「対馬ちんぐ音楽祭」は、一大イベントである。当初、町主催で開かれたが、民間レベルでの交流を進めるため、現在では、住民や町内外の民間団体が主導し、町も加わる実行委員会が音楽祭を実施している。

＜対馬ちんぐ音楽祭＞



(9)他市町村との連携に取り組んでいる事例

東京都台東区　～新札街道プロジェクト～

台東区と福島県会津地方は、江戸時代の参勤交代や戊辰戦争、第2次世界大戦中の学童疎開等、歴史的な繋がりがあり、現在では、浅草と会津が鉄道で結ばれている。台東区出身の樋口一葉が新五千円札の図柄に、福島県猪苗代町出身の野口英世が新千円札の図柄に、それぞれ選ばれたことから、平成15年には、台東区と猪苗代町を含む会津広域圏が共同でそれぞれの地元の新聞紙に広告記事を掲載し、両者の功績をたたえるとともに、ゆかりの地として魅力を発信した。16年も、浅草と会津を結ぶ鉄道の沿線都市も含め、交流事業を実施していく予定である。

＜樋口一葉＞



(注)写真は東京新聞、福島民報より

＜野口英世＞



(注)写真は東京新聞、福島民報より

大阪府豊中市　～広域連携によるニュータウン再生～

豊中市、吹田市の両市域にまたがる千里ニュータウンは、街開きから40年が過ぎ、居住者の高齢化、団地の老朽化、商業施設の低迷など様々な課題に直面している。そこで、両市では連絡会議を設置し、まちづくり市民フォーラムの開催やコミュニティビジネス起業支援など、ニュータウンの再生に共同で取り組み始めた。フォーラム開催を契機に市民団体「千里市民フォーラム」が発足し、その活動の中から竹林の適切な管理と竹製品の普及を行う団体が生まれるなど、一体的に開発されたニュータウン内での行政連携の強化が、地域の活性化へと動き始めている。

＜まちづくり市民フォーラム＞



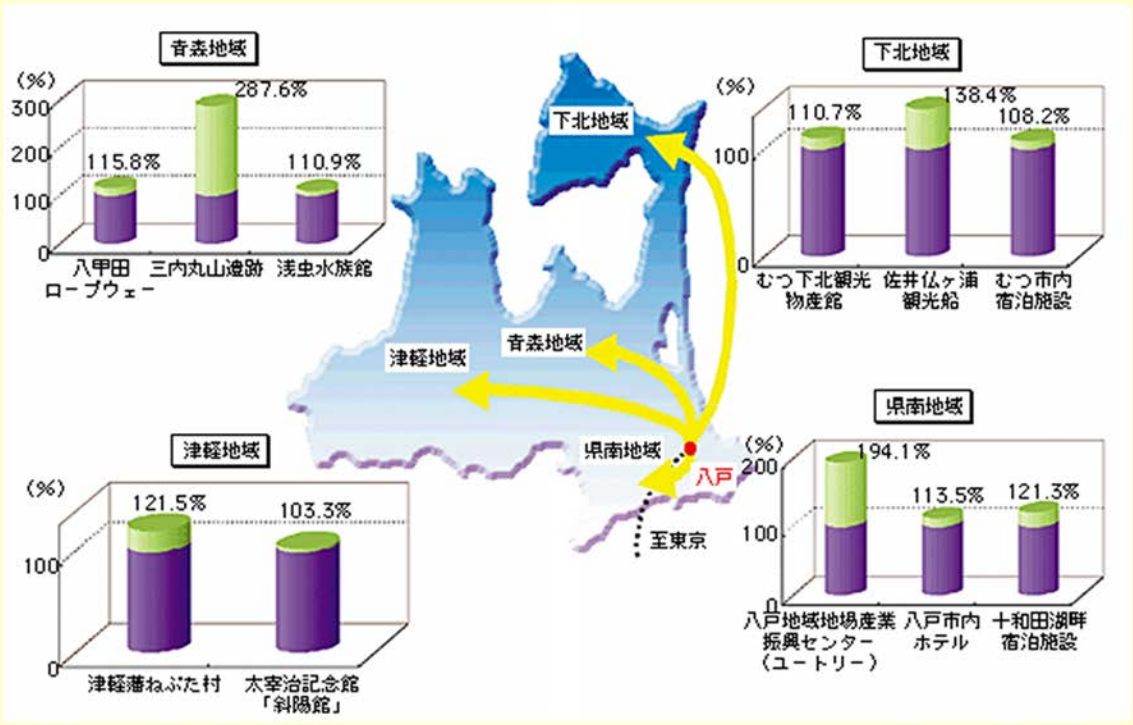
コラム・事例　東北新幹線八戸延伸とこの一年

平成14年12月1日に東北新幹線盛岡・八戸間が開業し、新幹線「はやて」により東京・八戸間が約40分短縮され、2時間50分台で結ばれるようになって1年余りが経過しました。

新幹線の開業による効果の一つとして、こうした移動時間の短縮によって旅客利便が向上し、旅客流動を増加させることがあげられます。東北新幹線盛岡・八戸間開業後1年間の利用者数は、418万人であり、開業前1年間の利用者数と比べ51%増の大幅な伸びを記録しています。



また、新幹線の開業は、旅客の流動が増加する結果、地域を活性化させるなどの効果もあります。例えば、東北新幹線盛岡・八戸間の開業後1年間でホテルの宿泊者数は八戸市内の他、十和田湖等主要観光地でも大幅に増加(十和田湖畔で約2割増加)しており、また、物産店等商業施設の利用客数も平成14年を上回るものとなっています(八戸地域地場産業振興センターで倍増)。さらに、三内丸山遺跡(約2.9倍増)などの観光施設や弘前さくらまつり(約3.8倍増)などのイベントにおいても14年を大きく上回る人出を記録しており、新幹線の開業効果が、新幹線の沿線のみならず、青森県全域に及んでいることがわかります。



注）各グラフは対前年比を示す。
資料）青森県資料より作成

Excel形式のファイルは[こちら]

2. 企業の取組み

(1)オンリーワンの商品開発

【オリジナリティあふれる自社開発】

現代の大量生産時代のなかで、それには飽き足らない人々(ユーザー)が増えてきており、A社では独創的な発想からユーザーが独自の車を所有したいという顧客ニーズに着目し、その潜在需要を掘り起こして市場化し、既存の量産メーカー車では表現することが難しいオリジナリティー溢れるデザインを有した車の開発・販売を行っている。

特にマイクロカーシリーズ(現行法上のミニカー)は、昭和57年より製造販売(エンジンは他社製)を開始していたが、61年には販売数が激減したため、事業から撤退していた。しかし、平成8年には自動車メーカーとして「交通の毛細血管であるマイクロカーは絶対必要な乗り物である」との信念により、自動車メーカーとして、エンジン・シャーシ・ボディといった車の構成要素すべてを自社設計としたマイクロカーシリーズの開発に入った。また、環境を考慮し排ガスゼロであるEV車(電気自動車)の開発を行い、現在エンジン車とEV車両方で型式を取得しているメーカーとなっている。10年に販売開始してから、3,500台(EV車：550台)を世の中に送り出している。

＜マイクロカーシリーズ＞



【世界へ向けた新技術】

蒸気タービンを主機関に使用しているLNG船は、効率を上げるために高真空の真空ポンプを必要とするが、地球温暖化により従来のポンプが十分な性能を発揮できなくなってきたことから、主機関用真空ポンプ分野において大きな市場占有率を有する企業が撤退した。中国地方の船用品メーカーであるB社では、これを契機に、独自の技術開発により新たな超高真空ポンプを開発し、LNG船やタンカーなどのポンプ分野で海外も含めて市場占有率を伸ばすとともに、LNG船高効率化に貢献することとなった。

環境の変化に対応するため、従来からの一般的な設計を見直し、同社のそれまでの経験を踏まえつつも、各部を新たに設計し、試運転で生じた出力オーバーなどの問題を随所の工夫により解決し、主機タービンメーカーの要求性能を満足するポンプを完成させ、受注に成功した。

なお、低公害燃料として各国がLNG輸入量を増やしつつあり、その結果LNG船の建造量も増加傾向にある。

(2)新規市場の開拓

【個人客を焦点にした倉庫保管・運送サービス】

現在、倉庫業界においては、各社とも物流コスト削減傾向が顕著である。「物流を通して社会に貢献する」という目標を掲げているC社は、このような厳しい経営環境の中で、ハード面での投資を必要とせず、長年のノウハウが生かせる新規事業として、不特定多数の個人向けに少量保管するという新たなニーズに着目したサービスを平成12年8月から始めた。

＜個人向け倉庫サービス＞



当該サービスは、荷物の「個数預かり」や「日数単位保管」に、集配の運送サービスを付加したもので、保管料も荷物の体積や重量によって設定し、1日単位、1個単位で契約できるように工夫した。また、インターネットの普及とともに開始した事業であるため、主にインターネットによる運営を行っている。これはIT技術を利用し、潜在的な需要を引き出すことで、顧客を獲得しようとする戦略である。サービス開始以降、着実に売り上げを伸ばしている。

今後は、さらに簡単に電話一本で申込みのできるシステムを構築するとともに、他業種とも連携を積極的に進めていく。

【便利屋タクシー】

タクシーは、最近まで旅客輸送という単一のサービスしか提供できなかったが、規制緩和の中で平成元年から、緊急を要する需要に応じるための事業が認められるようになった。

そこで、北海道のD社は、タクシーが利用個々のニーズに対応したきめ細かで多様なサービスを24時間、年間を通して提供できる機動力に着目して、それまで都市部では困難とされていた「お買い物サービス」、「お届けサービス」、「病院受付代行サービス」、「自家用車トラブルアドバイス」といった生活支援サービス事業を平成12年8月から開始した。現在、このサービスのニーズは月に30～40件で、経営の柱とはなっていないが、顧客を大切にする姿勢、タクシーという24時間動いている移動体としての社会貢献の観点から重要な事業であると位置づけている。

＜便利屋タクシー＞



また、今後、潜在的なニーズを把握し、更なるサービスの拡大を検討していくとともに、現在エリアが限定されていることから、他のタクシー会社にも働きかけ、当該サービスのエリア拡大を図っていくこととしている。

【高齢化社会へ向けたニーズの対応】

我が国の65歳以上の人口は2,200万人(平成13年10月現在)であり、障害者の総数は約600万人と推計されている。E社では、昭和40年頃から運転補助装置付車両等の車両改造に取り組み、56年には完成車の発売を開始したが、その後、高齢化や福祉社会の進展、障害者の社会参加といった社会的背景からの福祉車両へのニーズの高まりを受け、平成5年には6車種6タイプに過ぎなかった福祉車両のラインアップを、14年には52車種110タイプへと大幅に拡充している。

＜福祉車両＞



福祉車両は、主に施設や病院などへの送迎用、またはタクシー等の用途で使用される業務用の需要(オフィシャルユース)と、家庭で使用される個人需要(パーソナルユース)に大別され、在宅福祉の拡大等から、家庭での利用が特に拡大している。

また、一方的な助けではなく、身体の不自由な人が求めている「できることは自分で」という福祉機器への要求も考慮し、車種や機構、装備等のバリエーションを多彩に揃えるとともに、利用者からのフィードバックを開発に反映し、より一層の洗練を進めている。

福祉車両に対するニーズは年を追うごとに確実に高まり、平成14年度の福祉車両の市場規模は約3万8,000台となっており、E社ではこのうち1万4,300台(シェア約38%)を販売している。

【外国人客を焦点に絞った家族旅館】

F旅館は昭和55年頃、小規模な設備が、宿泊客のニーズに合わなくなり、経営が厳しくなった。このような経営の危機から脱却するため、外国人客の受入れを推進するジャパニーズ・イン・グループに加入し、外国人客を積極的に受け入れてきた。その際、低価格な料金設定を行うとともに、近所の飲食店に外国人客の受入れ英文メニューの作成を依頼し、朝食についても希望者のみに提供することとし、外国人客が安価に滞在しやすいように心がけた。その結果、年間客室稼働率が95%を超え、これまで、80カ国、延べ10万人を超える外国人客を受け入れ、現在の宿泊者数の約8割超が外国人客となっている。

＜旅館による獅子舞の披露＞



また、家族的なもてなしや趣を重視する宿泊客のニーズに対応するため、今後も家族旅館としてのかたちで経営していくこととしている。

【無料巡回バスによる地域活性化】

平成11年当時、東京の臨海副都心においては、各施設が点在しているために、来訪者が目的の施設に立ち寄るだけで帰ってしまい、来訪者が域内に定着しないという現象がおきていた。臨海副都心まちづくり協議会では、施設を巡る交通手段があれば、来訪者に域内を回遊してもらえ、その結果、地域にビジネスチャンスが生まれるという貸切バス事業を行うG社の提案の下、同社と連携して、同地区に“ベイシャトル”の運行を開始した。また、大手町・丸の内・有楽町の都心地区においても、同様にビジネスに特化した街から賑わいのある街に転換する一助として、地元の大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会やNPO法人等とG社が議論を重ねた結果、同地域の14企業の共賛により大手町・丸の内・有楽町地区シャトルバス運行委員会を立ち上げ、G社と連携して、同地区に“丸の内シャトル”の運行を開始した。ともに、地域企業と交通企業が連携して利用者負担のない都心内回遊バスという新たな市場を開拓した点に特色がある。

＜丸の内シャトル＞



さらに、これらのバスについては、それぞれ臨海副都心と丸の内の景観にふさわしい独自のデザインが施された低床バスで、“丸の内シャトル”においては、日本仕様にあわせて研究開発した低床、低公害、低騒音の電気バスが導入されている。

【自社のノウハウの商品化】

地域の住宅建設に大きな役割を果たしている地域工務店は、厳しい競争の中、環境共生や省エネルギー、介護、改修、健康への配慮等住宅に対する消費者の多様化・高度化する要求に対応していくことが求められており、住宅建設業務、事務管理業務の品質向上と効率化、コスト削減を実現することが重要となっている。

注文建築住宅の設計・施工等を行っているH社は、社長の思いを受けて、従来の慣習にとらわれることなく、自社の住宅建築の工程全般を見直し、品質を確保しつつコストの削減を実現した。また、このノウハウを、工程別に材料と工賃を組み合わせてコストを計算することができるコンピューターソフトと経営に関する研修等の支援を行うシステムとして商品化したところ、これまでに2,000社以上の地域工務店に導入されている。さらに、このシステムを導入した地域工務店の一部とは、共同開発や共同購入にも取り組んでおり、提供する住宅の種類の増加やさらなるコストの低減につながっている。

＜研修の模様＞



【発想の転換から生まれた無散水消雪システム】

雪国における歩道等の積雪対策として、地下水を活用し、散水して消雪する散水消雪システムがあるが、地域によっては地下水の枯渇や地盤沈下といった問題が生じてきた。I社では、こうした問題への対応として、地下水を散水せず、地下水の持つ自然の熱エネルギーだけを利用して雪を消すという発想の転換から、散水消雪システムを応用して、散水せずに地下水を循環させる無散水消雪システムを実用化し、この分野の先陣を切った。さらに、この技術を応用して、地下水を採取できない地域などでも利用できる地中熱を利用した無散水消雪システムの開発にも取り組んでいる。

＜無散水消雪システムの施工例＞



【建設業からの異業種進出】

建設投資の減少など地域の建設業は厳しい環境に置かれており、異業種への進出に取り組んでいる企業も見られるところである。このような取組み事例の一つとして、J社では、健康への意識が高まる中、オーストリッチ(ダチョウ)の肉が低カロリー等の特色を有する食肉で、飼育も広い土地が確保できれば大規模な施設を要しないこと等に着目し、建設業に軸足を置きつつ、休耕田、遊休荒廃農地、廃校跡地等の遊休地を活用したオーストリッチの飼育と食肉や化粧品・皮革製品等の加工品の販売に取り組んでいる。

地元の特産品として県や町の支援を受け、オーストリッチの知名度の向上と販路の拡大に努力しているところである。

＜オーストリッチ＞

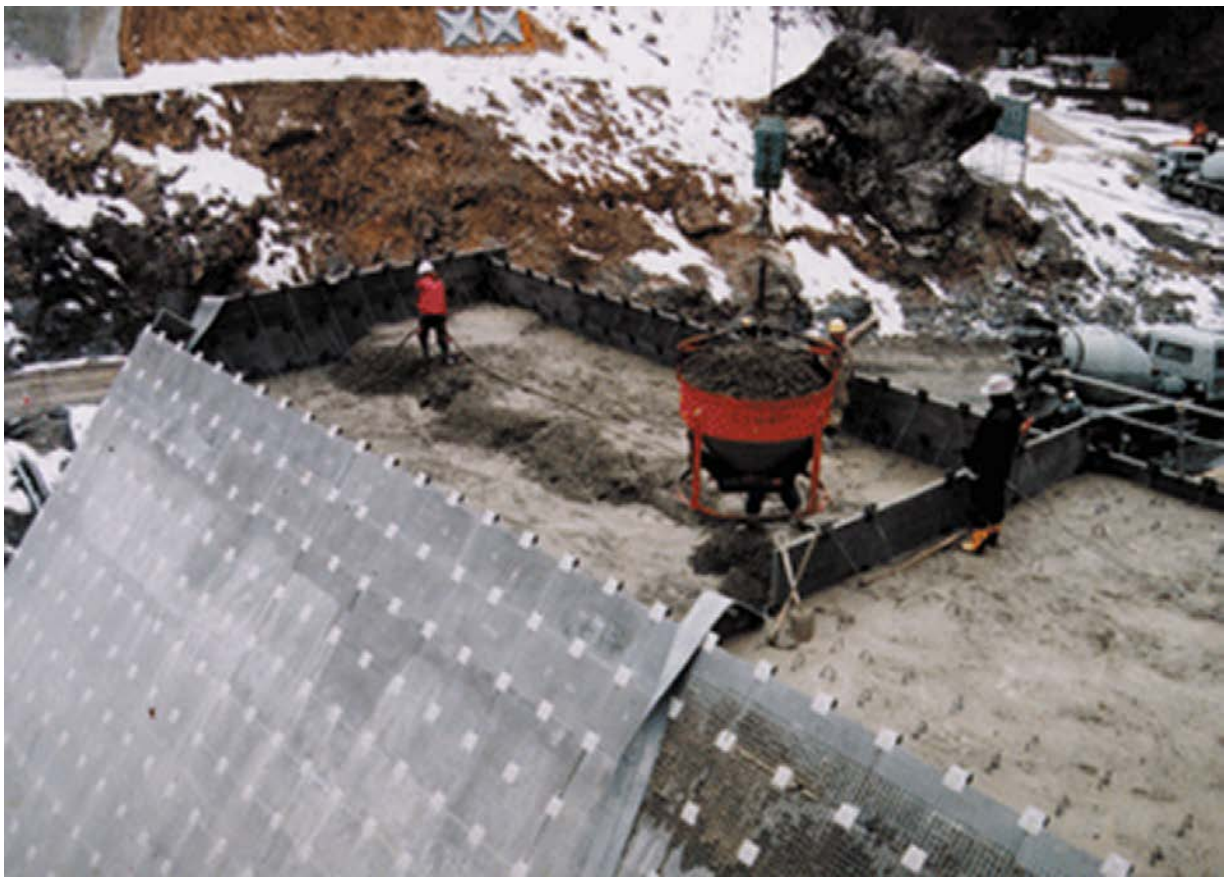


(3)環境ビジネス

【環境にやさしい型枠の開発】

建設工事におけるコンクリートの打設に使用されている型枠の多くは、熱帯材を原料とする合板であり、廃材として処理されている。環境問題への意識が高まる中、熱帯雨林の保護と廃棄物の減量化のためには、廃材処理される木製型枠の削減が求められている。K社では、関連会社が自動車部品の塗装で開発した技術を活用した防錆処理により、耐久性が高く、打設の後に取り外す必要がないコンクリート製の残存型枠を開発した。この製品は環境への配慮と同時に型枠を取り外す必要がないことから施工の合理化にも役立っている。また、地域のコンクリート製造会社が製造販売を行っているため、地域産業の活性化にも寄与している。7土木研究センターによる建設技術審査証明の取得は、信頼性の確保に役立っている。

＜残存型枠工法の施工例＞



【屋上緑化の先駆け】

屋上緑化は、都市部におけるヒートアイランド現象の緩和やCO_2の吸着による地球温暖化対策のための手段として注目され、国や地方公共団体においてもその導入を促進している。

L社は、総合的な屋上緑化システムを通して都市環境や景観の創造・再生を目指し、ドイツの会社との技術提携により、現地において10数年培われたセダム薄層緑化について日本の気候風土に合わせた改良を行い、日本で初めて導入した。商品化に当たっては、植物と繊維マットを一体化させた構造とし、高温多湿な我が国の気候風土

に適合した自生する多年生植物を採用したほか、雑草の侵入、水やり、施肥等の管理負担の軽減や、曲面・曲線といった形状への対応性の確保など顧客の要望を踏まえた努力が払われている。

＜セダム薄層緑化の施工例＞



さらに、貯水・排水・給水機能を備え、大規模な人工地盤やビルの屋上から個人住宅の屋上やベランダまでの緑化に対応するため、施工の容易さや設計の自由度の確保を目指したユニット式の屋上緑化基盤システムも開発している。

【ディーゼルエンジン排気ガス減少装置の開発】

M社は、大都市を中心とする大気汚染の状況を憂い、自動車のディーゼルエンジンの排気ガス浄化に取り組む必要性を認識し、排気ガス減少装置の開発に取り組んでいる。

この排気ガス減少装置は、PM(粒子状物質)を大幅に除去するのみならず、同時に低減することが技術的に困難であったNOx(窒素酸化物)も減少させる機能を備えた装置であり、現在、使用されている車両にも取り付けることができる。今後、この装置の耐久性が確認され、普及が進めば、既存のトラックから排出されるNOxやPMが大幅に減少され、抜本的な大気改善が期待される。

(4)多様な主体との連携

【物流業務の一括受託】

スポーツ用品メーカーN社は、東日本地域、西日本地域それぞれの物流拠点のほかに、取扱商品別及び業務内容別に自営センター、営業倉庫を使用していたため、物流業務が分散し、高コストとなっていた。そこで、N社は、経費削減を目的として、倉庫会社のO社の有する3PL事業(注1)についてのノウハウに着目し、同社に物流業務一括受託を求めた。

O社は、N社の国内配送拠点を、東日本地域ではマテハンシステム(注2)を導入した新倉庫に、西日本地域では既存倉庫に物流拠点を集約させ、全国的な配送網を再構築した。この結果、物流に係る作業の効率性及び正確性が以前より向上し、N社の物流経費削減に貢献できた。

このような3PL事業は、荷主企業のコスト削減のほかに雇用の拡大や環境負荷の軽減等の効果も見込まれ、O社としては、海外業務も含め、今後も物流業務の一括受託を拡大していく方針である。

【携帯電話を利用したバス情報サービス】

交通渋滞の解消や環境対策の観点から自家用車からバスへの交通手段の転換を促進するための施策が講じられているが、自家用車による輸送人員が年々増加する一方で、乗合バスの輸送人員は減少傾向にある。

このような背景のもと、P社は、IT(情報技術)及び携帯電話の普及も相まって、「インターネット及び携帯電話によるバス接近情報サービス」の実証実験を実施した。その結果、利用客には好評で、バス利便性向上に寄与するサービスと実証されたことから、P社は各携帯電話会社等と連携して、インターネット及び携帯電話等によってバス情報を提供するシステムを本格的に導入した。

これらの取組みにより、バスの位置情報、接近到着予想時分情報、目的地所要時分情報、時刻表等の情報が即時に、かつ、バス停に到着する以前から得られる等利用者の利便性が向上することから、低迷が続くバス利用者の増加が期待される。

【鉄道事業と連携したまちづくり】

四国の鉄道会社のQ社では、古い町並みが残る愛媛県内子町において130年近く前に建てられ長い間空き家になり、取り壊される予定となっていた邸宅を修復し、平成11年9月から地域の食材を活用した郷土料理店として運営を開始した。この活用が転機となり、古民家を活用した飲食店や民宿などが新たに開かれるなど、同町のまちづくりが活性化し、県外観光客の入込客数が増加した。

＜郷土料理店として活用されている邸宅＞



平成15年秋には、新たに子会社を設立し、鉄道事業で培った地域ネットワークを活かし、四国内に眠る歴史的・文化的価値の高い建物を活用した店舗運営を柱とした新事業を本格的に開始した。地域が持つ自然、歴史、

文化、町並み、特産品や地域の人々など様々の資源を活かしながらその地域ならではの「地域ブランド」を創造し、「町並み」や「古民家」の整備、活用、運営を通じて、鉄道事業との連携を図りながら地域経済の発展をサポートするとともに、人が交流する町、人が滞在する町づくりに地域の人々と一緒になって考えながら取り組んでいる。

【テクノスーパーライナーの開発・実用化】

大手造船会社7社は、平成元年から7年まで旧運輸省支援のもと、技術研究組合を作り、従来の船舶の2倍以上の速力で航空機やトラックよりも大量の貨物を輸送できる新型式超高速船(TSL：テクノスーパーライナー)を共同で開発を行った。その後、海運、造船、物流会社等が共同で出資し、同技術を活用した実用化第1船の保有・管理等を行うR社を14年6月に設立した。同船は東京と小笠原を結ぶ航路に17年春から就航することとなっており、同船の就航により従来の片道航海時間の約25.5時間が約16時間に短縮され、また、現在の週1便が週2～3便に増便されることから、島民生活の利便性の向上及び観光客増による地元経済の活性化が期待されている。

＜テクノスーパーライナー＞



(注)1　3PL(サード・パーティー・ロジスティックス)：第II部第6章第5節2.(5)参照

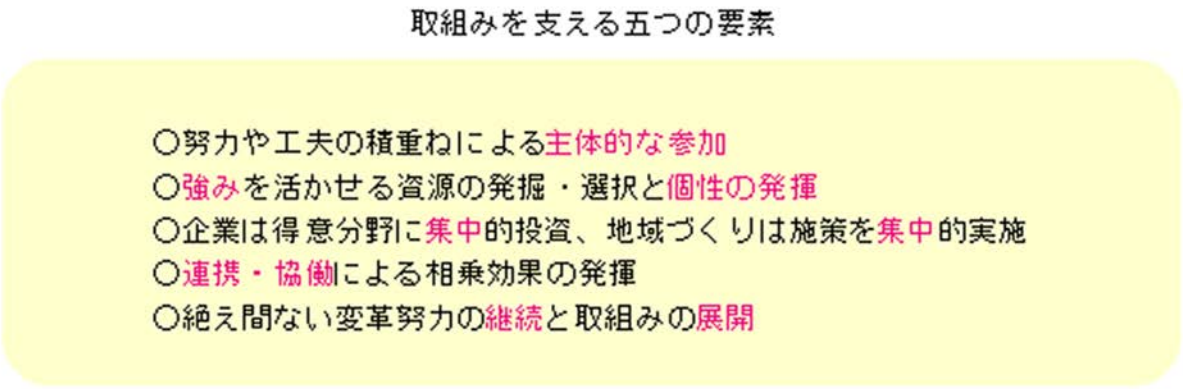
2　マテハンシステム：マテハンとは、マテリアル・ハンドリングの略で運搬管理のこと。電動式移動棚、ピッキングカート、コンベヤラインや自動仕分け装置等の保管・荷役機器を組み合わせ、効率的かつ精度の高い保管、荷役業務を行うシステム。

第2章　取組みを支える五つの要素

前章では、厳しい条件や環境等に直面しながらも新たな発展のために種(シーズ)を活かし、活き活きとした地域・企業への取組みに成果を上げ、また、成果を上げつつある事例を見た。それらの事例は、その置かれた環境条件等がそれぞれ異なることを背景に、大別しただけでも、街並みの景観や水辺、文化・文学、地域の暮らしと環境、地域の基幹産業等を活かした取組み、特色ある住民中心の活動が見られるもの、新規市場の開拓、環境制約への挑戦、高齢化社会への対応を行っているものなど取組内容もそれに至る過程も多種多様であり、どこでも誰でもがこの方法によれば取組みを成功に導くことができるという画一的なモデルは存在しない。

しかしながら、それぞれの事例を分析し、比較してみると、おおむね共通して見出すことができる要素がある。ここでは、1)主体的な参加、2)強み・個性の発揮、3)集中、4)連携・協働、5)継続・展開の5つに整理した。

取組みを支える五つの要素



第1節　主体的な参加

地域や企業の将来について漠然とした不安や危惧を持つ人は多いと思われるが、どれだけの人が、自ら、または人の助けとなって行動に移しているであろうか。

活き活きとした地域づくりの取組みをみると、行政や住民、企業、NPO等が、自ら活き活きとしたより良い地域にしたいとの気持ちを抱き、そのために地域に積極的に貢献したいという意志をもって、幅広く主体的に参加している。しかし、このような参加は、自然発生的に実現したものではない。理念、将来像(ビジョン)、計画といった「目標像」を明確かつ適切に設定することにより、多数の参加者の認識を一致させるとともに、その設定過程を通じて、共通意思を形成し、参加者の主体的な取組みを促すなど、様々な努力や工夫がなされている。

また、取組みの中心となる先導役を始めとする多様な人材の参加も得られている。しかし、当初から人材が揃っていたわけではなく、取組みの過程において、順次、人材が育成され、また、役割の交替や外部からの導入が図られている。

企業においても、リーダーが明確な経営方針を示すことが重要であり、かつ、その方針の下で従業員が積極的に参画することにより、活力ある企業への取組みが実践されている。

このような努力や工夫を積み重ねることにより、創造的な行動を伴う主体的な参加を得ることが重要である。

1．意識の醸成と共有

（創造的な変革意識への進展）

地域の将来について漠然とした不安や危惧を持つ多くの人の中から、地域の行政の長や職員、商店主、住民の一人などがまず声にすることが、活き活きとした地域づくりの契機となる。

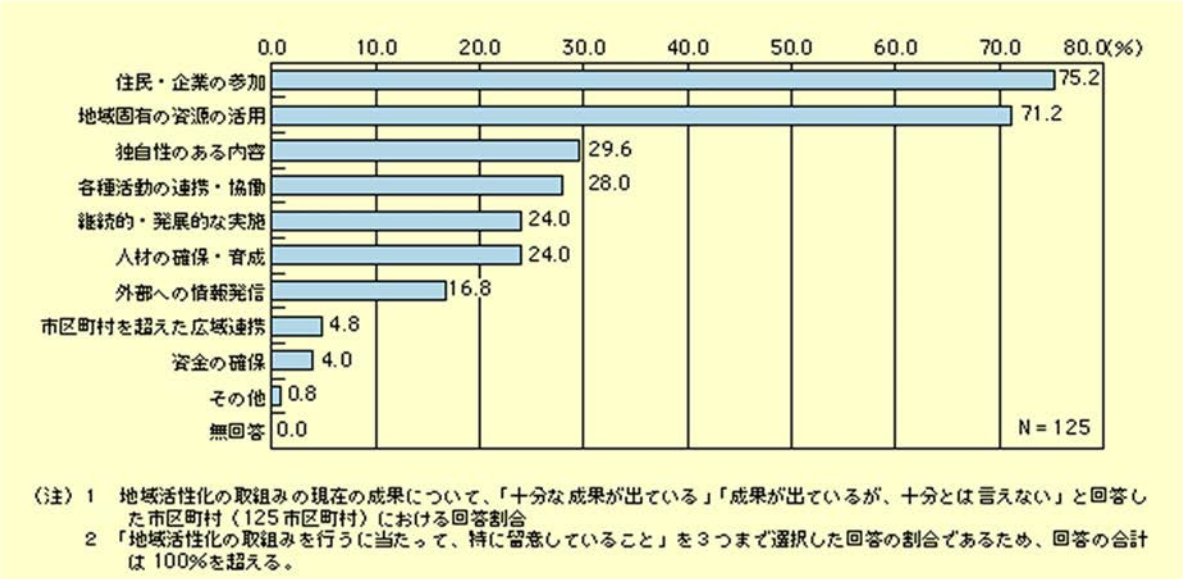
不安や危惧は、一般に苦情や不満のかたちとなって現れることが多い。しかし、問題意識を語り合い、また、他地域の取組み、行政の施策や事業等の情報が、マスコミの報道、行政の広報、地域の情報紙や所属団体の機関誌等で伝えられることにより、そうした中から地域をより良くしたい、地域のために自分達は何ができるかという思いが生まれている。

企業の技術・商品・サービス開発の事例を見ても、リーダーの感じる危機感を背景とした明確なリーダーシップのもとになされる行動によるほか、社内の誰かが環境問題の重視など社会経済情勢の変化や規制等の行政施策の動向、顧客の声などを背景に、自らの産業や企業の将来への危機意識や新たな事業機会の到来を声にし、それが内発的な取組みへとつながっている。

(「参加と貢献」意識の共有とその広がり)

地域づくりの事例においては、住民や企業、NPO等の幅広い参加が得られている。また、活き活きとした地域づくりに取り組んでいる市区町村に対して行ったアンケート調査結果においても、取組みに成果があったと評価する市区町村のうち75.2%が、「住民・企業の参加」を取組みを行うに当たって特に留意している事項として挙げており、最も多数の市区町村が留意している事項となっている(アンケート調査方法については、補注を参照)。

図表I-2-1-1　地域活性化の取組みを行うに当たって特に留意していること



〈注〉1　地域活性化の取組みの現在の成果について、「十分な成果が出ている」「成果が出ているが、十分とは言えない」と回答した市区町村〈125市区町村〉における回答割合
2　「地域活性化の取組みを行うに当たって、特に留意していること」を3つまで選択した回答の割合であるため、回答の合計は100%を超える。

Excel形式のファイルはこちら

しかしながら、自然発生的に広範な参加が実現したわけではない。若手商店主有志が個々の商店主への働きかけを行っていく中で周囲の理解を得て協議会の発足に至った事例や、町主催の音楽祭が住民や町内外の民間団体が主導し、町も加わった実行委員会によって実施されるようになった事例に見られるように、初めは小さなグループによる活動であったが、それが継続されることによって次第に参加者が増加していったものや、取組みの当初は行政が中心となって行われていたが、次第に住民や企業など民間による取組みの比重が増していったものが多い。

また、市が公募した住民による研究集会(ワークショップ)での検討等の中からやきそばによる活性化の取組み等が始まった事例など、住民が集まって地域の課題について考え、議論する場を行政が設定し、そこから地域づくりの取組みが生まれてくるという、行政が住民参加・住民中心の地域づくりの触媒としての役割を担っている場合もあった。

このような意識の広がりにつながった原因は、その取組みが以下のような条件を満たしていたことにあると考えられる。

1)共感される目標と内容

地域づくりへの参加は、参加者にとっては自らの職業とは別に行う社会参加活動である場合が多いことから、強い動機付けが必要となる。そのような動機は、地域を自ら良くしたい、また、そのために貢献したいとする参

加者の強い意志や、地域づくりの取組みの内容が自己の欲求(ニーズ)と合致することによって高められる。多くの参加を得た地域づくりの取組みでは、その目標や内容が住民や企業等に広く共感を持たれるものであり、そのことによって住民や企業等の自発的な参加が促されている。

具体的には、目指すべき目標と取組みの内容について、アンケート調査、度重なる話し合いや意見交換、他地域の取組みの学習などを実施することにより問題意識が共有され、共通の理解が得られている。

2)情報の共有

住民や企業等の幅広い参加により進められた地域づくりの取組みでは、地域において情報の共有がなされている。情報は、地域づくりに現に参加している人だけでなく、地域全体に発信されることで、参加の広がりをもたらすこととなる。情報を共有化するための手段としては、地域の住民等に向けた情報紙の定期的な発行や行政の広報紙の活用、新聞やテレビ等への積極的な広報などがある。また、最近ではインターネットによる情報発信も、比較的少ない費用で多くの人に情報を発信する手段として活用されている。このほか、地域FMなど地域独自の媒体を活用している例もある。

＜NPOの地域向け情報紙＞



＜地域FM＞



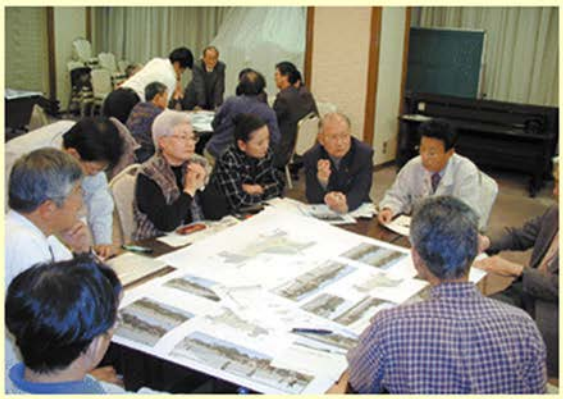
3)自由な意見形成

地域づくりの取組みの目標や内容が共感を持たれるものとなることや、情報が共有されるようになることの基礎には、行政対住民でも企業対住民でもなく、また、賛成と反対の双方の立場から自由に意見を交換することができる関係が必要である。

協議会や研究会といった地域づくりを議論する機会を設けている事例は多いが、そうした機会についても、第三者的立場の専門家や実務経験者の出席、行政の陪席的立場での参加などの工夫がされている。地域の人々が気軽に参加しやすく、また、自由な意見交換を促すよう、誰を主催者とし、誰を進行役とするか、少人数の会合を重ねた上で全体会合とするか、議題をどのように設定するか、その地域の住民の生活を踏まえ出席しやすい時間に開催することや配席などについて配慮することも有効であると考えられる。

＜研究集会(ワークショップ)＞





地域づくりにおいて女性や高齢者、子供の果たす役割について特に触れておきたい。現に地域で時間を過ごすことが多く、地域に密着した立場の女性や高齢者、また、将来の地域の担い手である子供の意見を反映させ、活躍してもらうことは地域づくりの成功への大きな要素の一つである。さらに、消費者の視点からの地域づくりや、地域の歴史・伝統を反映した地域づくりを進める観点からも、女性や高齢者、子供の参加は重要である。具体的には、地域の女性達の会が茶屋を開店し、地元の多彩な農産物を食材としてふるさとの味を提供している事例や、遊覧船を運航するに当たって、船頭として高齢者を採用し、地域色豊かな案内を行っている事例が見られる。

＜遊覧船の船頭＞



企業においては、社会経済情勢の変化、環境問題、さらには顧客の欲求(ニーズ)の変化などを背景に、企業やその企業が属している産業への危機意識から生み出されるものが多い。また、その危機意識から創造的な変革意識へと進展することで新たな事業機会を生みだし、企業の改革・発展へとつながる。さらに、企業内部で共通の認識を持つことも重要な要素の一つである。

2. 明確かつ適切な目標像の設定

(顧客と参加者の双方から共感される目標像)

目標像が、その顧客として想定した利用者・需要者の欲求(ニーズ)を満たすものでなければならないことは当然である。企業の技術・商品・サービス開発においても、顧客重視の立場を徹底し、顧客との度重なる接触により築いた密接な関係を通じて、その声に耳を傾け、顧客の真の欲求に対応する努力が払われている。地域づくりにおいても、企業にとっての顧客に相当する観光客や商店街の利用者、その地域に暮らす生活者などの真の欲求を把握し、取組みに還元していく必要がある。

また、同時に、目標像が参加者にとっても興味をもつことができ、自己実現などの欲求を満たし、共感を得るものとなっていることが、その目標像の実現へ向けた取組みへの自発的な参加へとつながっている。そうした共感を得ることのできる目標像は、地域に暮らす人々の生活と密接に関係したものであることが必要であり、例えば、町全体を対象に、100年をかけて自然と調和した美しい居住環境を構築するため、地場産の杉を活用した伝統的工法に基づく住宅を普及する取組みにも見られるように、地域で暮らす住民の生活の質を向上し、地域への誇りを強くすることができる過程と内容となっていることが、結果として取組みを実現させ、地域の魅力の向上を通じて観光客の増加にもつながっている。

＜伝統的工法の住宅の街並み＞



（わかりやすい目標像）

取組みによって実現しようとしている地域の姿が、総花的・抽象的な言葉にとどまらず、わかりやすく、具体的に想い描くことができるものとなっていることが、共感を得られ、その目標像の実現へ向けた整合的な取組みへとつながる。例えば、町の総合計画に「うるおいのある美しい町」を位置付けるとともに建物の形式、色彩や素材等について誘導する指針を示したこと等によって景観に対する関心が町全体に波及し、歴史と風土を活かしたまちづくりが実現した取組みなどがある。

このため、誰もが反対しにくい抽象的な表現ではなく、様々な参加主体が自らの行動を想定することができるような具体的な目標像とし、また、目指す目標像とともに、取組みの過程において段階的に達成すべき成果とその手段を具体的に明らかにすることが必要である。

（将来性・発展性のある目標像）

活き活きとした地域や企業であるためには、将来の社会経済を見据え、長期的な効果を有し、持続的に取組みを続けることができる目標像を設定することが必要である。

現在では既に広く知られることとなっているが、環境や交流人口の重視、地域の歴史や伝統の重視など社会経済の新たな傾向の兆しと、それに伴う行政の施策動向などを踏まえつつ、それぞれの地域や企業において活用し得る社会経済の変化を捉えて目標像に反映することが重要である。

3. 強い愛着を持ち、革新的・創造的な発想と粘り強さを持つ多様な人材

(中心となる先導役の存在)

地域に対する危機意識を契機として、多くの人々の共感や賛同を得ながら、具体的な地域づくりの取組みへと発展していく過程には、周りの人々を取り込みつつ、中心となって地域づくりを先導していく人材が見られる。

地域づくりは、長期間にわたり、また、関係者も多く、反対する人や無関心な人も少なくない。このような中で地域づくりの中心となる人は、その所属する組織の如何にかかわらず、より良い地域の実現に向けた強い情熱と行動力、そして粘り強さを備え、周囲を巻き込む魅力や説得力を有している。政府においては、このような人々のたぐいまれな努力に学ぶため、観光振興を成功に導いた人々を「観光カリスマ百選」として選定し、公表している。

取組みの当初からこのような中心となる人材が得られない場合においても、市町村や商店街組織、まちづくりNPO等の住民団体など、行政や地域づくりに関係の深い団体が主導して地域づくりを進めていく過程で、そこに参加する人の中から中心的な役割を果たしていくこととなる先導役を見出していくことが必要である。

企業や産業を活性化させるためには、中心となる先導役が存在している場合が多く、その人物は、まず消費者・利用者の欲求(ニーズ)を的確に捉えることができ、社会経済情勢を見極める才能をもった人材である必要がある。また、その才能を活かし、行動力をもって、企業全体ひいては産業全体を動かす力も必要である。

（調整役の存在）

住民や企業の幅広い参加のもと、行政や各種の団体を巻き込んで進められていく地域づくりにおいては、多数の関係者を調整していく調整役(コーディネーター)が果たす役割は大きい。様々な立場の人々の利害を調整することが求められる調整役は、行政、あるいは商工団体など地域づくりに関係する団体がその役割を担っていることが多いが、関係者による横断的な組織として協議会や実行委員会などを形成して調整を行う場合も見られる。

（専門家の参加）

地域づくりの取組みを進めていく中では、都市計画や建築、意匠、交通、観光、経営、金融、税制など専門的な知識や技術を有する専門家を活用することが必要な場合も多い。具体的には、蔵造りを活かした街並みを形成するため、店舗の改修等を自主的に審査するための「町並み委員会」の構成員に研究者を加えている事例や、伝統的工法に基づく住宅を普及するに当たって、地元にゆかりのある建築専門家が当初から一貫して関与し、地域の伝統的な意匠や風景を活かした景観づくりを実践・誘導している事例などが見られる。

また、企業の技術・商品開発においても、大学等の研究機関との共同開発などの取組みが見られる。

（外を知る人材の活用）

Uターン・Iターン者や転勤者等が地域の外で得た経験や能力を活用することにより、地域づくりの取組みに新たな視点を導入することも有効である。

また、住民等が地域の外の先進的な事例に触れることも有効であり、花のまちづくりのため、ヨーロッパの花づくり先進地への視察研修に派遣された住民が、帰国後、地域における花づくり運動の先導役となった事例も見られる。

地域の特性を見出す上でも、地域外を知る人材を活用することは、地域づくりにとって有用であると考えられる。

＜海外視察研修＞



企業の技術・商品・サービス開発においては、これまで内部の人材による発想や発案によって行ってきたが、近年、外部の人材あるいは研修等により他産業や他企業の技術・商品・サービス等を学んだ人材を活用することで、自社の特性を生かす工夫を行っている。

(トップのリーダーシップ)

市町村長など、地域づくりにおいてトップのリーダーシップが与える影響は大きい。前章で紹介した事例の中にも、町長のリーダーシップによって、景観形成と花のまちづくりに取り組んでいるもの、豪雪地帯の宿命である雪との関わりを見直すこととなったもの、特産の枇杷等を活かした観光農業システムづくりに取り組んでいるものなどがある。

また、企業においても社長等リーダーとなりうる人材は、技術・商品・サービス開発を行う際に大きな影響を与える。特に、中小企業において強いリーダーシップを発揮するトップを有する企業は、トップの発想・創造に応じて小回りが利くという中小企業の利点を利用し、市場の開拓等を行い、活性化している例もある。

強いリーダーシップを発揮するトップには、先頭に立って取り組む積極性、過去に固執することなく新たな取組みを行い、あるいは創造的な取組みを受け入れる革新性が認められる。

第2節　強み・個性の発揮

国の内外での地域間・企業間競争が激しくなる中で、活き活きとした地域や企業であり続けるためには他の地域や企業との差別化が必要であり、自らの強みを活かした特色ある個性的な取組みの内容が選択されている。独創的な取組みは、住民や社員の地域や企業に対する誇りや愛着を喚起し、そのこと自体が活き活きとした地域づくりや企業の取組みへとつながっていく。

また、他の地域にない取組みは強い地域間の競争力を有するため、交流人口の増加や経済的効果にもつながっている。既存の市場で顧客を奪い合うだけでは、地域も企業もその成長には自ずと限界がある。成果を上げている企業の新技術・新商品・新サービスは、高い独自性を持たせることで、いわゆる隙間(ニッチ)市場を形成し、新たな需要を創出するとともに競争力を確保している。

活き活きとした地域づくりや企業への取組みがこのような特色ある個性的なものとなっている理由は、その地域や企業が有する資源を有効に利用して行われていることにある。このような資源は、どの地域・企業にも存在し、「何もない」地域・企業はない。このため、まず、地域・企業を見つめ直し、資源を発掘・選択して、その活用を図っていくことが重要である。企業の取組みにおいても、従来、その企業が蓄積した技術を資源として、独自の技術や能力の新規性を高めることで、他にはできない独創的な技術や商品を生み出すことが成果を上げる要因となっている。

(地域資源の発掘・選択)

地域づくりに活用されている資源としては、伝統的な街並み、歴史や文化、小説、祭り等の行事、地元の産業や産物、温泉といったものに加え、地域の普段の生活や地形等の自然条件、気風、おもてなしの心など、多種多様な有形無形のものがある。

地域で生活している人にとっては当たり前のことが地域外の人にアピールする資源となったり、地域にとっては厄介なものでしかなかったことなど、これまで利用されることのなかった資源を活かして地域づくりを行っているところもある。例えば、持ち出せる特産品ではなくありのままの食こそ地域の活力であるとの考えから、町内の家庭料理を地域の豊かな食文化として発信し、反響を呼んだ事例や、風の強い地形という一見不利に思える条件を逆手にとって、大型風車を建設し風力発電に取り組んでいる事例などがある。また、雪国において邪魔者扱いしていた雪の冷熱エネルギーを農産物の生産・加工・貯蔵や住環境へ利用するなど技術開発等によって新たに地域資源化する取組みも見られる。

＜貯雪槽への雪入れ＞



このような地域資源の発見につながった原因としては、以下のような取組みがあると考えられる。

1)地域を知る

地域づくりに活用しうる資源を見出すためには、まず、地域の人々が地域のことを知らなければならない。このため、地域の誇り探しの探訪会や景観探訪ウォークなど「地域の宝探し」のような、地域のことを見つめ、地域を知る活動に取り組んでいる事例も見られる。

＜地域の伝承の学習＞



＜伝統的建造物の見学会＞



2)柔軟な発想、発想の転換

地域に埋もれた資源を発掘し、活用していくためには、柔軟な発想、発想の転換で自らの資源を評価しなければならない。このため、あえて地域への不満や欠点を挙げて、それを長所と言い換えてみることや、女性、高齢者、学生、子供等の参加も有効である。

3)既存資源の新たな活用

昔の公共施設の建物を地域住民や観光客のための交流・休憩施設として利用したり、特産の農産物を活かした観光農業システムづくりや地元漁業協同組合の参画による観せる漁業への取組みなど、既存資源をこれまでにない手法で活用した事例もある。費用を節減し、投下資本を最小化する上でも、こうした手法は有効である。既存資源の新たな活用も、未利用資源の発掘と同様、柔軟な発想、発想の転換が求められる。

＜昔の郵便局を活用した交流拠点＞



4)外部の目の活用

未利用資源の中には、日常接している人々にとっては価値を感じない、あるいはマイナスの価値を感じているものが、地域の外部にとっては価値を有していることもある。例えば、徐々に衰退していく商店街を活性化させるため蔵造りの街並みを活かすことに、そこに暮らす商店主よりも、まず建築の専門家等が取り組んだ事例が見られる。このため、外部の目から見た評価を取組みに反映させることも有効である。

5)強みのある資源の選択

様々な手法により発掘された資源の中で、当該地域の人々が愛着や誇りをもて、また、他の地域との差別化が可能なものを自らが選択し、活用していくことが必要である。

（地域資源の維持・保全・伸長）

地域づくりは、長期間にわたり、また、重層的に活動が積み重ねられていくものである。このため、活用する地域資源も一つではなく、社会経済情勢の変化に応じて、異なる地域資源の活用が必要になる場合もある。このため、地域においては、必要に応じて、多様な地域資源を維持・保全し、長所をより伸長させ、あるいは将来の再生に備えて記録化し、将来の地域に残していく必要がある。

また、歴史的建造物を保存する取組みに伴い、地元の建築技術者の育成が図られている例にも見られるように、地域資源の保全・修復・再生に必要な伝統的技術・技能の継承など、地域資源の維持・保全・伸長のため必要な環境を併せて整備することも効果的である。

＜伝統的な機織りの継承＞



（外部資源の積極的活用）

自らの資源の価値を高めるため、外部の資源との組合せを行っている事例もある。地域づくりにおいては、新札の図柄に選ばれた者の出身地同士が共同で広告を行った事例や、郡内6町村が連携して取り組むことによって受入能力を向上させた事例など、遠隔地で参考となる地域づくりに取り組んでいる地域間や隣接地域で相互に補完することによる相乗効果を期待する地域間の連携などが見られるほか、商店街への不足業種の導入など、地域資源を主体としつつも必要な外部資源の導入を積極的に行う場合もある。

企業は、すべてを自社の資源だけでまかなおうとすれば、時間や経費も掛かり、リスクも高くなる。そのため、産学連携や企業間連携による共同研究、共同開発などの取組みが行われている。

（ブランドの構築）

地域づくりとは、一面ではその地域を商品として売り出すことであり、企業と同様、ブランドイメージを構築することによって高い競争力を確保することができる。この際、企業における取組みと同様、その地域にしかない独自性のある取組みを行い、かつ、それを維持する努力を継続していることは、ブランドの構築につながるものとなる。

（企業における資源の発掘、強みを活かせる選択、維持・保全・伸長）

小さな潜在需要(ニーズ)や隙間的(ニッチ)な潜在需要(ニーズ)をつかみ、顧客を発掘し、それを選択することで、活性化している企業がある。例えば、低価格な料金設定や家族的なもてなしで外国人客を積極的に受け入れた旅館の事例が見られる。現状の市場において限られた顧客を取り合うのではなく、視点を変えることによって顧客を発掘し、新たな市場を開拓した上で、企業の独自性をもって顧客を確保・維持している。

第3節　集中

（企業の得意分野への集中的な投資）

競争市場においては、高度な技術・商品・サービスを他に先駆けて提供することによって、より有利に競争力を確保することが可能となる。一方、社会経済が成熟化する中で企業の経営資源を各分野に配分することは困難になってきている。このため、企業の独自の技術・商品・サービスを活かし、企業自身が得意とする分野へ限られた資金や設備、人材を集中的に投資することにより、企業の更なる発展が生まれている場合がある。したがって、企業は、社会経済情勢や我が国産業の成熟化を背景に、自社の持ち味が活かせる得意分野を選択し、市場占有率の上昇を図るため、限られた経営資源を集中的に投資し、その業界で独自の地位を確保している。この際、明確な目標に向けて適確なリーダーシップの下に効果的に資源を投入していく必要がある。

(地域づくりにおける施策の集中)

地域づくりには、相当の期間を要し、また、多数の関係者によるそれぞれの取組みが相乗効果を発揮することが、成果を上げることにつながる。このため、地域の行政においては、地域づくりに係る施策をできる限り集中的に実施し、成果の早期発現に努めるとともに、相互の関連の薄い多数の取組みが並行して進められることを避け、相乗効果の最大化を図っていく必要がある。例えば、行政が水質浄化対策を集中的に実施したことにより川を活かした取組みが進展した事例や、こだわりをもって生涯学習の起点としての史跡の周辺整備とこの史跡にふさわしい文化的なソフト面の取組みを行っている事例が見られる。

（戦略的な宣伝・広告）

地域づくりを効果的に進めるためには、地域の外に対する宣伝・広告についても、対象を明確に絞り込んだ上で適切な手段を選択する、戦略的な実施が求められる。例えば、自然体験、環境学習、農業体験など「農村体験型観光」という取組内容と鉄道開通による首都圏との時間距離の短縮を組み合わせ、首都圏の小中学生に重点を置いたPRを展開することで集客効果を上げている取組みも見られる。

＜小中学生による農村体験＞



第4節　連携・協働

地域づくりが成果を上げるためには、住民、企業、NPO、経済団体、学校、地域団体、行政など地域の関係者が、それぞれ、その特色を生かした活動を行い、時にはそれらの活動が重なり合いながら、同じ目標像に向かって調和し、連携・協働して取組みが進められていくことが重要である。企業においても、行政や大学の研究者との協働による新たな技術の開発、あるいは異業種の企業との連携による新たなサービスの開発など、様々な関係者との協働・連携が重要である。個々の活動では小さな競争力しか持たなくても、これらが集まり、相互補完することによって、総体として単純合計以上の競争力を形成することができる。

1. 目標像の共有化と実践への反映

どのように的確な目標像を設定しても、数多い参加主体にその目標像が共有されず、また実践に移されないとしたら、目標像に到達することは期待できない。

このため、行政と住民や企業等が協議会等を構成し、共通の将来像(ビジョン)を策定している事例が見られる。また、目標像を住民等に周知するため、出向いて説明を繰り返し行ったり、条例化することによって、地域における目標像の共有化と実践を進めている事例もある。達成すべき成果とその手段、実施時期、実施主体等を明らかにした行動計画を作成することも有効であると考えられる。

企業においては、リーダーによって提示された経営方針や目標にしたがって、従業員が一丸となってその取組みを進めていく必要がある。そのためにも、企業においては、従業員のみならず、株主や社会など企業を取り巻く関係者からも共感を得られる目標を設定することが重要であり、また、当該目標の達成のための具体的な計画を定めることも重要である。

このような取組みにより、当初の取組みに続き、さらに新たな参加者を得たり、社会の理解を得つつ、目標像に沿って異なる取組みが重なり合うように追加的に行われていくことで、相乗効果が発揮されていく。

2. 連携・協働により、調和がとれ、相乗効果を発揮するような取組み

(調整役を介した連携・協働)

多数の関係者による取組みを進めていく場合、複雑な利害関係を調整していく必要がある。そのような状況において、利害関係を調整しながら整合的な取組みを進めていくため、調整役(コーディネーター)が大きな役割を果たしている。

行政がこの調整役の役割を担う場合においては、地域づくりが地域における生活、産業、環境などのあらゆる面からの変革に向けた取組みであるため、文化財・商工・都市計画等の関係分野が連携して景観形成の取組みを支援するなど、行政部内の縦割りの枠を超えた総合的な支援を行っている例も見られる。

企業の技術・商品・サービス開発においても、行政が調整役(コーディネーター)となって関係者の意見や利害の調整を行う場合がある。「公共交通活性化プログラム」を活用し、行政が調整役となり、関係者の意見を調整した上で、新たな交通関連サービスが提供されている事例がある。

＜「公共交通活性化プログラム」により利便性が向上した周遊バス＞



（資金調達面での連携・協働）

地域づくりの資金調達面においても、行政による支出のみに頼ることなく、民間資金の活用や、会費等の参加者による負担を組み合わせることで、参加意識や費用対効果意識の向上が図られ、質の高い活動の維持に役立っている。

企業においても、関係企業が技術研究組合をつくり、官民が一体となって資金を拠出し、新たな技術の開発に取り組む例がある。企業単独ではできないこと、民間だけではできないことなどに、官民が一体となって取り組むことにより、我が国全体の産業としての競争力をつけることができる場合もある。

（地域の産業との連携）

地域づくりにおいては、地域に伝わる建築技術を利用した街並みの整備や町内生産者からの花苗の供給による花のまちづくりなど、地域の産業と連携した取組みを進めることが、一層の効果を発揮することにつながる。また、地域の農家、飲食店等が連携した団体客の誘致への取組みや漁業者によるスキューバダイビング事業など、産業の垣根を超えた地域の産業の連携も見られる。このような産業間の連携により、地域に新たな魅力を生み出すとともに、地産地消など地域内での経済循環を促進することができる。

さらに、地域に密着した企業である鉄道事業者やバス事業者が、地元市町村や観光事業者と協力し、観光施設等の割引特典の付いた共通乗車券を発行することなどにより観光客の誘致に取り組んでいる事例、地域の企業やNPOと連携して無料巡回バスを運行しにぎわいを創出している事例や伝統的家屋を再生し地域観光の拠点として利用している事例がある。

（地域間の連携・協働）

地域づくりの取組みに相乗効果をもたらすため、地域間の連携・協働を行っている事例もある。地域における多数の関係者の参加が相互補完による相乗効果を発揮することと同様に、地域間の連携も、消費者の価値観の多様化に対応した幅広い選択肢の提供など、単一の地域では実現が困難な競争力の形成につながっている。

また、参考となる取組みを行っている地域間で相互に情報を交換し、自らの取組みを見直したり、宣伝・広告活動を共同して実施することにより、情報の発信力を高めることなども有効である。

(ハードとソフトの連携)

地域づくりにおいては、施設整備などのハード面での取組みと、それを活用したソフト面の取組みの連携も欠かせない。例えば、伝統的建築物の保存・修復、電線類の地中化、舗装の変更等と合わせた景観保全のための協定の締結やボランティアガイド等の取組み、下水道整備や導水、護岸整備等による清流の回復と合わせた遊覧船の就航等の取組み、港湾の自然と景観を生かしたウォーター・フロントの再開発事業による海洋環境・自然科学体験施設の整備等と合わせた対岸港との連携による観光振興の取組みなどの事例がある。

＜ボランティアガイド＞



ハード面の取組みにおいては、ソフトを活かし、十分な効果を発揮するよう、地域の魅力を演出するための色彩、意匠、照明、周辺を含めた空間形成への配慮などが求められる。整備に際しては、成果(アウトカム)重視を徹底するとともに、住民や民間による提案を受けるような仕組みを併せて推進していくことも有効であると考えられる。

また、歴史的な街並み保存の取組みとともに都市計画道路の拡幅計画を見直し、現道幅員で整備することとした事例も見られる。必要な場合には、代替的な手段を講じること等により、本来の目的となる機能を維持しつつ、地域の状況に応じた計画の変更を検討していくことも必要である。

ハード面の整備が先行し、それを活用するためのソフト面での取組みが追従した例も見られるが、今後は、民間によるイベント開催の企画に対応した会場となる施設や駐車場の整備など、民間によるソフト面での取組みと

時機を合わせ、その効果を十分に発揮できるような行政のハード整備による支援といった形での連携が、行政投資の効果的・効率的な実施という点からもより重要となる。また、一度整備された施設は長期間にわたって利用されることから、その整備効果が長期的に持続する施設となるよう留意することが必要である。

（企業間や他産業、研究機関等との連携）

経済情勢の変化や環境問題への対応等企業を取り巻く環境は大きく変化しており、企業における新たな技術・商品・サービスの開発においては、限られた内部の資源だけではなく、他の企業・産業や有識者の知見を活用することが重要である。このような中で、より効率的、環境負荷低減的な企業活動を営む必要が高まっている。このため、経費削減や業務効率化等を目的として、関連する他産業や企業間で業務等を連携することにより、相互に活性化する企業の例、異業種の企業と連携することにより新たな市場の開拓につながっている例、複数の企業と研究機関等が連携して新たな技術の開発を行っている例などがある。

第5節　継続・展開

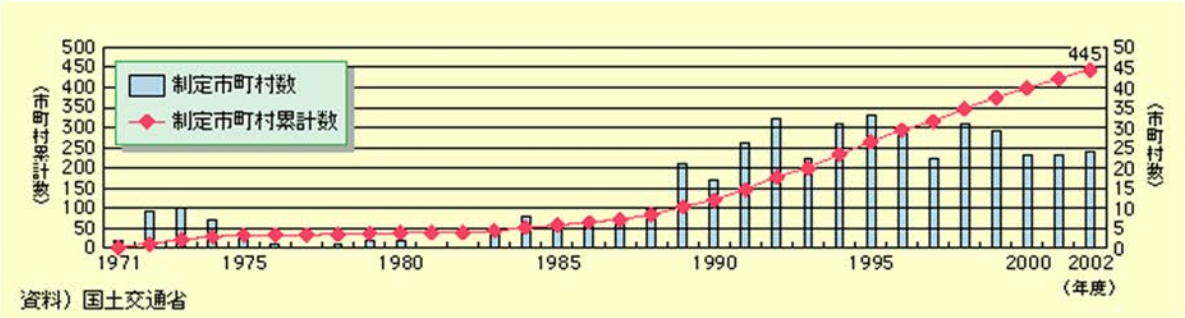
活き活きとした地域づくりの目的が地域の持続可能な発展を実現することにあると考えると、その取組みは一過性のものではなく、継続して行われることが必要である。地域づくりに成果を上げた地域においても、取組みを持続させるため、様々な工夫がなされている。また、企業においても、革新的な取組みが継続的に行われることにより、企業の活力が維持されている。

地域や企業をより良くするための努力を絶え間なく継続し、取組みを展開していかなければならない。

（資源の劣化の防止）

地域づくりに活用されている資源の保全・維持・管理を行い、その劣化を防ぐことは、取組みを持続していく前提となる。例えば、景観を活かしたまちづくりにおいては、景観保全のための条例による規制の導入、既存建物の修景誘導、伝統的な家屋の現代的な利用等の工夫がなされている。

図表I-2-5-1　景観条例制定市町村数の推移



Excel形式のファイルはこちら

(絶え間ない改善)

取組みを単に継続して実行するだけでなく、評価を行い、その結果得られた改善すべきことを次の取組みへと反映していく、常に顧客や参加者の欲求(ニーズ)に応えた取組みが重ねられている。活き活きとした地域づくりに取り組んでいる市町村に対して行った事例調査においても、取組みの今後の方向として様々な課題への対応が挙げられている。

事例調査において取組みの「今後の方向」として挙げられた主な事項

○住民の一層の理解を深める啓蒙・広報活動
○住民・NPO等を主体とする活動への移行
○住民・企業・NPO・行政等の連携強化
○計画の策定や条例化
○まちづくりのリーダーや伝統行事・伝統芸能の継承者等の育成
○伝統的建造物群保存地区の指定など歴史的資源の保存対策の充実
○関連する公共施設の整備、既存の公共施設の改良
○取組みの対象地域の拡大
○周辺地域の取組みとの連携強化
○NPO等の民間主体の運営基盤の強化
○観光客やイベント参加者のリピーターを増やすような内容の見直し
○情報発信の強化
○市町村合併後も取組みを継続するための体制づくり

（線的・面的な展開）

地域づくりの取組みは、単一の取組みがその規模を拡大していくことでその成果を上げることもあるが、前章で紹介した取組事例のほとんどにおいては、一つの取組みに参加した人から新たな取組みが始まったり、複数の取組みが連携することで大きな力となるなど、点的な取組みから線的・面的な取組みへと発展している。

このため、取組みを単発的なものとせず、その長期的な効果を持続させつつ、的確な時期に、それまでの取組みを発展させ、または相乗効果が期待できる新たな取組みを追加して行うことが有効である。

企業においても、一定の地域や小さな市場での実験的な試みから、その市場で学んだ成功・失敗体験をもとに、全国的な展開や大きな市場へ挑戦している例もある。特に、中小企業においては、当初から大きな投資は困難であることから、小さな市場からの経験の積み重ねが重要である。

（参加意識の持続）

十分な金銭的対価が支払われることの少ない地域づくりにおいては、参加者のやる気を持続させるための工夫が重要である。参加者が興味を持つことのできる取組みを行っていくことは当然ながら、参加者間の交流など楽しんで参加できるような工夫がなされている。また、小さな成果であっても、順次、取組みの結果が現れる段階を設けて参加者の達成感を確保したり、建物自体やその意匠などではなく景観の維持に貢献している「人」を対象とする表彰制度などによって、個々の参加者の活動を評価することや、地域づくりの取組み自体が外部から評価を受けることにより、参加意識の持続・向上が図られている。

＜地域づくり表彰式の模様＞



企業においても、活力を維持するために、従業員のやる気を持続する様々な取組みが行われている。成果を上げた者に対する金銭的な報償ももちろんであるが、知的好奇心や興味が持てる課題、社会的に貢献していると満足が得られる課題等に対して取り組むことができるよう、企業の環境や風土を整えることが重要である。

第3章　国土交通施策の役割と今後の展開

我が国においては、戦後の高度成長期以降、欧米諸国や国内の他地域への「追いつき」を目標に、相対的に負となる部分の底上げに努めてきた結果、経済・生活水準の向上が実現したものの、この間に形成され、定着してきた横並び志向等を通じて、それぞれの地域の個性が埋没してきたことは否めないところである。

その一方では、近年、自主・自立の地域社会を目指した地方分権改革や国庫補助負担金・地方交付税・税源配分のあり方に係る「三位一体改革」が進められるとともに、市町村合併の動きが広まっている。

企業においても、生活の基礎となる財やサービスが国民に広く普及するよう、大量生産した商品や大衆を対象としたサービスを提供してきた結果、多くの国民が物質的な豊かさを享受できることとなった。しかしながら、今日では、価値観が多様化し、画一的な商品やサービスでは消費者の精神的な満足を得られない状況となっており、消費者の要求(ニーズ)へのきめ細かな対応や新たな価値の創造など企業による一層の創意工夫が求められている。

今後、我が国の地域・企業が活き活きとした地域と企業であるためには、それぞれの強み・弱みを踏まえつつ、発掘・選択した資源を活用して、自ら進むべき方向と目標像を設定し、その実現に向けて資源を集中するとともに、このような地域づくりと企業活動を支える国土交通施策を展開していく必要がある。

前章までにおいて見た活き活きとした地域づくりの事例においては、行政と住民、企業、NPO等の民間がそれぞれの立場で行う様々な取組みが複合して行われており、取組みの背景や契機、状況や内容等に応じて、時には段階的に変化しながら、主体の組合せと役割分担が行われている。企業においても、地域づくりに比べるとより民間の主導性が強いものの、行政の施策に対応し、あるいは利用しながら取組みが行われている事例が見られる。

国土交通行政においては、個別の取組みに応じて主体の最適な組合せと役割分担を追求しつつ、本白書第II部において報告しているような様々な施策を推進するとともに、地域・企業の自主的・主体的な取組みを前提に、それぞれの個性を尊重し、多様性を重視した施策を展開していく。このため、地域や住民、企業、NPO等と協働(パートナーシップ)関係を構築するとともに、創意工夫を活かす柔軟かつ総合的な推進手法を導入していくことが必要である。

第1節　行政と民間の役割

1．役割分担の様々なあり様(よう)

(意識の醸成・取組みの契機づくり)

地域づくりにおいては、より良い地域を目指す変革意識が醸成され、それが何らかの具体的な行動へとつながっていく出発点が必要である。紹介した地域づくりの一連の取組みの端緒を見ると、住民の有志のグループや商工団体など、地域づくりに関心の高い人々による自発的な意識の発生から始まっている事例や、地域の行政が主体となって地域づくりの取組みを始めた事例、また、行政の誘導により組織化された地域づくり協議会などにより取組みが始められた事例もある。

民間の行動が端緒となった場合にも、地域の行政が、地域づくりの芽が育つよう、支援を行っている。特に、民間による取組みでは、苦労している点として、初期段階を中心として資金の獲得を挙げている地域もあり、小学校を中心とした地区単位の振興組織による取組みに対して市が交付金を交付するなど行政において資金援助の制度を設けている事例も見られる。また、地域の行政による景観に配慮した道路や河川などの整備と民間への助成の開始が住宅や店舗の修景への取組みを促すなど、地域の行政による方針・方向性や支援策の提示が取組みの呼び水となった事例や、高速道路、新幹線、空港といった高速交通網の整備がまちのあり方を見直すきっかけとなった事例もある。

＜河川と街並みの一体的整備＞



一方、行政が主体となって取組みを始めた場合や地域づくりの気運を醸成し、誘導していく場合にも、民間を巻き込み、可能な限り民間による取組みの比重を増していくような努力がなされている。

このように、地域づくりの取組みの端緒となるべき主体については、地域の状況や取組みの内容、活用する資源の種類などによって異なり、一概に言うことはできないが、端緒の主体の如何にかかわらず、民間と行政のいずれもが参加するに至るとともに、取組みの進展に応じて、次第に民間の活動の比重が増していくことが重要であると考えられる。

なお、こうした民間、地域の行政による取組みの端緒については、水質浄化への総合的な取組みが川を活かした展開につながった事例など国による基本的な方針・方向性の提示や支援策の策定等が背景となった場合も見られる。また、地域づくりの具体的な内容を検討する段階では、他の地域から始まっていた菜の花を活用して循環型社会を目指す取組みを支援しつつ進めている事例にも見られるように、他地域の取組みを参考として、自らの地域の特性を活かした内容を考案していくこともある。

企業においても、経済的規制の改革や、環境の重視など行政による施策や規制、調達に関する方針・方向性の提示に対応することが契機となって、新技術や新商品の開発が行われている事例が見られる。今後はさらに環境制約が厳しくなることや、少子・高齢社会が到来することから、これらに対応するための行政による施策が講じられていくこととなる。これらの施策について、企業においては制約ではなく事業機会ととらえ、新たな市場の開拓を進めていくことが重要である。また、行政が企業間の連携や産学の連携を推進する際に必要な情報の提供や、連携の橋渡しに取り組んでいる場合もある。

（人材の確保・育成）

地域づくりの中心となった人材は、その所属する組織が行政の場合、民間の場合のいずれも見ることができ、その所属する組織如何によって定まるものではなく、また、取組みの当初からそのような人材が得られていたわけでは必ずしもない。取組みを続ける中で人材が育つ場合も多く、行政による取組みに参加する中で地域づくりのノウハウを学び、その取組みが民間によるものへと移行する際の中心となり、あるいは新たな取組みを始めていく人材が現れる事例も見られる。また、行政が集落ごとに選出されたリーダー同士の意見交換や先進地視察を行うなど、地域づくりを担う人材の育成自体に取り組んでいる事例もある。

行政の施策としては、取組みを行うに際して必要となる専門家についての民間に対する情報の提供、初期段階における円滑な立上げを図るためのアドバイザーの派遣なども行われている。

＜アドバイザーの活動＞



企業においても、優秀なリーダーを得るということが最も重要であるが、あわせて従業員の育成にも取り組んでいく必要がある。良きリーダーの下で、良き目標に向かって企業が一丸となって活力をもって行動することが、結果的に企業内部の人材の育成にもつながることとなる。また、今後は、内部の人材だけに頼るのではなく、積極的に外部の人材も活用し、企業の活力を維持することも有力な手段である。

（特色・個性を活かした目標像の設定と取組みの実施、変革努力の継続）

地域づくりの取組みの実践段階においては、行政、住民、企業、NPOなど多様な主体による様々な取組みが複合して行われている。このため、民間の声を反映させながら、地域の行政が中心となって、特色・個性を示す地域資源の選定を含む目標像の設定や行動計画の策定を行うとともに、関係者間の調整を図っている事例が見られる。

また、取組みの実施に当たって、行政は、民間による取組みの効果を高めるための関連する公共施設の改良や、地域資源を維持・増進するための条例による規制などの役割を民間の取組みと連携・協働しながら行うとともに、民間の取組みに対する補助金の交付や出資などの支援を実施している。民間においては、公共的な施設を活用した活動や事業、住宅や商店の改装、新規事業の創業などを行っている。地域づくりの結果、企業が投下資金を回収する以上の成果を上げたことが、取組みの一層の展開につながった事例も見られる。

企業においては、利用者の声を反映するため、または、新たな価値を創造するため、市場を自ら調査し、企業自らが目標や計画を設定しているが、行政や関係者が一体となって、技術開発等に取り組み、新たな価値を創造する場合や、一体となって市場調査を行う場合もある。また、行政が需要者として利用することや公的主体による認証を活用することによって新技術や新商品に信頼を与え、成果を上げることにつながっている場合も見られる。

このように、多様な主体が役割を分担しながら実施した取組みを、さらに発展させることによって、地域・企業の変革努力が継続している。

2. 基本的な役割分担の考え方

(行政と民間)

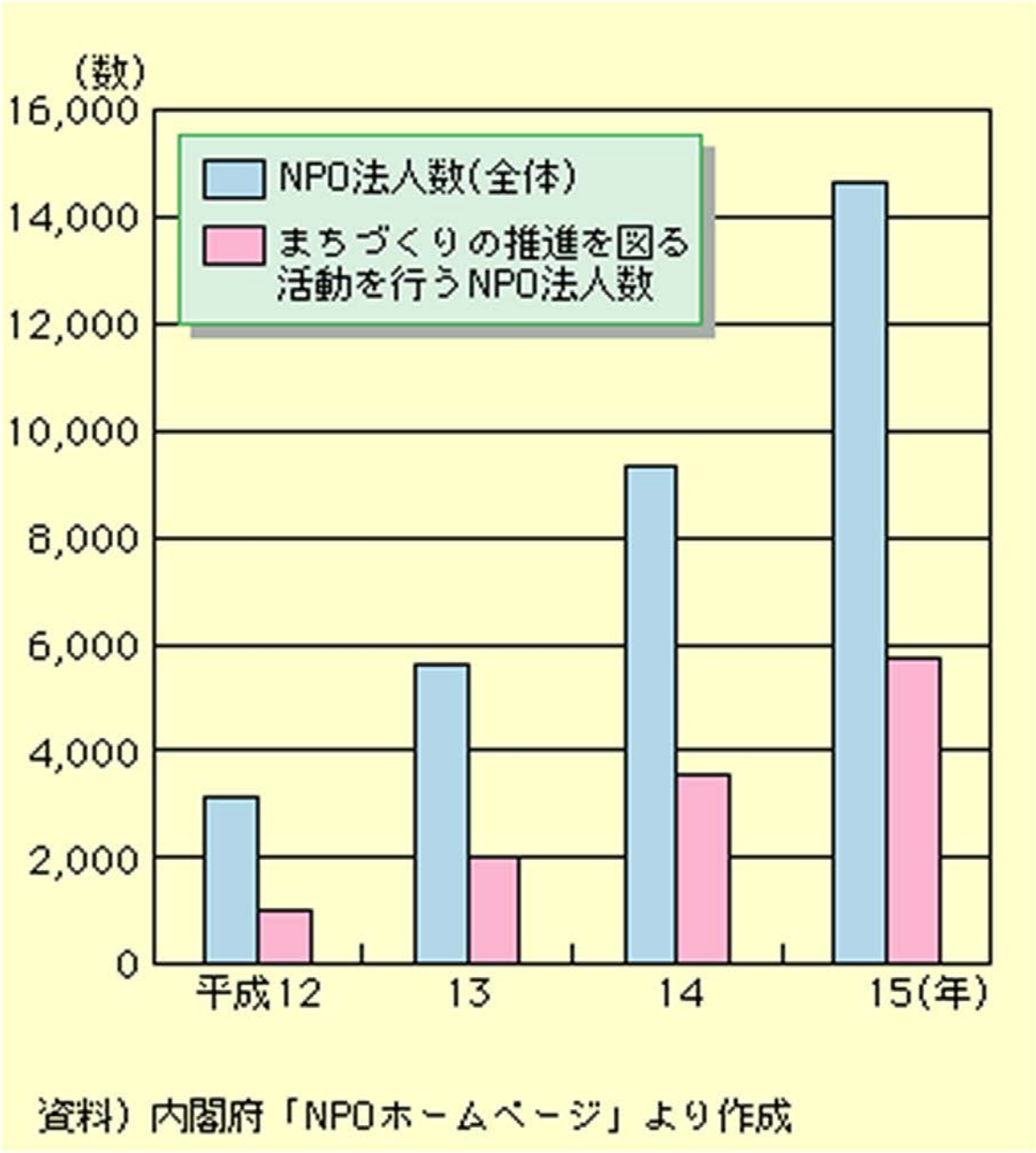
企業活動においてはもとより、地域づくりにおいても、最終的には民間の主体的な取組みを実現していくことが、成功への重要な要素となる。

このため、地域づくりにおいては、その過程全般にわたり、住民、企業、NPO等が主体的に参加するとともに、自らの住宅や商店等ハード面での協働や地域活動、事業活動等のソフト事業に積極的な取組みを展開していくことが必要である。特に、地域を事業活動の場とする企業は、地域の経済と雇用を担い、また、資金や人材など地域づくりに貢献する潜在的な能力を有するとともに、地域づくりが成果を上げることによって自らの事業環境が向上する結果を得ることができる。このため、企業においても、地域の重要な主体として、地域づくりに参加し、取組みを実施していくことが期待される。行政においては、民間による取組みが行われるような環境を整備し、契機づくりを行うとともに、そのような取組みが効果を上げていくことができるよう、民間による取組みと協働し、あるいは支援していくことが求められる。なお、行政の役割とされた取組みを行っていく場合であっても、その実施に当たっては、可能な限り民間の資金や能力を活用する必要がある。

また、企業活動においては、利用者の潜在的需要(ニーズ)を積極的に発掘し、当該潜在的需要にきめ細かく対応してその事業を拡大することや、新たな市場を開拓し、利用者に新たな価値を創造することが期待されている。特に後者の活動は、将来的に大きな市場となる場合もあることから、積極的な取組みが期待される。行政においては、企業と消費者の情報格差(ギャップ)の解消や規制緩和・参入条件の明確化などにより民間が活動しやすい市場環境を整備し、その機能が最大限発揮されるよう努めるとともに、市場では供給されない社会資本やサービスの提供、安全、環境、利便性などに関する基本的ルールの設定と監査等を行う必要がある。さらには、先導的な技術開発やリサイクルなど今後必要な分野における市場形成の支援に取り組む必要がある。あわせて、地域や企業が国際的な取組みを行う場合に、必要な支援を国が中心となって進めていく必要がある。

さらに、近年、NPO等が建物の改装からまちづくりまで幅広く住民の相談に応じたり、まちづくりの中間支援組織として行政と住民の橋渡し役を担ったり、また、行政が設置したイベント広場の運営や歩行弱者の来街支援に関わるなど、行政と民間の中間領域が拡大しつつあり、その一層の充実を図ることが重要であり、NPO等には行政と民間の媒介としての役割が期待される。

図表I-3-1-1　NPO法人数の推移



また、活き活きとした地域づくりと企業活動に向けた取組みが促進されるためには、横並び志向から脱却し、自らが主体的、積極的に参加する気風の醸成や、いわゆるマルチハビテーション(複数地域居住)など国民が自らの住所のみならず、いくつかの地域に生活領域を築きやすい社会の形成なども有効であり、こうした社会の形成に向けた環境整備に、行政と民間が一体となって取り組んでいく必要がある。

(国と地域)

地域づくりは、地域の民間や行政が自らの創意工夫により進めていくことが重要であり、地域が、意識の醸成や取組みの契機づくり、人材の確保・育成、特色を活かした目標像の設定と取組みの実施等に主体性を発揮することが求められる。国は地域の自主的・自発的な取組みに対し、その取組みが当該地域を超えて有する効果や影響にかんがみて、広域的または全国的な観点や国際的な観点から必要な支援を行う。

また、国が推進している施策に係る実際の取組みが地域において行われるものについて、国がその推進を図る立場から、積極的な支援を行い、地域と協働して取組みを進める場合においても、地域の創意工夫を活かしていく必要がある。

高速道路や新幹線、空港、重要港湾といった国内・国際の基幹的な交通ネットワークの整備や安全、環境、利便性などに関する基本的なルールは、交流人口の拡大や産品・製品出荷の広域化、市街地のあり方、開発する新しい技術・商品・サービスの形態などを通じて地域づくりと企業活動に大きな影響を及ぼしている。また、経済社会の地球規模化や情報化が進展する中、我が国の経済活動の拠点である大都市圏と海外、国内各地、各地域間を結ぶ人流、物流のあり方や企業活動の基礎となる国の内外の市場のあり方は、地域や企業にとって一層重要となる。このため、国は、立地場所を選択し難い地域等が創意・工夫・知恵の競争に参加する機会の均等を確保するとともに、国際的な観点からも企業活動上魅力となる環境を形成するために必要な安全で質の高い居住・生活環境等を含む基礎的条件を確保していくため、重要な役割を果たすことが求められる。

地域間の連携によって行われる取組みについては、地域の主体的な選択に基づいて役割分担と協力が行われることとなるが、各地域がそれぞれの強みを活かした特色ある個性的な取組みに集中することに伴い、地域が必要とする他の様々な機能については、近隣地域内や地方ブロック内、さらには全国的に複合的・重層的な分担・依存関係が求められることとなる。国においては、各地域の取組みに相乗効果をもたらす地域間の連携・協働を促進するとともに、このような観点から参加することによって地域の取組みの一層の推進が図られる場合もあると考えられる。

さらに、外国人旅行者の訪日促進のための国際的な連携・協調体制の構築や我が国企業の海外活動に影響を及ぼす国際的な競争条件の整備や国際基準等への取組みについては、国が中心となって進めていく必要がある。

活き活きとした地域や企業への取組みを促進する社会環境の形成には、国と地域が一体となって取り組んでいくこととなる。

第2節　地域や住民、企業、NPO等との協働(パートナーシップ)関係の構築

(住民、企業、NPO等との協働)

地域づくりの取組みが成果を上げるためには、行政とともに住民、企業、NPO等の幅広い自主的・主体的な参加を得て、それぞれの持つ能力を活かし、協調しつつ取組みを進め、その進展に応じて次第に住民や民間の活動の占める比重が増していくことが重要である。これらの主体がそれぞれの立場で参画し、協働して自らの地域の将来像を選択し、それぞれの役割に応じて自らの地域を守り、つくっていかなければならない。

このため、国土交通行政においては、地域づくりは、行政と住民、企業、NPO等が協働関係(パートナーシップ)に立って進めるものであるとの認識のもと、活き活きとした地域づくりに関する施策の全般について、住民や民間の積極的な参画と意見の反映を促進していく必要がある。

第1章で紹介した事例においても、桜の里親制度による桜堤の整備や里親同士の交流促進等の取組みなどが見られるように、これまで、国土交通省は、住民等との連携による河川・道路の清掃、除草、植樹管理等の推進や、住民や民間による都市計画提案制度の創設などに取り組んできた。

＜住民による河川敷の清掃＞



今後は、さらに、NPO法人による都市再生に必要な公共公益施設の管理等を位置付けるとともに、民間による創意工夫を活かした歩道や河川敷地等の公共空間の活用を進める。

また、観光まちづくり、みなとまちづくりや地域交通のあり方の検討における地域住民、企業、NPO等との協働作業を拡大するとともに、福祉輸送等における住民、NPO等の活動領域を拡大していく。

さらに、行政、住民、企業、NPO、公共交通機関、商工団体、まちづくり会社、独立行政法人都市再生機構(平成16年7月設立予定)等の公的なまちづくり支援組織など多様な主体間の連携・協働を促進していくことが必要である。

＜歩道を利用したオープンカフェ＞



＜交通アドバイザー会議＞



また、活き活きとした企業活動に向けた取組みにおいては、企業の創意工夫の発揮を前提とし、企業が自由に活動できるよう環境を整備することが基本であり、企業や利用者を始めとする国民が便益を受けられるよう、行政、企業、国民の3者が緊張感ある関係を築くことが重要である。一方、市場では対応できない分野については、行政、企業、NPO、学識経験者等が適切な役割分担のもと、協働して問題に対応していくことが必要である。

国土交通行政においては、先駆的な取組みや、適切な競争が行われるよう、政策の立案や市場の監視にあたり、企業、国民の意見を十分反映していく。また、環境・安全問題への対応、先進的な技術の開発・普及、過疎地の交通への対応など市場では十分に対応できない分野については、適切なルール設定や支援を行い、関係者の協働で問題の解決を図っていく。

（地域の目標像の共有化）

多様な主体が参画する地域づくりにおいては、地域の目標像の共有化を通じて、各主体が目標像の達成に向けそれぞれの果たす役割を認識し、それぞれの活動を整合的に実施することにより、相乗効果が最大限に発揮されることが重要である。

このため、地域の主体的な選択に基づき目標像を設定する上で必要となる情報の提供や専門家の派遣などの支援を行うとともに、それぞれの地域の取組みと相互に関連を有する地方ブロックの社会資本整備について、社会資本整備重点計画に基づき、国と地域が意思の疎通を図り、目標像を共有するためにとりまとめることとした「地方ブロックの社会資本の重点整備方針」を活用し、地域と共有する目標像へ向けた社会資本整備を推進していく必要がある。また、地方ブロックごとの公共交通サービスや地域交通環境のあり方を盛り込んだ「地方ブロック公共交通・地域交通環境計画」の策定を地域とともに進めていく必要がある。

また、全国総合開発計画等の国土計画については、目標像の共有化を図る観点から、計画の策定・推進における地域の多様な主体の参画を促進する方策等の検討を進めていく。

(国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進)

国土交通行政全般にわたり、行政の持つ情報を幅広く、わかりやすく、かつ、積極的に国民に提供するとともに、双方向の継続的な対話を通して、可能な限り情報を国民と共有し、国民との信頼関係を確かなものとすること等を基本とする行政の運営に取り組んでいる。

具体的には、パブリックインボルブメント(市民参画)の積極的な活用や政策評価の充実を進めてきた。

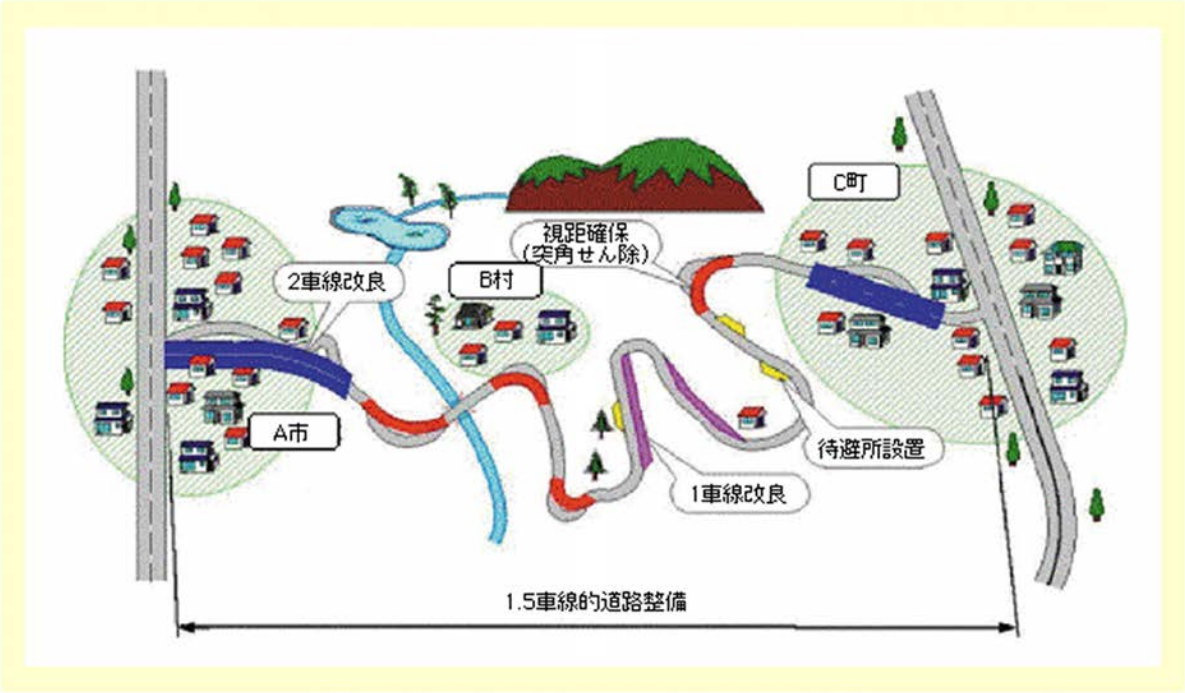
今後とも、広域的視点に立って地方ブロックの戦略に関して意見交換を行う地方ブロック戦略会議等の活用や行政情報の公開の徹底等による説明責任の向上、「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」等に基づく公共事業の実施過程全般に関する透明性の向上や住民等の主体的な参画の促進など、国民に開かれた行政運営と対話型行政を推進していく必要がある。

第3節　創意工夫を活かす柔軟かつ総合的な推進手法の導入

(地域の特性に応じた柔軟な規格・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等の規格・基準を全国一律に決める傾向にあったが、地域の創意工夫を活かし、それぞれの地域の特色・個性を発揮した地域づくりを支援・協働していくためには、地域の特性や目標像に応じて適切な社会資本を整備し、サービスを利用する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。また、これにより、地域の実情に応じた社会資本の整備を推進しつつ、効果の早期発現や整備コストの縮減を図ることができることとなる。具体的には、平成15年の1.5車線的道路整備等の導入に加え、さらに合流式下水道の改善手法の多様化、フリーゲージトレインの研究開発などの取組みを進める。

＜1.5車線的道路整備のイメージ＞



＜フリーゲージトレイン(走行実験)＞



(柔軟な地域づくり推進手法の構築)

地域づくりの取組みでは、当初からその内容が明確に定まっているとは限らず、試行錯誤を経て地域の実情に最も適した内容に到達する場合もあり、また、段階的・発展的に取組みの内容も変化することが多い。第1章で紹介した事例においても、火災により生じ、再開発も断念された中心市街地の空地を市が買収し、市民の参画による検討を経てまちづくり会社とNPOとの協働を基調とした運営による商店街の憩いと交流の場として整備した事例なども見られるところである。このため、事業の成果を評価し、その結果を次の事業の実施に反映させるPlan-Do-See型の取組みや、期間を限定して実際に現地で試行し、評価を踏まえて本格実施等に移行する手法(実証実験)、暫定的な土地利用など施策の本格的な実施に先立ち試行的に効果を測定する手法を推進していく必要がある。

また、今後、中心市街地に生活の諸機能を集約する一方、市街地の周辺部における新規開発の適切なコントロール等により、集約的な都市構造への転換に取り組む場合も増加すると見込まれ、このような都市空間の再編と合理的な土地利用を円滑に促進する政策的な対応について検討していくことが必要である。

さらに、ハードとソフト両面の施策の組合せや、福祉、産業経済、環境、芸術、文化など地域づくりにおいて関連する政策分野との連携により、総合的な支援策の一層の展開を図っていく必要がある。

(地域の自主性・裁量性を追求した支援措置)

地域による取組みに対する支援措置についても、現に挑戦する取組みを行おうとする地域に必要な支援を行いつつ、地域が、その実情に応じ、自らの選択による創意工夫を発揮することができ、また、取組みの進捗に応じ柔軟な対応をとることができるものとしていく必要がある。さらに、地域の魅力を形成するソフトを重視し、地域の実情に合わせたきめ細やかな支援を行うことが重要である。

具体的には、従来の補助金とは全く異なる、市町村の自主性や裁量性を追求した新たな助成措置である「まちづくり交付金」の創設や統合補助金のさらなる充実、地方道路整備臨時交付金の改革などを行うこととしている。

地域づくりにおいては、多様な事業が複合して行われる。このため、個々の事業ではなくプロジェクト全体として成果を評価する手法や指標を導入することにより、成果を通じた効率的・効果的な支援を行っていく必要がある。

今後も、機械的・一律的な支援ではなく、自らの選択により取組みを実施する地域に対し、成果を求める一方で取組みの方法は任せ、施設ごとの縦割りを超えた総合的な支援を行っていくことが求められる。

さらに、国において蓄積した全国各地における先進的な事例やそれらの事例から得られた参考となる知見を活用し、地域が必要とする情報を適時適切に提供できるよう、これまでも地域づくり支援のためのデータベースを構築してきたところであり、情報の拡充とより利用しやすい手法による提供など情報提供の充実を図っていく。また、地域に対し専門的な助言を行っていく専門家の確保や助言者(アドバイザー)としての派遣、地域づくりを担っていく人材の育成や地域の行政によるそのような取組みへの支援等が有効な場合もある。

地方ブロックにおいては、地域の主体性を前提に、関係省庁の地方支分部局や地元地方公共団体、地元経済界等と連携し、一体的に地域づくりを支援していくための枠組みの構築に引き続き取り組むこととする。

（最先端の研究の推進）

国土交通省技術基本計画に基づく大深度シールド技術、建設機械の自動化技術等の研究開発、リニアモーターカーやフリーゲージトレインの研究開発、スーパーエコシップの研究開発、燃料電池自動車の開発・普及など、企業が独力で行うにはリスクの大きな最先端の研究であって、我が国の産業の競争力や社会基盤の強化を進めていく上で重要なものについては、今後とも積極的に推進していく。

＜次世代内航船(スーパーエコシップ)＞



（規制・手続の見直し）

規制や行政手続については、例えば、地方公共団体・農業協同組合以外の者による市民農園の開設や農業者による濁酒製造等に係る規制について構造改革特区を活用することとした事例や、環境産業の推進に際して市の窓口の一本化による手続の迅速化を図った事例などが見られるところである。

国土交通行政においては、構造改革特区の推進による新たな取組みへの支援や、港湾手続や自動車新規登録等手続の電子化及びワンストップサービス化、地方公共団体における公共事業の入札・契約手続等電子化の推進などによる国民・企業の負担軽減と利便性の向上を通じ、企業の競争力の強化や国民資源の有効活用を促進していく。

（市場機能の活用）

活き活きとした地域づくりと企業活動に向けた取組みを進めるためには、民間の創意工夫やノウハウを十分に発揮できるよう市場環境を整備しつつ、市場機能を活用した施策の展開を図ることが有効である。

このため、企業の技術・商品・サービス開発について、例えば、低公害車の開発・普及における自動車グリーン税制、補助、排ガス規制のように、税制、補助金、規制など行政の各種施策を総合的に活用し、企業の積極的な開発への動機付けとなるよう措置するとともに、環境への影響等の社会的費用の低減につながる技術や商品などを行政が率先的に使用すること等により、市場機能を通じた促進を図ることが必要である。また、低減される社会的費用を評価した公共調達方式の構築についてもより一層の検討が求められる。

＜燃料電池自動車の道路維持管理車両への試験的導入＞



交通政策においては、原則的に需給調整規制等の各種規制を緩和・廃止し、市場原理及び自己責任原則の導入を図ることにより、交通事業者等の創意工夫及び公平かつ自由な競争を通じた事業活動の活性化・効率化を推進し、経済社会の活性化を図っている。今後とも、規制緩和にあわせて強化した事業監査や利用者への情報提供を適切に行うとともに、安全や環境に対する必要十分なルール設定、適正な競争を行う上で障壁が存在する業種についての新規事業者への優遇策の実施など適正な競争が行われるための条件整備を積極的に進めていく必要があ

る。また、航空や海運をはじめとして国際な競争が行われる分野については、二国間協議や多国間協議を通じて国際的な競争条件を整えていく必要がある。

社会資本整備においても、PFIなど民間の資金と能力を活用する方式を積極的に採用するとともに、総合評価方式など企業の技術力による競争を推進していく必要がある。

建設産業については、不良・不適格業者の排除の徹底や、経営の効率化、成長分野への進出、事業転換等の経営革新の促進など、市場を通じて技術と経営に優れた企業が伸びていくことができる環境の整備を図っていく。また、自由で公正な海外建設市場の形成に向けた取組みを進める必要がある。

さらに、土地や中古住宅、ビルなどの不動産市場を公正で透明な消費者が安心できる市場として整備し、活性化していくため、不動産証券化の推進や住宅の品質確保の促進等に取り組んできており、今後は、一層の土地情報基盤の整備や中古住宅に係る住宅性能表示制度の普及等を進めるほか、地域づくりへの民間資金の導入や継続的な地域への投資を確保するための環境整備に向けた政策的対応を検討していくことが望まれる。

(補注)地域・企業の取組事例に係るアンケート調査等について

第1章第2節では、地域・企業の多彩な取組事例を掲載したが、掲載に先立ち、以下の方法により事例の調査を行った。

1)都道府県から提供された情報、地域づくりに係る各種のデータベース、表彰事例等幅広い情報を基に把握した、地域活性化に取り組み、成果を上げている事例に係る計355市区町村に対し、平成15年11月から16年1月にかけてアンケート調査・事例調査を行い、アンケート調査については248市区町村から、事例調査については187市区町村から回答を得た。この事例調査に回答を得られた市区町村は、以下の表のとおりである。

2)国土交通関連企業における特徴ある経営戦略や技術・商品開発などの取組み事例について、企業活動に係る各種のデータベース、表彰事例等幅広い情報を基に把握したもの計109社に対し、平成15年11月から16年1月にかけてアンケート調査・事例調査を行い、アンケート調査については40社から、事例調査については37社から回答を得た。

都道府県名	市町村名	地域づくりの取組みの名称	市町村のホームページアドレス
北海道	小樽市	小樽の自然と歴史を活かした観光振興	http://www.city.otaru.hokkaido.jp/
	釧路市	リーディングモデル事業　魚河岸ツアー	http://www.city.kushiro.hokkaido.jp/
	稚内市	都市再生(市街地総合再生)プロジェクト等	http://www.city.wakkanai.hokkaido.jp/
	江別市	ほっとワールドのっぽ(「のっぽ運営委員会」)	http://www.city.ebetsu.hokkaido.jp/
	紋別市	オホーツクDOいなか博	http://www.ohotuku26.or.jp/monbetu/
	伊達市	伊達ウェルシーランド構想	http://www.city.date.hokkaido.jp/
	石狩市	本町地区振興プロジェクト	http://www.city.ishikari.hokkaido.jp/
	江差町	江差町歴史を生かすまちづくり事業	http://www.hokkaido-esashi.jp/
	沼田町	雪と共生するまちづくり	http://www.town.numata.hokkaido.jp/
	上川町	層雲峡花ものがたり	http://www.town.kamikawa.hokkaido.jp/
	下川町	手づくり観光のまちづくり(アイスキャンドルのまちづくり)	http://www.town.shimokawa.hokkaido.jp/
	美幌町	ふれあいコンビニ「ば・じ・る」で楽しく交流できるまちづくり等	http://www.ohotuku26.or.jp/bihoro/
	壮瞥町	昭和新山国際雪合戦等	http://www.town.sobetsu.hokkaido.jp/
	阿寒町	阿寒湖温泉再生プラン2010	http://www.town.akan.hokkaido.jp/
青森県	十和田湖町	アルカディアン・タウン21プラン	http://www.net.pref.aomori.jp/towadako/town/home.html
岩手県	遠野市	綾織町地域づくり連絡協議会によるむらづくり	http://www.tonotv.com/tonocity/
	沢内村	「カタクリの里」づくり	http://www.vill.sawauchi.iwate.jp/
	岩泉町	ふるさと岩泉活性化ビジョン推進事業	http://www.echna.ne.jp/~iwaizumi/
宮城県	丸森町	地区別計画策定事業	http://www.town.marumori.miyagi.jp/
	加美町	食の博物館等	http://www.town.kami.miyagi.jp/
	本吉町	振興会活動	http://www.town.motoyoshi.miyagi.jp/
秋田県	本荘市	循環バス運行事業	http://www.city.honjo.akita.jp/
	角館町	かくのだてフィルムコミッション	http://www.town.kakunodate.akita.jp/
山形県	山形市	公衆街路灯助成事業	http://www.city.yamagata.yamagata.jp/
	鶴岡市	学習社会の構築	http://www.city.tsuruoka.yamagata.jp/

	西川町	第5次西川町総合計画の策定	http://www.town.nishikawa.yamagata.jp/
	朝日町	エコミュージアムのまちづくり	http://www.town.asahi.yamagata.jp/
	大石田町	大石田まつりを10倍楽しくする会	http://www2.town.oishida.yamagata.jp/
	金山町	街並み(景観)づくり100年運動	http://www.vega.ne.jp/~kaneyama/
	白鷹町	おすそわけドットコム	http://www.town.shirataka.yamagata.jp/
福島県	会津若松市	七日町通りまちなみ協議会のまちづくり	http://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/
	いわき市	地域づくり構想の策定支援	http://www.city.iwaki.fukushima.jp/
茨城県	日立市	さくらによるまちづくり	http://www.city.hitachi.ibaraki.jp/
	真壁町	歴史的資源を活かしたまちづくり	http://www.town.makabe.ibaraki.jp/
栃木県	足利市	足利学校こだわりのまちづくり	http://www.city.ashikaga.tochigi.jp/
	栃木市	とちぎの山車祭り伝承会等	http://www.city.tochigi.tochigi.jp/
	小山市	思川周辺有効活用事業	http://www.city.oyama.tochigi.jp/
	茂木町	もてぎシャインズ地区計画推進委員会	http://www.town.motegi.tochigi.jp/
群馬県	前橋市	市民活動ネットワーク事業	http://www.city.maebashi.gunma.jp/
	高崎市	市民と協働してすすめるまちづくり	http://www.city.takasaki.gunma.jp/
	桐生市	まちうち再生総合支援事業	http://www.city.kiryu.gunma.jp/
埼玉県	川越市	歴史を活かした活性化等	http://www.city.kawagoe.saitama.jp/
千葉県	千葉市	花のあふれるまちづくり～「花の都・ちば」を目指して～	http://www.city.chiba.jp/index.shtml
	銚子市	銚子フィルムコミッション	http://www.city.choshi.chiba.jp/
	市川市	市川の三番瀬と行徳臨海部のまちづくり	http://www.city.ichikawa.chiba.jp/
	館山市	館山駅西口地区の南欧風のまちづくり	http://www.city.tateyama.chiba.jp/
	野田市	「まめバス」～コミュニティーバス運行事業等	http://www.city.noda.chiba.jp/
	佐原市	歴史的な古い町並みを活かしたまちづくり	http://www.city.sawara.chiba.jp/
	佐倉市	中心市街地活性化事業補助金	http://www.city.sakura.chiba.jp/
	八日市場市	都市と農村総合交流ターミナル「ふれあいパーク八日市場」	http://www.city.yokaichiba.chiba.jp/
	習志野市	パートナーシップ事業	http://www.city.narashino.chiba.jp/
	我孫子市	市民自治によるまちづくり等	http://www.city.abiko.chiba.jp/
	鴨川市	温泉開発事業	http://www.city.kamogawa.chiba.jp/
	栄町	登録制ワークショップ事業	http://www.town.sakae.chiba.jp/
	神崎町	こうざき自然塾	http://www.infochiba.ne.jp/kozakitown/
	小見川町	黒部川を活用したまちづくり	http://www.town.omigawa.chiba.jp/
	長生村	観光無料地引き網等	http://www.vill.chosei.chiba.jp/index.html
	大多喜町	街並み環境整備事業等	http://www.town.otaki.chiba.jp/
	御宿町	おんじゅくまるごとミュージアム	http://www.town.onjuku.chiba.jp/
	富浦町	枇杷倶楽部プロジェクト	http://www.town.tomiura.chiba.jp/top/tomiura/index.html
	鋸南町	エコガーデン(町ぐるみ公園化)構想	http://www.town.kyonan.chiba.jp/
	和田町	ネイチャースクールわくわくWADA	http://www.town.wada.chiba.jp/
	天津小湊町	観光ボランティアの育成事業	http://www.town.amatsukominato.chiba.jp/
東京都	台東区	新札街道プロジェクト等	http://www.city.taito.tokyo.jp/

品川区　ものづくり創造センターの整備　http://www.city.shinagawa.tokyo.jp/
荒川区　観光・国際交流都市・日暮里駅周辺地区のまちづくり
http://www.city.arakawa.tokyo.jp/
八王子市　八王子まつり　http://www.city.hachioji.tokyo.jp/
神奈川県　小田原市　実践的研究を通じ市民とともに進化する研究所～小田原市政策総合研究所
http://www.city.odawara.kanagawa.jp/
相模原市　首都圏南西部・都市づくりに関する連携会の設立
http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/
湯河原町　四季彩のまちづくり　http://www.town.yugawara.kanagawa.jp/
新潟県　三条市　地域通貨流通事業等　http://www.city.sanjo.niigata.jp/
十日町市　大地の芸術祭地域活性化支援事業　http://www.city.tokamachi.niigata.jp/
村上市　村上トライアングル　http://www.city.murakami.niigata.jp/
小国町　「歴史ロマンの隠れ里まつり」事業　http://www.town.oguni.niigata.jp/
安塚町　越後田舎体験推進事業等　http://www.yukidaruma.or.jp/town/
富山県　高岡市　パブリックアートたかおか構想の推進等　http://www.city.takaoka.toyama.jp/
新湊市　新湊市コミュニティバス「カモン号」運行事業
http://www.city.shinminato.toyama.jp/
氷見市　ひみ田園漁村空間博物館整備　http://www.city.himi.toyama.jp/
石川県　小松市　全国子供歌舞伎フェスティバルin小松事業　http://www.city.komatsu.ishikawa.jp/
輪島市　輪風のまちづくり　http://www.wajima-city.or.jp/
加賀市　九谷焼を通してのまちづくり　http://www.city.kaga.ishikawa.jp/
福井県　福井市　コミュニティバス「すまいる」(ショッピング回遊バス)の運行事業
http://www.city.fukui.fukui.jp/
武生市　地域振興事業　http://www.city.takefu.fukui.jp/
山梨県　塩山市　重要文化財旧高野家住宅「甘草屋敷」を活用したまちづくり
http://www.city.enzan.yamanashi.jp/index2.html
豊富村　「道の駅とよとみ」を核とする人・モノ・情報の交流
http://www.vill.toyotomi.yamanashi.jp/
竜王町　緑化推進事業　http://www.town.ryuo.yamanashi.jp/index2.shtml
長野県　佐久市　岩村田中心市街地の活性化　http://www.city.saku.nagano.jp/
軽井沢町　まちづくり交流会　http://www.town.karuizawa.nagano.jp/
飯島町　「わが町は花で美しく」推進機構　http://www.town.iijima.nagano.jp/
木祖村　木曽川源流の里ビジョン　木曽川水の始発駅フォーラム　http://www.kisomura.com/
小布施町　うるおいのある美しいまちづくり等　http://www.town.obuse.nagano.jp/
岐阜県　岐阜市　玉宮通りのまちづくり等　http://www.city.gifu.gifu.jp/
高山市　バリアフリーのまちづくり　http://www.hida.jp/
多治見市　ふれあいサロンの開設・運営等　http://www.city.tajimi.gifu.jp/
美濃市　伝統的建造物群保存事業等　http://www.city.mino.gifu.jp/
土岐市　中心市街地活性化推進事業　http://www.city.toki.gifu.jp/
明宝村　小川地区のむらづくり　http://www.city.gujo.gifu.jp/
白川町　かしも・白川流域連合協議会　http://www.town.shirakawa.gifu.jp/
白川村　村づくり活動支援事業　http://www.shirakawa-go.org/

	古川町	飛騨市を夢見る会～町村合併後における農山村の役割・価値を利用したまちづくり～	http://www.city.hida.gifu.jp/
静岡県	静岡市	大道芸ワールドカップIN静岡等	http://www.city.shizuoka.shizuoka.jp/
	富士宮市	富士宮やきそばによる中心市街地活性化	http://www.city.fujinomiya.shizuoka.jp/
	掛川市	スローライフin掛川2003	http://lgportal.city.kakegawa.shizuoka.jp/
愛知県	豊橋市	まちなか活性化交流イベント	http://www.city.toyohashi.aichi.jp/
	一宮市	宮前三八市広場を活用したまちづくり	http://www.city.ichinomiya.aichi.jp/
	豊川市	できることから始めるまちづくり「いなり楽市」	http://www.city.toyokawa.aichi.jp/
	碧南市	大浜地区歩いて暮らせる街づくり事業	http://www.city.hekinan.aichi.jp/
	蒲郡市	三河湾環境チャレンジプロジェクト	http://www.city.gamagori.aichi.jp/
	犬山市	犬山城下町地区歴史のみちづくり事業	http://www.city.inuyama.aichi.jp/
	常滑市	やきもの散歩道のまちづくり	http://www.city.tokoname.aichi.jp/
	西枇杷島町	町家地区のまちづくり	http://www.town.nishibiwajima.aichi.jp/
三重県	上野市	歴史的街なみを活かしたまちづくり等	http://www.city.ueno.mie.jp/
京都府	京都市	京町家を保全・継承する制度の創設等	http://www.city.kyoto.jp/
	綾部市	都市農村交流促進による地域活性化	http://www.city.ayabe.kyoto.jp/
	宇治市	源氏物語のまちづくり	http://www.city.uji.kyoto.jp/
	宮津市	美しさ探検隊	http://www.city.miyazu.kyoto.jp/
大阪府	豊中市	広域連携によるニュータウン再生事業等	http://www.city.toyonaka.osaka.jp/
	枚方市	東海道枚方宿・歴史と文化を活かしたまちづくり	http://www.city.hirakata.osaka.jp/
	八尾市	八尾河内音頭まつりを通じての市民参画のしくみづくり	http://www.city.yao.osaka.jp/
兵庫県	姫路市	HIMEJI・Wintpia	http://www.city.himeji.hyogo.jp/
	尼崎市	地域資源活用型まちづくり推進事業	http://www.city.amagasaki.hyogo.jp/
	洲本市	OSCA(Open Source Community in Awaji)プロジェクト	http://www.city.sumoto.hyogo.jp/
	出石町	「出石城下町を活かす会」によるまちづくり提案	http://www8.ocn.ne.jp/~izushi/
	温泉町	湯村温泉ライトアップ事業等	http://www.onsencho.com/
奈良県	明日香村	にぎわいの街活性化構想	http://www.asukamura.jp/
	吉野町	吉野曼陀羅まちづくり会議	http://www.town.yoshino.nara.jp/
和歌山県	龍神村	産業の6次化	http://www.vill.ryujin.wakayama.jp/
	日置川町	南紀日置川リバーサイドマラソン大会	http://www.town.hikigawa.wakayama.jp/
鳥取県	鳥取市	地産地消推進運動	http://www.city.tottori.tottori.jp/
	境港市	鬼太郎に逢える街づくり	http://www.city.sakaiminato.tottori.jp/
島根県	松江市	ふるさと「神在月」祭り事業	http://www.city.matsue.shimane.jp/
	大田市	大田市元気なまちづくり事業	http://ohda.iwamigin.or.jp/
	西郷町	風待ち海道倶楽部(歴史・文化・自然を活かしたまちづくりをめざして)	http://fish.miracle.ne.jp/saigo/
岡山県	倉敷市	倉敷市美観地区町並み保存	http://www.city.kurashiki.okayama.jp/
	玉野市	みどりの館みやま(農林水産振興センター)による地域振興	http://www.city.tamano.okayama.jp/

大原町　武蔵の里大原町観光協会による特産品開発の推進
http://www.town.ohara.okayama.jp/
広島県　広島市　レトロバス復元の会　http://www.city.hiroshima.jp/
尾道市　尾道TMO「観・感・学・楽　まちづくり尾道」
http://www.city.onomichi.hiroshima.jp/
福山市　久松通り賑わいの道づくり事業及びリノベーション事業
http://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/
三次市　物怪によるまちおこし等　http://www.city.miyoshi.hiroshima.jp/
大朝町　NPO法人　INE OASA(いーねおおあさ)の活動　http://www.oasa-town.jp/
豊平町　生涯型スポーツ倶楽部(とよひらどんぐりクラブ屋台村)
http://town.toyohira.hiroshima.jp/index_t.htm
甲山町　甲山いきいき村を中心とした都市農村交流の取組み　http://www.fuchu.or.jp/~kozan-1/
沼隈町　地域づくり　http://www.town-numakuma.jp/
山口県　下関市　リトル釜山フェスタ開催事業等　http://mirai.city.shimonoseki.yamaguchi.jp/
宇部市　産学官連携推進事業　http://www.city.ube.yamaguchi.jp/
山口市　やまぐち情報文化都市づくり　http://www.city.yamaguchi.yamaguchi.jp/
豊北町　ふるさとづくり推進協議会によるふるさと祭り　http://www.hohoku.jp/
徳島県　徳島市　「水が生きているまち・徳島」を目指したまちづくり
http://www.city.tokushima.tokushima.jp/
牟岐町　スキューバダイビング事業　http://www.planning21.ne.jp/~mugi/
西祖谷山村　“観光立村”を目指したむらづくり　http://vill.nishiiyayama.tokushima.jp/
香川県　高松市　地域コミュニティ支援事業　http://www.city.takamatsu.kagawa.jp/
直島町　自然・文化・環境の調和したまちづくり　http://www.town.naoshima.kagawa.jp/
愛媛県　松山市　『坂の上の雲』を軸とした21世紀のまちづくり
http://www.city.matsuyama.ehime.jp/
今治市　瀬戸内しまなみ大学　http://www.islands.ne.jp/imabari/
八幡浜市　八幡浜港みなとまちづくり　http://www.city.yawatahama.ehime.jp/
新居浜市　全国「にいはま倶楽部」　http://www.city.niihama.ehime.jp/
大洲市　おはなはん通り及び周辺地区町並み景観保全事業　http://www.city.ozu.ehime.jp/
瀬戸町　風力発電事業　http://www.town.seto.ehime.jp/index2.html
高知県　高知市　人とまちづくり商業チャレンジ事業　http://www.city.kochi.kochi.jp/
室戸市　いやしの里整備計画　http://www.city.muroto.kochi.jp/
大豊町　みんなで考える「地域づくり」　http://www.town.otoyo.kochi.jp/
大方町　大方町あしたのまちづくり委員会　http://www.town.ogata.kochi.jp/
福岡県　北九州市　北九州エコタウン事業等　http://www.city.kitakyushu.jp/
久留米市　久留米六角堂広場整備事業　http://www.city.kurume.fukuoka.jp/
飯塚市　飯塚国際車いすテニス大会等　http://www.city.iizuka.fukuoka.jp/
甘木市　甘木・朝倉わくわく交流圏実現化推進会議　http://www.city.amagi.fukuoka.jp/
星野村　星と文化の里づくり　http://www.mfj.co.jp/hoshino/
佐賀県　七山村　七山村活力あるむらづくり事業　http://www.saganet.ne.jp/nanayama/
長崎県　島原市　街なみ環境整備事業　http://www.city.shimabara.nagasaki.jp/

	美津島町	対馬ちんぐ音楽祭の開催	http://www.city.tsushima.nagasaki.jp/
熊本県	熊本市	熊本駅周辺整備事業等	http://www.city.kumamoto.kumamoto.jp/
	山鹿市	歴史的町並みを活かしたまちづくり	http://www.city.yamaga.kumamoto.jp/
	阿蘇町	内牧四区商店街活性化事業	http://www.aso.ne.jp/~asotown/
大分県	別府市	泉都別府まちづくり支援事業	http://www.city.beppu.oita.jp/
	臼杵市	うすき竹宵	http://www.city.usuki.oita.jp/
	竹田市	竹田式ツーリズムによる活性化計画	http://www.city.taketa.oita.jp/
	豊後高田市	昭和の町づくり	http://bungotakada.com/
	湯布院町	湯布院・いやしの里の歩いて楽しいまちづくり交通実験	http://www.town.yufuin.oita.jp/
宮崎県	日向市	日向市駅周辺街なみ景観づくり協議会	http://www.city.hyuga.miyazaki.jp/
	綾町	自然生態系農業	http://www.town.aya.miyazaki.jp/
	諸塚村	まちむら応縁倶楽部	http://www.vill.morotsuka.miyazaki.jp/
鹿児島県	加世田市	自転車を活用したまちづくり	http://www.city.kaseda.kagoshima.jp/
	住用村	奄美体験交流	http://www.vill.sumiyou.kagoshima.jp/
沖縄県	那覇市	コミュニティいきいきプロジェクト	http://www.city.naha.okinawa.jp/
	石垣市	健康食品・薬草の開発プロジェクト	http://www.city.ishigaki.okinawa.jp/
	国頭村	ツーリズム推進事業	http://www.vill.kunigami.okinawa.jp/

(注)1　取組みの名称は原則として各市区町村から回答された名称を記載している。
2　市町村名は事例調査の回答が得られた時点のものを記載している。
3　平成16年2月1日より岐阜県古川町は飛騨市に、同年平成16年3月1日より岐阜県明宝村は郡上市に、長崎市美津島町は対馬市になっており、ホームページアドレスはそれぞれ新市のものを記載している。

Excel形式のファイルはこちら

第II部　国土交通行政の動向

第1章　成果重視の施策体系への転換

国土交通省では、統合のメリットを活かし、国民の視点に立って、より質の高い行政サービスを、より低コストで、より早く提供することを目指して、行政運営の改革に取り組んでいる。

第1節　社会資本の整備に係る計画の改革

1. 長期計画の見直し

昭和29年以来続いてきた社会資本整備に関する事業分野別の長期計画については、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。しかし、今日、社会資本の整備については、地域住民等の理解と協力を確保しつつ、より低コストで、質の高い事業を実現するなどの時代の要請に応えて事業を一層重点的、効果的かつ効率的に推進するために、社会資本の整備の改革への取組みが求められている。

その一環として、国土交通省は、警察庁及び農林水産省とともに社会資本整備に関する長期計画全般の見直しを行い、その内容について抜本的な改革を行うとともに、従来の事業分野別の緊急措置法に基づく体系を改め、9本の長期計画を一本化して新たに「社会資本整備重点計画」を定めることとした。

そのために必要な法整備として、「社会資本整備重点計画法」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」が平成15年3月に成立した。

2. 社会資本整備重点計画の策定

社会資本整備重点計画法に基づき、平成15年度から19年度の5箇年間を計画期間とした社会資本整備重点計画が、15年10月に閣議決定された。

計画案の検討に当たっては、広く国民一般からの意見募集(パブリックコメント)や都道府県からの意見聴取のほか、地方ブロックごとの会議を通じた地方公共団体・地元経済界との意見交換やインターネットアンケートの実施など、幅広い意見の聴取とその反映に努めた。また、社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会を設置し、計画案について審議を行った。

3. 社会資本整備重点計画の概要

社会資本整備重点計画では、計画期間中に社会資本整備事業により実現を図るべき目標を設定するとともに、その達成のために実施すべき事業の概要を定めている。また、社会資本整備の重点的、効果的かつ効率的な実施のために求められる改革の取組みを定めている。

計画の要点は、以下のとおりである。

1)国民から見た成果目標を明示

長期計画が、予算の量的確保に重点が置かれすぎているなどの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、計画の内容を、社会資本を提供する側の「事業費」から、受益する国民の立場から見た「達成される成果」に転換した。

2)事業間連携の強化

暮らし、安全、環境、活力という4つの分野ごとに、横断的な重点目標やその指標を設定することなどにより、他の公共事業計画に位置付けられた事業も含め、事業間連携を強化することとしている。また、民間との連携による取組みやソフト施策も盛り込んでいる。

(横断的な重点目標やその指標、省庁間の事業間連携の例)
○少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成(一日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の段差解消　平成14年39%→19年7割強等)
○公園、道路、河川、港湾、民有地等を一体とした緑化指標(都市域における水と緑の公的空間確保量を平成19年までに約1割増)
○国土交通省(下水道)、農林水産省(集落排水施設)、環境省(浄化槽)共通の汚水処理人口普及率(平成14年76%→19年86%)

3)事業横断的な改革方針の決定

事業評価の厳格な実施、総合的なコストの縮減、事業の構想段階からの住民参加の推進、入札・契約の適正化、PFIなど民間資金・能力の活用、国庫補助負担金における地方の裁量の向上等について事業横断的に記載している。

4)Plan-Do-Seeの徹底による無駄の排除とめりはりのある予算への反映

計画内容について重点計画の策定と重点目標の設定(Plan)、事業の重点的実施(Do)、評価の実施(See)のサイクルを徹底させ、一年ごとに目標の達成度を評価・分析して、適切に翌年度以降の事業・予算に反映させる。

第2節　成果重視の施策展開

1. 施策体系の改革

これからの国土交通行政においては、国民と向き合った成果重視の施策を展開していくことが必要である。「社会資本整備重点計画」の策定を契機として、国土交通行政における政策の目標について、企画立案(Plan)・実施(Do)・評価(See)のサイクルに沿って、国民が納得できる成果が達成されたかどうかを絶えず評価し、その結果を踏まえた施策の実施を進め、必要なものは効果的・効率的に実施することとし、また、国民に対する透明性を高めつつ、客観性を重視した評価を着実に行っていく。

また、効果的・効率的に成果を達成するため、所管事業間の連携による面的なバリアフリー(注)化、都市公園に加え民有地も活用した緑豊かな都市空間の創出、河川と下水道の連携による総合的な都市型水害対策、魅力ある観光交流空間づくりとまちづくりの一体的な実施など、成果目標に応じた施策体系への転換を図っていく。

さらに、「量」の不足に対応した緊急整備から、「質」に着目した社会資本の整備に転換を図る観点から、「美しい国づくり政策大綱」をとりまとめるなど、美しく魅力ある国土をつくるための新たな取組みを進めている。

(注)バリアフリー：高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障壁(バリア)となるものを除去(フリー)すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁など全ての障壁を除去するという考え方。

2. 行政運営の転換

(1)政策評価の推進

成果重視・顧客重視の行政運営を目指し、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、総合的な行政運営の確立につなげるため、政策評価を推進している。

具体的には、平成13年1月の国土交通省発足と同時に政策評価体系を全省的に導入し、さらに、14年度からは「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づく「国土交通省政策評価基本計画」(基本計画)を策定し、政策評価を実施している。基本計画では、「政策アセスメント(事前評価)」、「政策チェックアップ(業績測定)」、「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位置付けている。

平成15年3月、7月には、それぞれ政策レビュー、政策チェックアップの評価結果を国土交通省として初めてとりまとめ、これら2つの評価結果を踏まえ、同年8月に政策アセスメントを実施し、3つの評価方式の連携を図ることにより的確な評価を行った。国土交通省においては、政策評価の結果を予算要求等に適切に反映させ、「Plan-Do-See」のマネジメント・サイクルの的確な運営を図ることとしている。

また、平成15年10月の「社会資本整備重点計画」(重点計画)の策定に伴い、基本計画の一部を改定し、重点計画の目標・指標を国土交通省全体の政策目標・業績指標に取り込んだ。これにより、重点計画の目標・指標についても毎年事後評価(政策チェックアップ)を行い、その進捗状況をフォローアップ(追跡調査)していく。

図表II-1-2-1　国土交通省政策評価基本計画の概要

1　計画期間

平成15～19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

C　完了後の事後評価

事業完了後5年以内に実施（行政評価法の義務付け対象ではないが、平成15年度より本格実施）

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、終了後の事後評価を実施。（研究期間が5年以上のもの等は中間評価も実施。）

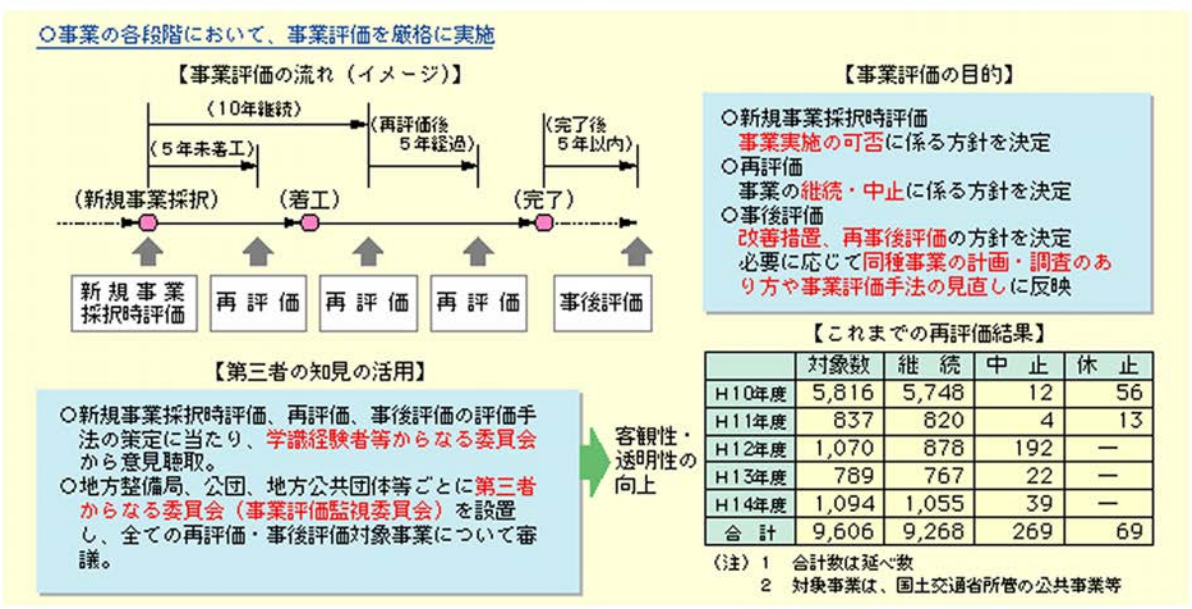
(2)事業評価の厳格な実施

国土交通省の個別公共事業の評価については、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、平成10年度より新規事業採択時評価及び再評価を実施している。15年度からは、事業完了後の「事後評価」を本格実施し、事前から事後までの一貫した事業評価体系を構築した。

さらに、平成16年度からは、事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、「事業評価カルテ」を作成し、費用便益分析の基となるデータを含め、インターネットで公表することとしている。

また、再評価における既投資額や中止に伴う追加コストの取扱い等について外部の有識者による検討を行い、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」を策定した。

図表II-1-2-2　事業評価の考え方



	対象数	継続	中止	休止
H10年度	5,816	5,748	12	56
H11年度	837	820	4	13
H12年度	1,070	878	192	—
H13年度	789	767	22	—
H14年度	1,094	1,055	39	—
合計	9,606	9,268	269	69

(3)公共事業コスト構造改革の推進

公共工事のコスト縮減については、平成9年度から政府全体で取り組み、12年度からは、直接的な工事コストの低減だけでなく、ライフサイクルコスト(生涯費用)の低減、社会的コストの低減などの観点も加えて、総合的なコスト縮減に取り組んでいる。

これらの取組みの結果、国土交通省、関係公団等の平成14年度の工事コストの縮減率は、8年度と比較して、13.6%となっており、卸売物価、労務費等の下落を考慮すると21.3%となっている。

さらに、国土交通省においては、厳しい財政事情の下で必要な社会資本整備を着実に進めるとともに、これまでのコスト縮減施策の定着や一層のコスト縮減を推進するため、平成15年3月に「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」を策定し、15年度からは、これまでの取組みを継続実施することに加え、1)事業のスピードアップ、2)計画・設計から管理までの各段階における最適化、3)調達の最適化を見直しの要点として、コストの観点から公共事業の全ての過程を見直す「公共事業コスト構造改革」に取り組んでいる。

公共事業コスト構造改革の取組みを適切に評価するため、従来からの工事コストの縮減に加え、1)規格の見直しによる工事コストの縮減、2)事業のスピードアップによる事業便益の早期発現、3)将来の維持管理費の縮減をも評価する「総合コスト縮減率」を設定し、平成15年度から5年間で、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を目標としている。

平成15年9月には、公共工事コスト縮減対策関係省庁連絡会議において、政府における「公共事業コスト構造改革プログラム」が策定され、引き続き、政府一丸となって、公共事業コスト構造改革の推進に取り組むこととしている。

1)事業のスピードアップ

合意形成・協議・手続の改善、事業の重点化・集中化、用地・補償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当たって供用目標を公表した上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)計画・設計から管理までの各段階における最適化

基準類の性能規定化や地域の実情にあった規格(ローカルルール)の設定の促進等の計画・設計の見直し、新技術の活用、管理の効率化等を図ることにより、工事コストと将来の維持管理コストの低減を推進する。

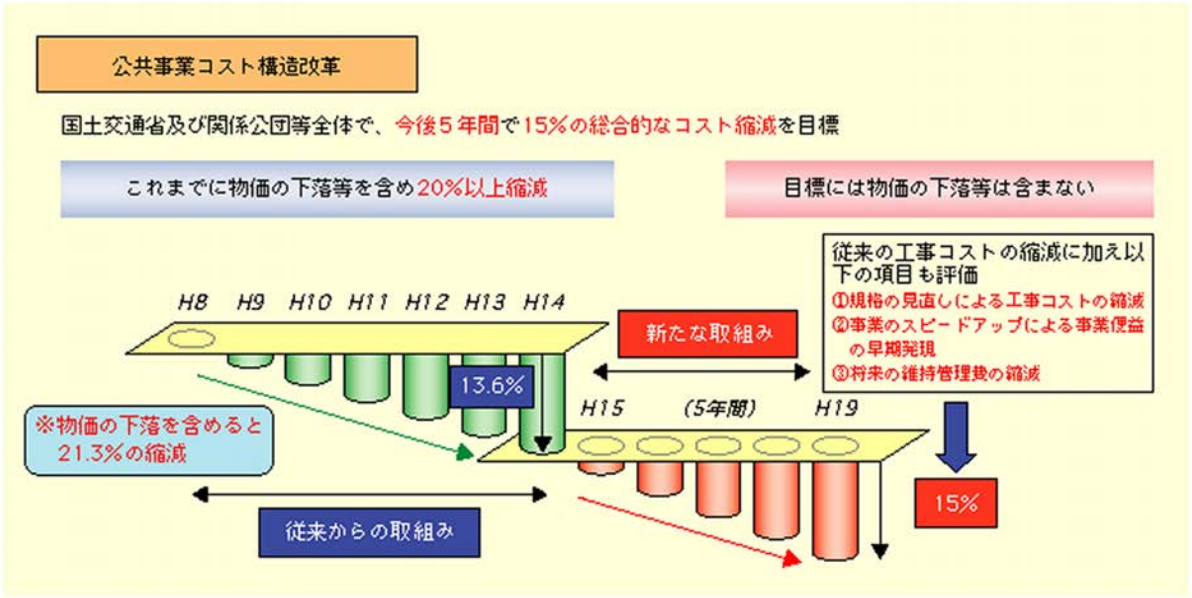
平成15年度には、直轄事業の予備設計から施工段階までの全ての設計の点検を行う「設計の総点検」等を実施している。

3)調達の最適化

入札・契約の見直し、積算の見直し等を図ることにより、調達の最適化を推進する。

歩掛を用いない「ユニットプライス型積算方式」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。

図表II-1-2-3　公共事業コスト構造改革のイメージ



(4)地域住民等の理解と協力の確保

社会資本の整備を進めるに当たっては、透明性や公正性を確保し、住民等の理解と協力を得ることが重要である。このため、平成15年6月に「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」を策定した。これにより、事業の計画段階における住民参加の取組みをさらに進め、従来、事業者中心に行われていた構想段階から情報公開や住民参加の必要がある事業について、横断的に、標準的な住民参加手続等を示すとともに、その実施を促すために必要な各種運用指針等を策定した。

今後、事業の実施に際しては、これら運用指針等に示す過程の導入等により、構想・計画・実施等の事業過程を通じた住民参加の取組み等を推進することとしている。

(5)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」のより一層の徹底を図るとともに、公共工事の品質確保等の発注者責任を果たすため、「入札契約適正化の徹底のための当面の方策」を平成15年4月にとりまとめ、国土交通省直轄工事について、総合評価落札方式等技術力による競争入札の拡充や違約金特約条項の創設、電子入札の全面実施等を行った。また、地方公共団体等における適正化を促進するため、全ての発注者に対して、透明性の確保や公正な競争の促進、適正な施工の確保等について必要な措置を講ずるよう要請するとともに、入札契約に係る情報公表マニュアル等を策定した。

第3節　官から民など効率性の重視

1. 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、「新規着手事業のうちPFI(注1)に適する事業についてはPFIで実施することを原則とし、平成16年度末までに国土交通省関係の事業件数を14年度末に比べ倍増する(34件以上)」ことを15年度以降の新たな基本方針として、PFI方式の導入を積極的に推進している。

PFI法(注2)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12月末現在、全国で121事業である。そのうち国土交通省関係は、国直轄の事業が中央合同庁舎第7号館整備等事業の1事業、国と地方公共団体が共同で実施する事業が九段第3合同庁舎・千代田区役所本庁舎整備等事業の1事業、地方公共団体が主体となって実施する事業が21事業となっている。

(注)1　PFI(Private Finance Initiative)：民間資金等活用事業。公共施設等の建設、維持管理、運営等に民間の資金、経営能力及び技術能力を活用し、効率的かつ効果的に社会資本整備を図る事業手法

2　民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律

2. 既存ストック等の有効活用

これまでに着実に整備されてきた我が国の社会資本ストックは相当な規模となっており、適切な維持管理を行い、その有効利用を図ることの重要度が高まっている。また、国と地方の厳しい財政状況の中で、近い将来、高度経済成長期に整備された大量の社会資本ストックの老朽化が進み、集中的に多額の更新投資等が必要とされる事態が懸念される。

このような状況においては、ソフト施策との連携等により既存ストックの整備の効果を相乗的に高めるような工夫を行っていくとともに、社会資本の更新時期の平準化、維持管理や更新を考慮に入れた「トータルコスト」の縮減等を図るため、総合的な資産管理手法を導入し、効率的・効果的な維持管理を推進する。

＜既存ストックの有効活用等の具体例＞

○路上工事の総量抑制等
⇒路上工事時間を2割削減(平成19年度)
○渋滞問題などに対応した弾力的な有料道路料金施策の社会実験
〔例〕日本海東北自動車道(新潟県)における通勤時間帯の料金を半額割引
⇒有料道路の交通量2倍、並行する一般国道の渋滞長50%減少
○官庁施設の保全業務の標準化及び保全業務支援システム等の整備により、官庁施設の長寿命化等を推進
○既存の鉄道路線の部分延伸や既設路線間を結ぶ短絡線の整備、相互直通運転化のための既存駅の改良等の実施により、広域的な鉄道ネットワークの形成を推進

3. 社会資本の管理・地域交通の運営における住民、NPO、民間企業等の参加の促進

受益する国民の立場からの社会資本の管理や地域交通の運営を進めるため、「官から民へ」という原則の下、住民、NPO、民間企業等による社会資本の管理や地域交通の運営への参加の取組みを促進し、新たな公共施設管理等の仕組みへ転換を図る必要がある。

このため、都市公園の植栽、花壇等の施設や下水道の開渠、処理場の上部空間等の住民やNPO等への開放や、河川敷地や港湾緑地等のオープンカフェなど収益施設等への開放等を行っていく。

さらに、NPO等による有償運送を可能とする構造改革特区制度の全国展開等を進めるほか、自動車から公共交通への利用転換を促進するための実証実験等を通じ、NPO等の参画による公共交通機関の利用促進等を図っていく。

4. 行政手続の簡素化

国民・事業者の負担軽減と利便性の向上を図るとともに、行政の簡素化・効率化を進めるため、行政手続のオンライン申請化や以下の取組みなどを行っている。

1)輸出入・港湾関連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

国土交通省の港湾EDI(Electric Data Interchange)システム、財務省の通関情報システム、法務省の乗員上陸許可支援システムを相互に接続・連携することにより、港湾における船舶の入出港、通関、検疫、出入国管理等の国際物流関係手続に関わる電子申請を一回の入力・送信により可能とするシングルウィンドウ化を平成15年7月に実現した。

2)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)をパソコン端末からまとめて行えるようにするワンストップサービス化を、平成17年のシステム稼働を目指し、関係省庁と連携して推進している。

平成15年度は、システムの開発・構築を行うとともに、民間が発行する証明書情報の電子化に向けた調整等を行っている。また、一部地域(東京都、神奈川県)においてシステム実用化に向けた試験運用を開始している。

3)官庁営繕事務の基準等の統一化

官庁施設整備に関し、関係省庁の協力の下、各府省庁の統一基準の策定及び運用を実施している。また、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等の先導実施、PFI事業における標準的手続を取りまとめた「官庁施設のPFI事業手続き標準」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。

5. 特殊法人等改革

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しており、「特殊法人等整理合理化計画」(平成13年12月閣議決定)及び「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」(14年12月閣議決定)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、平成15年までに、13法人について民営化、独立行政法人化等のための改革関連法が成立し、同年10月1日には新たに6つの独立行政法人が設立された。また、東京地下鉄株式会社、成田国際空港株式会社及び独立行政法人都市再生機構の設立に向けた準備を進めている。

図表II-1-3-1　平成15年までに民営化、独立行政法人化等のための改革関連法が成立した法人等

新　法　人	旧　法　人	業　務　の　範　囲	設立日
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 運輸施設整備事業団	・新幹線鉄道・都市鉄道等の鉄道施設の建設、貸付け等 ・船舶の共有建造 ・旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等の支払　等	平成15年10月1日
独立行政法人 国際観光振興機構	国際観光振興会	・外国人観光旅客の来訪を促進するための宣伝 ・外国人観光旅客に対する観光案内所の運営　等	
独立行政法人 水資源機構	水資源開発公団	・水資源開発基本計画に基づくダム、河口堰、用水路等の改築等 ・水道用水、工業用水、農業用水の確保・供給及び洪水被害の軽減のための施設の管理　等	
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	・療護センターの設置及び運営や後遺障害者への介護料の支給 ・運行管理者に対する指導講習の実施　等	
独立行政法人 空港周辺整備機構	空港周辺整備機構	・周辺整備空港（大阪国際空港・福岡空港）周辺における緑地造成事業、再開発整備事業　等	
独立行政法人 海上災害防止センター	海上災害防止センター	・海上災害が発生した際に実施する油防除、消火等の実施　等	
日本勤労者住宅協会 （民間法人）	（変更なし）	・勤労者のための宅地造成、住宅建設、賃貸その他の管理及び譲渡等	
日本下水道事業団 （地方共同法人）	（変更なし）	・地方公共団体の委託に基づく下水道終末処理場等の建設、下水道施設の設置等の設計　等	
東京地下鉄株式会社 （特殊会社）	帝都高速度交通営団	・東京都23区における地下鉄事業	平成16年4月1日
成田国際空港株式会社 （特殊会社）	新東京国際空港公団	・成田国際空港の設置及び管理　等	
独立行政法人 都市再生機構	都市基盤整備公団 地域振興整備公団 （地方都市開発整備等業務）	・既に市街地を形成している区域における市街地の整備改善 ・民間事業者による賃貸住宅供給に対する支援 ・都市基盤整備公団から承継する賃貸住宅の管理　等	平成16年7月1日
住宅金融公庫 ［平成19年3月31日までに廃止し、新たな独立行政法人を設立］		・証券化支援業務を追加 ［融資業務については、民間金融機関が円滑に業務を行っているかどうか等を勘案して、新たな独立行政法人設立の際、最終決定する。］	

Excel形式のファイルはこちら

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こととしている。道路関係四公団については、「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」及び「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」(平成15年12月政府・与党申し合わせ)に基づき、積極的な改革に取り組んでおり、第159回国会に、「高速道路株式会社法案」等の道路関係四公団民営化関係4法案を提出したところである。また、奄美群島振興開発基金を独立行政法人化することを盛り込んだ「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の一部を改正する法律案」を同国会に提出したところである。

第4節　新たな国と地方の関係の構築

1．地方ブロックの社会資本の重点整備方針のとりまとめ

社会資本整備重点計画に基づき、個性ある地域の発展を目指し、国と地方公共団体との円滑な意思疎通、共通認識の醸成を図りつつ、各地方支分部局による社会資本の整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理をもとに、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針をとりまとめることとしている。

2. ローカルルールの推進

今後、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り、平成15年7月の道路構造令改正による小型道路(乗用車専用道路)及び高規格幹線道路等における追越区間付き2車線構造の導入等を行っている。

3. 地方ブロック戦略会議の活用

全国10ブロックにおいて、地方整備局、地方運輸局等が中心となり、国の他の出先機関や知事・政令市長、地元経済界の代表等を交えて、社会資本整備のあり方や観光の振興等の諸課題に関し、広域的視点に立って地方ブロック戦略について意見交換を行う地方ブロック戦略会議を開催し、これを活用して国と地方との対話型行政の推進を図っている。

4. 国庫補助負担金制度の改革

国庫補助負担金について、「地方にできることは地方で」を基本に廃止・縮減を実施するとともに、従来の補助金とは全く異なる、市町村の自主性や裁量性を追求した新たな助成措置(まちづくり交付金)を創設するなど、地方の裁量を高める方向で改革を推進している。

第2章　観光立国の実現と美しい国づくり

近年、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、ゆとりある生活の実現に寄与すること、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、地域振興や地域経済の活性化につながっていくこと、国内・国際交流の拡大が期待されること等があげられる。また、観光振興等に資するためにも、個性と魅力にあふれた美しい国土づくりを推進していく必要がある。

本章では、観光立国の実現と美しい国づくりに向けて、官民が一体となって取り組んでいる様々な施策について紹介する。

第1節　観光立国の意義と動向

1. 観光立国の意義

観光は、人々にとって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るが、それだけにとどまらず、様々な側面から見ても非常に重要な意義を有している。

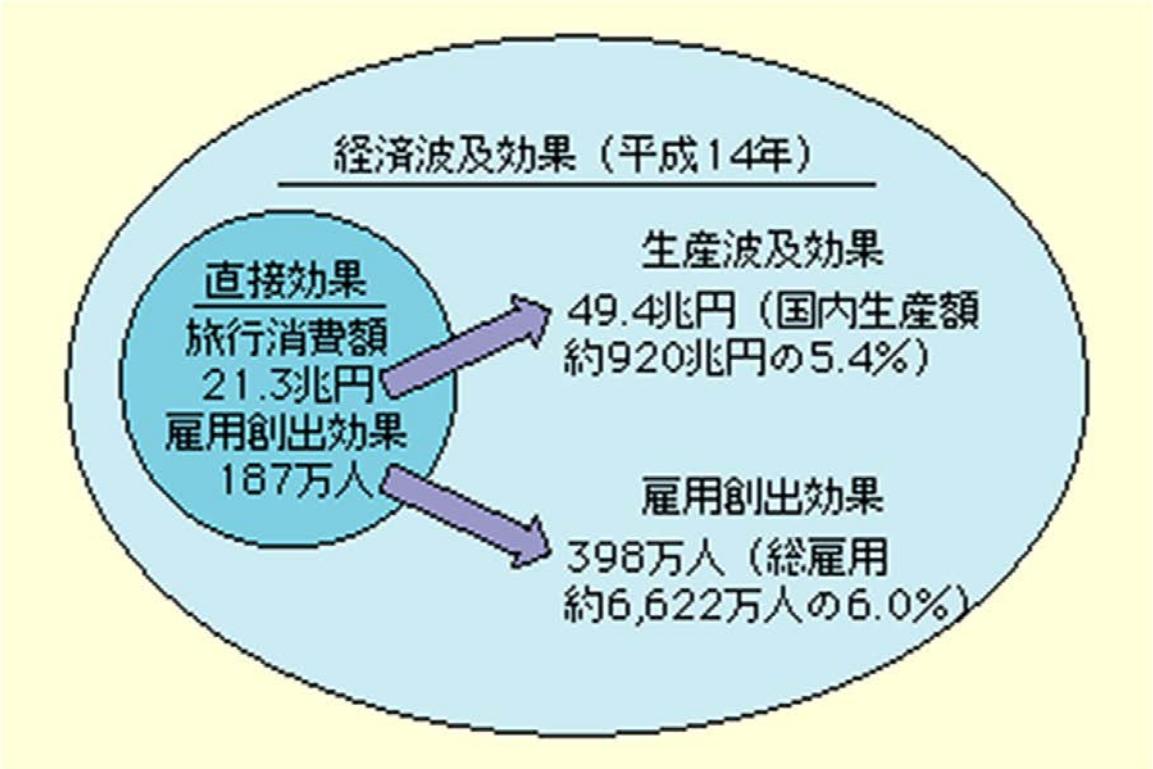
まず、経済的側面として、観光産業は、旅行業、宿泊業、飲食産業、アミューズメント産業、土産品産業等の裾野の広い産業であり、平成14年の国民経済に対する効果をみると、観光に係る直接消費は21.3兆円、さらに波及効果を含めると49.4兆円、雇用効果は398万人と推計している。また、我が国のGDPや雇用に占める比率でみると、化学産業や一般機械産業と同等の割合を占めている。

また、地域にとっては、交流人口を増加させるとともに、産業や雇用の創出等を通じて地域の再生・活性化に大きく寄与するものである。

さらに、国際観光は、世界的に文化交流の役割が高まる中、国民の国際性を高め、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。

イギリスや韓国等でも、文化を諸外国に発信する手段の一つとして観光を活用しているところである。我が国においても、21世紀の進路である観光立国の実現に向けて本格的に取り組んでいる。

図表II-2-1-1　観光消費の我が国経済への貢献(平成14年)



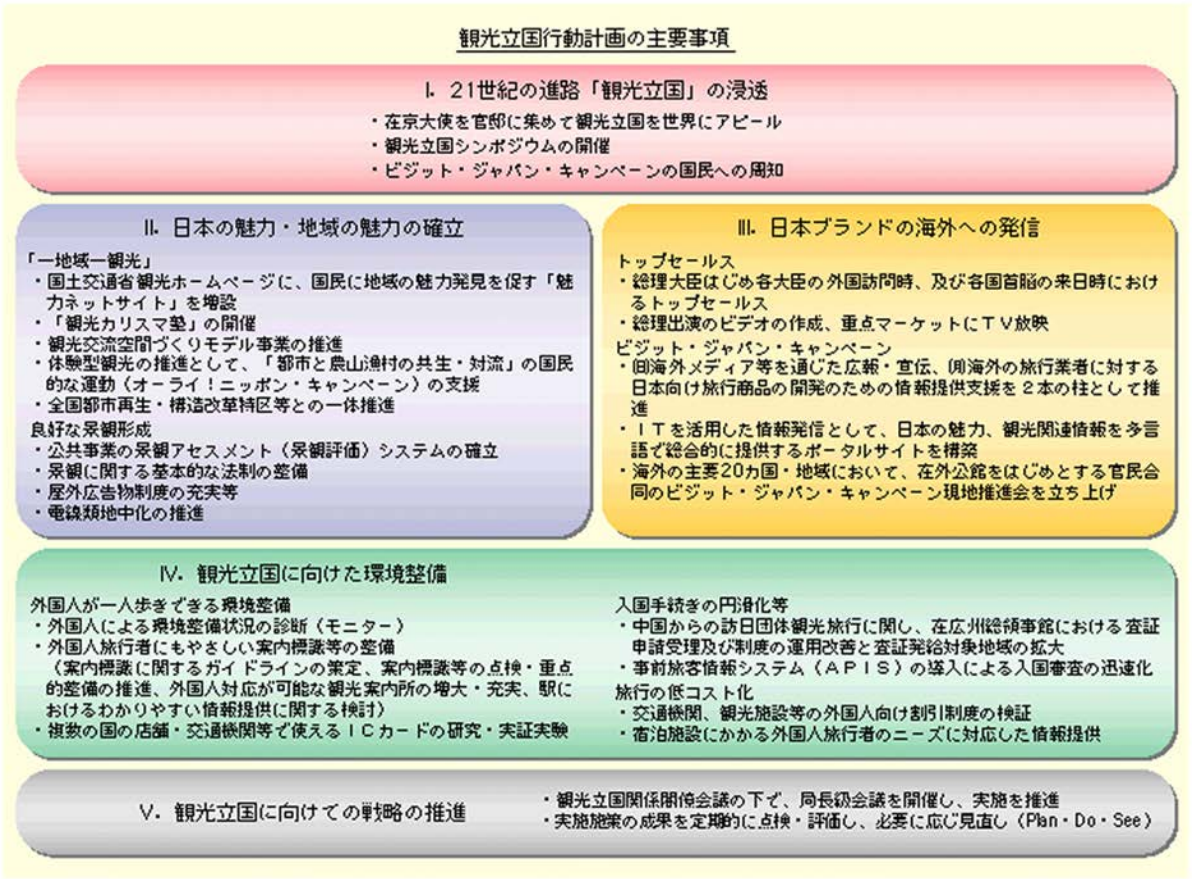
2. 観光立国をめぐる最近の動向

平成15年1月、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、有識者をメンバーとする「観光立国懇談会」が開催されることとなった。また、その直後の第156回国会における小泉内閣総理大臣の施政方針演説においては、観光の振興に政府を挙げて取り組むこととし、日本を訪れる外国人旅行者を2010年に1,000万人に倍増させることを目標に掲げた。

平成15年4月の「観光立国懇談会」において、改めて観光の意義を問い直すとともに、観光立国を実現していくための課題と戦略を提言する「観光立国懇談会報告書－住んでよし、訪れてよしの国づくり－」がとりまとめられた。

この報告書を受け、平成15年5月、関係行政機関の緊密な連携を確保し、観光立国実現のための施策の効果的かつ総合的な推進を図るため、観光立国関係閣僚会議が開催された。同年7月には、内閣官房及び国土交通省が中心となって、「観光立国行動計画」がとりまとめられた。

図表II-2-1-2　観光立国行動計画



また、こうした動きを受け、平成15年9月には、観光立国を実現するための施策を関係省庁が円滑に推進することができるよう、歴代内閣として初めて観光立国担当大臣が設置され、石原国土交通大臣が同担当大臣に任命さ

れた。さらに、第159回国会における小泉内閣総理大臣の施政方針演説において、観光立国を積極的に推進すると言及されたところである。

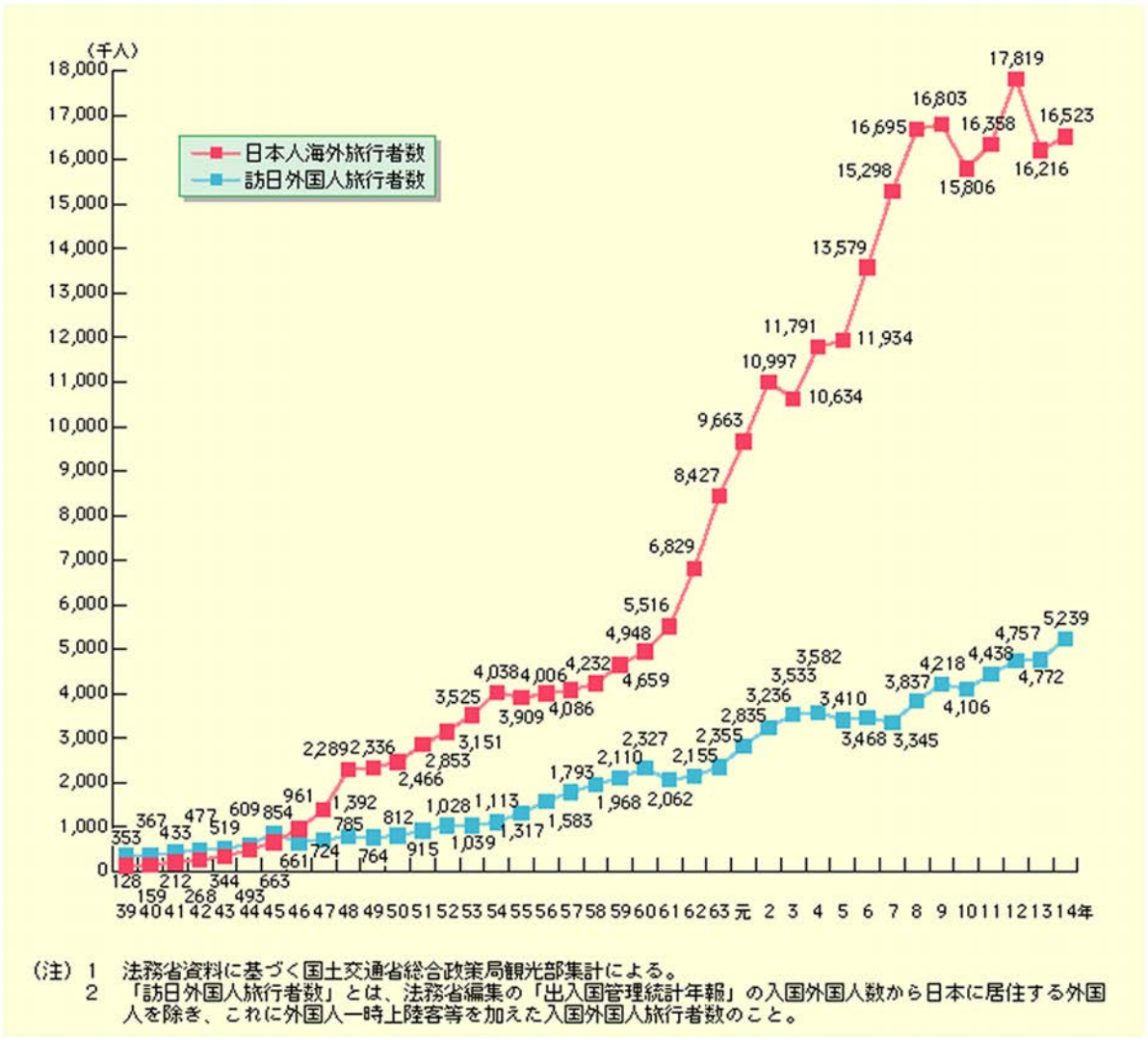
このように、観光立国の実現は国家的な政策課題となっており、政府を挙げて、観光立国の実現に向けた様々な取組みを行っていくこととしている。

3. 観光の現状と課題

(1)国際観光

平成14年の日本人海外旅行者数は1,652万人(前年比1.9%増)となり、米国同時多発テロの影響で過去最大の減少幅を記録した前年から、わずかながら増加した。しかし、15年は日本人の主要渡航先であるアジア地域で重症急性呼吸器症候群(SARS)が発生した影響等により3月以降海外旅行の手控えが進み、5月には前年同月比で55.6%減となるなど大幅な減少を記録している。

図表II-2-1-3　日本人海外旅行者数、訪日外国人旅行者数の推移

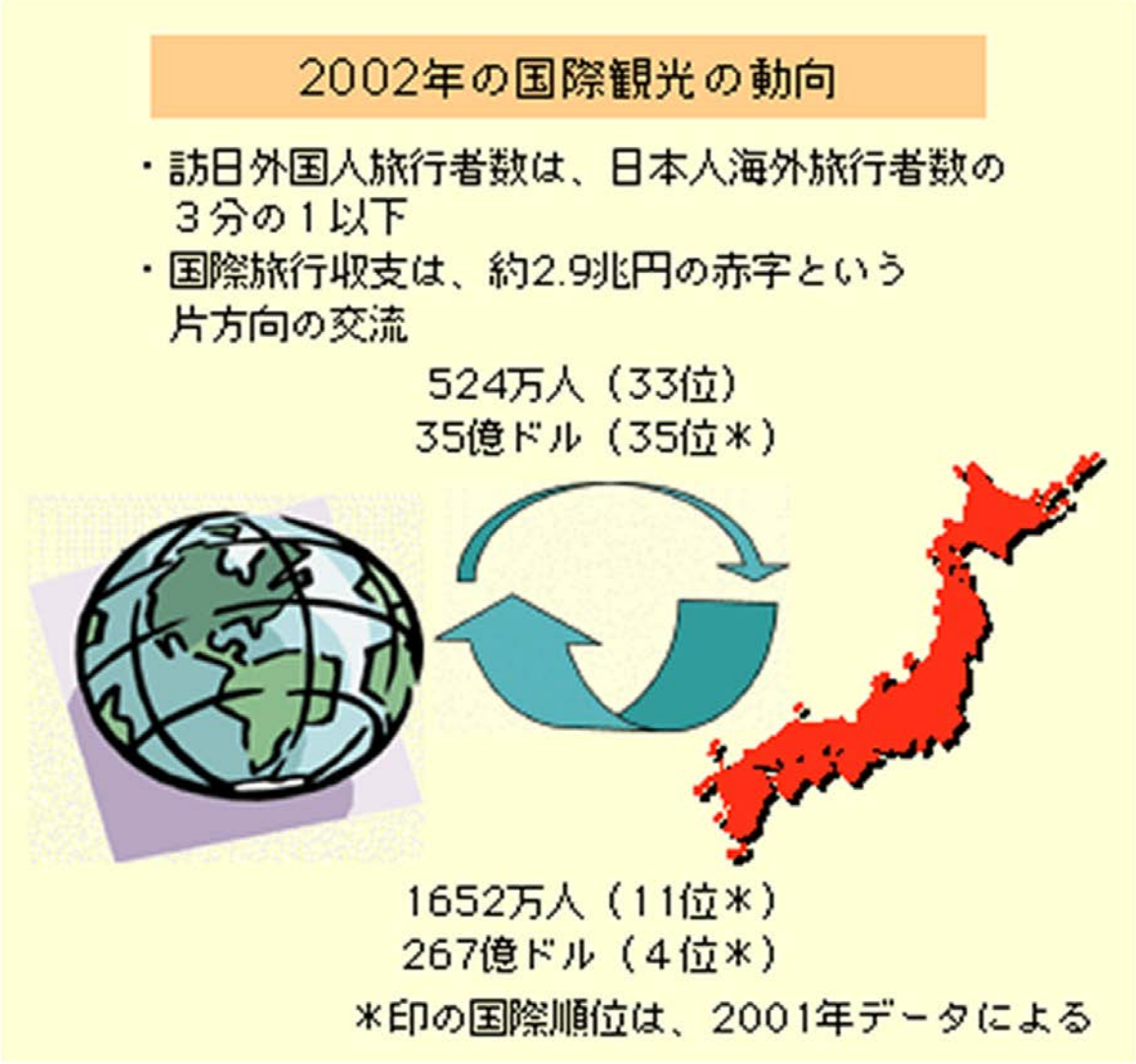


Excel形式のファイルはこちら

一方、平成14年の訪日外国人旅行者数は、日韓共催の2002年ワールドカップ・サッカー大会が開催されたこともあり、韓国から127万人(前年比12.2%増)と順調な伸びを示すなど、全体で524万人(前年比9.8%増)と過去最高を記録した。15年はSARSの影響から、5月には前年同月比34.2%減となるなど大幅な対前年減を記録したが、SARSの終息に伴い、またビジット・ジャパン・キャンペーンの効果などから8月以降は急速に回復した。

我が国の国際観光のバランスをみると、訪日外国人旅行者数は依然として日本人海外旅行者数の3分の1、世界では第33位と低位にとどまっている。このため、このようなアンバランスを早期に是正し、また、国際的な相互理解を深めるためにも、今後とも外国人旅行者の訪日促進施策を戦略的に推進していく必要がある。

図表II-2-1-4　国際観光の動向



(2)国内観光

平成14年の国民一人当り平均国内宿泊観光旅行回数は1.41回と前年(1.42回)に比べほぼ横ばいとなっており、3年(1.73回)以降続いてきた国内宿泊観光旅行の減少傾向に下げ止まりの兆しがうかがえる。一方、国内旅行に対する潜在需要は、多様な余暇活動分野の中でも依然として高いことから、今後は、国民の旅行環境の整備、魅力ある観光交流空間づくりなどを推進し、潜在需要を実際の旅行につなげていくことが、国民の余暇活動を充実させる上での課題となっている。

(3)観光産業

1)旅行業

主要旅行業者50社の海外旅行取扱高は、平成14年度は、13年9月の米国同時多発テロ事件による落ち込みの反動を受けて、対前年度比108.9%と増加している。また、15年度上半期においては、15年3月のイラク戦争、4月以降のSARSの影響により、旅行業界は大きな打撃を受け、特に5月の取扱高は、対前年同月比54.9%の大幅減となった。

国内旅行取扱高については、平成14年度は対前年度比で4.5%減となった。一方、15年度上半期においては、主催旅行が好調であり、6月に16ヶ月ぶりに対前年同月比で増加となるなど、対前年同期比は0.5%増とわずかながら増加となった。

2)ホテル・旅館業

平成14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70.7%である。なお、主要登録ホテル・旅館の赤字施設の割合は、14年度において、ホテルで40.8%、旅館で47.3%となっている。

3)旅行・観光消費動向調査

我が国の旅行・観光消費の実態を明らかにするため、WTO(世界観光機関)における観光の経済効果推計の国際標準に準拠した統計手法を用いて、統計報告調整法に基づく承認統計として「旅行・観光消費動向調査」を平成15年度に実施した。

第2節　訪日外国人旅行者の倍増

1. ビジット・ジャパン・キャンペーンの推進

外国人旅行者の訪日を飛躍的に拡大し、2010年に訪日外国人旅行者数を1,000万人にするという目標を達成するため、国、地方公共団体及び民間が共同して取り組む、官民挙げての戦略的訪日促進キャンペーンである、ビジット・ジャパン・キャンペーンを平成15年度から本格的に開始している。

(1)概要

ビジット・ジャパン・キャンペーンは、平成14年12月に国土交通省が関係府省等と協力して策定したグローバル観光戦略において実行すべき戦略の一つに位置付けられたものであり、15年度は韓国、台湾、米国、中国、香港の5つの市場を重点対象とし、各市場ごとの特性に応じて、1)旅行市場としての市場調査、2)日本への旅行そして日本の魅力の徹底的なPR、3)日本への旅行商品の造成の促進、4)日本の観光に関する総合的な情報サイトの構築、5)全国民的な理解、協力、支援を得るためのPR等の事業を組み合わせて実施している。

(2)実施体制

ビジット・ジャパン・キャンペーンは、各地域の魅力や商品の魅力のPR等を行う地方公共団体、民間団体・企業と共同で事業を展開することが効果的である。このため、関係者が一体となって参加できる体制として、国土交通大臣を本部長に、関係団体、企業等のトップが一堂に会する最高組織としてビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部を、さらにその下に執行委員会を整備し、また事務局を常設し、実施本部の指揮のもと、各種施策を推進している。

(3)事業の進捗状況

平成15年度において、1)総理大臣や国土交通大臣が自ら出演する訪日促進ビデオの作成・放映や、海外訪問時における訪日観光PRなどのトップセールスの実施、2)メディア関係者の訪日旅行への招聘と帰国後の訪日観光記事の掲載支援、3)旅行会社関係者の訪日旅行への招聘と商談会の開催による訪日ツアー商品の造成支援、4)海外の新聞・雑誌・テレビなどのメディアを通じた日本観光の強力なPR、5)海外の大規模な旅行博への参加による日本観光のPR、国内の旅行博におけるビジット・ジャパン・キャンペーン事業の意義等のPR、6)重点対象市場国の現地大使等を中心とするビジット・ジャパン・キャンペーン推進会の設置等の事業を実施した。

2. 二国間の観光交流の促進

諸外国との観光交流を一層促進するため、観光分野で関係の深い国と二国間の観光協議を開催している。現在、韓国、米国、中国、オーストラリア、カナダ、ドイツとの間で日本と相手国で交互に定期開催しているほか、日本とシンガポール間で平成14年に締結された「日本・シンガポール新時代経済連携協定」の枠組みにおいて、新たにシンガポールと協議を開催することとなった。

日米間については、平成14年から、定期的に日米観光交流促進協議会ワーキンググループを開催している。15年2月、箱根において第2回会合を開催し、ビジット・ジャパン・キャンペーンにおける取組み、イラク戦争等による旅行需要低迷への対策等について協議を行った。同年10月には、横浜において第3回会合を開催し、ビジット・ジャパン・キャンペーン推進のための日米の組織体制構築、海外発行クレジットカード・キャッシュカードの国内における使用範囲の拡大、日米共同マーケティングプラン等、両国間の観光交流促進のための具体策について意見交換を行った。

3. 外国人旅行者の受入れ体制の整備

(1)外国人が一人歩きできる環境の整備

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行者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と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広域観光ルートを備えた外客来訪促進地域(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(注)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15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、各地区において、外国語版ホームページによる観光情報提供等、関係者が一体となった取組みが行われている。

2)国際交流拠点・快適観光空間の整備

訪日外国人旅行者の受入れ体制を整備することを主目的に、地域の特性を生かしたテーマのもと、地域の歴史・文化・自然等の案内・体験施設をはじめとした国際観光・国際交流の基盤施設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。

平成15年10月末現在、1,110件のホテル及び2,009件の旅館が登録されている。

4)鉄道・バス交通の整備

駅におけるナンバリング(番号制)の導入について営団地下鉄及び東京都交通局とともに検討を行った結果、平成16年4月に東京の地下鉄において路線名と駅名をアルファベットや数字で表し、現在の路線名や駅名に併記することとなった。

また、平成16年度において、観光推奨バス路線を指定し、車両や路線図にカラーリングを施すことや、行き先表示に外国語表記を加えることなどの実証実験を行うこととしている。

(注)外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律

(2)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-2-2-1　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	

Excel形式のファイルはこちら

図表II-2-2-2　外客向け割引運賃及び共通乗車船券の導入の例

（平成16年１月現在）

	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	「Hokkaido Rail Pass」	同上（ＪＲ北海道全線）、３日間　14,000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　１日　2,000円～４日　6,000円、山陽エリア　４日　20,000円～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）

Excel形式のファイルはこちら

(3)外航クルーズの振興

外航クルーズによる観光交流の促進、地域住民の交流機会の増大及び観光産業活性化による地域振興を図るため、鹿児島港、別府港等全国8港で旅客船ターミナルの整備を行っている。

また、地方港におけるにぎわい創出による地域の活性化を図るため、平成15年度までに北海道、関西、中国、九州及び沖縄でクルーズ振興協議会が開催され、官民一体となって外航クルーズの旅客需要の拡大と外航クルーズ客船の誘致等に取り組んでいる。

コラム・事例　クルーズ豆知識

○「クルーズ」の語源は？

ラテン語のcrux(十字架)から来ています。英語のcross(横切る)もやはりラテン語のcruxから来ています。すなわち、クルーズ(cruise)はもともと「大海を横切る」という意味でした。16世紀になるとオランダの海賊達は、cruxからオランダ語になったkruisenという言葉を使い、その意味は「海賊船が獲物を求めて海上をジグザグ航海する」というものでした。17世紀になって英国の海賊の間でも使われるようになり、cruiseという言葉が生まれました。

しかし、19世紀以降、船旅が一般化すると、cruiseは「特に航海日程を決めないレジャー目的の船旅」という意味に使われ、現在に至っています。

○クルーズ代金に含まれるものは？

運賃のほか、キャビン(船室)の利用料、食事代などが含まれます。食事代には朝、昼、夜の3食のほか、午前と午後のおやつなど、場合によっては1日最大7食分が含まれることがあります。このほか、アトラクションや映画の鑑賞料金、教養講座の参加料、フィットネス・クラブやプールなどの施設利用料金なども含まれています。ただし、アルコールとたばこ代は一般には別料金のようです。どこまでがクルーズ料金に含まれるかは、会社やクルーズの内容によって異なりますので、事前に販売代理店やクルーズ会社にお問い合わせ下さい。

○船内は退屈？

クルーズ船では、「船内新聞」と呼ばれる案内が毎日出されます。「船内新聞」には、その日に船内で行われる様々なアトラクション、イベント、食事のメニューなどがたっぷり載せられています。「船内新聞」を見て、その日何をするか朝から計画を立てるのも楽しいです。また、船内には図書室があり、本を自由に読むことができます。1日中読書に没頭、ということもできます。

○クルーズの魅力は？

何といっても時間を効率的に使えます。夜寝ている間に次の目的地に到着できますので、時間を有効に使えます。また、健康的な旅行形態です。キャビンでゆっくりくつろいで旅行しますので、飛行機のようなエコノミークラス症候群にかかる心配もありませんし、時差ボケによる体調不良といったこともありません。さらに、お土産もスーツケースの大きさに制限されませんので、旅先で、大きさや重さのため、つい買うのをためらったものでも、クルーズならたっぷり買うこともできます。日本に帰港してから宅配便で自宅まで配送すれば、世界一周クルーズをしても手ぶらで帰宅、ということも可能です。



第3節　国民の旅行環境の整備

1. 長期滞在型旅行の促進

(1)休暇の取得促進・分散化

1)長期家族旅行の普及・定着

経営者、労働者、教育関係者、福祉関係者、観光関係者及び関係府省の官民が一体となって取り組む「長期家族旅行国民推進会議」を平成15年12月に設置し、学校における長期休業日の分散化、職場における休暇の長期連続化や休暇取得時期の多様化を通じ、家族の絆を深める長期家族旅行の普及・定着のための検討を開始した。

2)「秋休み」取得促進キャンペーン

旅行業、運輸業等のツーリズム産業に携わる企業が加盟する(社)日本ツーリズム産業団体連合会では、一時期に集中する休暇の分散化を推進するため、9月から11月に数回ある秋の祝日3連休に有給休暇を1～3日つなげる長めの「秋休み」を国民に普及するための啓発活動を行っている。平成15年においては、“私の「秋休み」ウキウキ旅行プラン”をテーマに秋休みの楽しみ方について公募するなど、休暇の分散化のための「秋休み」取得促進キャンペーンを展開した。

(2)旅行需要の喚起－旅フェア2003の開催

地域と旅行関連産業が連携し、旅行需要の喚起を図るため、平成15年4月、旅の総合見本市として「旅フェア2003」がパシフィコ横浜で開催され、約20万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、インターネット・スイープ・ディを契機として、平成15年2月に旅行業者のインターネット上の主催旅行広告の法令遵守状況について調査実施し、187サイトについて点検、31社に改善・指導を行った。

(2)旅行者の安全確保

平成15年3月のイラク戦争、さらには、中国、香港、台湾等におけるSARSの発生等海外旅行者が安全に対し配慮を要する事件が続いている。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

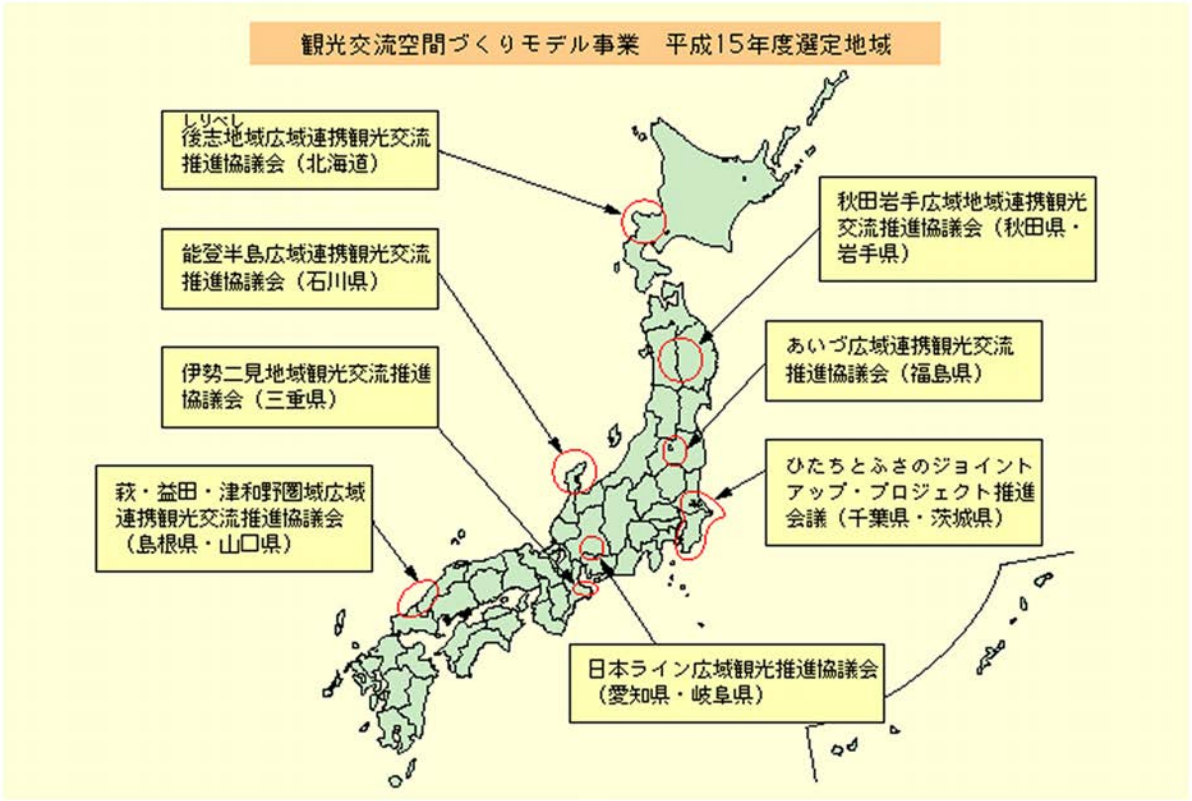
1. 「一地域一観光」の推進

近年、我が国においては、産業構造の変化等により、地域の活力の低下や画一化が進み、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、地域の潜在力が活かしきれていないと指摘されている。また、旅行者の行動も体験型、目的達成型の志向が高まるなど多様化、個性化、高質化している中で、国内観光地の中にはこれらの変化への対応が遅れているところもあり、旅行者のニーズに十分応えているとは言い難い状況である。

しかしながら、近年、各地域の中には、核となる人材が住民参加の企画づくり等を通じて、地域固有の個性豊かな自然や歴史、文化等のあらゆる観光資源を最大限に活用することにより、訪日外国人をはじめとして国内外の交流人口を惹きつけ、観光を活かした個性・魅力ある地域づくりに取り組む動きが見られる。

このように、各地域がそれぞれの持つ魅力を自主的に発見し、高め、競い合う「一地域一観光」を推進していくことが重要である。

図表II-2-4-1　観光交流空間づくりモデル事業地図



1)観光交流空間づくりモデル事業の実施

地域の個性を活かした魅力ある観光交流空間づくりのための自主的な取組みを国土交通省がハード・ソフトの両面から総合的、重点的に支援する「観光交流空間づくりモデル事業」を平成15年度から実施している。15年度

は、国土交通省ホームページ上で行った顧客満足度(CS)調査の結果も参考にしながら8地域を選定し、支援策の一環として、モデル地域においてNPO等が実施する社会実験等の調査・検討の支援を実施した。

2)「観光カリスマ百選」

従来型の個性のない観光地が低迷する中、各観光地の魅力を高めるためには、観光振興を成功に導いた人々の類まれな努力に学ぶことが極めて効果が高く、各地で観光振興にがんばる人を育てていくため、その先達となる人々を「観光カリスマ百選」として選定している。

平成14年12月に「観光カリスマ百選」選定委員会が設置・開催され、以後16年2月までに計5回、選定委員会が開催され、計63名の観光カリスマを選定した。観光カリスマは、15年4月に開催された「観光カリスマ　タウンミーティング　イン　東京」をはじめ各地で講演やシンポジウムにおける講師をされるなど、個性的な地域づくりの推進に先導的な役割を果たされている。

3)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、地方運輸局が旅行事業者や観光関係団体等関係者と協力し官民一体となって、「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、広域観光ルートの設定、交通環境改善等を内容とする「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。

4)魅力ネットサイトの創設

全国の各地域で「一地域一観光」に向けた施策を進める契機となるよう、全国の市区町村及び国民に地域の魅力さがしを呼び掛け、所在・在住する地域の観光魅力をインターネットを通じて解説文と写真等で投稿してもらい、投稿データについて、「発見！観光宝さがしデータベース」サイトで公開し、地域の魅力を発信する「一地域一観光魅力ネットサイト事業」を平成15年度から実施している。

また、日本についての生活上の基本情報、宿、食、遊、学、体験、移動、イベント、土産物などの情報に加え、様々な情報を検索できる機能や利用者の満足度を向上させる各種の機能などを持たせた観光のためのポータルサイト(インターネットの入り口となる総合的なサイト)として、平成15年度内に「にっぽん魅力サイト」を構築することとしている。同サイトでは、各省庁、国際観光振興機構(JNTO)のみならず、地方公共団体、内外の観光関連事業者などのホームページとも連携して、広範な情報を検索できるほか、観光地づくりのノウハウの情報提供を行う。

5)観光プラスワン大作戦の実施

「一地域一観光」国民運動の展開に向け、地域の保全すべき観光資源や魅力向上のための改善すべきポイントの評価・点検など、地方公共団体と観光事業者、NPO等の関係主体の協働による観光地の魅力づくり活動を支援・推進している。

6)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、単に訪れただけでは気づかないような自然の不思議さや面白さを自然ガイドの解説を受けながら味わう、自然ガイドツアーを造成することにより、観光地の振興を図っている。平成15年度には、旅行者が安心して、かつ満足のできる自然ガイドツアーに参加できるようにするた

め、ガイド事業者等が具体的に配慮すべき事項をまとめるとともに、自然資源を持続的に観光利用していくための方策の検討を行っている。

7)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後援等を行っている。また、「地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律」に基づき、平成15年10月に(財)地域伝統芸能活用センターが「第11回地域伝統芸能全国フェスティバルひろしま」及び「第3回地域伝統芸能による豊かなまちづくり大会ひろしま」を開催した。

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。

また、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を推進している。

3. 自然環境を活用した観光資源の形成

平成15年4月の観光立国懇談会報告書において示されたように、日本の魅力の一つとして、「自然との共生を図り、美を追求すること」がある。

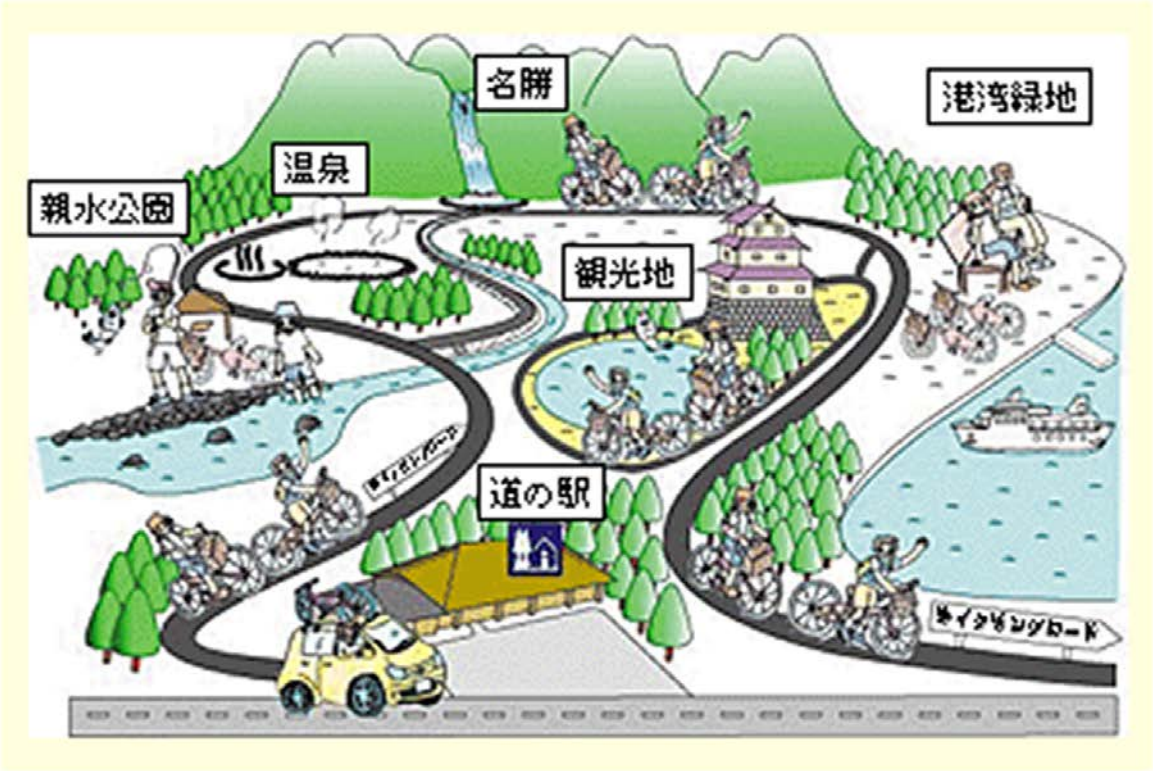
こうした日本の魅力を伸ばすためにも、自然環境の保全・創出や周辺景観との調和を図りつつ、美しい国づくりへの取組みを推進するとともに、まだ十分に活用されていない空間を観光資源として活用した更なる魅力の創造にも取り組んでいかなければならない。

(1)サイクルツアーの推進

サイクリングを楽しみながら地域の魅力をゆっくりと堪能する新しい観光の形態(サイクルツアー)を普及し、地域の活性化を図ることを目的に、サイクリングロードと観光施設、川の親水施設、港湾緑地等との連携を強化する施策を総合的に推進している。

平成15年度には、自転車道の整備状況や観光資源等を考慮してモデル地区を15地区指定したところであり、各地区において関係機関による協議会等を開催することとしている。今後は、各地区において推進計画を策定し、その計画を踏まえた施設整備と各種ソフト施策を一体的に実施することとしている。

図表II-2-4-2　サイクルツアーのイメージ



(2)歩行空間の形成

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15年度には、石川県金沢市「“いいね金沢”城下町散策路」等23箇所の事業を実施している。

＜「“いいね金沢”城下町散策路」(石川県金沢市)＞



(3)水辺空間の活用

美しい水辺空間を、多くの人々が集い、憩うことのできる場として利用できるように、水源地域活性化のための水源地域ビジョンの策定、ダム湖を活用した環境の整備、砂防設備の整備などを行っている。平成15年度までに、水源地域ビジョンの策定に着手したダムは90(うち策定済みダムは33(15年11月現在))に上り、ダム湖活用環境整備事業は直轄46ダム、補助98ダムで、砂防環境整備事業は85箇所で実施している。

(4)カヌー、ラフティング等のリバーツーリズム

様々な目的を有する多くの河川利用者が訪れる中、利用者間におけるトラブルも見られるようになっているため、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(川を活かした新しい形態の観光)を進める仕組みを検討している。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従い、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、安全確保に努めている。

＜カヌーツーリング(北海道天塩川)＞





コラム・事例　川の指導者を育成する民間の全国組織～川に学ぶ体験活動協議会～

「川の指導者」の育成などを通じて川と人々との関係をより深いものにしていくことを目的に、川で様々な活動をしている全国各地の市民団体等が中心となって平成12年9月に設立されたのが、「川に学ぶ体験活動協議会」(RAC)です。

水辺に子どもの賑わいをもう一度取り戻すために、子どもを安全に楽しくいざなうことができる川の指導者を育成しようと、カリキュラムを作成し、指導者の認定制度づくり・育成講座を開催してきました。3日間(21時間)以上かけて行う「川の初級指導者育成講座」は、これまでに全国46箇所で開催され1,000人余りが修了し、より高度な「川の中級I指導者育成講座」は、全国6箇所で開催され200人余りが修了しました。こうして育った川の指導者は、全国各地で様々な市民団体活動や総合的学習の時間の体験活動で活躍しています。

また、安全は自分で確保するものという観点から、子ども自らに危機管理意識を学んでもらうため、子どもを対象とした実習講座「子どもの水辺安全講座」も全国各地で展開しています。

このように様々な取組みを積極的に行ってきたことで、設立当初は加盟団体数が12団体だったのが、現在では、119団体(平成15年10月現在)を擁する団体にまで成長しました。

掲載不可図表
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h15/hakusho/h16/image/F2024c11.gif

(「川に学ぶ体験活動協議会」ホームページアドレスhttp://www.rac.gr.jp/)

第5節　美しい国づくり

1. 景観・風景の現状と美しい国づくりへの転換

これまでの国土づくりに向けた取組みの結果、社会資本はある程度量的には充足されてきているものの、質に着目した時、我が国土が国民一人一人にとって十分に魅力あるものとはなっていない。また、観光立国を実現するためにも、世界中の人々を惹きつけるような、個性と魅力にあふれた美しい国土づくりを推進する必要がある。

国土交通省では、国土を国民一人一人の資産として、美しい自然との調和を図りつつ整備し、次の世代に引き継ぐという理念の下、行政の方向を美しい国づくりに向けて転換することとし、平成15年7月、その具体的な取組みの方針を「美しい国づくり政策大綱」としてとりまとめた。

同大綱においては、「地域の個性重視」、「美しさの内部目的化」等を取組みの基本姿勢として示すとともに、地域ごとの状況に応じた取組みの考え方や、各主体の役割と連携、各主体の取組みの前提となる条件整備についての基本的考え方を提示した。また、実効性確保を主眼においた15の新たな具体的施策の方向性を示し、特に短期間で重点的・集中的に取り組むべき事業については、目に見える成果を上げるため、具体的な数値目標等を用いたアクションプログラム(実行計画)として事業ごとに一定年限内に達成すべき目標を明示した。

2. 美しい国づくりのための取組み

美しい国づくりに向けた取組みは、従来から様々な分野で行われてきているが、「美しい国づくり政策大綱」に位置づけられた主な施策に関する具体的な取組みの方向性等は、以下のとおりである。

(1)良好な景観形成のための基本的枠組みの確立

全国各地で良好な景観の形成への取組みを総合的かつ体系的に推進するため、我が国で初めての景観についての総合的な法律として、都市、農山漁村等における良好な景観の形成に関する基本理念及び国等の責務を定めるとともに、良好な景観の形成のため所要の規制等の措置を講ずることとした「景観法案」と、屋外広告物の簡易除却制度の拡充、屋外広告業の登録制度の創設など屋外広告物に関する制度の充実や、緑化地域における緑化率規制の導入、立体都市公園制度の創設など都市における緑化や緑地の保全・創出のための措置等を講ずる2法案を合わせた、いわゆる景観緑三法案を第159回国会に提出したところである。

(2)事業における景観形成

事業実施の際には、景観形成に寄与する要素を実施することの原則化を目指し、技術基準等における景観の要素の明確な位置づけ等を進めていく。平成15年度には、都市の顔となるような地区や自然景観に配慮する必要がある地区等において、道路防護柵を白色という標準にこだわらず景観に配慮したものとすること等を実施した。

＜景観に配慮した道路防護柵＞



（注）福島県いわき市（従前はCGによる再現）

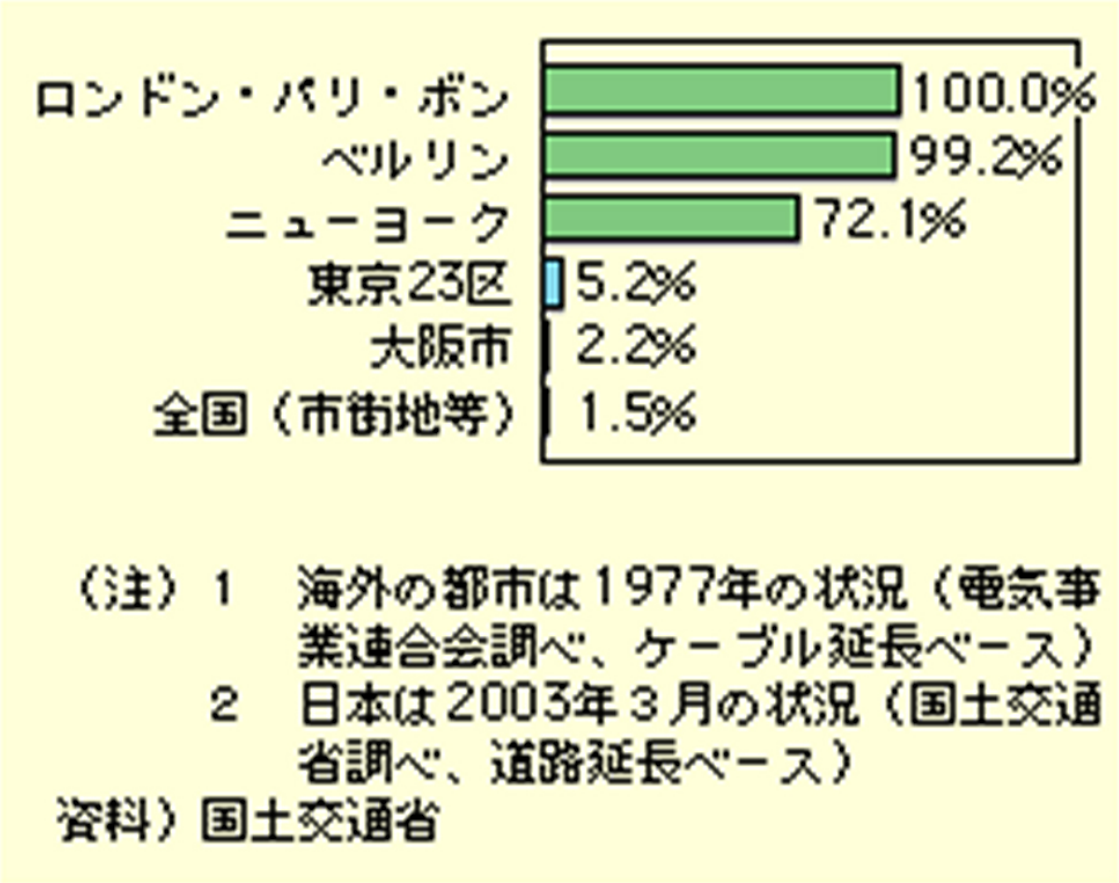
また、公共事業の実施主体が、必要に応じて事業の実施前や事業完了後といった事業の各段階において、既存の制度に景観を評価の項目として取り込むことなどにより、事業実施により形成される景観に対し、多様な意見を聴取しつつ評価を行い、事業案に反映する仕組みの確立を図ることとする。

さらに、事業担当各職員が事業執行の各段階で活用するものとして、地域を問わず全国的に適用すべき基本的事項や地域特性に応じて適用する参考的事項を明解に、かつ可能な限り網羅的に整理した指針を、分野ごとに策定することとしている。

(3)電線類の地中化の推進

まちなかの幹線道路に加え、非幹線道路や歴史的景観地区等においても電線類地中化の円滑かつ効率的な推進を図るため、平成15年度に「無電柱化推進計画」を策定することとしている。今後は、当該計画に基づき、関係行政機関及び関係事業者と調整しながら、無電柱化を一層推進していく。

図表II-2-5-1　主要都市の地中化の国際比較



Excel形式のファイルはこちら

【無電柱化推進計画のポイント】
・コスト縮減を図り、無電柱化を推進するため、都市部のバイパス事業、街路事業やバリアフリー化事業等と電線共同溝等の原則同時施工や、浅くコンパクトに埋設する方式(浅層埋設方式)の標準化等に積極的に取り組む。
・まちなかの幹線道路に加え、新たに歴史的街並みを保全すべき地区、良好な都市・住環境を形成すべき地区等の主要な非幹線道路においても電線共同溝方式による無電柱化に着手し、面的な整備を推進する。

(4)地域における景観点検・改善の取組みの推進

地方公共団体、NPO、まちづくり団体等の市民グループが各地域において景観の点検を行う取組みを促進し、点検の結果、指摘された景観阻害要因については、関係する施設の管理者と地域住民等との合意のもとでその改善に努めるとともに、保全すべき優れた景観資源をデータベースに随時登録するなど、点検結果を活用することとする。このような良好な景観形成に向けての合意形成運動を、地方整備局等は積極的に支援していく。

また、各地方ブロックにおいて、地域景観の点検結果を活用しながら、観光地など景観上重要な一定の地区を対象に違反屋外広告物など景観阻害要因の除却等を重点的に実施する地区を選定し、当該地区では、地元地方公共団体等と連携して短期間に違反屋外広告物、不法占用物等を集中整理することとする。

第3章　都市再生の推進

我が国においては、高度経済成長期に急速な都市化が進み、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。このような状況の中で、現在の都市は、慢性的な交通渋滞、防災上危険な市街地の存在、緑やオープンスペースの不足など20世紀の負の遺産ともいうべき課題を抱える一方、オフィスの情報化対応や国際的な交通手段の整備、バリアフリー化や保育・介護サービスの充実など、新たな課題にも直面している。また、人口減少、少子高齢化時代に対応するため、多様な都市機能が集積するとともに都市空間の質が維持される、環境負荷の小さい集約・修復保存型の都市構造へ再編し、安全・快適で美しい「生活・活動・交流空間」を創出することが求められている。

こうした中、民間事業者や住民の創意・工夫を生かした個性あるまちづくりを進めることで、我が国の活力の源泉である都市を、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競争力のある、魅力と活力に溢れた都市へと再生していくことが重要になっている。

また、都市の再生は、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、民間の活力を活かした都市づくり、全国都市再生の推進、都市再生プロジェクトの推進に全力をあげて取り組んでいる。

第1節　民間の活力を生かした都市づくり

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、都市再生への具体的道筋をつけるため、都市再生特別措置法に基づき時間と場所を限定した思い切った措置を講じるとともに、民間都市開発を支える基盤整備を促進するための取組みなどを行っている。

1．民間都市開発の推進

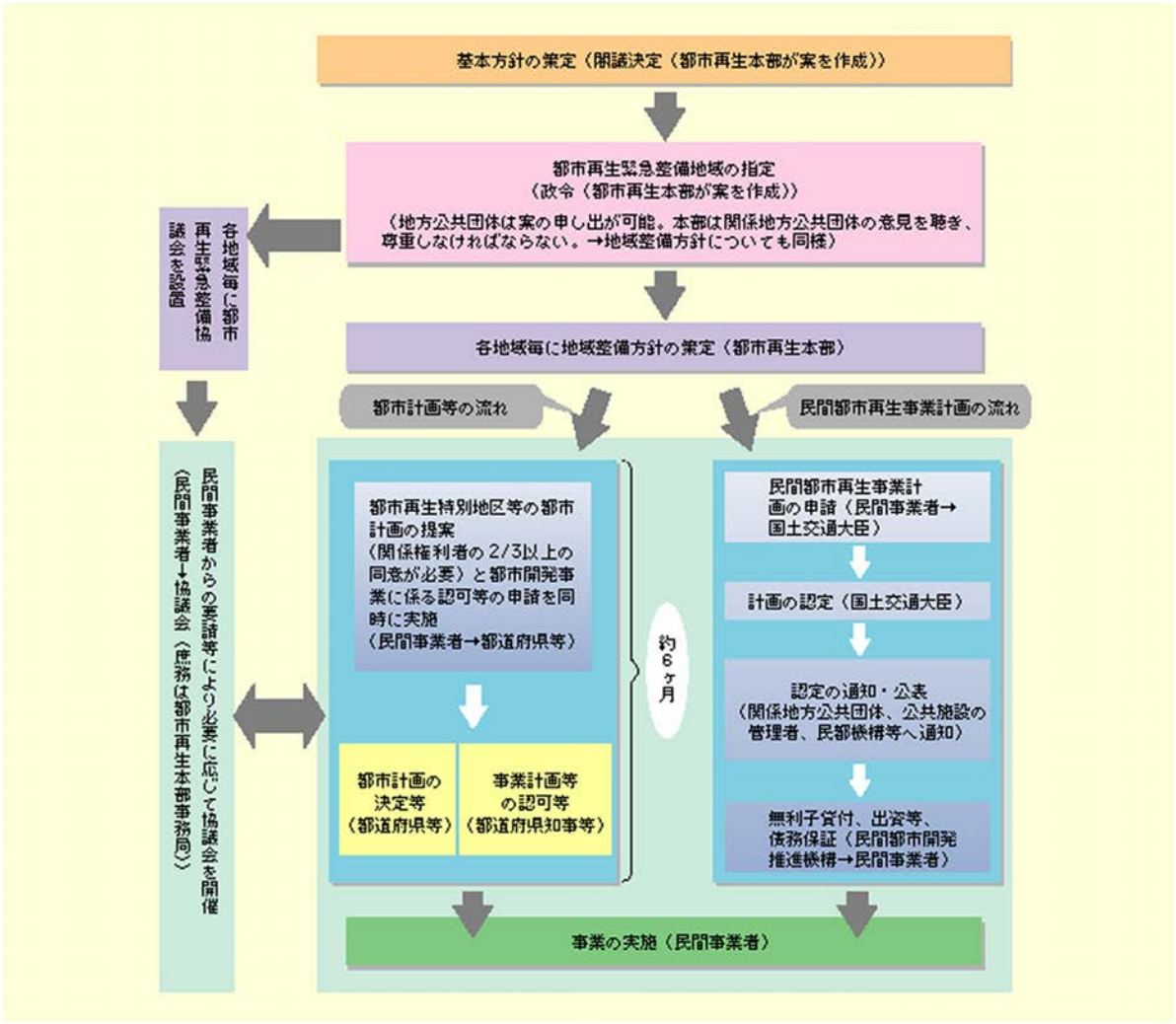
(1)都市再生特別措置法の概要

平成14年6月に施行された都市再生特別措置法においては、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、「都市再生緊急整備地域」について、民間事業者等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民間都市再生事業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)や税制上の特例措置など、思い切った措置を講じている。

また、都市再生本部は、都市再生緊急整備地域ごとに地域整備方針を策定し、1)整備の目標、2)都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項等を定めることとしている。

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。

図表II-3-1-1　都市再生特別措置法に基づく事業実施の流れ


基本方針の策定（閣議決定（都市再生本部が案を作成））
都市再生緊急整備地域の指定
（政令（都市再生本部が案を作成））
（地方公共団体は案の申し出が可能。本部は関係地方公共団体の意見を聴き、尊重しなければならない。→地域整備方針についても同様）
各地域毎に都市再生緊急整備協議会を設置
各地域毎に地域整備方針の策定（都市再生本部）
都市計画等の流れ
民間都市再生事業計画の流れ
民間事業者からの要請等により必要に応じて協議会を開催（民間事業者→協議会（庶務は都市再生本部事務局））
都市再生特別地区等の都市計画の提案（関係権利者の2/3以上の同意が必要）と都市開発事業に係る認可等の申請を同時に実施（民間事業者→都道府県等）
都市計画の決定等（都道府県等）
事業計画等の認可等（都道府県知事等）
約6ヶ月
民間都市再生事業計画の申請（民間事業者→国土交通大臣）
計画の認定（国土交通大臣）
認定の通知・公表（関係地方公共団体、公共施設の管理者、民都機構等へ通知）
無利子貸付、出資等、債務保証（民間都市開発推進機構→民間事業者）
事業の実施（民間事業者）

(2)都市再生特別措置法の適用状況

1)都市再生緊急整備地域の指定状況

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、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、15年7月の第三次指定では県庁所在市を中心に指定が行われ、16年2月末現在の指定は計53地域、面積にして約6,103ヘクタールとなっている。

2)都市再生特別地区の都市計画決定

平成16年2月末までに、札幌市、東京都、横浜市、名古屋市及び大阪市の5地区について、都市再生特別地区の都市計画決定がなされた。このうち3地区は、民間事業者等による提案に基づき都市計画決定がされている。

3)民間都市再生事業の計画認定

民間都市再生事業計画は、平成16年2月末現在、「南青山一丁目団地建替プロジェクト」など5件が認定されている。

図表II-3-1-2　都市再生緊急整備地域

（平成16年２月末現在）

都市再生緊急整備地域（53地域　約6,103ha） 第一次指定：東京都、大阪府等　　第二次指定：政令指定市等　　第三次指定：県庁所在市等				
都市名	地域名	○都市再生特別地区 ●認定都市再生事業計画	地域数	面積
札幌市	札幌駅・大通駅周辺地域	○北３西４地区	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
さいたま市	さいたま新都心駅周辺地域		１地域	47ha
千葉市	千葉蘇我臨海地域		３地域	165ha
	千葉駅周辺地域			
	千葉みなと駅西地域			
千葉県・柏市	柏駅周辺地域		１地域	20ha
東京都	東京駅・有楽町駅周辺地域		７地域	2,375ha
	環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域	●南青山一丁目団地建替プロジェクト		
	秋葉原・神田地域	●（仮称）UDXビル計画（秋葉原3-1街区）		
	東京臨海地域	●臨海副都心有明南LM2・3区画開発事業 ●晴海二丁目地区都市再生事業		
	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	○大崎駅西口E東地区		
横浜市	横浜山内ふ頭地域	○山内ふ頭周辺地区	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		３地域	264ha
	浜川崎駅周辺地域			
	川崎駅周辺地域			
神奈川県・相模原市	相模原橋本駅周辺地域		１地域	36ha
岐阜県・岐阜市	岐阜駅北・柳ケ瀬通周辺地域		１地域	30ha
静岡県・静岡市	東静岡駅周辺地域		１地域	51ha
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	○名駅四丁目地区 ●（仮称）名駅四丁目７番地区共同ビル建設　事業		
	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	○心斎橋筋一丁目地区	８地域	947ha
	難波・湊町地域			
	阿倍野地域			
	大阪コスモス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			
岡山県・岡山市	岡山駅東・表町地域		１地域	47ha
広島市	広島駅周辺地域		１地域	73ha
香川県・高松市	高松駅周辺・丸亀町地域		１地域	51ha
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			
沖縄県・那覇市	那覇旭橋駅東地域		１地域	11ha

Excel形式のファイルはこちら

コラム・事例　進む都市再生～汐留地区～

汐留地区は、東京都心部の南東に位置し、JR山手線の新橋駅と浜松町駅の間に広がる約30.7haの地区です。「汐留シオサイト」と名付けられたこの地区では、鉄道発祥の地である旧国鉄汐留貨物駅跡地等を活用し、東京都による土地区画整理事業と民間の都市開発によりまちづくりが進められています。平成14年11月には、大江戸線及び新交通ゆりかもめの汐留駅が開業し、また、順次オフィスビルやマンションが完成し、街は賑わいを見せています。

平成19年頃には、計画されている建物がおおむねでき上がる予定で、最終的には就業人口約6万人、居住人口6千人の街が誕生することとなります。

また、この地区の特徴として、地域の特性や要望(ニーズ)を踏まえたまちづくりを実現するため、地元の協議会と行政が役割分担しながら街の管理、運営を行っています。質の高い公共施設を整備するとともに、地下歩行者道の維持管理や、ペデストリアンデッキの清掃などの管理を地元住民(事業者)が行い、官民の協働による新しい時代の都市づくりが進められています。

＜汐留地区＞



＜地下歩行者道＞



2. 民間都市開発を支える基盤整備

国土交通省においては、以下のような取組みを通じて、民間都市開発を推進する上で不可欠な、道路、下水道、公園、港湾などの基盤の整備に努めている。

(1)民間投資誘発効果の高い都市計画道路の緊急整備

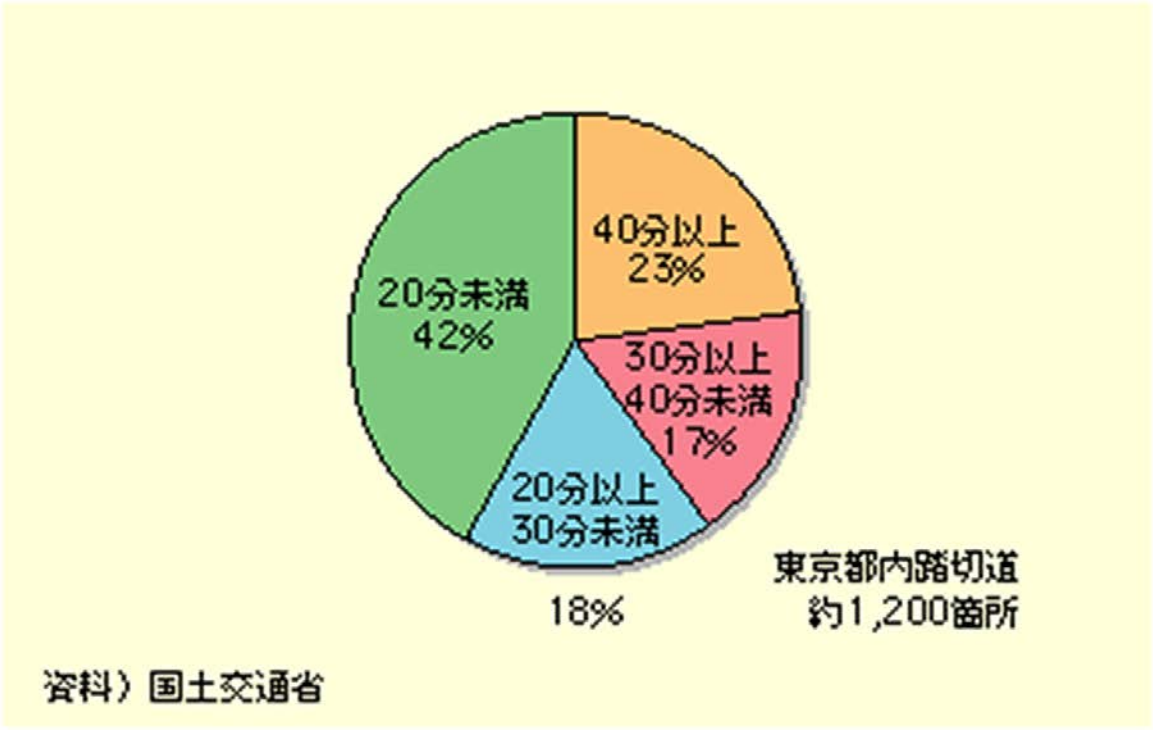
市街地における都市計画道路の整備は、沿道の建替え等を誘発することで、都市再生に大きな役割を果たすが、そうした誘発効果等の見込める都市内の道路整備を重点的に推進している。その中で、相当程度事業が進捗し、残事業費が少額となっている路線で、地方公共団体(事業主体)が一定期間内に完了させることとして公表した路線(完了期間宣言路線)について重点的に支援するなど、時間管理概念の徹底を行い、事業効果の早期発現を図っている。

さらに、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・重点的に行っている。

(2)ボトルネック踏切の改良

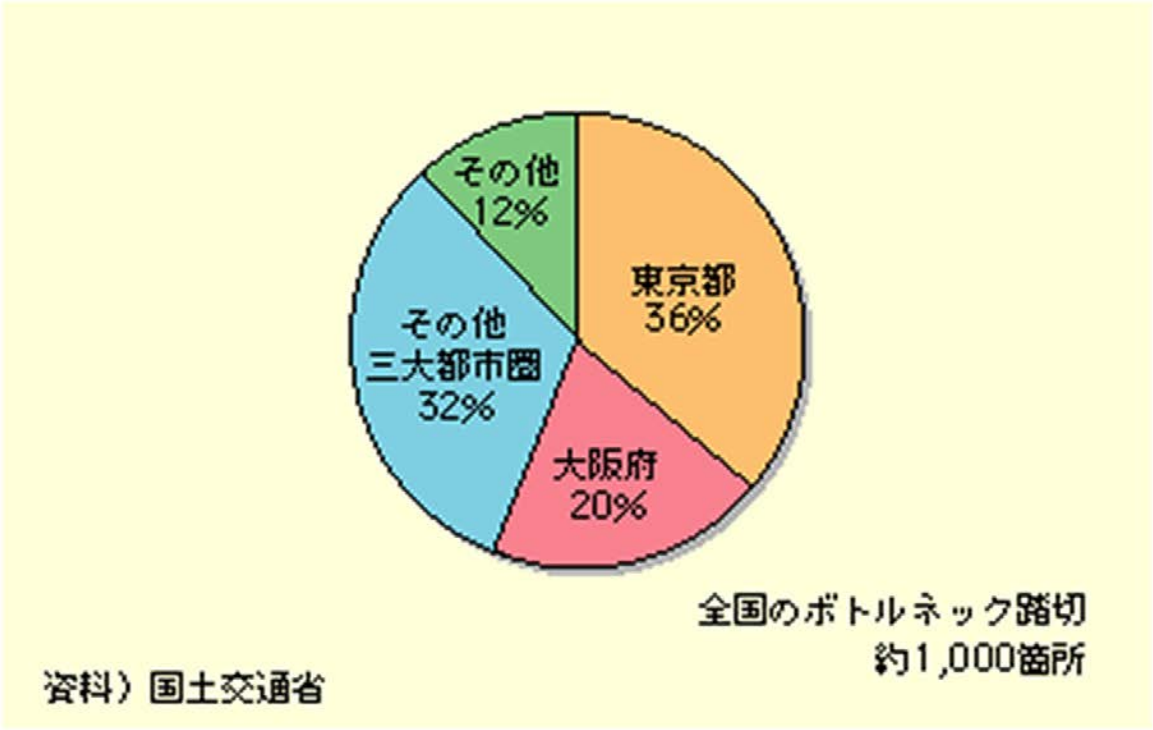
交通渋滞など都市活動に著しい支障をきたしているボトルネック踏切(注)の改良については、これまで踏切道改良促進法等に基づき踏切道の立体交差化等を積極的に進めてきた。しかし、ボトルネック踏切は未だに全国に約1,000箇所存在し、特に東京都など大都市における交通の遮断は著しい状況となっている。

図表II-3-1-3　東京都内踏切道のピーク時遮断時間の状況



Excel形式のファイルはこちら

図表II-3-1-4　大都市に集中するボトルネック踏切



Excel形式のファイルはこちら

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15年度、踏切道改良促進法に基づき、立体交差とすべき踏切道として81箇所、拡幅等の構造改良をすべき踏切道として64箇所、保安設備の整備により改良することが必要とされる踏切道として35箇所の指定を行った。

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15年度において、連続立体交差事業はJR中央線(東京都)等62箇所にて実施している。

図表II-3-1-5　連続立体交差事業のイメージ



(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

(3)地籍整備の積極的実施

地籍調査の進捗率は、全調査対象面積の45%、都市部においては18%にとどまっており、都市部における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の低コスト化・期間短縮を図るとともに、用地取得の迅速化等を通じた民間都市開発のボトルネックの解消を図っていくことが必要である。

このような中、平成15年6月の都市再生本部会合では、民活と各省連携により都市部の地籍整備を推進していくこととされた。これに基づき、都市部の街区の座標調査等を行い、対象地域の現況に応じて、地積測量図等の既存図面を活用することにより、全国の都市部における地籍整備の推進を図ることとしている。

(4)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公共性の高い事業の円滑な実施のため、平成15年度に大深度地下の公共的使用における安全の確保や環境の保全に係る指針等を策定したほか、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。

第2節　全国都市再生の推進　～稚内から石垣まで～

平成14年4月の都市再生本部会合において、全国を対象にして、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、民間投資を促進する全国の都市再生の取組みを支援することを基本的考え方とする「全国都市再生のための緊急措置」が決定された。

現在、内閣官房都市再生本部事務局を中心とする以下のような取組みについて、国土交通省としても積極的に参画し、全国都市再生の推進に努めている。

1．共通的課題への取組み

(1)協議会等における検討

全国都市再生のための緊急措置の一環として、地方公共団体等から寄せられた提案内容を踏まえ、「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」、「都市観光の推進」等のテーマが設定され、関係省庁・地方公共団体等からなる検討体制を構築し、検討が進められている。

例えば、「歴史的なたたずまいを継承した街並み・まちづくり協議会」では、前面道路が4m未満の場合でも条件を付して建築物更新ができる措置を導入するなど、規制の活用・見直しや事業の推進施策がとりまとめられ、また、「都市観光地域別検討会」では、稚内・松山・石垣等において、構造改革特区や観光立国と連携し、都市観光推進のための計画を策定するなど、プロジェクトの具体化が図られている。

図表II-3-2-1　各協議会等における検討状況

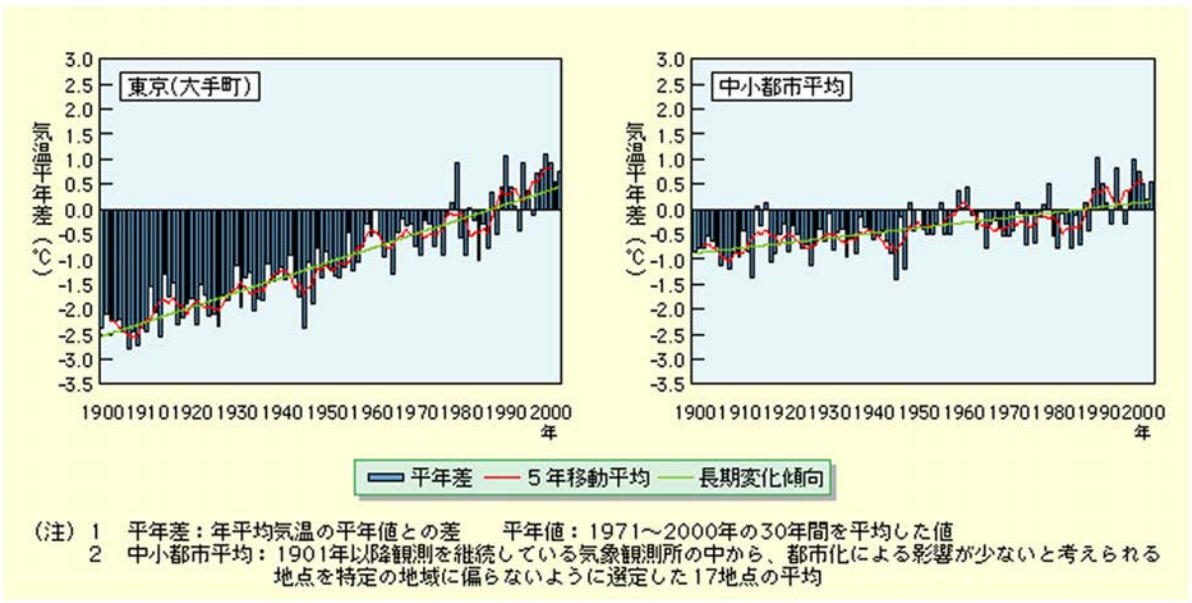
協　議　会　等	進　捗　状　況
防犯まちづくり関係省庁協議会	防犯上留意すべき事項等についての施策等とりまとめ（平成15年７月）
企業と防災に関する検討会議	企業と防災のあり方についての方向性とりまとめ（平成15年４月）
歴史的なたたずまいを継承した街並み・まちづくり協議会	規制の活用・見直し、事業の推進施策とりまとめ（平成15年５月）
高齢者の安心生活協議会　～住宅資産の活用等を中心に～	高齢者向け住宅・施設の整備、サービスの提供、住み替え支援方策等を検討
ヒートアイランド対策関係府省連絡会議	ヒートアイランド対策に係る大綱を策定予定（平成15年度内）
環境共生まちづくり関係府省連絡会議	全国的なモデルとなる７地域の提案を選定（平成15年６月）
都市観光地域別検討会	各地域において、都市観光推進のための計画策定

Excel形式のファイルはこちら

(2)ヒートアイランド対策

近年、郊外と比較して、都市の中心部における顕著な高温化が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。この「ヒートアイランド現象」は、空調機器等からの人工排熱の増加、緑地・水面の減少や地表面の人工化等が主な原因と言われている。

図表II-3-2-2　東京(大手町)と中小都市の年平均気温の経年変化(5年移動平均)



Excel形式のファイルはこちら

こうした状況から、国土交通省では、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るとともに、以下の具体的施策を重点的に推進している。また、政府においては「ヒートアイランド対策関係府省連絡会議」を設置し、平成15年度内にヒートアイランド対策に係る大綱を策定する予定である。

国土交通省では、ヒートアイランド現象の緩和に向け、以下の具体的施策を重点的に推進している。

・気象データの分析、都市気候モデルの活用による現況の把握及び実態の解明

・数値シミュレーション(計算による実験)により、緑地保全・緑化等によるヒートアイランド現象緩和効果について検討

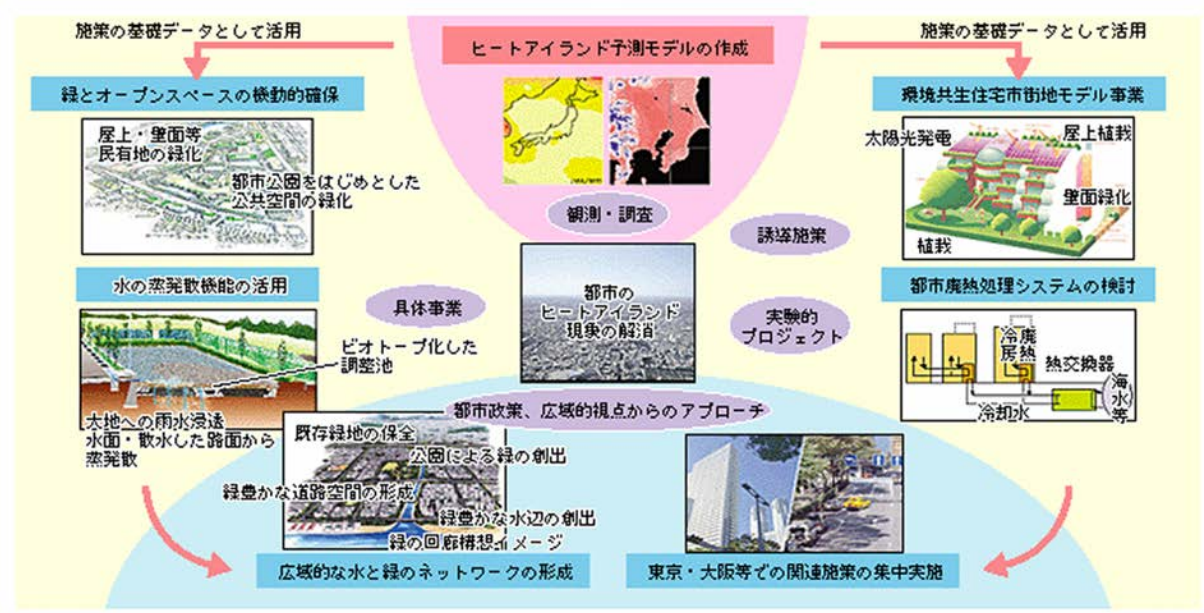
・都市公園の整備、民有地での屋上・壁面緑化等、市街地における緑とオープンスペースの機動的確保

・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

・緑の拠点の形成、公園、河川、道路、下水道等の連携により、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-3-2-3　ヒートアイランド対策



(3)公共空間の多目的利用

公共空間の多目的利用を図るため、河川では、道頓堀川(大阪市)や太田川(広島市)等において、民間事業者等によるオープンカフェ、イベント施設等の利用が可能となるよう、河川敷地占用に係る特例措置を設け、社会実験を行うこととしている。その他、道路空間、都市公園についても、運用を改善する予定である。

(4)交通結節点の整備

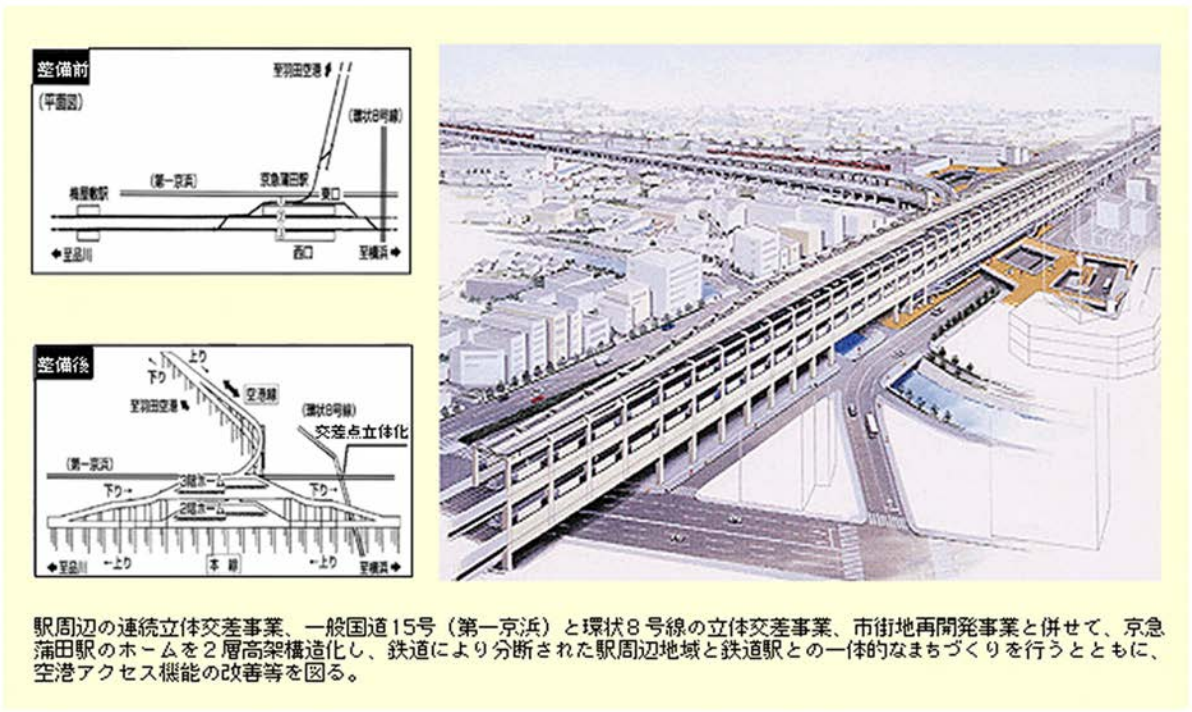
様々な交通施設が集中し、大勢の人が集まるため、都市再生の核として高い利便性と可能性を有する交通結節点について、交通結節点改善事業や都市再生交通拠点整備事業等を活用し、交通機関相互の乗換利便性の向上や鉄道・幹線道路により分断された市街地の一体化等により、都市交通の円滑化を図るとともに、拠点として整備する。

また、鉄道利用者の利便性や安全性の向上等を図るため、駅機能を総合的に改善する鉄道駅総合改善事業により、都市整備と一体的にホームやコンコースの新設等を行っている。

平成15年度においては、交通結節点改善事業は新宿駅地区(東京都)等約180箇所、都市再生交通拠点整備事業は天王寺・阿倍野地区(大阪市)等約30箇所、鉄道駅総合改善事業は京急蒲田駅(東京都)等4箇所で実施している。

今後は、交通結節点を中心とした都市の再生をさらに促進するため、道路・都市事業と鉄道事業の同時採択による整備のスピードアップを図ることとしている。

図表II-3-2-4　交通結節点の整備の例(京急蒲田駅)



2. 全国都市再生モデル調査

平成15年6月の都市再生本部会合において、全国都市再生の幅広い展開に資するため、「全国都市再生モデル調査」の実施が決定された。これを踏まえて、同年9月、地域から寄せられた提案(644件)の中から地域が「自ら考え自ら行動する」先導的な都市再生活動として選定された171件を、都市再生プロジェクト事業推進費を活用して支援しているところである。

都市再生プロジェクト事業推進費は、このほか、都市再生本部が決定する都市再生プロジェクトや、都市再生緊急整備地域における公共施設等の整備などに配分している。

図表II-3-2-5　全国都市再生モデル調査の例

選定された事例	内　　容
スチューデント・シティを契機としたまちづくり（福島市）	・中心部の大型空き店舗を活用、これを小学生が社会や経済の仕組みを学ぶための架空の街（スチューデント・シティ）として整備 ・実施に当たっては、商工まちづくり部局、教育委員会等の行政、教育関係のNPO、地元の企業、大学等の協力連携体制を強化
空き業務ビルの住宅等への用途転換（千代田区、大阪市、金沢市等）	・業務ビルの空室を、地域特性に応じ、少ない投資で学生向・家族向住宅、SOHO等の用途に転換 ・地方公共団体が中心となり、ビルオーナー・関連業界・大学等の地域関係者と連携をとってモデル的に展開
目抜き通りの歩行者優先社会実験（京都市四条通地区）	・京都の最も重要な目抜き通り（四条通）で、京都市、京都府警、地元商店街組合等が連携協力して、歩行者優先の交通社会実験を実施 ・併せて、風格を感じさせる質の高い景観形成にも取り組むことにより、中心商店街を活性化
成田空港乗継客を対象にした短時間旅行の実験（千葉県佐原市）	・成田空港の世界でも有数の国際線乗継客等を対象に、待ち時間で、「古き良き日本」を体験できる新たな観光プログラムの開発に着手
産業観光を通じたまちづくりの連携（愛知県）	・国際通用力のある産業施設（自動車、セラミックス等）の見学、体験などを、地元経済界と地域間の広域連携によって、「産業観光」として展開 ・ハード面の整備に加え、教育関係者や旅行業者と連携し、将来のものづくり人材の教育や、外国人の観光需要の喚起を推進し、まちを活性化

Excel形式のファイルはこちら

3. 全国都市再生の新たな展開

構造改革特区、観光立国、地域再生等と連携しつつ、全国都市再生のさらなる推進を図るため、平成15年11月の都市再生本部会合において全国都市再生の支援のための基本的枠組みを構築することとされた。これを受けて、市町村が都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する計画を作成するとともに、これに基づく事業の促進を図るため、地方の自主性や裁量性を高めた「まちづくり交付金」の創設、都市計画決定権限等の市町村への移譲等を行うこと等を内容とする「国の補助金等の整理及び合理化等に伴う国土利用計画法及び都市再生特別措置法の一部を改正する法律案」を第159回国会に提出したところである。

第3節　都市再生プロジェクトの推進

都市再生本部では、「20世紀の負の遺産の解消」と「21世紀の新しい都市創造」に向けて、関係府省が総力をあげて取り組むものを、「都市再生プロジェクト」として決定している。

都市再生プロジェクトは、平成16年2月末現在、16プロジェクトが決定されている。本節では、主な都市再生プロジェクトへの取組みを述べる。

1．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

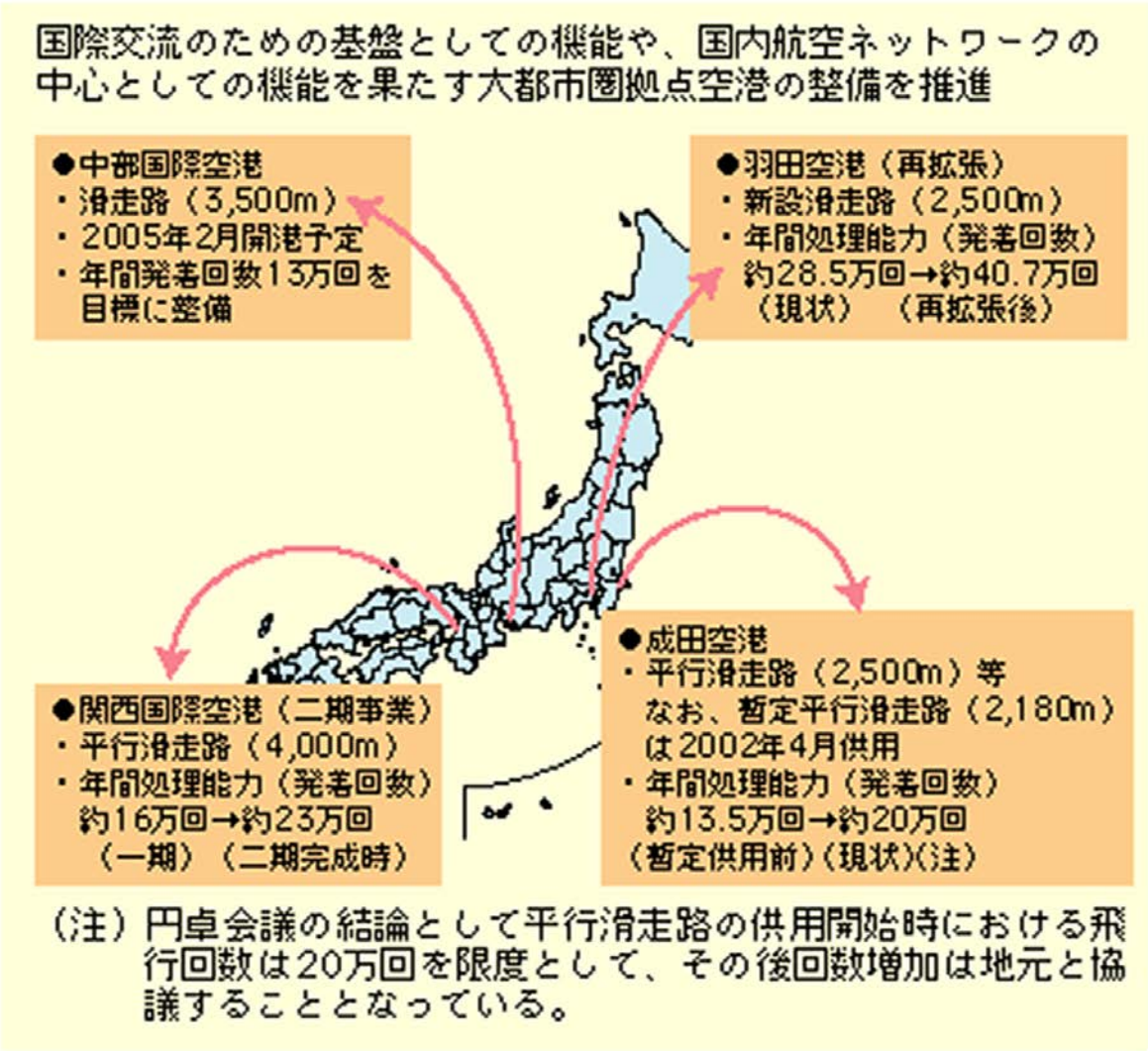
我が国の国際競争力を強化するためには、大都市が人流、物流のそれぞれについて国際的な交通ネットワークの要となることが必要である。しかし、空港や港湾の現状は、新東京国際(成田)空港の暫定平行滑走路が供用を開始する等、着実に整備が進んでいるとはいえ、このような要請を満たしているとは言い難い。このため、大都市圏において、拠点空港や国際港湾のハード・ソフト両面での機能強化とともに、これらへの連絡の利便性向上を図ることが緊急の課題となっている。

具体的には、国際拠点空港の新東京国際(成田)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(羽田)空港の再拡張について、2009年(平成21年)の供用を目指し、強力に事業を推進する必要がある。また、成田高速鉄道アクセス、知多横断道路や中部国際空港連絡道路の整備等の空港との連絡の利便性向上や、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。

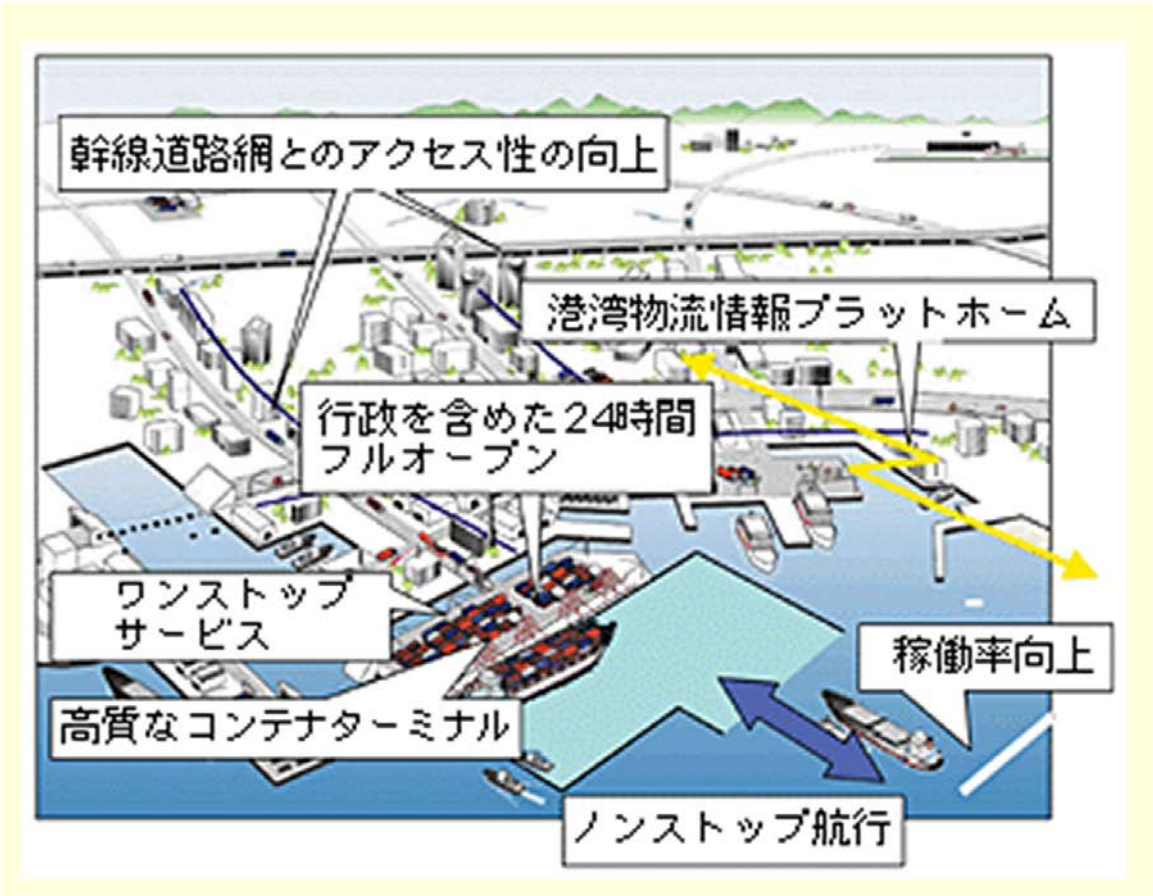
また、国際水準の高規格コンテナターミナル及び多目的国際ターミナルの拠点的整備により物流機能強化を図っているほか、湾内ノンストップ航行を実現するため、国際幹線航路の整備やAIS(船舶自動識別装置)を活用した次世代型航行支援システムの整備等を実施している。さらに、港湾の24時間フルオープン化の早期実現及び輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス(シングルウィンドウ化)の更なる充実を図る。

これらの取組みを推進しつつ、アジア主要港を凌ぐ港湾コスト・サービス水準の実現を目標に、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等の施策を先導的・実験的に官民一体で展開するスーパー中枢港湾プロジェクトを推進する。

図表II-3-3-1　大都市圏における拠点空港の整備



図表II-3-3-2　国際港湾の機能強化

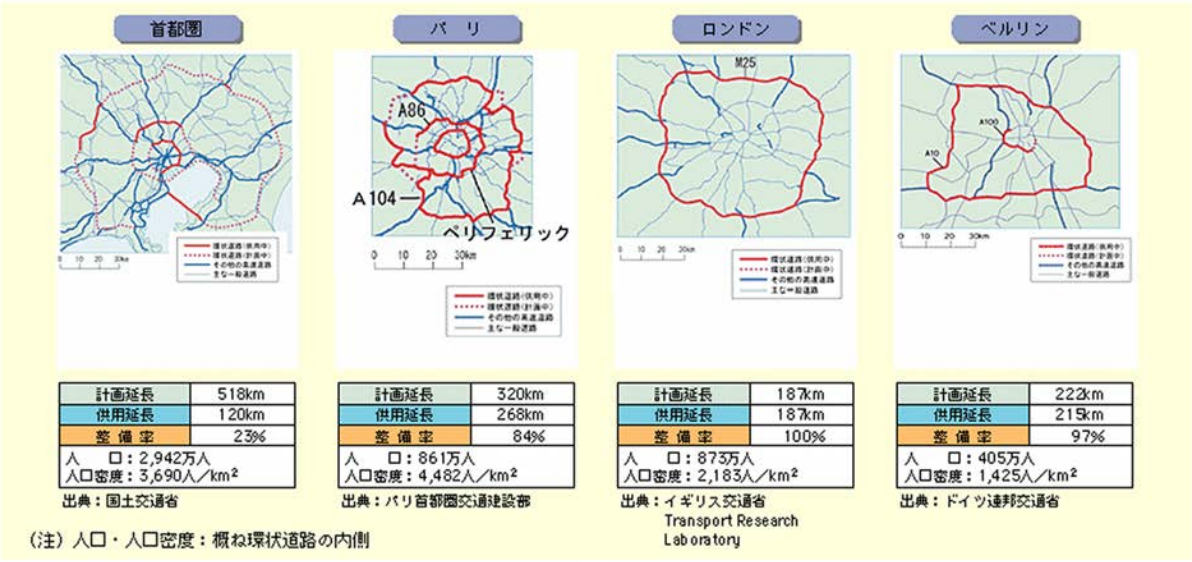

幹線道路網とのアクセス性の向上
港湾物流情報プラットホーム
行政を含めた24時間
フルオープン
ワンストップ
サービス
稼働率向上
高質なコンテナターミナル
ノンストップ航行

(2)大都市圏における環状道路の整備

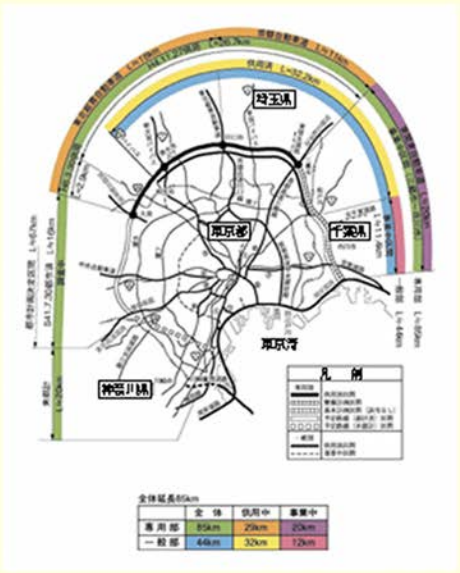
都心部に集中する交通を分散・導入させ、都心に起終点を持たない交通を迂回させるなど、都市圏の交通混雑を緩和することが期待されている環状道路であるが、我が国の環状道路の整備状況を世界の主要都市と比較すると、未だ低水準である。

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

図表II-3-3-3　各国主要都市圏の環状道路の整備状況の比較



図表II-3-3-4　東京外かく環状道路



東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する約85kmの道路であり、現在までに関越道～常磐道の約30kmが供用されている。昭和45年10月に計画が凍結された区間については、原点に立ち返って、住民と行政がともに21世紀にふさわしい合理的な計画づくりを実施するため、計画の構想段階から住民参画（PI）を導入することにより幅広く意見を聴き、計画策定の透明性、客観性、公平さを保つための第三者機関として平成13年12月に東京環状道路有識者委員会（以下「委員会」という。）を設置した。

また、委員会の第一次提言（平成14年4月）を受け、「PI外環沿線協議会」を立ち上げ、沿線住民の方々をはじめとした関係者との意見交換等を継続的に実施している。

平成14年11月には委員会から「最終提言」をいただき、それを受けて15年3月、国土交通大臣と東京都知事が「今後の方針」を発表した。

さらに、上記PIを実施する中での、環境に対する影響について現地調査のうえ詳細な検討を実施すべきとの声を踏まえ、環境影響評価法に基づく環境影響評価に着手し、平成15年7月には方法書の縦覧・公告を実施した。

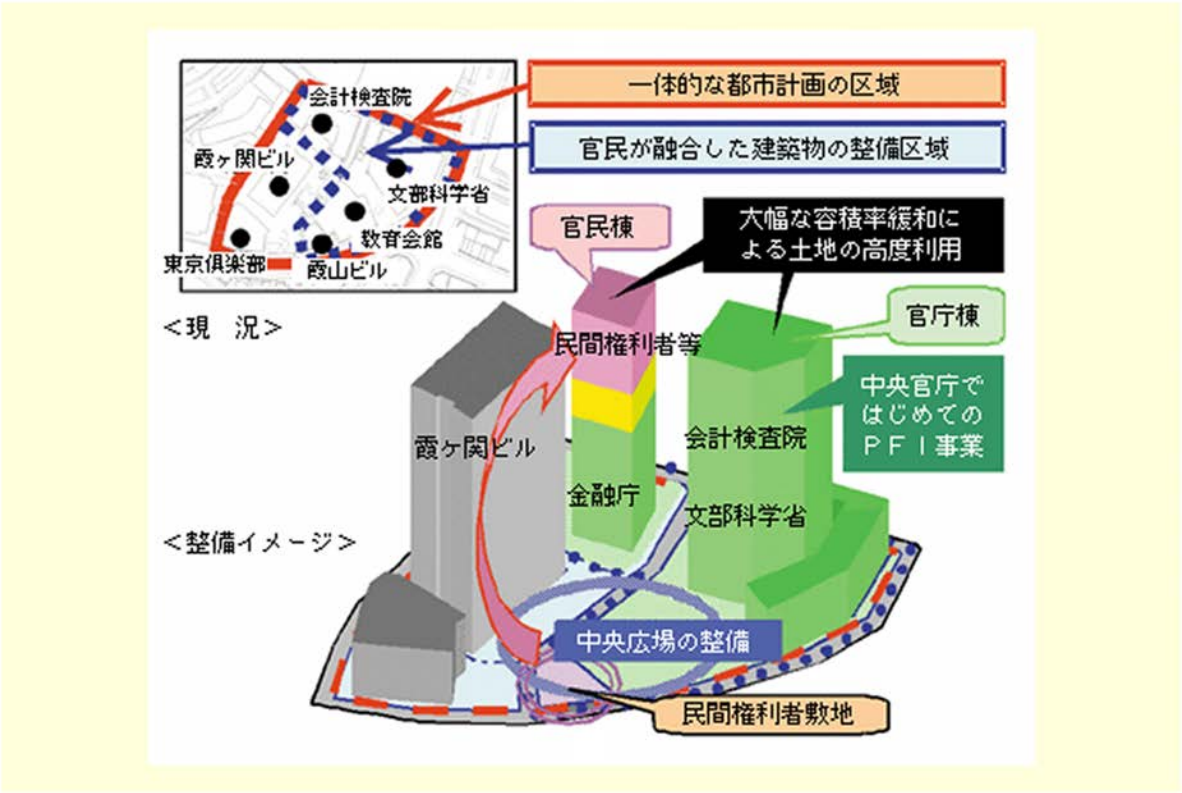
(注)重点リング：首都圏3環状線のうち、進捗状況を勘案し、整備の途中段階でも環状道路の機能を最大限発揮できるよう計画した重点区間(圏央道西側区間、外かん東側区間、首都高速中央環状線の3号線以北区間)

(3)国有地の戦略的な活用による都市拠点形成

都市再生プロジェクト第五次決定においては、都市内の貴重な土地である国有地を起爆剤として活用し、総合的な都市再生を戦略的に進めるため、1)大手町合同庁舎跡地の活用による国際ビジネス拠点の再生(東京都千代田区)、2)中央合同庁舎第7号館の整備を契機とした国有地を含む街区全体の再開発の実施(東京都千代田区)、3)名古屋市における国有地と民有地での一体的建替えによる複合都市拠点の形成など、地方公共団体と連携して、民間の資金や企画力を活用しつつ、都市内の大規模な未利用国有地の有効活用を積極的に推進し、都市構造の変革につながる都市拠点形成を実現することとしている。

大手町地区については東京都や地権者等からなる「大手町まちづくり推進会議」においてまちづくりのあり方やその方策を検討しており、中央合同庁舎第7号館等整備事業については国土交通省直轄のPFI事業として実施している。また、名古屋市では、平成15年5月に財務省、国土交通省、名古屋市等からなる「名古屋市名城・柳原地区都市再生プロジェクト推進協議会」を設置し、地区整備の基本理念を検討している。

図表II-3-3-5　中央合同庁舎第7号館の建替えイメージ



2. 災害に強く、安心して暮らせる都市の形成

(1)基幹的広域防災拠点の整備

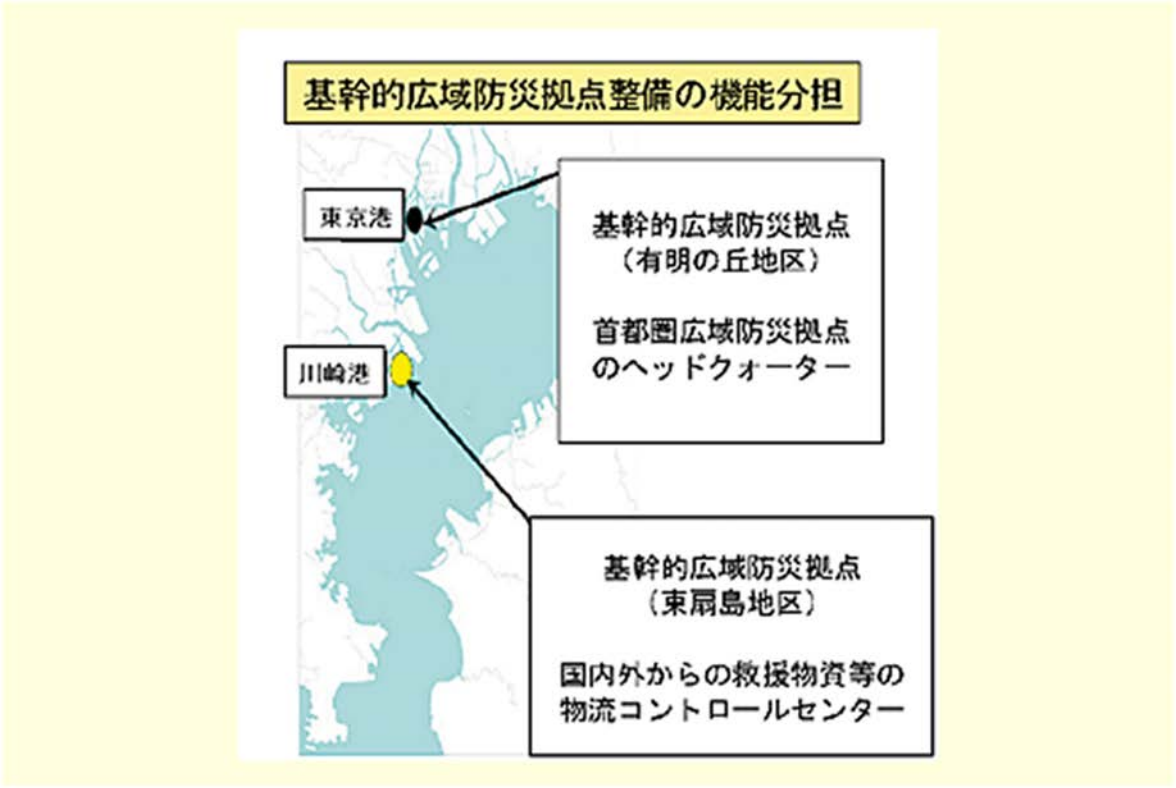
都府県境を超えた大都市圏の市街地において、大規模な地震等の甚大な被害が発生した際に、我が国の政治・経済諸機能を早急に回復するため、広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点等の防災拠点の形成及び陸・海・水・空の輸送機能の確保等による拠点間のネットワークの形成を関係機関と連携して進めている。

都市再生プロジェクト第一次決定においては、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、首都圏広域防災拠点整備協議会の決定を受けて、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基幹的広域防災拠点の整備を行っている。また、緊急時の物資輸送確保のため、地方公共団体と協力し、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、平成15年6月、「京阪神都市圏広域防災拠点整備基本構想」をとりまとめ、公表した。

図表II-3-3-6　首都圏の基幹的広域防災拠点



(2)密集市街地の緊急整備

防災上、居住環境上の課題を抱えている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。

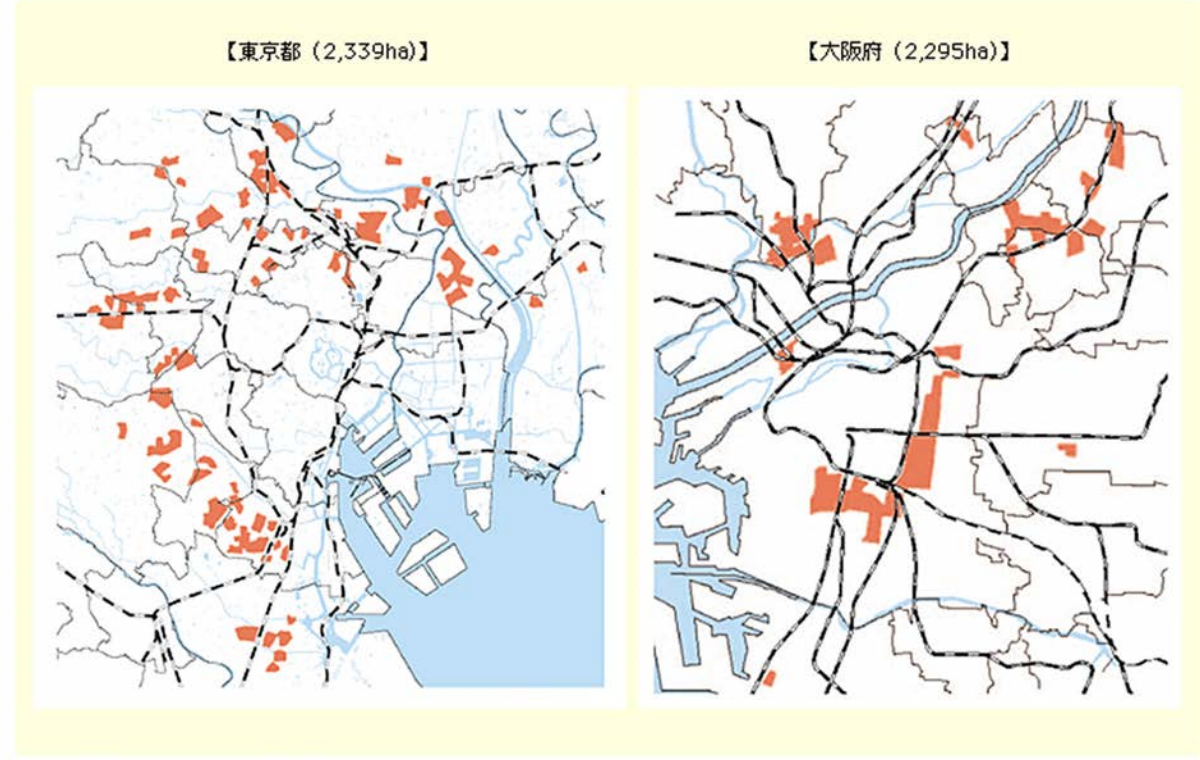
都市再生プロジェクト第三次決定においては、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保することとされている。また、第八期住宅建設五箇年計画においても、「緊急に改善すべき密集住宅市街地の基準」が規定され、その速やかな解消に努める旨位置付けられている。

平成15年7月には、国土交通省において「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地(重点密集市街地)」(全国約8,000ha、東京2,339ha、大阪2,295ha)を公表するとともに、社会資本整備重点計画において、平成19年度までに重点密集市街地全国約8,000haのうち3割について最低限の安全性を確保することが、重点目標の一つとして位置付けられた。

また、「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」について、密集市街地整備の一層の推進を図るため、1)防災機能を向上させるための特定防災街区整備地区制度の創設、2)老朽建築物を防災性能を備えた建築物に更新するとともに、道路、公園等の公共施設の整備を行う防災街区整備事業の創設、3)道路、公園等の防災公共施設等の整備促進のための施行予定者制度の創設等の改正が行われ、平成15年12月に施行された。

このような状況を踏まえ、地震時に避難地・避難路となる公園、道路等の公共施設の整備と、防災街区整備事業、密集市街地整備促進事業等による老朽建築物の除却とあわせた耐火建築物等への共同建替え等により密集市街地の防災性の向上と居住環境の整備を推進している。

図表II-3-3-7　「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」の分布状況(東京都、大阪府)



図表II-3-3-8　密集市街地対策に関わる事業

事業名	概要	平成15年度 各事業の代表地区、事業実施地区数
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	生野区南部地区（大阪市生野区）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公共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35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

Excel形式のファイルはこちら

3. 良好な都市環境の構築

(1)ゴミゼロ型都市への再構築

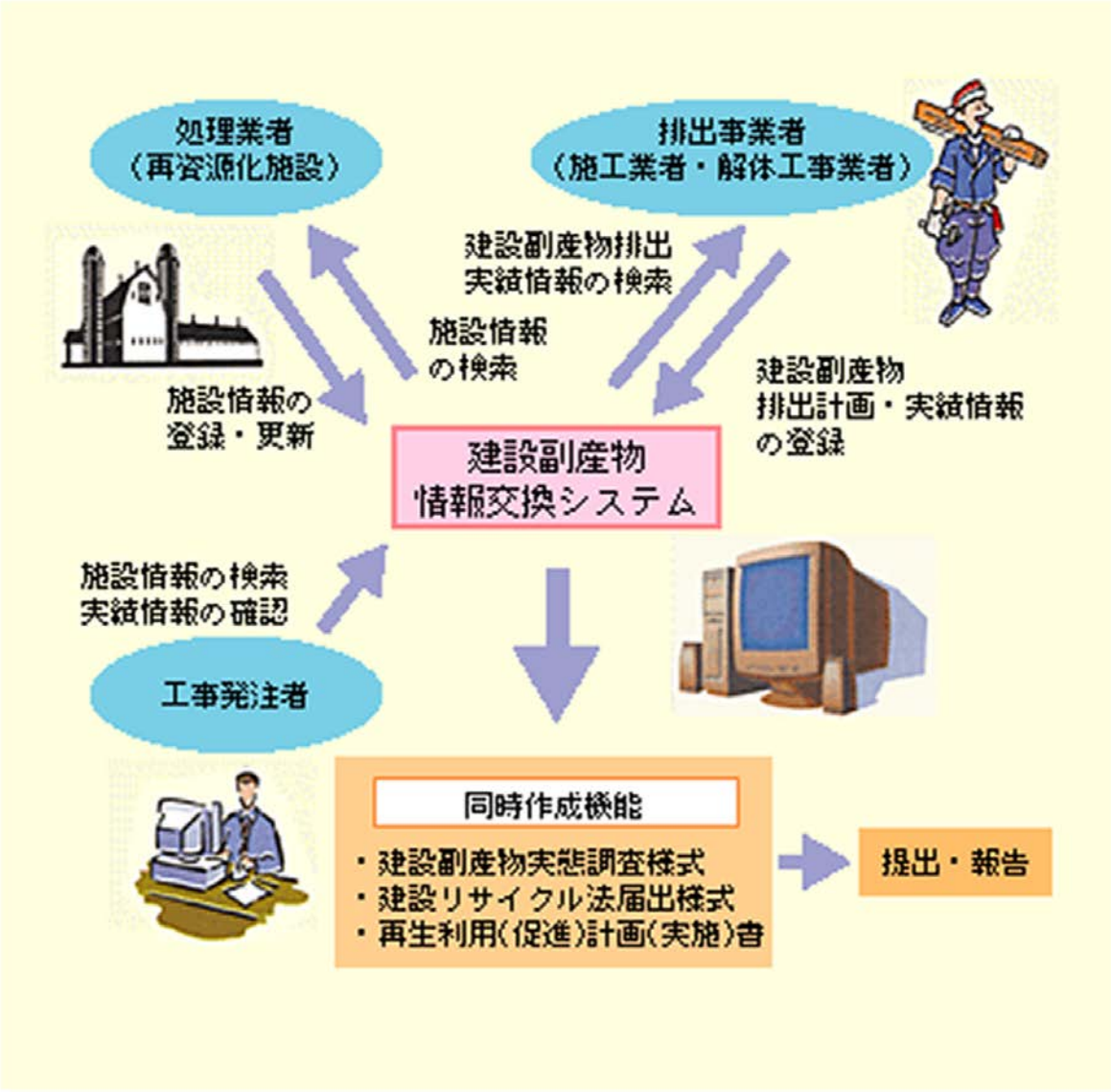
都市再生プロジェクト第一次決定においては、大都市圏において、廃棄物の発生抑制、資源としての再使用、再利用を進め、資源循環の「環」を形成することにより、ゴミゼロ型都市への再構築を行うこととしている。これを受け設置された首都圏ゴミゼロ型都市推進協議会では、平成14年4月に「東京圏におけるゴミゼロ型都市への再構築に向けて」を取りまとめ、15年7月に第1回目のフォローアップ(追跡調査)を実施した。また、京阪神圏ゴミゼロ型都市推進協議会では、15年3月に「京阪神圏におけるゴミゼロ型都市への再構築に向けて」を取りまとめた。国土交通分野においては、特に大量に排出されている建設廃棄物について、排出抑制・リサイ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伴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(注)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・量等に関する即時の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ている。

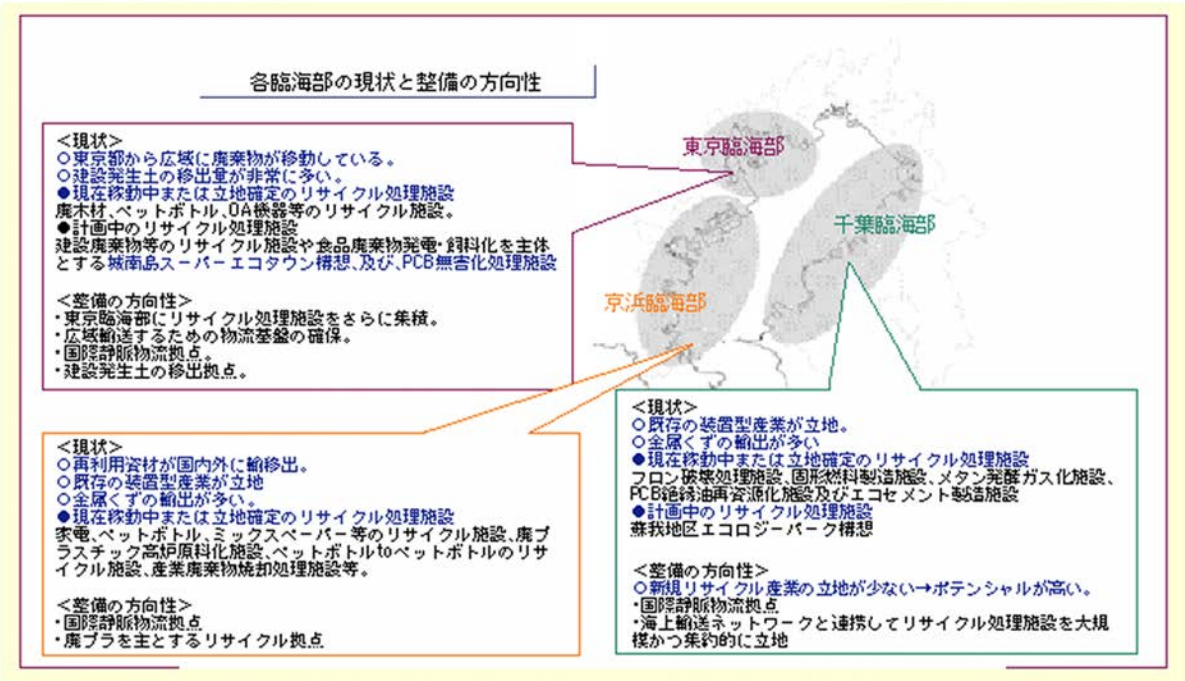
廃棄物の輸送については、従来、少量・短距離輸送が主流であったが、今後、リサイクル対象品目の増加等によるリサイクルの進展等により、輸送の大量化・中長距離化が進むものと予想される。一方、廃棄物は重量に比べかさばるものがあり、一般的に運賃負担力が弱いこともあって、リサイクルの進展に伴う輸送の拡大により大量の自動車輸送が生じることも予想される。特に大都市圏においては、既に、交通公害、交通渋滞が極めて深刻な状況になっているだけに、大気汚染防止や地球温暖化防止、交通の円滑化の観点等も踏まえて、環境負荷・交通負荷の小さい物流体系を構築していくことが必要である。このため、平成15年度は、京阪神圏における鉄道・海運及びトラック共同輸送などを活用した環境負荷低減型静脈物流システムのあり方及びその実現のための政策の具体化について検討を行っている。

特に、港湾や海運の活用については、「首都圏港湾を中心としたゴミゼロ型都市形成のための静脈物流検討調査」を実施し、各臨海部の現状と整備の方向性や東京湾内港湾における静脈物流拠点形成方策の検討を行った。

図表II-3-3-9　建設副産物情報交換システムの概要



図表II-3-3-10　東京湾における各臨海部の現状と整備の方向性



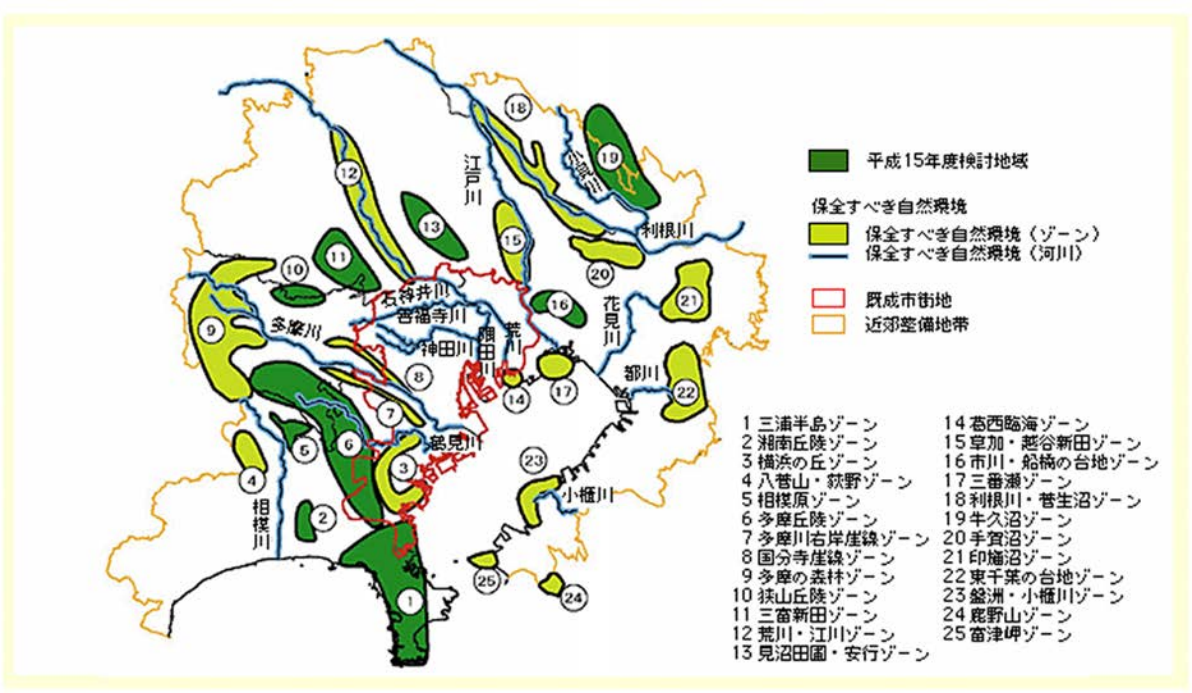
(注)建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律

(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・創出

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」では、首都圏における自然環境を総点検し、25箇所のゾーン及び13河川を「保全すべき自然環境」と位置付けるとともに、自然環境が有する多面的な機能に着目して設定した基本目標を実現するための「首都圏の水と緑のネットワーク」の検討を行っている。

図表II-3-3-11　首都圏の保全すべき自然環境



平成15年度には、この保全すべき自然環境のうち、前年度より継続して検討する4地域に新たに5つの地域を加えた9地域について、関係する国の機関や都県市、NPO等で構成される作業部会を開催し、地域における自然環境の保全・再生・創出における課題、水と緑のネットワーク形成に向けた地域レベルでの取組み、行政と市民やNPO等との協働による具体的な取組み等について検討を行っている。

これらの検討を踏まえ、自然環境の保全・再生・創出を総合的に考慮した水と緑のネットワークを形成するための基本方針となる「首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン」を平成16年3月に取りまとめた。

今後は、これらの成果を活用し、近郊緑地保全区域の新たな指定や、行政と市民やNPO等の多様な主体との連携支援などに取り組むことで、広域的視点に基づく「首都圏の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形成

都市再生プロジェクト第三次決定の「臨海部における緑の拠点の形成」を受けて、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、港湾管理者等が連携して「臨海部の森づくり」を進めている。こうした臨海部の大規模緑地の整備は、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に加えて、

多くの市民が親しめる「海辺の里山」の創出が期待できる。そのためには、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、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、NPO等と行政との協働を促進している。

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・固定による地球温暖化の防止、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緑豊かな都市環境の実現を図るため、道路・河川・公園等の事業間連携により効率的・効果的に緑を生み出していく「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・緑地保全を総合的・計画的に推進することにより、緑とオープンスペースの確保を図っている。

(ア)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、都市環境の改善や生物多様性の確保等に資する公園緑地の整備を推進している。

(イ)都市緑化・緑地保全の総合的・計画的推進

市町村が策定する緑に関する総合的かつ基本的な計画である「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、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15年3月末までに、8箇所で活用されている。

4)河川の再生

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15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。

5)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。

平成15年度から、15年3月に取りまとめられた「東京湾再生のための行動計画」に基づき、陸域からの汚濁負荷削減方策として、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の整備、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、海域における環境改善対策として、干潟・藻場の再生・創造、汚泥の除去や底質の改善などを効果的に推進している。さらに、東京湾の環境把握を目的として、東京湾奥部に設置した観測装置や人工衛星を利用して赤潮・青潮の継続監視と発生の原因の推定を行い、この結果を含めた環境情報を市民に提供するなど、環境保全へ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。

平成15年7月には、新たに「大阪湾再生推進会議」を設置し、15年度末までに大阪湾の水質改善のための行動計画の策定を行う予定である。

6)水循環系再生構想の策定

「健全な水循環系構築に関する関係省庁連絡会議」では、神田川流域(東京都)及び寝屋川流域(大阪府)をモデル流域として、長期的な観点からの水循環系再生構想を平成15年6月にとりまとめた。

これらの構想では、流域の水循環に関わる水問題を総合的な視点から解決するため、水量、水質、水辺環境の観点から都市の水環境の現状と課題及びその背景となっている歴史的経緯等を分析した。そして、水循環系再生の際の基本理念と目標、これを達成するための施策として環境用水の確保、下水処理水の有効利用、浸透能の回復等を提案している。寝屋川流域では、この再生構想を受けて、関係府市が平成15年度から構想に提案された施策の具体化に着手している。

7)琵琶湖・淀川流域圏の再生

琵琶湖・淀川流域圏を健全な姿で次世代に継承することを目的として「歴史・文化を活かし自然と共生する流域圏・都市圏の再生」の実現を図るため、関係地方公共団体等からなる協議会において平成16年度内に琵琶湖・淀川再生のための構想について取りまとめを行い、流域全体で一体的・総合的に施策を推進することとしている。

(3)地方中枢都市における先進的で個性ある都市づくり

1)人と環境を重視した都心づくり　～札幌～

学識経験者、民間有識者等からなる「都心交通計画策定委員会」及び「緑を感じる街並み形成計画策定委員会」を受け、歩いて暮らせる豊かで快適な都心の創造に向け、札幌駅前通の地下歩行空間整備や創成川通の環境整備等を検討し、今後計画の策定を予定している。

2)緑美しい都市の実現　～仙台～

国土交通省、宮城県、仙台市等からなる「緑美しい杜の都推進協議会」において、公共交通機関の利用促進等、都心部の自動車交通量の削減とともに、緑を創出するための広幅員道路空間再構成の早期実現化に向け、交通需要管理施策、段階的な車線運用などについて検討中である。また平成15年11月に、車線数減少による交通への影響を検証する社会実験を実施した。

3)水の都の再生　～広島～

国土交通省、広島県、広島市等からなる「水の都ひろしま推進協議会」において、平成15年10月に、魅力的な水都文化の形成等を内容とする「水の都ひろしま」構想の実現化を促進するための実施計画である「水の都ひろしま」推進計画を策定した。

第4章　犯罪・テロに強い社会の実現

近年、我が国の治安の悪化は著しいものがあり、政府としても平成15年9月に「犯罪対策閣僚会議」を設置し、同年12月には「犯罪に強い社会の実現のための行動計画」を策定するなど、治安の回復に取り組んでいる。また、テロ事件や不審船等に対する危機管理機能の強化等の対応が求められている。

このため、国土交通省では、海上・港湾・航空における保安対策の強化、安全と効率化を両立した物流の実現、犯罪の生じにくい社会環境の整備等に取り組んでいるところである。

第1節　海上・港湾における保安対策の強化

1. SOLAS条約対応

平成14年12月、国連の専門機関の一つであるIMO(国際海事機関)において、海事保安の確保に関して、SOLAS条約(海上人命安全条約)附属書の改正が行われ、16年7月に発効することとなっている。この条約の主な内容は、船舶・港湾施設に対して保安計画の策定や保安職員の配置等を義務付け、基準に適合しない入港船舶に対しては、従来からのPSC(注)で行っている航行停止等の措置に加え、急迫した脅威があり、他に適当な手段がない場合には、入港禁止、港湾外退去等の措置を講ずることができるというものである。条約発効日に向けて、我が国国内の体制整備について関係者間で準備を進めており、国内法化のための法律案を第159回通常国会へ提出したところである。

(注)Port State Control：海上における人命の安全の確保及び海洋環境の保全等を目的にした寄港国における外国船舶への監督をいう。

2. 不審船・工作船事案・テロ事案対処のための海上保安体制の強化

平成13年12月の九州南西海域における工作船事件の発生により、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、関係省庁と連携しつつ、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、これまでの不審船・工作船事案を踏まえ、海上保安官の安全を確保しつつ、より一層的確な不審船対策がとれるよう、法的枠組みの強化として、平成13年11月に、立入検査を目的として不審船を停船させるために行う射撃について、人に危害を与えたとしても違法性が阻却されるよう海上保安庁法の改正を行うとともに、装備面の取組みとして、巡視船艇の防弾化や、より遠距離から確実に不審船に対応できる武器の整備、荒天下でも迅速に展開できる高速大型巡視船の整備等の充実強化を図っている。また、運用面についても、防衛庁との間で共同対処マニュアルを作成し、早い段階からの情報共有や、自衛隊との間で不審船対処に係る共同訓練を実施している。

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。また、特に原子力発電所においては、警察と現場において毎日情報交換を行うとともに事案発生時に的確に対応できるよう合同訓練を実施している。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る、テロにも備えたしょう戒を実施し、我が国関係船舶の安全確保を図っている。

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図っている。また、不審物・不審者発見のための船舶・港湾施設における巡回、不審物発見に係る旅客への協力要請放送、旅客船乗船者の出入りチェック、緊急情報伝達体制の確保等の海事関係者による自主警備策を点検・強化している。

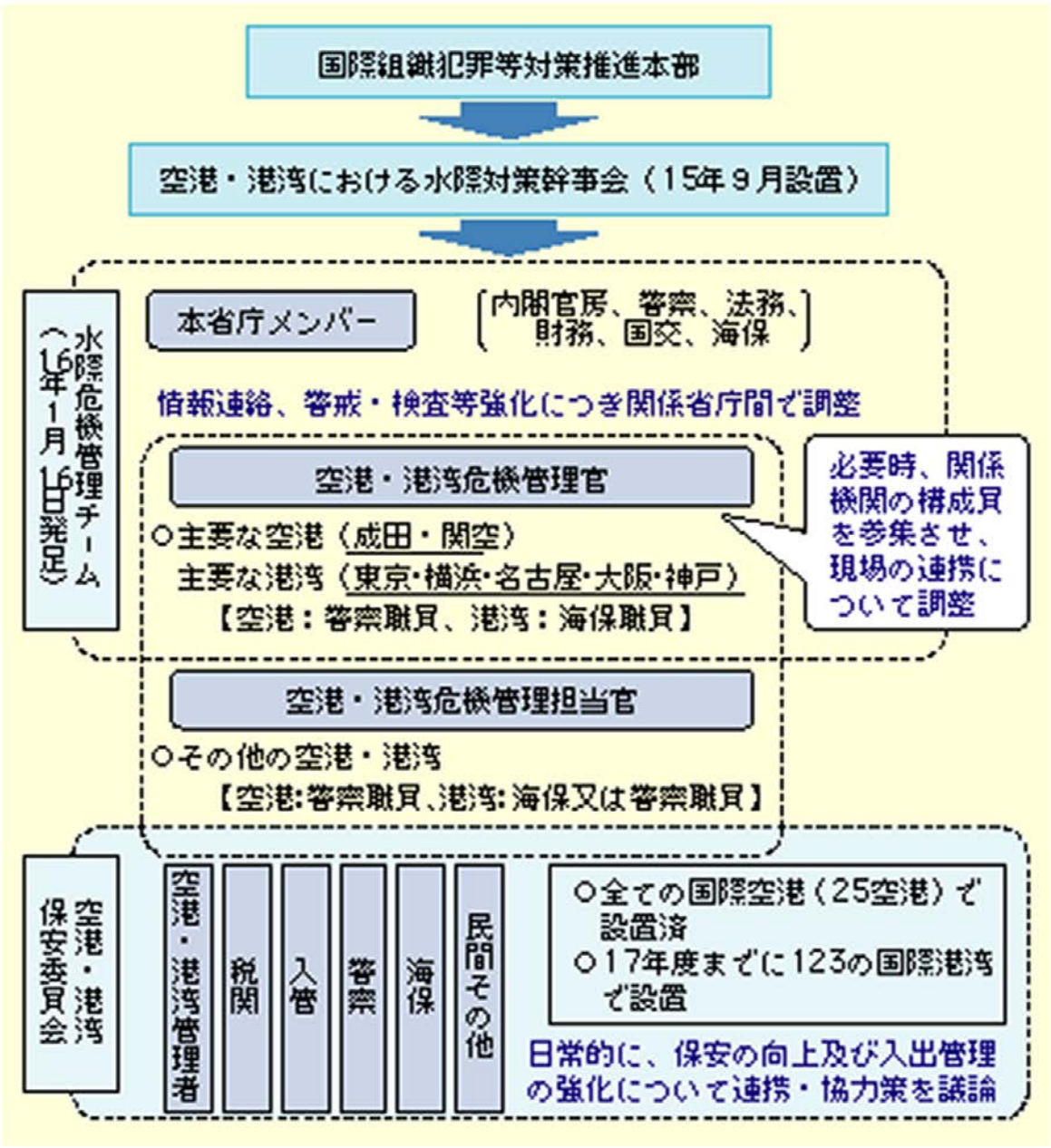
3. 港湾における水際対策・危機管理体制の強化

国際テロを始めとする国際組織犯罪を未然に防止するためには、ヒト・モノが出入りする我が国の「国境」である国際港湾における適切な「水際対策・危機管理体制」が特に重要である。国際港湾においては、施設管理者、警察、海保、入管、税関、国土交通省等の行政機関及び民間事業者など多様な主体が関わっており、全体としての保安の向上のためにはこれらの関係者の連携強化が必要である。

このような状況を踏まえ、政府においても、内閣官房を中心に関係省庁が連携して水際対策を強化する方針を打ち出し、平成15年12月に「空港・港湾における水際対策幹事会」において、「水際危機管理チーム」の設置、「空港・港湾危機管理官・担当官」の配置、「空港・港湾保安委員会」の設置・活用が決定され、その後、関係者により順次実施に移されている。

国土交通省は、輸送機関の安全確保、港湾の管理、海上の治安確保といった業務を所管しており、水際対策・危機管理体制に積極的に取り組むこととしている。

図表II-4-1-1　空港・港湾における水際対策・危機管理体制の強化


国際組織犯罪等対策推進本部
空港・港湾における水際対策幹事会（15年９月設置）
水際危機管理チーム（16年1月16日発足）
本省庁メンバー
（内閣官房、警察、法務、財務、国交、海保）
情報連絡、警戒・検査等強化につき関係省庁間で調整
空港・港湾危機管理官
○主要な空港（成田・関空）
主要な港湾（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸）
【空港：警察職員、港湾：海保職員】
必要時、関係機関の構成員を参集させ、現場の連携について調整
空港・港湾危機管理担当官
○その他の空港・港湾
【空港:警察職員、港湾:海保又は警察職員】
空港・港湾保安委員会
空港・港湾管理者
税関
入管
警察
海保
民間その他
○全ての国際空港（25空港）で設置済
○17年度までに123の国際港湾で設置
日常的に、保安の向上及び入出管理の強化について連携・協力策を議論

4. 総合的海上犯罪対策の推進

近年の治安悪化の背景の一つとして、不法滞在外国人等の不良外国人や覚せい剤等の薬物の流入があり、これらの多くは海上を経由して流入している実態がある。また、密漁や海上環境事犯の多発により、食生活等を含めた国民の生活環境が脅かされている状況にある。

海上保安庁では、これまで、こうした海を経由した海外からの犯罪の流入阻止及び密漁や海上環境事犯といった国民の生活に密着した国内事犯の取締りに全力で取り組んできたところであるが、限られた勢力を有効活用し、海上における犯罪の流入や発生を根絶するとともに、引き続き海上の治安を維持するべく、総合的な海上犯罪対処能力の底上げを図りつつ「総合的海上犯罪対策」を引き続き推進していくこととしている。

(1)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・銃器の不正取引や、来日外国人による強盗やピッキング用具を使用した侵入盗の多発は、国際犯罪組織が関与する密輸・密航事犯がその一因となっていると考えられており、悪質・巧妙化する薬物・銃器の密輸入事犯及び集団密航事犯を水際で阻止し、治安を回復するため、国際組織犯罪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、政府内に、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、関係機関が連携し、薬物・銃器の密輸、密航事犯の組織犯罪に対する対策を強化している。特に、薬物乱用対策推進本部では、海路による薬物密輸の増加を踏まえ、15年7月、中国・北朝鮮ルート等海路による密輸入への対応の強化を盛り込んだ「薬物乱用防止新五か年戦略」を策定した。

薬物・銃器の密輸、密航事犯は、水際での取締りが効果的であることから、海上保安庁では、犯罪情報の収集・分析の推進、監視能力等を向上させた巡視船艇、航空機による監視取締りを実施するとともに、警察、税関等の関係取締機関との情報交換、入港船舶に対する合同立入検査を行っている。さらに、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、情報交換、定期協議の開催等を積極的に実施し、効果的な密輸・密航対策を講じている。

また、各管区海上保安本部に国際刑事課または国際犯罪対策室を設置するとともに、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、情報収集・分析体制及び機動的かつ広域的な捜査体制を強化しており、さらに、中国、北朝鮮、東南アジア諸国等からの直航船をはじめとする外国船舶への立入検査、監視を強化するため、これらの要員を整備しているところである。

(2)悪質密漁事犯の根絶

暴力団対策法の施行(平成4年)により、資金源確保に窮した暴力団は、沿岸部の密漁に着目し、全国各地で密漁事犯が増加傾向にある。組織化や供用船舶の高性能化により、悪質・巧妙化の様相を呈する最近の密漁事犯は、水産資源の枯渇による食生活への影響という問題にとどまらず、暴力団への資金供給や犯罪組織への少年の関与につながるほか、密漁関係者の暗躍等により地域の治安の悪化を招く等、国民の安寧な生活に対する脅威となっている。そのため、これらの犯罪組織の撲滅と事犯の根絶は焦眉の急であり、関係機関や地域住民等との連携協力、監視取締り実施時の追跡や情報収集を推進している。

また、外国漁船による我が国領海及び排他的経済水域における違法操業は、我が国がその貴重な水産資源を枯渇から守るため、主権又は主権的権利の行使として設定した漁業秩序を著しく乱す行為であることから、断固とした取締りを行う必要がある。しかしながら、違法操業を行う外国漁船が、高速・高性能化しており、時に他国領海内に逃げ込まれ、逃走を許してしまう状況であることから、関係国当局機関との情報交換、通報等に係る連携を強化するとともに、巡視船艇及び搭載する捕捉資器材等取締装備の充実整備等を行っている。

(3)悪質・潜在海上環境事犯の根絶

近年は、国際条約の改正を受けて汚水の海洋への排出が厳しく規制されるなど、海洋環境保全をめぐる動きは非常に活発となってきている反面、廃棄物等の陸上処理場がひっ迫していることや、汚水等を適正に処理するための費用負担を逃れようとする者が跡を絶たないことから、海域への廃棄物不法投棄、汚水の不法排出等の海上環境事犯は続発している。一方で、犯行手口の悪質・巧妙化、潜在化に加え、現場の取締勢力も業務ニーズの多様化等により、その運用がひっ迫しつつあることから、近年検挙件数は減少傾向が続いていた。海上環境事犯は、景観の悪化、廃棄物や汚水中の有害物質による水質の汚染、水産資源への悪影響等を通じ、国民の健康かつ安全な生活に対する脅威となっているが、環境にかかる規制が強化されてきている中、今後さらに増加していくことが予想される。

このため、なお一層関係機関等と連携協力して悪質事業者等に係る情報共有体制を構築するとともに、監視体制の見直し・強化、情報収集・分析能力の強化、犯罪鑑識体制の整備を行うことで犯罪取締体制を効率化・強化し、国民の生活環境悪化の防止に万全を期すこととしている。

＜海岸に投棄された廃棄物＞



＜臨海工場の排水を調査する海上保安官＞



5. 各国との連携による危機管理・安全保障対策

(1)海賊対策

世界における海賊事件の発生件数は、近年増加傾向にあり、特に東南アジア周辺海域での発生が目立っている。また、海賊の凶悪化・組織化も問題となっており、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業界にとって深刻な脅威となっている。このような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、15年3月には、海上保安庁の積極的支援により、アジアの16ヶ国・地域の海上警備機関及びIMO(国際海事機関)、IMB(国際海事局)が参加する海賊対策専門家会合がフィリピンで開催された。本会合において新たに、乗船研修の実施、多国間連携訓練の実施等が合意され、15年7月、マレーシアにおいて、海上警備機関職員を対象とした乗船研修を初めて実施した。このほか、継続して実施している東南アジア周辺海域国への巡視船等の派遣による海賊対策連携訓練、公海上のしょう戒活動を行った。また、マレーシア及びインドネシア沿岸警備隊の創設のための各種協力、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などを実施し、各国との連携・協力に努めている。さらに、15年12月に東京で開催された「日・ASEAN海事セキュリティ・海賊セミナー」においても、日本及びASEAN各国の海事政策当局間等で海賊対策について協議し、今後推進すべき施策の検討等を行っている。

さらに、日本関係船舶における効果的な自主警備対策の推進、沿岸国の緊急通報先の周知、緊急情報伝達体制の整備を図っているほか、関係省庁及び民間関係者からなる連絡会議の開催を通じ、我が国全体としての取組みを一体的に推進している。

図表II-4-1-2　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発生地点(1994年～2002年)



図表II-4-1-3　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	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）	2002年（平成14年）
東アジア	109 (12)	100 (14)	173 (28)	257 (22)	178 (4)	175 (12)
インド洋	41 (1)	25 (1)	51 (6)	109 (5)	86 (3)	66 (0)
アフリカ	41 (2)	41 (4)	52 (1)	62 (0)	80 (0)	70 (2)
中南米	45 (0)	38 (0)	29 (1)	41 (3)	23 (3)	67 (1)
その他	16 (3)	6 (0)	4 (3)	2 (1)	3 (0)	5 (1)
合計	252 (18)	210 (19)	309 (39)	471 (31)	370 (10)	383 (16)

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）	73	176	3	74	133	3	114	191	4	165	292	14	147	222	1	102	277	4
日本関係船舶	5	13	0	6	11	2	6	32	1	5	26	0	0	10	0	0	16	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（日本籍の外航船舶及び日本の船社の運航する外国船舶）の件数（国土交通省の調査による。）

Excel形式のファイルはこちら

(2)拡散安全保障イニシアティブ(PSI)の推進

近年、世界各地で組織的なテロ活動が続発し、最近では、核・化学・生物兵器といった大量破壊兵器、その運搬手段及びその関連物資がテロリストの手に渡る危険性が強く懸念され、国際社会の平和と安定に対する深刻な脅威となっている。

そこで、平成15年5月我が国を含む11カ国(注)が参加して、大量破壊兵器等の拡散防止のため参加国が共同してとりうる措置を検討する「拡散安全保障イニシアティブ」(Proliferation Security Initiative：PSI)が始められた。同年9月にはPSIの基本原則である「阻止原則宣言」がまとめられ、今後、参加国が単独で又は連携して、国内権限、国際法及び国際的な枠組みの下での義務に合致する範囲内で、拡散阻止のための行動をとることとなった。最近では、同宣言の内容を支持し、PSIの活動に参加する国が増えつつある。

海上保安庁は、関係省庁とともに、阻止原則宣言の具体化のための議論に貢献するとともに、平成15年9月には豪、珊瑚海沖における豪主催の海上阻止訓練に参加、その後の西・仏主催の海上阻止訓練にもオブザーバー参加(陪席参加)した。今後とも、我が国の政府方針に従い、大量破壊兵器等の拡散阻止に積極的に取り組んでいくこととしている。

＜平成15年9月の豪州沖での海上合同阻止訓練「Pacific Protector '03」においてヘリコプターから容疑船に降下する特殊部隊＞



(注)オーストラリア、フランス、イタリア、ドイツ、日本、オランダ、ポーランド、ポルトガル、スペイン、英国、米国

第2節　航空保安対策の強化

(1)米国同時多発テロ発生(平成13年9月)後講じている措置

航空会社等による空港警戒態勢を最も厳しいフェーズE＝非常態勢に強化するとともに、空港管理者に対して空港警備の徹底を指示し、対イラク軍事行動、アルカイダをはじめとする国際テロ組織によるテロの脅威情報を踏まえ、現在もこの体制を維持している。また、ハイジャック、航空機を利用したテロの未然防止対策として、航空機内への持込み禁止品の範囲を拡大し、従来の銃砲刀剣類等に加え、小型のナイフ、はさみといった凶器の持ち込みを法令上禁止するとともに、保安検査機器の追加配備、受託手荷物検査の全数検査等保安対策の強化を実施している。さらに、操縦室への侵入を防止するため国際標準に基づき、強化型操縦室扉を装備するよう義務付けるとともに、万一の事態が発生した場合に備え、飛行中の旅客機を迅速・的確に最寄り空港に着陸させるためのマニュアルを作成し、訓練を実施している。

また、前述の国際港湾における水際対策・危機管理体制の強化とあわせて、全ての国際空港(25空港)において「空港危機管理官・担当官」を配置するとともに、既存の「空港保安委員会」を活用し、水際対策・危機管理に取り組むこととしている。

(2)国際的な連携・協力のリード

航空の国際性にかんがみると、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月に決議された。

一方、技術協力では、毎年途上国の航空保安関係者を集めて航空保安セミナーを実施し、我が国の航空保安を紹介する等、各国の航空保安対策の改善に貢献している。

(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)を発出した。また、航空機使用事業者等に対して、他人を搭乗させる際に、接触検査等により危険物の持ち込みを防止するよう指示するとともに、機体、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。

第3節　陸上交通機関・重要施設等に対するテロ防止対策

(1)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、大規模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、終業後の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、テロ防止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(外国来貨物を含む)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、テロ防止対策の実施状況の随時点検について指示している。

(2)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。

第4節　物流におけるセキュリティと効率化の両立

米国同時多発テロ以降、先進諸外国や国際機関において、犯罪やテロに強い国際社会の実現に向けた取組みが進められているが、世界経済の発展に欠かすことのできない国際物流においても積極的な取組みが行われている。特に、現在の国際物流の主役を担うコンテナ貨物については、輸出入検査を行う際、中身を直接確認できる数量に限りがあることから、犯罪やテロに使用されるような危険物や麻薬等の違法な貨物が一般貨物に紛れて運搬される危険性が指摘されている。

このような状況の下、先進諸外国や国際機関では、コンテナ貨物を中心とした国際物流のセキュリティ(注1)強化のため、様々な検討及び措置が行われている。

米国においては、1)同国向けコンテナ貨物輸出が多い貿易相手国との税関職員相互派遣(CSI)(注2)、2)国土安全保障省が示す貨物輸送安全強化基準遵守について、適切な取組みを行う事業者に対する利便性向上(C-TPAT)、3)物流セキュリティに関する実証実験支援制度(OSC)等の取組みを行っており、また、国際海事機構(IMO)においてFAL条約(注3)の改正が検討されている。

このような動向を踏まえ、物流セキュリティの強化と物流効率化の両立を目標として、平成16年度においては、民間の潜在力を最大限に引き出すための制度改革、規制改革等の施策と予算の組合せによる「政策群」という手法を活用し、関係省庁と密接な連携を図りながら、FAL条約による国際標準を考慮した港湾関連手続の簡素化やワンストップサービスの一層の推進、及び効果的に物流セキュリティを強化するための施策を推進することとしている。

(注)1　貨物の流れに関する不正行為を防止するための措置全般

2　我が国においては、平成15年3月より横浜港に米国税関職員が配置され、試験的に実施中であり、今後、東京港、名古屋港、神戸港等に拡大が予定されている。

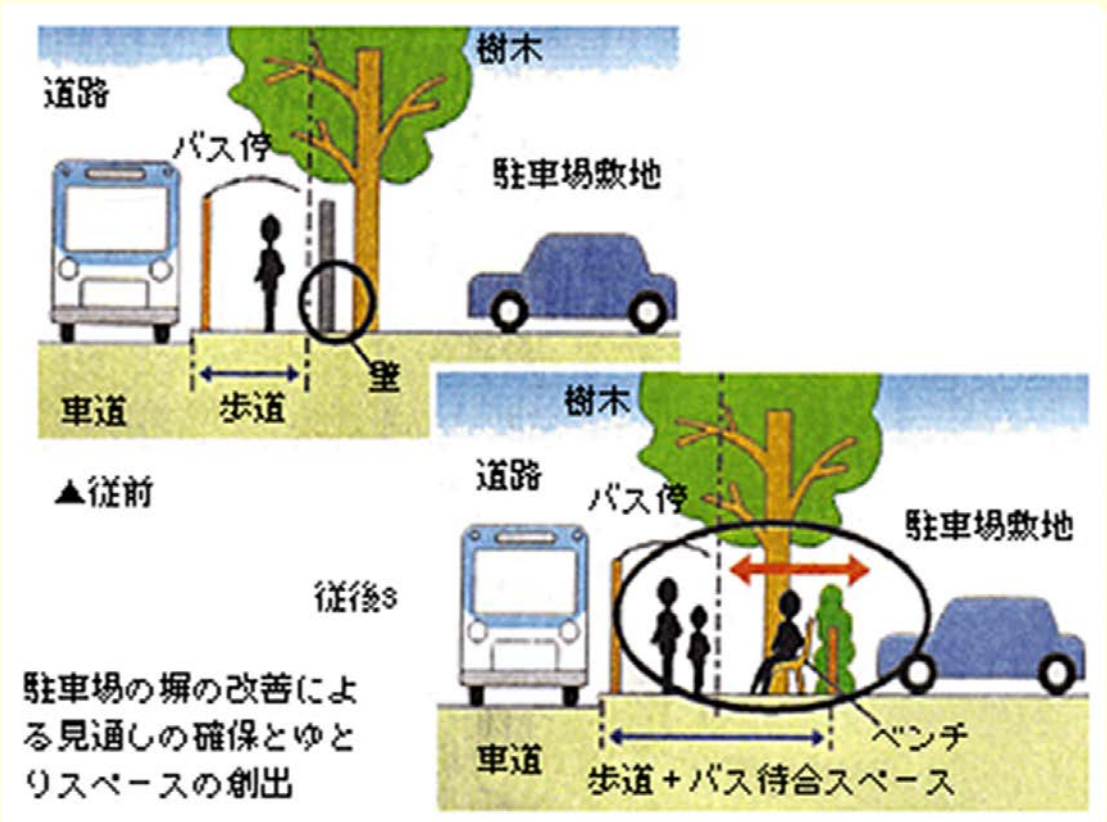
3　船舶の入出港に付随する手続き等の国際標準を定めることで、国際海運に関する手続きの簡素化・迅速化を図ることを目的とする条約

第5節　犯罪の生じにくい社会環境の整備

1. 犯罪の発生しにくい道路、公園、駐車場等の整備・管理

内閣官房都市再生本部事務局、警察庁、文部科学省、国土交通省からなる「防犯まちづくり関係省庁協議会」にて取りまとめられた「防犯まちづくりにおける公共施設等の整備・管理に係る留意事項」(平成15年7月)の着実な実施を図ることによって、照度や見通しの確保など防犯に配慮した犯罪の発生しにくい道路や公園、駐車場等の公共施設等の整備・管理の普及を促進している。

図表II-4-5-1　沿道ブロック塀の改善による見通しの確保



2. 防犯に配慮した住宅の普及

警察庁との連携によりとりまとめた「共同住宅に係る防犯上の留意事項」や「防犯に配慮した共同住宅に係る設計指針」など、住宅の防犯対策に関する情報提供を行うとともに、警察庁との共催により、経済産業省、建物部品関連の民間団体からなる「防犯性能の高い建物部品の開発・普及に関する官民合同会議」を開催し、建物部品に関する防犯上の配慮事項及び当該配慮事項を踏まえた防犯性能の高い建物部品の開発・普及の方策の検討を行っている。

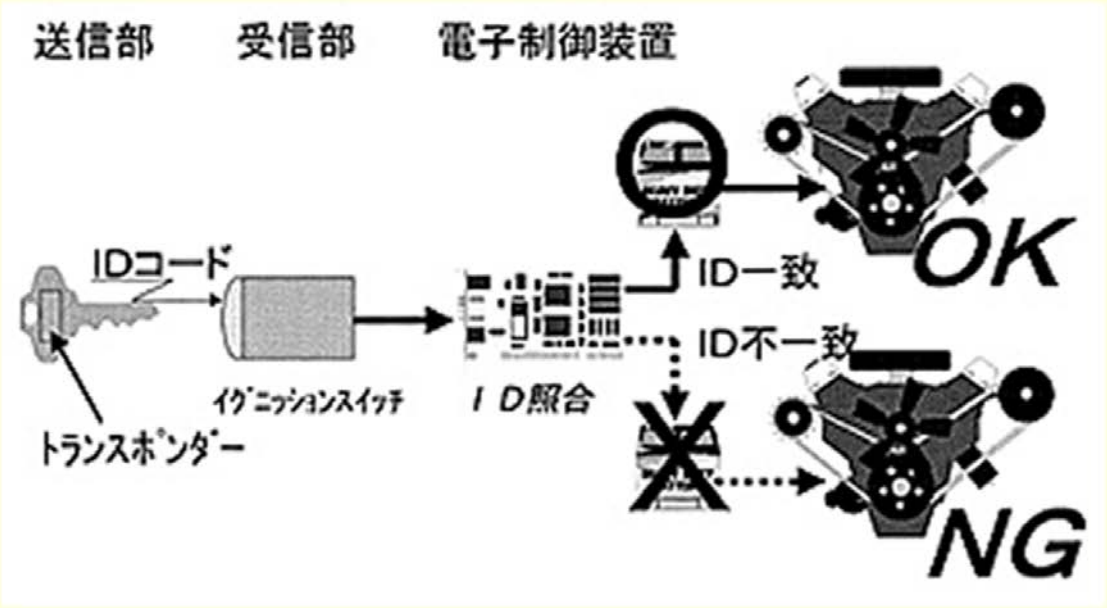
3. 自動車における犯罪防止対策

近年著しく増加している自動車盗難の防止対策について、国土交通省は、関係4省庁と民間16団体からなる「自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチーム」に参画し、以下の施策を進めている。

1)イモビライザー等盗難防止装置の普及促進と構造基準の策定

国土交通省では、関係省庁及び関係団体と連携して、現在、盗難防止に最も有効とされるイモビライザーについて、普及促進策を講じている。さらに、国土交通省では、イモビライザー等盗難防止装置の適切な普及を図るため、平成15年7月に道路運送車両の保安基準を改定し、これらの装置の構造基準を策定した。

図表II-4-5-2　イモビライザーシステムの仕組み



2)登録事項等証明書の交付等に当たっての厳格な運用

運輸支局等においては、自動車の所有者、使用の本拠の位置等を記載した登録事項等証明書の交付に当たって、運転免許証の提示等による本人確認を平成13年12月から実施している。

3)盗難自動車情報に係る警察との連携

平成13年11月から、登録自動車を盗まれた所有者又は使用者が、運輸支局等に、警察より告知された盗難届出受理番号等を明示して申し出た場合には、自動車登録検査業務電子情報処理システムにその旨を記録して、登録事項を不正に変更しようとする登録申請があった場合等には警察への通報を行ってきた。さらに、所有者又は使用

者の運輸支局等への申出なしに上記が可能となるよう警察庁から国土交通省への盗難自動車の情報提供について検討を行っている。

4)不正輸出の防止

平成14年7月に道路運送車両法を改正し、盗難自動車の輸出防止に資するよう抹消登録制度を整備するとともに、税関に対して自動車登録情報を提供している。

5)ナンバープレートの盗難及び不正利用の防止

ナンバープレートの盗難及び不正利用の防止のため、ナンバープレートに取り付ける封印について、平成15年5月から抜き取り荷重を大きくするとともに、さらに改良を進めている。

4．サイバーテロ対策

政府は、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、サイバーテロ対策を進めている。国土交通省としては、「情報化政策委員会」の中に「情報セキュリティ対策部会」を設置し、省内横断的な対応を図るとともに、重要インフラ分野である鉄道・航空分野については、同部会に官民関係者が参画する「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。

第5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、少子・高齢化への対応、レクリエーション活動の推進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

我が国の住宅事情を見ると、量的には充実しているが、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ない状況にある。

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、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、様々な施策に取り組んでいるところである。

また、平成15年9月には、社会資本整備審議会住宅宅地分科会において、「新たな住宅政策のあり方について」(建議)がとりまとめられたところであり、ここでは、新たな住宅政策の基本理念として、1)公的直接供給重視・フロー重視から市場重視・ストック重視へ、2)市場重視の政策に不可欠な消費者政策の確立と住宅セーフティネットの再構築、3)少子高齢化、環境問題等に応える居住環境の形成、4)街なか居住、マルチハビテーション(注)など都市・地域政策と一体となった政策へ、の4つが掲げられている。今後の住宅政策の展開にあたっては、この建議の方向性を十分尊重して取り組んでいく。

(注)マルチハビテーション:平日は都心部で、週末等は郊外部や地方部で暮らすような、両方の魅力を享受できるライフスタイル

(1)既存ストックの有効活用

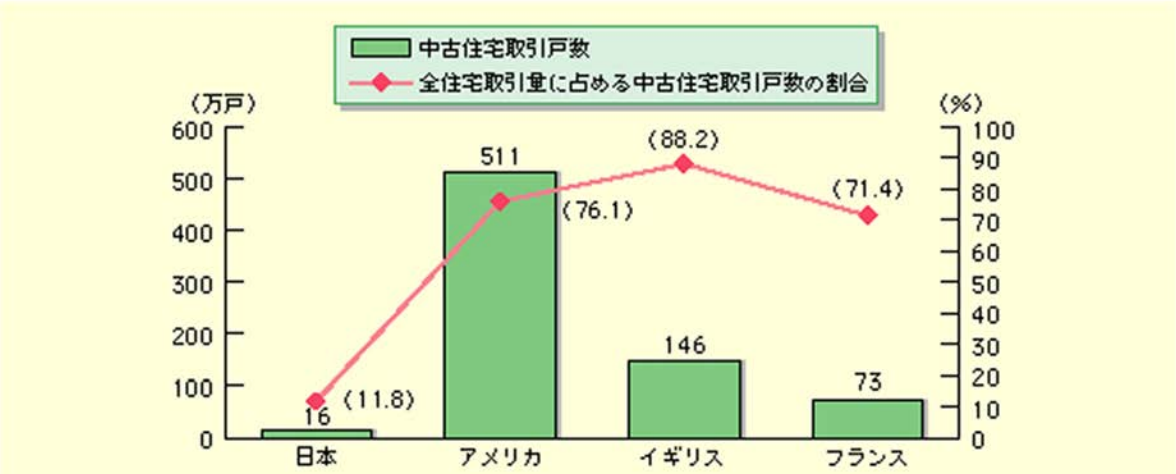
1)住宅市場整備行動計画(アクションプログラム)の施策の推進

国民のニーズの多様化・高度化に伴い、ライフステージに応じた住替え、買換え、リフォームを通じて、消費者が既存住宅ストックを安心して活用し得るような市場を整備する必要がある。このために、民間と国及び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)を平成13年8月に策定し、引き続き各施策を推進している。

2)中古住宅市場流通のための環境整備

我が国の中古住宅市場の現状は、全住宅取引量に占める中古住宅取引量の割合で見ると、米国等と比較して低い水準にある。このため、中古住宅の「質」及び「価格」の両面の透明性を確保し、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や瑕疵保証制度の普及促進、不動産市況情報の提供促進、中古住宅の質を考慮した価格査定システムの普及促進等の施策を推進している。

図表II-5-1-1　中古住宅取引戸数の国際比較



(注) 1　全住宅取引量とは、新築住宅着工戸数と中古住宅取引戸数とを合わせた戸数をいう。
2　新築住宅着工戸数は、日本は2001年度、アメリカ及びイギリスは2001年、フランスは2002年の値を使用
3　中古住宅取引戸数は、日本は1997年、アメリカ及びイギリスは2001年、フランスは1999年の値を使用
資料) 日本：国土交通省「平成13年度住宅着工統計」、総務省「平成10年住宅・土地統計調査」
アメリカ：「Statistical Abstract of the U.S. 2001」
イギリス：「Housing Statistics 2002」
フランス：公共事業・交通・住宅・海事省ホームページ (http://www.equipement.gouv.fr/)
より作成

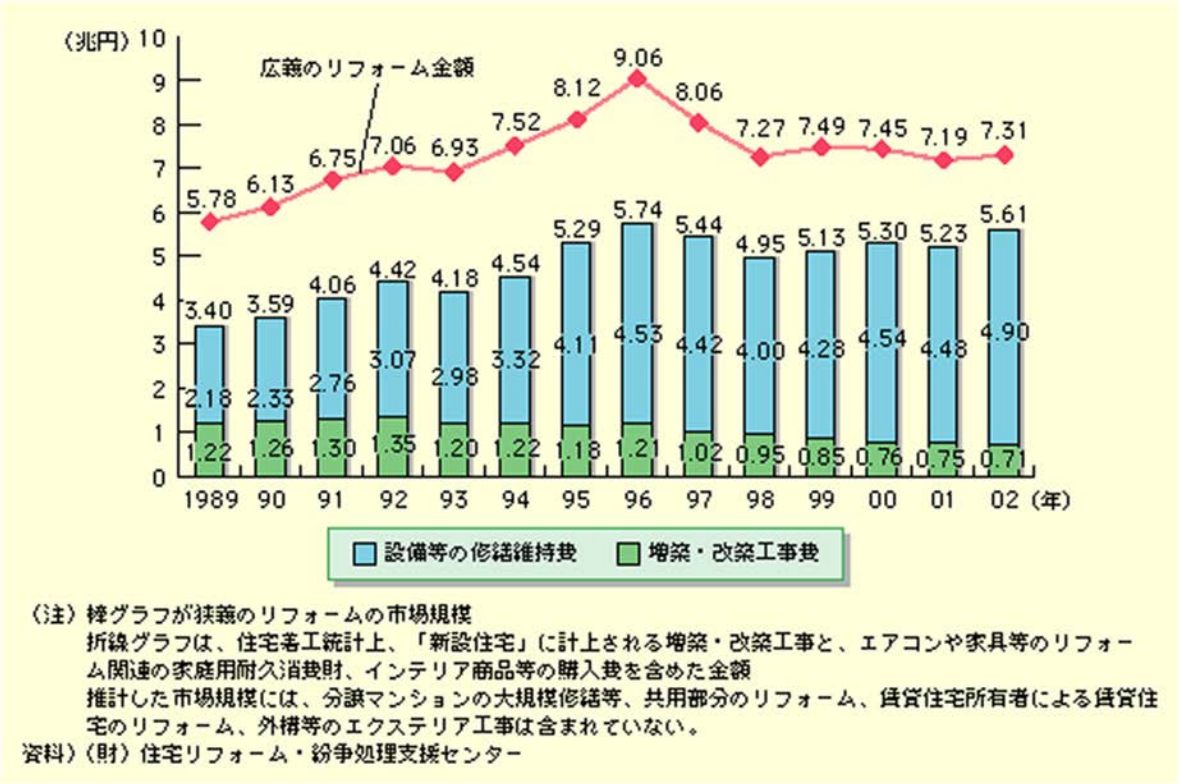
Excel形式のファイルはこちら

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、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、消費者が利用しやすく、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普及、リフォームの容易な長期耐用型住宅の技術開発、リフォーム工事に係る事業者の検索や概ねの工事費用の見積もりが可能なシステム(リフォネット)の普及等の施策を推進している。

図表II-5-1-2　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」に計上される増築・改築工事と、エアコンや家具等の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含めた金額
推計した市場規模には、分譲マンションの大規模修繕等、共用部分のリフォーム、賃貸住宅所有者による賃貸住宅のリフォーム、外構等のエクステリア工事は含まれていない。
資料)(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター

Excel形式のファイルはこちら

4)公共賃貸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している。

公団賃貸住宅においては、昭和40年代に供給した住宅を中心として対象住宅を定めて空家発生時に改善を行い、住宅性能等の向上を図るとともに、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」への改良等を実施し、既存ストックの有効活用を行っている。

図表II-5-1-3　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9年	10年	11年	12年	13年	14年
9,855	16,131	14,315	22,100	21,818	25,928

（注）平成12、13、14年における数字は、実績見込みである。

Excel形式のファイルはこちら

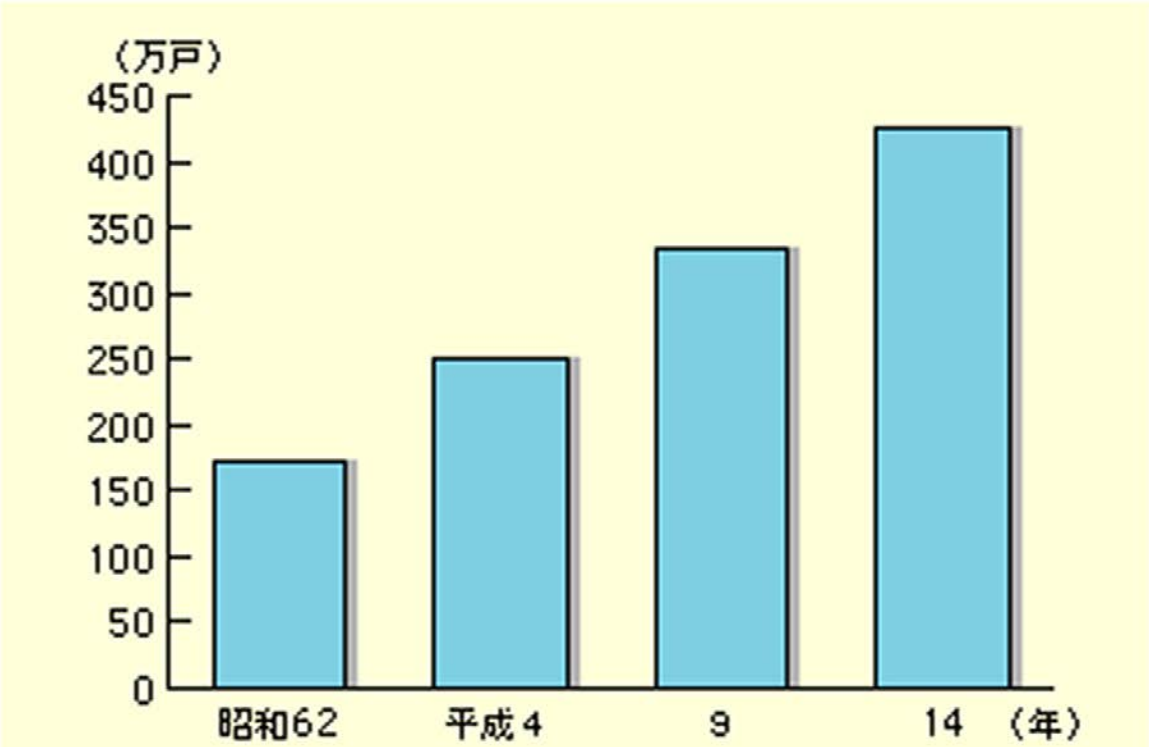
5)マンション管理の適正化と建替えの円滑化

平成14年にはマンションストック戸数は約427万戸に達し、マンションは、特に都市部において、国民の主要な居住形態としての地位を占めている。

マンションにおける良好な居住環境を確保するためには、その管理が適正に行われることが必要である。そのため、平成13年8月に施行された「マンションの管理の適正化の推進に関する法律」に基づき、マンションの管理の適正化のための指針の策定、マンション管理士制度の創設、マンション管理適正化推進センターの設置等が行われた。マンション管理士登録者数は、平成15年12月末現在で、7,850名にのぼる。

また、老朽化等により建替えが避けられないマンションについては、その建替えを円滑化していくことも必要である。このため、平成14年12月に、マンション建替事業の創設等を内容とした「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」が施行されるとともに、補助、融資、税制上の特例措置等の支援施策が創設・拡充され、15年度においても、優良建築物等整備事業及び都市再生住宅制度による補助並びに住宅金融公庫の融資等が拡充された。また、15年6月には、「建物の区分所有等に関する法律」等の一部改正法が施行され、建替え決議の要件の明確化及び手続の整備や、団地型マンション等の建替えの円滑化の措置が講じられた。今後は、マンション建替えに関する情報提供等の支援体制の整備等に取り組み、マンションの建替えの一層の円滑化を図ることとしている。

図表II-5-1-4　マンションストックの推移



（注）1　ストック戸数は、新規供給戸数の累積等をもとに推計した。
2　ここでいうマンションとは、中高層（3階建て以上）・分譲・共同建て、鉄筋コンクリート、鉄骨鉄筋コンクリート又は鉄骨造の住宅をいう。
3　マンションの居住人口は、平成10年住宅・土地統計調査（総務庁）による1世帯当たり平均人員2.67をもとに算出した。

資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

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補助及び税制等による支援、設計施工指針の作成等の措置を講じ、既存オフィスビル等の住宅への転用を支援している。

(2)良質な賃貸住宅の供給

1)賃貸住宅市場の活性化

賃貸住宅経営の効率化・合理化を進め、質の高い住宅等の賃貸住宅市場での供給を促進するため、定期借家制度の普及・定着とともに、既存ストック活用の観点からも、高齢者等の住替え支援やサブリース契約(注)の適正化を図っている。また、「賃貸住宅標準契約書」及び「原状回復をめぐるトラブルとガイドライン」の普及促進を通じて、賃貸借契約に伴う紛争等の未然防止・早期解決を図り、賃貸住宅市場の一層の整備に取り組んでいる。

2)公共賃貸住宅等の供給

住宅市場において、十分に供給されない住宅サービス等について、適切に市場を補完するため公共賃貸住宅制度等を活用して良質な賃貸住宅が供給されている。

図表II-5-1-5　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218万戸 (平成13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18万戸 (平成14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（なお、平成14年度より民間事業者によるファミリー向け賃貸住宅等の供給を支援する民間供給支援型賃貸住宅制度を実施）	約76万戸 (平成14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14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15万戸 (平成14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１万戸 (平成14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、優過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	

Excel形式のファイルはこちら

(注)サブリース契約:賃貸住宅管理会社が建物所有者(家主)等から建物を転貸目的にて賃借し、自らが転貸人となって消費者である賃借人に賃貸する契約

(3)良質な持家取得の促進

1)住宅金融

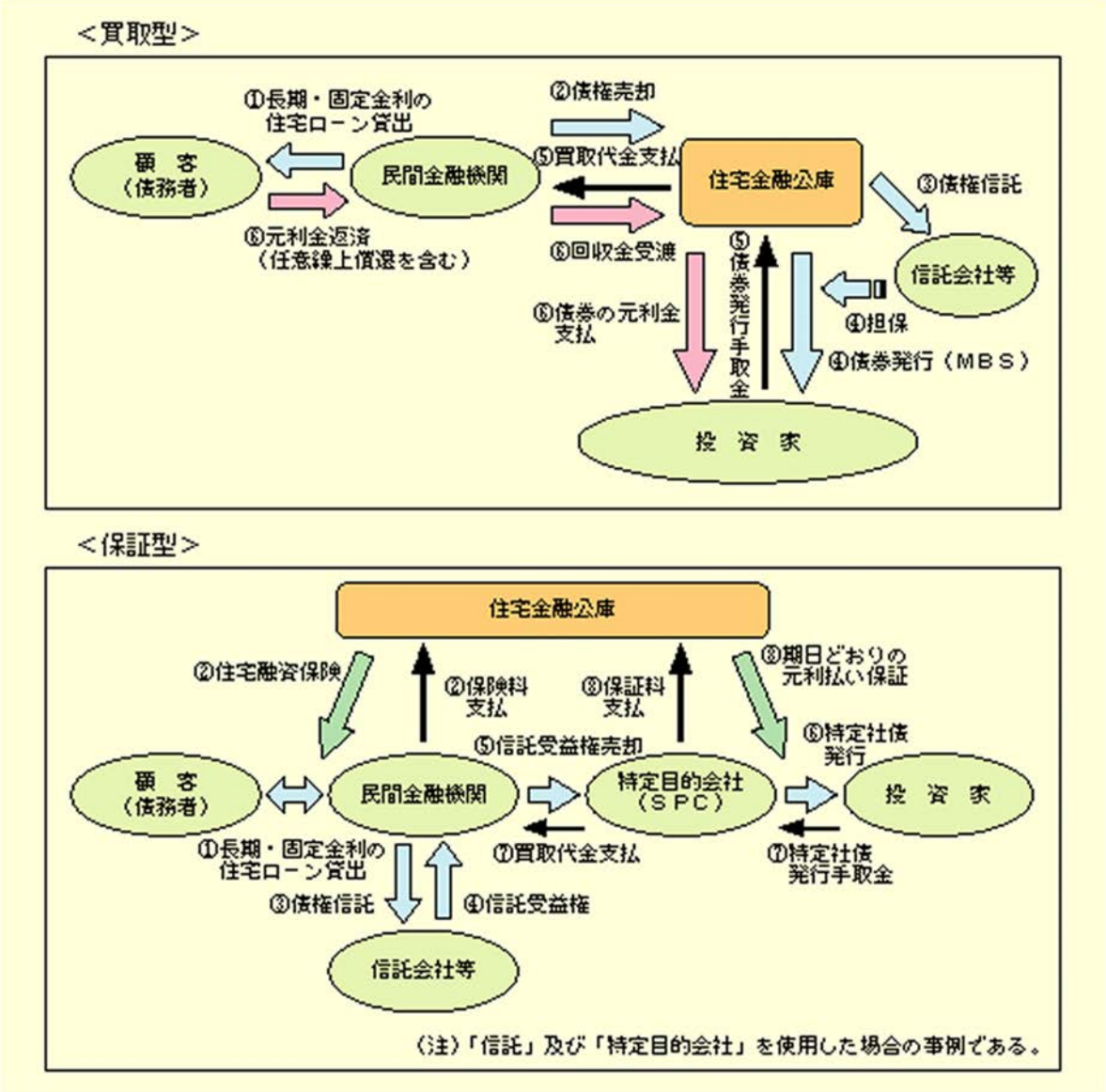
住宅金融公庫は、これまで国民の住宅取得を支援するため、長期・固定・低利の資金の融資を公平かつ安定的に供給してきたところである。また、居住水準の向上や耐久性、バリアフリー、省エネルギー性能を備えた良質な住宅ストックの形成の上でも、公庫融資は、大きな役割を果たしてきた。

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」の趣旨を具体化するため、第156回国会で成立した「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」が15年6月に公布・施行された。同法においては、公庫が民間金融機関による長期・固定金利の住宅ローンの供給を支援する証券化支援事業を行うために必要な措置を講ずるとともに、同法の附則において、19年3月31日までに、別に法律で定めるところにより、公庫を廃止し、公庫の権利及び義務を承継する独立行政法人を設立すること、また、当該独立行政法人には公庫が行う証券化支援事業の実施状況、一般の金融機関の住宅資金の貸付け状況等を勘案し、必要な業務を行わせること等が定められたところである。

こうした改革の中で、公庫については、民間金融機関が貸し出した長期・固定金利の住宅ローンについて、公庫がこれを買い取り、信託した上で、債券の発行を行う証券化支援事業(買取型)を平成15年10月から開始したところであり、15年度は2,000億円の買取規模としており、93の金融機関(16年1月現在)が参加している。また、公庫の住宅融資保険が付保された長期・固定金利の住宅ローンを担保として、民間金融機関が発行する債券等に対して、公庫が元利払い保証を行う証券化支援事業(保証型)を16年度から開始する予定である。

また、合理化計画に基づき段階的縮小中の公庫の直接融資については、平成15年度は37万戸の貸付枠をもって、国民の住宅取得を支援しているところである。

図表II-5-1-6　証券化支援事業(買取型・保証型)スキーム図



2)住宅税制の充実

（ア)住宅ローン減税制度

無理のない負担での住宅取得を支援するとともに、良質な住宅ストックの形成及び裾野の広い経済波及効果を有する住宅投資の促進による景気の下支えを図るため、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。なお、平成16年度税制改正においては、現行制度を1年間延長するとともに、平成17年分以降については、次の表のとおり、平成20年までの間に、税額控除期間10年は維持しつつ、中堅層に見合ったローン水準を満たす制度への重点化を進める。

居住年	控除期間	住宅借入金等の年末残高	適用年・控除率
平成16年	10年	5,000万円以下の部分	1年目から10年目まで1％
平成17年	10年	4,000万円以下の部分	1年目から8年目まで1％、9年目から10年目まで0.5％
平成18年	10年	3,000万円以下の部分	1年目から7年目まで1％、8年目から10年目まで0.5％
平成19年	10年	2,500万円以下の部分	1年目から6年目まで1％、7年目から10年目まで0.5％
平成20年	10年	2,000万円以下の部分	1年目から6年目まで1％、7年目から10年目まで0.5％

Excel形式のファイルはこちら

(イ)居住用財産に係る譲渡損失の繰越控除制度

資産デフレが継続する中、生活の状況に応じた適切な住替えを支援するため、居住用財産の買換え等に伴い発生した譲渡損失について、翌年以後3年間の各年分の総所得金額等からの繰越控除を認める措置を講じている。

平成16年度税制改正において、譲渡資産に係る住宅ローン残高が無い場合も適用対象に加えるとともに、適用期限を3年延長することとしている。また、個人が居住用財産で保有期間が5年を超えるものを譲渡(16年1月1日から18年12月31日まで)した場合において譲渡損失が発生した時は、当該譲渡資産に係る住宅ローン残高から譲渡価額を控除した額(住宅ローン残高－譲渡価額)を限度として、その年の他の所得との損益通算及び翌年以後3年間の各年分の総所得金額等からの繰越控除を認める制度を新たに創設することとしている。

(ウ)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。

平成15年度税制改正において、相続時精算課税制度の中で住宅取得等資金の贈与に係る特例が創設されたところであり、住宅取得資金の一件あたりの贈与金額が増大する等の効果が表れている。

(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、「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づき、新築住宅の基本構造部分に係る10年間の瑕疵担保責任を義務付けるとともに、新築住宅及び既存住宅に対し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実施し、また、シックハウス対策の充実を図っている。平成14年度の住宅性能表示制度の実績は、設計住宅性能評価書の交付戸数が93,578戸、建設住宅性能評価書(新築住宅対象)の交付戸数が47,567戸となっている。

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。さらに、同センターにおいては、住宅全般に関する様々な相談も受け付けている。平成14年度においては、指定住宅紛争処理機関における紛争処理の申請受付件数は6件(調停6件)、住宅紛争処理支援センターの相談受付件数は7,183件となっている。

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上で重要な役割を果たしている。一般に建築物を建築しようとする場合、建築主は建築工事に着手する前に、その計画が建築基準関係規定に適合するものであることについて建築主事等の確認を受けなければならない。全国の確認件数は、近年においては年間約70万件程度で推移している(平成14年度建築確認件数と建築計画適合通知件数の合計：739,656件)。

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に正しく建築物を適合させることが重要である。このため、建築活動に対する指導監督の執行体制の充実強化に努めており、建築行政を執行する特定行政庁の数は、平成15年4月現在で408となっている。また、10年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こととなり、現在96の民間機関が指定されている(15年11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、建築基準法等の改正により、平成15年1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の緩和、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等が、同年7月には、シックハウス対策のための規制が、それぞれ施行された。

(3)危険度の高い既存建築物及び建築物に係る事故への適切な対応

建築物の防火安全対策を図るため、小規模雑居ビルに代表される建築基準法令に違反している既存建築物に対し、全国の建築基準法所管部局及び消防部局等が連携して重点的な査察の実施を推進し、風俗産業関係用途の建築物について2以上の直通階段の設置の義務付けを行った。また、地震・火災等に強い既存建築物再生や密集市街地の改善促進による安全で安心できるまちづくりを推進するために、第159回国会に、「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律案」を提出したところである。

また、平成15年3月の解体工事中の外壁の崩落事故(静岡県)、同年8月の港湾関連施設の連絡デッキの落下事故(新潟県)等、建築物に係る事故が相次いだことを受け、専門家の派遣等による事故原因の究明、再発防止ガイドラインの取りまとめ及び通知等を行っている。

3. 優良な宅地供給の促進

(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推進

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。

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。

図表II-5-1-7　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	71	13,858	200	24,275	271	38,133
地域振興整備公団	12	3,237	7	2,340	19	5,577

	地 区 数	面　積
地方公共団体	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15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。）

Excel形式のファイルはこちら

(注)都市基盤整備公団及び地域振興整備公団の地方都市開発整備部門については、平成15年6月に成立した独立行政法人都市再生機構法に基づき、16年7月に設立される独立行政法人都市再生機構に統合される。機構は、宅地開発事業(ニュータウン事業)については既に着手済の事業のみを行い、新規事業は行わない。

(2)定期借地権の活用

1)定期借地権の活用状況

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、平成14年末までに約40,000戸に上っている。

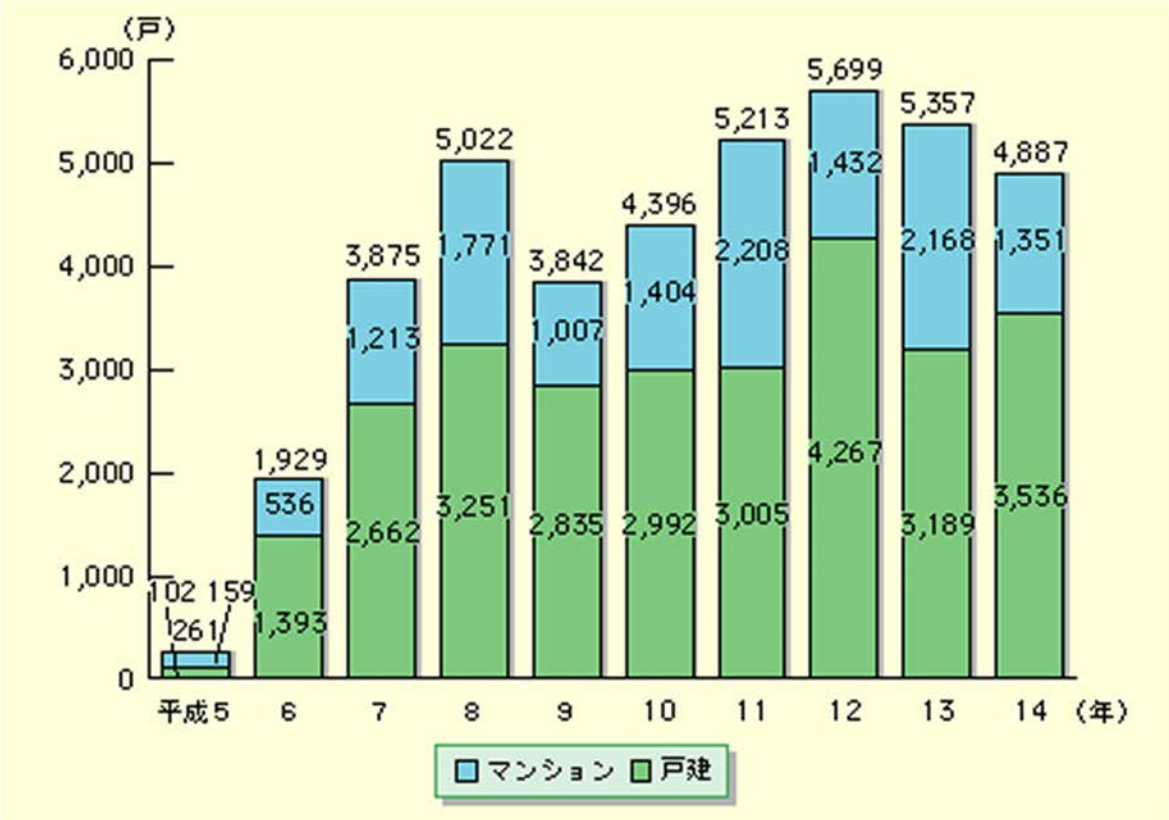
2)定期借地権の普及に向けた施策の展開

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き続き行っている。

公的住宅プロジェクトに関しては、都市基盤整備公団において、平成8年以降、定期借地権住宅の建設に着手し、これまで賃貸住宅3地区の供給を行った。また、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、14年度までに累計で7,590画地の供給を行った。

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。

図表II-5-1-8　定期借地権付住宅の年別供給実績



Excel形式のファイルはこちら

4. 職住近接のまちづくり

職住近接による子育て、家庭の団欒などの時間的なゆとりや文化、ショッピング等を重視した生活を求める街なか居住へのニーズは強く、ゆとりある生活を実現し、長時間通勤の問題や通勤混雑による外部不経済を是正するため、職と住の均衡した都市構造を形成するとともに、都心地域においては、居住を含む多様な都市機能が高度に複合した魅力ある市街地への更新を図る必要がある。また、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、街なか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。

他方、地方都市においては、中心部における居住人口の減少や空洞化が進行し、中心市街地における活力の低下・衰退の要因となっていることに加え、これまで整備してきた上下水道、道路、学校等や都市機能が必ずしも有効に利用されていない一方で、新たに郊外部で整備が必要となる例も出ている。また、高齢者や子育て世帯を中心に歩いて暮らせるような中心市街地の生活を求めるニーズも少なくない。

このような状況の下、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、良好な住宅市街地の整備、中心市街地の活性化等を総合的に推進している。平成15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140地区で実施している。

第2節　快適な暮らしの実現

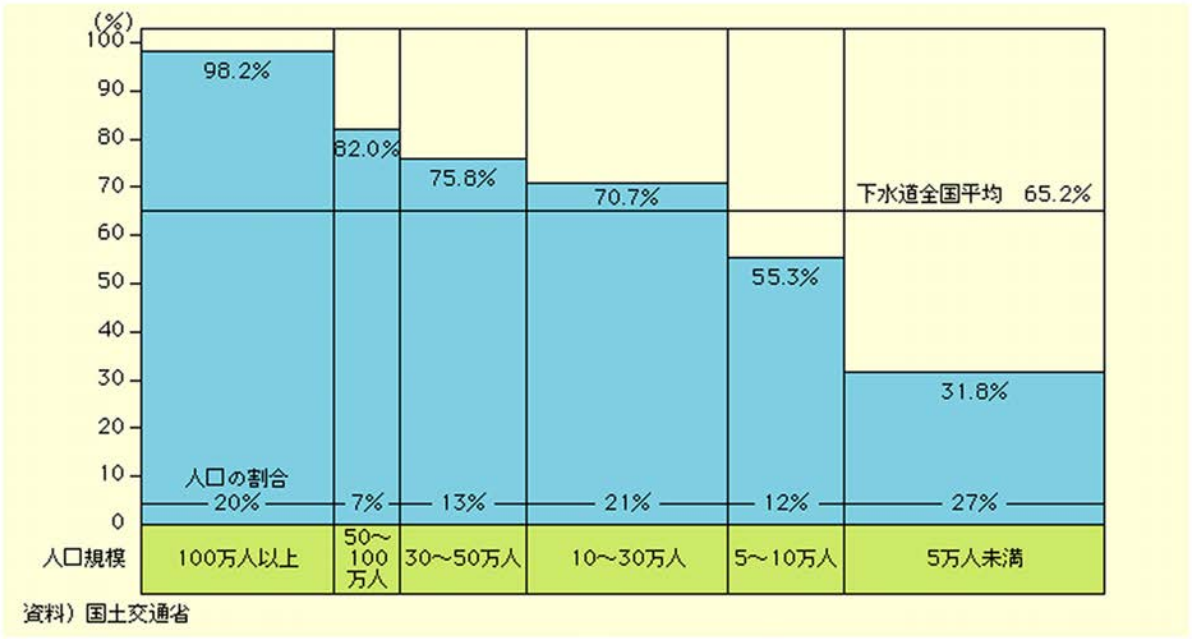
1. 下水道整備の推進

(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。その普及率は平成14年度末において、全国平均で65.2%(農業集落排水施設、浄化槽等を含む汚水処理人口普及率は75.8%)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31.8%(汚水処理人口普及率は53.0%)と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おり、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-5-2-1　人口規模別下水道処理人口普及率(平成14年度末)



Excel形式のファイルはこちら

(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、農業集落排水施設、浄化槽等があり、人家のまばらな地区では個別処理である浄化槽が有効であり、密集度が高くなるにつれ、集合処理である下水道、農業集落排水施設等が有効となるなど、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、その選択に関し経済性や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、汚水処理施設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、農業集落排水施設、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-5-2-2　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、複数の汚水処理施設間で共同利用できる施設を整備する制度	平成15年度までに55箇所で実施予定
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、浄化槽整備事業等を実施する市町村に対し、関係者が連携して重点的な支援を実施する制度	平成15年度までに40箇所で実施予定

Excel形式のファイルはこちら

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、平成15年10月に地方共同法人に移行し、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。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、一部の施設は既に移管が終了し、残る施設についても地元地方公共団体との調整を進めている。

(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

老朽化施設の増大や、都市構造の高度化に対応し、施設機能の維持・増強を図り、都市再生等に貢献する。なお、施設の更新に際しては、耐震対策や高度処理の導入、合流式下水道の改善等の機能の高度化を一体的に推進する。

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、多くの自治体では使用料による回収が十分ではなく、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(規模効果)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と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ソフトの改良等を行う。

3)効率的な民間委託の促進

維持管理業務の効率化を図るための「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」(平成13年4月公表)や「規制改革推進3か年計画(再改定)」(平成15年3月閣議決定)を踏まえ、現在、性能発注方式等のより一層の普及促進に向けた条件整備について検討を行っている。

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・高齢化に対応した人にやさしく安心なコミュニティの拠点づくり、3)循環型社会の構築・地球環境問題への対応に資する良好な自然的環境の保全・創出、4)地域の個性を活かした観光振興や地域間の交流・連携のため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14年度末現在では、都市公園等整備状況は、箇所数84,994箇所、面積100,968haとなっており、一人当たり都市公園等面積は約8.5m^2となっている。

(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あ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。

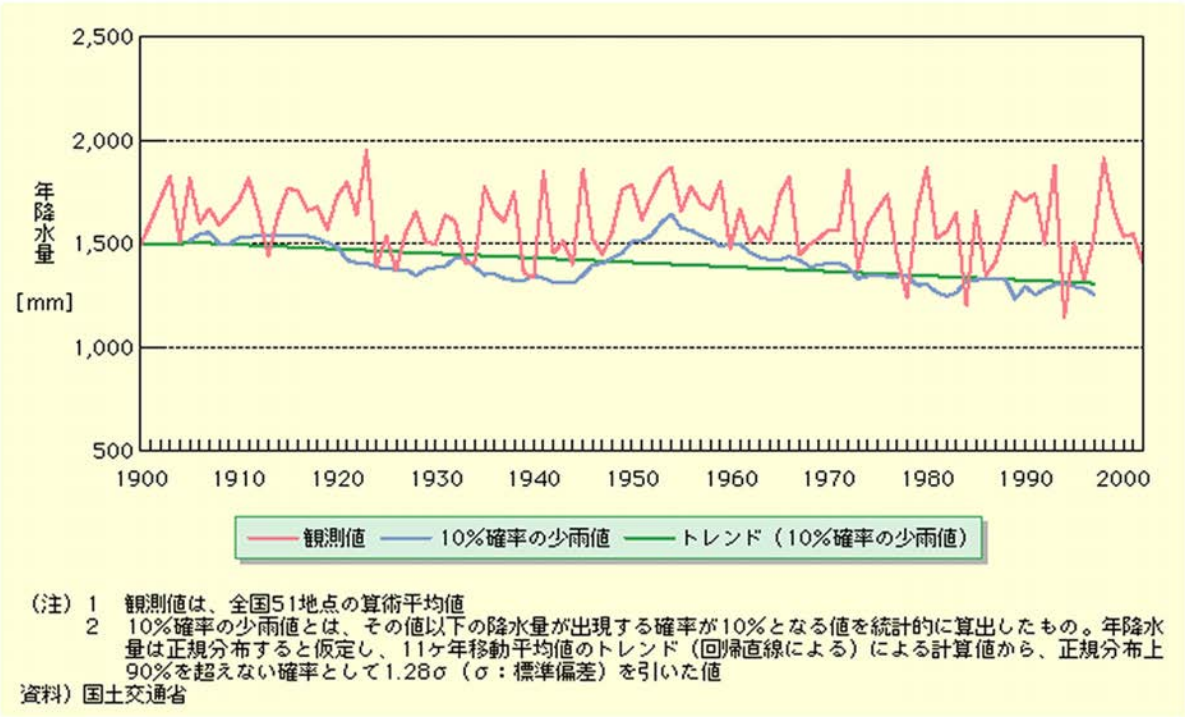
3. 水資源の安定供給

(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。

近年においても、水需給のひっ迫している地域を中心に渇水が頻発している。深刻な少雨が頻発する危険性が高まっている近年の傾向は、水資源の安定供給にとって極めて深刻な課題である。

図表II-5-2-3　日本の年降水量の経年変化(1900年～2002年)



（注）1　観測値は、全国51地点の算術平均値
2　10%確率の少雨値とは、その値以下の降水量が出現する確率が10%となる値を統計的に算出したもの。年降水量は正規分布すると仮定し、11ヶ年移動平均値のトレンド（回帰直線による）による計算値から、正規分布上90%を超えない確率として1.28σ（σ：標準偏差）を引いた値
資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

(2)水利用の安定性の確保等

1)多様な施策による水利用の安定性の確保

水利用の安定性を確保するためには、地域の水利用の安定性を評価し、供給と需要の両面から、地域の実情に応じた多様な施策を展開する必要がある。供給面の施策としては、ダム等の水資源開発施設の建設や水源の複数化、改築や用途間転用等の既存施設の有効活用などが、需要面の施策としては水の回収・反復利用の強化、節水意識の向上などが挙げられる。これらの考え方を踏まえ、水資源開発基本計画の改定を進めているところである。

2)下水処理水のリサイクル

下水処理水は，都市内における貴重な水資源である。必ずしも飲料水と同等の水質を必要としない、水洗便所用水等の雑用水に対する需要に着目した再利用を図っている。

現在、過半数の処理場において、洗浄水等として場内での再利用が行われている。また、工業用水、修景用水等として処理場外での再利用も進んでおり、その水量は平成13年度には年間約1.9億m^3に達している。

3)水源地域におけるダム建設に伴う影響の緩和

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。

4. 歩行者・自転車優先の道づくりの推進

現在、身近な生活道路までが自動車優先の使い方がされており、そのため、欧米に比べ歩行者・自転車の事故が多発している。さらに、空を埋め尽くす電線類や、段差や勾配により歩きにくい歩道など、快適性の面でも十分とは言いがたい。そこで、生活道路については、これまでの自動車中心から歩行者・自転車中心に転換し、安全で質の高い生活空間として形成することが必要であり、「くらしのみちゾーン」「トランジットモール」の推進に取り組んでいる。

「くらしのみちゾーン」とは、外周を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区や中心市街地の街区などにおける生活道路について、警察と連携して一般車両の地区内への流入を制限し歩行者・自転車優先とし、併せて無電柱化や緑化等の環境整備を行い、交通安全の確保と生活環境の質の向上を図ろうとする取組みである。また、「トランジットモール」とは、中心市街地のメインストリート等で警察と連携して一般車両の利用を制限して、歩行者・自転車と公共交通機関の利便性を高め、街のにぎわいを創出しようとする取組みである。

平成15年6月に42地区を登録し、事業費等の補助に加え、社会実験費の補助や専門家の派遣等、ソフト面を含め総合的な支援を実施している。また、同年12月から、対象を安心して楽しく買い物ができる道路区間の整備に取り組む商店街等にも拡大して、「くらしのみちゾーン」等に取り組む地区の募集を実施している。

第3節　暮らしの利便性の向上

1. 便利なモビリティーの確保

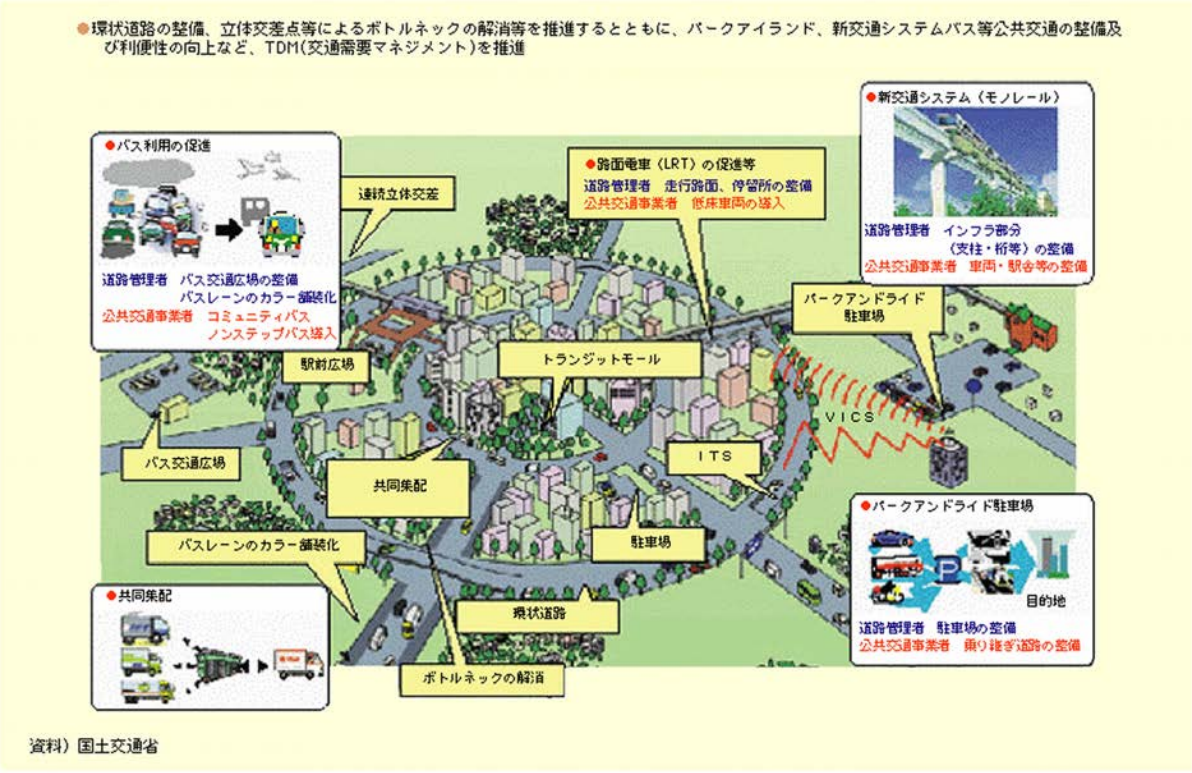
(1)都市圏交通円滑化総合計画を中心としたTDM(注)(交通需要マネジメント)の推進

TDMは都市の自動車交通の特性に応じた道路交通混雑の緩和を講ずることができる施策として期待されており、国土交通省としては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複数の交通機関の連携強化を図る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、先進性・有効性・展開性を有するTDM施策を推進するため、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、国等から補助等の支援を行う制度を設けるとともに、都市圏交通円滑化総合計画の策定に活用することとしており、現在までに、関係機関と連携して、コミュニティバス、パークアンドライド、バス優先レーン、低公害車両の導入、荷物の共同配送事業等の方策を組み合わせたTDM施策を推進している。

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。

図表II-5-3-1　都市圏交通円滑化総合対策



(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

(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

地方運輸局においては平成14年度より、地域の公共交通サービスに関して、地域での議論が必要となっている諸課題の実現・解決に向け、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、関係者の合意を得て、それぞれの具体的な分担、解決方策を定める「公共交通活性化総合プログラム」を策定している。

具体的には、鉄道・バス等の複数の交通事業者間における共通カードやICカード等の導入、ターミナル駅の乗継ぎ利便性向上策の一体的推進、パークアンドライドのための高速道路上の高速バス停留所の設置など、各地域において様々なプログラムを策定中である。

コラム・事例　公共交通活性化総合プログラムの平成15年度の取組み
～名古屋北部地域を中心とした公共交通サービス向上対策プログラム～

名古屋北部においては、名鉄小牧線の味鋺(あじま)駅から上飯田駅を経て名古屋市交通局の平安通駅を結ぶ上飯田連絡線が平成15年3月に開業したことに伴って、沿線バス路線の再編、接続する名鉄小牧線及び同線小牧駅に接続する桃花台新交通(株)桃花台線の乗り継ぎ利便を向上させることによる利用者へのサービス向上・利用促進のため、関係者の間で広く検討・調整を行い、必要なものの事業化を図っています。

平成14年度には、沿線利用者のニーズや運賃水準意識を把握するため、沿線住民アンケート調査を実施し、桃花台線の運賃値下げを行うとともに、鉄道・バス共通磁気カード(名鉄、地下鉄、市バス、桃花台新交通)の導入や乗り継ぎ割引の実施、名鉄小牧線の複線化・ダイヤ改正による増発等を行いました。

特に、桃花台線に利用促進策として、

・鉄道・バス共通磁気カード(トランパス)の導入

・最終電車の繰下げ(小牧発23：32→23：53　21分延長)

・運賃値下げ(例：最遠区間350円→250円、初乗り200円→160円)　等

を行いました。

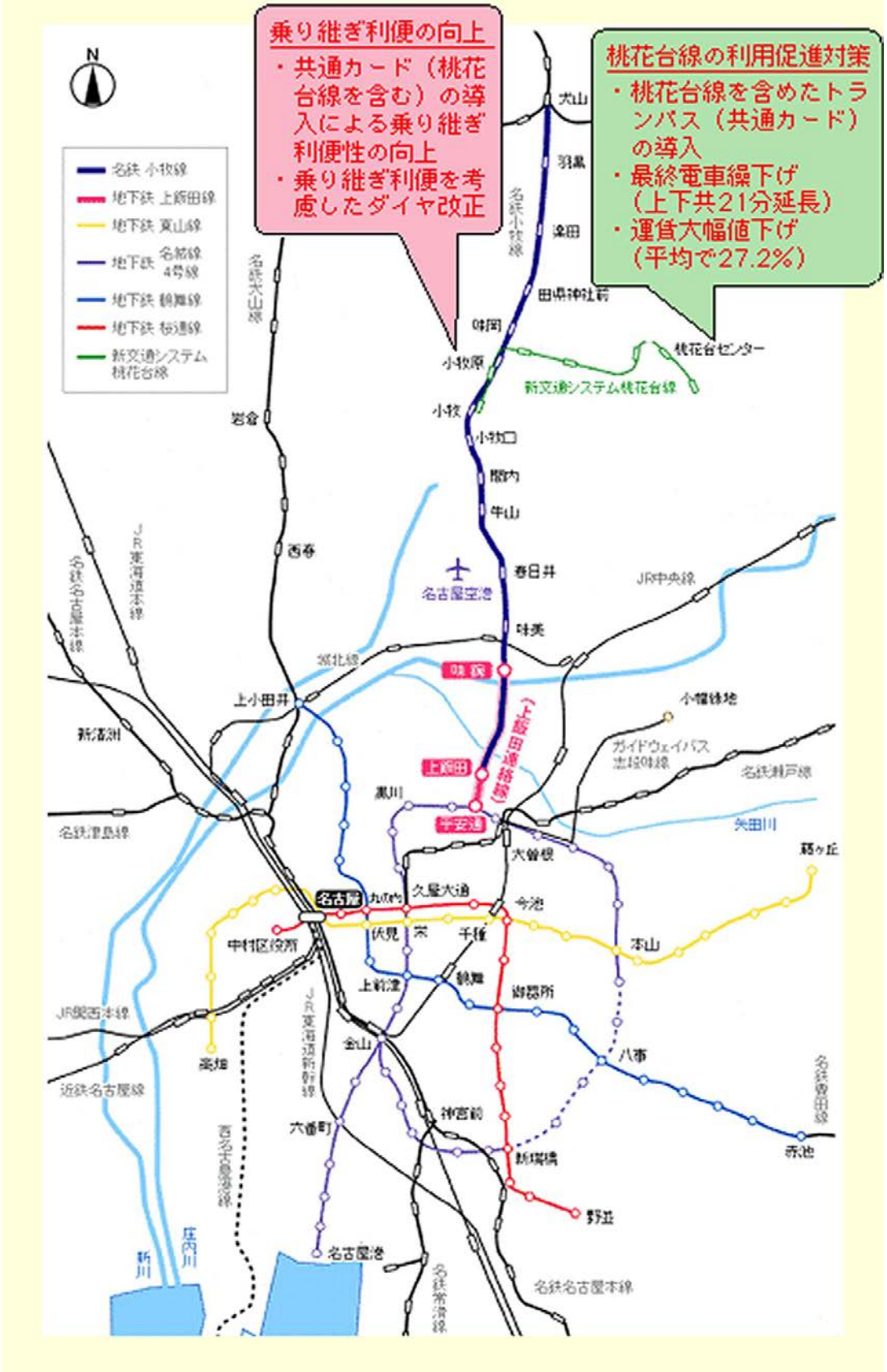
この結果、平成15年4月から6月の桃花台線における輸送状況は、

・輸送人員は37%の増加

・駅別利用状況は、各駅とも増加傾向にあり、特に桃花台センター駅、小牧駅の両駅では45%以上の増加

・通学定期客は76%強の伸び

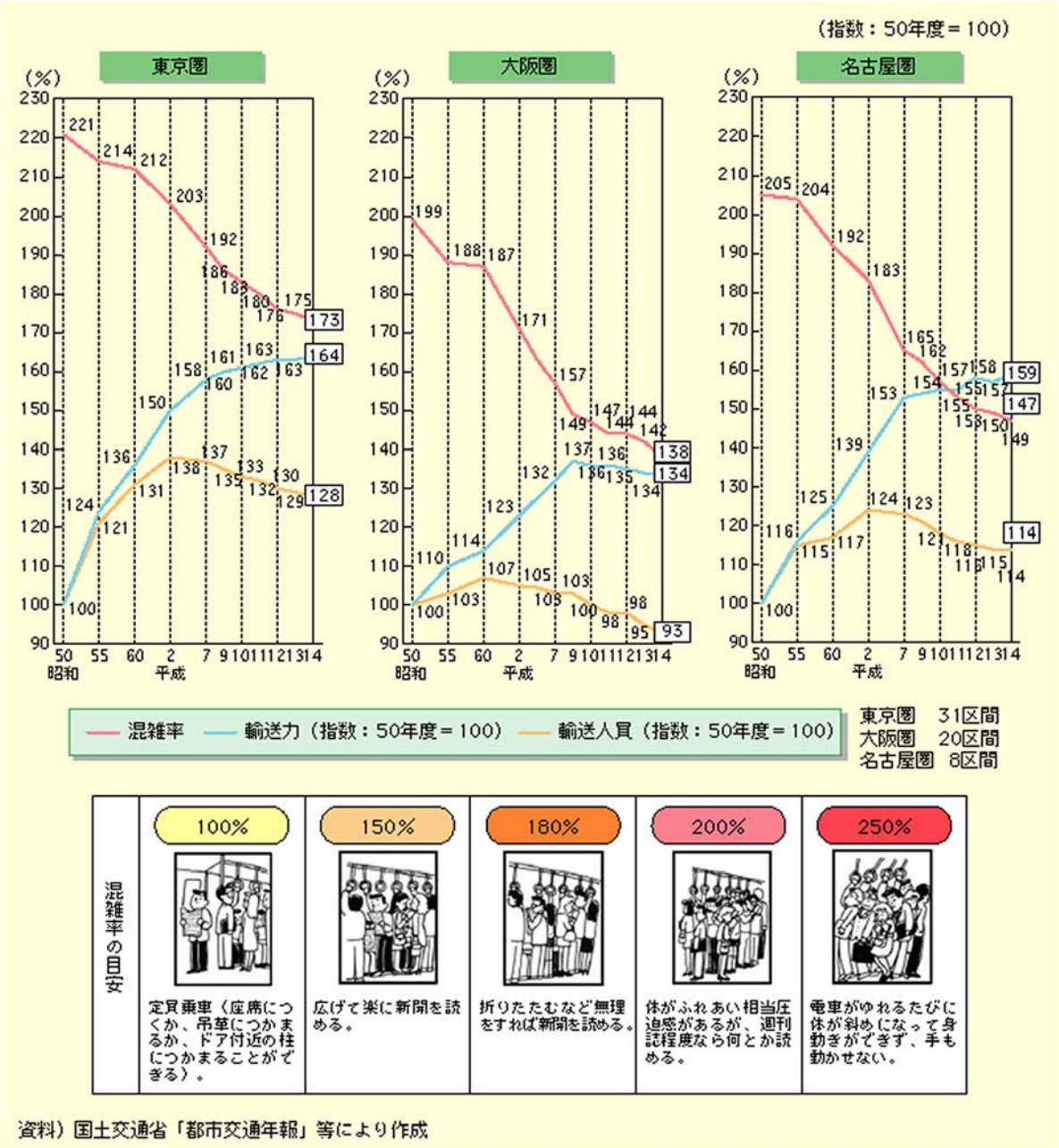
となりました。


乗り継ぎ利便の向上
・共通カード（桃花台線を含む）の導入による乗り継ぎ利便性の向上
・乗り継ぎ利便を考慮したダイヤ改正
桃花台線の利用促進対策
・桃花台線を含めたトランパス（共通カード）の導入
・最終電車繰下げ（上下共21分延長）
・運賃大幅値下げ（平均で27.2%）
N
名鉄 小牧線
地下鉄 上飯田線
地下鉄 東山線
地下鉄 名城線 4号線
地下鉄 鶴舞線
地下鉄 桜通線
新交通システム 桃花台線
犬山
羽黒
楽田
田県神社前
味岡
小牧原
桃花台センター
新交通システム桃花台線
小牧
小牧口
間内
牛山
春日井
名古屋空港
JR中央線
味美
瀬北線
味鋺
上小田井
小幡緑地
新守知
ガイドウェイバス 志段味線
上飯田
上飯田連絡線（建設中）
黒川
平安通
名鉄瀬戸線
矢田川
名鉄津島線
大曽根
藤ヶ丘
名古屋
久屋大通
今池
伏見
栄
千種
本山
中村区役所
上前津
鶴舞
JR関西本線
JR東海道新幹線
金山
八事
近鉄名古屋線
高畑
神宮前
六番町
新瑞橋
赤池
名古屋高速
野並
庄内川
新川
名古屋港
名鉄常滑線
名鉄名古屋本線

(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、これまでの輸送力の増強に加え、景気の長期低迷、少子高齢化の進展等ともあいまって全体として低下傾向にあるものの、一部の路線・区間において、ピーク時には依然として200%を上回る混雑率となっている。

図表II-5-3-2　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

Excel形式のファイルはこちら

運輸政策審議会(現交通政策審議会)における答申(平成12年8月)において、混雑率に関する指標として、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(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)とすることが挙げられている。この答申を踏まえ、引き続き混雑緩和に向けての施策に取り組んでいく一方、利用者の多様なニーズに応えるため、速達性の更なる向上や、円滑な移動を実現すべく、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-5-3-3　整備中の主な都市鉄道新線

（平成16年２月１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
横浜市	４号線	日吉～中山	19年度
首都圏新都市鉄道	つくばエクスプレス	秋葉原～つくば	17年秋
帝都高速度交通営団（注）	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
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11月末
		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	新大阪～久宝寺	18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	北港テクノポート線	コスモスクエア～新桜島	20年度
中之島高速鉄道（第三種鉄道事業）	中之島新線	天満橋～玉江橋	20年度
西大阪高速鉄道（第三種鉄道事業）	西大阪延伸線	西九条～近鉄難波	21年度
福岡市	３号線	橋本～天神	17年２月

(注)「帝都高速度交通営団」は平成16年４月１日をもって解散し、将来の完全民営化に向けた第一段階として特殊会社「東京地下鉄株式会社」が発足

Excel形式のファイルはこちら

(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15年12月末現在、全国25路線、約200kmで運行されている。

図表II-5-3-4　整備中の主な都市モノレール・新交通システム

（平成16年２月１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	17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～神戸空港	17年度

Excel形式のファイルはこちら

(5)バスのサービス改善

自家用車と公共交通機関のバランスのとれた安全で快適な都市交通体系を構築するため、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をはじめとする都市交通の安全・円滑化に資するバス利用促進等総合対策事業の推進によりバスのサービス改善を図るとともに、都道府県公安委員会による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実施している。

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、浜松市及び金沢市のICカードシステム整備、盛岡市のゾーンバスシステム導入など、各都市の様々な取組みに対し、事業費の補助等支援を行っている。

2. 快適でゆとりある通勤空間の実現

大都市圏、特に首都圏の鉄道については、依然として通勤・通学のピーク時における混雑は厳しい状態にある。このため、都市鉄道の整備等による輸送力増強対策だけでなく、需要平準化のための時差通勤、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ポスター及びインターネット等を用いた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。

＜オフピーク通勤ポスター＞



3. 女性の視点から見た交通サービス

女性の社会進出を支える取組みの一環として、平成14年に実施した女性の視点から見た交通サービスの向上に関するアンケート調査の結果を受けて、利用者の要望が大きいと判断された交通サービスについて、各事業者における普及拡大を促進すべく、モデル実験を行ってきた。

まず、平成14年10月から「女性専用車両路線拡大モデル調査」を阪急電鉄・京阪電気鉄道の協力を得て実施し、利用者の意見や導入時の課題等を報告書にまとめ、事業者の導入の手引きとなるように15年12月に公表した。同年12月末現在、女性専用車両は関東、中部、関西、九州の13鉄道事業者にまで導入が広がっている。また、平成16年1月から、働く女性等が深夜に帰宅する際にもリラックスしてタクシーを利用できるような「女性乗務員による女性優先タクシー」、2月から、働く女性等が不在時に受け取れなかった荷物を帰宅時に自宅付近のコンビニで受け取れるような「コンビニにおける宅配便受取ロッカーサービス」のモデル実験調査を、それぞれ事業者の協力を得て実施し、これらのサービスの普及可能性を探るべく、検討を進めているところである。

＜女性乗務員による女性優先タクシー＞



＜コンビニにおける宅配便受取ロッカーサービス＞



4. トランクルームサービスの向上

国土交通省では、消費者等の家財等を保管するトランクルームサービスのうち、倉庫業者の行う寄託契約に基づくものについて、消費者保護等の観点から、「標準トランクルームサービス約款」や「優良トランクルーム認定制度」等を設けている。

また、トランクルームサービスのうち、倉庫業者以外の事業者が保管スペースの賃貸借契約方式で展開しているものについても、消費者保護の観点からのサービス向上を進めていくべきであるとの「トランクルームサービスの推進と消費者保護に関する調査」の結果を踏まえて、事業者の自主的な協議の場として「レンタル収納スペース推進協議会」が平成15年5月に設立され、モデル約款や保険のあり方などについて検討が行われている。

第4節　IT革命の推進

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すIT革命の推進について、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)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」という大目標を実現するとともに、「2006年以降も世界最先端であり続けること」を目指して、今後我が国が緊急的かつ重点的に取り組むべきIT施策を盛り込んだ「e-Japan戦略II」や「e-Japan重点計画-2003」等が策定され、政府全体で取り組んでいるところである。

国土交通省としても、世界最高水準の高度情報通信ネットワークの形成や電子商取引等の促進、行政の情報化及び公共分野におけるITの活用の推進等を目的として、迅速なIT施策の展開に努めているところである。

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、従来からITの活用により運営事務や運行の効率化等が図られてきた(座席予約システム、列車運行管理システム等)。さらに、近年の携帯電話や携帯情報端末の普及と技術の高度化に合わせ、利用者の利便性向上を目的として、公共交通分野への活用を図るべく、以下の施策を行っている。

1)ICカードシステムの導入促進

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できる、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カード乗車券は読取り機器にかざす(軽く触れる)だけで情報をやり取りすることができ、出改札や運賃の支払いで利用する際にパスケースから取り出す必要がないため、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わたる利便性を向上させ、また混雑の緩和に資すると評価されている。

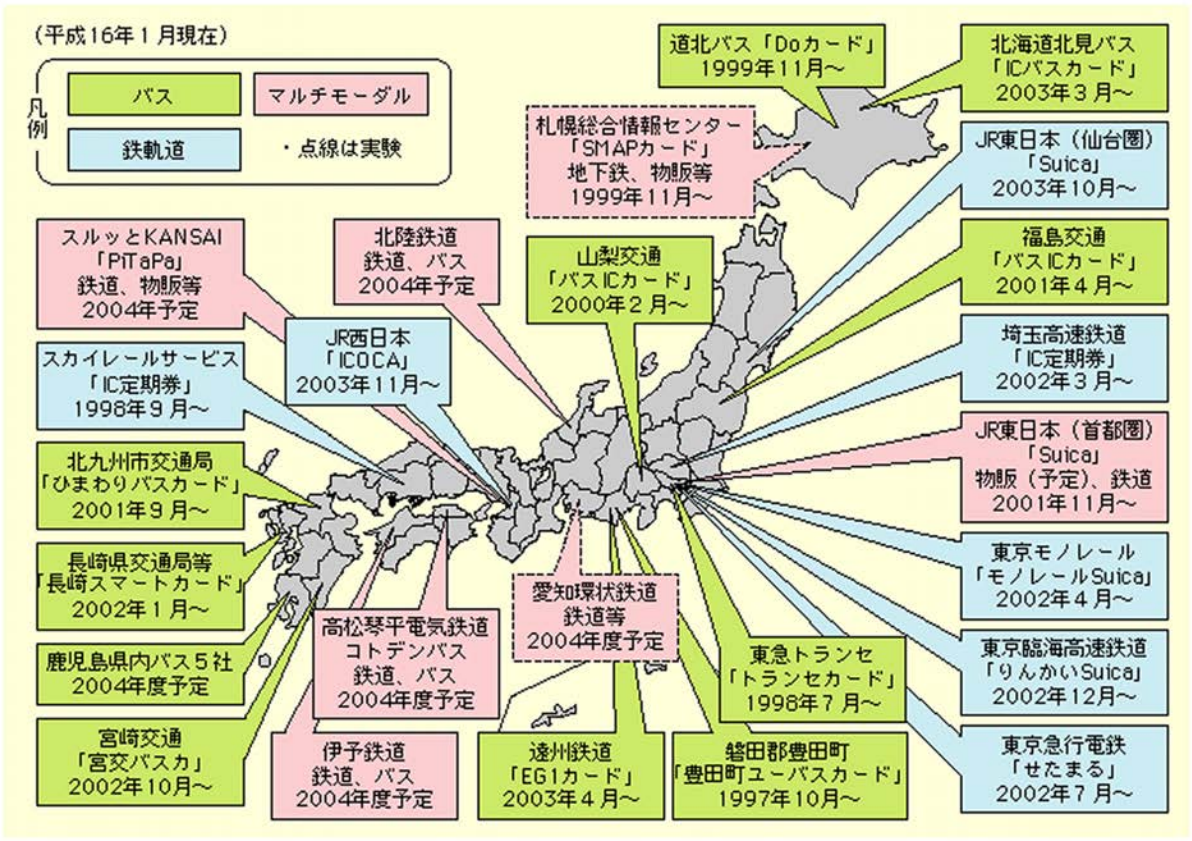
ICカード乗車券は、平成13年11月に東日本旅客鉄道(JR東日本)が東京近郊区間で導入(平成15年10月より仙台圏でも導入)した「Suica(Super Urban Intelligent Card)」が約800万人に利用されているなど、その利便性が広く評価され、平成15年11月には西日本旅客鉄道(JR西日本)が京阪神エリアにおいて「ICOCA(IC Operating Card)」を導入するなど、現在、様々な交通事業者において導入及び導入に向けた検討が行われている。また、「Suica」では16年春に駅構内店舗でも利用できる電子マネーサービスを開始する予定である。

さらに、1枚のICカード乗車券で乗継ぎ・乗換えが可能となることは、移動制約者を含むすべての利用者利便の向上に資することから、国土交通省では、ICカード乗車券のセンターシステムの構築を進めることにより、その共通化・相互利用化の促進を図っていくこととしている。

＜ICOCA＞



図表II-5-4-1　交通系ICカードの導入状況



今後、関西圏では、平成16年夏頃に関西圏の公営・民鉄事業者及びバス事業者で構成されるスルッとKANSAI協議会の一部事業者が共通カード「PiTaPa」を導入する予定であり、また、関東圏では、18年度から東日本旅客鉄道(JR東日本)、関東圏の公営・民鉄事業者及びバス事業者が相互利用化の順次展開を目指すなど、各地域でICカード乗車券の共通化・相互利用化への取組みが進められている。

また、国土交通省においては、東アジア共通ICカードの実現に向けたシンガポール・香港・札幌における実証実験等を行い、公共交通分野のIT化に関する実践的な政策研究を進めている。

図表II-5-4-2　東アジア共通ICカード構想

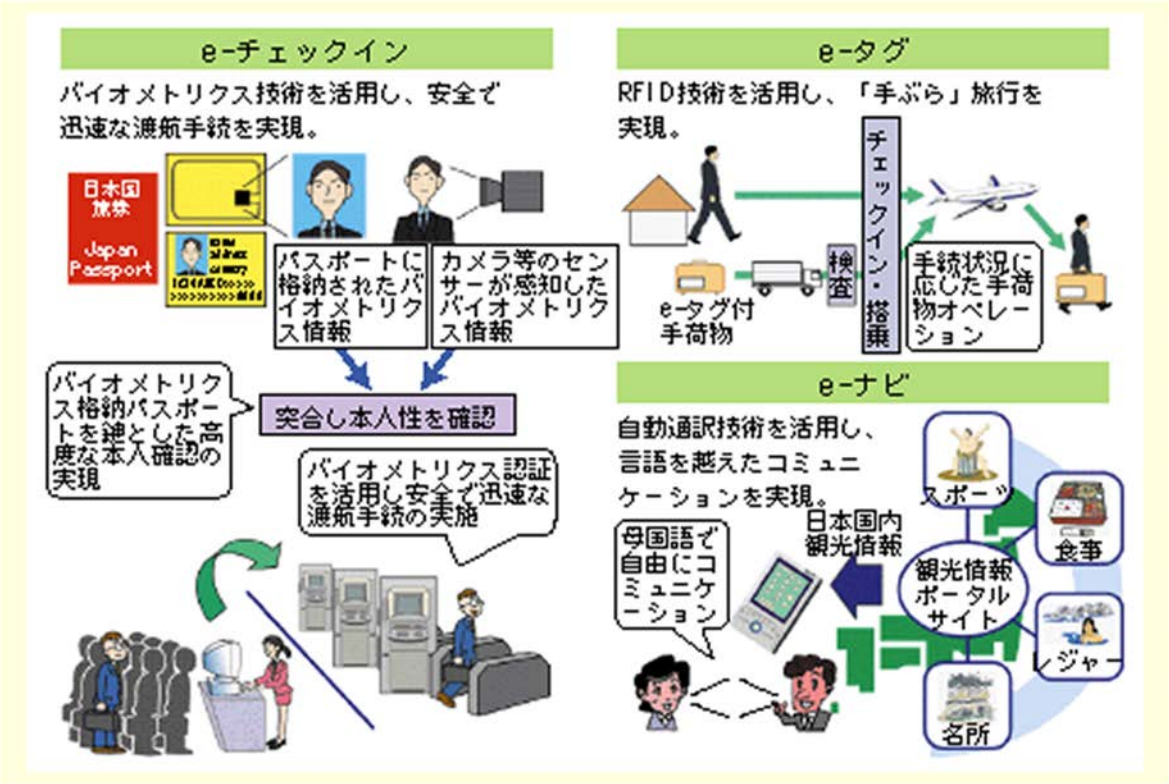


2)「e-エアポート」構想の推進

世界への玄関口となる国際空港の利便性を高めるとともに、我が国の国際競争力の向上を図るため、新東京国際空港において関係民間企業及び新東京国際空港公団の協力のもと、ITを多面的に活用した「e-エアポート」構想の推進に取り組んでおり、平成15年度の具体的な取組みとして、1)生体認証技術(バイオメトリクス)を活用した本人認証を行うことによる安全で迅速な渡航手続の実現(e-チェックイン)、2)RFID(Radio Frequency Identification)タグを活用した航空手荷物管理の高度化(e-タグ)、3)多言語対応の自動通訳・外国語表示機能を有するモバイル情報端末を活用した国際観光旅客移動支援(e-ナビ)等について実証実験を行った。

これらの取組みは、将来的にはSPT(Simplifying Passenger Travel：搭乗手続、手荷物預託等の一連の空港手続の総合化、簡素化)の実現に貢献し、迅速かつ快適な空港の利用が可能となる。

図表II-5-4-3　「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

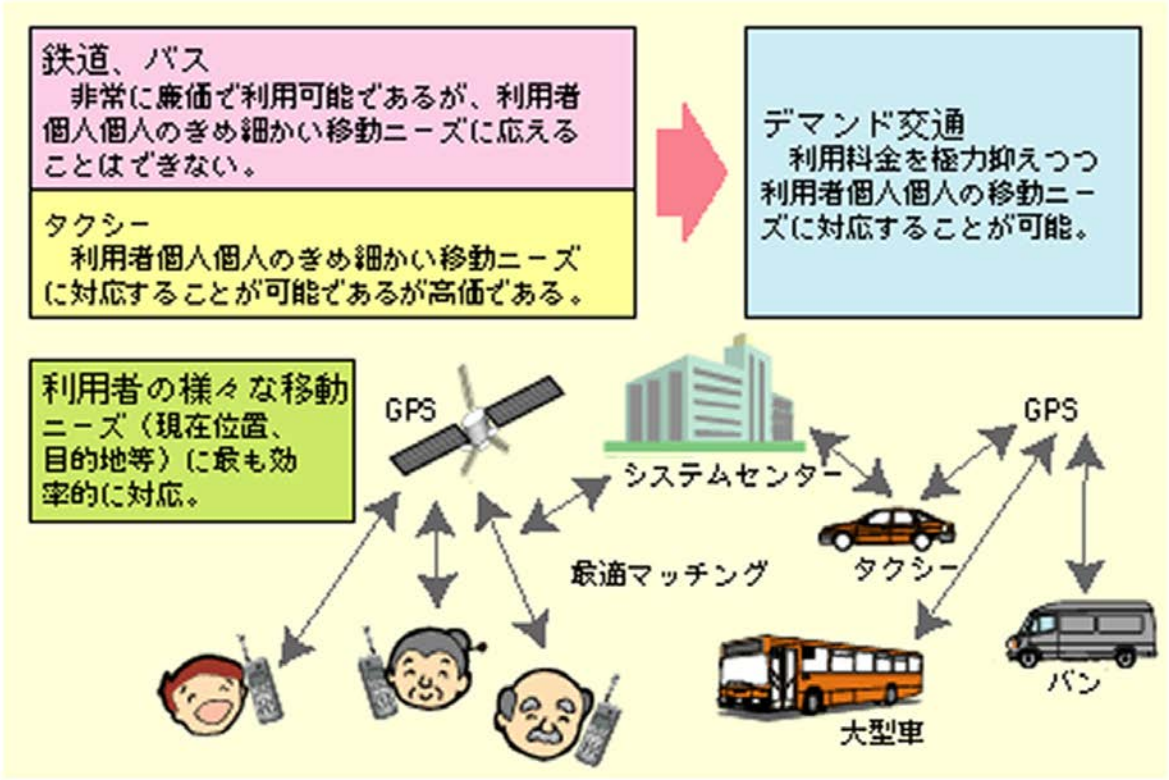
公共交通機関に関する情報については、各交通事業者が保有する時刻表や運賃等の固定情報のみならず、遅延等の運行状況や車両の走行位置等まで含めた情報を柔軟に加工、分析できる様式にデジタル化し、ドア・ツー・ドアでの移動に必要な情報をパソコンや携帯電話等の携帯端末で即時に入手できる環境を整備することにより、将来的には天気予報のように人々にとっての基礎的な情報インフラとして活用されることが期待される。

国土交通省では、平成15年12月の地上デジタル放送開始に伴い普及が見込まれるデジタルテレビを用いて、煩雑な操作を必要とせず、利用者に便利な端末による交通観光情報の提供のあり方を検討することとしている。

4)デマンド交通システムの構築

需給調整規制の廃止等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、地域自らの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。そのため、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、バスやタクシーなどの効率的な運行を図るデマンド交通システムの構築に向けて関係者と協力し、検討を行っている。

図表II-5-4-4　デマンド交通システム


鉄道、バス
非常に廉価で利用可能であるが、利用者個人個人のきめ細かい移動ニーズに応えることはできない。
タクシー
利用者個人個人のきめ細かい移動ニーズに対応することが可能であるが高価である。
デマンド交通
利用料金を極力抑えつつ利用者個人個人の移動ニーズに対応することが可能。
利用者の様々な移動ニーズ（現在位置、目的地等）に最も効率的に対応。
GPS
GPS
システムセンター
最適マッチング
タクシー
バン
大型車

(2)ITSの推進

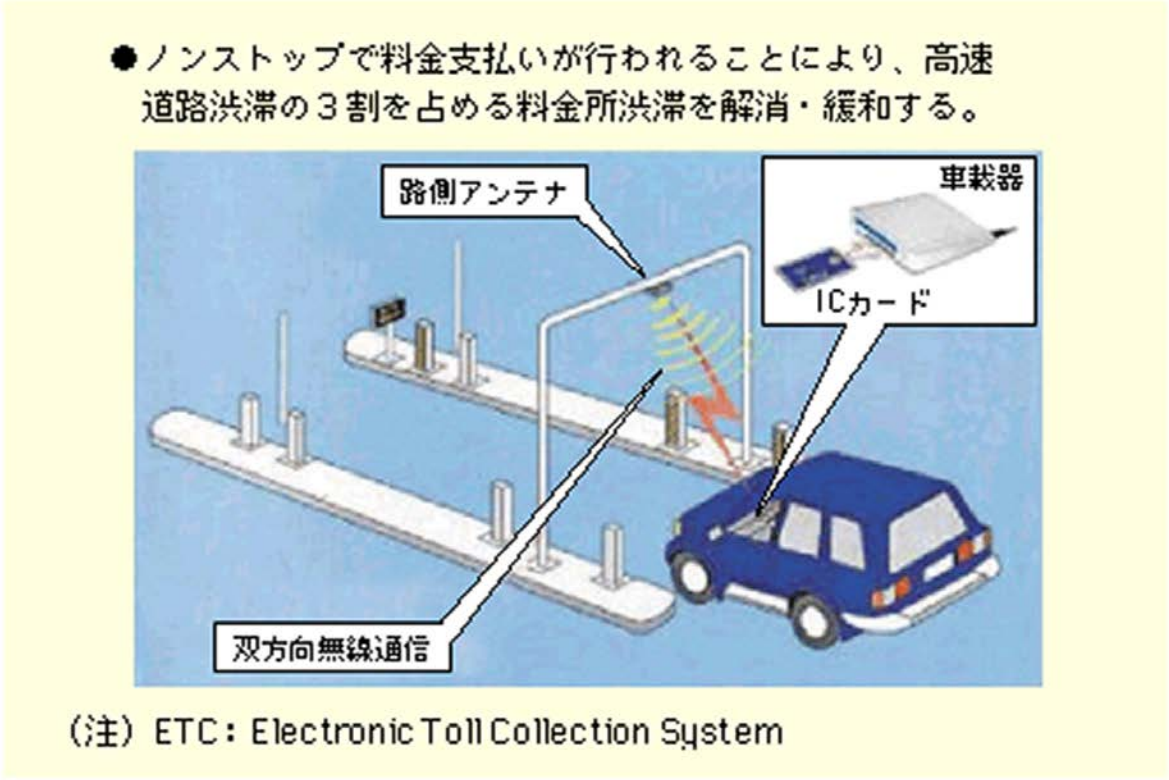
高度道路交通システム(ITS：Intelligent Transport Systems)は、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築するもので、高度な道路利用、運転や歩行等の負担の軽減を可能とし、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するものである。これにより、今日の自動車社会が抱える、交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題等の諸問題の解決に大きく貢献することが期待される。また、ITSの実用化の進展は、自動車産業、情報通信産業等に関連する分野において、大規模でかつ新たな市場の形成に結びつくことも期待される。

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15年6月にETCモニター・リース等支援制度を実施するなど普及促進を図っている。また、平成15年度末までに全国の基本的に全ての料金所(約1,300箇所)にサービスを拡大することとしている。

図表II-5-4-5　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

渋滞や交通規制等の道路交通情報を即時にカーナビゲーションシステムに提供する道路交通情報通信システム(VICS)については、平成15年2月末までに全都道府県でサービスを開始した。

(ウ)道路運送事業におけるITSの活用

平成15年度においては、バスの利便性向上を図るために、利用者が最適な交通機関と経路の選択を容易に行えるよう支援する「最適経路選択支援システム」の構築・評価を名古屋地区において実施し、16年10月に開催されるITS世界会議等の場を活用して広くアピールすることとしている。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)歩行者等の移動支援

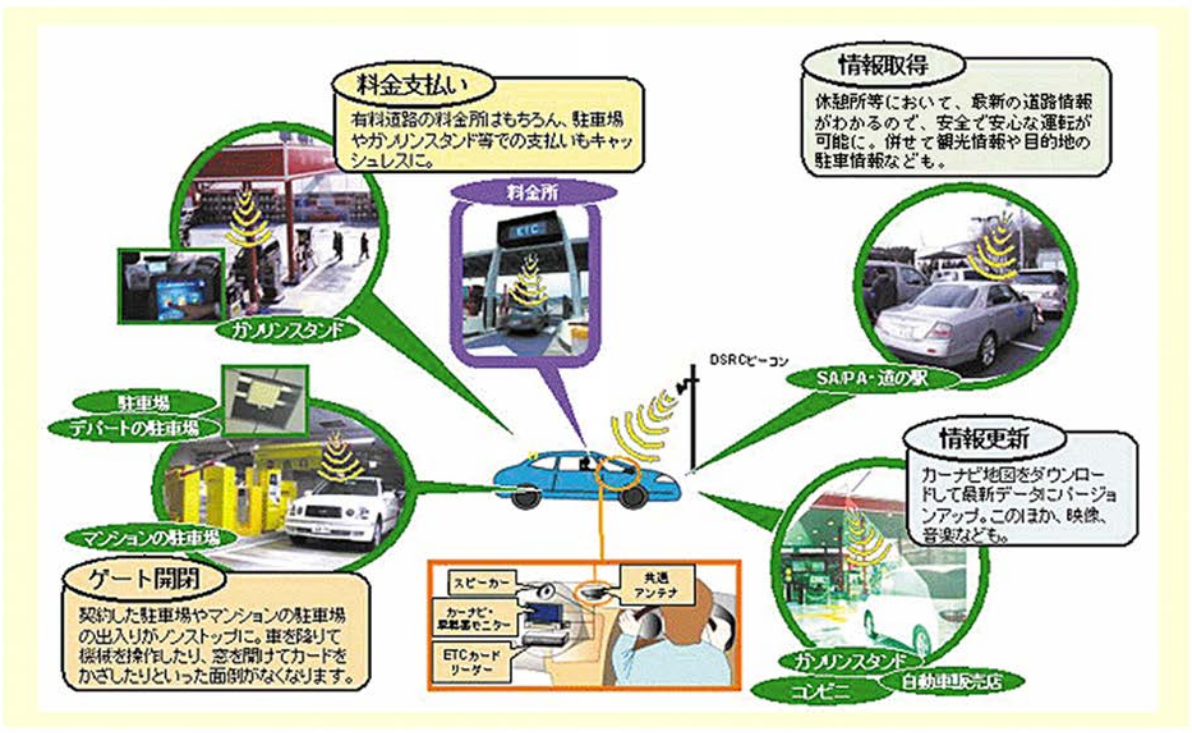
歩行者等の快適な移動を支援するため、関係機関と連携して、公共交通情報やバリアフリー情報などの移動に必要な情報の携帯端末等への提供を推進している。

2)ITSに関する技術開発

(ア)ETC通信技術を活用した多様なサービスの支援

ETC通信技術を活用した多様なITSサービスを共通の車載器で実現することを目指し、駐車場出入口のノンストップ化・自動料金支払い、休憩施設等でのカーナビへの情報提供等について公共サービスの試行や民間サービスの支援を行い、官民一体の取組みを推進している。

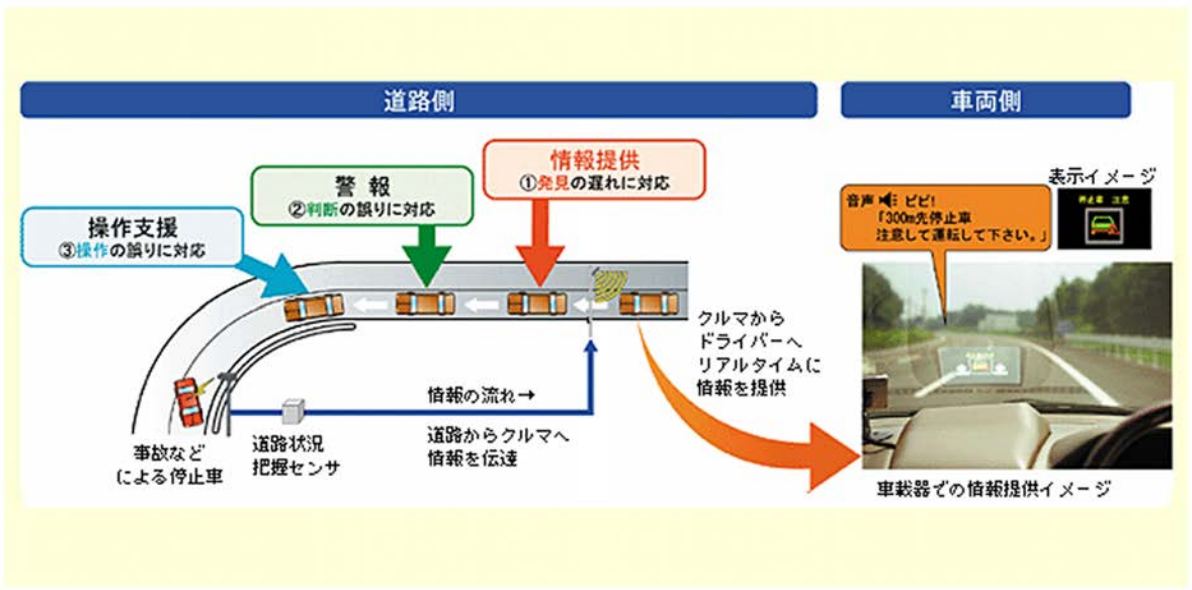
図表II-5-4-6　ETC通信技術を活用したITSサービスのイメージ



(イ)走行支援システム

ITを活用し、道路と車両が連携し、ドライバーへの注意喚起等により、事故を削減し、安全で快適な自動車の走行を支援するシステムの研究開発を推進している。

図表II-5-4-7　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)

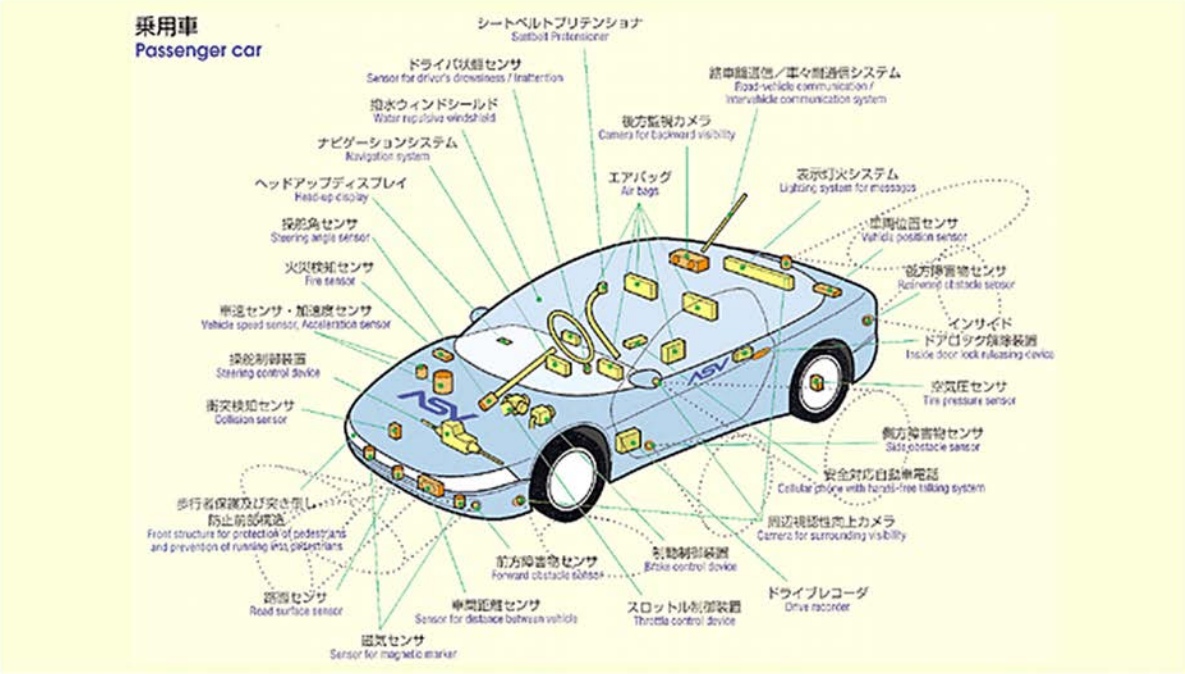


(ウ)先進安全自動車の開発・普及

先進安全自動車(ASV)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-5-4-8　先進安全自動車



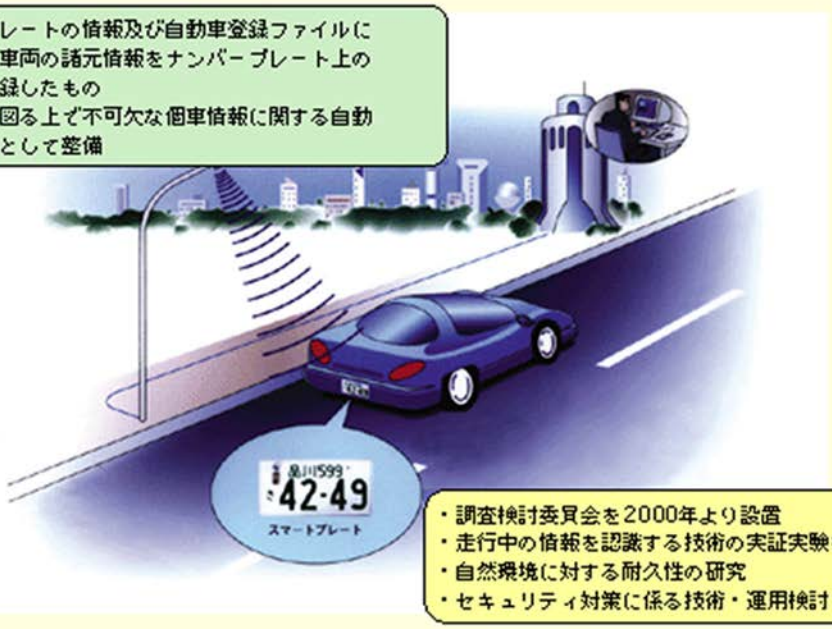
(エ)ナンバープレートの電子化

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車両の諸元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。

平成15年度には、実証実験を通じて技術面、運用面について検討し、インフラとしての有効性の検証と問題点の把握を行った。

図表II-5-4-9　スマートプレート

・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車両の諸元情報をナンバープレート上のＩＣチップに記録したもの
・ＩＴＳの普及を図る上で不可欠な個車情報に関する自動車共通インフラとして整備



・調査検討委員会を2000年より設置
・走行中の情報を認識する技術の実証実験を実施中
・自然環境に対する耐久性の研究
・セキュリティ対策に係る技術・運用検討

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するとともに、ITを用いた居住環境・性能の向上に関する研究開発を支援している。また、共同住宅における高速・超高速インターネット接続の円滑化も図っている。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、そのほとん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

高度情報通信社会における地理情報システム(GIS)の発展を背景に、様々な地理情報がインターネット上で流通し、誰もが自由に利用することが可能となりつつある。「電子国土」は、これらをもとに、国土の変化を即時に把握することなどを目的に、国民がコンピュータ上に構築する仮想的な国土であり、行政、企業活動、家庭や個人の活動を飛躍的に向上させる社会基盤として、その実現が強く求められている。そのため、国土交通省は、地理情報システム(GIS)関係省庁連絡会議で策定されたGISに関する政府の行動計画である「GISアクションプログラム2002－2005」に基づく関係施策の着実な実施を通じて、「電子国土」の構築を図っている。

(1)地理情報の電子化と提供の推進等

地理情報標準について、国際規格が確定した項目から順次、速やかにJIS化の手続きを進めるとともに、空間データ基盤である「数値地図2500」及び「数値地図25000」や、街区名称等とその位置座標の対応付けを行ったデータである「街区レベル位置参照情報」の定期更新を行っている。また、「数値地図2500」、「数値地図25000」、自然・土地利用・交通施設等のデジタルデータである「国土数値情報」及び国土交通省が保有する空中写真等について、インターネットによる提供・閲覧等を実施している。さらに、国土管理に必要な主題図データ(土地条件図、火山土地条件図等)や3次元GISを構築するための精密標高データの整備及び提供を、平成15年度から開始したところである。

海域については、データの少ない浅海域の海底地形データを収集するため、航空機搭載用測深機等のデジタル測量技術を用いるなどして海域におけるGIS基盤情報の整備を進めている。

また、各府省が保有する地理情報についても、一括検索ができるワンストップサービスである「地理情報クリアリングハウス」の充実を図るとともに、平成15年度には、公共測量の測量成果等の電子納品要領を作成し、電子地図に対応した制度の構築及び運用を図っている。

さらに、必要な精度で正確な位置情報を得ることができる環境を構築するため、全国の電子基準点を骨格とする「測地基準点体系」の整備、それらの基準点の管理及び情報提供を行う位置情報基盤の整備を行っている。

(2)GISの本格的な普及支援

GISの活用分野を拡大するには、関連分野と密接な連携を図り、GISに係る様々な情報を広く国民各層に提供することが重要である。この点を踏まえ、正確な位置情報となる電子基準点については、平成15年度にはデータの即時的提供を全国で開始するなど、さらに利用性を高めている。また、GISの利用による生活の利便性の向上や事業機会の拡大等GISの本格普及の効果を検証し、GISの一層の利用定着を推進している。

(3)GISを活用した新たな取組み

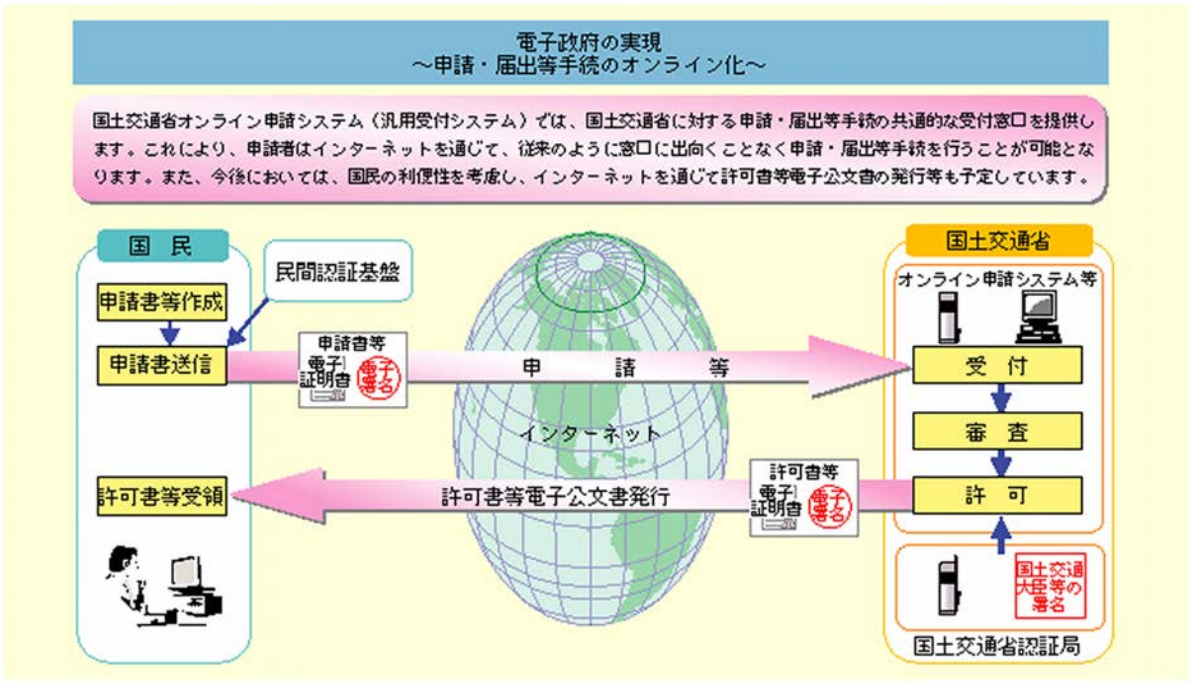
GISによる豊かな国民生活の実現のためには、政府自らが様々な分野においてGISを活用し、質の高いサービスを提供する必要がある。そのため、ウェブブラウザ上で地理情報を位置情報に基づいて統合し、閲覧・加工できる「電子国土Webシステム」を、平成15年7月より公開している。また、このシステムを応用した地図の添付を伴う電子申請に利用できる「添付地図作成支援システム」の運用も開始した。

4. 電子政府の実現

(1)行政手続等の電子化

国土交通省においては、平成15年7月に政府において策定された「電子政府構築計画」、「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、申請・届出等手続の着実なオンライン化を推進するとともに、手数料の電子納付、代理申請、許可書等電子公文書の発行等へ対応することとしており、国民の利便性・サービスが向上するよう各種取組みを推進しているところである。15年度末までには、累計で2,000を超える手続についてオンラインによる申請が可能となる見込みである。

図表II-5-4-10　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、平成13年度から一部で導入していた電子入札については、平成15年度からは、地方整備局等が発注する建設工事及び建設コンサルタント業務等のすべてを対象に全面的に実施した。

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、平成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おり、全体の約6割がインターネットにより申請された。

【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

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15年度までに、河川、道路、港湾、下水道をあわせて約30,000km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15年度までに河川、道路、港湾をあわせて約32,000kmを整備し、順次開放している。また、民間事業者が利用している収容空間については延べ約16,000kmに達している。

さらに、収容空間等の整備、開放に加え、平成14年度から、河川・道路管理用光ファイバー本体においても、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ものについて民間事業者等へ開放しており、平成15年度も約12,000kmについて実施したところである。

第5節　少子・高齢社会への対応

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

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)交通バリアフリーの推進

高齢者等の移動の円滑化を図るため、交通バリアフリー法(注)において、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、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等の設置、LRT(低床式路面電車)車両の導入等に対する補助や標準仕様ノンステップバスの認定制度の創設により認定を受けたノンステップバスへの補助の重点化を行うとともに、駅施設や駅周辺の歩行空間等を含めた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、高齢者等の介助体験・擬似体験等を行う「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」の構築等ソフト面の施策についても積極的に推進している。

図表II-5-5-1　公共交通機関のバリアフリー化の現状

平成15年３月31日現在

○旅客施設（１日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上のもの）

	総施設数	移動円滑化基準（段差の解消）に適合している旅客施設	全体に対する割合
鉄軌道駅	2,739	1,068	39.0%
バスターミナル	45	32	71.1%
旅客船ターミナル	9	5	55.6%
航空旅客ターミナル	22	4	18.2% （100%）

（注）１　「段差の解消」については、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第４条（移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象）への適合をもって算定。
２　航空旅客ターミナルについては、身体障害者が利用できるエレベーター・エスカレーター・スロープの設置はすでに平成13年３月末までに100%達成されている。

○車両等

	車両等の総数	移動円滑化基準に適合している車両等の数	全体に対する割合
鉄軌道車両	51,136	9,922	19.4%
バス	58,424		
低床バス		8,095	13.9%
ノンステップバス		3,835	6.6%
旅客船	1,116	23	2.1%
航空機	465	114	24.5%

Excel形式のファイルはこちら

(注)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

(2)居住・生活環境のバリアフリー化

1)住宅のバリアフリー化

第八期住宅建設五箇年計画においては、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バリアフリー住宅の建設、購入や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するなど、良質な住宅ストックを確保するために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(注)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、平成15年4月から、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ことなどが行われている。

また、官庁施設においても、窓口業務を行う事務室の出入口への自動ドア、多機能トイレの設置等による高度なバリアフリー化庁舎を整備している。平成15年度には、中部空港地方合同庁舎(愛知県)、高松地方合同庁舎(香川県)等の整備に着手した。

図表II-5-5-2　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	14
認定件数（年度）	11	120	229	320	382	366	332	232	280
認定件数（累積）	11	131	360	680	1,062	1,428	1,760	1,992	2,272

資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

3)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。

4)公園のバリアフリー化

都市公園において、園路の幅員と勾配の工夫、縁石の切り下げ、手すりの設置、誰もが使いやすいトイレの整備を行う等、高齢者等に配慮した、安全かつ快適に利用することができる都市公園の整備を実施している。

＜より多くの人に使いやすい都市公園＞

あらゆる人が使いやすいゆったりトイレ



ふれやすく手入れしやすい花壇



5)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いる。平成15年度には、旭川(岡山県)等で実施している。

＜緩傾斜スロープの設置事例(京都府鴨川)＞



6)港湾空間におけるバリアフリー化

みなとを訪れた人々が安全かつ身体的負担の少ない方法で船舶に乗降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、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、手すりの設置等の整備を推進している。

図表II-5-5-3　平成15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
津松坂港	碧崎地区	浮桟橋
蒲 刈 港	丸谷地区	浮桟橋
三 河 港	御津地区 緑地	身体障害者用トイレ、駐車場等
長 崎 港	本港地区 緑地	スロープ・手すり、身体障害者用トイレ

Excel形式のファイルはこちら

(注)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

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

(1)子育てを支援するゆとりある住宅取得等の促進

若い世代を中心として、少子化の背景には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、住宅金融公庫の融資及び証券化支援事業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、住宅ローン減税、相続時精算課税制度における住宅取得等資金の贈与の特例などによって、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っている。また、特定優良賃貸住宅や都市基盤整備公団賃貸住宅等の供給による、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おり、さらに、高齢者のライフステージに適した住替えを支援しつつ、高齢者等が保有する住宅資産のファミリー向けの良質な賃貸住宅としての活用を図ることとしている。

また、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。

(2)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。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。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も有効である。

図表II-5-5-4　鉄道駅における最近の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	マザーズエスパル保育園	仙台駅
	maruru（まるる）	福生駅
	明徳本八幡駅保育園	本八幡駅
ＪＲ西日本	ＪＲ六甲道キッズルーム	六甲道駅
東京急行電鉄	パレット保育園大岡山	大岡山駅
	パレット保育園不動前	不動前駅
	パレット保育園長津田	長津田駅
小田急電鉄	小田急ムック保育園和泉多摩川園	和泉多摩川駅
京阪電気鉄道	京阪キッズワールド枚方	枚方市駅
阪急電鉄	阪急キッズワールド伊丹	伊丹駅
	阪急キッズワールド南茨木	南茨木駅
	阪急キッズワールド箕面	箕面駅

Excel形式のファイルはこちら

3. 高齢者が安心して暮らせる生活環境の整備

(1)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中、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(注)に基づき高齢者が住み良い環境の整備を進めている。

高齢者向け優良賃貸住宅として認定されたものは、平成15年3月末で17,080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、15年12月末で5,013件(57,787戸)となっている。

(注)高齢者の居住の安定確保に関する法律

(2)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、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、生活援助員(ライフサポートアドバイザー：LSA)による日常の生活相談、安否確認、緊急時における連絡等の生活支援サービスの導入を推進しており、バリアフリー化された公営住宅等の供給と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14年度までに634団地、17,409戸において実施している。また、14年度から、LSAの派遣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。

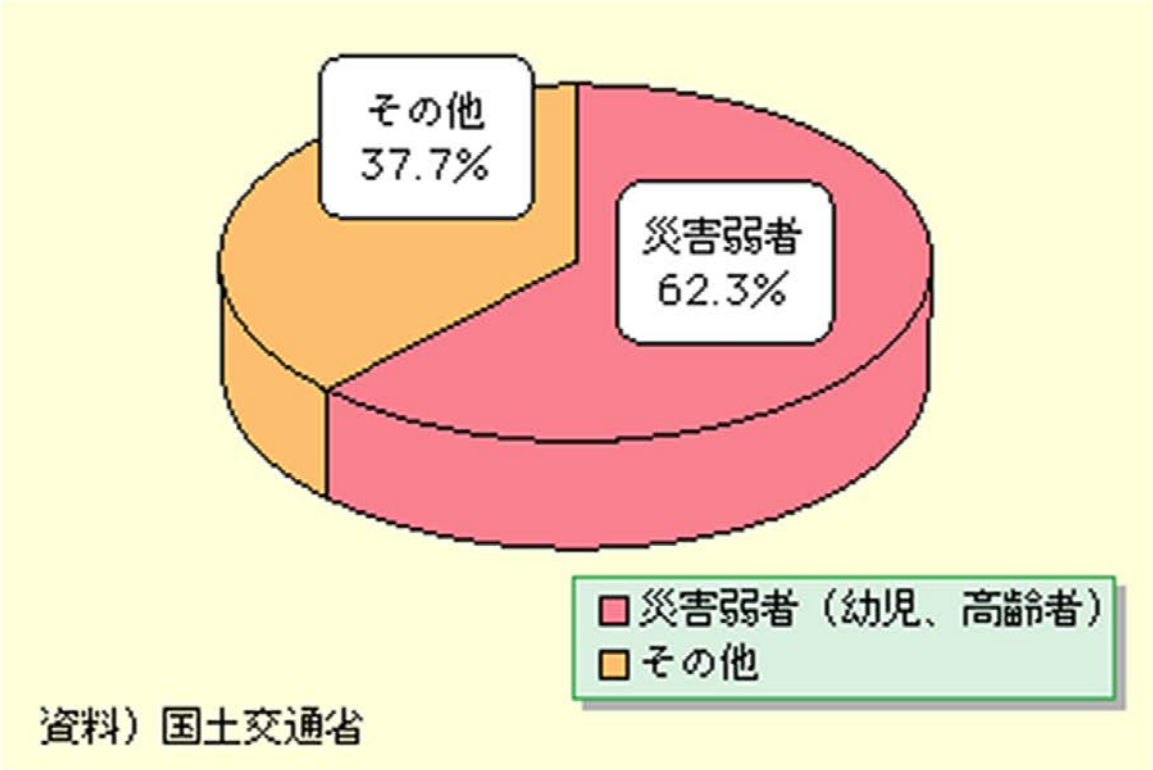
さらに、「コレクティブハウジング」「グループホーム」といった福祉・介護等と連携した高齢者の新たな住まい方に対し、公共賃貸住宅を活用した支援を行っている。

(3)高齢者等の災害弱者への対策

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15年度においては、約770箇所で実施している。

また、ソフト面における対策としては、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15年6月には、約3,700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。

図表II-5-5-5　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10年～平成14年)



Excel形式のファイルはこちら

(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. 高齢社会に対応した輸送サービスの提供

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利用を認める等により、その導入促進を図っており、平成14年度末現在3,276両が運行されている。

また、地方公共団体が十分な輸送サービスが確保できないと認められる地域において、新たにNPO等による自家用車での有償の福祉輸送及び交通空白過疎地の住民輸送を可能とする特例制度を創設した。これにより、単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者等の移動手段を確保するとともに、交通バリアフリーを促進する観点からもSTS(個別輸送サービス)の充実を図っている。

コラム・事例　構造改革特区制度への取組み
　～NPO等によるボランティア輸送としての有償運送可能化事業～

　構造改革特区制度への取組みとして、地方公共団体が旅客自動車運送事業者によっては十分な輸送サービスが確保できないと認める地域において、自家用自動車による有償の福祉輸送及び交通空白過疎地域の住民輸送を可能とする特例制度が全国の13地域で創設されています。

　その一例である岡山県では、県と市町村がより一層連携を深め、県民、ボランティア、NPO、企業など多様な主体が共同して進めるアクション・プランを策定しています。平成14年度からは、「快適生活県おかやま」の創造に取り組んでおり、福祉移送に関する岡山県福祉移送コーディネート事業を実施しており、15年4月に岡山県は「福祉移送特区」の認定を受け、NPO等によるボランティア輸送としての有償運送を実施しています。この輸送サービスは、車椅子やストレッチャーのままで乗降できるリフトやスロープを装備した福祉輸送のための特殊な車両を使用して、あらかじめ登録した会員及びその同伴者であり、かつ要介護認定を受けている者や身体障害者で単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者を対象としたものです。

＜岡山県で使用されている有償運送車両＞



5. 冬期バリアフリー

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。

第6節　レクリエーション活動の推進

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いる。なお、国営公園については、平成15年度には17箇所で整備を実施しているところであり、このうち15公園で供用を開始している。

＜国営明石海峡公園(平成14年3月開園)＞



2. プレジャーボートの利用環境改善

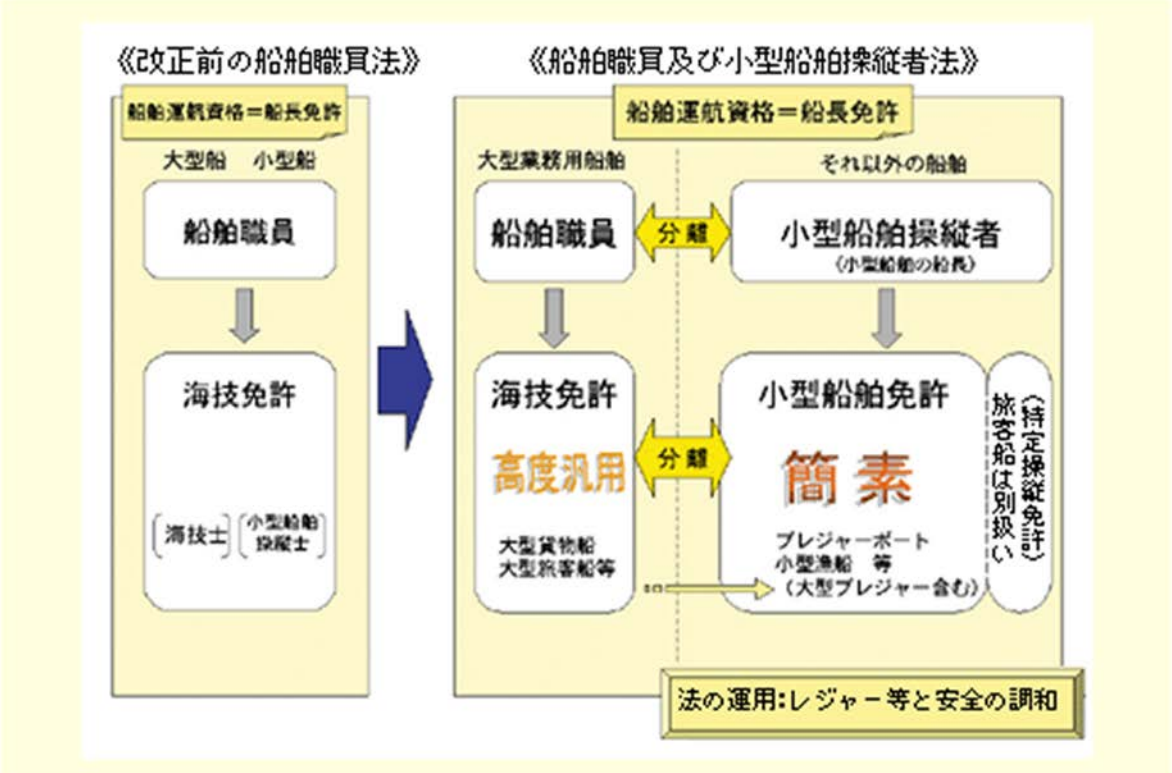
(1)プレジャーボート等の利用促進及び適正化に向けた総合対策

1)小型船舶操縦士制度の見直し

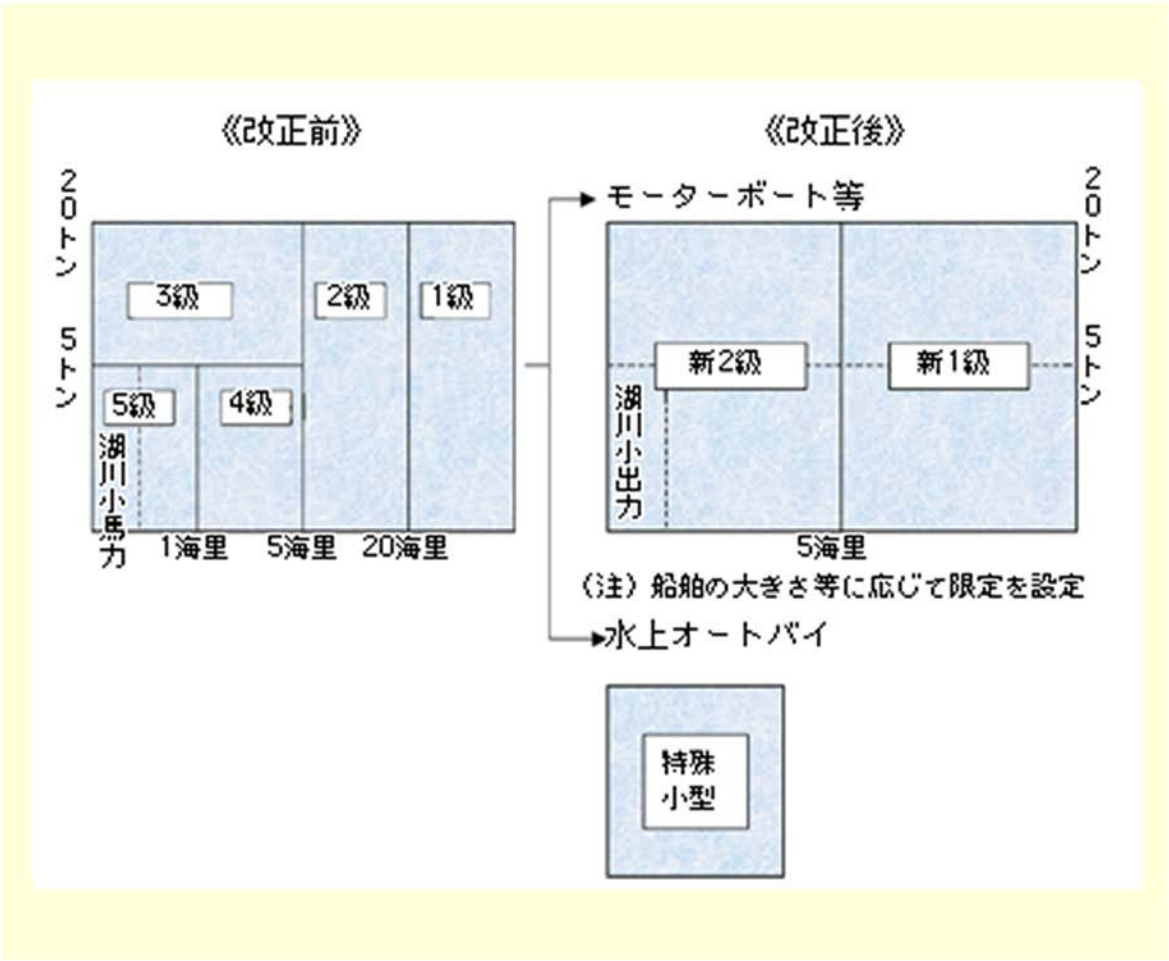
小型船舶の利用者のニーズに適確に応えるとともに、小型船舶の航行の安全を一層図るために、小型船舶の免許制度を定める船舶職員法の一部を改正し、「船舶職員及び小型船舶操縦者法」を平成15年6月から施行した。旧制度下では一級から五級の5つに区分されていた小型船舶操縦士の資格を、一級、二級及び特殊小型(水上オートバイ専用)の3つの区分に再編成し、航行区域や船舶の大きさに応じて限定を設定する等の制度を設けた。

更には小型船舶の船長が遵守すべき事項(ライフジャケット等の着用、酒酔い操縦の禁止等)の周知・徹底等、関係機関とも連携しつつ、効率的かつ効果的な安全指導活動等を行っているところであり、小型船舶の一層の航行の安全を図っている。

図表II-5-6-1　資格体系の見直し



図表II-5-6-2　資格区分の再編



2)小型船舶の登録制

小型船舶に対する登録・測度の義務付け等を内容とする「小型船舶の登録等に関する法律」(平成14年4月施行)により、小型船舶の所有者を特定することが可能となり、また平成17年4月には、全ての小型船舶の所有者が登録特定されるため、放置艇の適切な係留場所への誘導等が可能となる。

3)関係者への啓発活動等による安全の確保

平成10年から14年までの5年間で、小型船舶からの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80%、未着用の場合25%であることからも明らかなように、ライフジャケットの着用が死亡・行方不明事故の防止に大きく寄与している。このため、官民一体となった関係諸機関の連携・協力のもと「ライフジャケット着用推進会議」を開催し、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的シンボルマークを作成するなどの施策を推進している。

海上保安庁では、ライフジャケットの常時着用に加えて、携帯電話等の適切な連絡手段の確保、海上保安庁への緊急通報用電話番号「118番」の有効活用を3つの基本とする自己救命策確保キャンペーンを実施して啓発・普及に努めている。地方運輸局においては、各地で開催されるマリンイベント等を通じてライフジャケット着用推進に関する各種の啓発活動を実施している。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

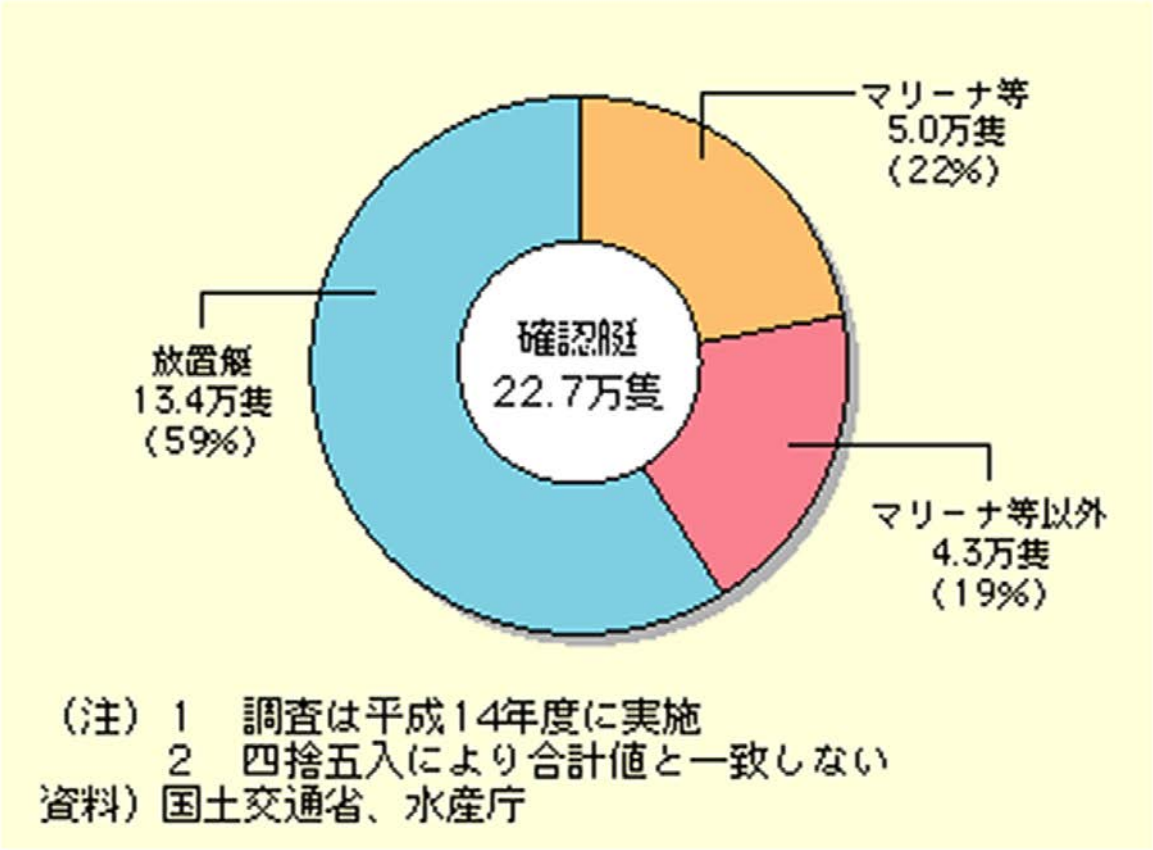
向上及び環境に配慮した新しい基準の策定、地方運輸局におけるプレジャーボート関係者との連絡体制の構築等を行うことにより、プレジャーボート利用者の安全確保に取り組んでいる。

(2)放置艇対策

平成14年に実施した全国調査では、水際線近傍で確認されたプレジャーボートのうち約6割が放置艇であった。放置艇(不法係留船を含む)は、他の船舶の航行を阻害するなど社会問題を引き起こしており、港湾法等による規制措置、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る。

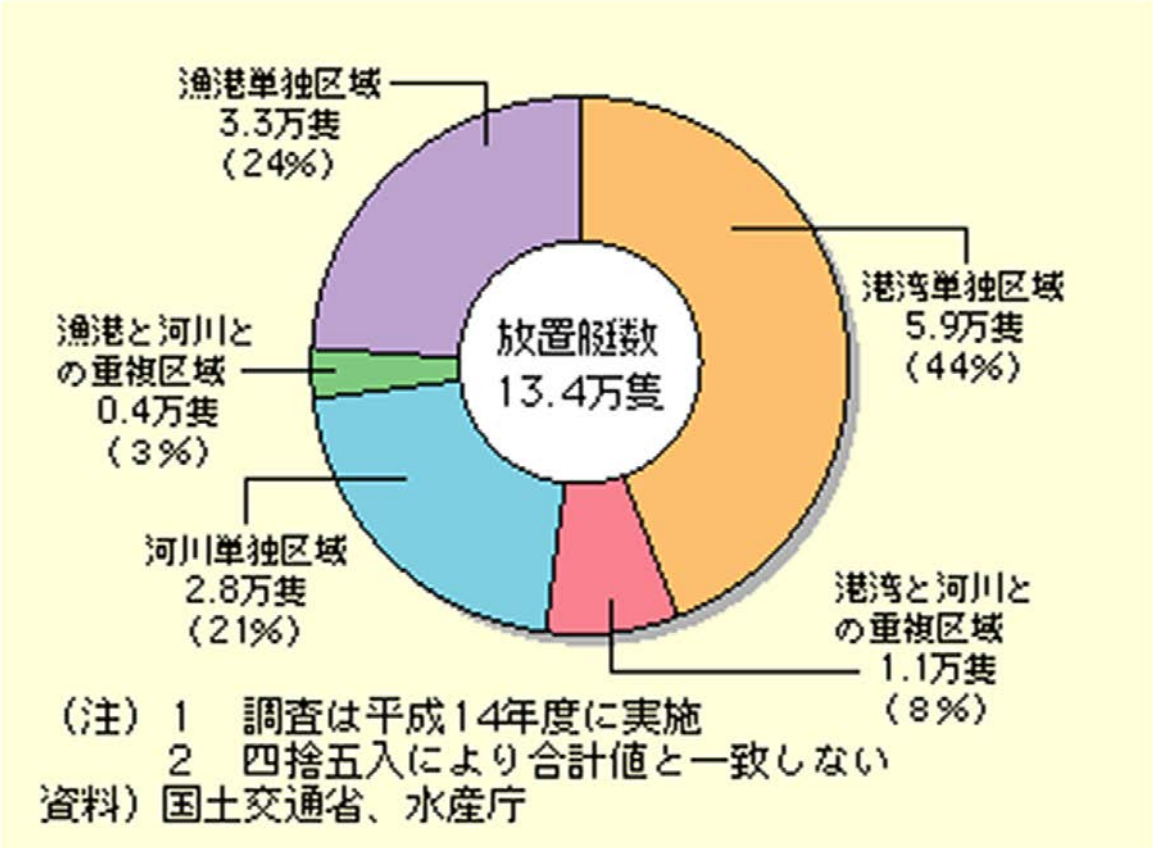
このため、公共事業を活用した港湾施設整備を推進する一方、民間のマリーナ等の整備に対する財政投融資等による支援や民間活力の活用を図っていく。港湾においては、公共マリーナ整備のほか、プレジャーボートの簡易な係留・保管施設及び駐車場、トイレ等の必要最小限の施設を備えた「ボートパーク」の整備を進めている。

図表II-5-6-3　全国の水際線近傍での係留・保管状況



Excel形式のファイルはこちら

図表II-5-6-4　放置艇の水域別状況



Excel形式のファイルは[こちら]

(3)マリーナの整備

海洋性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)の整備を進めている。公共により整備された港湾のマリーナは、平成15年4月現在で65箇所にのぼり、プレジャーボートの保管だけでなく、海洋性レクリエーション活動、自然体験活動等の拠点として市民に広く利用されている。さらに、民間及び第三セクターが行う港湾のマリーナ並びに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。

コラム・事例　マリーナを拠点とした環境教育

全国に約500箇所存在するマリーナ。一般的には、ヨットやモーターボートの係留場所としてのみ利用されていますが、最近、環境教育や自然体験活動など新たな活動の拠点として役割が注目されています。

平成15年10月、千葉県名洗港の銚子マリーナでは、地元NPOや地方自治体などが主体となり、マリーナを拠点とした環境教育の取組みである「銚子マリーナ海辺の自然学校」が、学校の授業の一環として、小学生の児童約60名を対象に開催されました。児童らは、マリーナ内の静穏水域を活用したヨット体験乗船や施設に隣接した人工海浜での漂着物の観察、ビーチクリーンアップ等を体験し、海辺の自然や環境の大切さを身体で学習しました。また、この取組みを通じ、NPO、地方自治体、教育機関など普段交流が少ない団体間の交流が図られました。

このようなマリーナを拠点とした取組みは、市民に対し環境教育活動を体験する機会を提供するにとどまらず、マリーナをヨットやモータボート所有者など一部の限られた人々だけでなく多くの市民が利用することで、地域住民の交流やコミュニティ活動の活性化が図られるなど、地域のまちづくりに寄与するものとして期待されています。

＜指導者のもとヨット体験乗船を通じて風や波など身体で体験する児童ら＞



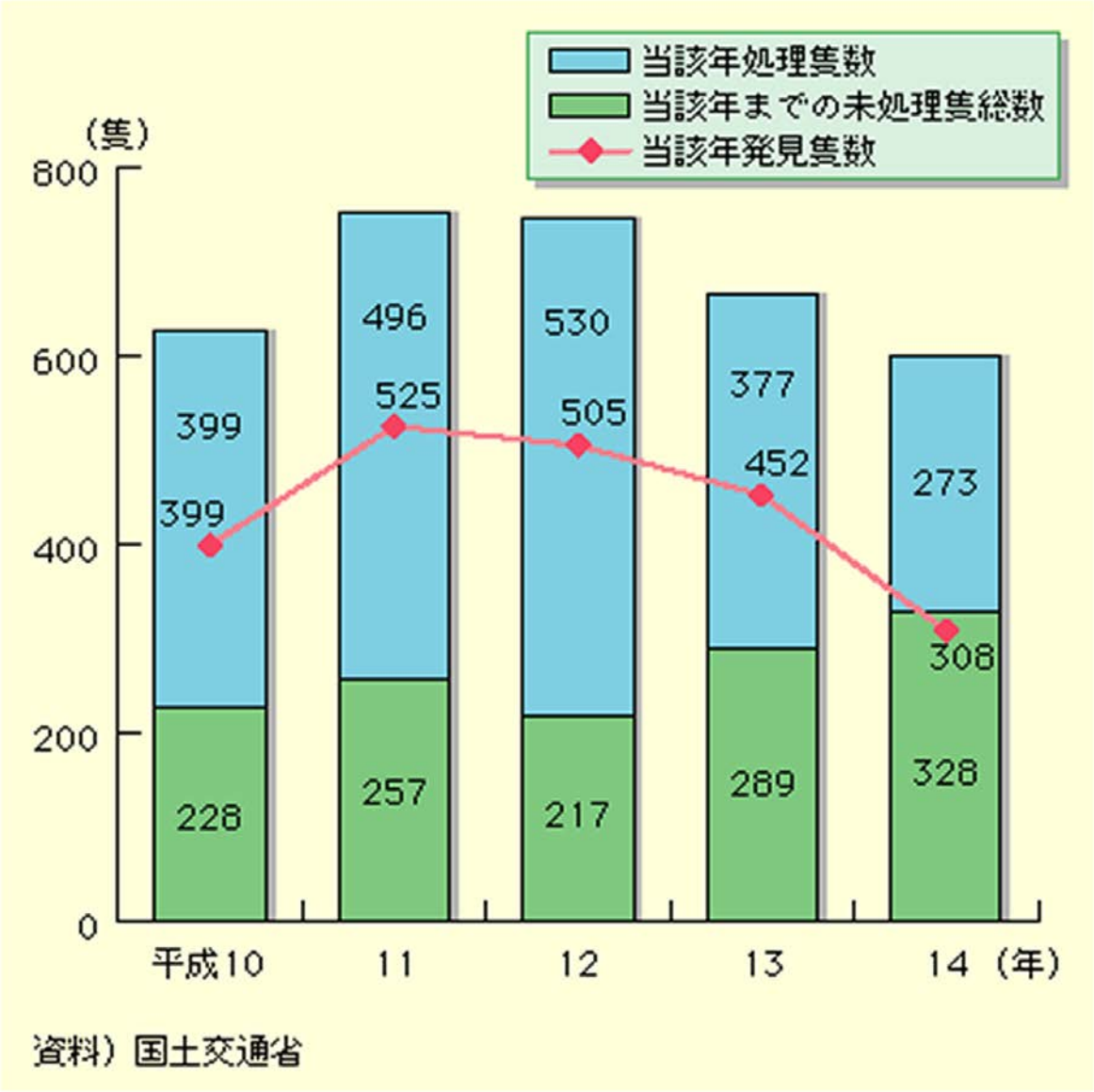
＜マリーナに隣接した人工海浜で漂着物観察を行う児童ら＞



(4)沈廃船対策

FRP(繊維強化プラスチック)製プレジャーボートの沈廃船は、過去からの未処理分を含め毎年600隻以上が確認されており、このうち約半数は新たに確認されたものである。確認された沈廃船に対しては、小型船舶の登録制度の活用や、廃船指導票の貼付などにより所有者の割出しを行い、適正な処理を促していく。さらに、故意に船舶検査済証を剥がしたり、船名を消したりしたような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き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-5-6-5　FRP製プレジャーボートの廃船確認状況



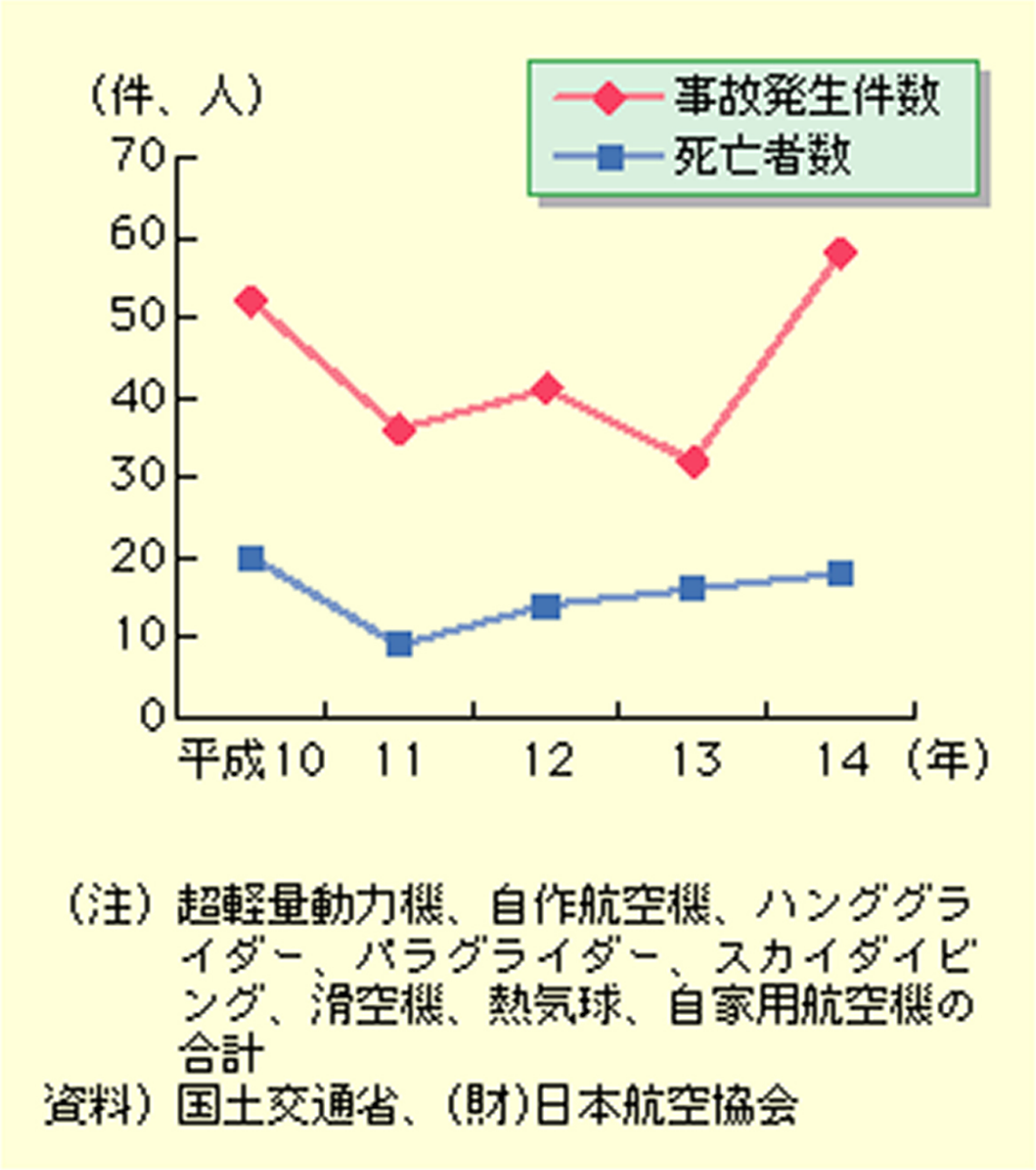
Excel形式のファイルはこちら

3. スカイレジャーの振興

近年、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が、一方で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への啓発を図る「スカイ・レジャー・ジャパン」(平成15年は5月に石川県能登空港(供用開始前)において開催)等のイベントの開催支援を行っている。

図表II-5-6-6　レジャー航空に関する事故発生件数



（注）超軽量動力機、自作航空機、ハンググライダー、パラグライダー、スカイダイビング、滑空機、熱気球、自家用航空機の合計

資料）国土交通省、(財)日本航空協会

Excel形式のファイルはこちら

第6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、国際的は競争力を有し、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

1. 需要喚起のための取組み

(1)不動産市場の活性化

1)土地市場の条件整備の推進

実需中心の市場へと変化し、ニーズが多様化している土地市場において、土地の有効利用を進めるためには、土地利用に関する計画を前提に、市場機能の向上を図り、土地取引の円滑化や公正さの確保を図るための条件整備を行うことの重要性が高まっている。平成15年12月、国土審議会土地政策分科会において、「土地情報の積極的提供」および「不動産鑑定評価制度の充実」を主な内容とする「土地市場の条件整備の推進について」の建議をとりまとめた。

(ア)土地情報の積極的提供

土地市場において、取引価格に関する情報等を整備し適切に提供していくことが、土地政策の重要な課題である。建議では、物件が特定できないように配慮した情報提供が、現時点では最も国民の理解が得られやすい方法であること、情報収集に当たっては国民に過度の負担とならないよう登記制度との連携を図ること等が提言された。今後、この建議の考え方を受け、必要な取組みを行っていく予定である。

(イ)不動産鑑定評価制度の充実

不動産鑑定評価がニーズの変化に的確に対応し、社会で期待される役割を果たしていくため、不動産鑑定士の資格取得制度の見直し等を通じて高い専門性を持った不動産鑑定士を確保していくこと、コンサルティング等隣接・周辺業務の制度的位置付け等を通じて多様なサービスを提供できる不動産鑑定業の確立に取り組むべきことなどが提言された。これを受け、所要の法律案を第159回国会に提出したところである。

2)不動産情報提供の充実

近年、消費者に対するインターネットを利用した不動産情報の提供が発展する中で、平成15年10月には、消費者の利便性を一段と向上させるため、不動産業界が一体となって物件情報及び有益情報をワンストップで幅広く提供する不動産統合サイト(不動産ジャパン：www.fudousan.or.jp)が開設され、国土交通省としてもこの取組みを支援している。

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)(注)では平均取引価格等の市況情報を公開しており、年々その充実が図られている。

3)不動産証券化の一層の推進

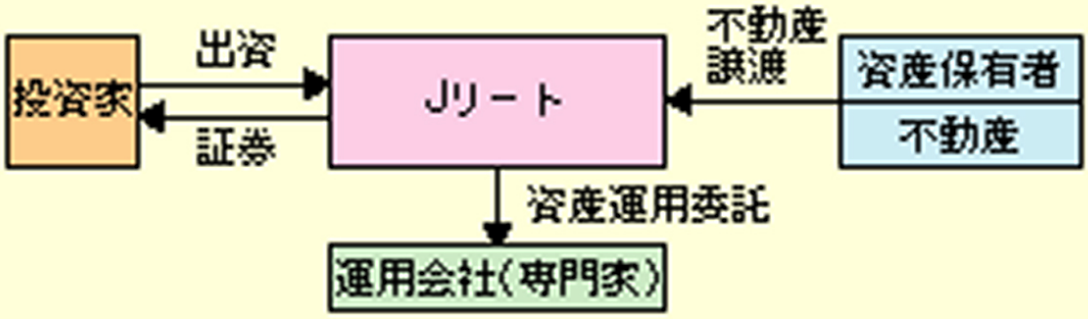
不動産証券化は、約1,400兆円といわれる個人金融資産を、「市場の萎縮」と「買い手の不在」に直面する不動産市場に呼び込み、「強力な買い手」を創出し、不動産市場の活性化を促進するものであり、土地の流動化、経済活性化のために不可欠である。

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13年度末には6兆2千億円、14年度末には9兆円と、順調に拡大している。

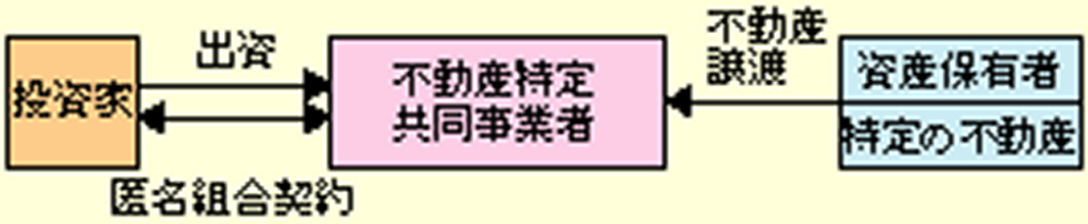
図表II-6-1-1　不動産証券化スキーム図

不動産証券化スキーム

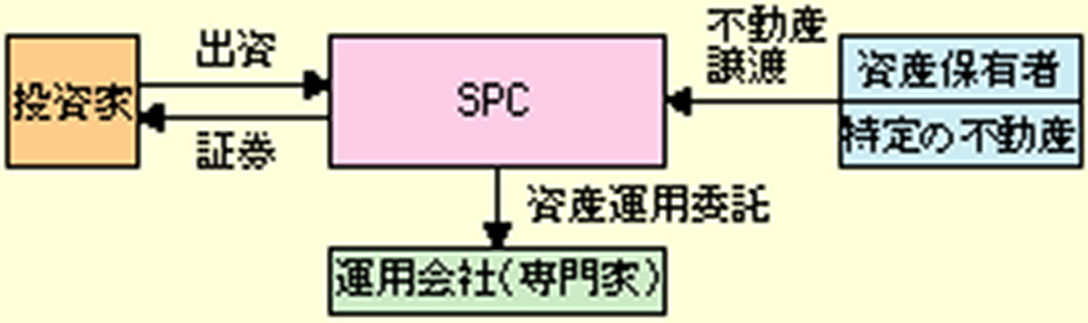
①投資法人（Jリート）
　投資信託及び投資法人に関する法律
（平成12年11月30日施行）



②不動産特定共同事業
　不動産特定共同事業法（平成７年４月施行）



③特定目的会社（SPC：Special Purpose Company）
　資産の流動化に関する法律（平成10年９月施行）



(ア)Jリートの組成の推進

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、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おり、平成13年9月の2法人のJリートの上場以降、16年2月末現在、11法人のJリートが東京証券取引所に上場している。

平成16年2月末現在、約192万口、約1兆800億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1兆4,800億円となっている。

(イ)Jリートの市場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、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、投資家のための情報基盤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指標等の整備を促進する必要がある。

税制面においては、平成16年度税制改正において、Jリート等が不動産を取得しやすい環境を整備する観点から、Jリート及びSPC等に係る登録免許税の特例措置の延長及びJリートのSPC優先出資証券保有制限の緩和が行われることとなり、今後、Jリート等による不動産の取得が一層促進されるものと期待される。

4)土地・住宅税制の活用

土地需要の喚起を通じた土地の流動化・有効利用の促進を図るとともに、資産デフレを克服し経済の再活性化を図るため、平成16年度の税制改正においては、土地の譲渡益課税の税率の引下げ等、商業地等の土地に係る固定資産税の減額を可能にする仕組みの創設などの措置を講じることとしている。

また、無理のない負担での住宅取得を支援するとともに、良質な住宅ストックの形成及び裾野の広い経済波及効果を有する住宅投資の促進による景気の下支えを図る観点から、住宅ローン減税制度の延長・重点化及び居住用財産の譲渡損失の繰越控除制度を拡充・創設する措置を講ずることとしている。

(注)宅地建物取引業者が指定流通機構に物件情報を登録し、業者間で情報交換を行う仕組み。取引の相手方を広く探索でき、迅速、透明な不動産取引が可能となる。

(2)構造改革特区の推進

国土交通省は、地方公共団体等からの提案を踏まえ、構造改革特区の推進に積極的に取り組んでいる。これまでに、行政財産である港湾施設の民間への貸付可能化、公有水面埋立地の所有権移転制限期間等の短縮化、屋外広告物条例に違反した屋外広告物の除却の特例など12の特例措置を設け、国土交通省関係では、全国で28の特区が認定されている(平成15年12月現在)。

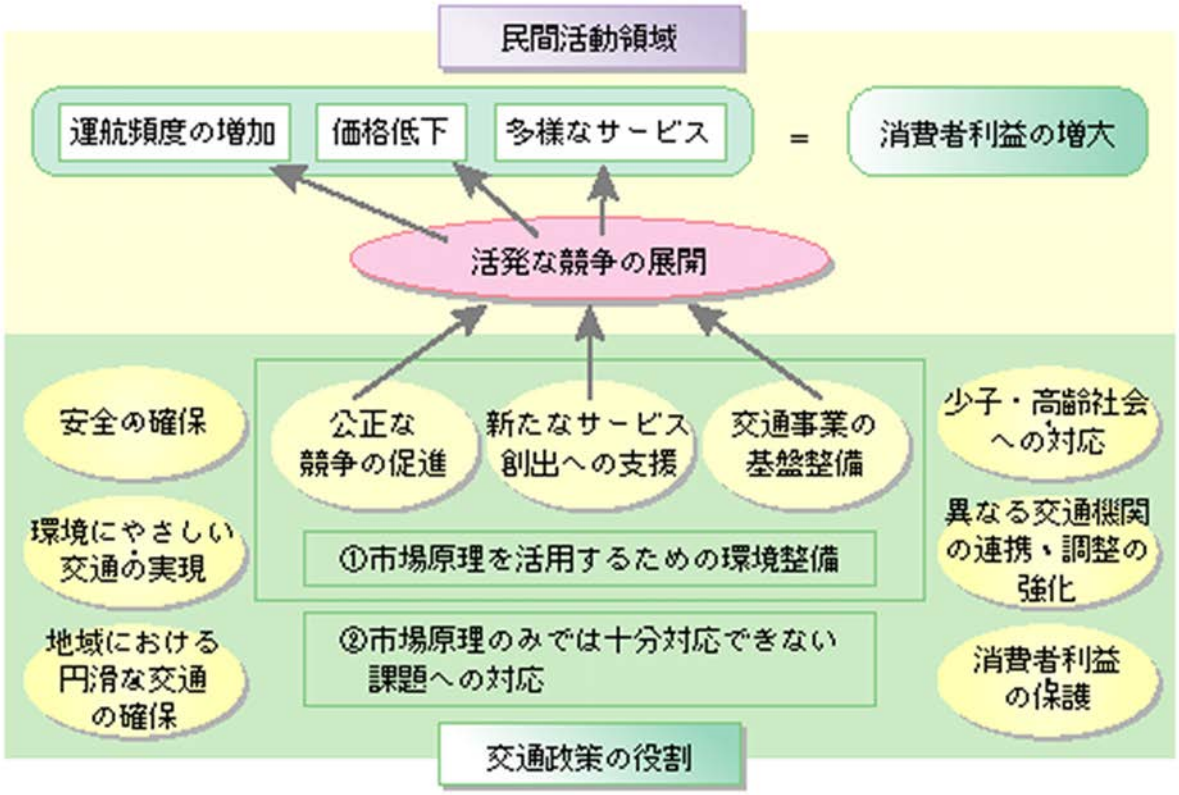
(3)交通運輸市場における競争条件の整備と規制緩和の推進

従来、国土交通省は、交通事業の公共性、特殊性、安全の確保等の観点から、需給調整規制等の各種規制を設け、交通サービスの確保と交通事業の健全な発展を図ってきた。しかし、経済活動の地球規模化や、国内における経済の成熟化に伴う国民の価値観の多様化等が進行し、社会全般における規制を緩和・撤廃し、市場原理及び自己責任原則の導入を図ることにより、経済社会の活性化を図ることが求められるようになった。

このため、国土交通省は、事業者による創意工夫及び市場における公正かつ自由な競争を通じて事業活動の活性化・効率化を図り、サービスの多様化や高度化、運賃の多様化や低廉化等利用者の利便の増進を図るため、需給調整規制の廃止等の規制緩和を進めてきている。また、規制緩和にあわせ、事業監査体制の強化や利用者への情報提供を強化するとともに、適正な競争を行う上で障壁が存在する業種については、新規事業者への優遇等を講ずるなど適正な競争が行われるよう条件整備を進めている。

平成15年度においては、貨物鉄道事業の参入の許可に際しての需給調整要件の廃止、トラック事業の営業区域規制の廃止、貨物運送取扱事業の登録制の廃止等の規制緩和を実施した。

図表II-6-1-2　21世紀型交通政策における行政の役割



2. 雇用の創出、セーフティネットの整備

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・再生と事業転換などの経営革新、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。また、拡大するサービス産業などでの雇用機会を創出するため、規制改革・構造改革特区を推進するとともに、「530万人雇用創出プログラム」(15年6月策定)を着実に推進することとしている。

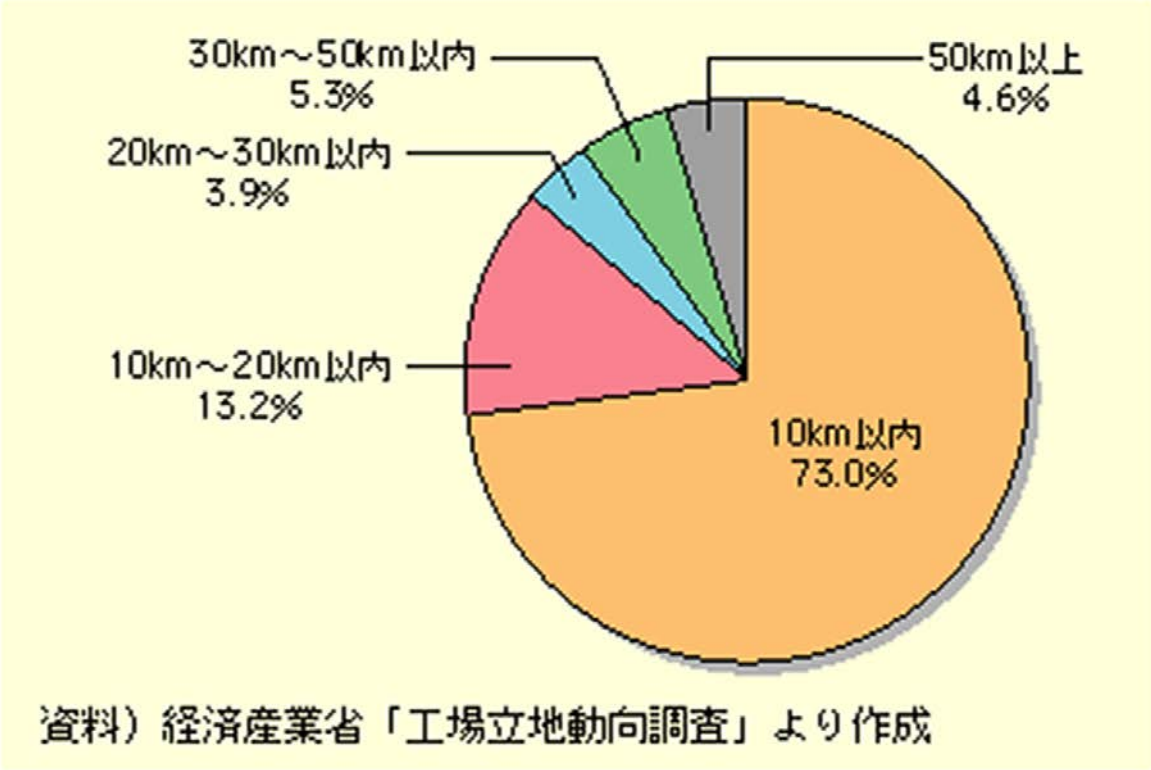
第2節　広域的な交通ネットワークの構築

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-6-2-1　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14年)



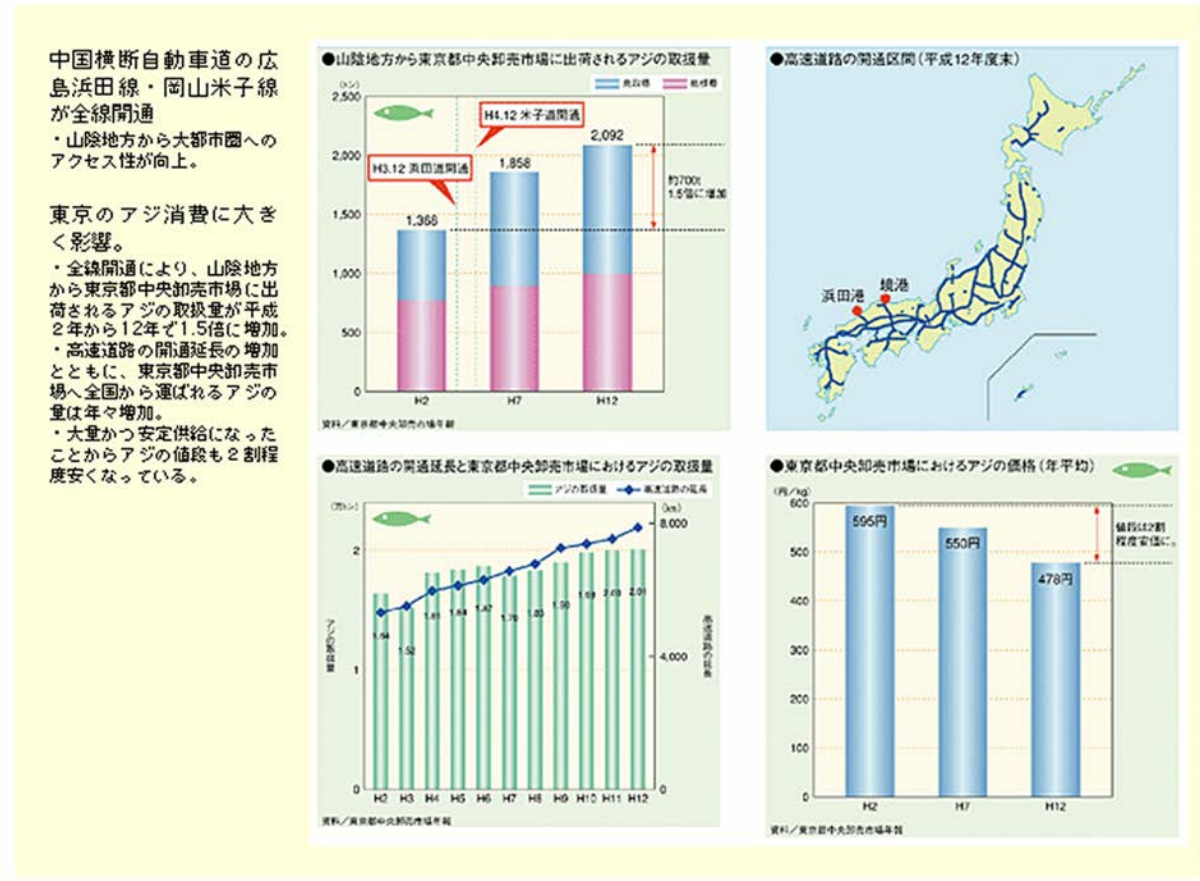
Excel形式のファイルはこちら

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、人口50万人以上の都市間の平均距離では、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、ドイツの11,515kmに

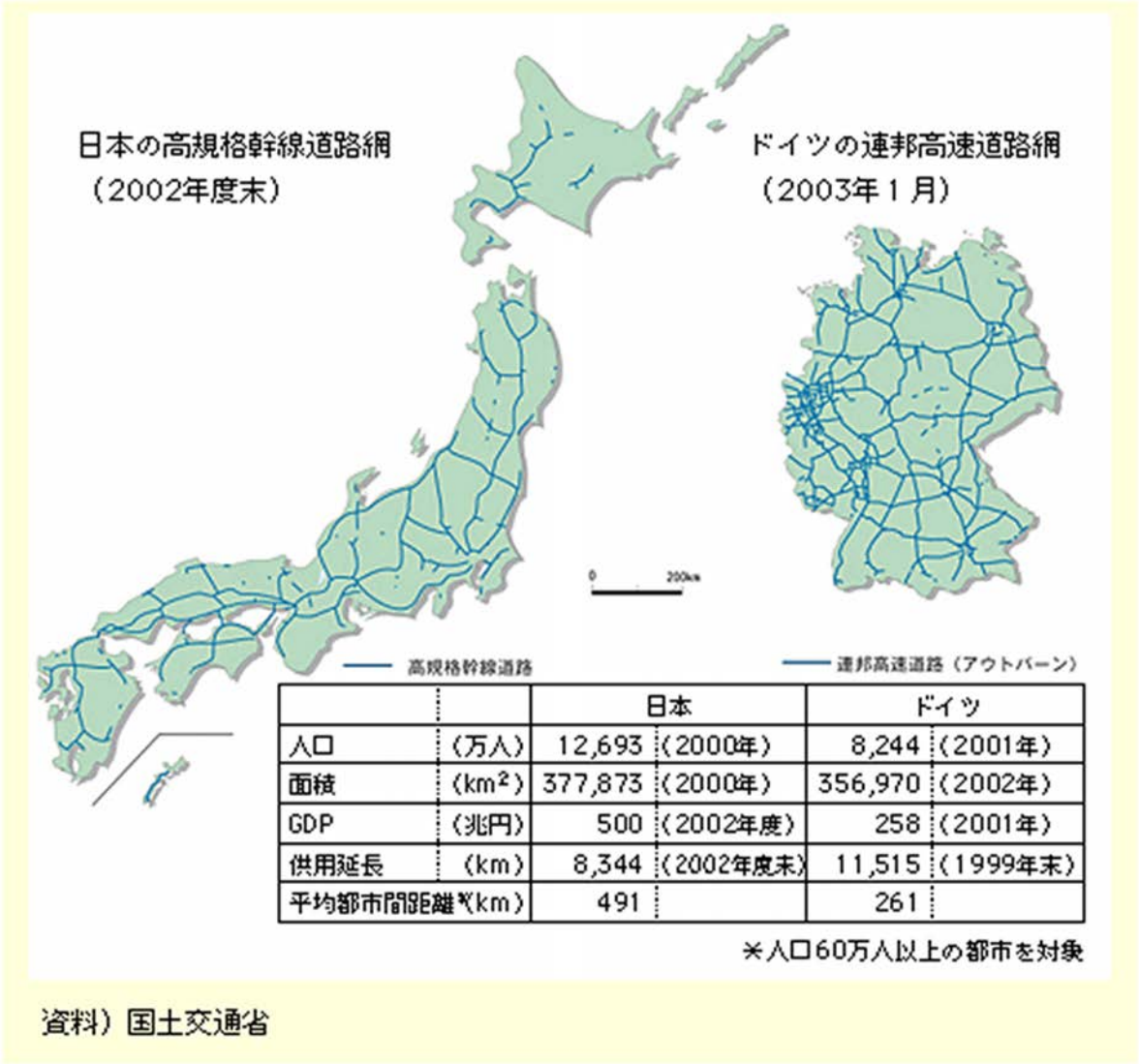
対し、我が国は8,344kmと約3分の2にとどまっている。中国と比較すると、中国では、我が国より26年遅れの1988年に初めて高速道路が開通したにもかかわらず、既に25,130kmが開通しており、実に我が国の9倍のペースで整備が進められている。また、大都市の環状道路整備の遅れについては、第3章でみたとおりである。このように、我が国の幹線道路の整備水準は、欧米諸国の水準と比較しても遅れている状況であり、引き続き我が国の国土を効率的かつ有効に利用するための高規格幹線道路等の着実な整備が必要である。

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ており、特に高速自動車国道については、学識経験者からなる「道路事業評価手法検討委員会」の検討結果を踏まえ、厳格な事業評価を実施したところである。この評価結果を踏まえて、「有料道路方式」と「直轄方式」の二本立てにより、真に必要な道路の着実な整備を進めていく。

図表II-6-2-2　高速道路を利用して都市の食卓に安価で新鮮な食材を提供



図表II-6-2-3　日本とドイツの高速道路の整備状況に関する比較

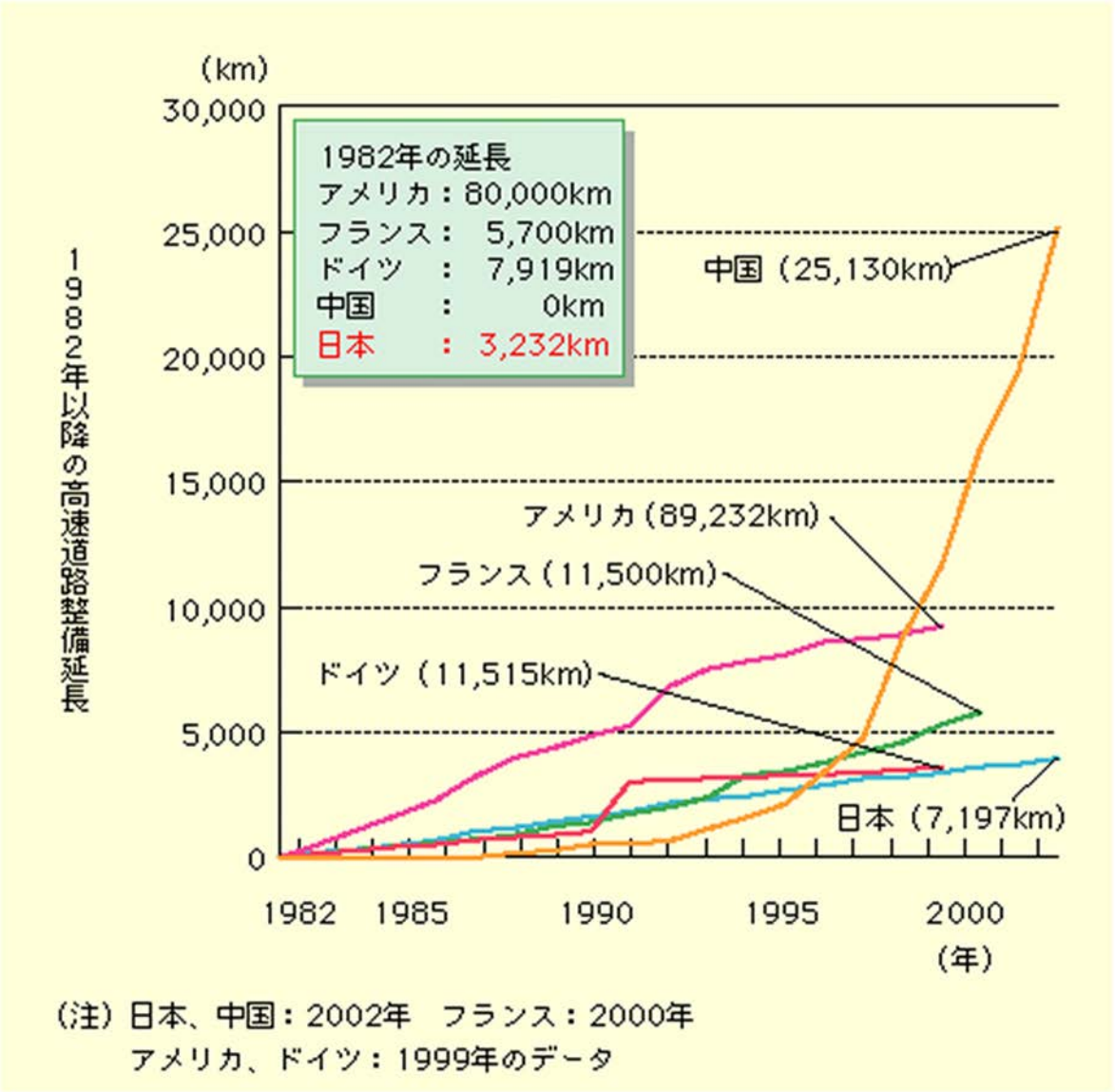


		日本		ドイツ	
人口	（万人）	12,693	（2000年）	8,244	（2001年）
面積	（km^2）	377,873	（2000年）	356,970	（2002年）
GDP	（兆円）	500	（2002年度）	258	（2001年）
供用延長	（km）	8,344	（2002年度末）	11,515	（1999年末）
平均都市間距離＊（km）		491		261	

＊人口60万人以上の都市を対象

資料）国土交通省

図表II-6-2-4　高速道路整備水準の国際比較



Excel形式のファイルは[こちら]

(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-6-2-5　高規格幹線道路及び地域高規格道路の概要、実績、整備目標

	概要	実績
高規格幹線道路	高規格幹線道路とは、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。	（供用延長） 平成14年度末　8,344km 平成15年度末予定　8,553km （平成15年度の主な供用予定区間） ・北海道横断自動車道根室線・網走線
地域高規格道路	地域高規格道路とは、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道路。	（路線・区間指定（H15.9現在）） 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1,101km 整備区間　約2,935km 供用延長　1,512km （平成15年度の主な供用予定区間） ・南阪奈道路
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規格の高い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。	

Excel形式のファイルはこちら

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のニーズの高度化に応える必要性等において、更なる向上が期待されている。

このため、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに、在来線の高速化等を行うことにより、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

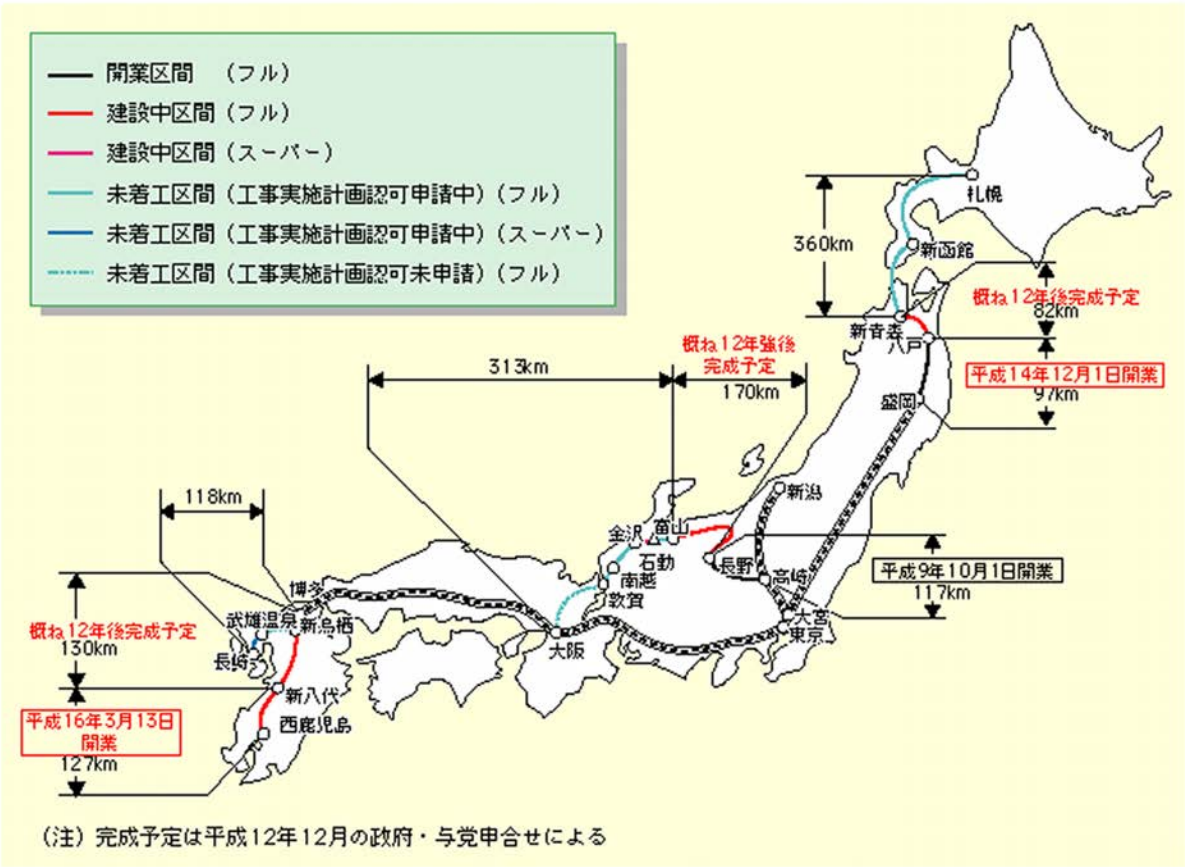
新幹線は、国土の骨格を形成する大量・高速交通機関であり、その整備により、移動時間が大幅に短縮され、沿線都市の人口の増加や地域経済の発展に大きく寄与する。また、新幹線は交通機関の中でももっとも安全(昭和39年の東海道新幹線の開業以来、乗客の死亡事故はゼロ)であり、省エネルギーで環境にやさしい交通機関(CO_2排出原単位は航空機の1／5、自家用車の1／8、エネルギー消費量は航空機の1／4、自家用車の1／6)である。

既存の新幹線については、平成15年10月に東海道新幹線の品川新駅が開業し東京南西部へ向かう所要時間が短縮され、また、16年3月に上越新幹線に本庄早稲田駅が新設されるなど更なるサービス向上のための取組みがなされている。

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月には、開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要との観点から、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などを内容とする政府・与党申合せが決定された。当該申合せに基づき、東北新幹線盛岡・八戸間は14年12月に、九州新幹線新八代・鹿児島中央間(西鹿児島駅は九州新幹線の開業に伴い鹿児島中央駅に名称変更)は16年3月に開業した。16年3月末時点で、東北新幹線八戸・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・新八代間の3線4区間の建設を推進している。

なお、整備新幹線を建設する区間の並行在来線については、JRの経営に対する過重な負担を避けるため、累次の政府与党間の申合せ等において、整備新幹線の開業時にJRの経営から分離することとされている。東北新幹線盛岡・八戸間の開業に伴い、東北線盛岡・八戸間はJR東日本の経営から分離され、盛岡・目時間はIGRいわて銀河鉄道が、目時・八戸間は青い森鉄道が、それぞれ運行を引き継いだ。また、九州新幹線新八代・鹿児島中央間の開業に伴い、鹿児島線八代・川内間はJR九州の経営から分離され、肥薩おれんじ鉄道が運行を引き継いだ。

図表II-6-2-6　整備新幹線の現状



図表II-6-2-7　新幹線整備後の概算所要時間

東北新幹線

区　間	盛岡～八戸間※開業前（平成14年７月ダイヤ）	盛岡～八戸間※開業後 現行（平成15年10月ダイヤ）	八戸～新青森間開業後
東京～八戸	３時間33分	37分短縮 → ２時間56分	＊
東京～新青森	４時間27分	28分短縮 → ３時間59分 約70分短縮 →	約３時間20分

※盛岡～八戸間は平成14年12月１日開業。

北陸新幹線

区　間	現行の所要時間（平成15年10月ダイヤ）	長野～富山間開業後
東京～富山	３時間12分	約60分短縮 → 約２時間10分

九州新幹線

区　間	新八代～鹿児島中央間開業前（平成15年10月ダイヤ）	新八代～鹿児島中央間開業後（平成16年３月13日開業）	博多～新八代間開業後
新八代～鹿児島中央	２時間02分（八代～鹿児島中央間）	１時間28分短縮 → 34分	＊
博多～鹿児島中央	３時間40分	１時間30分短縮 → ２時間10分 約２時間20分短縮 →	約１時間20分

※西鹿児島駅は九州新幹線の開業に伴い鹿児島中央駅に名称変更

（注）開業後の所要時間は、フル規格で、最高速度：260km/hを想定

＜九州新幹線つばめ＞


E001

コラム・事例　つばめ、翔ぶ

平成16年3月13日、JR九州にとって初めての新幹線が新八代・鹿児島中央間に開業しました。この新幹線は、「速さ」、「躍動感」をあらわす「つばめ」という列車名が付けられています。

九州新幹線の開業により、従来約2時間を要していた新八代・鹿児島中央間が34分で結ばれ、また、従来3時間40分を要していた博多・鹿児島中央間が2時間10分で結ばれることとなり、所要時間の大幅な短縮が図られました。

この新幹線では、博多・新八代間を結ぶ在来線特急「リレーつばめ」と新幹線「つばめ」とを新八代駅の同一ホームでそのまま乗り換えることができる「同一ホーム対面乗り換え」という今までの新幹線にはない独特の方式を採用することにより、利用者が階段を上り下りする手間を省き、スムーズに乗り換えることを可能としています。

また、車両の客室内は、客室前後の仕切り壁に九州特産のクスノキを使用し、洗面所には八代い草の縄のれんをあしらうなど九州地域の伝統的な技と最先端技術とが融合したユニークなつくりとなっています。

九州地域の骨格を形成する新幹線が開業したことにより、一層地域間での旅客流動が増加し、新幹線沿線だけでなく九州全域が活性化することが期待されます。

＜九州新幹線「つばめ」＞



＜九州新幹線(新八代・鹿児島中央間)路線図＞


博多 Hakata
鳥栖 Tosu
久留米 Kurume
大牟田 Omuta
熊本 Kumamoto
新八代 Shin-Yatsushiro
新水俣 Shin-Minamata
出水 Izumi
川内 Sendai
鹿児島中央 Kagoshima-Chuo
リレーつばめ
RELAY TSUBAME
新幹線つばめ
SHINKANSEN TSUBAME

(3)在来幹線鉄道の整備

広域的な地域間の連携の強化や地域の活性化に資する高速輸送体系を形成するため、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、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、日豊線、宇野線・本四備讃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。

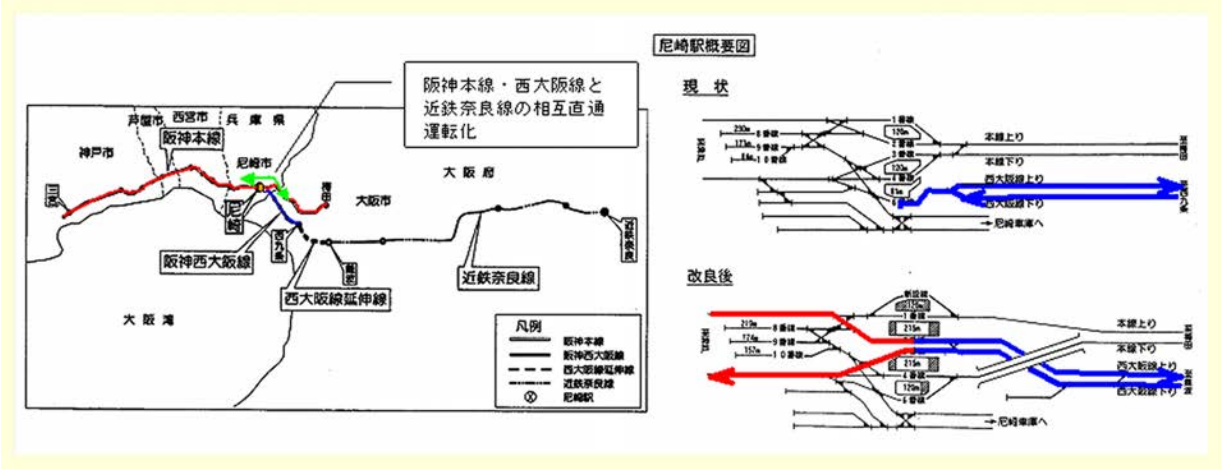
また、既存の鉄道施設を有効に活用しつつ広域的な鉄道ネットワークを形成するため、既設駅構内の改良工事等を実施し、鉄道路線間の相互直通運転化を図っている。具体的には、阪神西大阪線の延伸(西九条～難波間)と併せて、阪神本線と西大阪線との接続駅となっている尼崎駅の配線変更等を行うことにより、阪神本線・西大阪線や近鉄奈良線の神戸方面から奈良方面への乗換なしの移動を可能としている。

図表II-6-2-8　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 完成予定
	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 完成予定
	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18年度 完成予定
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

Excel形式のファイルはこちら

図表II-6-2-9　乗継円滑化事業の具体例(阪神本線・西大阪線と近鉄奈良線の相互直通運転化)


阪神本線・西大阪線と
近鉄奈良線の相互直通
運転化
尼崎駅概要図
現　状
改良後
阪神本線
阪神西大阪線
近鉄奈良線
西大阪線延伸線
大阪湾
大阪府
大阪市
尼崎市
神戸市
本線上り
本線下り
西大阪線上り
西大阪線下り
→尼崎車庫へ
凡例

(4)技術研究開発の促進

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月から山梨実験線において本格的な走行試験を行っている。15年4月、「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」において、「平成16年度末に向けて、所期の技術開発目標の達成、基本的な技術の確立は着実に進捗している。今後、メンテナンスを含めた更なるコスト低減などの技術開発を進める必要がある。」と中間取りまとめが行われ、引き続き走行試験などによる技術開発を進めている。

2)フリーゲージトレイン

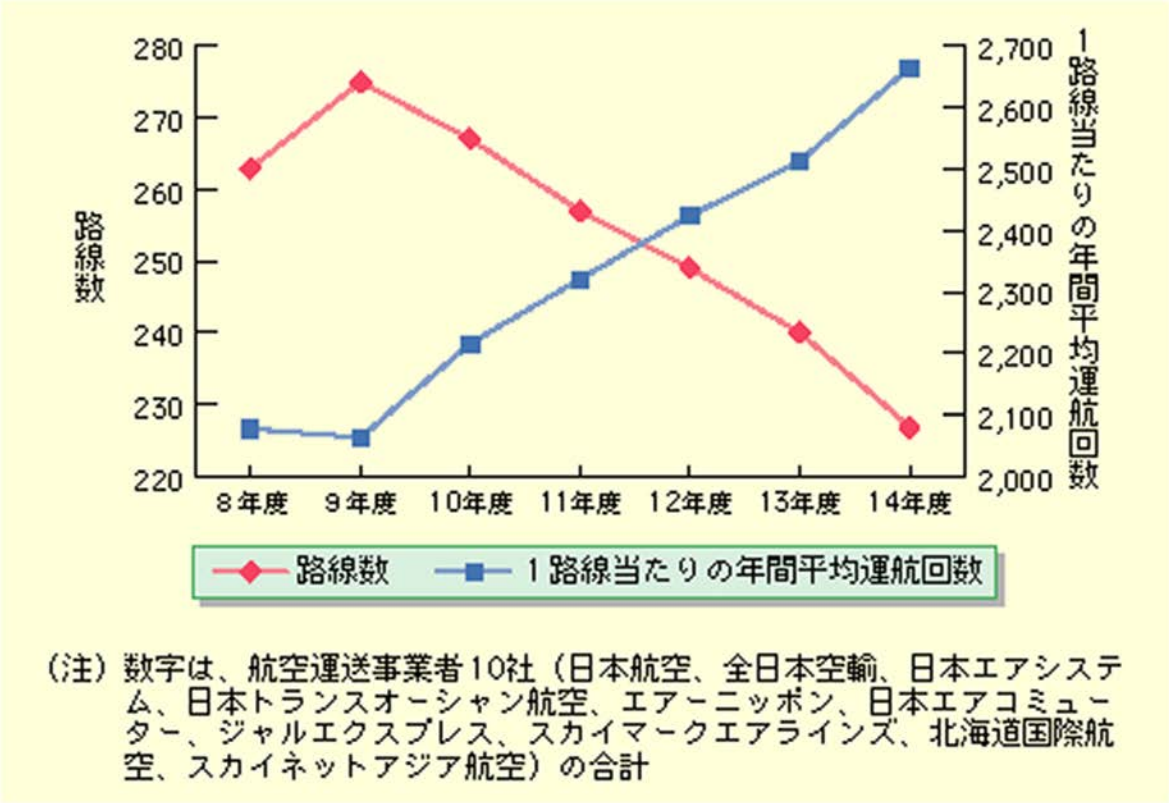
フリーゲージトレインとは、異なる軌間の線路の走行が可能な電車である。この実用化により新幹線から在来線への直接乗り入れが可能となり、乗客の利便性が飛躍的に向上することが期待される。新幹線ではアメリカ・プエブロ試験線での走行試験結果から概ね200km/h程度、また、在来線では国内走行試験結果から130km/hまでの高速走行など、所要の性能を確認することができたが、今後実用化に向けて、信頼性、耐久性の確認を行うとともに、より高速での安定性の向上や車両の軽量化等の技術開発を推進している。

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、14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。

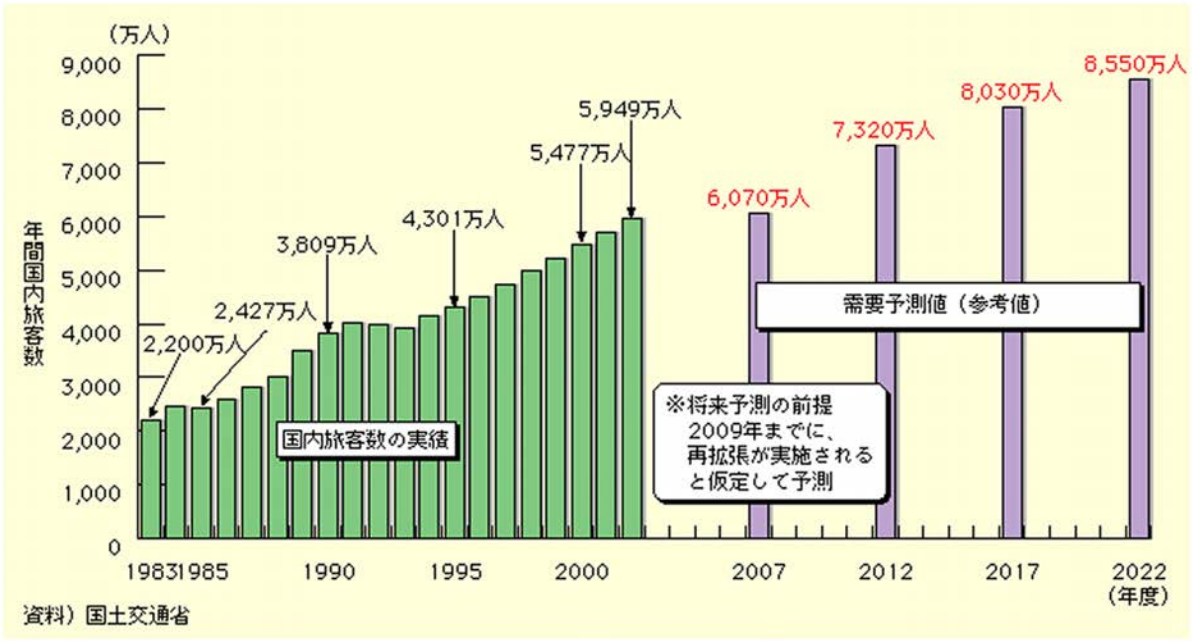
図表II-6-2-10　航空ネットワークの推移



Excel形式のファイルはこちら

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)空港は既に能力の限界に達しており、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、その容量拡大が喫緊の課題となっている。

図表II-6-2-11　羽田空港の国内航空旅客数の実績及び将来予測



Excel形式のファイルはこちら

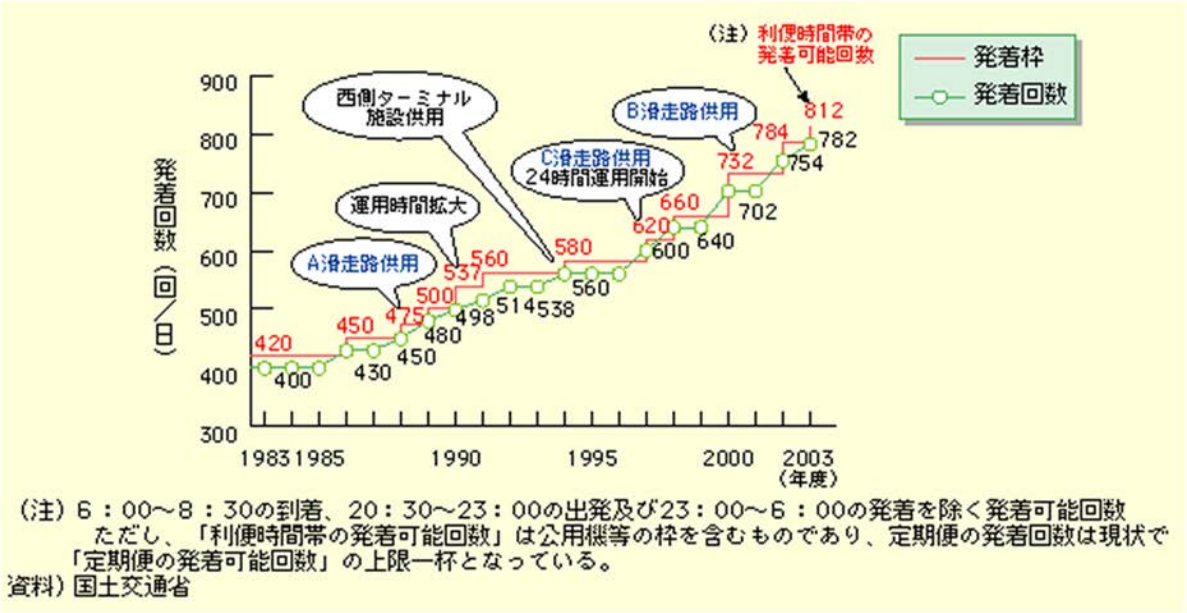
(2)空港整備の推進

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48空港との間に1日約390往復(平成15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5,950万人(14年度定期便実績)の人々が利用している。

図表II-6-2-12　羽田空港の離着陸回数



(注) 6：00～8：30の到着、20：30～23：00の出発及び23：00～6：00の発着を除く発着可能回数
ただし、「利便時間帯の発着可能回数」は公用機等の枠を含むものであり、定期便の発着回数は現状で「定期便の発着可能回数」の上限一杯となっている。
資料) 国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

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1期及び第2期計画は既に完了済みであり、現在は第3期計画に係る事業のうち、第2旅客ターミナルの整備(平成16年12月頃に供用を予定)を実施しているところである。

しかしながら、国内航空需要の伸びは著しく、平成15年7月から、定期便に使用しうる782回の発着枠はすべて使用しており、既に能力の限界に達している。

2)羽田空港の再拡張事業

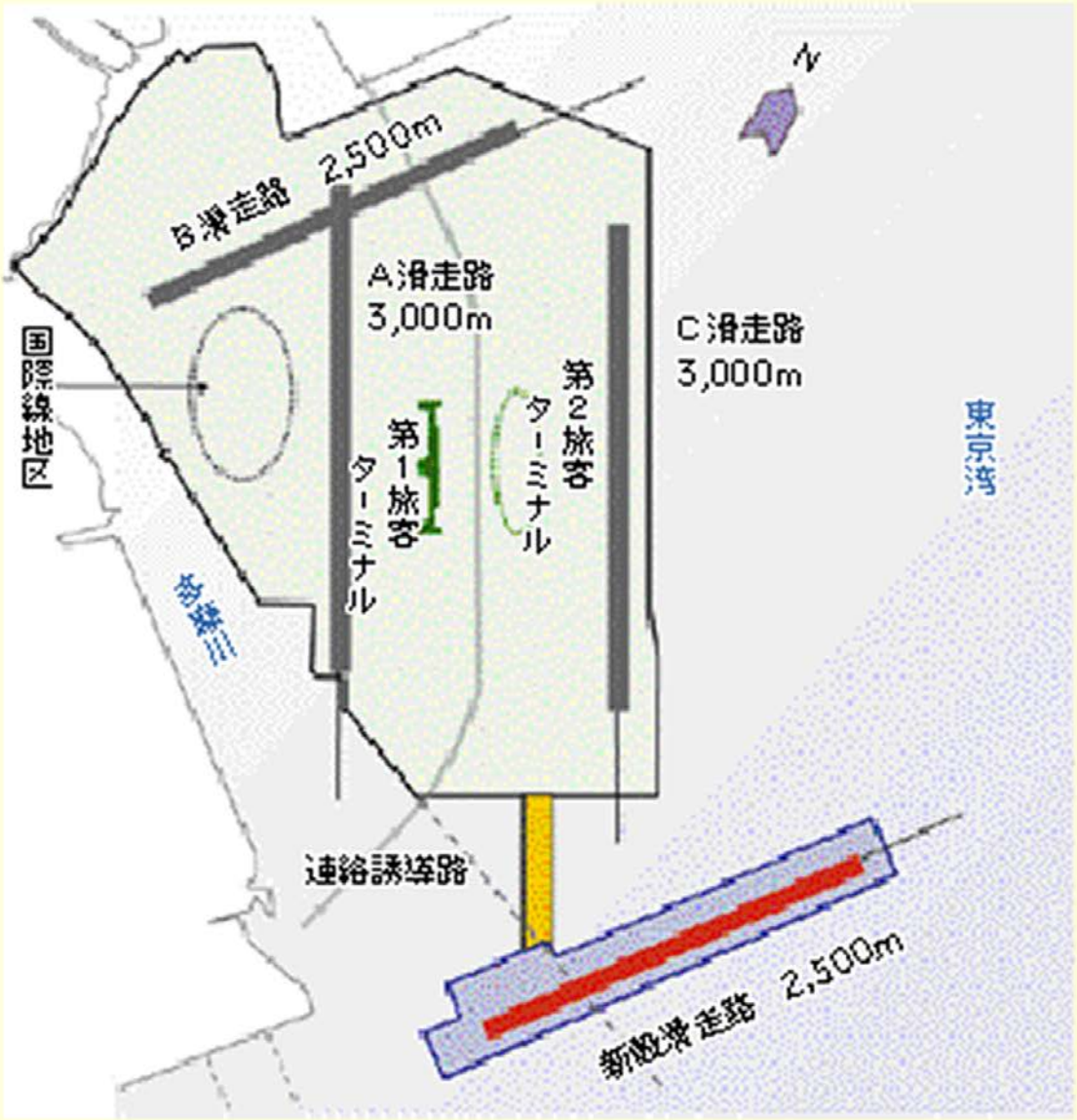
上記のような状況から、首都圏における将来の航空需要の増大に早急に対応することが必要であるため、平成12年9月から、首都圏第3空港調査検討会を開催し、羽田空港の再拡張案と公募により提案された他の候補地について種々検討を行ってきた結果、羽田空港の再拡張案が、他の候補地と比較して、既存ストックの有効活用、アクセス等の旅客利便性等の観点から大きな優位性があるため、これを優先して推進することとされた。

平成13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するとともに、14年6月の「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つけた上で、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。

平成15年1月には再拡張事業の円滑な推進を図ることを目的として、国土交通大臣及び関係地方公共団体の首長で構成する「羽田空港再拡張事業に関する協議会」を設置し、飛行ルートや騒音問題等様々な課題について協議している。さらに、再拡張事業のうち、新設滑走路等の整備については、地方公共団体から無利子貸付による協力を得ることとし、国際線地区のターミナル、エプロン等の整備については、PFI方式を導入することとしたところである。

再拡張事業については、平成16年度から事業化することとし、同年度においては新設滑走路等の入札・契約手続、環境影響評価手続、国際線地区のPFI検討調査等を実施することとしている。

図表II-6-2-13　羽田空港再拡張概略図


N
B滑走路 2,500m
A滑走路
3,000m
C滑走路
3,000m
第1旅客
ターミナル
第2旅客
ターミナル
国際線地区
多摩川
東京湾
連絡誘導路
新設滑走路 2,500m

3)一般空港等の整備

一般空港については、離島を除き新設を抑制するとともに、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組合せや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移していくこととしている。このため、平成15年度の滑走路の新設・延長事業については、15空港の整備を実施している。また、連絡鉄道の整備、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。

さらに、滑走路新設・延長に係る新規事業については、透明性向上の観点から国が空港整備の指針を明示し、整備主体において需要・必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味、費用対効果分析の徹底等を行い、真に必要なものに限って事業化することとし、構想・計画段階におけるPI手続を15年度より試行している。

(3)国内航空ネットワークの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、規制の見直し等を講じている。

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1)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や、平成15年7月に設定した新規優遇枠(注2)を既存航空会社が暫定使用する際に条件を付することにより、ネットワーク充実への優遇措置としている。

(注)1　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

2　新規航空会社の参入促進又は事業拡大に優先的に配分する発着枠

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及び効率化のための施策

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、人流のみならず我が国の産業活動を支えるなど物流の面でも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効率的な国内物流体系の構築に資する長距離フェリーやRORO船(注1)等の役割の重要性が高まっており、海上輸送と陸上輸送とが円滑かつシームレス(注2)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及び効率化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15年10月に設立された鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造業務を活用し、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。

(注)1 ロールオン・ロールオフ船の略。トレーラーや商品車を自走により積み卸しする荷役方式の船舶

2 「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

(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、高速性、効率性及び利便性向上等、海上交通ネットワークの高度化に資するものである。また、15年1月に造船契約及び用船契約が締結され、17年春の小笠原航路への就航に向け、現在建造が進められている。国土交通省としても就航に向け、必要な環境整備に取り組んでいるところである。

図表II-6-2-14　小笠原TSL



TSLとおがさわら丸の比較

	おがさわら丸	TSL
全　長	131m	140m
全　幅	17.2m	30m
総トン数	6,679t	14,500t
速　力	時速約42km	時速約70km
旅客数	1,031人	740人
航海時間	約25.5時間	約16時間
年間便数	59便	92便

Excel形式のファイルはこちら

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

国際航空旅客輸送については、テロ、SARS等の影響により一時的な需要の低迷も見られたものの、現在は回復基調にあり、今後も発展が見込まれている。また、国際航空貨物輸送も基本的に堅調に推移している。国際旅客の大半が航空輸送によって担われ、国際貨物に占める航空輸送の重要性も増してきていることから、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おそれも出てくる。したがって、21世紀において我が国が地球規模化した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。

(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

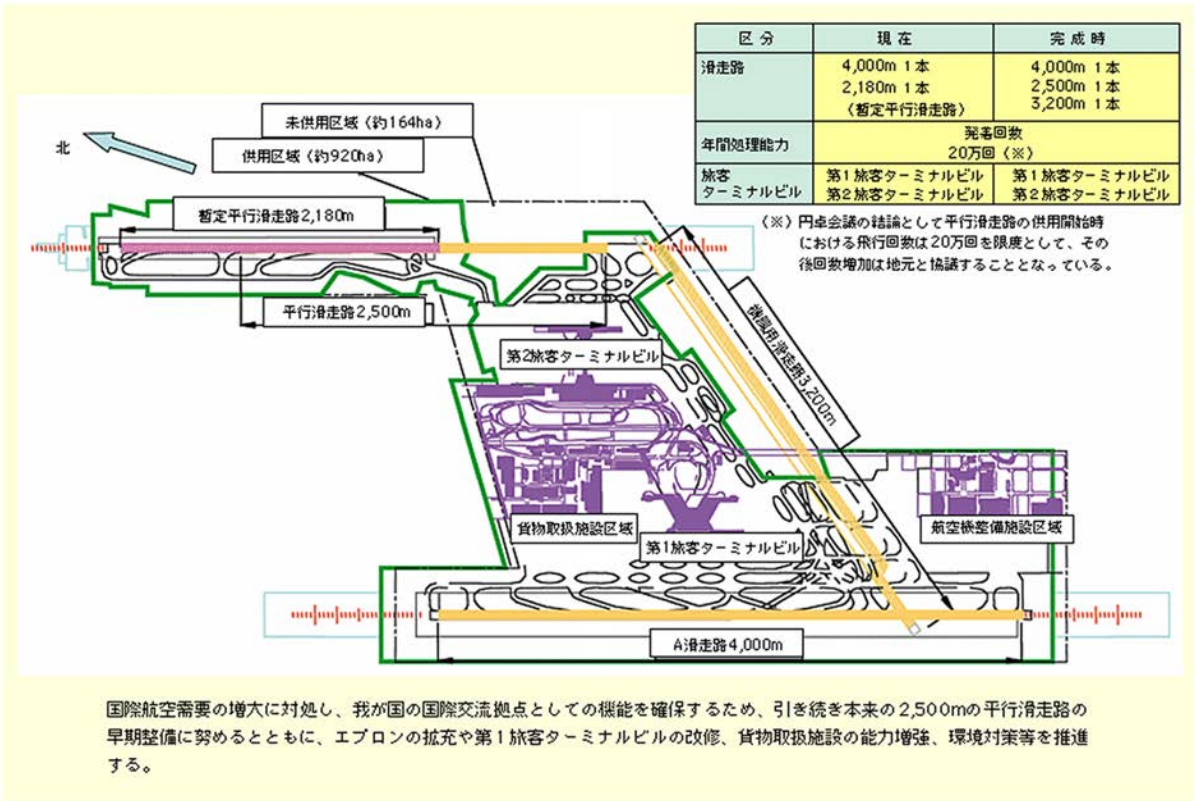
新東京国際(成田)空港は、昭和53年の開港以来日本の表玄関として重要な役割を果たしてきたが、近年、滑走路1本の運用による処理能力の限界から発着回数が頭打ちとなっていた。このため、強い増便要請や新規乗り入れ要請に対応できない状況となり、平行滑走路を整備し、空港容量を拡大することが我が国としての緊急の課題となっているが、本来計画の2,500m平行滑走路の整備にあたっては、一部の地権者の了解が得られていない状況であるため、暫定的措置として2,180mの平行滑走路を建設し、平成14年4月に供用を開始した。

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。

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、本来計画の2,500mの平行滑走路の早期完成を目指して、全力で取り組んで行く必要がある。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将来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更なる増加を図る必要がある。

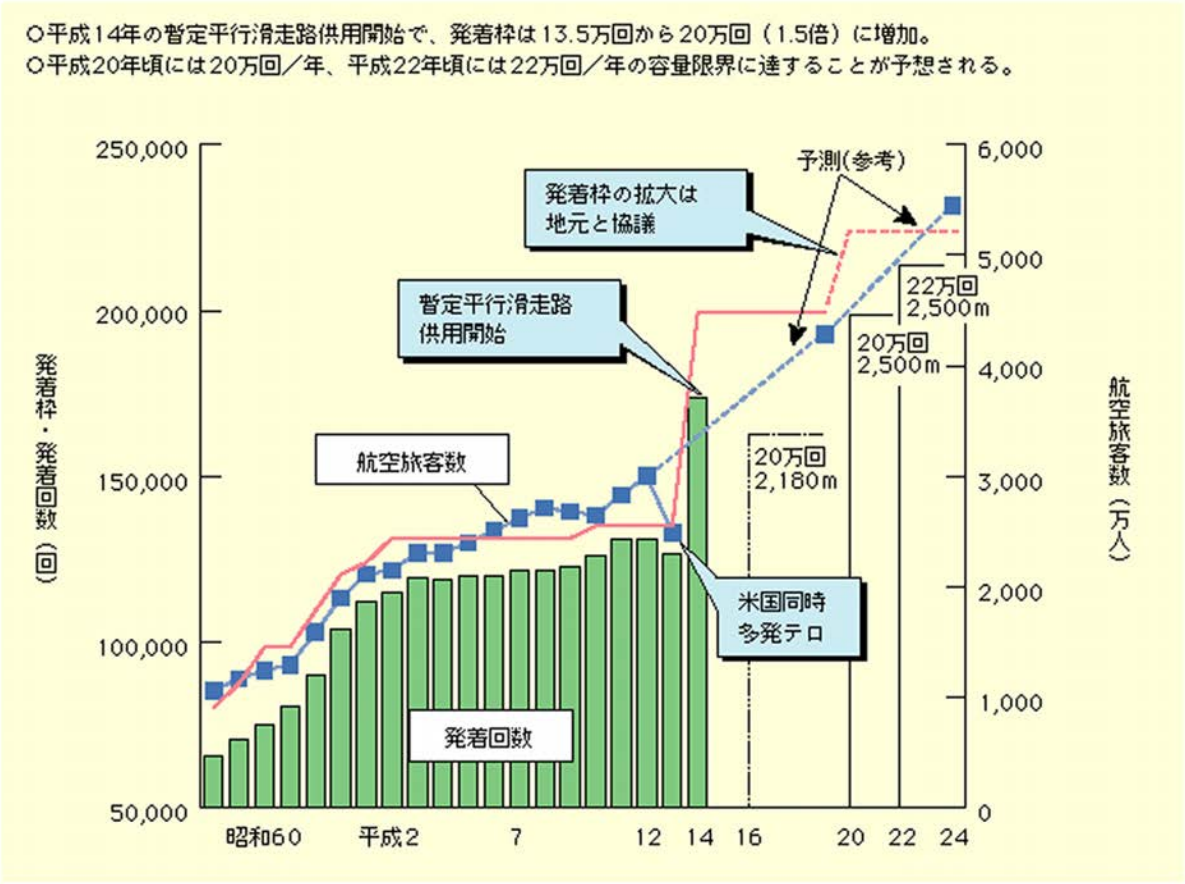
なお、成田空港を設置・管理する新東京国際空港公団は、成田国際空港株式会社法の成立(平成15年7月)により、16年4月をもって全額国出資の特殊会社である成田国際空港株式会社へ業務が承継されることとなった。

図表II-6-3-1　成田空港の施設計画



国際航空需要の増大に対処し、我が国の国際交流拠点としての機能を確保するため、引き続き本来の2,500mの平行滑走路の早期整備に努めるとともに、エプロンの拡充や第1旅客ターミナルビルの改修、貨物取扱施設の能力増強、環境対策等を推進する。

図表II-6-3-2　成田空港における発着回数・旅客数



Excel形式のファイルはこちら

2)羽田空港の国際化

羽田空港の有効活用を図る観点から、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、国際化を実施してきている。

具体的には、深夜早朝時間帯(23時から6時まで)での国際旅客チャーター便について、平成13年2月から最大週4便までの運航を開始し、14年4月以降、CIQ(税関・入管・検疫)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。さらに、15年6月の日韓首脳共同声明において、両国間の活発な人の交流の拡大を図るため、その一環として「金浦－羽田間航空便の早期運航を推進する」とされたことを受け、昼間時間帯1日最大4便まで羽田－金浦間の国際旅客チャーター便の運航を15年11月から開始した。このようなチャーター便は14年4月から15年12月末までに1,432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更なる強化に向けて

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、将来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年代後半までにおおむね3万回程度の国際旅客定期便(近距離路線)の就航を図ることとしている。

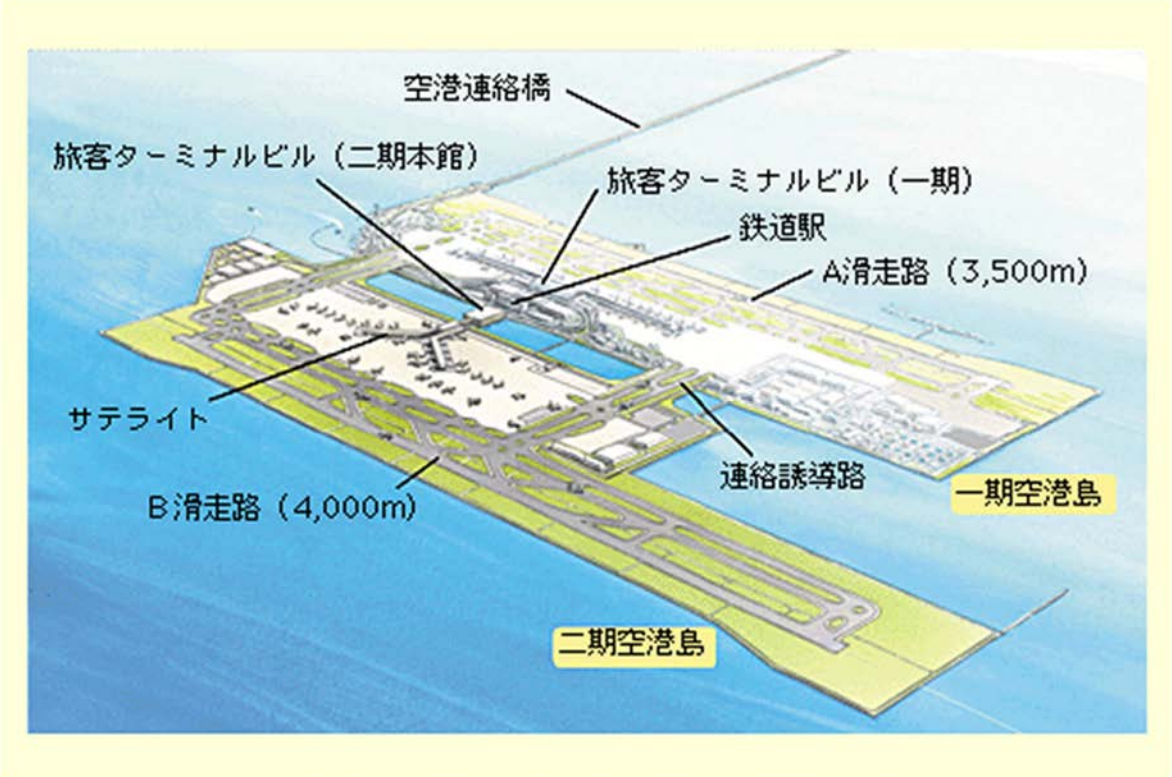
4)関西国際空港二期事業の推進

関西国際空港は、平成6年9月の開港以来、国内・国際線が多数乗り入れ(世界31ヶ国・67都市、国内21都市)、我が国初の24時間運用の国際拠点空港として重要な役割を担っている。

今後の我が国の国際航空需要に適切に対応するため、平成8年度から2本目の滑走路(4,000m)と関連施設の整備を行う二期事業を進めており、用地造成については15年度末で約8割まで進捗する予定であるが、供用開始に必要な施設の整備については、14年12月の財務大臣・国土交通大臣間の合意に基づき、今後の需要動向や関西国際空港株式会社の経営状況等を見つつ行うこととされている。

また、関西国際空港株式会社においては、平成15年3月に「経営改善計画」を策定し、さらに同年10月には「経営改善計画アクションプラン」を発表する等、会社経営の抜本的な改善を進めているところである。

図表II-6-3-3　関西国際空港のイメージ図



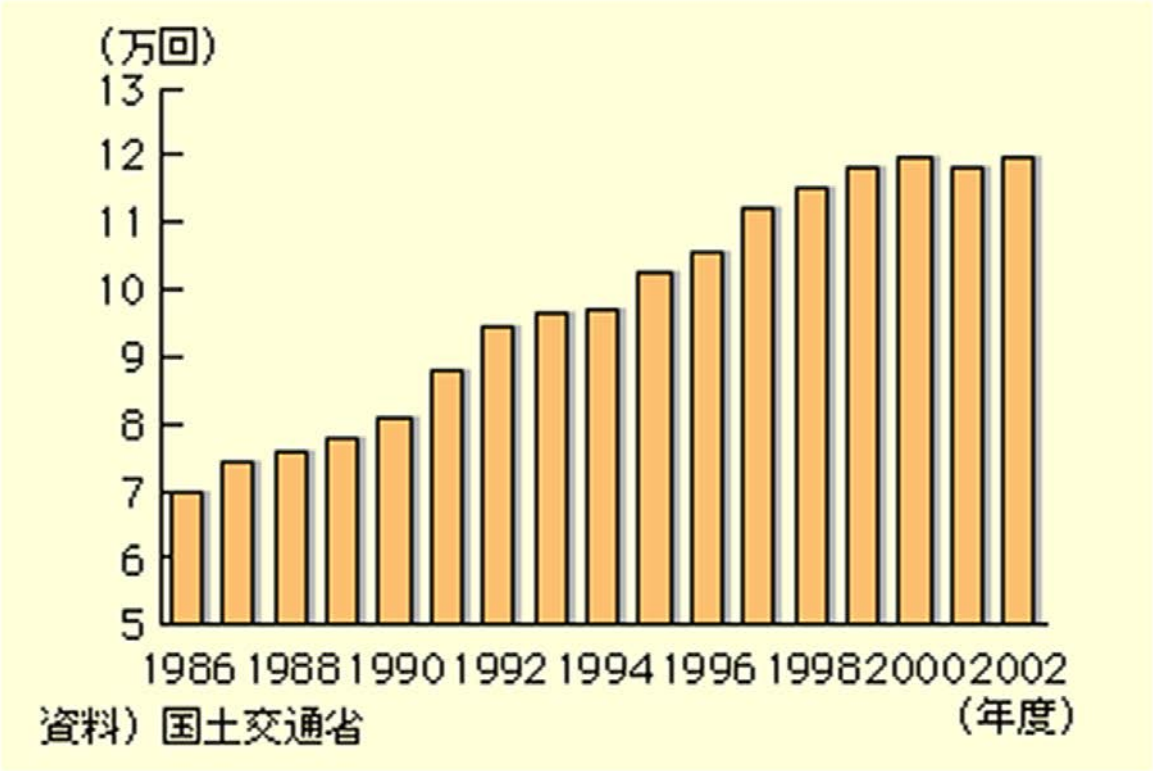
5)中部国際空港の整備

現名古屋空港は、離着陸回数が処理能力の限界に達しつつあること等から、航空需要の増大に対応できない状況であるため、名古屋の南概ね35kmの常滑沖海上に、長さ3,500mの滑走路を有し、24時間運用可能である中部国際空港の整備を進めている。

平成15年9月に国の直轄工事である管制塔が竣工する等、建設工事は着実に進められており、16年度においては、空港諸施設の着実な整備や供用後の円滑な運用の確保等、17年(2005年)2月の開港を目指して万全な準備を進めていくこととしている。

新空港については、効率的な空港の建設・運営を行うことを目指し、申請に基づき運輸大臣(当時)に指定された中部国際空港株式会社が設置・管理者となっているが、開港までに要する同会社の総事業費については、当初予定の7,680億円から1,000億円程度が縮減できる見込みであり、今後もさらに200億円程度の事業費の圧縮を目標としている。

図表II-6-3-4　名古屋空港の離着陸回数の推移



Excel形式のファイルはこちら

＜中部国際空港整備の進捗状況＞



(3)各国との航空交渉及びICAOへの対応

国際定期航空輸送は、国際的な人的交流及び物的流通を進め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、新たな航空協定の締結、乗入地点の追加や増便、航空企業間のコードシェア(共同運送)の設定・拡大等により、国際航空ネットワークの一層の充実と公平な機会の下での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14年度においては、世界11ヶ国1地域との間で計13回の二国間協議を行い、乗入地点の追加や増便等に関する取決めを結んでいる。

国際民間航空機関(ICAO)は、国際民間航空の安全と保安、健全かつ経済的な運営の確保のため、国際標準及び勧告の採択、監査等の活動を行っている。我が国は加盟国中第2位の分担金を負担し、理事会でも重要な位置を占めるとともに、航空運送会議や航空会議にも積極的に参画している。

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14年(2002年)の世界の海上輸送量は、トンベースで55億トン(前年比0.7%増)、トンマイルベースで23兆2,510億トンマイル(前年比微増)となり、トンベース、トンマイルベースとも、過去最高を記録した。

そのうち、我が国の海上貿易量は、8億8,553万トン(前年比0.6%増)であり、世界の海上輸送量の16.0%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、今後とも我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、WTO、APEC等の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、国家安全保障等を理由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。

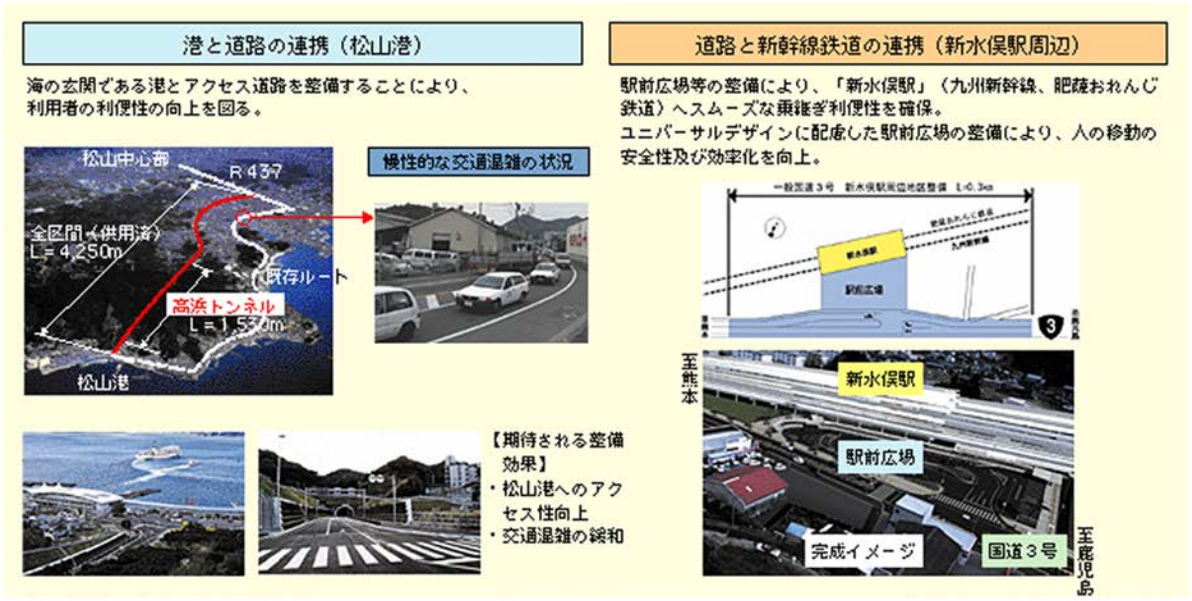
第4節　複数の交通機関の連携強化

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．マルチモーダルな交通体系の構築

図表II-6-4-1　マルチモーダル交通体系の事例



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、連絡鉄道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。このため、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、総合的な取組みを行っているところである。

2. 「NITAS(ナイタス)」の開発

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「総合交通分析システム(NITAS)」の開発を進めており、政策の立案・評価を迅速かつ経済的に行うとともに、利用者の立場に立った交通体系を効率的に実現するため、一層の機能充実を図った。

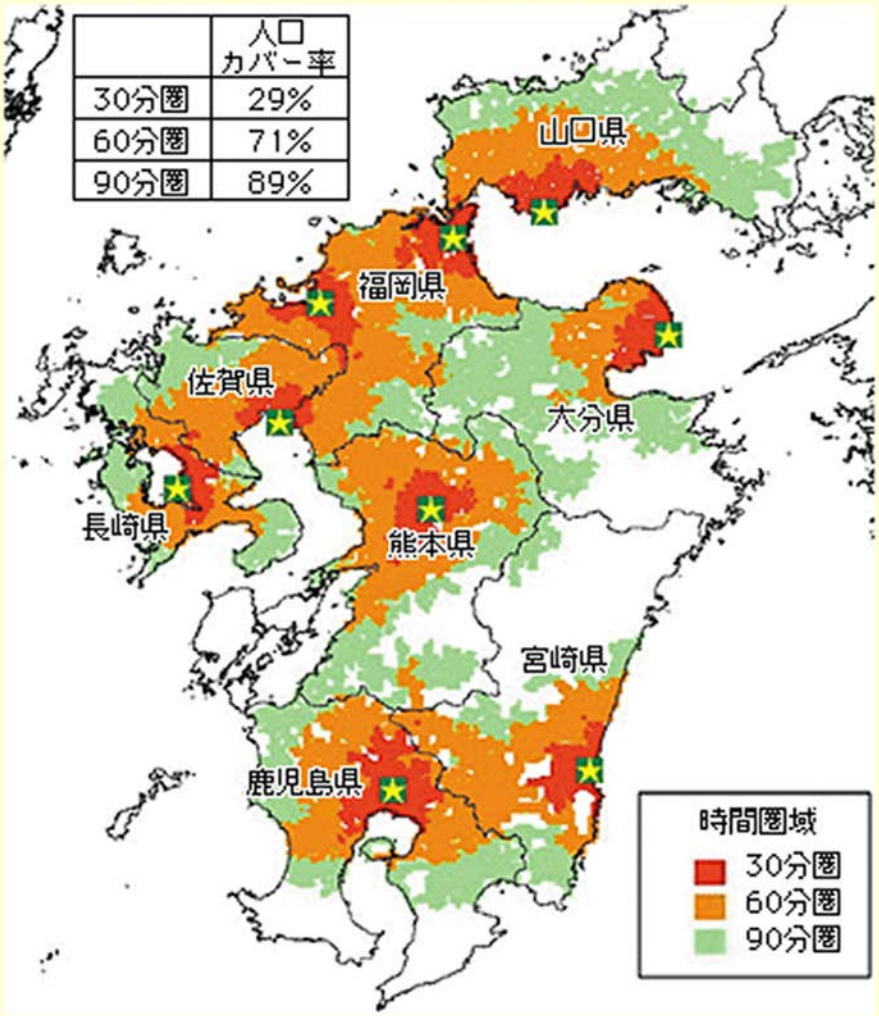
NITASは、全国の任意のゾーン間(1kmメッシュ、10kmメッシュ、または市区町村)の最短時間・費用・距離等を交通手段(自動車、鉄道、航空、船舶及びそれらの組合せ)ごとに検索することにより、その経路・所要時間・費用の検索が可能である。また、今後整備が予定されている将来ネットワークをシステムに組み込むことによるその効果の分析や、各ゾーンに対しシステム内に組み込まれている国勢調査・工業統計・商業統計等の統計データにより、多角的に交通基盤の整備効果などを分析・評価することが可能となる。

図表II-6-4-2　NITAS

分析例：九州・山口９空港からの時間圏域分布図

※人口カバー率：時間圏域の人口／九州（沖縄を除く）及び山口県の人口

	人口カバー率
30分圏	29%
60分圏	71%
90分圏	89%



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、我が国の地球規模化した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手段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、空港への交通アクセス(手段)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-6-4-3　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	45分（新交通～地下鉄）	4～8分毎
米国　オヘア	シカゴ	37km	40分（地下鉄）	6～8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	12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2003」等

Excel形式のファイルはこちら

(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おおむね30分以内であるのに対し、成田空港については50分台であり、主要国の中で最も長い所要時間となっている。成田空港利用者の8割は関東圏の居住者であり、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、鉄道による交通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による所要時間を30分台とすること等を目指すとともに、京成日暮里駅における乗換利便性の向上を図るための駅改良の実施、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、さらなる鉄道による交通利便の向上を図っている。

また、自動車による空港利用の利便性を向上するため、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している。

図表II-6-4-4　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

羽田空港への鉄道交通については、京浜急行空港線の整備等により利便性が向上しているが、さらに、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な改善を進めている。また、第2旅客ターミナルの整備(平成16年12月頃に供用予定)に伴う東京モノレールの延伸や環状八号線からターミナル地区への連絡道路の整備等一層の利便性の向上を目指した取組みを進めているところである。

2)中部国際空港へのアクセス確保

平成17年(2005年)2月の中部国際空港の開港に向けて、連絡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、道路については、名古屋都市圏等からの高速性と円滑性を確保するために、知多横断道路、中部国際空港連絡道路等の自動車専用道路の整備を推進している。さらに、空港立地を活かし、伊勢湾をはさんだ三重県側からの海上交通手段として、高速旅客船による津ルート(津・松阪港贄崎地区－中部国際空港間)やフェリーによる鳥羽市ルート(鳥羽港－中部国際空港(前島))についても、開港に合わせるべく条件整備を推進している。

3)その他の空港へのアクセス

仙台空港については、仙台駅～仙台空港間の交通手段の利便性向上のため、仙台空港線の鉄道整備を進めているところである。

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

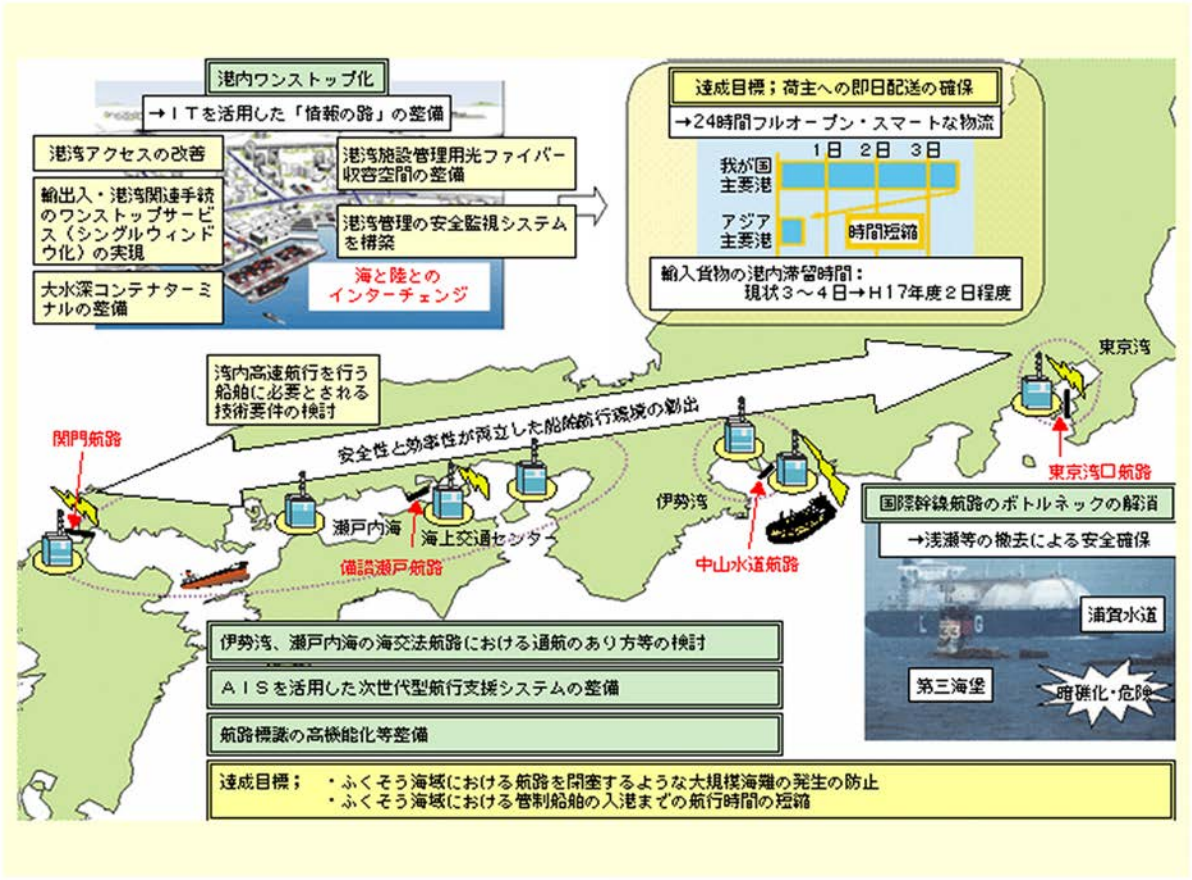
我が国においては、アジア諸国の経済力の向上、国際的な水平分業の進展により、アジア諸国との相互依存関係が強まる中で、対アジア輸送の重要性が相対的に増大している。また、在庫コストの削減等新たな企業ニーズに応えるため、物流サービスの多頻度かつ迅速な展開がますます重要になっている。

しかしながら、我が国の海上輸送の現状をみると、アジアの主要港が中継コンテナを積極的に取り込むことによりコンテナ取扱量(注1)を飛躍的に増加させている中で、大型コンテナ船に対応するための岸壁の大水深化の遅れ、港湾サービスの競争力の低下等により、欧米との長距離幹線航路(基幹航路)の日本への寄港数は減少傾向にある。

我が国港湾の国際競争力を回復させ、経済の活性化に資するためには、荷主の高度なニーズに対応した物流サービスの提供を可能とするための施策を総合的に展開していくことが必要である。

このため、ハード及びソフトの施策を有機的に組み合わせた、船舶航行の安全性及び海上輸送の効率性が両立した海上交通環境としての海上ハイウェイネットワークの構築を図っていく。

図表II-6-5-1　海上ハイウェイネットワークの構築



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っている国際幹線航路において、浅瀬を撤去すること等により、船舶航行の安全性及び安定性の確保並びに高速化を図っている。特に、首都圏の経済活動のみならず国民生活を支える東京湾の海上輸送の安定化に資するため、東京湾口航路の整備を重点的に進めている。

2)湾内航行のノンストップ化

新たな交通体系の検討による航行規制の効率化等のソフト施策及び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のハード施策を有機的に組み合わせることにより湾内航行のノンストップ化を図っている。

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及び船型の大型化に対応して、国際海上ネットワークの拠点となる中枢国際港湾(注2)及びこれを補完する中核国際港湾(注3)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ることにより、国際水準の港湾コスト・サービスを実現する国際海上物流拠点の形成を図る。

これらのターミナルにおいては、IT化等を進めることにより効率性の向上を図るとともに、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、内外貿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立地を促進している。

4)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。

平成14年度には、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、同年10月より横浜港において実証実験を実施した。

こうした動きを受け、財務省関税局においては、平成14年10月より、国内主要7港において、税関の執務時間外における通関体制の試行が実施され、15年7月からは本格実施されることとなった。また、15年4月に認定された構造改革特別区域内では、臨時開庁手数料の半減などの施策が実施されている。

(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　東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の4地域

3　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)スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

アジア域内において港湾間競争が激しさを増す中で、我が国港湾は、相対的地位を低下させている。我が国港湾の競争力の低下は、コンテナ船基幹航路の寄港頻度の減少を招き、最終的には、我が国における産業立地の優位性を損なうこととなり、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。

こういった状況にかんがみ、平成14年11月の交通政策審議会答申「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」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、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等の施策を先導的・実験的に官民一体で展開することにより、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を図るため、港湾コストの約3割低減及びリードタイム(コンテナ船の接岸から荷主による引取りが可能となるまでの時間)の1日程度への短縮(現状3～4日)を目標とするものである。

これを受けて、全国の港湾管理者からスーパー中枢港湾の候補の公募を行い、平成15年3月には、全国の港湾管理者からの応募に係る8地域(港)のうちからスーパー中枢港湾の候補として、東京港・横浜港、名古屋港、神戸・大阪港、北九州港及び博多港の5地域(港)を選定したところである。今後はこれらの候補が作成する「スーパー中枢港湾育成プログラム」のスーパー中枢港湾指定基準への適合性等を審査し、速やかにスーパー中枢港湾の指定を行うこととしている。

図表II-6-5-2　スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

目標：アジア諸国の主要港湾を凌ぐコスト・サービス水準の実現

- 港湾コストは、釜山港・高雄港並みに約３割低減
- リードタイムは現状３～４日をシンガポール港並みの１日程度に短縮

《スーパ中枢港湾検討のプロセス》

スーパー中枢港湾選定委員会
⇒指定の基準の決定

↓

スーパー中枢港湾候補の選定
東京・横浜港、名古屋港、
神戸・大阪港、北九州港、博多港

↓

スーパー中枢港湾育成プログラム
の作成

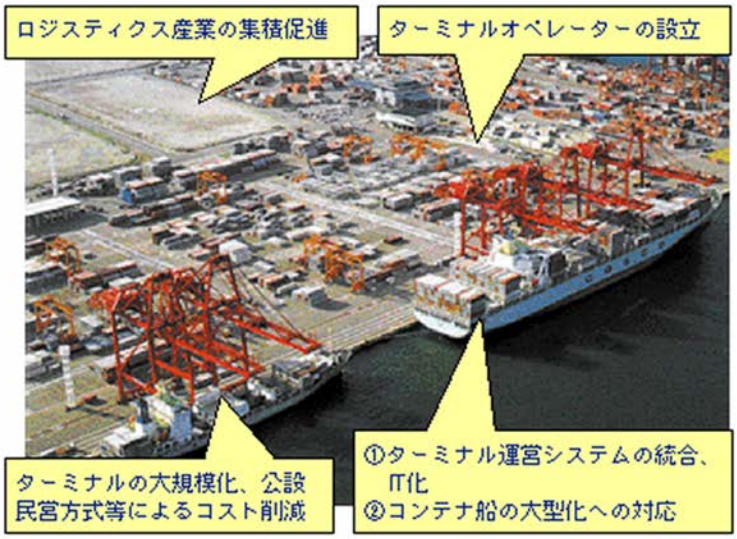
↓

スーパー中枢港湾の指定

↓

先導的、実験的な施策の実施
（平成16年度～）

《港湾の広域連携の下にスーパー中枢港湾において展開する施策》



(3)国際物流機能強化に資する施策

国際物流機能を強化するためには、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や海上・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・空港機能を提供していく必要がある。

リードタイムについては、政府全体での取組みにより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、平成15年7月から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)を開始したほか、港湾の24時間フルオープン化等の実現に努めている。

また、海上・航空輸送と陸上輸送をスムーズに接続するため、港湾・空港への連絡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速道路、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といった、多様な側面において適切にIT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つながる。

例えば、業務の生産性向上を目指して、物流の取引の情報化に必要な物流EDI(注1)の国内標準(JTRN)について消費者ニーズの多様化に対応するために、広く複数企業にまたがり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、XML(注2)化に向けた検討に着手している。また、年々注目度が増している電子タグを活用して、平成15年2月に、フェリーターミナルにおけるシャーシ荷役の効率化等を目指した実証実験を実施した。今後は当実証実験及び関係事業者の協力等により得られた物流業務モデルが、物流の情報化、効率化の一助となることが期待される。

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。

(注)1 EDI：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 XML：eXtensible Markup Language：情報を表記するための次世代言語。平成10年に開発され、現在国連等において、XMLを用いたEDIの国際標準化に向けた検討作業が行われている。

(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を始めとする物流の効率化を目標として、港湾・駅等物流拠点の整備や幹線部分における貨物輸送力増強等を進めている。さらに、物流拠点と高速道路等を結ぶ連絡道路を整備して、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、高速道路等の沿道及びIC周辺において、トラック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、関連道路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15年度には呉港、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、山陽線において、コンテナ列車の長編成化による輸送力増強を図るための施設改良を実施しているほか、東海道線米原駅において、鉄道貨物ターミナルと連絡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、貨物利用運送事業やトラック事業における規制緩和等、ソフト面でも複合一貫輸送の促進を図っている。

(3)都市内物流の強化

現在、都市内の渋滞問題が深刻な問題となっているが、渋滞の緩和により都市内の平均走行速度が改善されると、NOx(窒素酸化物)やSPM(浮遊粒子状物質)等の大気汚染物質やCO_2の排出量が削減されることから、渋滞対策は都市内物流の効率化という観点だけでなく、環境問題という側面から見ても、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、大都市圏を通過する交通を迂回させる環状道路・バイパス等や踏切道の改良といった整備により渋滞の原因であるボトルネックの解消を図るとともに、関係機関と連携して交通需要マネジメント(TDM)施策を行うなど、ソフト面での施策を併せて推進している。

ソフト面では、積載効率の向上を目的とし、トラックの自営転換(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)を進めていることに加え、共同集配事業を促進するための施設整備や実証実験を行っている。平成15年度においては、共同配送センターの設置等により、商品輸送を集約し物流効率化を図る実証実験を秋葉原電気街において行うため、関係者と検討を進めているところである。

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おり、これまでに22都市、28箇所の流通業務市街地が整備されている(うち24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より荷捌き施設を位置付けるよう促してきており、平成15年3月現在で74市区において、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。

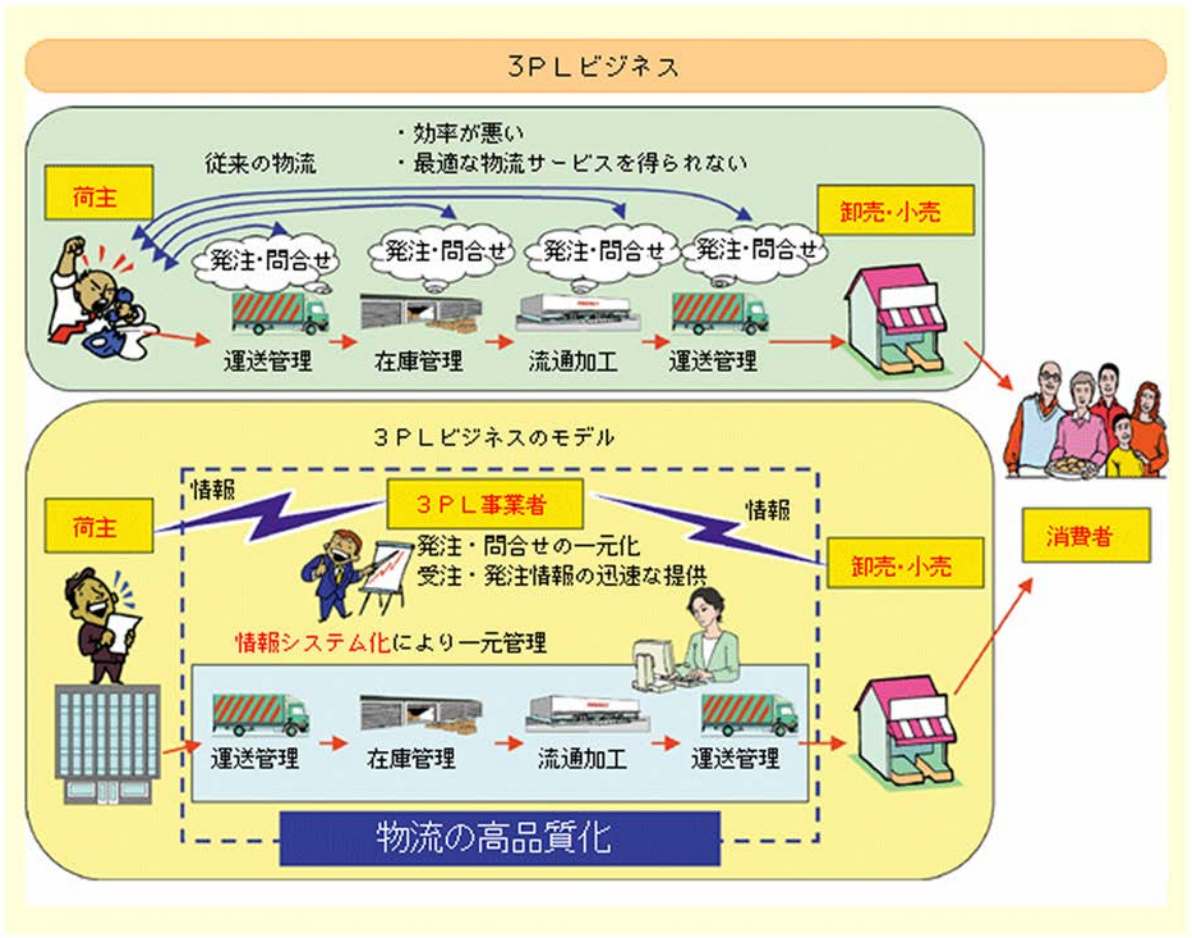
このため、海上交通においてITの活用によるインテリジェント化を総合的に推進し、危険判断等の機能付加による船舶の知能化や船上・陸上からの支援により港内航行の効率化を図るITを活用した船舶の運航支援、陸上からの遠隔監視・診断によって船舶の安全管理の高度化・最適化を図る高度船舶安全管理システム、海上から陸上までのコンテナ物流の高度化を図るインテリジェント・ポート・システム等の研究開発を引き続き実施する。さらに海運分野における手続・取引等をインターネット上で実現するための支援措置を講じるとともに、船舶交通の安全かつ効率的な運航の確保を図るAISを活用した次世代型航行支援システムや沿岸域情報提供システムの整備を推進する。

(5)新しい物流サービスの取組み

1990年代に米国で登場した新たな物流サービスである3PL(サード・パーティー・ロジスティクス：荷主から物流を一貫して請負う高品質のサービス)は、荷主企業の本業への経営資源集中や、物流部門における規制緩和等を背景に高い成長を続けており、わが国においても、今後3PLの高い成長が期待されている。しかし、特に物流事業者の大半を占める中小規模の事業者にとっては、こうした新しいニーズに対応するためには、自社の取組みだけでは限界があることから、行政においても積極的な取組みが必要であり、平成15年6月にまとめられた「530万人雇用創出プログラム」では、政府の今後の取組みとして3PLに関する人材育成に必要な政策プログラムが例示されている。

国土交通省では、平成15年9月に「日本における3PLビジネスの育成に関する調査検討会」を立ち上げ、中小規模の物流事業者による3PLビジネスの展開のための条件・課題を整理し、3PLビジネスへの参入の支援方策を探ることとしている。

図表II-6-5-3　3PL



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)鉄道の動向

1)鉄道事業の動向

平成14年度の鉄道旅客輸送については、13年度で前年度比プラスであったところ、再びマイナスに転じる結果となった。JRについては、14年12月の東北新幹線盛岡・八戸間の開業にともなう「はやて」の運行開始により東北新幹線は増加したが、JR全体としては、減少に転じている。またJRを除く民鉄については、定期旅客の落ち込みが顕著であり、全体としても減少に転じている。これは少子高齢化や景気の低迷による雇用調整等によって、定期旅客からパスネット等の定期外旅客へのシフトが続いていることが理由として考えられる。鉄道貨物輸送については、14年度は下半期に紙パルプ、特積貨物等の増によりコンテナ貨物の輸送量が前年度を上回ったが、上半期において景気低迷の影響から、コンテナ、車扱とも低調であったため、全体では輸送トン数は減少、輸送トンキロ数は横ばいとなっている。

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。

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。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(平成15年10月より鉄道建設・運輸施設整備支援機構)が保有するJR本州三社の株式については、JR東日本株式、JR西日本株式、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。

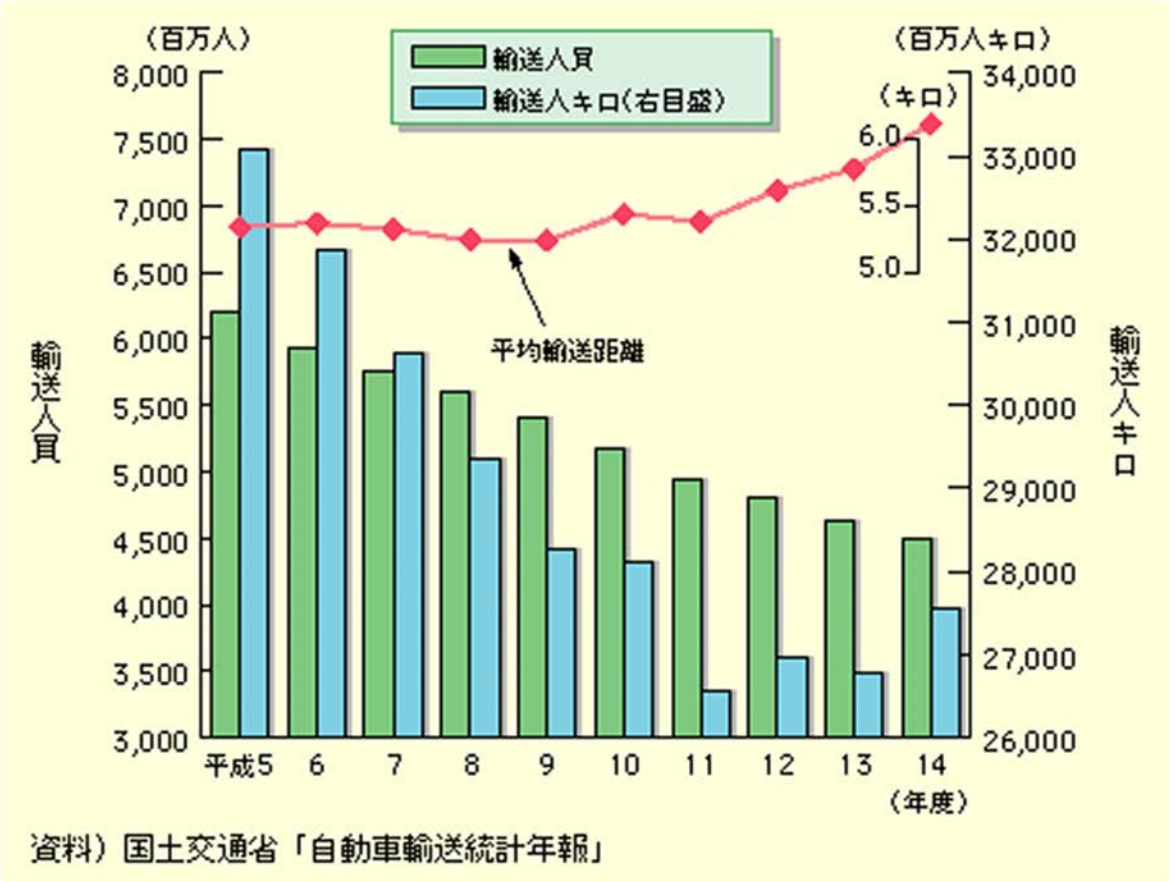
(2)自動車旅客事業の動向と自動車運転代行者の適正化

1)自動車旅客事業の動向

(ア)乗合バス事業

乗合バスの輸送人員は、平成14年度においても一貫して減少傾向にあるが、輸送人キロは前年度より増加に転じ、平均輸送距離はここ数年増加傾向となっている。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-6-6-1　乗合バスの輸送量の推移



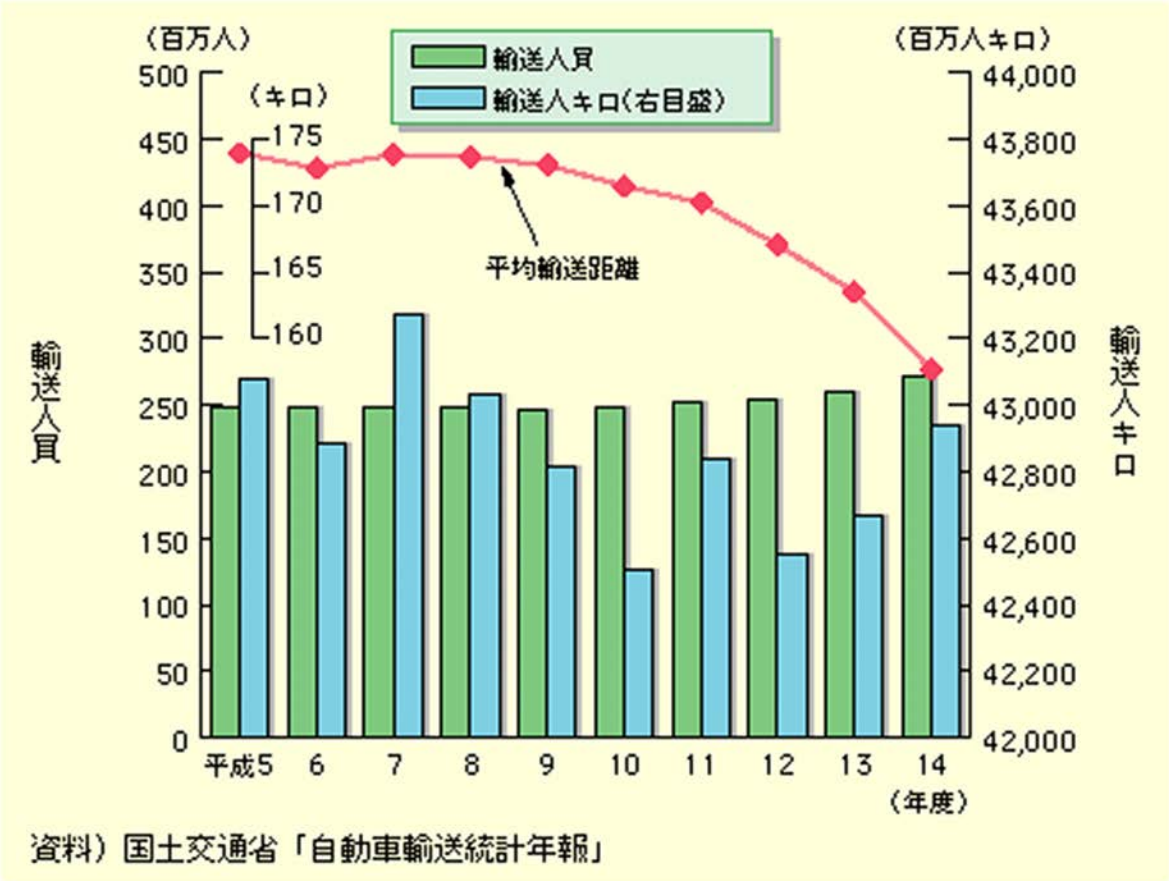
Excel形式のファイルはこちら

(イ)貸切バス事業

貸切バスの輸送人員・輸送人キロともに増加傾向にあるものの、平均輸送距離は一貫して低下傾向にある。

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-6-6-2　貸切バスの輸送量の推移



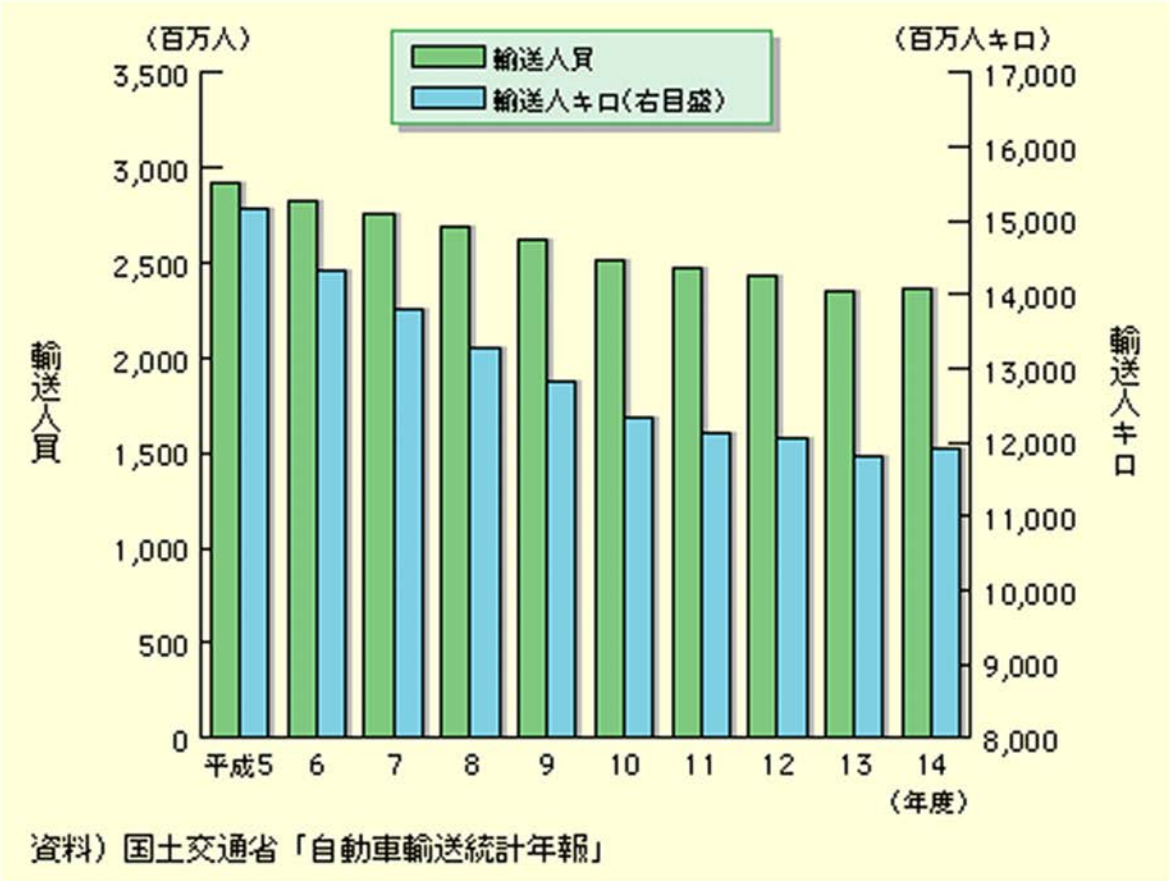
Excel形式のファイルは[こちら]

（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ったが、平成14年度においては、若干増加に転じた。これは運賃の多様化等事業者の創意工夫による輸送サービスの改善などが一要因であると思料される。

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-6-6-3　ハイヤー・タクシーの輸送量の推移



Excel形式のファイルはこちら

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14年6月から施行されている。

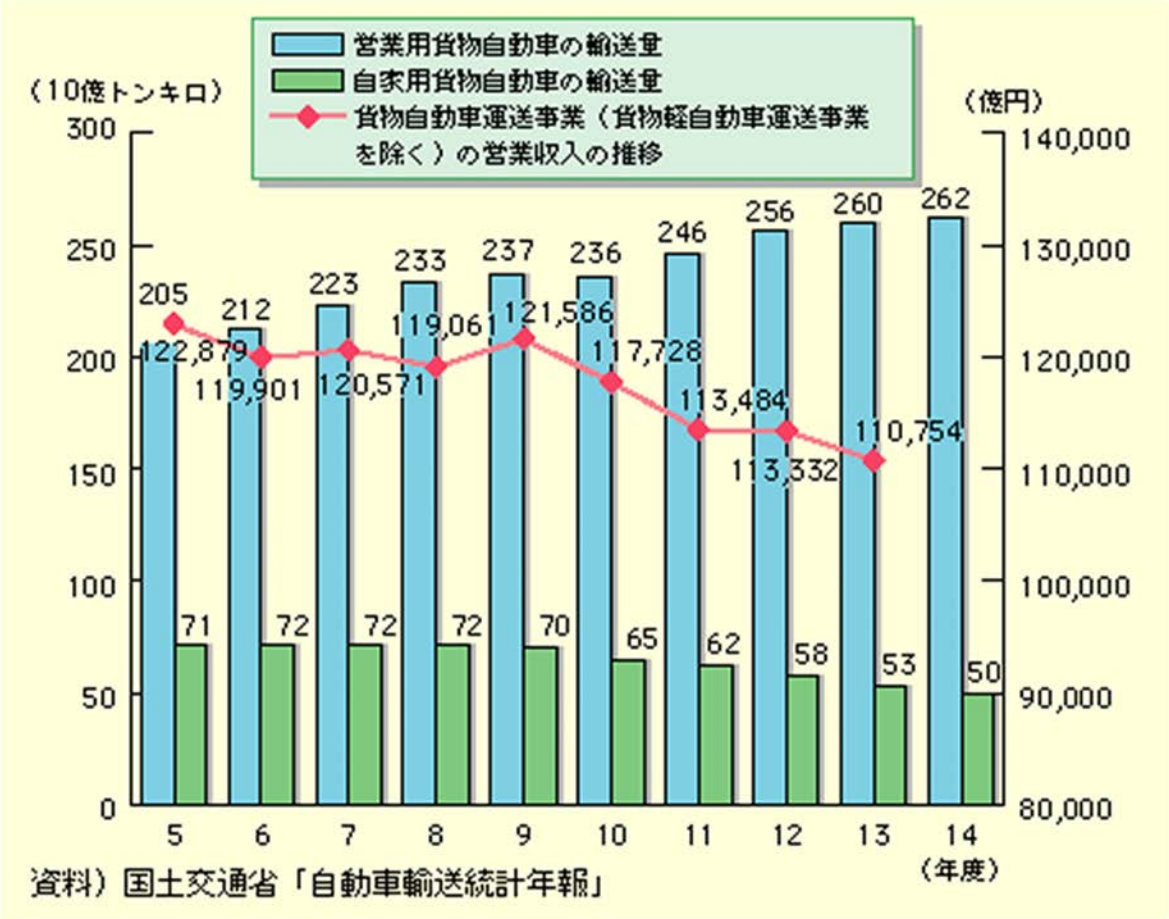
国土交通省においては、警察庁と連携して同法の適切な運用を行うことにより、自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図っている。なお、平成15年8月末現在の認定申請件数は全国で5,304件、認定件数は5,157件となっている。

(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)の輸送量(輸送トンキロベース)は、近年、おおむね横這い(微増)の傾向にある。

しかし、長引く景気低迷による輸送単価の下落を反映して、貨物自動車運送事業全体の営業収入は減少の傾向にあり、環境規制への対応等とも相まって、事業者を取り巻く経営環境は非常に厳しい。

図表II-6-6-4　トラック輸送の動向



Excel形式のファイルはこちら

(4)外航海運の動向

貿易立国である我が国にとって、貿易物資を安定的に輸送する手段である外航海運は非常に重要であり、激しい国際競争にさらされている我が国外航海運の国際競争力強化を図るため、船舶の特別償却制度、日本政策投資銀行による長期低利融資等の支援措置を講じている。

また、急激に減少している日本籍船及び日本人船員の維持・確保を図るため、国際船舶制度(注1)を創設し、税制上の優遇措置、外国人船員承認制度(注2)(平成15年10月15日現在、外国人承認船員数は1,304人)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。

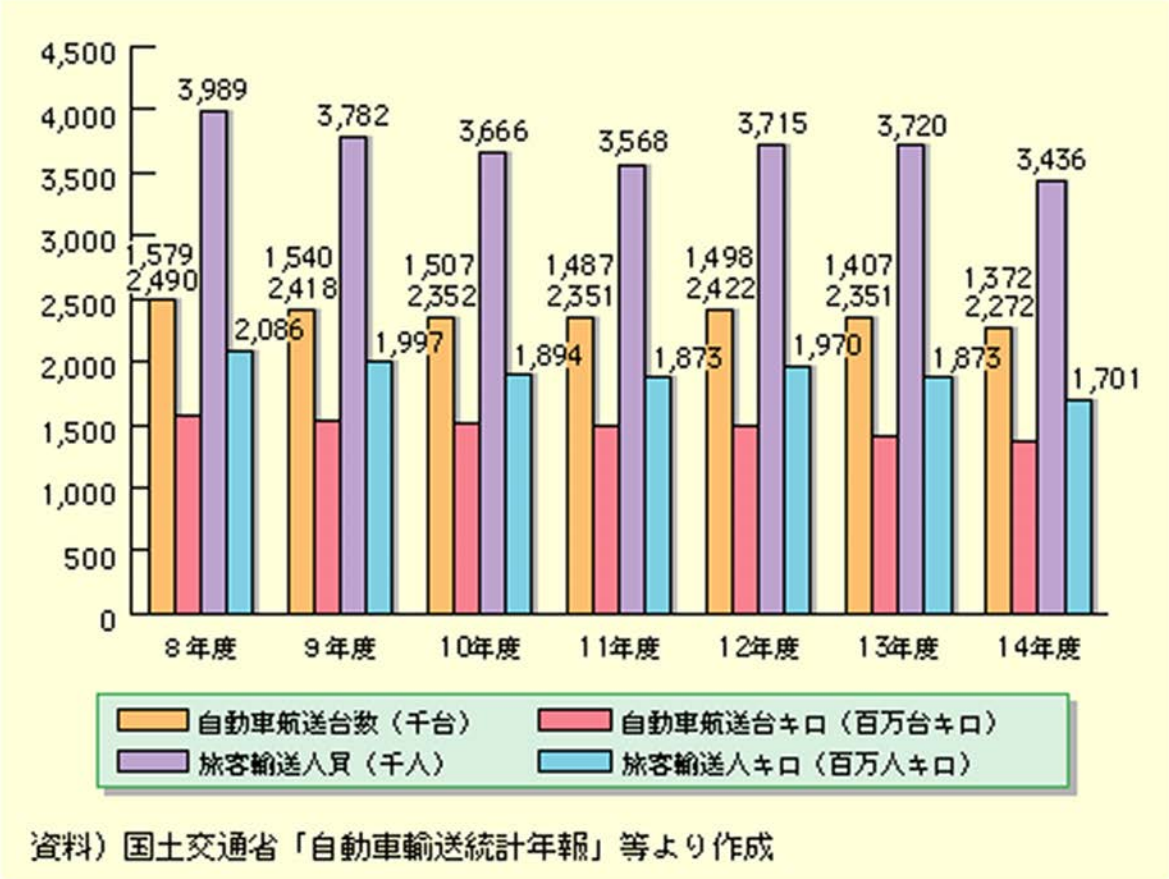
(注)1 日本籍船のうち安定的な国際海上輸送の確保上重要な船舶を国際船舶と位置付け、各種の支援措置を行う制度

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(対象国：フィリピン、トルコ、ベトナム、インドネシア、インド)

(5)国内旅客船事業等の動向

国内旅客船事業は、近年の景気低迷、陸上交通やRORO船などの内航海運事業者との競争から厳しい経営環境にあり、およそ7割の航路が赤字である。輸送実績において大きな割合を占める長距離フェリーを見ても、平成14年度は旅客輸送・自動車航送ともに前年を下回り、経営状況は、13社中6社が経常赤字、13社合計で見ても赤字の状態が続くなど、経営は大変厳しい状況にある。

図表II-6-6-5　長距離フェリー航路輸送実績の推移



Excel形式のファイルはこちら

(6)内航海運の動向と活性化策

1)輸送の動向

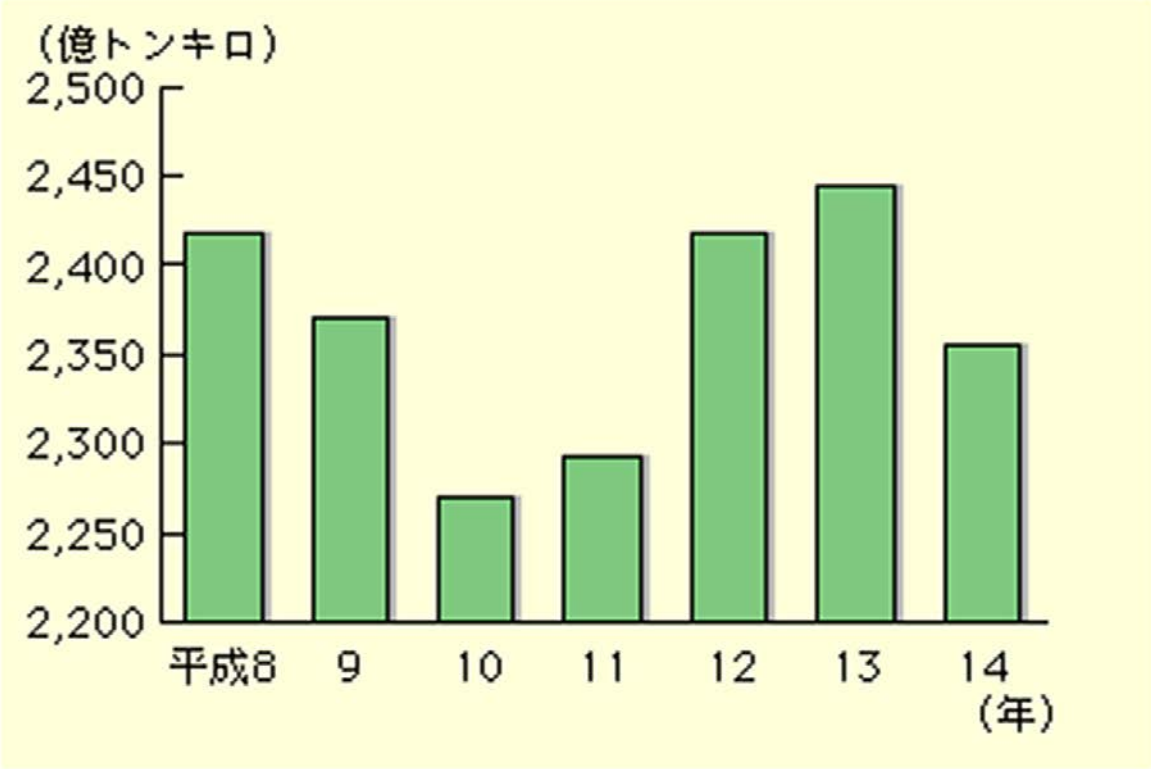
内航海運の輸送動向をみると、平成14年度については、対前年度比3.6%減である。

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に伴い、交付金申請が急増した結果、大量の未交付交付金が発生した。これに対応し、政府保証枠の拡充によるその円滑な実施を図っていくこととしている。

図表II-6-6-6　内航海運輸送量



Excel形式のファイルはこちら

3)内航海運活性化対策

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。こうした状況の中、平成15年12月の交通政策審議会答申「内航海運の活性化による海上物流システム高度化について」に基づき競争的市場環境の整備等の施策に取り組んでいるところである。

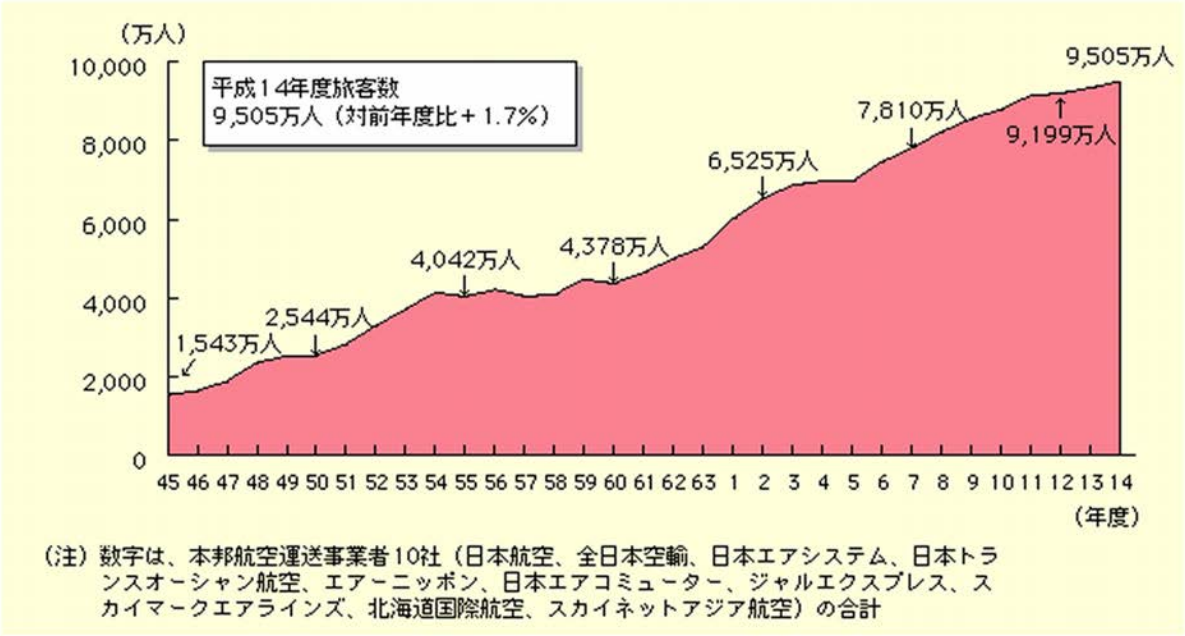
(7)航空事業の動向

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増加しており、なかでも幹線旅客の伸びが大きくなっている。一方、国内航空貨物輸送は景気の低迷等を反映して大幅に落ち込んだ平成13年度に引き続き、14年度も減少傾向となっている。

国際旅客輸送については、近年まで堅調に推移してきたが、平成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。14年度には、テロ前の水準には至らないものの、一定程度の回復が見られたが、15年3月以降、イラク戦争に続き、SARSの流行による影響でアジア路線を中心に再び大幅な減少が見込まれている。一方、国際貨物輸送については、13年度はテロの影響を受け大幅に減少したが、旅客に比べ回復が早く、14年度にはテロ前の水準まで回復を見せている。

図表II-6-6-7　国内航空旅客数の推移



Excel形式のファイルはこちら

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月のスカイネットアジア航空の新規参入等、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、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っている。

3)航空事業経営基盤強化総合対策

近年、我が国航空業界の厳しい経営環境の中、諸外国の航空会社との厳しい競争に立ち向かいつつ、公共交通機関としての役割を果たしていくことが必要との観点から、国土交通省では平成15年8月に「航空事業経営基盤強化総合対策プログラム」を発表し、航空会社による自助努力を促すとともに、航空需要の喚起、利用者本位の質の高い航空サービスを提供していくための取組みの強化、規制の見直し等、総合的な対策を図ることとした。

(8)貨物利用運送事業の動向

貨物利用運送事業は総合物流コーディネーターとして陸・海・空の実運送事業者とともに日本の物流の一翼を担っている。平成15年4月1日には事業者の創意工夫を活かし弾力的に事業を展開できるよう、同事業に関し規制緩和を主な内容とする法改正が行われた。

これにより、船舶輸送の前後のトラックによるフィーダー輸送(港湾からの支線輸送)まで一括して行う外航運送・内航運送に係る第二種貨物利用運送事業が新設された。環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送・内航海運を活用するモーダルシフトの推進が期待される。

(9)倉庫業の動向

営業倉庫は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ため、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」の施行により、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、貨物利用運送事業法等、物流関係の他の事業における規制緩和の進展とあわせて、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。

これにより、料金については、事業者がより自由な設定を行うことが可能になったことから、パレット(荷台)建てや面積建てといった新しい形式での料金設定を行うケースが出てきている。また近年、倉庫保管、運送や流通加工といった個別のサービスの提供ではなく、これらを組み合わせた多様な物流サービスへの荷主ニーズが高まってきている。このような中、新規参入倉庫事業者のうち約半数が貨物自動車運送事業者であるなど、倉庫業においても総合的な物流サービス業に転換する動きが進展してきている。

(10)港湾運送事業の動向

港湾運送事業は海上輸送と陸上輸送の結節点として重要な役割を果たしており、平成14年度の全国の港湾運送量は約12億3,200万トン(前年度比5.6%増)であった。また、港湾荷役サービスの効率化を図ることを目的とした主要9港における規制緩和の結果、16年1月現在で新規許可15件、業務範囲の変更83件、運賃料金の届出156件となっている。さらに、共同化による事業の効率化、ターミナルオペレーター業への進出による新たな事業展開が進展している。15年度に開催した「港湾運送事業の在り方に関する懇談会」の結論を踏まえ、主要9港以外の地方港の規制緩和についても速やかに措置することとしている。

2. 不動産業の動向と施策

(1)不動産業を取り巻く状況

不動産業は、全産業の売上高の2.5%、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12年連続下落している。しかし、不動産業の経常利益は10年度以降5年連続で黒字幅を拡大するなど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ためには、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)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(平成15年3月末現在)：132,440 宅地建物取引主任者資格試験の合格者：29,423人(平成14年度) 合格率：17.3% 取引主任者登録者数　709,949人(全国計、平成15年3月末時点)

平成14年度に国土交通省及び都道府県の宅地建物取引業所管部局で取り扱われた苦情・紛争相談件数は3,302件と前年度と比べ650件程度減少したが、宅地建物の重要事項の説明に関する苦情・紛争は依然として多く、国土交通省及び都道府県において苦情・紛争の未然防止に努めるとともに、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、免許取消し、業務停止などの監督処分を行っており、14年度の監督処分件数は450件(免許取消し261件、業務停止78件、指示111件)となっている。

また、平成15年7月、関係団体に対し、1)媒介契約締結に先立ち取引の全体像や媒介業務の範囲を説明することが望ましいこと、2)宅地建物取引業法に規定された重要事項説明に先立ち重要事項の全体像を説明することが望ましいこと等を内容とする通知を行った。

(3)不動産管理の高度化

1)マンション管理業登録の実施等

マンションストックの増大に伴い、優良な住宅ストックの形成、良好な居住環境の確保を図ることが課題となっている。このため、マンション管理業についても、マンションの管理の適正化の推進に関する法律に基づき登録制度や消費者保護等を目的とした業務規制を実施している。

マンション管理業者数(平成15年9月末現在)：2,457 管理業務主任者登録者数(平成15年9月末現在)：34,766人 管理業務主任者証交付者数(平成15年9月末現在)：31,976人

また、管理組合とマンション管理業者との管理委託契約の指針である中高層共同住宅標準管理委託契約書を見直し、平成15年4月に「マンション標準管理委託契約書」として改訂した。

2)適正かつ効率的な賃貸不動産管理の推進

適正かつ効率的な賃貸不動産管理業務を推進するため、平成15年6月に関係10団体の自主的横断的連絡組織として、賃貸不動産管理業務推進連絡協議会が発足したところであり、国土交通省としてもその活動を積極的に支援していく。

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

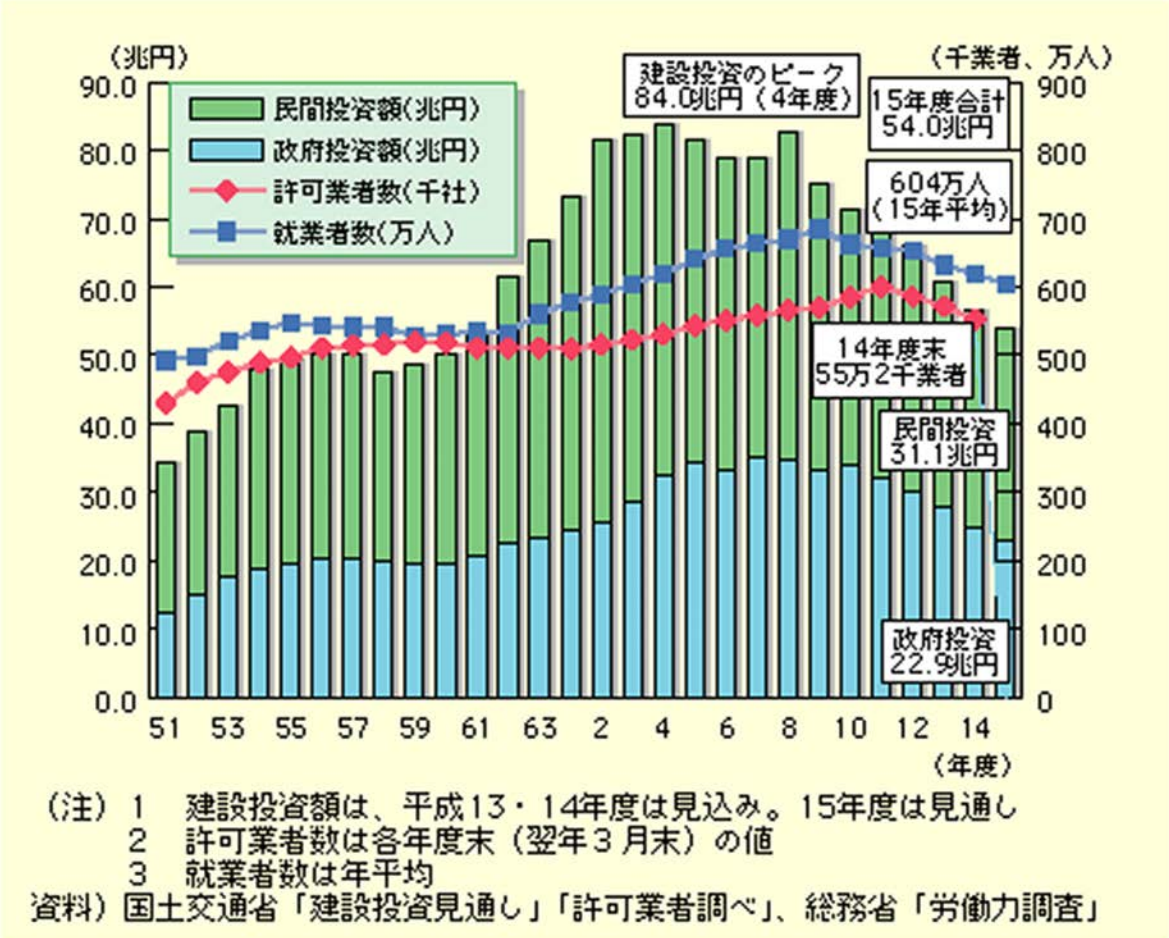
我が国の建設産業は、国内総生産の約10.8%に相当する約54兆円の建設投資を担うとともに、全産業就業人口の約10%を占める604万人の就業者を擁する我が国の基幹産業である。

建設産業は建設投資の低迷、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15年度の見通しは約54.0兆円で、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35.7%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、4年度に32.3兆円、12年度は30.0兆円と横這いないし微減にとどまっていたが、14年度は25.0兆円、15年度は22.9兆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15年3月末は552,210社で、4年3月末(530,655社)と比べると4.1%増加している。

図表II-6-6-8　建設投資(名目値)、許可業者数および就業者数の推移

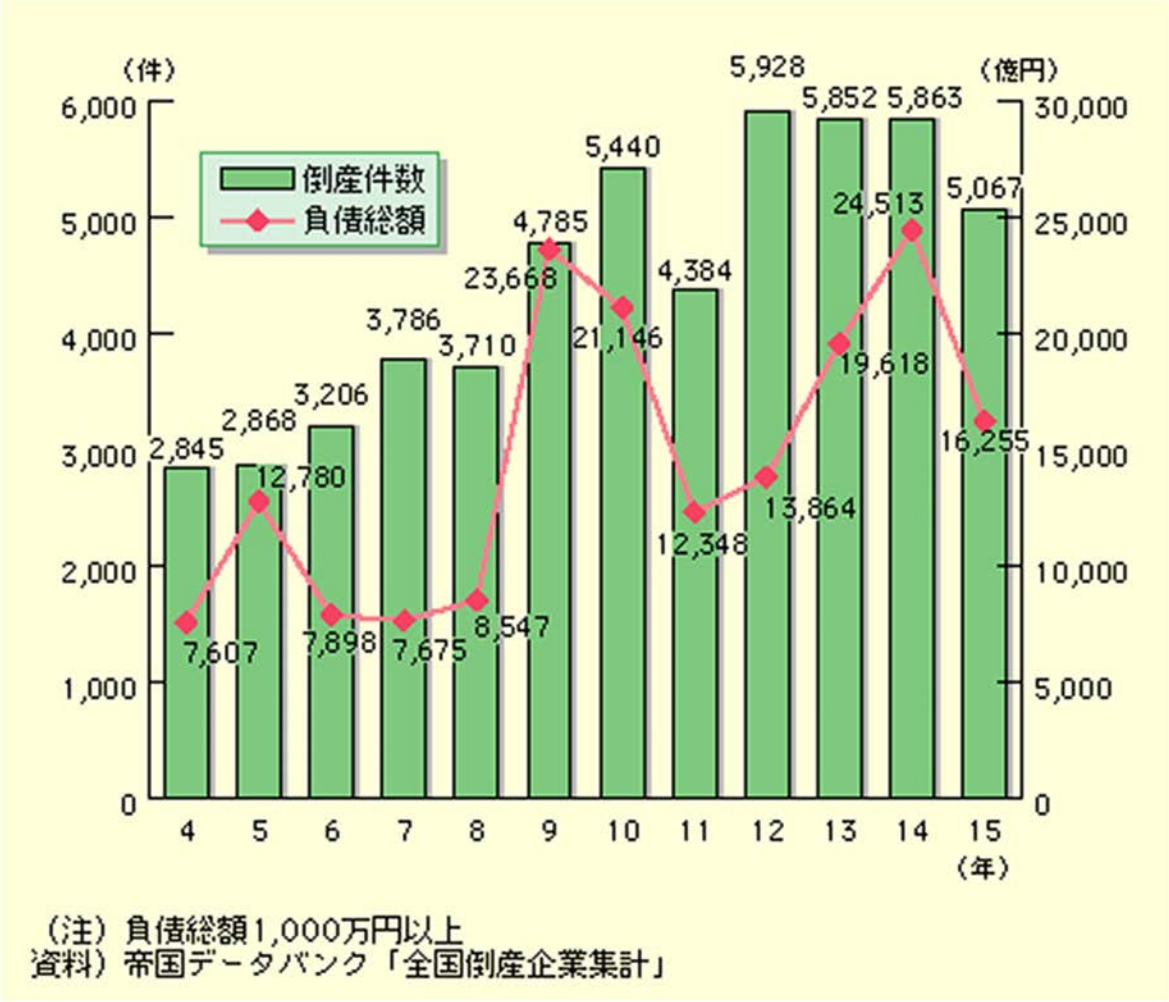


Excel形式のファイルはこちら

こうした過剰供給構造の中、建設産業の利益率は大きく低下しており、平成14年度の営業利益率、経常利益率はともに1.3%で、ともに4年度(3.8%、3.2%)の半分となっており、また、全産業の平均(2.4%、2.3%)を下回っている。また、15年の倒産件数を見ると5,067件で、4年(2,845件)と比べると1,78倍となっている。

このように、建設投資の減少が続く中、建設産業は今後とも厳しい状況が続くものと考えられる。

図表II-6-6-9　建設業者の倒産件数と負債総額の推移



Excel形式のファイルはこちら

こうした中、政府は、金融機関の不良債権処理の加速化に併せ、産業・金融一体となった対応を進めるべく、「改革加速のための総合対策」に基づき設置された「産業再生・雇用対策戦略本部」において、平成14年12月末に「企業・産業再生に関する基本指針」を策定したほか、15年4月には産業活力再生特別措置法の改正が行われ、個別企業ごとの再生を担う産業再生機構を設立した。

建設産業の再生は、基本的には市場を通じて行われるべきものであるが、国土交通省においては、市場原理の徹底による淘汰の促進を図りつつ、各企業の経営基盤強化に向けた組織再編が的確に行われるよう環境整備を推進してきたところである。「企業・産業再生に関する基本指針」を踏まえ、全国展開する大手・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」を平成14年12月に策定し、企業の事業再生に対する支援は、安易な企業救済とならないよう事業基盤と財務基盤から再生可能な企業について、過剰供給構造の是正に資するように実施するとの基本的な方向性を提示した。

基本指針策定後、大手ゼネコン等においては、過剰債務を抱えた企業が法的整理へ移行するなど淘汰が進む一方で、合併や持株会社の設立による経営統合、会社分割による不採算事業の分離や他社への資本参加など、各企業の生き残りをかけた再編の動きが進行している。

また、公共投資が減少する中で、比較的公共事業への依存度の高い地方の中小・中堅建設業も、再編・淘汰が避けられない状況となっている。

建設産業は、個々の工事ごとに、必要となる技術力や施行能力に応じて元請業者と下請業者が重層的・多段階に組み合わせを変える生産システムとなっており、元請・下請、専門工事業者などそれぞれの間で構成されるネットワークとして機能するものである。

深刻な過剰供給構造にある中小・中堅建設業の現状を放置した場合には、良質な建設生産物を効率的に供給するという産業としての基本的な機能すら十分に果たせなくなるおそれがあり、技術と経営に優れた企業が生き残り、伸びていくことができる環境整備が必要である。

こうした考えのもと、国土交通省においては、「公共工事の入札及び契約の適性化の促進に関する法律」(入札契約適正化法)の徹底等を通じた不良・不適格業者の排除の徹底を図るとともに、1)コスト管理の徹底や分業・外注の徹底による経営の効率化、資機材調達・配送や積算・設計の協業化など企業間連携の促進2)これまで培った技術・ノウハウを活かした、環境・福祉・都市再生等への事業転換等の促進、など経営革新を推進している。

また、こうした再編・再生促進施策とあわせて、中小・中堅建設業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(安全網)の確立に向けて取り組んでいる。

図表II-6-6-10　中小・中堅建設業による事業転換の事例

○ヘリコプター撮影による動画を連続静止画にする画像処理技術の実用化

ある企業は、ヘリコプター撮影による動画を連続静止画にする画像処理技術を実用化し、トンネルや下水道の劣化調査等を受注。今後は、人間の臓器内部の静止画作成など医療分野等への応用を目指している。



（切れ目のない連続静止画像）

○建設業団体が在宅介護サービス会社を設立

ある建設業団体は、地域の高齢化に着目し、在宅介護サービス事業会社を設立。建設会社の従業員をホームヘルパーとして養成し、各家庭へ派遣。あわせて、閉鎖された保養所を福祉施設へ改修し、経営を開始。



（ホームヘルパー研修風景）

○構造改革特区を活用した農業への参入（喜多方市アグリ特区）

ある建設業者４社は、喜多方市雄国地区において、高齢化により農村の内部だけ遊休農地を解消するのは困難であることに着目、構造改革特区を活用し農業に参入、都市住民を対象とした農業体験、大豆・柿・リンゴの栽培、緑化木の生産、加工トマトの生産等を実施し、遊休農地の効率的な利用と担い手の確保、都市との交流拡大により農業振興と地域活性化を目指す。



（喜多方市雄国地区の風景）

(2)企業評価のあり方、不良・不適格業者の排除

(ア)公共事業における企業評価

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月から、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おり、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。

(イ)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ことが多い。

このため、平成13年4月に施行した入札契約適正化法により、公共工事においては一括下請負を全面的に禁止するとともに、発注者に対する施工体制台帳の写しの提出を義務付け、さらに15年度においては施工体制台帳等活用マニュアルを策定し、公共工事発注者に対して施工体制台帳を活用した適正な施工の確保を要請した。

また、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正な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。

(ウ)「ダンピング受注」対策の実施

建設市場の縮小に伴う競争の激化を背景に増加傾向にあるいわゆる「ダンピング受注」は、工事の手抜き、下請へのしわ寄せ、労働条件の悪化、安全対策の不徹底につながりやすいことから、これを的確に排除することが重要であり、従来から低入札価格調査制度の実効性のある実施など的確な対応を行ってきたが、さらに、平成15年度から、

i)低入札価格調査対象工事において、履行保証割合を1割から3割に引き上げ

ii)低入札価格調査対象工事において、前払金を4割から2割に縮減

iii)過去2年以内に竣工した工事等に関し一定の要件に該当する企業が低価格で受注した場合において、監理技術者相当技術者を1名増員

iv)調査基準価格を上回る工事についても、比較的低価格で受注した工事については、重点的な監督業務を実施

v)地方整備局と地方公共団体等による地方協議会を設置し、低入札価格調査等に係る情報を交換するなど連携を強化

等の取組みを行っている。

また、地方公共団体に対しても、低入札価格調査制度の適切な運用など、ダンピング受注の排除に向けた様々な施策が行われるよう要請している。

(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、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(Construction Management)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。

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い、また、同年12月には実務手引書として「地方公共団体のCM方式活用マニュアル試案」を整理した。これらを踏まえ、CM方式における責任施工体制の構築に向けた調査検討を行っているところである。

(4)建設労働対策の推進

1)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-6-6-11　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14年)	2,033	1,966	1,837
年間賃金総支給額(千円) (平成14年)	3,935	4,854	5,555

(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13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」

Excel形式のファイルはこちら

2)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、優秀な人材の確保・育成が困難になることが危惧されている。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し、地域における建設技能教育訓練施設の連携や各学校における「総合的な学習の時間」等の教育活動を活用した建設技能労働者の理解促進等について検討を行っている。

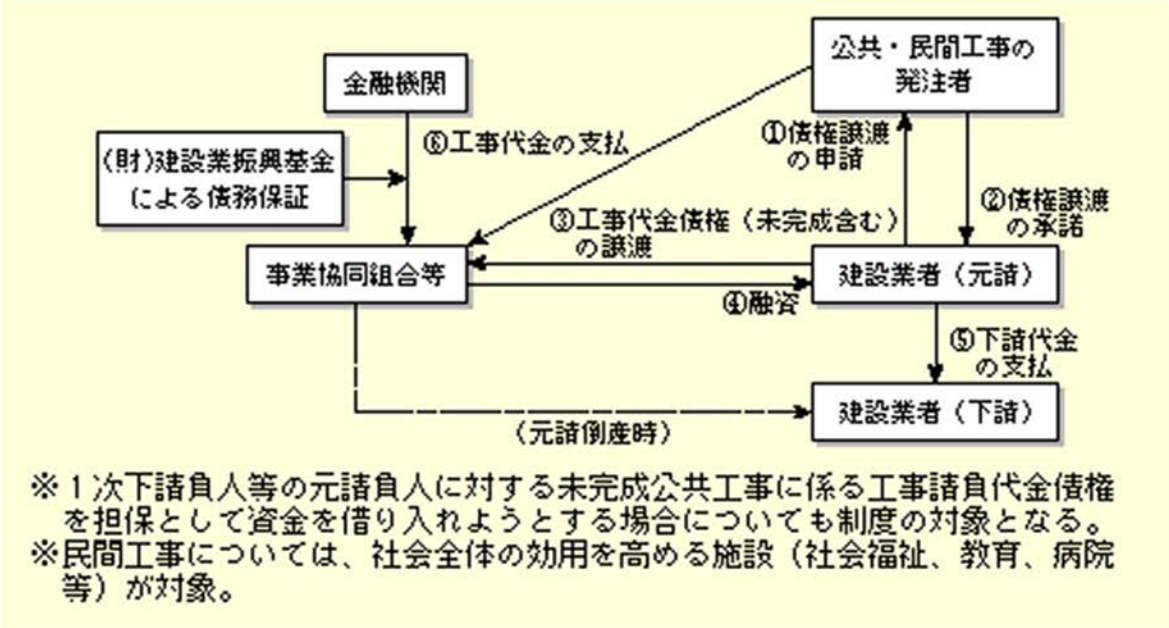
また、質の高い施工を実現するためには、現場での施工に精通し、現場の状況に応じた施工方法の提案等を行うことができる「基幹技能者」の確保・育成が重要である。平成15年3月末現在、11職種13団体が基幹技能者に係る民間資格を整備し、合計14,045名を輩出している。

(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15年12月現在、公共工事用債務保証枠は28都府県で合計1,270億円(対前年比＋104億円)、民間工事用債務保証枠は1県20億円が設定されている。

図表II-6-6-12　下請セーフティネット債務保証事業のスキーム図



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15年度には事業協同組合等の共同事業の活性化や事業革新活動を促進している(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等を行っている。

図表II-6-6-13　中小建設業への融資実績(平成14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	5,095億円	6.8%	95.5%
国民生活金融公庫	13,172億円	16.0%	100.0%
商工組合中央金庫	3,463億円	3.4%	98.4%

【信用保証協会による中小建設業への債務保証（平成14年度）】

保証承諾件数　373,956件　　保証承諾額　38,088億円（全産業の27.1%）

Excel形式のファイルはこちら

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。

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)

建設関連業については、建設投資の厳しい動向の中で、平成14年6月にとりまとめられた「建設関連業展開戦略」に沿って、各業界が新たな展望等を示すとともに、それぞれの企業が、その特性を生かした経営戦略の下で、技術力と人材を経営資源とする知的産業として、適正な競争市場への参加と新たな業務領域の拡大に努めているところである。

国土交通省では、このような経営基盤の強化と技術力の向上に努めている企業が活躍できる環境の整備を支援する観点から、社会ニーズに即した技術力の一層の活用に向けた検討を進めるとともに、技術士制度を活用した建設コンサルタント登録規程の見直しを行った。

(注)建設業の事業協同組合：4,818組合、協業組合：42組合、企業組合：132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43.7%、建設業者が35.7%(平成13年度)を占めており、主要建設機械の推定保有台数は約1,802千台(13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・管理が求められている。また、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。

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14年までに1級・2級合計約137千人が取得している。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、建設業に係る死亡災害のうち、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、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」の作成に向けて取り組んでいる。

(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を行っている。平成14年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では69件(仲裁19件、調停32件、あっせん18件)、都道府県建設工事紛争審査会では119件(仲裁37、調停61件、あっせん21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、少子高齢化や景気の低迷等による旅客輸送、貨物輸送の減少傾向、また新線建設の減少等の影響により低迷傾向にある。平成14年度の国内向け新造車両数は1,666両と低水準であり、今後とも大幅な需要増加は見込めない状況にある。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、14年度の海外向け新造車両数は195両と厳しい状況が続いている。

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化、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、路面電車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15年に鉄道事業者や車両メーカー等が連携し基本設計や部品を共通化した、「通勤・近郊電車の標準仕様ガイドライン」を作成する等、標準車両の共同開発を推進し、生産工程の効率化、コスト圧縮等に取り組んでいる。

5. 造船業、舶用工業の課題と対策

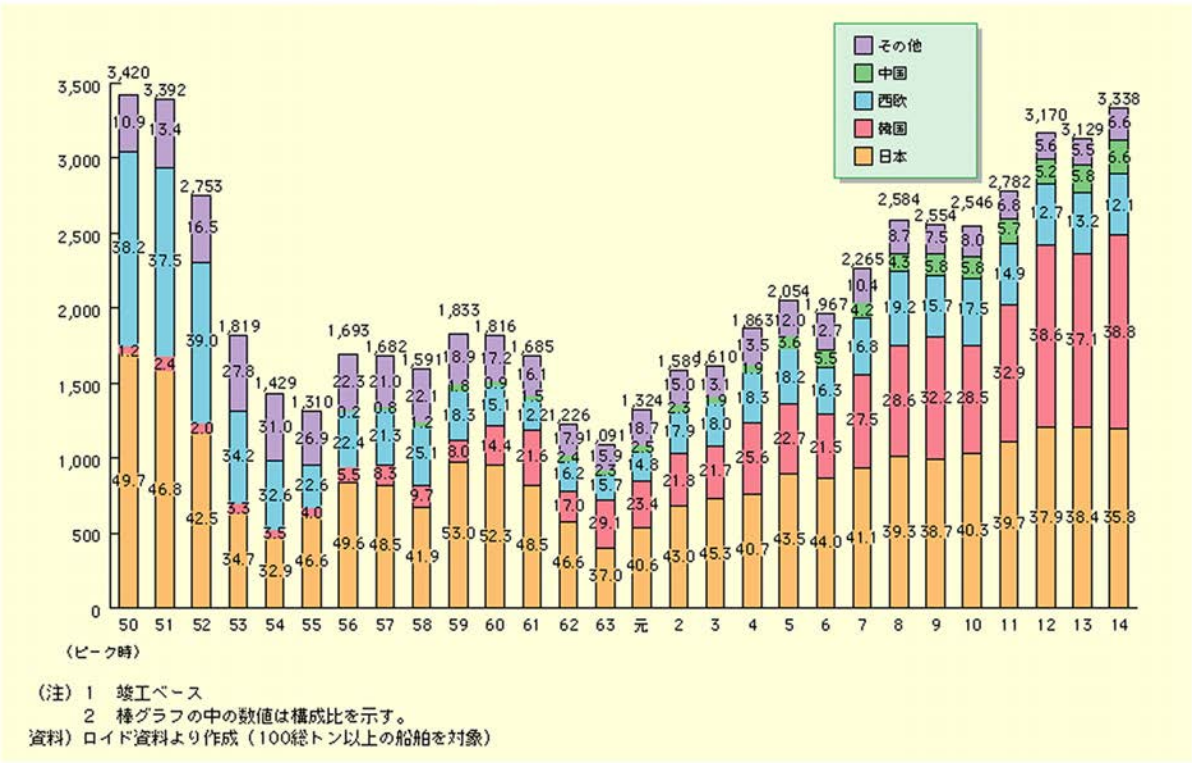
(1)造船業の国際競争力強化のための取組み

世界の造船市場は、1990年代後半に大型タンカーの代替需要期を迎えたことや国際的な規制の強化に伴う需要等により量的に市況を回復しており、平成14年の新造船建造量は3,338万総トン(我が国建造量は1,196万総トン、世界の35.8%)と高水準になっている。

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等に加え、大規模な設備投資が行われている中国の今後の台頭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、平成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、平成14年6月に学識経験者や造船、海運、金融関係者を委員とする「造船産業競争戦略会議」を設置し、15年6月には我が国造船産業(造船業及び舶用工業)が今後も世界の造船・海運の中心に位置するための目標(ビジョン)として1)1,000万総トン規模(世界シェア1／3)の生産体制の国内維持、2)世界の海運造船をリードできる技術力の確立を掲げ、これを実現するための戦略を提言する「我が国造船産業のビジョンと戦略」を取りまとめた。また、企業再編を円滑に実施させるため、産業活力再生特別措置法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。

図表II-6-6-14　世界の新造船建造量の推移



Excel形式のファイルはこちら

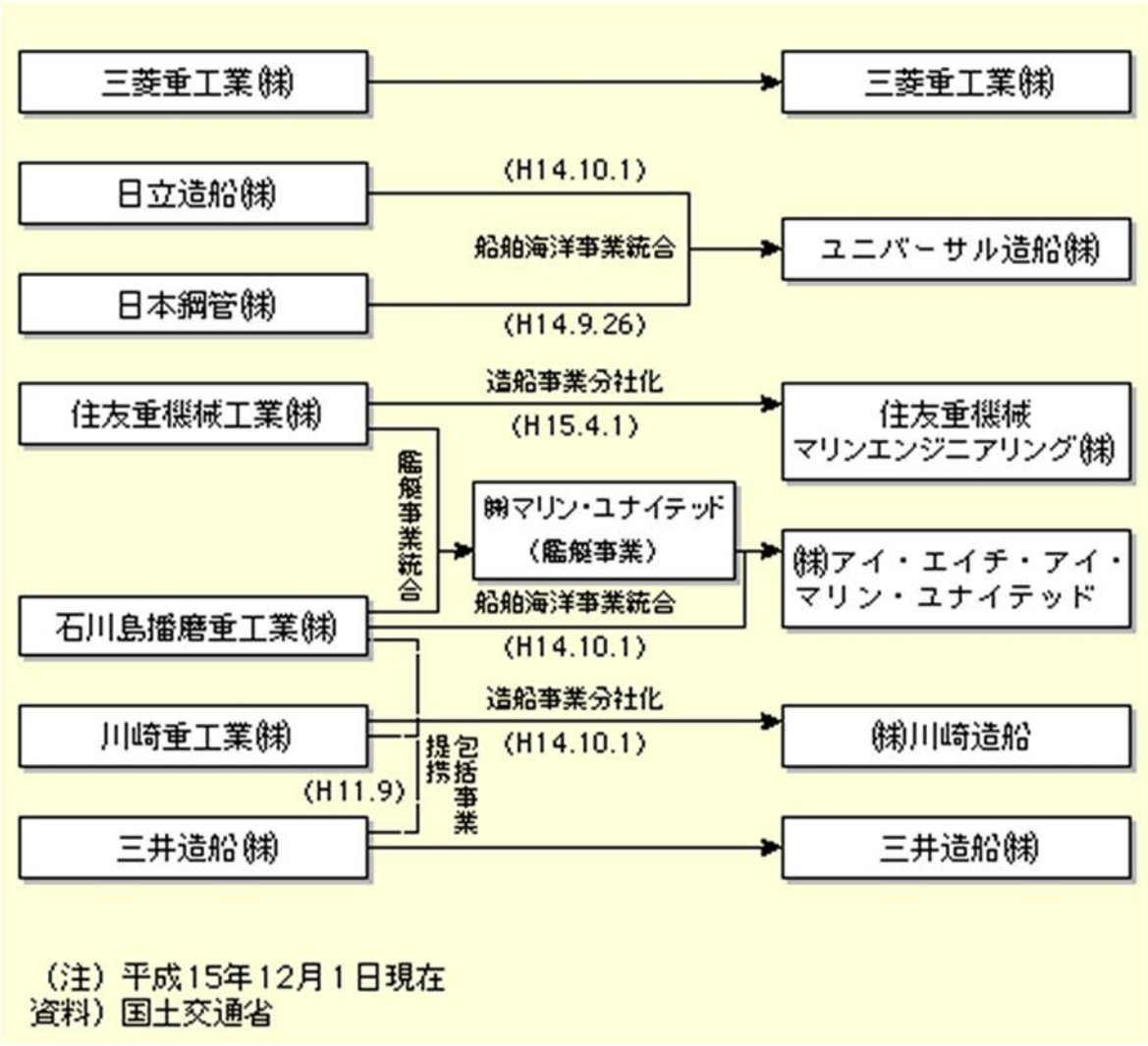
(2)船用工業の活性化に向けた取組み

平成14年における我が国舶用工業製品の生産額は、7,975億円と前年比5%増となり、2年連続して増加した。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・中国市場における舶用工業製品の国際競争の激化など、我が国舶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、企業体力の低下、投資の減退等により、産業基盤の脆弱化が懸念される状況にある。

このような状況において、国土交通省では、「我が国造船産業のビジョンと戦略」を踏まえ、集約・再編や連携による産業基盤の強化、IT化等による生産の高度化促進、技術基盤の強化等のための取り組みを強化することとしている。

また、従来から実施している、産業活力再生特別措置法等に基づく中核的事業の強化、新製品・新生産システムの導入等事業革新の促進、情報技術を活用した造船・舶用工業事業者間の設計・技術情報の伝達・交換の高度化事業等の施策も引き続き推進していく。

図表II-6-6-15　大手造船所の再編



(注) 平成15年12月1日現在
資料) 国土交通省

(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平成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による経営の安定のためのセーフティーネット(安全網)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、21世紀型物流システムの構築、環境・エネルギー問題への対応等のための取組み強化が急務となっている。

こうした中、テクノスーパーライナー(TSL)の研究開発の推進及び事業化への取組みを行うとともに、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、平成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ともに、世界最大の1,000m浮体空港モデルを用いた実証実験結果を基に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に工法候補の一つとして提案され、同事業工法評価選定会議において、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、総務省や経済産業省と連携し、免震性等の優れた特性を有するメガフロートを活用した情報バックアップ基地の有効性を検証するため、「メガフロート情報基地機能実証実験」を実施した。これにより、メガフロートが、低廉かつ高信頼の情報バックアップ基地として利用可能であることが実証された。

その他、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)＞



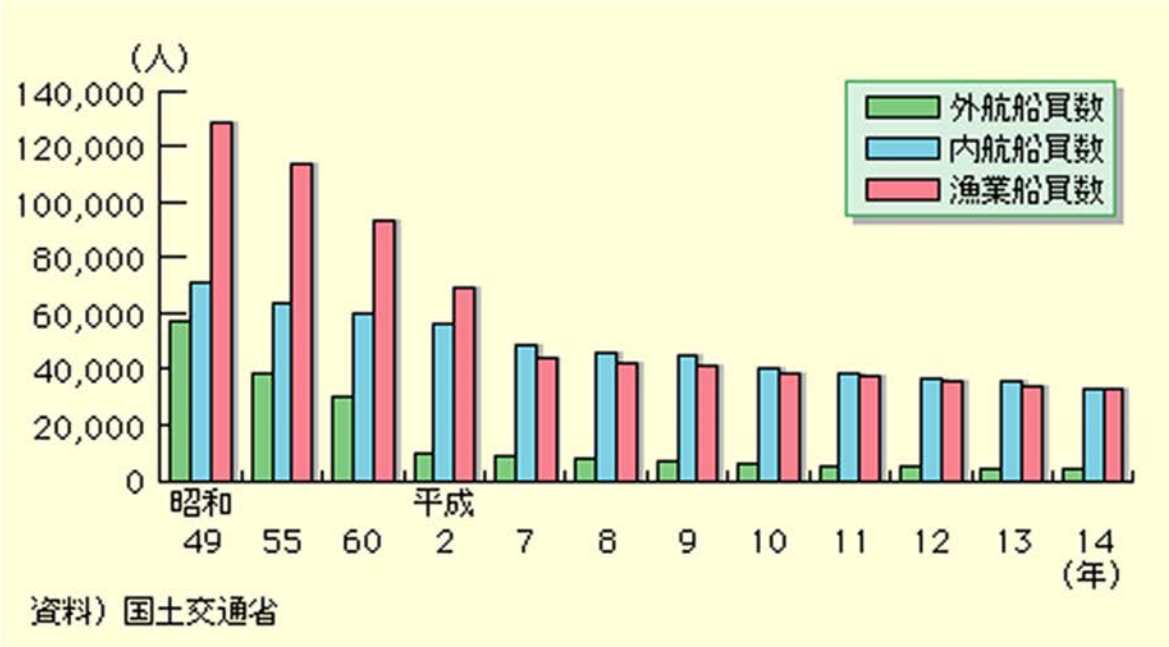
6. 船員対策

(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(人的基盤)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、独立行政法人海技大学校、航海訓練所、海員学校といった船員養成機関においては、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、優秀な船員の育成を行っている。

特に近年の内航海運においては、船員の高齢化を背景に即戦力となる若年船員が求められていることから、これら船員養成機関は、平成14年度に創設された内航船への乗船体験制度の拡充、内海を対象としたシュミレータ(模擬操船)訓練や実習の充実等により若年船員の即戦力化に努めている。

図表II-6-6-16　船員数の推移



Excel形式のファイルはこちら

(2)船員雇用対策及び労働環境整備の推進

船員を取り巻く雇用情勢は一段と厳しい状況にあり、平成14年度の有効求人倍率は0.13倍と対前年比0.08ポイントの減少となっている。

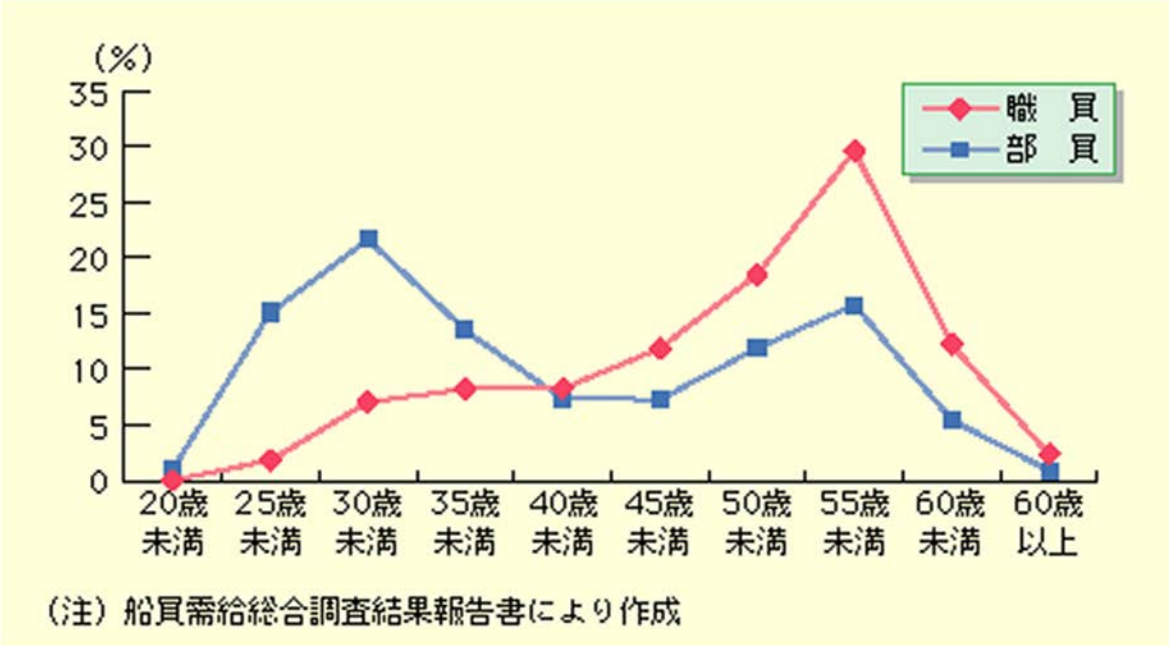
このため、全国の地方運輸局、運輸支局等において船員職業紹介、就職指導等を行うとともに、求人求職情報のデータベース化や求人求職情報の検索閲覧端末の設置等電子化システムを構築し運用しているところである。また、国際的な漁業規制の強化による漁船の減船等により発生する離職船員に対しては、いわゆる離職四法に基づき職業転換等給付金の支給も行っている。

一方、船員の年齢が高齢化していることから、若年船員の雇用の促進を図るため、(財)日本船員福利雇用促進センターが国と関係団体の協力の下に、平成15年4月から内航部門における若年船員トライアル雇用事業を開始しており、16年度からは外航部門にも拡充することとしている。

さらに、近年我が国海運界が厳しい経営環境に直面している中、船員の労働保護及び雇用の安定を図りつつ、必要に応じて企業間で船員の移動を適正かつ円滑に実施できるようにするため、船員派遣制度を創設するとともに、若年船員の確保を図るため、学校等が船員職業紹介事業を行うことができるよう制度の見直しを進めているところである。

また、次世代内航海運ビジョンの提言を受け、内航海運の公正かつ適正な事業競争環境を形成し、内航船員の適正な労働環境及び労働条件の確保と効率的な船舶職員の配乗体制の再構築を図っている。

図表II-6-6-17　年齢別船員の構成



Excel形式のファイルはこちら

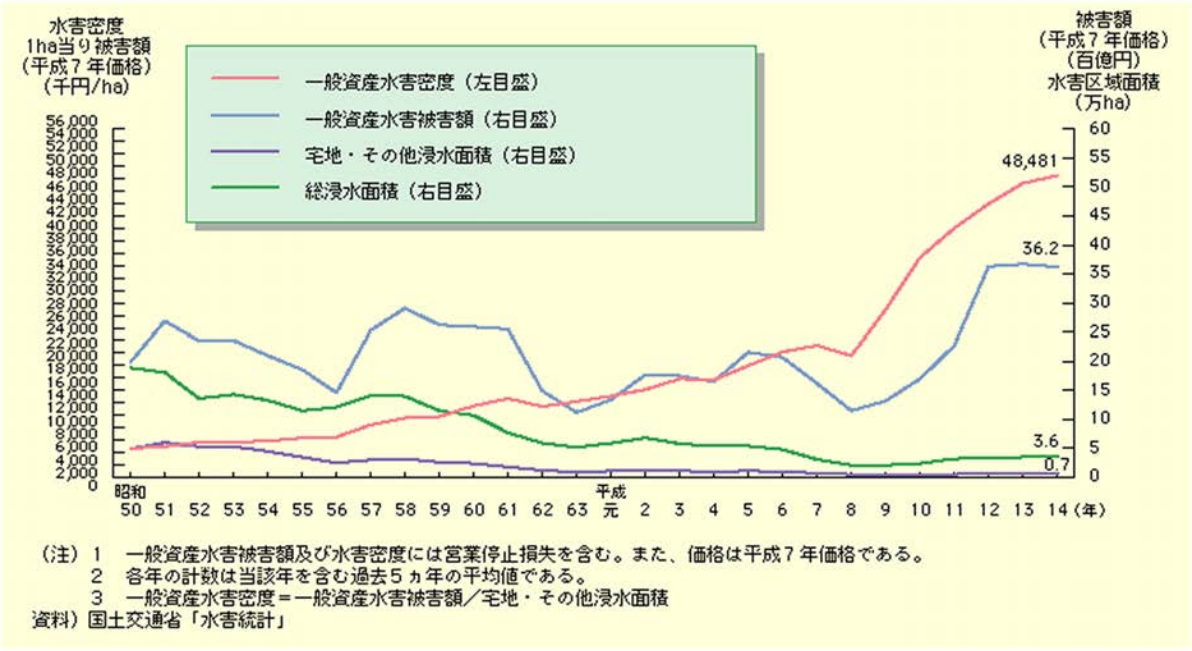
第7章　安全の確保

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できない課題である。国土交通省では、水害、土砂災害、地震等の自然災害や陸・海・空の交通事故などから国民の生命、財産を守るための施策を幅広く推進するとともに、近年では、大規模地震やテロ事件等に対する危機管理機能の強化に対する国民の関心が高まっていることから、情報防災等の災害に備えた体制の整備や、初動体制の整備等についても取り組んでいるところである。

第1節　自然災害対策

我が国の国土は、地形、地質、気象、地理的に極めて厳しい条件下にあり、自然災害から国民の生命・財産を守ることは最も基礎的な課題であるといえる。特に、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に大被害となる潜在的な危険性も高まる傾向にあり、その重要性はますます高まっている。

図表II-7-1-1　一般資産水害密度等の推移(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ヵ年の平均値である。
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」

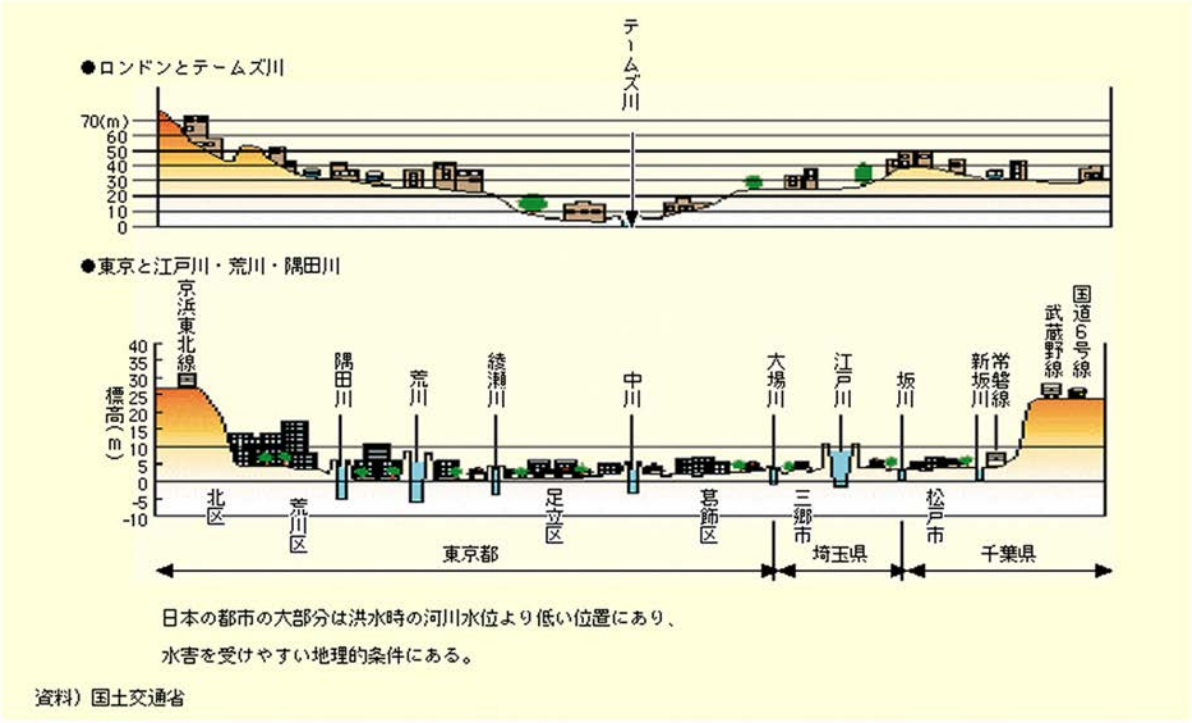
Excel形式のファイルはこちら

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など、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-7-1-2　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、15年7月の梅雨前線豪雨災害等、毎年甚大な被害が発生している。

このため、以下のような施策を始めとして、ハード整備を引き続き推進するとともに、災害発生時には、安全な避難方法や避難経路などがあらかじめ周知されていることが重要であるため、ハザードマップの整備や災害時の迅速かつ正確な情報の提供等、ソフト対策にも積極的に取り組んでいる。

＜平成15年7月の梅雨前線豪雨による遠賀川支川穂波川(福岡県)の浸水状況＞



1)災害を未然に防ぐ治水対策の推進

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の治水対策を推進しており、例えば平成15年7月の静岡での大雨の際には、大谷川放水路に東京ドーム約4杯分(493万m_3)の水を放水することにより、下流域の約300戸の浸水被害を回避するなど、着実に成果を上げてきている。しかし、全国でみれば未だ洪水による氾濫(注)から守られる区域の割合は58%(14年末)にとどまっており、引き続き計画的・重点的な治水対策が必要である。このため、15年度においては、治水上の緊急性・必要性が高く、改修効果が極めて高い区間を「緊急対策特定区間」として設定し、事業区間・期間等を公表しつつ年限を設けて重点的に投資することによって、一連区間の早期の治水安全度向上を図ることとした。

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の対策を短期間かつ集中的に実施する。

図表II-7-1-3　再度災害防止対策

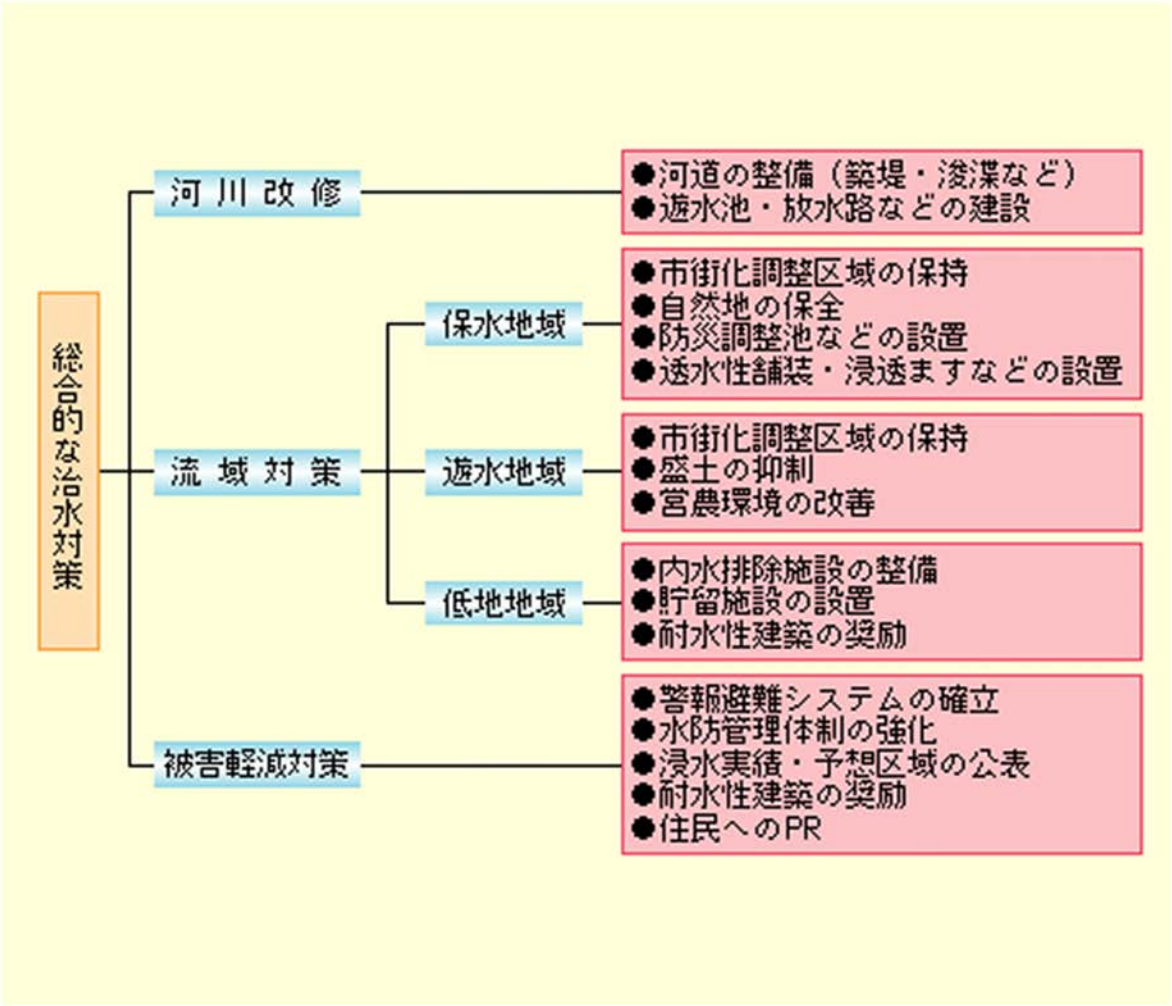
事　業	概　要	平成14年度実施箇所数
河川激甚災害対策特別緊急事業	洪水等により非常に激しい災害（浸水家屋数2,000戸以上、または流失（全壊）家屋数50戸以上）が発生した地域について、概ね5ヵ年を目処に河川整備を緊急的に実施する。	直轄：2箇所 補助：13箇所 合計：15箇所
床上浸水対策特別緊急事業	床上浸水が頻発している地域で、特に必要と認められる河川（概ね10年間で延べ床上浸水家屋数が50戸以上、延べ浸水家屋数が200戸以上、かつ床上浸水回数が2回以上）について、概ね5ヵ年を目処に河川整備を緊急的に実施する。	直轄：13箇所 補助：35箇所 合計：48箇所
河川災害復旧等関連緊急事業	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：9箇所 補助：20箇所 合計：29箇所

Excel形式のファイルはこちら

3)都市型水害に対処するための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。また、流域対策としての調整池や貯留浸透施設の整備を税制や日本政策投資銀行による融資等も活用しながら進めている。

図表II-7-1-4　総合的な治水対策



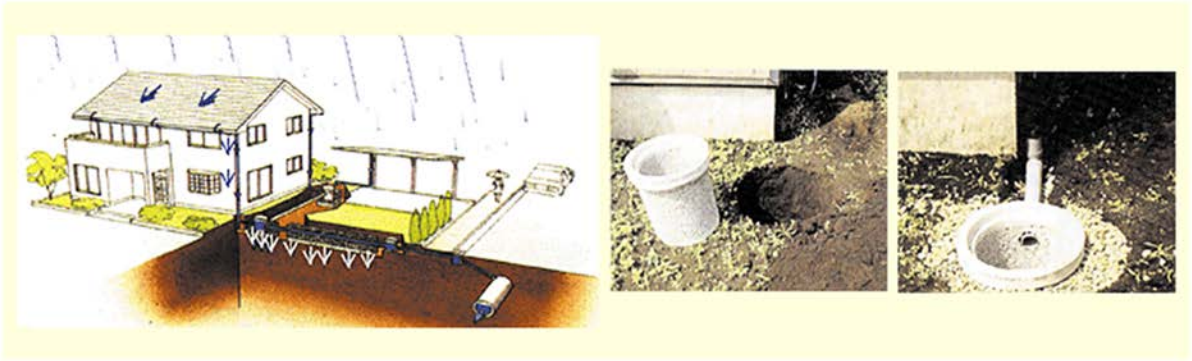
(ア)特定都市河川における流域水害対策の推進

平成15年6月に河川管理者、下水道管理者及び地方公共団体が一体となって浸水被害対策に取り組む「特定都市河川浸水被害対策法」が成立した。本法では、市街化が進み、浸水被害が発生するおそれがあり、河道等の整備による浸水被害の防止を図ることが困難な河川を「特定都市河川」として指定し、共同して「流域水害対策計画」を策定することとするとともに、河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備のほか、河川が氾濫した場合や雨水が下水道や河川等に排水できずにあふれた場合に浸水が想定される区域の公表、流域内で開発をする際の雨水を貯める施設の設置の義務付け等により、都市における浸水被害の軽減を図ることとした。

(イ)流域貯留浸透事業の推進

流域における雨水の流出抑制対策が必要とされる都市部において、降雨をできるだけ地下に浸透させることにより、集中豪雨時における都市水害等の軽減を図るため、各戸貯留施設等の整備を行う流域貯留浸透事業を推進している。平成15年度には、これまで都道府県が各戸貯留施設の設置事業を行っていたのに対し、市町村の方が建築確認など住民と接する機会が多く、説明会等を行わなくても周知が容易に行えることから、都道府県が市町村に当該事業の実施を委ねることができるよう制度拡充を行っている。

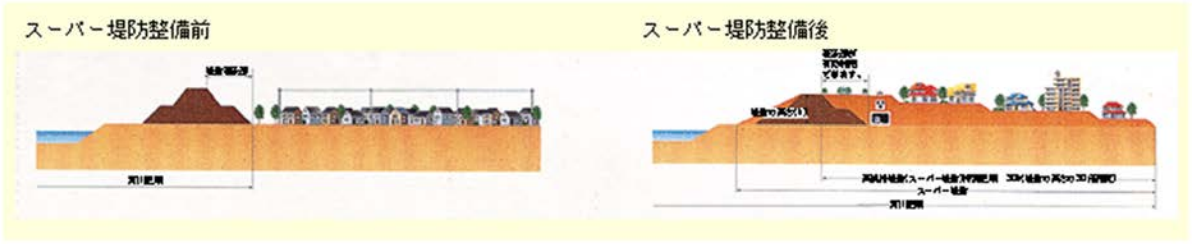
図表II-7-1-5　各戸貯留施設のイメージ



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っている。

図表II-7-1-6　スーパー堤防の概念図

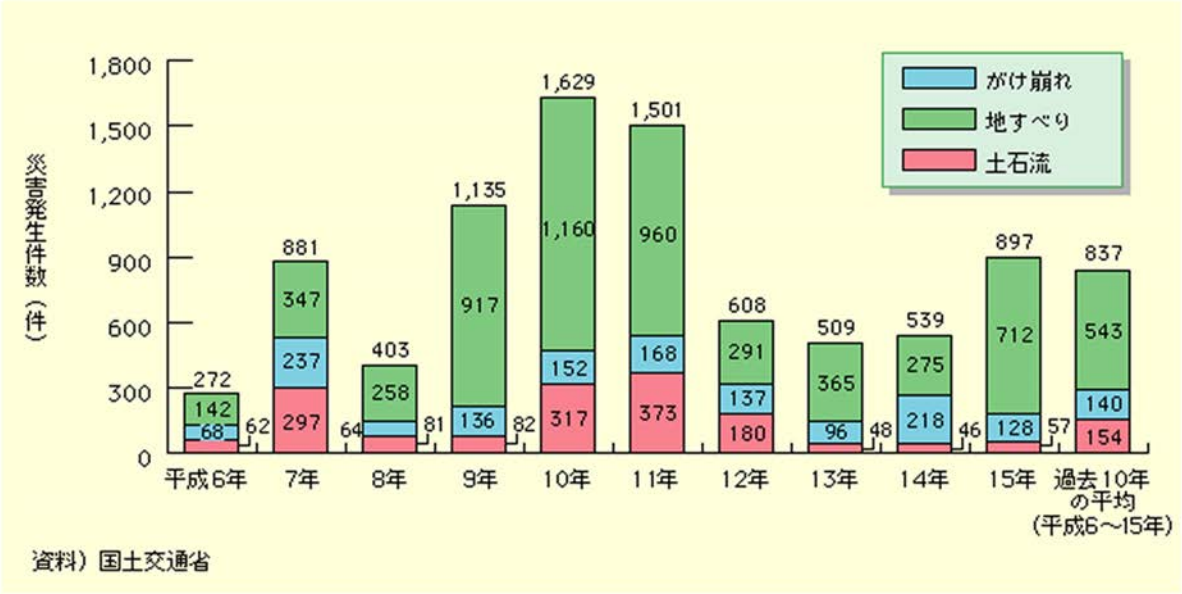


(注)当面の計画として、大河川においては30～40年に一度程度、中小河川においては5～10年に一度程度の規模の降雨により発生する氾濫被害

(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6～15年)の年平均で約800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整備を実施しているが、全国に約21万ある土砂災害危険箇所(注1)に対する整備率は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。

図表II-7-1-7　過去10年(平成6年～15年)の土砂災害の発生件数



Excel形式のファイルはこちら

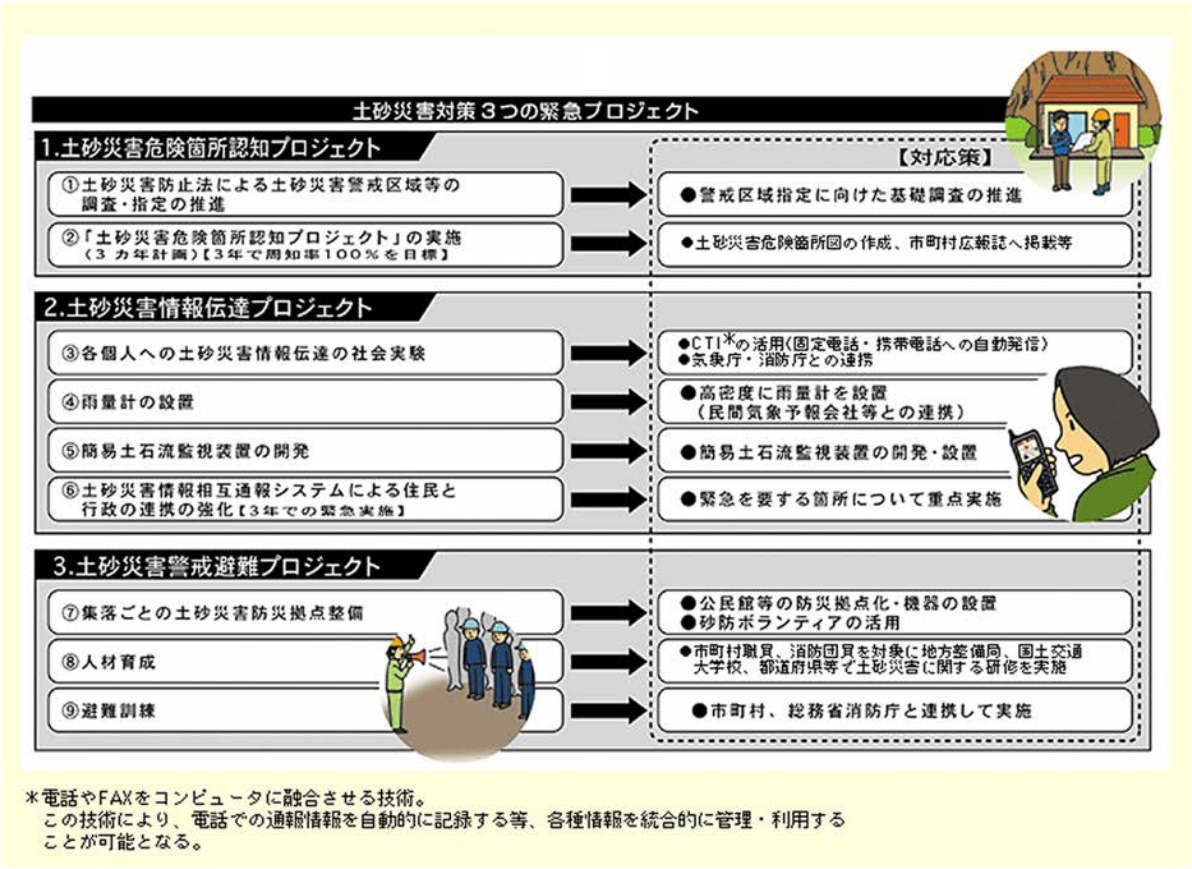
＜平成15年7月の梅雨前線豪雨による土石流災害(熊本県水俣市)＞



1)土砂災害対策3つの緊急プロジェクト

平成15年7月の梅雨前線豪雨では、熊本県水俣市などにおいて大規模土石流等により、死者が23名を数える大災害が発生し、これを契機に、(ア)危険箇所の認知、(イ)土砂災害情報の伝達、(ウ)警戒避難のさらなる推進を図っている。

図表II-7-1-8　土砂災害対策3つの緊急プロジェクトの概要



2)「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2)に基づき、全国で土砂災害警戒区域等の指定等に必要な基礎調査を実施しており、平成15年3月に広島県で13箇所が指定されている。

3)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、平成15年度は、北海道の有珠山や高知県土佐清水市等82箇所で実施している。

(イ)危険住宅の移転の促進

「がけ地近接等危険住宅移転制度」の活用等により、崩壊の危険があるがけ地に近接した危険住宅の移転が促進されており、平成14年度は危険住宅99戸が除却され、危険住宅に代わる住宅79戸が建設された。

4)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や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おり、平成15年度は六甲地区(兵庫県)等13地区で実施している。

(注)1　ここでいう土砂災害危険箇所のうち、土石流危険渓流及び急傾斜地崩壊危険箇所については、被害想定区域内に人家5戸以上等のある渓流(箇所)を対象としている。

2　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(平成13年4月施行)

コラム・事例　砂防設備の効果の発現

三重県いなべ市(旧・員弁(いなべ)郡藤原町)に位置する藤原岳を源とする西貝戸川、小滝川では、平成10年7月以降、毎年土石流が発生しています。こうした土石流の発生は、渓流や斜面の勾配が急で、石灰岩からなるもろい地質であること、藤原岳では平野部とは異なり突発的に短時間で多量の雨が降ることなどによると考えられています。

平成14年7月、梅雨前線の影響により土石流が発生しましたが、砂防えん堤に捕捉され、被害を避けられました。また、15年8月にも、台風第10号の影響により土石流が発生しましたが、砂防えん堤・遊砂地等により土砂を堆積させることで、再び被害を受けずにすみました。このように、砂防設備は、土砂災害から住民及び家屋の安全を守る役割を果たしています。



＜西貝戸川2号砂防えん堤＞



＜小滝川＞

(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、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づき、耐震診断及び耐震改修の指針の策定、地方公共団体による計画策定等を行うとともに、各種助成制度等により、耐震改修を促進している。特に、多数の死者発生の原因となった住宅について、平成14年度に30,119戸の耐震診断補助を行ったほか、住宅の耐震改修に対する補助、税制上の特例措置、住宅金融公庫融資等の活用により、耐震化の一層の推進を図っている。また、平成15年(2003年)十勝沖地震では、空港ターミナルビル等の天井が崩落する被害が生じたため、現地調査を行い、関係機関等に対し再発防止のための技術上の留意点を周知徹底した。

2)被災建築物の応急危険度判定の実施

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、業務マニュアルの整備や全国連絡訓練等により都道府県と協力して体制整備を図っており、平成15年7月の宮城県北部の地震では、7,245戸について応急危険度判定を実施するなど、積極的に活動を展開している。

3)オープンスペースの確保

都市の防災機能の向上により安全で安心できる都市づくりを図るため、地震災害時に復旧・復興拠点や復旧のための生活物資等の中継基地等となる防災拠点、周辺地区からの避難者を収容し、市街地火災等から避難者の生命を保護する広域避難地、及び地域周辺の集結場所や消防救護活動の拠点等として機能する一次避難地となる防災公園等の整備を推進している。

また、大都市圏等において、先行取得した防災公園予定地に防災施設を機動的に整備する「防災緑地緊急整備事業」ならびに防災公園と周辺市街地の整備改善を一体的に実施する「防災公園街区整備事業」を推進している。

4)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

「国家機関の建築物及び附帯施設の位置、規模及び構造に関する基準」(平成16年改正)及び「官庁施設の総合耐震計画基準」(8年制定)に基づき、建築物の構造体のみならず建築非構造部材、建築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おり、15年度は、外務省庁舎の耐震改修を引き続き実施し、新たに徳島第1地方合同庁舎ほか4施設について耐震改修を実施している。

5)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14年度は要対策区間のうち筑後川等で約16km耐震対策を実施している。

(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き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15年度は一般国道43号芦屋川橋等で耐震補強を実施している。

(ウ)港湾事業における耐震性対策

大規模災害時に、発災直後から復旧完了に至るまで、一定の幹線貨物輸送(国際コンテナ貨物、幹線フェリー等)を確保するとともに、臨海部防災拠点として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(平成15年3月末現在140バース供用)、緑地等のオープンスペース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、室蘭港に配備している。

(4)火山砂防対策

有珠山や三宅島(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っている。

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など広域的かつ大規模な土砂災害に対し、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

火山噴火時等における住民の安全確保と市町村の火山防災ステーションによる緊急対策の実施に資するため、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を行う体制を整備している。

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する危機管理計画策定に向けた調査を浅間山等において実施している。

(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、総合雪崩対策モデル事業により警戒避難体制の整備等のソフト対策を実施しており、平成15年度は長野県小谷村月岡地区等6地区で雪崩災害の防止の強化を図っている。

3)雪対策砂防モデル事業の推進

豪雪地帯において、防災上、住民利便上の観点から雪崩等による土砂流出防止の砂防えん堤及び流雪機能を発揮できる低水路等の整備を行っており、平成15年度は魚野川床固工群(新潟県)等23箇所で実施している。

4)消流雪用水導入事業の推進

豪雪地帯において、治水機能の確保と合わせ、水量の豊富な河川から市街地を流れる中小河川等に消流雪用水を供給するための導水路等の整備を実施している。

(6)高潮・津波・侵食等対策

1)海岸保全基本計画策定の推進

海岸法に基づく海岸保全基本方針(平成12年策定)を受け、都道府県知事による海岸保全基本計画の策定(15年10月現在71沿岸のうち40沿岸で策定済)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

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推進している。また、海のもつ様々な機能の保全に配慮し、より一層効果的かつ効率的な事業を行うため、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を茨城県鹿嶋海岸等9地域で実施するとともに、治山事業と連携して自然環境と利用に配慮した海岸の保全(白砂青松の創出)を福井県敦賀港海岸等16地域で実施している。

3)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、温暖化による海面上昇が国土に与える影響を調査するとともに、各地域で対応策を立案する際の総合的な指針(国土保全総合指針)の策定に向けて、施設整備、防災対策、土地利用施策などの対応策を検討している。

4)都市部の海岸保全施設の防災対策(平成の大改修)等

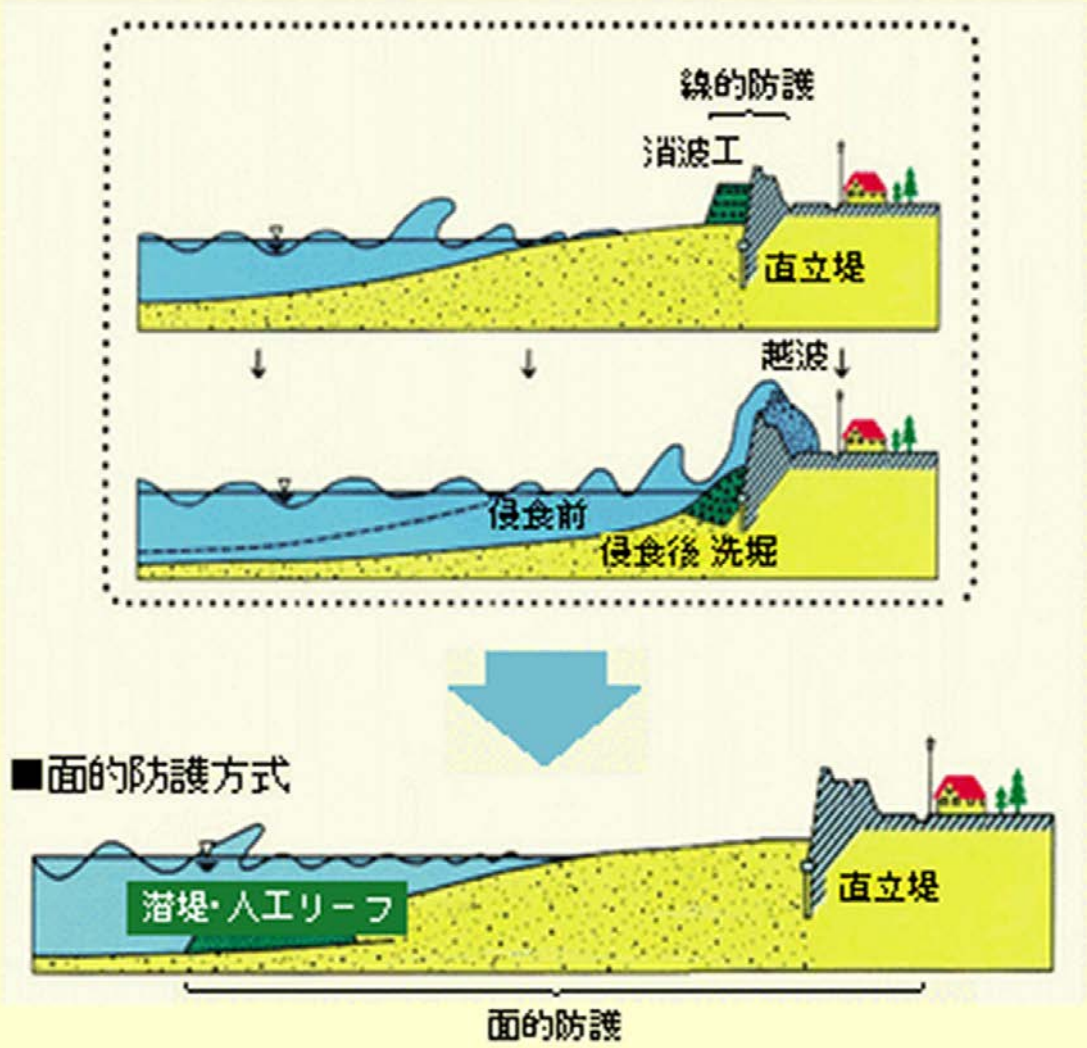
多くの人命や財産が集積している都市部の海岸において、ゼロ・メートル地帯等の防護を中心に、機能低下が顕著な海岸保全施設の大規模な改修や耐震強化(平成の大改修)等を実施している。

5)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、国が海岸管理者として点検・観測・補修等の適切な維持管理を全額国費にて実施している。

図表II-7-1-9　面的防護方式

■線的防護



■面的防護方式

(7)道路防災対策

道路利用者の立場から、高次医療施設への経路の確保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

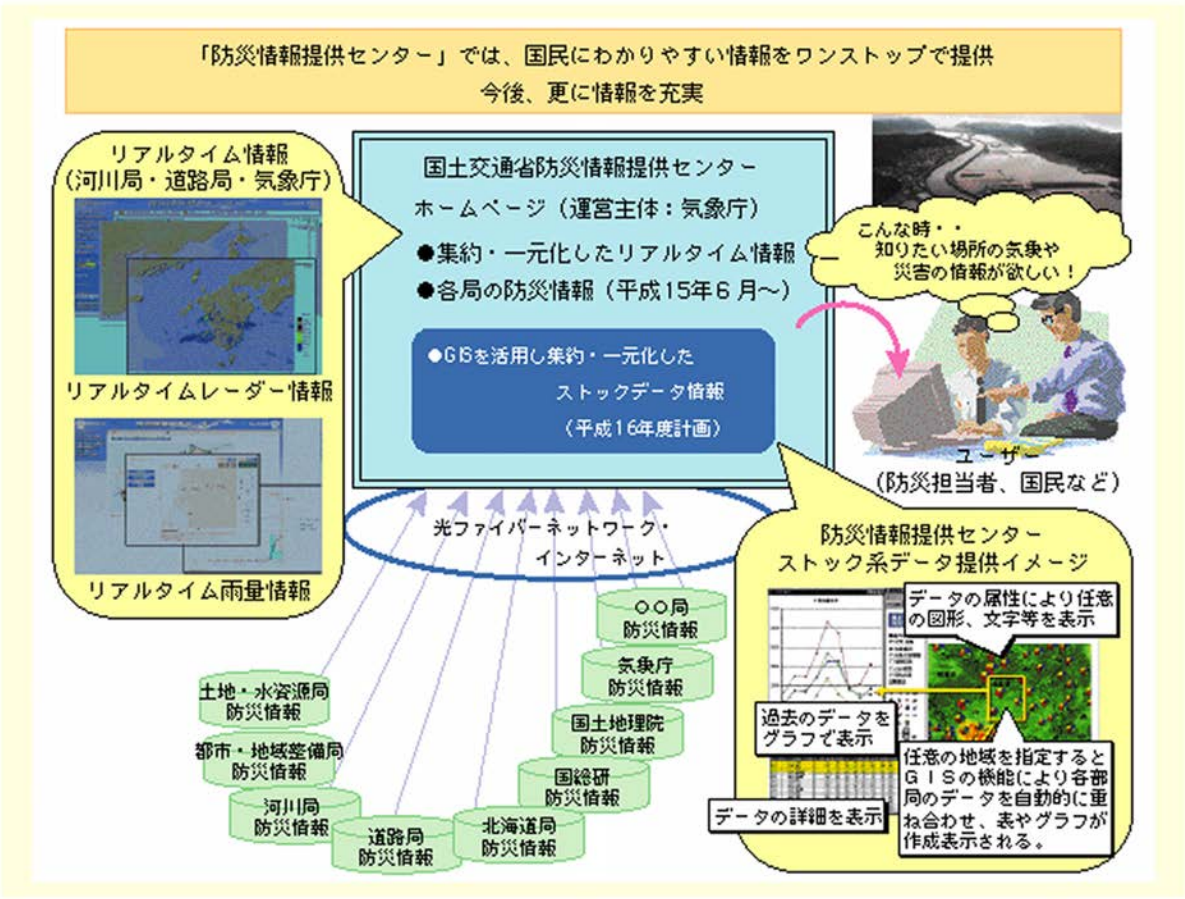
(1)情報防災の推進

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」を推進している。

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、わかりやすい気象・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6月に「防災情報提供センター」(http://www.bosaijoho.go.jp)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をインターネットを通じて提供している。具体的には、「リアルタイム雨量情報」、「リアルタイムレーダー情報」を提供するとともに、国土交通省内の各部局が独自に提供している防災情報にリンクさせることにより、センターからの一元的な防災情報の提供を確保している。さらに、16年度からは地理情報システム(GIS)を活用し、必要とする複数部局のデータを呼び出して重ね合わせた情報として利用できるようにすることとしている。

図表II-7-1-10　防災情報提供センター



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15年7月末現在、253市町村において公表している。

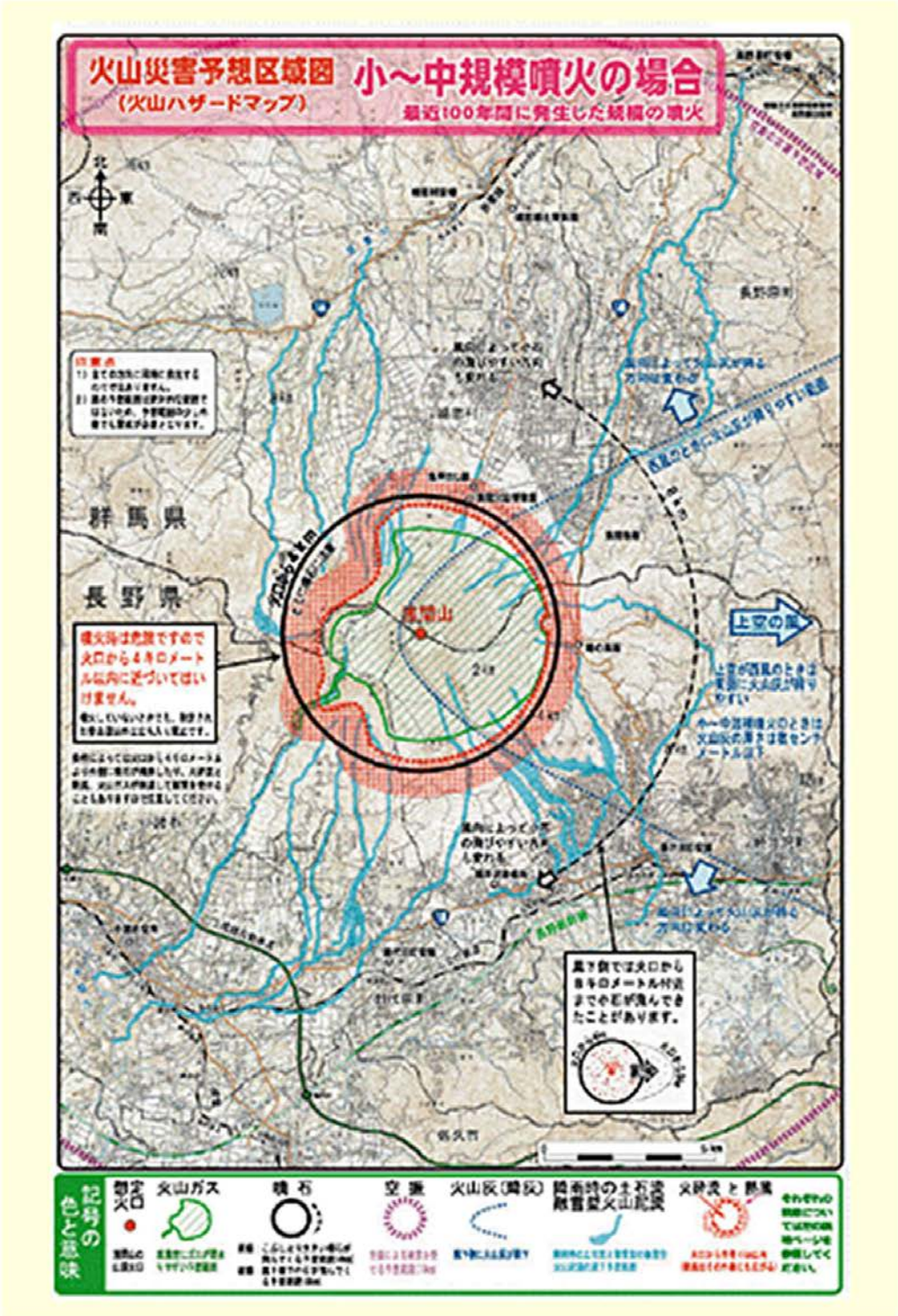
津波・高潮ハザードマップについては、東南海地震等大規模地震防災対策の一つとして、関係府省庁が連携し、平成14年度から学識経験者からなる研究会にて海岸・沿岸域のハザードマップ作成マニュアルの作成に取り組んでいる。また、海上保安庁においては、発生が懸念される想定東海・東南海・南海地震によって引き起こされる津波の数値計算を行い、港湾域や沿岸域における津波の動きを把握して、海域における船舶の避難及び救助に必要な情報を載せた津波防災情報図の整備を進めている。

土砂災害に関する危険区域図については、平成15年6月末現在、約1,100市町村において、約153,000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、火山活動による社会的影響の大きい30火山のうち29火山について公表しており、富士山については、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において15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、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

で即時に予測する「リアルタイムハザードマップ」作成について16年度末を目処に浅間山等において検討を進めている。

図表II-7-1-11　火山ハザードマップの事例



3)洪水予報対象河川の指定

水防法及び気象業務法に基づき、平成15年10月現在、国土交通大臣により109水系193河川、都道府県知事により錦川(山口県)、飛騨川(岐阜県)、堤川(青森県)をはじめ8水系12河川が洪水予報河川に指定されており、台風第10号をはじめとする15年6月から10月における風水害に際し知事指定の5河川を含む全国の54河川で洪水予報が発表された。

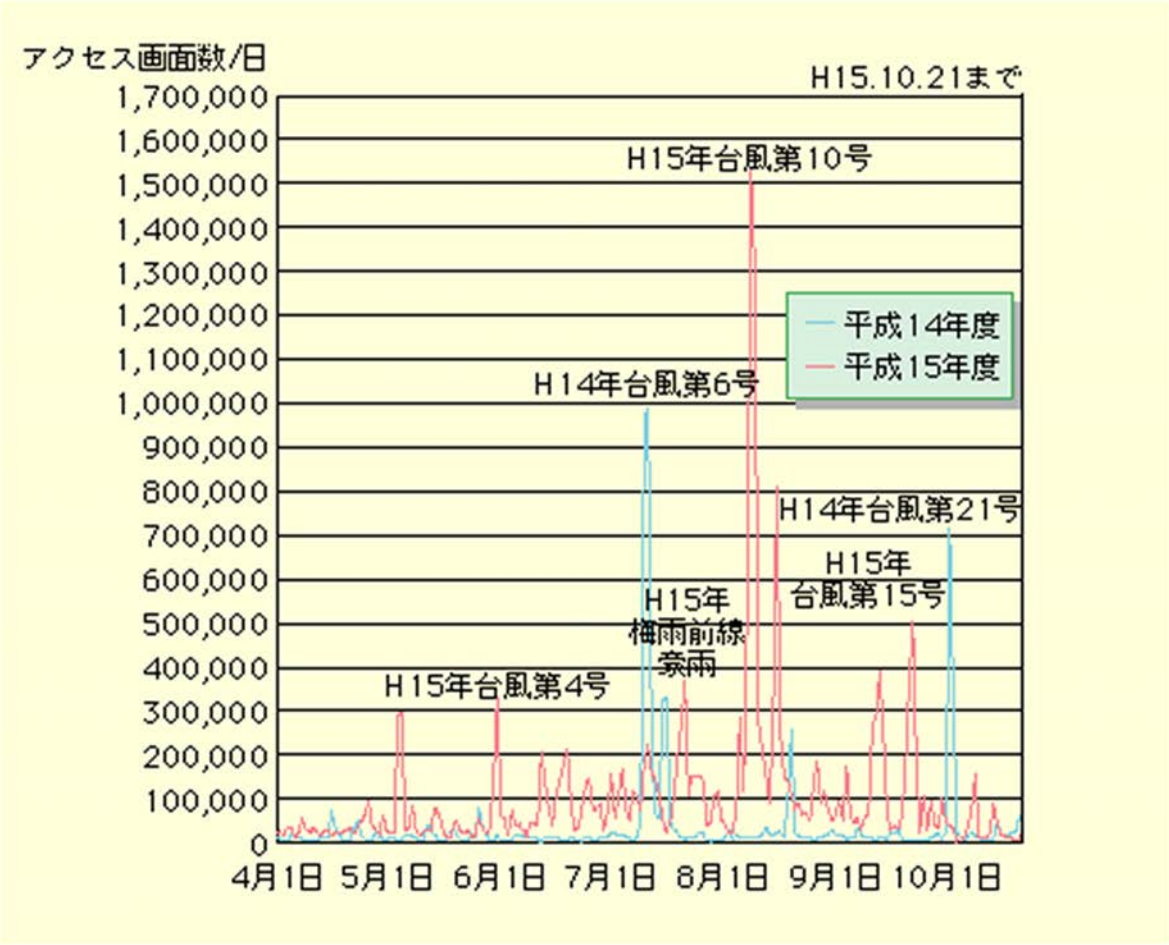
また、平成15年11月現在、国土交通大臣により96水系163河川、都道府県知事により9水系12河川で浸水想定区域の指定・公表が行なわれており、市町村による洪水ハザードマップの作成の推進など、円滑で迅速な避難を行うことができるよう、洪水に関する情報提供の充実を図っている。

4)IT、マスメディア等を活用した即時情報の提供

(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

「川の防災情報」(http://www.river.go.jp［インターネット版］、http://i.river.go.jp［iモード版］)により、インターネットや携帯電話を活用した即時のレーダ雨量、テレメータ水位・雨量、洪水予報、水防警報などの河川情報の提供を行っており、平成15年8月の台風第10号接近時には、約150万アクセス画面数／日の利用があるなど、ニーズの高い即時の河川情報の提供に役立っている。

図表II-7-1-12　インターネット「川の防災情報」アクセス状況



Excel形式のファイルはこちら

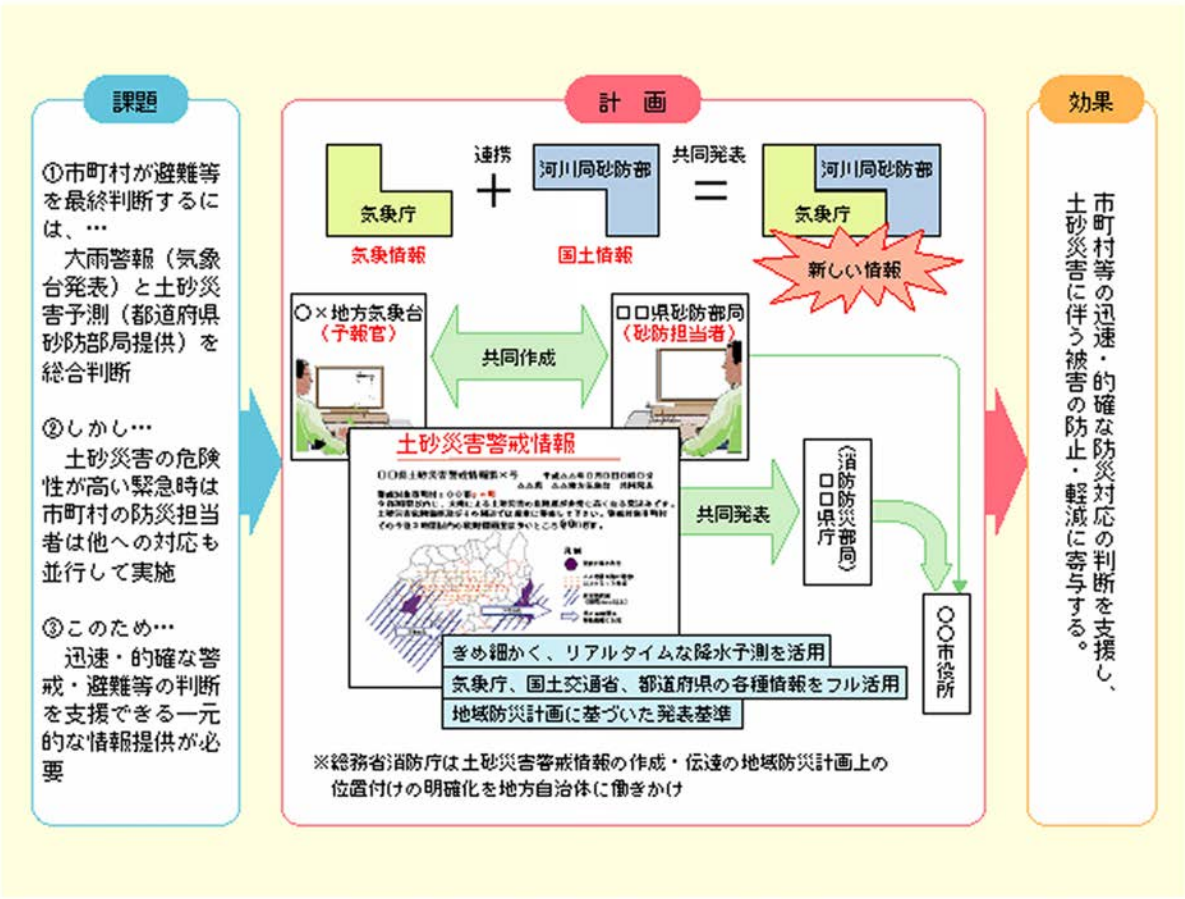
(イ)マスメディアと連携した防災情報の提供

大雨等による河川の増水、洪水等の警戒情報については、気象情報や洪水予警報といった情報文による広報・周知に加え、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、災害時の情報がテレビ報道を通じて広く提供されるようにしている。

5)土砂災害警戒情報に関する伝達

地方公共団体の防災活動や、住民のより迅速な警戒避難行動等を支援し、土砂災害による人的被害の最小化を図るため、関係機関の連携による土砂災害警戒情報の作成・伝達の本格実施に向け、平成15年度は熊本県など9県をモデル県として試行した。

図表II-7-1-13　土砂災害警戒情報に関する伝達のイメージ図



6)気象情報等の充実

気象庁では、台風や集中豪雨等に対する防災気象情報の技術基盤である数値予報の精度向上を図るため、衛星データの高度利用や、新しい解析手法の導入を進めている。

平成15年6月からは、台風の72時間強度予報や暴風域に入る確率の高度化を実施するとともに、台風の最新の位置情報を迅速に国民に伝えるため、1時間推定位置情報の拡充を図っている。また、16年からは、観測直後から1時間先までの10分毎の雨量の予測情報(降水ナウキャスト)を提供することとしている。

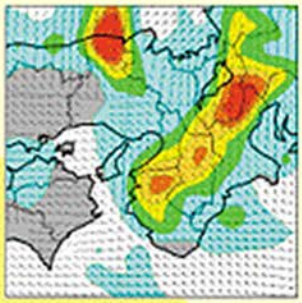
季節予報については、アンサンブル数値予報を導入し、確率情報の充実を図っている。

図表II-7-1-14　気象情報の高度化

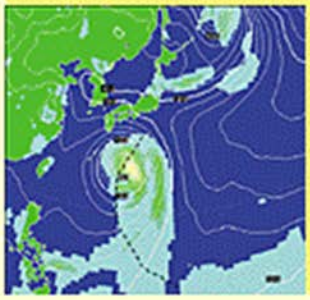
スーパーコンピュータ



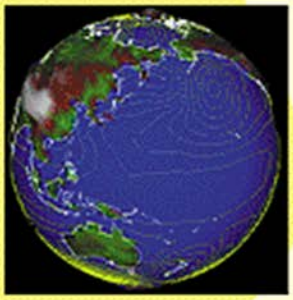
メソ数値予報モデル



台風数値予報モデル

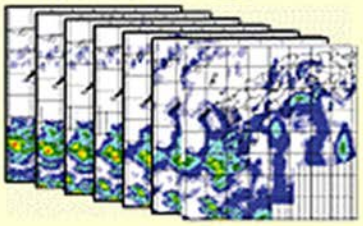


全球数値予報モデル

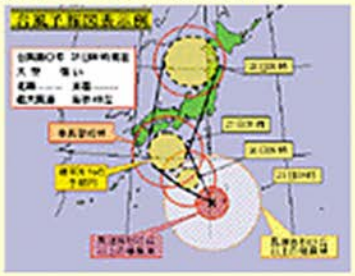


気象情報の高度化

☆集中豪雨予測の高度化（降水ナウキャストの開始、降水短時間予報の精度向上）



☆台風の72時間強度予報



☆波浪予報の高精度化
☆季節予報への力学的手法導入

◆的確できめ細かい防災気象情報の提供
◆精度よく、わかりやすい天気予報の発表
◆民間気象事業の振興

コラム・事例　季節予報における確率情報の充実

気象庁では、季節予報(1か月予報、3か月予報、暖候期・寒候期予報)に確率表現を導入し、情報の充実を図っています。これは、気温、降水量、日照時間などについて、「平年並み」、「平年より高い(多い)」、「平年より低い(少ない)」となる確率をそれぞれ予報するものです。

季節予報の確率情報は、これまでも農業、製造・販売業などの様々な社会活動に利用されており、今後、天候デリバティブなどの新しい金融商品の開発へ利用分野が拡大するなど、より広範な分野での活用が期待されます。

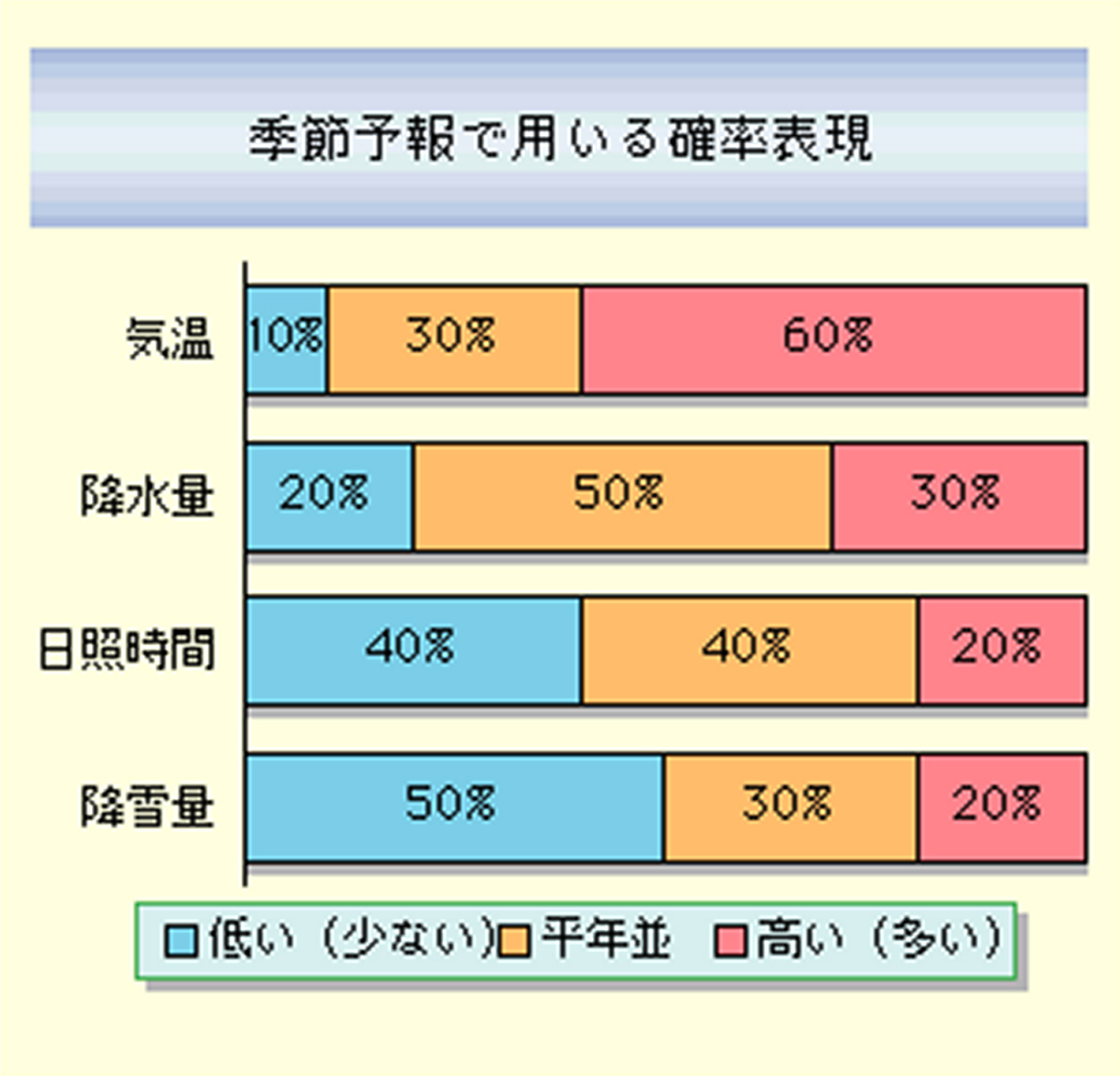
最近では、スーパーコンピューターによる多数の予測結果のばらつき具合から確率を求めるアンサンブル数値予報の手法が開発され、季節予報における確率情報のさらなる充実が図られています。

季節予報の種類と内容

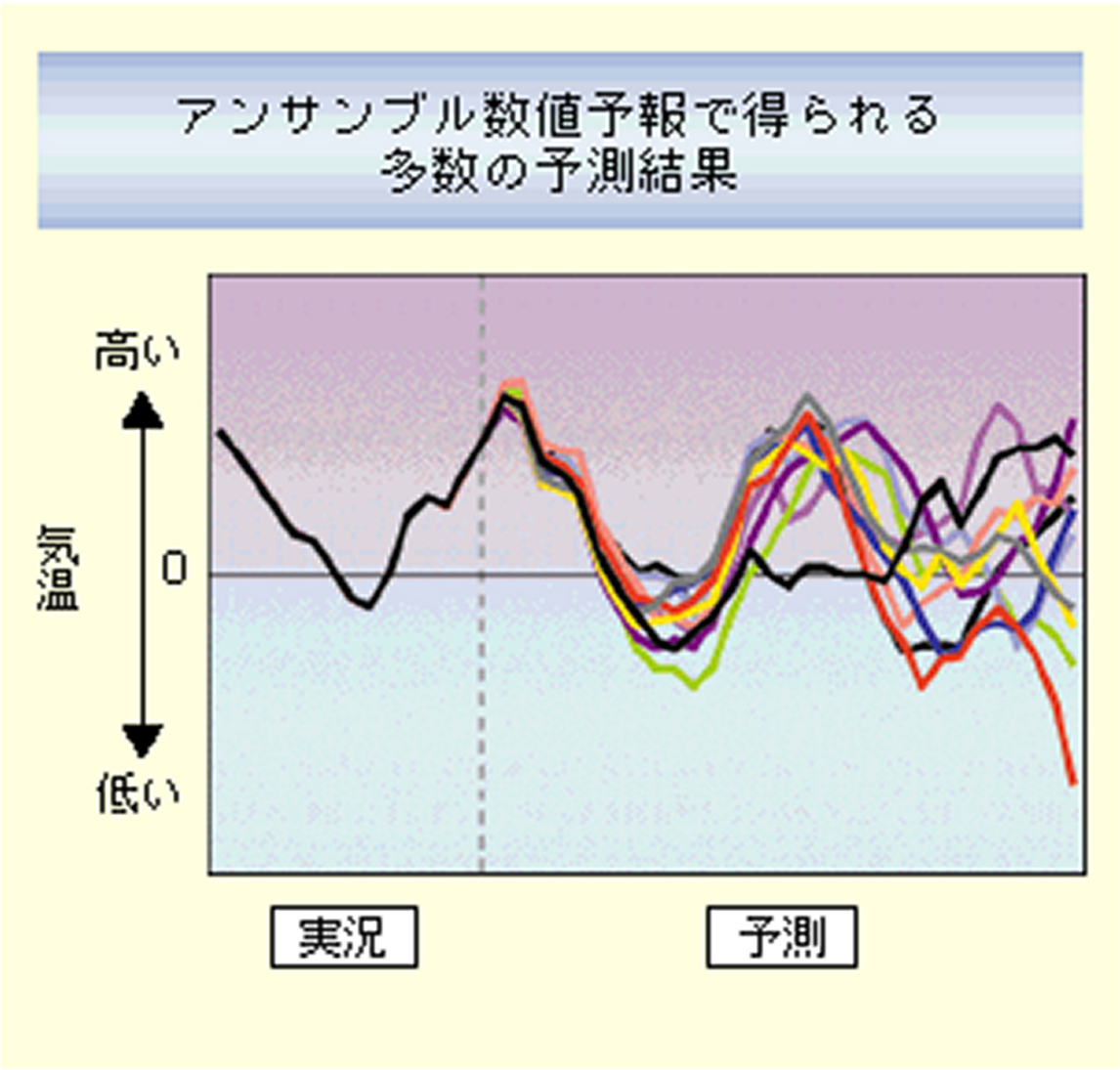
種　類	発表日	確率で発表する予報要素	発表開始年月
１か月予報	毎週金曜日	月平均気温、第１週・第２週・第３～４週の平均気温、 月合計降水量、月合計日照時間、 日本海側の月合計降雪量（冬季のみ）	平成８年３月 平成14年３月
３か月予報	毎月25日頃	３か月平均気温、３か月合計降水量、 月ごとの平均気温・降水量、 日本海側の３か月合計降雪量（冬季のみ）	平成８年10月 平成15年３月
暖候期予報	２月25日頃	夏（６～８月）の平均気温、合計降水量、 梅雨時期（６～７月、南西諸島は５～６月）の合計降水量	平成９年３月 平成16年２月
寒候期予報	９月25日頃	冬（12～２月）の平均気温、合計降水量、 日本海側の合計降雪量	平成８年10月 平成15年９月

（注）下線は新たに確率情報が追加された予報要素と発表開始年月

Excel形式のファイルはこちら



Excel形式のファイルは[こちら]


アンサンブル数値予報で得られる
多数の予測結果
高い
気温
0
低い
実況
予測

(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するとともに、最新のIT技術を活用した地震津波等を監視するシステムを導入することにより、地震活動を24時間監視し、地震・津波情報の提供、津波予報・警報の発表等を行うとともに、関係機関との連携を図っている。

1)東海地震に関する情報の見直し

最近の科学的な知見により、プレスリップ(前兆的なすべり現象)による現象が観測されている場合には、警戒宣言よりもある程度前に事前の準備行動に対応する「東海地震注意情報」などの東海地震に関する新しい情報体系を整備し、平成16年1月から運用を開始した。

2)緊急地震速報の提供に向けて

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などを予測して伝える緊急地震速報を活用した対策を推進するため、東海地域と東南海・南海地域を中心とした約80地点に緊急地震速報に対応した地震計を整備し、平成16年2月から内閣府、消防庁、静岡県などに対し、緊急地震速報の試験的な配信を開始した。

(イ)火山対策

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、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。火山活動に異常が見られた場合には、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の把握などにより情報の収集を進め、総合的な判断を行い、火山情報の迅速かつ的確な発表に努めている。

また、火山情報を防災機関等が利用しやすくするため、平成15年11月から浅間山、阿蘇山、桜島、伊豆大島及び雲仙岳について、火山周辺の地理的条件や社会活動環境等を踏まえ、火山毎に設定した6段階(0～5)の火山活動度レベルを付加した火山情報の提供を開始している。

2)海上保安庁における取組み

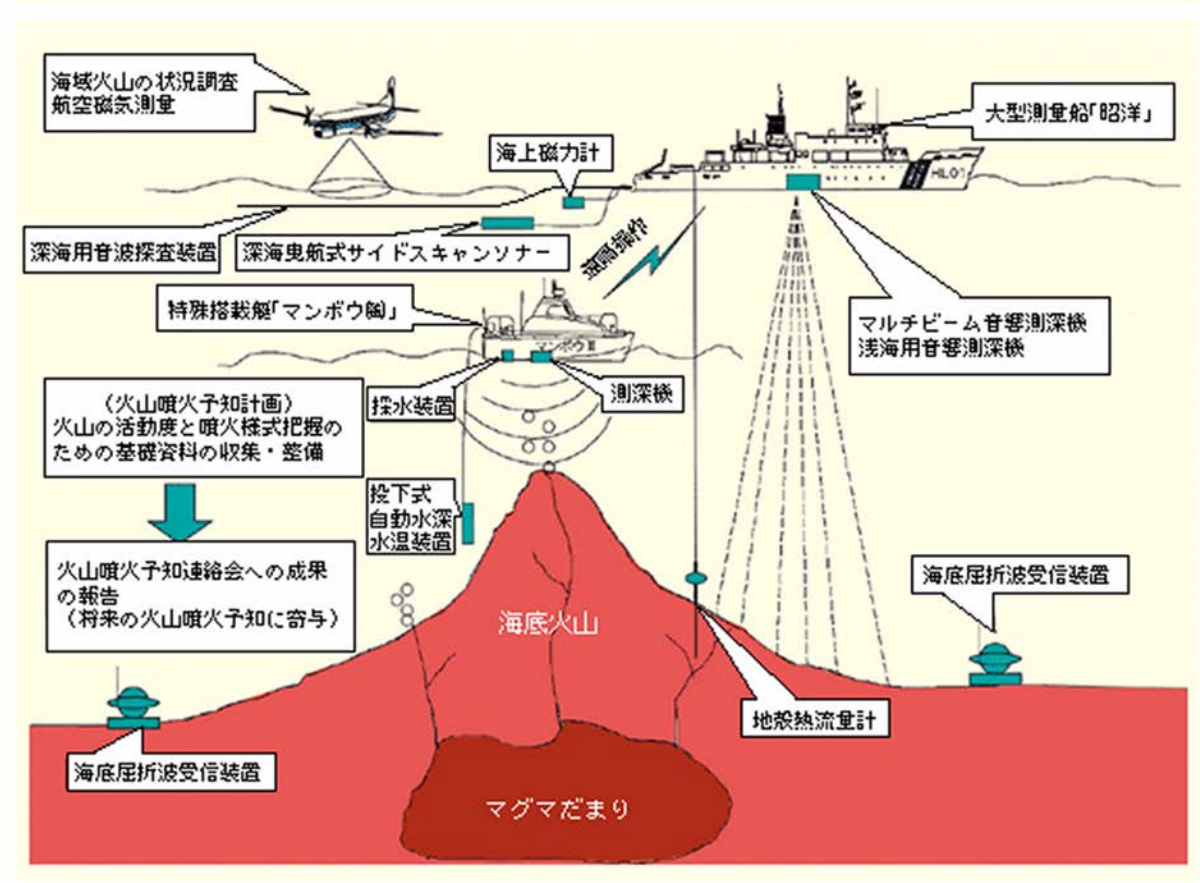
(ア)海底地殻変動等の監視

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、相模トラフ及び東海沖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おり、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認められる変色水や音の発生等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-7-1-15　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、全国の電子基準点を1,224点に増設し、国土の監視や情報把握の即時化を図るとともに、GPS連続観測・監視に努めている。

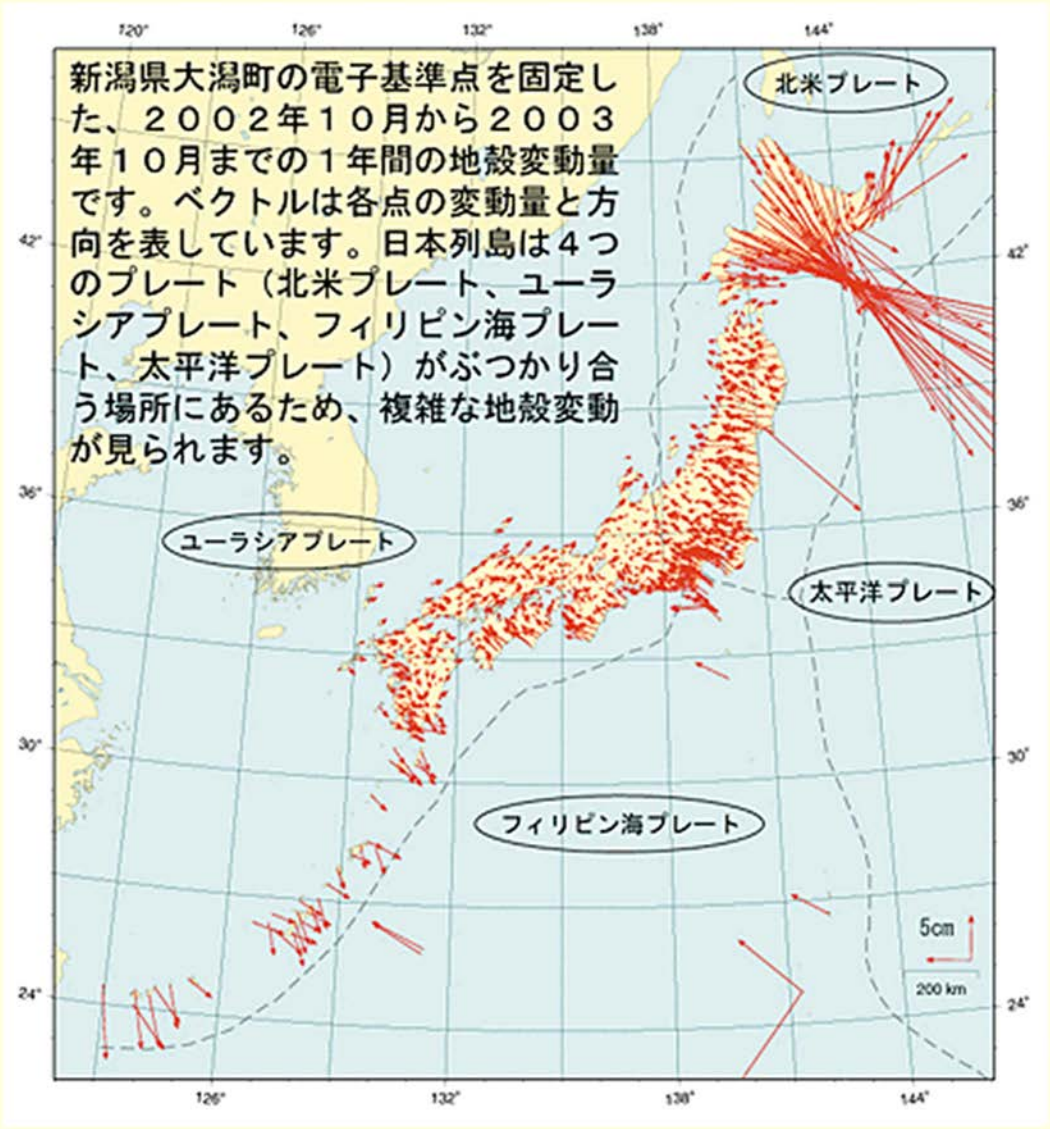
平成15年5月の宮城県沖の地震、7月の宮城県北部の地震及び9月の十勝沖地震等において、震源域周辺の地殻変動が検出されており、特に十勝沖地震では最大97cmの水平地殻変動を検出した。また、東海地域西部では13年春頃から、豊後水道周辺では15年8月から、通常と異なる地殻変動が続いており、プレート境界の断層面が地震動を伴わずにゆっくり滑ることにより生じていると考えられる。

(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(全地球測位システム)、SAR(合成開口レーダー)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、地震や火山活動の予測を行っている。さらに、GIS(地理情報システム)を活用し、地形と土砂災害等との関係を解析している。

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。

図表II-7-1-16　GPS連続観測が捉えた日本列島の動き

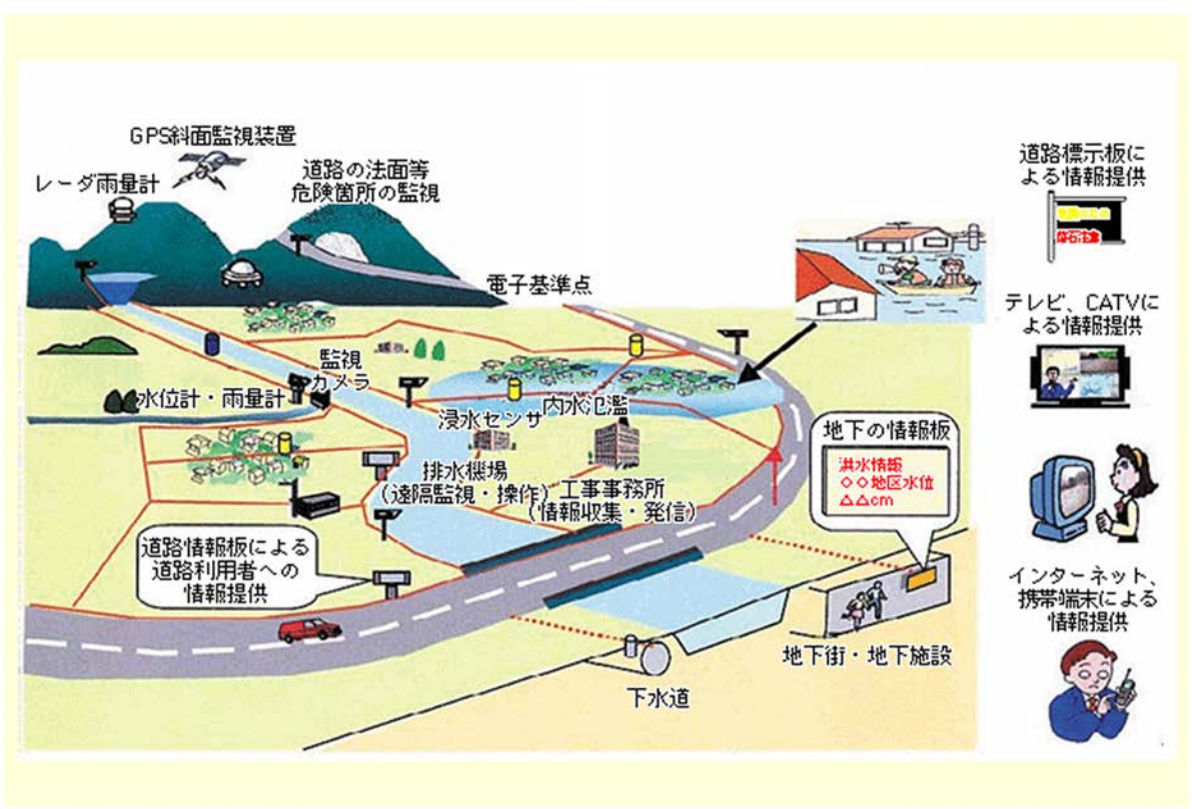

新潟県大潟町の電子基準点を固定した、２００２年１０月から２００３年１０月までの１年間の地殻変動量です。ベクトルは各点の変動量と方向を表しています。日本列島は４つのプレート（北米プレート、ユーラシアプレート、フィリピン海プレート、太平洋プレート）がぶつかり合う場所にあるため、複雑な地殻変動が見られます。
北米プレート
ユーラシアプレート
太平洋プレート
フィリピン海プレート
5cm
200 km
120°
126°
132°
138°
144°
42°
36°
30°
24°

(3)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。

図表II-7-1-17　IT技術活用による公共施設管理・危機管理のイメージ図



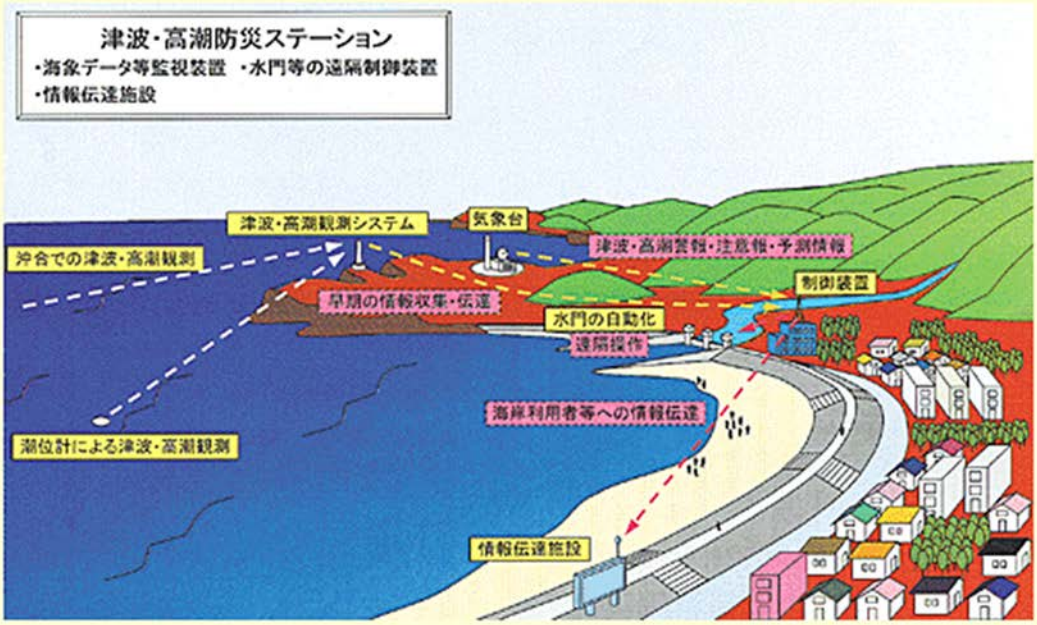
(ア)地震時の橋梁の被害状況、通行規制区間、法面、雪崩等の状況を即時に把握するなど災害時の管理の高度化を図る。

(イ)水門、排水機場等の管理の遠隔操作や河川の流況、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の整備を図る。

図表II-7-1-18　津波・高潮防災ステーションのイメージ図


津波・高潮防災ステーション
・海象データ等監視装置　・水門等の遠隔制御装置
・情報伝達施設
津波・高潮観測システム
気象台
沖合での津波・高潮観測
津波・高潮警報・注意報・予測情報
制御装置
早期の情報収集・伝達
水門の自動化
遠隔操作
海岸利用者等への情報伝達
潮位計による津波・高潮観測
情報伝達施設

(4)公共土木施設の災害復旧

平成15年においては、冬期風浪、梅雨前線豪雨、台風第4号、台風第10号、宮城県沖の地震、宮城県北部の地震、十勝沖地震等により、全国で15,834箇所、約2,903億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を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体系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、空港など主として輸送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、複数の輸送形式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形式及び経路からなる多重性・代替性の確保に努めるとともに、災害時において、迅速かつ的確に緊急輸送を確保するための体制整備、情報伝達・収集体制の構築等、緊急輸送の調整機能の充実・強化を図っている。

(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鉄道建設・運輸施設整備支援機構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、その活用を図っている。このシステムにより被災情報の収集及び伝達、係留施設、連絡道路などの使用可否の判定、応急復旧工事の支援のほか、高解像度衛星画像をもとにしたGISと連動した視覚的な表示が可能となっている。

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2節　危機管理・安全保障対策

安全を確保する上で、危機管理・安全保障の重要性が強く認識されてきているところであり、国土交通省では、不測の事態に備え、災害、事故、事件などの発生に対して、被害を最小限に食い止めることができるような体制の充実に努めている。

1．保安対策の強化

平成13年9月の米国同時多発テロ以降、世界的なテロ発生の緊張感が高まるなか、1)航空会社等による空港警戒態勢の強化、空港管理者による空港警備の徹底、2)鉄道等の公共交通機関における警備の強化、3)道路、ダム、貯水池等の管理強化、4)臨海部の米軍施設、原子力発電所、石油備蓄基地などの重要施設に対する巡視船等による警備強化等を実施している。

また、平成15年6月の主要国首脳会議(エビアン・サミット)における交通保安に係るG8行動計画の採択、同年10月のAPEC(アジア太平洋経済協力)におけるテロ対策強化に係る首脳宣言等を踏まえ、国際協調の下での国民生活の安全確保にも努めている。

2. 安全保障と国民の生命・財産の保護

我が国に対する武力攻撃など、国や国民の平和と安全にとって最も重大な事態への対処について、国として基本的な体制の整備を図ることは極めて重要である。このため、平成15年6月、いわゆる武力攻撃事態対処関連3法(注)が成立した。

これにより、安全保障会議について国土交通大臣等が新たに議員に加わるとともに、防衛出動等を命ぜられた自衛隊の任務遂行を円滑にするため、国土交通省関連法令についても、土地の利用や建築物の建造等に係る所要の特例が設けられた。また、今後、政府としては、国民の保護のための法制の整備等に取り組むこととされている。

国土交通省としては、引き続き、我が国の安全保障に寄与し、国民の生命・財産を守るための施策を推進していくこととしている。

(注)「武力攻撃事態における我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に関する法律」、「安全保障会議設置法の一部を改正する法律」及び「自衛隊法及び防衛庁の職員の給与等に関する法律の一部を改正する法律」の3法

3. 災害発生時の迅速な初動体制の確立

(1)省内災害対応体制

国土交通省では、自然災害への対処として、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)、海上における救助活動(海上保安庁)等を行うとともに、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(非常、緊急)の設置や注意、警戒、非常の各体制に係る基準を定め、職員の非常参集等の初動対応を実施している。

(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、即時の被害状況把握、被害予測等の災害情報を一元的に集約し、応急復旧等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・機械等の配備

災害時の情報連絡体制を確保するため、本省及び各地方支分部局、関係機関等の間の情報通信手段として、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平常時からも活用している。また、迅速な災害情報収集等のための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、衛星通信車等の配備、迅速な応急復旧対応のための排水ポンプ車、照明車、無人化施工建設機械などの災害対策用機械の配備をするとともに、災害時の関係機関の応援も行っている。

(4)危機管理訓練

災害時には、刻々と変化する事象に応じ、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実践的危機管理訓練方式(ロールプレイング方式)を積極的に導入している。

(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. 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画面上に表示できるシステム(沿岸域情報管理システム)の整備を行っている。

また、近年問題が顕在化している放置座礁船については、船舶航行の障害となるとともに、漁業被害や油等の流出による海洋汚染等の被害を生じさせることから、適切な対応を行っていく必要がある。

(1)パナマ船籍コンテナ船「KUO TAI」船舶火災への対応

平成15年9月、室戸岬の南約14kmにて積荷であるコンテナ(木炭)から火災が発生したパナマ船籍コンテナ船「KUO TAI」については、巡視船艇及び特殊救難隊による消火作業、冷却放水作業、火災状況調査等を迅速かつ的確に実施した。

(2)大規模油流出事故に関する対応

油タンカーによる油濁損害に対しては、船舶所有者による賠償及び国際油濁補償基金による補償を確保し、被害者保護を図っている。さらに、ナホトカ号事故、エリカ号事故を契機に、被害者に十分な補償を行う必要があるとの認識の下、平成15年11月から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が約50％引き上げられたほか、15年5月にIMO(国際海事機関)において、国際油濁補償基金の補償限度額を超える被害に対して補償するための補足基金議定書(限度額約1,200億円)が採択されたところである。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、おおむね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。

(3)放置座礁外国船舶に対する対応

外国船舶が座礁した場合に、船舶所有者等が船主責任保険に加入していない等の事情により、船舶の撤去等を自ら行わず、地方公共団体が代わりに撤去等を行った場合に費用が支払われない事案や船舶がそのまま放置される事案が発生し、問題となっている。このため、船舶所有者等への保険加入等の義務付け、無保険船への入港禁止等の規制の実施等を内容とする「油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案」を第159回国会に提出したところである。また、平成16年度においては、座礁船舶の撤去等をやむを得ず行う地方公共団体に対する国の支援制度を創設・拡充することとしている。

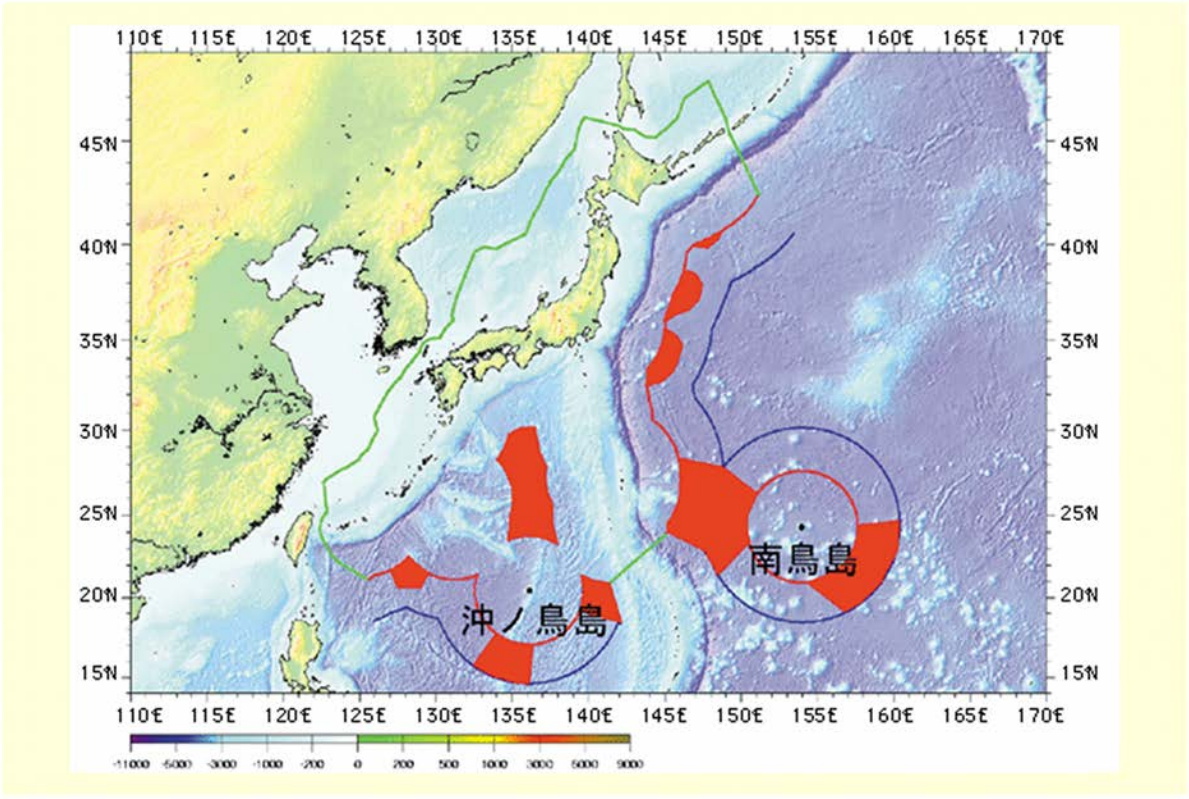
＜日立港防波堤に座礁放置されたチルソン号を茨城県がやむを得ず撤去＞



5. 大陸棚の限界画定のための調査の推進

国連海洋法条約では、沿岸国の200海里までの海底等を大陸棚とするとともに、海底の地形・地質が一定条件を満たす場合、沿岸国は200海里を超えた一定の海底等について大陸棚の外側の限界を延長させることが可能であるとしている。大陸棚の限界延長に際しては、平成21年5月までに国連「大陸棚の限界に関する委員会」へ大陸棚の地形・地質に関するデータ等大陸棚の限界延長に関する情報を提出(申請)しなければならないこととされている。我が国の大陸棚の限界延長が認められることにより、当該大陸棚を探査し、その天然資源を開発する主権的権利を確保することができる。これまで、大陸棚調査については、昭和58年から海上保安庁が水路測量の一環として実施してきており、その結果日本の国土面積の約1.7倍の海域を新たに我が国の大陸棚とすることができる可能性があることが明らかとなった。今後の大陸棚調査の着実かつ効率的な推進を図るため、内閣官房大陸棚調査対策室の総合調整の下、関係省庁が連携を図り、政府全体で我が国周辺海域の地形・地質に関するデータを整備するために必要な調査を実施することとしている。

図表II-7-2-1　新たに我が国の大陸棚とすることができる可能性のある海域



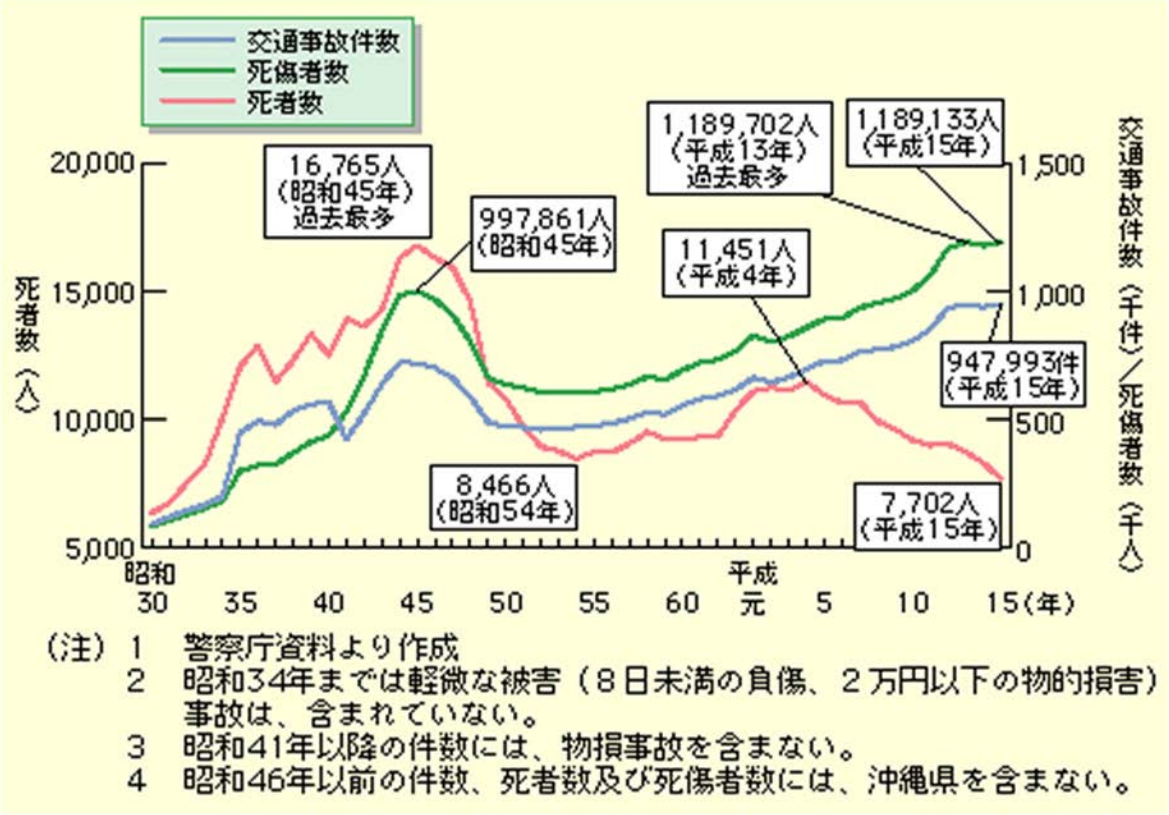
第3節　交通安全対策の充実強化

交通は、我が国の経済活動を支える重要な基盤であるとともに、国民の足として重要な役割を果たしている。安全の確保は交通分野における根本的かつ中心的な課題であり、ひとたび交通事故が発生した場合には多大な被害が生じるおそれがあるとともに、社会的影響も大きいことから、交通事故の発生を未然に防ぐため、各種施策に取り組んでいる。

1．道路交通における安全対策

平成15年の交通事故の死者数は46年ぶりに8,000人を下回ったが、死傷者数は過去最悪であった13年からほぼ同水準にあり、また、歩行中・自転車乗用中の死者数は全体の約4割を占めており、各種の対策が必要である。

図表II-7-3-1　交通事故件数及び死傷者数等の推移



Excel形式のファイルはこちら

(1)「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」の制定

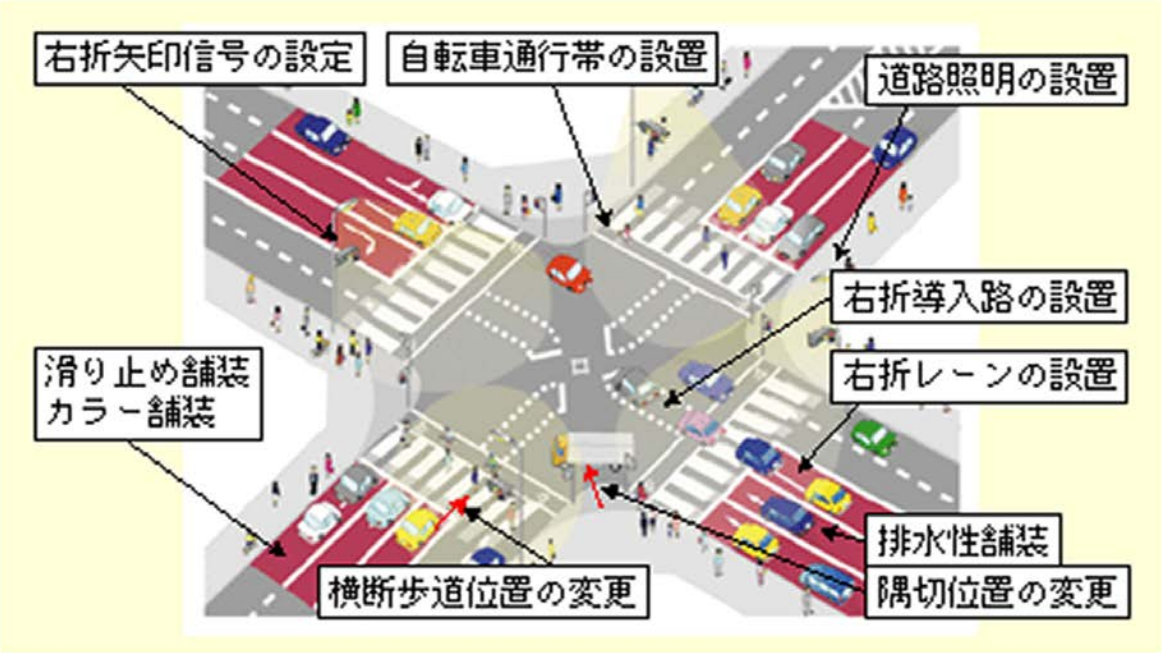
平成15年3月に「交通安全施設等整備事業(注)に関する緊急措置法」が改正され、補助等を行う道路の指定、社会資本整備重点計画に即した実施計画の策定、補助特例など警察庁と国土交通省が連携した重点的な事業実施の仕組みが措置された。

(注)道路管理者又は公安委員会により歩道や防護柵、道路照明、信号機等を整備する事業

(2)事故危険箇所の集中的な対策

幹線道路における事故が、特定の区間に集中していることから、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死傷事故率が高い、又は死傷事故が多発している交差点等を約4,000箇所抽出し、都道府県公安委員会と道路管理者の連携の下、交差点改良、歩道等の整備、道路照明の設置などの事故抑止対策を集中的に実施している。

図表II-7-3-2　事故危険箇所対策の例



(3)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、平成12年以降は横ばい傾向にあるものの、年間約6万6千件(平成14年)発生しており、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っており、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ている。

また、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)日本バス協会が策定した「飲酒運転防止対策マニュアル」の一層の具体化、強化を図り、各事業者に飲酒運転防止対策を徹底させることとした。

2)不正改造車の排除

不正改造車を撲滅するため、不正改造行為の禁止規定の新設及び整備命令制度の強化を図った「道路運送車両法の一部を改正する法律」が平成15年4月から一部施行された。なお、15年6月の「不正改造車を排除する運動」強化月間中に行った街頭検査において、前年度比で約1.5倍の不正改造車等に整備命令を発令している。

3)車両安全対策の推進

高速道路での大型トラックによる悲惨な事故を減らすためのスピードリミッター(速度抑制装置)の装着義務付け、歩行者の死者数を減らすためのボンネットの衝撃緩和基準の策定など安全基準の拡充・強化を行った。また、シートベルト非着用警報、固定機能付きチャイルドシート、歩行者脚部傷害軽減ボディ及び車両前面突入軽減装置について基準化作業を進めている。今後は、高齢者及び大型車の交通安全対策について重点的に取り組むとともに、「シートベルト着用推進キャンペーン」を関係機関と協力してより一層進めていく。

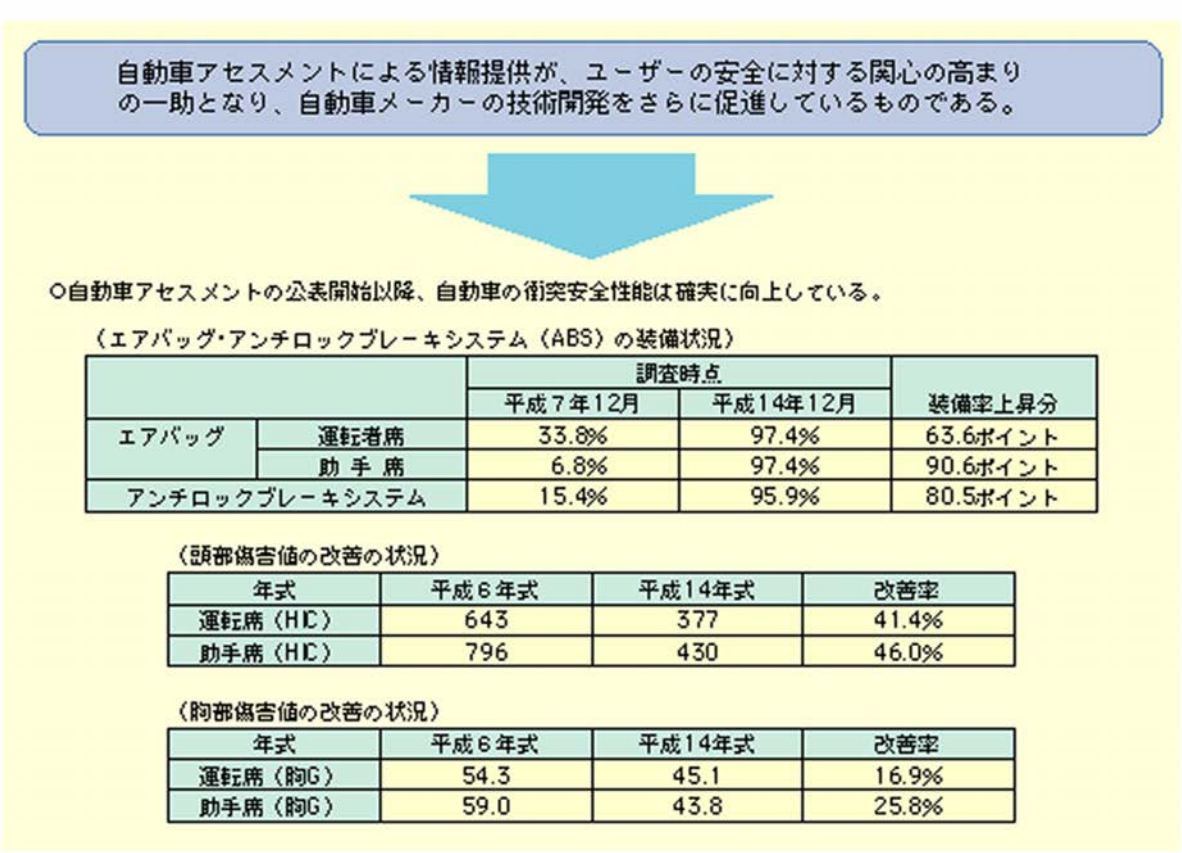
4)リコール制度

近年、自動車製作者によるリコール(回収・無償修理)業務の不正事案が相次いで発生したため、平成14年7月には道路運送車両法の一部が改正され、リコール命令規定の導入・罰則の強化(15年1月施行)及び自動車使用開始後にユーザーが取り付けた後付装置リコール制度の創設(タイヤ及びチャイルドシートについて16年1月施行)が行われた。

5)自動車アセスメント

自動車等の安全性能について試験による評価を行い、公表することによって、利用者の安全な車選びや製造者のより安全な自動車の開発を促進し、安全な自動車の普及を図る自動車アセスメントを推進している。平成14年度までに衝突安全性能の総合評価を実施した自動車は65車種となり、国内新車販売台数の約8割をカバーしている。15年度は、歩行者頭部保護性能試験を新たに追加して評価することとした。また、チャイルドシートについても安全性能試験を行い、14年までに新基準適合品(欧州・米国基準を含む)24機種について評価を実施した。

図表II-7-3-3　自動車アセスメントによる効果



Excel形式のファイルは[こちら]

6)自動車整備士技能検定の試験問題漏洩対策

平成15年に実施した一級小型自動車整備士技能検定筆記試験問題の一部が事前に漏洩した問題については、当該漏洩に関与した検定専門委員の解任、他の検定専門委員に対する守秘の徹底等の措置を講じた。また、更なる再発防止対策として、検定専門委員の任命方法の見直し等を実施した。

(4)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、自賠責保険、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いる。平成14年度からは、規制緩和の観点から政府再保険(注)を廃止するとともに、被害者保護の充実を図るため、保険会社に対する被害者等への保険金支払いに係る情報提供の義務付け、第三者機関による紛争処理などの新たな支払適正化の仕組みを整備している。

(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するとともに、保険金の支払適正化を監督する。

(5)安全な歩行空間の形成

1)あんしん歩行エリアの整備

歩行者の死亡事故のうち、自宅から500m以内で発生している事故が6割以上を占めるなど、住居系又は商業系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、警察庁と国土交通省が死傷事故発生割合の高い地区を指定し、当該地区において都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的・総合的な事故抑止対策を推進することとしており、平成15年7月に796箇所を指定した。

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。

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、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、路線番号や路線名称等を用いた交差点案内標識の整備を推進する。

2. 鉄軌道交通における安全対策

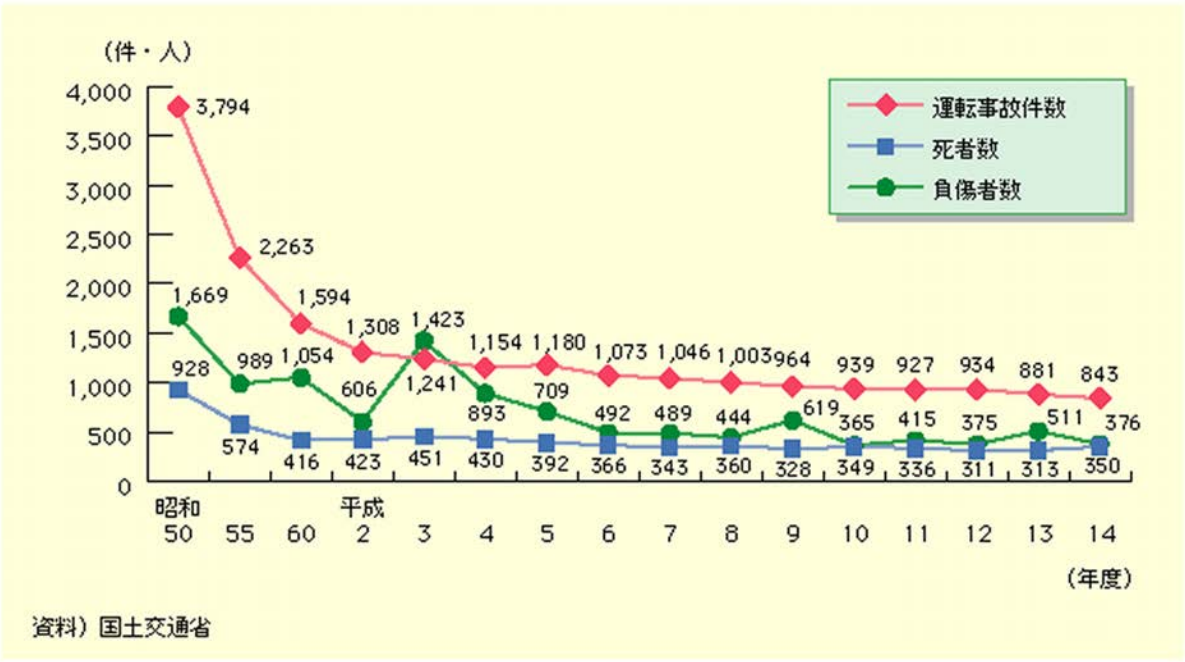
鉄道運転事故数は、踏切事故防止対策の推進など安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少傾向が続いている。しかしながら、鉄道事故は、平成15年7月のJR九州長崎線列車脱線事故のように、一旦発生すると多大な被害が生じるおそれがあり、社会的にも影響が大きなことから、安全対策の一層の推進が必要である。

(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、鉄道事故が発生した場合は、規則に基づく報告を求め、それらの調査分析を進めることにより事故の防止を図っている。

また、運転士の資格制度の運用のほか、施設等の改善のための支援として、ATS(自動列車停止装置)未設置路線におけるATSの緊急整備、トンネルや橋梁等の施設等の現状を総点検し評価する安全性緊急評価事業等を行っている。

図表II-7-3-4　鉄道運転事故件数及び死傷者数の推移



Excel形式のファイルはこちら

(2)踏切事故防止対策

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15年2月、韓国大邱地下鉄一号線中央路駅構内で、男性がガソリンを車内に撒いて放火、当該列車及び対向列車が全焼し、192名が死亡、148名が負傷する重大な事故が発生した。

我が国においては、この事故を受け、全国の地下駅を有する鉄軌道事業者に対し、駅における不審者に対する注意の徹底、火災対策設備及び異常発生時の対応マニュアルの点検及び地下鉄道の火災対策の一層の整備を指導するとともに、避難訓練を実施するよう指導を行った。

また、全国の地下駅における火災対策設備の現況を調査した結果、約4割の地下駅が火災対策基準に一部適合していなかったことから、これらの地下駅においては、所要の火災対策施設を平成16年度より5ヵ年間で整備させるとともに整備費用の一部を助成することとしている。

なお、韓国大邱地下鉄の火災対策の実態を踏まえ「地下鉄道の火災対策検討会」を設置し、我が国の地下鉄道の火災対策基準について検討を進めている。

3. 海上交通における安全対策

ここ10年においては、海難に伴う死亡・行方不明者数は減少傾向が認められるが、海難に遭遇した船舶の隻数は増加傾向にあり、より一層の安全対策の推進が必要である。

図表II-7-3-5　海難に遭遇した船舶の隻数及び海上における死亡・行方不明者数



Excel形式のファイルはこちら

(1)船舶の安全性の向上及び船舶航行の安全確保

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、我が国は、同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のさらなる推進やPSCの厳格な実施等に取り組んでいる。また、国内においては、技術的な規制の効果の客観的な評価を行う「船舶の総合的安全評価」を実施しているほか、ITを活用して船舶の推進機関等の状態を陸上から遠隔監視・診断する「高度船舶安全管理システム」の構築を目指して研究開発を進めており、平成15年度には実験船を使用した故障診断技術の海上評価試験を開始した。

一方、船舶の高速化等海上交通環境の変化に対応し、大規模海難の発生を防止するなど船舶航行の安全を確保するため、既存航路の拡幅・増深及び水深の維持、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15年度には航路標識の新設を8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624箇所、避難港の整備を下田港等8港で実施している。さらに、外国人の運航する船舶の海難防止対策の一環として英語版の海図及び水路誌の刊行等を実施し、水路図誌の充実を図ることとしている。

また、旅客船事業者(海上タクシー等の届出事業者を含む)については、運航管理規程の整備や運航管理官の選任を義務付け、より一層の輸送の安全確保を図っている。

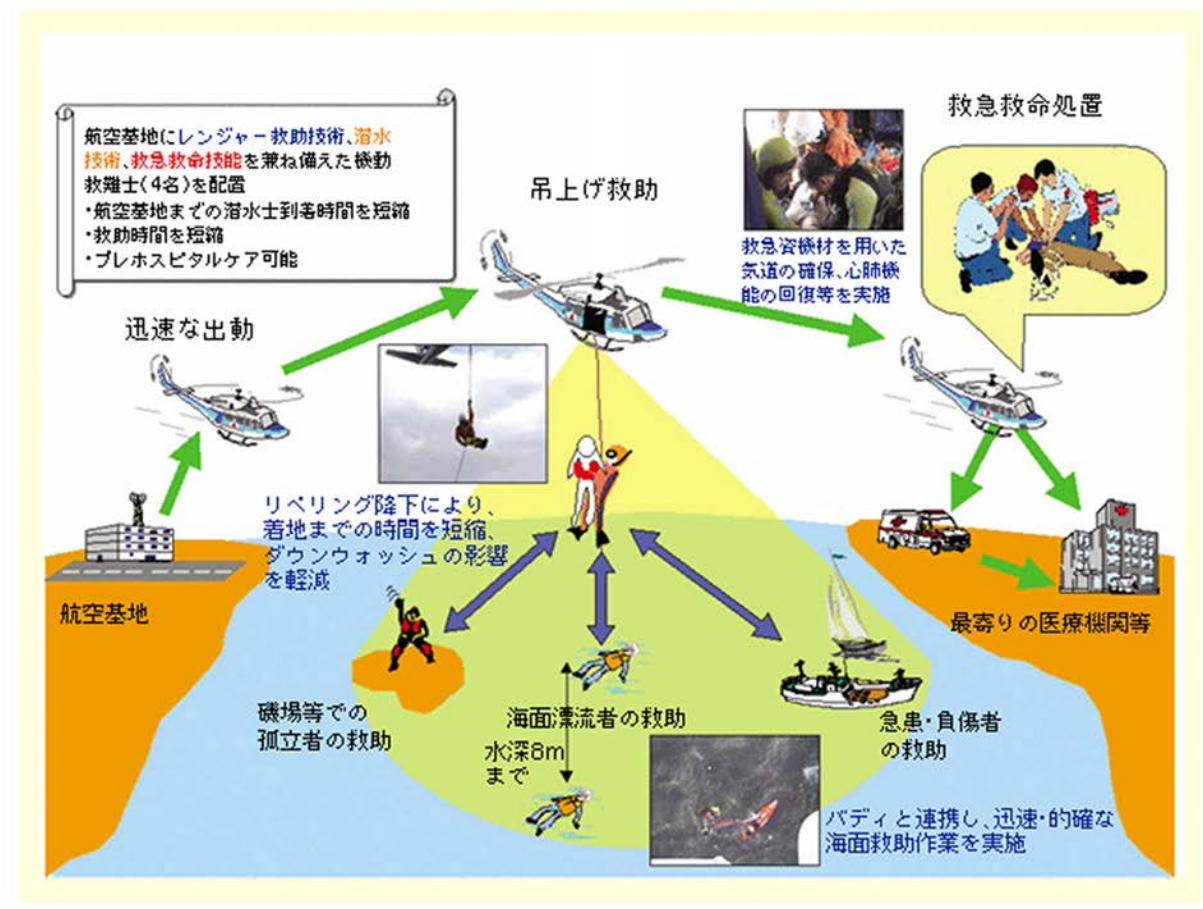
さらに、マラッカ・シンガポール海峡を通航する船舶は多様化・複雑化が進み、同海峡利用国の航行安全対策の一層の充実強化を目指す動きが進みつつある中、今後の同海峡における航行安全対策、海洋汚染防止対策等を進めていくために不可欠な同海峡沿岸国及び利用国の間の協力関係の構築に向けて、我が国は主要利用国の一つとして積極的な役割を果たすこととしている。

(2)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、24時間体制で、海上における遭難及び安全に関する世界的な制度(GMDSS)に対応した遭難周波数の聴守及び緊急通報用電話番号「118番」の運用を行うなど、情報収集体制の強化を図っている。

また、海難及び人身事故の約95%は沿岸20海里内で発生していること等から、これらに迅速かつ的確に対応するため、レンジャー救助技術と救急救命措置能力等を兼ね備えた要員として、機動救難士(平成14年10月福岡航空基地)、救護士(15年4月函館、美保、鹿児島航空基地)を配置し、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など、救急救命体制の強化を図っている。

図表II-7-3-6　機動救難士の業務フロー



(3)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、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い、早期原因究明に努めている。さらに、IMOにおける海難調査国際協力に係る決議等を踏まえ、アジア地域各国調査官を招聘した海難調査の合同模擬訓練を実施するなど、国際的な協力体制の構築を図っている。

また、海難の実態の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、平成15年4月には航海計器としてのGPSの取扱いが海難発生に影響した事件を分析した「GPSと海難」を発表した。

＜海難審判の様子＞



4. 航空交通における安全対策

我が国における民間航空機の事故の発生件数は、航空輸送が急速に拡大したにもかかわらず、ここ数年は横ばい傾向を示しており、平成15年は19件と過去50年間で最低となるなど一定の成果を挙げてはいるが、安全対策の一層の推進が必要である。

図表II-7-3-7　航空事故発生件数及び死傷者数の推移(民間航空機)

区分 / 年	発生件数								死傷者数	
	大型飛行機	小型飛行機	超軽量動力機	ヘリコプター	ジャイロプレーン	滑空機	飛行船	計	死亡者	負傷者
	件	件	件	件	件	件	件	件	人	人
平成11年	1	9	5	7	1	5	0	28	9	18
12	3	5	5	11	1	5	0	30	9	28
13	2	6	2	7	0	4	0	21	12	131
14	4	4	5	15	0	7	0	35	13	65
15	3	10	3	1	0	2	0	19	12	13

（注）1　各年12月末現在の値である。
2　日本の国外で発生した我が国の航空機に係る事故を含む。（平成12年２件、15年１件）
3　日本の国内で発生した外国の航空機に係る事故を含む。（平成15年１件）
4　事故発生件数及び死傷者数には、機内における自然死、自己又は他人の加害行為に起因する死亡等に係るものは含まない。
5　死亡者数は、30日以内死亡者数であり、行方不明者等が含まれる。
6　平成14年、15年の負傷者数は暫定値である。
資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

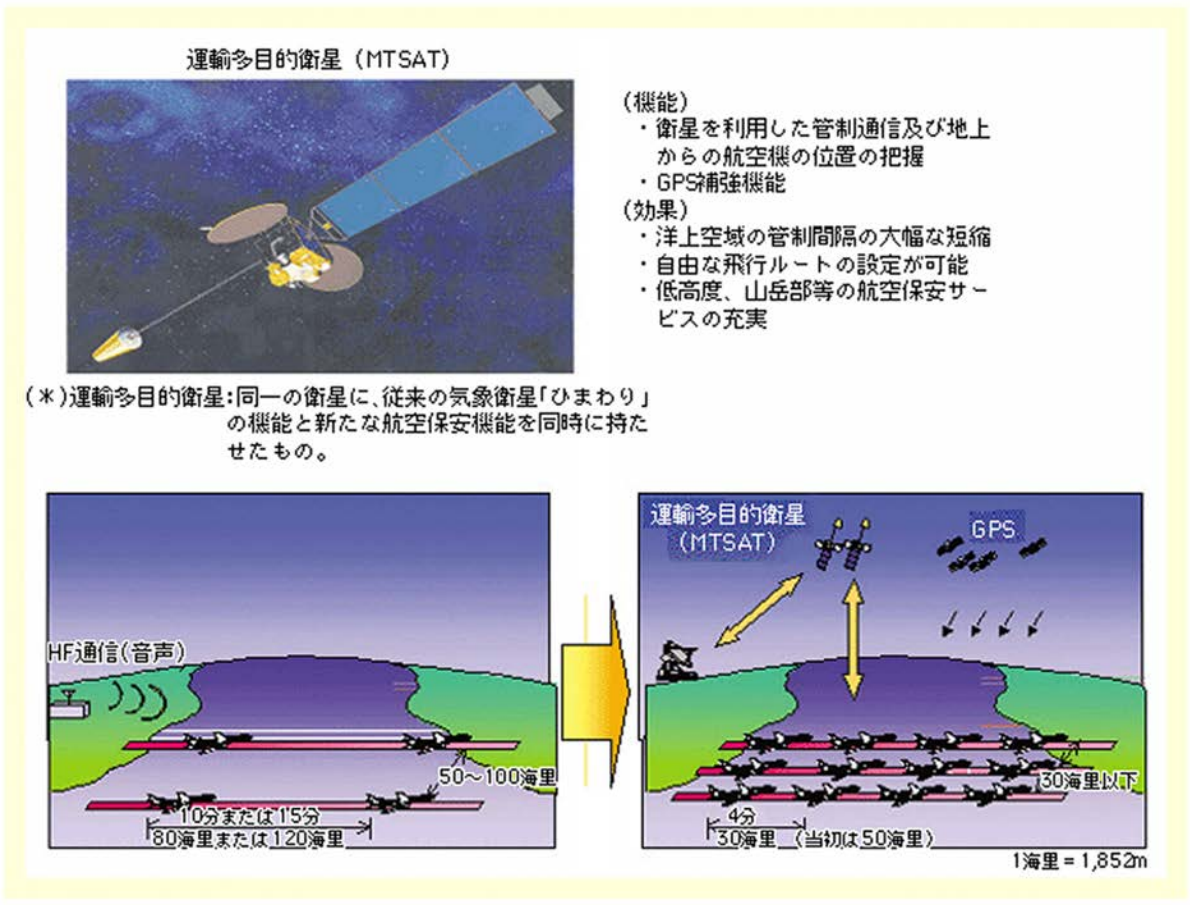
(1)次世代航空保安システムの構築

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、全国規模で整備された結果、航空交通の安全性、効率性及び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、今後の羽田再拡張等の空港整備に伴う航空交通量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て空域や航空路の容量を拡大するなど、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システムの構築を図っている。

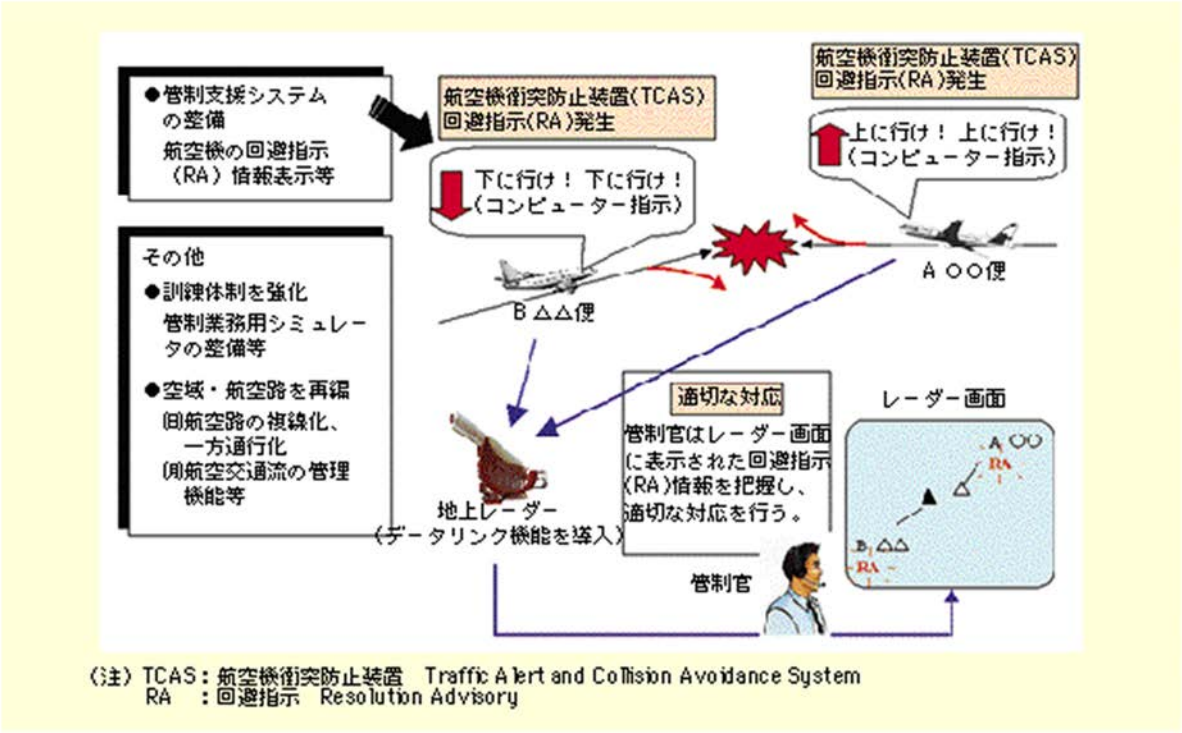
図表II-7-3-8　次世代航空保安システム



(2)航空交通の安全対策強化

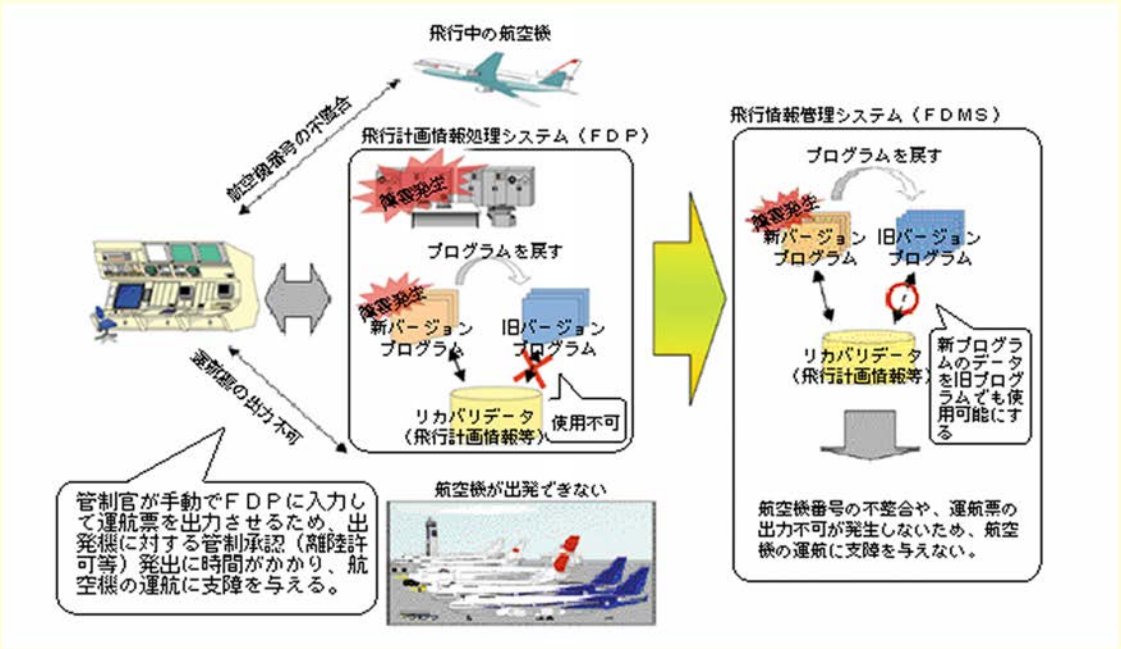
平成13年1月に発生した航空機の異常接近事故を踏まえて、管制支援システムの整備(回避指示(RA)情報のレーダー画面表示等)等の異常接近事故再発防止安全対策を引き続き推進するとともに、15年3月に発生した飛行計画情報処理システム(FDP)の障害を踏まえて、管制情報処理システムに万一障害が発生しても、その影響を最小限に食い止めるようなフェイルセーフ対策を実施することとしている。

図表II-7-3-9　我が国における航空交通の安全対策の強化



図表II-7-3-10　管制情報処理システムのフェイルセーフ対策

（ＦＤＰリカバリー機能の改善）
　新バージョンのプログラムに障害が発生し、旧バージョンのプログラムに戻した場合に、リカバリーデータ（ＦＤＰが保持している再起動時用の飛行計画情報等）を使用できるようにする。



第8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、最終処分量の約3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リサイクル推進施策を実施している。平成14年度における建設副産物の排出状況は、全国で8,300万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84%を占めている。また、As塊、Co塊の再資源化等率が98%以上となっている一方で、建設発生木材等については、さらなる取組みが必要である。建設発生土については、建設工事での土砂利用量のうち、65%を建設発生土から利用したため、新材の利用量は12年度と比較して約26%減少した。

また、全産業廃棄物排出量の約2割に当たる、約7,800万トン(平成13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。

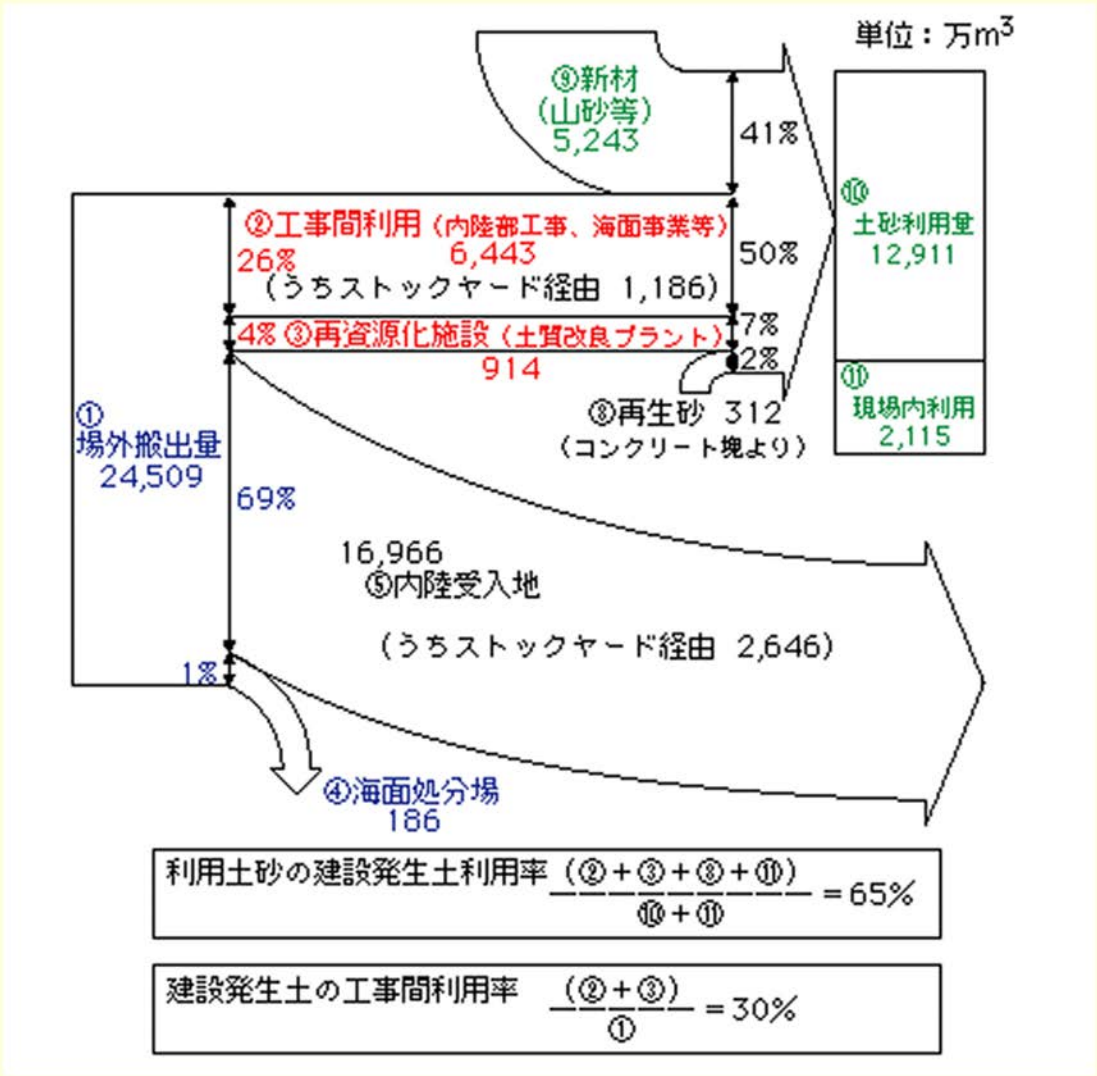
図表II-8-1-1　建設廃棄物の品目別リサイクル率

	平成14年度 実績値	平成17年度 目標値		平成22年度 目標値	
建設廃棄物の再資源化等率	92%	達成	88%	達成	91%
アスファルト・コンクリート塊の再資源化率	99%	達成	98%以上	達成	98%以上
コンクリート塊の再資源化率	98%	達成	96%以上	達成	96%以上
建設汚泥の再資源化等率	69%	達成	60%	未達成	75%
建設発生木材の再資源化等率	89%	未達成	90%	未達成	95%
建設発生木材の再資源化率	61%	達成	60%	未達成	65%
建設混合廃棄物の排出量（H12比）	30%削減	達成	25%削減	未達成	50%削減

資料）国土交通省「平成14年度建設副産物実態調査」

Excel形式のファイルはこちら

図表II-8-1-2　建設発生土の搬出・利用状況(平成14年度)



資料）国土交通省「平成14年度建設副産物実態調査」

(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

建設リサイクルの一層の推進を図るため、平成14年5月に発注者から都道府県知事への工事の事前届出の義務付け、建築物等に係る分別解体等及び再資源化等の義務付け、発注者・受注者間の契約手続の整備、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が完全施行された。

法施行後1年間の対象建設工事に係る事前届出件数は約19万件、また、解体工事業者の登録数は平成15年10月末現在で約6,400業者となっており、建設リサイクル法の実効性確保に向けて、引き続き国及び地方公共団体が一体となって法のPR及び工事現場における指導・監督等を強化していくこととしている。

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るよう、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年春から運用を開始している。

また、建設発生土等の不適正処理の問題も含めた有効利用についての基本的な考え方、目標、それらを達成するための具体的な施策等を内容とする行動計画を平成15年10月に策定した。

(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(平成14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ることから、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の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67%は土木系廃棄物、残り33%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8割と、リサイクル等の進捗に差がある。このため、1)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、2)住宅性能表示制度による劣化対策等に係る情報提供、3)地方公共団体等のリサイクルに関する取組みへの支援等により、住宅・建築物におけるリサイクル資材の活用や耐久性の高い住宅の建設等を推進している。

(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の実施調査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検討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、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で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。ダム貯水池に漂着する流木についても、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再資源化後の利用方法等の検討を行い、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、最終処分場の残余容量のひっ迫等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。その解決策の一つとして、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の効率化を図ることが重要であり、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、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。

国土交通省においては、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」を形成するため、大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築が都市再生プロジェクトとして位置付けられたことを踏まえ、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、平成14年度は首都圏における鉄道等を活用した物流システムのパターンについて検討し、それを実現するための政策について制度面・運用面の双方から検討した。それを踏まえ、15年度は京阪神圏における鉄道、海運及びトラック共同輸送などを活用した環境負荷低減型静脈物流システムのあり方及びその実現に向けて検討している。

さらに、港湾においては、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)」(全国18港)に指定し、循環資源の取扱いに関するガイドラインの作成、官民連携の推進、静脈物流施設の整備、技術開発の推進等の総合的な支援策を講じている。

図表II-8-1-3　総合的な静脈物流拠点

港名	主な循環資源
室　蘭	廃プラスチック（容器包装、農業用）、廃タイヤ、石炭灰、使用済み自動車
苫小牧	古紙、廃プラスチック、石炭灰、使用済み自動車
石狩湾新	使用済み自動車、建設廃材、鉄くず
八　戸	大豆粕等、飛灰、石炭灰、スラグ
釜　石	石炭灰、バイオマス資源（間伐材等）、スラグ、農業系・水産系廃棄物
酒　田	使用済み自動車、鉄くず、石炭灰、古紙
木更津	使用済み自動車、電炉ダスト、建設廃材、廃プラスチック
東　京	廃家電、建設発生土、鉄くず、古紙
川　崎	廃プラスチック、古紙、使用済みペットボトル、使用済み家電
姫　川	スラグ、石炭灰、カラミ、バイオマス資源（木くず）
三　河	使用済み自動車
神　戸	使用済み自動車
姫　路	廃タイヤ、スチール缶、廃車プレス、廃プラスチック
徳山下松	スラグ、石炭灰、建設廃材
宇　部	スラグ、石炭灰、廃プラスチック、副産石膏
北九州	建設廃材、使用済み自動車、古紙、使用済み家電
三　池	石炭灰、製鋼煙灰、建設廃材、フライアッシュ
中城湾	鉄くず、使用済み自動車、使用済み家電、ペットボトル

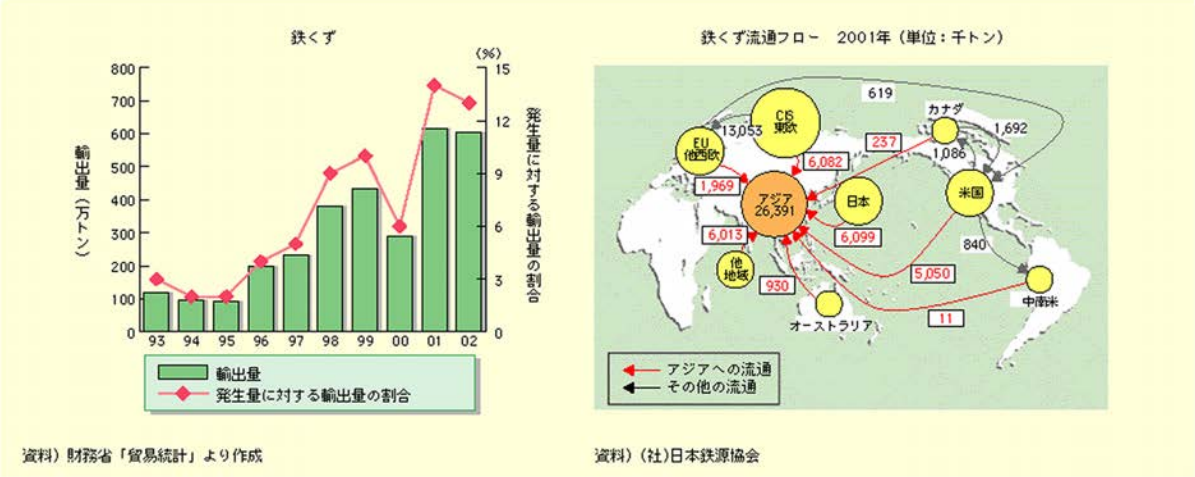


Excel形式のファイルはこちら

(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、地球規模の視点から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、品質管理の強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調査を実施している。

図表II-8-1-4　国際静脈物流システムの構築



Excel形式のファイルはこちら

(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、利用及び保全との十分な整合性の確保を図りつつ、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その延命化対策を積極的に実施しているほか、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推進している。また、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、首都圏の建設発生土の広域利用を支援及び促進するスーパーフェニックス事業を推進している。

＜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、自動車リサイクル制度と関連づけて自動車登録を行う改正道路運送車両法が、平成17年1月から本格施行されることとなる。

同法の施行により、抹消登録等は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行われることとなるほか、あわせて使用済自動車に係る自動車重量税の還付も行われることとなる。これらにより、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。

(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、廃船処理費用が高く、処理事業者も限られているため、利用者による適正処理が進まず、不法投棄等の問題も発生している。廃船時期を迎えるFRP船の量は、今後、大きく増加するものと見込まれていること、循環型社会形成に対する社会的要請が強まってきていることなどから、経済的なリサイクル技術とシステムの確立が必要とされている。

このため、平成12年度から、リサイクル・リユース技術の確立とリサイクルシステムの構築を柱とした「FRP廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクト」を実施しており、15年度には、全国規模でリサイクル総合実証実験を行い、技術的有効性とシステムの実現可能性を検証した。17年度のリサイクルシステムの事業化を目指し、関係者の役割分担、費用負担・制度のあり方などの課題を克服するための検討を行っている。

図表II-8-1-5　FRP船のリサイクルシステムのイメージ



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(注1)における取組み

「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15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」(15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15分野176品目)の拡充を図った。

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、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15年度は、13品目(注2)を追加し、計41品目の資材、建設機械若しくは工法を使用し、又は目的物を構築する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 土工用水砕スラグ、低揮発性有機溶剤型の路面標示用水性塗料、氷蓄熱式空調機器、ガスエンジンヒートポンプ式空気調和機、排水用再生硬質塩化ビニル管、建設汚泥再生処理工法、コンクリート塊再生処理工法、路上表層再生工法、路上再生路盤工法、伐採材又は建設発生土を活用した法面緑化工法、排水性舗装、透水性舗装、屋上緑化

(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15年8月に14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。

第2節　地球温暖化対策の推進

1. 現状と取組みの方向性

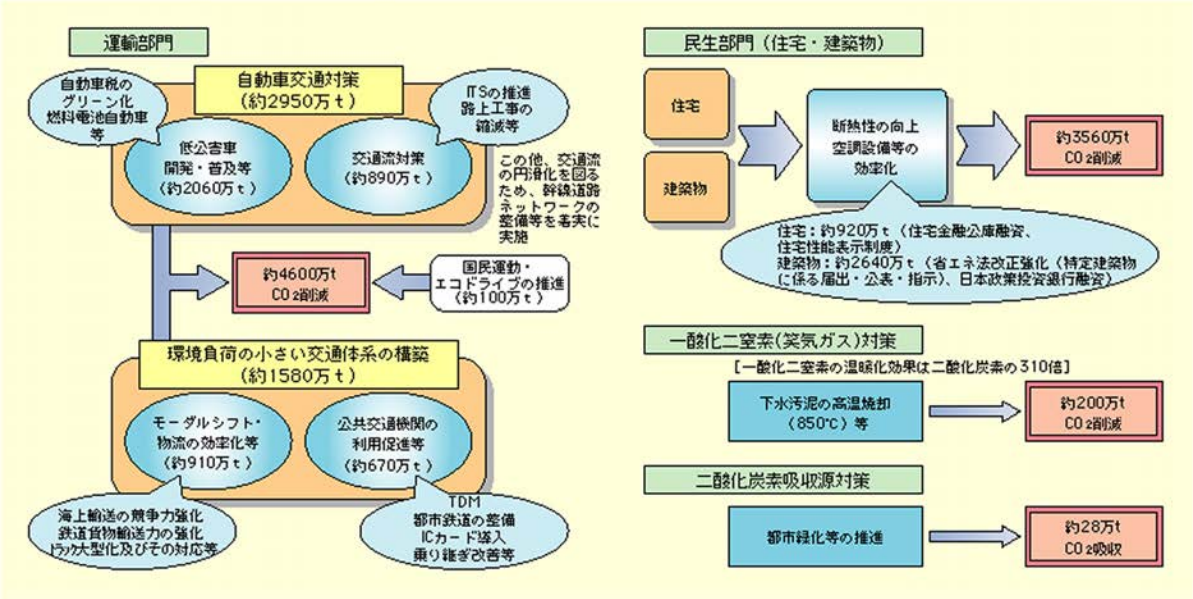
地球温暖化問題については、1997年の気候変動枠組条約第3回締約国会議で採択された京都議定書において、日本は二酸化炭素(CO_2)を始めとする温室効果ガスの排出について2008年から2012年までの間に基準年(1990年)比6%の削減を行うことが定められた(代替フロンであるHFC等の一部の温室効果ガスについては1995年比)。その後、京都議定書の運用に関する細目を定める文書の合意を受けて、平成14年3月に、内閣総理大臣を本部長とする地球温暖化対策推進本部において、我が国における京都議定書の約束を達成するためのこれからの対策をとりまとめた新たな「地球温暖化対策推進大綱」が決定された。

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、平成14年6月、国連に京都議定書の受諾書を寄託した。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」が同月に公布された。

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、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CO_2の排出が増加すると見込まれており、大綱では、90年比17%増(ほぼ95年比と同レベル)に抑制するため、2010年時点で約4,530万t－CO_2の排出削減と見込まれている各施策の推進が求められている。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を推進している。また、民生部門(業務その他部門及び家庭部門)においては2010年において90年比2%減に温室効果ガス排出を抑制するため、全体で約8,350万t－CO_2の排出削減が必要とされ、そのうち約3,560万トン－CO_2と大きな割合を占める住宅・建築物分野についても省エネルギーの取組みを推進する必要があり、断熱性の向上、空調設備等の効率化などの取組みを推進している。

しかし、運輸部門では、同部門からのCO_2排出量の約5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、2001年度末までに排出量が既に約23%増加(90年度比)しており、自動車からのCO_2を抑制することは依然として大きな課題となっている。また、業務その他部門では2001年度末までに約31%増加(90年度比)、家庭部門では同じく約19%増加(90年度比)となっている。2004年度には、これまでの対策・施策を踏まえて地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しが行われることとなっており、現在、現行対策・施策の効果を検証するとともに、必要に応じた新規対策・施策や対策・施策の強化の検討を行っている。

図表II-8-2-1　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、自主的取組みや優遇措置、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、先進国における温室効果ガス削減目標の達成に係る柔軟措置として、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おり、他国における排出削減量及び割当量の一部を利用できるようになっている。これらの仕組みは総称して京都メカニズムと呼ばれ、そのうちCDMは開発途上国における排出削減プロジェクトへの先進国の技術・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、関係省庁からなる京都メカニズム活用連絡会を設置した。国土交通省は、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、JI及びCDMに関する申請・相談窓口を設置している。また、国内外の専門家によるワークショップ(研究集会)を開催(平成15年3月)して運輸分野のCDMに関する意見・情報交換を図るほか、運輸分野及び住宅・社会資本整備分野のプロジェクトの案件形成を目指した調査を実施している。

2. 燃料電池の開発・普及

(1)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。自動車メーカーも燃料電池自動車の開発を進め、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、国土交通省においても、公用車として率先導入するとともに、「燃料電池実用化促進プロジェクト」として、大量普及に向けて、型式指定等が取得できるよう措置するため、平成16年度を目途に保安基準等を策定・整備している。

このほか、燃料電池バスについても、平成14年9月に4台大臣認定を行い、15年8月には東京都による営業運転が開始されており、「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、「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)＞



(2)燃料電池の住宅への導入に向けた技術開発

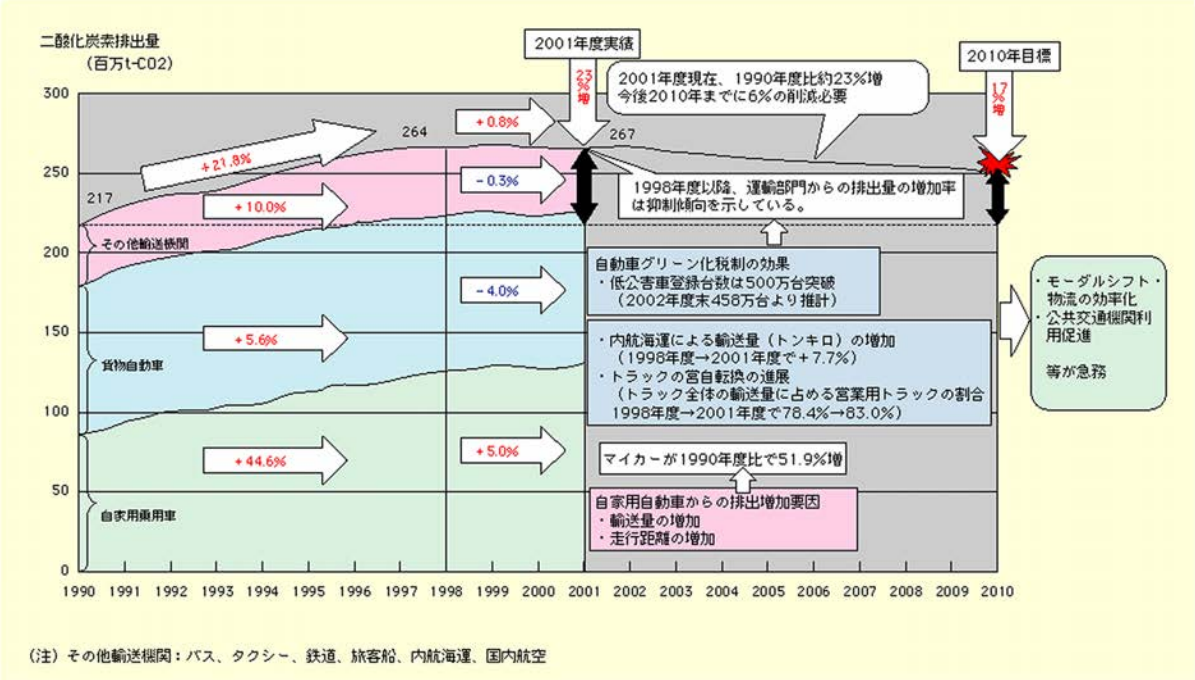
住宅に係る民生部門のエネルギー消費は全エネルギー消費量の約8分の1を占め、住宅分野は環境対策を推進する上で大きな役割を担っており、住宅における燃料電池の早期実用化に向け、技術開発を推進する必要がある。

このため、平成15年度に、用途や規模、立地等を勘案したモデル的実証実験を実施している。

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、2001年(平成13年)のCO_2排出状況を1990年(平成2年)と比べると、貨物自動車からの排出量が1.3%の増加にとどまっている一方で、自家用乗用車からの排出量は、走行距離の増加・車両数の増加・車両の大型化により51.9%増と大幅に増加しており、自家用乗用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10年以降、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自動車取得税の低燃費車特例等による低燃費車の普及などにより、運輸部門からのCO_2排出量の増加率は抑制傾向を示しており、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-8-2-2　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な対策を推進しているほか、エコドライブの普及推進や運輸事業におけるグリーン経営の推進等を行っている。さらに、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。

図表II-8-2-3　国土交通省のCO_2排出削減のための対策

施　　策	内　　容	CO2削減見込み量
自動車単体対策		約2,950万t
・低公害車の開発・普及等	自動車取得税の低燃費車特例等の活用により低公害車の開発・普及を促進する。	約2,060万t
・交通流対策	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。	約890万t
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	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。	約910万t
・公共交通機関の利用促進	都市鉄道等の整備やサービス・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。	約670万t

Excel形式のファイルはこちら

(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、国土交通省においては、双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る。

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、ジメチルエーテル(DME)自動車やスーパークリーンディーゼル車等があり、また究極の低公害車である燃料電池自動車等が挙げられる。国土交通省では、これらの環境負荷を低減した低公害車の開発・普及を促進している。

1)これまでの自動車グリーン税制の取組みによる効果

環境負荷の小さい自動車の普及を促進するため、税収中立を前提に排出ガス及び燃費性能に優れた自動車に対して自動車税の税率を軽減する一方、新車新規登録から一定年数以上を経過した自動車に対しては税率を重くする措置を講じる自動車税のグリーン化や、低公害車、低燃費車等を取得した場合の自動車取得税の特例措置を講じてきているところである。

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努力、一般消費者の環境に対する関心の高まり等が相まって、自動車税のグリーン化の軽減対象となる自動車については、平成15年度上半期の新車新規登録台数の49%にあたる91万台を占めており、この結果、低公害車の保有台数は575万台(全保有台数の11.4%)に達している。

2)排出ガス低減・燃費性能の向上を促す新たな仕組みの創設

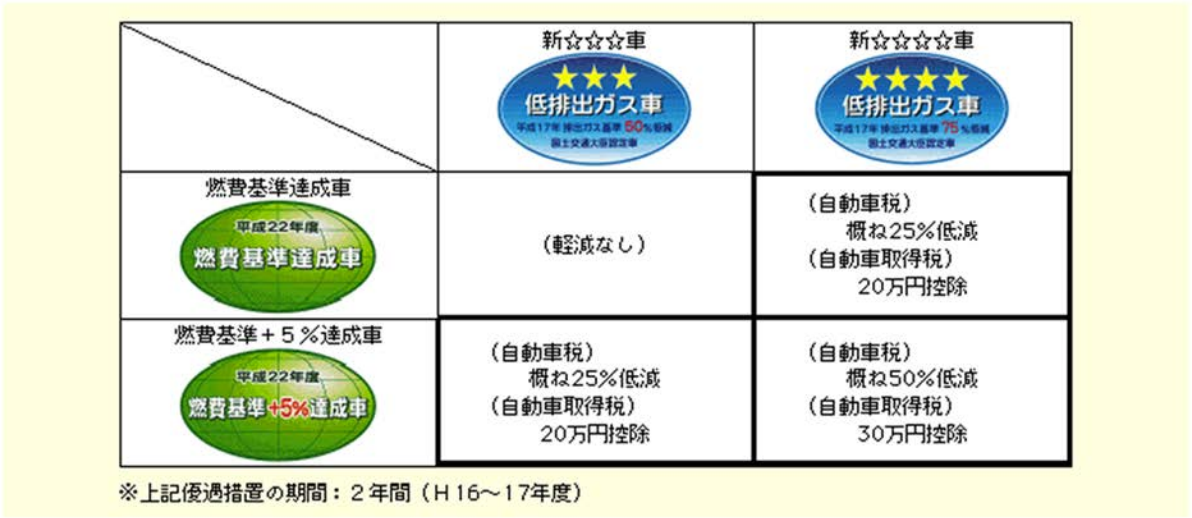
このような低公害車の普及状況、自動車メーカーの技術開発の向上等を踏まえ、平成15年10月より、最新の排出ガス基準値から有害物質の低減レベルに応じ、低排出ガス性能の認定等を行う「低排出ガス車認定制度」に、平成17年排出ガス基準値に対応した新しい低排出ガス認定レベル(「新☆☆☆☆(平成17年排出ガス基準値より75%以上低減)」及び「新☆☆☆(平成17年排出ガス基準値より50%以上低減)」)を追加するとともに、これを示すステッカーを車体に表示することとした。

また、依然として自動車からのCO_2排出量は増加傾向にあることにかんがみ、より燃費性能に優れた自動車を容易に一般消費者が識別・選択できるようにし、低燃費車の普及を促進することを目的として、自動車の燃費性能を評価し、その結果を一般国民に広く公表する「自動車燃費性能評価・公表制度」を創設した。なお、同制度に係る燃費性能の表示については、該当する自動車の車体に「燃費基準達成車」及び「燃費基準＋5%達成車」のステッカーを貼付することとした。

3)平成16年度税制改正における取組み

平成16年度税制改正においては、2)の取組みに併せ、大気汚染対策及び地球環境対策の一層の推進を図るため、「低排出ガス車認定制度」及び「自動車燃費性能評価・公表制度」を活用し、自動車税の軽減対象及び自動車取得税の低燃費車特例の対象をより環境負荷の小さい自動車(新☆☆☆☆かつ燃費基準＋5%達成車等)に重点化する等自動車環境施策の強化を行うこととしている。

図表II-8-2-4　平成16年度税制改正における自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置の軽減対象・軽減率等



4)低公害車開発・普及のための支援策

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及び国民一般に対し直接提供する「低公害車メールマガジン」を月1回発行しているほか、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。

5)自動車の燃費改善

自動車の燃費の改善を推進するため、エネルギーの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14年度に出荷されたガソリン乗用車のうち約70%が燃費基準を達成しており、平均燃費値は、7年度と比較して約19%向上した。また、15年7月にLPガス乗用自動車について燃費基準を策定したほか、車両総重量2.5トンを超える重量車の燃費基準導入について検討している。

(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。

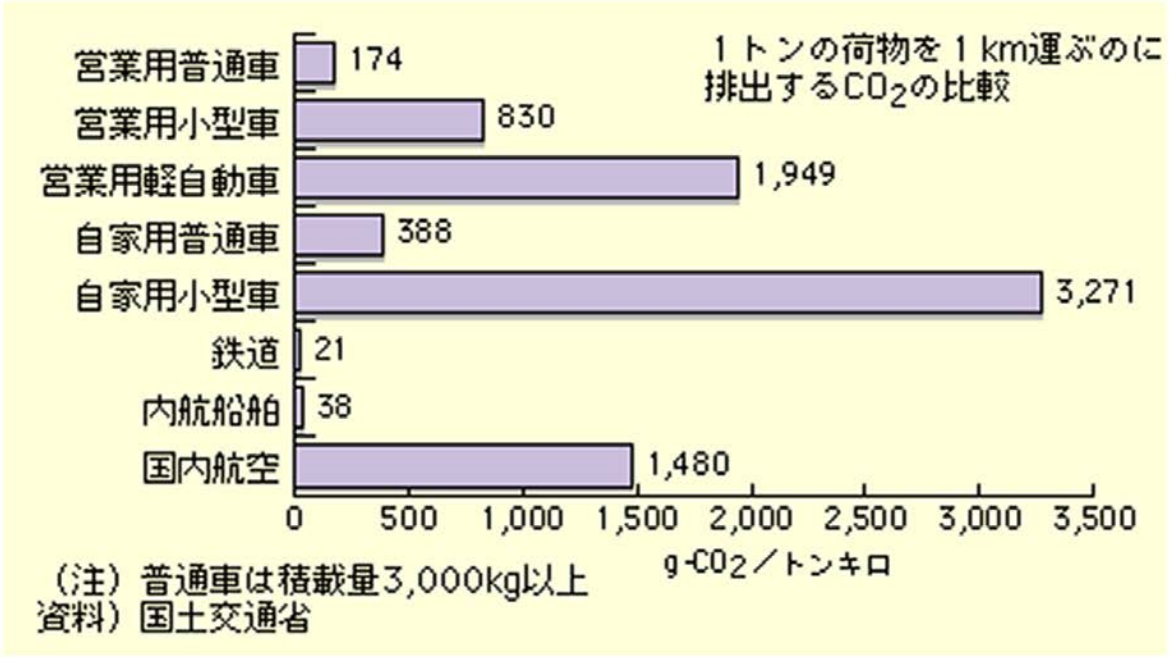
また、関係機関との連携による交通需要マネジメント(TDM)施策についても、道路交通の円滑化を通じ自動車の適正速度での走行を可能とするとともに、併せて低公害車の導入等を進めることで、CO_2排出量削減に資することとなる。

(3)モーダルシフト推進を始めとする物流の効率化等

現在、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、トラックの排出原単位(1トンキロ輸送あたりに排出する二酸化炭素の量)は、大量輸送機関である鉄道・内航海運に比して大きく、貨物輸送部門の輸送機関別CO_2排出割合においても、全体の約9割を占めている。国内物流を支え、かつCO_2の排出を抑制するためには、トラック単体の低燃費化や輸送効率の向上と併せて、輸送効率性にも配慮しつつ、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活用を図ることが必要である。

国土交通省では、平成15年5月に「モーダルシフト促進に向けた平成15年度アクションプログラム」を策定し、鉄道及び内航海運の抱えるボトルネックの解消や荷主・物流事業者の意識向上のための施策等を推進している。

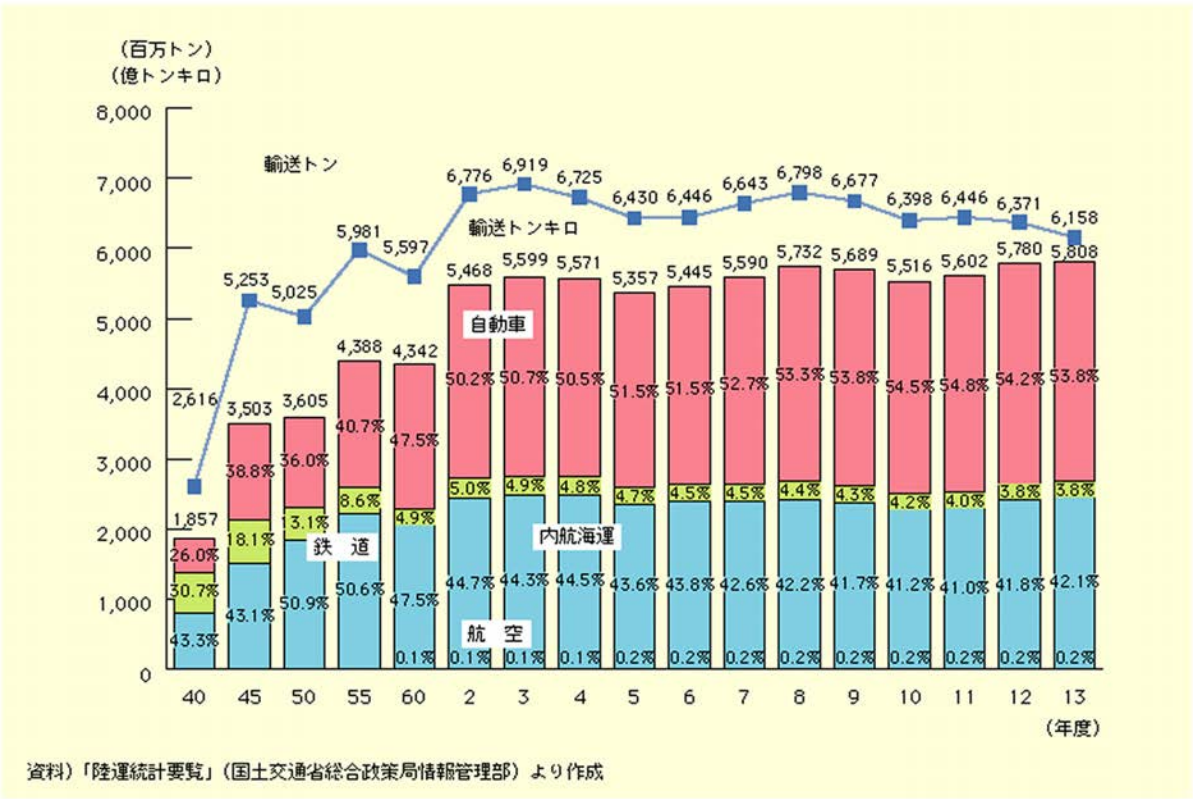
図表II-8-2-5　貨物輸送機関の二酸化炭素排出原単位(平成13年度)



Excel形式のファイルはこちら

具体的には、鉄道においては、山陽線の輸送力増強事業の推進や、電車型特急コンテナ列車(スーパーレールカーゴ)の導入支援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、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備、RORO船等の建造促進等を行っているほか、規制の見直しを行い活性化を図るため、第159回国会に「海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案」を提出したところである。さらに、荷主・物流事業者のモーダルシフトに対する意識の向上を促すため、「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」として、鉄道・海運へのモーダルシフトやトラック輸送の共同化といった、幹線物流における環境負荷低減に資する取組みを行う事業者に対し、費用の一部を補助する制度を実施している。

図表II-8-2-6　国内貨物輸送量の推移

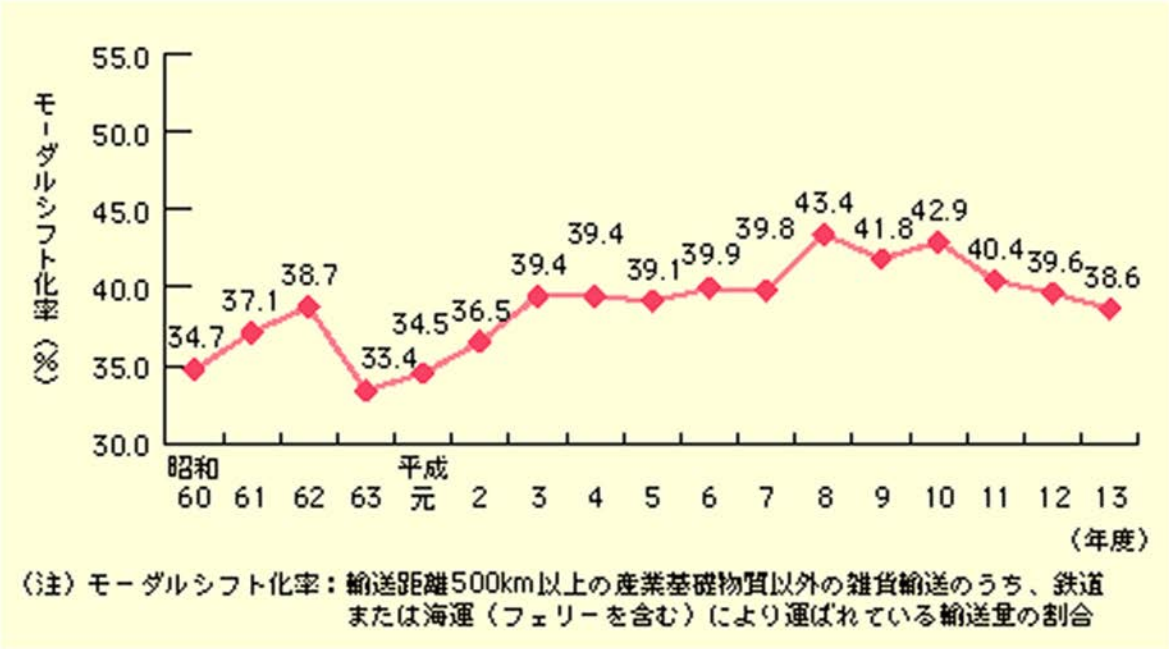


Excel形式のファイルは[こちら]

平成15年度においては、東京－鹿児島間の宅配貨物輸送をこれまでのトラック輸送から鉄道輸送に転換する取組みや、岡山－神戸間の化学製品輸送をトラック輸送から海運利用に転換するなどの取組みを支援している。また、中国運輸局が主宰する中国モーダルシフト推進協議会では、岩国から東京までの貨物をトラックから鉄道へシフトした日本製紙(株)岩国工場をはじめ、荷主企業5社を表彰したところである。これに加え、地方運輸局等においては、「地方モーダルシフト等事例公表制度」を開始し、モーダルシフト等CO_2削減に資する取組みを行う事業者を広く公表していくこととしている。さらに、(社)日本物流団体連合会で実施している「モーダルシフト取組優良事業者公表制度」など業界団体の取組みについて後押しするほか、国土交通省と事業者団体が協力して「モーダルシフト促進キャンペーン」を実施するなど、あらゆる面から荷主等のモーダルシフトに対する意識向上に努めている。

このほかの物流の効率化については、車両の大型化やこれに伴う橋梁の補強を行うとともに、国際海上コンテナターミナルの整備を推進し、CO_2の削減に取り組んでいるところである。

図表II-8-2-7　モーダルシフト化率の推移



Excel形式のファイルはこちら

図表II-8-2-8　環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験

荷主や物流事業者等の関係者が共同して取り組む以下のような実証実験について支援（補助対象経費の１/３を国が負担）

①幹線輸送において、トラックから鉄道・海運に転換するパターン



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



③幹線輸送において、新技術により環境負荷を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
・大型低公害トラック
といった新規性に優れた輸送手段への転換


スーパーエコシップ


スーパーレールカーゴ

コラム・事例　環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験

環境保全意識の高まりなど社会の価値規範が変化する中で、物流分野においても、そうした変化を先取りし、輸送に起因する環境負荷の低減策として、鉄道、海運の活用(モーダルシフト)やトラックの共同化に積極的に取り組んでいる事業者がいます。そうした動きを促進するため、国土交通省でも、輸送方法転換のために荷主と物流事業者が共同で行う実証実験を支援する制度を平成14年度から導入しています。平成15年度も、例えば鹿児島－東京間の宅配便をトラックから鉄道に転換するなど、バラエティに富んだ30件以上の実験が新たに開始されたところです。



これらの実験を見ると、トラック輸送を鉄道輸送に転換する内容のものが多くなっています。次の図は、鉄道利用に転換する典型的な事例ですが、長距離雑貨輸送を鉄道に転換するため、列車増便や荷役設備の充実を図ります。このほか、これまで10トントラックで運んでいた貨物をそのまま鉄道に載せかえるイメージで、自社専用の31フィートコンテナや20フィートコンテナを新たに製作する例が目立ちます。また、長距離区間を大規模に輸送する場合に鉄道や海運を活用することを内容とする実験ばかりではなく、100km前後の短距離区間で取り組む実験や、小規模事業者が小ロット貨物を扱う実験も含まれています。各社とも、積み替え時の荷役作業や輸送時の品質管理等に独自の工夫を凝らすことで、輸送方法のスムーズな転換を実現しようとしています。なお、これら平成15年度分の実験事業が全て計画どおりに実行されると、年間でCO_2排出量を約3.5万トン削減することとなります。



こうして蓄積される先進事例は、他の事業者が環境負荷低減を図るための参考として活用されます。こうした成功事例が成功事例を生み、モーダルシフトや効率化の流れを加速させるきっかけとなることが、この補助制度では期待されています。

実施中の実験例

実験概要	・長距離トラック輸送の、鉄道へのモーダルシフト ・鹿児島駅の改良工事や列車増発等に合わせ、荷役設備を充実させることにより鉄道輸送化を実現
事業者	南九州福山通運㈱ 福山通運㈱ 日本貨物鉄道㈱九州支社
実験期間	H16年3月中旬～H17年3月中旬 （1年間）
輸送品目	宅配貨物、雑貨
貨物量	東京行き 8,800トン 鹿児島行き 17,500トン
CO_2	削減量 6,715.2t-CO_2/年 削減率 86.3%
補助金	53.2百万円



(4)公共交通機関等の利用促進

大都市圏を中心とする都市鉄道、新交通システム等や新幹線の整備、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、ICカードの導入、乗り継ぎの改善等のサービス・利便性向上等により、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、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する支援を行っている。

(5)船舶からの温室効果ガス削減への取組み

平成13年度より研究開発が開始されている次世代内航船(スーパーエコシップ)は、従来の内航船と比較して、環境負荷が低く(CO_2 3／4、NOx 1／10、SOx 2／5)、また経済性においても、貨物スペースの増加、燃料消費量の削減が可能であり、その開発・実用化により、運輸分野からの環境負荷低減、モーダルシフトの進展、内航海運の活性化等に大きく貢献することが期待されている。15年度は、要素技術の開発を継続しつつ、実証実験に向けた実証船の仕様を検討している。

(6)国民各界各層による取組みの促進

地球温暖化対策を実行していくためには、国民各界各層の理解と行動が不可欠である。このため、国土交通省では、アイドリングストップをはじめとする環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用(エコドライブ)の普及推進と、運輸事業における環境に配慮した経営(グリーン経営)の推進に取り組んでいる。

具体的には、エコドライブの普及促進を目的として、平成15年、関係4省庁(警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省)で「エコドライブ普及連絡会」を設置し、今後「エコドライブ普及アクションプラン(仮称)」を策定することとしている。

また、運輸関係企業に多い中小規模の事業者においても自主的な環境保全のための取組みが推進できるよう、自動車(トラック、バス、タクシー)、海事(旅客船、内航)、倉庫及び港湾運送の各事業毎に「グリーン経営推進マニュアル」を作成し、事業者によるグリーン経営を推進している。さらに、一定レベル以上の取組みを行っているトラック事業者を対象に、平成15年10月からグリーン経営認証制度を開始しており、認証を受けたトラック事業者の名称を国土交通省のホームページに掲載するなどにより、環境への取組みに積極的な企業の情報として提供している。

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、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(省エネ法)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、講習会等により省エネルギー住宅の設計、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、平成15年4月には、改正省エネ法の施行により、特定建築物の省エネルギー措置の届出が義務化された。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。さらに、建築物の性能・品質の向上と環境負荷の低減を両立させるため、建築物(住宅を含む)を総合的に評価する建築物総合環境性能評価システム(CASBEE)の開発普及を推進していく。

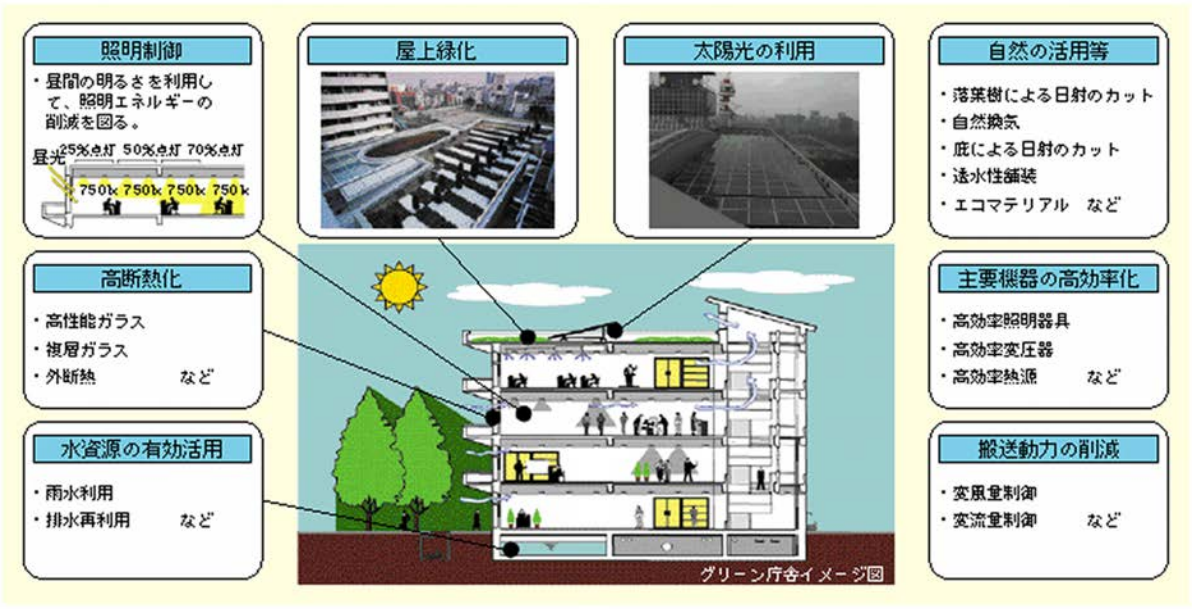
(注)省エネルギー住宅に対する金利の優遇や貸付額の増額

(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15年10月現在で9施設が完成している。15年度においては、新たに高松地方合同庁舎ほか5施設の整備に着手した。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、横浜第二地方合同庁舎等27施設で着手した。これらの施設においては、太陽光発電や屋上緑化などの環境負荷低減技術が採用されている。

さらに、既存官庁施設のグリーン診断(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。また、適切な維持保全によるエネルギー使用量の削減を推進するため、その具体的手法及び効果について、平成15年度と16年度の2ヵ年の予定で検討を行っている。

図表II-8-2-9　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、CO_2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15年度には、10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

下水道においては、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

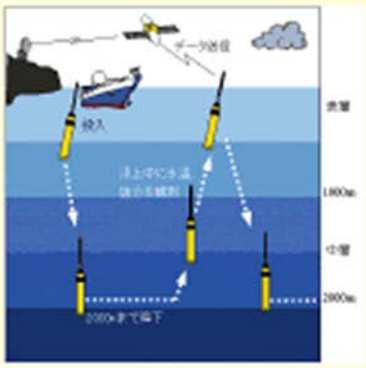
1. 地球環境モニタリングと地球温暖化予測

(1)高度海洋監視システム(ARGO計画)の構築

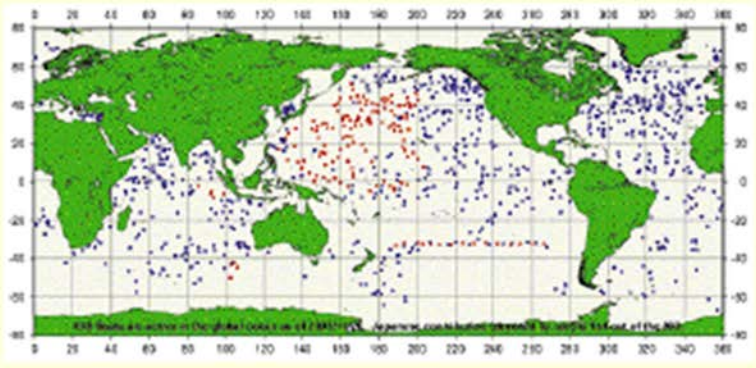
海洋の変動は気候に大きな影響を及ぼすことが知られているが、現状では広大な海洋内部の観測データは乏しく、海洋の状況を把握するには水温や塩分を始めとする海洋観測を充実させることが必要となっている。

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、即時に監視・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、高度海洋監視システム(ARGO計画)の構築を進めている。気象庁では、アルゴフロートの投入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面水温を予測する海水温予測モデルの高度化等に取り組んでいる。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。海上保安庁では、アルゴフロートのデータを補完するシステムとして、海洋短波レーダーを運用し、黒潮変動流域を即時に監視・把握し、伊豆諸島周辺海域の海流の状況をインターネットにより公開している。

図表II-8-3-1　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。

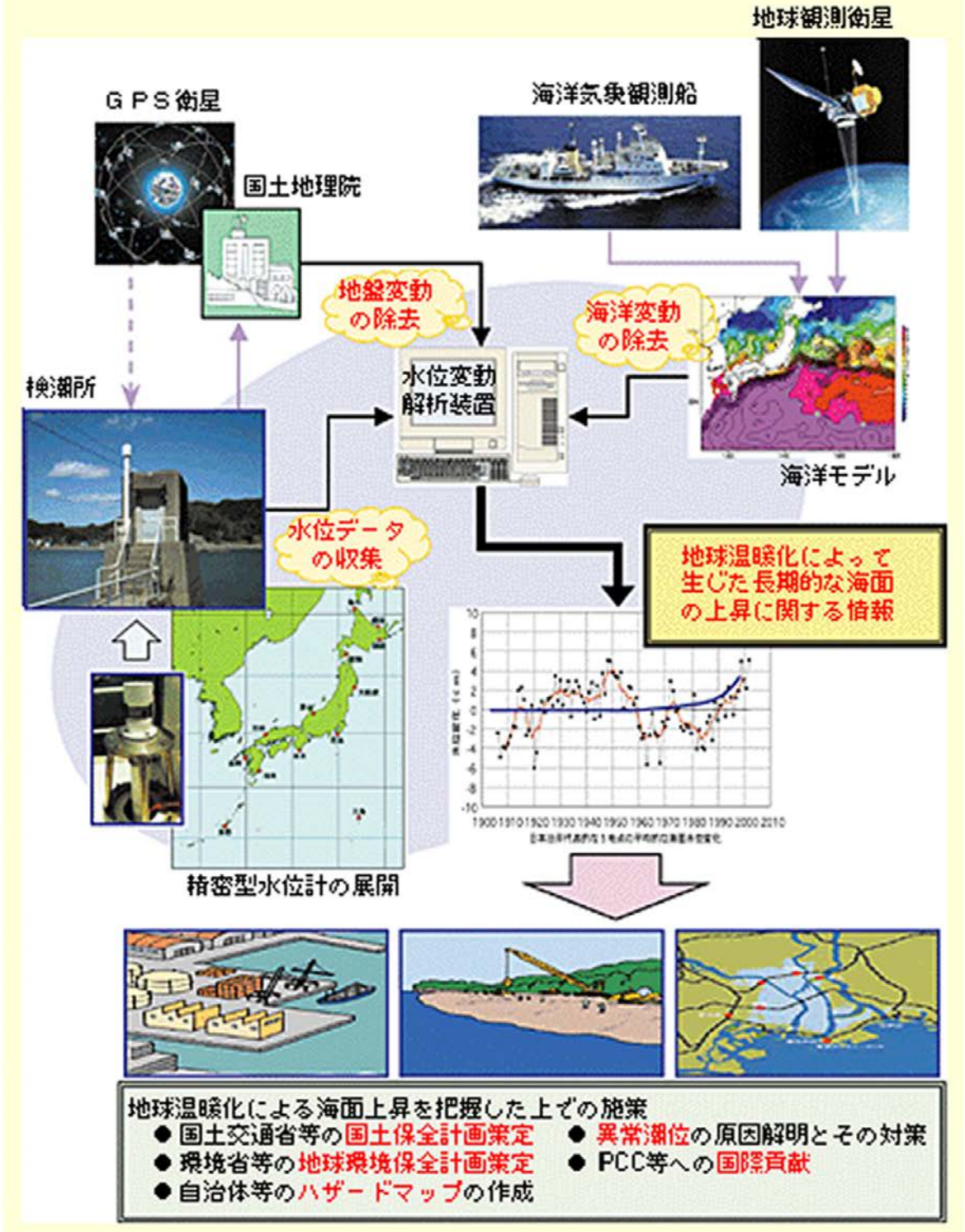


過去1か月にデータを通報した全世界でのアルゴフロートの分布（平成15年11月26日現在　893個、このうち日本のフロート（●）は154個）

(2)地球温暖化に伴う海面上昇の監視

地球温暖化に伴う海面の上昇は、海岸を侵食し、高潮、異常潮位などの沿岸災害を激化させるおそれが大きいことから、国土保全のあり方を検討する上で、長期的な海面上昇の把握が必要である。このため、気象庁は、平成15年度から、全国13か所の検潮所に精密型水位計を整備して高精度の海面水位観測を行うとともに、海洋気象観測船等で得られた海洋変動データ等に加えて、国土地理院から提供を受けた地盤変動データを活用して、地球温暖化によって生じた長期的な海面上昇傾向を抽出し、情報を発表していく予定である。

図表II-8-3-2　海面上昇監視体制の強化


地球観測衛星
ＧＰＳ衛星
海洋気象観測船
国土地理院
地盤変動
の除去
海洋変動
の除去
水位変動
解析装置
検潮所
海洋モデル
水位データ
の収集
地球温暖化によって
生じた長期的な海面
の上昇に関する情報
精密型水位計の展開
地球温暖化による海面上昇を把握した上での施策
● 国土交通省等の国土保全計画策定
● 環境省等の地球環境保全計画策定
● 自治体等のハザードマップの作成
● 異常潮位の原因解明とその対策
● PCC等への国際貢献

(3)地球温暖化に関する研究

気象研究所では、全球及び地域的な気候の変化を予測するモデルの開発や地球温暖化予測実験を行い、「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」や「国際気候研究計画(WCRP)」などの国際的な取組みに積極的に参加している。また、国内においても、総合科学技術会議のもとに設定された「地球温暖化イニシアティブ」において影響・リスク評価のための気候統一シナリオを提供するなど、温暖化に関する研究を積極的に推進している。

(4)黄砂に関する情報の提供

黄砂が我が国に飛来する日数は近年増加の傾向にあり、航空機の運航への影響など社会生活への影響が懸念されている。このため、気象庁では、黄砂を予測する数値予報モデルの活用などにより、平成16年1月から黄砂に関する情報の提供を新たに開始した。

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、地球陸域全体の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」(平成16年1月現在132カ国・地域が参加)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るなど、本プロジェクトを主導しており、15年7月には沖縄において「地球地図フォーラム」を開催した。

また、VLBI(電波星による測量技術)やSLR(レーザー光により人工衛星までの距離を計る技術)の国際観測、国際GPS事業に参画し、地球規模の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及び観測を推進している。

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44次夏隊(平成14年11月～15年3月)では、昭和基地周辺におけるGPS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。

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活動

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、各国気象機関に対し、異常気象等の監視及び長期予報等の予測に関する情報提供を行っている。15年度には、提供する情報の拡充と改善を行った。

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

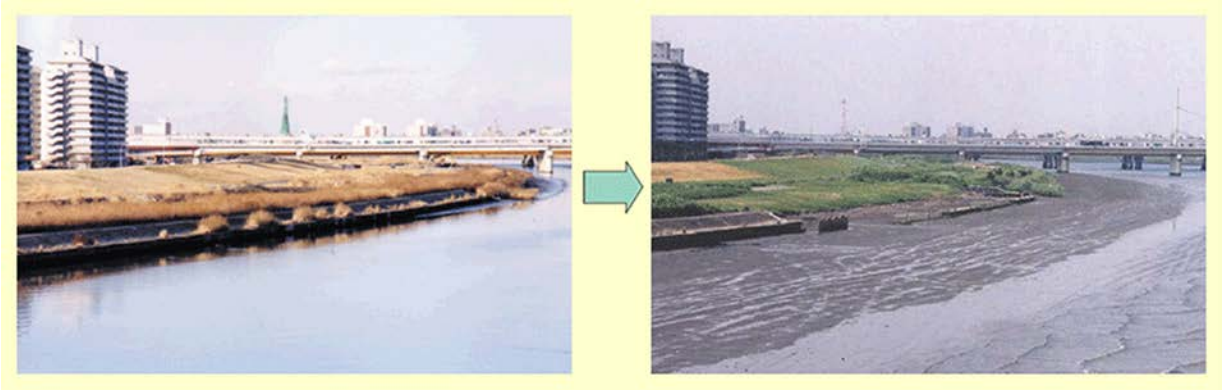
河川整備にあたっては多自然型川づくりを基本としており、必要とされる治水上の安全性を確保しつつ、生物の良好な生息・生育環境をできるだけ改変しないようにし、改変せざるを得ない場合においても最低限にとどめることとして、良好な河川環境の保全が可能となるように努めている。また、堰、床止、ダム等の河川横断施設については、魚道の設置や改善などにより魚介類の河川上下流の遡上・降下環境の改善を積極的に行っている。

さらに、平成14年12月には自然再生推進法が成立するとともに、国土交通省では、多様な自然環境を有する本来の川の姿を戻すため、14年度に自然再生事業を創設し、礫河原の復元や湿地の再生等を釧路川、荒川等全国24箇所において科学的知見に基づき推進している。

＜多自然型川づくり(八東川、鳥取県八頭郡若桜町)＞



＜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。このため、生態学の専門家等で構成される外来種影響・対策研究会を設置して検討を重ね、平成15年8月には、河川で問題となっている主な侵略的外来種10種を取り上げ、それらに対する全国の取組事例をまとめて「河川における外来種対策の考え方とその事例」として発行し、各地で取り組んでいる外来種対策に役立てている。

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未解明の部分を明らかにしていくことが重要であることから、河川水辺の国勢調査をはじめとした様々な調査を行うとともに、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本を有する自然共生研究センターでの取組みなど、学識経験者や各種機関と連携して、様々な研究が行われている。

コラム・事例　コウノトリと共生できる自然環境の保全復元～円山川における自然再生～

兵庫県北部の円山川河口付近は、昭和30年代までは低湿地帯でしたが、流域の開発や営農形態の変化等により、次第にその良好な環境が失われ、かつては全国各地で見られた我が国における野生のコウノトリは、この地を最後に絶滅しました。しかし、地元豊岡市を中心とした地域をあげての保護増殖への取組みにより、平成14年に飼育数が100羽を超え、17年度には試験放鳥が予定されるなど、コウノトリの野生復帰への取組みが着実に進んでいます。

そこで、「コウノトリと共生できる地域づくり」を目指し、遊水地における湿地環境の創出、アイガモ農法など環境負荷の小さい農業の推進、里山林の保全など、地域住民と国、県、関係市町村が一体となって自然再生の取組みを進めています。



(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、平成15年度は全国の23ダムにおいて実施している。

○信濃川中流域では、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。
○富山県黒部川の宇奈月ダム、宮城県名取川の釜房ダムなどでは、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。平成15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年度から小・中・高等学校において「総合的な学習の時間」が順次実施されたこと等も踏まえ、「子どもの水辺」再発見プロジェクトなど子どもたちが安全に水辺で学び、遊ぶ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」として登録し、「子どもの水辺サポートセンター」において活動に役立つ様々な支援を、文部科学省及び環境省と連携して実施。

○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。

○川の通信簿

住民、市民団体等とともに、河川等の利用の快適性や、環境状況を現地で評価し、よりよい河川空間の整備、管理を行っていく。

○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。

＜子どもの水辺＞



「子どもの水辺」での活動の様子（近木川（大阪府））

また、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、川の指導者の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協力関係の形成に努めている。

また、水系ごとに水環境管理計画・河川空間管理計画を策定し、防災空間、自然環境保全空間等の適切なゾーニング、整備・管理等を推進している。さらに、河川事業の計画段階における環境影響の分析方法について、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図っている。

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、既に防護機能が確保されている海岸において、地域住民等の参画により、生態系に配慮した既存海岸保全施設の改良が行えるようエコ・コースト事業制度の拡充を平成15年度に行い、計画策定やモニタリング等を実施している。また、自然環境に配慮した海岸づくりの進め方及び藻場・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。

3. 自然と共生する港湾の形成

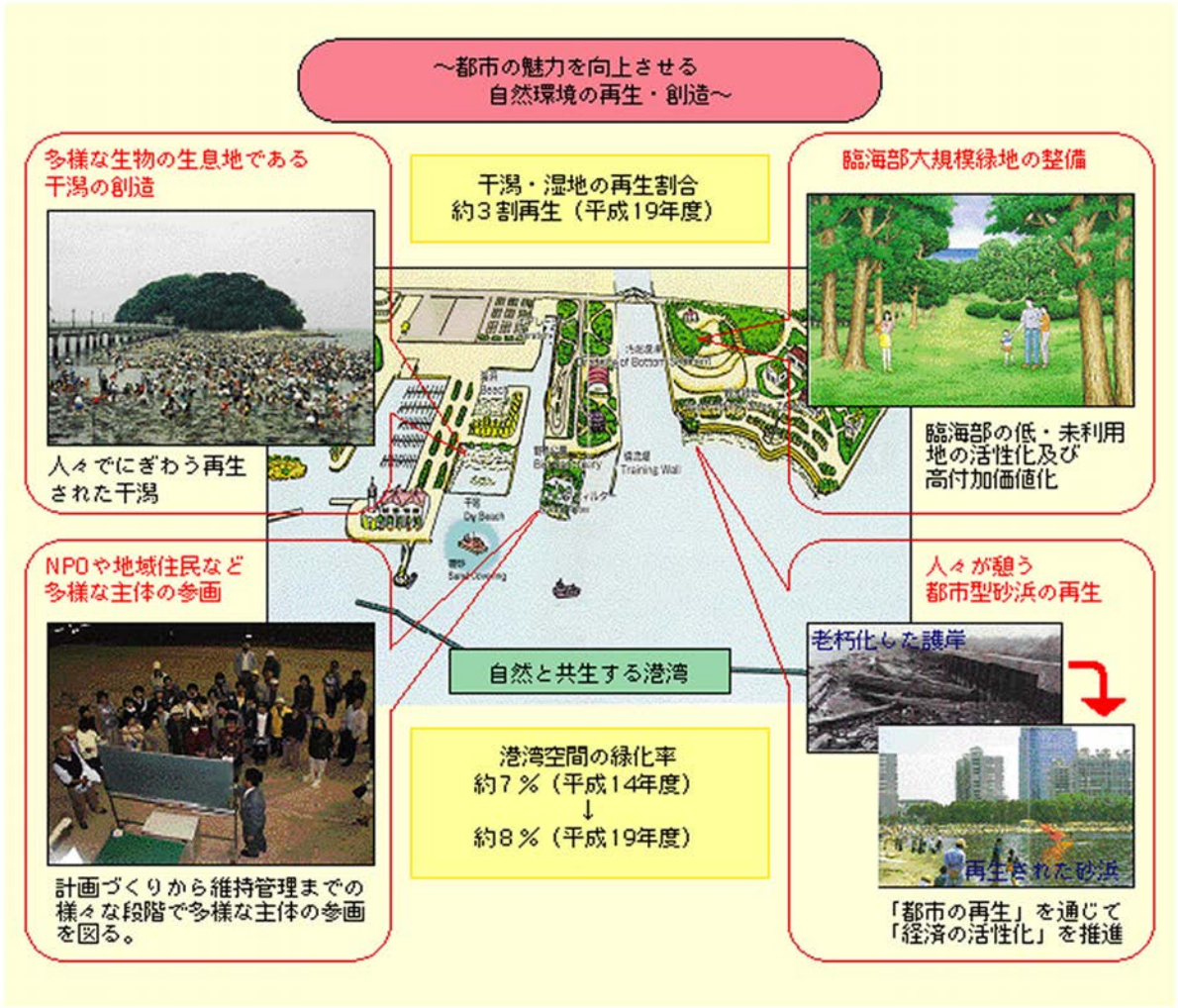
(1)港湾における環境への取組み

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の実施する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及び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、NPO等の多様な主体の参画を図っている。

図表II-8-4-1　都市臨海部に自然を取り戻すプロジェクト



(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・自然再生事業、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等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)(15年3月末現在)において、干潟・藻場等の保全・再生事業を実施している。15年度においては、堺泉北港等において、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

沿岸域の干潟・藻場は、豊かな生態系を育む生息機能を有するとともに、水質浄化・親水性等様々な環境機能を持つ貴重な空間である。

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、干潟等を保全・再生する技術の確立を目指し、干潟の現地観測や世界最大規模の干潟実験施設による観測等から、干潟等の創造や生態系の研究に取り組んでいる。

さらに、これらの研究の成果を活用し、干潟・藻場の保全・再生等に向けた取組みを地域住民、NPO等との連携により積極的に進めるとともに、自然体験活動や環境教育の場となる沿岸域環境の形成を推進している。

4. 道路の緑化・自然環境対策等の推進

CO_2の吸収により地球温暖化を防止する等環境負荷を低減し、良好な景観を形成する道路緑化を進めるとともに、地域の街並みや歴史・文化等と調和したうるおいのある道路空間の創出を図っている。また、地域の個性を活かした親しみが持てる美しい街並みを形成し、都市の顔として誇れる空間を創造するために、街路樹を剪定しないことに理解が得られるモデル地区を募った結果、仙台市青葉通り等25地区で、地域住民と道路管理者が協力しながら、緑陰道路を管理することについて取り組んでいる。

さらに、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。

＜緑陰道路(仙台市)＞

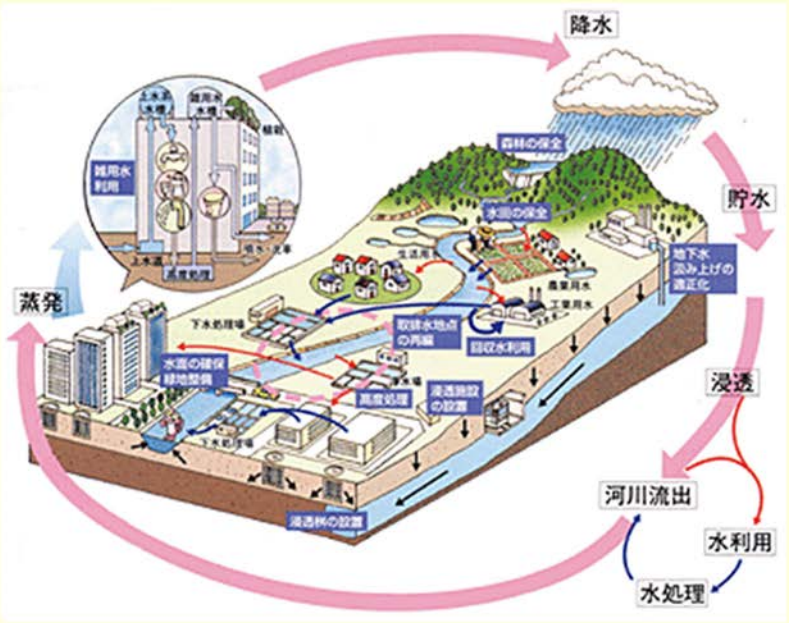


第5節　健全な水循環系の構築

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」は、地域が健全な水循環系の構築に向けて取り組む際の基本的な考え方をとりまとめ、「健全な水循環系構築のための計画づくりに向けて」として平成15年10月に公表した。この成果等を基にして、水循環系の健全化に関する普及と支援を行うとともに、今後、地域の現状を把握するための調査等を実施する。

図表II-8-5-1　健全な水循環系の構築

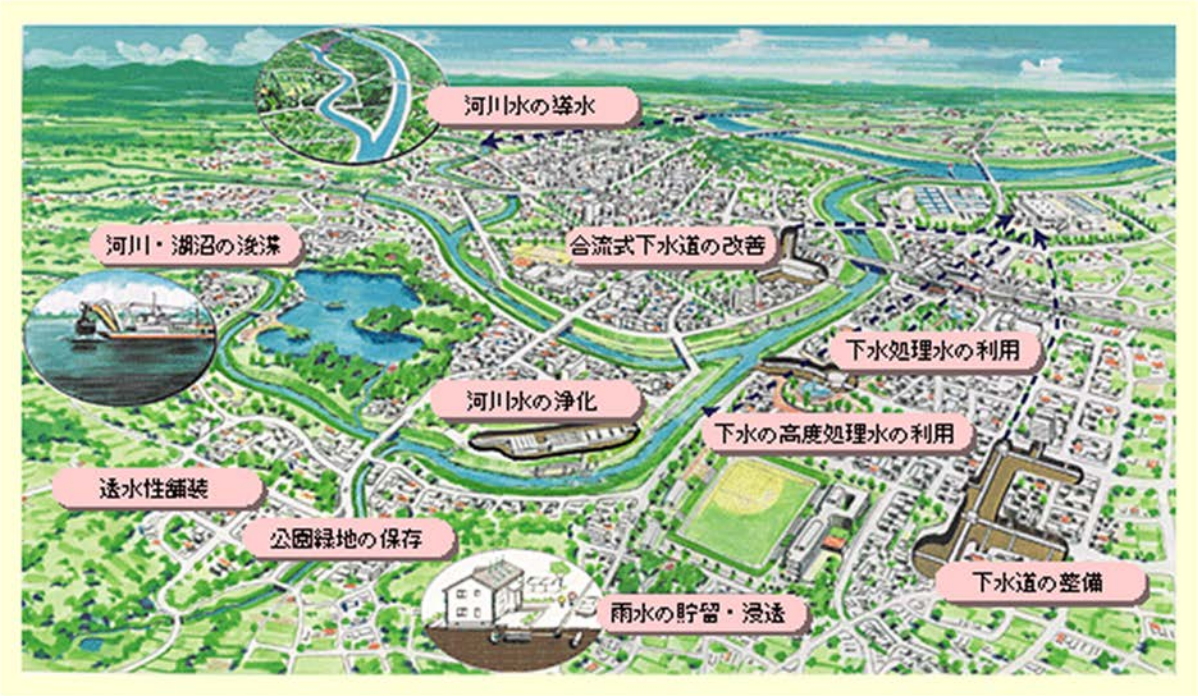


2. 水環境改善への取組み

(1)清流ルネッサンスII

水環境の悪化が著しい全国34の河川等で、水環境改善に積極的に取り組んでいる地元市町村等と河川管理者、下水道管理者など関係者が一体となり、「第二期水環境改善緊急行動計画(清流ルネッサンスII)」を実施している。(平成13年度22地区、14年度12地区を対象地区として選定。)

図表II-8-5-2　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

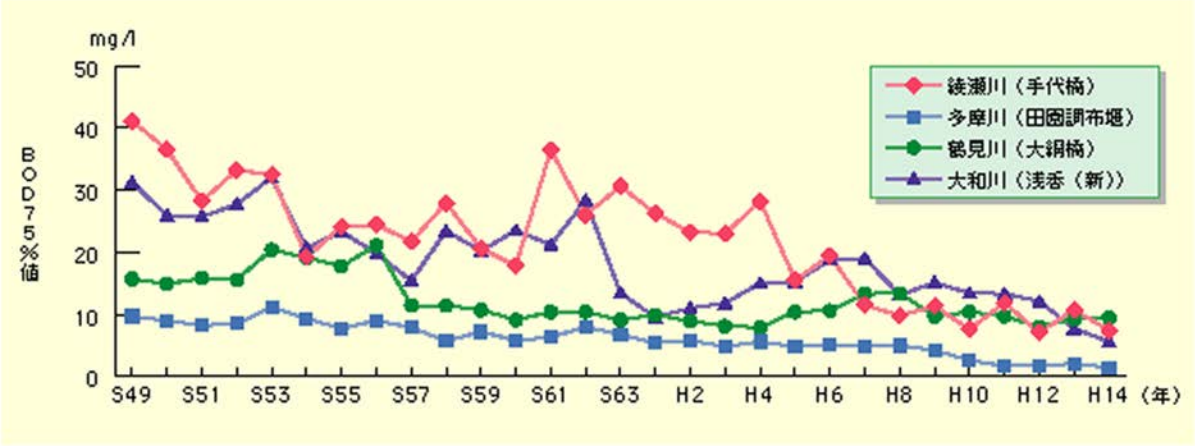
水質悪化の著しい河川において、汚泥浚渫、浄化用水の導入等の水質浄化を霞ヶ浦(茨城県)、綾瀬川(埼玉県)等において行い、清浄な流水の確保を図っている。また、都市域からの排水が顕著な河川において、汚濁支川等からの流入水と清浄な河川水を分離するため、河道内に新たな低水路等の設置を進めている。

(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14年分)では、109水系の1,094地点(約10kmに1地点の割合)を調査し、結果を公表している。

・BOD(生物化学的酸素要求量)、COD(化学的酸素要求量):調査地点の85%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:近年はBOD75%(注)値10mg/lをほとんどの地点で下回り、かなり水質改善が進んできている。
・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-8-5-3　主要都市河川代表地点におけるBOD75%値の経年変化



Excel形式のファイルはこちら

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14年度は91,649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。

平成15年度には、全国の15の代表河川において、河川流量と流域からの排出量等に着目した新たな指標を試算した。今後は、この試算結果を踏まえ、必要な見直しを行った上で、さらに対象を広げ調査を実施することとしている。

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14年に一級水系で875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の背景もあり、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

東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海等の閉鎖性海域では、生活排水等の流入による窒素・りん等の汚濁物質の増加、埋立等に伴う生息生物の減少による水質浄化機能の低下等の影響により水環境の悪化が進み、富栄養化による赤潮の発生や貧酸素水塊による青潮(注)の発生が慢性化し、漁業被害の発生や、漂着ごみによる環境悪化、航行障害等多くの問題が生じている。

このような状況を改善するため、汚泥の浚渫及び覆砂による底質改善、干潟・藻場の再生・創出による水質改善等良好な水環境の創出及び美しい海域を取り戻す取組みを効果的に推進している。特に汚染の著しい東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び有明・八代海においては、海洋環境整備事業により、11隻の環境整備船による浮遊ごみ及び油の回収を行っている。

また、下水の高度処理の推進及び合流式下水道の改善による海域への流入汚泥負荷の低減、モニタリングポストにおける潮流及び貧酸素水塊の監視等を行っている。

(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、合流式下水道の改善のため、下水道技術開発プロジェクト(SPIRIT21)を推進し、平成15年には4技術が実用化された。加えて、下水道法施行令の改正により、合流式下水道の改善対策を原則10年で実施することを義務付けるとともに、下水道管理者による計画放流水質の設定等水処理の高度化に必要な規定を整備した。

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。降雨をでき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など健全な水循環系の構築のため、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

関係省庁と連携を図りつつ、総合的な水資源対策の一環として、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推進を図っている。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)公害防止用施設の特別償却、日本政策投資銀行によるエコビル整備への融資

第6節　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

新車に係る自動車からの排出ガス対策については、逐次規制強化されてきたところであるが、平成15年に道路運送車両の保安基準の改正を行い、17年から世界で最も厳しい自動車排出ガス基準を導入することとした。ディーゼル特殊自動車についても、新たに15年10月から排出ガス規制を導入し、排出ガスの低減に努めているところである。

また、使用過程車への対策は、自動車NOx法の改正により、排出を規制する物質としてNOxに加えPM(粒子状物質)を追加するとともに、対策地域(愛知・三重圏)及び規制対象車種の拡大(ディーゼル乗用車等)を行い、使用車種規制を平成14年10月から施行したところである。また、バス、トラック事業者に対しては国土交通大臣が必要な指導・勧告等を行うこととしており、一層の排出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、CO_2排出量削減による地球温暖化対策としてのみならず、NOx、PM等の排出ガス対策としても大きな効果を有する重要施策であり、第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、バス・トラック事業者を中心に、CNG(圧縮天然ガス)バス・トラック、低PM認定車、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)等の導入に対する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16年度においては、補助制度の拡充として、使用過程にあるディーゼル車のCNG車への改造及び新長期規制対応車の導入を新たに補助対象に追加する措置を講じるとともに、道路特定財源の活用について、従来のDPF・酸化触媒の装着に加え、低PM認定車にも支援することにより、更なる低公害車の普及促進を図ることとしている。

(2)交通流の円滑化等

1)交通流円滑化対策

自動車からのSPMやNOx、CO_2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、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、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。また、既存道路の有効利用と沿道環境改善等を推進するための弾力的な料金施策の実施に向けて、有料道路の料金に係る社会実験を行っている。

(イ)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)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。

(エ)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。

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、発着規制等の発生源対策、滑走路の移転、防音林の設置等の空港構造の改良及び国・空港周辺整備機構等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・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り、平成15年8月「エコエアポート・ガイドライン(空港環境編)」を制定した。15年度から、順次、国が管理する空港において、空港内事業者等の関係者による協議会を設け、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策定し、推進している。

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」

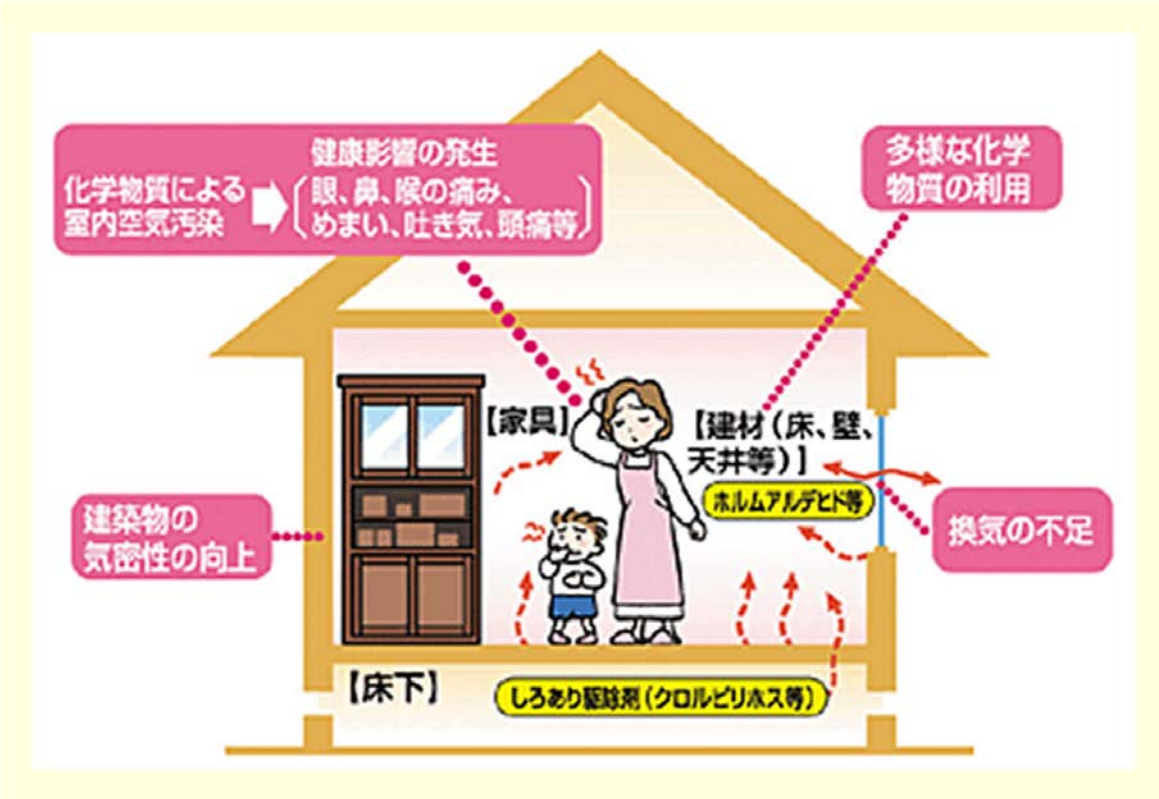
4. シックハウス、土壌汚染問題等への対応

(1)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、いわゆるシックハウス問題に対して、住宅金融公庫融資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、平成15年7月に施行された改正建築基準法により、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が導入された。

また、官庁施設の整備にあたっても、化学物質を含有する建築材料等の使用の制限に加え、施工終了時の室内空気中濃度の測定などによる対策を講じている。

図表II-8-6-1　シックハウス問題のイメージ



(2)土壌汚染対策

平成14年5月の土壌汚染対策法の制定に伴い、「宅地・公共用地に関する土壌汚染対策研究会」を設置し、同年10月から社会資本整備及び円滑な土地取引を推進する上での土壌汚染への適切な対応について調査・研究を重ねた。同研究会では、社会資本整備に必要な公共用地の取得について、土壌汚染の状況を踏まえた適正な損失補償を行うための基本的考え方を中間的に取りまとめ、公表した(15年3月)。また、土地取引の安全性及び円滑性の確保を目的として、土壌汚染に関する土地取引上のリスクに関する基本的な知識や知恵として広く共有することが望ましい事項を体系的に取りまとめ、公表した(15年6月)。

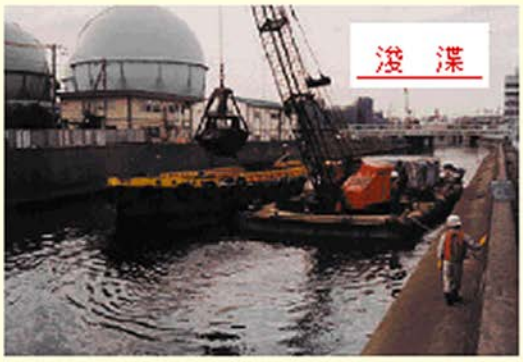
公共用地の取得については、土壌汚染対策法の施行状況、公共用地取得や土地取引の実態等を踏まえながら一層の調査・研究を進め、平成15年度中に最終報告を取りまとめることとしている。

(3)ダイオキシン類問題への対応

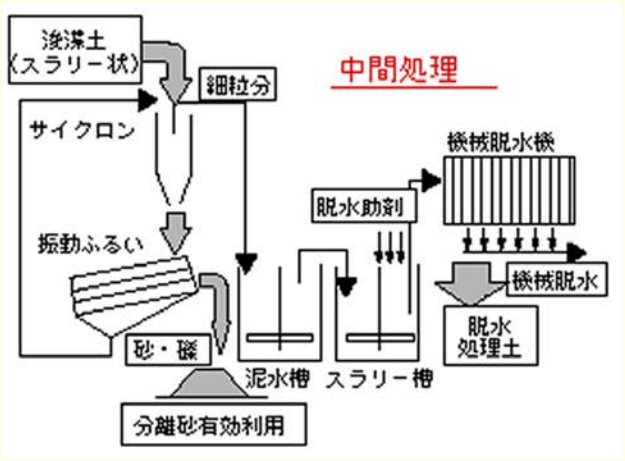
建設廃棄物のリサイクルの推進、国の公共施設における廃棄物の発生抑制、適正処理等に取り組んでいるほか、平成15年3月に「港湾における底質ダイオキシン類対策技術指針」(同年12月改訂)を、同年6月に「河川、湖沼等におけるダイオキシン類常時監視マニュアル(案)」等を策定し、これらに基づき河川及び港湾における水質・底質の実態調査を行い、監視計画・汚染除去等の対策の方法について検討を進めている。さらに、高濃度ダイオキシン類を含んだ浚渫土砂を安価・安全に大量に処理する技術の確立を図るための技術開発や、ダイオキシン類を含んだ底質の簡易測定技術についての調査・検討を実施している。

また、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否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。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。

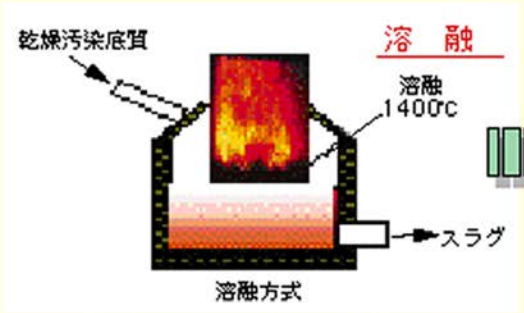
図表II-8-6-2　ダイオキシンを含む浚渫土砂処理技術の例



環境基準を超えた底質を浚渫等により除去



浚渫土砂を減容化



汚染された浚渫土砂を分解無害



土質材料として有効利用

（注）上記の図は処理処分の一連の過程を示す概念図であり、実際の方法と異なる場合もある。

(4)その他の水質問題への対応

水生生物の保全の観点から新たに環境基準が定められた亜鉛やその他の物質について、河川における汚染の実態や生物への影響を把握するため、調査を行っている。また、内分泌撹乱物質(環境ホルモン)の水環境中の実態調査についても、引き続き実施している。

海上保安庁では、海洋において、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、有機スズなどについても積極的に調査を行っている。

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。また、公道を走行しない建設機械等についても排出ガス規制の導入を検討する旨の中央環境審議会答申(平成15年6月)を受け、更なる活用及び普及促進に努めている。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CO_2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とりまとめ、推進している。

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。

国際的には、油タンカーによる大規模油汚染事故の発生を受け、IMO(国際海事機関)において海洋汚染防止条約(MARPOL73/78条約)の改正の検討が行われているが、日本は、同条約の改正に関する提案を行うなど、海洋汚染防止のための国際的取組みに積極的に貢献してきている。

また、平成14年1月の「交通に関する大臣会合」において我が国が提唱した、旗国等がSOLAS・MARPOL73/78条約等IMOの条約の実施を徹底しているかについてIMOが監査を行う制度の創設は、15年11月のIMO総会において、「任意によるIMO加盟国監査スキーム」として原則承認された。

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を強化するとともに、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)船舶からの排出ガス等対策

船舶については、エネルギー消費効率の面では、自動車その他の輸送手段に比べ優れた輸送特性を有しており(内航船舶のトンキロ輸送あたりのCO_2排出量はトラック輸送の約5分の1)、特段の大気の汚染等の防止規制が講じられてこなかった。しかし近年、環境問題に関する国民の意識が高まってきており、1隻あたりのNOx等の排出量が大きく、我が国全体に占める排出シェアが大きい(NOxについては国内総量比の約30%)船舶に係る大気汚染防止施策の必要性が高まってきている。

一方、船舶は、高い国際移動性という特徴を持っていることから、規制の実効性を確保するため、設備や構造に関する基準について国際的に合意された規則を統一的に適用することが非常に重要である。国土交通省としても、我が国が世界の海運・造船大国であるとの立場に鑑み、船舶からの大気汚染等の防止のための国際条約の策定に向け積極的に取り組んできた。IMOにおける「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書(MARPOL73/78条約)によって修正された同条約を改正する1997年の議定書(97議定書)」に対応して船舶からの大気汚染等の防止を図るため、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案」を第159回国会に提出したところであり、また、更なる環境負荷低減に向けた技術基盤の検討を行っている。

(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、IMOにおいて、バラスト水を規制する新たな条約が2004年2月に採択された。

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。このほか、同問題に対する技術的な対策を早期に確立すべく、平成15年度より低環境負荷型外航船の開発の一環としてノンバラスト船型の開発等を推進しているところである。

(注)タンカーなどの船舶が空荷のときに安全確保のため、重しとして積載する海水

第9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。このため、国土交通省では、内閣に設置された地域再生本部等と連携しつつ、多様性のある地域の形成に取り組んでいる。

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、全国計画とこれを基本とした都道府県計画及び市町村計画により、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

第5次首都圏基本計画(平成11年決定)、第5次近畿圏基本整備計画(12年決定)及び第4次中部圏基本開発整備計画(12年決定)においては、各圏域の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」を掲げており、各計画に基づいて大都市圏の整備の推進を図っている。

(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、「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、地域の個性と発展可能性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。

(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、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、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15年3月には「沿岸域総合管理研究会」において、今後取り組むべき具体的施策等が提言として取りまとめられた。

(7)国土の総合的点検と国土計画制度の改革

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、国土の利用、開発、保全に関する総合的な計画への転換、計画の指針性の充実、国と地方の役割分担の明確化といった改革の方向が提示された。

さらに、平成15年6月に国土審議会に設置された調査改革部会において、我が国の「国土」全般の現状を明らかにし、国土の利用、開発及び保全に関する課題について検討する「国土の総合的点検」を行い、具体的には、二層の広域圏を念頭においた対応、地域が主体となった個性ある地域づくり、東アジアをはじめとする海外との国際連携、環境負荷の少ない国土・地域構造への転換、美しい国土づくり、人口減少下における国土利用の再編、交通・情報通信と国土構造などについて検討した。

また、これとあわせて、国土計画制度の改革について調査審議が開始され、今後、国土の総合的点検を踏まえ、幅広く検討を進める。

なお、平成15年4月には、国民的な議論の材料として、100年先までの国土づくりについて幅広い可能性を検討した「国づくりの100年デザインの提案」が公表された。(注)

(注)この提案は、国土交通大臣直属の「『国づくりの100年デザイン』タスクフォース」各構成員が、自由な意思・発想に基づいて様々なアイデアを出したものであり、国土交通省はじめ政府の公式見解ではない。

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」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、地域の特色ある発展や多極分散型国土の形成を促進している。平成15年に新たに北九州市を加え、現在8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「地方拠点都市地域整備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

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、また、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

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22地域において、地域の産業集積に係る技術の高度化、新分野への進出等の促進により産業集積の活性化を図り、地域経済の発展を支援している。

また、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(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するとともに、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

全国各地における地域振興・地域整備に係る様々なプロジェクトや施策等について、地方公共団体、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、インターネットで公開している。(地域整備情報システム-Repis、地域振興情報ライブラリー)

(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)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。

(4)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。平成15年12月現在、50地域において実施地域の指定が行われている。

(5)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年度の創設以降、「手づくり郷土賞」を実施している。

(6)農山漁村地域の総合的な振興

農山漁村地域の振興のため、道路、港湾等の社会資本の整備や公共交通の活性化等により、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ている。

さらに、景観が優れ、豊かで住みよい、快適さに満ちた農村としていくため、農村振興基本計画を、計画作成にあたっての指針の策定、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。

(7)都市と農山漁村の交流の促進

「都市と農山漁村の共生・対流に関する副大臣プロジェクトチーム」に参加する関係各府省と連携して、幹線道路網の整備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、港湾緑地等の親水・交流拠点の整備等により、都市と農山漁村との交流を推進するとともに、平成15年6月に民間を主体として設立された推進会議(オーライ！ニッポン会議)の活動を支援している。

また、平成15年度に「都市地方連携推進事業」を創設し、都市と地方の農山漁村等の連携による先導的な交流事業(施設整備及びそれを活用した地域活動等)を一体的に支援している。

(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、国会における検討が円滑に進められるよう積極的に協力するとともに、国民に幅広い御議論をいただけるよう努めている。

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、平成15年12月末現在586市区町村(604地区)において作成済みである。

図表II-9-2-1　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)賑わいの感じられる道づくり活動の支援

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地方公共団体が策定する「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、中心市街地への連絡道路、商店街のミニバイパスや歩道、植栽の整備、電線類の地中化等を推進しており、平成15年度は、福井市等5地区で実施している。また、豊かさや賑わいが感じられる道づくりを実現するため、道を活用したイベント開催、美化活動など、NPO・住民等が道を活用した地域活動や道路管理に参画する機会の拡大や、各学校が「総合的な学習の時間」において道路をテーマとして学習を行う際などに先生の参考となる情報発信を行っている。

(3)地域のまちづくりに寄与する官庁施設の整備の推進

「シビックコア地区(注)整備制度」を活用し、地域との連携の下、官公庁施設を核とした魅力と賑わいのある都市拠点の形成を推進しており、平成15年12月末現在、全国13地区の整備計画が策定されている。

図表II-9-2-2　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を総合的かつ一体的に整備する地区

コラム・事例　「公共建築の日」及び「公共建築月間」の創設

公共建築は、行政、教育文化、福祉など様々な分野にわたり、地域の人々の生活に密接な係わりをもち、地域の活性化、生活・文化水準の向上、街並み・景観の形成等を図る上で重要な役割を果たしています。また、近年、地域との連携を図りながら、公共建築の整備や運営のあり方を考えるべきという気運がますます高まっています。

このような公共建築の果たす役割を一般の方々に広く知っていただくため、平成15年から、11月11日を「公共建築の日」、11月を「公共建築月間」として、関係団体、地方公共団体、関係省庁等が協力して、シンポジウムの開催や施設見学会など様々な行事を実施することになりました。11月11日を公共建築の日としたのは、建築の基本的な構造を象徴する4本の柱や国会議事堂が昭和11年11月に完成したことなどに由来しています。

「公共建築の日」や「公共建築月間」を通じて、国民の公共建築に対する意識が高まり、真に優れた公共建築の整備・運営に結びつくことを期待しています。

＜広報用ポスター＞



＜小学生から見たさいたま新都心の作品展2003＞



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15年度においては、約80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15年度においては、40箇所で実施している。

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。(平成15年度廃止)

2)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15年8月現在、全国743箇所が登録されている。

＜道の駅「みま」(愛媛県)＞



3)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-9-2-3　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15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15年4月現在、295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15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　新町川(徳島県)＞



＜桜づつみモデル事業　紀の川(和歌山県)＞



4)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。

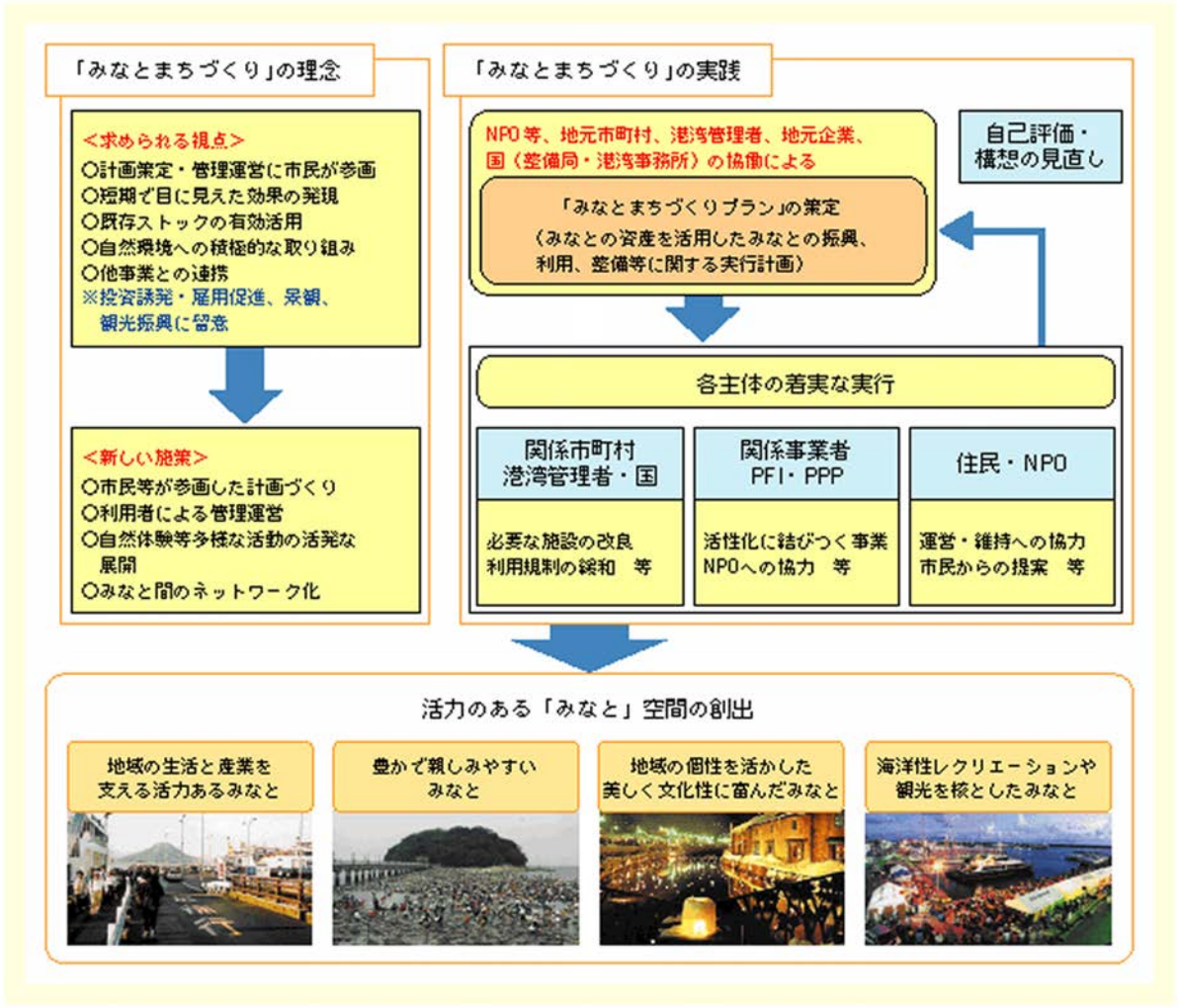
また、河川の清掃、草刈等を行うボランティア団体、地域住民に対して、河川敷を植樹や花壇などとしての利用に開放し、地域に根ざした親しみある水辺空間の形成を図るラブリバー制度を推進している。

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アドプト・プログラムを実施している。

5)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や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」空間を形成する「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-9-2-4　住民等が参画・連携する「みなとまちづくり」の推進


「みなとまちづくり」の理念
<求められる視点>
○計画策定・管理運営に市民が参画
○短期で目に見えた効果の発現
○既存ストックの有効活用
○自然環境への積極的な取り組み
○他事業との連携
※投資誘発・雇用促進、景観、観光振興に留意
<新しい施策>
○市民等が参画した計画づくり
○利用者による管理運営
○自然体験等多様な活動の活発な展開
○みなと間のネットワーク化
「みなとまちづくり」の実践
NPO等、地元市町村、港湾管理者、地元企業、国（整備局・港湾事務所）の協働による
「みなとまちづくりプラン」の策定
（みなとの資産を活用したみなとの振興、利用、整備等に関する実行計画）
自己評価・構想の見直し
各主体の着実な実行
関係市町村 港湾管理者・国
必要な施設の改良 利用規制の緩和 等
関係事業者 PFI・PPP
活性化に結びつく事業 NPOへの協力 等
住民・NPO
運営・維持への協力 市民からの提案 等
活力のある「みなと」空間の創出
地域の生活と産業を支える活力あるみなと
豊かで親しみやすいみなと
地域の個性を活かした美しく文化性に富んだみなと
海洋性レクリエーションや観光を核としたみなと

(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15年度までに5公園が開園している。

2)古都における歴史的風土の保存

京都市、奈良市、鎌倉市等の古都においては、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15年10月に新たに大津市を追加し、現在、10市町村が古都として定められている。

3)歴史的な公共建造物等の保存・活用

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。

また、文化財に相応しい適切な維持管理、周辺の一体的整備等により、豊かな自然環境と地域を守り続けてきた歴史的価値を有する砂防設備を核とした地域活性化を推進している。

＜大津市の風景(三井寺)＞



＜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

石積みの防波堤、護岸等の今なお残る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、周辺地域の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としての創出を図っている。

(イ)港湾景観形成モデル事業

港の特色を活かした良好な景観形成を図るため、モデル的な港湾において、景観形成のための計画を策定し、これに基づき港湾景観の積極的な向上を図っている。

(ウ)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瀬戸内海地域の一体化を図ることにより、地域振興を推進している。

4. 市町村合併の推進

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。

国土交通省としても、市町村合併がさらに促進されるよう、「市町村合併支援プラン」に基づき、合併関係市町村間の連携・交流を促進するための基盤整備や、市町村合併をスムーズに進めることができるような制度上の特例など各種の支援策を講じてきているところである。また、これらの施策を進めるにあたって、本省、地方整備局、北海道開発局及び地方運輸局に、市町村合併支援窓口を設置して、地域との連携を深め、関係地方公共団体等からの相談に応じて、必要なアドバイスを行うなど、積極的に市町村合併の支援を行っている。

5. 地方定住の促進

(1)UJIターンの促進

全国13市町村に地域づくりインターン(体験調査員)として派遣された三大都市圏の学生等が、地域づくりへの参加や農業・産業体験を通じた地域住民との相互交流を行う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)等を活用することで、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、地方公共団体による住宅マスタープラン(基本計画)の策定や、これに基づく住宅・宅地の供給等を推進している。

特に、地方都市中心部においては、居住人口の減少や空洞化が進行しているため、中心市街地における市街地再開発事業の立ち上げ支援の充実や公共賃貸住宅の整備により「街なか居住」を推進している。

(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15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

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、近年の車社会化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、自動列車停止装置(ATS)の緊急整備等の事業費の一部を補助するなど、各種の支援措置を講じるとともに、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、車社会化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13年4月に創設した地方バス補助制度は、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必要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15年2月から、これまでの機体購入費及び運航費に対する補助、着陸料の軽減、並びに航空機燃料税及び固定資産税についての軽減措置に加え、機体購入費補助制度により購入した補助機材の有効利用を図るため、一定の範囲内で目的外使用が認められている。なお、離島路線の数は、13年度、14年度とも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く離島航路の維持に対する補助のほか、離島航路に就航する船舶について、近代化に係る費用の一部の補助や新造船舶に係る固定資産税の軽減措置を実施している。なお、離島航路数は、平成14年度334航路(うち国庫補助航路128航路)、15年度335航路(同126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及び利雪に関する技術の普及促進を図るとともに、雪国の特性を活かした「個性と活力に満ちた雪国創造事業」や「特別豪雪地帯産官学連携プロジェクト推進事業」等の各種豪雪地帯対策を実施している。

2. 離島対策

平成15年4月に施行された改正離島振興法のもとで、都道府県が策定した離島振興計画に基づく離島振興事業を積極的に支援するため、公共事業予算の一括計上に加え、離島地域への製造業、旅館業等の立地促進のための税制上の措置等を実施している。さらに、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に「離島体験滞在交流促進事業」を創設するとともに、税制面でも新たに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、離島地域における創意工夫を生かした自立的発展の促進に向けての取組みに対する支援を拡充した。なお、離島振興対策実施地域は、15年4月現在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生かし、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を図るため、「奄美群島振興開発事業」及び「小笠原諸島振興開発事業」を実施している。なお、地域の主体的な振興開発を促進するとともに、その特性(魅力)を生かしつつ、ソフト・ハードの諸施策を総合的・戦略的に実施することにより、地域の自立的発展を図るため、両特別措置法を改正・延長する法律案を第159回国会に提出したところである。

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。平成15年4月現在、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15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、平成15年度は、能登地域(七尾市及び輪島市)及び紀伊地域(田辺市)において、それぞれ開催した。

第5節　北海道総合開発の推進

北海道の持つ豊富な資源や広大な国土を活かし、我が国全体の安定と発展に寄与するため、北海道開発法に基づき策定された北海道総合開発計画の下、事業の総合的な推進を図ってきた。

現行の第6期北海道総合開発計画(計画期間：平成10年度～おおむね19年度)における重点課題としては、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が挙げられる。これらの重要課題に積極的に取り組むとともに、長期的視点に立ち、人口減少が予想される中での地域の活力維持、及び厳しさを加える財政事情の下での公共事業の効率的・効果的推進を念頭に置きつつ、総合的な施策の検討・展開を図ることとし、その際、先駆的、実験的な取組みの積極的な展開に努めることとしている。

また、上記施策に合わせて、アイヌ文化振興法に基づくアイヌ文化振興関連施策、北方領土問題等解決の促進のための特別措置法により北海道知事が平成15年に作成した第5期北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する計画に基づく支援などを総合的に実施している。

1．北海道の貴重な自然・資源を活かした地域づくり

北海道の豊かな自然環境との共生を図るため、湿地の保全・再生、蛇行河川の復元などの自然再生事業に積極的に取り組んでいる。

また、新エネルギー関連技術の先導的導入により、家畜ふん尿から発生するメタンガス等から分離した水素を燃料電池のエネルギーとして活用する実証実験や農産品の貯蔵、施設冷房等に雪氷冷熱エネルギーを利用するプロジェクトなどを推進することにより、北海道に豊富に存在するクリーンなエネルギーを活用した地域づくりを進めている。

＜アイヌ古式舞踊の披露＞



2. 北海道の成長を支える産業の振興

北海道は我が国の農地面積の24%を有し、国内食料生産の2割(カロリーベース)を供給している。安全な食料の安定的供給は我が国の重要な課題であり、引き続き北海道が我が国の食料基地としての役割を担うため、生産性の高い土地利用型農業の展開を支える生産基盤の整備を進めている。

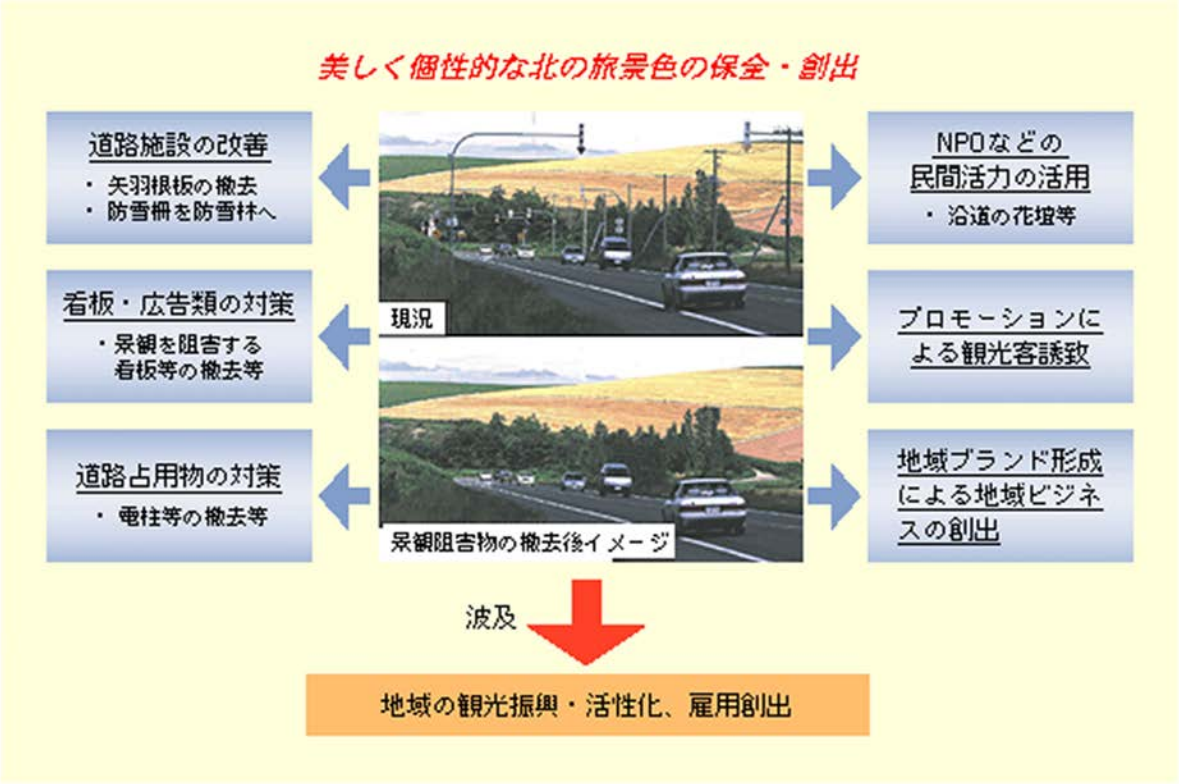
また、全国と比して製造業の比率が低い北海道の産業構造の転換に向けて、豊富な生物資源を活用した機能性食品、医薬品、新素材等の製品開発等につながる支援を通じて、バイオ産業等の成長期待産業の育成を進めている。

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、国民のみならず台湾、韓国などの東アジアの人々が訪問を希望する観光地としての人気も非常に高いなど、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促進に向けて、オートキャンプ場のネットワーク化やスカイスポーツ、サイクルスポーツ、ホーストレッキング(乗馬)の振興などの様々な取組みを展開している。また、平成12年に噴火した有珠山周辺の復興に向け、火山災害遺構保存とともに自然、防災を学ぶ「自然博物館」として活用するエコミュージアム構想を支援しているほか、美しく個性的な景観を活かした観光ドライブルートの魅力増進を図るための施策(シーニックバイウェイ北海道)を、地域住民、NPO、地方自治体と連携して先駆的に推進している。

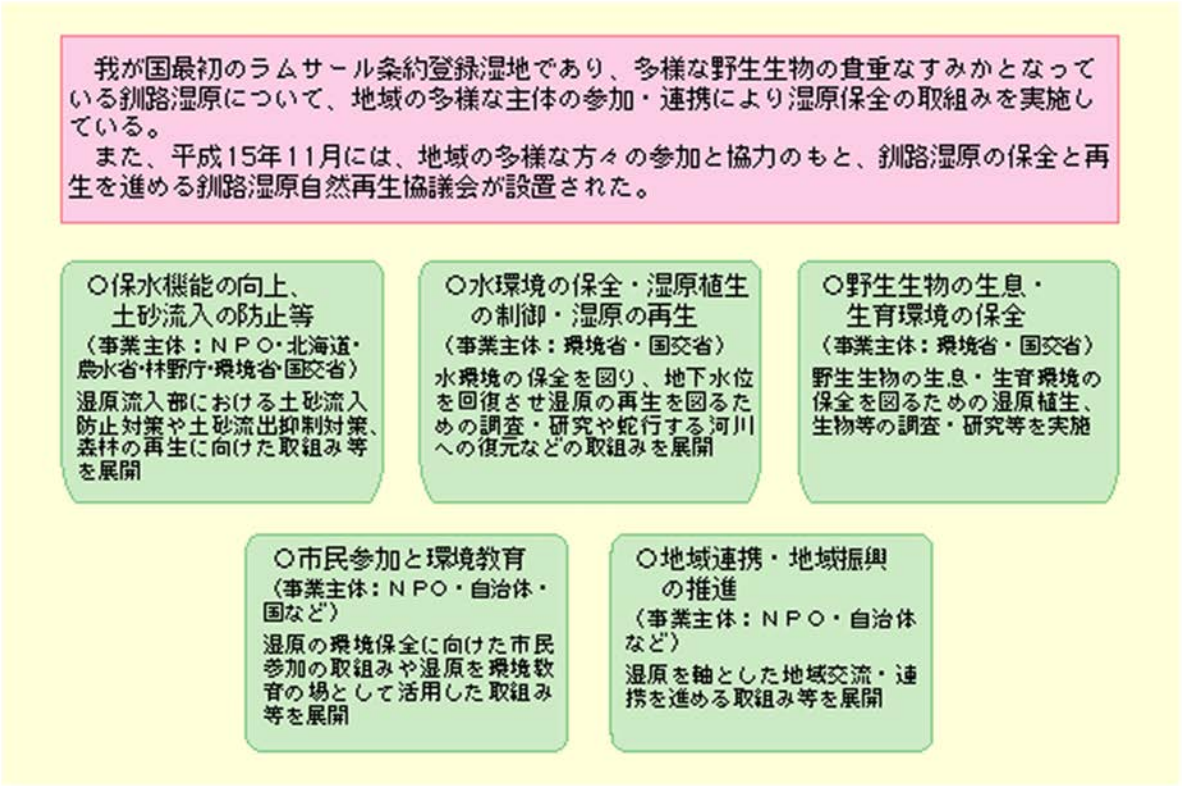
図表II-9-5-1　「シーニックバイウェイ北海道」(美しい沿道景観づくり)による特色ある地域づくり



4. 北海道の自立的な発展を支える社会資本基盤の整備

北海道は、積雪寒冷な気候、広大な地域に人口や機能が分散している広域分散型社会、水害、火山災害、地震災害等の自然災害等の多発といった特性を有している。このため、雪に強い快適な冬の生活環境づくりに向けた事業横断的な取組み、高速交通ネットワークの整備、安全な暮らしを守る国土保全施設の整備などを地域の個性を活かしつつ推進している。また、これら施策の推進に当たっては北海道開発局が有する事業の総合性を活かし社会資本の整合的な整備を行うとともに、多様な主体によるハード事業とソフト事業間の連携を積極的に進めることにより施策の総合的、効率的な展開に努めている。

図表II-9-5-2　優れた自然環境を活かした連携施策(釧路湿原)



第10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

我が国を取りまく経済社会の地球規模化が進展する中、世界各国において、地域的な連携や国際協力が活発に行われている。また、産業や市場の国際化により、国際基準の必要性が増している。このような状況の下、国土交通分野において、以下のような取組みを行っている。

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

我が国では政府全体として東アジア地域との連携強化に取り組んでいる。ここ最近の取組みとしては、2003年(平成15年)10月の日・ASEAN(東南アジア諸国連合)首脳会議において、2012年(平成24年)までのできるだけ早い時期に小泉内閣総理大臣が提唱した日・ASEAN包括的経済連携を実現することを内容とする、日・ASEAN経済連携の「枠組み」が決定された。さらに2003年(平成15年)12月の日・ASEAN特別首脳会議においては、将来の日・ASEAN関係の指針となる、「東京宣言」と、具体的な施策を盛り込んだ「行動計画」が取りまとめられた。また二国間の取組みについては、韓国、タイ、フィリピン、マレーシアとの経済連携協定締結に向け政府間交渉を開始した。

交通分野において、交通は経済活動に必要不可欠な要素であるとの観点からASEANとの連携の強化に取り組んでおり、2003年(平成15年)10月にミャンマーにおいて「第1回日・ASEAN交通大臣会合」を開催した。この会合では、日本とASEANの交通連携における基本的な枠組みについて合意するとともに、国際物流の円滑化、海上安全対策の強化、最新技術の応用による環境及び安全確保等の具体的な協力プロジェクトを採択した。今後はASEAN諸国と共同でこれらの協力プロジェクトを推進していく。

建設分野については、現在行われているタイ、フィリピン等との自由貿易協定(FTA)／経済連携協定(EPA)交渉においても、政府調達や建設業への規制について議論がなされているほか、タイなどが高い関心を示す「電子入札コアシステム」の導入への協力の可能性を検討している。

また、2002年(平成14年)4月に開催された第1回運輸政策推進会議(POINT：Policy Initiative in Transport)において、日本、インドネシア、タイ、フィリピンで取りまとめた「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」に基づき、CDM(京都議定書に基づくクリーン開発メカニズム)推進支援事業を通じた温室効果ガスの現況把握、自動車検査等に係る研修の拡充、各国の都市鉄道整備を推進するための共同調査等を実施しており、今後とも着実に各国が協調して取組みを進めていくこととしている。

2003年(平成15年)12月には、マレーシア国プトラジャヤにおいて、我が国を含む東アジア12ヶ国の参加を得て、PEMSEA(Partnerships in Environmental Management for the Sea of East Asia：東アジア環境海域管理パートナーシップ)閣僚級会合が開催され、「東アジア海域の持続可能な開発戦略(SDS-SEA)」及び「東アジア海域の持続可能な開発の地域協力に係るプトラジャヤ宣言」が採択された。

(2)主要国国土交通大臣会合の政策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、2002年(平成14年)1月、我が国は、「環境にやさしい交通の実現」を議題とする世界初の交通大臣会合を主催した。同会合における議論・成果を踏まえ、2003年(平成15年)1月に「EFV国際会議」(Environmentally Friendly Vehicles(環境にやさしい自動車)に関する国際会議)を主催して議長声明を取りまとめたほか、国際連携・協調の下でIMO(国際海事機関)を中心とした海洋汚染防止に関する取組強化等を推進している。我が国の主導によるこれらの流れは、2003年(平成15年)6月のG8エビアンサミットや7月の日英首脳会談においても反映されている。今後も既存の国際フォーラムとの関係を整理しつつ、総合的な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。

(3)自由で公正な海外建設市場の形成に向けた取組み

近年の海外建設市場は、1997年(平成9年)のアジア経済危機以降厳しい状況が続いており、2002年度(平成14年度)における我が国建設業の海外受注額は7,584億円と最盛期(1996年度(平成8年度))の47.6%にとどまっている。しかし、中国やASEAN地域などは潜在的な成長力が高く、今後も我が国建設業にとって有望な市場である。WTO(世界貿易機関)における地球規模の貿易の自由化、メキシコ、韓国やASEAN諸国とのFTAやEPAなど二国間の経済連携への取組みがそれぞれ活発化していく中で、対外経済交渉を通じて我が国建設業が持つ優れた技術力、管理能力が海外で一層発揮できる市場環境の形成を図っていく。

(4)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(社会基盤)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。

2003年(平成15年)10月にインドネシアで第4回大臣会合を開催し、「経済発展のためのインフラ整備に関する財源確保方法」のテーマで議論を行い、バリ・大臣共同声明を取りまとめた。また第5回大臣会合を2005年(平成17年)にマレーシアで開催することを決定した。

(5)水問題の解決等に向けた国際間における取組み

世界各地で深刻化している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つであり、国連は、2005年から2015年を「水に関する行動の10年」と定め、2004年(平成16年)4月の国連持続可能な開発委員会第12会期(CSD12)においても水問題が議論される。世界の水問題は、我が国の経済・社会に大きな影響を及ぼすものであり、国際貢献の観点からも我が国が積極的に問題解決に取り組むことが求められている。

2003年(平成15年)3月には、日本で「第3回世界水フォーラム」に併せて「閣僚級国際会議」が開催され、水問題の解決に向けた具体的な行動と決意を表明する「閣僚宣言」を採択したほか、水分野の各国等の自発的な貢献策を取りまとめた「水行動集」を発表した。

我が国は、開催国として関係国・国際機関と協力しながら「水行動集」の活動を推進するためのウェブサイトネットワークを設立・運営するとともに、「国際洪水ネットワーク」、「国際砂防ネットワーク」、「内陸水運ネットワーク」、「アジア河川流域機関ネットワーク」等、水問題に関する様々な国際的なネットワークの構築等を展開している。

このほか、水に関する多国間の取組みとして、ESCAP(国連アジア太平洋経済社会委員会)とWMO(世界気象機関)が設立している台風委員会において、洪水ハザードマップの作成や土砂災害予警報システムの整備について技術的な支援を実施している。

第2節　国際基準への取組み

(1)自動車基準・認証制度の国際化

自動車産業の地球規模化に伴い自動車基準の国際的な調和や認証の相互承認の拡大が強く求められている状況から、我が国は、国連の「車両等の型式認定相互承認協定」(注1)に基づく規則(自動車の装置ごとの基準)を段階的に採択しており、現在、24規則を採択している。

また、国連の「車両等の世界的技術規則協定」(注2)の執行委員会の副議長や、世界統一基準を策定するための3つの専門家会合の議長を務める等、世界統一基準の早期創設のため積極的に貢献している。

(注)1　正式名称は、「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統一的な技術上の要件の採択並びにこれらの要件に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定」。本協定は自動車基準の調和及び相互承認の実施を目的としている。

2　正式名称は、「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」。本協定は、自動車の世界統一基準の策定を目的としている。

(2)鉄道規格の国際標準化

近年、IEC(国際電気標準会議)等において制定される鉄道に関する国際規格については、製品の試験方法に関する規格から鉄道システム総体の規格に移行しており、我が国鉄道業界への影響が懸念される。このため、国土交通省としても、こうした活動強化を図るため、鉄道事業者や関係事業者、関係研究機関からなる「国際規格調査検討委員会」を発足させるなど、国際規格に対する取組みを積極的に推進している。

(3)船舶や船員に関する国際基準への取組み

国際的な海上運送事業は、海運自由の原則のもと、様々な国籍の船舶・船員で営まれていることから、安全や環境保護に関する国際的に統一されたルールに従い、適性かつ公平な競争条件のもとで、その事業が営まれる必要がある。このため、我が国は海上人命条約(SOLAS条約)、海洋汚染防止条約(MARPOL条約)、STCW条約(注)等の船舶や船員に関する条約等による国際基準の策定を推進している。

(注)1978年の船員の訓練、資格証明及び当直維持の基準に関する国際条約

(4)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・住宅分野においては、外国建材の性能認定や評価機関の承認等の制度の運用、JICA(国際協力機構)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、「土木・建築における国際標準対応省内委員会」において、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・改定等について検討を進めている。

(5)ITSの国際標準化

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－2003等も踏まえ、ISO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。

(6)地理情報の国際標準化

国土地理院は、ISOの地理情報に関する専門委員会(ISO／TC211)に参画し、地理情報の国際標準化を推進するとともに、国際標準に準拠した国内標準の整備を行っている。また、国内標準の普及に向けた民間企業との共同研究を行った。

(7)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では、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流動化を促進するために、我が国も参加してAPECアーキテクトプロジェクト(建築家登録制度)の検討が開始されているところである。

(8)日本海呼称問題への対応

「日本海(Japan Sea)」の名称は、海上保安庁が刊行する海図や国土地理院が刊行する地図はもとより、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IHO(国際水路機関)が刊行する「大洋と海の境界」にも掲載され、国際的に確立された唯一の名称として認知されている。

しかし、1992年(平成4年)に開催された第6回国連地名標準化会議以降、韓国は、「日本海」という名称は我が国が行った植民地政策に基づくものであり「日本海」を「東海(East Sea)」に改称すべき、あるいは「日本海」と「東海」と併記すべきとの誤った主張を様々な国際会議等の場で繰り返すようになり、2002年(平成14年)8月には「大洋と海の境界」の改訂作業において、その後撤回されたものの日本海部分が一時白紙となった経緯があった。我が国としては、今後も海域の名称の統一による航行安全の確保や経済社会活動の意思疎通の混乱の回避等の観点からも、「日本海」の単一名称が国際的に確立した唯一の名称たることを引き続き確保すべく万全の対応をとることとしている。

第3節　我が国の経験・技術・ノウハウを活かした国際協力

(1)国際協力の展開

2003年(平成15年)8月、ODA(政府開発援助)の戦略性、機動性、透明性、効率性を高めるとともに幅広い国民参加を促進し、我が国のODAに対する内外の理解を深めるため、「政府開発援助大綱(ODA大綱)」が平成4年以来11年ぶりに改定され、閣議決定された。新大綱では、貧困削減、持続的成長、地球規模の問題に加え、「平和の構築」といった新たな課題が重点課題に位置付けられるとともに、関係府省や関係機関の連携・調整、NGO(非政府組織)・民間を含めた我が国の経験・技術・ノウハウの活用が求められている。

新ODA大綱にも示されているように、開発途上国の発展には、経済開発の基礎となる経済社会基盤の整備をはじめ、計画・政策策定や管理・運営を担う人材の育成が不可欠である。また、水問題、人の交流の活性化、地球環境問題、海賊・テロ対策等の取組みも重要であり、国土交通分野に関する国際協力のニーズは高い。

このため、主に以下のような施策を推進している。

・政策対話を通じた国際交流の実施やNGO等民間団体による国際協力の支援と研修生受入れ等を通じた人材育成の推進

・相手国の実情に応じた効果的な協力を行うための援助方針の策定、プロジェクト形成及び国際協力評価事業の推進

・地球環境問題への対応や安全性向上のための技術開発等の実施

・専門家等の派遣、要人招へい等による日本の技術・基準の移転

・JICA等関係機関を通じた技術・ノウハウの移転や国際機関と連携した国際協力の推進

＜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」＞



＜アルジェリア地震災に対する国際緊急援助隊専門家チーム＞



(2)広域的な経済社会基盤の整備等への協力

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的な経済社会基盤の整備の支援を実施している。

アジアハイウェイについては、2003年(平成15年)11月にバンコクで開催された政府間会合において、アジアハイウェイ政府間協定(仮称)が採択され、「東京－福岡」が路線「AH1」として協定中に掲げられたところであり、この協定の締結のために必要な手続を進めている。メコン地域開発については、2003年(平成15年)12月に行われた日・ASEAN特別首脳会議において、我が国の基本的な考え方を提示しており、国土交通省は、メコン地域の地理的、社会的特性に応じた広域的な経済社会基盤整備のあり方について検討を進めている。

また、我が国の優れた高速鉄道技術を海外に普及させる観点から、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。

(3)環境・安全面での協力

環境面での協力としては、CDM(京都議定書に基づくクリーン開発メカニズム)の活用を促進するため、2003年(平成15年)からCDMを交通分野に適用するための温室効果ガスの排出削減量推計手法の開発等についての調査、CDMを経済社会基盤整備プロジェクトに適用するための計画論や技術項目についての調査を開始した。また、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。開発途上国においては、空港施設の不備及び事故調査体制の未整備等に起因した航空事故が頻発しており、安全面での協力として、空港施設の整備及び人材育成等を支援している。

災害対策等への協力としては、2003年(平成15年)5月アルジェリアでの震災に伴い、国際緊急救助隊として派遣される救助チーム及び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・海洋汚染・気象等の各分野においても各国で技術協力、個別専門家派遣及び研修を実施している。

特に、老朽建築物が残るルーマニアでは、耐震補強等の実施のため、プロジェクト方式の技術協力が行われており、2003年(平成15年)から耐震基準の策定等に向けた本格的な協力を実施している。

コラム・事例　アルジェリア地震への国際緊急援助チームの派遣

平成15年5月22日未明(日本時間)アルジェリア国首都アルジェから東に60km地点において、マグニチュード6.7の地震が発生し、多数の住民が死傷しました。同日、同国政府より我が国に対して救助要請がなされ、国際緊急援助隊救助チームを派遣することが決定されました。同救助チームは約30時間かけて被災現場に到着し、6人が生き埋めとなっているとの情報がある6階建てホテルの崩壊現場で捜索救助活動に当たりました。救助チームの隊員(海上保安庁)が「瓦礫の中からこもった声が聞こえる」と生存者を発見。トルコ救助チームと合同で救助活動を実施し、発見から2時間30分後(地震発生から52時間後)、21歳の男性を救出しました。その後も救助活動を継続し、気温30度を超える環境の中、26日に全ての捜索救助作業を完了するまでの間、生存者1名を救出したほか、遺体5体を収容し、29日全隊員が無事帰国しました。

＜生存者の救出作業＞

掲載不可図表
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h15/hakusho/h16/image/F2103c11.gif

(写真提供：JICA)

＜病室での面会＞

掲載不可図表
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h15/hakusho/h16/image/F2103c12.gif

(4)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。

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。2001(平成13)年11月の第4回閣僚会議(カタール、ドーハ)で交渉期限を約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の開始が合意され、これ以前より交渉を開始していたサービス分野についても新ラウンドの一部として位置付けられた。2003年(平成15年)9月の第5回閣僚会議(メキシコ、カンクン)では、閣僚会議文書案に合意が得られなかったが、今後も多角的貿易体制の維持・発展のため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。その他、観光サービス分野等においても交渉を通じたサービス貿易自由化の拡大に向けて努力しているところである。

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、新ラウンド交渉においては、各加盟国の建設市場の自由化の促進等を目的に交渉を展開している。また、公共事業を含む政府調達について手続の透明性の確保と市場参入の拡大を図ることを目的とした政府調達協定(GPA)について現在、協定見直しに向けた交渉を行っている。

(2)APEC(アジア太平洋経済協力)への対応

全世界の貿易量の約7割、我が国の直接投資の約4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)に発足して以来「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。

国土交通省では運輸及び観光WG(作業部会)を中心に積極的に取り組んでおり、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主導して相互理解、WTO交渉の促進等に努めており、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。

2003年(平成15年)10月に採択されたAPEC首脳宣言では、「人間の安全保障の強化」が盛り込まれ途上国のテロ対策を支援する能力開発活動等を通じたテロ対策活動の拡充・強化が求められるなど、APEC域内の安全の確保に向けた活動も活発になっている。

(3)OECD(経済協力開発機構)への対応

OECD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、公正な競争環境の整備、中国等の新興造船国との対話の強化等の取組みが行われている。2002年(平成14年)12月からは、市場規律の確立のための新造船協定交渉を実施しており、現在、政府助成規律に関する条文案の検討等が行われている。また、海運委員会においては、自由かつ公正な海運市場の形成に向けて、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及び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、道路交通問題に関する各種調査研究活動などに積極的に参画している。

(4)WSSD(持続可能な開発に関する世界首脳会議)への対応

国土交通省は、2002年(平成14年)に開催されたWSSD(ヨハネスブルグ・サミット)の成果を踏まえ、持続可能な開発のための具体的プロジェクトとして登録された地球地図、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の実施を中心となって進めている。

(5)IMO(国際海事機関)、ILO(国際労働機関)への対応

IMOは、海上の安全、航行の能率及び海洋汚染の防止に関する政府間の協力や条約の作成等を行うことを目的とした機関である。IMOにおいて、我が国は世界有数の海運・造船国としてその設立以来連続して理事国の地位を占めており、最近では、IMO締約国監査制度、バルクキャリアの安全性やバラスト水の取扱いなど、同機関での議論に積極的に参加しイニシアティブを発揮している。

また、ILOにおいては、船員関係諸条約等をIMO関係の諸条約と並んで広く国際的に受け入れられるものとするため、2005年(平成17年)9月の海事総会での採択に向けた条約策定作業が行われている。我が国は、アジア太平洋地域の主要国がそろって条約を批准することができるよう、「ハイレベルワーキンググループ」の副議長国として条約策定作業に積極的に貢献していくこととしている。

(6)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)に設置されている技術委員会に委員を派遣し、積極的に活動している。また、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)港湾分野での取組み

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、2003年(平成15年)10月には日本において、「北東アジア地域の経済関係の深化と港湾の役割」をテーマに、活発な議論が行われた。本会議にはロシア中央政府の指示を受けて、ロシア沿海州地方の港湾管理局が政府代表として、ゲスト参加した。2004年(平成16年)以降はロシアを正式メンバーとするため、ロシア政府に招へい状を出すことが決定され、ロシアの参加に伴う開催ガイドラインの改定等準備作業が進められている。

3)海事分野での取組み

船舶のリサイクル(解撤)に関しては、リサイクルヤードにおける環境汚染や労働環境問題等だけでなく船主、旗国、リサイクル国など船の一生を通じての役割等について、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、シップリサイクル検討委員会において、対応等について検討を進めている。

4)海上保安の分野での取組み

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・強力を推進し、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。

5)地図分野の取組み

2003年(平成15年)7月に、「第16回国連アジア太平洋地域地図会議」が沖縄で開催され、測地観測やGIS基盤データの整備の推進等が決議された。日本は、この国連地図会議の推進母体である「アジア太平洋GIS基盤常置委員会」の事務局を務めている。さらに、統一形式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」の国際運営委員会事務局を担当し、データ整備、普及活動を進めている。

2. 二国間交渉を通じた主な取組み

(1)二国間経済連携協定等の締結への対応

世界における自由貿易等の推進の枠組みとして、多国間だけなく二国間の協定も数多く締結されている状況の下、日本・シンガポール新時代経済連携協定締結以降、我が国は、メキシコ、韓国、フィリピン、タイ、マレーシアとの間で経済連携協定の交渉を行っている。サービス貿易の自由化実現による我が国運輸・建設・観光産業の海外進出及び相手国の政府調達への参加機会の拡大のために、国土交通省としても積極的に対応している。

(2)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を受けて、日米間の対話を通じて持続可能な成長の促進を目的とした「成長のための日米経済パートナーシップ」が設置され、規制改革・競争政策、投資、貿易等の問題が議論されている。国土交通省では次官級経済対話、官民会議等において、物流分野における情報化を進め、テロの脅威等に対抗して安全性の向上を図るとともに物流効率化によって円滑な貿易を確保するため、貨物情報の電子化・共有化・世界標準化について日米で協力して推進することを提案している。

(3)各分野における二国間の取組み

(1)、(2)のほか、国土交通の各分野において、主要国との間で定期的に協議を行い、政策に関する意見交換、技術協力等を進めている。

特に、こうした定期的な協議の開催について大臣間で意見が一致したものとして、日米間では交通技術協力会議におけるバリアフリー対策、鉄道技術等、日仏間ではITS、都市交通、海洋汚染、航空機事故調査、日英間では鉄道運営・技術等の各分野がある。河川・砂防分野では、韓国、中国、フランス、イタリアとの間で二国間会合を実施している。海上保安分野では、ロシア、中国、韓国等の周辺国との間で二国間会合を実施している。

第11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・新サービスの創出、国際競争力の強化など経済活性化に資するために、産学官・関係省庁等との連携を進め、技術開発を積極的に推進している。

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。

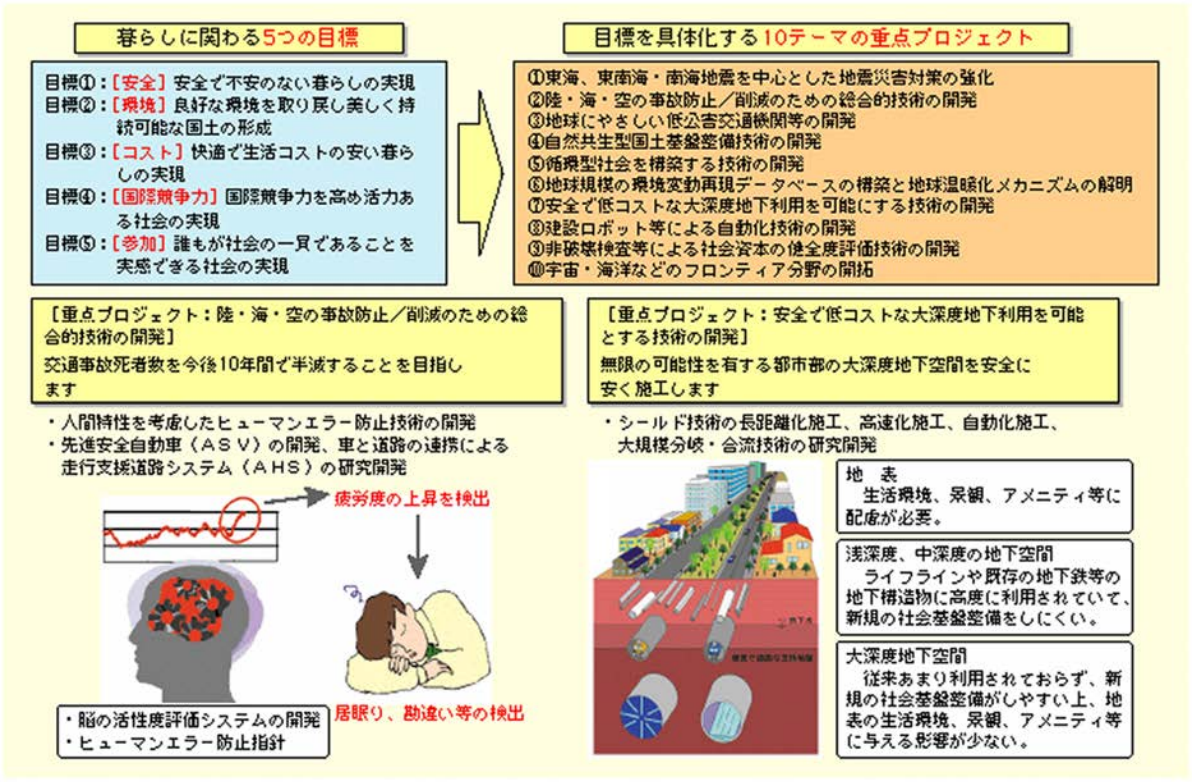
(1)国土交通省技術基本計画の策定

今後の国土交通省全体の技術研究開発の方向性を明らかにするため、科学技術基本計画を踏まえ、社会資本整備重点計画とも整合をとりつつ、平成15年度から19年度までの5年間を計画期間とする国土交通省技術基本計画を、15年11月に策定した。

本計画では、つくり手(供給者)の視点から、国民(利用者)の視点への転換を図り、国民の暮らしに関わる5つの目標と、これらの目標を具体化するための10テーマの重点プロジェクトを設けた。また、成果目標として、技術基本計画に掲げた技術研究開発が進められていくことにより達成される将来の暮らしの姿を示した。

また、災害予測や交通事故の防止に関する技術等の研究開発にあたって、関連部局等が一体となりソフト・ハードを含めた総合的な研究開発を推進するなど、各分野毎の研究開発から総合的な研究開発へ重点化することにより、効率的に目標達成を図ることとした。

図表II-11-1-1　国土交通省技術基本計画の概要及びその例



(2)研究開発機関等・独立行政法人における取組み

研究開発機関や国土交通省所管の研究を主たる業務とする独立行政法人における取組みは以下のとおりである。独立行政法人においては、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、その任務を遂行している。

図表II-11-1-2　研究開発機関等における平成15年度の主な取組み

研究開発機関等	内　　容
国土技術政策総合研究所	住宅・社会資本に関する国の研究機関として、国土交通省の政策の企画立案に関する研究開発、法令に基づく技術基準の策定に関する研究開発、国土交通省所管事業の執行管理に必要な研究開発等を実施
国土地理院	「東海地方の地殻変動の把握手法の高度化に関する研究」「干渉合成開口レーダーの解析技術に関する研究」「ALOS PRISM（次期地球観測衛星による高解像度立体視観測）データの解析に関する研究」等を実施
気象庁気象研究所	「地震発生過程の詳細なモデリングによる東海地震発生の推定精度向上に関する研究」、「地球温暖化によるわが国の気候変化予測に関する研究」等、気象・地象・水象に関する現象の解明と予測の研究等を実施
海上保安庁	「沿岸域流況予測手法の開発研究」、「人工衛星による海面変動・重力場の解析手法に関する研究」等、測量・観測技術の研究開発、地震予知等の調査研究及び海上保安業務に使用する機器・資材・薬剤の試験研究等を実施
国土交通政策研究所	「次世代マルチモーダル交通情報基盤の研究開発」、「ICカード等を活用した都市複合型プログラムの開発」等、国土交通分野における政策形成に寄与する新しい行政手法の調査研究等を実施

Excel形式のファイルはこちら

図表II-11-1-3　研究を主たる業務内容とする国土交通省所管の独立行政法人における平成15年度の主な研究内容

独立行政法人	研 究 内 容
土木研究所	「水環境における水質リスク評価に関する研究（都市排水由来の化学物質の水環境での挙動に関する研究）」等、土木技術・安全の確保、良好な環境の保全・復元、社会資本整備の効率化に関する研究開発等を実施
建築研究所	「既存建物の有効活用に関する研究開発（利用者の要望及び社会ニーズに対応した目的別改善回収技術の開発）」等、建築技術・都市計画技術及び建築資材に関する調査・試験研究開発や、地震工学に関する国際的な研修等を実施
交通安全環境研究所	「次世代低公害車開発促進事業」、「燃料電池自動車実用化促進プロジェクト」等、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を実施
海上技術安全研究所	「SBD（注1）の概念による実海域性能を考慮した高速船の船型設計法の研究」、「大水深ライザーシステム（注2）の安全性に関する研究」等、海上輸送の安全・高度化、海洋の開発、海洋環境の保全等に関する研究を実施
港湾空港技術研究所	台風・地震防災、有害化学物質・長周期波浪対策、リサイクル・LCM（注3）、ロボット化に関する研究等、港湾、海岸、空港の整備等に係る基礎的調査、事業の実施に係る研究、技術の開発等を実施
電子航法研究所	「ヘリコプタの障害物探知・衝突警報システムに関する研究」、「静止衛星型衛星航法補強システムの性能向上に関する研究」等、新しい通信・航法・監視システム及び航空交通管理に関する研究開発を実施
北海道開発土木研究所	台風10号・十勝沖地震による被害の復旧に際しての指導を行うとともに、バイオマス・ニッポン総合戦略やコスト構造改革を推進する研究等、家畜ふん尿処理や積雪寒冷な気象等の北海道特有の課題解決に資する研究を実施

（注）1　Simulation Based Designの略。シミュレーションによって得た数値解析結果を用いながら検討する設計手法。高性能で効率的な船舶の設計及び開発を促進するために用いる。
2　洋上の浮体から海中・海底に垂れ下げた管状の構造物を用いて海水や深海に眠る資源などを洋上まで運ぶシステム
3　Life Cycle Managementの略。当初設計から供用中の維持管理における構造物の性能を統一的に取り扱う手法

Excel形式のファイルは[こちら]

(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、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管内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)事務所と連携をとりながら実施している。

(4)総合的な技術開発の推進

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15年度は、「リアルタイム災害情報システムの開発」、「ロボット等によるIT施工システムの開発」、「準天頂衛星測位・通信システムの開発」の3課題について新規着手し、計7課題について研究開発に取り組んでいる。

また、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。平成15年度は、「ITを活用した次世代海上交通システムの技術開発」、「準天頂衛星による高精度測位補正に関する技術開発」、「災害時緊急輸送システムの開発」を実施している。

(5)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。

(6)公募型研究開発補助制度

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、平成13年度から「建設技術研究開発助成制度」において研究課題を公募し、研究開発費を補助しており、15年度は8課題を採択した。

また、運輸分野の基礎研究は、成果の見通しを当初から立てることが難しく、その成果が必ずしも実用化に結びつくものではない等の性質を有するため、鉄道建設・運輸施設整備支援機構(平成15年9月までは運輸施設整備事業団)を活用した「運輸分野における基礎的研究推進制度」を実施している。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、15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。

2. 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-11-1-4　公共工事における技術活用システム

システム名称	内　　容
技術指定システム	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ともに有識者等委員会（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有識者等委員会（地方整備局に設置）で行う。
テーマ設定技術募集システム	本省で設置する有識者等委員会において、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、施工後の評価を有識者等委員会で行い、新技術の活用促進を図る。

Excel形式のファイルはこちら

(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(管理)技術の向上

1. 公共工事における積算技術の充実

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、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(生涯費用)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・契約制度改革、WTOの政府調達協定の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の大きな変化の中、国際規格であるISO9000シリーズ(対象：品質マネジメントシステム)、ISO14001(対象：環境マネジメントシステム(EMS))等、マネジメント(管理)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

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、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さらなる検討を進めていくこととしている。

(2)ISO14001(JIS Q 14001)による環境マネジメント

環境マネジメントシステムの運用・改善により公共事業の実施に伴う環境負荷の低減を図る観点から、公共事業にISO14001を試行的に適用し、その効率的な適用手法等の検討を行っている。平成15年度においても、ISO14001導入の効果や課題を把握するため、試行に係る実態調査等を行っている。

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、機械施工の高度化に努め、環境に配慮し、利用者の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、平成15年度も建設施工全体の生産過程を合理化する情報化施工の推進や、維持管理、災害対策、除雪作業の効率化やIT化に資する建設機械及び施工技術に関する各種の技術開発及び機械の整備に取り組んでいる。また、道路等の維持管理車両において、CNG(圧縮天然ガス)車への転換(15年度は全国で新たに約40台、15年度末時点で合計約190台)や燃料電池自動車の試験的導入を行い、低公害車の率先的・計画的な導入に努めている。

(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(生涯費用)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15年度は、管理施設の維持管理費低減技術や排水機場の管理運転の高度化技術等の検討、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月から火山噴火活動が続き、有人での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、13年度から無人化施工(UCS：Unmanned Construction System)を本格的に導入し、復旧作業を実施している。また、地すべり活動が盛んな北陸地方白山の麓の甚之助谷においては、15年度から、日本初の大型クレーンによる無人化施工が導入されたところである。