平成17年度　国土交通白書

平成17年度 国土交通白書

はじめに

第I部　安全・安心社会の確立に向けた国土交通行政の展開　～真の「安全・安心大国」を目指して～

第1章　安全・安心をめぐる状況
第1節　安全・安心に関する国民の意識の高まり
第2節　安全・安心を脅かす事例の多発
1　自然災害の頻発
（1）脆弱な国土
コラム・事例　地球温暖化と大雨、台風の関係
（2）地震、台風、集中豪雨等の頻発
コラム・事例　新潟県中越地震における土砂災害からの復旧状況　～着実に進む河道閉塞対策～
コラム・事例　神田川・環七地下調節池による効果と教訓
コラム・事例　我が国のゼロメートル地帯における高潮対策　～ハリケーン・カトリーナによる高潮災害を踏まえて～
2　事故・トラブル・事件の続発
（1）事故・トラブル
（2）テロ事件・海賊事件
3　構造計算書偽装問題の発生
（1）偽装問題の判明
（2）偽装問題に対する当面の対応
（3）偽装等が判明した建築物の状況等
4　アスベスト問題の広がり

第2章　社会構造の変化等がもたらす安全・安心に関する新しい課題
第1節　少子高齢化に伴う課題
1　少子高齢化の進展
2　少子高齢化を踏まえた日常生活の安全・安心
3　少子高齢化を踏まえた災害時の安全・安心
第2節　地域コミュニティの衰退に伴う課題
1　都市部、地方部における地域コミュニティの衰退
2　地域コミュニティに関する新たな動き
第3節　人口や交通等の集中、孤立集落の発生に伴う課題
1　人口や交通等の集中
2　都市部における自然災害に対する脆弱性の高まり
（1）密集市街地における地震火災等の発生
（2）内水被害の拡大
（3）地下施設への浸水の発生
（4）高層建築物における被害の発生

（5）大規模被害の可能性
コラム・事例　災害時水上輸送ネットワークの構築に向けて
3　交通の集中下における事故・トラブルとその影響
4　孤立集落の発生
第4節　企業を取り巻く環境の変化、技術の高度化等に伴う課題
1　国民の運輸の安全に対する信頼の揺らぎ
2　ヒューマンエラー関連事故の続発
3　ヒューマンエラー事故防止に向けた課題
第5節　建築物の安全・安心を脅かす課題
（1）構造計算書の偽装の有無や建築物の耐震性等の調査
（2）建築確認・検査制度等の総点検と再発防止策の検討
第6節　経済活動の広域化・グローバル化に伴う課題
1　経済活動の広域化・グローバル化の進展
2　海上における安全・安心確保の必要性
3　テロ事件発生の懸念
4　自然災害発生に対する備えの必要性
第7節　有害物質の使用に伴う課題
第8節　社会資本の老朽化に伴う課題

第3章　真の安全・安心社会の確立に向けた国土交通施策の方向性
第1節　防災・減災対策の総合的な実施
1　地震対策の推進
2　津波対策の推進
3　豪雨・高潮災害対策の推進
第2節　官・民共同による運輸の安全性確保・向上への取組み
1　安全風土の確立に向け事業者に期待される取組み
2　行政による事業者監視体制の強化と環境整備
3　踏切対策の強化・スピードアップ
第3節　ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた施策の推進
1　日常生活における対策の実施
2　災害時要援護者を考慮した対策の実施
コラム・事例　1）災害時要援護者に関する情報の共有・支援ネットワークの構築　～東京都杉並区の取組み～
コラム・事例　2）住民相互の助け合いによる日常的な災害時要援護者支援機能の構築　～新潟県長岡市の取組み～
第4節　連携の強化
1　NPOや企業と連携した地域防災力の向上
2　地方公共団体との連携の強化
3　防犯対策等とまちづくりの連携・協働
コラム・事例　まちづくり交付金を活用した安全・安心なまちづくり　～東京都町田市の取組み～
4　テロ対策、海賊対策等における連携の推進

第5節　建築物の安全・安心に対する信頼の回復
第6節　技術の開発や導入・活用の促進
コラム・事例　高度道路交通システム（ITS）を活用した自動車の走行・運転支援
第7節　有害物質の危険性への対応
第8節　社会資本の適切な維持管理・更新の推進
コラム・事例　増大は必至、社会資本の維持管理・更新費

第II部　国土交通行政の動向

第1章　時代の要請にふさわしい国土交通行政の展開
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　技術力を重視した公共調達の推進
3　入札・契約適正化の徹底
4　既存ストック等の有効活用
5　特殊法人等改革
コラム・事例　道路関係四公団の民営化
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
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　国土形成計画の策定
1　国土計画制度の改革
2　新たな国土形成計画の策定
第5節　ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた国土交通政策の推進

第2章　観光立国の実現と美しい国づくり
第1節　観光立国の実現をめぐる動向
1　観光立国の意義と最近の動向
2　国際・国内観光と観光産業の現状と課題
（1）国際観光
（2）国内観光
（3）観光産業

コラム・事例　愛・地球博をめぐる観光の動向
第2節　国際観光交流の促進
1　ビジット・ジャパン・キャンペーンの積極的な展開
2　相互交流の促進
第3節　国際競争力のある観光地づくり
1　観光地の魅力の向上
（1）官民一体となった観光地づくり
（2）観光カリスマ塾の開催
（3）地域の伝統芸能等を活用した観光の振興
（4）自然環境を活用した観光資源の形成
2　訪日外国人旅行者の旅行環境の整備
（1）外国人旅行者の受入体制の整備
（2）訪日外国人旅行者の国内旅行費用の低廉化
第4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
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5節　美しい国づくり
1　良好な景観の形成
（1）景観緑三法に基づく取組みの推進
（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
（3）「日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）」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
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）地域再生基盤強化交付金の創設
（2）地域住宅交付金の創設
（3）まちづくり交付金の拡充
（4）地方道路整備臨時交付金の運用改善
（5）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　ハード・ソフトの基盤整備
（1）中心市街地の活性化

（2）都市機能の適正立地のための都市計画制度の見直し
（3）民間投資誘発効果の高い都市計画道路の緊急整備
（4）交通結節点の整備
（5）踏切道の改良推進
（6）地域の生活を支える公共交通の活性化
（7）地籍整備の積極的推進
（8）大深度地下の利用
（9）都市と農山漁村の交流の推進
（10）新たなエリア・マネジメント方策の構築
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　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）防犯対策等とまちづくりの連携協働による都市の安全・安心の再構築
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　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バリアフリー施策の推進
（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
コラム・事例　「ユニバーサルデザイン」の考え方を踏まえた鉄道施設の整備　～つくばエクスプレス、福岡市交通局3号線の取組み～
第2節　少子化への対応
（1）子育てを支援するゆとりある住宅取得等の促進
（2）保育所等の住宅への併設
（3）子育てを支援する道路交通環境の整備
（4）都市公園の遊び場の安全対策の推進
（5）公共交通機関、建築物等における環境整備
第3節　高齢社会への対応
1　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
2　高齢社会に対応した輸送サービスの提供
第4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　宅地供給の現状と新たな宅地政策の方向性
（1）宅地供給の現状
（2）定期借地権の活用
（3）宅地の量的供給施策の見直し
（4）ニュータウンの再生
4　街なか居住の推進
第5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）水資源の現状と将来の予測
（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6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）公共交通の利用円滑化に向けた取組み
（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
第7節　IT等新技術の活用
1　ユビキタス技術を活用した場所情報システムの展開

2　交通分野のＩＴ化
（1）公共交通分野のIT化
（2）ITSの推進
3　電子国土の実現
（1）地理情報の電子化と提供の推進等
（2）GISの本格的な普及支援
（3）GISを活用した新たな取組み
4　電子政府の実現
（1）オンライン利用の促進
（2）自動車保有関係手続のワンストップサービス化
（3）公共事業の入札・契約手続等のIT化
5　公共施設管理用光ファイバ及びその収容空間等の整備・開放
第8節　レクリエーション活動の振興
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）マリーナ等の整備
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　交通ネットワークの整備
1　幹線道路の整備
2　幹線鉄道ネットワークの整備
（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　航空ネットワークの整備
（1）航空ネットワークの現状と課題
（2）空港整備の推進
（3）国内航空ネットワーク充実のためのソフト施策
（4）各国との航空交渉
4　海上交通ネットワークの整備
（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）国際海上輸送の現状
（3）外航海運の発展への取組み
第2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）成田国際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3節　総合的・一体的な物流施策の推進
1　国際物流機能強化のための施策
（1）ニーズに応じた国際物流施策の推進
（2）国際海上輸送網の基盤の強化
コラム・事例　港湾での初めてのPFI事業　～民間のノウハウと資金を活用したコンテナターミナル整備～
（3）国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化
（4）国際物流機能強化に資するその他の施策
2　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の推進
（2）地域間物流の効率化
（3）都市内物流の強化
（4）新しい物流サービスの取組み
第4節　産業の再生・活性化
1　鉄道関連産業の動向
（1）鉄道の動向
（2）鉄道車両工業の現状と取組み
2　自動車運送事業の動向
（1）旅客自動車運送事業の動向
（2）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
3　海事産業の動向
（1）海上輸送産業の動向
（2）造船業、舶用工業の課題と対策
（3）船員対策
4　航空事業の動向
（1）航空輸送の動向
（2）国内航空分野における競争促進策
5　貨物利用運送事業の動向
6　倉庫業の動向
（1）倉庫業の動向
（2）トランクルームサービスの向上
7　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
8　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）多様な建設生産・管理システムの形成
（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の発展
（7）建設工事における紛争処理

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）地震対策
（2）津波・高潮・侵食等対策
（3）治水対策
（4）都市型水害対策
（5）土砂災害対策
（6）火山砂防対策
（7）雪害対策
2　災害に備えた体制の充実
（1）安全・安心のための情報・広報等ソフト対策の推進
（2）防災情報の高度化
（3）地域の防災力の向上
（4）災害発生時の迅速な初動体制の確立
（5）地震・火山活動等の監視体制の充実
（6）ＩＴ化による既存ストックの管理の高度化
（7）公共土木施設の災害復旧等
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）道路防災対策
（3）各交通機関等における防災対策
第2節　交通分野における安全対策の強化
1　公共交通機関における安全対策の強化
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）踏切事故防止対策の強化
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）海難の原因究明と発生の防止
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
5　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
第3節　危機管理・安全保障対策
1　犯罪・テロ対策等の推進
（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）海上保安体制の強化
（4）SOLAS条約への対応
（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）自動車における犯罪防止対策
（9）物流におけるセキュリティと効率化の両立
（10）情報システムのセキュリティ対策
2　事故災害への対応体制の確立
（1）大規模油流出事故に関する対応
（2）有害危険物質流出事故に関する対応
（3）放置座礁外国船に対する対応
3　我が国の海洋権益の保全
（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
4　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）自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化
（2）円滑な道路交通の実現
（3）物流分野における環境施策の推進
（4）公共交通機関の利用促進
（5）新たな横断的施策の取組み
（6）国民・民間事業者による取組みの促進
コラム・事例　「エコレールマーク」スタート
3　住宅・建築物、下水道、都市緑化等に関する対策
（1）住宅・建築物の省エネルギー性能の向上
（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船のリサイクル
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　コウノトリと人が共生する環境の再生を目指して　～円山川水系の自然再生～
（2）河川水量の回復のための取組み
（3）生物や土砂の連続性の確保
（4）かわまちづくりの推進
（5）河川における環境教育
2　海岸・沿岸域の環境の整備と保全
3　港湾行政のグリーン化
（1）今後の港湾環境政策の基本的な方向
（2）良好な環境の積極的な保全・再生・創出
（3）環境施策の実施手法の見直し・充実
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）水質浄化の推進
（3）水質の調査と水質事故対応
コラム・事例　大和川再生に向けて　～大和川流域における「生活排水対策社会実験」の実施～
（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、土砂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
（4）アスベスト問題への対応
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・予測
1　地球環境の観測・監視
（1）気候変動の観測・監視
（2）海洋の観測・監視
（3）オゾン層の観測・監視
（4）南極における定常観測の推進
2　地球環境の予測
（1）地球温暖化に関する研究
（2）アジア太平洋気候センターの活動
3　地球地図整備、地球測地観測網

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
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
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）手づくり郷土（ふるさと）賞の実施
（5）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　個性を活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）合併市町村の一体化を促進するための道路整備
（2）地域間の交流を促進するためのトンネル・橋梁整備
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）地方の特性を踏まえた住宅政策の推進
コラム・事例　自動車の新たな地域名表示ナンバー（いわゆる「ご当地ナンバー」）の導入について
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
（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
コラム・事例　ASEANと共に歩み共に進む　～日ASEAN交通連携～
（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）世界水フォーラム等水問題の解決に向けた取組み
第2節　国際標準への取組み
（1）自動車基準・認証制度の国際化
（2）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・建築基準及び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

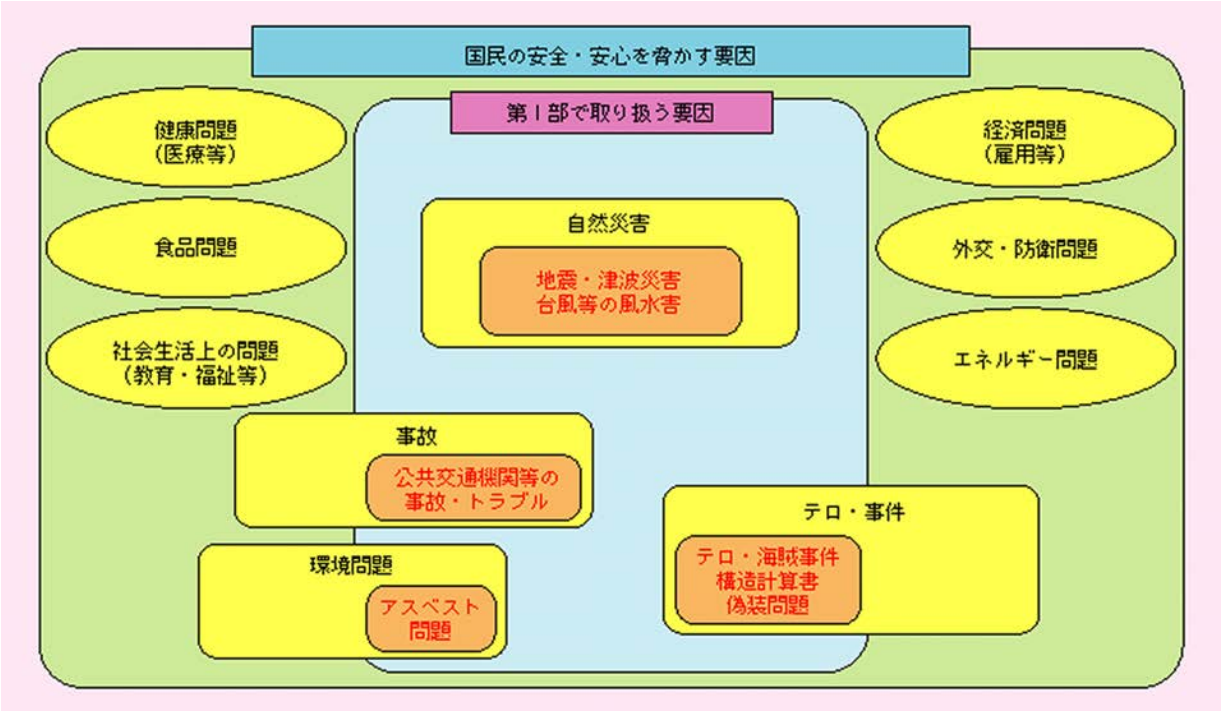
第10章　明日の暮らしを支える技術研究開発
第1節　技術研究開発の推進
1　総合的な技術研究開発の推進
（1）研究開発機関等・独立行政法人における取組み
（2）地方整備局における取組み
（3）建設・運輸分野における技術研究開発の推進
（4）民間企業の技術研究開発の支援
（5）公募型研究開発補助制度
2　公共事業における新技術の活用・普及の推進
（1）公共工事等における技術活用システム
（2）新技術の活用支援施策
第2節　建設マネジメント（管理）技術の向上
1　公共工事における積算技術の充実
2　ISOマネジメントシステムの取組みについて
（1）ISO9001（JISQ9001）による品質マネジメント
（2）ISO14001（JISQ14001）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）機械設備の維持管理の合理化と信頼性向上
（3）建設施工における安全対策

はじめに

安全・安心の確保は、すべての国民が求める最も重要な課題である。しかし、世界各地におけるテロの頻発、自然災害や事故・トラブルの多発、鳥インフルエンザやBSE(牛海綿状脳症)等の感染症の発生・拡大、少年・外国人犯罪の急増等に代表される国内治安の悪化等、国民の安全・安心を脅かす要因が今までになく増加している。加えて、少子高齢化、経済活動のグローバル化等を始めとする社会構造の変化等に伴い、新たな課題が顕在化している。

特に国土交通省に深く関係する分野では、平成16年から17年にかけて、国内では地震、台風、集中豪雨等の自然災害が頻発するとともに、交通分野における事故や安全上のトラブルが多発し、海外では公共交通機関を標的としたテロ事件等が発生した。また、建築物の構造計算書の偽装問題が発生するとともに、アスベスト問題が広く知られるようになった。

国民の安全・安心を脅かす要因



自然災害、事故、テロ等に対し、安全・安心な社会を確立するためには、これらの課題について、早急に取り組むことが不可欠であり、国土交通省としては、省を挙げて施策を推進している。

このような状況を踏まえ、第I部では、平成16年から17年にかけて発生した自然災害、事故、テロ等を概観するとともに、社会構造の変化等に伴って顕在化した課題を分析し、真の「安全・安心大国」の実現に向けた今後の国土交通施策の展開の方向性について記述している。

また、国土交通行政全般としては、1）自立した個人の生き生きとした暮らしの実現、2）競争力のある経済社会の維持・発展、3）安全の確保、4）美しく良好な環境の保全と創造、5）多様性のある地域の形成を目標として施策を推進している。第II部においては、これらの目標を実現するための政策課題を10に整理し、具体的な取組みを報告している。

第I部　安全・安心社会の確立に向けた国土交通行政の展開
～真の「安全・安心大国」を目指して～

第1章　安全・安心をめぐる状況

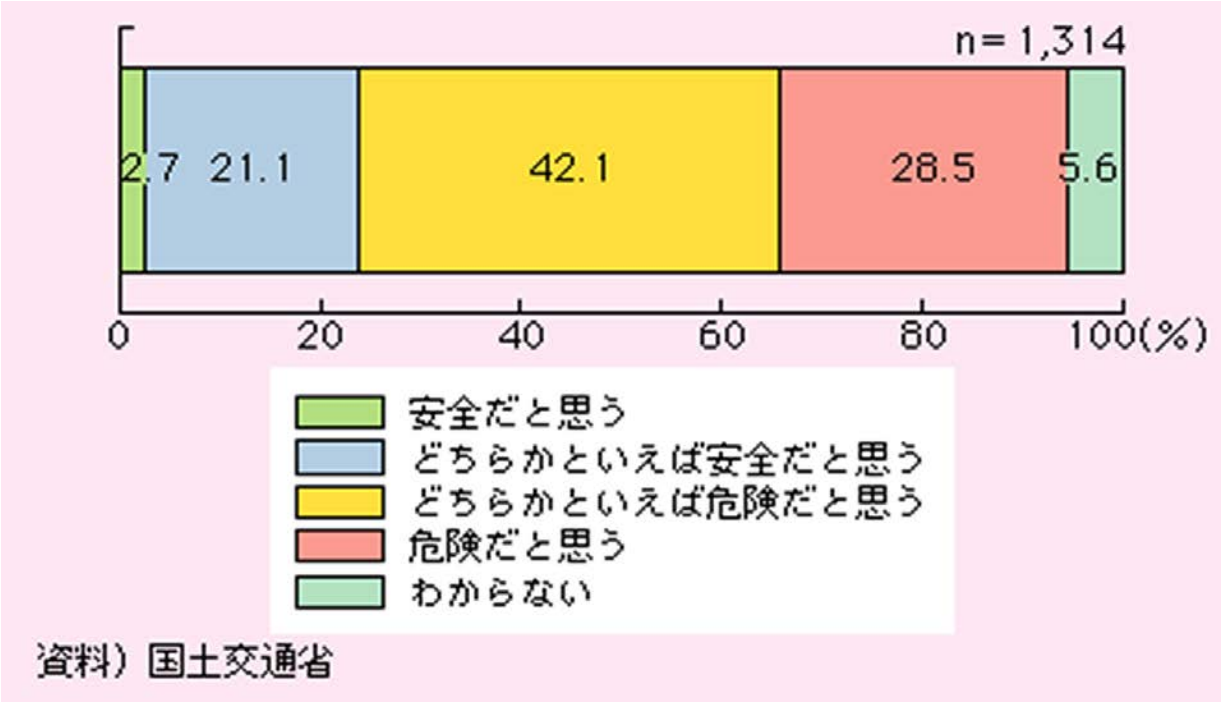
国民の安全・安心を確保することは、国土交通省が取り組むべき最重要課題の一つである。国民の安全・安心の確保に向けた今後の国土交通行政を考えるに当たって、安全・安心に関する国民の意識及び近年多発する自然災害、事故等から国民の安全・安心をめぐる状況を見ていく。

第1節　安全・安心に関する国民の意識の高まり　～国民の7割以上が今の日本は危険だと認識

自然災害、事故及びテロに対して、国民は今の日本は安全であると感じているのか、危険であると感じているのか、また、以前と比べそれぞれどのように感じているのか、さらに、その理由は何かという点について、国土交通省は、平成17年12月に国民の意識調査を実施した(注)。

質問1として、今の日本が、自然災害、事故及びテロに対して、安全だと思うか、危険だと思うかと質問したところ、「どちらかといえば危険だと思う」と回答した割合が最も高く42.1%を占め、2番目に割合の高かった「危険だと思う」を合わせると、7割以上の人が今の日本は危険だと感じている。

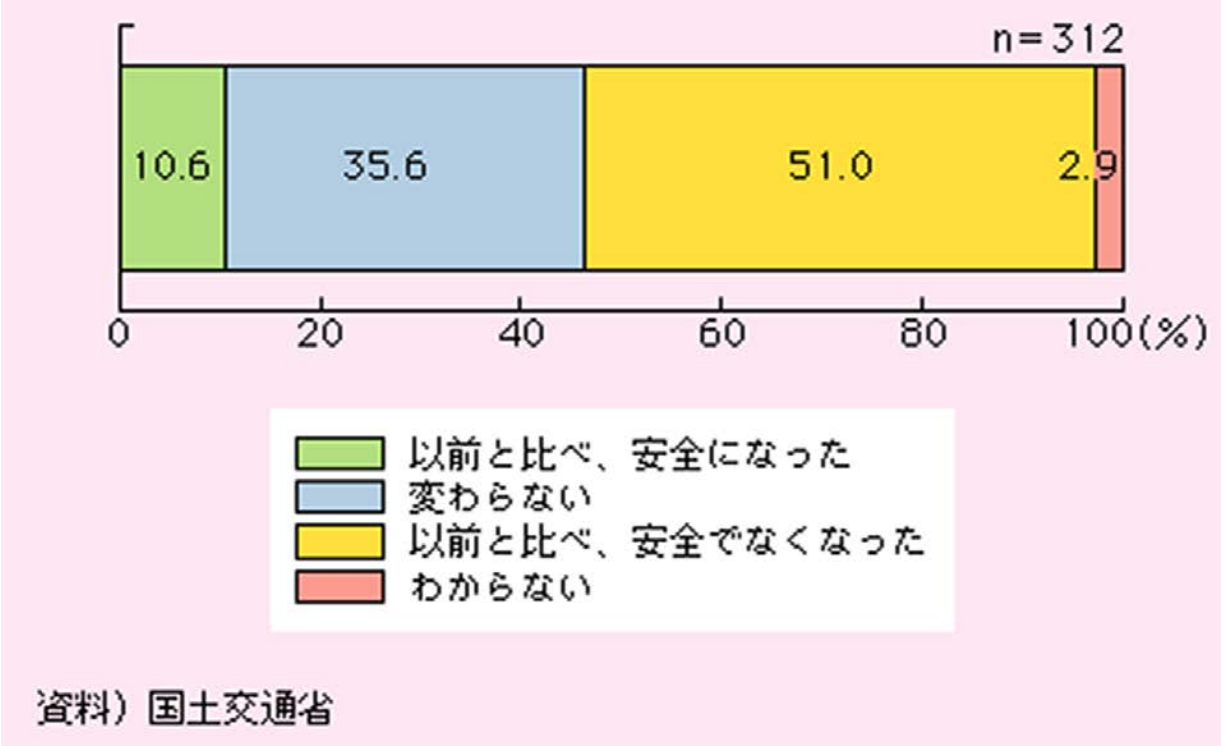
図表I-1-1-1　今の日本における自然災害、事故及びテロに対する安全性



Excel形式のファイルはこちら

質問2として、質問1で「安全だと思う」、「どちらかといえば安全だと思う」と回答した人、つまり、今の日本は安全であると感じている人に、以前と比べ、安全になったと思うか、安全でなくなったと思うかと質問したところ、「以前と比べ、安全でなくなった」と回答した割合が最も高く、51.0%を占めており、半数以上の人が以前と比べると安全でなくなったと感じている。

図表I-1-1-2　以前と比べた安全度の変化



Excel形式のファイルはこちら

一方、質問3として、質問1で「危険だと思う」、「どちらかといえば危険だと思う」と回答した人、つまり、今の日本は危険であると感じている人に、以前と比べ、危険になったと思うか、危険でなくなったと思うかと質問したところ、「以前と比べ、危険になった」と回答した割合が最も高く、86.7%を占めており、大半の人が以前と比べるとより危険になったと感じている。

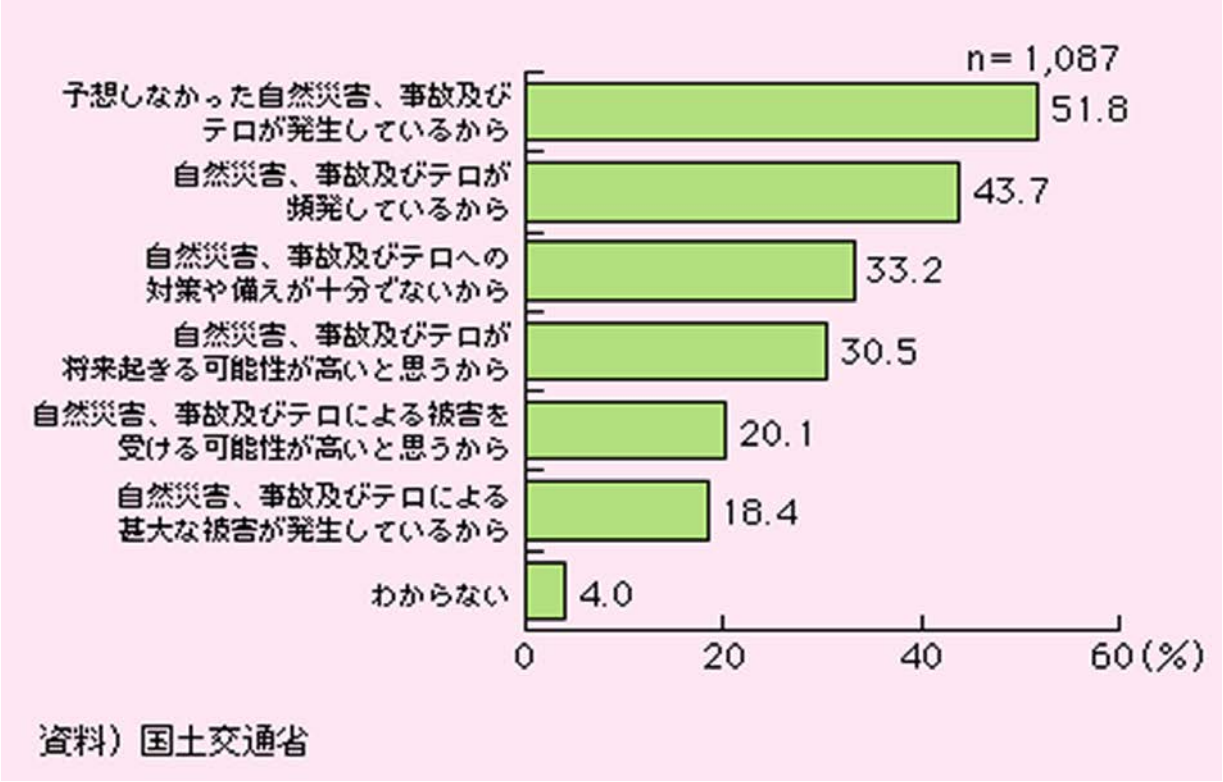
図表I-1-1-3　以前と比べた危険度の変化



Excel形式のファイルはこちら

次に、質問4として、今の日本は「危険だ」又は「以前と比べ、安全でなくなった」と感じている人を対象に、その理由を質問したところ(複数回答)、「予想しなかった自然災害、事故及びテロが発生しているから」と回答した割合が最も高く51.8%、以下「自然災害、事故及びテロが頻発しているから」が43.7%、「自然災害、事故及びテロへの対策や備えが十分でないから」が33.2%、「自然災害、事故及びテロが将来起きる可能性が高いと思うから」が30.5%を占めており、実際の事例発生を理由に挙げている人が上位だが、備えの不十分さ、将来の発生可能性を理由とする回答も多い。

図表I-1-1-4　今の日本は「危険だ」又は「以前と比べ、安全でなくなった」と思う理由(複数回答)



Excel形式のファイルはこちら

(注)平成17年12月8日から11日にかけて、層化副次(二段)無作為抽出法に基づき抽出した全国の満20歳以上の男女2,000人(回収数1,314人)を対象に、個別面接聴取法による調査を実施した。

第2節　安全・安心を脅かす事例の多発

国民の多くは、日本が自然災害、事故及びテロに対し、現時点において危険である又は以前と比べ、安全でなくなったと感じているが、その背景として、近年、自然災害、事故及びテロを始めとした国民の安全・安心を脅かす事例が国内外で多発したことが挙げられる。

1　自然災害の頻発

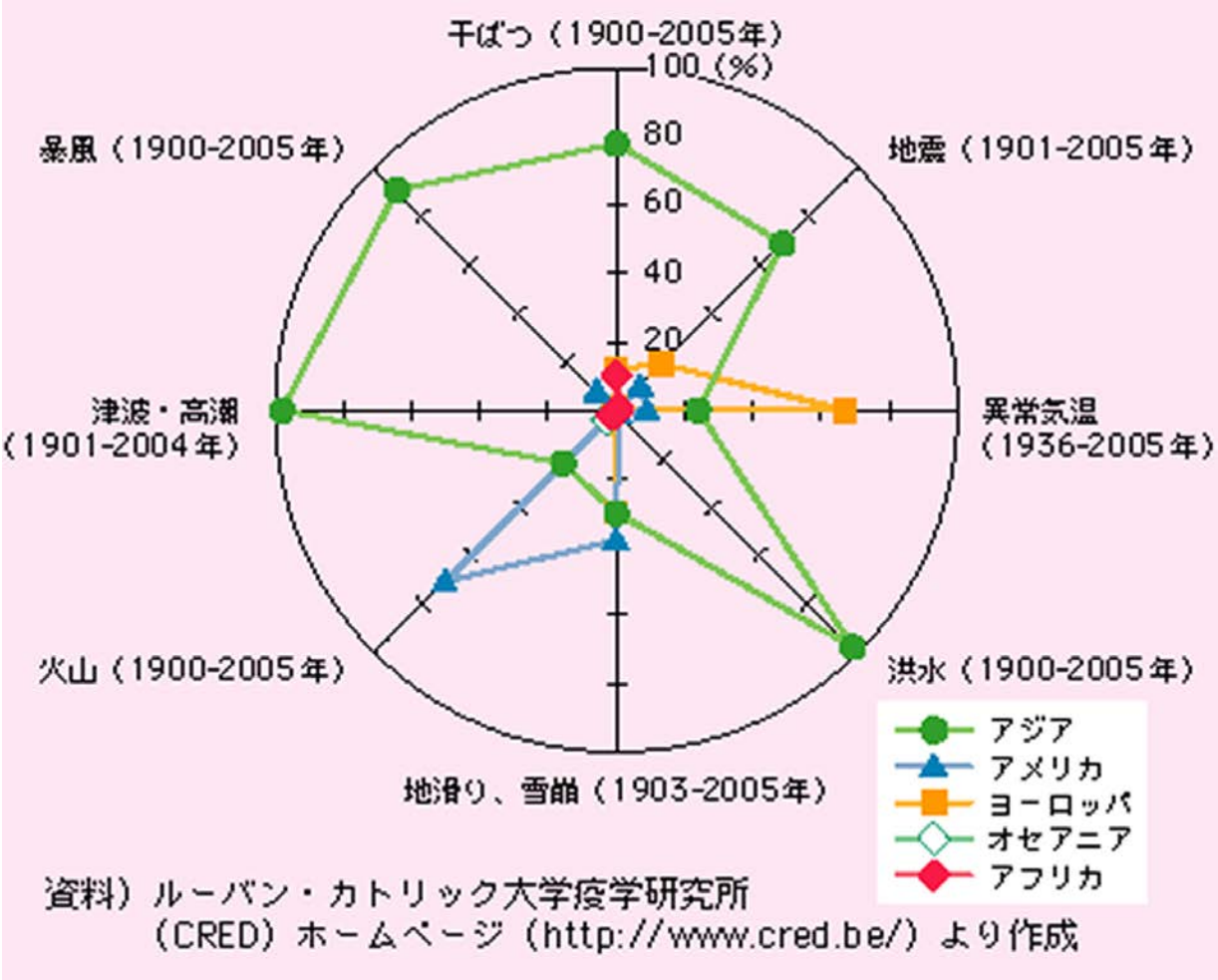
平成16年から17年にかけて、日本において、地震、台風、集中豪雨等が頻発した。また、海外においても、大規模な地震、津波及びハリケーンが発生した。

(1)脆弱な国土

アジアは世界の中でも自然災害が特に多い地域であり、その被害についても他の地域に比べて大きくなっている。世界における自然災害による死者の地域別割合を見ると、アジアは洪水、津波・高潮、暴風で8割以上、干ばつ、地震で6割以上を占めている。ヨーロッパは異常気温(熱中症等による死者)で6割以上を占める一方、洪水や暴風による被害はほとんどなく、アメリカは火山で6割以上を占めている。また、世界における自然災害による被害額の地域別割合を見ると、アジアが約46%を占めており、中でも日本は、国土面積が全世界の0.25%を占めるのみであるにもかかわらず、約15%を占めている。

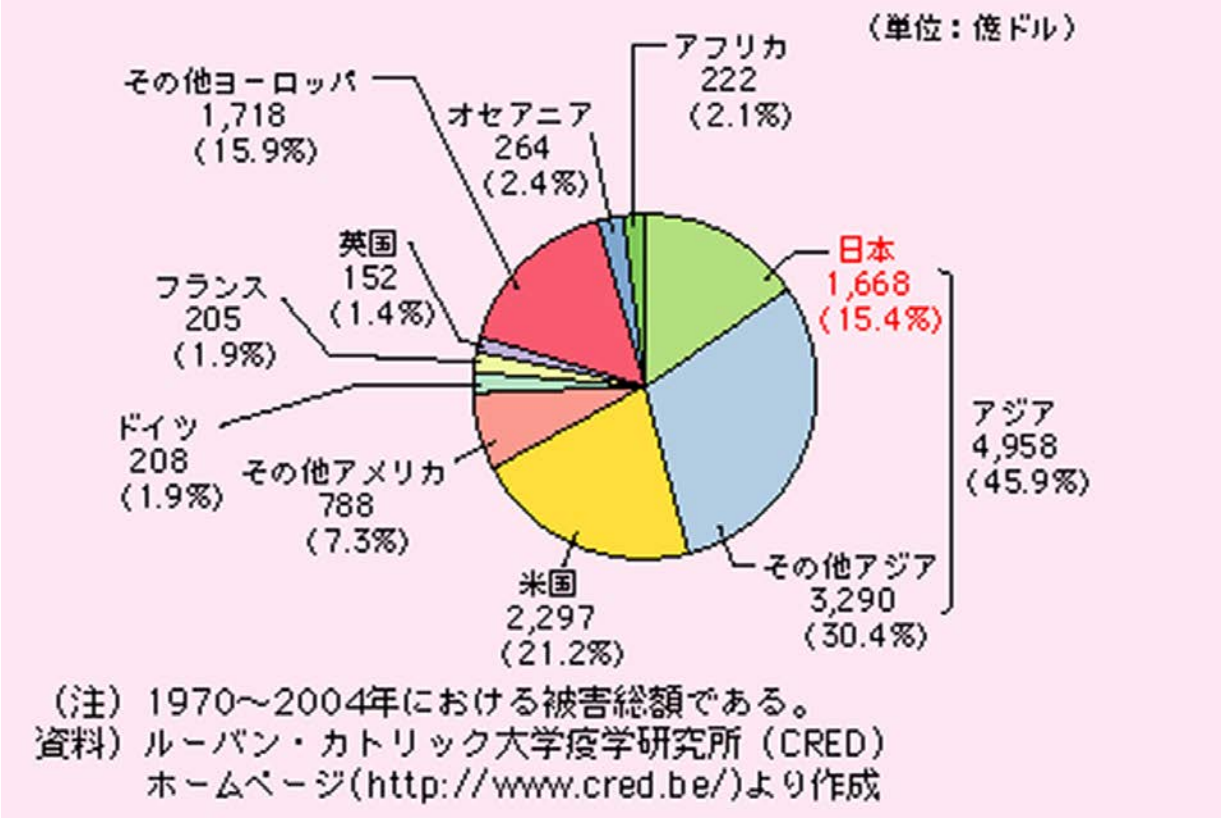
アジアに属している日本は、その位置、地形、地質、気象等の国土・自然条件から、地震、台風、集中豪雨等の自然災害に対し脆弱な国土となっている。

図表I-1-2-1　世界における自然災害別死者数の地域別割合



Excel形式のファイルは[こちら]

図表I-1-2-2　世界における自然災害被害額の地域別割合



Excel形式のファイルは[こちら]

(世界有数の地震国)

日本は世界有数の地震国である。周辺では4つのプレート(「北米プレート」、「フィリピン海プレート」、「太平洋プレート」、「ユーラシアプレート」)がせめぎ合っており、内陸部には多数の活断層が分布している。このため、日本では、主に、プレート境界で発生する地震、沈み込むプレートの内部で発生する地震、内陸部の活断層等の地殻内で発生する地震といった3タイプの地震が発生する。このように地震が発生する地勢にある日本は、1995年(平成7年)から2004年(平成16年)におけるマグニチュード6.0以上の地震回数が全世界の22.2%を占めている。

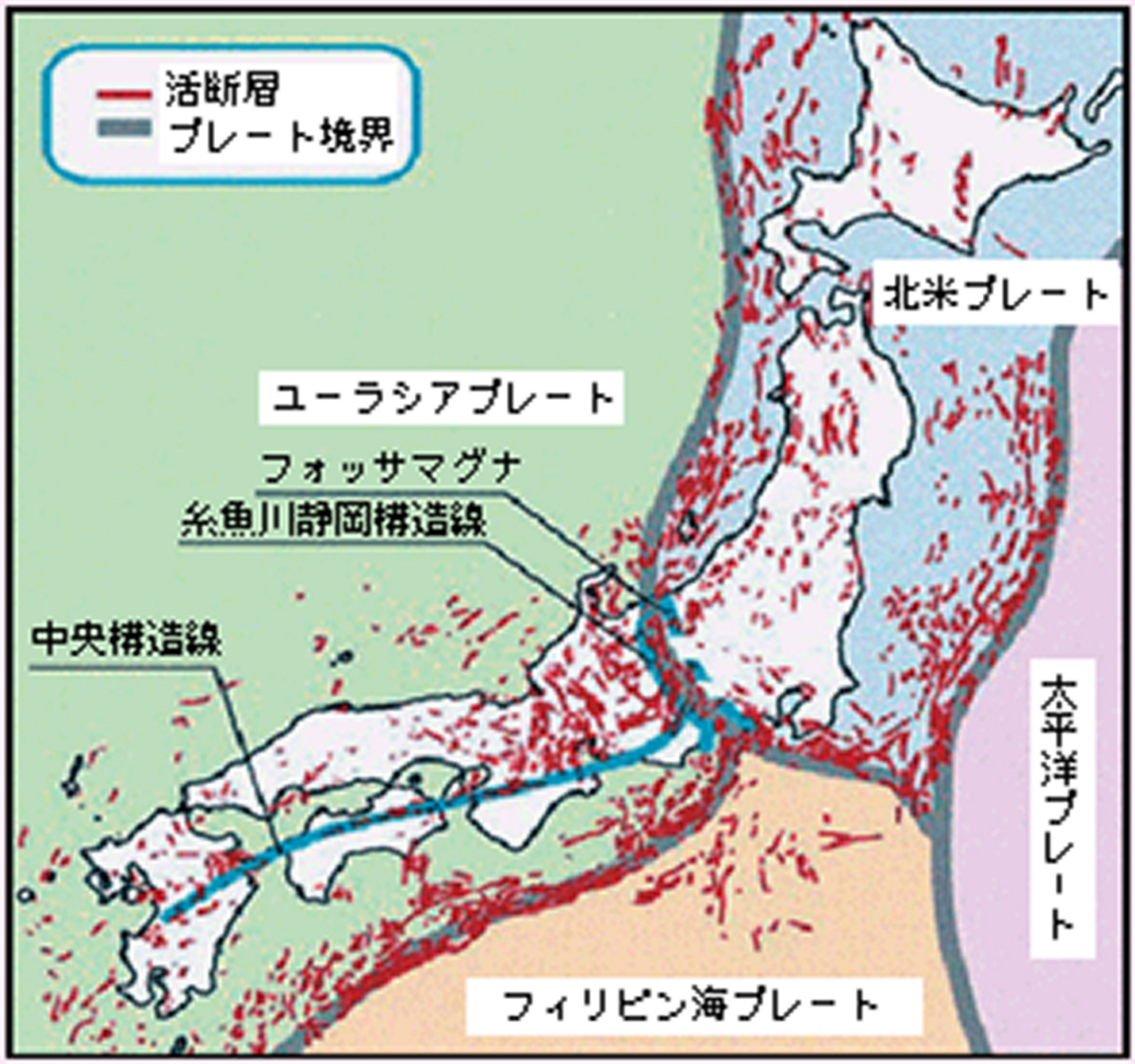
日本は、現在、プレート境界で起こる地震である東海地震、東南海・南海地震、プレート境界やプレート内で起こる日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震等の大規模地震発生の切迫性が高まっており、さらに数多くの活断層が全国各地に存在することに加え、活断層の存在が知られていない地域でも地震が発生するなど、いつどこでも地震が発生し得る状況にある。

また、日本は、地盤が複雑な地質であり、揺れに対して崩れやすい軟弱地盤となっているため、地震による被害が大きくなる可能性がある。

(海岸線が長く、津波の被害を受けやすい地勢)

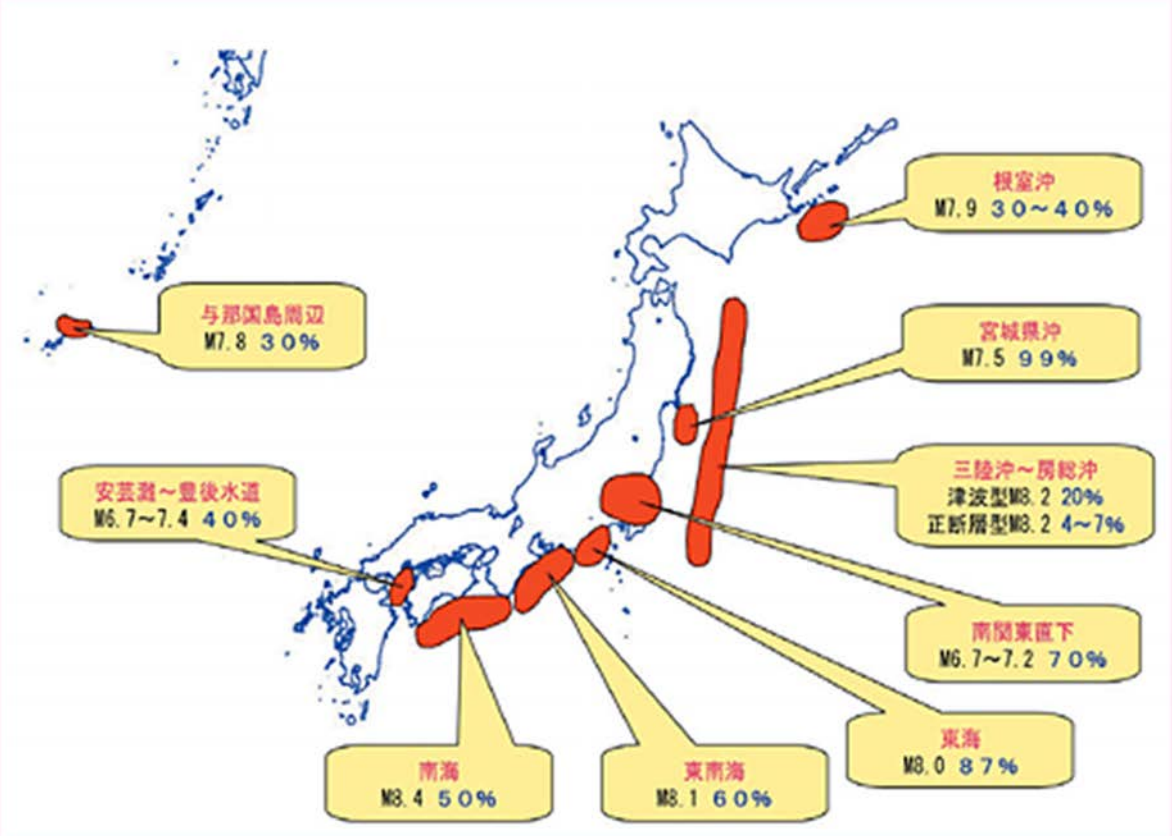
日本は、島国であること、また入り組んだ複雑な海岸地形を持つことから、総延長約35,000kmに及ぶ長い海岸線を有している。諸外国と比較しても、国土面積当たりの海岸線延長は、米国の約45倍、韓国の約4倍、英国の約2倍等となっている。このため、日本は津波の被害を受けやすい地勢にある。

図表I-1-2-3　日本周辺のプレートと活断層の分布



資料）国土交通省

図表I-1-2-4　今後30年以内に大規模地震が発生する確率



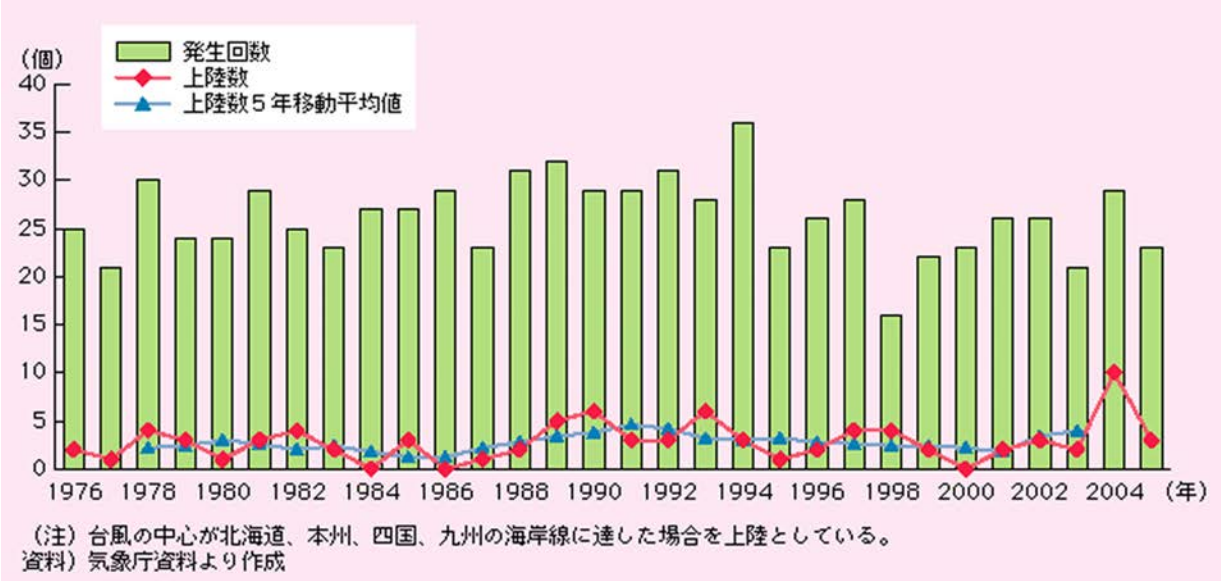
資料）地震調査研究推進本部資料より作成

(台風、集中豪雨等による水害・土砂災害に対して脆弱な国土)

日本は水害・土砂災害に対して脆弱な国土にある。国土は南北2,000kmに細長く、その中央部には脊梁(せきりょう)山脈があり、平野は国土の約3割と狭くなっている。このため、河川は急勾配であり、降った雨は山から海へと一気に流下するとともに、平野においては地盤沈下等によりゼロメートル地帯が広がっていることから、洪水のみならず高潮による被害の危険性も高い。

日本は台風の常襲地帯である。太平洋で発生する台風は、太平洋高気圧の縁を廻って北上し、日本付近を通過する傾向がある。台風の日本への上陸について見ると、年間の上陸数は、約3個を平均として毎年変動しており、2004年(平成16年)は10個と観測史上最多となった。このように、日本は台風の被害を受けやすい地勢にある。

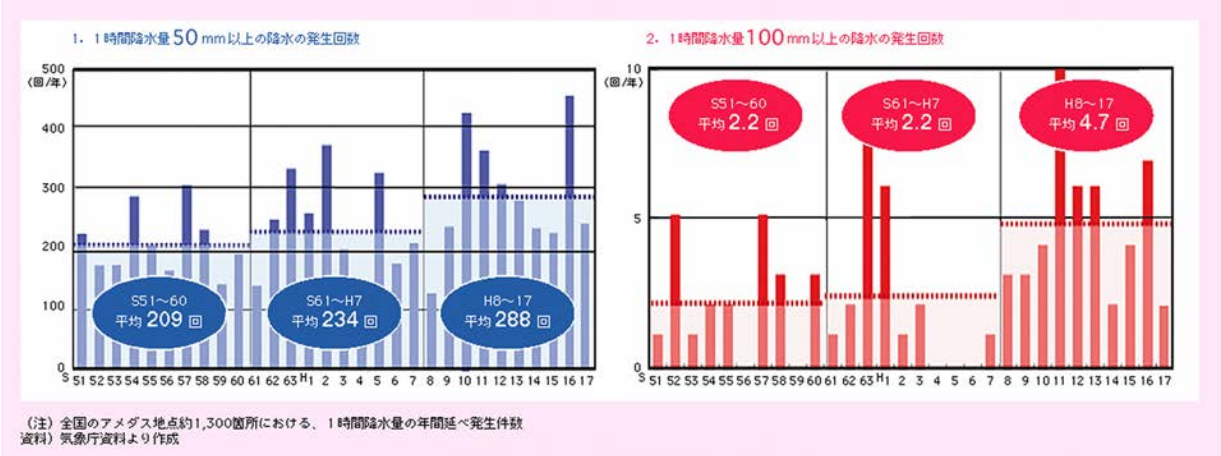
図表I-1-2-5　台風の発生回数・上陸数の推移



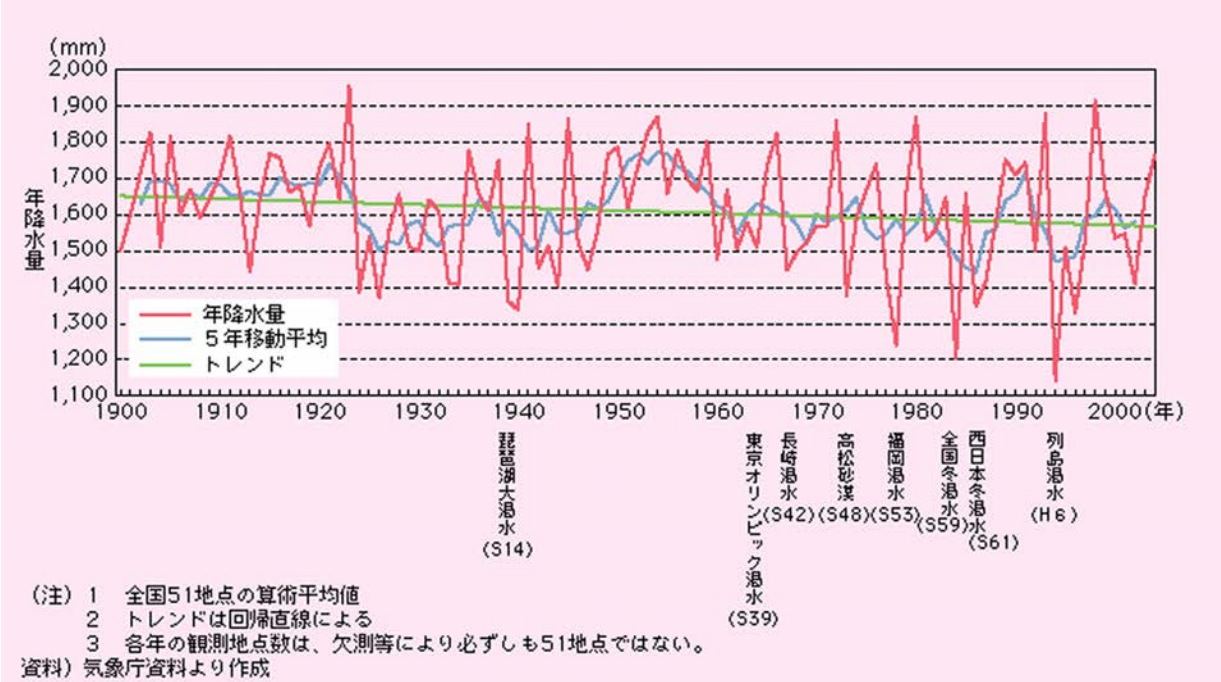
Excel形式のファイルは[こちら]

近年、降雨の様相が変化している。短時間に局所的に発生する集中豪雨については、発生回数が増加傾向にあり、2004年(平成16年)には1時間降水量50mm以上の降水の発生回数が470回と1976年(昭和51年)のアメダスでの観測開始以来最多となった。また、長期的に見ると、年降水量については、1960年代半ば頃から、少雨の年と多雨の年の変動幅が拡大傾向にある。このため、日本は降雨による水害・土砂災害と渇水の双方が発生しやすい状況にある。

図表I-1-2-6　1時間降水量50mm・100mm以上の降水の発生回数の推移



図表I-1-2-7　年降水量の推移(1900～2004年)



Excel形式のファイルは[こちら]

大雨の発生数が長期的に増加する傾向にあるのは、近年進行しつつある地球温暖化の影響が現れている可能性がある。

(雪害を受けやすい地勢)

このほか、冬型の気圧配置の下、シベリアからの季節風が日本海上で水分の供給を受け、脊梁山脈の風上側である日本海側を中心に、都市を含む各地で大雪が降り、特に日本海側の山間部は、世界的な豪雪地帯として知られている。このため、雪崩、融雪に伴う出水等による被害や雪下ろし等の除雪に関連した事故が発生しやすい状況にある。

コラム・事例　地球温暖化と大雨、台風の関係

地球温暖化の進行に伴って、大雨や台風の発生はどのように変化するのでしょうか。

1．地球温暖化と大雨の関係について

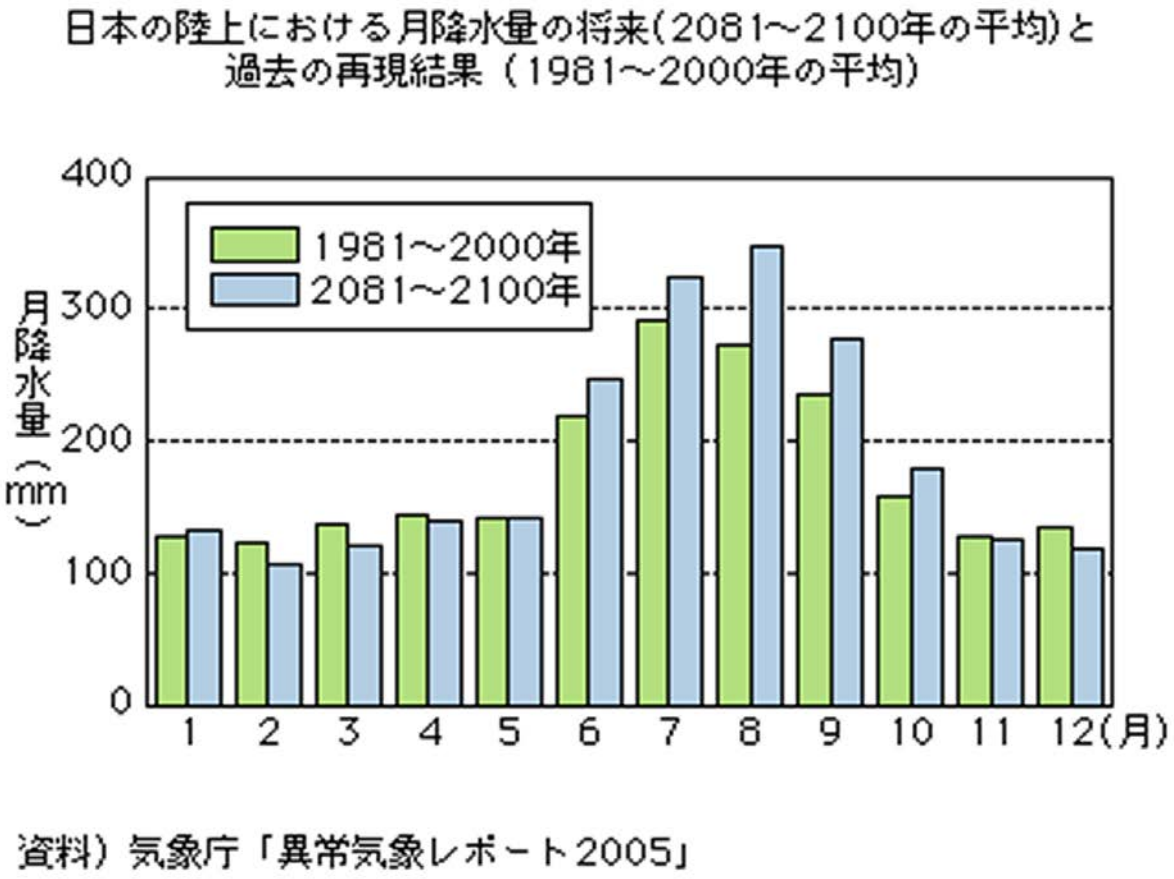
日本における大雨の発生数が長期的に増加傾向にあるのは、地球温暖化が影響している可能性があり、地球温暖化が今後進行した場合、さらに大雨の発生数は増加すると予測されます。

我が国における観測結果の分析によると、過去100年において、自然災害につながる可能性のある、日降水量100mm以上や200mm以上の降水が発生する日数は増加傾向にあります。

このように大雨が増加する傾向にあるのは、日本だけでなく東アジアの広い範囲でも共通しており、地球温暖化やそれに伴う水蒸気量の増加等の世界的な規模の変動が寄与している可能性があります。気候変動に関する政府間パネル(IPCC)第三次評価報告書の「中・高緯度域の大部分、特に北半球において、年総降水量に占める大雨や極端な降水現象による降水量の割合が増えつつある可能性が高い」という見解は、「日本の大雨の出現数が長期的に増加している」という観測結果と矛盾はありません。

さらに、21世紀末頃を想定した気象庁の地域気候モデルによる地球温暖化予測実験では、「日降水量100mm以上などの大雨の発生数が日本の多くの地域で増加する」とともに、「6月から9月に現在よりも降水量が増加する」という予測結果が出ていることから、集中豪雨や台風が多発する夏期の防災が大きな課題となってくると考えられます。

日本の陸上における月降水量の将来（2081～2100年の平均）と過去の再現結果（1981～2000年の平均）



資料）気象庁「異常気象レポート2005」

Excel形式のファイルはこちら

2. 地球温暖化と台風の関係について

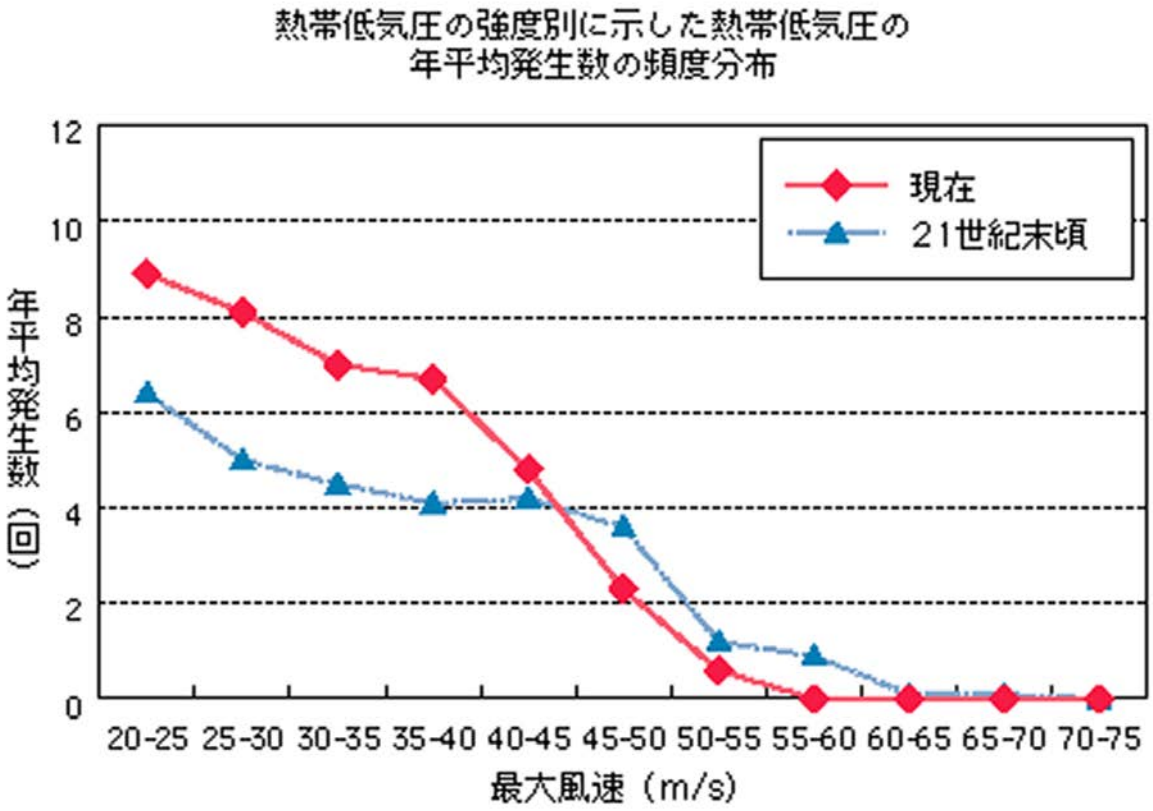
地球温暖化と台風の関係については、現時点では、地球温暖化の影響が台風の大きさや強さに及んでいると結論付けることはできません。

台風の年間発生数に対する、最大風速が毎秒33m以上の「強い」勢力を持つ台風の発生割合は、1970年代後半から80年代後半にかけて増加傾向にありましたが、80年代後半をピークに90年代後半まで減少傾向が続き、2000年代になって再び増加に転じています。このような動向は10～20年程度で増減するものであり、地球温暖化による気温の上昇傾向と明瞭な相関があると言うことはできません。

しかし、気象庁気象研究所や財団法人地球科学技術総合推進機構を中心とする研究グループによる21世紀末頃を想定した温暖化予測実験によると、全球的な熱帯低気圧の発生数については、現在気候再現実験における発生数よりも30%程度減少する一方、海上(地上)の最大風速が45m／sを超えるような非常に強い熱帯低気圧の出現数については、地球温暖化に伴って増加する傾向があるとされており、災害が全体として激化することを想定することが重要と考えられます。

ただし、現在のところこのような数値実験の結果がどこまで信頼できるかを判断するためには、更なる研究が必要です。

熱帯低気圧の強度別に示した熱帯低気圧の年平均発生数の頻度分布



（注）実線は現在気候再現実験、破線は温暖化予測実験の結果を示す。
資料）気象庁「異常気象レポート2005」

Excel形式のファイルはこちら

(2)地震、台風、集中豪雨等の頻発

図表I-1-2-8　平成16、17年の日本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
平成16.4.18～21	大雨、強風	全国	5人
16.6.18～25	台風第6号、前線	全国	7人
16.7.12～20	新潟・福島豪雨	新潟県、福島県	16人
16.7.17～21	福井豪雨	東北、北陸、岐阜県	5人
16.8.16～20	台風第15号	全国	12人
16.8.26～9.2	台風第16号	全国	17人
16.9.4～8	台風第18号	全国	47人
16.9.24～30	台風第21号	全国（北海道を除く）	27人
16.10.7～10	台風第22号	全国（北海道を除く）	9人
16.10.17～21	台風第23号	全国（北海道を除く）	98人
16.10.23	平成16年新潟県中越地震（M6.8）	新潟県、群馬県	59人
16.11.29	釧路沖を震源とする地震（M7.1）	北海道	-
16.12.4～6	大雨、強風	全国（沖縄を除く）	6人
16.12.6	根室半島南東沖を震源とする地震（M6.9）	北海道	-
16.12.14	留萌支庁南部を震源とする地震（M6.1）	北海道	-
16.12～17.3	豪雪	全国（特に東北、北陸）	86人
17.1.18	釧路沖を震源とする地震（M6.4）	北海道	-
17.3.20	福岡県西方沖を震源とする地震（M7.0）	福岡県、佐賀県	1人
17.4.11	千葉県北東部を震源とする地震（M6.1）	茨城県、千葉県	-
17.6.27～7.4	大雨、前線	全国（北海道、沖縄を除く）	5人
17.7.8～12	大雨、前線	全国（北海道、沖縄を除く）	6人
17.7.23	千葉県北西部を震源とする地震（M6.0）	東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県	-
17.8.16	宮城県沖を震源とする地震（M7.2）	宮城県、岩手県、福島県	-
17.9.4～8	台風第14号、前線	全国	29人
17.12～18.2	平成18年豪雪	全国（特に東北、北陸）	139人

（注）1　地震は、マグニチュード6.0以上かつ最大震度5強以上のものを挙げた。
　　2　地震以外の災害は、死者・行方不明者5人以上のものを挙げた。
資料）気象年鑑、消防庁資料、気象庁資料

Excel形式のファイルはこちら

1）地震

平成16年から17年にかけて、全国各地において地震による被害が発生した。中でも、16年10月の新潟県中越地震による被害は甚大であり、現在なお仮設住宅での生活を余儀なくされている被災者が多数存在している。17年には、福岡県西方沖を震源とする地震、千葉県北西部を震源とする地震、宮城県沖を震源とする地震等により、各地で被害が発生した。海外では、16年12月に、スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波により、インド洋沿岸国に甚大な被害が発生した。

(ア)平成16年新潟県中越地震～阪神・淡路大震災以来の震度7を観測

平成16年10月23日、新潟県中越地方でマグニチュード6.8の地震が発生し、新潟県川口町において阪神・淡路大震災以来の震度7を観測したほか、新潟県各地で震度6強・6弱を観測し、その後も大規模な余震が長期間にわたって断続的に発生した。この地震は内陸直下型地震であり、一般の人々が発生する可能性は低いと考えていた地域で発生した。この地震によって、建物の倒壊等だけでなく地震によるショックや避難生活によるストレスから死亡する人が高齢者を中心に発生し、死者は59名に達した。また、地震発生直後から多数の被災者が仮設住宅で避難生活を送っており、地震発生から1年が過ぎた時点(17年10月31日現在)で8,835人、現在においてもなお多数が仮設住宅で避難生活を送っている。さらに、多くの箇所で地すべり等の土砂災害が発生し、芋川流域等において大規模な河道閉塞(かどうへいそく)(注1)が発生するとともに、中山間地域では土砂災害や道路の損壊等により交通網が寸断し、多数の孤立集落が発生した。この地震及びその後の余震による被害状況は、図表I-1-2-9のとおりである。

土砂災害の状況(新潟県山古志村(現長岡市))



図表I-1-2-9　平成16年新潟県中越地震による被害状況

人的被害				住家被害			建物火災
死者	行方不明者	重傷	軽傷	全壊	半壊	一部破損	
人	人	人	人	棟	棟	棟	件
59	0	636	4,169	3,175	13,772	104,666	9

資料）消防庁資料

Excel形式のファイルはこちら

国土交通省では、職員の派遣や機材等の貸与・提供を行うとともに、河道や道路等の災害復旧事業を直轄事業として実施するなど、災害復旧活動や救援・支援活動等を行った。

図表I-1-2-10　市町村に対する人的支援状況

人的支援内容	単位	総計	国土交通本省	北陸地方整備局	その他地方整備局等（注）1	地方公共団体	関係機関
市町村道に係わる支援	延べ人	2,939	2	889	1,603	3	442
市町村道災害緊急調査	〃	550	0	238	54	0	258
市町村道災害復旧事業に係る作業支援	〃	2,389	2	651	1,549	3	184
土砂災害危険箇所等緊急点検	〃	508	5	222	37	93	151
下水道の被災状況調査	〃	4,409	27	242	39	3,859	242
被災建築物の応急危険度判定	〃	3,821	0	8	62	2,849	902
建築住宅関係復興支援（注）2	〃	546	39	225	21	0	261
合計		12,223	73	1,586	1,762	6,804	1,998

（注）1　その他地方整備局等とは、北陸地方整備局以外の各地方整備局、北海道開発局、国土技術政策総合研究所を指す。
2　各種住宅相談の支援及び住宅修繕支援隊の立ち上げの支援
3　北陸信越運輸局では、緊急支援物資等の保管や輸送に関し、被災市町村への物流専門家の派遣をトラック会社等に依頼するなどの支援を行った。

資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

(イ)スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波～海溝型巨大地震による甚大な津波被害が発生

2004年(平成16年)12月26日、インドネシア共和国スマトラ島アチェ州沖で、20世紀以降では4番目の規模となるマグニチュード9.0と推定される海溝型巨大地震が発生し、さらにこの地震による大規模な津波が発生した。この地震及び津波により、インド洋沿岸諸国は甚大な津波被害を受け、死者・行方不明者は約30万人と言われている。

国土交通省は、各国政府からの要請に応え、津波対策や復旧・復興活動の専門家を現地に派遣し、海上保安庁も、被災国における捜索救助活動等を実施するため、国際緊急援助隊援助チームに職員を派遣した。また、気象庁は、インド洋沿岸各国からの要請に基づき、インド洋津波監視情報の暫定的な提供を開始した。

津波による被害状況(インドネシア・アチェ州・チャラン南方海岸)

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h17/hakusho/h18/image/H10121p2.gif

(ウ)福岡県西方沖を震源とする地震～地震発生の可能性が低いと考えられていた地域で直下型地震が発生

平成17年3月20日、福岡県西方沖においてマグニチュード7.0(暫定値)の地震が発生し、福岡市等で震度6弱を観測したほか、九州各地で震度5強を観測した。この地震は、平成16年新潟県中越地震と同様、直下型地震であり、一般の人々が発生する可能性は低いと考えていた地域で発生した。この地震によって、死者が1名発生するとともに、住家被害も発生し、特に福岡市西区玄界島においては、地すべり等により住家被害が全壊107棟を含む214棟に上ったほか、多数の島民が島外に避難した。また、福岡市中央区天神においては、この地震によりビルの窓ガラスが割れ、道路に大量に落下する事態が発生した。この地震による住家被害は、全壊133棟、半壊244棟、一部破損8,620棟等であった(注2)。

国土交通省では、職員の派遣や機材等の貸与・提供を行ったほか、全国の地方公共団体に対して、建築物の窓ガラスの状況等について調査し、改修の指導等を行うとともに、その結果について報告するよう通知した。また、緊急的に地すべり対策を実施している。海上保安庁では、地方公共団体の要請に基づき、巡視船艇で玄海島から博多港まで自主避難住民62名を搬送した。

がけ崩れの状況(福岡市西区玄界島)



(エ)千葉県北西部を震源とする地震～エレベーターでの閉じ込めや鉄道の運転停止等が発生

平成17年7月23日、千葉県北西部を震源とするマグニチュード6.0(暫定値)の地震が発生し、東京都足立区で震度5強を観測した。この地震によって、死者・行方不明者は出なかったものの、首都圏において、エレベーターの運転休止が約64,000件、人の閉じ込めが78件発生するとともに、鉄道や高速道路が一時運転停止・通行止めとなり、運転・通行再開まで時間を要した。

国土交通省では、地震発生後、被害情報を収集・把握するため、災害対策用ヘリコプターによる調査を実施したほか、エレベーターの地震防災対策について検討の上、対応方針をまとめた。

(オ)宮城県沖を震源とする地震～スポーツ施設で天井落下事故が発生

平成17年8月16日、宮城県沖を震源とするマグニチュード7.2(暫定値)の地震が発生し、宮城県川崎町で震度6弱を観測したほか、宮城県、岩手県及び福島県の各地で震度5強を観測した。この地震によって、死者・行方不明者は出なかったものの、一部破損等の住家被害が生じたほか、宮城県のスポーツ施設において、天井が落下し負傷者が発生した。この地震による住家被害は、全壊1棟、一部破損984棟等であった(注2)。

国土交通省では、職員を派遣し天井落下の原因を調査するとともに、地方公共団体に対して、全国の屋内プール等の天井について総点検を実施し、指導を行うよう通知したのと合わせ、今後新築される建築物について、建築確認・検査時における落下防止対策の審査を徹底するよう通知した。

天井が落下した状況(仙台市泉区)



2）台風、集中豪雨等

平成16年から17年にかけて、全国各地において台風、集中豪雨等による被害が頻発した。16年は、過去最多の10個の台風が日本に上陸するとともに、全国各地において、1時間に50mmや100mmを超す集中豪雨が発生するなど、これまでの記録を超える降雨量を観測した(注3)。この結果、激甚な水害・土砂災害が全国各地で多発した。17年は、台風の上陸数こそ少なかったものの、台風第14号に見られるように、豪雨による土砂災害が多発し、各地で甚大な被害が発生したほか、首都圏では、記録的な集中豪雨により、各地で浸水被害が発生した。また、米国ではハリケーンが続発し、各地に甚大な被害をもたらした。

また、平成16年から17年、17年から18年にかけての冬季には、記録的な降雪によって被害が多発した。

(ア)平成16年新潟・福島豪雨～中小河川での破堤等により浸水被害・土砂災害が発生

7月12日夜から13日にかけて、日本海から東北南部に停滞する梅雨前線の活動が活発化し、新潟・福島豪雨が発生した。7月13日の新潟県栃尾市の日降水量は、平年7月の月間雨量の約2倍に相当する421mmに達したほか、各地で記録的な集中豪雨が発生した。この豪雨により増水した信濃川水系の五十嵐(いからし)川や刈谷田(かりやた)川等の中小河川では堤防が決壊し、市街地や農地で浸水被害が多数発生するとともに、新潟県長岡市、栃尾市等の中山間地域を中心に274件の土砂災害が発生した。この豪雨により、死者16名、床上浸水2,149棟、床下浸水6,208棟等の被害が発生した(注2)。

五十嵐川の堤防が決壊し浸水した状況(新潟県三条市)



(イ)平成16年福井豪雨～中小河川での破堤により浸水被害が発生

7月17日夜から18日にかけて、活発な梅雨前線が北陸地方をゆっくりと南下したのに伴い、福井豪雨が発生した。福井県美山町では、最大時間雨量96mmの猛烈な雨が降り、総降水量は平年7月の月間雨量236.7mmを上回る285mmとなった。この豪雨により、九頭竜(くずりゅう)川水系の足羽(あすわ)川の堤防が決壊し、福井市市街地や上流の美山町等で浸水被害が多数発生した。この豪雨により、死者・行方不明者5名、床上浸水4,052棟、床下浸水9,674棟等の被害が発生した(注2)。

足羽川の堤防が決壊し浸水した状況(福井市)



(ウ)平成16年台風第16号～高潮による浸水被害が発生

8月30日には、台風第16号が鹿児島県に上陸、九州を縦断した後、山口県から能登半島沖を進み、その後北海道に再上陸した。中国・四国地方では、台風の襲来時期が年間で最も潮位が高くなる時期と一致したこと、気圧低下の吸い上げ効果による海面上昇、強風による吹き寄せという条件が重なったため、高潮による被害が甚大になった。香川県高松港では従来の最高潮位1.96mを上回る2.46mを記録するとともに、岡山県宇野港でも、観測史上最高の潮位に達した。さらに、高潮によって高松市街が浸水し、電気、ガス、水道等のライフラインが遮断されるとともに、水没した乗用車内や自宅の居間で水死した人が出た。この台風により、死者・行方不明者17名、床上浸水16,799棟、床下浸水29,767棟等の被害が発生した(注2)。

高潮により浸水した状況(高松市)



(エ)平成16年台風第22号～首都圏の地下鉄・地下街で浸水被害が発生

10月9日には、台風第22号が静岡県伊豆半島に上陸した。この台風と前線の影響により、東海地方から関東地方南部にかけての各地で、総雨量300mmから400mmに達する大雨となった。東京都千代田区大手町では最大時間雨量69mmの激しい雨を観測し、地下鉄の駅が浸水したほか、横浜市でも駅周辺を流れる帷子(かたびら)川が氾濫し地下街が浸水するなど、広い範囲で浸水被害が発生した。この台風により、死者・行方不明者9名、床上浸水1,561棟、床下浸水5,485棟等の被害が発生した(注2)。

集中豪雨により地下鉄の駅が浸水した状況(東京都港区)



(オ)平成16年台風第23号～平成に入って最大規模の人的被害が発生

10月20日には、台風第23号が高知県に上陸し、その後大阪府に再上陸した。この台風は、平成16年最後に上陸した台風となったが、10月20日の上陸というのは観測史上3番目に遅い記録である。総雨量は、四国地方や大分県で500mmを超えたほか、近畿北部や東海、甲信地方で300mmを超え、広い範囲で大雨となった。この大雨により、円山川水系の円山川や出石(いずし)川の堤防が決壊するなど、京都府や兵庫県を中心に河川の氾濫、土石流等による浸水被害・土砂災害が発生した。また、京都府舞鶴市で由良(ゆら)川が氾濫した結果、国道175号が水没し、観光バスが冠水して立ち往生し、多数の乗客が救出されるまでの間、長時間孤立する事例が見られた。また、高知県室戸市の菜生(なばえ)海岸において、激しい高波により海岸堤防が約30mにわたって倒壊し、背後の住宅家屋が崩壊して3名の死者が出た。この台風による被害が広範にわたったこと及び高齢者の被災が多かったことから、死者・行方不明者数は98名に上り、平成に入って最大となった。そのほか、この台風により、床上浸水14,330棟、床下浸水41,228棟等の被害が発生した(注2)。

円山川の堤防が決壊し浸水した状況(兵庫県豊岡市)



(カ)平成17年台風第14号に伴う集中豪雨～首都圏で局地的な豪雨により浸水被害が発生

9月4日夕方から5日未明にかけて、台風第14号周辺から前線に向かって暖かく湿った空気が流れ込み、関東地方で大気の状態が不安定となり、関東地方の南部で雨雲が急速に発達したため、東京都や埼玉県を始めとした首都圏において、時間雨量100mmを超える局地的な豪雨が発生し、各地で越水や内水(注4)による浸水被害が発生した。東京都及び杉並区が設置した雨量計のデータでは、この期間の総雨量は、杉並区下井草で264mm、杉並区久我山及び練馬区石神井(しゃくじい)で240mmを観測し、最大時間雨量は、杉並区下井草で112mm、練馬区石神井で107mm、三鷹(みたか)市で105mmを観測した。この豪雨により、妙正寺(みょうしょうじ)川及び善福寺(ぜんぷくじ)川上流部を中心に越水等により半地下ビルが浸水するなど、東京都杉並区、中野区及び新宿区で浸水家屋3,588戸(床上浸水1,582戸、床下浸水2,006戸)の浸水被害が発生した。

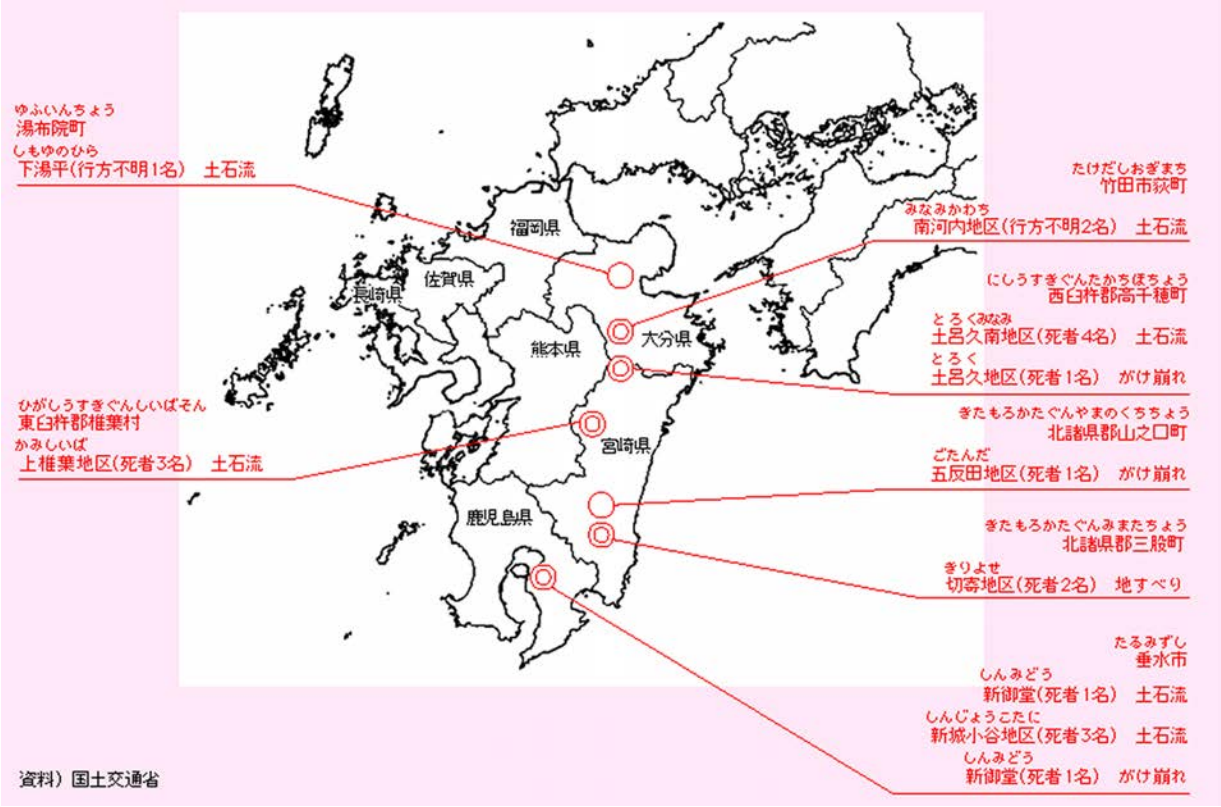
集中豪雨により浸水した状況(東京都杉並区)



(キ)平成17年台風第14号～勢力が強く速度が遅い台風に伴う長期的な雨による被害の発生

台風第14号は、9月4日に九州地方の西岸に沿って北上し、6日に長崎県付近に上陸した後、九州北部を通過し、山陰沖を抜け、その後北海道に再上陸した。この台風は、勢力が強く速度が遅かったことから、広い範囲で長時間にわたり大雨をもたらした。九州、中国及び四国地方の各地で平年9月の月間雨量の2倍を超える雨量を観測し、宮崎県南郷村(なんごうそん)1,321mm、えびの市で1,307mm、日之影(ひのかげ)町で1,201mmと1,000mmを超える総雨量を観測した。このため、大淀(おおよど)川や五ヶ瀬(ごかせ)川等の大河川を始めとする多くの河川で計画高水位や危険水位を長時間にわたって超過し、危険な状態が続くとともに、大規模な越水や内水による被害も発生した。また、長時間にわたる降雨により、広い範囲で斜面が緩み、九州地方の中山間地域を始めとした各地で約300件に上る土砂災害が発生し、15名の高齢者を含む死者19名、行方不明者3名の人的被害が発生したほか、宮崎県椎葉村(しいばそん)においては、土砂災害等により道路が各所で被災し、通信手段も使えず村全体が孤立した。

図表I-1-2-11　平成17年台風第14号による主な土砂災害発生箇所



土砂災害の状況(鹿児島県垂水(たるみず)市)



首都圏を中心とする集中豪雨及び台風第14号により、死者・行方不明者29名、床上浸水7,626棟、床下浸水13,534棟等の被害が発生した(注2)。

国土交通省は、以上の台風や集中豪雨等に対して、職員を現地に派遣するとともに、洪水予警報及び水防警報を発令したほか、災害対策用ヘリコプター、衛星通信車等の配備による現地調査・情報収集を実施し、排水ポンプ車、照明車等を現地に派遣した。また、洪水等により激甚な災害が発生した地域については、再度の災害を防止するため、河川激甚災害対策特別緊急事業により、河川の改修を緊急に実施している。

(ク)ハリケーン・カトリーナ～ハリケーンによる甚大な高潮被害の発生

海外では、米国においてハリケーンによる被害が続発した。特に2005年(平成17年)8月29日にニューオリンズ市付近に上陸したハリケーン・カトリーナは、ニューオリンズ市を始めとするメキシコ湾岸沿いで壊滅的な高潮災害をもたらした。このハリケーンによる死者・行方不明者は約1,300人以上、経済損失額は1,250億ドル(約14兆6,700億円)(注5)と言われている。市域の約7割が海抜0m以下であるニューオリンズ市では、高潮による越水や運河堤防の破堤によって、市内に湖や河川の水が流入し、浸水が1ヶ月半に及んだ。また、避難方法の周知不足や避難拒否、車での避難による大渋滞の発生、避難用バス等の避難手段の未稼働・不足、災害時要援護者関係施設での高齢者や入院患者等の逃げ遅れや置き去り等、避難体制の不備が被害を拡大させたと言われている。

ハリケーン・カトリーナによる浸水状況(米国・ニューオリンズ市)

図表掲載不可
https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h17/hakusho/h18/image/H10121pc.gif

(ケ)平成18年豪雪～記録的な大雪が発生

平成17年から18年にかけては、17年12月上旬以降、北極からの寒気が数回にわたって南下したため日本各地で低温となり、日本海側の各地は暴風を伴った大雪に見舞われ、記録的な積雪となった。この降雪によって、積雪による家屋等の倒壊、屋根の雪下ろし作業に伴う事故等の被害が発生しており、死者139名、住家全壊19棟、住家半壊25棟、住家一部破損3,955棟等(18年2月末現在)となっている。(注2)また、各地で交通障害や雪崩被害が発生するとともに、新潟県内の国道405号が雪崩のおそれにより通行止めとなったため、新潟県、長野県で合わせて193世帯、500人が孤立する事態となった。

国土交通省では、各道路管理者に対し適切な道路管理について注意喚起を促すとともに、除雪費が不足している地方公共団体の状況を踏まえ、除雪費補助の支援措置を講じた。また、特に積雪が多く集落雪崩の危険性が高い長野県、新潟県に職員を派遣し、現地調査や技術指導を行った。気象庁は、降雪の状況を把握・予測し、大雪警報・注意報等を発表するとともに、全国各地の大雪の状況を取りまとめた情報をホームページに掲載するなど、警戒を呼びかけた。

(注1)地すべりや大規模な土砂崩壊等の急激な土砂移動により川がせき止められ、水がたまる現象
注2消防庁資料
(注3)雨の強さの目安：1時間雨量50mm以上80mm未満の場合、雨が滝のように降り、傘は全く役に立たない状況。その他詳細については、気象庁ホームページ(http://www.kishou.go.jp/know/yougo_hp/amehyo.html)を参照
(注4)ここでいう内水は、本川水位の上昇に伴い支川の自然排水が困難となり川の水が流域内に溜まるもの
(注5)経済損失額は、国際防災戦略(ISDR)の試算による

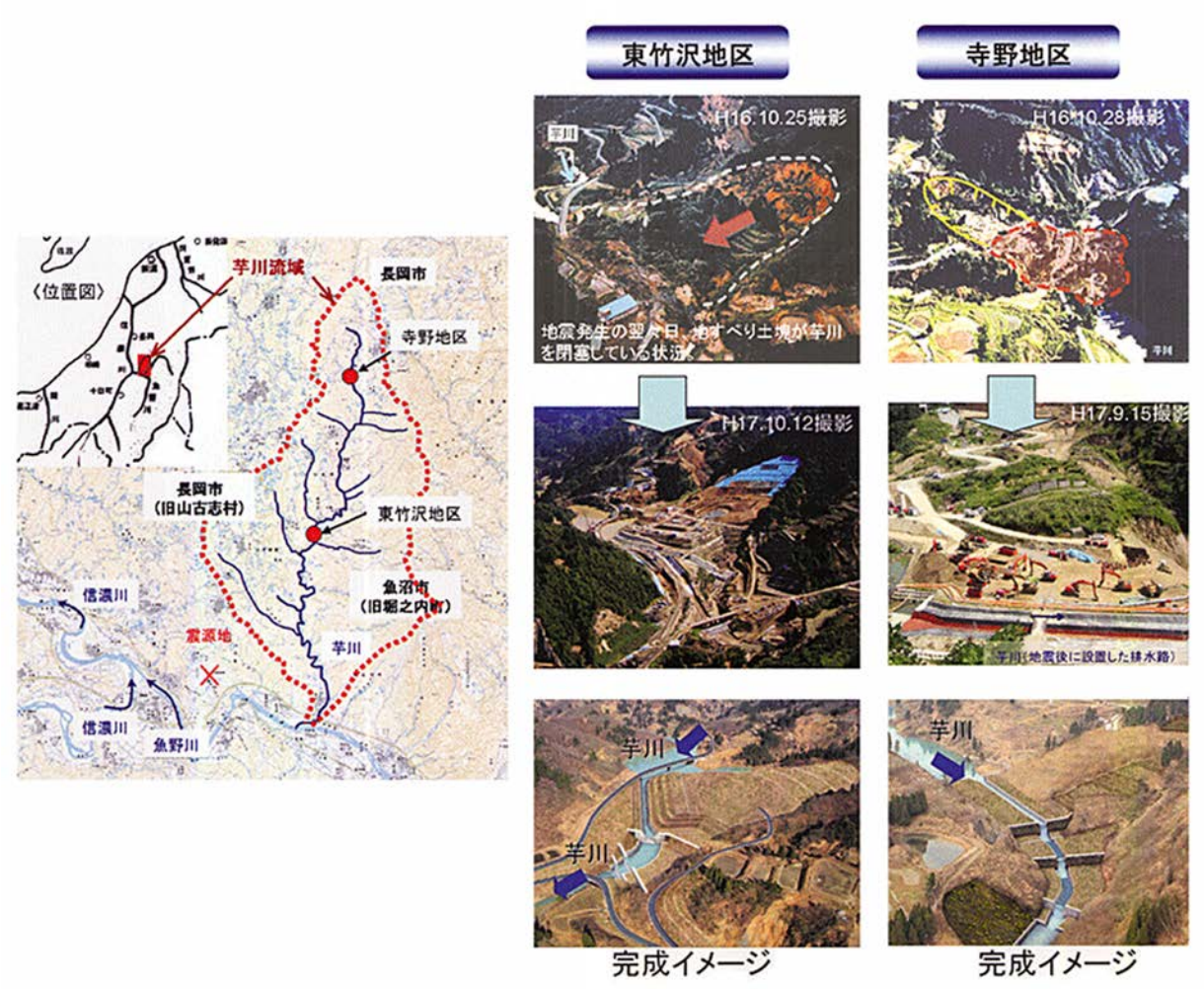
コラム・事例　新潟県中越地震における土砂災害からの復旧状況　～着実に進む河道閉塞対策～

平成16年10月23日に発生した新潟県中越地震では、新潟県山古志村(現長岡市)で大規模な地すべり等が起こった結果、同村を流れる芋川において、河川が土砂等によってせき止められる大規模な河道閉塞が多数発生しました。

河道閉塞が生じると、河川が下流へ流れずに閉塞箇所の上流に湛水し、周辺の家屋等が浸水・水没するとともに、河道閉塞が決壊した場合には洪水や土石流となって下流域に甚大な被害をもたらす危険があります。

このため、同年11月5日、国土交通省では、新潟県からの要請を受け、直轄砂防災害関連緊急事業を緊急的に実施することを決定しました。

現在、芋川では、国が11箇所において事業を実施しており、そのうち特に大規模な河道閉塞が発生した東竹沢地区、寺野地区については、地すべり土塊の再移動を防止することを目的に、下流に砂防えん堤を設置中です。当地域は豪雪地帯であるため、作業できる時間が限られ、土砂搬出用道路の確保も難しいことから、現地発生土を活用するなど工夫しながら、一日も早い完成を目指して作業を進めているところです。



コラム・事例　神田川・環七地下調節池による効果と教訓

昨年度(平成16年度)の「国土交通白書」では、「都市水害への備えは地下にあり」として、東京都の神田川・環状七号線地下調節池(環七地下調節池)を取り上げ、その効果を紹介しましたが、同事業は、平成17年9月4日から5日にかけて東京都を中心とする首都圏で発生した集中豪雨においても、一定の効果を発揮しました。

今回の総雨量は、同じ地域で平成5年に発生した台風第11号による総雨量とほとんど同じでしたが、神田川の当面の整備目標である時間雨量50mmを大きく超える同100mm以上の降雨(時間雨量としては、昭和57年7月の長崎豪雨、平成12年9月の東海豪雨に匹敵)という、極めて短時間に集中した降雨であったため、河川の水位が急激に上昇しました。この結果、神田川流域で約114haが浸水し、東京都中野区及び同杉並区を流れる妙正寺川及び善福寺川付近で約3,700戸の浸水被害が発生しました。

今回の集中豪雨では、供用中の環七地下調節池第一期区間に約24万m3の洪水を貯留したことに加え、供用前でしたが安全性を確認の上緊急的に活用した第二期区間にも約18万m3の洪水を貯留しました。両区間合計で約42万m3の洪水を貯留したことにより、浸水を免れた区域は約30haと推定され、同事業の効果は発揮されたと言えます。

しかしながら、この集中豪雨のように時間雨量100mmを超えるような異常とも言える降雨に対しては、洪水氾濫や土砂災害そのものを発生させないというこれまでの対策だけでは限界があります。さらに、平成17年には総雨量1,000mmを超える異常とも言える降雨も発生しており、集中豪雨による被害は、近年、気候変動等の影響により増加傾向にあります。

そこで、洪水氾濫等を発生させないというこれまでの対策に加え、災害危険区域等の土地利用規制や止水板・土のう等の常備への誘導といった個々人の住まい方や、二線堤(輪中堤)の整備といった氾濫した洪水の拡散防止など、氾濫等が発生した場合でも洪水氾濫域等で被害を最小化する対策を、今後は新たに展開していく必要があります。

神田川・環状七号線地下調節池による洪水の貯留

神田川・環状七号線地下調節池による洪水の貯留



環状七号線地下調節池の効果
（合計約42万m³貯留）

〈第１期事業（L＝2.0km H9供用）〉
操作規則に則り貯留を開始し、容量（約24万m³）一杯まで貯留

〈第２期事業（L＝2.5km H17暫定供用）〉
供用前のトンネルを緊急的に活用し、約18万m³を貯留

コラム・事例　我が国のゼロメートル地帯における高潮対策　～ハリケーン・カトリーナによる高潮災害を踏まえて～

平成17年8月に米国で発生したハリケーン・カトリーナによる高潮災害では、ニューオリンズ市で死者1,300人強、経済損失額1,250億ドル(約14兆6,700億円)(注1)の被害が発生しました。壊滅的な被害に至った原因は、ハリケーンの規模が想定する堤防計画規模を大幅に上回るものであったことに加え、同市の市域の約7割が海抜0m以下(ゼロメートル地帯)であることが挙げられます。ゼロメートル地帯では、陸域の標高よりも海、湖、河川等の水位の方が高いため、越水や堤防の破堤によって、いったん海や河川の水が流入すると、止めどなく流入し続けるとともに、排水が困難となることから、壊滅的な打撃を被ることになります。

ニューオリンズ市付近の横断図（イメージ図）



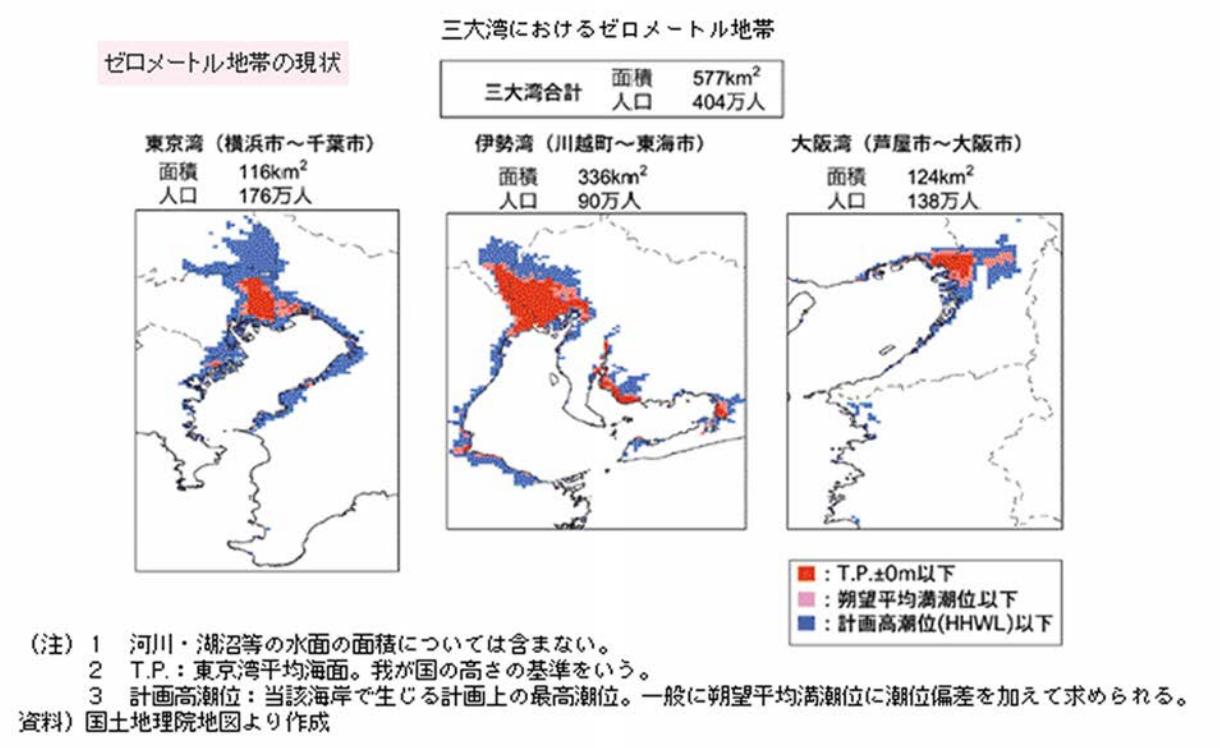
（注）図中の水位は計画の際に考慮された高水位であって、通常の水位ではない。

同様のゼロメートル地帯は我が国にも存在し、特に、我が国の三大湾(東京湾・伊勢湾・大阪湾)におけるゼロメートル地帯(注2)の面積は約577km2に及び、約404万人の人々が居住しています。三大湾のゼロメートル地帯は、特に高度経済成長期以降、急速に人口・資産の集積が進み、今では我が国の中枢機能を担っていますが、同時に水害に対し、極めて脆弱な地帯です。いったんこの地帯が高潮により大規模な浸水被害を受ければ、我が国の中枢機能は麻痺し、社会経済への影響は計り知れません。

三大湾は、過去、室戸台風(昭和9年)、キティ台風(昭和24年)、伊勢湾台風(昭和34年)、第二室戸台風(昭和36年)等の大型台風が猛威を振るい、壊滅的な高潮災害をもたらしてきました。特に伊勢湾台風では、死者・行方不明者が5,000人を超える大惨事になりました。

この被害を受けて、三大湾では伊勢湾台風級の台風が最悪の経路を通過する場合を仮定して予測される潮位を算出し、これに耐えられるように施設整備を進めてきました。この結果、堤防の高さは三大湾で概成しており、その後、伊勢湾台風級を上回るような台風が来襲していないこともあって、伊勢湾台風以後は三大湾で高潮災害は発生していません。

三大湾におけるゼロメートル地帯

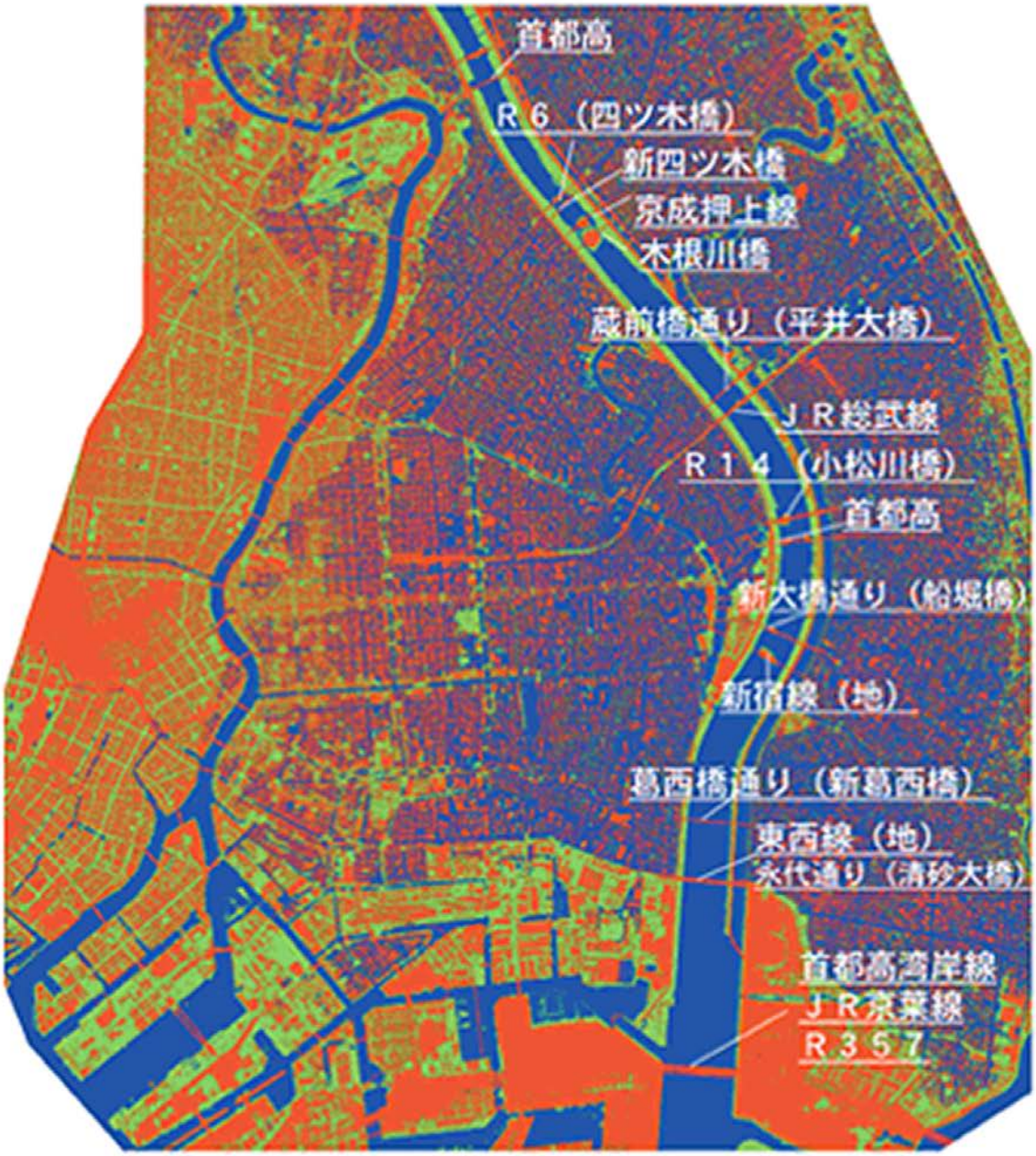


しかし、高潮が自然現象である以上、ハリケーン・カトリーナで見られたように、想定を上回る規模の高潮が今後発生し得るとともに、高潮と洪水が同時に発生する複合災害が発生することや、地球温暖化に伴う海面上昇により高潮に対する沿岸の安全性が低下することも懸念されます。また、約半世紀もの長期にわたって大規模な高潮災害が生じていないこと等から、高潮による浸水に対する人々の危機意識が希薄化しつつあることも問題です。さらに、伊勢湾台風直後に築造した堤防の老朽化が進んでいるとともに、首都直下地震、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震の発生が切迫している現在、大規模地震に対して耐震性を十分に有していない堤防も存在します。

こうした状況の下、国土交通省では、今後のゼロメートル地帯の高潮対策について、必要な高潮施設の整備に万全を期するとともに、不測の事態に備え、万が一浸水した場合の危機管理体制を確立していきます。

東京のゼロメートル地帯において浸水しない可能性がある部分

東京のゼロメートル地帯において浸水しない可能性がある部分



標高値　1.0m以下……朔望平均満潮位で水没する部分

標高値　1.0～4.0m……朔望平均満潮位で浸水した場合、すべては水没しない可能性がある部分

標高値　4.0m以上……朔望平均満潮位で浸水した場合、１階層以上は浸水しない可能性がある部分

(注1)経済損失額は、国際防災戦略(ISDR)の試算による

(注2)ここで言う我が国の三大湾におけるゼロメートル地帯とは、朔望(さくぼう)平均満潮位(朔望の日から前2日、後4日以内に現れる各月の最高潮位を平均した水面)以下の地区を指す。

2　事故・トラブル・事件の続発

平成16年から17年にかけて、交通分野における事故や安全上のトラブル、さらには公共交通機関を標的としたテロ事件、海賊事件等が国内外において続発した。

(1)事故・トラブル

安全の確保は交通分野における最優先課題であるが、最近、JR西日本福知山線列車脱線事故、東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅付近での踏切事故等の社会的影響の大きな鉄道事故、航空分野における客室乗務員の非常口扉の操作忘れ、管制ミスによる閉鎖滑走路への着陸等の安全上のトラブル、船舶やバスにおける様々な事故等、国民の運輸の安全に対する信頼を揺るがすような事故・トラブルが発生している。

1）鉄道事故

平成17年に鉄道分野では、土佐くろしお鉄道列車脱線事故(3月)、JR西日本福知山線列車脱線事故(4月)、JR東日本羽越線列車脱線事故(12月)と、乗客・乗務員に死者が生じる事故が発生した。

(ア)JR西日本福知山線列車脱線事故

平成17年4月25日、JR西日本福知山線尼崎駅～塚口駅間で列車が脱線し、107名が死亡、549名が負傷するという、近年例を見ない極めて重大な事故が発生した。

国土交通省は、JR西日本に対し4月28日に「安全性向上計画」の策定を指示、5月31日の同計画提出後、取組状況等を確認するための保安監査を実施し、11月15日に同計画の着実な実施に向けた勧告を行った。一方、JR、大手民鉄及び公営事業者に対しては、5月6日に列車ダイヤ、自動列車停止装置(ATS)等鉄道施設及び車両に係る総点検の実施を指示した。

また、この事故を契機に、急曲線における速度超過防止用ATS等の緊急整備、運転士の資質向上の検討、技術基準の見直し等法令改正も含めた鉄道輸送の安全性向上策を推進していくこととしている。

一方、航空・鉄道事故調査委員会では、委員、鉄道事故調査官を現地に派遣するなどして調査にあたり、再発防止対策等の検討が早急に必要であると考えられることから、9月6日に調査の経過報告を行うとともに、ATS等の機能向上、事故発生時における列車防護の確実な実行、列車走行状況等を記録する装置の設置と活用、速度計等の精度確保について国土交通大臣に対して建議を行った。現在は事故原因等についての最終的な結論を得るため、引き続き調査を進めている。

JR西日本福知山線列車脱線事故現場



(イ)JR東日本羽越線列車脱線事故

平成17年12月25日、JR東日本羽越線砂越(さごし)駅～北余目(きたあまるめ)駅間において列車が脱線し、5名が死亡、32名が負傷する事故が発生した。

これを受け、国土交通省は、翌26日に全国の鉄軌道事業者に対し、鉄道輸送の安全確保及び風速計に係る緊急総点検の実施を指示した。また、同事故の重大性にかんがみ、鉄道強風対策協議会を開催し、鉄道における気象観測、運転規制、防風対策のあり方等、強風対策についてソフト・ハードの両面から検討を進めている。

一方、航空・鉄道事故調査委員会は、委員、鉄道事故調査官を現地に派遣するなど、現在事故原因等について調査を進めている。

JR東日本羽越線列車脱線事故現場



(ウ)土佐くろしお鉄道列車脱線事故

平成17年3月2日、土佐くろしお鉄道宿毛(すくも)線宿毛駅構内において、特急列車が駅到着の際、減速せず車止めを乗り越え、駅舎の壁に衝突、前2両が脱線し、運転士が死亡、乗客9名及び車掌が負傷した。

これを受け、国土交通省では翌3日に、駅の終端防護用設備や終端駅における運転取扱い等について緊急に再点検を行い一層の安全確保を図るよう、全国の鉄軌道事業者に指示するとともに、3月29日には、緊急に取り組むべき高速度で走行する線区の終端駅における行き止まり線の終端防護用ATSの機能向上等を指示した。

一方、航空・鉄道事故調査委員会は、委員、鉄道事故調査官を現地に派遣するなど、現在事故原因等について調査を進めている。

2) 踏切事故

平成17年3月15日、東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅構内の第37号踏切において、列車が接近中に踏切保安係が踏切遮断機を操作したため、踏切道内に立ち入った通行者が列車と衝突し、通行者2名が死亡、2名が負傷した。

これを受け国土交通省では、第1種手動踏切(注1)を有する鉄軌道事業者に対し、踏切保安係による踏切遮断機の確実な操作について徹底を図るよう指導を行った。

このようなピーク時1時間当たりの遮断時間が40分以上のいわゆる「開かずの踏切」における死傷事故等を踏まえ、国土交通省では「開かずの踏切」等緊急的に対策が必要な踏切約2,100箇所について、踏切対策のスピードア

ップを図っていくこととしている。

3）航空分野における安全上のトラブル

(ア)航空会社関係

我が国の航空会社(注2)においては、旅客の死亡に至る航空事故は昭和60年8月の日本航空の墜落事故以来20年間発生していない。しかしながら、平成17年に入ってから、新千歳空港、小松飛行場等において立て続けに発生した管制指示違反、客室乗務員の非常口扉操作忘れ、誤った高度計の指示に従った飛行、福岡空港におけるエンジントラブルによる引き返し等、重大な事故につながりかねないヒューマンエラー(注3)や機材不具合に起因する安全上のトラブルが続発した。

1)管制指示違反

平成17年1月22日、新千歳空港において、日本航空ジャパン機が、先行着陸機が滑走路から離脱する前に、管制官の離陸許可を受領せずに離陸滑走を開始したため、管制官の停止指示を受け、離陸滑走を中止した。

また、同年4月22日、小松飛行場において、エアーニッポン機が離陸のために滑走路に進入したが、管制官の離陸許可を受領せずに離陸滑走を開始したため、管制官の停止指示を受け、離陸滑走を中止した。

2)客室乗務員の非常口扉操作忘れ

平成17年3月16日、日本航空インターナショナル機の出発時に、客室乗務員が非常口扉のドア・モードを変更すべきところ、この操作を失念し、そのまま出発させた。

3)誤った高度計の指示に従った飛行

平成17年6月5日、全日本空輸機において、2系統装備されている高度計システムのうち、1系統に不具合が生じたため、長崎空港離陸後に機長側と副操縦士側の高度計の指示に不一致が生じた。機長は、誤って不具合が生じた高度計システムに切り替えて飛行を継続したため、実際の飛行高度が管制指示より5千フィート高い状態であったことが判明した。

4)福岡空港におけるエンジントラブルによる引き返し

平成17年8月12日、JALウェイズ機が福岡空港を離陸し上昇中、NO.1エンジンが不調になり、エンジンを停止した上で福岡空港に引き返し、地上において落下部品片により2名が軽傷を負った。

これらのトラブルを受けて国土交通省では、日本航空グループに対して事業改善命令の発出等の措置を講じるとともに、「抜打ち立入検査」の導入による航空会社の監視・監督の強化を図った。そのほか、監査専従部門を設置することとするなど、航空会社に対する監視・監督体制の抜本的強化等についての検討を行っている。

(イ)管制関係

平成17年4月29日、東京国際空港(羽田)において閉鎖中の滑走路に、帯広空港発の航空機が管制官の着陸許可を受け着陸し、後続の航空機も滑走路に進入中であったが、引き継ぎの管制官からの滑走路閉鎖の情報に基づき着陸のやり直しを行い、他の滑走路に着陸するというトラブルがあった。

これは、事前の情報周知の不備により、当時管制業務を担当していた管制官全員が滑走路閉鎖の事実を失念していたために発生したものであり、国土交通省では、再発防止のため、航空情報の収集及び管理に関する確認体制を明確化するマニュアルの策定、滑走路等の運用制限に係る情報処理システムの整備等の対策を講じ、実効性のある情報の伝達・確認システムの確立に努めている。

このほかにも、同年8月16日に新潟空港、9月23日に宮崎空港において管制官とパイロットとの間における飛行計画の承認の授受に関してトラブルが発生し、11月2日には大阪国際空港において管制官から着陸許可が発出されず、航空機が着陸をやり直すトラブルが発生するなど管制関係のトラブルが続発した。

これらのトラブルを受け、国土交通省では管制官の思い込みによるミスを防ぐための体制を確立することを目的として、管制業務監査等を行い再発防止に努めている。

4）船舶・バスによる事故

旅客船関係では、平成17年5月1日、フェリー「なるしお」が長崎県五島列島宇久島(うくしま)の宇久平(うくたいら)港沖合防波堤先端部に衝突し、乗客23名が負傷した。

これを受け国土交通省は、同船を所有する九州商船の特別監査を行い、5月17日に安全確保命令を発出した。

また、貨物船関係では、平成17年7月15日、タンカー「旭洋丸」とケミカルタンカー「日光丸」が三重県熊野市沖で衝突、「旭洋丸」の積荷から引火性が高く、毒性のある危険物が流出したことにより船舶火災が発生し、乗組員6名が死亡、1名が重傷を負った。

海上保安庁では、巡視船艇・航空機、特殊救難隊、機動防除隊等により、消火活動、行方不明者の捜索、船体及び危険物の沿岸への漂着防止等を実施した。

なお、これらの事故について、海難審判庁では、事故発生後直ちに現地に赴いて調査を開始し、現在原因を明らかにするために審理を進めている。

熊野市沖タンカー衝突現場



さらにバス関係では、平成17年4月28日、大阪発仙台駅前着予定の高速バスが福島県の磐越自動車道上り線を走行中、運転者の脇見により、中央分離帯に接触し横転した。この事故により、乗客3名が車外に投げ飛ばされ死亡、他20名が重軽傷を負った。

この事故を受け国土交通省は、高速バス事業者各社に対し、道路交通法等の法令遵守、乗客に対するシートベルト着用の励行等安全対策の徹底に関する指示を行うとともに、事故を起こした近鉄バスの監査・行政処分を行った。

磐越自動車道におけるバス横転事故現場



(注1)踏切保安係を配置して、遮断機を閉じ、道路を遮断するもの
(注2)特定本邦航空運送事業者(客席数が100又は最大離陸重量が5万キログラムを越える航空機を使用して航空運送事業を経営する本邦航空運送事業者)
(注3)人間と機械が協調して目的を達成するためのシステム(ヒューマン・マシン・システム)の中で、人間の側が自分に割り当てられた仕事、あるいは人間の運転者等に期待された能力の水準を満たすことに失敗したため、システム全体がトラブルを起こしたり、動作停止状態になったりしたもの

(2)テロ事件・海賊事件

2004年(平成16年)3月のスペイン・マドリードでの列車同時多発爆破テロ事件、2005年(平成17年)7月の英国・ロンドンでの地下鉄等同時多発爆破テロ事件等公共交通機関を標的としたテロ事件が全世界で発生しており、同年3月のマラッカ海峡での日本籍船襲撃事件等の海賊及び船舶に対する武装強盗(注)(いわゆる「海賊」)事件も発生している。

図表I-1-2-12　公共交通機関を標的とした近年の主なテロ事件

年	月	日	テロ事件	概要
2004(平成16)	2	6	ロシア・モスクワ地下鉄列車爆破テロ事件	ロシア・モスクワの地下鉄車内で爆弾が爆発し、約40名が死亡、130名以上が負傷した。
	2	27	フィリピン・マニラ湾フェリー爆破テロ事件	フィリピン・マニラ湾においてフェリーが炎上し、約100名が死亡・行方不明となった。
	3	11	スペイン・マドリード列車同時多発爆破テロ事件	スペイン・マドリードにおいて複数の列車が同時に爆破され、約190名が死亡、1,600名以上が負傷した。
	8	24	ロシア・航空機2機同時爆破テロ事件	ロシア・モスクワ南方トゥーラ州及び南部ロストフ州で2機の国内線旅客機が同時に爆破され、乗員・乗客90名が死亡した。
	8	31	ロシア・モスクワ地下鉄列車爆破テロ事件	ロシア・モスクワの地下鉄駅近くで自爆テロが発生し、10名が死亡、約50名が負傷した。
2005(平成17)	7	7	英国・ロンドン地下鉄等同時多発爆破テロ事件	英国・ロンドンにおいて地下鉄3カ所とバス内で爆発が発生、約60名が死亡、約700名が負傷した。
	7	21		英国・ロンドンにおいて地下鉄駅3カ所とバス内で爆発があったが、負傷者はいなかった。

資料）国土交通省資料、海上保安庁「海上保安レポート」、警察庁「警察白書」、防衛庁「防衛白書」、外務省「外交青書」より作成

Excel形式のファイルはこちら

1）ロンドン地下鉄等同時多発爆破テロ事件

2005年(平成17年)7月7日、英国・ロンドンにおいて、テロによる地下鉄及びバスでの爆破で約60名が死亡、約700名が負傷する事件が発生し、同月21日にも再び地下鉄及びバスでの爆破事件が発生した。

これを受け国土交通省では、防犯カメラの増設、駅構内等における巡回警備の強化等公共交通機関に係るテロ対策の緊急点検と徹底を指示した。

2）タグボート「韋駄天」襲撃事件

平成17年3月14日、日本籍タグボート「韋駄天」がマラッカ海峡を航行中、武装集団に襲撃され、日本人の船長と機関長、フィリピン人乗組員の計3名が身代金目的に誘拐された。

国土交通省は、関係機関等からの情報収集を行い、翌15日には我が国外航海運船社に対し、本事件に関連した警戒の強化及び通報の奨励について海上保安庁との共同通達を発出し、注意を呼びかけた。一方、海上保安庁は、沿岸国海上保安機関に対し被疑船舶の捜索及び情報提供を依頼し、情報収集のために職員を現地に派遣した。3月20日、連れ去られた3名はタイ南部サトゥン沖合でタイ海上警察によって無事保護された。

(注)海賊とは国連海洋法条約第101条において定義されている公海上の不法行為のことをいい、また、船舶に対する武装強盗とは国際海事機関(IMO)の定義によると、沿岸国の管轄権内における船舶、又は船舶内にある人、若しくは財産に対する不法な暴力行為、抑留、略奪行為、又はそれに係る脅迫のことをいう。

3　構造計算書偽装問題の発生

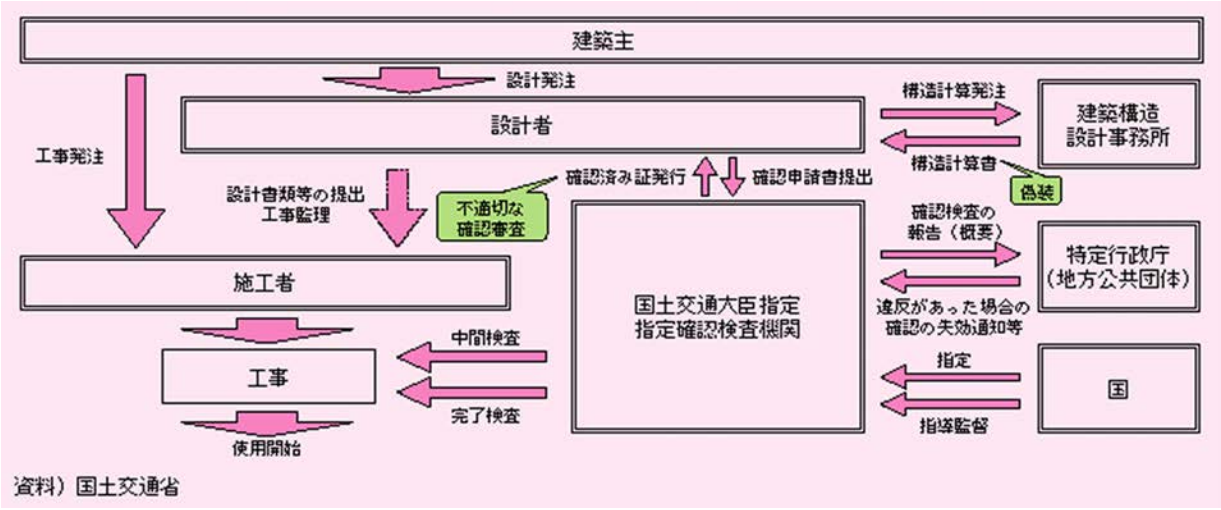
(1)偽装問題の判明

国土交通大臣が指定した指定確認検査機関から、建築確認時に添付された構造計算書の偽装の可能性について報告を受け、平成17年10月28日から国土交通省で調査を進めたところ、11月16日までに、偽装が事実であること、また、偽装された構造計算書に基づき建築物が建築された場合、耐震性に大きな問題があることが判明したことから、11月17日、事案の内容を公表した。

偽装を行ったのは、構造設計業務を下請けした建築士事務所であり、元請建築士事務所やその設計を建築確認した指定確認検査機関における審査・検査でも、偽装であることが見過ごされていた。

国土交通省は、この問題への迅速かつ適切な対応を図るため、平成17年11月18日、関係地方公共団体との間で「構造計算書偽装問題対策連絡協議会」を設置し、相談窓口の整備、居住者等の安全と居住の安定確保、偽装を行った建築士が関与した物件の調査等、早急に対応すべき課題について関係者が連携して取り組むこととした。

図表I-1-2-13　構造計算書偽装問題の関係図



(2)偽装問題に対する当面の対応

国民生活や経済活動の基盤である建築物に対する国民の不安が生じている事態を踏まえ、政府においては、平成17年11月25日、「構造計算書偽装問題に関する関係省庁連絡会合」を設置するとともに、12月6日に「構造計算書偽装問題に関する関係閣僚による会合」を開催し、「構造計算書偽装問題への当面の対応」を取りまとめた。「当面の対応」においては、偽装が判明した建築物への対応として、相談窓口の整備、居住者等の安全確保のための受入住宅の確保と使用禁止命令等の発出、売主(建築主)への誠実な対応の要請、関係者の処分・告発を行うとともに、売主(建築主)への徹底した責任追及を前提に、危険な分譲マンション(保有水平耐力比が0.5未満であり、震度5強程度の地震で倒壊するおそれがあるもので、耐震改修が困難なもの等)の購入者に対して、住宅金融公庫融資の特例措置の適用や相談・移転・除却・建替えまでの総合的な公的支援策を講じることとした。また、建築物の耐震性に係る国民の不安解消のため、相談体制の確立、耐震診断・耐震改修の促進、建築確認・検査制度の総点検と再発防止策の検討等を行うこととした。

国土交通省においては、関係省庁や関係地方公共団体と一体となって、「当面の対応」に基づき、マンション居住者等の安全と居住の安定確保に向けた取組みを進めるとともに、建築物に対する国民の不安の解消に向けて、「緊急建築確認事務点検本部」における建築確認・検査事務の緊急点検、国土交通大臣の私的諮問機関として発足した「構造計算書偽装問題に関する緊急調査委員会」における行政対応上の問題の検証及び今後の建築行政における緊急対応のあり方に関する調査検討、社会資本整備審議会建築分科会における現行制度の検証及び再発防止策の検討を実施した。

(3)偽装等が判明した建築物の状況等

偽装は、当該建築士以外の建築士が関与した物件においても判明し、平成18年2月末現在、18都府県に所在する100物件(マンション59物件、ホテル38物件、一戸建て住宅3物件)で確認されている(うち87物件は竣工済み)。このうち指定確認検査機関が建築確認を行ったのは56物件、特定行政庁(建築主事を置く地方公共団体)が建築確認を行ったのは44物件(29特定行政庁)である。また、偽装があったとはいえないものの、構造計算書の誤りと考えられる理由により、耐震基準を満たしていない物件が1件確認されている。

また、偽装が判明した危険な分譲マンションについては、平成18年2月末現在で約8割が退去済みとなるなど居住者の退去が進んでおり、今後、居住者の理解を得ながら、できる限り早期に除却、建替えを進めていくこととしている。なお、耐震改修で対応可能な分譲マンションについては、住宅・建築物耐震改修等事業等により耐震改修を支援することとしている。

4　アスベスト問題の広がり

平成17年6月、アスベスト(石綿)建材を製造するメーカーが、従業員が肺がんや中皮腫で死亡していたこと、工場の近隣の住民や従業員の家族が中皮腫を発症・死亡していたことを公表したことが発端となり、アスベストによる健康問題が、それを取り扱う労働者だけでなく多くの国民の問題であることが広く知られるようになり、社会的な問題となった。

アスベストは、不燃性、耐熱性及び耐腐食性に優れていることから、生活を取り巻く様々な場面において使用されてきた(アスベストの9割は建材で使用)。特に高度経済成長期においては、アスベストが大量に輸入され、アスベスト含有製品が大量に製造されたが、現在このような時期から中皮腫の平均的な潜伏期間と言われる35年前後が経過している。このため、アスベストによる健康被害は今後、更に増加すると懸念されており、環境省の推計によると、アスベストが原因とみられる中皮腫及び肺がんを今後発症する人は約8万5千人とされている。

これまで政府は、1972年(昭和47年)にILO(国際労働機構)やWHO(世界保健機関)がアスベストのがん原性を公的に認めたのを踏まえ、アスベストを扱う労働者の安全を確保する観点から、労働安全衛生法令により、他の物質への代替化指導や使用禁止措置を段階的に行ってきた。

国土交通省では、建築物における対応として、これまで、1）所管の官庁施設について公共建築物に関する工事の発注者として必要な対応、2）住宅・建築物について吹付けアスベストを「建築基準法」の耐火構造の規定から削除するなどの対策、3）建設業について関係法令を遵守しアスベストを適切に取り扱うよう関係業団体への通知を行うとともに、自動車関係については、関係団体による自主的な非石綿材部品への切替え、国際調和による基準の設定を進めてきた。

今般のアスベスト問題が社会的な問題となった後には、直ちに、「労働安全衛生法」等のアスベストの取扱いに係る関係法令の周知等を行うとともに、建築物や運輸関連施設における吹付けアスベスト等の使用実態に関する調査や、関係団体を通じた健康被害等の実態調査を実施した。

さらに、平成17年12月に政府として取りまとめた「アスベスト問題に係る総合対策」を踏まえ、国土交通省としても、今後の被害を未然に防止するための対応、隙間のない健康被害者への対応、及び国民の有する不安への対応として、各種対策を実施している。

図表I-1-2-14　国土交通省によるアスベスト対策の実施状況(平成18年2月末現在)

		調査件数	吹付けアスベスト等の使用が確認された件数	対策の実施状況
①	鉄道駅（旅客用スペース）	201社	20駅	15駅については飛散防止対策済み 吹付けアスベスト等が露出している５駅については、事業者において、現状では飛散する状態にないことが確認されているが、除去等の飛散防止対策を実施中で、平成17年度内には完了する予定
②	バスターミナル（旅客用スペース）	2,253社	4バスターミナル	1バスターミナルについては飛散防止対策済み 他の3バスターミナルについては、ビニールによる被覆等の対策済み。平成17年度内に除去工事等を実施する予定
③	空港ターミナル（旅客用スペース）	95空港	2空港	全て飛散防止対策済み
④	国家機関の建築物	84,276棟	936棟	325棟については飛散防止対策（封じ込め等）実施済み 直ちに飛散による被害が発生するおそれは小さいと考えられるが、残る施設については飛散防止対策等を実施（官庁営繕部等所管の緊急に対応するものについては平成17年度補正予算を計上）
⑤	公共住宅	40,200団地（247,401棟）	228団地（809棟） ※この他除去済みのもの26団地）	220団地については飛散防止対策（封じ込め等）実施済み 残り8団地については、直ちに飛散するおそれは小さいと考えられるが、適切かつ迅速に対策を実施（うち、現時点で4団地は着手済み、残り4団地は今後対策予定）
⑥	民間建築物	254,689棟	13,099棟 ※この他除去済みのもの3,250棟	地方公共団体と連携して除去等の対策を推進。多数の者が利用する建築物について吹付けアスベスト等の除去等を支援するため平成17年度補正予算を計上。住宅については、既存制度により支援。また、建築物における吹付けアスベスト等の使用を規制することを内容として建築基準法を改正（第164回国会冒頭に一括法案として提出、18年2月10日公布）

（注）1　「吹付けアスベスト等」とは、吹付けアスベスト及びアスベストを含有する吹付けロックウールをいう。
2　①～⑥のアスベスト対策の実態調査については、逐次フォローアップをしていく予定
3　⑥の吹付けアスベスト等の使用が確認された件数については調査件数254,689棟のうち、民間建築物の所有者等から189,971棟の報告があったものを基に集計したもの

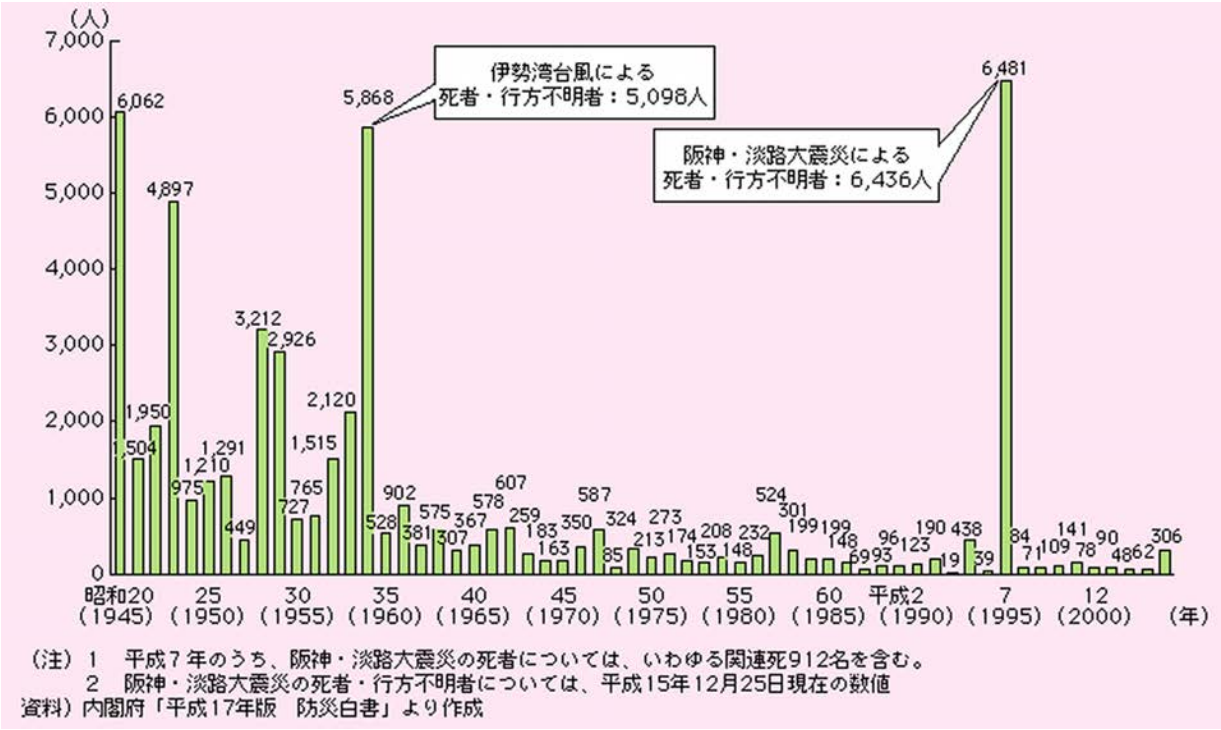
Excel形式のファイルはこちら

第2章　社会構造の変化等がもたらす安全・安心に関する新しい課題

国土交通省は、これまで、自然災害に備えた地震対策や治水対策等を実施するとともに、事故に対する行政と事業者による総合的な安全対策を実施してきた結果、国民の安全・安心の向上に相当程度成果を上げてきたが、予想しなかった事例の発生等を背景として多くの国民が今の日本は危険だと感じている。

近年、大規模地震発生の切迫性が高まっていることや施設能力を超える豪雨が発生しているといった自然的条件の変化が見られるとともに、自然災害、事故、テロ等我が国の内外において発生している事例については、社会構造の変化等に伴って顕在化してきた課題が存在している。このため、真の安全・安心社会を確立するためには、このような課題に適切に対応していく必要がある。

図表I-2　自然災害による死者・行方不明者の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

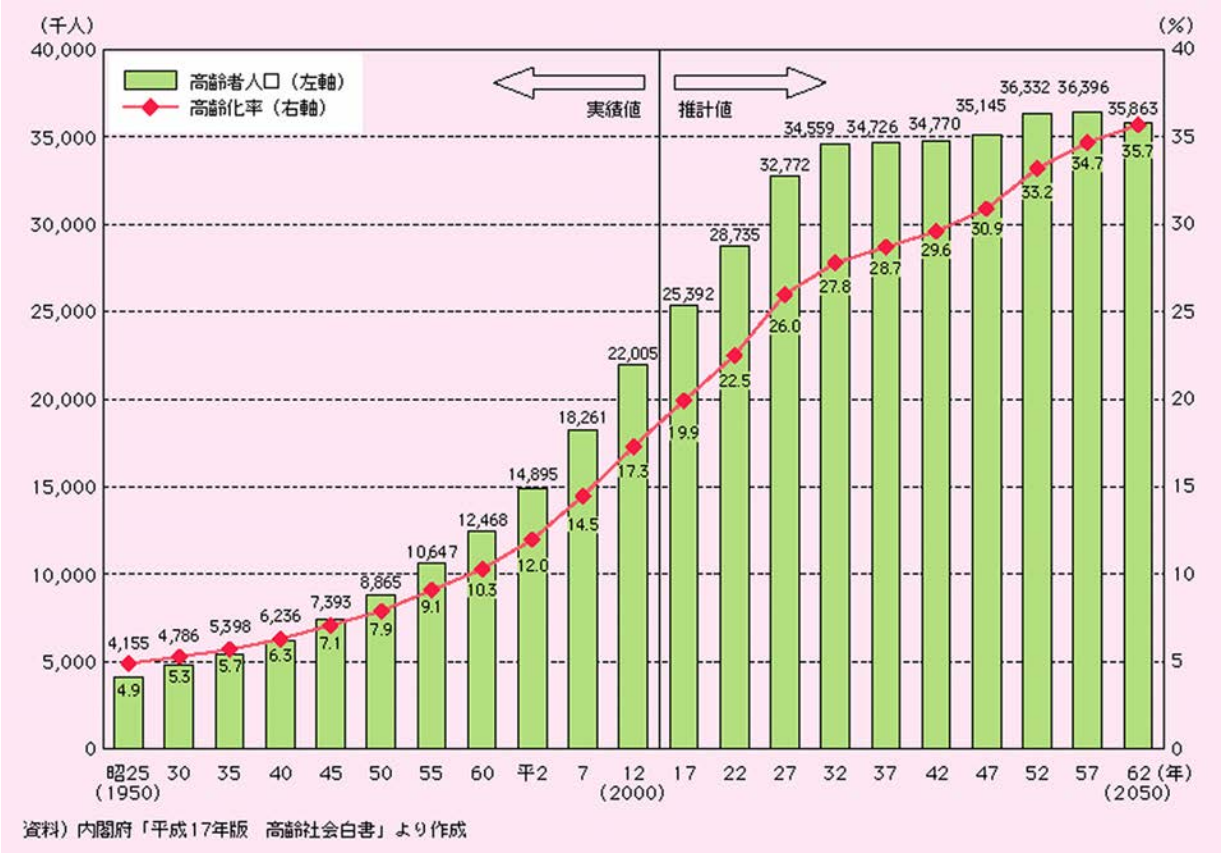
第1節　少子高齢化に伴う課題

少子高齢化という社会構造の大きな変化の下、高齢者や子ども連れの人等すべての人が安全・安心に生活するためには様々な課題が存在している。

1　少子高齢化の進展

平成16年10月1日現在の我が国の65歳以上の人口(高齢者人口)は約2,488万人(総務省推計)で、総人口に占める割合(高齢化率)は約19.5%となっている。高齢化率は、昭和45年に7%超(いわゆる「高齢化社会」)、平成6年には14%超(いわゆる「高齢社会」)と急速に上昇してきたが、平成45年には30%を超えると見込まれ、本格的な高齢社会が到来することとなる。

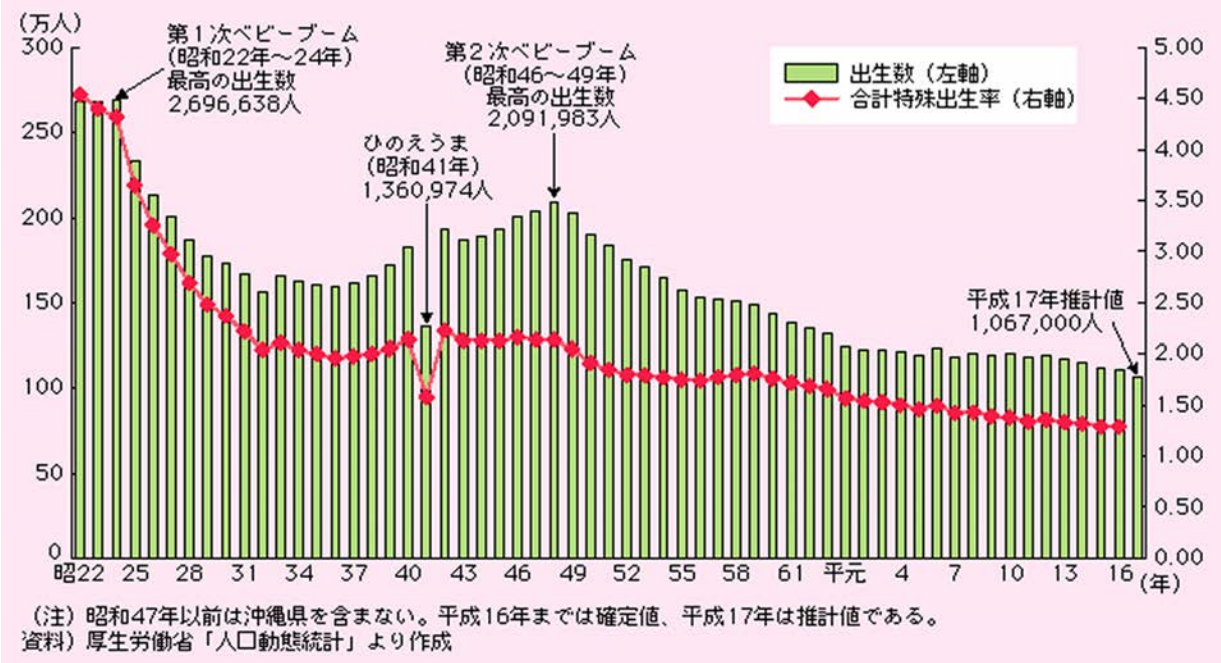
図表I-2-1-1　高齢化の推移と将来推計



Excel形式のファイルはこちら

一方で、我が国の合計特殊出生率(注)は、戦後の第1次ベビーブーム期(昭和22年～24年)には4.0を超える水準であり、昭和25年以降急減したものの、第2次ベビーブーム期(昭和46年～49年)までは2前後の安定した数値で推移した。しかし、それ以降は約30年にわたりおおむね低下を続け、平成16年には1.29となっている。また、年間の出生数についても、昭和50年以降次第に減少し、平成17年には約107万人(厚生労働省推計)と過去最低の数値となった。

図表I-2-1-2　出生数及び合計特殊出生率の推移



Excel形式のファイルはこちら

このように高齢者人口が増加し、若年人口が減少している状況を踏まえ、高齢者が他の世代と共に安全・安心に生活でき、安全・安心に子育てが行える社会の形成が求められている。

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

2　少子高齢化を踏まえた日常生活の安全・安心

(安全・安心に外出等ができる環境の整備)

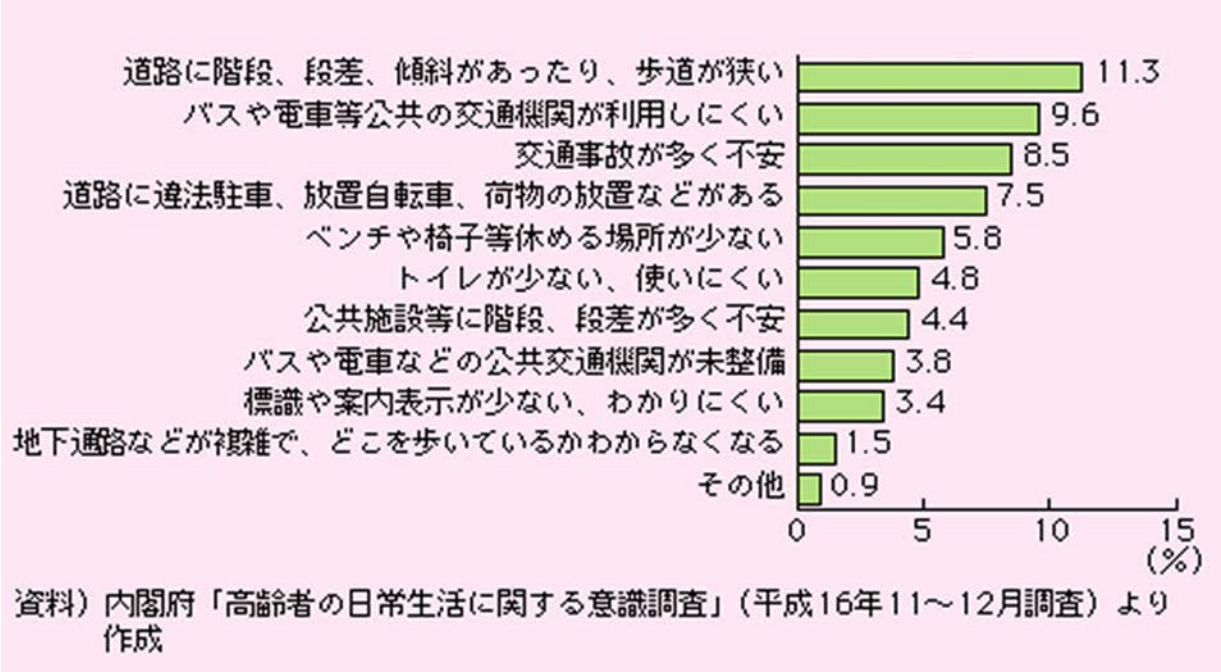
高齢者人口の増加に伴い、今後高齢者の移動制約・居住環境の問題が社会的に一層大きくなるものと考えられる。高齢者は、一般に加齢とともに身体機能が低下するため、移動の際には階段の昇降、段差の乗り越え等物理的に大きな制約を受けることとなり、高齢者が、安全に、かつ、安心して外出・移動できることは、日常生活を支え、自立を支援し、社会参加を促進するなど、高齢者の生活の質を高めるための大前提である。

このような中、高齢者が外出するに当たって障害となるものとして、道路や公共交通機関の使いにくさを挙げる割合が高くなっており、高齢者の外出機会を増大させるため、これらを早急に改善する必要がある。

また、高齢者が安心して暮らせる居住環境を確保するため、居住環境を高齢者の自立や介護に配慮したものにすることが求められている。

さらに、子育て支援のため、妊産婦、子ども及び子ども連れの人が安全に、かつ、安心して外出・移動等が可能かという視点からの環境整備も重要である。

図表I-2-1-3　高齢者(60歳以上)の外出時の障害(複数回答)



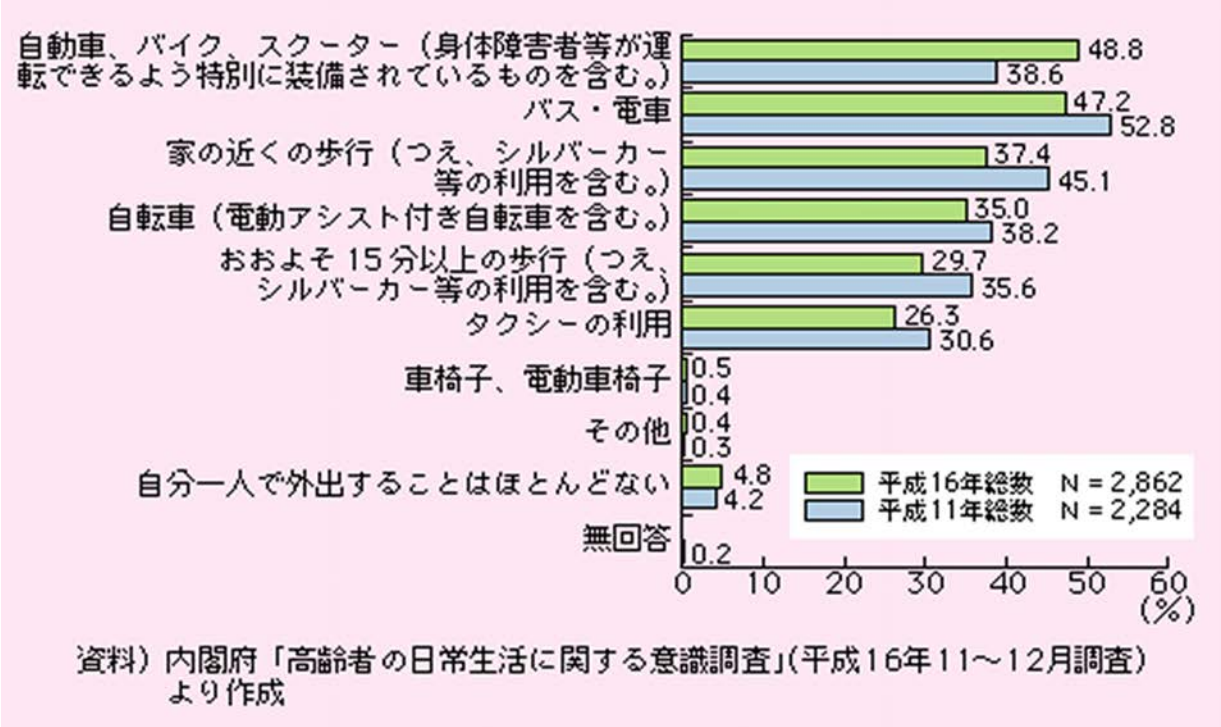
Excel形式のファイルはこちら

(高齢者の交通事故)

内閣府の意識調査によると、高齢者の運転免許保有者が増加している中、自分1人での外出手段として45%を超える高齢者が自動車・バイク・スクーターを利用しており、この割合は近年上昇している。また、自分で自動車を運転する高齢者の運転頻度については、「ほとんど毎日運転する」が6割を超え、約9割が週2、3回以上運転している。さらに、警察庁の意識調査によると、70歳以上の家族が車を運転することについて、「危険だと思うが、移動手段がないので、運転はやむを得ない」と答えた者が28.4%となっており、70歳以上の家族の運転の目的としては「買物のため」、「通院のため」、「職業として」といった回答が多いことから、車が高齢者の生活

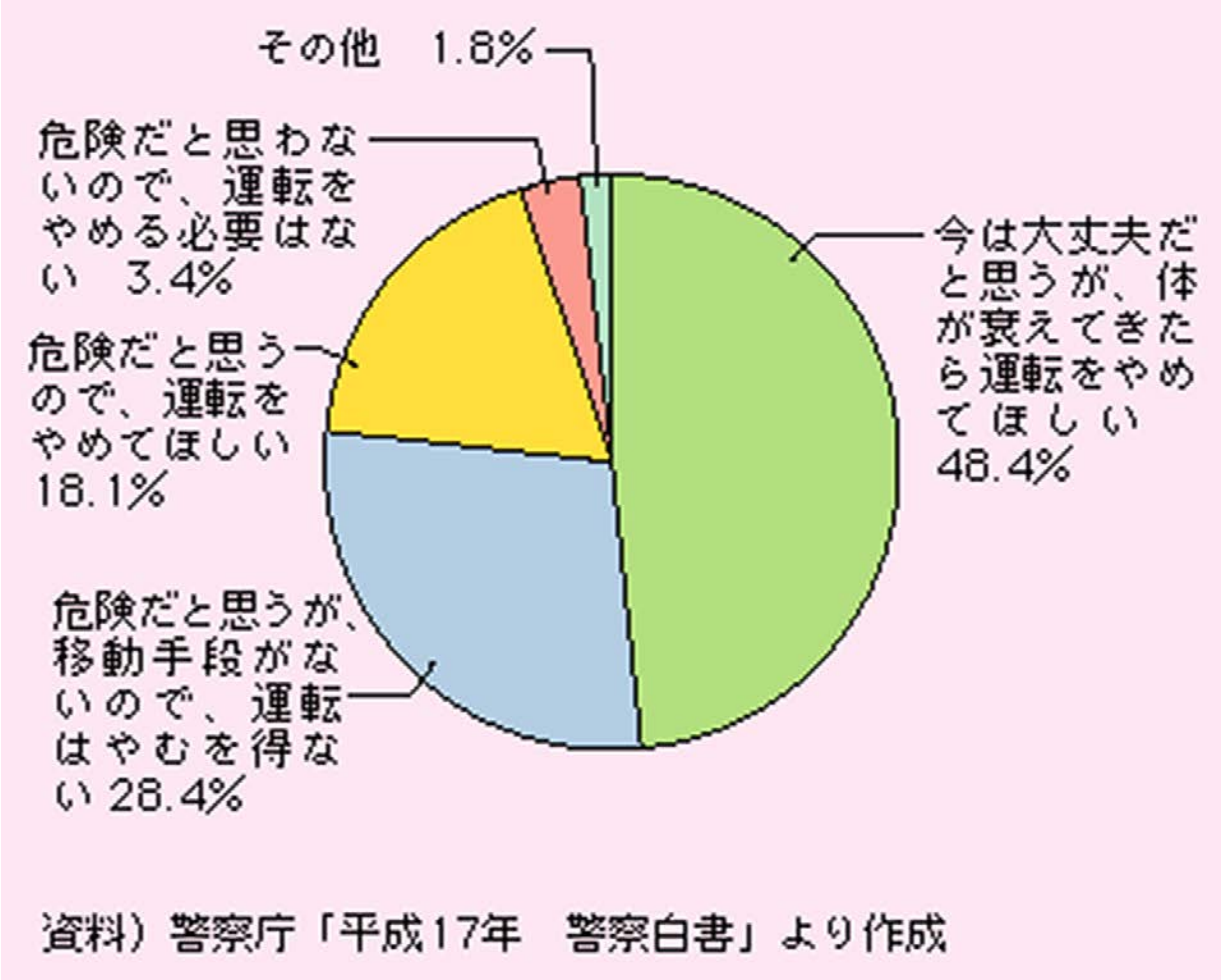
の足となっていることがうかがえ、高齢者人口の増加に伴い、今後更なる高齢者による自家用車利用の増加が予想される。

図表I-2-1-4　高齢者(60歳以上)の外出手段(複数回答)



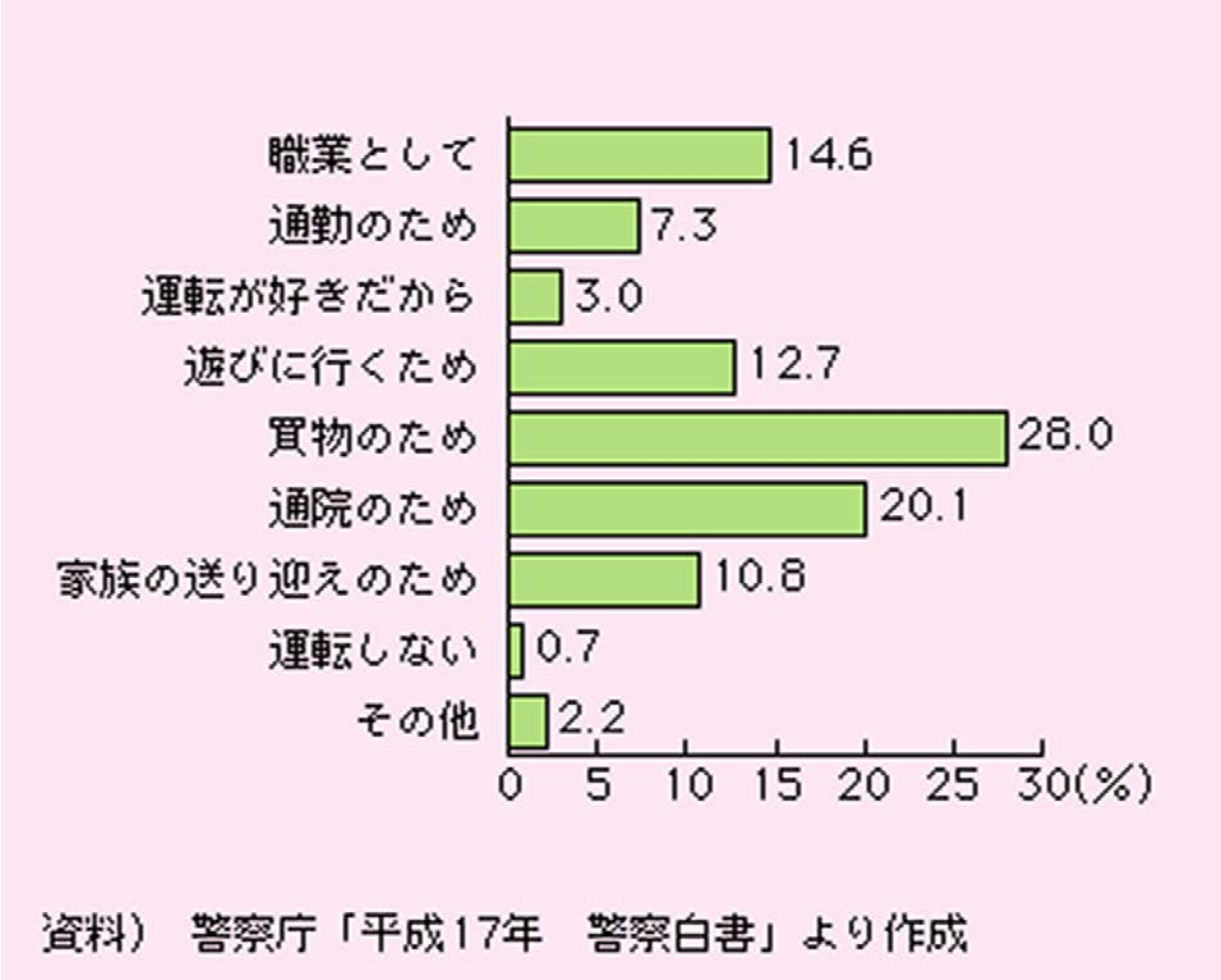
Excel形式のファイルは[こちら]

図表I-2-1-5　70歳以上の家族が運転することについてどう思うか



Excel形式のファイルは[こちら]

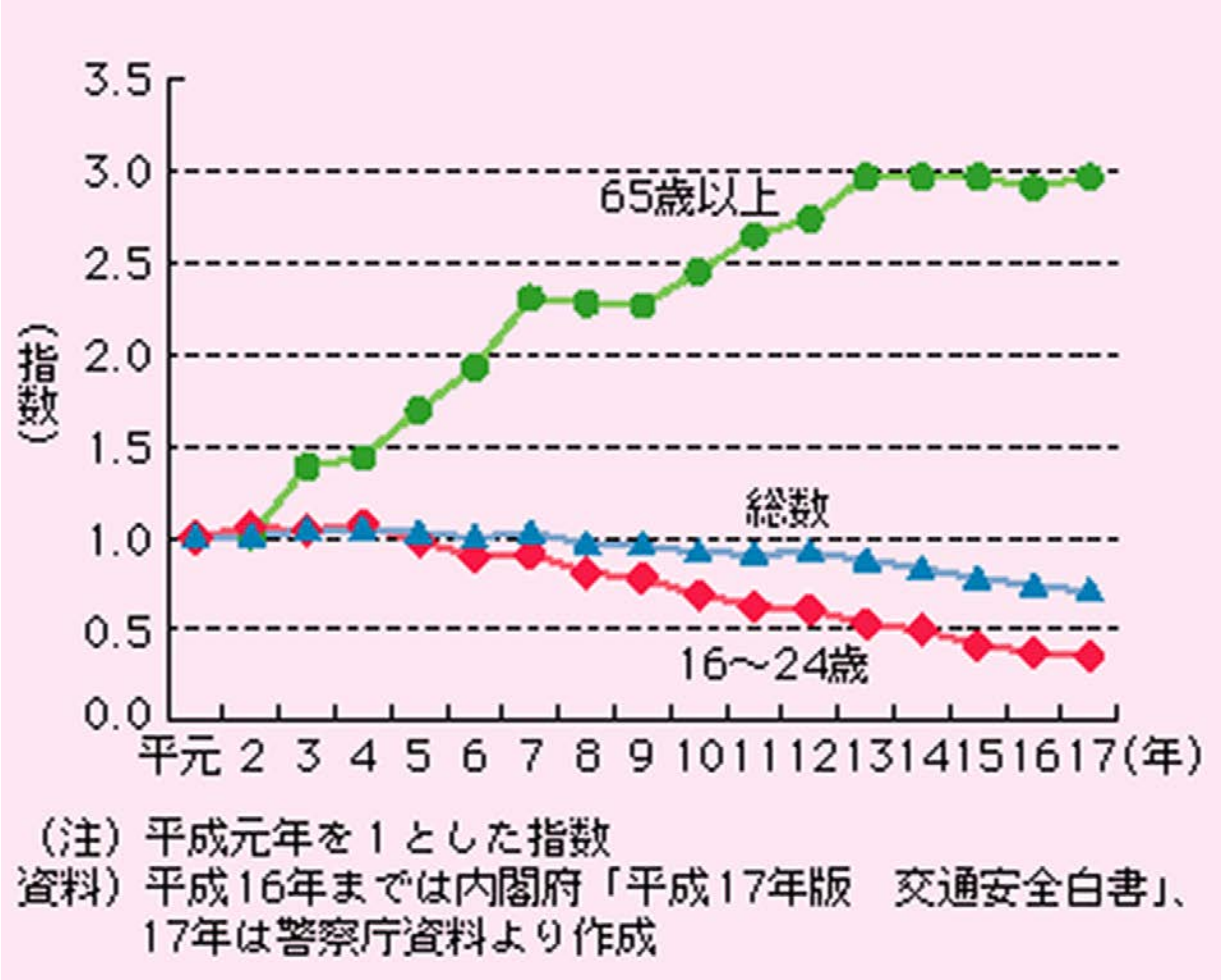
図表I-2-1-6　70歳以上の家族の運転目的



Excel形式のファイルはこちら

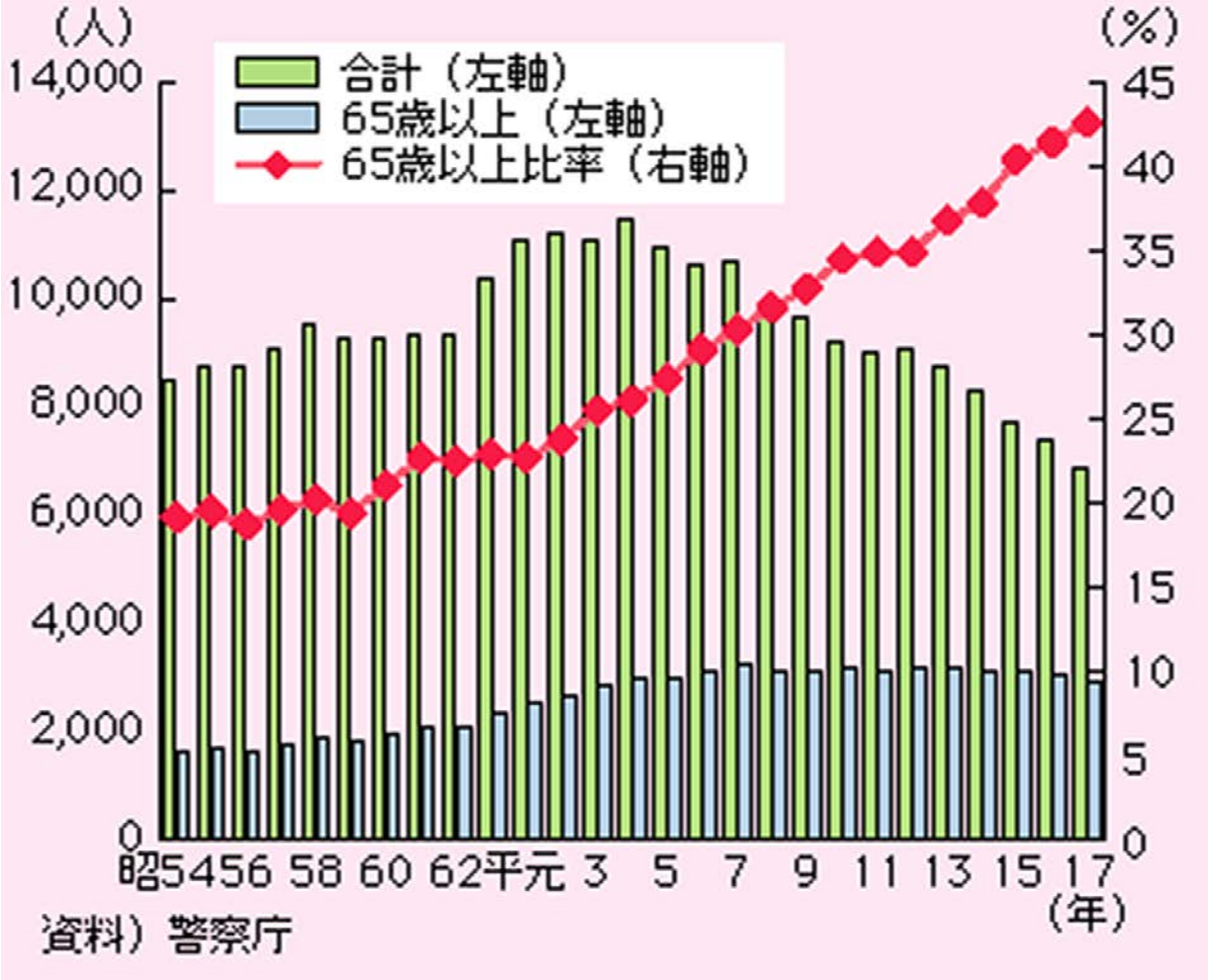
このような状況の下、自動車の運転者を第1当事者(注)とする死亡事故のうち、高齢者によるものが増加している。また、交通事故総死者数に占める高齢者の割合は年々上昇しており、人口10万人当たり交通事故死者数でも65歳以上が全年齢層で最も多く、高齢者に関する交通事故の状況は深刻さを増している。

図表I-2-1-7　自動車運転者(第1当事者)の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移



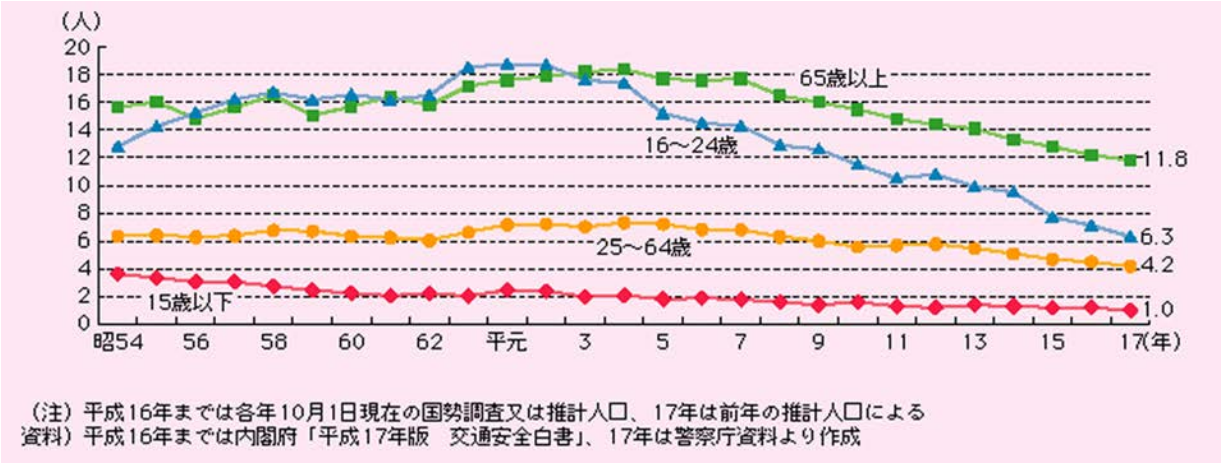
Excel形式のファイルは[こちら]

図表I-2-1-8　年齢層別交通事故死者数の推移



Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-1-9　年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数



Excel形式のファイルはこちら

(注)交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者

3　少子高齢化を踏まえた災害時の安全・安心

我が国は、高齢者人口が増加するとともに、若年人口が減少し、高齢者層が他の年齢層に比べ大きな割合を占める社会へと移行しつつある。このような中で、高齢者を始めとする災害時要援護者が自然災害により被災する事例が多発しており、自然災害からこれらの人々の安全・安心を確保することが求められる。

(高齢者の被災の増加)

高齢者の増加に伴い、近年、自然災害によって高齢者が被災する事例が多発している。平成16年は、続発した台風、集中豪雨等に伴う水害・土砂災害による死者・行方不明者のうち、約6割が高齢者であった。また、17年の台風第14号に伴う土砂災害による死者・行方不明者22名のうち約68%を占める15名が高齢者であり、台風第14号による被災が特に多かった九州地方において死者・行方不明者が発生した市町村の平均高齢化率が約28%(全国平均約20%)であることを考慮しても、高齢者の被災率が非常に高いことが分かる。

さらに、平成18年豪雪に伴い、屋根の雪下ろし等の除雪作業、倒壊した家屋の下敷き等により多数の死者が出ており、そのうち、およそ3人に2人が高齢者である。(注)

(高齢者が避難するに当たっての課題)

このように、高齢者の自然災害による被災が多発している背景には、災害発生時に高齢者が避難するに当たっての課題が存在する。

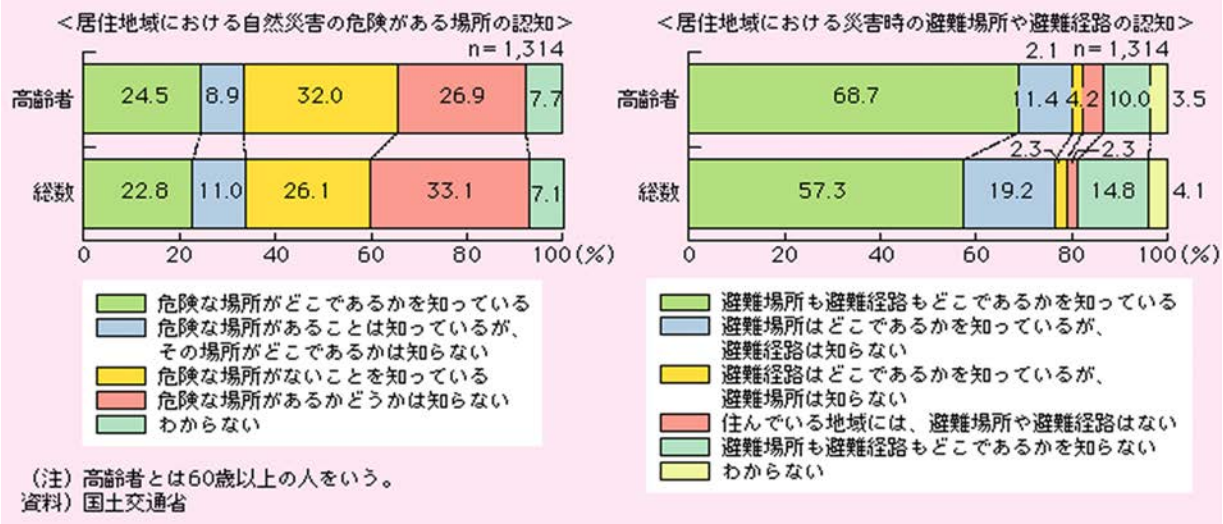
災害を100%未然に防ぐことは不可能である以上、高齢者に限らず、災害から身を守るためには、避難場所等の安全な場所に避難することが最も重要である。

したがって、災害発生時に適切かつ迅速に避難できるよう、平常時より、実際に自然災害が発生した場合を想定して、居住地域における自然災害の危険がある場所を把握しておくとともに、避難経路及び避難場所をあらかじめ決めておくことが肝要である。

国土交通省が平成17年12月に実施した意識調査によると、高齢者は、居住地域における自然災害の危険がある場所や避難経路・避難場所に関する情報を把握している割合が比較的高い。これは、職場や学校が居住地域と異なることが多い若年層や中年層と違い、高齢者の多くが、1日の大半を居住地域で過ごしていることや長年居住地域で生活していることから、居住地域に関する情報や知識に触れる機会が相対的に多いためであると考えられる。

しかし、高齢者のうち、約3割強は、居住地域における自然災害の危険がある場所を知らず、約2割強が避難経路・避難場所のどちらかを知らない状況にある。

図表I-2-1-10　「居住地域における自然災害の危険がある場所の認知」及び「居住地域における災害時の避難場所や避難経路の認知」



Excel形式のファイルはこちら

自然災害による高齢者の被災を防ぐため、居住地域における避難場所等の防災情報について、より一層周知徹底を図る必要がある。

また、自然災害が発生し、実際に避難する場合に、高齢者は障害に直面することになる。高齢者は、一般に、身体機能の低下等から、避難に時間を要する場合や避難するための支援を必要とする場合が多い。このため、高齢者が被災する事例の中には、避難が遅れたために被災したり、支援が欠如・不足していたために被災する事例が見られる。

こうしたことから、高齢者の被災を防ぐためには、災害発生時において高齢者が適切かつ迅速に避難できるよう、地方公共団体は、避難情報を早期に確実な方法で提供することが重要である。

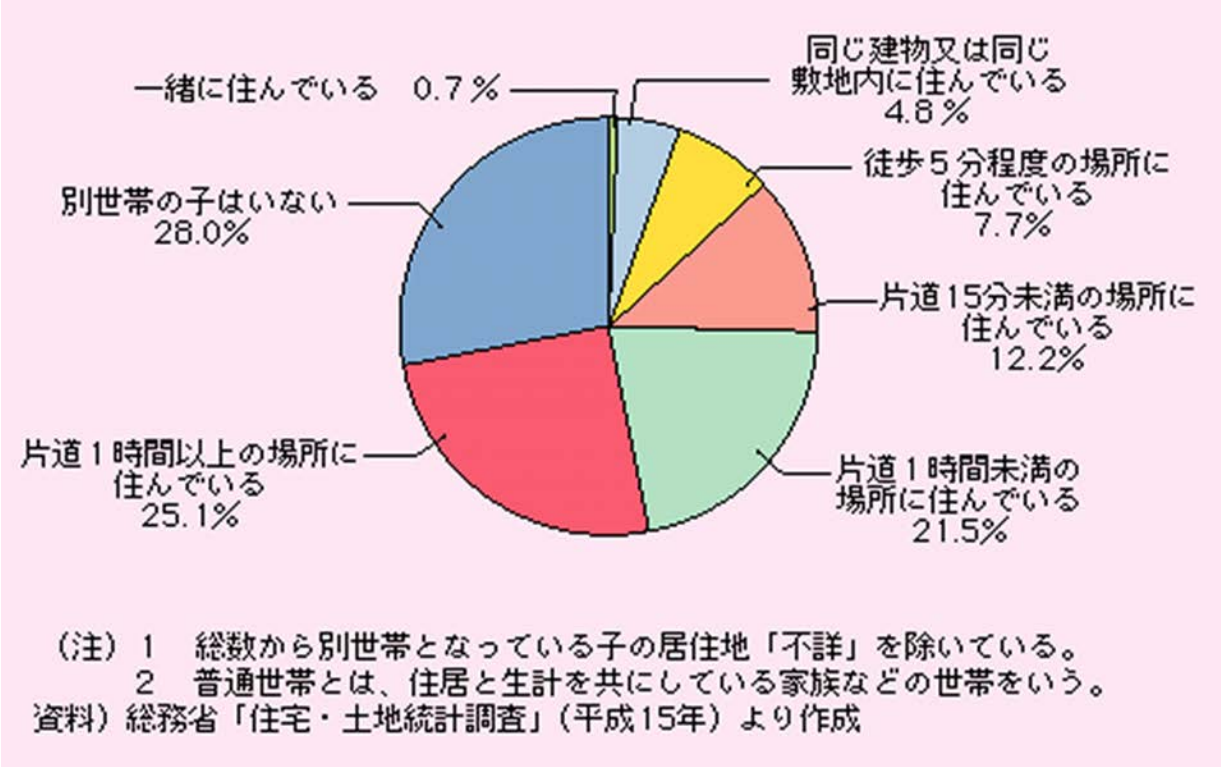
(高齢者の避難の支援に関する課題)

高齢者が適切かつ迅速に避難するためには、高齢者の避難を、家族や近所の住民といった周りにいる人々が支援することも有効である。

しかし、高齢者の単身世帯が増加するとともに、高齢者の子どもが近隣には住んでおらず、災害発生直後に高齢者の避難を支援することが困難な状況にある。さらに、今後少子化の進展により、高齢者の避難を支援するに当たって中心となるはずの若年・中年層が減少し、支援がより一層困難な状況となることが見込まれる。

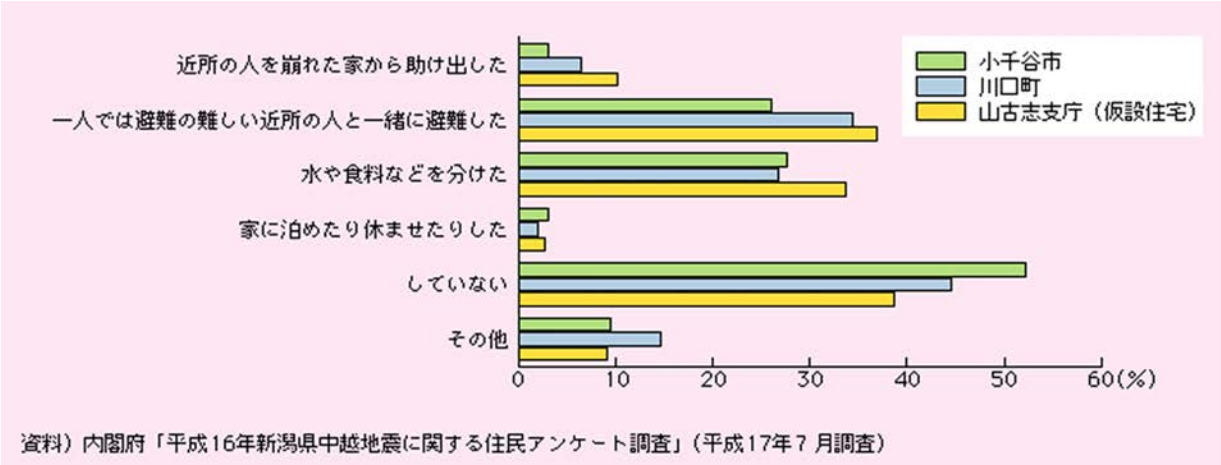
ただし、内閣府の意識調査によると、避難する場合に、災害時要援護者を支援するかとの質問に対して約8割が「支援する」と回答しており、支援する意欲・意識は高いと言える。実際に、平成16年新潟県中越地震においては、避難した人の約3人に1人が、高齢者を始めとする「一人では避難の難しい近所の人」と一緒に避難するなど、高齢者に対して何らかの援助行動を行っている。

図表I-2-1-11　高齢者(65歳以上)の単身普通世帯の子どもの住んでいる場所



Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-1-12　平成16年新潟県中越地震における援助行動(複数回答)



Excel形式のファイルはこちら

今後、災害時において高齢者が適切かつ迅速に避難するためには、若年・中年層の防災に対する意識の高揚及び積極的な参加を促していくなど、高齢者を支援する体制を充実させていくことが重要である。

(注)消防庁資料

第2節　地域コミュニティの衰退に伴う課題

地縁的なつながりによる地域コミュニティは、地域住民が助け合って生活を営む基盤であるとともに、災害発生時における地域の安全・安心の確保に重要な役割を果たしてきた。

しかし、人口減少や少子高齢化、人口流動、職住分離といった社会の変化に伴って、地縁的なつながりが希薄化し、地域コミュニティが衰退する傾向にある。このため、地域における安全・安心の確保が危ぶまれている。

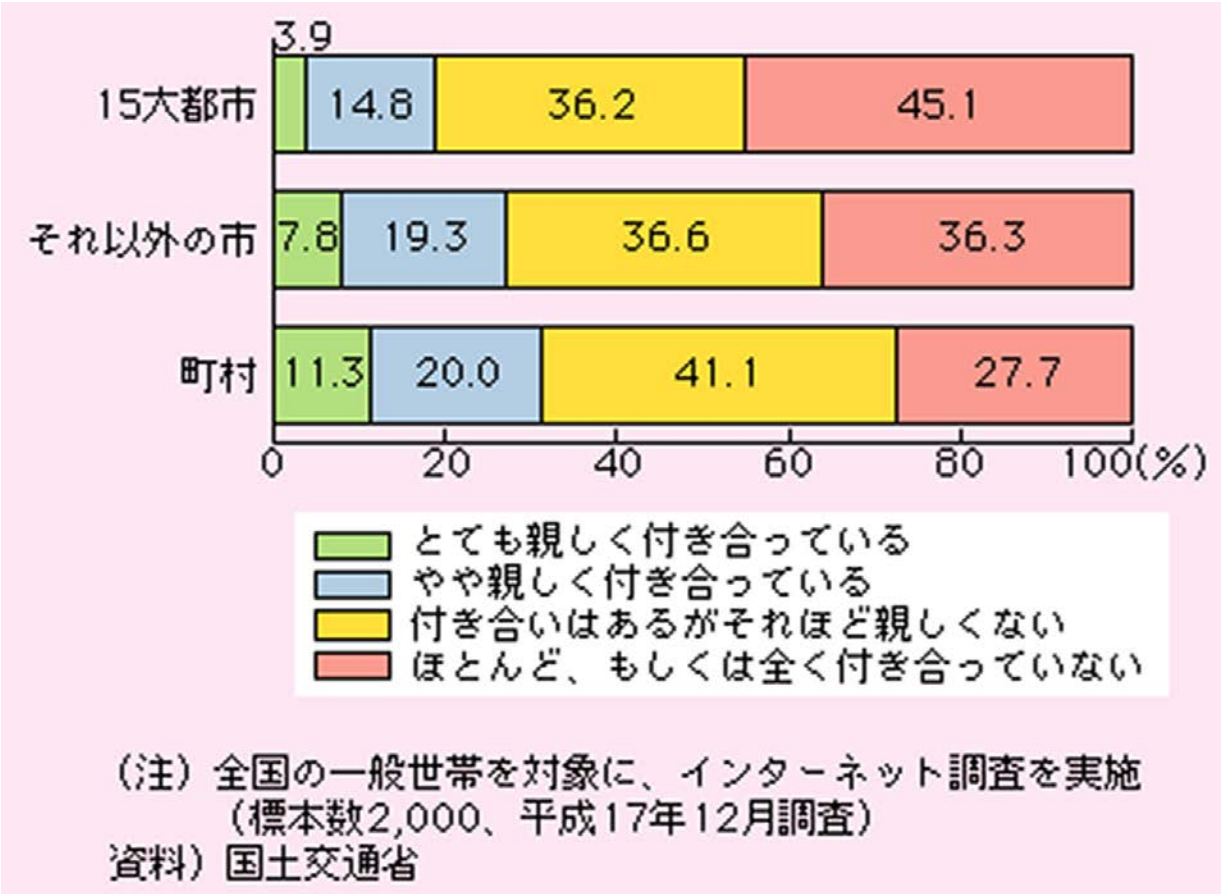
ただし、このように従来の地縁的なつながりが希薄化する一方で、地域における安全・安心の確保に資する新たな動きが一部に見られる。

1　都市部、地方部における地域コミュニティの衰退

地域コミュニティは、平常時における定期的な防災訓練の実施、住民の防災意識や災害時に向けた準備の喚起等に大きな役割を果たすとともに、災害時においては、災害発生直後の住民の安否確認、初期救助活動、情報の伝達、避難所の運営、被災した住居を狙った窃盗等を防ぐための住民による見回り等に重要な役割を果たしている。実際に、平成7年の阪神・淡路大震災では、倒壊した家屋等に閉じ込められ救助された人々の多くは、救助隊員等のほか、家族や近所の住民によって救助された。

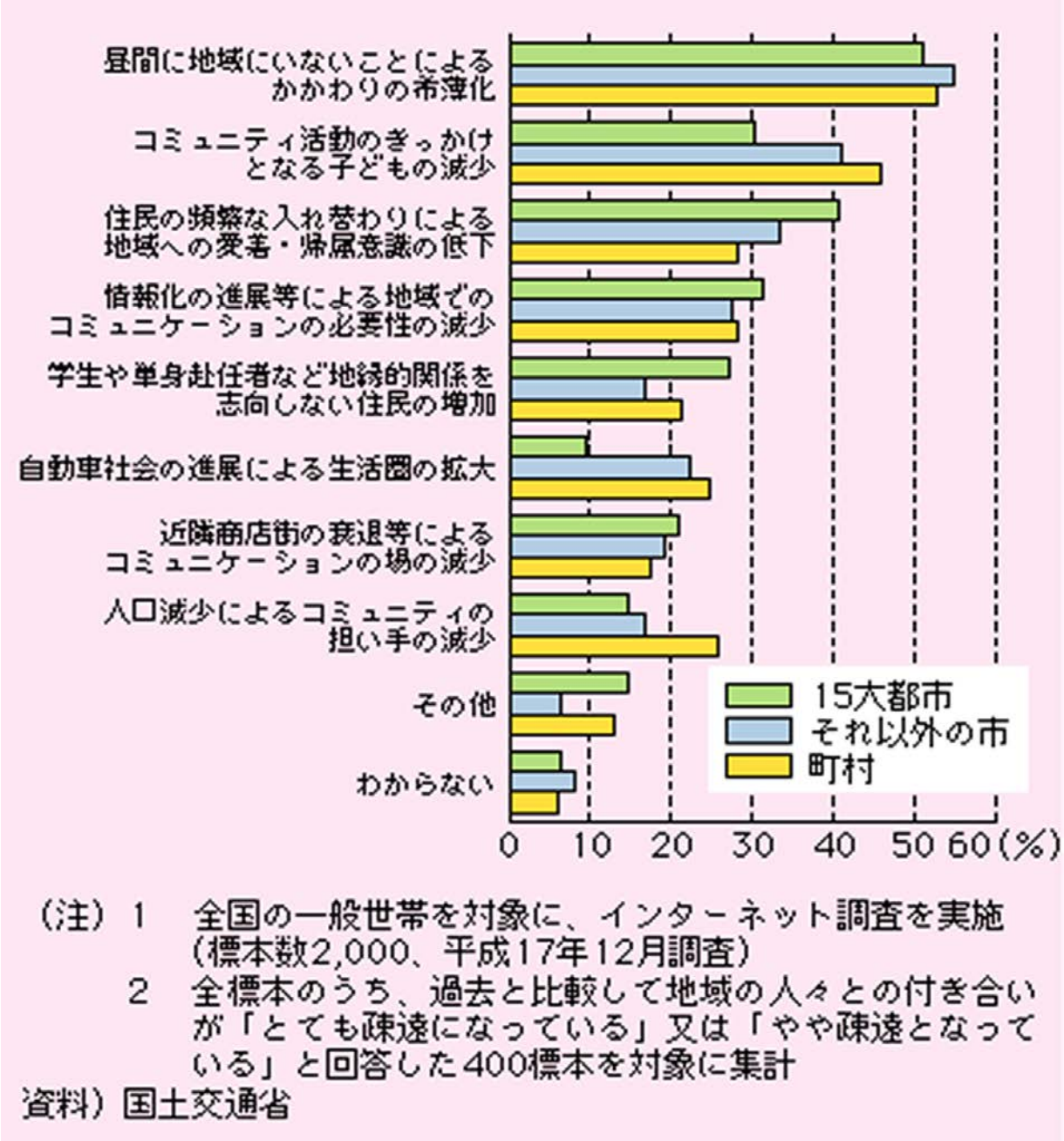
しかし、都市部、地方部における地域コミュニティの状況を把握するために行った調査によると、15大都市(注)においては、地域コミュニティはかなり衰退しているとともに、町村部においても、15大都市ほどではないものの、地域コミュニティが衰退している状況にある。

図表I-2-2-1　地域の人々との付き合い



Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-2-2　地域の人々との付き合いが疎遠な理由(複数回答)



Excel形式のファイルはこちら

地域コミュニティの衰退を促す事象として、相対的に強く認識されているものは、「昼間に地域にいないことによるかかわりの希薄化」、「コミュニティ活動のきっかけとなる子どもの減少」、「住民の頻繁な入れ替わりによる地域への愛着・帰属意識の低下」等が挙げられる。

「昼間に地域にいないことによるかかわりの希薄化」については、15大都市、町村部ともに回答した割合が最も高い。また、「住民の頻繁な入れ替わりによる地域への愛着・帰属意識の低下」、「学生や単身赴任者など地縁的関係を志向しない住民の増加」等については、15大都市で回答した割合が相対的に高い一方、「コミュニティ

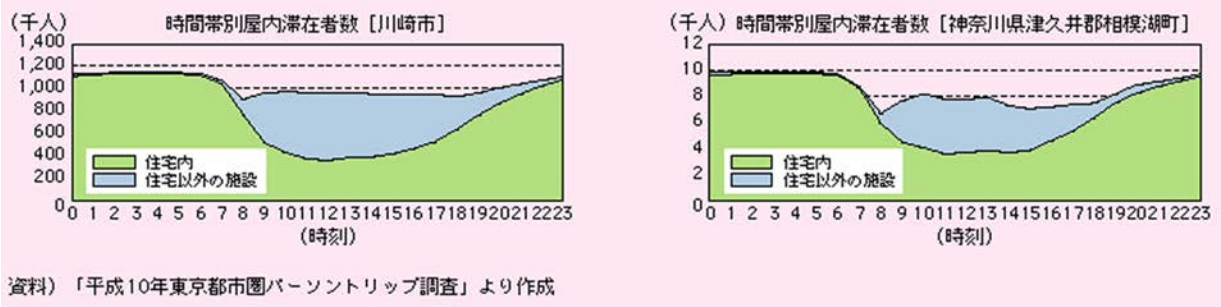
活動のきっかけとなる子どもの減少」、「自動車社会の進展による生活圏の拡大」等については、町村部で回答した割合が相対的に高い。

(都市部、地方部共通の地域コミュニティの衰退要因)

都市部、地方部に関係なく、郊外化の進展等に伴い、居住地域と職場・学校等が分離し、主に昼間における地域とのかかわりが少なくなっている。

時間帯別の屋内滞在者数を見ると、都市部(川崎市)、地方部(神奈川県津久井郡相模湖町)ともに、昼間は自宅にいる人が半分程度である。

図表I-2-2-3　時間帯別の屋内滞在者数(川崎市、神奈川県津久井郡相模湖町)



資料)「平成10年東京都市圏パーソントリップ調査」より作成

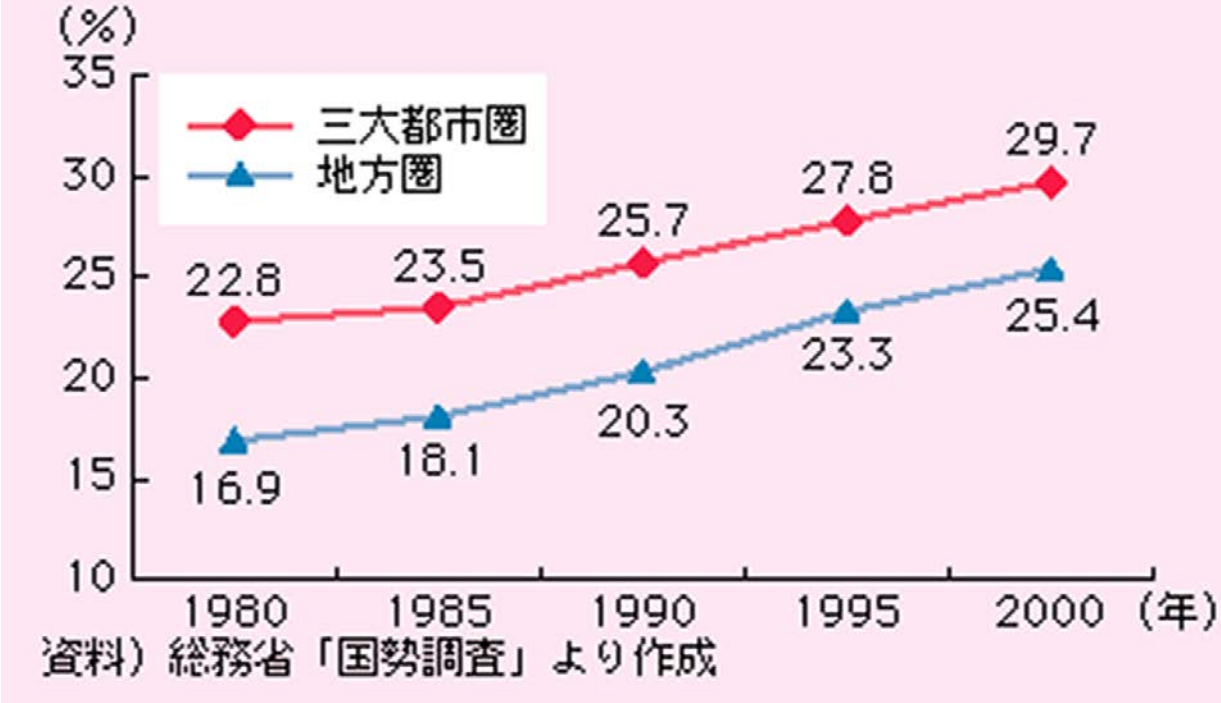
Excel形式のファイルはこちら

(都市部における地域コミュニティの衰退要因)

都市部では、地方部からの人口の流入が進んだことや、住民の頻繁な流出入により、地域への愛着・帰属意識が低下している可能性がある。また、加えて、単身世帯やワンルームマンション等の増加等、地縁的なコミュニティ活動を志向しない世帯も増えつつある。

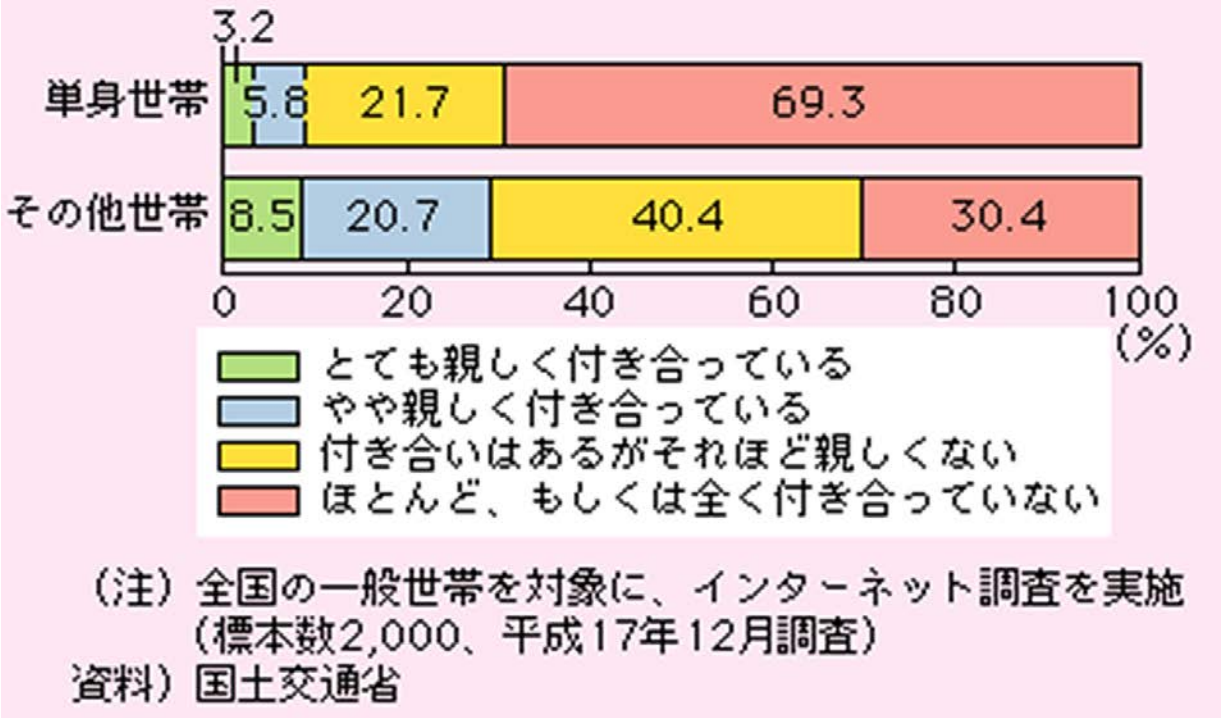
三大都市圏における転入超過数を見ると、ここ数年、年間10万人弱の転入超過で推移している。また、三大都市圏における単身世帯の比率は30%弱を占めており、三大都市圏における居住室が1室の専用住宅は200万戸を超えている。

図表I-2-2-4　三大都市圏、地方圏における単身世帯比率の推移



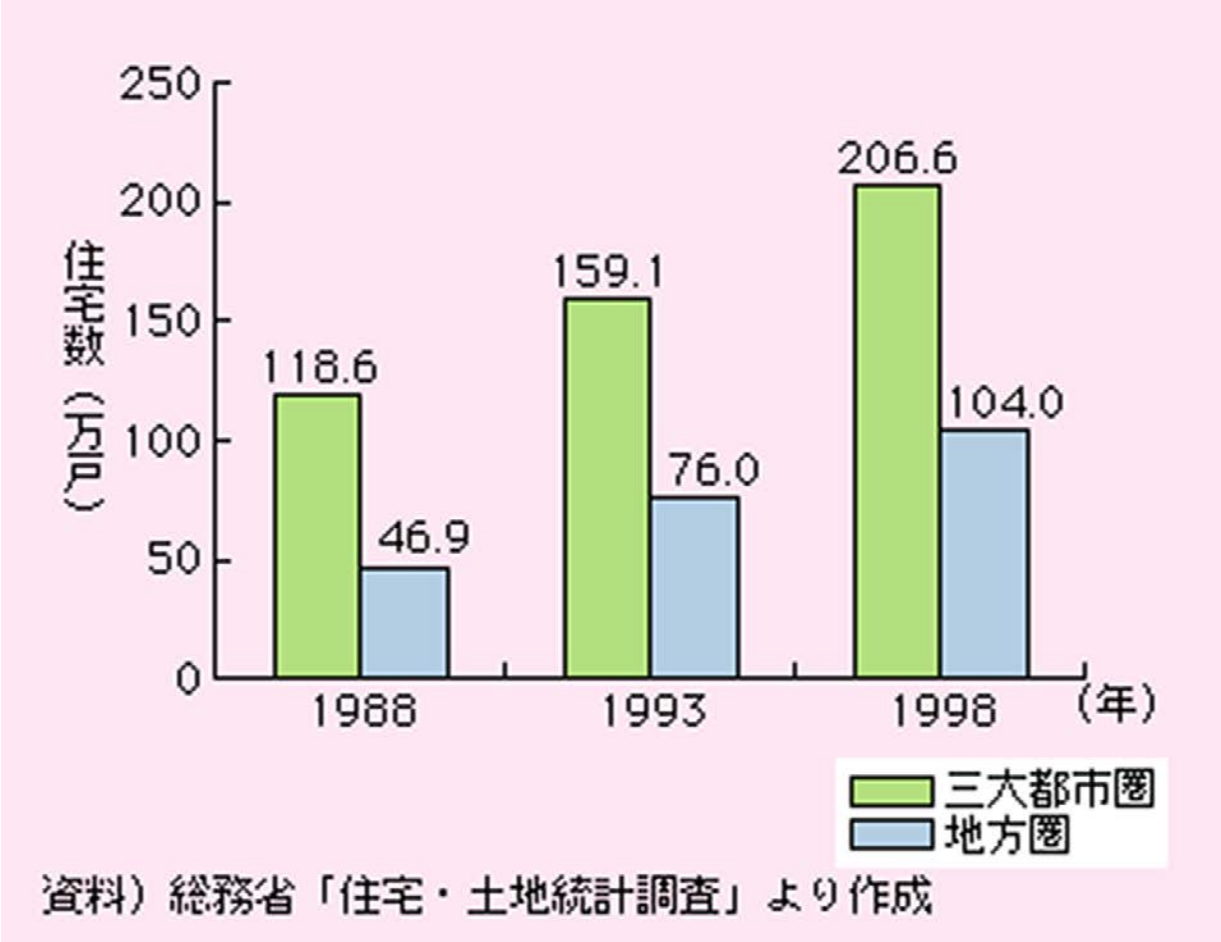
Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-2-5　単身世帯における地域の人々との付き合い



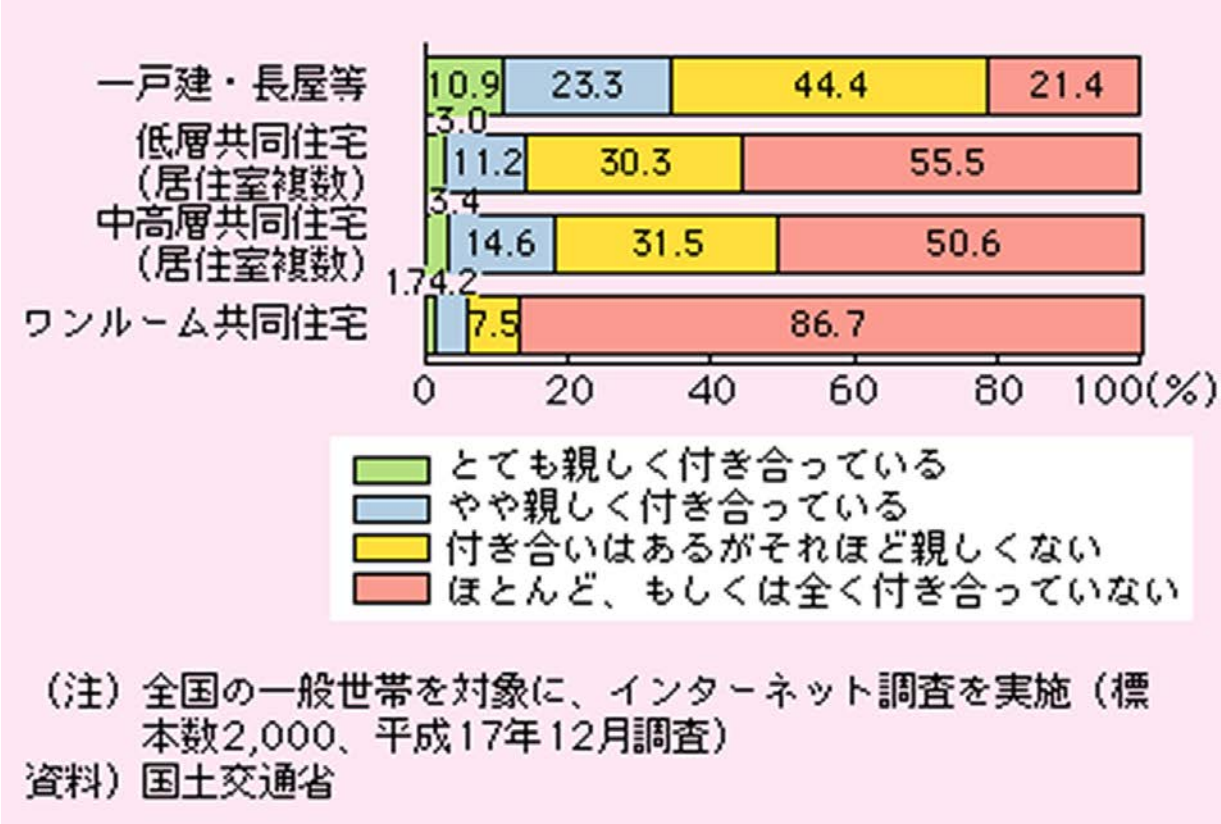
Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-2-6　三大都市圏、地方圏における居住室が1室の専用住宅の推移



Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-2-7　ワンルーム共同住宅居住者の地域の人々との付き合い



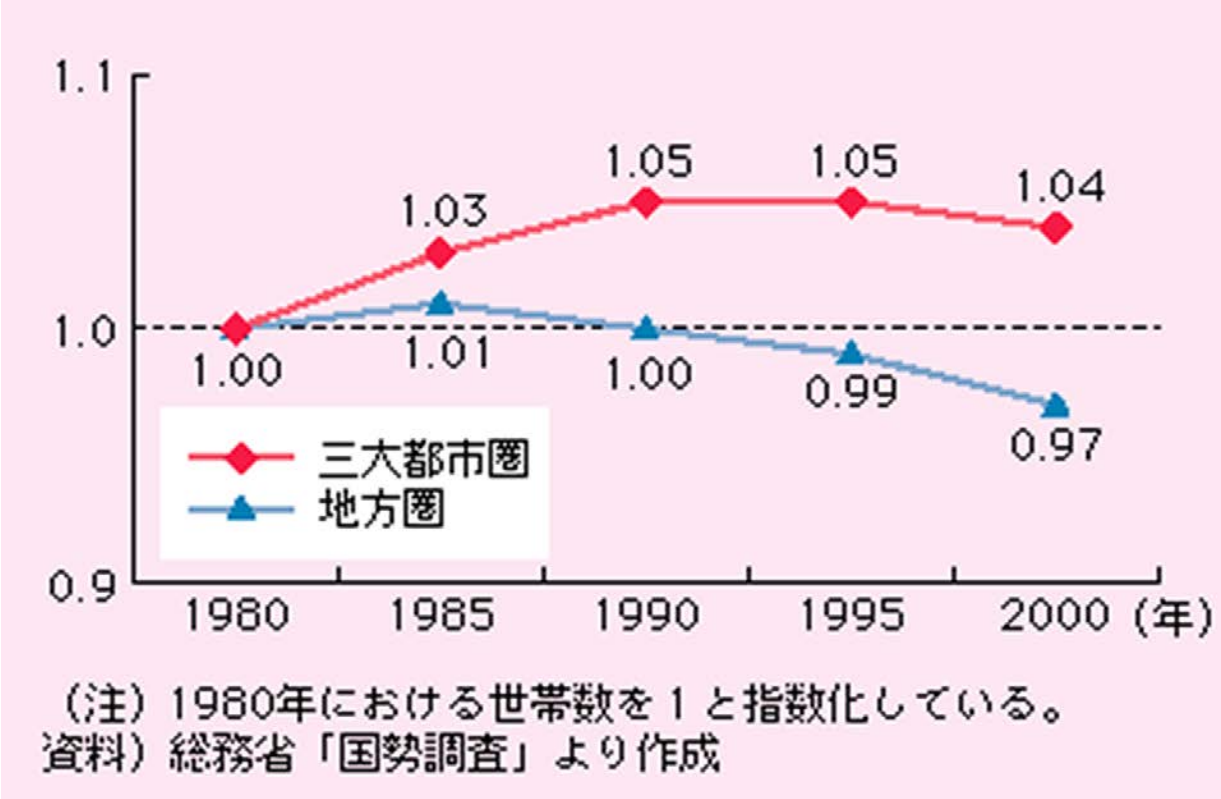
Excel形式のファイルはこちら

(地方部における地域コミュニティの衰退要因)

地方部では、若年層を中心に都市部への人口流出が目立ち、過疎化や高齢化が進行していることから、地域内での世代を超えた交流が困難になるとともに、地域コミュニティの担い手の減少を引き起こしている。また、学校の行事等を通じてコミュニティ活動のきっかけとなる子どもの減少も顕著になっている。さらに、自動車社会の進展に伴い生活圏域が拡大したことも、地域とのかかわりが少なくなっている要因の一つと考えられる。

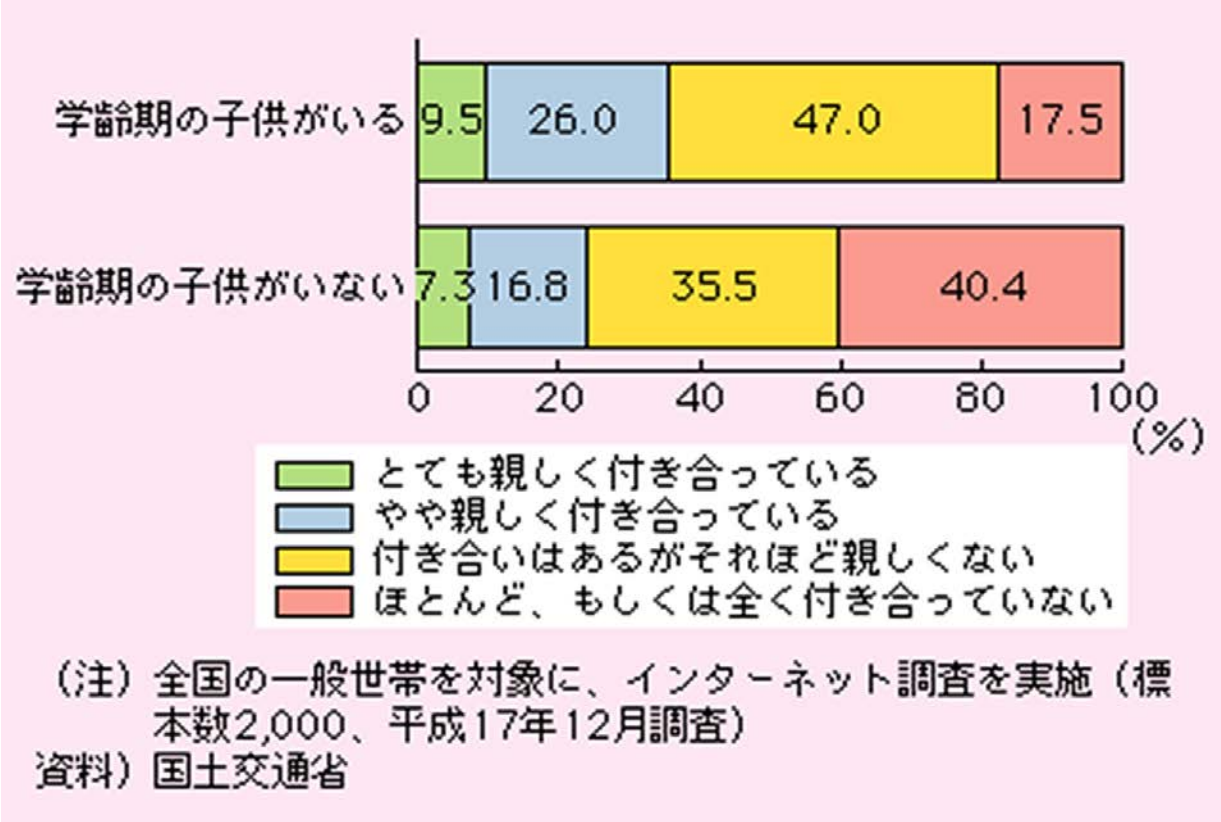
子どものいる世帯比率の減少は、三大都市圏、地方圏共通の傾向である。しかしながら近年、特に地方圏においては、子どものいる世帯数の減少傾向が強い。また、地方圏においては、人口当たり自動車(乗用)保有台数は三大都市圏より高い。

図表I-2-2-8　三大都市圏、地方圏における子どものいる世帯数の推移



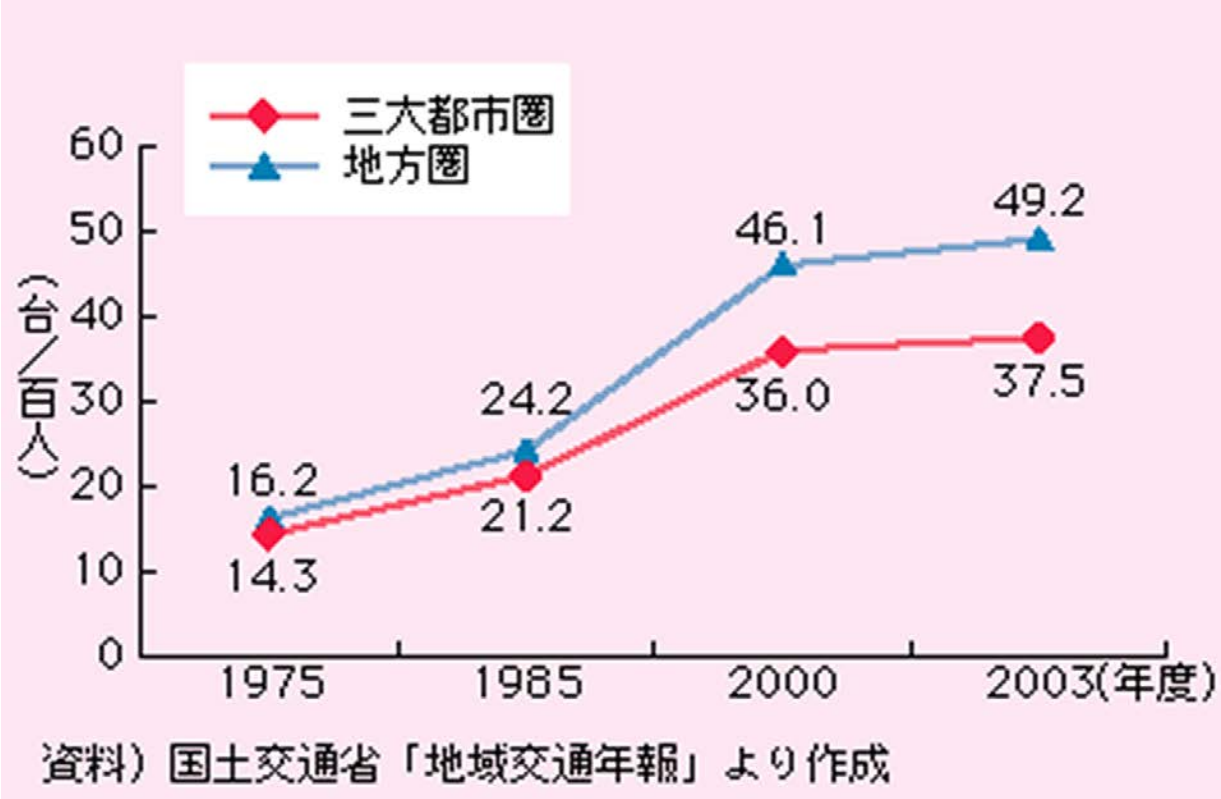
Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-2-9　学齢期の子どもの有無による地域の人々との付き合い



Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-2-10　三大都市圏、地方圏における人口当たり自動車(乗用)保有台数



Excel形式のファイルはこちら

(注)東京都区部及び14政令指定市

2　地域コミュニティに関する新たな動き

従来型地域コミュニティが衰退する一方で、NPOやボランティア等による活動が盛んになりつつある。

近年では、個人志向の人よりも社会志向の人が増加傾向にあり、社会の一員として何か社会のために役立ちたいと考えている人の割合は全体の6割程度を維持している。さらに、社会貢献したい内容を見ると、町内会、社会福祉活動、自然・環境保護活動とともに、自主防災活動や災害救助活動等災害に関する活動が上位を占めており、回答比率も年々増加傾向にある。

図表I-2-2-11　社会への貢献意識の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

(被災時のノウハウを活用した支援活動の展開)

近年盛んになりつつある住民主体のNPOやボランティア等による活動を通じて、地域の防災力を向上するのみならず、遠隔の被災地まで赴き、自らが被災した際の経験等を活用しつつ支援を行ったり、ノウハウを提供したりするといった試みが行われている。

例えば、神戸市では、平成16年の台風第23号や新潟県中越地震の被災地を支援するために「平成16年度パートナーシップ活動助成緊急募集」を実施し、被災地に赴くボランティアのコーディネート、被災地でのニーズ把握や具体的な支援活動を行う団体に対し、交通費を支給する施策を行った。

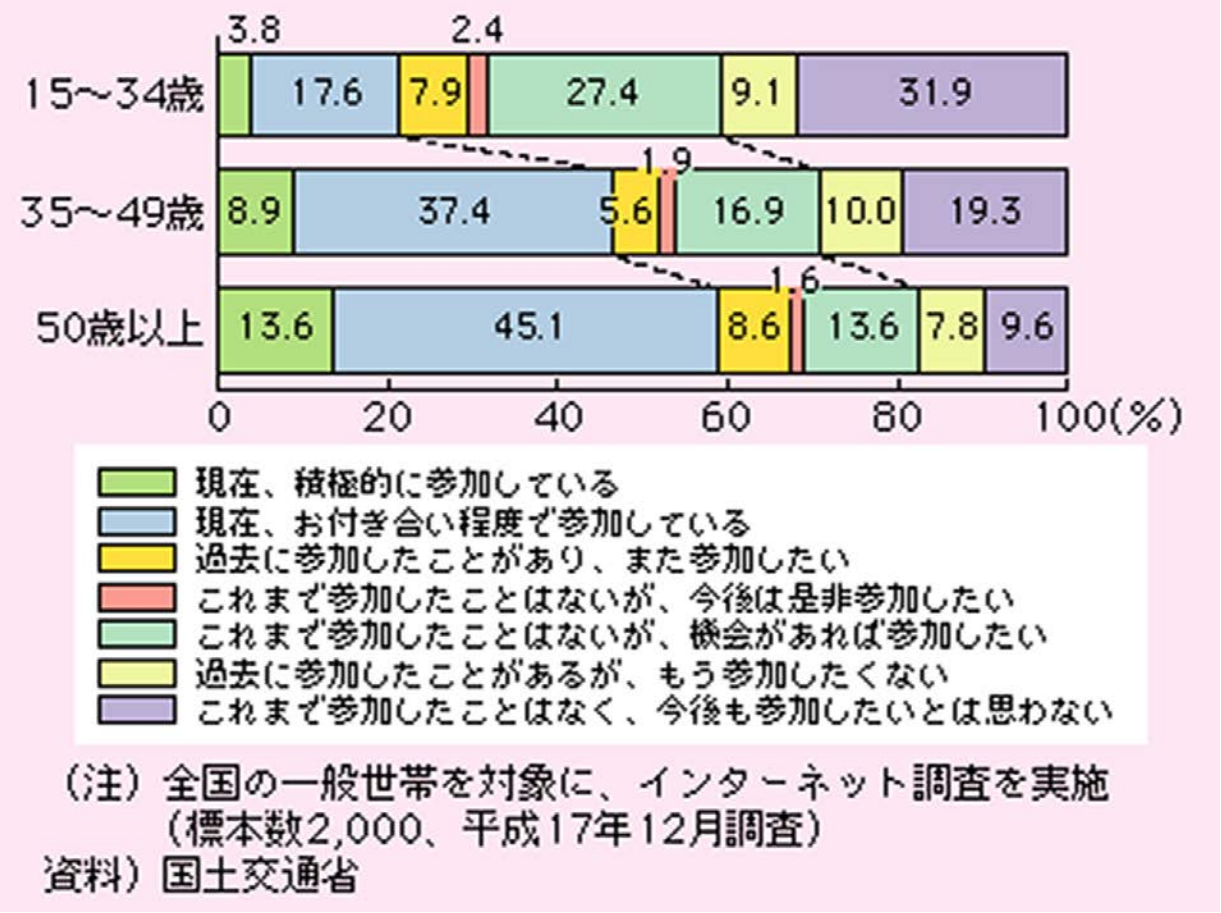
こうした被災経験・ノウハウを活用した住民による活動は、災害復旧支援の貴重な担い手として認識されるようになっている。

(「団塊の世代」への期待)

高齢化に伴う地域コミュニティの衰退が懸念される一方で、中・高年層ほど地域コミュニティへの参加意欲が強い傾向にある。また、地域コミュニティに参加しない主要な理由の一つとして「活動する時間がとれない」ことが指摘されている。

以上のことから、いわゆる「団塊の世代」層の人々が、間もなく定年を迎えて時間にゆとりができるようになれば、今後の地域コミュニティの新たな担い手として活躍することが期待できる。

図表I-2-2-12　年代別の地域コミュニティへの参加意欲



Excel形式のファイルは[こちら]

第3節　人口や交通等の集中、孤立集落の発生に伴う課題

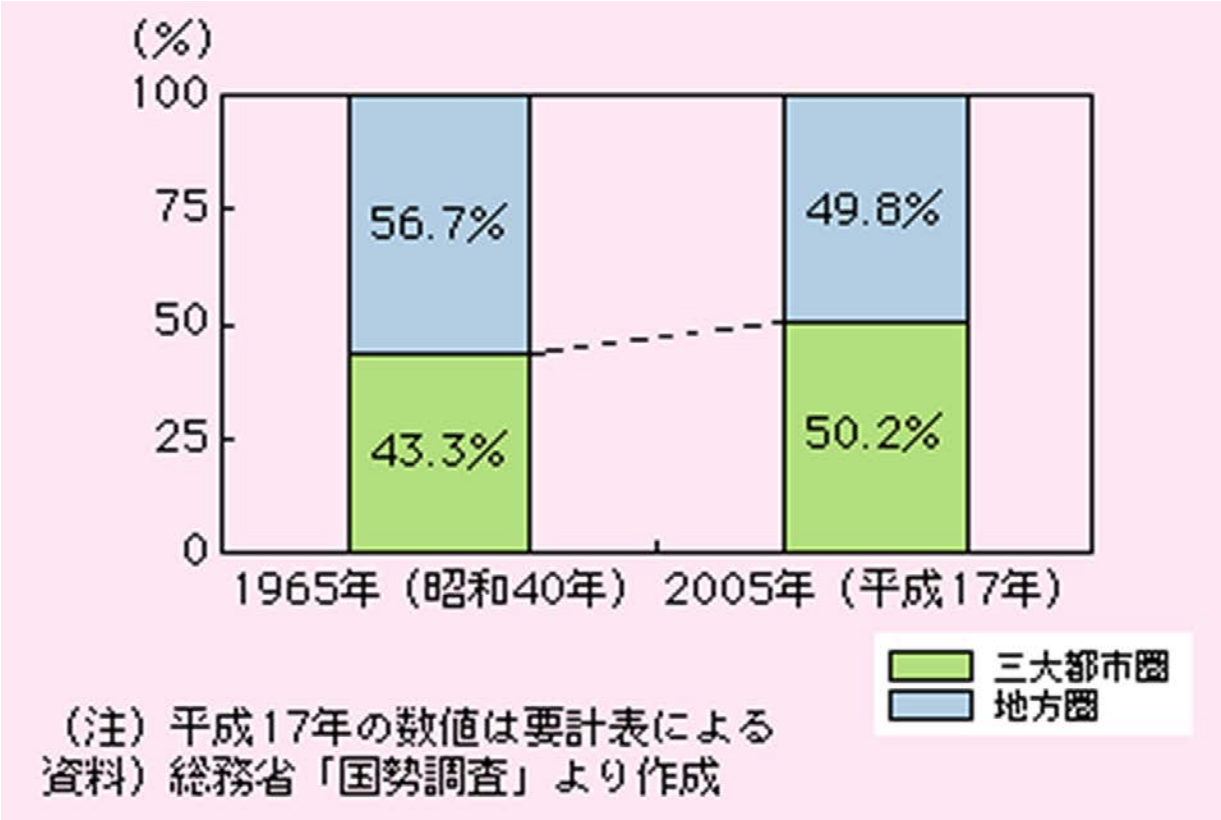
平成16年新潟県中越地震、17年台風第14号等、近年、自然災害や事故等が全国各地で頻発しており、その発生原因や被害の様相は、一方では都市の形成や交通の集中、他方では人口減少や地理的条件等といった地域ごとの特性を反映したものとなっている。

1　人口や交通等の集中

我が国は、高度経済成長期において、地方部から都市部に人口が移動した結果、都市部を中心に、人口、資産等の集中が生じた。

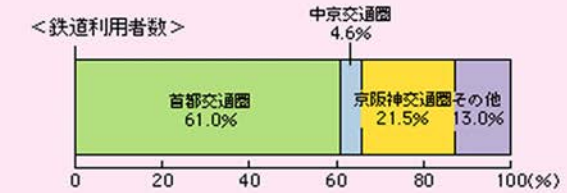
また、人口等の集中に伴い、交通も都市部に集中している。

図表I-2-3-1　都市部における人口の集中状況

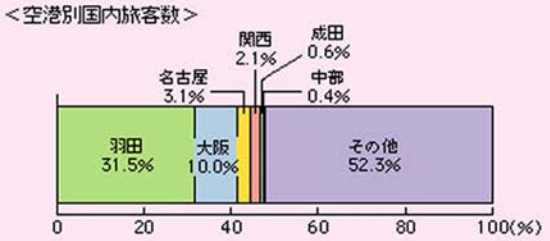


Excel形式のファイルはこちら

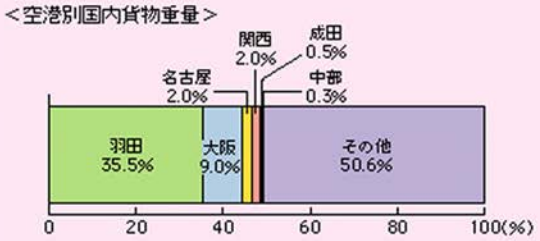
図表I-2-3-2　都市部への交通の集中状況



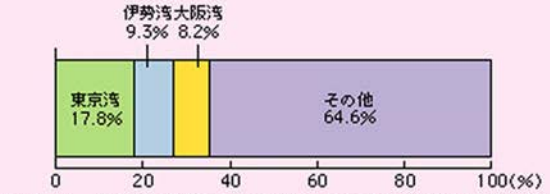
（注）　1　首都交通圏：東京駅中心に半径50kmの範囲
中京交通圏：名古屋駅中心に半径40kmの範囲
京阪神交通圏：大阪駅中心に半径50kmの範囲
2　平成14年度のデータによる
資料）三大都市交通圏については運輸政策研究機構「平成16年版　都市交通年報」、全国については国土交通省「平成14年度　鉄道統計年報」より作成



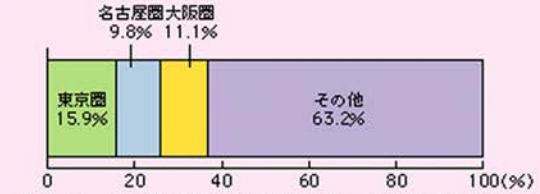
（注）平成16年のデータによる
資料）国土交通省「航空輸送統計年報　平成16年」より作成



（注）平成16年のデータによる
資料）国土交通省「航空輸送統計年報　平成16年」より作成



（注）　1　東京湾：千葉港、木更津港、東京港、川崎港、横浜港、横須賀港
伊勢湾：名古屋港、衣浦港、三河港、四日市港、津松阪港
大阪湾：大阪港、堺泉北港、阪南港、神戸港、尼崎西宮芦屋港
2　港湾出入貨物トン数（平成16年速報値）による
資料）国土交通省「平成16年　港湾統計」より作成



（注）　1　東京圏：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県
名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県
大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
2　24時間走行台キロ（平成11年度）による
資料）国土交通省「平成11年度　道路交通センサス」より作成

Excel形式のファイルは[こちら]

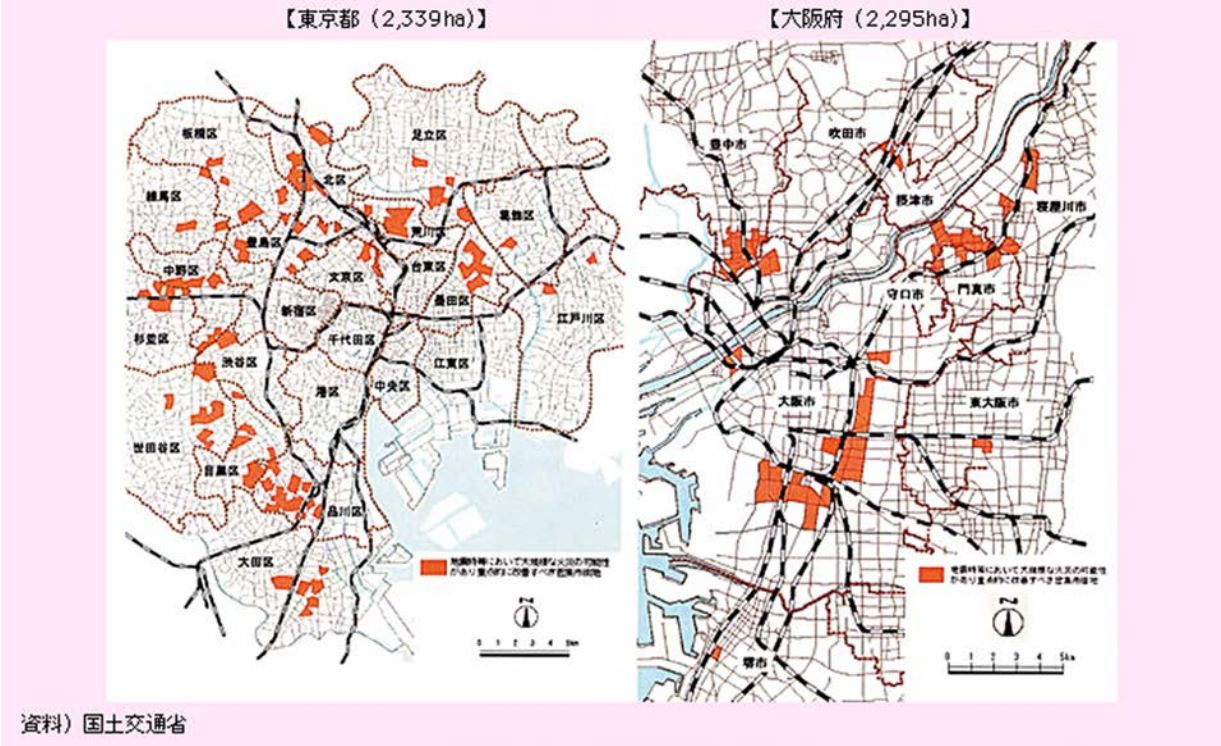
2　都市部における自然災害に対する脆弱性の高まり

大規模地震発生の切迫性の高まりや施設能力を超える規模の集中豪雨の発生といった自然的状況にある中で、都市部においては、人口、資産、交通等が集中した結果、自然災害が発生した場合、都市特有の被害の様相を呈したり、被害規模が拡大するなど自然災害に対して脆弱な構造になっている。東京都を始めとする都市部は、我が国又は地域における中枢機能を担っており、“自然災害に対して強いまち”を構築していく必要がある。

(1)密集市街地における地震火災等の発生

戦後、高度経済成長期を中心に、都市部に人口が流入・急増する中、公共施設の整備を伴う計画的な開発・整備が行われなかったことにより形成された密集市街地が、都市部に多く存在している。全国の密集市街地の中で、「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)」は約8,000ha存在し、そのうち東京都と大阪府には、それぞれ2,339ha(約29%)、2,295ha(約29%)存在する。

図表I-2-3-3　「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)



資料）国土交通省

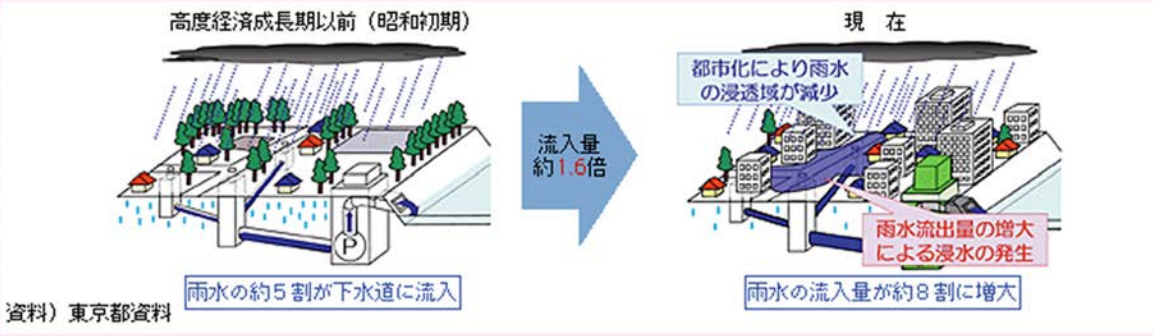
密集市街地は、狭小な敷地に、老朽化した木造建築物が高密度に建て並んでおり、細街路が多く、公園等のオープンスペースが少ないこと等により、地震発生時に家屋の倒壊や同時多発火災・大規模な延焼を起こす可能性が高い。実際、平成7年に発生した阪神・淡路大震災では、老朽化した木造建築物が多い密集市街地で家屋の倒壊や火災が発生し、多くの人命が失われた。

このため、安全に避難でき、延焼を遮断する都市構造に転換するなど密集市街地の改善・解消に向けた取組みが求められている。

(2)内水被害の拡大

都市の形成に伴い、多くの地域で地表面がコンクリートやアスファルト等で被覆されたため、雨水が地下に浸透しにくくなっており、短時間に大量の雨が降ると、一度に雨水が下水道等の排水施設へ流入し、河川へ排出処理されない事態が生じている。

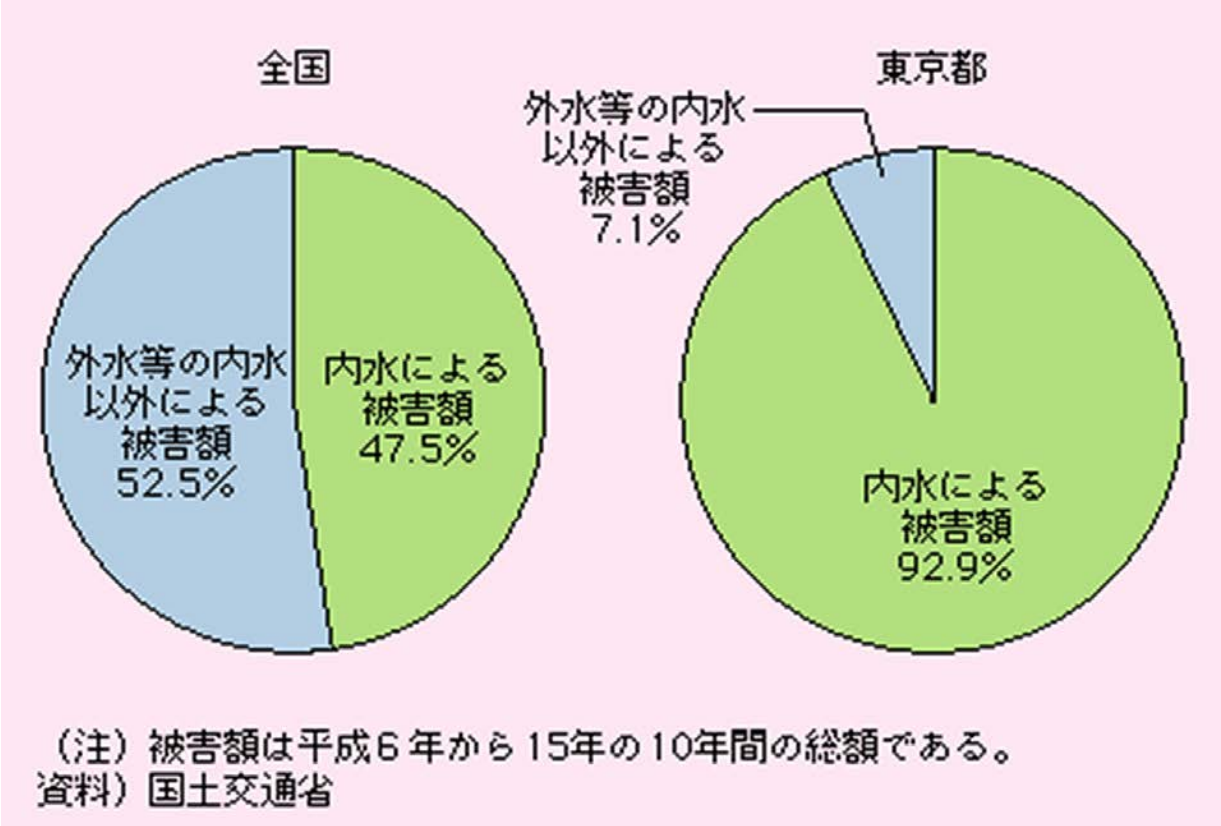
図表I-2-3-4　東京都における下水道への雨量流入量の変化



この結果、都市部においては、平成17年台風第14号に伴う集中豪雨で東京都杉並区を始めとする首都圏にも見られたように、地下に浸透しなかった雨水が河川に流れ込むことができずに市街地等に溜まって生じる水害(内水被害)が多発しており、都市部における内水被害額も大きくなっている。

このため、河川、下水道等の整備を進めるなど、内水被害の軽減に向けた対策が求められている。

図表I-2-3-5　全国と東京都における内水被害額の比較



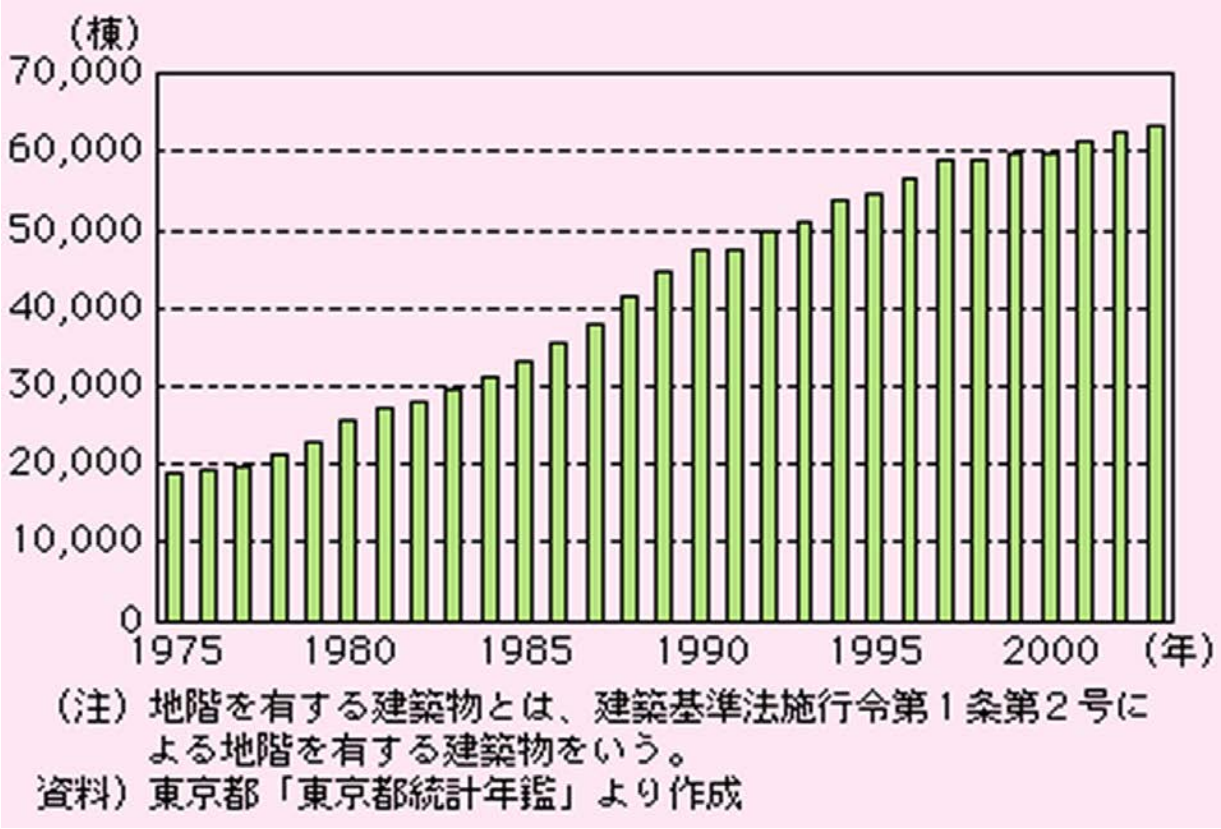
Excel形式のファイルはこちら

(3)地下施設への浸水の発生

都市部では土地の高度利用が進み、地下街や地下室の設置が増加している。地下街等の地下施設は、集中豪雨や洪水によって短時間に浸水し水没する危険性をはらんでおり、逃げ遅れや閉じ込め等によって財産のみならず人命までもが危険にさらされる可能性がある。実際、平成11年に、福岡市でのビルの地階への浸水や東京都新宿区での自宅の地下室への浸水により死者が出た事例があった。最近では、16年に、台風第22号に伴う豪雨により、東京都において地下鉄駅構内が浸水し地下鉄の運行が一時停止するなどの事例が発生し、17年には、台風第14号に伴う集中豪雨によって、東京都杉並区を始めとする首都圏において半地下施設等が浸水する事例が生じた。

このため、地下施設への浸水防止の取組みを促進するなど、地下施設の利用状況を踏まえた浸水対策が必要である。

図表I-2-3-6　東京都における地階を有する建築物数の推移



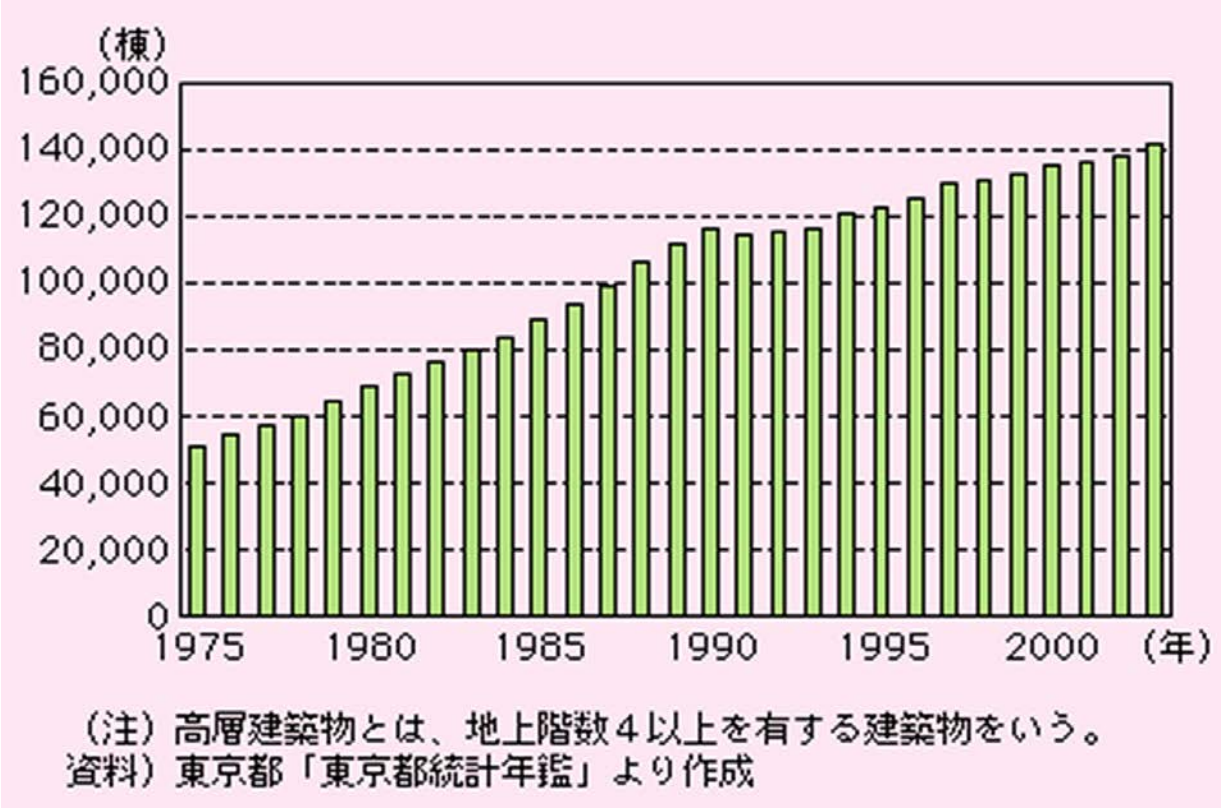
Excel形式のファイルはこちら

(4)高層建築物における被害の発生

都市部では土地の高度利用が進み、高層建築物が増加している。これに伴い、平成17年3月の福岡県西方沖を震源とする地震により事務所ビルの窓ガラスが割れ路上に落下した事例や、同年7月の千葉県北西部を震源とする地震によるエレベーターの運転休止によって人が長時間閉じ込められた事例等、高層建築物における被害が生じている。地震により窓ガラスが割れ、路上に落下した建築物は、地震による窓ガラスの落下防止対策として「建築基準法」による措置を行った昭和53年以前の建築物であった。一方、エレベーターの運転休止による閉じ込めについては、運転休止及び閉じ込め発生箇所が多数かつ広範囲であったため、復旧・救出に多大な時間を要したという問題を提起した。

以上を踏まえ、高層建築物における安全対策を推進する必要がある。

図表I-2-3-7　東京都における高層建築物数の推移



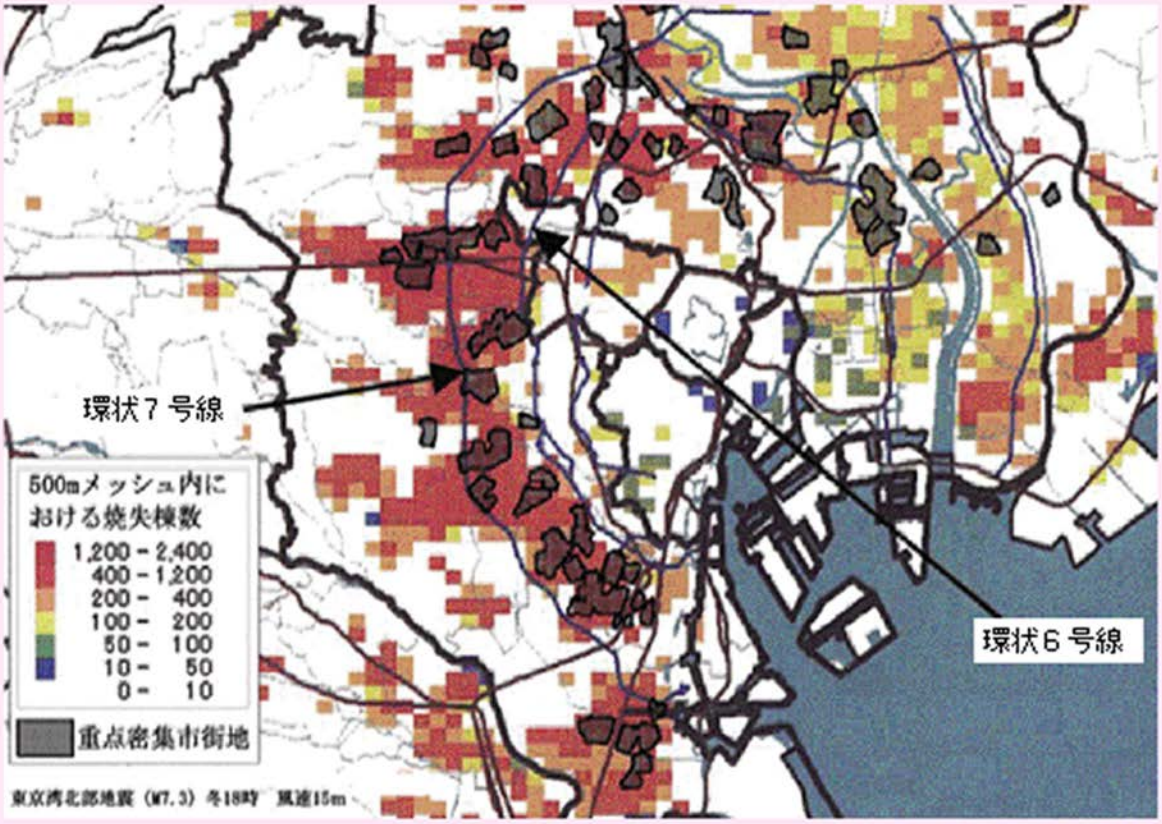
Excel形式のファイルはこちら

(5)大規模被害の可能性

人口、資産、交通等が集中している都市部においては、前述の脆弱性に関連して、自然災害が発生した場合、その被害が甚大になり得る。

震災による被害については、平成16年12月及び17年2月に中央防災会議に設置された首都直下地震対策専門調査会において公表された被害想定結果によると、想定される地震のうちある程度の切迫性が高いと考えられ、都心部の揺れが強く、強い揺れの分布が広域的に広がる東京湾北部を震源とするマグニチュード7.3の地震では、最大で、死者数約1万1千人、建物全壊棟数約85万棟、経済被害は約112兆円と想定されている(注1)。被害がこのように甚大になる原因の1つとして、既述した都市の脆弱性が挙げられる。具体的には、地震火災の出火・延焼による焼失棟数は約65万棟と想定されているが、不燃焼率(注2)が小さい密集市街地が広域的に連担している環状6号線から環状7号線の間を中心に、地域によっては環状8号線にかけて、地震火災が同時多発し、大規模な延焼に至る可能性が高いため、焼失棟数が他の地域より多いと想定されている。

図表I-2-3-8　東京における焼失棟数分布と重点密集市街地の関係



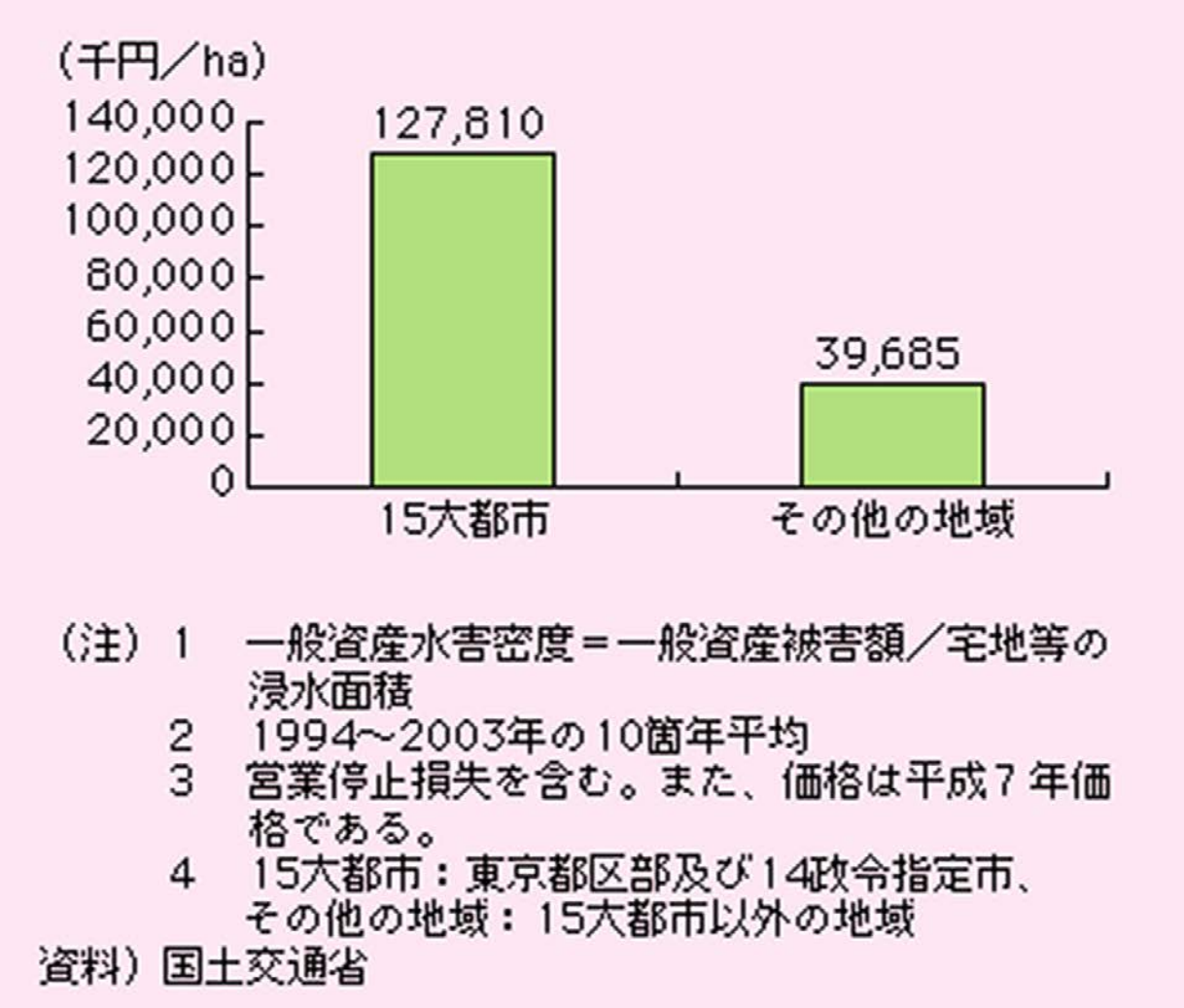
資料）平成17年３月中央防災会議資料より作成

また、都市部に集中する交通インフラが被災した場合は、我が国の交通ネットワーク全体の機能低下を招くとともに全国的な経済活動の継続性を阻害する要因となり、前述の首都直下地震の被害想定結果では、交通寸断による機会損失・時間損失は6.2兆円と想定されている。

さらに、公共交通機関、道路等の機能が低下した場合には、膨大な数の帰宅困難者(注3)の発生が予測され、前述の首都直下地震の被害想定結果において、東京湾北部を震源とするマグニチュード7.3の地震が昼12時に発生した場合では、1都3県にまたがり約650万人(うち東京都で約390万人)の帰宅困難者が発生することが想定されている。

水害による被害を見ると、単位面積当たりの被害額は、15大都市とその他の地域を比較した場合、資産が集中している前者が後者よりも著しく大きくなっている。

図表I-2-3-9　15大都市とその他の地域における一般資産水害密度の比較



Excel形式のファイルはこちら

(注1)ここでは、想定シーンとして、冬、夕方18時、風速15m/s、と設定している。
(注2)地域面積に対する耐火建築物及び一定規模以上の道路・公園等の公共空地面積の占める割合。地区の耐火性能を測る指標となる。
(注3)各地区の滞留者のうち、帰宅までの距離が遠く、徒歩による帰宅が困難な人

コラム・事例　災害時水上輸送ネットワークの構築に向けて

首都圏において直下型地震を始めとする大規模地震の発生が懸念されていますが、大規模地震が発生した場合、道路、鉄道等が寸断されるおそれがあり、救援、機材の運搬等に水上交通が大変役立ちます。

実際に、平成7年の阪神・淡路大震災では、大阪近辺のマリーナ保管のプレジャーボートを活用し、医療器具、救急患者の搬送等効率的な緊急輸送が行われました。

このため、大規模地震が発生した際に、帰宅困難者や、復旧活動に必要な大量の機械や資材、食料や医療品等の救援物資を河川という連続したスペースを利用して輸送できるよう、荒川や隅田川ではリバーステーション(防災船着場)(注1)の整備が進められています。また、荒川では陸上交通との橋渡しのため緊急用河川敷道路の整備が進められています。

平成17年11月には、直下型地震の発生により陸上交通が分断されたことを想定し、河川舟運や海上輸送を活用した災害時の水上輸送ネットワークの構築に向けた訓練を関東運輸局、関東地方整備局、地方公共団体、NPO等の参加により行いました。この訓練には約200名が参加し、緊急物資や帰宅困難者の輸送、物資の積替え作業、救急患者の搬入等を行いました。

中央防災会議における試算では、東京湾北部を震源とするM7.0級の直下型地震が起きると、地震発生直後に約650万人に上る帰宅困難者が発生すると想定されています。このような帰宅困難者について、水上バスや屋形船を活用することにより、この水域において約2～3万人を輸送することが可能という試算(注2)もあります。

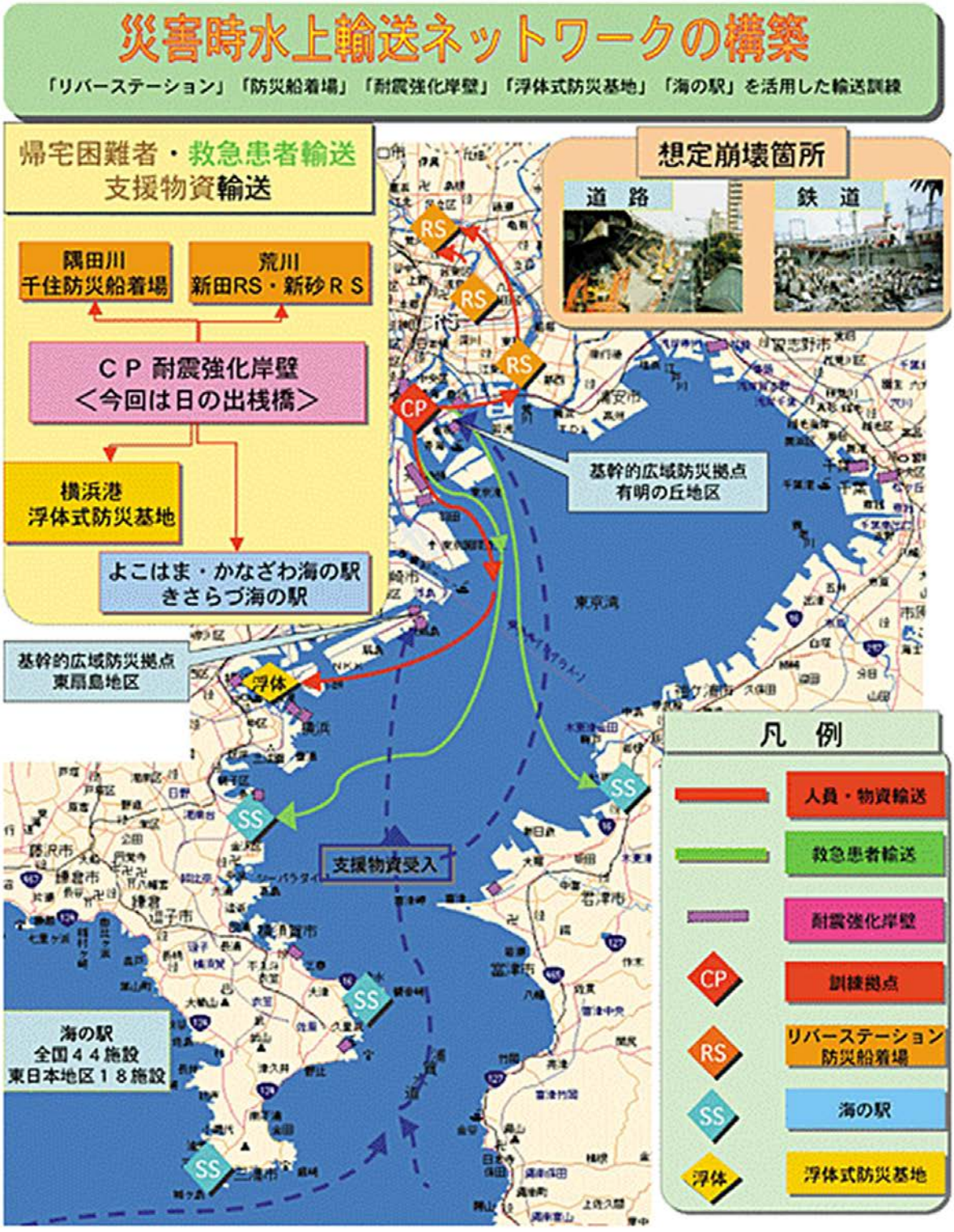
今後も訓練を継続し、実際に災害が発生した際に、船舶を活用した輸送ネットワーク機能が十分発揮できるよう、地方公共団体等と連携を図っていくこととしています。

緊急物資の受け渡し訓練



緊急物資の受け渡し訓練

災害時水上輸送ネットワークの構築



(注1)災害時における建設機械や救援物資の輸送拠点、観光船が発着できる河川の景観を楽しむレジャー拠点、水上ルートや陸上ルートで運ばれてくる物流の拠点として期待される船着場

(注2)独立行政法人海上技術安全研究所の調査による

3　交通の集中下における事故・トラブルとその影響

(都市部の交通機関における事故、輸送障害等の影響)

平成17年7月23日に発生した千葉県北西部を震源とする地震では、首都圏の多くの鉄道の運行が停止し、点検のために運転再開までに長時間を要したため、JR東日本で約44万人、東京メトロで約93万4千人に影響が及んだとされている。

また、平成17年8月2日には、東京国際空港(羽田)の電源設備に障害が発生したことにより、レーダー施設等の航空管制施設が50分間にわたり使用できなくなり、管制機能が麻痺した。これにより、497便の定期便、約10万人に影響が及んだ。同空港では、同年10月17日にも横須賀港の米海軍所属艦船から発信された電波により、航空機上で滑走路までの距離を示す計器に誤表示が発生し、295便の定期便に影響が及んだ。

さらに、平成17年11月7日には、JR東日本山手線内回りの有楽町駅～東京駅間で、架線を張っている装置の一部が破損し、おもりが外れたことにより架線が垂れ下がった。この輸送障害により、最大約5時間にわたり山手線と京浜東北線の運転が一時ストップし、56本が運休、80本に最大4時間を超える遅れが出て、約17万人に影響が及んだ。

これらの事例のように、交通の集中している都市部の鉄道や空港においていったん事故、輸送障害等が発生し、運行(航)再開までに時間を要した場合は、多くの利用者に影響を及ぼすこととなる。

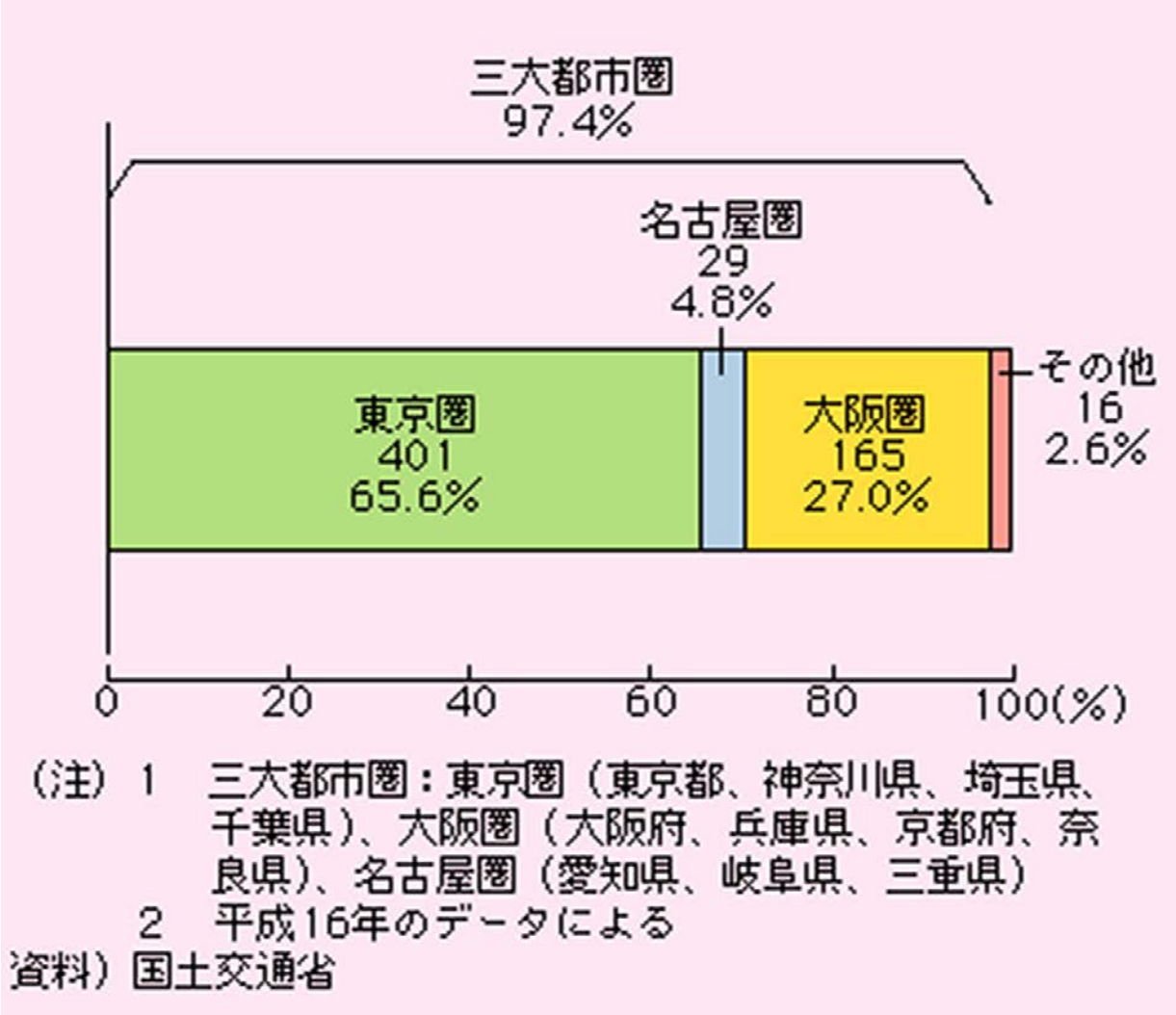
さらに、現在交通機関の多くの機能が情報システムに依存するようになってきており、サイバー攻撃等の意図的要因、人為的ミス等の非意図的要因、さらには地震等の自然災害等によりITの機能不全が発生し、サービスの停止や機能の低下が起きる危険性が大きくなっている。このようなIT障害が交通ネットワークの中核である都市部の交通機関において発生した場合、社会経済に与える影響は特に大きくなると考えられるため、これらへの対応もますます重要となってきている。

(都市部における踏切対策の必要性)

我が国には約3万6千箇所の踏切が存在するが、このうちピーク時1時間当たりの遮断時間が40分以上のいわゆる「開かずの踏切」は約600箇所あり、その95%以上が三大都市圏に集中している。

最近の「開かずの踏切」での死傷事故の発生等も踏まえ、交通の集中する都市部における踏切事故の防止及び交通の円滑化の観点から、「開かずの踏切」等の解消に向けた踏切対策の強化・スピードアップが求められている。

図表I-2-3-10　全国の「開かずの踏切」に占める三大都市圏の割合



Excel形式のファイルは[こちら]

4　孤立集落の発生

安全・安心の確保について都市部特有の課題がある一方で、都市部以外の地域においても地域特性に伴う課題を抱えている。

我が国の国土の約7割の面積を占める中山間地域や沿岸地域においては、自然災害が発生した場合、地形条件、交通アクセス等から孤立集落がしばしば発生してきた。

平成16年10月に発生した新潟県中越地震では、脆弱な地質構造の山間地において多発した土砂災害等により、中山間地域に散在した集落へ至る交通網等が寸断され、新潟県山古志村(現長岡市)を始めとする各地で集落が孤立した。また、17年においても、台風第14号に伴う豪雨により、九州地方の中山間地域で、多数の斜面崩壊や河岸浸食が発生し、道路等の交通網等が寸断し、集落が孤立した。さらに、中山間地域だけでなく、山が海に迫った沿岸部や島しょ部においても、斜面の崩壊、津波等により、他の地域や島外へのアクセスが遮断され、孤立集落が発生してきた。内閣府の調査によると、中山間地の農業集落及び海水面漁業集落のうち、それぞれ約3割の集落で自然災害によって孤立する可能性がある。また、平成18年豪雪によって道路が寸断され、新潟県津南町及び長野県栄村が孤立したように、地震、津波、豪雨に限らず大雪によっても孤立集落が発生する。

このように、自然災害によって孤立した集落は、周辺とのアクセスが寸断されているため、集落全体の救出・救助・救援・復旧活動に支障が生じる。さらに、中山間地域においては人口減少や少子高齢化が進んでおり、孤立可能性のある集落においても、高齢化に伴い地域の防災力が低下していることが懸念される。

したがって、自然災害によって孤立する可能性がある集落について、災害発生時における他の地域とのアクセスの確保を図るとともに、寸断された場合の対処方針も検討しておく必要がある。

図表I-2-3-11　自然災害によって孤立する可能性がある集落数

（1）農業集落調査

	集落数	割合
可能性有り　（注）1	17,451	29.7%
可能性無し	41,348	70.3%
計　（注）2	58,799	-

（注）1　「可能性有り」の集落数は、一次抽出時に含まれていない集落（673集落）を含んでいる。
2　一次抽出時の集落から、集落として特定不可能な集落、区域として不適当な集落（508集落）を除外している。
3　本調査における一次抽出とは、農業集落において、あらかじめ孤立可能性のある中山間地集落として、地勢「平野」、形態「密居」を除いたものを抽出することをいう。

（2）漁業集落調査

	集落数	割合
可能性有り　（注）1	1,787	28.6%
可能性無し	4,459	71.4%
計　（注）2	6,246	-

（注）1　「可能性有り」の集落には、一次抽出時に含まれていない集落（18集落）を含んでいる。
2　一次抽出時の集落から、集落として特定不可能な集落、区域として不適当な集落（14集落）を除外している。
3　本調査における一次抽出とは、海面の漁業集落全てをいう。

資料）内閣府資料より作成

Excel形式のファイルはこちら

第4節　企業を取り巻く環境の変化、技術の高度化等に伴う課題

最近続発している交通分野における事故・トラブルの背景として、企業を取り巻く環境の変化、技術の高度化等に伴い、ヒューマンエラー(注)が発生しやすい状況となっていることが指摘されている。ここでは、交通分野におけるヒューマンエラーを原因とした事故の防止に向けた課題について分析する。

(注)人間と機械が協調して目的を達成するためのシステム(ヒューマン・マシン・システム)の中で、人間の側が自分に割り当てられた仕事、あるいは人間の運転者等に期待された能力の水準を満たすことに失敗したため、システム全体がトラブルを起こしたり、動作停止状態になったりしたもの

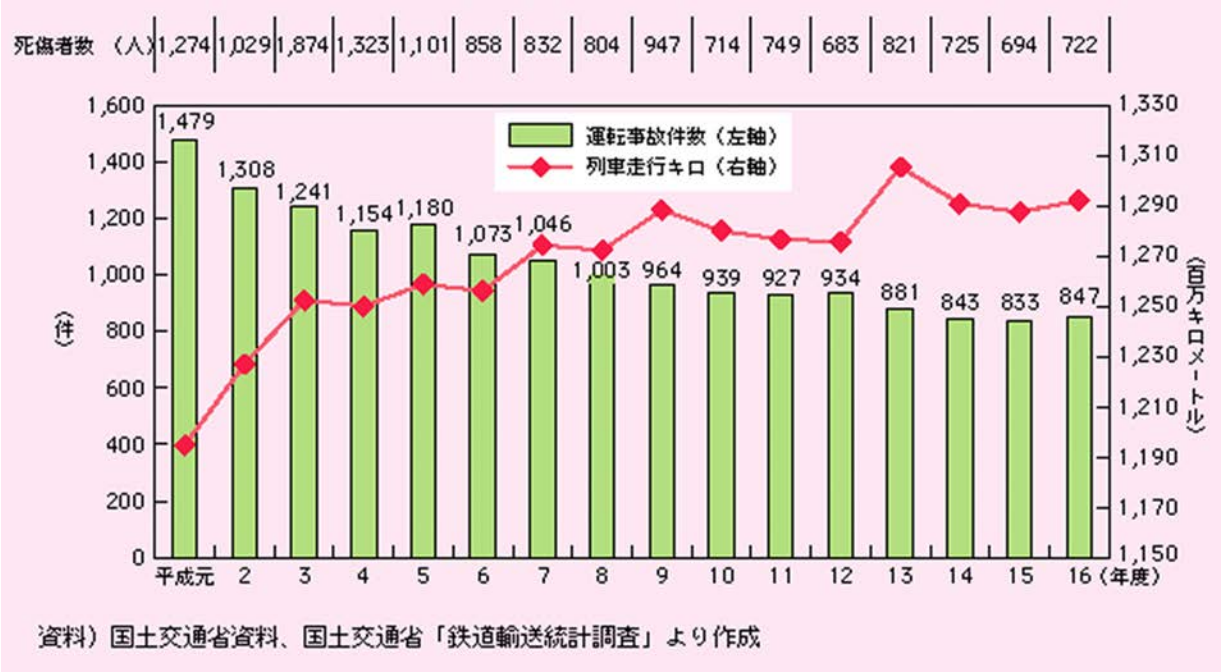
1　国民の運輸の安全に対する信頼の揺らぎ

輸送モード別に交通分野における事故件数と死傷者数の推移を見てみると、交通量が増加している中で、全体として事故件数、死傷者数共に顕著な増加を見せていないが、最近事故・トラブルが続発し、国民の運輸の安全への信頼が揺らいでいる。

(鉄道)

列車走行キロが伸びている中、鉄道運転事故件数及び死傷者数は減少傾向を示してきたが、平成17年には4月にJR西日本福知山線列車脱線事故、12月にJR東日本羽越線列車脱線事故と被害の大きな事故が続発した。

図表I-2-4-1　鉄道運転事故件数、死傷者数及び列車走行キロの推移

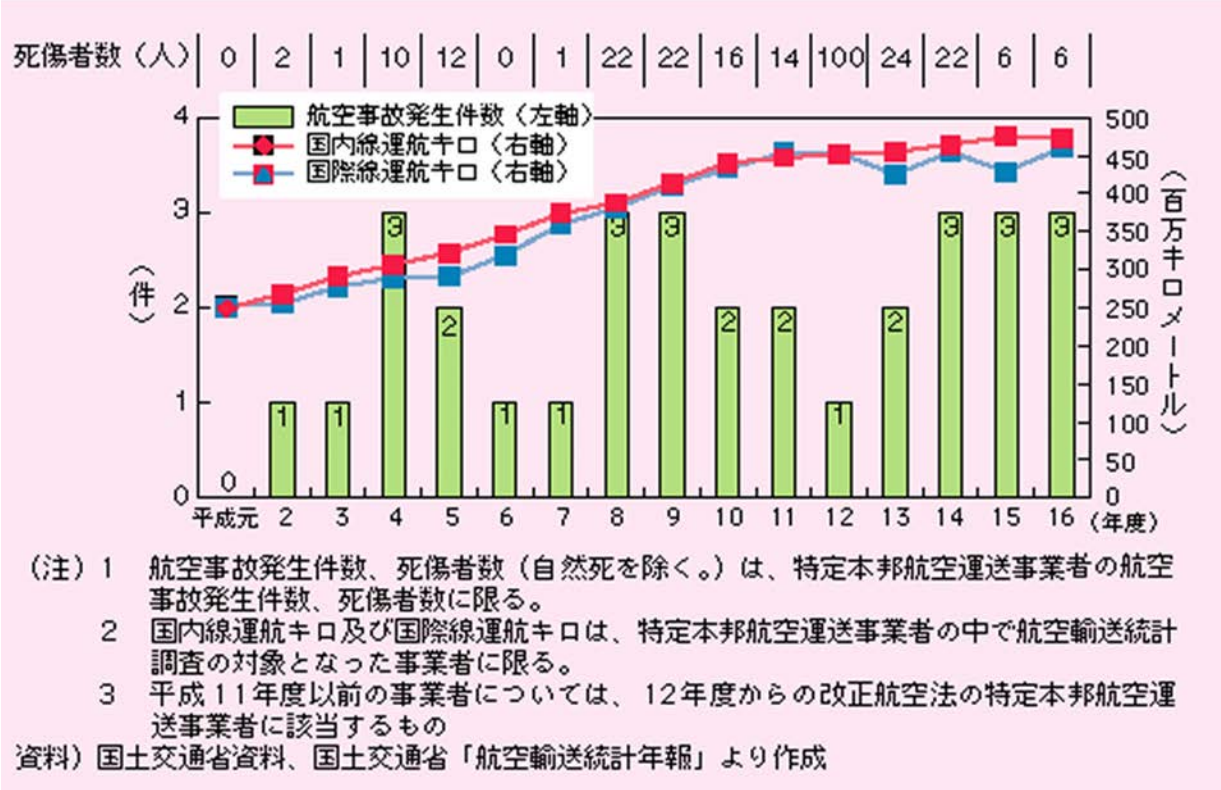


Excel形式のファイルはこちら

(航空)

運航キロが伸びている中で、航空事故件数の顕著な増加は見られず、我が国の航空会社(注1)における乗客の死亡事故は昭和61年以降発生していないが、平成17年にはヒューマンエラーや機材不具合に起因する安全上のトラブルが続発した。

図表I-2-4-2　航空事故件数、死傷者数及び運航キロの推移



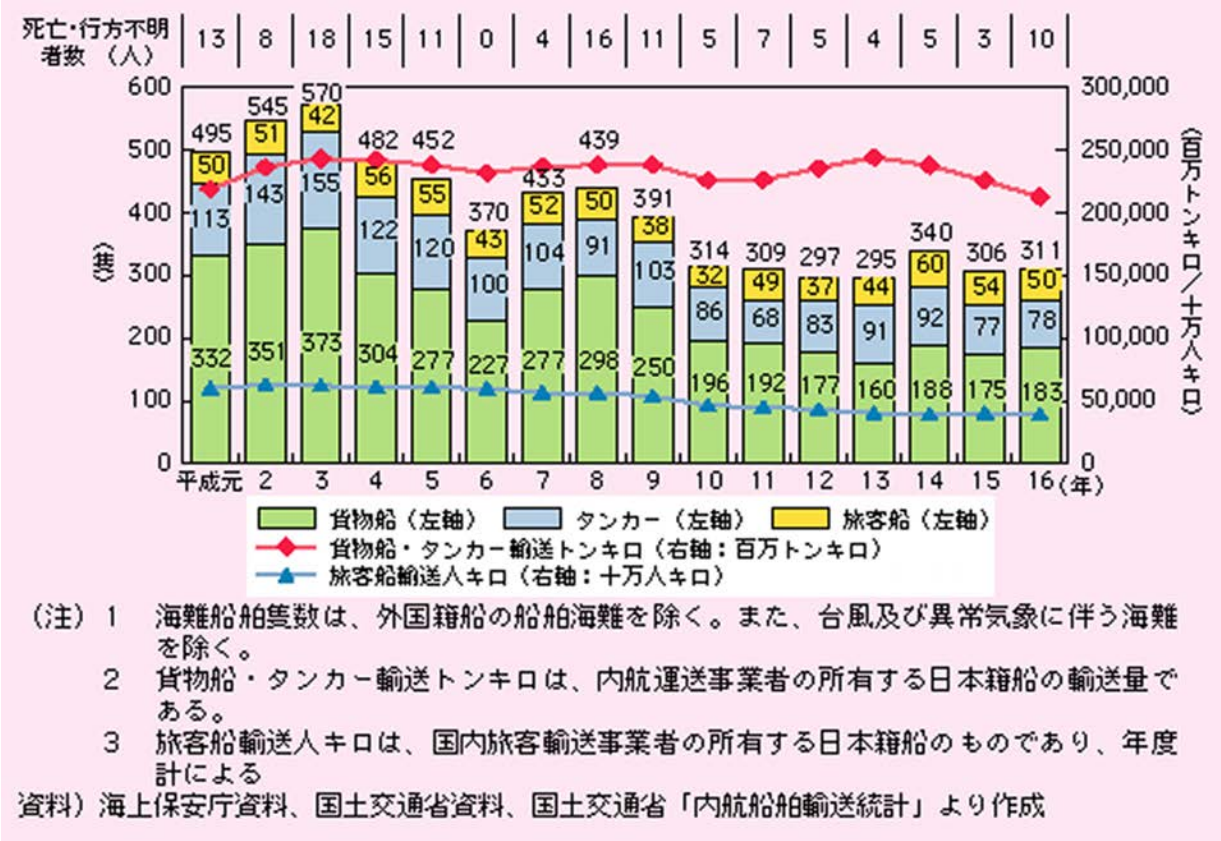
（注）1　航空事故発生件数、死傷者数（自然死を除く。）は、特定本邦航空運送事業者の航空事故発生件数、死傷者数に限る。
2　国内線運航キロ及び国際線運航キロは、特定本邦航空運送事業者の中で航空輸送統計調査の対象となった事業者に限る。
3　平成11年度以前の事業者については、12年度からの改正航空法の特定本邦航空運送事業者に該当するもの
資料）国土交通省資料、国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

Excel形式のファイルはこちら

（海運）

輸送トンキロ・人キロは横ばいないし減少傾向にあり、事業用船舶の海難隻数は減少傾向にある。

図表I-2-4-3　海難船舶隻数(事業用)、海難に伴う死亡・行方不明者数及び輸送トンキロ・人キロの推移



（注）1　海難船舶隻数は、外国籍船の船舶海難を除く。また、台風及び異常気象に伴う海難を除く。
2　貨物船・タンカー輸送トンキロは、内航運送事業者の所有する日本籍船の輸送量である。
3　旅客船輸送人キロは、国内旅客輸送事業者の所有する日本籍船のものであり、年度計による

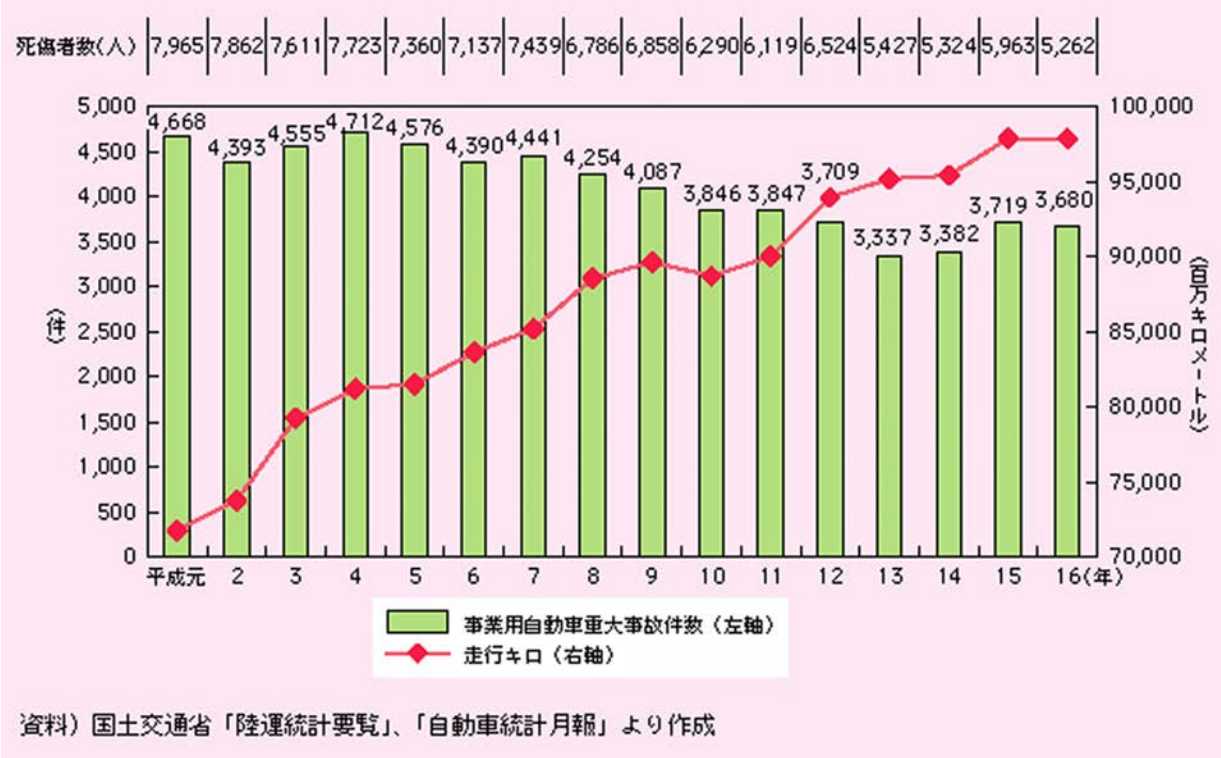
資料）海上保安庁資料、国土交通省資料、国土交通省「内航船舶輸送統計」より作成

Excel形式のファイルはこちら

（自動車）

走行キロが伸びている中、事業用自動車の重大事故(注2)件数及び死傷者数は長期的に見ると減少傾向にある。

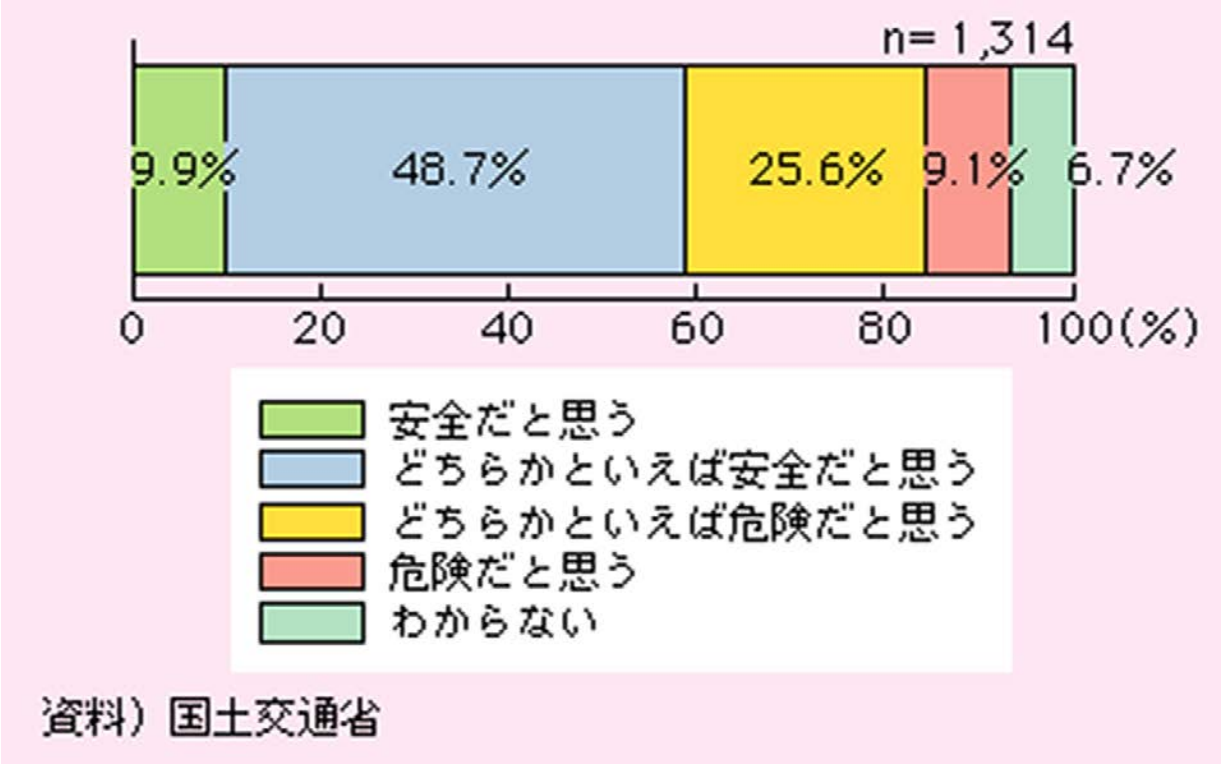
図表I-2-4-4　事業用自動車の重大事故件数、死傷者数及び走行キロの推移



Excel形式のファイルはこちら

しかし一方で、国土交通省が平成17年12月に実施した意識調査において、公共交通機関を安全だと思いますか、それとも危険だと思いますかと質問したところ、「危険だと思う」、「どちらかといえば危険だと思う」と回答した人の合計が3分の1を超えており、最近続発している事故・トラブルによって国民の運輸の安全に対する信頼が揺らいでいることが分かる。

図表I-2-4-5　公共交通機関の安全性について



Excel形式のファイルはこちら

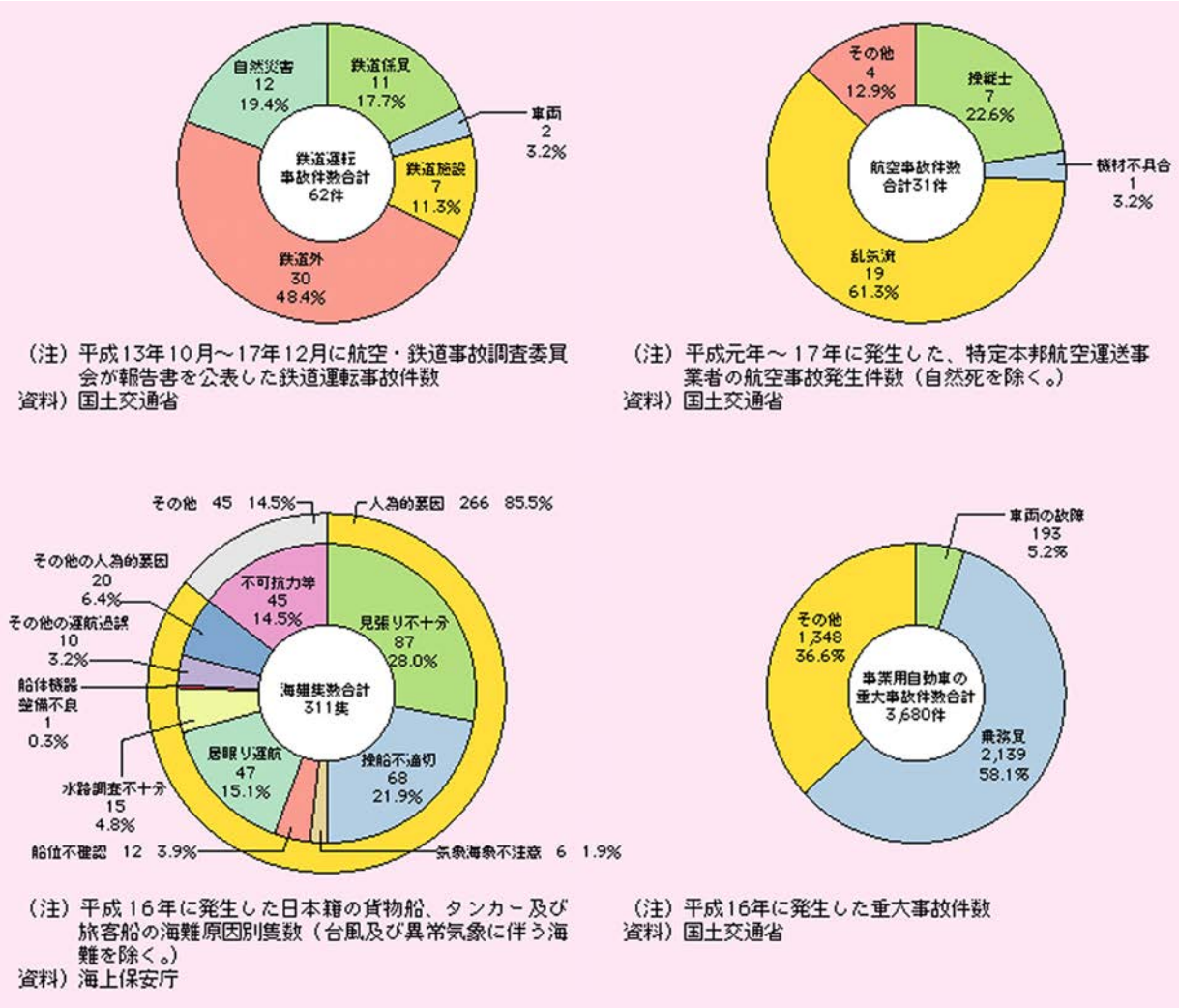
(注1)特定本邦航空運送事業者(客席数が100又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用して航空運送事業を経営する本邦航空運送事業者)

(注2)転覆、転落、火災、踏切若しくは重大な構造・装置の故障又は死者、重傷者を生じた事故

2　ヒューマンエラー関連事故の続発

交通分野全体として事故件数等に増加の傾向は見られない中、最近続発している公共交通関連の事故・トラブルについては、ヒューマンエラーとの関連が指摘されており、実際に輸送モード別に事故原因の内訳を見ると、人為的要因によるものが一定の割合を占めている。

図表I-2-4-6　輸送モード別事故原因



（注）平成13年10月～17年12月に航空・鉄道事故調査委員会が報告書を公表した鉄道運転事故件数
資料）国土交通省

（注）平成元年～17年に発生した、特定本邦航空運送事業者の航空事故発生件数（自然死を除く。）
資料）国土交通省

（注）平成16年に発生した日本籍の貨物船、タンカー及び旅客船の海難原因別隻数（台風及び異常気象に伴う海難を除く。）
資料）海上保安庁

（注）平成16年に発生した重大事故件数
資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

このような状況を踏まえ、国土交通省では、平成17年6月に「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」を設置し、公共交通に係る総合的かつ効果的なヒューマンエラー事故防止対策を検討しているところである。同年8月にまとめられた同委員会の中間とりまとめでは、専門家の意見や企業の取組事例のヒアリング等を踏まえて、陸・海・空の各輸送モードに横断的なヒューマンエラーの事故防止に係る問題点の整理と課題の抽出が行われた。

ヒューマンエラーが関連する事故やトラブルの防止のためには、Man(人間)、Machine(機械)、Media(環境)、Management(管理)の4M、あるいはこれにMission(使命)を加えた5Mの複合原因ととらえてシステム全体を検討

し、機械側の改善、人間側の改善、人間と機械のインターフェイス(人と機械が情報を相互にやりとりする「しかけ」)の改善、システム管理や作業管理の改善、人間と機械の役割分担の改善等を検討する必要がある。

3　ヒューマンエラー事故防止に向けた課題

ヒューマンエラーには、うっかりミスや錯覚等により「意図せず」に行ってしまうもの(狭義のヒューマンエラー)と、行為者がその行為に伴うリスクを認識しながら「意図的に」行う「不安全行動」(注)とがある。このため、ヒューマンエラーによる事故を防止するためには、うっかりミス等狭義のヒューマンエラーを極力減少させる人間工学等を生かしたシステムづくりを行うとともに、行為者が不安全行動を行わないようにする対策を講じることが重要である。

そのための課題としては、大きく分けて「不安全行動を容認する職場環境・企業風土」(組織的課題)及び「人間と高度技術のミスマッチ」(技術的課題)の2つが挙げられる。

(不安全行動を容認する職場環境・企業風土)

不安全行動を行うか否かについては、リスクテイキング(危険なことと分かっている行動をあえて行うこと)の傾向等個人的な要素もさることながら、職場環境、企業風土等の行為者が置かれている状況等が大きく影響を与えていると考えられている。このため、公共交通の安全確保を図る上では、事業者の職場環境や企業風土がどのようなものであるかが重要な問題の一つになると考えられる。不安全行動を防止し、安全確保を最優先とする企業風土(安全風土)を構築するための課題としては、以下のような点が挙げられる。

・不安全行動を容認する職場環境・企業風土
・安全に対するリスク管理意識の不足
・情報の迅速かつ的確な共有の不足

また、このような課題の背景としては、

・経済のグローバル化と価値観の多様化
・経済的規制の緩和等市場主義による熾烈な自由競争の結果、企業の優勝劣敗がより鮮明化
・技術の急速な進展
・雇用の流動化に伴う正社員割合の低下、若年労働者の離職の増大
・アウトソーシングの進展

等による社会状況の大きな変化が考えられる。

このような状況変化の下で、不安全行動を防止し、公共交通の安全を確保するためには、経営トップのリーダーシップの下、各交通事業者において「公共交通において安全の確保は最大、最優先の使命である」との大原則を再度確認し、安全風土確立のための具体的な取組みを強化することが必要不可欠である。

(人間と高度技術システムのミスマッチ)

これまで人間の負担を軽減してエラーの発生を抑制すべく高度技術システムが導入されてきた。しかし、自動化システムが運転者の状況認識を喪失させ、機械の意図が理解できないまま的確な対応がとれず事故に至った事例、自動化システムを過信するあまり人間が警戒心を喪失して漫然状態に陥って事故に至った事例等新たな問題も浮き彫りになり、期待されたほどの低減効果には至っていない。

この背景には、人間と機械のインターフェイス設計について適切な配慮がなされていないために、人間にとって何らかの意味で「わかりにくいシステム」となっているなど、人間と高度技術システムの間のミスマッチの発生という問題が存在している。

また、ヒューマン・マシン・システムにおいては、設計段階で予期し得なかった状況への対処は人間に頼らざるを得ないなどの理由から、「最終決定権を人間に与えることが重要だ」と言われているが、交通機関の高密度化、複雑化等の中で、運転者に課せられる役割は時に過大なものとなり得る。よって、人間の指示を待たずに機

械が安全確保手段を講じることを許すなど、状況に応じて人間と機械の役割分担を調整する仕組みを検討しておく必要がある。

(注)本人または他人の安全を阻害する意図をもたずに、本人または他人の安全を阻害する可能性のある行動が意図的に行われたもの(芳賀繁「失敗のメカニズム」)

第5節　建築物の安全・安心を脅かす課題

住宅、マンション等の建築物は、国民生活の最も基本的な基盤であり、自然災害から生命・財産を守る役割を担うものである。

図表I-2-5-1　新設住宅着工戸数の推移



Excel形式のファイルはこちら

(住宅の耐震化)

近年、大規模地震発生の切迫性が高まっており、さらに未知の活断層が全国各地に存在することから、いつどこでも地震が発生し得る状況にあり、地震による住宅の倒壊を防ぐために住宅の耐震化を早急に図ることが重要である。

住宅の耐震化率については、全国平均で約75%であり、耐震化率の向上に向けた取組みが求められている。

図表I-2-5-2　住宅の耐震化率

	住宅	非住宅
総数	4,700万戸	340万棟
耐震性が不十分と推定	1,150万戸	120万棟
（総数に対する割合）	約25%	約35%
耐震を満たすと推定	3,550万戸	220万棟
（総数に対する割合）	約75%	約65%

（注）１　住宅は、総務省「住宅・土地統計調査」（平成15年）を基に推計
　　２　建築物は、国土交通省「建築着工統計調査」（平成14年３月）、都道府県アンケート等を基に推計

資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

こうした中、耐震基準を満たさないマンションやホテルを建築した構造計算書偽装問題、耐震補強やしろあり駆除等を理由とした悪質リフォーム問題、完了検査後不正に建築物を改造した不正改造問題等が発生し、国民の生活を脅かしている。

（構造計算書偽装問題）

今般の問題では、建築物の安全性確保に大きな責任を有する一級建築士が構造計算書を偽装し、それを設計図書の作成、建築確認、住宅性能評価、工事施工のそれぞれの段階で、元請建築士事務所、指定確認検査機関、特定行政庁等のいずれもが見抜くことができなかったことから、建築物の耐震性に対する国民の不安が広がるとともに、建築確認・検査制度等への信頼が大きく揺らいでいる。

このような事態を踏まえ、一刻も早く国民が安心して住宅の取得や建築物の利用ができるよう、以下の課題に早急に対応していくことが必要である。

(1)構造計算書の偽装の有無や建築物の耐震性等の調査

建築物の耐震性に対する国民の不安の払拭に向けて、構造計算書に係る偽装の有無や耐震性等の調査を早急に進めることが必要である。このため、

1）構造計算書の偽装等に係る実態の全容解明

2）国土交通大臣指定の指定確認検査機関(50機関)の確認済物件(103件)に係る構造計算書の再計算

3）全国約500件のマンション等の耐震性に係るサンプル調査

4）住宅・建築物耐震改修等事業により実施している耐震診断

等の結果について取りまとめた上で、速やかに可能な限り公表していくことが必要である。

(2)建築確認・検査制度等の総点検と再発防止策の検討

建築確認・検査は、平成10年の「建築基準法」改正により民間機関も行えるものとされた。その趣旨は、7年の阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、当時、行政だけでは十分な実施体制が確保できない状況の下で、官民の役割分担の見直しにより的確で効率的な執行体制の創出が必要なことから、一定の審査能力を備えた公正中立な民間機関も建築確認・検査を行えることとし、特定行政庁は違反是正等、本来行政でしかできない事務にその能力を振り向けるというものであった。

この結果、完了検査の実施率が上昇(平成10年度：約38%→16年度：約73%)するとともに、違反建築物件数が大幅に減少(10年度：12,283件→16年度：7,782件)するなど、建築確認・検査の民間開放そのものは合理的な政策選択であったと考えられる。

しかしながら、今回の偽装問題の判明により、指定確認検査機関だけでなく特定行政庁においても「建築基準法」に違反した構造設計が行われた図書を見過ごすなど、十分な審査が行われていなかった事実が明らかになるとともに、今回の事件を契機として国土交通省等が行った緊急点検においても、一部の指定確認検査機関及び特定行政庁において審査上の不備が確認された。このため、今回の問題は、民間開放に伴い発生した問題ではなく、建築確認・検査制度そのものに内在する問題と言わざるを得ない。

このような状況にあって、社会資本整備審議会建築分科会においては、「構造計算書偽装問題に関する緊急調査委員会」における調査検討等も踏まえながら、建築確認・検査制度等の点検と再発防止策の検討を行い、平成18年2月、「建築物の安全性確保のための建築行政のあり方について」の中間報告を取りまとめた。この中間報告で掲げられた課題は以下のとおりである。

1）建築確認・検査制度の課題

○今回の偽装の一部は、迅速な審査で偽装を見破ることは困難

○膨大なコンピューターによる構造計算の全過程を書面のみで迅速に審査することは困難

2）指定確認検査機関制度の課題

○指定確認検査機関の公正中立性の確保等、要件の強化が必要

○役員、株主、確認検査員等の情報開示が必要

○特定行政庁による指定確認検査機関に対する監督権限の強化が必要

3）建築士制度の課題

○違法行為を行った建築士に対する罰則が不十分

○建築士事務所の業務実績、所属するすべての建築士の氏名、実務経験等について情報開示がなされていない

○建築士の専門分化の実態に対応して分野別の資格者の位置付けと責任分担等について十分な検討が必要

4）瑕疵担保責任制度の課題

○住宅の売主等による瑕疵担保責任の確実な履行を担保するための措置が必要

5）住宅性能表示制度の課題

○住宅性能表示制度の利用は任意であるため適用率が低い

○住宅性能評価においても、指定住宅性能評価機関が構造計算書の偽装を見抜けなかった

6）確認申請書等の保存期間の課題

○特定行政庁等における建築確認申請書等の長期の保存が必要

(悪質リフォーム問題)

悪質リフォーム問題については、悪質な「訪問販売によるリフォーム工事」による消費者被害が社会問題となっており、全国の消費生活センターには、ここ数年、年間9,000件前後「訪問販売によるリフォーム工事」の相談が寄せられている。国民の豊かな住生活を実現するためには、住宅ストックの有効活用が重要であるため、消費者が安心して適切なリフォームを実施できるよう、各都道府県・政令指定市ごとにリフォーム相談窓口を設置するなど、関係府省が連携して環境整備を総合的に進める必要がある。

(不正改造問題)

全国チェーンのビジネスホテルの多数の物件において、「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)」や「建築基準法」、駐車場法に基づく条例等の規定に適合した建築物を完成させ、完了検査を受けた上で、車いす使用者用駐車施設の撤去や、指定された容積率を超える増築が行われ、結果として関係規定に違反した状態で建築物が使用されていたという事案が判明した。本件については違反是正や処分等厳正に対処するとともに、本件に見てとれるバリアフリー化に対する意識の低さに対し、教育活動や広報活動等を通じた「心のバリアフリー」を推進することが必要である。

第6節　経済活動の広域化・グローバル化に伴う課題

1　経済活動の広域化・グローバル化の進展

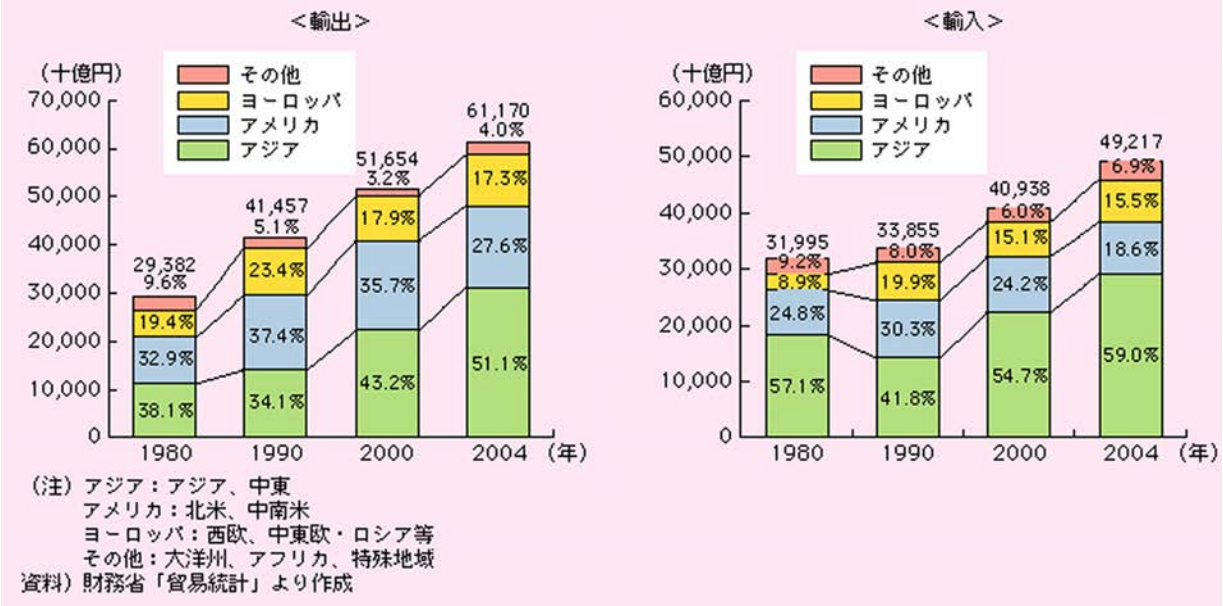
経済活動の広域化・グローバル化に伴い、我が国と海外を行き来する人や物の流れは年々増大し、我が国に在留している外国人も増加している。さらに、我が国と海外、特に東アジアとの相互依存関係が急速に進展しており、経済的な結びつきが強まっている。アジア域内の経済交流は、
東アジア諸国の経済的台頭により、従来の日本中心型から、日本、中国、NIEs、ASEANの多極構造となりつつあり、国際的な産業構造も、垂直的分業体制から水平的分業体制に移りつつある。

図表I-2-6-1　出国日本人数・外国人入国者数・外国人登録者数の推移



Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-6-2　我が国の輸出・輸入額の推移



（注）アジア：アジア、中東
アメリカ：北米、中南米
ヨーロッパ：西欧、中東欧・ロシア等
その他：大洋州、アフリカ、特殊地域
資料）財務省「貿易統計」より作成

Excel形式のファイルはこちら

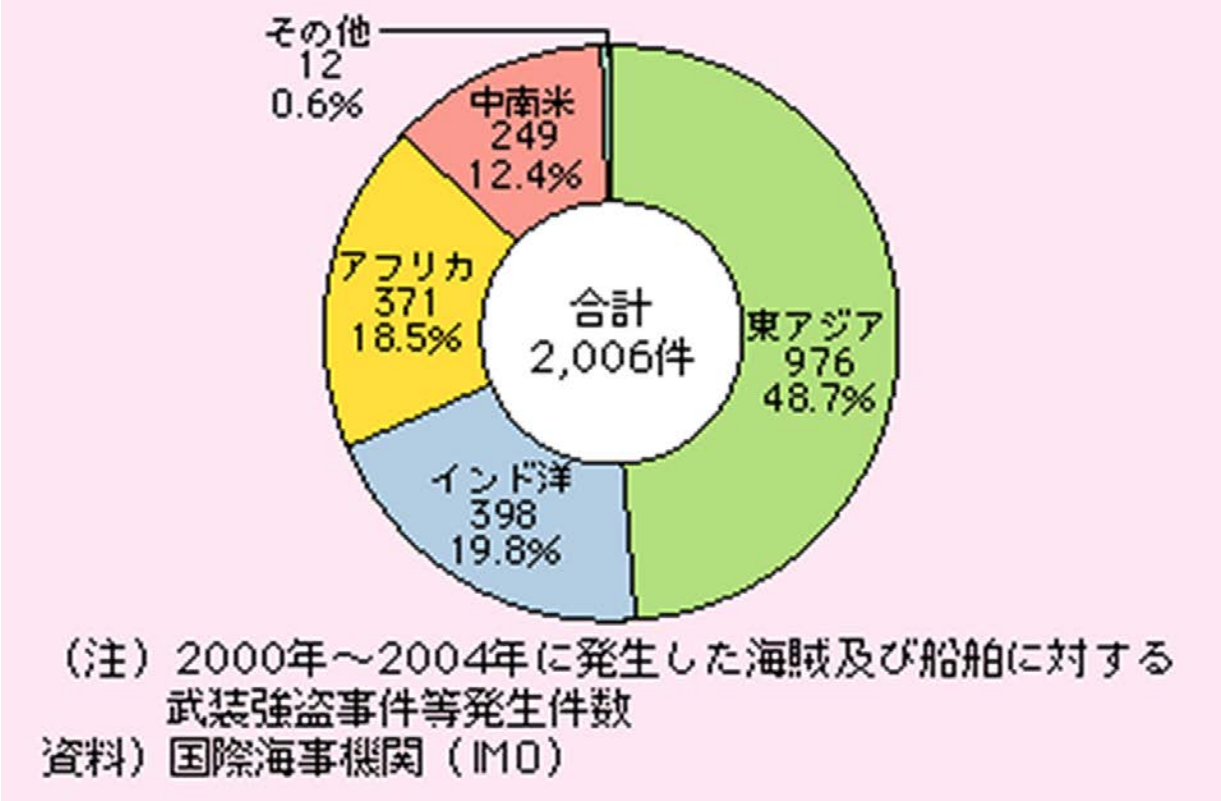
2　海上における安全・安心確保の必要性

我が国と海外との間の物流が増大している中で、我が国の貿易は主に海上輸送により行われており(平成16年はトンベースで99.7%、金額ベースで69.3%)、海上における安全・安心の確保は重要な課題である。

そのような中、平成17年3月に日本籍船がマラッカ海峡で武装集団に襲撃される事件が発生するなど、我が国の物流にとって重要な東アジア海域での海賊事件の発生件数は依然として多い。

また、密輸・密航に端を発していると考えられる薬物乱用、銃器を使用した強盗・殺人、不法入国者を含む来日外国人による犯罪、組織的に行われる環境犯罪、悪質・巧妙な密漁事犯が横行し、これまでに我が国沿岸海域において、重大な犯罪に関与している疑いのある不審船・工作船事案も発生していることから、我が国領域内の安全・安心確保の観点からも、海上における適切な監視・取締対策を講じる必要がある。

図表I-2-6-3　海賊及び船舶に対する武装強盗事件の海域別発生状況



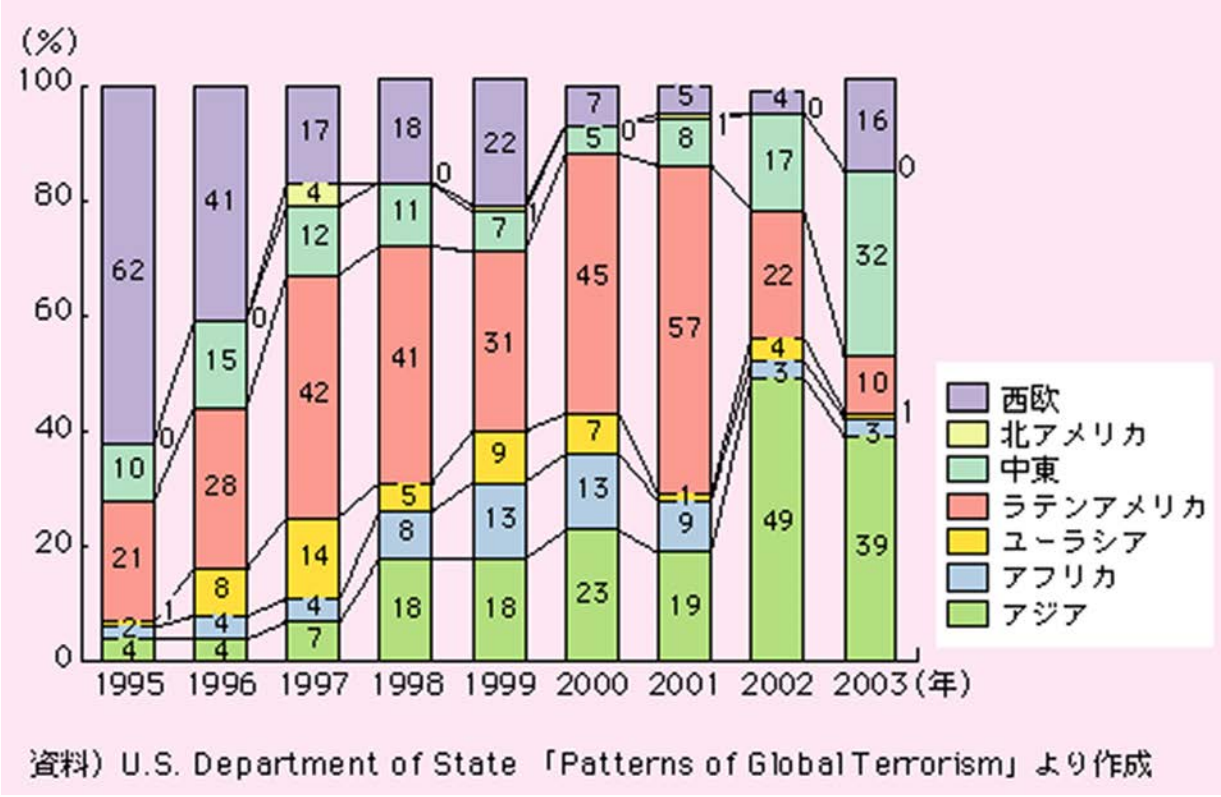
Excel形式のファイルはこちら

3　テロ事件発生の懸念

海外では2004年(平成16年)3月のスペイン・マドリードでの列車同時多発爆破テロ事件、2005年(平成17年)7月の英国・ロンドンでの地下鉄等同時多発爆破テロ事件等、公共交通機関を標的としたテロ事件が続発している。さらに、同年10月、インドネシア・バリ島において日本人を含む多くの死傷者が生じる爆弾テロ事件が発生するなど、近年アジア地域でのテロ事件発生割合が高くなっており、テロ事件の脅威は我が国の周辺地域にまで及んできている。

海外との間の人流・物流が増大している中、我が国においてもテロ対策の重要性は増している。今後も国民生活や経済活動を支える重要な基盤である陸・海・空の交通機関や空港、港湾、ダム等の重要施設等におけるセキュリティの向上等に全力を挙げて取り組み、テロ事件の未然防止と安全確保に努める必要がある。

図表I-2-6-4　テロ事件地域別割合の推移



Excel形式のファイルはこちら

4　自然災害発生に対する備えの必要性

我が国は自然災害が多発する国土条件にあり、現在、大規模地震の発生が切迫している状況にある。我が国で活動する企業が、実際に大規模地震により業務の大半が停止するほどの被害を受けることは十分にあり得ることであり、地震の発生は国内における経営リスクの一要因となっている。

さらに、近年、経済活動のグローバル化の進展に伴い、海外に進出する企業が増加しており、海外に進出した企業にとっては、進出先で発生する自然災害による被害も経営リスクの一要因になっている。特に、東アジア諸国の経済発展に伴い、企業は、東アジアにおけるサプライチェーン体制を構築・進展させており、上流工程から下流工程に至る部品・商品供給によるつながりを強めているため、自然災害発生による事業の停止が与える影響は、国内外の生産にとって甚大となり得る状況になっている。

以上より、企業にとって、国内及び海外での自然災害発生に備えることが重要である。

第7節　有害物質の使用に伴う課題

これまで様々な産業活動や日常生活の中で数万種に上ると言われる多種多様な化学物質や天然鉱物等が使用され、生活に利便を提供してきた。しかし、これらの物質の中には利便性が高い反面、人体や環境に悪影響を及ぼす危険性を有するものもある。実際に、1960年代から1970年代の高度経済成長期においては、経済活動において使用・排出されていた水銀やカドミウム等の有害化学物質によって四大公害を始めとする公害問題が発生し、国民の健康や生活環境に多大な害を及ぼした。また、1970年代から1980年代には、冷媒等として長期間使用されてきたフロン類によるオゾン層の破壊が確認され、有害な紫外線の増加による人の健康や生態系への影響が懸念された。こうした事例は、有害物質による悪影響が顕在化した事例といえ、関係化学物質の使用禁止等により社会全体で対策を講じてきた。

しかし、アスベストのように、各時点においてその当時の科学的知見に基づき対応を行ってきたが、完全な科学的確実性が無くても深刻な被害をもたらすおそれがある場合には対策を遅らせてはならないという、国際的にも認知されている「予防的アプローチ」の考え方が浸透していなかったため、これに基づく対応が講じられなかった事例が見受けられる。

アスベスト問題等有害物質による人の健康や地球環境への悪影響を未然に防止するためには、環境リスクについての評価を行い、適切な環境リスク対策を行う必要がある。また、経済協力開発機構(OECD)、世界保健機構(WHO)、国連環境計画(UNEP)等の国際機関の活動に日本も積極的に参加することが求められている。

第8節　社会資本の老朽化に伴う課題

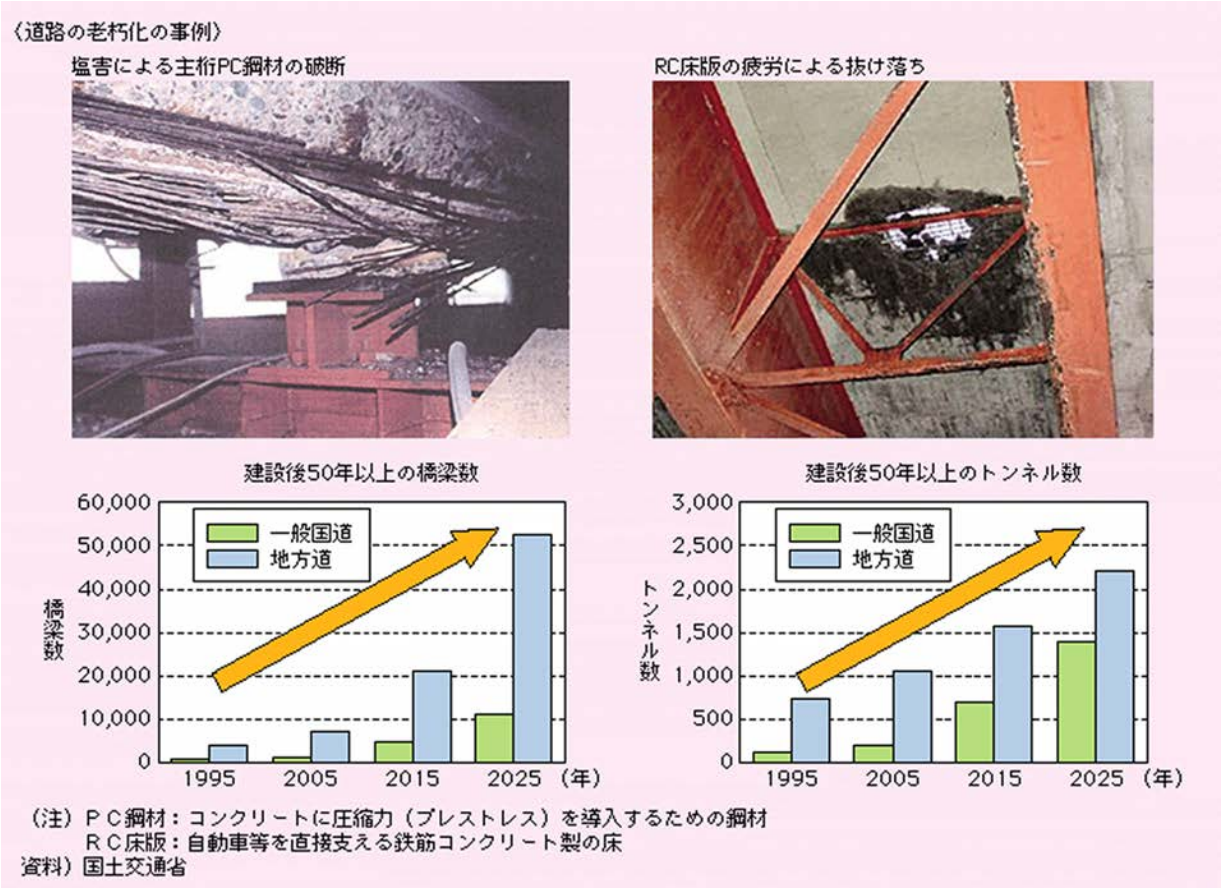
我が国の社会資本は、社会的ニーズに応じて着実に整備が進められてきた。その結果、なお整備をしなければならないものは依然として存在するものの、整備水準は相当程度向上し、生活・経済活動を支えるとともに、国民の安全を確保する基盤として大きな役割を果たしてきた。

しかし、近年、整備・蓄積されてきた社会資本について、建設後相当の期間を経過するケースが増えつつあり、老朽化に伴う障害事例が見られる。例えば、道路や下水道の一部において、老朽化が原因で陥没等の障害が生じている。

かつて米国では、1970年代から1980年代にかけて、1930年代のニューディール政策により大量に建設された社会資本の老朽化が進む中で適切な維持管理・更新投資がなされず、悪路や欠陥橋梁の増加により、経済的・社会的に大きな損失がもたらされた。

今後、我が国においても、高度経済成長期を中心に大量に整備・蓄積されてきた社会資本が順次老朽化していくことを考慮すると、適切な維持管理・更新を行わなければ、安全性が損なわれるおそれがある。

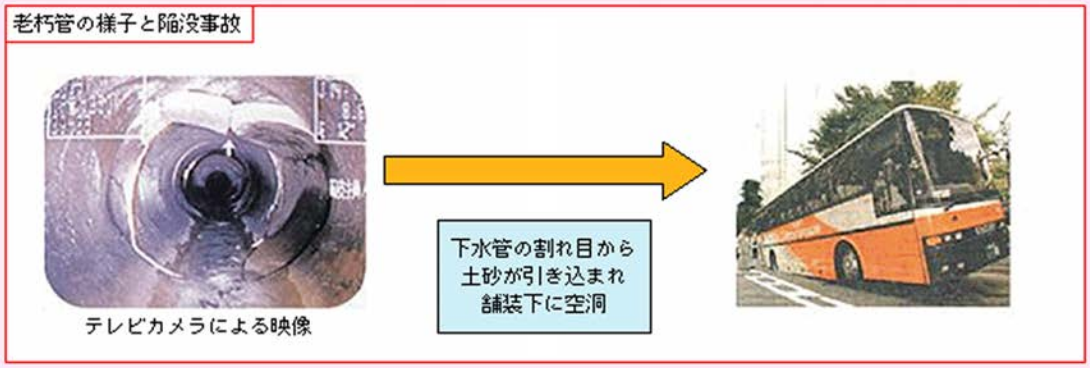
道路の老朽化の事例

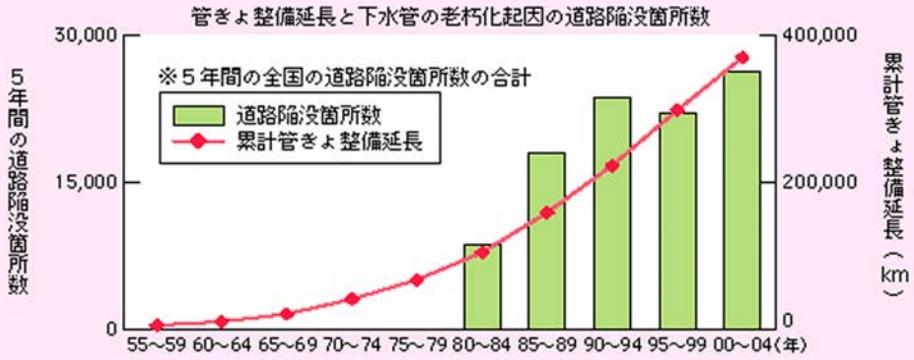


Excel形式のファイルはこちら

下水道の老朽化の事例

〈下水道の老朽化の事例〉





資料）国土交通省

Excel形式のファイルは[こちら]

第3章　真の安全・安心社会の確立に向けた国土交通施策の方向性

【真の「安全・安心大国」への道】

少子高齢化、人口や交通等の集中、経済活動のグローバル化等の社会構造の変化等に伴って顕在化した新しい課題については、新たな視点からの取組みが必要である。

真の安全・安心社会を確立するためには、「自助」、「共助」、「公助」の考え方に代表されるように、行政だけでなく個人や地域、企業等すべての主体が連携し、社会全体で取り組むことが必要である。

その際、生活の豊かさや便利さ等を追求すると、それに伴って危険性が高まる面があり、また、安全・安心の確保には、社会・経済活動にとってコストがかかり、便利さや時間を犠牲にしなければならない面があるという認識を持つことが重要である。

国土交通省としては、

1）限られた財源や人員を、安全・安心の確保に最優先で活用する。

2）施策にスピード感を持って取り組むとともに、常に施策を点検し、不断の見直し・改善を行う。

3）自然災害、事故等を未然に防止することを最優先としつつも、常に不測の事態を想定し、被害を最小化する危機管理対策を講じる。

4）国民の安全・安心を脅かす危険に関する情報については、国民がわかりやすい形で開示する。

との基本姿勢の下、安全・安心社会の確立に向けた施策を省を挙げて推進していくこととする。

以上のような取組みにより、真の「安全・安心大国」の実現を目指していかなければならない。

第1節　防災・減災対策の総合的な実施

自然災害に対し、防災対策を強化していくことは重要である。とりわけ、大規模地震がいつどこでも発生しうることや施設能力を超える豪雨が発生していることから、我が国の置かれた国土条件の下で、災害を100%未然に防ぐことは不可能であることにかんがみ、被害軽減に資する減災対策を早急に実施していく必要がある。その際、目標期限を示して強力に取組みを進めていくことが重要である。

そのため、ハード整備に加え、防災情報の適切な提供や防災訓練の実施により災害に対する安全性を高めるなど、総合的なソフト対策の充実を図ること、さらに、災害リスクがあることを前提に、対策が困難な危険箇所には居住しないよう規制することや、危険箇所に無対策で居住しないように誘導すること等規制・誘導手法の活用を図ることも必要である。その際、少子高齢化の下での人口の減少は、適切な土地利用のあり方を考える好機であるという視点も持つべきである。

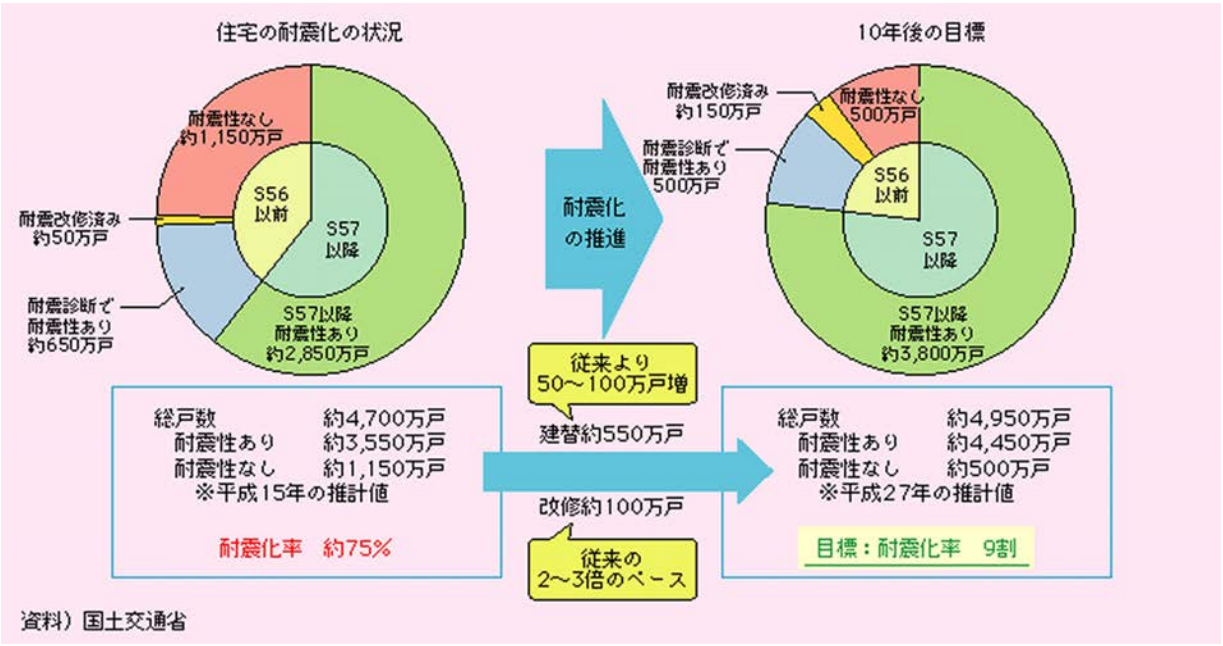
1　地震対策の推進

近年、平成16年新潟県中越地震を始めとした被害の大きな地震が相次いで発生していること、東海、東南海・南海地震等の大規模地震発生の切迫性が高まっていること、さらには構造計算書偽装問題により、建築物の安全・安心に対する信頼が大きく揺らいでいる状況にあることも踏まえ、平成18年を「耐震元年」と位置付け、被害軽減の最も効果的な対策である建造物の耐震化を進めるなど、地震発生時に被害が発生・拡大しないための取組みを行う必要がある。

(住宅・建築物の耐震化等)

地震発生時における死者数の軽減のため、今後10年間で住宅及び特定建築物(学校・病院・百貨店等)の耐震化率(平成15年現在75%)を9割に向上させることを目標に、耐震診断及び耐震改修を全国展開するとともに、緊急輸送道路の沿道にある建築物の耐震化を促進するなど、住宅・建築物の耐震化を緊急に推進する必要がある。

図表I-3-1-1　住宅の耐震化の目標



Excel形式のファイルはこちら

また、住宅・建築物の耐震化と合わせて、地震発生時における高層建築物のエレベーターの閉じ込め防止、高層建築物の窓ガラスや大規模施設の天井等の落下防止等についても対策を推進する必要がある。

(交通インフラの耐震性、多重性及び代替性の向上等)

地震発生時における人的・物的被害の拡大、被災後の混乱の長期化を防ぐため、交通インフラの耐震性、多重性及び代替性を向上させるとともに、機能が停止した場合でもできるだけ早期に復旧できるような体制の整備が必要である。また、これらの対策を行う際には、地域内の交通インフラ間の役割分担を定め、圏域人口や他の交通インフラとの位置関係等を考慮するなど効率的な実施が重要である。

(緊急輸送道路等の確保)

地震発生時における円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送にとって不可欠な緊急輸送道路を確保するとともに、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の落橋等による甚大な二次被害を防止するため、橋梁の耐震補強3箇年プログラム(平成17年度～19年度)に基づき、緊急輸送道路、新幹線の高架橋柱、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強を緊急に推進する必要がある。また、海上からの緊急輸送物資等の輸送を確保するため、臨海部防災拠点機能を強化する必要がある。

さらに、被災地への緊急物資の輸送が確実かつ迅速に実施されるよう、関係行政機関や輸送事業者と連携して広域的な緊急輸送ネットワークを確保するための体制を整備する必要がある。

(密集市街地の重点整備)

首都直下地震による死因の約6割が火災であるとの想定を踏まえ、大規模火災や延焼の可能性がある密集市街地における防災力の向上を図るため、幹線道路の沿道にある建築物の不燃化による延焼遮断機能と避難路機能が一体となった防災環境軸等を重点整備するとともに、地震による火災の延焼危険性、避難困難性等を示した地震危険度マップ等の作成を推進する必要がある。

(その他の社会資本等の耐震化等)

全国に約1,000箇所存在する危険な大規模盛土造成地の耐震化、地震発生時に避難地及び防災拠点等となる防災公園等の整備、下水処理場の耐震化等を推進する必要がある。

また、地震に起因する土砂災害から生命・財産を守るため、土砂災害対策を重点的に実施する必要がある。

(帰宅困難者への情報提供)

大規模地震を始めとする自然災害、事故、輸送障害等により公共交通機関、道路等の機能が低下した場合の帰宅困難者に対し、運行情報、代替輸送情報、復旧に向けた今後の見通し等の情報を適時・適切に提供することが必要である。

(孤立集落における対策)

地震、土砂災害、大雪等により、交通網等が遮断され役場や病院等の重要施設が孤立するおそれのある地域では、災害時に人的被害の拡大や救助・救援活動の困難が懸念されるため、災害時にあっても最低限の安全度を確保でき壊滅的な被害を防げるよう、重要施設を保全する砂防施設、雪崩防止施設の整備等を行うとともに、避難・救援活動及び生活の維持に不可欠な道路等を確保することが重要である。

(実効性のあるBCPの策定)

首都直下地震対策専門調査会報告によると、首都中枢機能を構成する各主体は、災害発生時の機能継続性を確保するための計画として事業継続計画(BCP)を策定すべきだとされている。

> 事業継続計画(BCP):一般的に、ある事業体において、不測の事態が発生した場合に、できるだけ業務を中断することなく、通常業務に復帰できるように平常時から戦略的に準備をしておく計画。特に、不測の事態が発生した直後における業務レベルの低下をできるだけ少なくするとともに、平常時の業務レベルへの復旧期間の短縮を目的とする。

国土交通省では、大規模地震を始めとする自然災害、事故、輸送障害等の発生時におけるBCPの策定を進める必要がある。また、基礎的なインフラである道路、港湾、空港等に関しては、どのように継続・復旧させるのか

を検討するとともに、鉄道、建設業等の国土交通省関係民間企業のBCPの策定についても促進する必要がある。

(円滑かつ迅速な復興)

大規模地震を始めとする大規模自然災害の発生時においては、インフラやライフラインの迅速な復旧や事業継続とともに、いかに円滑かつ迅速に復興を進めるかが大きな課題となる。復興は、防災の観点のみならず、まちづくり、インフラ整備、観光振興等様々な観点から、関連する多様な主体の緊密な連携の下、進めなければならないものであり、災害発生時に円滑かつ迅速な復興を図ることはもとより、平常時から検討を行っておくことが望まれる。また、自然災害による財産的損害を補償する地震保険等の損害保険を普及・活用することにより、災害が発生した場合の円滑かつ迅速な復興に資することが期待される。

2　津波対策の推進

近年、東海、東南海・南海地震等海溝型地震の発生可能性の高さが指摘され、それに伴う大規模な近地津波の発生が想定されていることから、津波に備えた既存施設の機能確保や津波発生時における避難対策を始めとする津波被害が発生・拡大しないような取組みを行うことが必要である。

(津波に備えた堤防等既存施設の機能確保)

津波等により、人的被害を含む甚大な被害が生じるおそれのある地区を緊急に解消するため、堤防等既存施設の津波に備えた強化等を行う必要がある。また、津波が到達する前に水門の閉鎖を行うため、水門等の自動化・遠隔操作化が必要である。

(津波発生時における避難対策)

東海、東南海・南海地震及び日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震による津波被害が想定される沿岸域である「重要沿岸域」を中心に、海岸、河川、道路、都市公園、港湾等の関係事業を一体的かつ緊急的に実施するとともに、平成21年度末までに重要沿岸域のすべての市町村で津波ハザードマップを作成・公表することを目標に、津波ハザードマップの作成を支援し、緊急に避難困難地の解消を促進する。

また、津波発生時の住民の迅速かつ的確な避難に資するため、緊急地震速報の技術を活用し津波予報をより一層迅速に発表するなど津波予報の高度化を図る必要がある。

3　豪雨・高潮災害対策の推進

近年、気候変動の影響等により施設能力を超える豪雨が発生しており、またゼロメートル地帯には人口や資産が集積していることから、防護施設の整備を進め、信頼性の確保を図るため十分な管理を行うことが重要である。一方で、財政制約の中、施設整備には時間がかかり、施設の整備途上での被災が有り得ること等から、床上浸水や土石流を始めとする豪雨災害や高潮災害が発生した場合でも被害が発生・拡大しないような取組みも併せて行う必要がある。

(総合的な取組み)

豪雨・高潮災害が発生した場合でも被害を最小化するためには、これまでの施設整備に加え、まちづくりや住まい方、個々人の対応を含め、関係する様々な主体(都市計画、住宅、公園、下水道、道路等)により、総合的に取り組むことが重要である。その際、規制・誘導によるものを含めた被災しにくい住まい方等への転換、洪水氾濫域等の拡散防止対策等を新たに検討することが必要である。

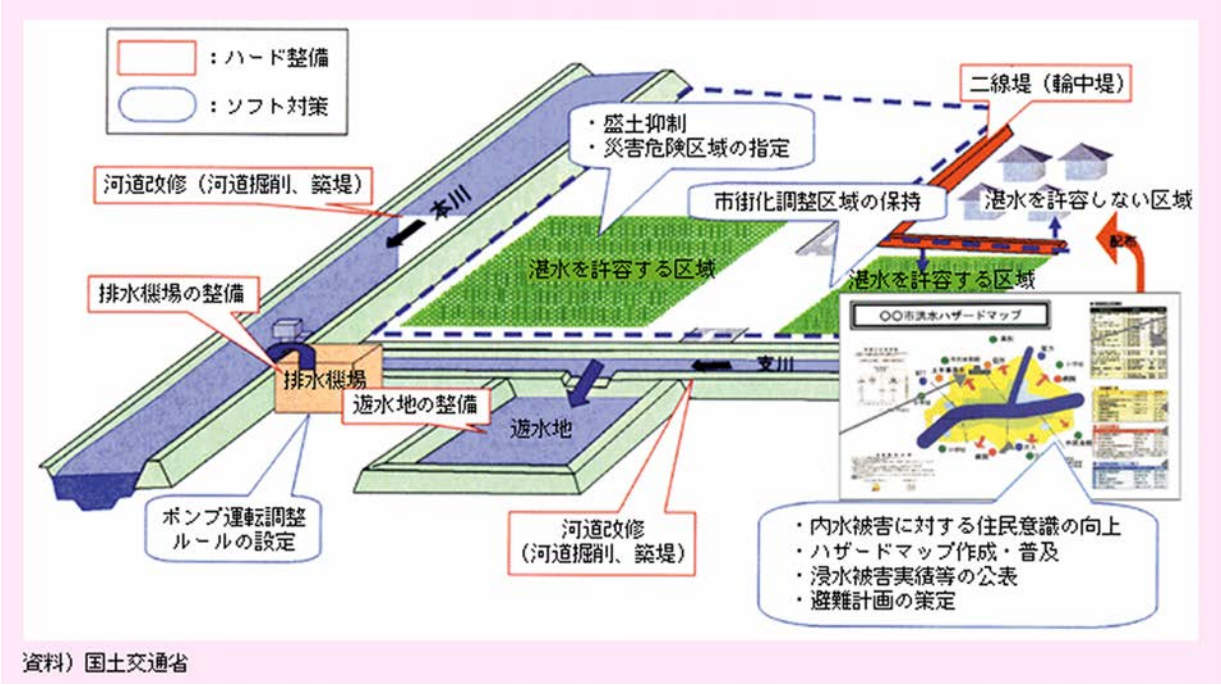
(床上浸水等による被害の軽減対策)

人命や生活に深刻な影響を及ぼす床上浸水、土石流等による被害を緊急に軽減するため、土地利用状況を考慮しつつ、河川改修、ポンプ場、砂防施設等のハード整備とハザードマップ作成等のソフト対策を組み合わせた豪雨災害対策を推進する必要がある。

(内水被害の軽減対策)

人命被害や生活再建が困難となる被害が生じるおそれの高い、深刻な内水被害を効果的かつ効率的に軽減するため、ハード整備とソフト対策を緊急的かつ先行的に実施する必要がある。

図表I-3-1-2　ハード整備とソフト対策が一体となった内水対策



資料）国土交通省

また、下水道の浸水対策として、効率的なハード整備の着実な推進に加え、地下施設等への止水板設置等の効果的な浸水被害軽減を誘導する自助の取組みを推進し、そのためのソフト施策の充実を図ることが必要である。

(ハード・ソフト一体となった土砂災害対策)

土砂災害危険箇所の公表や土砂災害警戒情報の提供等のソフト対策の実施と合わせて、砂防えん堤等のハード整備により避難場所を保全し、ハード・ソフト一体となって効率的に土砂災害から地域を保全する必要がある。

(豪雨等に関する情報の提供)

水位・雨量予測情報や洪水予警報等を市町村ごとに整理し、すべての市町村へ提供するとともに、情報の確実な伝達・収集のため、国土交通省が保有する光ファイバを市町村等と接続する必要がある。

また、地方公共団体の防災活動や住民による迅速かつ適切な警戒避難行動等により、土砂災害による人的被害の軽減を図るため、土砂災害の警戒避難に関する情報と気象情報を総合的に判断した「土砂災害警戒情報」を全国に提供する必要がある。

さらに、高潮予測情報の精度を向上させ、高潮水防警報の適切な発令等に活用する必要がある。

これらにより、防災情報のエンドユーザーへの確実な伝達を実現する必要がある。

第2節　官・民共同による運輸の安全性確保・向上への取組み

公共交通を含む運輸事業に係る行政においては、経済的規制については需給調整規制の廃止等緩和を行う一方で、安全規制等の社会的規制については維持・強化をしてきており、事業参入時等のチェックや保安(安全)監査等事後チェックにより安全な事業の遂行を確認している。

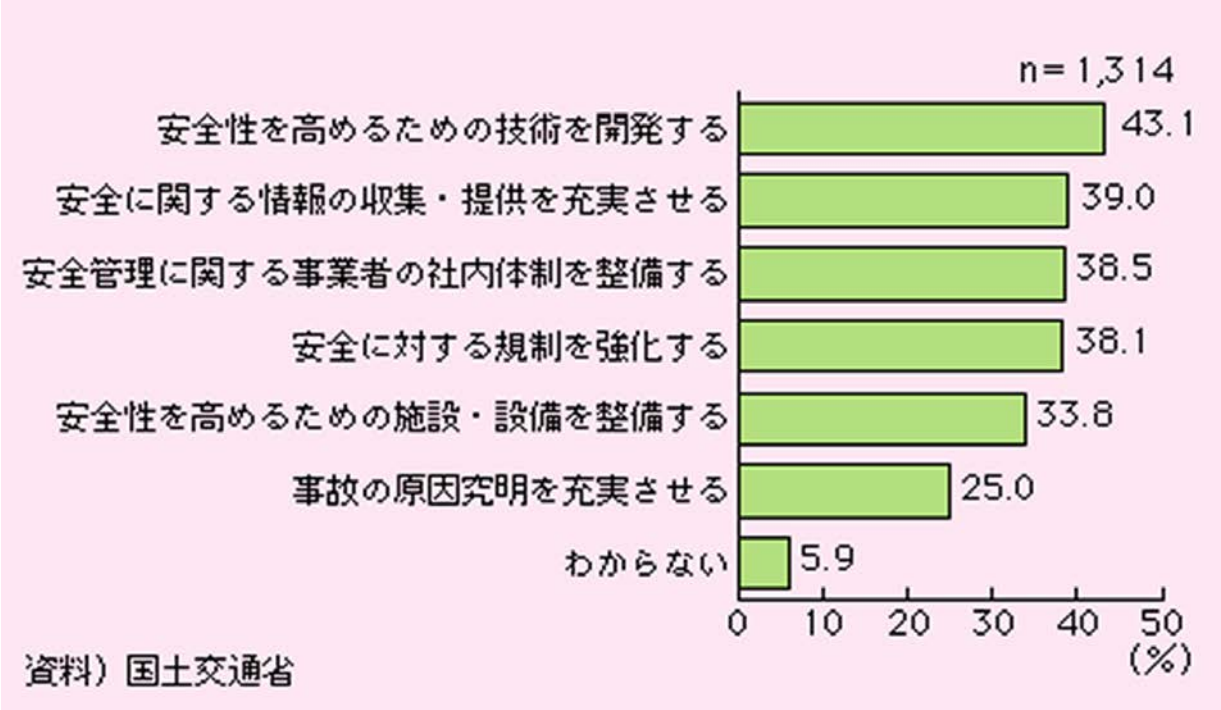
しかしながら、社会全体をめぐる状況変化の下で運輸の安全性を確保するためには、従来にも増して事業者が経営トップのリーダーシップの下で安全管理体制の強化に努める必要がある。一方で行政は従前からの手法に加え、事業者が事故防止に取り組むための環境整備を行うとともに、事業者の取組みを適切に評価・監視する手法を構築する必要がある。

このような考え方を踏まえつつ、運輸の安全性確保・向上に向けて官・民共同による取組みを推進し、国民の運輸の安全に対する信頼回復に努める。

1　安全風土の確立に向け事業者に期待される取組み

国土交通省が平成17年12月に実施した意識調査によると、公共交通機関の安全性を高めるために必要な対策として、「安全に関する規制を強化する」、「事故の原因究明を充実させる」等行政による対策の充実強化を求める回答も多いが、一方で「安全管理に関する事業者の社内体制を整備する」との事業者における体制整備を求める回答も多い。

図表I-3-2-1　公共交通機関の安全性を高めるために必要だと思う対策(複数回答)



Excel形式のファイルはこちら

運輸の安全性確保を支える第一義的な主役は、実際に輸送サービスを提供している事業者であり、それぞれの事業者が安全確保の重要性を再認識し、安全風土の構築に向けて、経営のトップから利用者に直に接する現場まで一体となった取組みを行うことが重要である。

このためには、事業者が経営トップのリーダーシップの下で、PDCAサイクル(注)を重視したプロセスチェックを実現するための安全マネジメント態勢の構築を始めとする以下に掲げる取組みを不断に行うことが強く期待される。

○ 安全マネジメント態勢の構築と継続的取組み
・ 経営トップのコミットメントの明確化
・ 基本方針の確立・明確化
・ 事業に伴う安全に関するリスクの洗い出し(リスクアセスメント)
・ 把握した安全に関するリスクの優先順位付けと対応策の検討・実施
・ 社内体制の整備及び責任と権限の明確化
・ コミュニケーション・情報共有のための適切なプロセスの確立

・ 効果的な内部監査の実施(外部人材の活用を含む)
・ 経営トップの関与の下での定期的な見直しと継続的な改善措置の実施
○ 安全風土を構築するための教育・研修の実施
○ 危機発生時の対応方針の確立
○ 適切な健康管理(身体適性、運転適性、日常管理)の実施

(注)計画(Plan)を実行(Do)し、評価(Check)して改善(Action)に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセス

2　行政による事業者監視体制の強化と環境整備

(行政による事業者監視体制の強化)

福知山線列車脱線事故を受けJR西日本が作成した「安全性向上計画」や、事業改善命令等に対する日本航空グループの改善措置報告によると、これらの事業者においては経営トップが現場の状況を把握しておらず、安全マネジメントが十分に機能していなかったという事実が判明している。これを踏まえ、事業者の安全確保に対する取組みをより確実にするため、これまでの現場中心・定点チェック中心であった行政手法の転換を図り、従来から実施してきた保安(安全)監査に加えて、事業者内における安全マネジメントの取組みについても、事業者の自主性、自己責任原則を基本としつつ、それを補完する形で「経営トップのコミットメントはあるか」、「プロセスとして機能しているか」等について行政による評価を行うなど、以下のような行政手法について検討・実施する必要がある。

- 交通事業者における安全マネジメントを含む内部管理態勢の適切性を評価するプロセスチェック(安全マネジメント評価)を実施
- 専門的・体系的な保安(安全)監査の充実・強化
- 各輸送モードの特性に応じた実効あるインセンティブ等の導入
- 安全監視要員の充実・強化、モード横断的な安全監視組織の設置等組織体制の強化
- 外部の組織による第三者的チェック機能の活用

(事業者が事故防止に取り組むための環境整備)

このような事業者監視体制の強化に加えて、事業者が事故防止に取り組むための環境を整備することも行政の果たすべき重要な役割である。具体的内容としては以下のような事項について検討・実施する必要がある。

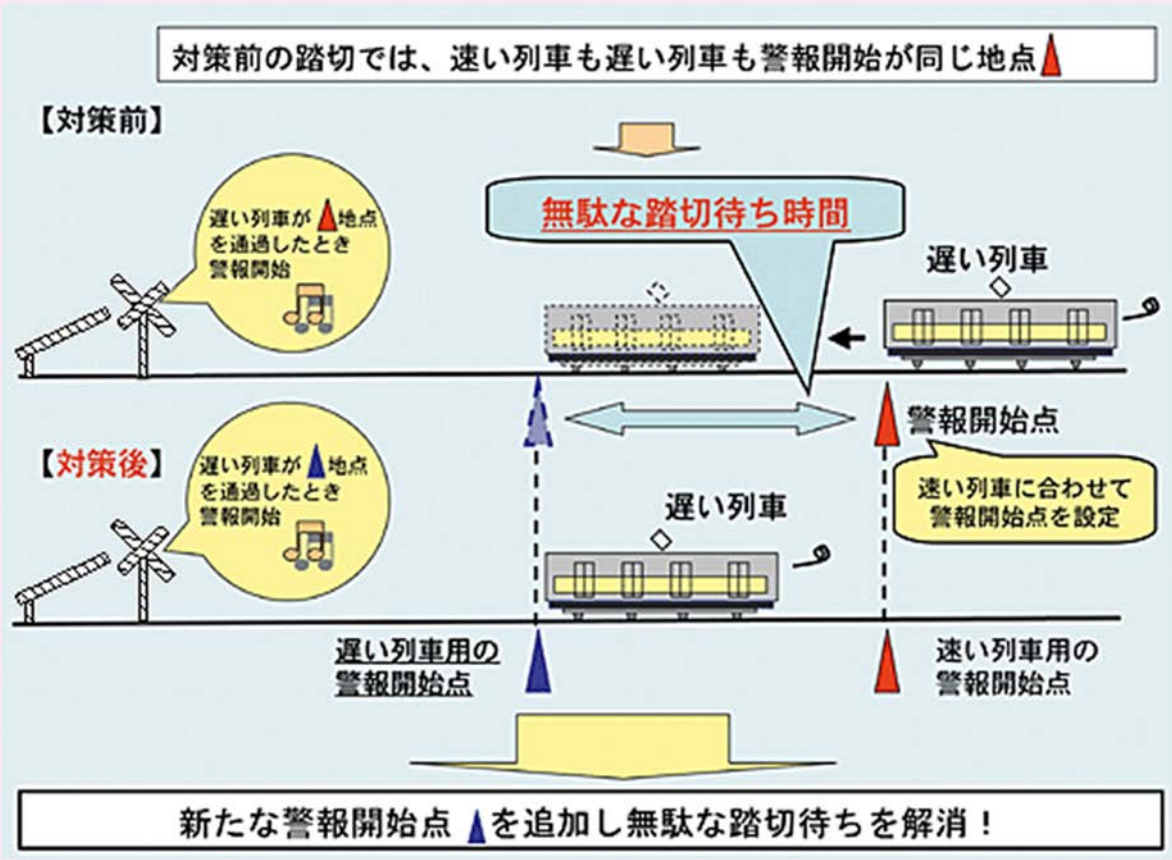
- 安全マネジメントに係るガイドラインの作成
- 事業者における人材育成・教育研修に対する支援
- 安全情報の収集・分析の強化とその結果に基づいた安全基準の見直し等予防的安全対策の実施
- 航空・鉄道事故調査委員会の組織・体制の充実・強化等事故原因の究明の徹底と適時適切な情報の公表

3　踏切対策の強化・スピードアップ

運輸の安全性確保の観点から、踏切問題の解消も早期に解決すべき重要な課題である。平成17年7月に国土交通省が実施した「踏切問題市民アンケート」によると、全体の約9割の回答者が踏切対策は重要と回答し、そのうちの約7割が踏切対策は非常に重要で、そのスピードアップが必要と回答している。

最近の「開かずの踏切」での死傷事故の発生等も踏まえ、踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、連続立体交差事業等の「抜本対策」と、踏切部歩道の拡幅、横断歩道橋等の整備、遮断時間の短縮を図る高度な踏切遮断機(「賢い踏切」)の導入等の「速効対策」を両輪として、「開かずの踏切」対策を始めとした踏切対策のスピードアップに努めることが重要である。

図表I-3-2-2　遮断時間を短縮する「賢い踏切」のイメージ



資料）国土交通省

第3節　ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた施策の推進

少子高齢社会の到来、障害者の社会参画への要請の高まり、訪日外国人旅行者数・在留外国人数の増加等を踏まえ、国土交通省として、「どこでも、だれでも、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を踏まえた施策を推進することとしているが、その中でも安全・安心の観点は重要である。

1　日常生活における対策の実施

(だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現)

高齢者、障害者、妊産婦、子ども、子ども連れの人、外国人を含めたすべての人が、安全に移動できる環境づくりに向け、公共交通が果たす役割は大きい。また、高齢者に関する交通事故が増加している中で、バリアフリー化の推進により公共交通機関の利便性の向上を図ることは、高齢者層による公共交通機関の利用を促進し、交通事故の低減にも資すると考えられる。このため、だれもが円滑に利用できる公共交通の実現を図るべく、駅等の交通結節点における利便性向上、乗継円滑化及び情報提供の高度化を重点的に進める必要がある。

また、事業者におけるノンステップバス(注1)等の導入を更に促進するとともに、通常の公共交通によっては対応することが困難な、高齢者、障害者、乳幼児等の安全な移動へのニーズにきめ細やかに対応するため、福祉タクシー(注2)、スペシャルトランスポートサービス(STS)(注3)等、ドア・ツー・ドアの輸送サービスの提供を充実させることが求められている。

(だれもが安全で暮らしやすいまちづくり)

過度に自動車に依存することなく、歩いて暮らせるまちづくりに向けて、街なか居住を進め、徒歩圏内に生活関連施設等が近接するコンパクトなまちづくりを推進することが重要である。まちづくりに当たっては、まちづくりの主体である地方公共団体が、まち全体を視野に入れ、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくりの基本的な方針を提示するとともに、計画的、段階的に、安全、快適な歩行者空間等の整備を進めることが大切である。

また、福祉部局を始め関係部局とも連携し、多様な居住の場の整備や不足する高齢者、障害者、子育て家族等が必要とする施設のまちなか等での整備を支援し、地域における居住・福祉・にぎわい等生活機能の創出を図る必要がある。

さらに、だれもが安全に生活して暮らせるように、高齢者、障害者、子ども等にも配慮した、建築物における日常的な事故防止対策も推進する必要がある。

(ITを活用した情報提供の充実)

安全・安心に生活・移動できる環境を構築するためには、個人の属性や状況に応じた適切な情報を提供することが重要である。この観点から、「移動経路」、「交通手段」等シームレス(注4)な移動に必要な情報を提供する自律移動支援システムの実用化に向けた研究開発等、ユビキタス・ネットワーク技術(注5)、GIS(地理情報システム)(注6)等の活用による情報提供の充実に向けた取組みを進める必要がある。

(一体的・総合的なバリアフリー施策の推進)

これまで我が国においては、公共交通、まちづくり等それぞれの領域でバリアフリー化の取組みが行われてきたが、すべての人が安全・安心に生活し、社会参加できるようにするためには、自宅から交通機関、まちなかまで、ハード・ソフト両面にわたり連続したバリアフリー環境の整備を推進する必要がある。また、国民一人一人が高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」を推進することも求められる。

(注1)床面の地上面からの高さが30cm以下で乗降口の段差が無く、車いすスペースや車いすが通るのに十分な幅の通路が確保されているなど、車いすのまま乗降できる仕様のバス

(注2)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
(注3)一般に、要介護者、障害者等であって単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者等を対象に行われる個別的なサービスをいう。
(注4)「継ぎ目のない」の意味
(注5)あらゆる情報機器が広帯域ネットワークで結ばれることにより、「いつでも、どこでも、何でも、だれでもつながるネットワーク」(ユビキタス・ネットワーク)の利活用環境を形成する情報通信技術(ICT)
(注6)地理的位置を手がかりに、位置に関する情報を持ったデータ(空間データ)を総合的に管理・加工し、視覚的に表示し、高度な分析や迅速な判断を可能にする技術

2　災害時要援護者を考慮した対策の実施

高齢者、障害者、外国人等の災害時要援護者が、迅速かつ適切に避難ができるよう、避難情報の早期提供や避難誘導体制の見直し・再整備を行うことが重要である。地方公共団体においては、災害時要援護者の担当部局が多岐にわたることから関係部局が連携した横断的な体制を構築するとともに、消防団・水防団、自主防災組織等の従来から地域防災の中心となっている団体等や平常時において災害時要援護者と接している社会福祉協議会、民生委員等と連携を深め、より有効な情報伝達、避難誘導体制を整備することが必要である。

また、災害時要援護者は避難そのものが困難であることが多いため、災害時要援護者関連施設周辺等の防災基盤を優先的に整備することも必要である。

コラム・事例　1）災害時要援護者に関する情報の共有・支援ネットワークの構築　～東京都杉並区の取組み～

個人情報の保護についての意識が高揚する中で、災害時要援護者に関する情報の共有のために様々な工夫がなされています。

東京都杉並区では、登録を希望する災害時要援護者(心身に障害を持つ方で、本人又は家族のみでは避難が困難な方)の所在情報等を民生委員・児童委員や警察署、消防署と共有する「災害時地域のたすけあいネットワーク」と称する制度を構築しています。災害時においては、この情報を活用し、地域の団体と共同で安否確認等を行うこととしています。ネットワークの登録者数は、最近の自然災害の多発や民生委員・児童委員の活動等によって急増し、平成17年12月末現在649名です。

災害時要援護者対応をテーマとしたモデル防災訓練



資料）杉並区

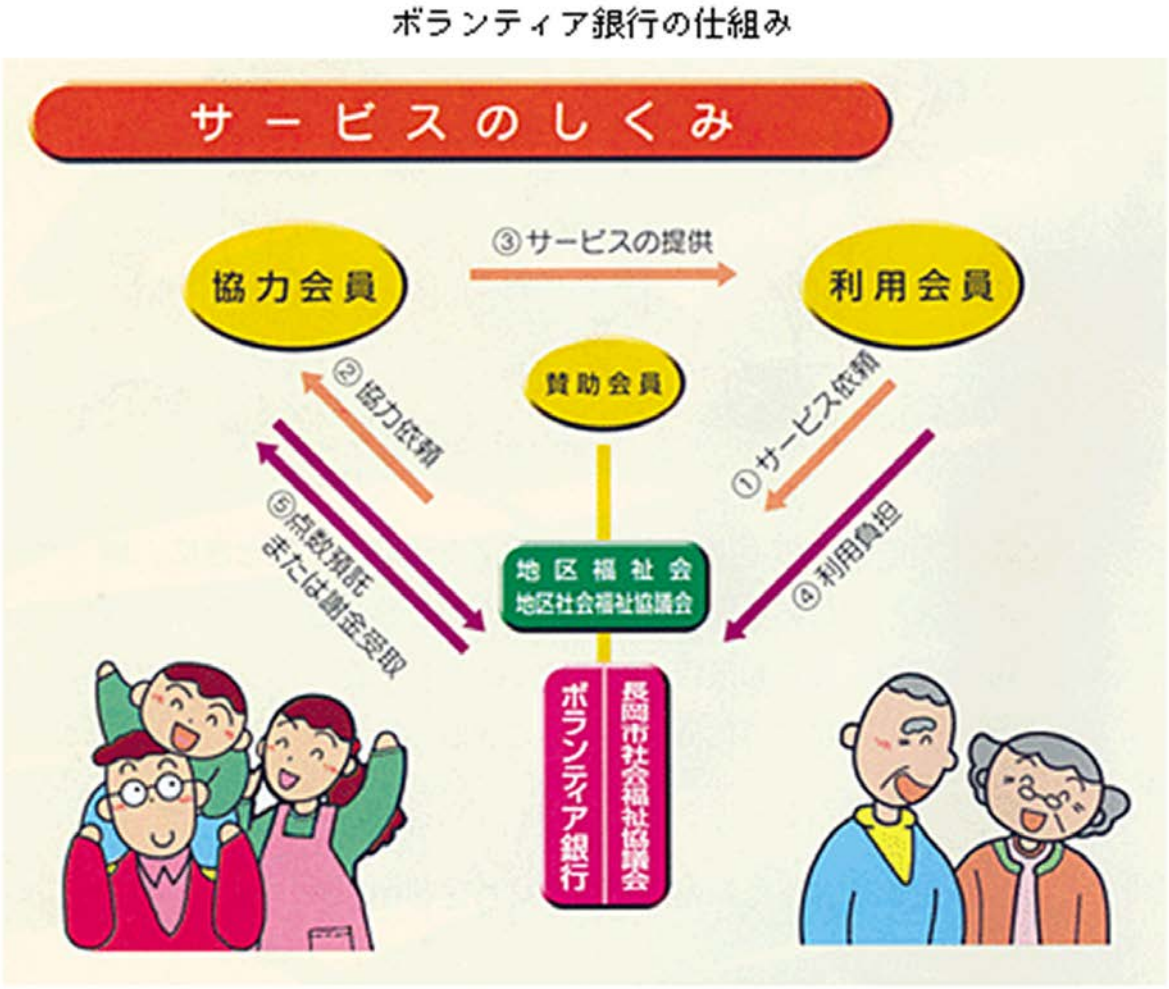
コラム・事例　2）住民相互の助け合いによる日常的な災害時要援護者支援機能の構築　～新潟県長岡市の取組み～

災害時要援護者が円滑に避難するためには、家族や近所の住民による支援が不可欠です。

新潟県長岡市では、長岡市社会福祉協議会が「ボランティア銀行」を運営しており、これを利用して地域で高齢者・障害者等を支えています。ボランティア銀行とは、サービスの利用者は一定の金額をボランティア銀行に支払う一方、サービスの提供者は金額もしくはポイント(将来自分が何らかのサービスが必要になった際に、その利用料として使用できる。)を受け取るという仕組みです。具体的なサービス内容としては、食事の世話や住宅の掃除、外出・通院の送り迎えや介助、その他身の回りの世話等、特別な能力が求められないものです。

長岡市の浦瀬地区では、このボランティア銀行等の仕組みを利用して、定期的に一人暮らしの高齢者世帯を住民が巡回しており、このことが、平成16年新潟県中越地震の被災時における高齢者等に対する円滑なケアに役立ちました。

ボランティア銀行の仕組み



資料）長岡市社会福祉協議会パンフレット

第4節　連携の強化

自然災害による被害を軽減するためには、行政による「公助」だけでなく、自らの身を守る「自助」、お互いに助け合う「共助」により、地域防災力を向上させることが重要である。また、安全・安心なまちづくりに向けた防犯対策等とまちづくりの連携・協働、テロ対策、海賊対策等における国際的な連携の強化も必要である。

1　NPOや企業と連携した地域防災力の向上

自然災害による被害を軽減するためには、地域住民がNPOや企業と連携して地域防災力を向上させることが重要である。地域防災力を向上させるためには、自らの身の安全は自らが守るという意識啓発を行う必要がある。

(自主防災組織による取組み)

「共助」の例である自主防災組織は、地域住民が「自分たちの地域は自分たちで守ろう」という連帯感に基づき自主的に結成する組織であるが、地域によって結成状況に大きな差が見られる。自主的な防災活動を効果的かつ組織的に行うためには、地域ごとに自主防災組織を整備し、NPO等と連携を図りながら災害時における情報の収集伝達や警戒避難体制の整備、大規模災害を想定しての防災訓練の積み重ね等を行う必要がある。

(企業における防災の取組み)

企業においては、事務所・事業所の耐震化や風水害への備えを行うなど、「自助」による取組みを行うとともに、災害時に可能な限り短時間で重要な機能を再開するための事業継続計画(BCP)をあらかじめ策定しておくことが望まれる。最近では、ゼネコンやコンサルタント等もBCPの策定支援業務を行っており、こうした新規参入による策定支援の広がりが期待される。なお、経済活動のグローバル化の進展に伴い、海外に進出する企業が増加しており、BCPを策定する際には、国内の自然災害だけでなく、海外の自然災害をも想定しておくことが有効である。

また、企業は「共助」として、防災について地域貢献を果たすことが重要である。このため、地域の防災を担う団体等との連絡・連携体制の強化を図るとともに、従業員の自主防災組織等への参加を促進するなど、地域の防災に積極的に貢献することが望まれる。

さらに、耐震性に優れた建築物、防災機能が高い商品等を開発し、提供する企業情報を広く社会に伝える仕組み等を構築し、防災ビジネス市場を育成することが求められる。

(国における地域防災力強化に向けた支援)

防災NPOや防災ボランティアのネットワーク化を図り、自主防災組織等の先進的な取組みを紹介するなど、国も地域の防災力が高まるよう積極的に支援を行う必要がある。

以上のことから、個人レベルでは「自助」に取り組むとともに、「共助」として、自治会、商店街、PTA、NPO、企業等が連携し、主体的に対策を講じることにより、地域防災力を高めることが重要である。また、そのためには、可能な限り平常時の取組みとして防災を定着させる必要がある。

2　地方公共団体との連携の強化

自然災害への対応について重要な役割を担う地方公共団体が、国、地域住民、NPO、企業等と今まで以上に連携を図ることにより、地域における防災力を高めることが重要である。

(地方公共団体における防災の取組み)

地方公共団体は、地域における防災力を向上させるため、平常時から地域コミュニティの再構築、自主防災組織の育成・強化、消防団・水防団等の充実・強化等を図るほか、普段から危険情報を開示するなど、地域住民等が自主的な防災活動を円滑に実施するための支援を行う必要がある。

また、避難路の整備、新たな避難場所の確保、ブロック塀等屋外転倒物の解消、窓ガラス・天井等の落下防止、避難所となる施設の耐震化等による地域防災拠点機能の強化等を国、地域住民、NPO、企業等と連携しながら実施する必要がある。

さらに、災害時において地域にとって必要な企業による貢献については、地域防災計画や協定によりあらかじめ明確に位置付けておく必要がある。

(災害時における国から地方公共団体への支援)

災害対策用ヘリコプター等の機械や情報通信ネットワーク等を活用し、広域的に地方公共団体を始めとする関係機関を支援するとともに、被災した建築物の応急危険度判定に協力するなど、災害時において国は積極的に地方公共団体を支援する必要がある。

3　防犯対策等とまちづくりの連携・協働

近年、住居に犯罪者が侵入したり、街頭で犯罪の被害に遭ったりする事案や、罪のない子どもを狙った凶悪犯罪が多発している。このような犯罪情勢は、国民の間に、犯罪被害が身近なものとなり、平穏な日常生活を脅かしているとの実感を生み出している。

そのため、こうした状況に対応し、身近な犯罪の抑止を図るためには、従来は接点の乏しかった防犯とまちづくりを相互に組み込み、犯罪が起こりにくく犯罪に対して抵抗力のあるまちづくりを行う「防犯まちづくり」を推進することが求められる。

まちづくりに関係する多様な主体が、防犯等地域の安全・安心に係る情報を共有し、相互に連携・協働することにより、犯罪等に対し安全・安心なまちづくりを推進している。

安全・安心なまちづくりを推進するに当たっては、通学路周辺、住宅地、商店街等の地域特性に応じ、照度や見通しの確保等、防犯に配慮した公共施設等の整備・管理を促進するとともに、防犯パトロール、防犯カメラの設置、地域の路線バスのスクールバスとしての活用等を行うなど、とりわけ子ども等の安全・安心な環境の確保を図る必要がある。また、住宅の防犯性能を評価するシステムを普及させるなど、安全・安心の確保に向けた新たな仕組みの構築を図る必要がある。

コラム・事例　まちづくり交付金を活用した安全・安心なまちづくり　～東京都町田市の取組み～

東京都町田市の町田駅周辺地区では、道路、公園等の公共事業に加え、市町村の自由な提案に基づく事業を一体的に支援する制度である「まちづくり交付金」を活用して、業務核都市の中心としてふさわしい都市基盤及び文化育成拠点の整備を行うとともに、来街者がゆったりと楽しく歩くことができる、安全・安心なまちづくりを進めています。

平成16年度には2時間23分であった来街者の平均滞在時間を、20年度には3時間に増加させることや、町田駅周辺を安全と感じる市民の割合を20年度には50％(16年度は16.5％)にすること等を目標として、歩行者が快適にまちなかを回遊するための歩道やペデストリアンデッキの再整備を行うとともに、市の提案に基づく事業として、地元商店会が設置する防犯カメラや、民間交番運営委員会による防犯パトロールに対する支援を行い、来街者が安心してまちで時間を過ごすことができるよう取り組んでいます。

歩行者が快適に街なかを回遊できるよう歩行者モール化した道路



歩行者が快適に街なかを回遊できるよう
歩行者モール化した道路

来街者が安心して街で時間が過ごせるよう地元商店街が設置した防犯カメラ



来街者が安心して街で時間が過ごせるよう
地元商店会が設置した防犯カメラ

4　テロ対策、海賊対策等における連携の推進

(関係機関等との連携強化)

テロ事件や密輸・密航事件等の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際空港、国際港湾等における水際対策の強化が特に重要であり、このような状況において、国際物流分野では、セキュリティ強化と物流効率化の両立を目指した施策の検討が必要である。

さらに、鉄道、バス等の国内交通機関においても警戒警備の強化を行い、利用者の安全・安心を確保する必要がある。このような観点から、厳しさを増す国際的なテロ情勢を踏まえ、関係機関及び民間事業者等の関係者が、密接な連携を図りながらテロ事件の未然防止対策を検討・実施することが求められる。特に、鉄道については、平成17年7月に英国・ロンドンでの地下鉄等同時多発爆破テロ事件にかんがみ、テロの未然抑止を主眼に置いた「見せる警備・利用者の参加」(注)を軸とした新たなテロ対策の推進、テロ発生の脅威に応じた対策を講じるための危機管理レベルの設定・運用等について、関係行政機関や鉄軌道事業者等が共同で取り組んでいる。

また、我が国周辺海域の安全・安心の確立を図り、海上の監視・取締り、大規模災害対応等の課題に適切に対応していくためには、老朽・旧式化した海上保安庁の巡視船艇・航空機等の代替整備を推進するとともに、関係機関等との緊密な情報交換や、共同対応能力の向上等に引き続き努めていくことが必要である。

海賊対策についても、日本関係船舶における効果的な自主警備対策の推進、緊急情報伝達体制の整備等、関係機関と民間事業者等の関係者が一体となった取組みを推進することが重要である。

(国際的連携・協力)

活動範囲が広域にわたる組織が関与するテロ事件や海賊事件を防止するためには、国境を越えて国際社会が一致団結し、緊密な連携を図って対応することが必要である。

テロ対策等国際交通のセキュリティ確保に関しては、既存の国際的枠組みにおける議論に加え、より積極的で広範にわたるハイレベルでの国際的な協調が求められている。このような観点から我が国は、平成18年1月、東京において国際交通セキュリティ大臣会合を主催したが、そこで合意された、各国の強い連携、途上国等へのテロ対処能力強化の支援推進、関係国際機関の活動支持を通じて交通セキュリティを確保していくという方向性に基づき、今後とも国際的な取組みを進めていくことが重要である。

国際交通セキュリティ大臣会合



また、海上保安庁では、海賊・海上テロ対策に関し、アジア海上保安機関長官級会合の開催等連携のための枠組み作りを進めるとともに、各国海上保安機関との連携訓練、専門家の派遣、教育機関への留学生の受入れ等を実施し、関係各国との連携・協力関係を強化してきたが、今後も更なる相互協力・連携強化を進めていくことが重要である。

さらに、事故への対応に関しても、海洋における有害液体物質・危険物の流出事故への対応体制等について国際的な協力・連携を強化していく必要がある。

また、我が国における災害の経験等を踏まえ、技術協力や専門家の派遣等を行い、海外における災害対策の強化を図る必要がある。

(注)「見せる警備」の施策：テロの未然防止を図るため、人々の目に触れる形で警備を行う施策

「利用者の参加」の施策：テロに対する監視のネットワークを強めるため、一人一人の利用者にテロの防止のための意識を持ち行動することを促す施策

第5節　建築物の安全・安心に対する信頼の回復

今般の構造計算書偽装問題は、一級建築士が構造計算書を偽装し、多数のマンション等の耐震性に大きな問題を発生させ、居住者等の安全と居住の安定に大きな支障を与えただけでなく、国民の間に建築物の耐震性に対する不安を広げている。

こうした中で、平成18年2月、社会資本整備審議会建築分科会が中間報告を取りまとめ、建築物の安全性確保のための施策に関し、以下の方向を打ち出した。これらを踏まえ、偽装問題の再発防止に向けた制度の見直し等を的確に行うことにより、建築物の安全・安心に対する国民の信頼の回復を図っていくことが必要である。

(建築物の安全性確保のため早急に講ずべき施策)

(1)建築確認・検査の厳格化

○第三者機関による構造計算審査の義務付け等による構造設計図書の審査方法の厳格化

○中間検査の義務付け等

(2)指定確認検査機関に対する監督の強化等

○責任の明確化と指定要件の強化

○特定行政庁による指導監督の強化

○処分の厳格化

(3)建築士等に対する処分・罰則の強化

(4)住宅の売主等の瑕疵担保責任の充実等

○住宅の売主等の瑕疵担保責任の充実等

○住宅性能表示制度の充実、強化

(5)建築士及び建築士事務所、指定確認検査機関に関する情報開示制度の充実、強化

(6)図書保存期間の延長

○指定確認検査機関、特定行政庁における確認申請書等の保存期間の延長

(施策の実現に向けて引き続き検討すべき課題)

(1)建築士制度に係る課題

○専門分野別の建築士制度の導入、建築士の資質・能力の向上、建築士事務所の業務の適正化、建築士会及び建築士事務所協会等への加入の義務付け等

(2)国及び都道府県、特定行政庁における監督体制、審査体制の強化と建築物のストック情報の充実等

○国及び都道府県、特定行政庁における監督体制、審査体制の強化

○建築物ストック情報に関するデータベース整備、行政機関の相互連携の強化　等

国土交通省では、同中間報告を踏まえ、確認検査の厳格化、罰則の強化等を内容とする「建築物の安全性の確保を図るための建築基準法等の一部を改正する法律案」を第164回国会に提出した。また、専門分野別の建築士制度の導入等建築士制度に係る課題等その他の課題についても、引き続き検討し、夏頃までに方針を取りまとめ、所要の改正を行っていくこととしている。

なお、構造計算書偽装問題や全国チェーンのビジネスホテルによる不正改造問題、さらには既存建築物における耐震化の促進やアスベスト対策等が緊急の課題となっており、地方において行政改革が進んでいる中でも、建築行政の執行体制を的確に確保していくことが必要である。

第6節　技術の開発や導入・活用の促進

安全・安心な社会の実現に向けて取り組むべき課題を解決するには、政策による手段のみならず、科学技術による手段が重要である。例えば、津波被害を軽減するためには、政策による手段としての防護施設の整備、避難地の確保等とともに、科学技術による手段としての被害予測、津波観測の高度化等が考えられる。また、交通分野においては、ヒューマンエラー事故の防止のために、「予防安全型技術」の開発が求められるとともに、テロ対策、情報セキュリティ対策に関する技術開発を進めることも重要である。

今後は、様々な要素技術をすりあわせ・統合、高度化し、国民の暮らしへ還元する科学技術(社会的技術)と、政策による手段との相互補完・連携により社会的な重要課題を解決し、“新たな社会基盤”の構築を目指すこととしている。

(重点的に取り組むべき研究開発)

自然災害による被害の防止・軽減を図るため、地域防災力の向上及び早期復旧・想定外事象への適応を技術研究開発の焦点として重点的に取り組んでいく。

○自助・共助による災害被害の防止・軽減
- ・自然現象の高精度な観測・監視と精緻な予測
- ・局地的な被害予測
- ・迅速・確実な情報伝達システム

○国土・都市の機能喪失の防止
- ・被害状況の初期把握
- ・長周期地震動等の影響予測・対策
- ・地震時の鉄道脱線メカニズム解明
- ・海面上昇や巨大地震等による超過外力への対応
- ・既存の建築物等への安価で簡易な耐震・復旧工法
- ・建築物の安全性の検証
- ・大深度地下空間の有効活用

(通信基盤の高信頼化)

自然災害による被害の軽減を図るためには、災害発生時における迅速な情報の収集・提供が極めて重要である。国土交通省では、光ファイバ、多重無線通信回線、衛星通信等の通信基盤を構成しており、過去の災害でも重要な役割を果たしてきた。情報通信技術の進展及び災害時における情報の重要性の高まりにかんがみ、最新技術の導入による通信基盤の耐災害性の強化、機能の強化が求められており、光ファイバと無線系をIP(インターネットプロトコル)で有機的に統合する次世代の情報通信基盤の構築が求められている。

(緊急地震速報について)

緊急地震速報は、震源に近い観測点で得られた地震波を使って、震源の位置や地震の規模を求め、各地での主要動(大きな揺れ)の到達時刻や震度を推定し、主要動が到達する前に発表するものである。緊急地震速報については、1）主要動の到達に間に合わない場合があること、2）予測震度等の誤差があること、3）誤報(落雷等地震以外の原因で発信される緊急地震速報)のおそれがあることといった限界があるものの、その適正な利活用を行うことにより、地震や津波による被害の軽減に有効である。

(予防安全型技術の開発)

交通機関の高度化、交通の高密度化等に伴い、今後ますます交通機関に関するヒューマン・マシン・システムの高度化・複雑化も加速していく中で、単に新しい高度技術システムを導入するだけでは、交通機関の事故の問題は解決しないことも考えられる。

交通分野においては、鉄道における速度超過防止用ATS等の緊急整備等事故防止技術の導入を促進し、安全対策の強化に努めているが、高度技術システムの導入が、安全確保・向上に真に寄与するには、人間と機械が状況認識を共有し、人間が機械の意図や判断根拠を容易に理解でき、機械の能力限界をも理解できるようなヒューマン・マシン・インターフェイスを提供する必要がある。

また、ヒューマン・マシン・システムにおいて、状況に応じて人間と機械の役割分担を調整することができる仕組み、すなわち、人間が最終決定権を持つことを基本としつつも、人間の対応が遅れている場合は、機械が自律的な安全確保手段を講じることもできるような仕組みの検討を進める必要がある。

このような考え方を踏まえ、運転者側の潜在的危険状態(未だ危険は発生していないが、通常からは逸脱している状態)への移行を早期に検出し、通常状態への復帰を促進する技術、運転者の状況認識の強化(気づきの支援)を図る技術、運航(行)管理側からの状況把握・支援を可能とする技術等、ヒューマンエラー事故を防止する「予防安全型技術」の開発を行うことが求められている。

(ITSに関する技術開発・普及促進)

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あり、道路交通の安全性向上にも寄与するものである。中でも走行支援道路システム(AHS)は、ITを活用して道路と車両を連携させて運転者の安全走行を支援するものであり、一層の研究開発が求められている。

さらに、自動車単体の安全性向上の観点からも、国土交通省では、産・学・官の協力の下、エレクトロニクス技術等の新技術を活用し、高知能化を図ることにより安全性を格段に向上させた先進安全自動車(ASV)技術の開発・普及の促進を行っている。今後は、通信技術の活用により安全性を向上させたASVの実用化を推進するとともに、ASVの効果評価を踏まえた普及策の検討を進める必要がある。

(鉄道、航空、海運の安全に関する技術開発・導入)

鉄道に関しては、運転士の誤操作に対するバックアップ設備の充実の観点から、曲線、線路終端部等重大な事故を起こすおそれのある箇所への速度制限装置の設置及び運転士の異常時に列車を自動的に停止させる装置の設置を行い、脱線等が発生した際の二次被害防止の観点から、防護無線の信頼性向上に努め、事故原因究明による再発防止の観点から、事故時の運転状況を把握するための記録装置の設置等を行い、安全性の向上を図る必要がある。

航空に関しては、交通量の増大に適切に対応できるよう、人工衛星等の技術を活用して空域や航空路の容量を拡大する次世代航空保安システムの構築を図る必要がある。

海運に関しては、衝突予防援助装置(ARPA)、船舶自動識別装置(AIS)等船員の作業を補佐・分担する技術の導入促進を図るとともに、操船作業の負担を評価し、作業を適正化するための作業分析技術等の研究を推進する必要がある。

(交通機関におけるテロ対策等強化のための技術開発)

交通機関を標的としたテロ事件の危険性や、テロ事件に使用されるような危険物等が一般の貨物に紛れて運搬される危険性が指摘されており、このような事態の未然防止のため、危険物の検知能力を向上させる次世代検査技

術の研究開発や、新技術を用いた保安検査機器の実用化等を進めていくことが求められている。

(重要インフラにおける情報セキュリティ対策)

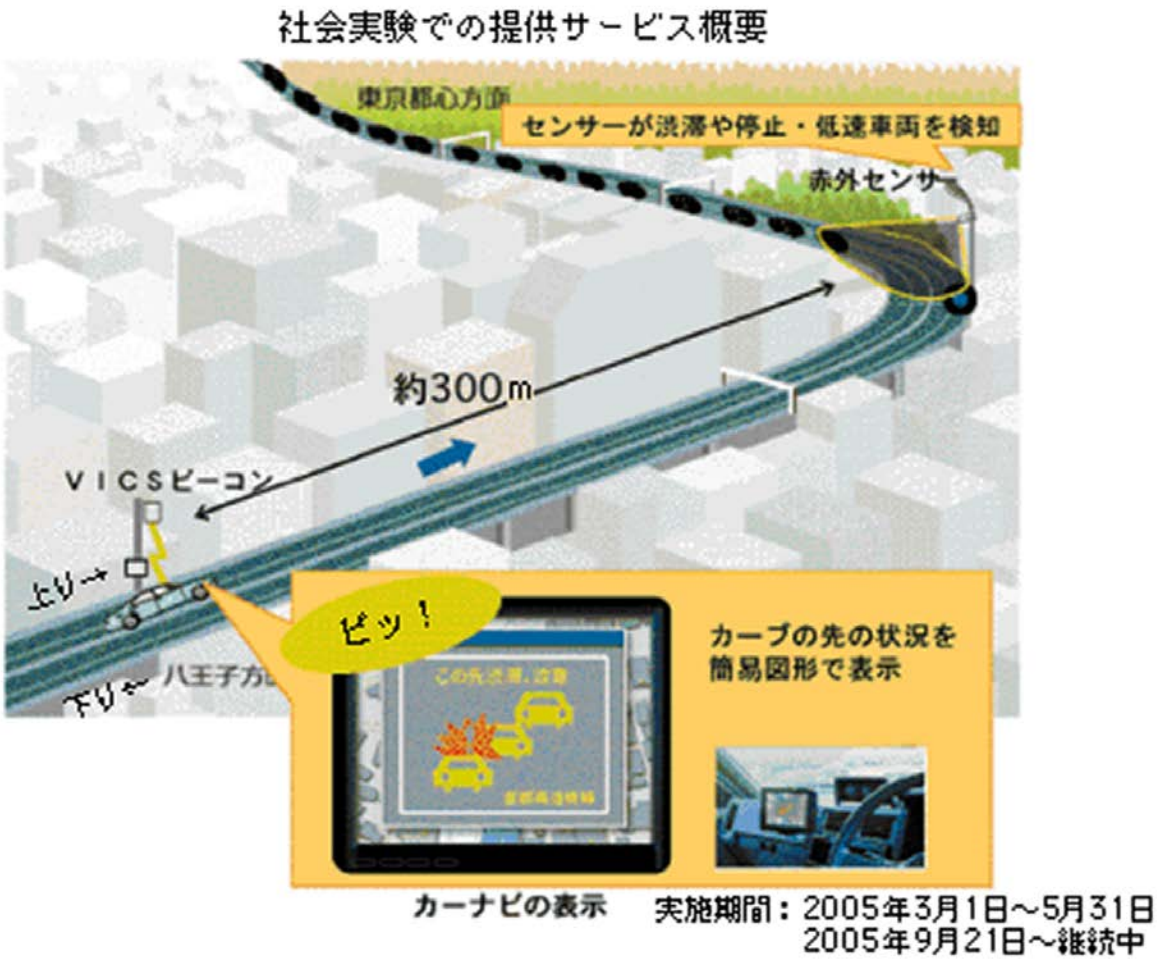
IT障害に伴い国民生活や社会経済活動に重大な影響を及ぼすおそれのある鉄道・航空・物流といった重要インフラにおける情報セキュリティ対策として、分野横断的な対策強化、情報セキュリティ水準の向上、情報共有・提供体制の強化等に関係機関や関係事業者と連携しつつ取り組む必要がある。

コラム・事例　高度道路交通システム(ITS)を活用した自動車の走行・運転支援

交通事故の多くは発見の遅れや判断の誤りといった事故直前のドライバーの行動に起因しています。カーブの先にある渋滞末尾や停止車両は、ドライバーからの発見が難しく、発見の遅れが重大事故につながります。こういった事故削減のために、ドライバーにカーブの先の道路交通状況を事前に知らせる社会実験が、首都高速道路4号新宿線上りの参宮橋区間で行われています。この実験では、既に普及している3メディア対応型VICS車載機(注)を使用している一般ドライバーを対象に、カーブの先の危険情報を路側のアンテナから車両に提供することで、ドライバーに注意を促し、追突事故や側壁衝突事故の削減やヒヤリ・ハットとよばれる危険な状況を減少させる検証を行っています。

実験の結果、3メディア対応型VICS車載機搭載車混入率10%という状況であっても、車両のカーブへの進入速度を10%、急減速を4%減少させるなど、車両挙動を安全側に改善させることに成功しました。また、同時に行ったモニターアンケートでも約9割のドライバーからサービスが有効であるとの回答を得ており、走行支援道路システム(AHS)と呼ばれる全く新しい交通安全対策の可能性を明らかにすることができました。

社会実験での提供サービス概要

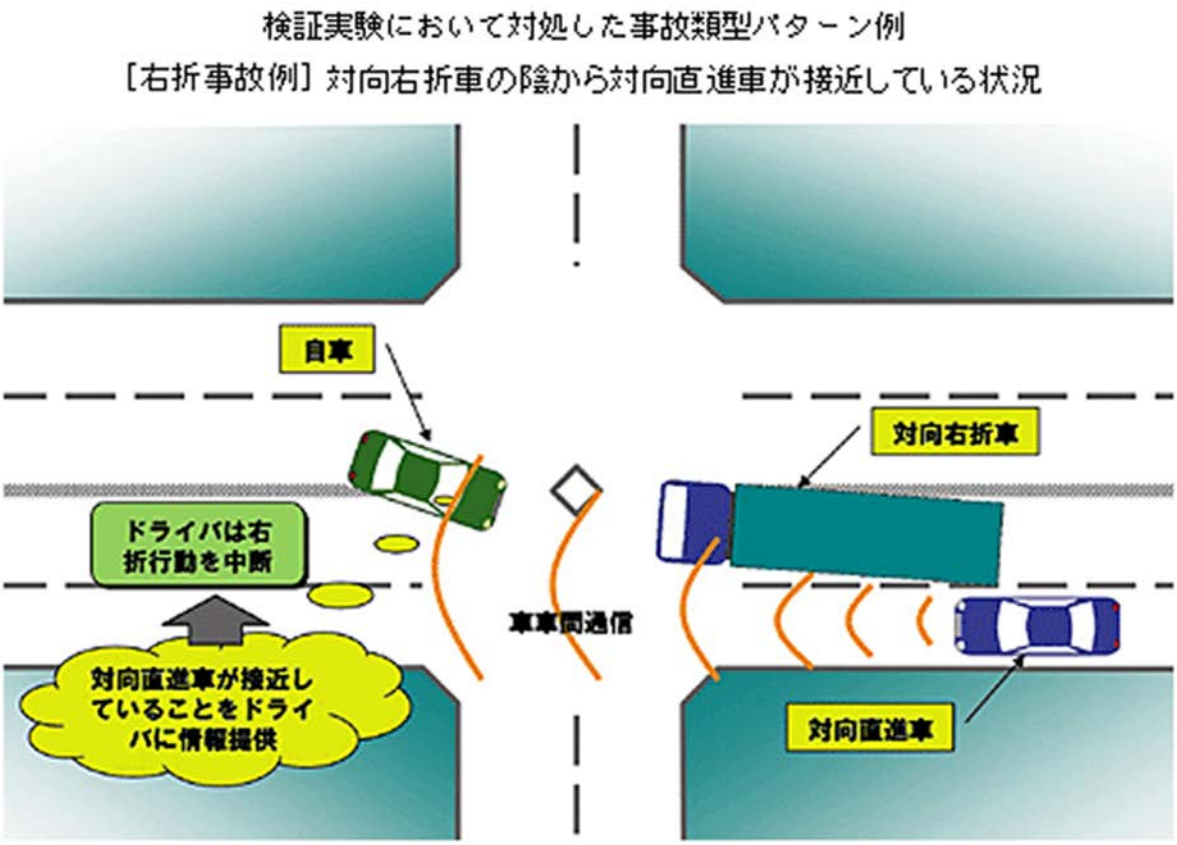


また一方で、先進技術の活用により安全性能を高めた先進安全自動車(ASV)の開発・普及を促進するため、自動車メーカー、学識経験者、関係省庁等の協力でASVプロジェクトを進めています。現在は、これまでに研究・開発されてきた自律検知型運転支援システムでは対応困難な出会い頭事故、右折事故等に対処するために、自動車と自動車、自動車とバイク、自動車と人との間での通信(車車間通信)を介して情報を交換し、その情報に基づいてドライバーの運転支援を行う、情報交換型運転支援システムの技術開発に取り組んでいます。

具体的には、平成17年7月から10月まで、車車間通信に係る検証実験を独立行政法人北海道開発土木研究所の苫小牧寒地試験道路において実施しました。この実験では、車両のハード・ソフトの両面から運転者に必要な情報を、適切なタイミングで、分かりやすく提供することができるかなどについて検証しました。今後は、実験により得られた課題の解決を図り、産・学・官と連携して、実用化に向けて取り組んでいくこととしています。

このように、国土交通省ではITSを活用した自動車の走行・運転支援のためのシステムの研究開発を推進しています。

検証実験において対処した事故類型パターン例



(注)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

第7節　有害物質の危険性への対応

有害物質の危険性に対応し、国民の安全・安心を確保するためには、適切な環境リスク対策を講じるとともに、今般のアスベスト問題における反省すべき点を踏まえた対応が重要である。

有害物質については、健康等への被害を未然に防止することが重要である。そのため、今後、「予防的アプローチ」の考え方に基づく対応を行う必要がある。その際、生命・身体に係る法令上の禁止措置については、世界的な動向を見ながら実施するという考慮が必要である。

また、広範に使用される物質については、その影響も国民生活や経済活動の様々な局面に及び、関係省庁も多岐に渡るが、アスベスト問題における過去の関係省庁の連携は必ずしも十分でなかった。以上のことを踏まえ、こうした問題についての関係省庁間の連携を確実なものにするため、化学物質の有害性等に係る新たな知見について、関係省庁が情報交換や意見交換を行うとともに、個別物質についての検討が必要となった場合には、その連絡、調整を行うことを目的とする連絡会議等において検討していく。

第8節　社会資本の適切な維持管理・更新の推進

今後、これまで整備されてきた社会資本が順次、老朽化していく中で、安全の確保等その本来の役割を果たし続けるためには、維持管理・更新を計画的かつ効率的に行っていくことが必要である。

まず、維持管理・更新投資が拡大していくと見込まれる中で、厳しい財政制約の下、適切な維持管理・更新と、新たなニーズに対応した新設投資のバランスをどのようにとるかについて、十分な検討が必要である。

また、維持管理・更新を進めていくに当たっては、予防的修繕により施設を延命化するなどライフサイクルコスト(生涯費用)が最小となるよう計画的な補修を推進すること、維持管理・更新について一層のコスト縮減を図ること、民間も活用しながら効率的な維持管理を図ること、適切な管理水準で維持管理を行うこと、社会資本の更新時期の平準化を図ること、人口減少を踏まえた施設の更新のあり方を検討すること等が必要である。さらに、地方公共団体においても維持管理・更新が大きな課題となっていることから、国において地方における維持管理・更新の体制や技術的支援のあり方等を検討する必要がある。

維持管理・更新投資の需要に対応して、技術開発等により、国内はもちろん、海外にまで活動の場を広げる企業も見られるようになっており、民間においても新たなビジネスチャンスであるという視点で積極的に取り組むことが期待される。

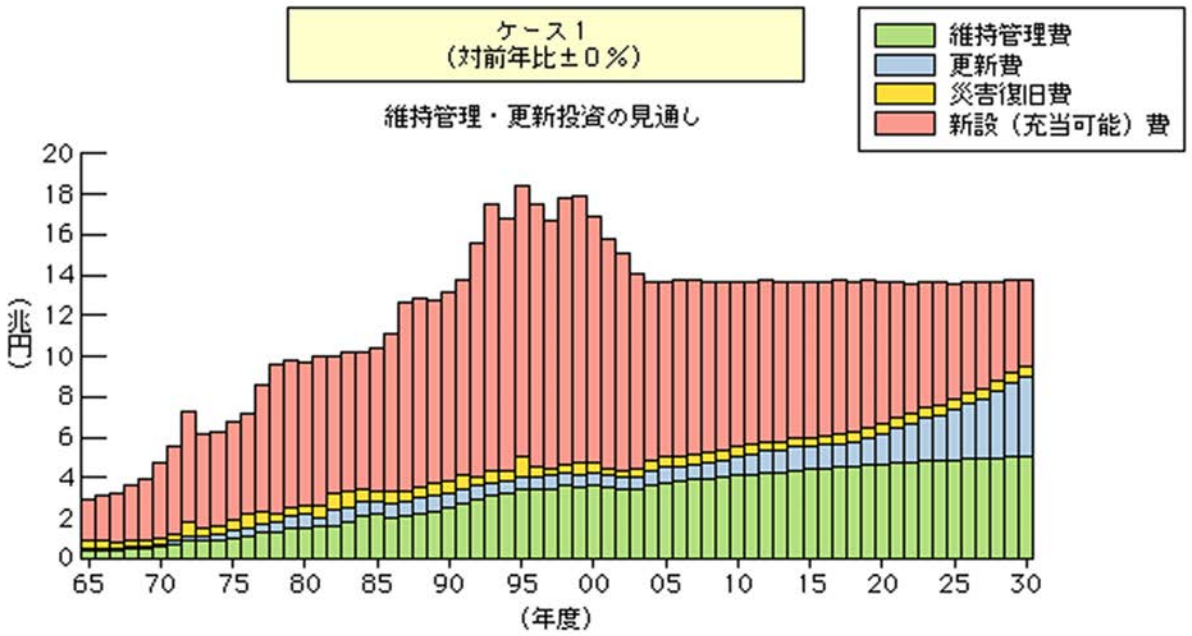
コラム・事例　増大は必至、社会資本の維持管理・更新費

我が国では、社会資本が高度経済成長期を中心に大量に整備・蓄積され、それらに必要となる維持管理・更新費は、着実に増大しています。このような状況を客観的に把握するため、国土交通省所管の社会資本(道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸)を対象に、平成42年(2030年)までの維持管理・更新費の推計を行いました。

推計に際しては、厳しい財政状況を考慮して、1）今後の投資可能総額の伸びが、平成17年度(2005年度)以降対前年比±0%(ケース1)、2）国が管理主体の社会資本については、2005年度以降対前年比マイナス3%、地方が管理主体の社会資本については、2005年度以降対前年比マイナス5%(ケース2)の2つのケースを設定しました。

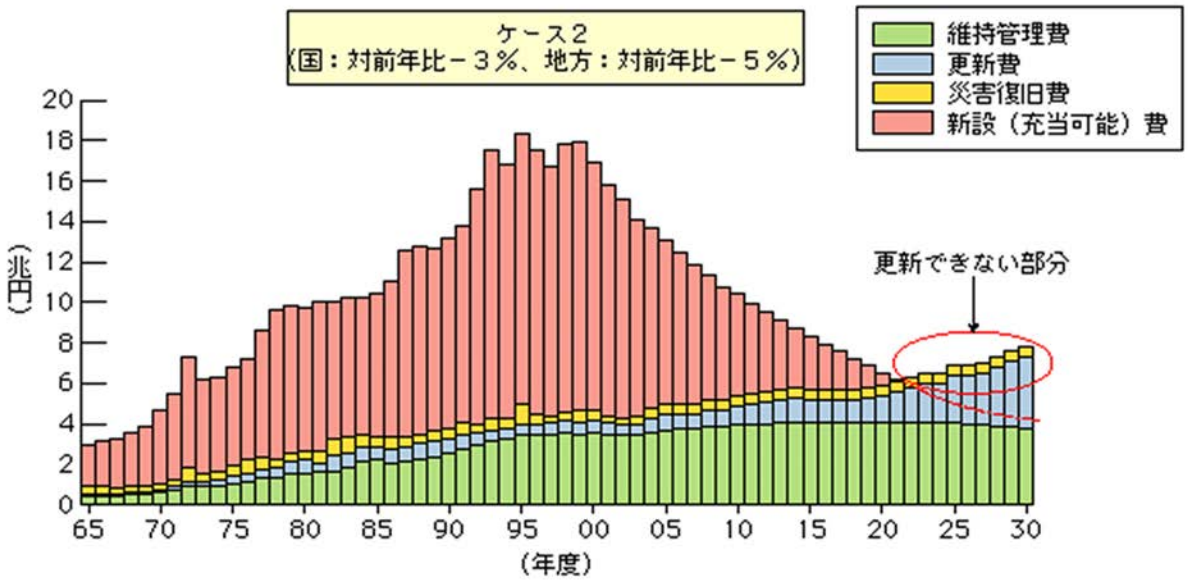
その結果、平成42年(2030年)の状況を平成16年(2004年)と比較すると、ケース1では、維持管理・更新費の合計額が投資可能総額に占める割合は、約31%から約65%に増大する一方、新設充当可能費が投資可能総額に占める割合は、約65%から約31%に減少します。ケース2では、投資可能総額が不足し、社会資本を更新できなくなっています。

ケース1（対前年比プラスマイナス0%）



Excel形式のファイルはこちら

ケース2　（国：対前年比マイナス3%、地方：対前年比マイナス5%）



Excel形式のファイルはこちら

推計の対象

・国土交通省所管の社会資本のうち、次表のものとした。

推計方法の概要

・更新費(注1)は、社会資本ストックが耐用年数に伴い消滅すると仮定し、同一の機能で更新するのに必要な額として推計した。

・維持管理費(注2)は、社会資本のストック額と維持管理費との相関に基づき、回帰分析により推計した。(一部、過去の平均値を使用した。)

・災害復旧費(注3)は、過去の年平均値と設定した。

・新設(充当可能)費(注4)は、投資(可能総)額から更新費、維持管理費、災害復旧費を除いた額を計算した。

・更新費や維持管理費についてのコスト縮減は、平成16年度までのコスト縮減への取組みの実績を踏まえ、設定した。

耐用年数の設定

・耐用年数は、施設の特性により、必要に応じて細分化し、それぞれの更新の実態を踏まえ、検討を行い、次表のように設定した。

対象事業	対象範囲	耐用年数	
道路	直轄・補助・地方単独	道路改良	60年
		橋梁	60年
		舗装	10年
港湾	直轄・補助	係留施設	50年
		臨港交通施設	60年
		左記以外の施設	無限大
空港	直轄・補助	空港	50年
		航空路	9年
公共賃貸住宅	補助・地方単独	1949年以前着工	31年
		1950年代着工	31～36年
		1960年代着工	36～51年
		1970年代着工	51～61年
		1980年以降着工	61年
下水道	補助・地方単独	管きょ	50年
		処理場	33年
都市公園	直轄・補助・地方単独	43年	
治水	直轄・補助・地方単独	河川	無限大
		ダム	80年
		砂防	67年
		治水機械	7年
海岸	直轄・補助・地方単独	50年	

・道路改良には、トンネルを含む。
・公共賃貸住宅の1950～70年代間の耐用年数は、平均して伸びていくものとした。

※新設改良費(新築、改築、改良、更新等を合わせたもの)、維持管理費、災害復旧費のデータについては、「日本の社会資本」(内閣府政策統括官、2002年)、「下水道統計要覧」((社)日本下水道協会)、「建設業務統計年報」(国土交通省、以下同様)、「道路統計年報」、「海岸統計」等を使用した。

(注1)施設等の耐用年数経過に基づく更新のための経費
(注2)施設等の維持のために必要な経常的経費と新たな機能の追加を伴わない補修、修繕のための経費(例：橋梁・舗装路面や下水管の亀裂の修繕、パトロール、施設の運転等の日常的な管理)
(注3)災害被害からの現状回復のための経費
(注4)施設の新設や機能向上のための経費

第II部　国土交通行政の動向

第1章　時代の要請にふさわしい国土交通行政の展開

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を目指して、行政運営の改革に取り組んでいる。

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(Check)・政策への反映(Action)のサイクル(PDCAサイクル)に沿って、国民にとって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を効果的・効率的に実施することとしている。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、計画の目標を「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ている。5箇年間の計画期間の2年目となる16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17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。また、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、同年8月に取りまとめた重点施策や平成18年度予算要求等に反映させた。

(注)　社会資本整備審議会・交通政策審議会第5回計画部会
http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koutu/planning/5/050706.html

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17年3月に、実施中の施策の中から、国民の関心の高さ等の観点より5テーマを選定し、総合的かつ詳細な分析を行う政策レビューを実施した。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、117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取りまとめた。これらを踏まえ、同年8月に43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PDCA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)

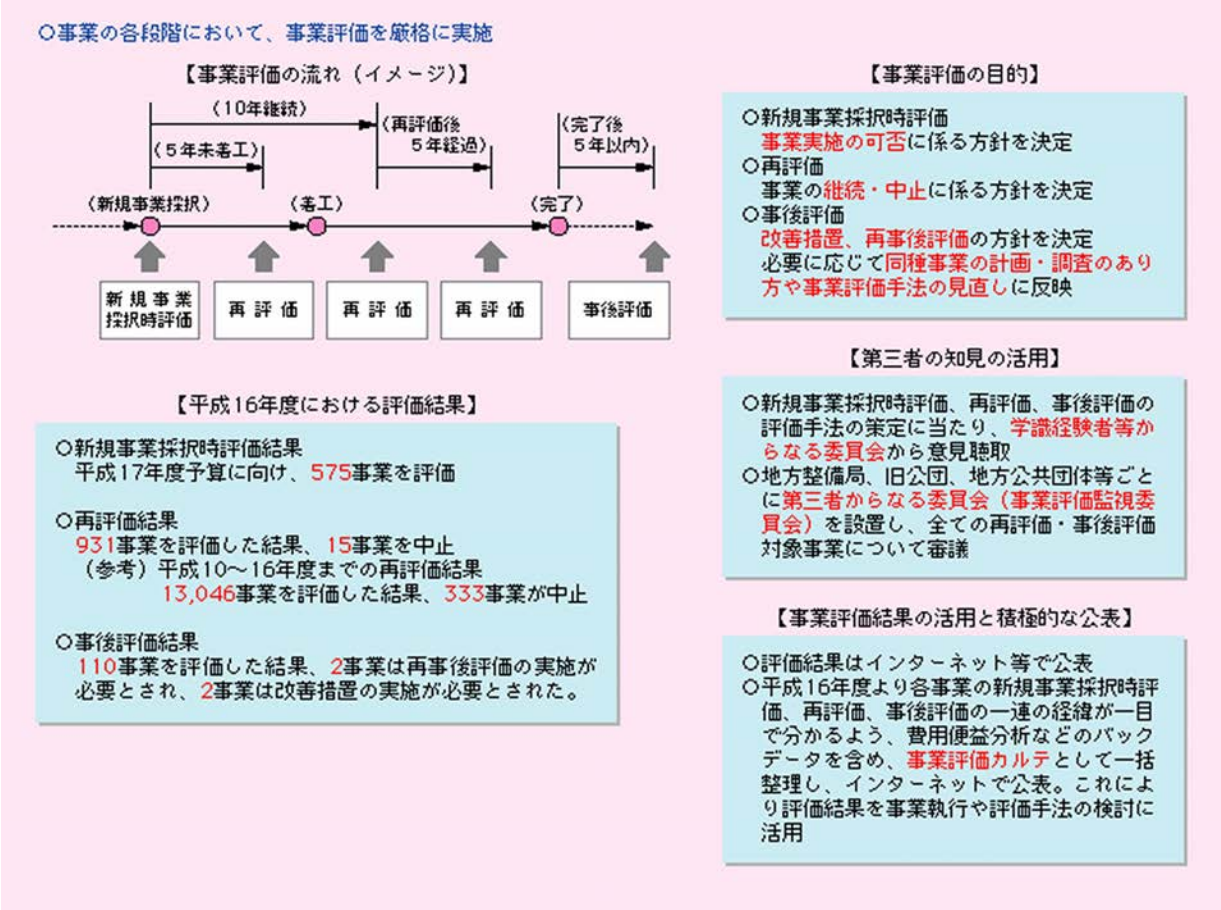
(注)国土交通省政策評価関係ホームページ　http://www.mlit.go.jp/hyouka/index.html

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-1-1-1　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

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、これまでの取組みに加え、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すべての過程を見直す「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、完成時期をあらかじめ明示するなど事業の進捗管理の徹底等を行い、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っている。

2）計画・設計から管理までの各段階における最適化

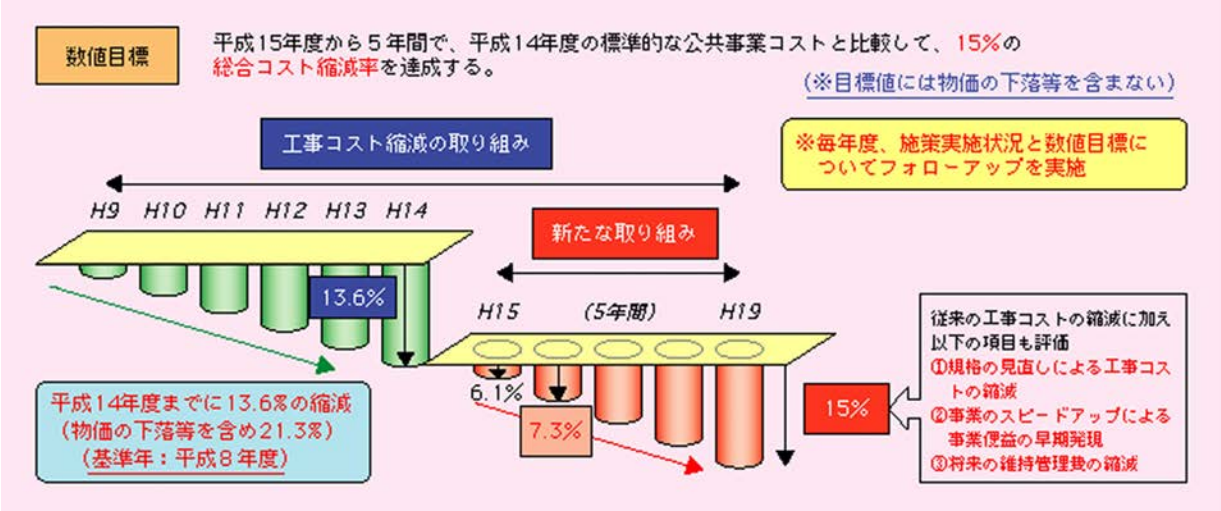
計画・設計の見直し(基準類の性能規定化や地域の実情に合った規格(ローカルルール)の設定の促進等)、新技術の活用、管理の効率化等を図ることにより、工事コストの縮減と将来の維持管理コストの低減を推進している。

3）調達の最適化

入札・契約の見直し、積算の見直し等を図ることにより、調達の最適化を推進している。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・導入に向けて試行件数を拡大するほか、民間の技術力が一層発揮されるような調達方式の推進、電子調達の推進等に取り組んでいる。

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19年度までに、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。16年度の国土交通省・関係公団等の総合コスト縮減率は、7.3%(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

2　技術力を重視した公共調達の推進

公共工事においては、調達時点で品質を確保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ことが重要な課題である。このため、平成17年4月、「公共工事の品質確保の促進に関する法律(公共工事品確法)」が施行となり、公共工事の品質確保について、基本理念や国等の責務が明らかにされた。さらに、その促進を図るための基本方針が同年8月に閣議決定され、競争参加者の技術的能力の審査や技術提案の審査・評価に際し、発注者として国、特殊法人等及び地方公共団体の努めるべき事項等が定められた。

また、公共工事品確法及び基本方針を踏まえ、国土交通省は、平成17年9月に「国土交通省直轄工事における品質確保促進ガイドライン」を策定し、総合評価方式(注1)の拡大(簡易型総合評価方式(注2)の導入等)や、発注関係事務を適切に実施することが困難である発注者に対する支援策として協力を行うことが考えられる事項等を示した(総合評価方式については、17年度は約4割、18年度は約5割(ともに金額ベース)の工事について適用する見込み)。

(注1)技術提案に基づき、価格に加え価格以外の要素も総合的に評価して落札者を決定する方式
(注2)技術的な工夫の余地が少ない工事について、簡易な施工計画や同種・類似工事の経験、工事成績等に基づき、性能と入札価格とを総合的に評価して落札者を決定する方式

3　入札・契約適正化の徹底

国土交通省直轄の鋼橋上部工事の発注に関して、大規模な入札談合事件が発生したことを踏まえ、国土交通省内に「入札談合再発防止対策検討委員会」を設置し、1）競争性向上のための入札方式の改善(一般競争入札の拡大(対象工事を、予定価格7.3億円以上から、平成18年度中に予定価格2億円以上までに拡大し、金額ベースでは約6割の工事について実施する見込み)、総合評価方式の拡大と充実、指名業者の事後公表の推進等)、2）入札契約の過程に対する監視の強化(工事費内訳書の点検や入札結果の事後的・統計的分析の実施等)、3）大規模・組織的な談合等に対するペナルティの強化(指名停止措置や違約金特約条項の強化等)、4）受注企業における法令遵守の徹底、5）再就職・早期退職慣行の見直し等の再発防止策を取りまとめ、その具体的な措置を講じた。

また、「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、同法及び適正化指針(注)に基づき必要な措置を講ずるよう要請を行ったほか、平成17年11月に中央建設業審議会に設置したワーキンググループ等も活用するなどして、入札契約制度の改革・適正化の推進に取り組んでいる。

なお、旧日本道路公団と旧新東京国際空港公団の工事発注に関する談合事件についても、徹底した調査の実施や再発防止の取組み等を指示するなど対応している。

(注)入札契約適正化法に基づき定められた、公共工事の発注者である国、特殊法人等、地方公共団体が統一的、整合的に公共工事を行うために取り組むべきガイドライン

4　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・計画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の普及に伴い、渋滞がほぼ解消
（ETC利用率：4.5%、渋滞：約45.2km・h/日(平成14年10月)
→ETC利用率：59.8%、渋滞：約4.3km・h/日(平成17年10月)）　※料金所を先頭とした渋滞量
○官庁施設の保全業務の適正かつ効率的な実施により、施設の長寿命化及びライフサイクルコストの低減を推進
○既存の鉄道路線間を結ぶ連絡線の整備、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

5　特殊法人等改革

国土交通省においては、特殊法人等整理合理化の集中改革期間である平成17年度までに所定の成果を達成できるよう、計画的かつ総合的に特殊法人等改革を推進している。

平成17年10月には、道路関係四公団が民営化され、6つの株式会社と1つの独立行政法人が設立された。また、同年6月、「独立行政法人住宅金融支援機構法」が成立し、住宅金融公庫については、19年4月に廃止して、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こととなった。

図表II-1-2-2　集中改革期間(平成13年6月22日～18年3月31日)における特殊法人等改革の推進状況

①平成16年度までに民営化・独立行政法人化した法人

新　法　人	旧　法　人	設立日
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	日本鉄道建設公団 運輸施設整備事業団	平成15年10月1日
独立行政法人国際観光振興機構	国際観光振興会	
独立行政法人水資源機構	水資源開発公団	
独立行政法人自動車事故対策機構	自動車事故対策センター	
独立行政法人空港周辺整備機構	空港周辺整備機構	
独立行政法人海上災害防止センター	海上災害防止センター	
日本勤労者住宅協会（民間法人）	（変更なし）	
日本下水道事業団（地方共同法人）	（変更なし）	
東京地下鉄株式会社（特殊会社）	帝都高速度交通営団	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	
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	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	平成16年10月１日

②平成17年度に民営化・独立行政法人化した法人、もしくは改革関連法が成立した法人

新　法　人	旧　法　人	業　務　の　範　囲	設立日
東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社 首都高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 本州四国連絡高速道路株式会社 （特殊会社）	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	・高速道路の新設又は改築 ・(独)日本高速道路保有・債務返済機構から借り受けた高速道路の維持、修繕、災害復旧その他の管理 ・高速道路の通行者等の利便に供するための休憩所、給油所その他の施設の建設及び管理　等	平成17年 10月1日
独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構		・高速道路に係る道路資産の保有及び会社への貸付 ・高速道路に係る債務の返済 ・会社が管理する高速道路の道路管理者の権限代行　等	
独立行政法人 住宅金融支援機構	住宅金融公庫	・証券化支援事業 ・融資保険 ・災害等への融資 ・住情報の提供 ・既往債権の管理・回収　等 なお、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、最終決定することとされている。	平成19年 4月1日 （予定）

③特殊法人等整理合理化計画を踏まえ、更なる事業・組織形態の見直しを行っている法人

法　人　名	事業・組織について講ずべき措置
（財）日本船舶振興会	（事業の見直し） 【助成金交付事業】 ・事業評価を実施し、当該評価結果の評議員会への報告を経て、その結果を助成事業に反映する仕組みを導入する。 ・助成事業のうち、モデル事業を選定し、当該事業については、上記事業評価に加え、専門の民間会社による評価を実施する。 ・助成事業の評価結果を全面的に公表する仕組みを導入する。 ・外部監査を強化する。 ・補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律の規定を準用し、助成金の不正な使用の防止等の仕組みを導入する。 【交付金制度】 ・競技施行者の経営状況及びその改善努力等を踏まえ、交付金制度の在り方について検討し、所要の法律案の国会提出時までに結論を得る。 （組織の見直し） ・現行の組織形態（財団法人）を継続する。なおモーターボート競走法以外の国の規制については、公営競技関係法人を取り巻く状況等を踏まえ、適切に対応する。

④特殊法人等整理合理化計画における措置に取組中の法人

法　人　名	取　組　状　況　等
関西国際空港株式会社	・経営形態の在り方について、「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」（平成14年12月17日閣議決定）において、単独で民営化を進めること等の結論を得た。 ・関西国際空港株式会社において、経営改善計画を策定し、経営改善を進めるとともに、有利子債務の確実な償還を実施中。 ・平成16年度に、会社創立以来初めて経営収支が黒字となった。
北海道旅客鉄道株式会社 四国旅客鉄道株式会社 九州旅客鉄道株式会社 日本貨物鉄道株式会社	・各社とも中期経営計画を策定し、経営基盤の強化を図っている。 ・平成16年度決算において、経営収支では、北海道は７期連続、四国は６期連続、九州は10期連続、貨物は４期連続のそれぞれ黒字を計上し、黒字基調が定着している。

Excel形式のファイルはこちら

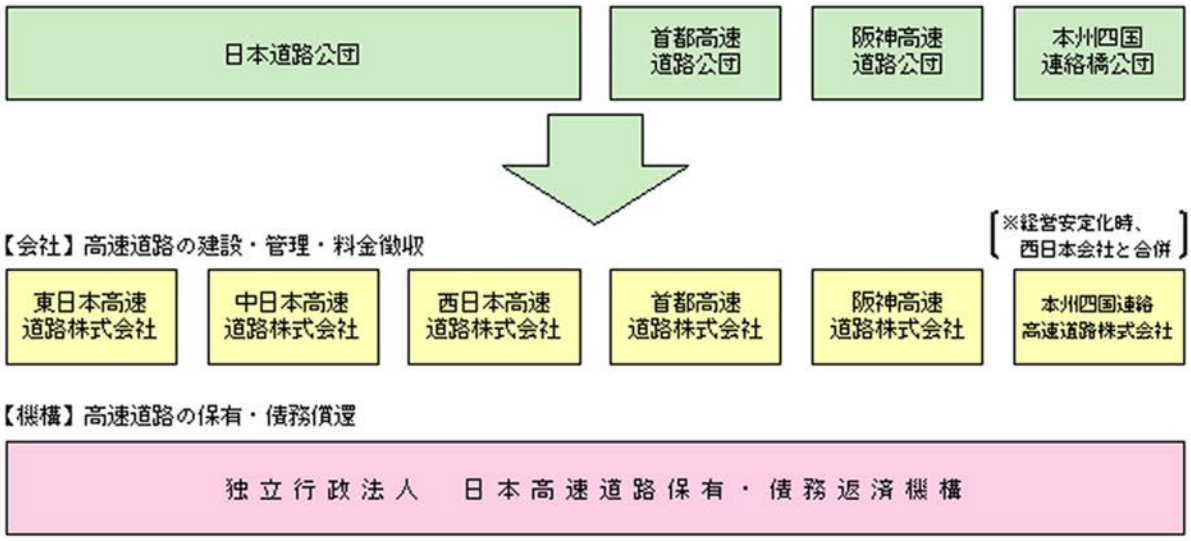
コラム・事例　道路関係四公団の民営化

道路関係四公団は、平成17年10月1日に民営化しました。高速国道料金については、民営化のメリットを幅広く国民に還元するため、ETCを活用した割引制度により、既に平均1割以上の引き下げを実施しています。また、17年度の管理コストについては、14年度と比べ3割減とするなど、徹底したコスト縮減を実施しています。

民営化後も民間ノウハウの発揮により、建設・管理コストを縮減し、採算性を考慮しつつ、必要な道路を、早期に、できるだけ少ない国民負担で着実に建設するとともに、多様で弾力的な料金設定やサービスの提供等により、国民にとってのメリットを向上していきます。

○民営化後45年以内に債務を完済
○会社の自主性が活かされる仕組みを構築
・新規路線は会社の申請による建設
・日本道路公団を3分割し、競争環境を創出
・高速道路事業に支障のない範囲内で関連事業を展開
○高速自動車国道の料金割引(ETC車限定)
・「深夜割引」(0～4時の利用について3割引)
・「早朝夜間割引」(東京及び大阪近郊で22～6時における100km以内の利用について5割引)
・「通勤割引」(6～9時及び17～20時における100km以内の利用について5割引)
・「マイレージ割引」及び「大口多頻度割引」

＜道路関係四公団民営化後の組織＞



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、まちづくり交付金を創設するなど地方の自主性・裁量性を高める方向での改革を推進してきたが、「三位一体の改革について」の累次の政府・与党合意等を踏まえ、平成17・18年度予算において、公営住宅家賃収入補助の廃止等の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を実施するとともに、地域住宅交付金の創設・拡充、まちづくり交付金の拡充等、地方の自主性・裁量性を向上させる交付金化を推進している。

(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できるような柔軟な規格・基準の設定(ローカルルールの導入)を行うことが必要である。具体的には、「1.5車線的道路整備」(注)の導入(平成17年度は517路線で実施予定)等を実施している。

(注)地域の実情に応じて、道路構造令を弾力的に運用するもので、「1車線＋待避所」と2車線を組み合わせること等により、コストダウンと整備効果の早期発現等を可能にする道路整備手法

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されるよう、以下の施策に取り組んでいる。

(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、PFI(注)の導入を積極的に推進している。平成15年度には、「16年度末までに国土交通省関係の事業件数を14年度末対比で倍増(34件)する」ことを基本的な方針とし、16年度末に36件を達成した。今後は、事業分野・事業類型等を拡大し、18年度末までに14年度末の事業件数の3倍(51件)とすることを目標に、引き続きPFIの推進を図っていく。

平成17年12月末現在、「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国土交通省関係の事業は、国直轄の事業(地方公共団体との共同事業を含む。)が11事業、地方公共団体等が主体となって実施する事業が33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

(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、絶えず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に、需給調整規制を廃止するなど、規制緩和を進めている。また、事業監査体制の強化、利用者に対する情報提供の充実、適正な競争を行う上で参入障壁が存在する業種における新規事業者への優遇措置の設定等により、適正な競争が行われるよう条件整備を進めている。

平成17年度においては、国土交通省に新たに「国土交通省規制改革総点検本部」を設置し、国土交通行政にかかわる規制改革の総点検を行うなど、規制改革の更なる推進に向けて取組みを行っている。

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、地域特性に応じた道路標識設置事業、特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業等の19の特例措置が設けられ、全国で122の特区が認定されている(平成17年12月末現在)。また、特区での実績を踏まえ、道路管理者が設置する有料道路駐車場における特別料金の設定及び変更手続の容易化、公有水面埋立地における用途区分柔軟化等、これまで11の特例措置について全国規模で展開している(18年3月末現在)。

(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

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強化できるような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の確保

社会資本の整備を進めるに当たっては、透明性や公正性を確保し、住民等の理解と協力を得ることが重要である。このため、平成15年6月に「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」を策定して、標準的な住民参加手続等を示した。17年12月末までに、75件の公共事業が同ガイドラインの趣旨に沿って実施されている。

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」を開設しており、現在のところ、同ステーションには、月平均1,200件強の意見等が寄せられている。

第4節　国土形成計画の策定

1　国土計画制度の改革

人口減少時代を迎えつつある今日、国民の間に不安感や不透明感が拡大する中で、国土及び国民生活の将来の姿を示すことは極めて重要であるが、昭和25年に制定された「国土総合開発法」は、開発を基調とした量的拡大を指向したものとなっていたことから、計画制度の抜本的見直しの必要性が指摘されていた。

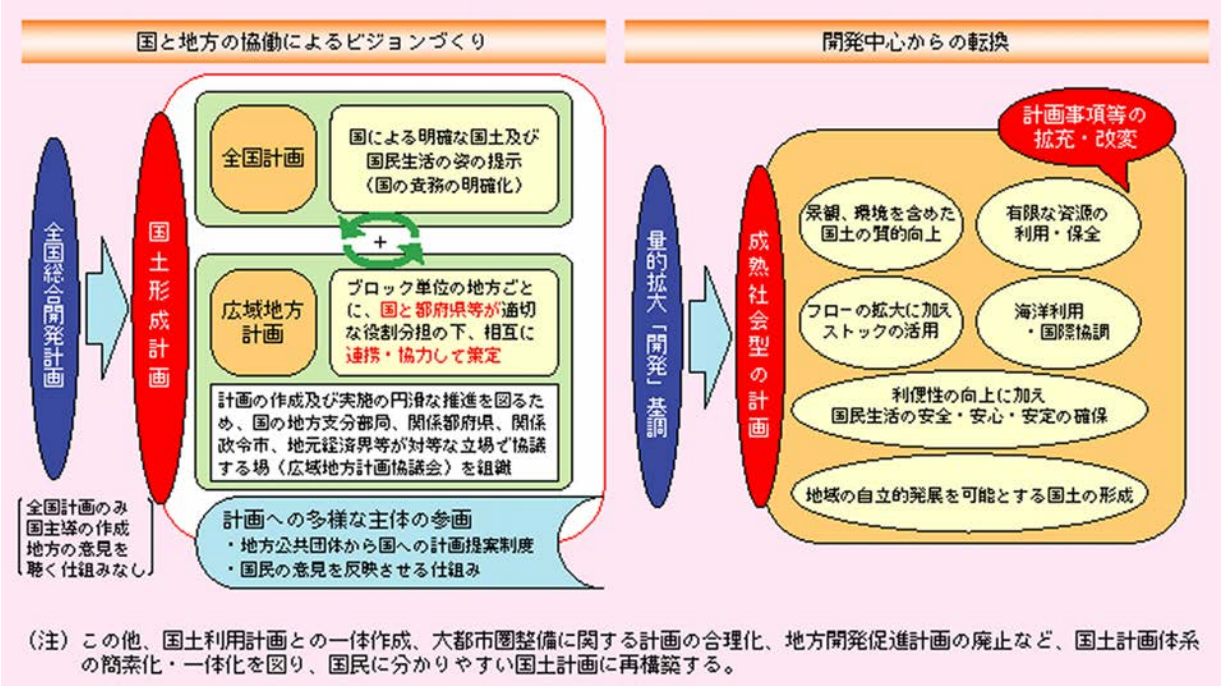
このため、国土審議会における検討を踏まえ、「国土総合開発法」を抜本的に改正し、平成17年7月に「国土形成計画法」が成立した。この「国土形成計画法」に基づき策定される国土形成計画は、策定手続及び内容の両面において、これまでの全国総合開発計画から大きな転換を図ったものとなる。

2　新たな国土形成計画の策定

全国計画については、平成17年9月、国土審議会に計画部会を設置し、「国土形成計画法」の基本理念に示された、自立的に発展する地域社会、国際競争力の強化、安全が確保された国民生活、豊かな環境等の観点から、調査審議に着手した。また、計画部会には5つの専門委員会を設置して、主要な検討課題について専門的な見地から調査を進めており、18年秋頃に計画部会において中間報告を取りまとめ、19年中頃までをめどに計画を策定する予定である。

一方、広域地方計画については、その策定に先立ち、広域地方計画区域を定める必要があることから、平成17年9月、国土審議会に圏域部会を設置し、その区分のあり方について検討を開始した。広域地方計画自体については、広域地方計画区域の決定の後、広域地方計画協議会の協議を経て、全国計画策定の1年後をめどに策定することを予定している。

図表II-1-4-1　国土形成計画の枠組み



（注）この他、国土利用計画との一体作成、大都市圏整備に関する計画の合理化、地方開発促進計画の廃止など、国土計画体系の簡素化・一体化を図り、国民に分かりやすい国土計画に再構築する。

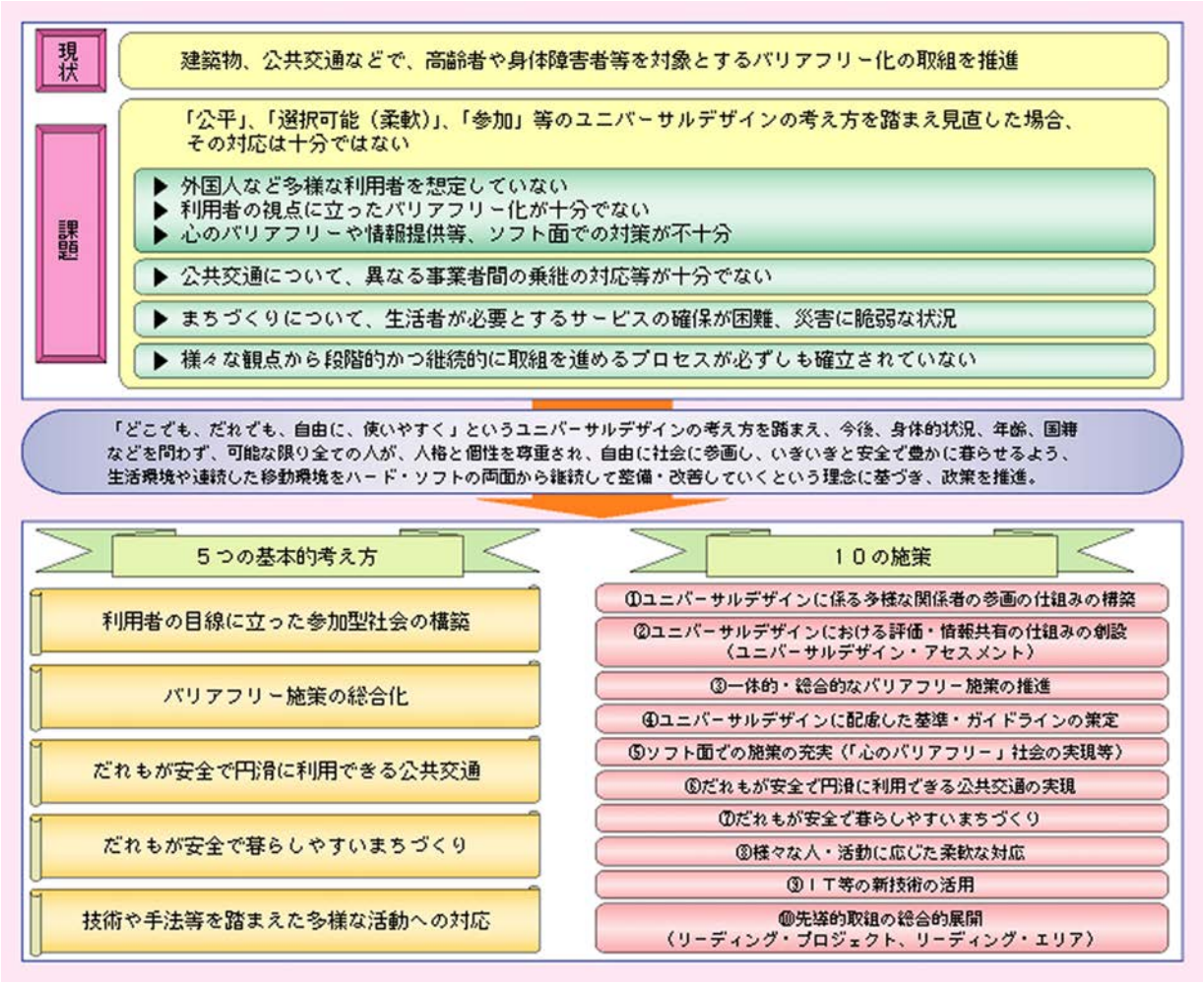
第5節　ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた国土交通政策の推進

本格的な少子高齢社会の到来や人口の減少等が見込まれる中、従来のバリアフリー(注)施策に加え、「どこでも、だれでも、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等を進めていくことが必要である。

国土交通省では、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた国土交通行政を推進するため、平成16年10月、省内に「ユニバーサルデザイン政策推進本部」を設置し、施策の総点検を実施するとともに、内外の有識者との討議等を行い、「ユニバーサルデザイン政策大綱」を17年7月に策定した。

今後、この大綱に基づき、多様な関係者(利用者、住民、NPO等)の参画の仕組みの構築、一体的・総合的なバリアフリー施策の推進、だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現、だれもが安全で暮らしやすいまちづくり等の各種施策に取り組んでいく。

図表II-1-5-1　ユニバーサルデザイン政策大綱の概要



(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

第2章　観光立国の実現と美しい国づくり

幅広い産業への波及効果による地域経済の活性化、国際交流の拡大による相互理解の増進、豊かな国民生活の実現等に大きな役割を果たす観光は、21世紀のリーディング産業として期待されている。このため、観光立国の実現を目指し、国内外でのプロモーション活動等とともに、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ことは重要である。

本章では、官民が一体となって取り組んでいる様々な施策について紹介する。

第1節　観光立国の実現をめぐる動向

1　観光立国の意義と最近の動向

観光は、個々の人々の生活にゆとりと潤いをもたらすのみならず、経済、文化等、他の様々な側面においても重要な意義を有している。具体的には、観光産業は、旅行業、運輸業、宿泊業、観光施設業、土産品産業のほか、飲食業、農水産業、建設業等にまで及ぶ裾野の広い産業であり、これらを包含した国民経済に対する影響は大きく、我が国のGDPに占める比率は2.4%となっており、化学産業(1.8%)や一般機械産業(2.0%)を上回っている。

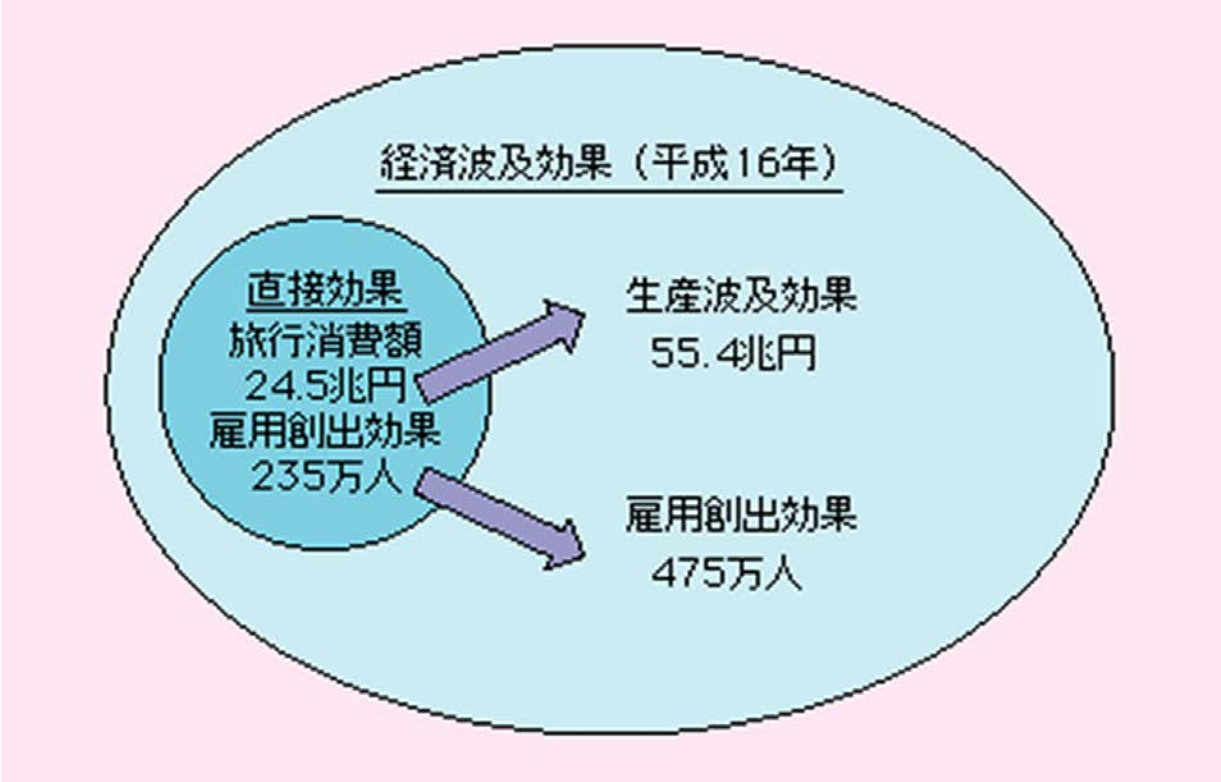
また、観光の振興は、地域での交流人口の増加、観光消費による産業や雇用の創出、地域の魅力の発掘・育成等を通じて、地域の活性化に大きく寄与するものである。

さらに、国際観光は、直に外国や外国人に接することを契機として、国際相互理解の増進、ひいては国際平和の実現にも貢献すると言われている。

このため、平成15年以来、観光立国の実現を国家的な政策課題として位置付けており、政府を挙げて様々な取組みが行われている。

特に平成17年には、中部国際空港の開港、愛知万博の開催、知床地域の世界遺産登録といった国内での動きがあり、国土交通省においては、15年度から実施しているビジット・ジャパン・キャンペーン等による「日本ブランドの海外への戦略的発信」と、17年度から開始した観光ルネサンス事業等による「国際競争力のある観光地づくり」を二つの柱として、観光立国の実現に向けた取組みを推進している。なお、比較可能で整合性のとれた観光統計を充実し、より質の高い観光政策の策定につなげるため、18年度から全国的な宿泊統計を実施し、その有効な活用を図ることとしている。

図表II-2-1-1　観光消費の我が国経済への貢献(平成16年)

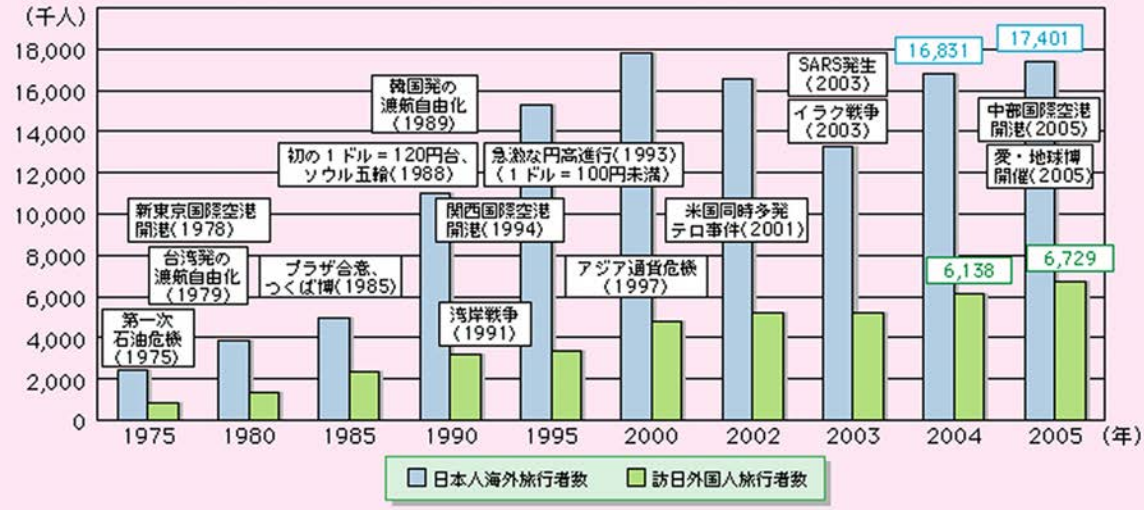


2　国際・国内観光と観光産業の現状と課題

(1)国際観光

平成17年の訪日外国人旅行者数は、中部国際空港の開港、愛知万博の開催、査証の緩和措置等を背景として、前年比9.6%増(約59万人増)の約673万人と推計され、過去最高を記録することが確実である。一方、同年の日本人海外旅行者数は、12年の約1,780万人に次ぐ、前年比3.4%増(約57万人増)の約1,740万人と推計されている。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2,413万人に達し、過去最高を記録することが見込まれる。

図表II-2-1-2　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　2005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) 法務省資料より作成

Excel形式のファイルはこちら

(2)国内観光

平成16年の国民一人当たり平均国内宿泊観光旅行回数(注)は1.18回であり、15年(1.28回)に比べ減少している。また、16年度の国内旅行消費額も21.17兆円と、15年(21.21兆円)に比べ横ばいとなっている。関係者からのヒアリングによると、17年の国内観光の動向については、ばらつきは見られるものの若干改善しているとの声も強く、国内景気の回復の機会をとらえた国内観光の活性化も重要課題である。

(注)国土交通省「年間旅行量調査」による

(3)観光産業

主な観光産業の現状は以下のとおりである。

1）旅行業

平成17年度上半期の主要旅行業者50社の取扱高を見ると、海外旅行については、韓国との間における竹島領有権問題や中国各地で発生した反日デモによる影響があったものの、台湾や北米方面への旅行が好調であったこと等により、前年同期比2.6%増の約1兆2,904億円となった。

外国人旅行については、ビジット・ジャパン・キャンペーンの浸透や台湾・韓国人旅行者への短期滞在査証免除措置の実施等により、前年同期比20.4%増の約163億円となった。

国内旅行については、愛知万博の開催等により、前年同期比2.3%増の約1兆7,211億円となっている。

2）ホテル・旅館業

平成16年度の主要登録ホテルの客室利用率(注1)は、全国平均で71.8%となった。また、同年度の主要登録ホテル・旅館のうち赤字施設の割合(注2)は、ホテルで43.3%、旅館で39.6%となっている。なお、17年上半期における主要登録ホテルの客室利用率は全国平均で70.4%となっており、前年同期に比べ、1.4%の改善を示した。

(注1)日本ホテル協会「全国ホテル経営実態調」による

(注2)日本ホテル協会「全国ホテル経営実態調」及び国際観光旅館連盟「国際観光旅館業状況等統計調査」による

コラム・事例　愛・地球博をめぐる観光の動向

平成17年3月25日から9月25日にかけて、愛知県の長久手と瀬戸の2つの会場において、「自然の叡智」をテーマに掲げた、「愛・地球博(愛知万博)」が開催されました。

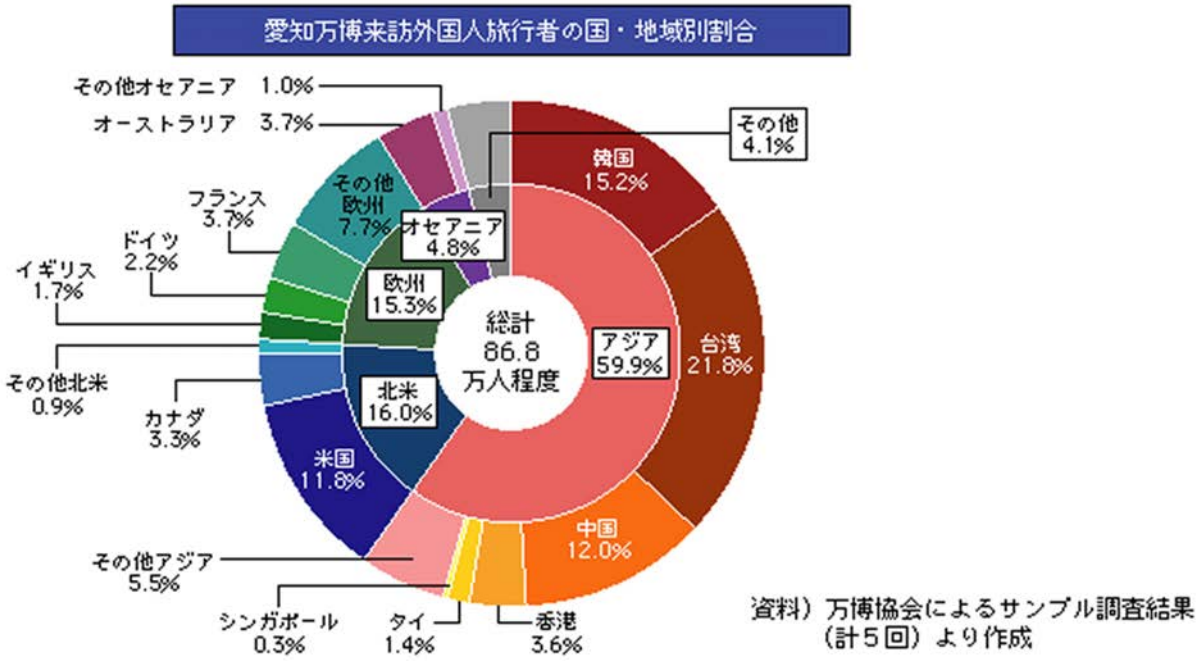
愛知万博をきっかけに、より多くの外国人旅行者を日本に誘致するため、ビジット・ジャパン・キャンペーンの一環として、地方公共団体等との連携の下、海外の旅行会社・メディア等を招請するなど、積極的な広報活動を実施しました。

また、来場者の交通利便の向上に向け、輸送対策協議会を開催し、交通事業者と連携し、往復割引切符の設定、外国語による案内表示・車内放送の充実等を図りました。

これらの取組みも貢献し、愛知万博には予想を上回る約2,205万人が訪れ、その中で外国人入場者数は、万博協会実施のサンプル調査によると104.9万人で、うち86.8万人が旅行者と推計されています。

また、愛知万博開催前に開港した中部国際空港では、開催期間中の外国人入国者数が約33万人と、前年同期の名古屋空港との比較で約13万人増(67.2%増)となっており、多くの来訪者に空の玄関として利用されました。

愛知万博来訪外国人旅行者の国・地域別割合



Excel形式のファイルは[こちら]

第2節　国際観光交流の促進

1　ビジット・ジャパン・キャンペーンの積極的な展開

2010年(平成22年)までに訪日外国人旅行者数を1,000万人とするため、官民挙げての訪日促進キャンペーンであるビジット・ジャパン・キャンペーンをより積極的に展開している。17年には過去最高の673万人を達成し、18年は750万人を目標としている。

平成17年度のビジット・ジャパン・キャンペーンでは、韓国、台湾、中国、香港、米国、英国、ドイツ、フランスに加え、オーストラリア、カナダ、タイ及びシンガポールを重点市場に追加した。

具体的には、1）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空港や航空機内での放映、2）海外・国内の大規模な旅行博への出展、3）旅行会社関係者等の招へい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(注1)、6）重点対象市場国・地域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）集中的なキャンペーン(注2)等を実施した。

ビジット・ジャパン・キャンペーンのポスター


国土交通省
あなたにもできる「ようこそ！ジャパン」
「ようこそ」と
明るい笑顔で
ごあいさつ
Yōkoso! Japan Weeks
2006 1/20~2/20
海外から日本を訪れる人たちを歓迎しよう。ビジット・ジャパン・キャンペーン。
http://www.visitjapan.jp/
050-3161-0011

YOKOSO! JAPAN WEEKS 2006オープニングイベントの様子(折り鶴アクション)



(注1)女優の木村佳乃さんを日本観光広報大使に再任し、香港の歌手イーソン・チャンさんをビジット・ジャパン・キャンペーン香港親善大使に、歌手グループのPUFFYをビジット・ジャパン・キャンペーン米国親善大使に、歌手グループの美勇伝を「ようこそ！ジャパン応援団(サポーター)」に、それぞれ任命した。
(注2)“YOKOSO! JAPAN WEEKS”(“ようこそ　ウィークス”)(平成18年1月20日～2月20日)等を実施した。

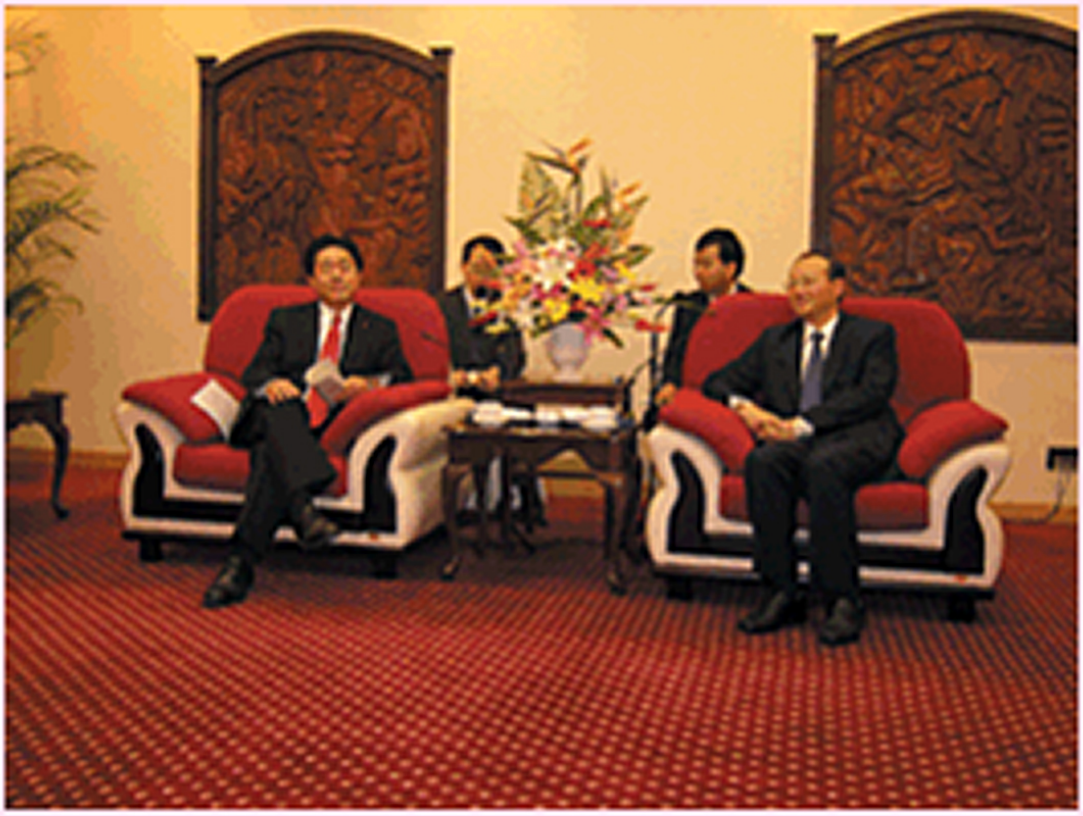
2　相互交流の促進

外国人の訪日旅行の促進とともに、日本人海外旅行の円滑化・容易化を通じて、諸外国との間における双方向の観光交流を一層促進するため、民間レベルでの取組みを支援するとともに、観光分野において関係を有する国々と二国間の大臣レベルの会談や観光協議の開催等を通じて相互交流の拡大を図っており、平成17年度には、オーストラリア、ケニア、韓国、ロシア、中国、ベトナム及びカナダとの間において観光協議を実施したほか、インド及びオマーンへ観光振興開発調査団等を派遣した。

例えば、中国との間では平成17年7月に、大臣レベルで会談を行い、訪日団体観光査証の発給対象地域を同月25日から中国全土に拡大することを中国側に伝達するとともに、2006年(平成18年)を日中観光交流年に設定することが合意された。

また、青少年世代による各国国民との交流を促進し、柔軟な感性を持つ若い頃からお互いの文化や生活習慣等への理解を深めることは、将来にわたる訪日旅行のリピーターの形成、友情や信頼関係の構築を通じた国際平和や国家の安全保障及びパブリック・ディプロマシー(直接に相手国市民を対象として、その心をとらえる外交)への寄与、自国文化の再認識と海外への文化の発信による我が国のソフト・パワーの強化等の意義を有することから、特に訪日教育旅行(注)の促進を図っている。2010年(平成22年)までに外国人青少年の受入れを倍増させるフレンドシップ・ジャパン・プランと連携し、また、官民の関係者による訪日教育旅行全国協議会を17年12月に設置し、日本側の受入体制の整備、海外の学校からの訪日教育旅行の誘致等の取組みを進めている。

北側国土交通大臣と邵琪偉(しょう・きい)中国国家旅游局長との会談



(注)修学旅行等、引率者と児童・生徒で構成される訪日団体旅行で、学校等を訪問するもの

第3節　国際競争力のある観光地づくり

1　観光地の魅力の向上

(1)官民一体となった観光地づくり

1）外客誘致法等の改正

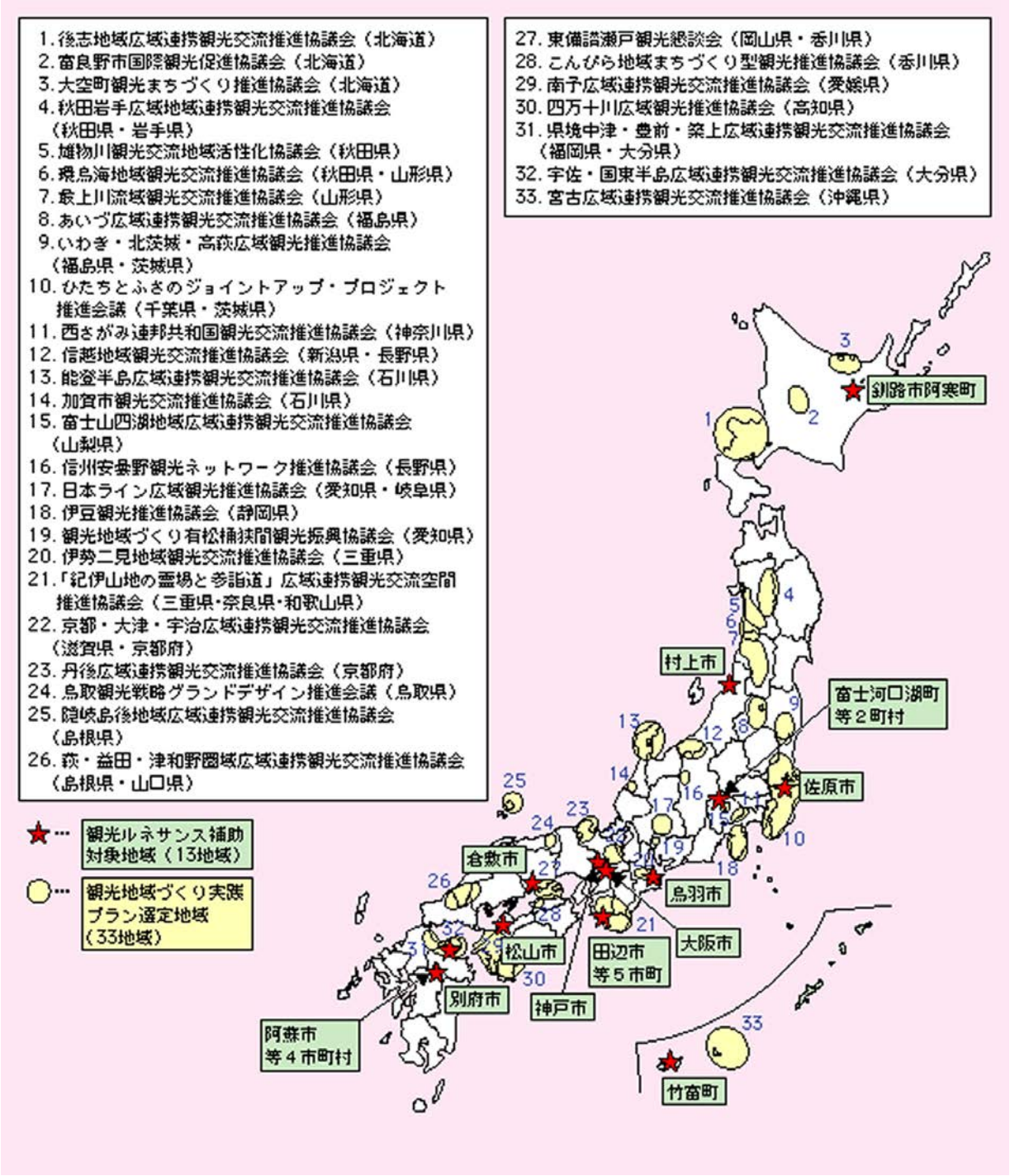
平成17年6月に、外国人観光客の接遇の一層の向上及び地域の創意工夫による魅力ある観光地の整備を目指す「通訳案内業法及び外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律の一部を改正する法律(外客誘致法等の一部改正法)」が制定された(17年8月に一部施行・18年4月に全部施行)。これにより、17年8月に、地域において観光振興に取り組む民間組織(公益法人、NPO法人、第三セクター等)に対する補助制度(観光ルネサンス補助制度)が創設されたほか、公共交通機関における外国語等による案内表示の義務付け、通訳案内士制度の改善及び地域限定通訳案内士制度(注1)の創設等が図られることとなっている。

2）観光ルネサンス事業

民間組織が実施する外国人受入環境整備事業や人材育成事業等に要する経費の一部を補助する「観光ルネサンス補助制度」を創設し、市町村が行うまちづくり交付金等による事業との連携により、国際競争力のある観光地づくりを推進している。平成17年度は応募総数22件の中から、13件を選定した。

また、地域の幅広い関係者が一体となって、観光を軸とした良好な地域づくりを進める取組みを支援する「観光地域づくり実践プラン」についても、平成17年度に新たに9地域を選定したところであり、合計33地域(注2)において、各地域が策定したプランに即し、NPO等が実施する調査等を支援している。

図表II-2-3-1　観光ルネサンス補助制度・観光地域づくり実践プラン選定地域



3）地域と旅行会社の連携・協働による地域観光マーケティングの促進

平成17年9月に学識経験者、公共交通事業者、地方公共団体関係者等から構成される「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する検討委員会」を設置し、観光素材の商品化と流通促進のためのノウハウを豊富に有する旅行会社等との連携・協働を通じて、「まちおこし」に取り組む地域が、観光客の誘致につなげていくための方策を検討している。その一環として、地域の指針となる「地域観光マーケティング促進マニュアル」を作成・周知し、各地域に対する個別のコンサルティング事業を行うこととしている。

(注1)都道府県の区域内でのみ活動することのできる地域限定通訳案内士の資格を認め、都道府県はそのための試験を実施することができる。
(注2)「観光地域づくり実践プラン」の前身である「観光交流空間づくりモデル事業」により選定された地域を含む。

(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、観光振興に成功している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、現場体験活動、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ている。平成17年度には、群馬県草津町等5地区で開催している。

(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、関係省庁と連携した「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、100名(平成17年4月現在)の観光カリスマが全国で活躍している。

(3)地域の伝統芸能等を活用した観光の振興

地域の祭りや伝統芸能等を活用・発掘し、地域の独自性を発揮した観光を振興する観点から、「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、地域伝統芸能活用センターでは、平成17年10月に「第13回地域伝統芸能全国フェスティバルやまがた」及び「第5回地域伝統芸能による豊かなまちづくり大会やまがた」を開催した。

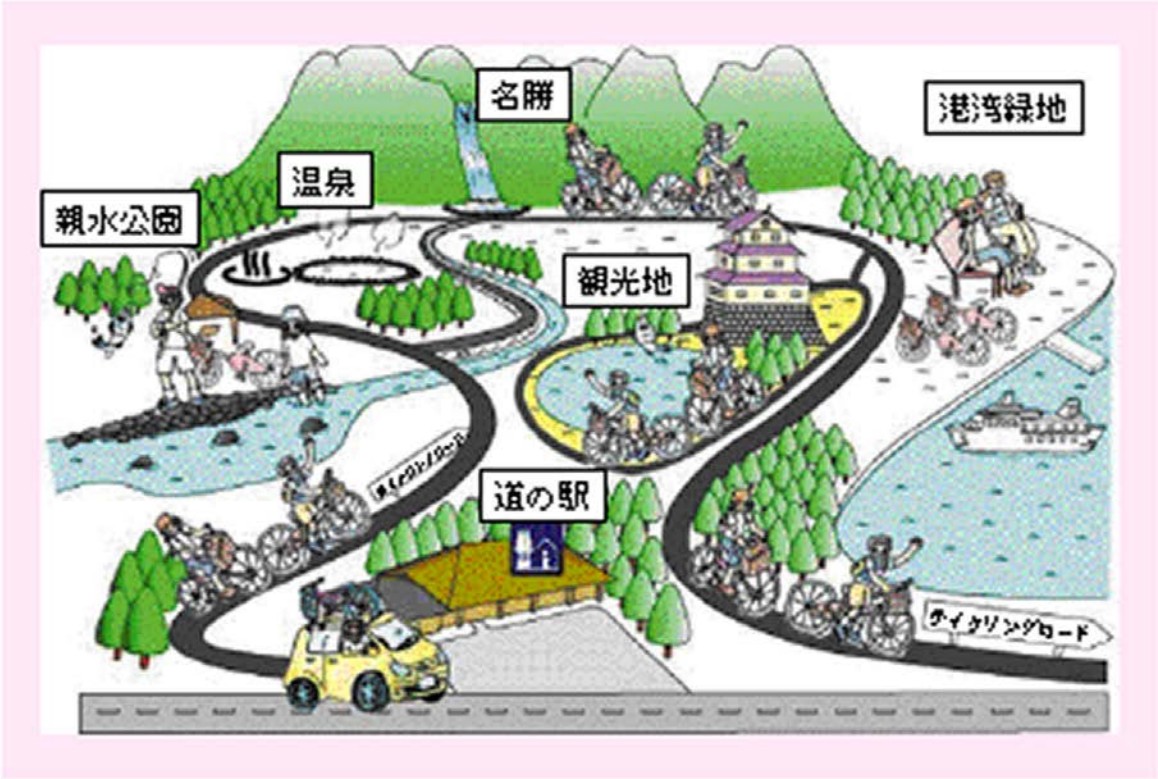
(4)自然環境を活用した観光資源の形成

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)を普及させ、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したモデル地区(15地区)においては、サイクルツアー推進計画を策定し、各地区がその計画に基づき、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-2-3-2　サイクルツアーのイメージ



2）歩行空間の形成

歩くことを通じた健康の増進や魅力ある地域づくりを支援するために、豊かな景観・自然、歴史的事物、文化的施設等を結ぶ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17年度には、石川県金沢市「“いいね金沢”城下町散策路」等15箇所の事業が実施されている。

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、水源地域ビジョンの策定、河川や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17年度までに、水源地域ビジョンの策定に着手したダムは100(うち策定済みダムは76(17年4月1日現在))に上り、17年12月末現在、総合水系環境整備事業による水辺空間の環境対策は84水系で、砂防環境整備事業は87箇所で実施している。

4）カヌー・ラフティング等のリバーツーリズム

カヌーやラフティングを始めとした水面利用や自然体験活動等、河川をフィールドとした活動が活発化、多様化していることを踏まえ、カヌーポート等の舟の乗降に適した水辺の整備を進めるなど、利用者や河川管理者、流域市町村等が連携して、安全で楽しいリバーツーリズム(川を活かした新しい観光の形態)を推進している。

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、安全の確保に努めている。

カヌーツーリング(北海道天塩川)



カヌーツーリングを楽しむ人々



カヌーポート

2　訪日外国人旅行者の旅行環境の整備

(1)外国人旅行者の受入体制の整備

1）国際観光テーマ地区の整備

「国際観光テーマ地区」(注1)の整備を目的として作成される外客来訪促進計画については、平成17年12月現在で15地域において策定されており(注2)、観光案内標識の整備や外国語版ホームページによる観光情報提供等の取組みが行われている。

2）宿泊施設の整備

財政投融資等によりホテル・旅館の整備を推進するとともに、特に訪日外国人旅行者の受入れを希望するホテル・旅館については、インターネット(注3)により海外に情報提供を行っている。また、「国際観光ホテル整備法」に基づき、ハード・ソフトの両面から見て訪日外国人旅行者の宿泊に適したホテル・旅館の登録を行い、税制特例措置の適用等による支援を行っている。平成17年10月末現在、1,124軒のホテル及び1,997軒の旅館が登録されている。

3）鉄道・バス交通の整備

外国人観光客にも乗降駅や乗換駅を分かりやすくするため、札幌、東京、横浜、名古屋、京都、大阪及び神戸の地下鉄等において、路線名と駅名にアルファベットや数字を併記するナンバリング(番号制)を実施しており、今後も、路線が複雑で外国人の利用が多い地域を中心に導入を促進することとしている。

また、外国人観光客が利用しやすいバス交通を目指して、平成17年度に、観光推奨バス路線を指定するとともに、車両のカラーリング、路線図や行き先表示における外国語表記等による実証実験を4地域で行った。

東京メトロにおけるナンバリングの例



（注）黄色とＧが銀座線、番号（16）が上野駅を示す。

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や、クルーズ船の寄港がもたらす経済効果による地域振興等を図るため、石垣港等の9港で旅客船ターミナルの整備を行っている。

また、地方港の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、地方クルーズ振興協議会を設置し、官民一体となって外航クルーズの旅客需要の拡大や外航クルーズ客船の誘致等に取り組んでいる。

5）公共交通事業者等による案内情報提供

平成18年4月の「外客誘致法等の一部改正法」の施行により、国土交通大臣が指定した区間については、外国語等による案内情報の提供が公共交通事業者等に義務付けられることになっており、外国語等による案内情報の提供のためのガイドラインの策定を進めている。

6）観光活性化標識ガイドライン

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の外国語等の標記方法や計画・設置等の基本的考え方を定めた「観光活性化標識ガイドライン」を公表するとともに、実際にガイドラインに沿った整備計画を全国3箇所で策定した。

7）通訳案内士制度の改善に向けた取組み

平成17年6月に「外客誘致法等の一部改正法」が成立し、「通訳案内業法」が改正されたことを受け、18年度以降実施される通訳案内士試験及び地域限定通訳案内士試験の内容、レベル、実施方法等についてのガイドラインを策定した。さらに、通訳案内士制度の周知や海外での試験の実施、段階的な標準スキルアップ・プログラム策定等、通訳案内士制度の改善に向けた取組みを進めている。

8）ITを活用した多言語での観光案内

必要とされる観光情報を多言語で容易に取得できるように、電子タグ(注4)等の発信機や携帯端末によるユビキタス・ネットワーク技術(注5)を活用した観光案内システムの検討を進めている。

(注1)訪日外国人旅行者の来訪を促進しその来訪地域の多様化を図るため、優れた観光資源を有する地域と宿泊拠点となる地域を結び付け、訪日外国人旅行者が3～5泊で周遊できる観光ルートを形成した広域的かつ一体的な地域

(注2)平成17年には、東京、大阪及び千葉・茨城の3地域において策定された。

(注3)Accommodation Japan　http://www.e-stay.jp

(注4)ICチップとアンテナを内蔵したタグ。この中に個別の識別情報等を格納しておくことで、電波を利用し、接触することなく近接した距離において格納されたデータを読み書きすることが可能となる。

(注5)あらゆる情報機器が広帯域ネットワークで結ばれることにより、「いつでも、どこでも、何でも、誰でもつながるネットワーク」（ユビキタス・ネットワーク）の利活用環境を形成する情報通信技術(ICT)

(2)訪日外国人旅行者の国内旅行費用の低廉化

割高といった声の多い日本への旅行のイメージを改善するため、諸外国と日本の物価を比較し、割安感のある日本旅行のための情報(無料の観光施設、安価な飲食店や宿泊施設、交通機関の割引制度等)を紹介するパンフレット「AFFORDABLE JAPAN」を海外に配布するとともに、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、飲食店等で料金割引等の優遇措置を受けられるウェルカムカード(通称)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いては、割引運賃の設定、共通乗車船券による運賃及び観光施設の入場料金の割引の実施等の取組みがなされている。

図表II-2-3-3　外国人旅行者向け割引運賃及び共通乗車船券の導入例

（平成18年1月現在）

	事業者	名　称	概要	価格
航空	日本航空	「WELCOME TO JAPAN」	海外在住者の海外発国内乗り継ぎの際に、国内航空運賃を割引	2区間 25,200円～5区間 63,000円
		「JAL YOKOSO（WELCOME）JAPAN AIRPASS」	同上（ＪＡＬグループ国際線を利用するものに限る）	1区間 10,500円～5区間 52,500円
	全日空	「VISIT JAPAN FARE」	同上	2区間 25,200円～5区間 63,000円
		「STAR ALLIANCE JAPAN AIRPASS」	同上（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）	1区間 11,550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日間　28,300円、14日間 45,100円、21日間　57,700円（グリーン車用）7日間　37,800円、14日間 61,200円、21日間　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西日本線）	（関西エリア）1日間　2,000円～4日間　6,000円（山陽エリア）4日間　20,000円～8日間　30,000円
	ＪＲ九州	「JR-KYUSHYU RAIL PASS」	同上（ＪＲ九州全線）	5日間　16,000円
共通乗車船券	北海道	札幌・小樽ウェルカムパス	乗り降り自由な周遊タイプ（ＪＲ：札幌市内～小樽、地下鉄：札幌市営地下鉄全線）	1日間　1,500円
	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、地下鉄及びバス）	フレキシブル2日　3,800円3日間　5,000円
		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、神戸をそれぞれ目的地とする7コース。目的地周辺にて乗り降り自由）	5,800円～15,300円（4日～5日）

Excel形式のファイルはこちら

第4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

長期家族旅行の普及に向け、平成17年3月に続き、18年3月に、長期家族旅行促進のための具体的な実施方策について議論するシンポジウム(「長期家族旅行」を考えるフォーラム)を開催するとともに、政府広報、パンフレット等を活用して啓発活動を実施している。

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、一時期に集中する傾向のある休暇の分散化を推進するため、「秋休み」の普及に取り組んでおり、平成17年度においては、ポスター等による広報活動や「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による「秋休みキャンペーン」を実施し、「秋休み」の取得促進による旅行需要の創出・拡大を図っている。

(2)旅行需要の喚起

1）旅フェアの開催支援

地域と旅行関連産業の連携による旅行需要の喚起を目的に、旅の総合見本市である「旅フェア2005」(通算11回目)が、平成17年4月に幕張メッセで開催され、約21万人の来場者を記録した。

2）「JATA世界旅行博2005」の開催支援

海外旅行の需要喚起と海外の旅行に関する最新情報発信を目的に、「JATA(注)世界旅行博2005」(通算4回目)が平成17年9月に東京ビッグサイトで開催され、約10万人の来場者を記録した。また、これに合わせて海外の旅行関係者を対象とした初めての大規模商談会「YOKOSO！JAPANトラベルマート」が開催され、22の国・地域から約180名のバイヤーが参加し、国内からサプライヤーとして約370の地方公共団体・宿泊施設等観光関連事業者が出展した。

JATA世界旅行博2005の様子



(注)社団法人日本旅行業協会

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、旅行者ニーズが多様化・高度化する中で、旅行取引に係る苦情や紛争が数多く生じるようになってきたことから、旅行者保護の充実を図るため、いわゆる「オーダーメイド型旅行」においても旅程管理業務(注)の実施を義務付けること等を内容とする「旅行業法の一部を改正する法律」が、平成17年4月に施行された。また、旅行業界に対する周知徹底を図るため、各種ガイドラインの整備や説明会の開催等を行った。

(注)旅行者に対する運送等サービスの確実な提供、旅行に関する計画の変更を必要とする事由が生じた場合における代替サービスの手配その他の当該旅行の円滑な実施を確保するための措置を講ずるために必要な業務

(2)旅行者の安全確保

国土交通省においては、二国間協議等の場を通じ、旅行の安全確保を関係各国及び旅行業者に要請するとともに、外務省等と緊密な連絡をとりつつ、海外危険情報の旅行者への周知徹底、旅行業者の緊急連絡体制の整備等を図っている。

第5節　美しい国づくり

国土交通省では、国土を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。本大綱に位置付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。

1　良好な景観の形成

(1)景観緑三法に基づく取組みの推進

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に、以下よりなるいわゆる景観緑三法が平成17年6月に全面施行となった。

1）景観に関する基本法制を整備した「景観法」

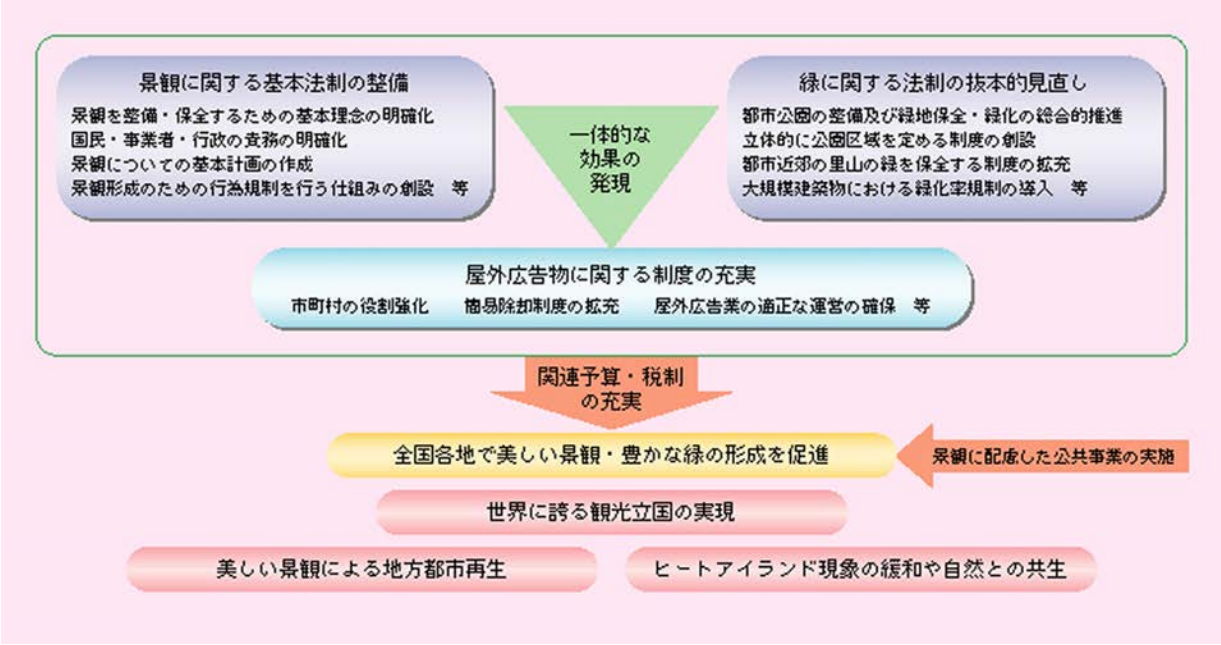
2）屋外広告物に関する制度の拡充を中心とした「景観法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」

3）都市における緑に関する法制の抜本的な見直しを行った「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」

これを受け、景観緑三法に基づく諸制度の運用指針の策定・公表を行ったところであり、今後は景観行政団体(注)による景観計画の策定や緑化率の導入等の制度活用の推進を図っていく。さらに、基本理念の普及・啓発、多様な主体の参加に向けた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、専門家の育成等のソフト面での支援策について、引き続き充実を図り、良好な景観の形成と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。

また、「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、地方公共団体による良好な景観の形成に配慮した運用が望まれる。

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



(注)都道府県、指定都市等又は都道府県知事と協議して景観行政をつかさどる市町村をいう。

(2)景観アセスメント(景観評価)システムの確立

景観に配慮した社会資本整備を進めるため、事業の影響を受ける地域住民、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、事業案に反映させるという景観アセスメント(景観評価)システムの早期確立を図っている。平成17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。

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、景観に配慮した色彩を採用することを技術基準に盛り込むなど、景観の要素を明確に位置付けていく。また、事業担当職員が事業執行の各段階で活用できる景観形成ガイドラインの策定を進めており、平成17年度までに、官庁営繕、都市整備、道路、河川、海岸、住宅・建築、港湾及び航路標識整備事業について策定し、公表している。

さらに、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を通じて、支援を行っている。

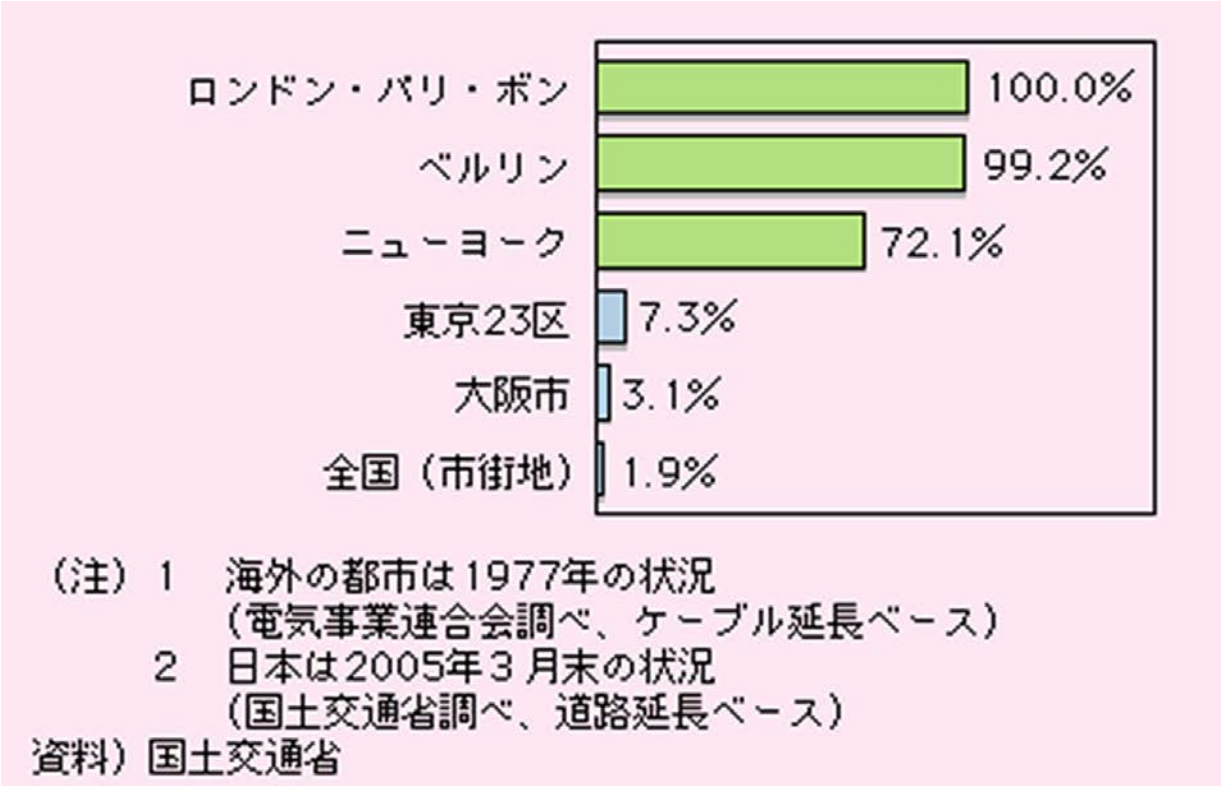
歴史的建築物の保存・活用による景観への配慮を行った事例(横浜地方・簡易裁判所)



(2)無電柱化の推進

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保存等を図るため、「無電柱化推進計画」(平成16～20年)に基づき、まちなかの幹線道路に加えて、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　主要都市における電柱の地中化の国際比較

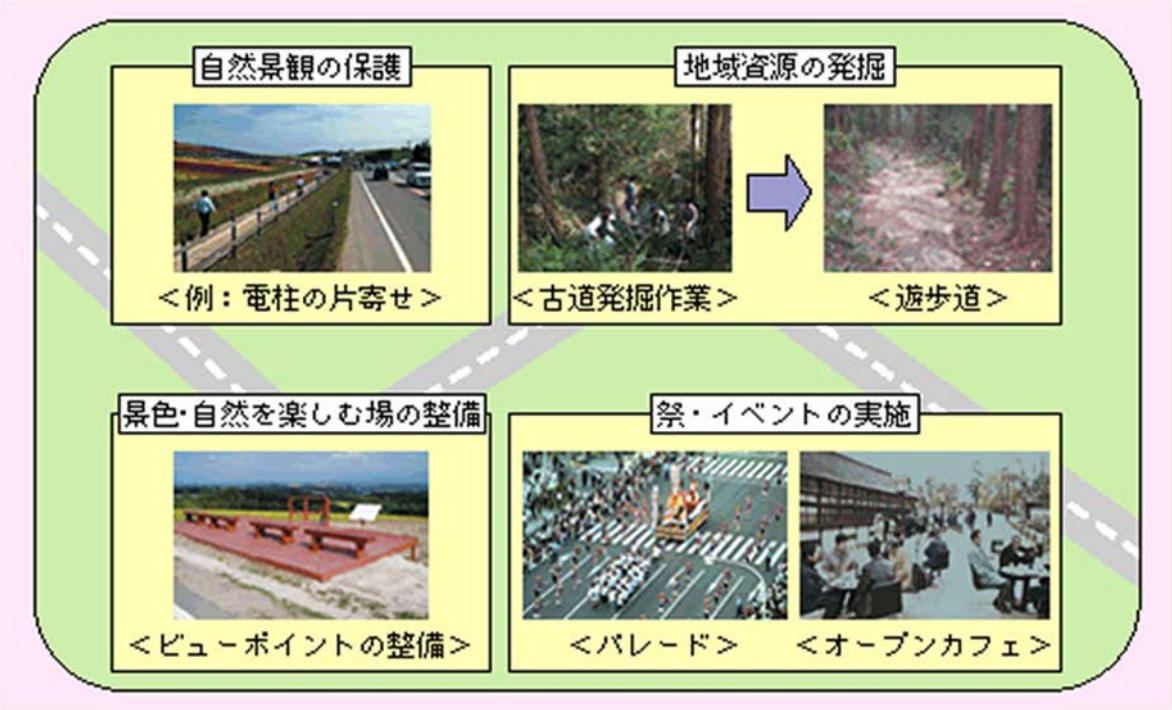


Excel形式のファイルはこちら

(3)「日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)」の推進

地域が主体となり、都市部や郊外部等のそれぞれの特徴に応じ、地域固有の景観、自然等の資源を有効に活用し、訪れる人と迎える地域の交流による地域コミュニティの再生に資する美しい道路空間の形成を目指した「日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)」プロジェクトを推進している。プロジェクトの推進に当たっては、「『日本風景街道』戦略会議」を設置し、地域住民や企業と行政の協働により、1）道の担う役割の復古・再生(交流の場、生活空間としての道の機能を復古・再生)、2）地域の資産の活用(「人」や「地域に眠る観光資源」等を有効に活用)、3）新たな・多様な価値の創造(オープンカフェやビューポイント(注)の設置等により楽しめる道を創造)、4）使われ方の負の遺産の清算(看板や電柱等の負の遺産を清算し、美しい沿道景観を再生)の4つの視点を持って、新しい道空間づくりに向けた取組みを実施することとしている。また、会議においては、その4つの視点等を踏まえルートを選定し、プロモーション計画を策定するとともに沿道環境の修繕、ビューポイントの整備、ボランティア活動の支援等を行っていくことが検討されている。

図表II-2-5-3　日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)の活動例



(注)景色・自然を楽しむ場

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、地域によってばらつきが見られ、我が国が発展するためには、地域の多様な取組みが必要不可欠である。また、都市についても、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、地方公共団体と民間との連携の強化、地域の特色を活かしたまちづくり等を進めるとともに、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。

第1節　地域再生・都市再生に向けた取組み

近年における急速な少子高齢化の進展、産業構造の変化等の社会経済情勢の変化により、地域経済の衰退や地域における雇用の悪化等、地域を取り巻く状況は厳しさを増している。そのため、地域の創意工夫を凝らした自主的・自立的な取組みを国が支援し、地域の活力の再生を図ることが喫緊の課題となっている。また、都市部においては、慢性的な交通渋滞等の都市生活に過重な負担を強いている「20世紀の負の遺産」ともいうべき課題を抱える一方、バリアフリー化(注)等の新たな課題が顕在化している。こうした課題を解決し、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。

こうした状況の下、地域再生については、平成15年10月、内閣に地域再生本部が設置され、16年2月の「地域再生推進のためのプログラム」に基づき、地域再生計画の認定や各種支援を行ってきたが、17年3月に「地域再生基盤強化交付金」の創設等地域再生を更に後押しする施策を定めた「地域再生法」が成立した。同年4月には同法に基づく「地域再生基本方針」が閣議決定され、新たな認定制度の下、国土交通省関係として6月(地域再生基盤強化交付金を活用しないものについては7月)に368件、11月に89件の地域再生計画を認定した。

都市再生については、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、防犯対策等とまちづくりの連携協働による都市の安全・安心の再構築等の20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）全国都市再生モデル調査や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。

国土交通省では、平成17年度に、地方公共団体が行うまちづくり交付金事業と連携して行われ、都市再生に資する優良な民間都市開発事業(国土交通大臣認定)の立ち上げを支援するため、金融支援や税制上の特例措置を創設するとともに、まちづくり交付金による支援措置の拡充等により、意欲的な地域の取組みへの支援を行っている。

(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

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)地域再生基盤強化交付金の創設

「地域再生基盤強化交付金」は、地域再生計画に基づき、類似機能を有する施設を一体的に整備するための省庁横断的な交付金として、平成17年度に創設され、「道整備交付金」(市町村道、広域農道又は林道)、「汚水処理施設整備交付金」(公共下水道、集落排水施設又は浄化槽)及び「港整備交付金」(地方港湾の施設又は第一種漁港の施設)で構成されている。地方公共団体は、交付金を事業の進捗等に応じて、一定の範囲内で施設間の予算の融通や年度間の事業量の変更を行うことが可能であり、自主性と裁量性に基づき、効率的・一体的な施設整備を行うことができる。

認定を受けた地域再生計画の多くが本交付金を活用した国土交通省関係の施設整備であり、平成17年12月末時点で全認定地域再生計画562件のうち450件の地域再生計画に基づく事業に対し、交付金を交付している。

(2)地域住宅交付金の創設

「地域住宅交付金」は、公営住宅や面的な居住環境の整備等の地域における住宅政策を地方公共団体が自主性と創意工夫を活かしながら総合的・計画的に推進することを支援する制度として、平成17年度に創設された。国は、地方公共団体が作成した地域住宅計画に基づき、年度ごとに一括して交付金を交付する。地方公共団体は、計画に位置付けられた事業に自由に交付金を充てることができ、計画期間終了後には、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17年12月末時点で227件の地域住宅計画が提出されており、公営住宅や高齢者向け優良賃貸住宅の整備、密集住宅市街地の整備等の地域の住宅政策のための中心的な事業と、民間住宅の耐震診断・耐震改修、住情報提供・住宅相談等の地方公共団体独自の提案による事業を組み合わせることにより、地域の多様な住宅ニーズに対応した豊かな住まいづくりに本交付金は活用されている。

(3)まちづくり交付金の拡充

「まちづくり交付金」は、全国の都市再生・地域再生を推進するため、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。国は、市町村が作成した都市再生整備計画に基づき、年度ごとに一括して交付金を交付する。市町村は、計画に位置付けられた事業に自由に交付金を充てることができ、計画期間終了後には、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17年12月末時点で742地区において、交通利便性の向上や中心市街地活性化等、様々な課題に対応したまちづくりに本交付金が活用されている。また、まちづくり交付金では、公共施設整備に限らず、幅広い事業が交付対象になっているため、社会実験やワークショップの開催等のソフト事業を含め、多様な事業が組み合わせて実施されており、さらに、こうした地域の創意工夫を活かしたまちづくりに対し、効率性が高く地域振興に貢献する場合において、一層の支援を行っている。

(4)地方道路整備臨時交付金の運用改善

「地方道路整備臨時交付金」については、地方の自主性を更に高めるため、平成17年度より、設計審査手続の簡素化や、国費と地方費の割合を次年度以降に調整することを可能とする運用改善を実施した。

(5)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課長等からなる「特定地域プロジェクトチーム」を編成し(平成17年度は全国約60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のプロジェクトの実現を図っている。

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、地方公共団体が行うまちづくり交付金事業と連携した民間都市開発事業(国土交通大臣認定)への出資や住民参加型まちづくりファンドへの支援、既存建築物のリニューアル等のストック再生型まちづくりへの支援等、民間資金を誘導する新たな仕組みを平成17年度に創設した。

3　ハード・ソフトの基盤整備

(1)中心市街地の活性化

1）中心市街地活性化のための新たな枠組み

中心市街地の活性化に向けて、平成10年以降、「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(中心市街地活性化法)」により市町村が作成する基本計画(17年12月末現在、683地区で作成)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関する事業等を重点的に推進してきた。

しかしながら、中心市街地の現状は、一部で改善傾向が見られるものの、全体としては依然として厳しい傾向にある。今後の人口減少・超高齢社会を迎えるに当たり、高齢者も含めた多くの人々にとって暮らしやすいコンパクトなまちづくりを図ることが重要である。

このためには、まちなかに都市機能を集積、誘導する振興方策と、広域的な判断をしながら都市機能の適正立地を図るための方策の双方が必要である。

このような基本認識に基づき、都市機能の適正立地のため都市計画制度を見直すとともに、まちなかに都市機能を集積、誘導する振興方策としては、平成18年度に「選択と集中」の考え方に基づき、まちなかの暮らし・にぎわいの再生に資するまちづくりの支援を推進する「暮らし・にぎわい再生事業」の創設等を行うこととしている。また、基本理念や国等の責務規定、国による基本計画の認定制度、中心市街地活性化協議会の創設、中心市街地活性化本部の設置等を盛り込んだ「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の一部を改正する等の法律案」を第164回国会に提出した。

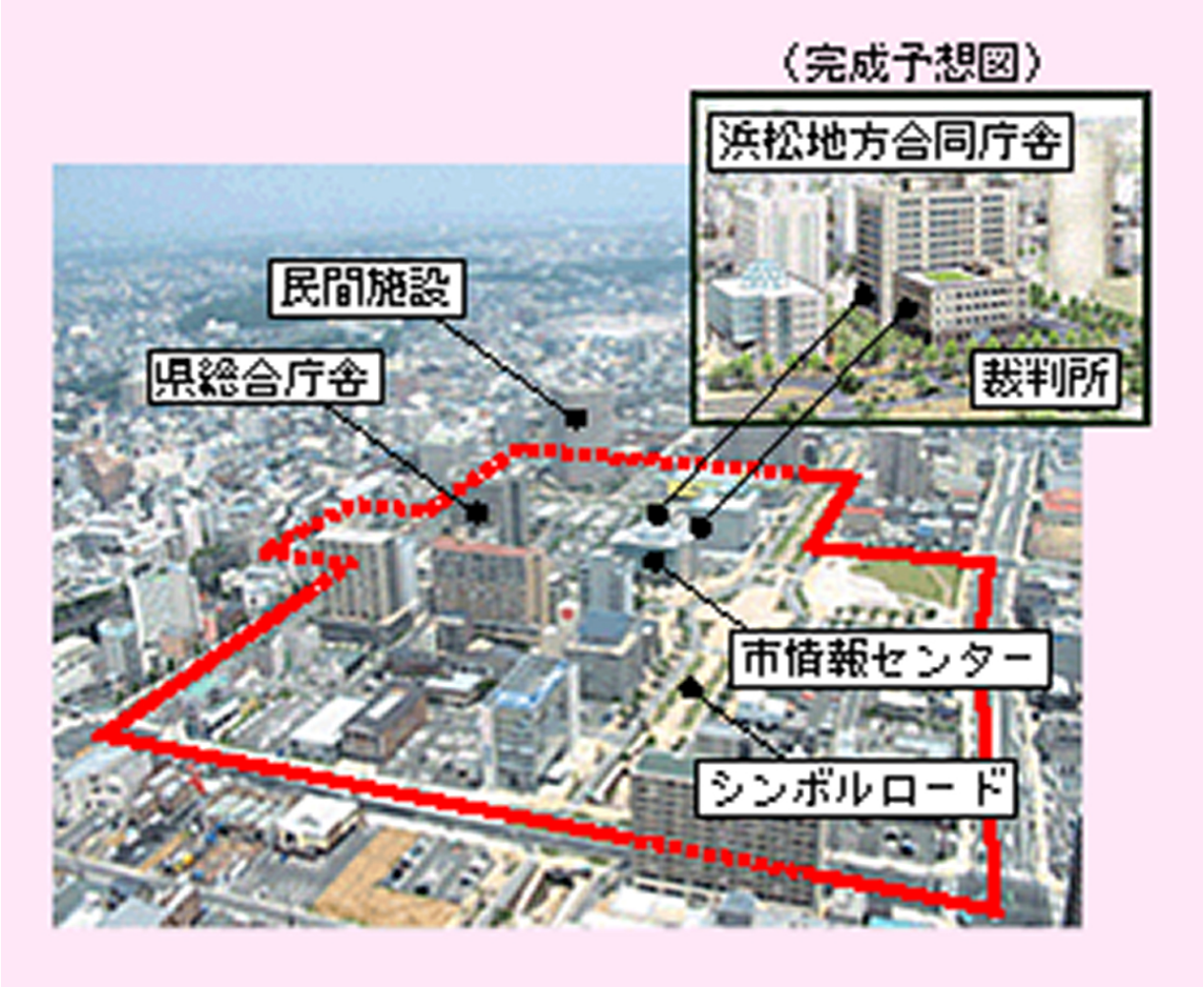
2）賑わいの感じられる道づくり活動の支援

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計画を策定し、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、美化活動等、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にぎわいのある都市拠点の形成を推進している。平成17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、5地区において実施中である。

合同庁舎整備に着手したシビックコア地区(静岡県浜松市)



(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

(2)都市機能の適正立地のための都市計画制度の見直し

近年、モータリゼーションの進展等を背景として、広域的に都市構造に大きな影響を与える大規模集客施設が郊外に多数立地しており、公共公益施設の郊外移転も進んでいる。こうした都市機能の無秩序な拡散は、中心市街地の空洞化だけでなく、高齢者等のアクセシビリティ(施設への到達容易度)の低下や公共投資の非効率性等を招いており、今後の人口減少・超高齢社会を迎えるに当たり、都市の拡大成長から既存ストックの有効活用と都市機能の集約促進を目指す方向へ、都市政策の理念・制度を転換する必要がある。特に、大規模集客施設については、広域にわたり都市構造に大きな影響を及ぼすことから、立地しようとする場合には都市計画の手続を要することとし、当該手続を通じて、広域的な観点からの調整を図りつつ、地域の判断を反映した適切な立地を確保することが必要である。

こうした課題に対処し、都市機能の適正立地を確保するため、準都市計画区域制度の拡充、都市計画区域等の区域内における大規模集客施設の立地に係る規制の見直し、開発許可制度の見直し等都市計画に関する制度の整備を行う「都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律案」を第164回国会に提出した。

(3)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、残りわずかな用地買収が事業進捗の隘路(あいろ)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)を国として重点的に支援し、事業効果の早期発現を図るとともに、都市計画道路整備プログラムの策定・公表や土地収用制度の積極的な活用等適切な事業進捗管理に努めている。さらに、民間事業にタイミングを合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。

(4)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。

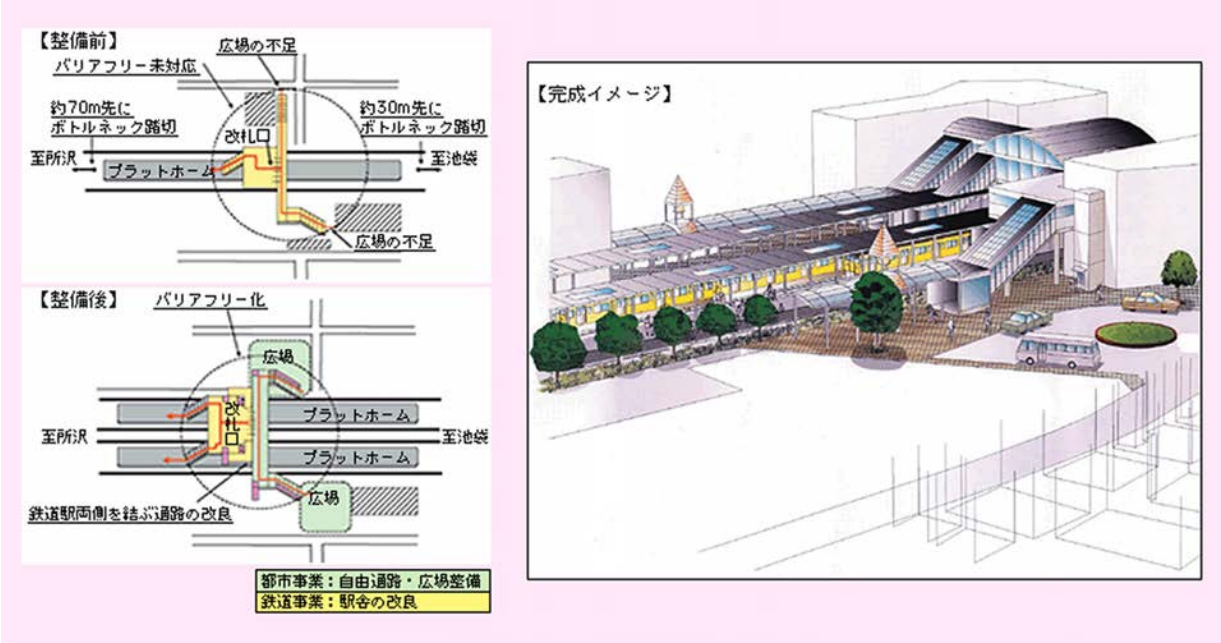
また、鉄道利用者の利便性や安全性の向上を図るため、鉄道駅総合改善事業により、都市整備と一体的にホームやコンコースの新設等駅機能の総合的な改善を行っている。

平成17年度においては、交通結節点改善事業は新宿駅地区(東京都)等約180箇所、都市再生交通拠点整備事業は小田原駅前地区(神奈川県小田原市)等約25箇所、鉄道駅総合改善事業は三日市町駅(大阪府)等7箇所で実施している。

また、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、下井草駅及び東長崎駅(いずれも東京都)の2箇所で実施している。

さらに平成17年度には、地方公共団体や鉄道事業者等で構成する協議会が策定した、施設ごとではなく全体として最適な計画に基づく事業に対し助成することにより、効率的な事業実施を図る駅まち協働事業を創設し、三宮駅前南地区(神戸市)で実施している。

図表II-3-2-1　駅・まち一体改善事業の事例(東長崎駅(東京都))

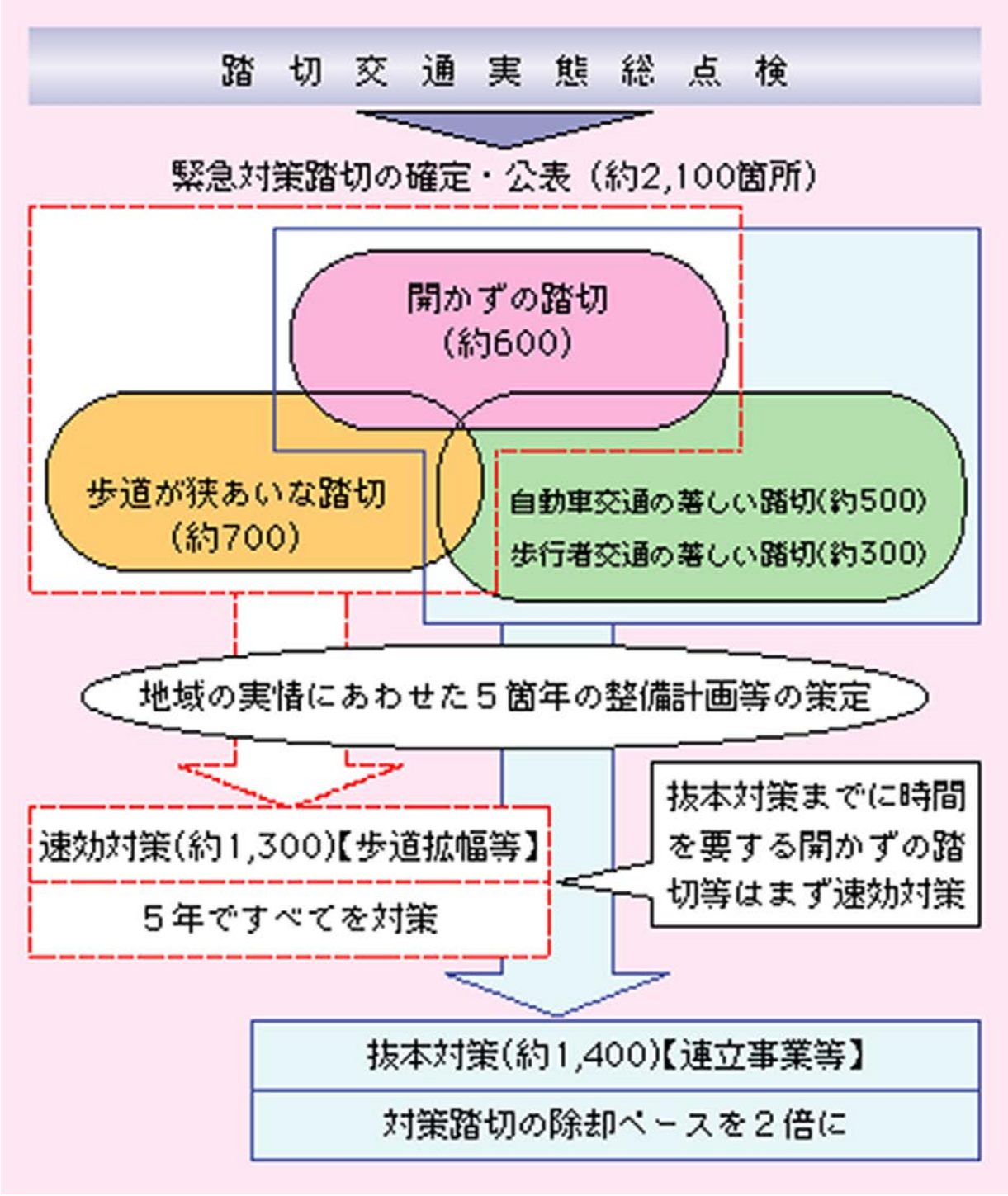


(5)踏切道の改良推進

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)等の存在は、地域分断や慢性的な交通渋滞の原因となり、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。こうした状況の中、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、スピードを重視した「速効対策」の両輪による踏切道対策を総合的かつ集中的に推進している。

今後は、緊急対策が必要な踏切約2,100箇所のうち、歩道拡幅等の「速効対策」として、「開かずの踏切」及び歩道が狭あいな踏切約1,300箇所の対策を平成18年度以降の5年ですべて実施するとともに、連続立体交差化等の「抜本対策」として、「開かずの踏切」及び自動車・歩行者交通の著しい踏切約1,400箇所の対策をこれまでの2倍にスピードアップしていく。

図表II-3-2-2　緊急対策踏切約2,100箇所の概念図



図表II-3-2-3　連続立体交差事業のイメージ

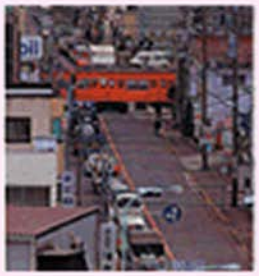
JR中央線連続立体交差事業

○本事業の整備効果

事業前：JR中央線は多数の踏切により、交通渋滞、踏切事故及び地域分断が発生。

【踏切の多くが、ピーク時の１時間当たりに40分以上の遮断もしくは、踏切交通遮断量が50,000台時/日以上の「ボトルネック踏切」】





事業後：連続立体交差事業により、当該区間の踏切18箇所（うち17箇所がボトルネック踏切）を一挙に連続的に除却

効果例：小金井街道踏切
- ピーク時遮断時間　１時間当たり56分 → ０分(遮断なし)
- 最大渋滞長　530m → ０m
- 自由な往来により街の一体化が実現



○本事業の概要
箇所名：JR中央線（三鷹～立川）
延長：13.1km
全体事業費：約1,790億円
供用予定：平成20年度（三鷹～国分寺）
平成22年度（西国分寺～立川）

(注)ピーク時の遮断時間が40分／時以上の踏切

(6)地域の生活を支える公共交通の活性化

公共交通の活性化は、環境負荷を低減しつつ、人流・物流を活発にし、地域社会での自立した生活を支える地域経済の活性化を促すものであり、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(注1)を地域の魅力ある交通機関に再生させるため、鉄道事業者と地域の関係者による利便性向上に向けた再生計画(注2)に基づく事業に対し、重点的・効果的に支援しており、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。

バスの利便性向上等を図り、その利用を促進するため、バスを中心としたまちづくりを推進するオムニバスタウン事業を実施しているほか、バスロケーションシステム(注3)の導入拡大、コミュニティバス(注4)の導入支援等により、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る。また、地域のニーズに柔軟かつ迅速に対応するため、コミュニティバス・乗合タクシーについて、乗合事業の対象を拡大するとともに、地域のニーズに応じた運送を行う場合に、地域の関係者がその運賃及び料金について合意している時は、上限認可を事前届出とすることを内容とする制度改正を行うこととしている。

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)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)、4)「並行在来線」(整備新幹線開業に伴い、JR旅客鉄道株式会社から分離された並行在来線)の4者を指す。

(注2)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3)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

(注4)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

(7)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の基礎的な情報を整備するものであり、都市再生・地域再生の基盤として重要であるが、その進捗率は、平成16年度末現在、全国で46%、都市部では19%にとどまっている。このため、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うなど、地籍整備の積極的な推進を図っている。

(8)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、環境・安全等についての技術的課題に関する検討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。

(9)都市と農山漁村の交流の推進

都市と地方の農山漁村等の連携による先導的な交流事業を一体的に支援する都市地方連携推進事業の実施、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・交流拠点の整備等により、都市と農山漁村との交流を推進している。また、「都市と農山漁村の共生・対流」については、副大臣プロジェクトチームに参加する関係府省と連携して、平成16年度から「政策群」(注1)として取り組むとともに、「オーライ！ニッポン会議」(注2)の活動を支援している。

(注1)民間の潜在力を最大限に引き出すため、府省の枠を超えた連携の下、規制改革、民間の資金・ノウハウの活用、新事業創造等の政策と予算を組み合わせる手法

(注2)農林漁業体験や田舎暮らし等の都市と農山漁村を行き交う新たなライフスタイルを広め、都市と農山漁村それぞれに住む人々がお互いの地域の魅力を分かち合い、「人・もの・情報」の行き来を活発にした新しい日本再生を目指した会議

(10)新たなエリア・マネジメント方策の構築

我が国では、少子高齢化の進行や産業構造の変化等により、空き地や空き家等が多く発生しており、これらの低・未利用地の存在は、本来あるべき適正な土地利用がなされないだけでなく、環境・景観を悪化させ、火災・犯罪の温床となるなど様々な弊害をもたらしている。このため、平成17年10月の国土審議会土地政策分科会企画部会報告を踏まえ、土地活用バンクによる空き地情報や土地活用手法に関する情報提供等を実施するとともに、小委員会を設置し、土地政策の観点から、NPOや地域住民等の主体の参画も視野に入れつつ、今後の低・未利用地の管理・活用のあり方について検討を行っている。

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

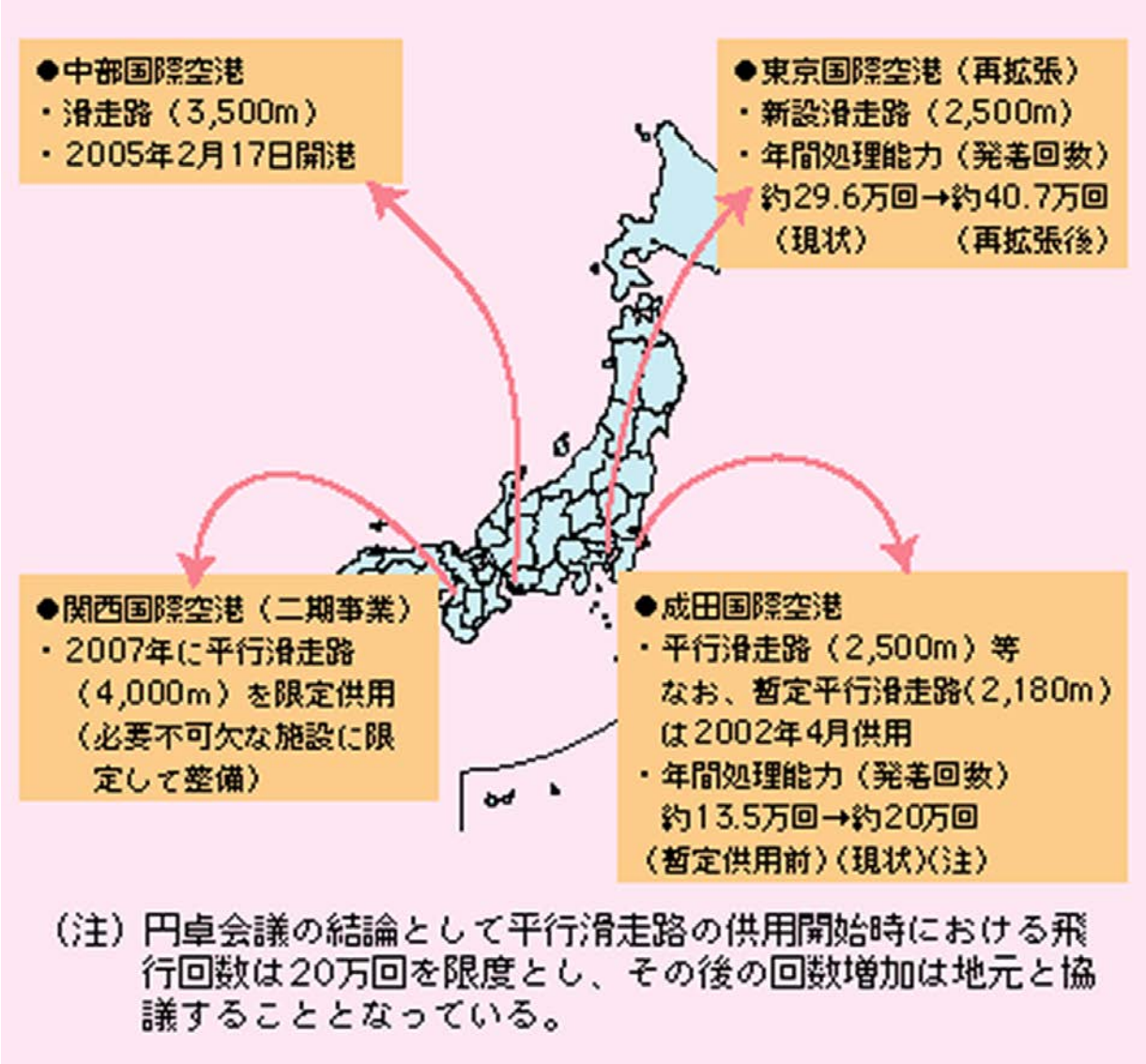
(1)国際交流・物流機能の強化

都市再生においては、国際交流・物流機能の強化によって、国際競争力を高めることが重要である。しかし、我が国の空港や港湾の現状は、中部国際空港が供用を開始するなど、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。

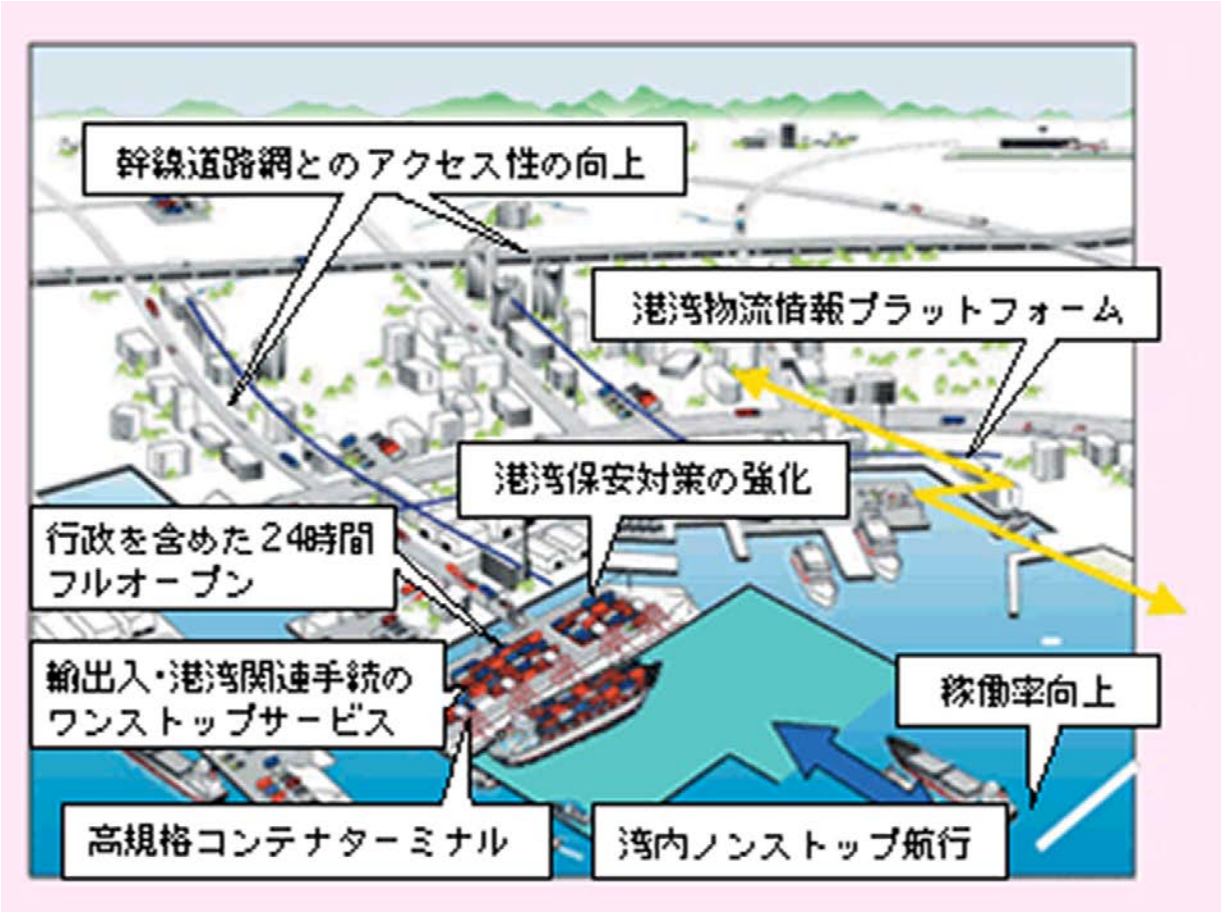
具体的には、国際拠点空港の成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港について、その整備や機能拡充を推進するとともに、特に重要かつ喫緊の課題である東京国際空港(羽田)の再拡張について、平成21年の供用を目指し、強力に事業を推進する必要がある。また、成田新高速鉄道の整備、東京外かく環状道路の東側区間の早期整備等による空港との連絡の利便性向上や、ITを総合的に活用することで空港利用者の利便性の向上を図る「e-エアポート」構想を推進している。

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)を図っている。これらの取組みを推進しつつ、アジア主要港をしのぐ港湾コスト・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している。

図表II-3-3-1　大都市圏における拠点空港の整備



図表II-3-3-2　国際港湾の機能強化

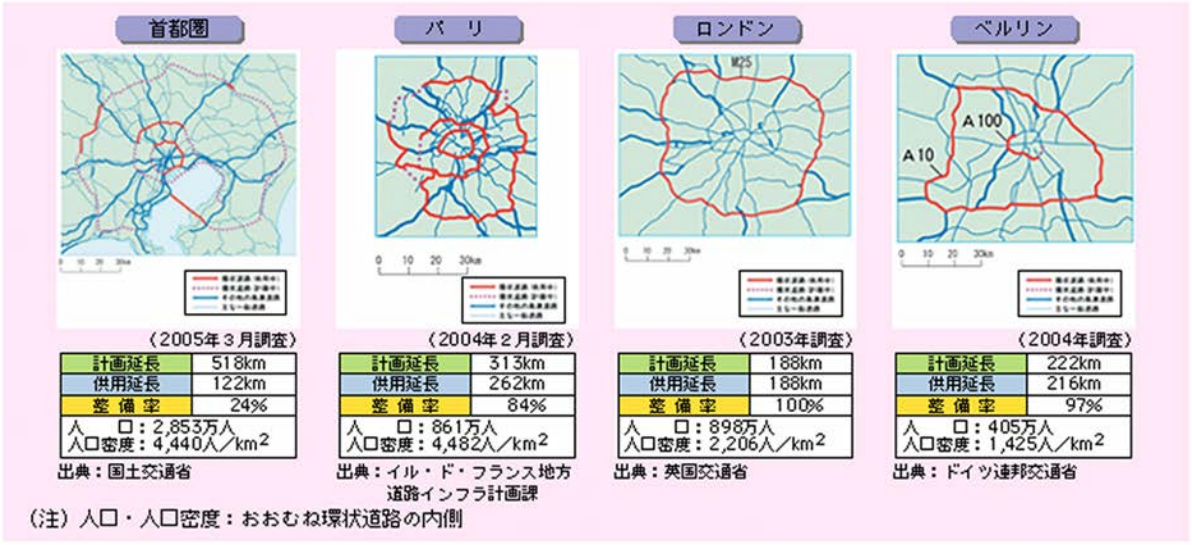

幹線道路網とのアクセス性の向上
港湾物流情報プラットフォーム
港湾保安対策の強化
行政を含めた24時間
フルオープン
輸出入・港湾関連手続の
ワンストップサービス
稼働率向上
高規格コンテナターミナル
湾内ノンストップ航行

(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機能を持つが、我が国の整備水準は未だ低く、環状道路としての機能が十分に発揮されているとは言い難い。

このため、例えば、首都圏においては、平成20年代半ばまでに首都圏3環状道路(首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道)の全体の約8割を完成させ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を設置し、14年11月には同委員会で取りまとめた「最終提言」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、沿線住民の方々を始めとした関係者との意見交換等を行うため、PI外環沿線協議会（全42回）を開催し、平成16年10月に「２年間のとりまとめ」を公表するとともに、公表後、PI外環沿線会議（全13回）を開催した。国土交通省と東京都は、17年9月に、これまでの検討を踏まえ、「計画の具体化に向けた考え方」を公表した。今後とも沿線自治体等の意見を聴きながら、早期に計画を具体化し、東京外かく環状道路整備に伴う環境への影響や環境対策について検討を実施する。

2　安心して暮らせる都市の形成

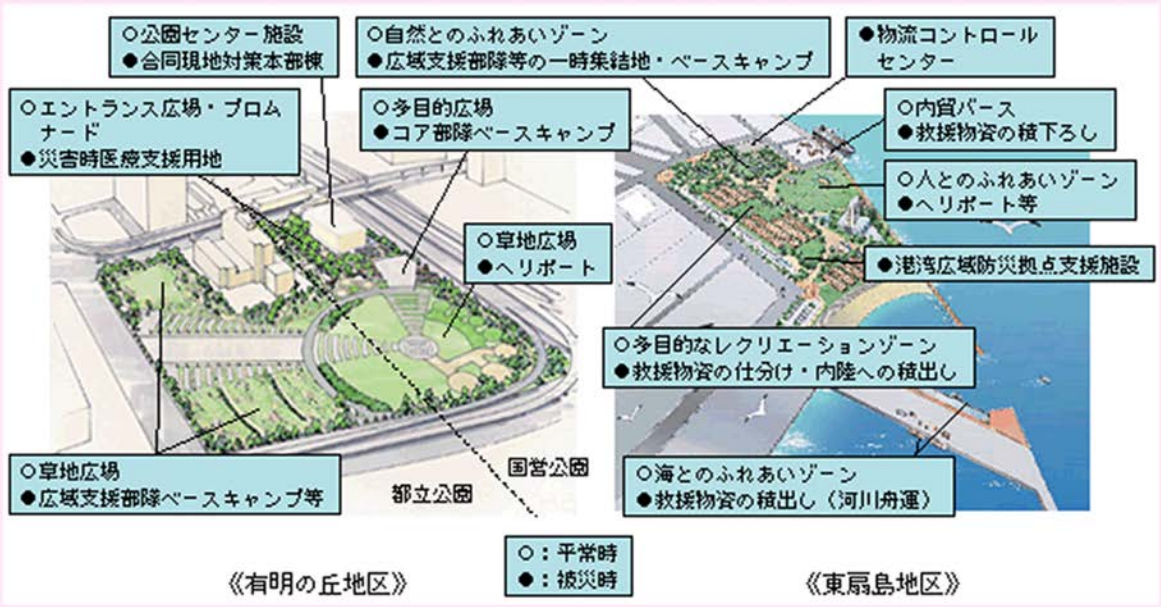
(1)基幹的広域防災拠点の整備

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を活用して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、防災船着場及び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



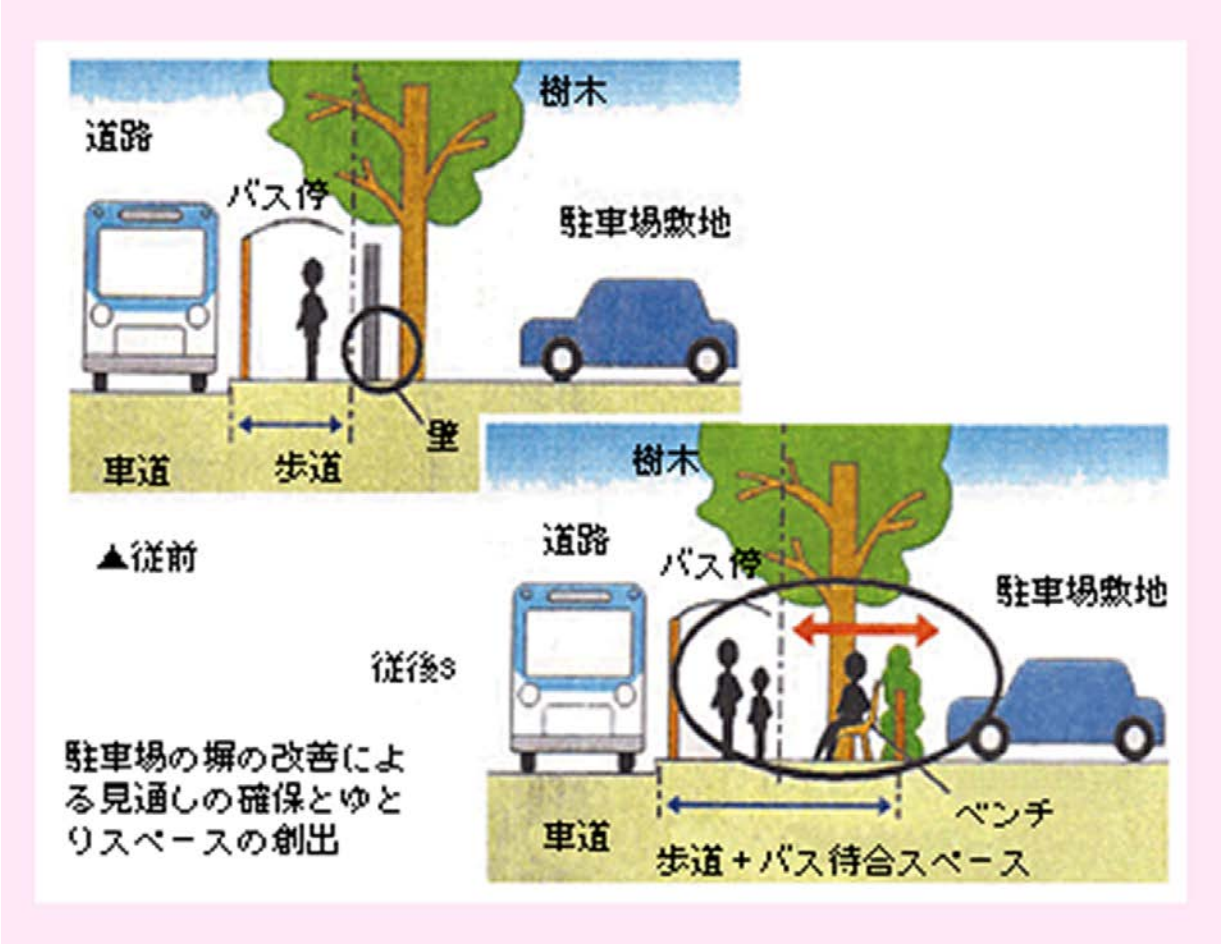
(2)防犯対策等とまちづくりの連携協働による都市の安全・安心の再構築

平成17年6月に開催された犯罪対策閣僚会議・都市再生本部合同会議において、「安全・安心なまちづくり全国展開プラン」(犯罪対策閣僚会議)と都市再生プロジェクト第九次決定「防犯対策等とまちづくりの連携協働による都市の安全・安心の再構築」(都市再生本部)が決定された。同年10月には、関係地方公共団体、警察、国等が参画する「大都市等の魅力ある繁華街の再生のための連絡調整会議」が開催され、新宿・歌舞伎町、六本木等の地域における繁華街再生のための官民一体となった体制の自発的充実・整備を後押しする方策について検討された。

1) 犯罪の発生しにくい公共施設等の整備・管理

内閣官房都市再生本部事務局、警察庁、文部科学省及び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、犯罪の発生しにくい公共施設等の整備・管理の普及を促進している。

図表II-3-3-6　沿道ブロック塀の改善による見通しの確保



2) 防犯に配慮した住宅の普及

警察庁との連携により、「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」等、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」を設置し、防犯性能の高い建物部品の開発・普及に努めている。同会議は、防犯性能試験の結果に基づき「防犯性能の高い建物部品目録」(平成17年12月末現在17種類2,928品目を掲載)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ている。

また、「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく住宅性能表示制度において、新たに防犯性に関する性能表示事項を追加し、平成18年4月から運用を開始することとしている。

図表II-3-3-7　防犯性能の高い建物部品の共通標章



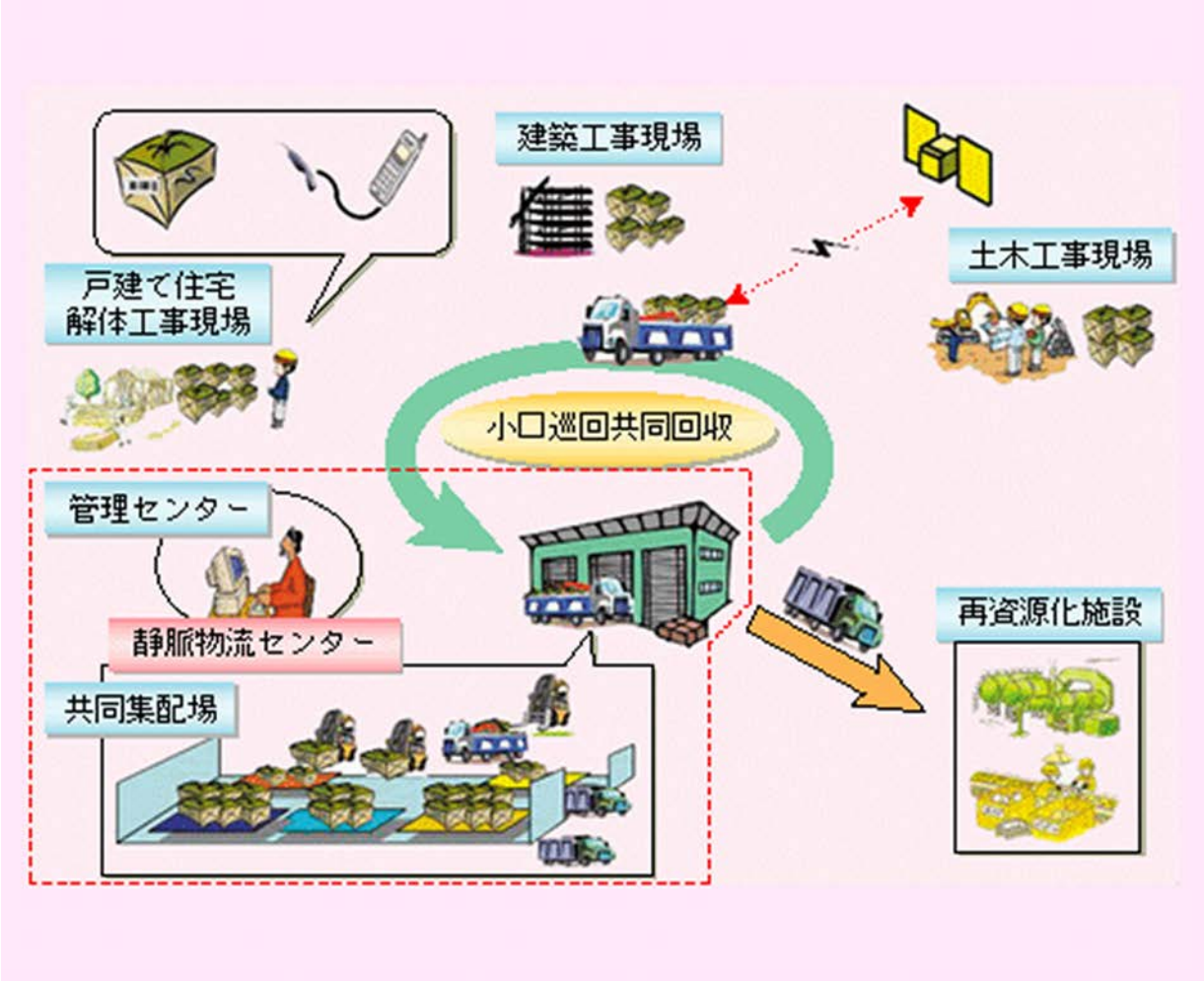
3　良好な都市環境の構築

(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」が位置付けられている。このため、首都圏及び京阪神圏において、「ゴミゼロ型都市推進協議会」を設置し、ゴミゼロ型都市の再構築に向けた中長期計画を策定するとともに、平成17年10月にはそれぞれフォローアップを行った。また、中部圏においても同年9月に協議会を立ち上げ、中長期計画策定に向けて検討を始めている。

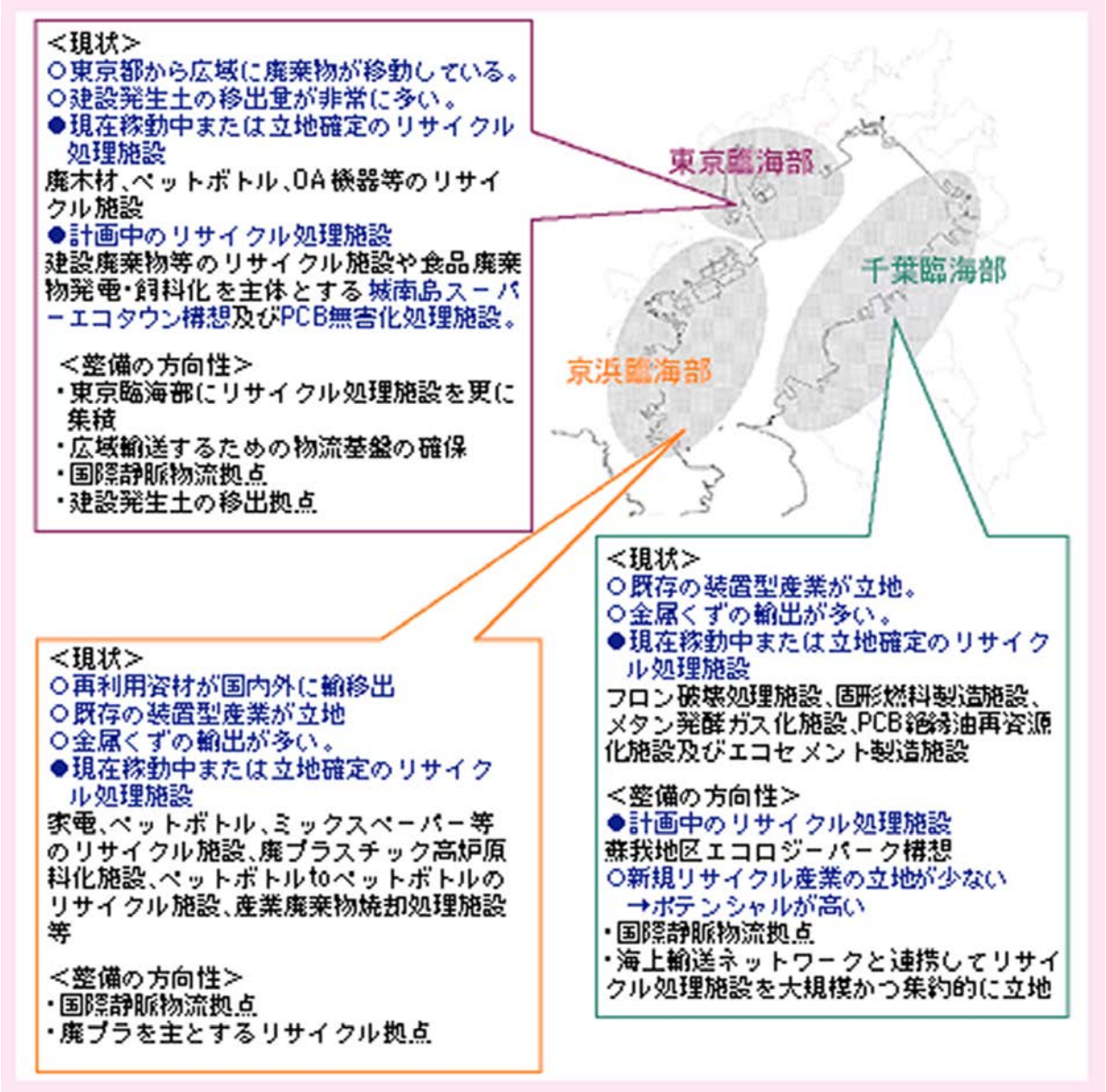
建設副産物については、昭和40年代以降に急増した建築物が更新を迎え、その解体・改修に伴って建設副産物が急増する見込みであること等から、これまで以上に建設副産物のリサイクルの推進が必要とされている。このため、特に建設廃棄物の最終処分量の約3割を占める建設混合廃棄物の排出量を削減する必要があり、そのためには建設現場で徹底的に分別することが重要であるが、一方、分別を徹底すれば建設副産物が小口化・多品目化し、従来の方法では運搬回数が大幅に増加することとなる。このため、平成17年6月に設立された首都圏建設副産物小口巡回共同回収システム構築協議会において、複数の建設現場を巡回し共同搬送を行うシステムの構築に向けた検討が進められている。

図表II-3-3-8　建設副産物小口巡回共同回収システム



さらに、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が予想されるが、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ため、大気汚染防止、地球温暖化防止、交通の円滑化の観点等も踏まえ、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、大量輸送に適した海上輸送による広域的な静脈物流ネットワークの拠点として、リサイクルポート(総合静脈物流拠点港)の整備を行っている。

図表II-3-3-9　東京湾における各臨海部の現状と整備の方向性


＜現状＞
○東京都から広域に廃棄物が移動している。
○建設発生土の移出量が非常に多い。
●現在稼動中または立地確定のリサイクル処理施設
廃木材、ペットボトル、OA機器等のリサイクル施設
●計画中のリサイクル処理施設
建設廃棄物等のリサイクル施設や食品廃棄物発電・飼料化を主体とする城南島スーパーエコタウン構想及びPCB無害化処理施設。
＜整備の方向性＞
・東京臨海部にリサイクル処理施設を更に集積
・広域輸送するための物流基盤の確保
・国際静脈物流拠点
・建設発生土の移出拠点
東京臨海部
千葉臨海部
京浜臨海部
＜現状＞
○既存の装置型産業が立地。
○金属くずの輸出が多い。
●現在稼動中または立地確定のリサイクル処理施設
フロン破壊処理施設、固形燃料製造施設、メタン発酵ガス化施設、PCB絶縁油再資源化施設及びエコセメント製造施設
＜整備の方向性＞
●計画中のリサイクル処理施設
蘇我地区エコロジーパーク構想
○新規リサイクル産業の立地が少ない
→ポテンシャルが高い
・国際静脈物流拠点
・海上輸送ネットワークと連携してリサイクル処理施設を大規模かつ集約的に立地
＜現状＞
○再利用資材が国内外に輸移出
○既存の装置型産業が立地
○金属くずの輸出が多い。
●現在稼動中または立地確定のリサイクル処理施設
家電、ペットボトル、ミックスペーパー等のリサイクル施設、廃プラスチック高炉原料化施設、ペットボトルtoペットボトルのリサイクル施設、産業廃棄物焼却処理施設等
＜整備の方向性＞
・国際静脈物流拠点
・廃プラを主とするリサイクル拠点

(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、関係行政機関及び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、平成16年3月、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」が取りまとめられた。

平成17年度は、グランドデザインの中で保全すべき自然環境の一つとして位置付けられた三浦半島地域の小網代地区を「近郊緑地保全区域」に指定するとともに、他の地域でも新たな指定に関する検討を進めている。また、モデル地域を選定し、行政や市民団体の協働によるワーキンググループにおいて、自然環境の保全・再生・創出のための具体的な事業手法を検討している。さらに、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。

小網代近郊緑地保全区域(神奈川県三浦市)



2）臨海部における緑の拠点の形成

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、その先導的事例として、東京港中央防波堤内側における「海の森構想」、大阪湾堺臨海部における「共生の森構想」、大阪湾尼崎臨海部における「尼崎21世紀の森構想」の取組みが進められている。

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、地球温暖化対策及びヒートアイランド対策に加え、臨海部で失われた水と緑のネットワークの構築、生態系の回復、環境学習の場や自然とのふれあいの場の拡大につながるものと期待されている。整備に当たっては、計画検討の段階から、市民ボランティア・NPO等と行政との協働が図られている。

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等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地の保全や緑化の推進に関する総合的・基本的な計画である「緑の基本計画」に基づき、建築行為など一定の行為の規制により樹林地等の保全を図る「特別緑地保全地区」の指定や建築敷地の緑化について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の活用により、都市緑化・緑地保全を積極的に推進している。

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している。

平成17年度においては、東京都心部の渋谷川及び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っている。

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(注1)が発生し、生息生物に多大な影響を与えるなど、環境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、また、大阪湾においては「大阪湾再生行動計画」に基づき、関係機関と連携の下、陸域対策(注2)、海域対策(注3)及びモニタリング(注4)の各種施策を推進している。

さらに、今後、他の閉鎖性水域においても、「全国海の再生プロジェクト」として、地方公共団体等の関係機関との連携の下、連絡・調整会議を順次設置し、再生のための行動計画の策定等、閉鎖性海域の環境改善に向けた取組みを推進していくこととしている。

(注1)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
(注2)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(高度処理の推進)、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
(注3)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、環境整備船等による浮遊ゴミ・油の回収等
(注4)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

(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することとしている。このため、平成17年3月に「琵琶湖・淀川流域圏の再生計画」を策定し、同年4月には「琵琶湖・淀川流域圏再生推進協議会」を設置した。再生計画の具体的な展開を図るため、各分野・テーマごとに行政機関で協議・調整を行うとともに、NPO等との幅広い連携や交流を促進し、NPO間の情報交換や交流を深めるための「琵琶湖・淀川流域交流会」の設置に向けた検討を行うなど、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。

大阪の水の都づくり(道頓堀川)



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17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64地域が指定されている。

現在、各地域において様々な民間都市開発事業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）環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域

本地域は、業務・商業、住宅等が混在した都心周辺の複合市街地を形成している。

現在、同地域内では、六本木防衛庁跡地の東京ミッドタウンプロジェクト(国土交通大臣認定)等に見られるようにオフィスや住宅の計画的複合開発により、質の高い個性的な街区が織りなす市街地に、業務・商業・文化・娯楽・居住等の多様な機能を効果的に複合させている。また、防犯対策とまちづくりの取組みの連携協働により魅力ある繁華街の再生を促進している。

東京ミッドタウンプロジェクト



2）難波・湊町地区

本地区は、大阪の都心南北軸上に位置し、関西国際空港を通じて世界と直結する玄関口に当たるとともに、商業・業務・文化・アミューズメント・居住等の機能を共存・融合させた、新しいまちを形成する重要拠点としての役割が期待されている。

現在、同地区内のなんばパークス2期事業(国土交通大臣認定)では、平成15年10月に竣工した1期事業に続き大型商業施設を拡充し、シネマコンプレックスを併設すること等により、多機能複合型施設の形成と屋上公園を始めとした多くのオープンスペースの整備が進められており、人・情報・文化が交流し、発信するまちづくりが進められている。

なんばパークス2期事業



3）福岡天神・渡辺通地域

本地域は、福岡のメインストリートである渡辺通り沿線を中心に国際的な中枢都市機能の集積を図り、多様な魅力を備えたにぎわいと回遊性のある都市空間の形成を目標としている。

同地域内の新天神地下街建設事業(国土交通大臣認定)では、天神地下街の延伸に当たり、福岡市の基幹鉄道である地下鉄1号線、地下鉄3号線、西鉄大牟田線等を相互に連結し、結節点としての機能を強化するとともに、天神地区に集積する様々な商業・業務施設を接続し、その融合を図ることにより、同地域の商業・業務機能の充実が図られている。

新天神地下街建設事業



(2)都市再生事業に対する支援措置の適用状況

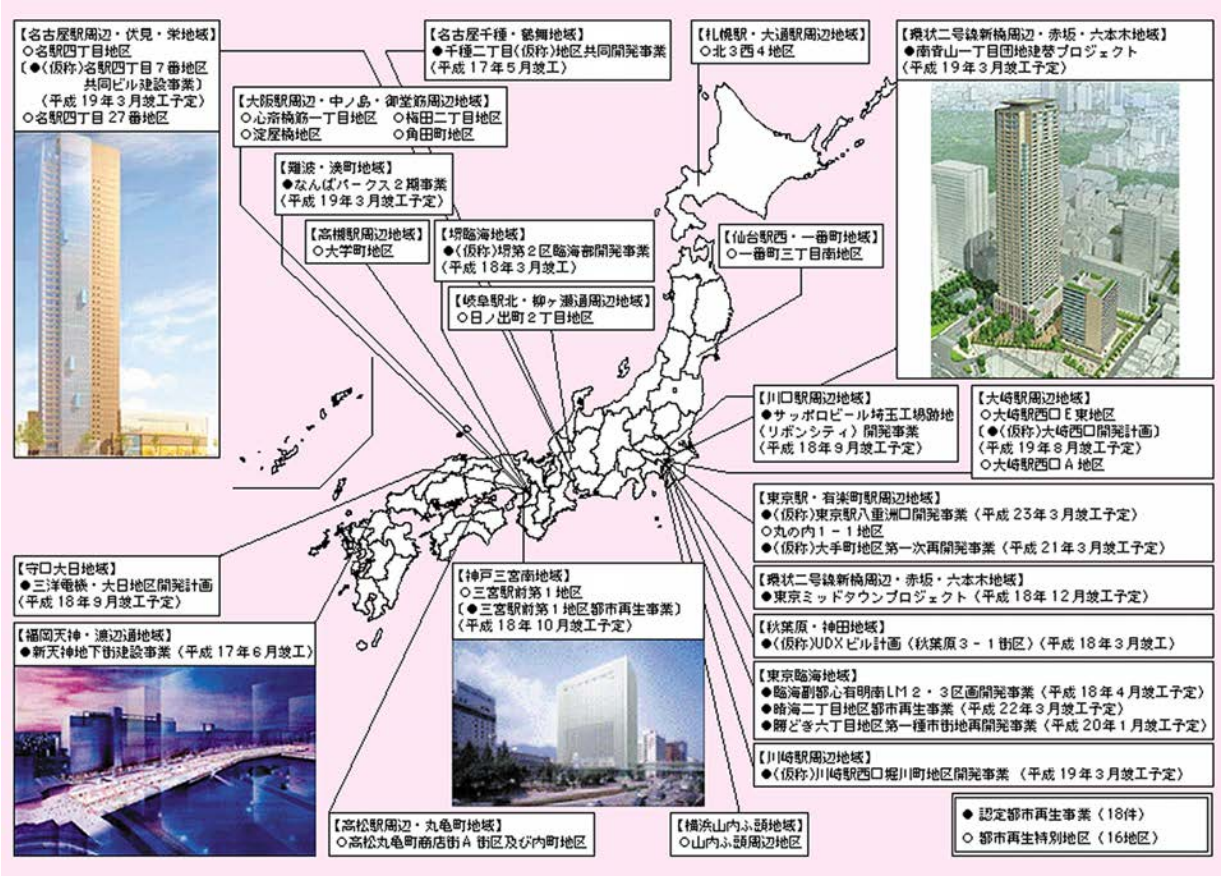
1）都市再生特別地区の都市計画決定

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17年12月末現在で16地区の都市計画決定がなされ、うち10地区が民間事業者等の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17年12月末現在で18件が認定されている。

図表II-3-3-10　都市再生緊急整備地域における民間都市再生事業



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及景観形成施設整備推進費、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。

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、バリアフリー施策の推進、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等新技術の活用、レクリエーション活動の振興のための施策について紹介する。

第1節　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バリアフリー施策の推進

建築物や公共施設、公共交通機関のバリアフリー化(注)については、平成6年に制定された「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12年に制定された「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など、着実に整備が進んでいる。

交通バリアフリー法は、平成17年11月以降に見直しを行う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、ユニバーサルデザインという考え方に基づき、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が必要である。このため、16年10月から有識者や障害者団体等で構成される「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」において、幅広い観点から議論を行い、17年5月に報告を取りまとめた。

さらに、懇談会の報告、有識者ヒアリング及び広範な意見募集を踏まえつつ、これまでのバリアフリー施策の総点検を行い、平成17年7月に策定した「ユニバーサルデザイン政策大綱」に基づき、バリアフリー施策を推進していく。

その一環として、公共交通機関や建築物等のバリアフリー化、一定の地域内におけるこれらの施設等及びこれらの間の経路の一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律案」を第164回国会に提出した。

(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

(2)交通バリアフリーの推進

公共交通機関等のバリアフリー化については、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交通バリアフリー法により義務付けている。また、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るとともに、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の認定を受けたノンステップバスに対して補助を重点化している。

さらに、ハード面での対策と合わせて、国民一人一人による高齢者や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、バリアフリーボランティアモデル事業(注1)の実施、各公共交通事業者向けモデル教育プログラムの作成、高齢者等の介助体験・擬似体験等を行う「交通バリアフリー教室」の開催、公共交通機関のバリアフリー化の状況をインターネットで情報提供する「らくらくおでかけネット」(注2)の構築等ソフト面の施策についてもNPO等と連携を図りつつ積極的に推進している。

図表II-4-1-1　公共交通機関のバリアフリー化の現状進

平成17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（注１）	全体に対する割合
鉄軌道駅	2,758	1,343	48.7%
バスターミナル	43	33	76.7%
旅客船ターミナル	9	7	77.8%
航空旅客ターミナル	22	7	31.8% （100%）（注２）

（注）１　「段差の解消」については、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・スロープの設置は既に平成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	51,593	14,383	27.9%
バス	58,197		
低床バス		13,144	22.6%
ノンステップバス		6,974	12.0%
旅客船	1,129	79	7.0%
航空機	474	193	40.7%

Excel形式のファイルはこちら

(注1)駅又はその周辺地区において高齢者等の介助をモデル的に実施し、ボランティアの普及促進策の検討を行うもの

(注2)http://www.ecomo-rakuraku.jp/rakuraku/index/

(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

平成27年度までには、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た第八期住宅建設五箇年計画に基づき、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を行っている。

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17年度は、高度なバリアフリー庁舎として新たに浜松地方合同庁舎(静岡県)等3施設の整備に着手した。

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	16
認定件数（年度）	11	120	229	320	382	366	332	232	280	367	386
認定件数（累積）	11	131	360	680	1,062	1,428	1,760	1,992	2,272	2,639	3,025

資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

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）都市公園におけるバリアフリー化

高齢者や障害者を含むすべての人々が、安全・快適な生活環境の中で様々な体験活動ができるよう、主要な園路や出入口の段差にスロープを設け、車いすでも利用可能なトイレを設置するなどの施設のバリアフリー化を推進している。

みんなが使いやすい都市公園のトイレ



5）河川空間におけるバリアフリー化

身近な自然空間としての河川等の魅力を誰もが享受できるよう、河川の近隣に病院、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、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17年度には多摩川(東京都)等で実施している。

緩傾斜スロープの設置事例(東京都荒川)



6）港湾空間におけるバリアフリー化

みなとを訪れた人々が安全かつ身体的負担の少ない方法で船舶に乗降できるよう、揺れにくい浮桟橋の設置等を推進している。さらに、港湾緑地についても、誰もが水辺に接近できるよう、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。

港湾空間における浮桟橋の整備例(高松港)



コラム・事例　「ユニバーサルデザイン」の考え方を踏まえた鉄道施設の整備　～つくばエクスプレス、福岡市交通局3号線の取組み～

平成17年8月につくばエクスプレス(常磐新線：秋葉原～つくば間)が開業しました。つくばエクスプレスでは、誰にでも快適かつスムーズに移動できるように、段差のない床、ゆとりのある改札口、音声案内を備えた案内板、使いやすいトイレ等、随所に工夫を凝らしたユニバーサルデザインに基づく設計により先導的な施設整備を行いました。

このような考え方は、同年2月に開業した、福岡市交通局3号線(七隈線：橋本～天神南間)でも取り入れられています。この路線においては、多岐にわたる関係者からの意見を聴取しながら整備を進め、エレベーターはプラットホームの中心に設置し、車いす使用者等の動線ができるだけ短くなるよう配慮するなど、誰もが使いやすい連続した一体感のある施設となっています。

少子高齢化が進む我が国で、誰もがその個性と能力を十分に発揮し、生き生きと安全で豊かに暮らせる社会。国土交通省では、このような社会を実現するため、「ユニバーサルデザイン」の考え方を踏まえた、総合的な鉄道施設のバリアフリー化を促進しています。

音声案内を備えた駅構内案内板（つくばエクスプレス）



音声案内を備えた駅構内案内板
（つくばエクスプレス）

プラットホームの中心に設置されたエレベーター（福岡市交通局3号線）



プラットホームの中心に設置されたエレベーター
（福岡市交通局３号線）

第2節　少子化への対応

(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等のため、住宅金融公庫の証券化支援事業等によって住宅取得を支援している。また、特定優良賃貸住宅制度、都市再生機構の民間供給支援型賃貸住宅制度及び高齢者等が保有する住宅資産の活用により良質なファミリー向け賃貸住宅の供給を促進している。

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。

(2)保育所等の住宅への併設

仕事と育児を両立させて働く女性にとって、保育サービスの充実は重要である。このため、大規模な公共賃貸住宅の建替えに際し、保育所を始めとする社会福祉施設等の一体的整備を原則化している。

また、市街地再開発事業等における施設建築物内への社会福祉施設等の導入の促進、保育所等に係る容積率制限の緩和等により、住宅と社会福祉施設等との併設を促進している。

(3)子育てを支援する道路交通環境の整備

妊婦、子ども及び子ども連れの人が安全にかつ安心して通行することができるよう、歩行空間のバリアフリー化を推進するとともに、交通事故が多発している住居系地区又は商業系地区を「あんしん歩行エリア」として指定し、都道府県公安委員会による信号機、光ビーコン等、道路管理者による歩道、ハンプ(道路上の凸型施設)、クランク(ジグザグ蛇行)等の整備等を重点的に実施し、生活道路における歩行空間の整備及び通過交通の進入や速度の抑制に努めている。

(4)都市公園の遊び場の安全対策の推進

都市公園における遊具については、安全確保に関する基本的な考え方を示した「都市公園における遊具の安全確保に関する指針」を取りまとめ、各施設管理者への周知を図るなど、安全確保に努めている。

(5)公共交通機関、建築物等における環境整備

国土交通省では、第1節に述べたとおり公共交通機関及び居住・生活環境におけるバリアフリー化を推進しているが、この一環として、公共交通機関の旅客施設におけるおむつ交換シート等を備えた多機能トイレの設置、建築物全般における乳幼児いす、乳幼児等用ベッド、授乳のためのスペース等の設置等、妊産婦、乳幼児連れの利用者に配慮した環境整備を推進している。

第3節　高齢社会への対応

1　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

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17年3月末で24,005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同年3月末で5,838件(69,831戸)が登録されている。

(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16年度までに749団地(20,143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、障害者等が自立して地域社会で生活するための共同住居

2　高齢社会に対応した輸送サービスの提供

高齢者や障害者等の移動制約者の病院・施設への通院等のニーズに対応するため、輸送サービスを提供する福祉タクシー(注)の導入の促進を図っており、車両の導入に対する自動車取得税の軽減措置及び法人税等の特別償却制度といった税制上の優遇措置を講じている。また、運送を車いす利用者等に限定して行う場合には、通常タクシー事業には認めていない軽自動車の使用を認めることとしたほか、最低車両台数等の事業許可基準等を弾力的に取り扱うなど福祉タクシーの導入促進を図った結果、平成16年度末現在7,255両が運行されている。

また、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、バス事業者やタクシー事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であると合意した場合に、NPO等による福祉有償運送や過疎地有償運送を可能とする登録制度を創設し、輸送の安全性及び旅客の利便を確保することを内容とする「道路運送法等の一部を改正する法律案」を第164回国会に提出した。

(注)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

第4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取りまとめられた答申「新たな住宅政策に対応した制度的な枠組みについて」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住宅政策の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への本格的転換を図っていくことが提言されている。今後は、この答申を十分尊重して住宅政策を展開していく。

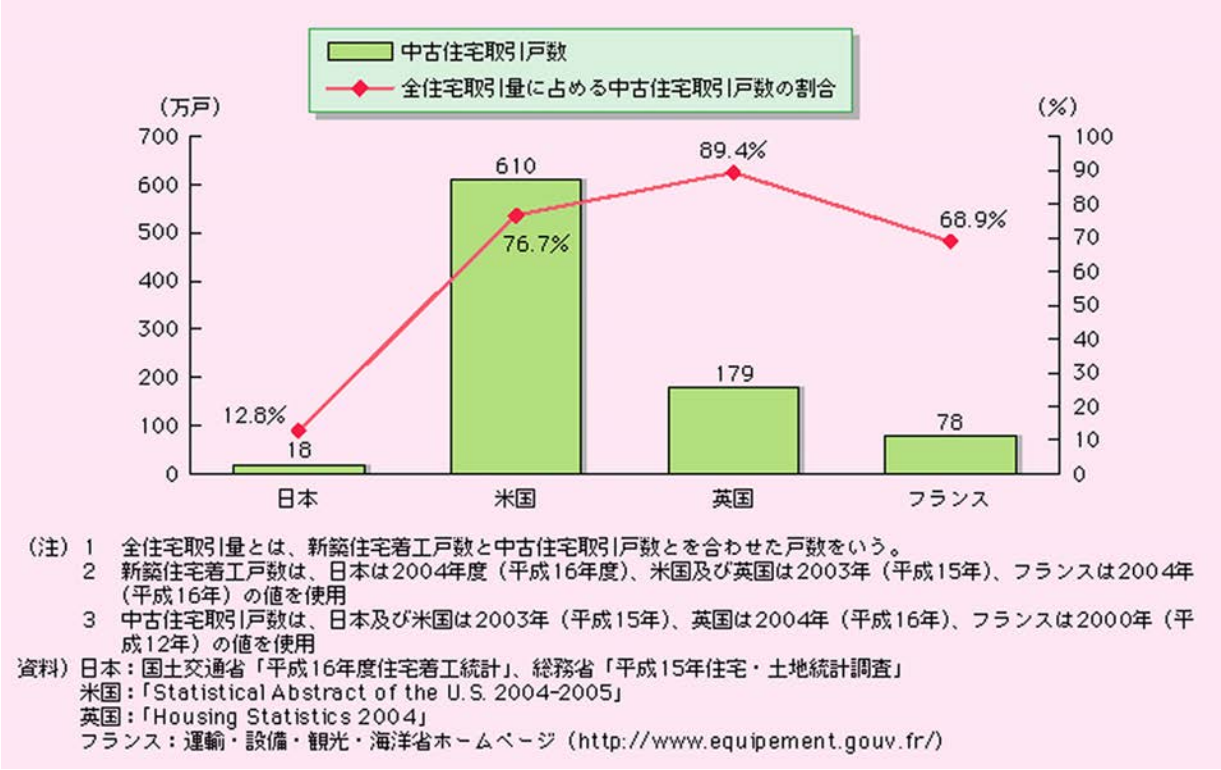
このため、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について、基本理念及び国、地方公共団体等の責務を定めるとともに、国及び都道府県による基本的な計画の策定等を内容とする「住生活基本計画法案」を第164回国会に提出した。

(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(かし)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17年度から住宅ローン減税等の税制特例において、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じた。

図表II-4-4-1　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2004年度（平成16年度）、米国及び英国は2003年（平成15年）、フランスは2004年（平成16年）の値を使用
3　中古住宅取引戸数は、日本及び米国は2003年（平成15年）、英国は2004年（平成16年）、フランスは2000年（平成12年）の値を使用

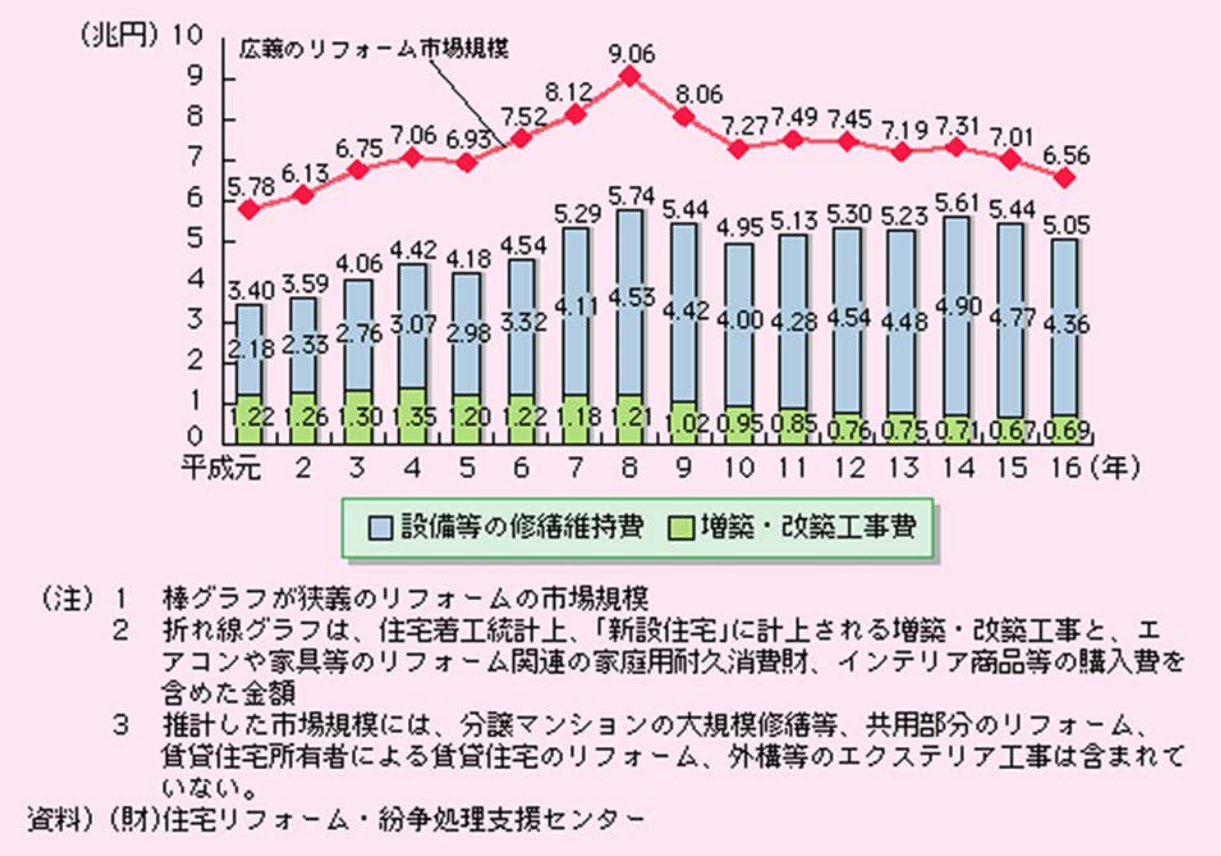
資料）日本：国土交通省「平成16年度住宅着工統計」、総務省「平成15年住宅・土地統計調査」
米国：「Statistical Abstract of the U.S. 2004-2005」
英国：「Housing Statistics 2004」
フランス：運輸・設備・観光・海洋省ホームページ（http://www.equipement.gouv.fr/）

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であるリフォネットの普及、耐震化に係る総合的な助成制度の創設等の施策を推進している。

図表II-4-4-2　住宅リフォーム市場規模の推移(推計)



Excel形式のファイルはこちら

3）悪質リフォーム対策

訪問販売等による住宅リフォーム工事契約に伴う被害が生じ、社会問題になっている状況を踏まえ、消費者が安心して耐震改修やリフォームを実施できるよう、全国の都道府県及び政令指定市ごとに最低1箇所以上リフォーム相談窓口を設置し、きめ細かな相談体制の整備を行うとともに、学識経験者や弁護士等からなる「悪質リフォーム対策検討委員会」を開催し、国土交通省を中心に取り組むべき対策を取りまとめ、建設業法に基づく事業者への指導・監督の徹底、住宅リフォームに関する情報提供の強化等に取り組んでいる。

4）公共賃貸ストックの計画的改善

公営住宅については、躯体(くたい)(注2)を残して内装の全面的な改善、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。

独立行政法人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、「高齢者向け優良賃貸住宅」として、床段差を解消する等の性能向上及び所得に応じた家賃の軽減を図ることによって、既存ストックを有効に活用している。

図表II-4-4-3　公営住宅ストック総合改善事業による住戸改善実績戸数

（単位：戸）

平成11年	12年	13年	14年	15年	16年
14,315	22,100	21,799	25,928	18,381	18,451

（注）平成14、15、16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

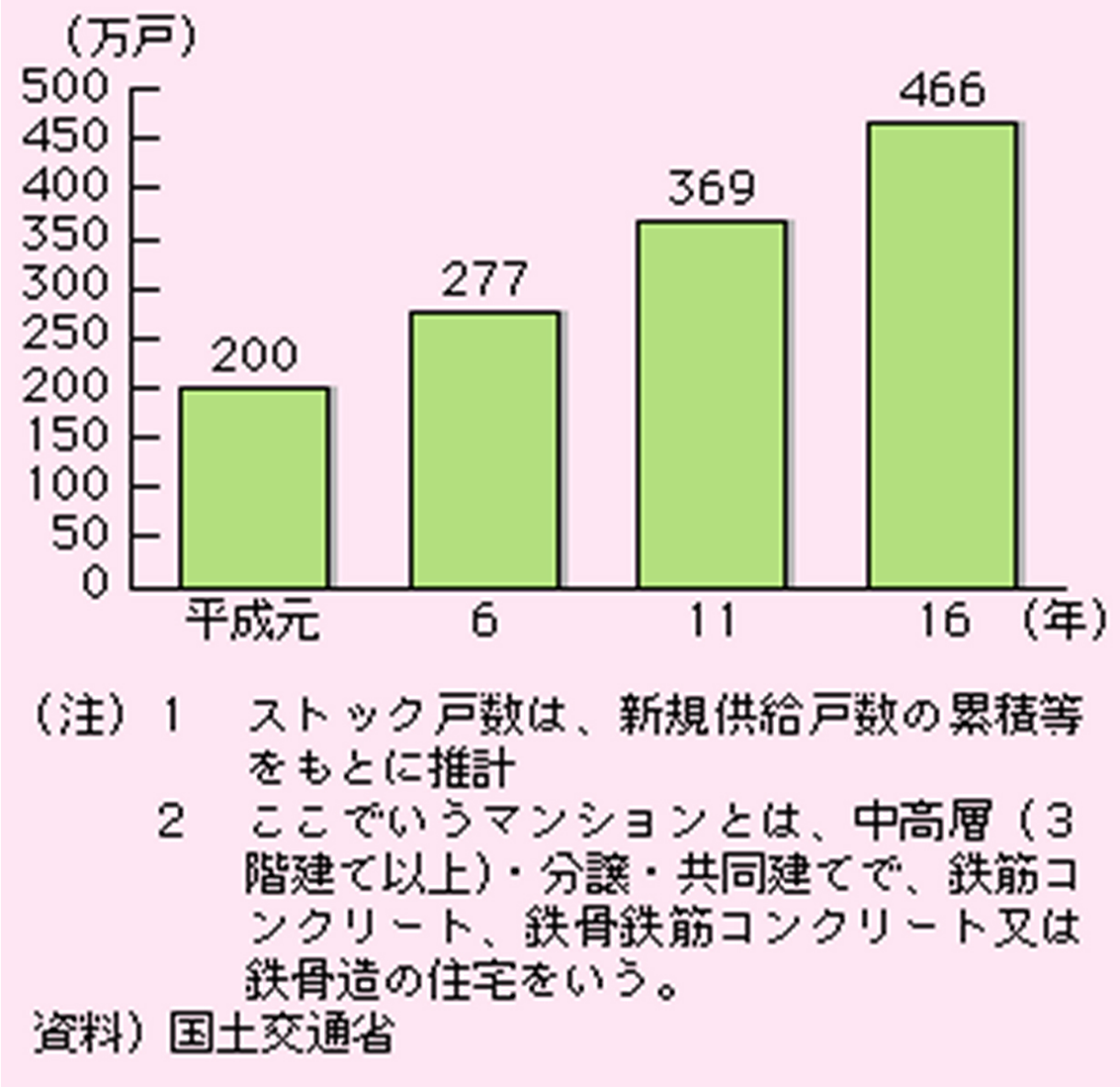
5）マンション管理の適正化と建替えの円滑化

平成16年にはマンションストック戸数は約466万戸に達し、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なっている。

マンションの管理状況を把握することで適正な管理を一層推進するため、修繕の履歴情報等を登録し閲覧することのできる「マンション履歴システム」を平成17年10月に試験運用を実施したほか、管理組合向けに、マンション管理に求められる標準的な対応を具体的に示す「マンション管理標準指針」を策定している。

また、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12月末現在、同法を活用したマンション建替事業は、全国で16件が実施されている。

図表II-4-4-4　マンションストックの推移



Excel形式のファイルはこちら

6）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や都市再生住宅(注3)等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(くたい)(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)建造物の骨組み等、全体を構造的に支える部分
(注3)事業の実施に伴い住宅等に困窮する者のための住宅

(2)良質な賃貸住宅の供給

1）賃貸住宅市場の整備

賃貸住宅市場においては、長期の使用やファミリー世帯に適したストックが不足しているなどの現状にかんがみ、既存の良質な戸建て住宅やマンション等の持家ストックを賃貸化して活用することが重要である。このため、賃貸人の不安解消に資する定期借家制度の普及及びサブリース事業(注)の適正化に取り組んでいる。

また住宅セーフティネット(安全網)の機能向上を図る観点から、NPO等と連携しつつ、高齢者、障害者、外国人等が、安心して入居できる民間賃貸住宅の情報提供等を行うための方策に取り組んでいる。

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-4-4-5　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219万戸 (平成16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16万戸 (平成16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16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15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1.9万戸 (平成16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・固定金利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)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

(3)良質な持家取得の促進

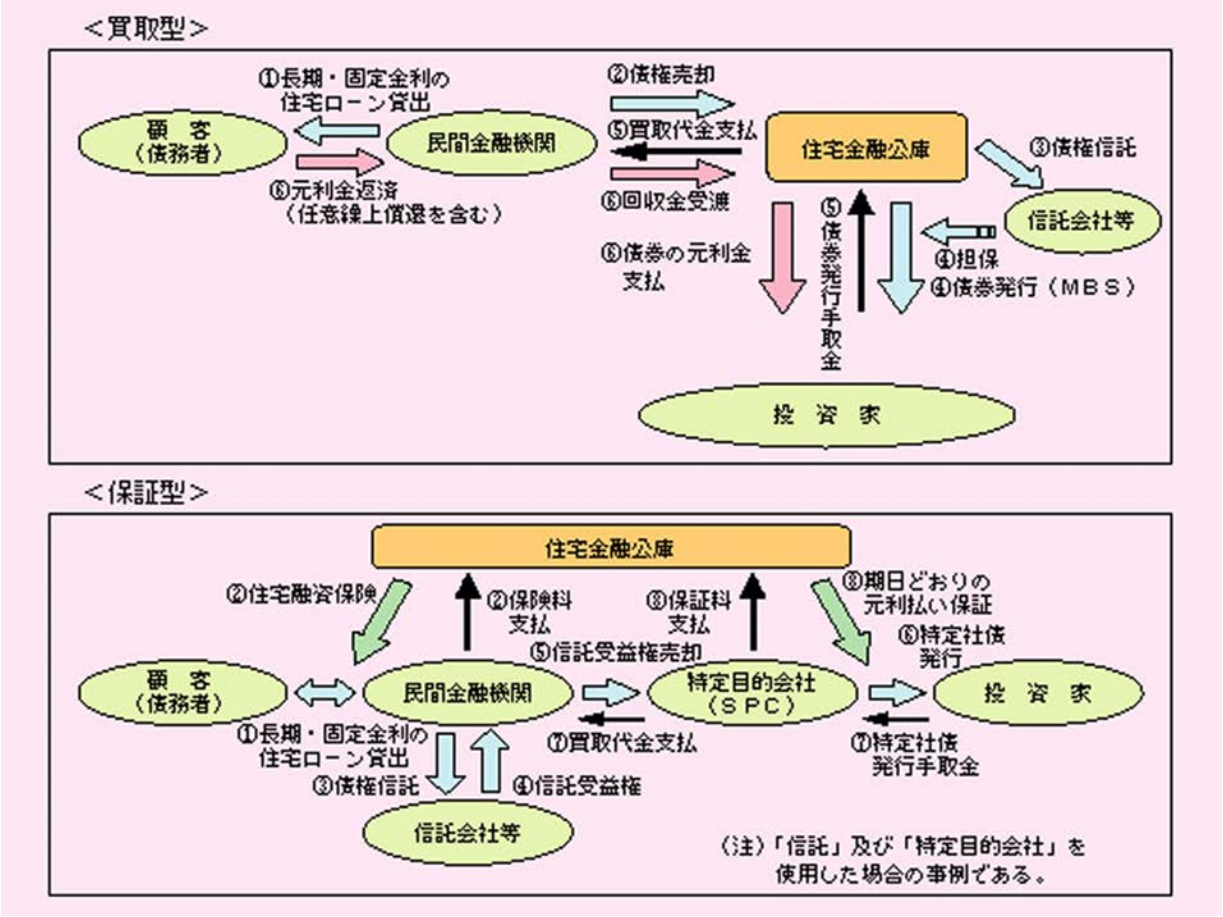
1）住宅金融

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、平成15年10月より、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開始した。17年4月には、同事業の対象となる住宅の床面積上限を廃止し、同年6月には技術基準の大部分について「住宅の品質確保の促進等に関する法律(住宅品質確保法)」に基づく住宅性能表示基準と整合を図るなどの措置を行っている。同年12月現在、274の金融機関が参加し、事業開始からの実績は、買取申請戸数65,699戸、買取戸数39,250戸となっている。また、16年10月からは公庫の住宅融資保険がかけられた長期・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。この対象となる住宅については、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。さらに、17年度は、省エネルギー等の性能が特に高い住宅について、金利優遇を行う優良住宅取得支援制度を実施している。

こうした状況の中、特殊法人等整理合理化計画等に基づき公庫を廃止し、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住宅金融支援機構を設立するための「独立行政法人住宅金融支援機構法」が17年6月に成立した。なお、同機構の融資業務は、民間では対応が困難な災害関連、都市居住再生関連等に限定することとしているが、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、独立行政法人設立の際に最終決定することとなっている。

図表II-4-4-6　証券化支援事業(買取型・保証型)スキーム図



2）住宅税制の充実

(ア)住宅及び事業用建築物に係る耐震改修促進税制の創設

災害に強い国づくりを促進する観点から、昭和56年以前に建築された住宅について、いわゆる新耐震基準(宮城県沖地震後の56年に改正された「建築基準法」に基づく耐震設計基準)に適合させるための耐震改修を行った場合には、以下の特例措置を講ずることとしている。

1）平成18年4月1日から20年12月31日までの間、一定の区域内で行われる耐震改修について、耐震改修費用の10%相当額(最大20万円)を所得税額から控除

2）平成18年1月1日から27年12月31日までの間に行われる耐震改修について、耐震改修を行った住宅の固定資産税額(120m2相当部分まで)を最大3年間2分の1に減額(耐震改修工事費が30万円以上のものに限る)

また、青色申告書を提出する事業者が、平成18年4月1日から20年3月31日までに、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」の認定計画に基づく特定建築物の耐震改修を行う場合において、その工事に伴って取得等をする建物部分について10%の特別償却ができる措置を講ずることとしている。

(イ)三位一体改革による税源移譲に伴う住宅ローン減税効果の確保に関する措置

三位一体改革の税源移譲に伴い、住宅ローン減税により控除される税額が減少する者については、税源移譲の前後で税負担の変動が生ずることのないよう、平成18年までに入居した者に係る20年度以降の個人住民税において、所要の減額措置を講ずることとしている。

(4)住宅の品質確保の促進

「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るとともに、新築住宅及び既存住宅に対し、耐震性、省エネルギー対策、シックハウス対策等、住宅の基本的な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ている。平成16年度の実績は、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163,238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(新築住宅が対象)の交付戸数が110,092戸となっている。17年度には、制度が消費者や住宅生産者にとってより利用しやすくニーズに合ったものとなるよう、防犯性能の評価・表示の追加等、評価内容の充実を行った。

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16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16件(調停16件、あっせん0件)、住宅紛争処理支援センターの相談受付件数は36,916件となっている。

2　建築行政の推進

(1)建築確認の現状及び指導監督体制の整備

建築確認等の建築行政は、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16年度752,536件)。

こうした状況を踏まえ、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17年4月現在で419となっている。また、10年の「建築基準法」改正による建築確認・検査の民間開放により、17年12月現在、124の民間機関が指定され、建築確認の約56%、中間検査の約78%、完了検査の約56%が指定確認検査機関によって行われている結果、完了検査の実施率が上昇(10年度：約38%→16年度：約73%)するとともに、違反建築物件数が大幅に減少(10年度：12,283件→16年度：7,782件)するなど、一定の成果が上がってきている。

しかしながら、今般の構造計算書偽装問題においては、指定確認検査機関、特定行政庁が共に偽装を見過ごすなど、建築確認・検査制度等に対する国民の信頼が大きく損なわれることとなったことにかんがみ、社会資本整備審議会建築分科会の中間報告を踏まえて所要の制度改正を行うなど、建築物の安全性確保に向けた建築行政の抜本的見直しを行うこととしている。

(2)既存建築物や市街地の安全性向上のための取組み

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、平成17年6月には、改正「建築基準法」が施行され、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が行われた。

(3)建築物に係る事故への適切な対応

平成17年7月、社会資本整備審議会建築分科会に「建築物等事故・災害対策部会」を設置し、定例部会において建築物等における事故情報の分析及び対策の検討を行い、重大事故の発生防止を図るとともに、重大事故等が発生した場合には、臨時部会を開催し、緊急的に原因の分析及び対策の検討を行うこととした。

なお、平成17年7月の千葉県北西部を震源とする地震において、エレベーターの運転休止・閉じ込め事故が発生したことを受けて、同分科会において必要な対策の検討を行っている。

3　宅地供給の現状と新たな宅地政策の方向性

(1)宅地供給の現状

質の高い優良な宅地供給を促進するために、「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」に基づく優良事業の認定等及び住宅金融公庫による長期・固定金利の宅地造成融資を行うとともに、関連して必要となる道路等の公共公益施設について、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。

また、税制等の特例や農住組合制度(注1)等の活用により、農地を生かした良好な居住環境を備えた宅地供給を促進している。

さらに、まちづくりと連動した職住近接やゆとりある居住空間の実現に資する宅地供給を行うため、都市再生機構等の公的機関(注2)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。平成17年8月に開業したつくばエクスプレス沿線地域においては、鉄道整備と一体的に、重点地域等沿線18地区で土地区画整理事業を進めている。

図表II-4-4-7　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	65	14,247	214	27,625	279	41,872

	地 区 数	面　積
地方公共団体	216	5,460
地方住宅供給公社	191	2,852

（注）都市再生機構：平成17年３月現在
地方公共団体、地方住宅供給公社：平成16年３月現在実施中（平成16年度予定事業含む。）
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

(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)独立行政法人都市再生機構は、宅地開発事業(ニュータウン事業)については既に着手済みの事業のみを行い、新規事業は行わない。

(2)定期借地権の活用

1）定期借地権の活用状況

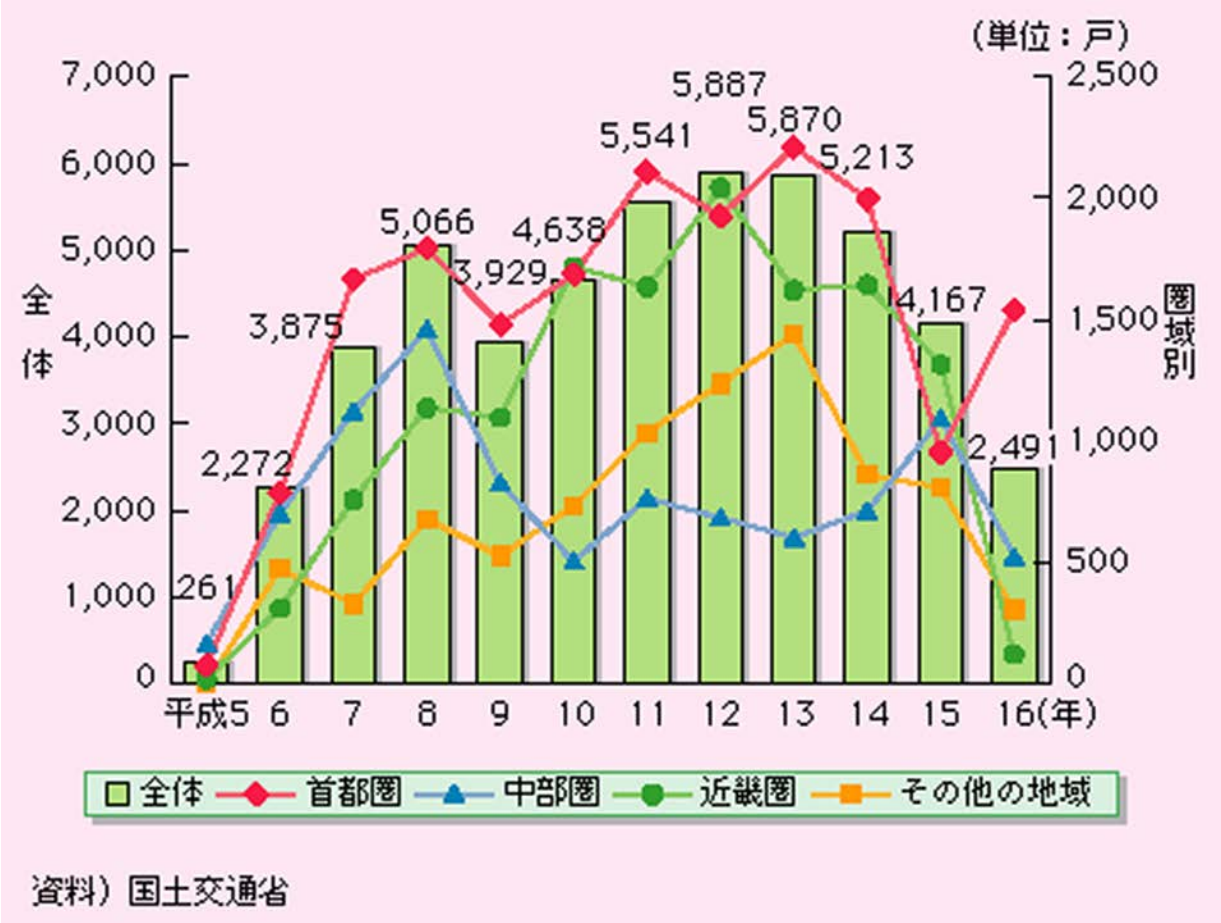
借地契約の更新がなく、定められた契約期間で確定的に借地契約が終了する定期借地権は、良好な住宅取得を低廉な負担で実現する上で有効な制度であり、定期借地権付住宅の供給実績は、平成16年末までに約49,000戸となっている。

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など、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

定期借地権制度の円滑な普及に向けての条件整備として、標準契約約款等の普及促進や保証金、権利金に次ぐ第3の一時金方式である「前払賃料方式」の税務上の取扱いの明確化等を行っている。

図表II-4-4-8　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

(3)宅地の量的供給施策の見直し

バブルの崩壊による地価下落、人口・世帯数の増加傾向の緩和等により住宅取得難の状況は大幅に緩和されていること、住宅地の供給については、既成市街地内の既存宅地の土地利用転換による供給の割合が増えていることから、新規宅地の量的供給の必要性は低下している。

そのため、国が量的供給目標を掲げ、広域調整を行いつつ宅地供給を促進する仕組みを抜本的に見直すために、「大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法」の一部改正を行う法律案を第164回国会に提出した。

また、住宅の需要に応じた適正な規模で住宅地を供給するとともに、造成した宅地を早期に分譲し、良好な住宅市街地の形成を促進するために、「新住宅市街地開発法」の一部改正を行う法律案を第164回国会に提出した。

なお、住宅金融公庫による新規の宅地造成融資を廃止するとともに、「大都市地域における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法」における宅地開発事業計画の新規認定、「特定市街化区域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」における要請土地区画整理事業の市への新たな施行要請及び住宅金融公庫の新規資金貸付けについては、平成18年度以降は行わないこととした。

(4)ニュータウンの再生

ニュータウン等の計画開発住宅市街地の居住者の高齢化、小世帯化とこれに伴う公共公益施設を始めとする各種機能・施設の余剰と不足、住宅・施設の老朽化・陳腐化による機能更新の必要性等の課題に対応しつつ、計画開発住宅市街地を良好なストックとして引き続き活用するため、平成17年11月に「計画開発住宅市街地の今後のあり方検討委員会」において、「計画開発住宅市街地の再生に向けての提言」を取りまとめた。

提言では、「職住分離のベッドタウンから職住共存にぎわいの融合都市へ」、「オールドタウン化からの再生」、「与えられた新市街地から、住民主体の熟成した市街地へ」を取組みの方向とし、21世紀のモデル都市としての再生を目指すことが示された。これらを踏まえ、ニュータウンの再生について検討している。

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、大規模な低未利用地の存在、都市基盤が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、道路及び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、街なか居住ファンド等の実施により、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17年度において、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。

第5節　快適な暮らしの実現

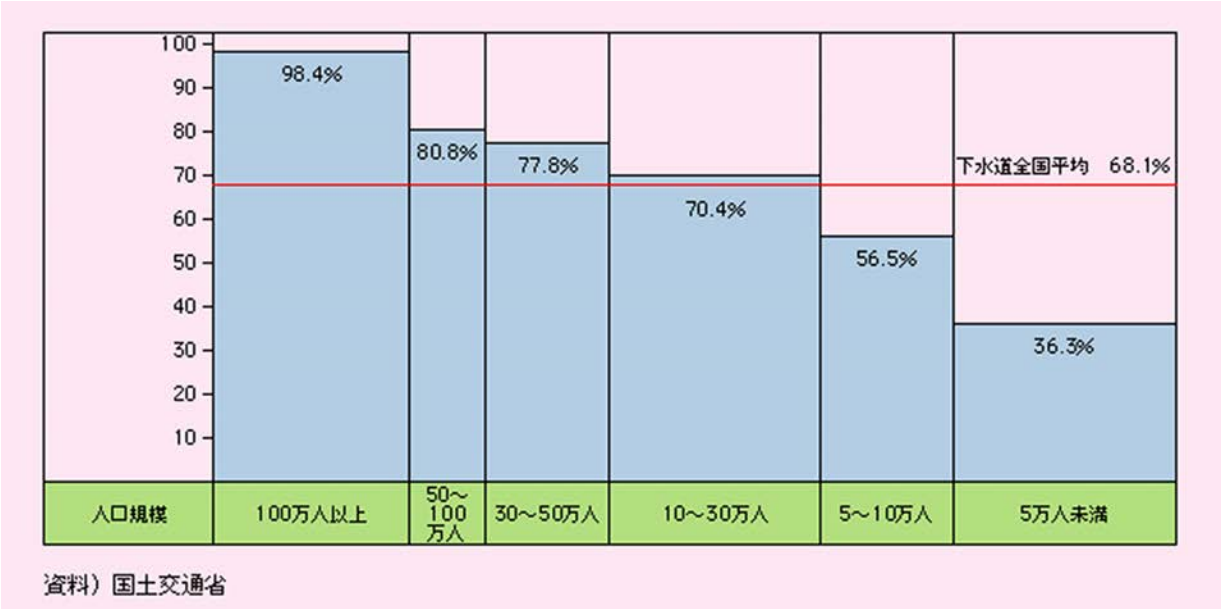
1　下水道整備の推進

(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16年度末において、全国平均で68.1%(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79.4%)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36.3%(汚水処理人口普及率は59.6%)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、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、閉鎖性水域における高度処理の推進等の新たな課題へ対応した事業にも取り組んでいる。

図表II-4-5-1　人口規模別下水道処理人口普及率(平成16年度末)



資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

(2)効率的な普及促進

1）「都道府県構想」の策定及び見直し

汚水処理施設には、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等があり、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や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、すべ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-4-5-2　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17年度末までに62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17年度末までに48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。

(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て、下水道施設の機能を維持・増強し、都市の再生等に貢献している。なお、施設の更新に際しては、耐震対策や高度処理の導入、合流式下水道の改善等の機能の高度化を一体的に推進している。

2）下水道経営の健全化に向けた取組み

下水道の経営においては、汚水処理費を使用料収入で賄うことが原則とされているが、実際の回収割合(全国値)は6割程度にとどまっている。特に中小市町村では、人口規模が大きい都市と比較してスケールメリットが働きにくいなどの構造的な特性から、安定した経営の確保が難しい状況にある。

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され、下水道財政・経営に関する「中間報告」が取りまとめられた。この報告を踏まえ、下水道経営に対する住民等の理解が得られるよう、経営健全化に向けた取組みの一環として経営状況の指標の公表等を行っている。

3）効率的な民間委託の促進

維持管理業務に関して、性能発注(注)かつ複数年契約によ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都道府県等に通知するなど、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。

(注)民間事業者に対して施設管理に一定の性能の確保を条件として課しつつ、運転方法等の詳細については民間に任せることにより、民間企業の創意工夫を反映し、業務の効率化を図る発注方式

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、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安心・安全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16年度末現在の都市公園等整備状況は、89,216箇所、面積106,370haとなっており、一人当たり都市公園等面積は約8.9m^2となっている。

(2)快適な暮らしに資する都市公園等の機能の充実

都市公園等においては、身近な自然的環境とのふれあいの場や日常的な健康づくりの場等、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、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、オープンスペースの確保を推進している。

3　水資源の安定供給

(1)水資源の現状と将来の予測

水資源の安定供給は、豊かな国民生活の実現に不可欠である。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・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、気候的・地形的条件は極めて不利である。

近年、水需給のひっ迫している地域を中心に水不足が生じ、また、多雨年と少雨年の年降水量の開きが拡大している(「図表I-1-2-7　年降水量の推移(1900～2004年)」を参照)。さらに、100年後は、降水量の変動が大きく、豪雨日数・無降雨日数共に増加すると予測されており、水資源の安定供給への影響が懸念される。

(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ことから、街なかのせせらぎ用水や河川の維持用水、水洗便所用水、都市におけるヒートアイランド対策の打ち水用水等の雑用水等に再利用しており、その水量は平成15年度には年間約1.9億m3に達している。

3）水源地域におけるダム建設に伴う影響の緩和

ダムの建設は、広範囲にわたる面的な水没を生じさせることから、水源地域に与える著しい影響を緩和するため、「水源地域対策特別措置法」に基づき、関係省庁や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。

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、狭い歩道に設置された電柱や、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、生活道路を、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にするため、「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など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、併せて無電柱化、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52地区を登録し、事業費等の補助に加え、社会実験費の支援や専門家の派遣等、ソフト面を含め総合的な支援を実施している。

第6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

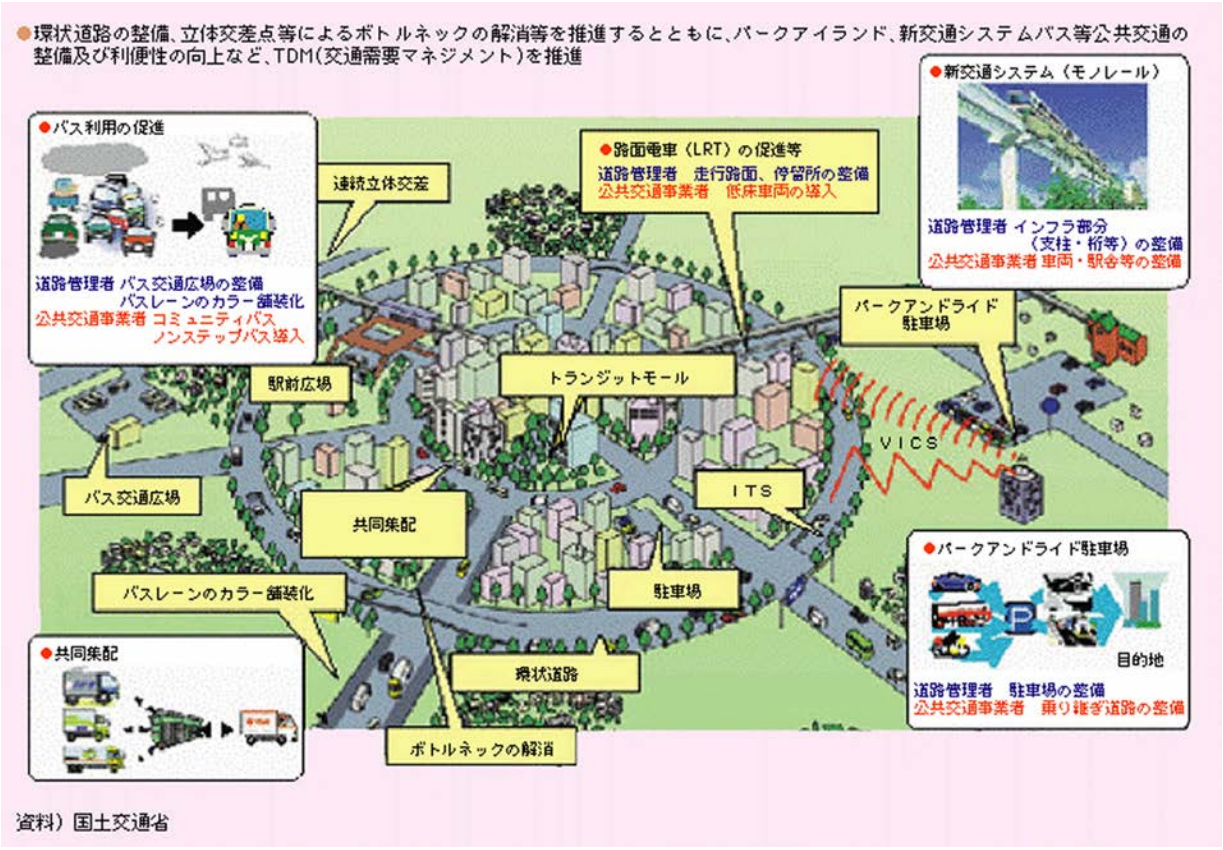
(1)都市圏交通円滑化総合計画を中心とした交通需要マネジメント(TDM)の推進

自動車交通の状況や道路交通の混雑を解決する処方せん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て措置ができる施策として期待されており、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と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」を関係機関や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。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、荷物の共同配送事業等の交通需要調整策、公共交通機関利用促進策、物流効率化等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-4-6-1　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

(2)公共交通の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、地方公共団体や交通事業者等と共に検討を行い、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及び駐車場の整備等、各地域において様々なプログラムを策定中である。また、平成17年度からは、地域住民等利用者が主体的に地域の公共交通を支えようとする取組みに対する重点支援、まちづくり交付金との連携等を実施している。

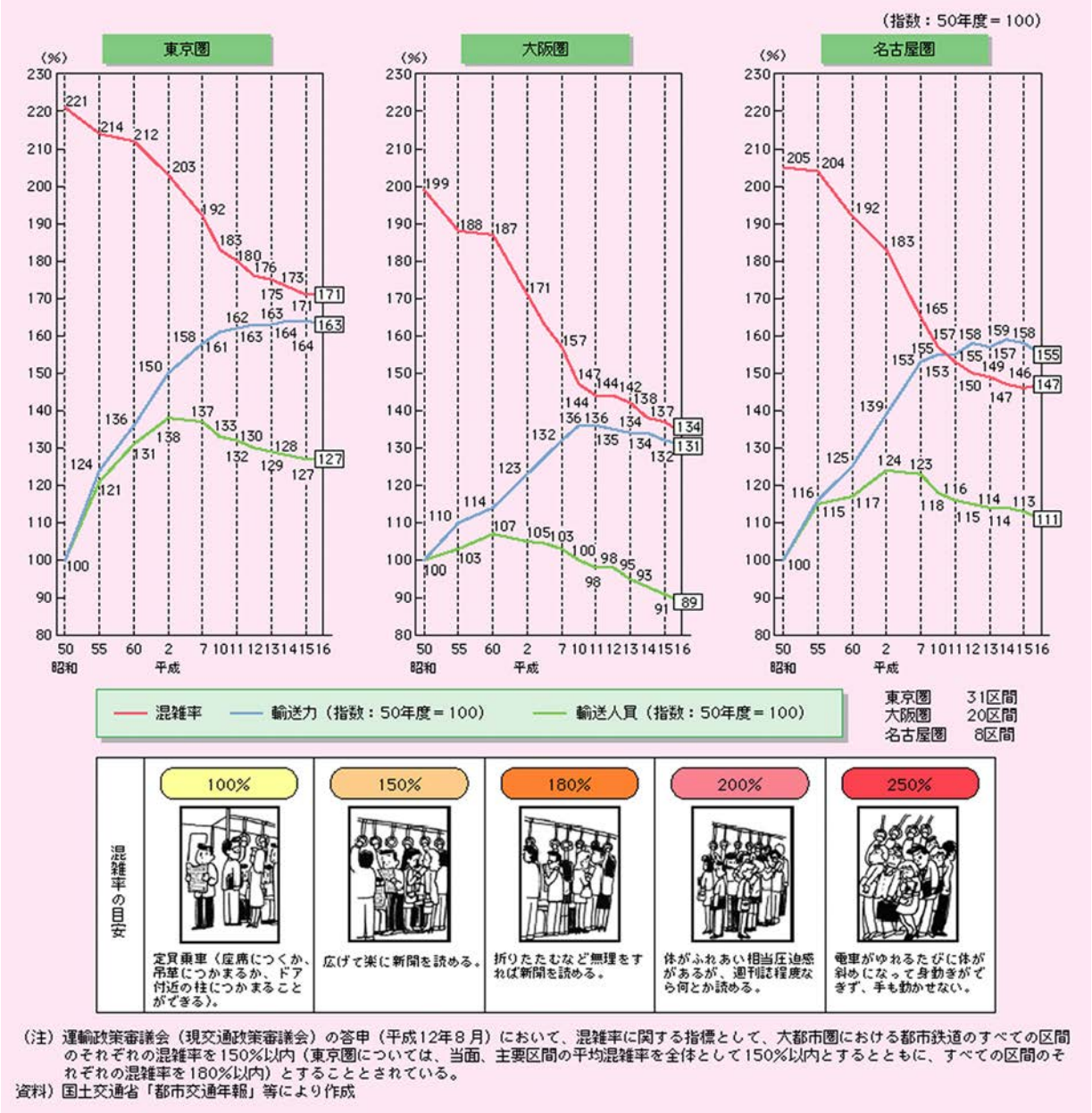
さらに、有識者・行政関係者からなる「公共交通の利用円滑化に関する懇談会」を開催し、シームレス(注)な公共交通の実現、地域における関係者の合意形成を促進するための環境整備、利用者・地域住民等の多様な主体が地域公共交通の維持・改善へ積極的に参加できるような仕組みづくり等について検討を行い、平成17年5月に報告を取りまとめ、この報告の内容を同年7月に策定された「ユニバーサルデザイン政策大綱」に反映させるなど、公共交通の利用円滑化に向けて積極的に取り組んでいる。

(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

(3)都市鉄道ネットワークの充実

都市鉄道ネットワークは、これまで新線建設・複々線化といった輸送力増強や混雑緩和を主眼に進められてきた結果、相当程度拡充されてきた。大都市圏における鉄道の通勤・通学時の混雑は、個別路線ごとに見ると二極分化が進んでいるが、全体としては低下傾向にある。一方、他の鉄道事業者の路線との接続の不備、混雑時間帯における速度の低下、駅とその周辺との一体的な整備の欠如といった「質」の面における課題がなお見られるとともに、近年の輸送需要の頭打ちにより投資が抑制される傾向にあり、さらに、市街地の熟成により関係者の利害調整が困難となっている。このような状況において、既存ストックを有効活用しつつ速達性の向上及び交通結節機能の高度化を図るため、平成17年5月に「都市鉄道等利便増進法」が成立した。今後、この法律を活用して都市鉄道利便増進事業を円滑に実施し利用者利便を増進するとともに、乗継円滑化事業により鉄道路線間や鉄道とバス間の乗継負担の軽減等を進めるなど、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-4-6-2　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



（注）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。

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]

図表II-4-6-3　整備中の主な都市鉄道新線

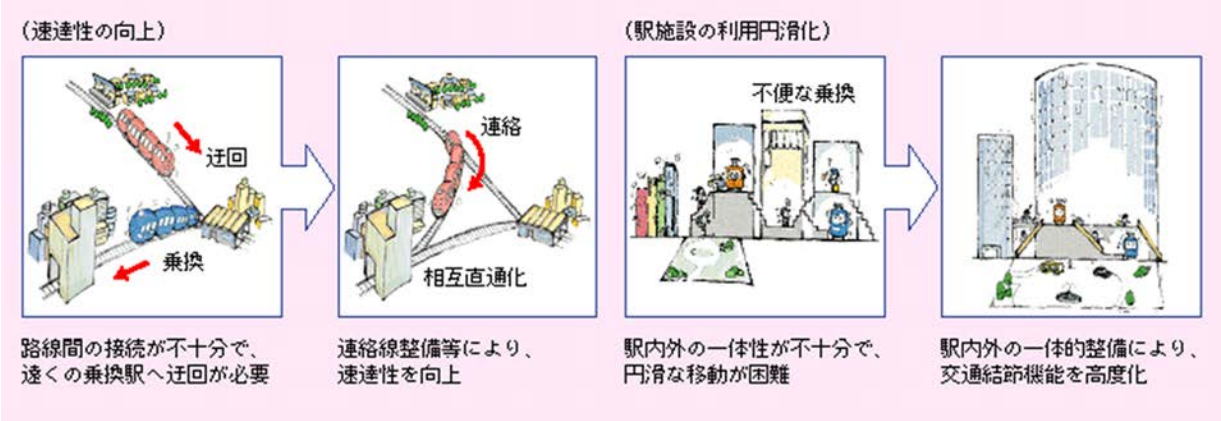
（平成17年12月1日現在）

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
仙台市	東西線	動物公園～荒井	27年度
横浜市	4号線	日吉～中山	19年度
東京地下鉄	13号線	池袋～渋谷	19年度
名古屋市	6号線	野並～徳重	26年度
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 （けいはんな線）	生駒～登美ヶ丘	18年3月
大阪外環状鉄道（第三種鉄道事業）	大阪外環状線	放出～久宝寺	19年度
		新大阪～放出	23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

（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-4-6-4　都市鉄道利便増進事業の概要



(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おり、平成17年12月現在、全国26路線、約211kmで運行されている。

図表II-4-6-5　整備中の主な都市モノレール・新交通システム

（平成17年12月1日現在）

事業者名	路線名	区　間	開業予定
千葉都市モノレール	1号線	県庁前～中央博物館・市立病院前	20年度
東京都地下鉄建設	日暮里・舎人線	日暮里～見沼代親水公園	19年度
ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線	有明～豊洲	18年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	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	18年2月

Excel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。このため、低床式車両の導入、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。平成17年度は、我が国初の本格的なLRT導入となる富山港線のLRT化等に対し支援を行っている。

富山港線のLRT化のイメージ



(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始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している。また、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12都市を指定しており、平成17年度には、静岡市及び松山市の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)導入を始めとする様々な取組みに対し、施設整備等への補助を行っている。

(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

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ごと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の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)公共交通の「快適性・安心性評価指標」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/

第7節　IT等新技術の活用

内閣総理大臣を本部長とする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、「e-Japan戦略」等を踏まえ、2005年(平成17年)までに世界最先端のIT国家となることを目標に政府全体でIT施策に取り組んできた。平成18年1月には、「e-Japan戦略」等を引き継ぐ2006年(平成18年)以降のITに関する国の基本戦略として、「IT新改革戦略-いつでも、どこでも、誰でもITの恩恵を実感できる社会の実現-」が新たに取りまとめられた。

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のため、行政の情報化、公共分野におけるITの活用の推進等、IT施策の展開に努めている。

1　ユビキタス技術を活用した場所情報システムの展開

少子高齢化等を踏まえ、すべての人々が持てる力を出し、社会参画や就労を行うユニバーサル社会の実現には、移動経路、交通手段、目的地等の情報について「いつでも、どこでも、だれでも」利用できるユビキタスな環境(注1)の構築が必要である。

そのため、我が国の先進的なユビキタス・ネットワーク技術を活用し、案内板、標識、誘導ブロック等に固有の場所情報を発信する電子タグ(注2)や通信機器を設置することにより、利用者が携帯する端末機器との間で通信を行い、文字、音声、多言語による移動経路等の情報を提供する「自律移動支援プロジェクト」を、産・官・学・市民の連携・協力の下、平成16年度から推進している。17年度は、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、自律移動支援システムの検討を行うため、神戸及び愛知万博において実証実験を行った。また、その成果を踏まえ、同システムに関する技術仕様を策定した。

今後は、主体的に取り組む意志のある地方公共団体等との連携の下、安全面、維持管理面等の検証を行い、同システムの実用化に向けた取組みを行うこととしている。

また、同システムの基盤であるユビキタス場所情報システムは、場所が自ら情報を発信するものであり、位置情報、地理情報等の様々な分野での活用が考えられるなど、汎用性・拡張性のあるシステムである。そのため、自律移動支援プロジェクトの成果を踏まえ、新たな社会基盤としてのユビキタス場所情報システムの多角的な活用に向け、産・官・学・市民と連携して検討を行うこととしている。

図表II-4-7-1　自律移動支援プロジェクト



(注1)ユビキタス(ubiquitous)とは、ラテン語で「至る所に存在する(遍在)」という意味を持ち、あらゆる情報機器が広帯域ネットワークで結ばれ、誰もがいつでもどこでも安全に情報をやりとりできる環境

(注2)ICチップとアンテナを内蔵したタグ。この中に個別の識別情報等を格納しておくことで、電波を利用し、接触することなく近接した距離において格納されたデータを読み書きすることが可能となる。

2　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、近年のITの高度化を踏まえ、利用者の利便性向上を目的としたIT化の推進を図るため、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、関係者の協力の下、以下のとおり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。

(ア)生体認証技術(バイオメトリクス)を活用した空港における旅客手続の高度化については、関係府省と連携し、安全性と利便性を確保するための方策を検討している。

(イ)電子タグ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。

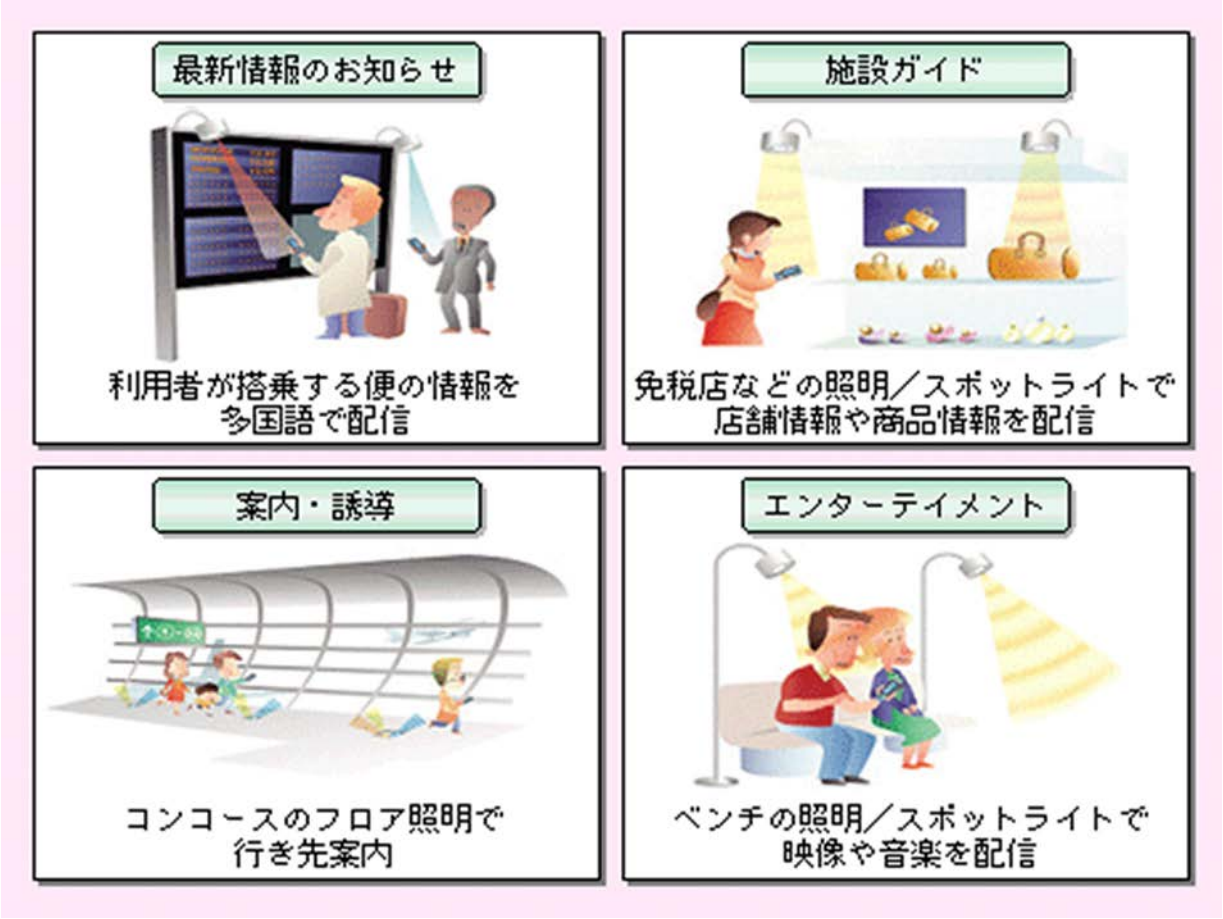
これらの取組みにより、空港手続の簡素化が図られ、迅速かつ快適な移動の実現が期待される。

2) 公共交通情報提供の高度化

公共交通機関のターミナルに不慣れな利用客でも欲しい情報をいつでも簡単に入手でき、より快適でスムーズに施設を利用できるようにするため、蛍光灯やLED(発光ダイオード)の照明光を高速点滅させて、情報端末との間でのデータ通信を可能にする可視光通信技術を活用した情報提供について検討を進めている。

また、東アジア地域で共通に利用できる交通系ICカードについて研究を進めてきており、この成果を踏まえ、複数通貨間の決済への対応による既存の交通系ICカードの利便性向上策について実践的な研究を進めている。

図表II-4-7-2　国際空港における可視光通信の利用イメージ


最新情報のお知らせ
利用者が搭乗する便の情報を
多国語で配信
施設ガイド
免税店などの照明／スポットライトで
店舗情報や商品情報を配信
案内・誘導
コンコースのフロア照明で
行き先案内
エンターテイメント
ベンチの照明／スポットライトで
映像や音楽を配信

(2)ITSの推進

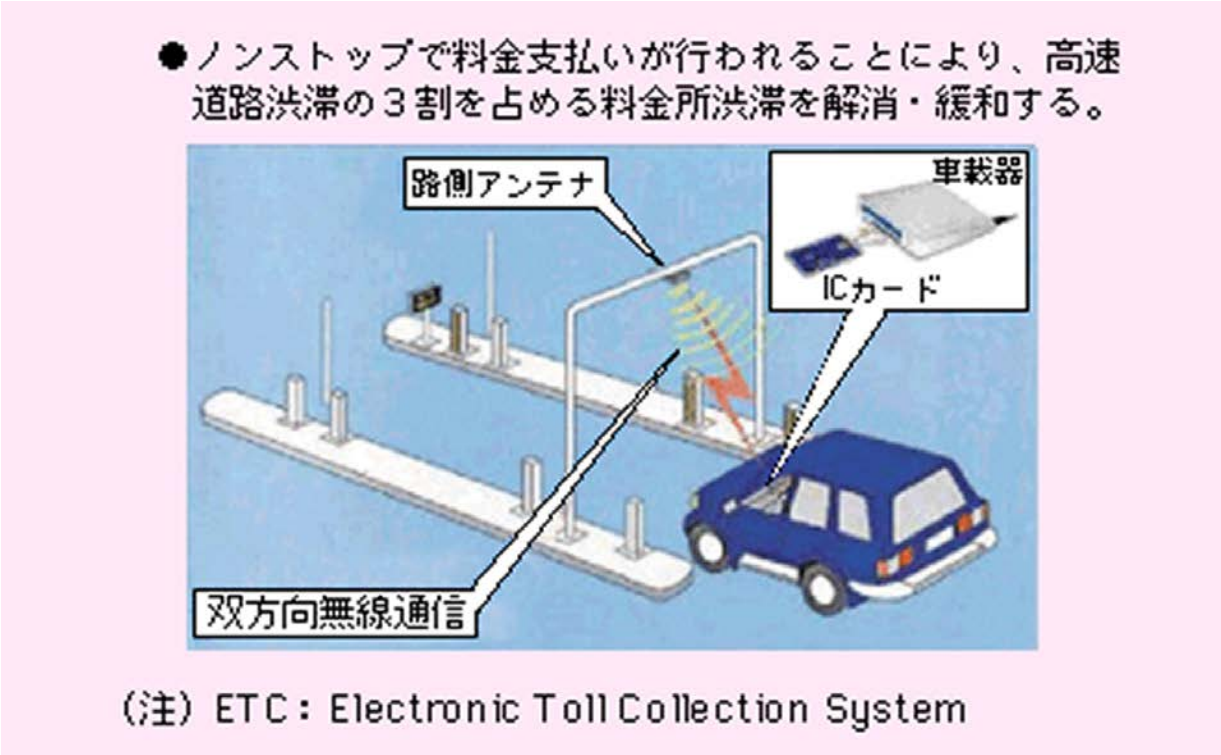
高度道路交通システム(ITS)は、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築するもので、高度な道路利用、運転や歩行等の負担の軽減を可能とし、道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の飛躍的向上を実現するものである。これにより、今日の自動車社会が抱える、交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題等の諸問題の解決に大きく貢献することが期待される。また、ITSの実用化の進展は、自動車産業、情報通信産業等の関連する分野において、大規模でかつ新たな市場の形成に結びつくことも期待される。

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17年10月に全国の利用率が週間平均で50%を突破し、料金所渋滞も大幅に解消している。さらに、多様で弾力的な料金施策の実施や車載器購入支援等を実施するなど普及促進を図っている。

図表II-4-7-3　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17年6月末に1,200万台を突破した(VICSセンター調べ)。今後は引き続き、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とともに、高精度な道路交通情報の提供等のVICSの高度化を推進していく。

(ウ)バス事業におけるITSの活用

バスの時刻表、路線・系統等の固定情報について標準データ形式を定め、さらに平成17年度においては、実証実験等を通じて、新たにリアルタイム運行情報(注2)についても標準データ形式を定め、効率的なバス情報提供のためのシステム化を推進している。

(エ)歩行者等の移動支援

歩行者等の快適な移動を支援するため、関係機関と連携して、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

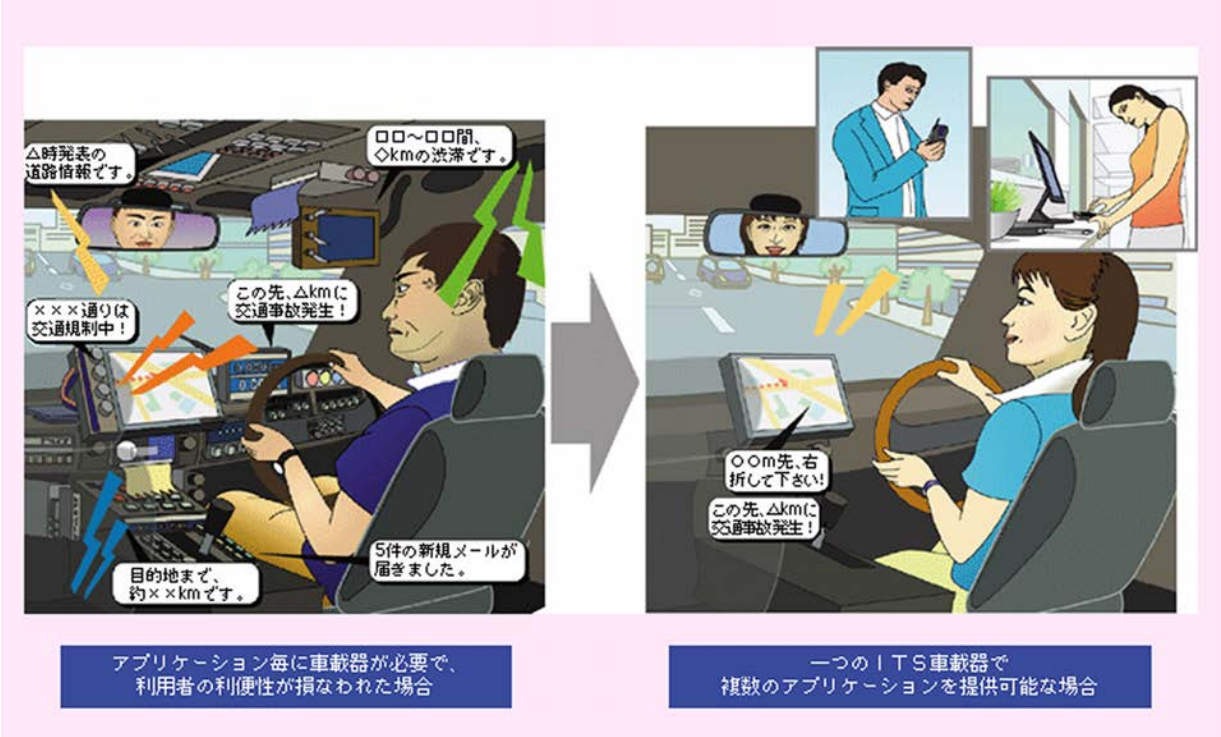
ITSの普及と更なる発展を目指すため、愛知万博やITS世界会議2005等において、官民を挙げた世界最先端のITSを提示するとともに、これを契機として、官民の連携・協調の下、ITSの普及方策について検討を進めるなど、新たな展開を推進している。

2) ITSに関する技術開発

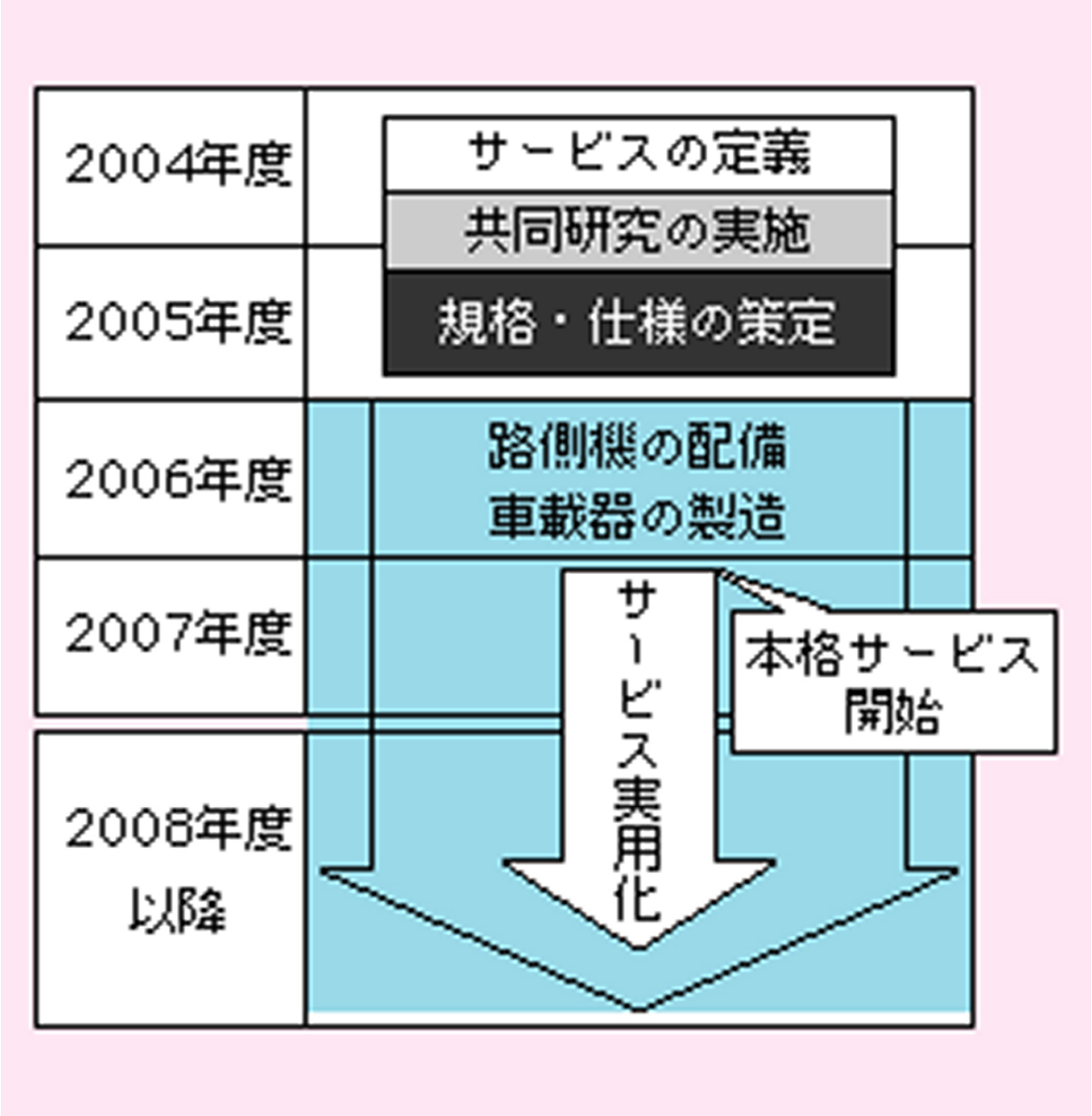
(ア)新たなITSサービスの開始

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、平成19年から開始するための取組みを推進しており、17年度は、官民共同研究の実施、規格・仕様を策定した。

図表II-4-7-4　ITS車載器イメージ



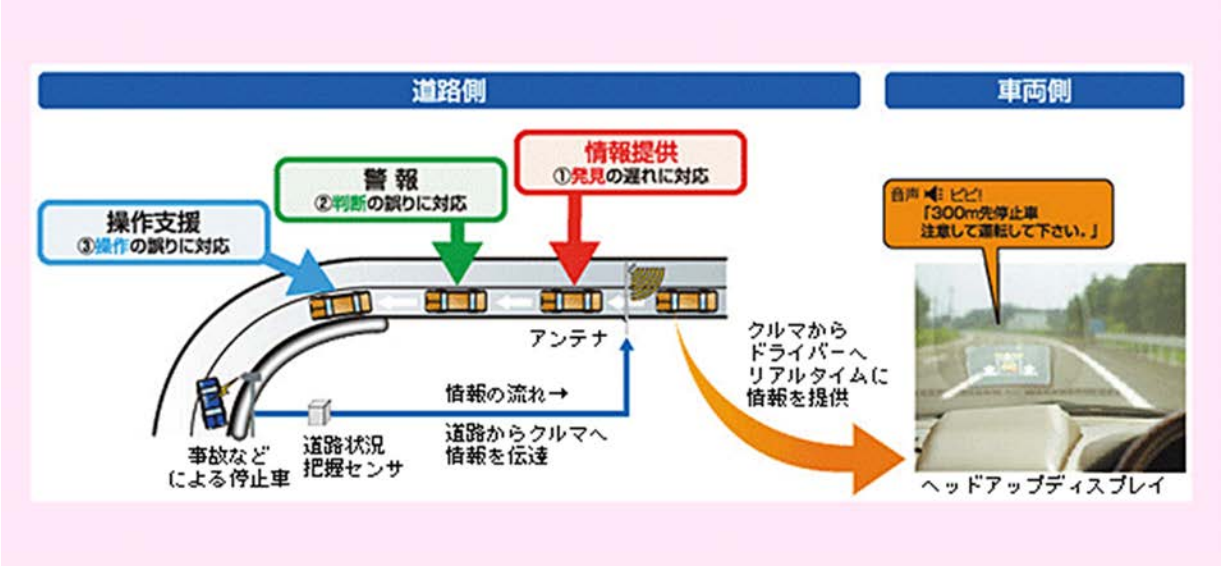
図表II-4-7-5　展開シナリオ



(イ)走行支援道路システム(AHS)

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。

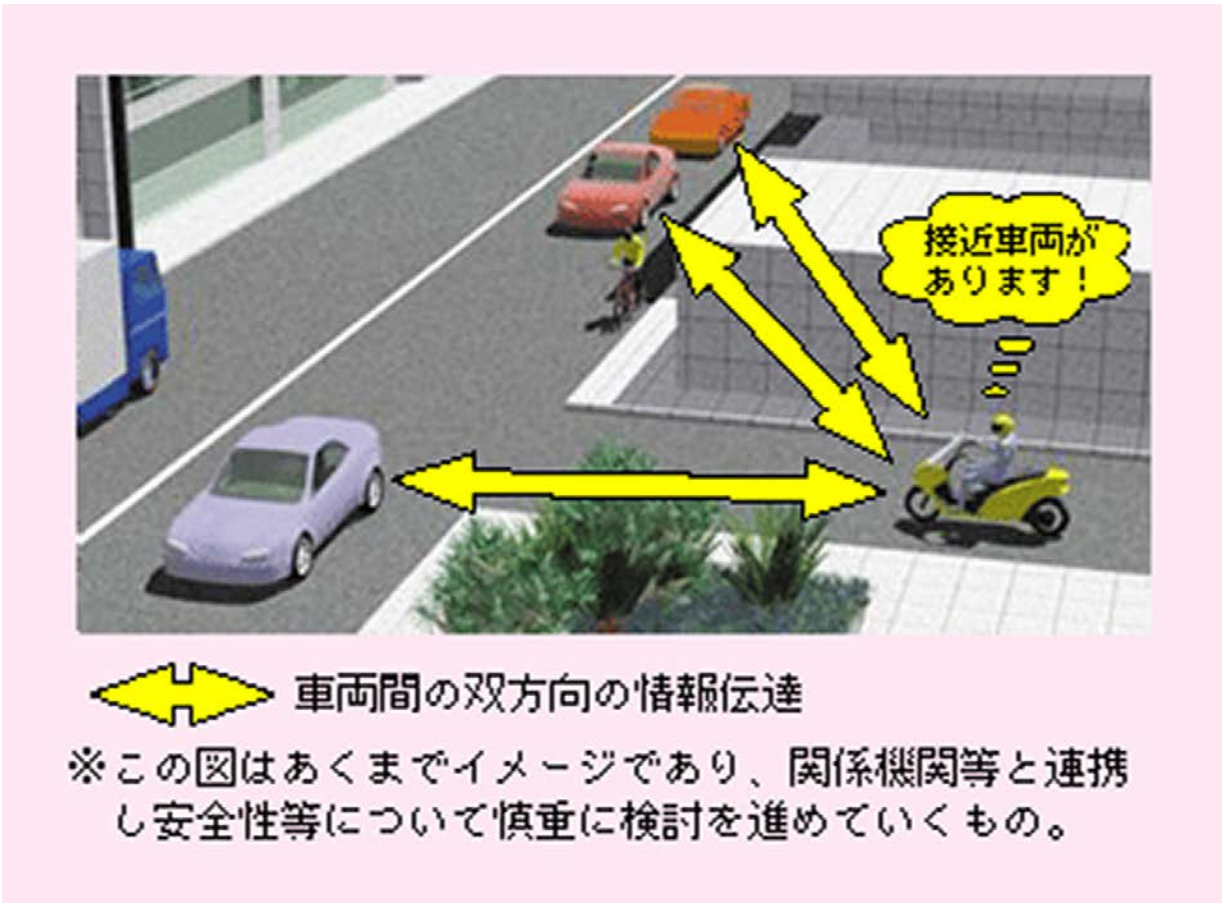
図表II-4-7-6　走行支援道路システム(AHS)のイメージ(追突事故防止のシステムイメージ)



(ウ)先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進

エレクトロニクス技術により、安全性を格段に高めた先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進に取り組んでいるASVプロジェクトにおいては、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検証実験を北海道で行うなど実用化に向けた検討を行っている。

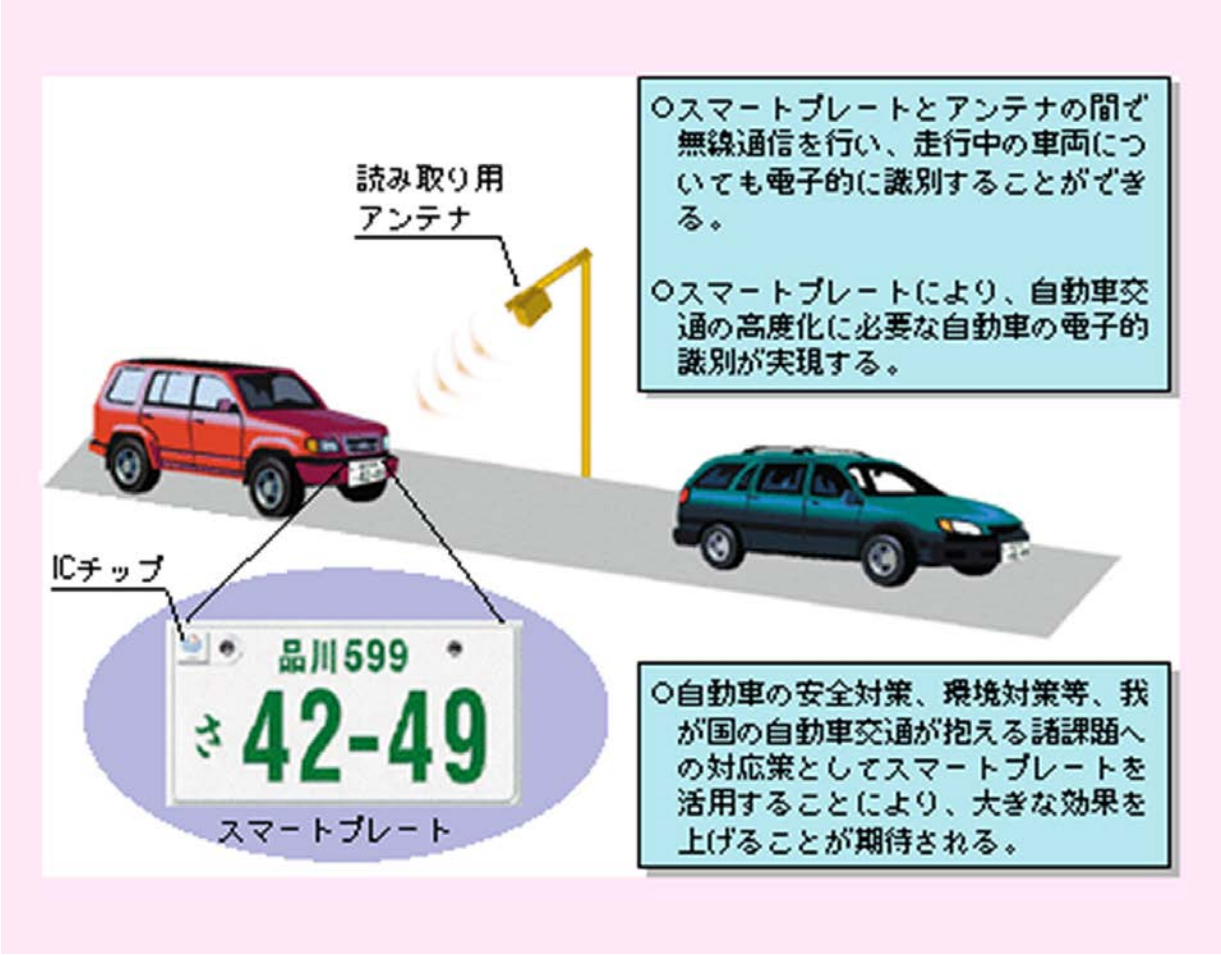
図表II-4-7-7　通信を利用した運転支援のイメージ(先進安全自動車)



(エ)ナンバープレートの電子化

スマートプレート(電子ナンバープレート)とは、自動車の登録番号等を記録した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。スマートプレートを用いることで車両の電子的識別が可能となり、ナンバープレートの偽変造防止、車検業務の高度化等自動車交通における安全対策等への活用が期待されており、平成17年は、愛知万博等において、これまでの検討及び実証実験の結果を活かした実演等を行った。

図表II-4-7-8　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)現在の時刻における運行状況等の情報

3　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、家庭及び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。

(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(日本工業規格)化の手続を進めている。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付ける「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、「国土交通省測量成果電子納品要領(案)」に基づき、公共測量成果等の電子化の推進を図っている。

(注)(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/、
http://mapbrowse.gsi.go.jp/airphoto/(国土交通省が保有する空中写真)

(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、全国の電子基準点(注1)については、観測データの即時的提供を行っている。また、正確な位置情報を提供するための基準点GIS(注2)を整備するとともに、定常的な地殻変動モデルを構築することにより、基準点GISの精度向上を図っている。

さらに、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。

(注1)GPS衛星の電波を受信して常に位置を正確に観測し、そのデータを国土地理院にある中央局へ送信している基準点。全国約1,200ヶ所に設置している。

(注2)利用者が必要とする基準点(電子基準点、三角点、水準点等)の位置情報(測量履歴、座標値、高さ現況等)をオンラインで簡便に提供する高度なデータベース

(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」の運用を行っている。

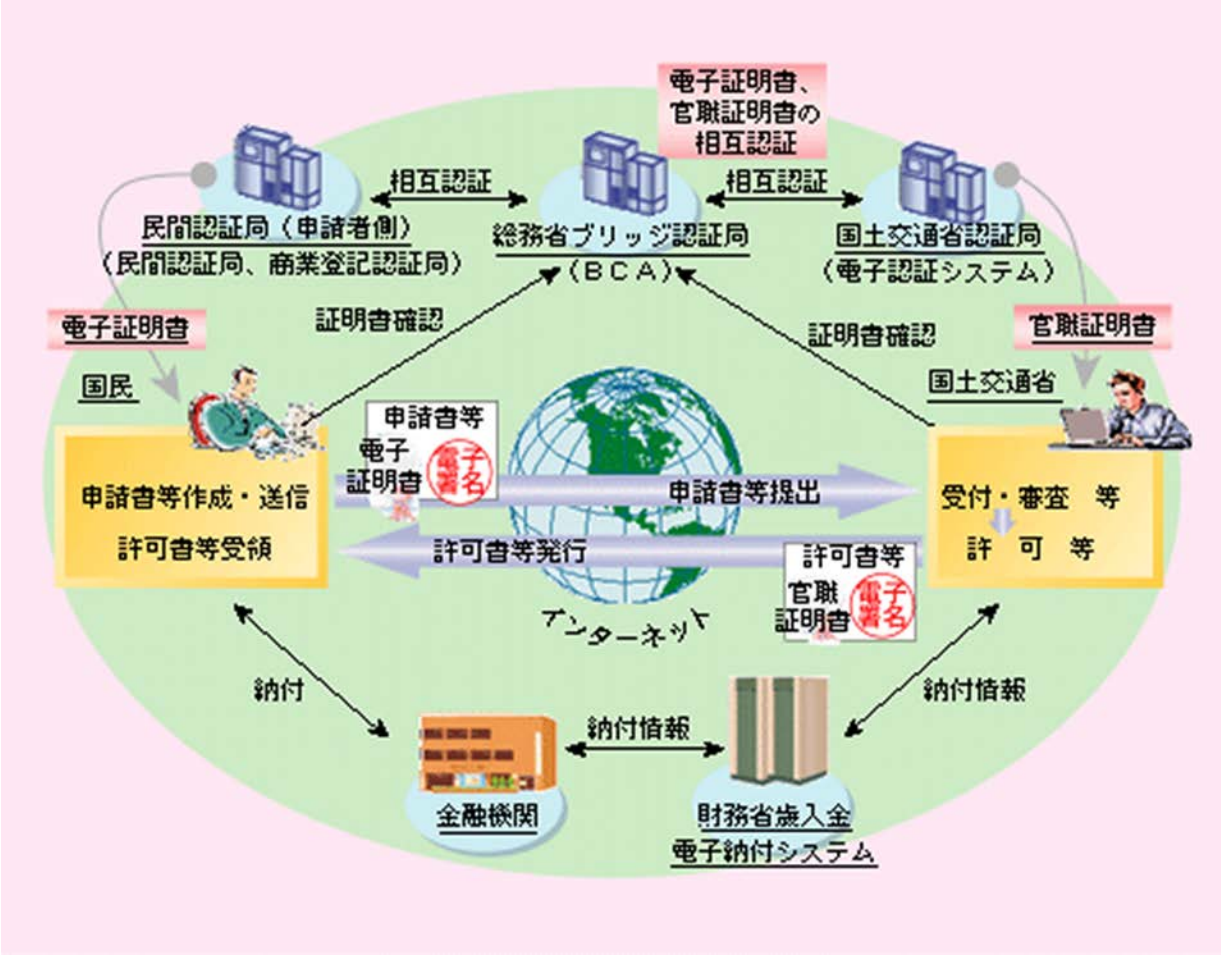
そのほか、「国土変遷アーカイブ事業」として、国土地理院が保有する旧版地図等のデジタル化・アーカイブ化(電子保存記録化)も行っている。

4　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、利用者の視点に立ったシステムとして整備充実を図ってきたが、さらに、各種広報媒体を活用し、オンライン申請システムに関する広報を実施するとともに、e-キャラバン(注)等により関係業界等に対するオンライン利用の普及・啓発を行っている。

図表II-4-7-9　オンライン申請の全体イメージ



(注)国土交通省が主要都市にて実施している、オンライン申請講習会

(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、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。新車の新規登録に関しては、平成17年12月から東京都、神奈川県、愛知県及び大阪府においてオンライン利用による手続を開始した。今後、順次対象地域及び対象手続の拡大を図っていく。

(3)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、公共事業の入札・契約手続等における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)を推進している。このうち、電子入札については、地方整備局等が発注する建設工事及び建設コンサルタント業務等のすべてを対象に実施しており、成果物を電子データで納品する電子納品については、平成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では、平成15・16年度の定期資格審査から、建設工事に加えて、測量・建設コンサルタント等業務についても、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の軽減を図っており、17・18年度の資格審査では全体の約74%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17・18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

5　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及びその収容空間等の整備・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17年度までに、河川、道路、港湾及び下水道を合わせて約34,600km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、施設管理に支障のない範囲で民間事業者等へ開放しており、利用可能な延長は17年度で延べ約16,100kmとなっている。

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17年度までに河川、道路及び港湾を合わせて約32,700kmを整備している。この収容空間についても施設管理に支障のない範囲で民間事業者等へ開放しており、利用可能な延長は同年度で延べ約21,000km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

第8節　レクリエーション活動の振興

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超える広域的な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17年度には17箇所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)



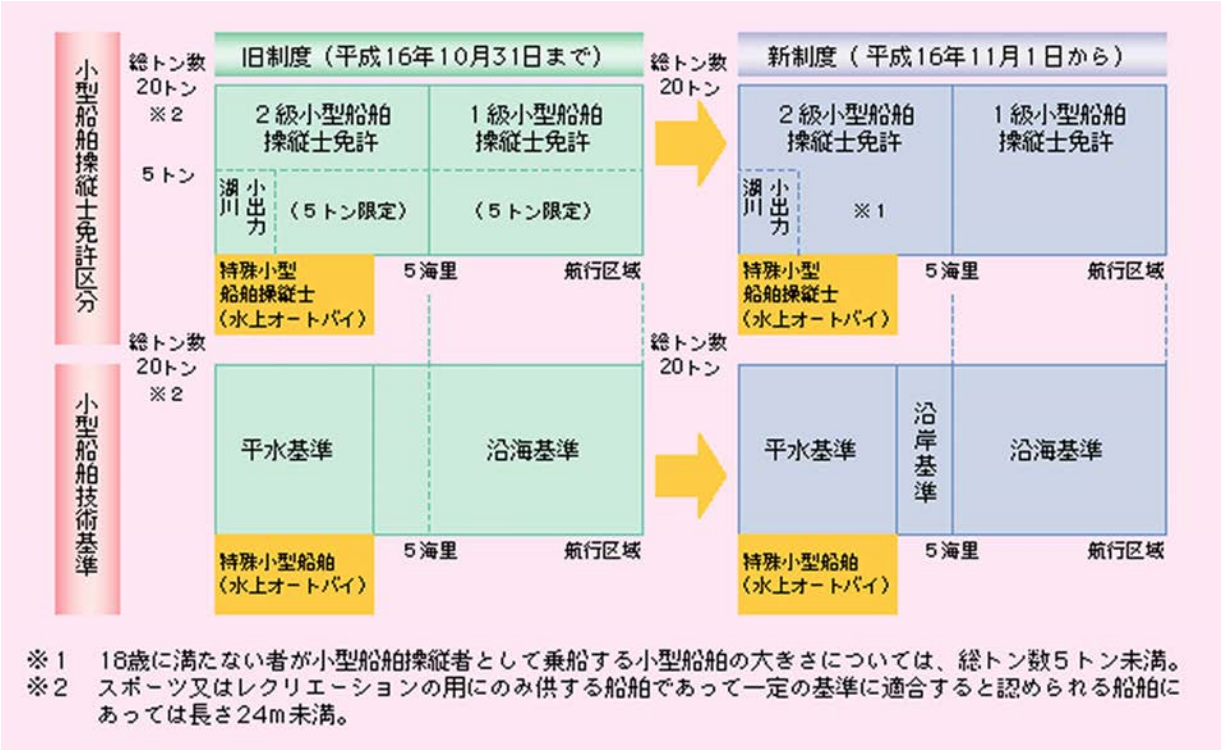
2　海洋性レクリエーションの振興

(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及び小型船舶技術基準の見直し

航行の安全を確保しつつ、プレジャーボート等の利便性の向上を図るため、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、いわゆる5トン限定免許(注)を平成16年11月より原則廃止とした。一方、小型船舶に係る検査においては、2級免許で海岸沿いに長距離クルージングができるように、沿岸水域(海岸から5海里以内)を航行する場合の構造・安全設備等に関する技術基準を設けた。これらの見直しについて、関係団体等と連携してユーザー等への周知を図ることにより、プレジャーボート等の利用促進に努めている。

図表II-4-8-1　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。

2）小型船舶操縦者の遵守事項に係る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、小型船舶操縦者の遵守事項として、酒酔い等操縦や危険操縦の禁止、免許者の自己操縦及び乗船時のライフジャケット等の着用が義務付けられている。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。

3）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普及・啓発に努めている。

4）ライフジャケット着用の促進

ライフジャケットについては、平成12年から16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、着用の場合82%、非着用の場合28%であることからも明らかなように、その着用が死亡・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・協力の下「ライフジャケット着用推進会議」を開催し、最近の取組み等について情報交換を行うとともに、ゴールデンウィークや夏休み期間中の集中的な安全指導・取締りを実施する等、ライフジャケット着用を促進している。

また、東京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をし、パンフレット等を配布することで、その着用についての理解を深めてもらうよう努めている。

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」（平成14年4月成立）により、小型船舶の所有者を特定することが可能となっており、放置艇の適切な保管場所への誘導等を図っている。

(注)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

(2)マリーナ等の整備

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の整備を促進するため、民間や第三セクターが行う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。

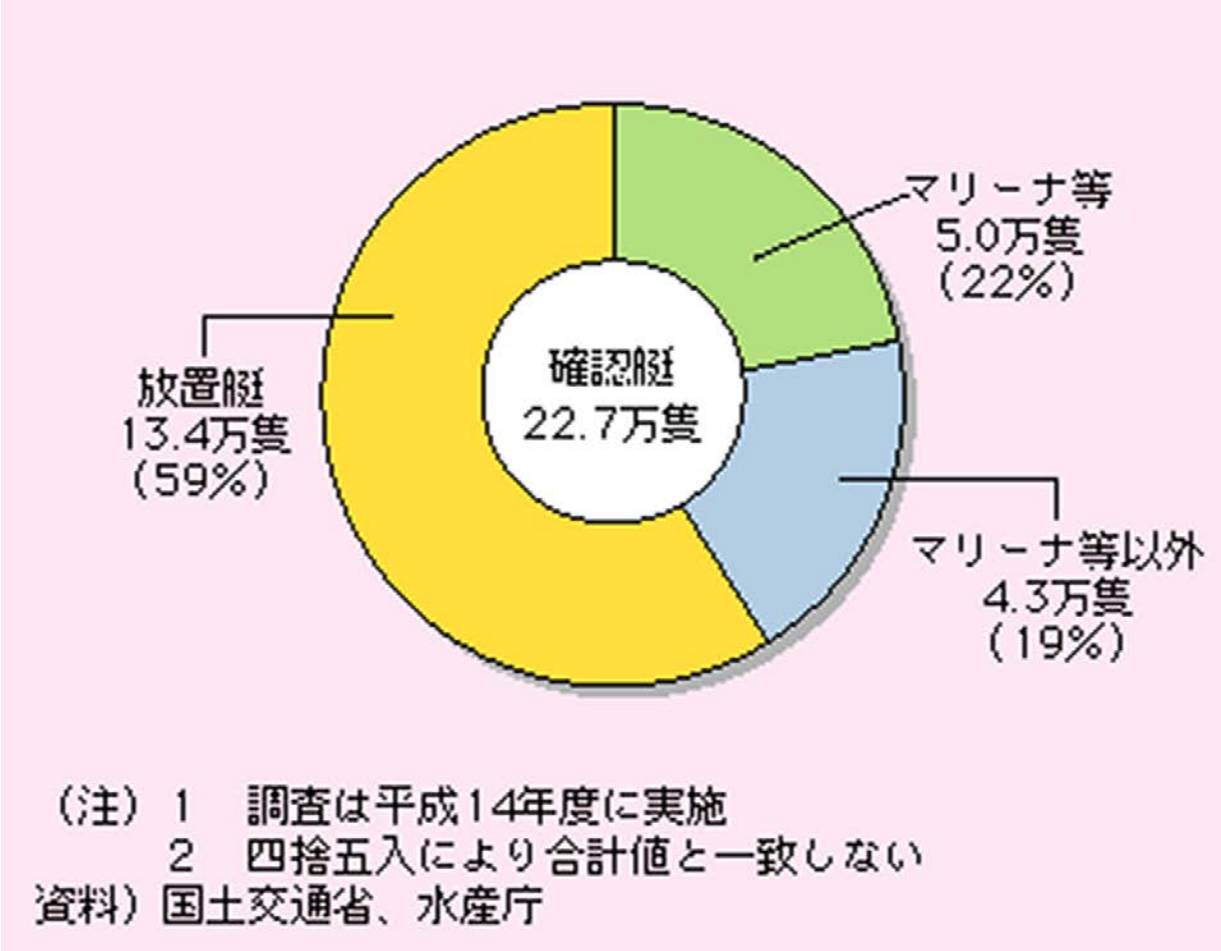
地方公共団体や第三セクターにより整備された港湾のマリーナは、平成17年3月末時点で67箇所に上り、プレジャーボートの保管だけでなく、海洋性レクリエーション活動及び自然体験活動の拠点として、市民に広く利用されている。

2）放置艇対策

平成14年に実施したプレジャーボート全国実態調査では、港湾、河川及び漁港の水際線付近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。放置艇は、船舶航行を阻害するほか、洪水・高潮時等における流水の阻害、放置艇の流出による背後地への二次災害の危険性等、深刻な問題を引き起こしている。

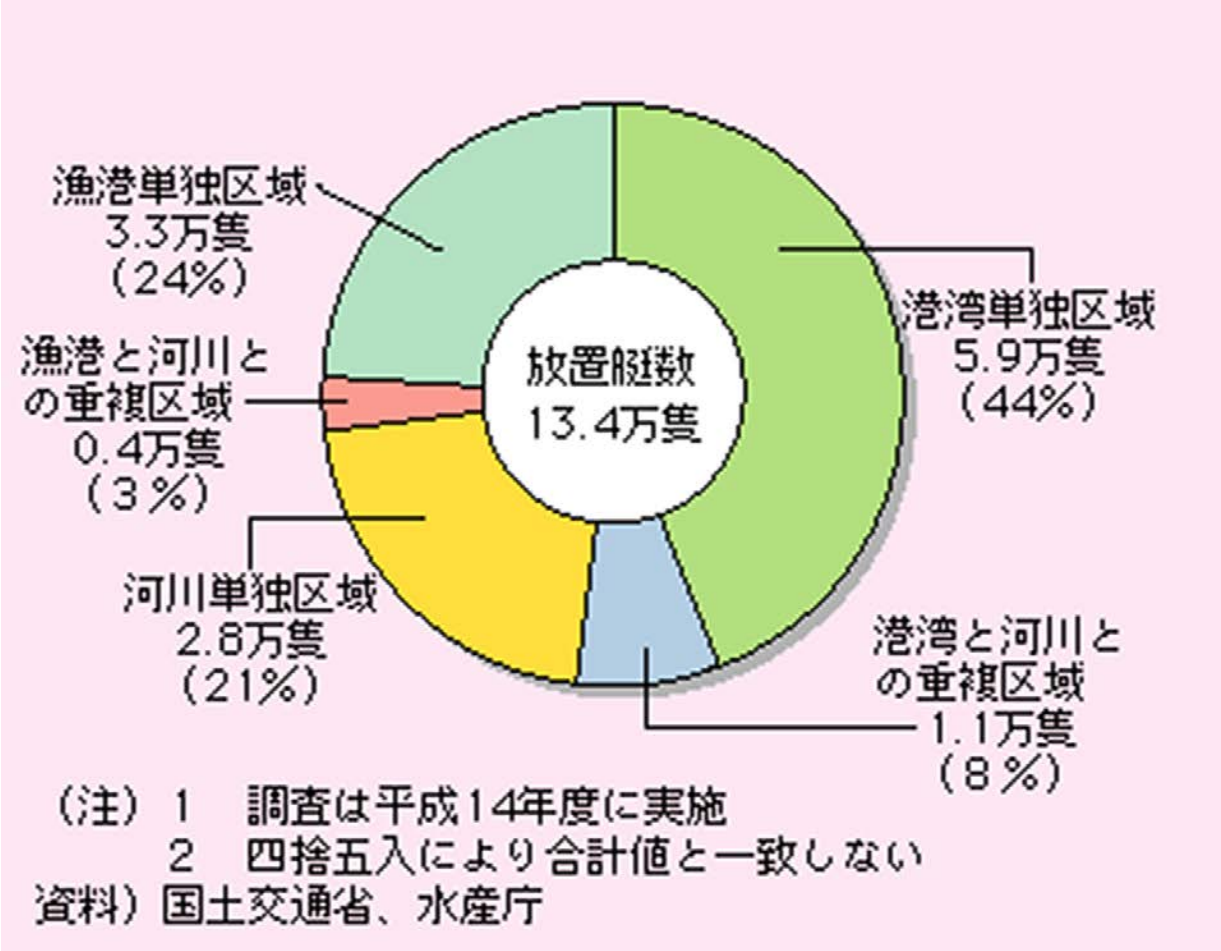
この放置艇問題については、規制措置と係留・保管能力の向上とを両輪とした対策が必要である。そこで港湾においては、「港湾法」に基づく船舶等の放置等禁止区域の指定を促進するとともに、既存の静穏水域等を活用した簡易な係留・保管施設(ボートパーク)の整備を推進している。簡易な係留・保管施設は、平成17年3月末までに52箇所で供用している。

図表II-4-8-2　全国の水際線付近での係留・保管状況



Excel形式のファイルは[こちら]

図表II-4-8-3　放置艇の水域別状況



Excel形式のファイルは[こちら]

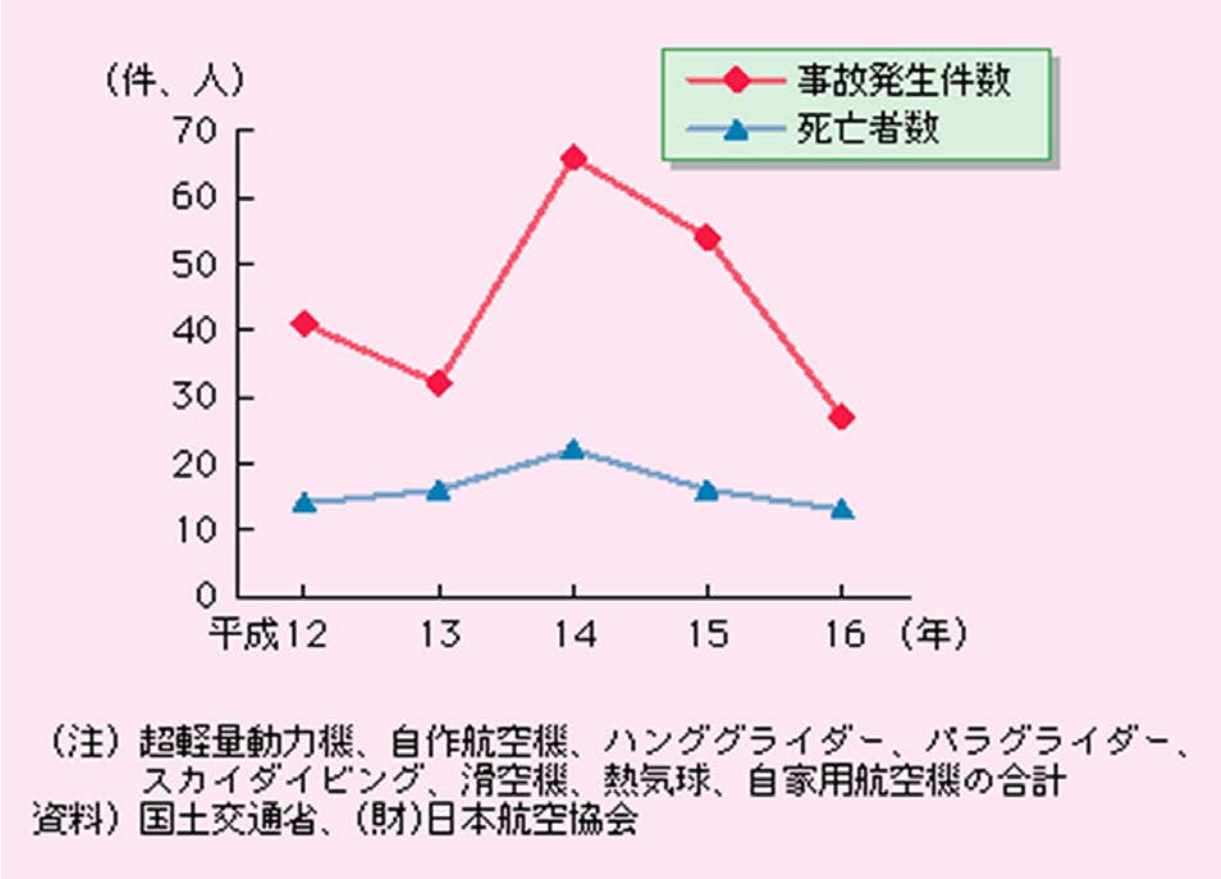
3）沈廃船対策

港湾においては、約3千隻(平成14年調査)のプレジャーボートの沈廃船が確認されており、これらに対しては、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り出しを行い、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、「海洋汚染等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。

3　スカイレジャーの振興

スカイレジャーのイベントとして国内最大規模の「スカイ・レジャー・ジャパン」(平成17年は7月に千葉県野田市において開催)や各種イベントの開催支援を行うことにより、各種スカイレジャーの普及・振興や安全啓発を図っている。また、愛好者の航空に関する知識・技量の不足等に起因する事故が多く発生していることから、引き続き、関係団体への指導を通じて、スカイレジャーの安全確保を図っている。

図表II-4-8-4　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

第5章　競争力のある経済社会の構築

経済社会のグローバル化が進展しており、国際的な競争力を有し、持続的に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、需要の増大、ニーズの高度化に対応した交通ネットワークの整備、総合的・一体的な物流施策、所管産業の再生・活性化等に取り組んでいる。

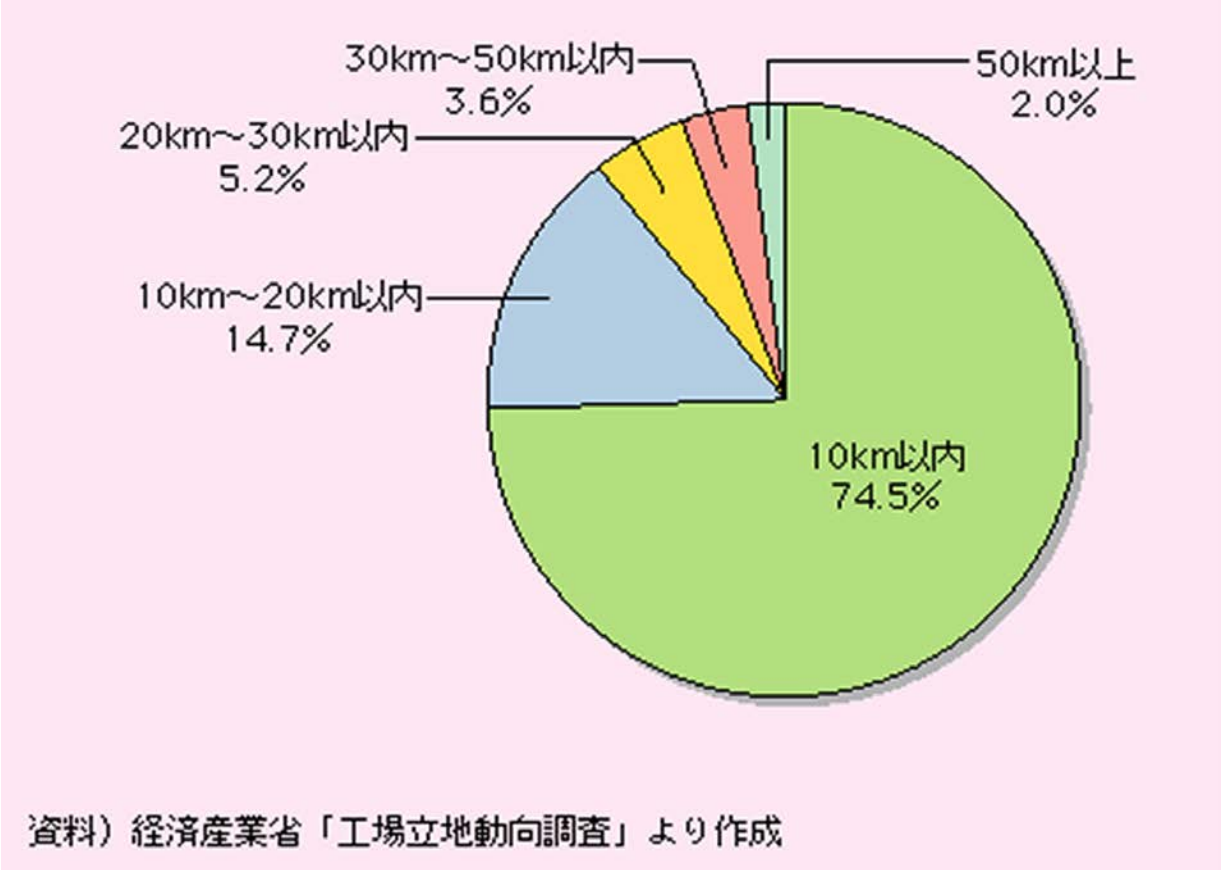
第1節　交通ネットワークの整備

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、必要な材料の調達や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、災害等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。

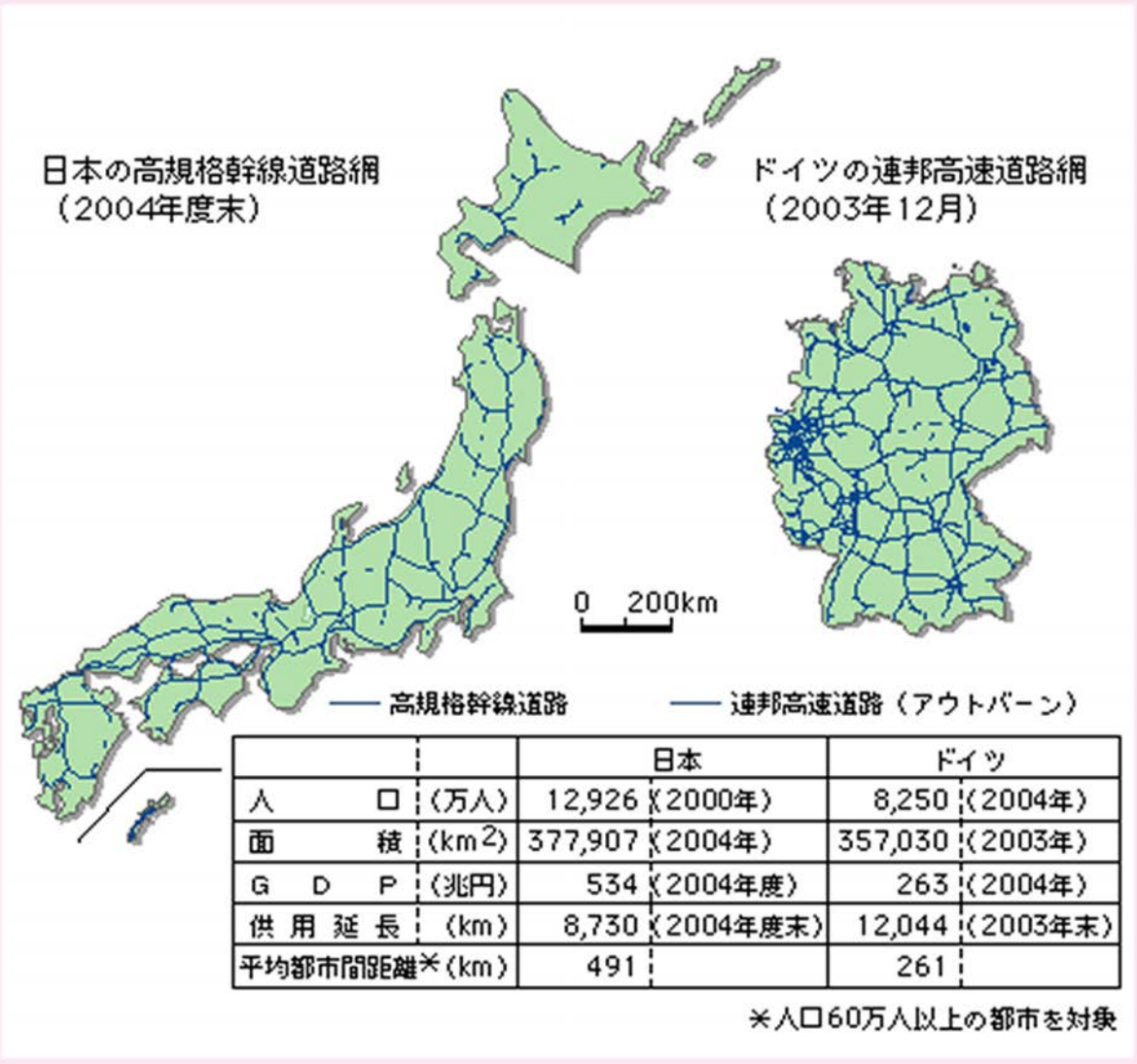
高規格幹線道路・地域高規格道路を始めとする幹線道路ネットワークは、南北に細長く、山脈や海峡により地域間の交流が阻害されている我が国にとって重要な社会資本である。諸外国では、例えば、日本と同程度の面積を有するドイツと比較すると、我が国では人口50万人以上の都市間の平均距離がドイツの約2倍であるのに対して高規格幹線道路の供用延長は、ドイツの約3分の2(ドイツが12,044kmに対し、日本は8,730km)にとどまっている。中国は、我が国より26年遅れの1988年(昭和63年)に初めて高速道路が開通したが、既に34,200kmが開通し、我が国の11倍のペースで整備が進められている。また、大都市の環状道路整備の遅れについては、第II部第3章第3節で見たとおりである。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、安全かつ安心な国土形成のため幹線道路ネットワークを早期に構築することが必要である。

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16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



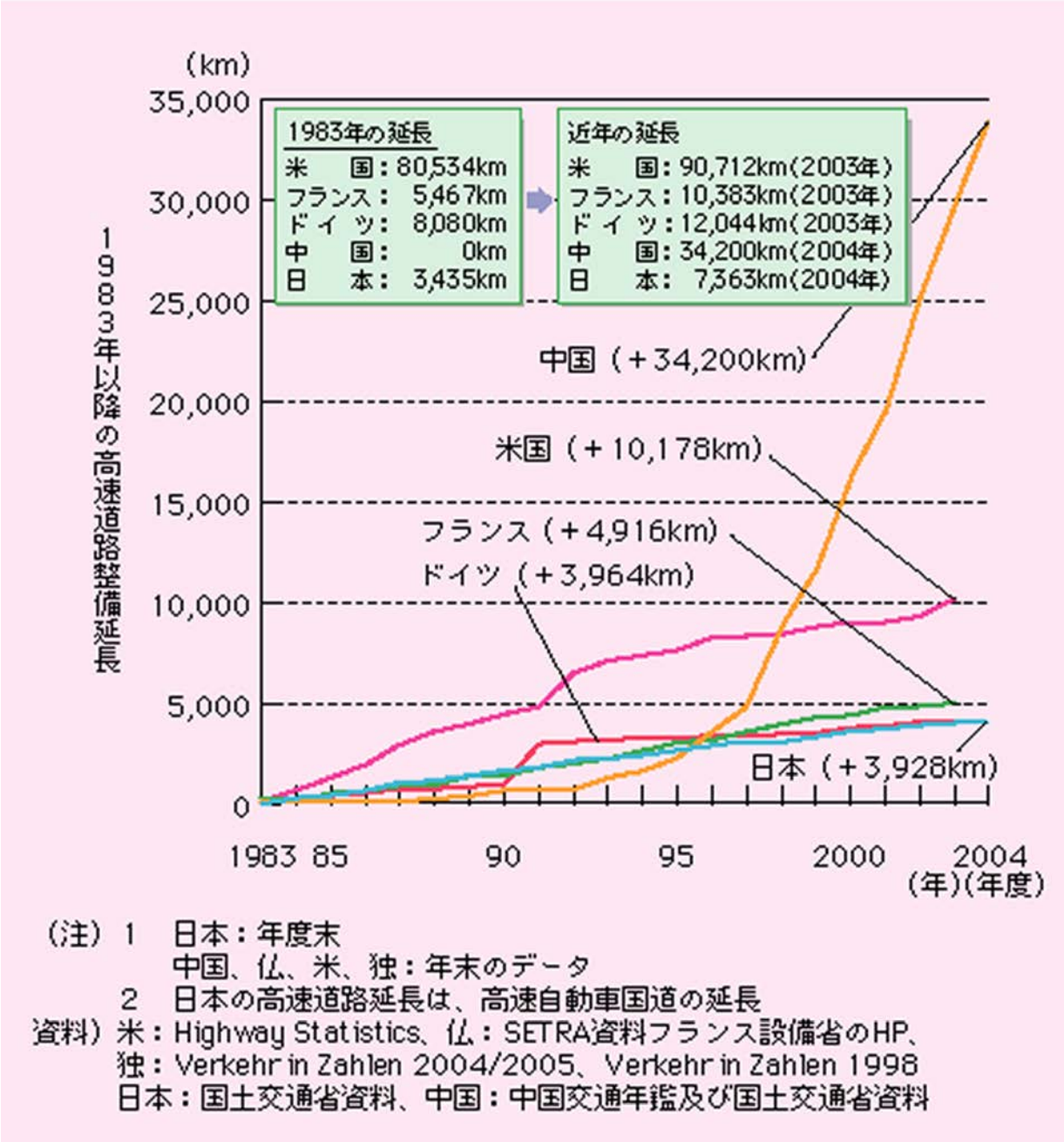
		日本		ドイツ	
人口	（万人）	12,926	（2000年）	8,250	（2004年）
面積	（km2）	377,907	（2004年）	357,030	（2003年）
GDP	（兆円）	534	（2004年度）	263	（2004年）
供用延長	（km）	8,730	（2004年度末）	12,044	（2003年末）
平均都市間距離＊	（km）	491		261	

＊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16年度末　　8,730km 平成17年度末予定　8,836km （平成17年度の主な供用予定区間） ・京奈和自動車道
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（H17.4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1,191km 整備区間　3,038km 供用延長　1,636km （平成17年度の主な供用予定区間） ・伊那木曽連絡道路
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

2　幹線鉄道ネットワークの整備

(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、基本的には概成している。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・多様化への対応等において、更なる向上が期待されている。

このような中、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の構築を推進する必要がある。

(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、沿線地域への入込客数の大幅な増加、地域開発・経済活性化等の大きな効果がもたらされる。また、新幹線は交通機関の中でも最も安全(昭和39年の東海道新幹線開業以来、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、従来より、政府与党間の申合せ等に基づき着実に整備を推進してきている。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等を内容とする政府・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)の新規着工、2）北陸新幹線(富山-石動間、金沢-白山総合車両基地間、福井駅部)の新規着工及び長野-白山総合車両基地間のフル規格での一体的整備、3）長崎新幹線(武雄温泉-諫早間)の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等が決定され、上記区間の北海道新幹線については17年5月に、北陸新幹線については同年6月に着工された。

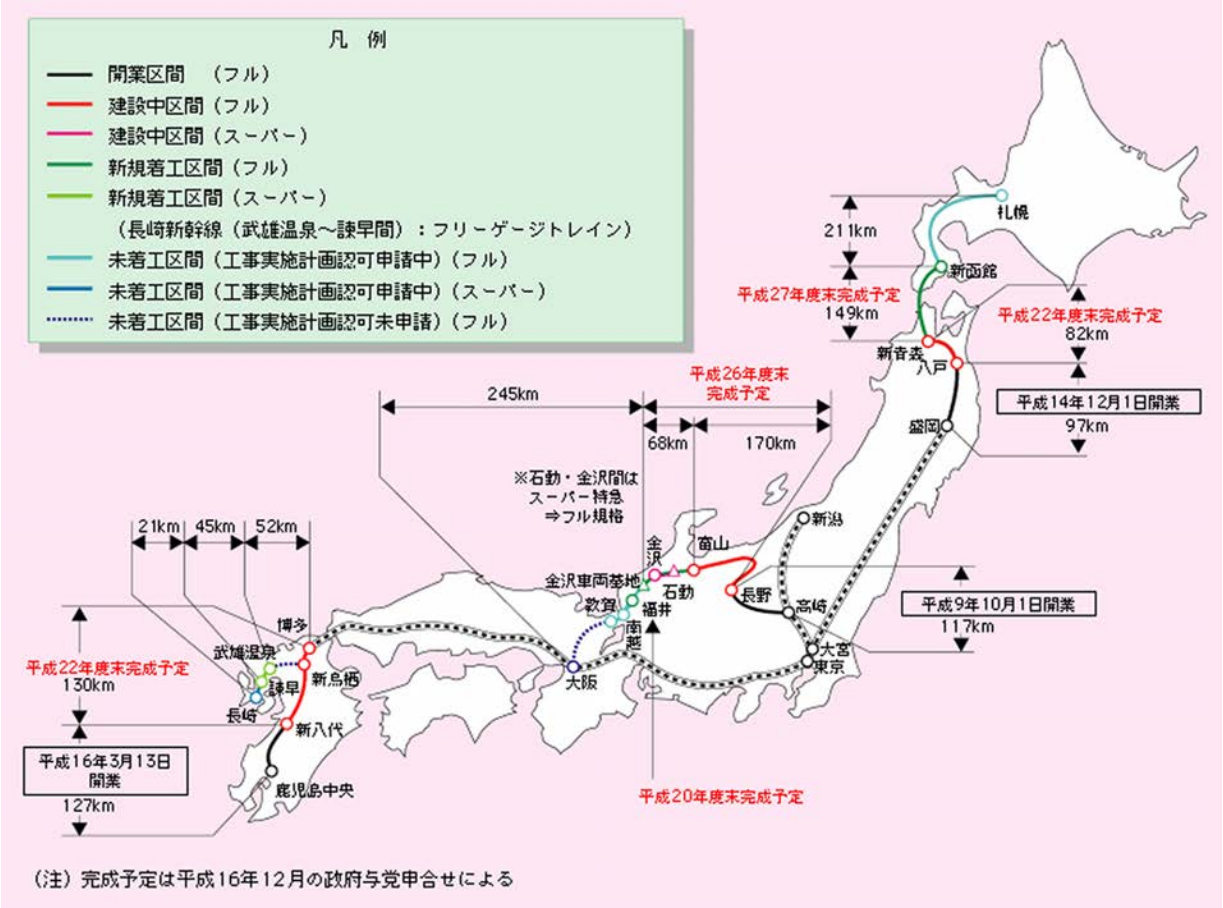
なお、整備新幹線を建設する区間の並行在来線については、JRの経営に対する過重な負担を避けるため、累次の政府与党間の申合せ等において、整備新幹線の開業時にJRの経営から分離することとされている。

今後とも、この申合せに基づき、整備新幹線の着実な整備を図っていくこととしている。

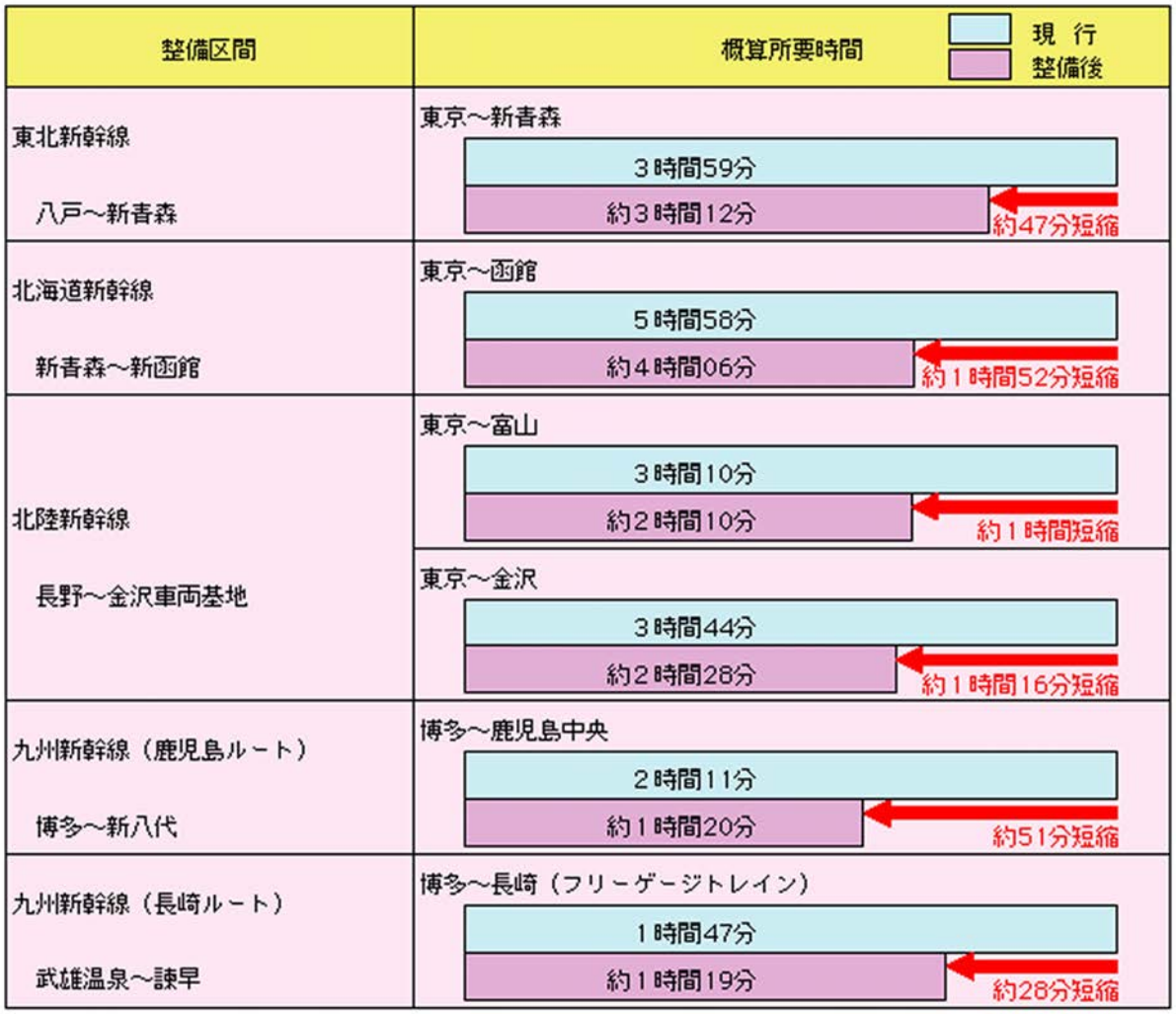
九州新幹線つばめ



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



（注）1　現行の所要時間は、平成16年10月ダイヤによる。
　　2　整備区間の最高速度について、東北・北海道新幹線は275km/h、北陸新幹線及び九州新幹線（鹿児島ルート）は260km/h、九州新幹線（長崎ルート）は200km/hを想定。

Excel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、線路の曲線緩和、一線スルー化(特急等の優等列車を分岐器の直線側を通過させる配線とすること)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17年度現在、宇野線・本四備讃線及び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　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

(4)技術研究開発の促進

1) 超電導磁気浮上式鉄道(超電導リニア)

超電導リニアについては、平成9年4月から山梨実験線において走行試験が行われている。17年3月の「実用技術評価委員会」において、これまでの技術開発について「実用化の基盤技術が確立した」との評価を受ける一方、メンテナンスを含めた更なるコスト低減のための技術開発等が必要とされ、走行試験を継続することについて提言を受けた。これらを踏まえ、高温超電導磁石等高度化技術の開発を進めるなど、引き続き技術開発を推進している。

2) フリーゲージトレイン

フリーゲージトレインとは、車輪の幅を変えることにより、異なる軌間(レール幅)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通運転が可能となり、利用者の利便性が飛躍的に向上する。現在、これまでの各種試験の結果等を踏まえ、新しい台車の開発等の技術開発を推進している。

3　航空ネットワークの整備

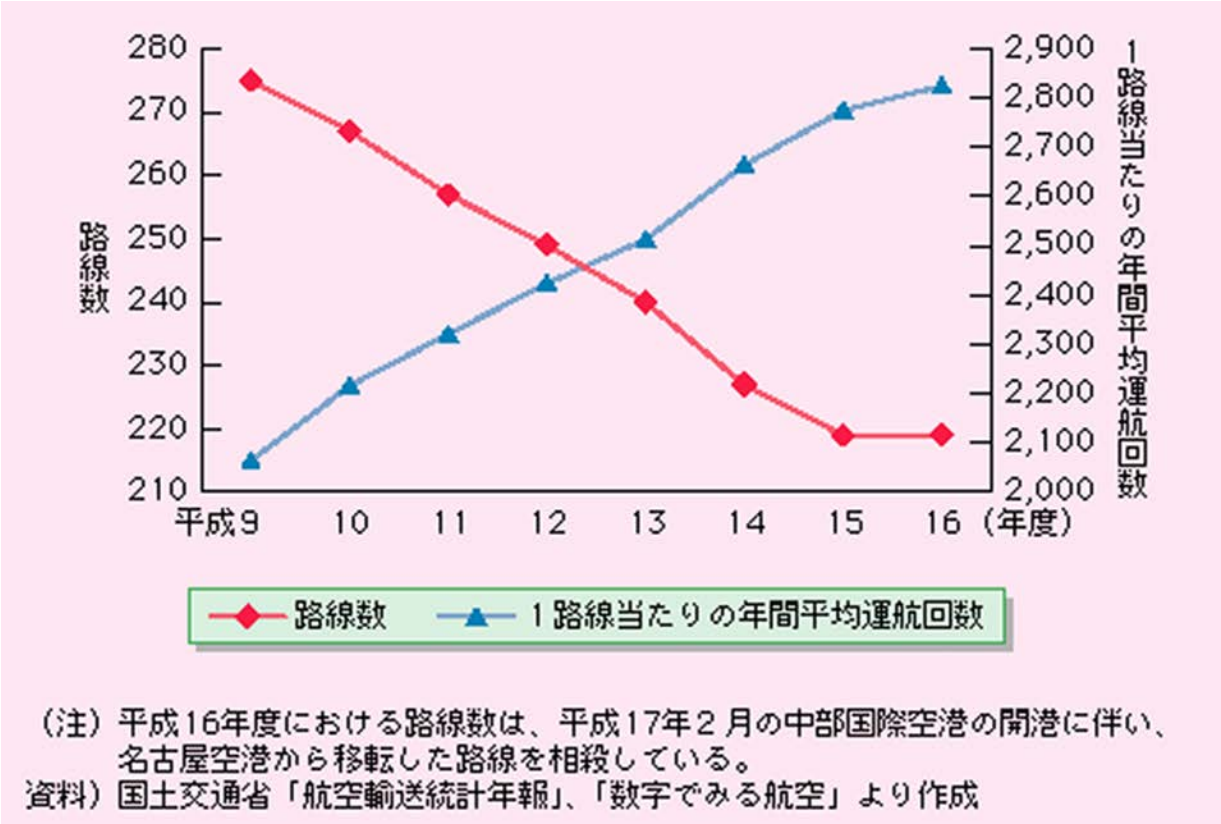
(1)航空ネットワークの現状と課題

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見ると、路線数は、平成9年度をピークとして減少傾向であったが、16年度は15年度から横ばいとなった。一方、1路線当たりの年間平均運航回数は、9年度を底として上昇している。

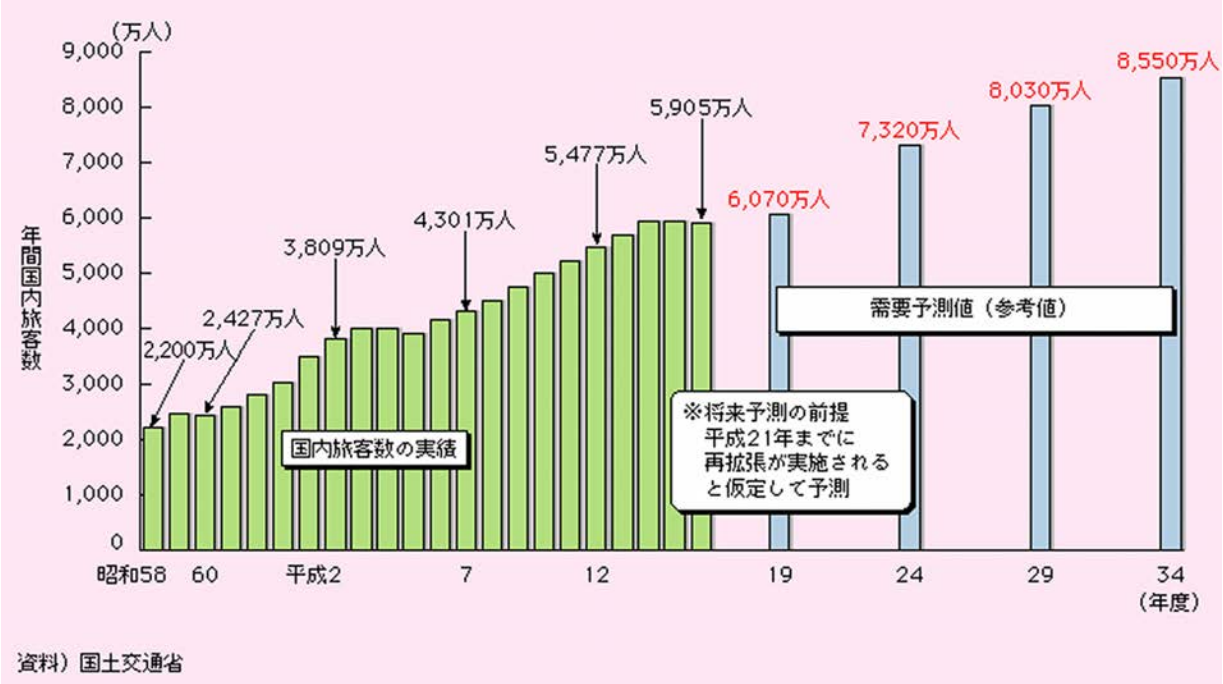
これらの事実は、航空会社が、路線数の量的な拡大から転換し、市場原理に従って需要の多い路線に集中してきていることを示していると考えられる。このような中で、東京国際空港(羽田)は既に能力の限界に達しており、今後とも増大が見込まれる航空需要に的確に対応し、利用者利便に応えるためには、その容量拡大が喫緊の課題となっている。

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　東京国際空港(羽田)の国内航空旅客数の実績及び将来予測



Excel形式のファイルはこちら

2）国際航空ネットワークの現状と課題

平成17年10月現在、我が国24都市と世界44ヶ国・地域117都市との間で国際航空ネットワークが形成されている。17年の我が国の国際航空輸送は、中国・韓国での反日運動の影響はあるものの、中部国際空港の開港、愛知万博の開催等による外国人訪日客の増加等の要因により全体的には増加傾向にある。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比率も増していることから、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入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、今後、我が国がグローバル化した社会の中で確固たる地位を確保するためには、大都市圏の国際拠点空港機能の強化が切実な課題となっている。

(2)空港整備の推進

1) 東京国際空港(羽田)の整備

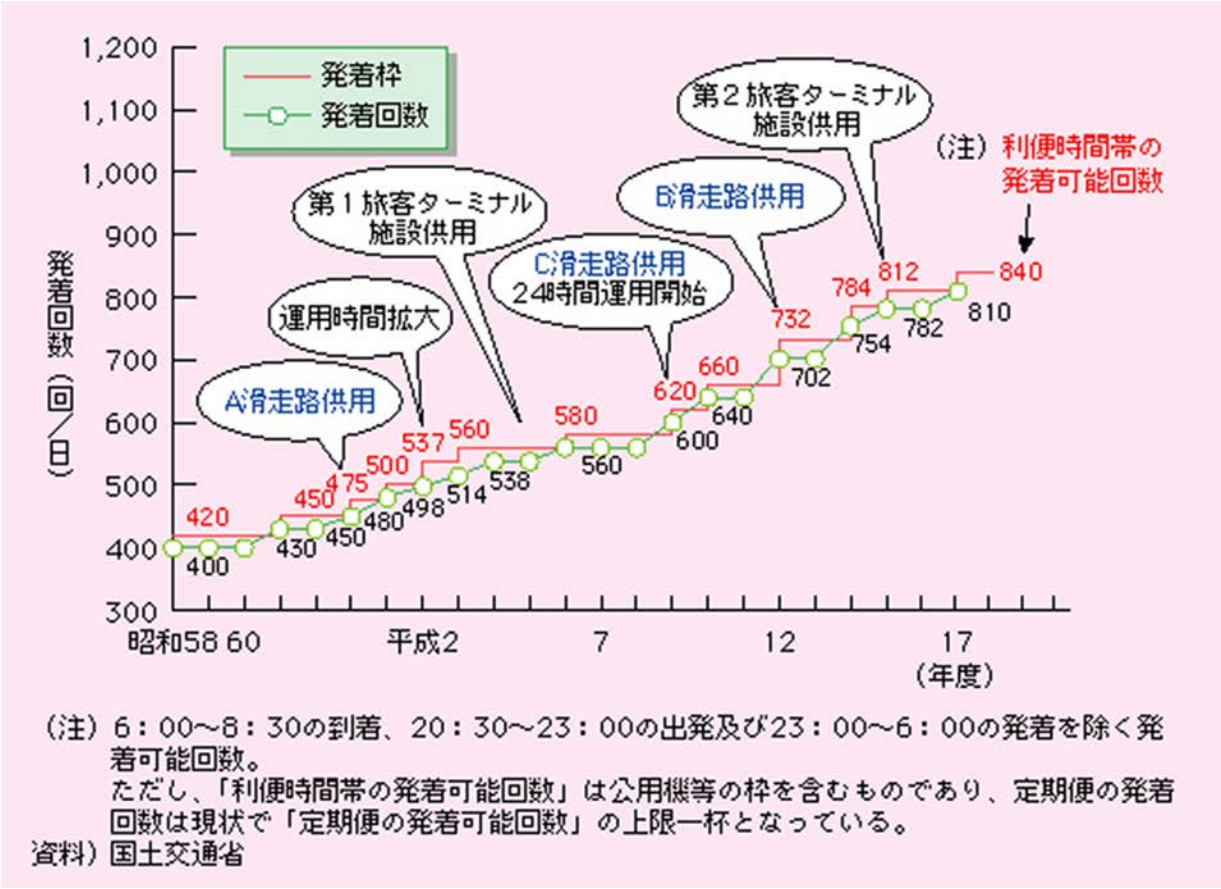
(ア)東京国際空港(羽田)の現状

東京国際空港(羽田)と全国48空港との間には、1日約400往復(平成17年8月ダイヤ)のネットワークが形成され、国内線で年間約5,905万人(16年度定期便実績)の人々が利用している。

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、東京国際空港(羽田)は昭和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、同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810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　東京国際空港(羽田)の離発着回数



(注) 6：00～8：30の到着、20：30～23：00の出発及び23：00～6：00の発着を除く発着可能回数。
ただし、「利便時間帯の発着可能回数」は公用機等の枠を含むものであり、定期便の発着回数は現状で「定期便の発着可能回数」の上限一杯となっている。
資料) 国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

(イ)東京国際空港(羽田)の再拡張事業

再拡張事業は、首都圏における航空需要の増大に早急に対応するため、東京国際空港(羽田)に新たに4本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を現在の29.6万回から40.7万回に増強して、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を図るとともに、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便の受入れを可能とするものであり、平成16年度から事業化が認められている。

滑走路整備事業については、平成17年3月に設計・施工一括発注方式により入札を行った結果、15社異工種建設工事共同体(JV)が落札し、工事請負契約を行った。これにより、滑走路の構造は埋立・桟橋組合せ工法に決定した。17年度は、同JVが実施設計を行うとともに、国が環境影響評価、漁業者との調整等の手続を実施している。

また、旅客・貨物ターミナル、エプロン等の国際線地区整備事業については、PFI手法による検討や手続を進めており、平成17年7月に事業者公募を開始した。

図表II-5-1-11　東京国際空港(羽田)再拡張概略図



(ウ)東京国際空港(羽田)の国際化

東京国際空港(羽田)は国内線の、成田国際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、東京国際空港(羽田)の有効活用を図る観点から、同空港の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16年度には942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17年7月に累計100万人を突破し、同年8月より1日4便から8便に増便するなど、日韓の交流拡大に寄与している。

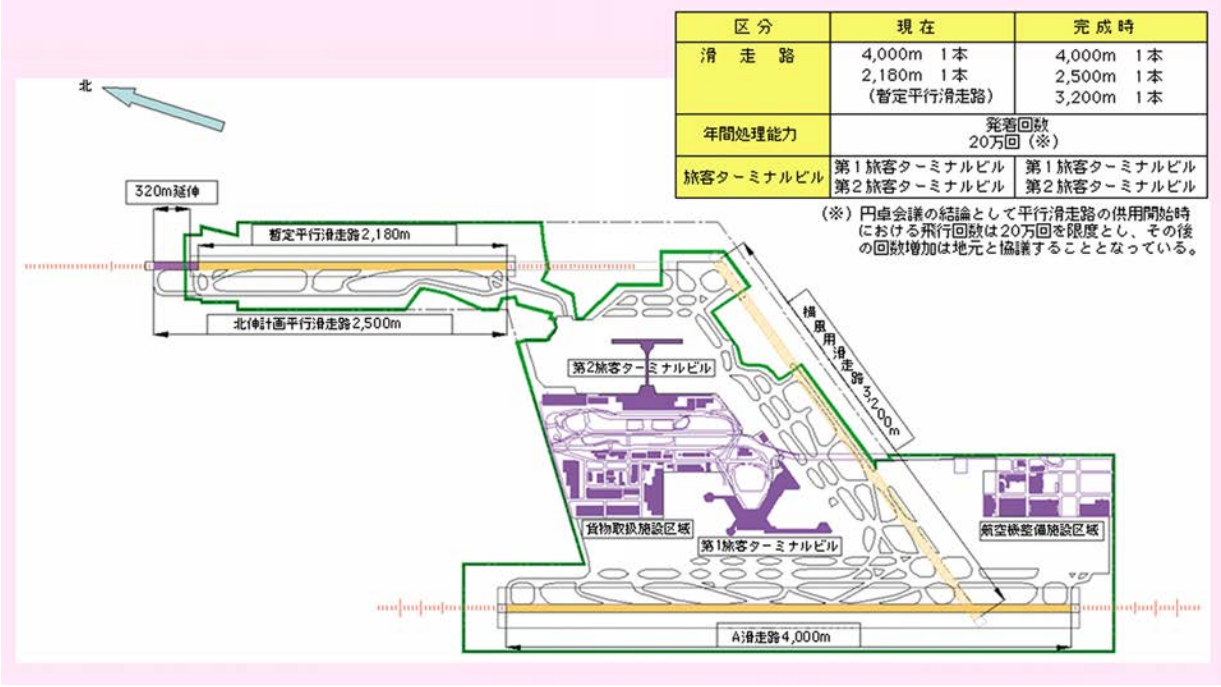
2）成田国際空港の整備

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、現時点でその処理能力がほぼ限界に達しており、強い増便・新規乗入要請に対応できない状況となっている。現在の暫定平行滑走路(2,180m)では使用機材の制限等があることから、更に増大する国際航空需要に対応するため、同滑走路の2,500m化は喫緊の課題である。

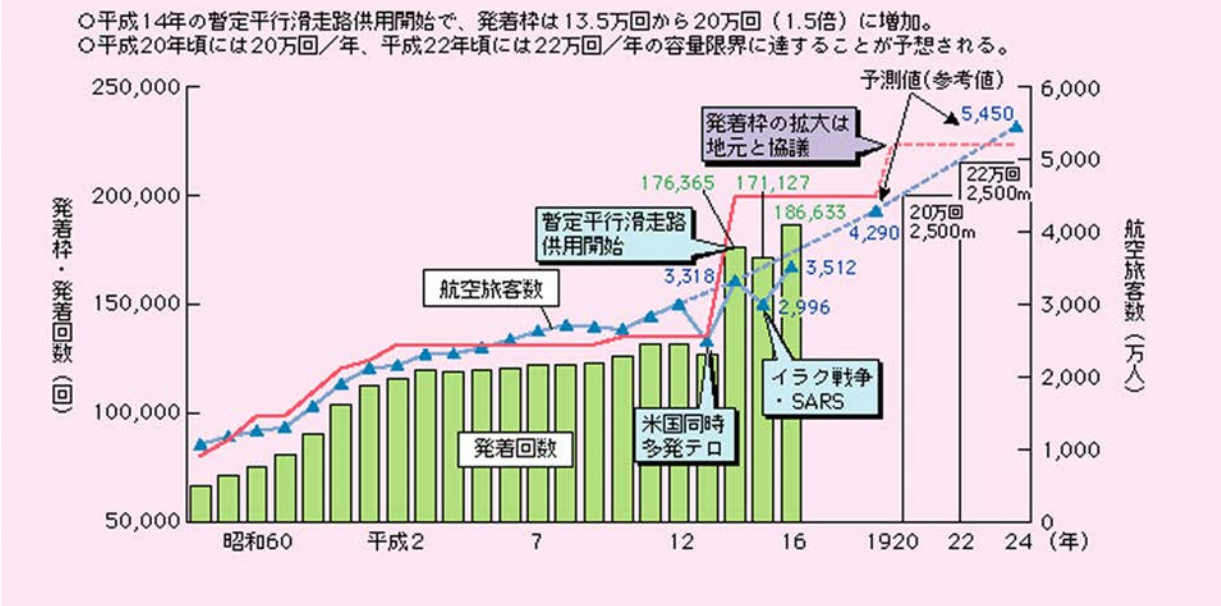
このような中、平成17年7月に成田国際空港株式会社から用地取得の見通しが立たないとの報告を受け、地元自治体からのおおむねの理解を得て、同年8月、国は未買収地を避け北側に平行滑走路を延長することを同社に指示した。国と成田国際空港株式会社は、地元との協議を進め、北伸による平行滑走路の2,500m化の早期実現、発着回数の更なる増加に取り組んでいる。

一方、平成16年4月に新東京国際空港公団から全額国出資の特殊会社に移行した成田国際空港株式会社については、国際競争力のある自立的な経営主体の確立及び空港経営の一層の効率化を図ることにより、利用者の負担軽減や利便性向上の実現に取り組んでおり、17年10月より航空機の騒音性能に応じた着陸料が新たに設定され、全体として平均約20%引き下げられた。

図表II-5-1-12　成田国際空港の施設計画



図表II-5-1-13　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]

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国際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、東京国際空港(羽田)の再拡張後においては、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ、おおむね3万回程度の国際定期便の受入れを可能とすることとしている。

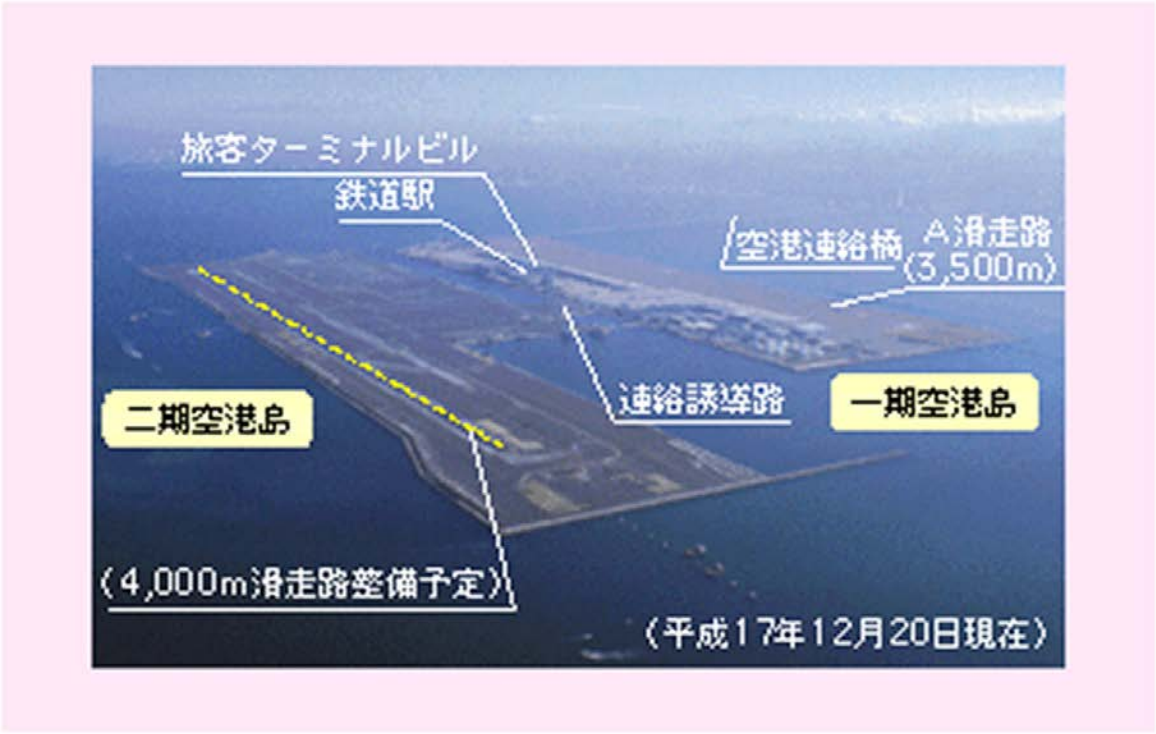
4）関西国際空港二期事業の推進

関西国際空港は、平成6年9月の開港以来、航空旅客数が延べ2億人に達するなど、我が国の国際拠点空港として重要な役割を果たしているが、今後の関西圏における航空需要の増大に適切に対応するため、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いる。

二期事業の施設整備については、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、19年に「限定供用」を図ることとされたが、17年10月には2本目の滑走路の起工式が行われるなど、現在、整備を着実に推進している。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」という国際標準の国際拠点空港となり、アジアを中心とした海外からの玄関口として、航空需要の増大に適切に対応することが可能となる。

また、関西国際空港株式会社は、平成16年度決算において、開港以降初めて経常黒字を達成するなど、一層の経営改善を進めており、今後も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、同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-5-1-14　関西国際空港二期事業の進捗状況



5）中部国際空港の現状

平成17年2月17日に国際拠点空港として開港した中部国際空港は、中部圏の経済力を背景とした航空需要に応えるべく整備され、旅客・貨物共に国際線を中心に利用状況は好調である。

図表II-5-1-15　中部国際空港開港後の利用状況

期間：平成17年2月17日～9月30日（226日間）

航空旅客実績		計	1日平均	名古屋空港(H16)との比較
	国　際	337万人	1.5万人	33%増（1.1万人/日）
	国　内	472万人	2.1万人	16%増（1.8万人/日）
	計	809万人	3.6万人	22%増（2.9万人/日）

期間：平成17年3月1日～9月30日（214日間）

国際航空貨物取扱実績		計	1日平均	名古屋空港(H16)との比較
	輸　出	58,769トン	275トン	139%増（115トン/日）
	輸　入	55,360トン	259トン	62%増（160トン/日）
	計	114,129トン	534トン	93%増（276トン/日）

期間：平成17年2月17日～9月30日（226日間）

旅客ターミナル来場者数	1,332万人	5.9万人	【参考】11月5日1,500万人達成

（注）旅客ターミナル来場者数は、旅客ターミナルビルへの入場者数（出発旅客、見送り・見学客及び従業員）の合計
資料）中部国際空港会社、財務省名古屋税関発表資料等により作成

Excel形式のファイルはこちら

6）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17年度は10空港の滑走路延長事業等を継続して推進するとともに、新規事業として新石垣空港の整備に着手するほか、既存空港の機能の保持等を実施している。

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)(注)手続等を平成15年度より試行している。

7）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、乗継ぎの円滑化や旅客ターミナル施設の充実等の方策を積極的に推進する必要がある。このため、「航空サービス高度化推進事業」として、就航率の向上等既存空港の機能の高度化や空域・航空路の抜本的再編等運航効率の向上を推

進するとともに、重点戦略の展開、物流機能の高度化、ユニバーサルデザインの推進、空港を核とした観光交流の促進に取り組んでいる。

(注)施策の立案や事業の計画・実施等の過程で関係する住民・利用者や国民一般に情報を公開した上で、広く意見を聴取し、それらに反映すること

(3)国内航空ネットワーク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。東京国際空港(羽田)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等により、ネットワーク充実への優遇措置としている。また、平成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し、17年12月には、17年度以降に配分した新規優遇枠(注2)について、多様な輸送網の形成のため東京国際空港(羽田)の着陸料が軽減されている路線以外の路線(新千歳、伊丹、福岡及び那覇路線)への転用を制限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

(4)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17年においては、世界8ヶ国1地域との間で11回の二国間協議を行い、乗入地点の追加や増便等に関する取決めを結んでいる。

4　海上交通ネットワークの整備

(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、海上輸送は人流のみならず物流の面でも欠くことのできない我が国の産業活動を支える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(注1)の担い手として長距離フェリーやRORO船(注2)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に接続した複合一貫輸送(注3)を推進するためにも、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、国内海上交通ネットワークの充実及び効率化の一環として、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造業務の活用による環境対策や物流効率化に資するスーパーエコシップ(SES)の普及等新技術を活用した船舶の実用化・普及を推進する。また、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル(注4)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。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・ソフト両面からの海上ネットワークの充実を図っている。

(注1)環境負荷の小さい鉄道・海運利用へと、貨物輸送を転換すること
(注2)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卸しする荷役方式の船舶
(注3)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4)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

(2)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。2004年(平成16年)の世界の海上輸送量は、トンベースで65億トン(対前年比6.7%増)、トンマイルベースで27兆6,350億トンマイル(対前年比6.9%増)となり、トンベース、トンマイルベース共、過去最高を記録した。このうち、我が国の海上貿易量は、9億4,174万トン(対前年比2.7%増)と世界の海上輸送量の14.4%を占めており、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言える。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。

(3)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)、先進14ヶ国海運当局間会合(CSG)等における活動に積極的に貢献している。

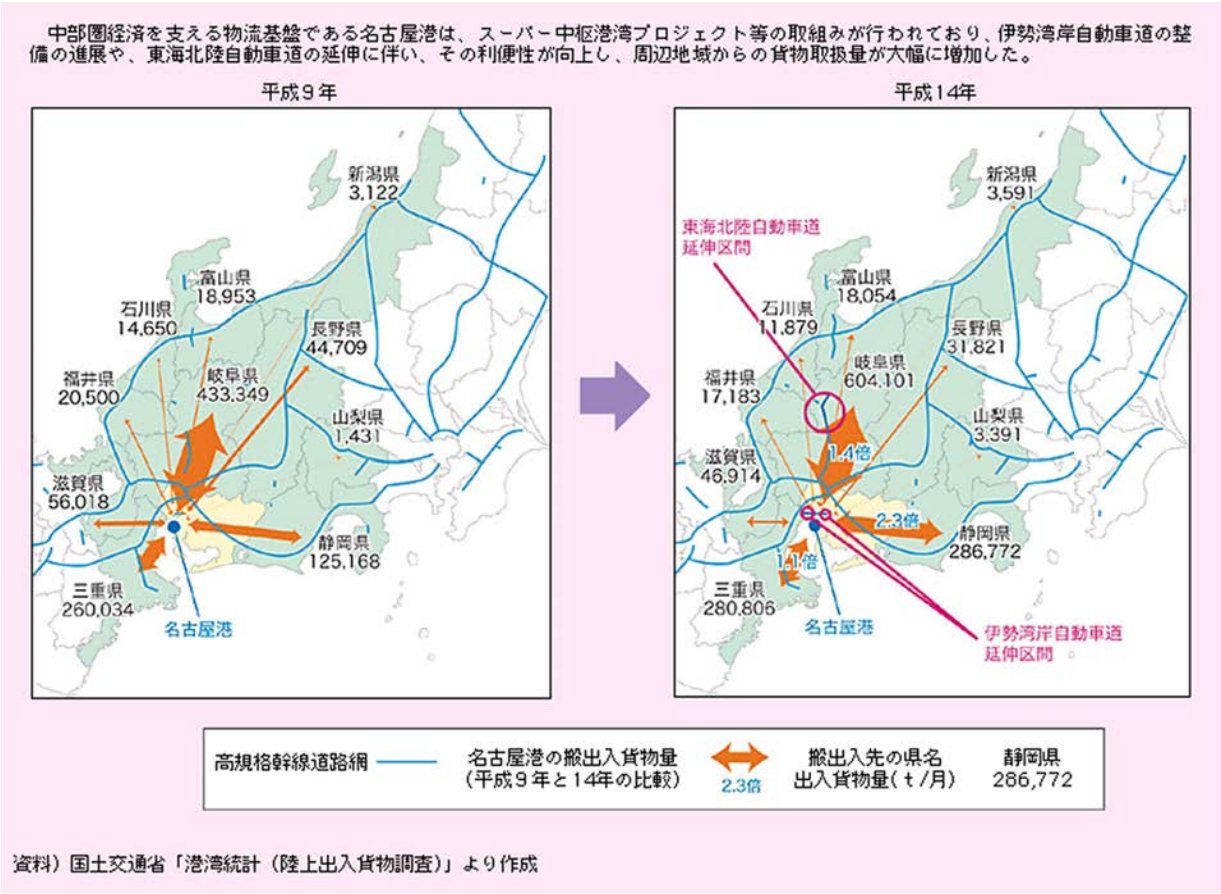
(注)海運事業に対する参入撤退の自由を保障し、貨物の積み取りについて政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させたりすることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの原則。現実には、国家安全保障等を理由に政府の介入が行われることが多いことから、これらについても政府の介入を最小限にすることが求められる。

第2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

マルチモーダルな交通体系とは、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している。こうしたマルチモーダル施策を推進するために国土交通省では、空港、港湾、鉄道駅等の拠点、高規格幹線道路、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-5-2-1　名古屋港へのアクセス向上による物流誘発効果



資料）国土交通省「港湾統計（陸上出入貨物調査）」より作成

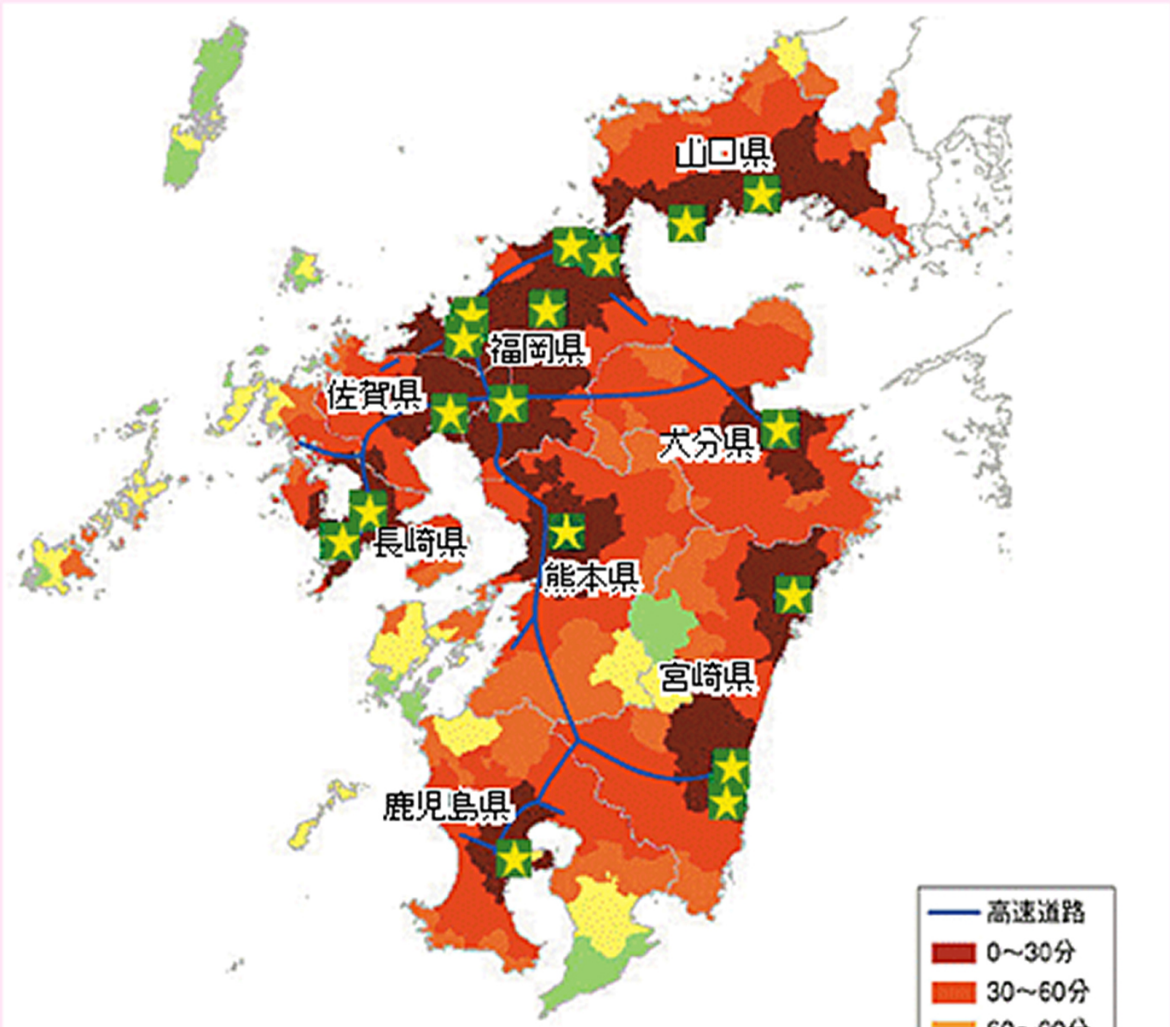
2　「NITAS(ナイタス)」の開発

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(市区町村・1kmメッシュ・10kmメッシュ等)の最短時間、最小費用・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で、当該経路・所要時間・費用が分かるものである。さらに、各ゾーン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の活用による多角的な分析・評価や、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、時間短縮等の交通基盤整備効果の分析も可能なシステムである。

図表II-5-2-2　NITAS

分析例：九州・山口における救急医療施設からの時間圏域分布図



	30分圏内	60分圏内	90分圏内	120分圏内
人口カバー率	68%	89%	95%	98%
面積カバー率	29%	65%	84%	92%
平均アクセス時間				約30分

三次救急医療施設

脳卒中・心筋梗塞・頭部外傷等の重篤な患者を24時間体制で受入れ、高度の診療を提供する救急救命センター等の医療施設

（注）人口カバー率：時間圏域の人口／九州（沖縄を除く）及び山口県の人口
面積カバー率：時間圏域の面積／九州（沖縄を除く）及び山口県の面積

3　空港への交通アクセス強化

大都市圏の拠点空港、とりわけ首都圏の空港機能の充実は、グローバル化の中で我が国の国際競争力を維持・向上させていく上で必要不可欠であり、東京国際空港(羽田)の再拡張等空港容量の拡大を図っているところである。しかしながら、空港整備が進んでも空港に到着するまでの所要時間がかかったり、交通機関同士のシームレス化(注)が図られていないようでは空港の利便性は損なわれてしまう。我が国の拠点空港へのアクセスはこのような視点において、まだ不十分なところがあり、空港容量の拡大等の取組みと合わせて、改善する必要がある。

図表II-5-2-3　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・成田エクスプレス）	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（鉄道）	8～9分毎
ドイツ　フランクフルト	フランクフルト	9 km	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

(注)「継ぎ目のない」の意味。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、出発地から空港(空港から目的地)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、空港へのアクセス道路の整備、乗継情報の提供、相互直通運転化、接続ダイヤの設定等

(1)成田国際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、成田国際空港については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。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、利用者の利便確保のため、鉄道による所要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、北総線と成田国際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、都心から成田国際空港までの鉄道による所要時間を30分台とすることを目指すとともに、京成日暮里駅における乗換利便性の向上を図るための駅改良の実施、都営浅草線の東京駅接着等の早期具体化を目指した検討等により、更なる鉄道によるアクセス強化を図っている。

また、自動車による空港アクセス強化のため、東京外かく環状道路東側の整備等、高速道路ネットワークの整備を推進している。

(2)その他の空港アクセス強化策

1）東京国際空港(羽田)へのアクセスの更なる改善

東京国際空港(羽田)への鉄道アクセスについては、京浜急行空港線の容量拡大、横浜方面からの直通列車の増発等を図るため、京急蒲田駅の総合的な改善を進めている。また、第2旅客ターミナルの供用開始(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、空港アクセスが改善された。

図表II-5-2-4　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

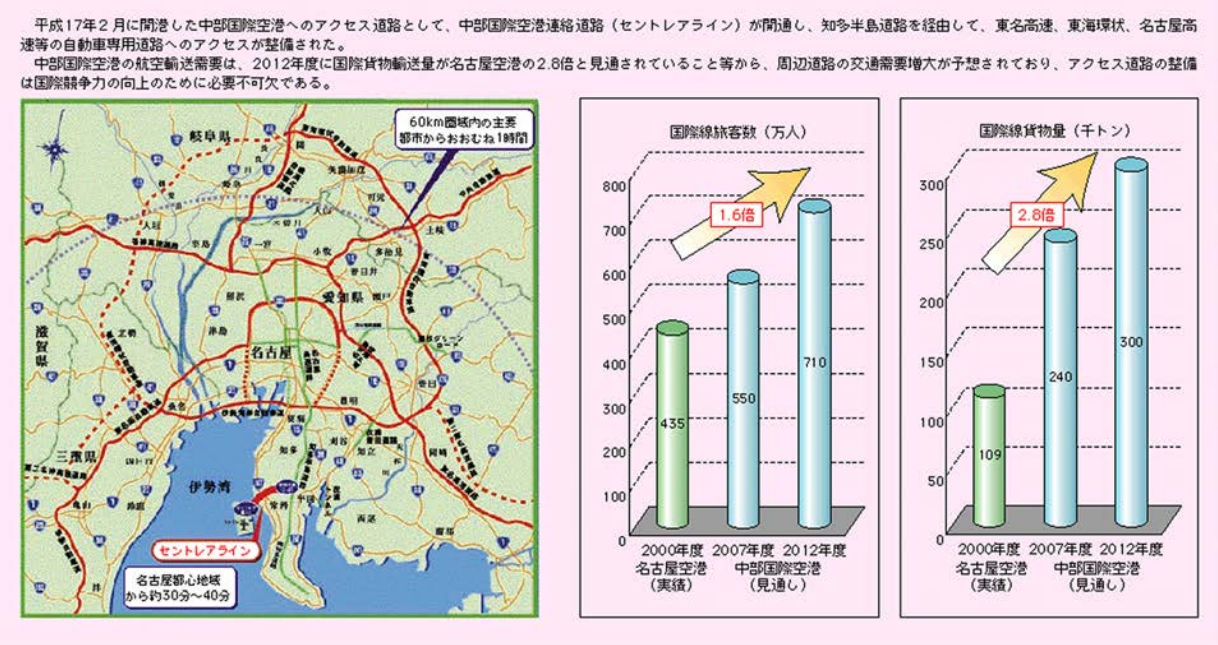
平成17年2月の中部国際空港の開港に伴い、連絡鉄道として中部国際空港連絡鉄道(中部国際空港-名鉄常滑駅間)が開通し、名鉄名古屋駅から空港まで最速28分でアクセスできるようになった。また、道路については、知多横断道路、中部国際空港連絡道路等の自動車専用道路が整備され、名古屋都市圏等からのアクセスの高速性と円滑性が更に向上した。さらに、空港立地を活かして、伊勢湾を挟んだ三重県側からの海上交通手段として、高速旅客船による津ルート(津なぎさまち-中部国際空港間)やフェリーによる鳥羽ルート(鳥羽港-常滑港(前島)間)が開通した。

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、平成18年度中に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る。また、平成18年2月16日開港の神戸空港(マリンエア)アクセスルートの一つである新神戸ト

ンネル有料道路(II期事業)の整備及び神戸新交通ポートアイランド線の延伸、同年3月16日開港の新北九州空港アクセスのための東九州自動車道北九州ジャンクション(JCT)～苅田北九州空港インターチェンジ(IC)の整備等、地方空港へのアクセスの向上に努めている。

図表II-5-2-5　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]

第3節　総合的・一体的な物流施策の推進

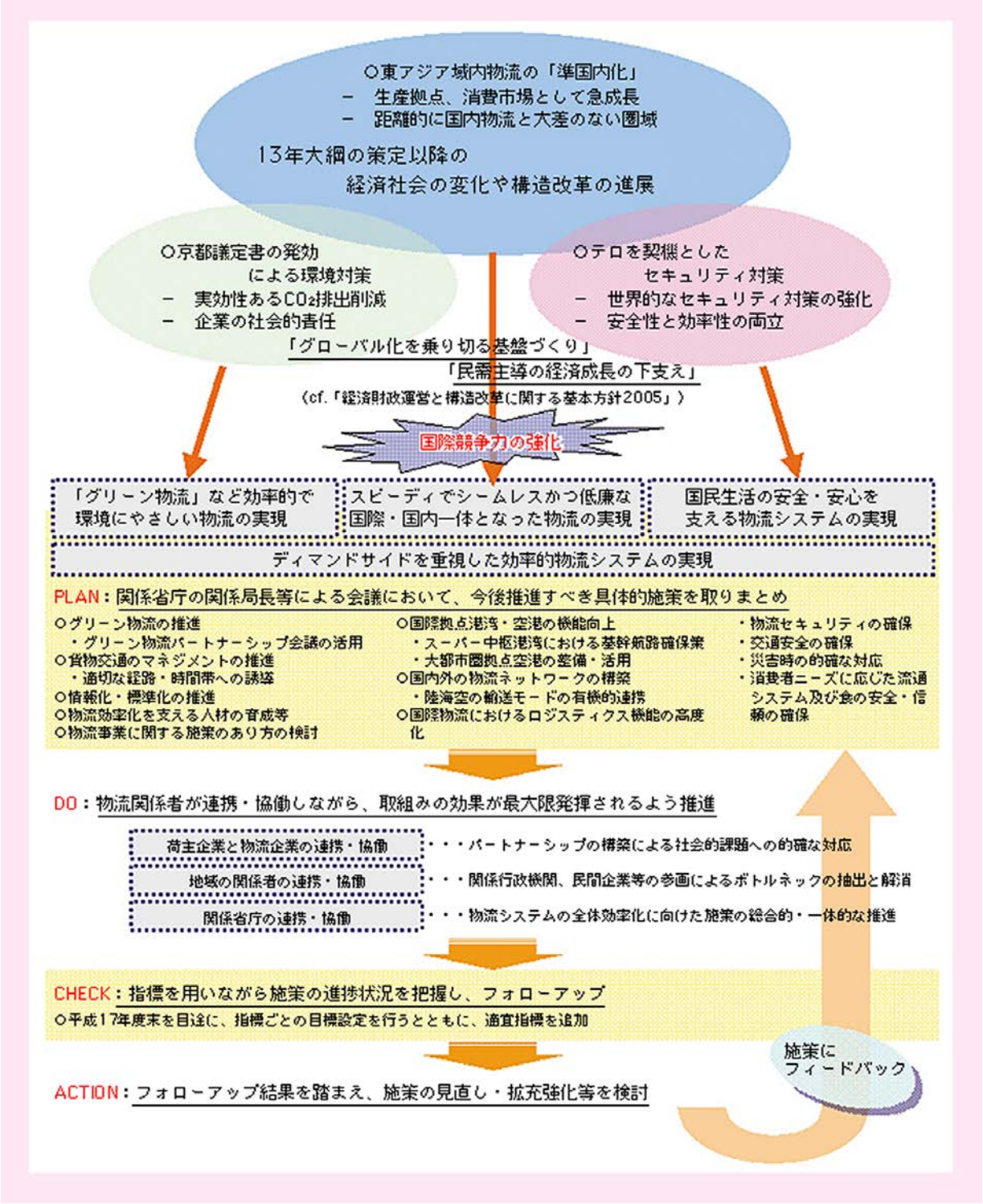
政府は、平成13年に「新総合物流施策大綱」を策定し、17年を目標年次として総合的な物流施策を推進してきたが、13年以降の我が国をめぐる情勢は、経済社会システムの構造改革の進展、アジアにおける経済交流の深化、ITの急速な普及拡大、米国同時多発テロの発生を契機としたセキュリティ確保の要請、京都議定書発効による環境対策の充実強化の必要等、大きく変化している。

これらから生ずる課題へ迅速かつ的確に対応し、我が国の国際競争力の維持・強化と豊かな国民生活を実現していくため、平成17年11月に「総合物流施策大綱(2005-2009)」を閣議決定し、1）スピーディで円滑かつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現、2）グリーン物流(注1)など効率的で環境にやさしい物流の実現、3）消費者や市場のニーズを重視した効率的物流システムの実現、4）国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現の4点を目標として、物流施策の総合的かつ一体的な推進を図っている。

また、関係省庁による「総合物流施策推進会議」において、今後推進すべき具体的な物流施策について取りまとめ、その実現に努めるとともに、施策の進捗状況をPDCAサイクル(注2)により毎年度フォローアップし、施策の一層の推進を図ることとしている。

その際、施策の推進に当たっては、それぞれの主体の取組みが最大限効果を発揮できるよう、関係者間の連携・協働を深めながら取り組むことが重要である。

図表II-5-3-1　総合物流施策大綱(2005-2009)の概要



(注1)モーダルシフト、トラック輸送効率化、流通業務の総合化・効率化、輸送機関の低公害化等により環境負荷の少ない物流体系の構築を図ること

(注2)企画立案(Plan)・実施(Do)・評価(Check)・政策への反映(Action)のサイクルのこと

1　国際物流機能強化のための施策

(1)ニーズに応じた国際物流施策の推進

国際物流施策の推進に当たっては、各種インフラ(社会基盤)の整備とソフト施策の有機的連携を図るとともに、物流の具体的ニーズに即した施策展開を図ることが重要である。このため、平成17年2月、国土交通省に「国際物流施策推進本部」を設置し、荷主企業や物流事業者等の意見も踏まえながら検討を進め、同年4月に「今後の国際物流施策の課題」、7月には、「『今後の国際物流施策の課題』を受けての具体的施策の展開」を取りまとめ、国際物流施策の総合的・戦略的な推進を図っている。

特に、地域ごとにボトルネックの抽出と、その解消のための具体策の検討を行い、地域からの知恵と工夫に富んだ実効性のある対策を講じていく必要があり、主要港湾・空港を抱える地域において、国の地方支分部局、地方公共団体、経済団体、荷主企業、物流事業者等をメンバーとし、国際物流及びこれと一体を成す国内物流の効率化方策を検討する「国際物流戦略チーム」を設置して、地域のニーズに応じた施策の推進を図っている。同チームは、関西地区では平成17年6月に、関東地区では同年11月に、北部九州地区では18年1月に、中部地区では同年3月に設置された。

(2)国際海上輸送網の基盤の強化

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、我が国とアジア諸国との相互依存関係が強まる中で、我が国においてはジャストインタイム(注1)に対応した多頻度・小ロット輸送の必要性等、物流ニーズの高度化への対応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2)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した岸壁の大水深化や、港湾コスト、リードタイム(注3)等のサービスレベルがアジア諸国の主要港に対して遅れをとっているため、欧米との長距離幹線航路(基幹航路)の寄港便数は減少している。我が国の港湾が基幹航路から外れた場合、我が国から欧米等へのコンテナ貨物は釜山港等アジア主要港での中継を強いられることとなるため、物流コストの増加等により我が国の産業競争力が低下するおそれがある。産業競争力の強化のためには、経済活動の基盤となる港湾機能の向上が重要であり、荷主の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。

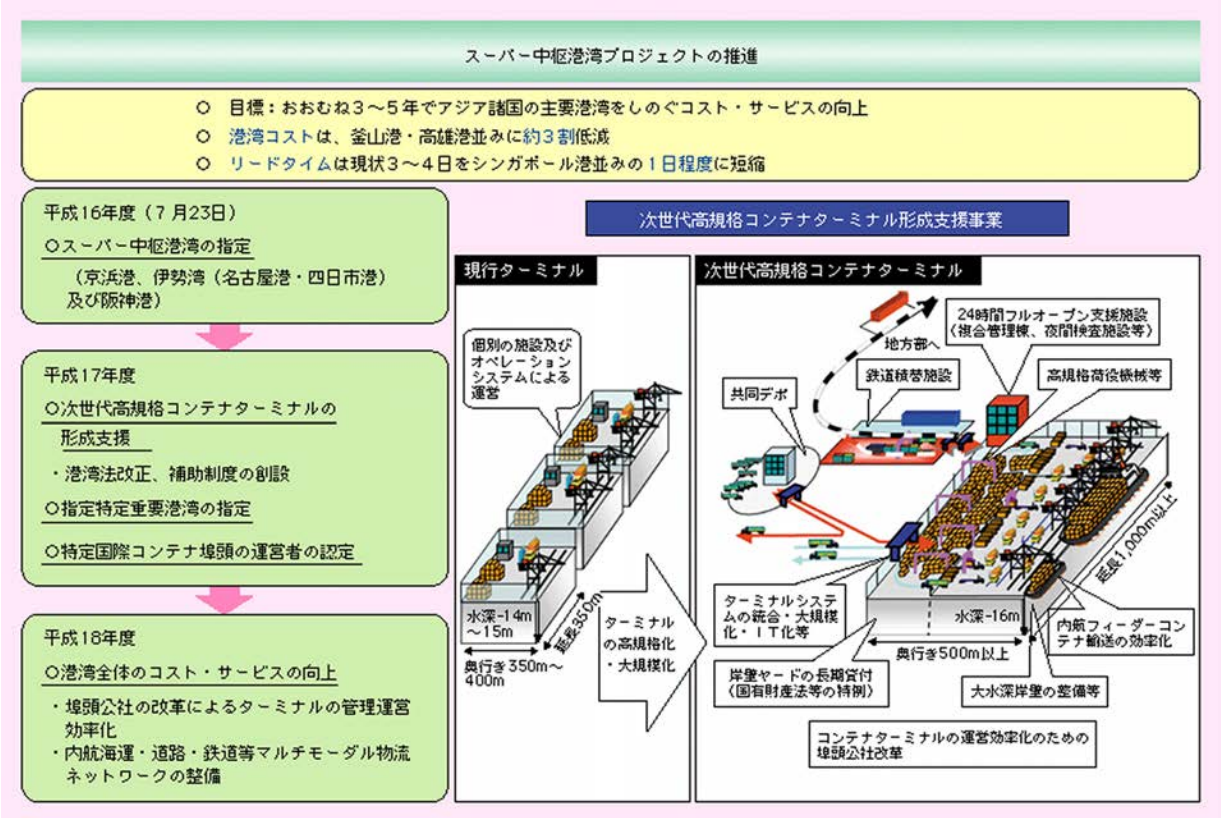
このため、スーパー中枢港湾プロジェクトを始めとして、ハード・ソフト施策を有機的に組み合わせることにより、効率的で安全な海上輸送システムの構築に取り組んでいる。

1）スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

スーパー中枢港湾プロジェクトは、アジア主要港をしのぐコスト・サービス水準を実現するため、我が国にはこれまで類を見ない3バース以上の大規模コンテナターミナル(特定国際コンテナ埠頭)を単一の事業者により一体的・効率的に運営させるほか、港湾におけるIT化、24時間フルオープン化等の取組みにより、港湾コストの約3割低減及びリードタイムの1日程度への短縮を目指すものである。その推進に向けて、平成17年7月に改正された「港湾法」に基づき、京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港を指定特定重要港湾(スーパー中枢港湾)に指定するとともに、17年度から、特定国際コンテナ埠頭を運営する民間事業者(認定運営者)に対する岸壁及び背後ヤードの長期貸付制度や荷さばき施設の整備にかかる無利子貸付制度を創設した。

今後は、埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化や内航海運・道路・鉄道等マルチモーダル物流ネットワークの整備等を通じて、スーパー中枢港湾全体の機能の高度化を図っていく。

図表II-5-3-2　スーパー中枢港湾プロジェクトの推進



2）国際港湾の機能向上

国際海上コンテナ貨物やチップ、木材、石炭等バルク貨物(注4)の増加に対応するため、国際海上輸送ネットワークの拠点となる中枢・中核国際港湾(注5)や地域の拠点となる港湾において国際海上コンテナターミナルや多目的国際ターミナルの整備を行うとともに、IT化の推進等利便性向上に向けた取組みを推進している。これらハード・ソフト施策の推進により、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の安定を支える物流体系の構築を図っている。

3）海上ハイウェイネットワークの構築

浅瀬等の存在により航行に支障のある主要国際幹線航路の整備・保全等のハード施策や、高速航行船舶の技術要件の検討等のソフト施策を組み合わせることにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立する海上ハイウェイネットワークの構築を図っている。

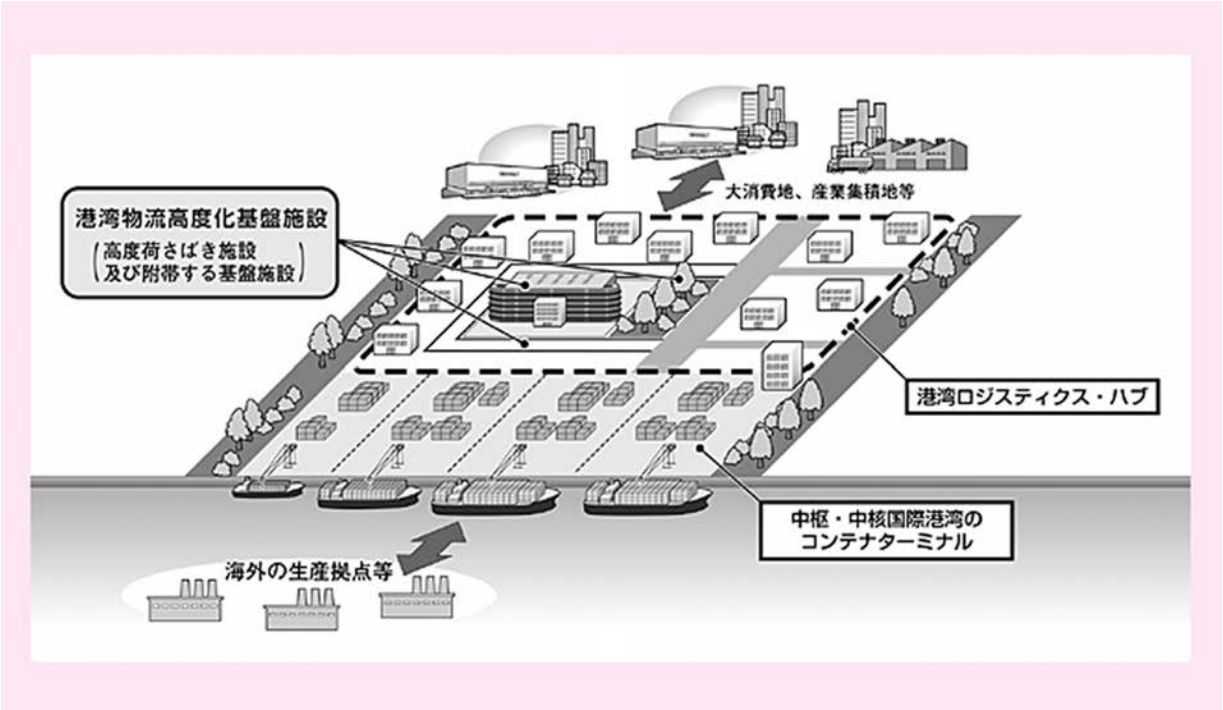
4）対東アジア物流への対応

時間的、距離的に国内物流と大差ない圏域で行われている対東アジア物流については、高度化・多様化するニーズに対応するため、貨物の国際海上輸送と国内輸送との接続を円滑に行うための港湾施設や物流施設の整備を進め、スピーディかつシームレスな物流ネットワークを構築することとしている。

5）港湾ロジスティクス・ハブの形成

経済のグローバル化に対応するため、高度荷さばき施設等の整備を推進し、国際物流と国内物流の結節点として、コンテナターミナルと近接した港湾ロジスティクス・ハブを形成することとしている。

図表II-5-3-3　港湾ロジスティクス・ハブ



(注1)工程間仕掛在庫を減らすため、必要なときに必要なものを必要なだけ必要な場所に届ける生産方式・在庫管理方式のこと

(注2)シンガポール港では取扱コンテナ個数(TEU)の8割、高雄港では5割が中継コンテナ

(注3)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

(注4)穀物、石炭、鉱石等のように、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。

(注5)国際海上輸送ネットワークの拠点となる中枢国際港湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の4地域)とこれを補完する中核国際港湾(北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州及び沖縄の8地域)のこと

コラム・事例　港湾での初めてのPFI事業　～民間のノウハウと資金を活用したコンテナターミナル整備～

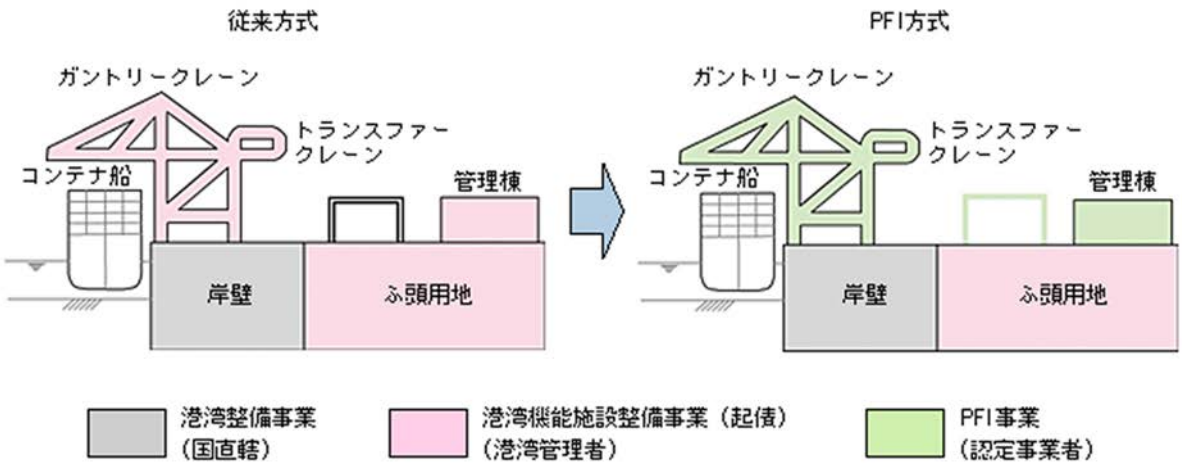
北九州港(響灘西地区)において、港湾における初めてのPFI事業としてコンテナターミナルの整備が行われました。この事業では、民間のノウハウと資金を活用した効率的な施設整備と単一のターミナルオペレーターによる複数バースの一元的な運営を行うことにより、アジアの主要港に劣らない国際競争力のあるサービスの提供が可能な東アジアのハブポートの形成を目指しています。

平成16年1月に民間企業16社と北九州市の出資により設立された運営会社(ひびきコンテナターミナル株式会社)によりコンテナターミナルの整備が進められてきましたが、17年4月にコンテナターミナルが一部供用を開始し、現在、中国方面を中心に5航路が開設されています。

ひびきコンテナターミナル完成イメージ



ひびきコンテナターミナル完成イメージ


従来方式
ガントリークレーン
トランスファー
クレーン
コンテナ船
管理棟
岸壁
ふ頭用地
PFI方式
ガントリークレーン
トランスファー
クレーン
コンテナ船
管理棟
岸壁
ふ頭用地
港湾整備事業
（国直轄）
港湾機能施設整備事業（起債）
（港湾管理者）
PFI事業
（認定事業者）

(3)国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

今後一層の拡大が見込まれる国内外の航空貨物需要に対応し、我が国の国際競争力を強化するため、大都市圏拠点空港の整備(東京国際空港(羽田)再拡張事業、成田国際空港平行滑走路北伸、関西国際空港二期事業)や既存ストックの有効活用等により、航空物流機能の高度化を推進している。

各大都市圏拠点空港における空港整備以外の取組みとしては、成田国際空港では空港南部貨物地区に隣接するエプロンの貨物の積み卸しを可能とするための施設整備、関西国際空港では増大する国際航空貨物を効率的に取り扱うため、各種貨物上屋等を整備することによる国際物流拠点としての機能強化、中部国際空港では需要に対応した貨物上屋の拡充や総合保税地域を活かした物流機能の高度化の取組みを行っている。東京国際空港(羽田)については、平成21年中の再拡張事業完成後の国際旅客定期便のベリースペース(注1)の活用に加え、深夜早朝時間帯における国際貨物便の就航について、騒音問題に十分配慮しつつ実現を図ることとしている。

また、貨物量の増大とともに、荷主企業のSCM(注2)の進展により物流ニーズが高度化・多様化している中で、我が国の物流事業者が市場での競争の下で、ニーズに応えたサービスの安定的提供が可能となる国際物流環境の整備が必要となっており、国際旅客チャーターのベリースペースの活用を認めるなどの施策を推進している。

(注1)旅客機の床下に設けられた貨物室

(注2)サプライチェーンマネジメント：企業活動の調達・生産・販売の一連のモノの流れを統合管理し、その全体最適化を図ること

(4)国際物流機能強化に資するその他の施策

アジア地域との物流は、距離的にみても国内物流と大差のない圏域で行われているが、トータルの物流コストやリードタイムに占める国内区間の比重が高まる傾向にあり、国際物流と国内の陸・海・空の各輸送モードが有機的に結びついた迅速かつ円滑で効率的な物流ネットワークの形成が急がれている。そのため、国際標準コンテナ車(注1)が重要港湾等と大規模物流拠点とを積替えなく走行できる道路ネットワーク(国際物流基幹ネットワーク(仮称))の構築を推進し、特にスーパー中枢港湾に係るルート上のボトルネックはおおむね5年以内に解消することを目指すとともに、港湾・空港へのアクセス道路の整備を推進することとしている。

また、スーパー中枢港湾における内航フィーダー輸送(注2)の利用促進や鉄道積替施設の整備を推進し、内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築を図っている。

(注1)フル積載の40フィート背高海上コンテナを積載した車両
(注2)我が国の主要港と国内各地を結ぶ外貿コンテナの国内二次輸送

2　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、物流に関係する行政手続の最適化といった、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IT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、輸出入及び港湾に伴う行政手続については、「国際海上交通簡易化条約(FAL条約)」(注1)の締結とそれに併せたシングルウィンドウシステム(注2)の改修とともに、その業務・システムの効率化、迅速化のための最適化計画を策定したところであるが、今後、同計画に従い、より利便性の高い電子申請システムの構築を目指すこととしている。また、物流取引の情報化に必要な物流EDI(注3)については、国際港湾物流分野において港湾物流情報プラットフォーム(注4)として、国際標準にも準拠したEDI標準の構築を進めている。さらに、年々注目度が増している電子タグ(注5)についても、各所で導入に向けた検討がなされ、電子タグを活用した物流業務モデルの導入が、物流の情報化・効率化の促進につながることが期待されている。

(注1)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素化・迅速化を図ることを目的とする条約

(注2)複数の手続を一回の入力・送信で行うことを可能とするもの。これにより、共通入力項目の重複入力を排除することが可能となる。

(注3)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4)電子情報の授受における標準項目やフォーマットなどの共通ルール

(注5)ICチップとアンテナを内蔵したタグ。この中に個別の識別情報等を格納しておくことで、電波を利用し、接触することなく近接した距離において格納されたデータを読み書きすることが可能となる。

(2)地域間物流の効率化

地域間物流の分野では複合一貫輸送を始めとする物流の効率化を目標として、港湾・貨物駅等の物流拠点の整備や幹線部分における貨物輸送力の増強等を進めている。さらに、物流拠点施設と高速道路等の結節である連絡道路を整備して、トラックによる輸送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、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法)」に基づく高速道路のインターチェンジ等の周辺における物流拠点施設の立地支援等の措置を講じている。

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卸しが可能なE＆S方式荷役駅(注)の整備を図っている。

(注)入換作業を必要とせず、列車が着発する線において直接荷役を行う方式の駅(Effective & Speedy Container Handling System)

(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・バイパス等の整備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交通需要マネジメント(TDM)(注1)等ソフト面での施策を併せて推進している。

このほか、積載効率の向上を目的とし、トラックの自営転換(注2)を進めるとともに、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。また、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、平成17年3月末までに22都市、29箇所の流通業務市街地が整備された(うち27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さばき施設を位置付けるよう促しており、平成17年3月末現在で76自治体において、一定の商業施設等への荷さば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た。

(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

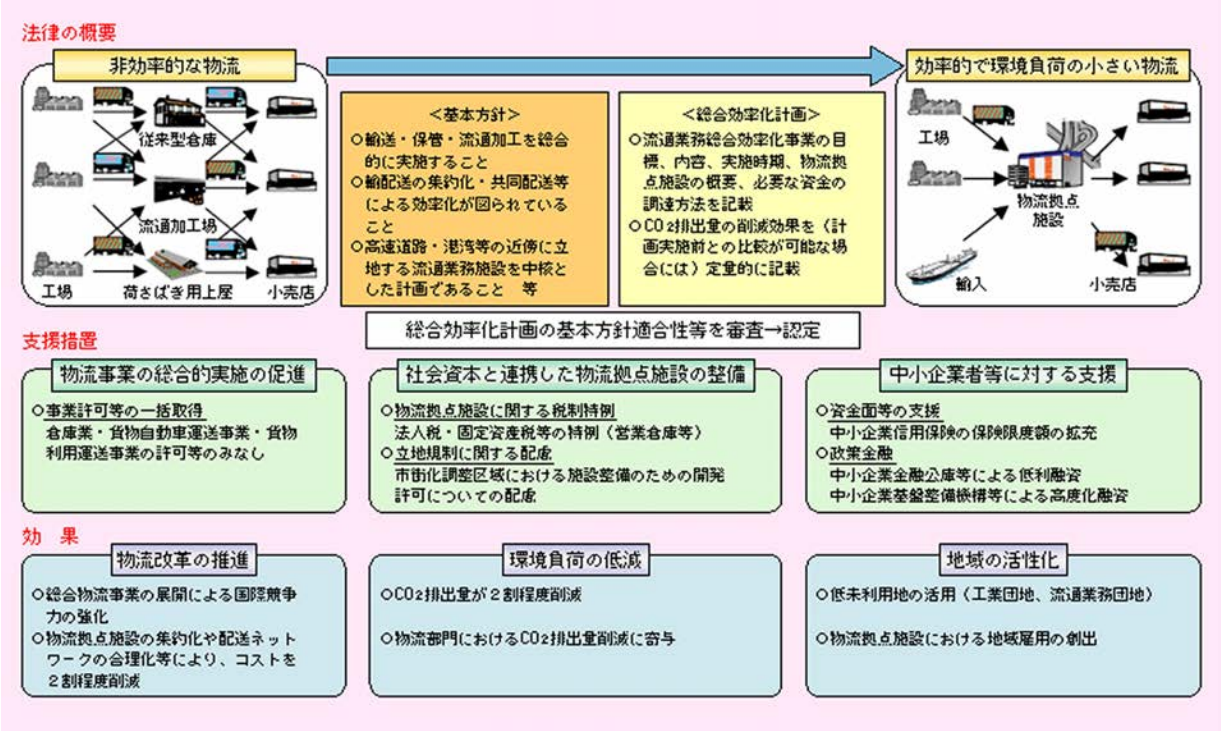
(注2)荷主の自家用トラックから輸送効率の良い営業用トラックへの利用転換を行うこと

(4)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年度において3PL人材育成研修を計20回開催し、延べ2,819名の受講があった。17年度では、事業者団体の主催により計23回開催する予定である。また、3PLを始めとした物流の総合的、効率的な実施に対する支援法である「物流総合効率化法」が平成17年10月から施行された。

図表II-5-3-4　流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の概要



(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け負う高品質のサービス

第4節　産業の再生・活性化

1　鉄道関連産業の動向

(1)鉄道の動向

1）鉄道事業の動向

平成16年度の鉄道旅客の輸送人員については、少子高齢化の進展等厳しい事業環境の中、自然災害の影響もあり、前年度に比べ全体として減少した。JRの新幹線輸送については、16年3月の九州新幹線の開業や東海道・山陽新幹線のダイヤ改正等に伴い、新幹線全体では増加しているが、同年10月の新潟県中越地震の影響により、上越新幹線は減少した。一方、在来線における通学旅客や定期外旅客の減少等に伴い、JR全体としては減少している。また、JRを除く民鉄についても、新線開業等で一部では増加も見られたが、全体としては減少している。

鉄道貨物の輸送トン数については、平成16年度は自動車部品や積合せ貨物(注1)等が前年を上回ったものの、新潟県中越地震の影響により信越線及び上越線が長期にわたり不通となったこと、16年7月の新潟地区における局地的大雨、17年1月以降の上越・北日本各地の豪雪等、自然災害の影響を強く受け、輸送障害等が多発したことから、コンテナ貨物の輸送量は前年度を下回った。また、車扱(しゃあつかい)(注2)を含めた全体の輸送量も前年度を下回っている。

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。快適で安心な車内空間確保の観点から、平成17年春より首都圏の主要鉄道事業者が女性等に配慮した車両を導入し、利用者の理解と協力を背景に輸送サービスの一環として着実に定着しつつあり、その後も新規路線への拡充が続いている。ICカード乗車券については、平成18年1月にJR西日本の「ICOCA」とスルッとKANSAI(注3)の「PiTaPa」が相互利用を開始し、同月にはJR東日本が携帯電話機に従来の「Suica」の機能等を付加した「モバイルSuica」サービスを開始した。このような利便性向上への取組みを背景に、ICカード乗車券の急速な普及が見られる。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ITを活用した情報システム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本州三社は、既に「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」の適用対象から除外され、完全民営化された。ただし、JR各社が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、既にJR東日本及びJR西日本の各株式の売却が完了している。JR東海の株式は、平成17年7月に60万株を売却しており、今後、株式市場の動向等を踏まえ、残株28.6万株(発行済み株式の約12.8%)を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。

(注3)関西圏を中心とした交通事業者(平成17年11月現在51事業者)によって構成された協議会が運営する共通カードシステム

(2)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・貨物輸送の減少、新線建設の減少の影響により低迷している。平成16年度の国内向け新造車両数は対前年度比26.4%増の2,031両と一時的に増加しているものの長期的に見ると依然として低水準であり、今後とも大幅な需要増加は見込めない状況にある。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、16年度の海外向け新造車両数は対前年度比80.6%増の522両となっている。

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、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。さらに、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。

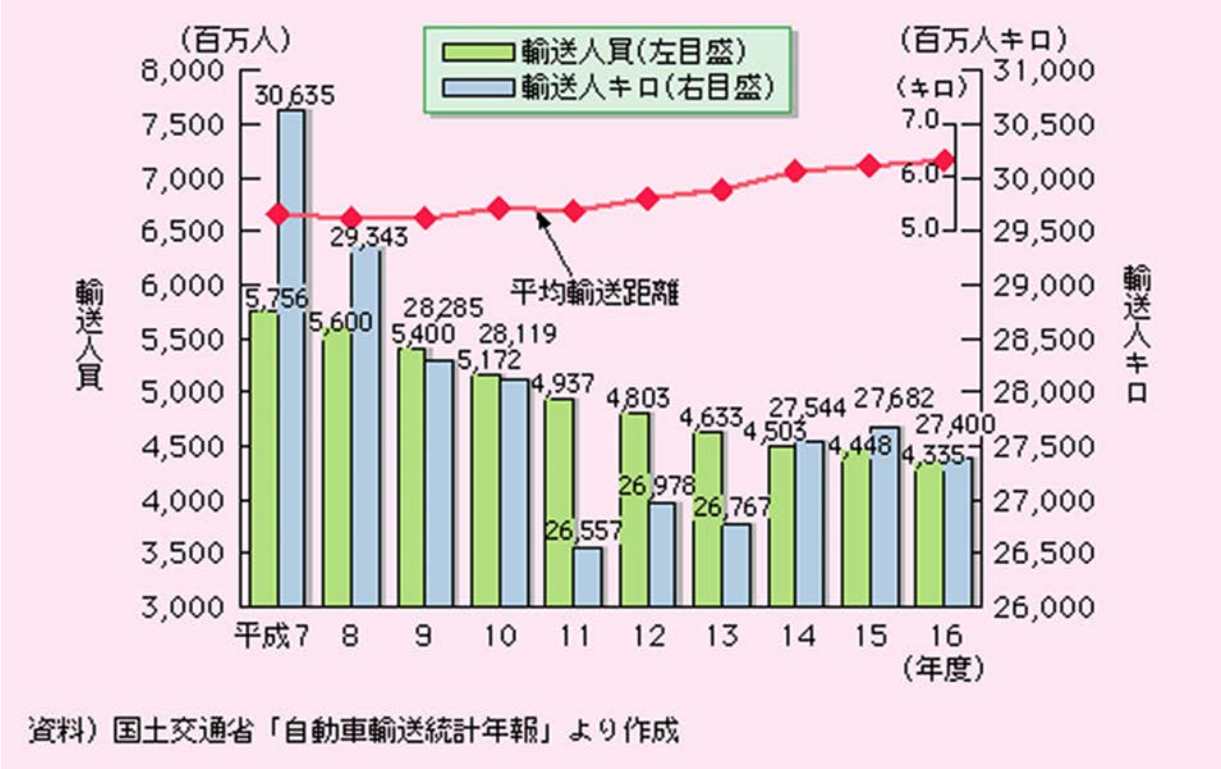
2　自動車運送事業の動向

(1)旅客自動車運送事業の動向

1）乗合バス事業

乗合バスの輸送人員は、平成16年度においても一貫して減少傾向にあるが、平均輸送距離はここ数年増加傾向となっている。これは移動距離の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-5-4-1　乗合バスの輸送量の推移

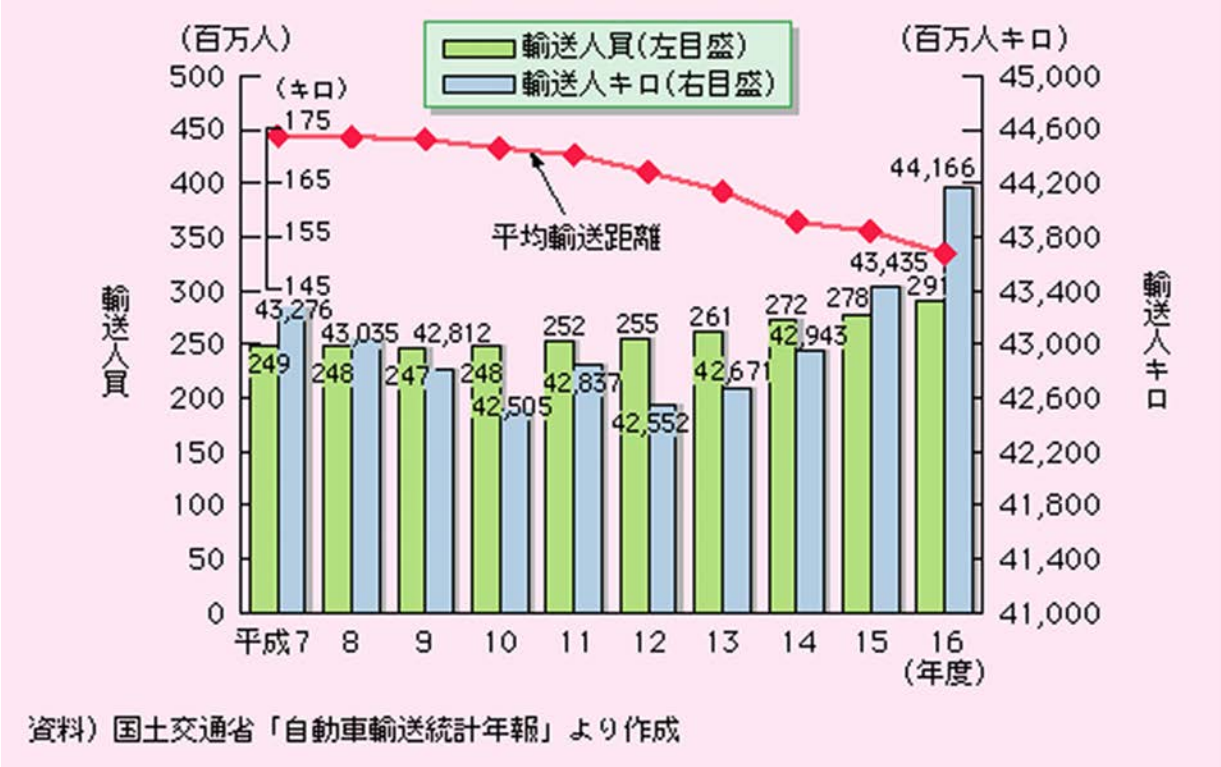


Excel形式のファイルはこちら

2）貸切バス事業

貸切バスの輸送人員・輸送人キロは、共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-5-4-2　貸切バスの輸送量の推移

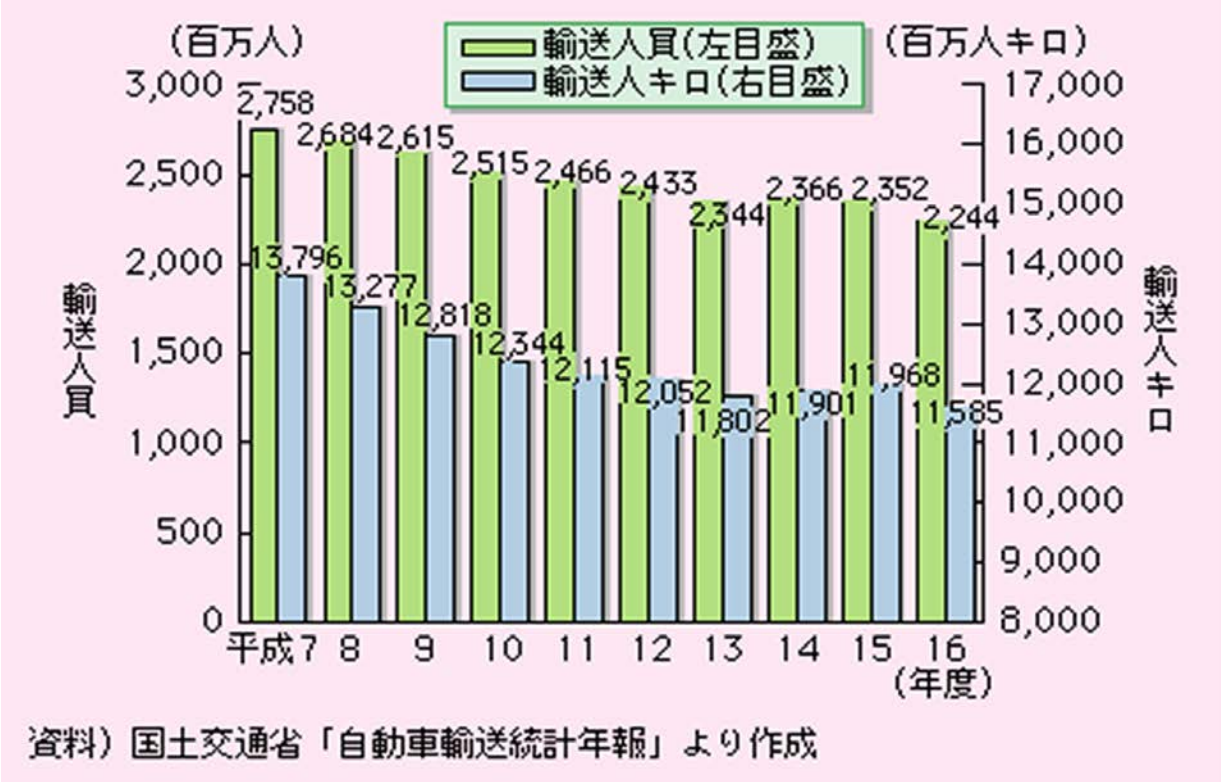


Excel形式のファイルは[こちら]

3）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である。こうした中で、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の取組みがなされている。

図表II-5-4-3　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

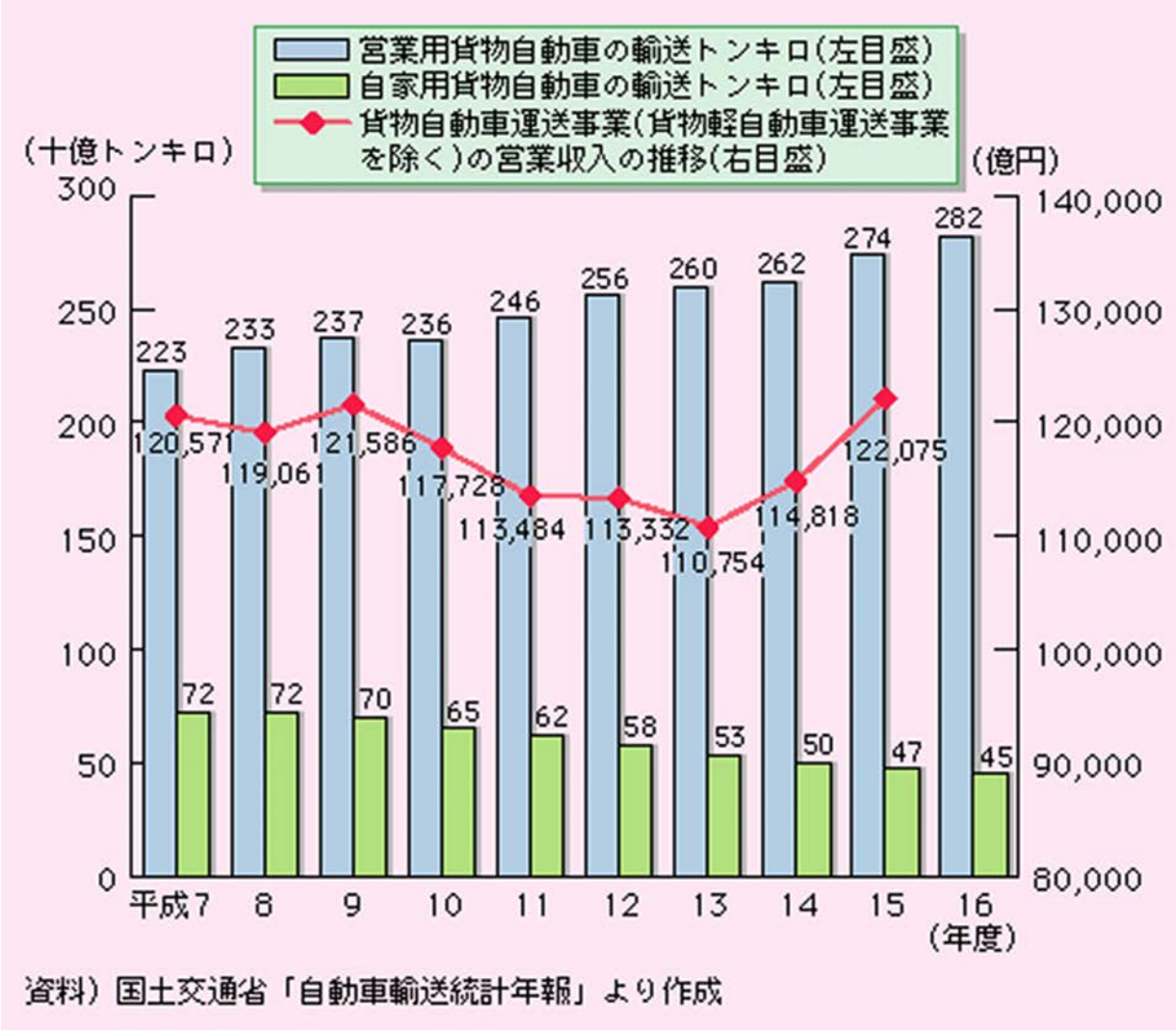
自動車運転代行業については、交通事故の割合が高い、暴力団関係者が関与しやすい、違法なタクシー類似行為が行われやすい、不明瞭な料金や保険契約の未加入等の問題があり、利用者保護に欠けると指摘されていた。

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「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た。なお、17年3月末現在、認定件数は5,706件となっている。

(3)貨物自動車運送事業の動向

貨物自動車運送事業(トラック事業)の輸送トンキロは、近年増加傾向にある。しかし、平成2年の規制緩和後、事業者数が約5割増加するなど競争が激化するとともに、運賃が低下傾向にある。安全の確保や環境規制への対応等が求められる中で、原油価格の高騰により、事業者を取り巻く経営環境は非常に厳しい。このため、原油価格の高騰問題に関し、国土交通省では関係経済団体への働きかけ、取引対価に関する下請事業者への配慮の要請、省エネ体質強化のための低公害車や省エネ機器購入のための支援等を行っている。

図表II-5-4-4　トラック輸送の動向



Excel形式のファイルはこちら

3　海事産業の動向

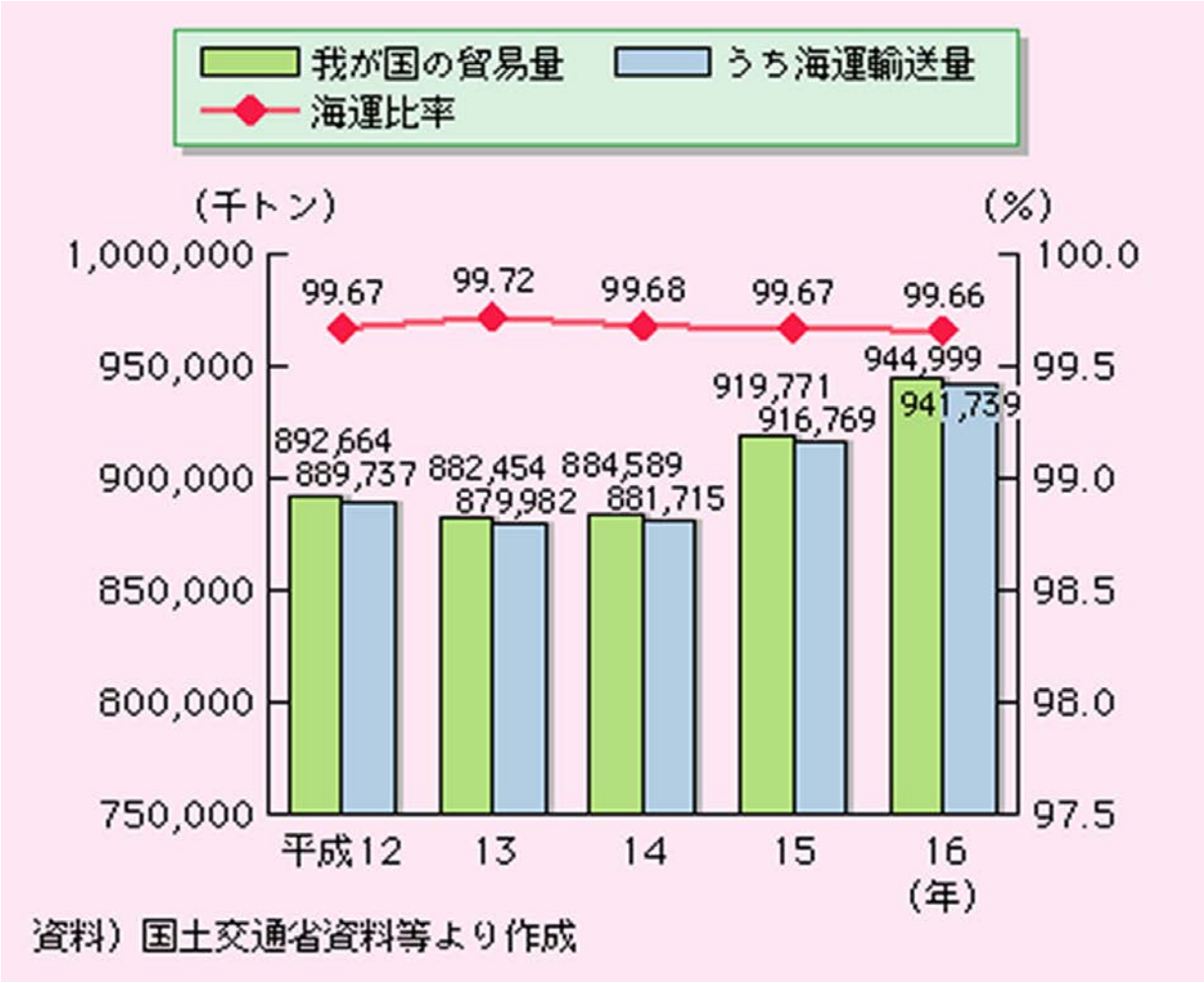
(1)海上輸送産業の動向

1）外航海運の動向

我が国の貿易量の99%以上を占める外航海運は、輸送量が増加基調にある上、近年は中国を中心とした荷動きの活発化等により市況が好調に推移したこと等から空前の好況期にある。

我が国では、貿易物資の安定的輸送等の観点から日本籍船及び日本人船員の維持・確保を図るため、平成8年に創設された国際船舶制度(注1)(平成16年7月1日現在、国際船舶数は91隻)により、税制上の優遇措置、外国人船員承認制度(注2)(平成17年10月末現在、外国人承認船員数は2,180人)の導入等の支援措置を講じている。

図表II-5-4-5　我が国の貿易量と外航海運輸送量の推移



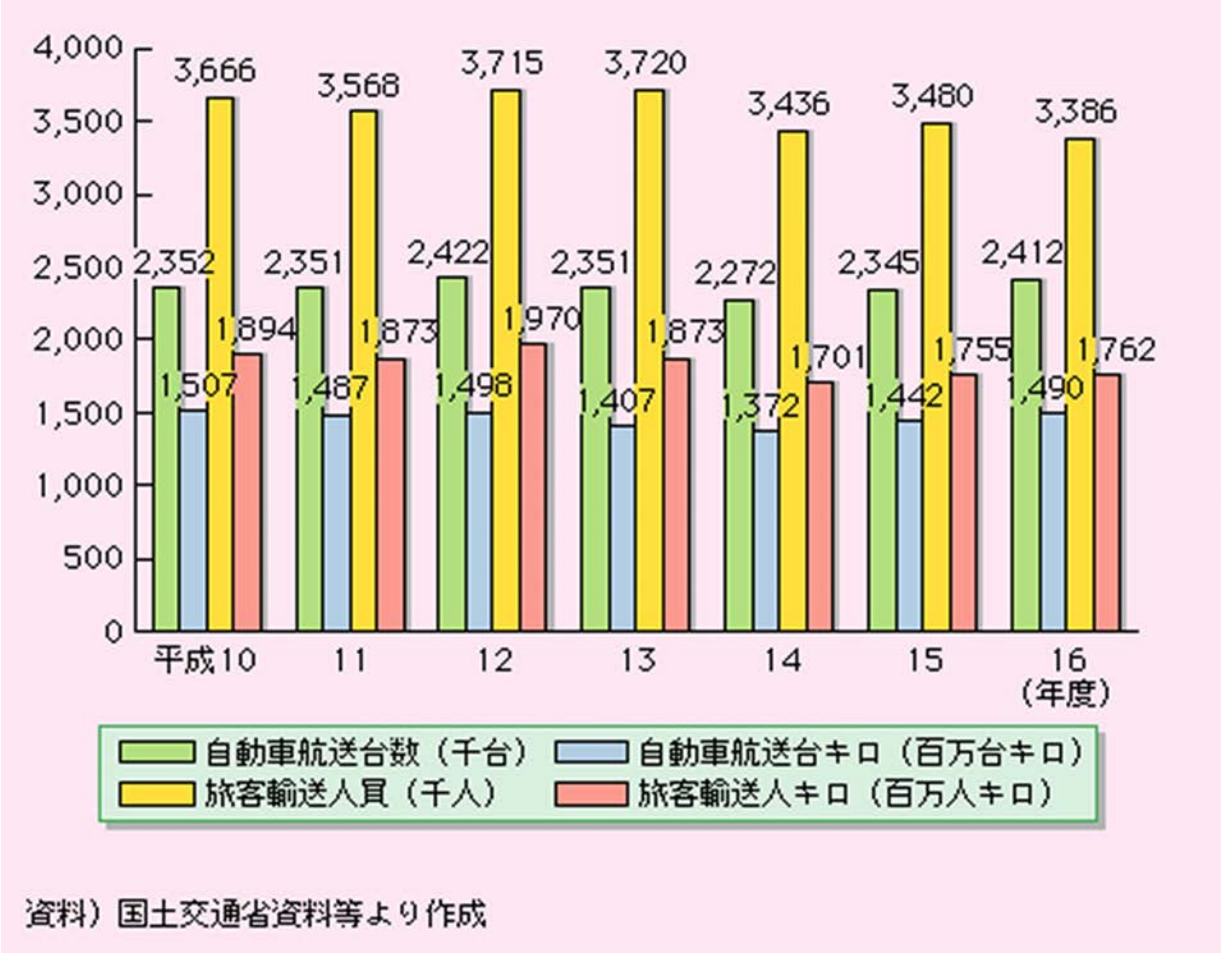
Excel形式のファイルはこちら

2）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、約5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16年度の

自動車航送台数は前年度を上回ったが、旅客輸送人員は前年度を下回った。経営状況についても、12社中3社が経常赤字であり、12社合計でも経常赤字が近年続いている。

図表II-5-4-6　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

3）内航海運の動向と活性化策

(ア)輸送の動向

内航海運の輸送動向をみると、平成16年度については、対前年度比0.3%増である。

図表II-5-4-7　内航海運輸送量



Excel形式のファイルは[こちら]

(イ)内航海運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めさせること等を内容とする内航海運暫定措置事業を実施している。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ている。国土交通省としては同事業に要する資金調達の一部について政府保証を行い、円滑かつ着実な実施を支援している。

(ウ)内航海運活性化策

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」の改正が行われ、平成17年4月より施行された。

また、内航海運は老朽船舶が増加傾向にあり、物流効率化、環境対策等の各種要請に応えるため、船舶の代替建造を促進することが必要不可欠である。そのため、インセンティブ付与等政府による支援を総合的に講じていくことが必要となっている。

4) 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16年度の全国の港湾運送量は約13億4,300万トン(対前年度比4.9%増)であった。また、事業の効率化や多様なサービスの提供を図る観点か

ら、主要9港以外の地方港においても、主要9港と同様に事業参入を許可制に、運賃・料金を事前届出制とする規制緩和を実施するため、「港湾運送事業法」の改正が行われ(平成18年5月までに施行予定)、これにより、港湾運送事業の規制緩和が全国へ拡大することとなる。

(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

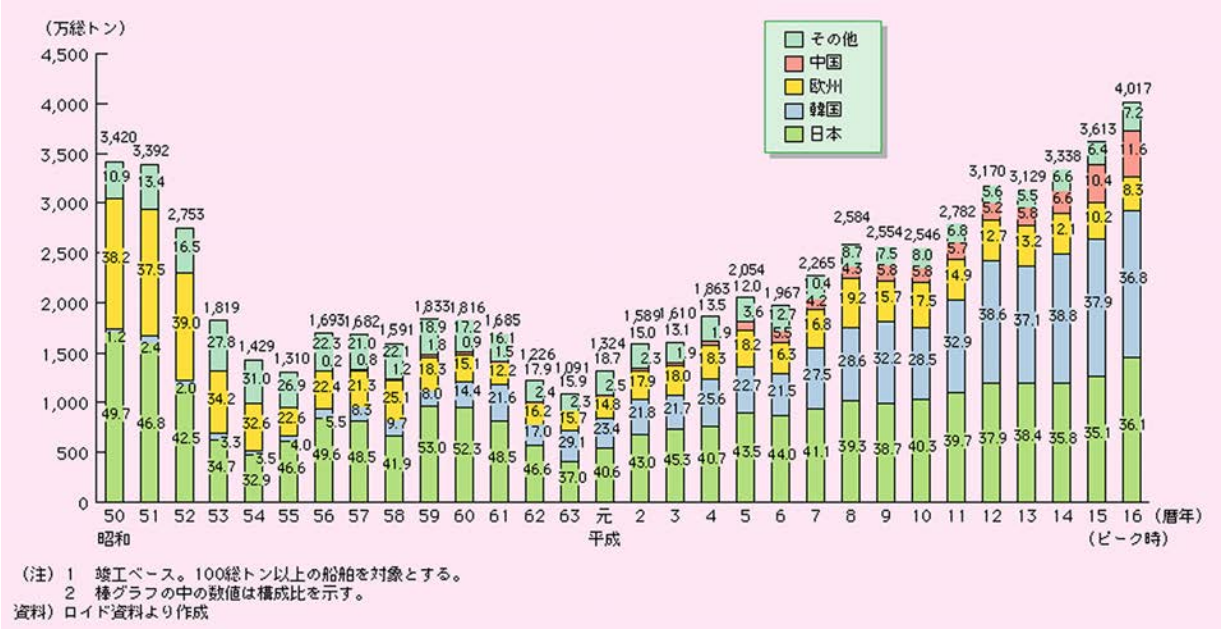
(注2)STCW条約(船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約)の締約国が発給した資格証明書を受有する外国人船員を、国土交通大臣の承認により、日本籍船の船舶職員として受け入れる制度(対象国：フィリピン、トルコ、ベトナム、インドネシア、インド、マレーシア)

(2)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

世界経済の好況に伴う海上輸送の増加、国際的な規制の強化に伴う需要の増加等により、平成16年の世界の新造船建造量は4,017万総トン(我が国建造量は1,452万総トン、世界の36.1%)と過去最高で、初の4,000万総トン台を記録した。

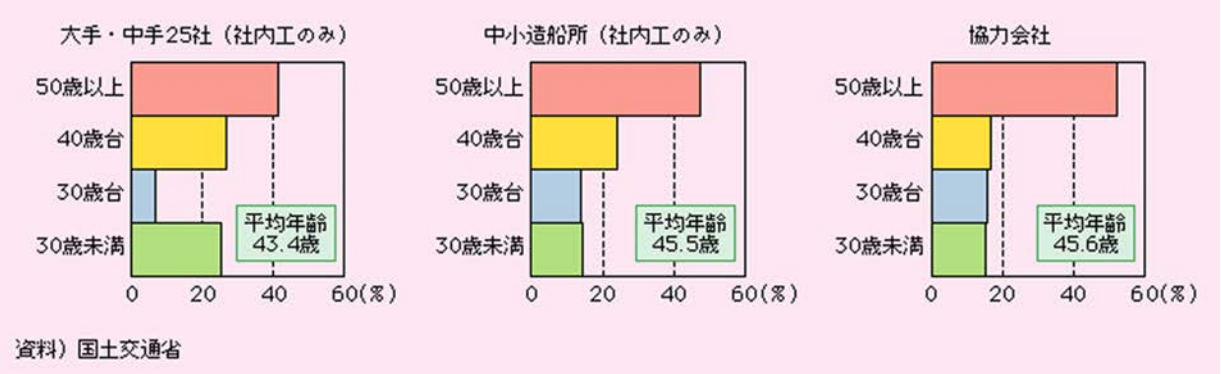
図表II-5-4-8　世界の新造船建造量の推移



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歳以上と高齢化しており、今後、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下がる可能性が生じているため、造船に関する「匠」の技の円滑な伝承が必要となっている。

図表II-5-4-9　造船技能者の年齢構成



Excel形式のファイルはこちら

このような状況の中、次世代を担う人材を育成するため、(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。

一方、激化する国際競争に対応し、造船業の競争力を強化させるため、「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。

造船技能(ぎょう鉄(注))



（注）鋼板にガス火炎で熱を加え、目的の三次元曲面に加工する造船特有の作業

2）舶用工業の活性化に向けた取組み

平成16年における我が国舶用工業製品の生産額は、近年の中国経済の急成長による海上輸送の活発化等による大型外航船の建造需要の増大を背景に、8,795億円(対前年比約10％増)と大幅に増加し、当面は高水準の操業状態が継続する見通しにある。

しかしながら、舶用工業製品の当面の供給対象が、船価の低い時期に受注した船舶向けであることや原材料価格の上昇による収益性の低迷、韓国・中国市場における舶用工業製品の国際競争の激化、熟練労働者の減少等、我が国の舶用工業が解決すべき課題も多い。

国土交通省では、平成17年3月に舶用機関業界の今後のあり方について、「舶用ディーゼル機関製造業の現状と課題」として取りまとめた。これらを踏まえ、「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、改正されたJISマーク表示制度による工業標準化の促進等を通じて、産業基盤及び国際競争力の強化を図っている。

さらに、我が国舶用工業を含む産業・社会を支えてきた「ものづくり」を継承・発展させるため、関係省庁と共同で創設した表彰制度「ものづくり日本大賞」を通じて、ものづくりを支える人材の意欲の向上等を図っている。

3）中小造船業・舶用工業の経営基盤強化

中小造船業・舶用工業は、国内物流の約4割(トンキロベース)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、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などの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(人材の育成・有効活用、事業の再構築等が柱)の実施により事業者の経営基盤強化を推進している。今後は「中小企業経営革新支援法」等を整理統合して施行された「中小企業新事業活動促進法」に基づいて事業者の経営革新や異分野の事業と連携した自主的取組みに対して、税制・金融等の支援を行うこととしている。

4）海事産業技術の開発・実用化

近年、海事産業技術については、造船技術を核とした21世紀型物流システムの構築が求められるとともに、京都議定書が発効されるなど、環境・エネルギー問題への取組みも一層急務となっている。

こうした社会的要請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、中小ガス田開発を促進することにより天然ガスの安定供給に資する天然ガスハイドレート(注)輸送船、海洋環境保全に寄与するノンバラスト船、船舶からの排出ガスに含まれる硫黄酸化物(SOx)を削減する活性炭素繊維(ACF)を活用した舶用高機能排煙処理システム、NOx及びCO_2の排出を同時削減する超臨界水を活用した舶用ディーゼル燃焼技術の研究開発を推進している。

一方、我が国発の最先端技術であるメガフロート技術は、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との結論を得るとともに、「メガフロート情報基地機能実証実験」により、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実証された。これを踏まえ、国土交通省としてはメガフロートに関する技術の周知、啓発に努めるとともに、日ASEAN交通連携においてASEAN諸国におけるメガフロート利用計画の実現可能性を調査するなどの国際的な対応を進めている。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



注天然ガス分子をカゴ状の水分子が取り囲んだ固体物質

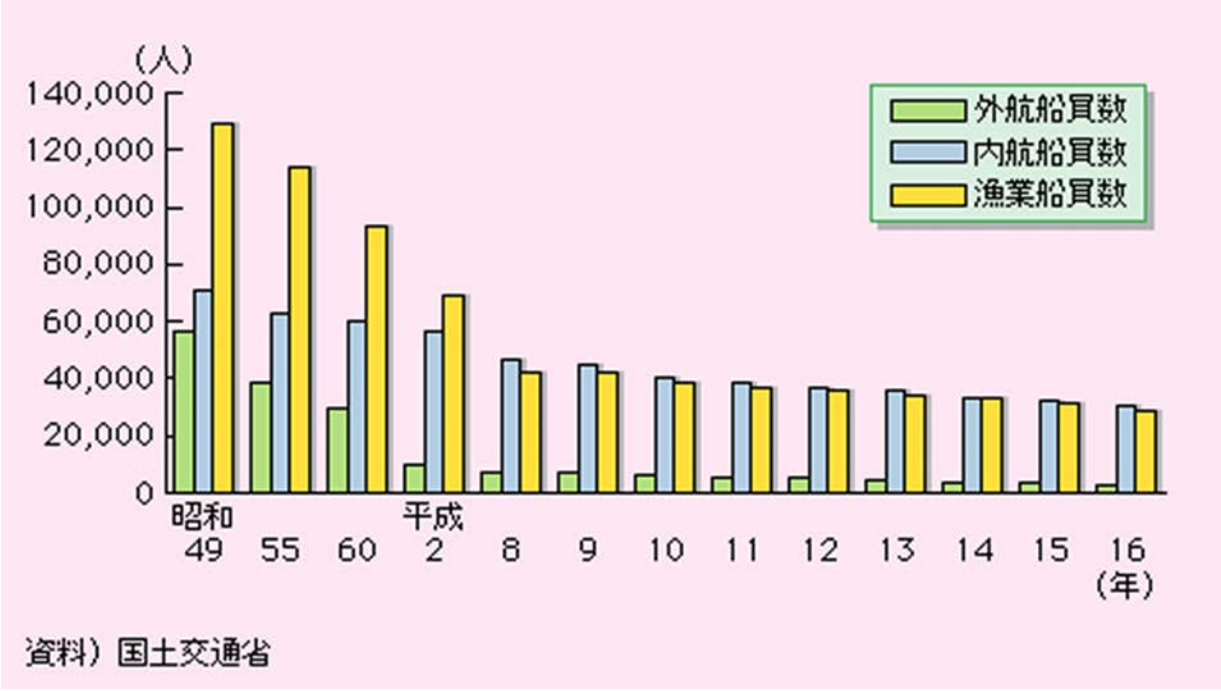
(3)船員対策

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な要素である。特に、船員の高齢化、燃料油高等厳しい経営環境下におかれている内航海運においては、自社の船舶において船員教育を行っていくことが厳しく、船員教育機関における新人船員の即戦力化が従来以上に求められている。そのため、船員教育機関である独立行政法人海技大学校、航海訓練所及び海員学校(海事3法人)では、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など、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。

今般、海事3法人については、「平成17年度末までに中期目標期間が終了する独立行政法人の見直しについて」(平成16年12月行政改革推進本部決定)において、海技大学校と海員学校の統合、海事3法人役職員の非公務員化等を内容とする決定が出されたところであり、今後は、この決定の指摘を踏まえ、平成18年度次期中期目標期間において、一層の効率的かつ効果的な運営を図りつつ、船員養成の規模・体制を再編整理することとしている。

図表II-5-4-10　船員数の推移



Excel形式のファイルはこちら

2）船員雇用対策

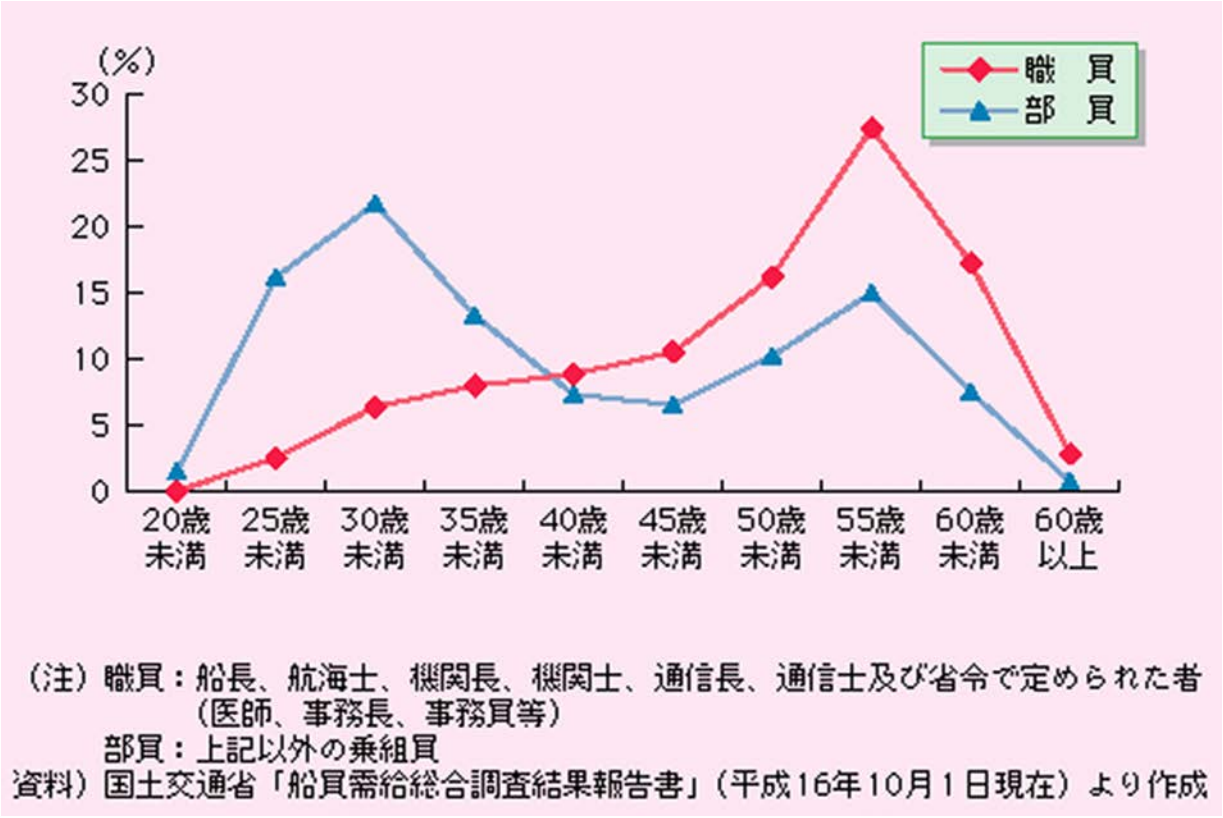
船員を取り巻く雇用情勢は、平成16年度の有効求人倍率が0.20倍と対前年度比0.09ポイントの増加となっており、本年に入ってからも有効求人倍率が上昇傾向にあるが、引き続き厳しい状況に変化はない。このため、全国の地方運輸局等において船員職業紹介、就職指導等を行っている。また、いわゆる離職四法(注1)に基づき、漁船の減船等により発生する離職船員に対して職業転換等給付金の支給も行っている。

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若年船員トライアル雇用助成事業を実施している。また、求人者と求職者を一同に集

め、求職者に対する企業説明会や就職面接を集中的・効率的に行うためのイベント(船員就業フェア)を国が直接開催し、平成17年度には3回実施した。

さらに、平成17年4月から、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の船員派遣事業が制度化されるとともに、若年船員の確保を図るため、届出により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った。

図表II-5-4-11　年齢別船員の構成



Excel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

航行の安全の確保及び船員の保護を図りつつ、海上運送事業の活性化を促進するため、平成17年4月より改正「船員法」が施行され、労使協定に基づく時間外労働を認めるとともに事後チェック強化等の措置を講じた。事後チェック強化策については、事業法(「海上運送法」、「内航海運業法」)と船員関係法(「船員法」、「船員職業安定法」、「船舶職員及び小型船舶操縦者法」)に関する監督権限を幅広く有する執行官として、「運航労務監理官」を各地方運輸局等に設置した。これに併せ、改正「船員法」の施行から半年間を内航貨物船の定員規制に係る集中監査期間とし、運航労務監理官による指導を強化しており、監査を通じて密接な指導を行っている。

また、近年、産業構造・輸送環境の変化に対応して輸送コストの削減が強く要請されており、厳しい経営環境にあるなど、内航海運を取り巻く状況の変化に対応するため、船員の乗組み体制について、平成17年4月に限定近海に相当する区域(注2)に係る乗組み基準を新設し、内航船に係る乗組み基準を緩和した。

(注1)「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」

(注2)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

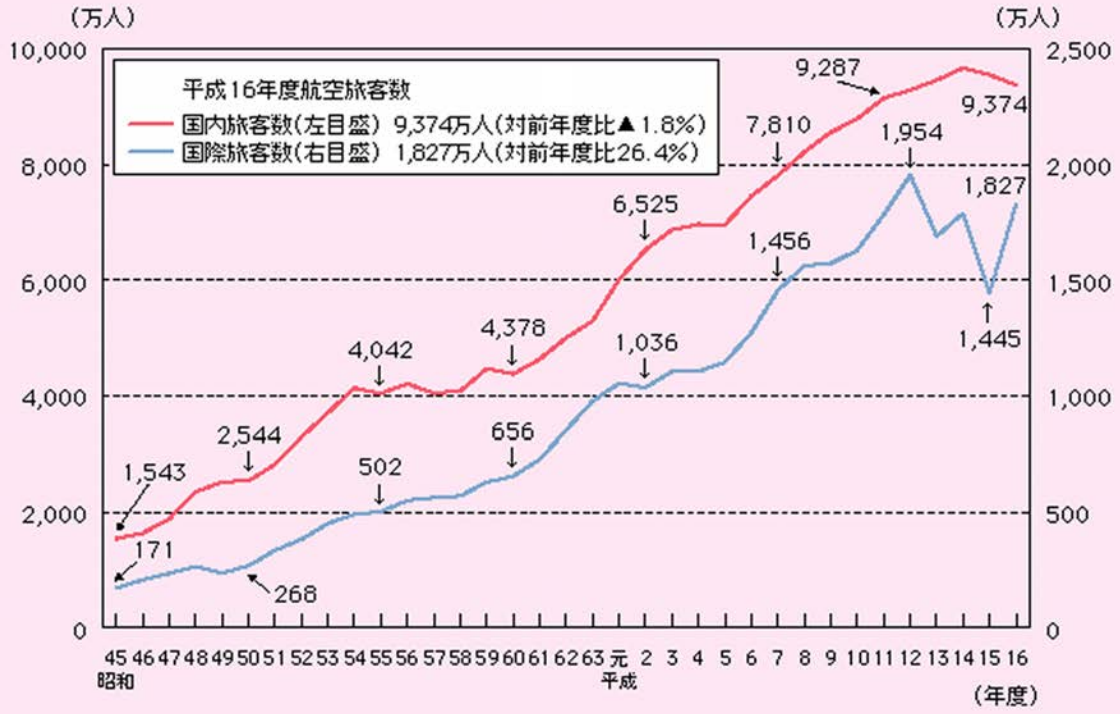
4　航空事業の動向

(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16年度は15年度に引き続き減少となっている。

国際旅客輸送は、平成15年3月以降、イラク戦争、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年度に入り、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-5-4-12　本邦航空会社の旅客数の推移



(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4月には、新規航空会社が優先配分を受けられる新規優遇枠を追加(20往復分)するとともに、同年12月にも発着枠の増枠に伴い5往復分を追加した。これにより新規航空会社の大手航空会社に対する競争力が増し、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。

5　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共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。

また、近年、中国を始めアジア地域が生産拠点・消費市場として急速に発展し、我が国からも多数の企業が進出しており、こうした活発な経済活動を支える効率的な物流システムの構築が課題となっている。こうした中、アジア地域との物流も拡大しつつあり、国際航空利用運送事業者のアジア向け貨物取扱量は、平成10年度では約35万トンであったが、15年度では約56万トンまで増加している。

6　倉庫業の動向

(1)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おり、保管ニーズの高度化・多様化に適切に対応するため、参入規制の許可制から登録制への変更等の規制緩和等が行われた。これにより、物流関係の他の事業における規制緩和の進展と合わせて、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るが、新規参入のうち6割程度が貨物自動車運送事業者であり(平成15年度)、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。

(2)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、トランクルームサービスの契約の際に消費者が寄託契約と賃貸借契約の違いについて誤認しないような広告掲載基準を平成16年度から策定して、トラブルの未然防止を図っている。

7　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2.3%、法人数の10.4%を占めている重要な産業の一つである。不動産市場は、バブルの崩壊以降、平成4年から公示地価が全国平均で14年連続で下落している一方、企業資産のオフバランス化の進展や低金利が続く中での不動産への投資ニーズの高まり等を背景として、不動産証券化市場が着実に拡大を続けるなど明るい兆しも見せている。このような状況を踏まえ、不動産情報の充実や不動産管理の適正化の確保等を通じて、消費者や投資家が安心して参加できる不動産市場の構築等市場環境の整備に積極的に取り組むことが重要である。

(2)「宅地建物取引業法」の的確な運用

宅地建物取引に係る消費者利益の増進を図るため、「宅地建物取引業法」の的確な運用により、規制の簡素合理化を図りつつも、消費者保護の徹底に努めている。宅地建物取引業者数は、5年ぶりに増加となった。

宅地建物取引業者数(平成17年3月末現在)：130,819人 宅地建物取引主任者資格試験の合格者：31,520人、合格率：17.3%(平成17年度) 取引主任者登録者数(平成17年3月末現在)：750,764人

平成16年度に国土交通省及び都道府県の宅地建物取引業所管部局で取り扱われた苦情・紛争相談件数は3,385件と前年度と比べ649件減少したが、宅地建物の重要事項の説明に関する苦情・紛争は依然として多く、国土交通省及び都道府県において苦情・紛争の未然防止に努めるとともに、相談に対する助言・指導を行っている。また、法に違反した業者には、免許取消し、業務停止などの監督処分を行っており、16年度の監督処分件数は357件(免許取消し217件、業務停止70件、指示70件)となっている。

また、標準媒介契約約款について、1）媒介業務の内容の明確化、2）業務処理状況の報告方法・報告回数、指定流通機構(レインズ)(注)への登録期限の記載方法の弾力化、3）指定流通機構への成約情報通知義務の明記等を内容とする改正を行い、平成17年7月に施行した。

(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。

(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。

また、マンション管理業者による管理組合の財産の適正管理や出納業務の効率的な執行を確保する観点から、財産の分別管理や保証制度のあり方について検討を行っている。

マンション管理業者数(平成17年10月末現在)：2,676人 管理業務主任者資格試験の合格者：5,019人、合格率22.2%(平成17年度) 管理業務主任者登録者数(平成17年10月末現在)：41,508人

(4)不動産市場の活性化

1）土地市場の条件整備の推進

土地神話が崩壊し、土地の収益性や利便性が重視され、利用価値に応じた価格形成がなされる市場において、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る市場機能の向上を図ることが重要である。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17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(改定)」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。土地市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図るため、17年度から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な取引価格情報等の提供を行っている。

2）不動産情報の充実

インターネットでの消費者の相場観の把握等を支援する観点から、指定流通機構が保有する不動産取引価格情報を活用した情報提供をインターネットを通じて行い、消費者が安心して不動産取引を行える環境整備を推進している。具体的には、「不動産取引情報の提供のあり方に関する検討委員会」での検討を踏まえ、平成19年4月より情報提供の開始を予定している。また、物件情報及び有益情報を提供する不動産統合サイト(不動産ジャパン(注1))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。

3）不動産証券化の一層の推進

不動産証券化は、投資単位の小口化を可能にし、約1,400兆円といわれる個人金融資産を不動産市場に呼び込むことにより、そ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15年度末には約12兆7,000億円、16年度末には約20兆7,000億円と、順調に拡大している。

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、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している。平成17年12月末現在、28銘柄のJリートが上場(注2)し、約396万口、約2兆8,450億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3兆3,900億円となっている。

また、近年は、ファンド・オブ・ファンズ(注3)を通じた個人投資家による投資も拡大しており、Jリートに投資するファンド・オブ・ファンズは平成17年6月末現在、総額3,000億円程度の規模になっている。

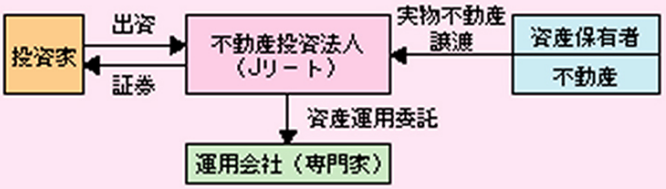
平成18年度税制改正においては、Jリート等が不動産を取得しやすい環境を整備する観点から、Jリート等に係る登録免許税の特例措置を延長することとしており、今後、Jリート等による不動産の取得が一層促進されるものと期待される。

図表II-5-4-13　不動産証券化スキーム図

１．上場型

・一般投資家が証券取引所を通じて簡単に投資することが可能な商品
・証券発行によって集めた資金で取得した資産（不動産）を運用し、投資家に配当

○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）

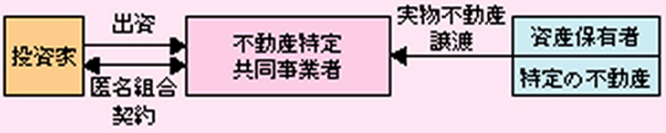


２．非上場型

・主に機関投資家向けの商品。一部個人投資家向け商品もあり。
・特定の資産（不動産）を証券化し、その資産を管理・運用し、投資家に配当

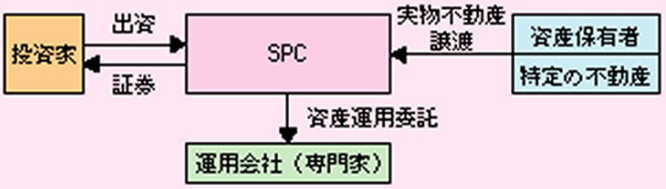
（１）不動産会社が事業を自ら行うスキーム

○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）



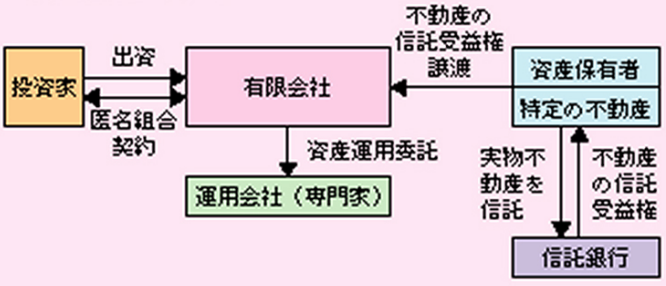
（２）SPCを設立して証券化を行うスキーム

○特定目的会社（SPC：Special Purpose Company）
資産の流動化に関する法律（平成10年９月施行）



（３）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。



4）土地税制の活用

土地税制については、資産デフレからの脱却を確実なものとするため、取得コストの軽減により、不動産の流動化を促進することが不可欠であることから、平成18年度税制改正において、流通税(登録免許税、不動産取得税)を軽減する特例措置を講ずることとしている。

5）新しい時代に対応した不動産市場の構築

証券化手法の活用等による不動産市場への資金流入が拡大する中で、不動産市場と資本市場の継続的かつ安定的な資金循環を構築することは、良質な不動産ストックの形成や土地利用の再編・再生を促進し、都市再生・地域再生を推進する上で極めて重要な課題である。このような認識の下、国土審議会土地政策分科会企画部会不動産投資市場検討小委員会及び社会資本整備審議会産業分科会不動産部会では、平成17年10月より審議を開始し、同年12月に、統一的な投資家保護法制の整備等の金融制度改革の動きを踏まえつつ、不動産投資のリスクを踏まえた情報開示や説明方法を始め、投資家が安心して参加できる不動産市場のあり方等について、中間整理を行った。引き続き、魅力的な都市・地域を形成する良質な資産を生み出す不動産市場の在り方等新しい時代に対応した不動産市場の構築に向けた検討を行っている。

(注1)http://www.fudousan.or.jp/

(注2)東証26(うち1銘柄は福証にも重複上場)、大証1、ジャスダック1

(注3)投資信託の商品の一つで、運用機関が複数のファンドを組み合わせて一つの投資信託にまとめたもの

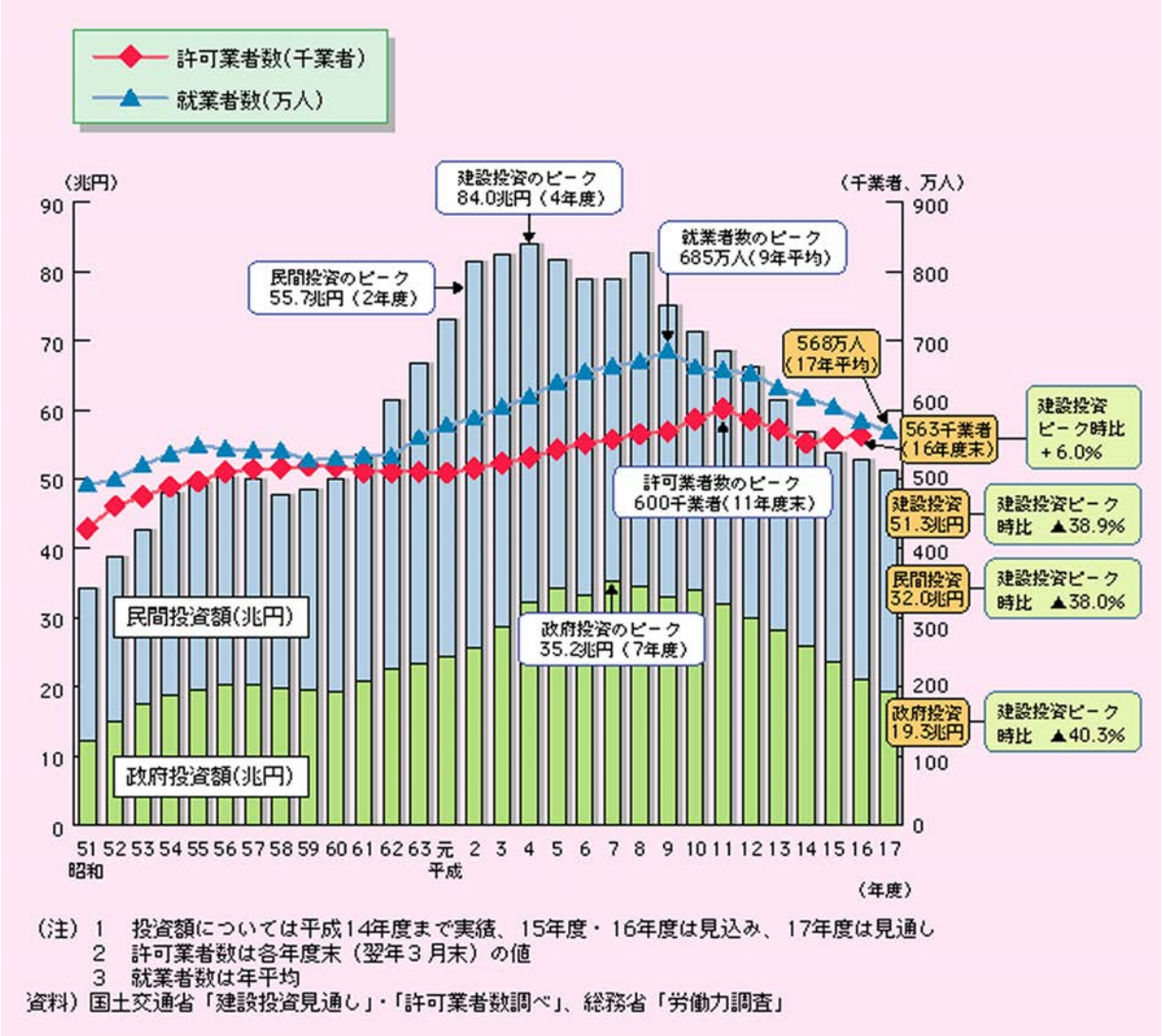
8　建設産業の再生

(1)建設産業の現状と経営革新等の促進

建設業は、国民生活の質の向上及び国民経済の発展の基盤である住宅・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17年度の見通しは約51.3兆円で、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、17年3月末は562,661業者で、5年3月末(530,655業者)と比べると6.0%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引続き低迷しており、平成16年度の売上高営業利益率及び同経常利益率は、それぞれ1.7%、1.8%と、4年度(3.8%、3.2%)の約半分の水準にとどまっているほか、16年度の全産業の平均(3.1%、3.1%)を大きく下回っている。

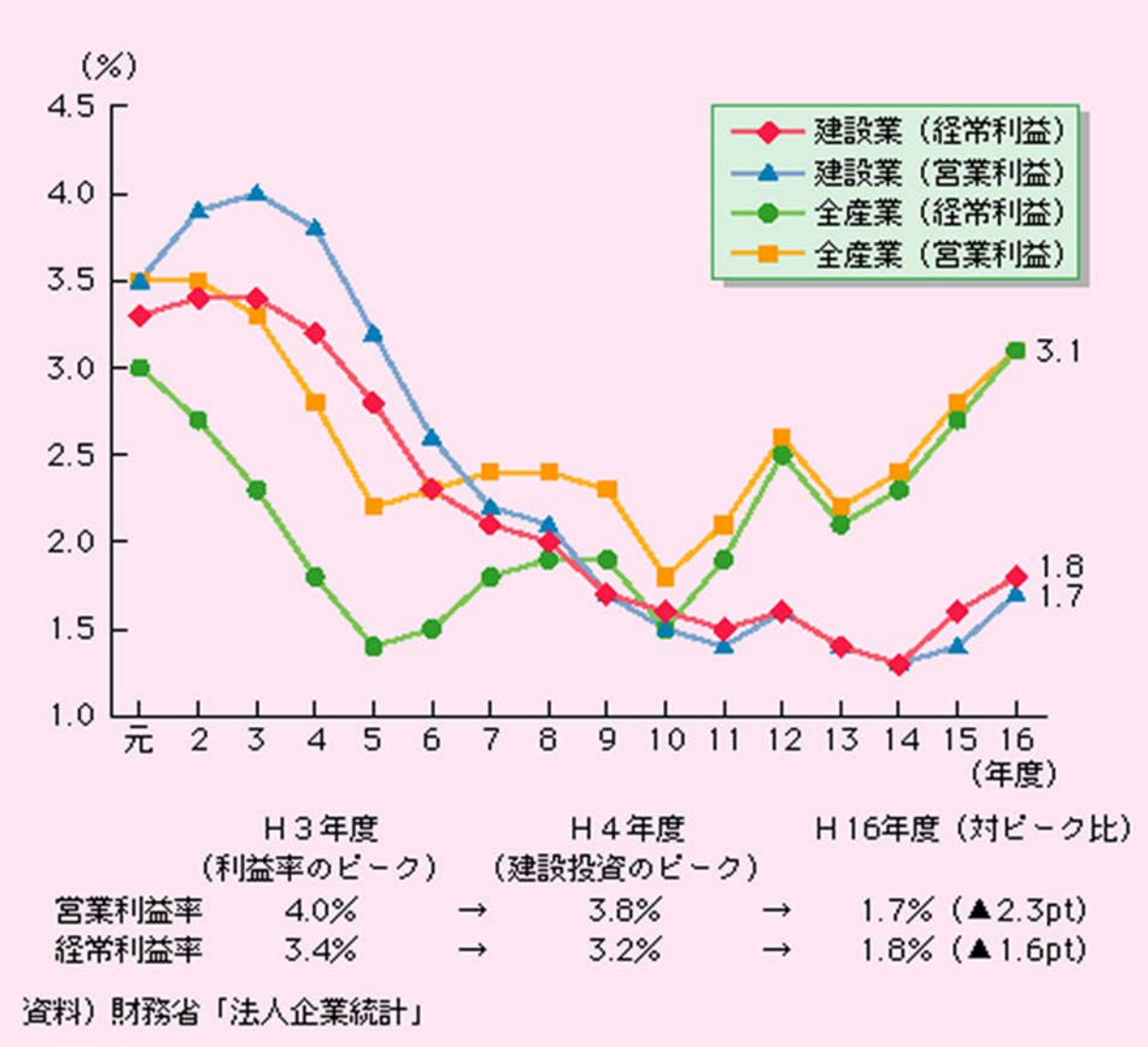
図表II-5-4-14　建設投資(名目値)、許可業者数及び就業者数の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

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水準で推移しており、再編・淘汰が避けられない状況となっている。

図表II-5-4-15　建設業の利益率の推移



Excel形式のファイルはこちら

中小・中堅建設業は、立ち遅れている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、地域の基幹産業として経済・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。このように、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、伸びることができ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、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17年度においては、「建設業の新分野進出促進支援」を政策群(注)として位置付けており、新分野進出のための情報提供、経営診断、計画策定支援など関連するサービスを1ヶ所でまとめて受けることができる「ワンストップサービスセンター」を各都道府県に設置し、関係省庁が連携して支援している。あわせて、「地域における中

小・中堅建設業の新分野進出／経営統合等促進モデル構築支援事業」において、先導的な経営革新の取組みをモデルとして取上げ支援するとともに、普及・促進を行っている。

　また、こうした経営革新促進施策の展開と合わせて、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。

(注)民間の潜在力を最大限に引き出すため、府省の枠を超えた連携の下、規制改革、民間の資金・ノウハウの活用、新事業創造等の政策と予算を組み合わせる手法

(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

経営事項審査制度については、1）近年の建設投資の減少に対応して完成工事高の評点テーブルを引き上げる、2）企業の社会的貢献を評価すべく、災害時の防災活動に取り組む建設業者に対し加点評価するの2点を柱とする改正を行い、平成18年5月から施行することとしている。

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など、虚偽申請の徹底的な排除に向けた施策に取り組んでいる。

(イ)不良・不適格業者の排除

不良・不適格業者(注)を放置することは、適正な競争を妨げ、公共工事の品質確保、適正な費用による施工等の支障になるだけでなく、技術力・経営力を向上させようとする優良な建設業者の意欲を削ぎ、ひいては建設業の健全な発達を阻害することとなる。このため、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」により、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的確な対応を行っている。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

(3)多様な建設生産・管理システムの形成

従来、我が国では、一括発注方式が主として活用されてきたが、民間の技術力の活用、コスト構成の透明化、発注者内技術者の量的、質的補完等の観点から、発注者において、分離発注、CM方式(注1)、異業種JV(注2)等の多様な建設生産・管理システムに対する関心が高まっている。

国土交通省では、「CM方式活用ガイドライン」等の策定や地方公共団体におけるCM方式の導入促進、異業種JVのメリット・デメリット等を整理した「異業種JVに係る調査報告書」の策定(平成17年)等の取組みを行っている。

(注1)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

(注2)総合工事業者と専門工事業者、又は業種が異なる専門工事業者同士が結成する建設共同企業体

(4)建設労働対策の推進

1）建設業における雇用労働条件の改善

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、全産業平均値に比べて未だ立ち遅れている。これらの改善を図るため、「第7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-5-4-16　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16年）	2,044	2,012	1,840
年間賃金総支給額（千円）（平成16年）	4,013	4,733	5,427

（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15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は、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、現場見学会等によるイメージアップ活動や小・中学校での総合学習を通じた建設労働者の社会的評価の向上を図る活動の推進、建設技能の円滑な伝承に向けた取組み等の検討を行っている。

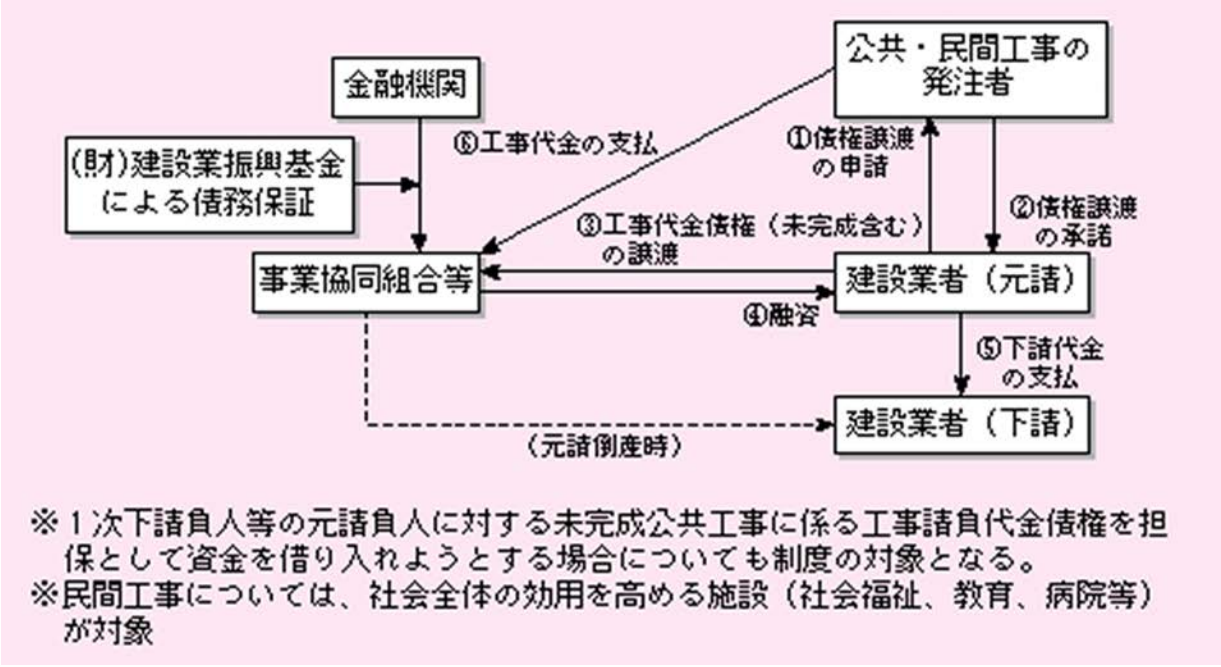
また、質の高い施工を実現するためには、現場での施工に精通し、現場の状況に応じた施工方法の提案等を行うことができる「基幹技能者」の確保・育成が重要である。平成17年3月末現在、14職種20団体が基幹技能者に係る民間資格を整備し、合計17,601名が認定されており、その周知や活用促進に向けた取組みを推進している。

(5)専門工事業、建設関連業等の経営基盤の強化

1）下請セーフティネット債務保証事業

中小・中堅建設業者の担保力・信用力を補完し、工事途中での資金不足の発生等を防ぎ、さらに下請代金の支払いの適正化を図るため、「下請セーフティネット債務保証事業」を行っている。平成17年9月現在、公共工事用債務保証枠は31都府県で1,450億円、民間工事用債務保証枠は3県で40億円が設定されている。

図表II-5-4-17　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・中堅建設業者の継続的協業関係確保による経営力・施工力の強化のため、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17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、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。

3）専門工事業

専門工事業者は、建設工事を直接施工し、工事の品質確保に対して重要な役割を担うため、その振興・育成が重要な課題である。このため、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い、専門工事業団体や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、建設関連業の登録制度の的確な運用等を通じて、こうした技術力の向上に努めている企業を支援している。

(注)建設業の事業協同組合：4,841組合、協業組合：40組合、企業組合：148組合

(6)建設機械の現状と建設生産技術の発展

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15年度で約100万台(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28%であるのに対して、リース・レンタル業者が42%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」に基づいた建設機械施工技士の資格制度があり、平成17年までに1級・2級合計約15万2千人が取得している。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約15%を占めている。このため、「建設機械施工安全技術指針」を改定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723千台、車輪式トラクタショベル約147千台、ブルドーザ約59千台

(7)建設工事における紛争処理

建設工事の請負契約に関する紛争を迅速に処理するため、建設工事紛争審査会において紛争処理手続を行っている。平成16年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では50件(仲裁13件、調停25件、あっせん12件)、都道府県建設工事紛争審査会では176件(仲裁23件、調停131件、あっせん22件)となっている。

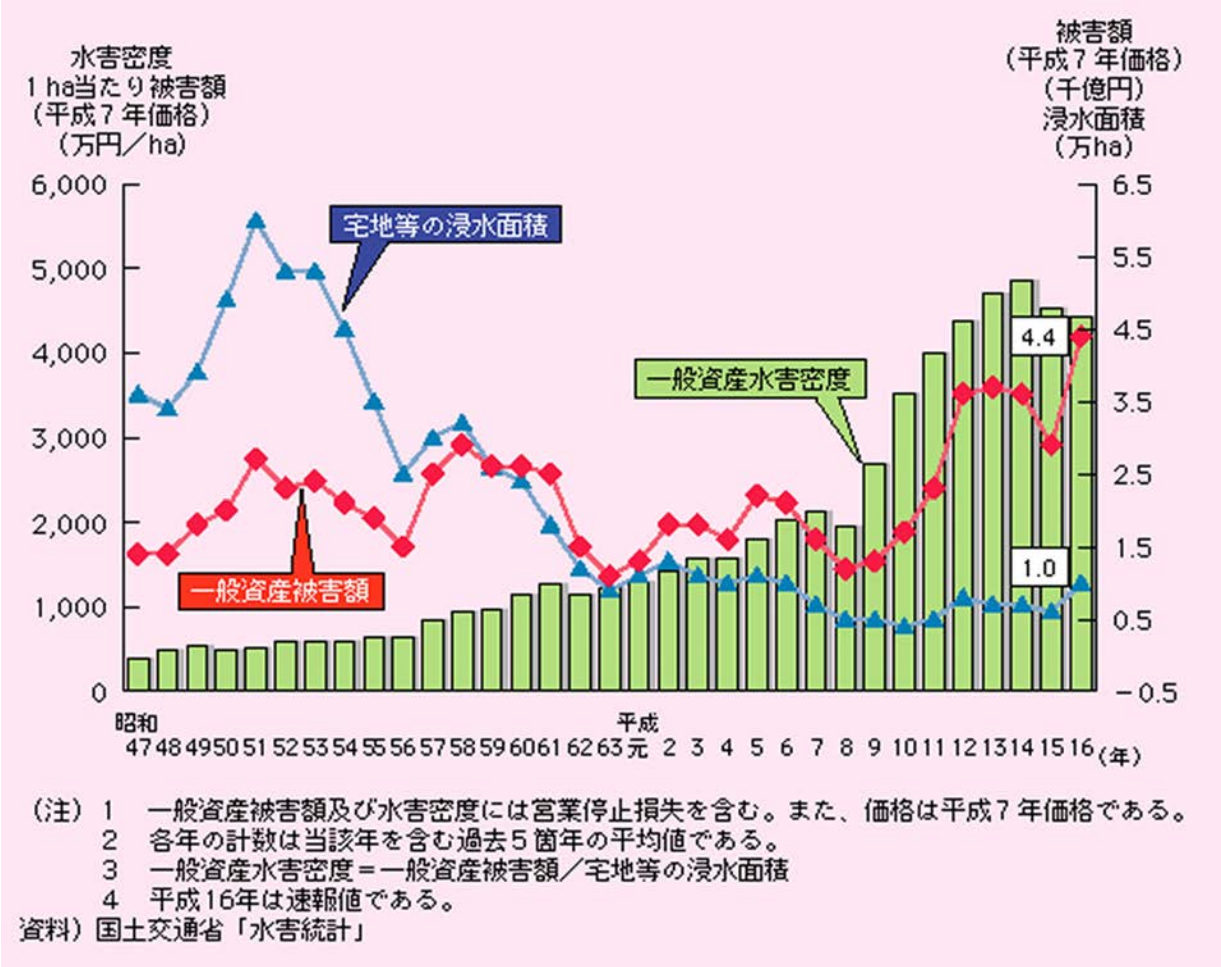
第6章　安全の確保

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、地震・水害・土砂災害等の自然災害対策、陸・海・空の交通事故対策、危機管理・安全保障対策等国民の生命・財産を守るための施策を幅広く推進している。

第1節　自然災害対策

我が国の国土は、地形、地質、気象、地理的に極めて厳しい条件下にあり、自然災害から国民の生命・財産を守ることは最も基礎的な課題であると言える。特に、人口・資産の都市への集積のため、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、その対策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＝一般資産被害額／宅地等の浸水面積
4　平成16年は速報値である。
資料) 国土交通省「水害統計」

Excel形式のファイルはこちら

1　災害に強い安全な国土づくり

(1)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建築物の被害が顕著に見られた。近年福岡県西方沖を震源とする地震等の大規模地震が頻発しており、大規模地震はいつどこで発生してもおかしくない状況にあるとの認識が広まっている。そこで、「建築物の耐震改修の促進に関する法律(耐震改修促進法)」に基づき、補助制度の拡充等により耐震診断・改修を促進している。

平成17年3月の中央防災会議において、今後10年間で地震による死者数を半減させることを目標とする「地震防災戦略」が決定され、同年6月の「住宅・建築物の地震防災推進会議」において、現在の住宅や特定建築物の耐震化率75%を少なくとも90%とすることが必要であるなどの提言が取りまとめられた。これを受けて、同年10月には、「耐震改修促進法」を一部改正し、計画的な耐震化の推進、建築物に対する指導等の強化、支援措置の拡充等を図っている。

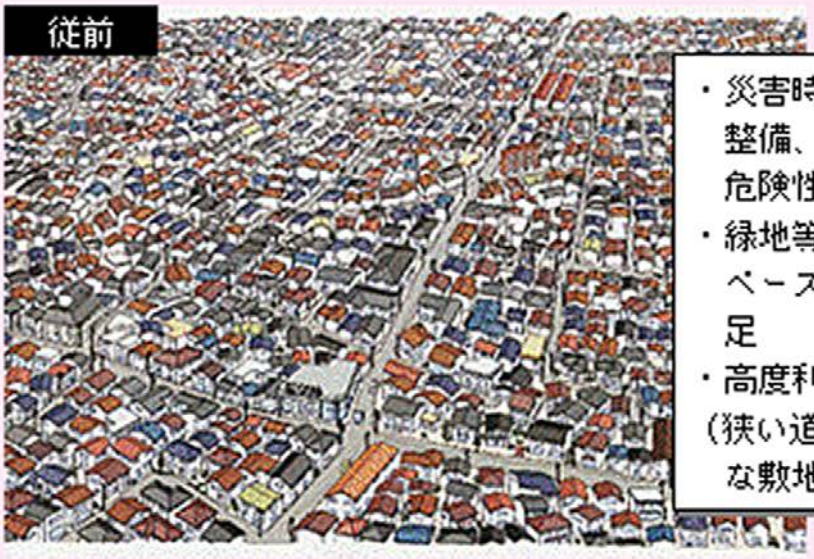
また、平成18年度税制改正において、住宅及び事業用建築物に係る耐震改修促進税制を創設することとしている。

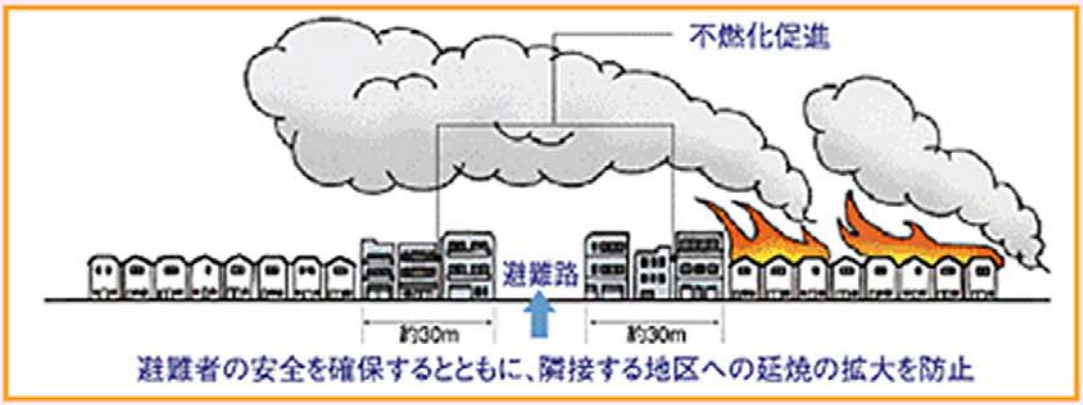
2）密集市街地の緊急整備

防災・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、「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)」(東京・大阪各約2,300ha(「図表I-2-3-3『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)」を参照)、全国約8,000ha)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、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、1)幹線道路沿道建築物の不燃化による延焼遮断機能と避難路機能が一体となった都市の骨格防災軸(防災環境軸)や避難地となる防災公園の整備、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合わせた耐火建築物等への共同建替え等による、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-6-1-2　防災環境軸


従前
・災害時の避難路が未整備、火災時の延焼危険性が大
・緑地等のオープンスペースが絶対的に不足
・高度利用が図れない（狭い道路幅員、狭小な敷地）
従後
・災害時の避難路、延焼遮断帯として機能
・緑豊かな空間
・沿道敷地の高度利用と住宅供給
・住民の生活支援サービス施設が立地する「生活軸」


不燃化促進
避難路
約30m
約30m
避難者の安全を確保するとともに、隣接する地区への延焼の拡大を防止

図表II-6-1-3　密集市街地に関する事業

事業名	概　要	平成17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	門真市北部地区（大阪府門真市）等 160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 25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	東部・荒川左岸地区（東京都葛飾区）等 73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 30地区 市街地再開発事業：曳舟駅前地区（東京都墨田区）等 18地区

Excel形式のファイルはこちら

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・安心な都市づくりを図るため、地震災害時の復旧・復興拠点や生活物資等の輸送中継基地等となる広域防災拠点、周辺地区からの避難者の収容や市街地火災等から避難者の生命を保護する広域避難地、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4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鳳公園(千葉県)等11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

「官庁施設の総合耐震計画基準」等に基づき、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おり、特に政府の防災拠点の中枢機能を担う施設について重点的に取り組んでいる。平成17年度は経済産業省別館(霞が関地区)の耐震対策に着手した。

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16年度は約8kmの耐震対策を実施した。

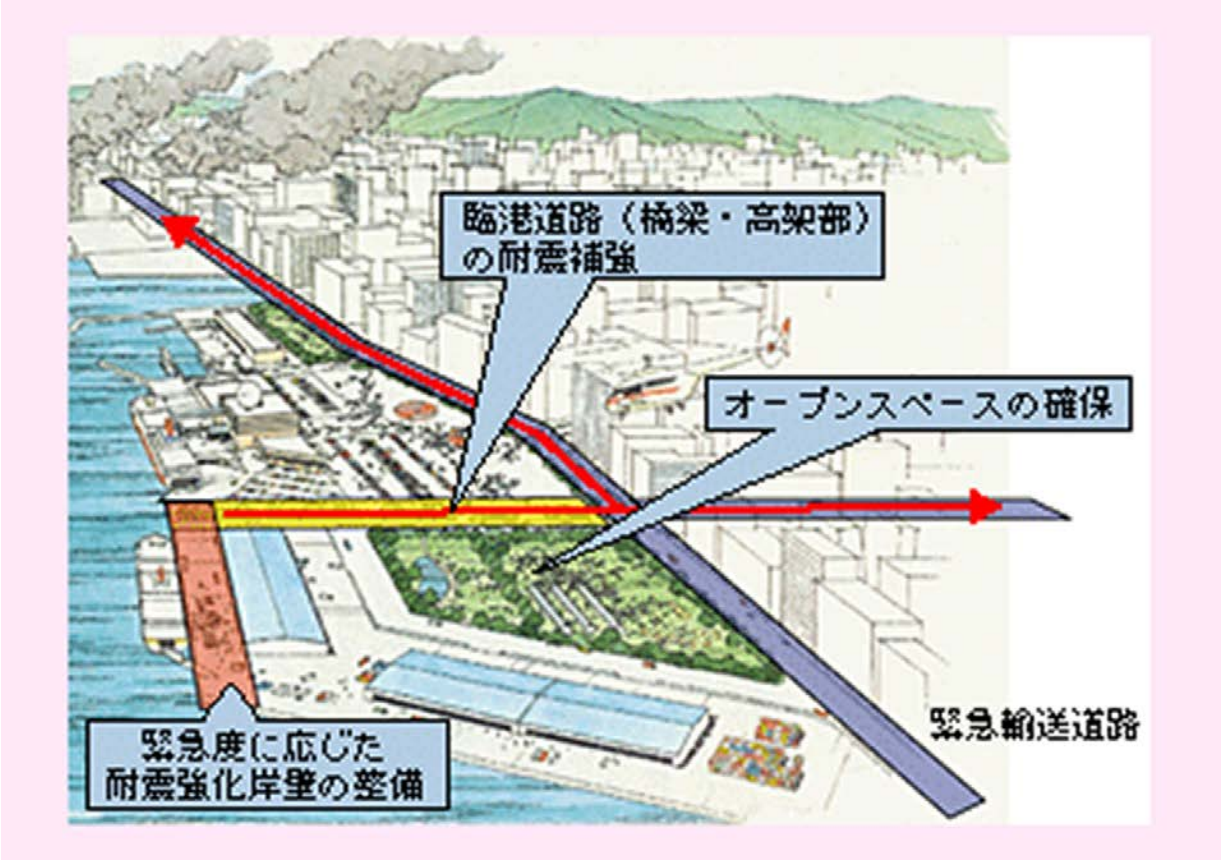
(イ)道路事業における耐震対策

被災時の円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送・復旧活動に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム(平成17～19年度)に基づき、橋梁の耐震補強を実施している。また、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の落橋等による甚大な二次被害を防止するため、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁耐震補強3箇年プログラム(平成17～19年度)に基づき、橋梁の耐震補強を実施している。

(ウ)港湾事業における耐震対策

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17年4月末現在147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、大阪湾及び室蘭港に配備している。

図表II-6-1-4　港湾事業における耐震対策



(エ)空港事業における耐震対策

平成17年に東京国際空港(羽田)の誘導路の一部を耐震化したほか、大規模地震発生時の円滑な緊急救命活動、緊急物資輸送、航空ネットワーク維持等について対応方針を取りまとめた。

6）総合的な宅地防災対策の推進

平成16年新潟県中越地震を始め、近年の地震災害により宅地等の滑動崩落被害が数多く発生している。このため、有識者からなる「総合的な宅地防災対策に関する検討会」の報告(18年1月)を踏まえ、既存の造成地に係る「宅地ハザードマップ」の作成や耐震補強対策を促進することにより、宅地の安全性を確保する総合的宅地防災対策を推進することとし、併せて既に造成された宅地等の安全性確保を目的とする「宅地造成等規制法等の一部を改正する法律案」を第164回国会に提出した。

7）大規模地震に対応する土砂災害対策

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、津波等からの避難路(注)を含む箇所について、平成20年度末をめどに整備することとしている。

8）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。

(注)市町村地域防災計画上の避難路

(2)津波・高潮・侵食等対策

1）総合的な津波対策の推進

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を受けて開催した「津波対策検討委員会」の提言を踏まえ、ハード整備とソフト対策を合わせ、被害の最小化を目指した津波対策を推進しており、17年度より津波危機管理対策緊急事業を開始している。

2）菜生海岸災害を教訓とした堤防等の緊急補強対策

平成16年10月、台風第23号の激しい高波により高知県室戸市の菜生(なばえ)海岸において発生した高潮災害を踏まえ、全国の堤防において緊急点検を実施し、同様な危険性を有すると想定される海岸について、堤防等の緊急補強対策を推進している。

3）ゼロメートル地帯の高潮対策

米国のハリケーン・カトリーナによる大規模な高潮災害を受けて開催した「ゼロメートル地帯の高潮対策検討会」の提言(平成18年1月)を踏まえ、防護施設の着実な整備と信頼性の確保に最重点を置いた浸水防止対策を講じるとともに、不測の事態に備え大規模な浸水を想定した被害の最小化対策を進めることとしている。

4）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17年12月末現在71沿岸のうち70沿岸で策定済み)を推進している。

5）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。

6）港内における船舶津波対策の推進

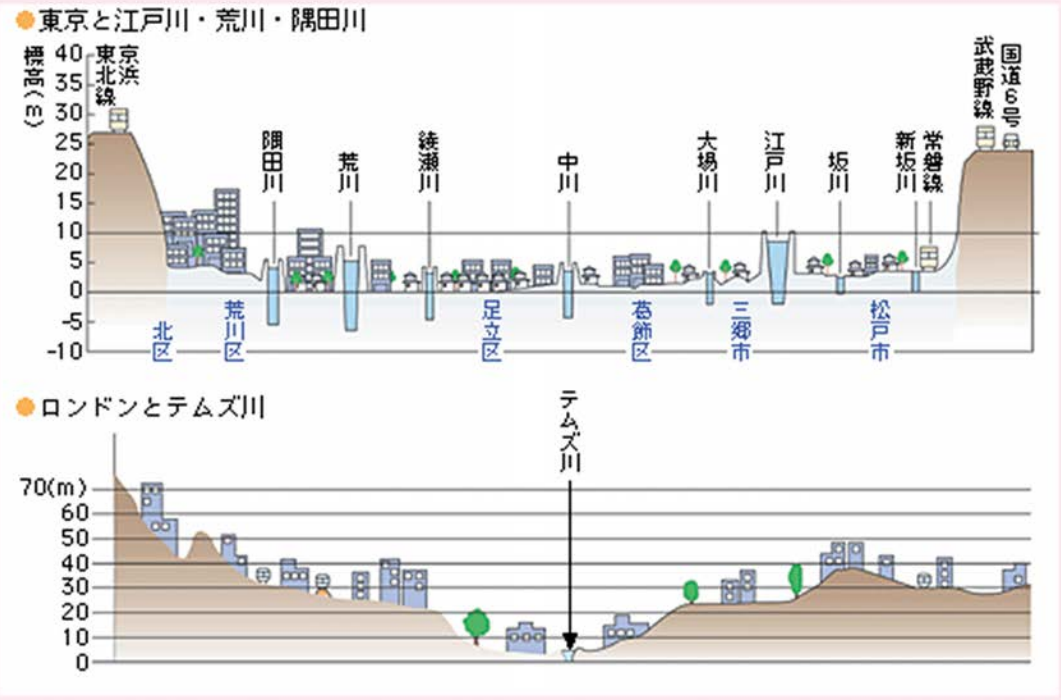
全国の「港則法」の特定港(86港)を中心に「船舶津波対策協議会」を設置しており、関係機関の協力の下、各港において船舶津波対策の策定に向けた検討を順次進めている。

(3)治水対策

我が国の都市の大部分は、洪水時の河川水位より低い土地により形成される沖積平野に位置しており、水害に対して脆弱な構造となっている。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)には、人口の1／2、資産の3／4が集中しており、治水対策は国民の生命や財産を守るため極めて重要である。

また、平成16年における観測史上最多の10個の台風の上陸や、17年における連続雨量1,000mmを超える降雨等に見られるような、気候変動等の影響による近年の集中豪雨の増加、施設能力を超える規模の大規模降雨等の自然的条件の変化、少子高齢化による災害時要援護者の増加、従来型コミュニティの衰退による地域の防災力の低下等の社会的な状況の変化に起因した新たな災害の様相も見られる。このような新たな課題に対応すべく、以下のようなハード整備とソフト対策を一体的に推進している。

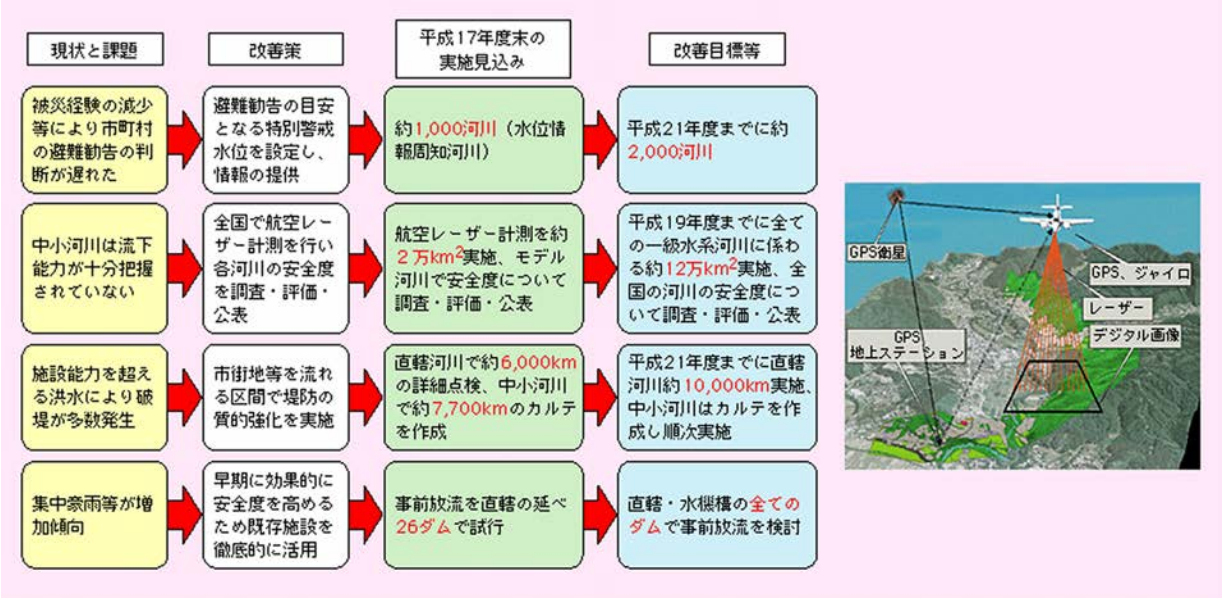
図表II-6-1-5　地盤の大半が洪水時の水位より低い日本の都市



1）豪雨災害対策緊急アクションプランの実施

平成16年を始めとする近年の豪雨災害の課題を踏まえ、緊急に対応すべき事項を同年12月に取りまとめた。各種施策について時限や数値目標を設けてその具現化を図っている。

図表II-6-1-6　豪雨災害対策緊急アクションプランの主な項目の実施状況

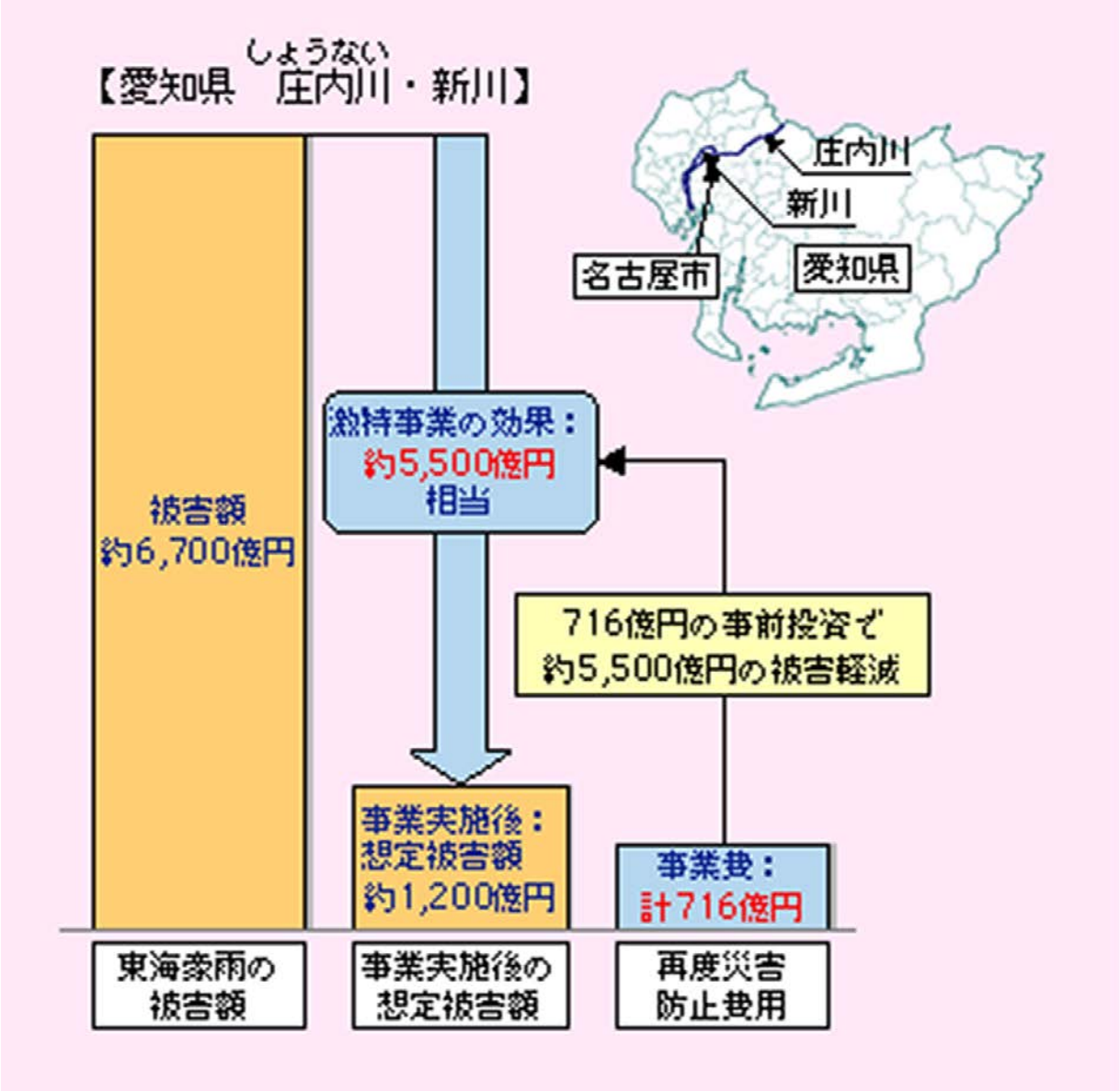


2）水害予防対策の推進

全国で見れば洪水による氾濫(注)から守られる区域の割合は未だ59.1%(平成16年末)にとどまっており、引き続き計画的かつ重点的な治水対策が必要である。

また、災害後に事後対策を講じるよりも、事前に災害を防ぐための投資を着実に推進することが、より効率的・効果的である。例えば、平成12年9月に名古屋市を中心に発生した東海豪雨水害を受け、約716億円を投じて緊急対策を実施したが、この投資をもし事前に実施していれば、被害額を約5,500億円軽減することが可能であったと推定されている。

図表II-6-1-7　事前投資による被害軽減効果(平成12年東海豪雨)



3）洪水氾濫が発生した場合における氾濫域での減災対策

これまでの治水対策は、一定の外力を想定し、河川や洪水調節施設等の整備によって、洪水から国民の生命と財産を守ることを目指しており、整備計画を超える洪水が発生した場合は、計画規模を高めて施設整備を行うのが一般的であった。

こうした手法は今後とも重要であるが、施設整備には時間がかかり、また、防災施設の整備途上で災害が発生するという状況が常にあることを再認識し、氾濫流の制御や警戒避難体制の確立等、洪水氾濫が発生した場合でも被害を最小限にするための施策を充実していく必要がある。

このため、洪水氾濫が発生した場合における氾濫域での減災対策について、「大規模降雨災害対策検討会」の提言を踏まえ、地域づくりや住まい方、個々人の対応等の観点も含めた対策を実施している。

4）大規模水害の再発防止対策

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-6-1-8　大規模水害の再発防止対策

（平成17年度当初事業費ベース）

事　業　名	概　　要	平成17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厳しい災害（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、おおむね5箇年をめどに河川整備を緊急的に実施する。	直轄：3箇所 補助：9箇所 合計：11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（おおむね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、おおむね5箇年をめどに河川整備を緊急的に実施する。	直轄：15箇所 補助：29箇所 合計：44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、おおむね4年間で集中的に河川整備を行う。	直轄：4箇所 補助：4箇所 合計：8箇所

Excel形式のファイルはこちら

5）水系全体で取り組む効果的な治水対策

増加する水害・土砂災害に対して限られた予算の中で効率的・効果的に対策を行うためには、水害・土砂災害の対策、国の事業と地方の事業、ハードとソフトを水系全体で推進する必要がある。このため、水系ごとに国と地方が事業内容や進度の調整等を行う「総合流域防災協議会」の設置、水系を単位に包括的に事業を実施する総合流域防災事業を平成17年度より開始している。

6）河川の安全度や防災施設の整備状況の調査・評価・公表

中小河川の多くは事業実施区間の流下能力の把握のみで水系全体の安全度が十分に把握されていない。このため、航空レーザー計測で河道断面等を把握することにより流下能力を算定し、平成19年春をめどに全国の中小河川の安全度(整備状況)を評価・公表することとしている。

(注)当面の計画として、大河川においては30～40年に一度程度、中小河川においては5～10年に一度程度の規模の降雨により発生する氾濫被害

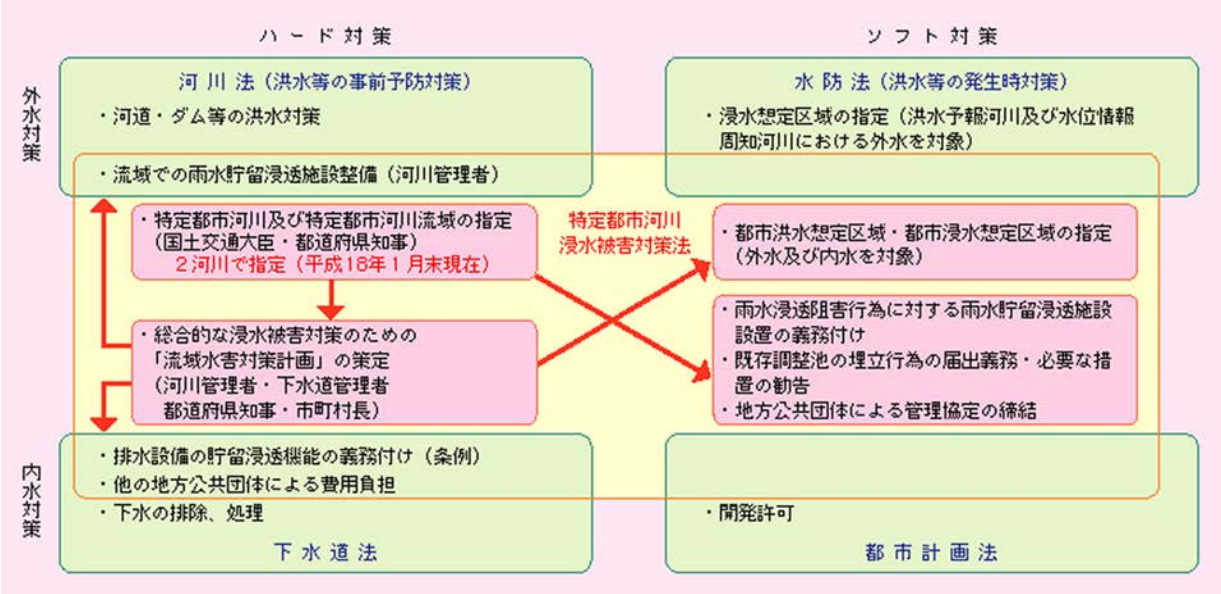
(4)都市型水害対策

1）流域一体となった総合的な治水対策の推進

都市部の河川においては、これまで総合的な治水対策として河川改修、流域対策及び被害軽減対策を関係機関と連携しながら一体的に行ってきた。

平成16年に新たに施行された「特定都市河川浸水被害対策法」では、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を講じる新たな枠組みも構築された。18年1月末現在、鶴見川(神奈川県)、新川(愛知県)の2河川を特定都市河川に指定している。

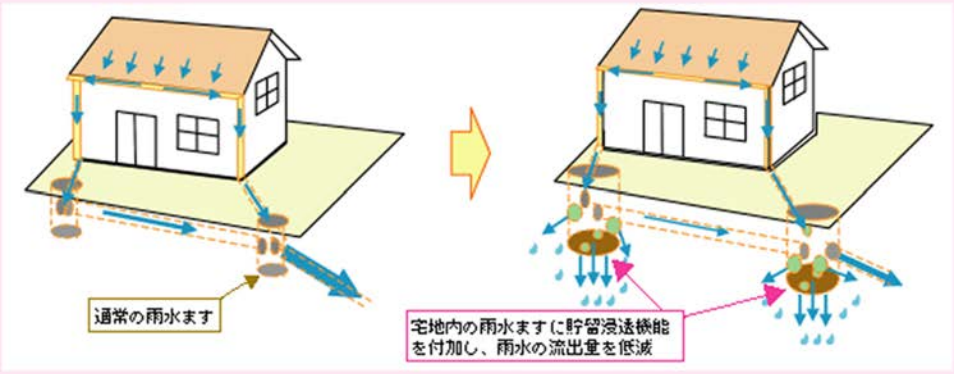
図表II-6-1-9　特定都市河川浸水被害対策法の概要



2）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。なお、平成17年度より、総合流域防災事業において実施している。

図表II-6-1-10　各戸貯留浸透施設のイメージ



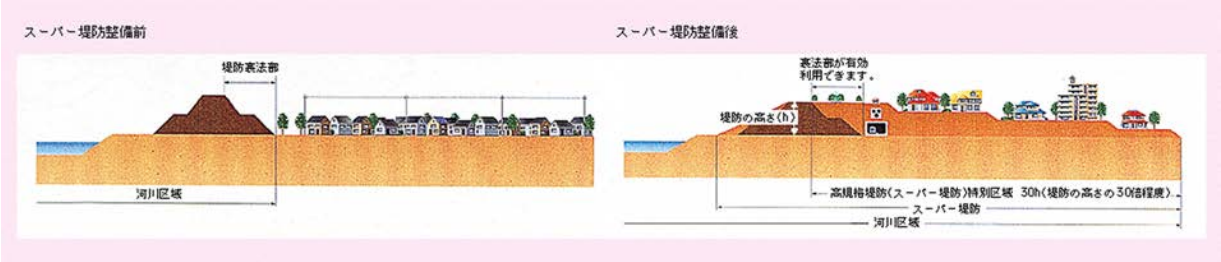
3）下水道整備による都市の浸水対策の推進

近年、下水道の整備計画を超える集中豪雨によって人命や都市機能に大きな被害が発生している。このため、「下水道政策研究委員会浸水対策小委員会」の提言を踏まえて、地区と期限を設定した重点的な施設整備の実施に加え、効果的に自助を促進するためのソフト対策の強化等、緊急的かつ効率的に被害の最小化を目指したハード・ソフト一体の総合的な浸水対策を推進している。

4）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、整備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、河川空間を生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。

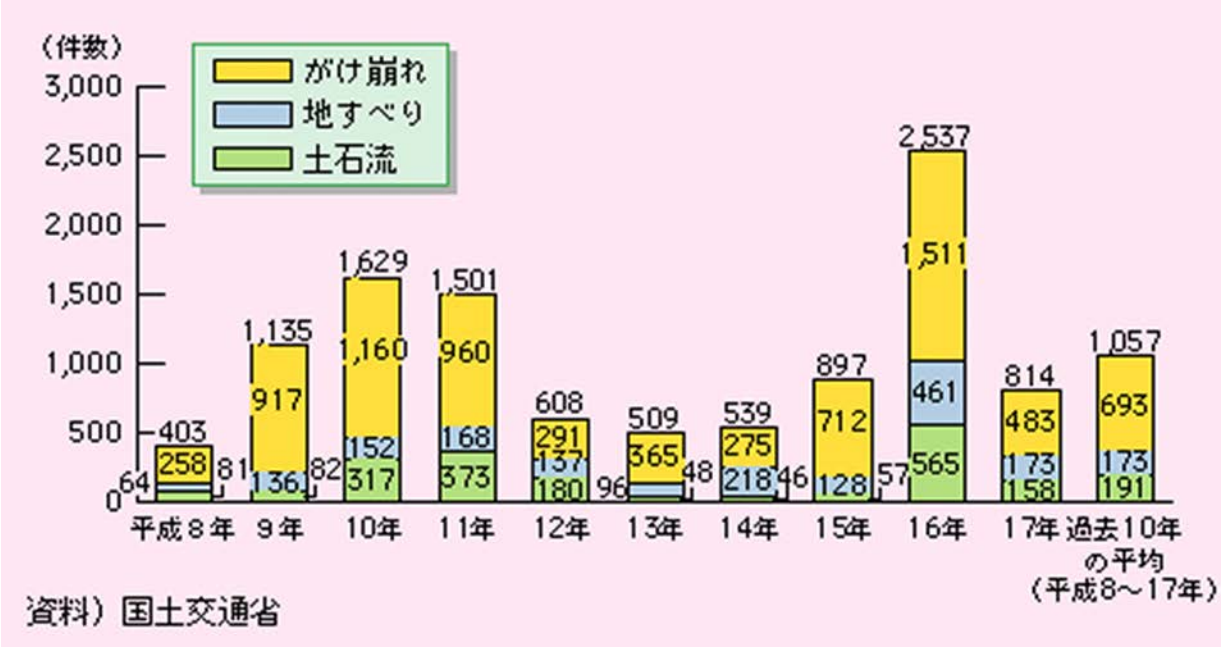
図表II-6-1-11　スーパー堤防の概念図



(5)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8～17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)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様々な施策が必要である。加えて、平成16年には統計開始以来最多の土砂災害が発生したことを受けて、「土砂災害対策検討会」を開催し、17年3月に提言が取りまとめられた。国土交通省では、この提言に基づき各種施策を推進している。

図表II-6-1-12　過去10年(平成8～17年)の土砂災害の発生件数

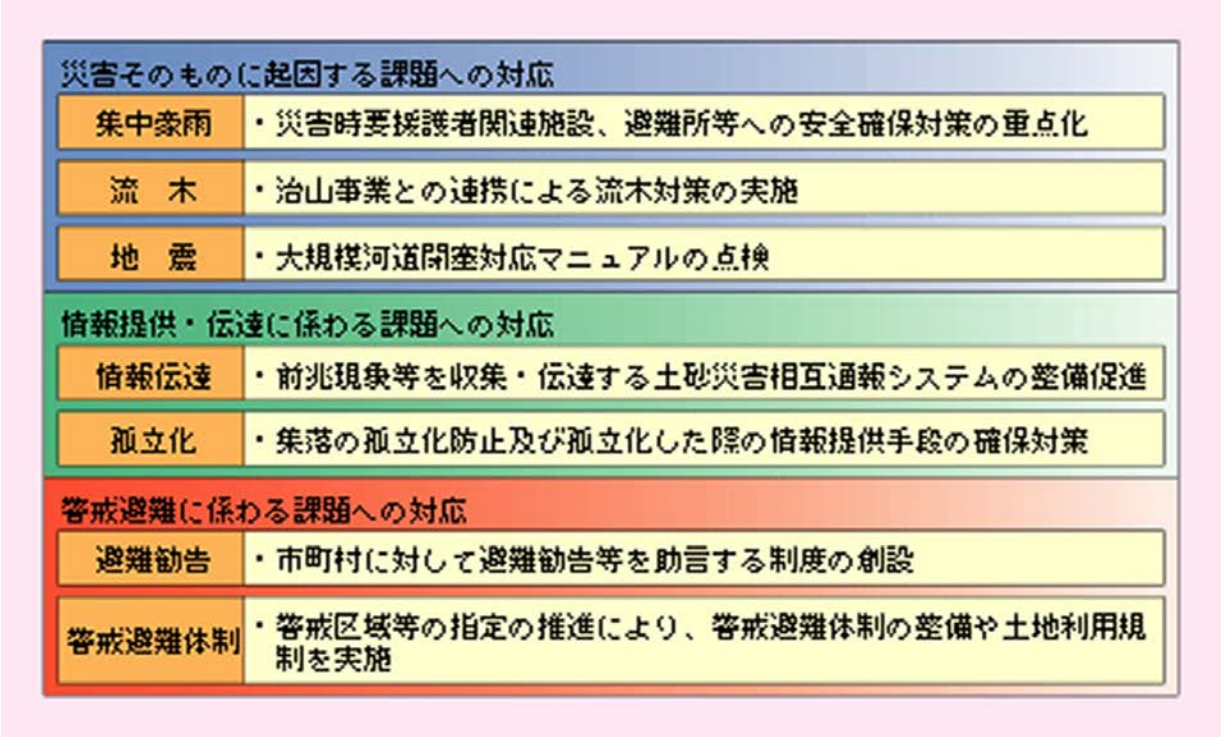


Excel形式のファイルはこちら

平成17年台風第14号の豪雨による土砂災害(鹿児島県垂水市)



図表II-6-1-13　土砂災害対策検討会の提言における主な施策



1）根幹的な土砂災害対策

流域全体の安全を確保する水系砂防、地すべりによる河道閉塞とその決壊による洪水等の被害を防ぐ地すべり対策など、広域的な国土保全のための砂防事業を推進している。

2）土砂災害発生地域の緊急防災対策

集中豪雨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砂防激甚災害対策特別緊急事業等により土砂災害対策を実施しており、平成17年度は、福井県美山町等183箇所で実施している。

3）都市山麓における土砂災害対策

都市域における土砂災害に対する安全性を高め、緑豊かな都市環境を創出するため、市街地に隣接する山麓斜面に一連の樹林帯(グリーンベルト)を形成し、在来植生を生かしつつ斜面の安全を図る緑の斜面工法を推進している。平成17年度は、六甲地区(兵庫県)等15地区において実施している。

4）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、熊本県水俣市等において大規模土石流により、死者が23名を数える大災害が発生した。これを契機に、全国で3箇年をめどに、1)危険箇所の認知、2)土砂災害情報の伝達、3)警戒避難の更なる推進を図っている。

5）土砂災害防止法の推進

(ア)土砂災害警戒区域等の指定の推進

土砂災害防止工事等によるハード整備と合わせて、「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、土砂災害が発生するおそれのある土地の区域を明らかにし、当該区域における警戒避難体制の整備を図るとともに、著しい土砂災害が発生するおそれのある土地の区域において、一定の開発行為の制限、建築物の移転勧告等のソフト対策を講じている。さらに、平成17年7月には、同法を一部改正し、土砂災害ハザードマップ等による周知の徹底と災害時要援護者関連施設への土砂災害情報の伝達方法を市町村地域防災計画に規定するなど、警戒避難体制の整備の強化を図っている。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、同年12月末現在広島県等において7,117箇所が指定されている。

(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16年度は、この制度により危険住宅66戸が除却され、危険住宅に代わる住宅49戸が建設された。

(注)ここでいう土砂災害危険箇所のうち、土石流危険渓流及び急傾斜地崩壊危険箇所については、被害想定区域内に人家5戸以上等ある渓流(箇所)を対象としている。

(6)火山砂防対策

1）噴火等による火山災害発生地域の緊急防災対策

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、緊急的かつ機動的に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）火山地域における警戒避難体制の整備

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・火山活動情報と土砂災害に関する情報を共有化し、関係省庁と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）火山噴火緊急減災対策計画の策定

火山噴火時に発生が想定される種々の土砂災害による被害を減災するために、平時より火山噴火時に行う火山監視、情報収集・伝達、緊急施工、避難計画等の対応を定めた「火山噴火緊急減災対策計画」の策定を関係省庁と連携して推進している。平成17年度は、富士山、浅間山ほか、計5火山で検討している。

図表II-6-1-14　火山噴火緊急減災対策計画イメージ図



(7)雪害対策

1）平成18年豪雪への対応

平成17年12月上旬以降、北極からの寒気が数回にわたって南下したため、日本海側の地方を中心に記録的な大雪に見舞われ、人的・住家被害のほか、鉄道の不通、道路の通行止めが発生した。国土交通省では、18年1月に「国土交通省豪雪対策本部」を設置し、被害状況の収集・把握に努めるとともに、道路交通の安全を確保するため、適切な道路の除雪作業、雪崩等の危険箇所の点検・情報提供及び道府県管理道路等の除雪費補助の緊急配分を行った。また、特に積雪が多く集落雪崩の危険性が高い長野県・新潟県に職員を派遣し、現地調査や技術指導を行った。

2）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、安全で安心な生活を支え、地域間の交流・連携を強化するため、道路の除雪・防雪・凍雪害防止の事業を進めている。平成16年度においては、全国的な豪雪となったことから、新潟県中越地震の被災地における除雪費の補正措置や幹線市町村道除雪費補助の臨時特例措置を実施した。

3）豪雪地帯における雪崩災害対策

全国には、約21,000箇所の雪崩危険箇所があり、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整備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。

4）雪対策砂防モデル事業の実施

豪雪地帯において、防災・住民利便上の観点から雪崩等による土砂流出防止の砂防えん堤、流雪機能を発揮できる低水路等の整備を行っており、平成17年度においては、穴の川床固工群(北海道)等10箇所で実施している。

5）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。

2　災害に備えた体制の充実

(1)安全・安心のための情報・広報等ソフト対策の推進

近年多発した自然災害や事件・事故に対応するため、各分野において安全・安心の確保のための総点検・具体的な対策の検討を進めてきたが、さらに安全・安心を確実にするため、平成17年11月に「国土交通省安全・安心ソフト対策推進本部」を設置し、安全・安心に関する情報や広報等のソフト面での問題点・具体的な対策等を検討している。

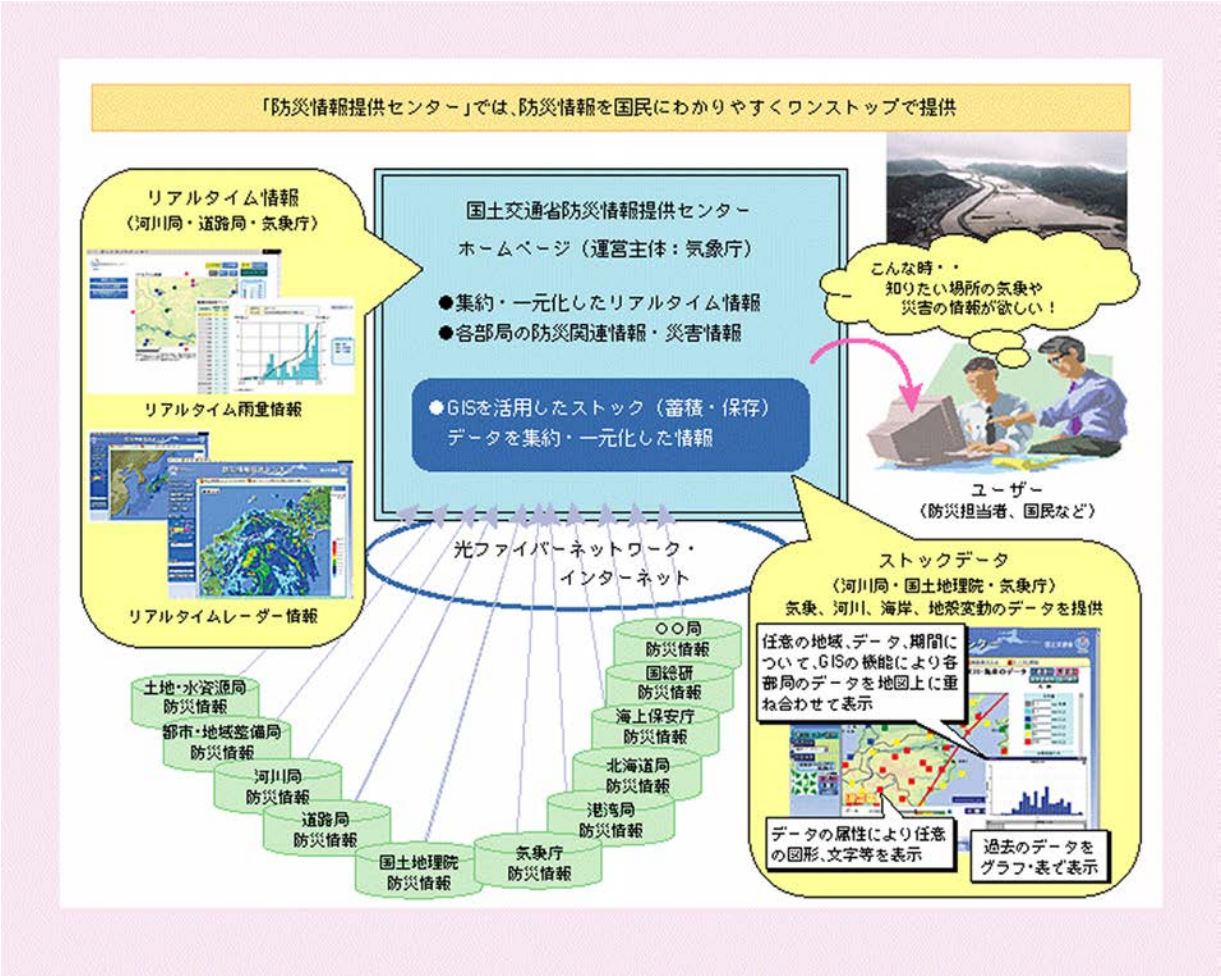
(2)防災情報の高度化

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等の情報を集約し、提供している。さらに、地理情報システム(GIS)を活用したストックデータ(注2)情報においては、気象、河川の水位、地殻変動のデータ等、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。

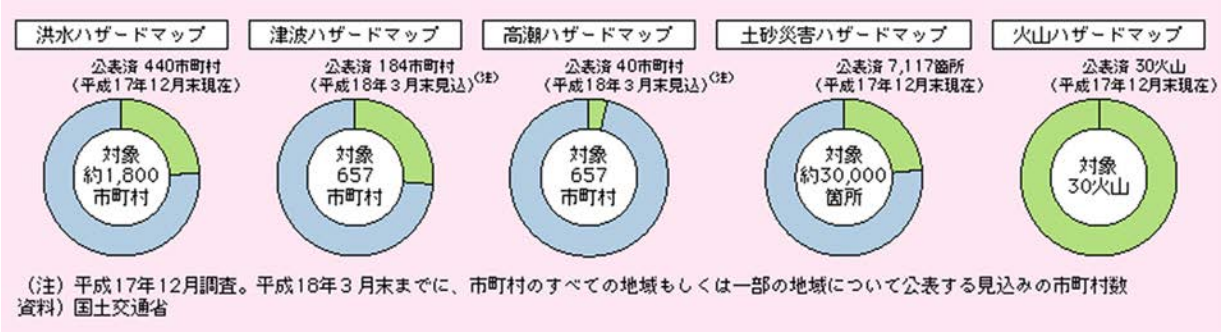
図表II-6-1-15　防災情報提供センター



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、浸水想定区域等、安全な避難方法、避難経路等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等により、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。

図表II-6-1-16　ハザードマップの整備状況



（注）平成17年12月調査。平成18年３月末までに、市町村のすべての地域もしくは一部の地域について公表する見込みの市町村数
資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

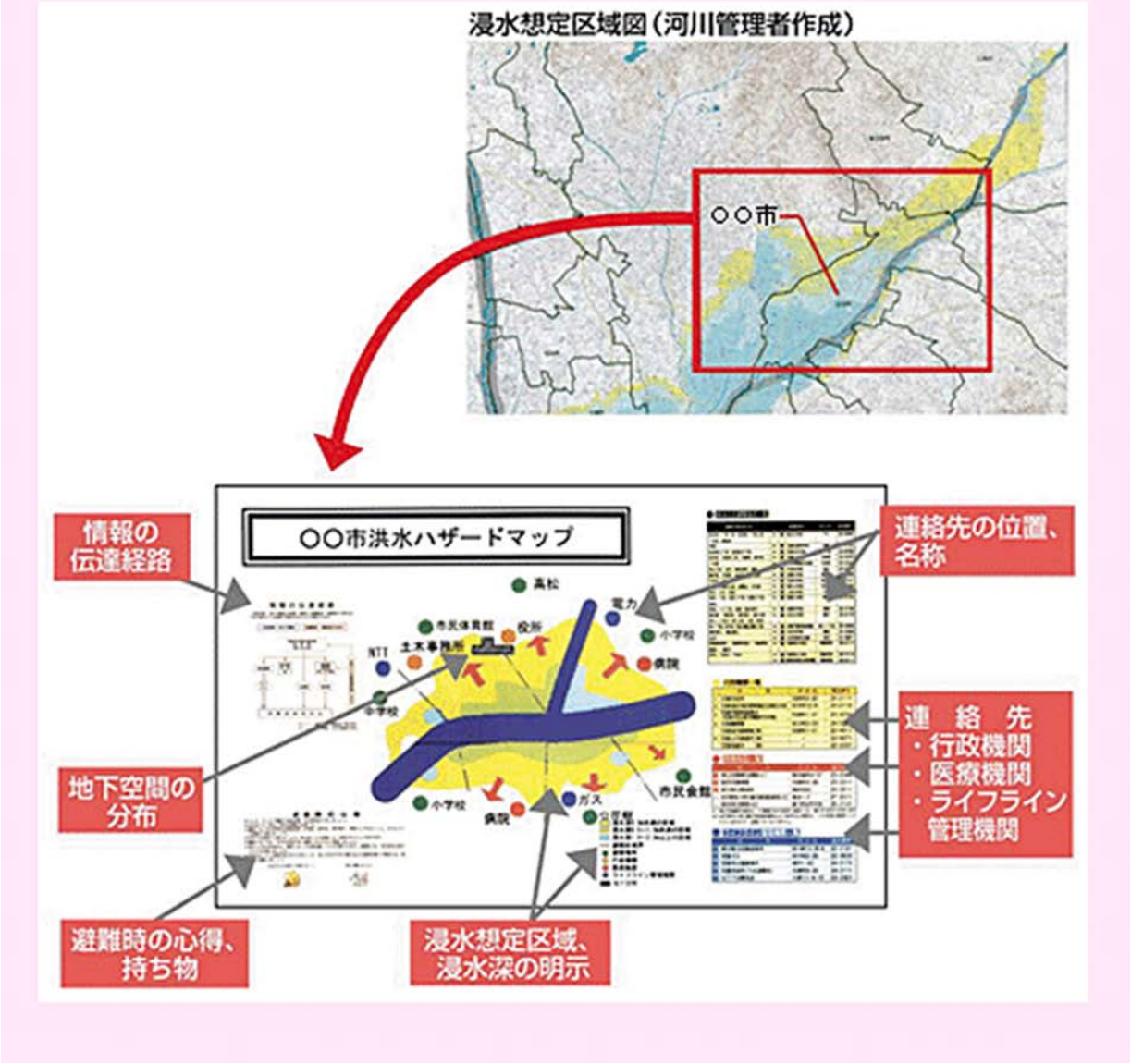
洪水ハザードマップについては、平成17年12月末現在440市町村において公表している。また、国土交通省では、従来の「浸水想定区域図作成マニュアル」や「洪水ハザードマップ作成要領」に加え、同年6月に「中小河川浸水想定区域図作成の手引き」や「洪水ハザードマップ作成の手引き」を示し、洪水ハザードマップの作成を促進している。

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」、「津波・高潮ハザードマップ事例集」を作成し、地方公共団体によるハザードマップ作成を促進している。

土砂災害ハザードマップについては、ハザードマップ等による周知の徹底を図るよう土砂災害防止法を平成17年7月に改正するなど、土砂災害ハザードマップの作成を促進している。

火山ハザードマップについては、火山活動による社会的影響の大きい30火山を公表している。

図表II-6-1-17　洪水ハザードマップ



3）円滑な避難のための水位情報等の提供

洪水に対する注意喚起や円滑な避難等に資する情報提供を行うために、大河川では洪水予報河川が指定され、洪水予報(洪水注意報・洪水警報)の周知等が行われている。しかしながら、平成16年の水害では洪水予報の難しい中小河川において被害が多発したことから、17年の「水防法」の改正により、洪水予報河川以外の主要な中小河川を、避難勧告発令の目安となる特別警戒水位への到達情報の周知等を行う河川(水位情報周知河川)として指定した。17年12月末現在、洪水予報河川は248河川、水位情報周知河川は940河川が指定されている。

なお、両河川では浸水想定区域の指定・公表が義務付けられ、平成17年12月末現在、289河川で指定・公表されており、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等、洪水に関する情報提供の充実を図っている。

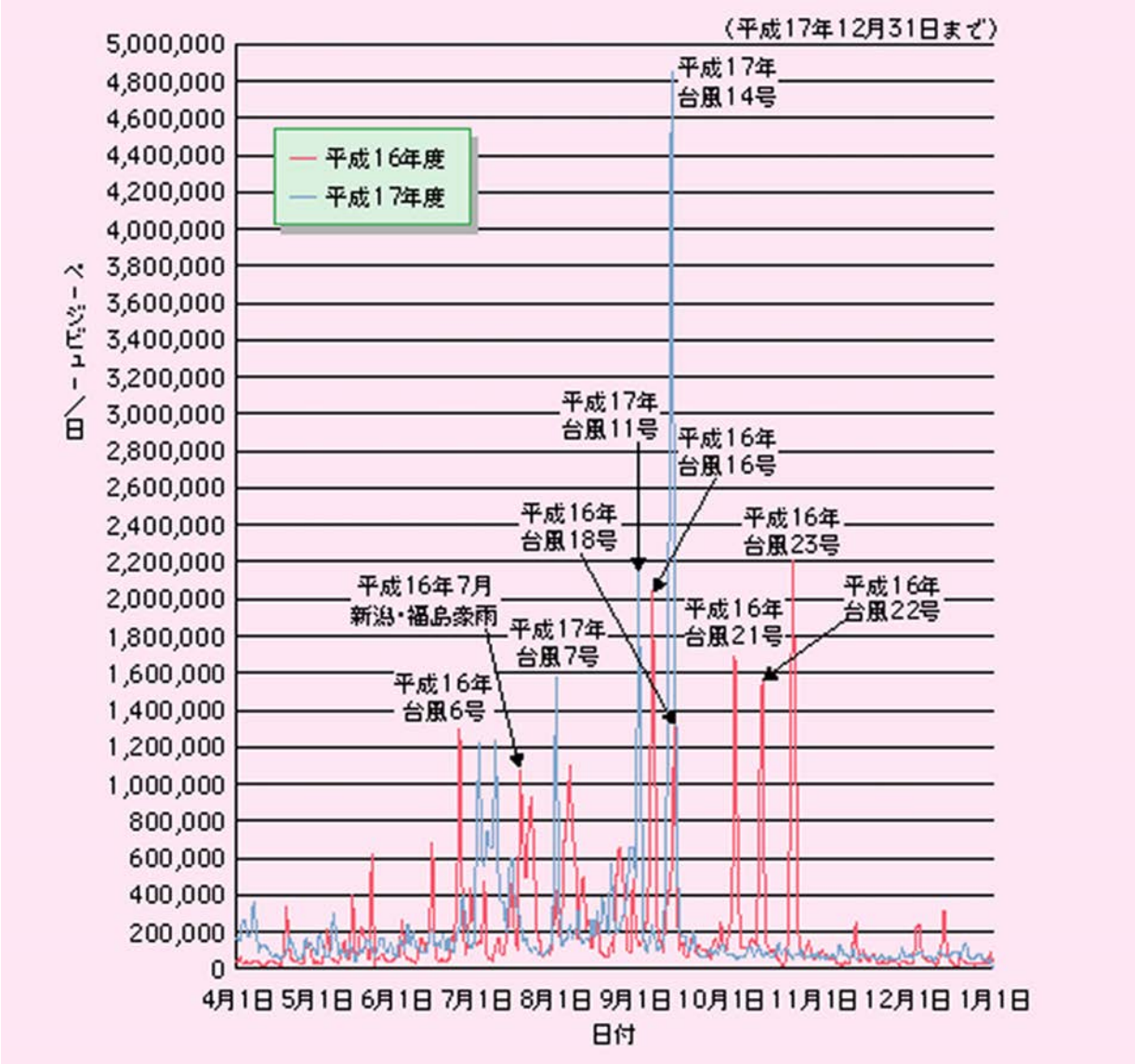
4）IT、マスメディア等を活用した即時情報の提供

(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、即時のレーダー雨量、テレメータ水位・雨量、洪水予報、水防警報等の河川情報の提供を行っている。平成17年台風第14号の接近時には、一日当たり約485万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。

また、平成18年度から全市町村を対象に、市町村ごとに必要な情報を一覧できるように整理した河川の防災情報をインターネット等を通じて提供することとしている。提供する情報は、雨量、河川の水位等の基本的な情報のほか、予測水位、予測雨量、洪水予警報等、避難勧告等を発令するために必要不可欠な情報が含まれる。

図表II-6-1-18　インターネット「川の防災情報」アクセス状況



Excel形式のファイルはこちら

(イ)マスメディアと連携した防災情報の提供

大雨等による河川の増水・洪水等の警戒情報については、気象情報や洪水予警報といった情報文による広報・周知に加え、よりわかりやすい警戒情報の提供を行うため、河川の水位等のデータと併せて河川の状況等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(NHK)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。

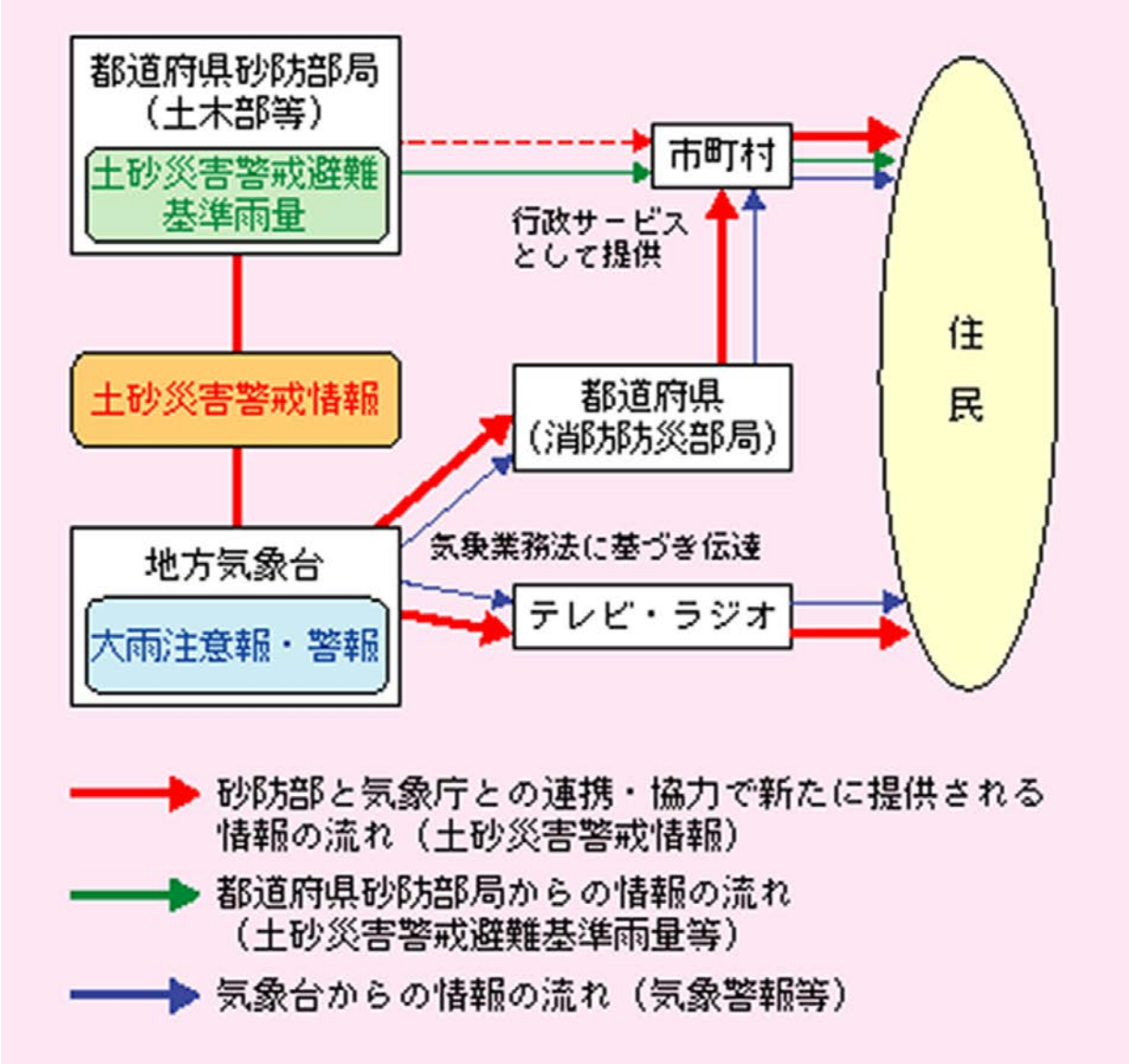
(ウ)光ファイバを活用した防災情報の地方公共団体への直接提供

国土交通省では、平成17年度までに光ファイバ網を約31,700km整備し、全国のネットワークが概成している。この光ファイバ網は専用回線であるため、災害時においても回線が輻輳せず、安定して情報を伝達することが可能である。17年7月現在、約230の地方公共団体と接続しているが、19年までに400地方公共団体と接続することとしている。

5）土砂災害警戒情報の発表

地方公共団体の防災活動や住民のより迅速かつ適切な警戒避難行動等により、土砂災害による人的被害の最小化を図るため、都道府県砂防部局の有する土砂災害の警戒避難に関する情報と地方気象台等の有する気象情報を総合的に判断した「土砂災害警戒情報」を都道府県消防防災部局を通じて市町村等に提供することとしている。平成17年9月、全国で初めて鹿児島県で提供を開始し、19年度末をめどに全国で提供を開始する予定である。

図表II-6-1-19　土砂災害警戒情報連携フロー図



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17年6月からは、24時間以内に台風になり日本へ接近すると予想した熱帯低気圧に関する情報の提供を開始した。また、18年3月からは、地域における防災気象情報の共有化推進のため、市町村等への防災気象情報の提供を開始することとしている。

(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]

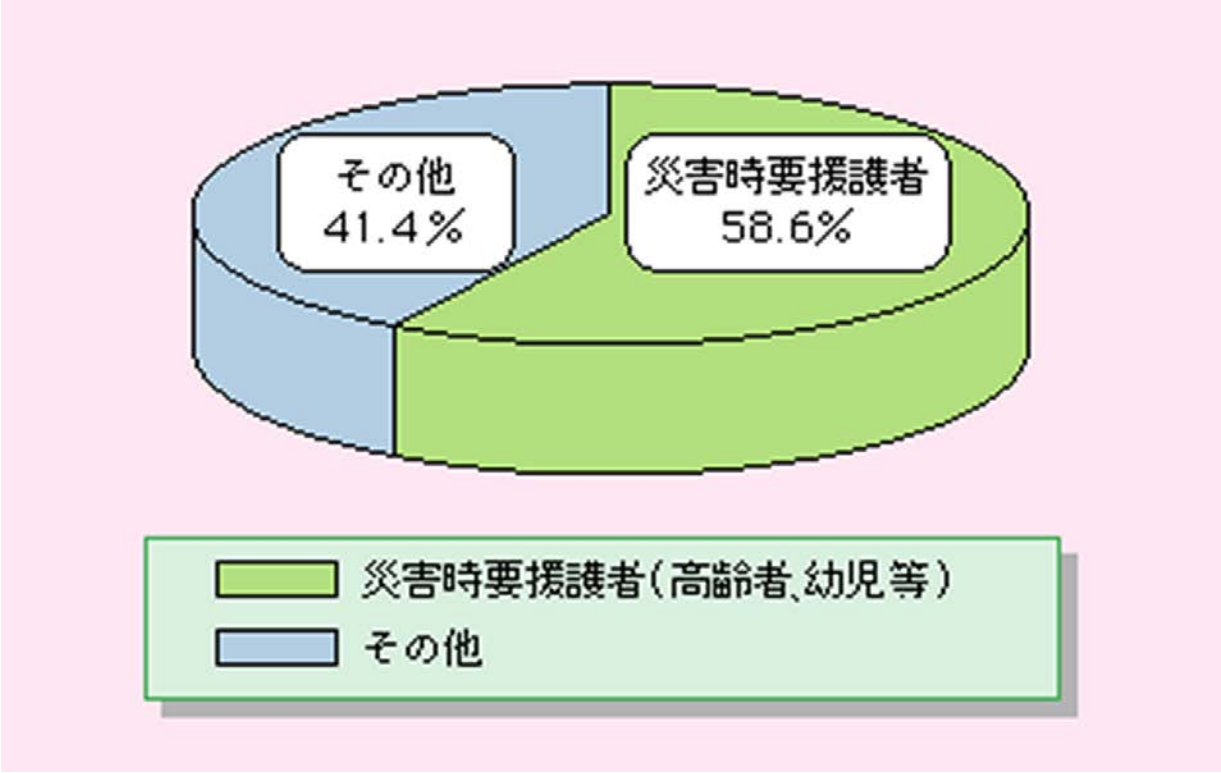
(3)地域の防災力の向上

1）高齢者や幼児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17年度は約699箇所で実施)。また、災害時要援護者関連施設の管理者等へ土砂災害の危険性に関する注意喚起(17年6月に約4,800施設等に対して訪問等により土砂災害情報を提供)を行うとともに、「土砂災害防止法」に基づき、土砂災害特別警戒区域等内へ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。

さらに、近年発生した災害では、高齢者や幼児等の災害時要援護者の被災が目立っていることから、平成17年に「水防法」を改正し、浸水想定区域が指定された市町村は、市町村地域防災計画に位置付けた災害時要援護者関連施設への洪水予報等の伝達方法を定めるよう義務付けるなど、円滑な避難の支援策を講じている。

図表II-6-1-20　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12～16年)



Excel形式のファイルはこちら

2）水防体制の強化

水防団員の減少、高齢化等による水災防止力の低下を補うために、「水防法」の改正により水防協力団体制度が創設された。これにより水防協力団体に指定されたNPO法人等が、監視・警戒等の水防活動への協力業務等を行えるようになり、水防体制の強化が図られた。

3）防災教育の推進

災害による被害を軽減するためには、防災に関する教育・啓発活動を推進していくことが重要である。国土交通省では、学校や市民団体等の要望に応じ、講師の派遣、広報用ビデオの貸出等を実施するなど、積極的に防災教育活動を支援している。

(4)災害発生時の迅速な初動体制の確立

1）省内における災害対応体制

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、これらを円滑に実施するため災害対策本部(非常・緊急)の設置等に係る基準を定め、職員の非常参集等の初動対応を実施している。また、広域応援に係るマニュアルを定めるなど大規模災害への広域的応援体制を構築するとともに、地方公共団体等への応援・支援メニューに基づき、関係機関等への応援も積極的に実施している。

2）災害情報の一元管理

大規模災害発生時には、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、各種の災害情報を一元的に集約して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、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、平常時から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、災害対策用ヘリコプター、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、照明車等の災害対策用機械を配備している。

4）実践的な危機管理訓練の実施

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の行動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。

また、平成16年の豪雨災害を踏まえ、住民参加による避難訓練等、より実践型の水防演習を実施するとともに、17年7月には住民参加、広域連携による大規模津波防災訓練を開催した。

5）海上での初動対策の準備

海上保安庁では、災害発生に迅速に対応できるよう24時間体制をとるとともに、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等を設置し、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。

(5)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・警報の発表等を行っている。また、迅速かつ確実な情報伝達について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にケーブル式海底地震計を整備するため、海底地震計の製作等に着手した。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行っている。

2)緊急地震速報の提供に向けた取組み

地震発生直後から大きな地震動が到達する前に揺れの大きさ等を予測して伝える「緊急地震速報」を関係機関との連携の下、試験的に運用している。平成17年度は、「緊急地震速報」に対応した地震計の整備を完了するとともに、「緊急地震速報」の本運用に係る検討会を開催した。

(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等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。

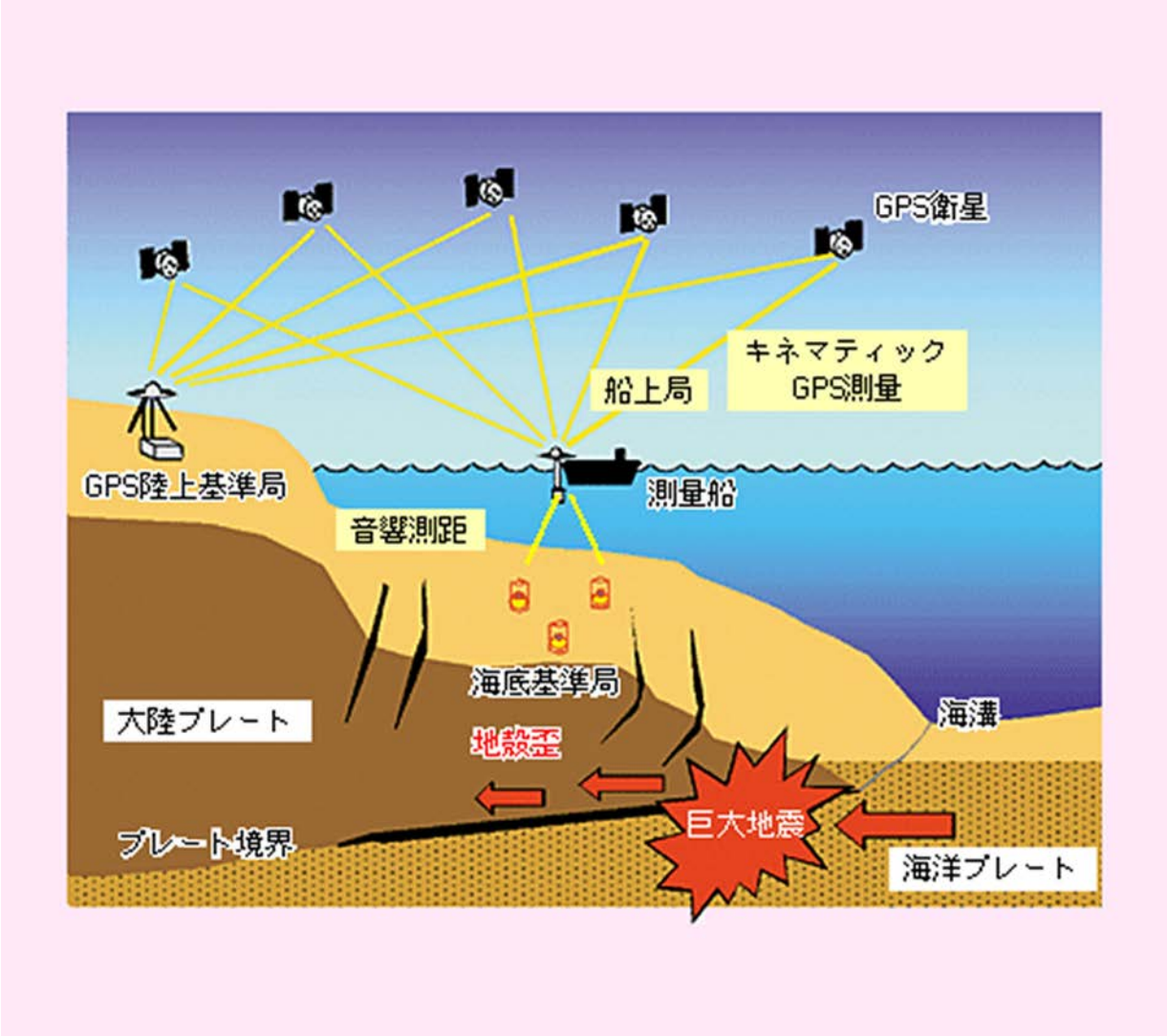
また、火山情報を防災機関等が利用しやすくするため、火山ごとに設定した6段階(0～5)の火山活動度レベルを付加した火山情報を提供している(平成17年度現在12火山)。

2）海上保安庁における取組み

(ア)海底地殻変動等の監視

これまで、日本海溝、相模トラフ及び南海トラフ周辺に海底基準局を設置し、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を観測している。平成16年には、それまでの観測の結果から宮城県沖(日本海溝陸側)における海底の地殻の移動(西北西に年間約8cm)を検出し、また、17年8月に発生した宮城県沖を震源とする地震の前後に震源付近の海底基準局を観測・解析した結果、地震に伴う海底の地殻の移動(東北東に約10cm)を検出した。さらに、地震及び火山噴火の予知に資するため、南関東の離島にGPS(全地球測位システム)受信機を設置し、島しょ等の動きを監視している。

図表II-6-1-21　海底地殻変動観測概要



(イ)海底火山噴火に係る観測等

海底火山の噴火の前兆として周辺海域に認められる変色水や音の発生等の現象を事前に把握し、一般航行船舶に情報を提供している。また、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。

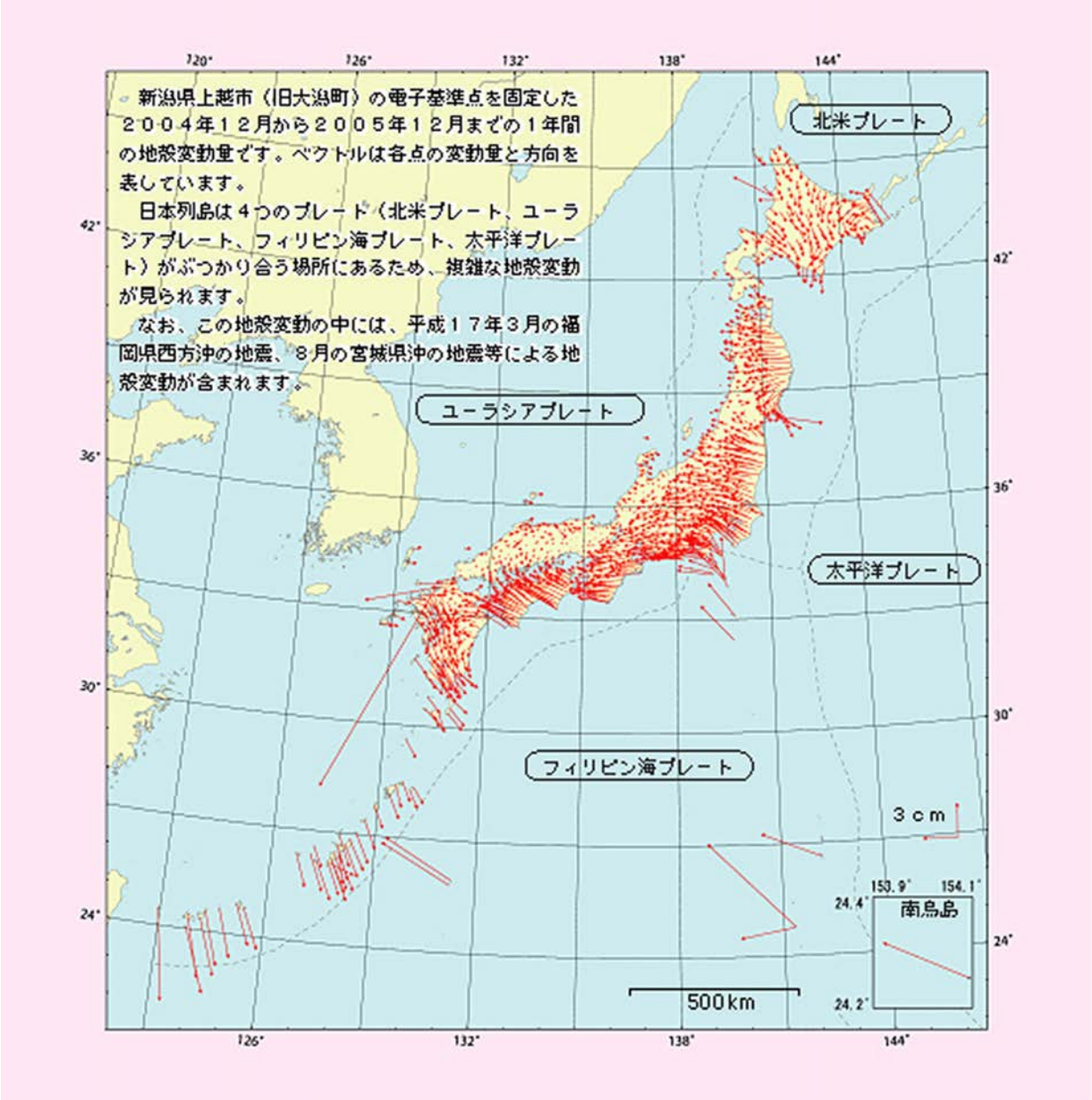
3) 国土地理院における取組み

(ア)地殻変動観測・監視体制の強化

全国の電子基準点を1,231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17年3月の福岡県西方沖を震源とする地震では、最大17cmの水平地殻変動を検出したほか、8月の宮城県沖を震源とする地震等において、地震に伴う地殻変動を検出している。また、13年春頃から東海地域西部で通常と異なる地殻変動が観測されており、現在においてもその傾向は継続している。このほか、房総半島や火山周辺等で、従来の地殻変動検出手法ではとらえられなかったゆっくりとした地殻変動等が観測されている。

図表II-6-1-22　GPS連続観測がとら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)及び航空機レーザー測量等による観測成果から、地震・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・大学等と連携し、総合的な検討を行う地震予知連絡会や、各省庁や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。

(6)IT化による既存ストックの管理の高度化

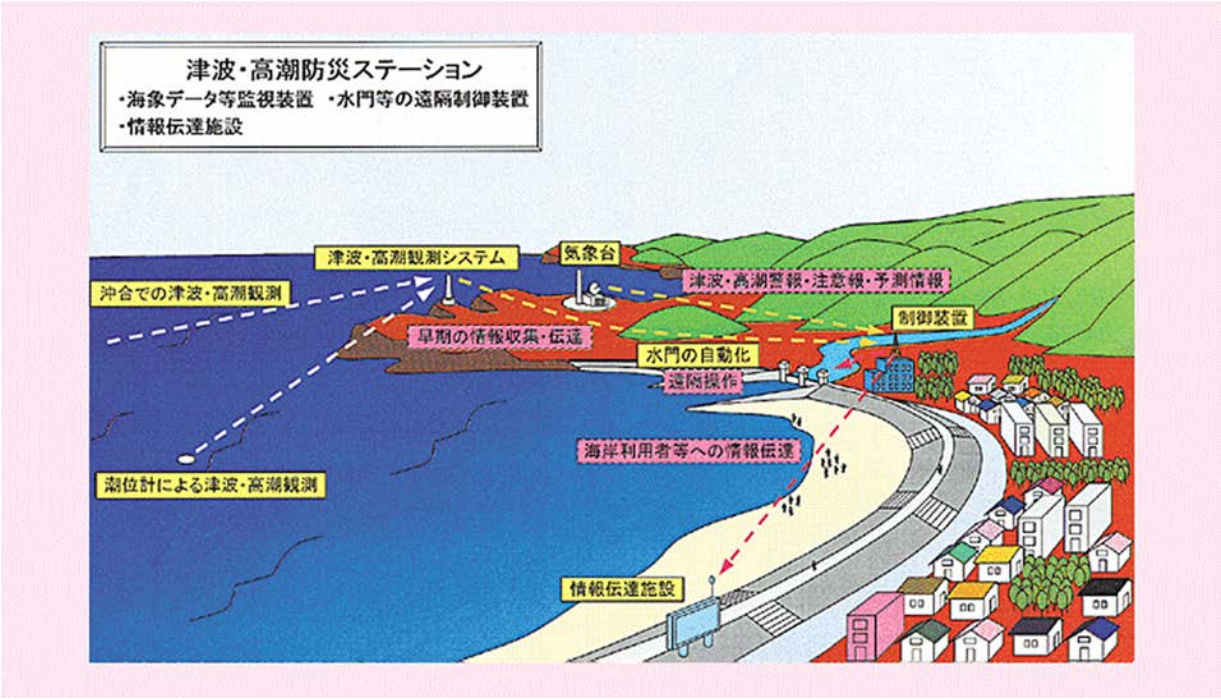
IT技術を活用した公共施設管理、危機管理の高度化を実現するため、防災関係機関との高速情報通信の基盤となる光ファイバ網の構築を進めている。また、公共施設管理用光ファイバ、監視カメラ(CCTV)及び斜面監視GPS等各種情報通信システムを組み合わせ、公共施設の適切な維持管理や効果的な運用を図っている。

具体的には、光ファイバを活用した道路の斜面の継続監視による管理の高度化、インターネット等を活用した道路の防災情報の提供等安全な道路利用のための対策を進めている。

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16年度末現在10地域供用)。

図表II-6-1-23　津波・高潮防災ステーションのイメージ図



(7)公共土木施設の災害復旧等

平成17年は、福岡県西方沖を震源とする地震、梅雨前線豪雨、台風第14号等により、全国で約2万箇所、約3千3百億円にも及ぶ国土交通省所管施設の被害が発生している。

これらの自然災害による道路・河川等の被害について、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るとともに、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。

また、住民の安全・安心の確保に資することを目的として、災害対策緊急事業推進費による年度途中の機動的な予算措置により、洪水・高潮・地震・津波等の自然現象による災害を受けた地域等において災害対策として緊急に実施すべき事業の迅速な立ち上げや推進を図っている。

3　災害に強い交通体系の確保

(1)多重性・代替性の確保等

大規模災害により交通体系に大きな障害が生じれば、人員・傷病者の輸送や緊急物資の供給等が困難になるため、交通を確保することは、様々な災害応急対策の基礎となる極めて重要な活動である。

このため、利用者の安全の確保、救援・復旧活動の円滑な実施、全国的な輸送活動への影響の極小化等が図られるよう、災害に強い交通体系の整備を推進しており、特に港湾・空港等の主として輸送事業者が利用する基盤の整備に当たっては、災害に強い施設整備を推進するとともに、輸送事業者等とも協力しつつ、複数の輸送形式からなる緊急輸送ネットワークの充実に努めている。

また、災害発生時の緊急輸送・代替輸送の確保は、緊急物資供給等の災害応急対策の基盤となるとともに、全国規模での輸送活動を維持する観点からも極めて重要である。このため、地域・幹線・国際交通において、陸・海・空にわたる複数の輸送形式及び経路からなる多重性・代替性の確保に努めるとともに、災害時において、迅速かつ的確に緊急輸送を確保するための体制整備、情報収集・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。

(2)道路防災対策

地震・津波・豪雨・豪雪等の災害に対して、安全で信頼性の高い道路網・道路空間の確保に取り組んでおり、防災対策、震災対策及び雪寒対策を進めている。また、災害時においても円滑な道路交通を確保するため、インターネット等を活用した道路の災害情報の提供を進めている。

(3)各交通機関等における防災対策

1）鉄道

JRが行う落石・雪崩対策や海岸保全等の防災事業、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。同システムは高解像度衛星画像を基に、GISと連動した視覚的な表示が可能であり、被災情報の収集及び伝達、係留施設・連絡道路等の使用可否の判定、応急復旧工事の支援により、迅速かつ的確な緊急輸送の確保を図っている。

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・強化や「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、空港内事業者との応援協定の締結推進を図っている。

第2節　交通分野における安全対策の強化

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、事故の発生を未然に防ぐため、各種施策に取り組んでいる。

1　公共交通機関における安全対策の強化

平成17年4月のJR西日本福知山線列車脱線事故、航空分野における各種トラブルの多発等、公共交通機関において事故・トラブルが多発している。これらの事故・トラブルの多くは、共通要因としてヒューマンエラーとの関連が指摘されており、エラーをおかした人間のみを問題視するのではなく、エラーの背後関係を調べ、システム全体で事故防止策を検討することが重要である。

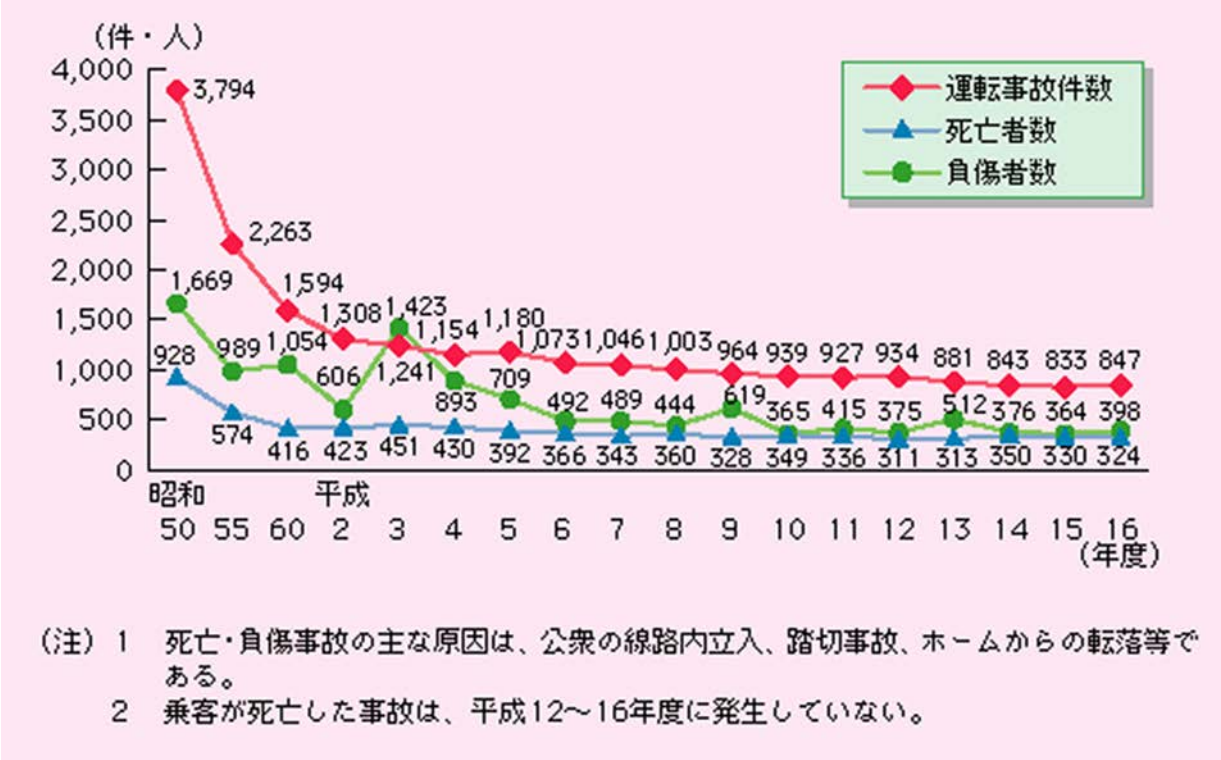
このような状況を受け、国土交通省では、平成17年6月より、外部有識者をアドバイザーとして加えた「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」を開催し、同年8月に中間取りまとめを行った。同委員会では、公共交通の事業者において経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制(安全マネジメント態勢)の構築の必要性、この安全マネジメント態勢の確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みの導入の必要性、予防安全型技術の必要性等、新たな方向性が示された。

国土交通省では、これらの方向性の具体化を含め運輸の安全性の向上を図るため、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案」を第164回国会に提出し、運輸全般にわたる安全対策の強化を目指している。

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・改良等安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少傾向が続いている。しかしながら、平成17年4月にはJR西日本福知山線において、死者107名、負傷者549名という甚大な被害をもたらし、社会的にも大きな影響を与えた列車脱線事故が発生したことから、安全対策の一層の推進が必要である。

図表II-6-2-1　鉄道運転事故件数及び死傷者数の推移



（注）1　死亡・負傷事故の主な原因は、公衆の線路内立入、踏切事故、ホームからの転落等である。
2　乗客が死亡した事故は、平成12～16年度に発生していない。

Excel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、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、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については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により、火災対策の促進を図っている。

さらに、平成16年新潟県中越地震により、走行中の新幹線が脱線したことを踏まえ、新幹線を運行しているJR各社等からなる「新幹線脱線対策協議会」を設置し、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施設面・車両面から検討を行っている。これを踏まえ、活断層と交差しており耐震対策が必要なトンネルについては19年度までに耐震補強を実施し、中間部付近が拘束されている高架橋柱については18年度までに、その他の高架橋柱についてはおおむね19年度までに耐震補強を完了することとしている。

加えて、JR西日本福知山線列車脱線事故を受け、急曲線における速度超過防止用ATS等の緊急整備、運転士の資質向上の検討、技術基準の見直し等法令改正も含めた安全性の向上策を推進していく。

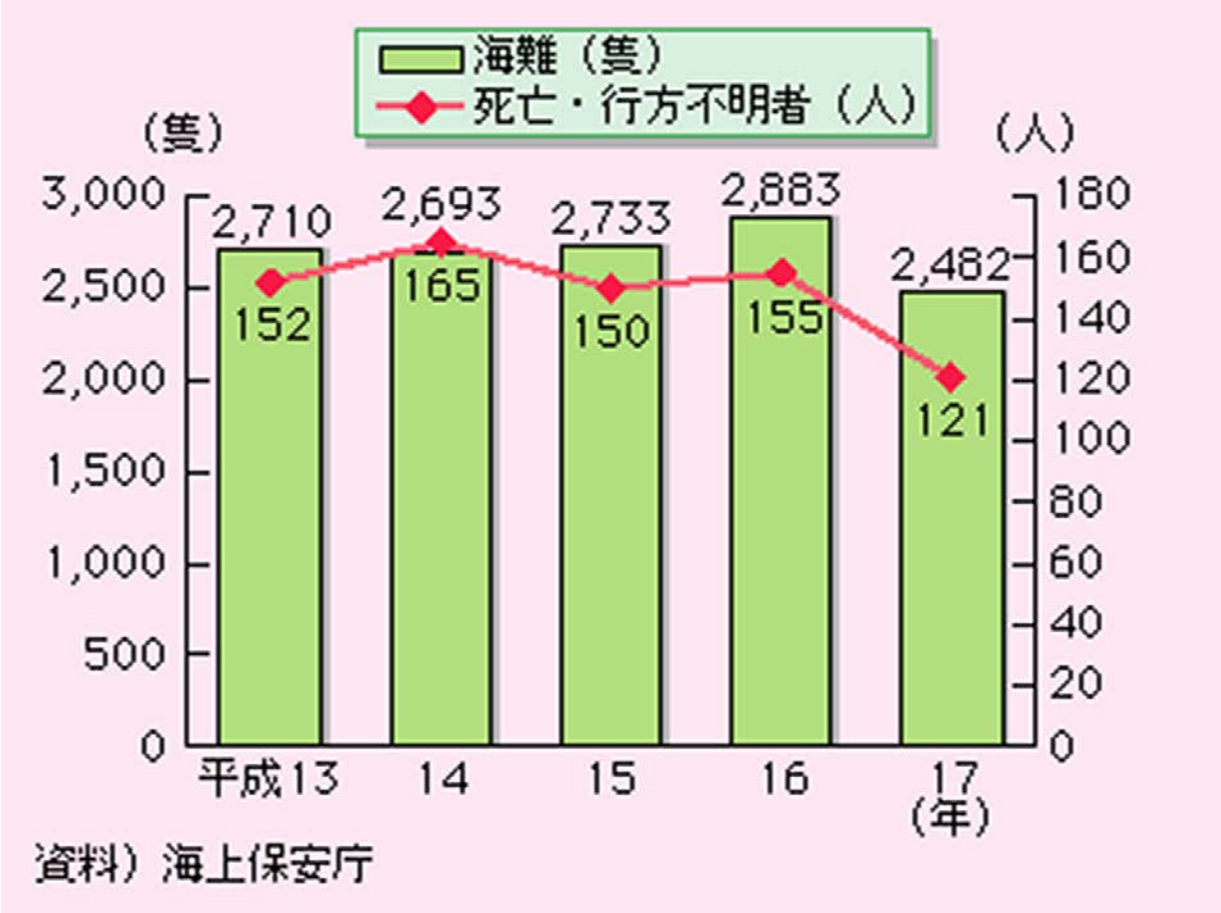
(2)踏切事故防止対策の強化

「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。

3　海上交通における安全対策

過去5年間において、海難に遭遇した船舶の隻数(海難船舶隻数)及び海難に伴う死亡・行方不明者数は、平成17年において減少が見られるもののほぼ横ばいで推移していることから、更なる安全対策の推進が必要である。

図表II-6-2-2　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

(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7月(一部は18年7月)のSOLAS条約(注1)の改正に伴い、航海機器に関する技術要件等についての国内法令の改正を行った。また、18年7月(一部は19年1月)にSOLAS条約が改正されるため、ばら積み貨物船や救命設備に関する技術要件等についての国内法令の改正に取り組んでいる。また、技術的な規制の効果を客観的に評価する「船舶の総合的安全評価」を実施している。

さらに、サブスタンダード船(注2)の排除のため、ポートステートコントロール(PSC)(注3)を厳格に実施しており、平成17年5月及び9月に新潟港へ入港した万景峰92号に対するPSCは社会的にも関心を集めた。

このほか、平成13年度から4箇年にわたり研究開発を実施した、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」の実用化・普及に向けた環境整備に取り組んでいる。

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、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17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487箇所、避難港の整備を下田港等6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の海図及び水路誌等を刊行し、水路図誌の充実を図っている。

事故原因の大半を占めるヒューマンエラーの防止対策としては、各種航行支援装置から得られる情報とブリッジ(船橋)から見た海上の景観情報を統合・処理し、一元的に表示する「先進安全航行支援システム(INT-NAV)」の調査研究を平成17年度より開始している。また、旅客船事業者及び内航運送業者については、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、水先人供給源不足、港湾の国際競争力の向上、船舶交通の安全確保及び海洋環境の保全への要請の高まり等の中で、その抜本的な改革が求められている。このため、水先人の養成・確保、船舶交通の安全確保、水先業務運営の効率化・適確化等を内容とする「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」を第164回国会に提出した。

さらに、マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策は、利用国として我が国だけが民間団体を通じ沿岸国への協力を実施している。一方、航行安全等の強化のための協力枠組みの構築を目的として、平成17年9月にIMO主催のジャカルタ会議が開催され、沿岸国と利用国の国際的協力に関する枠組みづくりに向けた定期的な議論の場の設置について合意された。今後我が国は、議論の場に積極的に参加し、具体的協力策について関係国と共に検討していくこととしている。

(注1)海上における人命の安全のための国際条約

(注2)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3)寄港国による外国船舶の監督

(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や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。さらに、高性能化を図った巡視船艇・航空機の整備、特殊な海難に対応するための資機材等の強化、救急救命士の養成、洋上救急体制の充実等、救急救命体制の強化を図っている。

図表II-6-2-3　機動救難士の業務フロー



(3)海難の原因究明と発生の防止

海難の防止に適切に寄与するため、海難審判庁においては、調査・審判の迅速化を図り、人の行為のみならずその背後要因まで踏み込んだ多角的な原因究明に努めるとともに、その結果を活用し、海難の実態を横断的に分析して具体的海難防止策を提言する「海難分析集」の公表、海難事例とその防止策を紹介する情報誌の定期発行、関係機関等と連携した海難防止講習会の開催等、海難防止策の普及・徹底に努めている。

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17年10月に開催された「第8回アジア海難調査官会議」において、我が国が提案した具体的調査協力手続に関するガイドラインが合意されたほか、韓国との間で調査協力に関する実務者協議を行うなど、国際的な調査協力体制の構築を推進している。

海難審判の様子

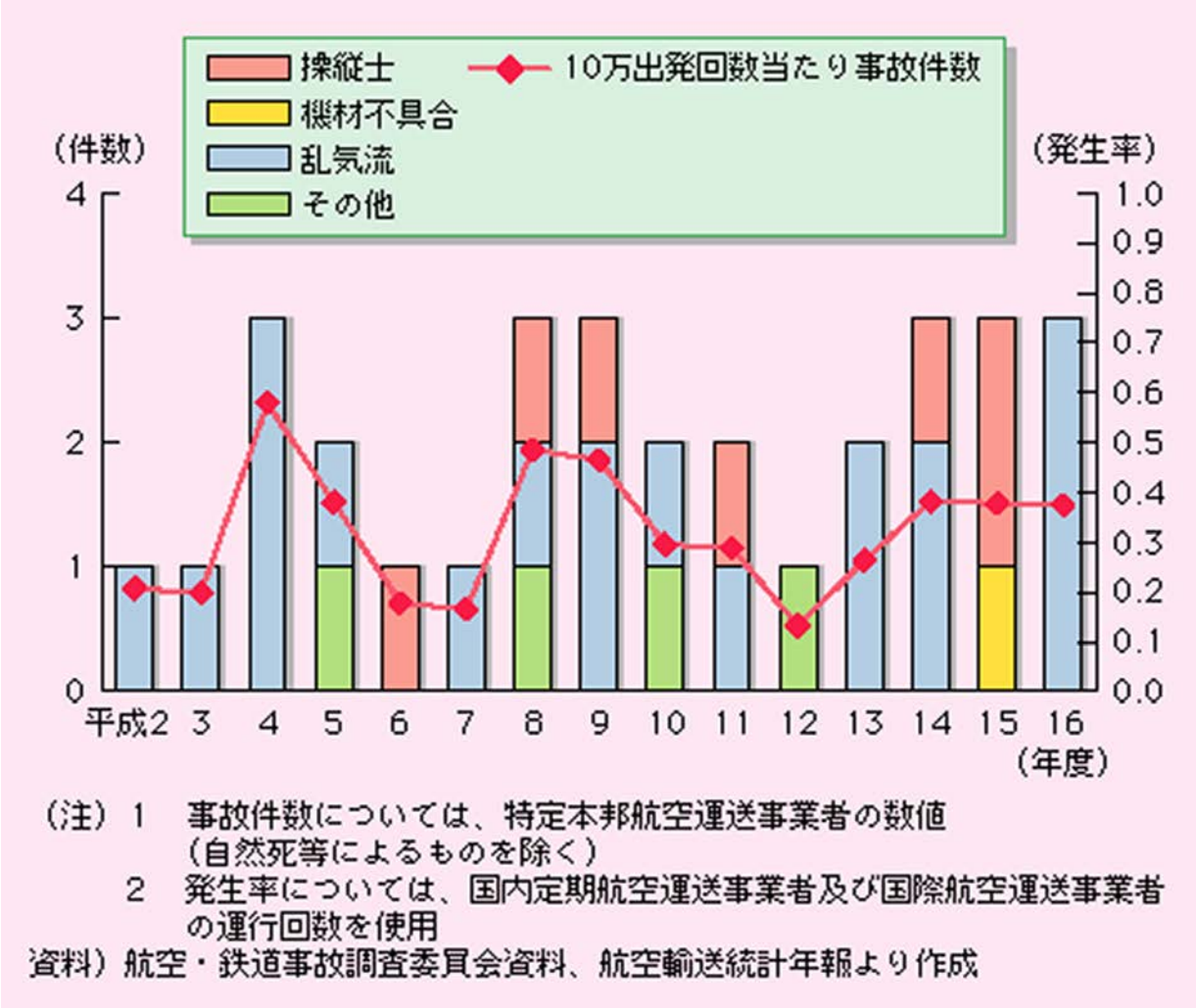


4　航空交通における安全対策

我が国の航空会社(注)における乗客死亡事故は、昭和61年以降発生しておらず、航空事故については乱気流によるものを中心に年2、3件にとどまっている。しかし、平成17年1月以降、我が国航空会社では、ヒューマンエラーや機材不具合に起因するトラブルが目立っている状況にあり、航空輸送の安全性への信頼を回復することが喫緊の課題となっている。

特に日本航空グループに対しては、安全上のトラブルが相次いだことなどから、国土交通省は、平成17年3月にトラブルの原因の究明の徹底及び一斉安全総点検の実施等を内容とする事業改善命令等を発出した。これに対して、同年4月に、同グループより再発防止策等の改善措置について報告がなされ、国土交通省では、改善措置の実施状況を確認するため、継続的に立入検査を実施した。また、他の航空会社においても安全上のトラブルが発生していることから、抜打ち立入検査を導入し、航空会社に対する監視・監督の強化を図るなど、航空輸送の安全対策を推進していくこととしている。

図表II-6-2-4　国内航空会社の事故件数及び発生率



Excel形式のファイルはこちら

(注)特定本邦航空運送事業者(客席数が100又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用して航空運送事業を経営する本邦航空運送事業者)

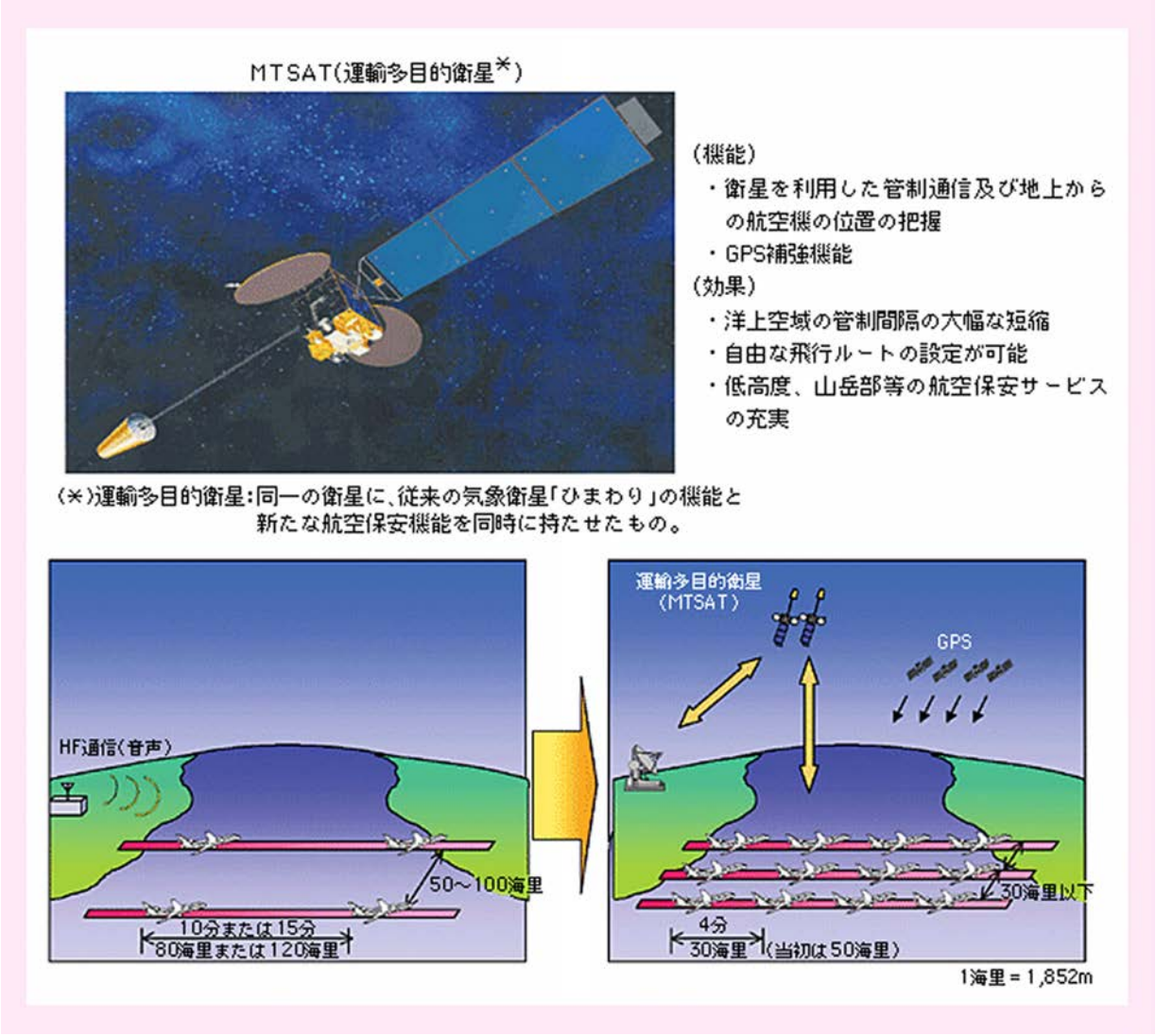
(1)次世代航空保安システムの構築

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、音声通信及び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(注)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保安システムの構築を図っている。

図表II-6-2-5　次世代航空保安システム



(注)航空機搭載のコンピュータと地上の管制官使用のコンピュータの間でのデータの情報交換を行う方式

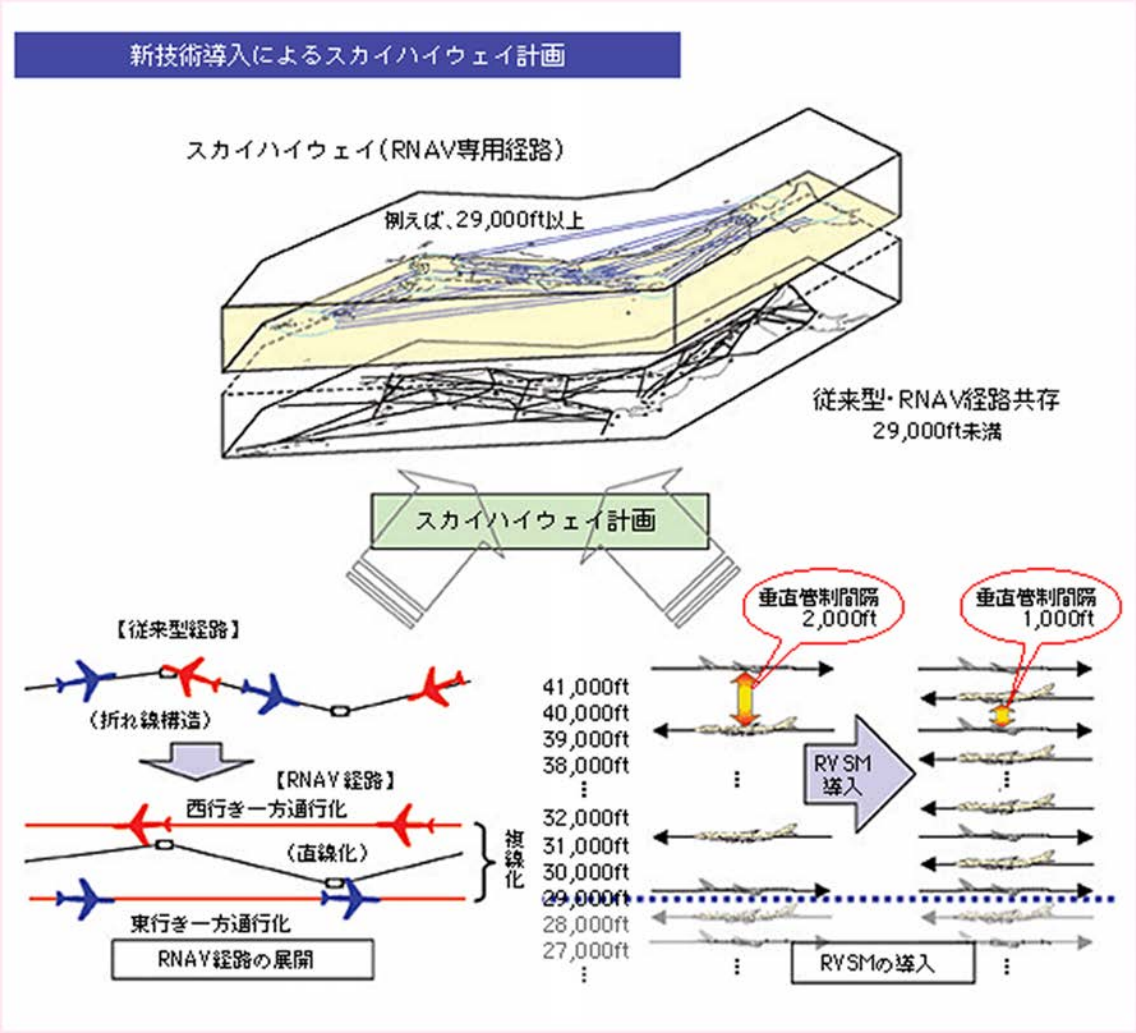
(2)スカイハイウェイ計画の推進

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安全を確保しつつ「空の路」である航空路・空域の容量拡大・活用を行うこと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、高高度における垂直管制間隔を従来の約600mから約300mへと1／2にする航法技術(短縮垂直管制間隔(RVSM))を近隣諸国と協調して導入した。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年度の運用開始をめど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月に航空交通管理(ATM)センターを発足させた。

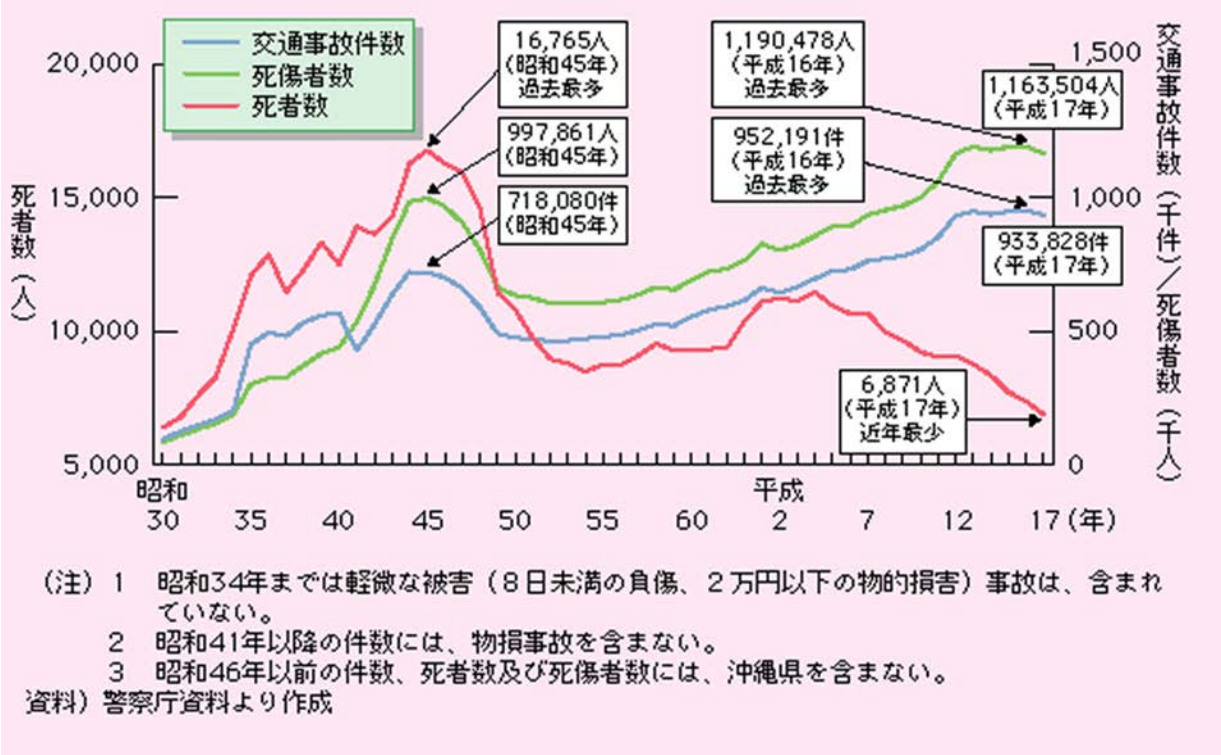
図表II-6-2-6　スカイハイウェイ計画



5　道路交通における安全対策

平成17年の交通事故の死者数は6,871人となり、49年ぶりに7千人を下回ったが、死傷者数は依然として100万人を超えるなど、憂慮すべき状況にあり、各種の対策が必要である。

図表II-6-2-7　交通事故件数及び死傷者数等の推移



（注）1　昭和34年までは軽微な被害（８日未満の負傷、２万円以下の物的損害）事故は、含まれていない。
2　昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。
3　昭和46年以前の件数、死者数及び死傷者数には、沖縄県を含まない。
資料）警察庁資料より作成

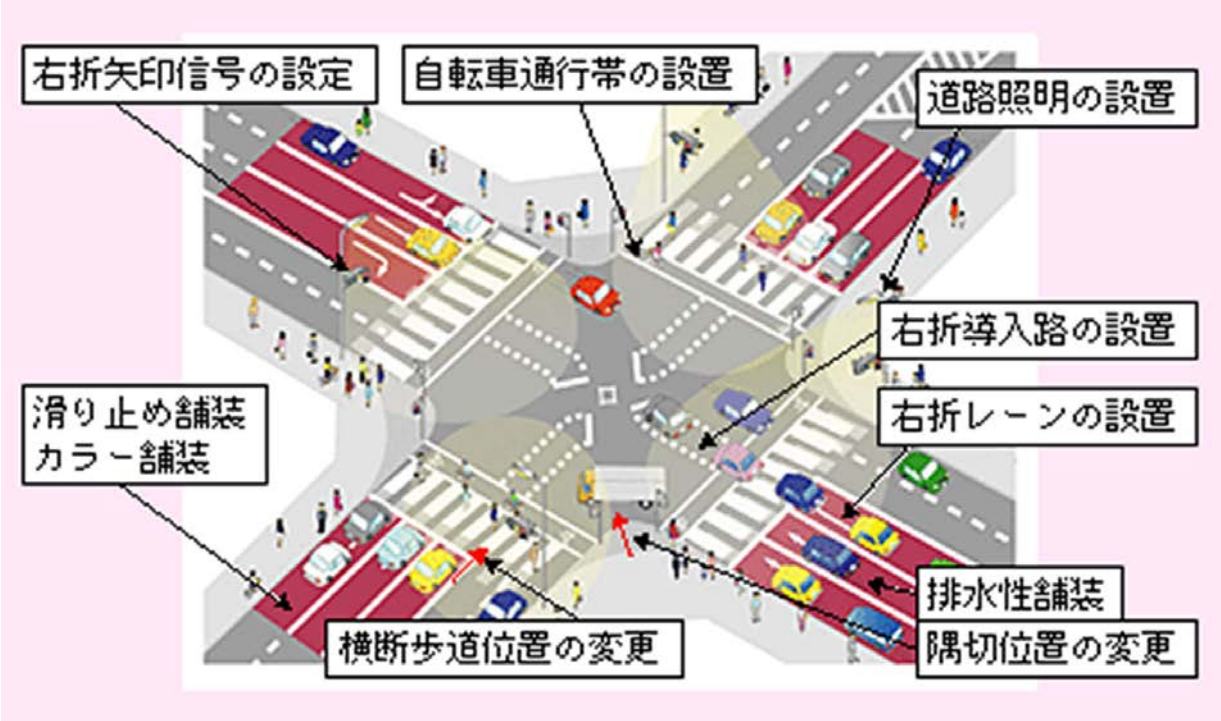
Excel形式のファイルはこちら

(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、道路照明の設置等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、平成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している。

また、科学的な分析に基づく交通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、個別の交通事故対策の立案・実施に活用している。

図表II-6-2-8　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

(2)自動車の総合的な安全対策

1）今後の車両安全対策の検討

平成17年10月、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会内に「技術安全ワーキンググループ」を設置した。同ワーキンググループでは、今後の車両安全対策のあり方について審議されており、18年5月頃に報告書が取りまとめられる予定である。

2）保安基準の拡充・強化

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、シートベルトをせずに走行を開始した場合に音による再警報を行う装置(シートベルト・リマインダー)を運転者席へ義務付ける基準を平成17年9月から段階的に適用している。また、固定機能付きチャイルドシート、乗用車の中央席三点シートベルト化、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。

3）自動車アセスメントによる安全情報の提供

自動車とチャイルドシートに対する安全性能評価結果を公表し、安全な自動車等の選択や製作者のより安全な自動車の開発を促進している。平成12年度から16年度の間に自動車112車種、チャイルドシート41機種の評価結果を提供することにより、自動車等の安全性能の向上に貢献している。

図表II-6-2-9　自動車アセスメントによる効果

自動車アセスメントによる情報提供が、ユーザーの安全に対する関心の高まりの一助となり、自動車メーカーの技術開発を更に促進しているものである。

○自動車アセスメントの公表開始以降、自動車の衝突安全性能は確実に向上している。

（エアバッグ・アンチロックブレーキシステム（ABS）の装備状況）

		調査時点		
		平成７年12月	平成15年12月	装備率上昇分
エアバッグ	運転者席	33.8%	97.5%	63.7ポイント
	助手席	6.8%	97.0%	90.2ポイント
アンチロックブレーキシステム		15.4%	96.0%	80.6ポイント

（頭部傷害値の改善の状況）

年式	平成７年度公表時点	平成16年度公表時点	改善率
運転席（HIC）	643	383	40.4%
助手席（HIC）	796	393	50.6%

（胸部傷害値の改善の状況）

年式	平成７年度公表時点	平成16年度公表時点	改善率
運転席（胸G）	54.3	46.5	14.4%
助手席（胸G）	59.0	47.6	19.3%

Excel形式のファイルはこちら

4）先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進

先進安全自動車(ASV)の開発・普及を促進すべく産・学・官の協力体制で検討を進めており、これまでの取組みによって、被害軽減ブレーキ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。

5）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厳格化

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、監査の強化、情報収集の強化及び技術的検証体制の構築の3つを柱とするリコールに係る不正行為の再発防止対策を平成16年にまとめ、リコール制度の着実な実施に努めている。さらに、技術的検証体制の強化等を図るため、独立行政法人交通安全環境研究所において実車実験等により自動車の欠陥の原因を検証することとしている。

また、型式認証においても制度改正を行い、リコールに関する不正行為を行った自動車メーカー等から型式認証の申請があった場合には、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の審査の厳格化を図っている。

6）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6万3千件(平成16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、自動車運送事業者に対する監査体制の充実・強化策として、新規参入事業者への早期監査等事故の未然防止対策や、行政処分を行った事業者に対する改善状況の確認を行うなど効率的な監査を実施するとともに、必要な監査要員の増員や監査担当官に対する研修の充実を図る。また、ヒューマンエラー事故防止対策を含む一層の安全対策の強化を図るため、自動車運送事業者に対し安全マネジメントの導入等を検討していく。

7）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17年6月の「不正改造車排除強化月間」には、警察等の協力を得て全国で185回の街頭検査を行い、不正改造車等760台に対して整備命令を発令した。

(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、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に係る情報提供の義務付け等の新たな支払適正化の措置を講じている。

(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もの

(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、都道府県警察等と道路管理者が連携して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・修繕等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

交通安全を図るために道路案内標識を設置しているが、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、高齢者、外国人観光客等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等を推進している。

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。

1　犯罪・テロ対策等の推進

(1)各国との連携による危機管理・安全保障対策

1）国際交通セキュリティ大臣会合

平成13年9月の米国同時多発テロ以降、G8やAPEC等の国際的な枠組みにおいてテロと闘うための政治的な意志が繰り返し確認され、交通分野では、国際民間航空機関(ICAO)及びIMOを通じてセキュリティ強化のための措置が講じられてきた。しかしながら、テロの脅威は依然として存在しており、国際交通セキュリティを確保するためには、より積極的で広範囲にわたる国際的な協調が重要である。このような問題意識に基づき、我が国は、18年1月、東京において、主要国の交通セキュリティ担当大臣が一同に会する世界初の大臣会合である「国際交通セキュリティ大臣会合」を開催した。この大臣会合には、G8諸国、中国、韓国、シンガポール、インドネシア、マレーシア、オーストラリア、EC(欧州委員会)、IMO、ICAO及びWCO(世界税関機構)が参加し、海事、航空、陸上交通の各分野について「依然残るテロに対する脆弱性の克服」、「途上国等におけるテロ対策能力向上のための支援」、「セキュリティの強化と円滑な交通の両立」の課題について議論し、具体的な方向性を大臣声明として取りまとめ、また、各分野共通の事項について大臣宣言を発出し、テロとの闘いを継続する強い政治的メッセージを発信した。今後は、会合の成果をIMO、ICAO、G8、APEC等の国際的枠組みにおける議論に反映させていく予定である。

2）安全かつ容易な海外渡航イニシアティヴ(SAFTI)への取組み

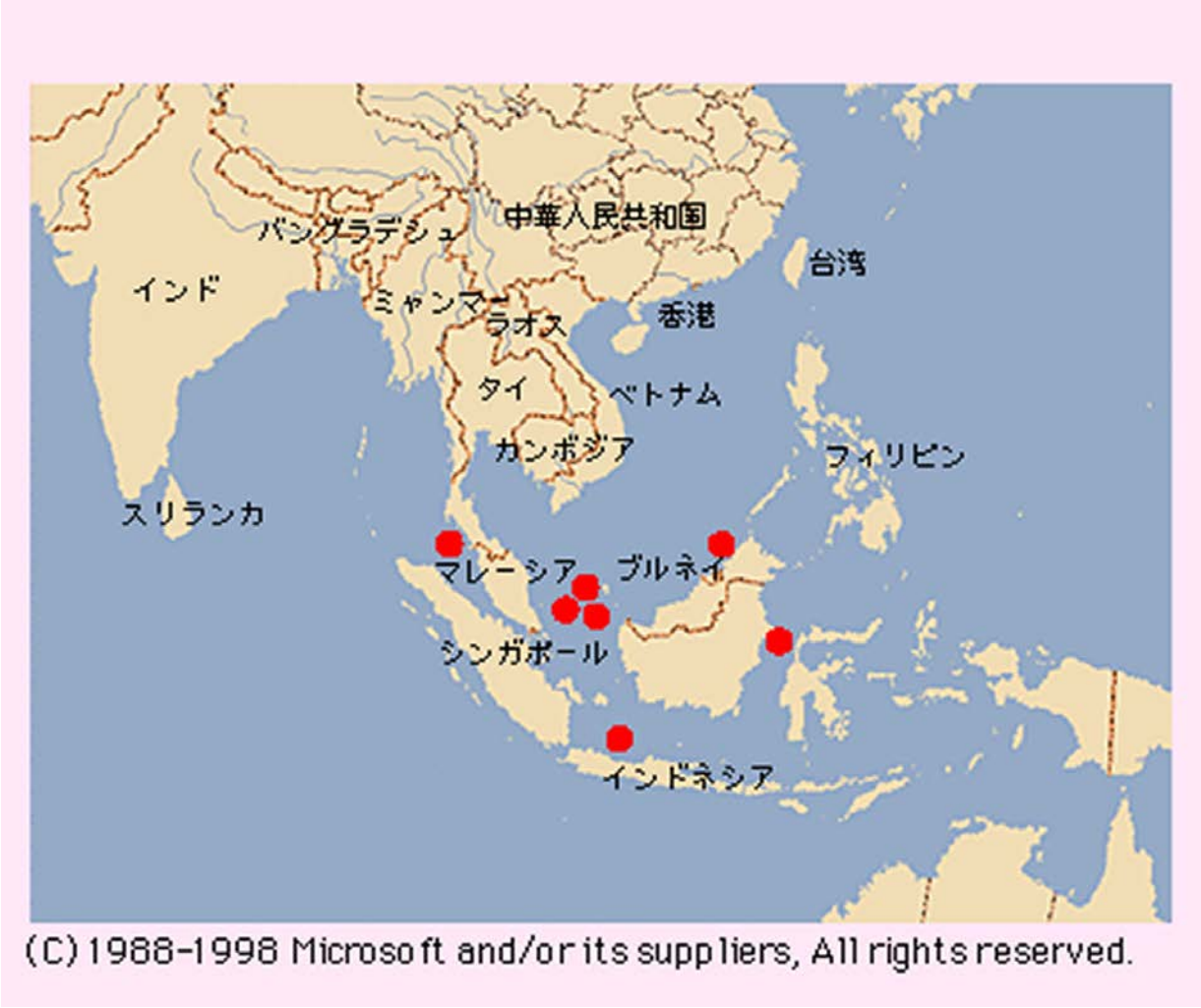
平成16年6月のG8シーアイランドサミットにおいて交通セキュリティ等の具体的な施策を行動計画として取りまとめた「安全かつ容易な海外渡航イニシアティヴ(SAFTI)」について、国土交通省はその策定段階から積極的に対応しており、航空保安の優良な取組事例集の作成等その実施に取り組んでいる。

3）海賊対策

海上輸送路を東南アジア周辺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。国土交通省及び海上保安庁では、平成12年に海賊対策国際会議において採択された「海賊対策モデルアクションプラン」、「アジア海賊対策チャレンジ2000」等に基づき、毎年、東南アジア周辺諸国へ巡視船・航空機を派遣し、連携訓練等を行い、沿岸国海上保安機関に対する人材育成、技術供与等の協力を行うなど、各国との連携・協力に努めている。

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、緊急情報伝達体制の整備等を図っているほか、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。最近では、平成17年3月に日本籍タグボートの乗組員誘拐事件が発生したこと等を受け、同年4月、「海賊・海上武装強盗対策推進会議」を設置し、7月の第3回会議において、これまでの対策の検証及び今後の対策の検討について中間とりまとめを行い、日本籍船以外の日本関係船舶(注)についても船舶警報通報装置による海上保安庁への通報を促すこととするなど、更なる対策の推進を図っている。

図表II-6-3-1　日本関係船舶に係る海賊及び船舶に対する武装強盗事件等発生地点(2004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	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）			2004年（平成16年）		
東アジア	173 （28）			257 （22）			178 （ 4）			175 （12）			193 （11）			173 （ 7）		
インド洋	51 （ 6）			109 （ 5）			86 （ 3）			66 （ 0）			96 （ 1）			41 （ 0）		
アフリカ	52 （ 1）			62 （ 0）			80 （ 0）			70 （ 2）			89 （ 0）			70 （ 0）		
中南米	29 （ 1）			41 （ 3）			23 （ 3）			67 （ 1）			72 （ 0）			46 （ 0）		
その他	4 （ 3）			2 （ 1）			3 （ 0）			5 （ 1）			2 （ 0）			0 （ 0）		
合計	309 （39）			471 （31）			370 （10）			383 （16）			452 （12）			330 （ 7）		
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）	114	191	4	165	292	14	147	222	1	102	277	4	207	237	8	145	184	1
日本関係船舶	6	32	1	5	26	0	0	10	0	0	16	0	2	9	1	4	3	0

（注）数字は、上段 ：全船舶の件数（国際海事機関の資料による。）
（下段）：日本関係船舶（日本籍の外航船舶及び日本の船社の運航する外国船舶）の件数（国土交通省の調査による。）

Excel形式のファイルはこちら

4）海上におけるテロ対策・大量破壊兵器等の不拡散への取組み

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参加している。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)を実施するなど、PSIに積極的に貢献している。

また、平成17年8月には、シンガポール主催のPSI海上合同阻止訓練に巡視船「しきしま」を派遣し、各国と連携して大量破壊兵器等の拡散に関係する容疑船の取締り能力の維持向上を図った。さらに、IMOにおいてSUA条約(海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約)を改正し、船舶へのテロ行為に加え、船舶を利用した大量破壊兵器等の輸送を始めとするテロ関連行為を犯罪化し、当該犯罪に関連した公海上における乗船等に関する手続が定められたことから、同改正にのっとりテロ対策・大量破壊兵器等の不拡散への取組みの強化を図ることとしている。

(注)日本の船社が運航する外国船舶

(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等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、税関等の行政機関や民間事業者等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。

(3)海上保安体制の強化

1）巡視船艇・航空機等の緊急整備

老朽・旧式化が進んだ巡視船艇・航空機の緊急かつ計画的な整備・高性能化を図るとともに、しょう戒等による情報を一元的に集約し分析・評価等を行うシステムの構築等を進め、巡視勢力の効率的・機動的な運用を図ることとしている。

2）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、液化天然ガス(LNG)・液化石油ガス(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。特に原子力発電所の警備においては、関係事業者、警察等との連携を強化し、現場において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等を実施している。また、繁忙期に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するとともに、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。

さらに、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。

3）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際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高機能巡視船の整備等を図っている。また、防衛庁との間で作成した共同対処マニュアルに基づき、早期の情報共有や、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。

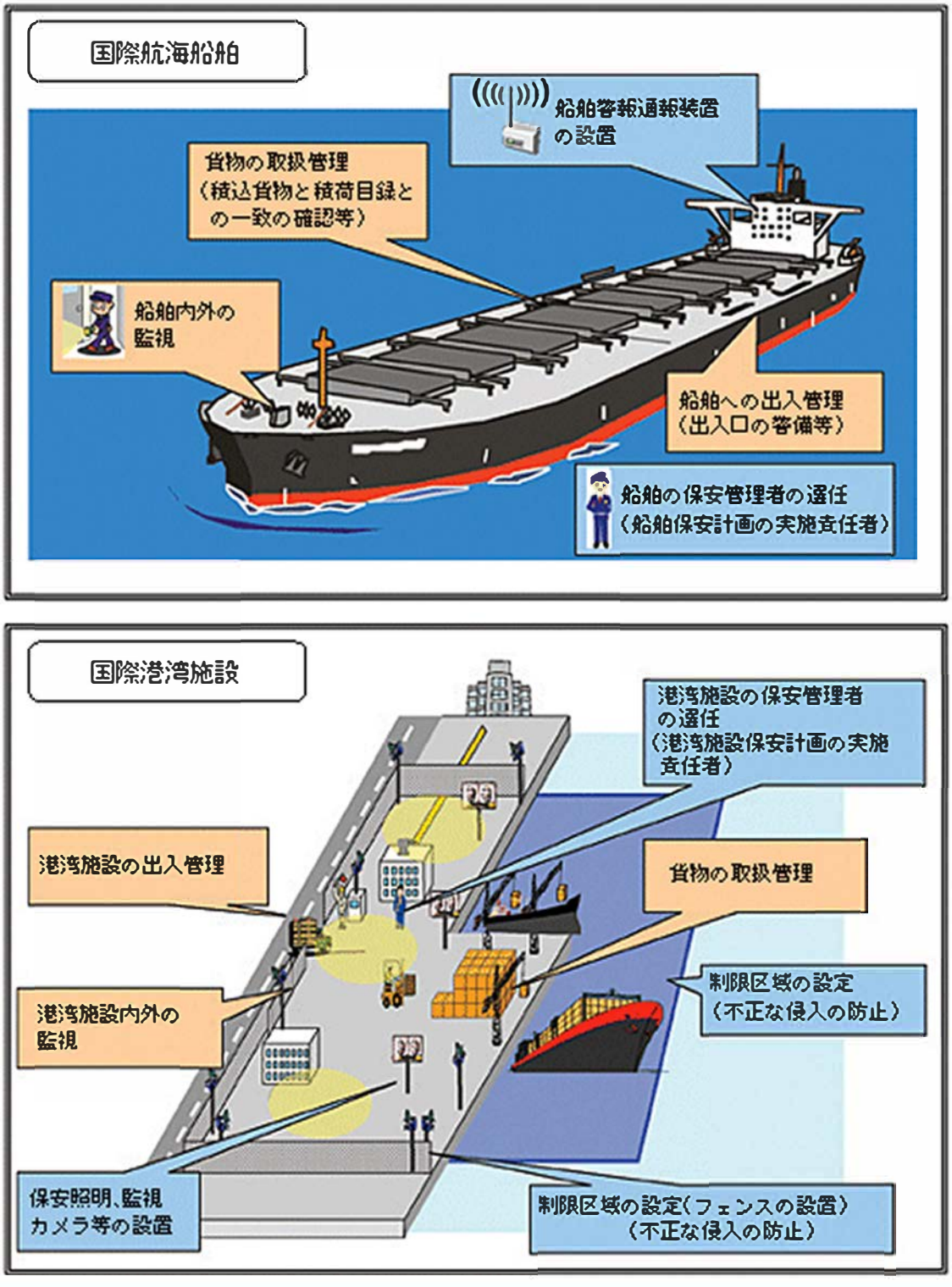
(4)SOLAS条約への対応

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、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や港湾外退去等の措置を講ずることを可能にするものである。

国土交通省では、国際航海船舶の保安規程の承認・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・国際港湾施設に対する立入検査及び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。

また、各国の改正SOLAS条約の実施の支援についてリーダーシップを発揮しており、SAFTIに基づく港湾保安対策の自己監査チェックリストが、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)国際航海船舶及び国際港湾施設の保安のために必要な措置の程度を示すものとして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

(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、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ため、国際組織犯罪の取締体制や洋上、港湾等における監視取締体制の強化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、監視能力等を向上させた巡視船艇・航空機及び増員された取締要員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。さらに中国、フィリピン、ロシア等の海上保安機関、薬物取締機関等と情報交換、定期協議及び海上取締合同訓練を積極的に実施し、効果的な密輸・密航対策を講じている。

2）悪質密漁事犯の根絶

最近の国内密漁事犯は、暴力団関係者の関与や供用船舶の高性能化により、悪質・巧妙化の一途をたどっており、貴重な水産資源の枯渇を招くのみならず、莫大な犯罪収益が暴力団等の資金源となっている。そのため、関係機関等と連携協力して、その根絶に向け厳正に対処しており、全国各地において大規模な密漁事犯を多数摘発している。

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、高性能化を図った巡視船艇・航空機の整備や取締装備の充実等を図りつつ、国内外の関係機関とも連携した監視・取締りを実施している。

3）悪質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。

また、大企業の法令遵守が社会全体から改めて問われている中、海上環境事犯分野においても大手鉄鋼企業によるシアン化合物等の汚水排出事案等が発生しており、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。

(6)航空保安対策の推進

1）航空における保安対策の強化

米国同時多発テロ以降、航空保安をめぐる情勢は依然厳しい状況にあり、ICAOが定める国際標準への適合やG8シーアイランドサミットの合意の履行等から、我が国における航空保安対策についても、更なる充実・強化が必要となっている。このような状況を踏まえ、従来、空港警戒水準の最高レベルであった「フェーズE」を平成17年4月より「レベルI」として恒久化し、特定の便等に対する脅威が高まった場合のレベルとして、「レベルII」及び「レベルIII」を新たに設定するとともに、航空保安対策基準の充実・強化、国の財政措置拡充等により航空保安体制の強化を図っている。

また、平成17年6月からは、貨物ターミナルビルの立しょう警備を義務付けるなど空港における不法侵入対策を強化するとともに、同年10月から、航空貨物に対し、荷主から航空機に搭載するまでの間の一貫した保安対策を確保する制度(Known Shipper/Regulated Agent制度)を導入するなど、航空貨物の保安対策を強化している。

さらに、空港内の特に重要な区域である空港ターミナルビル内の搭乗口や待合スペースに立ち入る航空会社職員や空港従業員等について、爆発物や危険物等が航空機内に持ち込まれることが無いよう保安検査を実施するとともに、空港の保安体制に対する査察の強化、航空貨物のX線検査装置等による爆発物検査の導入等、ICAOの策定する国際標準等を踏まえた航空保安対策の推進を図っていくこととしている。

2）航空保安に係る国際的な連携・協力

国際的なネットワークを有する航空において、実効性のある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。このため、ICAOは全世界的な航空保安体制の強化のため、航空保安行動計画を策定し、推進しており、我が国は、積極的に財政的及び人的貢献を行っている。また、ASEAN地域において、各国の連携・協力の強化に向けた専門家会合を開催しているほか、航空保安専門家を集めた航空保安セミナーの開催、保安検査機器の無償導入、保安検査体制に対する助言等の支援を実施している。

(7)その他の交通機関・重要施設等に対するテロ対策

1）鉄道関係

鉄道においては、従前から、鉄道事業者による駅構内の巡回警備等を実施しているが、国土交通省では、平成17年7月のロンドンにおけるテロ事件を契機に鉄道事業者や関係行政機関等で構成される「鉄道テロ対策連絡会議」を設置し、テロ発生の脅威に応じた対策を講じるための「危機管理レベル」の設定・運用を行うとともに、利用者に対して不審物等への注意を喚起する危機管理カードの配布等の「見せる警備・利用者の参加」(注)を軸とした新たな鉄道テロ対策を推進している。

図表II-6-3-4　「見せる警備・利用者の参加」を軸とした新たな鉄道テロ対策の実施



2）自動車関係

バスにおいては、1)大規模バスターミナル等における巡回の強化、2)車内放送や掲示物等による不審物等への注意喚起等を実施している。

3）海上交通関係、重要施設等

船舶・港湾施設、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)はり紙等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。このほか、工事現場における管理体制の強化等を実施している。

(注)「見せる警備」の施策　…テロの未然防止を図るため、人々の目に触れる形で警備を行う施策

「利用者の参加」の施策…テロに対する監視のネットワークを強めるため、一人一人の利用者にテロの防止のための意識を持ち行動して頂くことを促す施策

(8)自動車における犯罪防止対策

1）自動車の輸出に係る抹消登録制度等の整備

盗難自動車の不正輸出防止等に資する輸出抹消登録制度が整備され、平成17年7月以降に輸出される自動車については事前に輸出抹消仮登録(又は輸出予定届出)手続を行うこととされた。

2）港湾における盗難自動車の不正輸出防止対策

港湾における盗難自動車の不正輸出を防止するため、伏木富山港において官民で構成する「盗難自動車不正輸出防止対策ワーキンググループ」を設置し、自動車輸出の実態調査及び課題の検討を行った。平成18年度以降は、選定された港においてモデル事業を実施し、不正輸出防止のためのモデルスキームを確立した上で全国展開を図ることとしている。

(9)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強化のため、様々な検討及び措置が行われており、米国においては、1）事前通報(24時間ルール(注1))の実施、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）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)等の取組みが行われている。我が国においても、物流セキュリティ強化と物流効率化の両立を目標として、平成16年度より、7省庁及び21の関係団体が連携を図りつつ検討を行い、17年3月には、我が国が取り組むべき施策の基本方針として、「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」を取りまとめた。17年度は、施策の進捗状況を点検・評価するための推進協議会を設置し、物流事業者が取り組むべきセキュリティ対策のガイドライン等を策定するとともに、国際コンテナ物流の実運送現場においてITを活用したコンテナ管理体制の確立に向けた実証実験を実施した。

(注1)米国に貨物を輸出しようとする船会社は、外国港で船積みされる24時間前までに米国税関に対して積荷目録を提出することを義務付けたもの

(注2)我が国においては、平成15年3月から横浜港、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

(10)情報システムのセキュリティ対策

経済社会活動全般のITへの依存度の高まりに伴い、情報セキュリティ対策への取組みがますます重要になってきている。IT戦略本部の下に置かれた情報セキュリティ政策会議においては、平成17年12月に情報セキュリティ対策に係る基本的な戦略として、「第1次情報セキュリティ基本計画」を策定したが、国土交通省においても同計画を踏まえ、内閣官房及び関係事業者と調整しつつ、国土交通省の行政情報システム及び重要インフラ(鉄道・航空・物流)に係るセキュリティ対策を推進している。

2　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など、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、事故災害に迅速かつ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(Ceis Net)」を運用している。

(1)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、ナホトカ号事故及び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(17年3月発効)。また、国内に3隻の大型浚渫(しゅんせつ)兼油回収船を配備し、おおむね48時間以内に我が国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。

(2)有害危険物質流出事故に関する対応

油以外の有害危険物質による海洋汚染事故に対する国内体制の構築、国際協力の推進について規定された国際条約である「2000年の危険物質及び有害物質による事件に係る準備、対応及び協力に関する議定書(OPRC-HNS議定書)」が2006年度(平成18年度)に発効する見込みであり、海洋国家である我が国としても、これに対応して「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案」を第164回国会に提出するなど、迅速かつ効果的に対処し得る体制の確立に努めている。

(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などの事情により、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、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年度より、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。

3　我が国の海洋権益の保全

(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、境界が未画定であることに起因する資源問題等が生じているが、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。

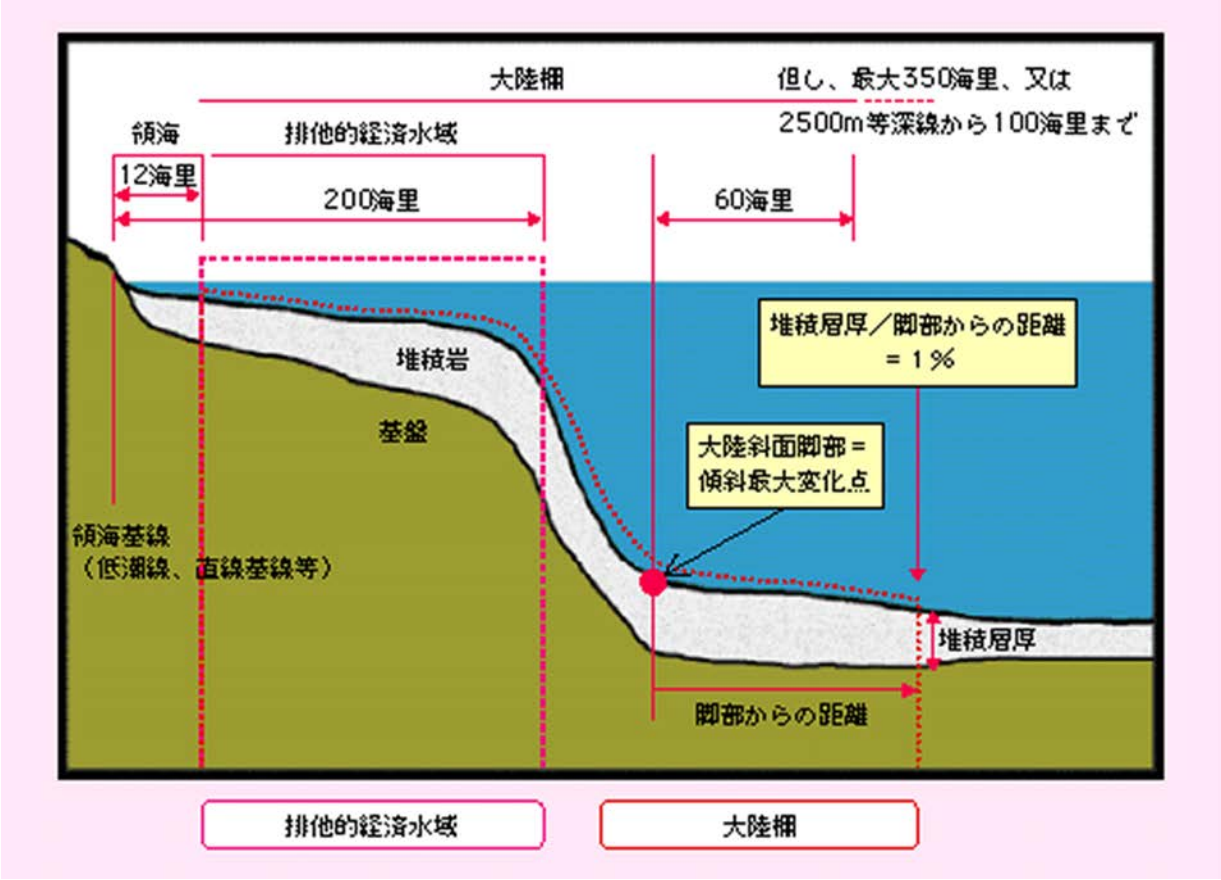
海上保安庁は、尖閣諸島領海において、常時巡視船艇を配備し、定期的に航空機をしょう戒させるなどの警備に取り組んできたが、平成16年3月に中国人活動家による不法上陸事件が発生したことから、更に警備手法や関係省庁との連携・情報収集体制の強化を図るとともに、機動力のあるボートの搭載、巡視船艇への補給、航空機との連携等の拠点機能を強化した巡視船艇の整備等に取り組むこととしている。

また、監視能力・航続性能を強化した新型航空機を配備し、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、国連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船舶に対して、外務省とも連携し、現場・外交ルートを通じ、調査中止要求等を行っている。

(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、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。我が国の大陸棚の限界延長に際しては、平成21年5月までに、国連「大陸棚の限界に関する委員会」へ大陸棚の地形・地質に関するデータ等を提出する必要があり、我が国の大陸棚の限界延長について同委員会から勧告を得ることにより、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。17年度は、小笠原海台等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引き続き実施した。

図表II-6-3-5　国連海洋法条約による大陸棚の定義



(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17年度は、同島の維持管理の充実を目指し、海象観測用レーダーの設置を行っている。

4　安全保障と国民の生命・財産の保護

平成16年に成立・施行された「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)」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たものであり、17年3月に政府が策定した「国民の保護に関する基本指針」を受け、同年10月に、国土交通省、国土地理院、気象庁及び海上保安庁において「国民の保護に関する計画」を作成した。武力攻撃事態等において、国土交通省では、1）地方公共団体等の要請に応じ、避難住民の運送等について運送事業者である指定公共機関との連絡調整等の支援、2）離島等の避難に必要な船舶、航空機、港湾施設、飛行場施設の確保等の支援、3）道路、港湾施設、飛行場施設、鉄道施設等の応急復旧等を実施することとしている。また、海上保安庁においては、1）海上交通の安全確保、生活関連等施設周辺海域における警備強化、避難住民・救援物資の海上運送経路での監視等、2）捜索、救助・救急活動、運送力不足時における避難住民・緊急物資の運送等、3）NBC(核、生物、化学)攻撃災害に際しては、救助・救急活動等を実施することとしている。

なお、武力攻撃事態等において避難住民・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おり、これらの指定公共機関においても、自らの業務に関し、「国民の保護に関する業務計画」の作成が行われている。

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、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高まり、市民によ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、地球環境の保全、循環型社会の形成、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。

第1節　地球温暖化対策の推進

1　現状と取組みの方向性

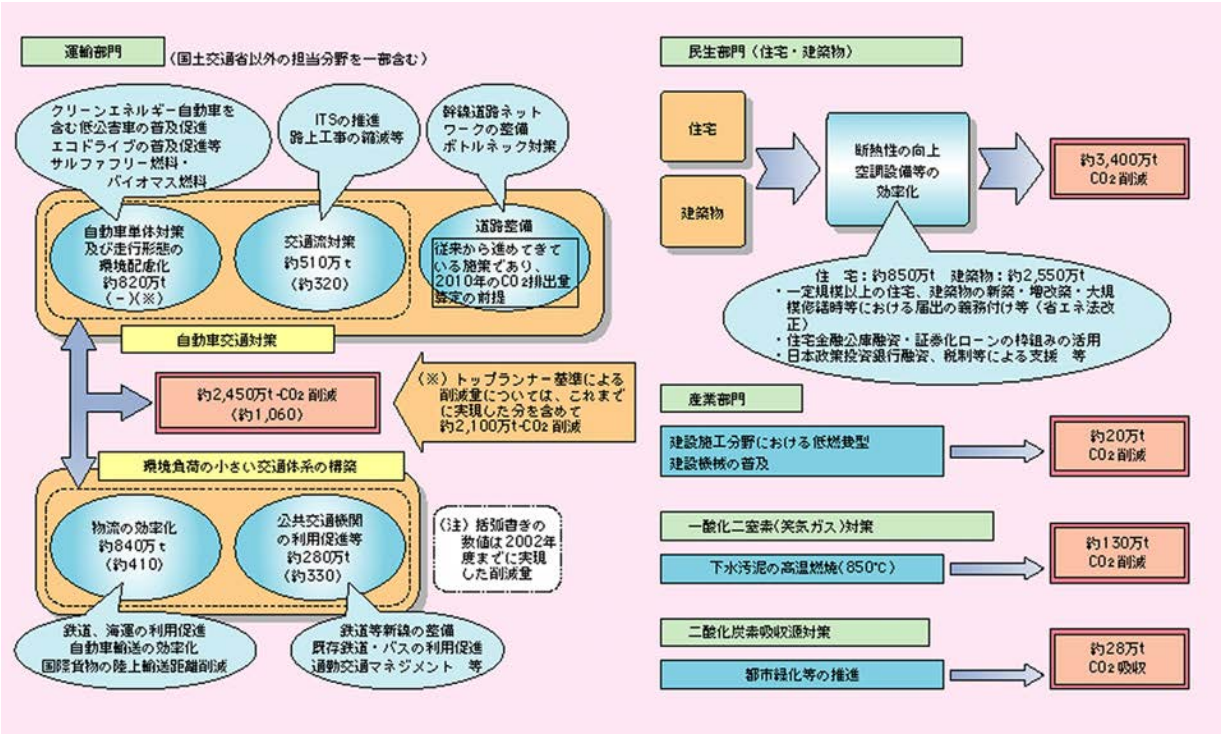
1997年(平成9年)12月に気候変動枠組条約第3回締約国会議(COP3)で採択された京都議定書において、我が国は二酸化炭素(CO_2)を始めとする温室効果ガスの排出量を2008年(平成20年)から2012年(平成24年)までに1990年比6%の削減を行うことが定められた。(注)

我が国は、京都議定書の目標達成のための取組みとして、2002年(平成14年)3月に地球温暖化対策推進大綱を策定し、2005年(平成17年)2月に京都議定書が発効したことを受けて、京都議定書目標達成計画の策定作業を進め、同年4月に同計画を閣議決定した。

国土交通省としては、大綱の見直しの年である平成16年に国土交通分野の地球温暖化対策について評価・見直しを実施し、17年3月に国土交通省の地球温暖化対策を取りまとめた。

京都議定書目標達成計画においては、産業部門や運輸部門等の部門ごとに目標値が定められている。我が国全体のCO_2排出量の2割を占める運輸部門では、CO_2排出量を2億5,000万トン-CO_2に抑制するための各施策の推進が求められている。このため、1）自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化、2）円滑な道路交通の実現、3）物流分野における環境施策、4）公共交通機関の利用促進等を推進している。また、民生部門(業務その他部門及び家庭部門)では、住宅・建築物分野において2010年(平成22年)までに約3,400万トンのCO_2排出量の削減が求められており、断熱性の向上、空調設備の効率化等の省エネルギー対策を強化している。このほか、産業部門の建設施工分野における省エネルギー対策、下水汚泥焼却施設における一酸化二窒素対策、都市緑化等による二酸化炭素吸収源対策を推進している。

図表II-7-1-1　国土交通省の地球温暖化対策



平成15年度の最新データによると、運輸部門からのCO_2排出量は、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からの排出量の増加により、約20%増加(平成2年度比。以下同じ。)しており、自家用乗用車のCO_2排出量の抑制が大きな課題となっている。また、業務その他部門では約36%の増加、家庭部門では約31%増加しており、我が国の15年度の温室効果ガスの総排出量は13億3,900万トンと、8.3%増加している。

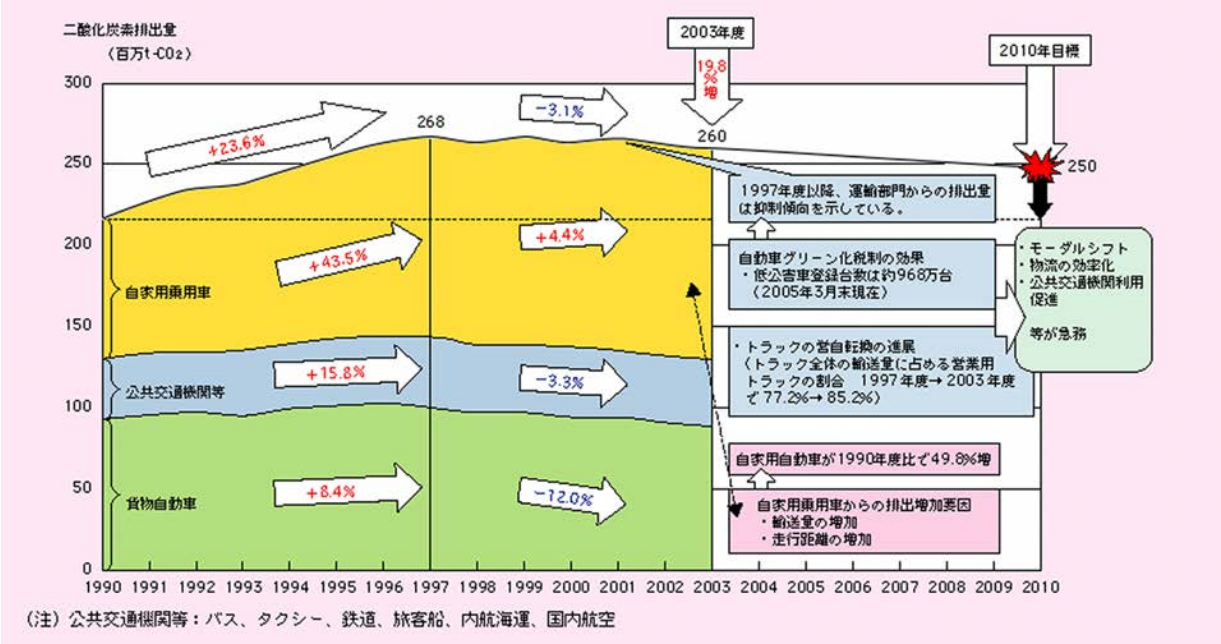
また、京都議定書では、先進国における温室効果ガス削減目標の達成に係る柔軟措置として、1）クリーン開発メカニズム(CDM)、2）共同実施(JI)、3）排出量取引が定められており、他国における排出削減量及び割当量の一部を利用できるようになっている。これらの仕組みは京都メカニズムと呼ばれ、1）、2）においては民間事業者等も参加でき、事業承認等の一定の手続を経た上で排出削減量を獲得することができる。京都議定書目標達成計画においても、京都メカニズムは京都議定書の約束を費用面で効果的に達成するとともに、地球規模での温暖化防止と途上国の持続可能な開発を支援するための重要なツールとして位置付けられており、その推進・活用のために関係省庁からなる京都メカニズム推進・活用会議が設置されている。国土交通省においても、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、CDM及びJIに関する申請・相談窓口を設置し、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。

(注)いわゆる代替フロンであるハイドロフルオロカーボン(HFC)等の一部の温室効果ガスについては1995年比

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、平成15年のCO_2排出状況を平成2年と比べると、自家用乗用車からの排出量は、走行距離の増加・車両数の増加等により49.8%増と大幅に増加している。

図表II-7-1-2　運輸部門におけるCO_2排出量の推移



（注）公共交通機関等：バス、タクシー、鉄道、旅客船、内航海運、国内航空

(1)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化

自動車交通分野の地球温暖化対策は喫緊の課題である。このため、トップランナー方式の燃費基準(注1)の策定による自動車の燃費改善、自動車グリーン税制等による低公害車(注2)の開発・普及等の自動車単体対策を推進している。

また、自動車運送事業者等の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)を推進し、関係省庁のエコドライブ普及連絡会において、ポスター・ステッカー等による普及活動を行っている。さらに、事業用自動車の運行の効率化等といった取組みを行うことにより、運輸部門における地球温暖化対策を一層推進している。

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(省エネ法)」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16年度に出荷されたガソリン乗用車のうち約82%が22年度を目標年度とした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22%向上したが、更なる燃費向上を推進するため、17年7月より次期燃費基準の策定について検討している。

また、貨物自動車によるCO_2排出量の約60%を占める重量車(注3)について、燃費改善が重要な課題となっていたことから、重量車の燃費基準を平成17年度に策定した。この燃費基準が達成された場合、目標年度である27年度に出荷される重量車の平均燃費値は、14年度と比較して約12%向上するものと推定される。

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の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、17年排出ガス基準値に対応した低排出ガス認定レベル(「☆☆☆☆(平成17年排出ガス基準値より75%以上低減)」及び「☆☆☆(17年排出ガス基準値より50%以上低減)」)を導入している。また、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・公表制度を実施している。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18年度税制改正においては、地球温暖化対策及び大気汚染対策のより一層の推進を図るため、自動車燃費性能評価・公表制度及び低排出ガス車認定制度を引き続き活用し、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(☆☆☆☆かつ燃費基準+20%達成車等)に重点化することとしている。また、CO_2削減効果の大きいディーゼル重量車の燃費向上を図る観点から、排出ガス性能に優れた車(新長期規制達成車又は窒素酸化物(NOx)・粒子状物質(PM)のいずれかについて更に規制値を10%以上低減したもの)のうち、重量車の燃費基準を達成したディーゼルトラック・バス等の自動車取得税を軽減する特例措置を講じることとしている。

これらの取組みと、自動車メーカーによる技術開発の進展や商品販売努力、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、平成17年度上半期における自動車税のグリーン化の対象である自動車(☆☆☆☆かつ燃費基準＋5%達成車等)は、新車新規登録台数の約57%にあたる約106万台を占めている。

図表II-7-1-3　平成18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）次世代低公害車等の開発

大型ディーゼル車に代替する抜本的に環境性能を高めたスーパークリーンディーゼル車やジメチルエーテル(DME)自動車等の次世代低公害車については、平成17年度より3ヶ年の計画で試作車両の公道走行試験により技術基準の整備等を行い、その普及のための環境を整備している。

また、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燃料電池自動車については、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、燃料電池バスの早期普及を図るため、燃料電池バス実用化促進プロジェクトにおいて保安基準等を検討することとしている。

このほか、有効な地球温暖化対策として自動車燃料への利用・普及が期待されているバイオディーゼル燃料について、環境・安全面で満たすべき車両側対応技術を明確化し、バイオディーゼル燃料対応車の開発・普及のための環境を整備している。

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替え要請や啓発活動を行っている。

6）エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化

平成17年度において、エコドライブ管理システム(EMS)(注4)モデル事業を実施し、エコドライブの有効性や効果的な実施方法、成果を広く公表することにより、自動車運送事業者等のエコドライブの推進を図っている。

(注1)現在商品化されている製品のうち、燃費が最も優れているものの性能、技術開発の将来の見通し等を勘案して基準を定める方法

(注2)低公害車：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、低燃費かつ低排出ガス認定車

次世代低公害車：スーパークリーンディーゼル車、ジメチルエーテル(DME)自動車等

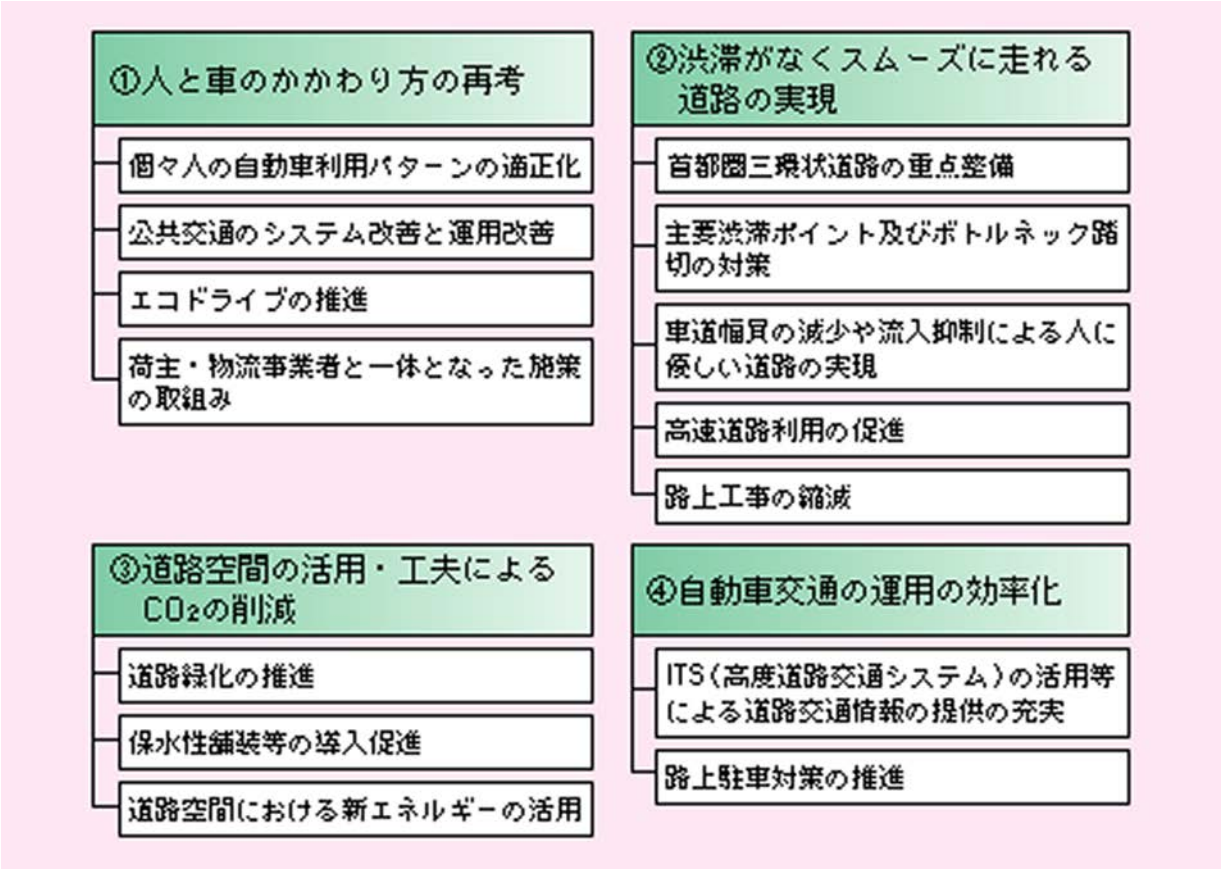
(注3)車両総重量3.5トン超の貨物自動車及び乗用自動車(乗車定員11人以上)

(注4)自動車の運行において計画的かつ継続的なエコドライブの実施とその評価及び指導を一体的に行う取組み

(2)円滑な道路交通の実現

CO_2排出削減目標の確実な達成に向け、定量的な削減効果を含めた具体的施策を盛り込んだ「道路施策におけるCO_2削減アクションプログラム」を策定している。同プログラムに基づき、環状道路等の幹線道路ネットワークの整備、交差点の立体化、踏切道改良等のボトルネックの解消、高速道路利用の促進、路上工事の縮減による渋滞の緩和、ETC等の高度道路交通システム(ITS)の推進等の道路施策を実施することにより、2010年までに約800万トン-CO_2／年を削減することとしている。

図表II-7-1-4　CO_2削減アクションプログラムの施策体系



(3)物流分野における環境施策の推進

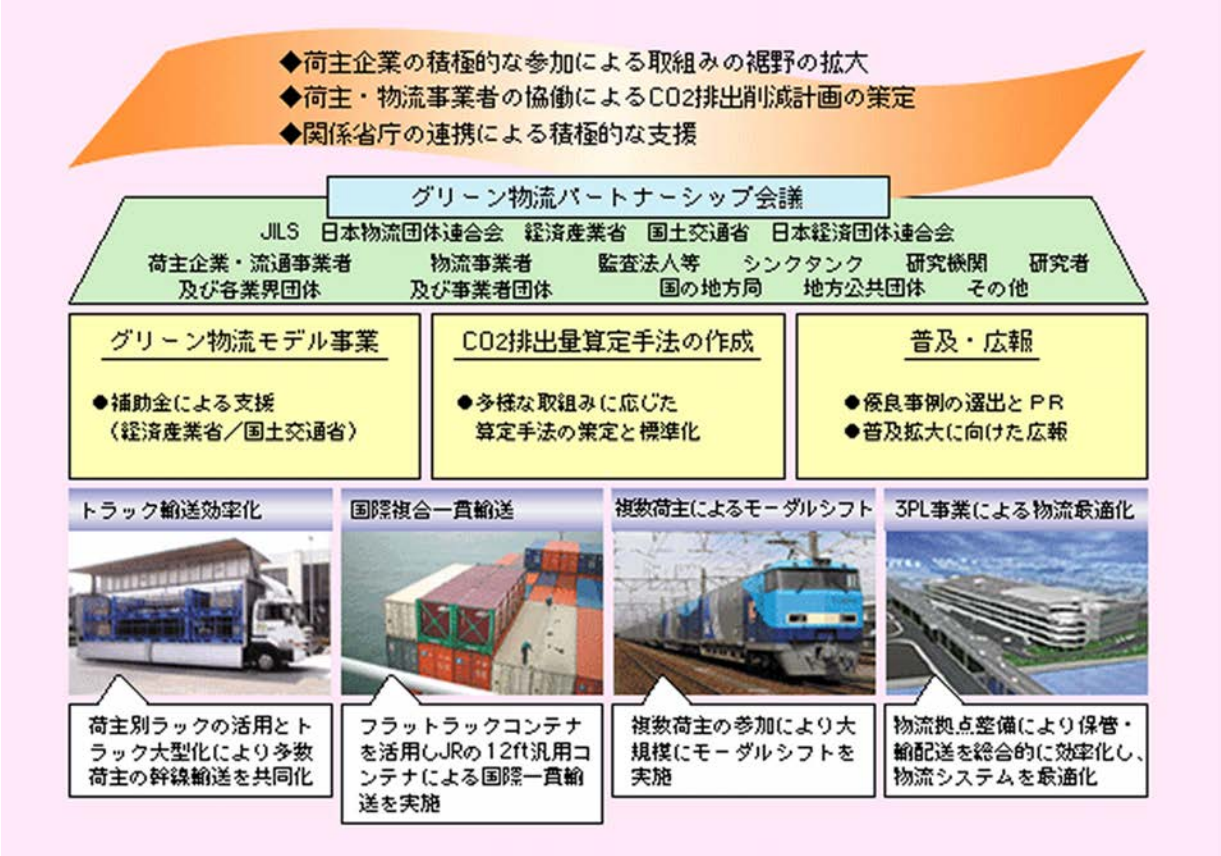
現在、国内物流における輸送機関分担率(輸送トンキロベース)では自動車が最大であり、50%を超えている。トラックのCO_2排出原単位(注1)は、大量輸送機関である鉄道、内航海運に比して大きく、運輸部門における輸送機関別CO_2排出割合においても、鉄道、内航海運が全体の数%であるのに対し、トラックは営業用・自家用ともに15%を超えている。円滑な国内物流を維持しつつ、CO_2の排出を抑制するためには、トラック単体の低燃費化や輸送効率の向上と併せて、トラックの自営転換(注2)や、鉄道、内航海運等エネルギー消費効率の良い輸送機関の活用を図ることが必要である。このため、国土交通省では、モーダルシフト(注3)促進に向けたアクションプログラムに基づき、鉄道及び内航海運の抱えるボトルネックの解消や荷主企業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、物流の大動脈である東京・北九州間において1編成26両(1,300トン)輸送を実現する山陽線の輸送力増強事業の推進等により利便性向上を図っている。内航海運においては、次世代内航船(スーパーエコシップ)の開発、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル(注4)の拠点的整備、RORO船(注5)等の建造促進等を行っている。

また、荷主企業と物流事業者の協働による総合的な地球温暖化対策が実施されるような環境づくりのため、国土交通省では、平成17年度にグリーン物流パートナーシップ会議を開催し、経済産業省、荷主団体、物流団体等の広範な参加を得て裾野の広い展開を図っており、CO_2排出量算定手法の策定等に努めている。また、同会議において推薦されたモデル事業のうち、環境負荷の低減効果が明確なものに対し費用の一部を補助する制度を実施している。17年度においては、内航RORO船を利用し、復路で空車回送となっているトレーラーにボックスパレットを利用して燃料用廃タイヤを積載し、環境負荷の抑制を図る事業や、4トントラック2台を連結して幹線共同輸送を行う事業等を支援した。

さらに、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するほか、接岸中の船舶への陸上電力の供給に関する検討等を行っている。

図表II-7-1-5　グリーン物流パートナーシップ会議を通じた取組みの促進



(注1)貨物1トンを1km輸送するときに排出するCO_2の量

(注2)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

(注3)環境負荷の小さい鉄道・海運利用へと、貨物輸送を転換すること

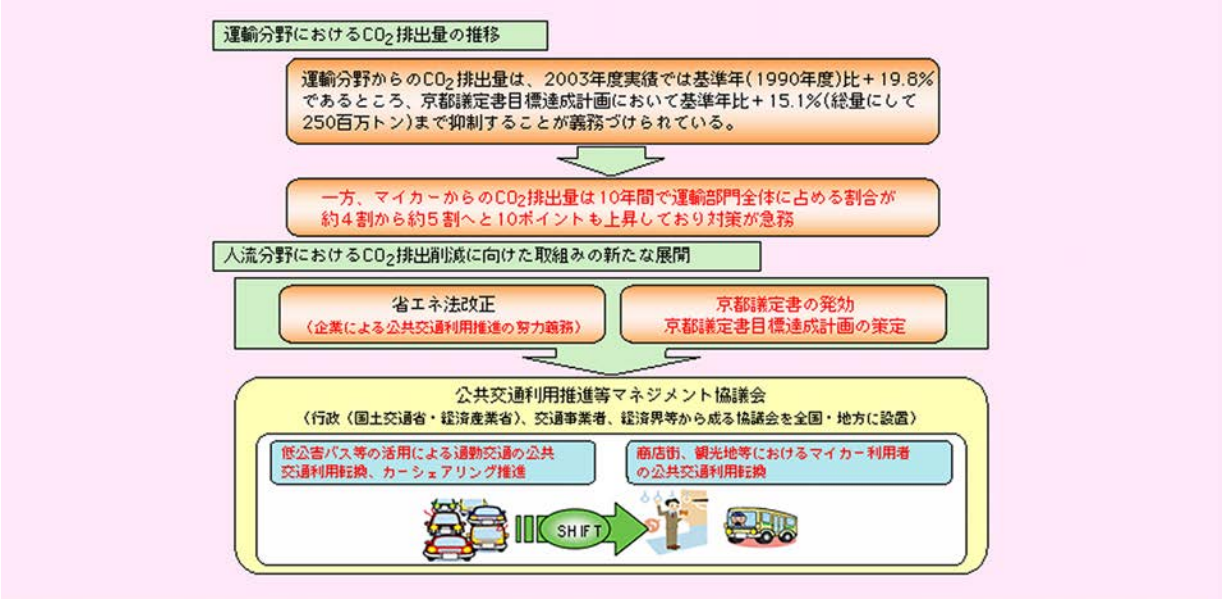
(注4)主として国内輸送貨物を扱うために用いられるターミナル

(注5)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卸しする荷役方式の船舶

(4)公共交通機関の利用促進

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カードの導入等情報化の推進、乗継ぎの改善、シームレス(注)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、「公共交通利用推進等マネジメント協議会」を通じた需要サイドの取組みを促進している。また、OECD(経済協力開発機構)／ECMT(欧州運輸大臣会議)共同交通研究センターと企業におけるモビリティ・マネジメント(持続可能な交通を促進・強化するための主として需要サイドへの取組み)についての政策研究を進めている。

図表II-7-1-6　公共交通利用推進等マネジメント協議会について

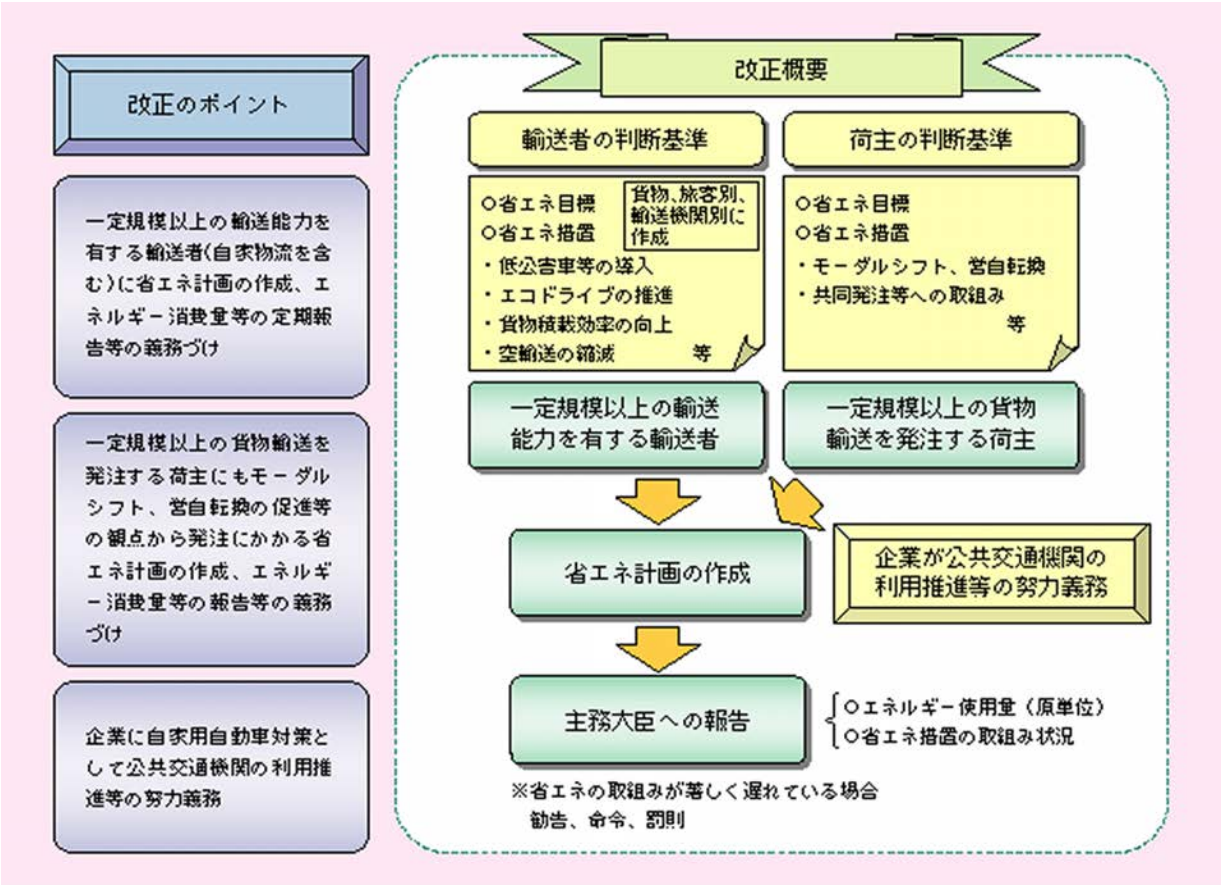


(注)「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとすること。具体的には、乗継情報の提供、同一ホームによる乗り換え、相互直通運転化、接続ダイヤの設定、乗継運賃割引の拡大、共通ICカードの導入等

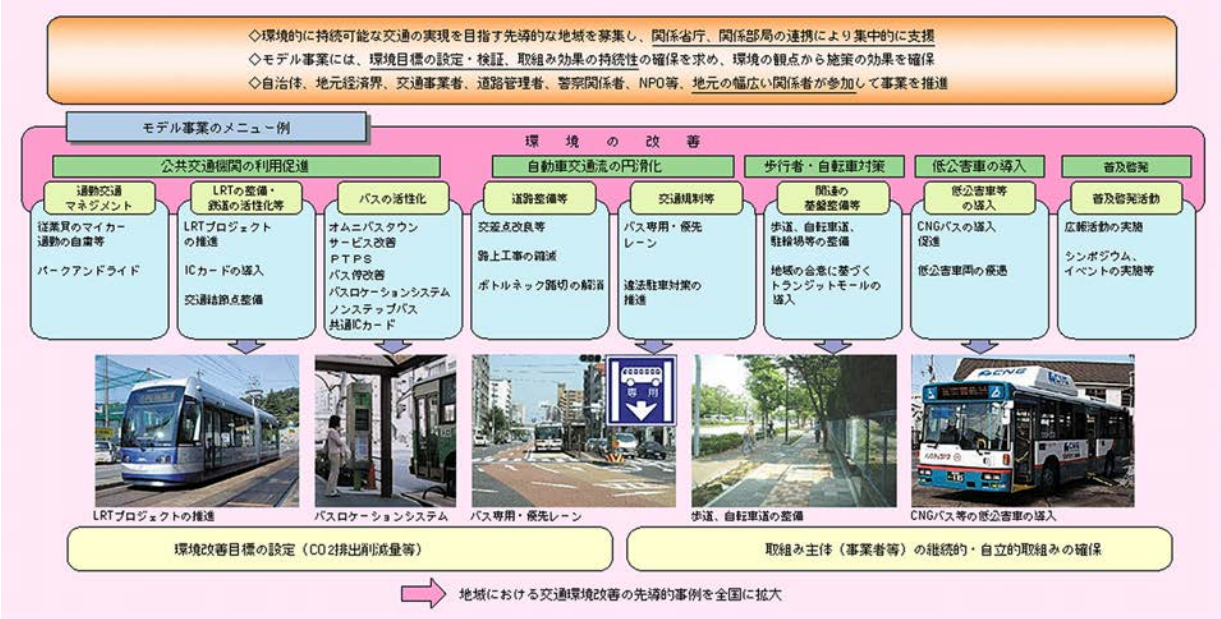
(5)新たな横断的施策の取組み

交通政策審議会環境部会の中間とりまとめ(平成16年5月)において、運輸部門における地球温暖化対策の見直しに当たっては、従来からの分野ごとの対策だけではなく、産業界、地域、NPO等との連携の視点が重要であるとの指摘がなされた。これを受け、前述の「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた荷主と輸送事業者の連携・協働、「通勤交通マネジメント」(注)による企業の通勤等における公共交通機関の利用促進、省エネ法の運輸事業者等への適用、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」による輸配送の効率化促進、「環境的に持続可能な交通(EST)モデル事業」による地域における取組みの支援等を横断的施策として推進していく。

図表II-7-1-7　エネルギーの使用の合理化に関する法律改正(運輸分野)の概要



図表II-7-1-8　環境的に持続可能な交通(EST)モデル事業



(注)一人一人の通勤交通が、社会的にも個人的にも望ましい方向(例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

(6)国民・民間事業者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、エコドライブの普及・促進と、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。

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、国土交通省では、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事業ごと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。また、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・バス・タクシー事業者に加え、平成17年7月から海事・港湾運送・倉庫業者)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し、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。

さらに、環境負荷の少ない輸送手段である鉄道貨物輸送を活用し、地球環境問題に積極的に取り組んでいる企業や商品を認定する「エコレールマーク」制度を平成17年度に創設した。

コラム・事例　「エコレールマーク」スタート

平成17年度に創設された「エコレールマーク」は、CO_2排出量の少ない、環境にやさしい鉄道貨物輸送を活用して地球環境問題に積極的に取り組んでいる企業や商品であると認定された場合に、その商品や企業の広告等に表示されるマークのことです。これにより、一般消費者の方々が商品を購入する際等に、物流面から環境問題に貢献している商品や企業について知っていただき、消費者と企業が一体となった取組みを進めることを目指しています。

平成18年1月現在、3商品と17企業が認定され、認定商品については段ボール箱等に「エコレールマーク」が表示され、店頭等に並んでいるほか、認定企業については各企業の広告やホームページ、環境報告書等に表示されています。

この「エコレールマーク」を表示するための認定基準は、商品認定で30%以上の輸送に鉄道を利用していること、取組企業認定については、15%以上の輸送に鉄道を利用していることとしています。この基準は、全輸送機関における鉄道貨物輸送のシェア(トンキロベース)が4%程度である現状を踏まえれば、決して低いハードルではありませんが、環境への配慮の観点から鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを積極的に実施し、「エコレールマーク」を表示する企業が今後も増えていくことが期待されています。

エコレールマーク



エコレールマーク

3　住宅・建築物、下水道、都市緑化等に関する対策

(1)住宅・建築物の省エネルギー性能の向上

全エネルギー消費量のうち民生部門の消費量は約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。

住宅については、「省エネ法」の改正により、新たに一定規模以上の住宅の新築・増改築、大規模改修等の際に省エネルギー措置の届出を義務付けた。このほか、住宅の省エネルギー性能を消費者に分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)を実施している。また、民間事業者等による先導的な技術開発の支援、設計・施工技術者向けの講習会の開催等により省エネルギー住宅の設計、施工技術等の開発・普及を図っている。

建築物については、既存建築物の省エネルギー化を図るため、「省エネ法」を改正し、一定規模以上の建築物の新築・増改築時に加えて、大規模改修等の際にも省エネルギー措置の届出を義務付けた。このほか、環境に配慮した建築物の整備、既存建築物の設備更新・改修(省エネルギー化)に対する日本政策投資銀行の低利融資制度等の支援措置を講じている。また、建築物の性能・品質の向上と環境負荷の低減を両立するため、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金の増額

(2)官庁施設の環境負荷低減化の推進

官庁施設における環境負荷低減プログラムに基づく施策等の着実な実施、「営繕環境報告書2005」の作成・公表等を通じ、官庁施設の総合的な環境負荷低減対策を推進している。

平成17年度においては、新たに那覇第2地方合同庁舎(II期)等4施設のグリーン庁舎(注1)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2)結果を踏まえた、計画的なグリーン改修を実施している。また、保全業務支援システム(BIMMS-N)(注3)を活用した施設への運用改善に係る実地指導等、既存官庁施設の適正な運用管理の徹底に資する取組みの強化を図っている。

図表II-7-1-9　グリーン庁舎イメージ図



(注1)計画から建設、運用、廃棄に至るまでのライフサイクルを通じて、環境負荷の低減化を図る官庁施設

(注2)環境負荷低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保全性に関する性能を評価すること

(注3)各省各庁の所有する官庁施設の保全に関する情報を、インターネットを通じて蓄積・分析するとともに、その情報提供等により各省各庁の施設管理業務を支援するシステム

(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17年度は10地区で実施した。

(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。

(4)下水道における地球温暖化対策

下水道においては、京都議定書目標達成計画に示されている下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化による一酸化二窒素の削減等を推進している。また、下水汚泥の燃料化やバイオガスの有効利用、下水の温度差エネルギーの利用等の取組みを推進している。

(5)都市緑化等によるCO_2の吸収源対策の推進

都市緑化等については、緑の政策大綱や市町村が策定する緑の基本計画等、国及び地方公共団体における緑の保全、創出に係る総合的な計画に基づき、都市公園の整備、道路、河川・砂防等における緑化、既存の民有緑地の保全、建築物の屋上・壁面等の新たな緑化空間の創出等を積極的に推進している。また、「都市と地球の環境に貢献するみなと」を目指し、港湾の緑化等を推進している。

(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や未利用エネルギー等の積極的な活用等を図っており、平成17年度は下水道利用など、都市部での未利用エネルギー活用方策について検討を行った。

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、不法投棄量の約9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り、「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)」の制定、建設リサイクル推進計画2002の策定、リサイクル原則化ルール(注)の周知徹底等、各種リサイクル推進施策を実施している。平成14年度における建設廃棄物の排出量は、全国で8,300万トンであり、その再資源化等率は92%と、7年度の58%に比較すると大幅に向上している。しかし、品目別にみると、アスファルト・コンクリート塊(As塊)、コンクリート塊(Co塊)の再資源化率が98%以上となっている一方で、建設発生木材や建設混合廃棄物、建設汚泥の再資源化等率は低く留まっており、更なる取組みが必要である。また、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。

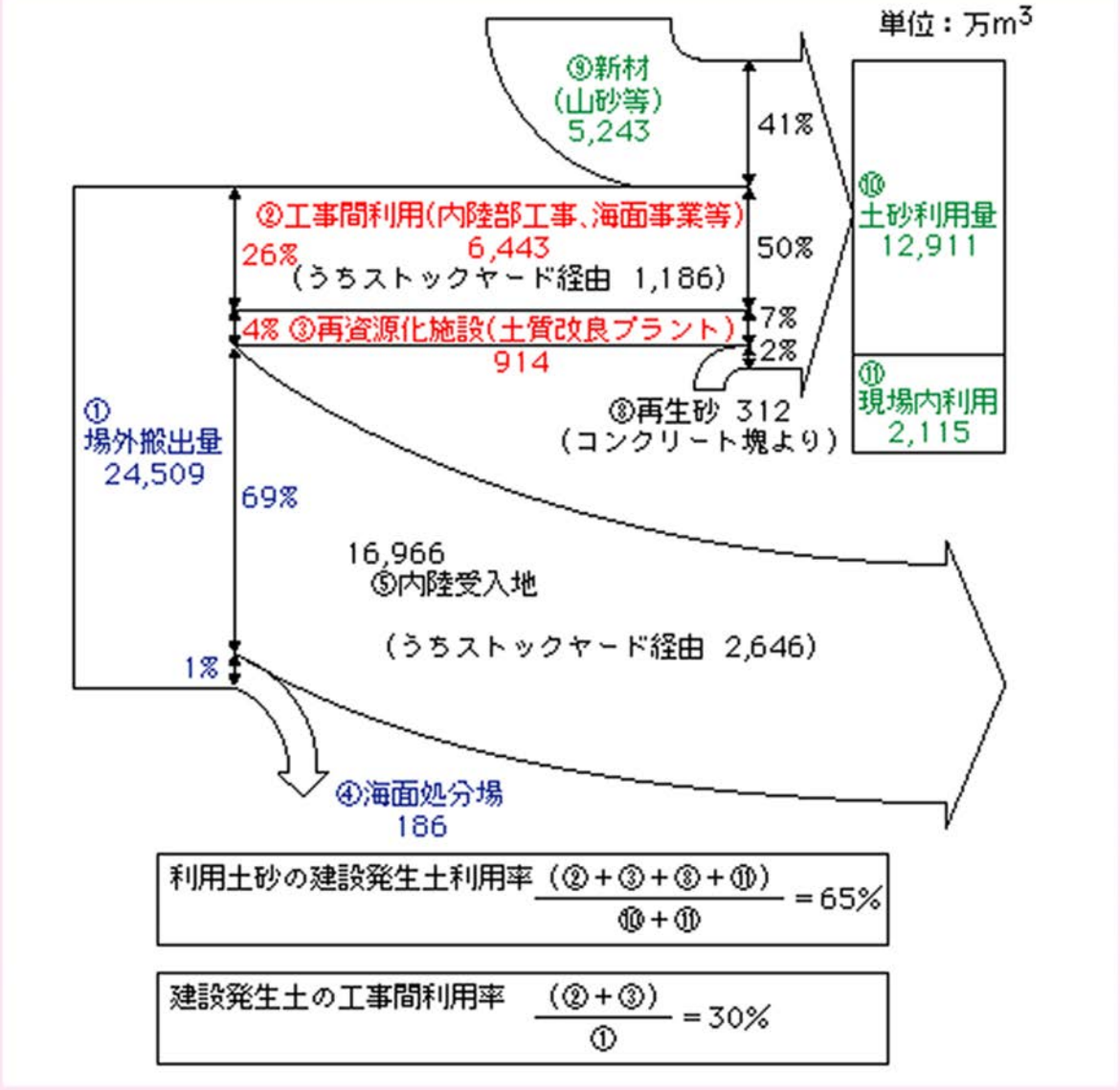
また、全産業廃棄物排出量の約2割に当たる、約7,500万トン(平成15年度)の下水汚泥についても、その減量化、リサイクルの推進に取り組んでいる。

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

(1)建設リサイクルの推進

平成14年5月に「建設リサイクル法」が完全施行され、17年3月末までの対象建設工事に係る事前届出件数は約62万件、解体工事業者の登録数は同年3月末現在で約7,500業者となっている。法律の施行に当たっては、全国一斉パトロールの実施、届出時に届出済みシールを交付するなど、工事現場における指導・監督等を強化している。また、平成14年には「建設リサイクル推進計画2002」が策定され、17年度を当面の目標年度とした再資源化率等の目標設定や各種施策等を取りまとめた。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、14年春から運用を開始するとともに、15年10月には、「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17年6月には建設混合廃棄物の排出量を削減するため、首都圏を対象として、建設副産物をリサイクル用途に合わせて分別し、少量・多品目化した建設副産物を分別した状態のまま効率良く回収する小口巡回共同回収システムの構築に向けて、「首都圏建設副産物小口巡回共同回収システム構築協議会」を設置した。また、同年10月には「千葉県における建設発生木材リサイクル促進行動計画」を策定した。

また建設汚泥については、建設汚泥の再生利用の促進に向けて、学識経験者、関係業界及び行政機関で構成する「建設汚泥再生利用指針検討委員会」を平成17年6月に立ち上げて検討を進めている。

(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とともに、建設資材化等によるリサイクルを促進している(平成16年度リサイクル率67%)。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バイオガスのガス発電や天然ガス自動車の燃料等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。

(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及びリサイクル資材を活用した住宅に対する住宅金融公庫の割増融資、2）住宅性能表示制度による劣化対策等に係る情報提供、3）地方公共団体等のリサイクルに関する取組みへの支援等により、住宅・建築物におけるリサイクル資材の活用や耐久性の高い住宅の建設等を推進している。

(4)リサイクル等環境関連技術施策

建設副産物の発生抑制、適正処理及びリサイクルを推進するため、建設廃棄物のリサイクル用途を拡大する技術等の開発を検討している。

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で間伐材需給に関する情報交換を行い、間伐材を利用した整備の事例集を作成している。ダム貯水池に漂着する流木についても、従来は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、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等有効利用を図っている。

2　静脈物流システムの構築

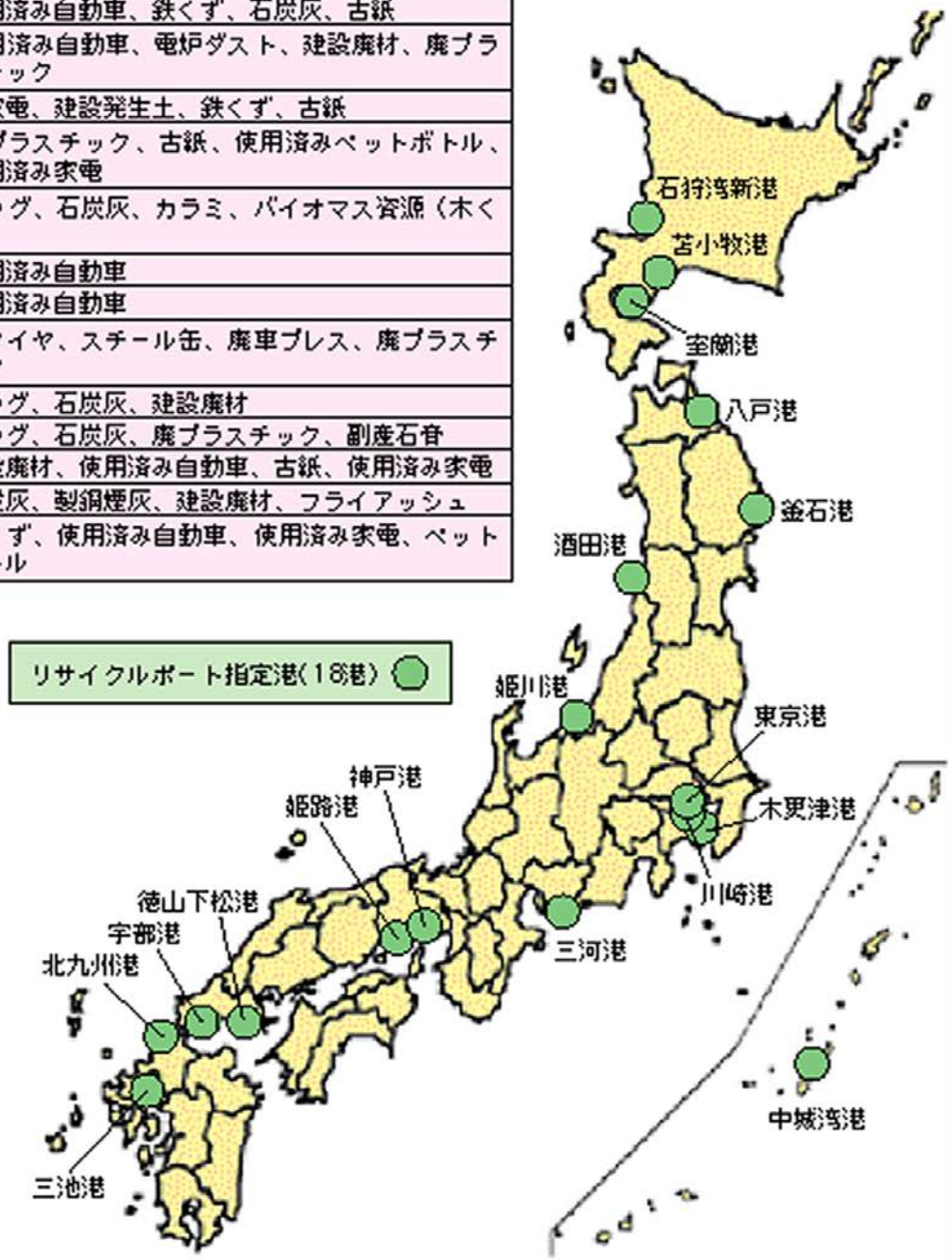
(1)静脈物流ネットワークの形成

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リサイクルポート(総合静脈物流拠点港)を全国で18港指定し、海上輸送による適切かつ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、ネットワークの形成に向けた情報交換の場の提供や支援等の官民連携の促進、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

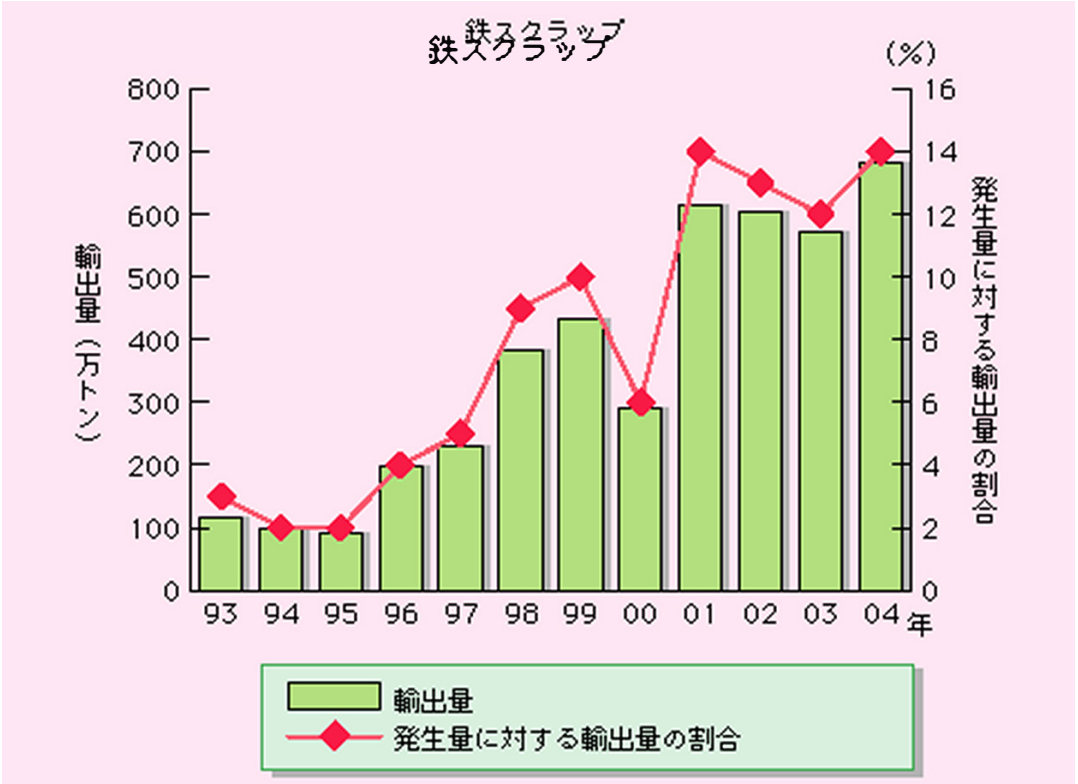
港名	主な循環資源
室　蘭	廃プラスチック（容器包装、農業用）、廃タイヤ、石炭灰、使用済み自動車
苫小牧	古紙、廃プラスチック、石炭灰、使用済み自動車
石狩湾新	使用済み自動車、建設廃材、鉄くず
八　戸	大豆粕等、飛灰、石炭灰、スラグ
釜　石	石炭灰、バイオマス資源（間伐材等）、スラグ、農業系・水産系廃棄物
酒　田	使用済み自動車、鉄くず、石炭灰、古紙
木更津	使用済み自動車、電炉ダスト、建設廃材、廃プラスチック
東　京	廃家電、建設発生土、鉄くず、古紙
川　崎	廃プラスチック、古紙、使用済みペットボトル、使用済み家電
姫　川	スラグ、石炭灰、カラミ、バイオマス資源（木くず）
三　河	使用済み自動車
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



(2)国際静脈物流システムの構築

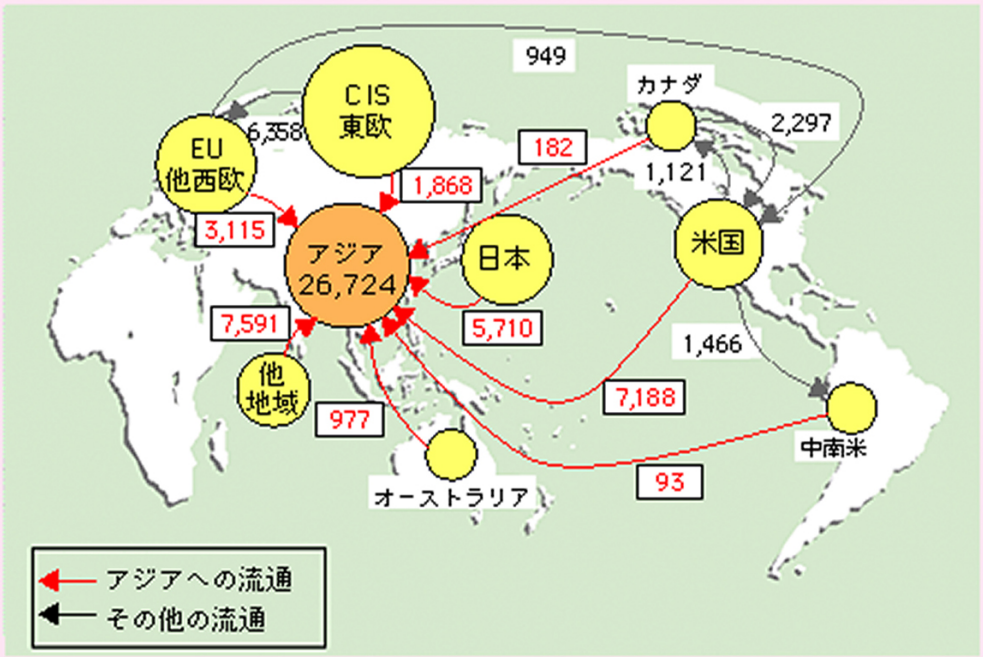
近年、鉄くず等の循環資源の輸出が増加しており、有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約等を遵守しつつ、地球規模で循環資源を有効活用することが重要である。そのため、国内の静脈物流システムとも連携を図りながら、ハード・ソフト両面の整備による効率的な国際静脈物流システムの構築を検討している。

図表II-7-2-4　国際静脈物流システムの構築



資料）財務省「貿易統計」、経済産業省「鉄鋼・非鉄金属・金属製品統計」、
(社)日本鉄源協会資料より作成

鉄スクラップ流通フロー　2003年（単位：千トン）



資料）(社)日本鉄源協会

Excel形式のファイルはこちら

(3)廃棄物海面処分場の確保

廃棄物処理問題への対応を図るため、港湾の適正な開発、利用及び保全との十分な整合を図りつつ、海面処分場整備を行い、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な廃棄物を受け入れている。特に、地方公共団体等が個々に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177市町村を対象とした広域処理場整備(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は、港湾工事等での広域利用により有効活用するスーパーフェニックス事業を推進している。

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

年間約400万台の使用済自動車が国内で処理され、埋立処分場がひっ迫している現状では、80%程度の自動車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は、生活環境の悪化を招くとともに、道路交通の障害となり、その対策が急がれている。このため、平成17年1月に本格施行された「使用済自動車の再資源化等に関する法律(自動車リサイクル法)」に基づく新たなリサイクル制度により、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付け、改正「道路運送車両法」に基づき、リサイクル制度に従って使用済自動車が解体されたことを確認した上で抹消登録を行っている。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、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。

(2)FRP船のリサイクル

FRP(繊維強化プラスチック)船は、高強度で非常に大きく、全国に広く薄く分布していること、製品寿命が30年以上にも及ぶ製品特性から処理が困難であることに加え、これまで適正な処理ルートが存在せず、それらが不法投棄の要因となっていた。

このため、FRP船の適正な処理手段を確保し、不法投棄等の問題に対処するとともに、循環型社会の形成等の社会的要請に応えるため、FRP廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクトでの検討を重ね、適正かつ効率的なリサイクル技術等を確立した。

これらを踏まえ、国土交通省の支援の下、製造事業者団体である(社)日本舟艇工業会が主体となり、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律(廃棄物処理法)」の広域認定制度を活用して、平成17年11月より西瀬戸内・北部九州の10県の地域から、FRP船のリサイクルを開始した。今後順次対象地域を拡大し、19～20年度には全国展開される予定である。

図表II-7-2-5　FRP船リサイクルシステム


FRP船
リサイクルシステム
適正処理でFRP船を再資源化
FRP船 リサイクル
2005年11月、廃FRP船を適切に処理し再資源化する
「FRP船リサイクルシステム」がスタート。
料金その他、詳しくはこのマークのあるところでおたずねください。
対象地域
廃FRP船の処理でお困りの方…
大切なパートナーだったFRP船だからこそ、
地球環境にやさしいリサイクルを。

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17年2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17分野201品目)の拡充が図られた。

この基本方針に即して平成17年5月に「環境物品等の調達の推進を図るための方針(調達方針)」を策定した。特に、公共工事については、事業ごとの特性、必要とされる強度や耐久性、機能の確保、コスト等に留意しつつ、17年度は、2品目を特定調達品目に追加し、計55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。

(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く、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など環境にやさしい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付け、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。

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

1）多自然型川づくり、自然再生の推進

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せず、仮に改変せざるを得ない場合で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。さらに、多様な自然環境を有する本来の川の姿に戻すため、礫(れき)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25箇所において推進している。

干潟再生(鵡川(北海道))



2）外来生物対策の推進

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、全国の河川における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、全国の取組事例をまとめた「河川における外来種対策の考え方とその事例」や「河川の外来種図鑑」を発行し、各地で取り組んでいる外来種対策に役立てている。

以上の施策を進めるには、河川工学や水質のみならず、生物学や生態学等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等、未解明の部分を明らかにすることが重要なため、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、河川生態学術研究会及び世界最大級(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等、学識経験者や各種機関と連携して様々な研究が行われている。

コラム・事例　コウノトリと人が共生する環境の再生を目指して　～円山川水系の自然再生～

兵庫県北部の豊岡盆地では、コウノトリを始めとする生き物たちと人々が共生していましたが、利便性・効率性を求める時代の波とともにこうした暮らしが次第に失われ、生息の場を失った野生のコウノトリは昭和46年に姿を消しました。しかし、特別天然記念物のコウノトリは、昭和40年から人工飼育による種の保存を始め、野生復帰に向けて地域をあげた長年にわたる努力が続けられた結果、飼育数は順調に増え、野生復帰のための環境も次第に整ってきました。そして、野生復帰への第一歩として試験放鳥が行われることになり、平成17年9月24日、秋篠宮同妃両殿下をお迎えして放鳥式典が行われ、約3,500人が見守る中、ついに5羽のコウノトリが豊岡の大空を舞いました。

円山川



円山川

コウノトリ放鳥式典



コウノトリ放鳥式典

平成16年10月の台風第23号による豪雨は、豊岡盆地を流れる円山川下流域で浸水家屋11,874世帯、浸水面積4,083haに達する甚大な被害を発生させました。このような状況を踏まえ、平成17年11月に「円山川水系自然再生計画」を策定し、治水対策と自然再生が両立できるように工夫され、湿地が保全・再生される治水対策が重点的に実施されています。

今後とも、地域住民と連携して、コウノトリを始めとする多様な生き物たちと人々が共生する河川環境の再生を目指した取組みを進めていきます。

(2)河川水量の回復のための取組み

1）減水区間の解消

良好な河川環境を保全するには、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、ダム下流の河川環境を保全・改善するために、洪水調節容量の一部を有効に活用するダムの弾力的管理を、平成17年度は全国の24ダムで実施している。

2）都市内河川の水量の回復

都市における水路のもつ役割を再評価し、その活用及び水量の確保に向けての現行制度の課題と今後のあり方について平成16年度に検討を行った。これを受け、17年5月に全国7地域の検討モデル地域を公募により決定し、具体的な措置内容の検討を進めている。また、環境用水(注)のための水利使用許可の取扱いの明確化を図った。さらに、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。

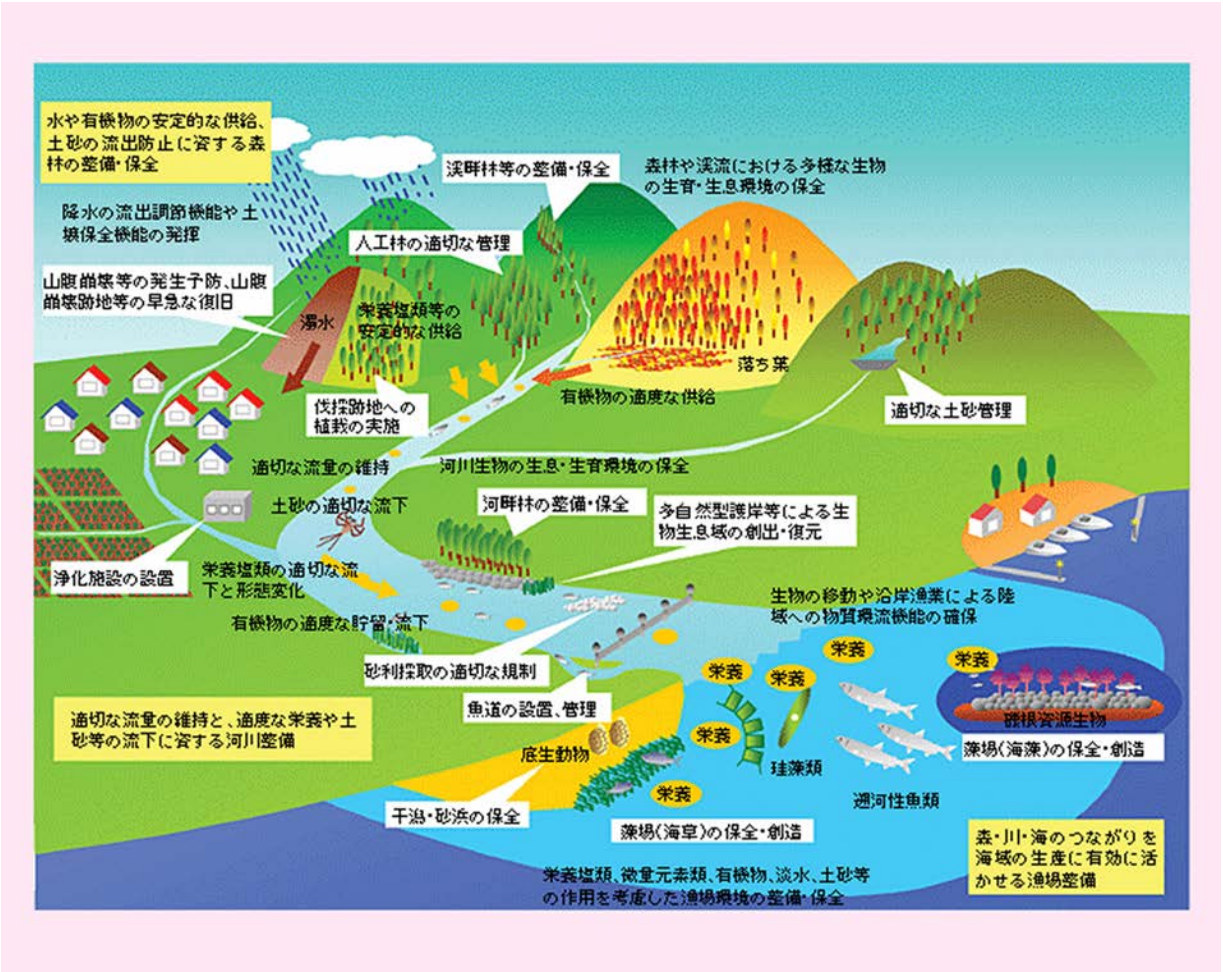
(注)水質、親水空間、修景等生活環境又は自然環境の維持、改善等を図ることを目的とした用水

(3)生物や土砂の連続性の確保

河川における生物の連続性の確保については、魚類の遡上・降下環境の改善に当たっての基本的な考え方を取りまとめた「魚がのぼりやすい川づくりの手引き」を平成17年3月に作成、公表し、全国の魚道整備等に活用している。また、河川に係る水や生物、土砂、物質の連続性を健全化する検討等を行い、湖沼等の富栄養化、生態系への影響、海岸線の後退といった広範囲に及ぶ影響の改善を図っている。

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は、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。

図表II-7-3-1　河川に係る連続性の確保



(4)かわまちづくりの推進

人々が親しみ誇れる都市に再生するため、川や水辺の持つ多様な機能(景観形成、人々が集い楽しむ空間、身近な自然、地域の個性・魅力の発揮等)を発揮させることが重要である。このため、河川沿いに植樹を実施する“川の森づくり”や、連続したフットパス(歩くことを楽しむための小道)の整備等による“地域の風土・文化に触れる川づくり”等、川とまちの関係の再構築を推進している。

河川への植樹(高田川(奈良県))



(5)河川における環境教育

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いる。小・中・高等学校での総合的な学習の時間の導入等も踏まえ、子ども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。

また、川には危険が内在し、安全に活動するためには正しい知識が不可欠であることから、市民団体が中心となって設立された「川に学ぶ体験活動推進協議会(RAC)」等と連携し、川の指導者の育成等を推進していく。

○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。平成17年12月末現在、224箇所を登録。

○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等を実施。17年12月末現在、244箇所を登録。

○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。15年に669箇所で実施。

○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)。16年度は90,782人が参加。

○「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等に参考となる情報を発信するとともに、子どもの川あそび、自由研究等を支援。

子どもの水辺(番匠川(大分県))



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、「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17年度は26箇所で実施している。

3　港湾行政のグリーン化

(1)今後の港湾環境政策の基本的な方向

我が国の港湾が今後とも物流・産業・生活の場としての役割を担い、持続可能な発展を遂げていくためには、過去に劣化・喪失した自然環境を少しでも取り戻し、港湾のあらゆる機能について環境配慮の視点を取り入れることが重要である。

平成6年に策定した「環境と共生する港湾-エコポート-」に代わり、17年3月に交通政策審議会より新たな港湾環境政策の基本方針として「今後の港湾環境政策の基本的な方向」が答申された。

国土交通省では、同答申に従い、港湾の開発・利用と環境の保全・再生・創出を車の両輪として捉え、「港湾行政のグリーン化」を図っていく。

(2)良好な環境の積極的な保全・再生・創出

港湾整備に当たっては、過去に劣化・喪失してきた自然環境を可能な限り再生・創出していくことが重要である。

このため、港湾整備で発生する浚渫(しゅんせつ)土砂等を有効活用した干潟造成や覆砂により、沿岸域の豊かな自然環境の保全・再生・創出に積極的に取り組んでいる。また、地域のニーズに則したにぎわいのある美しい港湾空間を形成するとともに、海に開かれた親水性を有し、自然環境と共生する緑地の整備に取り組んでいる。平成17年度には、尾道糸崎港、尼崎西宮芦屋港等において、浚渫土砂等を有効活用した干潟の造成や緑地の整備を行った。

(3)環境施策の実施手法の見直し・充実

干潟・海浜・藻場等の自然環境の保全・再生・創出を図る事業においては、自然環境の不確実性等を考慮して、事業の着手後においても自然再生の状況を継続監視し、その結果を反映させる順応的管理手法の導入を図っている。

また、行政機関や研究所、一般市民等がそれぞれの目的の下で取得・管理している海域環境データ(水質、底質、生物等)について、広く共有し、有機的な連携を図るためのシステム(海域環境データベース)の整備を進めている。

さらに、海辺の自然環境を活かして自然体験・環境教育を行う「海辺の自然学校」、「海辺の達人養成講座」等の取組みを推進している。

図表II-7-3-2　「港湾の開発・利用」と「環境の保全・再生・創出」を車の両輪として捉えた港湾行政



4　道路の緑化・自然環境対策等の推進

CO_2の吸収により地球温暖化を防止する等、環境負荷を低減し、良好な景観を形成する道路緑化を進めるとともに、地域の街並みや歴史・文化等と調和した潤いのある道路空間の創出を図っている。また、地域の個性を活かした親しみの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住民の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、道路事業の計画・設計段階から貴重な自然環境のある場所はできるだけ回避し、回避できない場合は影響の最小化や代替措置を講じることを基本とし、環境の保全・回復を図っている。

緑陰道路(仙台市)

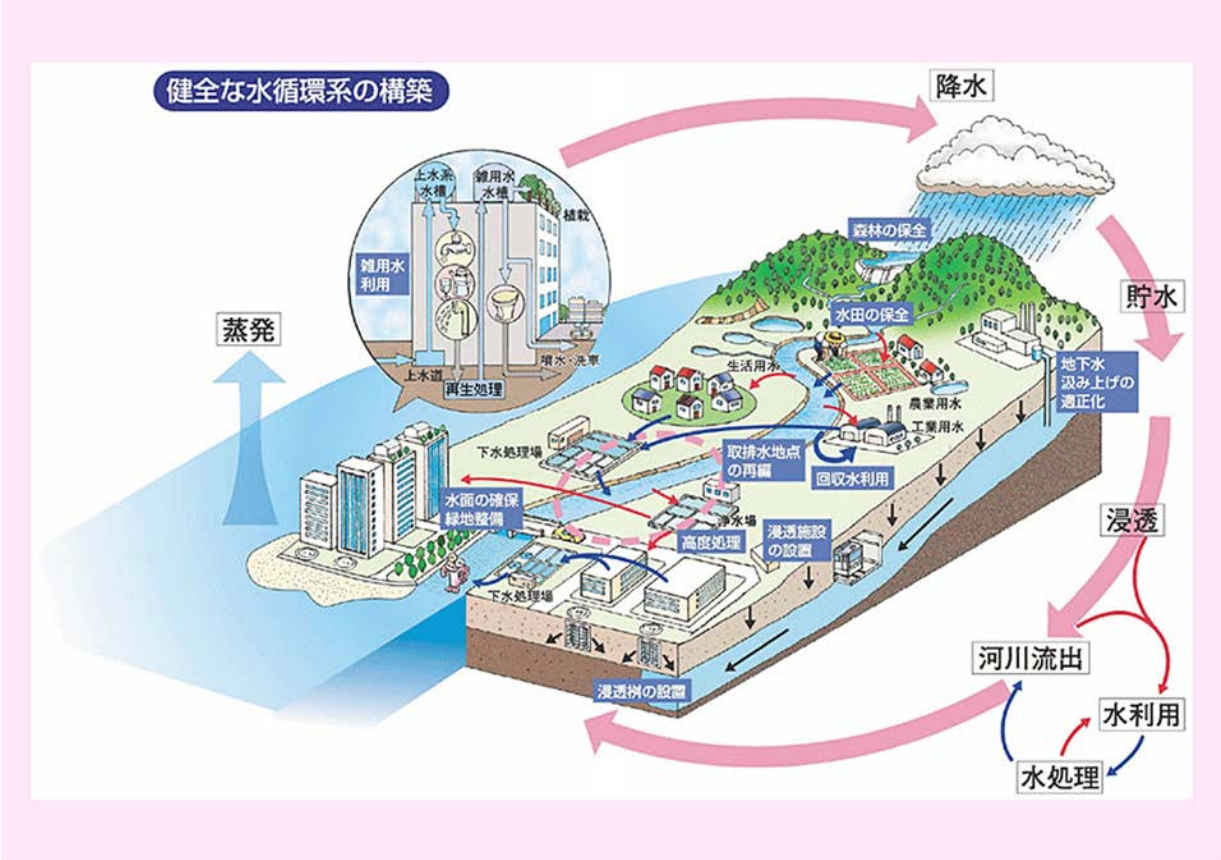


第4節　健全な水循環系の構築

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。これを受けた地域の取組みを効率的に推進するため、水循環系の健全化に関する評価手法の検討等、関係省庁が連携しながら支援している。

図表II-7-4-1　健全な水循環系の構築



2　水環境改善への取組み

(1)清流ルネッサンスII

水環境の悪化が著しい全国34の河川等で、水環境改善に積極的に取り組んでいる地元市町村等と河川管理者、下水道管理者等、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



(2)水質浄化の推進

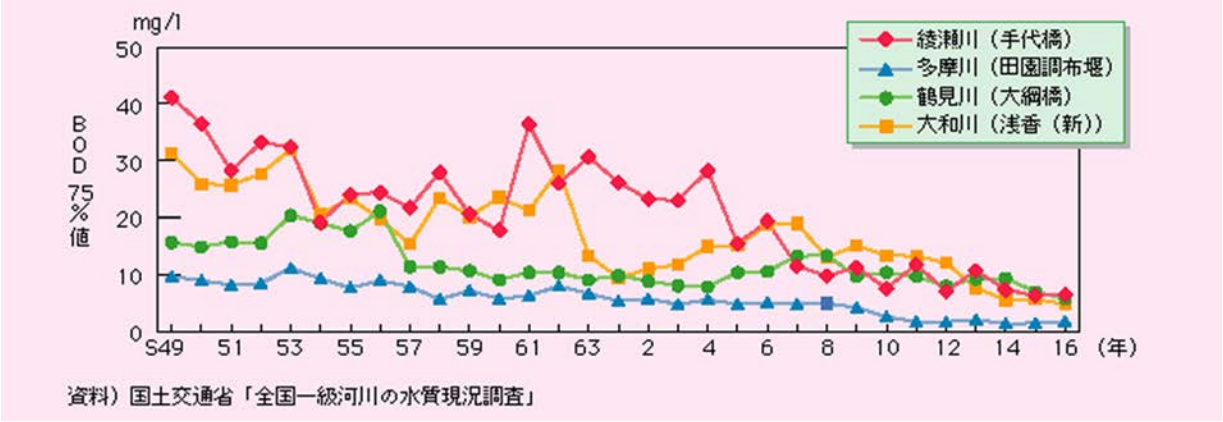
水質悪化の著しい河川において、総合水系環境整備事業や統合河川環境整備事業による汚泥浚渫、浄化用水の導入等の水質浄化を霞ヶ浦(茨城県)、綾瀬川(埼玉県)等において行い、清浄な流水の確保を図っている。

(3)水質の調査と水質事故対応

良好な水環境を保全・回復する上で、河川・湖沼・ダム・貯水池の水質調査は重要である。平成16年は、109水系の1,097地点(約10kmに1地点の割合)を調査した。

・全国で見ると、平成16年度におけるBOD(生物化学的酸素要求量)値(又はCOD(化学的酸素要求量)値)が環境基準を満足した調査地点の割合は88%で、15年の過去最高の割合と同じであった。
・また、河川の調査地点のうち、BOD値がサケやアユが生息できる良好な水質とされる3.0mg/l以下となった地点は92.4%であった。15年を0.2%下回ったものの、引き続き9割以上の地点で良好な水質が確保される結果となった。
・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：ヒ素等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：クロロホルム等、要監視22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



資料）国土交通省「全国一級河川の水質現況調査」

Excel形式のファイルはこちら

また、環境省と連携して、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、小中高生等一般市民の参加により(平成16年度は90,782人)調査している。また、河川水質・河川環境への住民や利水者の多様化するニーズに応えるため、住民に分かりやすい河川水質管理の指標を17年3月に発表し、これに沿った調査が今年度から全国的に実施された。

一方、油類や化学物質の流出等による河川の水質事故は、平成16年に一級水系で1,155件発生し、年々増加傾向にある。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、水質汚濁防止連絡協議会を全国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

コラム・事例　大和川の再生に向けて　～大和川流域における「生活排水対策社会実験」の実施～

大和川(奈良県・大阪府)では、これまで流域の関係機関や住民が一体となって水環境改善に取り組んできた結果、平成16年には約40年ぶりに河川の水質指標であるBOD年平均値が5mg/l(環境基準値レベル)を下回るなど、水質は徐々に改善されつつあります。

平成17年3月、水質汚濁の主な原因である生活排水の削減と流域住民への水環境改善の普及・啓発を目的に、全国初の試みとして、「生活排水対策社会実験」を行いました。この社会実験は、大和川流域の住民が一斉に家庭からの生活排水対策を実施し、その効果を把握しようというものです。

社会実験には、流域内人口215万人のうち15%(約32万人)が参加し、本川8地点のBOD平均値は約7%改善されました(支川を含む全44地点でのBOD平均値はほとんど変化なし)。これらの結果は、河川の流量等にも左右されるため、効果については更に検証する必要がありますが、流域住民の取組み等により支川がきれいになれば、大和川本川もきれいになる可能性が示され、生活排水対策の必要性が再確認されました。

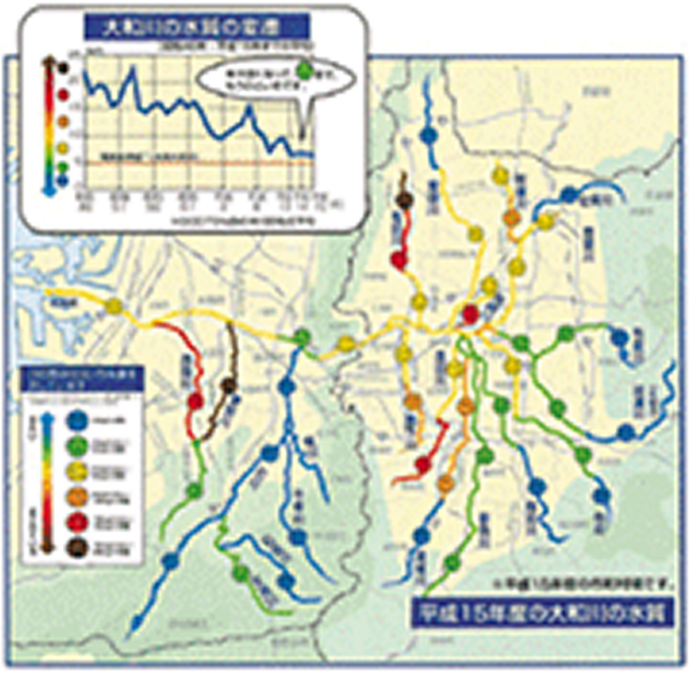
流域の15%の人々が大和川の水環境に関心を持ち、自ら協働したことは大和川の再生に向けた力強い一歩であり、今後もこうした生活排水対策の普及・啓発活動を行っていきます。

めざそう！私たちの力で の大和川！

生活排水対策社会実験を実施します

3月6日（日）、大和川流域一斉で実施！

わたしたち一人の取り組みは小さくても、大和川流域約215万人の取り組みに拡がればその効果は大きなものとなります。同じ日に「215万人」の力を結集して生活排水軽減「生活排水を少なくする＝大和川の水質を良くする」の取り組みを行えば、そのとき、大和川の水質は普段より良くなっていると思いませんか？ みなさんの参加できれいな大和川を確かめてみましょう！





3月6日生活排水対策社会実験は、家庭でこの3つを実践してください！

①食事は食べる分量だけ作り、残らないようにする！

ワンポイント！

残ってしまっても、次の日に活用できるように冷蔵庫で保存！



②食べ残しや残りクズは流さず三角コーナーかゴミばこへ！

ワンポイント！

お茶やジュースなどは凍らせてシャーベットに！



③食器やフライパンなどの汚れは拭きとってから洗いましょう！

ワンポイント！

古着などをカットして使えばゴミも出ません！



生活排水軽減のこれらの取り組みは、下水道の整備されている地域でも、水環境を守る取り組みとして効果的です！

みなさんの実践で、どれだけ大和川がきれいになったかは3月下旬に発表します！

詳しくはhttp://www.yamato.kkr.mlit.go.jp/（大和川河川事務所ホームページ）
お問合せ：国土交通省 近畿地方整備局 大和川河川事務所（TEL 0729-71-1381）
主催：大和川清流ルネッサンス協議会・大和川水質汚濁防止連絡協議会

(4)閉鎖性海域の水環境の改善

東京湾、伊勢湾、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、また埋立て等に伴う藻場・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、漁業被害等を受ける海域もある。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等で海面付近へ浮上した際に海水が青白く見える現象

(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いる。特に、閉鎖性水域の水質改善等に資する有機物・窒素・リン等を更に除去する高度処理の導入を推進しており、「下水道法」を改正して流域全体で効率的に高度処理を行う制度を導入した。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(SPIRIT 21)において、合流改善24技術を開発・実用化した。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年で実施するとともに、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、処理水のせせらぎ用水等としての活用や、処理水を活用する水路の設置等により、都市内の良好な水辺空間の創出を図っている。また、下水道法施行令を改正し、処理水を下水道雨水渠等に活用する際の構造基準を新たに規定した。

図表II-7-4-4　流域全体で効率的に高度処理を行う制度のイメージ



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

　水道水源水域において、下水道の普及推進、高度処理の導入促進、合流式下水道の改善対策等を実施し、安全でおいしい水の確保を図っている。

(2)雨水の浸透対策の推進

近年、流域の都市開発による不浸透域の拡大の影響で、降雨が地下に浸透せず短時間で河川に流出する傾向にある。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等、健全な水循環系の構築のため、個人住宅への雨水浸透ます、浸透トレンチ、貯留タンク等の設置を図るほか、団地(駐車場、公園、広場を利用)、公共施設(校庭、公園を利用)における浸透施設の設置を進めている。

(3)地下水対策の推進

これまで産業目的等で地下水が過度に汲み上げられた結果、各地で地盤沈下、塩水化等の地下水障害が発生した。地下水障害が広範囲に発生した濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部においては、地盤沈下防止等対策要綱に基づき、地下水の利用の適正化と保全を図っている。

(4)雑用水利用の推進

関係省庁と連携を図りつつ、総合的な水資源対策の一環として、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を推進している。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)により普及を促進している。

(注)公害防止用施設の特別償却、日本政策投資銀行によるエコビル整備への融資

第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、開発と保全を調和させる「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・保全の相互の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。我が国においても、既に東京湾や大阪湾の再生が行われており、今後、このような総合的取組みを一層推進していくことが必要である。

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(注)が大きな要因として存在する。これを排除するために、国際的船舶データベース(EQUASIS)の構築等、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立入検査を行い、基準を満たしているかどうかを確認するPSCの強化を行っている。

また、旗国政府が自国籍船舶に対する監視・監督義務を果たしているかを監査する制度の創設を我が国から提唱した結果、平成17年秋の国際海事機関(IMO)総会で「任意によるIMO加盟国監査スキーム」として承認され、18年より監査が開始される予定である。我が国は、監査開始後早期に加盟国の参加を定着させるべく、率先して監査を受けるための準備を行っている。

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取りまとめた「北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)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、その地理的適用範囲の拡大を合意及び採択するなど、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。

(注)国際条約の基準に適合していない船舶

(2)船舶からの排出ガス対策

船舶はエネルギー消費効率の面で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、大気汚染防止施策が必要となってきている。船舶は国際的に移動するものであり、規制の実効性を確保するためには、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」等の改正を行い、平成17年5月からNOxの排出規制等を実施している。また、同月より船舶用原動機(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を地方運輸局等において実施している。

さらに、船舶の排出ガスによる環境負荷低減を着実に実施するため、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、IMOにおける船舶からの排出ガスに関する規制の見直しについて検討し、船舶の環境負荷低減のための総合対策を実施している。

(3)バラスト水中の有害水生物問題への対応

船舶のバラスト水(注)中に混入するプランクトン等の各種生物が、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することにより、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規制の作成が行われており、平成17年7月には処理装置の認証手続等条約実施に必要な一部の指針が採択された。

我が国は、海洋環境への影響に関する調査及び国内における処理装置の認証体制整備の検討、バラスト水を積載しなくても安全に航行することが可能な船型(ノンバラスト船型)の開発等を進めている。

(注)タンカー等の船舶が空荷のときに安全確保のため、重しとして積載する海水

第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

新車の排出ガス対策については、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)を実施している。また、二輪車及び特殊自動車についても、18年10月から段階的に排出ガス規制の強化を行うこととしている。なお、公道を走行しない特殊自動車についても、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」が17年5月に成立し、18年より同法律に基づく規制を実施することとしている。一方、使用過程車(既に使用されている自動車)の排出ガス対策については、「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)」に基づく対策を実施するなど、一層の排出ガス対策に努めていくこととしている。

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、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スーパークリーンディーゼル車やDME自動車等の次世代低公害車の開発・実用化を促進するため、平成17年度より3ヵ年計画で、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、車両の開発、公道走行試験等を実施し、安全上・環境保全上の技術基準等の策定・普及のための環境を整備している。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、新長期規制適合車の導入等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。

(2)交通流の円滑化等

1）交通流円滑化対策

自動車からのPM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

一般道路と有料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・改築する際には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)を始めとした全国の先進的な取組みを行っている地方公共団体を中心に、自転車道、自転車駐車場等の自転車利用環境の整備を推進している。

3）道路構造対策等による沿道環境改善への取組み

低騒音舗装の敷設・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。

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・ガイドラインを制定した。本ガイドラインに従い、順次、国が管理する空港において、空港内事業者等による協議会を設け、省エネルギーやリサイクルの実施計画をまとめた空港環境計画や、騒音対策の継続的推進、地域との交流をまとめた周辺環境計画を策定している。

3　鉄道騒音対策

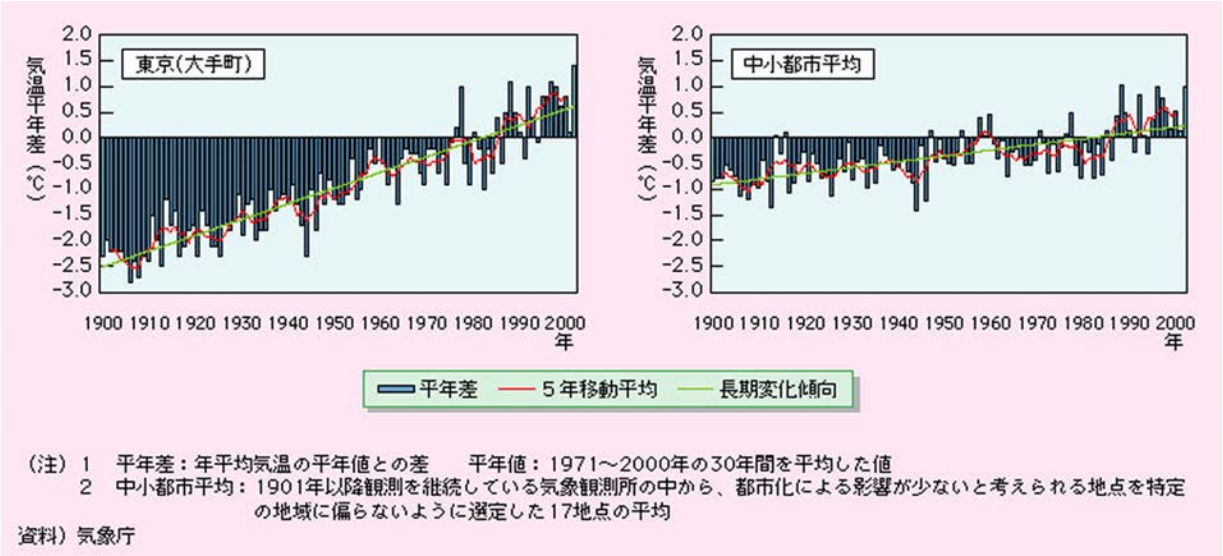
新幹線の騒音対策については、防音壁の嵩上げ、パンタカバーの設置、レールの削正等によって音の発生そのものを抑える音源対策が行われ、それのみでは環境基準の達成が困難な場合には、家屋の防音工事が行われている。

また、在来線の騒音対策については、新線建設の場合には一定の値以下のレベルになるよう、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、在来線鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策指針に基づき、対策が講じられている。

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クローズアップされている。このヒートアイランド現象は、空調機器等からの人工廃熱の増加、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)



（注）1　平年差：年平均気温の平年値との差　　平年値：1971～2000年の30年間を平均した値
2　中小都市平均：1901年以降観測を継続している気象観測所の中から、都市化による影響が少ないと考えられる地点を特定の地域に偏らないように選定した17地点の平均

資料）気象庁

Excel形式のファイルはこちら

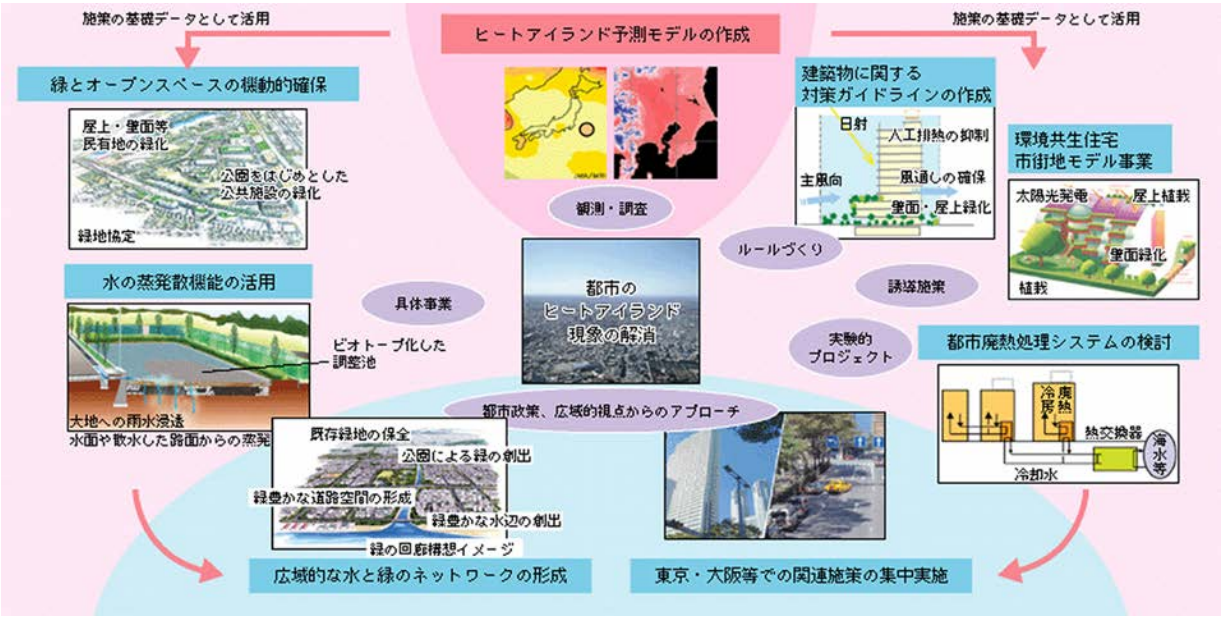
こうした状況から、総合的、効果的なヒートアイランド対策を推進するため、関係府省連絡会議において、平成16年3月「ヒートアイランド対策大綱」を策定した。同大綱は、ヒートアイランド対策に関する国、地方公共団体、事業者、住民等の取組みを適切に推進するための基本方針を示すとともに、人工排熱の低減、地表面被覆の改善、都市形態の改善、ライフスタイルの改善の4つの目標を掲げて、関係省庁の具体的な対策を体系的に取りまとめたものである。

国土交通省においては、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についての検討
・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

大綱に盛り込まれた対策の進捗状況については毎年点検を行うとともに、ヒートアイランド現象のメカニズムの解明、技術開発や対策手法の高度化の状況等を踏まえて、必要に応じ、大綱の見直しを柔軟に実施することとしている。今後は、さらに、具体的かつ総合的な対策を検討していく。

図表II-7-6-2　ヒートアイランド対策



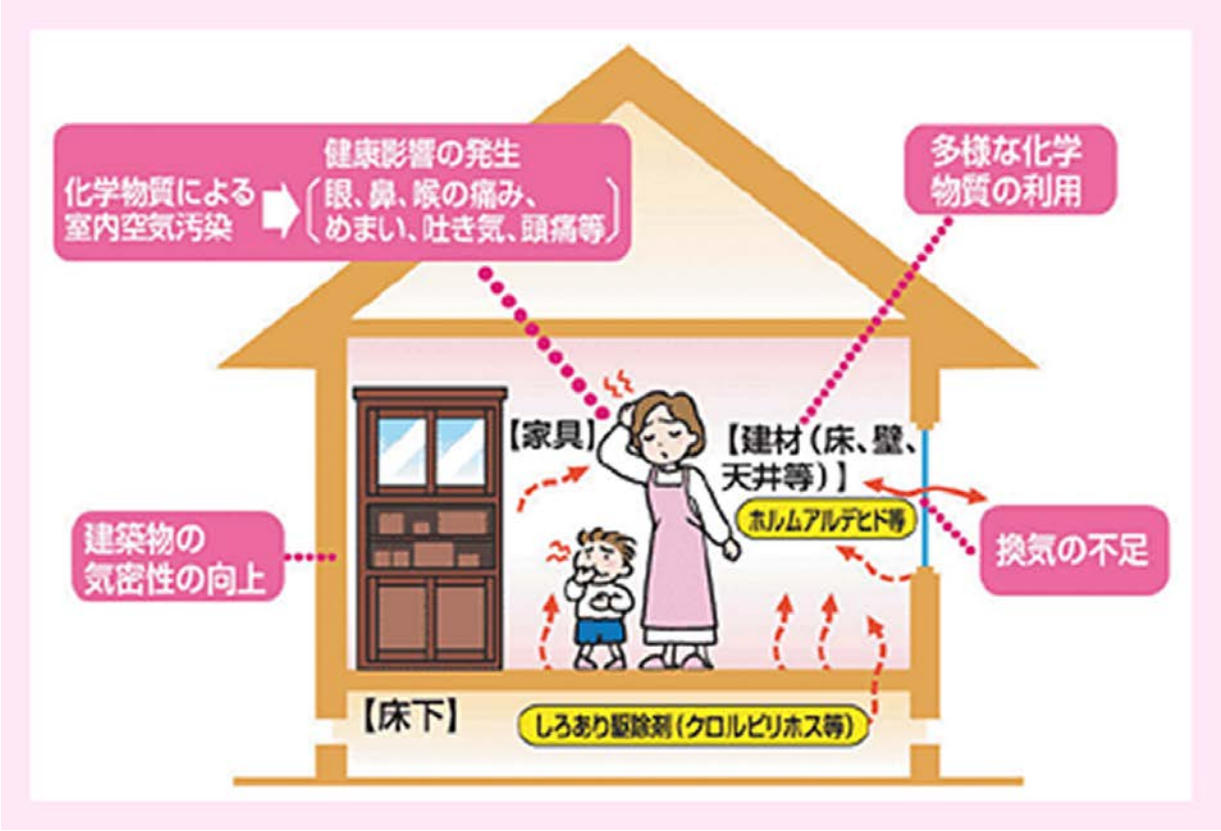
5　シックハウス、土砂汚染問題等への対応

(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等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



(2)土壌汚染対策

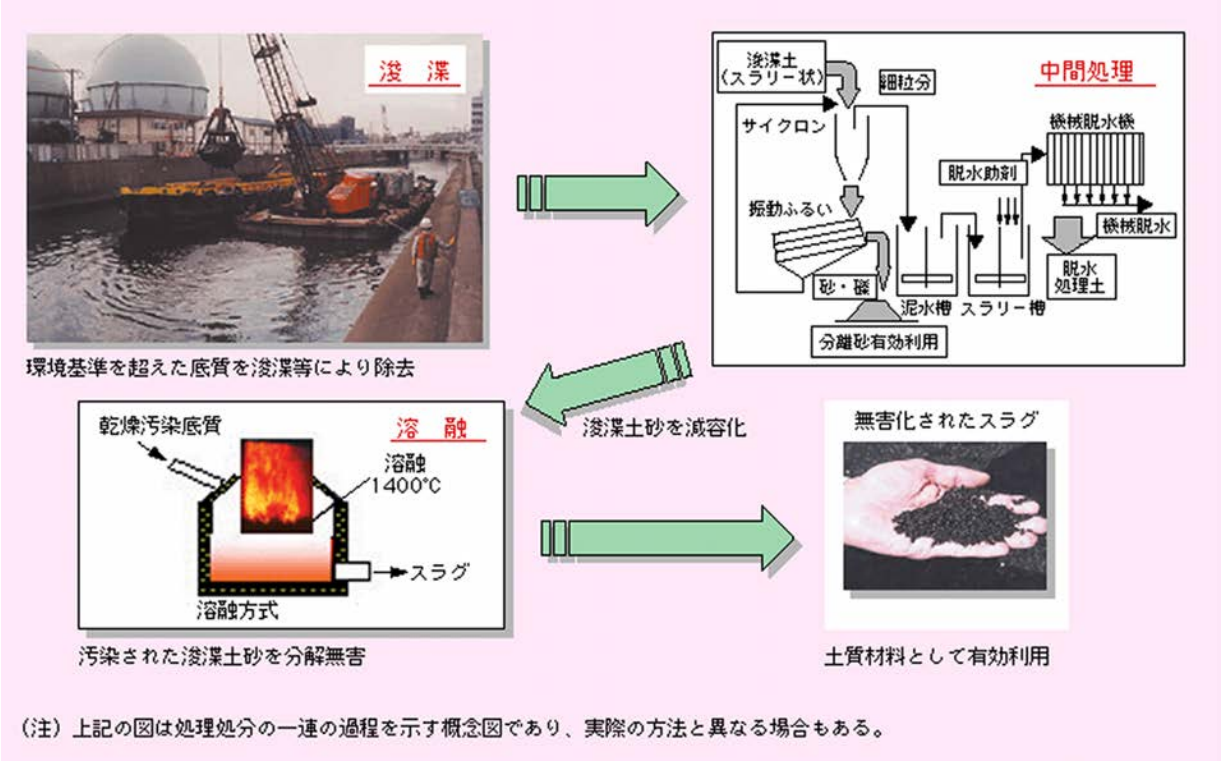
「土壌汚染対策法」の施行に伴い、土地取引の安全性及び円滑性の確保を目的として、土壌汚染に関する土地取引上のリスクについての基本的な知識等を体系的に取りまとめ、平成15年6月に公表した。また、社会資本整備に必要な公共用地の取得についても、土壌汚染の状況を踏まえた適正な損失補償に関する基本的な考え方を取りまとめ、16年3月に公表した。

(3)ダイオキシン類問題等への対応

「建設工事で遭遇するダイオキシン類汚染土壌対策マニュアル(暫定版)」を平成17年6月に取りまとめ、ダイオキシン類問題が顕在化した現場における対応の参考としている。また、15年3月に「港湾における底質ダイオキシン類対策技術指針」(同年12月改訂)を策定、17年3月に「河川、湖沼等におけるダイオキシン類常時監視マニュアル(案)」等を改訂し、これらに基づき河川及び港湾における水質・底質の実態調査を行い、監視計画・汚染除去等の対策の方法について検討を進めている。さらに、高濃度ダイオキシン類を含んだ浚渫土砂を安価・安全に大量に処理する技術開発についても、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、ダイオキシン類による海洋の汚染度を継続監視している。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している。

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



(4)アスベスト問題への対応

大きな社会的問題となったアスベスト(石綿)による問題については、政府全体として、平成17年7月以降、「アスベスト問題に関する関係閣僚による会合」を順次開催し、同年7月29日に「アスベスト問題への当面の対応」を取りまとめ(同年8月26日改訂、同年9月29日再改訂)、各府省の緊密な連携の下、1）被害の拡大防止、2）国民の不安への対応、3）過去の被害への対応、4）過去の対応の検証、5）実態把握の強化を柱として各種の対策を実施してきた。また、同年12月27日には、「アスベスト問題に係る総合対策」を取りまとめ、1）隙間のない健康被害者の救済、2）今後の被害を未然に防止するための対応、3）国民の有する不安への対応について取り組んでいくこととされた。

国土交通省では、社会的問題となった後直ちに、「労働安全衛生法」等のアスベストの取扱いに係る関係法令等の周知を行った。このほか、建築物における吹付けアスベスト等の使用実態について、国の機関の建築物、公共住宅、民間建築物、運輸関連施設の調査、運輸関連企業や建設業等の関係団体を通じた健康被害等の実態調査等を実施した。また、平成17年8月以降、社会資本整備審議会建築分科会アスベスト対策部会を順次開催し、同年12月12日に、建議「建築物における今後のアスベスト対策について」が取りまとめられ、「建築基準法」による規制等、解体時等における飛散防止等が必要であるとされた。

さらに、アスベスト問題について省全体としてより具体的にかつ速やかに対応するため、「国土交通省アスベスト対策推進本部」を平成17年11月に設置して対応策について検討を行い、同年12月27日に国土交通省としての総合対策を取りまとめた。

上記の吹付けアスベスト等の使用実態調査、建議、省の総合対策等を踏まえ、今後の被害を未然に防止するため、飛散・ばく露のおそれがある早急に対応すべき施設について、吹付けアスベスト等の早期の除去等を実施・促進するとともに、建築物における吹付けアスベスト等の使用を規制する「建築基準法」の改正等を行うこととしている。また、隙間のない健康被害者への対応として、第164回国会で成立した「石綿による健康被害の救済に関する法律」について、その速やかな施行に協力していく。さらに、国民の有する不安への対応として、アスベストに関する調査研究を早急に行うとともに、住宅性能表示制度等においてアスベストに関する情報が明示・提供されるような措置を講じることとしている。

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原則使用とするほか、取得時の融資制度を措置した。また、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目的とした「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」が平成17年5月に成立した。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、京都議定書目標達成計画に基づき、低燃費型建設機械の使用を奨励し、公共工事において積極的に活用することにより低燃費型建設機械の普及を促進する等、建設施工分野における省CO_2化を推進することで5年後には20万トン-CO_2削減を目標としている。

第7節　地球環境の観測・監視・予測

1　地球環境の観測・監視

(1)気候変動の観測・監視

気象庁では、地球温暖化の原因とされる温室効果ガスの状況を把握するため、大気中のCO_2等を国内3箇所の観測所で、また、北西太平洋の洋上大気や表面海水中のCO_2を海洋気象観測船で観測している。さらに、地球温暖化等の気候変動に影響を及ぼすとされる大気中のエーロゾル(浮遊微粒子)についても観測しており、これらの観測成果や解析結果をホームページや刊行物で公表している。

また、地球温暖化に伴う海面の上昇を把握するため、高精度の海面水位観測を行い、国土地理院から提供を受けた地盤変動データ等を活用して、地球温暖化に伴う長期的な海面上昇傾向等の情報を発表している。

上記のような観測・監視・予測結果等を基に、異常気象、地球温暖化等の気候変動、そのほかの地球環境の現状や変化の見通しについての見解を「異常気象レポート2005」として平成17年10月に公表した。

また、気候変動の監視及び季節予報の精度向上のため、(財)電力中央研究所と共同で、1979年(昭和54年)以降の6時間ごとの全世界の大気状態を一貫した手法で解析する「長期再解析プロジェクト」を実施した。平成17年度末に同プロジェクトは完了し、その成果を広く研究機関等に公開することとしている。

(2)海洋の観測・監視

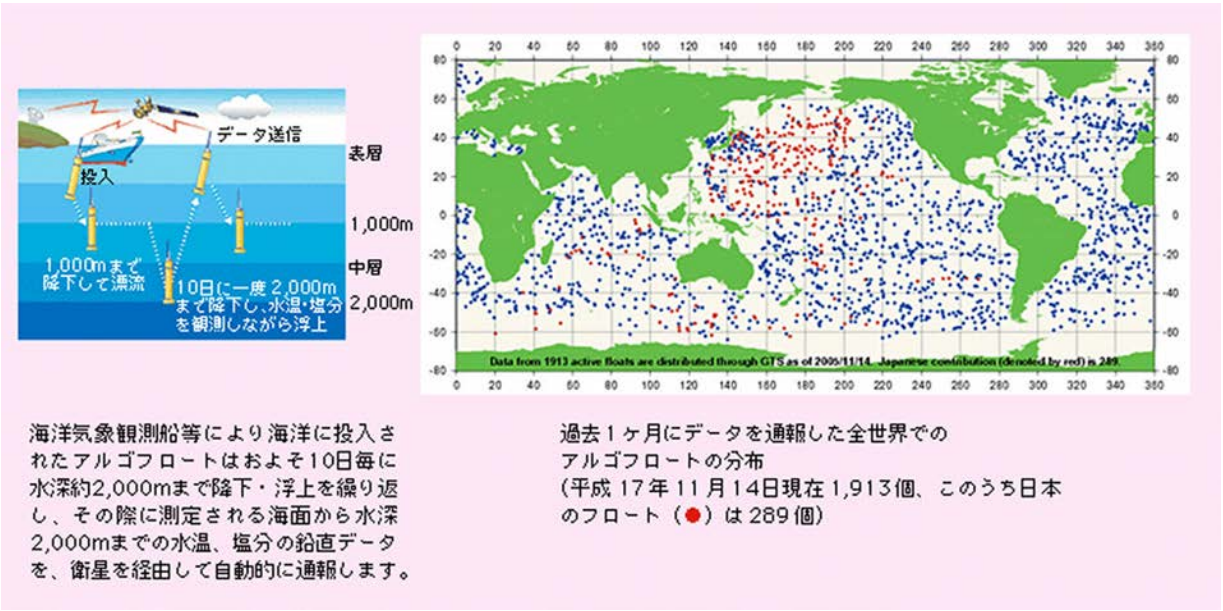
海洋は、温室効果ガスであるCO_2を吸収し、熱を貯えることによって、地球温暖化を緩やかにしている。また、海洋変動は、台風の発生・発達や異常気象等、気象にも深く関わっている。このため、地球環境問題への対応には、海洋の状況を的確に把握することが重要である。

地球全体の海洋変動を即時的に監視・把握するために、国土交通省は文部科学省と連携して、世界気象機関(WMO)等による国際協力の下、海洋の内部を自動的に観測する装置(アルゴフロート)を全世界の海洋に展開するARGO計画を推進している。

また、気象庁では、観測船、アルゴフロート、衛星等による様々な観測データを収集・分析し、地球環境に関連した海洋変動の現状と今後の見通し等を総合的に診断する「海洋の健康診断表」の提供を平成17年10月より開始した。

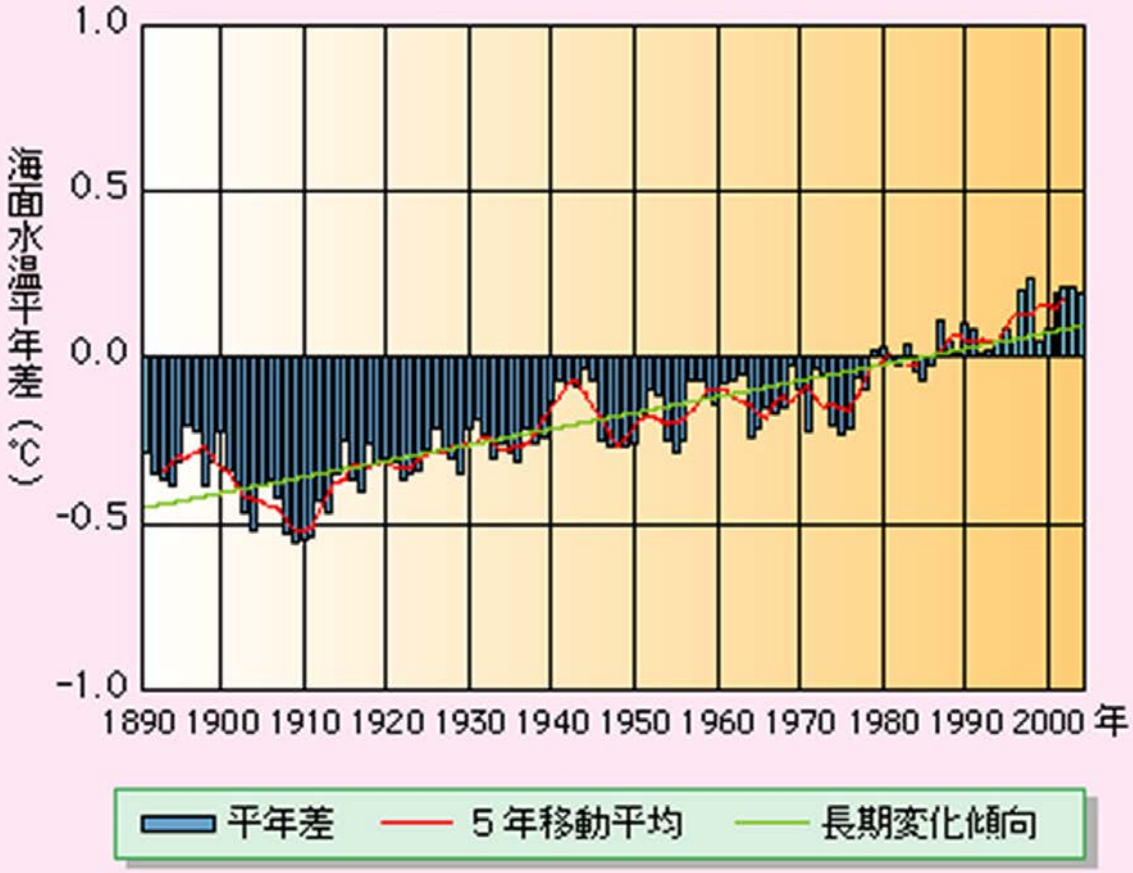
海上保安庁では、アルゴフロートのデータを補完するシステムとして、海洋短波レーダーを運用し、黒潮変動流域を即時に監視・把握し、伊豆諸島周辺海域の海流の状況をインターネットにより公開するとともに、我が国の海洋調査機関によって得られた海洋データを収集・管理し、関係機関及び一般国民へ提供している。

図表II-7-7-1　高度海洋監視システム(ARGO計画)の観測概要



図表II-7-7-2　気象庁ホームページで公開している「海洋の健康診断表」の例

・平成16（2004）年の世界の年平均海面水温の平年差は＋0.19℃で、統計を開始した1900年以降では1998年、2002年、2003年、1997年に次いで５番目に高い値となりました。
・全球の年平均海面水温は、長期的には100年あたり0.5℃の割合で上昇していますが、特に1990年代中頃以降、高温となる年が頻出しています。



全球平均海面水温平年偏差の推移

(3)オゾン層の観測・監視

太陽からの有害な紫外線を吸収するオゾン層を保護するため、1980年代後半から、フロン等オゾン層破壊物質の生産、消費及び貿易に関する規制が「モントリオール議定書」等によって国際的に行われている。

気象庁では、オゾン層破壊の状況を把握するため、オゾンや紫外線を国内4箇所の観測所で観測している。また、紫外線の過剰ばく露が人体に及ぼす悪影響を防止するため、世界保健機関(WHO)や環境省等では、紫外線の強さを分かりやすく数値化した指標(UVインデックス)を用いた紫外線対策を推奨している。このため、紫外線の予測技術の開発を行い、平成17年5月から、ホームページ等を通じてUVインデックスを用いた紫外線情報の提供を開始した。

(4)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、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46次夏隊(平成16年11月～17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。これらのデータは、国際GNSS事業(IGS)観測等国際的に寄与している。

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、海流、水温等の観測及び栄養塩、溶存酸素、重金属等に関する海水の化学分析及び海底地形測量を実施している。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。また、潮汐観測も実施し、地球温暖化と密接に関連している海面水位変動の監視に寄与している。

2　地球環境の予測

(1)地球温暖化に関する研究

気象庁及び気象研究所では、世界全体及び日本付近の気候の変化を予測するモデルの開発や地球温暖化予測実験を行い、「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」の第四次評価報告書の作成や世界気候研究計画(WCRP)等の国際研究計画に積極的に参加している。また、総合科学技術会議「地球温暖化研究イニシャティブ」に対する温暖化の影響評価のための予測結果の提供や、地球温暖化に伴う日本付近の気候変化予測を20kmメッシュごとにまとめた「地球温暖化予測情報第6巻」の公表(平成17年5月)等、温暖化に関する研究成果の社会への還元を積極的に推進している。

(2)アジア太平洋気候センターの活動

気象庁に設置されているアジア太平洋気候センターでは、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。

3　地球地図整備、地球測地観測網

地球温暖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17年10月現在152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(ISCGM)の事務局を務めるなど本プロジェクトを主導しており、17年4月にはカイロにおいて第12回ISCGM会合が開催された。

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、IGS事業に参画し、地球規模の地殻変動等を観測しているほか、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観測及び研究を行っている。

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。

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ひ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、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、地域の発展を実現していく必要がある。

第1節　地域・国土づくりの方向性

1　全国から地域まで一貫した国土計画の推進

我が国の戦後の国土計画は、「国土総合開発法」に基づく全国総合開発計画を中心として展開されている。しかし、第II部第1章第4節で述べたとおり、社会経済情勢の変化に適切に対応するため、平成17年7月に「国土総合開発法」を抜本的に見直し、「国土形成計画法」が成立したところであり、新たな国土計画の策定に向けて検討を進めている。

(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「21世紀の国土のグランドデザイン」では、経済的な豊かさとともに精神的な豊かさを重視し、一極一軸型から多軸型国土構造への転換を目指すとともに、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」に基づき各種施策を推進している。

(2)国土利用計画の推進

全国計画、都道府県計画、市町村計画の三段階からなる国土利用計画は、相互に連携することにより、総合的かつ計画的な国土の利用を図っており、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)においては、1）安全で安心できる国土利用、2）自然と共生する持続可能な国土利用、3）美しくゆとりある国土利用といった観点を基本としている。また、次期全国計画については、国土形成計画(全国計画)との一体的な策定に向け、検討を行っている。

(3)大都市圏整備計画の展開

第5次首都圏基本計画(平成11年決定)、第5次近畿圏基本整備計画(12年決定)及び第4次中部圏基本開発整備計画(12年決定)においては、各圏域の目標とする社会や生活の姿を示すとともに、目指すべき圏域構造として、首都圏は「分散型ネットワーク構造」、近畿圏は「多核格子構造」、中部圏は「世界に開かれた多軸連結構造」を掲げ、各計画に基づいて整備の推進を図っている。

また、「国土形成計画法」が成立したことに伴い、三大都市圏の事業計画を廃止し、さらに、首都圏においては、基本計画と整備計画を統合し、首都圏整備計画に一本化することとした。

(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」の理念に即して、地方公共団体、民間事業者、地域住民等による自主的な地域づくりの指針として定められており、「参加と連携」により、地域の新たな発展に向け、計画の推進を図っている。

(5)国土計画の推進のための調整機能の充実

国土計画の推進に資する各府省の事業に関し、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、機動的な支援を行っている。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に必要な調査を、国土施策創発調査費により実施している。

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、地域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17年12月末現在、9地域で振興拠点地域基本構想が策定されている。

(2)業務核都市の整備

首都圏基本計画(第4次、第5次)において位置付けられた業務核都市(注)を、業務機能を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(15拠点22市)

(3)地方拠点都市地域の整備

「地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律(地方拠点都市法)」に基づき指定される地方拠点都市地域(注)について、広域的な見地から、その一体的な整備と産業業務施設の再配置を促進し、地方の自立的成長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では、国・道府県等が講ずる支援策について、「地方拠点都市地域整備アクションプログラム」を策定し(72地域)、これに基づく総合的・計画的な住宅・社会資本整備を推進している。

(注)地域社会の中心となる地方都市とその周辺の市町村からなる地域(全国85地域)

(4)大阪湾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、世界と我が国の経済・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」に基づく整備計画の実施を促進している。また、既存支援制度の改善へ向けて、現行制度の点検等を行っている。

(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、科学技術の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。平成17年8月には、「つくばエクスプレス」が開業し、東京都心(秋葉原)とつくばが鉄道で直結されたことにより、研究分野等における交流の進展等への期待が大きい。

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18年3月には、関西文化学術研究都市のこれからの取組みの方向性を示す「サード・ステージ・プラン」を策定することとなっており、社会情勢の変化に対応し、都市全体の総合力の強化を図っていく。なお、同月には、大阪都心への新ルートである「けいはんな線」の開業が予定されており、研究分野等における連携・交流の促進等が期待されている。

3　地域づくりの支援

(1)地域づくり支援のためのデータベースの構築

全国各地における地域振興・地域整備に係る様々なプロジェクトや施策等について、地方公共団体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/

(2)次世代の地域づくりのモデル的実践

全国各地から公募により選定された31の地域において、「参加と連携」による地域づくりをモデル的に実践しており、現地での意見交換会やインターネットを利用した実践地域間の情報交換等を通じて、その地域づくりを支援している。

(3)新地方生活圏計画の推進

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

(4)手づくり郷土(ふるさと)賞の実施

「手づくり郷土賞」は昭和61年度に創設された表彰制度で、地域の個性、魅力及び活力を創出している良質な各種社会資本や活動を広く募集、発掘、紹介することにより、社会資本整備に当たっての創意・工夫を促し、ゆとりと潤いのある個性的な地域づくりを推進することを目的として、実施されている。

(5)農山漁村地域の総合的な振興

農山漁村地域では、道路、港湾等の社会資本の整備や公共交通の活性化等を通じて、農林水産業を始めとした多様な産業を振興するとともに、地域固有の資源を活用しつつ、安全・安心・快適で、魅力や活力のある自立的な地域づくりを推進している。

さらに、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。

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、移転先候補地の選定等に関する国会等移転審議会答申が国会報告され、現在、国会において検討されている。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、国民への広報に取り組んでいる。

第2節　個性を活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)合併市町村の一体化を促進するための道路整備

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結ぶ道路、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17年度においては、約270地域で実施している。

(2)地域間の交流を促進するためのトンネル・橋梁整備

地域間相互の交流を促進するため、都道府県間、市町村間を結ぶ大規模トンネル及び橋梁の整備を重点的に推進しており、平成17年度においては、約30箇所で実施している。

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

道路利用者のための休憩機能、道路や地域の情報発信機能及び地域の連携機能を併せ持った、「道の駅」の整備を推進している。平成17年8月現在、全国830箇所が登録されている。

道の駅「富士川楽座」(静岡県)



2）水辺の交流拠点整備

(ア)水辺プラザ

市町村等との連携により、川を基軸として、地域の特性を活かした流域の人々の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17年3月現在、全国117箇所が登録されている。

水辺プラザ　網走川(北海道)



(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、周辺の地域特性に合う良好な水辺空間の形成を図っている。平成17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　新町川(徳島県)



(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17年4月現在、296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

河川と周辺地域が調和した良好な水辺空間を整備し、安全で潤いのある都市域を形成するために、河川事業と沿川の市街地整備に関する事業を、地域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ている。平成17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

河川環境について専門的知識を有し、豊かな川づくりに対して熱意を持った者を河川環境保全モニターとして委嘱し、その協力を得て、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者を河川愛護モニターとして委嘱し、その協力を得て、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、併せて河川愛護思想の普及啓発に努めている。

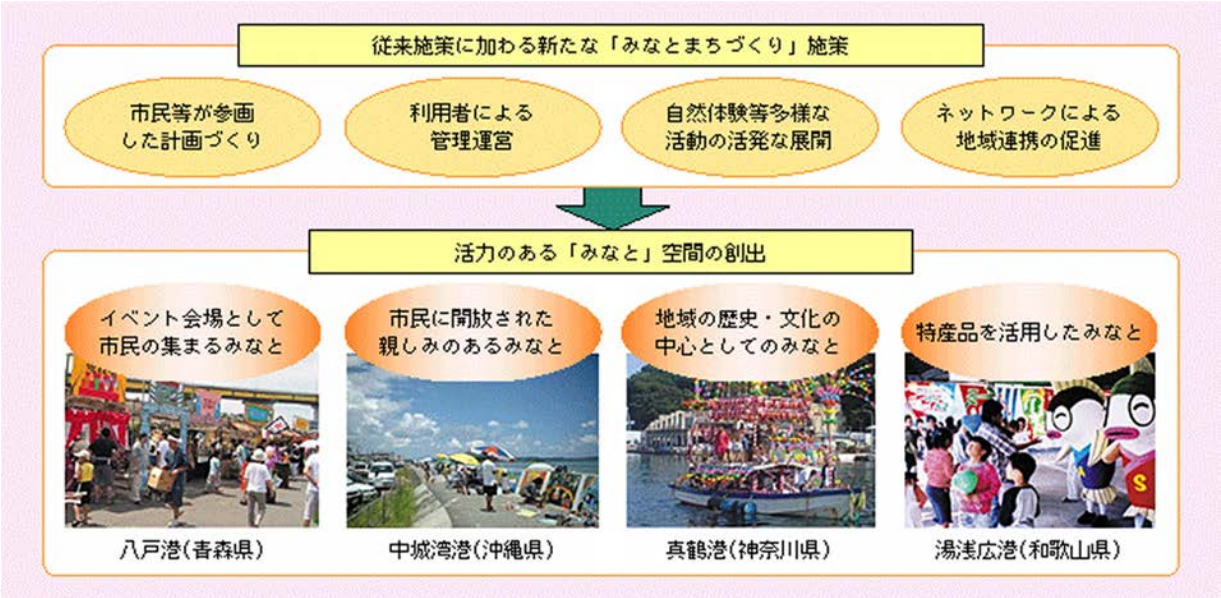
さらに、河川の清掃、草刈等を行うボランティア団体や地域住民に対して、河川敷を植樹や花壇等としての利用に開放し、地域に根ざした親しみある水辺空間の形成を図る「ラブリバー制度」を推進している。また、市民参加型の河川管理のため、河川の特定の区間において住民と協定等を結び、清掃・除草等の管理を住民、自治体及び河川管理者が協働で行う制度(アドプト・プログラム)を実施している。

4）地域の活性化を支える港湾

(ア)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」の資産を市民の立場から再評価するとともに、観光や水産等の地域産業や海に開かれた特性等の「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。また、地域住民や行政機関等官民一体となって作り上げる「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



(イ)みなとオアシスの展開

海浜、旅客ターミナル、広場等の「みなと」の施設や空間を活用した「みなとオアシス」を展開し、住民参加型の継続的な地域振興の交流拠点としており、平成17年12月末現在、中国、四国、東北地方に計15港が登録されている。

(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

国家的な記念事業として、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17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、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、文化財としてふさわしい適切な維持管理や周辺との一体的整備等により、砂防施設を核とした地域活性化を推進している。

登録有形文化財に登録されている万内川砂防えん堤(新潟県)



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、歴史と文化の薫る日本ならではの港としての空間を創出している。

(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。

3　市町村合併の推進

平成17年8月に市町村合併支援本部が策定した「新市町村合併支援プラン」に基づき、合併市町村間の連携・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の各種支援策を講じている。また、国土交通本省、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、関係地方公共団体からの相談に応じている。

4　地方定住の促進

(1)UJIターンの促進

全国30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若者が、地域づくり活動への参加や農業等の地域産業の体験を通じ、地域住民との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(注)の円滑な推進と地域の活性化を図っている。

(注)生きがいや生活のゆとりを求め、大都市から地方へ移り住むこと

(2)地方の特性を踏まえた住宅政策の推進

多岐にわた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。

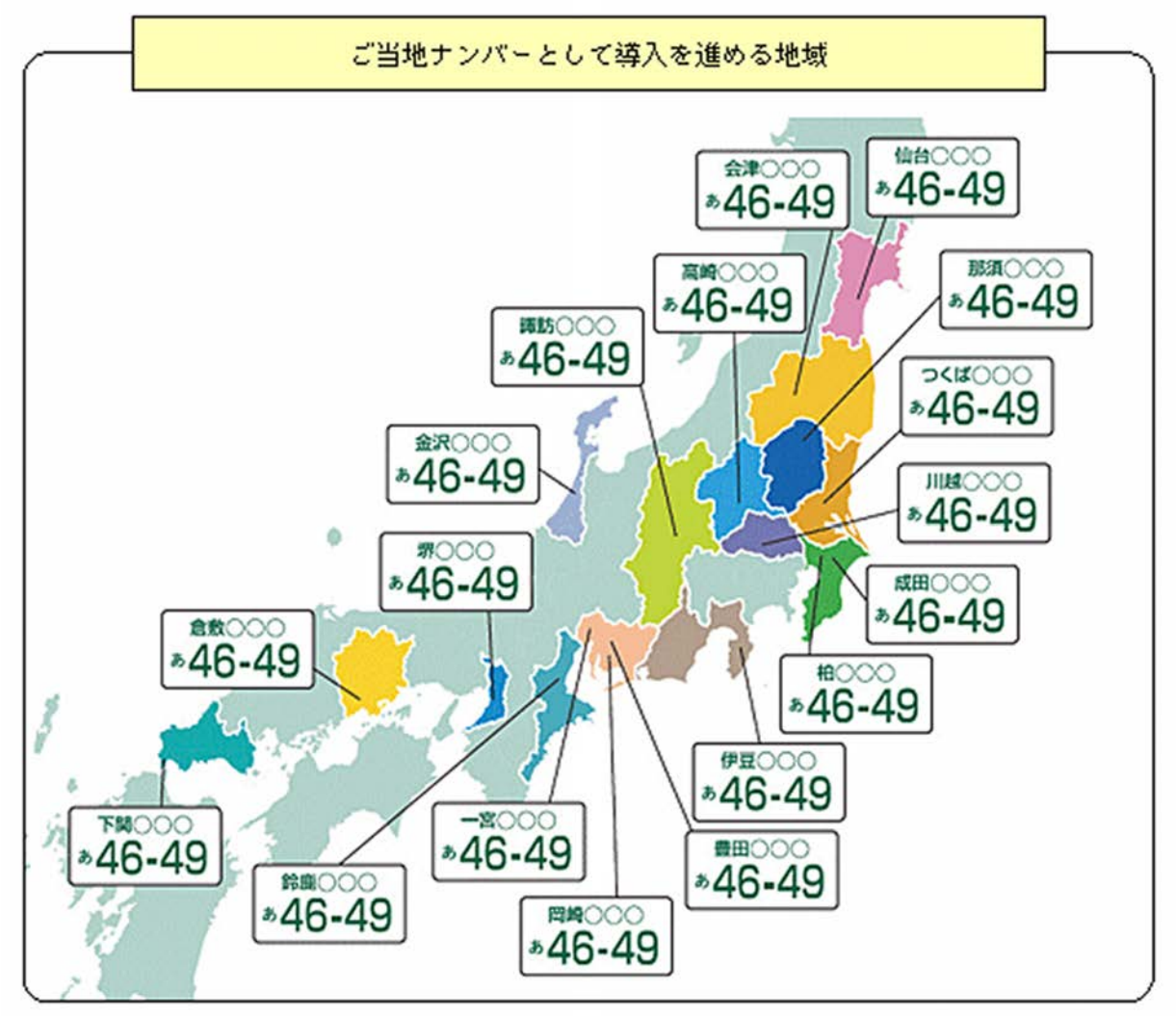
コラム・事例　自動車の新たな地域名表示ナンバー　（いわゆる「ご当地ナンバー」）の導入について

従来、自動車のナンバープレートに表示されている地域名は、自動車を使用している地域を管轄する運輸支局や自動車検査登録事務所の名称等を表示してきましたが、地域振興や観光振興に大きな効果があるとする自治体の熱意や強い要望に応えるため、運輸支局等の新設の有無にかかわらず、18の地域を新たにナンバープレートに表示する地域名として加え、平成18年度中に交付を開始することになりました(注)。

これらの18地域は、「運転マナーの向上運動」、「アイドリングストップ運動」、「低公害車の普及促進」等、「ご当地ナンバー」の導入を契機とした各種施策の展開を計画しており、また、「平成の大合併」により新たに1つの自治体となった地域では、「ご当地ナンバー」を地域の一体感を醸成するためのシンボルとしたいという思いもあるようです。

「ご当地ナンバー」は、地域振興や観光振興だけでなく、地域への愛着や誇りなどの意識を高めることにも効果が期待されています。

ご当地ナンバーとして導入を進める地域



(注)「ご当地ナンバー」は、新車登録や転居に伴うナンバー変更等の際に、順次交付

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の改善や安全性の確保等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など、地方公共団体と共に支援している。特に平成17年度からは、鉄道事業者と地域の関係者による利便性向上に向けた再生計画に基づく事業に対して近代化補助を拡充し、重点的・効果的に支援している。

(注)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)、4）「並行在来線」(整備新幹線開業に伴い、JR旅客鉄道株式会社から分離された並行在来線)の4者を指す。

(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の「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。それ以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、1日の運行回数が3回以上等)に該当する広域的・幹線的路線

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、島民の日常生活にとって必要不可欠なものである。このため、島民の生活利便性や産業を支える離島航空路及び航路の維持・活性化を図っている。

(1)離島航空路対策

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16年度末現在の離島路線の数は、72路線となっている。

(2)離島航路対策

「離島航路整備法」に基づく離島航路を維持するための補助のほか、離島航路に就航する船舶について、バリアフリー化(注)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16年度末現在335航路(うち国庫補助航路123航路)となっている。

(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

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%)を指定し、豪雪地帯対策基本計画に基づき、交通の確保、生活環境・国土保全関連施設の整備等を推進している。また、総合的な雪情報システムの構築及び利雪技術の普及促進を図るなど、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「特別豪雪地帯先導的事業導入推進事業」等を実施している。

さらに、平成17年から18年にかけての記録的な積雪を受け、高齢化・過疎化が進む中での、ハード・ソフト両面における豪雪対策を検討するために、18年1月、「豪雪地帯における安全安心な地域づくりに関する懇談会」を開催した。

2　離島対策

「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、製造業・旅館業等の立地を促進する税制上の措置等を実施している。また、交流人口の拡大を目的とした「離島体験滞在交流促進事業」においては、離島地域での創意工夫を活かした自立的発展に向けた取組みを支援している。さらに、離島振興計画が策定後3年目を迎えたことから、その進捗状況の点検を行っている。なお、離島振興対策実施地域は、平成17年10月現在で76地域(有人離島260島)、人口約47万人となっている。

3　奄美群島・小笠原諸島の振興開発

「奄美群島振興開発特別措置法」及び「小笠原諸島振興開発特別措置法」に基づき平成16年に策定された振興開発計画に則った各種振興開発事業等を実施することを通じて、奄美群島及び小笠原諸島における基礎的条件の改善を図るとともに、その特性を活かした地域の主体的な取組みを支援し、新たな産業の育成や観光の振興による地域の自立的発展に向けた環境づくりを推進している。

4　半島振興

平成17年3月に「半島振興法」が改正され、法目的として「半島地域の自立的発展」が追加されるとともに、農林水産業の振興、地域間交流の促進等の配慮規定が追加された。これを受け、道府県の半島振興計画が同年12月に変更された。

半島振興対策実施地域においては、半島振興計画の下、半島循環道路の整備や産業の振興等への財政・金融・税制上の特例措置を講じており、平成17年4月現在、23地域(22道府県、292市町村)を指定している。また、17年度には、半島地域自立的発展促進事業の一環として、地域の特性を活かした半島地域の観光振興について住民の意識の啓発を図る「半島ツーリズム大学」を、国東地域(大分県杵築市)及び大隅地域(鹿児島県曽於市)において開催した。

第5節　北海道総合開発の推進

北海道の持つ豊富な資源や広大な国土を活かし、我が国全体の安定と発展に寄与するため、第6期北海道総合開発計画(平成10年閣議決定)の下、各種施策・事業の総合的な推進を図っている。北海道は、厳しい経済状況に置かれ、活力の低下が懸念されてきたが、同計画により、農産物の輸出等に見られる農業の新しい動きや知床地域の世界遺産登録等、北海道の発展につながる新しい芽が出てきている。このような中、第6期北海道総合開発計画が平成19年度で目標年次を迎えることから、計画の点検及び新たな計画のあり方について検討を行っている。

1　北海道の豊かな自然・資源を活かした地域づくり

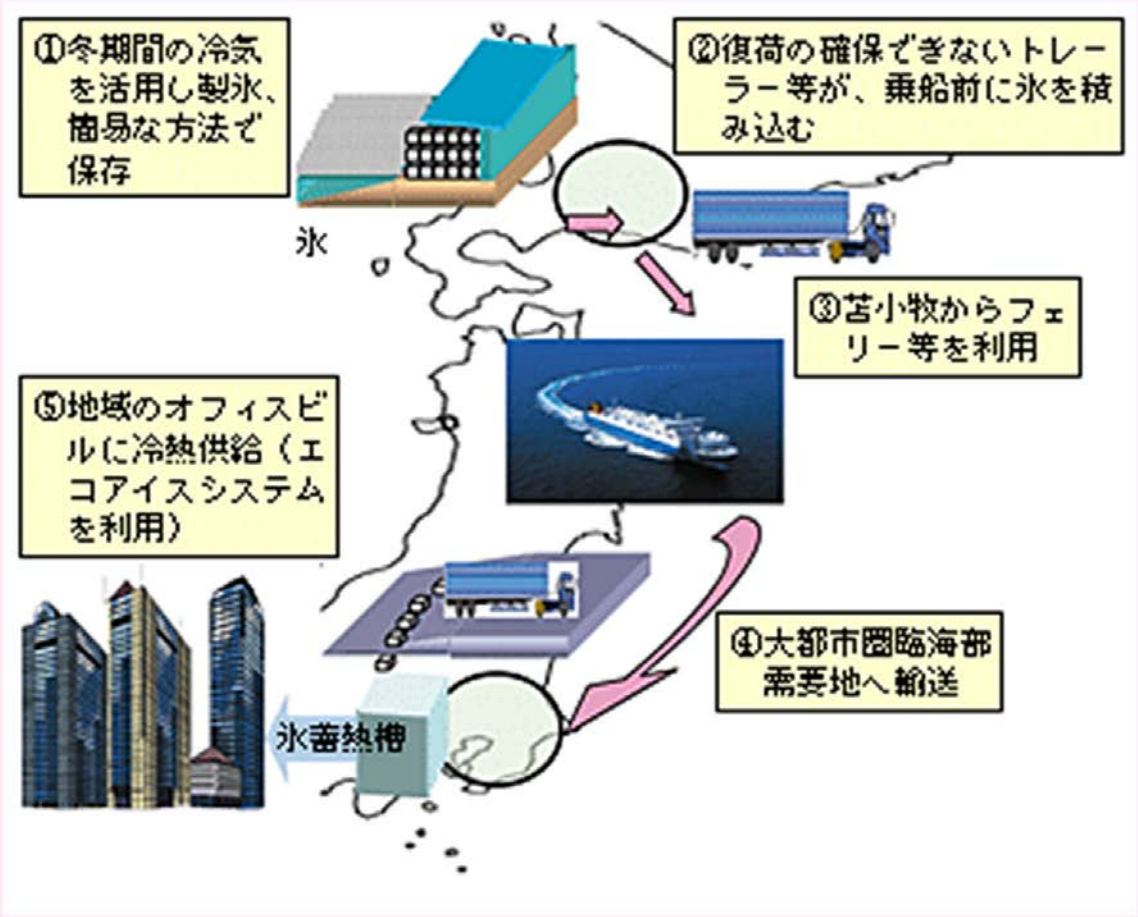
(1)食料基地としての役割強化

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。

(2)クリーンエネルギーを活用した地域づくり

北海道においては、豊富に存在する雪氷やバイオマス等の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。平成17年度からは道内での利用に加え、雪氷を本州・北海道間の潜在的な輸送余力を活用して大都市圏に輸送し冷房熱源として利用することによって、深刻化するヒートアイランド現象の抑制効果等が期待される新たな物流システムの構築を検討している。

図表II-8-5-1　雪氷輸送物流システムの構築



(3)観光交流の促進

北海道を訪れる外国人旅行者数は、台湾、韓国、香港等の東アジアを中心に急増している。また、ここ数年はスキーを目的にしたオーストラリアからの観光客も増加している。さらに、平成17年7月には知床地域が世界自然遺産に登録されるなど、北海道観光は大きな可能性を有している。

このため、平成17年度から本格的運用を開始した「シーニックバイウェイ北海道」(注)等を推進し、北海道の持つ豊かな自然や雄大な景観等の貴重な観光資源の保全・活用を行うことにより、魅力ある観光地づくりに取り組んでいる。

世界自然遺産に登録された知床地域



(注)地域住民等と行政が連携し、道をきっかけに、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」を行うことを目的に、地域住民等の提案に基づき、行政等がルートを指定、双方が連携してその運営に当たる施策

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

第6期北海道総合開発計画の下、地域の活力を維持し、我が国の経済社会の発展に貢献するため、着実な社会基盤整備を進めている。また、事業の実施に当たっては、多様な事業主体によるハード事業・ソフト事業間の連携を積極的に進めるなど、総合的・効率的に行っている。その結果、民間開発の誘発等を促すまちづくりの進展、地域の実情に即した生活環境の改善、高規格幹線道路の整備による拠点間の移動時間の短縮、主に冬期における安全性の向上や走行環境の改善等、安全でゆとりある生活空間が形成されてきた。

また、海外との人流・物流が活発化し、交流の基盤となる港湾・空港の整備も着実に進んでいる。一方、依然として自然災害等による被害は全国有数であり、さらに豪雨の激化及び地震・津波・火山噴火の切迫性が指摘されていることから、防災・減災対策を着実に実施している。

(2)地方の自主性・裁量性を活かした社会基盤の整備

事業計画への国の関与を最小限にし、北海道自身が事業を複合的に選択することができる「北海道広域連携モデル事業」や、地域のニーズにきめ細かく対応した社会資本整備や維持管理を地域住民と協働して行う「地域協働プロジェクト」等を通じて、地方の自主性・裁量性を活かした社会基盤の整備を更に進めている。

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17年は日ロ通好条約締結150周年にあたり、11月にはプーチン大統領が訪日するなど、北方領土問題に対する関心が高まっている。このような中、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おり、「北方領土問題等の解決の促進のための特別措置に関する法律」に基づき北海道が策定した振興計画の下、同地域の安定振興対策を総合的に実施している。

(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、小中学生向けの副読本の作成・配布や講演会等を実施している。また、平成17年7月に取りまとめた「アイヌの伝統的生活空間の再生に関する基本構想」に基づき、アイヌの伝統的生活空間の再生に向け検討を行っている。

アイヌの伝統的生活空間における活動例：衣服の素材となる木の樹皮剥ぎ



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

経済社会のグローバル化が進展する中、世界各国において地域的な連携や地球環境問題、防災・減災対策等に関する国際協力が活発に行われているとともに、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、国土交通分野において、以下のような取組みを行っている。

第1節　国際的な連携・協調メカニズムの構築とイニシアティブの発揮

(1)東アジア地域における連携強化

我が国では政府全体として東アジア地域との連携強化に取り組んでいる。2005年(平成17年)12月、マレーシアで開催された東アジア首脳会議にて「クアラルンプール宣言」が採択され、政治・安保、経済、社会・文化の幅広い領域で対話と協力を促進していくことを確認した。また、経済連携協定(EPA)／自由貿易協定(FTA)の締結に向けて、各国と政府間交渉を行っている。

交通分野においては、2005年(平成17年)11月にラオスにおいて第3回日・ASEAN交通大臣会合を開催し、我が国はラオスと共同議長を務めた。この会合では、ASEAN地域の貿易・投資活動の基盤となる物流分野の改善の方向性を取りまとめた「日ASEAN物流改善計画」と、域内の航空需要増大に対応するための次世代航空保安システムの導入促進を目的とした「ASEAN次世代航空保安システム整備共通行動計画」を採択し、更なる交通連携の推進を確認した。また、同年5月には第2回日中運輸ハイレベル協議を開催して日中間の物流円滑化等について意見交換を行い、外航貨物利用運送事業(NVOCC)に関する相互参入を確認した。さらに、東アジア地域の国際物流の重要性等にかんがみ、「物流に関する日中韓交通大臣会合(仮称)」や「ASEAN＋3交通大臣会合」の開催を目指している。

建設分野では、フィリピン、マレーシアとはEPA締結交渉の機会を活用して、マニラで日比建設産業会議を、クアラルンプールで日マレーシア建設業交流会議を開催したほか、有望な市場と期待されるインド等においても、日印建設交流会議等を開催した。今後とも、東アジア諸国の建設関連省庁及び建設業と将来の協働関係構築を目指して、こうした取組みを推進していく。

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、2004年度(平成16年度)に本部事務所が富山と釜山(韓国)に開設されたことから、今後は一層の体制強化及び活動の発展を図っていく。

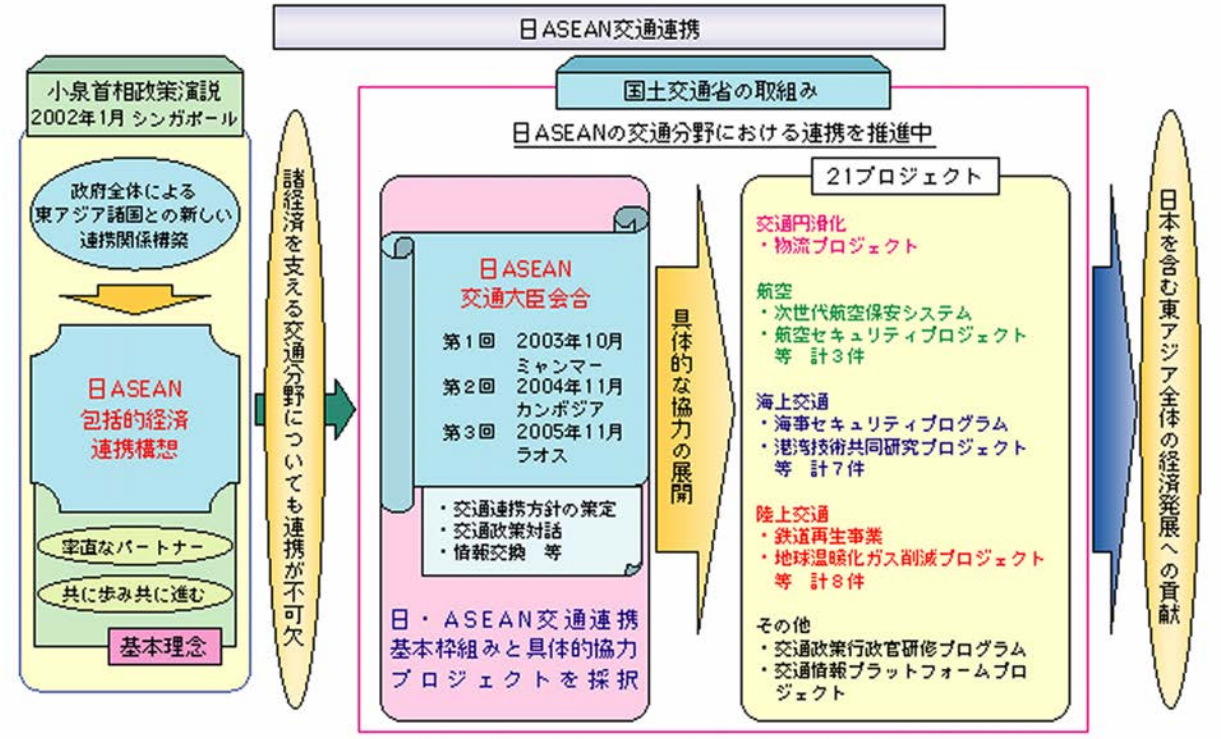
コラム・事例　ASEANと共に歩み共に進む　～日ASEAN交通連携～

政府は、平成14年に小泉総理大臣が提唱した「日ASEAN包括的経済連携構想」に基づき、各分野においてASEAN(東南アジア諸国連合)との連携強化に取り組んでいます。

交通ネットワークは成長著しいASEAN地域の社会経済活動の発展を支える基盤であることから、国土交通省としても、ASEAN諸国の交通政策担当省庁との間で「日ASEAN交通連携」の枠組みを平成15年に創設しました。この枠組みでは、「日ASEAN交通大臣会合」を頂点として、各国共通の政策課題の解決に向けた政策協調や、成功例に関するノウハウの交換等に積極的に取り組んでいます。

現在、物流、陸上交通、海上交通、航空等の分野で、交通セキュリティ対策や環境にやさしい交通システムの構築等、合計21の「日ASEAN交通連携プロジェクト」を実施しており、日本とASEAN地域が一体となって取り組むべき課題について、ASEAN諸国と手を携え、「日ASEAN交通連携」を引き続き推進していくこととしています。

日ASEAN交通連携



(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た「環境にやさしい自動車に関する国際会議(EFV国際会議)」の第2回会議が2005年(平成17年)11月に英国で開催され、環境にやさしい自動車の開発・普及の重要性が再確認された。都市交通分野については、同年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、アジア太平洋地域、欧州等の専門家により都市交通政策に関する情報交換や意見交換を行った。

(3)自由で公正な海外建設市場の形成に向けた取組み

我が国建設業は、世界に誇る優れた技術・ノウハウを蓄積し海外にも進出してきており、2004年度(平成16年度)の海外受注額は1兆617億円と4年ぶりに1兆円を超えたものの、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いる。国土交通省は、建設業の国際競争力の強化に向けて取り組んでおり、海外におけるビジネス環境改善やビジネス機会の増大を目指して積極的な建設外交を展開している。具体的には、EPA等の政府間交渉の場を積極的に活用して建設市場の開放等を求めるとともに、我が国建設業の技術やノウハウのPR等を図っている。

(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、技術の共有や相互連携を図るため、我が国の提唱により、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回会合を開催し、「インフラ整備と環境のバランス」をテーマに、水質汚濁、大気汚染等の問題について議論を行った。同会合において、我が国は2004年(平成16年)末のスマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害に関連し、インド洋における津波早期警戒メカニズム構築の必要性を訴え、参加各国の取組みを促した。

(5)世界水フォーラム等水問題の解決に向けた取組み

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、2005年(平成17年)4月の国連持続可能な開発委員会(CSD13)においても今後の水政策が決議された。世界の水問題は、農産物や工業製品等を輸入している我が国にも大きな影響を及ぼすものであり、また、国際貢献の観点からも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4回世界水フォーラムへの参加に向けて、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」の推進活動とともに、日中韓の水問題の解決のための具体的な取組み等を世界に向けて発信する三国共同分科会の開催に向けた準備会合等を実施した。

また、世界の水災害軽減に貢献するため、国連教育科学文化機関(ユネスコ)の提携機関として、洪水等水関連災害とそのリスクマネジメント分野の研究、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内に設立するための協定を同機関と締結し、2006年(平成18年)3月、ユネスコの賛助による水災害・リスクマネジメント国際センターが発足した。

その他、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ネットワークの構築等を展開している。

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

自動車産業のグローバル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。我が国は国連の「車両等の型式認定相互承認協定」(注1)に基づく規則(自動車の装置ごとの基準)の中から現在、約30の規則を採用し、相互承認を実施しており、今後、段階的に対象を拡大していくこととしている。また、国連の「車両等の世界的技術規則協定」(注2)の執行委員会の議長や、世界技術規則を策定するための3つの専門家会合の議長を務めるなど、世界技術規則の策定のために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

(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、関係事業者及び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。

(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・船員で営まれており、安全や環境保護に関する国際的な統一ルールに従い、適正かつ公平な競争条件の下で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作業に積極的に貢献している。

(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

(4)土木・建築基準及び認証制度の国際調和

国土交通省では、近年、市場の国際化が進展している土木・建築・住宅分野での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)等による技術協力等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・建築基準及び認証制度の国際調和の推進に取り組んでいる。また、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対応や国際標準の策定動向を考慮した国内の技術基準類の整備・改定等について検討を進めている。

(5)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戦略、IT政策パッケージ2005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(ASV)に係る国際基準の策定等を目指した活動を行っている。

(6)地理情報の国際標準化

国土地理院は、ISOの地理情報に関する専門委員会(ISO/TC211)に参画し、地理情報の国際標準化を推進するとともに、国際標準に準拠した国内標準の整備を行っている。

(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の相互承認に基づく有資格技術者の流動化を促進する検討を行ってきた。APECアーキテクトプロジェクト(建築家登録制度)では、建築設計資格者の流動化を促進するために、2005年(平成17年)12月からAPECアーキテクトの登録が行われており、相互認証に向けた検討を開始している。

(8)日本海呼称問題への対応

「日本海(Japan Sea)」の名称は、海上保安庁が刊行する海図や国土地理院が刊行する地図はもとより、各国水路機関が海図を作成する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。

我が国としては、航行安全の確保や経済社会活動における意思疎通の混乱の回避等の観点から、国際社会に「日本海」への正しい理解と支持を求めていくこととしている。

第3節　我が国の経験・技術・ノウハウを活かした国際協力

(1)国際協力の展開

2003年(平成15年)の「政府開発援助(ODA)大綱」に基づき、2005年(平成17年)2月に「ODAに関する中期政策」が改定され、貧困削減、持続的成長等の重点課題等についての我が国の考え方、アプローチ及び具体的取組みが明らかにされた。これら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始め、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。具体的には、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

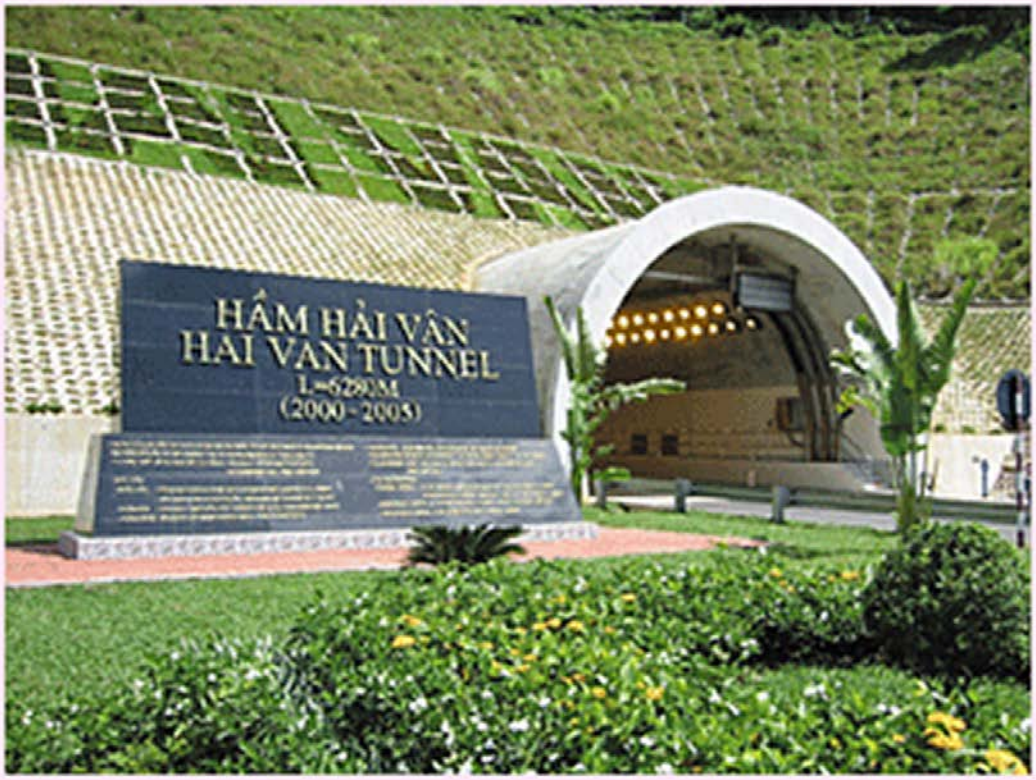
・専門家等の派遣、要人招へい等による日本の技術・基準の移転

・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

JICA集団研修「航空交通管理セミナー」における日本の管制卓を使用した指導の様子



日本のODA等により建設されたハイヴァントンネル(ベトナム)



(2)広域的な経済社会基盤の整備等への協力

国際的な相互依存関係の拡大を踏まえ、アジアハイウェイ、メコン地域開発等地理的位置や影響が複数国にわたる広域的な経済社会基盤の整備を支援している。

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」に我が国を含む27ヶ国が署名し、2005年(平成17年)7月に同協定が発効した。同協定には「東京-福岡」が路線「AH1」として位置付けられている。メコン地域開発については、2003年(平成15年)12月に行われた日・ASEAN特別首脳会議を受け、2004年(平成16年)11月に取りまとめた「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)」に基づき、技術協力等を推進している。

また、我が国の優れた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。さらにアジア諸国の都市鉄道に関する各種調査やセミナーも開催している。

(3)環境・安全面での協力

我が国は、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、社会資本整備分野のCDM事業実施マニュアルの作成や海外でのセミナーの開催、さらに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、開発途上国の航空機事故対策として、アジア諸国の航空機事故調査レベル向上に向けた研修等の人材育成を支援している。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・港湾に保安検査機器を無償供与している。さらに2005年(平成17年)にはマレーシア海上法令執行庁が設立されるなど、東南アジア諸国において、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の創設を進める国もあり、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に関しては、我が国は、国際緊急救助隊として派遣される救助チーム、専門家チームに参加しているほか、被災地への政府調査団にも参加している。具体的には、スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害に係る国際緊急援助隊や政府調査団に参加し、パキスタン等大地震の際にも国際緊急援助隊に参加するとともに耐震設計等に関する専門家を派遣した。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、2005年(平成17年)からは耐震改修指針の個別建物への適用可能性を検証している。

(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質の高い社会資本整備に貢献するとともに、雇用創出、現地での資材調達、技術及び経営ノウハウの移転等により、経済社会の発展に貢献している。引き続き、EPA等の外国政府との交渉機会の活用等により、我が国建設業の海外展開支援を進め、開発途上国への貢献を図る。

第4節　多国間・二国間交渉等を通じた取組み

1　多国間交渉・フォーラムを通じた取組み

(1)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月に成立した今後の貿易自由化交渉の基礎となる枠組み合意の下、多角的貿易体制の維持・発展のため、2006年(平成18年)中の交渉終結を目指して活発な議論が行われており、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、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、我が国はドーハ・ラウンドでの交渉合意を目指し、議長国とし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、建設関心国会合の議長国となるなど、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。

(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。2005年(平成17年)9月の運輸WGからは、我が国が議長を務めていた海運イニシアティブ及び港湾専門家会合が統合し、海事・港湾専門家会合となり、海運の自由化及び港湾能力・効率性の向上に関する活発な議論を主導している。また、改正SOLAS条約の確実な実施を図るために設置された海事保安専門家会合では、我が国が中心となって開発途上国に対する支援策に関する議論を行っている。

(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。

また、我が国は地域開発政策委員会及び都市政策作業部会における「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と共催で「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開催した。

(4)持続可能な開発に関する世界首脳会議(WSSD)への対応

国土交通省は、2002年(平成14年)に開催されたWSSD(ヨハネスブルグ・サミット)の成果を踏まえ、持続可能な開発のための具体的プロジェクトとして登録された地球地図、国際洪水ネットワーク及び環境にやさしい交通に関するバンコク・イニシアティブの実施を中心となって進めている。

(5)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。我が国は世界有数の海運・造船国としてIMO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、SUA条約(注1)の改正によるテロ対策の強化、目標指向の新造船構造基準(注2)の検討、バラスト水管理規制条約のガイドラインの策定等、同機関での議論に積極的に参加し、主導性を発揮している。

特に、シップリサイクル(注3)に関しては、リサイクルヤードからの海洋汚染や労働安全衛生の問題解決のため、1）船舶の設計、建造、運航及びメンテナンスに関する要件、2）リサイクル施設に関する要件、3）これらを担保するための措置(証書発給、通報システム)の3分野から構成される新たな国際規制を2008年(平成20年)から2009年(平成21年)の間に採択することが合意されている。このため、国土交通省では、シップリサイクル検討委員会を設置し、検討を進めながら、IMOにおける議論に参加している。

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持たせつつ統合するための作業が進められてきた。我が国は、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、2006年(平成18年)2月に新条約が採択された。

(注1)海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約

(注2)従来、各国、船級協会ごとに異なっていた船舶の構造基準について、ある一定の目標を定め、国際的に合意された要件を設定していくこと

(注3)船舶の解撤：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

(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)の理事国として、ICAOの諸活動に積極的に参加し、国際民間航空の発展に寄与している。

(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・中国との三国間では、北東アジア港湾局長会議を毎年秋に開催しており、2005年(平成17年)8月には北京において、「港湾開発・管理等の政策の進展」等をテーマに、活発な議論を行った。また、日韓中三国による共同研究(クルーズの振興、フリー・トレード・ゾーン(FTZ(注))モデルの構築、港湾構造物の信頼性設計法関連)の2年目の成果が報告されており、引き続き活発な研究が進められている。

3）海上保安の分野での取組み

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し、密航・密輸等の従来型の海上犯罪の取締りに加え、海上テロ対策等の海上セキュリティの確保において、多国間の連携・協力を推進している。また、海図等の改善を行うIHOの条約改正に我が国は積極的に貢献している。

4）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)に完成させるため、各国のデータ整備支援、西アフリカでの地球地図セミナー開催等の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)自由貿易地域又は指定保税地域と呼ばれる地域

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。我が国において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が発効し、同年12月にはマレーシアとのEPAに両国首脳が署名した。また、2004年(平成16年)のフィリピンに続き、2005年(平成17年)9月にタイと大筋合意し、韓国、インドネシア、チリ及びASEAN全体とのEPA/FTA締結に向け政府間交渉を行っている。国土交通省では、我が国の建設・運輸・観光業等の国際競争力の強化及び海外展開の推進の観点から、相手国における外資規制等の撤廃・緩和を求めるとともに、内外差別の見直し等、サービス分野の自由化、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、人的交流の拡大の観点から観光分野等における二国間協力に取り組んでいる。

(2)日米間における新たな経済協議の枠組みへの対応

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、公共工事等における各種課題について意見交換を行っている。交通分野においては、引き続き自国船優先措置の撤廃等を米国側に求めていくこととしている。

(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。

交通分野においては、日米間での交通技術協力会議におけるバリアフリー対策、鉄道技術等や日仏間でのITS、都市交通、海洋汚染防止、航空事故調査、日英間での鉄道運営・技術等様々な内容について定期的に協議を実施している。

河川・砂防分野では、韓国、中国、フランス、イタリア及び米国との間での二国間会合に加え、2005年(平成17年)6月にはオランダとの間で、第1回日蘭水管理会議を東京で開催し、今後両国間で技術協力を進めていくこととなった。海上保安分野では、ロシア、中国、韓国、インド等の海上保安当局との間の協力文書に基づき、海上治安、捜索救助、海洋環境保全等の連携・協力を進めている。

第10章　明日の暮らし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、産学官での取組みや関係省庁等との連携を進め、技術研究開発を積極的に進めている。

第1節　技術研究開発の推進

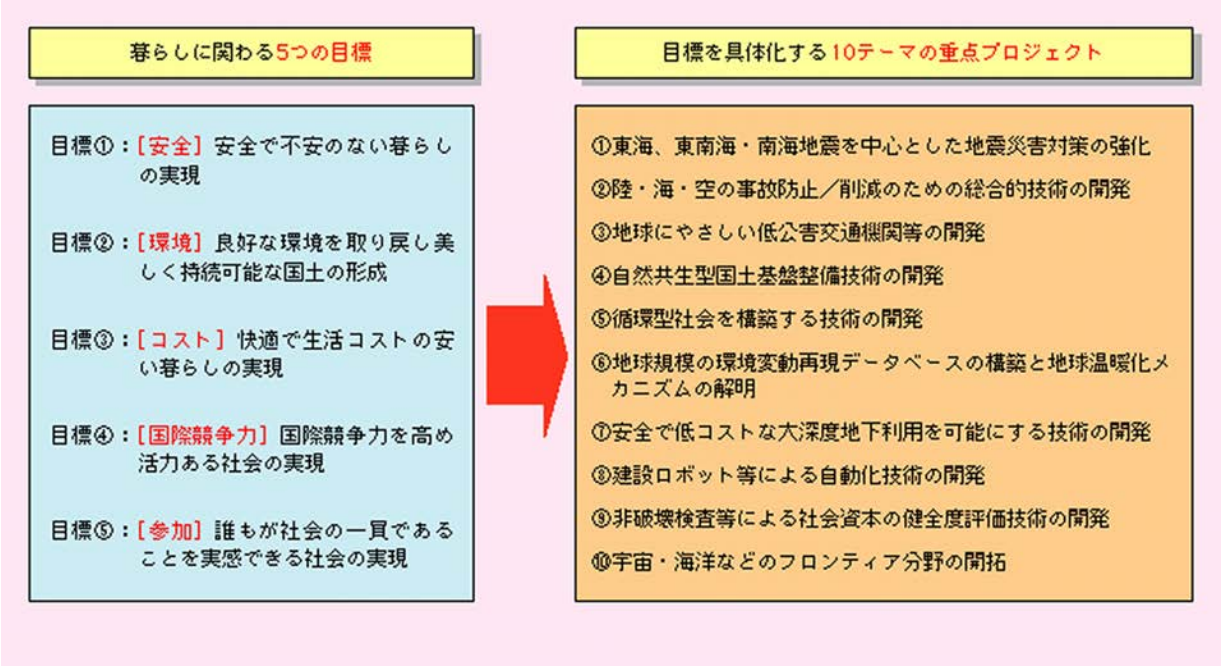
1　総合的な技術研究開発の推進

技術研究開発の実施に当たっては、国土交通本省各局、研究機関、地方整備局及び北海道開発局において、産学官の連携体制の一層の充実を図りつつ、分野横断的・総合的な技術研究開発を推進するとともに、その成果を公共事業及び建設・交通産業へ積極的に反映している。

平成15年11月に、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、第2期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、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つの目標を技術研究開発戦略として掲げ、これらの目標を具体化するために10テーマを重点プロジェクトとして位置付けている。

平成17年度は、総合科学技術会議における第3期科学技術基本計画(18年度～22年度)の検討に合わせ、国土交通技術会議に続き、6月以降、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術部会において今後の科学技術について検討を行った。検討の結果、4月に国土交通技術会議において様々な要素技術を組み合わせ・統合し、高度化することにより、社会的な課題を解決し、国民の暮らしへ還元する「社会的技術」を重視すべきとする「提言」が、12月に技術部会において“新たな社会基盤”の構築のため、重点的に取り組むべき研究開発を示す「提言」が取りまとめられた。これを踏まえ、関連部局が一体となり、暮らしの課題の解決を目指し、技術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



(1)研究開発機関等・独立行政法人における取組み

研究開発機関等や研究を主たる業務とする国土交通省所管の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、公共性、透明性及び自主性を備え、適正かつ効率的に業務を運営するという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17年度の主な取組み

研究開発機関等	内　　容
国土地理院	「日本海溝・千島海溝周辺海溝地震域の地殻変動特性に関する研究」、「火山変動監視観測網の最適化に関する研究」、「測地基準系精密保持手法に関する研究」、「国土の時系列地図情報の高度利用に関する研究」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」等、国土交通分野における政策形成に幅広く寄与することを目的として、社会経済のトレンドの分析及び長期展望の提示、内外における新しい行政手法の調査研究等を実施
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」、「温暖化による日本付近の詳細な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	「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、海洋に関する測量・観測技術及び解析技術の研究開発並びに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17年度の主な研究内容

独立行政法人	研　究　内　容
土木研究所	「のり面・斜面の崩壊・流動災害軽減技術の高度化に関する研究」「河川・湖沼における自然環境の復元技術に関する研究」「社会資本ストックの健全度評価・補修技術に関する研究」等、土木技術の向上に向けた、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	「室内空気に関わる汚染物質発生強度の定量化及び換気手法の整備」等、建築・都市計画技術分野における国民生活の安全性や建築性能の向上、地域・地球環境の保全に関する研究開発及び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・実用化促進事業」、「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
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、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
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
北海道開発土木研究所	「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」、「地球温暖化対策に資するエネルギー地域自立型実証研究」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

(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、空港及び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。

(3)建設・運輸分野における技術研究開発の推進

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17年度は、「社会資本の管理技術の開発」及び「高強度鋼等の革新的構造材料を用いた新構造建築物の性能評価手法の開発」の2課題について新規着手し、計7課題について研究開発に取り組んでいる。

また、運輸分野においては、安全性の確保、利便性の向上及び環境の保全に資する技術研究開発を産学官の連携により、効率的・効果的に推進している。平成17年度は、「交通機関におけるテロ対策強化のための次世代検査技術の研究開発」及び「ナノテクノロジーを活用した運輸分野における環境負荷低減に関する研究」の2課題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。

(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。

(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、広範な学際領域等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17年度においては、13年度に創設された「建設技術研究開発助成制度」について、1）「基礎・応用研究開発公募」(注1)の名称で公募し12課題を採択するとともに、2）同制度を拡充し新たに「実用化研究開発公募」(注2)として公募し6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直ちに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、独立行政法人鉄道建設・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ており、平成17年度は5課題を新規採択した。

(注1)基礎研究を含めた幅広い研究テーマに対して補助を行う競争的研究資金

(注2)地域の産学官連携等による、建設以外の分野も含めた優れた実用化技術開発に対して補助を行う競争的研究資金

2　公共事業における新技術の活用・普及の推進

(1)公共工事等における技術活用システム

公共工事の品質の確保と合わせて、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年度から運用している方式を、17年度に「公共工事等における技術活用システム」として2つの方式に再編・強化した。

図表II-10-1-4　公共工事等における技術活用システム

方　式	内　　容	
評価試行方式	Aタイプ	民間等で開発・実用化された公共工事等に関連する新技術について、技術情報等を収集し、民間開発者等の申請に応じて、技術の事前評価、事前評価結果に基づく新技術の試行及び事後評価を行い、技術情報・経済性に関する情報等及び評価結果を新技術情報提供システム（NETIS）に登録するタイプ
	Bタイプ	民間等で開発・実用化された公共工事等に関連する新技術について、技術情報等を収集し、民間開発者等の申請に応じて、技術情報・経済性に関する情報等をNETISに登録するタイプ
テーマ設定技術募集方式	評価委員会（国土交通本省）が直轄事業における現場ニーズ・行政ニーズ等より必要となる技術に関して募集テーマ等を設定し、民間等の技術提案を募集し、評価・選定を行い、地方整備局等が選定された技術を積極的に活用するもの	

Excel形式のファイルはこちら

(2)新技術の活用支援施策

公共工事の発注者に負担をかけず新技術の活用促進を図るため、活用ニーズ・活用効果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新技術工法選定支援システムの構築を進めている。

第2節　建設マネジメント(管理)技術の向上

1　公共工事における積算技術の充実

公共工事の積算に用いる各種基準を定め、積算の透明性を確保するため、各種積算基準類の公表を行っている。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・試行を行い、平成17年度は試行件数を拡大している。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、施工実態調査に合わせて、生産性改善事例の普及促進や施工制約要因の適正化を図るなど施工環境の改善を推進している。さらに、17年度は、建設機械のライフサイクルコスト(生涯費用)について実態調査を行い、建設機械の価格、整備費用及び稼働状況を把握し、建設機械損料の諸数値について改正を行った。

(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ごとに設定したもの

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。

(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。平成17年度においても、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引き続き行っている。

(2)ISO14001(JIS Q 14001)による環境マネジメント

ISO14001(環境マネジメントシステム)の活用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17年度においては、ISO14001導入の効果や課題の検証を行い、今後の展開に向けた検討を行っている。

第3節　建設機械・機械設備に関する技術開発等

(1)建設機械の開発及び整備

建設事業を効率的かつ効果的に推進するため、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、維持管理、災害対策及び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。平成17年度においては、道路等の維持管理車両39台を圧縮天然ガス(CNG)車へ転換し(同年度末時点で累計約280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。

(2)機械設備の維持管理の合理化と信頼性向上

災害から国民の生命・財産を守る河川用水門・堰(せき)、揚排水ポンプ設備等の多くが昭和40年代を中心に建設されており、老朽化した施設が多くなっている。このため、施設の信頼性を確保しつつ効率的・効果的な維持管理を行うための検討を行うとともに、新技術の開発・導入や技術基準等の性能規定化を進めている。

(3)建設施工における安全対策

有人による施工が危険な箇所における安全対策として、平成12年7月に噴火した三宅島における復旧作業以降、無人化施工(UCS)を実施しており、17年度は、16年10月に発生した新潟県中越地震で甚大な被害を受けた国道291号の復旧工事において、土砂崩落等の危険があるため、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を実施しているほか、鹿児島県桜島等においても実施している。