平成16年度　国土交通白書

目次（サマリー）

・はじめに

・災害に強い国づくりをめざして

○災害に強い国づくりをめざして

○平成16年に発生した自然災害への対応
1.豪雨・台風災害への対応
(1)災害の概況
(2)災害復旧に向けた対応
(3)集中豪雨や台風の上陸が相次いだ原因
(4)集中豪雨と温暖化の関係
2.新潟県中越地震災害への対応
(1)災害の概況
(2)災害復旧に向けた対応
(3)被災地の復興に向けた対応
3.スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害への対応

○災害対策の総点検と新たな対策の推進
〔豪雨・台風対策〕
(1)豪雨災害対策緊急アクションプランの策定
(2)土砂災害対策
〔地震対策〕
(1)新幹線脱線対策
(2)住宅・建築物の耐震化の促進
(3)下水道地震対策
(4)道路、新幹線の橋梁の耐震補強の推進
〔津波対策〕
(1)津波対策ロードマップの策定
(2)大規模津波防災総合訓練

○コラム・事例
コラム・事例　都市水害への備えは地下にあり～水害に強い安全・安心なまちづくり～
コラム・事例　災害復旧活動を支える道路ネットワーク
コラム・事例　日本が島を守ってくれた～モルディブ共和国における高潮対策事業の津波防止効果～
コラム・事例　「稲むらの火」をご存知ですか？

・第I部　東アジアとの新たな関係と国土交通施策の展開

○序

○凡例：第I部における表記について

○第1章　成長する東アジア諸国・地域
■第1節　東アジア諸国・地域の成長
（東アジア諸国・地域の経済成長）
（第3の極となりつつある東アジア諸国・地域と日本）
■第2節　活発化する人や物の流れ
1.人流の動向
2.物流の動向
3.モータリゼーションの動向
■第3節　東アジア諸国・地域の成長と社会資本整備
1.東アジア諸国・地域における社会資本の整備
（日本のODA）
2.東アジア諸国・地域の建設投資と我が国建設企業の展開
（建設投資の伸び）
（我が国建設企業の東アジア諸国・地域における展開）

○第2章　東アジア諸国・地域と日本の関係の深化
■第1節　東アジア諸国・地域と日本の相互依存
1.人流の動向
（東アジア諸国・地域への日本人海外旅行者数の動向）
（東アジア諸国・地域からの訪日外国人旅行者数の動向）
（人流の増大に伴う航空ネットワークの形成等）
2.物流の動向
（海上輸送の動向）
（航空輸送の動向）
3.相互依存関係の深化
（日本と東アジア諸国・地域との間の生産分担関係の構築）
（観光面からみた東アジア諸国・地域と日本の相互依存関係と人流の増大）
（東アジア諸国・地域との交流の重要性）
■第2節　東アジア諸国・地域と日本の競争
（東アジア諸国・地域及び日本の港湾・空港）
（東アジア諸国・地域及び日本の運輸関連産業）
（東アジア諸国・地域及び日本の観光）
■第3節　東アジア諸国・地域の抱える課題と日本
1.環境・エネルギー問題の深刻化
2.都市化の進展に伴う弊害
3.災害・事故・テロ等の発生
■第4節　東アジア諸国・地域と日本との連携の動き

○第3章　東アジアと日本の地域
■第1節　日本の人口構造の変化
1.日本の人口の推移
2.地域や都市の人口の動向
（広域的な人口移動の推移）
（都市圏規模別の人口予測）
■第2節　地方におけるブロック圏の形成と東アジアとの関係
1.ブロック圏の形成
（ブロック圏形成の状況）
（ブロック中心の拠点性の向上）
2.ブロック圏と東アジア諸国・地域
（出入国の状況）
（貿易の状況）
（自治体間交流の状況）
3.ブロック圏の近隣諸国・地域への広がり
（環日本海地域の連携）
（環黄海・渤海地域の連携）
（サハリンプロジェクトと北海道経済）
（農産物の輸出）
（東アジア諸国・地域からの旅行者誘致に向けた取組み）
4.企業の海外進出と地方部への影響
（製造業の海外進出と国内工場立地の減少）

○第4章　東アジアとの新たな関係を踏まえた国土交通施策の展開
■第1節　東アジアとの関係深化を踏まえた取組み
1.増大する人流・物流に対応した交流基盤の強化
2.魅力と競争力のある地域や都市の形成
（地域間競争の条件確保と自主性・裁量性の高い支援）
（連携による地域づくり）
（大都市の機能の維持・向上）
3.外国人も活動しやすい環境の整備
4.日本ブランドの発信
5.運輸・建設・観光産業の事業環境の整備
■第2節　東アジアとの発展に向けた国際的な連携・協力
1.交通ネットワークの構築
2.災害・事故・テロ対策等
3.環境問題・エネルギー問題への対応
4.都市問題等の課題解決
5.水問題への総合的対応
6.観光資源の活用

・第II部　国土交通行政の動向

○第1章　時代の要請に相応しい国土交通行政の新たな展開
■第1節　成果重視の施策展開
1.成果の達成度を踏まえた施策の展開
2.政策評価の推進
3.事業評価の厳格な実施
■第2節　効率性、競争性を重視した施策展開
1.公共事業コスト構造改革の推進
2.入札・契約適正化の徹底
3.既存ストック等の有効活用
4.行政手続の簡素化
5.特殊法人等改革
■第3節　新たな国と地方、民間との関係の構築
1.国と地方の新たな関係
(1)国庫補助負担金の見直し
(2)ローカルルールの推進
(3)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.民間の創意工夫の活用
(1)PFIの推進
(2)規制改革等の推進
3.国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進
■第4節　ユニバーサルデザインの考え方に基づく国土交通政策の構築
(1)総合的な政策の構築に向けた取組み
(2)自律移動支援プロジェクトの推進

○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.訪日外国人旅行者のための国内環境の整備
(1)外国人旅行者の受入れ体制の整備
(2)訪日外国人旅行者の国内旅行費用の低廉化
■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2004の開催支援
2.安全・快適な旅行の確保
(1)旅行取引の多様化に対応した消費者保護への取組み
(2)旅行者の安全確保
■第4節　魅力ある観光交流空間づくり
1.観光地の魅力の向上
(1)魅力ある観光地づくりの総合的な支援
(2)観光カリスマ塾の開催
(3)地域伝統芸能等を活用した観光の振興
(4)観光基盤施設の整備
2.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
■第5節　美しい国づくり
1.良好な景観形成のための枠組みの確立
(1)景観緑三法の制定等法的枠組みの確立
(2)景観アセスメント(景観評価)システムの確立
2.誇りを持てる魅力的な景観形成
(1)事業における景観形成の原則化
(2)無電柱化の推進

○第3章　地域再生・都市再生の推進
■第1節　地域再生・都市再生に向けた取組み
1.意義・経緯
2.地域再生・都市再生の枠組み
■第2節　地域再生・都市再生を支える施策の推進
1.地域の自主性・裁量性を高めるための取組み
(1)まちづくり交付金
(2)地方道路整備臨時交付金
(3)まちづくりに関する権限の一体化
(4)地域再生の取組みを支える一元的な体制作り
2.民間のノウハウ・資金の活用促進
3.地域主導による資源の有効活用

コラム・事例　進む地域再生～世界遺産をいかした地域づくり～
4.ハード・ソフトの基盤整備
(1)中心市街地活性化
(2)民間投資誘発効果の高い都市計画道路の緊急整備
(3)交通結節点の整備
(4)踏切道の改良推進
(5)地域の生活を支える公共交通の活性化
(6)地籍整備の積極的推進
(7)大深度地下の利用
(8)都市と農山漁村の交流の推進
■第3節　都市再生プロジェクト等の推進
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
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)琵琶湖・淀川流域圏の再生
4.民間都市開発の推進
(1)都市再生緊急整備地域で進む民間都市開発
(2)都市再生事業に対する支援措置の適用状況
5.都市再生を推進するための機動的な予算措置

○第4章　自立した個人の生き生きとした暮らしの実現
■第1節　少子・高齢社会への対応
1.ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の実現
(1)ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた施策の推進
(2)交通バリアフリーの推進
(3)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)育児施設の住宅等への併設
3.高齢者が安心して暮らせる生活環境の整備
(1)高齢者の居住の安定の確保
(2)福祉施策との連携
4.高齢社会に対応した輸送サービスの提供
■第2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)既存建築物や市街地の安全性向上のための取組み
(3)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)計画的な宅地供給の促進
(2)定期借地権の活用
4.街なか居住の推進
■第3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4節　暮らしの利便性の向上
1.便利なモビリティー(移動性)の確保
(1)都市圏交通円滑化総合計画を中心とした交通需要マネジメント(TDM)の推進
(2)公共交通利用円滑化に向けた取組み
コラム・事例　広域的な公共交通利用転換に関する実証実験（エコモーション神戸）
(3)都市鉄道ネットワークの充実
(4)都市モノレール・新交通システムの整備
(5)LRTの整備
(6)バスの利便性向上
2.快適・安心な公共交通の実現に向けた取組み等の促進
3.トランクルームサービスの向上
■第5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.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
3.電子政府の実現
(1)オンライン利用の促進
(2)公共事業の入札・契約手続等のIT化
4.公共施設管理用光ファイバ及びその収容空間等の整備・開放
5.住宅分野のIT化
■第6節　レクリエーション活動の推進
1.国営公園、大規模公園の整備
2.海洋性レクリエーションの振興
(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)マリーナの整備
3.スカイレジャーの振興

○第5章　競争力のある経済社会の構築
■第1節　広域的な交通ネットワークの構築
1.幹線道路の整備
2.幹線鉄道ネットワークの充実
(1)幹線鉄道ネットワークの現状と課題
(2)新幹線鉄道の整備
(3)在来幹線鉄道の整備
(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2節　国際的な交通ネットワークの構築
1.国際航空ネットワークの構築
(1)国際航空ネットワークの現状と課題
(2)大都市圏の国際拠点空港機能の強化
コラム・事例　中部国際空港開港
(3)各国との航空交渉
2.国際海上輸送の充実
(1)国際海上輸送の現状
(2)外航海運の発展への取組み
■第3節　複数の交通機関の連携強化
1.マルチモーダルな交通体系の構築
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4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
コラム・事例　港湾が支える地域経済再生～大分県中津港～
(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5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業の適正化
(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)マンション管理業者による適正な管理の確保
(4)不動産市場の活性化
3.建設産業の再生
(1)建設産業の現状と経営革新等の促進
(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)中小造船業およ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
(3)船員の労働環境整備の推進と乗組み体制の見直し

○第6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)都市型水害対策
(3)土砂災害対策
(4)地震対策
(5)火山砂防対策
(6)雪害対策
(7)高潮・津波・侵食等対策
(8)道路防災対策
2.災害に備えた体制の充実
(1)情報防災の推進
(2)高齢者等の災害時要援護者対策
(3)災害発生時の迅速な初動体制の確立
(4)地震・火山活動等の監視体制の充実
(5)IT化による既存ストックの管理の高度化
(6)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　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)幹線道路における交通事故対策の重点的実施
(2)自動車の総合的な安全対策
(3)自動車損害賠償保障制度による被害者保護
(4)安全な歩行空間の形成
2.鉄軌道交通における安全対策
(1)鉄軌道の安全の確保
(2)踏切事故防止対策
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)スカイハイウェイ計画の推進
■第3節　危機管理・安全保障対策
1.犯罪・テロ対策の推進
(1)各国との連携による危機管理・安全保障対策
(2)空港・港湾における水際対策・危機管理体制の強化
(3)テロ事案・不審船・工作船対処のための海上保安体制の強化
(4)SOLAS条約対応
(5)海上犯罪対策の推進
(6)航空保安対策の推進
(7)その他の交通機関・重要施設等に対するテロ対策
(8)物流におけるセキュリティと効率化の両立
(9)サイバーテロ対策
2.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
3.事故災害への対応体制の確立
(1)台風来襲に伴う海難への対応
(2)大規模油流出事故に関する対応
(3)放置座礁外国船に対する対応
4.我が国海洋権益の保全
(1)尖閣諸島等における領海警備の強化
(2)大陸棚の限界画定のための調査の推進
(3)沖ノ鳥島の保全
5.安全保障と国民の生命・財産の保護

○第7章　美しく良好な環境の保全と創造
■第1節　地球温暖化対策の推進
1.現状と取組みの方向性
2.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)物流分野における環境施策の推進
(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

3.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)環境共生住宅の普及促進
(4)下水道における地球温暖化対策
(5)都市緑化等によるCO_2の吸収源対策の推進
(6)都市整備における地球温暖化対策
■第2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)廃棄物海面処分場の確保
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3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　豊かな自然「コイ、フナ、ドジョウ」ふたたび～松浦川アザメの瀬における自然再生～
(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4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5節　海洋環境の管理
1.海洋環境の総合管理の推進
2.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.空港及び空港周辺環境対策
3.鉄道騒音対策
4.ヒートアイランド対策
5.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等への対応
6.建設施工における環境対策
■第7節　地球環境の観測・監視
1.地球環境モニタリングと地球温暖化予測
(1)高度海洋監視システム(ARGO(アルゴ)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
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8章　多様性のある地域の形成
■第1節　地域・国土づくりの方向性
1.全国から地域まで一貫した国土計画の推進

(1)「21世紀の国土のグランドデザイン」の推進
(2)国土利用計画の推進
(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)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)大阪湾ベイエリアの開発整備
(5)筑波研究学園都市・関西文化学術研究都市の建設
(6)地域産業振興の支援
コラム・事例　都市びらき10周年～関西文化学術研究都市建設の歩み～
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
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.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
2.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
3.市町村合併の推進
4.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)地方鉄道の活性化等
(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.北海道の豊かな自然・資源を活かした地域づくり
(1)食料基地としての役割強化
(2)クリーンエネルギーを活用した地域づくり等
(3)観光交流の促進
2.北海道の自立的な発展を支える社会基盤の整備
(1)総合的、効率的な事業の展開
(2)地方の自主性・裁量性を活かした社会基盤の整備
3.特色ある地域、文化の振興
(1)北方領土隣接地域の振興
(2)アイヌ文化の振興等

○第9章　我が国の持続的発展のための国際的な連携の強化と国際貢献
■第1節　国際的な連携・協調メカニズムの構築とイニシアティブの発揮
(1)東アジア地域における連携強化
(2)主要国交通担当大臣会合による取組み
(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)水問題の解決に向けた国際間における取組み
■第2節　国際標準への取組み
(1)自動車基準・認証制度の国際化
(2)鉄道に関する国際規格への取組み
(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)高度道路交通システム(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
(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)世界貿易機関(WTO)への対応

(2)アジア太平洋経済協力(APEC)への対応
(3)経済協力開発機構(OECD)への対応
(4)持続可能な開発に関する世界首脳会議(WSSD)への対応
(5)国際海事機関(IMO)、国際労働機関(ILO)への対応
(6)国際民間航空機関(ICAO)への対応
(7)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)二国間のEPA/FTA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10章　21世紀を支える技術研究開発
■第1節　技術研究開発の推進
1.総合的な技術研究開発の推進
(1)研究開発機関等・独立行政法人における取組み
(2)地方整備局における取組み
(3)総合的な技術開発の推進
(4)民間企業の技術研究開発の支援
(5)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向上
2.ISOマネジメントシステムの取組みについて
(1)ISO9001(JIS Q 9001)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)機械設備に関する技術の向上
(3)建設施工における安全対策

はじめに

平成16年は、豪雨や相次ぐ台風の上陸、新潟県中越地震などにより、我が国では多くの被害が発生した。海外でも、スマトラ島沖大規模地震とこれに伴う津波がインド洋沿岸諸国に甚大な被害を与えた。このような状況を踏まえ、本白書では、冒頭において、「災害に強い国づくりをめざして」と題して、16年に発生した主な自然災害への対応と新たな災害対策の推進について記述している。

また、人や物が世界中を活発に行き交う「地球大交流時代」となり、世界における経済的な結びつきが深まる中、東アジアは近年目覚ましい経済成長を遂げており、欧米諸国とともに我が国の今後の発展を考えていく上で重要な要素となっている。このため、「東アジアとの新たな関係と国土交通施策の展開」を第I部のテーマとして取り上げている。さらに、第II部においては、国土交通行政の動向を横断的政策課題ごとに報告している。

テキスト形式のファイルはこちら

災害に強い国づくりをめざして

我が国は、ユーラシア大陸と太平洋に挟まれた火山帯に位置し、地形、地質、気象、地理的に極めて厳しい条件下にある。このような位置、地勢等にある国土には、約1億2,800万人の人々が高密度に居住しており、我が国の災害は、1)洪水、土砂災害、地震、噴火、雪害、高潮、津波等自然災害の種類が多様である、2)繰り返して発生し、しかも発生回数が多い、3)全国各地で発生の可能性がある、といった特性を有している。

我々の祖先は、こうした国土の条件の下、人と自然とのかかわりの長い歴史の中で、自然災害との付き合い方、いわば「災害文化」とでも言うべきものを形成してきた。それは、例えば言い伝え、ことわざ、地名、伝統工法等として伝えられ、日常生活の行動規範の一部となり、生活の知恵として生かされてきた。しかしながら、近年における急激な都市化の進展やいわゆる異常気象等に伴い、災害の態様も変化し、人と災害とのかかわりを改めて見つめ直す必要が生じている。

平成16年は、これまで最多となる年間10個の台風の上陸などによる度重なる豪雨の発生や、10月の新潟県中越地震により、全国各地に大きな被害が発生した。さらに、12月にはスマトラ島沖大規模地震及びこれに伴う津波が発生し、インド洋沿岸国に大きな被害をもたらした。平成17年は、阪神・淡路大震災の発生から10年目という節目の年であり、昨今の大規模災害の発生とあいまって、国民の間に災害に対する関心が高まっている。

このような状況を踏まえ、本白書では、冒頭において、平成16年に発生した大規模な災害や被災地の復旧状況、それらを踏まえた新たな対策について述べることとする。

図表1　平成16年の自然災害発生状況

平成16年に発生した主な豪雨・台風

災害	台風第6号	新潟・福島豪雨	福井豪雨	台風第10号	台風第11号	台風第15号	台風第16号	台風第18号	台風第21号	台風第22号	台風第23号
死者・行方不明	5	16	5	3		10	17	45	27	9	98
浸水被害(棟)	42	8,357	13,726	2,638		3,034	46,566	8,360	19,681	7,046	55,558

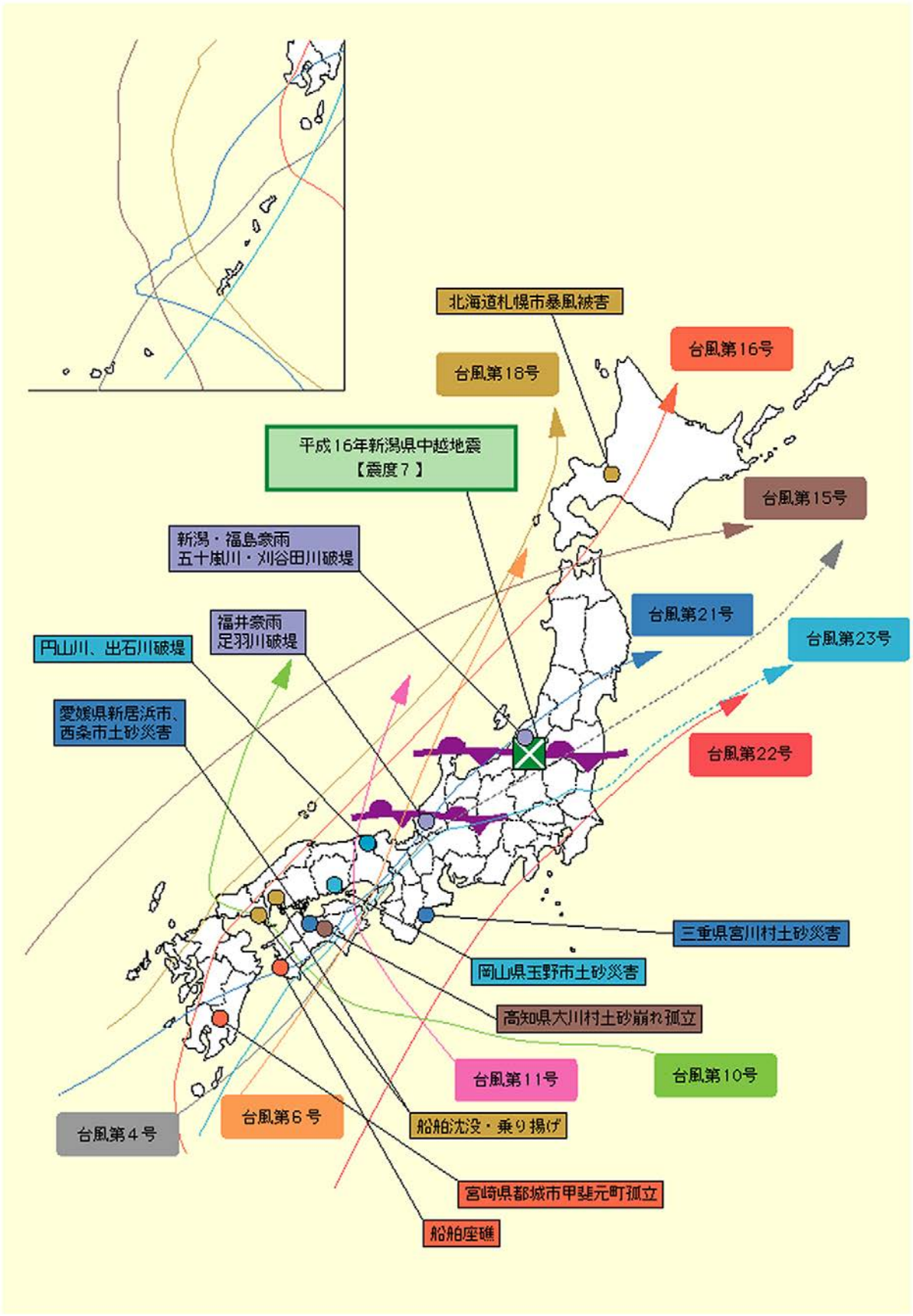
(注) 1　浸水被害は、床上、床下浸水を含む。
2　数字は、平成17年2月23日現在
資料) 内閣府、消防庁資料を基に国土交通省作成

平成16年に発生した主な地震

災害	岩手県沖地震	紀伊半島沖地震及び東海道沖地震	茨城県南部地震	与那国島近海地震	平成16年(2004年)新潟県中越地震	釧路沖地震	留萌支庁南部地震
最大震度	5弱	5弱	5弱	5弱	7	5強	5強
死者・行方不明	−	−	−	−	40	−	−
住宅被害(棟)	−	2	−	−	108,903	4	165

(注) 1　住宅被害は、全壊、半壊、一部破損を含む。
2　数字は、平成17年2月23日現在
資料) 内閣府、消防庁資料を基に国土交通省作成

Excel形式のファイルはこちら


北海道札幌市暴風被害
台風第16号
台風第18号
平成16年新潟県中越地震
【震度７】
台風第15号
新潟・福島豪雨
五十嵐川・刈谷田川破堤
台風第21号
台風第23号
福井豪雨
足羽川破堤
円山川、出石川破堤
愛媛県新居浜市、
西条市土砂災害
台風第22号
三重県宮川村土砂災害
岡山県玉野市土砂災害
高知県大川村土砂崩れ孤立
台風第10号
台風第11号
台風第６号
台風第４号
船舶沈没・乗り揚げ
宮崎県都城市甲斐元町孤立
船舶座礁

図表2　過去50年の我が国の主な自然災害の状況

年月日	災害名	主な被災地	死者・行方不明者数
昭和32.7.25～28	諫早豪雨	九州（特に諫早周辺）	722人
33.6.24	阿蘇山噴火	阿蘇山周辺	12人
9.26～28	狩野川台風	近畿以東（特に静岡）	1,269人
34.9.26～27	伊勢湾台風	全国（九州を除く、特に愛知）	5,098人
35.5.24	チリ地震津波	北海道南岸、三陸沿岸、志摩半島	139人
38.1	豪雪	北陸	231人
39.6.16	新潟地震（M7.5）	新潟県、秋田県、山形県	26人
40.9.10～18	台風第23、24、25号	全国（特に徳島、兵庫、福井）	181人
41.9.23～25	台風第24、26号	中部、関東、東北（特に静岡、山梨）	317人
42.7～8	7、8月豪雨	中部以西、東北南部	256人
43.5.16	十勝沖地震（M7.9）	北海道南部・東北（特に青森）	52人
47.7.3～15	台風第6、7、9号及び7月豪雨	全国（特に九州北部、島根、広島）	447人
49.5.9	伊豆半島沖地震（M6.9）	伊豆半島南端	30人
51.9.8～14	台風第17号及び9月豪雨	全国（特に香川、岡山）	171人
51.12～52.3	豪雪	全国（特に東北、近畿北部、北陸）	101人
52.8.7～53.10	有珠山噴火	北海道	3人
53.1.14	伊豆大島近海地震（M7.0）	伊豆半島	25人
6.12	宮城県沖地震（M7.4）	宮城県	28人
54.10.17～20	台風第20号	全国（特に東海、関東、東北）	115人
55.12～56.2	豪雪	全国（特に東北、北陸）	152人
57.7～8	7、8月豪雨及び台風第10号	全国（特に長崎、熊本、三重）	439人
58.5.26	日本海中部地震（M7.7）	秋田県、青森県	104人
7.20～29	7月豪雨	山陰以東（特に島根）	117人
10.3	三宅島噴火	三宅島周辺	－
12～59.4	豪雪	全国（特に東北、北陸）	131人
59.9.14	長野県西部地震（M6.8）	長野県西部	29人
61.11.15～12.18	伊豆大島噴火	伊豆大島	－
平成2.11.17～	雲仙岳噴火	長崎県	44人
3.9.24～10.1	台風第19号	全国	62人
5.7.12	北海道南西沖地震（M7.8）	北海道	230人
7.31～8.7	8月豪雨	西日本（特に九州南部）	79人
7.1.17	阪神・淡路大震災（M7.3）	兵庫県	6,436人
10.9.21～24	台風第7、8号、前線	全国（九州・沖縄を除く）	18人
11.9.16～25	台風第18号、前線	全国	36人
12.3.31～	有珠山噴火	北海道	－
12.6.25～	三宅島噴火及び新島・神津島近海地震	東京都	1人
12.9.8～17	台風第14号、前線	全国（北海道を除く）	11人
16.9.4～8	台風第18号	全国	45人
16.10.18～21	台風第23号	全国（北海道を除く）	97人
16.10.23	新潟県中越地震（M6.8）	新潟県	40人

（注）1　風水害は死者・行方不明者500人以上、地震・津波・火山噴火は死者・行方不明者10人以上、国務大臣が本部長となった災害対策本部が設置されたもののほか、平成元年以降については保険金支払額1,000億円以上のものを掲げた。
2　阪神・淡路大震災の死者・行方不明者については平成15年12月25日現在の数値。
3　三宅島噴火及び新島・神津島近海地震の死者は、平成12年7月1日の地震によるもの。
資料）気象年鑑、理科年表、消防庁資料、（社）日本損害保険協会資料

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

平成16年に発生した自然災害への対応

1　豪雨・台風災害への対応

(1) 災害の概況

平成16年6月の台風第4号から始まった10個の台風の上陸などにより、死者・行方不明者数230名以上、浸水戸数約17万戸など、各地に大きな被害が発生した。

平成16年7月12日から13日にかけて発生した新潟・福島豪雨では信濃川水系五十嵐川・刈谷田川等で、また、同月17日から18日の福井豪雨では九頭竜川水系足羽川等で堤防が決壊し、市街地が広範囲に浸水するなどの被害が発生した。

平成16年8月30日に上陸した台風第16号では中国・四国地方を中心に高潮等により浸水被害が、9月29日に上陸した台風第21号では三重県、愛媛県等で大規模な土砂災害等が発生した。さらに、10月20日に上陸した台風第23号では円山川水系円山川等で堤防が決壊して兵庫県北部を中心に大規模な浸水被害が、高知県で高波による海岸災害が発生した。

＜豪雨・台風災害被災関係＞

①7月の福井豪雨（福井県福井市）



②8月の台風第16号　高潮災害（香川県高松市）



③9月の台風第21号　土砂災害（愛媛県西条市）



④10月の台風第23号　海岸災害（高知県室戸市）



テキスト形式のファイルはこちら

(2) 災害復旧に向けた対応

国土交通省では、自然災害への対処を円滑に実施するため、非常災害対策本部の設置や注意、警戒、非常の各体制に係る基準を定めるなど、災害発生時の迅速な初動体制の整備に努めている。平成16年の豪雨災害に際しても、あらかじめ定められた基準に基づき、迅速な初動対応と応急対策を実施するとともに、被災状況の把握、復旧のための技術指導・助言、災害復旧に係る支援を行うため、現地に専門家等の派遣を行うなど、迅速な復旧を実施した。

また、平成16年度補正予算において措置された公共土木施設災害復旧等事業費、一般公共事業関係費により、災害復旧事業や、豪雨・台風等による災害の防止のため緊急に対応すべき事業等の災害予防対策に取り組んでいる。

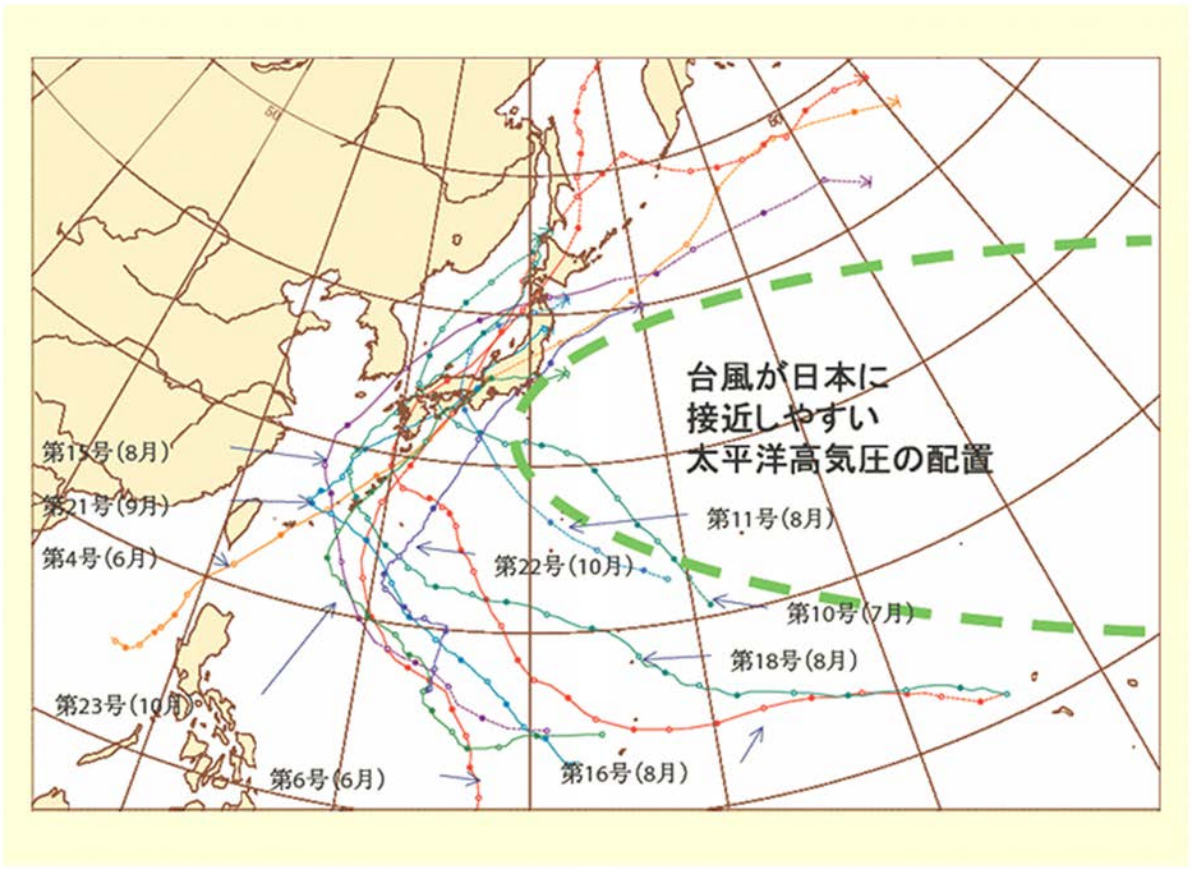
テキスト形式のファイルはこちら

(3) 集中豪雨や台風の上陸が相次いだ原因

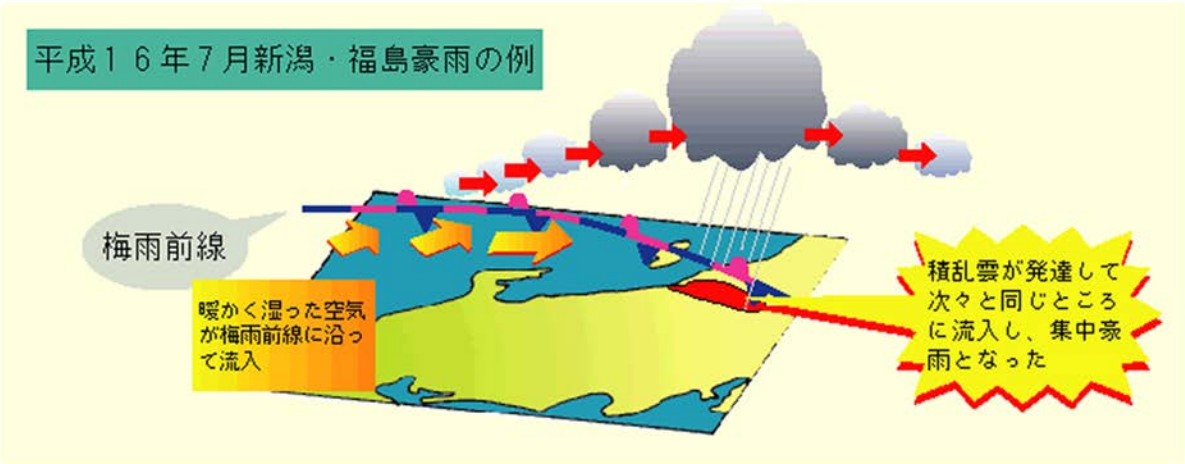
平成16年7月中旬の新潟・福島豪雨、福井豪雨は、太平洋高気圧の縁辺を回るように、下層の非常に暖かく湿った空気が東シナ海から日本海を通って梅雨前線に沿って流れ込み、強い雨雲が次々に同じところに流入したため発生したと考えられる。

平成16年の台風の上陸数は10個に達し、これまでの記録である平成2年及び5年の6個を大幅に更新した(昭和26年以降の上陸平均数は年2.6個)。この原因としては、夏から秋にかけて太平洋高気圧が例年より北に位置しかつ日本付近に張り出し、日本に台風が接近しやすい気圧配置となったことが考えられる。

図表3　平成16年に日本に上陸した台風の進路図



図表4　豪雨の発生原因

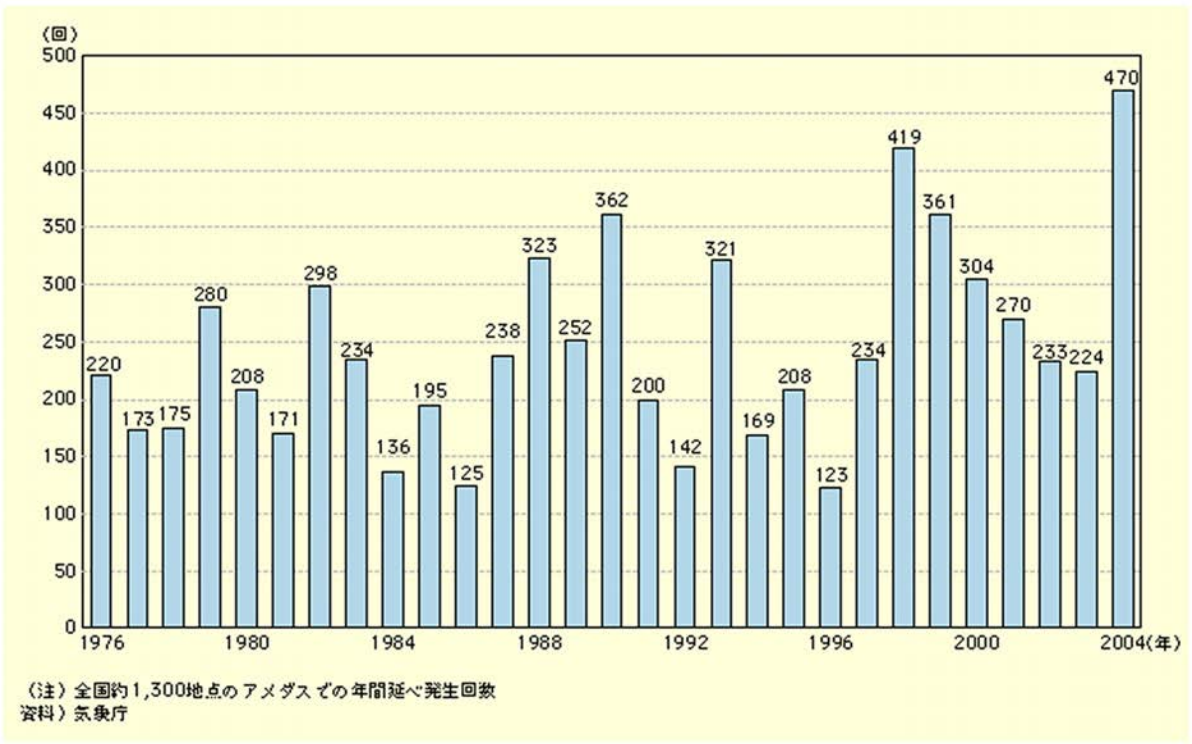


テキスト形式のファイルは[こちら]

(4) 集中豪雨と温暖化の関係

1時間の降水量が50mmを超える大雨は、近年、年々の変動幅が大きくなり、発生回数も増加する傾向にある。気候変動に関する政府間パネル(IPCC)第三次評価報告書では、地球温暖化がさらに進むと見込まれる21世紀中には、強い降水現象が多くの地域で増加する可能性がかなり高いと予測している。しかし、気候変動と大雨の発現回数との関係についてはまだ十分解明されておらず、その解明は今後の研究課題である。

図表5　1時間の降雨量が50ミリ以上の集中豪雨の発生回数



Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

2　新潟県中越地震災害への対応

(1) 災害の概況

平成16年10月23日に新潟県中越地方でマグニチュード6.8の地震が発生、新潟県川口町において阪神・淡路大震災以来の最大震度7を観測し、その後も活発な余震活動がみられた。この地震により、死者は40名に達し、避難を余儀なくされた人は最大で10万人を超えた。また、走行中の上越新幹線の脱線、土砂崩れによる河道閉塞、家屋の損壊、道路の被災、上下水道、電気、ガスなどのライフラインの被害が多数発生するなど、甚大な被害をもたらした。

図表6　地震発生後の主な被害状況

人的被害
死者40名、負傷4,661名、避難者最大103,178人（12月24日解消）※2月23日現在
住宅関係
全壊2,802棟、半壊11,971棟、一部損壊94,130棟、建物火災9棟　※2月23日現在
ライフライン関係
・電力（停電）最大約308,860戸（1月5日時点で約330戸） ・ガス（供給支障）最大56,000戸（12月28日時点で供給停止解消） ・水道（断水）最大129,750戸（12月28日時点で1,008戸） ・通信・放送（不通）最大5,000回線（約1,200回線が不通（山古志村））
道路関係
・高速道路：関越自動車道　月夜野IC～長岡JCT通行止、11月5日までに全線で一般車両の通行止解除（11月26日までに4車線確保） 北陸自動車道　柿崎IC～三条燕IC通行止、10月26日に全線で一般車両の通行止解除 ・国が管理する国道：国道8号11月24日までに全線で一般車両の通行確保、国道17号11月2日に全線で一般車両の通行確保、 国道116号11月24日までに全線で一般車両の通行確保 ・県管理の国道・県道：通行禁止区間224箇所（応急復旧済138箇所、残る通行禁止区間86箇所） ・市町村道約2,200箇所被災 ※11月26日国土交通省調べ
河川関係
・国が管理する河川：1水系3河川、185箇所（応急対策完了161箇所、応急対策不要23箇所） ・県が管理する河川：4水系70河川、193箇所（応急対策完了38箇所、応急対策不要138箇所）
土砂災害関係
・土砂災害：225箇所発生、死者4人、負傷1人、全壊18 棟、半壊27 棟、一部損壊48 棟
鉄道関係
・上越新幹線：越後湯沢～新潟間不通（12月28日全線復旧） ・在来線：上越線水上～宮内間不通（12月27日全線復旧）、飯山線森宮野原～越後川口間不通（12月27日全線復旧）、 信越本線柏崎～東三条間不通（11月29日全線復旧）、只見線小出～只見間不通（11月20日全線復旧）、 越後線柏崎～吉田間不通（10月26日全線復旧）、ほくほく線六日町～犀潟間不通（11月2日全線復旧）
都市施設
・下水道施設46箇所被災、使用不能最大約13,000世帯 ・公園施設33箇所被災

（注）特段の表示がなければ、国土交通省「新潟県を震源とする地震について（第30報）」（平成16年11月26日作成）記載時点の状態
資料）内閣府「平成16年（2004年）新潟県中越地震について」、国土交通省「新潟県を震源とする地震について」を基に国土交通省において作成

Excel形式のファイルはこちら

＜新潟県中越地震被災関係＞

①土砂災害（新潟県山古志村）



②上越新幹線脱線事故（長岡駅～浦佐駅間）



③国道252号（新潟県堀之内町）



④下水道施設被災（新潟県小千谷市）



テキスト形式のファイルは[こちら]

(2) 災害復旧に向けた対応

政府は、地震発生の翌朝には平成16年(2004年)新潟県中越地震政府非常災害対策本部を設置し、関係機関の行う災害応急対策の総合調整を実施している。国土交通省においても、平成16年(2004年)新潟県中越地震国土交通省非常災害対策本部を設置し、政府非常災害対策本部の取組みと連携して、地震発生当初から災害対策用ヘリコプターや調査団の派遣等により被災状況の早期把握に努めるとともに、専門家等の派遣や災害対策機械の応援、積極的な情報提供等による災害復旧対応や生活再建支援を行った。

また、平成16年度補正予算において措置された公共土木施設災害復旧等事業費、一般公共事業関係費により、災害復旧事業や、地震による災害の防止のため緊急に対応すべき事業等の災害予防対策及び復旧支援に取り組んでいる。

図表7　災害復旧に向けた主な取組み

施設等の災害復旧活動・支援
・国道291号（県管理）を国が直轄事業として災害復旧事業を実施（直轄権限代行）（11月11日工事開始告示） ・芋川河道閉塞について、新潟県からの要請を受け緊急的に直轄砂防事業にて実施を決定（11月5日） ・災害関連緊急傾斜地崩壊対策事業及び災害関連防災がけ崩れ対策事業について、擁壁等の崩壊対策についても事業の対象とする特例措置を決定（12月20日） ・「下水道地震対策技術検討委員会」を開催し、「管路施設の本復旧にあたっての技術的緊急提言」をとりまとめ、新潟県に通知（11月22日） ・被災建物応急危険度判定業務の実施（10月24日開始） ・被害状況調査、二次災害防止、危険箇所の点検、復旧支援、現地支援対策要員等のため、本省、地方整備局、研究機関、地方公共団体等から各分野の専門家を派遣 ・各地方整備局等から災害対策用車両・機械、除雪機械等を派遣・貸与 ・災害査定の迅速な執行を図るため、査定業務の簡素化を実施（11月17日）
救援活動・支援
・海上保安庁において孤立者救助の実施、医師・人員の搬送 ・新潟空港の24時間運用（10月27日～11月11日） ・自衛隊からの要請を受け、11月8日から国営越後丘陵公園の一部区域を提供 ・土砂災害現場の母子3人救出活動支援のため、独立行政法人土木研究所職員を派遣
手続の特例
・被災地住民等の車両に係る車検証の有効期間の延長、被災車両整備工場に対する検査実施場所変更手続の緩和等の措置の実施
情報の提供
・被災者の住宅確保のため、公共賃貸住宅や民間住宅の空家情報を提供 ・国土地理院において、地殻変動情報及び地理情報（地図、空中写真等）を提供 ・気象庁において、被災地域及び周辺地域の気象・地震に関する情報提供を強化 ・航空機、光ケーブル、衛星伝送システム等により、被災状況等の情報を提供 ・国土交通省関係の災害情報をGISによって集約し、公開
関係業界・団体による活動
・復旧活動支援のため、各分野の専門家を派遣 ・（社）プレハブ建築協会において、応急仮設住宅の建設を実施 ・関係団体等において、被災住宅の補修相談窓口を設置 ・大工等の建設技能者による住宅修繕支援隊を結成 ・39都府県のトラック協会が被災地等への緊急救助物資輸送に協力 ・新潟県庁の被災地向け緊急援助物資の輸送について、新潟県トラック協会及び大手物流業者が、物流専門家の派遣を始めとする全面的な協力を実施 ・新潟県において、関係機関、関係団体等の協力を得て、新潟県救援物資配送センターを整備 ・高速バスの迂回運行・代行運行の実施（10月25日から運行） ・航空会社が臨時便を羽田－新潟等の間で運航（10月24日から1月4日） ・多くの旅館・ホテルが被災者の宿泊、入浴、食事を無料又は低価格で提供するなど積極的に支援 ・新潟県において、被災者のうち高齢者、障害者を県内の旅館に無料で宿泊させる事業を実施

資料）内閣府「平成16年（2004年）新潟県中越地震について」、国土交通省「新潟県を震源とする地震について」、北陸信越運輸局「新潟県中越地震応急対策の概要と今後の課題（概要版）」を基に国土交通省において作成

Excel形式のファイルは[こちら]

＜新潟県中越地震災害復旧関連＞

①芋川河道閉塞対策事業図（新潟県山古志村）



地震発生の翌々日、地すべり土塊が芋川を閉塞している状況。



地震発生から約1ヶ月後、最高湛水位157.7mとなった状況。

緊急排水路
仮設排水管
仮排水路
ワイヤーセンサー
P
排水ポンプ



地震発生から約2ヶ月後、対策を進め、湛水位145mとなった状況。

②県道上の大規模崩落現場において土砂の除去作業を行う遠隔操縦対応型バックホウと操作室（新潟県小千谷市）



③土砂災害（新潟県長岡市）



テキスト形式のファイルはこちら

(3) 被災地の復興に向けた対応

平成16年11月26日には、平成16年(2004年)新潟県中越地震国土交通省災害復旧・復興支援本部を設置し、国土交通省の所掌する災害復旧及び災害からの復興の支援に関する業務を的確かつ円滑に実施している。

一方、新潟県中越地震により、新潟県の観光は大きな被害を被った。このため、国土交通省においては、風評被害等払拭のための正確な情報の提供等、新潟観光振興に向けた各種支援策を実施してきた。また、地元でも、平成16年12月1日に、新潟県商工会議所連合会が中心となって「新潟県観光復興会議」が発足し、県内観光関係者や新潟県、北陸地方整備局、北陸信越運輸局等の参画の下、新潟県の観光復興に向けた取組みが検討・実施されている。

テキスト形式のファイルはこちら

3. スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害への対応

平成16年12月26日、インドネシア・スマトラ島北部西方沖を震源にマグニチュード9.0の地震が発生した。さらに、この地震により津波が発生し、インド洋沿岸国10ヶ国以上に大きな被害が発生した。被害状況の全体像を把握することは困難を極めているが、死者・行方不明者約30万人と言われている。

国土交通省では、タイ政府からの要請で派遣された国際緊急援助隊救助チームに海上保安庁から職員13名が参加、現地で捜索救助活動を実施した。また、復旧・復興支援として、タイ、スリランカ、モルディブに、津波対策や復旧・復興活動の専門家を派遣した。

また、国連防災世界会議で呼びかけられたインド洋の津波早期警戒メカニズムの構築に積極的に貢献するとともに、アジア太平洋地域インフラ担当大臣会合等の枠組みを活用した我が国の対策等の紹介、関係省庁・機関等と連携した今後の被災地の復旧・復興、被災国の防災能力の向上に向けた人材育成等の支援活動に積極的に取り組むこととしている。

＜国際緊急援助隊救助チームの活動＞



テキスト形式のファイルはこちら

災害対策の総点検と新たな対策の推進

国土交通省としては、平成16年における度重なる自然災害の発生という事態を踏まえ、従前からの災害対策の総点検を実施し、防災、減災を強力に推進して災害に強い国づくりに取り組んでいくこととしている。

テキスト形式のファイルはこちら

〔豪雨・台風対策〕

(1) 豪雨災害対策緊急アクションプランの策定

平成16年の豪雨災害の経験を踏まえ、従前の水害、土砂災害、高潮災害についての対策を緊急に総点検し、抜本的な見直し・強化を図ることとし、社会資本整備審議会河川分科会に豪雨災害対策総合政策委員会を設け、改善すべき内容について審議している。今後、総合的な政策提言がまとめられる予定であるが、緊急的に対応すべき事項については、16年12月に「総合的な豪雨災害対策についての緊急提言」としてまとめられた。

国土交通省では、この緊急提言を受け、各種施策についての時限や数値目標を設けて緊急かつ強力にその具体化を図ることとして「豪雨災害対策緊急アクションプラン」を策定した。また、主要な中小河川にまで浸水想定区域の指定対象河川を拡大し、警戒避難体制を充実する等の措置を講ずる「水防法及び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の一部を改正する法律案」を第162国会に提出するなど、各種施策について、必要な措置を講ずることとしている。

【豪雨災害対策緊急アクションプランの主な項目】
1)送り手から受け手情報への転換を通じた災害情報の提供の充実
2)平常時からの防災情報の共有の徹底
3)迅速かつ効率的な防災施設の機能の維持向上
4)地域の防災対応力の再構築
5)河川管理者の防災体制の総点検と改善

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 土砂災害対策

土砂災害については、平成16年に年間約2,500件という統計開始以来最大の土砂災害が発生したことを受けて、有識者等からなる土砂災害対策検討会を開催し、豪雨災害の経験に加え、新潟県中越地震等の教訓を踏まえた、ハード、ソフト一体となった土砂災害対策の検討を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

〔**地震対策**〕

(1) 新幹線脱線対策

新潟県中越地震の発生に伴う上越新幹線脱線事故を受けて、国土交通省は、これに対する諸対策の検討を行うため、新幹線を運行しているJR各社、鉄道総合技術研究所などによる「新幹線脱線対策協議会」を開催している。

航空・鉄道事故調査委員会では、地震の際の列車脱線事故における被害軽減対策等の検討が早急に必要であるとして、平成17年1月24日に事故の調査経過の概要について報告・公表するとともに、引き続き原因究明のための調査を進めている。これらの報告も踏まえ、上記協議会では脱線防止対策、被害軽減対策、鉄道構造物の耐震対策等について検討を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 住宅・建築物の耐震化の促進

阪神・淡路大震災や新潟県中越地震においては、現行の耐震基準に満たない古い建築物に多くの被害が見られたことから、耐震基準に満たない住宅・建築物の耐震化を進めていくことが必要不可欠である。このため、「住宅・建築物の地震防災推進会議」を開催し、耐震化の目標設定や目標達成のための施策の方向、地震保険の活用方策などについて検討を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 下水道地震対策

新潟県中越地震における下水道の被害の実態を踏まえ、学識経験者等からなる下水道地震対策技術検討委員会を開催し、平成16年11月には、被災した下水道施設について埋め戻しに伴う方策等適切な本復旧を行うための技術的緊急提言を行った。今後さらに、地震対策について提言をまとめる予定である。

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 道路、新幹線の橋梁の耐震補強の推進

阪神・淡路大震災以降、震災対策として橋梁の耐震補強を進めているところであるが、新潟県中越地震の発生や、東海地震、東南海・南海地震、首都直下地震等の大規模地震のひっ迫性が指摘されていることを踏まえ、1)緊急輸送道路の橋梁、2)新幹線の高架橋柱、3)新幹線や高速道路をまたぐ橋梁（跨線橋・跨道橋）について、平成17年度から19年度までの3箇年で重点的に耐震補強を実施することとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

〔**津波対策**〕

(1) 津波対策ロードマップの策定

スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害を踏まえ、国土交通省では津波対策検討委員会を開催し、我が国の津波対策について、現状と課題の再点検を行い、国土交通省が緊急的に取り組むべき対策と中・長期的な目標をロードマップとして取りまとめることとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 大規模津波防災総合訓練

津波災害発生時における的確な情報伝達の仕組みの構築、津波に関する知識の普及・啓発を目的に、大規模地震による津波被害が想定される重点沿岸域(注)の代表地区を対象として、国、地方公共団体、法人、住民まで参画した大規模津波防災総合訓練を、平成17年7月に実施する予定である。

(注)東海・東南海・南海地震に係る地震地域防災対策強化地域・推進地域、日本海溝・千島海溝型地震に係る地震防災対策推進地区(未指定)

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例

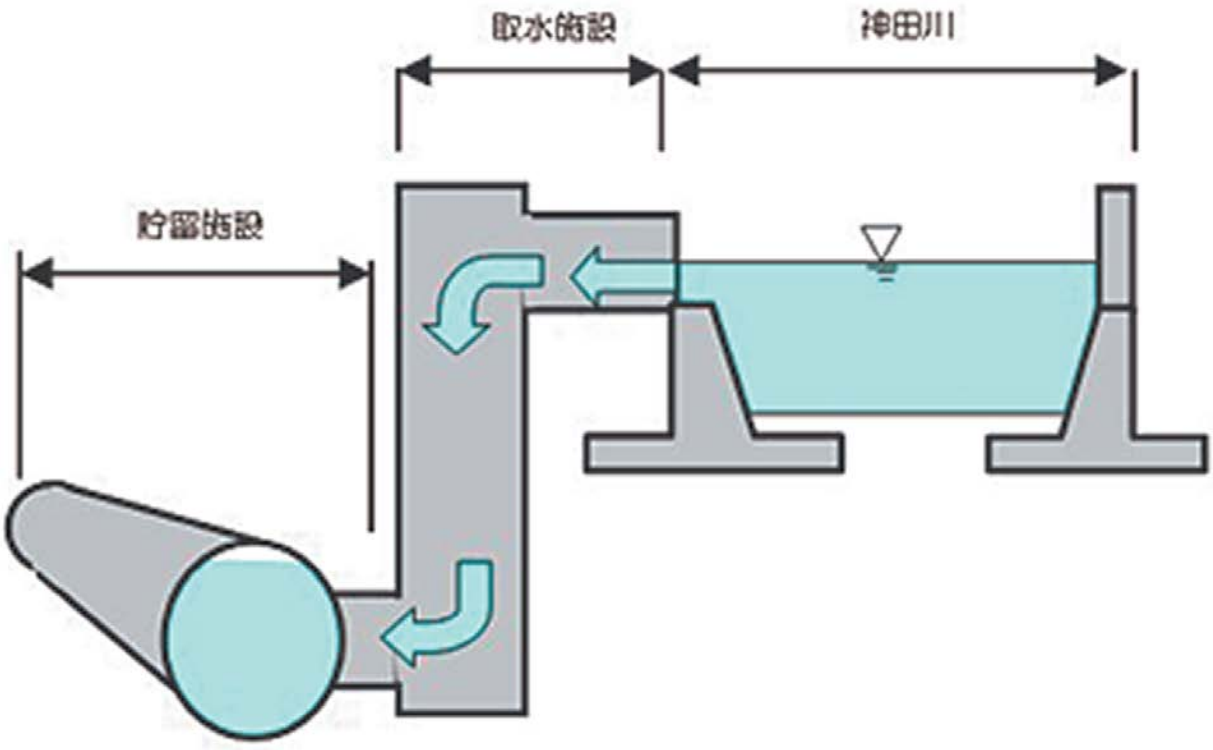
都市水害への備えは地下にあり～水害に強い安全・安心なまちづくり～

平成16年は、台風上陸数が過去最高の10個となるなど、度重なる豪雨災害に見舞われ、各地で大きな被害が発生しました。そのような中、都市部では、川の水やまちに降った雨を地下に貯留する施設の整備を進めてきた結果、これらの施設が効果を発揮して、浸水被害を軽減させた例も数多く見られました。

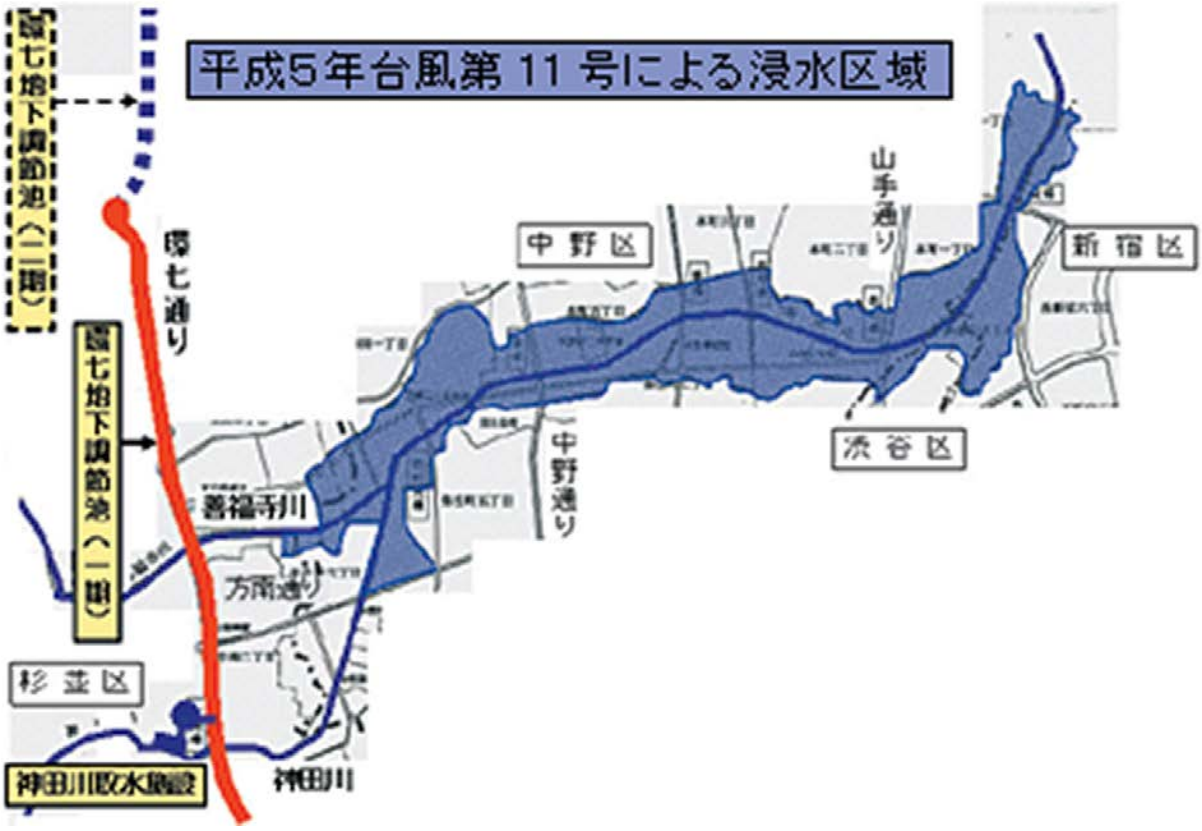
1)神田川流域における浸水被害軽減事例

東京の神田川流域では、浸水被害の軽減を図るため、環状七号線の地下に54万m3の洪水を貯留する神田川・環状七号線地下調節池(環七地下調節池)の整備に取り組んでいます。現在、第一期事業(24万m3)分の貯留能力を有しており、平成17年度には第二期事業(30万m3)分と合わせ、54万m3での供用開始を予定しています。

平成16年10月の台風第22号により神田川では、平成5年の台風第11号とほぼ同規模の雨量を記録しましたが、環七地下調節池に約22万m3の川の水を貯留することにより、平成5年当時と比較して、神田川中流域での浸水被害が大幅に減少しました。



▲環状七号線地下調節池(第一期)概念図



	台風第11号 （平成5年8月）	台風第22号 （平成16年10月）
総雨量（時間雨量）	288（47）mm	284（57）mm
浸水面積	85ha	1ha未満
浸水家屋（床下・床上）	3,117戸	7戸

Excel形式のファイルは[こちら]



▲平成5年台風第11号による浸水状況(中野区弥生町)

2)東大阪市における浸水被害軽減事例

東大阪市では、浸水被害の軽減を図るため、下水道による雨水貯留管や学校の校庭を利用した雨水貯留施設の整備に取り組んできました。その結果、現在市全体で約10万m3の雨水の貯留能力を持つに至りました。

平成16年10月の台風第23号は、市内に大きな被害をもたらした昭和57年8月の豪雨に匹敵する降雨でしたが、雨水貯留管等の働きにより、昭和57年当時と比較して市内の被害が大幅に減少しました。

	豪雨 (昭和57年8月)	台風第23号 (平成16年10月)
総雨量(時間雨量)	112(40)mm	111(38)mm
浸水面積	743ha	5ha
浸水家屋(床下・床上)	12,318戸	27戸

Excel形式のファイルは[こちら]



▲雨水貯留管(東大阪市新高井田幹線)

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例

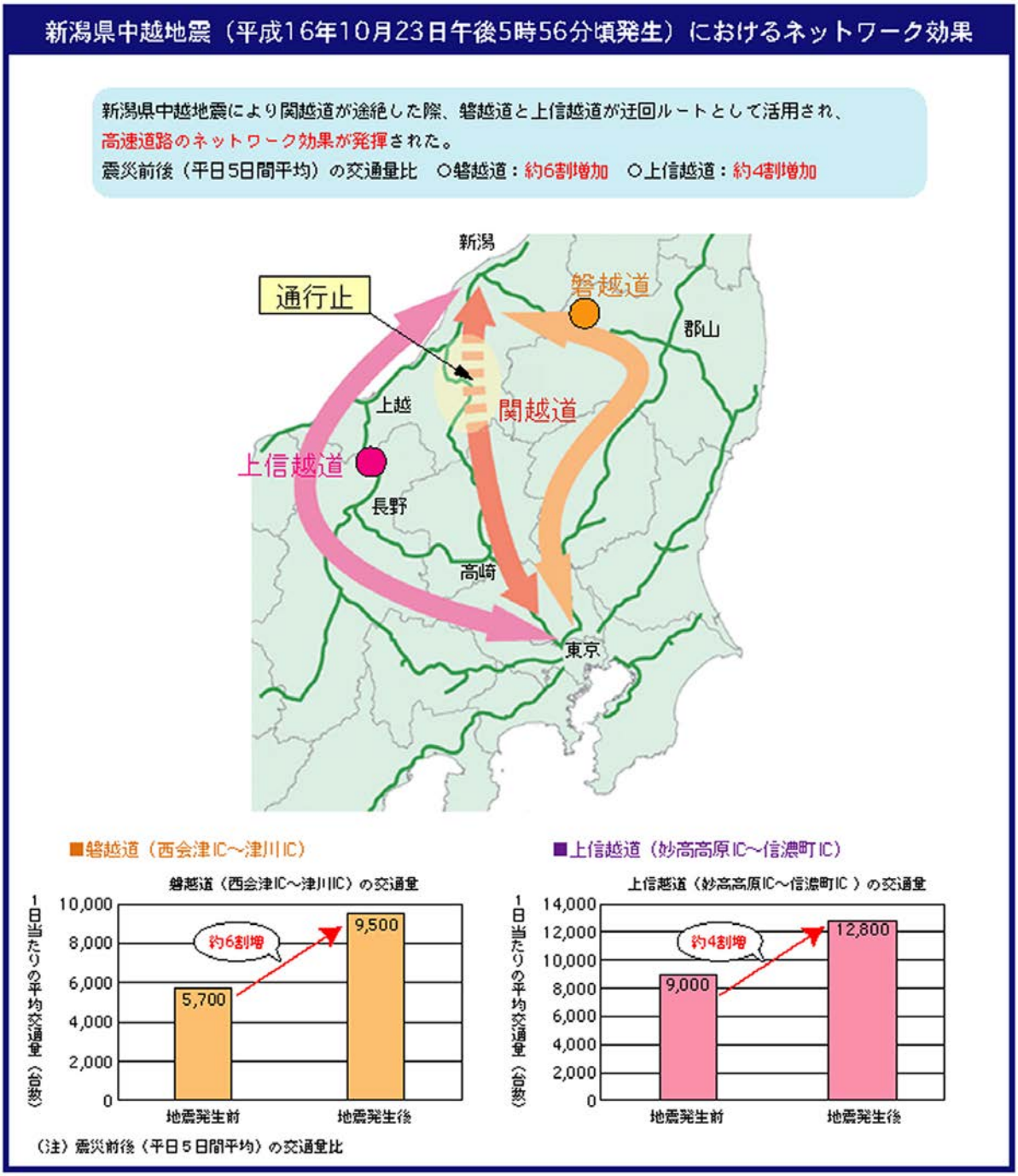
災害復旧活動を支える道路ネットワーク

大規模災害発生時に、幹線道路に大きな被災が発生すると、救援活動や緊急物資の輸送等に支障が生じることが予想されます。

平成16年10月新潟県中越地震では、関越自動車道を始め新潟県中越地区の多くの道路が被災し、東京－新潟県間の陸上交通が一時的に寸断されることとなりました。しかし、幸いなことに、広域的な迂回路となる磐越自動車道、上信越自動車道の交通が確保されていたことから、これらのルートを活用して、被災地等への人員の派遣や緊急物資の輸送等が行われ、社会経済活動を支えました。

このように、広域的な幹線道路ネットワークは日常生活を豊かにするだけでなく、災害時などにおいても私たちの命を守る極めて重要な役割を担っています。

新潟県中越地震(平成16年10月23日午後5時56分頃発生)におけるネットワーク効果



Excel形式のファイルは[こちら]

テキスト形式のファイルは[こちら]

コラム・事例

日本が島を守ってくれた～モルディブ共和国における高潮対策事業の津波防止効果～

モルディブ共和国の首都マレのあるマレ島は、標高が1m台と低く、かつては高潮による浸水被害が頻発していました。昭和62年、マレ島の約1／3が浸水する大きな高潮災害後、モルディブ政府からの要請に基づき、日本政府は無償資金協力による高潮対策事業に着手しました。建設省、運輸省(当時)の職員が調査、技術的指導を行い、平成14年、マレ島の全周約6kmを囲む離岸堤及び護岸が完成しました。

今回のスマトラ島沖地震に伴い、高さ約3m強の津波がマレ島にも来襲しましたが、護岸をやや超える程度に収まり、マレ市街は浸水したものの、死者は皆無であるなど壊滅的被害は免れました。モルディブ全土では死者・行方不明者合わせて108名に達したことと比較すると、マレ島においては、我が国が整備した護岸等が津波被害の軽減に大きく役立ったものと考えられます。



▲モルディブと震源地



▲マレ島を囲む護岸及び離岸堤

図表掲載不可

https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h16/hakusho/h17/image/gdc30003.gif

▲護岸への津波の襲来状況(モルディブTV提供)

図表掲載不可

https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h16/hakusho/h17/image/gdc30004.gif

▲マレ島内は広範囲で浸水したものの、壊滅的被害は免れた。(モルディブTV提供)

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例

「稲むらの火」をご存知ですか？

今からおよそ150年前、安政元年(1854年)11月(旧暦)、紀州広村(現在の和歌山県広川町)は大きな地震(安政南海地震)とそれに伴う津波に見舞われました。村は、36名の死者を出し、被害にあわなかった家は1軒もないなど、大きな被害を受けました。

このとき35歳になる浜口梧陵は、逃げ遅れた者が逃げる方向を見失わないように、道筋にあたる水田の稲むら(ススキや稲束を積み重ねたもの。浜口家の稲むらだったと言われています。)に松明で次々に火をつけ、村人を安全な場所に導きました。また、彼は、被災者用家屋の建設、農機具・漁具の配給を始め被災者の救済に尽力するとともに、私財を投じて高さ約5m、延長約600mの堤防(広村堤防)を築きました。広村堤防は、昭和21年南海地震の津波が広村を襲ったときには、村の居住区の大部分を津波から守りました。現在、町内には、浜口梧陵の偉業をたたえる碑が建立されています。

ラフカディオ・ハーン(小泉八雲)は、明治29年の三陸沿岸の津波災害の惨状と、伝え聞いていた浜口梧陵の偉業をヒントに、“A Living God(生き神様)”という短編小説を書きました。その後、小学校教員の中井常蔵により小学生向けに書き改められ、「稲むらの火」と題して昭和12年から10年間小学国語読本(5年生)に掲載されました。「稲むらの火」は、浜口五兵衛という老人が、海が引くのをみて津波の襲来を予測し、何も気づかない村人にこのことを知らせるため、稲むらに火をつけ、安全な場所に避難させたという話です。「稲むらの火」は実際の話とは異なっていますが、これを学んだ小学生に深い感銘を与えるとともに、防災に関する基礎知識を伝えたと評価されています。最近では、平成16年12月のスマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害の際に、「稲むらの火」が津波対策の好教材として注目を集めました。

私たちは、自然災害に周期的に襲われているいわば災害列島とも呼ぶことができる土地に住んでいます。改めてこの点を思い起こし、日ごろから防災に関する意識を高めていく必要があるのではないでしょうか。



▲広川町「稲むらの火広場」にある銅像



▲現在の広村堤防

テキスト形式のファイルはこちら

第I部　東アジアとの新たな関係と国土交通施策の展開

序

近年、社会経済のあらゆる分野で国境の垣根が低くなりつつあり、人や物が世界中を活発に行き交う「地球大交流時代」となってきている中で、国際的な分業の進展など世界における経済的な結びつきが深まっている。一方で、地球規模化の進展は、国、地域、企業といった様々なレベルにおける国際的な競争関係をもたらしており、また、温暖化をはじめとする地球環境問題など、海外における社会経済活動が我が国に影響を及ぼすような事態も多くなっている。

我が国は、輸出入や直接投資など海外経済と常に密接な関係をもって発展してきたが、今後は、観光立国の推進など「地球大交流時代」における人的交流を深める取組みも重要であり、2005年(平成17年)には2005年日本国際博覧会(愛知万博)の開催や日韓友情年2005の実施等が行われる。さらに、国際的な連携の強化に向けた動きも活発となっており、我が国においても、アジア太平洋経済協力(APEC)やASEAN＋3、各国との経済連携協定(EPA)／自由貿易協定(FTA)の締結などに取り組んでいる。

これまで長い間、日本にとってアメリカは最大の貿易相手国であり、日本経済において重要な比重を占めてきた。また、多国間関係については、APECなど、アメリカを含んだ環太平洋における多国間の協力関係も構築され、日本もこうした枠組みの中で重要な役割を担ってきた。日米経済関係が摩擦から協調へと変化し、経済活動の地球規模化がいっそう進行する状況の中で、日米関係、環太平洋における多国間の枠組みは、引き続き日本にとって重要な比重を占め続けると考えられる。

一方で、我が国と近接する東アジア諸国・地域は、近年目覚ましい成長を遂げており、生産拠点や市場として、また、競争相手として、欧米諸国とともに我が国の今後を考える上で欠かすことのできない存在となってきている。

このような状況を踏まえ、第I部では、相互依存と競争の関係、国内の地域における国際的な地域間連携の動きなど、東アジア諸国・地域を中心とした近隣諸国・地域との関係の動向を分析するとともに、こうした関係の変化を踏まえ、東アジアと日本が相互に利益を得る形で共に発展していく上での国土交通施策の展開の方向について論じている。

テキスト形式のファイルはこちら

凡例：第I部における表記について

本白書第I部における海外の国・地域、略称等については、以下のとおりとする。

1. 海外の国・地域

(1)「国」という表現には地域を含む場合がある。

(2)1)ASEANは、インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシア、ブルネイ、ベトナム、ミャンマー、ラオス及びカンボジアの10ヶ国を指す。

2)そのうち、インドネシア、タイ、フィリピン及びマレーシアを、特にASEAN4と表記することとする。

3)NIEsは、韓国、シンガポール、台湾及び香港を指す。

4)そのうち、韓国、台湾及び香港を、特にNIEs3と表記することとする。

5)「東アジア諸国・地域」と記す場合には、特記しない限り、ASEAN各国、韓国、中国、台湾及び香港を総称することとする。

6)NAFTAは、アメリカ、カナダ及びメキシコを指す。

7)EUと記す場合には、特記しない限り、加盟国が25ヶ国となった2004年5月より前の加盟国15ヶ国を指す。

2. 略称

主として使用している略称の正式名称は、以下のとおりである。

ACI：Airports Council International(国際空港評議会)
ASEAN：Association of Southeast Asian Nations(東南アジア諸国連合)
EU：European Union(ヨーロッパ連合)
IATA：International Air Transport Association(国際航空運送協会)
ICAO：International Civil Aviation Organization(国際民間航空機関)
IEA：International Energy Agency(世界エネルギー機関)
IMD：International Institute for Management Development(国際経営開発研究所)
IMF：International Monetary Fund(国際通貨基金)
IRF：International Road Federation(世界道路連盟)
JNTO：Japan National Tourist Organization(独立行政法人国際観光振興機構)
JETRO：Japan External Trade Organization(独立行政法人日本貿易振興機構)
NAFTA：North American Free Trade Agreement(北米自由貿易協定)
WHO：World Health Organization(世界保健機関)
WTO：World Tourism Organization(世界観光機関)

3. その他

特記しない限り、「－」は該当無し、「＊」は不明を示す。

テキスト形式のファイルはこちら

第1章　成長する東アジア諸国・地域

東アジア諸国・地域は近年大きく成長し、日本と相互依存を深めつつ、競争する関係にもなっている。また、成長する東アジア諸国・地域との関係の変化は、今後の我が国の都市や地域の発展を考える上でも重要な要素となっている。

こうした東アジア諸国・地域との新たな関係について分析するに当たり、本章では、まず、その成長の実態を見ていくこととする。

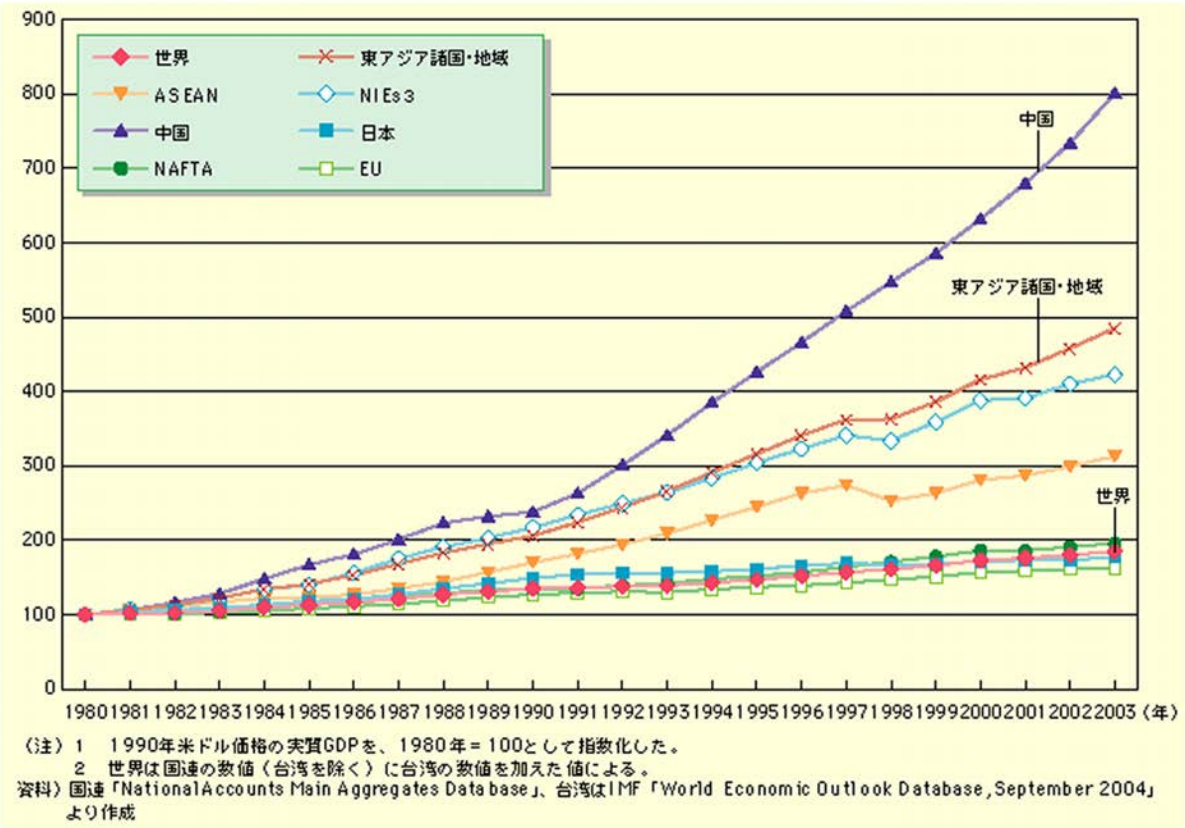
テキスト形式のファイルはこちら

第1節　東アジア諸国・地域の成長

(東アジア諸国・地域の経済成長)

東アジア諸国・地域の実質GDPは、2003年(平成15年)で1980年(昭和55年)の4.85倍となっており、世界平均(1.85倍)を上回る速度で成長している。特に近年の中国の成長が著しい。このような高い成長を維持してきた結果、2003年(平成15年)には、東アジア諸国・地域の名目GDPは世界全体の8.7%を占めるに至っている。

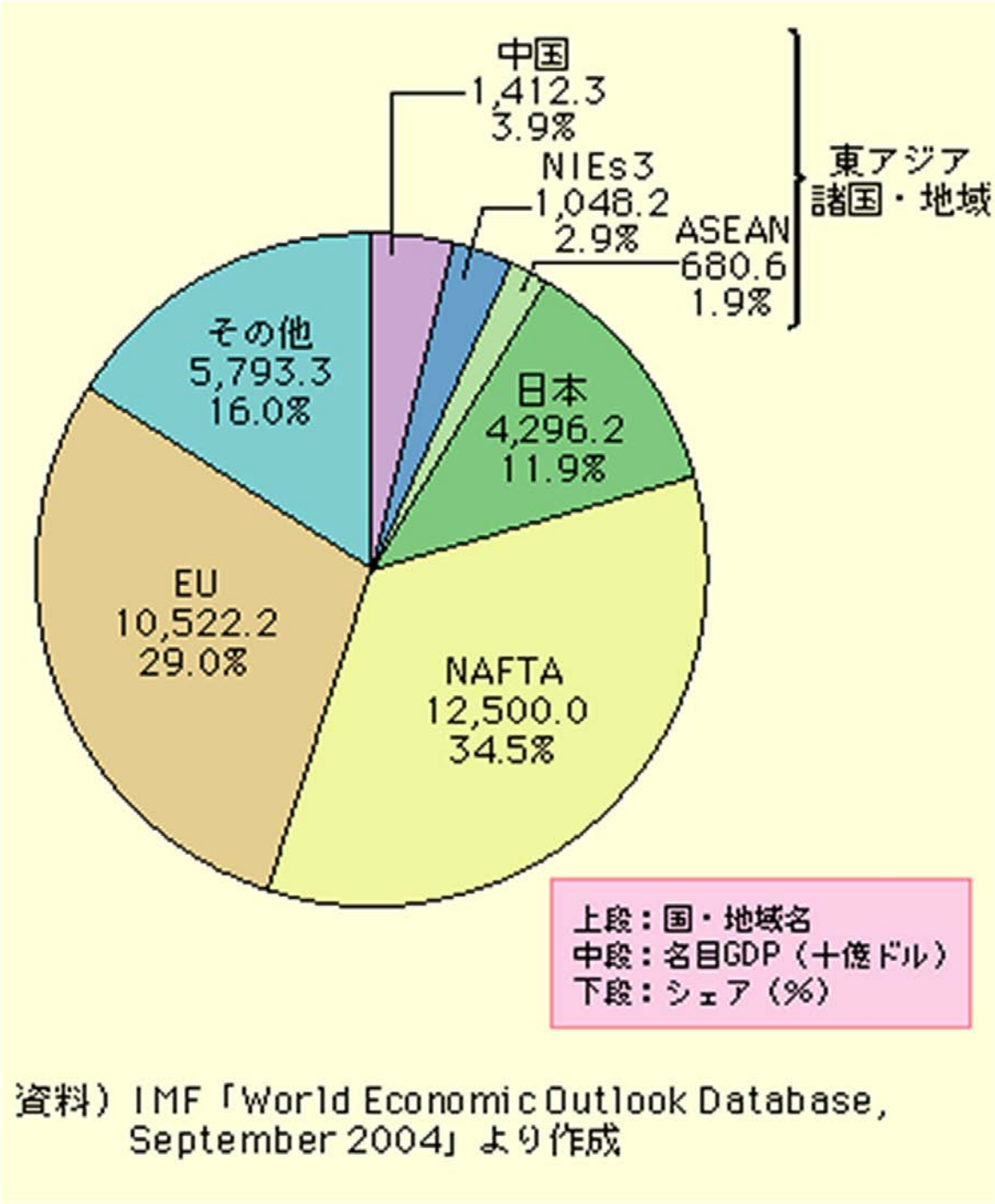
図表I-1-1-1　実質GDPの伸び(1980年比)



(注) 1　1990年米ドル価格の実質GDPを、1980年＝100として指数化した。
2　世界は国連の数値(台湾を除く)に台湾の数値を加えた値による。
資料) 国連「National Accounts Main Aggregates Data base」、台湾はIMF「World Economic Outlook Database, September 2004」より作成

Excel形式のファイルはこちら

図表I-1-1-2　各国・地域の名目GDPとシェア(2003年)



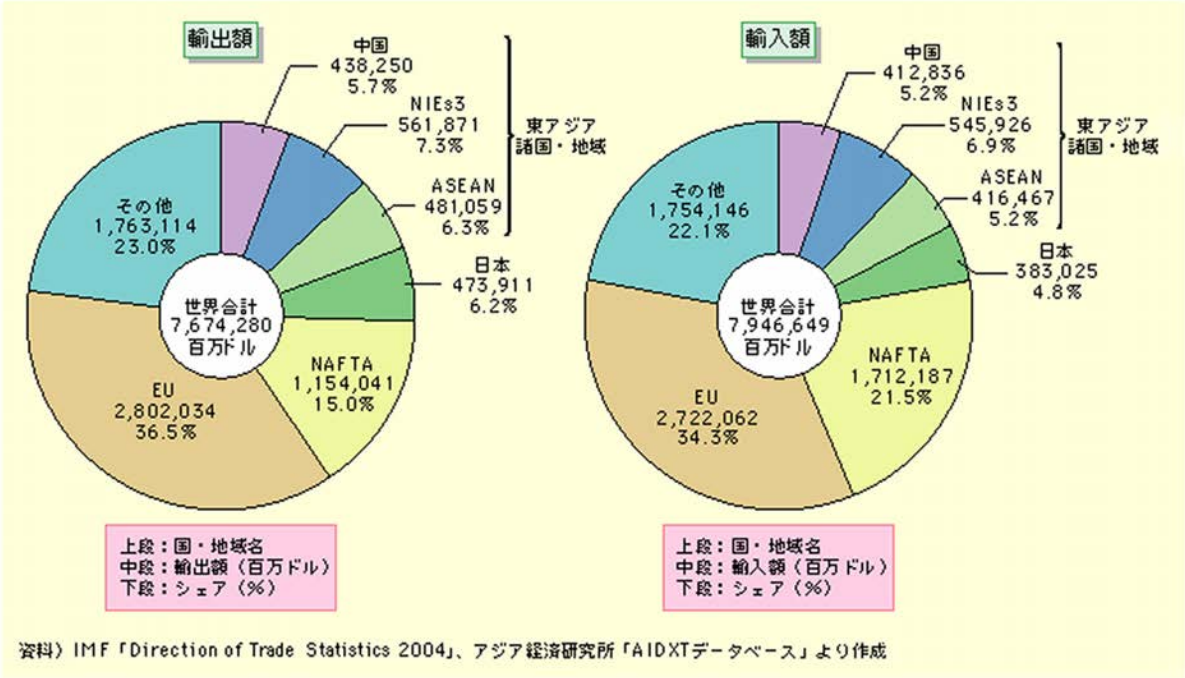
Excel形式のファイルはこちら

東アジア諸国・地域は、先進国である欧米・日本の企業の生産拠点として成長してきた。こうしたことも一因となり、東アジア諸国・地域の輸出額は増加するとともに、世界全体の輸出額に占めるシェアも拡大しており、2003年(平成15年)には19.3%に達している。

ここで、購買力平価換算した一人当たりGDPを見ると、東アジア諸国・地域が2005年(平成17年)で1980年(昭和55年)の8.68倍と高い伸びを示し、EU(3.05倍)、NAFTA(3.12倍)の伸びを大きく上回っており、東アジア諸国・地域における所得水準が伸びていると推測される。こうしたことから、東アジア諸国・地域における消費も拡大しているものと思われる。

また、所得水準の向上と時期を同じくして、東アジア諸国・地域の輸入額は増加するとともに、世界全体の輸入額におけるシェアも拡大し、2003年(平成15年)には17.3%に達している。輸入のうちには、最終消費財だけでなく、原材料等も含まれてはいるが、こうした輸入額の著しい増加は、東アジア諸国・地域が生産拠点としてだけではなく、市場としても成長していることを示しているものと言えよう。

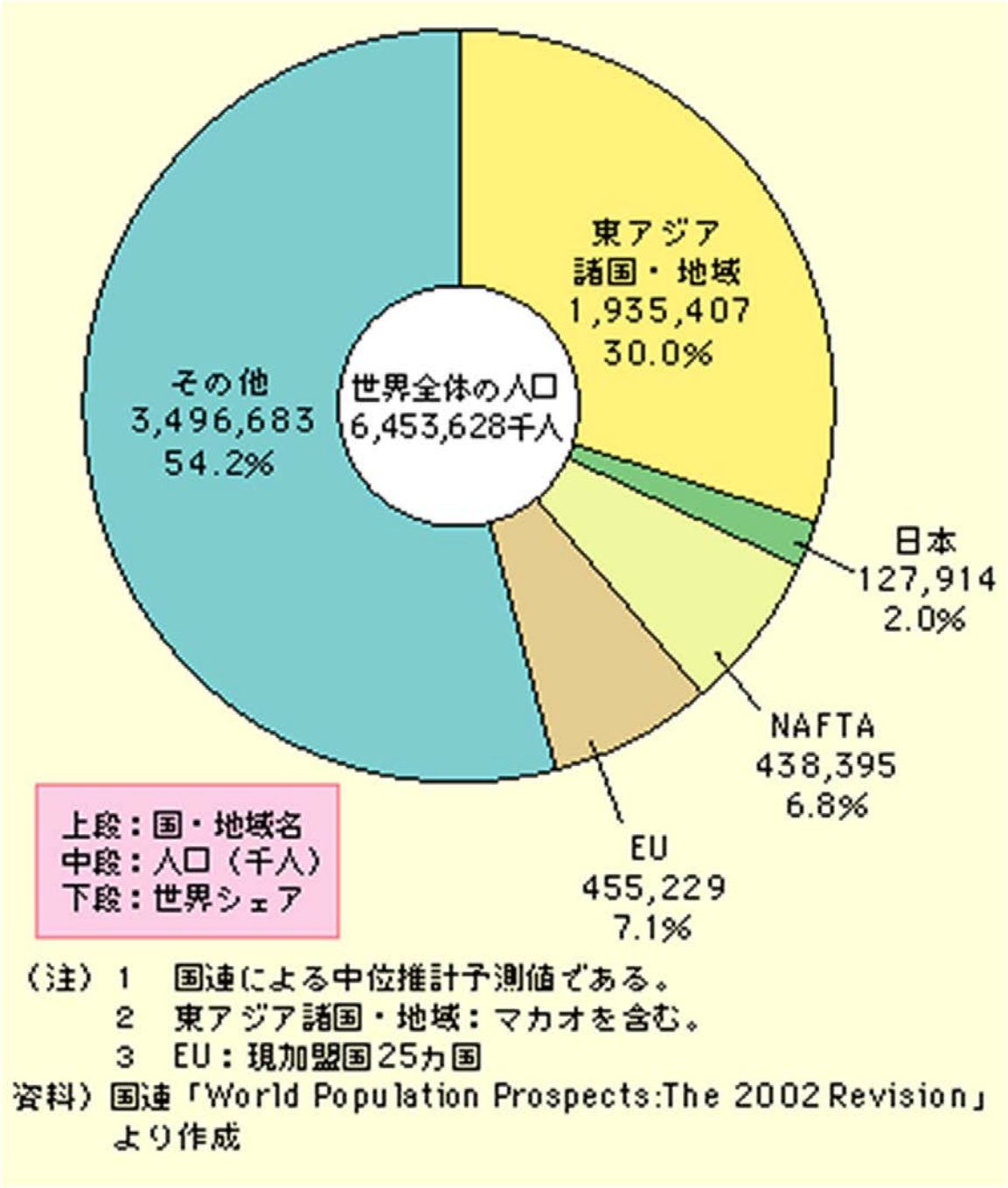
図表I-1-1-3　世界の貿易額(2003年)



Excel形式のファイルはこちら

一方、東アジア諸国・地域の規模を人口面からみると、人口のシェアは2005年(平成17年)に30.0%を占めると予測されており、従来から大きな変化はない。その間、経済面では、上記GDPのシェアの伸びに表されるように大きく成長している。これは、その人口規模に比して世界経済上は大きな割合を示していなかった東アジア諸国・地域が、生産拠点・市場としての成長に伴い、世界経済という面からも近年重要なプレーヤーとして新たに参入しつつあるということを示すものと言えよう。

図表I-1-1-4　世界の人口比率(2005年の予測)



Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

（第3の極となりつつある東アジア諸国・地域と日本）

また、近年、EU、NAFTAのように、各国単独ではなく、経済圏を形成して経済活動を拡大させる動きが見られる。こうした動きの中で、成長する東アジア諸国・地域と日本のシェアの合計は、人口では32.0％と世界全体の約1／3を占め、GDPで20.5％、貿易額では輸出25.5％、輸入22.1％と、いずれも20％を超える第3の極を形成しつつある。

このように、東アジア諸国・地域は近年大きく成長し、日本と合わせると第3の極を形成しつつあるまでになっている。今後の我が国の社会経済を考える際には、成長する東アジア諸国・地域とどう向き合っていくかが重要となる。

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　活発化する人や物の流れ

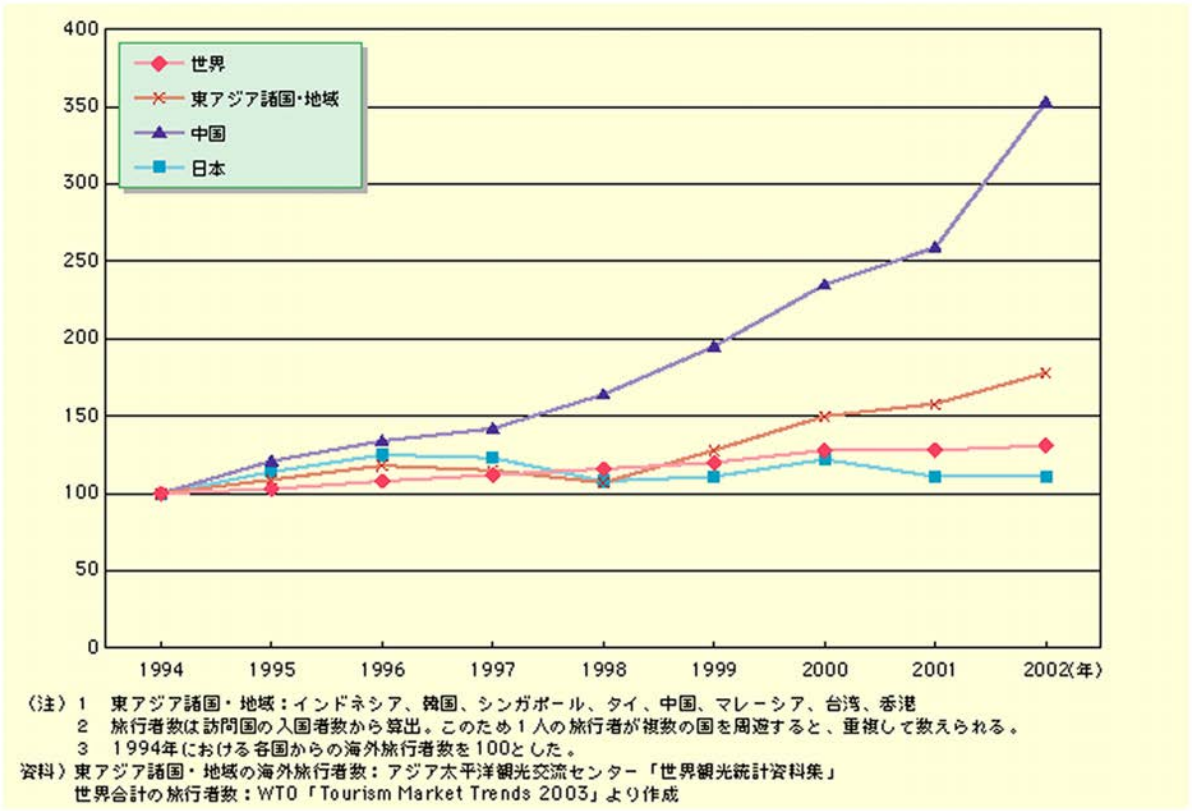
第1節では東アジア諸国・地域の経済成長について見てきたが、世界全体のGDP及び貿易額の20％を超えるに至った経済活動の拡大は、東アジア諸国・地域における人や物の流れの増大をもたらしている。本節では、東アジア諸国・地域における人流・物流の動向を見ていく。

テキスト形式のファイルはこちら

1　人流の動向

人の流れについては、東アジア諸国・地域からの海外旅行者数の伸びを見ると、世界平均の伸びを大きく上回っている。

図表I-1-2-1　東アジア諸国・地域からの海外旅行者数の推移(1994年比)



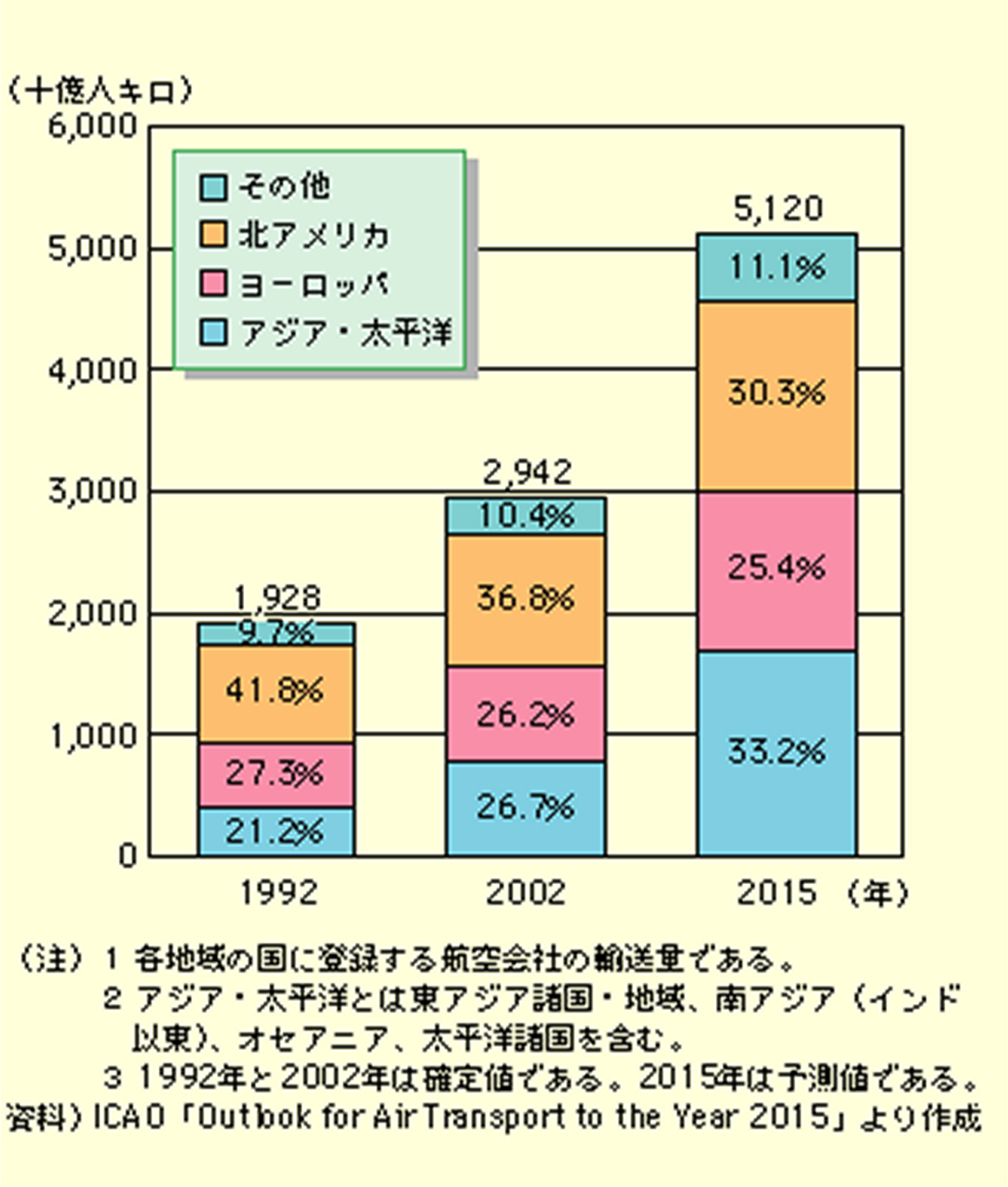
(注) 1　東アジア諸国・地域：インドネシア、韓国、シンガポール、タイ、中国、マレーシア、台湾、香港
2　旅行者数は訪問国の入国者数から算出。このため１人の旅行者が複数の国を周遊すると、重複して数えられる。
3　1994年における各国からの海外旅行者数を100とした。
資料) 東アジア諸国・地域の海外旅行者数：アジア太平洋観光交流センター「世界観光統計資料集」
世界合計の旅行者数：WTO「Tourism Market Trends 2003」より作成

Excel形式のファイルはこちら

また、航空旅客輸送量を見ると、アジア・太平洋の航空会社の輸送量が増加するとともに、世界全体に占めるシェアも拡大している。鉄道旅客輸送量を見ても、東アジア諸国・地域における鉄道旅客輸送量が中国を中心として増加するとともに、世界全体に占めるシェアも拡大している。

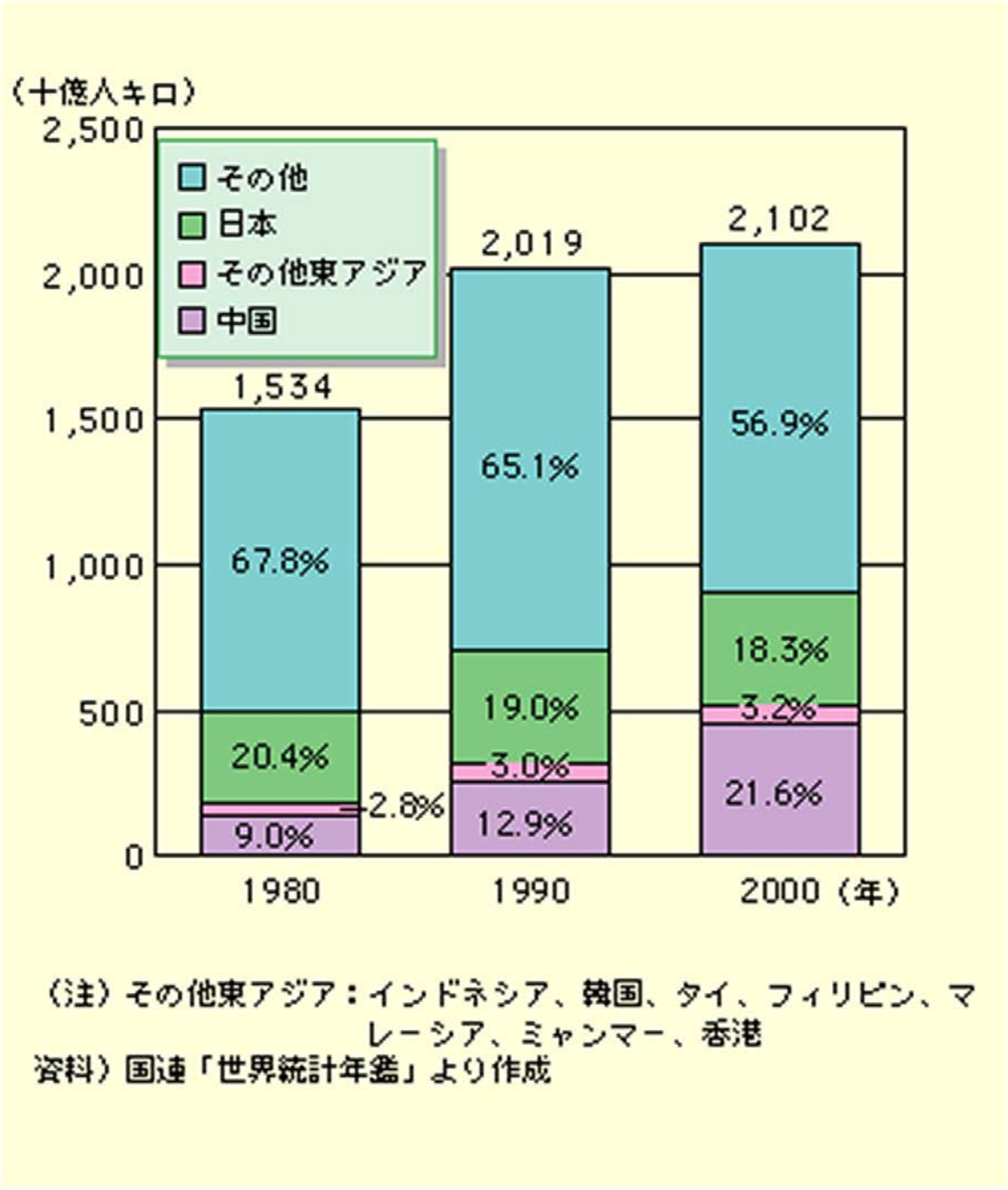
こうしたことから、東アジア諸国・地域における人の流れが増大していることがわかる。

図表I-1-2-2　世界の航空旅客輸送量の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

図表I-1-2-3　世界の鉄道旅客輸送量の推移



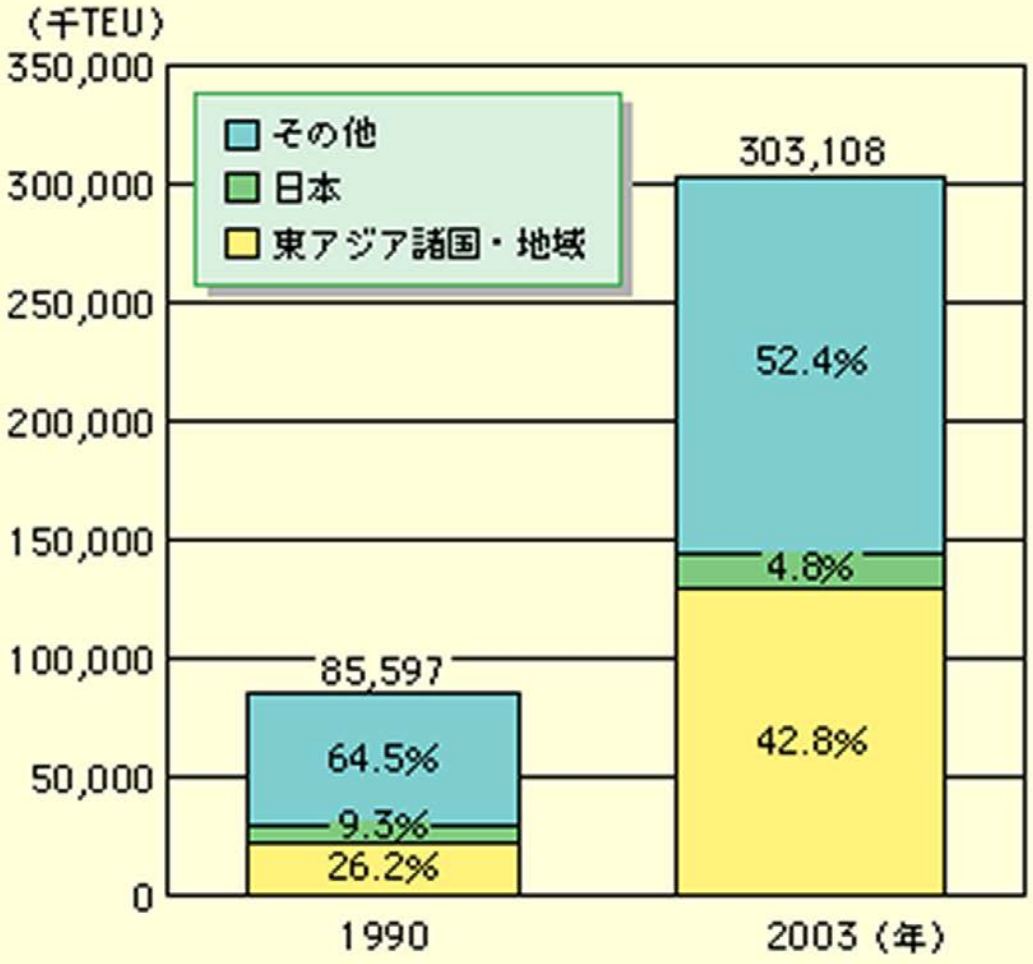
Excel形式のファイルは[こちら]

テキスト形式のファイルは[こちら]

2　物流の動向

次に、物の流れを見てみる。海上コンテナ取扱量を見ると、東アジア諸国・地域における海上コンテナ取扱量が増加するとともに、世界全体に占めるシェアも拡大している。

図表I-1-2-4　世界の海上コンテナ取扱量の推移



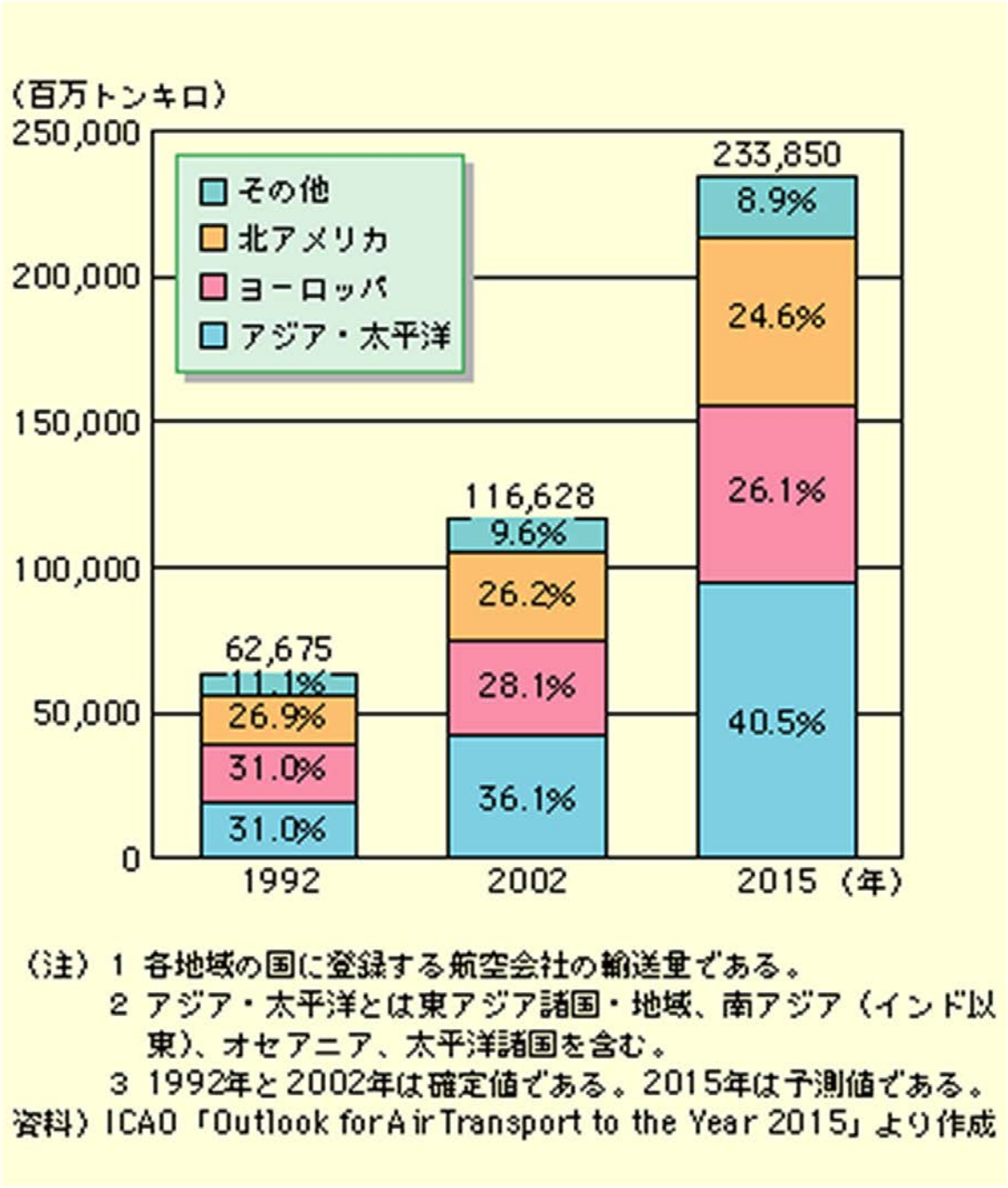
（注）1　各年の世界上位60位に入る東アジア諸国・地域の取扱量を東アジア諸国・地域の取扱量とした。
2　東アジア諸国・地域とは以下の国・地域である。
1990年：インドネシア、韓国、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシア、台湾、香港
2003年：インドネシア、韓国、シンガポール、タイ、中国、フィリピン、ベトナム、マレーシア、台湾

資料）Informa UK Ltd「Containerisation International Yearbook」より作成

Excel形式のファイルはこちら

また、航空貨物輸送量を見ると、アジア・太平洋の航空会社の輸送量が増加するとともに、世界全体の航空貨物輸送量に占めるシェアも拡大している。

図表I-1-2-5　世界の航空貨物輸送量の推移



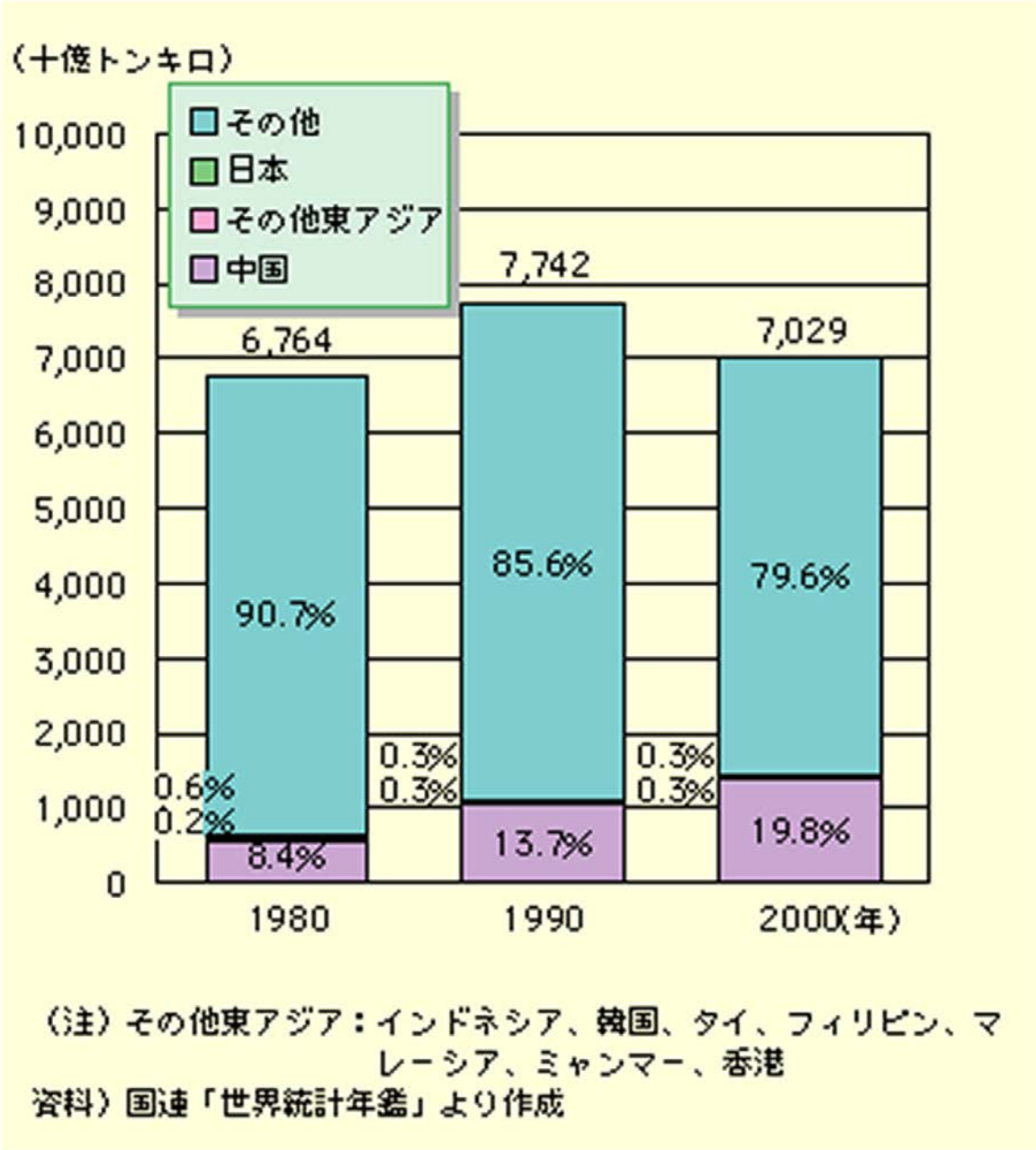
（注）1 各地域の国に登録する航空会社の輸送量である。
2 アジア・太平洋とは東アジア諸国・地域、南アジア（インド以東）、オセアニア、太平洋諸国を含む。
3 1992年と2002年は確定値である。2015年は予測値である。
資料）ICAO「Outlook for Air Transport to the Year 2015」より作成

Excel形式のファイルはこちら

さらに、鉄道貨物輸送量で見ると、東アジア諸国・地域における鉄道貨物輸送量が中国を中心として増加するとともに、世界全体の鉄道貨物輸送量に占めるシェアも拡大している。

こうしたことから、東アジア諸国・地域における物の流れも増大していることがわかる。

図表I-1-2-6　世界の鉄道貨物輸送量の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

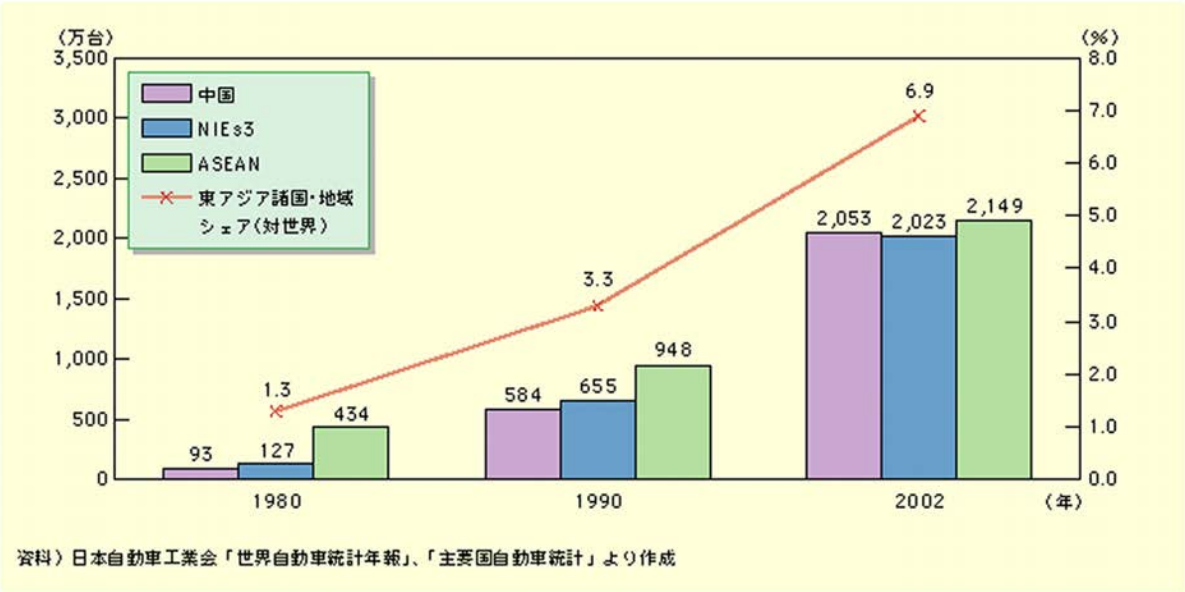
テキスト形式のファイルは[こちら]

3　モータリゼーションの動向

自動車について見ると、東アジア諸国・地域における自動車保有台数は増加を続けており、特に近年の中国の伸びが著しい。また、世界の自動車保有台数に占めるシェアも拡大を続けている。

こうしたことから、東アジア諸国・地域においては、人流・物流の増大に伴い、モータリゼーションが進展していることがわかる。

図表I-1-2-7　東アジア諸国・地域の自動車保有台数の推移



Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

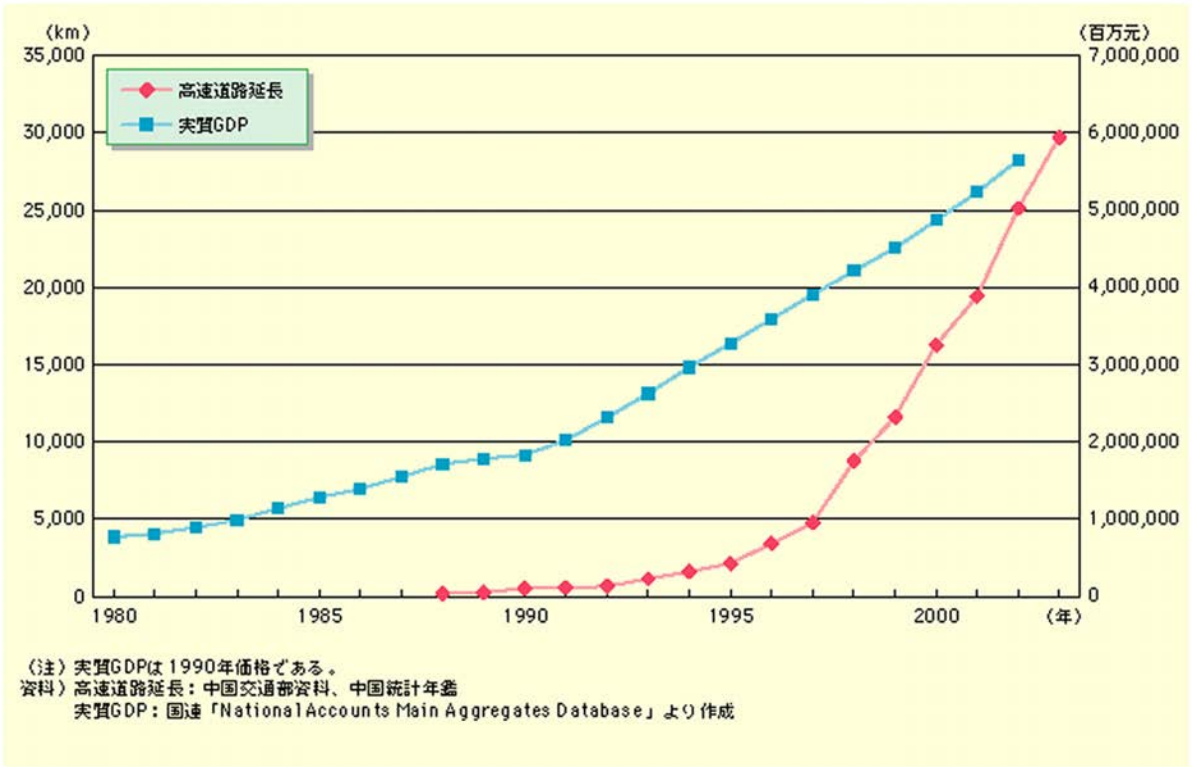
第3節　東アジア諸国・地域の成長と社会資本整備

1　東アジア諸国・地域における社会資本の整備

東アジア諸国・地域では、第1節で見たように、貿易を拡大しながら経済成長を実現してきた。道路、鉄道、港湾、空港は、産業立地や輸出入といった経済活動を行っていく上で欠くことのできない社会資本であり、東アジア諸国・地域においても、これらの社会資本の整備が行われていく中で経済成長が実現してきていることがうかがえる。さらに、経済成長に伴う需要の増大に対応するとともに成長を持続するため、さらなる整備が計画されている。

例えば中国では、1988年(昭和63年)に初めて高速道路が供用されているが、その後、急速に供用延長を伸ばしている。中国の実質GDPは1990年代以降の伸びが大きく、高速道路整備の進展が経済成長に大きく寄与していると考えられる。さらに、例えば韓国や中国では、全国的な高速道路ネットワークの計画的整備が進められている。

図表I-1-3-1　中国の高速道路延長と実質GDPの推移



Excel形式のファイルはこちら

図表I-1-3-2　韓国及び中国の高速道路計画

	計画延長（目標年）	計画におけるネットワークの形状	現況
韓国	6,160km（2020）	南北7本、東西9本のネットワーク	2,778km（2003）
中国	約85,000km（2030）	北京から7本の放射線と、南北9本、東西18本のネットワーク	34,200km（2004）

資料）各国政府資料より作成

Excel形式のファイルはこちら

図表I-1-3-3　東アジア諸国・地域と日本における道路・鉄道・港湾・空港の整備状況

	人口（千人）	面積（km^2）	高速道路延長（km）	鉄道延長（km）	港湾	バース数	空港	滑走路数
日本	127,654	377,873	8,540（2003年度）	27,517（2002年）	東京	12（2004年）	成田	2（2005年）
					横浜	16（2004年）	関西	1（2005年）
					名古屋	8（2004年）	中部	1（2005年）
					神戸	12（2004年）		
					大阪	8（2004年）		
インドネシア	219,884（東ティモールを含む。）	1,904,569（東ティモールを含む。）	530（2000年）	4,564（2004年）	タンジュンプリオク	13（2004年）	ジャカルタ	2（2004年）
韓国	47,700	99,268	2,778（2003年）	3,380（2004年）	釜山	21（2004年）	ソウル	2（2004年）
カンボジア	14,143	181,035	＊	601（2004年）	シアヌークビル	1（2004年）	プノンペン	1（2004年）
シンガポール	4,252	683	150（2003年）	0（2004年）	シンガポール	37（2004年）	シンガポール	2（2004年）
タイ	62,833	513,115	331（2003年）	4,044（2004年）	レムチャバン	10（2004年）	バンコク	2（2004年）
中国	1,304,196（台湾を含む。）	9,596,961（台湾を含む。）	34,200（2004年）	73,002（2003年）	上海	19（2004年）	北京	2（2004年）
					深圳	14（2004年）	上海（浦東）	1（2004年）
					青島	10（2003年）	広州	2（2004年）
フィリピン	79,999	300,000	173（2003年）	＊	マニラ	12	マニラ	1（2004年）
ブルネイ	358	5,765	＊	＊	ムアラ	2	バンダルスリブガワン	1（2004年）
ベトナム	81,377	331,689	＊	2,545（2004年）	ホーチミン	22	ホーチミン	2（2004年）
マレーシア	24,425	329,758	1,228（2003年）	1,636（2002年）	ポートケラン	20	クアラルンプール	2（2004年）
ミャンマー	49,485	676,578	＊	＊	ティラワ	5	ヤンゴン	1（2004年）
ラオス	5,657	236,800	＊	0（2004年）			ビエンチャン	1（2004年）
台湾	22,453（2002年末）	36,006	872（2003年）	1,097（2004年）	高雄	26（2004年）	台北	2（2004年）
香港	7,050	1,075	＊	＊	香港	22	香港	2（2004年）

（注）1　各国の人口は2003年年央推計人口、面積は2000年のデータである。
2　高速道路の定義については、図表Ⅰ-1-3-4を参照
3　港湾は2002年の年間コンテナ取扱量の世界順位が20位以上、又はコンテナ取扱量が各国で最大の港湾である。ただし日本はコンテナ取扱量国内上位5位までの港湾であり、世界順位が20位以下の港湾も含む。
4　港湾のバース数は国・地域によって基準が異なるため、単純比較できない。
日本は水深12m以上のコンテナ取扱専用バース数を記載した。東アジア諸国・地域のバース水深等の詳細は不明である。
調査時点が明記されていないバース数は、Informa UK Ltd「Containerisation International Yearbook 2005」による。
5　空港は2003年の年間旅客数の世界順位が80位以上、又は旅客数が各国で最大の空港である。日本は主要な国際空港とした。
6　空港の滑走路数は2,000m以上の本数である。

資料）総務省統計局「世界の統計2004」、各国統計、国土交通省調査等より作成

Excel形式のファイルはこちら

図表I-1-3-4　東アジア諸国・地域と日本の高速道路延長の推移

（単位：km）

	日本	インドネシア	韓国	シンガポール	タイ	中国	フィリピン	マレーシア	台湾
1980年	2,860	47	1,225	-	-	-	127	-	373
1990年	5,074	287	1,551	104	27	522	127	942	382
2000年	7,843	530	2,131	150	331	16,285	151	1,195	608
2003年	8,540	＊	2,778	150	331	29,745	173	1,228	872

（注）1　日本：高規格幹線道路。各年度末の延長。ただし、高規格幹線道路網計画は1987年に策定されたため、1980年の数値は高速自動車国道
2　インドネシア：Toll Road
3　韓国：National Expressway
4　シンガポール：Expressway。1981年に初供用（54km）
5　タイ：Intercity Motorways, Expressway, Concession Highways。1981年に初供用（9km）
6　中国：高速公路。1988年に初供用（174km）
7　フィリピン：North Luzon Expressway, South Luzon Expressway, R-1 Expressway, Metro Manila Skyway, Southern Tagalog Arterial Road, Subic-Tipo Expressway
8　マレーシア：Toll Road。1982年に初供用
9　台湾：National Highway
資料）各国統計・各国政府資料、IRF「World Road Statistics」等より作成

Excel形式のファイルはこちら

図表I-1-3-5　東アジア諸国・地域と日本の鉄道の現状

（1）鉄道の供用延長

（単位：km）

	日本	インドネシア	韓国	カンボジア	タイ	中国	ベトナム	マレーシア	台湾	香港
1980年	26,916	＊	3,135	601	3,800	53,300	2,545	＊	1,091	＊
1990年	27,145	＊	3,091	601	3,800	57,800	2,545	1,670	1,062	57
2000年	27,495	4,616	3,123	601	4,044	68,650	2,545	1,670	1,104	＊
2003年	＊	4,564	3,140	601	4,044	73,002	2,545	1,699	1,097	＊

（2）鉄道の供用延長のうち電化区間距離

	日本	インドネシア	韓国	カンボジア	タイ	中国	ベトナム	マレーシア	台湾	香港
1980年	13,321	63	427	-	-	1,667	-	＊	286	＊
1990年	14,790	76	525	-	-	6,941	-	＊	569	＊
2000年	15,388	156	668	-	-	14,864	-	150	592	＊
2003年	＊	156	681	-	-	18,758	-	150	592	＊

（3）鉄道の供用延長のうち複線区間距離

	日本	インドネシア	韓国	カンボジア	タイ	中国	ベトナム	マレーシア	台湾	香港
1980年	8,352	133	＊	-	90	8,119	-	＊	＊	＊
1990年	8,941	146	＊	-	90	13,024	-	130	489	＊
2000年	9,352	286	940	-	90	21,408	-	150	590	＊
2003年	9,398	318	1,014	-	264	24,650	-	150	589	＊

（注）表中の各値は集計の方法が異なる。
資料）国土交通省調査より作成

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

（日本のODA）

我が国の政府開発援助(ODA)は、道路、港湾、発電所、上下水道等の経済社会基盤の整備を通じて、東アジア諸国・地域における生活水準の向上と経済成長に大きな役割を果たしてきた。2003年度(平成15年度)の我が国の資金協力(注1)の状況を見ると、全体の58.4%が東アジア諸国・地域に対するものとなっており、道路、鉄道、港湾、ダム等の国土交通関連分野は東アジア諸国・地域に対する資金協力の22.0%を占めている。

国土交通分野のODAの東アジア諸国・地域における基盤整備への貢献として、例えば、インドネシアではジャワ幹線鉄道の複線化部分の約50%が、韓国では全国の下水処理施設の56%が、タイではバンコクのチャオプラヤ川に架かる17橋(整備中を含む)のうち14橋が、フィリピンでは主要な22の洪水対策事業の全てが、我が国のODAの支援により建設されている(注2)。

(注1)有償資金協力(借款契約ベース)と無償資金協力(JICA実施促進分。交換公文ベース)の合計
(注2)外務省「政府開発援助白書(2004年版)」による。

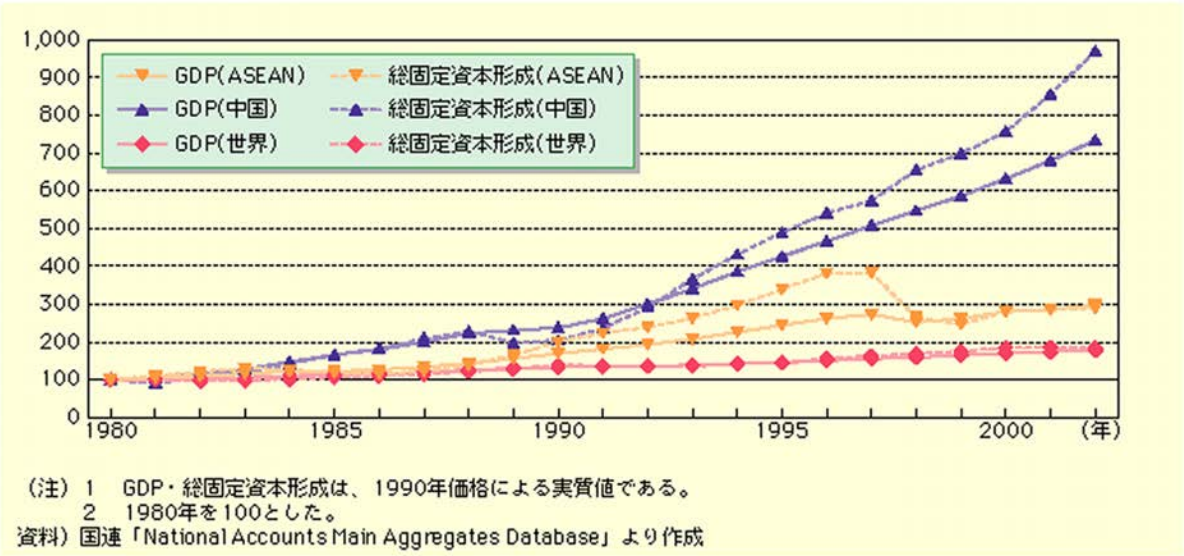
テキスト形式のファイルはこちら

2　東アジア諸国・地域の建設投資と我が国建設企業の展開

(建設投資の伸び)

東アジア諸国・地域における経済成長は、その基盤となる社会資本整備や工場等の設備投資、さらには住宅建設等を通じて建設投資の増大にもつながっている。1980年(昭和55年)から2003年(平成15年)までの総固定資本形成の推移を見ると、ASEAN諸国では1980年代の終わりから1990年代前半にかけて総固定資本形成がGDPを上回る伸びを示したが、通貨危機以降に大きく落ち込んでいる。一方、中国については1990年代以降に総固定資本形成が大きく伸びてきており、経済が急成長する中で建設投資等が活発化していることがうかがえる。

図表I-1-3-6　東アジア諸国・地域と世界のGDP及び総固定資本形成の推移



(注) 1　GDP・総固定資本形成は、1990年価格による実質値である。
2　1980年を100とした。
資料) 国連「National Accounts Main Aggregates Database」より作成

Excel形式のファイルはこちら

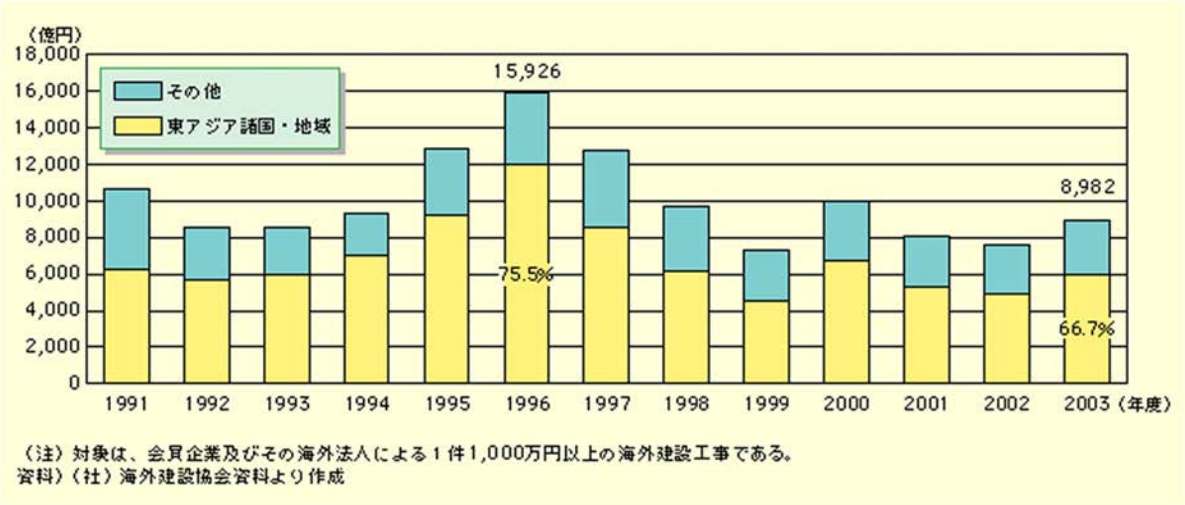
テキスト形式のファイルはこちら

(我が国建設企業の東アジア諸国・地域における展開)

我が国建設企業の海外受注高に占める東アジア諸国・地域の割合は高く、海外受注高がピークであった1996年度(平成8年度)には3／4、2003年度(平成15年度)でも2／3を占めている。受注の内訳としては、我が国のODA案件や現地の日系企業からの受注が相当の割合を占めているが、外国建設企業に対する事業規制が比較的緩やかな国では現地の民間企業からの受注も多く、例えばシンガポールでは、我が国建設企業の受注高が現地の主要建設企業に匹敵するものとなっている(注)。

我が国の建設企業は、東アジア諸国・地域での事業を通じてこれらの国における社会資本整備に貢献するとともに、現地の建設業の育成や技術力向上にも貢献している。

図表I-1-3-7　我が国建設業の海外受注高の推移



(注) 対象は、会員企業及びその海外法人による1件1,000万円以上の海外建設工事である。
資料) (社) 海外建設協会資料より作成

Excel形式のファイルはこちら

(注)第10回アジアコンストラクト会議のシンガポール建築建設庁報告による。

テキスト形式のファイルはこちら

第2章　東アジア諸国・地域と日本の関係の深化

第1章では、東アジア諸国・地域の成長の状況を見た。本章では、成長を続けている東アジア諸国・地域と日本との関係が、その成長につれてどのように変化しているかについて見ていく。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　東アジア諸国・地域と日本の相互依存

1　人流の動向

東アジア諸国・地域と日本との間では、人流が増大し、緊密な旅客輸送ネットワークが形成されている。

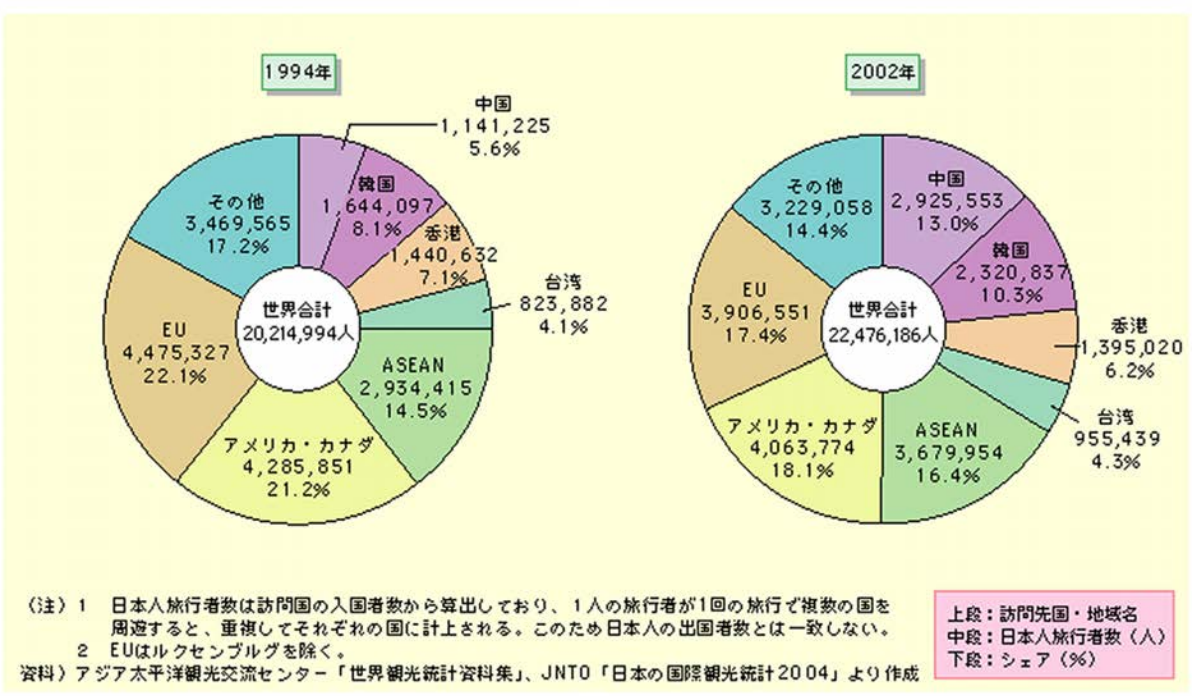
テキスト形式のファイルはこちら

(東アジア諸国・地域への日本人海外旅行者数の動向)

日本人海外旅行者(延べ人数)の旅行先を見ると、東アジア諸国・地域への旅行者数が増加し、2002年(平成14年)には約1,128万人(対1994年比1.41)となっており、特に中国への旅行者数の伸びが著しい(約293万人、対1994年比2.56)。その結果、日本人海外旅行者の旅行先に占める東アジア諸国・地域のシェアも拡大して50.2%となり、EU(17.4%)、アメリカ・カナダ(18.1%)が占めるシェアを大幅に上回っている。

また、東アジア諸国・地域を訪れる海外旅行者のうち、日本人海外旅行者が占める割合は約10%となっている。

図表I-2-1-1　日本人海外旅行者の旅行先



Excel形式のファイルはこちら

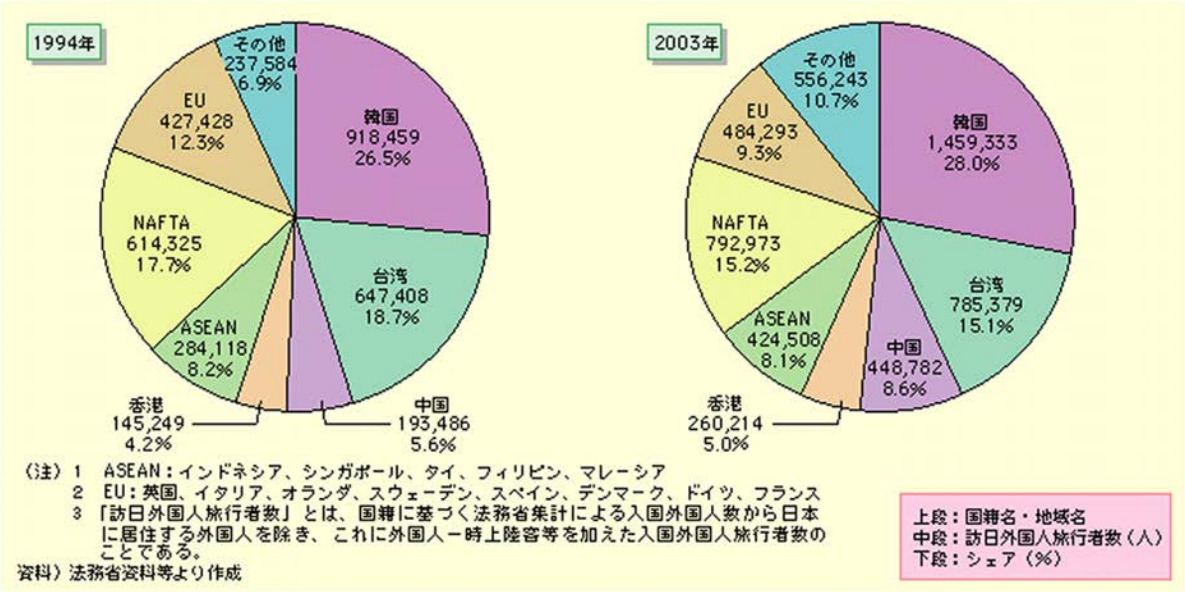
テキスト形式のファイルはこちら

(東アジア諸国・地域からの訪日外国人旅行者数の動向)

東アジア諸国・地域からの訪日外国人旅行者数は増加し、2003年(平成15年)には約338万人(対1994年比1.54)となっており、特に中国からの伸びが著しい(約45万人、対1994年比2.32)。その結果、訪日外国人旅行者総数に占める東アジア諸国・地域のシェアもわずかながら拡大して2003年(平成15年)には64.8%となり、EU(9.3%)、NAFTA(15.2%)が占めるシェアを大幅に上回っている。

また、東アジア諸国・地域からの海外旅行者数のうち、日本を訪れる割合は5.7%(注)となっている。

図表I-2-1-2　国・地域別訪日外国人旅行者数



Excel形式のファイルはこちら

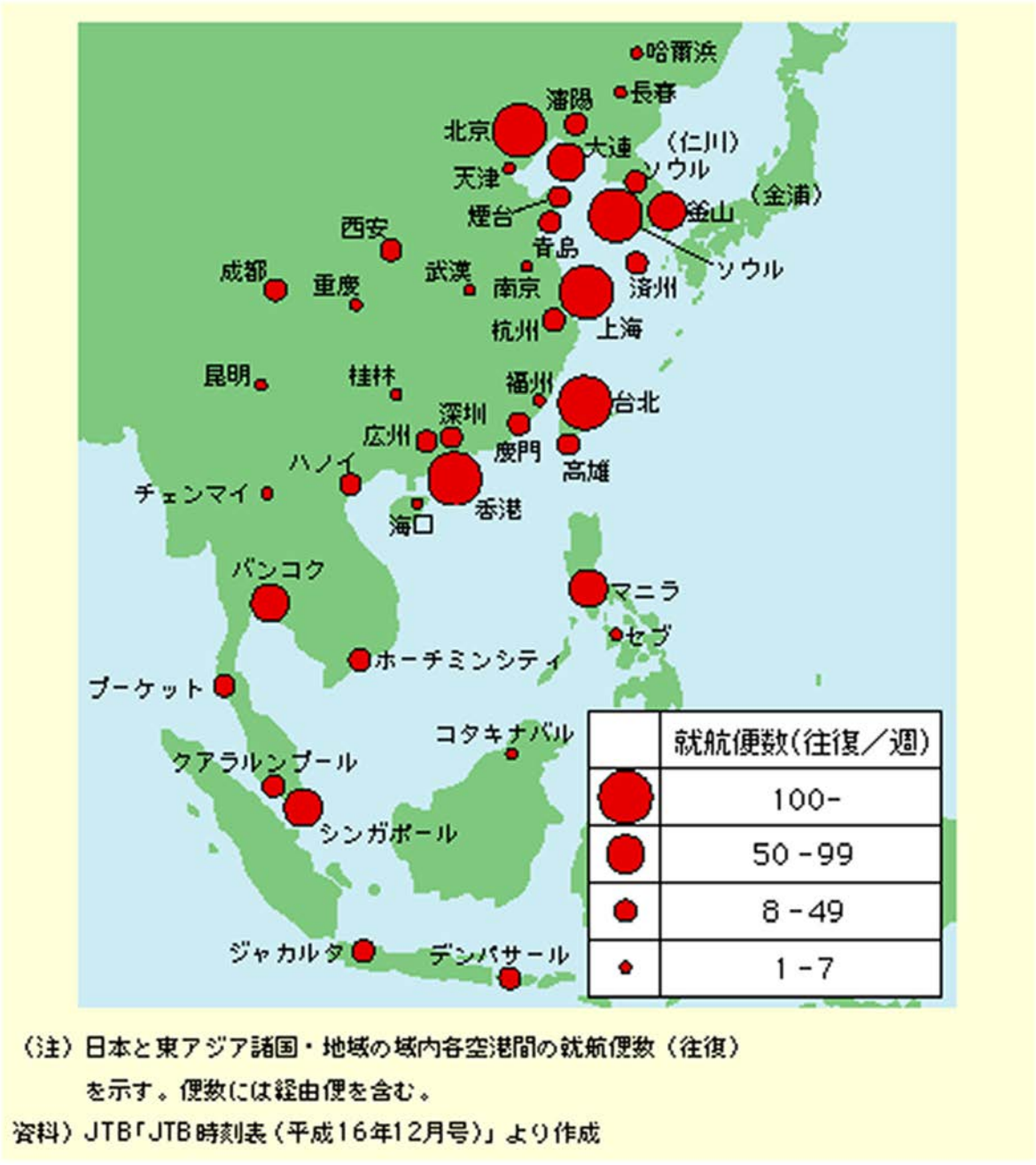
(注)インドネシア、韓国、シンガポール、タイ、中国、マレーシア、台湾及び香港の海外旅行者数より算出した。

テキスト形式のファイルはこちら

（人流の増大に伴う航空ネットワークの形成等）

こうした東アジア諸国・地域と日本との間の人流の増大に伴い、東アジア諸国・地域と日本との間には緊密な定期航空路のネットワークが形成されている。

図表I-2-1-3　東アジア諸国・地域と日本を結ぶ航空旅客便数

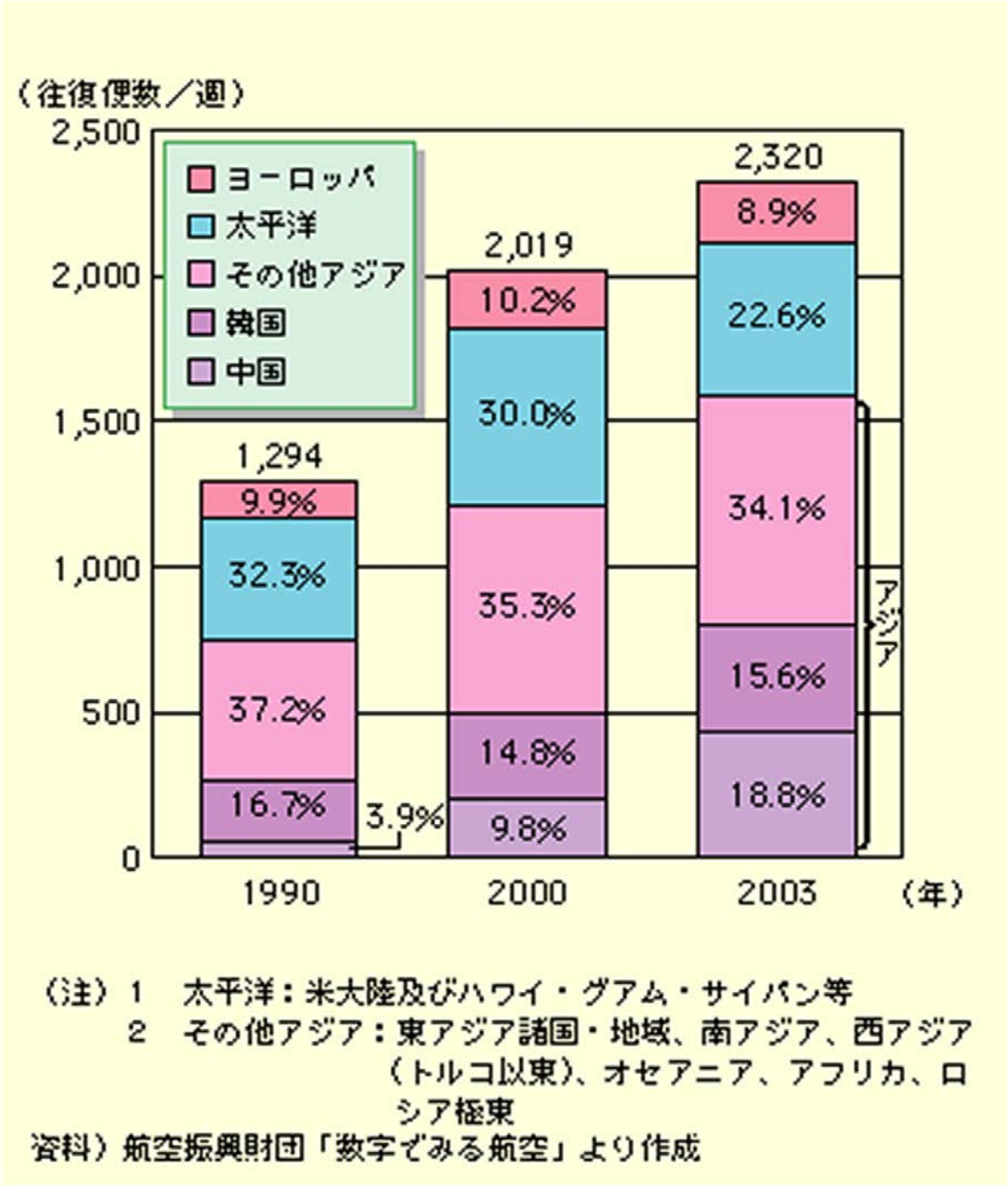


（注）日本と東アジア諸国・地域の域内各空港間の就航便数（往復）を示す。便数には経由便を含む。

資料）JTB「JTB時刻表（平成16年12月号）」より作成

日本発着のアジア方面航空便数(週当たり往復便数)は増加し、2003年(平成15年)には1,589便(対1990年比2.12)となっており、特に中国方面の伸びが著しい(435便、対1990年比8.70)。日本発着の国際便に占めるアジア方面航空便のシェアも拡大して68.5%になっている。

図表I-2-1-4　日本発着航空便数(方面別)の推移



Excel形式のファイルはこちら

また、東アジア諸国・地域と日本との間の交通手段は、航空が大部分であるが、日本と韓国との間では、北部九州を発着する高速船を中心とした外航旅客定期航路による往来も増大しており、特に韓国人の伸びが大きい。

図表I-2-1-5　日韓航路の外航旅客定期航路輸送実績の推移

（単位：人）

	日本人	韓国人	総　計
1999年	224,189	171,867	401,022
2000年	259,917	249,157	514,862
	(115.9)	(145.0)	(128.4)
2001年	285,129	263,528	555,502
	(127.2)	(153.3)	(138.5)
2002年	352,724	375,604	740,831
	(157.3)	(218.5)	(184.7)
2003年	323,456	463,620	799,077
	(144.3)	(269.8)	(199.3)

（注）1　括弧内は1999年の旅客数を100として指数化した。
　　2　総計には日本人と韓国人以外の外国人を含む。
資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

2　物流の動向

東アジア諸国・地域と日本との間では、人流の動向と同様に、物流が増大し、緊密な貨物輸送ネットワークが形成されている。

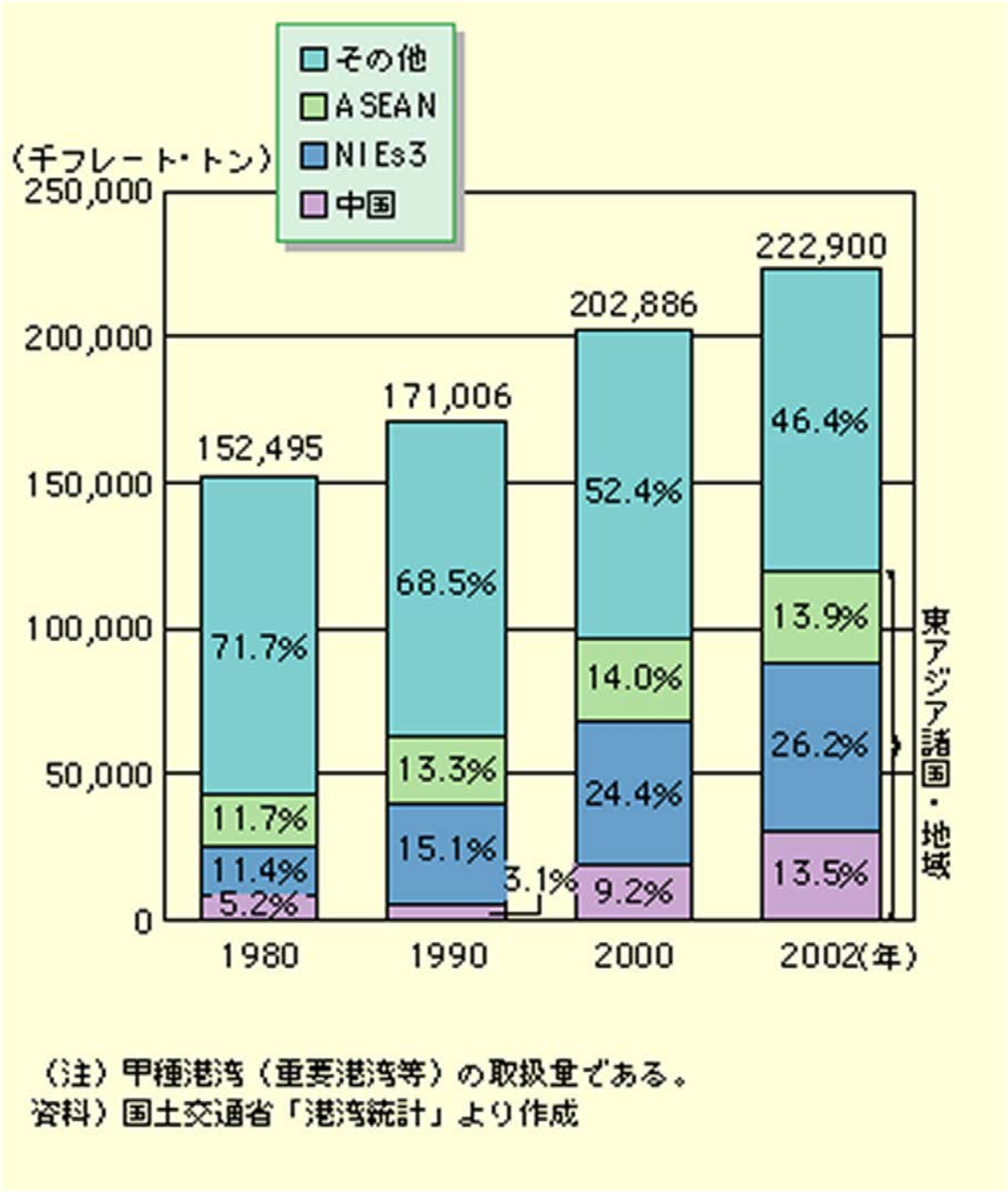
テキスト形式のファイルはこちら

(海上輸送の動向)

東アジア諸国・地域と日本との間の海上輸送量は増加している。

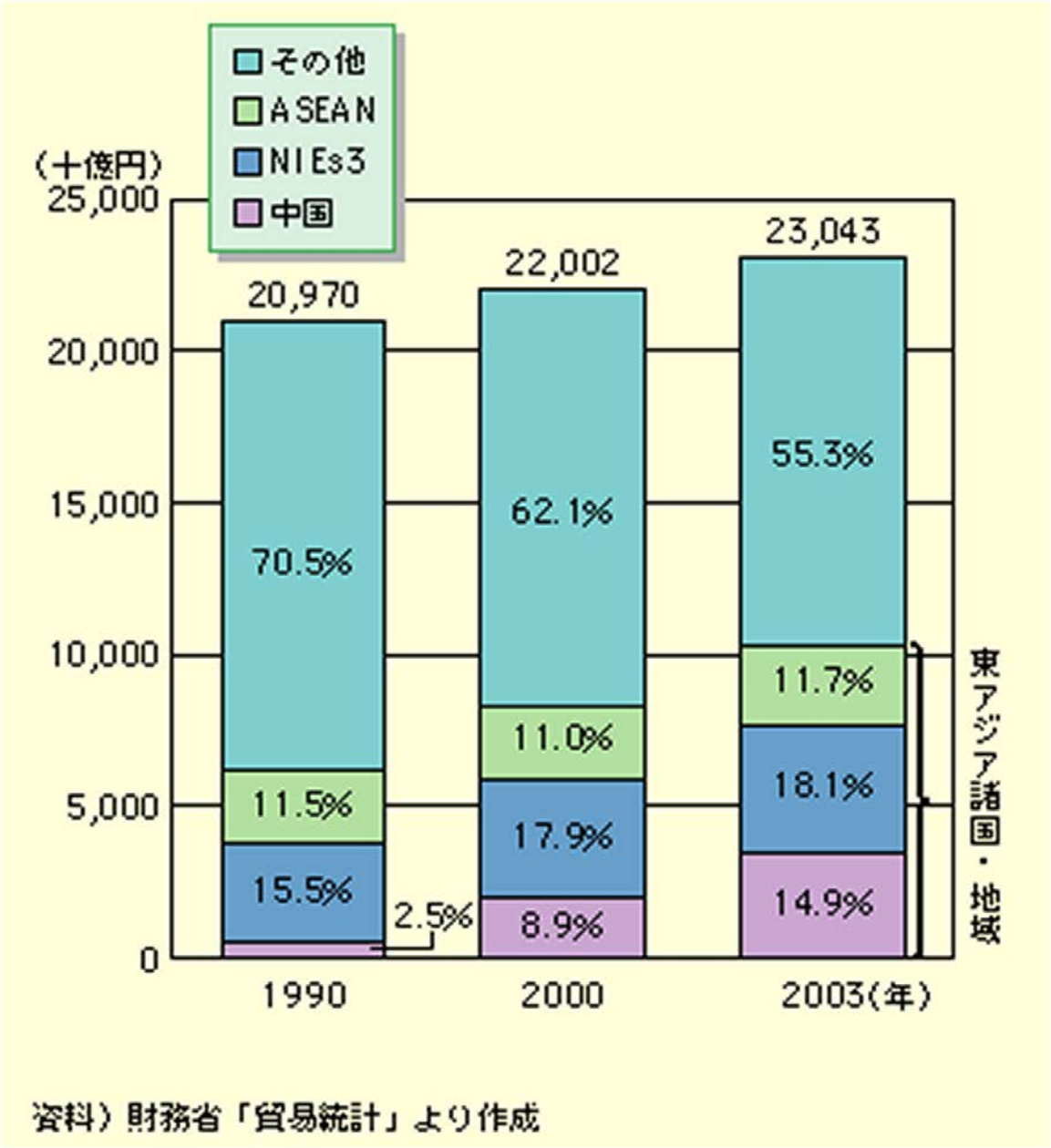
日本から東アジア諸国・地域への海上輸送量については、2002年(平成14年)のトン数は1億1,951万トン(対1980年比2.77)、2003年(平成15年)のコンテナ輸送金額は10兆3,045億円(対1990年比1.67)となっており、特に中国への伸びが著しい(3,005万トン(対1980年比3.82)、3兆4,317億円(対1990年比6.68))。その結果、日本から世界への海上輸送量全体に占める東アジア諸国・地域のシェアも拡大してトン数では53.6%、金額では44.7%となり、EU(トン数8.7%、金額16.2%)、NAFTA(トン数20.2%、金額29.0%)が占めるシェアを大幅に上回っている。

図表I-2-1-6　港湾貨物輸出トン数(方面別)の推移



Excel形式のファイルはこちら

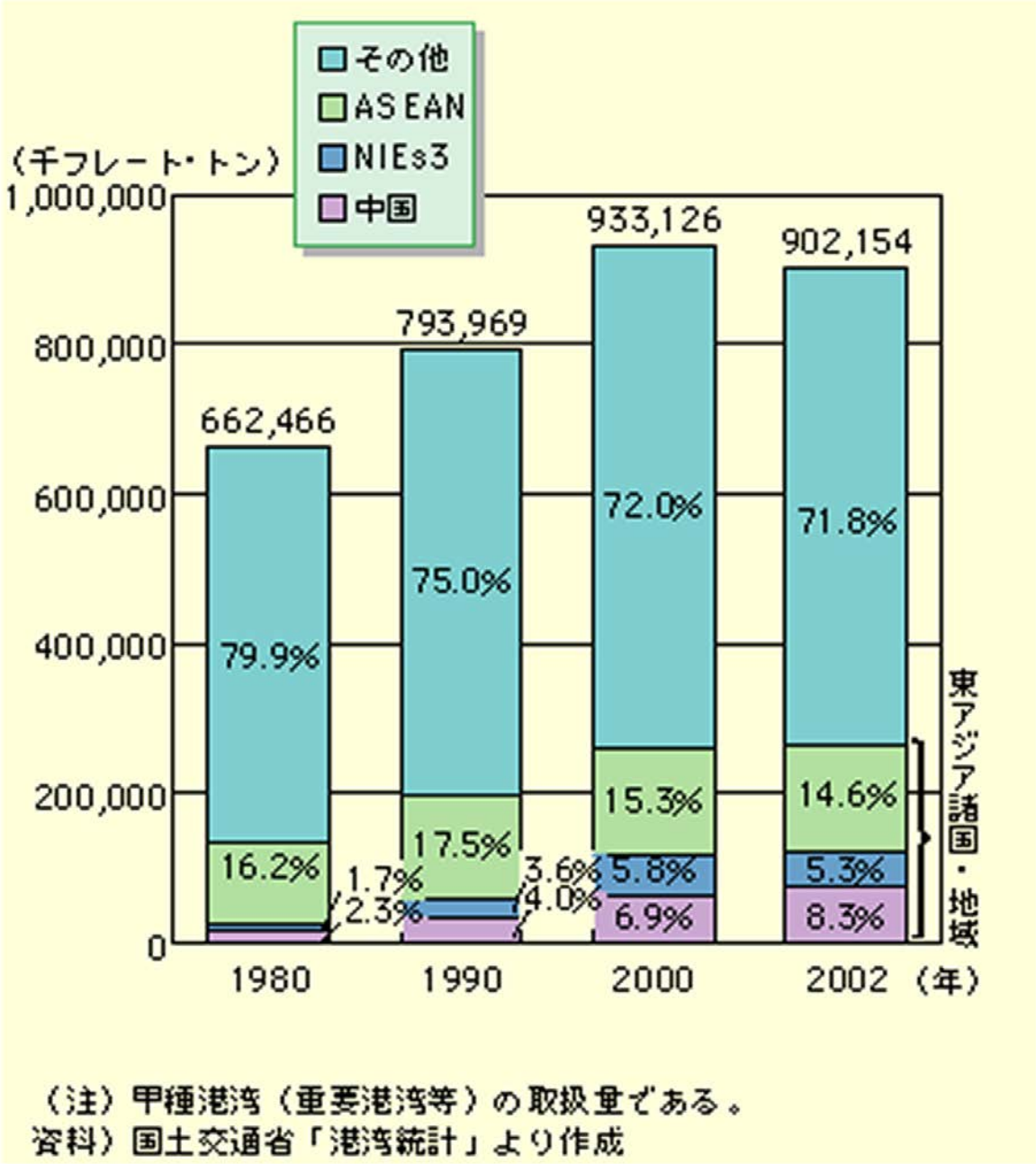
図表I-2-1-7　海上コンテナ輸出額(方面別)の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

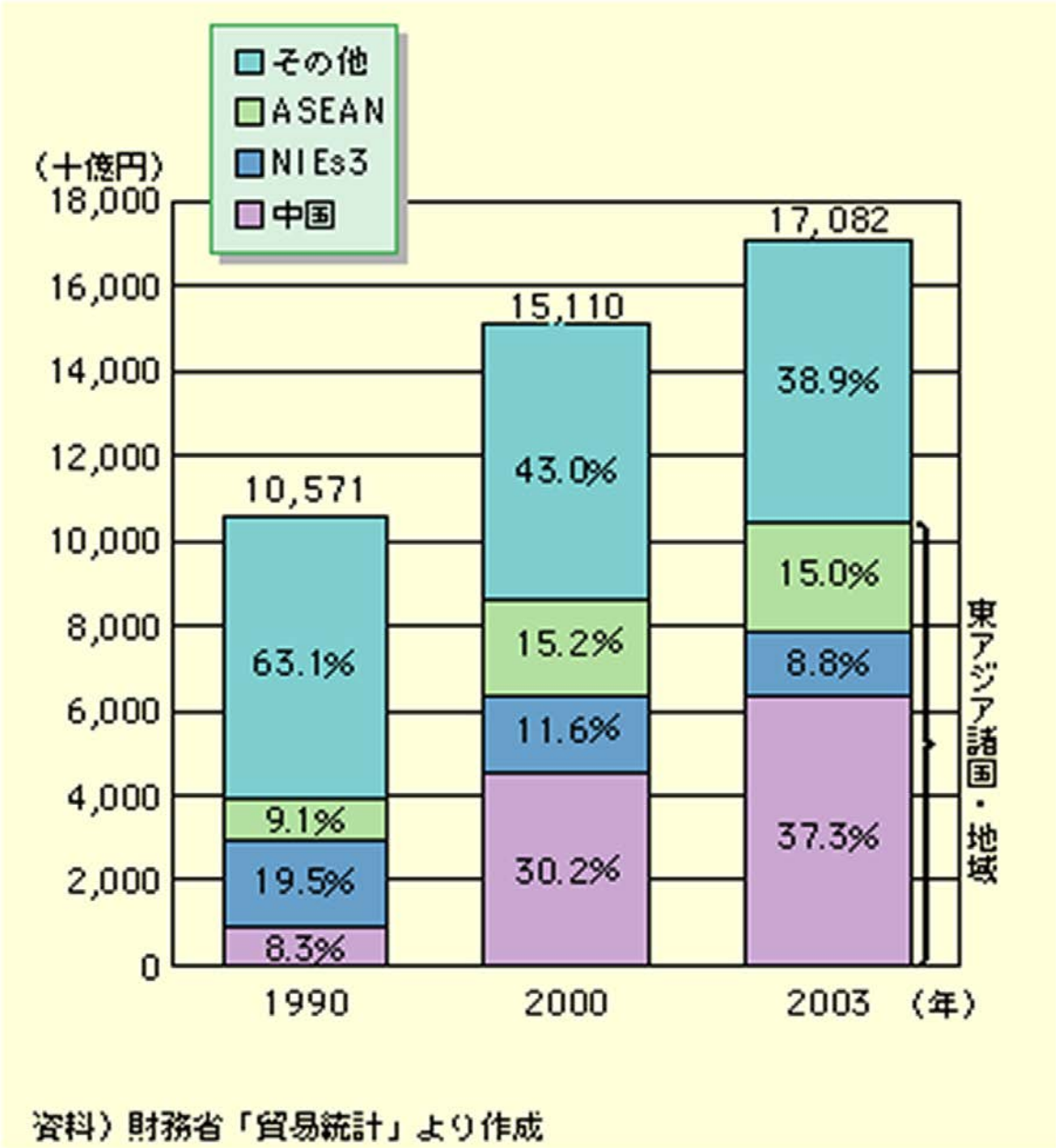
　また、東アジア諸国・地域から日本への海上輸送量も同様に増加しており、2002年(平成14年)のトン数は2億5,462万トン(対1980年比1.91)、2003年(平成15年)の金額は10兆4,296億円(対1990年比2.68)となっており、特に中国からの伸びが著しい(7,505万トン(対1980年比4.96)、6兆3,669億円(対1990年比7.28))。その結果、世界から日本への海上輸送量全体に占める東アジア諸国・地域のシェアも拡大してトン数では28.2%、金額では61.1%となり、EU(トン数1.5%、金額12.9%)、NAFTA(トン数9.8%、金額19.0%)が占めるシェアを大幅に上回っている。

図表I-2-1-8　港湾貨物輸入トン数(方面別)の推移



Excel形式のファイルはこちら

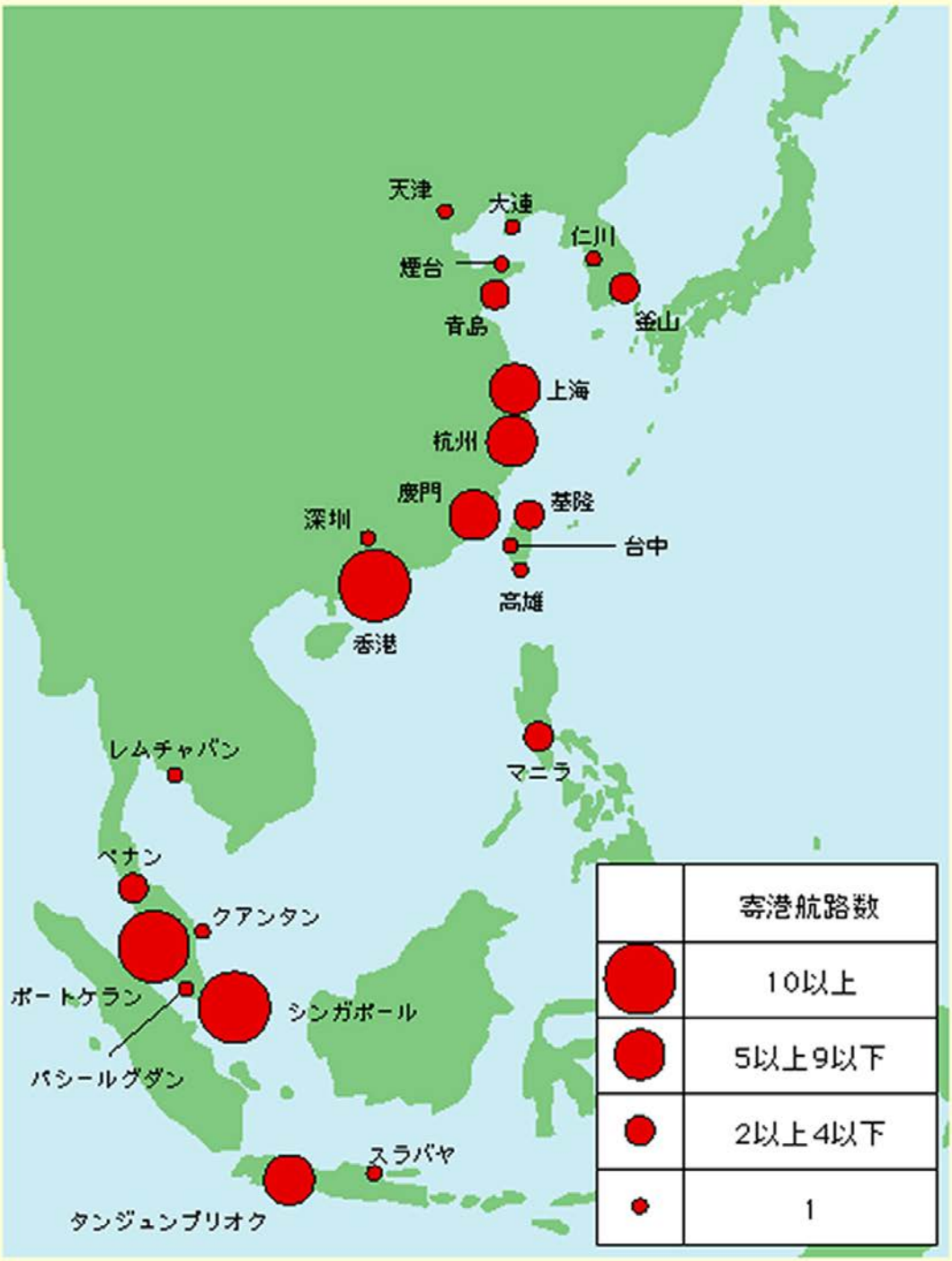
図表I-2-1-9　海上コンテナ輸入額(方面別)の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

　こうした東アジア諸国・地域と日本との間の海上輸送の増大に伴い、東アジア諸国・地域と日本との間には緊密な定期航路ネットワークが形成されている。

図表I-2-1-10　主要東アジア域内コンテナ航路の寄港航路数



（注）平均船型1,500TEU以上の定期コンテナ船が就航する日本－東アジア諸国・地域の域内航路（全15航路）のうち、各港湾に寄港する航路数である。

資料）日本海事広報協会「数字でみる海運・造船2004」より作成

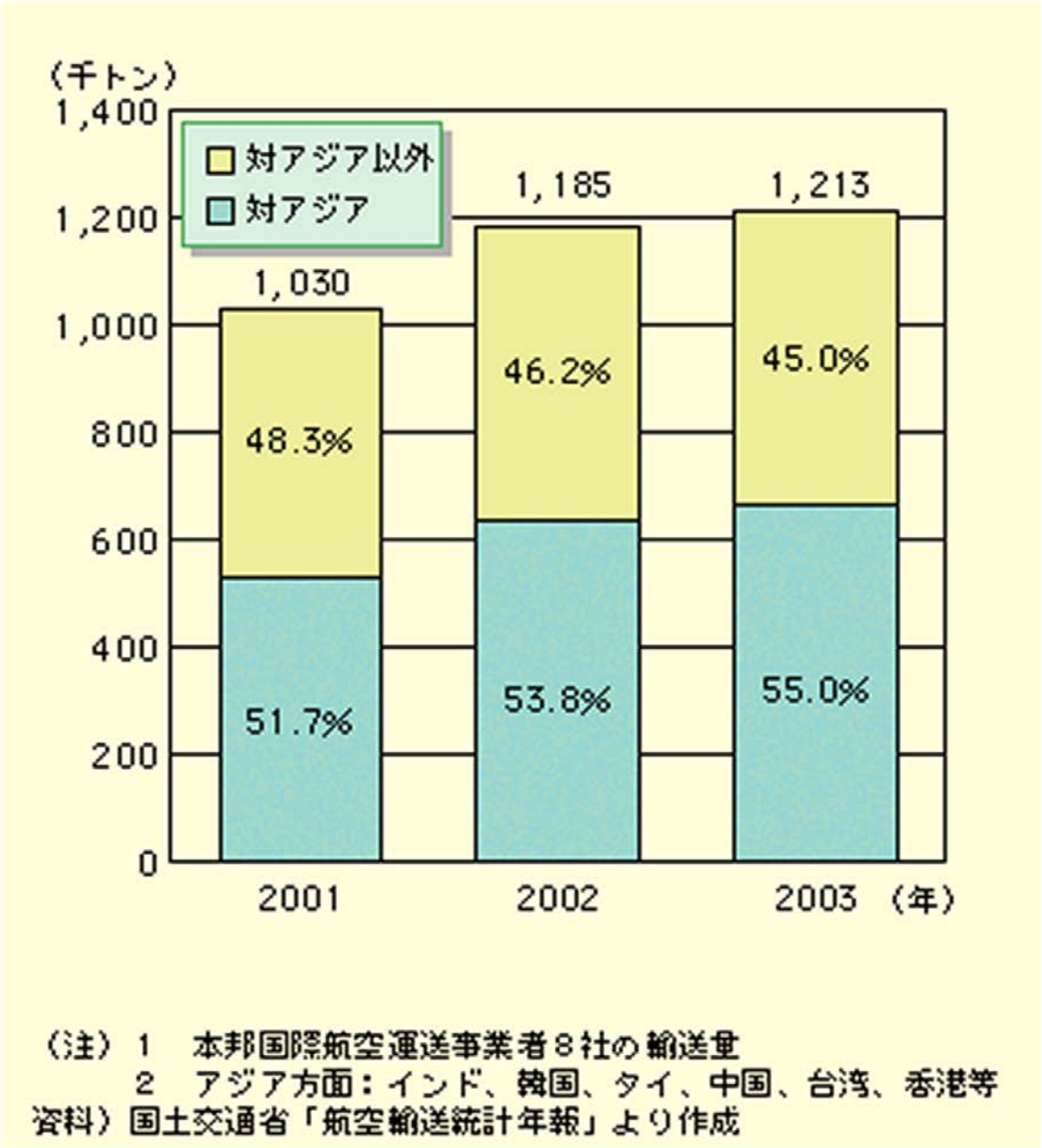
テキスト形式のファイルはこちら

(航空輸送の動向)

東アジア諸国・地域と日本との間の航空輸送量も、海運輸送と同様、増加している。

日本とアジアとの間の航空輸送量(本邦航空運送事業者・輸出入合算・トン数)は、サプライチェーンマネジメント(注)(SCM)の取組みの広まりなど、迅速な輸送の必要性が高まっていることから、近年増加し、2003年(平成15年)には66万6,884トン(対2001年比1.25)、うち中国との間の航空輸送量は17万2,437トンとなっている。その結果、日本の航空貨物輸出入量(トン数)全体に占めるアジアのシェアは拡大して55.0%となり、欧州(英国、ドイツ、ロシア等)(13.8%)、米大陸(北米及び南米)(26.8%)が占めるシェアを大幅に上回っている。

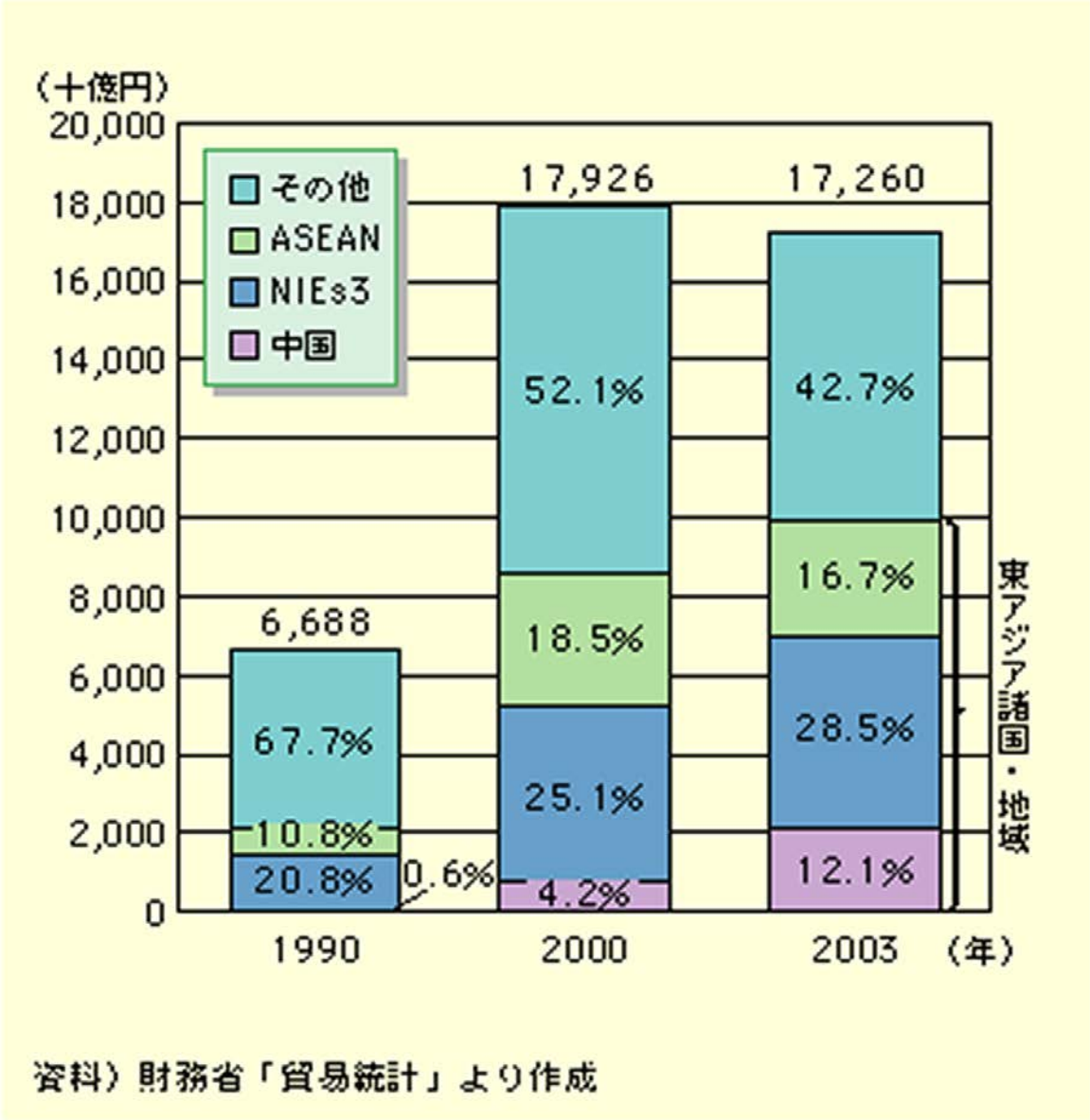
図表I-2-1-11　航空貨物輸送トン数(本邦航空輸送事業者)の推移



Excel形式のファイルはこちら

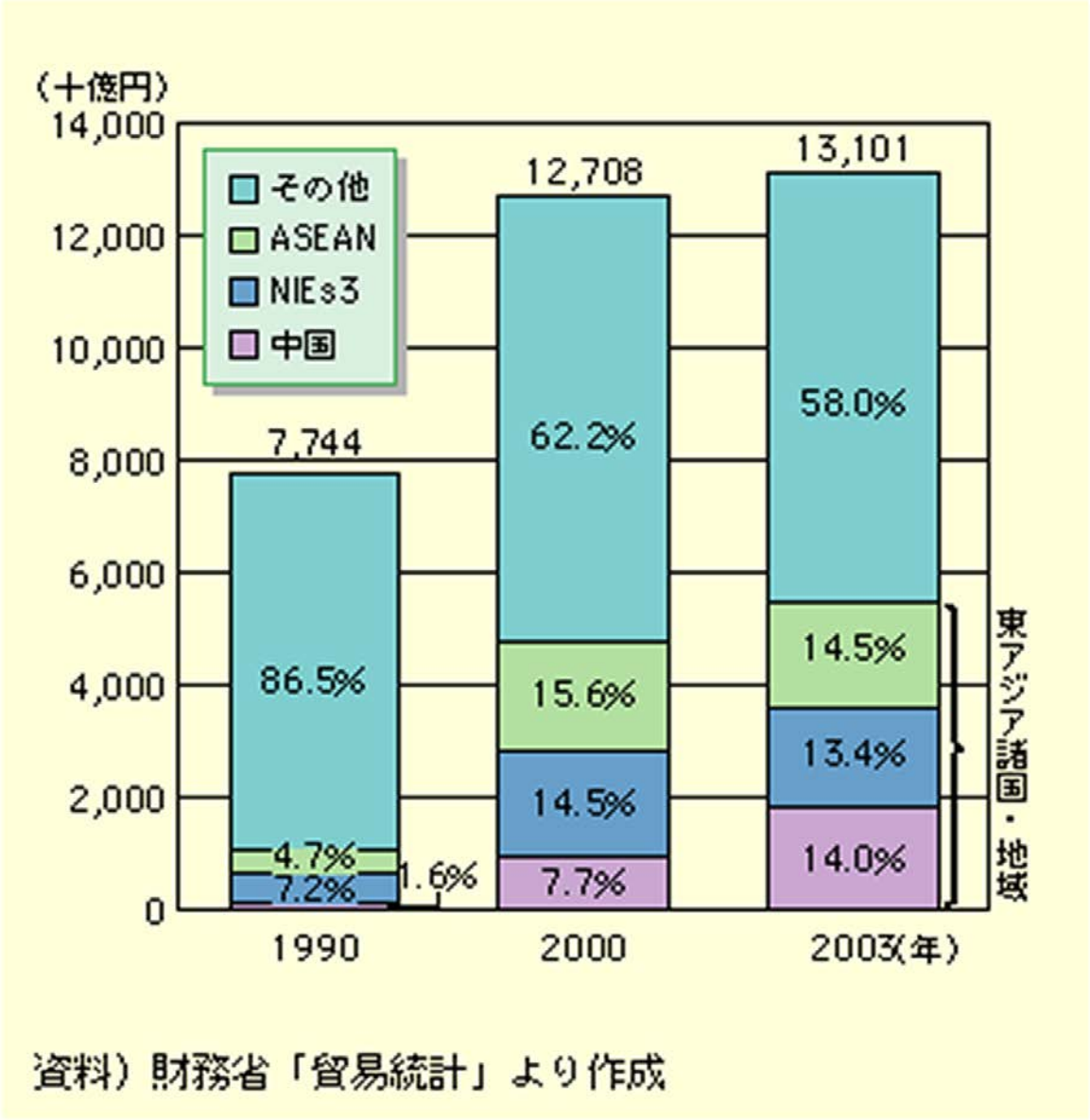
日本と東アジア諸国・地域との間の航空輸送量(金額)についても、輸出入ともに増加している。輸出については2003年(平成15年)には9兆8,897億円(対1990年比4.58)、輸入については5兆4,966億円(対1990年比5.26)となっており、特に中国の伸びが著しい(輸出2兆881億円(対1990年比50.78)、輸入1兆8,390億円(対1990年比14.92))。その結果、日本の航空貨物輸出入額全体に占めるアジアのシェアも拡大して輸出では57.3%、輸入では42.0%となり、EU(輸出16.5%、輸入21.6%)、NAFTA(輸出22.5%、輸入29.2%)が占めるシェアを大幅に上回っている。

図表I-2-1-12　航空貨物輸出額(方面別)の推移



Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-1-13　航空貨物輸入額(方面別)の推移



Excel形式のファイルはこちら

(注)主に製造業の材料調達・生産管理・物流・販売の一連の流れにおいて、取引先との受発注や社内部門の業務をコンピューターを使い統合管理する経営手法

テキスト形式のファイルはこちら

3　相互依存関係の深化

　こうした、東アジア諸国・地域と日本との間の人流・物流の増大は、東アジア経済と日本経済の相互依存関係の深化を示している。

テキスト形式のファイルはこちら

(日本と東アジア諸国・地域との間の生産分担関係の構築)

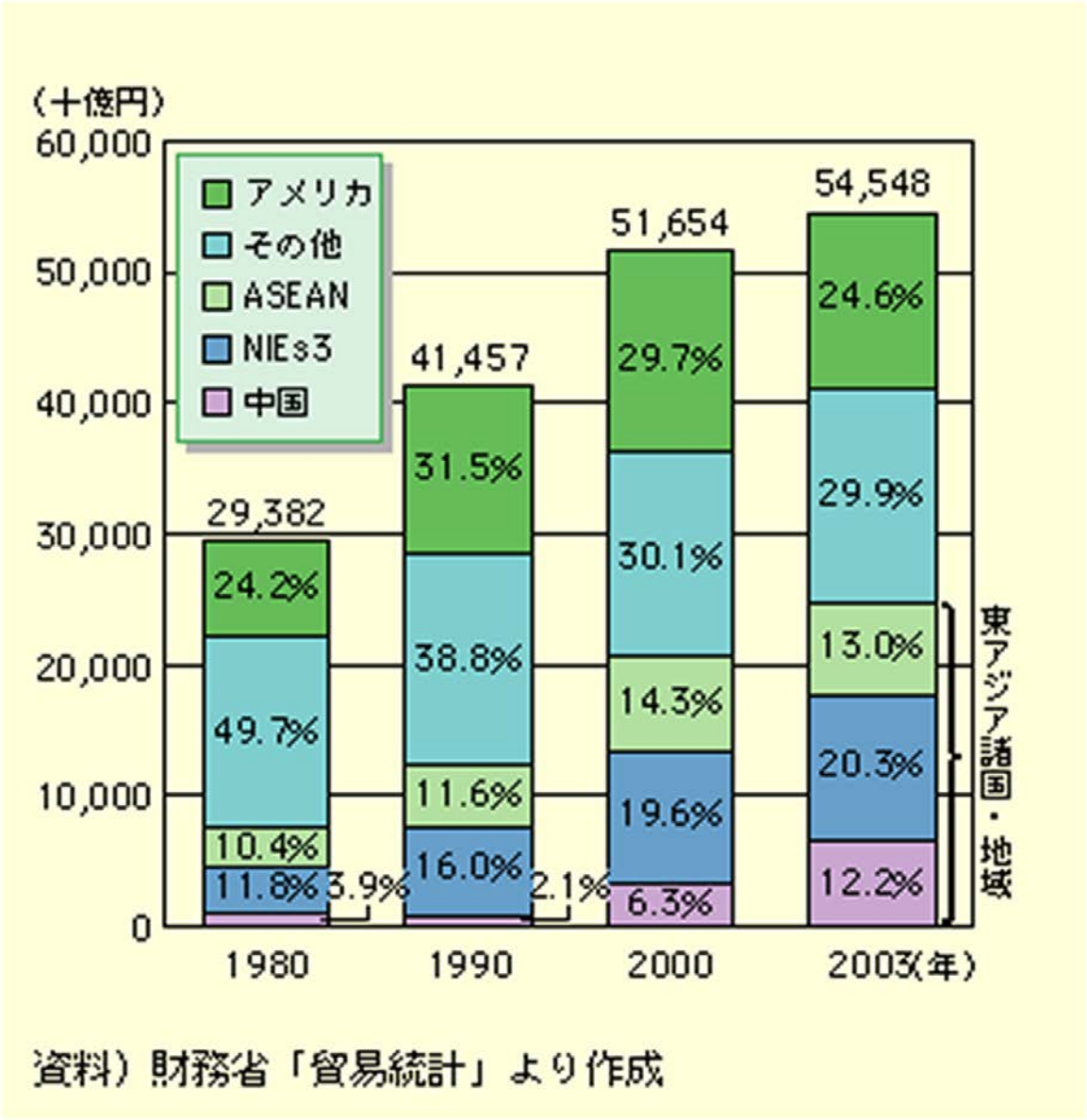
貿易面から見ると、東アジア諸国・地域と日本との間の貿易額は増加している。

日本の東アジア諸国・地域への輸出額は、2003年(平成15年)には24兆8,033億円(対1980年比3.23)となっており、特に中国の伸びが著しい(6兆6,355億円(対1980年比5.82))。その結果、日本の輸出額全体に占める東アジア諸国・地域のシェアも拡大して45.5%となり、EU(15.3%)、NAFTA(26.9%)が占めるシェアを大幅に上回っている。また、東アジア諸国・地域の輸入額のうち、日本からの輸入額が占める割合は約17%となっている。

次に、日本の東アジア諸国・地域からの輸入額は、2003年(平成15年)には19兆3,943億円(対1980年比2.45)となっており、特に中国の伸びが著しい(8兆7,311億円(対1980年比8.93))。その結果、日本の輸入額全体に占める東アジア諸国・地域のシェアも拡大して43.7%となり、EU(12.8%)、NAFTA(17.8%)が占めるシェアを大きく上回っている。また、東アジア諸国・地域の輸出額のうち、日本への輸出額が占める割合は約11%となっている。

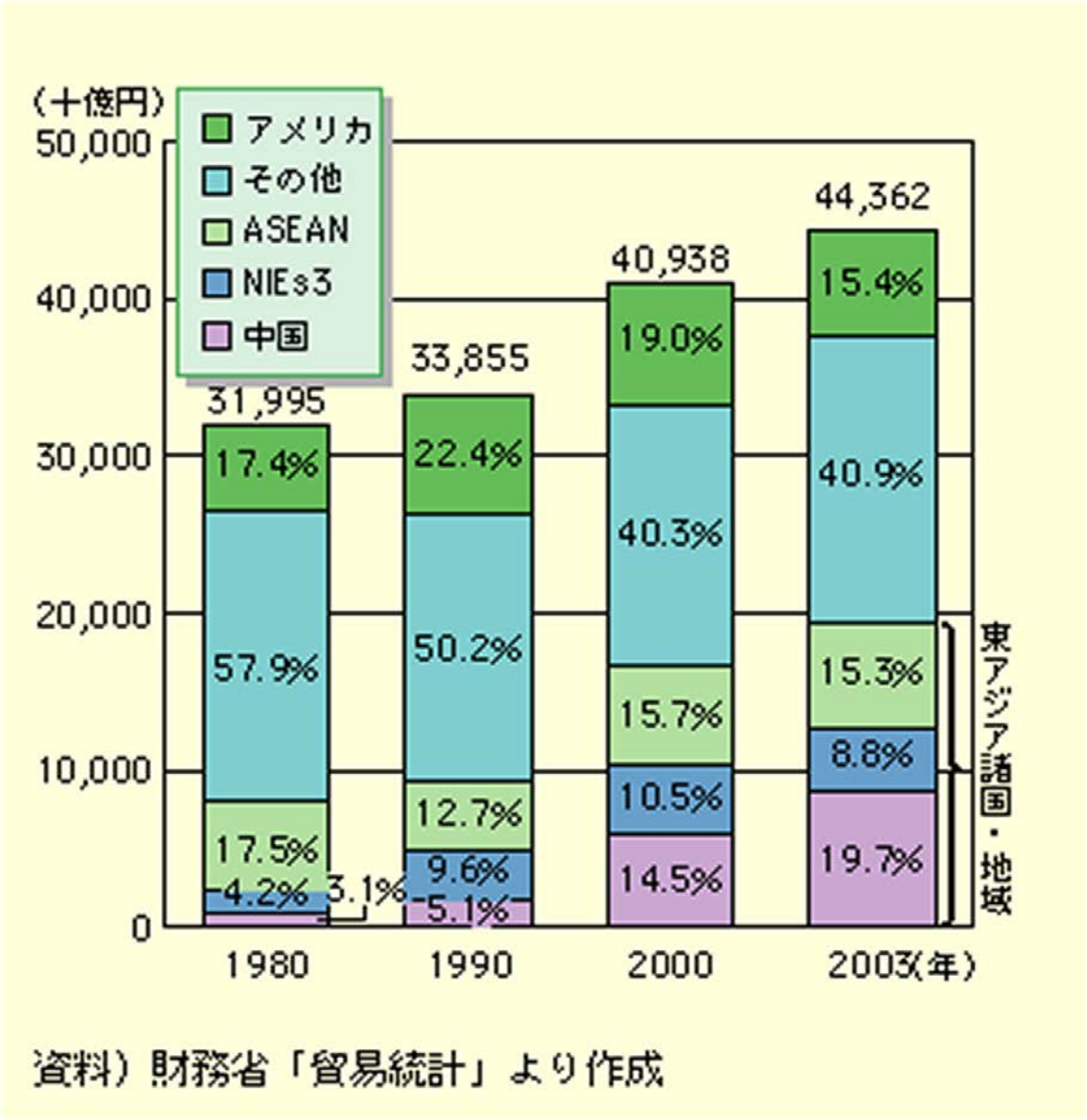
このように東アジア諸国・地域と日本との間の貿易額は増加しており、特に中国については、香港を含めた場合、2004年(平成16年)には輸出額・輸入額合計(速報ベース)でアメリカを上回り、日本の最大の貿易相手国となった。

図表I-2-1-14　日本の輸出額(方面別)の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

図表I-2-1-15　日本の輸入額(方面別)の推移



Excel形式のファイルはこちら

東アジア諸国・地域と日本との間の貿易の品目内訳を見ると、日本の東アジア諸国・地域への輸出については、2003年(平成15年)には、電子部品が第1位、自動車の部分品が第8位、音響・映像機器の部分品が第9位となっている。また、輸入については、半導体等電子部品が第3位となっている。

図表I-2-1-16　日本の対東アジア諸国・地域の貿易品目(2003年)

（単位：千ドル）

品名	輸出	シェア
電子部品	28,886,043	13.5%
鉄鋼	13,733,211	6.4%
科学光学機器	10,514,633	4.9%
事務用機器	8,324,959	3.9%
プラスチック	7,905,426	3.7%
有機化合物	7,142,008	3.3%
自動車	6,509,047	3.0%
自動車の部分品	5,979,482	2.8%
音響・映像機器の部分品	5,481,792	2.6%
原動機	4,219,340	2.0%

（単位：千ドル）

品名	輸入	シェア
事務用機器	18,865,769	11.3%
衣類・同製品	17,022,463	10.2%
半導体等電子部品	12,267,959	7.3%
液化天然ガス	9,136,001	5.5%
音響映像機器	8,750,563	5.2%
魚介類	6,515,498	3.9%
石油製品	4,354,232	2.6%
科学光学機器	3,961,616	2.4%
原油及び粗油	3,623,224	2.2%
家具	3,087,597	1.8%

（注）シェアは東アジア諸国・地域の輸出又は輸入の総額に対する商品の品目別シェアである。
資料）JETRO「貿易統計データベース」より作成

Excel形式のファイルはこちら

このように、輸出入ともに部品が多いことは、東アジア諸国・地域と日本との間で生産分担関係が生じていることを示しているが、こうした生産分担関係の成立が、物流の増大をもたらすとともに、業務渡航の増大を通じた人流の増大にもつながっていると推測される。また、こうした生産分担関係の構築と軌を一にして、日本企業の海外現地法人数は、東アジア諸国・地域、特に中国を中心として増加し、海外生産比率も上昇している。

テキスト形式のファイルはこちら

(観光面からみた東アジア諸国・地域と日本の相互依存関係と人流の増大)

貿易面だけでなく、観光面での東アジア諸国・地域と日本との結びつきも深化している。2003年(平成15年)の東アジア諸国・地域からの訪日外国人旅行者について、国ごとに観光目的の旅行者が占めるシェアと一人当たりGDPを見ると、観光目的シェアが高い国は、一人当たりGDPも高い傾向にあり、両者には一定の関連性が見られる。これは、経済発展とともに東アジア諸国・地域からの訪日外国人旅行者が増加したことを示すものと言え、今後も経済発展が見込まれる東アジア諸国・地域からの観光客は増加するものと考えられる。

また、我が国のアニメ、ゲーム、ドラマ、音楽といったポップカルチャーが東アジア諸国・地域へ浸透していることや、「韓流」をはじめとした東アジア諸国・地域のポップカルチャーが日本へ浸透していることも、東アジア諸国・地域と日本との間の交流を深め、観光客増加の後押しをしている。

このように、東アジア諸国・地域は観光面からも重要な市場となってきていると言え、これに伴う東アジア諸国・地域と日本との間の観光交流の高まりも、人流の増大につながっていると考えられる。

図表I-2-1-17　東アジア諸国・地域からの訪日外国人旅行者(観光目的の割合)(2003年)

	観光目的		一人当たり実質GDP	
	順位	割合	順位	金額（ドル）
香港	1	87.6%	1	25,391
台湾	2	86.8%	3	12,735
シンガポール	3	68.1%	2	22,217
韓国	4	62.9%	4	11,600
タイ	5	54.8%	6	1,298
マレーシア	6	53.9%	5	2,439
インドネシア	7	36.9%	9	237
中国	8	21.4%	7	575
フィリピン	9	19.4%	8	242

資料）JNTO報道資料「訪日外客数・出国日本人数（2003確定値）」、IMF「World Economic Outlook Database, September 2004」より作成

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

（東アジア諸国・地域との交流の重要性）

これまで、東アジア諸国・地域と日本との間の様々な交流の増大について見てきた。これらは、東アジア経済と日本経済が、生産分担関係の構築、相互に生産地・市場となる関係の構築に伴い、相互依存関係を深めていることを示すものと言えよう。

少子高齢化が進行する日本にとって、成長を続ける東アジア諸国・地域との交流を維持・拡大していくことが重要であり、そのためには、東アジア諸国・地域と日本との間の円滑な人流・物流の確保にこれまで以上に努める必要がある。

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　東アジア諸国・地域と日本の競争

第1節では、東アジア諸国・地域と日本との相互依存関係の深化について見てきた。

しかし、近年、経済活動の地球規模化が進み、企業が容易に国境を越えて活動するようになっている中で、東アジア諸国・地域の経済成長は、東アジア諸国・地域と日本の相互依存の深化だけでなく、まさにその成長が理由となって、競争関係をももたらすものとなっており、国という単位でだけでなく、地域、都市、企業等のあらゆる単位で、競争は不可避となっている。特に、ビジネス拠点としての大都市は厳しい国際競争を強いられている。

こうした中で、日本の競争力は、東アジア諸国・地域と比較して相対的に低下しつつあると言われている。例えば、IMDによる「World Competitiveness Yearbook 2004」（国際競争力年鑑）(注)において、既に一部の東アジアの国が日本よりも上位にランキングされている。

図表I-2-2-1　IMD世界の競争力ランキング2004

	総合順位	基礎インフラ部門順位
シンガポール	2	3
香港	6	58
台湾	12	36
マレーシア	16	35
日本	23	14
中国	24	16
タイ	29	41
韓国	35	33
フィリピン	52	60
インドネシア	58	57

（注）基礎インフラ部門は下記の調査と統計データより順位をつけている。
【調査項目】都市化の状況、航空輸送の質、物流インフラ、水上交通インフラ、インフラの維持や整備状況、エネルギーインフラ
【統計項目】耕地面積、人口（市場）規模、人口密度、道路ネットワーク、鉄道ネットワーク、航空旅客数、エネルギー産出量、(GDP)－（エネルギー消費量)、エネルギー消費（GDP当たり)、エネルギー貿易額、企業向け電気料金
資料）IMD「World Competitiveness Yearbook 2004」より作成

Excel形式のファイルはこちら

本節では、港湾・空港の整備状況、運輸関連企業、観光の分野において、東アジア諸国・地域と日本の競争力の状況を見ていく。

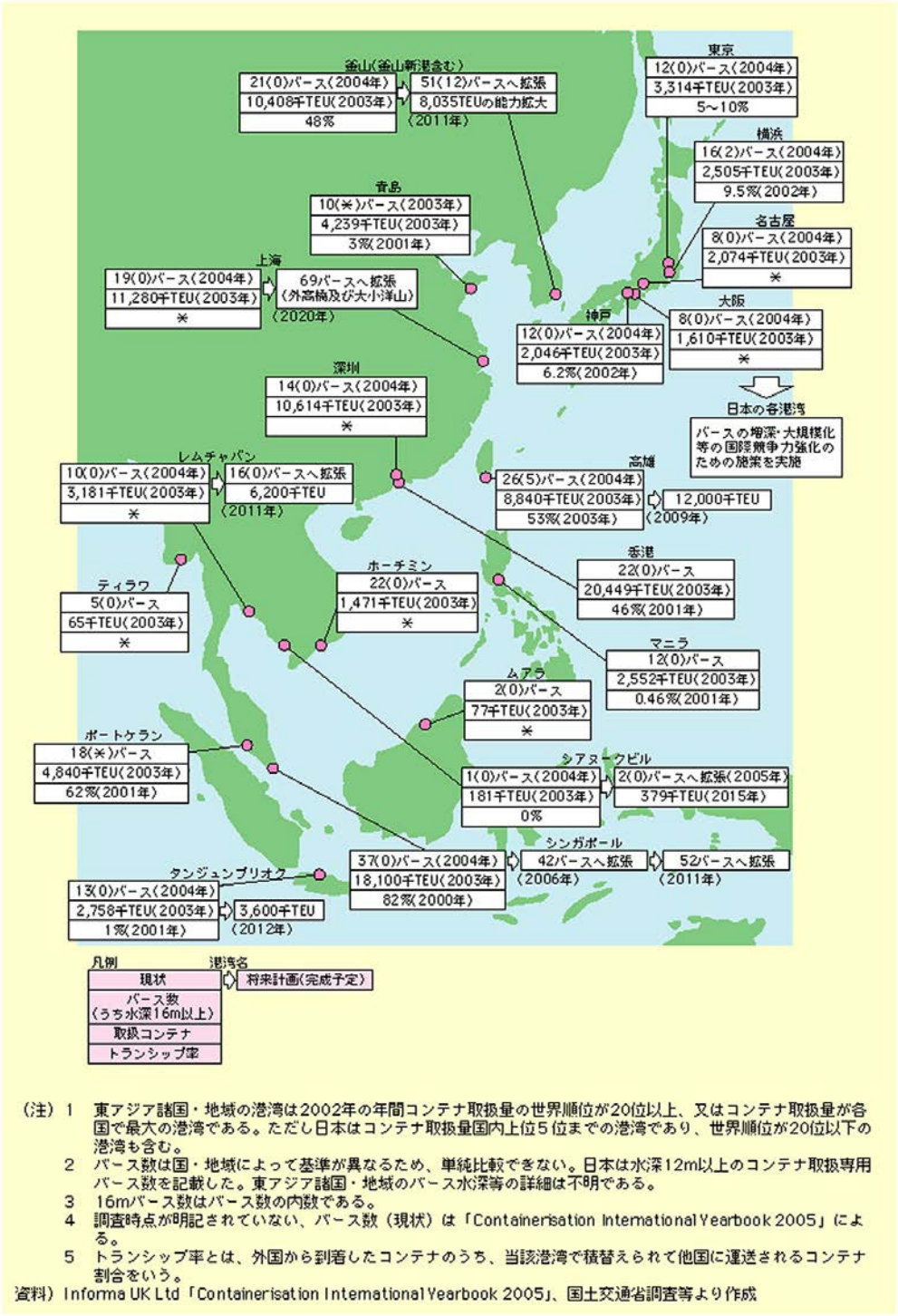
(注)IMDの国際競争力年鑑は、企業経営者がグローバルな視点でどの国や地域に投資すべきかを検討するための資料。調査の客観性、公平性に若干の問題点が指摘されている。

テキスト形式のファイルはこちら

（東アジア諸国・地域及び日本の港湾・空港）

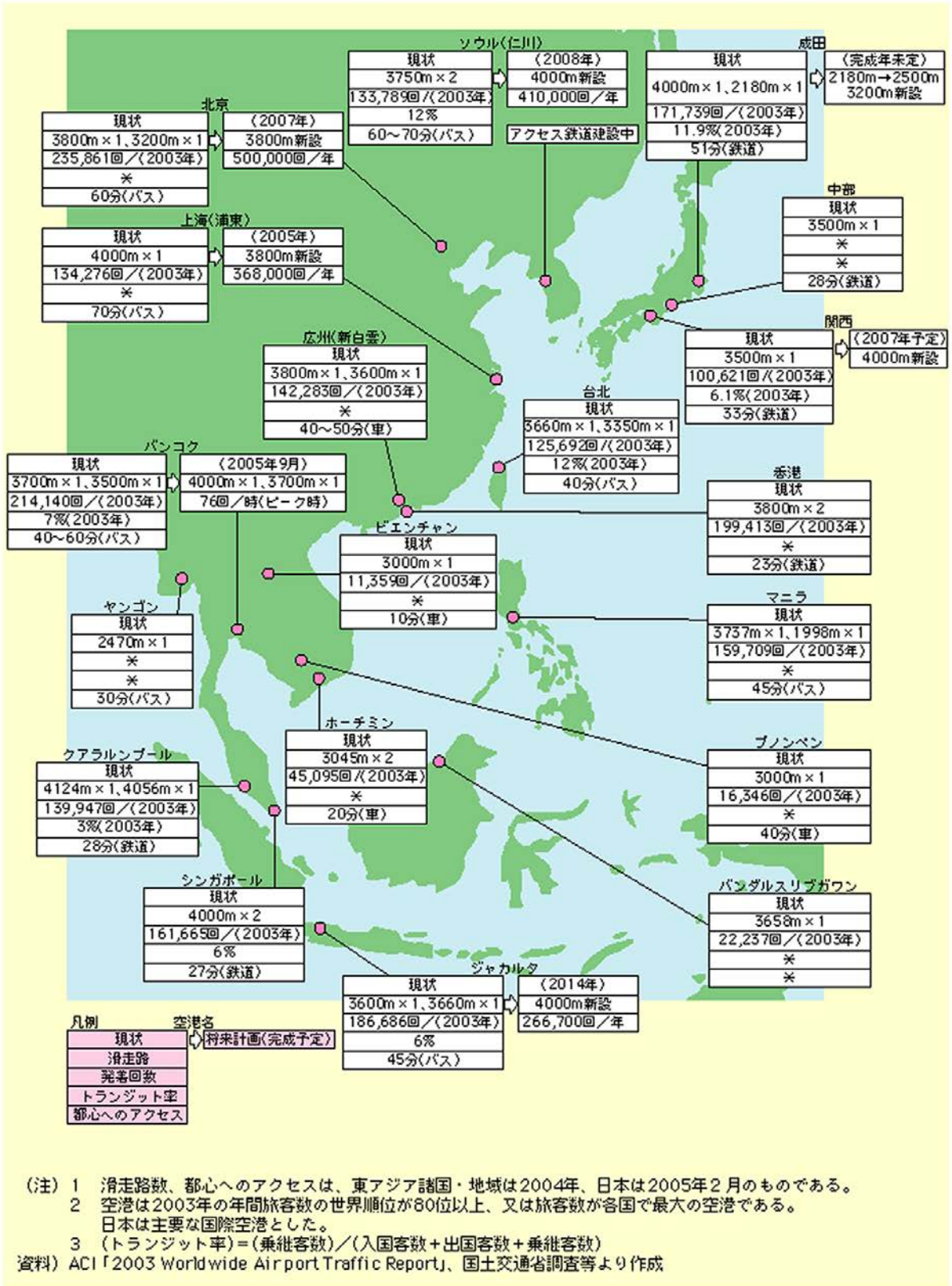
港湾・空港については、東アジア諸国・地域を中心とする人流・物流の増大、交通手段の発達、海運の大容量化(大型船化)等が進んだことを背景として、東アジア諸国・地域で整備が進んでいる。その結果、東アジア諸国・地域の港湾・空港の整備は充実し、取扱能力が向上するとともに、一部の港湾・空港は取扱実績で日本を上回りつつある。

図表I-2-2-2　東アジア諸国・地域と日本の主要港湾の現状と計画



（注）1　東アジア諸国・地域の港湾は2002年の年間コンテナ取扱量の世界順位が20位以上、又はコンテナ取扱量が各国で最大の港湾である。ただし日本はコンテナ取扱量国内上位５位までの港湾であり、世界順位が20位以下の港湾も含む。
2　バース数は国・地域によって基準が異なるため、単純比較できない。日本は水深12m以上のコンテナ取扱専用バース数を記載した。東アジア諸国・地域のバース水深等の詳細は不明である。
3　16mバース数はバース数の内数である。
4　調査時点が明記されていない、バース数（現状）は「Containerisation International Yearbook 2005」による。
5　トランシップ率とは、外国から到着したコンテナのうち、当該港湾で積替えられて他国に運送されるコンテナ割合をいう。
資料）Informa UK Ltd「Containerisation International Yearbook 2005」、国土交通省調査等より作成

図表I-2-2-3　東アジア諸国・地域と日本の主要空港の現状と計画



（注）1　滑走路数、都心へのアクセスは、東アジア諸国・地域は2004年、日本は2005年２月のものである。
2　空港は2003年の年間旅客数の世界順位が80位以上、又は旅客数が各国で最大の空港である。
日本は主要な国際空港とした。
3　（トランジット率）＝（乗継客数）／（入国客数＋出国客数＋乗継客数）
資料）ACI「2003 Worldwide Airport Traffic Report」、国土交通省調査等より作成

港湾について見ると、我が国に輸出入されるコンテナのうち東アジア諸国・地域の主要港湾において積替輸送される貨物量は増加し、非直送率も上昇している。また、我が国の港湾における基幹航路寄港便数が減少している一方で、東アジア諸国・地域の主要港湾における基幹航路寄港便数は増加している。

こうしたことから、我が国港湾の国際的な地位が、東アジア諸国・地域と比べて相対的に低下傾向にあると推測される。また、実際に、利用ランキングを見ても東アジア諸国・地域の一部の港湾が日本の港湾を上回っている状況にある。特に中国の主要港湾の伸びが目覚ましく、上位を複数占めている状況にある。

図表I-2-2-4　東アジア諸国・地域と日本の主要港湾コンテナ取扱量ランキング(2003年)

世界順位	02年順位	港湾名	国・地域名	03年取扱量(千TEU)	02年取扱量(千TEU)	前年比
1	1	香港	香港	20,449	19,144	106.8
2	2	シンガポール	シンガポール	18,100	16,800	107.7
3	4	上海	中国	11,280	8,610	131.0
4	6	深圳	中国	10,614	7,614	139.4
5	3	釜山	韓国	10,408	9,453	110.1
6	5	高雄	台湾	8,840	8,493	104.1
12	11	ポートケラン	マレーシア	4,840	4,533	106.8
14	15	青島	中国	4,239	3,410	124.3
16	21	タンジュンペレパス	マレーシア	3,487	2,660	131.1
17	19	東京	日本	3,314	2,712	122.2
19	22	レムチャバン	タイ	3,181	2,657	119.7
21	24	天津	中国	3,015	2,410	125.1
22	32	寧波	中国	2,772	1,860	149.0
23	27	広州	中国	2,762	2,180	126.7
24	20	タンジュンプリオク	インドネシア	2,758	2,680	102.9
25	23	マニラ	フィリピン	2,552	2,462	103.7
27	25	横浜	日本	2,505	2,365	105.9
29	35	厦門	中国	2,331	1,750	133.2

資料）Informa UK Ltd「Containerisation International Yearbook 2005」より作成

Excel形式のファイルはこちら

また、空港についても、利用ランキングで東アジア諸国・地域の一部の空港が日本の空港を上回っている状況にある。

図表I-2-2-5　東アジア諸国・地域の主要空港ランキング(2003年)

（国際貨物取扱量）　（単位：トン）

世界順位	空港	国・地域名	取扱貨物量
1	香　港	香　港	2,642,975
2	成　田	日　本	2,088,514
3	ソウル（仁川）	韓　国	1,813,976
5	シンガポール	シンガポール	1,611,406
7	台　北	台　湾	1,487,800
14	上海(浦東)	中　国	929,018
15	バンコク	タ　イ	900,347
18	関　西	日　本	716,873
21	クアラルンプール	マレーシア	535,866
29	マニラ	フィリピン	255,249

（国際旅客）　（単位：人）

世界順位	空港	国・地域名	旅客数
5	香　港	香　港	26,753,510
7	シンガポール	シンガポール	23,142,687
8	成　田	日　本	22,433,091
9	バンコク	タ　イ	21,252,347
10	ソウル（仁川）	韓　国	19,387,113
26	台　北	台　湾	13,602,439

資料）ACI「2003 Worldwide Airport Traffic Report」より作成

Excel形式のファイルはこちら

さらに、こうした港湾・空港という玄関口だけでなく、港湾・空港と国内各地を繋ぐネットワークも形成されつつある。

東アジア諸国・地域では、国境を越えた経済活動の機能分担が進んでおり、日本が東アジア諸国・地域を相手に競争力を維持するため、コスト、運用方法、手続等のソフト面も併せた総合的な能力の維持・向上を目指す必要がある。

テキスト形式のファイルはこちら

（東アジア諸国・地域及び日本の運輸関連産業）

東アジア諸国・地域の運輸関連産業について見ると、まず、物流事業者(フォワーダー(注1)・インテグレーター(注2))については、日本企業は主要企業の一角を占めているが、東アジア諸国・地域の企業は主要企業に含まれておらず、日本企業の競争力が東アジア諸国・地域の企業と比較してなお保たれている分野と言える。また、東アジア諸国・地域における物流が増大する中で、日本の物流事業者が中国等に展開する事例も見られる。

図表I-2-2-6　世界の主要フォワーダ・インテグレーター

（単位：百万ドル）

企業	国	営業収入
Deutsche Bahn/Stinnes/Schenker group	ドイツ	35,285
UPS	アメリカ	33,485
Deutsche Post's express/logistics arm	ドイツ	27,901
FedEX	アメリカ	24,710
日本通運	日本	15,771
TPG/TNT Group	オランダ	14,833
Exel	英国	8,905
Kuehne+Nagel	スイス	7,638

（注）「World's top logistics and freight transport groups（世界のトップ輸送とロジスティックス・グループ）」上位15社に含まれるフォワーダー・インテグレーター
資料）「American Shipper, October 2004」より作成

Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-2-7　世界の造船会社上位20社

世界順位	造船会社名	国・地域名	建造量（総トン数）
1	現代重工業	韓国	3,813,073
2	大宇造船海洋	韓国	2,681,992
3	三星重工業	韓国	2,525,958
4	ユニバーサル造船	日本	1,928,491
5	現代三湖重工業	韓国	1,710,745
6	今治造船	日本	1,368,336
7	現代尾浦造船	韓国	959,635
8	ｱｲ・ｴｲﾁ・ｱｲ　ﾏﾘﾝﾕﾅｲﾃｯﾄﾞ	日本	781,988
9	大島造船所	日本	768,748
10	常石造船	日本	722,517
11	三井造船	日本	694,505
12	三菱重工業	日本	666,715
13	名村造船所	日本	659,306
14	CSBC	台湾	640,217
15	幸陽船渠	日本	561,743
16	川崎造船	日本	557,796
17	佐世保重工業	日本	526,331
18	大連新船重工	中国	511,773
19	滬東中華造船	中国	475,214
20	住友重機械ﾏﾘﾝｴﾝｼﾞﾆｱﾘﾝｸﾞ	日本	450,107

（注）1　2003年に建造した100総トン以上の船舶が対象である。
2　現代重工業・現代三湖重工業・現代尾浦造船は現代重工グループである。

資料）ロイド資料より作成

Excel形式のファイルはこちら

しかし、他の運輸関連産業について見ると東アジア諸国・地域の企業の競争力が増しつつある分野もある。

例えば、造船における企業ランキングでは、上位20社は全て東アジア諸国・地域及び日本の企業であり、その半数以上が日本の企業により占められているが、一部の東アジア諸国・地域の企業が日本企業よりも上位となっている。

また、海運、航空における企業ランキングでは、東アジア諸国・地域の企業の一部が世界の主要企業の一角を占め、かつ日本企業よりも上位となっている。

図表I-2-2-8　東アジア諸国・地域と日本のコンテナ船運航船腹量上位15社(2003年12月31日現在)

世界順位	船社	国・地域名	隻数	ＴＥＵ
3	Evergreen/Lloyd Triestino/Hatsu Marine	台湾	146	440,247
5	韓進海運/Senator Lines	韓国	76	291,637
7	American President Lines	シンガポール	73	270,425
8	日本郵船/東京船舶	日本	80	242,943
9	China Ocean Shipping (Group) Company	中国	94	221,403
10	川崎汽船	日本	63	199,213
11	商船三井	日本	56	179,804
14	Orient Overseas Container Line	香港	48	173,542
16	China Shipping ContaierLine	中国	50	158,569
17	陽明海運	台湾	59	146,556
20	現代商船	韓国	34	124,081
21	Pacific International Lines	シンガポール	67	93,065
22	萬海航運	台湾	66	90,499
24	RegionalContainerLines	タイ	34	37,500
25	Malaysia International Shipping Corporation	マレーシア	20	35,421

（注）順位は世界全体におけるコンテナ船船腹量の順位である。
資料）日本郵船調査グループ資料より作成

Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-2-9　東アジア諸国・地域と日本の航空会社上位10社(2003年)

世界順位	航空会社	国・地域名	有償旅客キロ（百万人キロ）
4	シンガポール航空	シンガポール	63,816
7	日本航空	日本	56,549
11	キャセイパシフィック航空	香港	42,727
12	タイ国際航空	タイ	41,731
15	大韓航空	韓国	35,574
18	マレーシア航空	マレーシア	32,320
22	中華航空	台湾	23,436
27	エバー航空	台湾	17,848
29	全日本空輸	日本	16,203
34	中国国際航空	中国	13,815

資料）IATA「World Air Transport Statistics 2004」より作成

Excel形式のファイルはこちら

このように競争が激しくなる中で、日本企業が東アジア諸国・地域の企業や欧米企業と提携する事例(アライアンス)も見られる。

図表I-2-2-10　基幹航路の三大アライアンス(2003年12月現在)

アライアンス	メンバー会社	国・地域名
The Grand Alliance	日本郵船	日本
	P&O Nedlloyd/Farrel	英国・オランダ
	Orient Overseas Container Line	香港
	Hapag-Lloyd Container Line	ドイツ
	Malaysia International Shipping Corporation	マレーシア
The New World Alliance	American President Lines	シンガポール
	現代商船	韓国
	商船三井	日本
CKYH	China Ocean Shipping(Group) Company	中国
	川崎汽船	日本
	陽明海運	台湾
	韓進海運/Senator Lines	韓国

資料）日本郵船調査グループ編「世界のコンテナ船隊および就航状況2004年版」より作成

Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-2-11　世界の航空会社のアライアンス(2005年2月)

アライアンス名	スターアライアンス	スカイチーム	ワンワールド
加盟社数	15社	9社	8社
加盟社	エア・カナダ ニュージーランド航空 全日本空輸 アシアナ航空 オーストリア航空グループ bmi(ブリティッシュ・ミッドランド航空) LOTポーランド航空 ルフトハンザ ドイツ航空 スカンジナビア航空 シンガポール航空 スパンエアー タイ国際航空 ユナイテッド航空 ヴァリグ・ブラジル航空 USエアウェイズ	エールフランス航空 アエロメヒコ航空 アリタリア航空 コンチネンタル航空 チェコ航空 デルタ航空 KLMオランダ航空 大韓航空 ノースウエスト航空	エアリンガス アメリカン航空 英国航空 キャセイパシフィック航空 フィンランド航空 イベリア航空 ランチリ カンタス航空

資料) 各アライアンス資料より作成

Excel形式のファイルはこちら

また、ホテル業等、東アジア諸国・地域の資本の企業が日本に展開する例も見受けられる。

このように、東アジア諸国・地域の運輸関連企業の競争力が増している中で、日本の運輸関連企業が競争力を維持していくためには、海外における参入障壁や国内における高コスト構造の改善等、制度面での環境整備が必要となる。

(注1)荷主の依頼を受けて、他の運送業者の運送手段を使って貨物の運送を引き受けることを業とする者
(注2)フォワーダーと航空会社の機能を兼ね備え、ドア・ツー・ドアの輸送サービスを提供する航空貨物運送業者

テキスト形式のファイルはこちら

（東アジア諸国・地域及び日本の観光）

観光面を外国人旅行者受入数から見ると、訪日外国人旅行者数は伸びつつあるものの、東アジア諸国・地域と比べて少ない。日本は周囲を海で囲まれており、おおむね相互に陸続きで往来が容易である東アジア諸国・地域と同一に論じられない面はあるものの、結果としては、外国人旅行者受入数ランキングで日本は低位にとどまっている。

こうしたことから、観光地の魅力を高めるとともに、魅力を海外に効果的に発信することにより、外国人旅行者の訪日を拡大する必要がある。

図表I-2-2-12　東アジア諸国・地域と日本の外国人旅行者受入数とランキング

	2002		1995	
	順位	人数	順位	人数
香港	1	16,566,382	1	10,199,994
中国	2	13,439,497	6	5,886,716
マレーシア	3	13,292,010	3	7,468,749
マカオ	4	11,530,841	2	7,752,495
タイ	5	10,872,976	5	6,951,566
シンガポール	6	7,567,039	4	7,136,538
韓国	7	5,347,469	8	3,753,197
日本	8	5,238,963	9	3,345,274
インドネシア	9	5,033,400	7	4,324,229
台湾	10	2,977,692	10	2,331,934
ベトナム	11	2,627,988	12	1,351,296
フィリピン	12	1,932,677	11	1,760,063
ラオス	13	735,662	13	346,460
カンボジア	14	522,980	14	219,680
ミャンマー	15	217,212	15	117,000

（注）1　順位は東アジア諸国・地域の中での外客受入数順位である。
2　東アジア諸国・地域にマカオを含む。
資料）WTO「Yearbook of Tourism Statistics 2004」、「Tourism Market Trends 2003」より作成

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　東アジア諸国・地域の抱える課題と日本

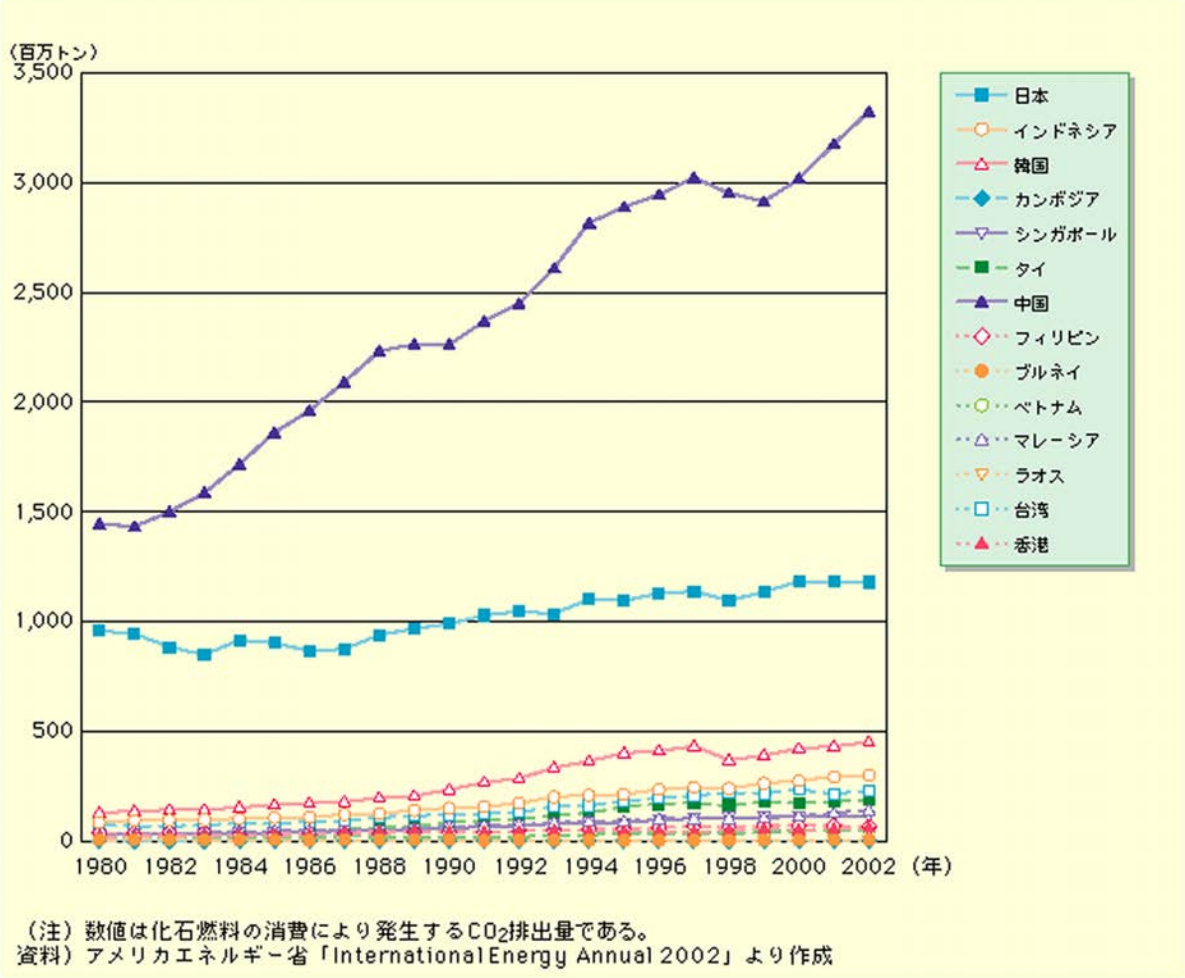
東アジア諸国・地域では、経済成長に伴い、環境問題、都市化の進展による弊害等の課題が発生している。東アジア諸国・地域の抱える課題は、今後の成長にとって制約要因となり得るが、これにより、市場・生産拠点としての東アジア諸国・地域の力が十分に発揮できなくなることは、相互依存関係を深めつつある我が国に影響を及ぼすことになる。また、環境問題など、地理的に近接している我が国にもいずれ影響を及ぼすこととなる課題もある。本節では、成長する東アジア諸国・地域において発生しているいくつかの課題について見ていく。

テキスト形式のファイルはこちら

1　環境・エネルギー問題の深刻化

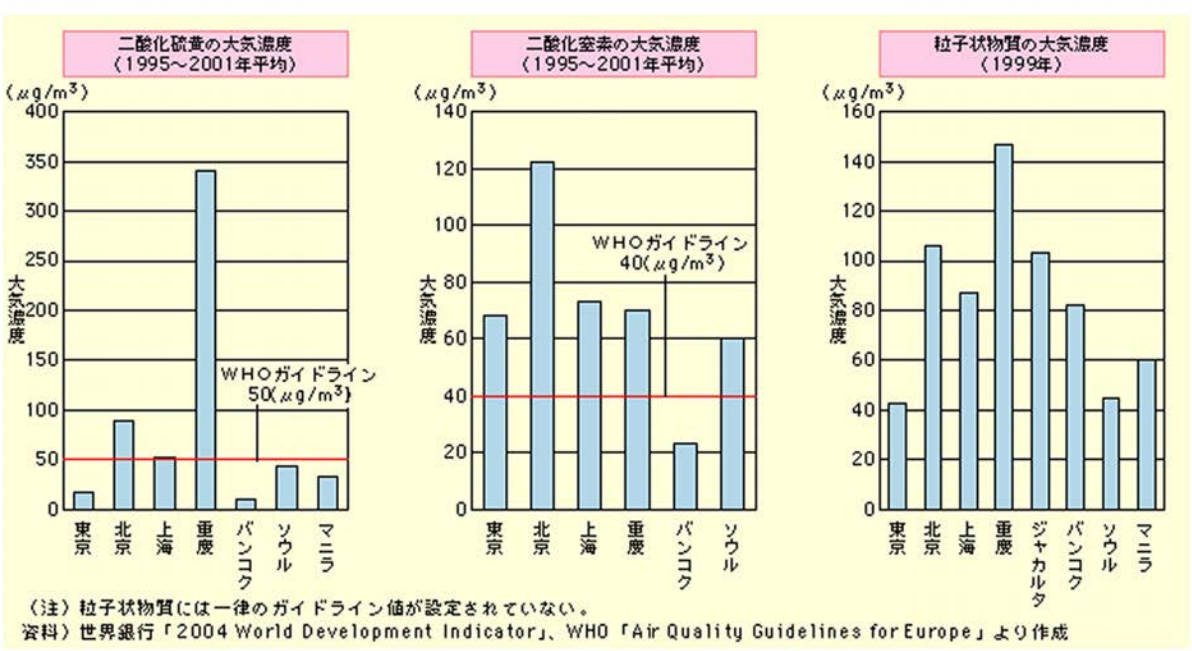
東アジア諸国・地域の経済成長とともに、地球温暖化や大気汚染等、様々な環境問題が発生している。地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO_2)排出量は東アジア諸国・地域において増大しており、特に中国における排出量が、急速な経済発展と時期を同じくして、群を抜いて増大している。また、中国をはじめとする東アジア諸国・地域の主要都市では大気汚染が問題になっている。

図表I-2-3-1　東アジア諸国・地域と日本のCO_2排出量の推移



Excel形式のファイルはこちら

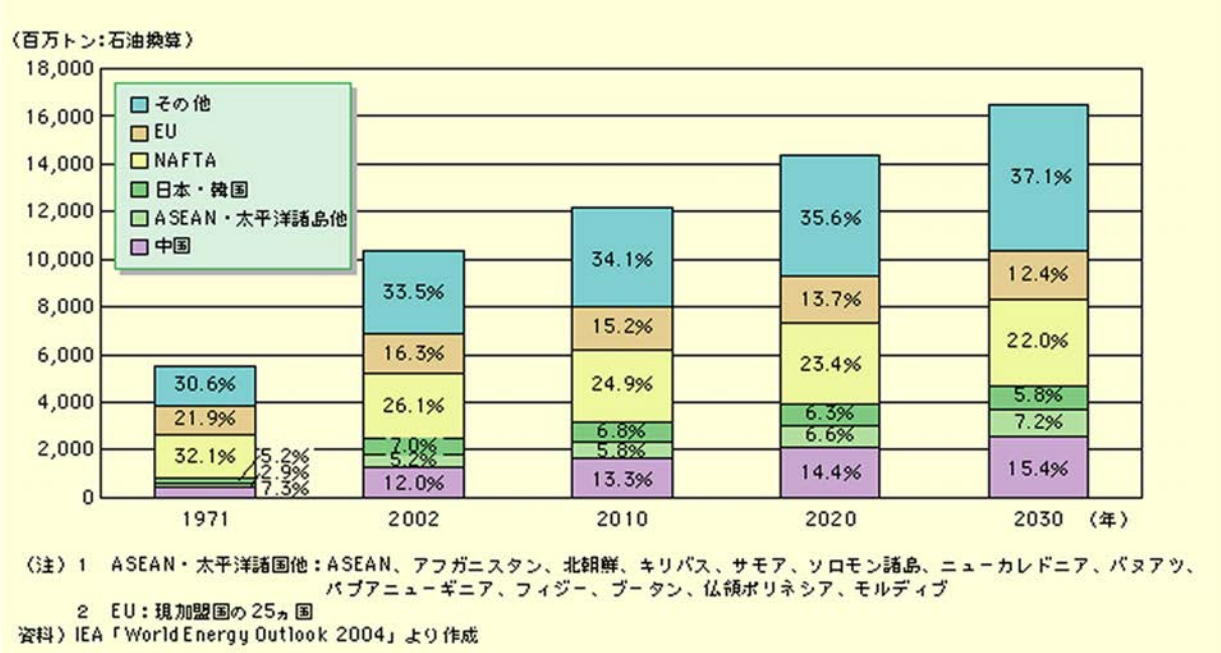
図表I-2-3-2　東アジア諸国・地域と日本の大気汚染の状況



Excel形式のファイルは[こちら]

また、経済活動の拡大に伴うエネルギー消費量の増加も問題となりつつある。東アジア諸国・地域におけるエネルギー消費量は増加傾向を示しており、2002年(平成14年)における東アジア・太平洋諸島等におけるエネルギー消費量は世界のエネルギー消費量の25%近くを占めてEU、NAFTAと並ぶに至っており、うち中国は約12%となっている。今後も東アジア諸国・地域におけるエネルギー消費量及び世界のエネルギー消費量に占めるシェアは中国を中心に伸び続け、EU、NAFTAを上回るまでになると予測されている。

図表I-2-3-3　世界の一次エネルギー消費量の推移



Excel形式のファイルはこちら

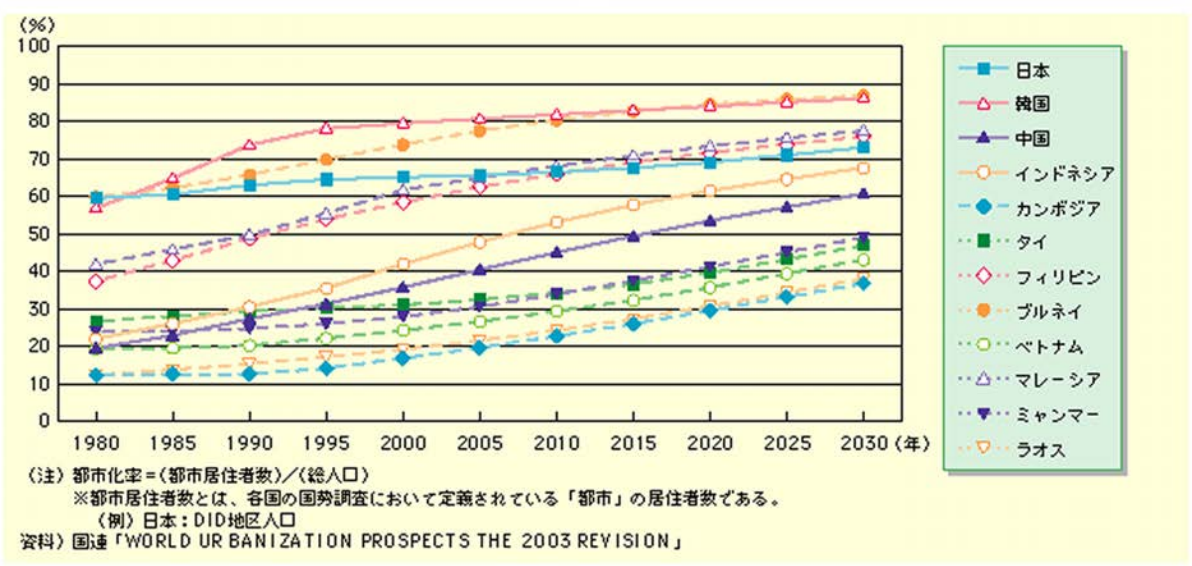
さらに、こうしたエネルギー消費量の増大に伴い、資源を輸送する船舶の航行も増大していることから、資源輸送上重要な海峡における航行安全対策など、安定した資源輸送の確保も課題となっている。

テキスト形式のファイルはこちら

2　都市化の進展に伴う弊害

東アジア諸国・地域においては、経済成長とともに都市部への人口集中が進んでおり、今後ともこの傾向が続くことが予測されている。都市部への人口集中は、渋滞や大気汚染、無秩序な開発や資金不足等による公共空間の不足などの都市問題を招いており、都市における生活・経済活動を支える社会資本の整備など計画的な都市整備が課題となっている。

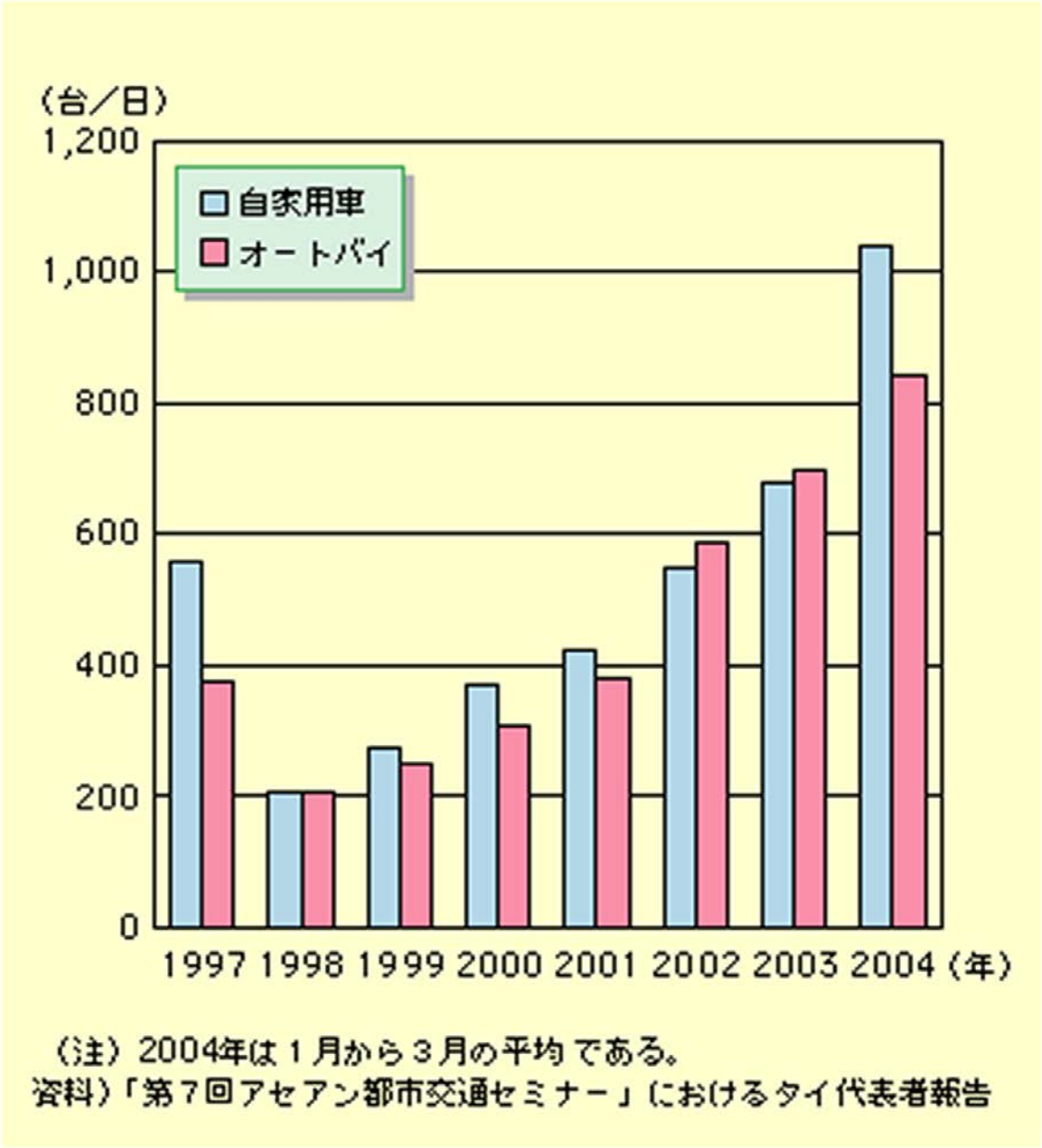
図表I-2-3-4　東アジア諸国・地域と日本の都市化率の推移



Excel形式のファイルはこちら

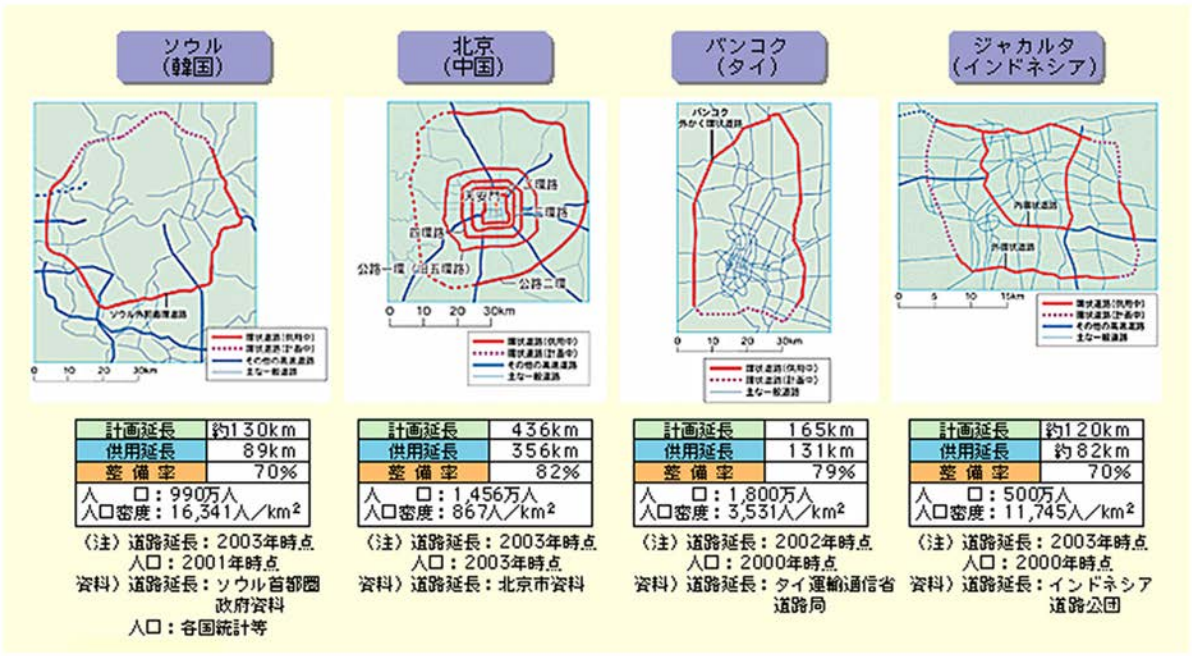
特に渋滞問題は、東アジア諸国・地域の多くの大都市に共通する課題である。渋滞問題の背景として、人口の増加に加え、モータリゼーションの急速な進展や道路交通への依存度の高さなどが挙げられる。東アジア諸国・地域の大都市におけるモータリゼーションの進展の状況を見ると、例えばタイ・バンコクでは、新規自動車登録台数は通貨危機からの経済状況の回復とともに急速に増加しており、バンコク及びその周辺における自動車保有台数は1993年(平成5年)の237万台から2003年(平成15年)には548万台に倍増している。また、中国・上海市では1995年(平成7年)から2002年(平成14年)の間に人口はやや増加した程度であるが自動車保有台数は1.8倍に伸びており、韓国・ソウル市では1980年(昭和55年)から2003年(平成15年)の間に人口は1.2倍となったが自動車保有台数は13.4倍に伸びている。このため、道路整備や地下鉄等の大量輸送機関の整備が課題となっており、環状道路や地下鉄等の都市鉄道の整備が進められている。

図表I-2-3-5　バンコクの1日平均新規登録台数の推移



Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-3-6　東アジア諸国・地域の主要都市の環状道路の整備状況



図表I-2-3-7　東アジア諸国・地域の主要都市の都市鉄道の整備状況

	営業距離（km）	計画延長（km）	備考
ジャカルタ (注) 1	161	9.3	都市鉄道
	−	20.9	地下鉄
	−	27.0	モノレール
ソウル	423.5	567.4（2007年目標）	
シンガポール	127.9	43.6	
バンコク	44	248 (注) 2	
北京	114	約140（2008年まで）	
上海	82	約170（2005年まで）	都市鉄道
	30	−	リニアモーターカー
クアラルンプール	153	−	都市鉄道
	56	−	LRT
	8.6	−	モノレール
台北	67.2	67.7	
香港	201.3	10.9（建設中、他に7路線計画中）	

（注）1　ほかにセルボン線（23.2km）、タンゲラン線（19.3km）の複線化計画がある。
2　248kmは既に内閣承認済みの延長（今後新設分）。今後更に180kmが追加承認見込みである。
資料）国土交通省調査より作成

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

3　災害・事故・テロ等の発生

一部の東アジア諸国・地域においては、都市化の進展や、基盤整備の遅れなどにより災害への脆弱性が高く、東アジアが世界の中でも多雨・地震多発など自然災害が発生しやすい地域であることとあいまって、大きな被害が発生している。2004年(平成16年)12月にインドネシア・スマトラ島沖で発生した大規模な地震とこれに伴う津波が東南アジアや南アジアをはじめとするインド洋沿岸諸国に甚大な被害をもたらしたことは記憶に新しい。

また、マレーシアのジョホール水道におけるケミカルタンカー座礁事故、シンガポールにおける貨物船とタンカー衝突事故等、海難事故・油流出事故等の事故が発生しており、深刻な被害をもたらしている。

さらに、世界的にテロの発生が懸念されている中、東アジア諸国・地域においても同様にテロの発生が懸念されており、例えば、インドネシアのバリ島やジャカルタでテロによるとみられる爆発が発生している。また、東南アジア周辺海域における海賊事件も依然多発している。

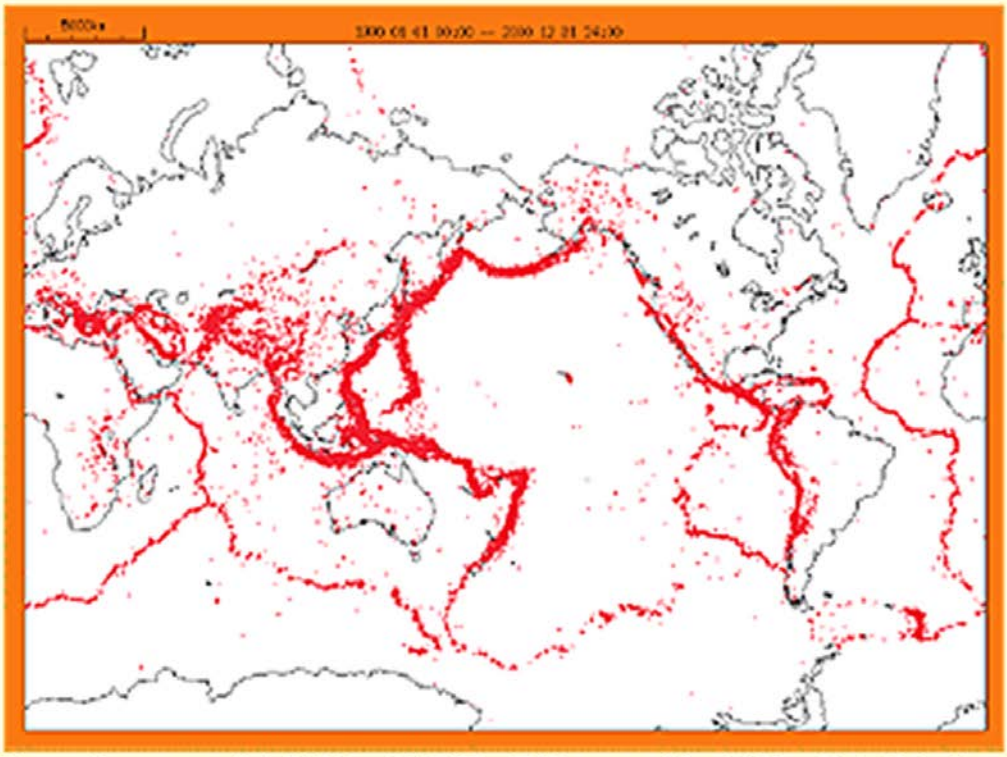
図表I-2-3-8　東アジア諸国・地域で発生した主な自然災害

年	災害の種類	国・地域名	死者・行方不明者数（概数）
1906	台風／津波	香港	50,000
1906	地震	台湾	6,000
1911	火山噴火	フィリピン、タール火山	1,300
1920	地震／地すべり	中国、甘粛省	20,000
1932	地震	中国、甘粛省	70,000
1949	洪水	中国	57,000
1954	洪水	中国	40,000
1976	地震	中国、天津～唐山	250,000
1988	地震	中国、雲南省	1,000
1989	洪水／地すべり	中国、四川省他	2,000
1990	地震	フィリピン	2,000
1991	洪水	中国、江蘇省他	2,300以上
1991	台風	フィリピン	6,000
1992	地震／津波	インドネシア	2,100
1994	台風／洪水	中国南部6省	1,000
1995	洪水	中国	1,200
1996	洪水／台風	中国南部7省、北部及び北西部5省	2,800
1996	熱帯性暴風雨／洪水	ベトナム	1,000
1997	台風	ベトナム	3,700
1998	洪水	中国	3,700
1999	地震	台湾	2,300

（注）1900年から2002年3月における死者・行方不明者数1,000人以上の災害を国・地域名により表記している。
資料）内閣府「防災に関してとった措置の概況（第159回国会（常会）提出）」

Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-3-9　世界の震央分布(1990～2000年)



（注）マグニチュード4.0以上、震源深さ50kmより浅い地震の震央分布である。
資料）気象庁

テキスト形式のファイルはこちら

第4節　東アジア諸国・地域と日本との連携の動き

これまで、東アジア諸国・地域の成長を背景として、東アジア諸国・地域と日本で第3の極を形成しつつあり、相互依存と競争の関係が成立していることを述べてきた。今後も、東アジア諸国・地域と日本が共に持続的に発展していくためには、様々な分野において、各国が交流・協調していく枠組みが重要となる。

そうした認識の下、従来から、東アジア地域においては、ASEANの設立やその後の拡大、アジア太平洋経済協力(APEC)等の動きがあり、各国の交流・協調が進められてきた。

多国間関係で見ると、最近では、2004年(平成16年)11月の「ASEAN＋3首脳会合」において、「東アジア首脳会議」を2005年(平成17年)に開催することが決定され、「東アジア共同体」の提案や取組みをも視野に入れるに至っている。こうした動きの中で、我が国も、小泉総理が「日ASEAN包括的経済連携(CEP)構想」を提唱し、2005年(平成17年)4月からはASEANと交渉を開始することとなっているなど、積極的な取組みを進めている。

二国間関係という面では、近年、東アジアにおいて経済連携協定(EPA)や自由貿易協定(FTA)の動きが加速している。我が国においてもシンガポールとのEPAは既に発効しており、フィリピンとのEPAについても大筋で合意しているほか、タイ及びマレーシアとEPAについて、韓国とFTAについて交渉を進めるなど、積極的な取組みを進めている。

東アジアにおけるこれらの動きは、東アジア域内における対等な立場で相互に利益を得る形での連携を模索する動きと言えよう。

テキスト形式のファイルはこちら

第3章　東アジアと日本の地域

第2章では、成長する東アジア諸国・地域と日本が相互依存関係を深めており、同時に、競争する関係にもなってきている状況を見た。本章では、今後、少子高齢化の進展により人口構造の変化が見込まれる我が国の各地域において、東アジア諸国・地域をはじめとする東アジアとの関係が深まり、東アジアの地域との連携・交流を自らの地域の活力へと結びつけようとする動きが出てきている状況を見ていく。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　日本の人口構造の変化

1　日本の人口の推移

我が国の人口は、戦後、増加を続けてきたが、出生率が低下する中、間もなく減少に転じると見込まれている。

終戦直後の1945年(昭和20年)に約7,200万人であった我が国の総人口は、1967年(昭和42年)に1億人を超え、2004年(平成16年)10月1日現在の推計人口は約1億2,800万人となっている。人口増加率は近年では極めて低い水準にあり、2003年(平成15年)から2004年の年間増加率は戦後最低の0.05%となった。

国立社会保障・人口問題研究所が行った人口推計(平成14年・中位推計)によれば、我が国の総人口は2006年(平成18年)をピークに減少に転じると見込まれ、2050年にはおよそ1億人にまで減少していくと予測されている。

このように、経済が成熟化し、間もなく人口減少時代を迎えることとなる我が国においては、社会経済活動の地球規模化が進む中、高い成長が続いていくと見込まれる近隣諸国と競争しながらも、いかに連携し、東アジアの活力を我が国の活力へと結びつけていくかが重要になっている。

図表I-3-1-1　我が国の人口の推移



Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

2　地域や都市の人口の動向

(広域的な人口移動の推移)

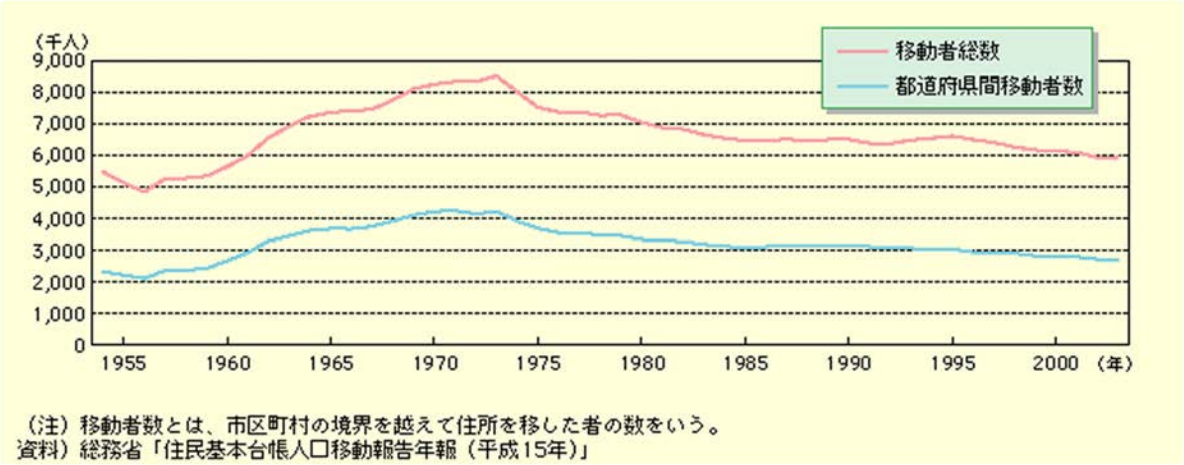
我が国では、産業構造の変化に伴い都市部へと人口が集中し、特に高度経済成長の過程では三大都市圏への大規模な人口移動が発生したが、その後は人口移動が沈静化している。

戦後の経済成長の過程において、我が国の産業構造の中心が第1次産業から第2次産業、第3次産業へと移る中、農村部から都市部への人口移動が発生した。人口集中地区(DID地区)内人口が総人口に占める割合は増加し、2000年(平成12年)には65.2%となっている。

市町村をまたいだ人口移動の状況を見ると、人口移動の総数は1960年代から70年代前半に急速に増加し、1974年(昭和49年)を境に長期的な減少傾向へと転じている。2003年(平成15年)には移動総数が8年ぶりに増加となっているものの、都道府県間移動については減少が続いており、都道府県をまたぐ広域的な移動を中心に人口移動が沈静化し、人口の定着化が進んできていると言える。

こうした中、高度経済成長期においては工業化が進んだ大都市圏への人口集中が進み、我が国の総人口に占める三大都市圏(注)の割合は、1950年(昭和25年)の34.0%から1970年(昭和45年)には46.1%まで急速に上昇した。その後は、人口移動の沈静化とともに三大都市圏人口の占める割合は緩やかな上昇へと転じている。

図表I-3-1-2　移動者総数及び都道府県間移動者数の推移



(注) 移動者数とは、市区町村の境界を越えて住所を移した者の数をいう。
資料) 総務省「住民基本台帳人口移動報告年報 (平成15年)」

Excel形式のファイルはこちら

(注)東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)、名古屋圏(岐阜県、愛知県、三重県)及び大阪圏(京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)をいう。

テキスト形式のファイルはこちら

(都市圏規模別の人口予測)

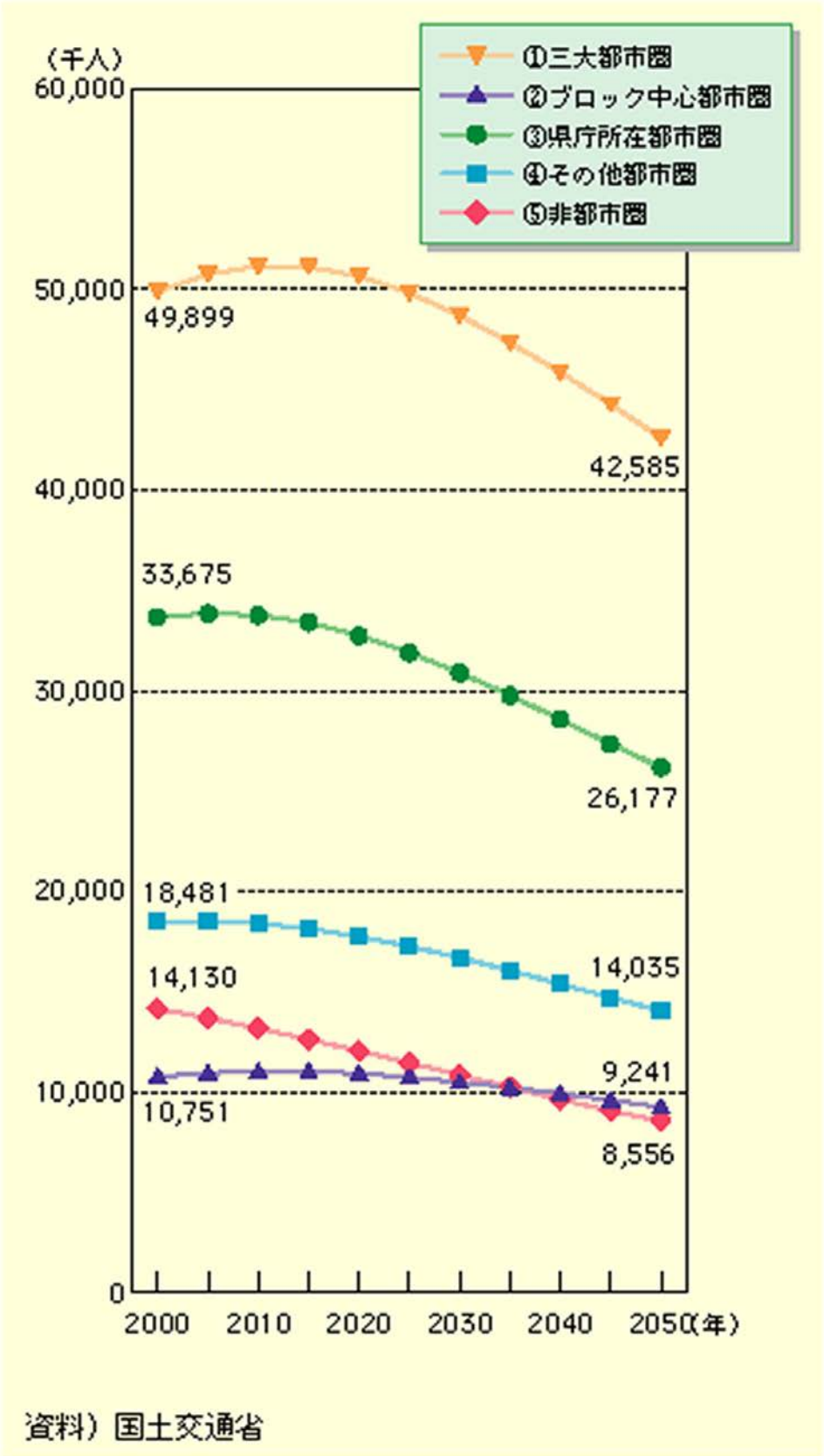
近年の人口移動の傾向が継続すると仮定して、将来の人口構造を都市圏ごとに分析すると、都市圏の規模によって異なる動向が見られる。

2000年(平成12年)の国勢調査の結果を基に全国に85の都市圏を設定し、将来人口の推計を行い(注)、全国を1)東京特別区等、名古屋市等、大阪市等を核都市とする三大都市圏、2)札幌市、仙台市、広島市等、北九州市等、福岡市を核都市とするブロック中心都市圏、3)これら以外の県庁所在市を核都市とする県庁所在都市圏、4)その他の都市を核都市とするその他都市圏、5)いずれの都市圏にも属しない市町村(非都市圏)に分類してその傾向を分析した。その結果、人口規模については、三大都市圏は、人口減少が最も遅れて生じるもののその後の減少幅が大きくなっている。ブロック中心都市圏は、最も人口変動の幅が小さく安定的に推移する。県庁所在都市圏及びその他都市圏では間もなく人口減少に転じ、非都市圏では人口減少が続いていく。

一方、都市圏の種類ごとに老年人口比率(65歳以上の人口が総人口に占める割合)を見ると、現状(2000年(平成12年))では大規模な都市圏(三大都市圏及びブロック中心都市圏)の老年人口比率が比較的低く、非都市圏の老年人口比率が比較的高くなっている。2050年(平成62年)においては、いずれの都市圏も老年人口比率が35%前後まで上昇すると推計されるが、非都市圏の老年人口比率が最も低くなると推計され、大規模な都市圏では高齢化が急速に進展していく。

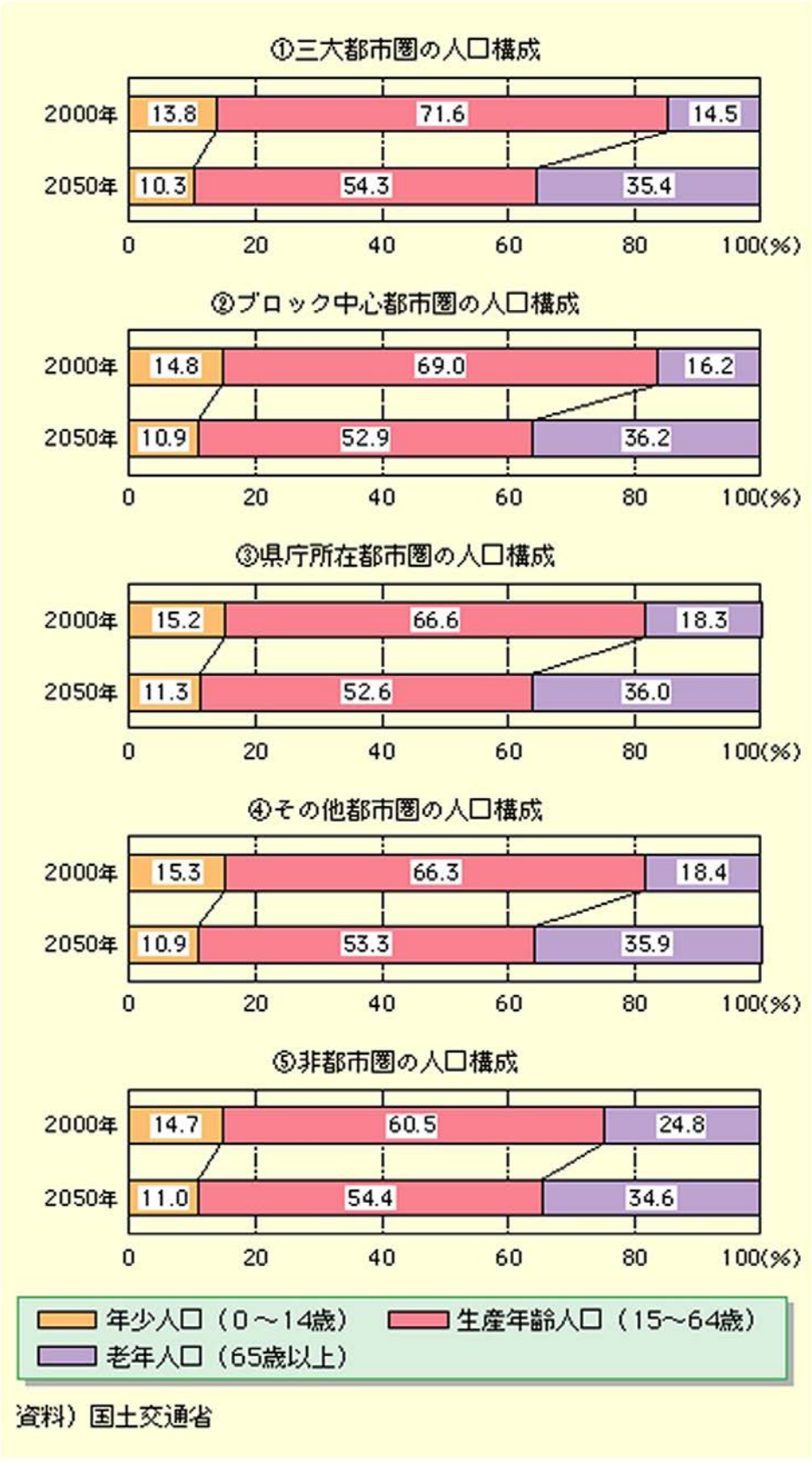
このように、我が国においては少子高齢化の進展が見込まれているが、地域によって人口の増減や人口構造の変化は異なる様相を呈するものになると考えられる。したがって、少子高齢化への対応についても、それぞれの地域を取り巻く状況に応じた対応が求められよう。

図表I-3-1-3　都市圏規模別将来人口の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

図表I-3-1-4　都市圏規模別の人口構成の推移



Excel形式のファイルはこちら

(注)人口10万人以上で昼間人口／夜間人口が1.00以上の都市を核都市とし、核都市への通勤・通学者が500人以上又は核都市への通勤・通学者が在住通勤・通学者の5%以上である市町村を含む都市圏を設定した(核都市が近接する場合には一の都市圏を設定)。将来人口については市町村ごとにコーホート要因法を用いて推計した。市町村は2000年の国勢調査時点による。

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　地方におけるブロック圏の形成と東アジアとの関係

1　ブロック圏の形成

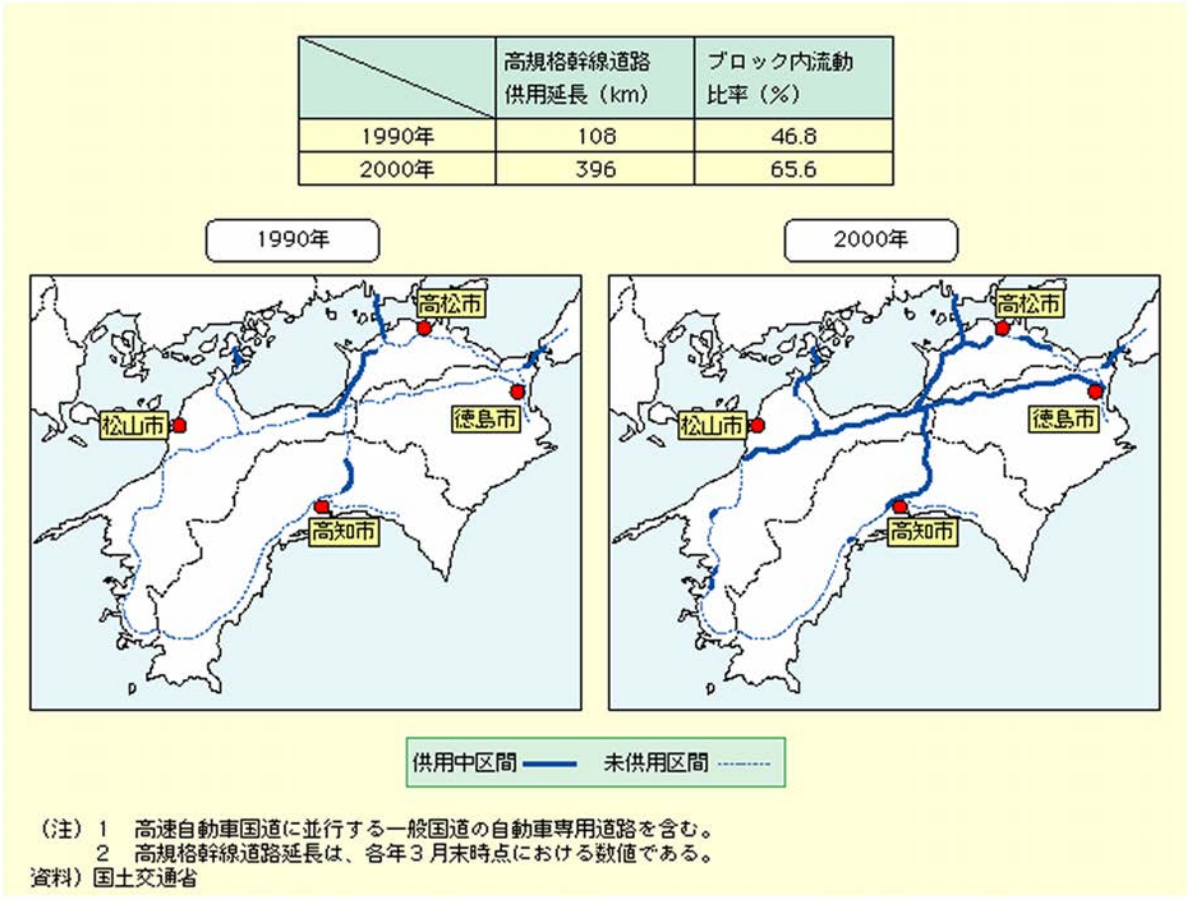
人口の定着化が進む中、高速道路、幹線鉄道等の広域交通ネットワークの整備が進展したことなどを背景に、地方部では県境を越えた活動が展開され、広域的な社会経済圏が形成されてきている。

テキスト形式のファイルはこちら

（ブロック圏形成の状況）

都道府県をまたぐ人の流動を見ると、ブロック内の各県を出発地とする総流動に占めるブロック内の他県を目的地とするブロック内流動の割合が高い状況となっている。例えば、九州ブロック(注1)では、総流動の約8割がブロック内流動となっている。また、四国ブロック(注2)では、ブロック内流動の占める割合が1990年(平成2年)から2000年(平成12年)の間に46.8%から65.6%へと大幅に上昇しているが、四国内の高速道路が大幅に延伸するなど広域交通ネットワークの整備が進んだことがその背景として考えられる。

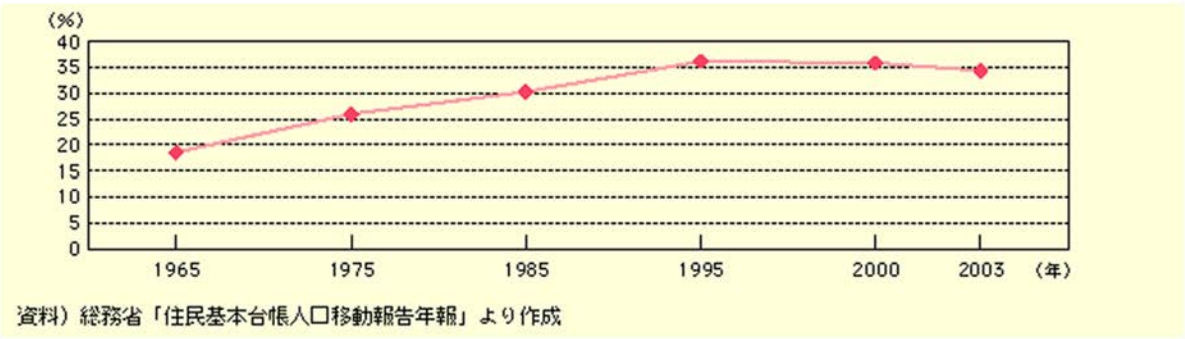
図表I-3-2-1　四国の高速道路とブロック内流動比率の変化



Excel形式のファイルはこちら

また、都道府県をまたぐ人口移動の状況を見ると、各県から他の都道府県への転出者の総数に占めるブロック内の他県を転出先とするブロック内移動の割合は、近年ではやや減少しているものの、高度経済成長期に比べると増加している。例えば、東北ブロック(注3)では、ブロック内移動の占める割合が、1965年(昭和40年)には18.6%であったのが1995年(平成7年)には36.2%に上昇している。

図表I-3-2-2　東北ブロックにおけるブロック内移動割合の推移



資料）総務省「住民基本台帳人口移動報告年報」より作成

Excel形式のファイルはこちら

(注1)福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県及び鹿児島県をいう。以下この節において同じ。
(注2)徳島県、香川県、愛媛県及び高知県をいう。以下この節において同じ。
(注3)青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県及び福島県をいう。以下この節において同じ。

テキスト形式のファイルはこちら

(ブロック中心の拠点性の向上)

第1節で見たように、ブロック中心都市圏は今後も人口が比較的安定して推移すると予測されるが、ブロック圏においては、都市機能の集積する政令指定都市がブロック圏における拠点性を高めている。

例えば、宮城県以外の東北ブロック内の各県の県外転出者に占める宮城県を転出先とする者の割合は、1965年(昭和40年)には7.3%であったのが1995年(平成2年)には19.0%、2003年(平成15年)には18.0%となっており、政令指定都市である仙台市が所在する宮城県の求心力が高まっている。また、九州ブロックでは、福岡県の人口がブロックの総人口に占める割合は、1950年(昭和25年)には29.2%であったのが2000年(平成12年)には37.3%に上昇している。この割合は今後も緩やかに上昇を続け、2030年(平成42年)には40.7%に達すると推計されている。

図表I-3-2-3　福岡県の人口及び九州ブロックの総人口に占める割合の推移

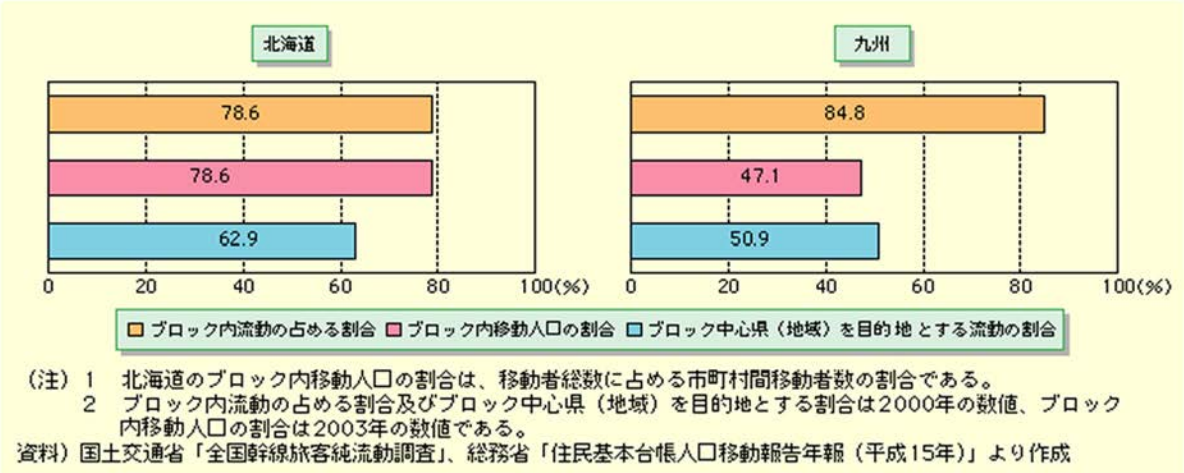


Excel形式のファイルはこちら

人の流動を見ても、例えば中国ブロック(注)では、広島県以外の各県を出発地とする総流動に占める広島県を目的地とする流動の割合が、1990年(平成2年)には23.5%であったのが2000年(平成12年)には30.6%となるなど、ブロック内での流動において政令指定都市の所在する県を目的地とする流動が高い割合を占めている。

特に、北海道と九州の各ブロックでは、総流動に占めるブロック内流動の割合と都道府県間移動に占めるブロック内移動の割合がともに高く、かつ、ブロック中心(政令指定都市の所在する道央地域又は福岡県)以外の地域におけるブロック中心を目的地とする流動が総流動に占める割合が高くなっており、政令指定都市を中心としたブロック圏が形成されていることがうかがえる。

図表I-3-2-4　北海道・九州におけるブロック形成の状況



Excel形式のファイルはこちら

　これまで見たように、地方部においては、ブロック圏を形成して広域的な社会経済活動が営まれるようになってきていると考えられるが、こうした広域的なブロック圏の形成は、少子高齢化の進展が見込まれる中で、地方部における社会経済の機能や活力を維持していく上での一つの有効な対応となってくるものと言えよう。

(注)鳥取県、島根県、岡山県、広島県及び山口県をいう。以下この節において同じ。

テキスト形式のファイルはこちら

2　ブロック圏と東アジア諸国・地域

第2章では、成長する東アジア諸国・地域と我が国の関係が深まっていることを見た。ここでは、日本国内のブロック圏と東アジア諸国・地域との関係について見ていくこととする。

テキスト形式のファイルはこちら

(出入国の状況)

地方部(注1)においては、出国者、入国者の双方において、東アジア諸国・地域の占める割合が全国平均に比べて高いものとなっている。

2000年(平成12年)の居住地ごとの日本人出国者の状況を見ると、地方部に居住する日本人出国者のうち東アジア諸国・地域へと渡航した者の占める割合は52.8%と全国平均の46.1%を上回っている。東アジア諸国・地域へと渡航する人の増加の状況を三大都市圏と地方部とで比較した場合、1980年(昭和55年)から1990年(平成2年)への増加率は大都市圏が地方部を上回っているが、1990年から2000年では地方部が大都市圏を上回っており、地方部と東アジア諸国・地域との間の交流は近年になって活発化している。

図表I-3-2-5ブロック別の東アジア諸国・地域への渡航者の割合(2000年)(注2)

(単位:人)

ブロック	総数	東アジア諸国・地域	
北海道	401,793	149,594	37.2%
東北	603,506	287,244	47.6%
関東	8,069,981	3,365,461	41.7%
北陸	385,012	190,147	49.4%
中部	2,008,263	927,862	46.2%
近畿	3,421,235	1,673,390	48.9%
中国	690,315	381,133	55.2%
四国	321,133	161,512	50.3%
九州	1,256,728	757,303	60.3%
沖縄	93,720	52,493	56.0%
地方部	3,752,207	1,979,426	52.8%
全国	17,251,686	7,946,139	46.1%

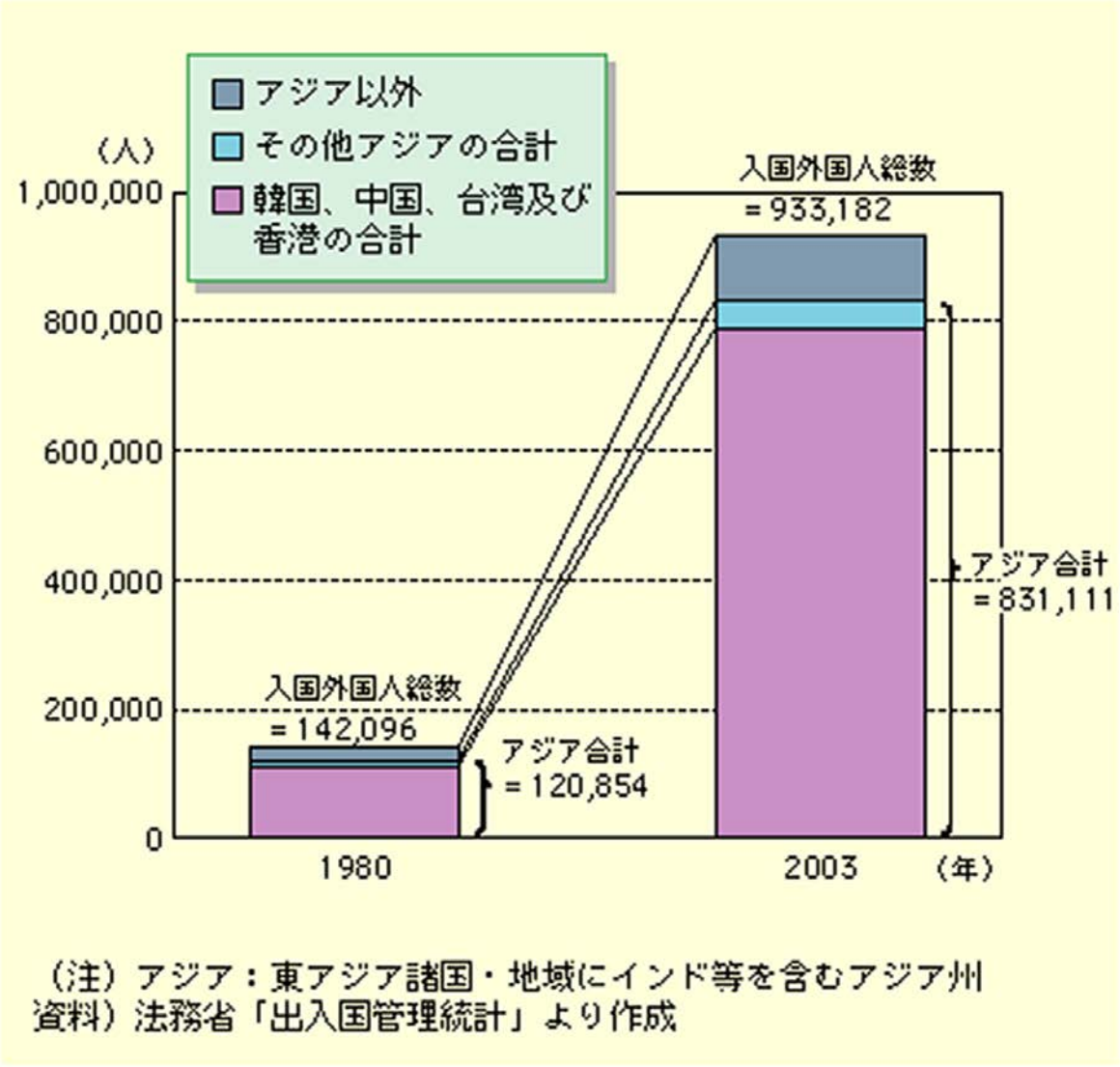
資料)法務省「出入国管理統計」より作成

Excel形式のファイルはこちら

訪日外国人の状況を入国地別に見ると、地方部では2003年(平成15年)に約93万人が入国しているが、そのうちアジアの国・地域出身の入国者の占める割合が89.1%と全国平均の66.2%を大きく上回っている。また、1980年(昭和55年)から2003年までの間で、地方部への外国人入国者は約79万人増加しているが、このうちアジアの国・地域出身の入国者が約71万人と大半を占め、その大部分は韓国、中国、台湾及び香港出身の入国者となっている。

さらに、外国人入国者の我が国への入国地の状況を見ると、アジアの国・地域出身の入国者については、地方部から入国する割合が2003年(平成15年)において21.9%と全ての外国人入国者における割合(16.3%)を上回っている。特に、韓国出身の入国者はその30.7%が地方部から入国しており、入国地が比較的分散している。

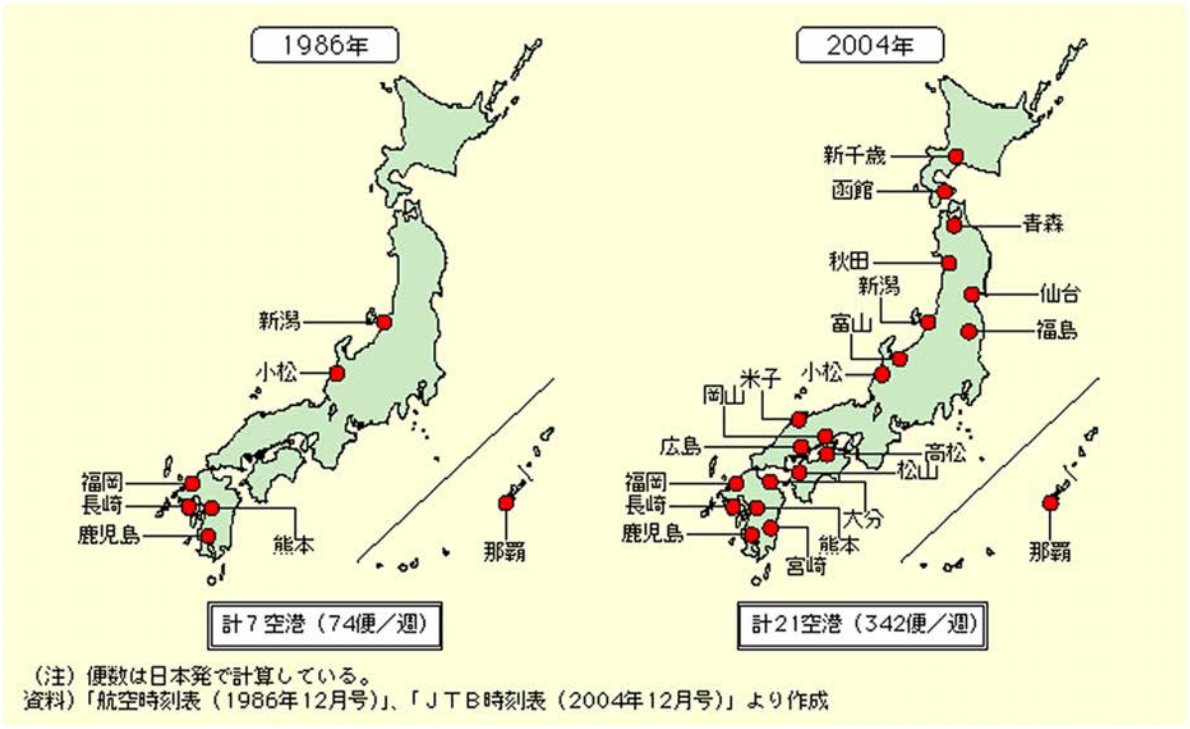
図表I-3-2-6　地方部における外国人入国者数の推移



Excel形式のファイルはこちら

このように地方部と東アジア諸国・地域との直接的な人の流れが増大した背景として、地方部と東アジアを結ぶ航空ネットワークの形成が進んだことが挙げられる。地方部の空港と東アジア諸国・地域及び極東ロシアを結ぶ定期航空路は、1986年(昭和61年)には国内7空港(就航先6都市・週74便)であったが、2004年(平成16年)には21空港(就航先24都市・週342便)と大幅に増加している。2004年の就航先は、ソウルが国内20空港からと最も多く、上海が12空港からとなっている。

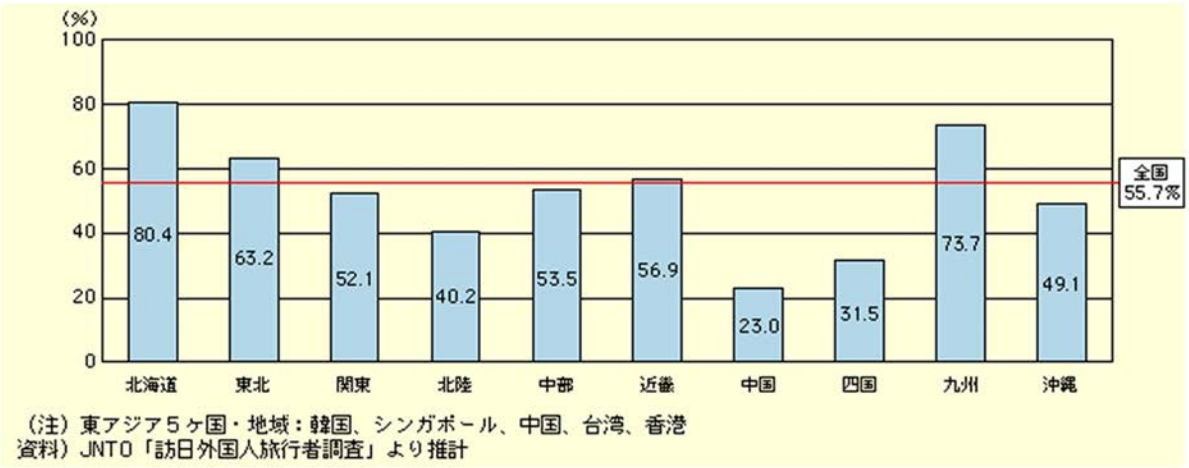
図表I-3-2-7　東アジア諸国・地域及び極東ロシアとの定期路線を有する地方部の空港の変化



（注）便数は日本発で計算している。
資料）「航空時刻表（1986年12月号）」、「ＪＴＢ時刻表（2004年12月号）」より作成

なお、入国地別の状況ではなく、我が国の主要空港を利用した訪日外国人に対する訪問先調査の結果から訪日外国人旅行者の国内での訪問先の動向を推計すると、北海道及び九州の各ブロックでは東アジアの5ヶ国・地域からの旅行者が占める割合が全国平均を大きく上回っている。

図表I-3-2-8　訪日外国人旅行者に占める東アジア5ヶ国・地域の割合(2002年度)

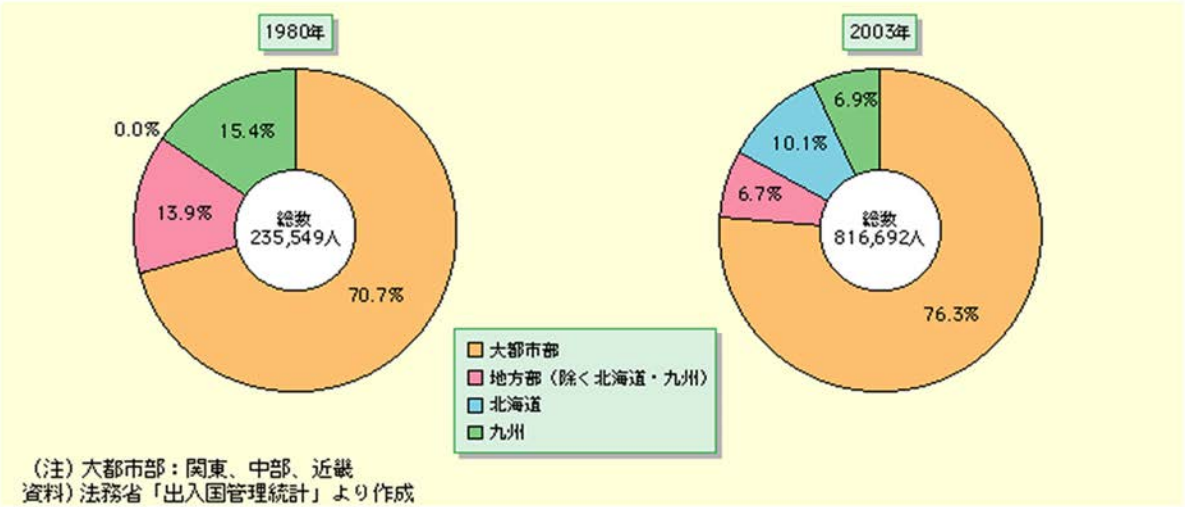


Excel形式のファイルは[こちら]

出入国の状況をより詳細に見てみると、韓国へ渡航する九州ブロックの居住者が2000年(平成12年)で総渡航者の27.8%と全国平均の2倍のシェアとなっている。一方、韓国出身の入国者についても、2003年(平成15年)には全体の18.3%が九州ブロックから入国し、全ての入国外国人の65.1%を占めており、地理的に近接する九州ブロックと韓国の結びつきの強さがうかがえる。

また、台湾出身の入国者については、1980年(昭和55年)には九州ブロックから入国する割合が比較的高かったが、2003年(平成15年)には北海道から入国する割合が高くなっており、台湾からの旅行先として北海道の人気が高まっていることがうかがえる。なお、2003年度(平成15年度)に北海道を訪れた外国人のうち4割は台湾からとなっている(注3)。

図表I-3-2-9　台湾出身の入国者の入国地割合の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

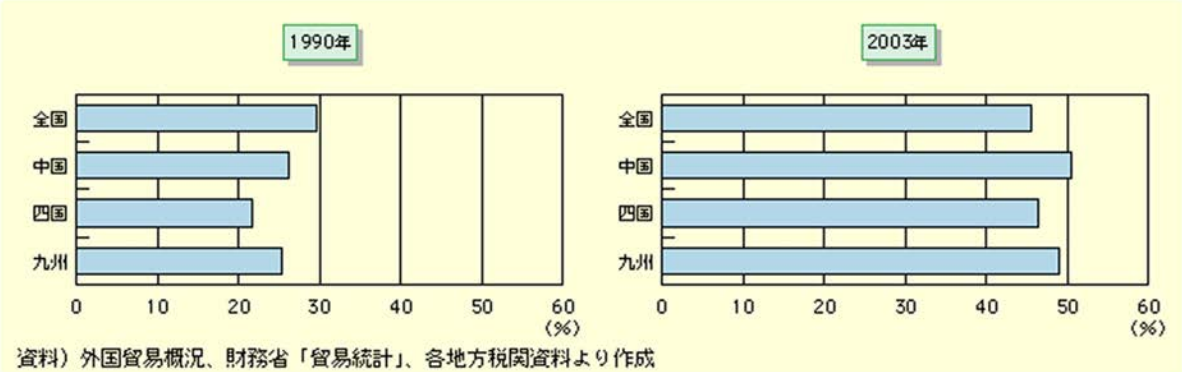
(注1)この項目(出入国の状況)においては、北海道、東北ブロック、北陸ブロック(新潟県、富山県、石川県)、中国ブロック、四国ブロック、九州ブロック及び沖縄県をいう。
(注2)関東ブロック：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県及び長野県をいう。図表I－3－2－8、図表I－3－2－9において同じ。
中部ブロック：岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県をいう。図表I－3－2－8、図表I－3－2－9において同じ。
近畿ブロック：福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県をいう。図表I－3－2－8、図表I－3－2－9において同じ。
(注3)北海道「北海道観光入込客数調査」による。

テキスト形式のファイルはこちら

（貿易の状況）

地方部における貿易の状況を見ると、中国、四国及び九州の各ブロックの輸出額に占める東アジア諸国・地域の輸出額の割合が、1990年(平成2年)には全国平均を下回っていたのが2003年(平成15年)には全国平均を上回るようになるなど、地方部における東アジア諸国・地域の位置付けが高まってきている。

図表I-3-2-10　中国・四国・九州ブロックの輸出額に占める東アジア諸国・地域の割合の推移



Excel形式のファイルはこちら

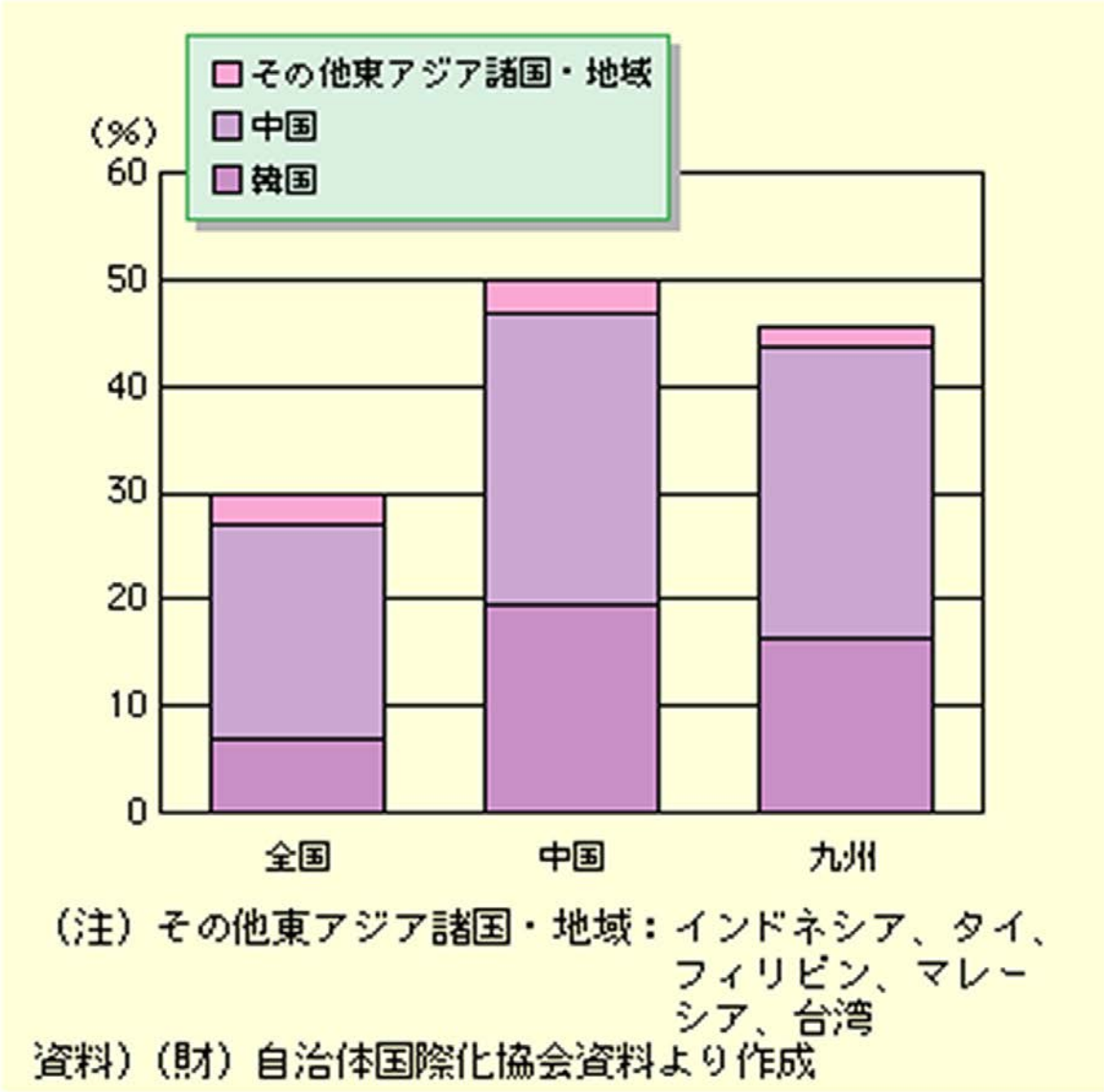
テキスト形式のファイルはこちら

（自治体間交流の状況）

都道府県や市町村による姉妹自治体提携の状況を見ると、中国ブロックでは姉妹提携の半分が東アジア諸国・地域の自治体との間で行われるなど、中国ブロック及び九州ブロックでは東アジア諸国・地域の自治体との姉妹提携が占める割合が全国平均を大きく上回っている。

また、東アジア諸国・地域の内訳を見ると、中国及び韓国が大部分を占めている。

図表I-3-2-11　姉妹提携自治体の相手国別比率(2004年7月1日現在)



Excel形式のファイルは[こちら]

これまで見たように、地方部においては、地域によってばらつきはあるものの、おおむね、海外との交流が活発になる中、東アジア諸国・地域の占める割合が高いものとなっている。

テキスト形式のファイルはこちら

3　ブロック圏の近隣諸国・地域への広がり

地方のブロック圏では、社会経済活動における国境の垣根が次第に低くなり、また、近隣諸国・地域が成長してくる中、これまでのように国内の大都市圏との結びつきによりその発展を図ってきた動きから、海外の近隣地域との連携の強化や近隣諸国・地域の市場の開拓など、成長する近隣諸国・地域の活力を自らの活力へと結びつけ、その発展を図ろうとする取組みが見られるようになっている。以下では、全国で展開されているこうした取組みのうちいくつかを紹介する。

テキスト形式のファイルはこちら

(環日本海地域の連携)

日本海沿岸の道府県では、韓国、中国、ロシア極東地域などとの間で環日本海地域の連携を推進する取組みが行われている。例えば富山県では、「北東アジア地域自治体連合(注)」を通じた地域間のネットワークの形成や共同発展を図るための多様な交流と連携、富山市に設置された北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)本部事務局の活動支援等の環境協力などを推進している。また、新潟県等が主催する「北東アジア経済会議」では、北東アジア地域における国際物流ルートの形成に向けた提言など、北東アジア地域の経済開発や経済交流に向けた議論を行っている。

＜環日本海を一体的な地域として発想するために作成された「環日本海諸国図(逆さ地図)」＞



(注)2004年(平成16年)2月1日現在、日本、韓国、北朝鮮、中国、モンゴル及びロシアの39自治体で構成

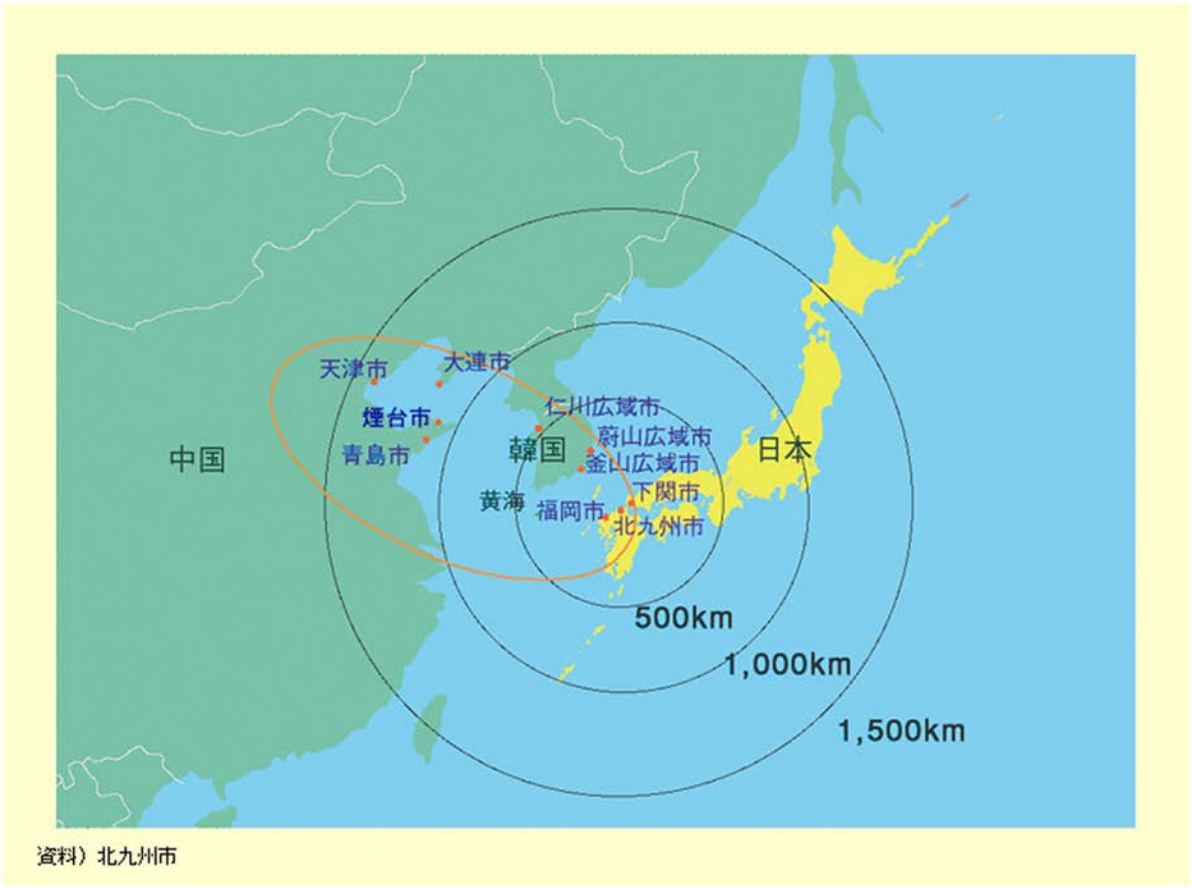
テキスト形式のファイルはこちら

(環黄海・渤海地域の連携)

黄海及び渤海沿岸の日本、韓国及び中国の10都市(注)では、1991年(平成3年)から「東アジア(環黄海)都市会議」を開催し、国境を越えた都市間連携による交流の拡大を推進するため、環境保全セミナーや青少年スポーツ交流等に取り組んできた。

この10都市は、2004年(平成16年)11月に10都市の行政と経済界の代表からなる「東アジア経済交流推進機構」を発足させた。同機構は、環黄海・渤海地域における地域経済協力圏の構築に向け、都市間の連携と協力関係を強化し、経済交流を推進していくことを目的としている。同機構の基本構想では、環黄海経済圏の発展に向けた関係都市間での物流の円滑化、リサイクル産業の推進など環境への配慮と産業活動の両立、地域内外からの観光客誘致などに取り組んでいくこととしている。

＜東アジア経済交流推進機構の構成都市の位置図＞



(注)福岡市・北九州市・下関市(日本)、釜山市・仁川市・蔚山市(韓国)、大連市・青島市・天津市・煙台市(中国)

テキスト形式のファイルはこちら

(サハリンプロジェクトと北海道経済)

近年、ロシア・サハリン州では大陸棚の大規模な石油・ガス開発プロジェクト(サハリンプロジェクト)が進められており、これに伴う道路・港湾等の社会資本整備やサハリン州の経済発展による投資の増加などが期待されている。北海道では、サハリン州に近いことから、サハリンプロジェクト関連事業の受注をはじめとしたサハリンにおける事業展開など、サハリンプロジェクトに係る事業機会を活かそうとする取組みが行われている。

例えば、北海道でサハリン州に最も近い稚内市では、稚内建設協会の関連企業がサハリンの現地建設企業と合弁企業を設立し、寒冷地施工のノウハウを活かして、サハリンプロジェクト関連工事や道路等の基盤整備工事を受注している。また、稚内港とサハリン・コルサコフ港を結ぶ外航旅客定期航路も開設されており、建設機械・車両等が輸出され、稚内からロシアへの輸出額は1995年(平成7年)の4億円から2003年(平成15年)には53億円に増加している。

＜稚内港でフェリーに積み込まれる建設機械＞



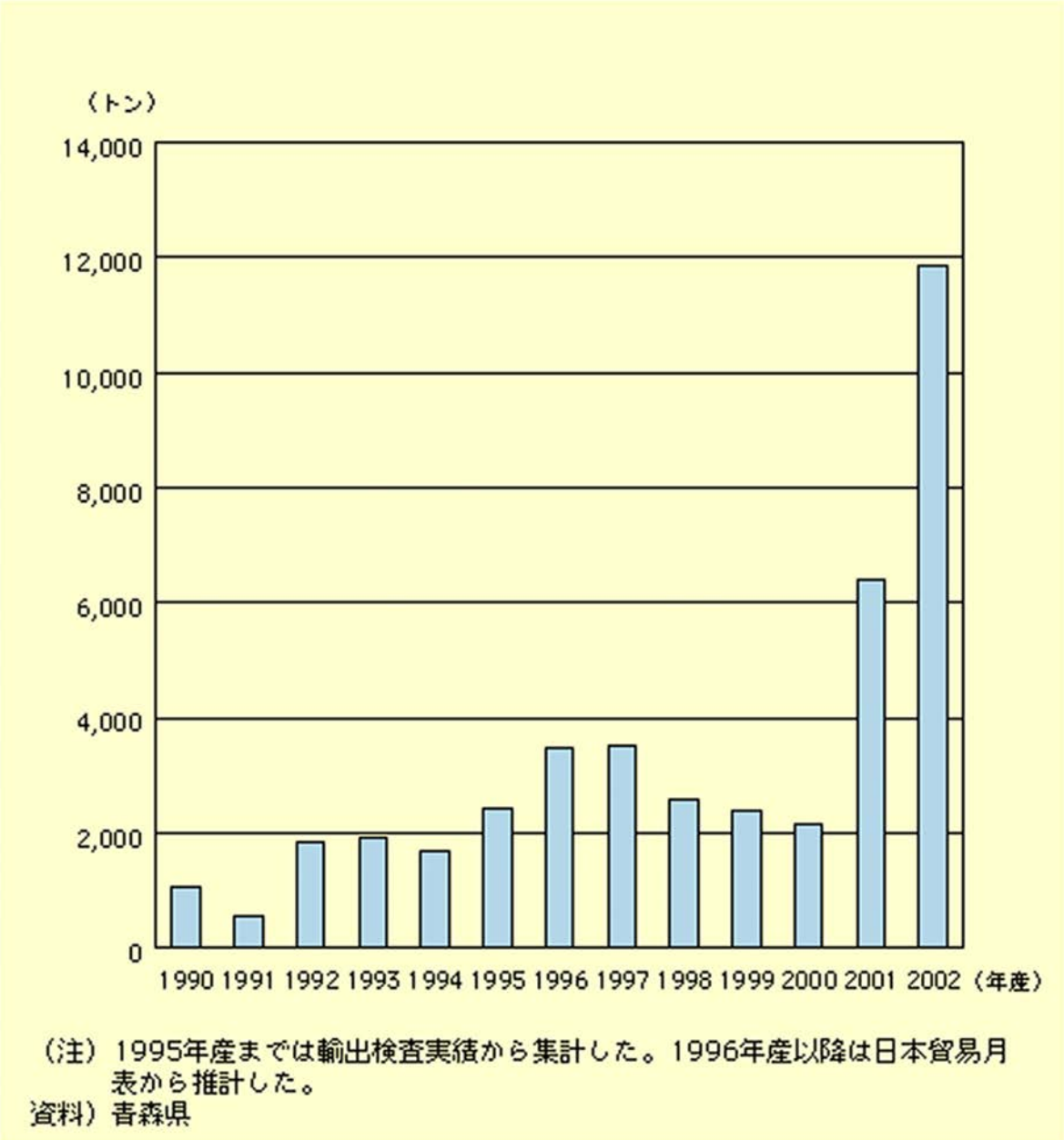
資料)(株)稚内建設会館

テキスト形式のファイルはこちら

（農産物の輸出）

中国や台湾、香港などでは、経済成長に伴い増加した高所得者層が、価格が高くとも品質の良い日本の農産物を贈答用等に購入する動きが出てきており、りんご、なし、いちご、コメ等の国内産地において輸出促進に向けた取組みが行われている。例えば、青森県産りんごの輸出量は、台湾の世界貿易機関(WTO)加盟等により近年大幅に伸びており、中国への輸出に向けた試みも行われている。

図表I-3-2-12　青森県産りんごの輸出量の推移



（注）1995年産までは輸出検査実績から集計した。1996年産以降は日本貿易月表から推計した。
資料）青森県

Excel形式のファイルは[こちら]

テキスト形式のファイルは[こちら]

（東アジア諸国・地域からの旅行者誘致に向けた取組み）

観光振興による交流人口の拡大を通じた地域の活性化は、定住人口の減少によりもたらされる経済社会の活力の減少を補う方策として、重要な課題となっている。東アジア諸国・地域では、経済成長とともに海外旅行者も増加しており、我が国にとって重要な訪日外国人旅行者の市場となっている。このため、訪日外国人旅行者の倍増を目指すビジット・ジャパン・キャンペーンにおいても韓国、中国、台湾、香港が重点市場に位置付けられている。

外国人旅行者の誘致に当たっては、魅力ある旅行商品の提供等の観点から広域的に連携することが効果的であるため、韓国、中国、台湾、香港等からの旅行者の誘致に向け、広域的な連携の下、韓国語や中国語を含む外国語のパンフレット作成、現地旅行会社等を対象とした視察ツアーの実施、海外での説明会や商談会の開催等の誘客活動が行われている。

図表I-3-2-13　中国等からの観光客誘致に向けた広域的な取組事例

主体	主な取組み内容
中国観光ミッション連絡会議	北海道の地方公共団体、経済団体、観光関係団体等が、道内が一体となって中国からの観光客誘致を図るため、官民合同の訪問団を中国に派遣し、セミナー・商談会等を実施。また、中国等の旅行業者を招請し、視察ツアー等を実施。
YOKOSO！JAPAN　東北実行委員会	青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島の６県の地方公共団体、経済団体、観光関係団体等が、米国・韓国・中国・台湾・香港から旅行業者やマスコミを招請し、視察ツアー・シンポジウム・商談会を実施。また、中国の衛星放送テレビで東北広域観光宣伝番組を放映。
富士箱根伊豆国際観光テーマ地区推進協議会	神奈川、山梨、静岡の３県の地方公共団体、観光関係団体等が、観光ルートの設定、英語・韓国語・中国語のパンフレット・ホームページ等の作成、案内所・案内標識の充実等を実施。また、韓国・香港・台湾の旅行業者等の招請を実施。
北陸国際観光テーマ地区推進協議会	富山、石川、福井の３県の地方公共団体、観光関係団体が、３県と友好関係にある中国の遼寧省、江蘇省、浙江省の行政、旅行業者等を招請し、視察ツアー・商談会を実施。
東海地区外国人観光客誘致促進協議会	岐阜、静岡、愛知、三重の４県の地方公共団体、観光関係団体が、（財）2005年日本国際博覧会協会等とも連携して、英語・中国語のパンフレット作成、韓国・中国での現地説明会、韓国・中国・台湾・香港での広告支援等を実施。また、旅行業者やマスコミ等を招請し、視察ツアー等を実施。
関西広域連携協議会	福井、三重、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山、徳島の９府県の地方公共団体、経済団体が、韓国・台湾の旅行業者やマスコミを招請し、「関西の有形・無形の世界遺産と周辺の観光資源を組み合わせた体験プログラム」を実施。
中国地域観光推進協議会	鳥取、島根、岡山、広島、山口の５県の地方公共団体、経済団体、観光関係団体等が、中国ブロックの観光情報を発信するホームページを日本語・英語・韓国語・中国語で作成する「中国ブロック観光情報サイト構築事業」を実施。
鳥取県・香川県	鳥取県と香川県が共同で高松、米子、鳥取の各空港を利用するチャーター便を誘致して広域観光ルートの商品化を図るため、台湾での観光物産展の共同開催や訪問団の派遣を実施。
南九州観光広域ルート連絡協議会	熊本、宮崎、鹿児島の３県が冬場を中心とした中国からのゴルフツアーの誘致を図るため、ゴルフ雑誌記者、ゴルフ番組制作者、ゴルフ場オーナー、旅行業者等を招請し、視察ツアーを実施。
沖縄県等	沖縄県の地方公共団体、観光関係団体等が、直行便のない地方都市も含めた韓国から上海経由のツアーの誘致を図るため、旅行業者等の招請を実施。

資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

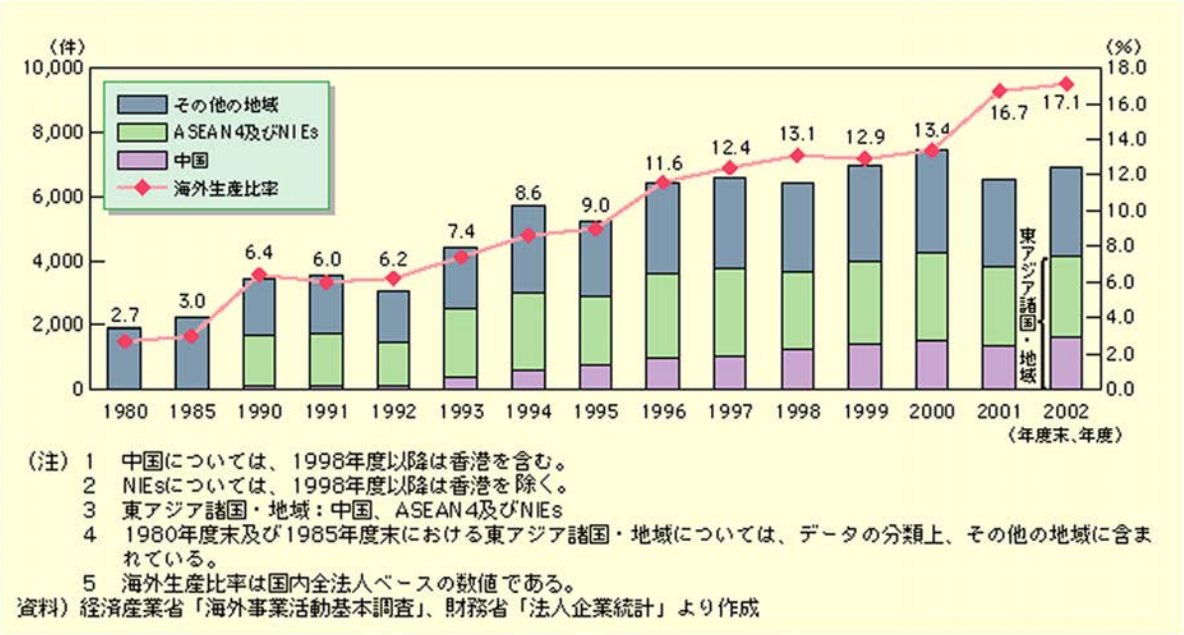
4　企業の海外進出と地方部への影響

(製造業の海外進出と国内工場立地の減少)

我が国の製造業企業は、東アジア諸国・地域の成長とともに海外進出を進めてきている。海外現地法人数は、2002年度(平成14年度)末現在で6,918社と1980年度(昭和55年度)末の3.6倍に増加し、東アジア諸国・地域には約6割が立地している。特に、近年の中国への進出は著しく、現地法人数は1990年度(平成2年度)末から2002年度末までの間に6.9倍となっている(注)。

海外進出の進展とともに海外生産比率も高まっている。製造業の海外生産比率(国内全法人ベース)は1980年度(昭和55年度)には2.7%であったが、2002年度(平成14年度)には17.1%まで上昇している。

図表I-3-2-14　製造業海外現地法人数及び海外生産比率の推移



(注) 1　中国については、1998年度以降は香港を含む。
2　NIEsについては、1998年度以降は香港を除く。
3　東アジア諸国・地域：中国、ASEAN4及びNIEs
4　1980年度末及び1985年度末における東アジア諸国・地域については、データの分類上、その他の地域に含まれている。
5　海外生産比率は国内全法人ベースの数値である。
資料) 経済産業省「海外事業活動基本調査」、財務省「法人企業統計」より作成

Excel形式のファイルはこちら

製造業の海外生産が進む中、国内の新規の工場立地は地方部を中心に減少してきた。工場立地件数は1989年(平成元年)をピークに減少に転じ、1992年(平成4年)以降は急速に減少した。このような地方部を中心とした工場立地の減少は、大都市圏に比べて豊富な土地や安価な労働力という地方部が工場誘致を進めるに当たっての魅力が、企業活動の地球規模化が進む中でそれだけでは東アジアをはじめとする海外の地域に比べると劣ってしまうことが一因と考えられ、地方の発展を工場誘致により実現することが難しくなってきている。

図表I-3-2-15　工場立地件数の推移

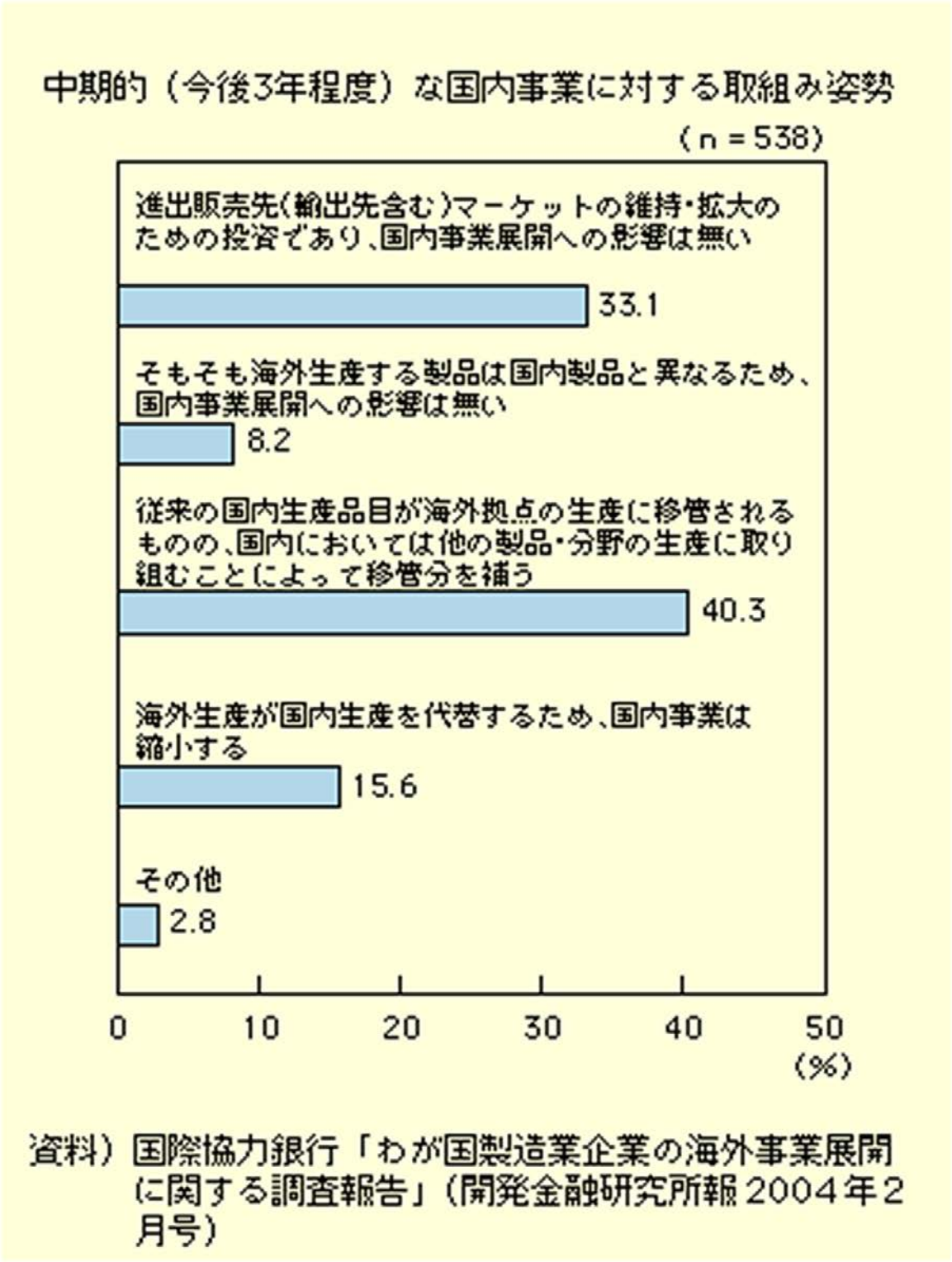


Excel形式のファイルはこちら

2003年(平成15年)の工場立地件数は前年に比べて増加に転じており、国内の景気回復、海外設備投資の一巡、製造業における国内外の機能分担への取組みなどを背景に、国内への立地回復の兆しが出てきていると言われている。

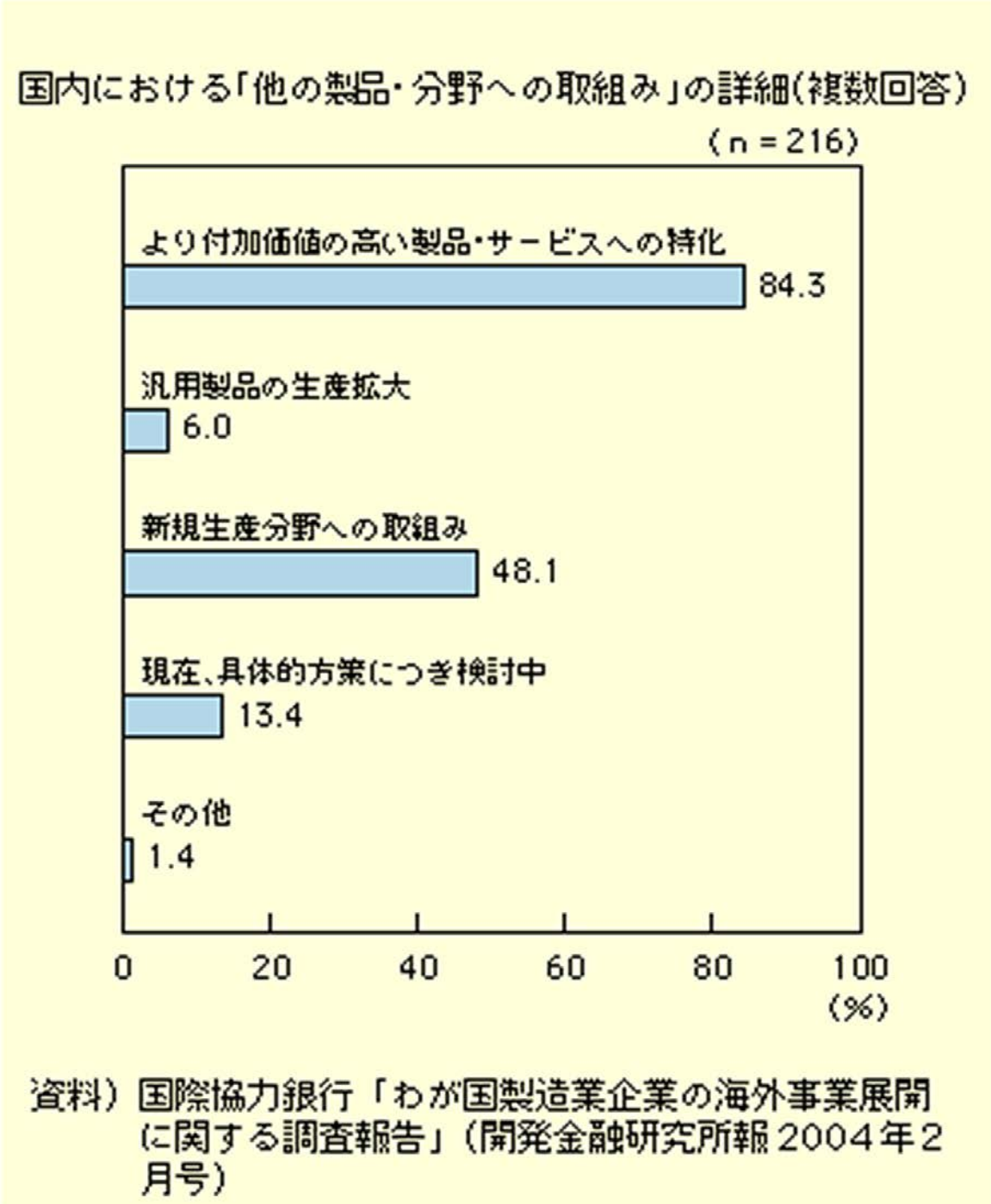
国際協力銀行が実施した「我が国製造業企業の海外事業展開に関する調査」(2003年度(平成15年度)実施)によれば、海外への事業展開により国内事業を縮小すると回答した企業は15.6%に過ぎず、企業においては国際的な分業体制を念頭に置いた事業の構築を図っていると考えられる。同調査では、4割の企業が他の製品・分野の生産への取組みにより海外への移管分を補うと回答しており、我が国の企業が国際的な立地の最適化を図りつつも国内の立地を維持していくための取組みを進めていることがうかがえる。同調査では、今後の国内での取組みとしては、「より付加価値の高い製品・サービスへの特化」や「新規生産分野への取組み」という回答が多い。

図表I-3-2-16　海外事業展開が国内事業に与える影響



Excel形式のファイルは[こちら]

図表I-3-2-17　国内での「他の製品・分野への取組み」



資料）国際協力銀行「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告」（開発金融研究所報2004年2月号）

Excel形式のファイルはこちら

このように、我が国の製造業企業は、今後、国内外の生産拠点の機能分担を進めていく中で、国内の拠点においては、新規商品の研究開発、付加価値が高く技術の流出防止が重要な基幹的な部品の生産、海外拠点の生産活動を支える支援拠点等の役割を強化していくと考えられる。このような展開を進めていく上では、企業と大学等の研究機関などとの連携により新たな価値を生み出していくこと、また、国内外の優れた研究者の誘致や我が国の優れたものづくりの技術の継承を図っていくことなどが重要である。

(注)ここでの中国は、1998年度以降は香港を含む。

テキスト形式のファイルはこちら

第4章　東アジアとの新たな関係を踏まえた国土交通施策の展開

我が国では、今後、本格的な人口減少時代が到来することが避け難い状況となっており、労働力や需要の減少など経済への影響が懸念され、これまでに他国が直面したことのない新たな状況における活力の維持・向上を図るための方策を構築していくことが喫緊の課題となっている。

一方、社会経済活動における国境の障壁が急速に低くなる中、企業においては国内外での機能分担に基づく事業展開を進めつつあり、また、国内の各地域も国際的な地域間競争に巻き込まれる一方で国際的な地域間連携に向けた動きが出てきている。こうした企業活動や地域づくりにおける地球規模化の進展もまた、我が国が新たに直面する状況である。

我が国と地理的に近接する東アジアでは目覚ましい経済成長を遂げている国も多く、その活力を我が国の経済活動や国内の地域づくりと連動させていくことが、人口減少下における重要な視点となってくる。このため、国土交通分野においても、東アジアと日本が共に発展していくことができるよう、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通じ、東アジアにおける国内と変わらない水準での交通ネットワークの構築やサービスの提供、魅力と競争力のある地域の形成、東アジアとの発展に向けた国際的な連携・協力の推進などに取り組んでいくことが求められる。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　東アジアとの関係深化を踏まえた取組み

1　増大する人流・物流に対応した交流基盤の強化

東アジアでは今後も成長が続くことが見込まれ、こうした中で、製造業の生産分担関係の構築のみならず、サービス業の進出、所得水準の向上に伴う日本への観光客の増加、豊富な資産と自由時間を有する高齢者の増加等による日本からの観光客の増加、文化面での交流の進展など、東アジアとの相互依存関係のさらなる深化やこれに伴う人流・物流の増大が見込まれる。

国境を越えた機能分担による企業立地の展開など東アジアとの関係の深化は、企業の国際的なサプライチェーンマネジメント(SCM)の構築をはじめ、東アジアが地域として一体的な圏域となっていくことを意味している。このため、国内と比べても遜色のない円滑・緊密な交通ネットワークを東アジアにおいて構築していくことが重要となっている。

一方で、東アジアの成長により、東アジアと日本との競争が激しさを増すことも見込まれる。このため、東アジアと日本との円滑な人流・物流を確保するとともに、東アジアにおける交通ネットワークの拠点としての地位を確保することは、我が国における企業活動にとって不可欠であり、観光地としての競争力増大を阻害しないためにも重要である。

また、大都市圏のみならず地方部においても、近隣諸国の地域との国際的な連携の強化など、関係の深化が見られる。東アジアとの関係の深化を踏まえ、地域の特色に応じた関係を構築することが求められてくるとともに、そうした特色に合わせた国内外の交通ネットワークを充実させていくことが重要となる。

周囲を海に囲まれた島国である我が国では、海外との接点は空港や港湾に限られることとなるが、東アジアをはじめとする近隣との連携・交流が国内各地で進められていく時代にあっては、国内の交通ネットワークについても、海外へとつながるネットワークの一部を構成するという認識をもって、国内の各地から東アジアの各地へとつながる総合的な交通ネットワークとして構築していくことが必要となってくる。

日本を含む東アジアが一体的な圏域として社会経済活動の場となっていく中で、我が国が東アジアにおける中心的な役割を果たしていくためには、東アジアにおける交通ネットワークの拠点としての地位を確保していくことが重要である。しかしながら、航空ネットワークについては既に容量の限界が見込まれているものがあるなど、国内の航空ネットワークと同様の密度の高いサービスを提供する上での課題が存在している。

このため、1)海外との接点における容量を拡大するための、大都市拠点空港、中枢港湾の整備、2)接点と海外とを結ぶ航空路の容量の拡大、3)国内の交通ネットワークと、国際空港・港湾へのアクセス(接続)や乗継ぎにおける利便性の向上等を進めていく必要がある。

こうした交通ネットワークの構築を推進していく上では、事業評価の厳格な実施、社会経済情勢の変化を踏まえたより精緻な需要予測の実施、ソフト施策等による既存施設の有効活用など、重点的、効果的かつ効率的に実施していかなければならない。

特に、物流について見ると、東アジアと日本との間での物流が増大している中で、日本を含む東アジアを一体的な圏域とした円滑な物流を実現していくためには、国際物流のコスト及びリードタイムを国内物流の水準に可能な限り近づけ、国内物流と遜色のない国際物流を実現することが求められる。また、国際物流コストの高さが企業立地における障害ともなり得ることからも、国際物流の水準の向上が重要となる。

こうしたことから、ネットワークの機能を最大限に活用できるよう、空港・港湾におけるワンストップサービス、IT化、24時間運用等について、関係省庁と連携しつつ取り組んでいくなど、手続の簡素化・効率化や運用改

善等により、コストの低減及びリードタイムの短縮を図る必要がある。

テキスト形式のファイルはこちら

2　魅力と競争力のある地域や都市の形成

社会経済活動の地球規模化は、地域や都市にとっては国際的な競争の到来を意味している。これまで地方部の地域は、大都市圏への食料等の供給や、土地や労働力の調達が比較的容易であることを活かした工場誘致など、主として国内の大都市圏との関係においてその位置付けを規定して発展を図ってきた。しかしながら、国際的な地域間競争の下では、海外からの低廉な輸入品や企業の海外立地などが進む中、大都市圏との相対的なコストの安さといったいわば「量的な競争力」ではなく、地域の文化や伝統、知的資源の集積といった「質的な競争力」を高め、これまで以上に地域の特色を活かした強み・個性を発揮してその活力につなげていくことが求められてくる。

地域には、固有の歴史や文化、伝統があり、それを体現する街並みや行事、気風やもてなしの心などが見られる。また、気候や風土も様々であり、自然景観や農林水産物等に反映されている。さらには、地域の産業や知的資源の集積など、それぞれの地域には多種多様な有形無形の資源が存在している。地域においては、こうした独自の資源を活用した交流人口の拡大や新規産業の創出等の取組みが行われている。このような創意工夫による個性ある地域づくりの動きはますます盛んになると考えられ、その際には、東アジアの近隣地域との連携や、東アジアをも消費地として捉えた取組みを進めていくことも有効となろう。

テキスト形式のファイルはこちら

（地域間競争の条件確保と自主性・裁量性の高い支援）

価値観の多様化が進んでいく中にあって、地域づくりについても、欧米へのキャッチアップを目指した画一的な将来像を求めるのではなく、東アジアをも視野に入れた創意工夫による個性ある地域づくりを進めていくことが求められる。このような状況の下、国としては、社会経済活動が国境を越えて行われる中で、国内の地域が近隣諸国をも視野に入れた取組みを展開することができるような条件の整備や、地域の自主的・自発的な取組みを促進するような支援が重要となる。

このため、国内外の基幹的な交通ネットワークなど、地域の創意工夫に基づく地域間競争が均等な条件の下に行われる前提となる基礎的条件の確保が必要である。さらに、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した地域づくりに取り組んでいくため、国による支援は、意欲ある地域の自主性・裁量性を高めつつ、地域の発意による取組みも促進していくような方法としていくことが必要である。

また、地域の生活を支える地域交通の活性化に向けた取組みを推進することも必要である。

テキスト形式のファイルはこちら

（連携による地域づくり）

地方におけるブロック圏の形成は、社会経済活動の広域化や少子高齢化による労働人口や需要の減少への対応として効果的であるとともに、それぞれのブロック圏が海外の地域と連携していくことが有効になると考えられる。このため、地方における広域的な連携を支える交通ネットワークの整備を進めるとともに、国、地方公共団体、経済界などの関係者が意思の疎通を図り、共通の目的の下にそれぞれの役割を果たしてブロック圏の活力を創造していく仕組みが必要となる。

地域づくりにおいては、行政、住民、企業、NPO等の幅広い主体が、それぞれの持つ能力を活かしながら協調していくことで効果的なものとなっている。国土交通分野においても、社会資本の整備や管理における民間の資金やノウハウの活用、まちづくりにおける公的主体と民間主体の協働、民間と行政が一体となった国際競争力のある観光地づくりなど、官民の様々な主体の連携による地域づくりを促進していく必要がある。

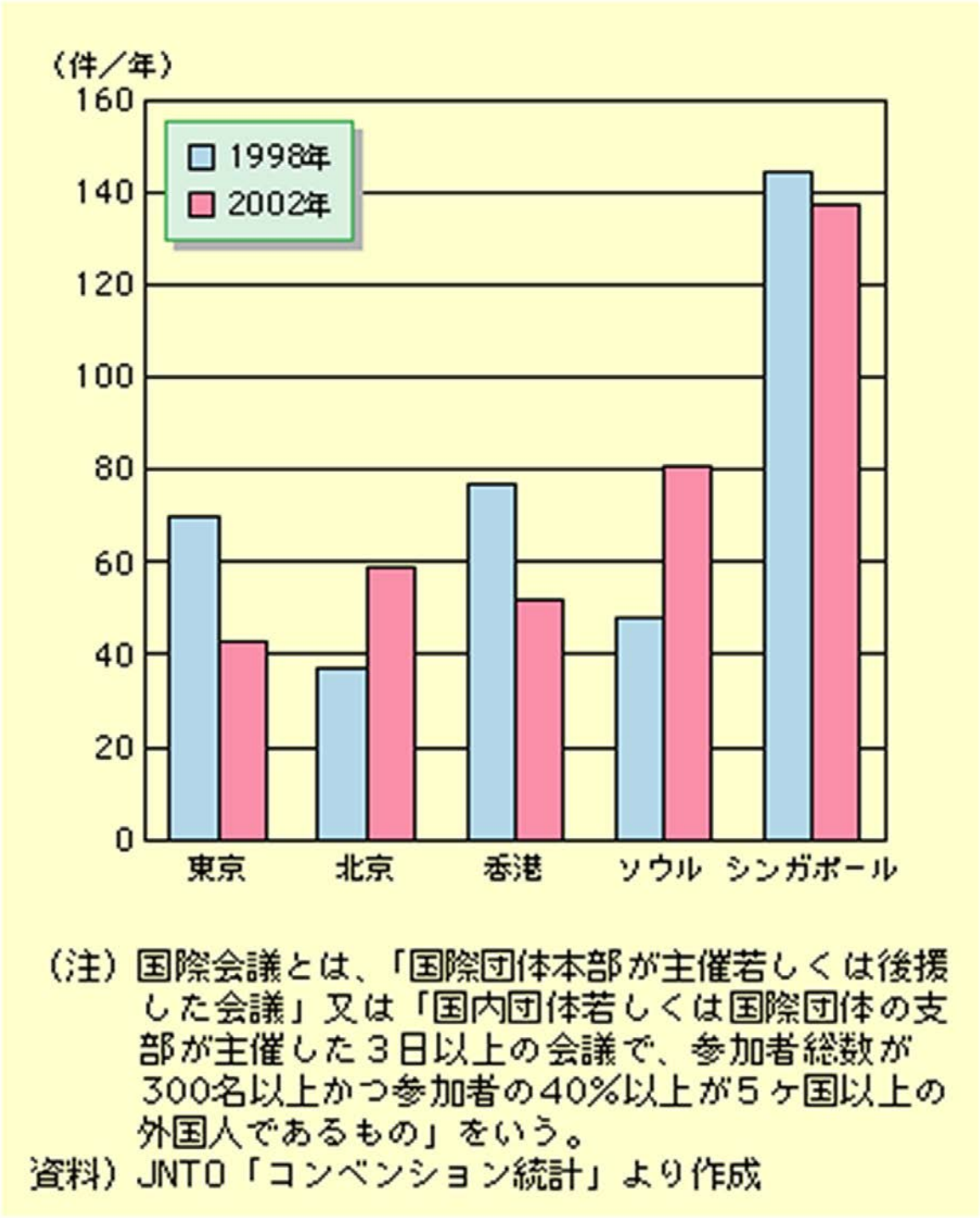
テキスト形式のファイルはこちら

（大都市の機能の維持・向上）

大都市は、国の経済を代表する存在として、世界から人や物を惹きつけ、情報発信を行っていくことにより世界における存在感を示していくことが、当該地域のみならず一国の活力の観点からも重要である。しかしながら、東アジアにおいては、東京の国際会議の開催件数が減少する一方でソウルや北京の開催件数が増加するなど、我が国の大都市の競争力の低下が懸念される状況となっている。国際的な活動の拠点として大都市が機能していくため、世界からのアクセス性の向上、外国人が活動しやすい環境の整備、集積による都市的活動の魅力を発揮するための都市機能の維持・向上などを進めていく必要がある。

大都市では、様々な人が居住し、各種の機能が存在する多様性がもたらす知識や情報の交流から新たな価値が生み出され、そのことが活力へとつながっていく。地球規模で社会経済活動が展開される時代にあっては、国内のみならず海外からも人や情報を惹きつけ、集積から新たな価値が生み出されてさらに都市の魅力を高める好循環を形成することが重要になる。情報通信手段が発達した時代になっても人と人の直接の交流の重要性は変わらず、また、物の流れは情報通信では代替できない。大都市について、海外、特に近隣諸国との緊密・円滑な交通ネットワークを形成するため、国際空港・港湾の整備のみならずこれら空港・港湾と大都市を結ぶネットワークを充実していく必要がある。また、大都市の環状道路や都市鉄道の整備により集積の負の側面である渋滞等の弊害を取り除き、集積がもたらす魅力を最大限に発揮できるようにしていく必要がある。

図表I-4-1-1　国際会議開催件数の推移



（注）国際会議とは、「国際団体本部が主催若しくは後援した会議」又は「国内団体若しくは国際団体の支部が主催した３日以上の会議で、参加者総数が300名以上かつ参加者の40%以上が５ヶ国以上の外国人であるもの」をいう。
資料）JNTO「コンベンション統計」より作成

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

3　外国人も活動しやすい環境の整備

我が国が国際的な拠点としての地位を維持していくためには、外国人も活動しやすい環境を整備していくことが重要であり、訪日外国人旅行者の増加を図る上からもこうした取組みが求められる。

国土交通省では、高齢者や身体障害者等の社会経済活動への参加を円滑なものとするため、公共交通機関や歩行空間、建築物などのバリアフリー化(注)を推進してきた。今後は、バリアフリー化の考え方をさらに進め、これらの人々に限らず、外国人を含めた全ての人々が、自立し、安心して暮らし、持てる能力を最大限に発揮できるようにするため、障害の有無、年齢や言語等の違いに対応した「ユニバーサルデザイン」の考え方に基づく施策を進めていく必要がある。

外国人にとっては、特に言語の問題を解決することが重要であり、案内標識の多言語化など外国人が一人歩きできる環境の整備を進めていかなければならない。その際、東アジアからの訪日外国人旅行者が多いことを踏まえ、英語やピクトグラム(絵文字)による案内の標準化を図るとともに、地域特性に応じて、韓国語、中国語等による案内の充実を考慮することが有効である。また、IT技術を活用した多言語による情報提供等にも取り組んでいく必要がある。

(注)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

テキスト形式のファイルはこちら

4　日本ブランドの発信

訪日外国人旅行者の増大は、経済波及効果、地域振興や地域経済の活性化への寄与、国際相互理解の増進等に資するものであり、我が国においても近年期待が高まっている分野である。東アジア諸国・地域からの訪日外国人旅行者は我が国の訪日外国人旅行者全体の6割を占め、今後も経済成長に伴い海外旅行者の増加が見込まれる有望な市場である。また、東アジアとの相互依存を深める我が国にとって、日本を訪問することにより我が国への理解を深めてもらうことが重要である。

このためには、我が国の、観光資源、食、文化、ファッションなど、様々な魅力を効果的に伝えていく必要があり、国土交通省としても、地域の魅力を高める取組みを推進するとともに、ビジット・ジャパン・キャンペーンを実施するなど、日本ブランドを海外へ積極的に発信していく必要がある。

また、3. で述べた外国人も活動しやすい環境の整備をはじめ、東アジアからの訪日旅行者の受け入れ体制を整備していく必要がある。その際、ハード・ソフト両面からの対応が重要であり、宿泊施設や観光施設等の整備だけでなく、通訳ガイド、宿泊業等の観光関連産業従事者における人材育成を進めるなど、各種観光関連産業において東アジアの言語・文化に対応した施設・接遇の充実が必要である。

さらに、交流を促進するため、東アジア・日本周遊ツアーの設定、相互の観光客呼込み等の、東アジアと日本の相互の取組みも必要である。

テキスト形式のファイルはこちら

5　運輸・建設・観光産業の事業環境の整備

東アジアにおける日本企業の事業展開が進む中、運輸・建設・観光産業においても成長する東アジアの市場に向けた取組みが見られる。

円滑な人流・物流の確保は、経済活動にとって不可欠である。東アジアにおいて我が国の運輸業が事業を展開することは、東アジアの経済活動拡大に伴って人流・物流が増大しつつある状況に適切に対処し、東アジアの発展を支えるものである。

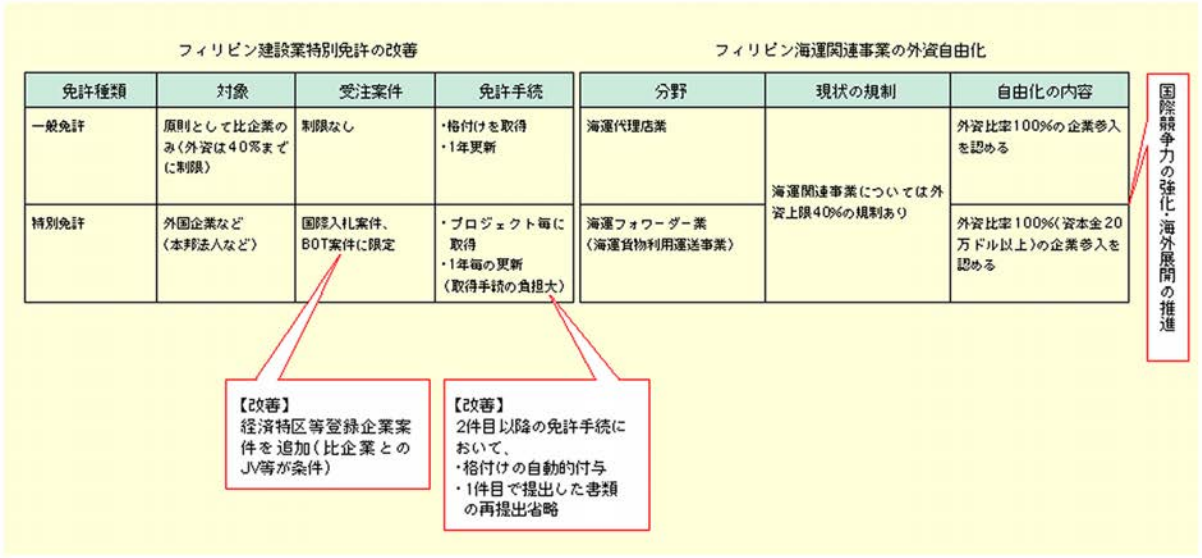
我が国の建設業がその有する優れた施工技術や施工管理のノウハウを活かした事業展開を行うことは、東アジアのさらなる発展に不可欠な社会資本の効率的・効果的な整備に資するとともに、現地企業への技術移転を通じて建設産業の育成にも寄与することとなる。また、東アジアにおいては、通貨危機により東南アジアの建設投資に落込みが見られたものの、中国の成長持続、極東ロシアの地下資源開発、東南アジアの経済成長の回復など、今後も社会資本整備の需要が見込まれる地域であることから、今後さらに受注を増やしていくことが期待される。

また、観光産業は、経済的観点からのみならず、国際交流を促進するという点からも重要である。東アジアにおいて我が国観光産業が事業を展開することは、東アジアへの観光客増大により東アジアの経済に寄与するとともに、東アジアと日本との交流の促進にも寄与する。

このため、運輸・建設・観光産業が事業展開をする上での障壁を解決することが重要であり、ビジネス環境の改善、ビジネス機会の拡大の観点から、世界貿易機関(WTO)を中心とする多角的な自由貿易体制を補完し、我が国の対外経済関係の発展及び経済的利益の確保に寄与するEPA／FTAの締結交渉を進めていく必要がある。さらに、東アジアの企業と我が国企業の間の連携を促進し、東アジアの企業と我が国企業の双方に利益をもたらす新たな事業機会の創出へとつなげていくことが重要であり、こうした観点からも、EPA／FTAの締結交渉や官民協力の枠組みづくりなどに取り組んでいく必要がある。

例えば2004年(平成16年)11月のフィリピンとのEPA締結交渉の大筋合意においては、我が国の建設企業が受注することができる分野の拡大や建設業免許の取得手続の合理化・簡素化、フィリピンにおける海運代理店業及び海運フォワーダー業(海運貨物利用運送業)について外資比率100％の企業の参入が確実に認められることなどのサービス分野の自由化が進められることとなった。また、観光分野における人材育成、情報交換等の協力や航空・海上輸送の安全確保等に関する協力についても盛り込まれた。さらに、官民合同会議の開催など建設業に係る日比建設企業のビジネスマッチングと将来の協働関係構築を目指した官民協力を推進することとしている。

図表I-4-1-2　フィリピンとのEPA合意における建設業・海運関連事業の自由化



Excel形式のファイルは[こちら]

テキスト形式のファイルは[こちら]

第2節　東アジアとの発展に向けた国際的な連携・協力

日本は東アジアとの相互依存関係を深めつつあり、かつ、地理的にも近接していることから、東アジアの国々の抱える課題は、日本にとっても影響を及ぼすこととなる。東アジアが地域として総体的に発展していくためには、東アジアの抱える課題の解決に向けた連携や協力が重要である。我が国では従来からODA等により課題の解決に積極的に協力してきたが、引き続きこうした支援を推進していく必要がある。

支援に当たっては、その成果を持続的なものとするため、相手国の制度整備や人材育成等も重要であり、ハード整備の支援のみならず、研修の実施や専門家の派遣等により制度整備、計画策定、人材育成等を推進していく必要がある。また、安全問題や環境問題を中心として、知的財産権の保護に留意しつつ、必要に応じ、最新技術の導入・普及促進を図ることも重要である。

さらに、第3極となりつつある東アジアの各国が共に発展していくという観点から、様々な分野において、各国が交流・協調する動きも見られ、国土交通分野についても様々な取組みを推進していく必要がある。例えば、交通分野や観光分野の連携として、「日・ASEAN交通大臣会合」「ASEAN＋3観光大臣会合」等の取組みが進んでいるところであり、国土交通省としてもこうした取組みに積極的に協力していく必要がある。特に、「日・ASEAN交通大臣会合」の下では、「日・ASEAN交通連携枠組み」を設定し、物流プロジェクト、交通セキュリティプロジェクト等、21の交通連携プロジェクトに取り組んでいる。

連携・協力を推進すべき一方で、東アジアの一部の国との間には、海洋調査船問題、竹島をめぐる領有権問題、日本海呼称問題等の課題も存在しており、これらの課題の解決が重要であるという点につき認識する必要がある。また、朝鮮半島をめぐる情勢、台湾海峡等の国家・地域間の緊張といった、東アジアの平和と安定を確保する際の不安定な要素が依然として存在することにも留意する必要があろう。

テキスト形式のファイルはこちら

1　交通ネットワークの構築

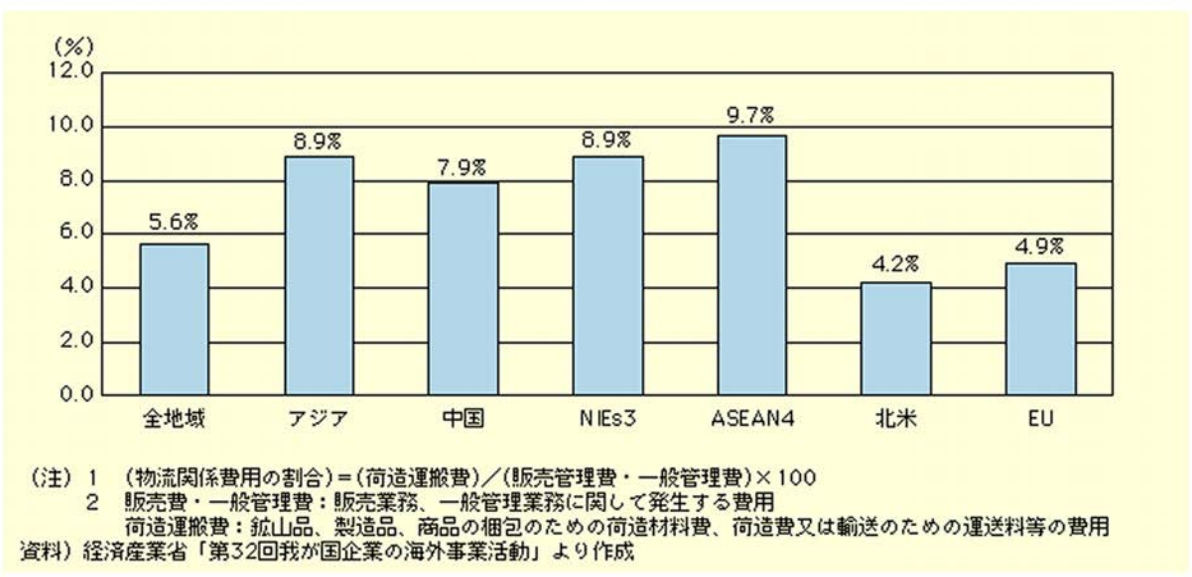
東アジアでは、経済発展とともに貿易が増加しており、人流・物流ともに増大している。日本の製造業の海外展開に見られるように、東アジアでは地域全体として生産分担関係が構築されつつあり、地域におけるEPA／FTAの締結に向けた動きは国境を越えた経済社会活動を促進し、地域の相互依存がさらに進むと考えられる。

東アジアでは経済活動の拡大、人口の増大、相互依存の進展と時期を同じくして人流・物流も増大することが予想され、円滑な人流・物流の確保に向けた施策を展開する必要がある。東アジアにおける効率的な輸送の実現は、地域の今後の発展のために不可欠な基盤であり、東アジアとの関係を深める日本経済や、日本企業が東アジアで活動するためにも重要である。

既に東アジアで活動している日本企業においては、様々なボトルネックが認識されている。さらに、その結果、他地域において活動する日本企業よりも、物流関係費用の占める割合が高い傾向が見られる。今後、人流・物流が増大していく中でさらに問題が拡大するおそれがあり、東アジアにおける交通ネットワークの構築に協力していくことが重要である。具体的には、国際的な交通ネットワークを形成する港湾や空港の整備の支援を行うとともに、基幹的な道路や鉄道の整備に向けた協力を進めていく必要がある。また、こうしたハード面での協力だけでなく、国際物流システムの改善に向けたソフト面での連携・協力も必要である。

こうした協力を進めていく際には、それぞれの国の発展への支援という視点に加え、東アジアの連携強化を支援するという視点から、アジアハイウェイやメコン地域開発といった、その影響が複数国にわたる国際的な社会資本整備を推進していくことが必要である。

図表I-4-2-1　物流関係費用の割合比較



（注）1　(物流関係費用の割合)＝(荷造運搬費)／(販売管理費・一般管理費)×100
2　販売費・一般管理費：販売業務、一般管理業務に関して発生する費用
荷造運搬費：鉱山品、製造品、商品の梱包のための荷造材料費、荷造費又は輸送のための運送料等の費用
資料）経済産業省「第32回我が国企業の海外事業活動」より作成

Excel形式のファイルはこちら

また、東アジアと日本の双方における円滑な人流・物流の実現、交通産業の活性化の観点から、東アジアと日本との間で、自動車、ICカードなど交通に関わる技術の仕様の統一等の協調を推進することも求められる。

テキスト形式のファイルはこちら

2　災害・事故・テロ対策等

東アジアでは、暴風、洪水、地震、火山などによる自然災害が相次いで発生してきており、災害に対する備えを十分なものとしていくことが今後の発展の基礎として欠かすことができない。

我が国はモンスーン気候帯に属すると同時に環太平洋の地震帯・火山帯の上にあり、東アジアの多くの国々と同様の自然条件にある。このため、我が国における災害の経験を踏まえた防災対策は東アジアにおいても有効なものとなる場合が多いと考えられ、東アジアの災害対策の強化に向け、ハード対策のみならず、観測・警報や避難計画の策定などソフト対策も含めた我が国の経験と技術を活かした貢献を進めていく必要がある。

また、東アジアでは海難事故が依然として発生しており、こうした事故への対策や、事故後の復旧が重要である。災害対策・災害復旧と同様、直接顔の見える援助として日本の存在感を増すものであることからも、事故対策や事故復旧への貢献を進めていく必要がある。

さらに、人流・物流が増大する中で、テロ対策や海賊対策の重要性も増しており、円滑な輸送との調和を保ちつつ、東アジア各国と協調して安全を確保することが重要である。交通セキュリティ(保安)は、各国のみの対応では確保することが困難であり、自国はもとより国境を越えた連携による対策が必要である。また、交通セキュリティ対策による安全の確保は、東アジアの発展の前提であることから、ハード・ソフトにわたる支援や連携を進めていく必要がある。

テキスト形式のファイルはこちら

3　環境問題・エネルギー問題への対応

東アジアにおける環境問題は経済発展のボトルネックとなること、環境問題には地球温暖化など国境を越えて影響を及ぼすものもあることから、我が国がこれまで自国の環境問題を解決する過程で培ってきたノウハウを活用しつつ、我が国への影響が及びやすい東アジアにおける環境対策に協力していく必要がある。

環境対策への協力に当たっては、環境保全と調和した「持続可能な開発」という観点も重要であり、東アジア海域環境管理パートナーシップ(PEMSEA)への協力等に取り組んで行く必要がある。また、大規模油流出事故が発生した場合に備えて、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が、引き続きこうした取組みを進める必要がある。

エネルギー問題については、東アジアの経済活動が活発化するにつれ、エネルギー需要の増大が見込まれている。東アジアと日本の相互依存が深まる中、日本を含めた東アジア全体のエネルギー需要の安定を目指す取組みが求められている。

従来の発電所建設等の支援によりエネルギー需要に応えるという視点だけでなく、東アジアにおける省エネルギーへの取組みを進めることが、エネルギー需要の増加を抑制して需給ひっ迫の緩和にも資することから、国土交通省もその一環として、各国と連携して環境にやさしい自動車の開発・普及を促進するなど省エネルギーについて協力していく必要がある。

また、こうしたエネルギー需要の増大に伴い、資源を輸送する船舶の航行も増大が見込まれ、安定した資源輸送の確保への取組みが求められている。東アジア諸国・地域や我が国にとって資源輸送上重要なマラッカ・シンガポール海峡について、航行安全対策等の協力のあり方について関係各国との間で検討を進めているが、今後とも、海峡利用の実態を踏まえ、こうした取組みを進める必要がある。

テキスト形式のファイルはこちら

4　都市問題等の課題解決

東アジアでは経済成長に伴い都市化が進んだ結果、渋滞等の都市問題が発生しており、その解決が都市の活力を維持していく上で重要となっている。我が国が経験してきた都市への集中とその対応に向けた経験を活かし、土地利用・都市交通に関する計画や土地区画整理等の計画的整備手法のノウハウの提供で貢献するとともに、道路や都市鉄道といった都市交通ネットワークの形成に協力していく必要がある。また、適切な衛生設備を使えない人が数多く存在している現状を踏まえ、生活水準の向上や水質保全の観点から汚水処理施設の整備についても協力を進めていく。

また、東アジアでは経済成長と都市化の進展が並行して発生しており、経済発展の影響を広く国内に及ぶようにすることが貧困の削減や過度の都市化の緩和につながる。このため、国内の都市と地方を結ぶ交通ネットワークの形成に協力していくとともに、地場産業の振興等につながっている道の駅など我が国における地域づくりの経験を活かした協力も求められる。

テキスト形式のファイルはこちら

5　水問題への総合的対応

東アジアでは、上述した洪水や水質汚染といった課題に加え、渇水や多数の安全な飲み水を手に入れられない人の存在等の水に関する問題が存在しており、今後、人口増加や経済成長により深刻化することが懸念される。こうした問題について、各国間の情報共有を推進するとともに、気候条件が類似している我が国が培ってきた総合的な水資源管理に係る技術や制度をもって支援していくことが必要である。

テキスト形式のファイルはこちら

6　観光資源の活用

東アジアの一層の経済振興、国際理解の増進には、観光振興も重要である。また、東アジアを旅行先として選択する日本人観光客が増加しており、東アジアにおける観光の環境整備は、日本人海外旅行者の増加につながることから、日本の旅行関連産業にとっても重要である。

こうしたことから、東アジアにおける観光開発計画の策定など観光資源の活用に協力することが必要である。

テキスト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　時代の要請に相応しい国土交通行政の新たな展開

国土交通省では、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で、行政運営の改革に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　成果重視の施策展開

1　成果の達成度を踏まえた施策の展開

これからの国土交通行政においては、国民から見て分かりやすい、成果の達成度を踏まえた施策を展開していくことが必要である。このため、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。

平成15年10月に閣議決定した社会資本整備重点計画においても、計画の重点を「事業量」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、分かりやすく明示したところである。5箇年間の計画期間の1年目となる15年度は、同計画の15の重点目標の達成度を定量的に評価するために設定した35の指標のうち国土交通省関連のものについてフォローアップ(追跡調査)を行い、その結果を16年7月に開催した社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会において審議した。フォローアップの結果をホームページ(注)で公表するとともに、16年7月に取りまとめられた重点施策や平成17年度予算要求等に反映させた。

(注)http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koutu/planning/3/040722.html

テキスト形式のファイルはこちら

2　政策評価の推進

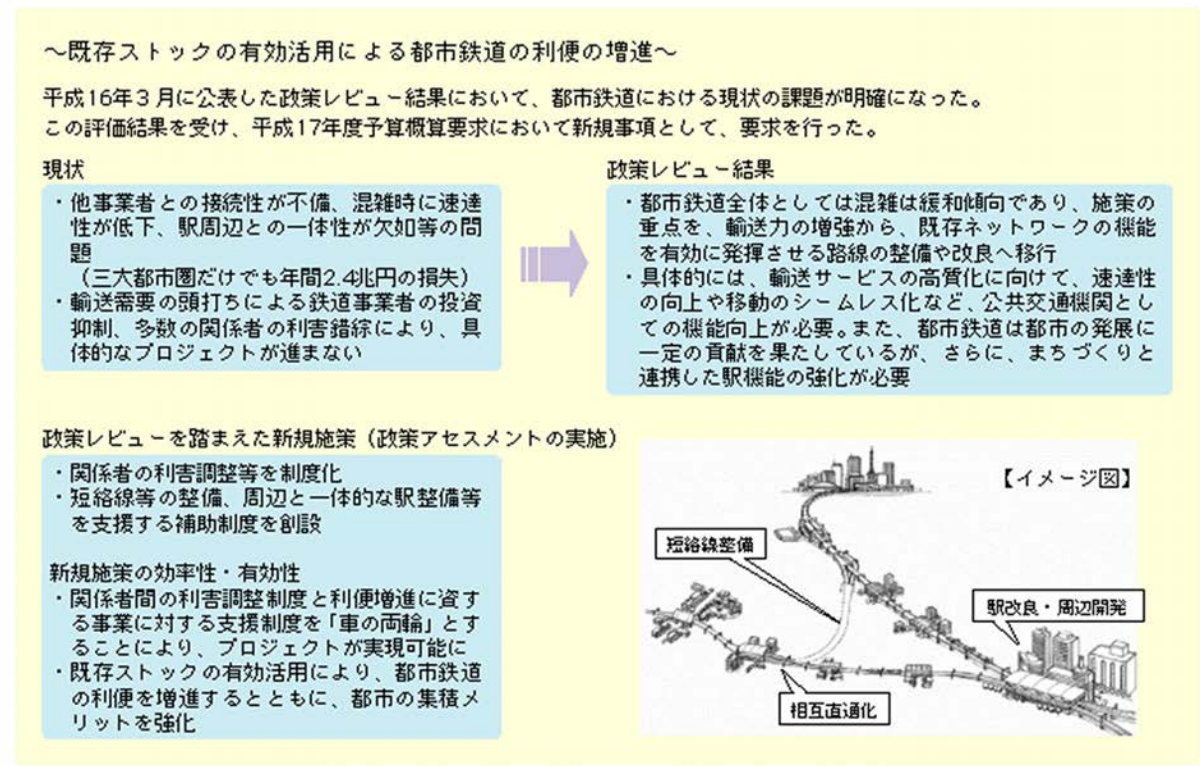
国土交通省では、1)国民本位で効率的な質の高い行政を実現する、2)成果重視の行政への転換を図る、3)統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する、4)国民に対する説明責任(アカウンタビリティ)を果たす、という4つの目的の達成を目指して「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づく「国土交通省政策評価基本計画」(基本計画)を策定し、政策評価を実施している。

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と併せて実施することとしている。

平成16年3月に、国民の関心が高いなどのテーマについて、総合的で掘り下げた評価を行う政策レビューを8テーマについて実施した。また、同年7月には国土交通省の重要な27の政策目標について、116の指標を用いてその達成度を測り、政策チェックアップとしてとりまとめた。これらを踏まえ、同年8月に50の新規施策等について政策アセスメントで必要性、効率性、有効性を評価し、政策の改善等の方向性を示した。このようにして、政策について「Plan-Do-See」のマネジメント・サイクルを定期的に実施している。

また、社会資本整備重点計画についても、35の指標のうち国土交通省関連のものを用いて、政策チェックアップを実施し、その結果、おおむねすべての指標について順調に推移しているという評価結果を得た(注)。

図表II-1-1-1　PLAN-DO-SEEの事例(政策レビューから新規施策への反映)



(注)国土交通省政策評価関係ホームページ　http://www.mlit.go.jp/hyouka/index.html

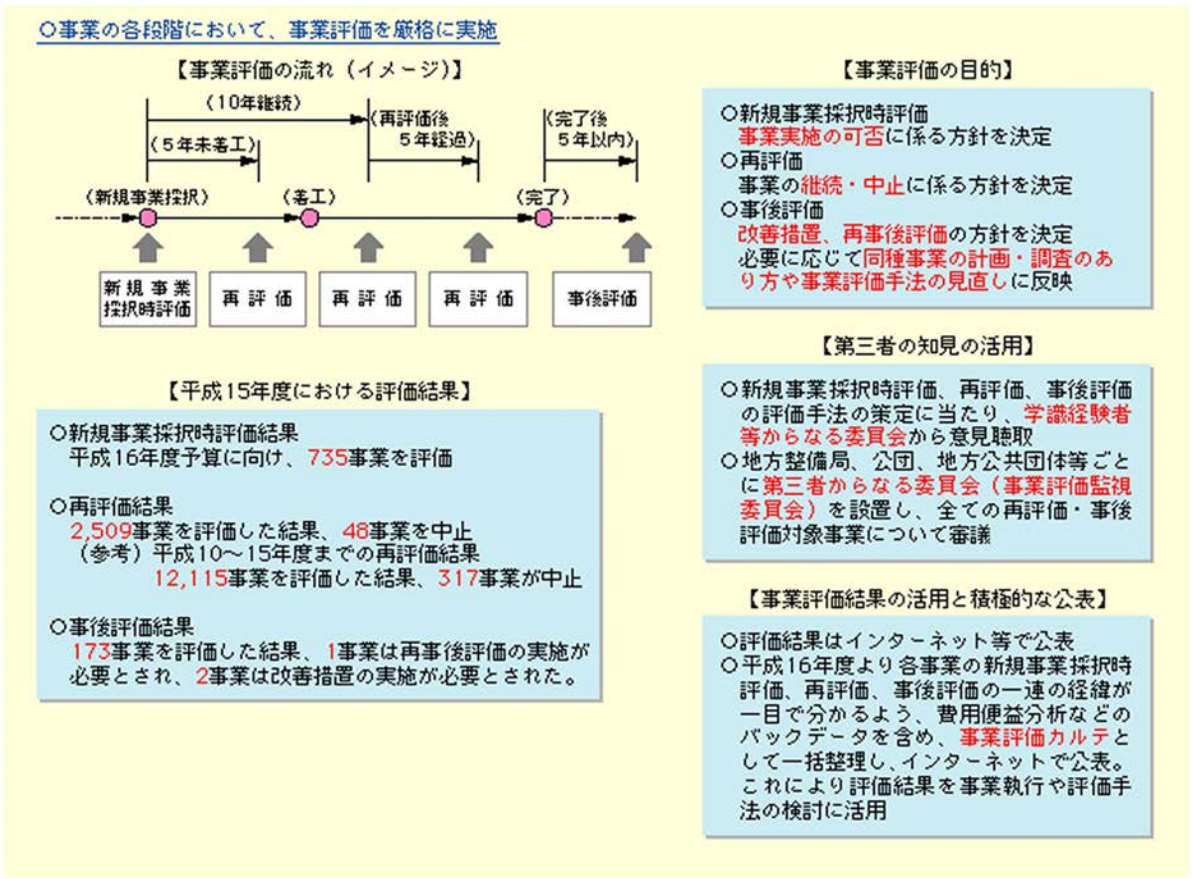
テキスト形式のファイルはこちら

3　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、新規事業採択時評価、再評価及び事業完了後の事後評価まで一貫した事業評価体系を構築している。

平成16年度からは、新規採択時・再評価時・事後評価時の費用対効果分析の基となるデータも含めた評価結果の経緯が分かるように整理したものとして、事業評価カルテを作成し、インターネットで公表(注)している。

図表II-1-1-2　事業評価の厳格な実施



(注)事業評価　http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/index.html
　　事業評価カルテ　http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　効率性、競争性を重視した施策展開

1　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んでおり、国土交通省では、14年度までに物価の下落等を含め2割以上のコストを縮減してきた。さらに、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年度をコスト構造改革の初年度と位置づけ、これまでの取組みの継続に加え、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。具体的には、以下の取組みを実施している。

1)事業のスピードアップ

事業のスピードアップのためには、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が必要である。このため、構想段階からの合意形成手続の導入や、事業評価の厳格な実施による事業箇所の厳選、完成時期を予め明示するなど事業の進捗管理の徹底等を実施し、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、工事コストの縮減と将来の維持管理コストの低減を推進する。

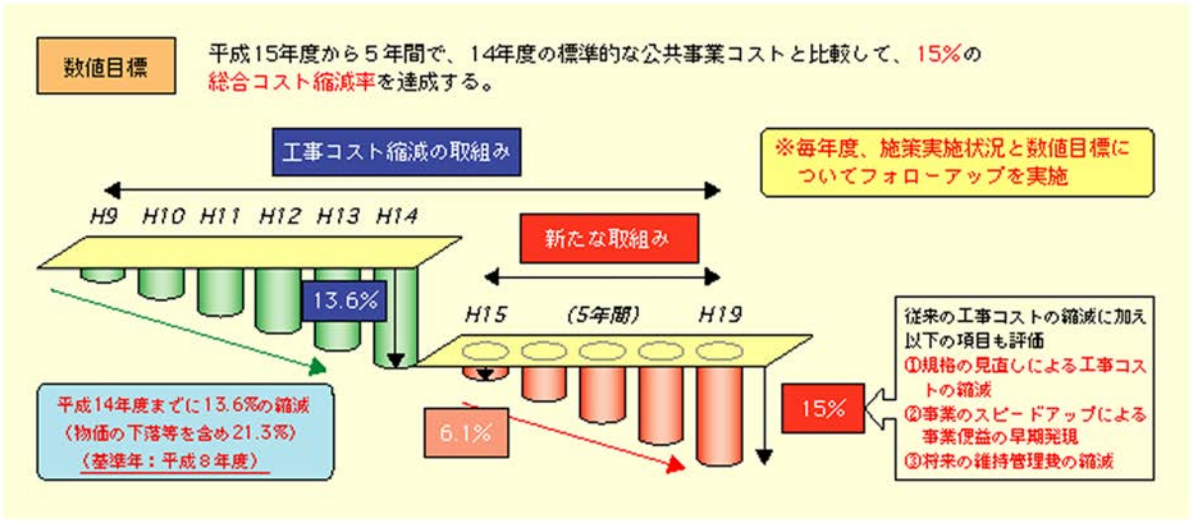
3)調達の最適化

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。具体的には、ユニットプライス型積算方式(注)への積算体系の転換・導入を検討するほか、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。

平成15年度は、総合的なコスト縮減の視点に立ち、ローカルルールの採用を促進するため道路構造令の改正等を行うなど規格の見直しの促進、設計の総点検の実施、出来高部分払方式導入に向けた試行等、様々な施策を実施した。

また、これら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。15年度は、国土交通省・関係公団等の総合コスト縮減率は、6.1%(物価の下落等を除く)となった。

図表II-1-2-1　コスト構造改革



(注)同一工種の実績データ(工事契約締結後に受注者と発注者が合意した単価)を蓄積・分析し、予定価格の算出に用いる積算手法

テキスト形式のファイルはこちら

2　入札・契約適正化の徹底

公共工事は、調達時点で品質を確認できる物品購入等とは異なり、価格だけでなく技術や品質を含めた評価の下で、健全な競争が行われるようにすることが重要な課題である。このため、国土交通省直轄工事については平成15年度に引き続き、1)すべての工事等を対象に電子入札を実施する、2)民間技術力の一層の活用を図るため総合評価落札方式を全発注金額の2割以上で実施する、3)工事実績を重視した競争入札を本格的に導入するなどの取組みを行った。

また、平成16年5月にとりまとめた「国土交通省行政効率化推進計画」において、不良・不適格業者の排除及び適正な施工の確保のための措置の強化、一般競争入札、公募型指名競争入札等の推進など公共調達の効率化のための取組みを定めた。

さらに、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律(入札契約適正化法)」の一層の徹底を図るため、地方公共団体を含めたすべての公共工事発注者に対して、同法等に基づき必要な措置を講ずるよう要請を行ったほか、中央建設業審議会に設置した検討委員会等も活用するなどして、入札契約制度の改革・適正化のための検討に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

3　既存ストック等の有効活用

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性が高まっている。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ことが必要である。

＜既存ストック等の有効活用の具体例＞
○首都高速のETC普及促進と活用
〔例〕首都高速本線料金所では、ETCの普及にともない、渋滞が2年前に比べ約70%減少
(ETC利用率：4.8%、渋滞：約123.4km・h/日(H14.11)
→ETC利用率：28.1%、渋滞：約33.4km・h/日(H16.11))
○官庁施設の維持管理等を行う保全業務の適正化と施設機能の回復、改善を図る修繕等の適切な実施により、既存ストックの長寿命化及びライフサイクルコストの低減を推進
○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

テキスト形式のファイルはこちら

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等を行っている。

1)輸出入・港湾関連手続のさらなる利便性の向上(次世代シングルウィンドウ化(注1))

平成15年より輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウシステムが稼働しているが、利用者よりさらなる改善が求められている。そのため、「国際海上交通簡易化条約(FAL条約)(注2)」に示されている国際標準様式の採用、業務・システムに係る最適化計画(17年度中に策定予定)等を通じて、より利便性の高い輸出入・港湾関連手続の電子申請システムを構築するため、利用者の意見を聴きつつ、通関、検疫、出入国管理等を所管する関係省庁と連携して検討を進めている。

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)をパソコンからまとめて行えるようにするため、平成17年12月のシステム稼働を目指し、関係省庁と連携してワンストップサービス化を推進している。16年度は、前年の試験運用を踏まえたシステム改良を行うとともに、地域等を拡大して試験運用を実施した。

3)官庁営繕事務の基準等の統一化

官庁施設整備に関し、官庁営繕事務の合理化・効率化の観点から、従来より各府省庁の技術基準類の統一化を実施している。平成16年度には、改定した「建築工事標準仕様書」等を適用するなど、官庁営繕事務の基準等の統一化を推進している。

(注1)1回の入力・送信で関係省庁に対する全ての必要な輸出入・港湾手続を行うことを可能とすること

(注2)船舶の入出港に付随する手続等の国際標準を定めることで、国際海運に関する手続の簡易化・画一化を図ることを目的とする条約(平成17年中に締結予定)

テキスト形式のファイルはこちら

5　特殊法人等改革

国土交通省においては、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)等に定められた事項を着実に実施している。

具体的には、平成16年は、4月1日に東京地下鉄株式会社、成田国際空港株式会社が、7月1日には独立行政法人都市再生機構が、10月1日には独立行政法人奄美群島振興開発基金が新たに設立された。また、道路関係四公団については、第159回国会において、6つの株式会社と1つの独立行政法人の設立等を内容とする民営化関係法案が成立したところであり、17年10月の民営化に向け、各公団とも連携して、着実に準備を進めている。さらに、住宅金融公庫については、19年4月に廃止し、証券化支援業務等を行う新たな独立行政法人を設置するための法案を第162回国会に提出した。

図表II-1-2-2　平成16年における特殊法人等改革の推進状況

新法人	旧法人	業務の範囲等	設立日
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区及びその付近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
独立行政法人 奄美群島振興開発基金	奄美群島振興開発基金	・奄美群島において、奄美群島振興開発計画に基づく事業を行う者が金融機関に対して負担する債務の保証	平成16年 10月1日
高速道路株式会社 （特殊会社） 独立行政法人 日本高速道路保有・ 債務返済機構	日本道路公団 首都高速道路公団 阪神高速道路公団 本州四国連絡橋公団	平成16年通常国会において以下の4法案が成立。 ・高速道路株式会社法 ・独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法 ・日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律 ・日本道路公団等民営化関係法施行法 現在、平成17年10月の民営化に向けて、道路関係四公団民営化関係四法に従い、会社及び機構の設立手続、公団の資産評価、権利義務の承継等に関する準備を進めている。	平成18年 3月31日 まで
住宅金融公庫		・証券化支援業務を追加(平成15年度) [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。]	平成19年4月1日に廃止し、新たな独立行政法人を設立することとしている。

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　新たな国と地方、民間との関係の構築

1　国と地方の新たな関係

(1) 国庫補助負担金の見直し

現在、政府においては、国庫補助負担金改革、税源移譲及び地方交付税改革を一体的に推進する三位一体の改革に取り組み、地方の自主性・裁量性を高めつつ、受益と負担の関係を住民により身近なところで明確にし、国と地方を通じた簡素で効率的な行財政システムの構築を図っている。

国土交通省では、国庫補助負担金について、これまでも、「地方にできることは地方で」を基本に廃止・縮減を図る一方、まちづくり交付金の創設など地方の自主性・裁量性を高める方向での改革を推進してきた。引き続き、税源移譲につながる改革や、小規模事業の廃止等によるスリム化とあわせ、地方の自主性・裁量性を向上させる交付金化に取り組むこととしている。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) ローカルルールの推進

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中、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出来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。このため、1.5車線的道路整備の導入(平成16年度は337路線で実施予定)等を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 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、平成16年6月に地方ブロックの社会資本の重点整備方針をとりまとめた。

テキスト形式のファイルはこちら

2　民間の創意工夫の活用

「官から民へ」の流れの中で、民間の創意工夫やノウハウが十分発揮できるよう、以下の施策に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

(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)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。

「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(PFI法)」に基づく事業で、実施方針が策定、公表され、事業の具体化が進んでいるものは、平成16年12月末現在、全国で180事業である。そのうち国土交通省関係は、国直轄の事業(地方公共団体との共同事業を含む。)が中央合同庁舎7号館整備等事業等の7事業、地方公共団体が主体となって実施する事業が26事業となっている。

(注)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

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 規制改革等の推進

国土交通省では、交通、住宅・土地等に関するものを中心とした幅広い分野において、国民の生活や経済活動に関して安全性等の観点から規制を行っている。これらの規制については、時代の変化に的確に対応するため、必要に応じて見直しを行ってきた。

例えば、交通分野では、事業活動の効率化・活性化や利用者の利便性の向上を図るため、需給調整規制の廃止等の規制の緩和を進めている。また、事業監査体制や利用者への情報提供の強化、適正な競争を行う上で障壁が存在する業種に係る新規事業者への優遇措置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16年度においては、内航海運業についての参入規制を許可制から登録制へ緩和するための「内航海運業法」の一部改正(17年4月1日施行)等の規制改革を実施した。

また、構造改革特区(注)については、地方公共団体等からの提案を踏まえ、その推進に積極的に取り組んでいる。国土交通省関係では、行政財産である港湾施設の民間への貸付可能化の特例など17の特例措置が設けられ、全国で46の特区が認定された(平成16年12月現在)。また、特区での実績を踏まえ、屋外広告物条例に違反した屋外広告物の除去の特例、NPOによるボランティア輸送の特例など5つの特例措置については、全国規模での規制改革を行った。

(注)地域経済活性化のために、地域の特性に応じた規制の特例を導入する制度

テキスト形式のファイルはこちら

3　国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進

国土交通省では、行政の持つ情報を国民に提供するとともに、継続的な対話を通して、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。

1)地域住民等の理解と協力

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。16年12月末までに、56件の公共事業が同ガイドラインに沿って実施されている。

今後も構想・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。

2)国土交通ホットラインステーション

国民生活に極めて密接にかかわる国土交通行政を推進するに当たっては、国民からの意見や要望等を幅広く把握し、国民に直結した行政を展開することが重要である。このため、国民各層からの要請、意見及び相談等に一元的に対応し、それらの声に即応した行政の推進を図るため、平成16年7月20日、国土交通本省に「国土交通ホットラインステーション」を開設した。現在のところ、同ステーションには、月平均800件程度の意見等が寄せられている。

テキスト形式のファイルはこちら

第4節　ユニバーサルデザインの考え方に基づく国土交通政策の構築

(1) 総合的な政策の構築に向けた取組み

高齢者、身体障害者等が安心して生活できるバリアフリー(注)環境を実現するため、公共交通機関や駅周辺等の歩行空間、病院や百貨店などの建築物などのバリアフリー化に着実に取り組んできている。

今後は、少子高齢化や国際化の進展を踏まえ、従来のバリアフリー施策に加え、障害の有無、年齢、性別、言語等にかかわらず、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、まちづくりや交通環境整備を進めていくことが必要である。

このため、国土交通省では平成16年10月に「ユニバーサルデザイン政策推進本部」を設置し、国土交通行政全般にわたって、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた総合的な政策の構築に向けた幅広い検討を進めている。また、ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方、公共交通の利用の円滑化、「いつでも、どこでも、誰でも」が利用できるユビキタスな環境づくりについて、それぞれ有識者や行政関係者からなる懇談会等を開催し、具体的な施策の検討を行っている。

(注)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、情報面での障壁を除去するという考え方

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 自律移動支援プロジェクトの推進

ユニバーサルデザインの考え方に基づく取組みの一つとして、ハード・ソフトを一体化し、社会参画や就労などに当たって必要となる移動経路、交通手段、目的地などの情報について、「いつでも、どこでも、誰でも」が利用できるユビキタスな環境づくりを目的とする「自律移動支援プロジェクト」に取り組んでいる。

本プロジェクトは、我が国の先進的なユビキタス・ネットワーク(注1)技術を活用し、案内板、標識、誘導ブロック等に場所情報を発信するICタグ(注2)、無線、赤外線通信等の通信機器を設置し、利用者の携帯する端末機器(携帯電話等)との間で通信を行うシステムを構築するための実証実験である。このシステムにより、「安全で安心な移動経路」、「交通手段の選択」、「目的地及び周辺情報」、「緊急時の迂回ルート」等の利用者が必要とする情報の提供や、「SOSの発信」等の利用者からの情報の発信などを行うことができ、すべての人が安心して快適に移動できる環境の構築が可能となる。

本プロジェクトでは、産・学・官・市民の多くの方々の連携と協力の下、技術の高度化を図り、利用者の多様なニーズを反映しながらシステムの検討を行うため、神戸市内の旧居留地の歩道等において実証実験に着手したところである。実証実験の結果を踏まえ、通信確認等に関するデータ整理、機器設置方法、維持管理方法、情報内容の記述方法などの標準化すべき項目を確定し、共通システムとして各地に展開できる技術仕様の策定等を目指している。

図表II-1-4-1　自律移動支援プロジェクト



(注1)「いつでも、どこでも、誰でも接続(情報入手)が可能」なネットワーク環境
(注2)集積回路(IC)を内蔵したタグまたは荷札

テキスト形式のファイルはこちら

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高まっている。その要因としては、ゆとりある生活の実現への寄与、観光消費の多くの産業への経済波及効果、地域振興や地域経済の活性化、国内・国際交流の拡大への期待等が挙げられる。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。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　観光立国の意義と動向

1　観光立国の意義

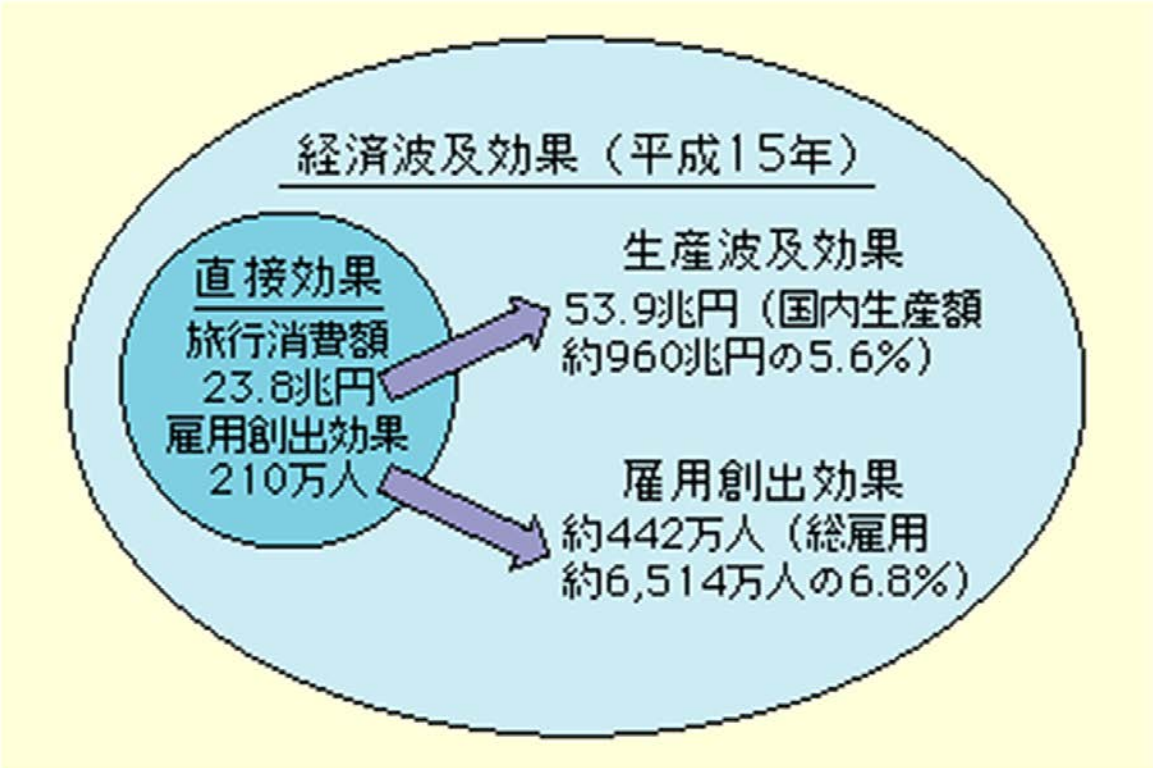
観光は、人々にとって生きがいや安らぎを生み出し、生活のゆとりと潤いに寄与するものであるが、それだけにとどまらず、様々な側面から見ても非常に重要な意義を有している。

まず、経済的側面で見ると、平成15年度において、観光GDP(注)は9.7兆円と推計され、他産業と比較すると、化学産業(1.8%)や一般機械産業(1.8%)と同等のGDP比率(1.9%)を有している。また、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るため、15年の旅行消費額(23.8兆円)が生み出す、生産波及効果は53.9兆円、雇用効果は約442万人と推計される。一方で、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。

これらの観光の経済効果、雇用効果や国際相互理解への貢献を十分に発揮するために、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15年)



(注)観光産業が作り出す付加価値であり、観光産業を構成する各産業の付加価値のうち観光に対応する額(＝付加価値×観光シェア)を積み上げた数値

テキスト形式のファイルはこちら

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、その後の第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、観光の振興に政府を挙げて取り組むこととし、我が国を訪れる外国人旅行者を2010年(平成22年)に1,000万人に倍増させることを目標に掲げた。

また、平成15年4月の観光立国懇談会において取りまとめられた「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－」を受け、同年5月、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取りまとめられた。

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た。

さらに、観光立国実現のための施策を効果的かつ総合的に実施するため、平成16年5月、観光立国関係閣僚会議の下に、学識経験者から構成する観光立国推進戦略会議が開催された。同年11月にまとめられた報告書では、国際競争力のある観光立国の推進に向けての4つの課題と、国、地方公共団体、産業界等に対する55の提言が盛り込まれており、提言の実現に向けた各種取組み及びフォローアップが実施されている。

図表II-2-1-2　観光立国推進戦略会議報告書



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る。

テキスト形式のファイルは[こちら]

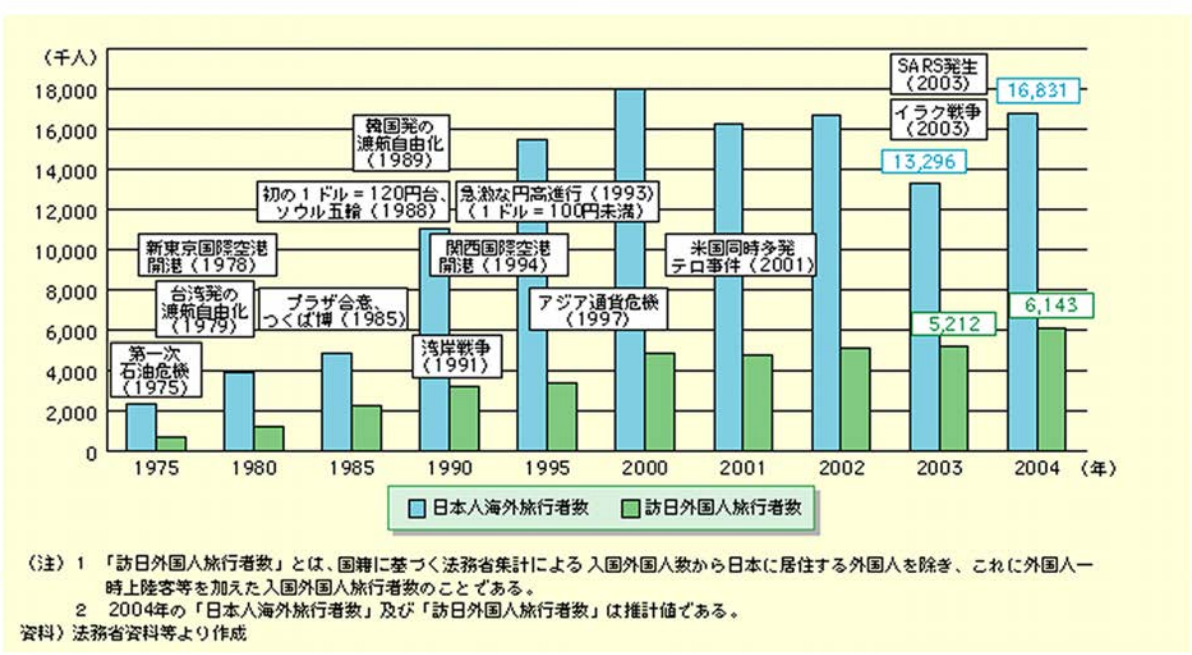
3　観光の現状と課題

(1) 国際観光

平成16年の訪日外国人旅行者数は、前年比17.9%増(約93万人増)の約614万人と推計され、16年の目標である600万人を超え、過去最高を記録した。

一方、平成16年の日本人海外旅行者数は、前年比26.6%増(約353万人増)の約1,683万人と12年に次ぐ2番目の記録となった。特に、16年4月以降は、15年のイラク戦争や重症急性呼吸器症候群(SARS)等による落ち込みの反動に加え、円高による海外旅行の割安感等も作用して大幅な伸びを示した。この結果、訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数を合わせた日本の相互往来者数は約2,297万人に達し、過去最高を記録した。また、訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数の比率も、約1対5(平成7年)から約1対3(平成16年)となり、アンバランスが是正されてきている。

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



(注) 1　「訪日外国人旅行者数」とは、国籍に基づく法務省集計による入国外国人数から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者数のことである。
2　2004年の「日本人海外旅行者数」及び「訪日外国人旅行者数」は推計値である。
資料) 法務省資料等より作成

このように訪日外国人旅行者数の増加が顕著である背景には、官民あげて外国人旅行者の訪日を促進するビジット・ジャパン・キャンペーンの効果が出ているものと考えられる。また、2005年日本国際博覧会(愛知万博)開催期間中(平成17年3月～9月)の訪日韓国人及び台湾人へのビザ免除等国際交流を加速させる動きなどから、今後も訪日外国人旅行者数の一層の拡大が期待される。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 国内観光

平成15年の国民一人当たり平均国内宿泊観光旅行回数は1.28回と前年(1.41回)に比べ減少をしている。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等を推進し、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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については、平成16年度上半期は、イラク戦争やSARS等の影響により大幅に減少した前年度同期に比べ159.2%、14年度上半期と比較しても101.3%となっており、SARS発生以前の水準以上の回復を見せている。また、国内旅行取扱高については、16年度上半期は、前年の国内旅行への需要シフトからの反動もあり、97.5%と、前年度割れとなった。

2)ホテル・旅館業

平成15年における主要登録ホテルの客室利用状況は全国平均で70.9%である。また、主要登録ホテル・旅館の赤字施設の割合は、15年度において、ホテルで35.7%、旅館で34.0%となっている。

テキスト形式のファイルはこちら

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(平成22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、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・キャンペーンを引き続き実施している。平成16年には目標の600万人を達成したところであり、17年は700万人の達成を目標としている。

テキスト形式のファイルはこちら

(1) 概要

ビジット・ジャパン・キャンペーンは、平成16年度は韓国、台湾、中国、香港、アメリカ、英国、ドイツ及びフランスの8つの市場を重点対象とし、各市場ごとの特性に応じて、海外の旅行会社に対する魅力的な訪日旅行の商品化支援、海外メディアを活用したCM戦略等効果的な広報宣伝活動等の事業を組み合わせて実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、企業等のトップからなるビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部により、各種施策を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 事業の進捗状況

平成16年度は、1)トップセールスの実施(小泉総理大臣が出演する外国人旅行者訪日促進ビデオの作成・放映)、2)海外・国内の大規模な旅行博への出展(上海2004日中文化観光交流展(上海)、旅フェア2004(愛知県)等)、3)旅行会社関係者等の招聘や商談会の開催による訪日ツアーの商品化支援、4)海外の新聞・雑誌・テレビ等のメディアを通じたPR、5)観光広報大使等の任命によるPR(日本の女優の木村佳乃さんを観光広報大使に、台湾のモデル兼女優のリン・チーリンさんをビジット・ジャパン・キャンペーン台湾親善大使に任命)、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開催、7)国内外における集中的なキャンペーンの展開(“YO__KOSO JAPAN WEEKS”(“ようこそWEEKS”)の設定(17年2月5日～2月20日))等の事業を実施した。

テキスト形式のファイルはこちら

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。これまで、韓国、中国、シンガポール、アメリカ、オーストラリア、カナダ、スペイン及びドイツとの間で行っており、今後もフィリピン等経済連携協定交渉(EPA)を行っている国との間でも二国間の観光協議を開催していく。

日米間については、平成16年4月には、ロサンゼルスにおいて第4回日米観光交流促進協議会ワーキンググループ会合を開催し、日米の観光交流の一層の拡大に向け、2年目を迎えたビジット・ジャパン・キャンペーンの活用方策、今後のマーケティングプランや成果志向の広報宣伝、ツアーの商品化のあり方等、双方向の旅行需要喚起のための具体的施策について協議を行った。これを踏まえ、地域及びテーマごとに両国の実務者協議の場において、意見交換を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

3　訪日外国人旅行者のための国内環境の整備

(1) 外国人旅行者の受入れ体制の整備

1)国際観光テーマ地区の整備

「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(外客誘致法)」に基づき、外客来訪促進地域(国際観光テーマ地区)(注)を整備する外客来訪促進計画が平成16年12月までに計12地域において策定されており、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、地域の特性をいかしたテーマの下、地域の歴史・文化・自然等の案内・体験施設を始めとした国際観光・国際交流の基盤施設の整備を推進している。

3)鉄道・バス交通の整備

平成16年度において、東京と大阪の地下鉄等において、路線名と駅名にそれらをアルファベットや数字で表したものを併記するナンバリング(番号制)を実施した。今後も、路線が複雑で外国人の利用の多い地域を中心に引き続き検討を進め、駅におけるナンバリングの導入を促進することとしている。また、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等の実証実験を京都市、松山市、福岡市等で行った。

4)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7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、これまでに北海道、関西、中国、九州及び沖縄において、5つの地方クルーズ振興協議会を開催し、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。

＜横浜港大さん橋国際旅客ターミナル＞



5)訪日外国人旅行者の宿泊施設の整備

「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訪日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、インターネット(http://www.e-stay.jp/)等により国内外に情報提供を行っている。平成16年10月末現在、1,126軒のホテル及び2,002軒の旅館が登録されている。

6)通訳ガイドサービスの充実に向けた取組み

観光立国の実現に向け、我が国の魅力を正確かつ適切に伝達できる通訳ガイドサービスの充実を図るため、地域限定通訳案内士制度の創設等を内容とする「通訳案内業法及び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推進に関する法律の一部を改正する法律案」を第162回国会に提出した。

7)案内所の充実

観光案内所において多言語で対応が可能となるよう人材育成を行うことにより、訪日外国人旅行者向けの観光案内所の充実を図っている。

8)ITを活用した多言語での観光案内

訪日外国人旅行者が、多言語で利用者ニーズに適切に対応した観光情報を煩雑な操作を必要とせず容易に取得できるように、携帯端末を始めとするIT技術を活用した観光案内システムの検討を進めている。

9)案内標識の整備

道路、河川、公園、交通機関、観光施設、自然公園施設等に設置されている案内標識等に関して、情報の掲載基準、外国語表記法等のルール化が望ましい事項について、指針(ガイドライン)を取りまとめている。

(注)多様な地域への訪日外国人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、訪日外国人旅行者が3～5泊程度で周遊できる観光ルートを整備した広域的な地域

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 訪日外国人旅行者の国内旅行費用の低廉化

訪日外国人旅行者の国内旅行費用の低廉化のため、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、主要な航空会社及び鉄道会社における訪日外国人旅行者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等の取組みがなされている。

図表II-2-2-1　外客向け割引運賃及び共通乗車船券の導入の例

（平成17年1月現在）

	事業者	名　称	割引対象及び価格
航空	日本航空	「WELCOME TO JAPAN FARE」	海外在住者の海外発国内乗り継ぎの際の国内航空運賃の割引 2区間25,200円～5区間63,000円
	全日空	「VISIT JAPAN FARE」	同上
		「STAR ALLIANCE JAPAN AIRPASS」	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（スターアライアンス加盟航空会社を利用するものに限る）2区間23,100円～5区間57,750円
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　16,000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

テキスト形式のファイルはこちら

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

長期家族旅行国民推進会議において、関係省庁(厚生労働省、文部科学省、経済産業省)と連携して、経営者、労働者、教育関係者、福祉関係者及び観光関係者を始めとする国民各層の参画の下、幅広い観点から議論を行い、平成16年6月に報告書を取りまとめた。これを踏まえ、長期家族旅行の普及・定着に向けた啓発活動等を実施するべく諸施策の検討を行っている。

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16年度においては、ポスター等による広報活動やキャンペーンイベントの開催、「秋休み」に合わせた各種旅行商品、企画きっぷ等の販売促進を通じ、「秋休み」の取得促進による旅行需要の創出・拡大を図った。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 旅行需要の喚起－旅フェア2004の開催支援

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16年4月、旅の総合見本市として、旅フェア2004がナゴヤドームで開催され、約21万人の来場者を記録した。

テキスト形式のファイルはこちら

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

近年の旅行需要の多様化を踏まえ、新しい旅行契約として企画旅行契約(注)を設定し、旅行業者等に旅行の円滑な実施のための旅程管理を義務付けるなど、旅行者利便の増進を図ることを目的とした「旅行業法の一部を改正する法律(改正旅行業法)」が平成17年4月に施行されることとなっている。これに伴い、旅行者への適正かつ正確な情報提供を行うため、旅行業者等が行う広告内容の適正化、取引条件説明や契約書面等の内容の充実を図るなど、消費者である旅行者の保護を図るため、関連法令の整備も行った。

(注)旅行者のニーズの多様化に対応して、あらかじめ又は旅行者からの依頼により、旅行に関する計画を作成するとともに、運送又は宿泊のサービスの提供に係る契約を自己の計算において締結する契約

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 旅行者の安全確保

イラク戦争やSARSの発生等不安定な世界情勢を受けて、安全、衛生に対する旅行者の関心が高まっている。このため、関連法令を整備し、旅行目的地における安全・衛生に関する情報を旅行契約の取引条件説明等に追加し、旅行者が現地の正確な情報を把握した上で旅行契約を結ぶことができるようにした。このほかにも、関係省庁と緊密な連絡をとりつつ、旅行業者等に対して海外危険情報の旅行者への周知徹底や緊急事態発生時における連絡体制の再点検を実施するなど、安全確保のための施策を講じている。

テキスト形式のファイルはこちら

第4節　魅力ある観光交流空間づくり

1　観光地の魅力の向上

(1) 魅力ある観光地づくりの総合的な支援

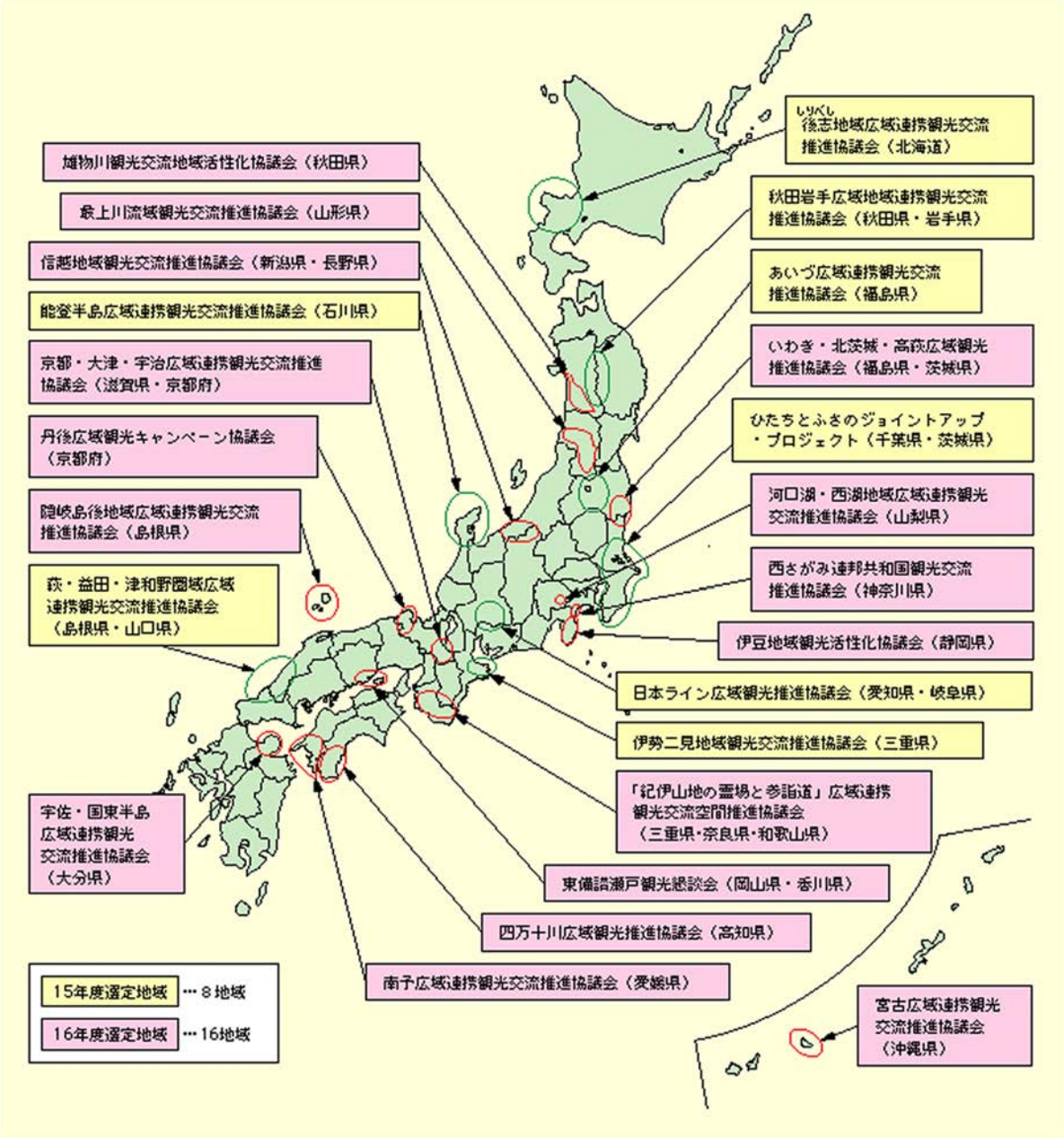
1)観光交流空間づくりモデル事業の実施

地域の個性をい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実施しており、平成16年度は16地域を選定した。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・検討について支援を実施している。

2)国際競争力のある観光地づくりの促進

地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組みを総合的に支援すること等を内容とする「通訳案内業法及び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推進に関する法律の一部を改正する法律案」を第162回国会に提出した。

図表II-2-4-1　観光交流空間づくりモデル事業　平成15・16年度選定地域



テキスト形式のファイルは[こちら]

(2) 観光カリスマ塾の開催

観光地域の活性化の核となる人材を育成するため、観光地の活性化に成功した全国各地の観光カリスマ(注)を講師として迎え、その成功のノウハウの伝授、活動の現場体験、受講生によるワークショップ等をセミナー方式で集中的に行う観光カリスマ塾を各地で開催した。

(注)観光地の魅力を高め、観光振興を成功に導いた人々として、内閣府、農林水産省と連携し開催した「観光カリスマ百選」選定委員会において認定された方々で、89名(2005年1月現在)の観光カリスマが全国で活躍。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 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16年10月に地域伝統芸能活用センターが「第12回地域伝統芸能全国フェスティバルいばらき」及び「第4回地域伝統芸能による豊かなまちづくり大会いばらき」を開催した。

テキスト形式のファイルはこちら

(4)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。

テキスト形式のファイルはこちら

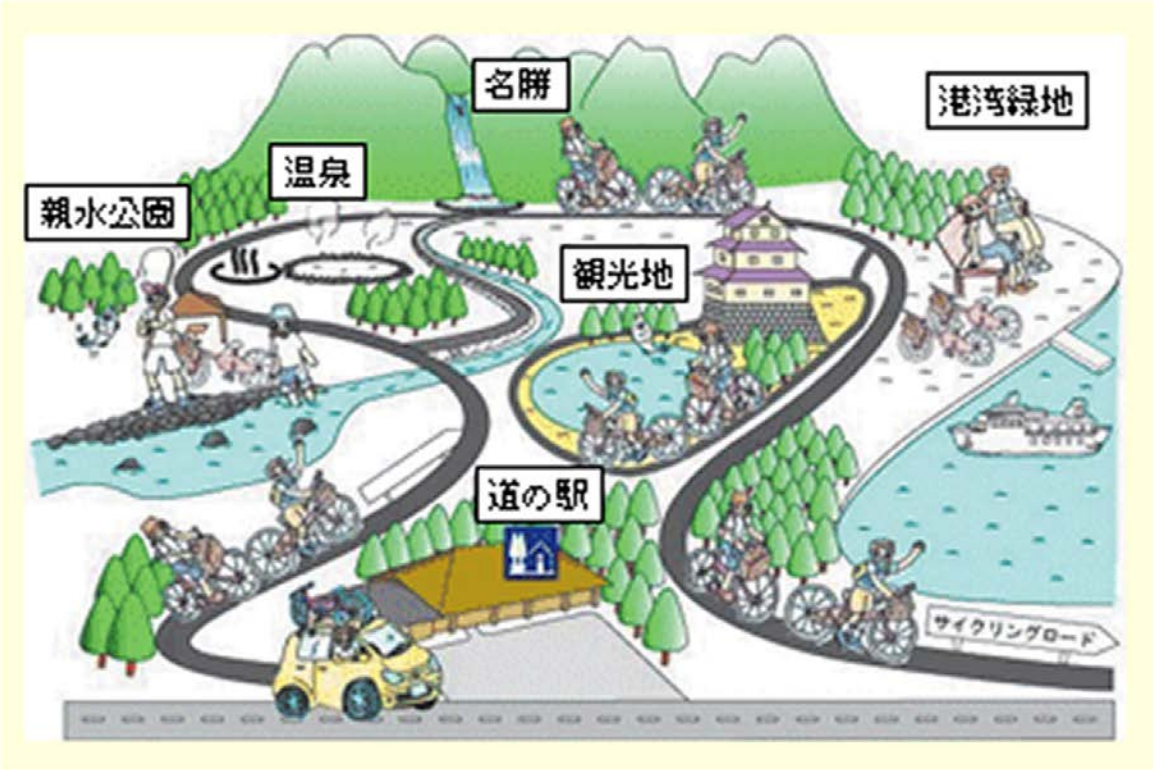
2　自然環境を活用した観光資源の形成

(1) サイクルツアーの推進

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。

自転車道の整備状況や観光資源等を考慮して指定されたモデル地区(15地区)において、平成16年度に、関係機関による協議会等を開催し、サイクルツアー推進計画を策定している。今後は、各地区の推進計画に基づき、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



テキスト形式のファイルはこちら

(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16年度には、石川県金沢市「“いいね金沢”城下町散策路」等18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)＞



テキスト形式のファイルはこちら

(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、砂防設備の整備等を行っている。平成16年度までに、水源地域ビジョンの策定に着手したダムは99(うち策定済みダムは46(16年4月1日現在))に上り、ダム湖活用環境整備事業は国土交通省直轄事業が49ダム、同補助事業が100ダムで、砂防環境整備事業は87箇所で実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

(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等を実施し、安全確保に努めている。

＜カヌーツーリング(北海道天塩川)＞





テキスト形式のファイルはこちら

第5節　美しい国づくり

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月に、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取りまとめた。本大綱に位置づけられた主な施策の具体的な取組みは、以下のとおりである。

テキスト形式のファイルはこちら

1　良好な景観形成のための枠組みの確立

(1) 景観緑三法の制定等法的枠組みの確立

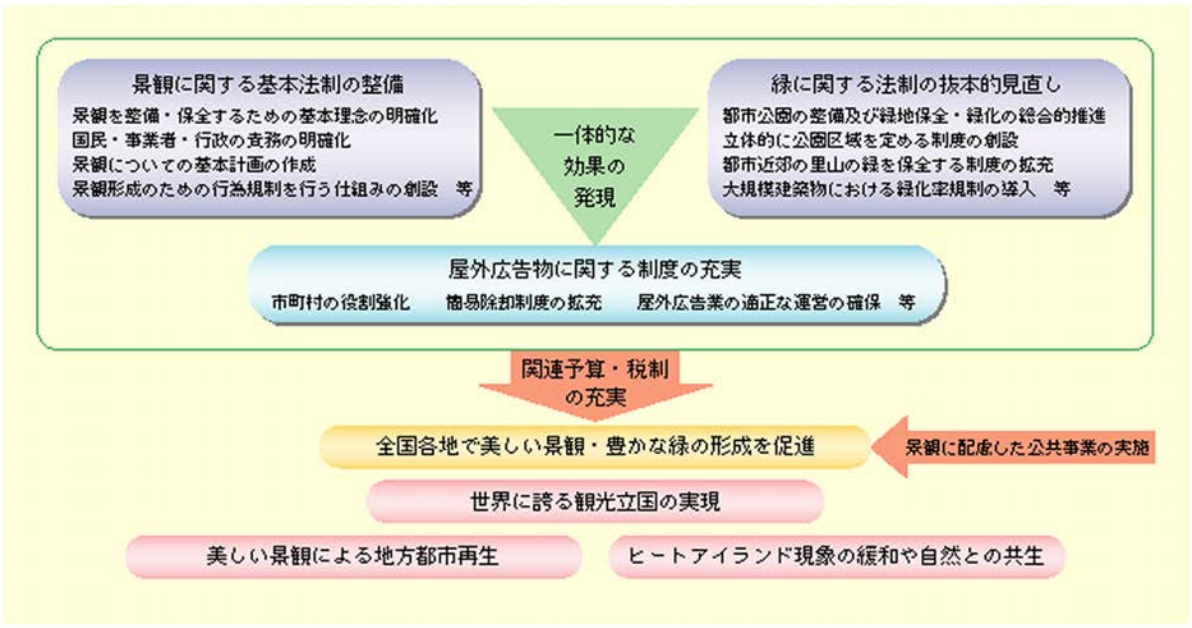
全国各地で良好な景観の形成への取組みを総合的かつ体系的に推進するため、我が国で初めての景観についての総合的な法律である「景観法」を始めとする、以下のいわゆる景観緑三法が平成16年6月に公布され、同年12月に一部施行された。

1)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「景観法」
2)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を中心とする「景観法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」
3)緑化地域における緑化率規制の導入、緑地保全地域制度や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「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」

これを受け、景観計画の策定等景観法に基づく良好な景観形成の推進を図るとともに、基本理念等の普及啓発、多様な主体の参加を図るための景観に関する教育の充実、先進的な取組事例に関する情報提供、専門家の育成等ソフト面での支援策について、引き続き充実を図っていくこととしている。

また、新たに創設された制度の運用に関する国の考え方を示した技術的指針等の参考資料の作成・公表を行い、これらの効果的な活用により緑豊かで暮らしやすい地域づくり、まちづくりを推進していく。

図表II-2-5-1　美しい景観と豊かな緑を総合的に実現するための「景観緑三法」の整備



「景観法」の施行に伴い、高度地区、地区計画、伝統的建造物群保存地区、総合設計制度等「都市計画法」や「建築基準法」に基づく規制誘導方策についても、良好な景観の形成に配慮した運用が望まれる。平成16年6月には、「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」が公布

され、住宅地下室の容積率不算入措置を活用した大規模なマンション建設に係る問題に対応した容積率の制限措置のほか、屋敷林や市民緑地等を保全しつつ、未利用容積を活用できる制度等が創設されたところであり、これを含め各種規制誘導方策の活用により、良好な景観形成を推進していく。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 景観アセスメント(景観評価)システムの確

景観に配慮した社会資本整備を進めるため、事業実施により形成される景観について、当該事業の影響が及ぶ地域住民その他関係者や学識経験者等の多様な意見を聴取しつつ景観評価を行い、事業案に反映する景観アセスメント(景観評価)システムを早期に確立する。平成16年度においては、国土交通省が所管する直轄事業の一部を対象に、景観アセスメント(景観評価)システムを試行している。

テキスト形式のファイルはこちら

2　誇りを持てる魅力的な景観形成

(1) 事業における景観形成の原則化

国土交通省が所管する事業は、原則として景観形成に寄与するように実施することとし、技術基準等に景観に配慮した色彩を採用することなど景観の要素を明確に位置付けていく。加えて、事業担当各職員が事業執行の各段階で活用できるガイドラインの策定を進めており、平成16年においては、官庁営繕事業及び航路標識整備事業について、景観形成ガイドラインを策定し、公表している。

また、良好な景観形成を図るとともに、観光立国の推進にも資する各府省の事業を円滑に進めるため、景観形成事業推進費による年度途中の機動的な予算措置により、事業の効果的な実施の支援等を図っている。

＜歴史的建築物の保存・活用による景観への配慮を行った事例(横浜地方・簡易裁判所)＞

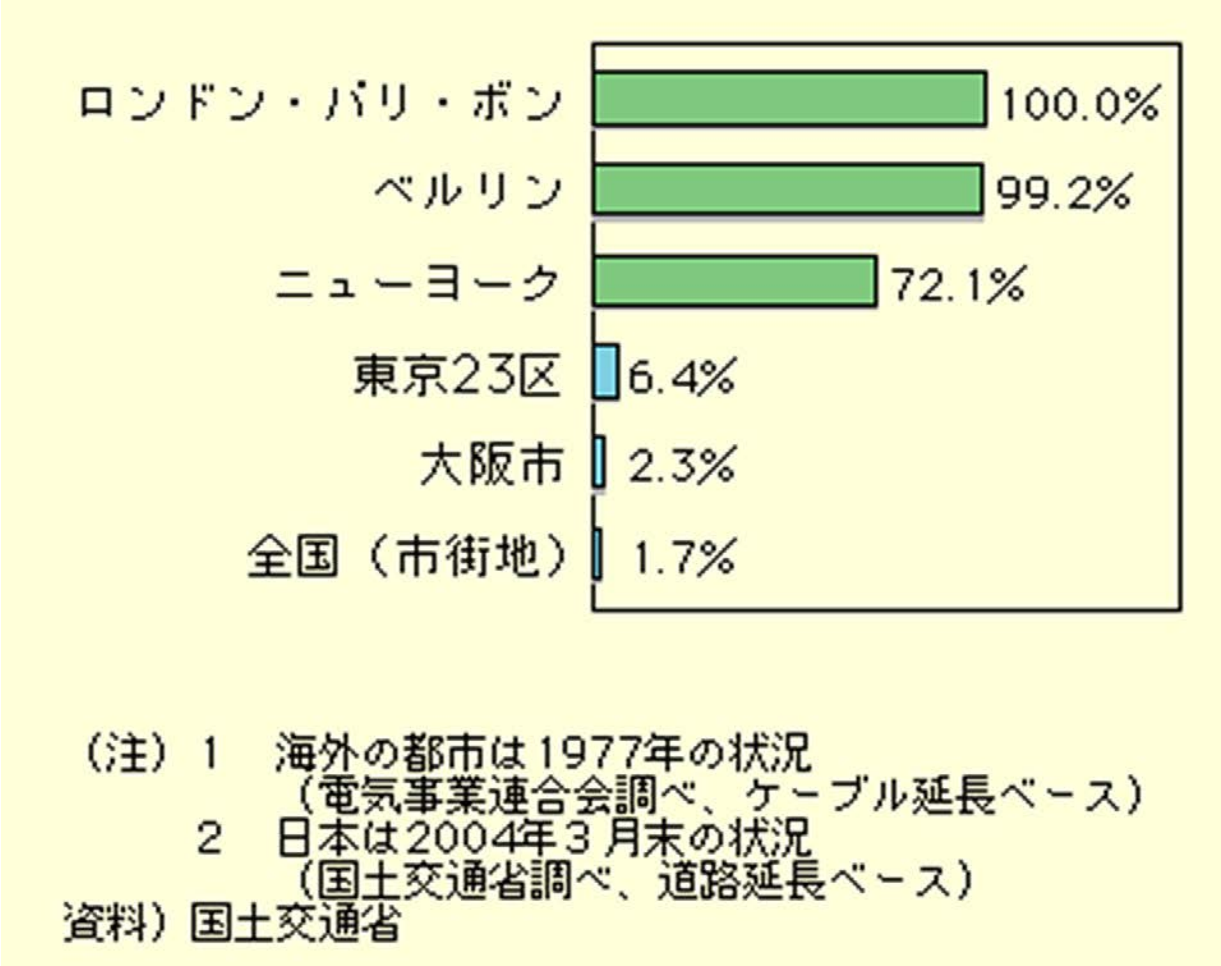


テキスト形式のファイルはこちら

(2) 無電柱化の推進

平成16年4月に無電柱化推進計画(16～20年)を策定し、まちなかの幹線道路だけでなく、歴史的街並みを保存すべき地区等においては、主要な非幹線道路も含めて、面的に無電柱化を推進している。

図表II-2-5-2　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

テキスト形式のファイルはこちら

第3章　地域再生・都市再生の推進

我が国経済は、着実に回復を続けているが、景気回復は地域によってばらつきが見られる。こうした中、急速な少子高齢化、国際化、情報化等の社会経済情勢の変化を背景に、地域産業の衰退、それによる雇用悪化等、地域は深刻な課題に直面している。地域の多様な展開なくして我が国の発展はあり得ない。また、21世紀の我が国の活力の源泉でもある都市についても、こうした社会経済情勢の変化に対応して、魅力と国際競争力を高めていくことが重要な課題となっている。

国土交通省では、地域の「自助と自立の精神」及び「知恵と工夫の競争による活性化」を念頭に、地方公共団体と民間との連携の強化や、地域の特色を活かしたまちづくりなどを進めるとともに、各種の基盤づくりを総合的に支援し、内閣の地域再生本部、都市再生本部とも密接に連携しつつ、選択と集中による持続可能な地域再生・都市再生の推進に全力を挙げて取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　地域再生・都市再生に向けた取り組み

1　意義・経緯

現在、全国の各地域では、少子高齢化の進展、中心市街地の空洞化等を背景に活力が低下しており、地域の自主性を最大限に尊重しつつ、意欲のある地域が行う創意工夫ある取組みを国も全面的に支援することにより、地域経済の活性化と地域雇用の創造を図り、持続可能な地域再生を実現することが重要な課題となっている。また、都市部においては、慢性的な交通渋滞や防災上危険な市街地の存在などの負の遺産ともいうべき課題を抱える一方、バリアフリー化などの新たな課題が顕在化している。こうした課題を解決して、都市の魅力と国際競争力を高めるためには、集中的な施策の投入による基盤整備や民間ノウハウを存分に発揮できる環境づくりが重要となっている。

こうした状況に対し、国土交通省においては、平成16年度に創設した使途の自由度の高い「まちづくり交付金」を始め、地域にとって使い勝手のよい補助制度への改革に取り組むとともに、民間資金を誘導する施策や魅力ある観光地づくりへの支援など、意欲的な地域の取組みへの支援方策の拡充に取り組んでいる。また、都市再生の拠点となる地域(都市再生緊急整備地域)においても民間の都市再生事業を支援するとともに、関係省庁等が協力して具体的な行動をとる都市再生プロジェクトを推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

2　地域再生・都市再生の枠組み

平成13年5月、内閣に都市再生本部が設置され、これまでに、1)国際空港や環状道路の整備等の18の都市再生プロジェクトの推進、2)「都市再生特別措置法」に基づく民間都市再生の推進、3)まちづくり交付金等を活用した全国都市再生の推進に取り組んでいる。

さらに、平成15年10月、内閣に地域再生本部が設置され、これまでに、地域再生の基本的考え方や取組みの方針等を15年12月に「地域再生推進のための基本指針」としてまとめ、16年2月には具体的な制度の骨格等を「地域再生推進のためのプログラム」として定めた。このプログラムを基に16年6月と12月にそれぞれ134件、30件(国土交通省関連)の地域再生計画を認定した。また、同年5月には、新たな方向として、「知恵と工夫の競争のサポート・促進」「自主裁量性の尊重、縦割り行政の是正、成果主義的な政策への転換」「民間のノウハウ、資金等の活用促進」を定め、施策の具体化を図ることとされた。

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　地域再生・都市再生を支える施策の推進

1　地域の自主性・裁量性を高めるための取組み

(1) まちづくり交付金

「まちづくり交付金」は、全国都市再生・地域再生を推進するため、従来の補助金とは全く異なる地方の自主性・裁量性を高めた支援措置として平成16年度に創設されたものである。

市町村がまちづくりの目標とそれに対応する各種事業等を記載した都市再生整備計画を作成し、国は当該計画に基づき、年度毎に一括して交付金を交付する。市町村は、計画に位置づけられた事業に自由に交付金を充てることができる。交付期間終了時には、事業効果を確認するため、市町村が目標の達成状況等の事後評価を行い公表することとしている。

平成16年度には、359地区において、中心市街地活性化、駅周辺の拠点整備、都市観光の振興、環境共生、景観形成、福祉の充実、防災性の向上等、様々な課題に対応したまちづくりに活用されている。また、まちづくり交付金では、これまでの公共施設にとらわれず幅広い事業が交付対象になっているため、鉄道駅の改修やコミュニティバス(注1)の試験運行、パークアンドライド(注2)社会実験等、多様な事業を組み合わせて実施されている。

(注1)地域住民の多様なニーズにきめ細かに対応する地域密着型バス

(注2)交通混雑緩和のため、自動車を都市郊外の駐車場に駐車し(パーク)、鉄道、バス等の公共交通機関に乗り換え(ライド)、目的地に入るシステム

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 地方道路整備臨時交付金

地方道路整備臨時交付金については、事業内容の事前審査を止め、複数の道路事業からなるパッケージごとに、目標の達成度を事後的に評価する方式に改めるとともに、個別事業への事業費配分を地方が自由に行えるという運用改善を実施した。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) まちづくりに関する権限の一体化

現場に最も近い地方公共団体である市町村が中心となった都市再生・地域再生を推進するため、都市再生整備計画に記載された一定の都市計画について、市町村が決定又は変更することを可能とし、市町村による一体的な公共公益施設の整備等を支援する枠組みを創設した。

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 地域再生の取組みを支える一元的な体制作り

全国10ブロックにおいて、地方公共団体、地元経済界、国の地方支分部局等からなる「地域再生支援チーム」を設置し、地域の支援に関する相談にワンストップで対応している。また、必要に応じて、国の出先事務所・支局等も活用しつつ、地方支分部局の担当者からなる「特定地域プロジェクトチーム」を編成し(平成16年度は全国約50地域において設置又は設置準備中)、市町村と一体となって具体的なプロジェクトの実現を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

2　民間のノウハウ・資金の活用促進

民間の力による地域の再生を推進するため、公共公益施設の整備を伴う優良民間都市開発への支援や都市再生緊急整備地域における民間都市再生事業への支援等、意欲的な地域の取組みへの支援を推進している。

また、平成15年の「地方自治法」の一部改正により導入された指定管理者制度(注)について、都市公園、下水道、河川、道路、公営住宅、港湾施設の管理に活用できることを周知した。

(注)地方公共団体が指定する法人その他の団体に、公の施設の管理を行わせることができる制度

テキスト形式のファイルはこちら

3　地域主導による資源の有効活用

地域の創意工夫や民間活力が発揮されるよう、補助対象施設の目的外使用承認を柔軟に行っており、下水処理場建設用地の観光客用駐車場への一時使用等が認められている。

また、公共空間の多目的利用を図るため、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用いた社会実験を行っているほか、道路空間についても路上イベント等に係る占用の許可に関し、運用の弾力化を図っている。また、平成16年の「都市公園法」改正により公園施設の設置・管理について民間参入機会を拡大した。

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例

進む地域再生～世界遺産をいかした地域づくり～

三重県、奈良県、和歌山県にまたがる高野熊野地域は、その優れた歴史的価値や自然環境から、平成16年7月7日に世界文化遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」として登録されました。これを受け、和歌山県では、「世界遺産を活かしたふるさとの形成」を進めて来訪者を5年間で3割増加させることを目指し、地域再生計画「高野熊野世界遺産保全・活用計画」を策定し、国の支援を受けながら、案内標識等サイン類の統一的整備、散策の途中で休憩できるポケットパークの整備といった来訪者の受入態勢の整備や、無電柱化等を通じた歴史文化資産や文化的景観の適切な保存・形成などを行っています。

また、国土交通省では地元自治体等と協力して、熊野古道地域等で臨時バス・乗合タクシーの運行実証実験(平成16年夏～秋)を行い地域の交通アクセスの改善を検討したり、「高野山パーク＆ライド」実験を実施して(16年秋)高野山の渋滞緩和対策の検討等を進めています。



▲熊野古道地域での実証実験で運行された臨時バス



▲パーク＆ライドの臨時駐車場(紀ノ川河川敷)

テキスト形式のファイルはこちら

4　ハード・ソフトの基盤整備

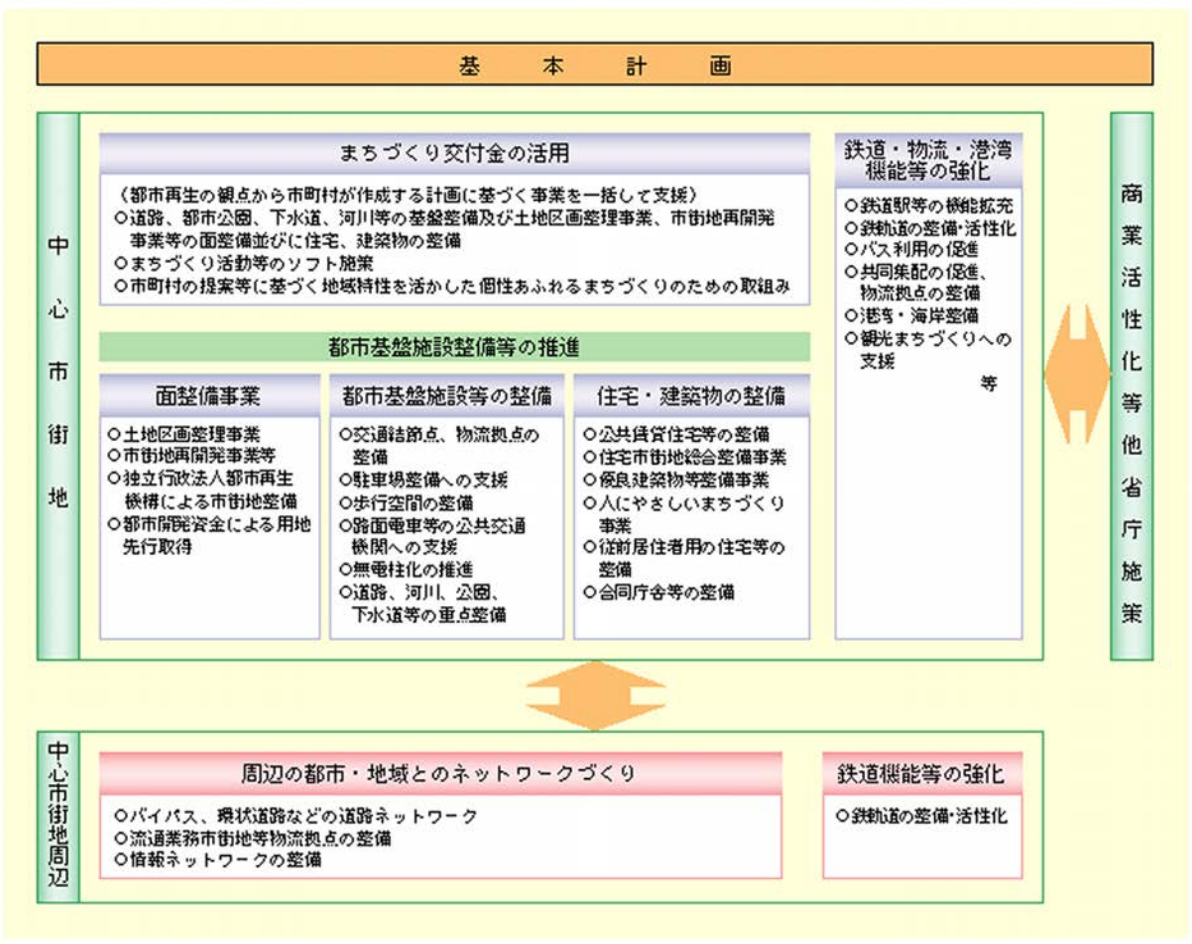
(1) 中心市街地活性化

1)中心市街地法に基づく取組み

「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(中心市街地法)」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16年12月末現在、630市区町村(652地区)において作成済みである。

図表II-3-2-1　国土交通省中心市街地活性化支援策事業の全体スキーム図



2)賑わいの感じられる道づくり活動の支援

中心市街地の商店街の魅力向上のために、地域住民の参画を得ながら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の整備、商店街のミニバイパスや歩道の整備、植栽、無電柱化等を進めており、平成16年度は4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を図っている。

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いる。平成16年12月末現在、全国16地区の整備計画が策定されており、官庁施設の整備については5地区において完了し、3地区において実施中である。

＜完成したシビックコア地区(岩手県二戸市)＞



(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

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 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している。このため、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のうち、地方公共団体(事業主体)が一定期間内に完了させるとして公表した路線(完了期間宣言路線)については重点的に支援するなど、事業効果の早期発現を図るとともに、土地収用の積極的な活用や都市計画道路整備プログラムの策定を促すなど、事業における進捗管理(時間管理概念)の徹底を行っている。

さらに、民間事業にタイミングをあわせた事業区間を設定することにより、機動的・重点的に事業を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 交通結節点の整備

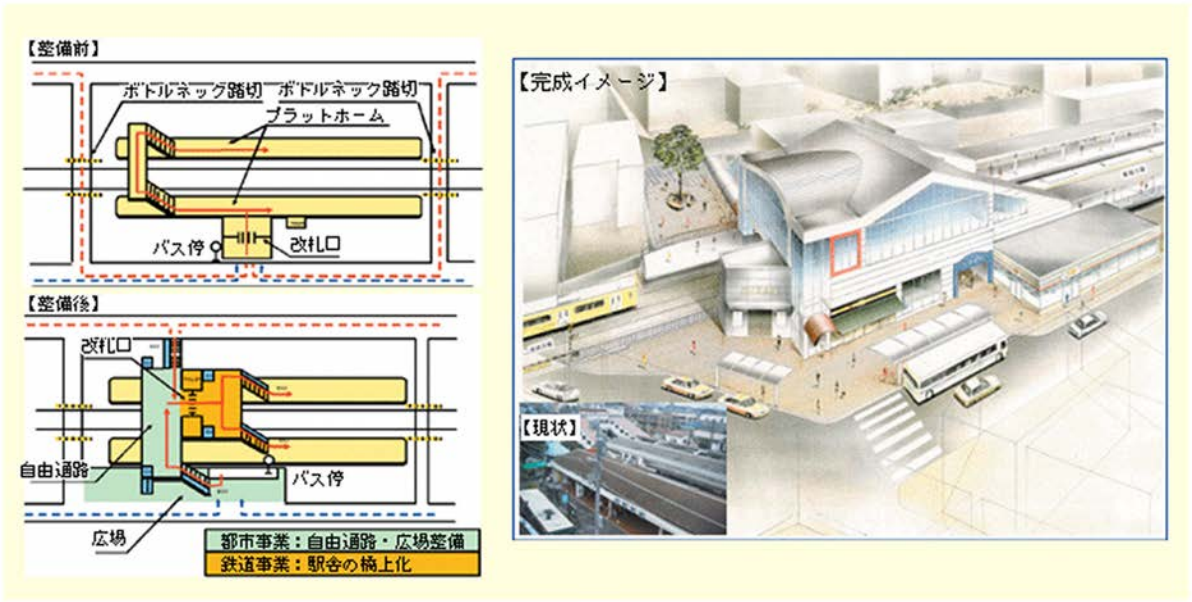
鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点は、様々な交通施設が集中し、大勢の人が集まるため、都市再生の核として高い利便性と可能性を有する。このため、交通結節点改善事業や都市再生交通拠点整備事業等を活用し、交通機関相互の乗換利便性の向上や鉄道・幹線道路により分断された市街地の一体化等により、都市交通の円滑化を図るとともに、拠点としての整備を図っている。

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16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200箇所、都市再生交通拠点整備事業は小田原駅前地区(小田原市)等約30箇所、鉄道駅総合改善事業は京成日暮里駅(東京都)等6箇所で実施している。

また、平成16年度より、交通結節点を中心とした都市の再生を更に促進するため、道路・都市事業と鉄道事業の同時採択により整備のスピードアップを図る駅・まち一体改善事業を推進することとし、下井草駅(東京都)等2箇所で実施している。

図表II-3-2-2　駅・まち一体改善事業の事例(下井草駅)



テキスト形式のファイルはこちら

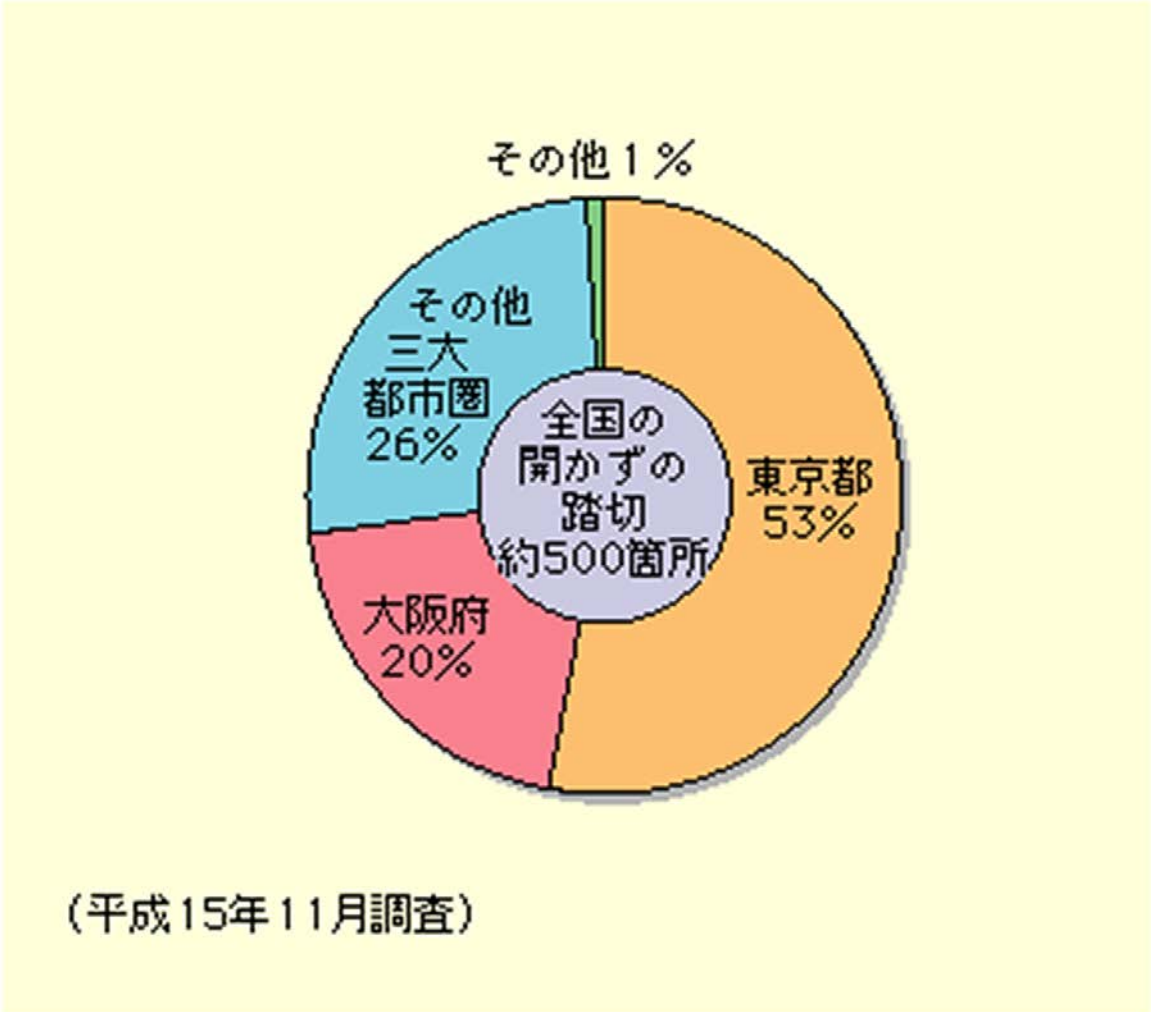
(4) 踏切道の改良推進

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道の立体交差化等を積極的に進めてきた。しかしながら、大都市圏を中心とした「開かずの踏切」(注)などの存在は、地域分断や慢性的な交通渋滞により、魅力的で快適なまちづくりを行う上で大きな課題となっている。このため、道路管理者と鉄道事業者が連携を強化し、踏切を除却する抜本対策と、踏切の事故を防止し、交通を円滑化する速効対策を総合的かつ集中的に推進している。

具体的には平成16年度に、立体交差化すべき踏切道として24箇所、拡幅等の構造改良をすべき踏切道として50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55箇所の指定を行った。さらに、歩道の設置や拡幅、段差解消等の踏切歩行者空間の確保を図るに当たり、利用者の意を反映して、道路管理者と鉄道事業者の協議を迅速化する新たな調整方式を試行した。

また、都市内の道路交通円滑化を図る連続立体交差事業については、平成16年度において、JR中央線(東京都)等62箇所で実施している。

図表II-3-2-3　大都市圏に集中する「開かずの踏切」



Excel形式のファイルはこちら

図表II-3-2-4　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／時以上の踏切

テキスト形式のファイルはこちら

(5) 地域の生活を支える公共交通の活性化

環境負荷を低減しつつ、人流・物流を活性化させ、また、地域社会での自立した生活を支えて地域経済を活性化させる公共交通の活性化は、地域再生施策の重要な柱の一つである。

鉄道に関しては、地方鉄道を地域の魅力ある交通機関に再生させるため、パークアンドライド駐車場・駐輪場の整備、新駅の設置等、地域と連携した利便性向上の取組みに対して、再生計画(注1)に基づいて効果的に支援することとしている。市街地においては、人や環境にやさしい次世代型路面電車システム(LRT)の整備を促進している。また、沿線のまちづくりと連携した在来線の高速化事業として、三岐鉄道北勢線に対する補助を平成16年度に新規採択している。

バス・タクシーについては、地域の関係者からなる地域交通会議で地域交通に関する議論を深めるとともに、コミュニティバス・乗合タクシーの許可基準の弾力化等を図り、地域のニーズに柔軟かつ迅速に対応する体制を整えている。また、バスロケーションシステム(注2)の導入拡大、自家用車抑制等と組み合わせたバス交通活性化、バス専用レーン・優先レーンにおける違法駐車対策等のバス走行円滑化対策等により、バリアフリーや環境改善を実現しながら、地域再生に寄与するバス交通再生プロジェクトを推進していく。

また、「公共交通活性化総合プログラム」を活用し、地域公共交通に対する総合的な支援を行っている。

(注1)鉄道事業者と沿線自治体等地域関係者による利便性向上に向けた計画

(注2)バス利用者が、携帯電話やパソコン等を利用して、目的のバスの運行状況等を手軽に確認することができるサービス

テキスト形式のファイルはこちら

(6) 地籍整備の積極的推進

地籍調査は一筆ごとの土地の面積や境界等を明確にし、土地取引の円滑化、公共事業のコスト・期間の縮減等に役立つことから、都市再生・地域再生の基盤として重要である。しかしながらその進捗率は、平成15年度末現在全国で46%、都市部では18%にとどまっている。このため、国土交通省では、16年度から、全国の都市部において街区の基礎的データを収集・整備する都市再生街区基本調査を行い、地籍整備の積極的な推進を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(7) 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、「大深度地下の公共的使用におけるバリアフリー化の推進・アメニティーの向上に関する指針」の策定や大深度地下情報システムの整備等の利用環境の整備を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

(8) 都市と農山漁村の交流の推進

都市と農山漁村との交流を推進するため、都市と農山漁村等の連携による先導的な交流事業を一体的に支援する都市地方連携推進事業の実施や、幹線道路網の整備による広域的な交流・連携軸の形成、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・交流拠点の整備等を実施している。また、「都市と農山漁村の共生・対流」については、平成16年度から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、関係各府省と連携して取り組むとともに「オーライ！ニッポン会議」の活動を支援している。

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　都市再生プロジェクト等の推進

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

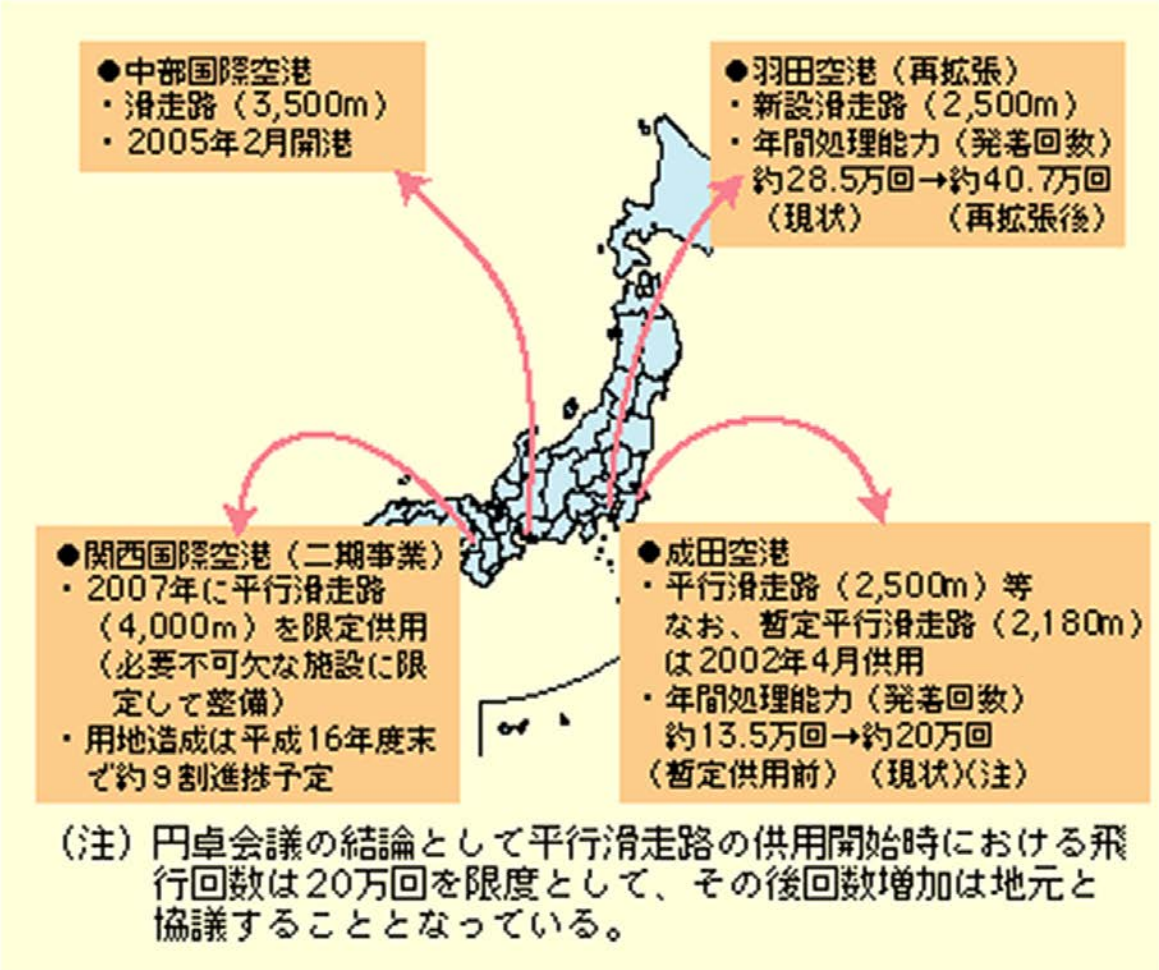
我が国の国際競争力を強化するためには、大都市が人流、物流のそれぞれについて国際的な交通ネットワークの要となることが必要である。しかし、空港や港湾の現状は、中部国際空港が供用を開始する等、着実に整備が進んでいるとはいえ、このような要請を満たしているとは言い難い。このため、大都市圏において、拠点空港や国際港湾のハード・ソフト両面での機能強化とともに、これらへの連絡の利便性向上を図ることが緊急の課題となっている。

具体的には、国際拠点空港の成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港について、その整備を強力に推進するとともに、特に重要かつ喫緊の課題である東京国際(羽田)空港の再拡張について、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、成田新高速鉄道の整備、東京外かく環状道路の東側区間の早期整備等による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。

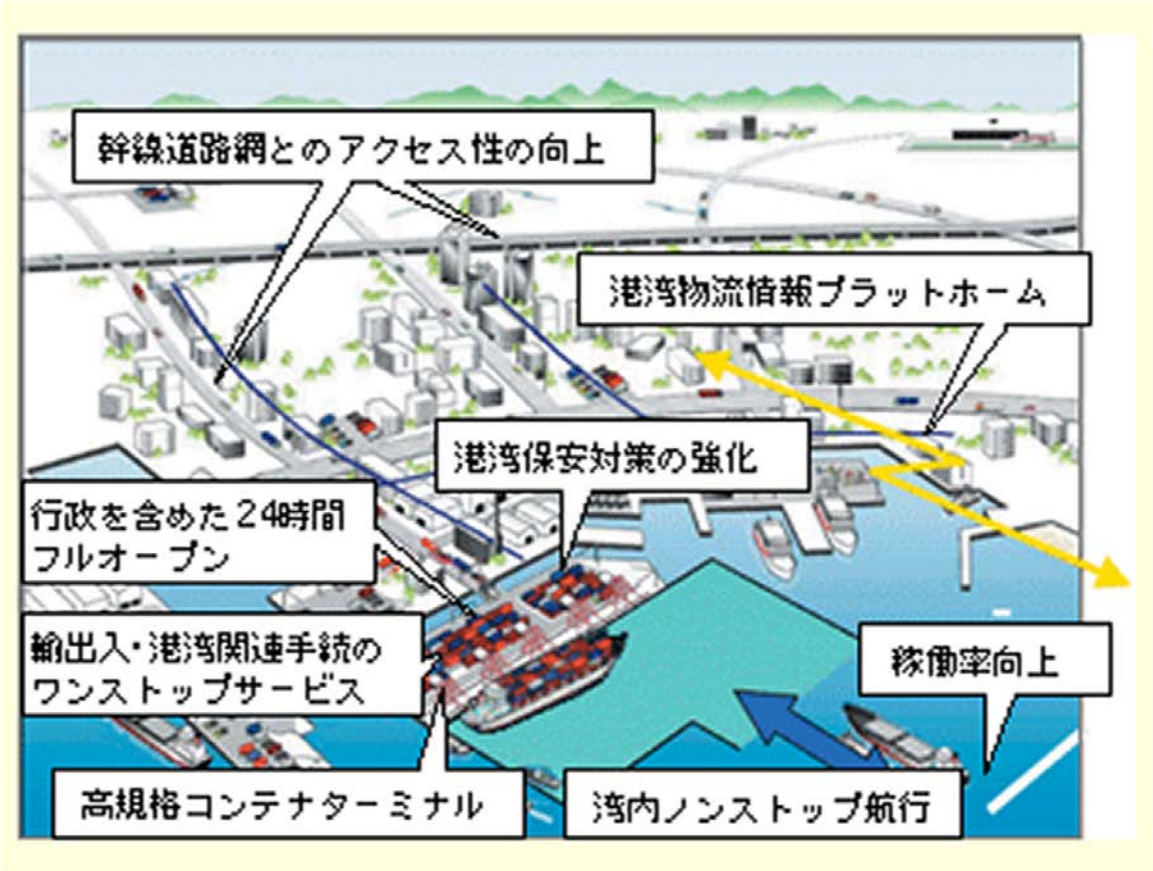
また、国際水準の高規格コンテナターミナル及び多目的国際ターミナルの拠点的整備により物流機能強化を図っているほか、湾内ノンストップ航行を実現するため、国際幹線航路の整備や船舶自動識別装置(AIS)を活用した次世代型航行支援システムの整備等を実施している。さらに、港湾の24時間フルオープン化の早期実現や、輸出入・港湾関連手続の更なる利便性の向上(次世代シングルウィンドウ化)を図る。

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



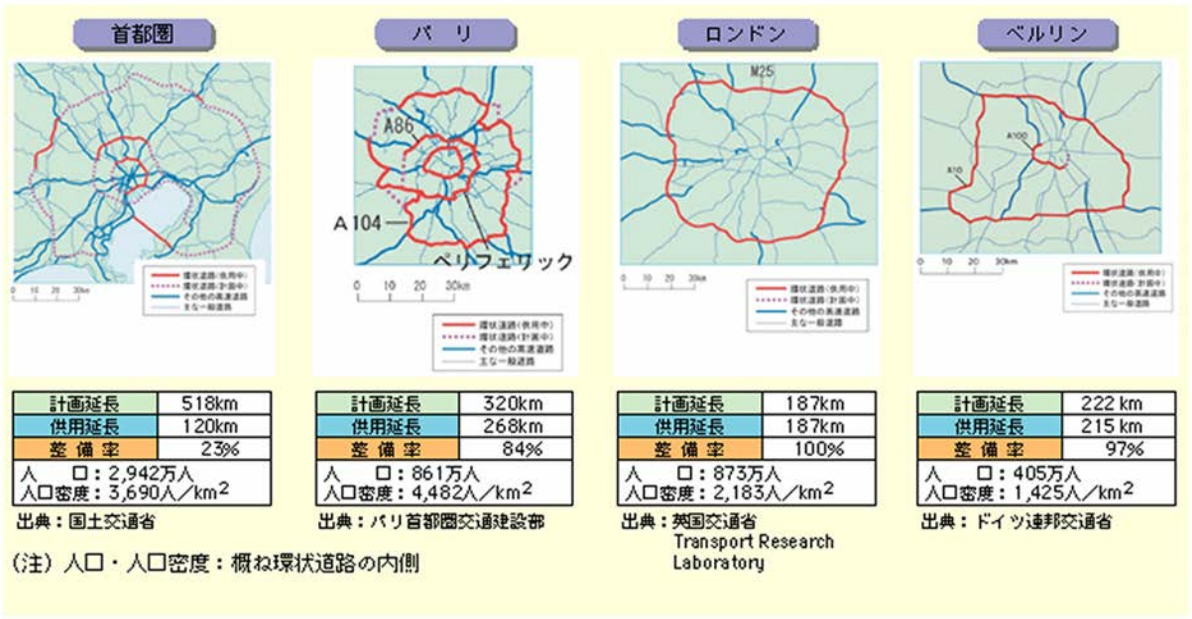
テキスト形式のファイルは[こちら]

(2) 大都市圏における環状道路の整備

環状道路は、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るが、我が国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、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〈関越道～東名高速〉については、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。〉を開催し、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。

また、PI外環沿線協議会〈以下「協議会」という。〉を立ち上げ、沿線住民の方々を始めとした関係者との意見交換等を42回にわたり実施し、平成 16年 10月に「2年間のとりまとめ」を公表、協議会の議論に一区切りをつけた。今後は、新たな協議の場を設ける等、引き続き幅広く住民等の意見を聴いていく予定である。

さらに、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月に方法書の公告・縦覧を行い、16年 1月から環境の現地調査を実施している。

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

テキスト形式のファイルはこちら

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

大都市圏の市街地において、大規模な地震等による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を受け東京湾臨海部においては、関係機関との役割分担の下、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進めている。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進めている。

近畿圏においては、「京阪神都市圏広域防災拠点整備基本構想」を基に、基幹的広域防災拠点の整備の実現に向けて検討を進めている。

図表II-3-3-5　首都圏の基幹的広域防災拠点





テキスト形式のファイルはこちら

(2) 密集市街地の緊急整備

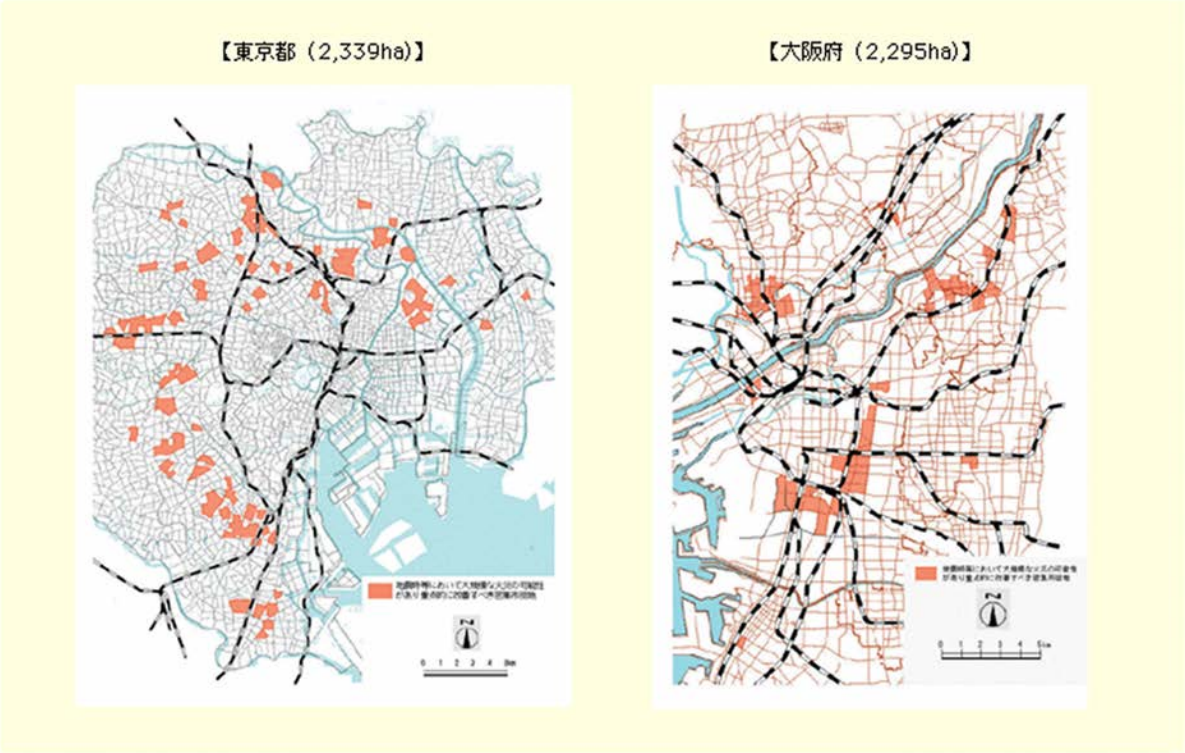
防災上、居住環境上の課題を抱えている密集市街地の早急な整備改善が喫緊の課題となっている。

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等の整備を強力に進める」旨位置付けられている。

国土交通省では、「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を、重点目標の一つとして位置付けている。

また、1)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、2)防災街区整備事業、住宅市街地総合整備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-3-3-6　「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-3-3-7　密集市街地に関する事業

事　業　名	概　　要	平成16年度各事業の 代表地区、事業実施地区数
住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）	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169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推進	小川西町地区（東京都小平市）、奥戸街道地区（東京都葛飾区）等約80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	土地区画整理事業・市街地再開発事業等による防災上危険な密集市街地等における土地の整形・集約化、不燃建築物等の整備、道路・公園等の公共施設の整備を通じた安全市街地の形成を推進	土地区画整理事業：一之江駅西部地区（東京都江戸川区）等約30地区 市街地再開発事業：曳舟駅前地区（東京都墨田区）等約20地区

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

3　良好な都市環境の構築

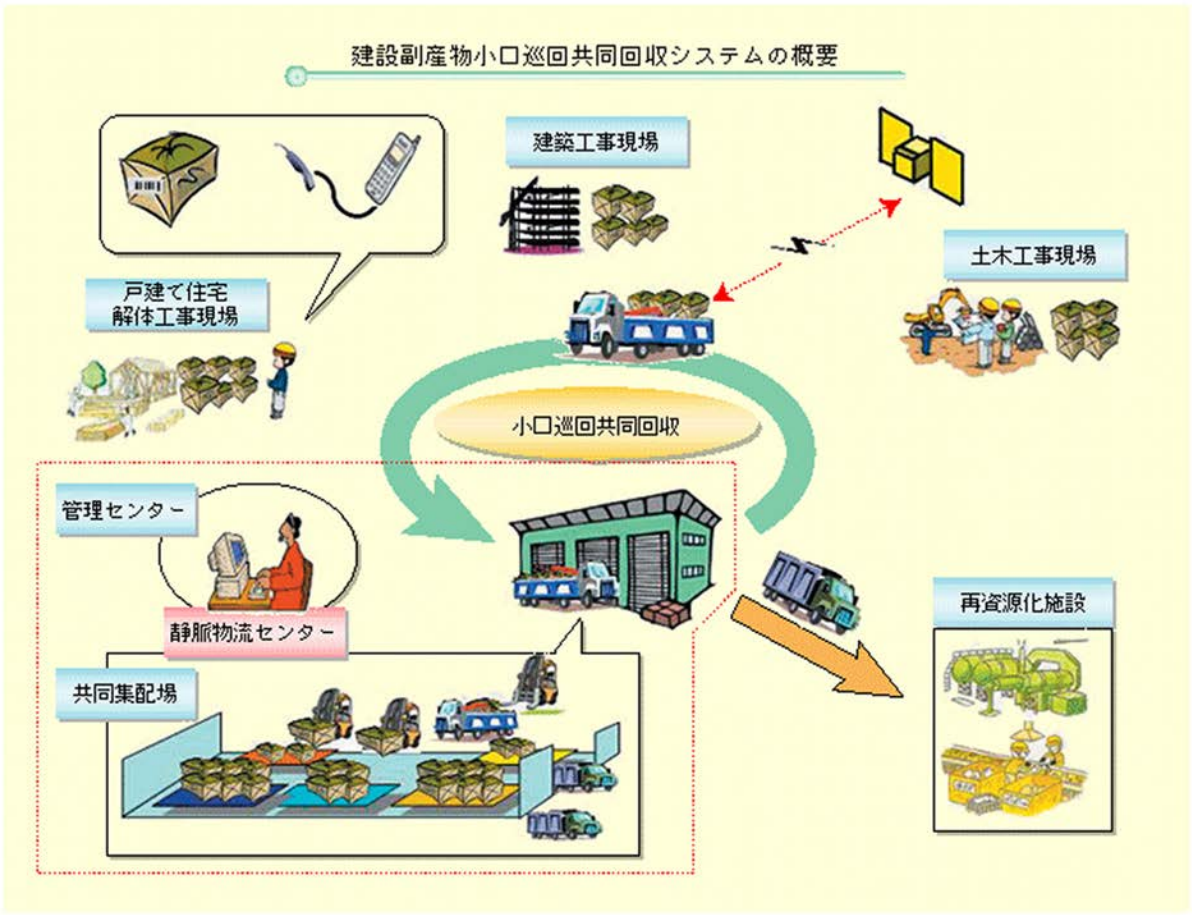
(1) ゴミゼロ型都市への再構築

都市再生プロジェクト第一次決定では、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「大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築」が位置づけられている。首都圏ゴミゼロ型都市推進協議会においては、「東京圏におけるゴミゼロ型都市への再構築に向けて」を、また、京阪神圏ゴミゼロ型都市推進協議会においては、「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、平成16年度にはそれぞれフォローアップを実施した。国土交通分野では、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の強化や、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。

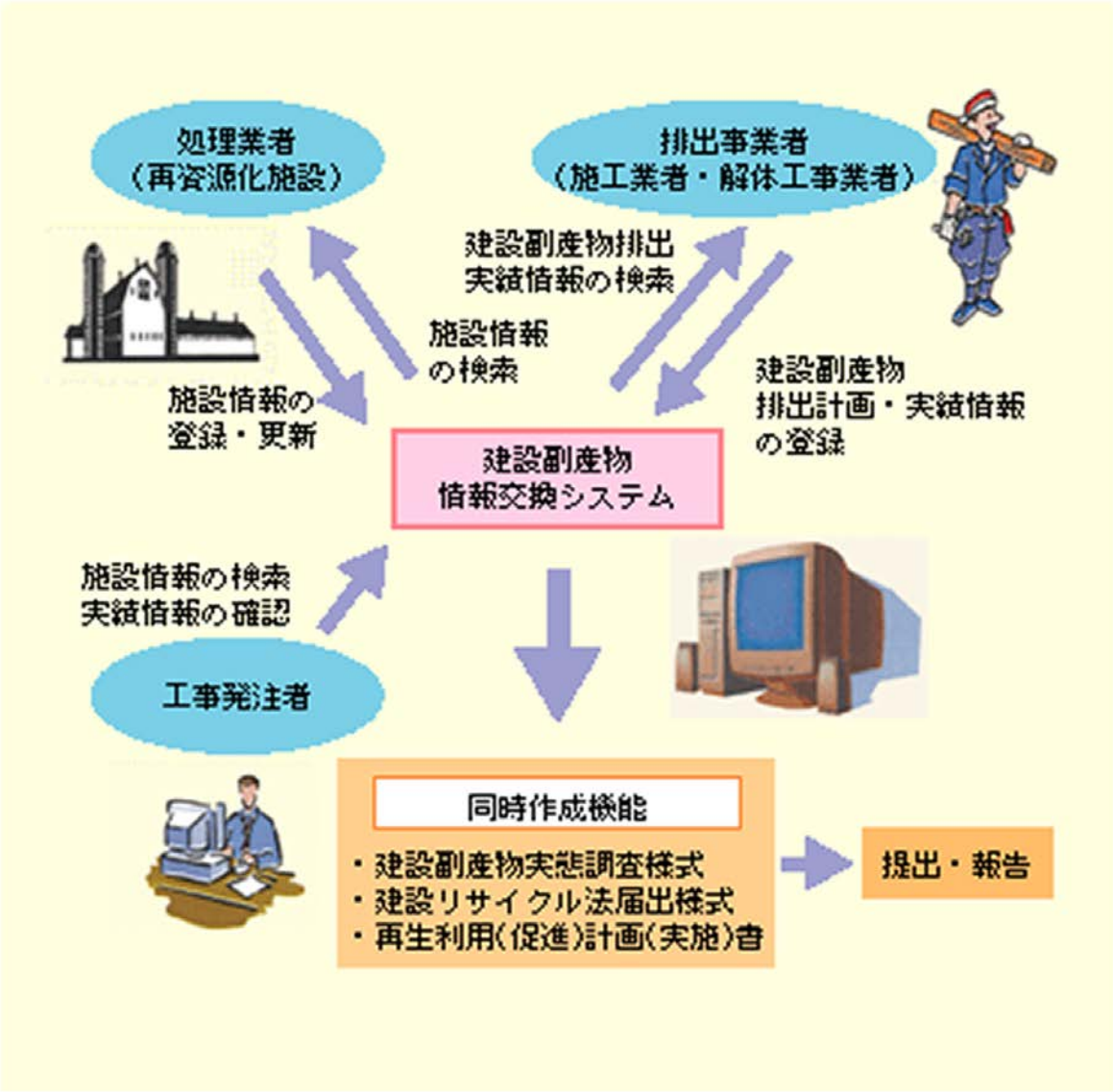
建設副産物については、昭和40年代以降に急増した建築物が更新を迎え、その解体・改修に伴って建設副産物が急増する見込みであること等から、これまで以上に建設副産物のリサイクルの推進が必要とされている。このため、建設工事のゼロエミッション化を目指して、リサイクルが困難な建設混合廃棄物になることが多い小口・少量の建設副産物(例えば木くずやプラスチック等)の効率的な分別、収集・運搬を行う建設副産物小口巡回共同回収システムの構築が必要となっている。

また、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律(建設リサイクル法)」による分別解体・再資源化等を推進するとともに、リサイクルされた再生品の市場拡大を図るため、工事発注者・排出業者・処理業者間において処理施設の稼動状況や再生資源の供給場所・量等に関して即時に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。

図表II-3-3-8　小口輸送システム

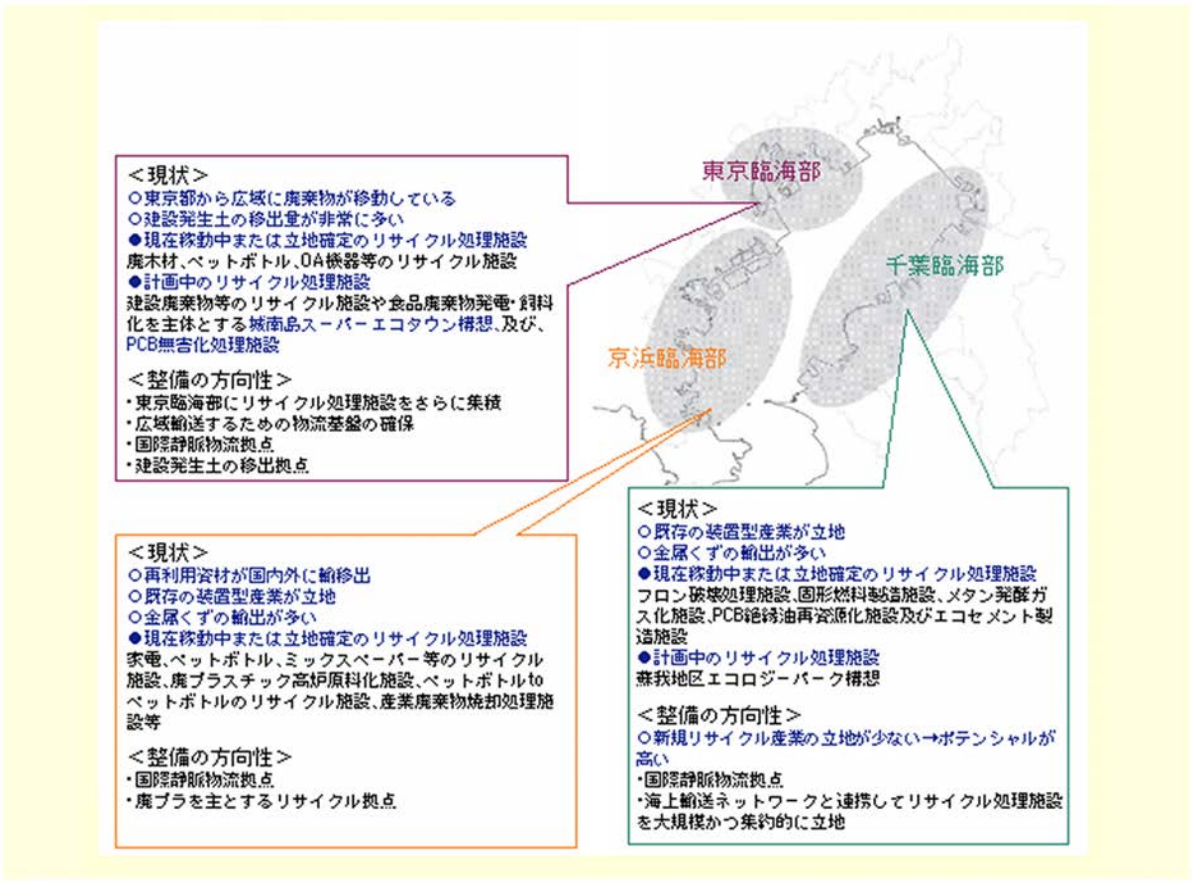


図表II-3-3-9　建設副産物情報交換システムの概要



リサイクルの進展に伴う廃棄物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。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、背後の都市圏から発生する再生資源の処理拠点として、また再生品・再生材の輸送に広域的な静脈物流ネットワークを利用するため、首都圏及び京阪神圏における総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)の整備を行っている。

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



テキスト形式のファイルは[こちら]

(2) 都市環境インフラの再生

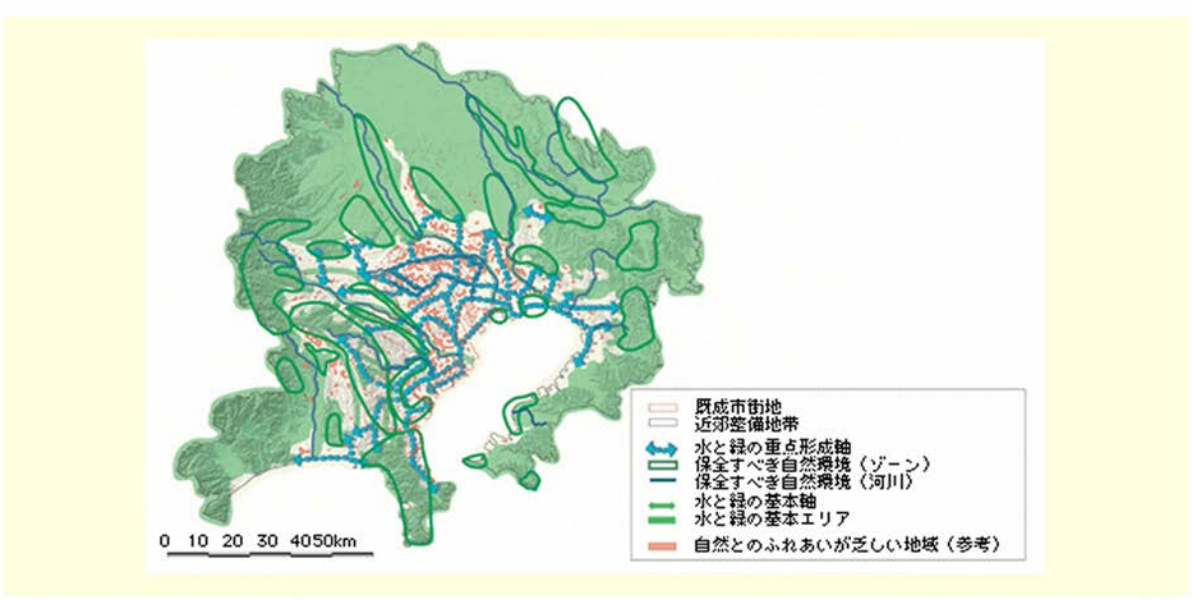
1)大都市圏における貴重な自然環境の保全・再生・創出

首都圏においては、関係行政機関、地方公共団体からなる自然環境の総点検等に関する協議会で、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」を取りまとめた。

平成16年度は、近郊緑地保全区域の新たな指定に関する検討や、グランドデザインの中で保全すべき自然環境と位置付けられた地域における行政と市民やNPO等の多様な主体による取組みの支援を進めている。また、関係主体が相互に利用できる自然環境に関する総合的なデータベースの整備を行っている。

近畿圏においても、「近畿圏における自然環境の総点検等に関する検討会議」等において保全すべき自然環境の抽出結果を取りまとめ、自然環境の再生・創出を含めた総合的な近畿圏の都市環境インフラの将来像の検討を進めていく。

図表II-3-3-11　首都圏の都市環境インフラの将来像



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

ヒートアイランド現象の緩和、樹木による二酸化炭素(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

が求められている。このため、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」や、都市公園の整備・特別緑地保全地区等の指定等の多様な手法により都市の緑地を確保する緑地環境整備総合支援事業等を総合的・計画的に推進し、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等、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」に基づき、都市緑化、緑地保全を推進している。

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16年3月末までに、14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16年度においては、東京都心部の渋谷川と古川における環境の再生、大阪圏の大和川における環状道路と一体的な高規格堤防の整備、道頓堀川における環境の再生、広島市の太田川における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

東京湾等の閉鎖性海域では、これまで地方公共団体を始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、流入する窒素、りん等の汚濁物質により富栄養化が進み、赤潮や青潮が発生し、生息生物に多大な影響を与えるなど、水質の改善が進んでいない状況にある。

このような状況を受け、東京湾においては、「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(水質総量規制制度に基づく事業場への規制等の実施、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)、海域における環境改善対策(干潟・藻場の再生・創出、汚泥の除去や覆砂による底質の改善等)、東京湾の環境調査(水質測定、人工衛星を利用した赤潮等の常時監視と発生原因の推定等)といった各種施策を関係機関と連携して推進している。

また、大阪湾においても、平成16年3月に「大阪湾再生行動計画」が策定され、同計画に基づき、水質改善に向けた施策を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 琵琶湖・淀川流域圏の再生

都市再生プロジェクト第六次決定においては、貴重な資産に恵まれた琵琶湖・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・文化を活かしながら、人間を含めたすべての生物の営みが永続可能となる環境を再生し、安全で活力あふれる魅力的なまちづくりを実現させることとしている。このため関係省庁及び地方公共団体等からなる「琵琶湖・淀川流域圏の再生」協議会において、流域連携の推進等5つの特定テーマについて重点的な検討を行うなど、流域圏全体で一体的・総合的に施策を推進することとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

4　民間都市開発の推進

(1) 都市再生緊急整備地域で進む民間都市開発

「都市再生特別措置法」に基づき、都市再生の拠点として緊急に整備を図るべき地域である「都市再生緊急整備地域」としては、平成16年12月末現在で東京・大阪を始め政令指定市や県庁所在市等、計63地域が指定されている。

現在、各地域において様々なプロジェクトが着々と進行しており、以下にいくつかの事例について紹介する。

1)東京駅・有楽町駅周辺地域

本地域では、業務・商業ビルが相次いで開業し、東京駅周辺の新たな名所となり、まちは賑わいを見せている。また本地域は、民間事業者による無料巡回バスの運行や地方公共団体と民間等との協力によるまちづくりルールの策定など、まちづくりへの取組みが活発に行われている。

今後も東京駅赤レンガ駅舎の保存・復原や本駅舎の未利用容積を活用したプロジェクト等、複数の開発計画が予定されており、我が国の顔として歴史と文化を生かしたうるおいと風格ある街並みを形成していくことが期待される地域である。

＜東京・丸の内北口地区再開発＞



＜大阪・大阪駅北地区＞



2)大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域

本地域のうち、産学官が連携して、関西の都市再生をリードする国際拠点の形成を目指す取組みを推進している大阪駅北地区(梅田貨物駅跡地)については、大阪市が平成16年7月に国際ビジネス・文化交流拠点の形成等を目指す基本計画を策定し、同年12月に先行開発区域における都市基盤施設整備に係る都市計画を決定した。またJR西日本は、大阪駅改良・新北ビル開発計画を策定し、駅の改良工事を実施している。

今後、先行開発区域については、土地区画整理事業による基盤整備と並行して民間開発が進められる予定となっている。

3)高松駅周辺・丸亀町地域

20年の歳月をかけ進められてきた高松駅周辺の再開発事業「サンポート高松」が平成16年春に完成した。香川県、高松市、民間事業者が一体となって整備した「高松シンボルタワー」を始め、多目的広場、公共地下駐車場などが整備されている。タワー内には、国際会議場、情報通信交流館、サンポートホール高松などの公共施設と民間オフィス、商業施設が整備され、多くの来訪者で賑わっている。

また、丸亀町地域では、中心市街地活性化のため、振興組合、まちづくり会社、百貨店などが連携し、商店街において市街地再開発事業を進めている。

＜高松・サンポート高松＞



テキスト形式のファイルはこちら

(2) 都市再生事業に対する支援措置の適用状況

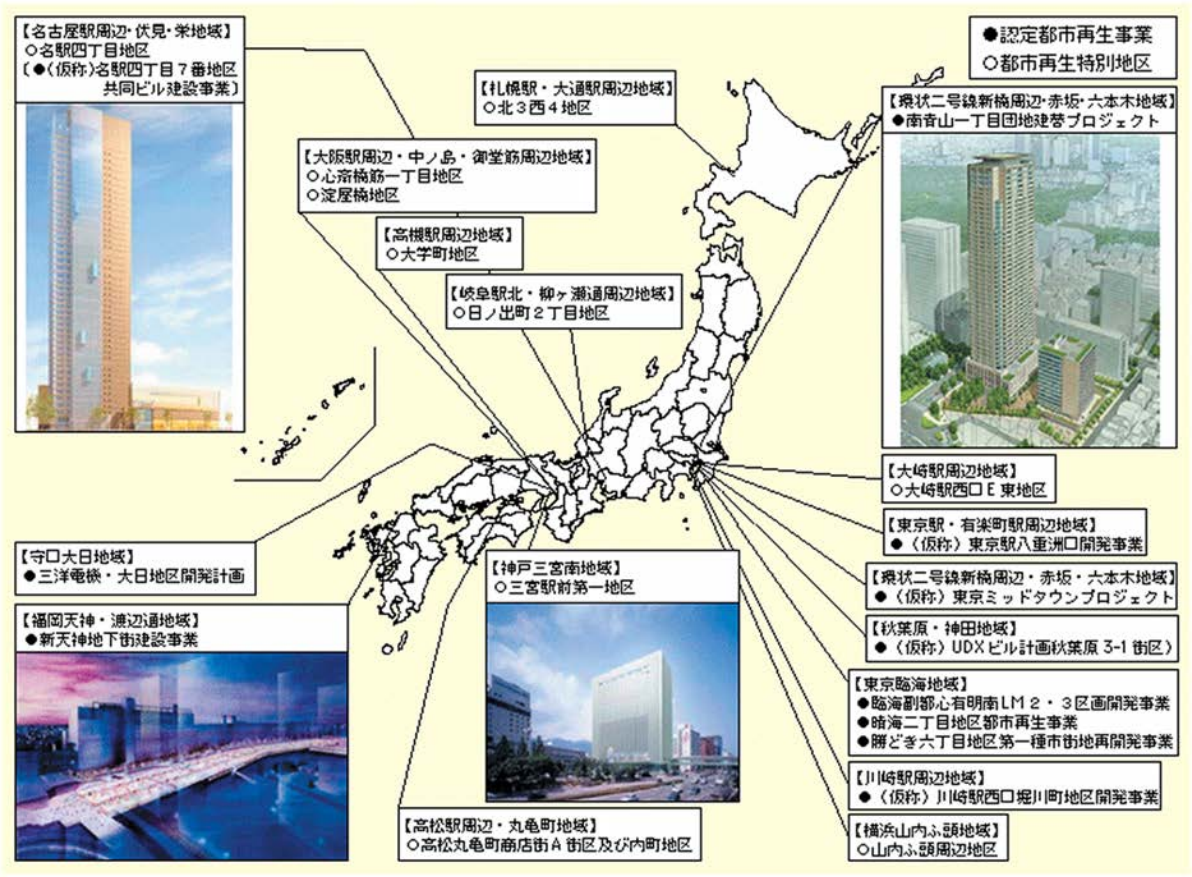
1)都市再生特別地区の都市計画決定

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」は、平成16年12月末現在で10地区の都市計画決定がなされ、うち7地区が民間事業者等による提案によるものとなっている。

2)民間都市再生事業の計画認定

金融支援(無利子貸付、出資・社債等取得、債務保証)や税制上の特例等の措置がなされる民間都市再生事業については、平成16年12月現在で11件の認定がなされている。

図表II-3-3-12　都市再生緊急整備地域における民間都市再生事業



テキスト形式のファイルは[こちら]

5　都市再生を推進するための機動的な予算措置

都市再生プロジェクト等の推進に資する各府省の事業を円滑に進めるため、都市再生プロジェクト事業推進費、都市再生プロジェクト施設整備推進費及び都市再生プロジェクト推進調査費による年度途中の機動的な予算措置により、事業の効果的な実施の支援等を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

第4章　自立した個人の生き生きとした暮らしの実現

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

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

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　少子・高齢社会への対応

1　ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化(注)の実現

(1) ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた施策の推進

建築物や公共施設、公共交通機関のバリアフリー化については、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(ハートビル法)」及び「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」等により、これまでに、段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置等、着実に整備が進んでいる。

平成17年度以降、交通バリアフリー法等の見直しを実施することとされているが、今後のバリアフリー施策を検討するに当たっては、障害の有無や年齢、性別、言語等にかかわらず、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、個々の施設が備えるべき基準のあり方や建築物と公共交通機関相互の連携、施設整備等のハード面のみならず人的介助等のソフト面も含めた施策の検討等を行うことが必要である。

このため、平成16年10月から有識者をメンバーとする「ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリーのあり方を考える懇談会」を開催し、総合的な観点から今後のバリアフリー施策のあり方について検討をしている。

図表II-4-1-1　公共交通機関のバリアフリー化の現状

平成16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数	全体に対する割合
鉄軌道駅	2,735	1,200	43.9%
バスターミナル	43	31	72.1%
旅客船ターミナル	8	6	75.0%
航空旅客ターミナル	20	1	5.0% （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	51,005	12,086	23.7%
バス	58,404		
低床バス		10,492	18.0%
ノンステップバス		5,432	9.3%
旅客船	1,137	50	4.4%
航空機	473	152	32.1%

Excel形式のファイルはこちら

(注)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、情報面での障壁を除去するという考え方

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 交通バリアフリーの推進

高齢者、身体障害者等の移動の円滑化を図るため、交通バリアフリー法において、公共交通事業者等による旅客施設の新設・大改良及び車両等の新規導入に際し、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、市町村が策定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、路面電車における低床式車両(LRV)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に基づき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、国民一人一人による高齢者、身体障害者等に対する理解と協力、すなわち「心のバリアフリー」の推進を図るため、1)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」の開催や、2)国、地方公共団体、事業者等が連携し、鉄道駅及び駅周辺におけるバリアフリーボランティアの実施、3)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。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 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取得や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化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、ハートビル法に基づく不特定多数の者が利用する建築物で一定規模以上のものを建築する場合におけるバリアフリー化の義務付けや、所定の基準に適合した認定建築物に対する支援措置により推進している。

図表II-4-1-2　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	15
認定件数（年度）	11	120	229	320	382	366	332	232	280	367
認定件数（累積）	11	131	360	680	1,062	1,428	1,760	1,992	2,272	2,639

資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

官庁施設においても、窓口業務を行う事務室の出入口の自動ドア化、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するとともに、既存庁舎についても計画的なバリアフリー改修を実施している。平成16年度は、高度なバリアフリー庁舎として新たに下館地方合同庁舎(茨城県)等3施設の整備に着手した。

3)歩行空間のバリアフリー化

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、幅の広い歩道の整備、歩道の段差・勾配等の改善、立体横断施設へのエレベーターの設置等による歩行空間のバリアフリー化を推進している。

4)公園のバリアフリー化

高齢者や障害者を含む全ての人々が、日常的な健康づくりや機能回復等様々な体験活動を行うことができるよう、主要な園路や出入口の段差にスロープを設置したり誰もが使いやすいトイレを整備するなど、誰もが快適に利用できる都市公園の整備を推進している。

＜より多くの人に使いやすい都市公園＞



＜緩傾斜スロープの設置事例(京都府鴨川)＞



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、福祉施設等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、水辺等に接近できるよう、スロープや手すり、緩傾斜な堤防の整備等のバリアフリー化を推進しており、平成16年度には多摩川(東京都)等で実施している。

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、誰もが水辺に接近できるよう、スロープや手すりの整備等のバリアフリー化を推進している。

図表II-4-1-3　平成16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	磯崎地区	浮桟橋
伊 東 港	静海地区	浮桟橋
西之表港	中央地区	岸壁

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

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

子育て世帯向けのゆとりある住宅の確保のため、住宅金融公庫の証券化支援事業や融資により良質なファミリー向け住宅の供給を促進するとともに、住宅ローン減税や住宅取得等資金の贈与の特例等によって、若年世代等の住宅取得時における自己資金の確保を支援している。また、特定優良賃貸住宅や都市再生機構の民間供給支援型賃貸住宅制度による良質なファミリー向け賃貸住宅の供給を促進しており、さらに、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への活用を図っている。

また、利便性の高い都心での居住を望む子育て世帯等のニーズに対応するため、既存オフィスビル等のファミリー向け賃貸住宅等への転用を始めとする多様な都市型住宅供給を促進している。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 育児施設の住宅等への併設

仕事と育児を両立させつつ働く女性にとって、保育サービスの充実は重要である。このため、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、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。

テキスト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、「高齢者の居住の安定確保に関する法律(高齢者居住法)」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は平成16年3月末で23,203戸が認定されており、高齢者の入居を拒まない賃貸住宅は16年12月末で5,595件(65,874戸)が登録されている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、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。このため、生活援助員(ライフサポートアドバイザー)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するとともに、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15年度までに698団地(18,984戸)において実施している。

さらに、「コレクティブハウジング」(注1)「グループホーム」(注2)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、公的賃貸住宅を活用した支援を行っている。

(注1)個人の住宅部分とは別に、居住者同士が交流し、支え合う共同の食堂や談話室等の空間を備えた集合住宅
(注2)高齢者、障害者などが自立して地域社会で生活するための共同住居

テキスト形式のファイルはこちら

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始めとする移動制約者の病院・施設等への通院等のニーズに対応して、車いすや寝台(ストレッチャー)のまま乗降できるリフト等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15年度末現在4,574両が運行されている。さらに、16年3月から、もっぱら患者等の輸送サービスを行うこと等を条件として一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の弾力化を行っている。

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機関空白の過疎地の住民輸送を可能とした。

テキスト形式のファイルはこちら

第2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、量的には既に充足しているが、耐震性、省エネルギー性、バリアフリー性等、質的な面については未だ十分とは言えない状況にある。

このため、第八期住宅建設五箇年計画に基づき、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、国民の住生活の質の向上を目指した住宅政策の推進に取り組んでいる。

また、社会資本整備審議会住宅宅地分科会においてとりまとめられた、「新たな住宅政策のあり方について」(建議)では、これまでの住宅や住宅資金の公的直接供給を中心とする制度的枠組みを抜本的に見直し、市場機能やストックを重視した住宅政策の本格的展開を図っていくことが求められていることから、この建議の方向性を十分尊重して住宅政策の展開に取り組んでいる。

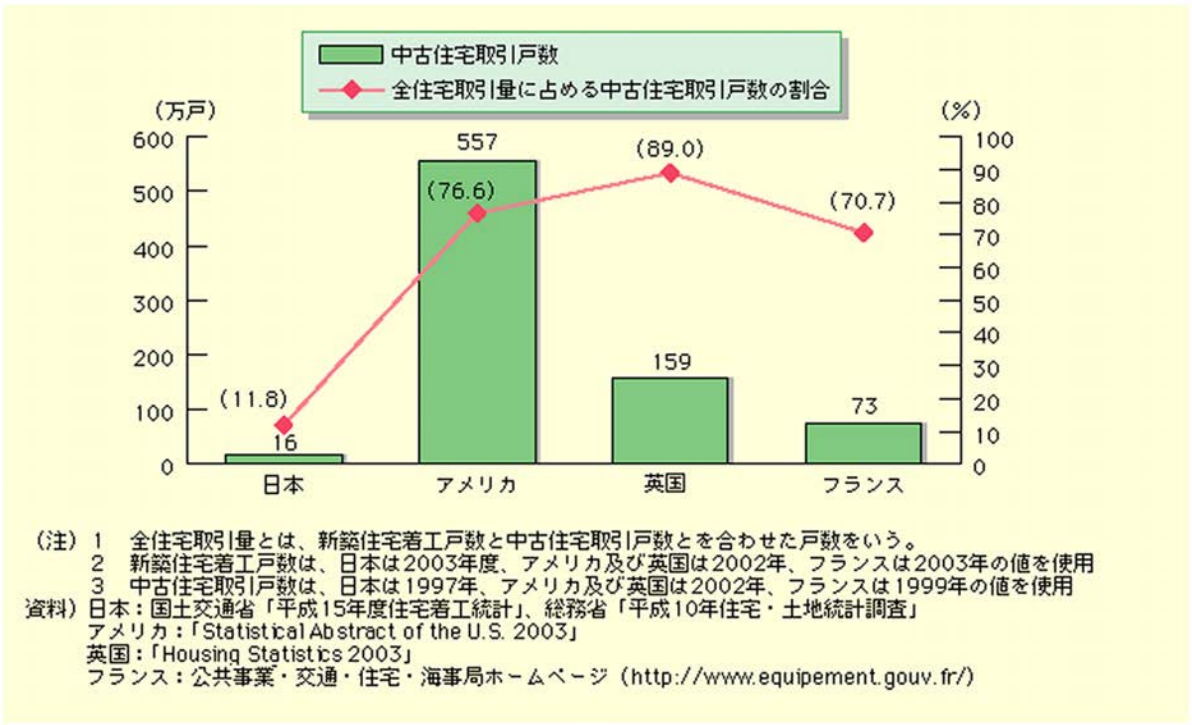
テキスト形式のファイルはこちら

(1) 既存ストックの有効活用

1)中古住宅流通市場の環境整備

住宅ストックが有効活用されるためには、質の高い中古住宅が安心して売買できる市場の形成が重要である。しかしながら、現在の我が国の住宅市場は、全住宅取引に占める中古住宅取引の割合が米国等と比較して低い水準にあり、新築住宅中心の市場である。このため、中古住宅の質・価格の両面の透明性が確保され、安心して取引できる中古住宅市場の実現に向けて、既存住宅の性能表示制度や瑕疵保証制度の普及、不動産市況情報の提供、中古住宅の質を考慮した価格査定システムの普及等を推進している。また、平成16年10月から住宅金融公庫の証券化支援事業の対象に中古住宅を追加した。

図表II-4-2-1　中古住宅取引戸数の国際比較



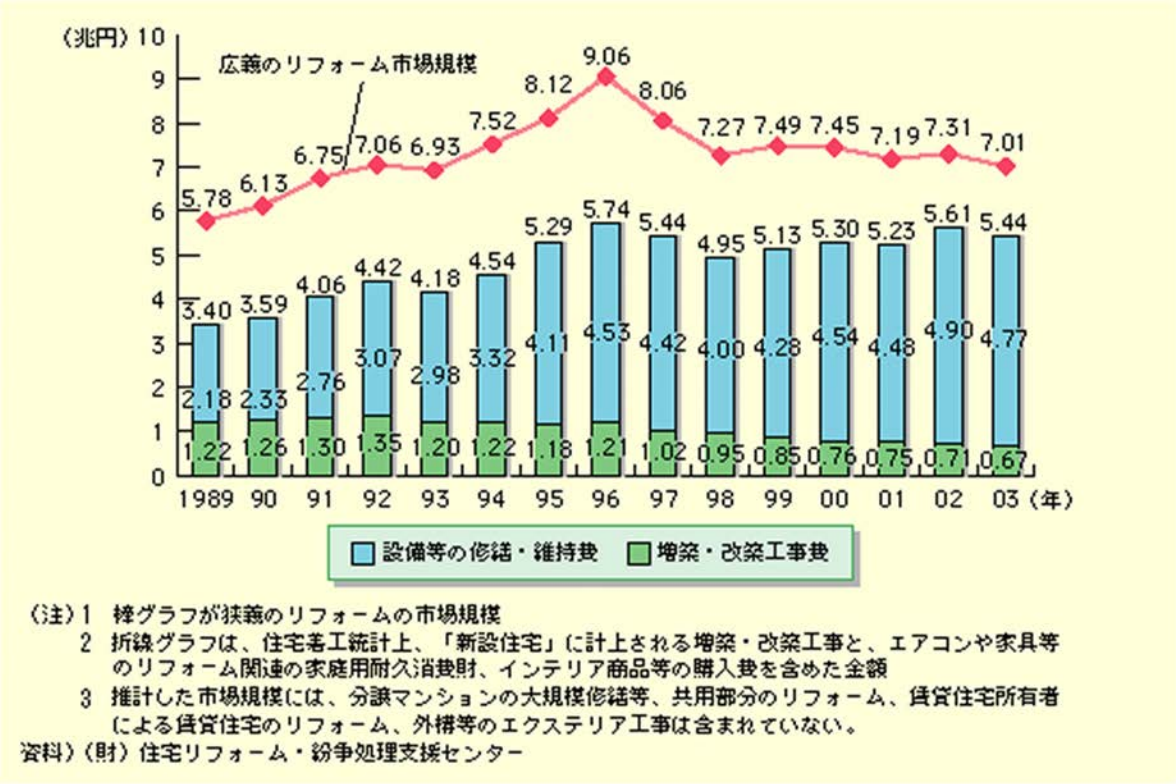
(注) 1　全住宅取引量とは、新築住宅着工戸数と中古住宅取引戸数とを合わせた戸数をいう。
2　新築住宅着工戸数は、日本は2003年度、アメリカ及び英国は2002年、フランスは2003年の値を使用
3　中古住宅取引戸数は、日本は1997年、アメリカ及び英国は2002年、フランスは1999年の値を使用
資料) 日本：国土交通省「平成15年度住宅着工統計」、総務省「平成10年住宅・土地統計調査」
アメリカ：「Statistical Abstract of the U.S. 2003」
英国：「Housing Statistics 2003」
フランス：公共事業・交通・住宅・海事局ホームページ（http://www.equipement.gouv.fr/）

Excel形式のファイルはこちら

2)住宅リフォーム市場の環境整備

住宅ストックが有効活用されるためには、適切な維持・管理や、耐震性の向上、省エネルギー化、バリアフリー化の推進に向けたリフォームが重要である。このため、安心してリフォームできる市場の環境整備に向けて、増改築工事における瑕疵保証制度の普及、「スケルトン・インフィル(SI)住宅」(注1)等のリフォームの容易な長期耐用型住宅の普及、リフォームに係る様々な情報の提供等が可能なシステム(リフォネット)の普及、耐震診断・改修に対する補助制度の充実等の施策を推進している。

図表II-4-2-2　住宅リフォーム市場規模の推移(推計)



（注）1　棒グラフが狭義のリフォームの市場規模
2　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
3　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

3)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(注2)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。

都市再生機構が管理している住宅(都市機構住宅)においては、昭和40年代に供給した住宅を中心に一定の住宅につい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-4-2-3　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）

10年	11年	12年	13年	14年	15年
16,131	14,315	22,100	21,799	25,928	18,381

（注）平成13、14、15年における数字は、実績見込みである。
資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

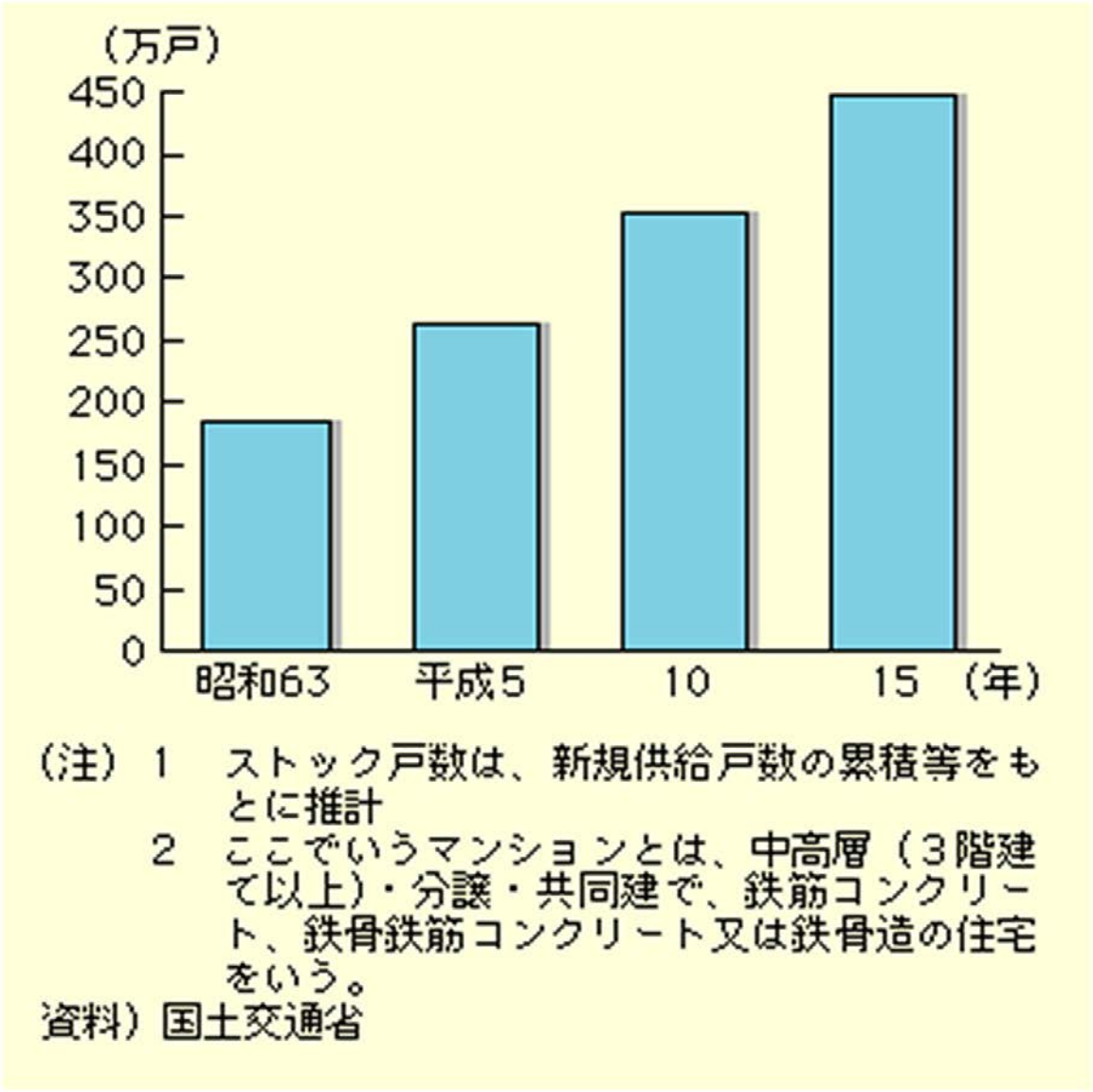
4)マンション管理の適正化と建替えの円滑化

平成15年にはマンションストック戸数は約447万戸に達し、マンションは、特に都市部において、国民の主要な居住形態としての地位を占めている。

マンションにおける良好な居住環境を確保するためには、その管理が適正に行われることが必要である。そのため、「マンションの管理の適正化の推進に関する法律」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(平成16年12月17日現在登録者数10,017名)、マンション管理適正化推進センターの設置等を行ってきた。

老朽化マンションの建替えを円滑に行うため、「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」等に基づき、建替え主体の法人化、権利変換手法の導入、建替え決議の要件の明確化、団地型マンション等の建替えに関する規定の整備等の措置を講じるとともに、補助、融資、税制特例等の制度の創設・拡充、管理組合等に対する情報提供として各種マニュアルの作成等を行っている。平成17年1月末現在、同法を活用したマンション建替事業は、全国で8件が実施されている。

図表II-4-2-4　マンションストックの推移



Excel形式のファイルはこちら

5)既存オフィスビル等の住宅への転用

都心部等を生活拠点とするニーズの高まり等に呼応し、既存オフィスビル等の都市型住宅への転用による良質な賃貸住宅の効率的供給を支援するため、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ている。

(注1)耐久性の高い躯体(スケルトン)と可変性を有する内装・設備(インフィル)から構成される住宅

(注2)建造物の骨組みなど、全体を構造的に支える部分

テキスト形式のファイルはこちら

(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、質の高い賃貸住宅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、サブリース事業(注)の適正化を図っている。また、「賃貸住宅標準契約書」等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)公的賃貸住宅等の供給

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的賃貸住宅制度等を活用して良質な賃貸住宅が供給されている。

図表II-4-2-5　公的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14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)
都市機構住宅	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77万戸 (平成15年度)
公社賃貸住宅	地域の賃貸住宅の需要状況に応じ、住宅金融公庫融資や地方公共団体融資等の資金を活用して良質な賃貸住宅を供給	約14万戸 (平成14年度)
特定優良賃貸住宅	民間の土地所有者等に対し、建設費等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15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、建設費等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1.4万戸 (平成15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、長期・固定の資金の貸付けを実施し、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	

（注）都市機構が管理する賃貸住宅戸数には、高齢者向け優良賃貸住宅を含む。
　　公社賃貸住宅の管理戸数には、特定優良賃貸住宅及び高齢者向け優良賃貸住宅を含まない。
資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

(注)サブリース事業：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で賃借し、自ら転貸人となって転借人に賃貸する事業

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 良質な持家取得の促進

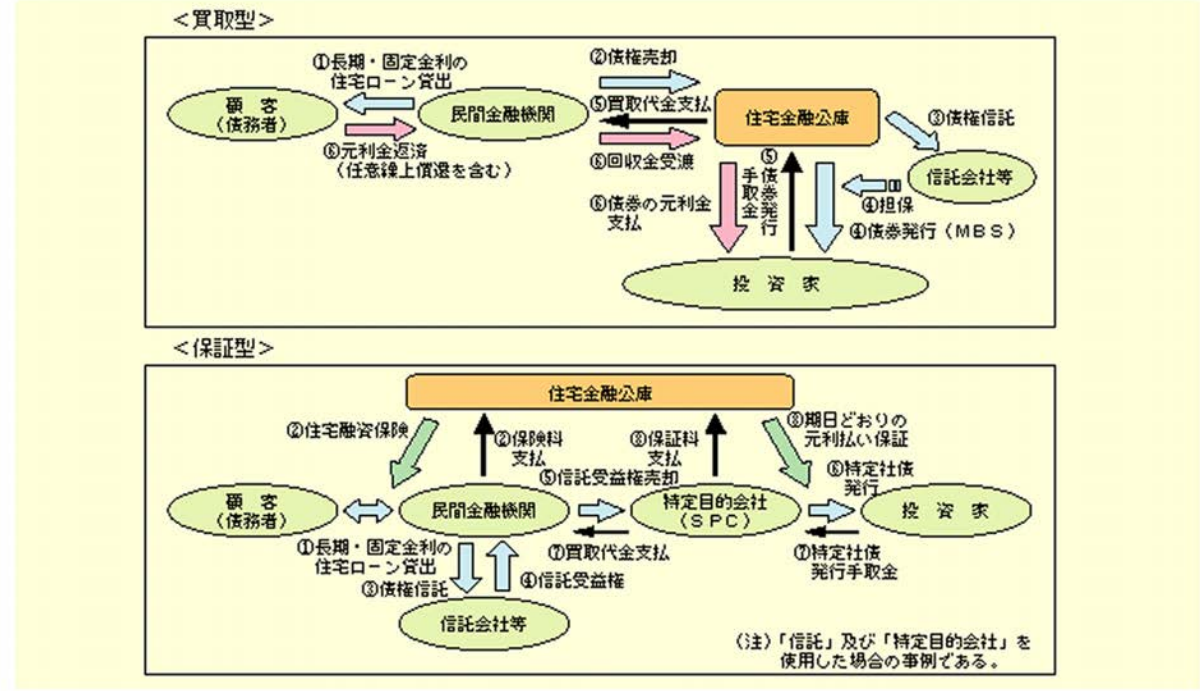
1)住宅金融

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。また、居住水準の向上や耐久性、省エネルギー性能を備え、バリアフリー化された良質な住宅ストックの形成の上でも、公庫融資は一定の役割を果たしてきた。

特殊法人改革の一環として、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こととされ、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買取型の証券化支援事業を平成15年10月より開始した。16年4月には同事業の対象となる住宅の敷地面積要件を撤廃し、同年10月からは新たに中古住宅を対象とする(17年1月からは対象となる中古住宅の築後年数要件を撤廃)などの措置を行うとともに、広報活動を積極的に推進している。17年1月現在、190の金融機関が参加し、15年10月の事業開始から16年12月までの実績は、買取申込戸数6,792戸、買取済戸数3,345戸となっている。また、同年10月からは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保証型の証券化支援事業も開始した。証券化支援事業の対象となる住宅については、直接融資と同様に耐久性等の技術基準を定め、物件検査を行うことにより住宅の質の確保を図っている。

こうした状況の中、公庫については、特殊法人等整理合理化計画等に基づき廃止し、平成19年4月に証券化支援業務を主業務とする独立行政法人を新たに設立することとしている。なお、公庫の融資業務については、民間では対応が困難な災害関連、都市居住再生関連等を除き廃止する。ただし、個人向け融資については、民間金融機関が円滑に業務を行っているかどうかを勘案して、独立行政法人設置の際に最終決定することとなっている。

図表II-4-2-6　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) 中古住宅に係る各種特例措置における対象範囲の拡大

個々人のライフスタイルにあった住宅の選択肢を広げ、また、若年層の子育て世代の持家ニーズにも応えるため、平成17年度税制改正において、以下の特例措置の適用上、地震に対する安全基準に適合する中古住宅については、築後経過年数に関する要件(非耐火住宅：築20年以内、耐火住宅：築25年以内)にかかわらず、対象に加える措置を講ずることとしている。

1)住宅ローン減税制度

2)特定の居住用財産の買換え及び交換の場合の長期譲渡所得の課税の特例措置

3)住宅取得等資金の贈与を受けた場合の相続時精算課税制度の特例措置

4)住宅用家屋の所有権の移転登記等に係る登録免許税の税率の軽減措置

5)中古住宅の取得に係る中古住宅及び中古住宅用の土地に対する不動産取得税の特例措置

(イ) 住宅用家屋の所有権の保存登記等に係る登録免許税の税率の軽減措置の延長

平成17年度税制改正において、軽減措置の適用期限を2年間延長することとしている。(適用期限：平成19年3月31日)

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 住宅の品質確保の促進

「住宅の品質確保の促進等に関する法律(住宅品質確保法)」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、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15年度の住宅性能表示制度の実績は、設計図書の段階で評価した結果を記載する設計住宅性能評価書の交付戸数が137,214戸、施工段階と完成段階の検査を経て評価結果を記載する建設住宅性能評価書(新築住宅対象)の交付戸数が83,649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15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17件(調停16件、あっせん1件)、住宅紛争処理支援センターの相談受付件数は9,182件となっている。

テキスト形式のファイルはこちら

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

建築確認等の建築行政は、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。全国の建築確認件数は、近年においては年間約70万件程度で推移している(平成15年度745,763件)。

また、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16年4月現在で411となっている。また、建築確認・検査を民間の機関(指定確認検査機関)でも行っており、現在105の民間機関が指定されている(16年11月現在)。こうした取組みにより、10年度から15年度までの5年間で、約4割から約7割に完了検査率が向上している。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 既存建築物や市街地の安全性向上のための取組み

新規及び既存の建築物の安全性を向上させるため、平成16年6月には、建築物の安全性や市街地の防災機能の確保等を図るために、建築物に係る報告・検査制度の充実・強化、防災空間の確保の推進のための特例措置の拡充等を内容とする「建築基準法」の改正等が公布された(一部を除いて公布後1年以内に施行予定)。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 建築物に係る事故への適切な対応

平成16年3月に発生した自動回転ドアの事故を踏まえ、自動回転ドアの事故防止対策に関する検討会を開催し、同年6月に「自動回転ドアの事故防止対策に関するガイドライン」を経済産業省と連携して策定した。

今後、建築物等における各種事故の発生を抑止する観点から、建築行政を所管する特定行政庁と、消防部局等関係行政機関における連携体制の整備を図り、地域の建築物等に係る危険情報の共有化を推進することとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

3　優良な宅地供給の促進

(1) 計画的な宅地供給の促進

1)供給基本方針

三大都市圏の大都市地域においては、国土交通省が策定した「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、税制や融資の特例措置の対象となるものとして、「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市街地基盤整備事業により、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している。

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、事業等の特例や、農住組合制度(注1)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2)

まちづくりと連動した職住近接やゆとりある居住空間実現に資する宅地供給を行うため、公的機関により、良好な居住環境整備を伴った計画的な宅地開発を行っている。

図表II-4-2-7　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
都市再生機構	74	15,716	212	27,078	286	42,794

	地 区 数	面　積
地方公共団体	373	10,199
地方住宅供給公社	293	3,731

（注）都市再生機構：平成16年7月現在
地方公共団体、地方住宅供給公社：平成15年3月現在実施中（平成15年度予定事業を含む。）
資料）国土交通省、都市再生機構

Excel形式のファイルはこちら

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

鉄道整備(平成17年度開業予定)と沿線宅地開発事業を一体的に行っており、重点地域等沿線18地区で土地区画整理事業を行っている。

(注1)市街化区域農地の所有者が、当面営農の継続を図りながら、その農地を円滑に住宅地等に転換するために設けられるもの。

(注2)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16年7月設立の独立行政法人都市再生機構に統合された。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。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 定期借地権の活用

1)定期借地権の活用状況

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定期借地権は、良好な住宅取得を低廉な負担で実現する上で有効な制度であり、定期借地権付住宅の供給実績は、平成15年末までに約45,000戸となっている。

また、近年、事業者が、定期借地権を活用することで、初期投資や地価下落リスク等を抑える事業展開も見られるようになってきており、起業や投資活動を促進する役割が大きくなってきていると考えられる。

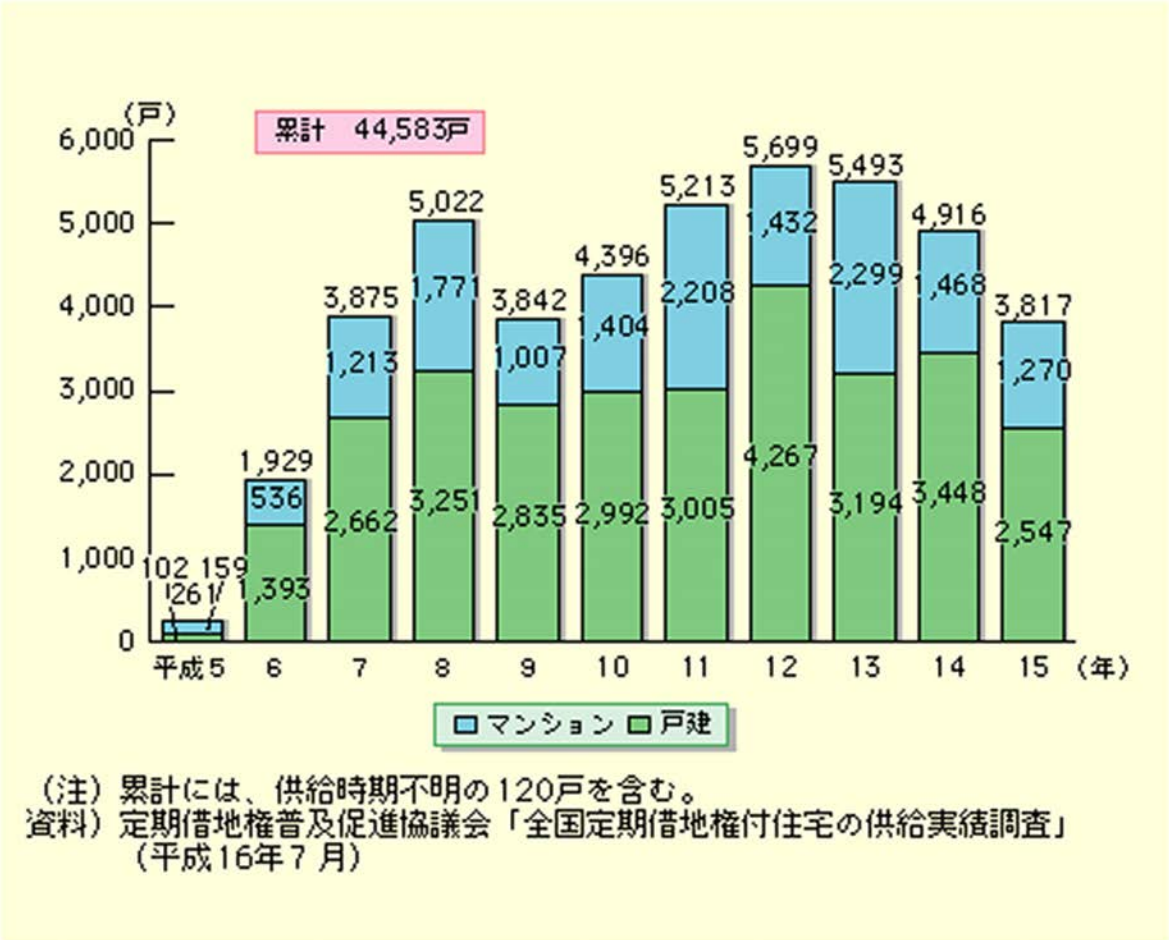
2)定期借地権の普及に向けた施策の展開

制度の円滑な普及に向けての条件整備として、標準契約等の普及促進、一時金の税務上の取扱いの明確化等を行っている。

公的主体による定期借地権を活用した住宅や宅地の供給も行われており、都市基盤整備公団(現都市再生機構)では、平成15年度までに累計で9,197画地を供給した。

住宅金融公庫融資においては、借地人が支払う一定の保証金も土地費融資の対象としている。

図表II-4-2-8　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

テキスト形式のファイルはこちら

4　街なか居住の推進

子育て、家庭の団らん等の時間的なゆとりのある生活や文化、ショッピング等を重視した生活を実現するとともに、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ことが求められている。このため、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により「街なか居住」を推進していく必要がある。また、これと併せて工場の移転等による無秩序な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くい状に放置された中小規模の低未利用地の存在等、良好で安全な都市環境づくりのために解決すべき課題も多い。

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、住宅市街地総合整備事業を始め、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による街なか居住、中心市街地の活性化を総合的に推進している。平成16年度においては、住宅市街地総合整備事業は東雲地区(東京都)、戸畑地区(北九州市)等約300地区で実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　快適な暮らしの実現

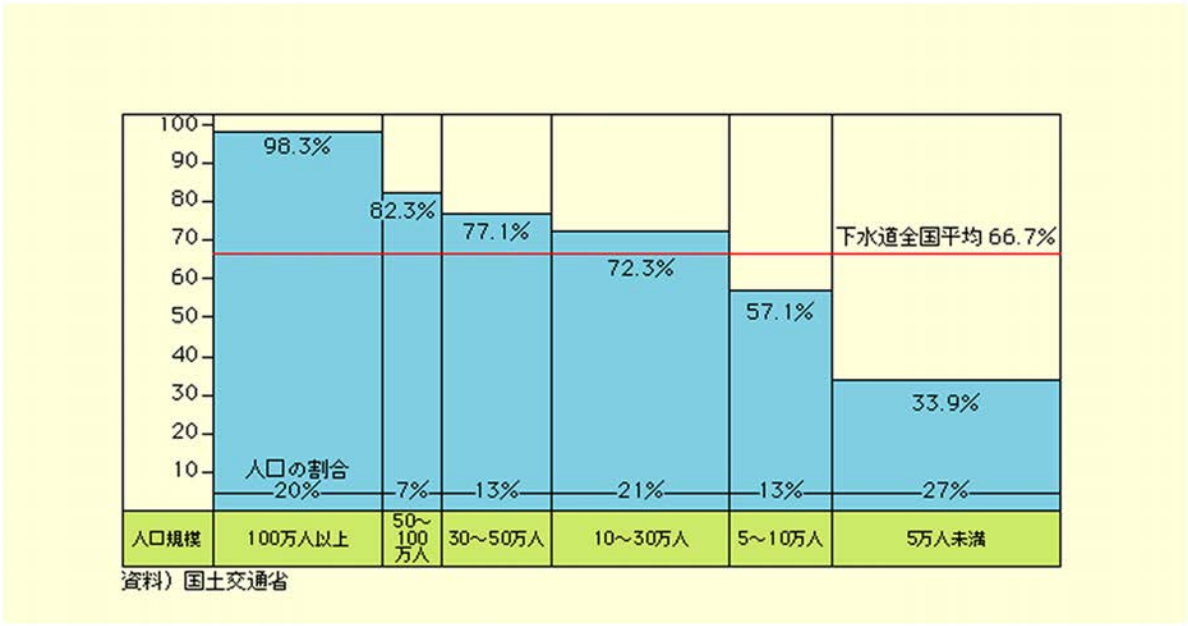
1　下水道整備の推進

(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15年度末において、全国平均で66.7％(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77.7％)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33.9％(汚水処理人口普及率は56.4％)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ため、中小市町村における整備促進、閉鎖性水域における高度処理の推進、都市型浸水被害に対応する浸水対策、合流式下水道の改善等の新たな課題へ対応しつつ下水道整備を推進している。

図表II-4-3-1　人口規模別下水道処理人口普及率(平成15年度末)



Excel形式のファイルはこちら

テキスト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、一般的に人家のまばらな地区では個別処理である浄化槽が効率的であり、人口密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効率的となるなど、それぞれに特色を有している。今後汚水処理施設整備を進めるに当たっては、こ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おり、社会情勢の変化等に応じて適宜見直しが行われている。

2)効率的な汚水処理施設整備のための事業の連携

下水道事業の効率的・効果的な推進を図るため、農業集落排水施設、浄化槽等との事業間の連携を推進している。

図表II-4-3-2　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事業）	下水道や農業集落排水施設等、複数の汚水処理施設が共同で利用できる施設を整備することにより、効率的な汚水処理施設整備を図る事業制度	平成16年度末までに59箇所で実施予定
汚水処理施設連携整備事業	下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の汚水処理施設の整備事業について、それぞれの特色を生かして連携して実施することにより、公共用水域における水質保全がより一層促進されると見込まれる市町村を認定し、関係省が重点的に支援を行う事業制度	平成16年度末までに44市町村で実施予定

Excel形式のファイルはこちら

3)日本下水道事業団の活用

日本下水道事業団は、下水道施設の建設・維持管理、下水道事業の効率化・合理化のための技術的支援、地方公共団体の技術者の養成、技術開発等を、地方公共団体の要請に基づいて行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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・増強を図るとともに、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し、都市再生に貢献している。

2)下水道経営の健全化に向けた取組み

下水道による汚水処理に係る経費である維持管理費及び資本費は、使用料収入等で賄うことが原則とされているが、使用料による当該経費の回収割合は、平成14年度における全国平均で約6割となっている。一方、人口5万人未満の中小市町村では約3割となっており、人口規模が大きい都市と比較してスケールメリットが働きにくい等の構造的な特性から安定した経営の確保が厳しい状況にある。

このような状況の中、有識者等から構成される「下水道政策研究委員会」において、費用負担の考え方、適正な使用料の設定、接続の徹底等について検討し、平成16年8月に下水道財政・経営に関する中間報告が取りまとめられた。今後は、この報告の提言等を踏まえ、下水道経営に対する住民等の理解が得られるよう、定期的に経営状況の指標の公表等を行うこととしている。

3)効率的な民間委託の促進

維持管理業務に関しては、確保すべき水準を示すとともに、複数年契約とする包括的民間委託の推進及び地方自治法に基づく指定管理者制度の活用について通知するなど、より一層の民間活力を活用した業務の効率化を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

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15年度末現在では、都市公園等整備状況は、86,889箇所、103,865haとなっており、一人当たり都市公園等面積は約8.7m2となっている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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等、子どもから高齢者まで幅広い年齢層の人々が都市空間で快適に暮らすためのニーズに対応するための健康運動施設の整備や公園施設のバリアフリー化等を行うとともに、都市の安全性を高めるため、積極的にオープンスペースを確保している。

テキスト形式のファイルはこちら

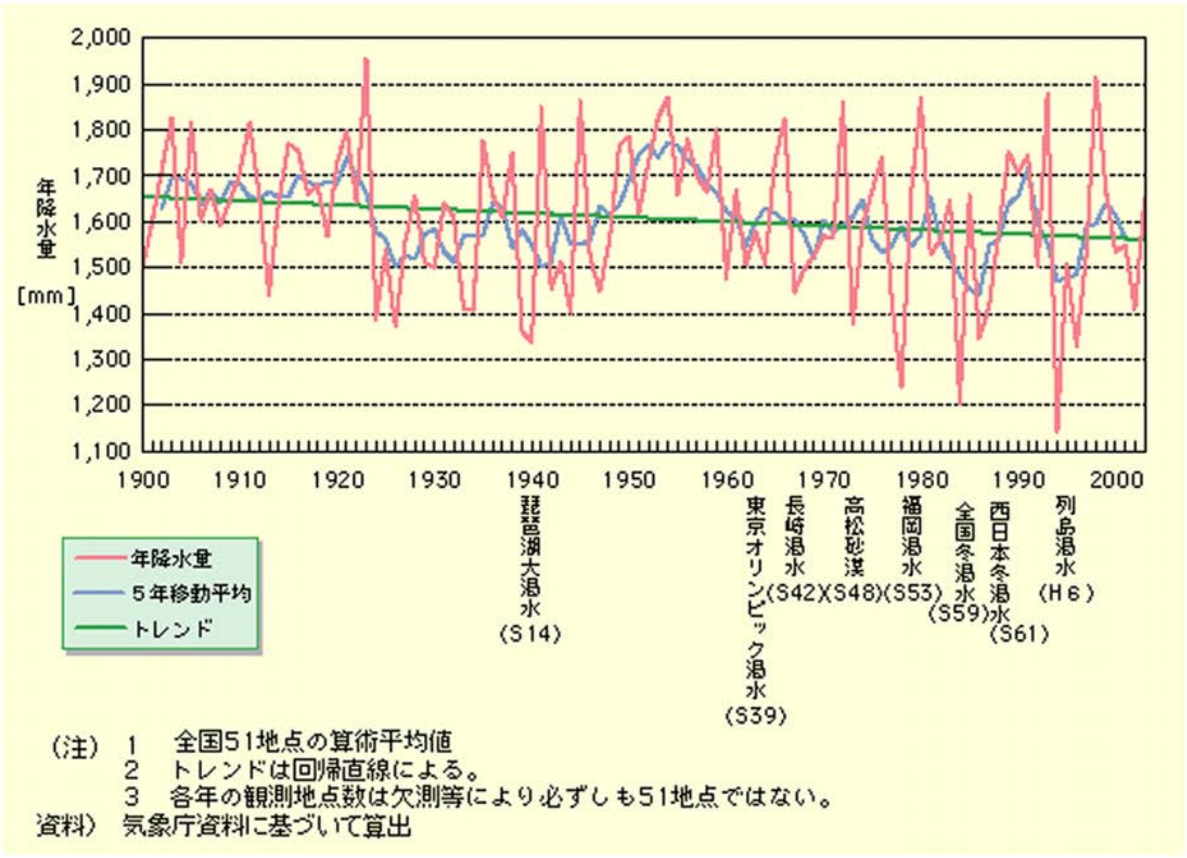
3　水資源の安定供給

(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の約2倍であるが、1人当たりでは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し、河川勾配も急であるため、大雨が降っても一気に海まで流下してしまうなど、極めて不利な気候的・地形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水不足が生じたり、多雨年と少雨年の年降水量の開きが大きくなるなどしており、水資源の安定供給への影響が懸念される。

図表II-4-3-3　日本の年降水量の経年変化(1900年～2003年)



Excel形式のファイルはこちら

テキスト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、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等が、需要面の施策としては水の回収・反復利用の強化、節水意識の向上等が挙げられる。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。

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。まち中のせせらぎ用水や河川の維持用水、水洗便所用水等の雑用水等に再利用を図っており、その水量は平成14年度には年間約2.2億m3となっている。

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下、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・推進等水源地域の保全・活性化に向けた取組みを実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

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等、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、これまでの自動車優先から歩行者・自転車優先に転換し、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」や「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等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て歩行者・自転車優先とし、あわ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、中心市街地の目抜き通り等で警察と連携して一般車両の利用を制限し、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。

現在、「くらしのみちゾーン」「トランジットモール」に取り組む48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。

テキスト形式のファイルはこちら

第4節　暮らしの利便性の向上

1　便利なモビリティー(移動性)の確保

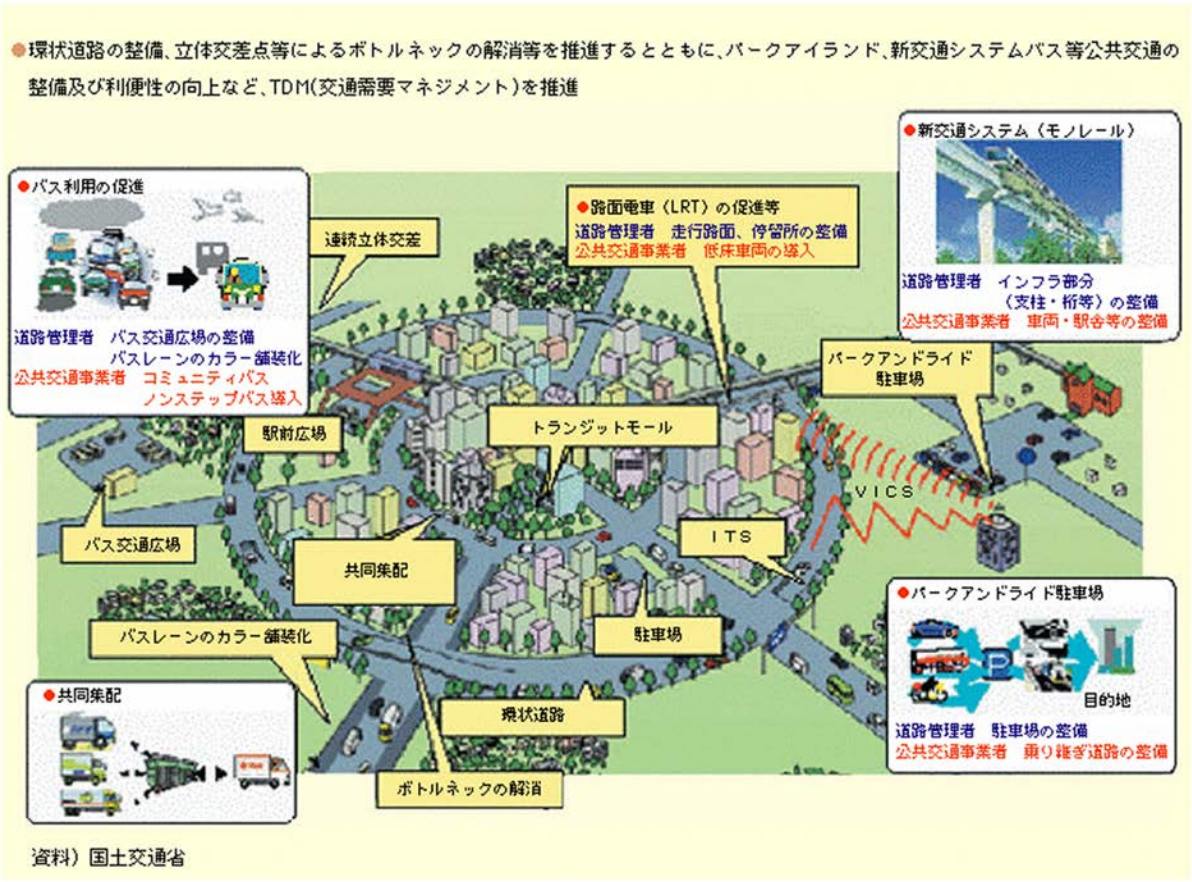
(1) 都市圏交通円滑化総合計画を中心とした交通需要マネジメント(TDM)の推進

自動車交通の状況や道路交通混雑解決の処方箋は都市ごとに異なるものであるが、TDM(注1)は都市の特性に応じた措置を講ずることができる施策として期待されている。国土交通省としては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。

通勤圏等の地域を対象に、交通容量拡大策に加え、TDM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、地方公共団体のほか、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っており、現在までに、コミュニティバス(注2)、パークアンドライド(注3)、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、交通実態や都市構造についての調査・分析を行っている。

図表II-4-4-1　都市圏交通円滑化総合対策



(注1)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

(注2)地域住民の多様なニーズにきめ細かに対応する地域密着型バス

(注3)交通混雑緩和のため、自動車を都市郊外の駐車場に駐車し(パーク)、鉄道、バス等の公共交通機関に乗り換え(ライド)、目的地に入るシステム

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 公共交通利用円滑化に向けた取組み

公共交通は、地域内外の交流拡大による地域再生・都市再生、少子高齢化、環境対策といった、我が国の抱える主要な課題を同時に解決し得る有効な手段であり、近年その見直しの機運が急速に高まっているが、一方で、関係者の考え方や利害が複雑に絡み合うこと等により、地域における取組みだけでは、公共交通の活性化はなかなか進まない状況にある。

こうした状況を打破するため、国土交通省では、公共交通サービスの改善に資する個別プロジェクトの実現に向け、地方運輸局が中心となって、地方公共団体、交通事業者、観光関係者等とともに検討を行い、具体的方策とその実施のための役割分担等について定める「公共交通活性化総合プログラム」の策定を推進し、地域における公共交通の活性化の取組みを後押ししている。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等、各地域において様々なプログラムを策定中である。

また、近年特にシームレス(注)な公共交通の実現や地域公共交通における参画者の多様化といった、利用円滑化という観点からのニーズが高まりを見せていることに合わせて、ユニバーサルデザインの考え方に基づく国土交通施策の構築に関する施策の一環として、有識者・行政関係者からなる「公共交通の利用円滑化に関する懇談会」を開催し、地域における関係者の合意形成を促進するための環境整備、利用者・地域住民等の多様な主体が地域公共交通の維持・改善へ積極的に参加できるような仕組みづくり等について検討を行っている。

(注)「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、乗継情報の提供、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ICカードの導入等

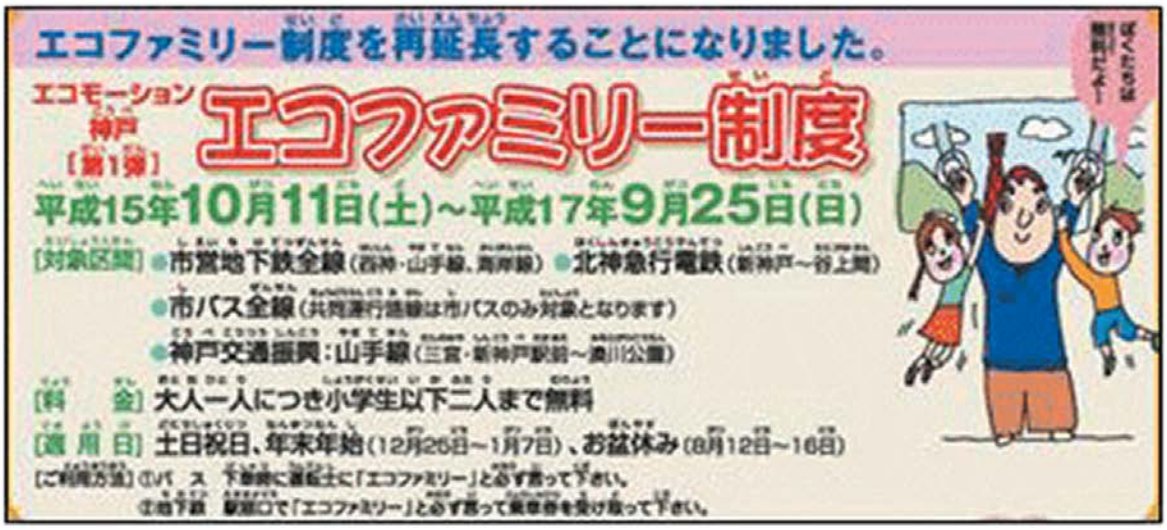
テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例

広域的な公共交通利用転換に関する実証実験(エコモーション神戸)

神戸市では、マイカーから鉄道・バスへの利用転換の促進による環境負荷の軽減と街の活性化を目指して、学識経験者、商業者、NPO、交通事業者等で構成される神戸市TDM研究会が中心となり、平成15年10月より、「広域的な公共交通利用転換に関する実証実験(エコモーション神戸)」を実施しています。

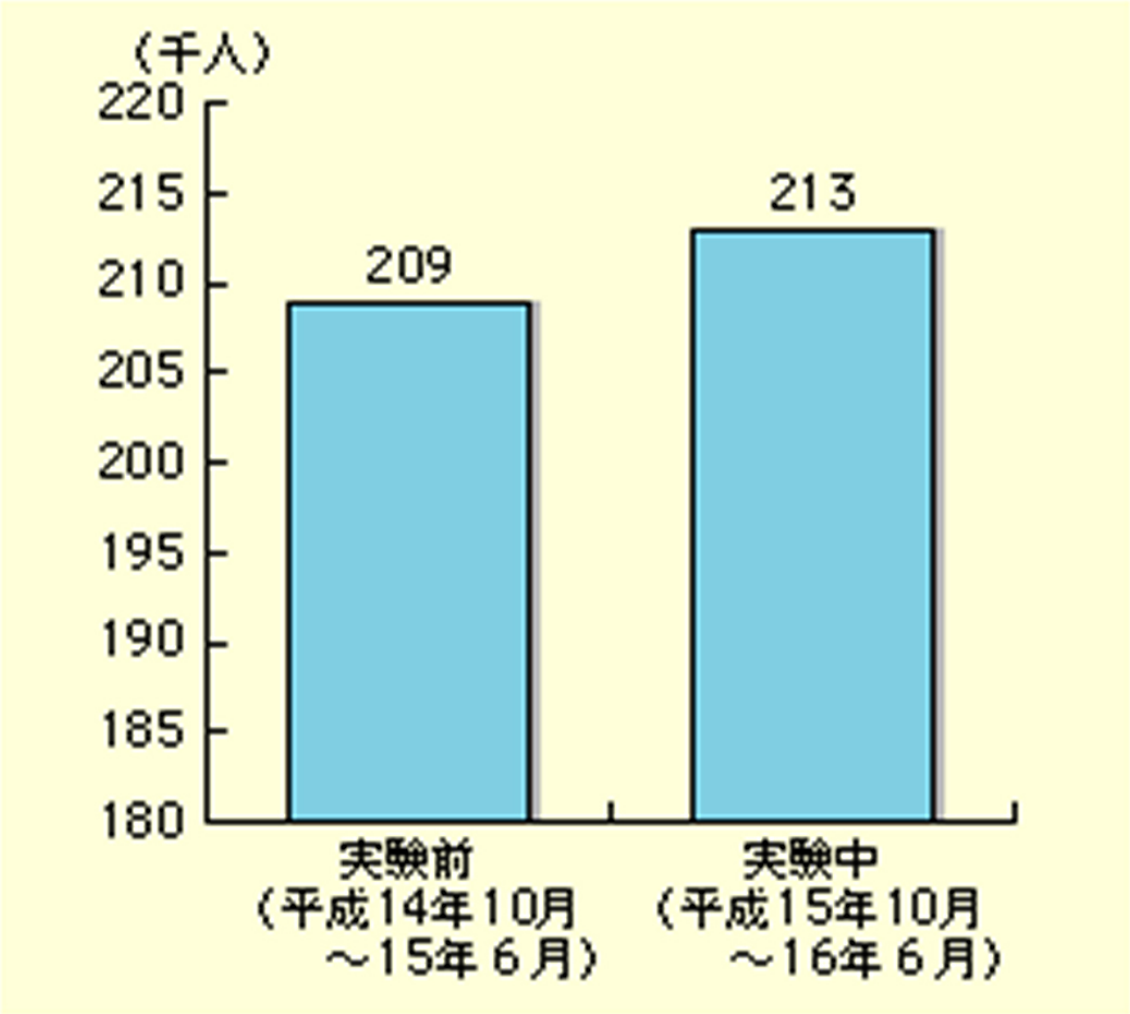
エコモーション神戸では、土日祝日等に大人が同伴する小学生以下の市バス・地下鉄等の料金を無料にする『エコファミリー制度』(平成15年10月～16年11月の利用者の累計：約119万人)や、公共交通機関を利用して提携先の商店街・デパート・ホテル等を訪れた人に飲食・買物料金の割引、施設入場料の無料化等の様々なサービスを提供する『エコショッピング制度』(16年7月～11月末までの利用者の累計：約9,000人)等を実施しています。



エコファミリー制度の利用者は着実に増加しており、地下鉄・北神急行電鉄の休日1日当たりの総乗車人員が実験前(平成14年10月～15年6月)に比べ実験中(15年10月～16年6月)は約4,000人増加するなどの成果が出ています。



Excel形式のファイルはこちら



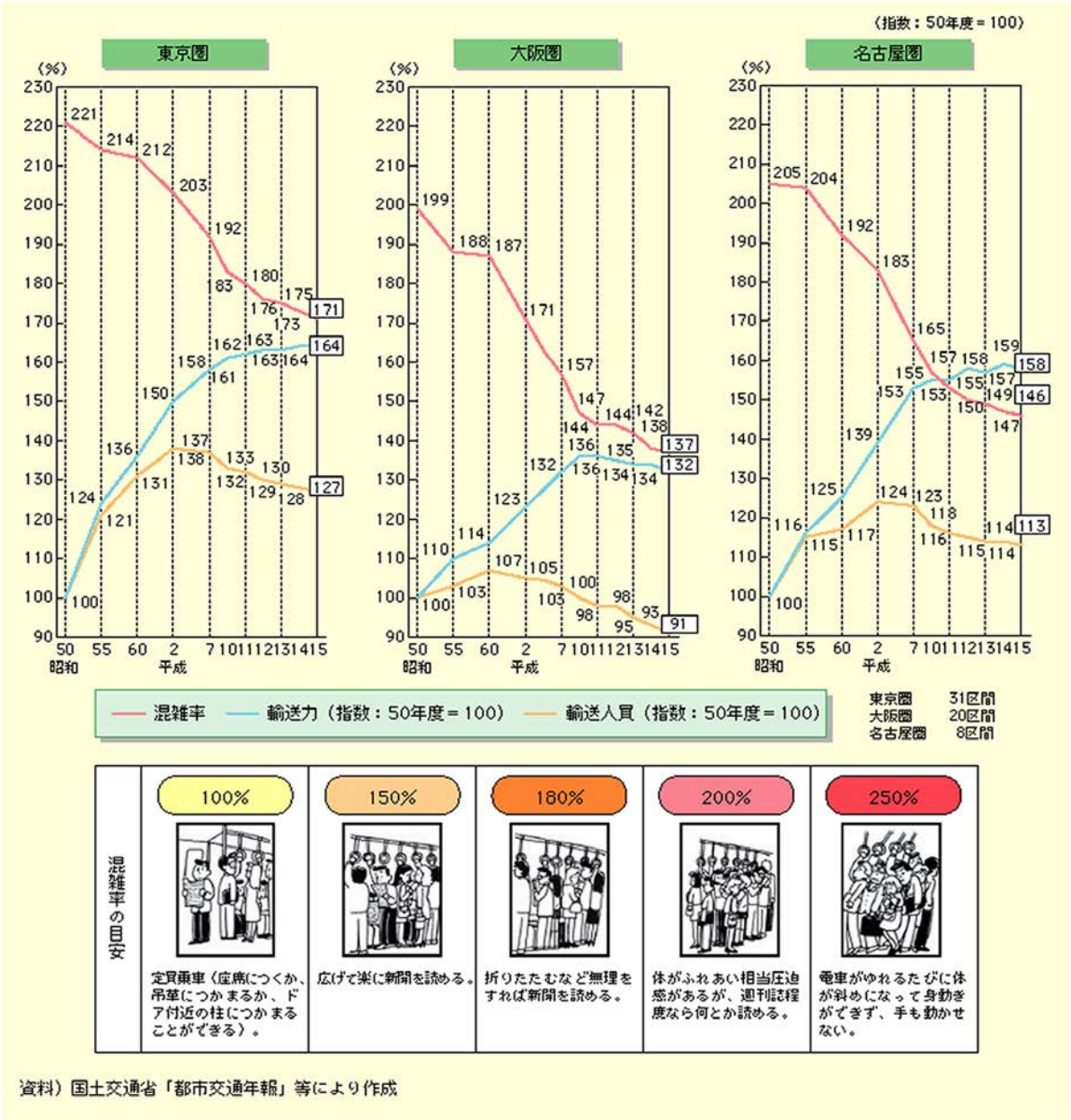
Excel形式のファイルは[こちら]

テキスト形式のファイルは[こちら]

(3) 都市鉄道ネットワークの充実

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-4-4-2　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)の答申(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)とすることとされている。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とともに、鉄道利用者の利便性向上を図るため、更なる速達性の向上や乗継負担の軽減等により、円滑な移動を実現すべく、都市鉄道ネットワークを一層充実させていくこととしている。

図表II-4-4-3　整備中の主な都市鉄道新線

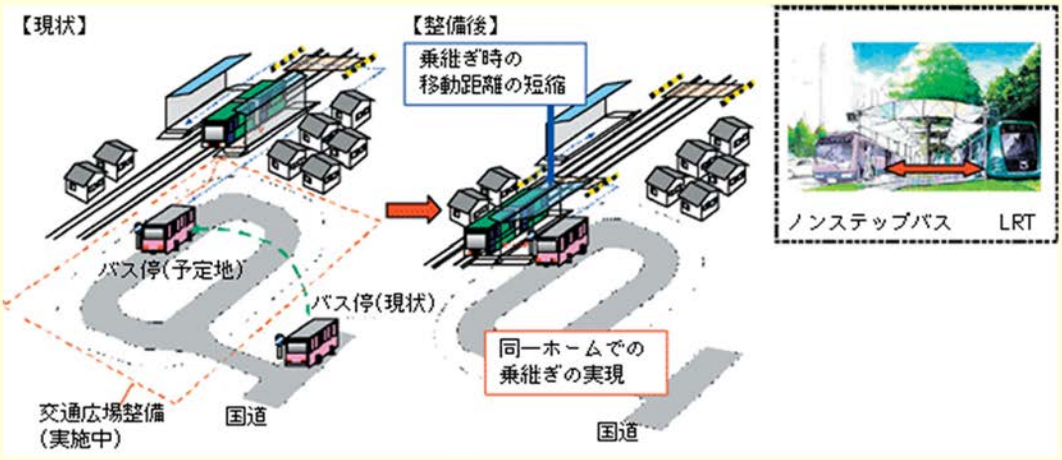
（平成16年12月1日現在）

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
東京地下鉄	13号線	池袋～渋谷	19年度
中部国際空港連絡鉄道（第三種鉄道事業）	空港線	常滑～中部国際空港	17年1月
京都市	東西線	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（第三種鉄道事業）	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システム	北港テクノポート線	コスモスクエア～新桜島	20年度
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（注）	西九条～近鉄難波	21年度
福岡市	3号線	橋本～天神南	17年2月

（注）一体的に、阪神尼崎駅の配線変更等を実施中。平成21年度には、三宮～近鉄奈良の相互直通運転化を実現。

Excel形式のファイルはこちら

図表II-4-4-4　鉄道とバスとの乗継ぎの円滑化の事例(広島電鉄宮島線平良駅)



テキスト形式のファイルは[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している。都市モノレール・新交通システムは、平成16年12月1日現在、全国25路線、約202kmで運行されている。

図表II-4-4-5　整備中の主な都市モノレール・新交通システム

（平成16年12月1日現在）

事業者名	路線名	区　間	開業予定
東京都地下鉄建設	日暮里・舎人線	日暮里～見沼代親水公園	平成19年度
ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	平成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	平成20年度
愛知高速交通	東部丘陵線	藤ヶ丘～万博八草	平成17年3月
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	平成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	平成17年度

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

(5) LRTの整備

都市交通の改善、人と環境にやさしい都市公共交通の構築等のため、次世代型路面電車システム(LRT)の整備を推進していく必要がある。そのため、関係部局が連携し、低床式車両(LRV)の導入や走行空間・停留場の整備、その他関連するまちづくり施策等に対する一体的な支援を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(6) バスの利便性向上

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を推進するとともに、都道府県公安委員会による公共車両優先システム(PTPS)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、バスの利便性向上を図っている。

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、平成16年度においては、浜松市及び金沢市のICカードシステム整備や仙台市のバスロケーションシステム(注)導入を始めとする、各都市における様々な取組みに対し支援を行っている。

(注)バス利用者が、携帯電話やパソコン等を利用して、目的のバス運行状況等を手軽に確認することができるサービス

テキスト形式のファイルはこちら

2　快適・安心な公共交通の実現に向けた取組み等の促進

国土交通省では、公共交通の「快適性・安心性評価指標」を提案し、首都圏の鉄道事業者を対象として事業者毎の混雑率や段差解消率等をインターネットで公表し(注1)、快適性・安心性に対する事業者の取組状況について利用者への分かりやすい情報提供に努めている。

また、首都圏の通勤・通学のピーク時における鉄道混雑は依然として厳しい状態にあるため、快適通勤推進協議会を開催するとともに、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の掲示やインターネット等による広報活動(注2)を実施し、官民一体となって、時差通勤、フレックスタイム制導入等による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＞



(注1)http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/01/011222_.html

(注2)「この時間どっとコム」http://www.konojikan.com/

テキスト形式のファイルはこちら

3　トランクルームサービスの向上

国土交通省では、消費者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。

また近年、トランクルームサービスの中には、寄託契約に基づくものと、賃貸借契約に基づくものがあり、消費者がそれらの違いについて理解できず、当該サービスの提供者が保管責任を伴うものであると誤認をしてしまったことによるトラブルが発生している。このため、消費者が誤認しないような広告掲載基準を検討している。

テキスト形式のファイルはこちら

第5節　IT革命の推進

内閣におかれた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)の下、「我が国が2005年までに世界最先端のIT国家となる」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、緊急的かつ重点的に取り組むべき施策を盛り込んだ「e-Japan戦略II」、「e-Japan重点計画-2004」等を踏まえ、政府全体でIT施策に取り組んでいる。

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、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、IT施策の展開に努めている。

テキスト形式のファイルはこちら

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を利用した座席予約システム、列車運行管理システム等を活用し、運営事務や運行の効率化等が図られてきた。さらに、近年の携帯電話や携帯端末の普及と技術の高度化にあわせ、利用者の利便性向上を目的として、公共交通分野のIT化を図るべく、以下の施策を行っている。

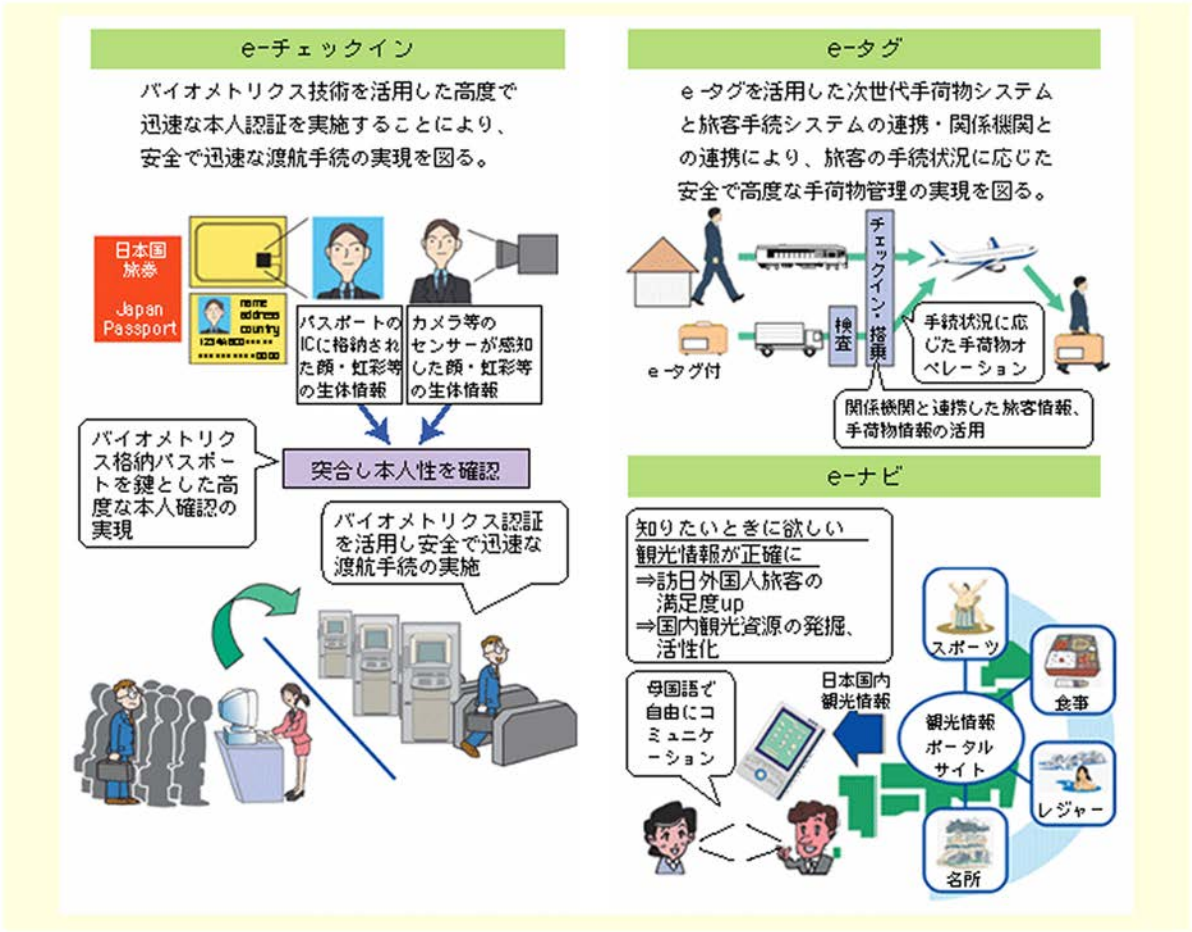
1)「e-エアポート」構想の推進

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、成田国際空港において関係民間企業及び成田空港会社の協力の下、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いる。平成16年度は、1)関係府省と連携し、生体認証技術(バイオメトリクス)を活用した本人認証の高度化による空港における旅客手続の安全性と利便性の確保(e-Passport連携実証実験)、2)自動通訳(日英)、観光ガイド(英中韓)機能を有する携帯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ている。

また、RFIDタグ(注)を活用した航空手荷物管理の高度化については、平成15年に関係民間企業等による技術研究組合が設立され、次世代の手荷物管理に関する検討を行っている。

これらの取組みは、将来的にはSPT(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)の実現や国際観光旅客の移動支援に貢献し、迅速かつ快適な移動の実現が可能となる。

図表II-4-5-1　「e-エアポート」構想の推進

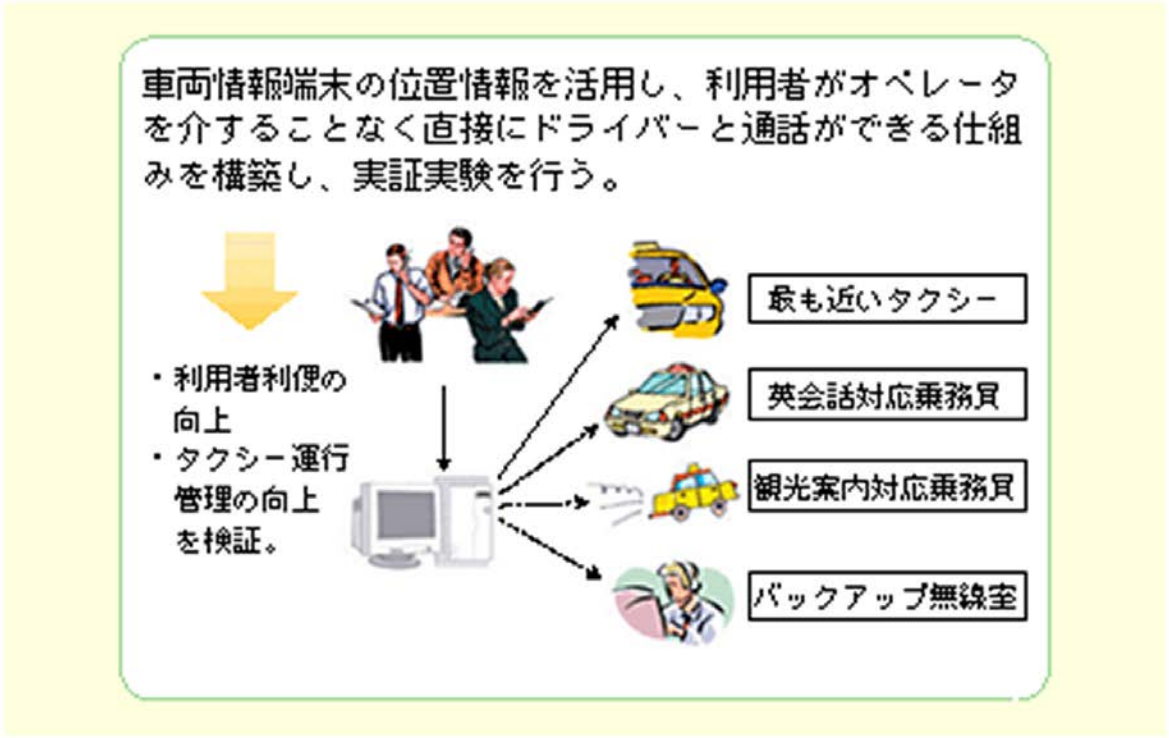


2)公共交通情報提供の高度化

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、分析できるようにするとともに、ドア・ツー・ドア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が期待される。

国土交通省では、煩雑な操作を必要とせず、利用者に便利な端末による公共交通情報の提供のあり方を検討するため、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た公共交通情報の提供実験を行い、2004年(平成16年)10月に名古屋地区で開催された「ITS世界会議　愛知・名古屋2004(ITS世界会議2004)」においてその成果の発表を行った。交通情報提供事業者や民間放送事業者による実験的な取組みも開始されており、地上デジタル放送の普及とともに今後の発展が期待される。

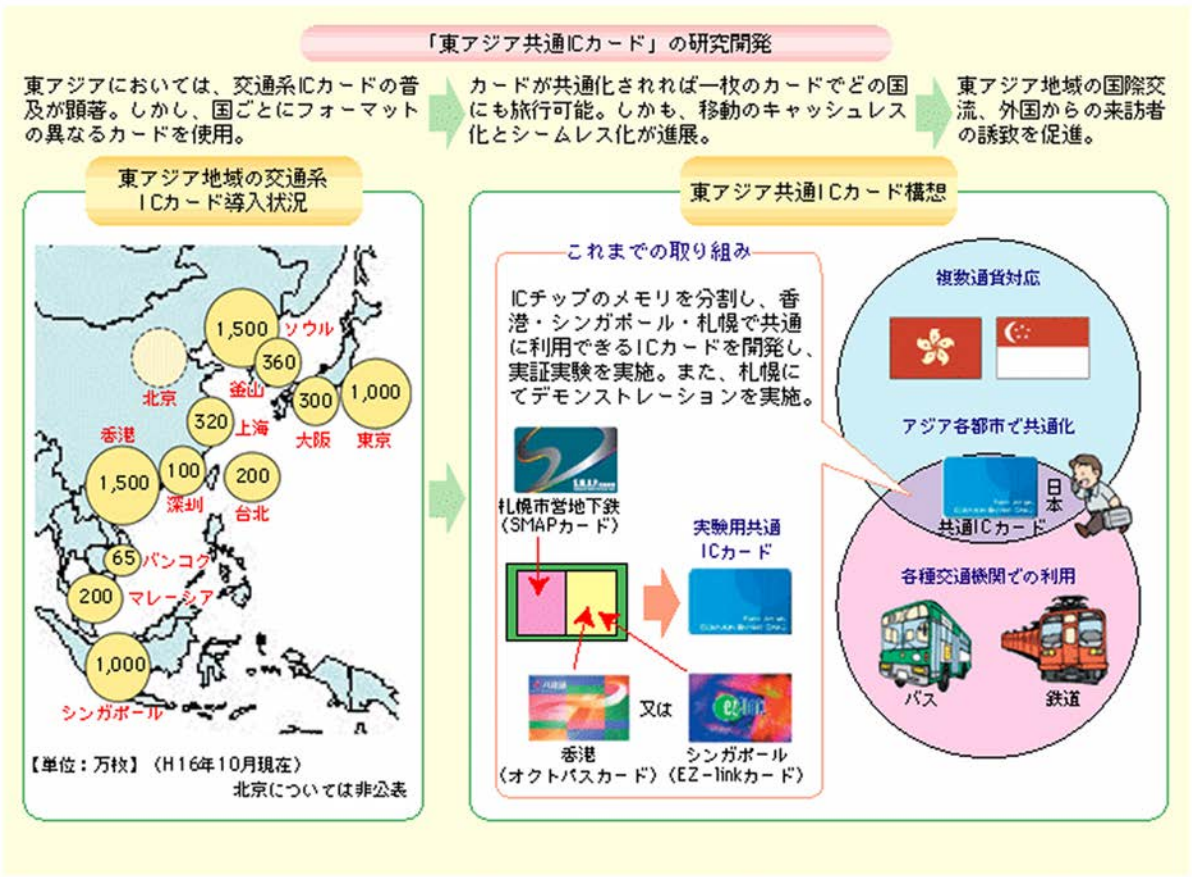
図表II-4-5-2　インターネットITS基盤を活用したタクシー業務高度化に関する研究



このほか、国土交通省では、タクシー利用の利便性拡大、及び事業者によるタクシー運行管理の高度化を進めるため、車両情報端末の位置情報を活用し、利用者がオペレータを介することなく直接にドライバーと通話ができるシステムを構築し実証実験を実施した。

また、東アジア地域で共通に使用できる交通系ICカードの実現に向けて、シンガポール、香港、タイ及び日本国内の鉄道事業者やカード事業者等と技術面・運用面での課題に関する検討を行うなど、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-4-5-3　東アジア共通ICカード構想



(注)超小型の無線ICチップにより人や物の個別情報を識別・管理する仕組み。ICタグの一種

テキスト形式のファイルはこちら

(2) ITSの推進

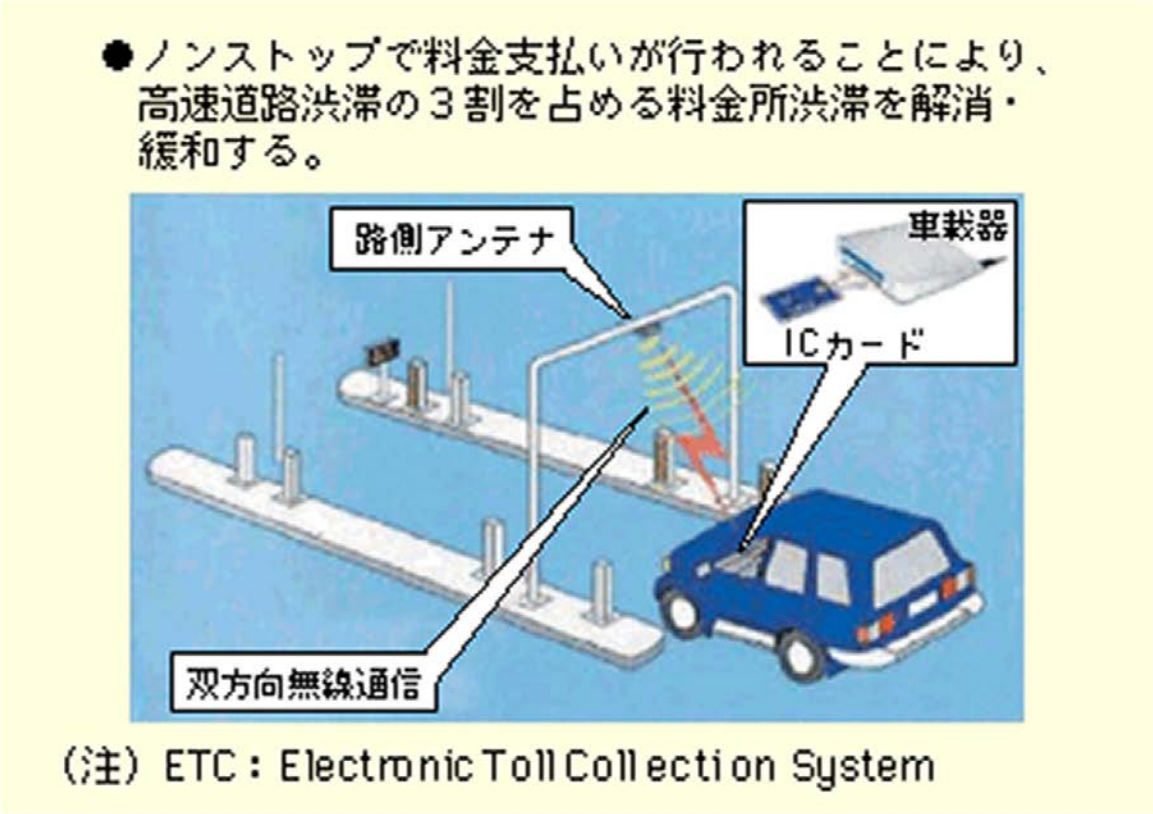
高度道路交通システム(ITS)は、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築するもので、高度な道路利用、運転や歩行等の負担の軽減を可能とし、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するものである。これにより、今日の自動車社会が抱える、交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題等の諸問題の解決に大きく貢献することが期待される。また、ITSの実用化の進展は、自動車産業、情報通信産業等の関連する分野において、大規模でかつ新たな市場の形成に結びつくことも期待される。

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ノンストップ自動料金支払いシステム(ETC)については、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)で整備が完了し、サービスが提供されている。平成16年度も、料金還元や車載器購入支援により約330万台を対象とするETC普及促進策を実施するなど普及促進を図っている。

図表II-4-5-4　ETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)



(イ) 道路交通情報提供の充実

渋滞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、サービスエリアの拡大、道路交通情報提供の内容の充実を推進し、その結果、VICS対応の車載機は平成16年7月末に1,000万台を突破した(VICSセンター調べ)。今後は、3メディア対応型VICS車載機(注1)の更なる普及促進を図ることとしている。

(ウ) 道路運送事業におけるITSの活用

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」を、ITS世界会議2004等の場を活用して広くアピールした。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、路線・系統やリアルタイム運行情報(注2)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うとともに、リアルタイム運行情報に対応した標準データフォーマットを活用して、複数のバス事業者のリアルタイム運行情報を統合的に提供する実証実験を実施した。

(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、バリアフリー情報等の移動に必要な情報について、携帯端末等への提供を推進している。

(オ) ITSの普及方策の強化

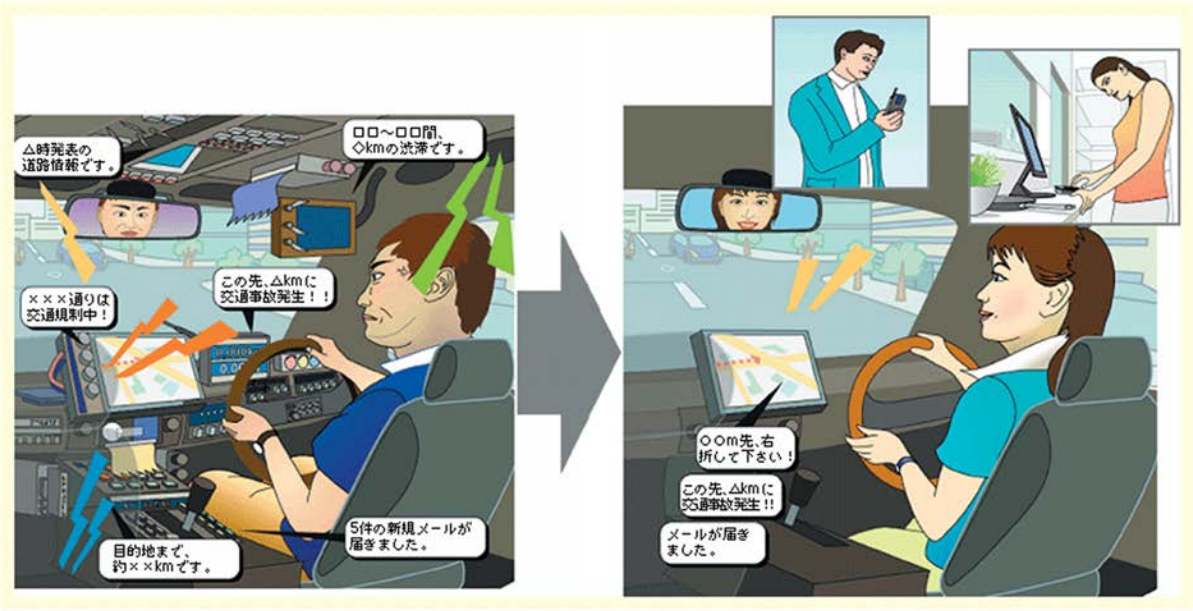
ITSの普及と更なる発展を目指すため、ITS世界会議2004や愛知万博等において、官民を挙げた世界最先端のITSを提示・実現するとともに、これを契機として、官民の連携・協調の下、ITSの普及方策について検討を進めるなど、新たな展開を推進している。

2)ITSに関する技術開発

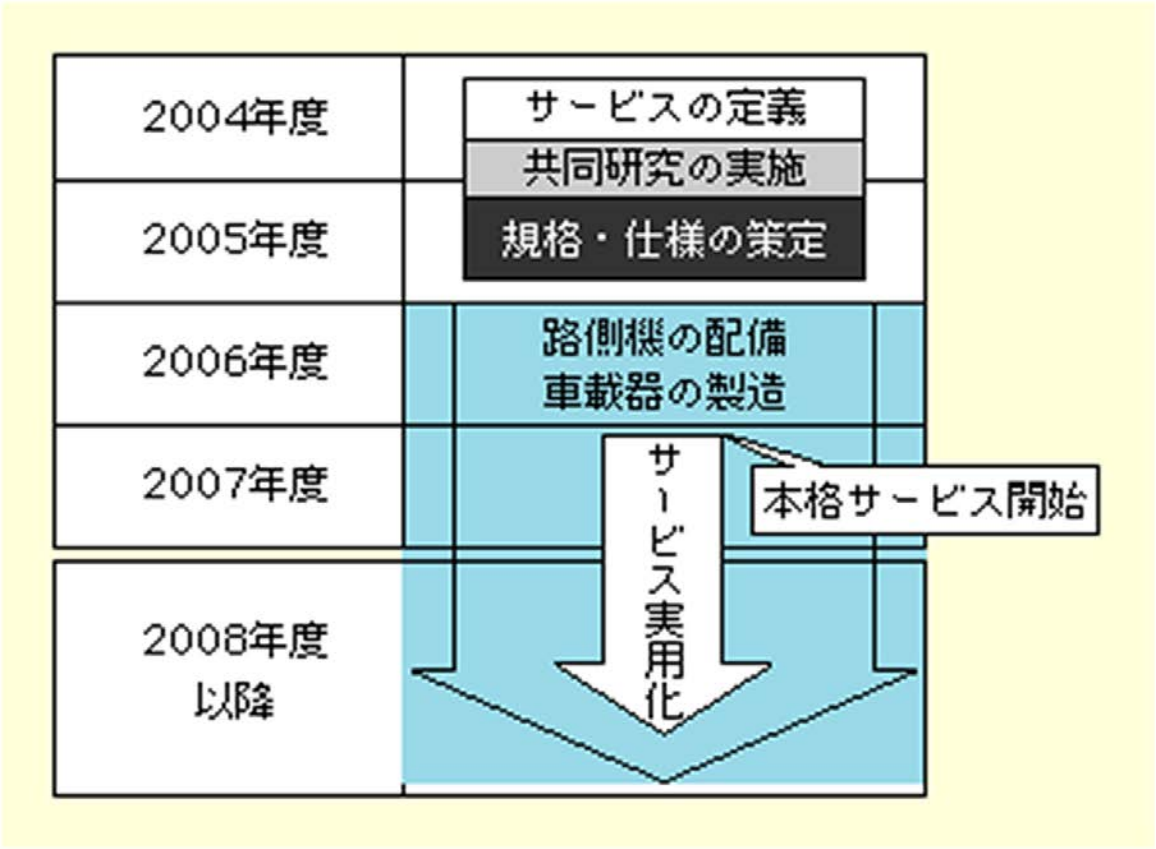
(ア) 新たなITSサービスの開始

平成19年から一つのITS車載器で1)あらゆるゲートのスムーズな通過、2)場所やニーズに応じた地域ガイド、3)タイムリーな安全走行支援情報というサービスを開始するため、官民共同研究の実施、規格・仕様の策定を推進する。

図表II-4-5-5　ITS車載器イメージ



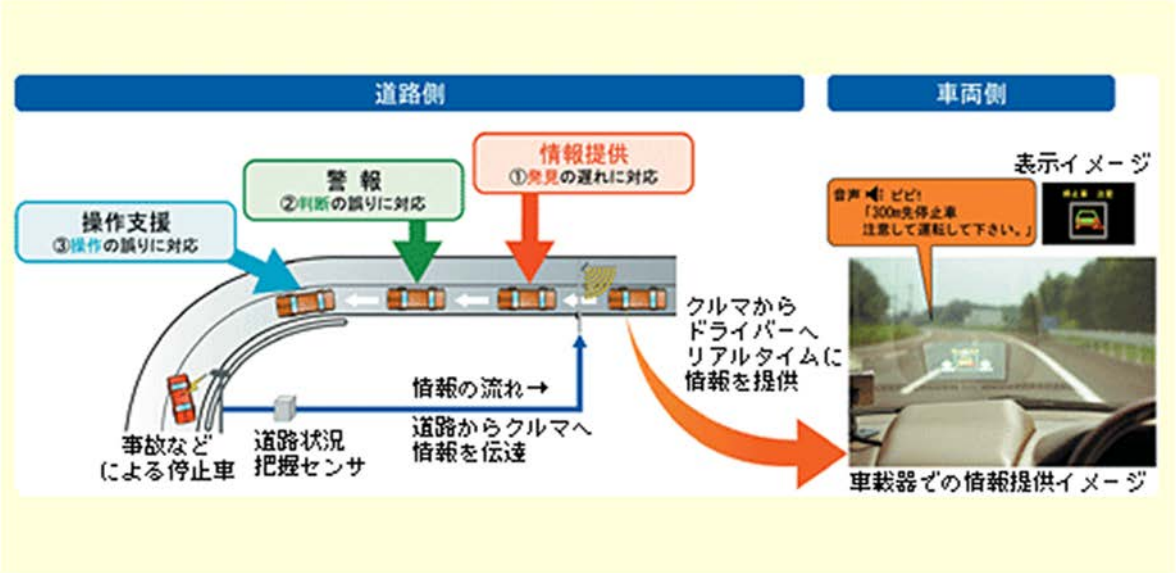
図表II-4-5-6　展開シナリオ



（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-4-5-7　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

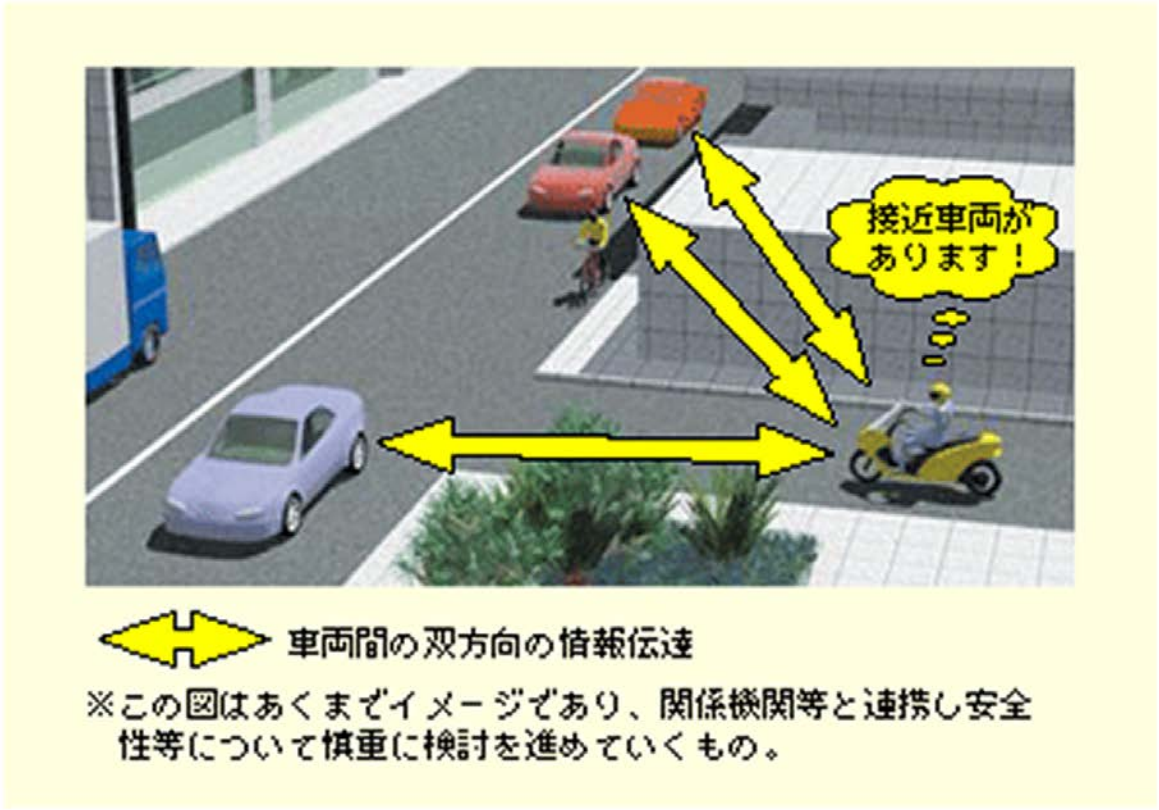
先進安全自動車(ASV)は最新のエレクトロニクス技術を自動車に装備して高知能化を図ることにより、自動車の安全性を格段に向上させることを目的とするものである。ASVを用いることで、交通の円滑化などITSの推進を図ることができるようになる。

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。

これまでの取り組みによって、被害軽減ブレーキや低速度域の前車追従装置等、世界に先駆けた技術が実用化されるなど、着実に成果が上がっている。

また、更なる安全性向上を目指し、見通しの悪い道路等における事故を低減するため、車同士の通信を利用した運転支援システムの実用化に向けた検討を行っている。

図表II-4-5-8　通信を利用した運転支援のイメージ(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等を記録した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。

愛知万博において、これまでの検討及び実証実験の結果を活かした実演を開始した。

図表II-4-5-9　スマートプレート



(注1)FM多重放送に加え、電波ビーコン、光ビーコンからの情報も合わせて受信できるVICS車載機
(注2)その時刻における運行状況等の情報

テキスト形式のファイルはこちら

2　電子国土の実現

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。国土交通省は、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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JIS化の手続きを進めている。地理情報の提供に関しては、空間データ基盤である「数値地図2500」及び「数値地図25000」や、住所と位置座標を関連づける「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(注)。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)の整備及び三次元電子地図等の精密標高データの整備・提供を行っている。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、マルチビーム音響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16年度には、「国土交通省測量成果電子納品要領(案)」を改訂し、公共測量成果等の電子化に対応した運用を行っている。

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。

(注)http://sdf.gsi.go.jp/(数値地図2500及び数値地図25000)、
http://nlftp.mlit.go.jp/isj/(街区レベル位置参照情報)、
http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/(国土数値情報)、
http://w3land.mlit.go.jp/WebGIS(国土交通省が保有する空中写真)、
http://mapbrowse.gsi.go.jp/airphoto/index.html(国土交通省が保有する空中写真)

テキスト形式のファイルはこちら

(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全国の電子基準点については、観測データの即時的提供を行っている。平成16年度には提供する電子基準点を増やし、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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」を利用した防災情報の提供や、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」の運用も行っている。

また、平成16年度より「国土変遷アーカイブ事業」として、国土地理院が保有する旧版地図等のデジタル化・アーカイブ化(電子保存記録化)を開始した。

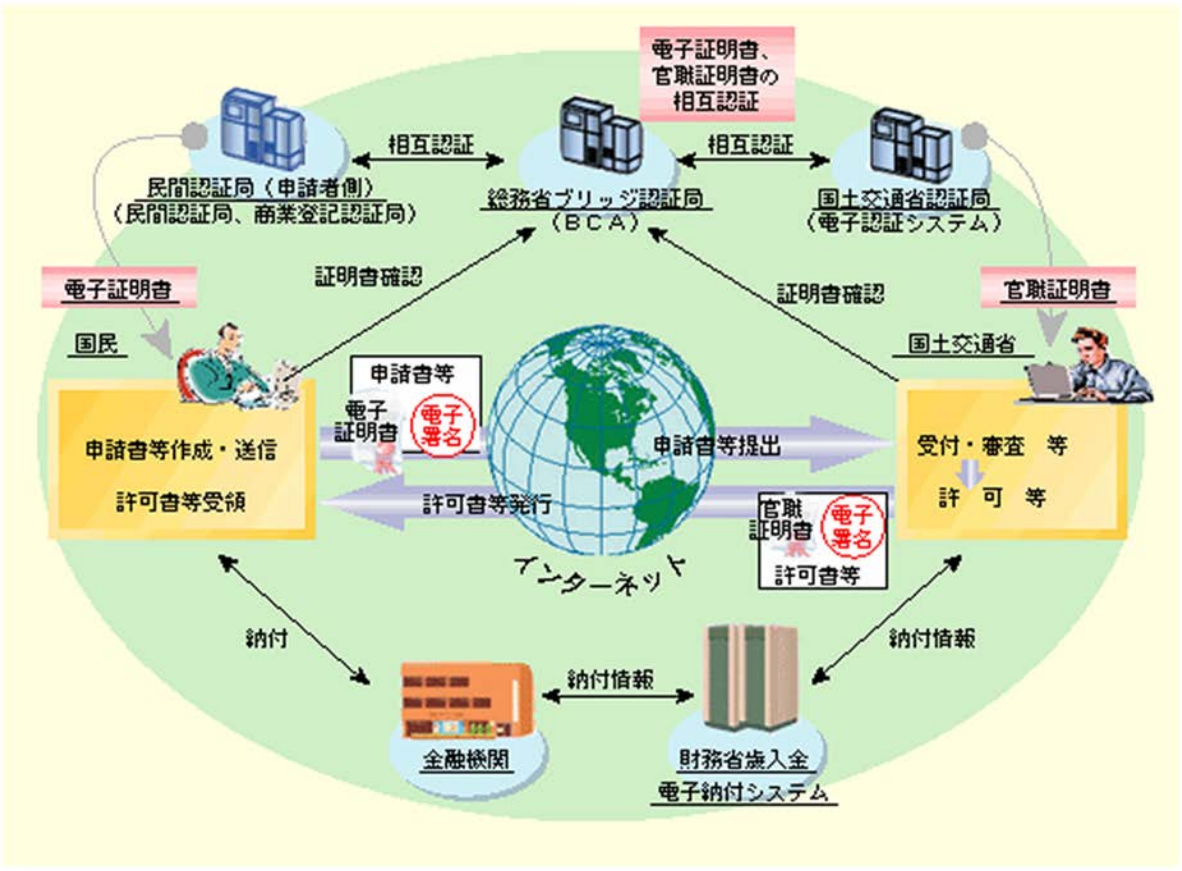
テキスト形式のファイルはこちら

3　電子政府の実現

(1) オンライン利用の促進

平成16年6月に改定された「電子政府構築計画」等を踏まえ、国土交通省においては、国土交通省オンライン申請システム(所管法令に係る申請・届出等手続を汎用的に受け付けるシステム)について、国民の利便性・サービスが向上するよう、申請手続の選択をより容易にするための機能改良等を行うとともに、オンライン利用状況の把握・分析に努め、講習会の開催等によりオンライン利用の普及・啓発を行っている。

図表II-4-5-10　オンライン申請の全体イメージ



テキスト形式のファイルはこちら

(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の活用は、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推進しており、このうち、電子入札については、平成15年度から、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実施している。成果物を電子データで納品する電子納品については、16年度から本格的に実施している。

このほか、各発注者が行っている公共事業の競争参加資格審査において、建設工事については平成11・12年度の資格審査から、加えて測量・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、平成15・16年度の資格審査では全体の約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(平成15・16年度定期資格審査受付時点)の資格審査を共同で受け付けていること。

テキスト形式のファイルはこちら

4　公共施設管理用光ファイバ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等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おり、平成16年度までに、河川、道路、港湾、下水道を合わせて約30,500kmを敷設している。このうち河川・道路管理用光ファイバについては、施設管理用として当面利用のないものについて民間事業者等へ開放しており、16年度は約15,000kmについて実施した。

また、光ファイバ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整備を円滑化するため、国土交通省直轄国道における情報BOX(注)等の全国ネットワーク化を始め、平成16年度までに河川、道路、港湾を合わせて約32,500kmを整備し、順次開放している。民間事業者等へ開放している収容空間の延長は延べ約20,000kmとなっている。

(注)光ファイバを収容するために道路の地下に設置する簡易な構造物

テキスト形式のファイルはこちら

5　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を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

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16年度には17公園で整備を推進しており、このうち16公園で供用を開始している。

＜国営アルプスあづみの公園(平成16年7月開園)＞



テキスト形式のファイルはこちら

2　海洋性レクリエーションの振興

(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)小型船舶操縦士免許制度の見直し

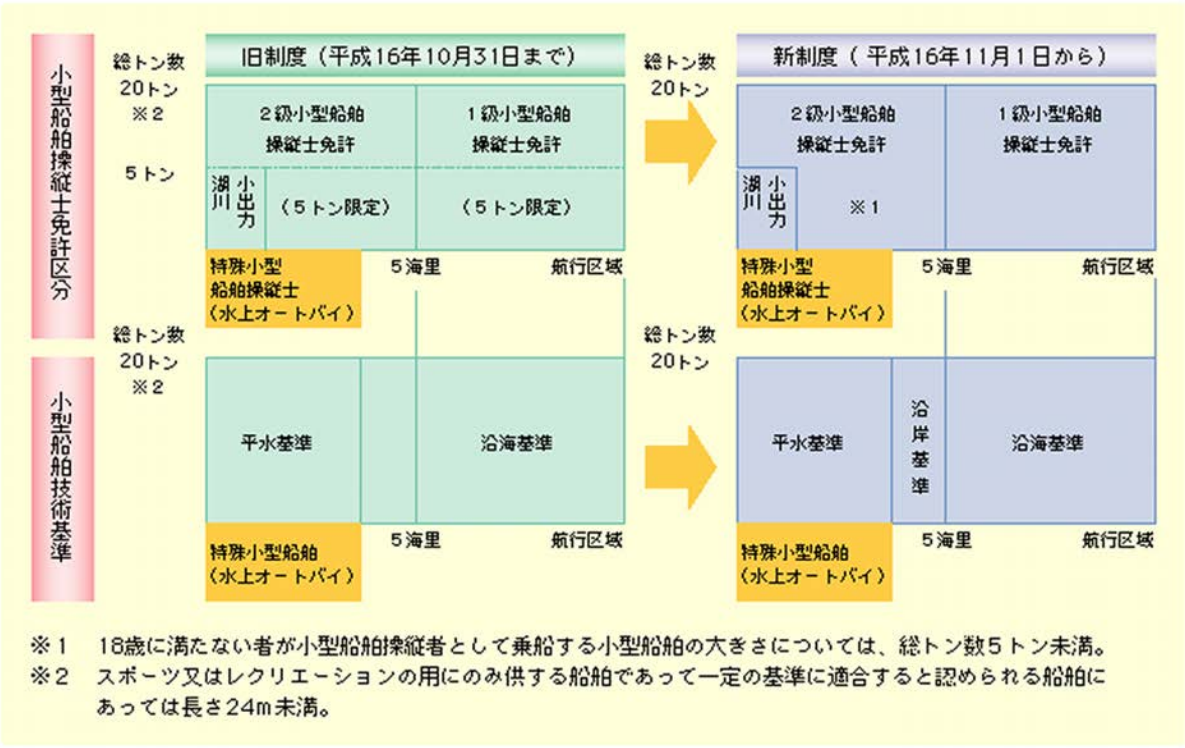
航行の安全を確保しつつ、より簡素で合理的な制度とするため、プレジャーボート等を操縦するための小型船舶操縦士免許のうち、1級及び2級の免許についてこれまで設けられていた、いわゆる5トン限定免許(総トン数5トン未満の船舶に限定して操縦することができる免許の区分)を平成16年11月より原則廃止するとともに、免許取得に係る身体検査基準のうち弁色力(色を識別する能力)の基準について「色盲又は強度の色弱でないこと」を17年1月より「夜間において船舶の灯火の色を識別できること」に改正した。

2)小型船舶技術基準の見直し

プレジャーボート等の小型船舶のうち、2級小型船舶操縦士の免許で航行できる沿岸水域(海岸から5海里以内)を航行するものについて、構造・安全設備等に関する技術基準を新たに設けた。

これまでは、日本各地の沿岸を周遊するような長距離クルージングを行う場合には、沿海区域(海岸から20海里以内)を航行するための技術基準に適合した船舶を使用する必要があったが、この改正により、航海用具、救命設備、無線設備等の基準が一部緩和された沿岸水域の技術基準に適合した船舶で長距離クルージングが可能となった。

図表II-4-6-1　小型船舶操縦士免許制度及び小型船舶技術基準の見直し



※1　18歳に満たない者が小型船舶操縦者として乗船する小型船舶の大きさについては、総トン数5トン未満。
※2　スポーツ又はレクリエーションの用にのみ供する船舶であって一定の基準に適合すると認められる船舶にあっては長さ24m未満。

3)ライフジャケットの着用等パトロール及び周知啓発活動等の実施

平成15年6月に施行された「船舶職員及び小型船舶操縦者法」では、小型船舶を対象に酒酔い操縦や危険操縦の禁止、ライフジャケット等の着用等が義務づけられている。各地方運輸局等では、マリンレジャーが盛んになる夏季を中心に遵守事項に係るパトロール活動及び周知啓発活動を海上保安庁等の関係機関と連携し実施しており、小型船舶の一層の航行の安全を図っている。

また、東京／大阪国際ボートショー等のイベントに参加し、ライフジャケットに関する実演の実施またはライフジャケット着用の体験をしてもらうことで、ライフジャケットの有効性、着用方法、手入れの方法等について、広く理解されるよう努めている。

4)関係者への啓発活動等による安全の確保

不幸にして海中に転落した場合に生還するためには、まず海に浮いていることが重要であり、そのうえで速やかな救助要請を行う必要がある。海上保安庁では、ライフジャケットの常時着用、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。特にライフジャケットについては、平成11年から15年までの5年間で小型船舶から海中転落した事故者の生存率が、ライフジャケット着用の場合79%、非着用の場合28%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施策を推進している。

5)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」により、小型船舶の所有者を特定することが可能となり、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こととなる。今後も関係機関と協力し、小型船舶の登録が着実に実施されるよう努めていくこととしている。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) マリーナの整備

1)マリーナの整備支援

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)の整備を促進するため、民間や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。

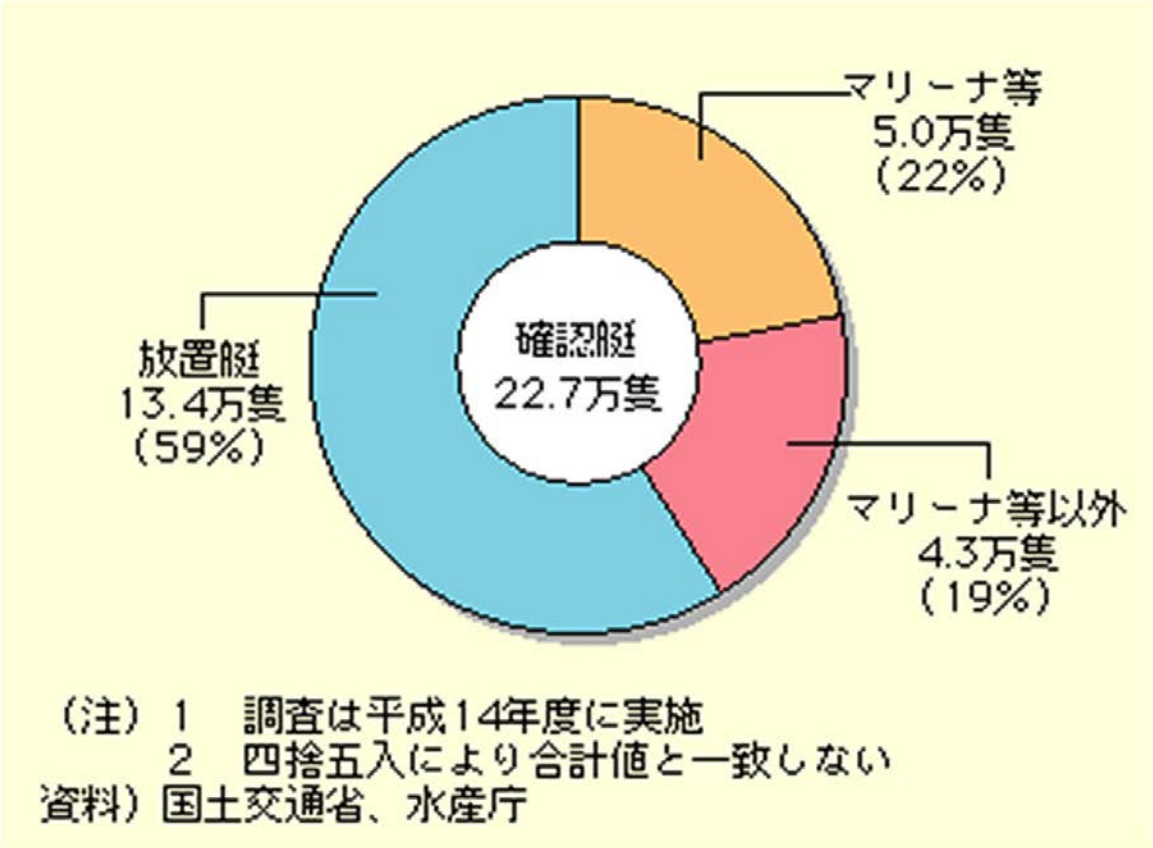
地方公共団体や第3セクターにより整備された港湾のマリーナは、平成16年3月末時点で65箇所にのぼり、プレジャーボートの保管だけでなく、海洋性レクリエーション活動、自然体験活動等の拠点として市民に広く利用されている。

2)放置艇対策

平成14年に実施したプレジャーボートの全国実態調査では、港湾、河川、漁港の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(約13.4万隻)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とともに、洪水・高潮時等における流水の阻害、艇の流出による災害の発生等社会問題として顕在化している。

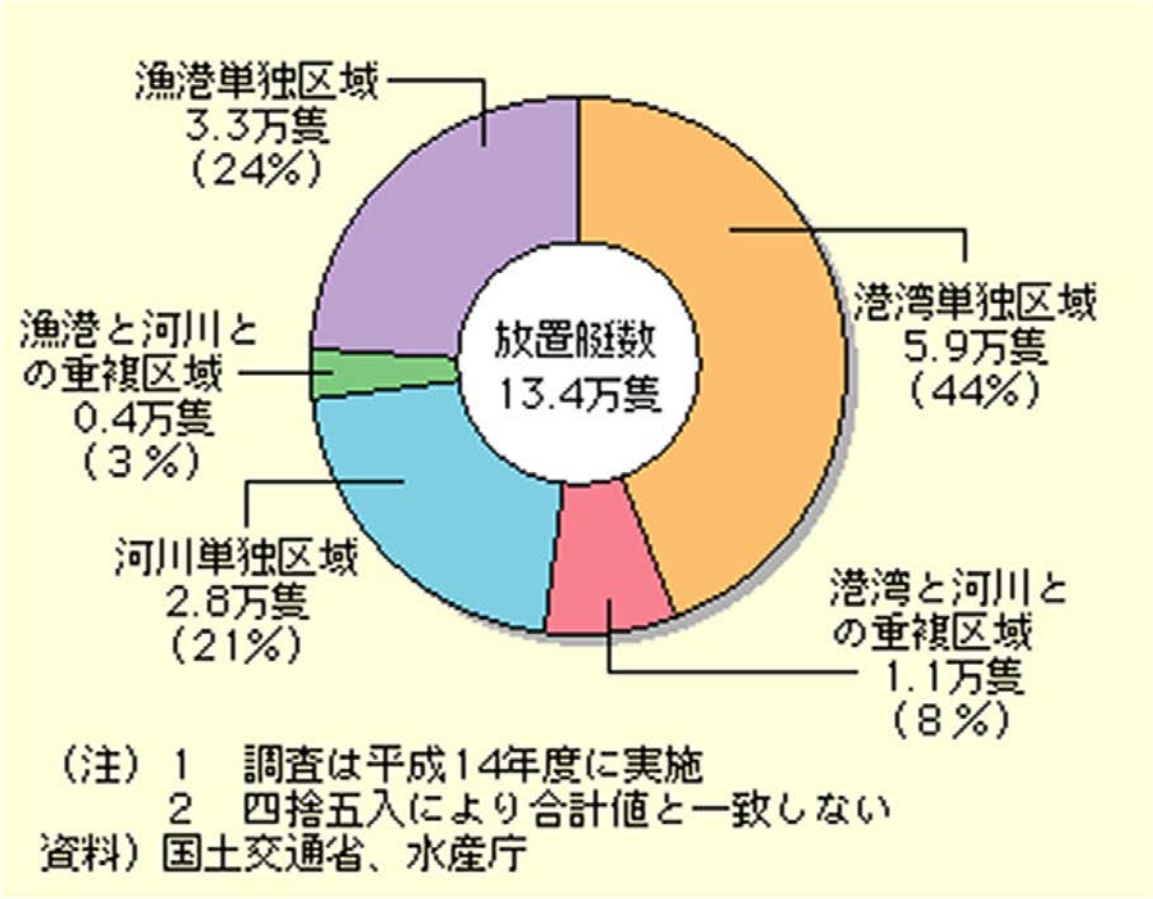
このような放置艇の問題については、係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策を行うことにより、放置艇を適切な係留・保管場所へ誘導することが必要である。このため港湾においては、既存の静穏水域等を活用した簡易な係留・保管施設であるボートパークの整備を推進するとともに、民間マリーナ等の整備に対する財政投融資等による支援や民間活力の活用を図ることにより、係留・保管能力の向上を図っている。また、「港湾法」に基づき、船舶の放置等を禁止する区域等の指定を促進するなど規制措置の強化に取り組んでいる。

図表II-4-6-2　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-4-6-3　放置艇の水域別状況



Excel形式のファイルはこちら

3)沈廃船対策

繊維強化プラスチック(FRP)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、廃船指導票の貼付等により所有者の割出しを行い、適正な処理を促している。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っている。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。

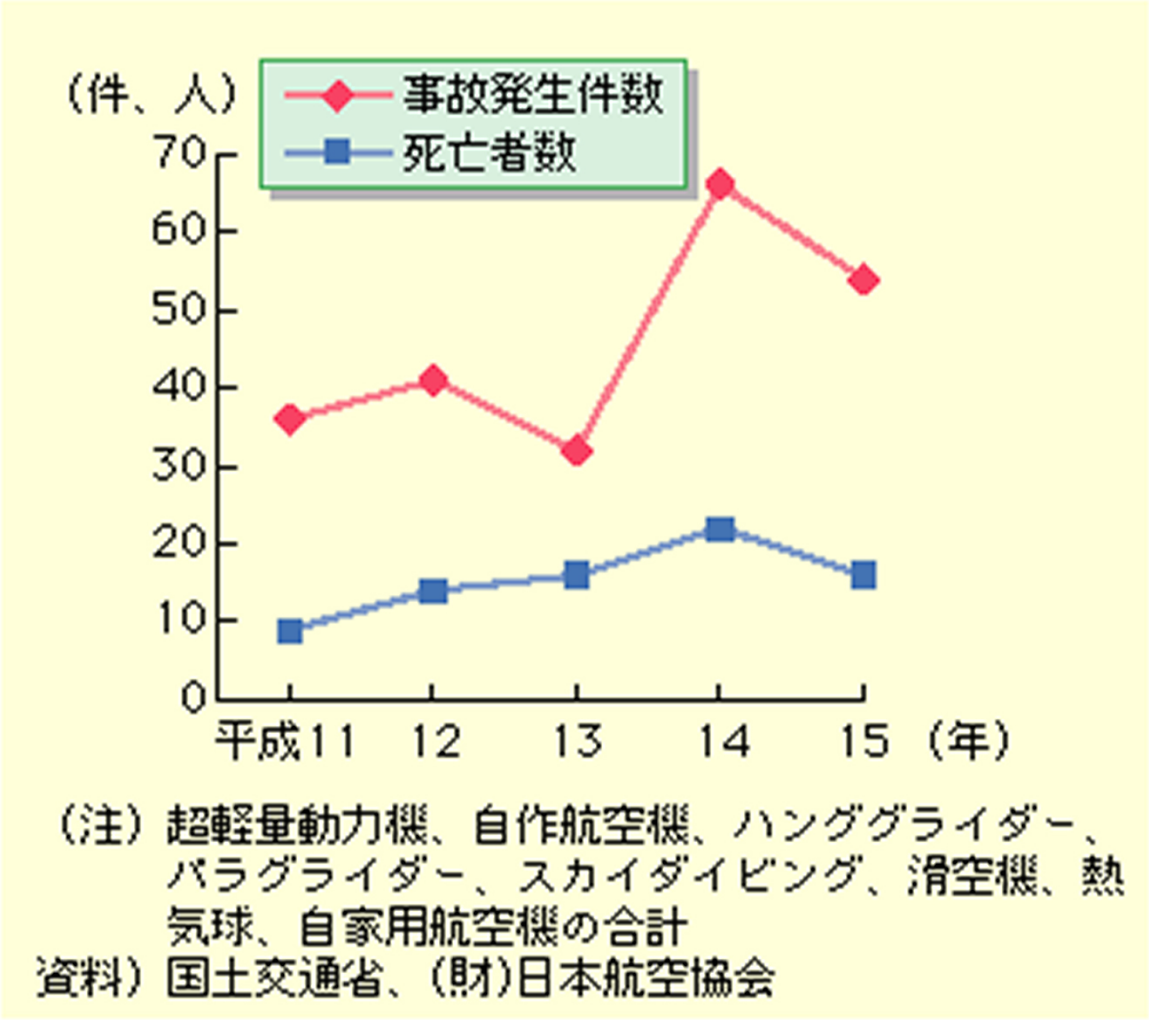
テキスト形式のファイルはこちら

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定着してきている一方で、愛好者の航空に関する知識・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いる状況となっている。

このため、(財)日本航空協会等の関係団体の指導を通して、スカイレジャーの安全確保及びその振興を図っている。また、各種スカイレジャーの普及と安全啓発を図る「スカイ・レジャー・ジャパン」(平成16年は11月に佐賀市嘉瀬(かせ)川河川敷において開催)等のイベントの開催支援を行っている。

図表II-4-6-4　スカイレジャーに関する事故発生件数



Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

第5章　競争力のある経済社会の構築

我が国を取り巻く経済社会の地球規模化が進展しており、国際的な競争力を有し、持続的に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、旅客需要の増大、旅客ニーズの高度化、高度な物流ニーズ等に対応した広域的な国内交通ネットワークの構築や国際交通ネットワークの充実、所管産業の再生・活性化等に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

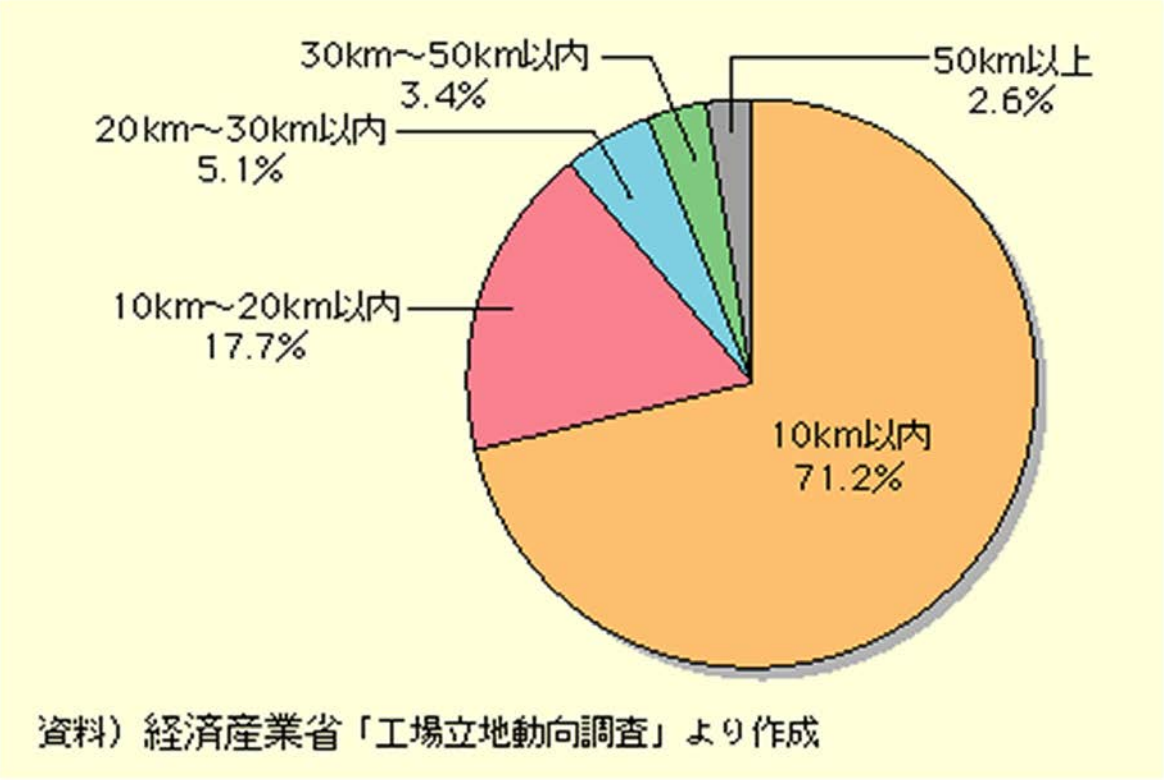
第1節　広域的な交通ネットワークの構築

1　幹線道路の整備

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。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、輸送時間の大幅な短縮により新たな産地を誕生させたり、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での多くの工場の立地を促すなど、地域の経済活性化に大きく寄与している。また、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、災害などで幹線道路が途絶した場合にも広域的な迂回ルートを確保することが可能となるなど国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

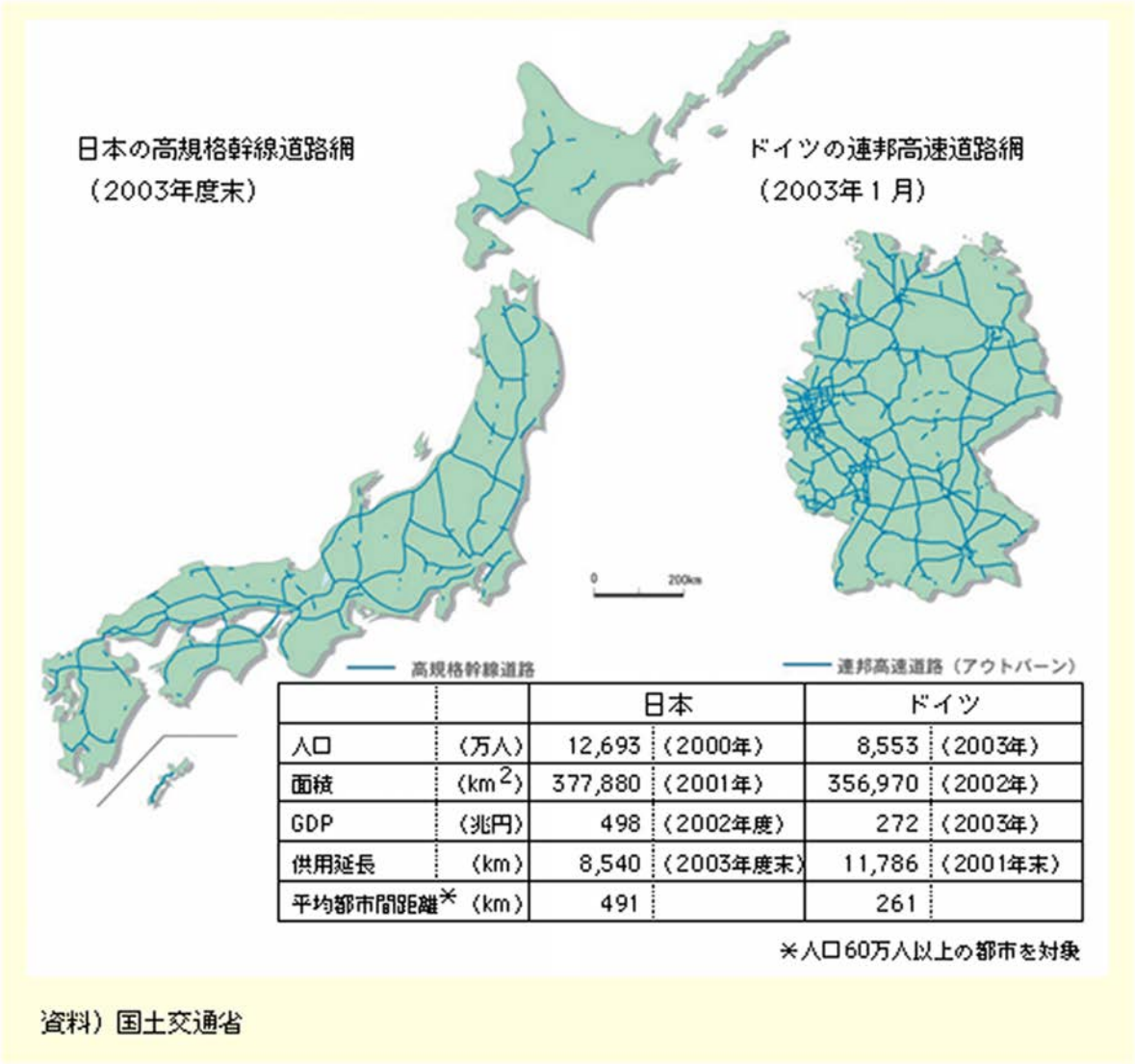
高規格幹線道路・地域高規格道路を始めとする幹線道路ネットワークは、南北に細長く、山脈や海峡により地域間の交流が阻害されている我が国の国土を有効に利用するための有効な社会資本である。しかし、例えば、日本と同程度の面積を有するドイツと比較すると、人口50万人以上の都市間の平均距離では、我が国はドイツの約2倍となっているにもかかわらず、高規格幹線道路の供用延長については、ドイツの11,786kmに対し、我が国は8,540kmと約3分の2にとどまっている。中国と比較すると、中国では、我が国より26年遅れの1988年に初めて高速道路が開通したにもかかわらず、既に34,200kmが開通しており、実に我が国の11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。

図表II-5-1-1　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15年)



Excel形式のファイルはこちら

図表II-5-1-2　日本とドイツの高速道路の整備状況に関する比較



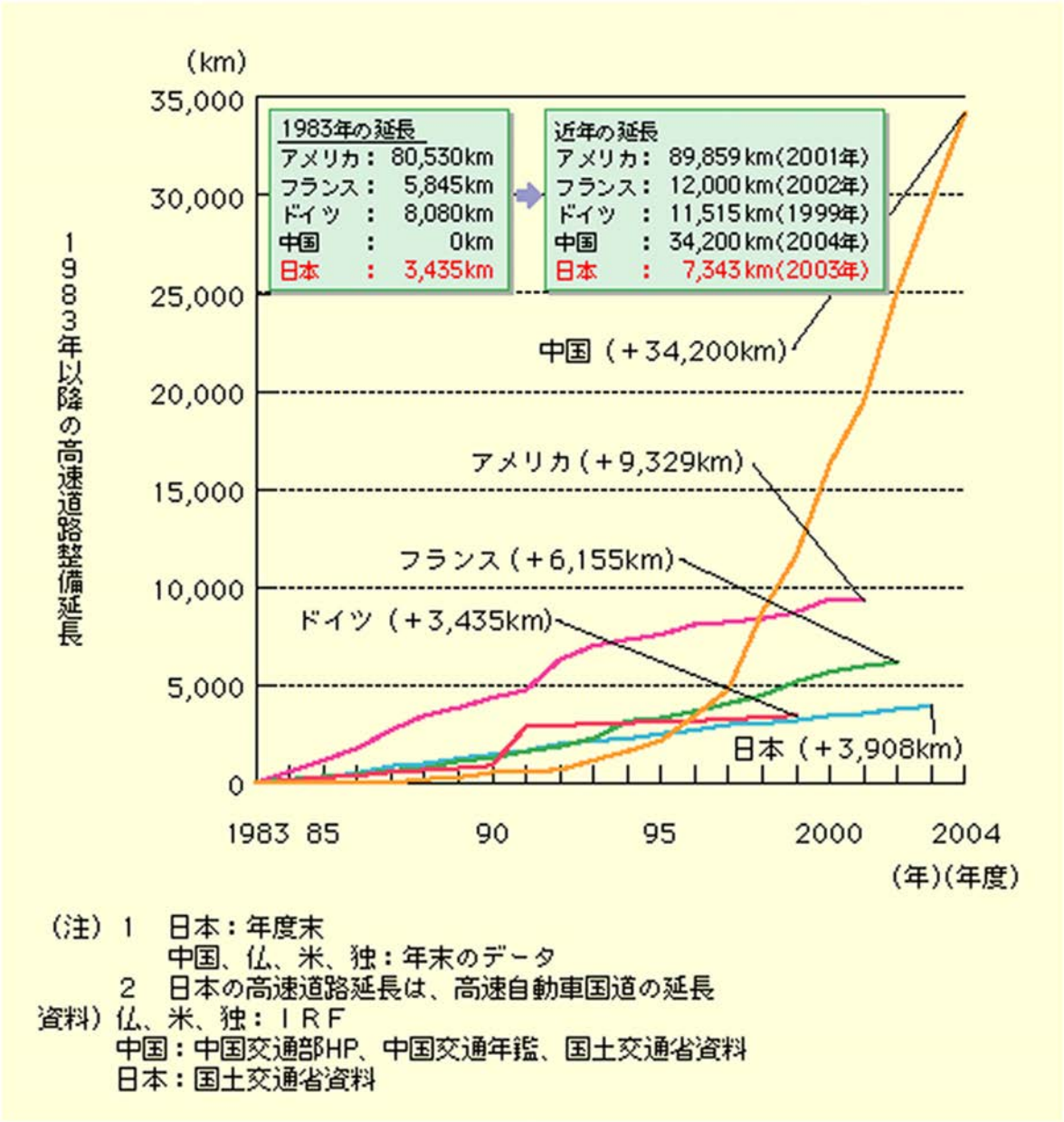
		日本		ドイツ	
人口	（万人）	12,693	（2000年）	8,553	（2003年）
面積	（km^2）	377,880	（2001年）	356,970	（2002年）
GDP	（兆円）	498	（2002年度）	272	（2003年）
供用延長	（km）	8,540	（2003年度末）	11,786	（2001年末）
平均都市間距離＊	（km）	491		261	

＊人口60万人以上の都市を対象

資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

図表II-5-1-3　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]

図表II-5-1-4　高規格幹線道路及び地域高規格道路の概要、実績、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15年度末　8,540km 平成16年度末予定　8,730km （平成16年度の主な供用予定区間） ・東海環状自動車道
地域高規格道路	地域高規格道路とは、高規格幹線道路を補完し、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（H16.4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1,207km 整備区間　約2,969km 供用延長　1,558km （平成16年度の主な供用予定区間） ・下北半島縦貫道路
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

テキスト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概成している。しかし、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への対応等において、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と在来線の高速化等を進めることにより、新幹線と在来幹線鉄道が連携した広域的な幹線鉄道ネットワーク構築を推進する必要がある。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 新幹線鉄道の整備

新幹線は、国土の骨格となる高速交通機関であり、その整備により、移動時間の大幅な短縮が図られるとともに、沿線地域への入込客数が大幅に増加し、地域開発や経済活性化、民間需要の拡大等の大きな効果をもたらす。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。

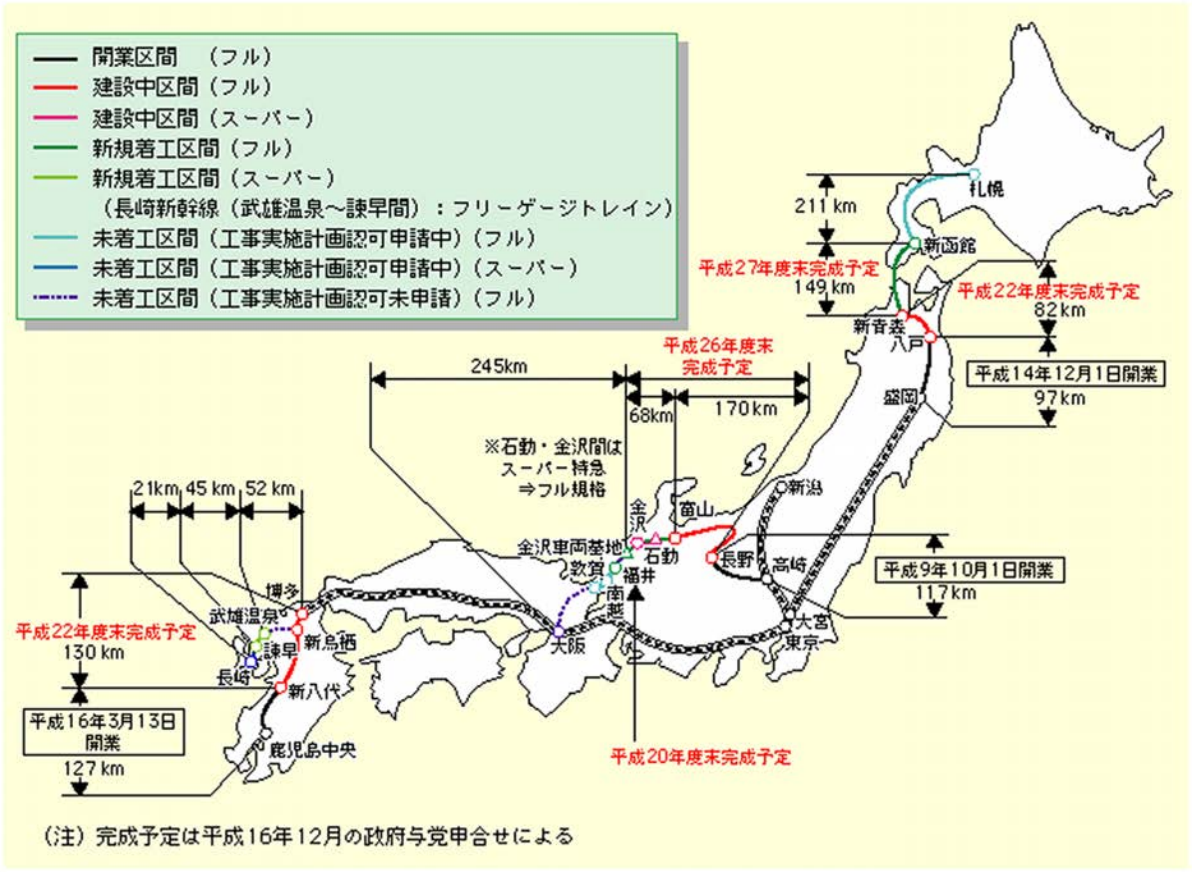
整備新幹線については、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき整備計画が定められており、従来から政府与党間の申合せ等に基づき着実に整備を推進している。平成16年12月には、開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要との観点から、既に着工した区間の工期短縮を図るとともに、収支改善効果や投資効果等を厳密に検証した上で、特に整備効果の高い区間や既に着工している区間と同時開業が望ましい区間について新たに着工することなどを内容とする政府・与党申合せが決定された。具体的には、1)北海道新幹線(新青森－新函館間)については、平成17年度初に新規着工し、2)北陸新幹線(富山－石動間、金沢－金沢車両基地間)については、平成17年度初に新規着工し、長野－金沢車両基地間をフル規格で一体的に整備することとし、3)長崎新幹線(武雄温泉－諫早間)は並行在来線区間の運営のあり方についての調整が整った後の新規着工などが決定されており、今後はこの申合せに基づき、着実な整備を進めることとなる。

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。

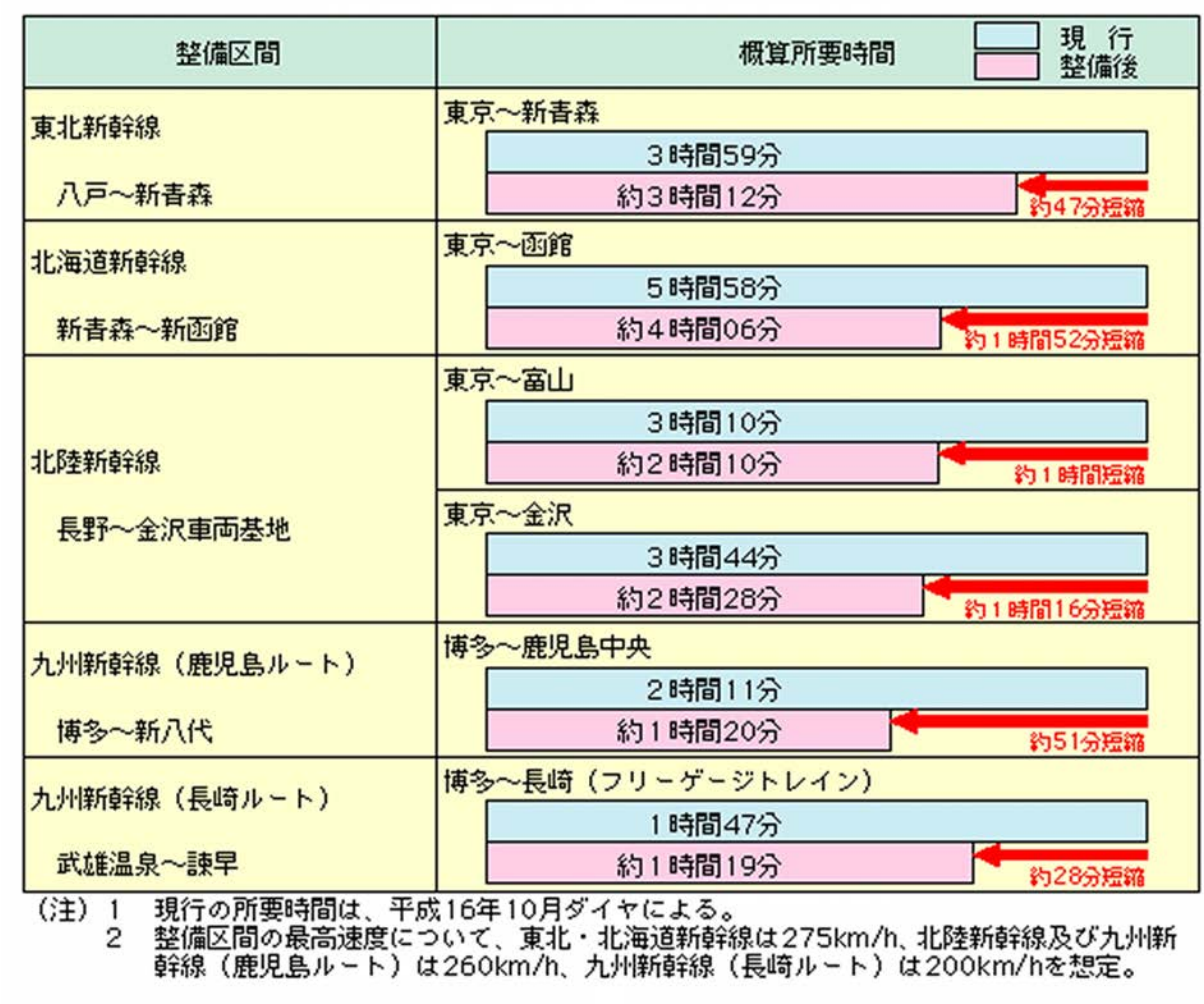
＜九州新幹線つばめ＞



図表II-5-1-5　整備新幹線の現状



図表II-5-1-6　新幹線整備による時間短縮効果



Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

(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。平成16年度には、愛知万博の観客輸送にも資する愛知環状鉄道線の一部複線化が完成した。さらに、宇野線・本四備讃線、三岐鉄道北勢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。

図表II-5-1-7　最近の幹線鉄道高速化事業一覧(平成15年度～)

	線区名・区間	整備内容	効　　果	供用年月日
幹線鉄道等活性化事業	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16年３月13日
	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11月15日
	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	（整備中）
	三岐鉄道北勢線 西桑名～阿下喜	高速化 （まちづくり事業連携）	西桑名～阿下喜 52分→42分	（整備中）

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 技術研究開発の促進

1)リニアモーターカー

リニアモーターカーの技術開発については、平成9年度より、山梨実験線において開始され、「長期耐久性」「コスト低減」「車両の空力的特性の改善」を重点に開発が進められている。また、15年4月の技術評価委員会での「メンテナンスを含めた更なるコスト低減等の技術開発を進める必要がある。」との中間取りまとめを踏まえ、16年度より新たに高温超電導に関する技術開発に着手した。今後も、残された課題を克服するため、引き続き技術開発を推進する。

2)フリーゲージトレイン

フリーゲージトレインとは、車輪の幅を変えることにより、異なる軌間の線路の走行が可能な電車である。これ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。平成16年8～10月にかけて実施した山陽新幹線上での走行試験の結果等を踏まえ、新しい台車の開発を進めており、今後実用化に向けて、高速安定性、耐久性を確認するための走行試験を行う等の技術開発を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

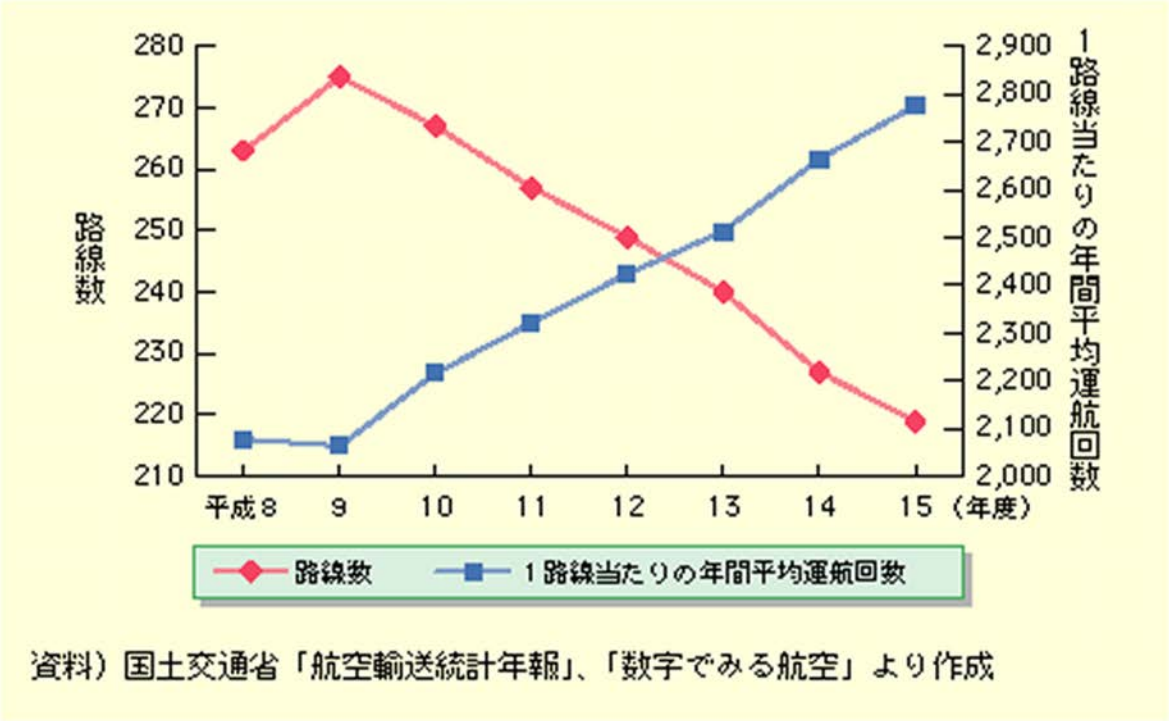
3　国内航空ネットワークの充実

(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15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いる。

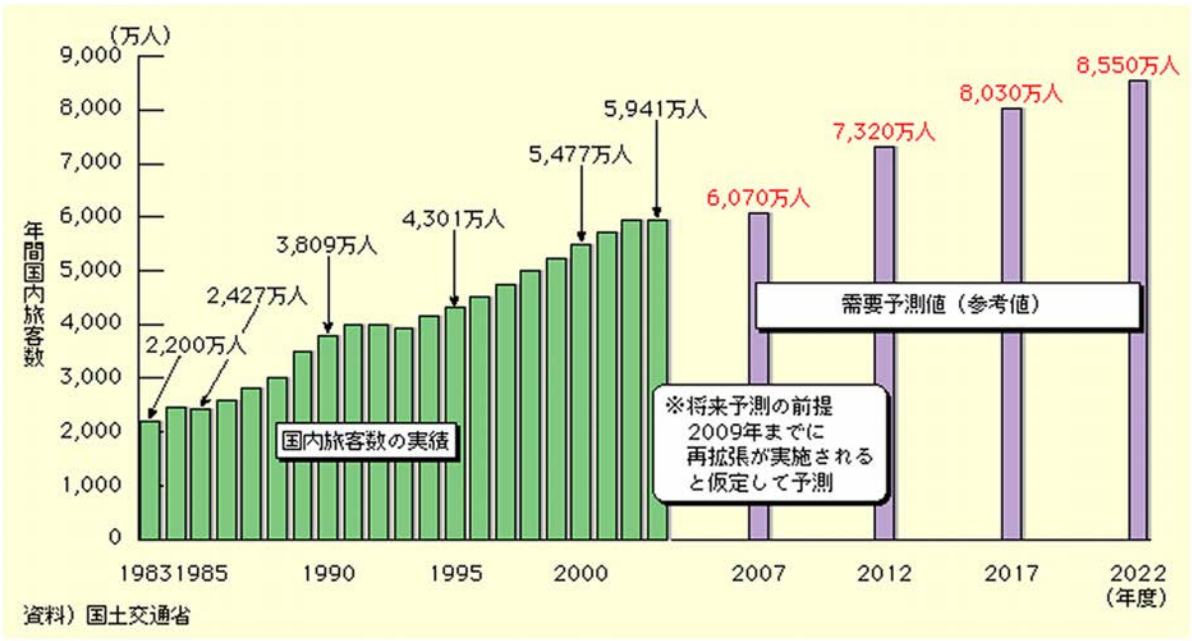
これらの事実は、航空会社が、路線数の量的な拡大から転換し、市場原理に従って需要の多い路線に集中してきていることを示していると考えられる。このような中で、東京国際(羽田)空港は既に能力の限界に達しており、今後とも増大が見込まれる航空需要に的確に対応し、利用者利便に応えるためには、その容量拡大が喫緊の課題となっている。

図表II-5-1-8　航空ネットワークの推移



Excel形式のファイルはこちら

図表II-5-1-9　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

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 空港整備の推進

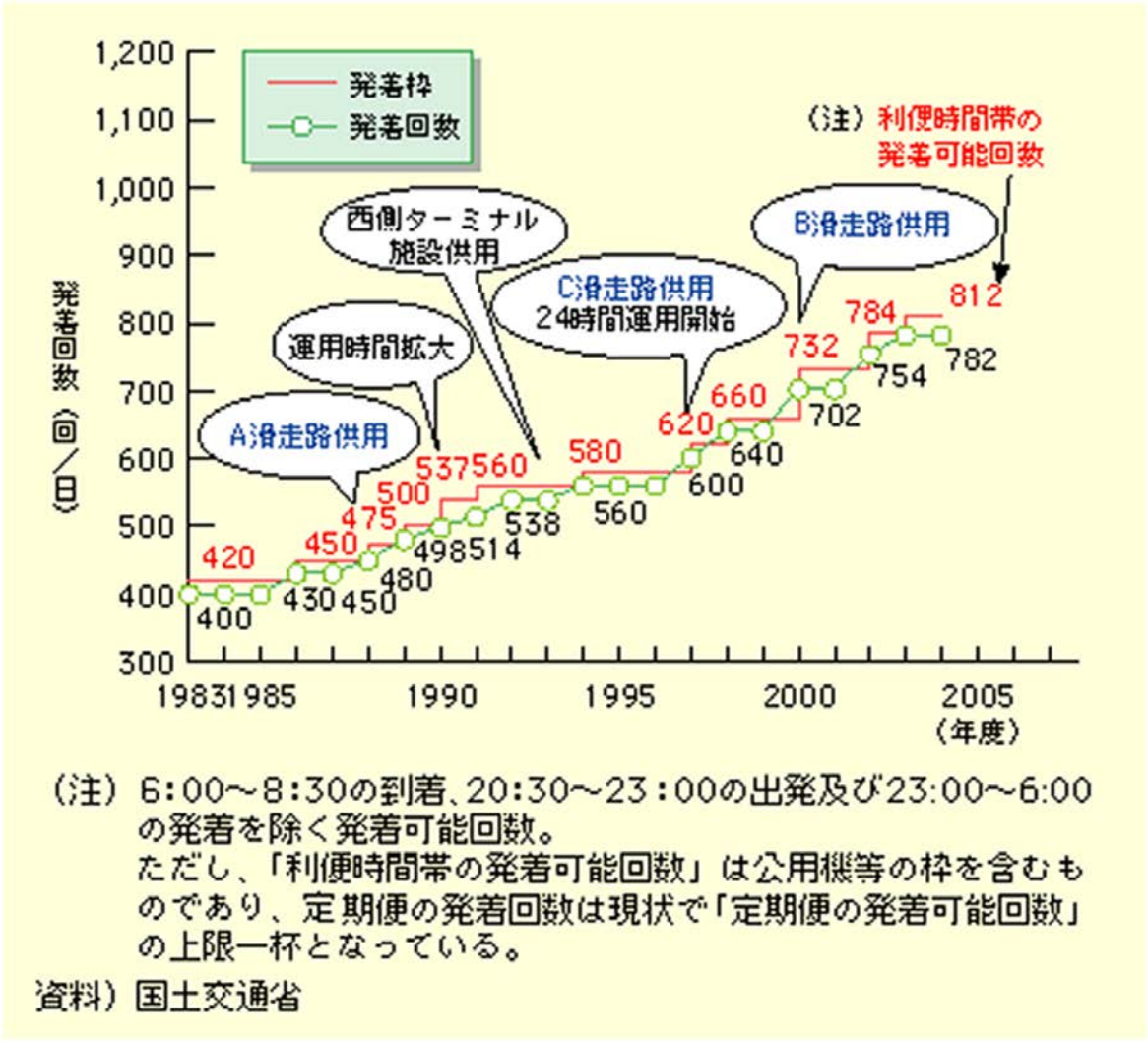
1)羽田空港の現状

羽田空港は、全国48空港との間に1日約400往復(平成16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5,941万人(15年度定期便実績)の人々が利用している。

羽田空港の首都圏における国内航空交通の中心としての機能を将来にわたって確保するとともに、航空機騒音問題の抜本的解消を図るため、昭和59年以来、東京都が造成した羽田沖廃棄物埋立地に沖合展開を行ってきた。平成16年12月1日には、第3期計画の最終段階となる第2旅客ターミナルの供用を開始し、現在は同ターミナルの拡張事業等を実施している。

これらにより、羽田空港の発着枠は拡大されてきたが、国内航空需要の伸びは著しく、現在定期便に使用しうる782回／日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。

図表II-5-1-10　羽田空港の離発着回数



Excel形式のファイルはこちら

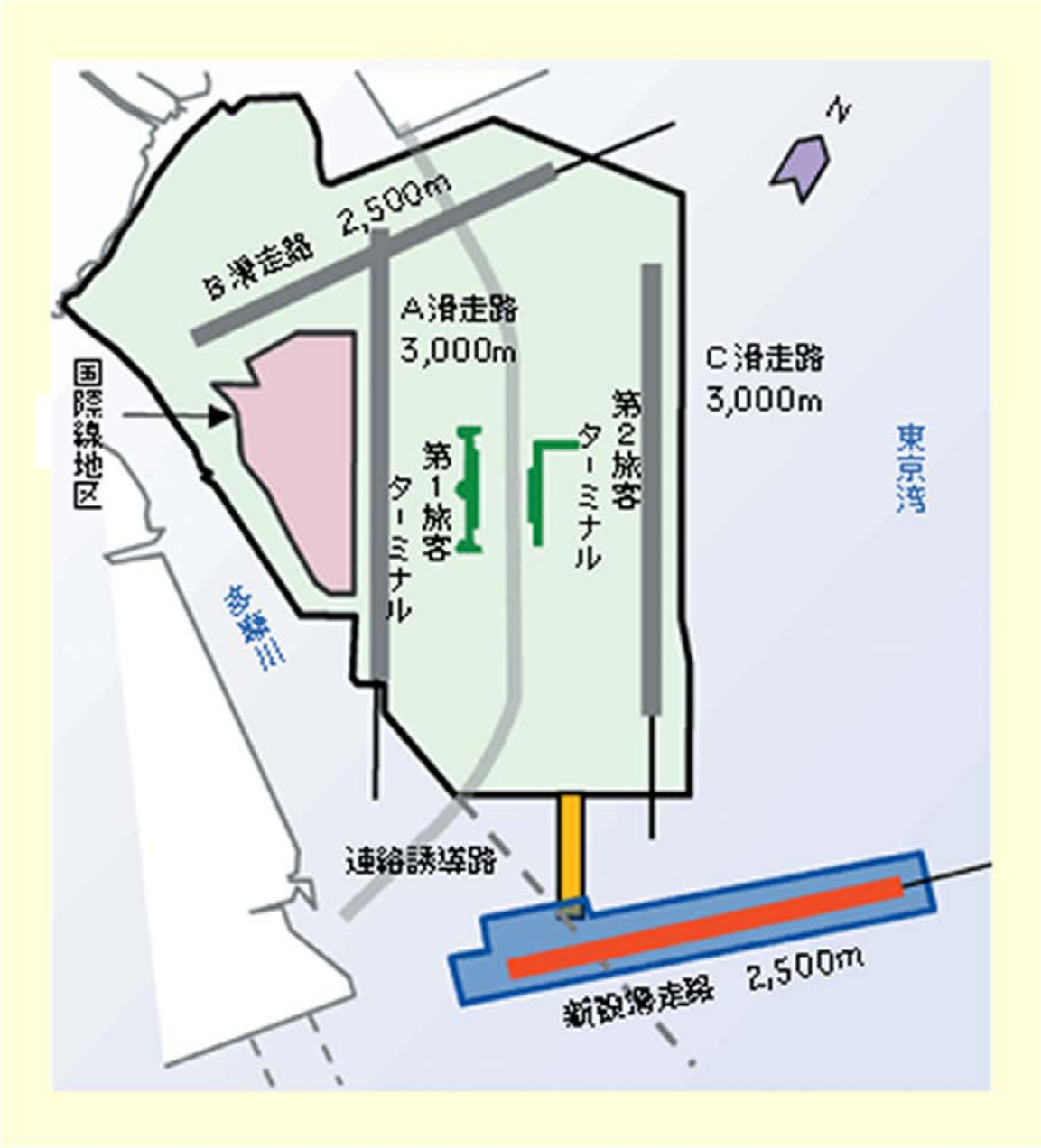
2)羽田空港の再拡張事業

首都圏における航空需要の増大に早急に対応するため、羽田空港に新たに4本目の滑走路等を整備して、年間の発着能力を現在の28.5万回(782回／日)から40.7万回(1,114回／日)に増強する再拡張事業の事業化が、平成16年度予算において認められた。本事業は、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上と、発着余裕枠を活用した国際定期便の就航を図るものである。

再拡張後の飛行ルートについては、平成16年5月に関係地方公共団体に対して国土交通省の案を提示し、了承されている。

また、平成16年度は新設滑走路等の入札・契約手続を行っているが、透明性の高い入札手続を着実に進めるため、有識者からなる第3者委員会(「コスト縮減検討委員会」及び「技術検討委員会」)を開催し、これらの委員会からの提言を踏まえて、新設滑走路建設工事のコスト縮減を図ることとしている。国際線地区の整備についてはPFI手法を活用することとしており、16年度は制度設計等の検討調査を行っている。

図表II-5-1-11　羽田空港再拡張概略図



3)一般空港等の整備

一般空港等については、離島を除いて新設を抑制するとともに、ハード・ソフトの施策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る。平成16年度は12空港の滑走路延長事業等を継続して推進するとともに、既存空港の機能保持と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土交通省が空港整備の指針を明示し、整備主体が需要・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ている。また、構想・計画段階におけるPI(パブリック・インボルブメント)手続等を平成15年度より試行している。

4)航空サービスの高度化

今後の空港整備については、航空輸送サービスの質や利用者にとっての使いやすさといった観点から、既存ストックを有効活用することにより、空港の利便性の向上等高質化のための措置を重視していく必要がある。このため平成16年度に空港アクセス等航空サービス高度化推進事業を創設し、航空サービスの高度化に関する重点戦略を策定するとともに、アクセス鉄道の整備や関西国際空港連絡橋通行料金の引下げ等を内容とする社会実験等の空港へのアクセス改善、バリアフリー化等の更に使いやすい空港機能の充実、計器着陸装置(ILS)の高カテゴリー化等の空港運用の高度化、国際線施設の拡充等を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 国内航空ネットワークの充実のためのソフト施策

地方航空ネットワークの維持・拡充等を図るため、着陸料の軽減措置や発着枠の配分の工夫を行っている。羽田空港の発着枠の配分については、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。また、16年9月には、地方航空ネットワークの維持・形成のために、少便数路線(1日3往復以下の路線)を減便する場合には他の少便数路線にのみ転用できることとする、新たな制度を導入した。

(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
(注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

テキスト形式のファイルはこちら

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に接続した複合一貫輸送(注2)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(注3)の整備や離島における就航率の向上等の輸送の安定性確保を図っている。また、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、環境対策及び物流効率化に資する船舶の建造を進めている。さらに、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
(注2)特定の貨物が自動車、鉄道、船舶、航空機等の種類の異なる2つ以上の輸送手段により相次いで輸送されること
(注3)主として国内輸送貨物を扱うために用いられるターミナル

テキスト形式のファイルはこちら

(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、国土交通省の支援の下、1)最高速力50ノット(時速93km)、2)高い積載能力、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。

TSLの実用化第1船である小笠原TSL「SUPER LINER OGASAWARA」は、平成16年11月に命名・進水式が実施され、17年に小笠原航路へと就航する予定となっている。国土交通省としても、就航に向けて必要な環境整備に取り組んでいる。

図表II-5-1-12　小笠原TSL



TSLとおがさわら丸（現在就航中）の比較

	おがさわら丸	TSL
全　長	131m	140m
全　幅	17.2m	30m
総トン数	6,679トン	14,500トン
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

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　国際的な交通ネットワークの構築

1　国際航空ネットワークの構築

(1) 国際航空ネットワークの現状と課題

平成16年10月現在、我が国24都市と世界42ヶ国・地域118都市との間で国際航空ネットワークが形成されている。16年の我が国の国際航空輸送は15年に発生したイラク戦争、SARSの影響による落ち込みから回復基調にあり、今後も発展が見込まれている。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。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。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 大都市圏の国際拠点空港機能の強化

1)成田国際空港の整備

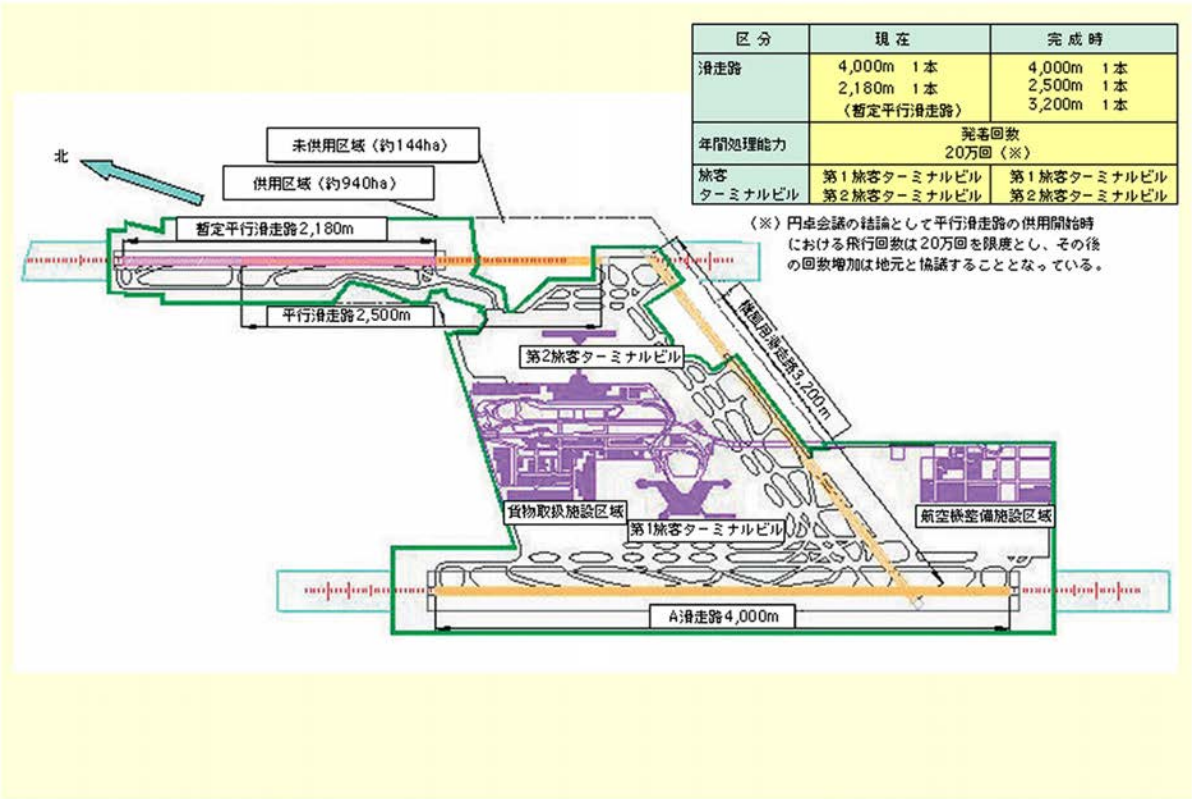
成田国際空港(平成16年3月まで新東京国際空港)は、昭和53年の開港以来日本の表玄関として重要な役割を果たしてきたが、滑走路1本の運用による処理能力の限界から、強い増便要請や新規乗り入れ要請に対応できない状況となり、本来計画の2,500m平行滑走路を整備し、空港容量を拡大することが我が国としての緊急の課題となってきた。

現在は一部の地権者の了解が得られていないため、暫定的に2,180mの平行滑走路を供用している。

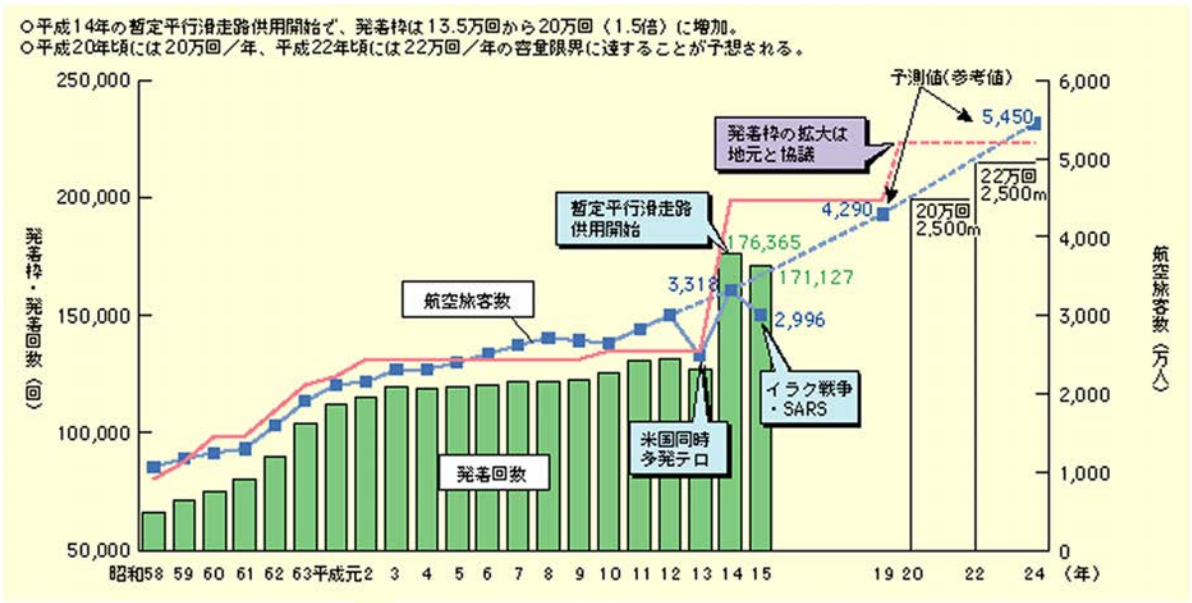
しかし成田空港における国際航空需要は今後とも引き続き増大が見込まれており、本来計画の2,500mの平行滑走路の早期完成を目指して、全力で取り組んで行く必要がある。さらに、平行滑走路の2,500m化が実現されても、現在地元と合意されている20万回の発着回数では将来処理能力の限界に達することが予測されるため、地元と協議しつつ発着回数の更なる増加を図る必要がある。

また、成田空港を設置・管理していた新東京国際空港公団は、平成16年4月に全額国出資の特殊会社である成田国際空港株式会社に移行した。民営化により、国際競争力のある自立的な経営主体を確立するとともに、空港経営の一層の効率化を図ることにより、利用者負担の軽減や空港の利用者の利便性の向上を実現することとしている。

図表II-5-2-1　成田国際空港の施設計画



図表II-5-2-2　成田国際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。

深夜早朝時間帯での国際旅客チャーター便については、ソウル、グアム行きを中心に運航便数が増加しており、平成15年度には916便の運航があった。また、15年11月から開始された昼間時間帯における羽田－金浦(ソウル)間の国際旅客チャーター便については、旅客数が16年10月に累計50万人を突破するなど、両国間の交流拡大に寄与している。

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。このため、羽田空港再拡張後の発着余裕枠を活用して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

平成16年に開港10周年を迎えた関西国際空港では、中国路線を中心に国際線が堅調に伸びている中で、国際線の就航に便利な時間帯の発着枠が既に満杯に近く、今後の需要に対応できなくなる状況が見込まれている。

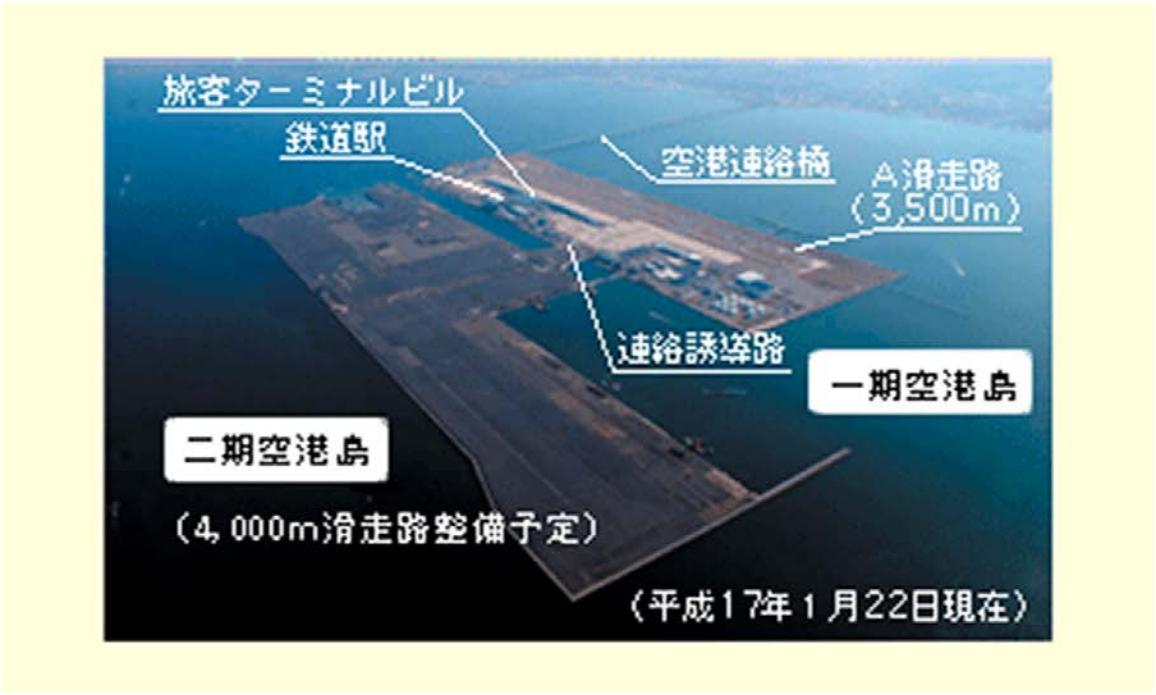
こうした状況を踏まえ、平成8年度から2本目の滑走路を整備する二期事業を進めており、用地造成は既に概成しているところであるが、供用開始に必要な施設の整備については、関西国際空港の今後の需要動向と関西国際空港株式会社の経営状況に見通しが立ったことから、平成16年12月の財務・国土交通両大臣間合意において、2本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定し、事業費を徹底して縮減した上で、平成19年に「限定供用」を図ることとされた。

これにより、関西国際空港は、我が国で唯一の「複数滑走路＋24時間運用」というグローバルスタンダードの国際拠点空港となり、アジアを中心とした海外からのゲートウェイとして、航空需要の増大に適切に対応するこ

とが可能となる。

今後、関西国際空港株式会社は、一層の経営改善を進め、安定的な経営基盤を一日も早く確立するよう努めるとともに、関西国際空港が国際拠点空港としての機能を十全に発揮するよう、関係地方公共団体及び民間と一体となって、集客・利用促進・就航促進に向けた更なる努力を行うこととされている。

図表II-5-2-3　関西国際空港二期事業の進捗状況



5)中部国際空港の整備

名古屋の南約35kmの常滑沖海上に位置し、24時間運用可能な長さ3,500mの滑走路1本を有する中部国際空港は、平成17年2月17日に開港を迎えた。

＜開港した中部国際空港＞

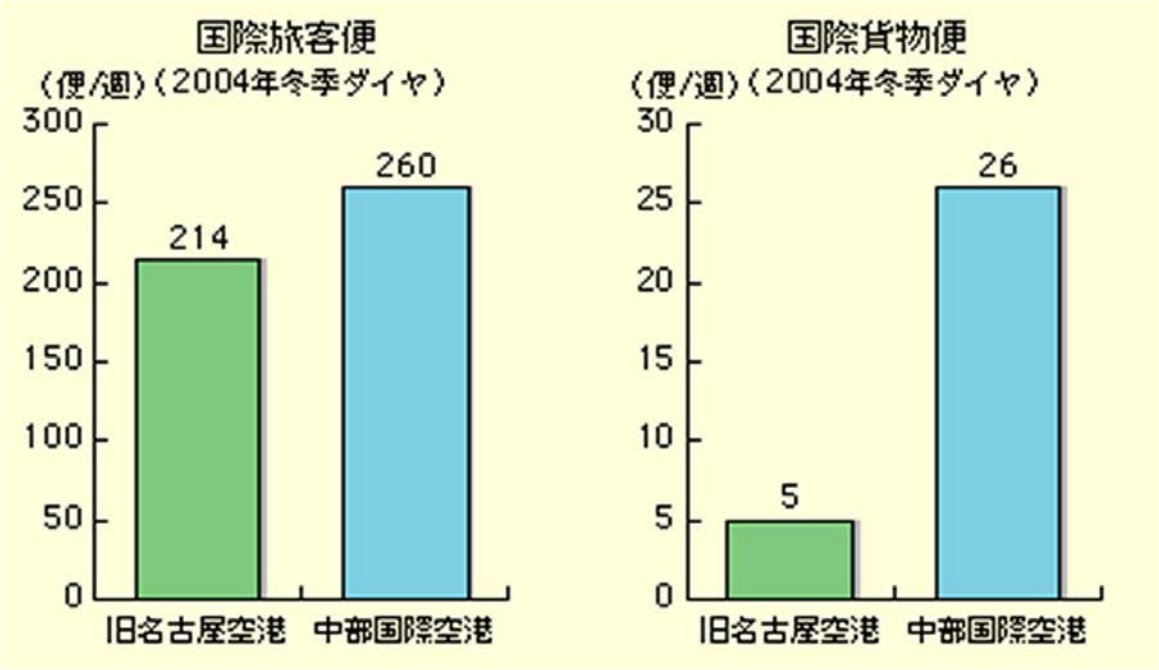


テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例

中部国際空港開港

平成17年2月17日、成田国際空港、関西国際空港と並ぶ国際拠点空港として愛知県常滑市沖に中部国際空港が開港しました。開港時(2004年冬季ダイヤ)において、旅客便については、国際線は世界26都市に週260便、国内線は24都市に1日95便が、貨物便については週26便が就航しており、今後も航空路線網の充実が見込まれています。



Excel形式のファイルはこちら



▲国際線就航都市

旅客ターミナルビルは、国際線と国内線が一体となっていて乗継利便性にすぐれているのみならず、ユニバーサルデザインに基づき誰もが使いやすくという観点で設計されたことが特長です。障害者、学識経験者等からなるユニバーサルデザイン研究会を発足させ、次の点について検討を行い、設計、施工の各段階で意見を反映させました。

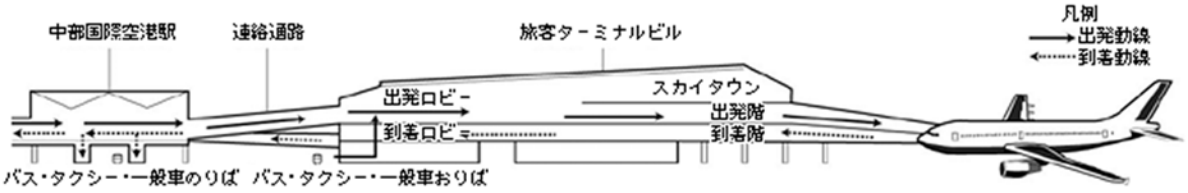
1)障害のある旅客も同一の移動経路を確保
2)高低差のある場合やビル内階層移動へ対応
3)誰もが使いやすいトイレ
4)障害者等による設備検証機会の設定
5)情報障害者にも情報が共有できる案内設備



▲誰もが使いやすいトイレ

例えば、鉄道駅からは旅客ターミナルビルを経由して、階の移動をする必要なく飛行機に搭乗できます。また、トイレは、折戸を採用することなどによって、すべてが車椅子でも利用できる広さとなっており、ベビーチェアや幼児用便座も設置されているなど、誰もが使いやすいように配慮されています。

平成17年3月25日には愛知万博が開幕し、中部国際空港はその空の玄関としても、多くの来訪者による利用が見込まれています。



▲ユニバーサルデザインに配慮した移動経路

テキスト形式のファイルは[こちら]

(3) 各国との航空交渉

国際定期航空輸送は、国際的な人的交流及び物的流通を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15年度においては、世界11ヶ国との間で二国間協議を行い、乗入地点の追加や増便等に関する取決めを結んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

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・経済活動を支える極めて重要な役割を担っている。平成15年(2003年)の世界の海上輸送量は、トンベースで58億トン(前年比4.4%増)、トンマイルベースで24兆5,890億トンマイル(前年比5.9%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。

このうち、我が国の海上貿易量は、9億1,677万トン(前年比4.0%増)であり、世界の15.7%を占めた。我が国のシェアは年々微減傾向にあるものの、依然として大きいといえる。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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、世界貿易機関(WTO)、アジア太平洋経済協力(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りすることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの原則。現実には、国家安全保障等を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。

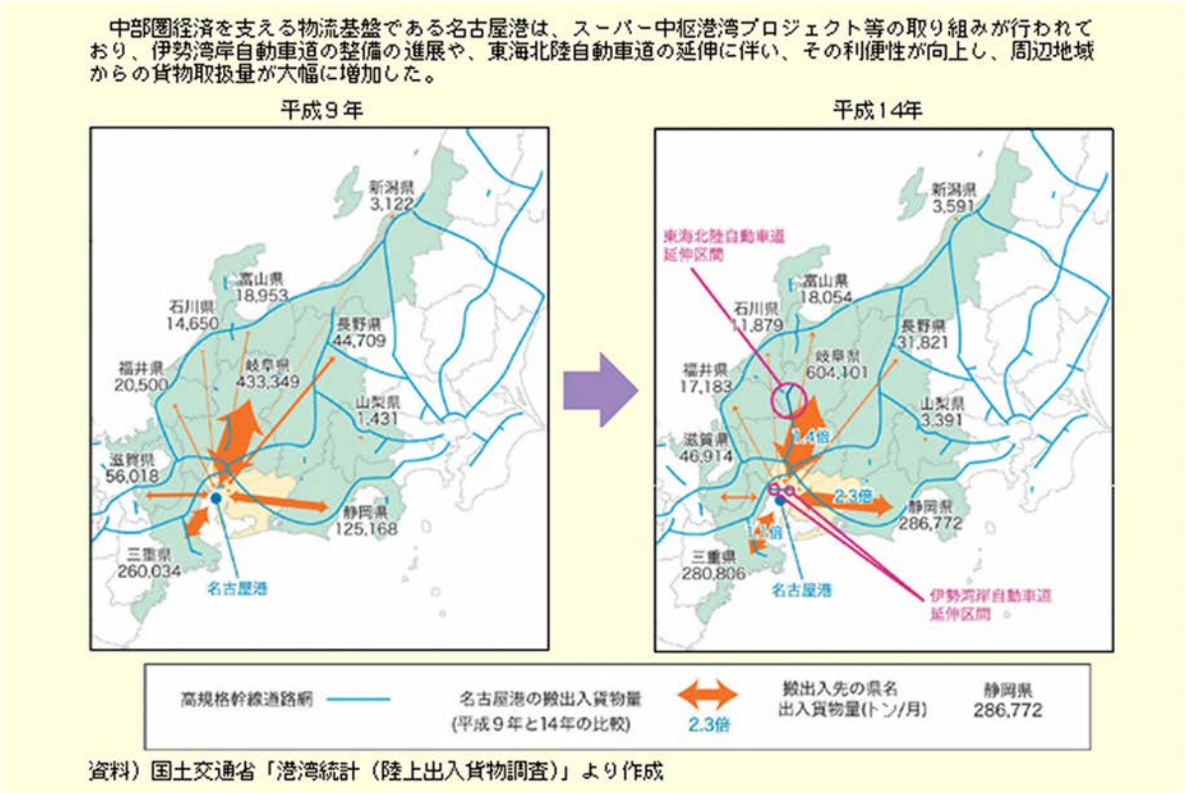
テキスト形式のファイルはこちら

第3節　複数の交通機関の連携強化

1　マルチモーダルな交通体系の構築

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り、我が国産業の国際競争力の強化と、利用者が求めるドア・ツー・ドアのサービスを、環境にやさしく、適切なコストで提供することを目指すものである。こうしたマルチモーダルな交通体系を構築するために、空港、港湾、駅等の拠点、高規格幹線道路、そして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継ぎ・積替えの円滑化を図っている。

図表II-5-3-1　名古屋港へのアクセス向上による物流誘発効果



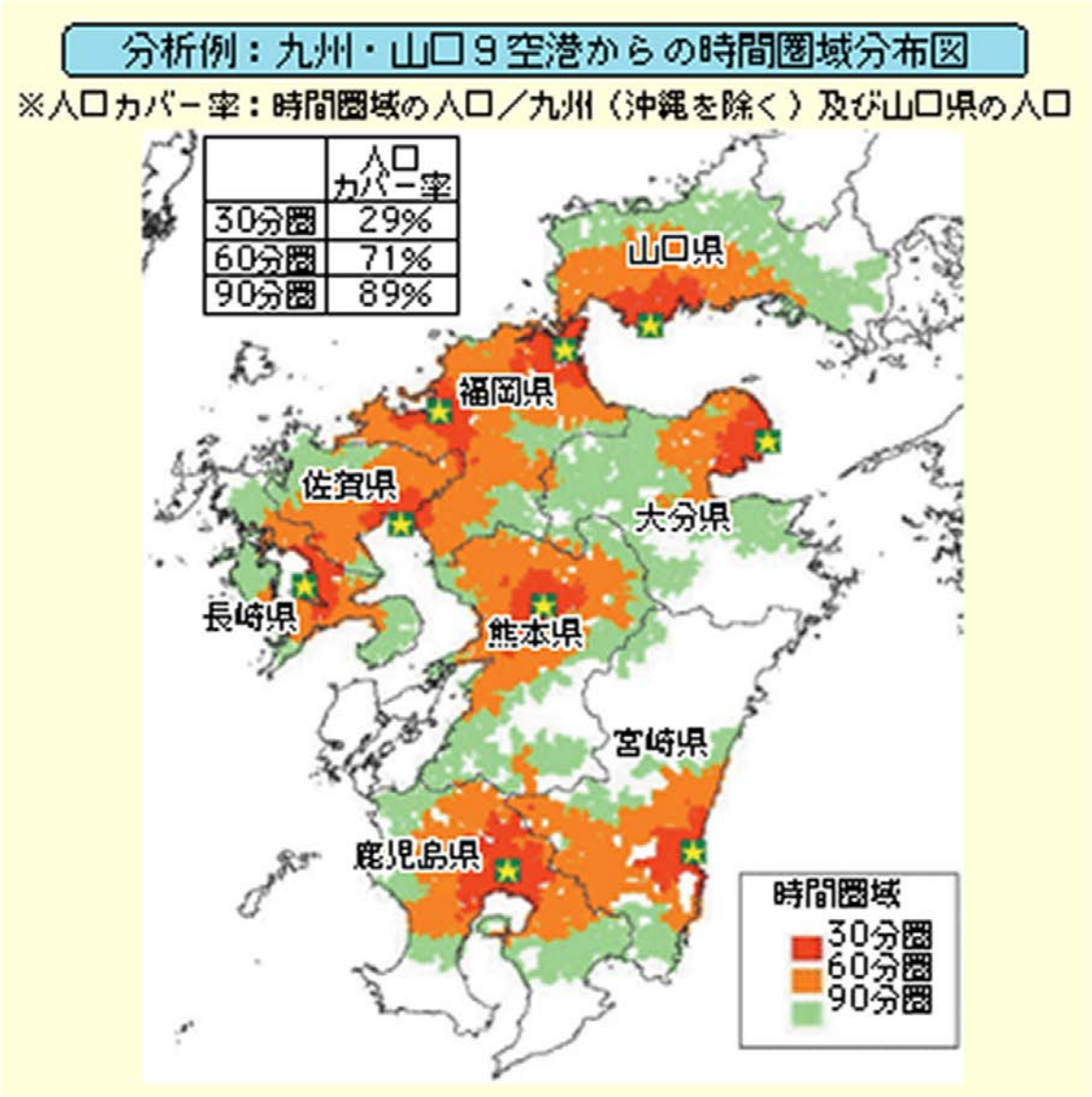
テキスト形式のファイルはこちら

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。このため、国土交通省では「総合交通分析システム(NITAS)」を開発し、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ている。

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り、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等を分析・評価することが可能となるシステムである。

図表II-5-3-2　NITAS



テキスト形式のファイルは[こちら]

3　空港への交通アクセス強化

大都市圏の拠点空港、特に首都圏の空港機能の充実は、地球規模化した社会における我が国の地位を維持・向上するために必要不可欠である。しかし、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)を改善する必要がある。

図表II-5-3-3　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　成田国際空港	東京	78km（東京駅～空港第2ビル）	53分（JR・NEX）	30分毎
		66km（日暮里駅～空港第2ビル）	51分（京成スカイライナー）	40分毎
米国　ハーツフィールド	アトランタ	16km	16分（地下鉄）	8分間隔
米国　J．F．ケネディ	ニューヨーク	24km	35分（新交通～地下鉄）	12分毎
米国　オヘア	シカゴ	37km	40分（地下鉄）	6～8分毎
英国　ガトウィック	ロンドン	43km	30分（鉄道）	15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	29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
イタリア　フミチノ	ローマ	35km	32分（鉄道）	30分毎
中国　チェクラプコック	香港	28km	23分（鉄道）	12分毎
シンガポール　チャンギ	シンガポール	20km	27分（鉄道）	12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。
　　国内については、それぞれの区間の上下全列車の平均所要時間とした。（平成16年11月現在）
資料）（財）関西空港調査会「エアポートハンドブック2004」等

Excel形式のファイルはこちら

テキスト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している。また、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、鉄道による交通利便の更なる向上を図っている。

このほか、自動車による空港利用の利便性を向上するため、東京外かく環状道路東側の整備等の高速道路ネットワークの整備を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) その他の空港アクセス強化策

1)羽田空港への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、京浜急行空港線の容量拡大及び横浜方面からの直通列車の増発等を更に図るため、京急蒲田駅の総合的な改善を進めている。また、第2旅客ターミナルの供用開始(平成16年12月)に伴い、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がなされ、一層利便性が向上した。

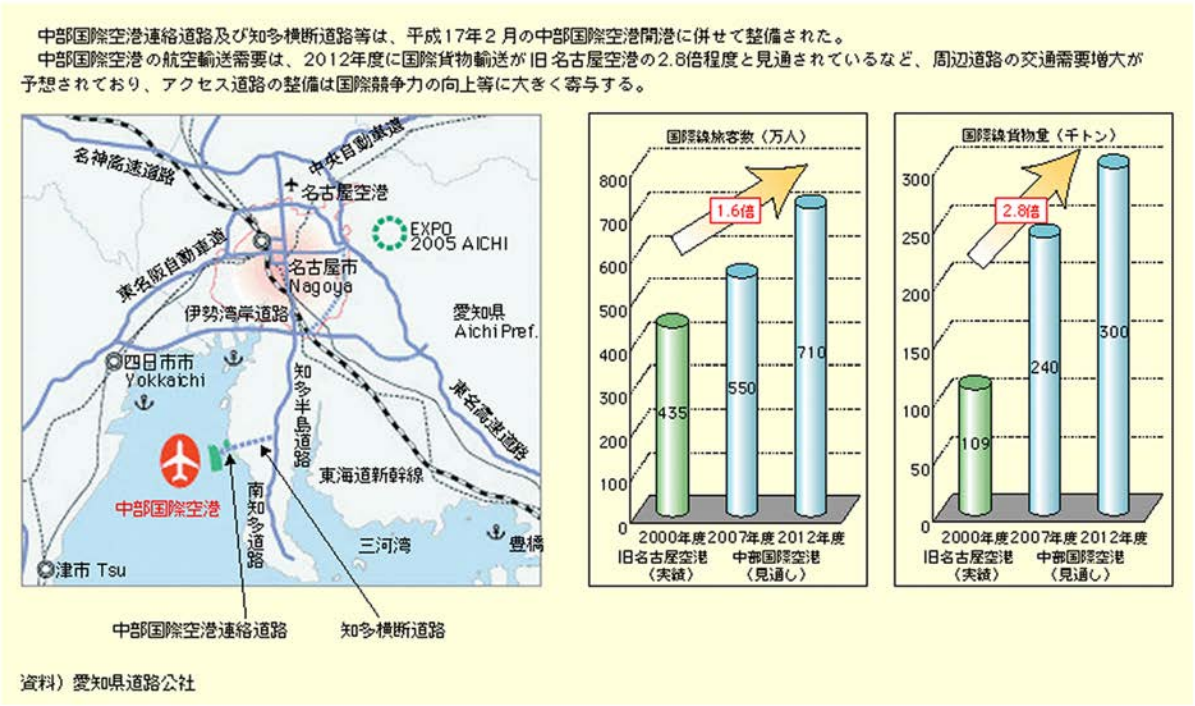
図表II-5-3-4　首都圏空港への交通アクセス強化



2)中部国際空港へのアクセス確保

平成17年2月17日の中部国際空港の開港に伴い、連絡鉄道として中部国際空港連絡鉄道(中部国際空港－名鉄常滑駅間)が開通し、名鉄名古屋駅から空港まで最速28分で到達できるようになった。また、道路については、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が整備され、名古屋都市圏等からの高速性と円滑性が確保された。さらに、空港の立地を活かして、伊勢湾を挟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－常滑港(前島))が開通した。

図表II-5-3-5　中部国際空港へのアクセス道路の整備



Excel形式のファイルは[こちら]

3)その他の空港へのアクセス

仙台空港については、仙台空港線の鉄道整備により仙台駅から空港まで23分(快速17分)で接続される予定であり、利便性の向上が図られることとなっている。

テキスト形式のファイルは[こちら]

第4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

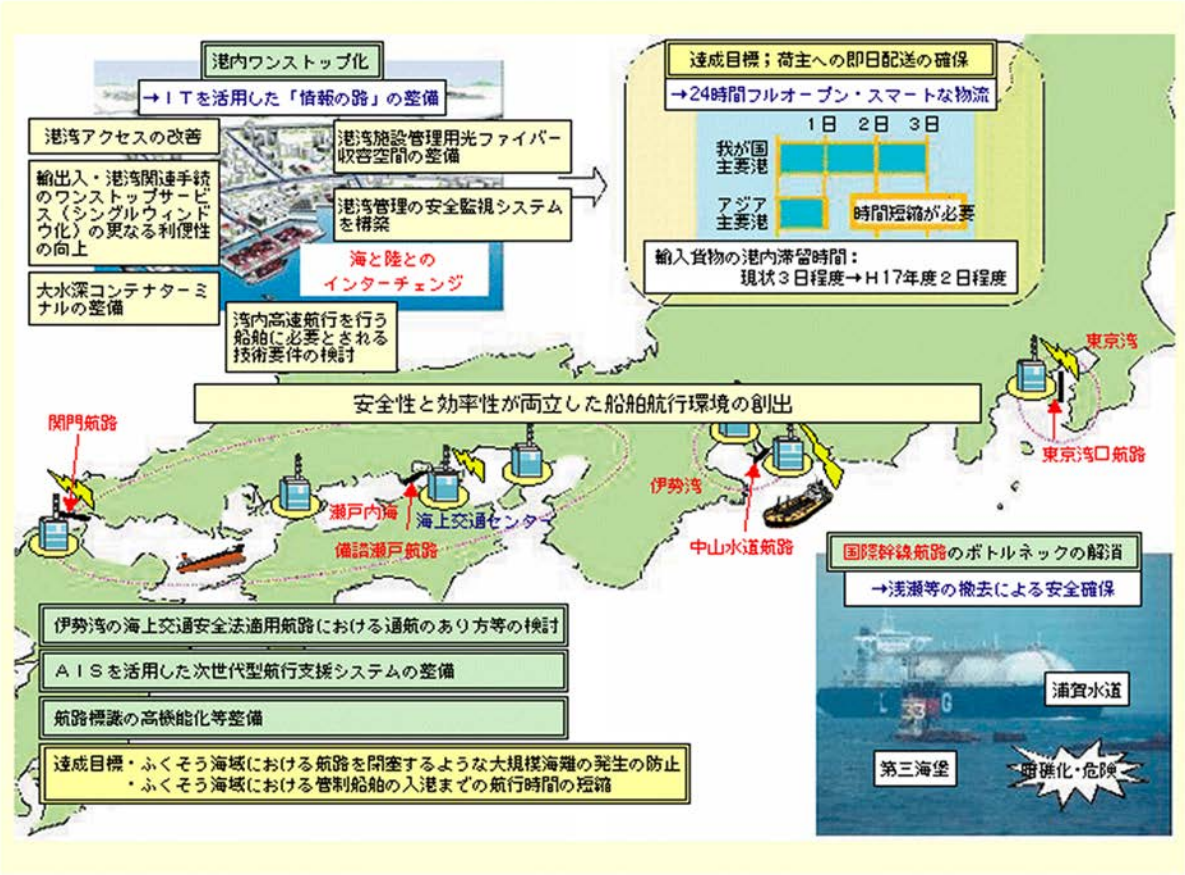
我が国においては、アジア諸国の経済力の向上、国際的な水平分業の進展により、アジア諸国との相互依存関係が強まる中で、対アジア輸送の重要性が増大している。また、在庫コストの削減等新たな企業ニーズに応えるため、物流サービスの多頻度かつ迅速な展開がますます重要になっている。

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(注1)コンテナ取扱量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相対的低下等により、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-5-4-1　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

新たな湾内交通体系を検討して航行規制を見直すなどのソフト施策、及び船舶自動識別装置(AIS)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る湾内航行のノンストップ化を推進している。

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を整備するとともに、バルク貨物(注4)の安定的かつ低廉な輸送を確保するために多目的国際ターミナル等の整備を進める。整備に当たっては、老朽化した民間施設の再編等、既存ストックの有効活用を促進する。これらにより、我が国・地域経済の再生及び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。

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月の港運労使間の合意に基づき、

(ア)荷役作業については、1月1日を除き364日24時間実施

(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まで実施されることとなった。

また、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、平成14年度に横浜港において実証実験が実施されたのに続き、15年度には、大阪港と名古屋港において実証実験が実施された。

こうした動きを受け、平成15年7月から国内の14港において税関の執務時間外における通関体制が本格実施されている。また、16年7月からは国内主要7港において、動植物検疫の執務時間が延長されている。

(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(中継コンテナ)

(注2)東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の4地域

(注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

(注4)穀物、石炭、鉱石などのように、粉粒体のまま包装せずに積み込まれる貨物のこと。ばら積み貨物とも言われる。

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例

港湾が支える地域経済再生～大分県中津港～

大分県中津港の多目的国際ターミナルが、平成16年11月に供用を開始しました。多目的国際ターミナルとは、ばら貨物からコンテナ貨物まで多様な荷姿の貿易貨物を取り扱うターミナルです。

この中津港に隣接する地域に、自動車の大量輸送に適した港を求めていた自動車メーカーが大規模工場を建設しました。年間15万台の生産を目指した新工場が平成16年12月から生産を開始しています。新工場は中津港に隣接しているので、海上輸送を重点にしています。当面は完成車の国内輸送が主ですが、将来的にはアジアとの部品輸出入や完成車輸出にも活用していくこととされています。

自動車工場の進出を機に関連企業の進出が始まることや運送業等の周辺産業の活性化が見込まれるため、民間投資額は約1,000億円、雇用創出効果は約3,500人とも言われており、大きな経済波及効果が期待されています。このように、多目的国際ターミナルは地域経済の活性化に大きな役割を果たすものです。



▲多目的国際ターミナルと自動車工場

テキスト形式のファイルはこちら

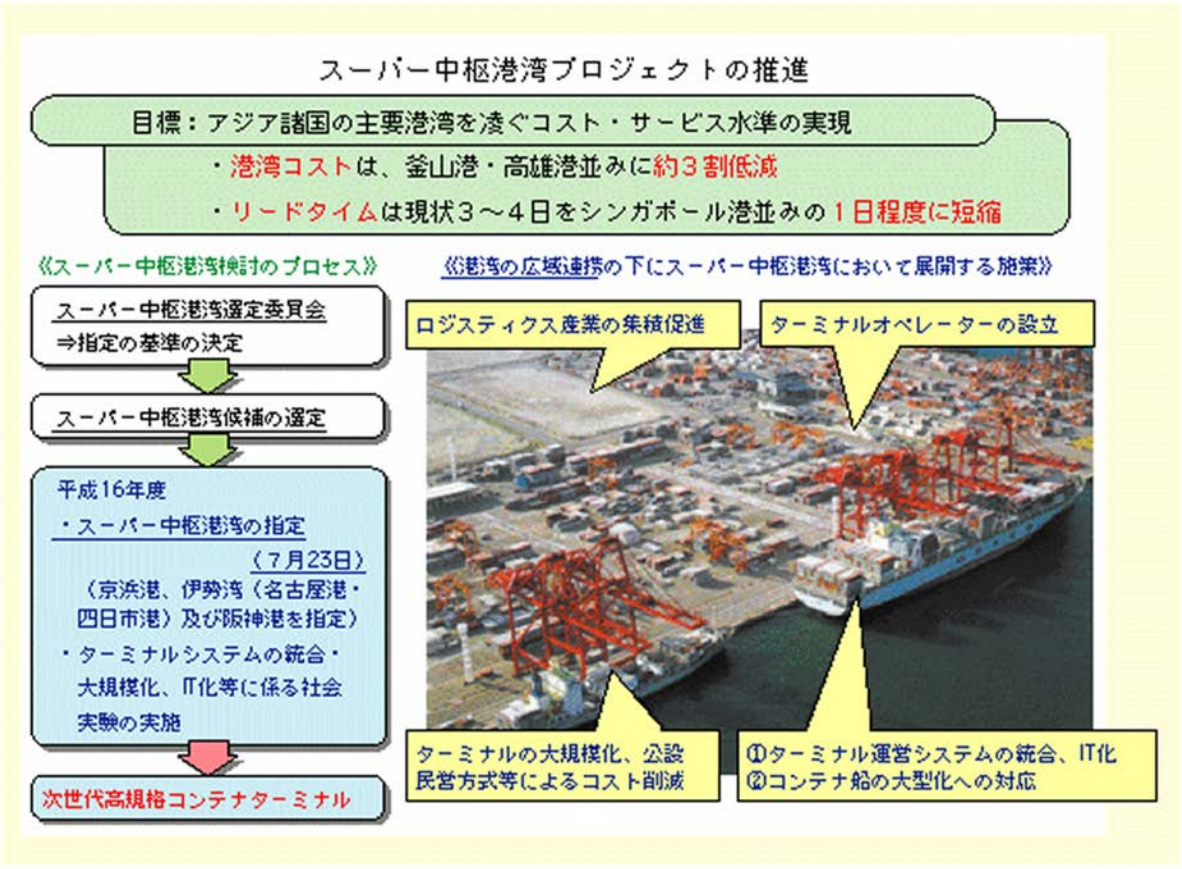
(2) スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

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る。このため、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。

このような状況にかんがみ、スーパー中枢港湾プロジェクトを推進している。スーパー中枢港湾は、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(船舶の入港から貨物の引き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。

平成16年7月には、京浜港、伊勢湾(名古屋港・四日市港)及び阪神港をスーパー中枢港湾に指定した。16年度においては、これらの港において、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等に係る社会実験を行っており、今後は指定された各港においてスーパー中枢港湾プロジェクトの目標達成のための次世代高規格コンテナターミナル(注)の形成を図っていく。

図表II-5-4-2　スーパー中枢港湾プロジェクトの推進



(注)中継機能の拡充を含む需要の拡大を通じて、規模の経済等を生かした国際的な競争力を有するコンテナターミナル

テキスト形式のファイルはこちら

(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、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、港湾の24時間フルオープン化等の実現に努めるとともに、輸出入・港湾関連手続の更なる利便性の向上(次世代シングルウィンドウ化)に向けた検討を進めている。

また、海上・航空輸送と陸上輸送を円滑に接続するため、港湾・空港への連絡道路の整備を進めている。また、海上コンテナを直接搭載するための車両の大型化に対応して、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橋梁の補強等の整備を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

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

物流事業では、取引の効率化等の業務の生産性向上を目指した取組みや、渋滞の回避等の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る。そして、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、物流の取引の情報化に必要な物流EDI(注1)の国内標準(JTRN)のXML(注2)化に向けた検討に着手している。これは広く複数企業にまたがる輸送中の様々な状態に対応した情報システムを構築するもので、消費者ニーズの多様化への対応と業務の生産性向上を目指している。また、年々注目度が増している電子タグについても、各所で導入及び導入に向けた検討がなされており、電子タグを活用し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)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企業間で交換するもの

(注2)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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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インターチェンジ周辺において、トラックの積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16年度には青森港等において、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。

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、着発線において直接本線列車のコンテナの積み下ろしが可能なE&S式荷役駅(注)の整備を図っており、平成15年度においては、金沢貨物ターミナル駅及び神戸貨物ターミナル駅が開業した。

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。

(注)着発線において直接本線列車のコンテナの積み下ろしが可能な駅

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 都市内物流の強化

現在、都市内の渋滞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、窒素酸化物(NOx)や浮遊粒子状物質(SPM)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。

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(注)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16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った。

また、「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荷捌き施設を位置付けるよう促してきており、平成16年3月末現在で75自治体において、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。

(注)荷主の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

テキスト形式のファイルはこちら

(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ている。具体的には、危険判断等の機能付加による船舶の知能化、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等の研究開発及び実用化に取り組んでいる。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している。

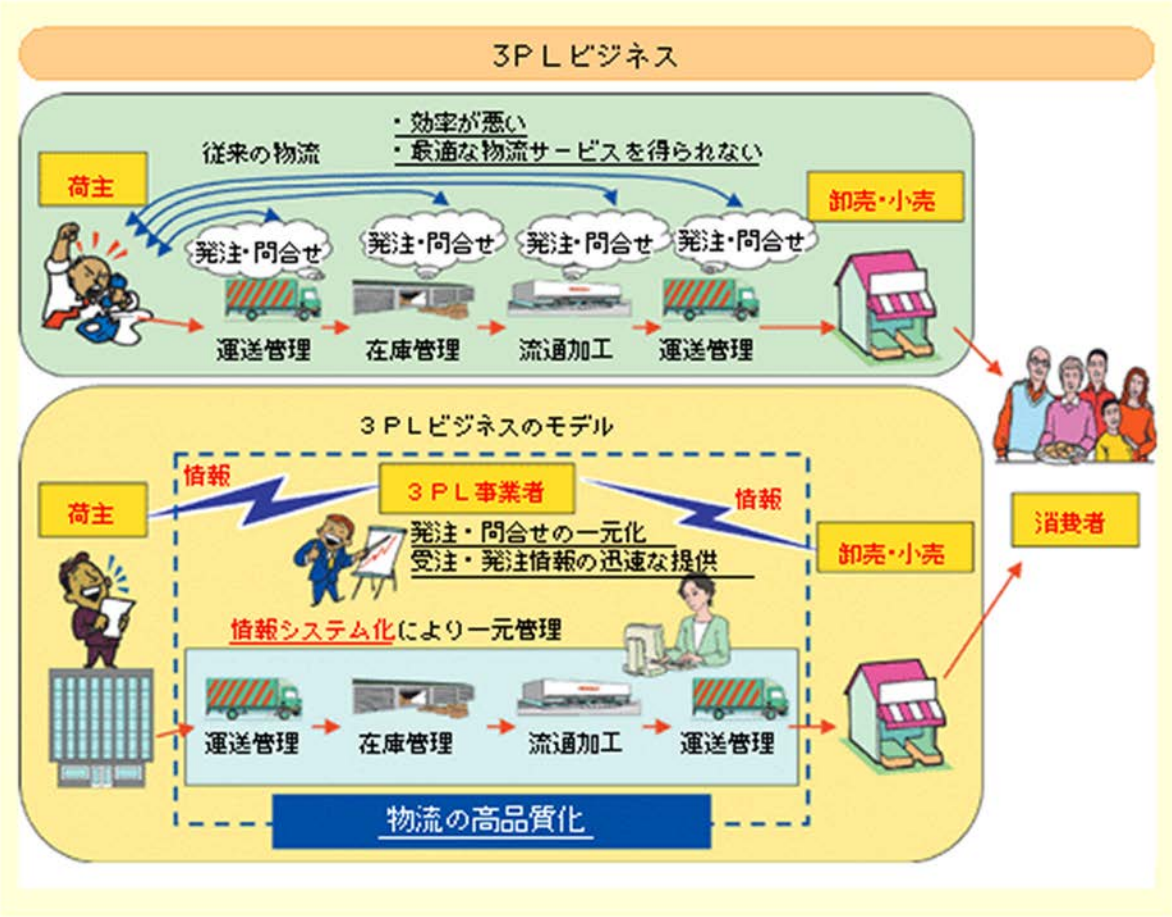
テキスト形式のファイルはこちら

(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(注)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、我が国においても、今後3PLの高い成長が期待されている。

国土交通省では、平成16年3月に「3PL人材育成促進事業推進協議会」を立ち上げて3PL人材育成研修のカリキュラムやテキストを作成し、中小物流事業者の3PL進出を促進している。3PL人材育成研修は、16年10月から17年3月までの間に計20回開催する予定である。また、3PL支援のため、倉庫業法、貨物利用運送事業法及び貨物自動車運送事業法の特例等を内容とする法案を第162回国会に提出した。

図表II-5-4-3　3PL



(注)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

テキスト形式のファイルはこちら

第5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15年度の鉄道旅客輸送については、少子高齢化の進展など厳しい事業環境の中、前年度に比べ増加し、改善の傾向が見られた。JRについては、15年10月1日の東海道新幹線品川駅開業に伴うダイヤ改正等による新幹線輸送の好調等により増加している。またJRを除く民鉄については、定期旅客は引き続き減少しているが、定期外旅客が増加しているため、全体としては増加している。

鉄道貨物輸送については、平成15年度は、年間を通じて特積貨物(注1)の輸送が好調に推移するとともに、下半期における政府備蓄米の緊急輸送があったこと等から、コンテナ貨物の輸送トンが前年度を大きく上回った。車扱(しゃあつかい)(注2)を含めた全体の輸送トンキロも前年度を上回っている。

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。ICカード乗車券については、JR東日本の「Suica」が平成16年10月に1,000万枚を達成するなど、急速に普及しているが、さらに今後は共通化・相互利用化を進めていく必要がある。16年8月に、関西圏の「スルッとKANSAI協議会」の一部事業者間で「PiTaPa」が導入されたほか、「Suica」とJR西日本の「ICOCA」が相互利用を開始している。また、東京メトロのサービスマネージャーの設置等に見られるように鉄道に不慣れな利用者への情報案内サービスも進んでいる。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性を図るため、効率的にコンテナの積み卸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、「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、既に「旅客鉄道会社および日本貨物鉄道株式会社に関する法律(JR会社法)」の適用対象から除外されている。ただし、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、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。

独立行政法人鉄道建設・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、平成14年6月にはJR東日本株式の、16年3月にはJR西日本株式の売却が完了した。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、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。

(注1)宅配荷物や雑貨などの小口貨物を集荷した運送事業者を荷主として取り扱う貨物

(注2)貨車を1車貸し切って輸送する方式であり、特に大量輸送の石油などの産業物資輸送に力を発揮している。

テキスト形式のファイルはこちら

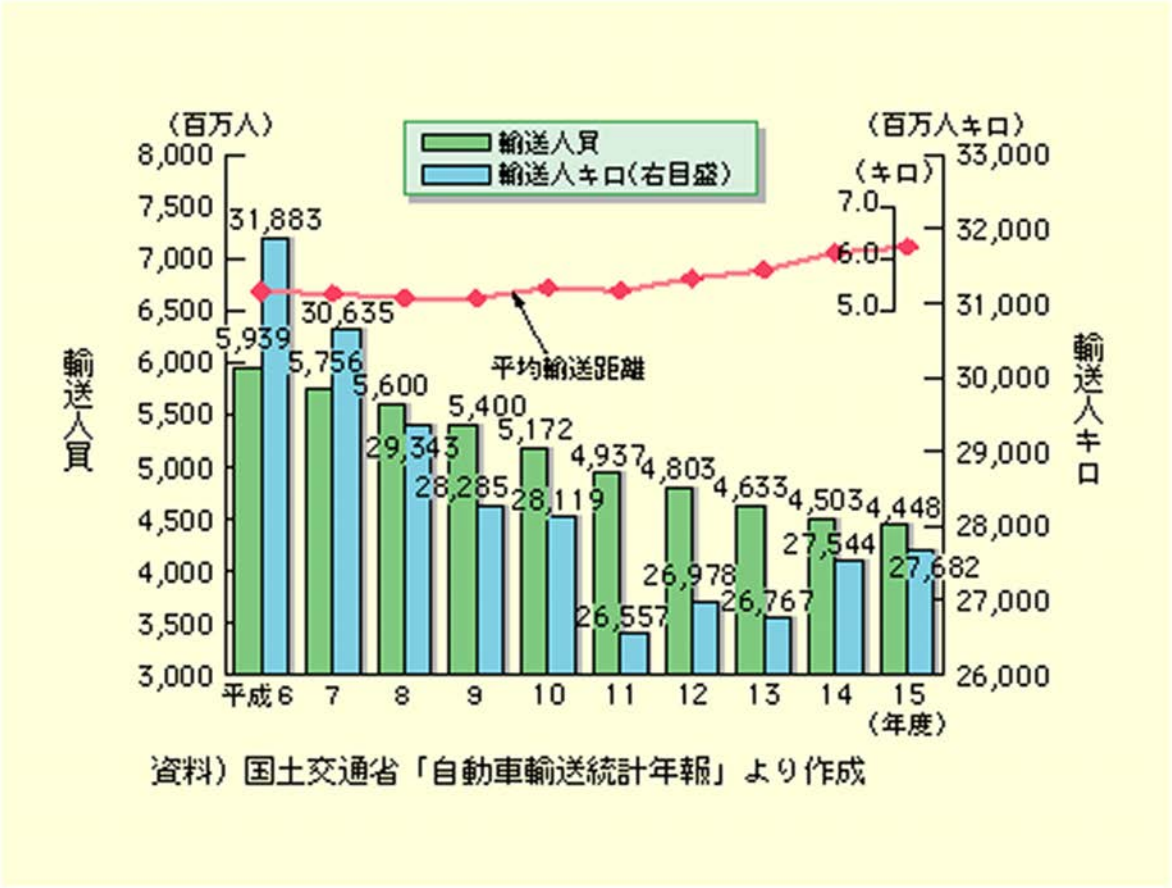
(2) 自動車旅客事業の動向と自動車運転代行業の適正化

1)自動車旅客事業の動向

(ア) 乗合バス事業

乗合バスの輸送人員は、平成15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14年度から増加に転じており、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-5-5-1　乗合バスの輸送量の推移



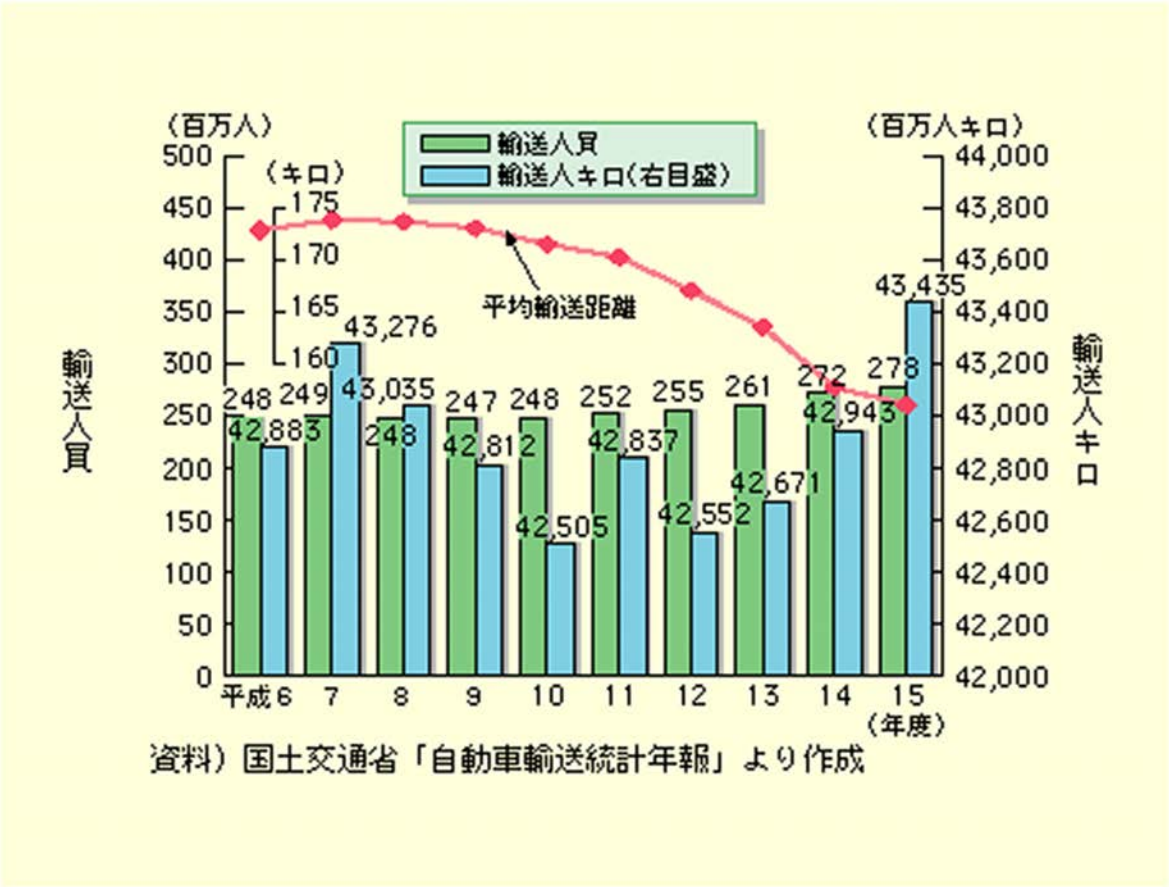
Excel形式のファイルはこちら

(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しているものと推測される。

図表II-5-5-2　貸切バスの輸送量の推移

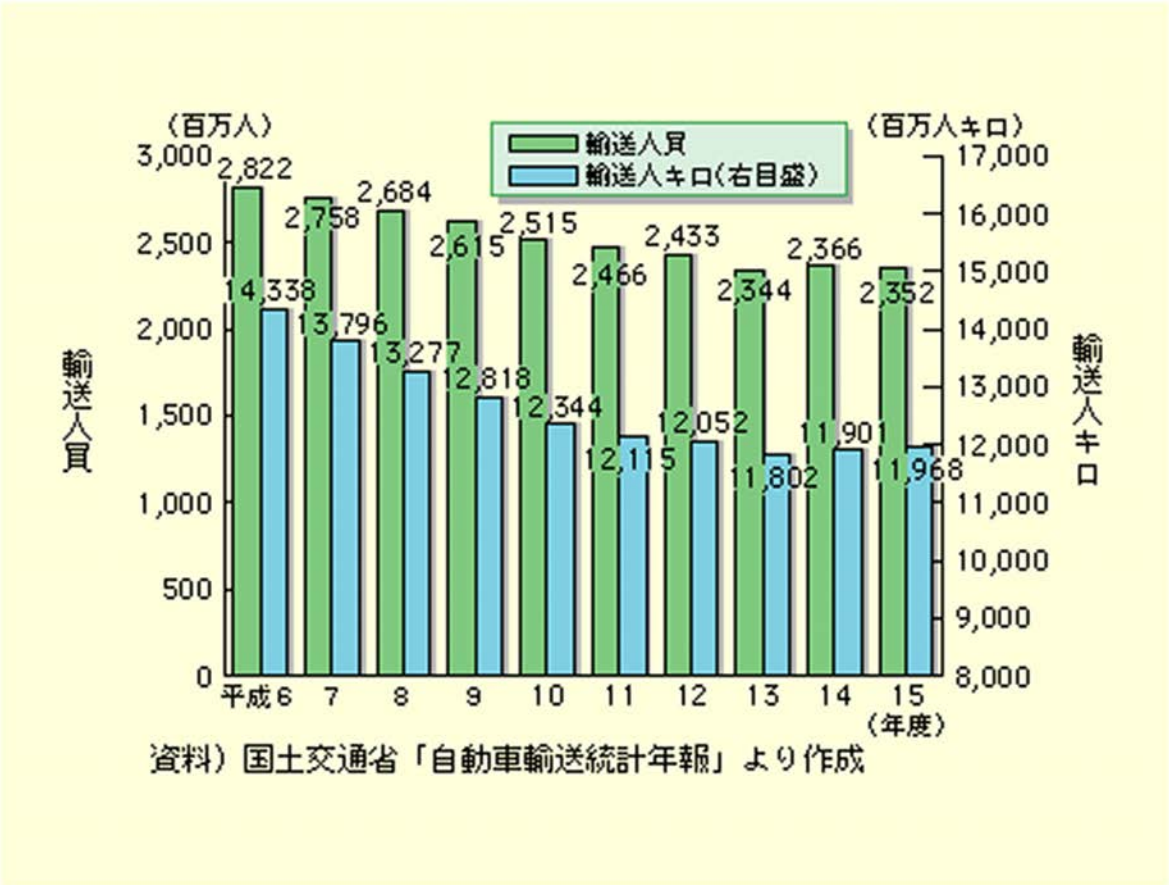


Excel形式のファイルはこちら

（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13年度以降おおむね横ばいとなっている。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等が要因であると考えられる。

図表II-5-5-3　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、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の問題があり、利用者保護に欠けると指摘されていた。

これらの問題に対処するため、自動車運転代行業の認定制度や自動車運転代行業者の遵守事項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。16年6月には改正された「道路交通法」が施行され、交通の安全と利用者の保護を図るため、運転者に対して第2種免許が義務付けられることとなった。なお、16年8月末現在の認定申請件数は全国で6,375件、認定件数は6,265件となっている。

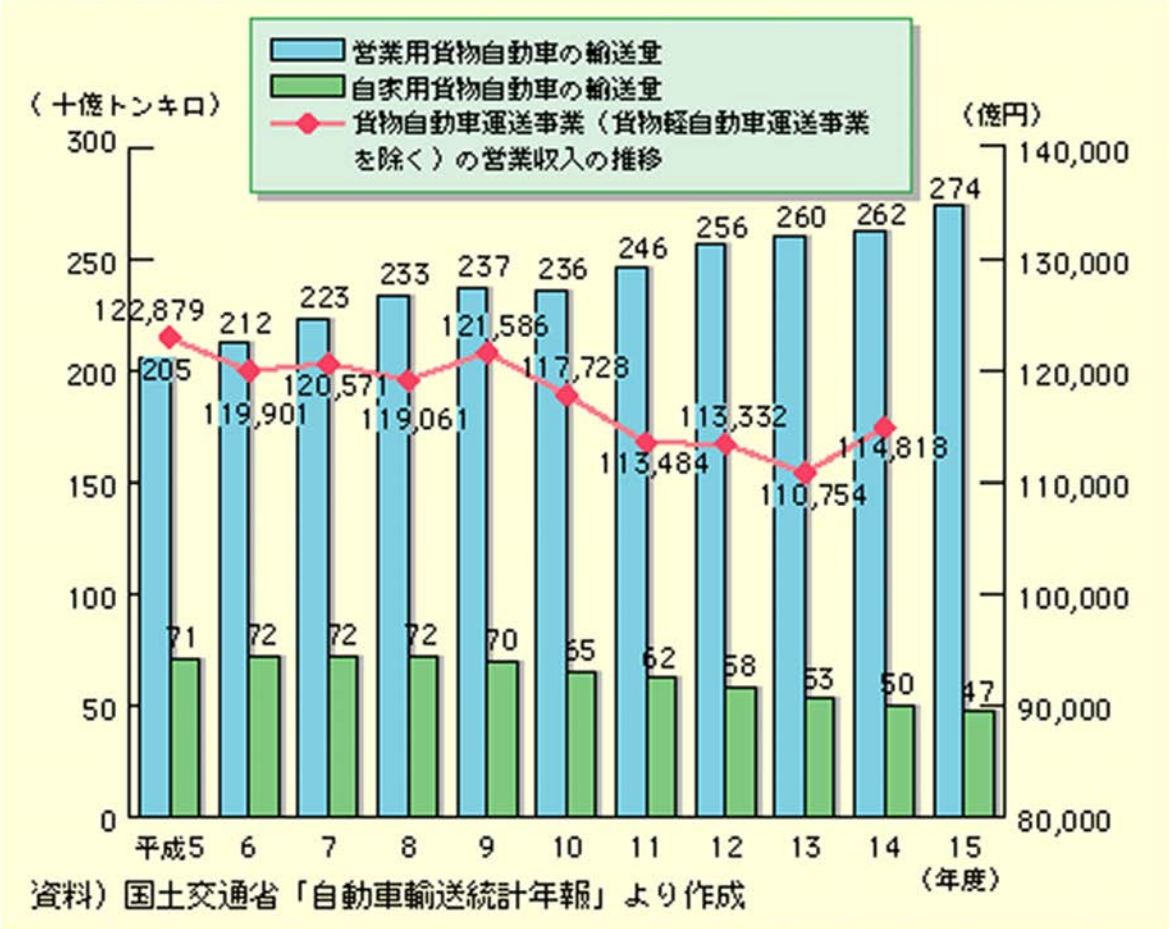
テキスト形式のファイルはこちら

(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)の輸送トンキロは、近年、おおむね横這い(微増)の傾向にある。

しかし、競争の激化による輸送単価の下落を反映し、貨物自動車運送事業全体の営業収入は減少傾向にあり、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-5-5-4　トラック輸送の動向



Excel形式のファイルはこちら

テキスト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、外航海運は貿易物資の安定的輸送に重要である。そこで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、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16年11月22日現在、外国人承認船員数は1,594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

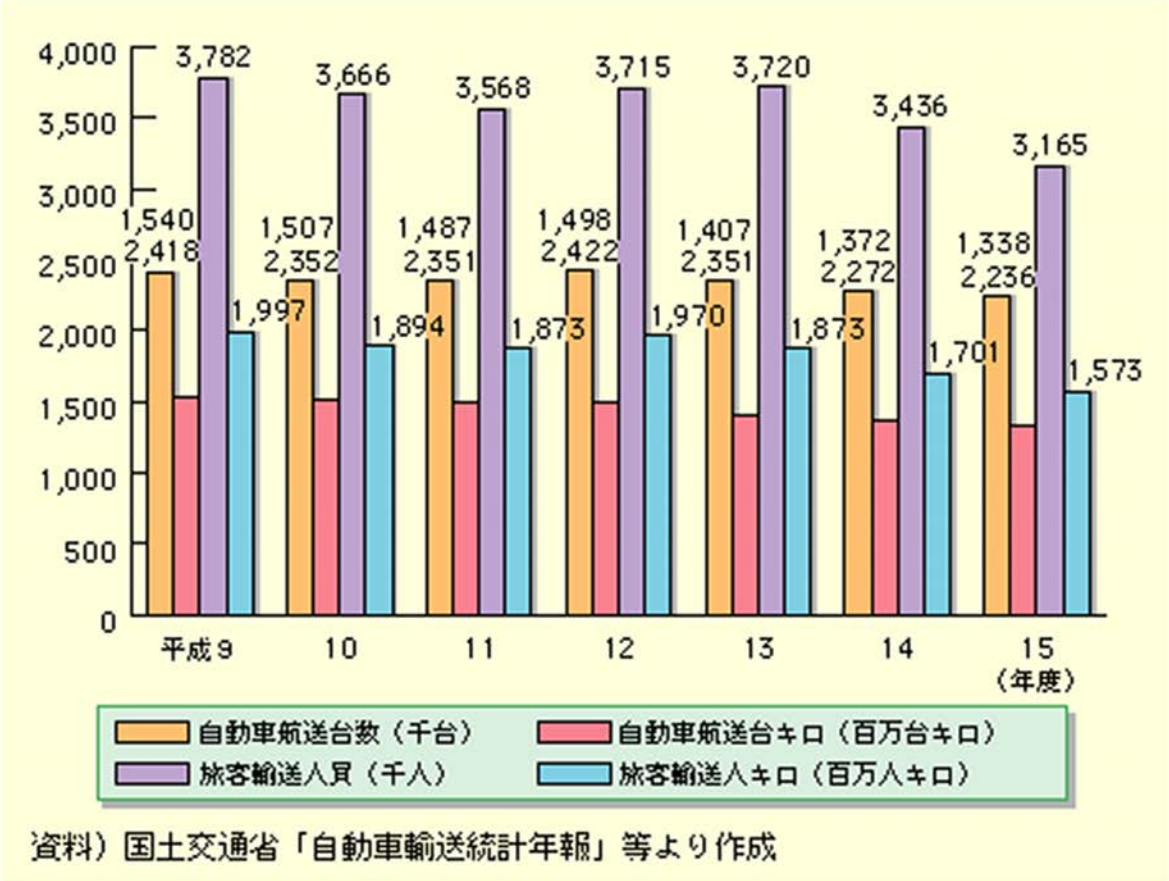
(注2)STCW条約(船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約)の締約国が発給した資格証明書を受有する外国人船員を、国土交通大臣の承認により、日本籍船の船舶職員として受け入れる制度(対象国：フィリピン、トルコ、ベトナム、インドネシア、インド、マレーシア)

テキスト形式のファイルはこちら

(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船等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ると、平成15年度の旅客輸送・自動車航送は、ともに14年度に続いて前年度を下回った。経営状況についても11社中4社が経常赤字であり、11社合計でも経常赤字が近年続いている。

図表II-5-5-5　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

テキスト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15年度については、対前年度比7.4%減である。

図表II-5-5-6　内航海運輸送量



Excel形式のファイルはこちら

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(かいてつ)(解体し、撤去すること)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、市場原理と自己責任の下、事業意欲のある事業者のより自由な船舶の建造が可能となった。

なお、国土交通省としては、内航海運暫定措置事業に要する資金調達の一部について政府保証を行い、同事業の円滑かつ着実な実施を支援している。

3)内航海運活性化策

内航海運業は、企業の国際競争の激化等による荷主からの物流効率化・高度化要請の高まり等を受け、厳しい経営環境に直面している。一方、環境保全への社会的要請の高まりから、環境負荷の小さい輸送モードである内航海運の活性化が強く求められている。こうした状況に対し、意欲ある事業者の事業展開の多様化・円滑化及び新規参入を促し、競争の促進による内航海運の活性化を図るため、参入規制の許可制から登録制への緩和、輸送の安全を確保するための運航管理制度の導入等を内容とする「内航海運業法」の改正を平成16年6月に行った(17年4月1日から施行)。

テキスト形式のファイルはこちら

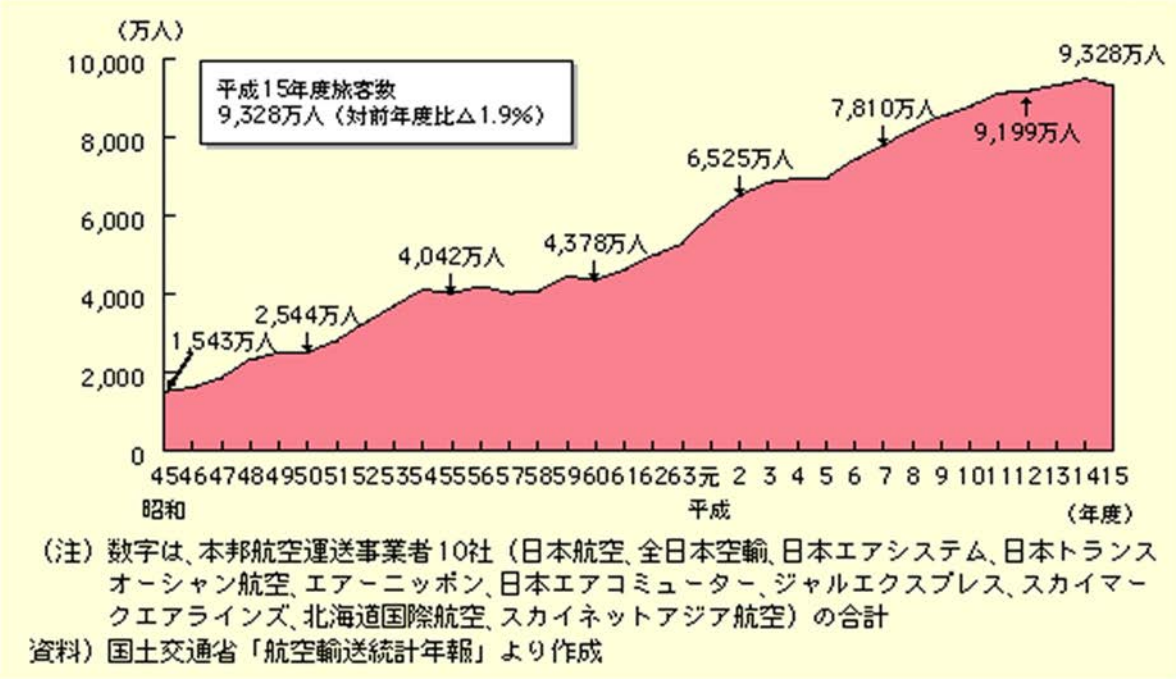
(7) 航空事業の動向

1)航空輸送の動向

国内旅客輸送は、堅調に推移し、近年の厳しい経済状況の中でも増加傾向を維持していた。しかし景気低迷等により平成15年度は5年度以来10年ぶりに対前年度比減少となっている。

国際旅客輸送は、平成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大幅に減少した。しかし、16年度に入ってからは国際情勢の影響から脱しつつあり、月単位の輸送量で見るとイラク戦争及びSARSの影響を受ける前の水準まで回復している。

図表II-5-5-7　国内航空旅客数の推移



（注）数字は、本邦航空運送事業者10社（日本航空、全日本空輸、日本エアシステム、日本トランスオーシャン航空、エアーニッポン、日本エアコミューター、ジャルエクスプレス、スカイマークエアラインズ、北海道国際航空、スカイネットアジア航空）の合計
資料）国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

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してきた。また、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いる。平成17年に混雑飛行場の使用許可の使用期限が到来することを踏まえ、17年以降の羽田空港の発着枠については、新規航空会社が優先配分を受けられる新規優遇枠の追加を決定した。これにより大手航空会社に対する牽制力を増し、これまで以上に競争が促進され、利用者利便の向上に資することが期待される。

テキスト形式のファイルはこちら

(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おり、特に複合一貫輸送の担い手として、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を推進することが期待されている。

平成15年には規制緩和を主な内容とする法改正が行われ、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。15年度においては、402事業者(外航運送158事業者、内航運送244事業者)が同事業の許可を受けている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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た。これにより、「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。

これらを受け、新規参入倉庫事業者も近年増加傾向にあり、新規参入倉庫事業者のうち6割程度が貨物自動車運送事業者となっている。また、物流事業者以外の者による新規参入の状況を見ても、倉庫業への参入と同時期に他の物流事業許可等を取得するなど、総合的な物流サービス業を志向する動きが加速している。

テキスト形式のファイルはこちら

(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15年度の全国の港湾運送量は約12億7,900万トン(前年度比3.8%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12月現在で新規許可19件、業務範囲の変更95件、運賃料金の届出203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。主要9港以外の地方港の規制緩和についても第162回国会に法案を提出した。

テキスト形式のファイルはこちら

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10.5%を占めている重要な産業の一つである。不動産市場は、バブルの崩壊以降、平成4年から公示地価が13年連続下落するなど、不動産業にとって厳しい状況にあるが、東京都区部等で地価が上昇又は横ばいとなった地点が増加するなど、変化の兆しも見せている。このような状況において、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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16年3月末現在)：130,298 宅地建物取引主任者資格試験の合格者：25,942人、合格率：15.3%(平成15年度) 取引主任者登録者数　730,953人(全国計、平成16年3月末時点)

平成15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4,034件と前年度と比べ730件程度増加した。宅地建物取引に関する苦情・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、15年度の件数は360件(免許取消し193件、業務停止71件、指示96件)となっている。

また、平成16年1月から弁護士、学識経験者等を中心とした「媒介業務の円滑化のあり方に関する研究会」を開催し、円滑な媒介業務を行うために必要な消費者への情報提供の方法、特に媒介業務の内容の明確化、指定流通機構(レインズ)(注)に通知された成約情報の活用の仕方等について具体的な検討を行い、同年8月にはその結果を取りまとめ、公表した。

(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。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) マンション管理業者による適正な管理の確保

マンションストックの増大に伴い、その適正な管理を図るため、マンション管理業者について、「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業務規制を実施している。なお、事務処理の円滑化や利用者の利便性向上のため、平成16年8月1日から管理業務主任者の登録事務等を各地方整備局、北海道開発局及び沖縄総合事務局で実施している。

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マンション標準管理委託契約書を平成15年4月に改訂し、その普及を図っている。

マンション管理業者数(平成16年10月末現在)：2,617 管理業務主任者登録者数(平成16年10月末現在)：38,510人 管理業務主任者証交付者数(平成16年10月末現在)：35,810人

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 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、土地取引の円滑化や公正さの確保により市場機能の向上を図ることが重要となっている。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等を主な内容とする「土地市場の条件整備の推進について」の建議を取りまとめた。

平成16年3月に閣議決定された規制改革・民間開放推進3か年計画を踏まえ、土地市場において取引価格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との認識から、土地市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図るため、取引当事者の協力により取引価格等の調査を行い、物件が容易に特定できないよう配慮して土地取引の際に必要となる取引価格情報等の提供を行うこととしている。具体的には、16年度に仕組みを構築し、17年度より取引価格情報等の調査・提供を行うこととしている。

2)不動産情報提供の充実

近年、インターネットにより不動産情報を収集する消費者が増加する中、その利便性を一段と向上させるため、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：http://www.fudousan.or.jp)を不動産業界が一体となって整備しており、国土交通省としてもこの取組みを支援している。

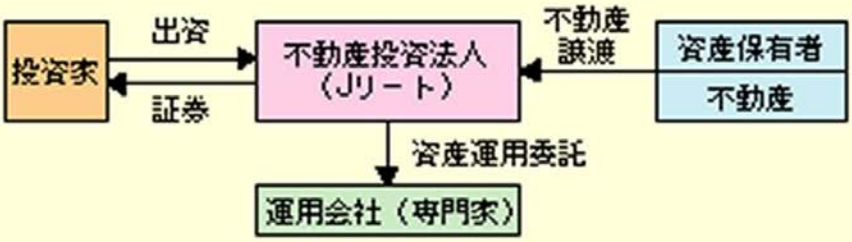
また、不動産取引の適正な価格形成に資するため、指定流通機構では平均取引価格等の市況情報を公開しており、年々その内容が充実してきている。

3)不動産証券化の一層の推進

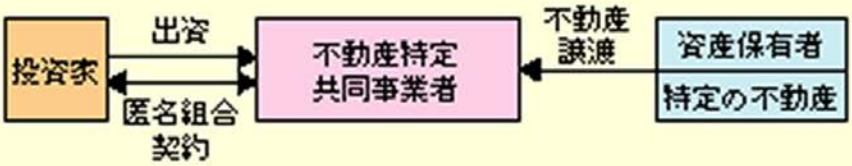
不動産証券化は、約1,400兆円といわれる個人金融資産を、「市場の萎縮」と「買い手の不在」に直面する不動産市場に呼び込み、「強力な買い手」を創出し、不動産市場の活性化を促進するものであり、土地の流動化、経済活性化のために不可欠である。Jリート(不動産投資法人)、不動産特定共同事業、特定目的会社等の実績を合わせた不動産証券化の市場規模は、平成14年度末には約9兆円、15年度末には約12兆7,000億円と、順調に拡大している。

図表II-5-5-8　不動産証券化スキーム図

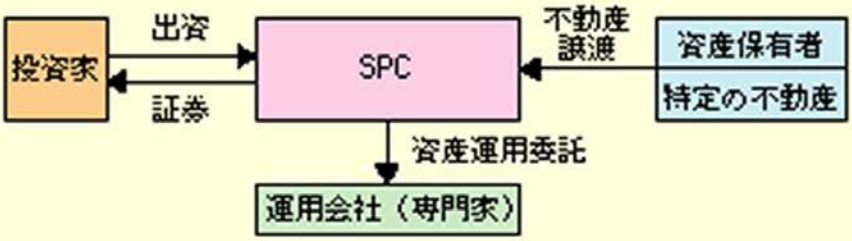
①不動産投資法人（Jリート）
投資信託及び投資法人に関する法律
（平成12年11月30日施行）



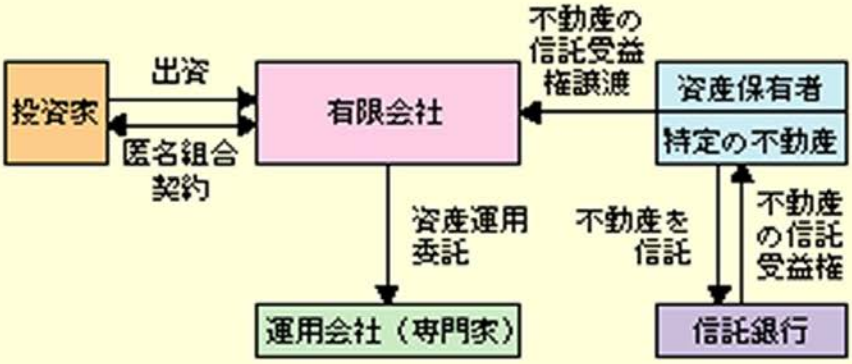
②不動産特定共同事業
不動産特定共同事業法（平成７年４月施行）



③特定目的会社（SPC：SpecialPurpose Company）
資産の流動化に関する法律（平成10年９月施行）



④その他代表的なスキーム（YKTKスキーム）
有限会社を資産保有主体として、匿名組合出資等で
資金調達を行う



（ア）Jリートの組成の推進

Jリートは、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いる。平成16年12月末現在、15法人のJリートが上場(東証14、大証1)し、約255万口、約1兆7,800億円の不動産投資証券が流通している。Jリートにより取得された総資産の額は約2兆800億円となっている。

（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、官民一体となって投資家に対するきめ細かな普及・啓発活動を実施し、Jリートの知名度・理解度の向上を図る必要がある。

税制面においては、平成17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リート等に係る不動産取得税の特例措置の延長が行われることとされており、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。

（ウ）不動産証券化関連法制の改正

平成16年の「証券取引法」の改正により、YKTKスキーム(図表II－5－5－8 4)参照)における不動産信託受益権を投資対象とする匿名組合契約に基づく権利がみなし有価証券とされ、一層の投資家保護が図られることとなった。

4)土地・住宅税制の活用

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土地市場の再活性化を図るため、平成17年度の税制改正においては、特別土地保有税に係る徴収猶予制度の見直し、定期借地権の一時金の取扱いの明確化等の措置を講じることとしている。

住宅税制においては、古い住宅でも良質なものは市場での流通が拡大していること、新耐震基準を満たした良質な住宅取得については新築・中古を問わず同条件で支援すべきであることから、住宅ローン減税等の特例措置の適用上、地震に対する安全基準に適合する中古住宅については、築後経過年数に関する要件にかかわらず、対象に加える措置を講ずることとしている。これにより、中古住宅の流通が促進され、国民がゆとりのある住宅を無理のない負担で取得できることが期待される。

テキスト形式のファイルはこちら

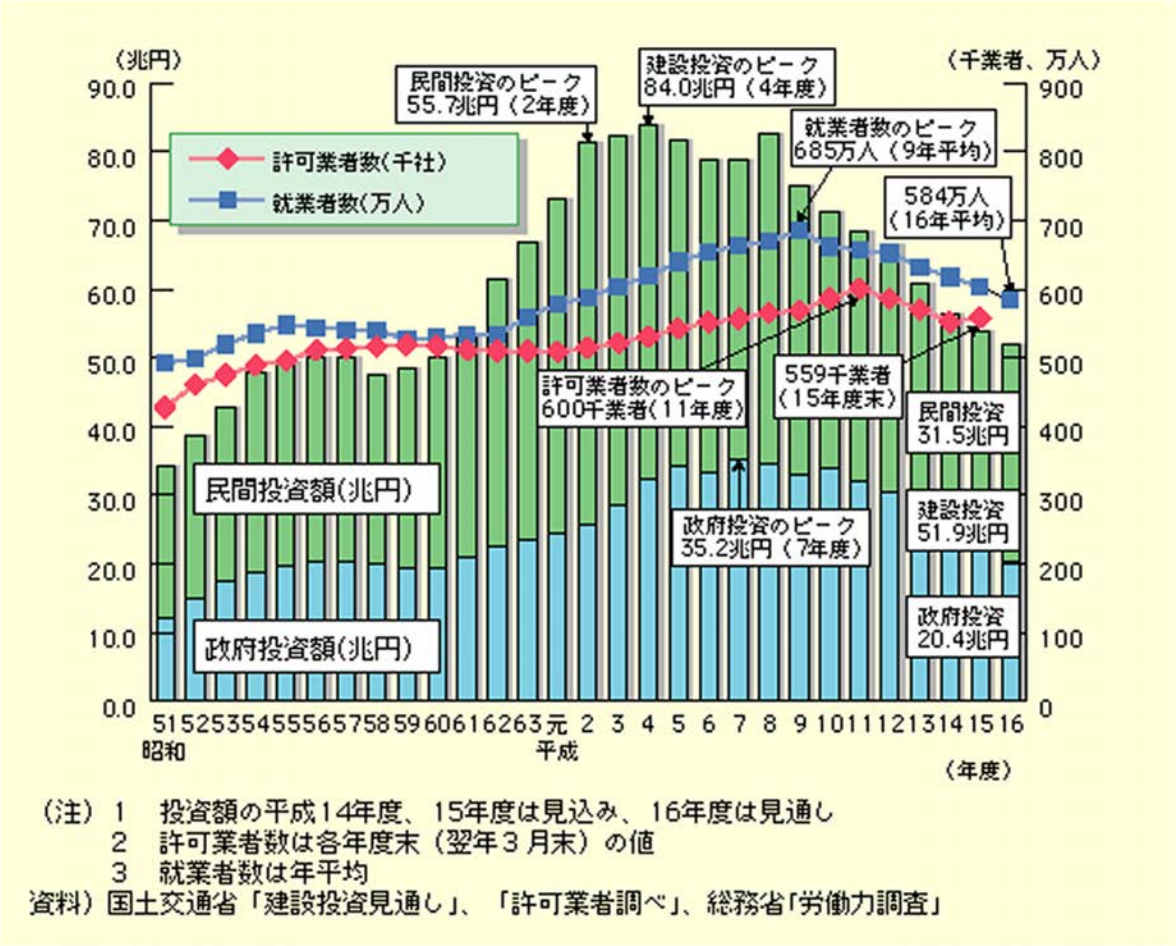
3　建設産業の再生

(1) 建設産業の現状と経営革新等の促進

建設業は、国民生活及び経済社会活動の基盤である社会資本整備の直接の担い手であるとともに、国内総生産・全就業者数の約1割を占める我が国の重要産業の一つであるほか、特に地方部において多くの就業機会を提供することにより、雇用の確保に大きく寄与するなど、地域経済においても大きな比重を占めている。建設投資を見ると、平成16年度の見通しは約51.9兆円で、ピークであった4年度(約84.0兆円)と比べると約4割減少している。一方、建設業者数(許可業者数)を見ると、16年3月末は558,857業者で、5年3月末(530,655業者)と比べると5.3%増加している。このように、建設業は、深刻な過剰供給構造となっており、受注の減少、利益率の低下により厳しい経営環境が続いている。

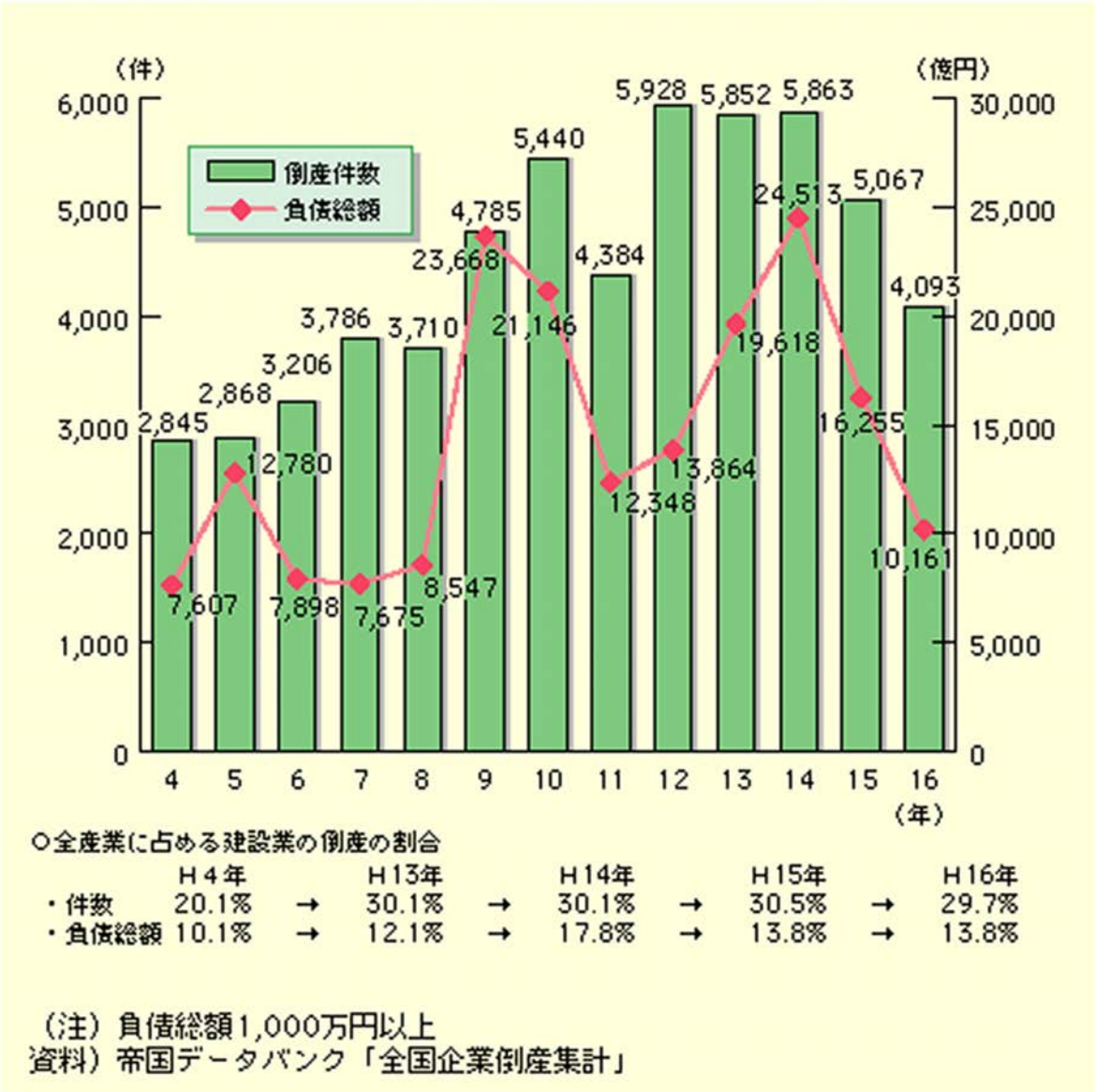
加えて、産業全体では収益力の回復が着実に進んでいるにもかかわらず、建設業は過当競争の影響から収益力が大きく低下している。平成15年度の売上高営業利益率及び同経常利益率は、それぞれ1.4%、1.6%となっており、4年度(3.8%、3.2%)の半分以下の水準にとどまっているほか、15年度の全産業の平均(2.8%、2.7%)を大きく下回っている。また、倒産状況を見ても、16年の倒産件数は4,093件と近年減少傾向にあるものの、依然として全産業倒産件数の約3割を占める状況にある。

図表II-5-5-9　建設投資(名目値)、許可業者数及び就業者数の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

図表II-5-5-10　建設業の倒産状況



Excel形式のファイルは[こちら]

こうした中、大手ゼネコン等については、金融機関の不良債権処理が加速する中で過剰債務の処理や経営合理化を迫られ、法的整理に移行し、あるいは合併、持株会社化等の経営統合に向かうなどの再編の動きが既に進行しており、市場規模の縮小に応じたスリム化が進んでいる。一方、比較的公共工事への依存度の高い中小・中堅建設業は、公共投資の減少が続く中、業者数は横ばいが続き、完成工事高や利益率は低下基調で推移しており、再編・淘汰が避けられない状況となっている。

過当競争がこのまま続いた場合、建設業がこれまで果たしてきた効率的かつ適正な施工を通じた良質な社会資本の提供という基本的な使命を果たすことが困難になるおそれがある。特に、中小・中堅建設業は、地域の社会資本整備の担い手であるだけでなく、多くの就業機会を提供するなど、地域の経済社会の発展に欠かすことの出来ない役割を担っている。また、災害時には、その被害を最小限にとどめるとともに早期復旧を図る上で、地元業

者の迅速な対応が不可欠である。地域の基幹産業である建設業の衰退は、地域の経済・雇用に悪影響を及ぼすおそれがあることから、地域再生の観点からも中小・中堅建設業の再生を図ることは喫緊の課題である。

中小・中堅建設業の再生を図るためには、過剰供給構造を是正し、その過程において技術と経営に優れた企業が生き残り、伸びることが出来る環境整備を進めることが必要である。

このため、従来から入札・契約制度の改革を通じて、不良・不適格業者の排除の徹底やダンピング受注の防止などを図り、公正な競争環境を整備するとともに、コスト管理の徹底や分業・外注による経営の効率化、資機材調達の共同化や積算・設計の協業化等の企業間連携、合併や協業組合の設立等の経営統合、これまで培ってきた技術とノウハウを活かした農業・福祉・環境等の新分野への進出等、経営革新の取組みを促進している。

平成16年度においては、「地域における中小・中堅建設業の企業連携・新分野進出モデル構築支援事業」や「建設業再生アドバイザー事業」を展開し、中小・中堅建設業の経営革新の取組みを後押ししている。さらに、建設業の新分野進出の促進については、「建設業の新分野進出を促進するための関係省庁連携会議」において検討し、支援策を取りまとめるなど、関係省庁の連携による支援の強化を図っている。

また、こうした経営革新促進施策の展開とあわせて、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、労働移動の円滑化等の促進について、厚生労働省や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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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。

また、経営事項審査における虚偽申請に対しては、審査行政庁において、申請受付の段階で重点的に調査すべき者を体系的に抽出し、厳格な調査を行う体制を整備するとともに、外部の専門家と連携した審査等、虚偽申請の徹底的な排除に向けた施策についても検討している。

(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、建設業の健全な発達を阻害する結果を招くこととなる。

このため、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、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ている。

また、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、国土交通省直轄工事においては、従来から低入札価格調査制度の実効性のある実施などの対応を行ってきている。さらに、平成15年度からは、国土交通省直轄工事の低入札価格調査対象工事において、1)履行保証割合を1割から3割に引き上げる、2)前払金を4割から2割に縮減する、3)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名増員させる、等の取組みを行っている。また、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している。

さらに、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等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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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方式(注)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方式が活用されている。

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」を策定するとともに、16年には(財)建設業振興基金においてCM方式における責任施工体制の構築に向けた調査検討の取りまとめを行った。

(注)「建設生産・管理システム」の一つ。コンストラクション・マネージャー(CMR)が、技術的な中立性を保ちつつ発注者の側に立って、設計・発注・施工の各段階において、設計や工事発注方式の検討、工程管理、コスト管理等の各種マネジメント業務を行う方式

テキスト形式のファイルはこちら

(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、「第6次建設雇用改善計画」を厚生労働省と連携しながら推進している。

図表II-5-5-11　建設業等の雇用労働条件の比較

	建設業	製造業	全産業
年間総労働時間（時間）（平成15年）	2,051	1,987	1,846
年間賃金総支給額（千円）（平成15年）	3,947	4,795	5,478

（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月分）を12倍し、年間賞与その他特別給与額（平成14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、建設業や建設業で働く人の社会的評価の向上を図るため、現場見学会の開催等によるイメージアップ活動や、「建設のしごと」を小・中学校の「総合的な学習の時間」で取り上げてもらえるような取組み等の検討を行っている。

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16年3月末現在、13職種19団体が基幹技能者に係る民間資格を整備し、合計15,728名が認定されている。

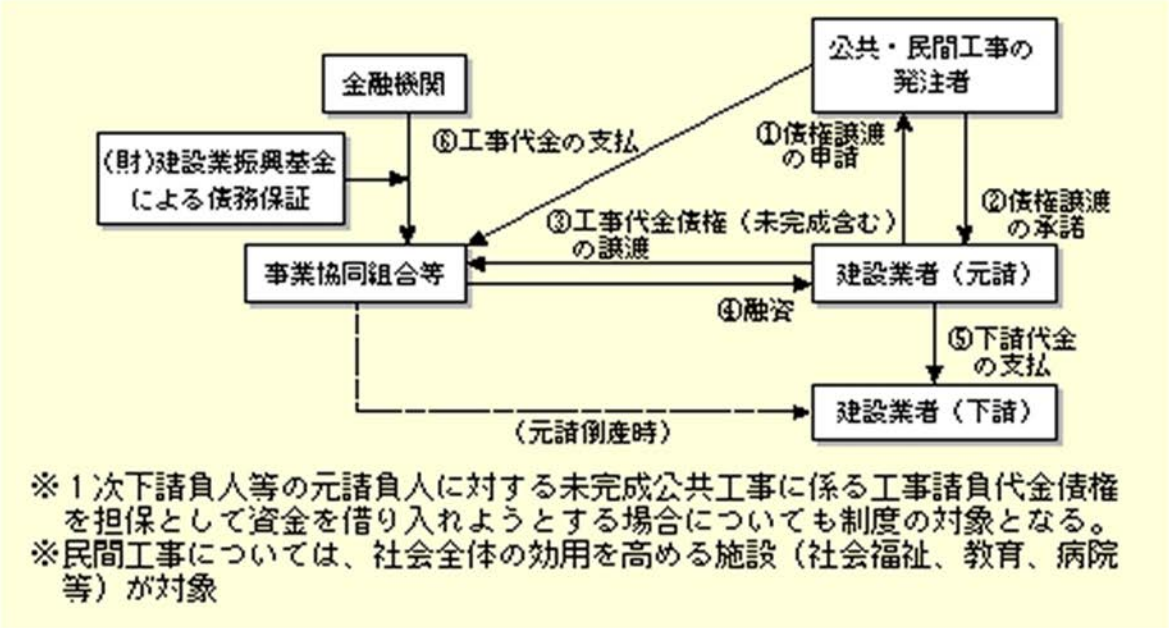
テキスト形式のファイルはこちら

(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16年12月現在、公共工事用債務保証枠は31都府県で1,450億円(対前年比＋180億円)、民間工事用債務保証枠は2県で30億円が設定されている。

図表II-5-5-12　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16年度には事業協同組合等による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及び情報の提供等を行っている。

図表II-5-5-13　中小建設業への融資実績(平成15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	4,895億円	6.5%	96.1%
国民生活金融公庫	12,835億円	16.1%	97.4%
商工組合中央金庫	3,413億円	3.5%	98.5%

【信用保証協会による中小建設業への債務保証（平成15年度）】

保証承諾件数　394,273件　　保証承諾額　41,451億円（全産業の27.3%）

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、「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ており、平成16年3月に建設コンサルタント登録規程を改正し、技術士制度を活用した建設コンサルタント登録制度の運用を16年度より開始した。

(注)建設業の事業協同組合：4,840組合、協業組合：40組合、企業組合：140組合

テキスト形式のファイルはこちら

(6) 建設機械の現状と建設生産技術対策

建設機械にはその用途に応じて様々な機種があるが、我が国における建設機械の保有台数は、平成13年度で約108万台(注)と推定されている。また、建設機械の購入者別の販売台数シェアで見ると、建設業者が25%であるのに対して、リース・レンタル業者が43%であり、リース・レンタル用の建設機械としての購入比率が建設業者用としての購入比率よりも高くなっている。

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16年までに1級・2級合計約14万8千人が取得している。このほか、(社)日本建設機械化協会において、建設機械施工分野における外国人研修生を対象とした技能実習成果の評価のための試験を実施している。

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、「建設機械施工安全技術指針」を改訂し建設機械施工の安全対策を推進するとともに、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」を作成した。

(注)油圧ショベル約765千台、車輪式トラクタショベル約156千台、ブルドーザ約70千台

テキスト形式のファイルはこちら

(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15年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では79件(仲裁12、調停48、あっせん19)、都道府県建設工事紛争審査会では185件(仲裁29、調停135、あっせん21)となっている。

テキスト形式のファイルはこちら

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、新線建設の減少の影響により低迷傾向にある。平成15年度も国内向け新造車両数は対前年比3.5%減の1,607両と依然低迷が続いている。

メーカーでは、この現状を打破するため海外輸出にも力を入れており、今年度の海外向け新造車両数は289両と前年を5割近く上回っている。

このほか、今後の車両更新を念頭に鉄道事業者と車両メーカー等が連携し、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いる。また、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」によりコスト削減を図っている。平成16年度はこれを活かした海外向けの都市鉄道システム規格として「STRASYA」を取りまとめ、鉄道システムの輸出の強化に取り組んでいる。

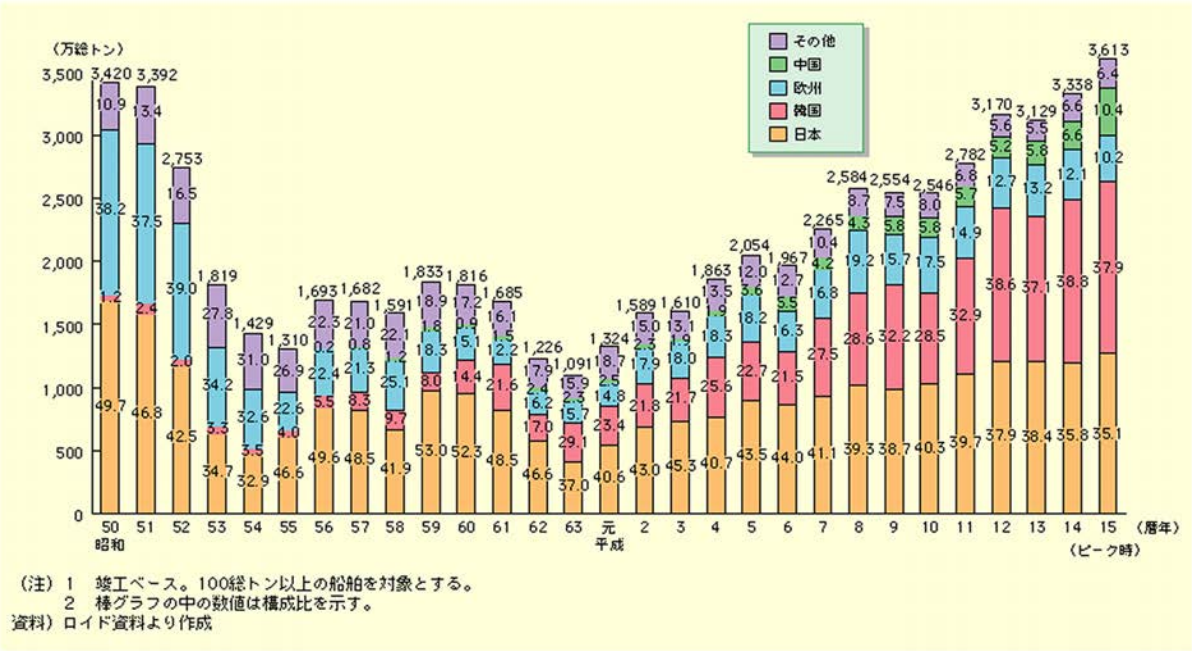
テキスト形式のファイルはこちら

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、平成15年の新造船建造量は3,613万総トン(我が国建造量は1,269万総トン、世界の35.1%)と過去最高を記録した。

図表II-5-5-14　世界の新造船建造量の推移

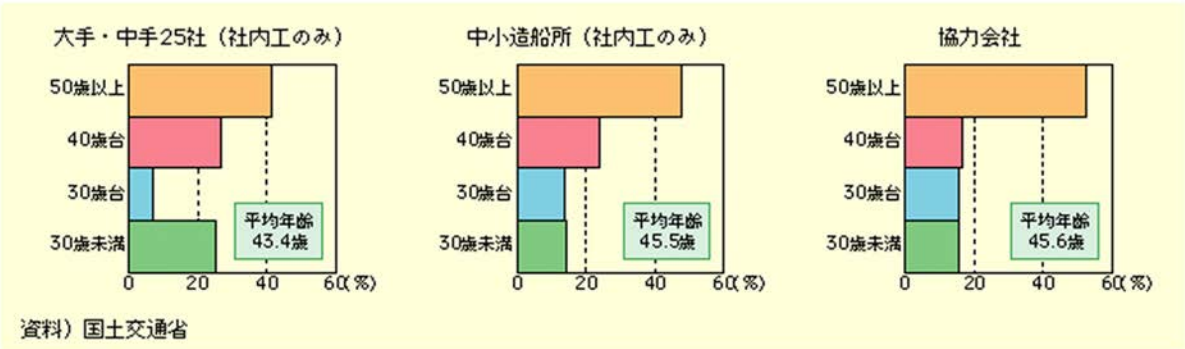


Excel形式のファイルはこちら

日本の造船業は、ほぼ100%の国内生産比率を維持しながら新造船建造量において半世紀近くにわたり世界第1位を維持し、その後も韓国とトップを争っているまれな産業となっている。その要因としては、工程の全自動化が困難な製造現場において、高度な判断と自己裁量性に対応できる優秀な人的資源の存在があげられる。しかし現在、技能者の半数近くが50歳以上の高齢者となっており、今後想定されるかつて経験したことのない急速な世代交代の中で有効な対策を講じなかった場合には、製造現場の技術レベルが一気に低下して競争力が内部的要因で弱まる可能性が生じている。このため、造船に関する「匠」の技の円滑な伝承が必要となっている。

このような状況の中、次世代を担う人材を育成するため、平成16年度から(社)日本中小型造船工業会を通じ、新人・中途採用者の即戦力化のための座学・実技研修等を支援している。

図表II-5-5-15　造船技能者の年齢構成



Excel形式のファイルは[こちら]

＜造船技能(ぎょう鉄)(注)＞



一方、激化する国際競争へ対応するため、国土交通省で開催した「造船産業競争戦略会議」において、平成15年6月に「我が国造船産業のビジョンと戦略」を取りまとめた。この中では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と2)世界の海運造船をリードできる技術力の確立をビジョンに掲げ、これを実現するための戦略を提言している。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。

テキスト形式のファイルは[こちら]

(2) 舶用工業の活性化に向けた取組み

平成15年における我が国舶用工業製品の生産額は、8,012億円(前年比5%増)となり、船舶建造量が増加しているにもかかわらず、概ね前年並みの水準で推移している。

我が国の舶用工業は、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等、依然として厳しい状況にあり、産業基盤の脆弱化が懸念されている。

このため、「産業活力再生特別措置法」等の各種支援措置を活用して、中核的事業の強化や産業構造の転換、事業者の経営革新を推進するほか、情報技術を活用した生産の高度化促進や技術基盤強化のための取組み等を通じて、我が国舶用工業の産業基盤の再構築及び国際競争力の強化を図っている。

さらに、最近は、鋼材等原材料価格の高騰や、急激な需要増加に伴う素材・部品等の調達難が、舶用工業事業や舶用工業製品の安定供給に与える影響を調査しており、対応策の検討を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 中小造船業およ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、「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。

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 海事産業技術の開発・実用化

近年、海事産業技術は、造船技術を核とした21世紀型物流システム構築、環境・エネルギー問題対応等のための取組みが急務となっている。

こうした中、社会的ニーズを的確に捉えた技術の開発を推進することにより、船舶の高度化及び国際競争力強化を図るための支援を行っている。具体的には、海洋環境保全に寄与するノンバラスト船の開発、活性炭素繊維(ACF)を活用して船舶からの排出ガスに含まれるSOxを大幅に低減する高機能排煙処理システムの開発、超臨界水を活用してNOx及びCO_2を同時削減する舶用ディーゼル燃焼技術の研究を推進している。

一方、海洋空間利用による社会資本の整備を促進するため、メガフロートの研究開発を推進してきた。その結果、メガフロート空港利用調査検討会及び羽田空港再拡張事業工法評価選定会議において、浮体式空港の建設が可能であるとの結論を得た。さらに低廉かつ高信頼の情報基地としても利用可能であることが「メガフロート情報基地機能実証実験」において実証された。これらの成果を実用化するための取り組みのひとつとして、日・ASEAN交通連携において「メガフロート普及推進プロジェクト」を実施し、ASEAN水域におけるメガフロート実用化の可能性について調査しているところである。

そのほか、次世代内航船(スーパーエコシップ)の研究開発、テクノスーパーライナーの実用化等、先進的な技術の開発、実用化も推進している。

＜メガフロート空港モデルでの実証実験＞



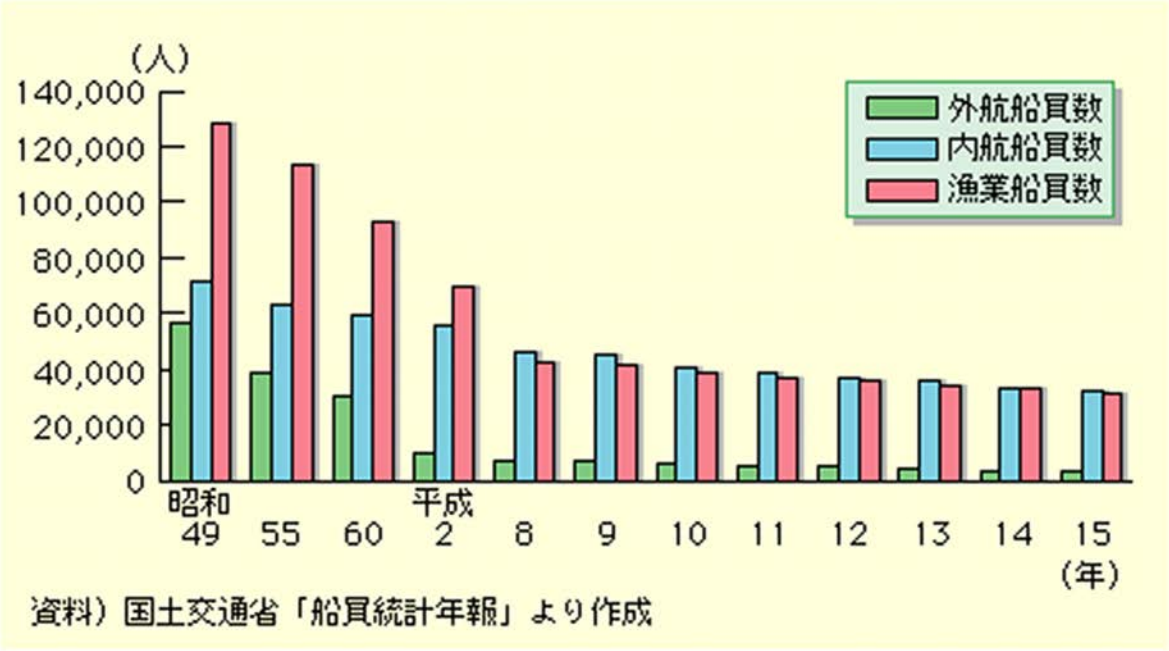
テキスト形式のファイルはこちら

6　船員対策

(1) 優秀な船員の確保・育成

優秀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である。そのため、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、社会の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では、内航船への乗船体験制度の拡充や内海を対象としたシミュレータ(模擬操船)訓練、実習の充実等、より実践的な教育訓練に努めている。

図表II-5-5-16　船員数の推移



Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 船員雇用対策

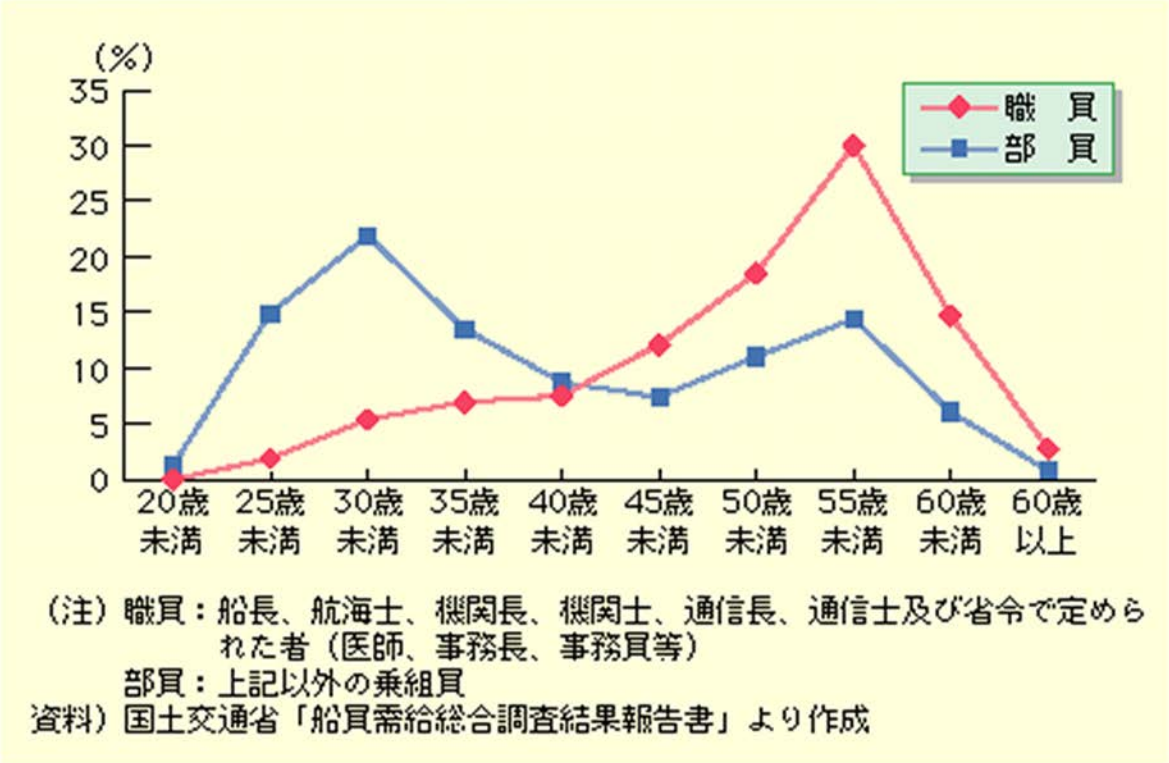
船員を取り巻く雇用情勢は一段と厳しい状況にあり、平成15年度の有効求人倍率は0.11倍と対前年比0.02ポイントの減少となっている。

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、就職指導等を行っている。また、いわゆる離職四法(注)に基づき、漁船の減船等により発生する離職船員に対して職業転換等給付金の支給も行っている。

一方、船員の高齢化の進展に対応し、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内航部門における若年船員トライアル雇用助成事業を実施しており、平成16年度は外航部門にも拡大したところである。

さらに、平成17年4月には「船員職業安定法」の一部改正が施行される。この改正により、船員の労働保護及び雇用の安定を図りつつ、必要に応じて適正かつ円滑に企業間で船員の移動ができるようにするため、船員派遣制度が創設されるとともに、若年船員の確保を図るため、学校等が無料の船員職業紹介事業を実施することが可能となる。

図表II-5-5-17　年齢別船員の構成



Excel形式のファイルはこちら

(注)「漁業経営の改善及び再建整備に関する特別措置法」、「国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法」、「船員の雇用の促進に関する特別措置法」、「本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法」

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 船員の労働環境整備の推進と乗組み体制の見直し

平成15年12月の「内航船乗組み制度検討会」最終報告等を受け、改正された「船員法」が17年4月に施行され、労使協定に基づく時間外労働を認めるとともに、時間外労働も含めて1日14時間、週72時間の労働時間の上限が設けられる。また、限定近海に相当する区域(注)における乗組み基準の新設(17年4月実施予定)や部門間兼務の実施等により、適正かつ効率的な船員の乗組み体制の再構築を図ることとしている。

(注)北海道や九州等の長距離航路に対応できる日本周辺の限られた水域

テキスト形式のファイルはこちら

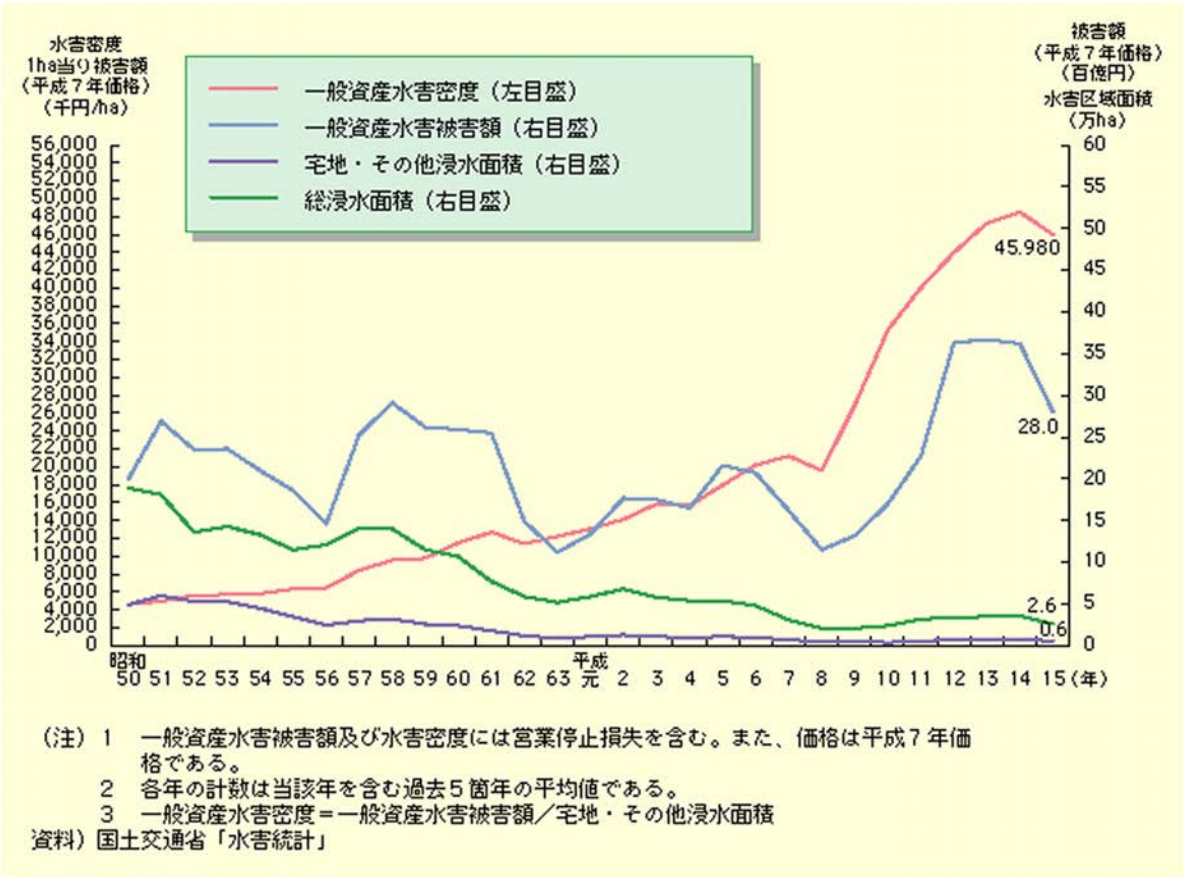
第6章　安全の確保

安全の確保は、豊かな国民生活や活発な経済活動の大前提として欠かすことができない課題である。国土交通省では、水害・土砂災害・地震等の自然災害対策、陸・海・空の交通事故対策、危機管理・安全保障対策など国民の生命、財産を守るための施策を幅広く推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

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-6-1-1　一般資産水害密度等の推移(過去5箇年平均)



（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箇年の平均値である。
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

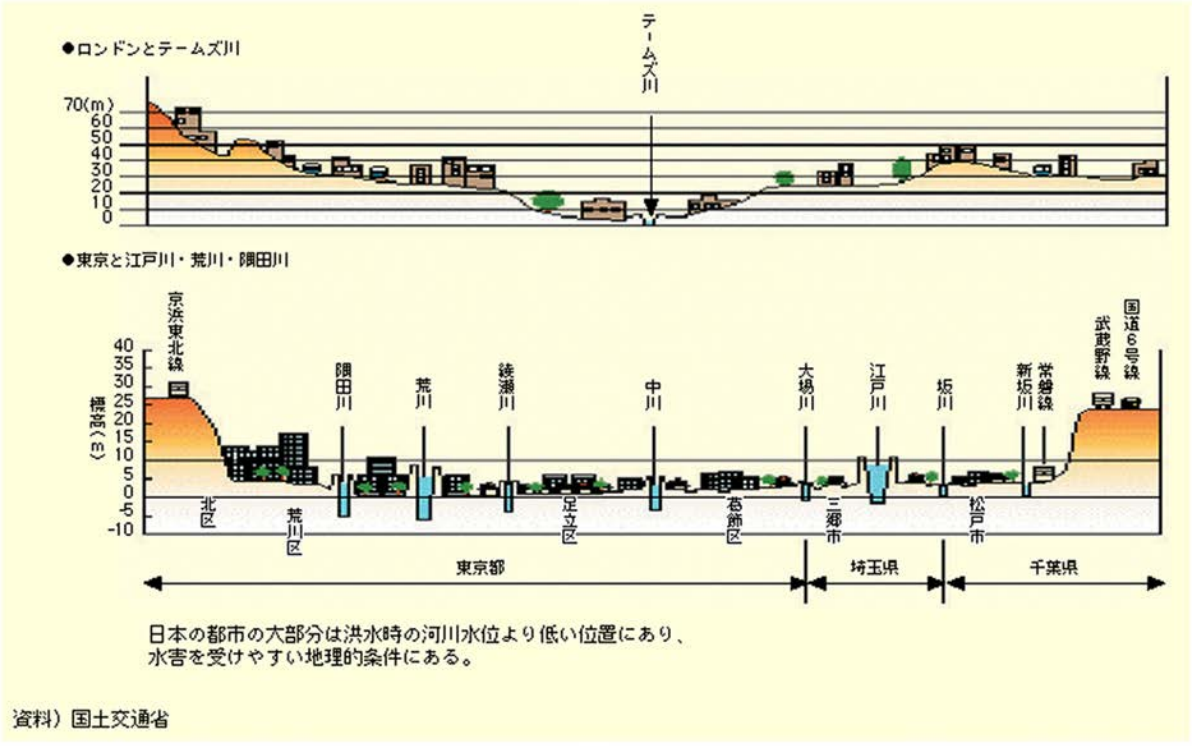
テキスト形式のファイルはこちら

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-6-1-2　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15年7月の梅雨前線豪雨、平成16年7月新潟・福島豪雨、平成16年台風第23号等により、毎年甚大な被害が発生している。

このため、ハザードマップ(注1)の整備や災害時の迅速かつ正確な情報の提供などの万一の場合にも被害をできるだけ減らすためのソフト対策と、以下のようなハード整備の一体的な実施を図っている。

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、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の整備等の治水対策を推進しており、例えば平成16年台風第22号の際には、神田川・環状七号線地下調節池に約22万m3の水を貯留することにより、下流域の約3,000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2)から守られる区域の割合は58.4%(15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。

＜平成16年台風第23号による円山川(兵庫県)の浸水状況＞



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している。

図表II-6-1-3　再度災害防止対策

（平成16年12月末現在）

事　業	概　要	平成16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箇年を目処に河川整備を緊急的に実施する。	直轄：3箇所 補助：11箇所 合計：14箇所
床上浸水対策特別緊急事業	床上浸水が頻発している地域で、特に必要と認められる河川（概ね10年間で延べ床上浸水家屋数が50戸以上、延べ浸水家屋数が200戸以上、かつ床上浸水回数が2回以上）について、概ね5箇年を目処に河川整備を緊急的に実施する。	直轄：12箇所 補助：37箇所 合計：49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：5箇所 補助：7箇所 合計：12箇所

Excel形式のファイルはこちら

(注1)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
(注2)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

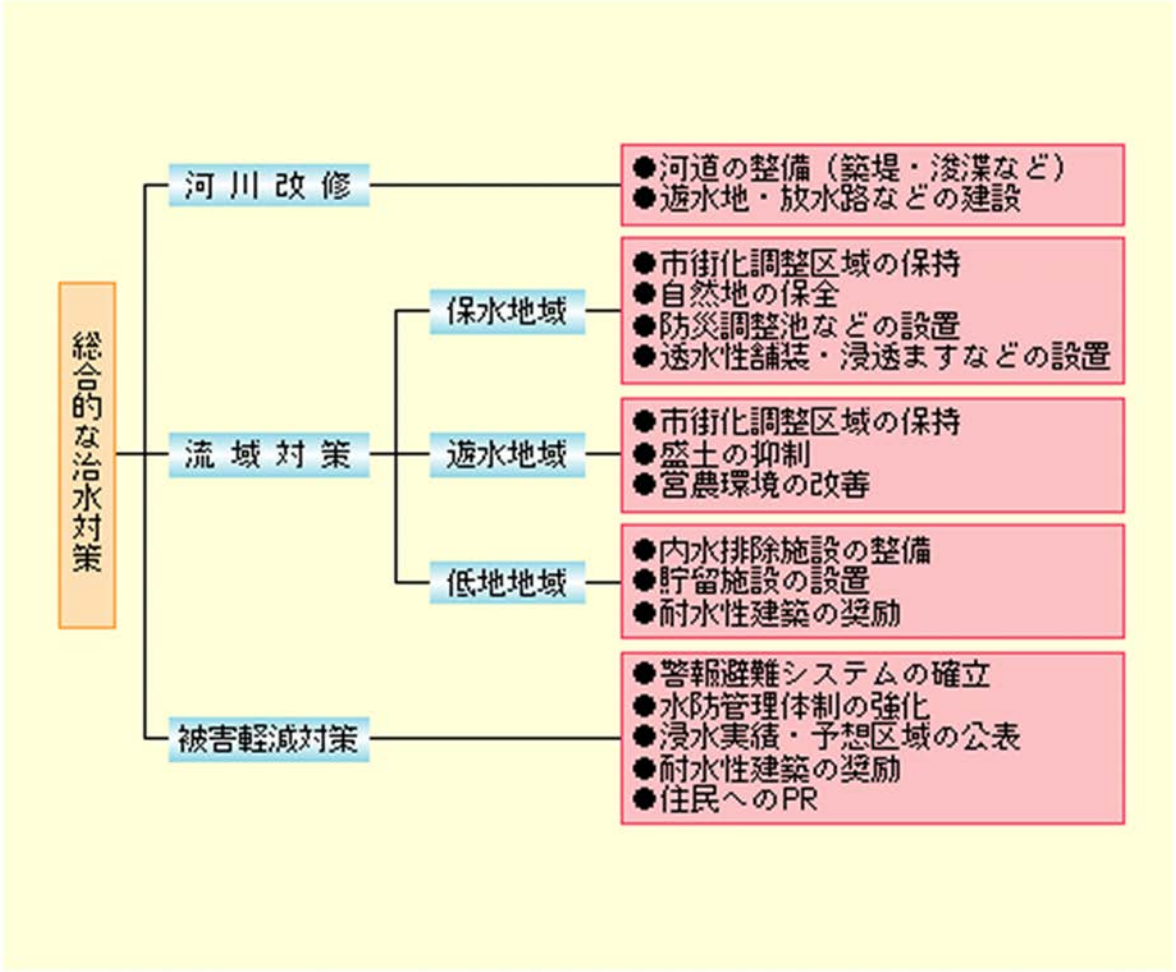
テキスト形式のファイルはこちら

(2) 都市型水害対策

1)総合的な治水対策の推進

都市への人口、産業、資産の集中や流域における開発による流域の保水・遊水機能の低下に起因する、中・下流域の都市部での水害の頻発に対し、河道整備(築堤や浚渫など)や遊水地、放水路の整備などの河川改修、自然地の保全や貯留施設の設置などの流域対策、警戒避難体制の整備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、税制上の特例措置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-6-1-4　総合的な治水対策



2)特定都市河川における流域水害対策の推進

「特定都市河川浸水被害対策法」(平成16年5月施行)により、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、河川管理者、下水道管理者及び地方公共団体が共同して「流域水害対策計画」の策定を推進している。また、同法に基づき、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っている。さらに、地下街等の管理者による浸水時の利用者の避難計画(情報収集、避難誘導や施設整備など)の作成・公表を促進するため、「地下街等浸水時避難計画策定の手引き」を策定した。

3)下水道整備による都市の浸水対策の推進

局所的な集中豪雨、都市化の進展による雨水の浸透量の減少、地下空間の発達により、浸水に対する安全度が低下し、都市の浸水被害が頻発していることから、下水道事業による雨水管やポンプ場の整備等を推進している。

4)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、降雨をできるだけ貯留又は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、各戸貯留浸透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16年度は、新川(愛知県)等37河川で事業を実施している。

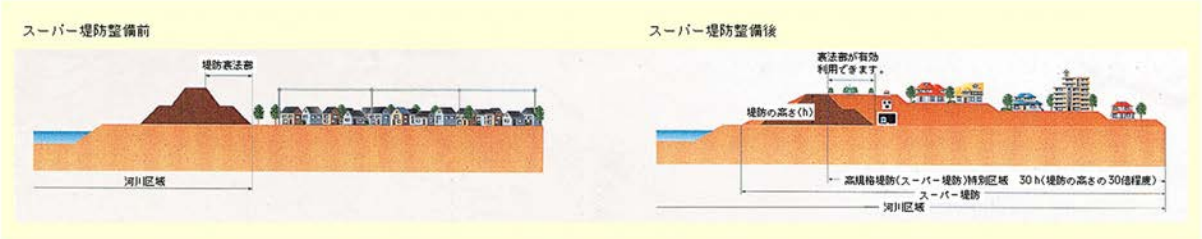
図表II-6-1-5　各戸貯留浸透施設のイメージ



5)水辺都市再生の推進

流域に人口、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、計画を上回る洪水による壊滅的被害から大都市圏を防御する高規格堤防(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水と緑の潤いのある水辺都市の再生を図っている。

図表II-6-1-6　スーパー堤防の概念図



テキスト形式のファイルはこちら

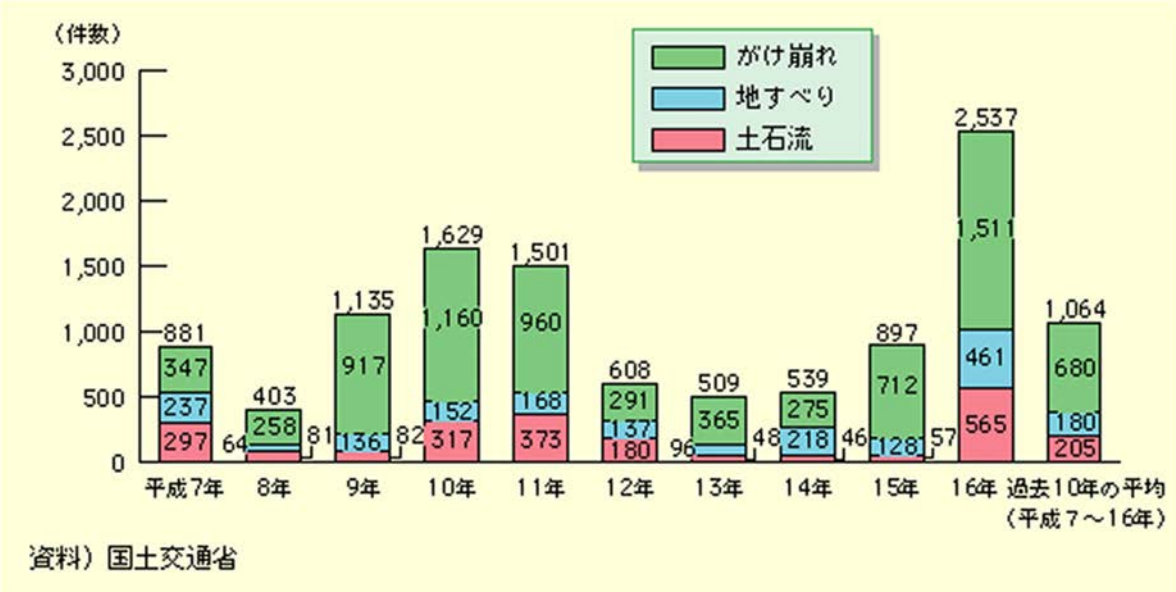
(3) 土砂災害対策

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7～16年)の年平均で約1,000件発生しており、国民の生活に多大な被害を与えている。さらに、都市化の進展に伴い宅地が都市域周辺の山麓部まで広がり、土砂災害危険箇所が増加傾向にある。そのため、土砂災害の防止対策として、砂防えん堤等の施設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)に対する整備率は約2割と未だ低い水準にあり、警戒避難等のソフト対策を含めた様々な施策に取り組んでいる。

＜平成16年台風第21号の豪雨による土砂災害(三重県宮川村)＞



図表II-6-1-7　過去10年(平成7～16年)の土砂災害の発生件数

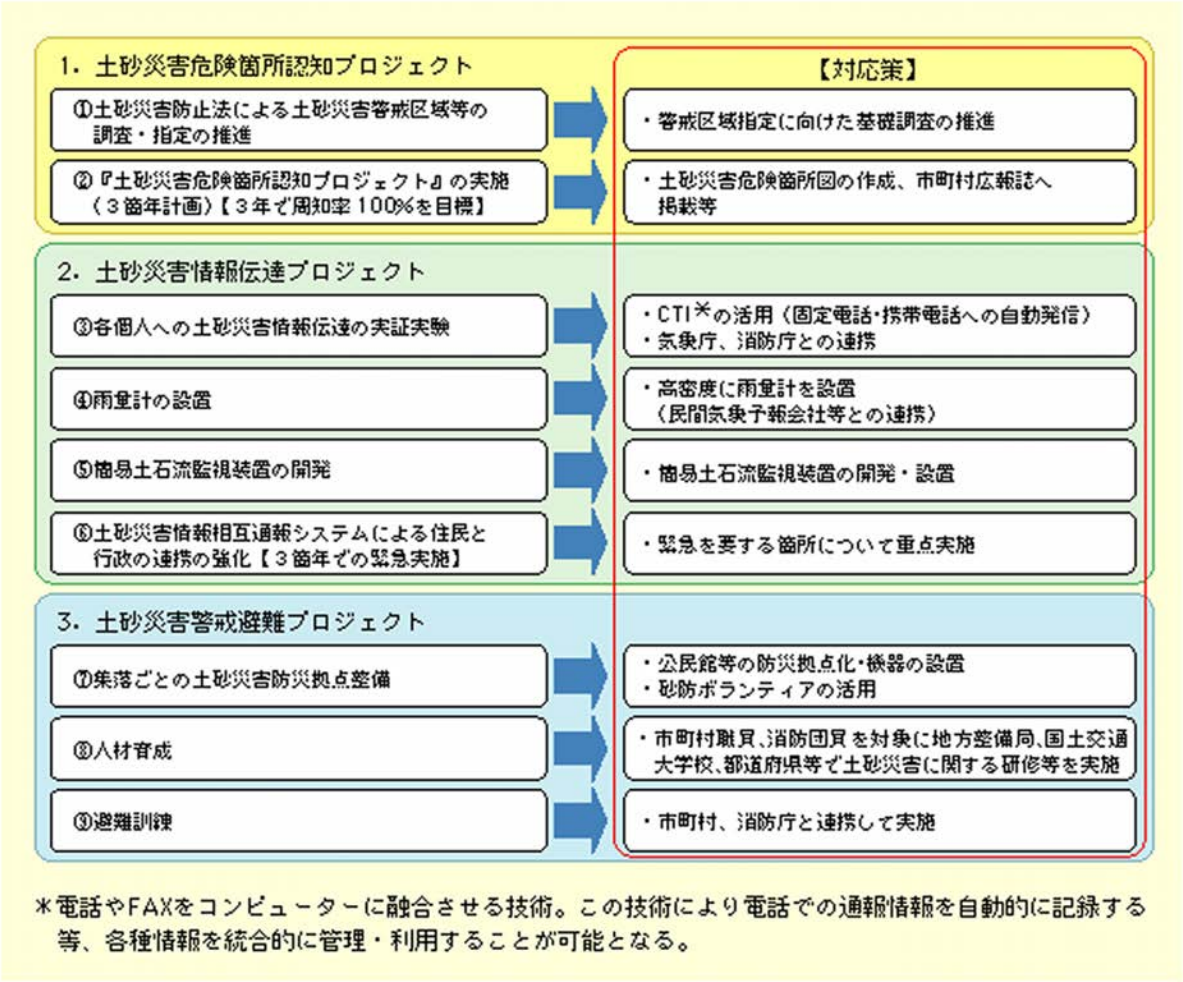


Excel形式のファイルは[こちら]

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、大規模土石流により死者23名の大災害が発生した。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)警戒避難の更なる推進を図っている。

図表II-6-1-8　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

土砂災害防止工事等によるハード対策と併せて、「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(土砂災害防止法)」により、土砂災害から国民の生命及び身体を守るため、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を行うソフト対策を講じている。同法に基づき、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16年末現在、広島県等6県において490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推進している。平成16年度は、北海道の有珠山や高知県土佐清水市等76箇所で実施している。

(イ) 危険住宅の移転の促進

崩壊の危険があるがけ地に近接した危険住宅については、「がけ地近接等危険住宅移転制度」の活用等により移転が促進されている。平成15年度は、この制度により危険住宅84戸が除却され、危険住宅に代わる住宅63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いる。平成16年度は、六甲地区(兵庫県)等15地区で実施している。

5)避難路の保全対策の重点化

平成16年度より、東海、東南海・南海地震により土砂災害が発生する可能性のある箇所のうち、保全対象に津波等からの避難路(注2)を含む箇所について、20年度末を目途に整備することとしている。

(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戸以上ある渓流(箇所)を対象としている。

(注2)市町村地域防災計画上の避難路

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 地震対策

1)住宅・建築物の耐震・安全性の向上

阪神・淡路大震災や平成16年新潟県中越地震においては、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。住宅・建築物の耐震化を図るため、「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、耐震診断や耐震改修などに対する補助制度や融資制度などに併せ、改修や建替えについても住宅ローン減税の対象としている。平成16年度には、補助制度について対象地域を拡大(注)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災害を防止するため、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いる。平成16年新潟県中越地震では、36,143件について応急危険度判定を実施した。

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をさやか公園(大阪府)等2地域で実施するとともに、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大洲防災公園(千葉県)等13地域で実施している。

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」及び「官庁施設の総合耐震計画基準」に基づき、建築物の構造体、建築非構造部材、建築設備について総合的な耐震安全性を確保した防災拠点となる官庁施設の新営及び既存施設の耐震改修を推進している。平成16年度は花咲港湾合同庁舎(北海道)の整備に着手した。

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15年度は約11kmの耐震対策を実施した。

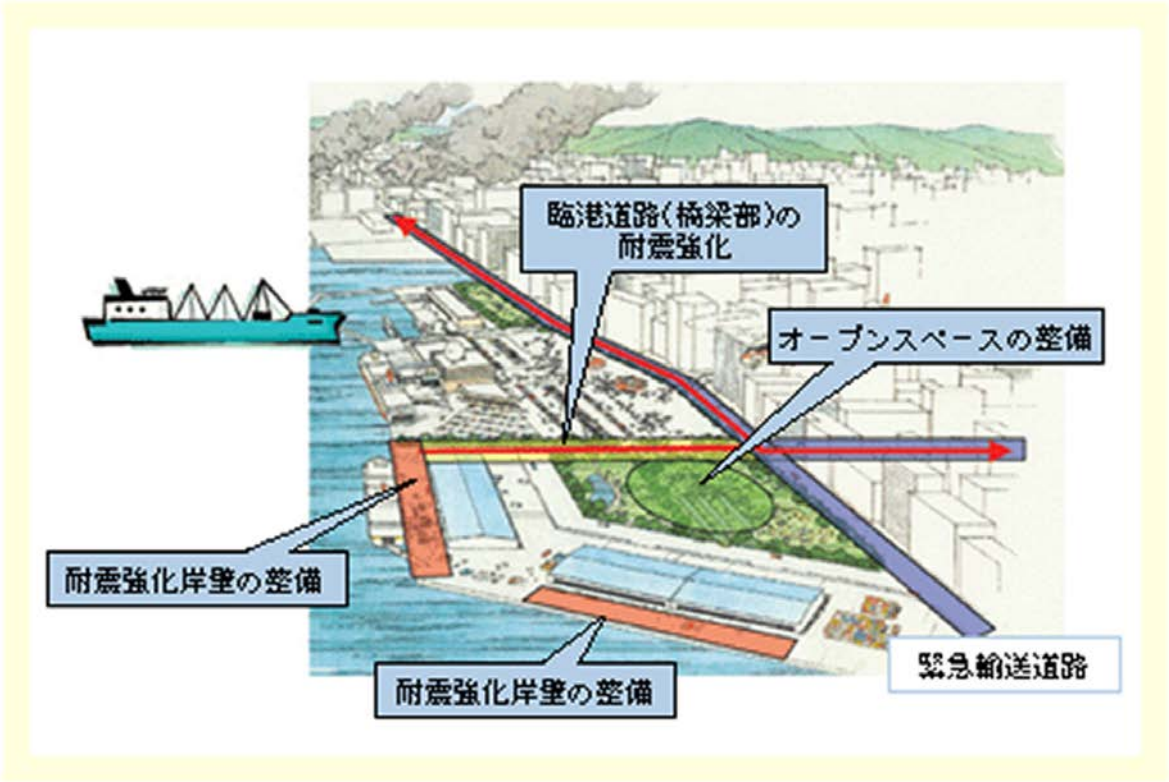
(イ) 道路事業における耐震性対策

東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震の逼迫性が指摘されていることから、被災時の円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送や復旧活動を支援する緊急輸送道路における橋梁の耐震補強対策を実施している。平成16年度は一般国道1号新安間橋(静岡県)等で実施している。

(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年度末現在146バース供用)や、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、被災地にえい航し、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。

図表II-6-1-9　港湾事業における耐震性対策



(注)東海、東南海・南海、南関東地域直下の地震の被害が想定される地域等で、30戸／ha、戸数300戸以上の住宅集積がある地域の補助対象への追加など

テキスト形式のファイルはこちら

(5) 火山砂防対策

1)火山砂防激甚災害対策特別緊急事業の実施

噴火等の活発な火山活動による火山泥流や土石流等の広域的かつ大規模な土砂災害に対し、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

火山地域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、光ファイバ網の整備等により、気象情報や火山活動情報と土砂災害に関する情報を共有化し、関係省庁・地方公共団体が連携して防災活動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し、被害を最小限に抑えるため、火山活動による社会的影響の大きい火山を対象に、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(6) 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態勢の整備等のソフト対策を実施している。平成16年度は月岡地区(長野県)等5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実施

豪雪地帯において、防災上、住民利便上の観点から雪崩等による土砂流出を防止するための砂防えん堤及び流雪機能を発揮できる低水路等の整備を行っている。平成16年度は柿ノ木川床固工群(新潟県)等13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。

テキスト形式のファイルはこちら

(7) 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を受け、都道府県知事による海岸保全基本計画の策定(平成16年10月現在71沿岸のうち66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豊かな利用しやすい海岸環境を創出する自然豊かな海と森の整備対策事業(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)都市部の海岸保全施設の防災対策

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。

4)港内における船舶津波対策の推進

全国の港則法の特定港(86港)を中心に協議会を平成16年度内を目途に開催し、関係機関の協力の下、港内における船舶津波対策の策定に向けた検討を行うこととしている。

テキスト形式のファイルはこちら

(8) 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。

テキスト形式のファイルはこちら

2　災害に備えた体制の充実

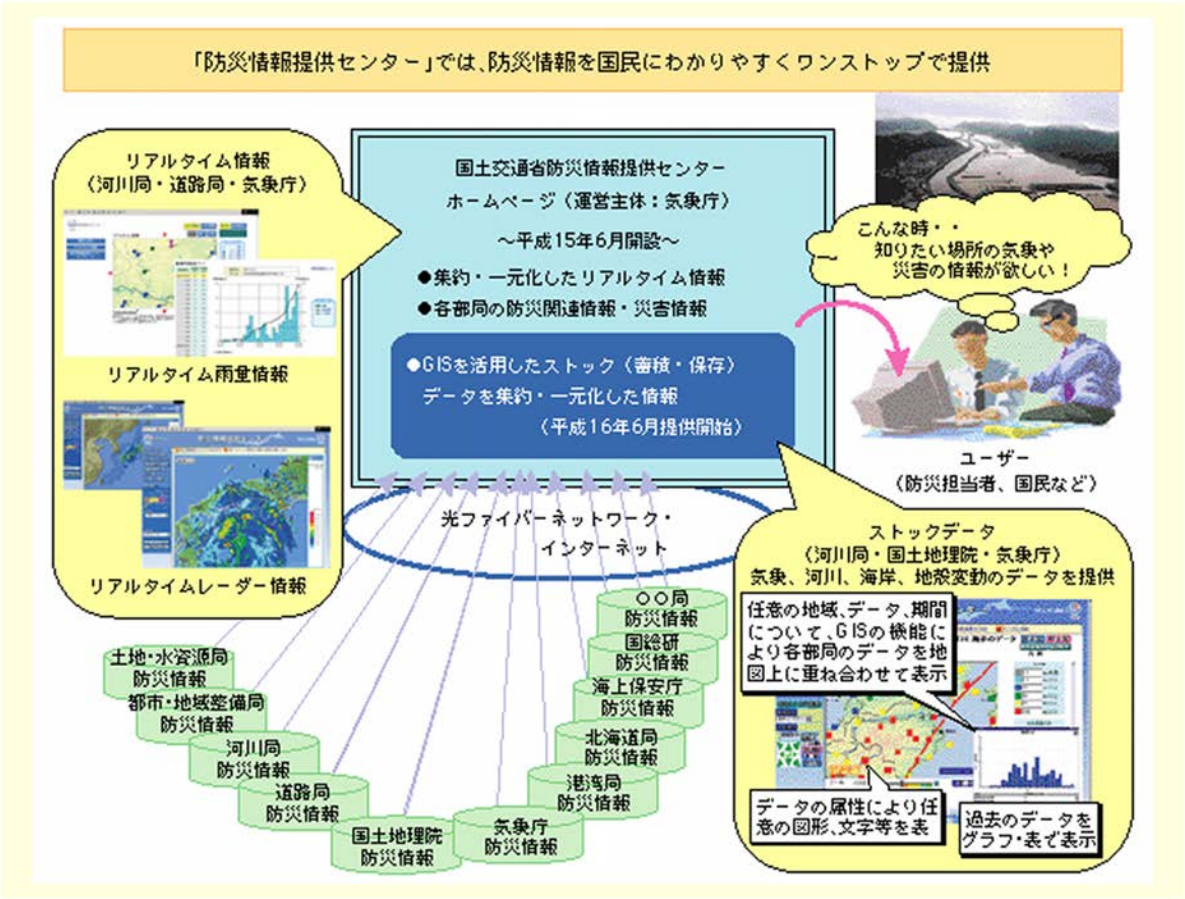
(1) 情報防災の推進

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

ホームページ「防災情報提供センター」(注1)では、防災担当者を始め広く一般の国民が、防災情報を容易に入手し、活用することができるように、国土交通省が保有する雨量情報や災害対応などの情報を集約し、提供している。さらに、平成16年度から地理情報システム(GIS)を活用したストックデータ(注2)情報の提供を開始し、気象、河川の水位、地殻変動のデータなど、複数のデータを地図上に重ね合わせて利用できるようにしている。

図表II-6-1-10　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にあらかじめ周知することが重要である。このため、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、市町村によるハザードマップの作成・配布を促進している。

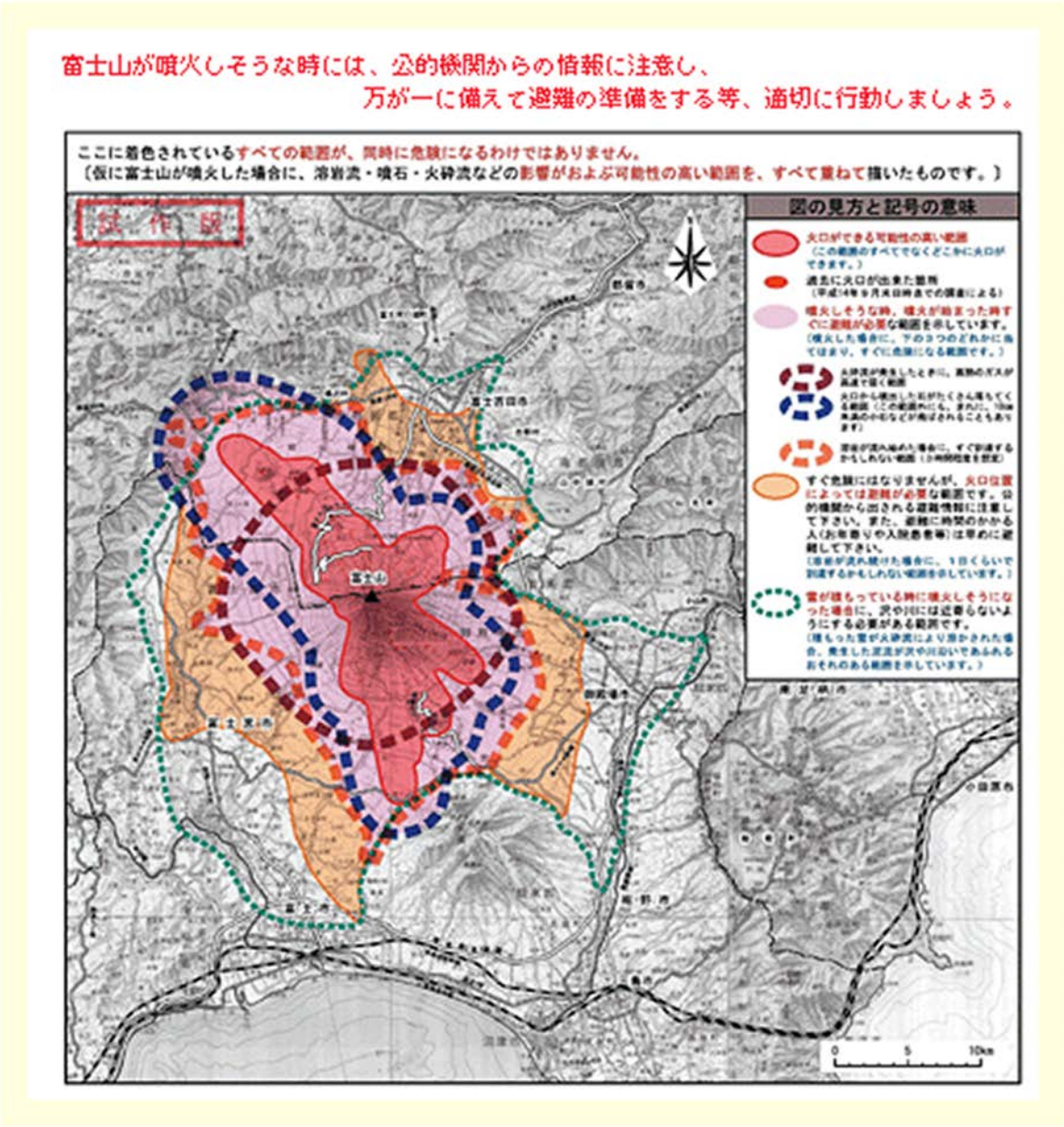
洪水ハザードマップについては、平成16年10月現在、361市町村において公表している。

津波・高潮ハザードマップについては、東南海地震等の大規模地震防災対策の一つとして、関係府省庁が連携して、「津波・高潮ハザードマップマニュアル」を作成し、市町村によるハザードマップ作成を促進している。

土砂災害に関する危険箇所図については、平成16年8月末現在、全国の約412,000箇所の土砂災害危険箇所について公表している(全国の約85%の市町村において公表)。

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火山について公表している。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、平成16年6月に「富士山火山防災マップ」として試作版を公表した。また、時々刻々と変化する火山現象に応じて影響範囲を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年度末を目途に浅間山等について検討を進めている。

図表II-6-1-11　火山ハザードマップ作成事例(富士山)



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16年12月末現在、国土交通大臣により109水系193河川、都道府県知事により19水系29河川が洪水予報河川に指定されており、新潟・福島豪雨を始めとする16年5月から11月における風水害に際し知事指定の27河川を含む全国の143河川で洪水予報が発表された。

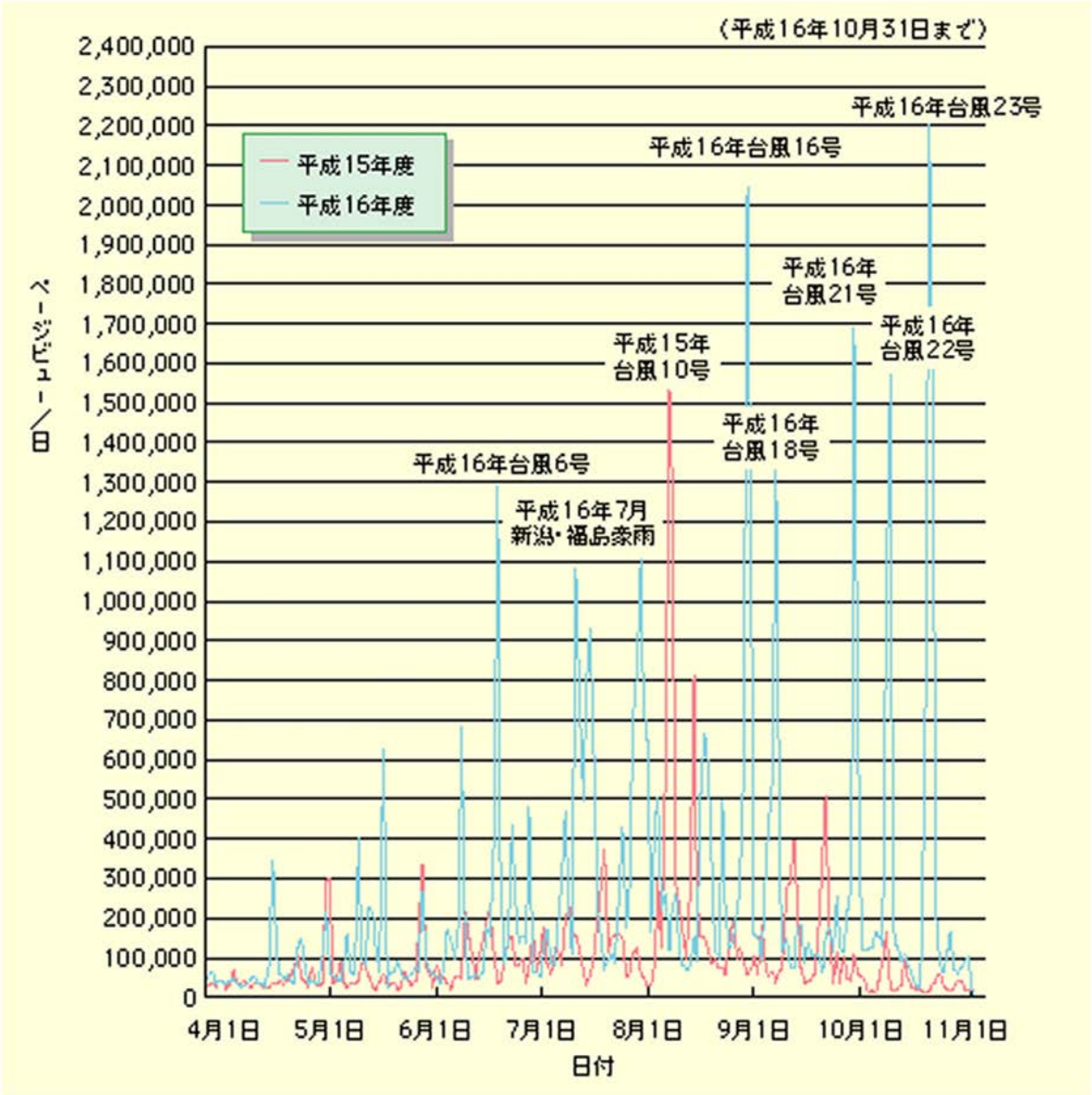
また、平成16年12月末現在、国土交通大臣により105水系180河川、都道府県知事により19水系29河川で浸水想定区域の指定・公表が行われており、円滑で迅速な避難を行うことができるよう、市町村による洪水ハザードマップの作成の推進など洪水に関する情報提供の充実を図っている。

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

インターネットや携帯電話を活用した「川の防災情報」(注3)により、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いる。平成16年台風第23号の接近時には、一日当たり約220万件の利用があるなど、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-6-1-12　インターネット「川の防災情報」アクセス状況



（イ）マスメディアと連携した防災情報の提供

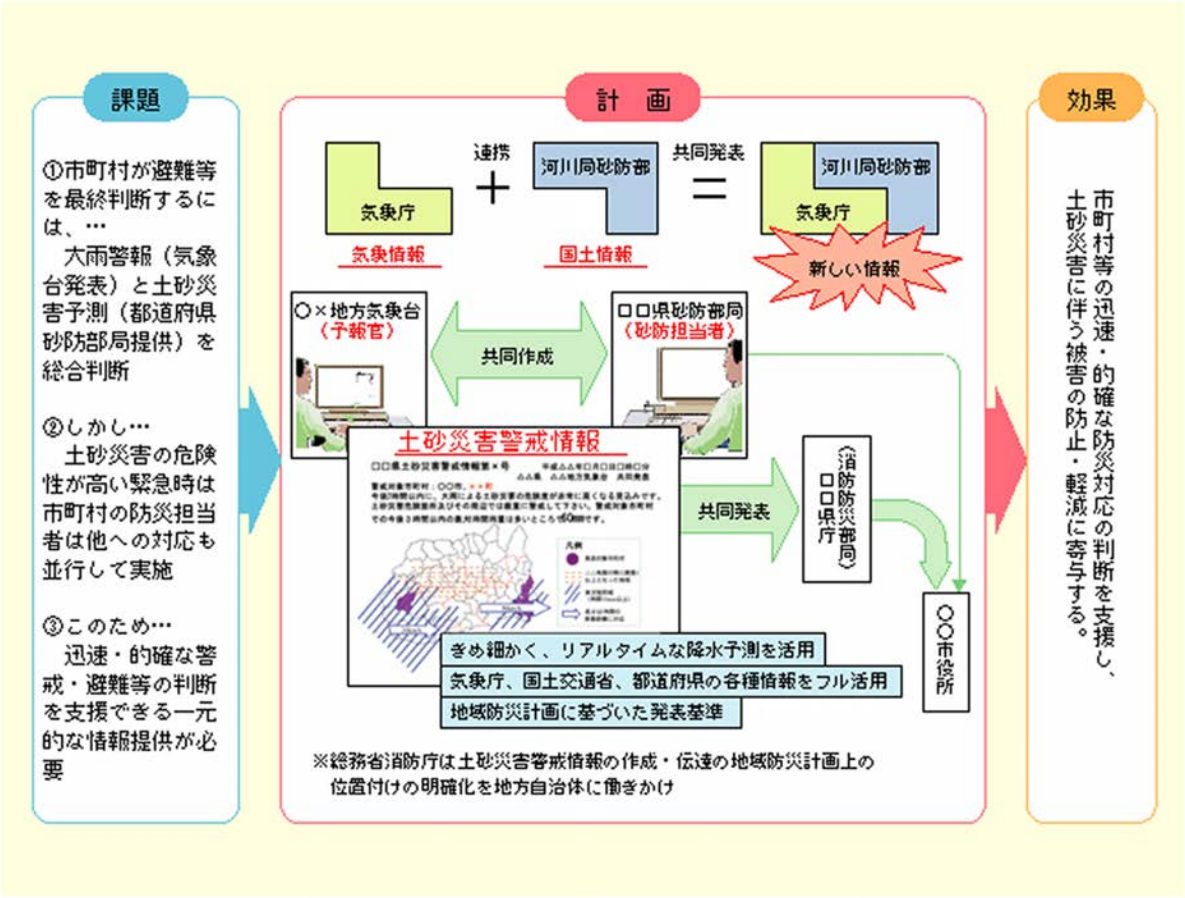
大雨等による河川の増水、洪水等の警戒情報については、気象情報や洪水予警報といった情報文による広報・周知に加え、よりわかりやすい警戒情報の提供を行うため、河川の水位等のデータと併せて河川の状況などの中

継映像について、「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っており、災害時の情報がテレビ報道を通じて広く提供されている。

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・適切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・伝達について、平成17年度以降、各都道府県で順次運用を開始(15年度に熊本県など9県で試行)することとしている。

図表II-6-1-13　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16年6月からは、最近の台風予報精度の向上を踏まえ、台風予報における予報円を小さくしたほか、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)の提供を開始した。また、季節予報については、アンサンブル数値予報(注4)を導入し、確率情報の充実を図っている。

(注1)http://www.bosaijoho.go.jp

(注2)気象、河川、海岸、地殻変動等の蓄積・保存データ
(注3)http://www.river.go.jp［インターネット版］、http://i.river.go.jp［iモード版］
(注4)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予測手法を用いた予報

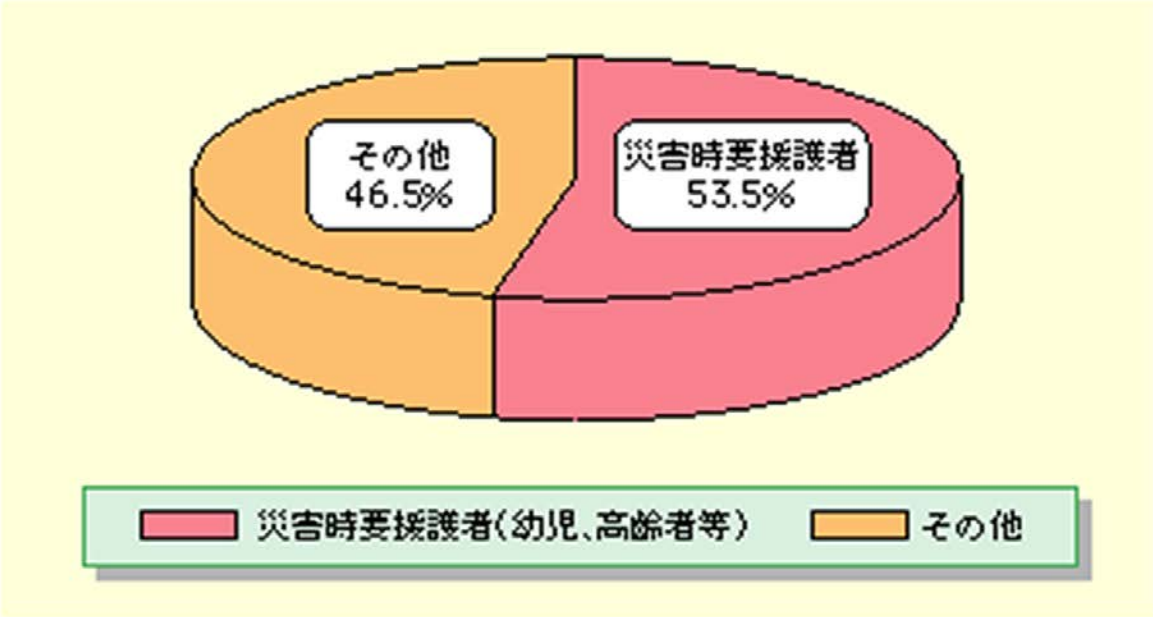
テキスト形式のファイルはこちら

(2) 高齢者等の災害時要援護者対策

病院、老人ホーム、幼稚園等の災害時要援護者関連施設に係る危険箇所について、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いる(平成16年度は約740箇所で実施)。また、災害時要援護者関連施設の管理者等への土砂災害の危険性に関する注意喚起(16年6月に約3,000施設等に対して訪問等により土砂災害情報を提供)を実施するとともに、土砂災害防止法に基づき、土砂災害特別警戒区域等内の災害時要援護者関連施設等に係る開発行為の制限等を推進している。

平成16年に発生した災害では高齢者や幼児といった災害時要援護者の被災が目立ったことを踏まえ、災害時要援護者関連施設への洪水予報の伝達方法を定めるなど、円滑な避難の支援策を講じることとしている。

図表II-6-1-14　土砂災害による死亡・行方不明者に占める災害時要援護者の割合(平成11～15年)



Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

(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(施設管理関係部局)、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、災害時にも通信が遮断されにくい多重無線通信回線や高速情報通信が可能な光ファイバ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、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、衛星通信車等を配備するとともに、迅速な応急復旧対応のため、排水ポンプ車、照明車、無人化施工建設機械などの災害対策用機械を配備し、必要に応じ災害時の関係機関へ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とから、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)による訓練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、災害発生時には対策本部を設置し、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的確に実施するなど、災害発生時の初動体制を確立している。

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 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

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、津波注意報・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、東南海・南海地震への取組み

東海地震、東南海地震の想定震源域へのケーブル式海底地震計の整備に向けた海底地形調査を実施した。また、気象研究所では、東海地震の予測及び東南海・南海地震に対する観測業務に役立てるため、地殻活動予測シミュレーション(予測のための数値実験)の対象範囲を南海トラフとその周辺域に拡大するとともに、同地域の地殻活動の観測・解析手法の向上を図るための研究を開始した。

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、関係機関との連携の下、緊急地震速報を試験的に運用している。平成16年度には、北海道、東北地域に緊急地震速報に対応した地震計を整備し、試験運用の対象地域を拡大するとともに、鉄道等において実運用を開始するための検討を開始した。

(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、火山に関する総合的な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。

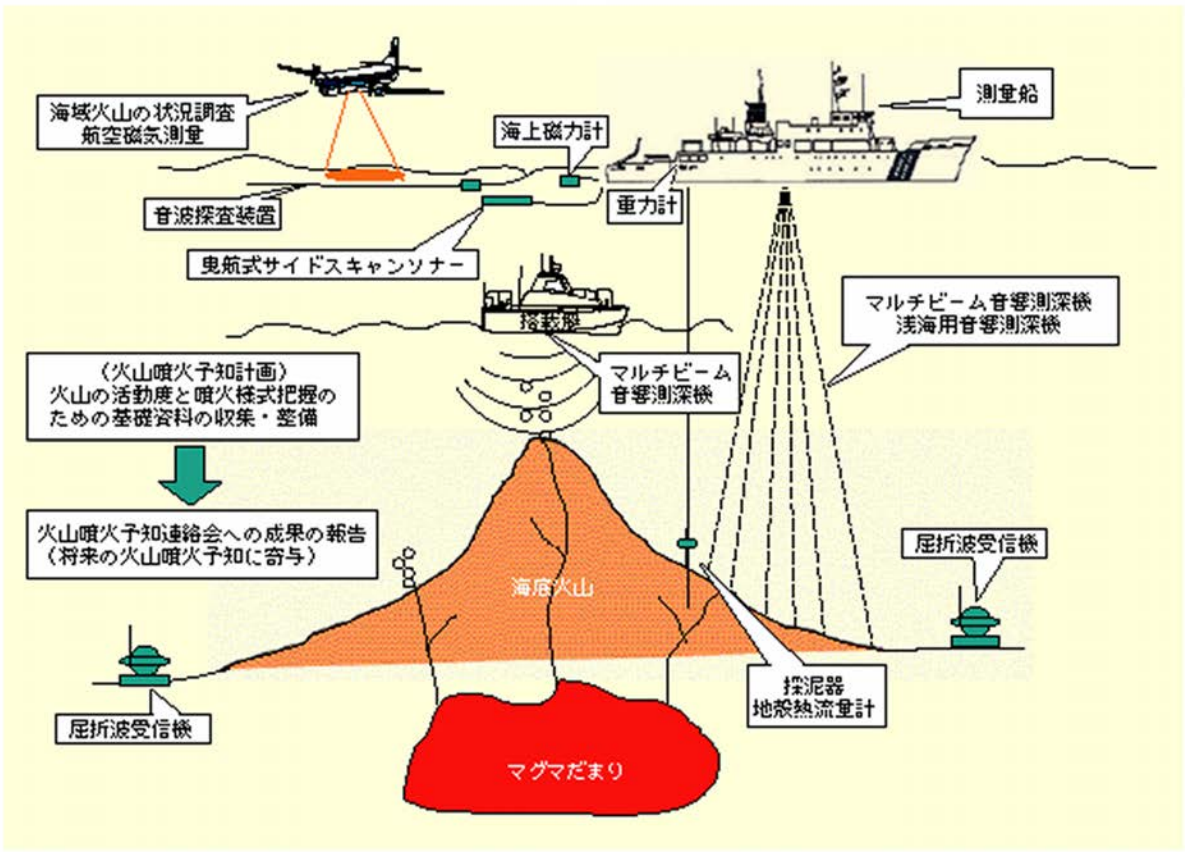
また、火山情報を防災機関等が利用しやすくするため、火山毎に設定した6段階(0～5)の火山活動度レベルを付加した火山情報を提供している(平成16年度までで12火山)。

2)海上保安庁における取組み

(ア) 海底地殻変動等の監視

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、平成16年度は海底基準局を増設している。また、地震及び火山噴火の予知に資するため、南関東の離島に全地球測位システム(GPS)受信機を設置し、島嶼等の動きを監視している。

図表II-6-1-15　海域火山基礎情報調査概念図



（イ）津波防災情報の整備

詳細な海底地形による津波のシミュレーション結果をまとめた津波防災情報を整備し、港湾における船舶等の津波対策について検討を進めている。

（ウ）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。

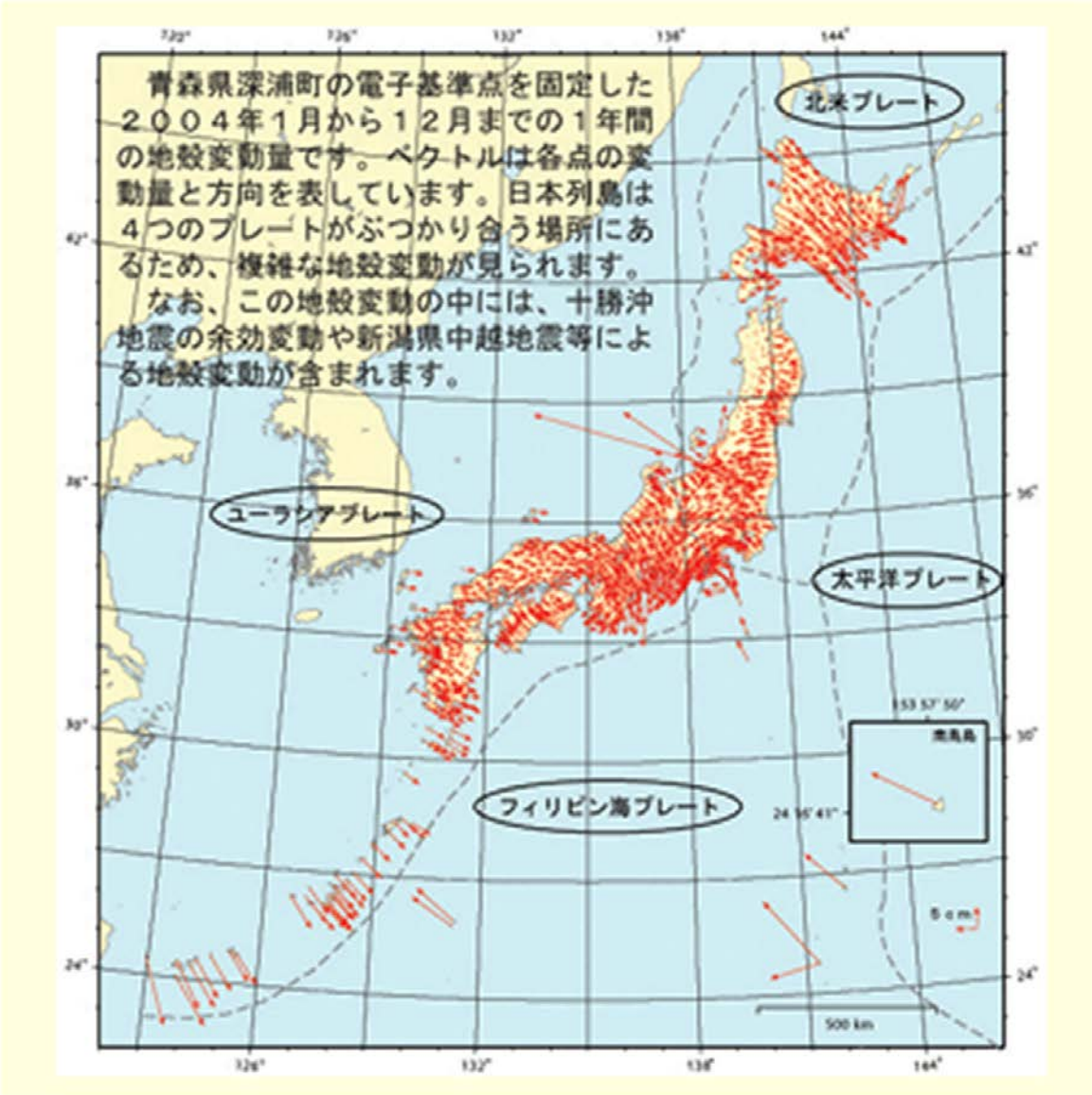
3)国土地理院における取組み

（ア）地殻変動観測・監視体制の強化

全国の電子基準点を1,229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16年9月の紀伊半島南東沖の地震、10月の新潟県中越地震及び11月の釧路沖の地震等において、地震に伴う地殻変動を検出しており、特に新潟県中越地震では最大20cmの水平地殻変動を検出した。また、東海地域西部では、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通常と異なる地殻変動を検出している。

図表II-6-1-16　GPS連続観測が捉えた日本列島の動き



（イ）地震、火山噴火等災害をもたらす現象に関する研究及び会議の運営

GPS、合成開口レーダー(SAR)、航空機レーザー測量等による観測成果から、地震及び火山噴火の発生メカニズム等を明らかにしている。また、GIS等を利用した解析システムを活用し、地形変化による自然災害の軽減に資する研究を行っている。

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。

テキスト形式のファイルはこちら

(5) IT化による既存ストックの管理の高度化

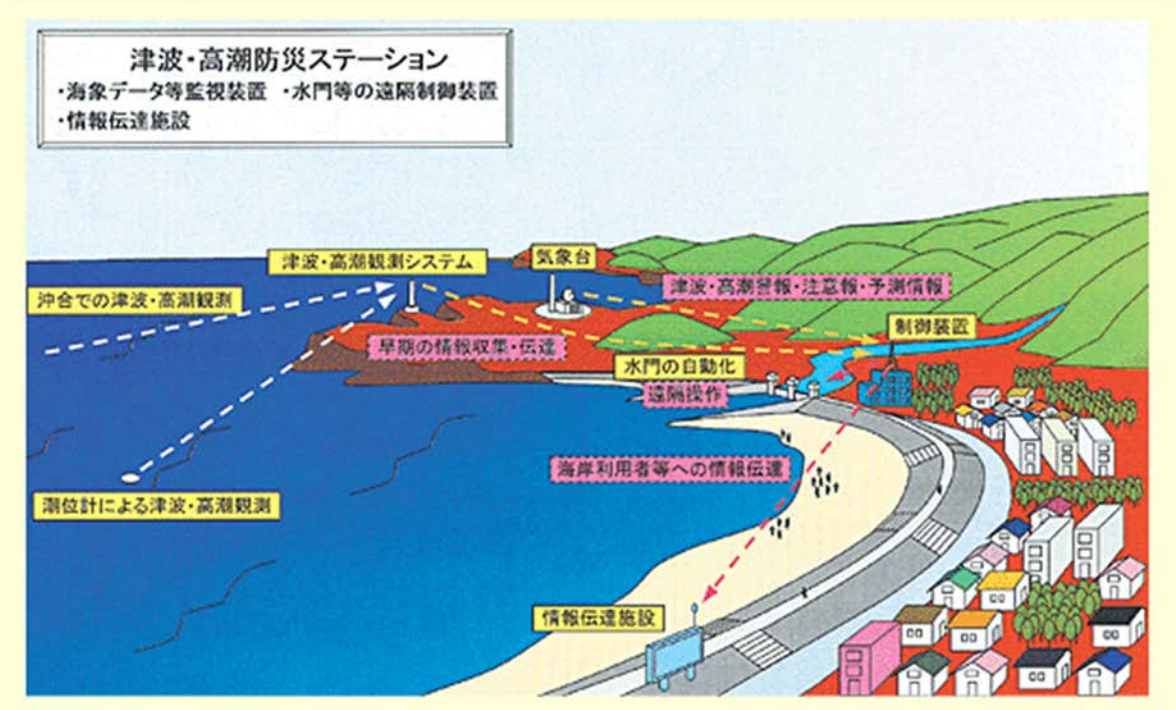
IT技術を活用した公共施設管理・危機管理の高度化を実現するため、防災関係機関との高速情報通信の基盤となる光ファイバ網の構築を進めている。

さらに、公共施設管理用光ファイバと監視カメラ(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。具体的には、地震時の橋梁の被害状況、通行規制区間、法面(のりめん)、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進めている。

また、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とともに、下水処理場、ポンプ場等の施設間を光ファイバ等で結び、遠隔監視・操作で下水道管理を行っている。

さらに、海岸の状況を把握するシステムを構築するための光ファイバ網の整備、CCTV等の施設の整備を図っている。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、水門等の施設を迅速かつ一元的に操作し津波・高潮被害の未然防止を図る津波・高潮防災ステーションを整備している(平成15年度末現在9地域供用)。

図表II-6-1-17　津波・高潮防災ステーションのイメージ図



テキスト形式のファイルはこちら

(6) 公共土木施設の災害復旧

平成16年は、新潟・福島豪雨、福井豪雨による被害のほか、台風第23号をはじめとする10個の台風が上陸したうえ、新潟県中越地震が発生するなど、全国で約5万3千箇所、約1兆1千億円の国土交通省所管施設の被害が発生しており、阪神・淡路大震災のあった平成7年以来の大被害となった。

これらの自然災害による道路、河川等の被害について、国土交通省としても、被災直後より現地に災害査定官を派遣し、迅速な応急工事を支援するなどの措置を講じている。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。

テキスト形式のファイルはこちら

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、情報収集・伝達体制の構築等、緊急輸送の調整機能の充実・強化を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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・雪崩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独立行政法人鉄道建設・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

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港湾施設災害応急復旧支援システムを開発し、その活用を図っている。同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消火救難体制の充実・強化並びに「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。

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　交通安全対策の充実強化

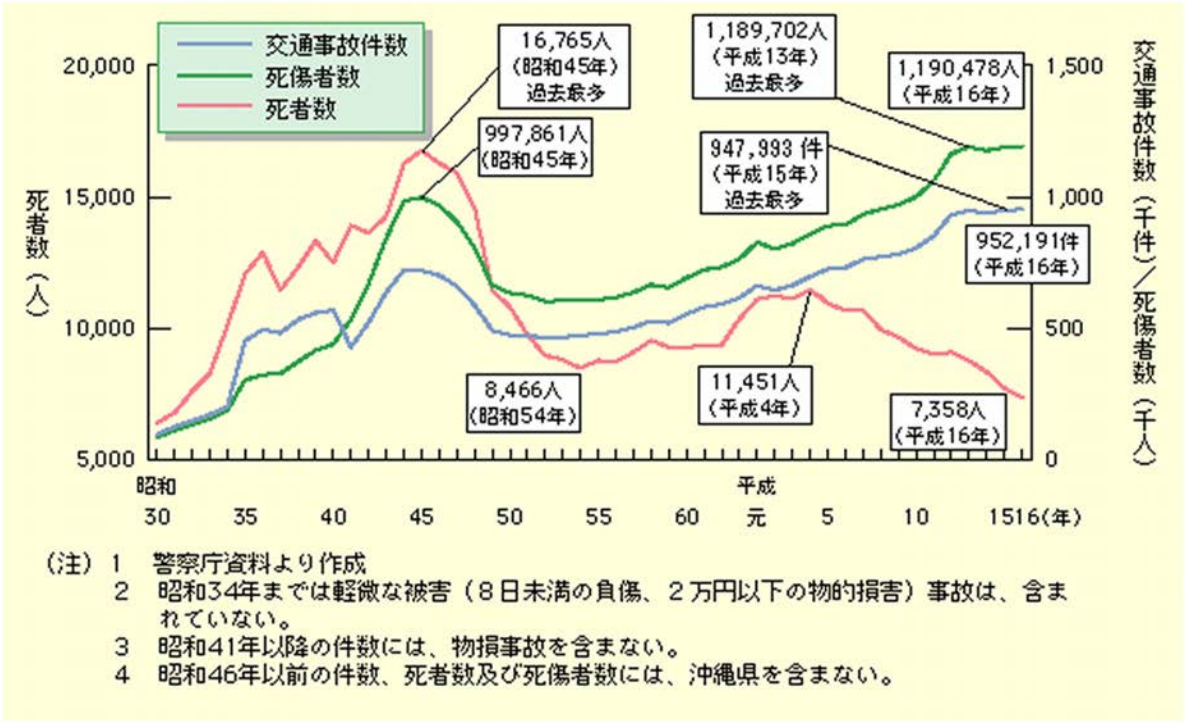
交通は、我が国の経済活動を支える重要な基盤であるとともに、国民の足として重要な役割を果たしている。安全の確保は交通分野における根本的かつ中心的な課題であり、ひとたび交通事故が発生した場合には多大な被害が生じるおそれがあるとともに、社会的影響も大きいことから、交通事故の発生を未然に防ぐため、各種施策に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

1　道路交通における安全対策

平成16年の交通事故の死者数は46年ぶりに7千人台まで減少するに至った15年を更に下回り7千人台前半となったが、交通事故件数は過去最多であった15年を若干上回っており、各種の対策が必要である。

図表II-6-2-1　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

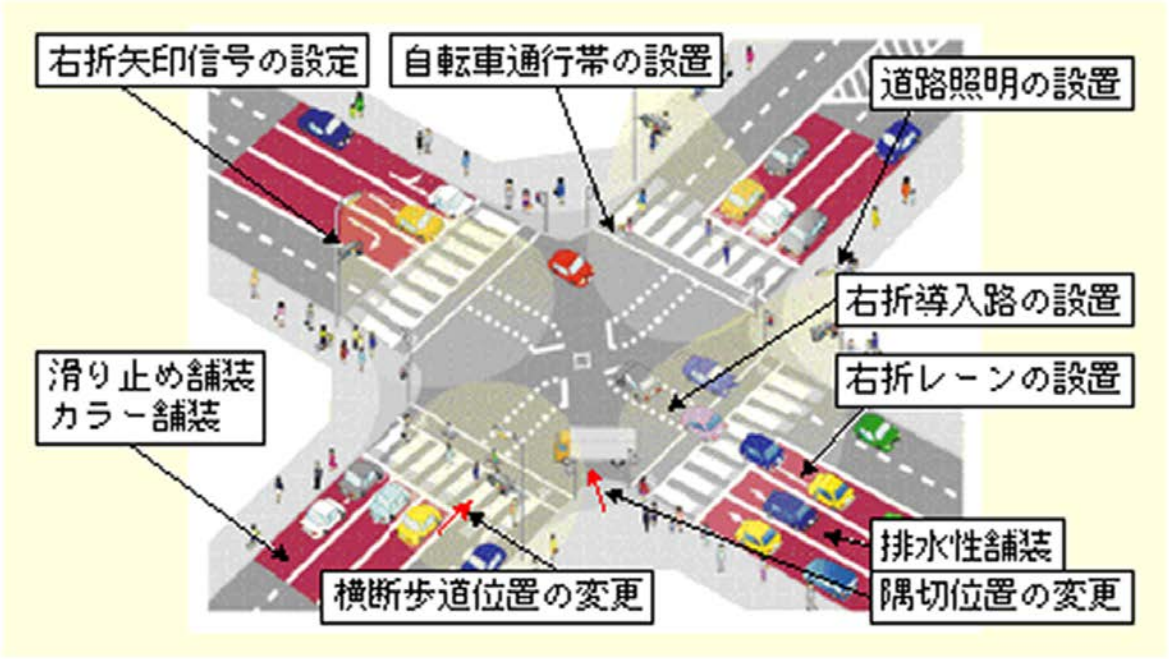
テキスト形式のファイルはこちら

(1) 幹線道路における交通事故対策の重点的実施

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、交通事故統合データベースにより抽出された死傷事故率が高い交差点等3,956箇所(事故危険箇所)について、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。また、「事故危険箇所」に加えて、17年度からは優先度明示方式(注)を導入することにより、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施することとしている。

また、科学的な分析に基づく事故対策を推進するため、「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を作成し、個別の事故対策の立案・実施に活用している。

図表II-6-2-2　事故危険箇所対策の例



(注)死傷事故率の高い区間を順に並べて、優先的に事故対策をすべき区間を明示する方式

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 自動車の総合的な安全対策

1)リコールに係る不正行為再発防止対策の推進及び認証制度のあり方の検討

今般の自動車メーカーによる悪質なリコール隠し問題等を踏まえ、平成16年6月に、自動車メーカーから定期報告を求めることなどを盛り込んだ再発防止対策を公表するとともに、監査の拡充・強化、情報収集・分析システムの強化、技術的検証スキームの構築を行うリコール改善推進室を設置した。また11月には外部から選定した実務専門家等からなるリコール調査員室を独立行政法人交通安全環境研究所に設置し、リコールの可能性がある案件の洗い出しを行うなどリコールに係る不正行為の再発防止に努めている。

さらに、「今後の認証制度のあり方検討会」の報告に沿って、リコールに関する不正行為を行った自動車メーカー等に対して型式認証の審査をする際は、1)保安基準適合審査の厳格化、2)不正行為への対応状況等の確認を行うなど、認証制度の厳格化に向けた作業を行っている。

2)事業用自動車の安全対策

事業用自動車の交通事故件数は、年間約6万4千件(平成15年)であり、事業用自動車に係る交通事故防止は緊急の課題となっている。このため、16年8月に監査方針及び処分基準制度通達の一部改正により自動車運送事業者(旅客・貨物)に対する監査体制の強化を図り、重大事故及び悪質な法令違反を引き起こした事業者等への監査を重点的に実施している。また、事故発生前後の走行情報(前方映像、車両速度、急加減速)を記録するドライブレコーダー(映像記録型)を事業用自動車に搭載することによる事故防止抑制効果等について、16年度より調査・分析を行っている。

3)不正改造車の排除

不正改造車を撲滅するため、年間を通して「不正改造車を排除する運動」を実施しており、平成16年6月の「不正改造車排除強化月間」には、警察庁及び都道府県警察と連携して全国で172回の街頭検査を行い、不正改造車702台に対して整備命令を発令した。

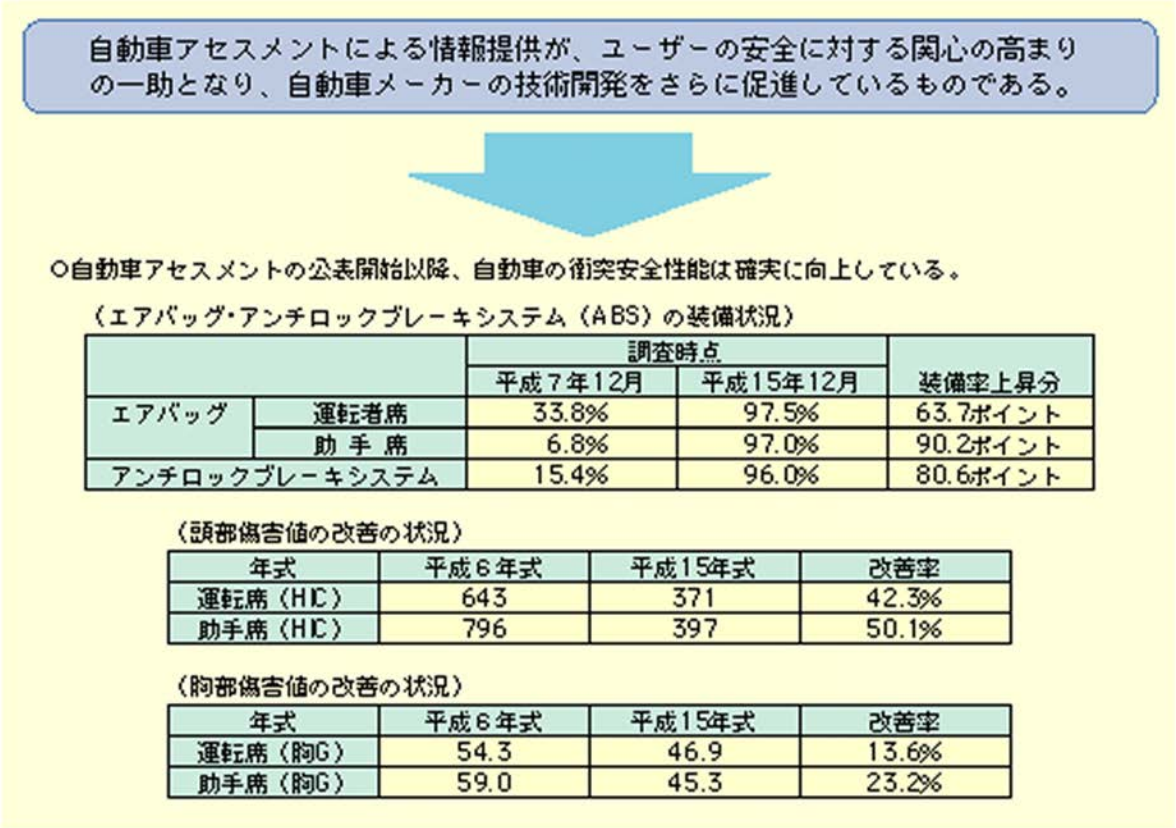
4)車両安全対策の推進

歩行者等が死角に入り発生する事故を減らすため、平成17年1月より運転者の視界を妨げる装飾板の装着規制及び乗用車等の運転者の視界基準が適用された。また、自動車との衝突の際に歩行者の頭部が受ける衝撃を少なくして死者数を減らすための歩行者頭部保護基準が17年9月から段階的に適用されるほか、車両総重量7トン未満の普通トラックへの大型後部突入防止装置の義務付け拡大措置も適用される。このほか、固定機能付きチャイルドシート、大型トラックの前部プロテクター等についての基準化作業を進めている。

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15年度までに国内新車販売台数の約8割に当たる79車種に対し衝突安全性能試験を実施するとともに、チャイルドシートについても31機種を対象に安全性能試験を実施した。

図表II-6-2-3　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

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 自動車損害賠償保障制度による被害者保護

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、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 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「あんしん歩行エリア」として指定(平成15年7月に796箇所)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している。

2)交通安全総点検

誰もが安心して利用できる道路交通環境を形成するため、春、秋を中心に地域住民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

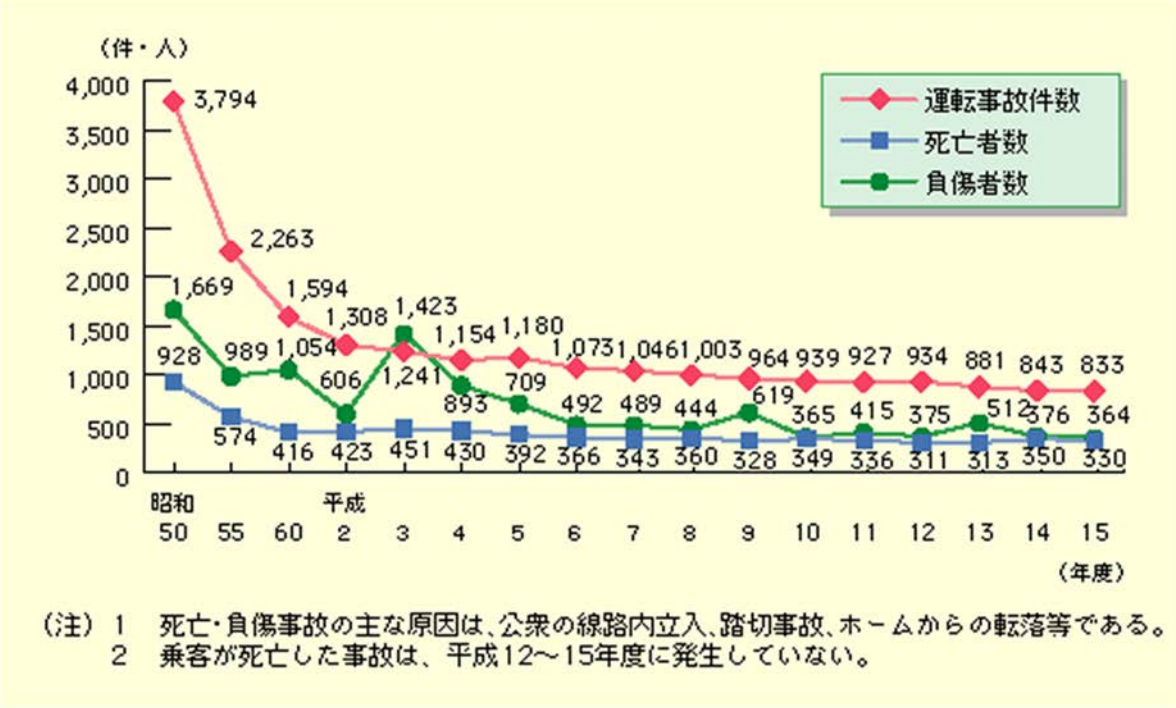
道路案内標識がわかりにくいとの意見が多く寄せられていることを踏まえ、平成16年度に「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」を開催して検討を行い、歩行空間に対しても、高齢者、外国人観光客などへの配慮の観点から、地図標識の設置、交差点名称の表示の充実、ローマ字表記の適正化などを推進していくこととした。

テキスト形式のファイルはこちら

2　鉄軌道交通における安全対策

鉄道運転事故件数及び死傷者数は、踏切事故防止対策の推進、自動列車停止装置(ATS)等の保安設備の整備・改良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。また、乗客が死亡した事故は、平成12年～15年度に発生していない。しかしながら、鉄道事故は、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いことから、安全対策の一層の推進が必要である。

図表II-6-2-4　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

テキスト形式のファイルはこちら

(1) 鉄軌道の安全の確保

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、施設等の改善のための支援として、平成14年～15年度に実施した安全性緊急評価事業の結果を踏まえ、鉄道事業者が策定する保全整備計画に基づき計画的に施設等を整備する緊急保全整備事業、中長期整備事業及び安全対策教育指導に対する補助を行っている。

また、平成15年2月に韓国で発生した地下鉄事故を踏まえ、地下駅の利用者の安全を確保するため、「地下鉄道の火災対策基準」を満たしていない地下駅(約4割)については平成20年度末までに所要の火災対策施設の整備を義務付けるとともに、その整備費用の一部を支援する地下駅火災対策施設整備事業を創設し、火災対策の促進を図っている。さらに、「地下鉄道の火災対策検討会」の検討結果を踏まえ、通常火災に加え、大火源火災(ガソリンによる放火)をも想定した排煙設備の設置や車両用材料の燃焼試験の追加等を内容とする火災対策基準の改正を行った。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 踏切事故防止対策

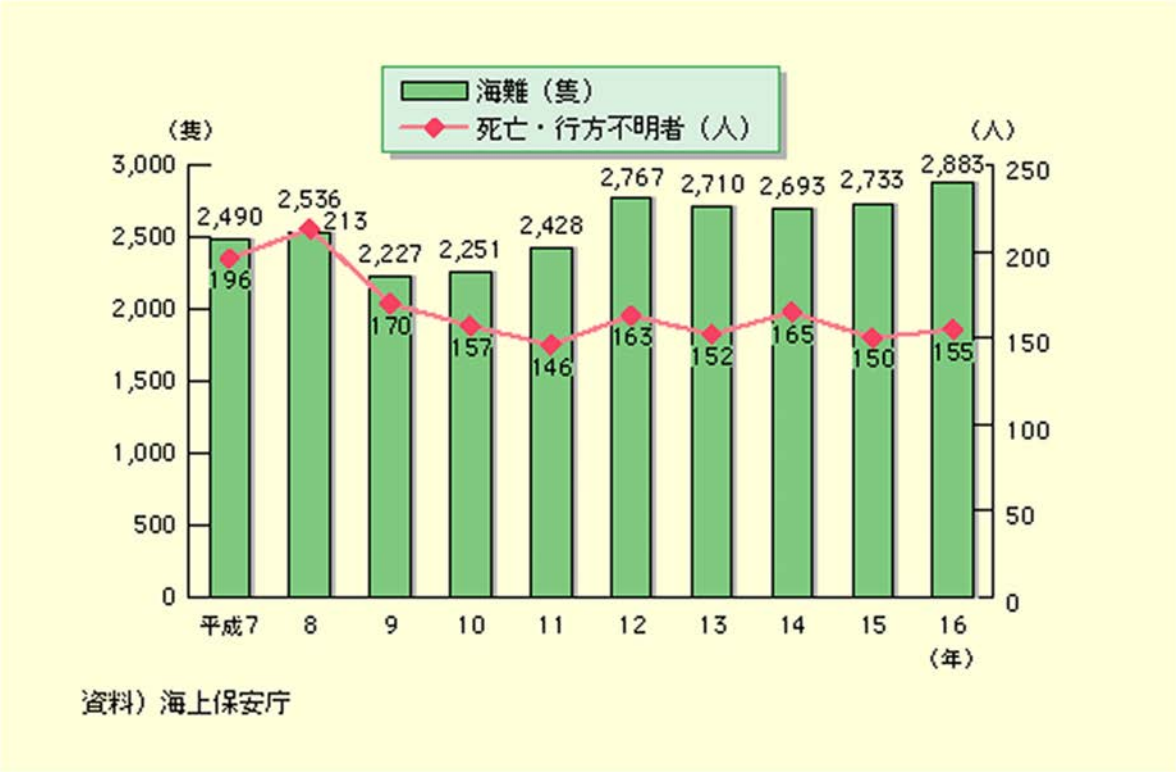
「踏切道改良促進法」及び「第7次踏切事故防止総合対策」に基づき、立体交差化、構造改良、踏切遮断機や高規格化保安設備(障害物検知装置、オーバーハング型警報機等)の整備等を積極的に推進し、踏切事故の防止に努めている。

テキスト形式のファイルはこちら

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にあるが、海難に遭遇した船舶の隻数(海難船舶隻数)は増加傾向にあることから、より一層の安全対策の推進が必要である。

図表II-6-2-5　海難船舶隻数及び海難に伴う死亡・行方不明者数の推移



Excel形式のファイルはこちら

テキスト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

1)船舶の安全性の向上

船舶の安全に関しては、国際海事機関(IMO)を中心に国際的な基準が定められており、平成17年1月のLL条約(国際満載喫水線条約)改正に伴い、技術要件等についての国内法令の改正を行った。また、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。

また、サブスタンダード船(注1)の排除のため、ポートステートコントロール(PSC)(注2)を厳格に実施するとともに、平成16年11月には第2回パリMOU・東京MOU合同閣僚級会議において、国際協調の更なる推進等について閣僚宣言を採択した。

さらに、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16年度にシステム全体の総合実証実験を実施し、17年以降の実用化を目指している。

2)船舶航行の安全確保

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、船舶自動識別装置(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16年度には、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552箇所、避難港の整備を下田港等7港で実施している。また、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水路誌等を刊行し、水路図誌の充実を図っている。

旅客船事業者については、運航管理制度(運航管理規程の届出及び運航管理者の選任の義務付け)により、輸送の安全確保を図っている。

水先制度については、最近の規制緩和の動向、港湾における国際競争力確保のためのコスト低減への要請への強まり、近年における日本人船員の減少傾向等の水先を取り巻く経済社会情勢の変化に対応するため、船舶の航行の安全性の確保に留意しつつ、時代に即した制度となるよう抜本的な見直しを行うため、議論を進めている。

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、海賊行為が多発する等テロの発生も懸念されていることから、今後の同海峡における航行安全対策、海洋汚染防止、保安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間の国際的な協力関係の構築に向けて、我が国は主要な海峡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。

(注1)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

(注2)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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、海上保安庁では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、航空基地に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、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-6-2-6　機動救難士の業務フロー



テキスト形式のファイルはこちら

(3) 海難の再発防止及び原因究明

海難審判による原因究明の結果をより効果的に再発防止に活かすため、調査・審判の迅速化を図り、ヒューマンファクター概念(注)を取り入れた多角的な原因究明に努めるとともに、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」を逐次公表している。平成16年6月には内航貨物船の衝突事件を詳細に分析した「内航貨物船海難の分析～衝突編～」を公表するとともに、これらの成果を活用した海難防止講習会の開催など、海事関係者への啓発に努めている。

また、IMOにおける海難調査国際協力に係る決議等を踏まえ、平成16年9月に横浜市で開催した「第7回アジア海難調査官会議」において、具体的な調査協力手続に関するガイドラインを提案したほか、韓国、ロシアとの間で二国間協議を行うなど、国際的な調査協力体制の構築を図っている。

＜海難審判の様子＞



(注)事故の防止には、人の不注意や過ちを誘発した要因を科学的に分析、抽出することが最も有効とする考え方

テキスト形式のファイルはこちら

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、平成16年において28件であり、これに伴う死亡者数は14人、負傷者数は23人となっている。航空輸送の拡大にもかかわらず、ここ数年は横ばい傾向を示しているが、引き続き安全対策の推進が必要である。

図表II-6-2-7　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12年	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
16	5	11	2	6	1	3	0	28	14	23

(注) 1　各年12月末現在の値
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、16年2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16年の負傷者数は暫定値
資料) 国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

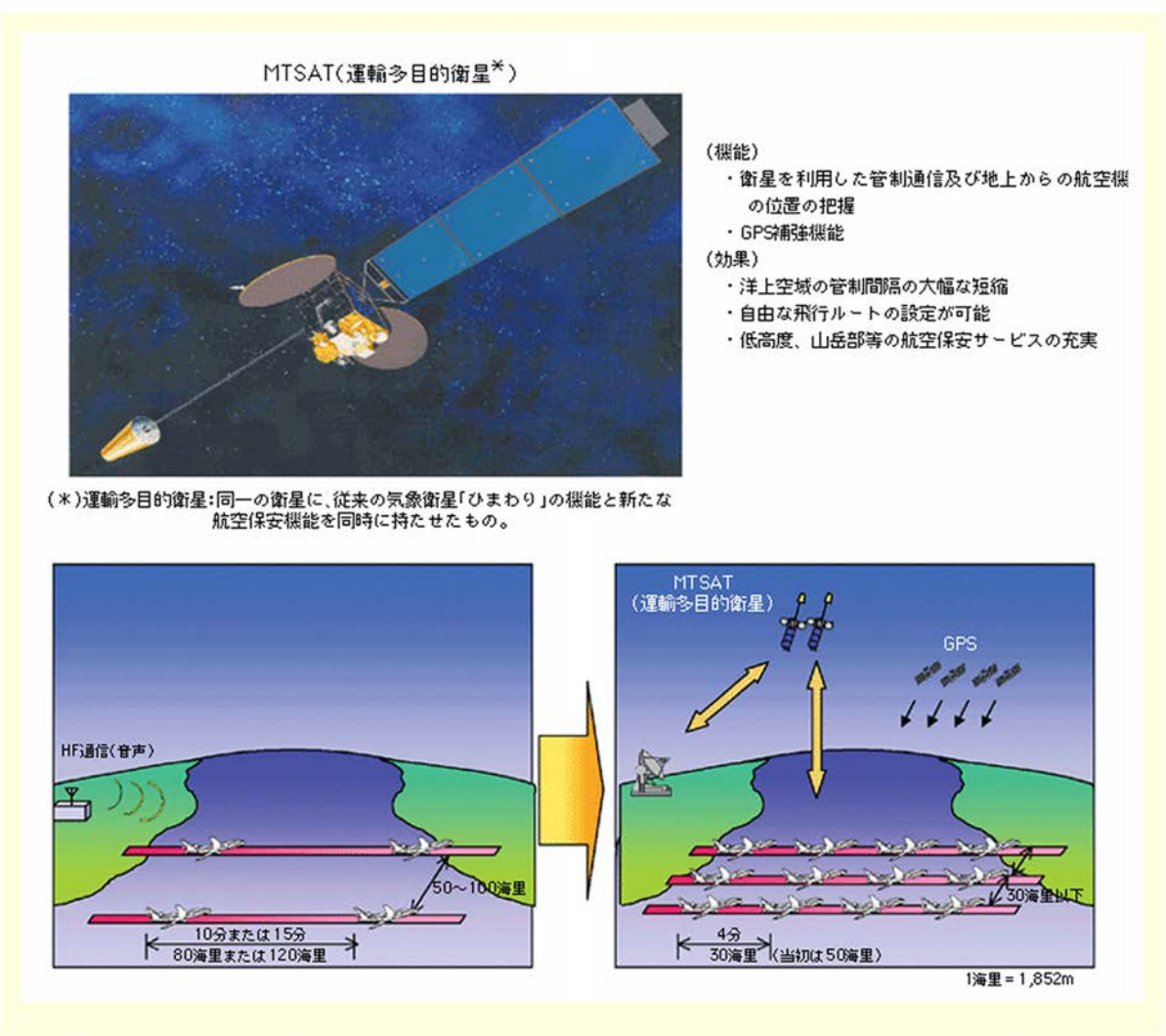
(1) 次世代航空保安システムの構築

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安全かつ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-6-2-8　次世代航空保安システム



テキスト形式のファイルはこちら

(2) スカイハイウェイ計画の推進

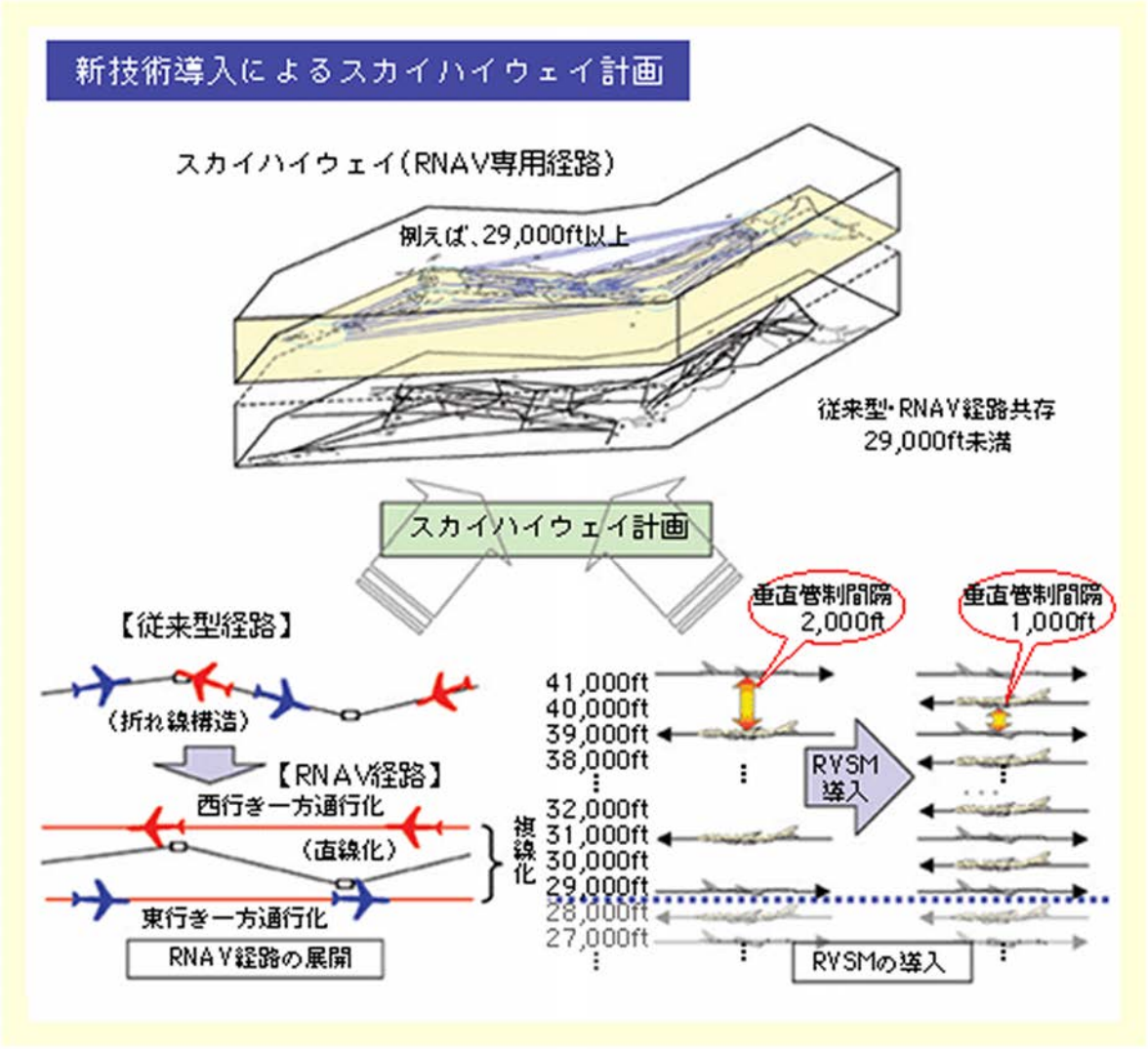
上空及び空港の混雑が深刻化する中、今後も増大する航空交通に対し、航空管制の高度化により「空の路」である航空路・空域の容量拡大・活用が喫緊の課題となっている。

このため、安全かつ効率的な新しい運航方式(広域航法(RNAV))の積極的な導入・展開を推進するとともに、現行の垂直管制間隔を約1／2とする航法技術(垂直管制間隔短縮(RVSM))の導入に向けた取組みを図っている。

これらの新しい航法技術の導入・活用により、一定高度以上にRNAV専用経路を展開し、空域を再編する「スカイハイウェイ計画」について、平成19年度の運用開始を目途に検討を進めている。

また、空域のより円滑かつ柔軟な運用を実現し、飛行経路の最適化を図るため、平成17年10月に運用開始が予定されている航空交通管理(ATM)センターの整備を推進している。

図表II-6-2-9　スカイハイウェイ計画



テキスト形式のファイルはこちら

第3節　危機管理・安全保障対策

平成13年9月の米国同時多発テロ以降、我が国におけるテロの発生も懸念されるなど、昨今の国際情勢を踏まえ、危機管理・テロ対策を的確に実施することが求められている。このため、陸・海・空の交通機関や空港、港湾、ダム等の重要施設等に対する警備の強化、港湾・空港における水際対策の強化等、危機管理・安全保障対策に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

1　犯罪・テロ対策の推進

(1) 各国との連携による危機管理・安全保障対策

1)安全かつ容易な海外渡航イニシアティヴ(SAFTI)への取組み

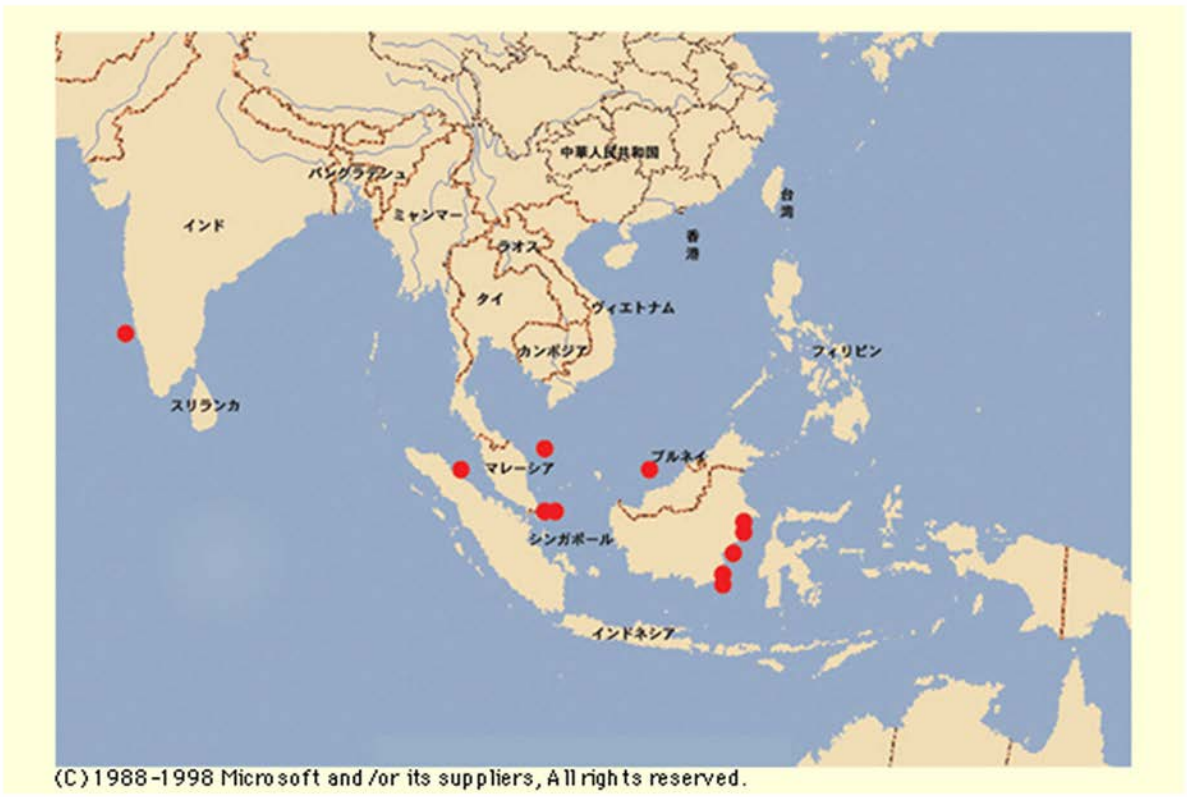
米国同時多発テロを受けて、G8サミット等の場において交通セキュリティの確保が主要な問題として取り上げられており、平成16年6月に交通保安等に関する具体的な施策を行動計画として採択された「安全かつ容易な海外渡航イニシアティヴ(SAFTI)」について、国土交通省はその策定段階から積極的に対応するとともに、その実施に取り組んでいる。

2)海賊対策

全世界、特に東南アジア周辺海域における海賊事件は、依然多発しており、また、海賊の凶悪化・組織化も問題となっている。海上輸送路を同海域に大きく依存している我が国にとって、その安全を図ることは重要な課題である。このため、海上保安庁では、平成12年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、東南アジア周辺諸国へ随時巡視船・航空機を派遣しており、16年にはインド等で派遣先の海上保安機関との間で連携訓練等を行うとともに、所要のしょう戒活動を行っている。また、マレーシア及びインドネシアにおける海上保安機関創設のための各種支援、海上保安大学校への留学生の受け入れ、海上保安機関職員を招へいしての海上犯罪取締り研修などを実施し、各国との連携・協力に努めている。16年6月には、「アジア海上保安機関長官級会合」を東京で開催し、海賊対策分野での協力関係の一層の強化に加え、新たに海上テロ対策分野での協力関係の構築について合意され、「アジア海上セキュリティ・イニシアチブ2004」として採択された。

また、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-6-3-1　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(2003年)



図表II-6-3-2　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	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）			2003年（平成15年）		
東アジア	100			173			257			178			175			193		
	(14)			(28)			(22)			(4)			(12)			(11)		
インド洋	25			51			109			86			66			96		
	(1)			(6)			(5)			(3)			(0)			(1)		
アフリカ	41			52			62			80			70			89		
	(4)			(1)			(0)			(0)			(2)			(0)		
中南米	38			29			41			23			67			72		
	(0)			(1)			(3)			(3)			(1)			(0)		
その他	6			4			2			3			5			2		
	(0)			(3)			(1)			(0)			(1)			(0)		
合計	210			309			471			370			383			452		
	(19)			(39)			(31)			(10)			(16)			(12)		
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)	74	133	3	114	191	4	165	292	14	147	222	1	102	277	4	207	237	8
日本関係船舶	6	11	2	6	32	1	5	26	0	0	10	0	0	16	0	2	9	1

（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

3)拡散に対する安全保障構想(PSI)の推進

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大量破壊兵器、その運搬手段及びそれらの関連物資の拡散を阻止することを目的とする「拡散に対する安全保障構想」(PSI)は、参加国が単独で又は連携して、各国国内法及び国際法の枠組みの下で拡散阻止のための措置を検討する国際的な取組みであり、我が国もPSIの中核を担うコア・グループ国の一員として積極的に貢献している。

海上保安庁は、PSIの関係会合への出席や海上阻止訓練に巡視船や職員を派遣しているほか、ASEAN各国の海上法執行機関に対するアウトリーチ活動(連携の拡大に向けた働きかけ)を実施する等、積極的に貢献している。

また、平成16年10月には、オブザーバー参加(陪席参加)を含め22ヶ国の参加の下、我が国としては初めての主催となる海上阻止訓練を行った。海上保安庁から巡視船等5隻、航空機3機、テロ対処部隊等が参加して、我が国自衛隊のほか、オーストラリア、フランス、アメリカからの軍及び法執行機関と連携訓練を実施し、練度を向上させ、相互の連携を強化するとともに、アジア大洋州地域におけるPSIに対する理解の促進を図った。

＜海上阻止訓練「チーム・サムライ04」においてヘリコプターから容疑船に降下する特殊部隊＞



テキスト形式のファイルはこちら

(2) 空港・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」である国際空港・港湾における適切な「水際対策・危機管理体制」が重要であり、施設管理者のみならず国土交通省、海上保安庁、警察、入国管理局、税関等の行政機関及び民間事業者などの連携強化が必要である。

このため、内閣官房に「水際危機管理チーム」、各国際空港・港湾に「空港・港湾危機管理官・担当官」及び「空港・港湾保安委員会」を設置し、国際空港・港湾におけるこれらの関係機関の連携強化を図り、水際対策・危機管理体制の強化を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) テロ事案・不審船・工作船対処のための海上保安体制の強化

1)テロ対策

海上保安庁では、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。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共同訓練を実施している。さらに、繁忙期における国内の主要航路を航行する旅客船等への海上保安官による警乗等を実施している。また、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・航空機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。

また、高性能化により対応能力の強化を図った巡視船艇・航空機、装備・資器材の整備を推進するとともに、関係機関との連携を強化し、テロ対策に万全を期している。

2)不審船・工作船対策

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、立入検査を目的として不審船を停止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を改正した上で、巡視船艇・航空機の防弾化や、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、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(4) SOLAS条約対応

平成14年12月、IMO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たことを受け、16年7月に「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律(国際船舶・港湾保安法)」が施行された。

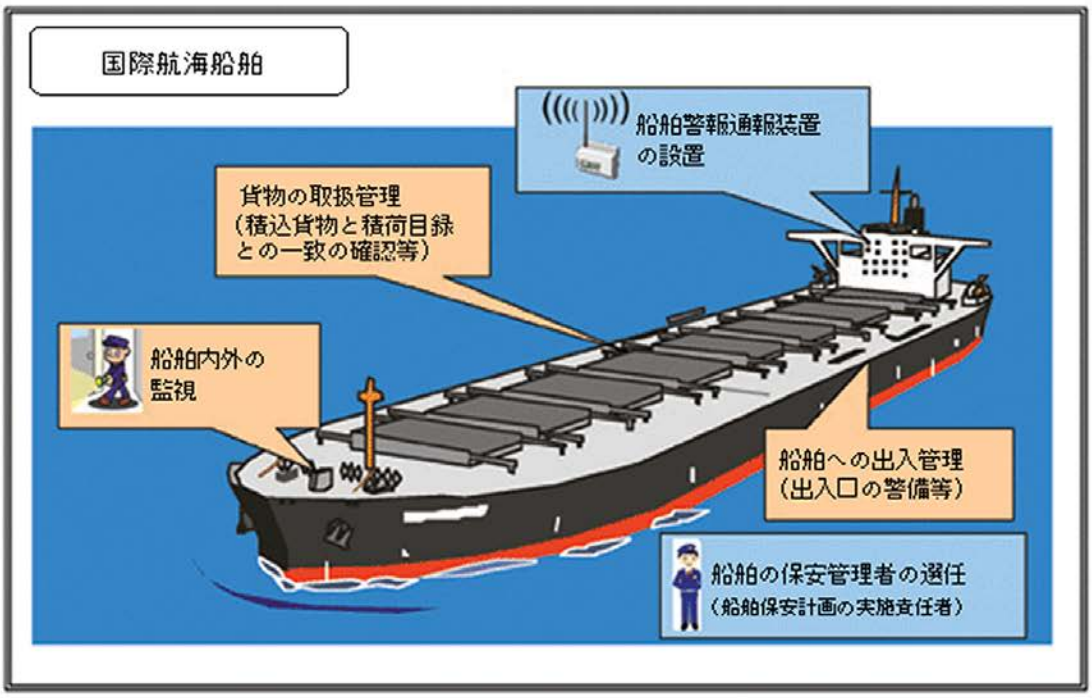
この法律は、主に国際航海船舶の所有者、国際港湾施設の管理者等に対して、指標対応措置(注)の実施、保安管理者の選任、国等により承認を受けた保安規程に規定された事項の実施等を義務付けるとともに、外国船舶について保安の確保のために必要な措置が的確に講じられていない場合にはPSCによる航行停止等の措置や入港船舶について急迫した危険があり当該危険を防止するため他に適当な手段がない場合には入港禁止、港湾外退去等の措置を講ずることができることとするものである。

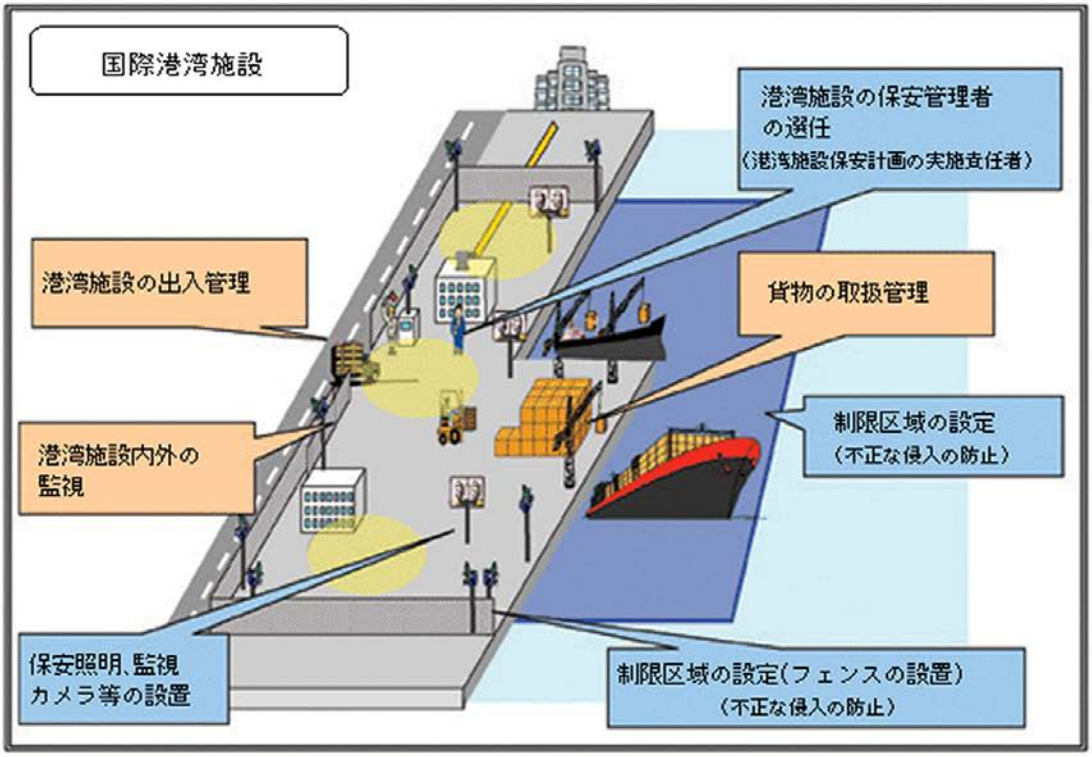
国土交通省においては、国際航海船舶の保安規程の承認及び船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶及び国際港湾施設に対する立入検査、PSCを通じて、海事保安の確保について積極的に取り組んでいる。

なお、平成16年12月にアメリカ沿岸警備隊が苫小牧港、仙台塩釜港、名古屋港、神戸港及び博多港の現地調査をした結果、我が国における改正SOLAS条約の履行状況は非常に適切であり、ベストプラクティス(優良な取組事例)として高く評価された。

一方で、国土交通省は各国の改正SOLAS条約の実施の支援について国際舞台においてもリーダーシップを発揮しており、SAFTI合意に基づく港湾保安対策の自己監査チェックリスト策定では、日米両国の共同提案によって平成16年12月にIMOの公式文書として採択されるなどの成果が得られている。

図表II-6-3-3　国際航海船舶及び国際港湾施設における保安措置





(注)国土交通大臣が設定する国際海上運送保安指標に対応して行う制限区域等の管理等の措置

テキスト形式のファイルはこちら

(5) 海上犯罪対策の推進

1)国際組織犯罪対策への取組み

国内における薬物・銃器犯罪や、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等の多発は、国際犯罪組織が関与する密輸・密航事犯がその背景にあると考えられる。一旦薬物・銃器や密航者が国内に流入すればその取締りは困難を極めることから、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による水際での阻止が重要である。

政府においては、「犯罪対策閣僚会議」等により対策を講じてきたところであり、海上保安庁においても、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、外国船舶に対する立入検査等を強化している。さらに韓国、ロシア及び中国の海上保安機関と情報交換、定期協議の開催等を積極的に実施し、効果的な密輸・密航対策を講じるとともに、平成16年10月には国連薬物犯罪オフィス(UNODC)の協力により、「薬物海上取締セミナー(MADLES2004)」を東京で開催し、参加したアジア各国の海上保安機関、薬物取締機関等と情報交換や海上取締りに関する技術移転等を行い、薬物密輸に対する国境を越えた統一的な海上取締体制の構築を図った。

2)悪質密漁事犯の根絶

最近の国内密漁事犯は、組織化や供用船舶の高性能化により、悪質・巧妙化しており、水産資源の枯渇による食生活への影響にとどまらず、暴力団への資金供給や犯罪組織への少年の関与、密漁関係者の暗躍等による地域の治安悪化等、国民の安寧な生活に対する脅威となっている。そのため、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に設定した漁業秩序を著しく乱す行為であり、厳正な対処が必要である。近年では違法操業を行う外国漁船が高速・高性能化していることから、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図りつつ、国内外の関係機関とも連携した取締りを実施している。

3)悪質・潜在海上環境事犯の根絶

近年は、海洋環境保全をめぐる動きが活発になってきている反面、廃棄物等の陸上処理場のひっ迫や、汚水等の処理費用の負担を逃れようとする者が後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が続発している。

環境に関する規制が強化されてきている中で、陸上における不法投棄が社会問題化している不正軽油の密造時に生ずる有害物質「硫酸ピッチ」の海洋投棄事犯も発生するなど、海上環境事犯は今後更に増加していくことが予想されることから、国民の生活環境悪化の防止に万全を期すため、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、監視取締体制の効率化・強化を図ることとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

(6) 航空保安対策の推進

1)航空における保安対策の強化

米国同時多発テロ事件以降、航空保安をめぐる情勢は依然厳しい状況にあり、平成16年8月にはロシア航空機2機同時墜落事件が発生するなど、航空保安対策の強化が急務となっている。このため、航空会社等による空港警戒態勢については最も厳しい保安体制を維持するとともに、空港管理者に対して空港警備の徹底を指示し、航空保安体制の強化を図っている。

平成16年5月から、全空港において随時の靴検査の徹底を指示するとともに、6月から爆発物を自動的に探知する新しい手荷物検査システム(インラインシステム)を、11月からは主要空港において液体物検査装置を導入し、危険物等の機内への持込防止対策の強化を図っている。

また、スカイ・マーシャル(警察官による航空機への警乗)については、SAFTIにおける合意等を踏まえ、航空機へのハイジャック・テロ犯に対する抑止力が期待できるとともに、航空保安の手段としても有効であることから、我が国においても平成16年12月より導入している。

さらに、薬物中毒者が、車両で空港のフェンスを突破し、滑走路を横断した羽田空港侵入事案が発生したことを教訓として、主要空港において場周柵の強化、センサーの設置等による侵入防止策を講じている。

今後、国際民間航空機関(ICAO)による国際標準の強化等を踏まえ、空港の保安体制に対する査察の強化、空港管理者等による保安措置に関する計画策定の法定化、空港内の特定の区域に立ち入る全ての者に対する保安検査の実施等、国際基準に合致した航空保安対策の実施を行うこととしている。

2)航空保安に係る国際的な連携・協力

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。我が国は、ICAOが実施する航空保安行動計画に積極的な資金的貢献を行うとともに、ASEAN地域の航空保安の向上のための連携・協力に向けた専門家会合の開催等のプロジェクトを実施している。

また、開発途上国に対する技術協力として、航空保安関係者を集めた航空保安セミナーの開催や、主要空港への無償での保安検査機器の導入等の支援を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

(7) その他の交通機関・重要施設等に対するテロ対策

平成16年3月のスペイン・マドリードでの列車爆破テロ事件等、航空交通以外の交通機関等を標的としたテロ事件が続発していることから、国土交通省においてはその他の交通機関等におけるテロ対策も強化している。

1)陸上交通関係

鉄道やバスにおいては、1)駅構内や大規模バスターミナル等における巡回の強化、2)車内放送や掲示物などによる不審物等への注意喚起等を実施している。特に、鉄道においては、スペイン・マドリードでの列車爆破テロ事件を受け、全国の鉄道事業者に自主警備のさらなる徹底について指示を行ったほか、走行中の新幹線車内において不審な手荷物の所有者確認を実施するなどテロ対策の更なる強化を実施している。

2)海上交通関係及び重要施設等

船舶、港湾施設等の海上交通関係及びダム等の河川管理施設、主要道路、国営公園等においては、1)巡回の強化、2)はり紙などによる不審物等への注意喚起、3)ゴミ箱の集約等を実施している。この他、工事現場における管理体制の強化などを実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

(8) 物流におけるセキュリティと効率化の両立

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おり、アメリカにおいては、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)同国が示す貨物輸送安全強化基準について、適切な取組みを行う事業者に対する利便性付与(C-TPAT)、3)物流セキュリティ強化に関する実証実験支援制度(OSC)等の取組みが行われている。我が国においても、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年度より、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、関係省庁及び国際物流に関わる民間事業者と密接な連携を図りながら施策の検討を行っているところであり、平成17年3月には、安全かつ効率的な国際物流の実現に向けた施策パッケージとしてとりまとめることとしている。また、17年度には、施策パッケージの有効性を検証するため、国際コンテナ物流の実運送現場において実証実験を実施する予定である。

(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

(注2)我が国においては、平成15年3月から横浜港、平成16年5月から東京港、同年8月から名古屋港、神戸港において試験的に実施中

テキスト形式のファイルはこちら

(9) サイバーテロ対策

サイバーテロ対策については、「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」において、官民一体となって、サイバーテロ対策を推進している。

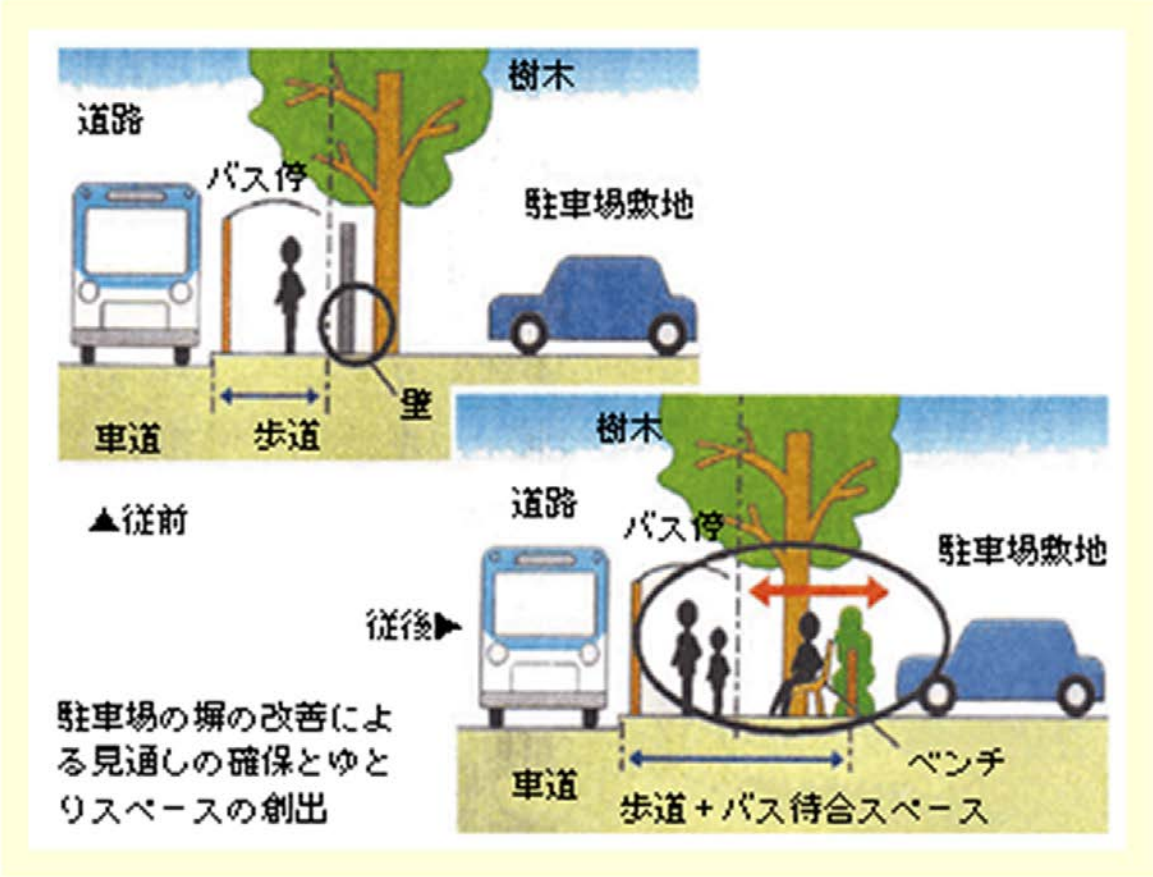
テキスト形式のファイルはこちら

2　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」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-6-3-4　沿道ブロック塀の改善による見通しの確保



テキスト形式のファイルはこちら

(2) 防犯に配慮した住宅の普及

警察庁との連携により、「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、経済産業省、建物部品関連の民間団体等の参画も得て、「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、防犯性能の高い建物部品の開発・普及の方策を検討している。同会議は、平成16年度には、試験結果に基づき「防犯性能の高い建物部品目録」を公表するとともに、試験合格品が共通して使用できる標章を定めた。

図表II-6-3-5　防犯性能の高い建物部品の試験合格標章



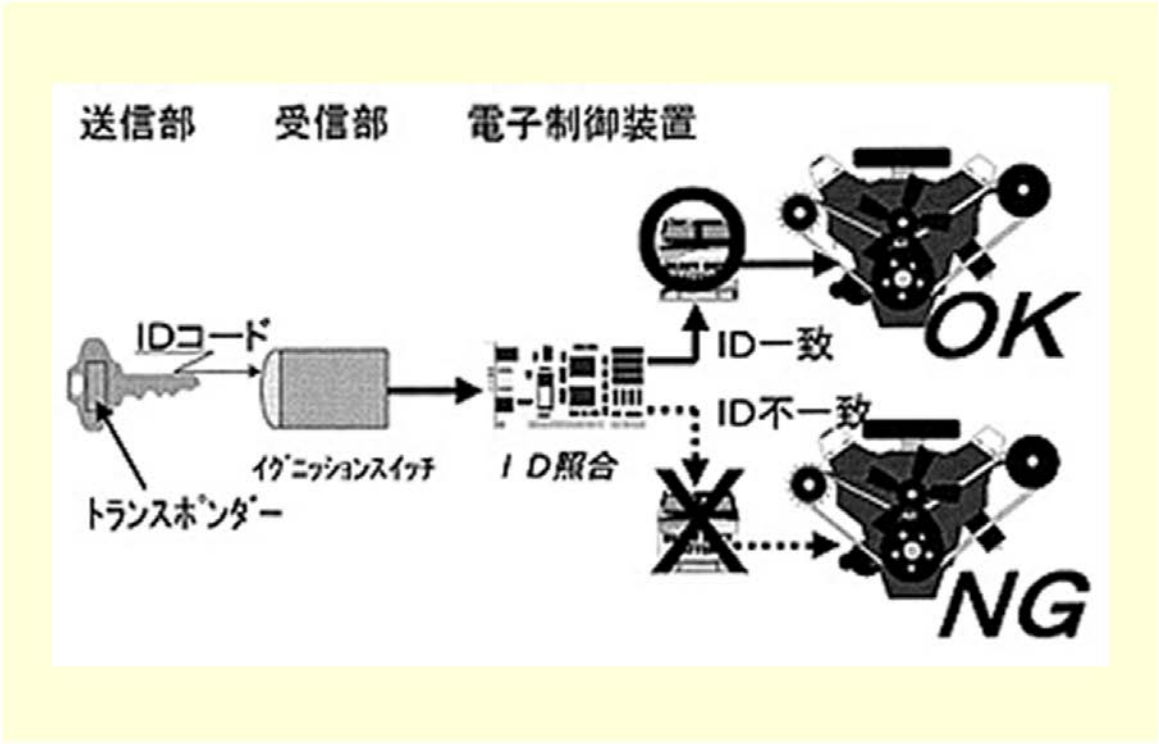
テキスト形式のファイルはこちら

(3) 自動車における犯罪防止対策

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、現在、盗難防止に最も有効とされるイモビライザー等盗難防止装置について、平成15年に構造基準を策定し、関係省庁及び関係団体と連携して普及促進策を講じている。

図表II-6-3-6　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

平成17年1月から開始した検査記録事項等証明書の交付について、登録事項等証明書の交付等と同様に、運転免許証の提示等による本人確認を実施している。

3)盗難自動車情報に係る警察との連携及び不正輸出の防止

平成16年7月から、登録自動車を盗まれた所有者又は使用者からの運輸支局等への申出なしに、警察庁から直接、国土交通省に盗難自動車の情報提供が行われている。また、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。

4)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、16年9月から封印を引き抜こうとすると封印上部が円形に切り取られ、再使用できない新型封印の導入を開始した。

テキスト形式のファイルはこちら

3　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、これらの情報をインターネットを利用して、電子海図等の地図情報に重ねて表示できるシーズネット(CeisNet)を運用している。

テキスト形式のファイルはこちら

(1) 台風来襲に伴う海難への対応

平成16年は多数の台風が日本列島を通過し、練習帆船「海王丸」の座礁事故など油の流出を伴う海難事故が頻発した。

海上保安庁では、巡視船艇・航空機、特殊救難隊、機動防除隊等による人命救助、流出油防除活動等を迅速かつ的確に実施した。

テキスト形式のファイルはこちら

(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年に船舶所有者の責任限度額及び国際油濁補償基金の補償限度額を約50％引き上げたほか、IMOにおいて国際油濁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追加基金議定書(限度額約1,200億円)が採択され、我が国は16年7月に同議定書に加入した。また、国内に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。さらに、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 放置座礁外国船に対する対応

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、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障害を生じさせて問題となっている。この問題に適切に対応するため、「油濁損害賠償保障法」が改正され、船舶所有者等への保険加入の義務付け、入港に際しての事前通報等が義務付けられた。また、平成16年度においては、座礁船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・拡充した。

テキスト形式のファイルはこちら

4　我が国海洋権益の保全

(1) 尖閣諸島等における領海警備の強化

我が国を囲む領海、排他的経済水域等においては、様々な領土問題や資源問題が生じているが、海洋権益の保全のためには、領土の保全のみならず、海洋における秩序の維持が極めて重要である。

海上保安庁は、尖閣諸島領海において、常時巡視船艇を配備し、定期的に航空機をしょう戒させる等の警備に取り組んできたところであるが、平成16年3月に中国人活動家による不法上陸事件が発生したことから、さらに警備手法や関係省庁との連携及び情報収集体制の強化を図るとともに、機動力のあるボートの搭載、巡視船艇への補給機能、航空機との連携機能等の拠点機能を強化した巡視船艇の整備等に取り組むこととしている。

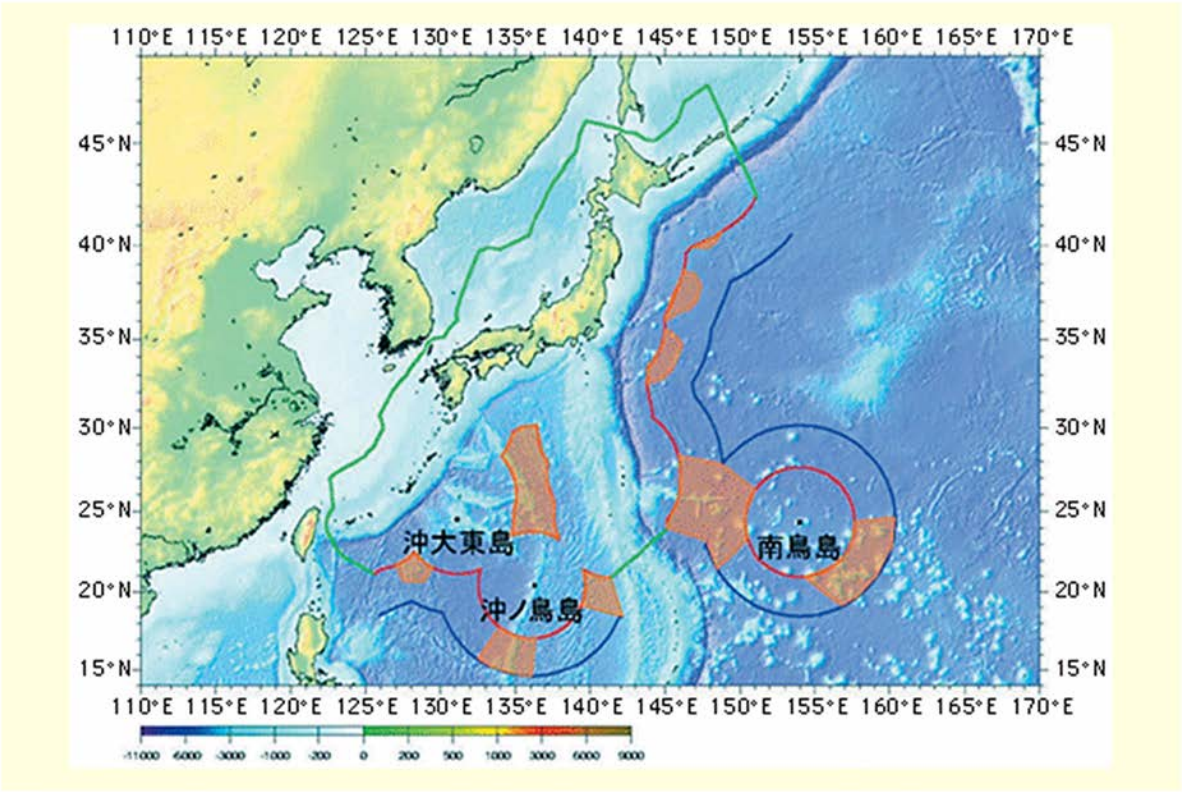
また、我が国排他的経済水域において海洋法条約で定められた同意を得ることなく海洋調査を行う外国海洋調査船に対しては、外務省とも連携し、現場及び外交ルートを通じ、調査中止要求等を行っており、国土の約12倍に及ぶ広大な我が国排他的経済水域において、外国海洋調査船に迅速に対応するため、監視能力、航続性能を強化した新型航空機を配備することとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 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、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を提出し、委員会の審査を経た勧告を受けることとされており、我が国の場合は平成21年5月までに提出する必要がある。委員会の勧告に基づいて設定された大陸棚の限界は最終的なものとし、かつ、拘束力を有するとされており、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。これまでの海上保安庁の調査により、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海域が明らかとなっており、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、大陸棚の限界画定に必要な調査等を推進している。16年度は、九州・パラオ海嶺南部における精密海底地形調査、大東島周辺海域及び南鳥島周辺海域における地殻構造探査を実施した。

図表II-6-3-7　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海域(オレンジ色の部分)



テキスト形式のファイルはこちら

(3) 沖ノ鳥島の保全

沖ノ鳥島は、我が国の国土面積を上回る約40万km2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。平成16年度は、高度な遠隔監視システムを導入し、管理の高度化を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

5　安全保障と国民の生命・財産の保護

平成16年6月にいわゆる有事関連7法(注)が成立し、16年9月から「武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律(国民保護法)」と「武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用に関する法律(特定公共施設利用法)」が施行された。

国民保護法は、武力攻撃事態等における避難、救援、被害最小化のための措置等について定めており、平成17年度には政府の「国民の保護に関する基本指針」に基づき、国土交通省における「国民の保護に関する計画」を作成し、緊急物資の輸送等的確な措置を講じていくこととしている。なお、同法の施行にあわせ、避難住民や緊急物資の運送や公共的施設の適切な管理等を実施する「指定公共機関」として、陸・海・空の民間運送事業者や公共的施設管理者等が指定されている。

特定公共施設利用法は、武力攻撃事態等への対処に際し、対処措置(国民保護のための措置及び武力攻撃を排除するための自衛隊・米軍の活動)の的確かつ迅速な実施を図るため、利用の競合や特定の者の優先的な利用が必要となる特定公共施設等(港湾施設、飛行場施設、道路、海域、空域等)の利用の調整について、利用指針の策定その他の必要な事項を定めている。

(注)「武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律」、「武力攻撃事態等におけるアメリカ合衆国の軍隊の行動に伴い我が国が実施する措置に関する法律」、「武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用に関する法律」、「武力攻撃事態における外国軍用品等の海上輸送の規制に関する法律」、「武力攻撃事態における捕虜等の取扱いに関する法律」、「自衛隊法の一部を改正する法律」、「国際人道法の重大な違反行為の処罰に関する法律」

テキスト形式のファイルはこちら

第7章　美しく良好な環境の保全と創造

近年、地球温暖化が深刻化している一方、海洋汚染、大気汚染や水質汚濁、騒音等の問題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、人類の生存の基盤となる地球環境の保全、循環型社会の形成、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、国土交通省では、平成16年6月に国土交通省環境行動計画を策定し、美しく良好な環境の保全・再生・創造を国土交通行政の本来的使命として明確に位置付け、あらゆる局面で環境負荷の低減に努める「国土交通行政のグリーン化」に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　地球温暖化対策の推進

1　現状と取組みの方向性

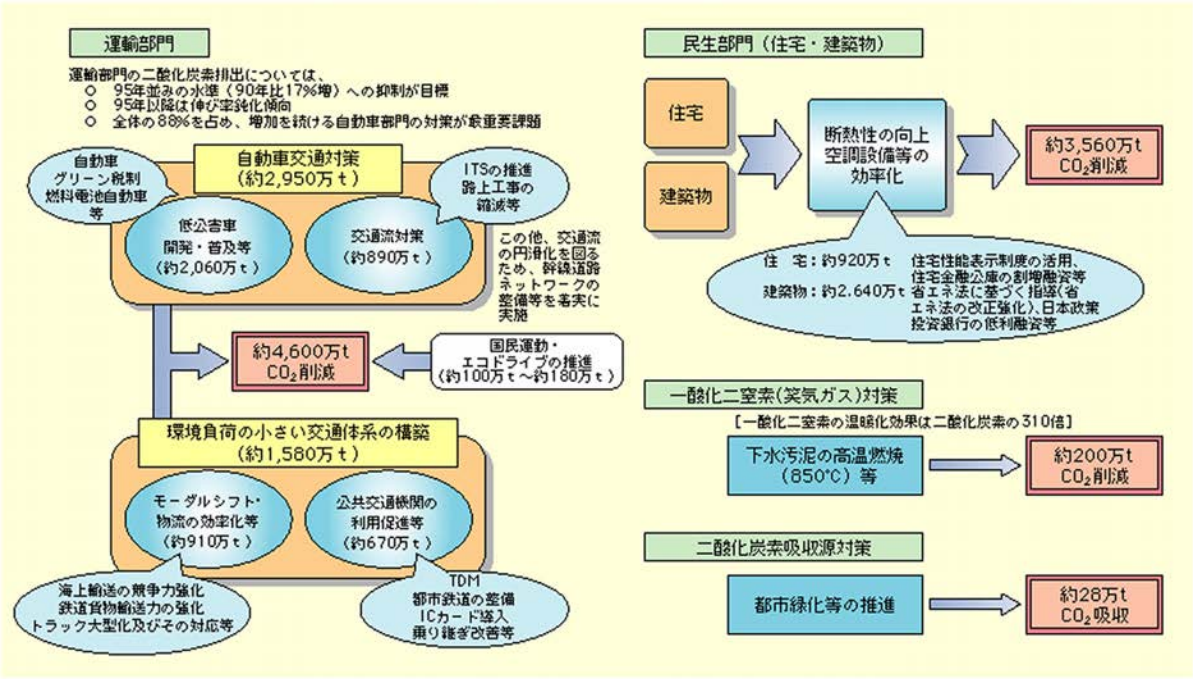
1997年(平成9年)の気候変動枠組条約第3回締約国会議で採択された京都議定書において、日本はCO_2を始めとする温室効果ガスの排出について2008年から2012年までの間に基準年(1990年)比6%の削減を行うことが定められた(いわゆる代替フロンであるHFCs(ハイドロフルオロカーボン)等の一部の温室効果ガスについては1995年比)。平成14年3月には政府の地球温暖化対策推進本部において、我が国における京都議定書の約束を達成するための対策をとりまとめた新たな地球温暖化対策推進大綱を決定し、同年6月には国連に京都議定書の受諾書を寄託するとともに、京都議定書の国内担保法である「地球温暖化対策の推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、何も対策をとらない場合、2010年には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、地球温暖化対策推進大綱では、1990年比17%増(ほぼ1995年比と同レベル)に抑制するため、2010年時点で約4,600万トン(CO_2)の排出削減と見込まれる各種施策の推進が求められている。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1990年比2%減に温室効果ガス排出を抑制するため、全体で約8,350万トン(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、車両の大型化等により、2002年度末までに排出量が既に約20%増加(1990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2002年度末までに約37%増加(1990年度比)、家庭部門では同じく約29%増加(1990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、2005年2月16日の京都議定書の発効を踏まえ、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-7-1-1　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。したがって、国土交通行政における地球温暖化対策については、自主的取組みや優遇措置、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面で効果的に達成するための重要な手段として位置付けられている。

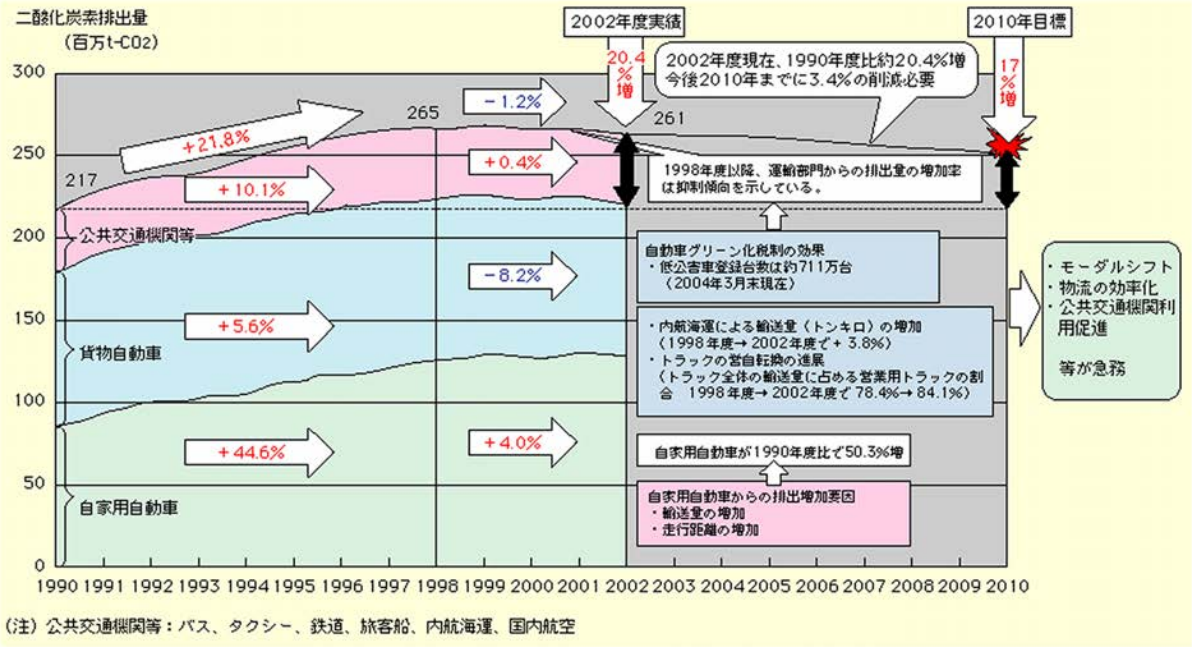
我が国も京都メカニズムを円滑に活用し得る環境を整備するため、関係省庁からなる京都メカニズム活用連絡会を設置した。国土交通省は、関連する分野の案件について、CDM及びJIのプロジェクトの開始から京都議定書に基づく排出削減量の発行に至るまでの側面支援を行うべく、JI及びCDMに関する申請・相談窓口を設置している。また、運輸分野及び住宅・社会資本整備分野のプロジェクトの案件形成を目指した調査を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

2　運輸部門における対策

運輸部門からのCO_2排出量の約9割は、自動車に起因するものである。特に、2002年(平成14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3.1%減少している一方で、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50.3%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、トラックの自営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等により、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-7-1-2　運輸部門におけるCO_2排出量の推移



テキスト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、大都市地域を中心とした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、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、圧縮天然ガス(CNG)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、大型ディーゼル代替の次世代低公害車としては、スーパークリーンディーゼル車やジメチルエーテル(DME)自動車等があり、究極の低公害車としては、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低公害車の開発・普及を促進している。

1)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15年度に出荷されたガソリン乗用車のうち約77%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20%向上した。また、16年9月から車両総重量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)排出ガス低減・燃費性能の向上を促す仕組みの創設

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、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おいて、平成15年10月より、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)」)を追加的に導入した。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た自動車燃費性能評価・公表制度を平成16年1月に創設した。

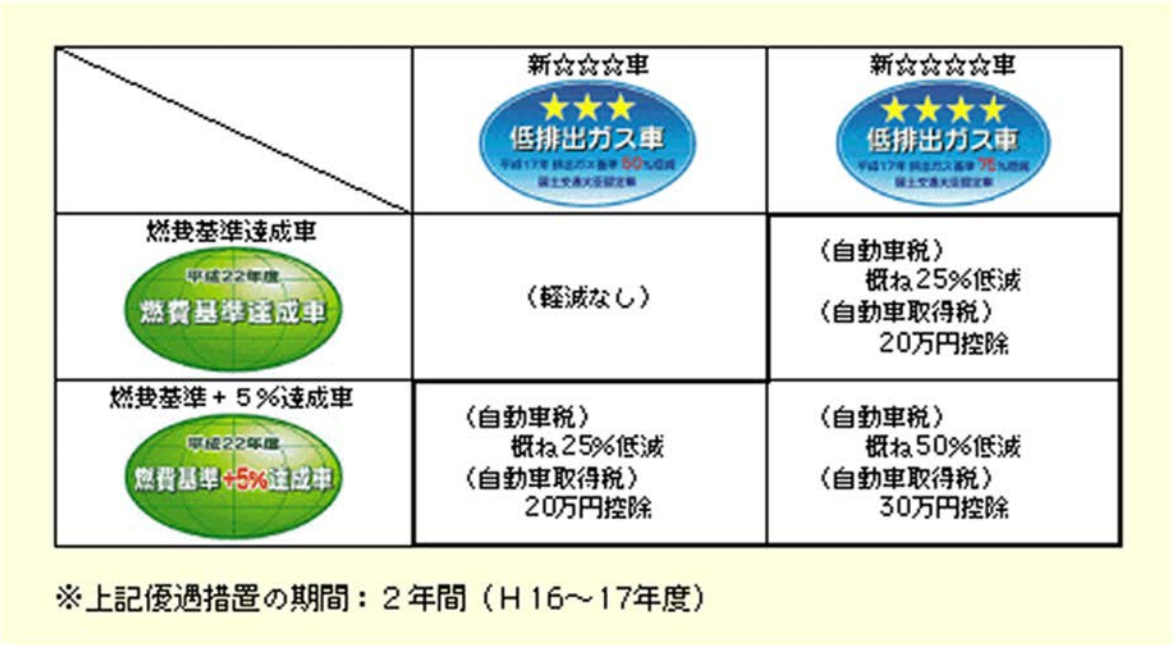
なお、これらの制度に係る低排出ガス認定レベルや燃費性能の表示については、該当する自動車の車体にステッカーを貼付することとしている。

3)自動車グリーン税制

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低減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いる。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、自動車税のグリーン化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)に重点化した。

なお、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などが相まって、自動車税のグリーン化等の対象車を含む低公害車については、平成16年度上半期の新車新規登録台数の67.4%にあたる121万台を占めており、この結果、低公害車の保有台数は829万台(全保有台数の16.5%)に達している。

図表II-7-1-3　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)燃料電池自動車の開発・実用化の促進

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、大気汚染物質の排出もゼロであるという特徴から、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、開発した燃料電池自動車について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を進めている。国土交通省においても、公用車や道路維持管理作業車として率先導入するとともに、燃料電池自動車実用化促進プロジェクトにより、大量普及に向けて型式指定等を取得することを可能とするため、平成16年度に保安基準等を策定することとしている。

5)低公害車普及のための広報活動

低公害車購入に必要な実用的情報を地方公共団体・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開催し、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、自転車利用環境の整備、道路管理者と警察等が連携して実施するハード・ソフト一体となった駐車対策等を推進している。

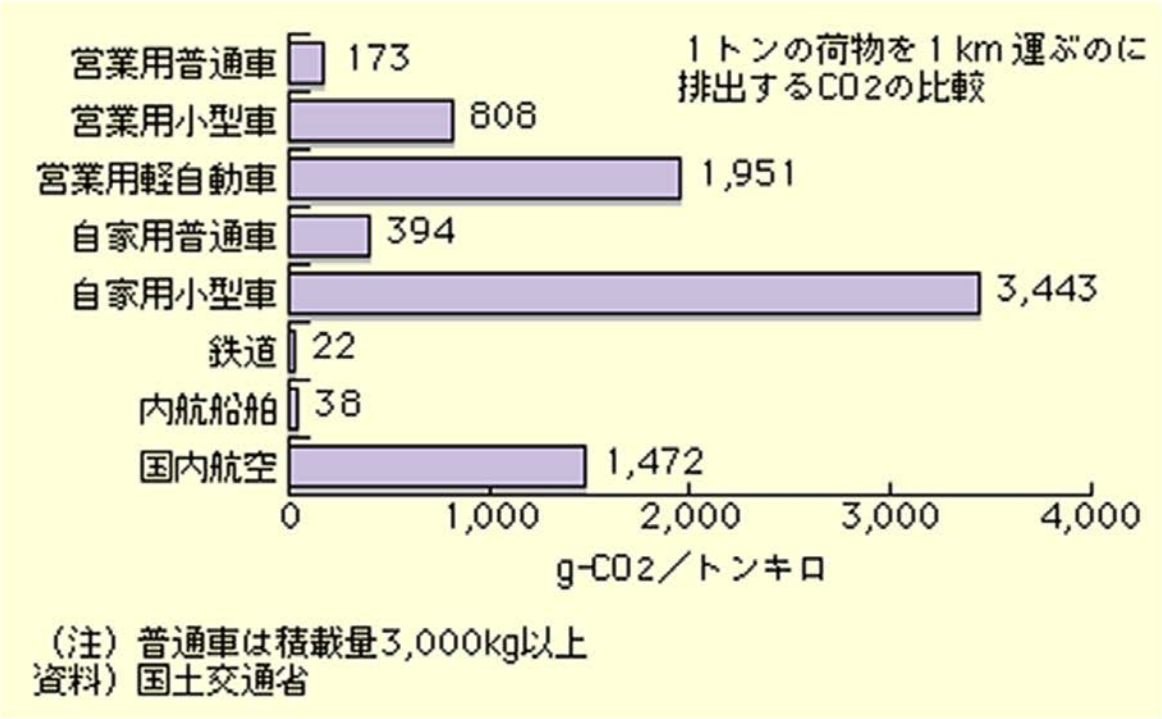
また、TDM施策も、道路交通の円滑化を通じ自動車の適正速度での走行を可能とすることにより、CO_2排出量削減に資することとなる。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 物流分野における環境施策の推進

現在、国内物流における輸送機関分担率(輸送トンキロベース)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CO_2排出原単位は、大量輸送機関である鉄道、内航海運に比して大きく、貨物と旅客をあわせた運輸部門における輸送機関別CO_2排出割合においても、鉄道、内航海運が全体の数%であるのに対し、トラックは営業用・自家用ともに15%を超えるなど排出量が比較的多い。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、トラックの自営転換を含め、鉄道、内航海運等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。

図表II-7-1-4　貨物輸送機関のCO_2排出原単位(平成14年度)



Excel形式のファイルはこちら

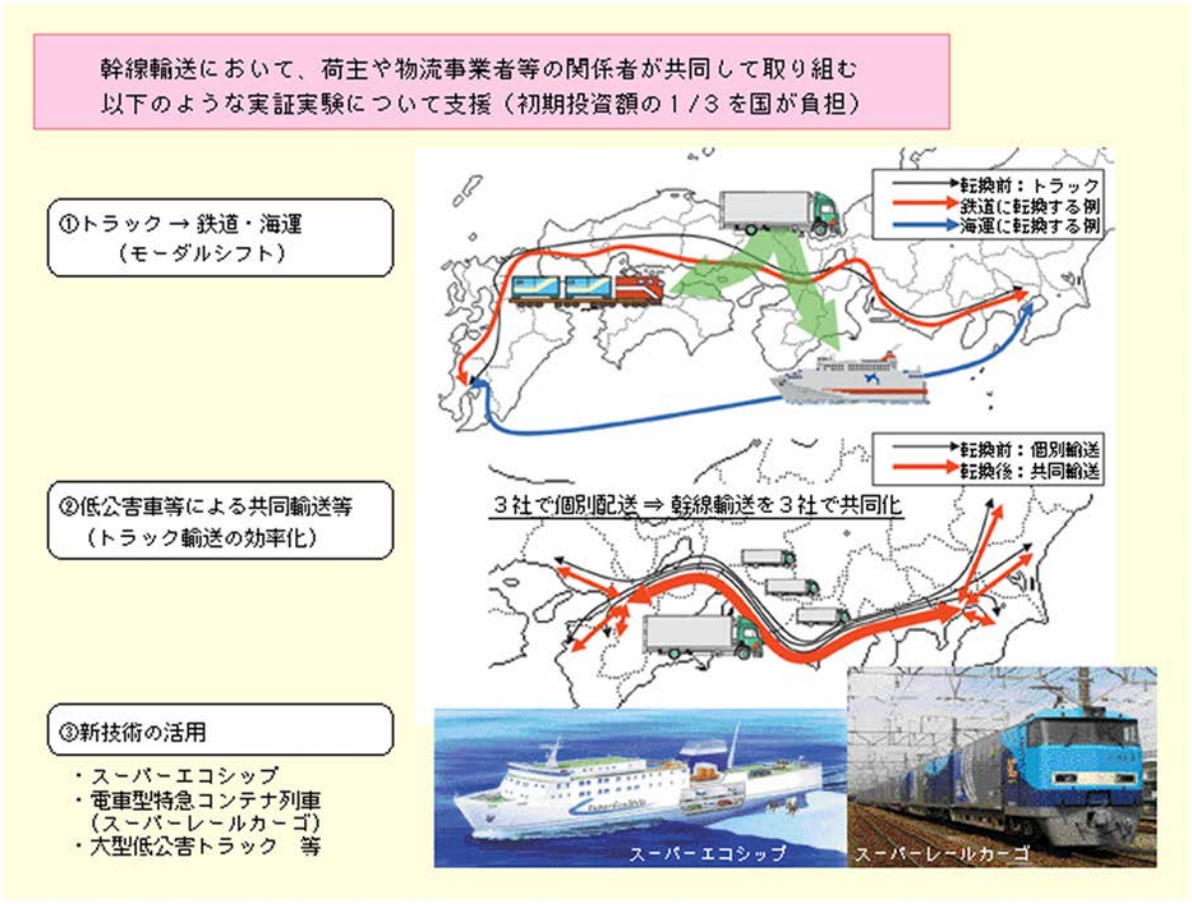
このため、国土交通省では、平成16年6月にモーダルシフト促進に向けた平成16年度アクションプログラムを策定し、鉄道及び内航海運の抱えるボトルネックの解消や荷主と物流事業者の連携の強化による物流のグリーン化等を推進している。

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、E&S式荷役駅の整備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。

また、荷主・物流事業者のモーダルシフト等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。平成16年度にお

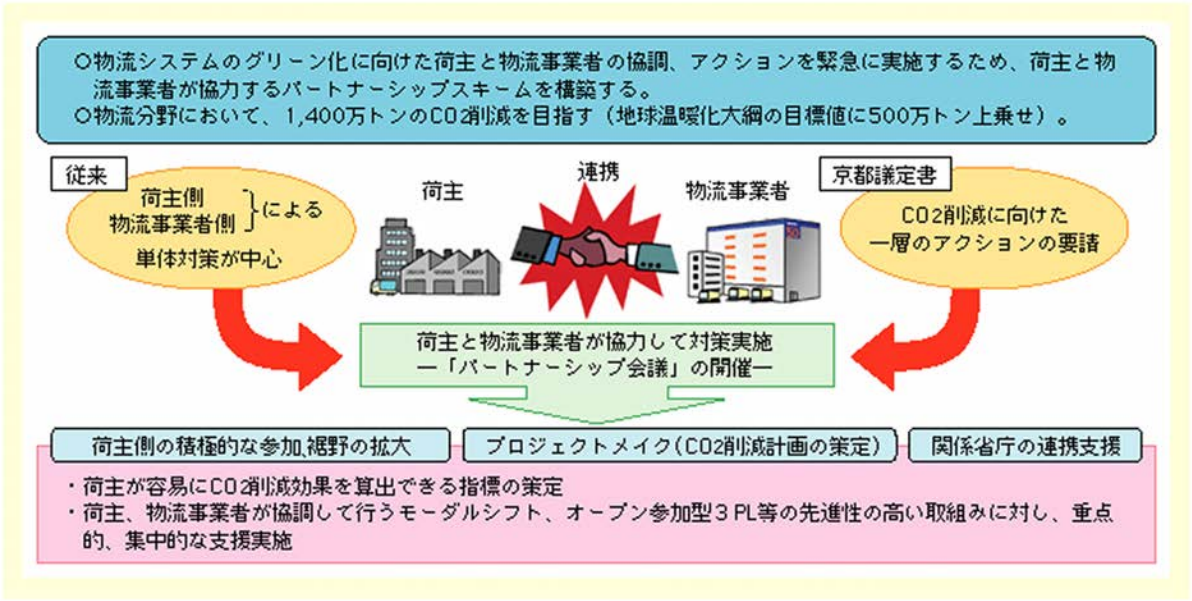
いては、上海から外航船で輸入される家電製品の国内輸送をトラック利用から鉄道利用に転換する事業や、複数荷主による関東－関西間の鋼鉄製品の幹線輸送についてトラックの大型化により共同輸送化を図る事業等を支援した。

図表II-7-1-5　環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験



これらの取組みに加え、荷主と物流事業者の協働による総合的な温暖化対策が実施される環境づくりを進めるため、平成16年12月にグリーン物流パートナーシップ会議を発足させ、経済産業省、荷主団体、物流団体などの広範な参加を得て、裾野の広い展開を図っている。このほか、物流の効率化を図るため、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及び多目的国際ターミナルの拠点的整備を推進し、CO_2の削減に取り組んでいる。

図表II-7-1-6　グリーン物流パートナーシップの推進



テキスト形式のファイルは[こちら]

(4) 公共交通機関等の利用促進

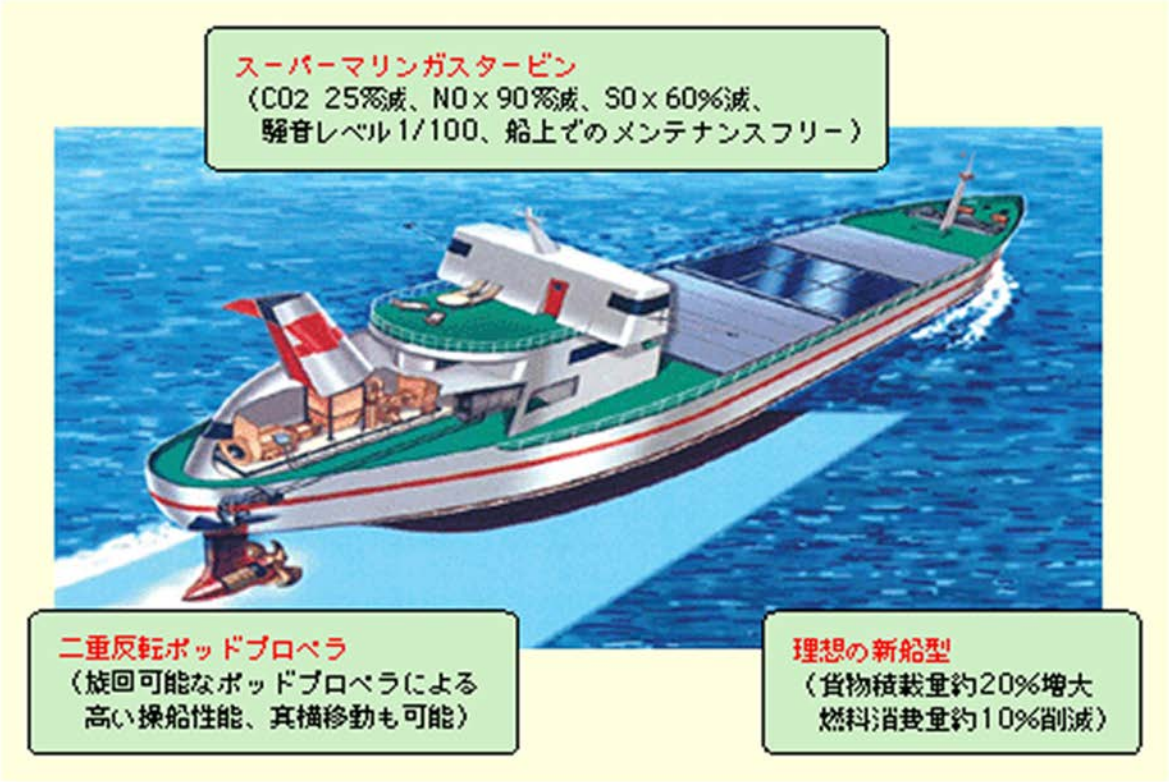
自家用乗用車から公共交通機関への旅客のシフトは、自動車の走行量の削減につながることから、地球温暖化対策の面からもその推進が求められる。そのため、ICカードの導入など情報化の推進、乗り継ぎの改善、シームレスな公共交通の実現等によるサービス・利便性向上を通じた公共交通機関の利用促進や、公共交通への利用転換促進のため交通事業者が行う先進的な利便性向上策の実験に対する支援を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(5) 船舶からの温室効果ガス削減への取組み

従来の内航船より環境負荷が低く、貨物スペースの増加・燃料消費量の削減が可能であり、モーダルシフトの進展や内航海運の活性化等に大きく貢献するスーパーエコシップの開発・実用化に向け、平成16年度は、推進システムに係る基本的な技術開発を完了するとともに、実証試験に向けて試験体製作に着手した。

図表II-7-1-7　スーパーエコシップ



テキスト形式のファイルはこちら

(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始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、関係4省庁(警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省)のエコドライブ普及連絡会において、ポスター・ステッカーの作成等の普及活動を行った。

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、内航海運)、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事業者(従来のトラック事業者に加え、16年4月からバス・タクシー事業者)を対象にグリーン経営認証制度を実施しており、認証を受けた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。

テキスト形式のファイルはこちら

3　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3割を占めており、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、住宅の省エネルギーについての性能を消費者にわかりやすく表示する住宅性能表示制度や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、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化を図るため、省エネ法に基づき特定建築物の省エネルギー措置の届出を義務付けている。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措置を講じている。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る。

(注)省エネルギー住宅に対する金利の優遇や貸付額の増額

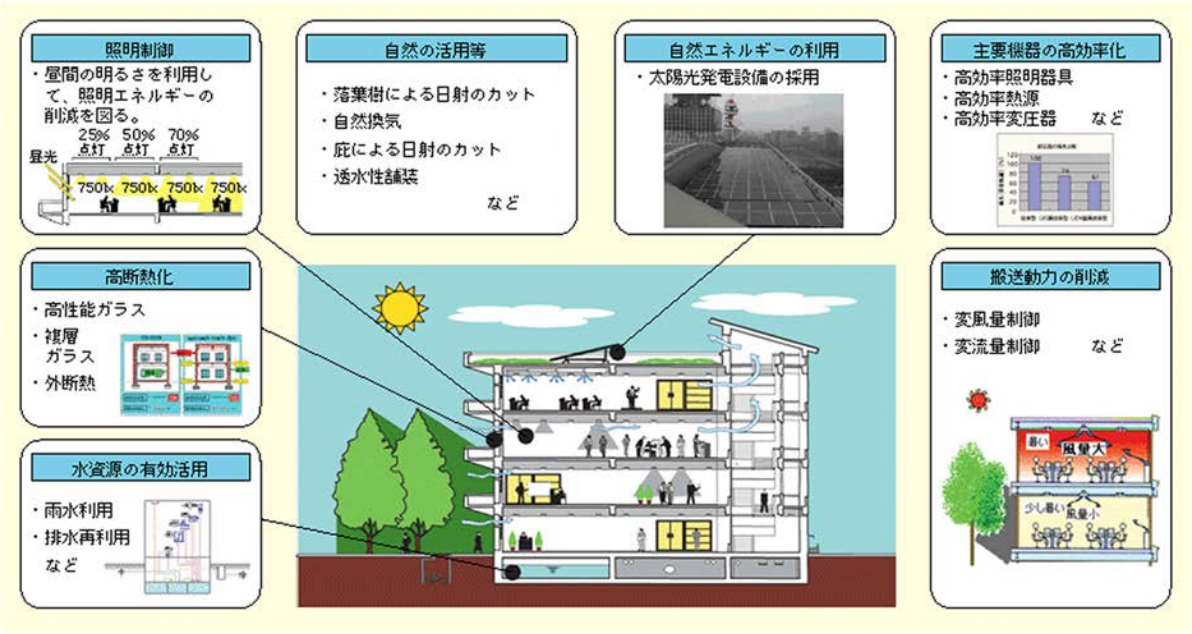
テキスト形式のファイルはこちら

(2) 官庁施設の環境負荷低減化の推進

官庁施設における総合的な環境負荷低減対策を取りまとめた官庁施設における環境負荷低減プログラムを平成16年7月に策定し、環境配慮型官庁施設(グリーン庁舎)の整備及び環境に配慮した改修(グリーン改修)を推進している。

平成16年度においては、新たに下館地方合同庁舎等4施設についてグリーン庁舎の整備に着手するとともに、既存官庁施設についても、グリーン診断(注)結果に基づき、計画的なグリーン改修を実施している。また、庁舎の適切な維持管理によるエネルギー使用量の削減を推進する手法の取りまとめを実施している。

図表II-7-1-8　グリーン庁舎イメージ図



(注)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、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

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 環境共生住宅の普及促進

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。本事業では、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16年度は10地区で実施している。

(注)透水性舗装、屋上緑化施設、ゴミ処理システム、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その他の地球環境に対する負荷を軽減する施設又は周辺の自然環境との調和を図る施設等をいう。

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 下水道における地球温暖化対策

下水道においては、地球温暖化対策推進大綱に基づき、下水汚泥焼却施設における燃焼温度の高温化による一酸化二窒素の削減等を推進している。また、下水汚泥を用いたバイオマス(注)発電や下水等の熱エネルギーの利用、省エネルギー機器の導入等の取組みを推進している。

(注)生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもの

テキスト形式のファイルはこちら

(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。

テキスト形式のファイルはこちら

(6) 都市整備における地球温暖化対策

都市整備においては、環境負荷の少ない都市の実現のため、エネルギーの効率的な利用並びに太陽光など環境にやさしい自然エネルギー及び未利用エネルギーの積極的な活用などを図っており、平成16年度は雪冷熱エネルギーを活用した地域冷暖房システムなどの検討を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

第2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2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。「資源の有効な利用の促進に関する法律(リサイクル法)」の施行後、リサイクル原則化ルール(注)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量は、全国で8,300万トンであり、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こと等により、新材の利用量は12年度と比較して約26%減少した。

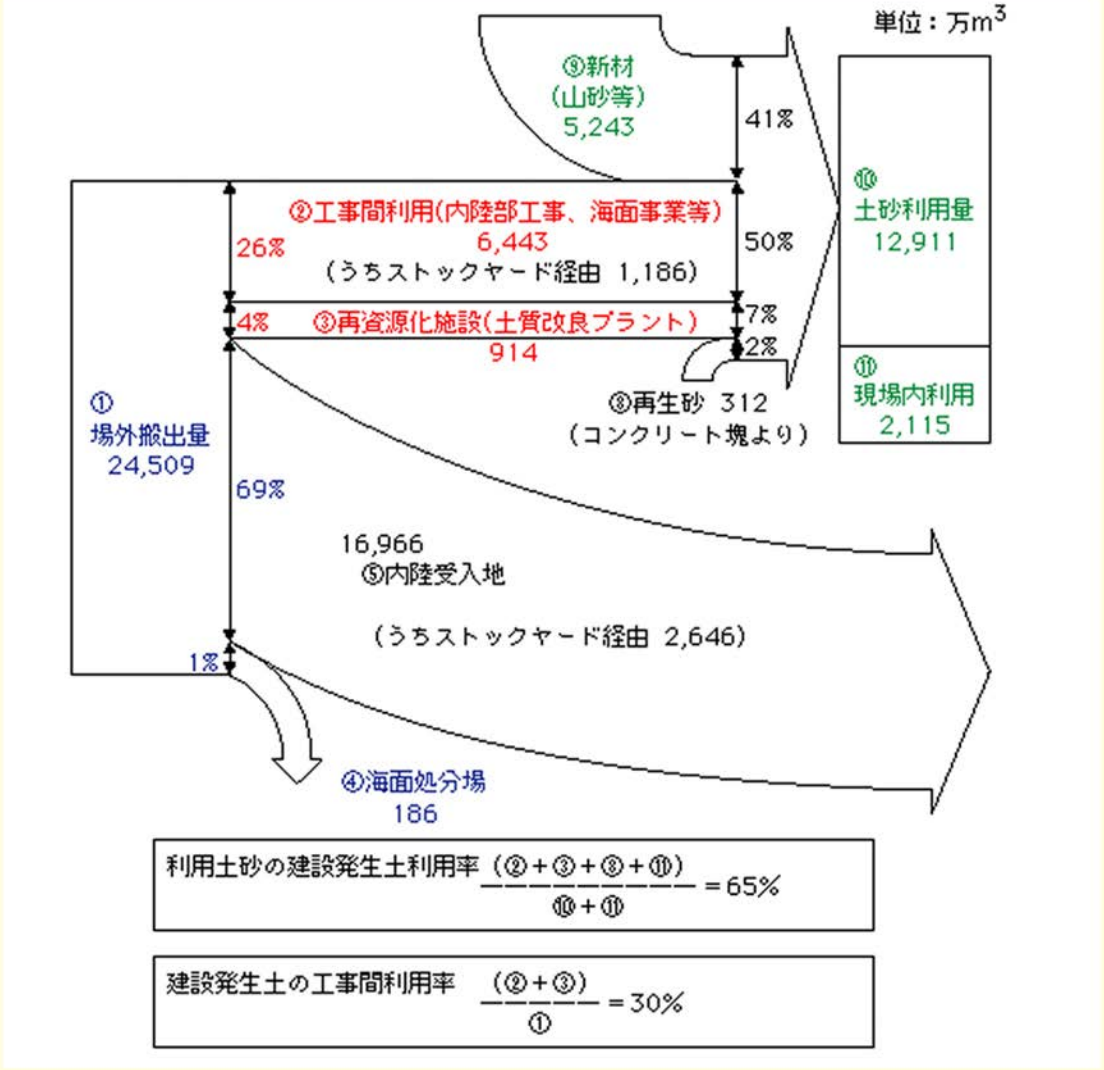
また、全産業廃棄物排出量の約2割に当たる、約7,800万トン(平成13年度)が排出されている下水汚泥についても、その減量化、リサイクルの推進に取り組んでいる。

図表II-7-2-1　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年度比)	30%削減	達成	25%削減	未達成	50%削減

(注) 目標値は、「建設リサイクル推進計画2002」による。
資料) 国土交通省「平成14年度建設副産物実態調査」

図表II-7-2-2　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)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

テキスト形式のファイルはこちら

(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月に建設リサイクル法が完全施行された。法施行から16年3月末までの間の対象建設工事に係る事前届出件数は約37万件、解体工事業者の登録数は16年9月末現在で約7,200業者となっている。今後とも、法の実効性確保に向け、事業者等に対する説明会の開催、全国一斉パトロールの実施、都道府県等における届出済みシールの交付など、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。平成14年には、建設リサイクル推進計画2002を策定し、17年度を当面の目標年度とした再資源化率などの目標や各種施策等をとりまとめた。さらに、再資源化施設情報等に関する建設副産物情報交換システムを構築し、運用している。また、15年には、建設発生土等の有効利用に関する基本的な考え方、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建設発生土等の有効利用に関する行動計画を策定した。

平成16年度は、リサイクルの遅れている建設発生木材等についてリサイクル促進のための検討を進めているほか、建設副産物をリサイクル用途に合わせて分別し、少量・多品目化された状態のまま、効率良く回収する建設副産物小口巡回共同回収システムの構築に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

(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15年度リサイクル率64%)。下水汚泥の発生量は今後も増加が見込まれるため、集約的に汚泥を処理する流域下水汚泥処理事業や、他のバイオマスとの共同処理の推進等により、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の発電利用などのエネルギー利用も進めている。さらに、下水汚泥リサイクルのより一層の推進及びさらなる技術革新のため、下水汚泥資源化・先端技術誘導プロジェクト(LOTUS Project)を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

(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98%以上であるのに対して、建築系廃棄物である建設発生木材等は縮減を含めても9割に届かず、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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など再資源化が困難な廃棄物の適切なリサイクルに関する検討等を推進している。

また、間伐材の利用促進により河川上流域の森林の適切な管理に貢献するため、各地方整備局等及び地方公共団体において河川・砂防部局と林務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。

テキスト形式のファイルはこちら

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

循環型社会の構築に向けて、廃棄物等の発生抑制(Reduce)、再使用(Reuse)、再生利用(Recycle)を進め、循環資源の「環」を形成するため、循環資源を適正に収集・運搬する静脈物流システムを、環境への負荷の低減も図りつつ、確立することが求められている。

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総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)(全国18港)を指定し、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークの形成を図り、循環資源の全国規模での広域的な流動を促進している。また、静脈物流施設の整備、官民連携、循環資源の取扱いに関するガイドラインの作成・周知、リサイクルポート間での循環資源の輸送実験等により、港湾における循環資源の適正な取扱いを促進するための総合的な支援を行っている。

図表II-7-2-3　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

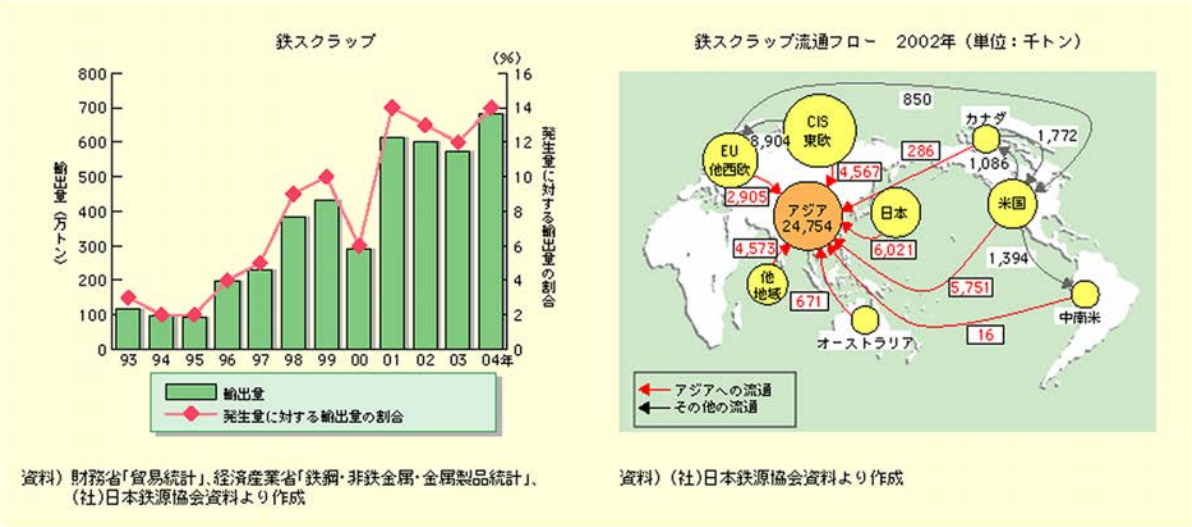


テキスト形式のファイルは[こちら]

(2) 国際静脈物流システムの構築

近年、鉄くず等の循環資源の輸出が増加しており、国内のみの視点だけでなく、「有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約」等を遵守しつつ、地球規模で循環資源を有効活用することが重要である。そのため、国内の静脈物流システムとも連携を図りながら、ハード・ソフト両面の整備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-7-2-4　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]

テキスト形式のファイルは[こちら]

(3) 廃棄物海面処分場の確保

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、海面処分場の整備を行うことにより、適正な減量化・リサイクルを行った上でもなお、埋立処分が必要となっている廃棄物を受け入れている。特に、地方公共団体等が個々に最終処分場を確保することが困難な状況にある大阪湾では、2府4県195市町村を対象とした広域処分場の整備(大阪湾フェニックス計画)を推進している。また、首都圏の建設発生土について、港湾工事等での広域利用により有効活用を促進するスーパーフェニックス事業を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

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約400万台が国内で処理されており、埋立処分場が逼迫している現状では80%程度のリサイクル率を更に向上させることは喫緊の課題である。また、道路等における自動車の不法投棄及び放棄車両等については、「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)」の本格施行(平成17年1月)を前に年間2万2千台程度に減少しているとはいえ、その発生は、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ためその対策も急がれている。

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自動車リサイクル法の本格施行に併せ、自動車リサイクル制度に従って解体されたことを確認した上で抹消登録等を行う改正道路運送車両法が、平成17年1月から施行された。また、使用済自動車に係る自動車重量税の還付制度も併せて施行され、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っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、不法投棄等の問題が発生している。

このため、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、平成15年度までの研究開発等により確立したリサイクル・リユース技術を踏まえて、16年度は具体的なリサイクルシステムのあり方について検討を行うとともに、関係者との調整を開始するなど、17年度からのFRP廃船のリサイクル開始を目指して取り組んでいる。

図表II-7-2-5　FRP船のリサイクルシステム



テキスト形式のファイルはこちら

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)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16年3月閣議決定)により、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16分野199品目)の拡充が図られた。

国土交通省では、この基本方針に即して「環境物品等の調達の推進を図るための方針」(平成16年4月決定、以下「調達方針」)を策定し、環境物品等の調達を推進している。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、16年度は、12品目を特定調達品目に追加し、計53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。また、低公害車等の特定調達品目についても、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。

(注)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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、間伐材をグリーン購入法に基づく調達方針に位置づけ、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。

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり

1　豊かな河川環境の形成

(1) 良好な河川環境の保全・形成

河川整備に当たっては、多自然型川づくりを基本とし、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、仮に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、多様な自然環境を有する本来の川の姿を戻すため、礫河原の復元や湿地の再生等を行う自然再生事業を釧路川、荒川等全国23箇所において科学的知見に基づき推進している。

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・対策研究会を開催して検討を重ね、平成15年8月には、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」として発行するなど、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当たっては、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することが重要であるため、河川水辺の国勢調査を始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。

また、高度経済成長期の急激な都市化等により、河川における水や生物、土砂、物質(栄養塩類)の連続性が大きく改変されてきており、湖沼等の富栄養化、生態系への影響、海岸線の後退など広範囲に影響が及んでいる。このため、現在の治水上や利水上の機能を損なうことなく、河川を軸とした流域全体でこれらの循環や移動を健全化するための検討を行っている。

図表II-7-3-1　河川に係る連続性の確保



テキスト形式のファイルは[こちら]

コラム・事例

豊かな自然「コイ、フナ、ドジョウ」ふたたび～松浦川アザメの瀬における自然再生～

佐賀県を流れる松浦川、その中流部にあるアザメの瀬地区は、たびたび大規模な洪水被害を受けてきました。一方、開発が進んだ結果、魚が棲む自然豊かな環境が大きく失われました。

このような中、洪水被害を軽減する方策について検討を進めてきましたが、地元との協議の結果、洪水対策と自然豊かな環境の再生を合わせて実施する「アザメの瀬自然再生」を、平成15年度からスタートさせることになりました。

アザメの瀬地区は面積約6ha、延長約1,000m、幅約400m。丘陵に接し、水害を防ぐ竹林があります。「アザメの瀬自然再生」は、川に面した土地を掘り下げて豊かな生態系を育む湿地とし、洪水時には川の水を湿地へ氾濫させ、一時的に貯めようとするものです。

平成16年に実施された魚の産卵調査によると、800匹程度のコイ、ナマズなどの魚が捕獲され、湿地内で産卵したことも確認され、順調に自然再生が進んでいることが確認できました。

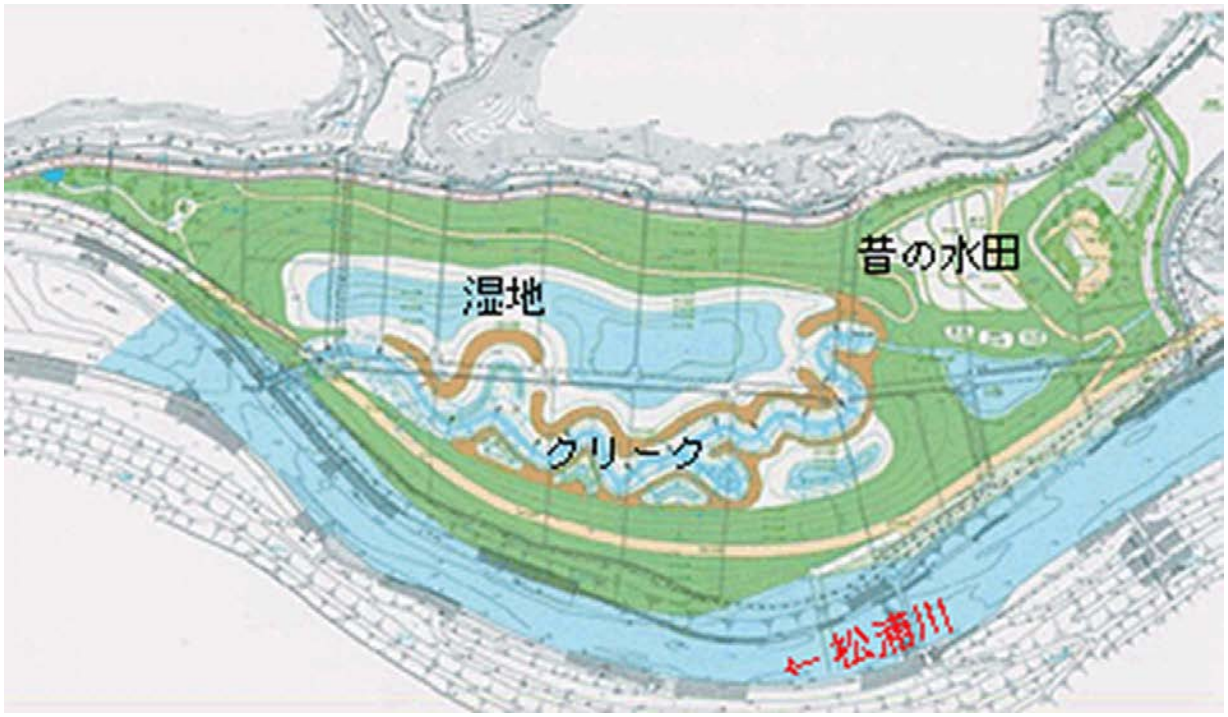
今後も、地域住民と連携し、自然環境の変化を確認しながら事業を進めていきます。



▲自然再生前のアザメの瀬地区



▲「アザメの瀬」検討会の様子



▲アザメの瀬基本構想図原案



▲平成16年9月現在のアザメの瀬地区
昔あった豊かな生態系を育む湿地環境の回復

テキスト形式のファイルはこちら

(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16年度は全国の24ダムにおいて実施している。

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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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16年度においては、ダムの排砂バイパスの設置や、透過型砂防えん堤(注)の整備、荒廃地の緑化、堆積土砂の養浜等への活用等を行っている。

(注)スリット等の透過部を有する砂防えん堤のことで、中小出水時には無害な土砂を流すことが可能。

テキスト形式のファイルはこちら

(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・緑あふ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。

テキスト形式のファイルはこちら

(5) 川と人との豊かな関係の構築

地域に身近に存在する自然空間として、川においては、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。小・中・高等学校において総合的な学習の時間が導入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付ける河岸整備などを実施。

＜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））

○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、管理を実施。

○川の生き物調べ

川にすむ生き物を調べ、川の水質調査を行うことを通じて、身近な河川に接し、川への関心を呼び起こすことを狙いとして実施(環境省と連携)。

○「川で学ぼう」「川であそぼう」ホームページ

学校の先生が河川をテーマとして総合的な学習を行う際などに参考となる情報を発信するとともに、子どもたちの川あそび、自由研究等を支援。

また、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る。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、課題を取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。

テキスト形式のファイルはこちら

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を行うエコ・コースト事業を平成16年度は22箇所で実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

3　自然と共生する港湾の形成

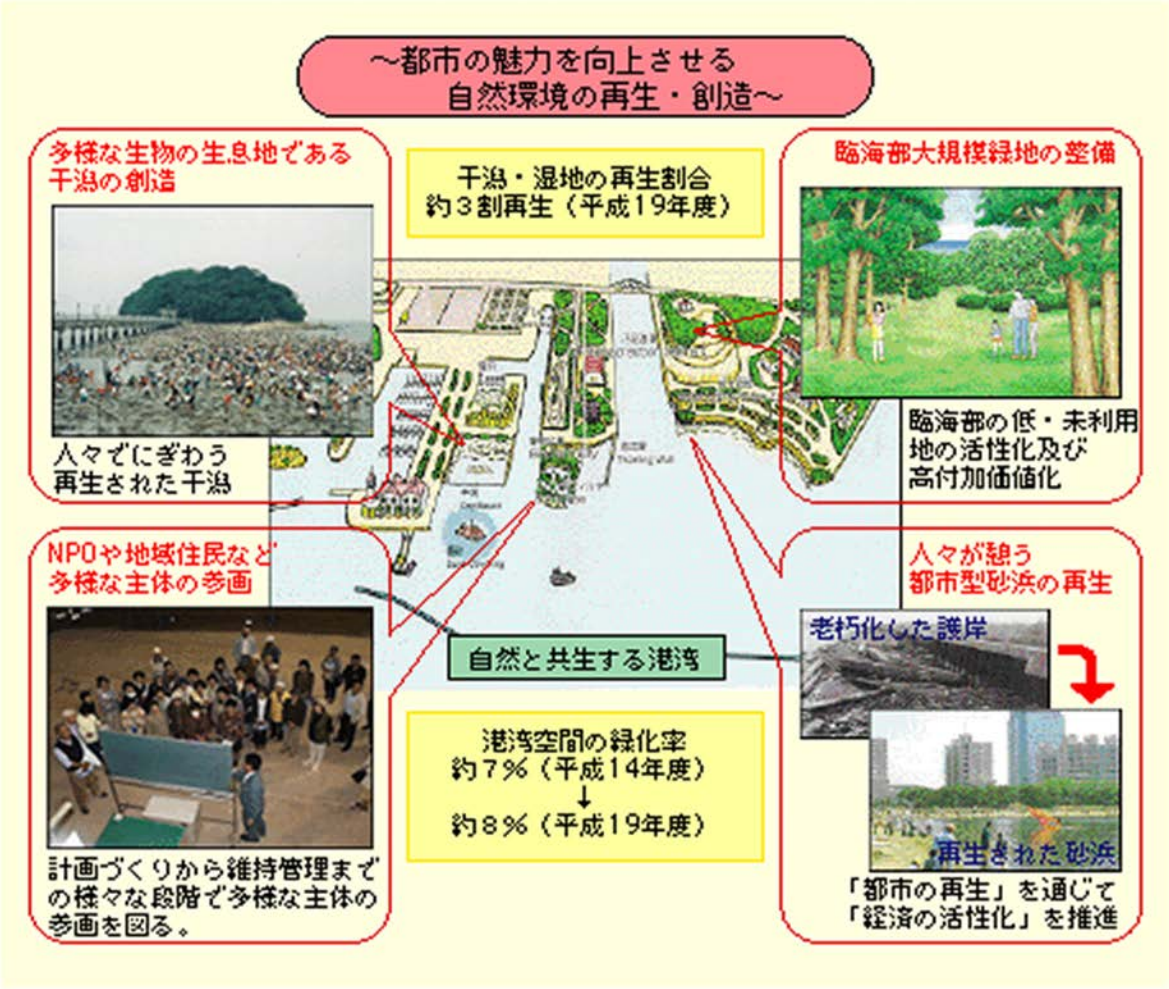
(1) 港湾における環境への取組み

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覆砂などに有効活用して、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。

これらの実施に当たっては、事業の効果を観測しつつ、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、事業の構想・計画から維持管理までの各段階において、地域住民、NPO等の多様な主体の参画を図っている。

図表II-7-3-2　都市臨海部に自然を取り戻すプロジェクト



テキスト形式のファイルはこちら

(2) 環境と共生する港湾(エコポート)の推進

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対策事業、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。これまでに全国で52箇所(28港3湾)(平成16年3月末現在)で干潟・藻場等の保全・再生事業を実施しており、16年度には堺泉北港・三河港等において、浚渫土砂等を有効活用した干潟の造成や親水緑地の整備を行っている。

また、エコポート政策は策定より10年が経過しており、交通政策審議会港湾分科会環境部会において見直しの作業を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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

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、豊かな生態系を育む生息機能と水質浄化・親水性等様々な環境機能を持つ貴重な空間である沿岸域の干潟等を保全・再生する技術の確立を目指し、干潟の現地観測や干潟実験施設による観測等から、干潟等の創出や生態系の研究に取り組んでいる。また、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。

テキスト形式のファイルはこちら

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など環境負荷を低減し、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、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り、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取組みを進めている。

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)＞



テキスト形式のファイルはこちら

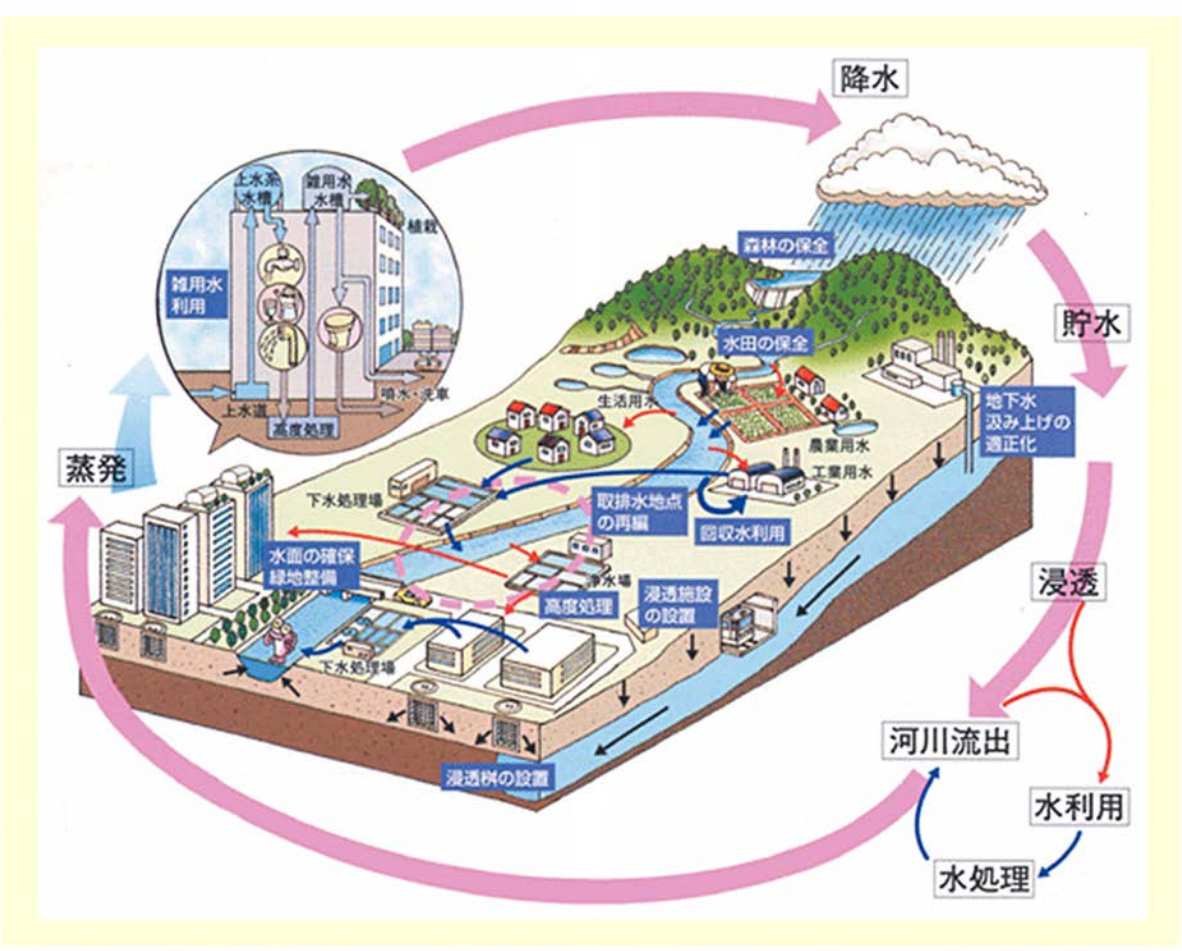
第4節　健全な水循環系の構築

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、地域が水循環系の健全化に向けて取り組む際の基本的な考え方となる「健全な水循環系構築のための計画づくりに向けて」を平成15年10月に公表した。

さらに、流域の水資源を客観的に評価する「全国水資源評価」や流域内の水に関する様々な情報を発信する「流域水情報」などの施策を推進することにより、地域の水循環系健全化のための計画の策定を関係省庁が連携しながら支援していくこととしている。

図表II-7-4-1　健全な水循環系の構築



テキスト形式のファイルはこちら

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)」を策定・実施している。(34地区を選定)

図表II-7-4-2　清流ルネッサンスII



テキスト形式のファイルはこちら

(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。

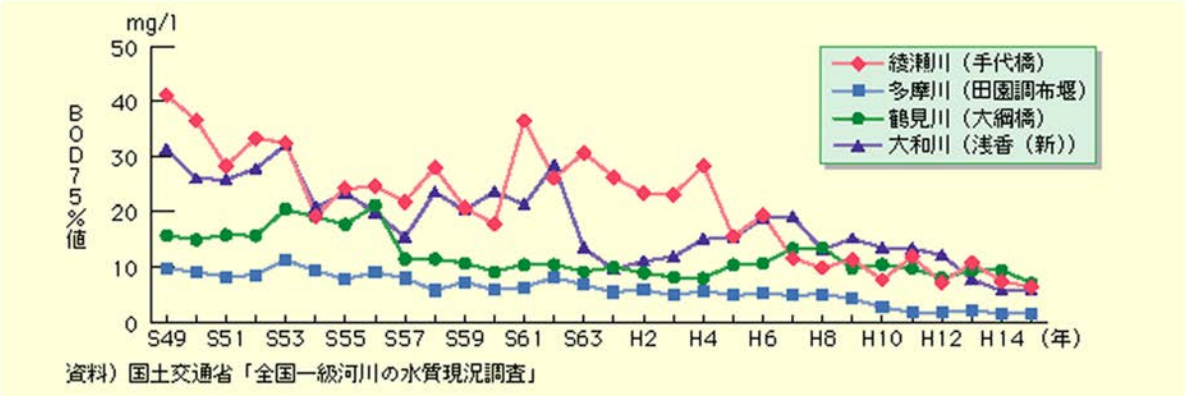
テキスト形式のファイルはこちら

(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15年分)では、109水系の1,097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88%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%値(注)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：ヒ素など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：クロロホルムなど要監視22項目のうち21項目については、すべての調査地点で指針値を満たしている。

図表II-7-4-3　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15年度は85,907人)、トビケラ、サワガニ等、水質の指標となる水生生物の生息状況を調査している。

一方、油類や化学物質の流出等により生じる河川の水質事故は、平成15年に一級水系で964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している。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

テキスト形式のファイルはこちら

(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、生活排水等に含まれる有機汚濁物質及び窒素・リンの流入が多く、また埋立等に伴う藻場・干潟の消失により水環境の悪化が進み、赤潮や貧酸素水塊による青潮(注)が発生し、漁業被害等を被る海域もある。このほか、浮遊ゴミによる環境悪化、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、1)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、2)11隻の環境整備船による浮遊ゴミ・油の回収、3)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濁負荷の削減、4)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、美しい海域を取り戻す取組みを効果的に推進している。

(注)海底に堆積した植物プランクトンの死骸等が分解される時に大量の酸素が消費され、極端に酸素不足となった海水が風などで海面付近へ浮上した際に海水が青白く見える現象

テキスト形式のファイルはこちら

(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き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、リン等を更に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)を推進しており、23技術が実用化されている。加えて、合流式下水道の改善対策を平成16年度から原則10年以内に完了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の取組みを進めている。

一方、下水処理水は都市内の安定水源であり、下水道雨水渠等に処理水をせせらぎ用水等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。

テキスト形式のファイルはこちら

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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、下水等の再生水や雨水を、水洗トイレ用水・散水等に利用する雑用水利用の推進を図っている。現在、大規模なもので全国約2,800施設があり、その水量は生活用水全体の約1%である。今後更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

テキスト形式のファイルはこちら

第5節　海洋環境の管理

1　海洋環境の総合管理の推進

環境に対する世界共通の基本理念は、1992年(平成4年)のリオ地球サミット以来、開発と保全は対立的なものであるとの考え方による単なる「環境保護」ではなく、開発と保全を環境と調和させつつ総合的に管理すべきとの考え方による「持続可能な開発」が重要であるとの考え方に大きく変化してきている。こうした背景の下で、海洋や沿岸域における質の高い空間や環境の実現のためには、陸域と海域からなる沿岸域について、開発や保全に関する取組みを個別に展開するのではなく、多様な利用・保全の相互影響性と調和や持続可能性等に配慮した総合的な調整・管理(統合沿岸域管理)を行うことが重要であるという考え方が世界の主流となってきている。我が国においては、既に東京湾や大阪湾の再生といった総合的な取組みがみられるが、今後、海洋・沿岸域について真の豊かさや空間としての魅力がより一層感じられるような海洋・沿岸域空間の回復・整備が必要である。このため、海洋環境に多大な影響を及ぼす陸域における施策の目標において「海洋環境」を明確に位置付けること、現在実施されている施策について個別に実施していては海洋環境の保全に十分な施策効果が得られない取組みを他の取組みと組み合わせることにより効果的かつ総合的に取り組むこともこれまで以上に必要である。

テキスト形式のファイルはこちら

2　海洋汚染の防止

(1) 大規模油汚染対策

大規模油汚染の背景には、サブスタンダード船が大きな要因として存在する。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。

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、旗国等による「1974年の海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS条約)」、海洋汚染防止条約等IMOの条約の実施徹底に関する「任意によるIMO加盟国監査スキーム」は、17年秋の第24回IMO総会での実施承認に向けて策定作業が進められている。我が国は、この監査を受けるための必要な準備を行っている。

このほか、日本海等における大規模油流出事故への緊急対応に関する日本、中国、韓国及びロシア間の協力の枠組みをとりまとめた「北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP：Northwest Pacific Action Plan)地域油流出緊急時計画」が、平成16年11月より本格的に実施されるなど、大規模油汚染対策について、近隣諸国との国際的な協力・連携体制の強化に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

(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いるものの、我が国全体に占めるNOx等の排出シェアが大きいことから、大気汚染防止施策の必要性が高まってきている。

一方、船舶については、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。我が国としては、IMOにおける海洋汚染防止条約の改正に対応して、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」等の改正を行っている。なお、船舶用原動機(130kWを超えるディーゼルエンジン)のNOx放出量の基準適合性の確認等については、平成16年11月1日より地方運輸局等において実施している。

また、船舶からの排出ガスによる環境負荷低減を着実に実施する必要があることから、活性炭素繊維(ACF)を活用した高機能排煙処理システムや超臨界水を活用したディーゼル燃焼技術等新技術の研究開発・普及を推進するとともに、これらの技術水準等を踏まえ、IMOにおける船舶からの排出ガスに関する規制の見直しへの対応について検討する、船舶からの環境負荷低減のための総合対策を平成16年度から開始した。

テキスト形式のファイルはこちら

(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等の各種生物が、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り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、バラスト水の管理規制条約実施のための国際的な指針の作成が行われている。

日本は、IMOにおける審議において、処理装置の試験方法についての提案等を積極的に行うとともに、海洋環境への影響に関する調査及び処理装置の認証に関する体制整備のための検討を行っている。このほか、同問題に対する取組みとして、平成15年度よりバラスト水の海域間移送を行わずに安全航行が可能な船型(ノンバラスト船型)の開発等を推進している。

(注)タンカーなどの船舶が空荷のときに安全確保のため、重しとして積載する海水

テキスト形式のファイルはこちら

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

新車からの排出ガス対策については、道路運送車両の保安基準を改正し、平成17年10月から世界で最も厳しい自動車排出ガス規制(新長期規制)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、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。また、使用過程車(既に使用されている自動車)への対策として、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(自動車NOx・PM法)」に基づく車種規制や一定台数以上の自動車を使用する事業者(特定事業者)に対する自動車使用管理計画の策定義務付け等、一層の排出ガス対策に努めていくこととしている。なお、公道を走行しない特殊自動車についても、排出ガス規制を新たに行うため、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案」を第162回国会に提出した。

2)低公害車の開発・普及

低公害車の開発・普及は、地球温暖化対策としてのみならず、排出ガス対策としても重要であり、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年度までの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・試作を行うとともに、安全上・環境保全上の技術指針等を策定し、その普及のための環境を整備している。16年11月の第38回東京モーターショーでは試作されたすべての次世代低公害車両等の展示を行った。

また、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、圧縮天然ガス(CNG)自動車、ハイブリッド自動車、新長期規制適合車、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とともに、低公害車や新長期規制適合車の取得に係る自動車取得税の特例措置等を行うことにより、低公害車の普及促進を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、発進・停止回数の増加や低速走行に伴い増加するため、沿道環境の改善や地球温暖化対策の観点から、幹線道路ネットワークの整備、ボトルネック対策、TDM施策等の交通流円滑化対策を推進している。

2)環境負荷の少ない道路利用の推進等

既存道路の有効活用による渋滞緩和や沿道環境の改善に向けて、高速自動車国道の時間帯割引や有料道路の料金社会実験等、多様で弾力的な料金施策への取組みを推進している。

また、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。さらに、自転車利用環境整備モデル都市(全国19都市)をはじ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

騒音を低減する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。

また、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」に基づき沿道整備道路の指定等を促進し、沿道地区計画の区域内において、緩衝建築物の建築費又は住宅の防音工事費への助成等を行っている。

さらに、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るとともに、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。

テキスト形式のファイルはこちら

2　空港及び空港周辺環境対策

空港の環境対策としては、1)低騒音型機の導入や発着規制等の発生源対策、2)滑走路の移転、防音林の設置等の空港構造の改良、3)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。今後も航空機騒音の解消・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ため、エコエアポート・ガイドライン(空港環境編)を制定し、平成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、エコエアポートづくりを推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

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。

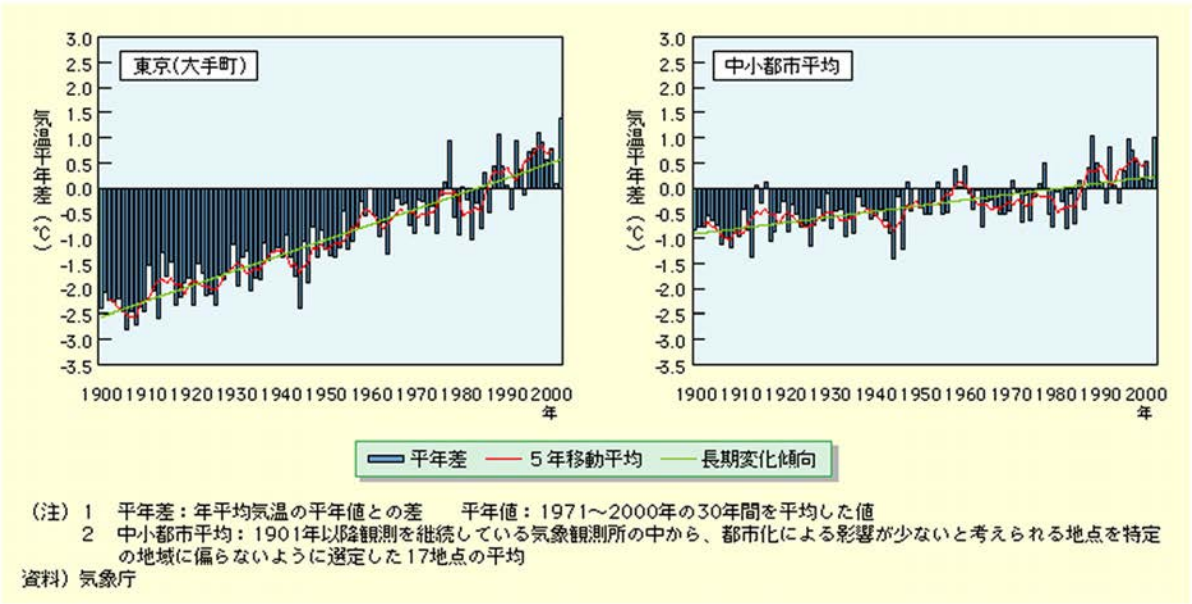
(注)「在来線鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策指針」

テキスト形式のファイルはこちら

4　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注目されている。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-7-6-1　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

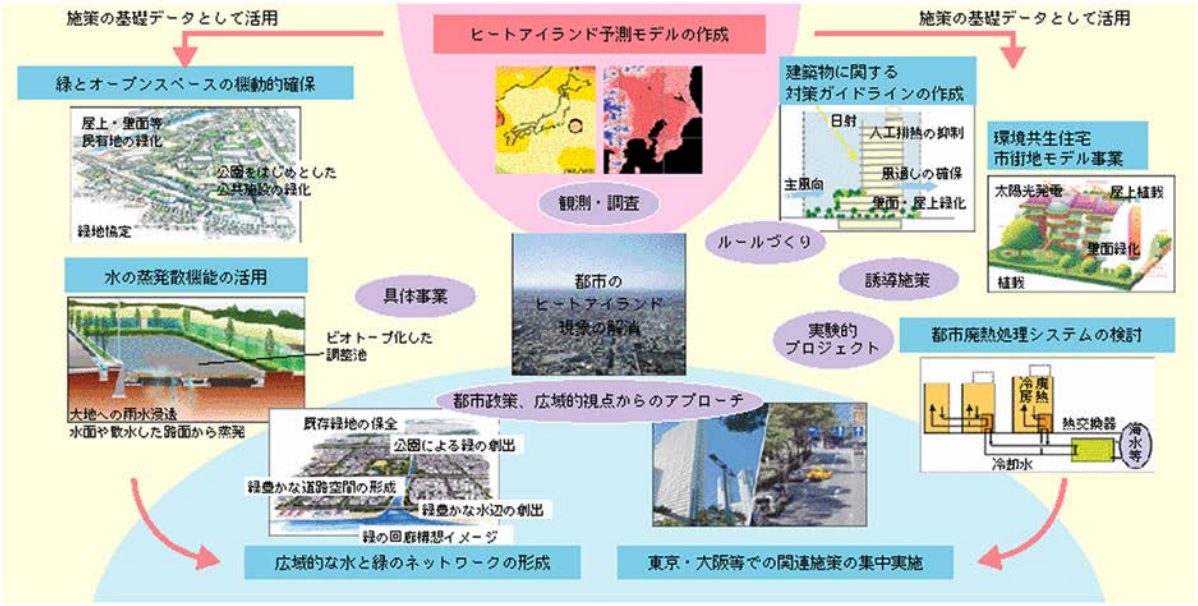
こうした状況から、総合的、効果的なヒートアイランド対策を推進するため、関係府省連絡会議において、平成16年3月にヒートアイランド対策大綱を策定した。同大綱は、ヒートアイランド対策に関する国、地方公共団体、事業者、住民等の取組みを適切に推進するための基本方針を示すとともに、人工排熱の低減、地表面被覆の改善、都市形態の改善、ライフスタイルの改善の4つの目標を掲げて、関係省庁の具体的な対策を体系的にとりまとめたものである。

国土交通省においては、大綱に盛り込まれた以下の具体的対策を重点的に推進している。

・住宅・建築物における省エネルギーや屋上緑化等の推進
・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
・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
・ヒートアイランド現象の観測・監視体制の強化

・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
・ヒートアイランド現象緩和のための建築設計ガイドラインの策定

図表II-7-6-2　ヒートアイランド対策



テキスト形式のファイルはこちら

5　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、「建築基準法」に基づく建築材料及び換気設備に関する規制や、住宅金融公庫の融資制度、「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく性能表示制度等により、取組みを進めている。

また、官庁施設の整備に当たっても、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-7-6-3　シックハウス問題のイメージ



テキスト形式のファイルはこちら

(2) 土壌汚染対策

「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開催し、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、平成15年6月に公表した。

また、社会資本整備に必要な公共用地の取得については、土壌汚染の有無の確認、汚染の状況を踏まえた適正な損失補償の実施などの基本的な考え方を取りまとめ、平成16年3月に公表した。

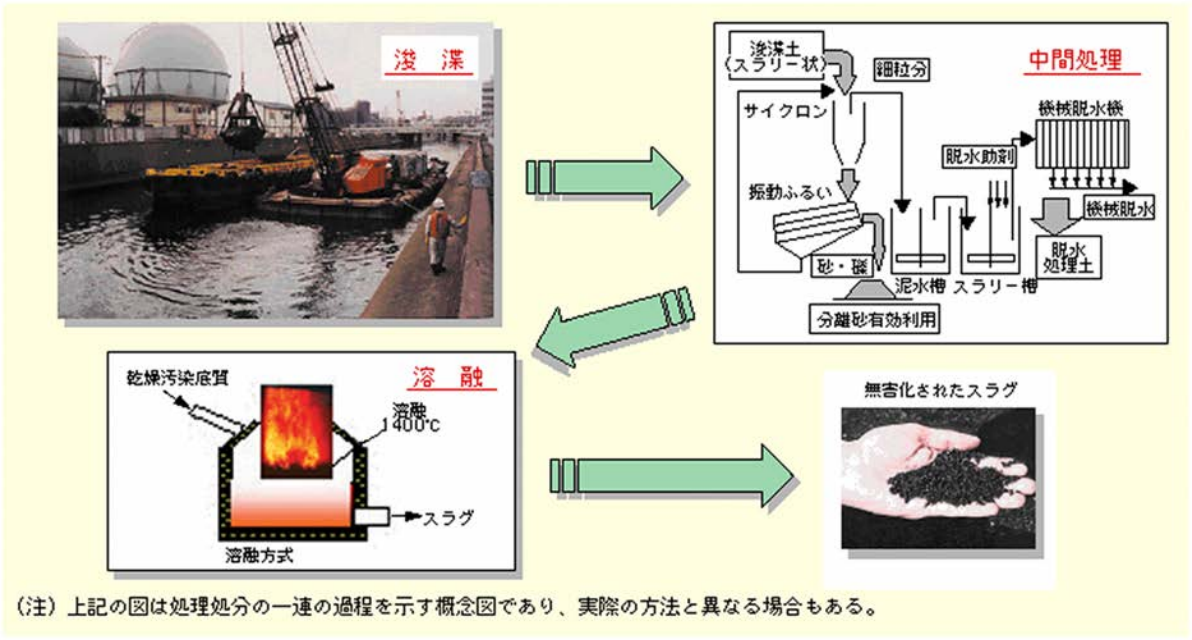
テキスト形式のファイルはこちら

(3) ダイオキシン類問題等への対応

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、「港湾における底質ダイオキシン類対策技術指針」等に基づき河川及び港湾における水質や底質の実態調査を行い、監視計画や汚染除去等の対策の方法について検討を進めている。また、平成16年7月には、ダイオキシン類を含んだ底質の簡易測定技術についてまとめた「河川、湖沼底質中のダイオキシン類簡易測定マニュアル(案)」を策定し、今後の対策実施時等において活用することとしている。さらに、ダイオキシン類が高濃度に蓄積している浚渫された底泥を安価、安全、大量に処理する技術の確立を図るための技術開発についても、引き続き調査・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。さらに、海水及び海底堆積物中の油分、重金属、PCB及び有機スズ化合物の調査を行っている。

図表II-7-6-4　ダイオキシン類を含む浚渫土砂処理技術の例



(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。

テキスト形式のファイルはこちら

6　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、排出ガス基準値を満足した建設機械を排出ガス対策型建設機械として指定し、国土交通省直轄工事では使用原則化を図るほか、取得時の融資制度を措置し、その普及促進に努めている。また、これまで未規制であった公道を走行しない建設機械等の特殊自動車に対する排出ガス規制を新たに行うため、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案」を第162回国会に提出した。同様に、建設工事に伴う騒音、振動の発生低減等を目的に、低騒音型・低振動型建設機械を指定し、その普及促進に努めている。

また、建設現場から排出されるCO_2削減を目的として、省エネ運転方法の普及、低燃費型建設機械の普及促進策を検討している。

テキスト形式のファイルはこちら

第7節　地球環境の観測・監視

1　地球環境モニタリングと地球温暖化予測

(1) 高度海洋監視システム(ARGO(アルゴ)計画)の構築

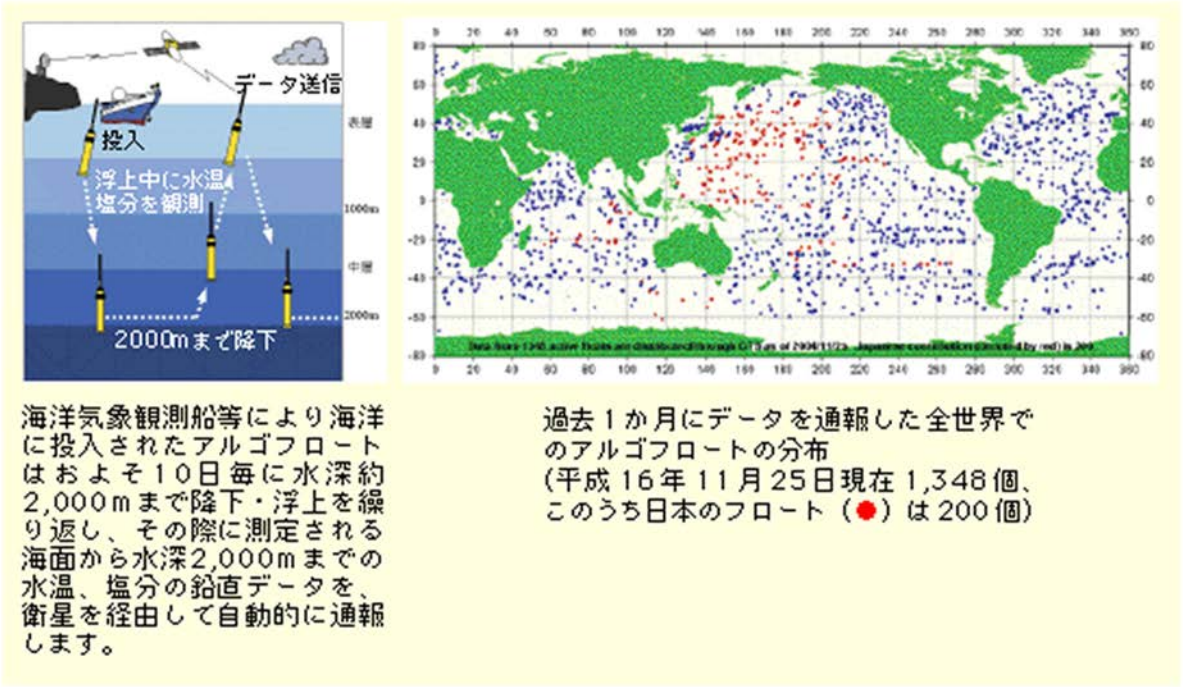
海洋の変動は気候に大きな影響を及ぼすことが知られているが、現状では広大な海洋内部の観測データは乏しく、海洋の状況を把握するには水温や塩分を始めとする海洋観測を充実させることが必要となっている。

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「高度海洋監視システム(ARGO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、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始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するとともに、関連するデータの長期保管を担当している。

図表II-7-7-1　高度海洋監視システム(ARGO計画)の観測概要

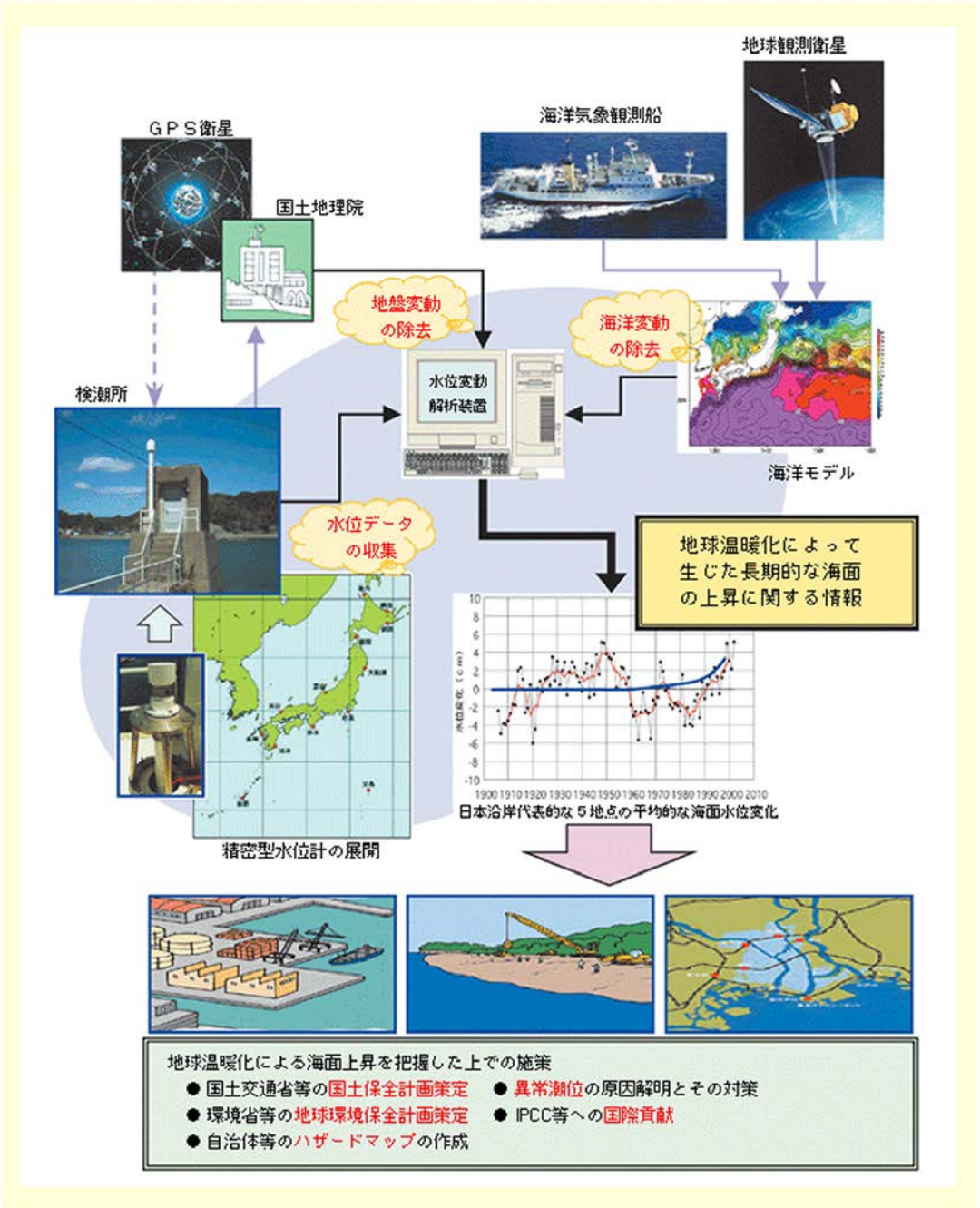


テキスト形式のファイルはこちら

(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箇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等を抽出し、情報を発表している。

図表II-7-7-2　海面上昇監視体制の強化



テキスト形式のファイルはこちら

(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、世界の研究者へデータ提供を行うとともに、「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」の次期評価報告書の執筆活動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、総合科学技術会議において設定された「地球温暖化研究イニシャティブ」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。

テキスト形式のファイルはこちら

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12月現在137ケ国・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、16年4月には東京において第2回地球観測サミットに関連して地球地図講演会を開催した。

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。

テキスト形式のファイルはこちら

3　南極における定常観測の推進

国土地理院では、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45次夏隊(平成15年11月～16年3月)では、昭和基地における絶対重力測量等を実施した。

気象庁では、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、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。

テキスト形式のファイルはこちら

4　アジア太平洋気候センターの活動

平成14年4月に気象庁に設置されたアジア太平洋気候センターは、アジア太平洋地域の気候情報提供体制を強化するため、各国気象機関に対し、異常気象等の監視、長期予報、地球温暖化予測等に関する情報を提供するとともに、必要な技術支援や人材育成を行っている。16年度には、6か月数値予報資料、地球温暖化予測情報を新たに提供するなど情報の拡充と改善を行った。

テキスト形式のファイルはこちら

第8章　多様性のある地域の形成

我が国には、豊かな自然や個性あふれる伝統、文化等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。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等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。このため、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。

テキスト形式のファイルはこちら

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。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 国土利用計画の推進

平成8年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おり、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。また、次期全国計画の策定に向け、現行計画の点検等を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、「参加と連携」により、新たな発展に向け、戦略的な計画の推進を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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し、計画から実施段階までの総合的な調整や連携等を円滑に進めるため、社会資本整備事業調整費により、事業の効率的・一体的な実施の支援等を図っている。また、地域のニーズに沿った国土づくり・地域づくりを推進するため、国土施策創発調査費により、地域の提案及び多様な主体の連携を重視した調査の実施を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(6) 国土の総合的点検と国土計画制度の改革

平成15年6月より国土審議会調査改革部会において、国土の利用、開発及び保全に関する諸課題について総合的な検討が行われ、16年5月に「人口減少・高齢化」、「国境を越えた地域間競争」、「環境問題の顕在化」、「財政制約」といった国土づくりの転換を迫る潮流に対する新たな課題と国土政策の基本的方向を提示した国土審議会調査改革部会報告「国土の総合的点検～新しい“国のかたち”へ向けて～」がとりまとめられた。

同報告は、今後、実効性ある国土計画制度の確立に向けて国土計画の改革を進め、その下で21世紀にふさわしい国土づくり・地域づくりが推進されるよう、本報告をもとに、国民的な議論が喚起され、国土づくりに携わる多様な主体が共有できる国土の将来像の確立に向けた検討が進められることを求めており、今後これを踏まえ、幅広く検討を進めていくこととしている。

テキスト形式のファイルはこちら

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16年に新たに宮城県を加え、9地域の振興拠点地域基本構想が策定されている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、業務機能を始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

テキスト形式のファイルはこちら

(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)

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 大阪湾ベイエリアの開発整備

大阪湾ベイエリアを、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、文化等の発展に寄与するため、大阪湾臨海地域開発整備法に基づく整備計画(10府県市)の実施を促進している。また、既存支援制度の改善方策の検討を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

(5) 筑波研究学園都市・関西文化学術研究都市の建設

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

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。平成16年には、今後の都市の目指すべき方向について検討を進めるとともに、都市びらき10周年を迎え、記念式典等を開催した。

テキスト形式のファイルはこちら

(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21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。

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例

都市びらき10周年～関西文化学術研究都市建設の歩み～

関西文化学術研究都市は、京都府、大阪府、奈良県にまたがる京阪奈丘陵地域に位置する計画面積約15,000haにおよぶ文化学術研究都市です。

平成6年の都市びらき以来、産・学・官連携のもと、文化、学術及び研究の新たな展開の拠点づくりを目指して整備されてきました。近畿圏の主要都市や関西国際空港等との交通ネットワークの整備も進み、第二阪奈道路や京奈道路が開通、第二京阪道路の建設が進んでいます。JRや近鉄により京都、大阪、奈良に接続する鉄道も整備されており、さらに大阪都心への新ルートであるけいはんな線が建設中です。

このように整備が進む中、平成16年には都市びらき10周年を迎え、都市人口は約22万人(16年4月現在)、研究・産業等施設の立地は80件(17年2月現在)となっています。また、知能ロボット、音声翻訳システムなどの電気通信分野や、二酸化炭素の固定化技術などの地球環境分野に関して、世界的に注目を集める研究や開発が行われています。

今後は、本都市をとりまく経済社会状況に対応して、産学官連携の一層の推進や海外に開かれた文化学術研究拠点の形成等に向けて、都市の建設とともに都市の運営を視野に入れた取組みを進めていく予定です。



▲関西文化学術研究都市(精華・西木津地区)

テキスト形式のファイルはこちら

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。(地域づくり情報局-Repis、地域振興情報ライブラリー(注))

(注)地域づくり情報局-Repis：http://www.chiiki-joho.net/、
地域振興情報ライブラリー：http://nlftp.mlit.go.jp/shinkou/

テキスト形式のファイルはこちら

(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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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・計画的な実施を図っており、平成16年12月現在、50の実施地域が指定されている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、社会資本整備に当たっての創意・工夫・努力を促し、ゆとりとうるおいのある個性的な地域づくりの一助とすることを目的として、昭和61年度の創設以降、「手づくり郷土賞」を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、農林水産業をはじめとした多様な産業を振興するとともに、地域固有の資源を活用しつつ、安全・安心・快適で、魅力や活力ある自立的な地域づくりを推進している。

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、農村振興基本計画の作成を推進し、生活環境の整備等を総合的に実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

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、国民の幅広い議論を喚起する施策を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　個性を生かした活力ある地域づくり

1　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、橋梁等について、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16年度においては、約190地域で実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

(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16年度においては、33箇所で実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

2　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)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16年8月現在、全国785箇所が登録されている。

＜道の駅「きたかわべ」(埼玉県)＞



2)水辺の交流拠点整備

(ア) 水辺プラザ

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16年3月現在、全国で110箇所が登録されている。

＜中瀬地区水辺プラザ(宮城県)＞



（イ）ふるさとの川整備事業

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16年4月現在、186河川を認定している。

＜ふるさとの川整備事業　那珂川(福岡県)＞



（ウ）桜づつみモデル事業

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16年4月現在、295箇所を認定している。

＜桜づつみモデル事業　多摩川(東京都)＞



(エ) マイタウン・マイリバー整備事業

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16年4月現在、3河川を認定している。

3)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持ち、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。また、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、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等、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等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。

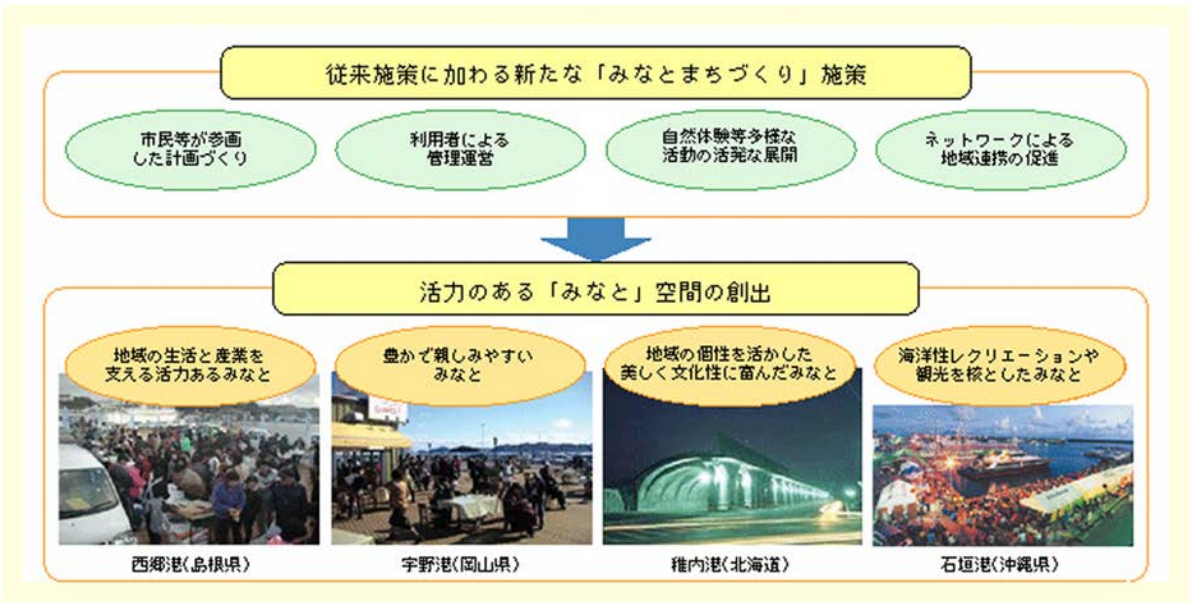
さらに、市民参加型の河川管理を行うため、河川の特定の区間において住民と協定等を結び、清掃・除草等の管理を住民が行う制度を実施している。

4)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、地域産業、海に開かれた特性等「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、事業の実施に当たっては、地域の活性化をより早く、効果的・効率的に実現できるものについて投資の重点化を図っている。

図表II-8-2-1　住民等が参画・連携する「みなとまちづくり」の推進



テキスト形式のファイルは[こちら]

(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16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、「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(古都保存法)」に基づき、建築物等の新・増・改築、宅地造成等の行為を制限するとともに、土地の買入れ等の古都保存事業や普及啓発活動等を実施することにより、古都における歴史的風土の保存を図っている。

3)歴史的な公共建造物等の保存・活用

地域のまちづくりに寄与するため、長く地域に親しまれてきた歴史的な官庁施設の保存・活用を推進している。

また、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について、文化財として相応しい適切な維持管理や周辺との一体的整備等により、砂防設備を核とした地域活性化を推進している。

＜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推進している。

（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し、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。

テキスト形式のファイルはこちら

3　市町村合併の推進

国土交通省では、市町村合併支援本部が策定した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等各種の支援策を講じている。また、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、関係地方公共団体等からの相談に応じている。

テキスト形式のファイルはこちら

4　地方定住の促進

(1) UJIターンの促進

全国22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、地域づくり活動への参加や農業・産業体験を通じ、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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的賃貸住宅の整備により「街なか居住」を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 地方活性化に資する宅地政策

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新ふるさとマイホーム推進事業を推進しており、平成16年3月末までに41地区、約1,855haの宅地開発事業について認定を行っている。

また、地方定住のため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。

テキスト形式のファイルはこちら

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) 地方鉄道の活性化等

地方鉄道(注)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、その経営は概して厳しいものとなっている。

このため、地方鉄道事業者が行うサービス改善、経営合理化及び安全性の確保のための設備整備に対して、近代化補助の活用や税制上の特例措置を講じる等、地方公共団体とともに支援している。特に平成16年度からは、安全性緊急評価の結果を踏まえて緊急に安全対策を講じる必要から、緊急保全整備事業等への支援を拡充している。

(注)地方鉄道とは、1)「中小民鉄」、2)「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)、3)「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)の3者を指す。

テキスト形式のファイルはこちら

(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の路線維持・確保は重要な課題となっている。

このため、国と地方の役割分担の下、一定の基準に該当する広域的・幹線的路線(生活交通路線)(注)に重点化して、維持対策費の補助を行っている。国庫補助対象外の路線についても、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。

(注)地域協議会で維持・確保が必要と認められ、国が定める基準(複数市町村にまたがり、キロ程が10km以上、運行回数3回以上等)に該当する広域的・幹線的路線

テキスト形式のファイルはこちら

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。

テキスト形式のファイルはこちら

(1) 離島航空路対策

離島の航空輸送の確保を図るため、離島に就航する航空運送事業者に対して、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を実施している。なお、平成15年度の離島路線の数は、72路線となっている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、バリアフリー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15年度335航路(うち国庫補助航路126航路)、16年度335航路(同123航路)となっている。

テキスト形式のファイルはこちら

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、生活環境施設や国土保全施設の整備等を重点的に推進している。また、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。

テキスト形式のファイルはこちら

2　離島対策

平成15年に改正された「離島振興法」の下で、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等を行うとともに、税制面でも農林水産物等販売業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た取組みを支援している。なお、離島振興対策実施地域は、16年11月現在76地域(有人離島260島)、人口約47万人となっている。

テキスト形式のファイルはこちら

3　奄美群島・小笠原諸島の振興開発

平成16年3月に「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」が改正され、法目的として自立的発展に資することが追加されるとともに、計画体系の見直し等が行われた。16年5月に国がそれぞれの地域の基本方針を策定し、その後、鹿児島県及び東京都が基本方針に基づき振興開発計画を策定した。振興開発計画に基づき各種振興開発事業を実施し、これまで不利な条件として捉えられてきた地理的、自然的特殊事情等を優位な条件として伸ばしていくとともに、地元の発意と創意工夫を生かした地域の主体的な取組みを支援し、地域が抱える諸課題を克服しつつ、地域の自立的発展を促進するため、ソフト施策とハード施策を一体的に実施する総合的な施策を展開している。

テキスト形式のファイルはこちら

4　半島振興

「半島振興法」に基づき、半島振興対策実施地域では、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おり、平成16年4月現在、23地域(22道府県、378市町村)が指定されている。

平成16年度においては、地域の活性化に資するよう、半島いきいきネットワーク形成促進事業を実施し、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うとともに、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、西彼杵地域(長崎県西海町)及び宇土天草地域(熊本県本渡市)において、それぞれ開催した。

テキスト形式のファイルはこちら

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)の下、各種施策・事業の総合的な推進を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

1　北海道の豊かな自然・資源を活かした地域づくり

(1) 食料基地としての役割強化

北海道は我が国の農地面積の25％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。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) クリーンエネルギーを活用した地域づくり等

北海道の地域特性を踏まえたエネルギー・環境問題の解決に向けて、燃料電池と地下蓄熱技術を組み合わせたシステムの構築、雪氷冷熱エネルギーの利用効率向上、稲わら等未利用木質系バイオマスのエネルギー利用の実用化に向けた調査・検証を進めるなど、北海道に豊富に存在するクリーンエネルギーを活用した地域づくりを進めている。

また、北海道には農林水産業を背景とした豊富な一次産品由来諸資源が存在することから、その高付加価値化・有効活用の促進等の支援を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 観光交流の促進

北海道の総観光消費額は農業産出額を超え、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、台湾、韓国等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高いほか、最近では南半球からの冬期観光客も増加しており、北海道観光は大きな可能性を有している。

このため、北海道観光の魅力の向上と観光産業の成長促進に向けて、アウトドアスポーツの振興等の様々な取組みを展開している。また、平成16年度には、「シーニックバイウェイ北海道」制度(注)の設計を行ったところであり、17年度からこれを本格的に運用することにしている。

＜シーニックバイウェイ北海道の展開＞



(注)地域住民、NPO、地方公共団体と連携し、景観を始めとした地域資源の保全・改善による「美しい景観づくり」、「活力ある地域づくり」、「魅力ある観光空間づくり」を行う施策

テキスト形式のファイルはこちら

2　北海道の自立的な発展を支える社会基盤の整備

(1) 総合的、効率的な事業の展開

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といった、日本の他の地域と異なる自然・社会特性を有していることに加え、水害、地震災害、雪害、火山災害等自然災害が多発している。特に、平成15年度には台風10号、十勝沖地震及びオホーツク海側の雪害等大災害が生じたことを踏まえ、16年度においては、災害時の代替路としても機能する高規格幹線道路や緊急性の高い治水施設の整備、港湾施設、水道等の耐震化や橋梁等の耐震補強を重点的に進めている。これら施策の推進に当たっては、事業間連携や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等、総合的・効率的に行ってきた。16年度には、地域のニーズに合致した社会資本整備や維持管理を地域住民等と協働して行う「地域協働プロジェクト」を全道に展開している。

＜地域協働プロジェクトの例　地域ボランティアによる歩道の砂散布・除雪＞



(注：凍結した歩道では歩行者の転倒事故が多発しており、高齢者の骨折等重傷事故も発生している。このため、行政は除雪道具や融雪機械の貸与や砂の供与を行い、地域ボランティアが砂散布等の作業を実施する協働プロジェクトを行っている。)

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 地方の自主性・裁量性を活かした社会基盤の整備

地理的に既に道州の形態にある北海道において、道州制導入の検討に資するため、地方の自主性・裁量性を活かした社会資本整備を試行的に行う「北海道広域連携モデル事業」制度が平成16年度に創設され、北海道庁は、環境、観光、防災をテーマとした4年間の事業計画を策定し、事業に着手した。事業計画終了後、北海道庁は、成果目標の達成状況等を評価・公表し、国は、これを踏まえて取組の成果を評価・検証することとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

3　特色ある地域、文化の振興

(1) 北方領土隣接地域の振興

平成16年9月に小泉総理大臣が北方領土を視察するなど、領土問題に対する関心が高まっており、返還運動の拠点である北方領土隣接地域の重要性も増している。このような中、16年度においては、北方領土隣接地域振興等事業推進費補助金を創設し、北方領土隣接地域の安定振興対策をさらに強力に推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) アイヌ文化の振興等

アイヌ文化の振興やアイヌの伝統・文化に関する知識の普及・啓発を図るため、小中学生向け副読本の作成・配布や普及啓発講演会等を実施しているほか、アイヌの伝統的生活空間(イオル)の再生のあり方について検討を行っている。

＜アイヌ古式舞踊の披露＞



テキスト形式のファイルはこちら

第9章　我が国の持続的発展のための国際的な連携の強化と国際貢献

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、様々な分野で基準の国際標準化への動きが強くなっている。このような状況の下、国土交通分野では、スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害への対応や第I部で取り上げた取組みとともに、以下のような取組みを行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

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。2004年(平成16年)11月の日・ASEAN首脳会議では、「国際テロリズムとの闘いにおける協力に関する日・ASEAN共同宣言」が採択されたほか、2005年(平成17年)4月に日本・ASEAN包括的経済連携協定の交渉を開始することで合意した。二国間では、フィリピン、タイ、マレーシア、韓国との経済連携協定(EPA)／自由貿易協定(FTA)締結に向け政府間交渉を行っている。

交通分野においては、2004年(平成16年)11月にカンボジアにおいて第2回日・ASEAN交通大臣会合を開催した。この会合では、前回採択した日・ASEAN交通連携の基本枠組みに基づく国際物流の円滑化、海上安全対策の強化、最新技術の活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について、この1年間の着実な進展を確認するとともに、航空セキュリティの強化、公共交通における代替燃料の利用促進及び交通分野における基礎的統計データの共有化などの新たなプロジェクトを採択し、今後ともASEAN諸国との交通連携を推進していくこととした。また、2004年(平成16年)3月に第3回日韓運輸ハイレベル協議、同年4月に第1回日中運輸ハイレベル協議を開催し、日韓間及び日中間の物流の円滑化等について意見交換を行った。特に、物流分野については、日中韓にASEAN諸国を加えた東アジア全体の物流圏の重要性と方向性を確認するために物流に関する東アジア交通大臣会合(仮称)の開催を目指している。

建設分野では、タイ、マレーシアとのEPA締結交渉等において、相手国における内外差別的な建設業規制の見直しや相手国の政府調達市場の開放などを求めている。フィリピンとの間では、EPAの大筋合意を機会に、建設業に係る官民合同会議を開催することとなった。

海洋環境管理については、東アジア12ヶ国による東アジア海域環境管理パートナーシップ(PEMSEA)に参画しており、東アジア海域の持続可能な開発戦略(SDS-SEA)の実施に向けた取組みを進めている。また、日本海及び黄海の海洋環境の保全を目的とした日本・中国・韓国・ロシア間の行動計画である北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)に基づいた取組みを推進しており、本部事務局が2004年(平成16年)12月には富山に、2005年(平成17年)1月には釜山(韓国)に、国連機関としてそれぞれ開設された。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 主要国交通担当大臣会合による取組み

2002年(平成14年)、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。その議論や成果を踏まえ、2003年(平成15年)1月に第1回EFV国際会議(環境にやさしい自動車に関する国際会議)を開催したところであり、さらに、我が国の働きかけにより、第2回会議が2005年(平成17年)下半期に英国で開催される予定である。都市交通分野については、2005年(平成17年)3月に「欧州運輸大臣会議(ECMT)持続可能な都市交通ワークショップ」を東京で開催し、日本・アジア・太平洋・欧州等の専門家により都市交通政策に関する情報交換・意見交換を行う。

また、近年交通分野において緊急の課題となっている交通セキュリティについて国際的な連携の推進を図るため、2006年(平成18年)1月に我が国において開催する、主要国の「国際交通セキュリティ大臣会合」に向けた準備を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、2003年度(平成15年度)における我が国建設業の海外受注額は8,982億円と最盛期(1996年度(平成8年度))の56.4%にとどまっている。しかし、中国・インドやASEAN諸国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における地球規模の貿易の自由化、韓国やASEAN諸国とのEPA／FTA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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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ヶ国・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。

2005年(平成17年)1月にマレーシアで第5回大臣会合を開催し、「インフラ整備と環境の均衡」のテーマで議論を行った。

テキスト形式のファイルはこちら

(5) 水問題の解決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するため、国連は、2005年(平成17年)から2015年(平成27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(CSD12)においても水問題が議論された。2005年(平成17年)4月のCSD13では水政策が取りまとめられる予定である。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。

我が国は、第3回世界水フォーラム閣僚級国際会議で発表された「水行動集」の活動を推進するため、ウェブサイトネットワークを運営するとともに、各国・国際機関による取組みを要請している。また、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。さらに、国連教育科学文化機関(ユネスコ)の後援の下、洪水等の水関連災害とそのリスクマネジメント分野における研究、研修及び情報ネットワーク活動を行う国際センターを独立行政法人土木研究所に設置するための準備活動を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　国際標準への取組み

(1) 自動車基準・認証制度の国際化

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。我が国は「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)を段階的に採用して相互承認対象を拡大しており、現在、約30の規則を採用している。また、「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など、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)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
(注2)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

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 鉄道に関する国際規格への取組み

近年、国際電気標準会議(IEC)等において制定される鉄道に関する国際規格は、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は、2004年(平成16年)6月に、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会において、基本戦略や具体的な活動の実施計画を定めた「アクションプラン」を策定するなど体制の強化を図り、国際標準化活動を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

(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、海運自由の原則の下、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、適正かつ公平な競争条件の下で、その事業が営まれる必要がある。このため、我が国はSOLAS条約(注1)、MARPOL条約(注2)、STCW条約(注3)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1)海上における人命の安全のための国際条約
(注2)船舶による汚染の防止のための国際条約
(注3)船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約

テキスト形式のファイルはこちら

(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、国際協力機構(JICA)等による技術協力など様々な施策を実施する一方、国際標準化機構(ISO)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。

テキスト形式のファイルはこちら

(5) 高度道路交通システム(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－2004等も踏まえ、ISOや国際電気通信連合(ITU)等の国際標準化機関におけるITS技術の国際標準化を推進している。

また、基準調和世界フォーラム(UN／ECE／WP29)において、先進安全自動車に係る国際基準の策定等を目指した活動を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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。

テキスト形式のファイルはこちら

(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)の検討が進められている。

テキスト形式のファイルはこちら

(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際のガイドラインとして国際水路機関(IHO)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」を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している。

海上保安庁では2004年(平成16年)1月、東京で日韓水路技術会議を開催した。日韓双方が基本的立場を主張して、協議は平行線をたどったが、今後も意見交換を継続することで合意している。我が国としては、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」が国際的に確立した唯一の名称であり続けるように万全の対応をとることとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

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月に11年ぶりに改定(閣議決定)された「政府開発援助大綱(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、防災・減災対策等、国土交通分野に関する国際協力のニーズは高く、これまでのODA実績においても大きな比重を占めている。

このため、以下のような施策を戦略的に推進している。

・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

＜フィリピンにて航空救難技術指導に当たる海上保安庁から派遣された専門家＞



＜第2マクタン橋(フィリピン)＞



テキスト形式のファイルはこちら

(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、2004年(平成16年)4月に上海で開催された国連アジア太平洋経済社会委員会総会において、「アジアハイウェイ道路網に関する政府間協定」に関する署名式が開催された。同協定には「東京－福岡」が路線「AH1」として位置づけられており、我が国を含む26ヶ国が署名した。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、「メコン地域のインフラ分野における今後の支援のあり方(提言)」を取りまとめた。

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。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 環境・安全面での協力

環境面では、京都議定書に基づくクリーン開発メカニズム(CDM)の活用を促進するための調査や、環境負荷の軽減策としてアジアの自動車分野の担当官に対する研修を実施している。

安全面では、開発途上国の航空事故対策として、空港施設の整備及び人材育成等を支援している。また、開発途上国の保安担当官を対象に、港湾、海事、航空各分野のセキュリティに関する専門家会合や集団研修を行っているほか、インドネシアの主要空港・港湾に対する保安検査機器を無償供与している。さらに近年、東南アジア諸国では海上治安任務を軍から切り離し、海上治安任務を遂行する海上法執行機関を設立する動きや、海上保安業務を一元的に遂行するための組織を創設する動きなどを進めている国がある。このような動きは、我が国関係船舶が多数航行する東南アジア海域の安全確保につながることから、海上保安庁として積極的に支援している。

災害対策等への協力としては、国際緊急救助隊として派遣される専門家チームに参加しているほか、2004年(平成16年)3月インドネシアのバワカレン山体崩落による大規模な土砂流出に伴い、総合的防災管理、土砂災害調査等に関する専門家を派遣している。また、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、耐震補強の推進のため、プロジェクト方式の技術協力が行われており、2004年(平成16年)からは耐震改修指針の策定、市民啓発等に向けた本格的な技術協力を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

(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。

テキスト形式のファイルはこちら

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) 世界貿易機関(WTO)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。現在交渉中のドーハ・ラウンドにおいては、2004年(平成16年)7月に今後の貿易自由化交渉の基礎となる枠組み合意が成立し、多角的貿易体制の維持・発展に向けた交渉の進展が期待されており、国土交通省はサービス分野を中心に協議に積極的に参加している。

特に、海運サービスについては、世界貿易促進のために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。

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。公共事業を含む政府調達についても、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)の見直しに向けた交渉を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) アジア太平洋経済協力(APEC)への対応

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)の発足以来「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・技術協力を推進している。

国土交通省は運輸及び観光WG(作業部会)を中心に、各種専門家・プロジェクト会合において相互理解、WTO交渉の促進等に努めている。特に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いる。また、同じく議長を務める港湾専門家会合では港湾能力・効率性の向上を図るための共通課題の抽出及び行動計画の作成に大きく寄与している。

2004年(平成16年)7月には、インドネシアのバリ島にて第4回運輸大臣会合が開催され、運輸分野における貿易円滑化・自由化に向けた取り組みや交通セキュリティ対策の強化等が議論され、今後の活動の優先事項及び実施計画を盛り込んだ大臣共同声明が採択された。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 経済協力開発機構(OECD)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。市場規律の確立のための新造船協定交渉では2005年(平成17年)末の交渉期限内の協定策定に向け、政府助成規律等に関する条文案の検討等を行っている。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、国際競争の歪曲の排除等の観点からサブスタンダード船の排除や海運助成措置の見直し等に取り組むほか、非加盟国との政策対話を進めている。

地域開発政策委員会及び都市政策作業部会においては「競争力と成長のための地域政策・地域開発のためのガバナンス」に関するプロジェクト等の諸活動に積極的に参画している。その一環として、2005年(平成17年)6月にOECDと共催して「将来に向けた都市の魅力」をテーマとしたシンポジウムを名古屋市で行う準備作業を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 持続可能な開発に関する世界首脳会議(WSSD)への対応

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。

テキスト形式のファイルはこちら

(5) 国際海事機関(IMO)、国際労働機関(ILO)への対応

IMOは、海上の安全、保安、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、任意によるIMO加盟国監査制度の創設、シージャック防止条約(注)の改正によるテロ対策の強化、ばら積船の安全性向上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、既存の船員関係諸条約等について、広く国際的に受け入れられるよう実効性をもたせつつ統合するための作業が進められている。我が国は2006年(平成18年)2月の新条約採択に向け、アジア太平洋地域をリードしつつ、条約策定会合の副議長国として積極的に貢献している。

(注)海上航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約

テキスト形式のファイルはこちら

(6) 国際民間航空機関(ICAO)への対応

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、第1カテゴリー(航空輸送において最も重要な国)の理事国を務めている。2004年(平成16年)の総会では航空保安、環境問題等の審議に積極的に参加した。

テキスト形式のファイルはこちら

(7) 各分野における多国間の取組み

1)道路分野での取組み

世界道路協会(PIARC／WRA)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、アジアオーストラレイシア道路技術協会(REAAA)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、2004年(平成16年)11月には韓国において、「港湾保安に関する取り組み状況」、「港湾の後背地開発による港湾の競争力強化」等をテーマに、活発な議論が行われた。また、日韓中三国による共同研究(クルーズ、フリー・トレード・ゾーン(FTZ(注1))、設計法関連)の第1年目の成果が報告されており、引き続き来年の中国での開催に向けて活発な研究が進められている。

3)海事分野での取組み

シップリサイクル(注2)に関しては、リサイクルヤードからの海洋汚染や劣悪な労働環境が問題となっている。このため船主、造船事業者、リサイクルヤードなど、船の一生を通じて関係する者それぞれの責任と役割について、IMO、国連環境計画(UNEP)、ILO等の国際機関で議論されている。国土交通省は、シップリサイクル検討委員会において検討を進めながら、この議論に参加している。

4)海上保安の分野での取組み

アジアや北太平洋地域の各国海上保安機関との間で長官級会合を開催するなど、海上犯罪の取締り、船舶交通の安全確保等の分野において、多国間の連携・協力を推進している。

5)地図分野の取組み

我が国は、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、地球地図データ第1版を2007年(平成19年)に完成させることを目標に、データ整備、普及活動を進めている。また、国連アジア太平洋地域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。

(注1)自由貿易地域又は指定保税地域と呼ばれる地域

(注2)寿命に達した船舶は、解体され、その大部分は鉄材などに再活用される。

テキスト形式のファイルはこちら

2　二国間交渉を通じた主な取組み

(1) 二国間のEPA／FTA締結への対応

自由貿易等の推進の枠組みとして、二国間の協定が世界で数多く締結されている。我が国もシンガポールとのEPA発効に続き、2005年(平成17年)4月にはメキシコとのEPAが発効予定である。また、フィリピン、タイ、マレーシア、韓国とのEPA／FTA締結に向け政府間交渉を行っており、このうちフィリピンについては、2004年(平成16年)年11月に行われた日フィリピン首脳会談において、両国首脳間で大筋合意に至った。国土交通省は、建設・運輸・観光業の海外展開を促進するために、相手国における内外差別の見直しなどのサービス分野の自由化や、相手国の政府調達に関する市場開放及び参加機会の拡大を推進している。また、人的交流を拡大するための観光協力等の二国間協力の推進にも努めている。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 日米間における新たな経済協議の枠組みへの対応

日米間の対話を通じて持続可能な成長の促進を図る「成長のための日米経済パートナーシップ」(2001年(平成14年)の日米首脳会談を機に合意)において、国土交通省は次官級経済対話、官民会議、規制改革会議等に参加し、交通セキュリティ、観光促進等の運輸分野や公共工事等の建設分野における各種課題について意見交換を行っている。建設分野においては、アメリカの公共工事における紛争解決の円滑化を提案してきたが、このたび、アメリカ政府内に日本企業向け窓口が設置されることとなった。交通分野においては、引き続き、自国船優先措置の撤廃等についてアメリカ側に求めていくこととしている。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 各分野における二国間の取組み

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。

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、海洋汚染防止、航空事故調査、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、イタリアとの間での二国間会合に加え、2004年(平成16年)11月には第1回日米治水及び水資源管理会議をアメリカで開催し、今後両国間で技術協力を進めていくこととなった。環境分野では、アメリカ環境保護庁との間で交通分野における環境問題に関して政策対話を行う枠組みを創設し、2004年(平成16年)11月にアメリカ・ワシントンDCにおいて第1回会合を開催した。海上保安分野では、ロシア、中国、韓国等の周辺国との間で協力文書に署名しているほか定期的に二国間会合を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

第10章　21世紀を支える技術研究開発

国土交通分野においては、新規需要・新サービスの創出、国際競争力の強化等の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。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　技術研究開発の推進

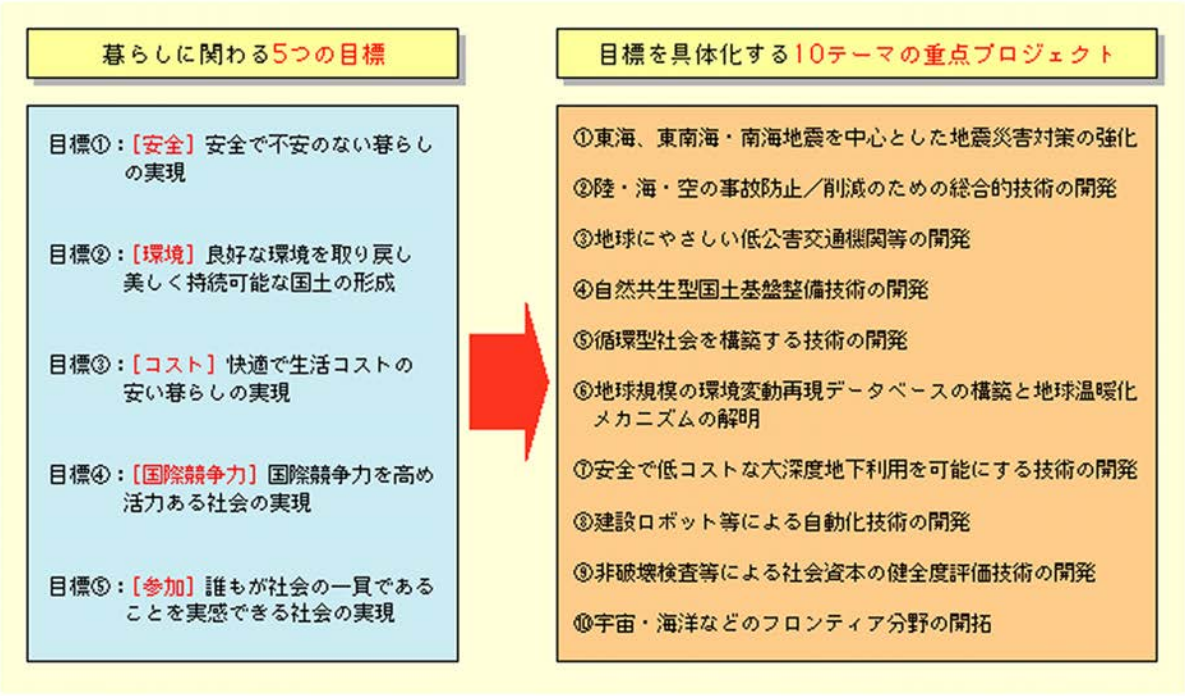
1　総合的な技術研究開発の推進

技術研究開発の実施に当たっては、国土交通本省各局、研究機関、地方整備局、北海道開発局において、産学官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している。

また、今後の国土交通省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策定した。

本計画では、利用者である国民の視点を重視し、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ている。また、成果目標として、計画の推進により達成される将来の暮らしの姿を示している。これにより関連部局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、研究開発の重点化を図っている。

図表II-10-1-1　国土交通省技術基本計画の概要



テキスト形式のファイルはこちら

(1) 研究開発機関等・独立行政法人における取組み

研究開発機関等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-10-1-2　研究開発機関等における平成16年度の主な取組み

研究開発機関等	内　　容
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」、「GPS時系列データに含まれる誤差に関する研究」、「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
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
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及び技術指導等を実施
気象庁気象研究所	「東海地震の予測精度向上及び東南海・南海地震の発生準備過程の研究」、「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

Excel形式のファイルはこちら

図表II-10-1-3　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16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、土木技術の向上に関して、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」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、省資源・省エネルギー、健康性・快適性を効率的に実現する技術開発、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	「安全基準策定のための FSA（注）1 手法の研究－旅客船の火災リスク評価法の開発－」、「事故調査手法の高度化に関する研究」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
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２周波対応に関する研究」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
港湾空港技術研究所	高潮津波・地震防災、有害化学物質、海上流出油対策、リサイクル、LCM（注）2、海中作業のロボット化に関する研究、内湾域の総合環境モニタリング等、港湾・海岸・空港整備に係る基礎的調査、研究、技術開発等を実施
北海道開発土木研究所	「積雪寒冷地における環境・資源循環プロジェクト」、「積雪寒冷地における構造物の劣化予測手法とマネジメントシステムに関する研究」等、積雪寒冷な気象などといった北海道特有の課題に係る研究等を実施

（注）1　Formal Safety Assessmentの略。総合的な安全評価法
　　2　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

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 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。また、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 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16年度は、「持続可能な社会構築を目指した建築性能評価・対策技術の開発」、「都市空間の熱環境評価・対策技術の開発」の2課題について新規着手し、計8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16年度は、「陸・海・空の事故防止技術の開発」について新規着手し、計4課題について研究開発に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

(4) 民間企業の技術研究開発の支援

新たな技術の開発には資金面でのリスクを伴うため、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。

テキスト形式のファイルはこちら

(5) 公募型研究開発補助制度

建設技術の研究開発については、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、16年度は11課題を採択した。

また、運輸分野の基礎研究は、その成果が必ずしも実用化に結びつくものではないなどの性質を有するため、鉄道建設・運輸施設整備支援機構を活用した「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、環境保全等に寄与する全く新しい技術の確立を図るため、大学、試験研究機関、民間企業等から課題を広く公募し、採択する方法で実施しており、平成16年度は5課題を新規採択した。

テキスト形式のファイルはこちら

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-10-1-4　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（地方整備局で開催）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（地方整備局で開催）で行う。
テーマ設定技術募集システム	本省で開催する有識者等委員会において、社会ニーズ・行政ニーズ等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

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 新技術活用支援施策

公共工事の発注者の負担を軽減して新技術の採用促進を図るため、既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するとともに、現場条件に適合した技術を検索できる工法選定支援システムの構築を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

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向上

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。また、積算方式を従来の「積み上げ方式」から「ユニットプライス型積算方式」(注1)へ移行すべく検討を行い、一部の工事で試行を行っている。土木工事標準歩掛(注2)については、今後も更に積算の合理化、簡素化の促進を図るとともに、施工実態調査にあわせて、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、建設機械損料の諸数値の算定方法等について、次回改正に向けて検討を行っている。

(注1)同一工種の実績データ(工事契約締結後に受注者と発注者が合意した単価)を蓄積・分析し、予定価格の算出に用いる積算手法
(注2)施工実態調査を基に、標準的な施工が行われた場合の労務、材料、機械等の規格や所要量を各々の工種毎に設定したもの

テキスト形式のファイルはこちら

2　ISOマネジメントシステムの取組みについて

入札・契約制度の改革、建設市場の国際化、公共工事のコスト縮減の要請、地球環境問題等への対応が求められる中、公共工事の品質確保や環境負荷の軽減を目的として、国際規格であるISOマネジメントシステムの公共工事への適用を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

(1) ISO9001(JIS Q 9001)による品質マネジメント

ISO9001(品質マネジメントシステム)認証を取得することで、受注者の自己責任に基づく品質保証が可能であり、工事の品質を確保した上で受発注者双方の品質管理業務の効率化を図ることが期待できる。試行工事の結果を踏まえ、平成16年10月から、工事を受注した企業がISO9001の認証を取得し、かつ良好な施工能力(工事成績)を有している場合には、発注者が行う監督業務の一部を受注者が作成する検査記録の確認に置き換えるなどの効率化を行うこととした。

テキスト形式のファイルはこちら

(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・改善により公共工事の実施に伴う環境負荷の低減を図る観点から、公共工事にISO14001(環境マネジメントシステム)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16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。

テキスト形式のファイルはこちら

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

建設事業を効果的かつ効率的に推進するため、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。また平成16年度においては、道路等の維持管理車両40台をCNG車へ転換し(同年度末時点で合計約230台)、燃料電池自動車を試験的に導入するなど、低公害車の率先的・計画的な導入を行い、環境保全に努めている。

テキスト形式のファイルはこちら

(2) 機械設備に関する技術の向上

災害から国民の生命・財産を守る河川用堰、ダム用水門、揚排水ポンプ設備及びトンネル換気設備・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。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。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 建設施工における安全対策

平成16年10月に発生した新潟県中越地震では、親子3人が自動車ごと巻き込まれた小千谷市浦柄地区の土砂崩落現場で実施した土砂の撤去作業において、国土交通省が開発した遠隔操縦対応型バックホウによる無人化施工(UCS)を実施した。

テキスト形式のファイルはこちら