平成18年度　国土交通白書

目次（サマリー）

・はじめに

・第I部　地域の活力向上に資する国土交通行政の展開

○第1章　地域の置かれている状況～社会・経済構造の変化の中で転換点に立つ地域

■第1章のポイント

■第1節　地域に対する国民の意識

■第2節　地域の基本的な状況

1　人口の動向

2　所得や雇用の状況

コラム・事例　ジニ係数とは

3　産業構造・産業立地の状況

■第3節　地域の将来展望

○第2章　社会・経済構造の変化に伴う地域における課題

■第2章のポイント

■第1節　地域ブロックの自立的発展と社会資本整備

コラム・事例　金沢港における多目的国際ターミナルの整備による地域経済効果

コラム・事例　東海環状自動車道等の整備による波及効果

■第2節　人口減少の下でのまちづくり・地域づくり

コラム・事例　コンパクトシティの形成～青森市の取組み～

コラム・事例　地域の価値の再発見～人口減少市町村における地域資源の活用

コラム・事例　人口増加市町村における地域の活力の維持・向上策

■第3節　地域の活力を支える公共交通

コラム・事例　貴志川線の存続に向けた地域の取組み

■第4節　人口減少・高齢化の下で地域の活力を支える担い手

■第5節　地域における建設産業の新たな役割

コラム・事例　建設業における農業等への進出の取組み

■第6節　交流人口拡大に向けた観光振興

コラム・事例　温泉を核とした国際交流によるまちづくり～温泉とともに歩んだ直入町の軌跡～

■第7節　地域の条件整備に係る課題

○第3章　地域活性化に向けた国土交通施策の展開

■第3章のポイント

■第1節　地域ブロックの自立的発展を可能とする国土構造への転換

1　国土形成計画の策定の推進

2　民間と連携した地域の発意による広域的な地域自立・活性化戦略の推進

3　広域的な成長基盤インフラの整備

■第2節　生活圏レベルでの自主的な地域づくりの総合的支援

1　地域のにぎわいと活力の創出・都市再生の推進

2　地域の活力を支える交通・物流施策の推進
3　美しい地域づくりの推進
4　少子高齢化社会に対応した地域づくり・住まいづくり
5　地域住民等との協働による地域づくり
■第3節　地域の交流人口拡大に向けた観光立国の推進
1　魅力ある観光地づくり
2　外国人観光客の訪日促進
3　ツーリズムの活性化
■第4節　地域活性化のための条件整備
1　災害に強い地域づくり
2　生活基盤の充実
3　条件不利地域の振興
4　地域づくりの基礎条件の整備

・第II部　国土交通行政の動向

○第1章　時代の要請にこたえた国土交通行政の展開
■第1章のポイント
■第1節　成果重視の施策展開
1　政策評価の推進
2　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　公共工事の品質確保や入札契約の適正化
3　既存ストック等の有効活用と戦略的な施設管理
コラム・事例　「荒廃するアメリカ」と日本
4　消費者等に対するわかりやすい情報提供
5　特殊法人等改革
6　特別会計・道路特定財源の見直し
■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)社会資本整備における国と地方の役割分担
(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・社会資本の将来ビジョンの策定
1　国土形成計画等の策定の推進
2　次期社会資本整備重点計画の策定の推進
■第5節　ICTの利活用による国土交通分野のイノベーションの推進

■第6節　海洋・沿岸域政策の推進

○第2章　観光立国の実現と美しい国づくり

■第2章のポイント

■第1節　観光をめぐる動向

1　観光立国の意義

2　国際・国内観光と観光産業の現状

(1)国際観光

(2)国内観光

(3)観光産業

■第2節　国際観光交流の拡大

1　ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化

コラム・事例　魅力ある日本のおみやげコンテスト

2　訪日外国人旅行者の受入体制の整備

■第3節　魅力ある観光地・観光産業の創出等

(1)官民一体となった観光地づくり

(2)文化・産業観光等の推進

(3)観光産業の高度化

(4)観光統計の整備

(5)国民の旅行環境の整備

■第4節　良好な景観形成等美しい国づくり

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

コラム・事例　美しい国づくりと「景観法」～近江八幡市風景計画～

(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」の推進

○第3章　地域再生・都市再生の推進

■第3章のポイント

■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)各種交付金の拡充・運用改善

コラム・事例　まちづくり交付金を活用した取組み

(2)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
コラム・事例　ローカル線の再生に向けた地域のチャレンジ！～DMVの試験的営業運行～
(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4章のポイント
■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
■第2節　少子化社会の子育て環境づくり（「巣づくり支援」）
(1)新婚・子育て世帯に適した住宅確保の支援
(2)子どもがのびのびと安全に成長できる環境づくり
(3)育児しながら働くための支援等
■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　豊かな住生活の実現
1　住生活基本計画（全国計画）の推進
(1)良質な住宅ストックの形成と将来世代への承継
(2)多様な居住ニーズが実現される住宅市場の環境整備
(3)住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保
2　良好な宅地供給の推進
(1)宅地供給の現状と課題
(2)定期借地権の活用
(3)ニュータウンの再生
■第5節　快適な暮らしの実現
1　下水道整備の推進
(1)下水道による汚水処理の普及
(2)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　利便性の高い交通の実現
(1)都市・地域における総合交通戦略の推進
(2)都市圏交通円滑化総合計画を中心としたTDMの推進
(3)公共交通の活性化に向けた取組み
(4)都市鉄道ネットワークの充実
コラム・事例　より速く、より快適に～相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線の整備～
(5)都市モノレール・新交通システム・LRTの整備
(6)バス・タクシーの利便性の向上
■第7節　ICTの利活用
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ICT化
(1)公共交通分野のICT化
(2)ITSの推進
コラム・事例　「道路の走りやすさマップ」の全国展開
コラム・事例　スマートプレートを活用した「タクシーショットガンシステム」
3　電子国土の実現
(1)地理空間情報の電子化と提供の推進等
(2)地理空間情報活用のための新たな取組み
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ICT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5章　競争力のある開かれた経済社会の構築
■第5章のポイント
■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)新幹線鉄道の整備
(2)在来幹線鉄道の整備
(3)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の充実のためのソフト施策
(4)各国との航空交渉
■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　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
(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)物流サービスの取組み
■第4節　産業の活性化
1　鉄道関連産業の動向と施策
(1)鉄道事業
(2)鉄道車両工業
2　自動車運送事業の動向と施策
(1)旅客自動車運送事業
コラム・事例　バスの定時性確保のために～バスカメラシステムの導入～
(2)自動車運転代行業
(3)貨物自動車運送事業

3　海事産業の動向と施策
(1)海上輸送産業
(2)造船業、舶用工業
(3)船員対策
4　航空事業の動向と施策
5　貨物利用運送事業の動向と施策
6　倉庫業の動向と施策
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　建設産業の活力回復
(1)建設産業の現状と経営革新等の促進
(2)適正な施工確保の推進
(3)建設労働対策の推進
(4)専門工事業、建設関連業等の経営基盤の強化
(5)建設機械の現状と建設生産技術の発展
(6)建設工事における紛争処理

○第6章　安全・安心社会の構築
■第6章のポイント
■第1節　自然災害対策
1　災害に強い安全な国土づくり
(1)治水対策
(2)都市型水害対策
(3)土砂災害対策
(4)地震対策
(5)津波・高潮・侵食等対策
(6)雪害対策
(7)火山砂防対策
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
コラム・事例　地震からあなたを守る新しい情報～緊急地震速報の段階的提供～
(6)ICT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　建築物の安全性確保
(1)住宅・建築物の生産・供給システムにおける信頼確保
(2)エレベーターに係る事故への適切な対応
■第3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管理体制の構築
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)乗船者の安全対策の推進
(3)救助体制の強化
(4)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)航空の安全対策の強化
(2)安全かつ円滑な航空交通のための航空保安システムの構築
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
■第4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)公共交通機関等におけるテロ対策の徹底・強化
(3)自動車に関する犯罪防止対策
(4)物流におけるセキュリティと効率化の両立
(5)情報セキュリティ対策
2　事故災害への対応体制の確立
3　海上保安体制の強化
4　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)日本海における海洋調査への取組み
(3)大陸棚の限界画定のための調査の推進
(4)沖ノ鳥島の保全
5　安全保障と国民の生命・財産の保護
(1)国民保護計画による武力攻撃事態等への対応
(2)北朝鮮ミサイル発射・核実験事案への対応

○第7章　美しく良好な環境の保全と創造
■第7章のポイント
■第1節　地球温暖化対策の推進
1　京都議定書目標達成計画の実施と見直し
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)国民・民間事業者による取組みの促進
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
■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
2　循環資源物流システムの構築
(1)海上輸送を活用した循環資源物流ネットワークの形成
(2)国際循環資源物流システムの構築
(3)廃棄物海面処分場の計画的な確保
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　豊かで美しい河川環境の形成
(1)良好な河川環境の保全・形成
コラム・事例　日本最大の湿原を守るために～釧路川における自然再生～
(2)河川水量の回復のための取組み
(3)総合的な土砂管理の推進
(4)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　海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
(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の促進
(6)地域のニーズに応じた水路の再生等
3　水をはぐくむ・水を上手に使う
■第5節　海洋環境等の保全
(1)大規模油汚染等への対策
(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
コラム・事例　「船舶版アイドリングストップ」の推進！～東京港竹芝ふ頭で現地実験を実施～
■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　空港と周辺地域の環境対策
3　鉄道騒音対策
4　ヒートアイランド対策
5　シックハウス、土壌汚染問題等への対応
(1)シックハウス対策
(2)土壌汚染対策
(3)ダイオキシン類問題等への対応
(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　多様性をいかした活力ある地域の形成
■第8章のポイント
■第1節　地域・国土づくりの方向性
1　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　国会等の移転の検討
■第2節　個性をい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
■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
コラム・事例　知床観光の新たな取組み

○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9章のポイント
■第1節　国際的な連携・協調メカニズムの構築とイニシアティブの発揮
(1)東アジア地域における連携強化
(2)主要国交通担当大臣会合による取組み
(3)自由で公正な海外建設市場の形成に向けた取組み
(4)アジア太平洋地域インフラ担当大臣のネットワークの確立に向けた取組み
(5)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
■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)国際海事機関（IMO）、国際労働機関（ILO）への対応
(5)国際民間航空機関（ICAO）への対応
(6)各分野における多国間の取組み
2　二国間交渉を通じた主な取組み
(1)二国間のEPA/FTA（自由貿易協定）締結への対応

(2)日米間における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10章のポイント
■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新技術活用システム
(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
■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

我が国は、戦後初めて人口の減少を記録するなど、歴史的な転換点に立っている。今後、中長期的にも、人口は減少し、急速な高齢化も見込まれている。このような状況の下で、国民の間で、地域の将来に対する不安が広がりつつある。

地域の活力なくして国の活力なし。地域の活力を将来にわたって維持・向上させていかなければ、我が国の持続的な成長はおぼつかない。地域づくりは各地域が主体的に取り組んでいくものであるが、そうした前提の下、地域の将来はどのようになっていくのか、いたずらに不安をあおることなく、地域の置かれた状況を客観的に分析し、課題を見極め、それに対する対応の方向性を示すことは、国土政策、社会資本整備、交通政策等の地域に密着する行政分野を担う国土交通省の責務である。

そこで、本書の第I部では、「地域の活力向上に資する国土交通行政の展開」をテーマとして取り上げ、地域の置かれている状況について基本的な分析を行うとともに、社会・経済構造の大きな変化の中で地域の活力を維持・向上させていくための課題について整理し、地域活性化に向けた国土交通施策の展開について提示している。

また、第II部では、国土交通行政の各分野における動向を、政策課題ごとに報告する。

テキスト形式のファイルはこちら

第I部　地域の活力向上に資する国土交通行政の展開

第1章　地域の置かれている状況～社会・経済構造の変化の中で転換点に立つ地域

【第1章のポイント】

地域の置かれている状況について見ると、一人当たり県民所得の地域間格差が戦後長期的には縮小してきたこと等が確認できるが、今後、人口減少・高齢化の進行が地域のあり方に深刻な影響を及ぼすことが懸念される。地域の活力を維持・向上させていくためには、このような人口構造の変化に対応するとともに、経済のグローバル化が進む中で東アジア地域の成長を取り込んで行くことが重要な課題となっている。

第1節　地域に対する国民の意識

地域の現状への認識や将来見通し、地域格差に対する意識について調査した。その結果、自分の住んでいる地域に関し、現状については、以前より悪くなったとする回答は少数であったが、将来については、不安を感じるとする回答が町・村の居住者を中心に比較的高く、具体的には、高齢化や少子化、人口減少といった点に不安を感じていることが分かった。また、地域格差の拡大を感じるとする回答の割合は高くなっており、地域格差の拡大を感じる点としては、所得水準や雇用情勢を挙げる回答が上位を占めている。

第2節　地域の基本的な状況

（人口の動向）

我が国の人口は、既に減少局面を迎えている。地方圏では、高度経済成長期のような三大都市圏への大規模な人口移動は見られないにもかかわらず、全国人口の減少に先がけて人口減少に転じたが、その背景には、高齢化の進行により人口の自然増加率の低下が進んできたことがある。

（所得や雇用の状況）

一人当たり県民所得の地域間格差について見ると、昭和40年代後半以降ではそれまでと比べジニ係数は低下しているが、直近では平成14年度以降16年度まで上昇が見られる。有効求人倍率や完全失業率については、最近、景気の回復を反映して改善しているが、地域ごとに動きは異なっており、産業構造の違い等が影響しているものと考えられる。

（産業構造・産業立地の状況）

就業者数や県内総生産の産業別構成比について見ると、東海等で第二次産業のシェアが高くなっているなど、地域ブロック間で大きな違いがある。産業立地については、東アジア地域等への生産拠点の移転が進んだものの最近では国内回帰現象が指摘されており、国内の新規工場立地件数は平成14年に過去最低にまで落ち込んだ後、最近では回復してきている。地域別に見ると、14年と17年の比較では全ての地域ブロックで増加しており、2倍以上の増加を示している地域もある。

第3節　地域の将来展望

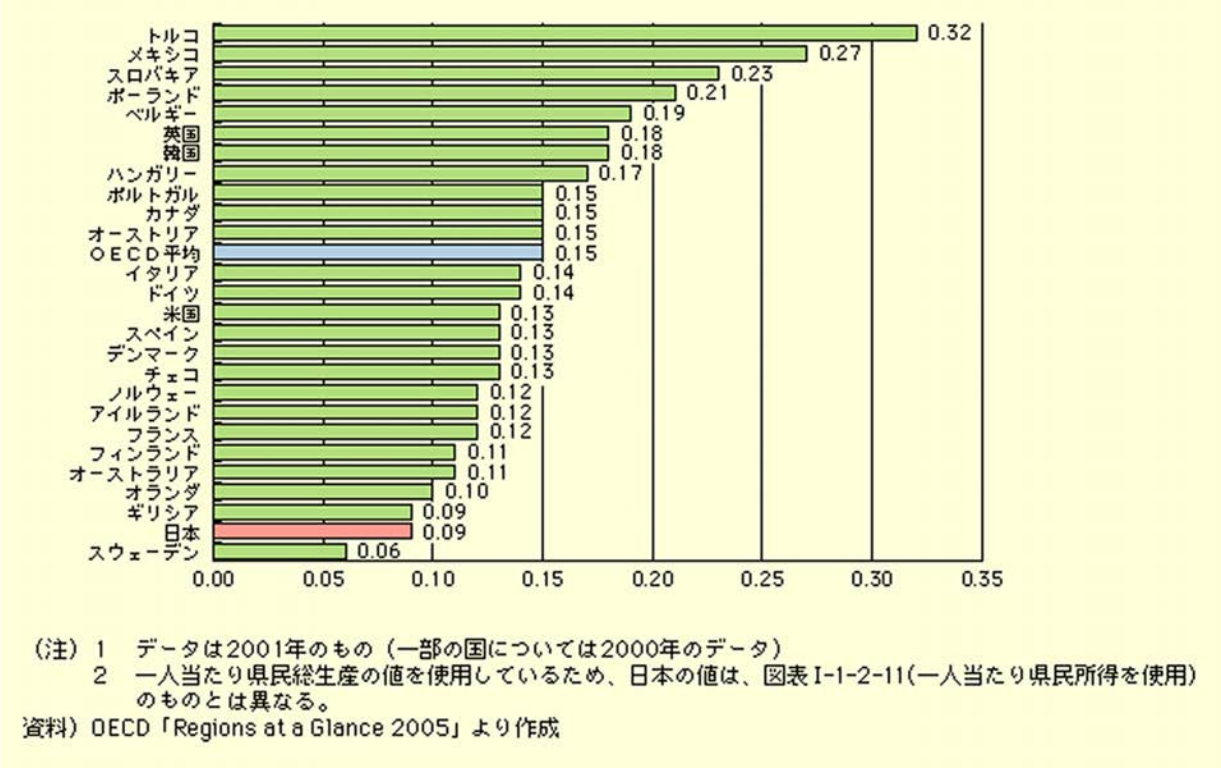
我が国は、人口減少・高齢化の進行や、経済のグローバル化が進む中での東アジア地域の急速な経済成長といった社会・経済構造の大きな変化に直面しており、これらが地域のあり方に大きな影響を及ぼしていく。このような中で、地域の活力をいかにして維持・向上させていくかということが、重要な課題となっている。

我が国は、人口減少局面を迎えるなど、歴史的な転換点に立っており、このような状況の下で、地域の将来のあり方への関心が高まってきている。

地域に対する国民の意識について、内閣府の「社会意識に関する世論調査」を見ると、「現在の日本の状況について、悪い方向に向かっていると思われる分野」として「地域格差」を選択した人の割合は、平成19年2月の調査においては26の選択肢中8番目の26.5％であり、前々回調査（平成17年2月）の9.7％、前回調査（平成18年2月）の15.0％から増加している。

一方で、経済協力開発機構（OECD）が行った、一人当たりGDPや失業率の地域間格差に関するジニ係数(注1)を用いた国際比較によれば、我が国はOECD加盟国の中でこれらの地域間格差の最も小さい国の一つであるとされている(注2)。

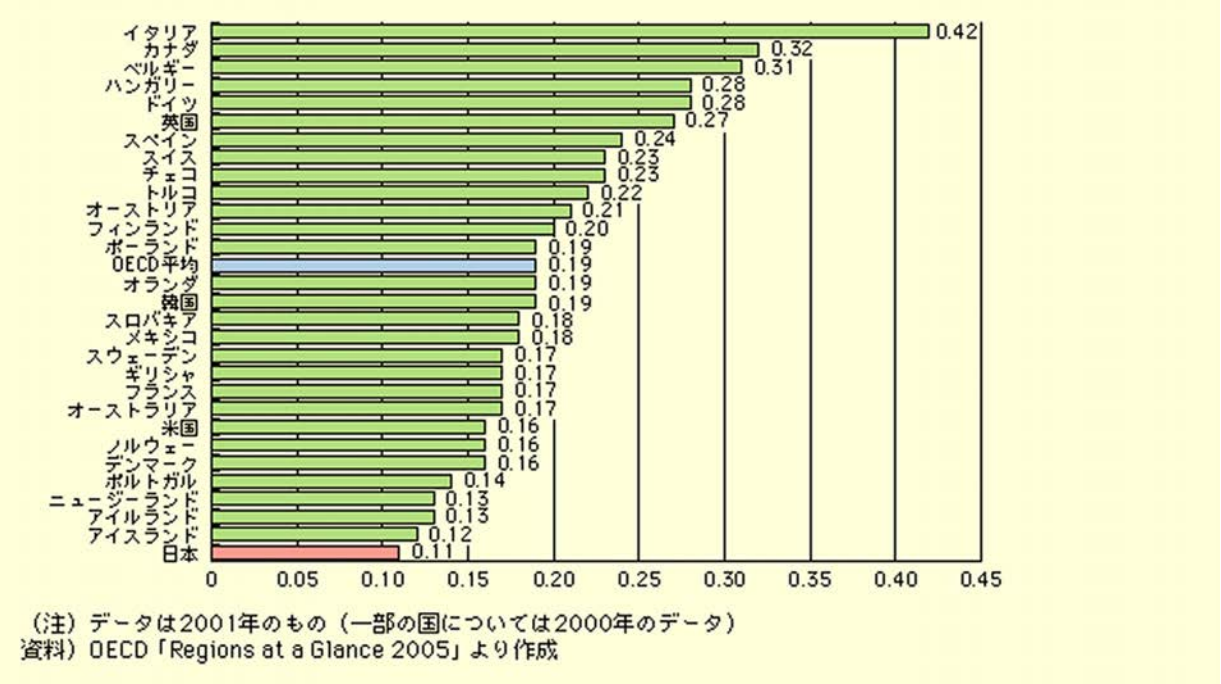
図表I-1-1-1　一人当たりGDPの地域間格差（ジニ係数）の国際比較



（注）1　データは2001年のもの（一部の国については2000年のデータ）
2　一人当たり県民総生産の値を使用しているため、日本の値は、図表I-1-2-11(一人当たり県民所得を使用)のものとは異なる。
資料）OECD「Regions at a Glance 2005」より作成

Excel形式のファイルはこちら

図表I-1-1-2　失業率の地域間格差（ジニ係数）の国際比較



Excel形式のファイルはこちら

そこで、本章では、我が国の地域の置かれている状況は、実際のところ、どのようなものであるのか見ていくこととする。

まず、第1節では、国民が、自分の住んでいる地域の状況や地域格差についてどのように感じているのか、意識調査の結果から見ていく。

次に、第2節では、地域の活力を基礎付ける人口、所得・雇用、産業に関するデータについて分析を行う。

最後に、第3節では、地域の将来を考える上での大前提となる我が国の社会・経済構造の変化として、人口減少・高齢化の進展や、経済のグローバル化が進む中での東アジア地域の経済成長について取り上げる。

（注1）コラム・事例　ジニ係数とは参照

（注2）これらの比較においては、我が国の地域区分は47都道府県による一方、一部のヨーロッパ諸国においては地域区分が比較的細かくなっていること等、国による地域区分の単位の違いが結果に影響を及ぼしている可能性があることにも留意する必要がある。

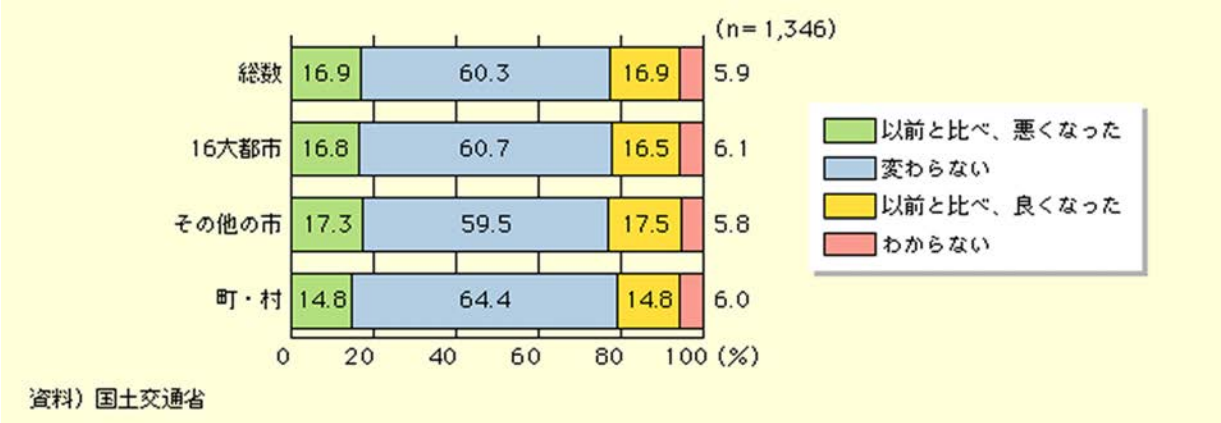
テキスト形式のファイルはこちら

第1節　地域に対する国民の意識

国土交通省では、国民が、自分の住んでいる地域の現在の状況や将来の見通しについてどのように感じているのか、また、地域格差についてどのように感じているのか、ということについて、平成18年12月に意識調査を実施した(注1)。

問1として、自分の住んでいる地域の現状についてどう感じるか尋ねたところ、「変わらない」とする回答が約6割を占め、「以前と比べ、良くなった」、「以前と比べ、悪くなった」とした回答の割合はそれぞれ16.9%にとどまった。また、16大都市(注2)、その他の市、町・村という都市規模別で見ても、回答の傾向に大きな違いは見られなかった。

図表I-1-1-3　自分の住んでいる地域の現状についてどう感じるか



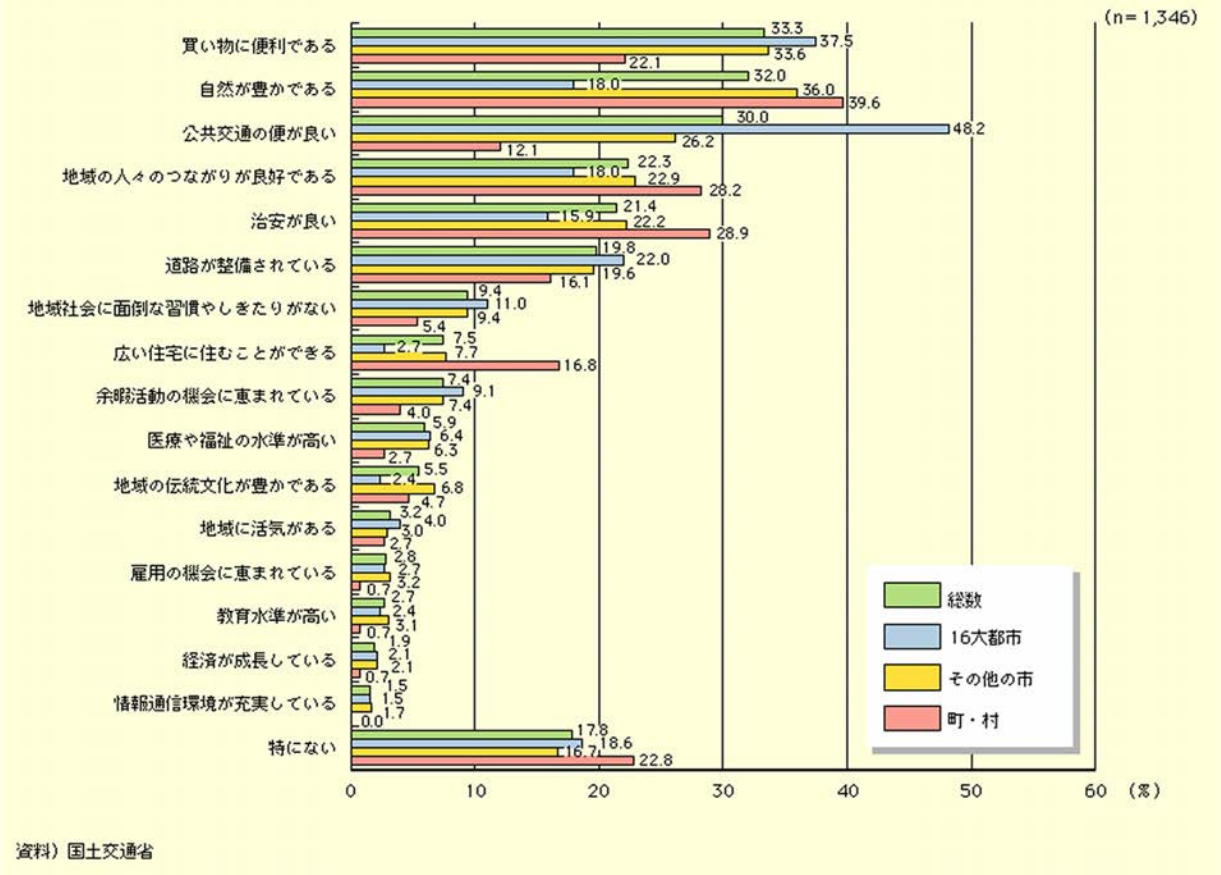
資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

問2、問3として、自分の住んでいる地域について、満足している点及び不満な点を尋ねた（複数回答）。

満足している点としては、全体では、「買い物に便利である」、「自然が豊かである」、「公共交通の便が良い」、「地域の人々のつながりが良好である」、「治安が良い」、「道路が整備されている」が上位を占めた。しかし、これらの回答の傾向については、都市規模別で大きく異なっている。16大都市では48.2%と最も多い回答を得た「公共交通の便が良い」が、その他の市では26.2%、町・村ではわずか12.1%にとどまっており、地域における公共交通の利便性の格差が反映されているものと考えられる。その一方で、町・村では、「自然が豊かである」、「治安が良い」、「地域の人々のつながりが良好である」が上位を占め、このような点で都会より暮らしやすい面があることが示されている。

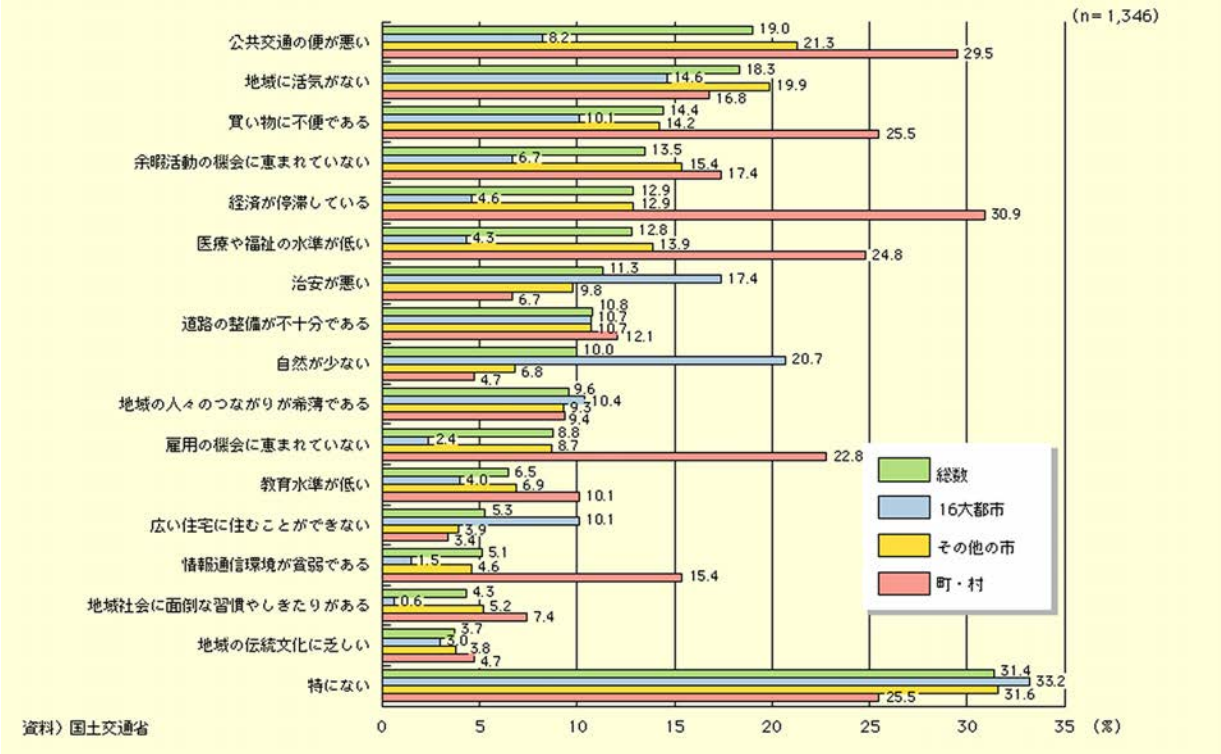
図表I-1-1-4　自分の住んでいる地域について満足している点（複数回答）



Excel形式のファイルはこちら

不満な点については、さらに都市規模別の回答傾向に大きな違いが認められる。不満な点として2割以上の人が選んだ選択肢は、16大都市では「自然が少ない」、その他の市では「公共交通の便が悪い」のそれぞれ1つのみであるが、町・村では「経済が停滞している」、「公共交通の便が悪い」、「買い物に不便である」、「医療や福祉の水準が低い」、「雇用の機会に恵まれていない」の5つに上っており、これらの選択肢の回答割合については都市規模別で大きな差がある。

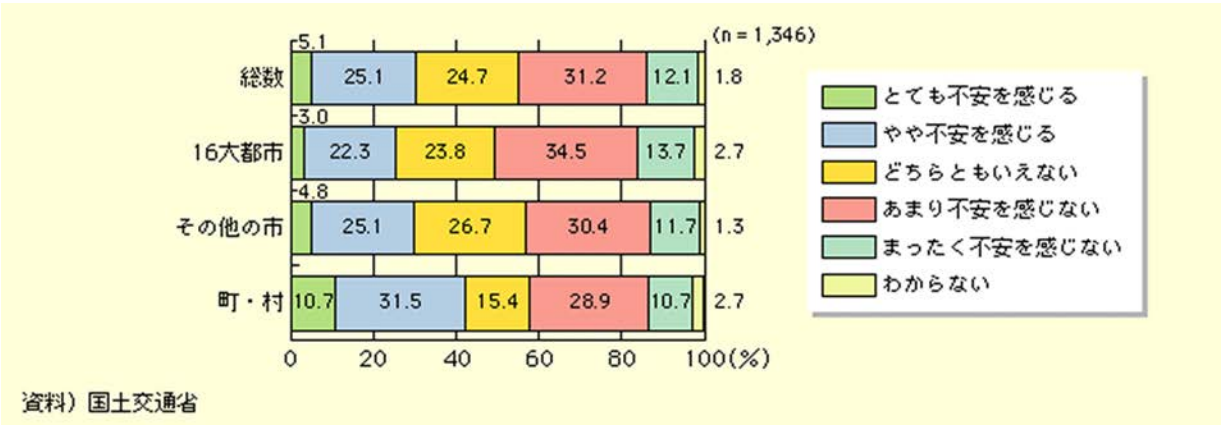
図表I-1-1-5　自分の住んでいる地域について不満な点（複数回答）



Excel形式のファイルはこちら

引き続き問4として、自分の住んでいる地域の将来についてどう思うか尋ねたところ、将来について「とても不安を感じる」又は「やや不安を感じる」と回答した割合は、全体では30.2%であったが、町・村では42.3%と、より高い割合を示した。

図表I-1-1-6　自分の住んでいる地域の将来について不安を感じるか

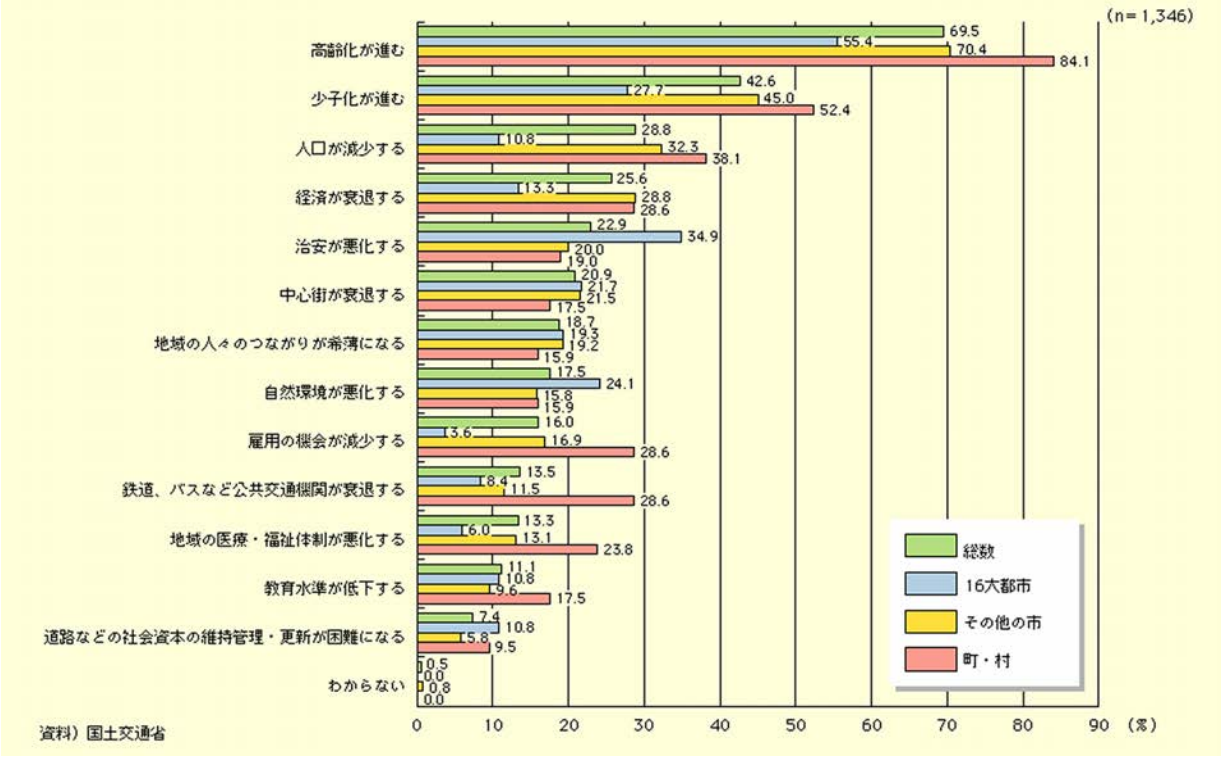


Excel形式のファイルはこちら

問5として、自分の住んでいる地域の将来について「とても不安を感じる」又は「やや不安を感じる」と回答した人に対し、どのような点で不安を感じるか尋ねたところ（複数回答）、全体では「高齢化が進む」、「少子化

が進む」、「人口が減少する」という人口動向に関する問題が上位を占めた。これらの項目については、いずれも、都市規模が小さくなるほど不安に感じる人の割合が高くなっており、特に「人口が減少する」については、16大都市では10.8%の回答にとどまるが、その他の市では32.3%、町・村では38.1%となっている。このような差は、都市規模別の人口動向の現時点での違いを反映したものと考えられる。

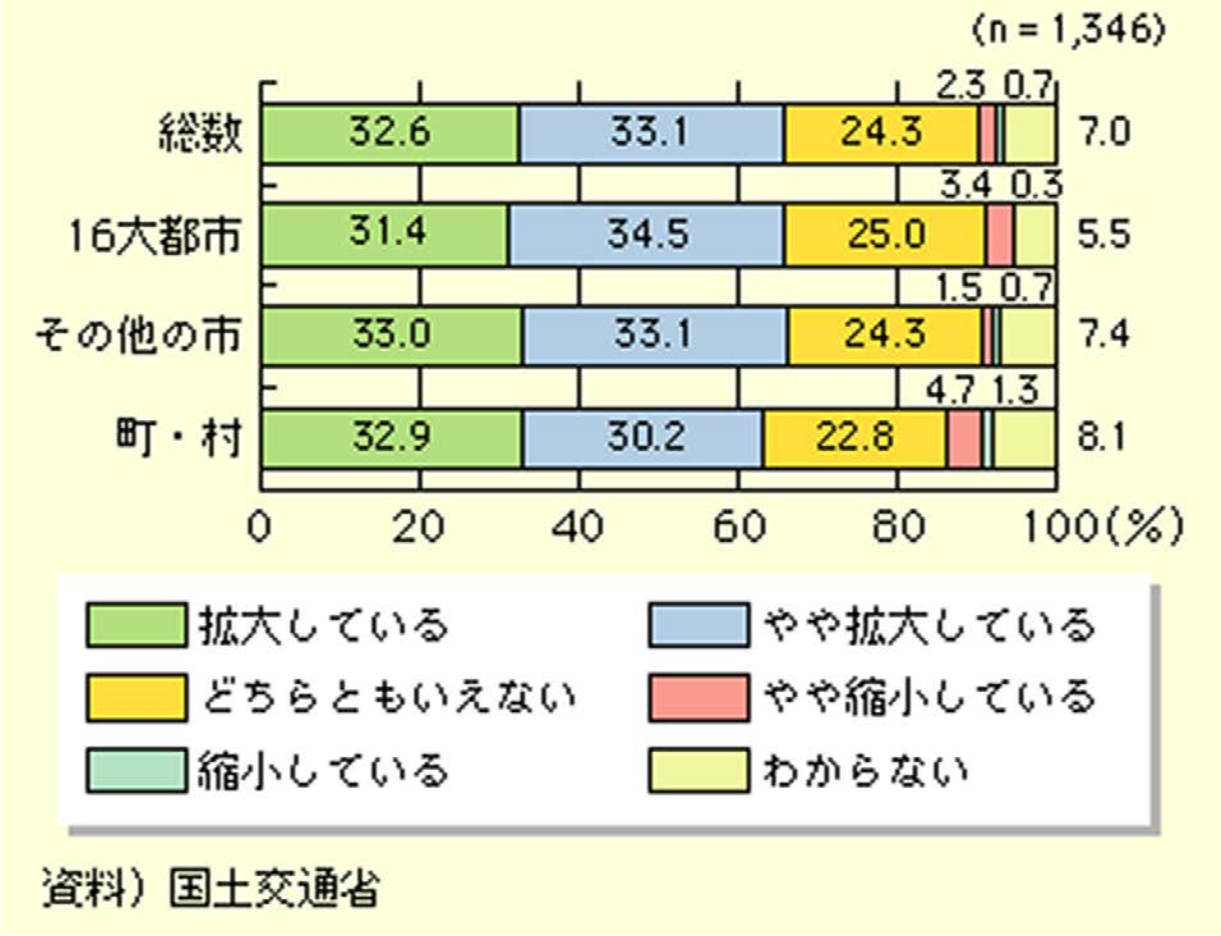
図表I-1-1-7　自分の住んでいる地域の将来について不安を感じる点（複数回答）



Excel形式のファイルはこちら

問6として、大都市と地方との間等での地域格差が最近拡大していると考えるかについて尋ねると、地域格差が「拡大している」又は「やや拡大している」との回答が3分の2近くを占めた。

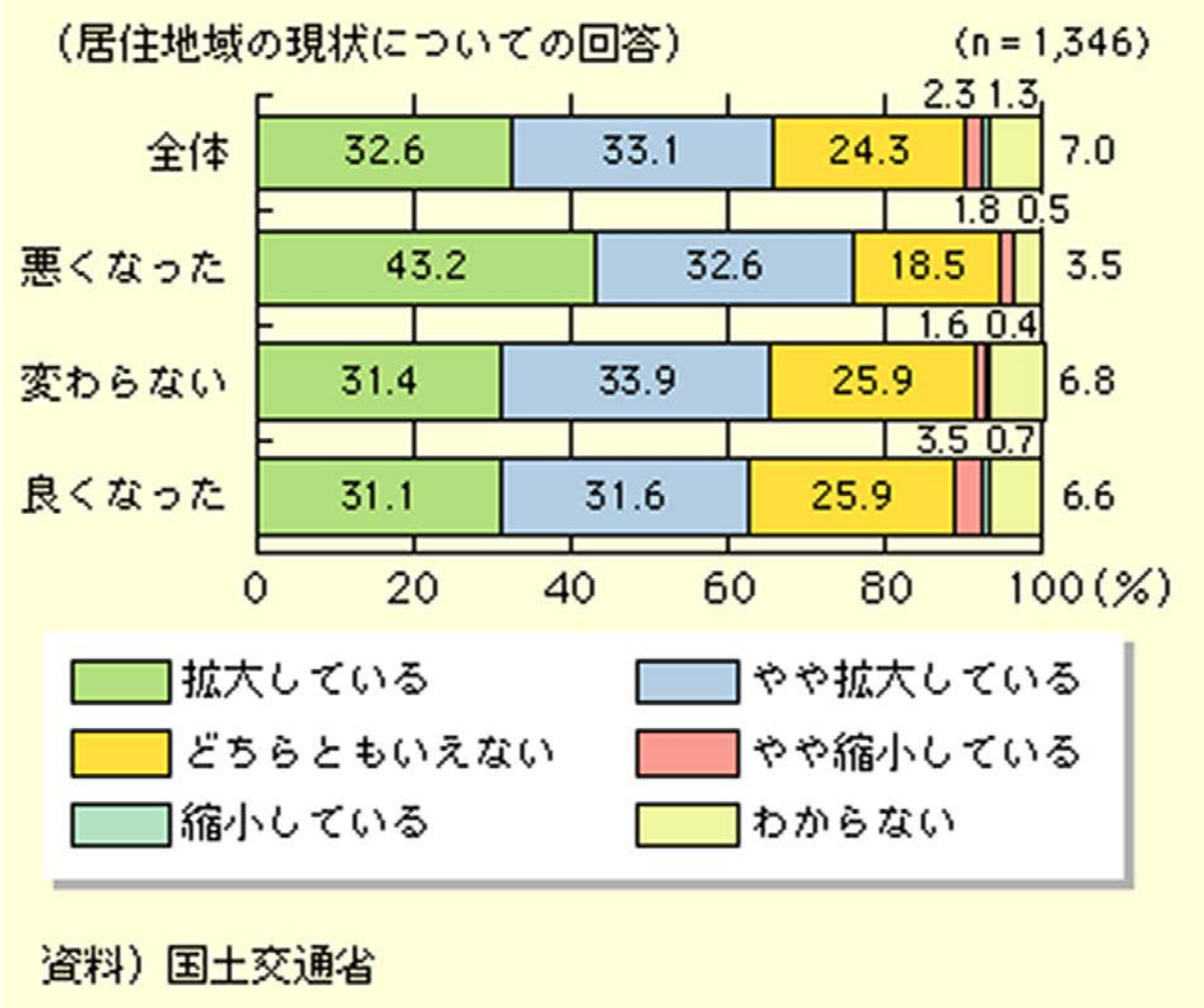
図表I-1-1-8　地域格差は最近拡大していると考えるか



Excel形式のファイルはこちら

この結果について、問1の回答との関係から見ると、地域格差の拡大を意識する割合は、自分の住んでいる地域が「以前と比べ、悪くなった」と感じると回答している人では75.8%と高くなっているが、「変わらない」又は「以前と比べ、良くなった」と感じると回答した人でも6割以上を占めている。

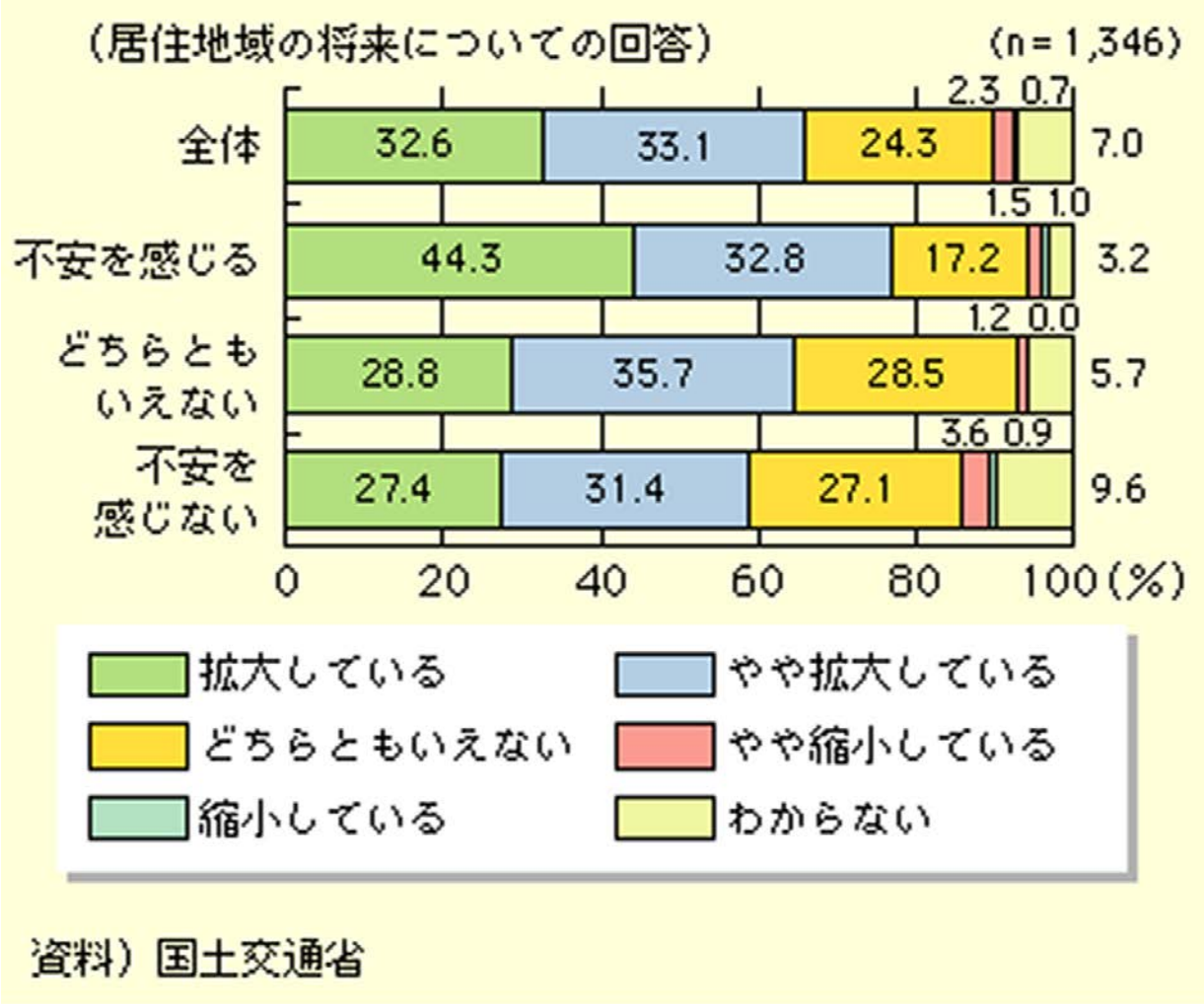
図表I-1-1-9　地域の現状に関する認識と地域格差の意識との関係



Excel形式のファイルは[こちら]

同様に、問4の回答との関係について見ると、地域格差の拡大を意識する割合は、自分の住んでいる地域の将来に「不安を感じる」とする人では7割以上に達するが、「不安を感じない」とする人でも6割弱に上っている。

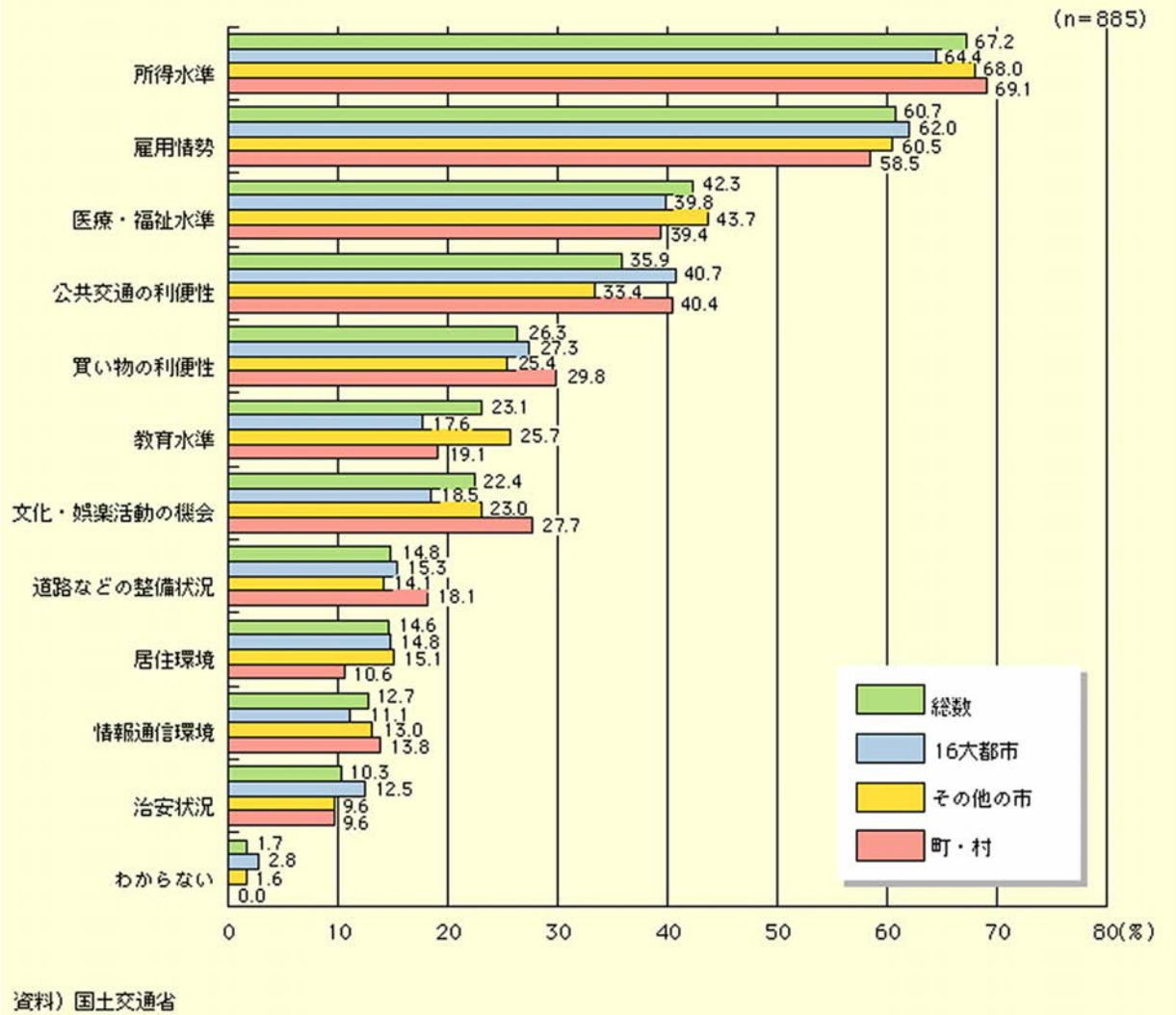
図表I-1-1-10　地域の将来に関する認識と地域格差の意識との関係



Excel形式のファイルは[こちら]

問7として、地域格差が「拡大している」又は「やや拡大している」と考えると回答した人に対し、どのような点で地域格差が拡大していると考えるか尋ねたところ（複数回答）、「所得水準」、「雇用情勢」、「医療・福祉水準」、「公共交通の利便性」が上位を占めている。

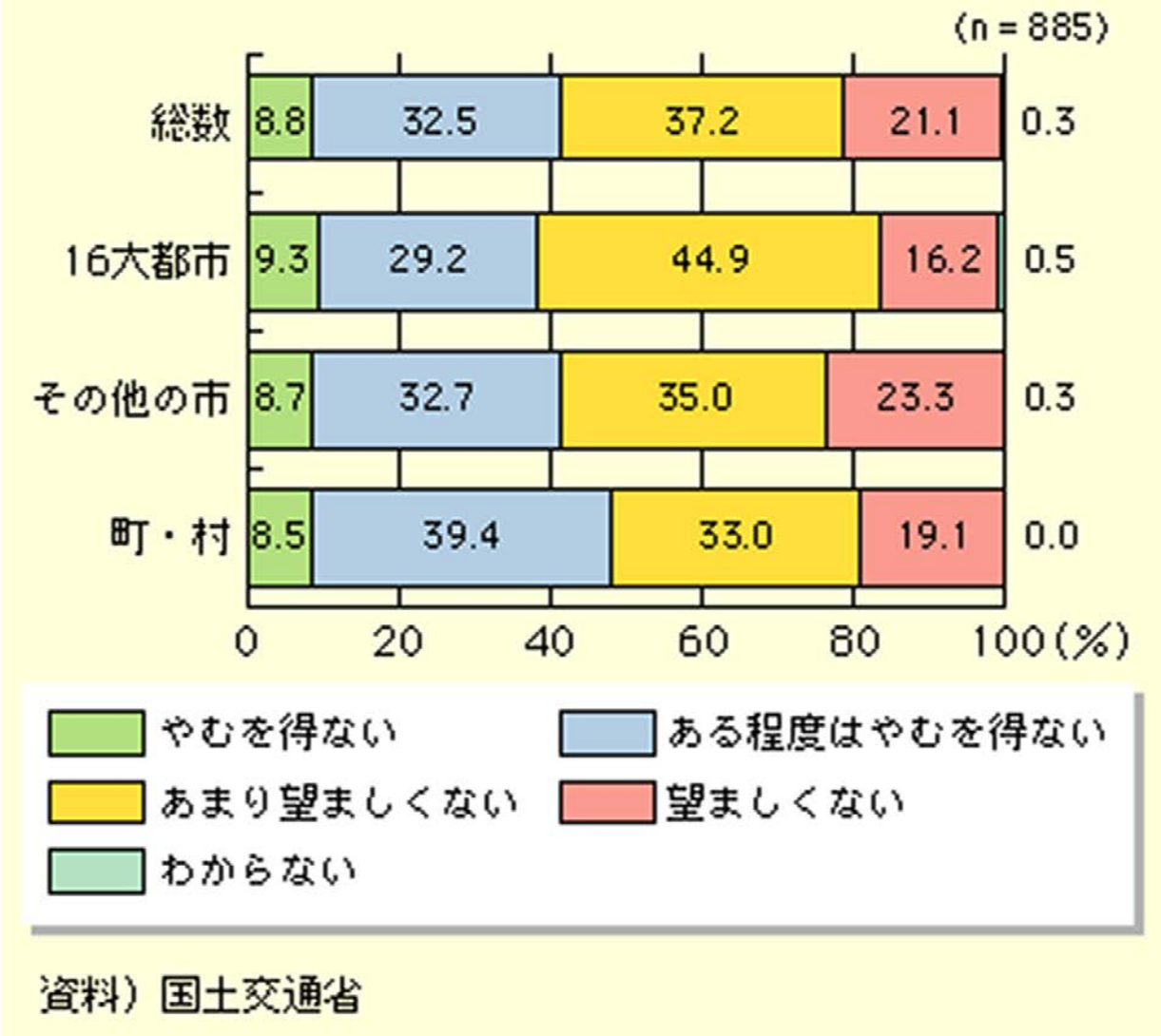
図表I-1-1-11　地域格差が拡大していると考える点（複数回答）



Excel形式のファイルは[こちら]

さらに、問8として、地域格差が「拡大している」又は「やや拡大している」と考えると回答した人に対し、地域格差が拡大していることについてどう思うか尋ねたところ、「あまり望ましくはない」又は「望ましくない」とする回答が約6割であった。

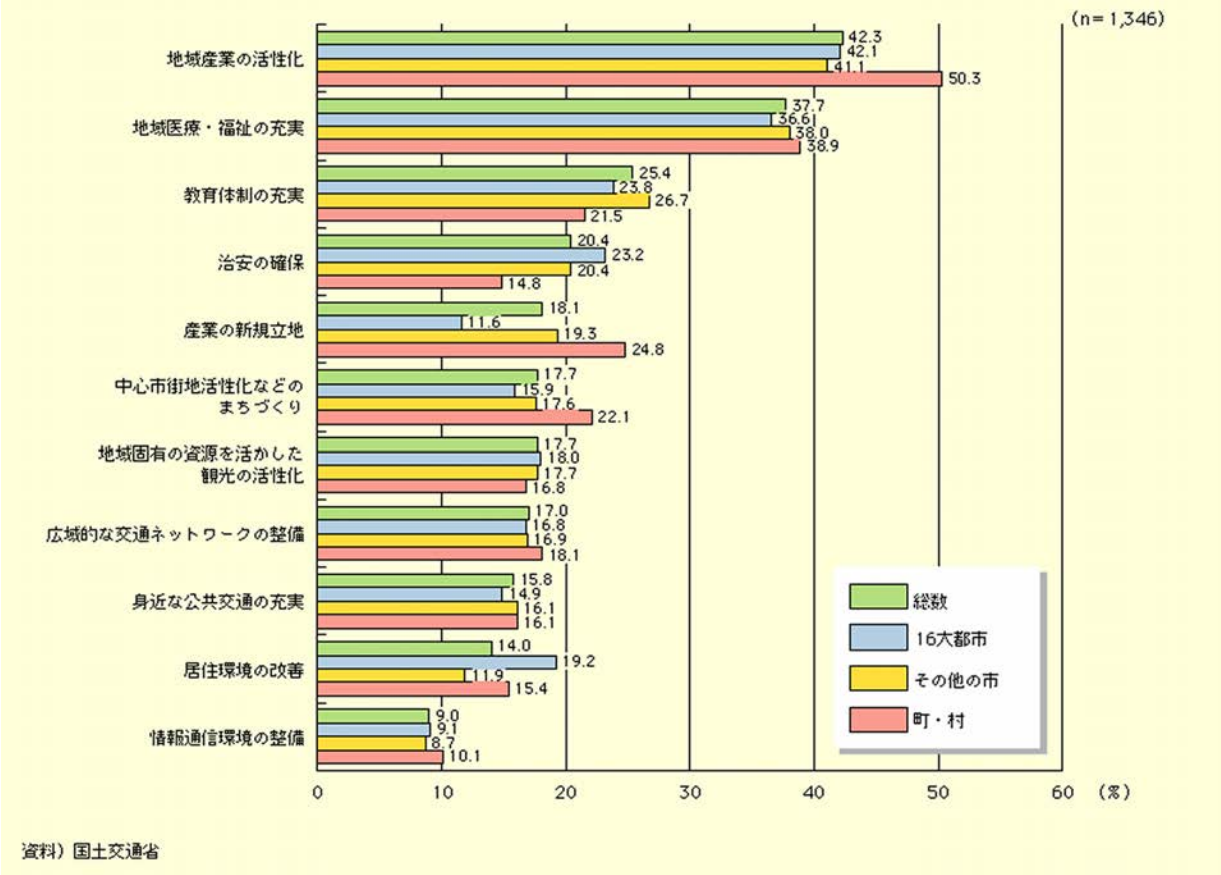
図表I-1-1-12　地域格差の拡大についてどう思うか



Excel形式のファイルはこちら

問9として、活力ある地域を実現するために国が積極的に取り組むべきだと思う分野について尋ねると（複数回答）、全体では、「地域産業の活性化」、「地域医療・福祉の充実」、「教育体制の充実」が上位を占めた。都市規模別に見ると、町・村では、「地域産業の活性化」、「産業の新規立地」、「中心市街地の活性化などのまちづくり」への取組みを求める回答が相対的に高くなっており、地域の経済的な活性化やにぎわいを望む意向がより強いことがうかがわれる。

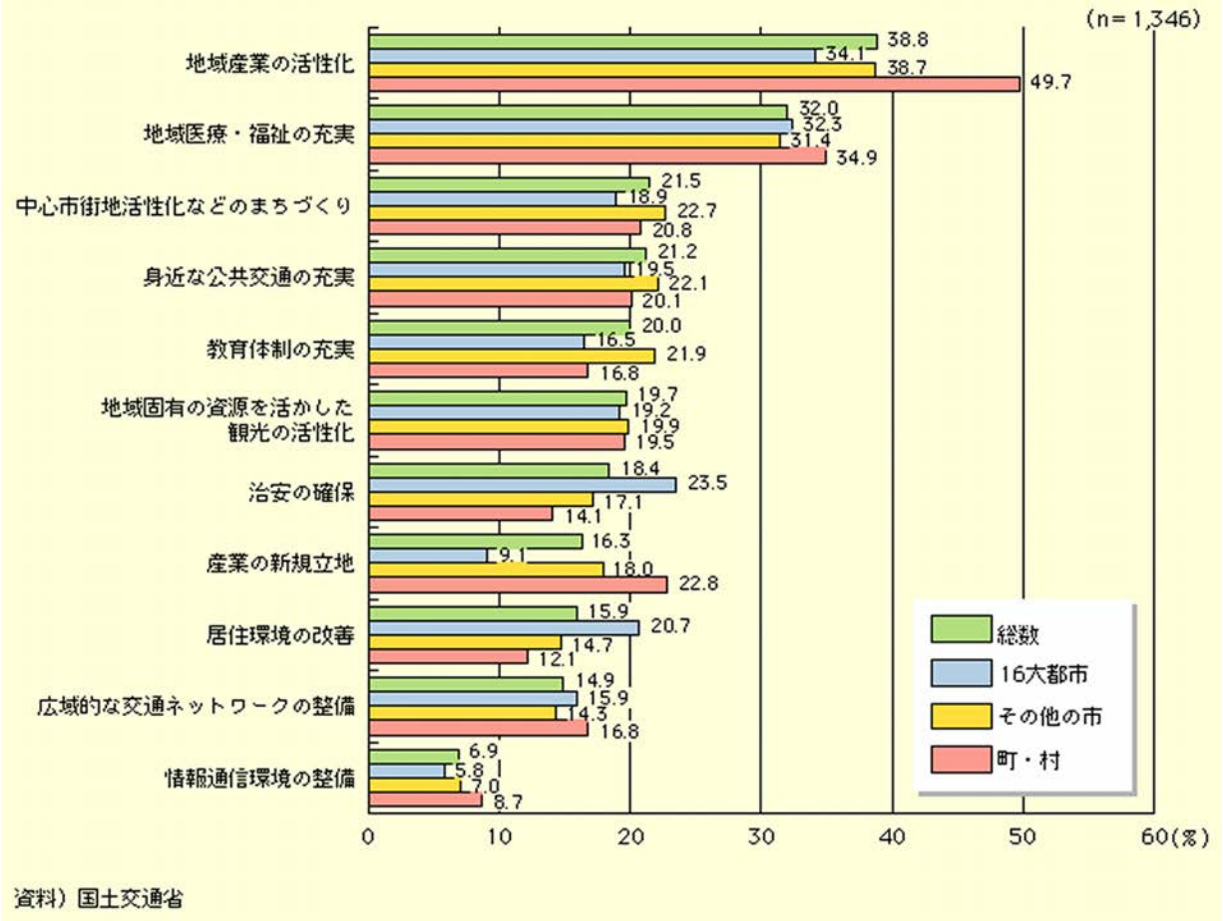
図表I-1-1-13　活力ある地域の実現のために国が取り組むべきだと思う分野（複数回答）



Excel形式のファイルはこちら

同様に、問10として、都道府県や市町村が積極的に取り組むべきだと思う分野について尋ねると（複数回答）、「地域産業の活性化」、「地域医療・福祉の充実」が上位を占めた。この設問でも、町・村では、「地域産業の活性化」、「産業の新規立地」について望む回答が相対的に高くなっている。

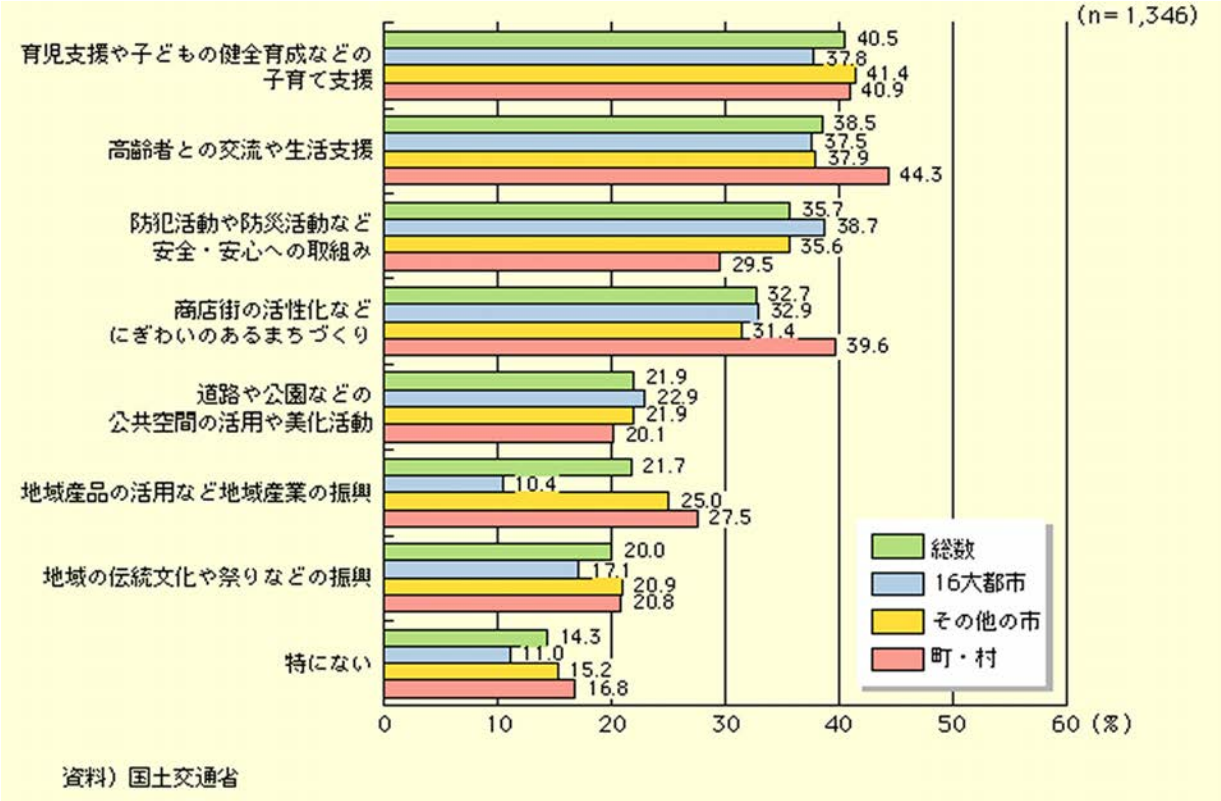
図表I-1-1-14　活力ある地域の実現のために都道府県や市町村が取り組むべきだと思う分野（複数回答）



Excel形式のファイルはこちら

最後に問11として、活力ある地域の実現のために、地域住民自身が今後積極的に取り組むべきだと思う分野について尋ねると（複数回答）、全体では、「子育て支援」、「高齢者との交流・支援」、「防犯・防災活動」が上位を占めた。都市規模別に特徴を見ると、16大都市では「防犯・防災活動」、その他の市では「子育て支援」、町・村では「高齢者との交流・支援」がトップとなっている。また、町・村では、「商店街の活性化などにぎわいのあるまちづくり」と回答する割合が、相対的に高くなっており、にぎわいを望む意向の強さが、ここでもうかがわれる。

図表I-1-1-15　活力ある地域の実現のために地域住民自身が取り組むべきだと思う分野（複数回答）



Excel形式のファイルはこちら

（注1）平成18年12月7日から10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1,346人）を対象に、個別面接聴取法による調査を実施した。
（注2）東京都区部及び15政令指定市

テキスト形式のファイルはこちら

第２節　国際科学技術協力

本節では、地域の活力を基礎付ける人口、所得・雇用、産業に関するデータについて分析を行う。

人口は、地域の活力に影響を与える最も基本的な要素であり、その動向について、地域ごとの違いに着目しつつ見ていくこととする。また、現在、我が国全体としては景気の回復が見られる中にあっても、地域ごとの状況にはばらつきがあることから、所得や雇用の基本的なデータに基づいてこれを検証するとともに、その背景にある産業構造や産業立地の状況を分析する。

テキスト形式のファイルはこちら

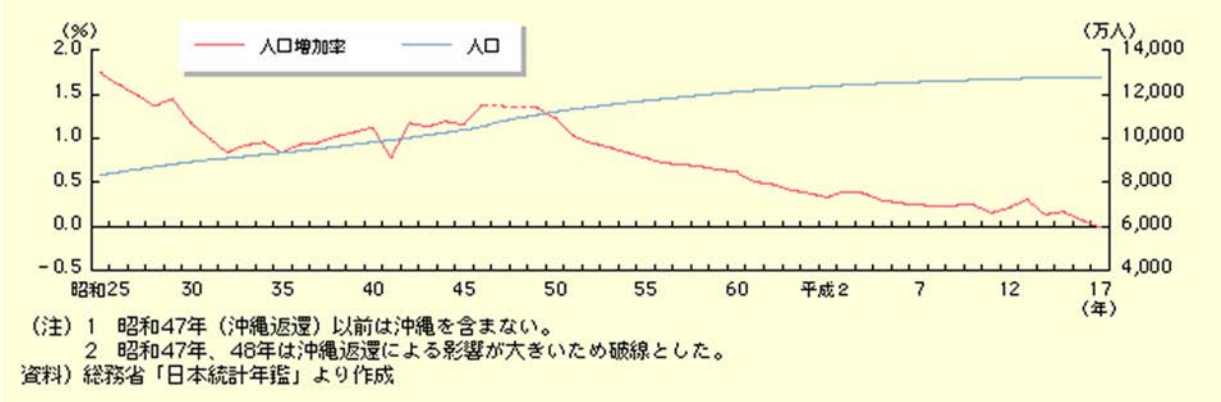
1　人口の動向

（減少局面を迎えた我が国の人口）

我が国の人口は、戦後、一貫して増加していた。人口増加率で見ると、終戦直後は海外からの引き揚げや第1次ベビーブームに伴い、急激な上昇を示したが、高度経済成長期には、年平均1%程度と安定的に推移した。その後、昭和46年から49年までの第2次ベビーブーム期には年率1.4%程度の高い増加を見せたものの、50年以降、人口増加率は徐々に低下していった。

平成17年国勢調査による我が国の人口は1億2,777万人で、前回の平成12年国勢調査の1億2,693万人に比べ84万人、0.7%の増加であったが、その増加率は、戦後最も低いものである。さらに、16年10月1日現在の推計人口1億2,779万人と比べると、1万9千人減少しており、我が国の人口は減少局面を迎えたと言える。

図表I-1-2-1　我が国の人口増加率と人口の推移



（注）1　昭和47年（沖縄返還）以前は沖縄を含まない。
2　昭和47年、48年は沖縄返還による影響が大きいため破線とした。
資料）総務省「日本統計年鑑」より作成

Excel形式のファイルはこちら

都道府県ごとの人口動向を見ると、前回国勢調査（平成12年）からの5年間にかけて、地方圏を中心に32道県で人口が減少しており、前々回（平成7年）から前回までの5年間で人口減少したのが23道県だったのに比べ、人口減少地域が拡大している。一方で、前回国勢調査からの5年間で人口が増加した15都府県について見ると、人口増加率は東京都が4.2%と最も高く、次いで神奈川県が3.6%、沖縄県が3.3%となっている。

また、前回国勢調査からの5年間にかけて、人口100万以上のすべての市（12市）において人口が増加している一方で、人口が減少した市町村は、平成17年国勢調査時点における全2,217市町村のうち1,603市町村に達し、全体の72.3%を占めている。

（三大都市圏と地方圏の人口の推移）

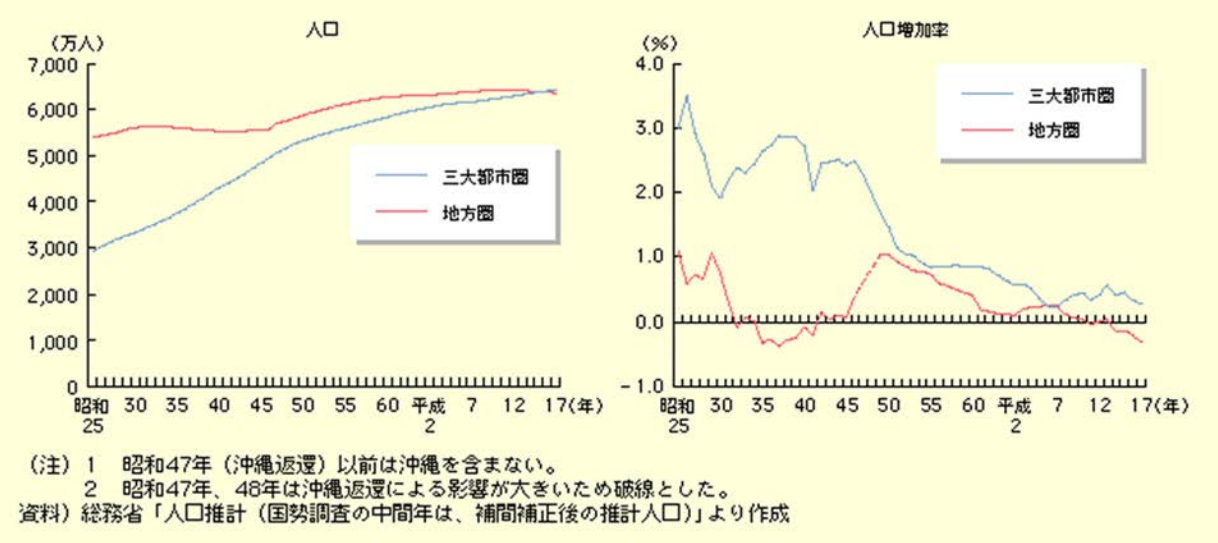
1）高度経済成長期までの動き

人口増加率の推移を見ると、戦後ほぼ一貫して、三大都市圏(注1)の方が地方圏(注2)よりも高くなっている。とりわけ昭和30年代初頭から40年代の高度経済成長期にかけては、三大都市圏が年率2%を超える高い水準であったのに対し、地方圏ではマイナスに転じている時期もあるなど伸びておらず、両者の差は著しい。

このような三大都市圏、地方圏それぞれの人口増加率を、自然増加(注3)率と社会増加(注4)率に分けて見ると、自然増加率については双方とも比較的高い水準で推移しているのに対し、社会増加率については、三大都市

圏では年率で1%から1.5%にかけて増加する一方で、地方圏では年率1%程度の減少となっていることが分かる。それは、就職等のため、若年層を中心に年間40万人を超える人口が地方圏から三大都市圏へ移動したことによるものである。

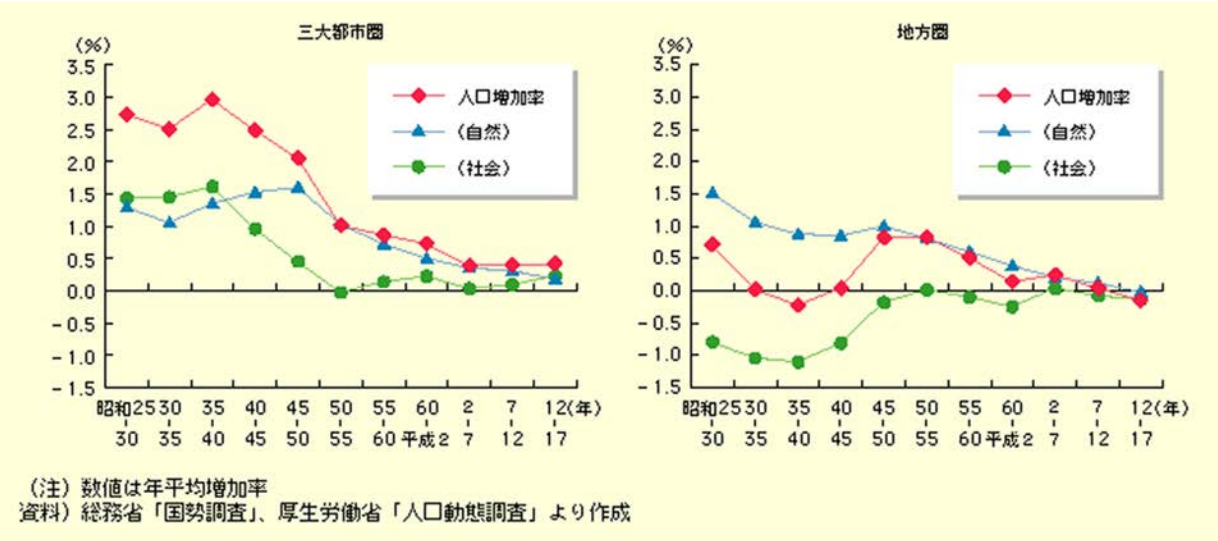
図表I-1-2-2　三大都市圏と地方圏における人口と人口増加率の推移



（注）1　昭和47年（沖縄返還）以前は沖縄を含まない。
　　2　昭和47年、48年は沖縄返還による影響が大きいため破線とした。
資料）総務省「人口推計（国勢調査の中間年は、補間補正後の推計人口）」より作成

Excel形式のファイルはこちら

図表I-1-2-3　三大都市圏と地方圏における自然増加率と社会増加率の推移



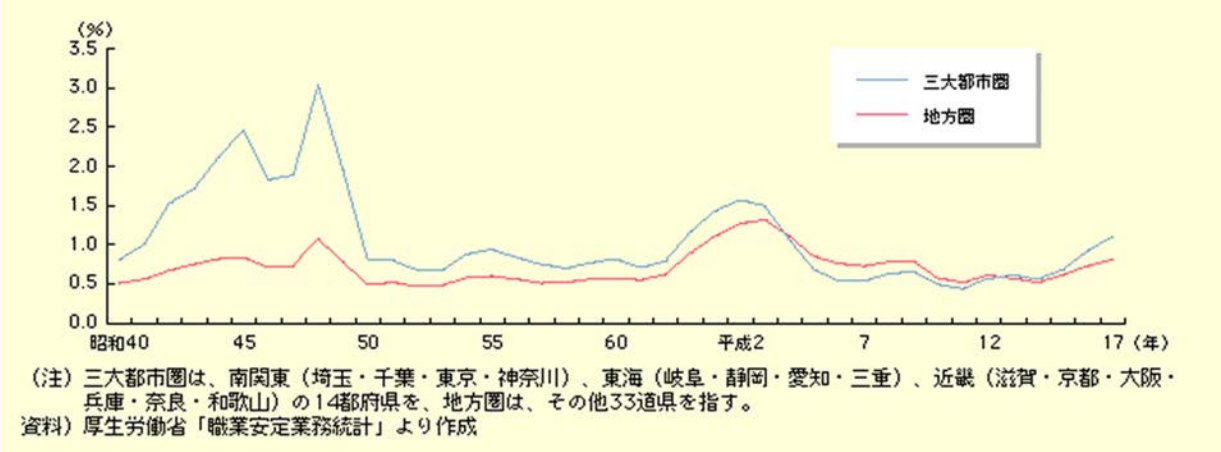
（注）数値は年平均増加率
資料）総務省「国勢調査」、厚生労働省「人口動態調査」より作成

Excel形式のファイルはこちら

人口移動の背景として、三大都市圏と地方圏の間の産業構造の違いによって生じた、労働力需給状況の地域間格差があったものと見られる。三大都市圏と地方圏の有効求人倍率の推移を見ると、高度経済成長期には大きな差があった一方で、それ以降、その差は大幅に縮小している。このように、高度経済成長期には、三大都市圏が地

方圏に比べ豊富な就業機会を有しており、さらに次項で見るような所得格差もあったことから、地方圏から三大都市圏へ人口が流入したと考えられる。

図表I-1-2-4　三大都市圏と地方圏における有効求人倍率の推移



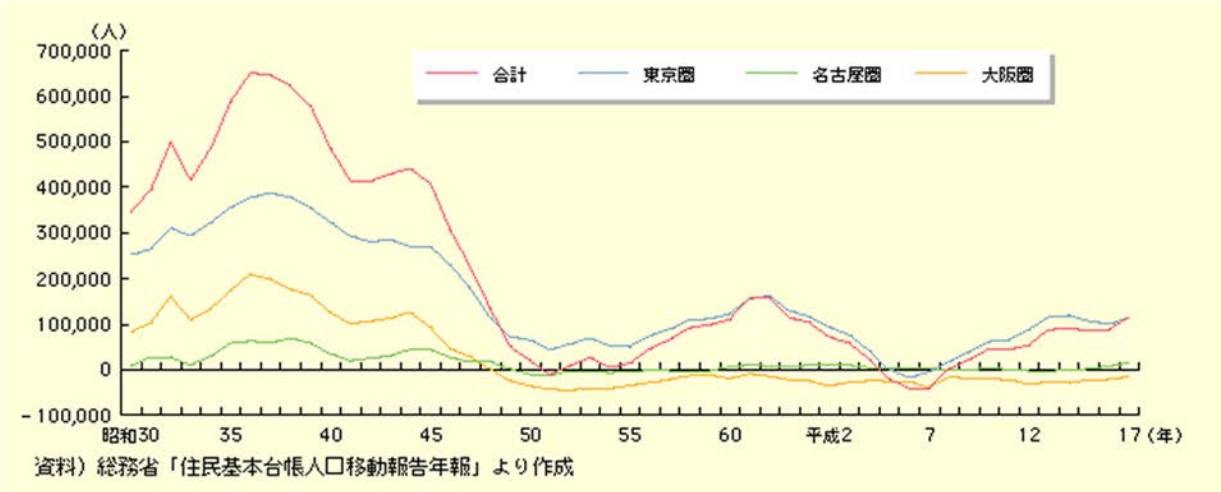
(注) 三大都市圏は、南関東（埼玉・千葉・東京・神奈川）、東海（岐阜・静岡・愛知・三重）、近畿（滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山）の14都府県を、地方圏は、その他33道県を指す。
資料）厚生労働省「職業安定業務統計」より作成

Excel形式のファイルはこちら

2）高度経済成長期以降の動き

高度経済成長期以降は、三大都市圏と地方圏の人口増加率の差が以前と比べて大幅に小さくなっている。それは、地方圏における産業構造の転換等に伴い、昭和40年代後半になって三大都市圏への人口移動が急激に縮小してきたことによるものである。

図表I-1-2-5　各都市圏への転入超過数の推移



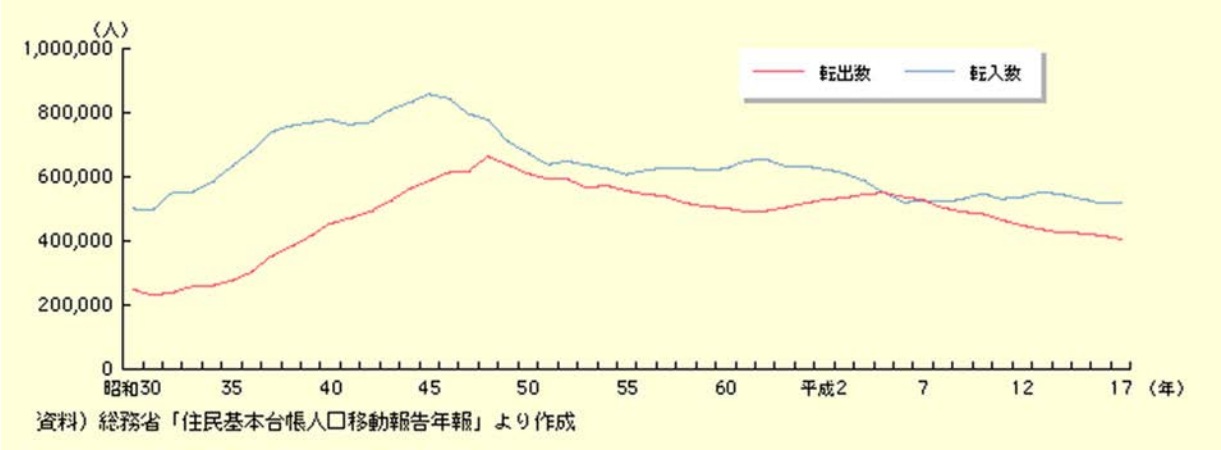
資料）総務省「住民基本台帳人口移動報告年報」より作成

Excel形式のファイルはこちら

三大都市圏のいずれについて見ても、昭和40年代後半における転入超過数の急激な減少が確認できる。ただし、東京圏においては、名古屋圏、大阪圏と異なり、以前より小幅ではあるが、バブル崩壊後の平成6、7年にい

ったん転出超過となるまで、転入超過が続いており、最近では、バブル期と同じような転入超過の拡大が再び見られる。これについて、最近の東京圏における転出入者数の推移を見ると、東京圏への転入者数はほぼ横ばいである一方、東京圏からの転出者数が減少していることが分かる。

図表I-1-2-6　東京圏における転出入数の推移



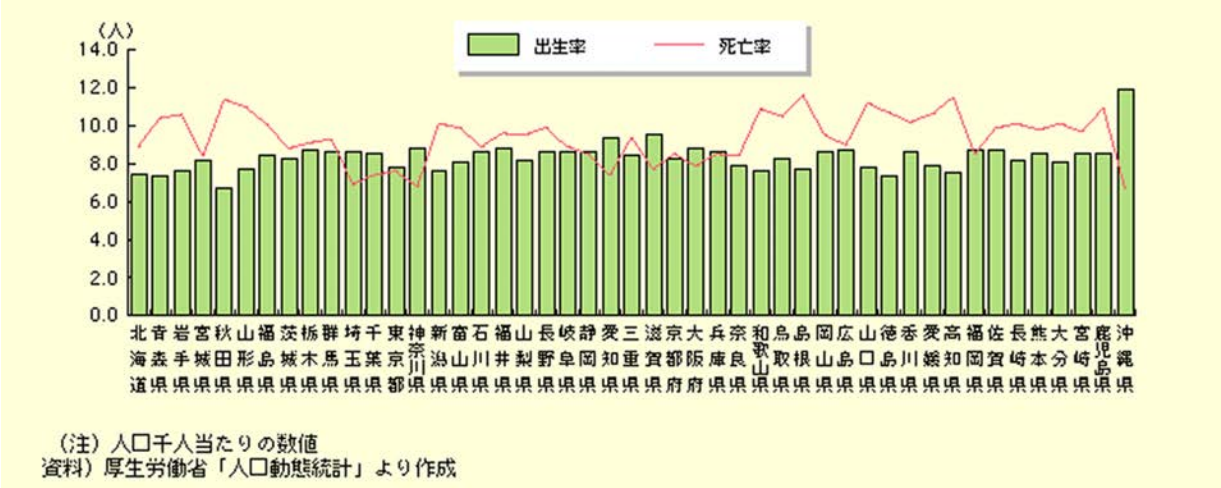
資料）総務省「住民基本台帳人口移動報告年報」より作成

Excel形式のファイルはこちら

また、高度経済成長期以降、三大都市圏、地方圏ともに、自然増加率の継続的な低下に伴い、人口増加率自体が低下してきており、最近では、総人口の減少に先がけて、地方圏において人口減少に転じた。

地方圏の自然増加率は三大都市圏よりも低くなっているが、その要因について見ると、出生率(注5)では、両者の間で顕著な差がない一方、死亡率(注6)では、地方圏が三大都市圏よりもおおむね高くなっていることが分かる。出生率に顕著な差が見られないのは、合計特殊出生率(注7)は地方圏の方が高いものの、若年女性の人口の割合が地方圏で少なくなっていることが要因だと考えられる。また、地方圏において死亡率が相対的に高いのは、老年人口割合が高いことによるものである。

図表I-1-2-7　都道府県別出生率と死亡率（平成17年）



（注）人口千人当たりの数値
資料）厚生労働省「人口動態統計」より作成

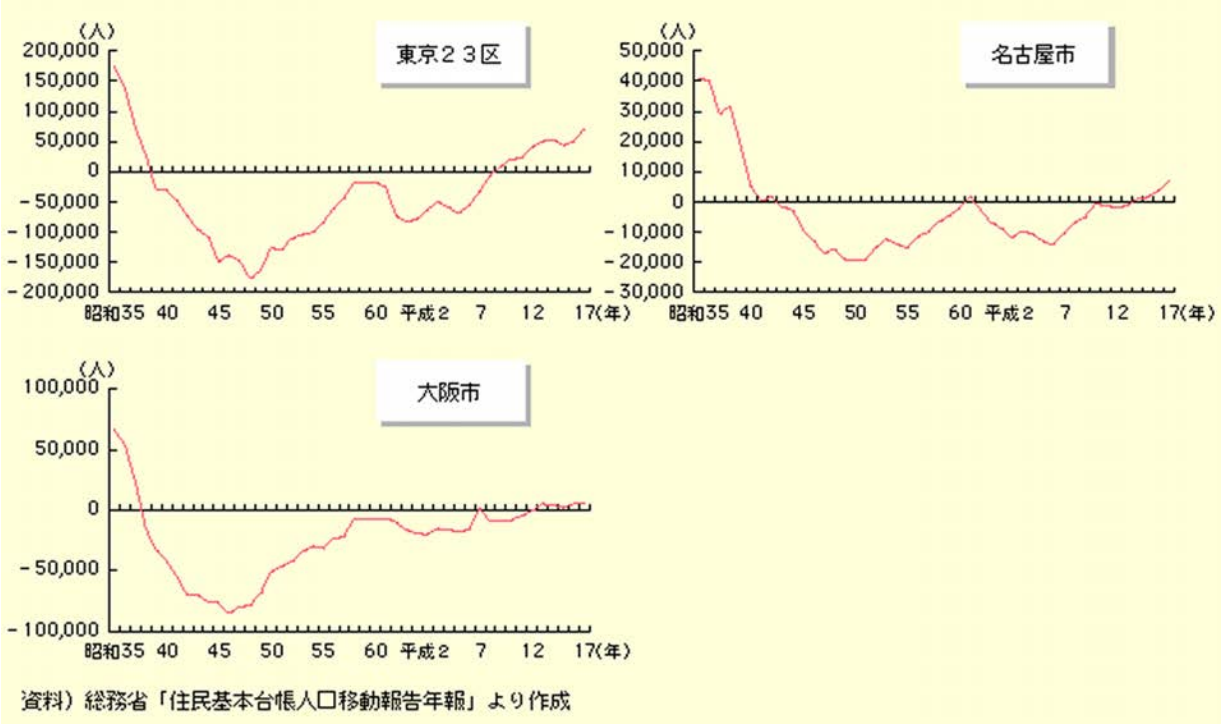
Excel形式のファイルはこちら

（三大都市圏及び地方圏内部での人口動向）

三大都市圏と地方圏内部での人口動向について見ると、それぞれ次のような動きが見られる。

三大都市圏においては、昭和40年代から50年代にかけて、ドーナツ化現象が進み、東京23区等では、人口は転出する一方だった。しかし、最近では、地価下落等による都心部におけるマンション供給の著しい増加等を背景に、東京23区内への転入が超過しており、その数も年々増加している。同様の現象は名古屋市、大阪市においても見られ、名古屋市では14年より4年連続、大阪市では13年より5年連続で転入超過が進み、三大都市圏において「都心回帰」が進んでいると言える。

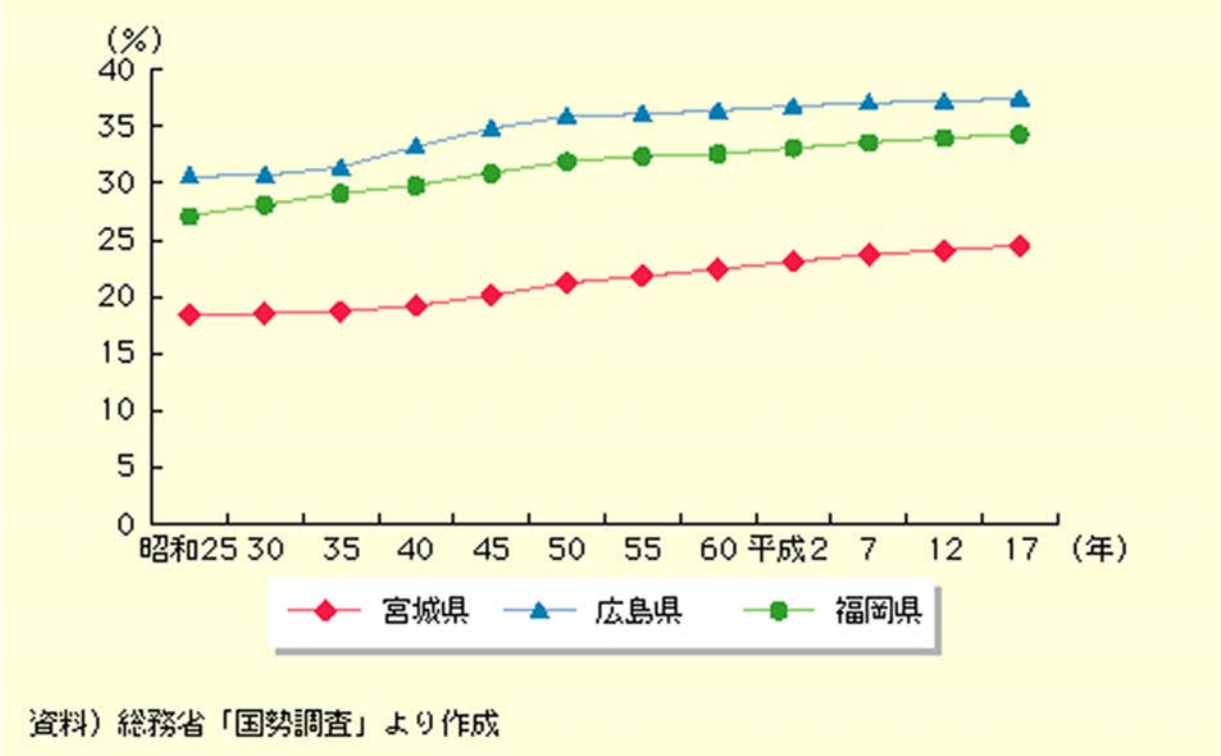
図表I-1-2-8　東京23区・名古屋市・大阪市における転出入超過数の推移



Excel形式のファイルはこちら

また、地方圏においては、地域ブロック(注8)の中枢的な機能を担う都市の求心力が高まっている状況が見られる。例えば、福岡県の人口の九州ブロック総人口に占める割合が、昭和25年の27.1%から、平成17年には34.3%まで上昇しており、中枢都市である福岡市の拠点性の向上に伴う人口動向だと考えられる。

図表I-1-2-9　県人口の地域ブロック総人口に占める割合の推移



Excel形式のファイルはこちら

（人口減少市町村と人口増加市町村の違い）

人口が近年大きく増減した市町村について、その状況を見ることとする。

平成17年国勢調査において前回12年国勢調査より人口が5%以上減少した市町村は、全市町村の3割弱の654に達した。国土交通省では、このような人口減少率5%以上の市町村のうち、人口規模や所在都道府県を考慮して30市町村を選んで(注9)アンケート調査を行った。

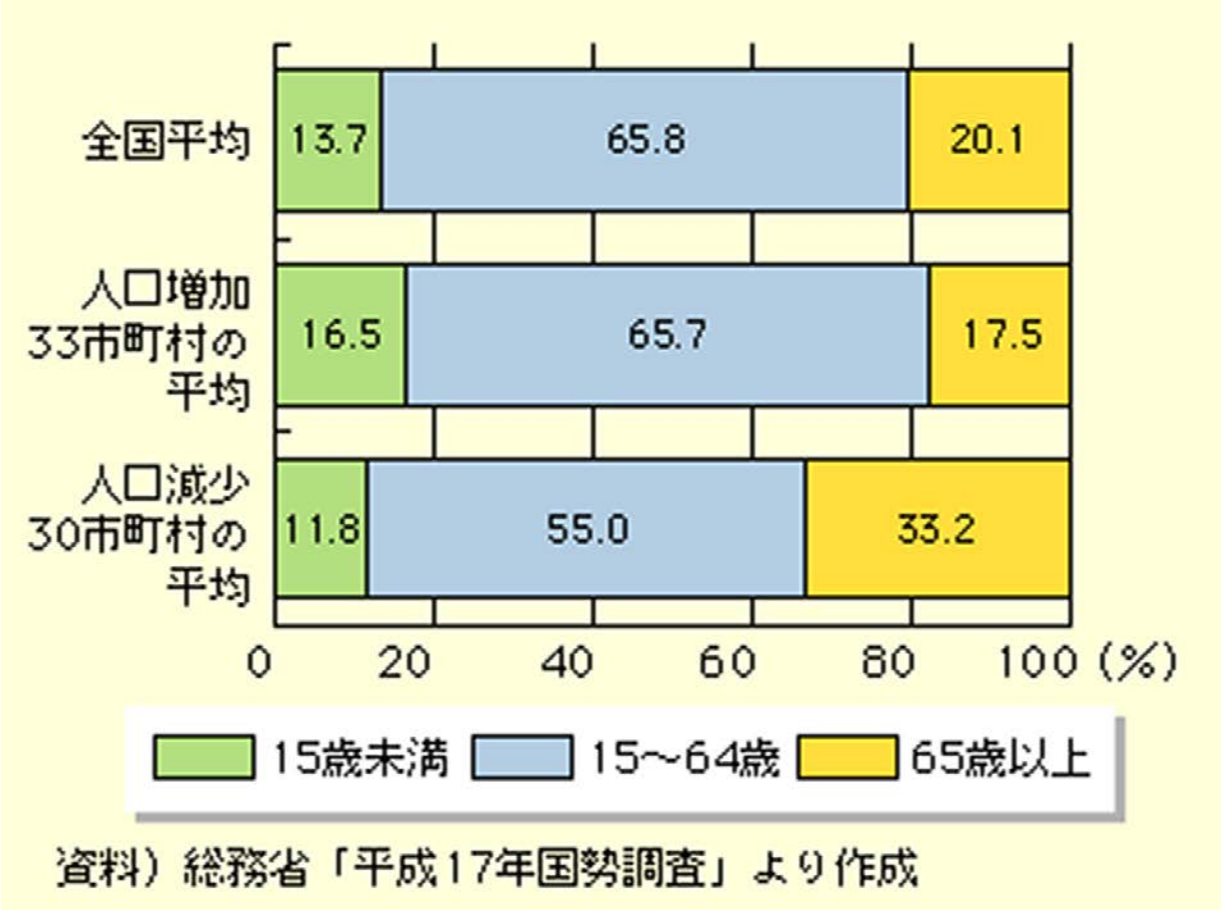
一方で、平成12年から17年国勢調査の間に人口が減少した32道県にありながら、同期間に人口が5%以上増加した市町村が33(注10)あった。国土交通省では、これら33市町村に対してもアンケート調査を行った。

両者について人口の年齢別構成割合を見ると、高齢化の進行状況が大きく異なることが分かる。

平成17年国勢調査によれば、全国の総人口のうち老年（65歳以上）人口が占める割合は20.1%であるが、人口減少30市町村の老年人口割合はすべてこれを上回り、そのうち22市町村では30%を超えている。

これに対し、人口増加33市町村では、老年人口割合が全国の割合を超えているのは6市町村のみである。一方で、年少（15歳未満）人口割合について見ると、全国の割合13.7%を下回るのは2市村のみであり、人口増加33市町村では概して人口構成が若いことが分かる。これらの市町村のアンケート回答によれば、人口増加の要因として、宅地開発や県庁所在市等の中心的な都市からの近接を挙げるところが大半であり、子育て世代の転入等が、このような人口の年齢構成の背景になっているものと推測される。

図表I-1-2-10　人口の年齢別構成割合の比較



Excel形式のファイルはこちら

（注1）本節においては、特記しない限り、東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）、名古屋圏（岐阜県、愛知県、三重県）、大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）

（注2）三大都市圏以外の道県

（注3）出生数と死亡数の差

（注4）転入数と転出数の差

（注5）人口1,000人当たりの出生数。粗出生率、普通出生率とも呼ばれる。

（注6）人口1,000人当たりの死亡数。粗死亡率、普通死亡率とも呼ばれる。

（注7）合計特殊出生率（期間合計特殊出生率）とは、その年次の15～49歳までの女子の年齢別出生率を合計したもので、1人の女子がその年次の年齢別出生率で一生の間に出産すると仮定した場合の子どもの数に相当する。

（注8）本節において、地域ブロックの分け方は、以下のとおりとする。

東北：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、北関東・甲信：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県、南関東：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、北陸：新潟県、富山県、石川県、福井県、東海：静岡県、岐阜県、愛知県、三重県、近畿：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、中国：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、四国：徳島県、香川県、高知県、愛媛県、九州：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

（注9）5万人以上、5～3万人、3～2万人、2～1万人、1万～5千人、5千人未満の6つの階層別に5市町村ずつ人口減少率の高い順に選定した。ただし、平成17年国勢調査時以降において合併により市町村域が大きく変化した市町村は除くとともに、30市町村のうち同一都道府県の市町村は1つだけとなるように選定した（例えば、5万人以上の階層で、A県の市町村が選定された場合、他の階層ではA県の市町村は対象としない。）。
（注10）合併により市町村域が大きく変化した市町村を除く。

テキスト形式のファイルはこちら

2　所得や雇用の状況

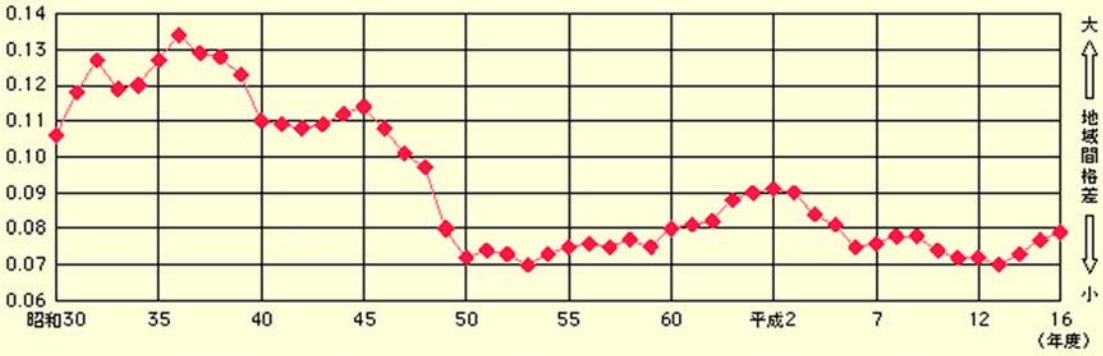
本章の冒頭において、一人当たりGDPや失業率の地域間格差に関するOECDによる国際比較を見たが、ここでは、地域ごとの所得や雇用の状況について我が国における推移を見ることとする。

（県民所得の状況）

近年の各都道府県における一人当たりの県民所得を見ると、県民所得上位県の多くは三大都市圏にある都府県であり、県民所得下位県は地方圏にある県となっている。

一人当たり県民所得の地域間格差を、ジニ係数を用いて見てみると、昭和36年度に0.134を記録するなど、40年代半ばまでは、現在より相対的に高い水準にあり、この所得格差が、前項で見た地方圏から三大都市圏への人口移動を引き起こす一因となったと考えられる。その後、40年代後半以降は、主に地方圏における産業構造の変化等を通じた所得増加により、ジニ係数は急速に低下した。50年代以降は、バブル期に上昇があった後、再び低下する傾向にあったが、直近では、平成13年度の0.070から16年度は0.079へ上昇している(注)。

図表I-1-2-11　一人当たり県民所得の地域間格差（ジニ係数）の推移



（注）1　一人当たり県民所得の値を使用しているため、図表I-1-1-1（一人当たり県民総生産を使用）のものとは異なる。
2　内閣府「県民経済計算」、総務省「国勢調査」、「人口推計年報」を基に計算
3　県民所得は、平成元年度までは68ＳＮＡ、２年度以降は93ＳＮＡに基づく数値
資料）国土交通省

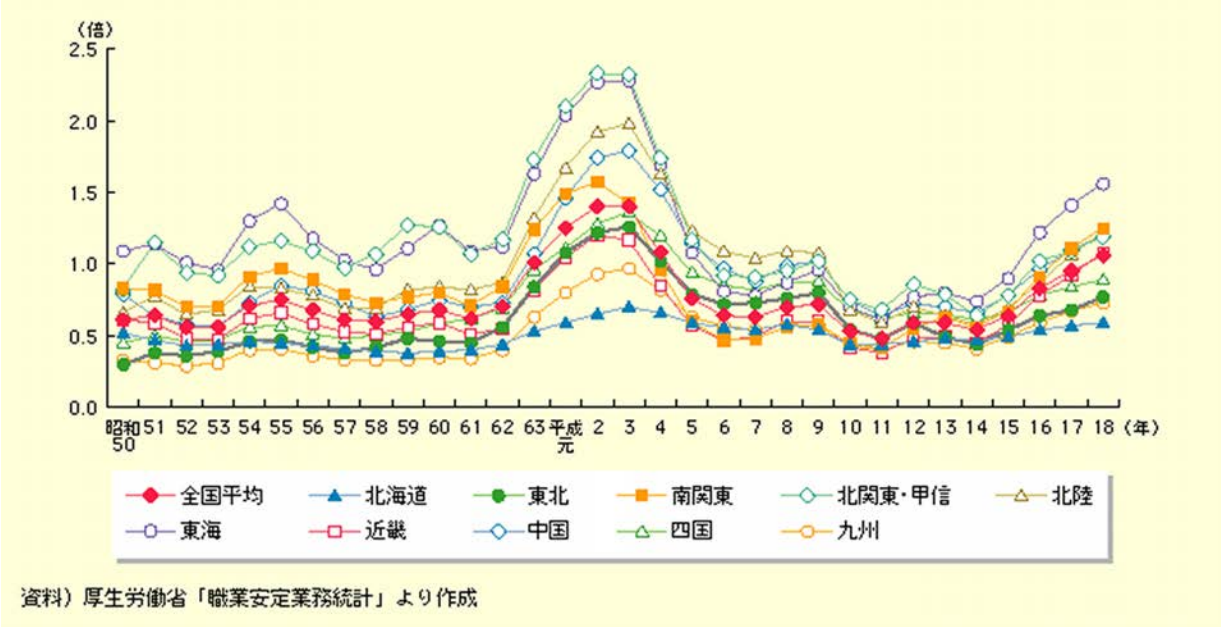
Excel形式のファイルはこちら

（地域の雇用の状況）

地域ブロック別の有効求人倍率について、昭和50年代以降の推移を見ると、有効求人倍率の相対的に高い地域と低い地域があることが分かる。具体的には、北関東・甲信、東海、北陸、中国では、一貫して全国平均を上回る一方で、北海道、近畿、九州では、全国平均を下回り続けてきた。

最近は、景気の回復を反映して、すべての地域ブロックで有効求人倍率が上昇しているが、その動きはそれぞれ異なる。もともと有効求人倍率の高い北関東・甲信、北陸、東海、中国で上昇するとともに、バブル崩壊後に低迷していた南関東でも大幅な上昇が見られ、近畿でも改善が進み平成18年には全国平均を上回る一方で、北海道、東北、九州においては、雇用の改善の動きが弱い状況となっている。

図表I-1-2-12　地域ブロック別有効求人倍率の推移



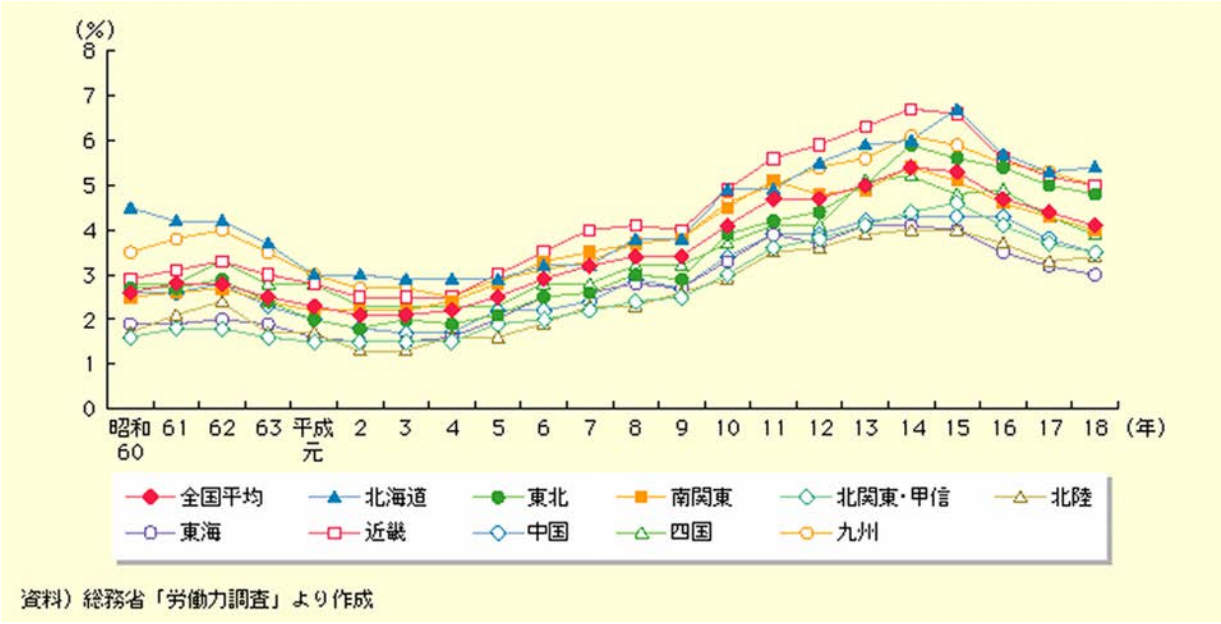
資料）厚生労働省「職業安定業務統計」より作成

Excel形式のファイルはこちら

地域ブロック別の完全失業率についても、近年の推移を見ると、完全失業率の相対的に高い地域と低い地域があり、北海道、近畿、九州では、一貫して全国平均を上回っているのに対し、北関東・甲信、北陸、東海では他の地域より低い状況が続いている。

最近は、景気の拡大を反映して、完全失業率は低下傾向にあるが、北海道、近畿、九州では依然として5%台（平成18年）の高い水準にある。

図表I-1-2-13　地域ブロック別完全失業率の推移



資料）総務省「労働力調査」より作成

Excel形式のファイルはこちら

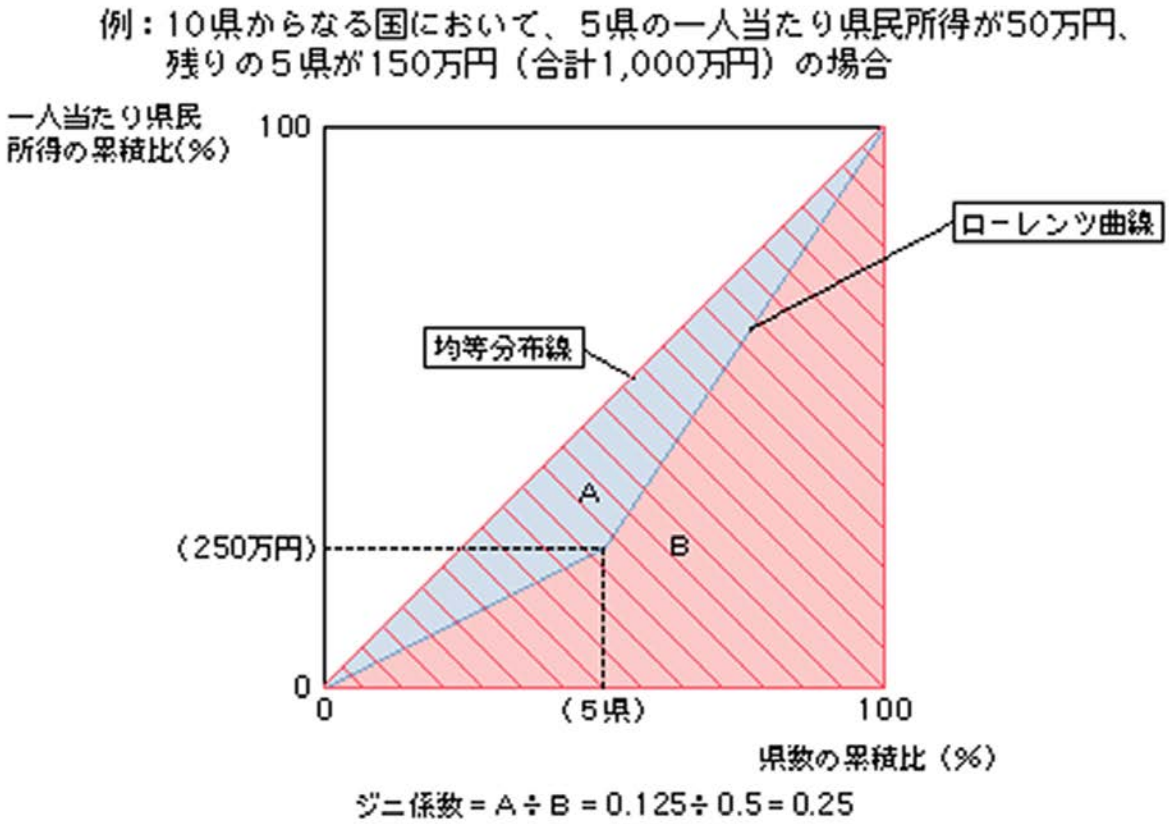
　このように地域の雇用の状況が異なっているのは、次に見る地域ごとの産業構造の違いや、次章で見る建設投資の縮減に伴う建設業の雇用減等が影響していると考えられる。

（注）地域間格差は指標の取り方によって様々な解釈が可能になるため、様々な指標から総合的に判断することが必要である。

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　ジニ係数とは

　ジニ係数は、所得などの分布の均等度を示す指標の一つです。一人当たり県民所得のジニ係数の場合には、47都道府県を一人当たり県民所得の低い順に並べ、都道府県の累積数が全47都道府県に占める割合を横軸に、対応する一人当たり県民所得の累積額が全47都道府県の一人当たり県民所得の総計に占める割合を縦軸にとってグラフを描き（これをローレンツ曲線といいます）、これと原点を通る傾斜45度の直線（均等分布線）との間の面積（A）の、均等分布線の下の面積（B）に対する比率で計算されます。これは、0から1までの値を取り、0に近いほど分布が均等であり、1に近いほど不均等であることを示します。



テキスト形式のファイルは[こちら]

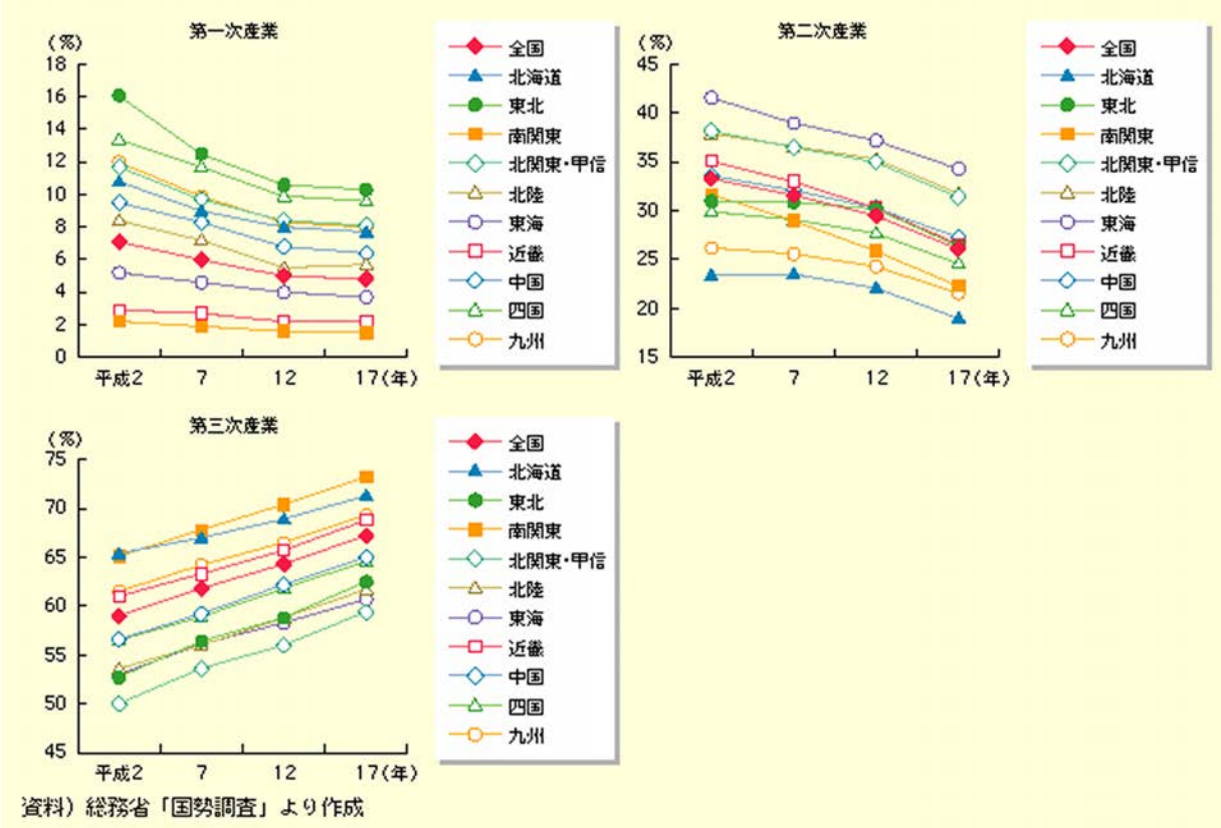
3　産業構造・産業立地の状況

地域の所得や雇用の状況は、地域における産業のあり方と大きく関係するものである。ここでは、地域ブロック別の産業構造及び最近の産業立地の動向について分析を行う。

（地域の産業構造）

地域ブロック別の産業別就業者構成比の推移について見ると、第一次産業就業者数の比率は、平成12年から17年までに2地域で上昇に転じるなど、これまでの低下傾向に歯止めがかかったことがうかがえる。ただし、就業者の年齢別構成比を見ると、定年退職ということが基本的にない農林水産業の特質もあって、65歳以上の割合が全体の約5割を占めており、第二次産業及び第三次産業の約7%と比べて、圧倒的に高齢化が進んでいる。また、同期間中に、第二次産業就業者数の比率はすべての地域で低下する一方で、第三次産業就業者数の比率はすべての地域で上昇しており、以前と同様の動きが続いている。

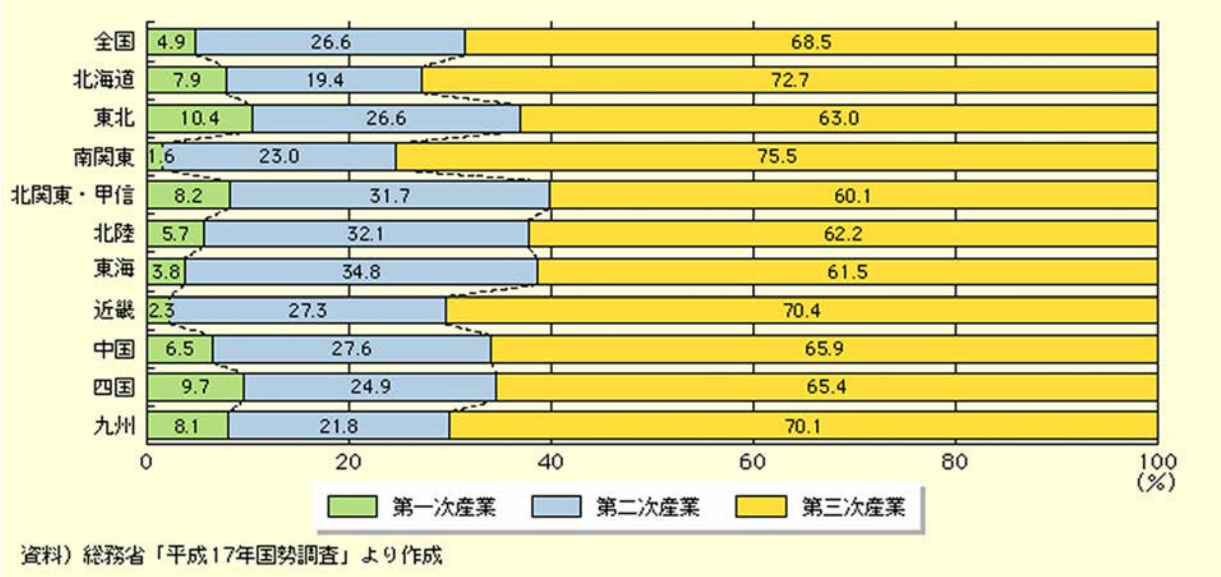
図表I-1-2-14　産業別就業者数構成比の推移（第一次産業、第二次産業、第三次産業）



Excel形式のファイルはこちら

平成17年の構成比を見ると、東北と四国において第一次産業就業者数の比率が比較的高いほか、北関東・甲信、北陸、東海では第二次産業就業者数の比率が30%超と際立っており、また、北海道と南関東では第三次産業就業者数の比率が70%を超えているなど、地域ごとに特徴が見られる。

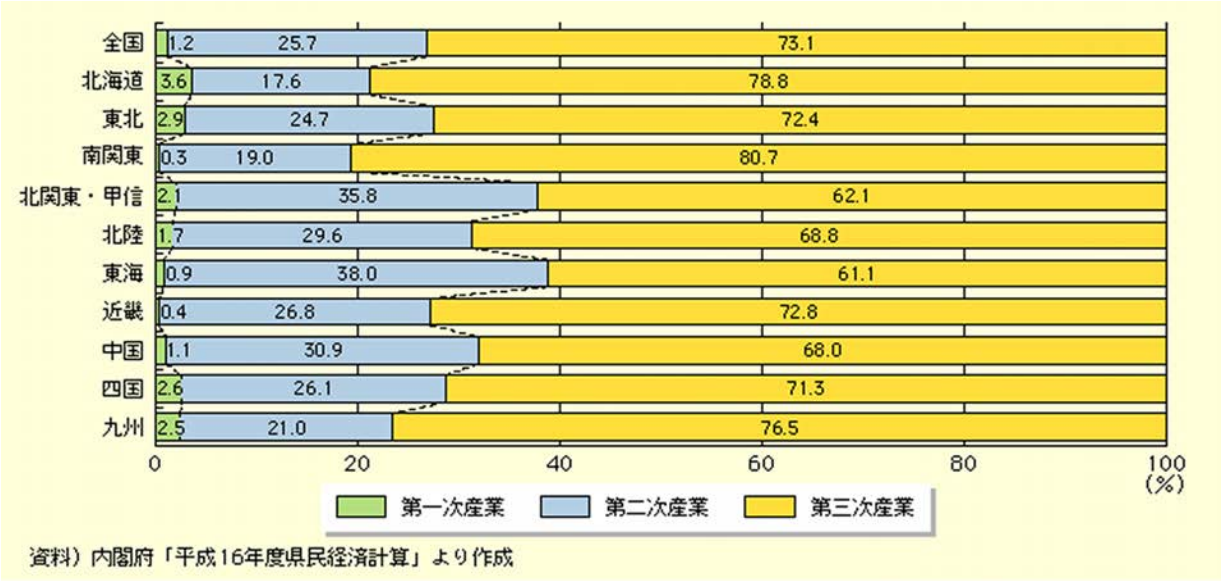
図表I-1-2-15　地域ブロック別就業者数構成比（平成17年）



Excel形式のファイルはこちら

同様に、県内総生産について地域ブロック別に産業別構成比を見ると、その推移は、産業別就業者構成比とおおむね同じような傾向を示している。しかし、その構成比は、就業者構成比に比べて、第一次産業の比率が低く、第二次産業と第三次産業の比率が相対的に高い傾向にあり、特に北関東・甲信と東海においては、第二次産業の占める割合が30%台後半と、他の地域より際立って高い。

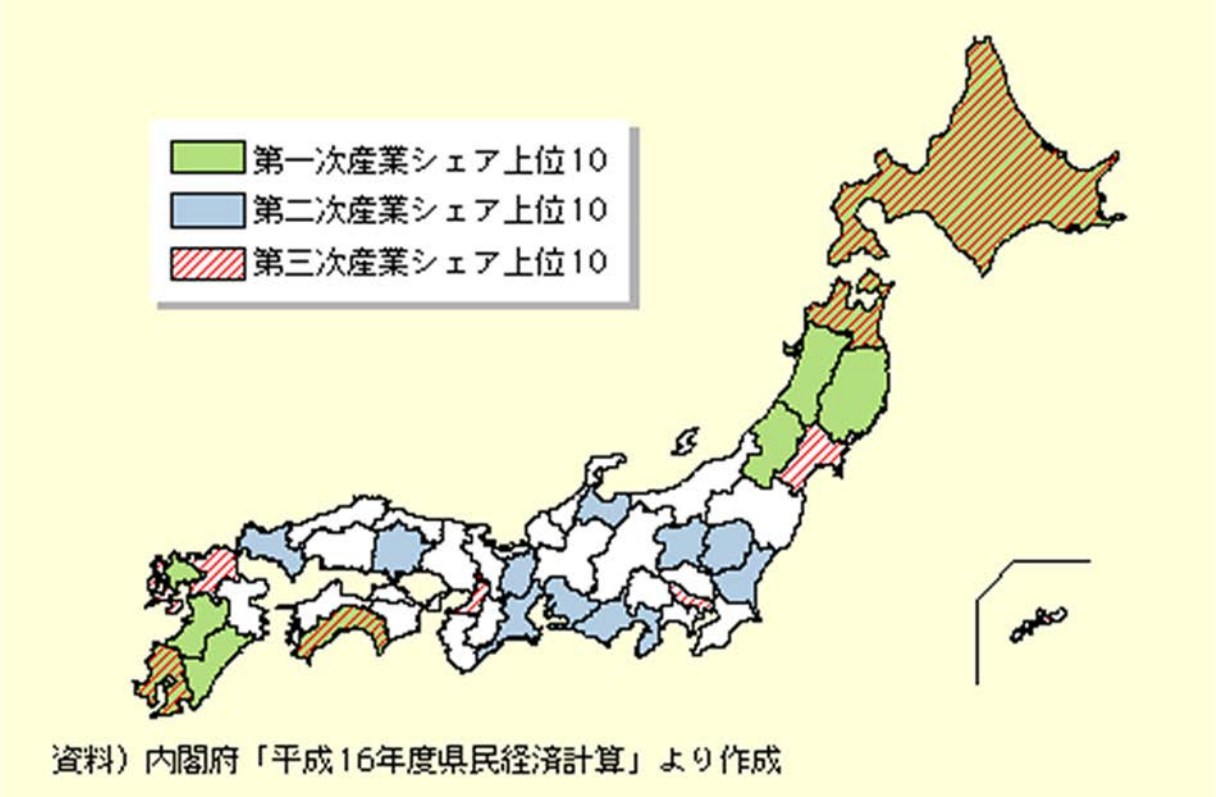
図表I-1-2-16　地域ブロック別県内総生産構成比（平成16年）



Excel形式のファイルはこちら

都道府県別に県内総生産の産業別構成比を見ると、第一次産業のシェアが高いのは北海道や東北、九州等の道県であり、一方、第二次産業のシェアが高い県は北関東や東海に集中している。これに対し、第三次産業のシェアが高い都道府県は点在しているが、東京、大阪のような大都市圏の中心や、宮城、福岡のような地方中核都市圏を有する県のほか、第二次産業のシェアの低い県で相対的に高くなっている傾向が見られる。

図表I-1-2-17　都道府県別の産業別県内総生産構成比



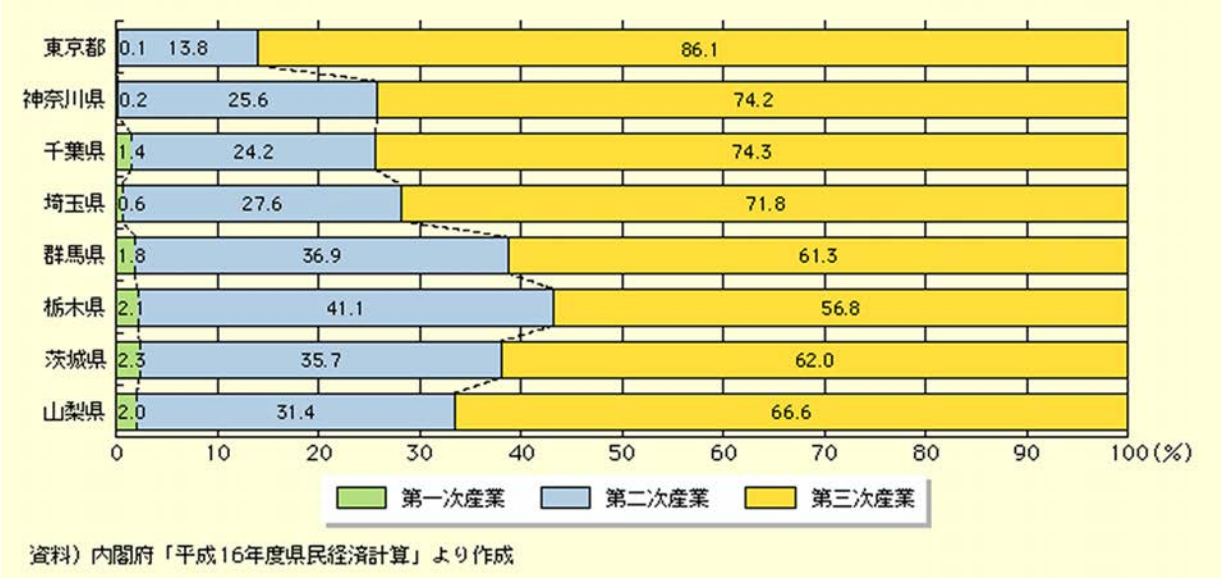
（産業構造と地域ブロック内での機能分担）

県内総生産で見た都道府県別の産業別構成比の違いは、地域ブロック内での機能分担を反映している面もあると思われる。

首都圏を例にとると、東京は第三次産業構成比が86.1％と全国で最も高く、その一方で、茨城、栃木、群馬は第二次産業構成比が30％台後半と全国平均の25.7％より大幅に高い反面、第三次産業は60％前後と全国平均の73.1％をかなり下回っている。また、山梨もこれら3県と同様の傾向を示し、埼玉、神奈川、千葉は第二次、第三次産業とも全国平均並みである。

これは、東京が大手企業の本社機能を始めとする中枢管理機能を担うのに対して、東京からの交通アクセスが良く、地価も比較的低い北関東三県や山梨には製造機能が集積しているということであり、首都圏内部で機能分担がなされていると見ることができる。

図表I-1-2-18　首都圏の産業別県内総生産構成比

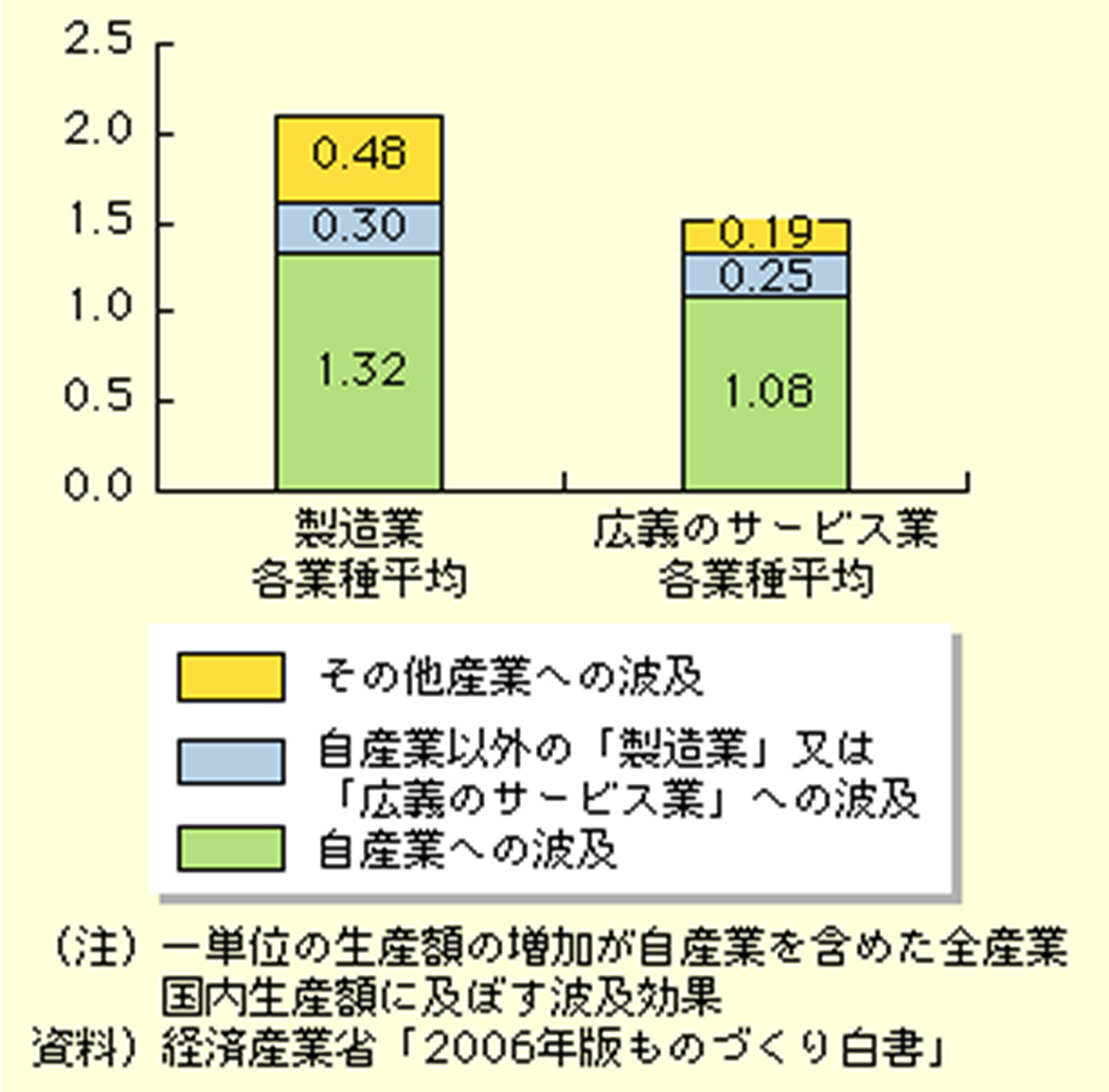


Excel形式のファイルは[こちら]

（日本経済における製造業の位置付け）

第二次産業の中核をなす製造業は、その国内総生産（GDP）や就業者に占める割合は約2割であるが、産業としての裾野が広く、製造業が事業活動を行うことによって流通業等の他分野における付加価値額の増加が見込まれるなど、その波及効果も大きいため、日本経済において依然として重要な位置付けを有している。

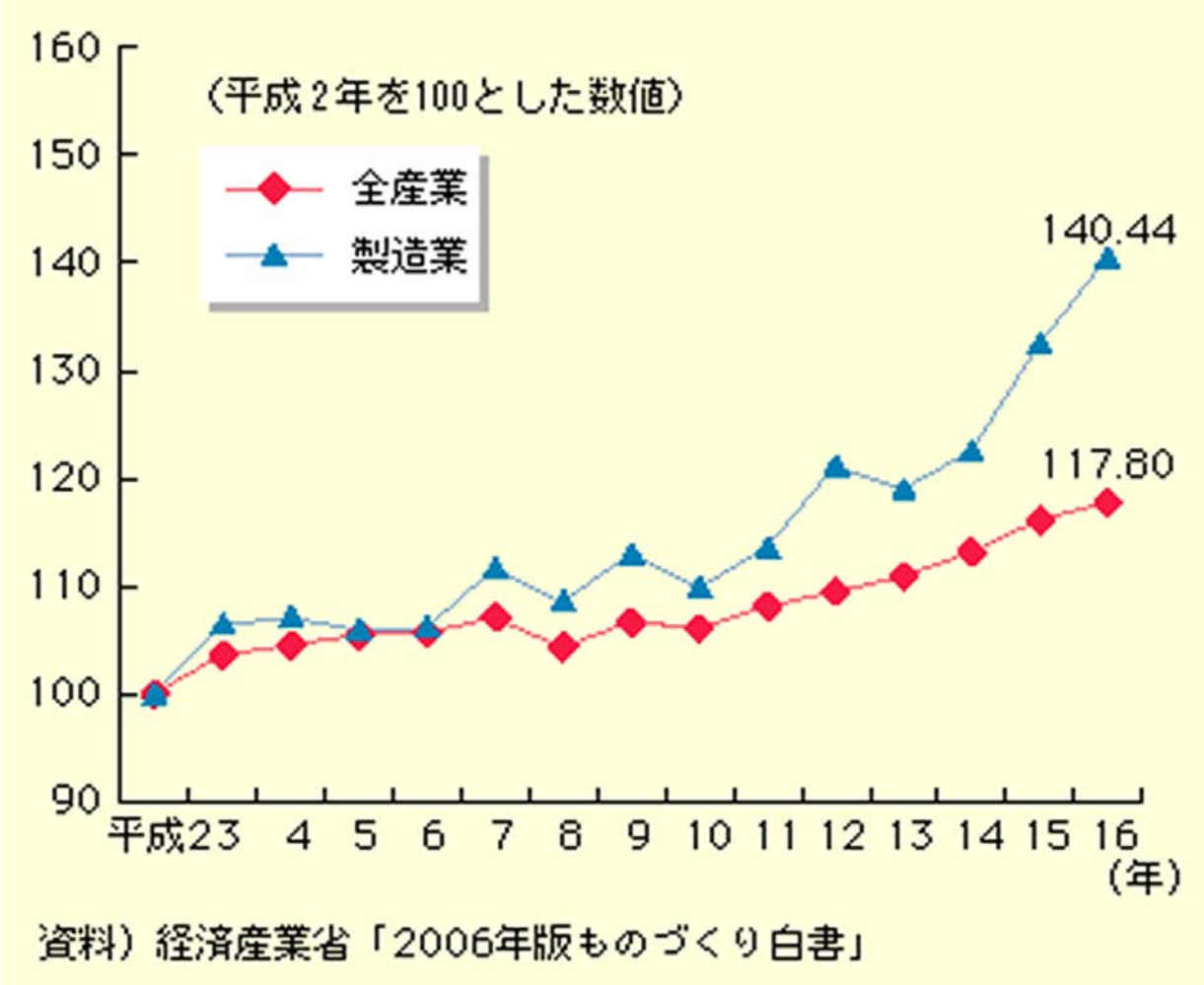
図表I-1-2-19　製造業・広義サービス業の波及効果についての試算



Excel形式のファイルはこちら

さらに、製造業の労働生産性の伸びは全産業の労働生産性の伸びを大きく上回り、経済成長に貢献するとともに、工業製品は我が国の輸出の94%(注1)をも占めており、製造業は引き続き日本経済の牽引力であることが期待されている。

図表I-1-2-20　製造業と全産業の労働生産性の伸び



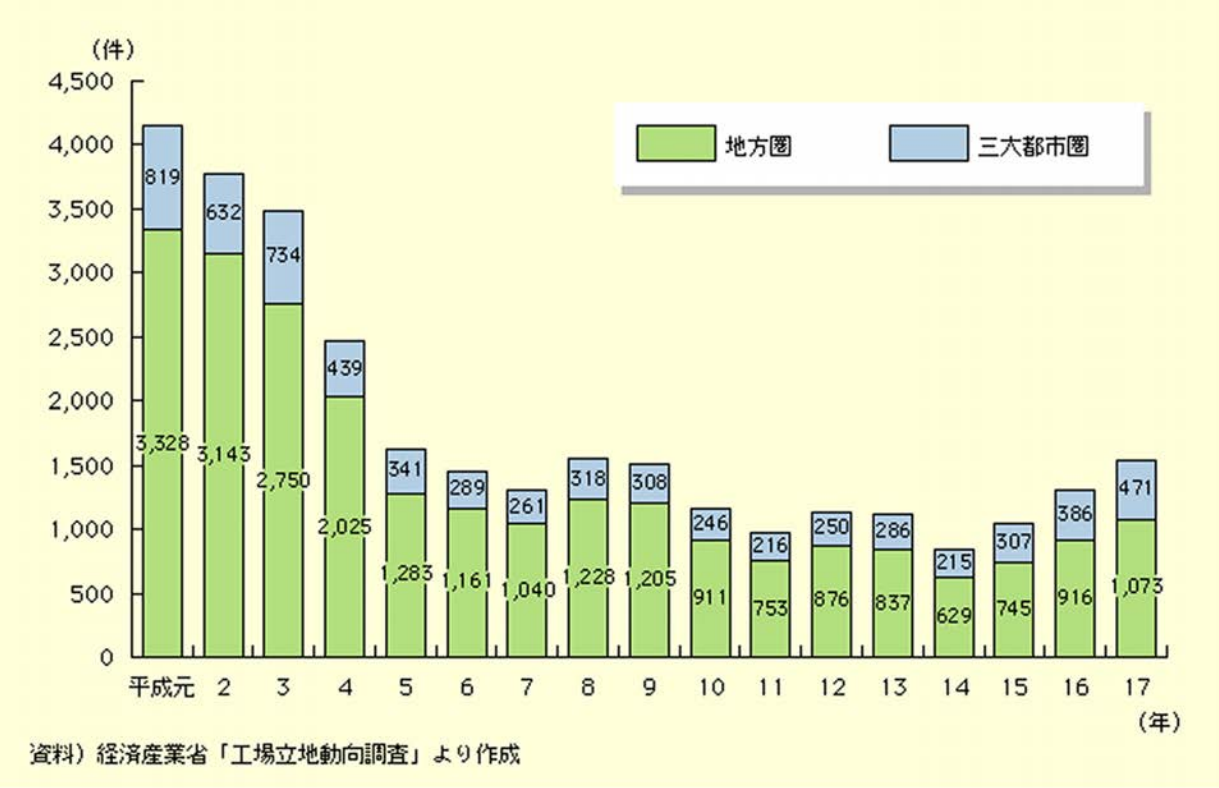
Excel形式のファイルはこちら

（工場の国内回帰）

1990年代以降、我が国では製造業を中心に、安価な労働力や現地市場の成長性を求めて、生産拠点を東南アジアや中国等の海外に移す動きが活発になった。こうした動きの影響もあって、我が国の新規工場立地件数は、平成元年以降減少の一途をたどっていた。しかしながら、内需の拡大に加えて、技術・ノウハウの海外への流出防止、高機能・高品質の製品を生み出す生産技術の蓄積等といった国内立地の利点が改めて見直されるようになり、近年になって、工場の国内回帰現象が指摘されるようになった。

経済産業省の工場立地動向調査によると、平成14年の新規工場立地件数は過去最低の844件まで落ち込んだが、15年以降は対前年度比19～25%の増加を続け、ピーク時の4,147件（平成元年）には及ばないものの、17年の新規工場立地件数は1,544件まで回復した。また、17年に国際協力銀行が実施した「2005年度海外直接投資アンケート調査(注2)」においては、国内事業の中期的（今後3年程度）見通しについて、「強化・拡大する」と回答した企業が47.0%、「現状程度を維持する」と回答した企業が46.3%を占めており、国内事業の強化・拡大姿勢は引き続き強まっている。

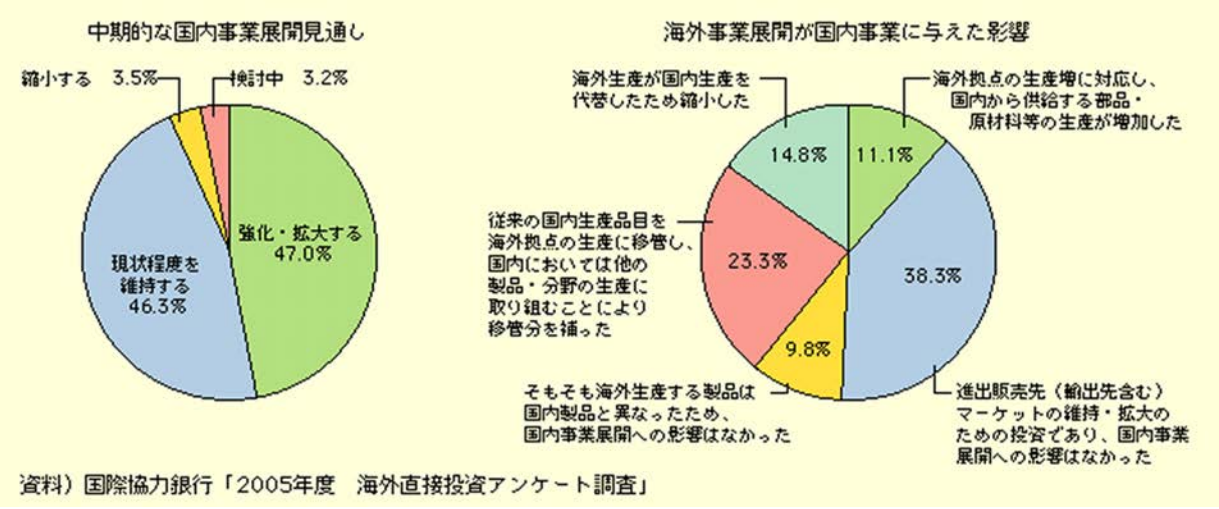
図表I-1-2-21　工場立地件数の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

一方で、製造業の海外生産比率（国内全法人ベース）は、平成16年度には16.2%[(注3)]と過去最高を記録しており、引き続き海外生産についても強化・拡大される傾向にある。しかしながら、同アンケート調査によると、国内事業に対する取組み姿勢について、半数近くが「国内事業展開への影響はなかった」とし、「海外生産が国内生産を代替したため縮小した」とした割合は14.8%にとどまっており、最近の傾向として、海外生産の強化・拡大が必ずしも国内生産の縮小をもたらしてはいないことが見てとれる。

図表I-1-2-22　海外直接投資アンケート調査



Excel形式のファイルはこちら

（新規工場立地件数の地域別状況）

最近の新規工場立地件数について地域別の状況を見ると、平成15年以降全体として増加を続ける中で、14年と17年の件数を比較すると全ての地域ブロックにおいて増加している。その中でも、北関東・甲信、東海、近畿においては2倍以上の増加となっている。

図表I-1-2-23　地域ブロック別新規工場立地件数の推移

（件）

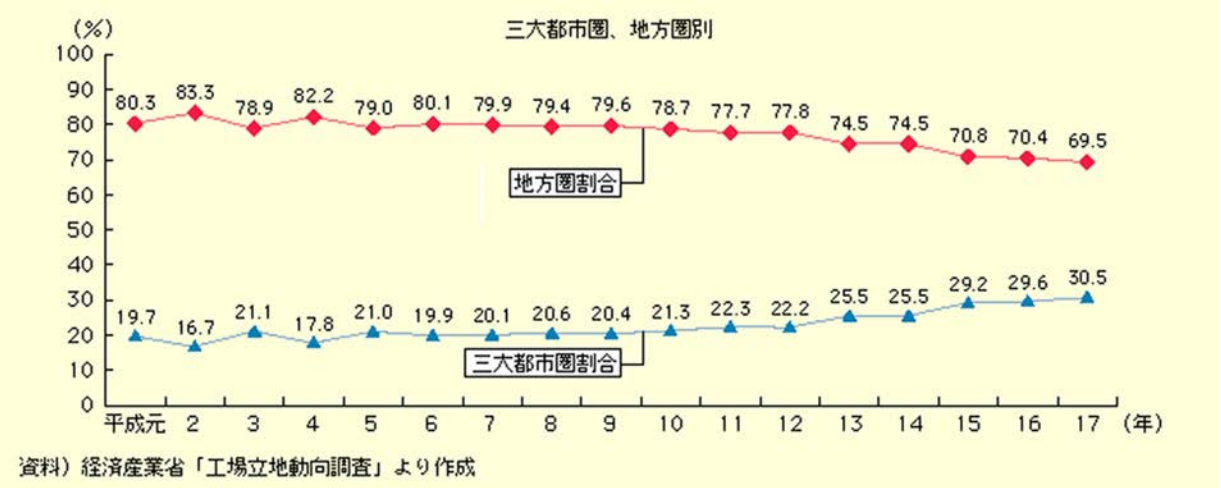
	平成14年	15年	16年	17年
北海道	35	46	51	57
東北	112	133	156	171
南関東	78	81	98	139
北関東・甲信	119	158	226	238
北陸	74	84	94	139
東海	109	158	210	248
近畿	105	159	194	210
中国	54	50	52	99
四国	37	45	50	40
九州	121	138	171	203
全国合計	844	1,052	1,302	1,544

資料）経済産業省「工場立地動向調査」より作成

Excel形式のファイルはこちら

また、三大都市圏と地方圏との新規工場立地件数の構成比を比較すると、平成10年までは三大都市圏が約2割、地方圏が約8割というシェアのまま横ばいで推移してきたが、最近の立地件数の伸び率が三大都市圏のほうが高かったこと等から、17年の構成比では、三大都市圏が約3割、地方圏が約7割となるなど、三大都市圏への立地の割合がやや高くなっている。

図表I-1-2-24　三大都市圏と地方圏の新規工場立地件数のシェアの推移



Excel形式のファイルはこちら

（注1）経済産業省「2006年版ものづくり白書」による。値は2004年のもの

（注2）海外現地法人を3社以上有している製造業945社を対象としたアンケート調査。有効回答数は590

（注3）経済産業省「海外事業活動基本調査」

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　地域の将来展望

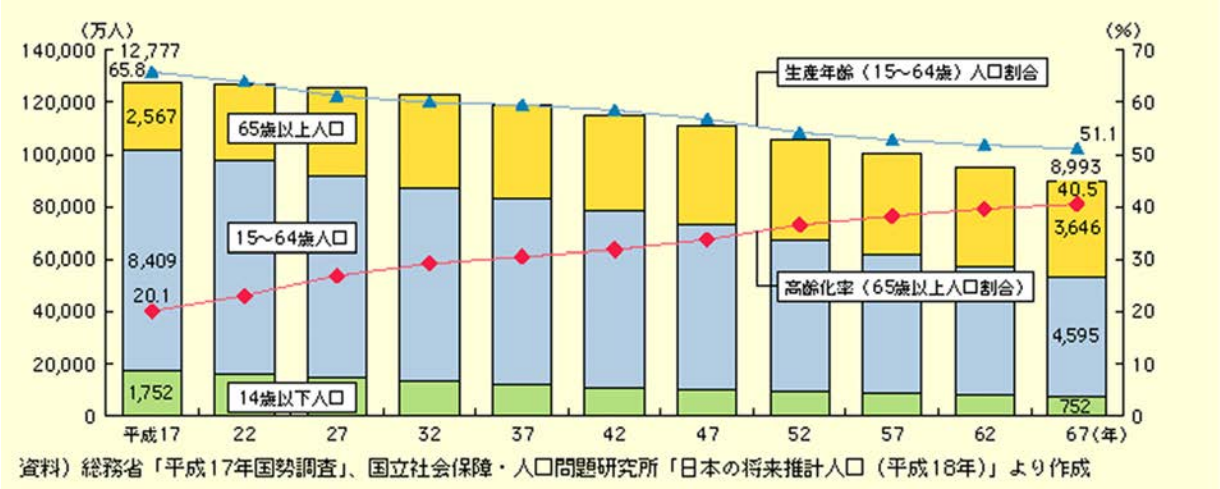
前節で見たとおり我が国の人口は既に減少局面を迎えているが、今後、さらに人口減少・高齢化が進行していくことが見込まれており、このことは地域に大きな影響を及ぼしていく。また、急速な経済成長を遂げてきている東アジア地域の存在は、経済のグローバル化が進む中で、地域経済のあり方を考える上で重要性を増してきている。

（将来における我が国の人口動向）

我が国の総人口は、2004年（平成16年）12月の1億2,784万人でピークを迎えたとされている(注1)。今後の人口の推移については、国立社会保障・人口問題研究所の推計(注2)によると、2046年（平成58年）には1億人を割って9,938万人となり、2055年（平成67年）には8,993万人になると見込まれている。

年齢層別に見ると、生産年齢（15～64歳）人口は、2005年（平成17年）の国勢調査では8,409万人であったが、2012年（平成24年）には8,000万人を割り、2055年（平成67年）には4,595万人にまで減少する。その一方で、老年（65歳以上）人口は、2005年（平成17年）には2,567万人であったが、団塊の世代がこの年齢に達する2012年（平成24年）から2014年（平成26年）にかけては毎年100万人以上ずつ増加して3,293万人に達し、第二次ベビーブーム世代が老年人口に入った後の2042年（平成54年）の3,863万人でピークに達し、その後は減少を始める。老年人口の割合で見ると、2013年（平成25年）には25.2％で4人に1人、2035年（平成47年）には33.7％で3人に1人を上回り、2055年（平成67年）の40.5％まで上昇を続ける。

図表I-1-3-1　我が国の将来人口推計



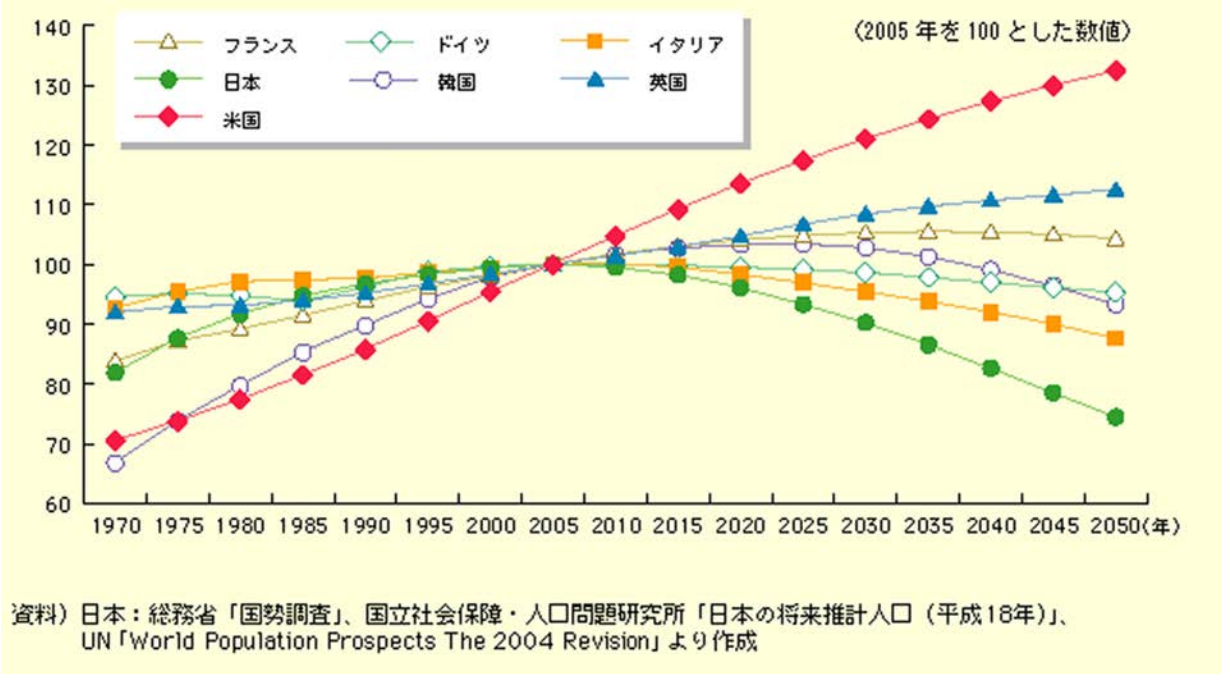
Excel形式のファイルはこちら

このような我が国の人口減少や急速な高齢化の進行は、他の主要先進諸国では例を見ないものである。

既に2004年（平成16年）に総人口のピークを迎えた我が国に続き、ドイツやイタリアでは2010年（平成22年）頃を境に人口減少過程に入ることが予測されているが、その減少のペースは日本より緩やかである。また、2035年（平成47年）頃から人口減少に転じると予測されているフランスでも、2050年（平成62年）の人口は2005年（平成17年）より高い水準を保っており、さらに、英国、米国においては今後とも人口の増加が続くものと見込

まれている。なお、東アジア地域の例として韓国について見ると、2025年（平成37年）頃に人口のピークを迎えた後、日本と同じく人口減少過程に入ることが予測されている。

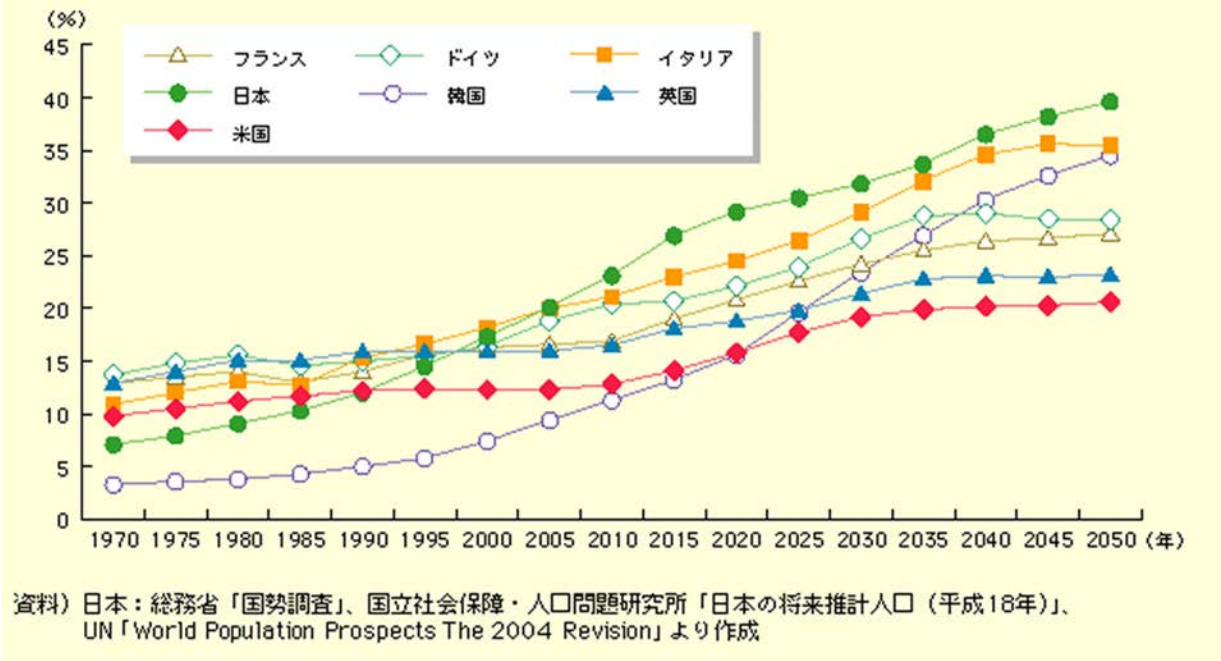
図表I-1-3-2　人口の推移の国際比較



Excel形式のファイルはこちら

また、老年人口割合について見ると、我が国は2005年（平成17年）に既に20%を超える高い水準にある。2005年（平成17年）から2025年（平成37年）までの20年間における老年人口割合の増加の幅を見ても、イタリアで6.4ポイント、最も低い英国では3.8ポイントにとどまるが、日本は20.1%から30.5%へ10.4ポイントも上昇することが予測されており、日本の高齢化は、その水準が高いだけではなく、進行のスピードも極めて速いものであることが分かる。なお、2005年（平成17年）には老年人口割合が9.4%と低い韓国では、2025年（平成37年）までの20年間に老年人口割合が10.2ポイント増加することが予測されており、その後も急ピッチで上昇を続けることが見込まれている。

図表I-1-3-3　65歳以上人口割合の推移の国際比較



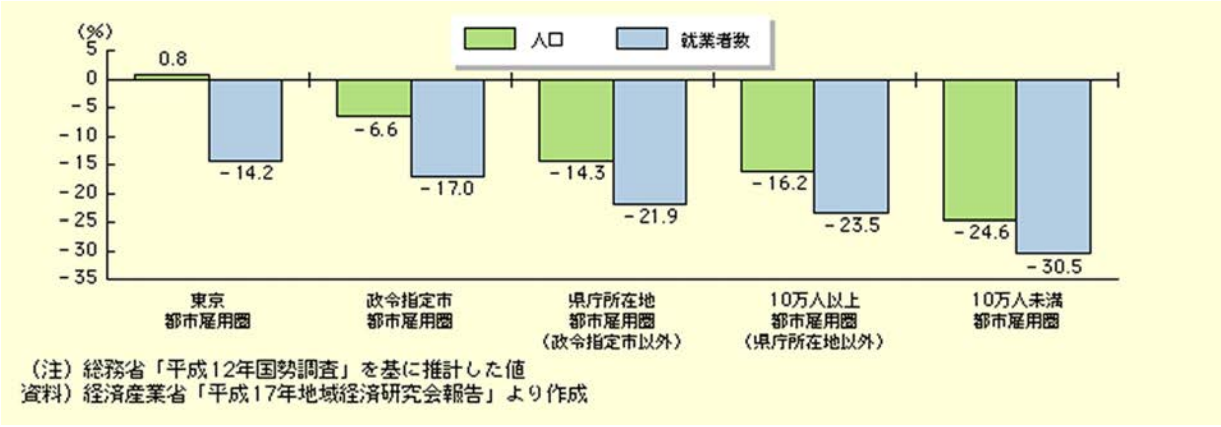
資料）日本：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年）」、
UN「World Population Prospects The 2004 Revision」より作成

Excel形式のファイルはこちら

このような我が国における将来の人口動向について地域ごとに見てみると、その状況は大きく異なる。

経済産業省の地域経済研究会の試算（平成17年）によると、2000年（平成12年）からの30年間で、東京都市雇用圏(注3)においては人口の微増が予測されるものの、その他すべての都市雇用圏では人口の減少が見込まれており、人口規模の小さな都市雇用圏ほど減少割合は大きいとされている。また、人口微増が予測される東京都市雇用圏でも高齢化が進み、就業者数は大きく減少するものと見られている。

図表I-1-3-4　各都市雇用圏の推計人口



（注）総務省「平成12年国勢調査」を基に推計した値
資料）経済産業省「平成17年地域経済研究会報告」より作成

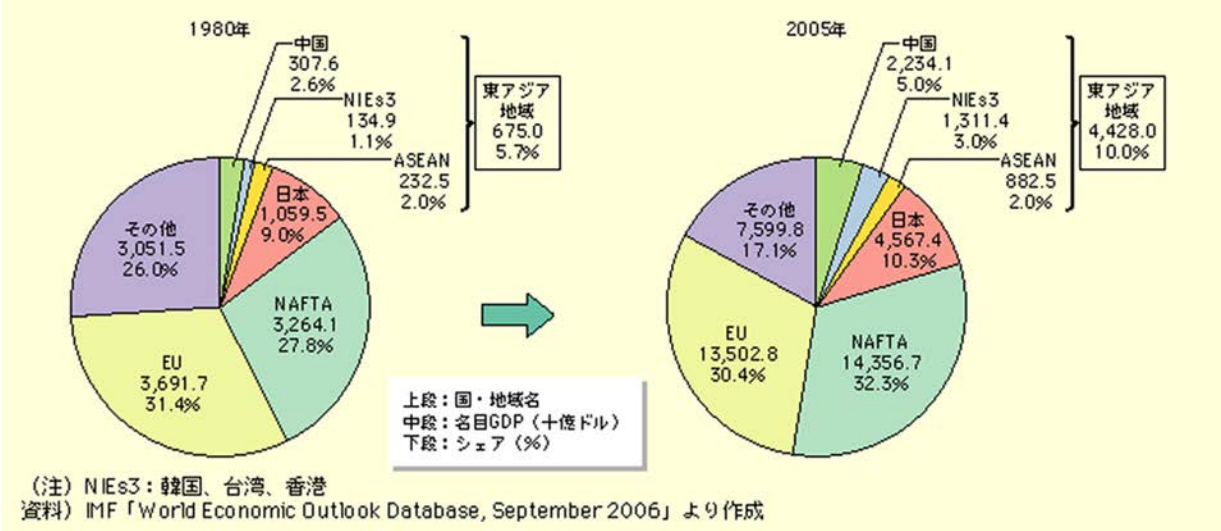
Excel形式のファイルはこちら

（成長する東アジア地域）

我が国にとって、急速な経済成長を遂げてきている東アジア地域の存在は、前節で見たとおり我が国における産業立地の動向に影響を及ぼしているばかりでなく、グローバル化が進展する中で、経済全体にとって極めて重要なものとなっており、人口動向と並んで、地域の将来を考える上で重要な要素となっている。

東アジア地域(注4)は、これまで高い成長を維持してきており、1980年（昭和55年）には名目GDPのシェアが、世界全体の5.7%であったものが、2005年（平成17年）には10.0%を占めるに至っている。

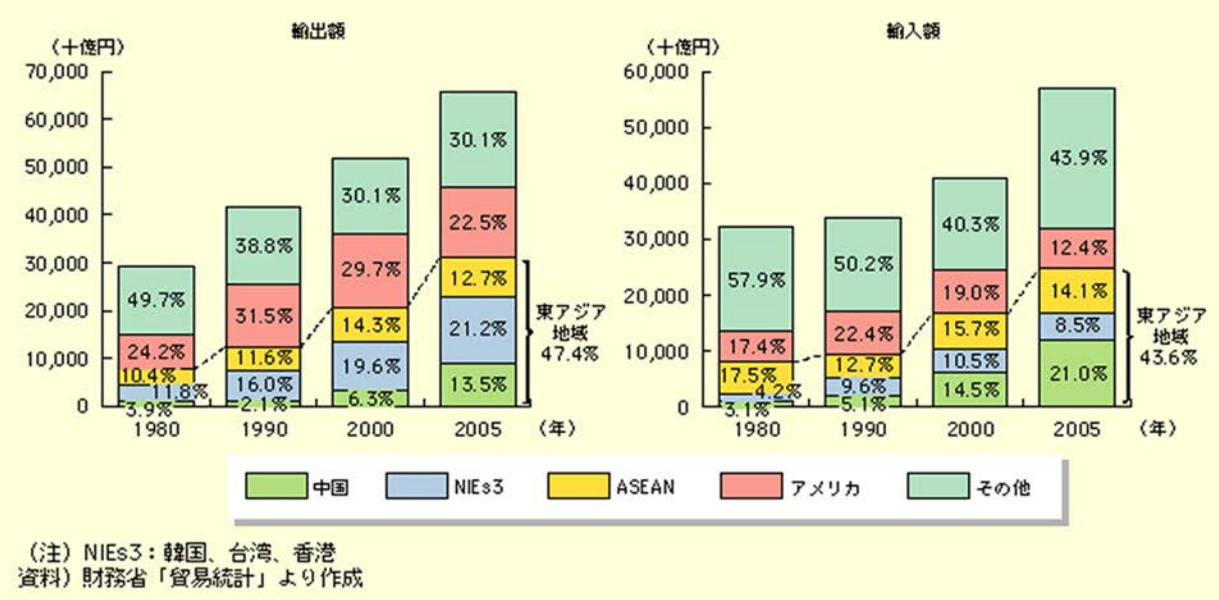
図表I-1-3-5　各国・地域の名目GDPとシェアの推移



Excel形式のファイルはこちら

このような高い経済成長を背景に、我が国と東アジア地域との経済関係は拡大を続けている。貿易額で見ると、日本の東アジア地域への輸出額は、2005年（平成17年）には31兆1,009億円となっており、1980年（昭和55年）の4倍強に達し、日本の輸出額全体に占める東アジア地域のシェアも47.4%を占めている（1980年には26.1%）。また、日本の東アジア地域からの輸入額は24兆8,517億円となっており、1980年（昭和55年）の3倍強に達し、日本の輸入額全体に占める東アジア地域のシェアも43.6%を占めている（1980年には24.8%）。このように、輸出、輸入ともに大幅に拡大しているのは、近年、我が国の産業の生産拠点、流通拠点、販売拠点等が東アジア地域に進出しており、我が国とこれら海外の拠点との間で、我が国国内で主要な部品等を生産し、東アジア地域で最終製品にして、我が国や欧米で販売するというように、水平分業が進展していることによるものである。

図表I-1-3-6　日本の輸出入額（方面別）の推移



Excel形式のファイルはこちら

「2007年東アジアの経済見通し」（アジア経済研究所）によると、東アジア（注5）の経済成長率は、2006年（平成18年）には7.9%、2007年（平成19年）には7.4%と、依然好調に成長を続けると予測されており、人的・経済的な交流・連携を通じて成長する東アジア地域の成長と活力を地域に取り込んでいくことが、今後の我が国の地域の自立的発展にとって重要になると考えられる。

（社会・経済構造の変化）

以上のように、我が国は、人口減少・高齢化の進展という人口構造の変化や、経済のグローバル化が進展する中での東アジア地域の急速な経済成長という国際的な経済環境の変化に直面しており、これらは、地域のあり方に大きな影響を及ぼすものである。

このような中にあって、地域の活力をいかにして維持・向上させていくかということは、国土交通行政にとって重要な課題である。次章では、こうした問題意識に基づき、社会・経済構造の変化に伴い地域において生じている国土交通行政に関わる課題について整理し、分析を行う。

（注1）平成12年及び17年国勢調査の結果による推計人口の補間補正（平成18年12月総務省統計局）

（注2）国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）出生中位（死亡中位）」

（注3）中心市と、中心市へ就業者数の10%が通勤する周辺市町村を合わせた圏域。推計は全国269の都市雇用圏データを用いて行われている。

（注4）特記しない限り、中国、韓国、台湾、香港、ASEAN各国（インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシア、ブルネイ、ベトナム、ミャンマー、ラオス、カンボジア）を指す。

（注5）ここでは、中国、韓国、台湾、香港、シンガポール、インドネシア、タイ、マレーシア、フィリピン、ベトナムの10国・地域

テキスト形式のファイルはこちら

第2章　社会・経済構造の変化に伴う地域における課題

【第2章のポイント】

地域の活力を維持・向上させていくためには、地域ブロック単位で、東アジア地域を始めとする海外の成長を取り込んでいくこと等を通じて、自立的発展を可能とする経済的基盤を確立するとともに、生活圏レベルにおいて、人口減少を前提としながらも、人々の暮らしの質を確保し充実させていくことが必要である。

＜地域ブロックレベルの課題＞

第1節　地域ブロックの自立的発展と社会資本整備

経済のグローバル化が進展する中で、地域が自立的な発展を図っていくためには、各地域ブロックが、東アジア地域と、競争しつつも、交流や連携を直接深めていくことが重要である。このためには、円滑な物流や人流の確保が不可欠であり、ソフト施策も活用しつつ戦略的な社会資本整備を進めていくことが必要である。

＜生活圏レベルの課題＞

第2節　人口減少の下でのまちづくり・地域づくり

人口減少下においても質の高い暮らしを営むことのできる地域づくりを実現するため、人口増加と都市の拡大を前提とした考え方を脱してコンパクトなまちづくりを進めていくとともに、それぞれの地域が地域独自の資源等をいかして活性化に取り組んでいくことが必要である。

第3節　地域の活力を支える公共交通

公共交通は、地域の足の確保、活力向上等に大きな役割を果たしているが、地方圏を中心に、自家用車依存が進んでおり、公共交通機関の利用者の減少も顕著である。そのため、地域の様々な主体が関与した、地域公共交通の活性化及び再生のための取組みが必要である。

第4節　人口減少・高齢化の下で地域の活力を支える担い手

労働力人口の減少が見込まれる中で、多様な人材が活躍できるようにすることが必要であり、特に女性が子育て期にも働きやすい環境の整備が重要である。また、民間との協働による地域づくりにおいて、大量退職期を迎える「団塊の世代」が大きな役割を果たすことが期待される。

第5節　地域における建設産業の新たな役割

建設業は、建設投資額の縮小から厳しい経営環境に直面しているが、技術やノウハウをいかした新分野への進出等、新たな地域のニーズに対応した取組みが期待される。

＜地域ブロックレベルと生活圏レベルに共通する課題＞

第6節　交流人口拡大に向けた観光振興

観光は、創意工夫により地域独自の資源をいかした取組みが可能であること等から、地域の活力の向上に寄与するものであり、地域における主体的な取組みを推進することが必要である。

第7節　地域の条件整備に係る課題

人口減少や高齢化が進む中で、安全・安心のための災害対策や身近な生活を支える基盤の整備等がますます重要になっている。

第1章で見たように、我が国の地域は、人口減少・高齢化、経済のグローバル化が進展する中での東アジア地域の急速な経済成長といった大きな社会・経済構造の変化に直面している。このような状況を踏まえると、地域の活力の維持・向上を考えていく上で、次の2つの視点が重要となってくる。

一つには、地域の自立的発展を可能とする経済的基盤を確立することである。このためには、次の図のように欧州一国並みの経済規模を有し、東アジア地域を始めとする海外との直接の連携を深めつつある地域ブロック単位での戦略的対応が不可欠である。

図表I-2-1　広域ブロックと欧州諸国のGDP

国名	GDP（2003年名目億米$）	国名	GDP（2003年名目億米$）	国名	GDP（2003年名目億米$）
日本	42,426	東北圏	3,574	フィンランド	1,618
ドイツ	24,435	スイス	3,218	アイルランド	1,521
イギリス	18,076	ベルギー	3,047	ポルトガル	1,472
フランス	17,892	スウェーデン	3,016	四国圏	1,155
首都圏	15,818	オーストリア	2,552	北陸圏	1,062
イタリア	14,683	中国圏	2,427	チェコ	906
スペイン	8,815	ノルウェー	2,206	ハンガリー	821
近畿圏	6,807	デンマーク	2,111	沖縄	280
中部圏	6,180	ポーランド	2,095	ルクセンブルク	271
オランダ	5,128	ギリシャ	1,733	ブルガリア	199
九州圏	3,751	北海道	1,682	アイスランド	104

（注）広域ブロックは、「国土形成計画法」に基づいて政令で定められた広域地方計画区域を指す。
東北圏（青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県）、首都圏（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県）、北陸圏（富山県、石川県、福井県）、中部圏（長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県）、近畿圏（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）、中国圏（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）、四国圏（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）、九州圏（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）
資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

もう一つには、このような地域ブロック単位での経済的自立を基礎としつつ、人口減少を前提としながらも、人々の暮らしの質を確保し充実させていくということである。このためには、固有の文化・伝統・自然条件等に根ざした多様な地域特性を有する生活圏レベルにおいて、生活の利便性や交流を通じたにぎわいを確保すること等が必要となる。

本章では、このような視点から、地域ブロックレベルの課題（第1節）と生活圏レベルの課題（第2節～第5節）について取り上げるとともに、双方に共通する、交流人口拡大に向けた観光振興に当たっての課題（第6節）や、地域の条件整備に係る課題（第7節）について見ていく。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　地域ブロックの自立的発展と社会資本整備

（経済のグローバル化と地域）

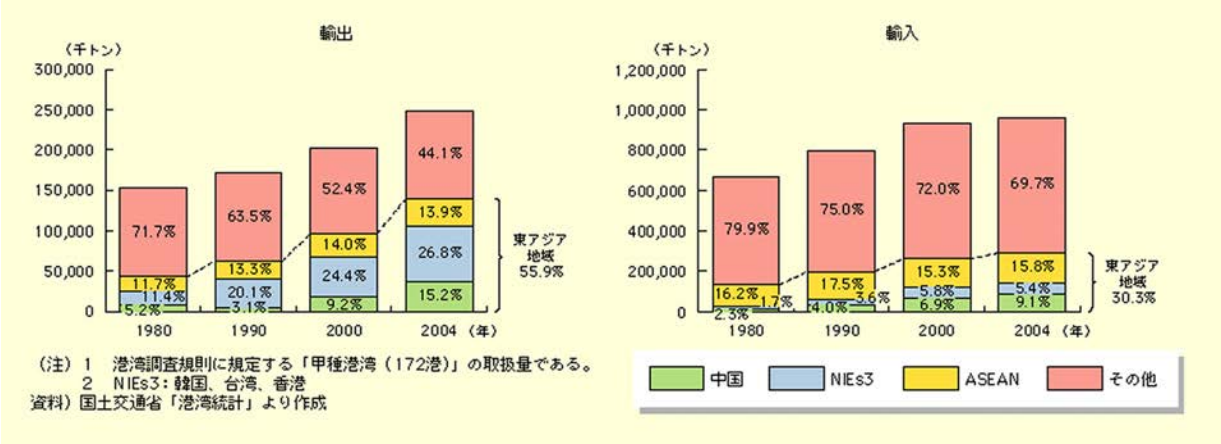
人口が減少し、少子高齢化が急速に進行する中で、我が国の活力を維持していくためには、経済成長が不可欠であり、先端産業に代表される付加価値の高い生産活動を国内で続けることが必要である。一方で、経済のグローバル化が進展し、企業は、製造拠点等について世界規模で最適な立地選択を行うようになってきているなど、地域は厳しい国際競争にさらされている。このような状況の下、地域が自立的な発展を図っていくためには、生産拠点、消費市場として成長著しく、我が国との相互依存関係がますます深くなっている東アジア地域と、各地域ブロックが、競争しつつも、交流や連携を直接深めていくことが重要となっている。

（東アジア地域との関係）

産業立地等における国際競争力を確保するとともに、東アジア地域を始めとする海外の成長や活力を取り込んでいくためには、我が国において、引き続き東アジア地域と世界を結ぶ国際交通拠点機能を担うとともに、地域ブロックと東アジア地域を直接結ぶ総合的な交通ネットワークを形成することにより、円滑な物流や人流を確保しなければならない。

東アジア地域との間の物流は、近年著しく増大している。2004年（平成16年）における日本から東アジア地域への港湾貨物輸出量(注1)は、1億3,892万トン（対1980年比3.2倍）となっており、日本から世界への港湾貨物輸出量全体の56％を占めている。一方、東アジア地域からの港湾貨物輸入量は、2億9,111万トン（対1980年比2.2倍）と、同様に増加している。

図表I-2-1-1　港湾貨物輸出入トン数（方面別）の推移



（注）1　港湾調査規則に規定する「甲種港湾（172港）」の取扱量である。
2　NIEs3：韓国、台湾、香港
資料）国土交通省「港湾統計」より作成

Excel形式のファイルはこちら

東アジア地域との物流の特徴として、博多－東京間が1,138kmであるのに対し、博多－上海間は907km、博多－釜山間では222kmと、我が国の国内物流と距離的に大差のない圏域で行われていることが挙げられる。このような圏域の中で大量かつ頻繁に輸送が行われることから、東アジア地域内の物流は「準国内物流化」が進んでいると言われている。このため、国内物流と同程度の迅速さや低廉なコストが求められており、さらには、貨物を翌日中に届けることができる「貨物翌日配達圏」の形成を推進していくことも課題となっている。

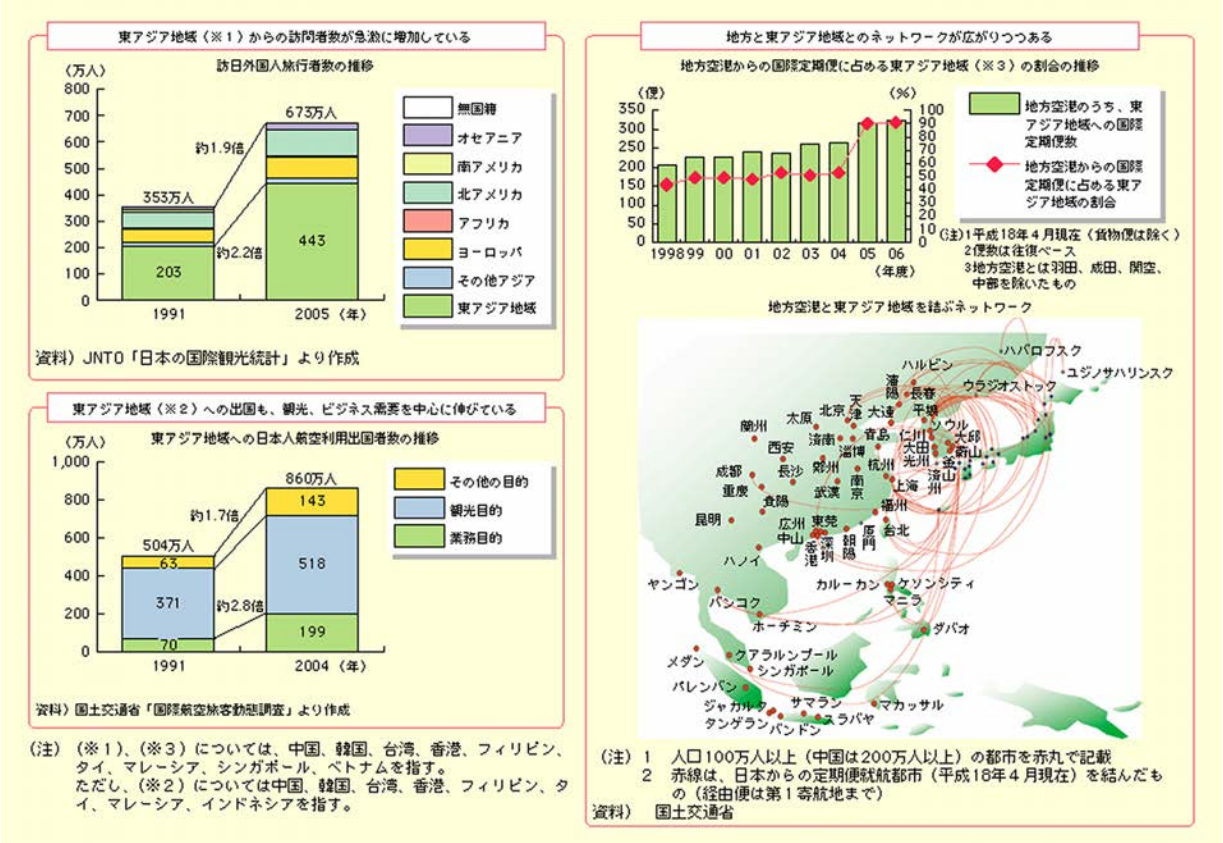
図表I-2-1-2　東アジア地域内物流の「準国内物流化」



東アジア地域との人流も、ビジネスニーズや観光交流の拡大等を受けて、近年活発化している。東アジア地域からの訪日外国人旅行者数は、1991年（平成3年）から2005年（平成17年）の間に203万人から443万人へと約2.2倍に増加しており、全体の約3分の2を占めている。また、東アジア地域への日本人航空利用出国者数も、1991年（平成3年）から2004年（平成16年）の間に504万人から860万人へと約1.7倍になっており、地方空港から東アジア地域への国際定期便も増加しているなど、我が国と東アジア地域との航空ネットワークは広がりつつある。

このような人流の緊密化が進む中で、特に航空利用出国者の増加率の高いビジネスニーズに関しては、我が国の各地と東アジア地域との間において、出発したその日のうちに目的地で一定の用務が行える「東アジア一日圏」の拡大や、さらには、用務が終了した後には速やかに我が国に帰ってくることも可能な「日帰りビジネス圏」の形成を促進していくことが求められている。

図表I-2-1-3　東アジア地域との関係の強化



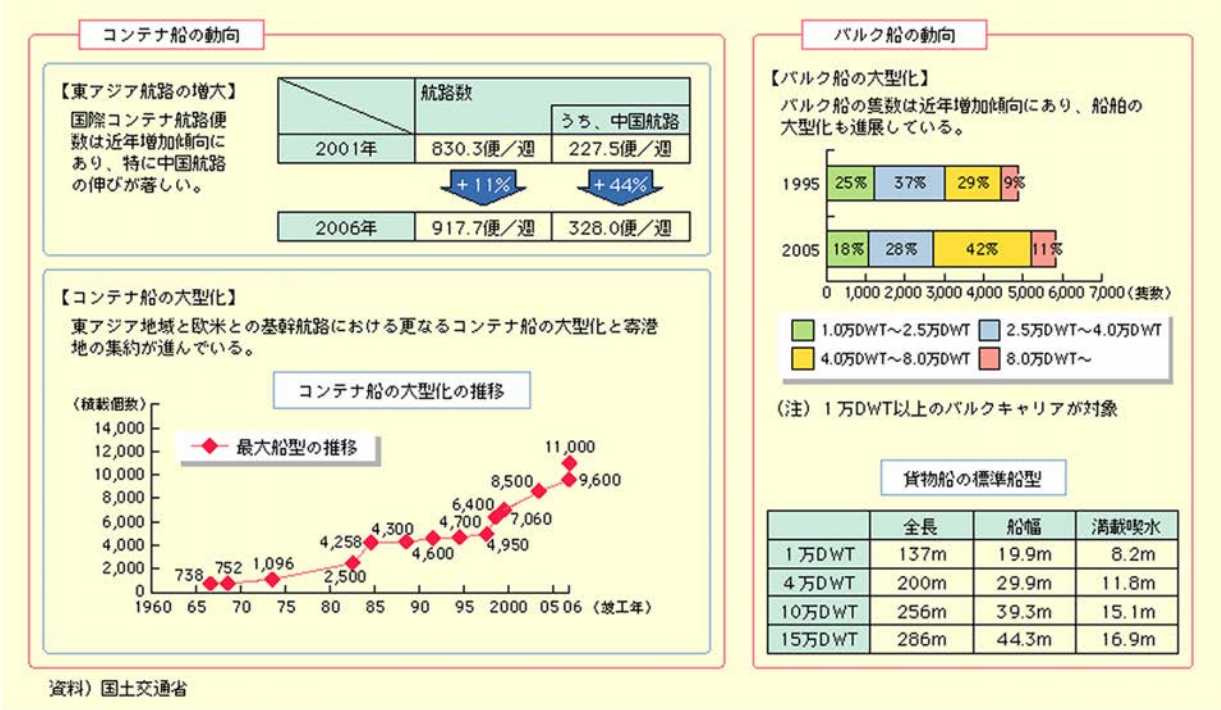
Excel形式のファイルは[こちら]

（港湾・空港の役割と課題）

このような拡大する物流・人流を支える港湾や空港について、その機能の充実を図っていくことは、国際競争力を確保するとともに、東アジア地域を始めとする海外の活力を取り込んでいく上で極めて重要である。

我が国の港湾は、コンテナ輸送において、東アジア地域の主要港と比べ、コストが割高でリードタイム(注2)が長いといった課題を抱えている。こうした中で、近年、増大している中国等との間の輸出入貨物に対応するためには、大量の貨物を迅速かつ円滑に処理し集配送するロジスティクス機能を強化するとともに、港湾諸手続の簡潔化・統一化等による港湾サービスの一層の向上等を図っていく必要がある。

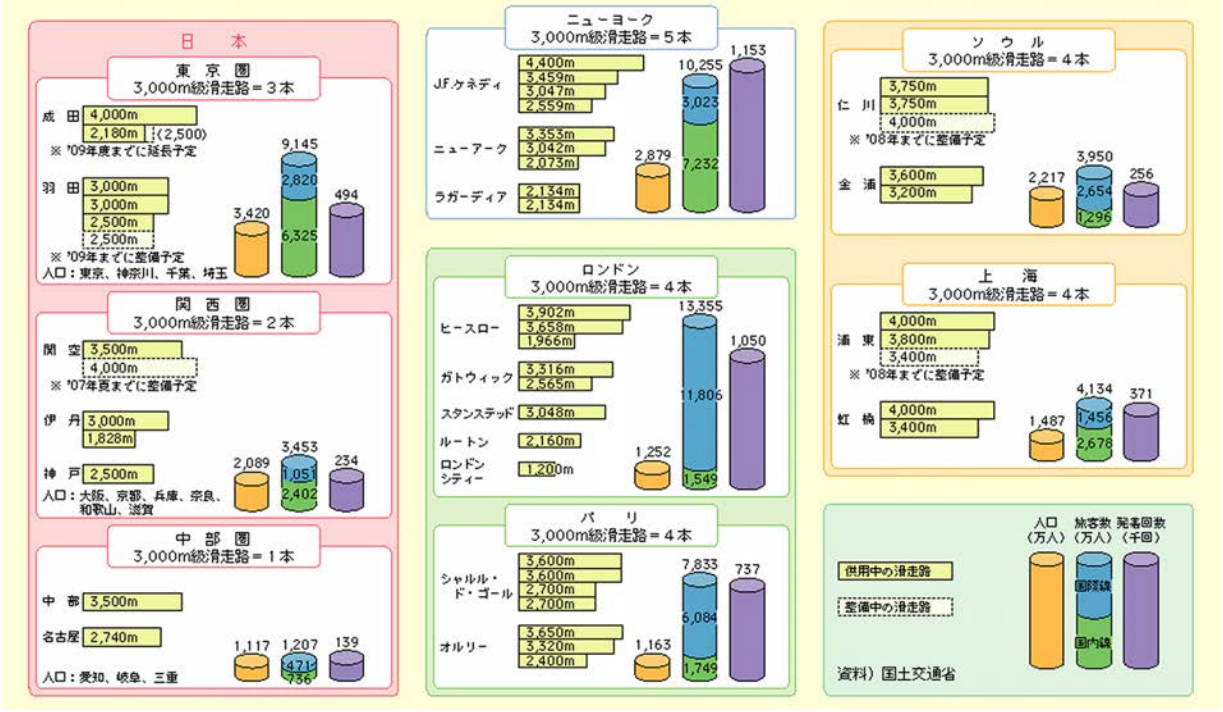
図表I-2-1-4　東アジア航路の増大と船舶の大型化



Excel形式のファイルはこちら

空港について見ると、大都市圏拠点空港における容量面等の処理能力の制約から、東アジア路線を中心に増大する国際航空需要への対応や利用者ニーズに対応した国内航空ネットワークの構築に支障を来しており、国内外を通じた円滑な物流・人流の確保が課題となっている。

図表I-2-1-5　我が国と世界の都市圏における滑走路の整備状況及び人口、旅客数等の比較



Excel形式のファイルはこちら

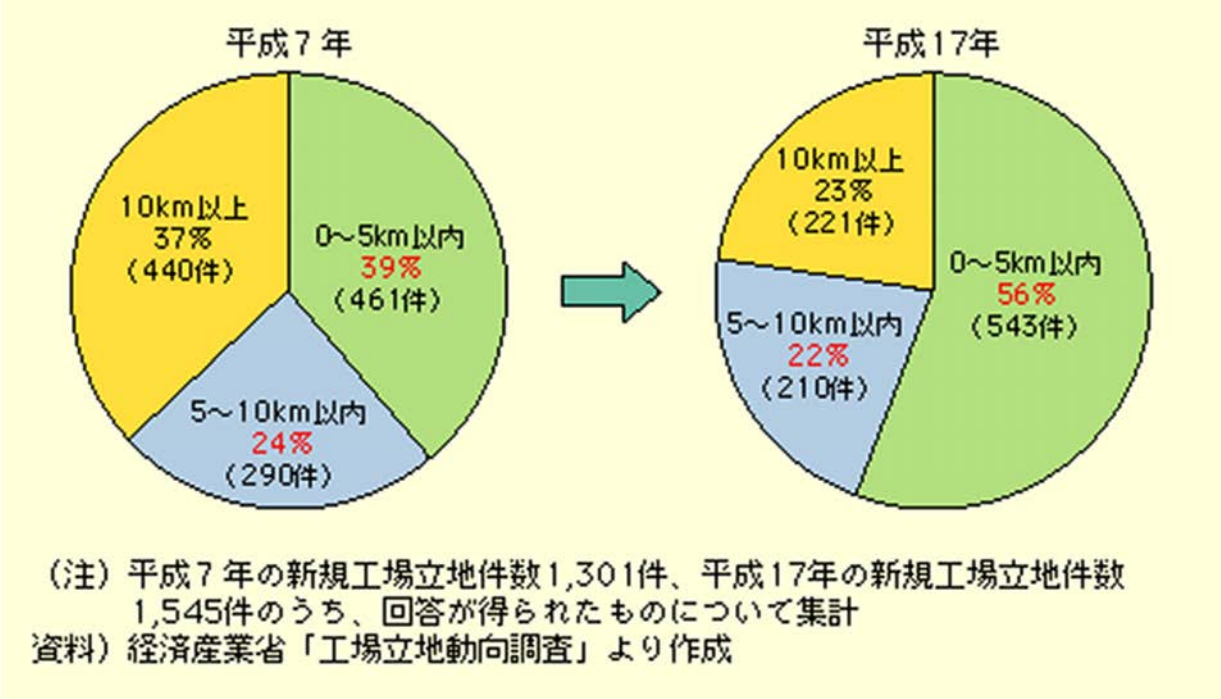
このような状況に対し、国際拠点港湾の機能向上、大都市圏拠点空港の機能向上やアクセスの改善等、ハード・ソフト両面において港湾・空港の整備を行い、グローバル化や東アジア地域との連携強化に対応できるよう、円滑な物流・人流を支えるネットワーク形成を図る必要がある。

（道路の役割と課題）

地域の国際競争力という観点からは、国際拠点港湾・空港等を介して国内外の物流が円滑に結ばれることが重要である。

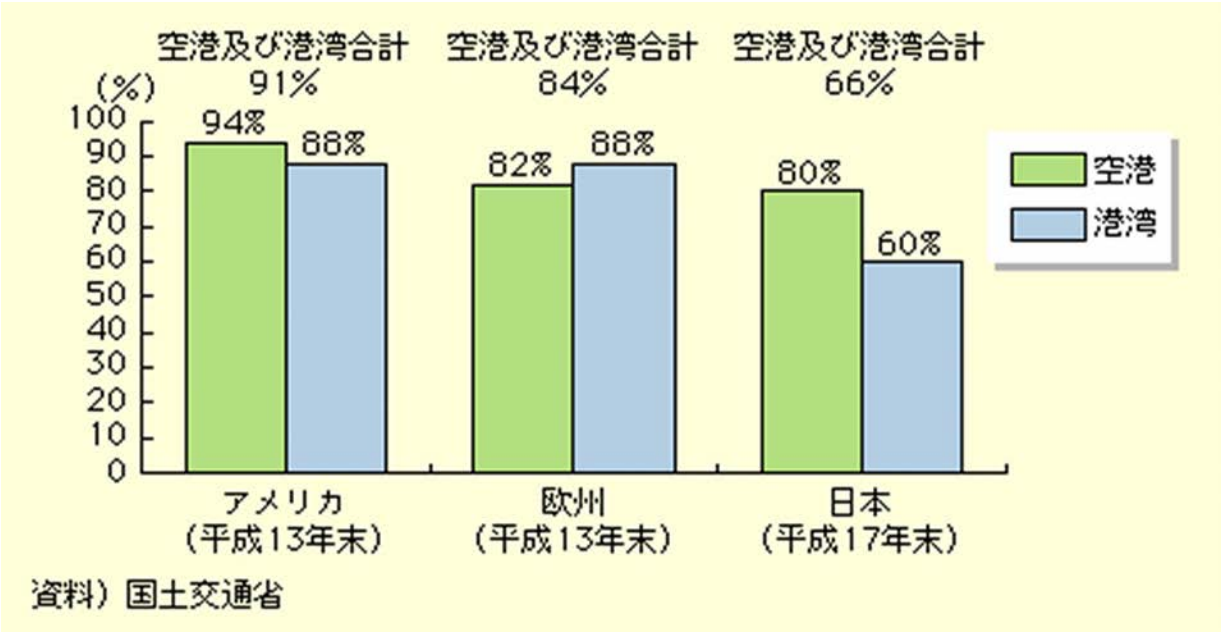
国内物流の状況と産業立地との関係について見ると、平成17年に新たに立地した工場では、高速道路インターチェンジ（IC）から5km以内の立地が全体の56%、10km以内の立地が全体の78%を占めており、7年の状況と比較すると、高速道路ICから5km以内の立地が20ポイント近く増えている。このことから、道路交通の利便性が、工場の立地地域の選定に当たって、より重視されるようになってきていることが分かる。

図表I-2-1-6　高速道路ICからの距離別立地状況



Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-1-7　高速道路ICから10分以内で到達できる拠点的な空港・港湾



Excel形式のファイルはこちら

　このように地域の産業の基盤となる道路ネットワークが、国際物流の効率化という観点からその機能を十分に発揮するためには、海外への玄関口となる港湾や空港と円滑に結ばれることが不可欠である。しかしながら、国

際物流戦略上重要な幹線道路においても国際標準コンテナ車(注3)が通行できない区間が存在するなど、道路ネットワークの整備は未だ十分ではなく、また、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備状況も欧米に比べて低水準であり、これらの改善が急務となっている。

（地域における社会資本整備のあり方）

経済がグローバル化する中で、地域が発展していくためには、以上のような国際的な物流や人流に関する課題に対応し、東アジア地域を始め世界の成長や活力を取り込んでいくことが重要である。あわせて、国内における経済活動の広域化に対応することや、本格的な人口減少を迎える中で地域の活力を維持・向上させていくために交流人口の拡大を促進することも重要な課題となっている。

そこで、地域ブロックにおいては、地域のあり方について明確なビジョンを示していくとともに、こうしたビジョンに基づいて、優先度の高いところから集中的に事業を行う「選択と集中」により、戦略的な社会資本整備を進めていくことが必要である。その際、港湾・空港手続の改善等のソフト施策の活用や民間プロジェクトとの連携等を図ることによって、社会資本の整備効果を相乗的に高めることも重要である。地域におけるこうしたハード・ソフト一体となった総合的な対応は、企業がグローバルに事業展開する中で、生産拠点の立地等の民間投資を地域に呼び込む上でも、不可欠なものである。

（注1）ここで取り上げる数値は港湾調査規則に規定する「甲種港湾（172港）」を対象としている。港湾貨物輸入量についても同様

（注2）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3）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

テキスト形式のファイルはこちら

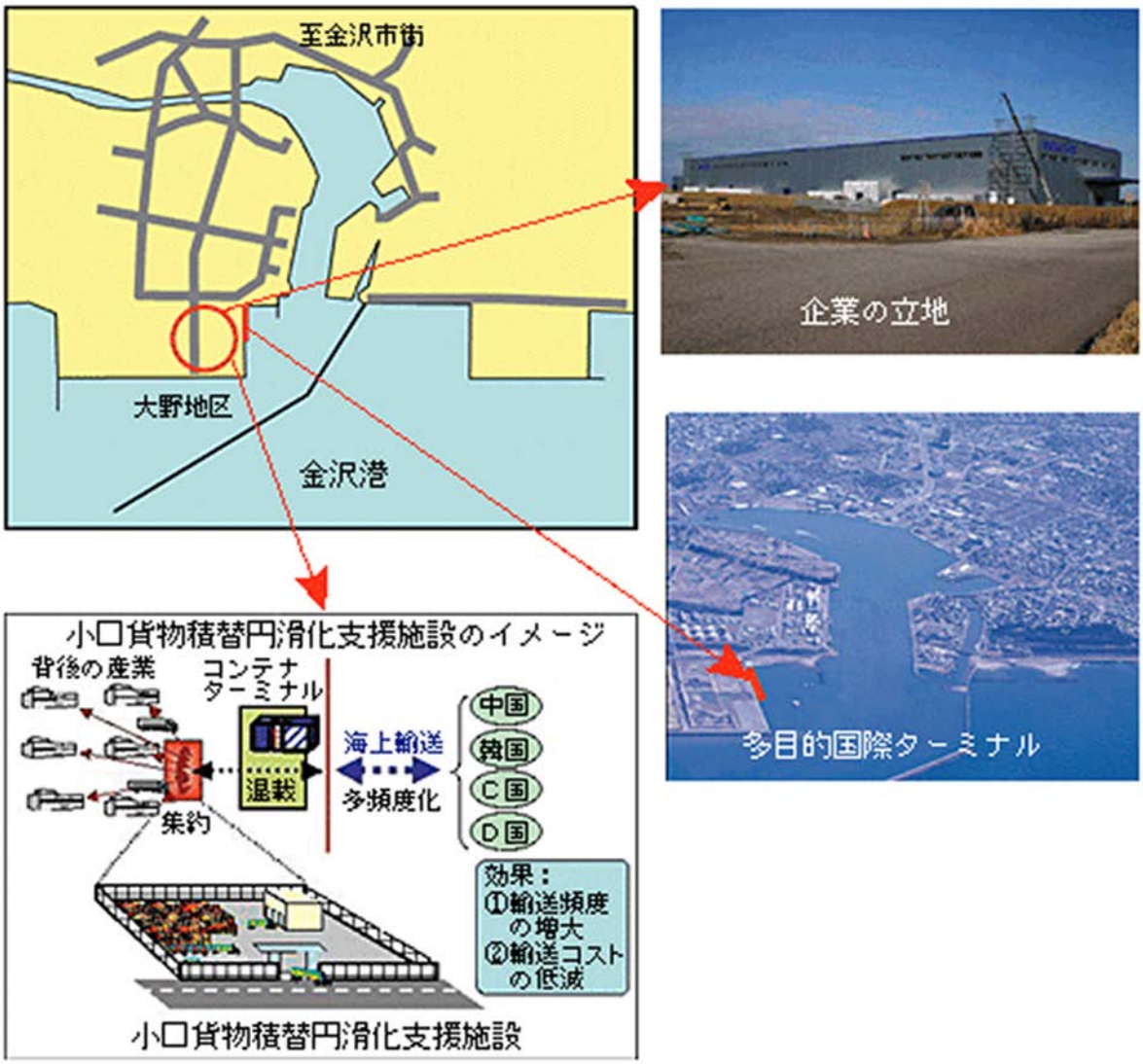
コラム・事例　金沢港における多目的国際ターミナルの整備による地域経済効果

金沢港は、石川県金沢市に位置する重要港湾であり、北陸地方の経済・産業を支える物流の拠点となっています。近年は、中国や北米向けの国際定期航路の充実により、産業機械や輸送用車両等を中心に輸出量が増加するなど、地域産業の国際競争力の強化に大きく貢献しています。

金沢港では、多様な貨物を扱う多目的国際ターミナルや、小ロット・多頻度貨物を効率的に集荷し海上輸送を円滑に行う小口貨物積替円滑化支援施設の整備を始め、ソフト・ハード一体となった港湾機能の強化が行われています。これらの港湾機能の強化により、大型船による輸送や小口貨物の輸送効率化等が可能となり、より一層低コストかつ効率的に貨物を輸送することができるようになります。こうした国際物流拠点としての機能が強化されることにより、背後圏の地域産業にも大きな効果をもたらすことが期待されています。

実際に、多目的国際ターミナルの整備に合わせて、大手建設機械企業が、需要拡大に対応した生産能力の向上のため、新工場を建設しました。同工場では、約50人の新たな雇用が創出されるとともに、19年度には約100億円の出荷を見込んでいます。

このように、港湾の機能強化は、産業立地や雇用創出等を通じて地域経済に大きな効果をもたらしています。

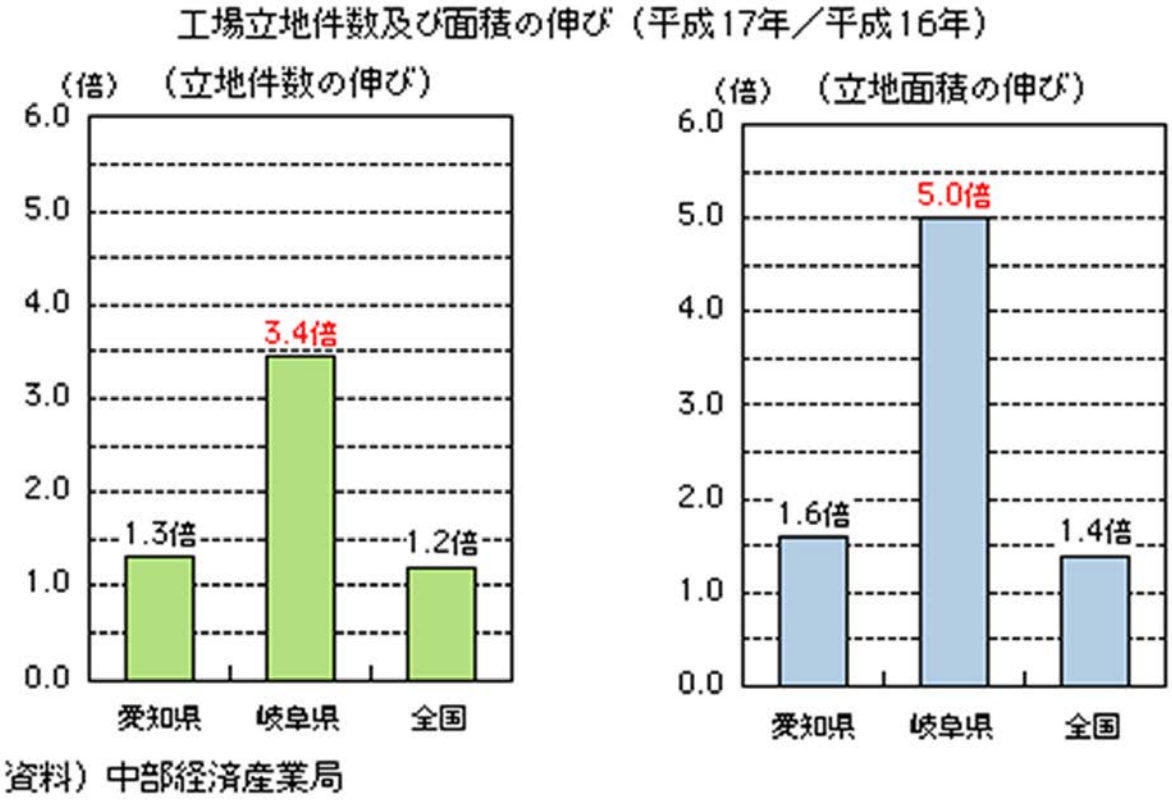


テキスト形式のファイルは[こちら]

コラム・事例　東海環状自動車道等の整備による波及効果

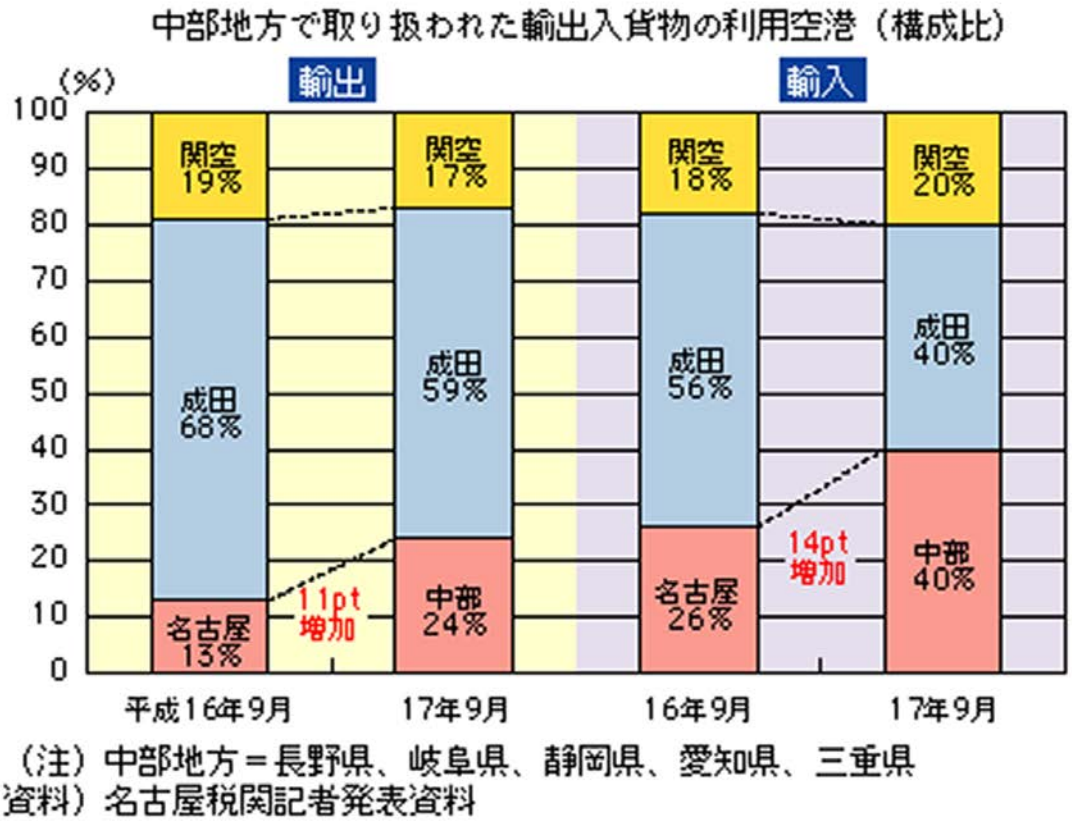
中部国際空港の開港や愛知万博の開幕に合わせて、平成17年3月に完成した東海環状自動車道を始めとする新たな自動車専用道路ネットワークは、中部の「ものづくり」を支え、地域の活力の向上に寄与しています。

岐阜県では東海環状自動車道の整備等による利便性の向上に伴い、平成17年には、その前年と比較して工場立地件数が3.4倍、立地面積が5倍と大幅に増加しています。特に、工場立地面積の伸びは、16年上期は全国35位でしたが、18年上期では全国7位に大きく躍進しています。



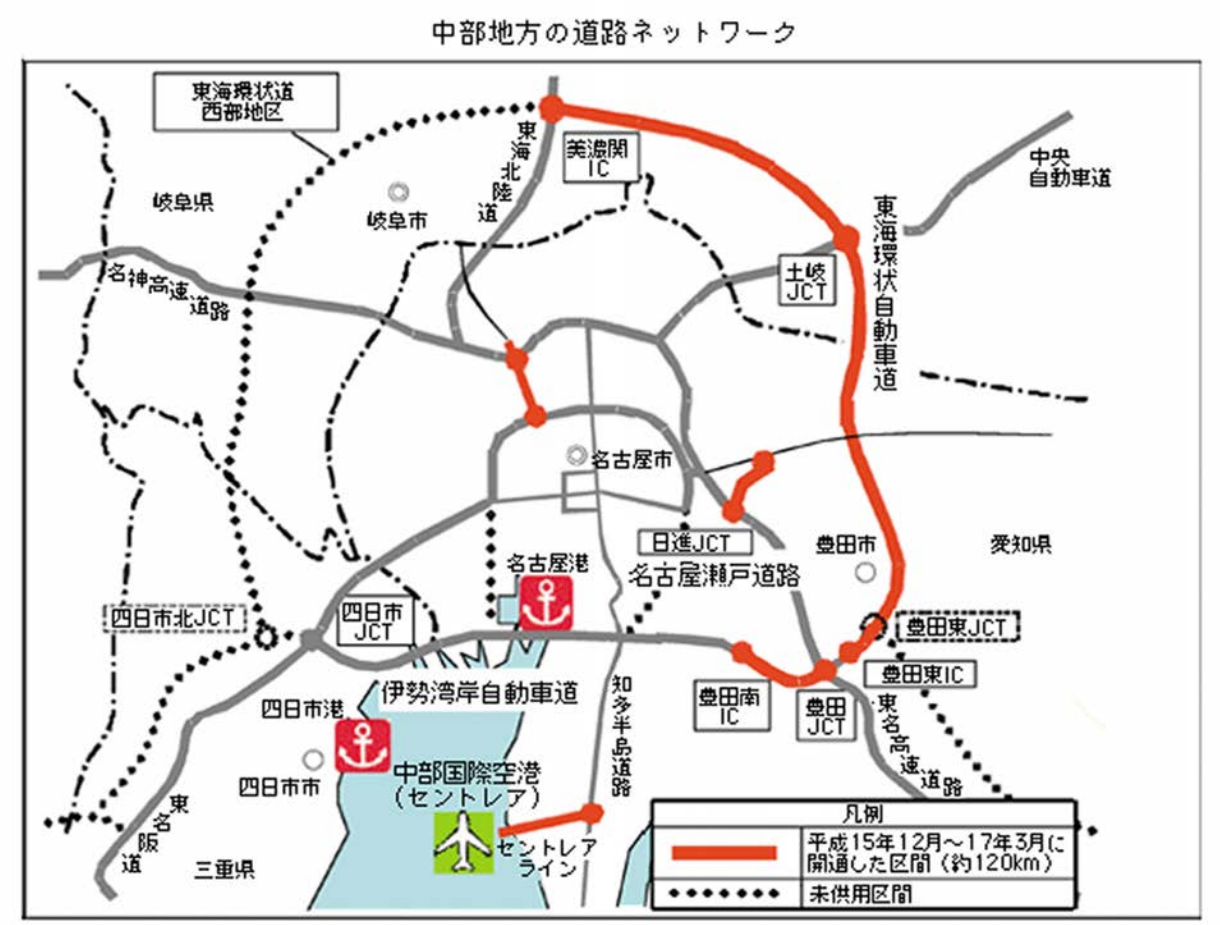
Excel形式のファイルはこちら

一方、伊勢湾岸自動車道、セントレアライン等の整備により、空港や港湾へのアクセスが飛躍的に向上しています。名古屋港の平成18年上半期の輸出入貨物量は6,352万トンで、対前年同期比6%と着実に増加しています。また、17年2月に開港した中部国際空港の輸出入貨物量は18年3月期で2万6千トンと、16年3月期（名古屋空港）に対し2.2倍の伸びを示しています。中部5県で取り扱われた輸出入貨物の利用空港の構成比を見ると、16年9月時点での名古屋空港の利用は、輸出が13%、輸入が26%にとどまっていましたが、中部国際空港開港後の17年9月時点では、輸出が24%、輸入が40%となり、成田国際空港等から大きくシフトしています。さらに、大手国際航空貨物取扱会社では、リードタイムの短縮が求められる自動車関連産業等のニーズに対応し、愛知県・岐阜県・三重県の一部から中国上海行き貨物の翌日配達サービスを商品化するなど、空港や港湾と後背圏を結ぶ広域的な道路網整備による効果がうかがえます。



Excel形式のファイルは[こちら]

　このように環状道路等のネットワークは、地域に大きな経済効果をもたらしており、中部の「元気」を持続・発展させるため、引き続き東海環状道西部区間等の整備を推進していきます。



テキスト形式のファイルは[こちら]

第2節　人口減少の下でのまちづくり・地域づくり

（人口減少下におけるまちづくり・地域づくりの課題）

我が国の人口が減少局面に入った中で、平成17年国勢調査では前回12年国勢調査より人口減少となった市町村が全体の7割を超えており、多くの地域が人口減少に直面するようになってきている。

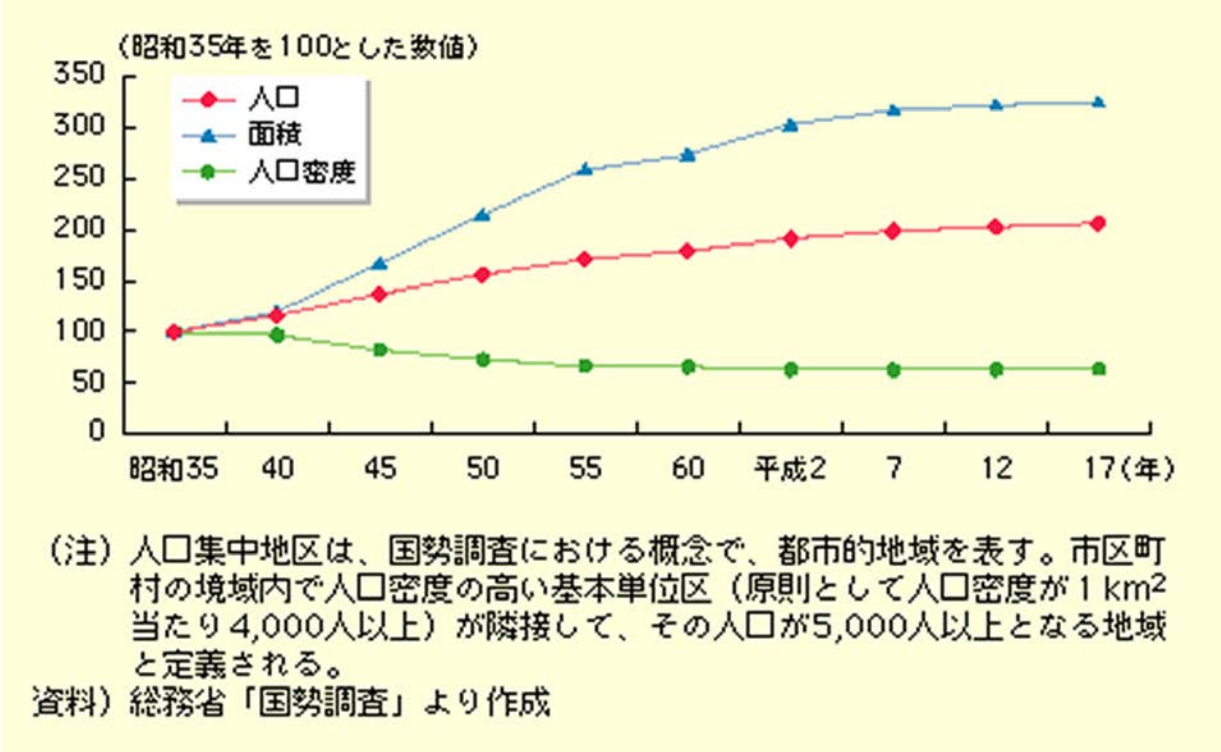
人口減少が地域に与える影響について、平成12年から17年国勢調査の間に人口が5%以上減少した654市町村から選んだ30市町村(注1)のアンケートの回答から見てみると、人口減少や高齢化の進行により、コミュニティや集落機能の維持が困難となっている状況があることが分かった。具体的には、地域の伝統行事等の継承が困難となっているといった回答もあり、地域独自の歴史や文化そのものが消失の危機にあることがうかがわれる。また、小中学校の統廃合や複式学級化を人口減少の影響として挙げる市町村も多かったが、その中には、学校が地域の核となる存在であったことから、閉校がその地域の活力の更なる低下を招いているという指摘もあった。そのほか、農林水産業の衰退や森林・農地の荒廃、商業・商店街の衰退を挙げる回答も目立った。

このような状況に対し、生活圏レベルにおいて、人口減少を前提としながらも、固有の文化・伝統・自然条件等をいかして質の高い暮らしを営むことのできる、持続可能な地域づくりを目指していくことが必要である。その際、まちづくりに当たっては、人口増加に伴う都市の拡大に合わせて基盤整備を行うという考え方から脱し、既存ストックの状況に合わせたコンパクトなまちづくりへと発想を転換することが不可欠である。また、それぞれの地域が、その地域独自の資源等をいかして活性化に取り組んでいくことが重要である。

（拡散した都市構造）

戦後、人口や世帯数が一貫して増加するのに伴い、宅地の郊外化が進展していった。その結果、我が国の市街地は、人口密度を低下させながら、拡大することとなり、近年はこうした動きは鈍化しているものの、拡散した都市構造のまま人口減少局面を迎えることになる。

図表I-2-2-1　人口集中地区の面積、人口、人口密度の推移

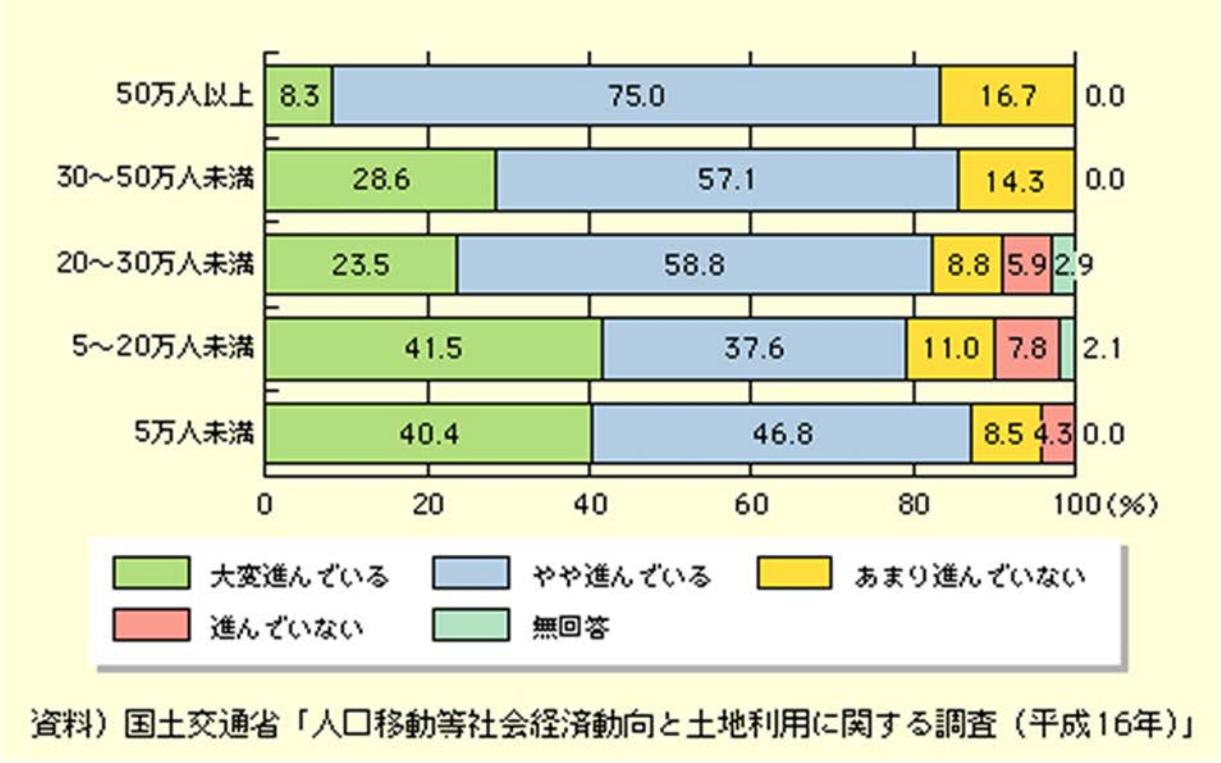


Excel形式のファイルはこちら

このような人口の拡散化に伴って、次節で見るように、日常生活における自家用車への依存が高まるとともに、商業機能を始めとする都市機能の郊外化が進んできた。

国土交通省の「人口移動等社会経済動向と土地利用に関する調査」によると、都市規模にかかわらず、8割以上の人が、商業機能の中心市街地から郊外への移転が「大変進んでいる」又は「やや進んでいる」と回答しており、特に40万人未満の都市においては、4割以上の人が「大変進んでいる」としている。

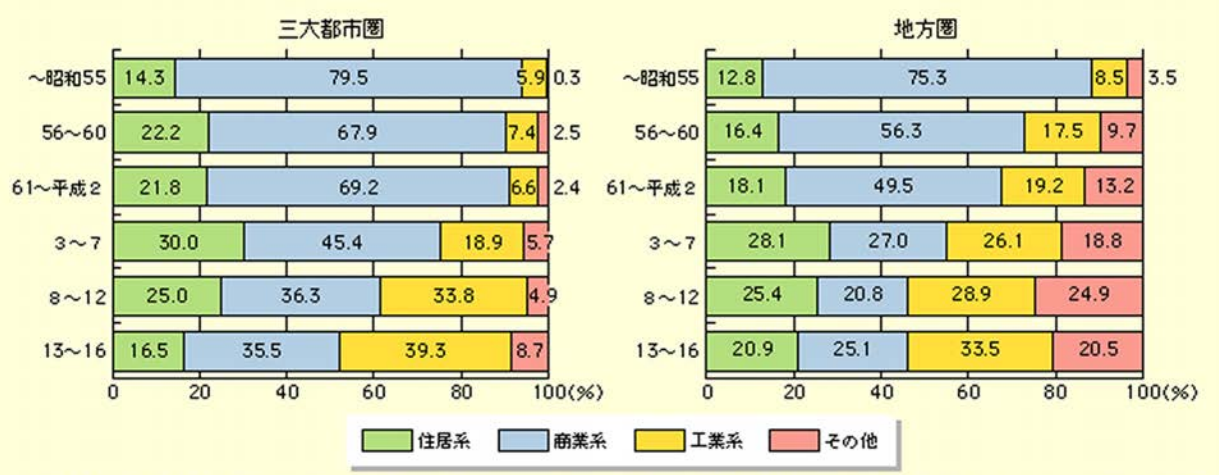
図表I-2-2-2　「商業機能の中心市街地から郊外への移転」についての意識



Excel形式のファイルはこちら

実際、大規模商業施設の立地状況について都市計画の用途地域別に見てみると、近年になって商業系用途地域への立地割合が大きく減少し、三大都市圏(注2)では工業系用途地域、地方圏(注3)では工業系用途地域のほか非線引き白地地域(注4)等への立地割合が増加してきており、中心市街地以外の都市周辺部に立地する傾向が強まっていることが分かる。

図表I-2-2-3　大規模商業施設（延べ床面積3,000m^{2}以上）の立地状況の推移

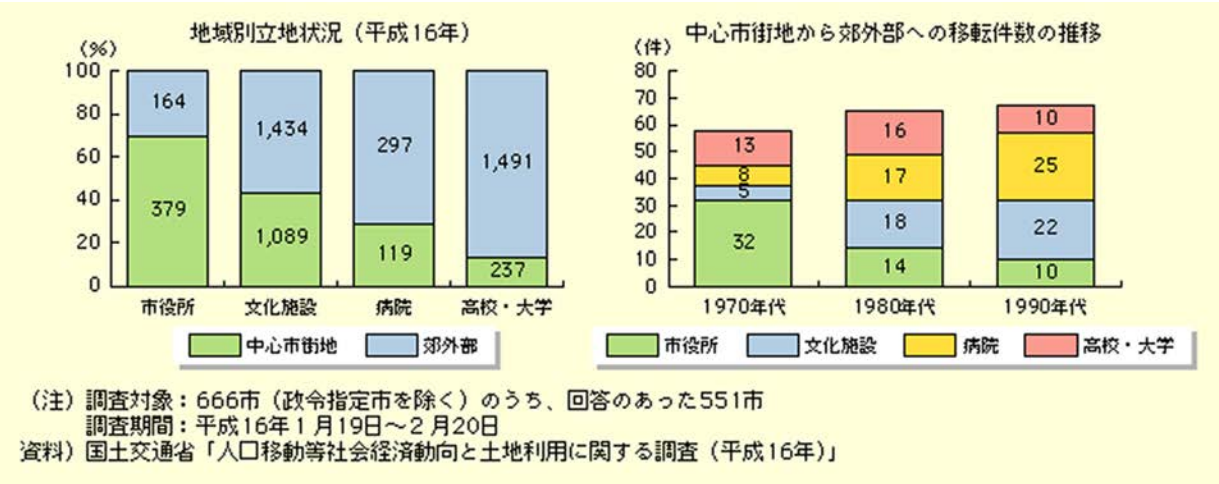


（注）１　住居系：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域
商業系：近隣商業地域、商業地域
工業系：準工業地域、工業地域、工業専用地域
その他：市街化調整区域、非線引き白地、都市計画区域外
２　建築基準法上の延べ面積3,000m^{2}以上の物品販売業を営む店舗について集計
３　平成16年末現在
資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

また、公共・公益施設の立地状況について見ても、病院では7割、高校・大学では9割近くが郊外に立地しており、近年では、特に病院や文化施設の郊外移転が進んできた。

図表I-2-2-4　公共・公益施設の郊外移転状況



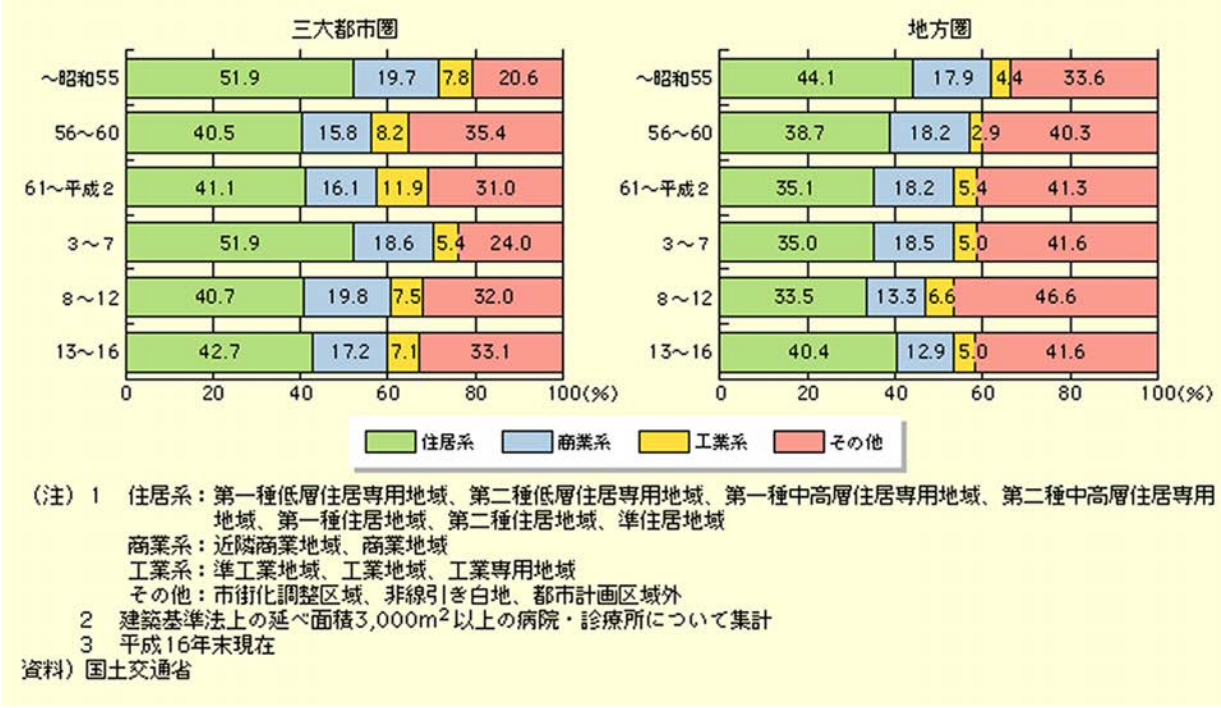
（注）調査対象：666市（政令指定市を除く）のうち、回答のあった551市
調査期間：平成16年１月19日～２月20日
資料）国土交通省「人口移動等社会経済動向と土地利用に関する調査（平成16年）」

Excel形式のファイルはこちら

地方圏における病院の立地状況について都市計画の用途地域別に見ると、延べ床面積3,000m^{2}以上の病院施設の4割以上が市街化調整区域や非線引き白地地域等に立地しており、既成市街地の外への立地が進んでいる状況が見

られる。

図表I-2-2-5　病院施設（延べ床面積3,000m^{2}以上）の立地状況の推移



（注）1　住居系：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域
商業系：近隣商業地域、商業地域
工業系：準工業地域、工業地域、工業専用地域
その他：市街化調整区域、非線引き白地、都市計画区域外
2　建築基準法上の延べ面積3,000m^{2}以上の病院・診療所について集計
3　平成16年末現在
資料）国土交通省

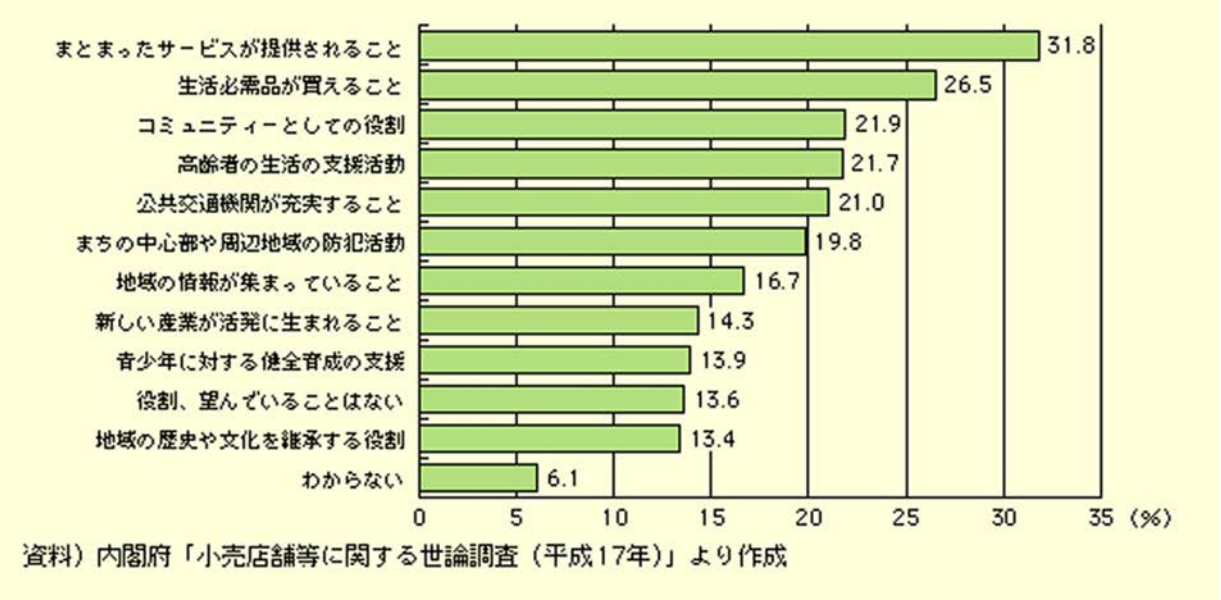
Excel形式のファイルはこちら

（コンパクトなまちづくり）

このような拡散した市街地は、公共施設の維持管理等の都市経営に係るコスト面からも非効率である。また、自家用車の利用が前提となることから、次節で見るように、高齢者等の移動制約者にとっては日常生活の面で利便性を欠くものとなるだけでなく、環境にも大きな影響を及ぼす。

内閣府の「小売店舗等に関する世論調査」によれば、「あなたにとって、まちの中心部が果たしている役割や、中心部に望んでいることは何ですか」という質問に対し、「小売店舗、金融機関、役所、病院などの施設が集中し、まとまったサービスが提供されること」とする回答の割合（複数回答）が31.8%と最も多く、商業や公共サービスといった都市の諸機能が中心市街地に集約することへの期待は強い。

図表I-2-2-6　「まちの中心部の役割や中心部への希望」についての意識（複数回答）



Excel形式のファイルはこちら

今後、人口減少社会が到来し、高齢化が加速する中で、自治体財政を保ちつつ、地域コミュニティを維持していくためには、都市機能の無秩序な拡散を排し、広域的サービスを担う商業、行政、医療、文化等の諸機能の立地を集約化し、過度に自家用車に依存しない都市構造を目指していくことが必要である。

また、近年、市町村合併が進む中で、合併の効果をいかした広域的なまちづくりにより、新市町村の一体化を図っていくことも求められている。

平成18年5月に成立した「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」では、広域にわたり都市構造に大きな影響を与える大規模集客施設の立地に当たっては都市計画手続を経ることとし、地域の判断を反映した適切な立地を確保するよう、用途地域における立地規制や開発許可制度等の見直しが行われた。

こうした都市計画制度の適切な運用や「中心市街地の活性化に関する法律」に基づく支援措置の活用等を通じて、都市機能の適正立地、中心市街地の振興等を一体的に推進し、多様な都市機能がコンパクトに集積した、子どもや高齢者を含めた多くの人にとって暮らしやすい、にぎわいあふれるまちづくりを実現する必要がある。

（地域の特性をいかした活性化の取組み）

人口が減少する中で地域の活性化に取り組むに当たっては、地域の特性をいかすということが不可欠である。

このような観点から、例えば、中心市街地の活性化に際しては、多くの中心市街地に蓄積されている歴史的・文化的要素、景観資源について再生・活用していくことも重要となってくる。

地域活性化のための取組みとして、人口減少30市町村(注5)のアンケートの回答を見ると、ほとんどの市町村で地域固有の自然・文化等をいかした観光の振興を始めとする交流人口の拡大に取り組んでいる。また、地元特産品のブランド化等の農林水産業を始めとする地域産業の振興も、主に小規模な市町村において熱心に取り組まれている。さらに、地域・集落を単位として市民自らが行う地域の活性化事業を支援する新潟県佐渡市の「佐渡おこしチャレンジ事業」のように、いくつかの市町村では住民と協働した地域活性化を模索する動きも見られている。地方財政が厳しくなる中で、地域固有の資源をいかしつつ活性化を図っていくためには、このような住民主体の取組みが、今後ますます重要性を増していくものと考えられる。

（注1）（注9）参照

（注2）本節においては、東京圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）、名古屋圏（愛知県）、大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）

（注3）三大都市圏以外の道県

（注4）市街化調整区域と市街化区域の区分を定めていない都市計画区域内で、用途地域の定められていない地域

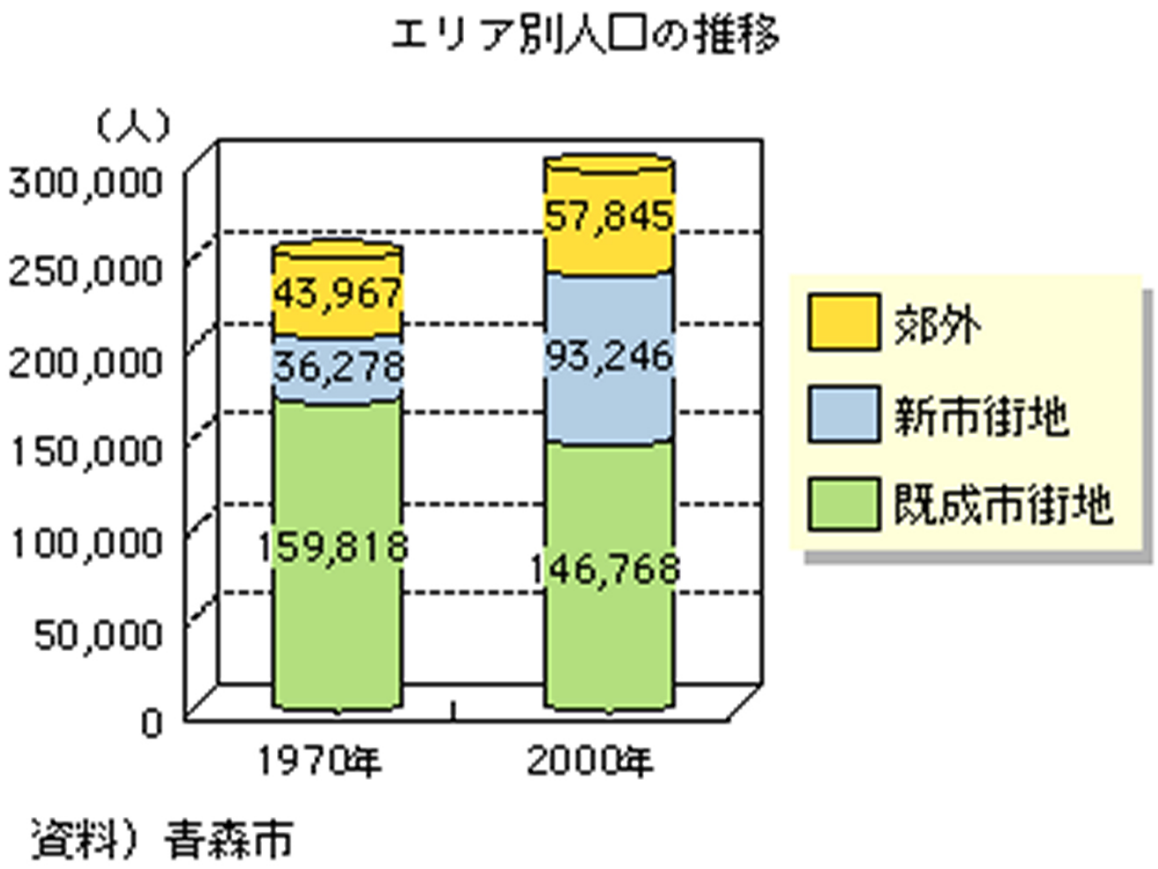
（注5）（注9）参照

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　コンパクトシティの形成～青森市の取組み～

世界的に有数の豪雪地帯である青森市は、拡散型のまちづくりでは除雪等の都市管理に要する行政コストがかさむなどの理由から、「コンパクトシティの形成」を基本理念とし、「無秩序な市街地の拡大抑制」と「まちなかの再生」という2つの視点に立って、持続可能なまちづくりを進めています。

これまでは人口の増加に対応するために、郊外部に多くの住宅地や商業地の開発が進められ、市街地が拡大してきましたが、その結果、市街地の中心部では人口が減少し、歩行者通行量についても商業機能の衰退を裏付けるように総じて減少し、中心市街地の空洞化が深刻な問題となりました。



資料）青森市

Excel形式のファイルはこちら

そのため、都市を「インナー(注1)」、「ミッド(注2)」、「アウター(注3)」の3つに区分し、それぞれの地区の特性に応じた土地利用方針を定め、郊外開発の抑制を図り、機能的で効率的なまちづくりを推進するとともに、市民図書館等の公共施設と物販等の商業施設が一体となった複合商業ビル「アウガ」や、イベントや実験店舗等に利用することができる「パサージュ広場」といった交流・にぎわいの拠点を「インナー」に整備し、まちなかの魅力づくりに取り組んでいます。

インナー、ミッド、アウターの区分



資料）青森市資料より作成

アウガ



パサージュ広場



平成19年2月には、「中心市街地の歩行者通行量」、「中心市街地の年間観光施設入込客数」、「中心市街地夜間人口」、「空き地・空き店舗率」等の指標を盛り込んだ中心市街地活性化基本計画を作成し、内閣総理大臣の認定を受けており、今後、中心市街地の活性化に向けた取組みに対して、より一層力を入れていくことになります。

中心市街地の活性化の目標達成状況を把握するための指標

	現況値（平成17年）	目標値（平成23年）
歩行者通行量	59,090人	76,000人
年間観光施設入込客数	696,312人	1,305,000人
中心市街地夜間人口	3,346人	3,868人
空き地・空き店舗率	10.7%	8.8%
小売業年間商品販売額	68,553百万円	68,553百万円

資料）青森市

Excel形式のファイルはこちら

国土交通省では、今後、人口減少・超高齢社会を迎える中で、高齢者も含めた多くの人にとって暮らしやすいまちとなるよう、様々な都市機能がコンパクトに集積した、歩いて暮らせるまちづくりを支援していくこととしています。

（注1）都市整備を重点的に行い、市街地の再構築等を進めるエリア
（注2）ゆとりのある居住環境の保全・誘導を図り、緑豊かな空間づくりを目指すエリア
（注3）都市化を抑制し、自然環境、営農環境の保全に努め、開発は原則として認めないエリア

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　地域の価値の再発見～人口減少市町村における地域資源の活用

○　奈良県御所（ごせ）市～古い街並みをいかす

大和平野西南端に位置する御所市では、平成7年から17年の間に人口が約3万6千人から約3万2千人にまで減少するとともに、高齢化も進行し、市の中心市街地である「御所まち」においても活気が失われてきました。このような状況に対し、江戸時代中・後期から明治時代にかけての町家が多く残る街並みをいかした、住民主体の継続的なまちづくり活動が行われています。町家の特別公開や商家の蔵でのコンサート等を行う複合的なイベント「御所まち霜月祭（そうげつさい）」の開催が11年に始まり、15年にはNPO法人が設立され、ボランティアガイドによる「霜月祭」や「御所まち」の案内等の活動を展開しています。最近では、「日本風景街道」モデルルートの調査対象に「ごせまち近世景観街道」が登録され、古い街並みの価値の再発見を通じた地域の活性化への取組みが発展してきています。

「御所まち」の街並み



○　島根県美郷（みさと）町～中山間地域ならではの環境をいかした取組み

島根県のほぼ中央に位置する美郷町では、若者の都市流出等により人口減少が続くとともに、高齢化が進行し、老年（65歳以上）人口割合は平成17年国勢調査では4割を超え、農業生産意欲の減退や農地の荒廃が問題となっています。

このような状況に対し、同町では、地域再生計画の認定を受けて、一次産品の振興による雇用機会の創出に取り組んでいます。第一に、大麦若葉等の生産・加工を推進し、健康食品産業の振興を図っています。第二に、イノシシによる農林産物の被害が深刻化する中で、駆除イノシシを特産化するという逆転の発想により、捕獲から加工、販売に至るシステムを整備し、「おおち山くじら」というブランドの確立を目指しています。

また、水量豊富な一級河川「江（ごう）の川（かわ）」が町を貫流していることから、カヌーの博物館や製作工房等を備えた「カヌーの里おおち」を整備し、県外からの長期研修生を募集するなど、豊かな環境をいかした地域興しに取り組んでいます。

江の川でのカヌーレッスン



テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　人口増加市町村における地域の活力の維持・向上策

○　香川県宇多津（うたづ）町～新市街地の再活性化と新旧住民の交流

坂出市と丸亀市の間に位置する宇多津町では、瀬戸大橋架橋を契機に、広大な塩田跡地が開発され、人口も約1万7千人にまで着実に増加してきましたが、近年では、未利用地の活用が進まないことや観光客数の減少といった課題を抱えています。こうした中で、平成15年に地元の事業者や住民等によって「まちづくりアクションプラン協議会」が組織され、歩行者天国のイベントを実施するなど住民主体による地域活性化のための活動が始まりました。今後、地域再生計画の認定を受けた「シーサイドうたづアクションプラン」に基づき、「道の駅」・「みなとオアシス」の指定を受けている臨海公園の再編等を進め、官民一体となって地域の再活性化を図ることとしています。

また、都市再生整備計画に基づき、新市街地の再整備とともに、住宅が密集し道路が狭隘な旧市街地についても歴史的資源をいかした魅力的なまちづくりを進め、さらに、新旧市街地のアクセス性を改善することで双方の住民の交流機会を確保し、コミュニティの活性化を図ることとしています。人口増加33市町村（（注10）参照）のアンケートでは、新旧住民の交流の難しさを課題とする回答が目立っており、こうした取組みの成果が注目されます。

歩行者天国イベント



○　山梨県富士河口湖町～外国人観光客の誘致

富士河口湖町は、富士山の北麓に位置し、富士五湖のうち河口湖、西湖、精進湖、本栖湖の4つがあるという恵まれた環境の下、企業進出等を通じて人口は増加しており、2万5千人を超えるに至っています。町村合併により成立した同町では、合併後のまちづくりとして、3地区において都市再生整備計画を作成し、それぞれの地区の特性をいかして、魅力的な中心市街地づくりや定住促進のための住環境の整備、新たな観光拠点づくりを進めています。また、このような基盤整備とともに、河口湖ハーブフェスティバル等のイベント展開、全国初の遊漁税の導入、温泉掘削、エコツーリズムの推進等、様々なハード・ソフト政策による観光地づくりに取り組んでいます。特に、中国、韓国、台湾等への海外キャラバンを実施するなど、外国人観光客の誘致を強化しており、そうした取組みの結果、2004年に河口湖エリアで宿泊した外国人観光客は、前年を4万人以上上回り約15万人（同町調べ）に達しています。

河口湖ハーブフェスティバル



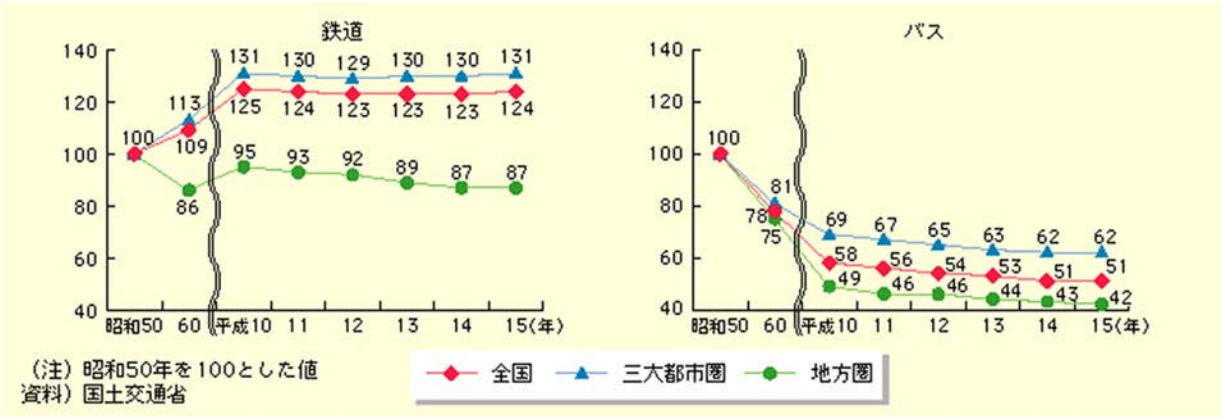
テキスト形式のファイルはこちら

（公共交通機関利用者の減少）

公共交通は通勤、通学や買い物、高齢者の通院等における地域の足として、重要な役割を果たしている。しかしながら、特に地方圏において、自家用車の普及等により公共交通の輸送人員が減少している。

三大都市圏（注1）と地方圏（注2）における鉄道（注3）の輸送人員を見ると、三大都市圏では堅調な推移を示しているものの、地方圏では、落ち込んでいる。また、バスの輸送人員は、三大都市圏、地方圏共に減少しているが、特に地方圏では、三大都市圏以上に落ち込みが激しい。

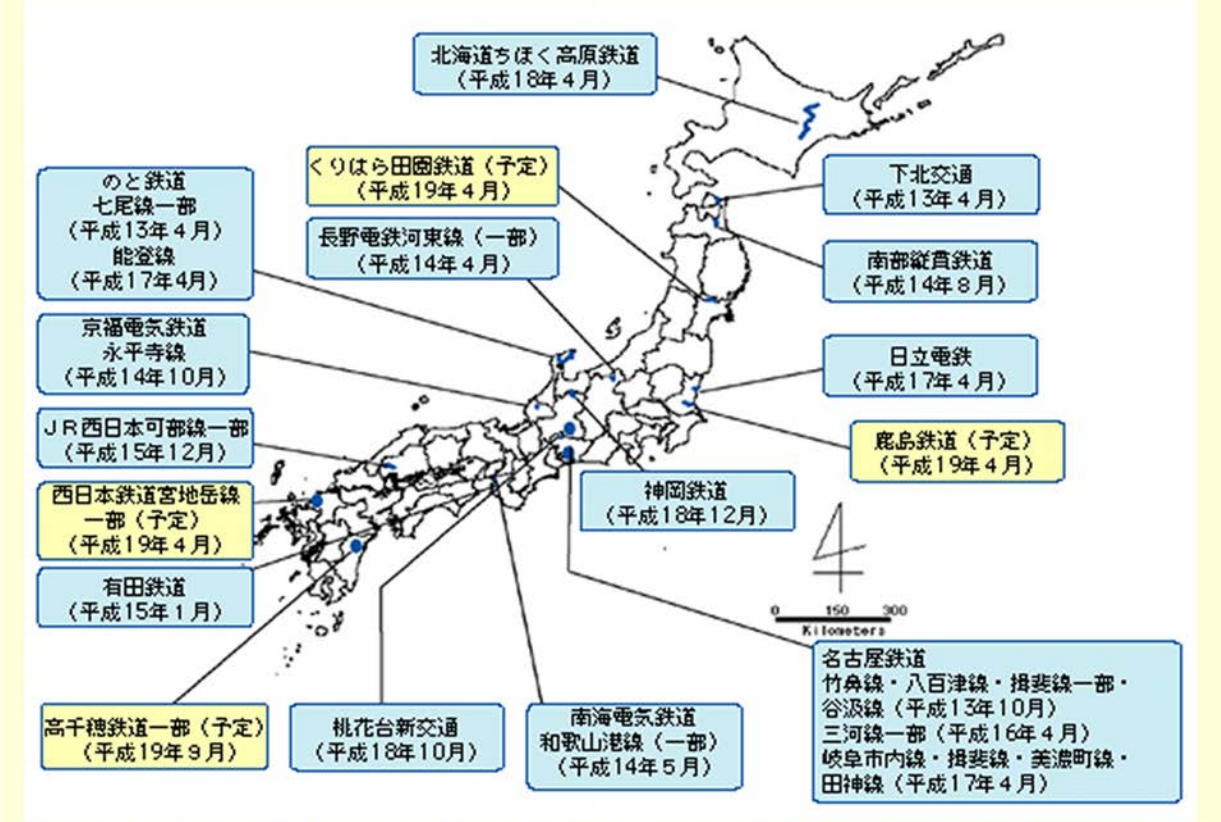
図表I-2-3-1　鉄道・バスの輸送人員の推移



Excel形式のファイルはこちら

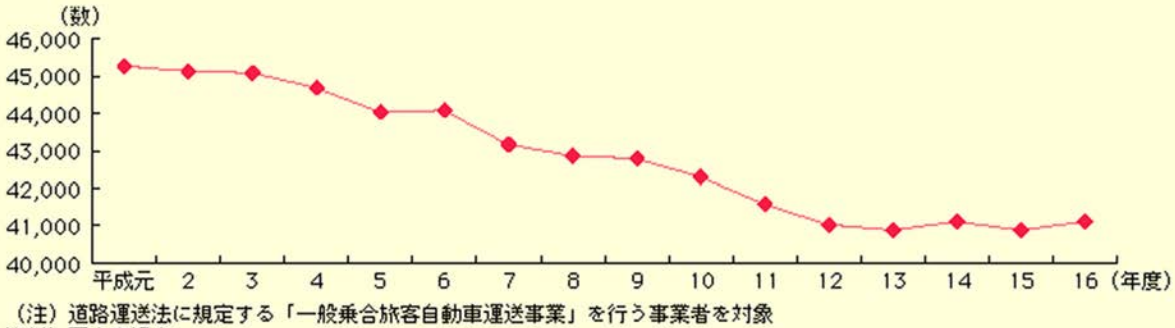
このような公共交通の利用者の減少は、地方圏を中心に、公共交通事業者の経営を圧迫しており、全国的に見ても鉄道路線の廃止が続いているほか、バス系統数も近年まで減少してきた。

図表I-2-3-2　平成12年以降の地方部の鉄道路線の廃止路線（予定も含む）



（注）鉄道の廃止予定路線については、国土交通省に鉄道事業の廃止を届け出て、現在まで後継事業者が確定していない路線を記載している。
なお、廃止予定年月は鉄道事業廃止届出に記載されている年月を記載している。
資料）国土交通省

図表I-2-3-3　バスの系統数の推移



（注）道路運送法に規定する「一般乗合旅客自動車運送事業」を行う事業者を対象
資料）国土交通省

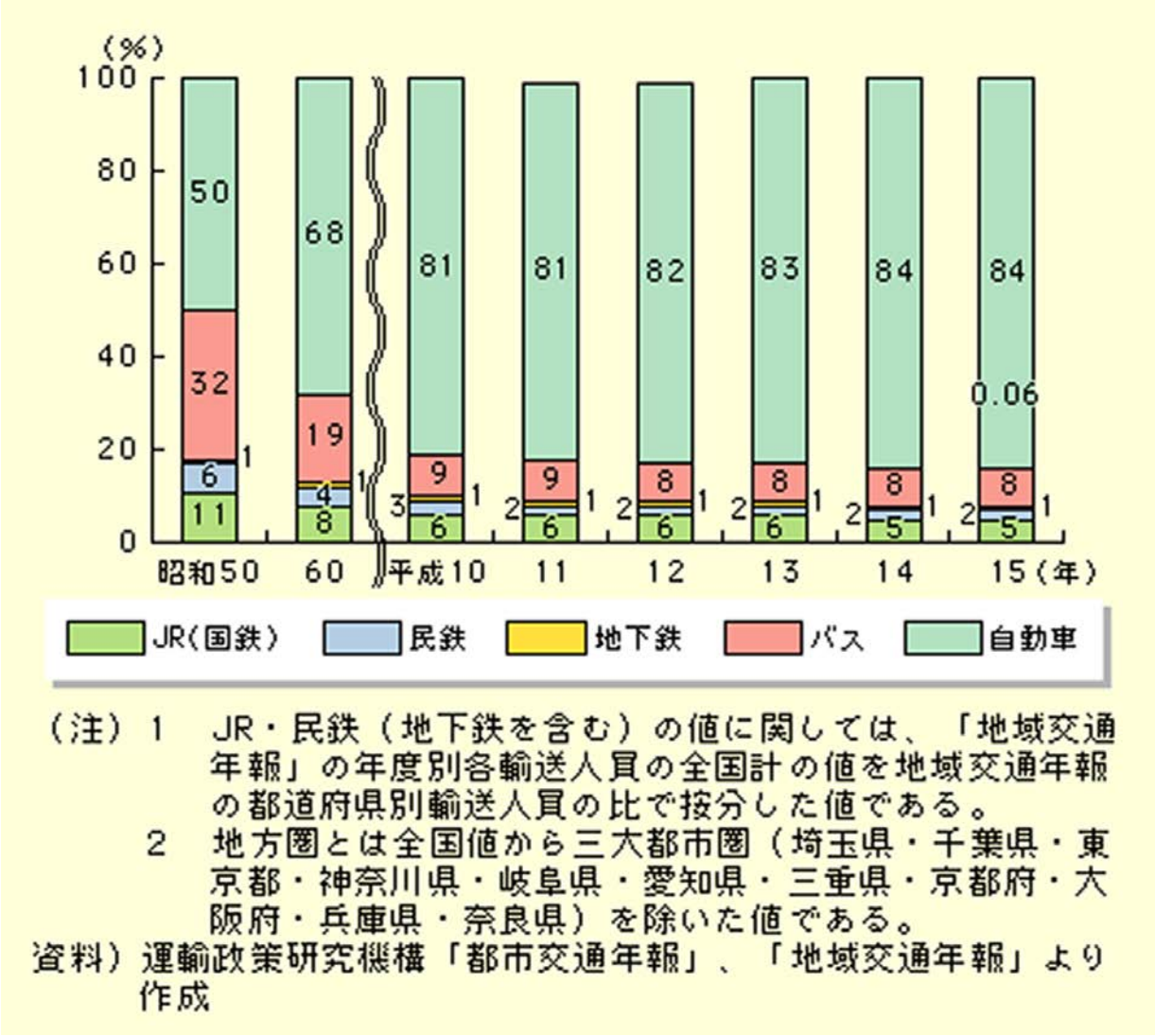
Excel形式のファイルはこちら

（地方圏を中心とした自家用車の普及とその影響）

公共交通利用者数の落ち込んでいる地方圏の各交通機関の輸送分担率の推移を見ると、昭和50年から平成15年までの間に、自動車の分担率が50％から84％にまで大きく増加しており、自家用車への依存が相当程度進んでい

る。

図表I-2-3-4　地方圏における交通機関分担率の推移



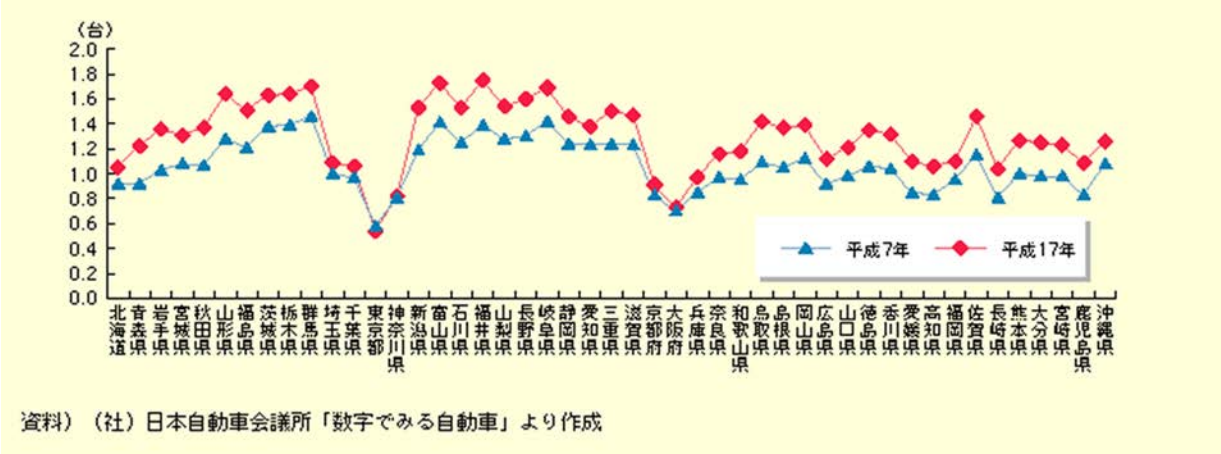
（注）1　JR・民鉄（地下鉄を含む）の値に関しては、「地域交通年報」の年度別各輸送人員の全国計の値を地域交通年報の都道府県別輸送人員の比で按分した値である。
2　地方圏とは全国値から三大都市圏（埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・岐阜県・愛知県・三重県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県）を除いた値である。

資料）運輸政策研究機構「都市交通年報」、「地域交通年報」より作成

Excel形式のファイルはこちら

こうした交通機関分担率の変化に歩調を合わせ、自家用車の普及が進んでいる。自家用車の保有状況を見ると、平成17年3月現在、1世帯当たりの自家用車保有台数は42道県において1台を超えている。また、平成7年時点との比較では、ほとんどの県で増加しており、とりわけ地方圏では、その増加幅が大きい。

図表I-2-3-5　都道府県別一世帯当たり自家用車保有台数の推移



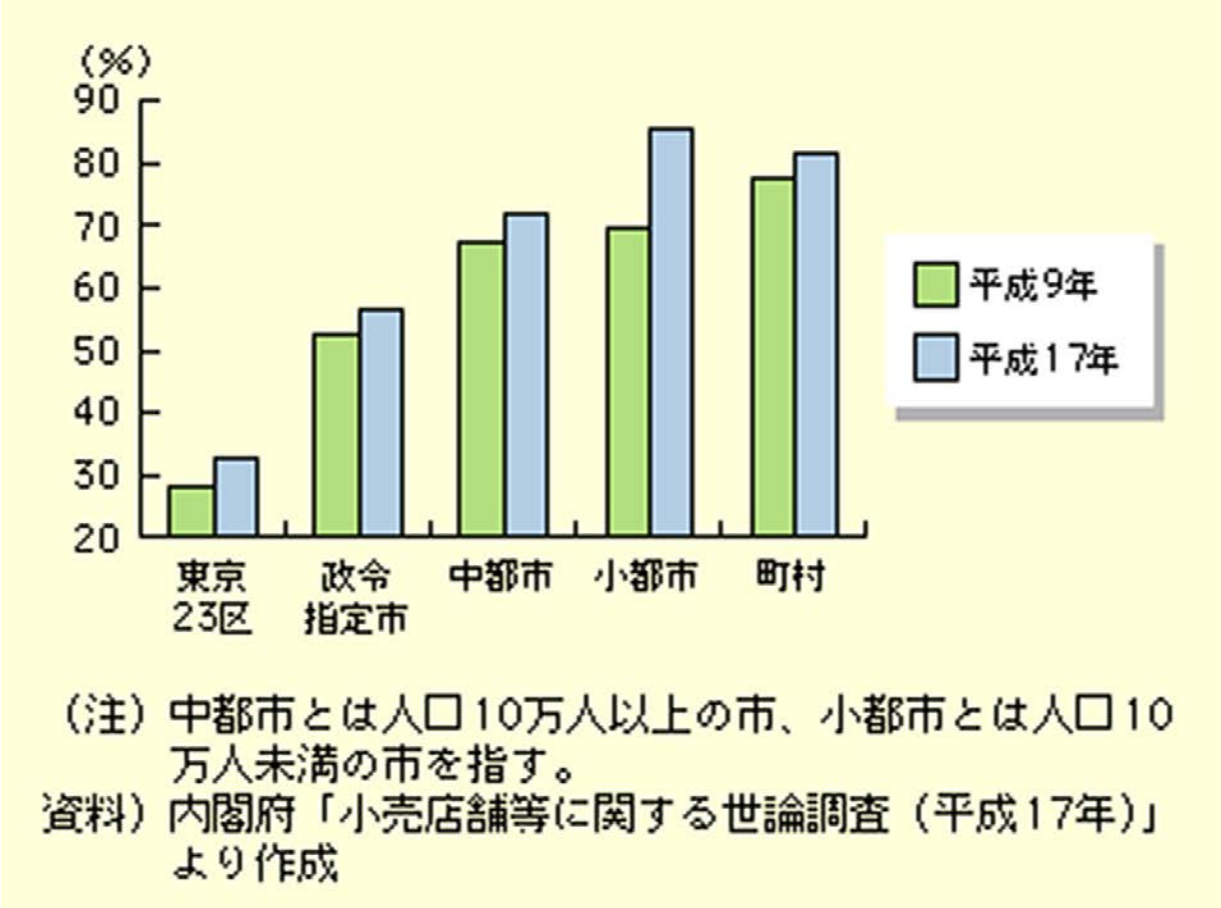
資料）（社）日本自動車会議所「数字でみる自動車」より作成

Excel形式のファイルはこちら

また、大規模商業施設や公共・公益施設については、前節で見たように、都市周辺部や郊外への立地が進んでいるが、このような動きがモータリゼーションの進展を加速させてきた面がある。

内閣府の「小売店等に関する世論調査」によれば、買い物で自家用車を使用する割合は、規模の小さい都市や町村部で高くなっており、日常生活での自家用車依存が進んでいる状況がうかがわれる。

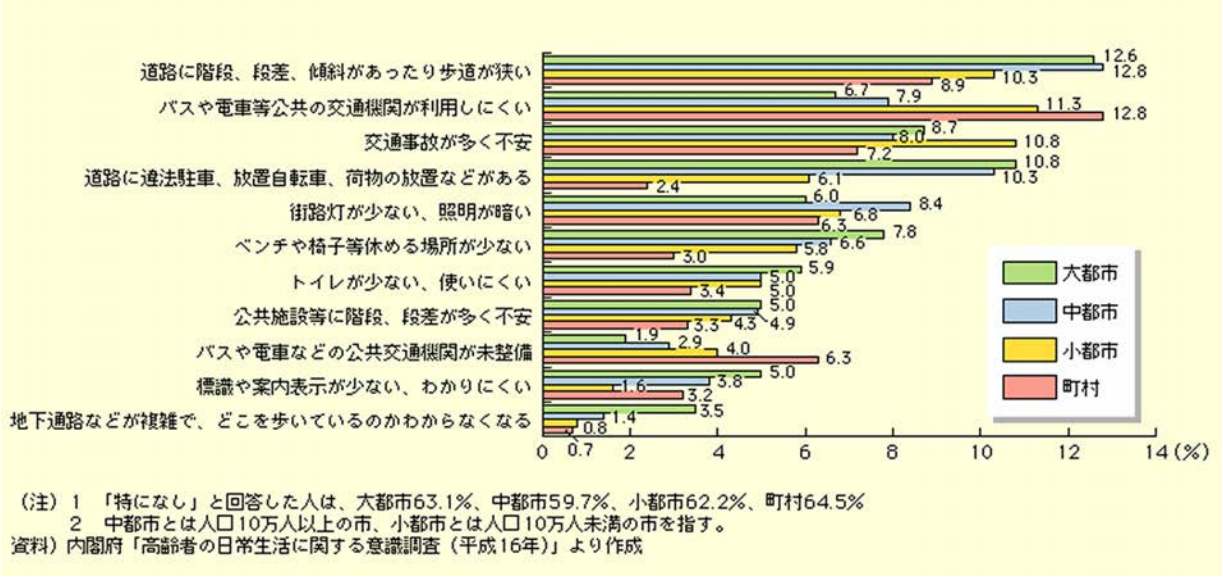
図表I-2-3-6　買い物での自家用車利用状況



Excel形式のファイルはこちら

一方、内閣府の「高齢者の日常生活に関する意識調査」によれば、外出の障害となる事項として「バスや電車等公共の交通機関が利用しにくい」を挙げる回答（複数回答）の割合は、都市規模が小さくなるほど高くなっており、こうした地域においては高齢者等の足の確保が大きな問題となっている。

図表I-2-3-7　外出時の障害（複数回答）



（注）1　「特になし」と回答した人は、大都市63.1%、中都市59.7%、小都市62.2%、町村64.5%
　　2　中都市とは人口10万人以上の市、小都市とは人口10万人未満の市を指す。
資料）内閣府「高齢者の日常生活に関する意識調査（平成16年）」より作成

Excel形式のファイルはこちら

（公共交通をめぐる新たな動き）

公共交通を取り巻く状況は、特に地方圏において、輸送人員が減少する中で、厳しさを増している。その一方で、中心市街地へのアクセスを向上させ、まちなかのにぎわいを取り戻すこと等を目指し、地域の需要や実情に応じた新たな交通体系の整備に取り組んでいる地域も見られる。

鉄道に関しては、自家用車の普及等に伴い、利用者数の減少が進行していた既存の路線に対し、次世代型路面電車システム（LRT）を導入し、高頻度の運行を行うこと等でサービスの向上を図っている地域もあり、利用者数の増加や沿線地域の活性化といった成果が上がっている。

LRTの例（富山ライトレール）



また、バスに関しては、地域の多様な主体による支援等により日本型BRT(注4)の整備が行われた事例があり、混雑緩和やバスの定時性・速達性の確保が実現し、利用者利便の向上がもたらされている。

日本型BRTの例（神奈川県藤沢市「ツインライナー」）



こうした取組みに加え、地方公共団体、地元関係者等が中心となって、交通空白地帯の解消や市街地の活性化等を目的とした、新たな輸送を行う動きも広がっており、コミュニティバス(注5)については、全国の市町村の約4割で導入されている。

コミュニティバスの例（東京都武蔵野市「ムーバス」）



プティバスの例（乗合タクシー（福島県南相馬市））



また、本格的な高齢化社会の到来を迎え、スペシャルトランスポートサービス（STS）(注6)の需要も増大しており、福祉タクシー(注7)を始めとする既存の交通事業者による運送に加え、NPO等による福祉有償運送も見られるようになっている。

福祉タクシーの例



さらに、公共交通の利便性を高め、活性化・再生を実現するため、一つの車両で鉄道や自動車といった複数のモードについて一貫輸送を行う新しい輸送サービスも研究されており、一部の地域で実用化に向けた取組みも行われている。

（地域の活力向上のための公共交通）

地域の公共交通は、地域住民の自立した生活を支えるとともに、活力ある都市活動の実現、観光を始めとする地域間の交流の促進、環境負荷の低減等を通じ、それぞれの地域における暮らしの質を確保し充実させる大きな役割を果たしてきている。公共交通は、いわば地域の経済社会活動の基盤であり、その活性化・再生により人々の円滑な移動を確保することは、地域の活力を向上させるための重要課題となっている。

とりわけ、今後、少子高齢化社会を迎える中で、前節で見たように、自家用車に依存する拡散した市街地からコンパクトなまちづくりへの転換が求められており、その実現のためには、市街地の集約等の取組みと合わせて、市街地へのアクセスを向上させることが必要なことから、公共交通の活性化・再生は急務となっている。

また、自家用車に大きく依存している中山間地を始めとする地域においても、高齢者等の移動制約者の移動手段を確保するため、運転の容易な車両の開発や走行環境の整備等に取り組むとともに、コミュニティバスやNPOによる福祉有償輸送等の新たな手段を活用していくことが必要となっている。

実際に、前述のとおり、地域が一丸となって、従来とは違う新たな形態で、地域の実情に応じた輸送サービスが行われている事例も見られ、こうした地域公共交通の新たな芽を育て、普及させていくことが必要である。

その際、鉄道、バスといった個別輸送モードごとにではなく地域総合的に、また、ハードとソフトの両面から、交通事業者だけでなく、地方公共団体を中心に、交通事業者、公安委員会、道路管理者、NPO、地域の住民等が一丸となって、真に地域が求める公共交通について検討し、着実に取り組んでいくことが求められる。

（注1）本節においては、東京圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）、大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）及び中京圏（愛知県、岐阜県）

（注2）三大都市圏以外の道県

（注3）本節においては、軌道を含む。

（注4）BRT：バスの定時性、速達性の確保のため、輸送力を向上させた高度なバスサービス

（注5）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6）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に、ドア・トゥ・ドアの移動を提供する輸送サービス

（注7）車いすや寝台（ストレッチャー）のまま乗降できるリフト等を備えた専用のタクシー車両

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　貴志川線の存続に向けた地域の取組み

和歌山電鐵貴志川線は、和歌山駅（和歌山市）から貴志駅（紀の川市）を結ぶ14.3kmの路線です。

貴志川線は、山東軽便鉄道株式会社により大正5年に開業し、昭和36年に、南海電気鉄道株式会社（南海電鉄）と合併した後も、地域住民の足として運営されてきましたが、マイカーの増加、路線と並走する県道の整備、少子化の進行等の影響を受け、年間利用者数が昭和49年度の360万人から、平成16年度の192万人まで減少し、5億円を超える経常損失が生じていました。南海電鉄は、コストの削減や列車の増発等、様々な需要喚起策を実施しましたが、利用者数の減少に歯止めが掛からず、16年9月に国土交通大臣に対して事業の廃止届を提出しました。

一方、貴志川線は、通勤・通学に利用する沿線住民や、自家用車を持たない高齢者等の足として大きな役割を果たしていました。そこで、沿線住民が「貴志川線の未来を“つくる”会」を立ち上げ、関係機関への存続要請活動や利用者増に向けたイベントを開催するなど、貴志川線の存続に向けた取組みを活発に実施しました。

このような沿線住民の活動が実り、平成17年2月には、沿線自治体による、「貴志川線存続に向けた支援の枠組」が決定しました。同年4月に、岡山電気軌道株式会社が貴志川線運営事業者として公募により選定され、その後同社により、和歌山電鐵株式会社が設立されました。これを受け、18年2月に、貴志川線の南海電鉄から和歌山電鐵への鉄道事業譲渡譲受について国土交通大臣が認可を行いました。

これにより、貴志川線は路線の廃止を免れ、平成18年4月から、和歌山電鐵貴志川線として運営されています。

路線の継承後も、貴志川線の利用促進が不可欠だという認識から、地元自治体、沿線住民、沿線学校関係者、商工会及び和歌山電鐵で組織された貴志川線運営委員会が設置され、貴志川特産のいちごをテーマに著名なデザイナーの手により従来の車両を大胆にリニューアルした「いちご電車」の導入や多くの沿線住民や観光客の参加する貴志川線祭りの開催等、様々な貴志川線活性化策が行われています。今後とも同委員会による取組みが期待されています。

いちご電車



テキスト形式のファイルはこちら

第4節　人口減少・高齢化の下で地域の活力を支える担い手

（人口減少下における地域の活力の担い手）

人口減少・高齢化の進行により、地域における諸活動を誰が担っていくかということが問題となってくる。一つには、地域経済を支える労働力人口が今後減少していくという問題がある。もう一つは、地域経済の縮小による財政上の制約等から従来どおりの水準での行政サービスの提供が困難になっていくことが挙げられる。前者の問題に対しては、多様な人材が活躍できるようにすることが必要であり、特に女性が子育て期にも働きやすい環境を整備することが重要になってくる。また、後者の問題に対しては、前節でも指摘したように、行政だけでなく多様な民間主体を新たな担い手としてとらえ、これら多様な民間主体と行政の協働によってサービス内容の充実を図る「新たな公」を基軸とした地域づくりを進めていくことが必要である。その担い手として、2007年（平成19年）から大量退職が始まることが見込まれている「団塊の世代」の動向が特に注目される。

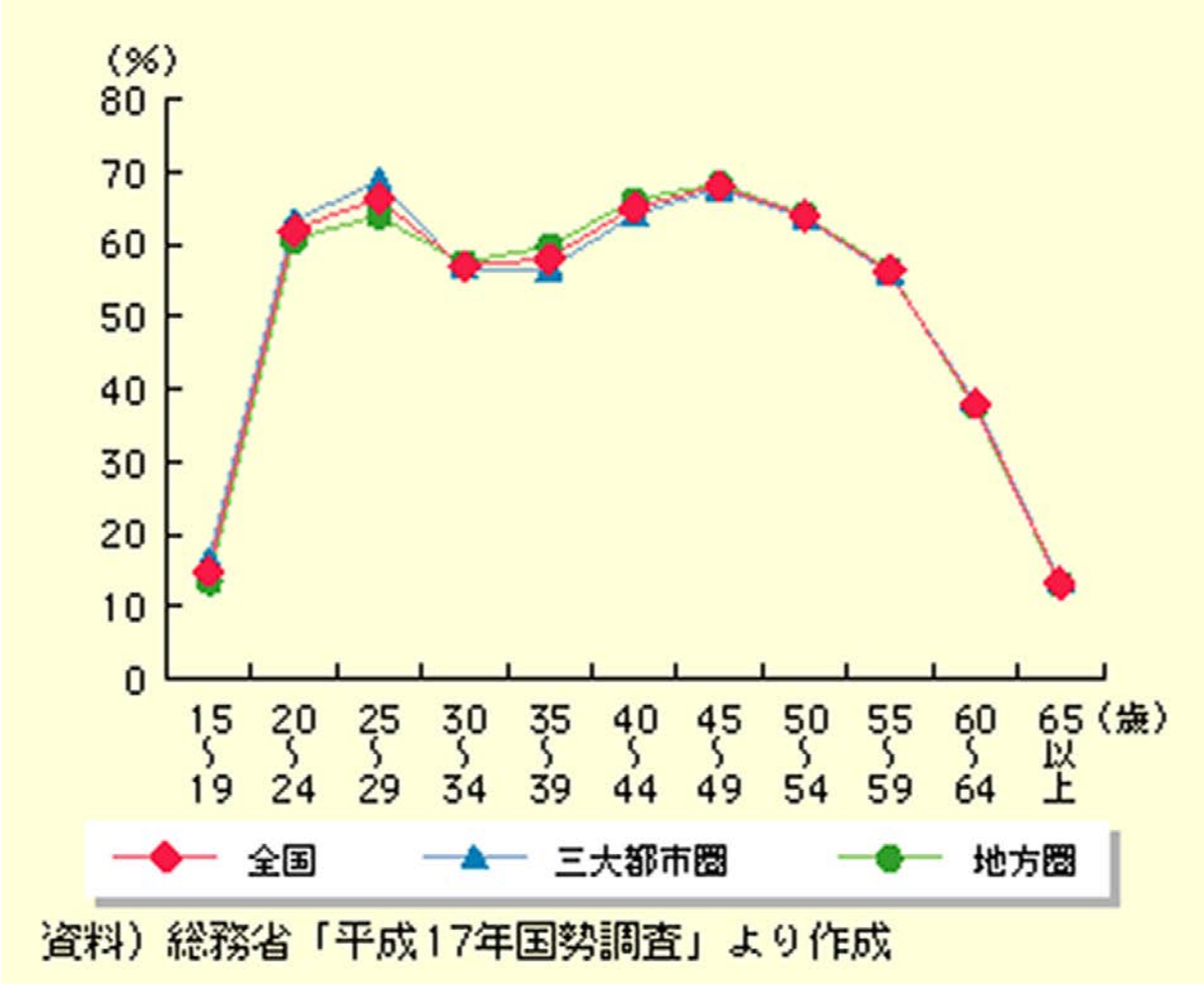
（子育て期の女性が活躍できる環境づくり）

我が国では、少子高齢化の進行に伴い、今後労働力人口の減少が予想されている。このような中で、女性がその意欲に応じて働き続けられるようにしていくことは、ますます重要な課題となっている。

女性就業率を年齢階級別に見てみると、30代女性の就業率がその前後の年齢層と比較して低くなっており、就業率は「M字型曲線」を描いている。これは、仕事と育児の両立が困難であること等を理由として、出産・育児を機に離職する女性が多く存在しているためであると言われている。その一方で、30代女性の就業希望者率について見ると、他の年齢層と比較して高い割合を示していることから、これらの女性が必ずしも望んで離職しているわけではないことが推測される。

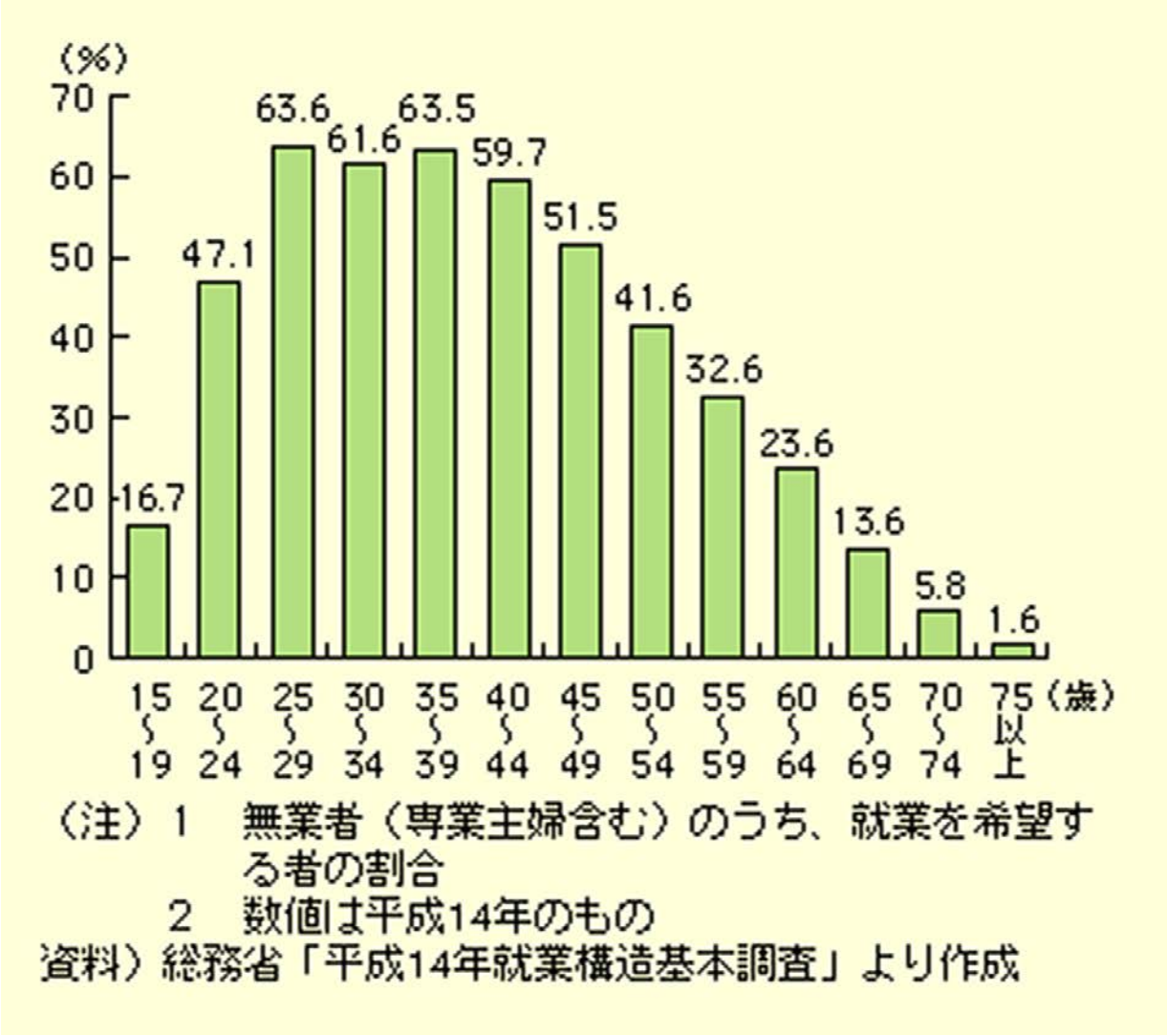
ここで、女性就業率を三大都市圏(注1)と地方圏(注2)で比べて見てみると、三大都市圏における30代女性の就業率の落ち込みは地方圏よりやや大きく、その後の回復度合いも芳しくない。

図表I-2-4-1　三大都市圏と地方圏の年齢別女性就業率



Excel形式のファイルは[こちら]

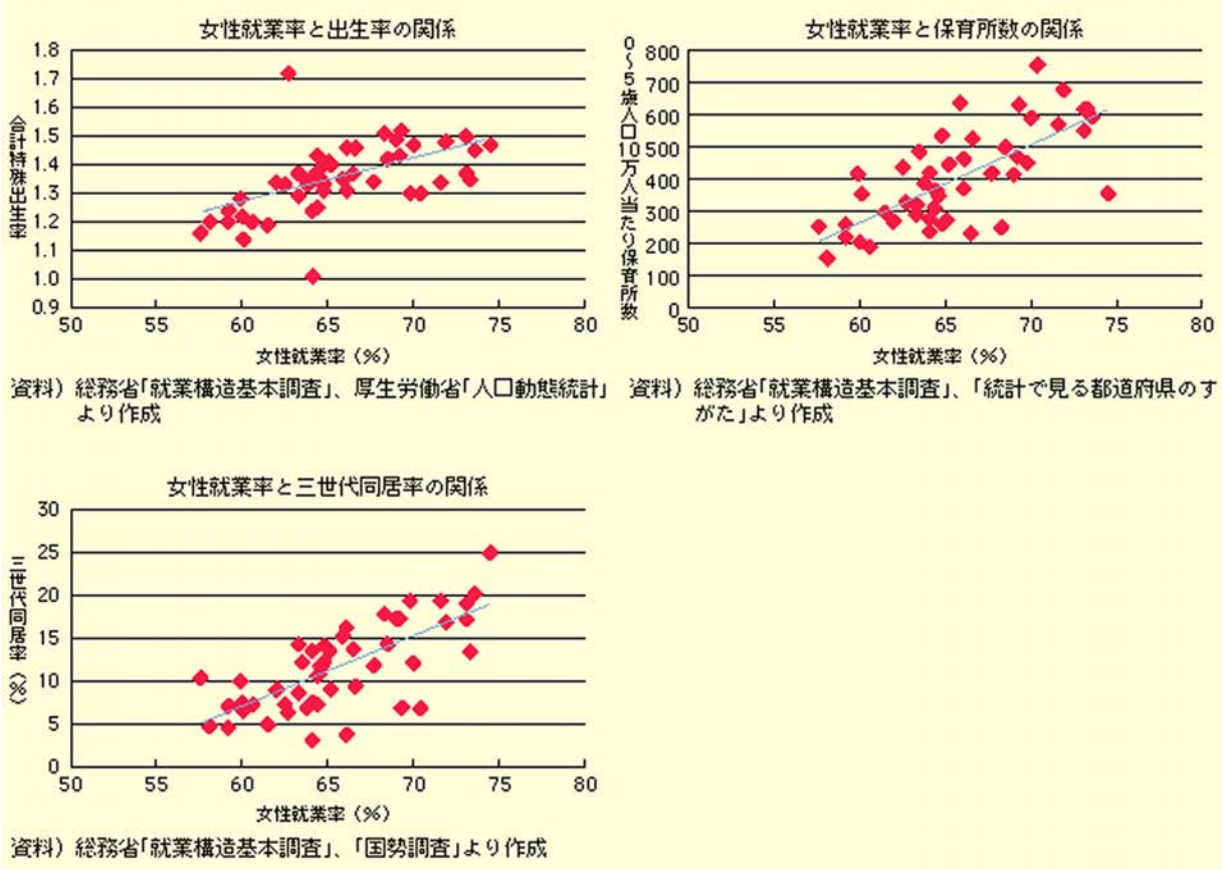
図表I-2-4-2　年齢階級別女性就業希望率



Excel形式のファイルはこちら

また、合計特殊出生率(注3)について都道府県別に見ると、女性の就業率が高い地域であるほど高い傾向が見られ、女性の就業率と合計特殊出生率には正の相関関係が認められる。その背景には、女性就業率の比較的高い地域では子育てをしながら働けるような環境がある程度整っているということが影響しているものと思われる。例えば、概して地方圏においては大都市圏より三世代同居率が高く、0－5歳人口10万人当たりの保育所数も多い状況にあるが、三世代同居率、0－5歳人口10万人当たり保育所数のいずれについても女性就業率と正の相関関係が見られる。

図表I-2-4-3　合計特殊出生率、三世代同居率、0－5歳人口10万人当たり保育所数と女性就業率との相関関係



Excel形式のファイルは[こちら]

子育て期の女性が働き続けたいと望んでいるにもかかわらず、子育てとの両立の困難さから、仕事を辞めなければならない状況に追い込まれることは、本人はもちろん社会にとっても大きな損失である。また、地域の活力の担い手として、NPOやまちづくり・地域づくり活動等においても、女性の活躍が期待されており、社会全体として子育てを支援する環境を整備していくことが必要である。

（2007年問題）

2007年（平成19年）から、いわゆる「団塊の世代」（昭和22年～24年生まれ）の大量退職が始まることが見込まれている。総務省の「労働力調査」によれば、この世代を含む55～59歳の労働力人口は819万人であり全労働力人口の12.3%と大きな割合を占めている。この世代が大量退職期を迎えることについては「2007年問題」と呼ばれており、企業における技術・技能の伝承等が大きな課題として受け止められている。

その一方で、厚生労働省の「第1回中高年者縦断調査」（平成17年）によれば、55～59歳の人のうち、60歳以降も「仕事をしたい」とした割合は70.7%と高い比率を示している。このような60歳以降も就業意欲を持つ人々の活用を図ることは、今後、労働力人口の減少が予想される中で、ますます重要となってくる。

（地域づくりと団塊の世代）

「団塊の世代」の大量退職に際し、その退職後の居住等の動向は、地域に影響を及ぼす可能性がある。

平成17年国勢調査によれば、「団塊の世代」の人口は688万人で、総人口の5.4％を占める。このうち三大都市圏居住者は346万人で、「団塊の世代」全体の50.3％を占めている。これに対し、昭和30年国勢調査の時点で、ほぼ「団塊の世代」に相当する6～8歳であった者の人口は728万人であるが、そのうち三大都市圏に居住しているのは256万人と35.2％を占めるに過ぎなかった。このことから、この世代においては、就職等を契機として、地方圏から三大都市圏への大規模な人口移動があったことが分かる。

図表I-2-4-4　「団塊の世代」の居住地域の状況

	昭和30年		平成17年	
	団塊の世代	総人口	団塊の世代	総人口
総数	728万人	8,928万人	688万人	1億2,777万人
三大都市圏	256万人（35.2%）	3,321万人（37.2%）	346万人（50.3%）	6,418万人（50.2%）
東京圏	116万人（16.0%）	1,542万人（17.3%）	182万人（26.5%）	3,448万人（27.0%）
名古屋圏	55万人（ 7.5%）	684万人（ 7.7%）	60万人（ 8.7%）	1,123万人（ 8.8%）
大阪圏	85万人（11.7%）	1,095万人（12.3%）	104万人（15.1%）	1,848万人（14.5%）

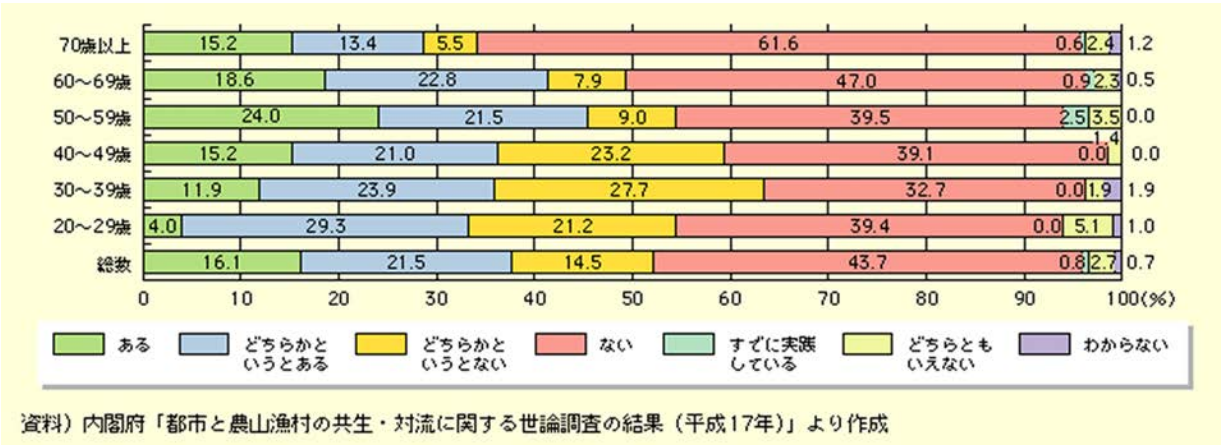
（注）「団塊の世代」は昭和22～24年生まれの世代を指す。但し、昭和30年については、同年10月1日（国勢調査時点）において6～8歳であった者の値
資料）総務省「国勢調査」より作成

Excel形式のファイルはこちら

このような大都市圏への大規模な人口移動を経験した「団塊の世代」が、退職後どのような居住のあり方を望むかが注目される。

内閣府の「都市と農山漁村の共生・対流に関する世論調査」によれば、「平日は都市部で生活し、週末は農山漁村地域で生活するといった二地域での居住をしてみたいという願望がありますか」という質問に対し、「ある」又は「どちらかというとある」と回答した都市居住者は、全体で見ると37.6％で、年代別に見ると50歳代は45.5％と、他の年齢層よりもやや高い割合を示した。また、「農山漁村地域に定住してみたいという願望がありますか」という質問に対しても、「ある」又は「どちらかというとある」と回答した都市居住者は、全体では20.6％だったところ、50歳代では28.5％と比較的高い割合を示している。

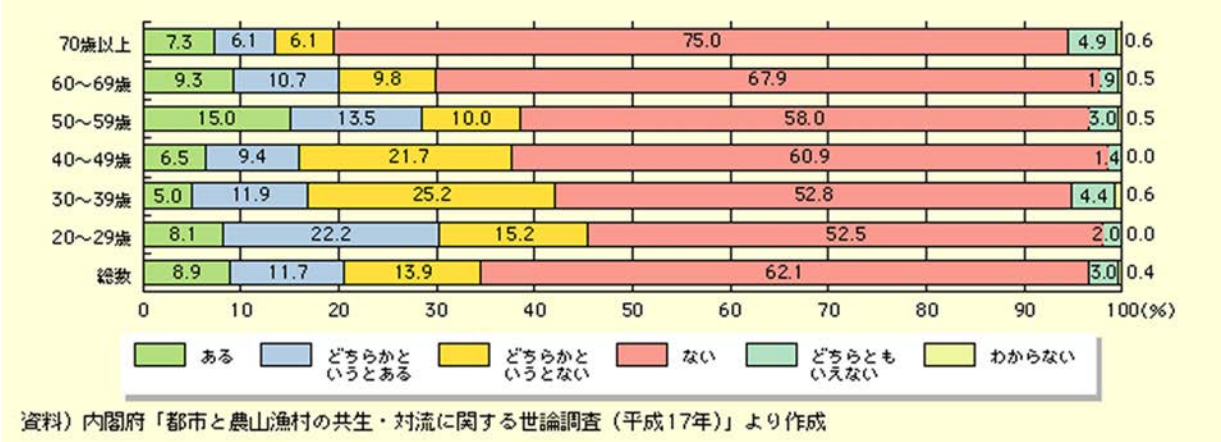
図表I-2-4-5　二地域居住の願望の有無



資料）内閣府「都市と農山漁村の共生・対流に関する世論調査の結果（平成17年）」より作成

Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-4-6　農山漁村地域への定住の願望の有無



Excel形式のファイルはこちら

既に地方公共団体の中には、「団塊の世代」を主な対象として大都市圏からの移住の促進に取り組んでいる事例が数多く見られる。今後、この世代を中心に、二地域居住を始めとする交流人口の拡大が活発化し、地域の活性化に寄与することも考えられる。

また、内閣府の「国民生活選好度調査」によれば、30代以降では年齢が上がるとともにボランティア活動への参加意欲が高まるとの結果が得られており、今後、住民が参画するまちづくり・地域づくりの活動において、「団塊の世代」が大きな役割を果たしていくことも期待される。

図表I-2-4-7　ボランティア活動への参加に対する意識



Excel形式のファイルはこちら

（注1）本節においては、東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）、名古屋圏（岐阜県、愛知県、三重県）、大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）

（注2）三大都市圏以外の道県

（注3）合計特殊出生率（期間合計特殊出生率）とは、その年次の15～49歳までの女子の年齢別出生率を合計したもので、1人の女子がその年次の年齢別出生率で一生の間に出産すると仮定した場合の子どもの数に相当する。

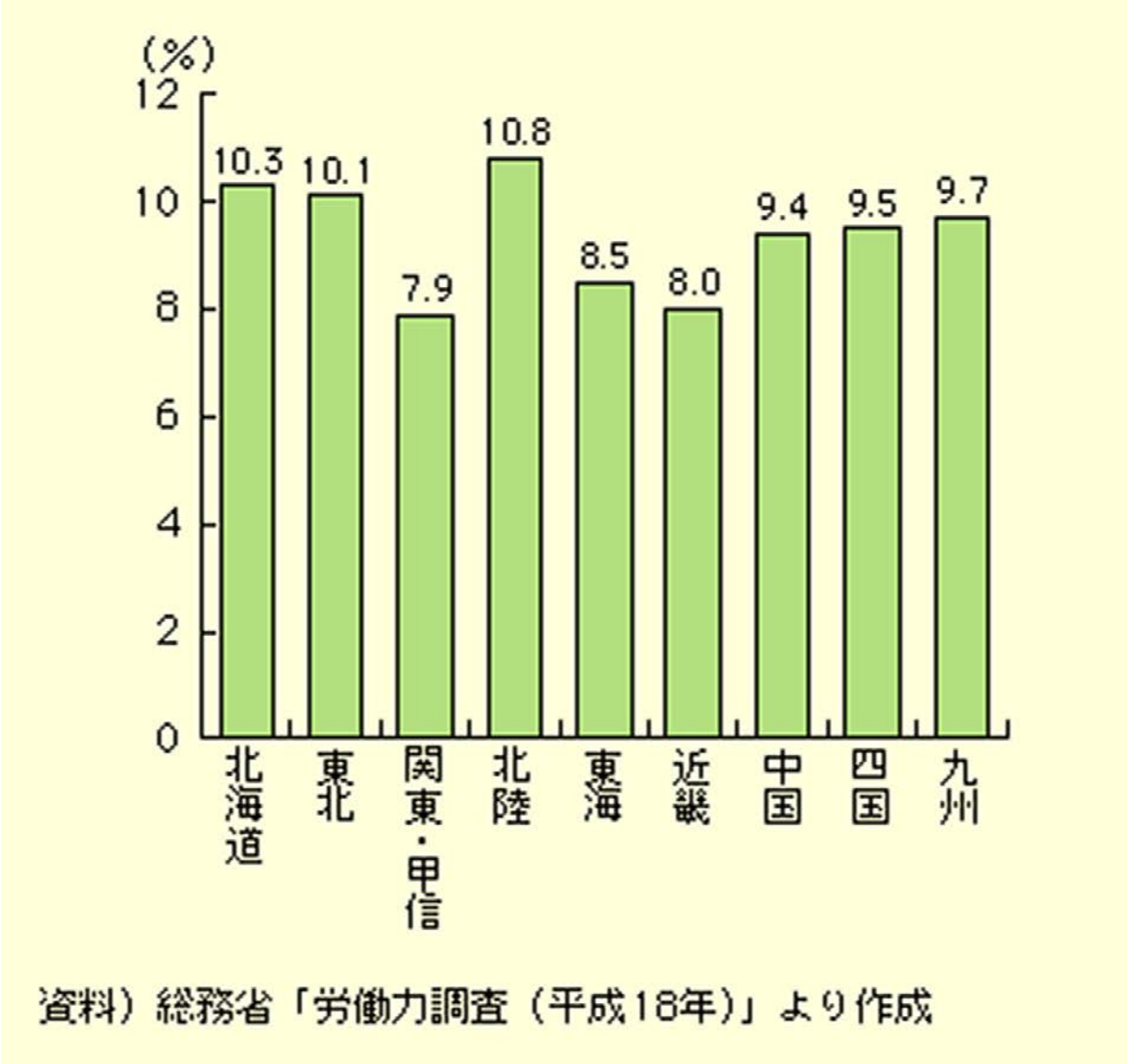
テキスト形式のファイルはこちら

第5節　地域における建設産業の新たな役割

（地域の建設業の状況）

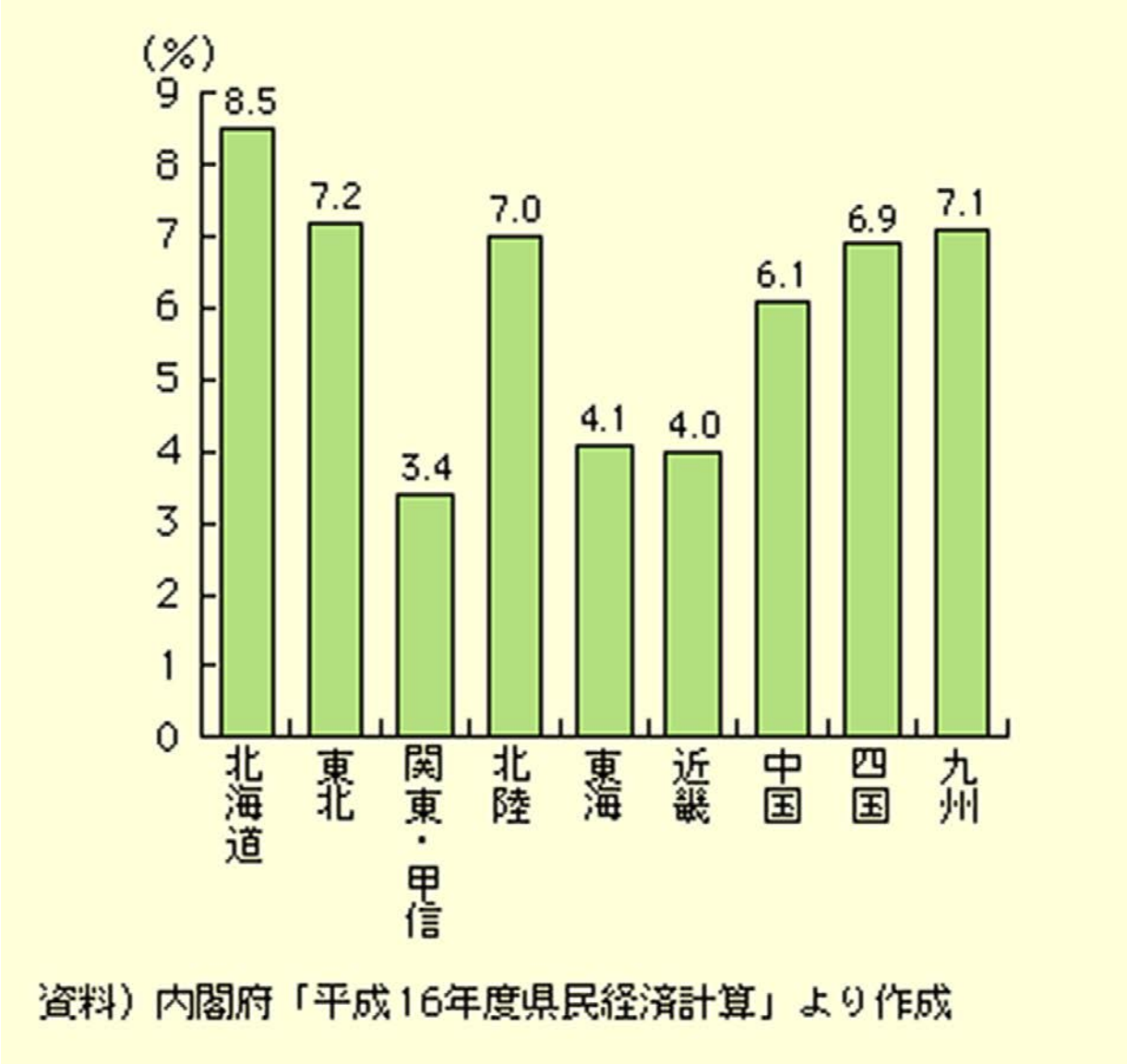
建設業は、全産業就業者数の約1割を占める重要な産業である。とりわけ、地域経済に占める公共投資のウェイトが高い地方圏においては、立ち遅れている社会資本整備の担い手であるとともに、多くの就業機会を提供するなど、地域の基幹産業として、地域の経済、社会の発展に欠かすことのできない役割を担っている。(注1)

図表I-2-5-1　全産業就業者に占める建設業就業者の割合



Excel形式のファイルはこちら

図表I-2-5-2　県内総生産に占める公的固定資本形成の割合

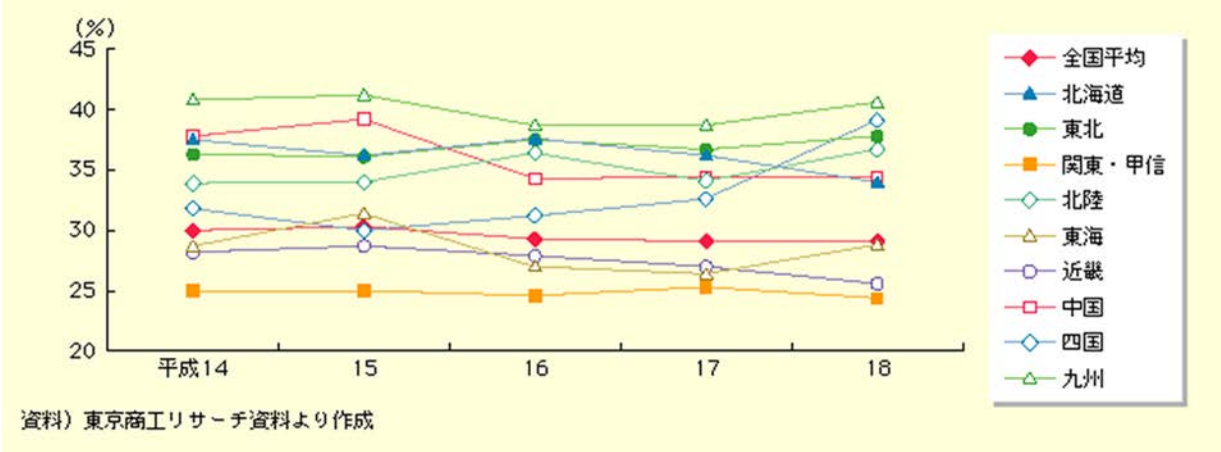


Excel形式のファイルはこちら

しかしながら、近年、建設投資額は減少傾向にあり、とりわけ公共投資が、厳しい財政状況を反映し、国・地方を通じて大幅に減少しているなどの影響から、地域の建設業は厳しい経営環境に直面している。特に九州、四国、北陸、東北等では、建設業の全倒産件数に占める割合が高くなっており、地方圏においては、より一層深刻な状況にあると考えられる。

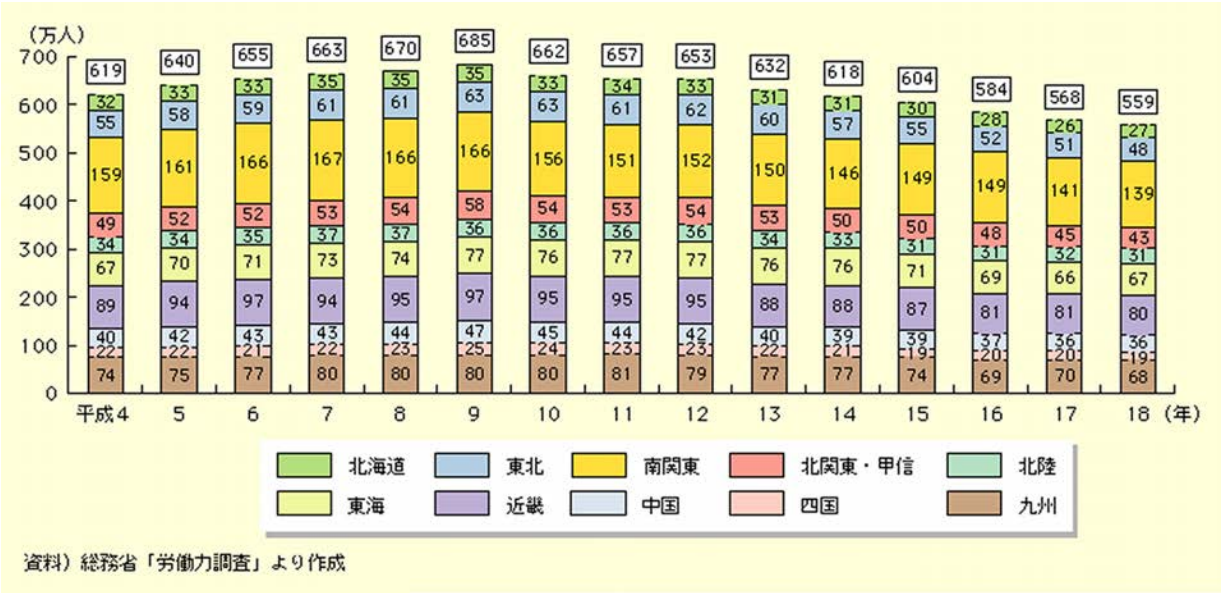
また、建設業就業者数は平成9年をピークとして、100万人以上減少しており、ピーク時と比較して、北関東・甲信（約26%減）、四国（約24%減）、東北（約24%減）の減少率が高くなっている。

図表I-2-5-3　地域別建設業倒産構成比の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

図表I-2-5-4　地域別建設業就業者数の推移



Excel形式のファイルは[こちら]

（地域において建設業の果たす多様な役割）

地域の建設業は、以上のように厳しい経営環境の下にあるが、一方で、専門的な技術者、技能者、建設機材等に加えて、本業を通じて長年培った技術やノウハウを持ち、地域の実情を熟知していることから、地域において多様な役割を果たすことが期待される。

これまでも、災害時には、国や地方公共団体と建設業団体等との間で締結された防災協定(注2)に基づき、応急対策・復旧対策において中核的な存在として活動し、地域に貢献している。

さらに、地域の中小・中堅建設企業においては、経営基盤の強化に向けて、建設業内における他分野や、新分野への進出等の新たな地域のニーズに対応した取組みが活発化している。具体的には、1）官の事業のアウトソーシング拡大の流れを受けた、公共施設の維持管理等の実施、2）耕作放棄地や管理が行われていない森林の増大等を

背景にした、新たな担い手としての農林業への進出、3）高齢化の進む過疎地域における公共交通や福祉等のサービスの提供等であり、このような先導的な動きを支援していく必要がある。

（注1）本節において、地域ブロックの分け方は、以下のとおりとする。図表中の関東・甲信は北関東・甲信と南関東を合わせたものとする。
東北：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、北関東・甲信：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県、南関東：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、北陸：新潟県、富山県、石川県、福井県、東海：静岡県、岐阜県、愛知県、三重県、近畿：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、中国：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、四国：徳島県、香川県、高知県、愛媛県、九州：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県
（注2）災害時に防災活動を行うことを約束したもの

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　建設業における農業等への進出の取組み

建設業は、地域に根付いたコミュニティ産業として、地域ニーズへの新たな担い手として大きな役割を果たすことが期待されています。

新潟県のある中山間地域の建設会社は、過疎化・高齢化の進展によって耕作放棄地が拡大する中で地域の農業の新たな担い手となるべく、農地リース方式(注1)を活用して農業分野に進出しました。同社は、公共事業が減少していることに加え、雪の影響で工事の施工が7月から12月に集中するため、閑散期の雇用対策を求められていました。そこで、「閑散期の冬季から春季にかけて開田・開畑作業を行うなど、人材の有効活用が可能である」、「建設機械や車両等の転用が可能である」、「社員の多くが兼業で農家を行っている」などの理由から、農業に着目しました。現在、有機無農薬栽培による米作りや、野菜、山菜の生産・加工販売、転作水田を利用したイワナの養殖等を行っており、自然環境をいかした付加価値の高い農産物の生産に取り組んでいます。

新しい地域行政ニーズへの対応も期待されています。官の事業を民間に開放する動きが加速する中で、指定管理者制度(注2)が導入され、公共施設の管理を、民間企業等も行うことが可能となりました。とりわけ建設業は、公共施設の施工を担ってきた主体として施設の構造等に明るく、参入に当たって優位性を持っていると言えます。東京都のある造園工事業者は、指定管理者として都内の公園の管理を行っています。長年培ってきたノウハウを活用できる植栽管理に加えて、施設管理や園内警備のほか、公園利用促進のためのイベントや講習会の企画・運営を行うなど、「公園を造る」建設業から「公園利用者へサービスを提供する」サービス業への脱皮を図っています。

そのほか、建設業は介護分野や環境分野等への進出をしていますが、国土交通省では、建設業の経営革新の取組みを促進するために、新分野進出に関連する情報提供等を1箇所でまとめて受けられるワンストップサービスセンターを都道府県ごとに設置するとともに、新分野進出のモデル的な取組みを支援し、広く普及・促進を図っています。

農作業の様子



公園でのイベントの様子



《その他新分野進出の事例》

介護分野



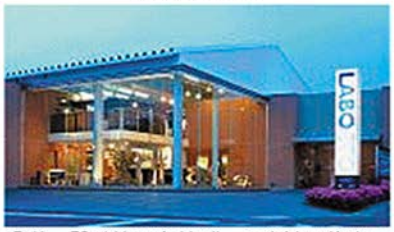
老朽化した社屋を介護施設として自社で施工・改修し、デイサービス・ショートステイを行う介護事業に参入している事例

環境分野



強力な風力という地域資源に着目し、新エネルギーの研究開発による地域活性化に取り組んでいる事例

建設関連分野



公共　設建築が主体だった会社が住宅の新築・リフォーム分野に進出している事例

（注1）所有者から農地を借り受けたり、買い取ったりした地方公共団体等と協定し、賃料を払って農地を借り受ける仕組み

（注2）これまで地方公共団体の出資法人等に限定されていた住民の福祉向上のためのサービスを提供する公共施設の管理について、民間事業者やNPO等も指定を受け、管理主体として参入できるようにした制度

テキスト形式のファイルはこちら

第6節　交流人口拡大に向けた観光振興

（観光振興と地域活性化）

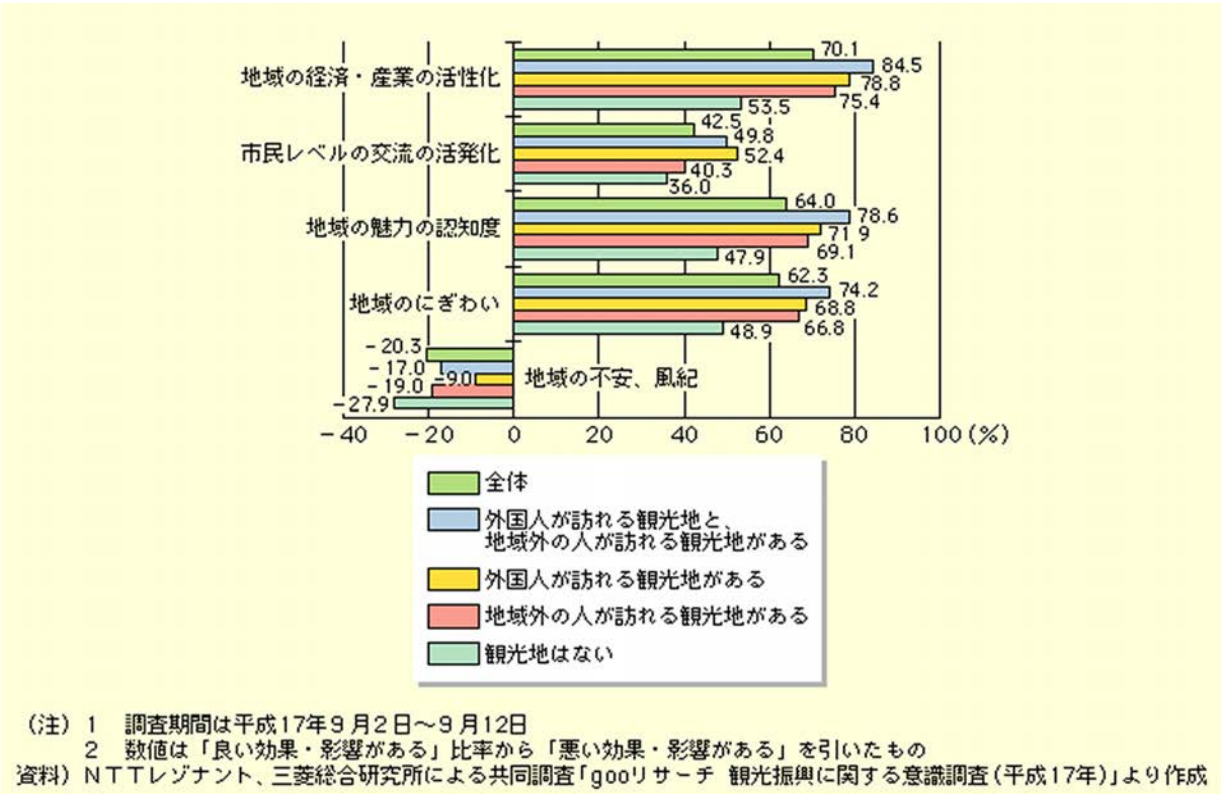
観光は、各地域が持つ自然や景観、歴史、伝統、文化等の資源をいかし、地域独自の創意工夫をいかした取組みが可能であること、関連産業の裾野が広く大きな経済効果が期待できること等、地域の活性化に大きく寄与するものである。しかも、観光振興が地域にもたらす影響はこうした経済効果にとどまるものではない。

第1章で見たとおり、今後、人口減少、高齢化は避けられない状況にあり、また、その一方で本格的な国際交流の進展が見込まれる。そうした中にあって、観光は地域の主体的な取組みによって、交流を活発化させることから、地域の活性化にとって重要である。

また、観光客を誘致するための取組みは、各地域が自らを見つめ直し、地域の魅力等を再確認していくことでもある。地域の人々が自らの地域の魅力を感じ、その地に住むことに誇りと愛着を持つことにより、一層活発に地域づくりが進められることになる。

「観光振興に関する意識調査」（NTTレゾナント、三菱総合研究所）を見ると、住民も観光振興に期待しているのは、こうした役割であることがうかがわれる。

図表I-2-6-1　居住市町村への観光客来訪による地域への影響



（注）1　調査期間は平成17年９月２日～９月12日
　　2　数値は「良い効果・影響がある」比率から「悪い効果・影響がある」を引いたもの
資料）ＮＴＴレゾナント、三菱総合研究所による共同調査「gooリサーチ　観光振興に関する意識調査（平成17年）」より作成

Excel形式のファイルはこちら

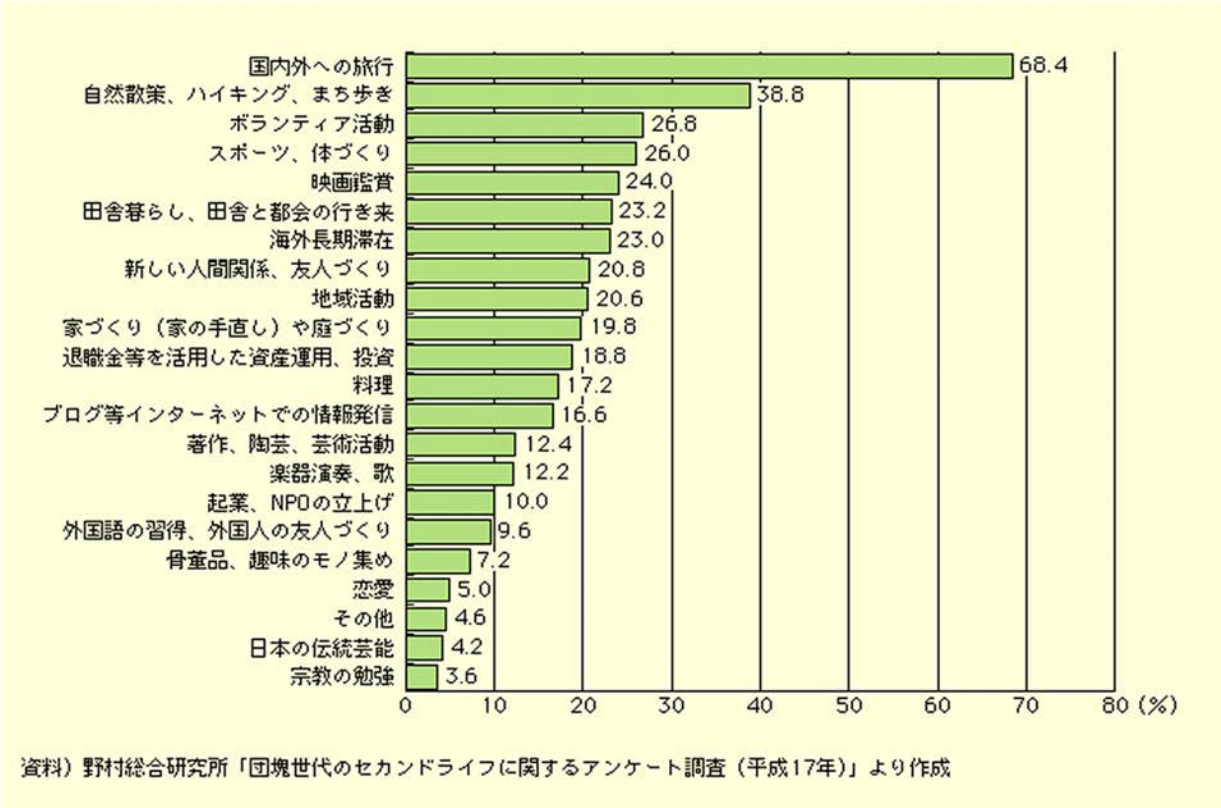
（観光振興に向けた取組み）

このような観光振興に向けた取組みは、地域により、主体的に行われることが重要である。国としては、こうした各地域の主体的な取組みを、ハード、ソフトの両面から支援していくとともに、我が国全体として外国人観

光客を誘致していくための活動や、円滑な移動の確保、関連産業の活性化等の条件整備を進めていくことが求められる。

現在、我が国では、観光立国の実現に向け、政府を挙げた取組みを進めている。加えて、今後定年を迎える「団塊の世代」は、旅行に対する志向が強く、観光の需要は高まっていく状況にある。地域においては、こうした機会をとらえ、観光振興に向けた主体的な取組みを本格的に進めていくことが求められている。

図表I-2-6-2　団塊の世代アンケート「60歳を過ぎてからの人生でやってみたいこと」（複数回答）



資料）野村総合研究所「団塊世代のセカンドライフに関するアンケート調査（平成17年）」より作成

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　温泉を核とした国際交流によるまちづくり～温泉とともに歩んだ直入町の軌跡～

直入町（現竹田市直入町）は大分県の中央西南に位置し、久住連山の東山麓の標高340C～999Cに広がる面積83.83平方キロメートルの小さな町です。

直入町は、長湯温泉が国民保養温泉地に指定されるなど、古くから温泉地として知られていましたが、炭酸泉ガスを含有していることから管理に手間をとるなど、温泉地であることのメリットがいかせない状況が続いていました。

しかし、ある会社から、長湯温泉が、炭酸ガスを含有している温泉としては高温（36度）で湧出量が多く、全国的にも貴重な温泉であるとの報告書が出され、まち全体で長湯温泉のPR活動が始まりました。

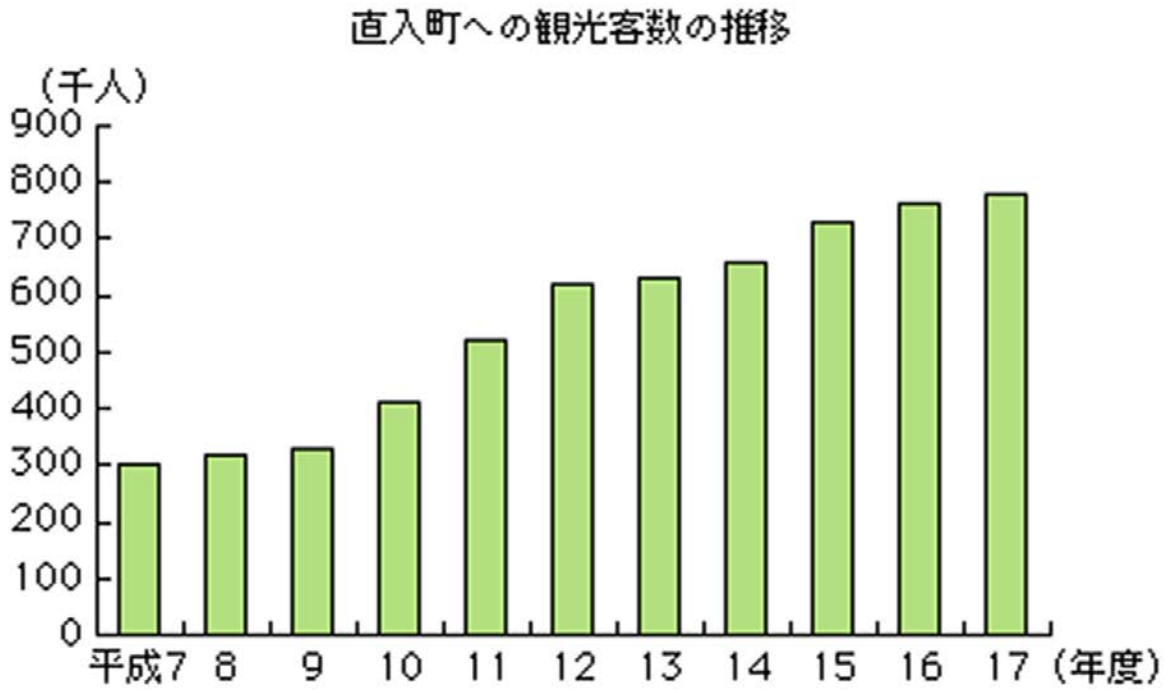
平成元年に、「全国炭酸泉シンポジウム」が開催され、これを機に、温泉療養の世界的先進地であるドイツとの文化的・経済的交流が始まりました。特に、ドイツの代表的な温泉療養地であるバートクロツィンゲン市とは、コーラスグループや中学生の相互交流、直入ラベルのドイツワイン等の直輸入等を通じて深い交流が続いています。

また、ドイツとの交流を記念してつくられた「ドイツ村」では、ドイツ風住宅や飲泉所等が整備され、まちの至る所でドイツ文化を感じることができます。

このような温泉や国際交流を活かした地域の独創的な取組みにより、長湯温泉は全国から注目されています。直入町の観光客数は、最近10年間で約30万人から約80万人へと急増しており、一大観光地へと大きな変貌を遂げています。

川べりの温泉　ガニ湯





Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

第7節　地域の条件整備に係る課題

これまでの各節で見てきた課題のほか、地域の自立的な発展のための条件整備として次のような課題がある。

（地域の災害対策における課題）

我が国は、その位置、地形、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おり、地震対策や治山治水対策等の災害対策を実施することは、地域での生活を可能とする最も基本的な条件である。

高齢化の進行に伴い、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が、その大きな要因として、身体機能の低下等から迅速に避難できない場合が多いことが挙げられる。こうした問題を踏まえ、それぞれの地域において、防災情報のより一層の周知徹底や災害時における高齢者の支援体制の確立等のソフト対策を含む総合的な災害対策を進めることが求められる。

（地域における生活基盤の整備に係る課題）

地域の暮らしを豊かなものとするためには、下水道や都市公園、生活道路等の身近な生活を支える各種インフラや住宅の質の向上が不可欠である。

特に高齢化の進行の中で、公共交通機関、住宅、建築物、歩行空間、都市公園等を通じて、より一体的・総合的なバリアフリー化を推進していくことは、高齢者・障害者等を含むすべての人が暮らしやすい地域を実現していく上で重要である。

（条件不利地域における課題）

我が国の人口が減少局面に入った中で、既に過疎が進んできていた地域の状況は厳しさを増している。平成17年国勢調査によると、5年前の前回調査時から人口が5%以上減少した市町村は654（全2217市町村（調査当時）の約3割）あるが、人口5,000人未満の小規模市町村で見ると、全361市町村（調査当時）のうち254市町村と約7割を占めており、これらのほとんどは、離島や半島部、都市から離れた山間部、豪雪地帯等、地理的・自然的条件の不利な地域に位置している。

こうした条件不利地域については、国土保全の観点からの重要性にかんがみ、地域資源を最大限に活用しつつ、自然環境と生産基盤、生活環境の調和が図られた地域づくりを実現していくことが求められるが、そのためには、必要な基盤整備や生活交通の確保等の取組みを重点的に支援していくことが必要である。

テキスト形式のファイルはこちら

第3章　地域活性化に向けた国土交通施策の展開

【第3章のポイント】

地域活性化策の展開に当たり、国土政策、社会資本整備、交通政策等の地域に密着した行政分野を幅広く担う国土交通省が果たすべき役割は大きい。既に平成18年11月には「国土交通省地域活性化戦略」を取りまとめており、その際の基本的認識に沿って、地域活性化に向けた国土交通施策の展開について提示する。

第1節　地域ブロックの自立的発展を可能とする国土構造への転換

○　国土形成計画の策定の推進
○　民間と連携した地域の発意による広域的な地域自立・活性化戦略の推進
○　広域的な成長基盤インフラの整備

第2節　生活圏レベルでの自主的な地域づくりの総合的支援

○　地域のにぎわいと活力の創出・都市再生の推進
○　地域の活力を支える交通・物流施策の推進
○　美しい地域づくりの推進
○　少子高齢化社会に対応した地域づくり・住まいづくり
○　地域住民等との協働による地域づくり

第3節　地域の交流人口拡大に向けた観光立国の推進

○　魅力ある観光地づくり
○　外国人観光客の訪日促進
○　ツーリズムの活性化

第4節　地域活性化のための条件整備

○　災害に強い地域づくり
○　生活基盤の充実
○　条件不利地域の振興
○　地域づくりの基礎条件の整備

第2章では、人口減少・少子高齢化、経済のグローバル化が進展する中での東アジア地域の急速な経済成長といった大きな社会・経済構造の変化に伴う地域における課題について見てきた。

こうした課題に向き合いながら、地域が独自の取組みを推進し、知恵と工夫にあふれた「魅力ある地域」の実現を目指していくことは、我が国全体の活力という観点からも極めて重要である。

政府においては、平成19年2月に、様々な地域活性化策の全体像を「地域活性化政策体系」として取りまとめた。これは、いわば「地域力発掘支援新戦略」と呼ぶべきものであり、政府一体となって地域活性化の推進に取

り組み、地域の「やる気」を支援していくこととしている。

このような地域活性化策の展開に当たり、国土政策、社会資本整備、交通政策等の地域に密着した行政分野を幅広く担う国土交通省が果たすべき役割は大きい。

国土交通省では、既に、平成18年11月に「国土交通省地域活性化戦略」を取りまとめており、その際の基本的認識は次のとおりである。

1） 国土交通省で策定作業を進めている新たな国土形成計画において、東京を頂点とする太平洋ベルト地帯に人口や諸機能が集中した一極一軸型の国土構造から地域ブロックの自立型の国土構造への転換を図ることとしており、地域の活性化の推進に当たっては、地域ブロックの自立・発展に向けて、民間プロジェクトを中心としたブロックの地域戦略を総合的に支援していくとともに、知恵と工夫の競争のための基盤も整備していくことが必要である。

2） あわせて、地域ブロック内では、固有の文化・伝統・自然条件等に根ざした多様な地域特性を発揮し魅力あふれる生活圏を形成することを目指し、生活圏、草の根レベルにおける民の発意等に基づく独自の地域資源を活用した取組みを支援していくことが必要である。

3） また、経済成長著しいアジア地域の旅行需要を取り込み、国際交流の拡大を図るなど、観光立国を推進していくことは、交流人口の増加、産業や雇用の創出等を通じて地域活性化に大きく寄与するものである。

4） このほか、災害に強い安全・安心な国土づくり、生活基盤の充実による暮らしやすい地域の実現、離島・半島・豪雪地帯等における地理的・自然的条件等による不利性を是正する観点からの取組み等は、地域の自立的な発展のための条件整備として、地域活性化を推進する上での大前提である。

国土交通省においては、このような基本的認識の下、関係する施策を総動員して、地域の活性化に向けて取り組んでいくこととしている。

そこで、本章では、第2章で見てきた課題を踏まえつつ、地域活性化に向けた国土交通施策の展開について具体的に提示していく。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　地域ブロックの自立的発展を可能とする国土構造への転換

平成17年7月に成立した「国土形成計画法」に基づいて作成される国土形成計画では、全国計画に加えて広域地方計画を策定することが制度化されている。現在検討中の全国計画の策定では、各地域ブロックが東アジア地域との競争・連携を視野に入れつつ、地域資源をいかした特色ある地域戦略を描き、東京に過度に依存しない自立的な圏域を形成する国土構造への転換を目指すこととしている。この全国計画の策定を受けて、地域ブロックのビジョンづくりとしての意味を持つ、広域地方計画の策定を推進していく。

あわせて、地域ブロックの自立・活性化を促進するため、民間と連携した地域の発意による戦略的なプロジェクトを推進していく。

さらに、アジアのゲートウェイ機能の向上等を通じて東アジア地域を始めとする海外の成長と活力を取り込むとともに、地域間の連携・交流を促進していくため、広域的な成長基盤インフラの整備を推進する。

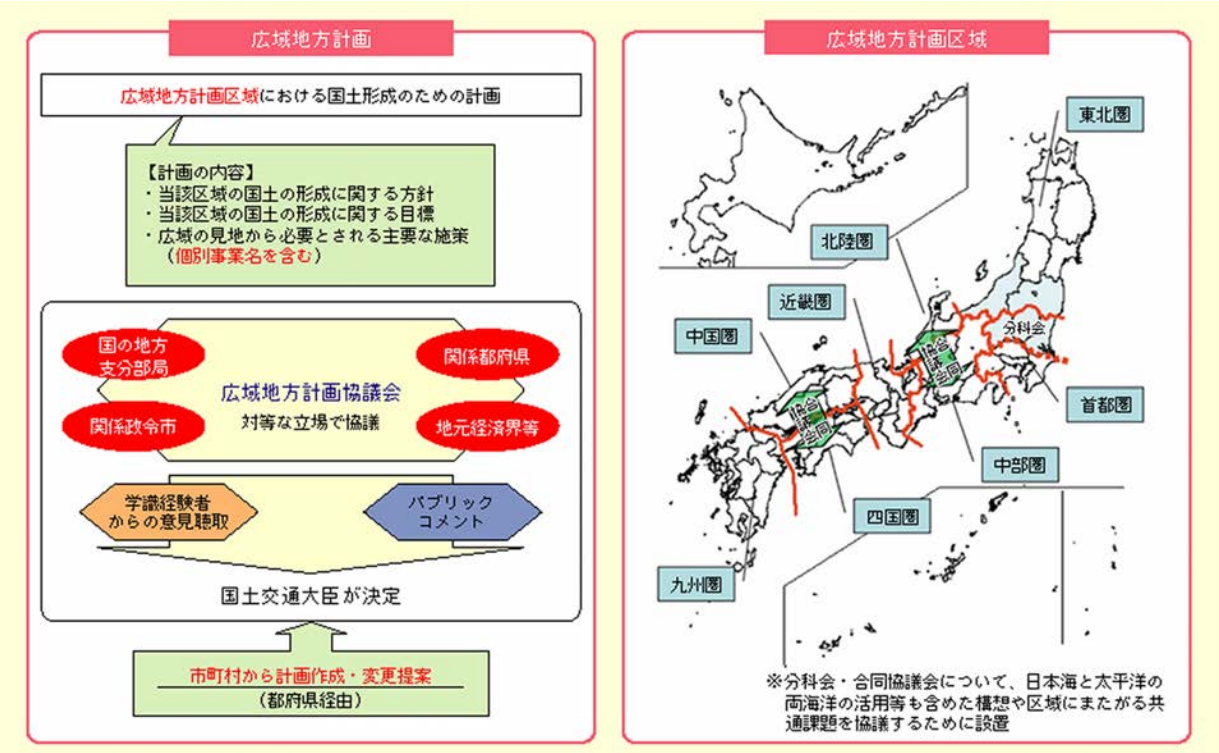
テキスト形式のファイルはこちら

1　国土形成計画の策定の推進

（国土形成計画の策定の推進）

地域ブロック自立型の国土構造を目指す国土形成計画（全国計画）を策定する（平成19年中頃）。さらに、これを受け、広域地方計画協議会を通じ、国と地方が連携・協力しつつ、広域地方計画を策定する（20年中頃）。

図表I-3-1-1　広域地方計画の枠組み



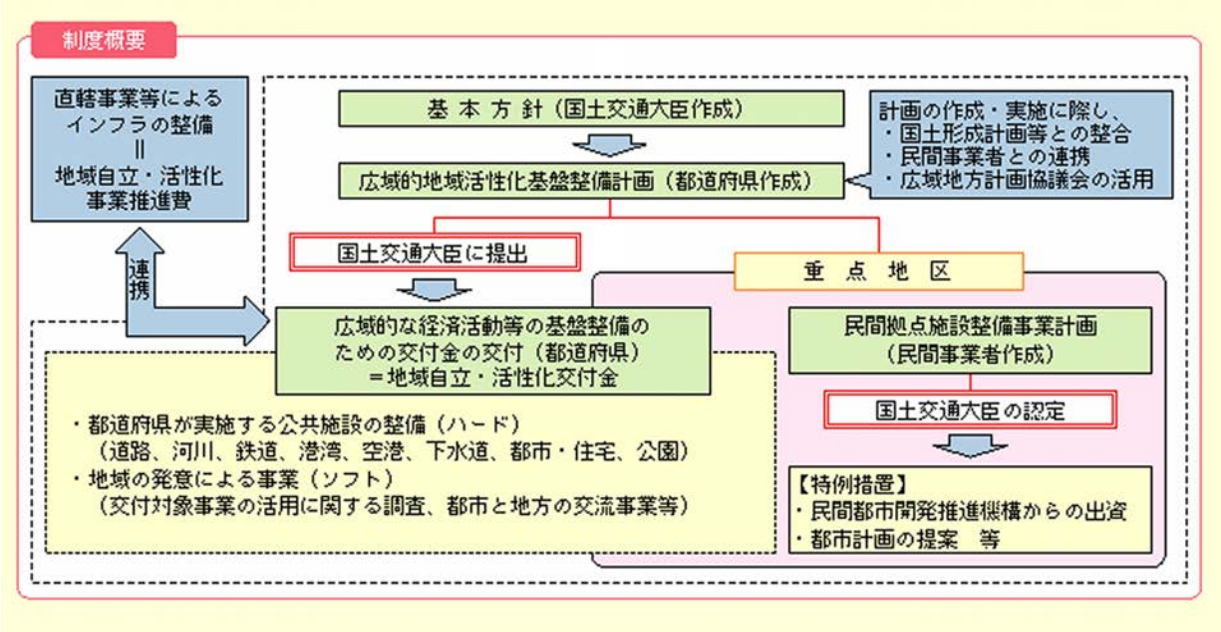
テキスト形式のファイルはこちら

2　民間と連携した地域の発意による広域的な地域自立・活性化戦略の推進

（地域自立・活性化総合支援制度等の創設）

民間と連携した地域の発意による広域的な地域自立・活性化戦略を推進し、地域社会の自立的な発展を図るため、地域自立・活性化総合支援制度を創設する。そのため、広域的な経済活動等を支える基盤整備と地域づくりに対するソフト面での支援等を一体的に促進するための都道府県への交付金制度及び民間事業者による拠点施設整備に対する資金調達等の支援制度の創設等を内容とする「広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律案」を第166回国会に提出した。

図表I-3-1-2　地域自立・活性化総合支援制度の概要



テキスト形式のファイルはこちら

3　広域的な成長基盤インフラの整備

（拠点港湾の機能強化）

東アジアシームレス物流圏(注1)の構築に向けた拠点港湾の機能強化を図るため、中枢・中核国際港湾(注2)の整備、港湾におけるロジスティクス(注3)機能の強化、多目的国際ターミナルや循環資源物流拠点等の整備を引き続き推進する。

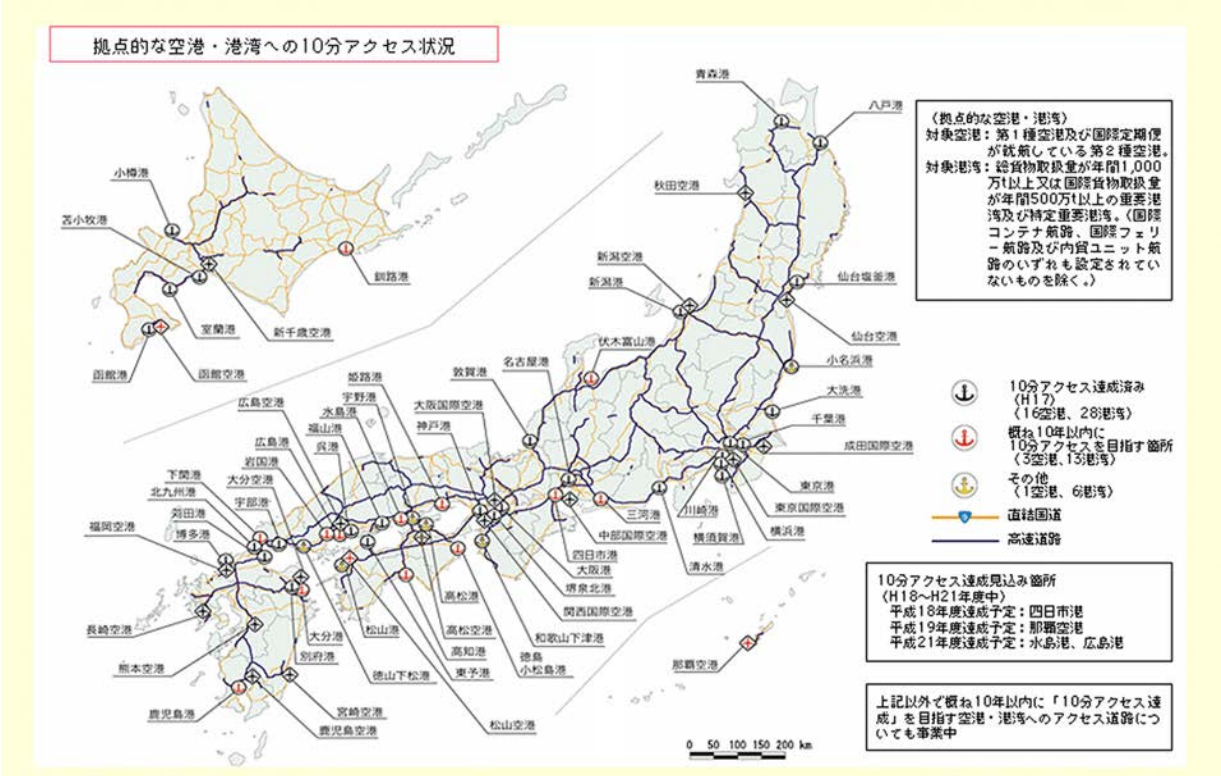
（羽田再拡張事業等による地方空港路線の便数増を通じた利便性の向上等）

羽田空港における新たな4本目の滑走路の整備等によって、海外路線を含む地方空港路線の拡充等多様な路線網の形成や24時間運用をいかした東アジア地域との航空貨物ネットワークの一層の充実を図る。

（空港・港湾へのアクセス道路・鉄道の整備）

高規格幹線道路等のIC等から拠点的な空港・港湾への10分アクセス率（平成17年度：66%）を欧米並みの水準（約9割）とするため、アクセス道路等の整備を重点的・効率的に推進する。また、都心部と成田国際空港との間の所要時間を30分台にすることを目指すなど、空港へのアクセス鉄道の整備を推進するとともに、東アジア地域へのSea & Railサービス(注4)促進のための鉄道貨物輸送力増強事業を推進する。

図表I-3-1-3　国際水準の物流ネットワークの構築



（地域間連携・交流を強化する高規格の道路ネットワークの整備）

地域間連携・交流を強化するため、医療サービスの広域的な共有を可能にするとともに、渋滞を解消し、地域の骨格を形成する高規格幹線道路、地域高規格道路及びこれらへのアクセス道路、環状道路等の整備を重点的・

効率的に推進する。

（整備新幹線の着実な整備推進）

国土の骨格を形成する高速交通機関の整備のため、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域開発や経済活性化等に大きな効果をもたらす整備新幹線(注5)について、平成16年12月の政府・与党申合せに基づき、着実に整備を推進する。

(注1) シームレス：「継ぎ目のない」の意味

(注2) 国際海上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

(注3) 調達、生産、販売等に係る物流活動全般を統合管理し、その全体最適化を図ること。倉庫や物流センターにおいても、保管のみならず、荷捌き、流通加工、在庫管理等のサービスを提供し、荷主ニーズの高度化に対応すること。

(注4) 東アジア地域との国際物流の増大を背景に、海上輸送と、国内は貨物鉄道とを組み合わせて輸送する新しいサービス

(注5) 「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、昭和48年に決定された整備計画に定められている5路線

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　生活圏レベルでの自主的な地域づくりの総合的支援

地域ブロック内においては、多様な地域特性を発揮し魅力あふれる生活圏を形成することを目指し、まちづくりや担い手づくり等の幅広い施策の展開を通じて、人々の自主的な地域づくりを総合的に支援していく。

テキスト形式のファイルはこちら

1　地域のにぎわいと活力の創出・都市再生の推進

（まちづくり交付金の活用）

全国の都市再生を推進するため、地方公共団体の自主性と裁量に基づき幅広い事業に活用が可能なまちづくり交付金により、地域特性を活かした創意工夫のある地域の取組みを支援する。また、地場産品の開発・研究や需要拡大に向けた情報発信等のための施設整備への支援を強化する。

（中心市街地の再生）

都市計画規制の活用により都市機能の無秩序な拡散を抑制し、適切な立地誘導を図るとともに、「中心市街地の活性化に関する法律」に基づき、内閣総理大臣による認定を受けた基本計画の区域について、都市機能の街なか立地、空きビルの再生や街なか居住の推進等の中心市街地活性化の取組みを重点的に支援する。

中心市街地活性化の取組みを支援



（民間都市開発への支援）

良好な都市空間の創造、地域経済の成長等を推進するため、「都市再生特別措置法」に基づき、民間都市開発事業に対する金融支援・税制措置による戦略的・重点的な支援を実施する。

このため、民間都市再生事業計画の認定申請期限の延長等を内容とする「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を第166回国会に提出した。

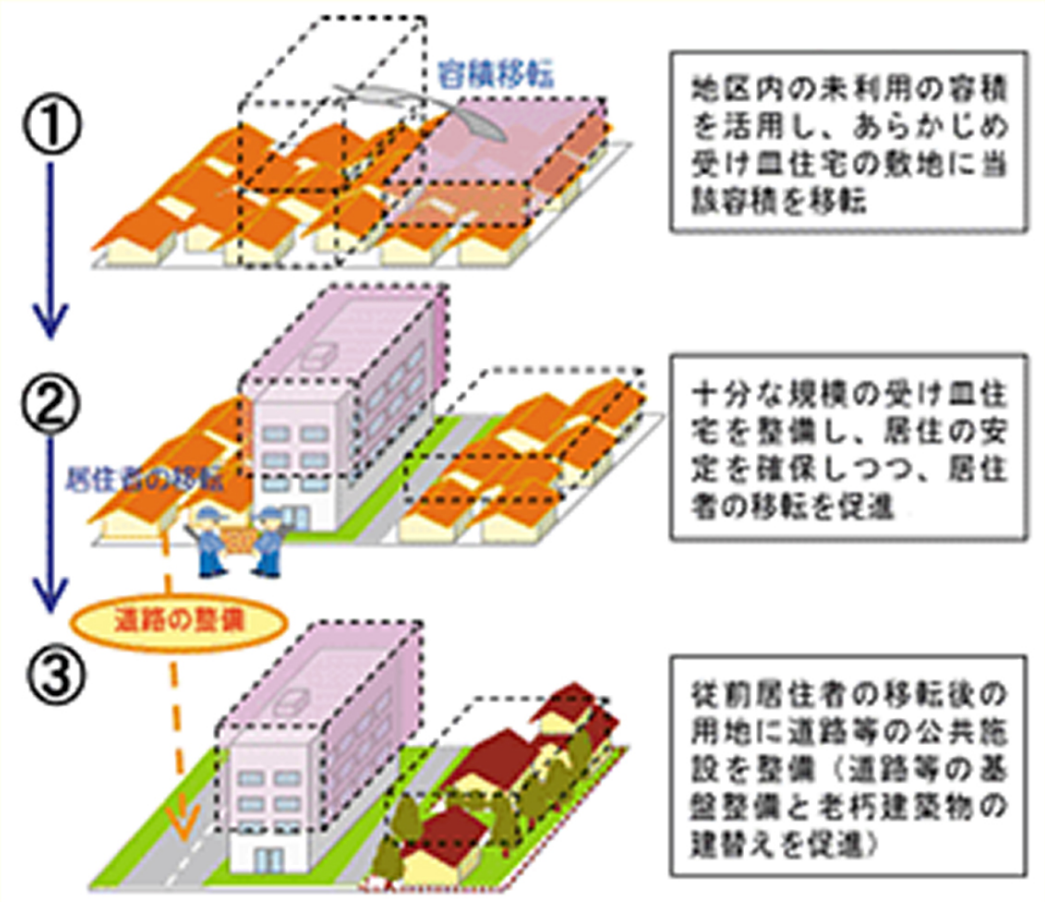
（密集市街地対策の強化）

地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地において、道路・公園等の基盤整備と沿道建築物の建替えとを一体的に推進するとともに、受け皿住宅の整備に資する容積の移転を可能とすることで老朽した建築物の建

替えを促進することにより、密集市街地のリノベーションを戦略的に推進する。

このための「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」等の改正を含む「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を第166回国会に提出した。

図表I-3-2-1　容積移転等を活用した建替えの促進



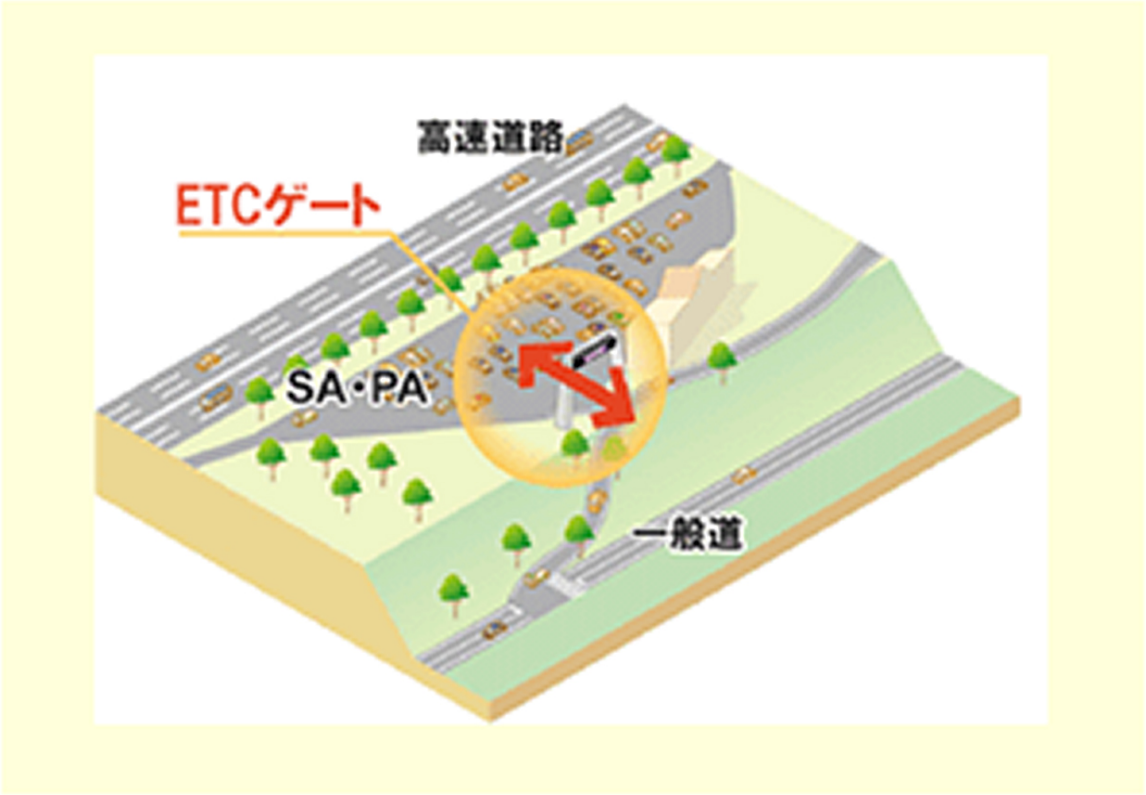
（交流拠点の整備による地域振興）

交流の促進に伴うにぎわいの創出を図るとともに、周辺の自然や歴史、文化等のスポットを回遊する拠点として地域の面的な観光振興を支援するため、「道の駅」の整備、「みなとオアシス」認定制度や「海の駅」の全国展開、空港核都市（エアポートタウン）づくりを推進する。

（高速道路のスマートインターチェンジの整備促進）

高速道路の利便性の向上による地域の活性化、地域生活の充実等を図るため、地元地方公共団体の発意によるサービスエリア・パーキングエリア接続型のスマートインターチェンジ（ETC専用）を本格的に導入し、その整備を促進する。

図表I-3-2-2　スマートインターチェンジ



（二地域居住等の促進）

「二地域居住」や地域への継続的な訪問を促進することにより、都市住民等との交流やその経験・ノウハウの活用等を通じた地域の活性化を図るため、都市住民等と地域を仲介する仕組みを構築する。また、情報通信手段を活用して、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方を提供するテレワークを推進する。

（建設業の新分野進出等による経営基盤の強化の促進）

地域の中小・中堅建設業の経営基盤の強化を促進するため、農林水産業等の地域産業の活性化や公共施設の維持管理等、地域のニーズに対応した新分野への進出の先導的取組みについて支援・普及を図るとともに、新分野進出に関する情報提供等を1ヶ所でまとめて受けられる、都道府県ごとのワンストップサービスセンターの運営を支援する。

テキスト形式のファイルはこちら

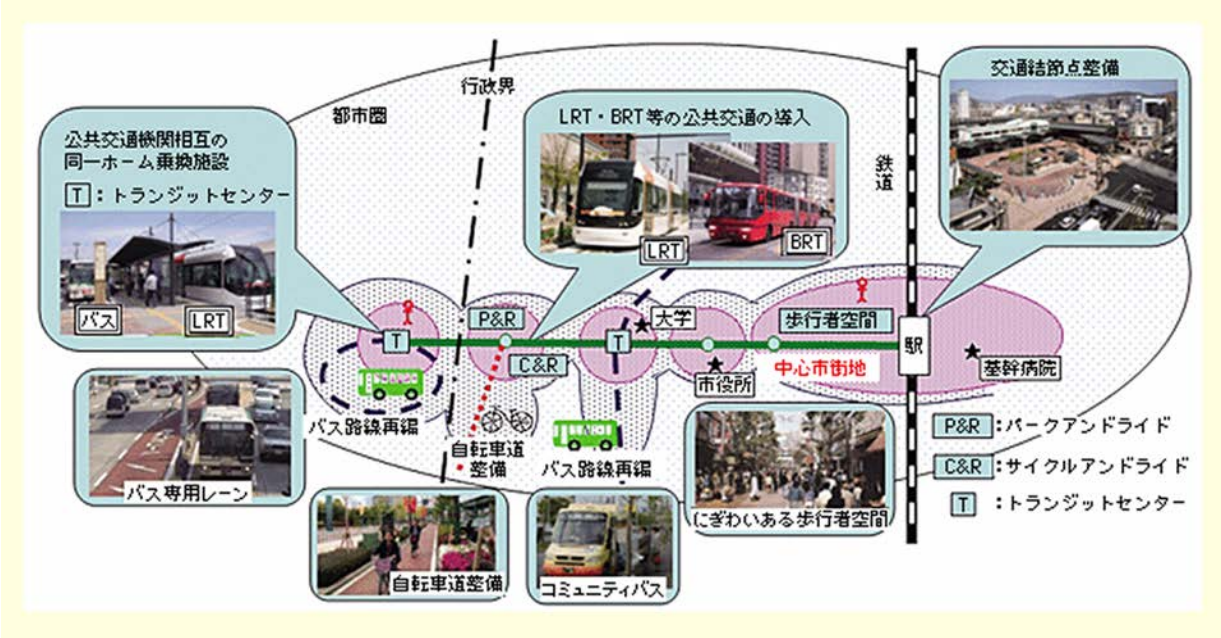
2　地域の活力を支える交通・物流施策の推進

（都市・地域における総合交通戦略の推進等）

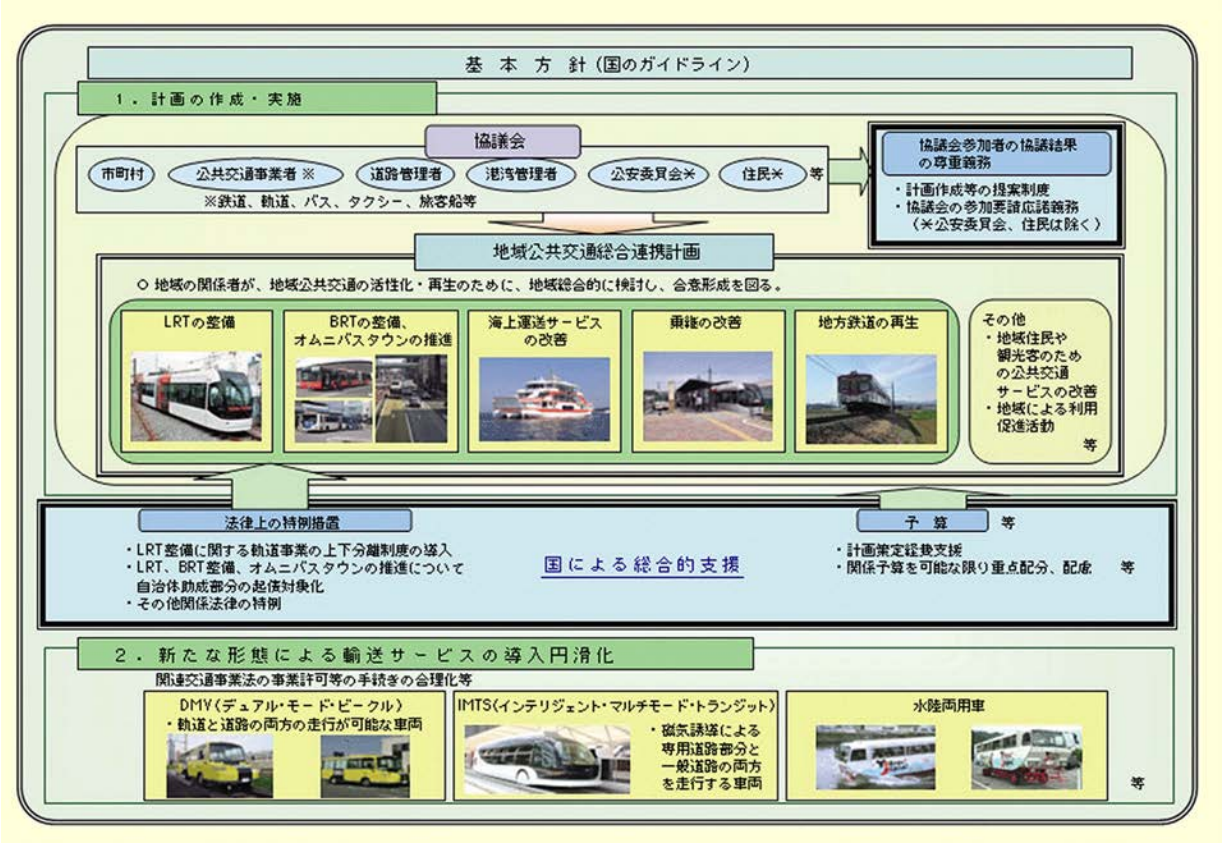
地方公共団体や公共交通事業者等の関係者が一丸となった「都市・地域総合交通戦略」の策定を支援するとともに、同戦略に基づき行われる次世代型路面電車システム（LRT）や高速輸送バスシステム（BRT）(注1)等の公共交通の導入促進・利用促進、交通結節点の改善、自転車・歩行者環境整備、モビリティマネジメント活動等の取組みを総合的に支援するほか、公設民営の考え方により、まちづくりとして行われる公共交通に関する事業に係る地方公共団体への支援を拡充するなど、都市交通施策の総合的な取組み等を推進する。

特に、地域公共交通の活性化及び再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、市町村、公共交通事業者等の地域の関係者の協議により作成された地域公共交通総合連携計画に基づく取組みに対して国が総合的に支援することにより、LRT、BRTの導入、オムニバスタウン(注2)の推進、乗り継ぎの改善、地方鉄道の再生、コミュニティバス(注3)や福祉タクシーの普及等を促進するほか、デュアル・モード・ビークル（DMV）や水陸両用車等、複数の運送事業に該当し、一貫した輸送サービスを提供する新地域旅客運送事業の導入促進、地域公共交通活性化・再生のための技術的助言等の情報提供の充実・強化を図ることとし、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」を第166回国会に提出した。

図表I-3-2-3　総合的な交通連携のイメージ



図表I-3-2-4　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案の枠組み



（都市鉄道ネットワークの充実・地方鉄道の活性化）

都市鉄道ネットワークの充実を図るため、都市部において必要な鉄道新線の整備を引き続き進めていくほか、既存ストックを有効活用し、既存の都市鉄道施設の間を連絡する路線等の整備による速達性の向上や、周辺整備と一体的な駅整備による交通結節機能の高度化等を推進する。

また、地方鉄道において、自治体・沿線立地企業・NPO等の創意工夫をいかした先進的な利用促進の取組みに対し支援を行うなど活性化を推進する。

（物流業者の3PL事業への進出支援）

荷主から物流を一貫して請け負う高品質のサービスを行う3PL（サード・パーティー・ロジスティクス）事業について、業務契約内容の明確化や環境配慮の促進に向けたガイドラインの策定・普及を図るとともに、交通インフラ周辺に高度なロジスティクス機能を有する物流拠点の設置を促進することにより、同事業への進出を支援する。

（都市内物流トータルプランの策定）

共同配送の導入、共同荷さばき場の整備等を通じ、戦略的に都市内の物流を円滑化するための支援施策のメニューを体系的にまとめた「都市内物流トータルプラン」を策定して各地域の関係者に提示し、協議会の設立等を通じた地域ぐるみの取組みを集中的に支援する。

（注1）バスの定時性、速達性の確保のため、輸送力を向上させた高度なバスサービス

（注2）バスの有する多様（オムニ）な社会的意義（マイカーに比べて、人・まち・環境にやさしい）が発揮されることによって快適な交通、生活の実現を目指すまち
（注3）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

テキスト形式のファイルはこちら

3　美しい地域づくりの推進

（景観法の活用による良好な景観形成の推進）

交流人口の拡大に資する良好な景観形成を推進するため、景観法の活用により、地域の景観上重要な建造物等の保全活用を中心とした取組みを支援する。

（日本風景街道の推進）

官民の「対話と協働」の下、全国各地に美しい風景を広げながら地域のコミュニティの再生を図るとともに、景観、自然、歴史、文化等の地域資源や個性を活かした多様で質の高い風景を形成する運動を継続的に実施し、国民運動にまで展開することを目指す「日本風景街道」を推進する。

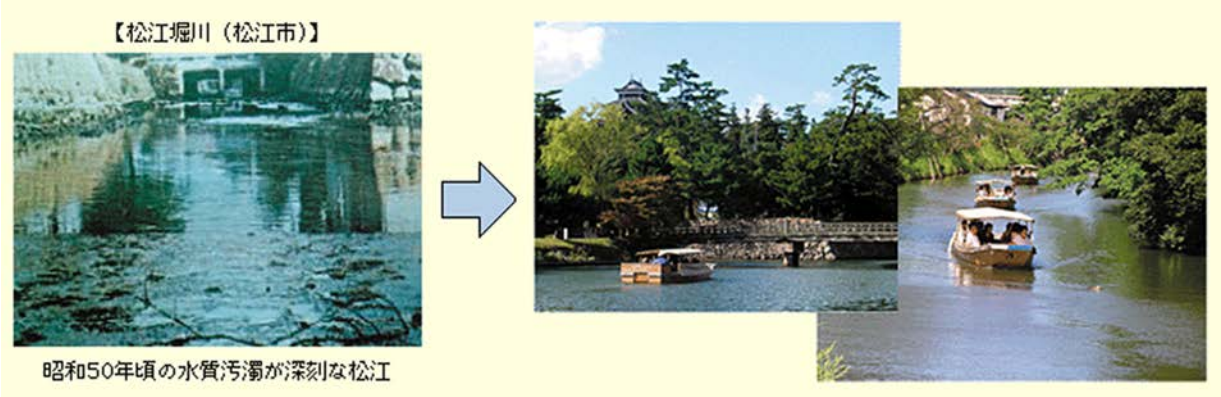
（無電柱化の推進）

主要都市における「まちの顔」となる道路、歴史的街並みを保存すべき地区等における都市景観の向上等を図るため、無電柱化を推進する。

（美しい水辺の再生）

地元住民や地方公共団体等の連携により、貴重な水と緑の空間を確保し、地域社会に潤いをもたらすため、水辺環境の再生、河川や湖沼・内湾等の水質改善を図るとともに、自然豊かで良好な水辺空間を体感できる川づくり、下水再生水等を活用した都市内水路の保全・創出等を積極的に実施する。

自然豊かで良好な水辺空間を体感できる川づくり



テキスト形式のファイルはこちら

4　少子高齢化社会に対応した地域づくり・住まいづくり

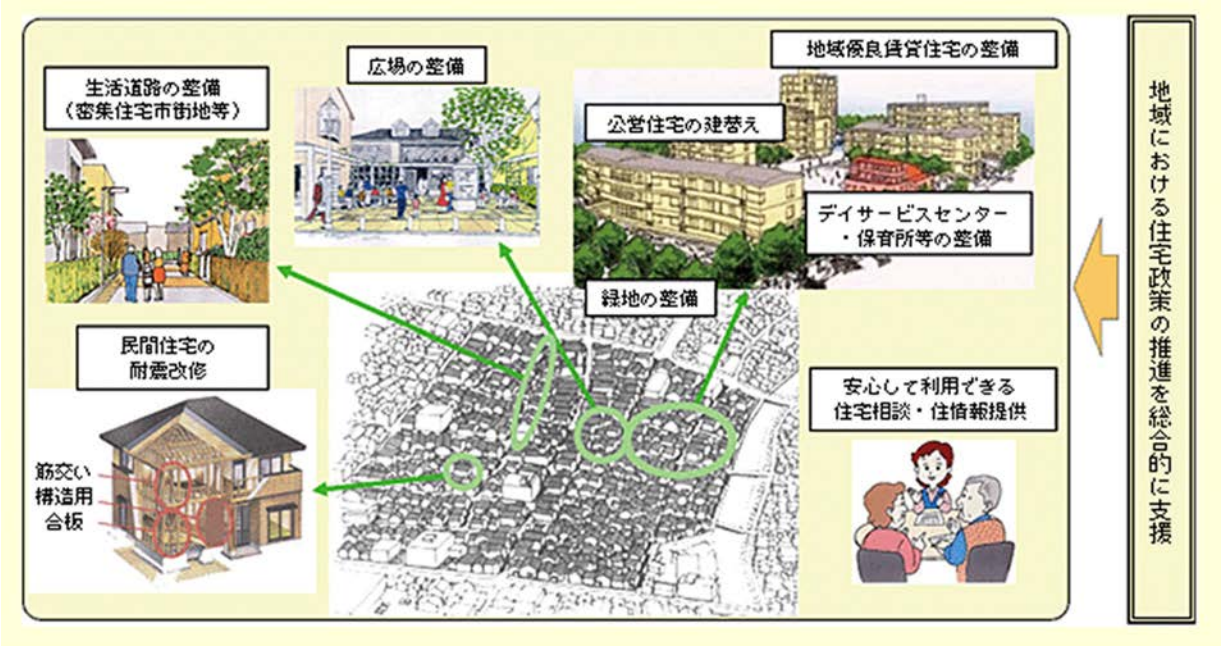
（高齢者や新婚・子育て世帯等にやさしい住まいづくり）

高齢者等が、地域において安全・安心で快適な住生活を営めるようにするとともに、新婚・子育て世帯を支援（巣づくり支援）していく観点から、住宅のバリアフリー化、高齢者と子ども世帯の同居・近居、子育てに適した住宅・居住環境の整備等、地方公共団体の自主性と創意工夫による住まいづくりの取組みを推進する。

（地域住宅交付金の活用）

地域における住生活の質の向上を図るため、地方公共団体の自主性と創意工夫による公的賃貸住宅等の整備や面的な居住環境整備等を総合的・計画的に推進する。特に、定住対策、地域材利用の促進等の取組みを支援し、魅力と活力にあふれる地域づくりを推進する。

図表I-3-2-5　地域住宅交付金の枠組み



テキスト形式のファイルはこちら

5　地域住民等との協働による地域づくり

行政だけでなく多様な民間主体を地域づくりの担い手ととらえ、これら多様な民間主体と行政の協働によって、従来の公の領域に加え、公と私との中間的な領域にその活動を拡げることできめ細かなサービスを提供する「新たな公」の概念を基軸とした地域づくりを行っていく。

（地域住民等による居住環境の維持・向上のための取組みの推進）

地域住民を主体とした、良好な居住環境の形成・管理を実現していくための様々な取組み（エリアマネジメント）を推進するため、マニュアル作成等の環境整備を進める。

（多様な主体の参画による道路・沿道空間の整備・利活用）

地域のニーズに的確に対応した道路管理を推進するため、地域住民等の様々な主体が参画して多様な道路・沿道空間の整備・利活用を行う制度を構築する。

このための「道路法」の改正を含む「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を第166回国会に提出した。

（住民やNPO等の担い手が参画したまちづくりの促進等）

地域の担い手が参画する協議会をまちづくり交付金の計画の区域において創設し、意見を聴くことができることとするとともに、地域の住民、企業等の資金を活用し、地域特性を活かしたまちづくりへ誘導するため、住民参加型まちづくりファンドに対する支援を行う。

また、既存ストックの有効活用を促す不動産の証券化について、地域における人材育成の支援やノウハウの蓄積を行い、地方不動産証券化市場の裾野を拡大することにより、古い街並みを保存するなど、ストック活用型まちづくりの推進を図る。

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　地域の交流人口拡大に向けた観光立国の推進

地域の交流人口拡大に向けた観光立国の推進のため、以下のとおり魅力ある観光地づくりや外国人観光客の訪日促進等の取組みを推進していく。

その際、「道の駅」・「みなとオアシス」等の交流拠点の整備を始めとする地域のにぎわいの創出や、美しい地域づくりの推進等の既述の諸施策も含め、ハード・ソフトの施策を総合的に展開していく。

テキスト形式のファイルはこちら

1　魅力ある観光地づくり

（観光ルネサンス事業の活用）

地域の魅力の増進を図るため、地域の観光資源・観光地域づくり等に関する調査を行うとともに、歴史的建造物（古民家、酒蔵等）の改修や地域ブランド商品の開発、インターネット等を活用した情報発信、観光振興の推進役となる人材育成等により離島を含めた観光地の活性化に取り組む民間の活動を支援する。

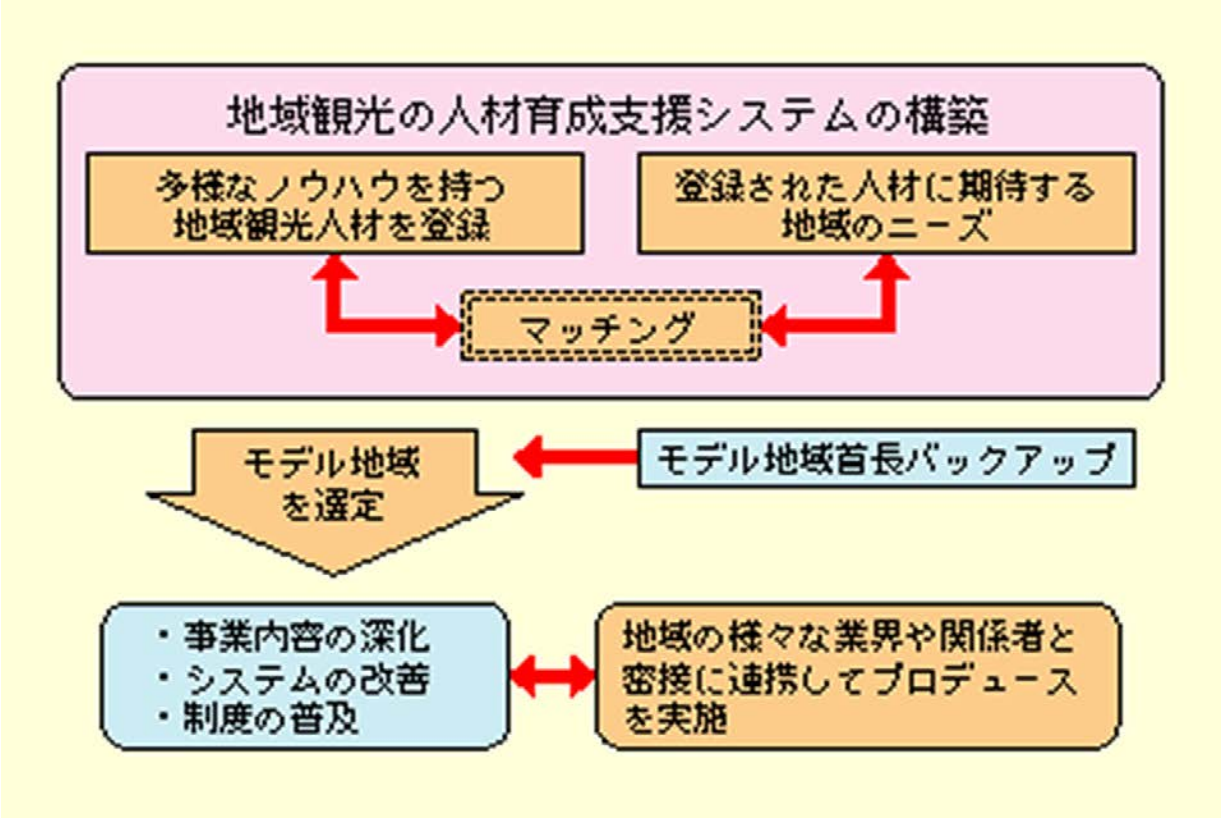
再生町屋を利用した観光案内所（新潟県村上市）



（観光地づくりを担う人材の育成）

地域の取組みを企画、演出し、その集客効果を地域に還元することのできる人材を、「観光地域プロデューサー」としてあらかじめ育成・登録し、地域に送り出す仕組みを整備することにより、魅力ある観光地づくりと地域の経済・雇用の活性化を促進する。

図表I-3-3-1　観光地域プロデューサー事業



（観光地へのアクセスの強化等）

日本国内に豊富に存在する名勝、史跡、温泉等に恵まれた観光地へのアクセスや観光地間の周遊の利便性を向上させることによって地域全体の魅力をより高めるため、観光地へのアクセスや地域間の交流・連携の強化を図る道路等の整備を推進する。また、国内・海外からのクルーズ船による観光交流の促進を図る。

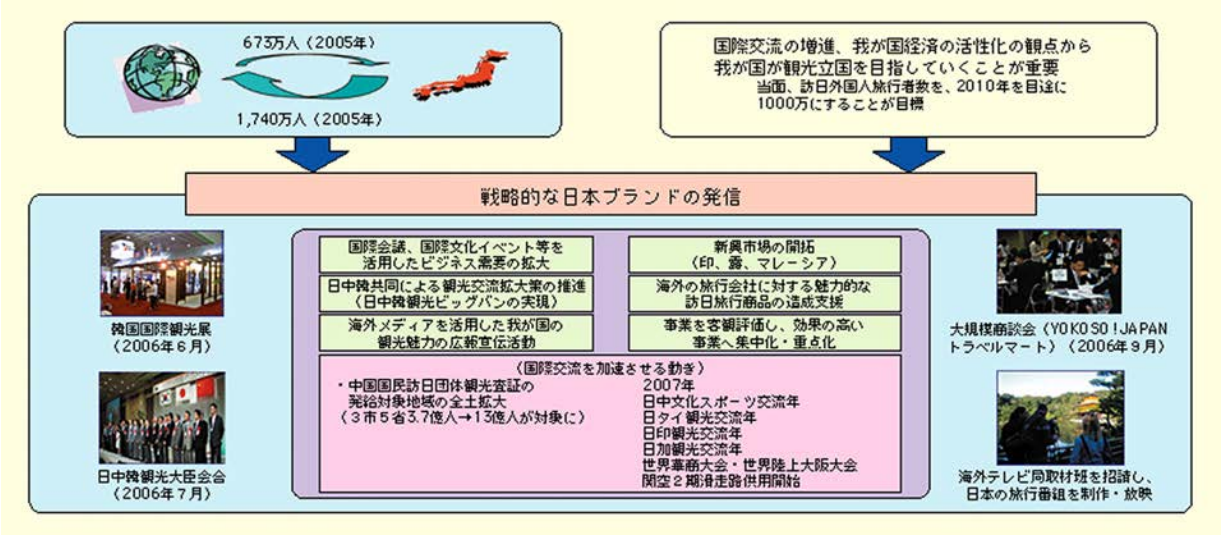
テキスト形式のファイルはこちら

2　外国人観光客の訪日促進

（ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化）

訪日外国人観光客を2010年（平成22年）までに1,000万人にするという目標を達成するため、日本の観光魅力を海外に発信するとともに、日本への魅力的な旅行商品の造成等を促進する「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を官民一体で推進する。特に平成19年は、日中国交正常化35周年を機に、日中間の交流人口を500万人の大台に乗せることを目指すほか、韓国については朝鮮通信使400周年という機会をいかした取組みを実施する。また、今後5年以内に主要な国際会議の開催件数を5割以上伸ばし、アジアにおける最大の開催国となるとの目標達成に向け、国際会議の誘致の強化の推進等を通じ、観光交流の拡大を図る。

図表I-3-3-2　ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化



（外国人観光客の受入環境の整備）

外国人観光客の受入環境整備を推進するため、地域限定の独自の通訳案内士試験の導入を促進することにより、外国人観光客に地域固有の観光の魅力を伝える通訳ガイドの育成、確保を図る。また、地理に不案内な観光客が安心して一人歩きできる環境を整備するため、案内標識やIT機器等の様々な情報提供手段を効果的に連携させた総合的な観光情報提供システムの構築に向けた取組みを推進する。

テキスト形式のファイルはこちら

3　ツーリズムの活性化

（地域独自の魅力を活かしたニューツーリズムの促進）

「団塊の世代」の大量退職によりニーズの高まりが期待される長期滞在型観光、歴史や伝統文化についての知的欲求を満たすことを目的とする文化観光、製造業等の現場や歴史的な産業施設を訪ねる産業観光等の新たな旅行ニーズや地域の観光資源の特性を踏まえた「ニューツーリズム」を促進する。

文化観光に関するモニターツアー（立石寺（山形県山形市））



テキスト形式のファイルはこちら

第4節　地域活性化のための条件整備

地域活性化の推進に当たっての大前提として、災害に強い地域づくり、生活基盤の充実、条件不利地域の振興等の条件整備について着実に進めていく。

テキスト形式のファイルはこちら

1　災害に強い地域づくり

（ハード・ソフト一体の災害対策の推進）

ハード対策として、従来の連続堤防による河川改修に加え、土地利用状況等に応じ、氾濫した場合でも地域全体で被害を最小化する対策及び近年頻発する都市型水害から都市機能等を守るための対策を実施する。あわせて、水防活動の充実強化、受け手の立場に立った防災情報の改善、ハザードマップ整備、土砂災害危険区域の指定等に対する支援等のソフト対策を推進する。

また、津波・高潮のハード対策として、従来の海岸保全施設の整備に加え、ゼロメートル地帯や地震防災対策強化地域等において、海岸堤防等の耐震対策、老朽化対策等を実施するとともに、津波・高潮ハザードマップ整備、津波情報提供施設の設置の支援等のソフト対策を推進するほか、地震対策として道路橋の耐震補強等を推進するなど、ハード・ソフト一体の災害対策を推進する。

テキスト形式のファイルはこちら

2　生活基盤の充実

（地域における快適な生活環境のためのインフラ整備）

地域における生活環境の質の向上を図るため、普及が遅れている地域のうち人口が集中している地区等での重点的な下水道の整備、観光振興や広域的なレクリエーションの拠点となる地域の個性をいかした都市公園や水辺空間の整備、生活道路における交通安全事業の実施や無電柱化・緑化等による「くらしのみちゾーン」の形成等を推進する。

（豊かな住生活実現のための良質な住宅ストックの形成）

地域における豊かな住生活を実現するため、耐久性等に優れた良質な住宅ストックの形成を図るとともに、循環利用していくことを促進する。

（総合的なバリアフリー施策の推進）

本格的な少子高齢社会が到来し、人口が減少に転じる中、高齢者・障害者等を始め誰もが安全で快適に生活できるよう、公共交通機関、住宅、建築物、歩行空間、都市公園等について、より一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。

図表I-3-4-1　バリアフリー歩行空間



テキスト形式のファイルはこちら

3　条件不利地域の振興

離島地域、半島地域、豪雪地帯といった地理的・自然的制約のため条件が不利な地域において、その基礎条件の改善及び地理的・自然的特性に即した地域の自立的発展を図るため、地方公共団体の計画に基づく基盤整備や生活交通の確保等の取組みを重点的に支援する。

テキスト形式のファイルはこちら

4　地域づくりの基礎条件の整備

（地理空間情報の活用の推進）

官民が共通して位置の基準として用いることができる白地図（基盤地図情報）、統計や土地利用等を地図化したデータ等を整備し、インターネット上で提供するとともに、地域の多様な主体が、当該白地図等を利用して観光資源等の地域活性化に役立つ情報を低コストでわかりやすく発信できるように、必要な技術支援や、地域の魅力を発見し発信できる人材の育成等を行い、地理空間情報（注）の活用を推進する。

（地籍整備の推進）

都市の中心部にあって土地境界を明らかにすることにより高度な土地利用が見込まれる地域を対象に、地籍明確化のための基礎的情報の整備を推進する。

（注）空間上の特定の地点又は区域の位置を示す情報（当該情報に係る時点に関する情報を含む。）及びこの情報に関連付けられた情報

テキスト形式のファイルはこちら

第II部　国土交通行政の動向

第1章　時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

【第1章のポイント】

第1節　成果重視の施策展開

PDCAサイクルに沿って、成果の達成度を踏まえた施策を実施している。
政策評価については、「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、「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）」等を実施している。また、個別公共事業の評価については、新規事業採択時評価、再評価及び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。

第2節　効率性・競争性を重視した施策展開

国土交通省では、公共事業コスト構造改革に取り組んでおり、平成17年度の「総合コスト縮減率」は9.9%となった。また、施工体制を確認する総合評価方式の導入等による公共工事の品質確保の促進、入札ボンド制度の段階的導入等による入札契約の適正化、ダンピング受注対策を行っている。さらに、既存ストック等の有効活用と戦略的な施設管理、ネガティブ情報の公開等消費者等に対するわかりやすい情報提供、特殊法人等改革等に取り組んでいる。

第3節　新たな国と地方、民間との関係の構築

国と地方の新たな関係を構築するため、補助金の交付金化やローカルルールの導入等を行っている。また、民間の創意工夫を活用するため、PFI方式の導入を積極的に推進するとともに、「国土交通省規制改革総点検本部」における総点検を踏まえ、規制改革の更なる推進に取り組んでいる。さらに、「国土交通ホットラインステーション」等を活用し、国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進に取り組んでいる。

第4節　国土・社会資本の将来ビジョンの策定

国土形成計画は、国主導から分権型の計画づくりを目指して、全国計画と広域地方計画の2層からなる計画体系となっている。全国計画は、平成19年中頃をめどに閣議決定する予定であり、広域地方計画は、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。
社会資本整備重点計画は、平成19年度に期限を迎えるため、審議会等において、次期計画の策定に向けた検討を進めており、20年夏頃の閣議決定を目指すこととしている。

第5節　ICTの利活用による国土交通分野のイノベーションの推進

平成18年10月に「国土交通分野イノベーション推進本部」を設置しており、「国土交通分野イノベーション推進大綱」を19年5月をめどに策定し、これに基づき必要な取組みを進めていくこととしている。

第6節　海洋・沿岸域政策の推進

我が国は「海洋国家」であるが、海洋・沿岸域を巡る様々な課題や問題が山積しており、それらは相互に関係がある場合が多い。このため、国土交通省では、平成18年6月に「国土交通省海洋・沿岸域政策大綱」を取りまとめ、7月に「国土交通省海洋・沿岸域政策推進本部」を設置し、海洋・沿岸域に関する施策を、総合的かつ戦略的に推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　成果重視の施策展開

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。

テキスト形式のファイルはこちら

1　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。なお、所管法令の中では、「社会資本整備重点計画法」、「国土形成計画法」、「住生活基本法」に政策評価の実施規定が盛り込まれており、また、規制の新設・改変（緩和を含む）を伴う所管法令の制定・改正時は、規制影響分析（RIA）を試行的に実施している。

平成18年3月には、9テーマについて、総合的かつ詳細な分析を行う「政策レビュー」を実施し、同年8月には27の政策目標について、119の指標を用いて「政策チェックアップ」を実施した。また、これらの評価における政策の改善の方向性等を踏まえ、40の新規施策等について、「政策アセスメント」を実施した。（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/

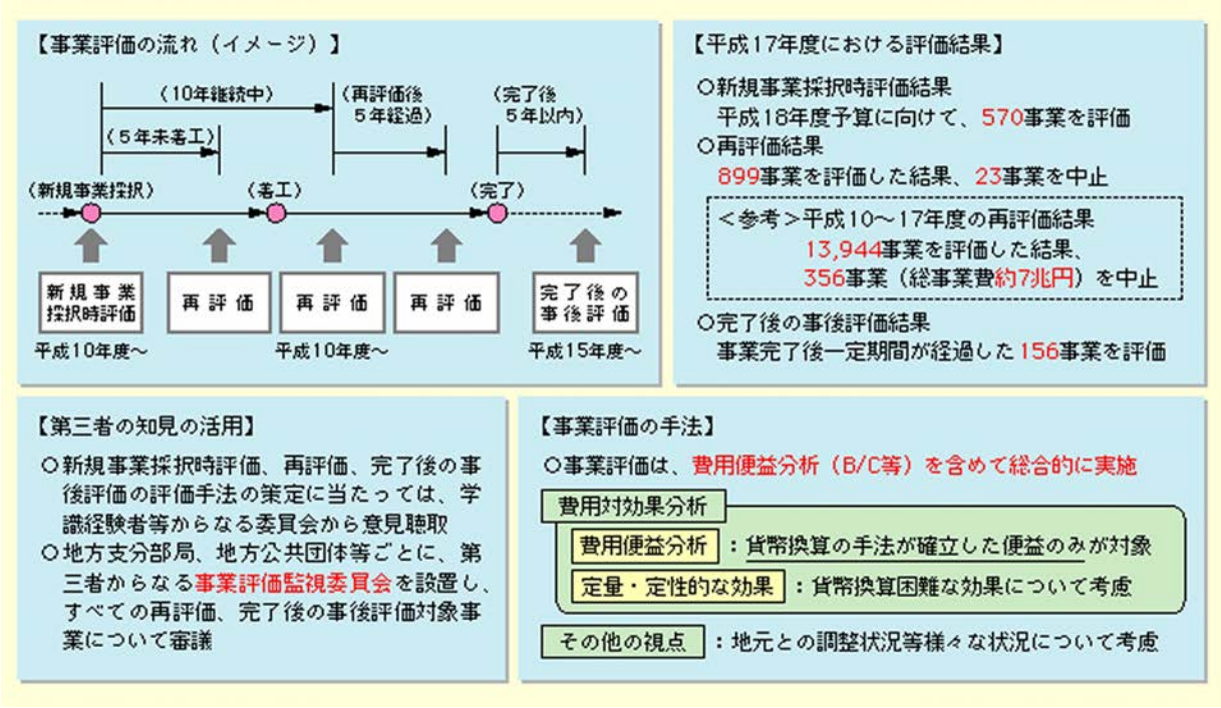
テキスト形式のファイルはこちら

2　事業評価の厳格な実施

国土交通省の個別公共事業の評価については、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価、再評価及び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。

評価結果については、インターネット等で公表するとともに、平成16年度からは、新規採択時・再評価時・完了後の事後評価時の費用対効果分析の元データも含め、評価結果の経緯が分かるように整理した事業評価カルテを作成し、インターネットで公表している。(注)

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/

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

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　効率性・競争性を重視した施策展開

1　公共事業コスト構造改革の推進

公共工事のコスト縮減については、平成9年度から政府全体で取り組んでおり、国土交通省では、14年度までに物価の下落等を含め2割以上のコストを縮減してきた。さらに、15年3月に、「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」を策定し、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。

1）事業のスピードアップ

工事に先立つ段階での事業の円滑な進捗を図ることに重点を置き、構想段階からの合意形成手続の導入、事業評価の厳格な実施による事業箇所の厳選、「土地収用法」の積極的活用等による用地補償の円滑化等を図っている。

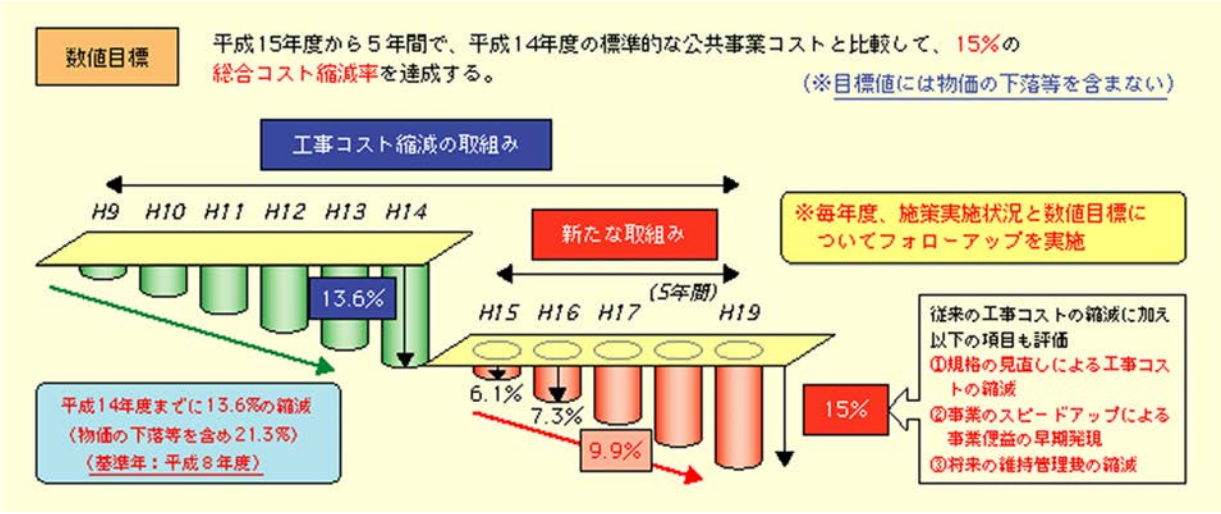
2）計画・設計から管理までの各段階における最適化

基準類の性能規定化や地域の実情にあった規格（ローカルルール）の設定等による計画・設計の見直し、新技術の活用、アセットマネジメント手法（注）等のライフサイクルコスト（生涯費用）を考慮した計画的な維持管理等による管理の見直し等を行っている。

3）調達の最適化

民間の技術力が一層発揮されるよう、技術提案を重視する調達方式を導入するとともに、積算価格の説明性・市場性の向上、積算業務の省力化の推進等を図っている。

図表II-1-2-1　コスト構造改革



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評価する「総合コスト縮減率」を設定し、平成15年度から5年間で、14年度と比較して、15%の総合コスト縮減率を達成す

ることを目標としている。17年度は、国土交通省、関係公団等の「総合コスト縮減率」は、9.9%（物価の下落等を除く。）となった。

（注）資産管理手法。道路管理においては、橋梁、トンネル、舗装等を道路資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行うための手法

テキスト形式のファイルはこちら

2　公共工事の品質確保や入札契約の適正化

1）公共工事の品質確保の促進

「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）」等を踏まえ、平成18年度は、「公共工事における総合評価方式活用検討委員会」において総合評価方式（注1）の評価項目の見直しや活用事例集の作成等を行うとともに、公共工事の品質確保をより確実なものとするための「施工体制確認型総合評価方式」の直轄工事への試行導入や、地方整備局における市町村等への様々な発注者支援の実施等、総合評価方式の一層の拡充を図った。

また、「国土交通省直轄事業の建設生産システムにおける発注者責任に関する懇談会」を開催し、設計業務の受注者以外の第三者によるチェックの導入、ICT（注2）技術を活用した連続的な現場の監督・検査体制の強化等、公共工事の品質確保の促進に必要な施策の基本的な方向性について、中間とりまとめを行った。

2）入札契約の適正化

公共工事における入札談合等の相次ぐ摘発を踏まえ、一般競争入札の拡大と総合評価方式の拡充を始めとした入札契約制度の改善の一層の推進を図るため、「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」（注3）を改正し、政府全体で公共工事の入札契約の適正化に向けた取組みを推進している。

国土交通省においては、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2億円以上まで拡大するとともに、2億円未満の工事についても不良・不適格業者の排除、事務量等に留意しつつ、できる限り導入に努める。）と総合評価方式の拡充（平成18年度においては金額ベースで8割超まで拡大）等に全力で取り組んでおり、今後、地方公共団体等においても入札契約の適正化へ向けた取組みが適切に行われるよう、関係省庁と連携を図ることとしている。

また、一般競争入札の拡大と総合評価方式の拡充のための条件整備の一環として、不良・不適格業者（注4）の排除や事務量の増大の抑制等を図るため、入札ボンド制度（注5）を、東北地方整備局と近畿地方整備局の発注工事において先行的に導入した。今後は、その実施状況を踏まえ、段階的に導入することとしている。

3）ダンピング受注への対策

いわゆるダンピング受注は、公共工事の品質の確保に支障を及ぼしかねないだけでなく、下請へのしわ寄せ、労働条件の悪化等につながり、国民の安全・安心の確保や建設業の健全な発展を阻害するものであることから、平成18年4月から監督・検査の強化、下請業者への適正な支払確認等のための立入調査の強化等の対策を実施するとともに、同年12月からは、低入札価格調査制度におけるより厳格な審査等の追加的な対策を実施し、その排除の徹底に努めている。

（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）我が国では、情報通信技術を表す言葉として「IT（Information Technology）」の語が広く普及しているが、国際的には、「ICT（Information and Communications Technology）」の語が広く定着している。今後のユビキタスネット社会においては、誰でも簡単にネットに接続することにより、多様で自由かつ便利な「コミュニケーション」を実現していくことが重要であることから、原則ICTを使用する。

（注3）「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）」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

（注4）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。
（注5）入札参加者に対して、金融機関等による審査・与信を経て発行される契約保証の予約的機能を有する証書の提出を求める制度

テキスト形式のファイルはこちら

3　既存ストック等の有効活用と戦略的な施設管理

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。厳しい財政状況の下、ETCの普及や既存施設間の連携の強化等により、既存ストックの整備効果を相乗的に高めるような施策を進めるとともに、日頃から施設の状況に応じた修繕を行い施設を延命化するなど、計画的な維持管理を行う必要がある。

また、戦略的な施設管理を図るため、適切な維持管理によるライフサイクルコストの縮減を図りつつ、施設の延命化を図るアセットマネジメント手法の導入について、施設横断的に検討を行うとともに、官庁施設については、ファシリティマネジメント手法(注)の導入を図っている。

(注)既存の施設を有効活用しながら、ストック全体としての質が最適となるよう総合的に企画・管理し、活用する手法

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　「荒廃するアメリカ」と日本

1980年以前、米国では道路の維持管理に十分な予算が投入されず、1980年代初頭には米国の道路施設の多くが老朽化し、「荒廃するアメリカ」と呼ばれるほど、劣悪な状態に陥っていました。1980年代になって、財源を増強し、維持修繕に力を入れたことにより、欠陥橋梁の数は減少してきましたが、2004年（平成16年）の時点でも全体の30%弱に当たる約17万橋の欠陥橋梁が全米に存在しており、未だに「荒廃するアメリカ」から抜け出せないでいます。

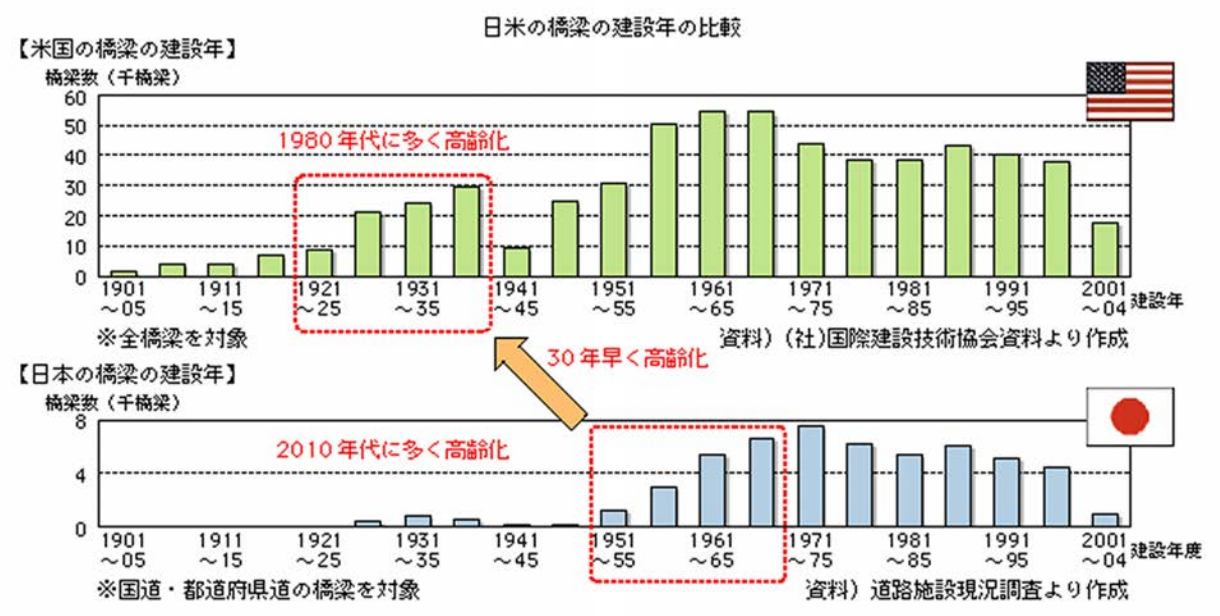


マイアナス橋の落橋
（1983年）

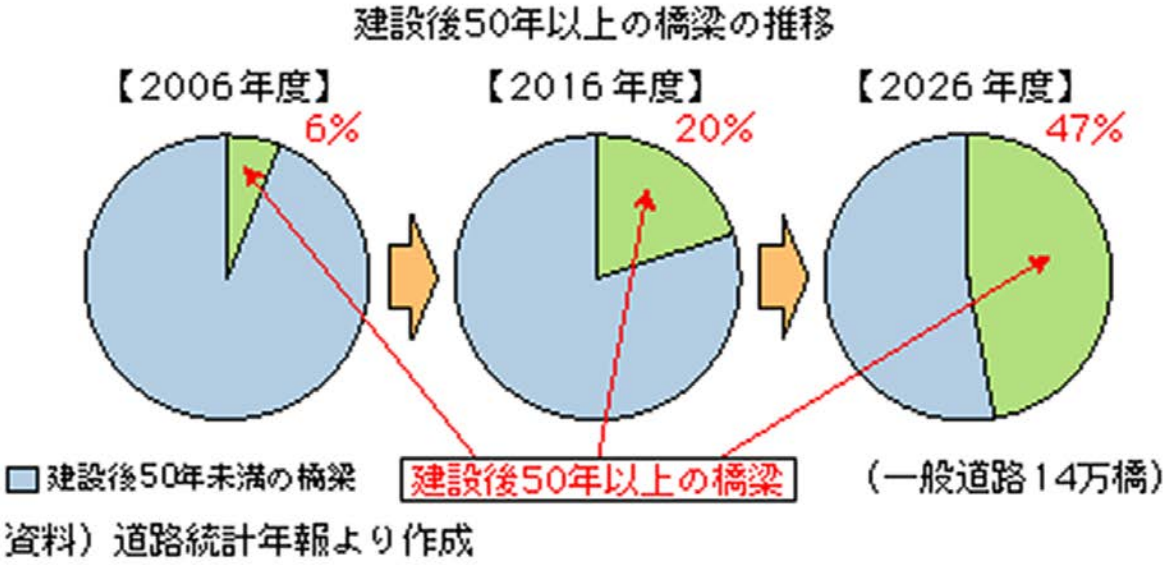




日本では、1960年代の高度経済成長期に道路整備が急ピッチに進められました。ニューディール政策の時代から整備が本格化した米国と比較すると、日本は米国に30年遅れていると言えます。日本でも、適切な管理を怠ると、2010年代には「荒廃するアメリカ」と同じ状態になることが懸念されます。



我が国では、建設後50年以上経過した橋梁等の道路施設が今後急増し、修繕等により大きな負担が生じることが懸念されます。道路施設は、損傷を放置すると後年に大規模な修繕工事等大きな負担が生じるため、米国での教訓を生かしつつ、予防保全（損傷が顕在化する前の軽微なうちに対策を行うこと）を実施することでライフサイクルコスト（生涯費用）の縮減に努めていくことが必要です。



テキスト形式のファイルは[こちら]

4　消費者等に対するわかりやすい情報提供

今般の構造計算書偽装問題や累次の公共交通機関のトラブル等で大きく揺らいでいる住宅・建築物、公共交通等に対する国民の信頼をいち早く回復するには、従来の行政による監督に加え、事業者等の過去の処分歴等のネガティブ情報を分かりやすく公開し、消費者や利用者による適切な選択を促進するなど、市場による監視を通じた安全・安心の確保を図ることが効果的である。

そこで、国土交通省では、各所管におけるネガティブ情報等の公開に関する検討状況等の情報交換、ネガティブ情報等の公開のあり方に関する横断的な検討、ネガティブ情報等のポータルサイトの開設に向けた検討等を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

5　特殊法人等改革

特殊法人等改革については、特殊法人等整理合理化の集中改革期間終了後も取組みを継続している。住宅金融公庫については、平成19年4月に廃止し、民間の金融機関による住宅資金の貸付けを支援・補完する「独立行政法人住宅金融支援機構」を設立することとしている。また、「行政改革の重要方針」（17年12月閣議決定）において、公営競技関係法人として事業・組織形態の見直しを行うこととされた（財）日本船舶振興会については、指定法人制度の導入、交付金制度の見直し等を内容とする「モーターボート競走法の一部を改正する法律案」を第166回国会に提出した。

図表II-1-2-2　「行政改革の重要方針」において措置を講ずべきとされた事項

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）を維続する。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。

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

6　特別会計・道路特定財源の見直し

特別会計の見直しについては、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律（行政改革推進法）」に基づき、第166回国会に提出された「特別会計に関する法律案」において、道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計を、平成20年度に統合し、名称を「社会資本整備事業特別会計」にするとともに、自動車損害賠償保障事業特別会計及び自動車検査登録特別会計を、20年度に統合し、名称を「自動車安全特別会計」にすることとしている。

また、道路特定財源の見直しについては、「行政改革推進法」等に沿って検討を進め、「道路特定財源の見直しに関する具体策」が平成18年12月に閣議決定された。この具体策においては、1）真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、地方のニーズにも対応しつつ、19年中に中期計画を作成すること、2）20年度以降も現行税率を維持すること、3）国の道路特定財源全体について、特定財源として毎年度、道路整備に充てることを義務付ける仕組みを改めること、4）高速道路料金の引き下げ等、既存高速ネットワークの効率的活用等のための新たな措置を講ずることとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　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）社会資本整備における国と地方の役割分担

国は、全国的な見地から必要とされる基礎的・広域的事業を直轄で実施するとともに、地方公共団体の自主性・自立性を尊重しつつ、地方が行う事業で国との利害関係が密接な事業等に補助金を交付し、計画的かつ着実に社会資本整備を推進している。

国土交通省では、これまで直轄事業、補助事業について、1）直轄事業の範囲の限定・明確化、2）補助事業の採択基準の引上げや小規模事業の廃止によるスリム化、3）補助金の交付金化による地方の自主性や裁量性の向上といった改革を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）ローカルルールの推進

地域間の人口や財政力等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18年度は505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

テキスト形式のファイルはこちら

2　民間の創意工夫の活用

（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）方式の導入を積極的に推進している。

国土交通省関係の事業件数については、平成18年度末までに14年度末の3倍（51件）とすることを基本的な方針としてきたが、18年12月末現在57件となり目標を達成した。このうち、国直轄の事業（地方公共団体との共同事業を含む。）が14件、地方公共団体の事業が43件となっている。今後も、17年度に創設された税制特例や、17年の「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）」改正による行政財産貸付の拡充等の措置を活用し、更なるPFI方式の導入の推進を図ることとしている。

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

テキスト形式のファイルはこちら

（2）規制改革等の推進

国土交通省では、交通、住宅・土地等に関するものを中心に幅広い分野において、国民の生活や経済活動に関して安全性等の観点から規制を行っている。これらの規制については、時代の変化に的確に対応するため、必要に応じて見直しを行ってきた。例えば、交通分野では、事業活動の効率化・活性化や利用者の利便性の向上を図るため、需給調整規制の廃止等の規制緩和を進めており、事業監査体制や利用者への情報提供の強化、適正な競争を行う上で障壁が存在する業種における新規事業者への優遇措置等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年度に設置した「国土交通省規制改革総点検本部」では規制改革の総点検を行い、18年3月に道路占用制度による路上自転車駐車場の設置等55件の規制改革を行うことを決定した。

一方、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、平成18年12月末現在、19の特例措置が設けられ、196の特区が認定された。また、特区での実績を踏まえ、NPO等によるボランティア輸送としての有償運送における使用車両の拡大等、14の特例措置については全国規模での規制改革を行った。

（注）地域経済活性化のために、地域の特性に応じた規制の特例を導入する制度

テキスト形式のファイルはこちら

3　国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進

国土交通省では、行政の持つ情報を国民に提供するとともに、継続的な対話を通して、国民との信頼関係を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18年12月末までに77件の公共事業が「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」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・問い合わせ等を幅広く把握し、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、同ステーションには、月平均1,400件弱の意見等が寄せられている。

テキスト形式のファイルはこちら

第4節　国土・社会資本の将来ビジョンの策定

1　国土形成計画等の策定の推進

我が国の国土政策の根幹を定める「国土総合開発法」については、「国土形成計画法」へと抜本的に改正され、これまでの全国総合開発計画に代えて、新たに国土形成計画を策定することとされた。国土形成計画は、国主導から分権型の計画づくりを目指して、全国計画と広域地方計画の2層からなる計画体系となっている。

このうち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ており、18年11月には、これまでの検討結果が「計画部会中間とりまとめ」として国土審議会に報告された。同中間とりまとめでは、国土づくりの基本的方向として、各広域ブロックが東アジアの各地域との競争・連携を視野に入れた地域戦略を描き、自立的な圏域を形成する国土構造への転換を図ることを示すとともに、そのための戦略的取組みとして、1）シームレス（注）アジアの実現、2）持続可能な地域の形成、3）災害に強いしなやかな国土の形成、4）美しい国土の管理と継承、5）「新たな公」による地域づくりの考え方を示している。今後、都道府県、政令指定市からの計画提案、パブリックコメント等の手続を経て、19年中頃をめどに全国計画を閣議決定する予定である。

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ため、平成17年9月、国土審議会に圏域部会を設置し、都道府県、地方経済団体等関係者の意見を聴取しながら検討を進め、東北圏、首都圏、北陸圏、中部圏、近畿圏、中国圏、四国圏及び九州圏の8つの圏域を決定する政令を18年7月に制定した。広域地方計画の検討に当たっては、全国計画策定後、国の関係地方支分部局、都府県、政令指定市、地方経済団体等からなる広域地方計画協議会を組織し、同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。

（注）「継ぎ目のない」の意味

テキスト形式のファイルはこちら

2　次期社会資本整備重点計画の策定の推進

平成15年に、従来事業分野ごとに分かれていた9つの計画を一本化して策定された、社会資本整備重点計画は、計画内容を作る側の「事業費」から、国民から見た「達成される成果」に転換するとともに、社会資本整備の改革方針を決定するなど、社会資本整備事業を一層重点的、効果的かつ効率的に推進することを目的としたものである。

同計画は平成19年度にその期限を迎えるため、社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会において、次期社会資本整備重点計画（計画期間：20～24年度）の策定に向けた検討を進めている。具体的には、18年7月に取りまとめた「次期社会資本整備重点計画の今後の検討方向」に従い、人口減少・少子高齢化社会の到来、日本の経済社会の投資余力の低下等、制約や対応すべき課題を踏まえつつ、緊急に整備すべきもの、施設横断的あるいはソフト・ハードを含めた指標の検討等、国民が身近な変化や改善を感じられる工夫や、社会資本整備の効率的な執行等の方向性について、重点化・効率化の更なる推進に向け議論を行っている。

今後、各分科会等の議論や国土形成計画との関連も踏まえつつ、平成19年夏頃の中間とりまとめを経て、20年夏頃の閣議決定を目指すこととしている。

テキスト形式のファイルはこちら

第5節　ICTの利活用による国土交通分野のイノベーションの推進

我が国が本格的な人口減少社会を迎える中、イノベーションの力により日本経済に新たな活力を取り入れ、安定した経済成長を図ることが重要な政策課題となっている。中でも、インターネット利用人口が約8,529万人、ブロードバンド契約数が約2,330万件、携帯電話加入者数が約9,179万人に達するなど、今や世界最高の水準に達していると言われる我が国のICT基盤を最大限に利活用し、具体的な課題解決を行っていくことが強く求められている。国土交通省においても、国民の日常生活や企業の産業活動の基盤づくりを幅広く担う立場から、平成18年10月に「国土交通分野イノベーション推進本部」を設置した。

推進本部においては、1）ヒト・モノ・クルマの流れの円滑化、2）安全・安心で豊かな生活環境の実現、3）地域の活性化の推進、4）社会資本整備・管理の効率化の4つの重点分野について、それぞれ2025年における施策目標を設定するとともに、その実現に向けた当面の具体的施策を工程表にまとめた「国土交通分野イノベーション推進大綱」を平成19年5月をめどに策定し、これに基づき必要な取組みを進めていくこととしている。

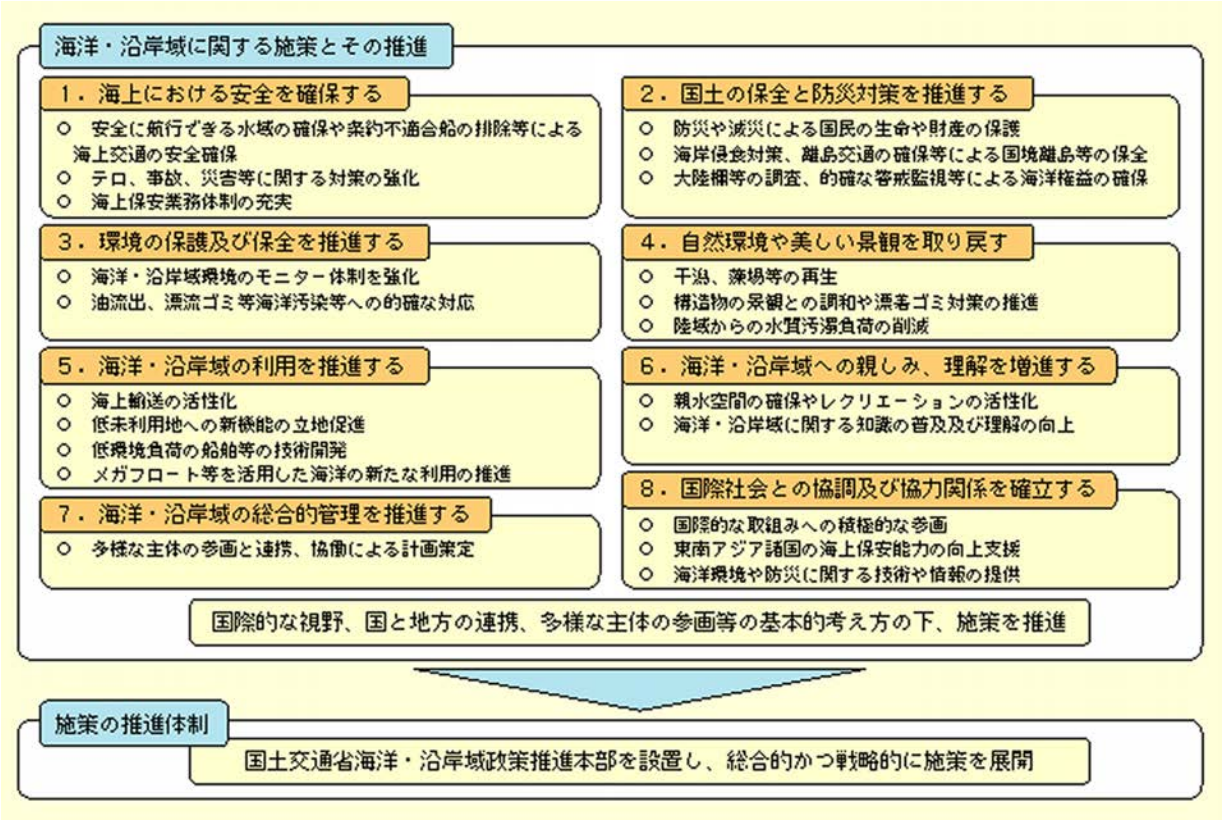
テキスト形式のファイルはこちら

第6節　海洋・沿岸域政策の推進

我が国は、四方を海に囲まれた「海洋国家」であるが、我が国の海洋・沿岸域を巡っては、海上輸送の安定化・活性化、海上交通の安全の確保、不審船や密輸・密航等の保安対策の強化、海上災害や海洋汚染の防止、海岸等における防災対策の強化等の課題や、沿岸域や閉鎖性水域を中心とした海岸侵食や砂浜等の消失、埋立等による藻場や干潟の減少、漂流・漂着ゴミの増大、赤潮（注）の発生といった問題が山積している。海洋・沿岸域を巡る様々な課題や問題は、それぞれが独立して存在するのではなく、相互に関係がある場合が多いことから、関連する施策を総合的に進めていく必要がある。

このような観点から、海洋・沿岸域に関する多くの行政分野を所管する国土交通省として、平成18年6月に「国土交通省海洋・沿岸域政策大綱」を取りまとめた。同大綱に基づき、同年7月に「国土交通省海洋・沿岸域政策推進本部」を設置し、国土交通省の海洋・沿岸域に関する施策を、総合的かつ戦略的に推進している。

図表II-1-6-1　国土交通省海洋・沿岸域政策大綱の概要



（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

テキスト形式のファイルはこちら

第2章　観光立国の実現と美しい国づくり

【第2章のポイント】

第1節　観光をめぐる動向

観光は、人々の生活にゆとりと潤いをもたらすのみならず、国民経済の発展や国際相互理解の増進等、他の様々な側面においても重要な意義を有している。国土交通省では「日本ブランドの海外への戦略的発信」と「魅力ある観光地・観光産業の創出」を柱として、観光立国の実現に向けて取り組んでいる。平成18年の訪日外国人旅行者数は、史上初めて700万人を突破した。今後は、19年1月に施行された「観光立国推進基本法」に基づき、各種の取組みを進めていく。

第2節　国際観光交流の拡大

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、ビジット・ジャパン・キャンペーンを展開している。また、平成18年7月に第1回日中韓観光大臣会合を開催するなど、国際観光交流の拡大に向けて取り組んでいる。さらに、公共交通機関における外国語による情報提供や観光地の情報提供のためのシステム開発等を進めるとともに、通訳ガイド制度の改善を図るなど、訪日外国人旅行者の受入体制の整備を図っている。

第3節　魅力ある観光地・観光産業の創出等

国内外からの観光客にとって魅力的な観光地づくりのため、日本各地で様々な取組みが行われており、これらの取組みを支援するため、観光ルネサンス事業等を推進するとともに、日本の持つ文化や産業遺産等の観光資源としての活用や観光産業の高度化にも取り組んでいる。また、観光統計を観光政策の立案や検証に活用するため、平成19年3月より「宿泊旅行統計調査」を開始した。さらに、ユニバーサルデザインの考え方に基づく観光の促進を図るなど、国民の旅行環境の整備を進めている。

第4節　良好な景観形成等美しい国づくり

景観緑三法に基づく取組みや景観アセスメント（景観評価）システムの早期確立に向けた取組みにより、良好な景観の形成を図っている。また、所管事業における景観形成の原則化や無電柱化を推進している。さらに、「日本風景街道」の理念・仕組み・制度の確立に向けた検討を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

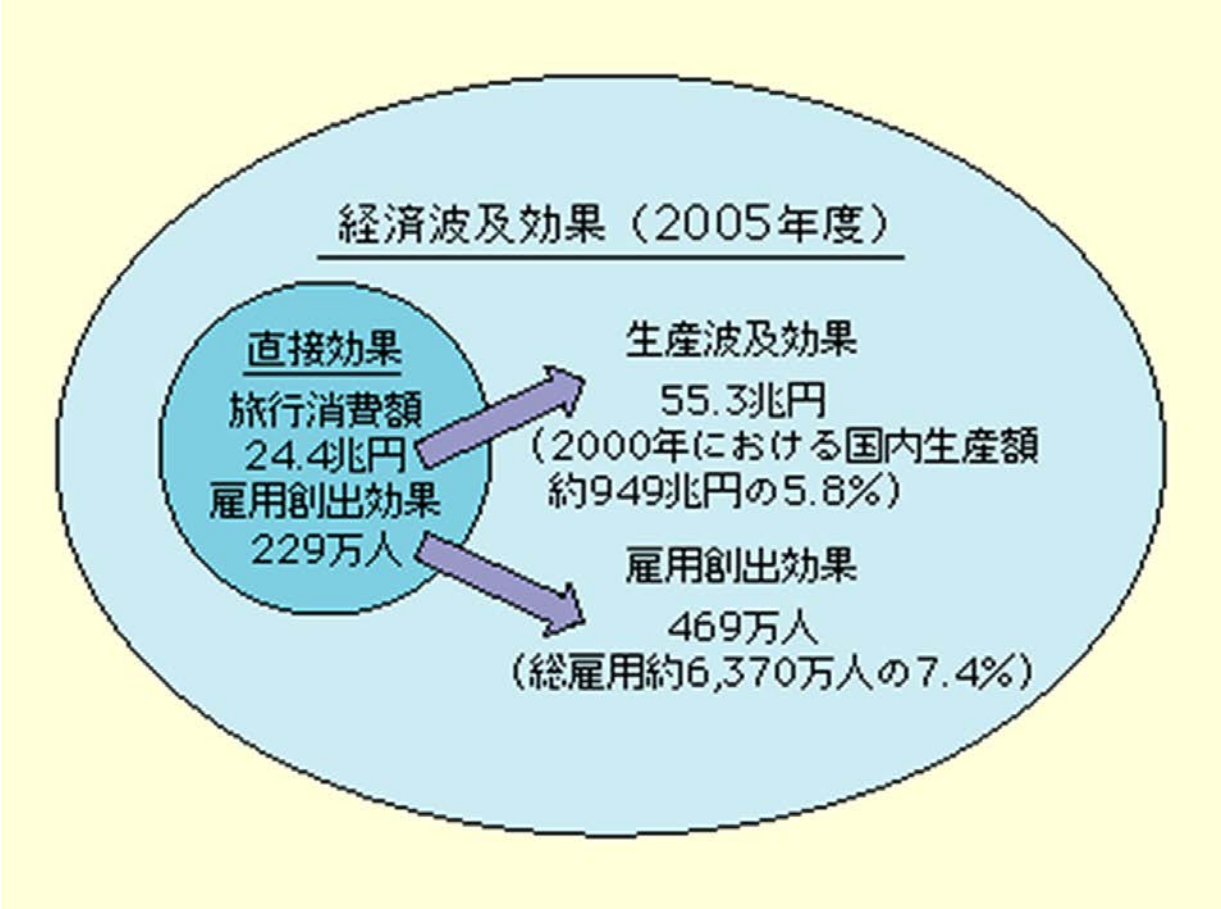
第1節　観光をめぐる動向

1　観光立国の意義

観光は、人々の生活にゆとりと潤いをもたらすのみならず、国民経済の発展や国際相互理解の増進等、他の様々な側面においても重要な意義を有している。

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、我が国のGDPに占める比率は2.4%と、化学産業（1.8%）や一般機械産業（2.1%）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。

図表II-2-1-1　観光消費の我が国経済への貢献（平成17年度）



さらに、国際観光は、国際社会の相互理解を促進し、ひいては国家間の外交を補完・強化して、安全保障にも大きく貢献するものである。

このため、平成15年以降、観光立国の実現を国家的な政策課題として位置付け、政府を挙げて様々な取組みが行われている。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「魅力ある観光地・観光産業の創出」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。

また、「観光基本法」を43年ぶりに全面改正した「観光立国推進基本法」が平成19年1月より施行されている。今後、政府は、観光立国の実現に向けた施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、同法に基づき「観光立国推進基本計画」を定めることとしている。

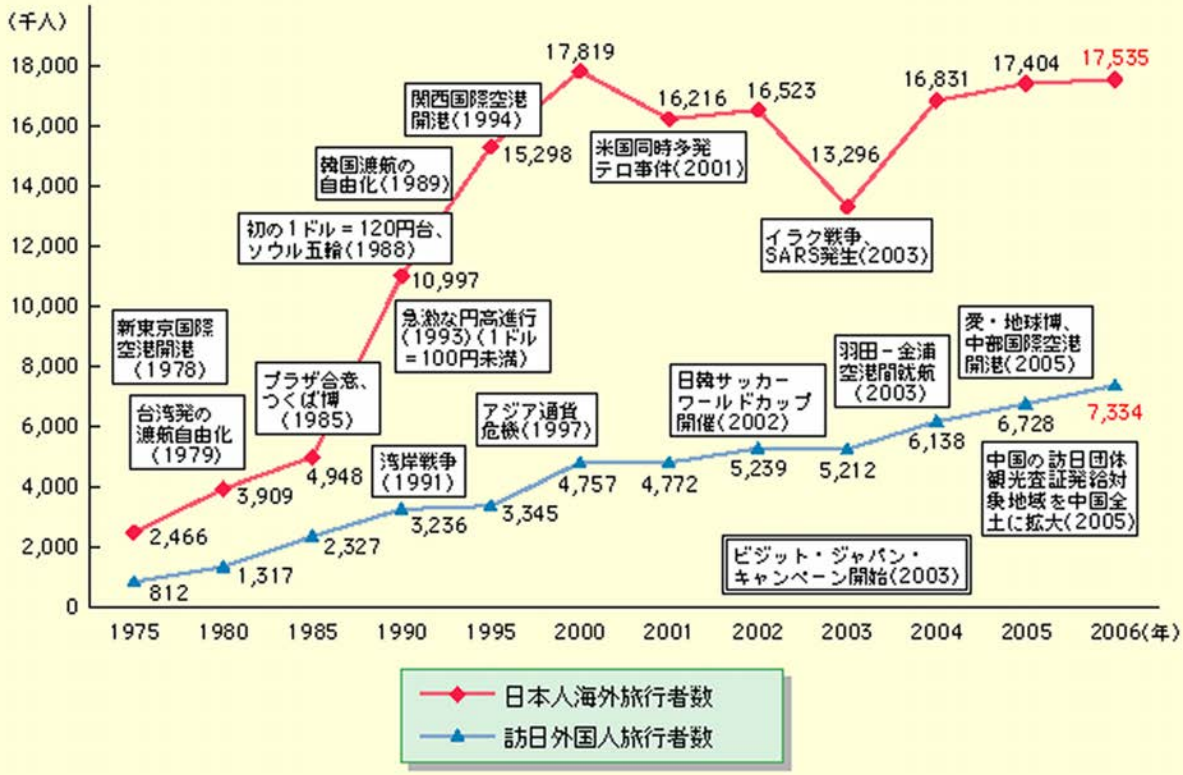
テキスト形式のファイルはこちら

2　国際・国内観光と観光産業の現状

（1）国際観光

平成18年の訪日外国人旅行者数は、ビジット・ジャパン・キャンペーンにおける取組み等を背景として、前年比9.0%増（約61万人増）の約733万人と推計され、史上初めて700万人を突破した。一方、同年の日本人海外旅行者数は、12年の約1,782万人に次ぐ、前年比0.8%増（約13万人増）の約1,754万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2,487万人に達し、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　2006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

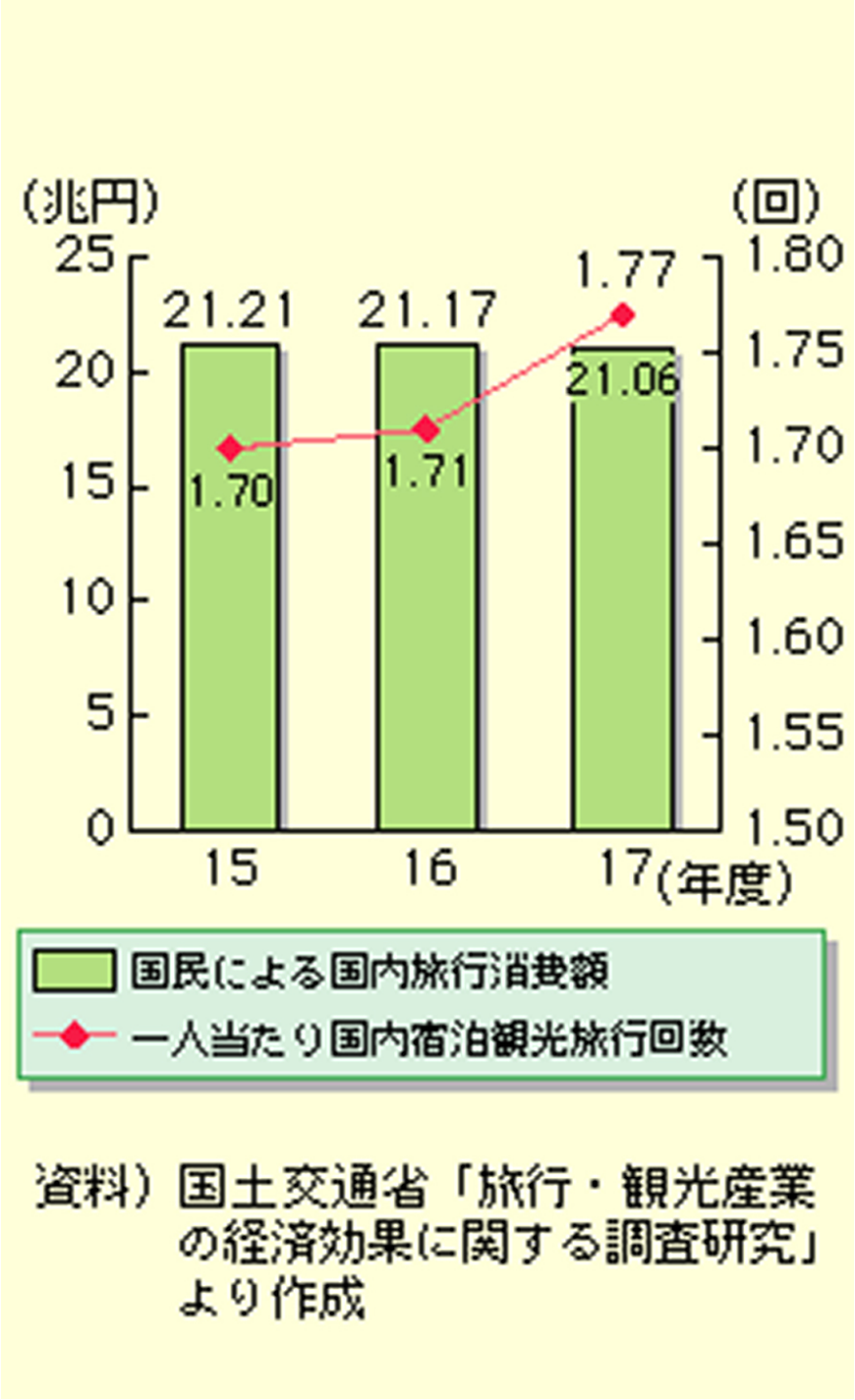
Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

（2）国内観光

平成17年度の国民一人当たり国内宿泊観光旅行回数は1.77回であり、前年度（1.71回）に比べ増加している。また、17年度の国民一人当たり宿泊旅行消費額は前年度と比べて減少したものの、日帰り旅行消費額は増加した。この結果、17年度の国民による国内旅行消費額は21.06兆円と、前年度（21.17兆円）比でほぼ横ばいとなった。（注）

図表II-2-1-3　国民一人当たり国内宿泊観光旅行回数と国内旅行消費額



Excel形式のファイルはこちら

（注）国土交通省「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」

テキスト形式のファイルはこちら

（3）観光産業

1）旅行業

平成17年度の主要旅行業者50社の取扱額は、前年度比2.0%増の約5兆7,414億円となった。

海外旅行については、竹島領有問題、中国各地での反日デモ等のマイナス要因があったものの、台湾旅行が好調だったこと等から、前年度比2.6%増の約2兆4,476億円となった。

外国人旅行については、ビジット・ジャパン・キャンペーンによる我が国の旅行先としての認知度向上、愛知万博の開催にあわせた韓国・台湾人観光旅行者に対する査証の免除措置等の要因により、前年度比13.3%増の約293億円となった。

国内旅行については、愛知万博の開催等により、前年度比1.5%増の約3兆2,645億円となった。

2）ホテル・旅館業

平成17年度の主要登録ホテルの客室利用率(注1)は、全国平均で73.3%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37.4%、旅館で39.9%となり、前年度に比べ、それぞれ5.9%減、0.3%増となった。

(注1) 日本ホテル協会「全国ホテル経営実態調」

(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」

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　国際観光交流の拡大

1　ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化

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、海外の旅行博への日本ブースの出展や、海外の旅行会社・マスコミ等の日本への招請等を行っている。

平成18年度は、1）日中観光交流年等を活用した交流促進、2）各国との青少年交流、姉妹都市交流、3）日中韓の航空輸送力増強の機会を捉えた取組み等を実施した。

安倍総理大臣出演の外国人旅行者訪日促進ビデオ



また、平成18年7月に北海道で開催された第1回日中韓観光大臣会合においては、「日中韓三国間の観光交流と協力の強化に関する北海道宣言（北海道宣言）」が合意され、「日中韓観光ビッグバン（日中韓域内外観光交流拡大計画）」に基づき、三国間の観光交流を2010年（平成22年）までに1,700万人以上（500万人以上の増加）にすること等を目指し、三国共同の観光交流拡大策を展開することとされた。さらに、北海道宣言で三国共同のクルーズ誘致等に取り組むとされたことや、18年11月の第7回北東アジア港湾局長会議で認識を共有した「北東アジ

アクルーズ振興についての三カ国協力の方向性」を踏まえ、外航クルーズ旅行振興全国協議会を設立し、外国客船の誘致にも取り組んでいる。

第1回日中韓観光大臣会合



今後は目標の達成に向け、主要な国際会議の開催件数を今後5年以内に5割以上増加させるとともに、2007年（平成19年）中に日中間の交流人口を500万人以上とするべく努力するなど、ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化を図っていく。

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　魅力ある日本のおみやげコンテスト

現在実施しているビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）では、自然や伝統文化、温泉、祭り、長寿に代表される食文化のほか、日本の先端技術やポップカルチャーに代表される都市文化等、我が国の豊かな魅力を海外に発信しています。一方、おみやげ品は、訪日外国人旅行者が旅の思い出を振り返るとともに、それに触れる人々にも日本の魅力の一端を伝える重要なツールとなります。また、魅力ある日本のおみやげ品を発掘し、育成することは、地域ブランドの振興を図ることを通じて地場産業の活性化を促す効果が期待されます。

そこで、VJCの取組みの一環として、平成16年度より、訪日外国人旅行者にとって魅力ある日本のおみやげ品を選定するコンテストを開催しています。

平成17年度は、コンテスト候補商品をホームページで公募（応募総数887件）し、VJC対象市場（12ヵ国・地域）出身の外国人委員等24名による選考委員会の審査により、21品目を選定し、賞を授与しました。コンテスト受賞商品は、訪日外国人旅行者に日本の良き思い出として持ち帰ってもらえるよう、成田、羽田、中部及び関西の各空港で展示販売をしており、好評を得ています。また、受賞商品の製造元においては、おみやげ品の魅力が認められたことにより、海外で日本の魅力をアピールし、日本への来訪をより促進するような新たな商品の開発への意欲が高まっています。

平成17年度受賞商品一覧

【 部 門 賞 】

＜食品部門＞

○ 金賞：日本酒「ミニ菰樽」（兵庫）
○ 銀賞：煎茶「おひなさま～日本茶ギフト～」（福岡）
○ 銅賞：日本酒「媛の愛　美味」（愛媛）

＜民工芸品部門＞

○ 金賞：竹しおり（京都）
○ 銀賞：南部鉄風鈴（富山）
○ 銅賞：有田焼マウスパッド（佐賀）

＜生活用品その他実用品部門＞

○ 金賞：お寿司キャンドルおみやげセット（京都）
○ 銀賞：薬用入浴剤「旅の宿」シリーズ（東京）
○ 銅賞：箸「螺鈿　桜」（群馬）

【 地 域 賞 】

○ アメリカ賞：KARAORIフレーム（重陽菊）（京都）
○ カ ナ ダ賞：薬用入浴剤「旅の宿」シリーズ（東京）
○ イギリス賞：紙張子　福招きダルマ（カラー）（東京）
○ ド イ ツ賞：ちりめん風呂敷　椿（京都）
○ フランス賞：日本酒「ミニ菰樽」（兵庫）
○ 韓　国　賞：有田焼マウスパッド（佐賀）
○ 中　国　賞：ボストン型小銭入れ（京都）
○ 香　港　賞：煎茶「おひなさま～日本茶ギフト～」（福岡）
○ 台　湾　賞：鯛入り笹かまぼこ（真空パック）（宮城）
○ シンガポール賞：日本酒「ミニ菰樽」（兵庫）
○ タ　イ　賞：ソフトりんご　ふじ（青森）
○ オーストラリア賞：南部鉄風鈴（富山）



食品部門
金賞
日本酒「ミニ菰樽」



民工芸品部門
金賞
竹しおり



生活用品その他実用品部門
金賞
お寿司キャンドルおみやげセット



空港において受賞商品を販売
（羽田空港）

テキスト形式のファイルはこちら

2　訪日外国人旅行者の受入体制の整備

1）国際観光テーマ地区の整備

「外国人観光旅客の来訪地域の整備等の促進による国際観光の振興に関する法律」（外客来訪促進法）」に基づき、「国際観光テーマ地区」(注1)の整備を目的とした外客来訪促進計画が15地域（平成18年12月現在）で策定されており、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

「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18年12月末現在、1,123軒のホテル及び1,981軒の旅館が登録されている。

3）公共交通機関における外国語等による情報提供

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）が主に都市部の地下鉄等において実施されるなど、外国人旅行者の利便を図るための様々な取組みが公共交通事業者等により行われている。

これらの取組みのより一層の促進を図るため、平成18年4月に施行された「外客来訪促進法」では、公共交通事業者等に対して情報提供促進措置(注2)を講じるよう努力義務を課しており、特に、国際空港と主要な観光地を結ぶルート等の多数の外国人が利用する区間については、同措置を講ずべき区間として国土交通大臣が指定し、同区間において事業を経営している公共交通事業者等に対して、情報提供促進実施計画の作成・実施を義務付けている。また、18年3月に「公共交通機関における外国語等による情報提供促進措置ガイドライン」を策定した。

さらに、外国人旅行者に対する情報提供を充実するため、バス交通においては、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を促進している。

4）観光地の情報提供のためのシステム開発等

観光活性化標識ガイドラインの公表に加えて、平成18年度より観光客への情報提供の高度化による移動支援の先進的な取組みを支援するため、様々な観光情報提供手段が補完・連携できるような実証実験（まちめぐりナビプロジェクト）を全国25地域で実施している。

5）通訳ガイド制度の改善

外国人旅行者に日本を正確に理解し、旅行を楽しんでもらうために、通訳ガイドの資格制度を設けている。平成18年度においては、「地域限定通訳案内士制度」の創設、筆記試験の評価方法の変更や試験免除制度の拡充等の通訳案内士試験制度の見直し、ソウル・北京・香港・台北における通訳案内士試験の筆記（一次）試験の実施等を通じ、通訳ガイドの増加を図った。また、個々の通訳ガイドのレベルアップを図るために、19年2月に通訳ガイドのスキルアップのための研修プログラムを策定した。

6）「外国人から見た観光まちづくり懇談会」の開催

平成18年2月及び3月の2回にわたり「外国人から見た観光まちづくり懇談会」を開催し、日本の各地域で観光振興やまちづくりに取り組んでいる外国人から、日本人が気付かない日本の魅力や大切にすべき景観・伝統・文化、魅力向上のために改善すべき点等について意見やアドバイスを受けた。同懇談会での指摘等を受け、外国人による「ひとり歩き点検隊」を実施し、成田国際、関西国際、新千歳、広島、福岡の各空港とその周辺において、外国語表示の点検等を行った。

（注1）外国人旅行者の来訪を促進するため、優れた観光資源を有する観光地と宿泊の拠点となる地区を結び付け、3～5泊で周遊できる観光ルートを設定した広域的かつ一体的な地域
（注2）外国人旅行者が公共交通機関を円滑に利用するために必要な、外国語等による情報の提供を促進するための措置

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　魅力ある観光地・観光産業の創出等

（1）官民一体となった観光地づくり

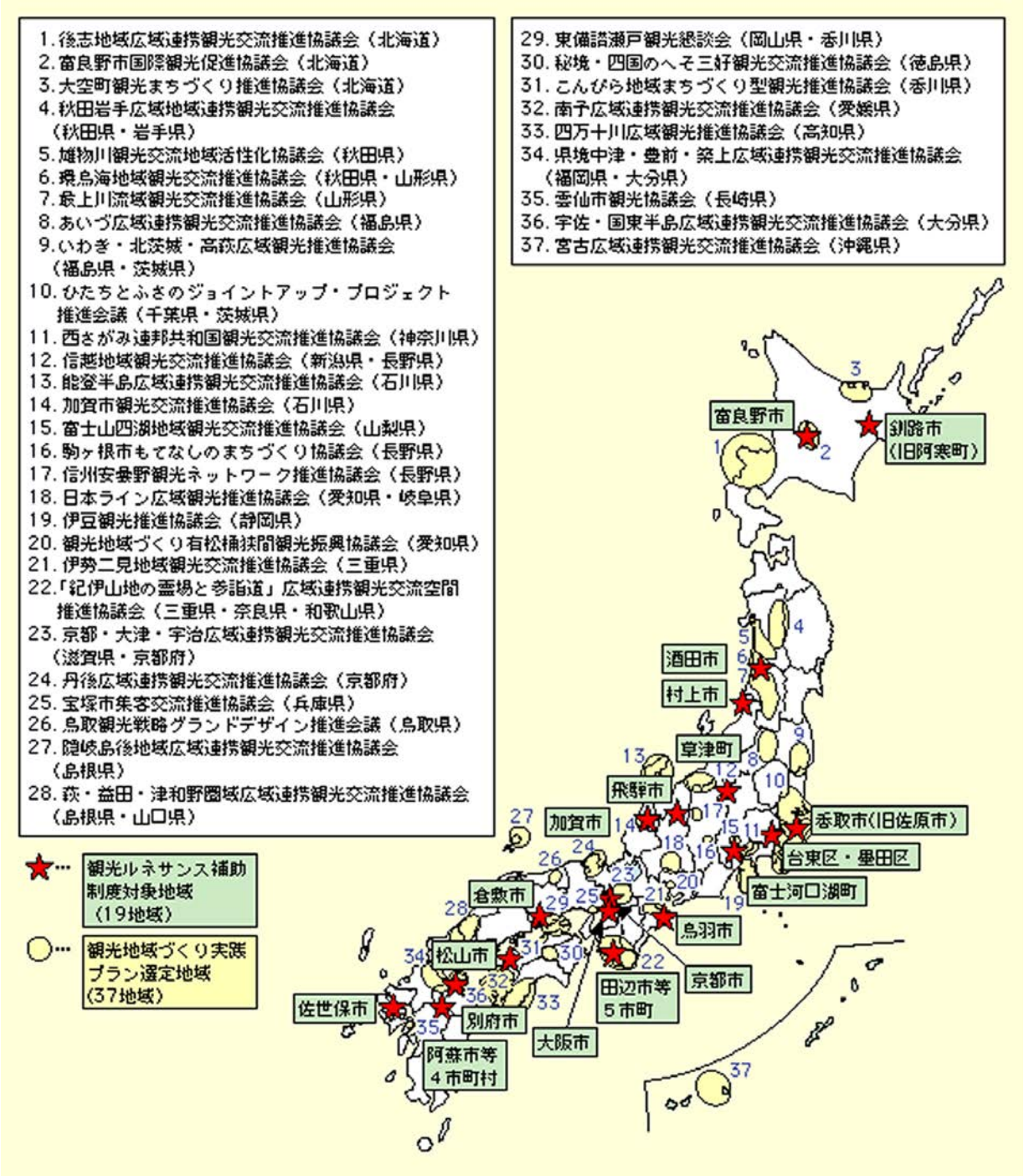
国内外からの観光客にとって魅力的な観光地づくりのため、日本各地で様々な取組みが行われている。国土交通省では以下の施策等を通じ、これらの取組みを支援している。

1）観光ルネサンス事業の推進

国際競争力のある観光地づくりを推進するため、観光ルネサンス補助制度により、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ついて、市町村が行うまちづくり交付金等による事業と連携しつつ、支援を行っている。平成18年度は新規に8件を選定した（17年度からの継続案件との合計は19件）。

また、官民が一体となって、観光を軸とした良好な地域づくりを進め、将来的に観光ルネサンス補助制度への移行を目指す調査事業である「観光地域づくり実践プラン」についても、平成18年度に新たに4地域を選定しており、合計37地域（注1）において、各地域が策定したプランに即し支援している。

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



2）地域観光マーケティングの促進

地域と旅行会社の連携・協働による地域の旅行商品の創出・流通を促進するため、平成18年5月に有識者や旅行会社等からなる「観光まちづくりアドバイザリー会議」を各地方運輸局等のブロック地域単位で設置し、要請を受けた地域に対して、会議を通じたアドバイスを行うとともに、国土交通省ホームページにおける地域情報の発信等を行っている。また、一定基準を満たした地域に対しては、地域の観光魅力を活かした旅行商品の創出に向け

て、アドバイザリー会議が集中的なコンサルティング等を行う観光まちづくりコンサルティング事業を実施している。

3）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2)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18年度には、兵庫県豊岡市等9地区で開催した。

4）「地域いきいき観光まちづくり－100－」の作成

観光地づくりに取り組む地域の参考となるよう、地域の生活・文化・産業等を活用した取組みや観光地の再生の取組み等、日本各地で行われている熱意や創意工夫のあふれる魅力的な観光地づくりのうちの一部を「地域いきいき観光まちづくり－100－」として取りまとめた。

（注1）「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。

（注2）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18年12月現在）の観光カリスマが全国で活躍している。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）文化・産業観光等の推進

日本の長い歴史がこれまでに育んできた文化や産業遺産等の観光資源を掘り起こし、活用していくことは、魅力ある観光地の形成や観光による交流の活性化に資するものである。

このため、有識者からなる「文化観光懇談会」において、訪日外国人旅行者が、日本の歴史や文化に触れたり体験したりすることにより、それらへの理解を深め、知的欲求を満たすことができるような観光の推進方策等の検討を進めるなど、文化観光の推進を図っている。また、全国各地で、地域の歴史的な産業遺産や最先端の産業技術を観光に活用する取組みが行われ始めていることを踏まえ、平成18年10月に、官民の産業関係者、観光関係者等からなる「産業観光推進懇談会」を設置し、産業観光推進に当たっての課題の整理等を行い、19年2月に取りまとめを行った。

さらに、高齢化社会を迎え、より健康への関心が高まりを見せる中、健康の回復・増進・保持を目的としたヘルスツーリズムの振興を図るため、平成18年11月に「ヘルスツーリズム・シンポジウム」を開催するとともに、モニターツアーを実施した。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）観光産業の高度化

1）宿泊産業の活性化

旅行者ニーズの変化に対応した泊食分離システムの導入等による宿泊産業の活性化に向けて、阿寒湖温泉等全国8地域において実証実験を実施し、新たなビジネスモデルの確立と全国への普及に向けたデータの収集・分析等を行った。

2）地域密着型旅行商品の創出

第三種旅行業者（注）が、一定の条件の下で募集型企画旅行を行えるようにするため、旅行業法施行規則の改正等を行った。これにより、地域と旅行業者との連携・協働が進み、地域の特色をより強く反映した個性的な企画旅行商品の造成・流通が促されることが期待される。

（注）旅行業法施行規則の改正前は受注型企画旅行、手配旅行等に限って取り扱えることとされていた旅行業者

テキスト形式のファイルはこちら

（4）観光統計の整備

従来の観光統計については、1）官民の様々な主体が各々の手法・目的で統計を作成しており、包括的な統計が存在しない、2）統計作成の上での統一的な基準がなく、地域間の比較が出来ない等様々な問題点が指摘されており、観光統計を観光政策の立案や検証に十分活用できていない。平成17年に開催された「観光統計の整備に関する検討懇談会」においては、観光統計の体系的な整備の必要性が指摘され、宿泊旅行に関する統計を緊急に整備すべきとする提言がまとめられた。こうした現状を踏まえ、19年3月末から「宿泊旅行統計調査」（承認統計）を四半期ごと（第1回分としては19年1月～3月期）に実施しており、都道府県単位で比較可能な延べ宿泊者数・延べ外国人宿泊者数等のデータを把握・公表することとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

（5）国民の旅行環境の整備

1）「秋休み」取得促進キャンペーン

（社）日本ツーリズム産業団体連合会では、特定の時期に集中しがちな休暇の分散化を推進するため「秋休みキャンペーン」を実施しており、平成18年度は、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の販売促進活動等を実施した。

2）長期家族旅行の普及・定着

長期家族旅行の普及・定着に向け、平成19年3月に、長期家族旅行の推進に関するシンポジウムを開催し、具体的な実施方策について議論を行った。

3）ユニバーサルデザインの考え方に基づく観光の促進

ユニバーサルデザインに配慮した旅行商品・旅行システムの開発及び観光地のユニバーサルデザイン化を促進するため、平成18年11月に有識者、旅行業者等からなる「ユニバーサルデザインの考え方に基づく観光促進事業検討委員会」を立ち上げるとともに、モデルツアーを実施し、課題の整理を行った。これを踏まえ、旅行商品及び観光地のユニバーサルデザイン化のためのガイドラインを策定することとしている。

4）旅行取引の多様化に対応した消費者保護への取組み

旅行に関する電子商取引市場の規模の拡大、技術の進歩に伴う旅行取引形態の多様化を踏まえ、平成18年5月に有識者からなる「旅行業における電子商取引に係る検討委員会」を立ち上げ、旅行取引における電子商取引を巡る消費者保護上の課題を整理するとともに、インターネット等による旅行契約の手順の標準化、「旅行業法」の適用関係の整理等について検討を行った。

5）旅行者の安全確保

国土交通省においては、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や、旅行業者の緊急連絡体制の整備を図っている。

また、テロ事件、自然災害等発生時において、旅行者に必要な安全情報を適時に伝達するとともに、安否確認を迅速に行うことを目的として、日本人旅行者が海外旅行中に使用する携帯電話の番号等を事前に旅行業者に登録してもらうための啓発活動を進めることとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

第4節　良好な景観形成等美しい国づくり

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、美しい国づくりに向けて取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

1　良好な景観の形成

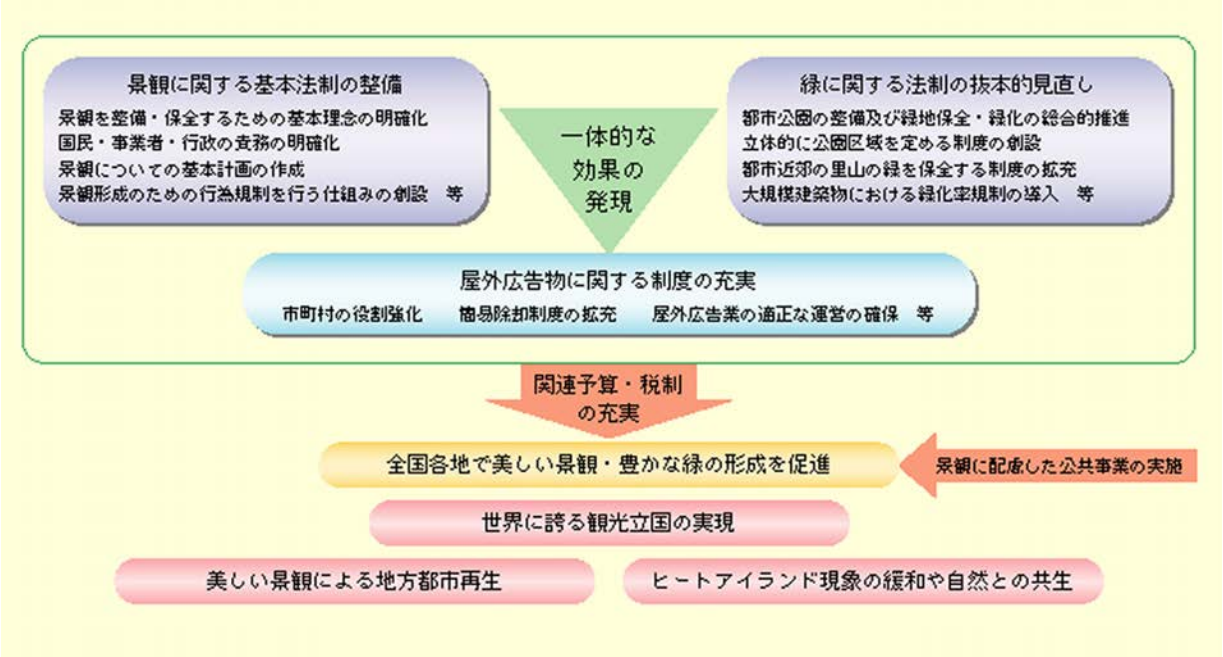
（1）景観緑三法に基づく取組みの推進

良好な景観形成への取組みを総合的かつ体系的に推進するため、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。18年12月現在、「景観法」に基づく景観行政団体（注）は249団体に増加し、景観計画は23団体で策定されている。国土交通省では、6月1日を新たに「景観の日」と定め、「景観法」の基本理念の普及、良好な景観形成に関する国民の意識向上等を図っている。

また、「屋外広告物法」を改正し、屋外広告業の登録制度の導入、簡易除却制度の対象の拡充、景観行政団体である市町村による屋外広告物条例の制定を可能とする（平成18年12月現在5団体で条例を制定済み）など、制度の充実を図っており、効果的・効率的な屋外広告物行政が進められている。さらに、「都市緑地法」に新たに位置付けられた緑化地域制度や地区計画等緑化率条例制度（同年5月現在3地区で条例を制定済み）を活用することにより、良好な景観の形成と緑豊かで暮らしやすいまちづくり等を推進している。

なお、「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求められている。

図表II-2-4-1　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、政令指定市、中核市又は都道府県知事と協議、その同意を得て景観行政をつかさどる市町村をいう。

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　美しい国づくりと「景観法」～近江八幡市風景計画～

国土交通省では「景観法」に基づき、美しい国づくりを推進しています。ここでは全国初の景観計画として平成17年7月に「近江八幡市風景計画～水郷風景計画編～」を策定しました滋賀県近江八幡市についてご紹介します。

滋賀県近江八幡市の風景



近江八幡市は、元々景観への意識が高い地域ですが、景観計画の策定を通じて市民の関心は一層高まり、計画作成への積極的な参加のほか、集落や河川の清掃ボランティア活動が活発化し、小学校では総合学習の時間に景観に関する学習が行われました。また、景観計画の策定や全国初の重要文化的景観への選定（平成18年1月）のニュースがテレビや新聞、雑誌等で取り上げられたことにより、市民の景観に対する関心が更に高まり、今では地元の高校生や企業も清掃ボランティア活動に参加しています。

同市の担当者は、「景観は地域の自然・伝統・文化の顔。景観づくりには地域の魅力を高めるためのあらゆる要素が詰まっています。景観計画の策定を通して、行政も住民も自分たちの地域の文化や伝統を見つめ直すことができました。」とコメントしています。

八幡堀川の清掃ボランティア活動



景観に関する総合学習（近江八幡市立島小学校）



こうした同市の景観への取組みは市外の人々の関心も集め、行政関係者やまちづくり団体の視察が増えているほか、景観づくりの勉強のために中学生の卒業旅行先としても選ばれるようになってきました。なお、同市の観光客数は景観計画策定の頃から大きな上昇を見せており、平成16年から17年の2年間で約70万人増加（15年：174万人→17年：246万人）しています。

「景観法」に基づく取組みは、京都市、神奈川県小田原市等でも見られ、全国に拡大しています。国土交通省では、こうした取組みを積極的に支援することにより、美しい国づくりを進めています。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）景観アセスメント（景観評価）システムの確立

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景観アセスメント（景観評価）システムの早期確立に向けた取組みを進めている。平成18年度においては、国土交通省の直轄事業の一部を対象に試行している。

テキスト形式のファイルはこちら

2　誇りを持てる魅力的な景観形成

（1）事業における景観形成の原則化

景観に配慮した色彩の採用を技術基準に盛り込むなど、国土交通省が所管する事業については、原則として景観形成に寄与することとしている。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18年度までに、官庁営繕、都市整備、道路、河川、砂防、海岸、住宅・建築物、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。

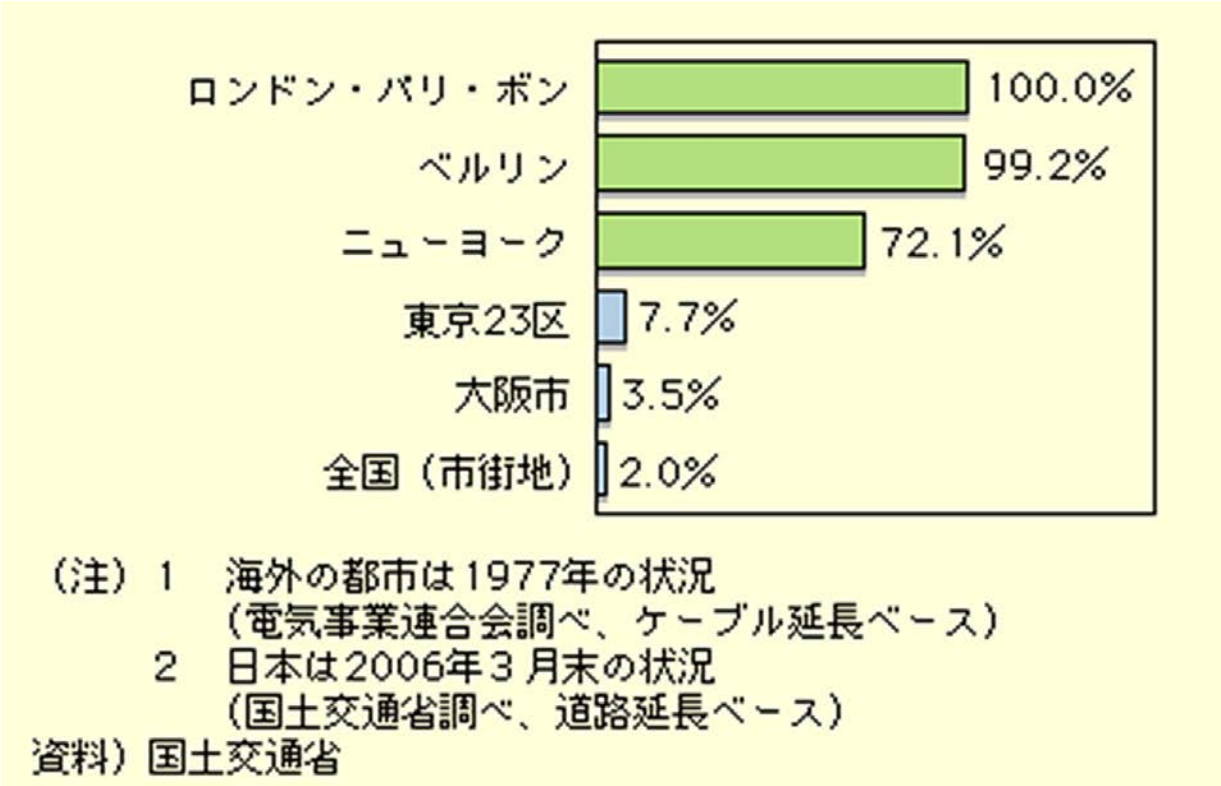
さらに、良好な景観形成を図るとともに、観光立国の推進にも資する各府省事業を円滑に進めるため、景観形成事業推進費により機動的な支援を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（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、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-2-4-2　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

テキスト形式のファイルはこちら

(3)「日本風景街道」の推進

官民の「対話と協働」の下、全国各地に美しい風景を広げながら地域コミュニティの再生を図るとともに、景観、自然、歴史、文化等の地域資源や個性を活かした多様で質の高い風景を形成する運動を継続的に実施し、国民運動にまで展開することを目指す「日本風景街道」を推進している。平成17年12月に有識者、企業経営者等により設置した「日本風景街道戦略会議」において、ルートの公募に対し応募のあったルートの活動状況を踏まえ、「日本風景街道」の理念・仕組み・制度の確立に向けた検討を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

第3章　地域再生・都市再生の推進

【第3章のポイント】

第1節　地域再生・都市再生に向けた取組み

国土交通省では、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、地域再生・都市再生に取り組んでおり、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を第166回国会に提出した。

第2節　地域再生・都市再生を支える施策の推進

「地域再生基盤強化交付金」、「地域住宅交付金」、「まちづくり交付金」等各種交付金の拡充・運用改善を行うとともに、民間のノウハウ・資金の活用促進に取り組んでいる。

また、中心市街地の活性化、都市機能の適正立地のための都市計画制度の見直し、交通結節点の整備、踏切道の改良推進、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」を第166回国会に提出するなど地域の生活を支える公共交通の活性化等ハード・ソフトの基盤整備を行っている。

第3節　都市再生プロジェクト等の推進

都市再生プロジェクトとして、多様で活発な交流と経済活動の実現を目指し、大都市圏における国際交流・物流機能の強化、環状道路の整備を進めている。また、安心して暮らせる都市の形成を目指し、基幹的広域防災拠点の整備、防犯対策等とまちづくりの連携協働による都市の安全・安心の再構築を進めている。さらに、良好な都市環境の構築を目指し、大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築、都市環境インフラの再生、琵琶湖・淀川流域圏の再生を推進している。

このほか、民間都市再生事業を支援するなど民間都市開発を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　地域再生・都市再生に向けた取組み

近年における急速な少子高齢化、産業構造の変化等の社会経済情勢の変化に対応して、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、「世界に誇れる都市」として都市の魅力と国際競争力を高めるため、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、内閣の地域再生本部において各種支援が行われており、「地域再生法」に基づく新たな認定制度の下、国土交通省関係として平成18年12月末までに614件の地域再生計画が認定されている。

都市再生については、内閣の都市再生本部において、1）国際空港や環状道路の整備等の21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、民間の活力を活かした都市の再生や地域の活性化を更に推進するため、民間都市再生事業計画の認定申請期限の延長、多様な主体が参画する協議会制度の創設等を内容とする「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を第166回国会に提出した。

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　地域再生・都市再生を支える施策の推進

1　地域の自主性・裁量性を高めるための取組み

（1）各種交付金の拡充・運用改善

「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であり、「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。平成18年12月末までに全認定地域再生計画810件のうち577件が国土交通省関係の施設整備に本交付金を活用している。

「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であり、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。平成18年12月末時点で344件の地域住宅計画が提出されており、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が活用されている。

「まちづくり交付金」は、全国の都市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であり、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。平成18年度より、まちづくり交付金の事業規模を拡大するとともに、中心市街地活性化に取り組む市町村の提案事業枠の拡大を行っている。18年12月末時点で1,102地区において、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。

「地方道路整備臨時交付金」については、成果目標をより効果的・効率的に達成するため、平成18年度より、計画策定や評価等のソフト面の検討経費を計上可能とする運用改善を実施した。

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　まちづくり交付金を活用した取組み

1）火山と共生した温泉を活かしたまちづくり～北海道洞爺湖町の取組み～

北海道洞爺湖町の洞爺湖温泉地区では、「まちづくり交付金」を活用して、有珠山噴火により被害を受けた温泉街のにぎわいの再生に向けて、宿泊客を温泉街に呼び込む仕掛けづくりを行うことにより、滞在型観光拠点のまちづくりを進めています。

平成14年度には326万人であった観光客の数を19年度には355万人に増加させることや、地区内の宿泊者数を14年度の69万人から19年度には72万人にすること等を目標として、足湯ポケットパーク、散策広場を整備するとともに、町の提案に基づく事業として手湯、イルミネーションストリート、アンテナショップの整備等に対して支援を行っており、これらを通して、火山と共生しながらも、誰でも気楽に温泉を楽しみながら滞在できるようなまちの再生に向けて取り組んでいます。



2）歴史的資産を活かしたにぎわいのあるまちづくり～愛知県犬山市の取組み～

愛知県犬山市の犬山城下町地区では、「まちづくり交付金」を活用して、犬山城、街並み、町屋等の歴史的資産を保存・活用することで、地区の魅力と個性を創出するとともに、これらの資産を最大限に活かしたまちづくりを進めています。

平成14年度に199,230人であった犬山城登郭者数を20年度には219,000人に増加させることや、城下町地区の空き家・空き店舗の数を20年度には45（14年度は68）に減らすこと等を目標として、多くの観光客が訪れ、にぎわいのあるまちを形成するために道路等の基盤を整備するとともに、市の提案に基づく事業として、伝統的建造物群の保存対策調査、まち歩き拠点施設整備事業、空き店舗活用事業等に対して支援を行っており、これらを通して、にぎわいのあるまちづくりに取り組んでいます。



テキスト形式のファイルはこちら

（2）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するとともに、必要に応じて、地方支分部局等と市町村が一体となって「特定地域プロジェクトチーム」を編成し、具体のプロジェクトの実現を図っている。また、地域づくりに役立つ情報の発信（注）等により、地域再生等の取組みを支援している。

（注）地域づくり情報局－Repis：http://www.chiiki-joho.net/、
地域振興情報ライブラリー：http://nlftp.mlit.go.jp/shinkou/

テキスト形式のファイルはこちら

2　民間のノウハウ・資金の活用促進

地方都市の成長力・競争力の強化を図るため、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）への出資について対象を拡充するとともに、地域住民等によるまちづくり事業に助成を行う住民参加型まちづくりファンドへの支援を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

3　ハード・ソフトの基盤整備

（1）中心市街地の活性化

今後、我が国が人口減少・超高齢社会を迎える中で、高齢者を始め多くの人々にとって暮らしやすいまちとなるよう、様々な機能がコンパクトに集積した、歩いて暮らせるまちづくりを進め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。

こうした考え方の下、中心市街地の振興を図るため、「中心市街地の活性化に関する法律」が平成18年8月に施行され、同時に内閣総理大臣を本部長とする中心市街地活性化本部が設置された。

今回の法改正において、中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するため、市町村が作成する基本計画の内閣総理大臣による認定制度を創設し、認定を受けた地区に対して、市街地の整備改善、都市福利施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置を重点的に講じるとともに、地域が一体的にまちづくりを推進するために、中心市街地活性化協議会の法制化等を行った。なお、平成19年2月現在、2地区の基本計画が認定されている。

テキスト形式のファイルはこちら

（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に、大規模集客施設や公共公益施設等の都市機能の無秩序な拡散が進んでおり、中心市街地の空洞化だけでなく、高齢者等の利便性の低下や公共投資の非効率性等を招いている。今後、人口減少・超高齢社会を迎えるに当たっては、これまでの都市の拡大成長を前提とした拡散型都市構造から、既存ストックを有効活用し、都市機能が集約した集約型都市構造へ転換していく必要がある。

こうした考え方の下、平成18年には、都市機能の適正立地を確保し、土地利用コントロールの機能が十分に発揮されるよう、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その他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」が成立し、一部施行された（全面施行は19年11月）。

テキスト形式のファイルはこちら

（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）が一定期間内の完了を公表した路線（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。

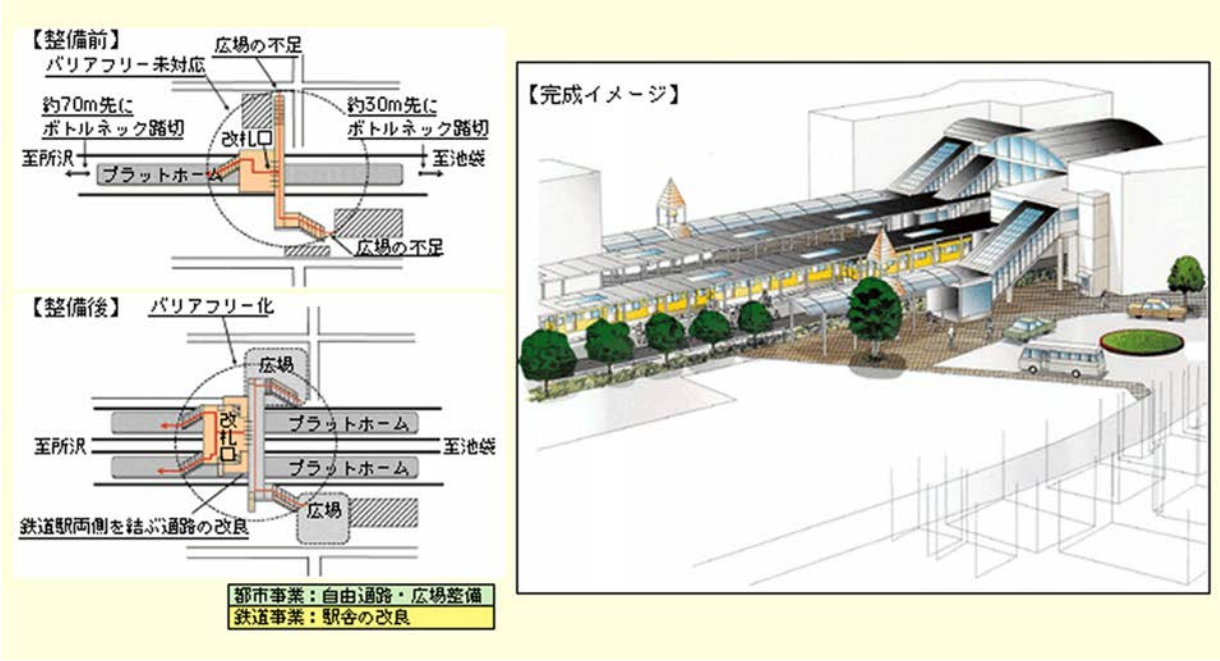
テキスト形式のファイルはこちら

（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改善を行っている。平成18年度においては、交通結節点改善事業は渋谷駅地区（東京都）等約180箇所、都市再生交通拠点整備事業は大塚駅地区（東京都）等約38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、道路・都市事業と鉄道事業を同時採択し、鉄道駅及び駅周辺の効率的な整備を図る駅・まち一体改善事業を、東長崎駅（東京都）等3箇所で実施している。

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））



さらに、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し、効率的な事業実施を図る駅まち協働事業を三宮駅前南地区（神戸市）で実施しており、阪神三宮駅の駅施設利用円滑化事業と併せ一体的整備を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（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、大都市圏を中心とした「開かずの踏切」（注）等は、踏切事故、地域分断及び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、道路管理者及び鉄道事業者の協力の下、全国の踏切を対象に踏切交通実態総点検を実施しており、早期に点検する必要性が高かった約2,600箇所について先行的に実施した結果、「開かずの踏切」等の緊急対策踏切約1,800箇所を抽出し、その結果に基づき速効対策約1,100箇所及び抜本対策約1,400箇所を検討すべき踏切として抽出した。

今後は、この結果を踏まえ、道路管理者及び鉄道事業者により策定された整備計画により、連続立体交差事業等の「抜本対策」と歩道拡幅、賢い踏切の導入等の「速効対策」の両輪により、総合的な踏切対策を着実に進める。

（注）ピーク時の遮断時間が40分／時以上の踏切

テキスト形式のファイルはこちら

（6）地域の生活を支える公共交通の活性化

鉄道については、再生計画（注1）に基づき鉄道事業者が行う取組みに対して重点的・効果的に支援し、地方鉄道の活性化を図っている。また、次世代型路面電車システム（LRT）の整備を促進するとともに、線路と道路の両方を走行できるデュアル・モード・ビークル（DMV）（注2）について、その実用化や将来の普及に向けた支援を行っている。

バスについては、バスを中心としたまちづくりを目指すオムニバスタウン事業の実施、バスロケーションシステムの導入拡大、コミュニティバス（注3）の導入支援、バス・鉄道共通ICカード乗車券の導入支援等のバス利用促進施策を推進している。

こうした取組みに加え、さらに地域の公共交通の活性化に取り組む頑張る地域を応援していくため、平成18年9月に交通政策審議会交通体系分科会に「地域公共交通部会」が設置された。同年12月に、地域公共交通のあり方に関する地域総合的な検討・合意形成の制度づくり、合意形成を行った頑張る地域に対する国の総合的な支援、新たな輸送サービスの導入促進のための環境整備等の措置について19年度において具体化を図るべきとの中間とりまとめが行われた。

これを受け、国土交通省では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」を第166回国会に提出した。

（注1）鉄道事業者と地域の関係者が連携しながら、鉄軌道利用の促進及び鉄道事業の活性化を図るために策定される計画

（注2）JR北海道が開発中で、マイクロバスを改良しているため車両価格が鉄道車両に比べ約1／7と低廉。既存の鉄道や道路を利用するため大規模投資が不要

（注3）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

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　ローカル線の再生に向けた地域のチャレンジ！～DMVの試験的営業運行～

現在、全国のいわゆるローカル線では、マイカーの普及や少子高齢化の進展等により乗客の減少が進行しており、ワンマン運転化や駅業務の外注化等のこれまでどおりの事業者の経営努力のみでは、維持が難しくなっている路線もあります。このような中、地方鉄道での活用を目標として新しい発想で開発が進められている車両がデュアル・モード・ビークル（DMV）です。

DMVは、線路と道路の両方を走行することができる新しいタイプの乗りものとして、現在、JR北海道において開発が進められており、平成19年4月から、同社の釧網本線浜小清水駅～藻琴駅間（11.4km）で試験的な営業運行が開始されます。現在試験走行が繰り返されている試作車両は、マイクロバスを改造したもので、線路上では車体に格納してある鉄車輪を下ろして線路走行のガイド輪とし、後ろのタイヤを線路上で駆動させて走行する一方、道路の上では通常のバスと同様、タイヤの動力のみで走行します。

DMVは、鉄道とバスの乗換えを不要とするシームレスな輸送ができることに加え、マイクロバスをベースとしているため、従来の鉄道車両に比べて小型・軽量であり、車両の購入費や燃費等が低廉であること（JR北海道の試算によれば、車両の購入費は約1/7、燃費は約1/4）等の特性があり、実用化されれば、地方鉄道の維持・充実に活用できるものとして期待されています。しかし、本格的な実用化のためには、現状の鉄道設備では線路上での車両の位置検知が不確実であるなど技術面等での課題が残されており、国土交通省では、JR北海道と密接に連携しながら解決に向けた取組みを進めています。今回の試験的営業運行に際しても、各種走行試験の結果や学識経験者等の助言を踏まえてガイドラインを作成し、運行の安全確保に万全を期しています。

JR北海道での開発が進むにつれ、北海道以外の地域でもDMVの導入の可能性について検討がなされるなど、全国的に注目が高まっています。国土交通省では、今回の試験運行の成果を将来の実用化や全国への普及のために有効に活用していくこととしています。

DMVの試験走行の様子



道路から線路へのモードチェンジの様子



テキスト形式のファイルはこちら

（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るが、その進捗率は、平成17年度末現在、全国で47%、都市部では19%にとどまっている。このため、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、地籍整備の推進を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（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ついての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。

テキスト形式のファイルはこちら

（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、政策群(注1)「都市と農山漁村の共生・対流」について、関係府省と連携して取り組むとともに、「オーライ！ニッポン会議」(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

テキスト形式のファイルはこちら

（10）新たなエリア・マネジメント方策の構築

少子高齢化の進行等により増大している空き地・空き家等は、環境・景観を悪化させ、地域の魅力・活力を低下させている。こうした状況を踏まえ、平成18年7月に、低・未利用地の管理・活用方策の基本的方向を小委員会において取りまとめた。これらを受け、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、地域住民等が主体的に地域の居住環境を維持・向上させる取組みを推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　都市再生プロジェクト等の推進

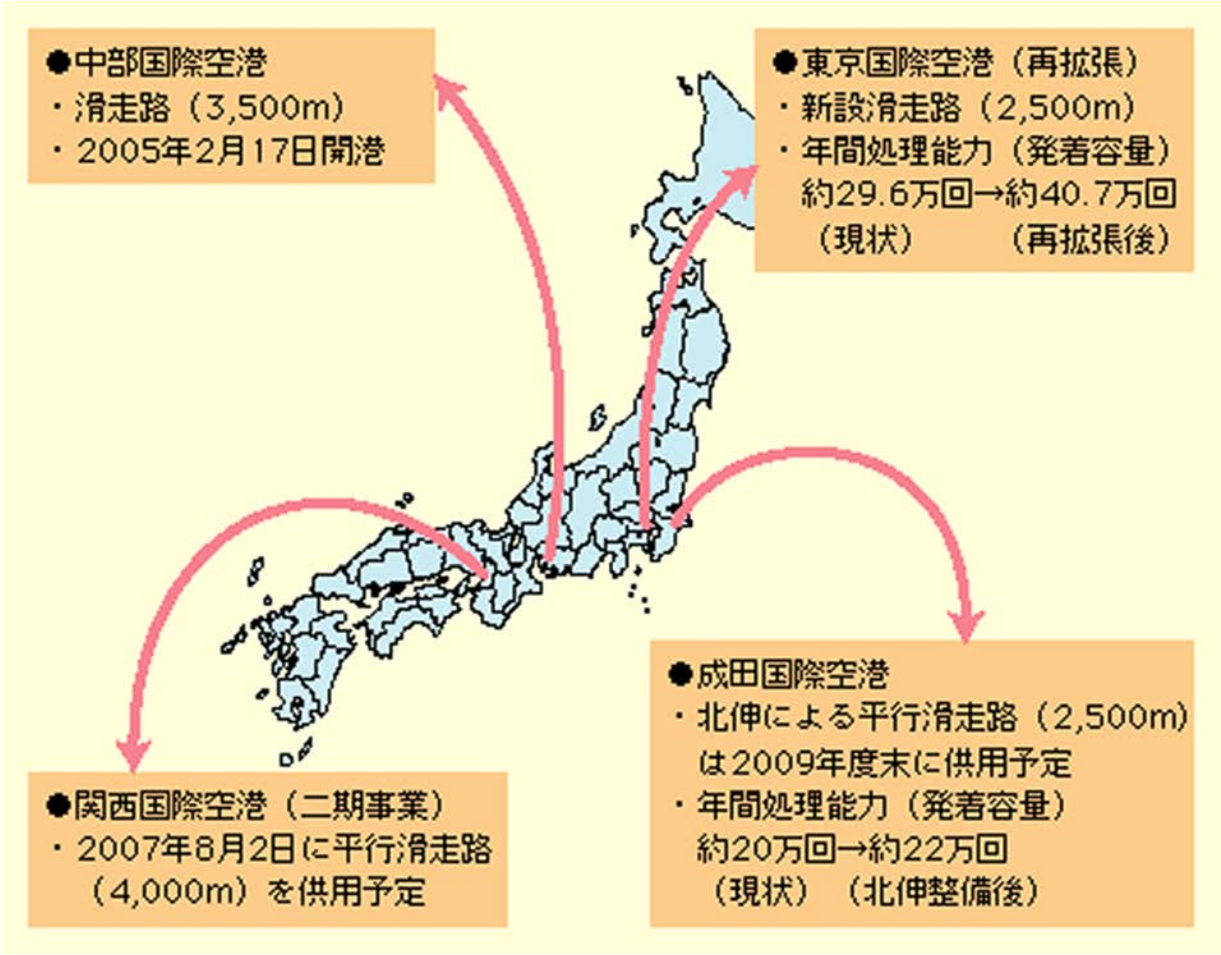
1　多様で活発な交流と経済活動の実現

（1）国際交流・物流機能の強化

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り、大都市圏の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、アクセスの利便性向上を図ることが緊急の課題となっている。

このため、都市再生プロジェクト第二次決定を受け、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、東京国際空港（羽田）の再拡張について、事業を推進している。また、成田高速鉄道アクセス、東京外かく環状道路東側の早期整備等により、空港とのアクセスの利便性向上を推進している。

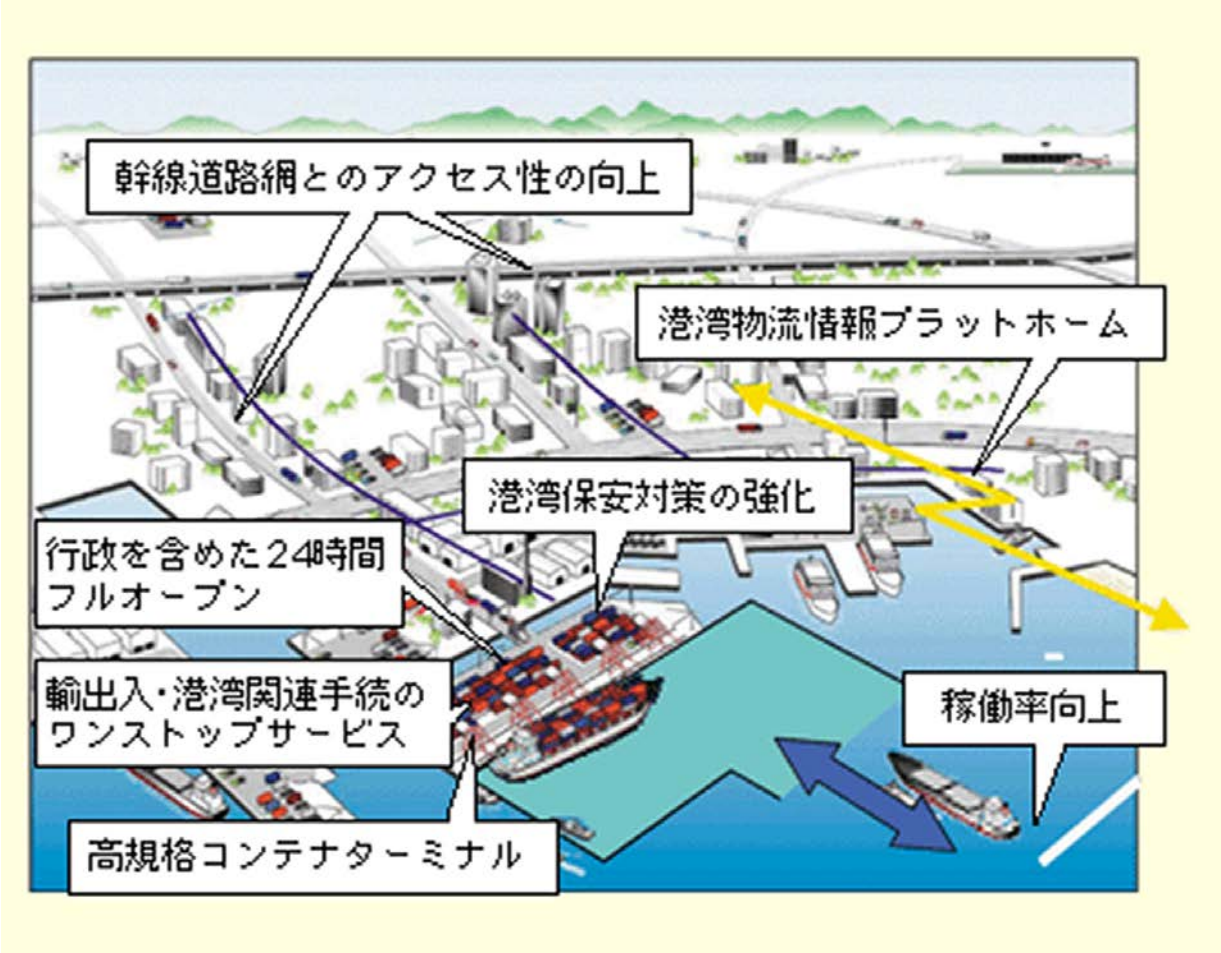
図表II-3-3-1　大都市圏における拠点空港の整備



大都市圏の国際港湾については、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として拠点的整備を行っており、港湾の24時間フルオープン化、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化等の物流機

能強化を図っている。また、これら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、官民一体となってスーパー中枢港湾プロジェクトを推進している。

図表II-3-3-2　国際港湾の機能強化

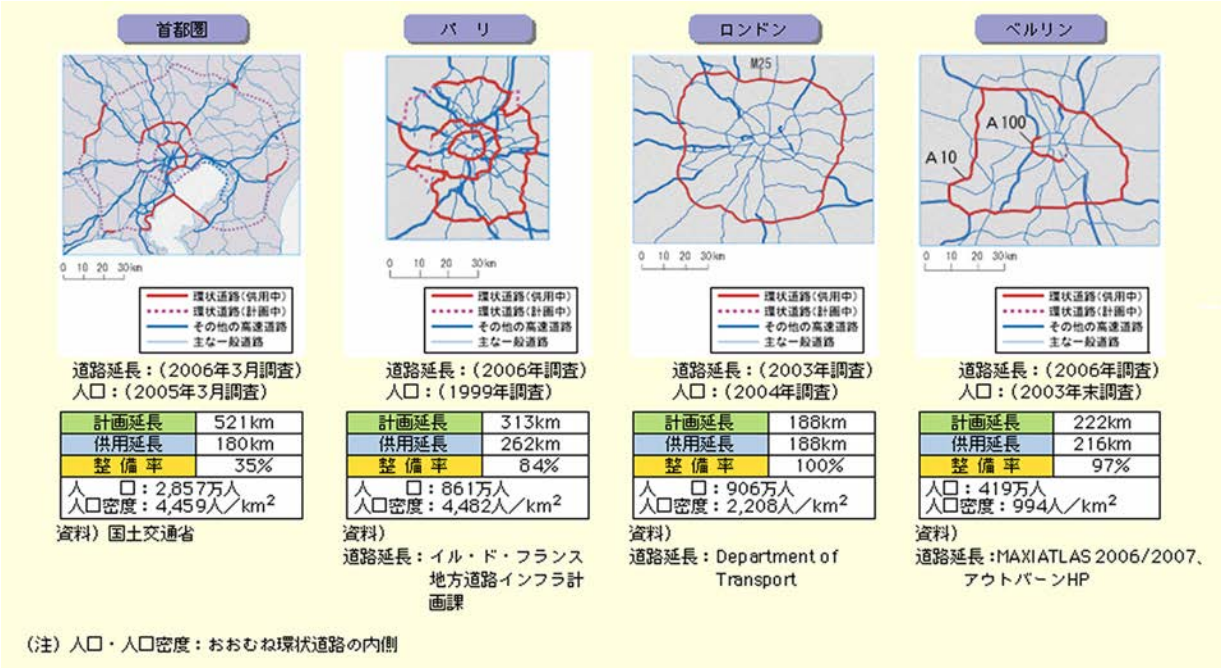


テキスト形式のファイルはこちら

（2）大都市圏における環状道路の整備

環状道路は、都心部に集中する交通を分散させ、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。

図表II-3-3-3　各国主要都市圏の環状道路の比較



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9割を完成させるよう整備を進めている。

図表II-3-3-4　東京外かく環状道路

「外環」の全体計画と幹線道路網図



全体延長約85km

	全　体	供用中	事業中
専用部	85km	34km	16km
一般部	44km	32km	12km

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、現在までに約 34km が供用されている。昭和 45 年 10 月に計画が凍結された区間（関越道～東名高速）については、計画の構想段階から住民参画（PI）を導入することにより幅広く意見を聴き、計画策定の透明性、客観性、公平さを保つための第三者機関として平成 13 年 12 月に東京環状道路有識者委員会（以下「委員会」という。）を設置し、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）及び PI外環沿線会議（全 13 回）を開催し、平成 16 年 10 月に「2 年間のとりまとめ」を公表した。17 年 9 月には、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、17 年 10 月には現段階での計画概念図を公表し、18 年 6 月には、都市計画変更案及び環境影響評価準備書の公告縦覧を行った。今後とも住民や関係自治体の意見を聴きながら、東京外かく環状道路の具体的な計画やこれを踏まえた周辺への影響、必要な対策等について引き続き検討を実施する。

テキスト形式のファイルはこちら

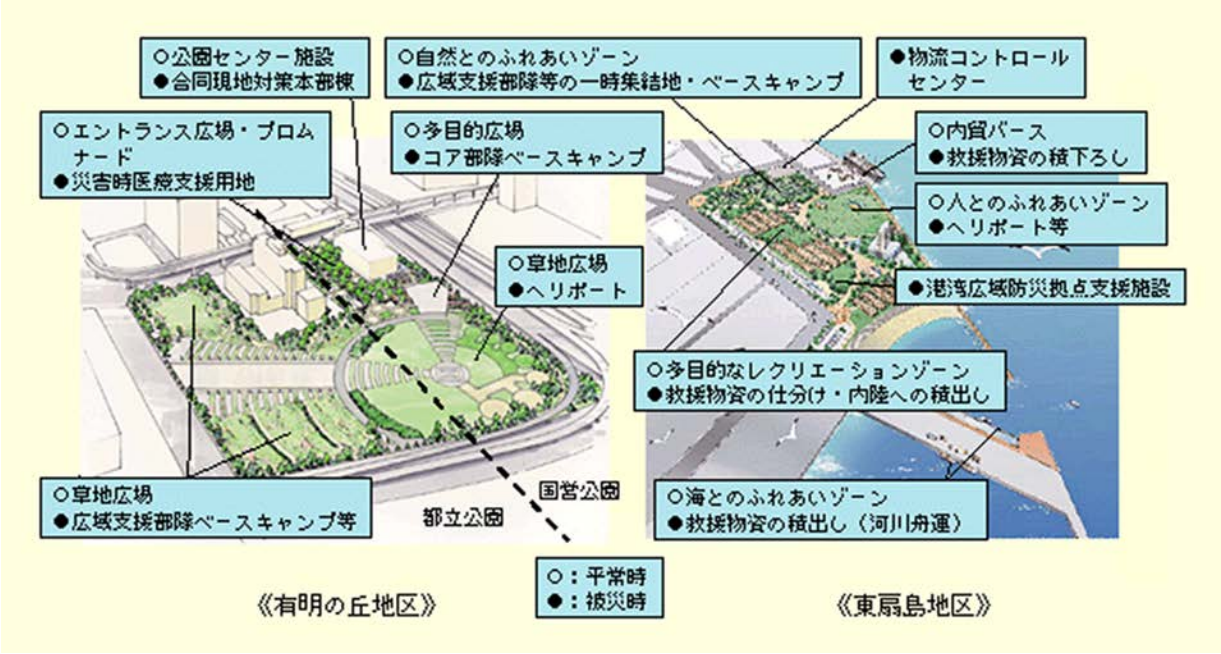
2　安心して暮らせる都市の形成

（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、陸・海・水・空の輸送機能の確保等による拠点間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、公園事業や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、防災船着場及び緊急河川敷道路の整備を進めている。

図表II-3-3-5　首都圏の基幹的広域防災拠点



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について検討を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

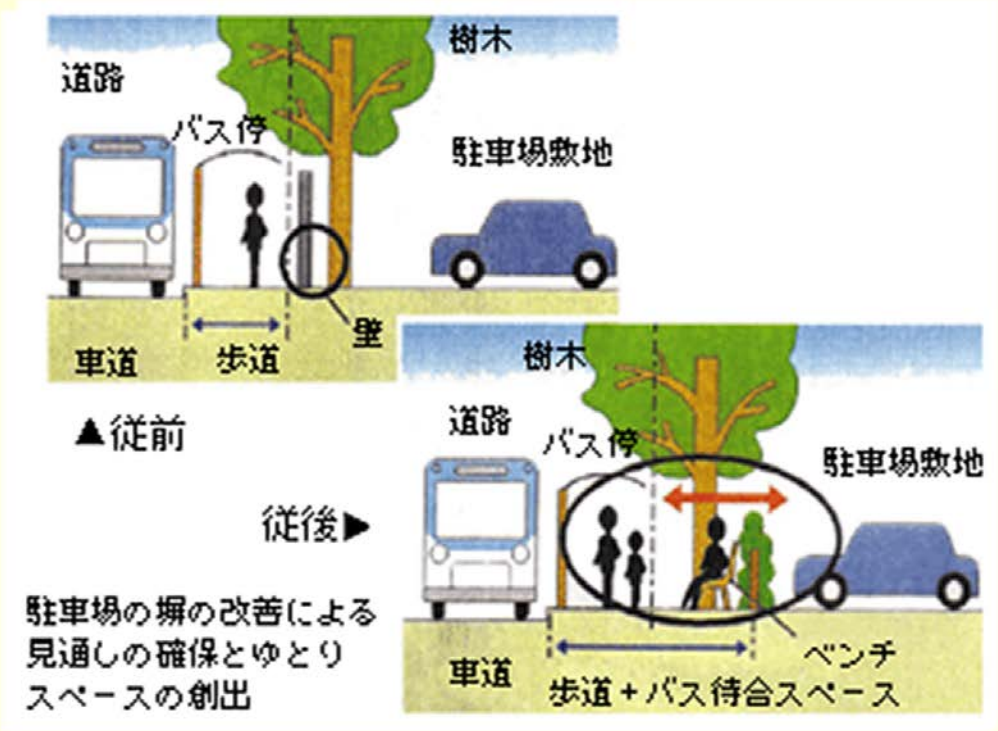
（2）防犯対策等とまちづくりの連携協働による都市の安全・安心の再構築

平成17年6月の犯罪対策閣僚会議・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」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」が決定された。これらを受け、関係省庁が連携して近年の子どもを被害者とする犯罪の多発への対策を取りまとめたほか、防犯に配慮したまちづくりを進めている。

1）犯罪の発生しにくい公共施設等の整備・管理

「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、防犯に配慮した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

「共同住宅に係る防犯上の留意事項」、「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、「防犯性能の高い建物部品目録」（平成18年12月末現在17種類3,543品目を掲載）を公表し、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月から運用を開始している。

テキスト形式のファイルはこちら

3　良好な都市環境の構築

(1) ゴミゼロ型都市への再構築

都市再生プロジェクト第一次決定では、大都市圏において、廃棄物の発生抑制、資源としての再使用・再生利用を進め、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。これを踏まえ、首都圏、中部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中長期計画を策定している。また、首都圏においては新中長期計画の策定に向けた検討を進めている。

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。中でも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ため、複数の建設現場を巡回し共同搬送を行う建設副産物小口巡回共同回収システムの構築に向けた検討を重点的に進めている。

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循環資源物流ネットワークの拠点として、リサイクルポートの整備を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

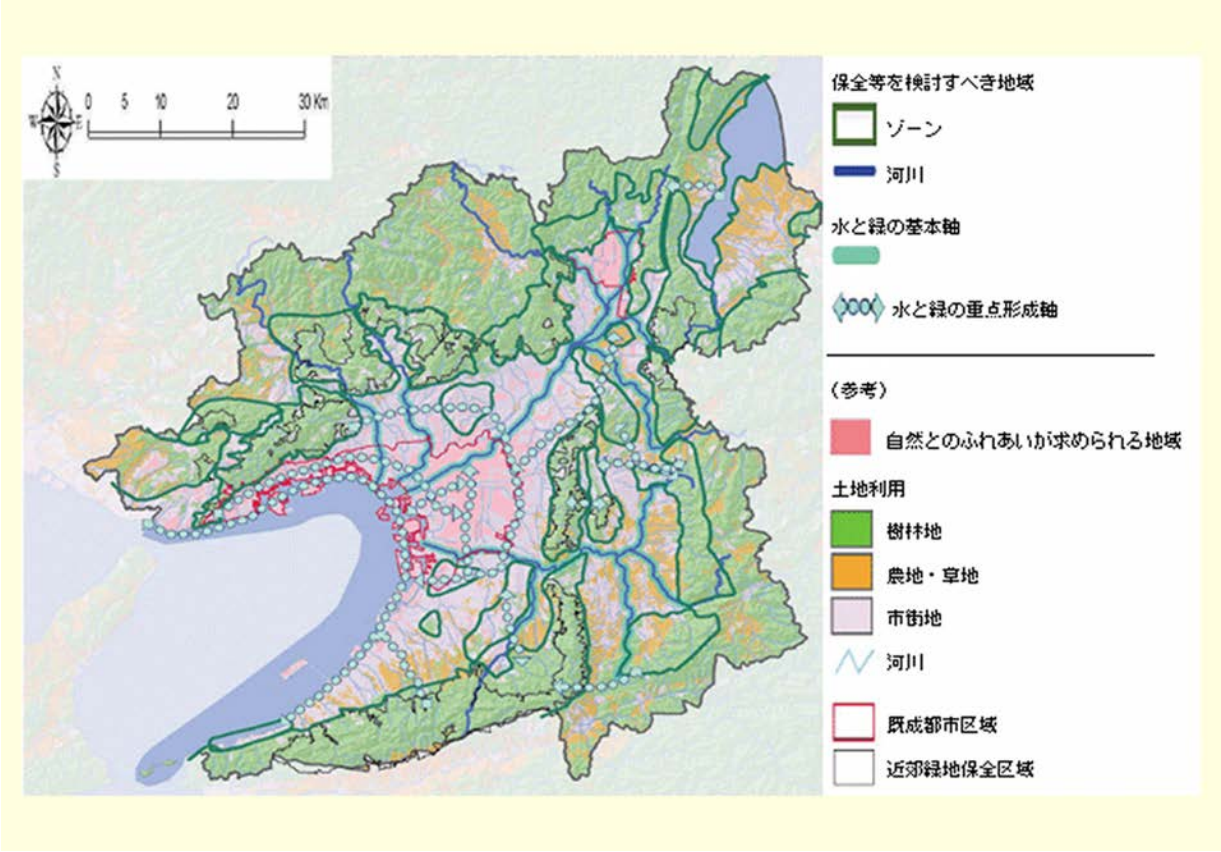
（2）都市環境インフラの再生

1）大都市圏における貴重な自然環境の保全・再生・創出

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「都市環境インフラのグランドデザイン」を、首都圏に続き、平成18年7月に近畿圏についても取りまとめた。

平成18年度の主な取組みとして、首都圏では、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「円海山・北鎌倉近郊緑地保全区域」（横浜市、鎌倉市）を12月に拡大指定するとともに、他の地域でも新たな指定に向けた検討を進めている。また、近畿圏では、行政や市民団体からなるワーキンググループを3組設置し、地域の課題の抽出やその解決に向けた具体的な取組みの検討・整理等を行っている。

図表II-3-3-7　近畿圏の都市環境インフラの将来像図



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、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、地球温暖化の防止、生物多様性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」、都市公園の整備、特別緑地保全地区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、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・計画的な推進

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、建築行為等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、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等により、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18年度においては、東京都心部の渋谷川、古川における環境の再生等を行っている。

5）海の再生

東京湾等の閉鎖性海域では、環境改善のための取組みが行われてきたが、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）が発生するなど、環境改善が思うように進んでいない状況にある。

このため、都市再生プロジェクト第三次決定を受け、東京湾及び大阪湾においては、「東京湾再生のための行動計画」、「大阪湾再生行動計画」に基づき、関係機関と連携の下、陸域負荷削減対策（注2）、海域環境改善対策（注3）、モニタリング（注4）等の各種施策を推進している。さらに、伊勢湾、広島湾等の他の閉鎖性海域においても、「全国海の再生プロジェクト」として順次再生のための行動計画を策定し、閉鎖性海域の環境改善に向けた取組みを推進していく。

（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等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

テキスト形式のファイルはこちら

（3）琵琶湖・淀川流域圏の再生

都市再生プロジェクト第六次決定を受け、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、「琵琶湖・淀川流域圏の再生計画」を策定し、「琵琶湖・淀川流域圏再生推進協議会」を設置した。平成18年度は、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、協議会が実施する事業やその評価に対する助言・審議を目的とした有識者委員会、NPO等との連携や交流等を目的とした「琵琶湖・淀川流域圏連携交流会」を設置し、流域圏全体で一体的・総合的に施策を推進した。

大阪の水の都づくり（道頓堀川）



テキスト形式のファイルはこちら

4　民間都市開発の推進

（1）都市再生緊急整備地域で進む民間都市開発

「都市再生特別措置法」に基づき、都市再生の拠点として緊急に整備を図るべき地域である「都市再生緊急整備地域」としては、平成18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いる。

1）秋葉原・神田地域

本地域は、ICT(注)拠点として業務・商業機能の立地を促す地区に位置付けられており、既存の電気街等との交流や、新たにICT系産業の集積・連携を促すことが目標とされている。

同地域内の秋葉原UDX（国土交通大臣認定）では、都心部に近接するターミナルとしての立地を活かした交通結節機能の強化、歩行者ネットワークの充実、ICT関連産業等新しい産業機能の導入を目的として、商業・業務・交流機能の整備が図られている（平成18年3月竣工）。

国土交通大臣認定の民間都市開発事業の例　秋葉原UDX



2）神戸三宮駅南地域

本地域は、神戸市の中心部にあり、複数の交通機関の結節点である三宮駅の南側に位置し、風格ある都市空間の創造、安全・快適で災害に強い市街地の形成が目標とされている。

同地域内の三宮駅前第1地区都市再生事業（国土交通大臣認定）では、阪神・淡路大震災で倒壊した旧神戸新聞会館の再生に合わせ、自由度の高い都市計画を定めることができる都市再生特別地区を活用し、商業・業務・文化・交流機能の集積による情報発信能力の高い複合ビル整備を行うとともに、ビルと一体的な交通関連施設や地下、地上、デッキレベルの3層の歩行者ネットワークの整備を通じた交通結節機能の強化を行うことで、広域的かつ多様な都市拠点の形成が進められている（平成18年11月竣工）。

三宮駅前第1地区都市再生事業



（注）我が国では、情報通信技術を表す言葉として「IT（Information Technology）」の語が広く普及しているが、国際的には、「ICT（Information and Communications Technology）」の語が広く定着している。今後のユ

ビキタスネット社会においては、誰でも簡単にネットに接続することにより、多様で自由かつ便利な「コミュニケーション」を実現していくことが重要であることから、原則ICTを使用する。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）都市再生事業に対する支援措置の適用状況

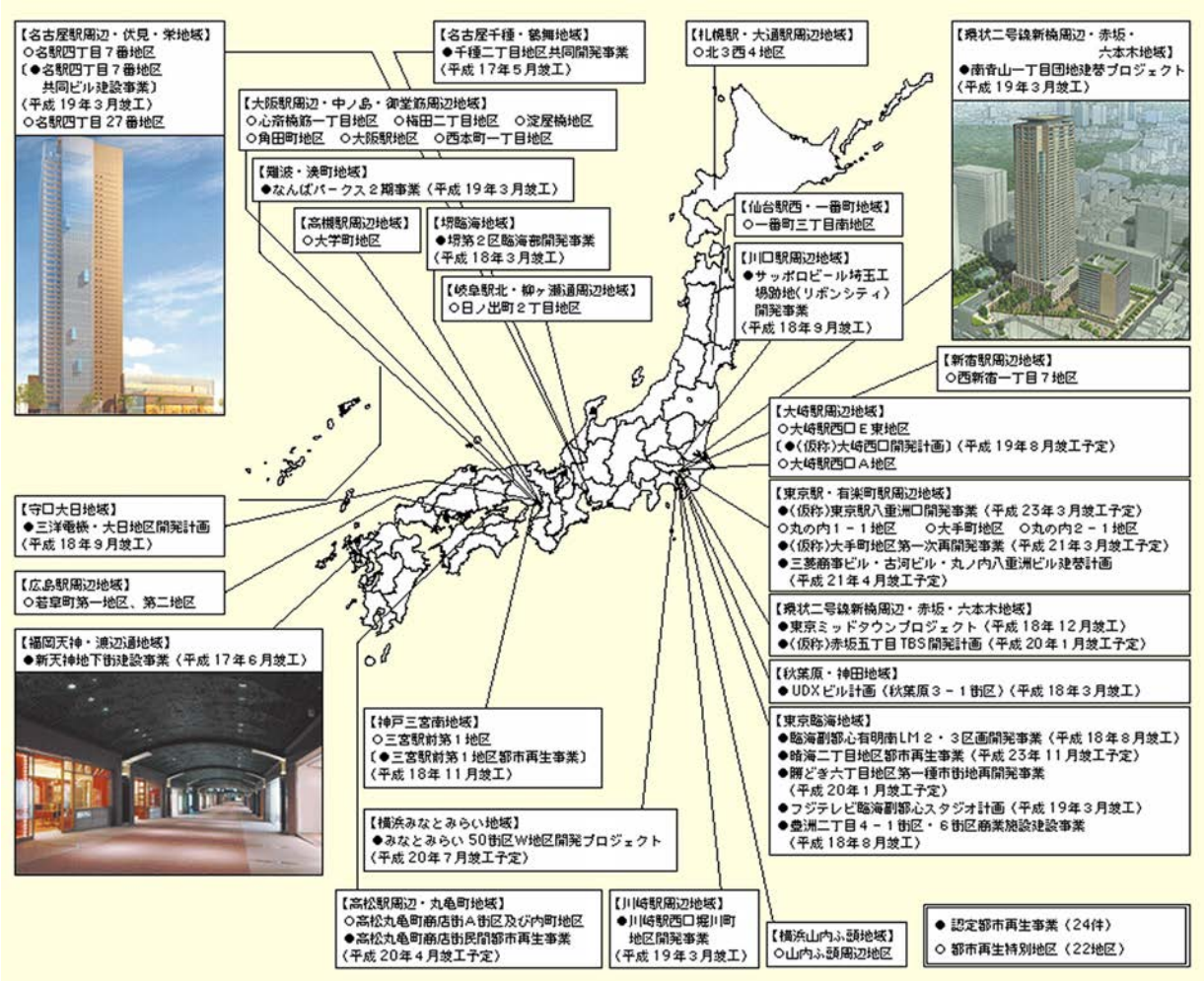
1）都市再生特別地区の都市計画決定

既存の用途地域等に基づく規制を適用除外とした上で自由度の高い新たな都市計画を定める「都市再生特別地区」は、平成18年12月末現在で22地区の都市計画決定がなされ、うち14地区が民間事業者等の提案によるものとなっている。

2）民間都市再生事業計画の認定

国土交通大臣認定（平成18年12月末現在24件）を受けた民間都市再生事業計画については、（財）民間都市開発推進機構による金融支援や税制上の特例措置を受けることができる。

図表II-3-3-8　都市再生緊急整備地域における民間都市再生事業



テキスト形式のファイルは[こちら]

5　都市再生を推進するための機動的な予算措置

都市再生プロジェクト等の推進に資する各府省の事業を円滑に進めるため、都市再生プロジェクト事業推進費、都市再生プロジェクト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。

テキスト形式のファイルはこちら

第4章　自立した個人の生き生きとした暮らしの実現

【第4章のポイント】

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

平成18年12月から「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」が施行され、ハード・ソフト両面における施策の充実により、ユニバーサルデザイン社会の実現に取り組んでいる。

第2節　少子化社会の子育て環境づくり（「巣づくり支援」）

新婚・子育て世帯に適した住宅確保の支援、安全・安心な歩行空間の形成や都市公園における遊び場の安全対策の推進等子どもがのびのびと安全に成長できる環境づくり、テレワークの推進や育児支援輸送サービスの推進等育児しながら働くための支援等を行っている。

第3節　高齢社会への対応

高齢者が安心して暮らせる生活環境を整備するとともに、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の創設等を内容とする改正「道路運送法」が平成18年10月から施行されるなど高齢社会に対応した輸送サービスの提供に努めている。

第4節　豊かな住生活の実現

平成18年6月に「住生活基本法」が制定され、9月には住生活基本計画（全国計画）が閣議決定された。良質な住宅ストックの形成と将来世代への承継、多様な居住ニーズが実現される住宅市場の環境整備、住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保に取り組んでいる。

また、定期借地権の活用、ニュータウンの再生等により、良好な宅地供給を推進している。

第5節　快適な暮らしの実現

下水道による汚水処理の普及を促進するとともに、下水道施設の機能の高度化と維持管理の充実に取り組んでいる。また、都市公園等の整備を、快適な暮らしに資する機能の充実を図りながら推進している。さらに、水資源の安定供給に取り組むとともに、歩行者・自転車優先の道づくりを推進している。

第6節　利便性の高い交通の実現

都市・地域における総合交通戦略を推進するとともに、交通需要マネジメント（TDM）、公共交通の活性化に取り組んでいる。また、都市鉄道、次世代型路面電車システム（LRT）等の整備を推進するとともに、バス・タクシーの利便性の向上に取り組んでいる。

第7節　ICTの利活用

ユビキタス技術を活用した場所情報システムの展開、災害時における公共交通情報システムの整備等交通分野のICT化、高度道路交通システム（ITS）の推進、電子国土の実現、電子政府の実現等に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　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

高齢者や障害者を含むすべての人々が安心して生活できるバリアフリー環境の整備は重要であり、従来より、「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「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）」に基づき、病院等の不特定多数の方が利用する建築物、公共交通機関や主な鉄道駅周辺等の歩行空間におけるバリアフリー化等を推進してきた。

バリアフリー施策を更に進めるためには、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、個々の施設のバリアフリー化、公共交通機関と建築物の連続的なバリアフリー化のみならず、心のバリアフリー等のソフト面も含めた施策を推進する必要があり、平成17年には、それらを内容とするユニバーサルデザイン政策大綱を取りまとめた。

同大綱を受けて、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間の経路の一体的・連続的なバリアフリー化の促進等に加えて、心のバリアフリーの促進、高齢者や障害者等関係者の参画による段階的な発展を目指すスパイラルアップの導入等の施策を盛り込んだ「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」を平成18年12月から施行しており、これらのハード・ソフト両面における施策の充実により、ユニバーサル社会の実現に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）交通バリアフリーの推進

公共交通機関等のバリアフリー化については、「交通バリアフリー法」（平成18年12月からは「バリアフリー新法」）により、公共交通事業者等による旅客施設の新設・大改良及び車両等の新規導入に際し、移動円滑化基準に適合させることを義務付けるとともに、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、公共交通事業者（旅客施設）、道路管理者（周辺道路）等が一体的なバリアフリー化を進めている。

また、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、標準仕様の認定を受けたノンステップバスに対する補助を実施している。

図表II-4-1-1　公共交通機関のバリアフリー化の現状

平成18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	2,771	1,560	56.3%
バスターミナル	44	33	75.0%
旅客船ターミナル	7	5	71.4%
航空旅客ターミナル	23	10	43.5% (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	51,595	16,586	32.1%
バス	57,739		
低床バス		16,237	28.1%
ノンステップバス		8,639	15.0%
旅客船	1,131	90	8.0%
航空機	483	227	47.0%

Excel形式のファイルはこちら

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、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、高齢者、障害者等の介助体験・擬似体験等を行う「交通バリアフリー教室」の開催等ソフト面の施策についても積極的に推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）居住・生活環境のバリアフリー化

1）住宅のバリアフリー化

高齢者、障害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対し支援を行っているほか、公的賃貸住宅についてはバリアフリー化を標準仕様としている。

今後は、平成18年9月に閣議決定された住生活基本計画（全国計画）に基づき、住宅のユニバーサルデザイン化を促進するとともに、高齢者、障害者等に配慮した賃貸住宅の供給や公共賃貸住宅等と福祉施設の一体的整備等を通じ、高齢者、障害者等が地域において安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう支援する。

2）建築物のバリアフリー化

「ハートビル法」（平成18年12月からは「バリアフリー新法」）に基づき、不特定多数の方や主として高齢者、障害者等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18年度は、高度なバリアフリー庁舎として新たに廿日市地方合同庁舎（広島県）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	17
認定件数(年度)	11	120	229	320	382	366	332	232	280	367	386	345
認定件数(累積)	11	131	360	680	1,062	1,428	1,760	1,992	2,272	2,639	3,025	3,378

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、障害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）都市公園等におけるバリアフリー化

高齢者、障害者を含むすべての人々が、安全で快適な生活環境の中で様々な体験活動ができるよう、スロープの設置により主要な園路等の段差を解消し、車いす使用者も利用可能なトイレを設置するなど、公園施設のバリアフリー化を推進している。

車いす使用者に配慮した花壇の設置事例（海の中道海浜公園）



また、身近な自然空間として河川等の魅力を誰もが享受できるよう、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するとともに、港湾緑地においても、誰もが水辺に接近できるよう、スロープ、手すりの整備等のバリアフリー化を推進している。

緩傾斜スロープの設置事例（東京都荒川）



テキスト形式のファイルはこちら

第2節　少子化社会の子育て環境づくり（「巣づくり支援」）

（1）新婚・子育て世帯に適した住宅確保の支援

新婚・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り住宅取得を支援しているほか、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等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、高齢者が所有する戸建て住宅等を円滑に新婚・子育て世帯に賃貸するため、平成18年10月から、高齢者の住み替え支援制度をモデル事業として実施している。

さらに、仕事と育児の両立のためには、保育サービスの充実が重要であることから、大規模な公共賃貸住宅の建替え時に、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するなど、子育ての支援を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）子どもがのびのびと安全に成長できる環境づくり

1）安全・安心な歩行空間の形成

子どもの事故を防止し、安全・安心な歩行空間を形成するため、通学路の歩道整備等による歩行者優先のみちづくりを推進している。

また、交通事故が多発している地区を警察庁と国土交通省が「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、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）都市公園における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、「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。

テキスト形式のファイルはこちら

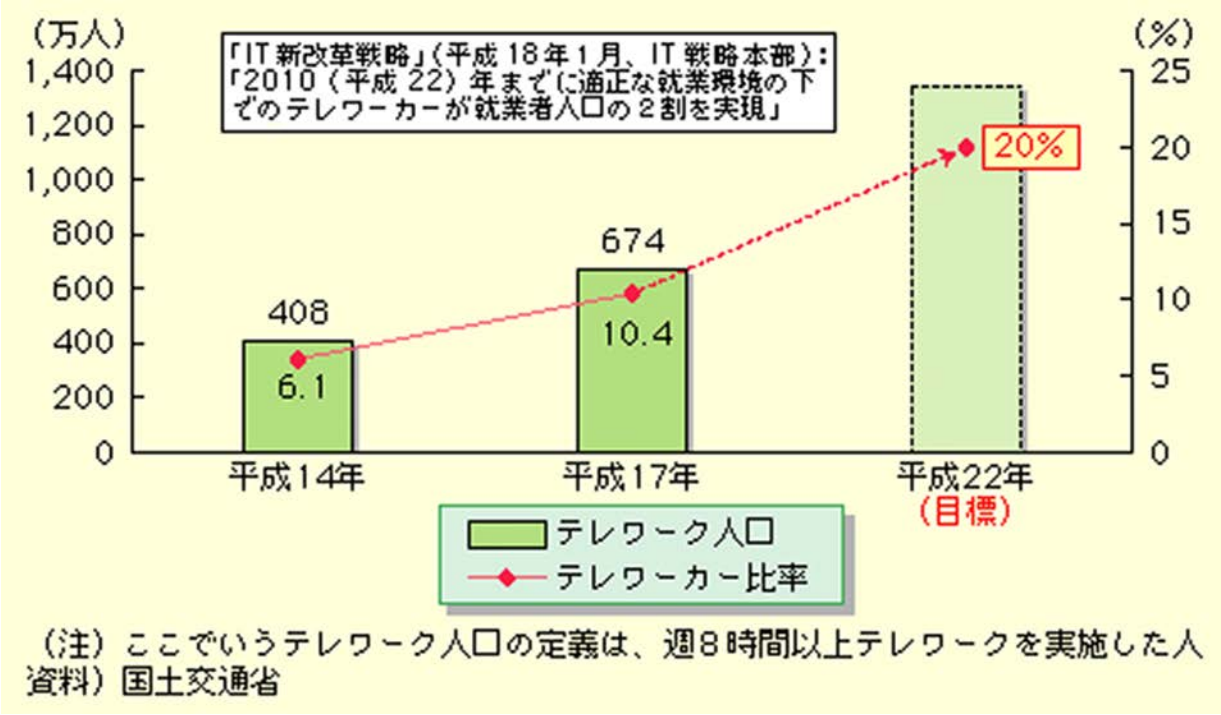
（3）育児しながら働くための支援等

1）テレワークの推進

情報通信機器を活用し、時間と場所に制約されない柔軟な働き方を可能とするテレワークは、職住近接の実現による通勤負担の軽減のみならず、特に育児、介護、障害等の個々の事情を抱える人にとっては仕事と家庭の両立ができる働き方として広がってきており、社会的な期待や関心も大きい。

平成17年度に国土交通省が実施した調査によれば、週8時間以上情報通信機器を活用して、職場以外で勤務した人の就業者全体に占める割合は10.4%（14年度調査では6.1%）となり、テレワークが着実に広まってきていることがうかがえる。

図表II-4-2-1　テレワーク人口の推移



Excel形式のファイルはこちら

今後一層のテレワークの推進を図るため、国土交通省では平成18年度に育児等の負担を抱える職員を対象にテレワークの試行実験を行い、テレワーク導入に際しての課題整理を行った。

2）育児支援輸送サービスの推進等

自宅から保育所、学校等への子どもの送迎をタクシーによって行う育児支援輸送サービスの需要が増加している。子どもを狙った犯罪が増加する中、登下校時の安全確保を図る観点からも、学校等から直接乗車可能（ドア・ツー・ドア）なタクシーの役割が期待されている。このため、輸送サービスを行うタクシー運転者に対する一定の講習カリキュラムの策定等、利用者のニーズに的確に対応した輸送サービスの普及・定着を図るための施策について検討している。

また、マタニティマークによる、妊産婦にやさしい環境づくりを推進するため、鉄道・バス事業者の協力の下、主要駅等においてポスターの掲出等を行った。

テキスト形式のファイルはこちら

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、民間活力や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18年3月末で28,407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81,071戸（うち高齢者専用賃貸住宅は2,331戸）が登録されている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）福祉施策との連携

高齢者が安心して暮らせる居住環境を確保するためには、福祉施策との連携によるソフト施策も重要である。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17年度までに791団地（21,260戸）において実施している。

また、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

テキスト形式のファイルはこちら

2　高齢社会に対応した輸送サービスの提供

高齢者、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、福祉タクシー（注）の導入の促進を図っており、平成17年度末現在9,699両が運行されている。18年度からは、要介護者・身体障害者等の移動制約者に対する先進的な交通政策等を行っている地域において、集中的かつ計画的に福祉車両を導入するとともに共同配車センターを設置し、移動制約者の需要に的確に対応する等の取組みを行う福祉輸送普及促進モデル事業を創設した。

また、平成18年10月には改正「道路運送法」が施行され、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が創設されており、安全・安心な自家用有償旅客運送の提供に努めている。

（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車両

テキスト形式のファイルはこちら

第4節　豊かな住生活の実現

1　住生活基本計画（全国計画）の推進

本格的な少子高齢社会、人口・世帯減少社会の到来を目前に控え、現在及び将来における国民の豊かな住生活を実現するため、平成18年6月に「住生活基本法」が制定された。同法においては、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、1）現在及び将来の住生活の基盤となる良質な住宅の供給等、2）住民が誇りと愛着を持つことのできる良好な居住環境の形成、3）民間活力、既存ストックを活用する市場の整備と消費者利益の擁護、4）低額所得者、高齢者、子育て家庭等の居住の安定の確保という4つの基本理念を定めるとともに、基本理念の実現に向けた各主体の責務、基本的な施策等を定めており、同年9月にはそれらの具体化、推進のために住生活基本計画（全国計画）が閣議決定された。

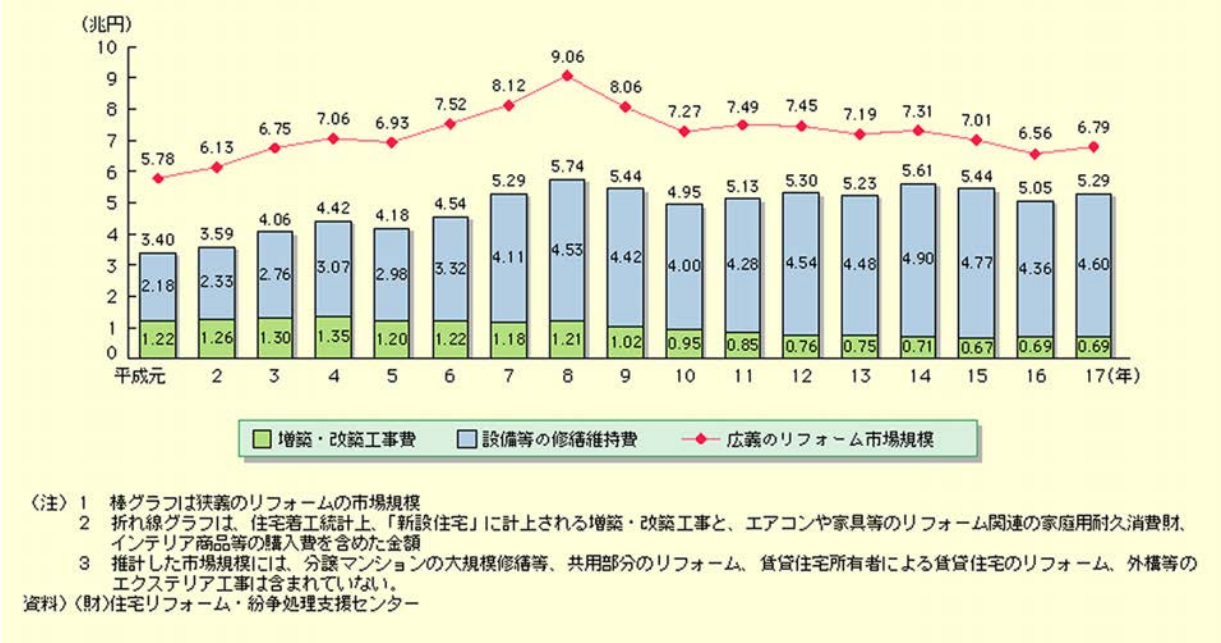
テキスト形式のファイルはこちら

（1）良質な住宅ストックの形成と将来世代への承継

1）住宅リフォーム市場の環境整備

既存ストックが有効活用されるためには、適切な維持管理、耐震性の向上、省エネ化、バリアフリー化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ができる市場環境を整備するため、増改築工事における瑕疵（かし）保証制度の普及、スケルトン・インフィル（SI）住宅(注)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を行うリフォネットの普及、耐震化に係る総合的な助成等の施策を推進している。

図表II-4-4-1　住宅リフォーム市場規模の推移（推計）



（注）1　棒グラフは狭義のリフォームの市場規模
2　折れ線グラフは、住宅着工統計上、「新設住宅」に計上される増築・改築工事と、エアコンや家具等のリフォーム関連の家庭用耐久消費財、インテリア商品等の購入費を含めた金額
3　推計した市場規模には、分譲マンションの大規模修繕等、共用部分のリフォーム、賃貸住宅所有者による賃貸住宅のリフォーム、外構等のエクステリア工事は含まれていない。
資料）（財）住宅リフォーム・紛争処理支援センター

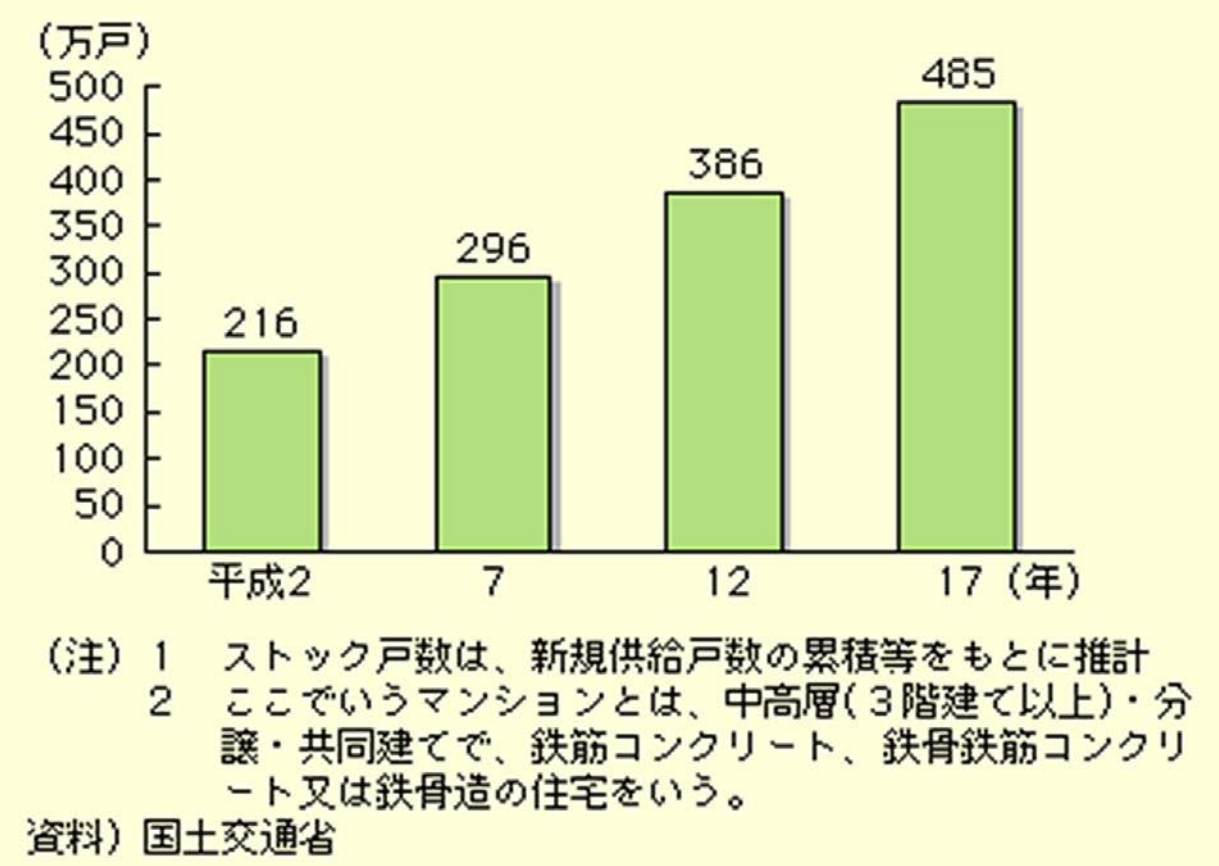
Excel形式のファイルはこちら

なお、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発生し、社会問題になっている状況を踏まえ、消費者が安心してリフォームや耐震改修を実施できるよう、全国の都道府県、政令指定市ごとに最低1箇所以上のリフォーム相談窓口を設置しており、平成21年までにはすべての市町村に相談窓口が設置されるよう取組みを進めている。また、「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も取り組んでいる。

2）マンション管理の適正化と建替えの円滑化

平成17年にはマンションストック戸数は約485万戸に達し、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。

図表II-4-4-2　マンションストックの推移



Excel形式のファイルはこちら

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、管理組合の運営状況、修繕の履歴情報等を登録し、閲覧できる「マンションみらいネット」の運用を平成18年7月に開始したほか、マンション管理組合の運営や経理等についての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17年12月に策定した。

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、税制措置等の活用の促進、管理組合等に対する各種マニュアルの作成等を行っている。平成18年10月末現在、同法を活用したマンション建替事業は全国で24件が実施されている。

（注）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

テキスト形式のファイルはこちら

（2）多様な居住ニーズが実現される住宅市場の環境整備

1）住宅の品質確保の促進

「住宅の品質確保の促進等に関する法律（住宅品質確保法）」に基づき、新築住宅の基本構造部分に係る10年間の瑕疵担保責任を義務付けるとともに、新築住宅及び既存住宅に対し、耐震性、省エネ対策、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17年度の実績は、設計図書の段階で評価した設計住宅性能評価書の交付が195,294戸、施工段階と完成段階の検査を経て評価した建設住宅性能評価書（新築住宅が対象）の交付が118,399戸となっている。18年4月より防犯性能の評価・表示を開始するなど、評価内容の充実を図っている。

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）が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がその支援業務を行っている。また、同センターは、住宅全般に関する様々な相談も受け付けている。平成17年度の実績は、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32件（調停32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11,373件となっている。

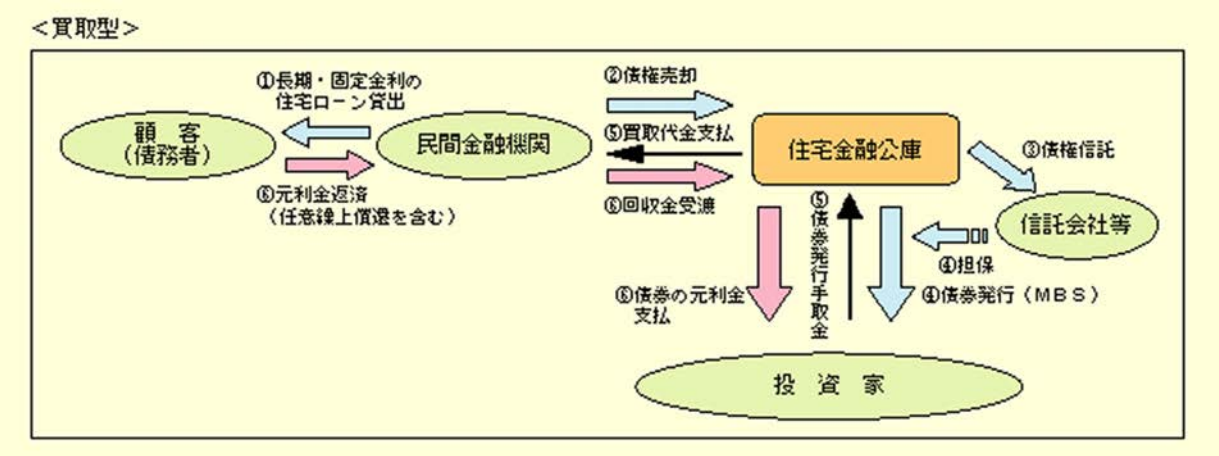
2）住宅金融

住宅金融公庫は、国民の住宅取得を支援するため、長期・固定・低利の融資を公平かつ安定的に供給し、また、居住水準の向上や耐久性、省エネ性、バリアフリー化等良質な住宅ストックの形成の上でも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、18年12月末までの実績は買取申請戸数125,663戸、買取戸数83,874戸となっており、317の金融機関が参加している。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るとともに、17年度には床面積上限の廃止等制度改善を行った。また、同年度から省エネ等の性能が特に高い住宅に対し、金利優遇を行う優良住宅取得支援制度を実施している。さらに、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公庫が元利払い保証を行う保証型の証券化支援事業を開始している。

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月には、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」が設立されることとなっている。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、密集市街地建替、子育て世帯・高齢世帯向け賃貸住宅等に限定することとなっている。

図表II-4-4-3　証券化支援事業（買取型）スキーム図



3）住宅税制の充実

（ア）税源移譲に対応して住宅ローン減税の効果を確保するための控除額の特例の創設

三位一体改革の一環として行われる税源移譲により住宅ローン減税の控除額が減少する場合があるが、住宅ローン減税の効果を確保するため、平成19年度税制改正において、19年又は20年の入居者を対象として、住宅ローン控除制度の控除期間及び控除率の特例を創設することとしている。なお、この特例は現行制度との選択としている。

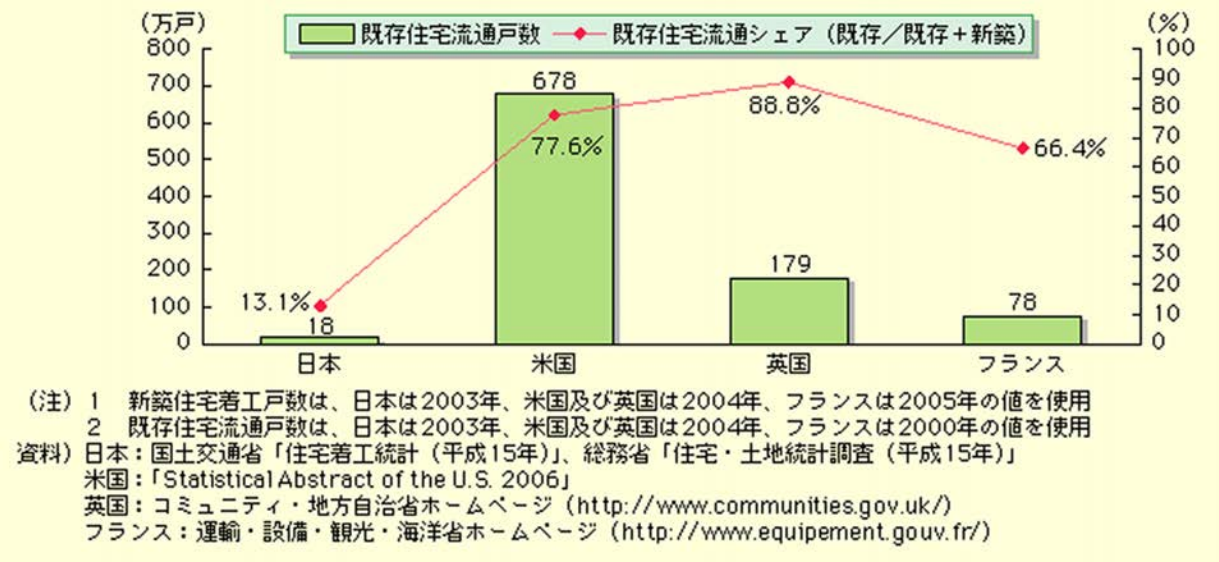
（イ）住宅のバリアフリー改修促進税制の創設

高齢者等が安心して快適に自立した生活を送ることのできる環境の整備を促進し、高齢者等の居住の安定の早期確保を図るため、平成19年度税制改正において、高齢者等が住宅についての一定のバリアフリー改修工事(注1)を行った場合には、所得税や固定資産税を軽減する特例措置(注2)を講ずることとしている。

4）既存住宅流通市場の環境整備

既存ストックが有効活用されるためには、質の高い既存住宅を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既存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、既存住宅の質・価格両面の透明性が確保され、安心して取引できる市場の環境整備のため、既存住宅の性能表示制度や瑕疵保証制度の普及、不動産市況情報の提供、既存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既存住宅については、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-4-4-4　既存住宅流通シェアの国際比較



Excel形式のファイルはこちら

5）賃貸住宅市場の整備

賃貸住宅市場においては、戸建て住宅、マンション等の持家ストックの賃貸化等を通じたストックの質の向上を図るため、定期借家制度の普及、サブリース事業(注3)の適正化等の環境整備に取り組んでいる。

6）街なか居住の推進

子育てや家族の団らん等に時間をかけ、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、長距離通勤や通勤混雑の問題を改善することが求められている。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での生活を求めるニーズも少なくない。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を図る必要がある。

平成18年8月に施行された「中心市街地の活性化に関する法律」において、街なか居住が柱の一つとして位置付けられており、同法に基づき創設された中心市街地共同住宅供給事業等を実施するとともに、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る住宅供給を誘導し、街なか居住と中心市街地の活性化を総合的に推進している。

（注1）1）廊下の拡幅、2）階段の勾配の緩和、3）浴室改良、4）便所改良、5）手すりの設置、6）屋内の段差の解消、7）引き戸への取替え工事、8）床表面の滑り止め化

（注2）1）平成19年4月1日から20年12月31日までの間に、一定の者が自己の居住の用に供する家屋についてバリアフリー改修工事を含む増改築等工事を行った場合、その住宅ローン残高（上限1,000万円）の一定割合を5年間にわたり所得税額から控除（現行の増改築等に係る住宅ローン減税又は税源移譲に対応した控除額の特例との選択制）

2）平成19年4月1日から22年3月31日までの間に、19年1月1日以前から存していた家屋のうち一定の者が居住するもの（賃貸住宅を除く。）についてバリアフリー改修工事を行った場合、当該家屋に係る翌年

度分の固定資産税額（100m^{2}相当分まで）を1／3減額

（注3）賃貸住宅管理会社が建物所有者（家主）等から建物を転貸目的で賃借し、自ら転貸人となって転借人に賃貸する事業

テキスト形式のファイルはこちら

（3）住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保

1）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17年度）
都市機構賃貸住宅	大都市地域において、住宅市街地の整備と併せ、民間事業者による十分な供給が困難なファミリー向け賃貸住宅等を中心として、職住が近接した良質な賃貸住宅を供給（なお、平成14年度より民間事業者によるファミリー向け賃貸住宅等の供給を支援する民間供給支援型賃貸住宅制度を実施）	約77万戸 （平成17年度）
公社賃貸住宅	地域の賃貸住宅の需要状況に応じ、良質な賃貸住宅を供給	約14万戸 （平成16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15.9万戸 （平成16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2.3万戸 （平成17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

2）民間賃貸住宅の活用等

民間賃貸住宅のセーフティネット機能の向上を図る観点から、平成18年度にあんしん賃貸支援事業を創設した。地方公共団体、NPO・社会福祉法人、関係団体等と連携しながら、高齢者、障害者、外国人、子育て世帯等の入居を受け入れる民間賃貸住宅の情報を提供し、様々な居住支援を行うことにより、入居の円滑化と安心できる賃貸借関係の構築の支援に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

2　良好な宅地供給の推進

(1) 宅地供給の現状と課題

社会・経済の成熟化に伴い、新規宅地の大量供給を積極的に支援する従来からの施策を見直し、良好な居住環境の創出に取り組んでいる。

質の高い優良な宅地供給を促進するために、関連して必要な道路等の整備を行う住宅市街地基盤整備事業については、住環境の改善や街なか居住等に資する市街化区域内等の団地に重点化して実施している。また、税制等の特例や農住組合制度(注1)等により、農地を活用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、計画的な宅地開発を行っている。

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

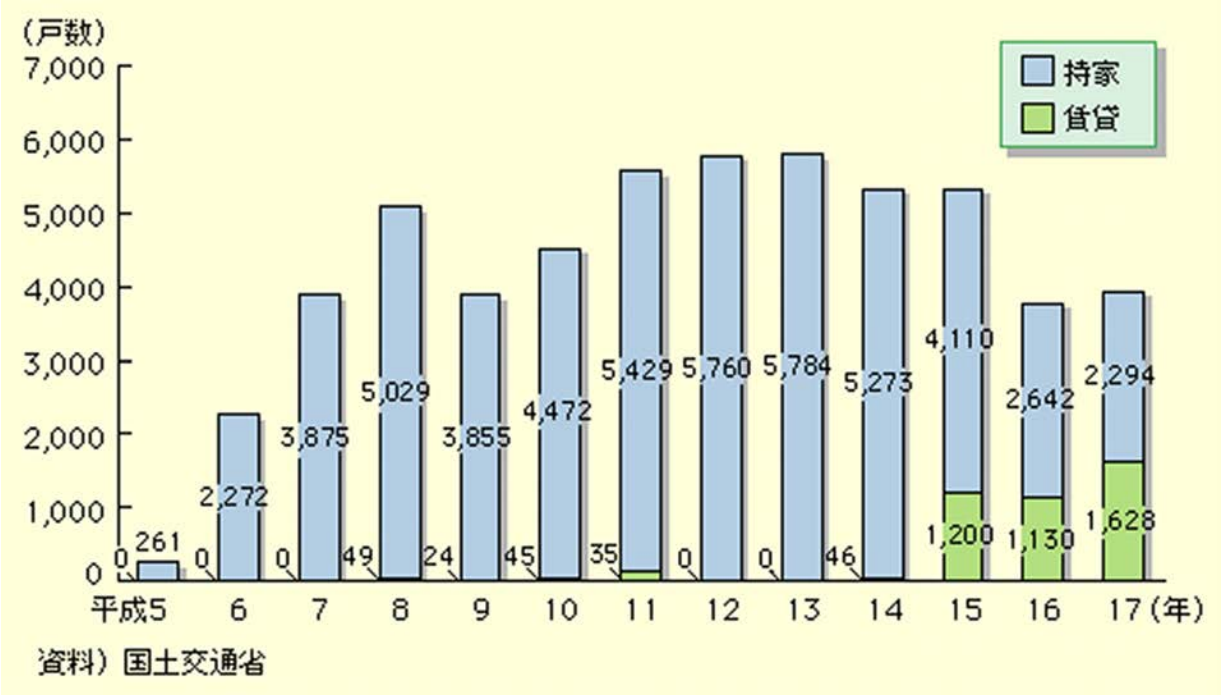
(注2) 独立行政法人都市再生機構は、宅地開発事業（ニュータウン事業）については既に着手済みの事業のみを行い、新規事業は行わない。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）定期借地権の活用

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、定期借地権付住宅は、地価下落により住宅用地の購入が容易になったこと等の理由により、数年前に比べ供給戸数が若干減少しているものの、平成17年末までに約55,000戸が供給されている。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。

図表II-4-4-6　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

なお、同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。

テキスト形式のファイルはこちら

(3) 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における居住者の高齢化や小世帯化に伴う、公共公益施設を始めとする各種機能・施設の余剰と不足、住宅や施設の老朽化・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再生に向けての提言」を取りまとめた。提言を踏まえ、ニュータウンの再生に向けて検討を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

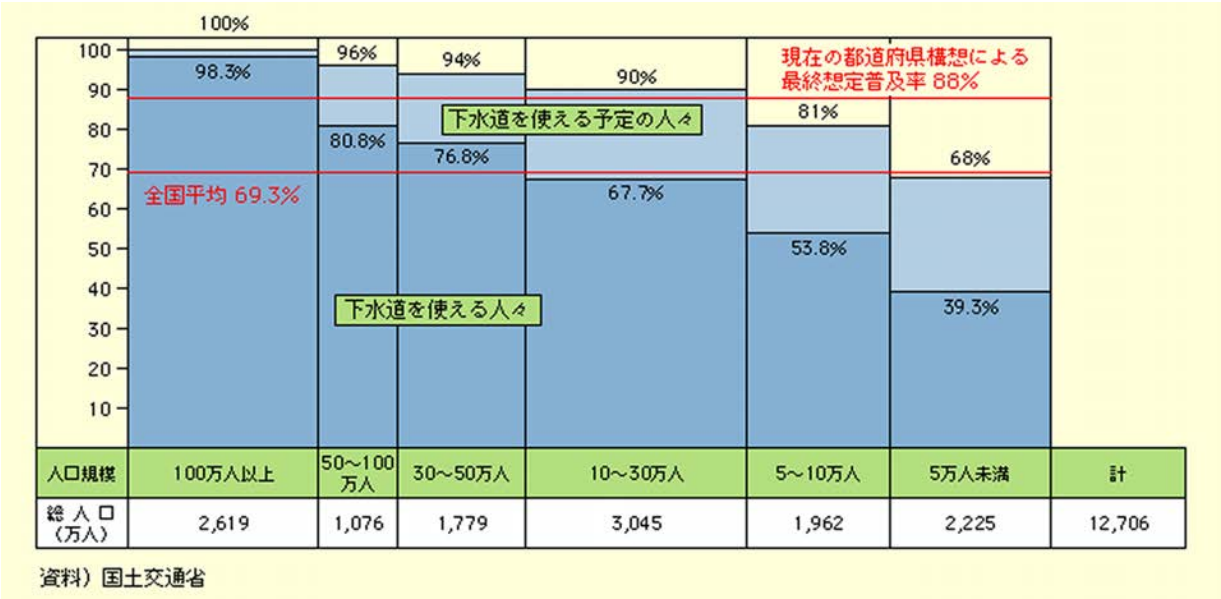
第5節　快適な暮らしの実現

1　下水道整備の推進

（1）下水道による汚水処理の普及

下水道は、生活環境の改善等の役割を担う、快適な生活に不可欠な社会資本である。下水道処理人口普及率は平成17年度末において、全国平均で69.3%（農業集落排水施設、浄化槽等を含めた汚水処理人口普及率は80.9%）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下水道処理人口普及率は39.3%（汚水処理人口普及率は62.9%）と低い水準となっている。

図表II-4-5-1　人口規模別下水道処理人口普及率（平成17年度末）



Excel形式のファイルはこちら

1）効率的な汚水処理施設整備のための事業連携

汚水処理施設の整備については、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の特徴がある。整備を進めるに当たっては、こうした特徴等を踏まえつつ、経済性や地域の特徴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、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等との適正な役割分担の下、効率的な整備を推進している。

2）下水道未普及解消クイックプロジェクト

2,000万人を超える下水道計画区域内の未普及人口を、早急かつ効率的に解消していくため、人口減少等の社会情勢の変化を踏まえた下水道計画の見直し、耐用年数の短い簡易な下水道施設や転用可能な下水道施設にするな

どの新たな整備手法の導入、他の汚水処理施設等の関連事業との連携の強化を進めつつ、「下水道未普及解消クイックプロジェクト」を平成18年9月から実施している。

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養成、技術開発等を、地方公共団体の要請に基づき行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）下水道施設の機能の高度化と維持管理の充実

1）機能の高度化

老朽化した下水道施設の増加に伴い、下水管の破損に起因する道路陥没等も増加している。今後は、老朽化した下水道施設の健全度を把握し、予防保全やライフサイクルコスト（生涯費用）の視点から改築・更新を推進する必要がある。施設の更新に際しては、耐震対策を始め、健全な水循環や資源循環を目指し、高度処理の導入や合流式下水道の改善等、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、実際の回収割合は全国で6割程度にとどまっている。特に中小市町村では、大都市と比較してスケールメリットが働きにくい等の構造的な特性から、安定した経営の確保が難しい状況にある。

このような状況の中、中小市町村等で構成される下水道管理経営検討会において、事業の各段階における経営・管理に関する実態の把握と課題を抽出し、下水道経営の健全化に向けた具体的な解決策について検討を行っている。

3）効率的な民間委託の促進

維持管理業務についての包括的民間委託（注1）を推進するため、平成16年と17年に実施上の留意点等を都道府県等に通知しており、18年度には50団体が包括的民間委託を実施している。また、指定管理者制度（注2）については、18年度には13団体が実施している。

4）国際標準化機構（ISO）規格の取組状況

平成19年秋には、「飲料水及び下水に関するサービス活動」についてのISO規格が発行されるため、我が国では、日本の特徴を踏まえた下水道のPI（業務指標）の見直しを行っている。

（注1）施設管理について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事業者に任せることにより、民間事業者の創意工夫を反映し、業務の効率化を図る発注方式

（注2）地方公共団体が指定する法人その他の団体に、公の施設の管理を行わせることができる制度

テキスト形式のファイルはこちら

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、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・安心な都市づくり、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・計画的に実施している。

平成17年度末現在の都市公園等整備状況は、91,663箇所、109,178haとなっており、一人当たり都市公園等面積は約9.1m^{2}となっている。また、国営公園については、18年度には17箇所で整備を推進しており、そのうち16公園で供用を開始している。

国営常陸海浜公園



テキスト形式のファイルはこちら

（2）快適な暮らしに資する都市公園等の機能の充実

都市公園等においては、子どもから高齢者まで幅広い年齢層の人々の身近な自然的環境とのふれあいの場、日常的な健康づくりの場等として、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。

また、平成18年7月に発生した埼玉県ふじみ野市の流水プール事故を受け、関係省庁と連携してプールの安全確保のための取組みを行っており、さらに、その他公園施設についても安全の確保を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

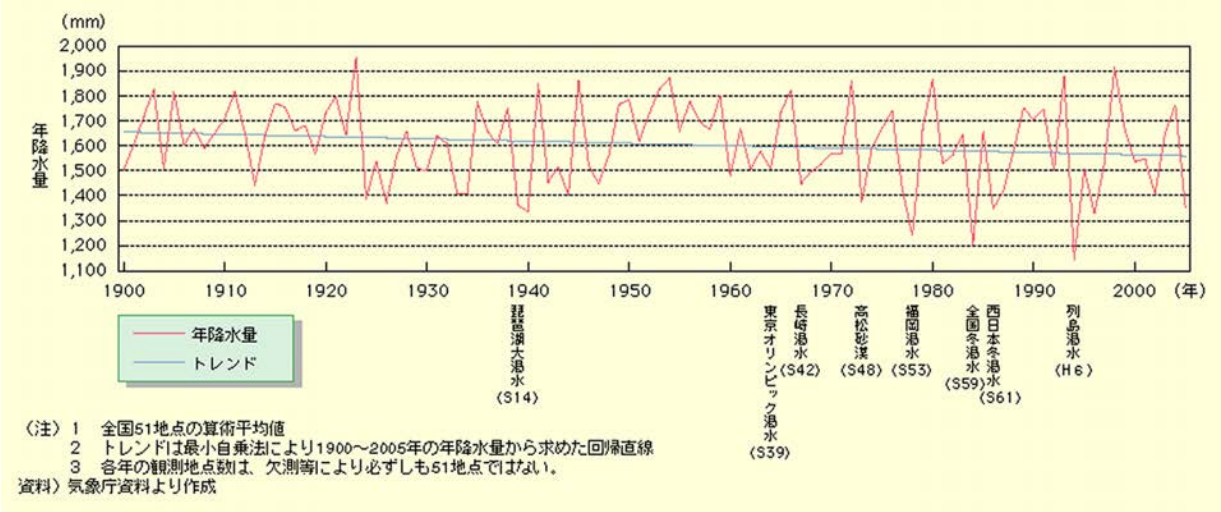
3　水資源の安定供給

（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1／4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。

年降水量は、過去100年間で約100mm減少するとともに、多雨年と少雨年における差が拡大している。地球温暖化の進行に伴い、100年後には、さらに降水量の変動幅が大きくなり、大雨の日数と無降雨日数が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。

図表II-4-5-2　年降水量の推移（1900～2005年）



Excel形式のファイルは[こちら]

テキスト形式のファイルは[こちら]

（2）水利用の安定性の確保等

1）水利用の安定性の確保と水源地域の活性化

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行う必要がある。供給面で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、需要面では水の回収・反復利用の強化、節水意識の向上等がある。これらを踏まえ、水資源開発基本計画の改定を進めている。

また、ダム等の建設による影響を緩和し、水源地域を保全・活性化するため、「水源地域対策特別措置法」に基づく生活環境・産業基盤等の整備、アドバイザー派遣等を実施している。

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、まちなかのせせらぎ用水、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16年度には年間約1.9億m3に達している。

テキスト形式のファイルはこちら

4　歩行者・自転車優先の道づくりの推進

1）くらしのみちゾーンの推進

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」（注）等の推進に取り組んでいる。

2）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サイクルツアーを普及させるために、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している。

3）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。

4）わかりやすい道案内の推進

歩行者・自転車の安全かつ円滑な通行のために、通りの名称を活用した道案内の実施、複数の言語を表示した地図標識の設置等を推進している。

5）柔軟な道路管理制度の構築

歩行者等が安全かつ円滑に通行できる道路や地域のにぎわいの場として活用できる道路等、道路に対する市町村や地域住民等のニーズに即した柔軟な道路管理制度を構築するため、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を第166回国会に提出した。

（注）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いて、一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・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。平成19年1月末現在、「くらしのみちゾーン」等として55地区を登録し、事業費等の補助に加え、社会実験費の支援等ソフト面を含めた総合的な支援を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

第6節　利便性の高い交通の実現

（1）都市・地域における総合交通戦略の推進

安全で円滑な交通が確保された集約型のまちづくりを実現するためには、自動車、鉄道、バスといった輸送モード別、事業者別にとらえるのではなく、利用者の立場に立ったモード横断的な視点・考え方に基づき、都市・地域のサービスに第一義的な責任を有する地方公共団体（特に市町村）が中心となって、地方公共団体、公共交通事業者等の関係者からなる協議会等を設立する必要がある。協議会等においては、目標とする都市・地域像や提供すべき交通サービスを明確にした上で、必要となる交通施策や実施プログラム等を内容とする「都市・地域総合交通戦略」を策定するとともに、関係者がそれぞれの責任の下、同戦略に基づく施策を実行する仕組みを構築することが必要である。

国は、こうした仕組みに基づいて実施される次世代型路面電車システム（LRT）や高速輸送バスシステム（BRT）（注1）等の公共交通の導入・利用促進、交通結節点の改善、駐車場の整備、自転車・歩行者環境の整備、環状道路の整備、交通需要マネジメント（TDM）（注2）、モビリティマネジメント等の取組みを総合的かつ一体的に支援することとしている。

（注1）バスの定時性、速達性の確保のため、輸送力を向上させた高度なバスサービス

（注2）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

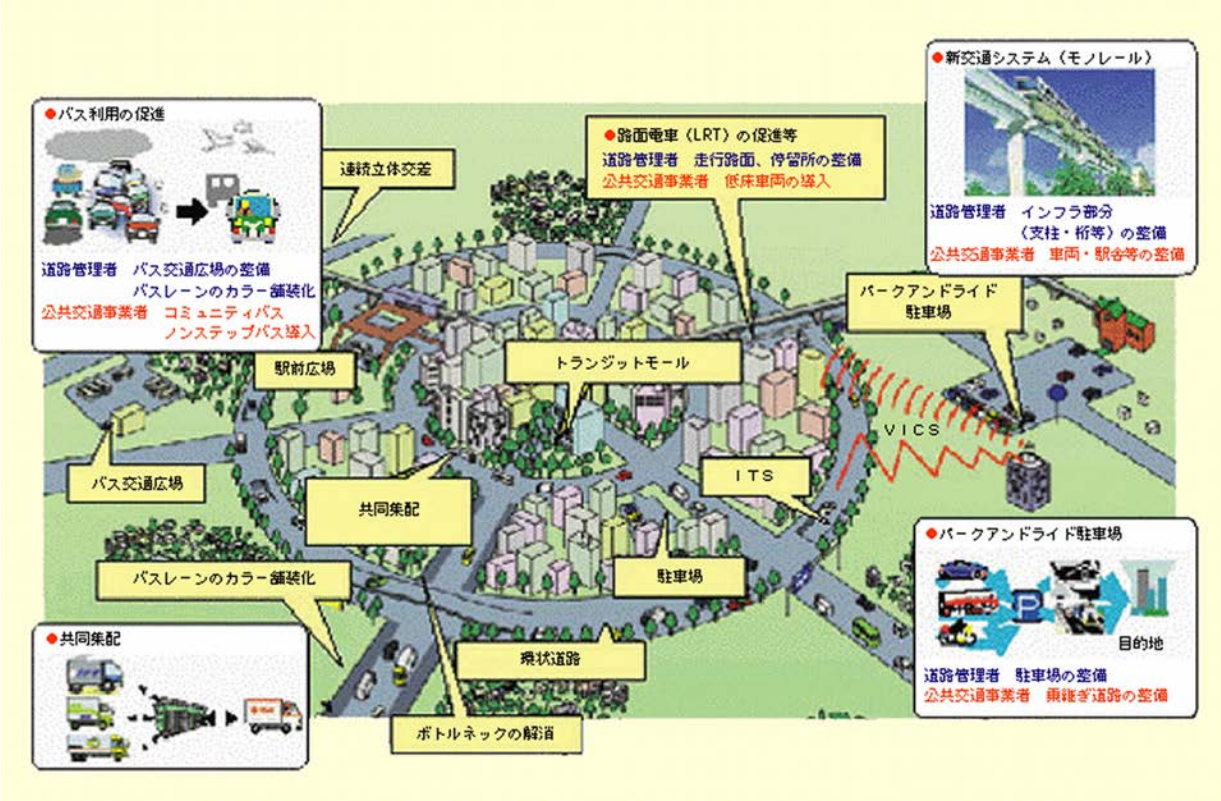
テキスト形式のファイルはこちら

（2）都市圏交通円滑化総合計画を中心とした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は都市の特性に応じて措置ができる施策であり、関係省庁と連携して総合的かつ効果的なTDM施策の普及を推進している。

通勤圏等の地域を対象に、交通容量の拡大策に加え、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」を国の関係機関、地方公共団体等が共同で策定し、都市圏の交通渋滞の解消・緩和、都市交通サービスの向上等を図っている。計画の推進に当たっては、コミュニティバス（注1）、パークアンドライド（注2）、バス優先レーン、荷物の共同配送事業等を組み合わせたTDM施策を実施している。

図表II-4-6-1　都市圏交通円滑化総合対策



（注1）地域住民の多様なニーズにきめ細かに対応する地域密着型バス

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

テキスト形式のファイルはこちら

（3）公共交通の活性化に向けた取組み

公共交通の活性化は、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解決し得る有効な手段である一方、関係者の考え方や利害が複雑に絡み合うこと等により、なかなか進まない状況にある。

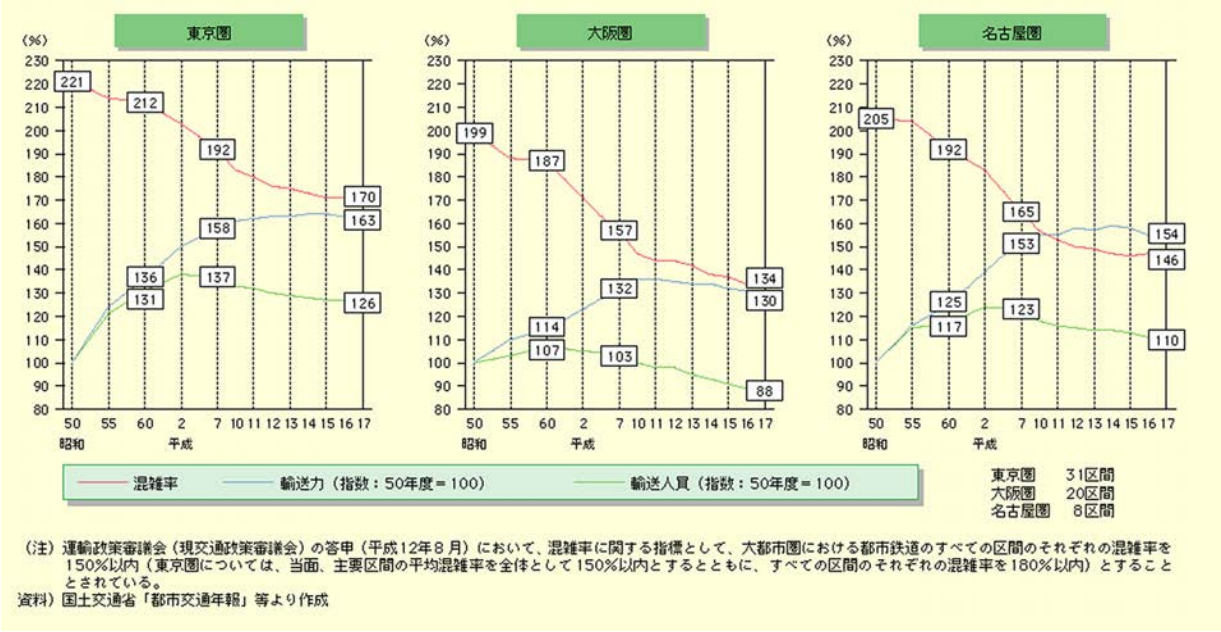
こうした状況を打破するため、公共交通サービスの改善に資する個別プロジェクトの実現に向け、地方運輸局が中心となって、地方公共団体、交通事業者、地域住民等と共に検討を行い、具体的方策とその実施のための役割分担等について定める「公共交通活性化総合プログラム」の策定を推進し、地域における公共交通の活性化の取組みを後押ししている。具体的には、鉄道・バス等複数の交通事業者間における共通ICカード等の導入、ターミナル駅の乗継利便性向上策の一体的推進、新駅設置に伴うパークアンドライド用駐車場の整備やバス路線の乗り入れ等、各地域において様々なプログラムを策定中である。

テキスト形式のファイルはこちら

（4）都市鉄道ネットワークの充実

都市鉄道ネットワークは、これまで輸送力増強や混雑緩和を主眼に整備が進められたことにより、相当程度拡充されてきた。その結果、大都市圏における鉄道の通勤・通学時の混雑は、少子高齢化の進展等と相まって全体としては低下傾向にあるが、一部の路線・区間では依然として高い混雑率であるため、引き続き混雑緩和に取り組む必要がある。一方、他の鉄道事業者の路線との接続の不備、混雑時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。このような状況を受け、既存施設を有効活用しつつ、速達性の向上及び交通結節機能の高度化を図ることを目的とした「都市鉄道等利便増進法」の活用により利用者利便を増進するとともに、鉄道路線間のみならず鉄道とバス間の乗継円滑化も進めるなど、都市鉄道ネットワークを一層充実させていく。

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18年12月31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	20年度
成田高速鉄道アクセス（第三種鉄道事業）	成田高速鉄道アクセス線	印旛日本医大～成田空港高速鉄道線接続点	22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
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）	中之島線	天満橋～中之島	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

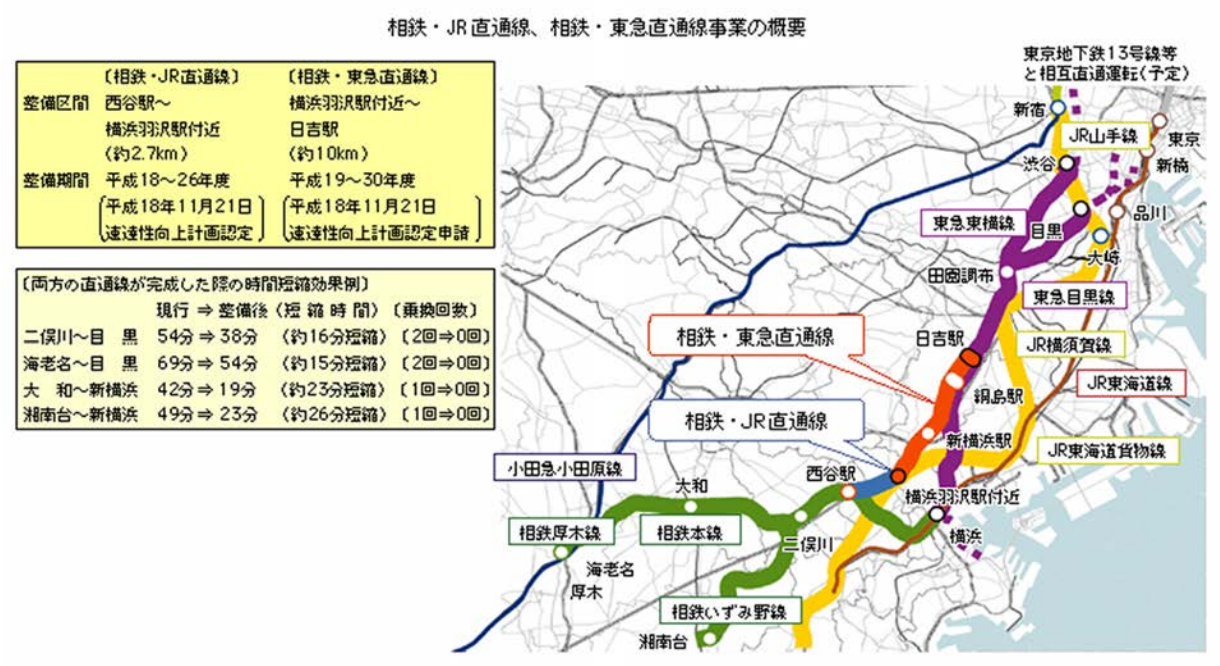
（注）一体的に、阪神尼崎駅の配線変更等を実施中。平成21年度には、三宮～近鉄奈良の相互直通運転化を実現

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　より速く、より快適に～相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線の整備～

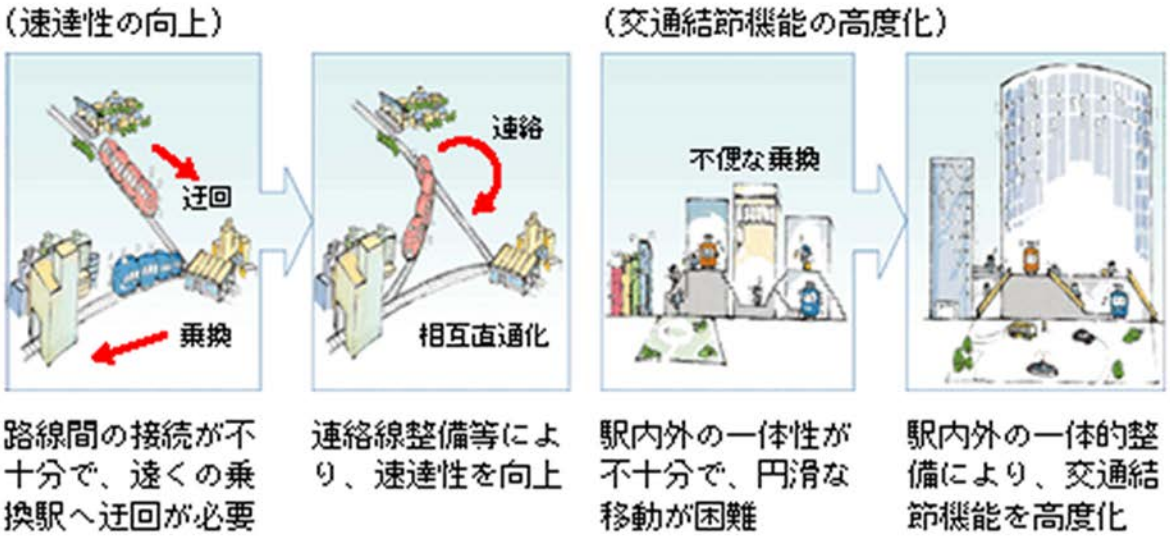
現在、横浜市西部や神奈川県央部地域から東京都心や新幹線駅にアクセスするためには、横浜駅等での乗換えが必要です。このような状況を受け、「都市鉄道等利便増進法」（平成17年制定）に基づく「速達性向上事業」として、18年度には国土交通大臣が相模鉄道（相鉄）・JR直通線の計画認定を行い、事業着手されたのに続き、相鉄・東京急行電鉄（東急）直通線についても鉄道事業者から計画の認定申請がなされました。両路線が整備されると、乗換えが不要となり、東京都心へのアクセスが大きく向上するとともに、新横浜駅における新幹線ネットワークとの接続が大幅に改善されることになります。



「都市鉄道等利便増進法」は、既存の都市鉄道の間を連絡する新線の建設等による速達性の向上や、駅内外の一体的整備による交通結節機能の高度化を図るための法律です。上記の両路線の整備は、同法が新たに採用した「受益活用型上下分離方式」を活用することにより、実現に至りました。この方式では、既存の鉄道網を有効活用する連絡線の整備に「鉄道施設を整備する主体」と「それを借りて営業する主体」が参加し、営業主体である鉄道事業者は、連絡線の整備によって受けた利益の範囲内で無理なく使用料を支払い、施設を整備・保有する主体は、安定した使用料収入で施設整備費用を償還していくことになります。

今後、このような新たな制度の活用により、都市鉄道ネットワークを充実させる鉄道路線の整備が更に進んでいくことが期待されます。

「都市鉄道等利便増進法」に基づく事業の概要



テキスト形式のファイルはこちら

（5）都市モノレール・新交通システム・LRTの整備

少子高齢化に対応した交通弱者のモビリティの確保を図るとともに、都市内交通の円滑化、環境負荷の軽減、中心市街地の活性化の観点から公共交通機関への利用転換を促進するために、都市モノレール・新交通システム・LRTの整備を支援している。平成18年4月には、我が国初の本格的なLRTとして、富山ライトレールが開業した。

富山ライトレール



テキスト形式のファイルはこちら

（6）バス・タクシーの利便性の向上

バスについては、バスを中心としたまちづくりを目指すオムニバスタウンの整備を推進するとともに、バス・鉄道共通ICカード乗車券の導入等を支援している。今後、都道府県公安委員会による公共車両優先システム（PTPS）の整備等のバスの走行環境の改善と、低床式連節バスの導入を一体的に行い、バスの定時性・高速性を確保する日本型BRTの導入を支援していく。

タクシーについては、平成18年度から、利用者の呼び出し地点から最短距離にあるタクシーの配車を行うデジタル式GPS-AVMシステムや、タクシー乗場の車両待機情報を一元的に集約・管理し、運転者に情報提供を行うタクシー乗場情報提供システム（TIS）の導入を支援することにより、利便性の向上を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

第7節　ICTの利活用

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）において、平成18年1月に「IT新改革戦略」が決定され、22年度までに「いつでも、どこでも、誰でもITの恩恵を実感できる社会」の実現に向けたIT施策に関する政府全体の方向性が定められた。また、同年7月には、「IT新改革戦略」に基づき「重点計画－2006」が策定された。

国土交通省においても、行政の情報化、公共分野におけるICT（注）の活用の推進等、ICT施策の展開に努めている。

（注）我が国では、情報通信技術を表す言葉として「IT（Information Technology）」の語が広く普及しているが、国際的には、「ICT（Information and Communications Technology）」の語が広く定着している。今後のユビキタスネット社会においては、誰でも簡単にネットに接続することにより、多様で自由かつ便利な「コミュニケーション」を実現していくことが重要であることから、原則ICTを使用する。

テキスト形式のファイルはこちら

1　ユビキタス技術を活用した場所情報システムの展開

ユニバーサルデザインの考え方に基づき、我が国の先進的なユビキタスネットワーク技術（注）を活用し、「いつでも、どこでも、だれでも」移動等に関する情報を入手できる環境を構築することにより、すべての人が安心かつ快適に移動できる社会の実現を目指す「自律移動支援プロジェクト」を、産・学・官・市民の連携・協力の下、平成16年度から推進している。18年度は、全国8箇所において、様々な環境下での稼働性の検証とそれに基づく課題の確認を実施し、技術仕様書案の改善・更新、セキュリティ対策の検討等を行った。

今後は、公共交通利用情報や周辺施設情報等の提供について、平成20年度以降の実用化を念頭に運用するとともに、更に検証が必要な視覚障害者等を対象とした経路案内や歩行環境の情報等の提供については、22年度までの実用化に向け、引き続き試験的運用を行うこととしている。

また、自律移動支援システムの基盤とな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。このため、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・学・官・市民と連携して検討を進めることとしている。

図表II-4-7-1　自律移動支援プロジェクト



（注）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）

テキスト形式のファイルはこちら

2　交通分野のICT化

（1）公共交通分野のICT化

1）災害時における公共交通情報システムの整備

近年多発している地震や台風等の自然災害によって、公共交通機関の運休・遅延等が発生した際に、公共交通の全モードを網羅した総合的な運行情報を収集し、利用者へ迅速かつ正確に提供するためのシステムの構築に取り組んでいる。

図表II-4-7-2　災害時における公共交通情報システムの整備



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者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、携帯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。

3）生体認証技術の活用による国際空港の旅客手続の簡素化

生体認証技術（バイオメトリクス）を活用した国際空港の旅客手続の安全性と利便性を確保するための方策については、関係府省と連携し必要な検討を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）ITSの推進

高度道路交通システム（ITS）は、最先端の情報通信技術を用いて人・道路・車両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、運転や歩行者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かつキャッシュレスで通行可能なETCについては、平成18年4月に全国の利用率が週平均で60％を突破し、料金所渋滞も大幅に解消している。今後も、多様で弾力的な料金設定、車載器の購入支援、民間事業者等によるETC車載器を利用した駐車場料金決済等の多様なITSサービスの展開の支援等により普及促進を図っていく。また、高速道路の利便性を向上し、地域生活の充実、地域の活性化を図るためETC専用のインターチェンジ（スマートIC）の整備促進を図っていく。

（イ）道路交通情報の提供の充実

渋滞や交通規制等の道路交通情報を即時にカーナビゲーションシステムに提供する道路交通情報通信システム（VICS）については、提供情報の充実を図ることにより、VICS対応の車載機が平成18年6月末に1,580万台を突破した（VICSセンター調べ）。今後も、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、VICSの高度化を推進していく。

（ウ）地図情報等の活用によるサービス高度化の支援

カーナビゲーションシステムの高度化を支援するため、道路の幅やカーブの大きさ等、道路構造上の「走りやすさ」に関する情報をカーナビゲーションシステムで活用するために、官民共同で検討を行っている。

（エ）バス事業におけるITSの活用

平成18年度には、首都圏において標準データ形式を活用して複数のバス事業者の時刻表、路線・系統等の固定情報及びリアルタイム運行情報(注2)を統合する実証実験を行い、その効果と課題を検証し、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。

2）ITSに関する技術開発

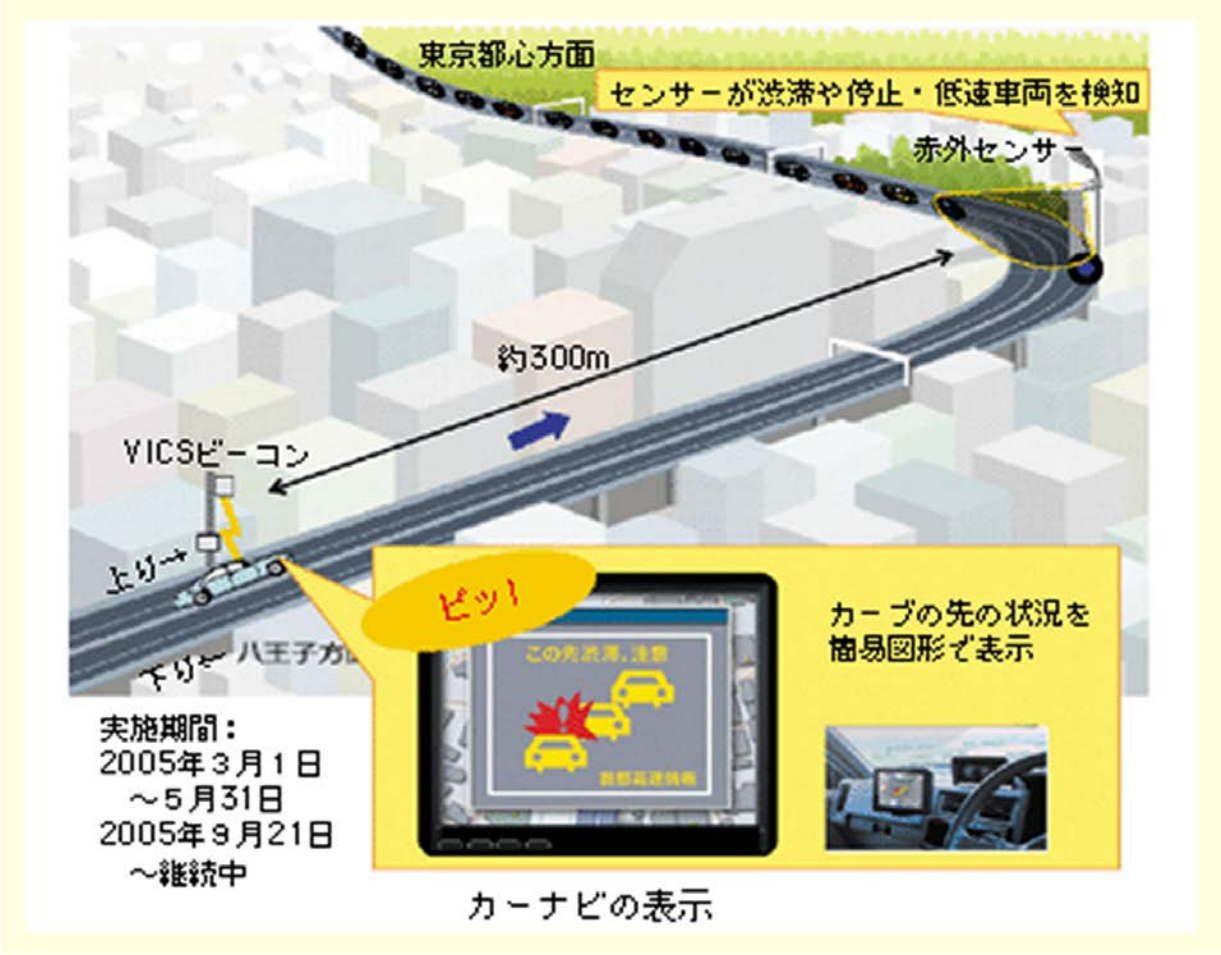
（ア）新たなITSサービスの開始

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等の様々なサービスを実現するため、平成18年度は、サービス提供に必要な規格・仕様の策定等を行った。

（イ）走行支援道路システム（AHS）及び先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進

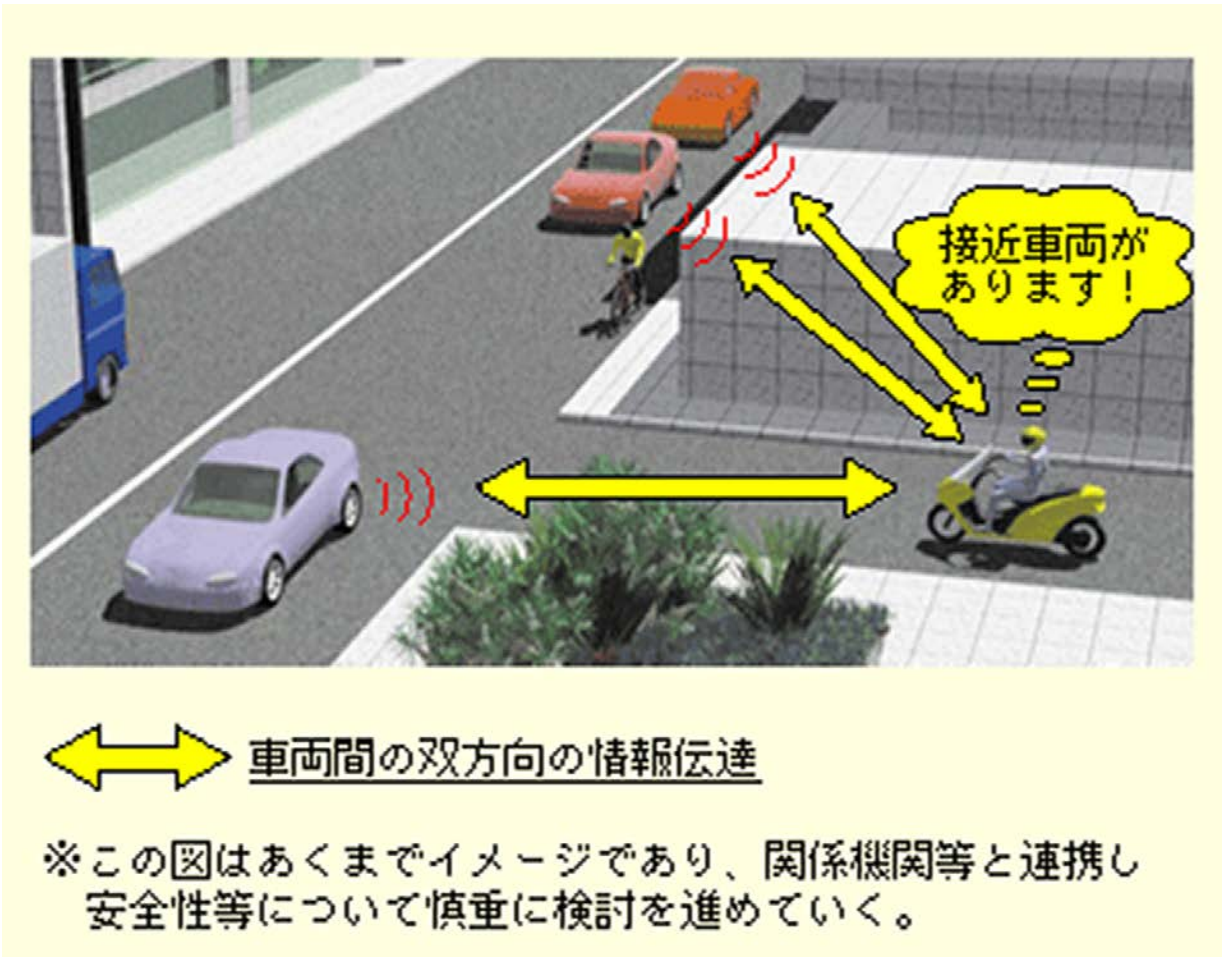
ICTの活用により道路と車両を連携させ、ドライバーへの注意喚起等により事故を削減し、安全で快適な自動車の走行を支援するシステム（AHS）の研究開発を推進している。

図表II-4-7-3　走行支援道路システム（AHS）の社会実験



また、ICT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・普及の促進のため、ASVプロジェクトを推進している。

図表II-4-7-4　通信を利用した運転支援のイメージ（先進安全自動車）



さらに、「IT新改革戦略」に基づき、交通事故を削減すべく、インフラ協調による安全運転支援システムを実用化するため、平成20年度に大規模実証実験を実施する予定であり、AHS及びASVプロジェクトも大規模実証実験に向けて取り組んでいる。

（ウ）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り、それにより車両の電子的識別が可能となり、偽変造防止、ショットガンシステムによる交通渋滞対策等への活用が期待されている。

（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

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　「道路の走りやすさマップ」の全国展開

現在の地図は、道路を国道と県道といった「道路の種別」で識別していますが、実際の道路ユーザーにとっては、道路の種別より、むしろ道路の幅やカーブの大きさといった「道路の走りやすさ」が重要な情報となります。そこで、道路ユーザーの視点に立ち、現地の道路事情に詳しくない観光ドライバーへの情報提供を行うとともに、道路網の整備状況を把握し、整備計画への活用を図ることを目的とした「道路の走りやすさマップ」を各都道府県の渋滞対策協議会で作成し、全国都道府県版を発表しました。道路の幅、カーブの大きさ・多さ、歩道の有無、すれ違いができるかどうか等により、主要な道路を6つのランクで評価し、道路の走りやすさを色で表現しています。

平成18年11月、国土技術政策総合研究所は、「道路の走りやすさマップ」の全国アンケート調査の結果とマップ作成時に得られたデータを用い、道路構造評価ランクによる日本の道路ネットワークの現状について公表しました。

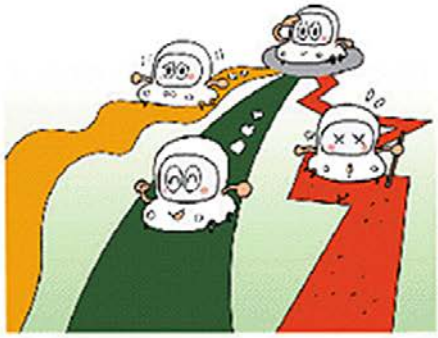
今後は、地図会社等に「道路の走りやすさマップ」のデータを提供し、活用してもらうとともに、官民共同で、カーナビゲーションシステムやWeb路線検索サービス等への展開を図っていきます。

道路構造評価ランクのイメージ

自動車専用道路（走りやすさのイメージ）	走りやすさランク
 自動車専用道路で、スムーズな走行が可能	M

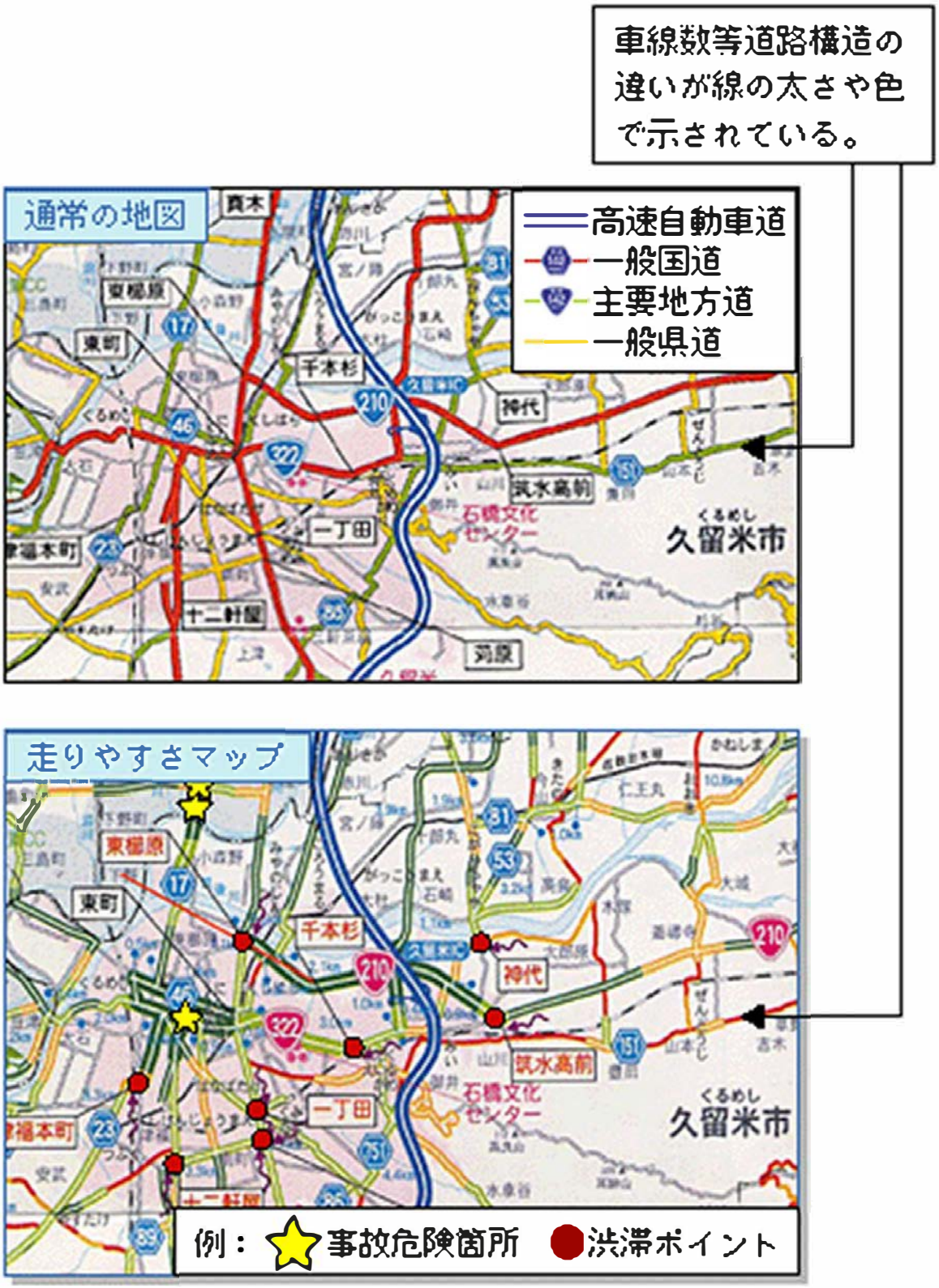
走りやすさの分類

「道路の走りやすさ」について、道路の幅、カーブの大きさ・多さ、歩道と車道の分離状況等により、以下の６段階に分類しました。



郊外部・山地部の道路（走りやすさのイメージ）	走りやすさランク	市街地部等の道路（走りやすさのイメージ）
 ①２車線以上の道路で、５km以上にわたって、カーブ・勾配が緩やか。 ②路肩も広く、歩行者がほとんどいないか、歩道と車道が柵で分離されている。 ③主要な道路との平面交差が平均して1箇所/km以下	とても走りやすい S	
 ①２車線以上の道路で、カーブ・勾配が緩やか。 ②歩道もしくは広い路肩がある。	走りやすい A	 ①２車線以上の道路で、カーブが緩やか。 ②両側に自転車が走れる歩道があり、路肩も広い。
 ①２車線以上の道路で、緩やかでないカーブ・勾配が多少ある。 ②路肩が狭いところがある。	B	 ①２車線以上の道路 ②両側に歩道がある。
 ①１車線の道路で緩やかでないカーブがある。 ２車線以上の道路で急カーブ・急勾配がある。 ②路肩が狭いところがある。	C	 ①２車線以上の道路 ②片側歩道または歩道がない。
 ①１車線の道路で急カーブが連続 ②路肩が狭い。	D 走りにくい	 ①１車線の道路 ②歩道がない。

「道路の走りやすさマップ」



テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　スマートプレートを活用した「タクシーショットガンシステム」

JR千葉駅東口周辺道路では、客待ちタクシーによる交通渋滞が日常的に発生しており、特に平日の夜間・終電時間帯を迎えると、東口タクシープール入口を先頭に道路上に200台を超えるタクシーが約2kmにわたり渋滞列を形成し、車両間のトラブルや歩行者との接触事故等が懸念されていました。

そこで、平成17年度に、渋滞が著しい平日午後9時から午前1時30分までの間、JR千葉駅から約2km離れた千葉市役所の駐車場の一部を第2タクシープールとし、誘導員により東口タクシープールへの車両の流入を調整する「ショットガンシステム」を実施した結果、客待ちタクシーによる交通渋滞が緩和され、一定の効果が認められました。



JR千葉駅前のタクシーの渋滞列



渋滞がきれいに解消！

平成18年度は、JR千葉駅への入構権を持つタクシー1,300台に「スマートプレート」を装着し、併せて東口タクシープールと市役所の駐車場の出入口に、スマートプレートを装着した車両を認識するための路側アンテナと表示機を設置することにより、駅前タクシー乗り場への流入調整を大幅に自動化し、誘導員により流入調整を行った場合との比較検証を行いました。

今後、「スマートプレート」を活用した「ショットガンシステム」により、事業者はタクシーの稼働状況をリアルタイムに把握し、効率的な配車が可能となるほか、タクシー利用者は混雑情報や福祉タクシー等特定車種の待機状況を携帯電話等で受信することができるようになるものと期待されます。



ICチップ
（自動車登録番号等を記録）

スマートプレート（現在の検討仕様品）

スマートプレートを活用した「ショットガンシステム」による効果例

利用者へのメリット	①駅周辺の渋滞解消により、タクシー乗り場でタクシーに乗り込んだ後、スムーズに駅周辺より離脱することが可能（時間短縮・運賃低下） ②タクシーの出発頻度やタクシープールでの滞留の具合によって、乗り場の混雑状況を自動的に推測し、携帯電話等に情報を発信することが可能 ③このシステムの導入が進めば、携帯電話等を片手に利用者がどの乗り場が空いているのか選択することも可能
事業者へのメリット	①効率的な配車の実現 ②スマートプレートの活用による運営費の削減 ③待ち時間の短縮によるドライバーのストレスが軽減されることによる旅客サービスの向上 ④渋滞の元凶というタクシーに対する悪いイメージの回復
社会的なメリット	①渋滞解消による視認性の向上により、事故防止の効果 ②渋滞による経済的損失の解消 ③アイドリング時間の短縮・効率的な配車の実現による排出ガスの削減

テキスト形式のファイルはこちら

3　電子国土の実現

ICT基盤の急速な整備に伴う地理情報システム（GIS）の活用の広がりを背景に、様々な地理空間情報（注）をインターネット上で、誰もがいつでも自由に利用することが可能となりつつある。「電子国土」は、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、個人といった様々な社会レベルでの活動を飛躍的に活性化させ、様々なイノベーションを誘導し得る社会基盤として、実現が強く求められている。国土交通省は、様々な行政目的で作成される地理空間情報の高度な活用を推進し、関係施策の実施を通じて「電子国土」の構築を図っている。

（注）空間上の特定の地点又は区域の位置を示す情報（当該情報に係る時点に関する情報を含む。）及びこの情報に関連付けられた情報

テキスト形式のファイルはこちら

（1）地理空間情報の電子化と提供の推進等

「電子国土」の実現には、電子化された地理空間情報の整備が極めて重要である。このため、国土管理に必要な数値地図等の基本図データ、主題図データ（土地条件図等）、精密標高データ、正確な位置情報を提供する基準点GIS(注1)、デジタル測量技術を活用した浅海域の海底地形データ等の整備を進めているほか、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）を行っている。

また、保有する「国土数値情報」、空中写真、全国の電子基準点(注2)の観測データ、基準点位置情報等について、インターネットによる提供・閲覧を実施している。(注3)

さらに、地理空間情報の円滑な利用及び共用を促進するため、地理情報標準について、順次JIS（日本工業規格）化の手続を進めているほか、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「地理情報クリアリングハウス」の充実を図っている。

（注1）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、高さの現況等）をオンラインで簡単に提供する高度なデータベース

（注2）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3）http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/（「国土数値情報」）、http://mapbrowse.gsi.go.jp/airphoto/（国土地理院が保有する空中写真）

テキスト形式のファイルはこちら

（2）地理空間情報活用のための新たな取組み

「電子国土」を具現するため、ウェブブラウザ上で地理空間情報を統合・共有できる「電子国土Webシステム（注）」を運用しており、防災情報の共有化等新たな機能の追加により利用促進を図っている。また、国及び地方公共団体が実施する公共測量の成果等により整備される基盤地図情報の共有化、ワンストップサービスの実現等、地理空間情報活用のための新たな取組みを進めている。

（注）電子国土Webシステムを利用して地理空間情報を発信する団体の数は、平成18年12月末現在で436団体

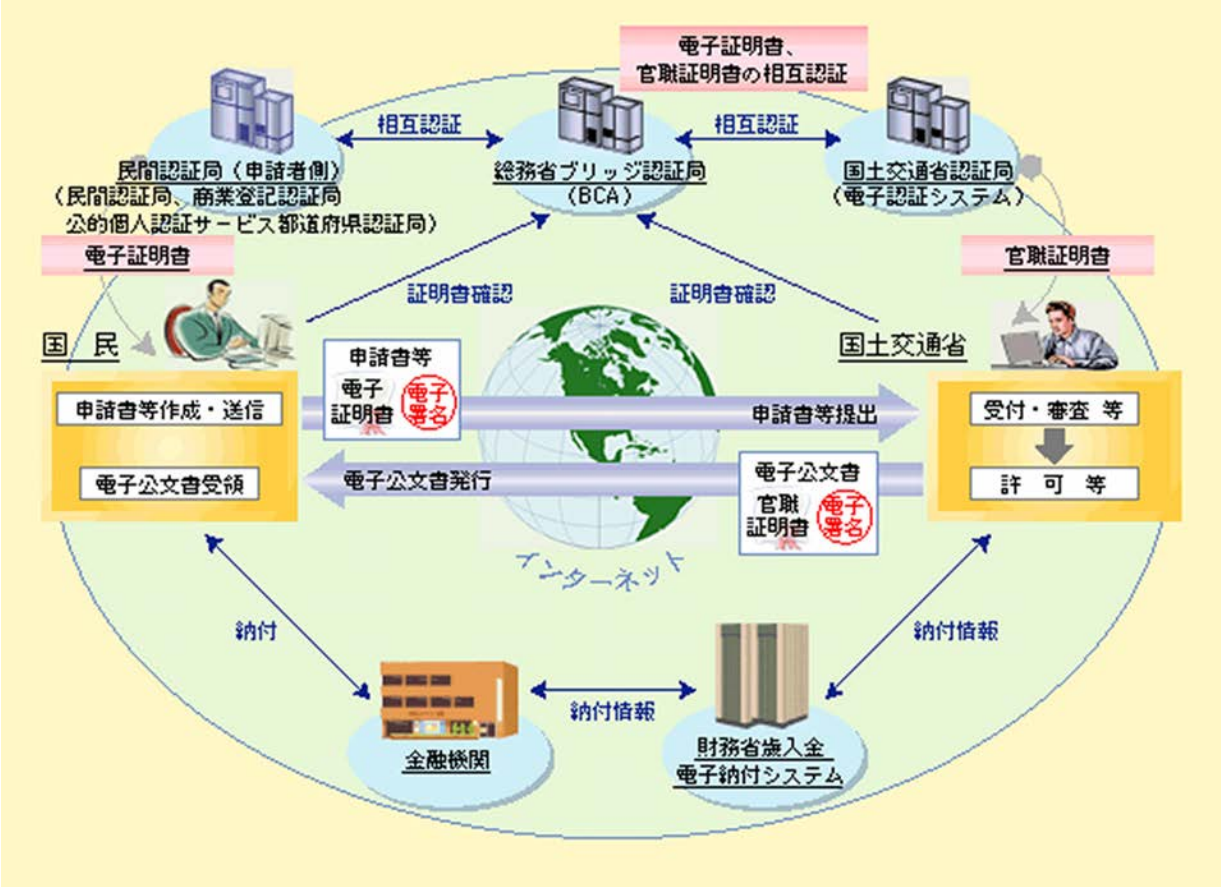
テキスト形式のファイルはこちら

4　電子政府の実現

（1）オンライン利用の促進

IT新改革戦略に基づき、オンライン利用の促進を図るとともに、利用者の視点に立った利便性を実感できるようなシステムの整備・充実を図っている。また、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）を行うなどにより、関係業界等に対してオンライン利用の普及・啓発を行っている。

図表II-4-7-5　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

テキスト形式のファイルはこちら

（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、関係府省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月からオンライン利用による手続を開始し、19年1月末現在10都府県で稼動している。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）公共事業の入札・契約手続等のICT化

公共事業の入札・契約手続等におけるICTの活用は、コスト縮減等の観点から公共事業改革の重要な柱の一つであり、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、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。

また、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。

（注）国土交通省、内閣府沖縄総合事務局及び特殊法人等（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

テキスト形式のファイルはこちら

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、政府において策定した「e－Japan重点計画」等を受け、世界最高水準の高度情報通信ネットワークの形成をより一層進めるため、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、公共施設管理の効率化と情報の迅速かつ大容量データの安定した提供・共有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18年度末までに、河川、道路、港湾及び下水道を合わせて約35,500kmを整備している。このうち河川と道路については、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、同年度末の利用可能な延長は約15,800kmとなっている。

また、光ファイバ収容空間等は、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、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18年度末までに河川、道路及び港湾を合わせて約33,500kmを整備している。この収容空間についても民間事業者等へ開放しており、同年度末の利用可能な延長は約21,100kmとなっている。

（注）光ファイバを収容するために道路の地下に設置する簡易な構造物

テキスト形式のファイルはこちら

第5章　競争力のある開かれた経済社会の構築

【第5章のポイント】

第1節　交通ネットワークの整備

幹線道路の整備水準については、欧米諸国の水準と比較しても遅れている状況であり、幹線道路ネットワークの早期構築が必要である。鉄道分野では、「全国新幹線鉄道整備法」や政府与党間の申合せ等に基づき整備新幹線の着実な整備を推進するとともに、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等に取り組んでいる。航空分野では、東京国際空港（羽田）の再拡張事業や成田国際空港の平行滑走路の2,500m化等を進めるとともに、国際・国内航空ネットワークの充実のため、各種施策を推進している。

第2節　複数の交通機関の連携強化

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、マルチモーダルな交通体系の構築を進めている。また、成田国際空港へのアクセス強化のため、高速鉄道や高速道路ネットワークの整備を行うとともに、東京国際空港（羽田）、仙台空港へのアクセス強化を図っている。

第3節　総合的・一体的な物流施策の推進

平成17年11月に閣議決定された「総合物流施策大綱（2005－2009）」に基づき、物流施策の総合的かつ一体的な推進を図っている。また、「アジア・ゲートウェイ構想」を推進すべく施策を進めている。平成18年度は、「国際物流競争力パートナーシップ会議」や第1回日中韓物流大臣会合等を開催するとともに、各交通モードを通じた総合的かつ戦略的な国際物流機能の強化、ICTの導入等による効率的な物流システムの構築等に取り組んだ。

第4節　産業の活性化

国土交通省の所管産業である、鉄道関連産業、自動車運送事業、海事産業、航空事業、貨物利用運送事業、倉庫業、不動産業、建設産業について、それぞれの産業の動向を踏まえ、活性化のために各種施策を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

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、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工場の立地を促す（「図表I-2-1-6 高速道路ICからの距離別立地状況」を参照）など、地域経済の活性化に大きく寄与している。また、地方部で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。

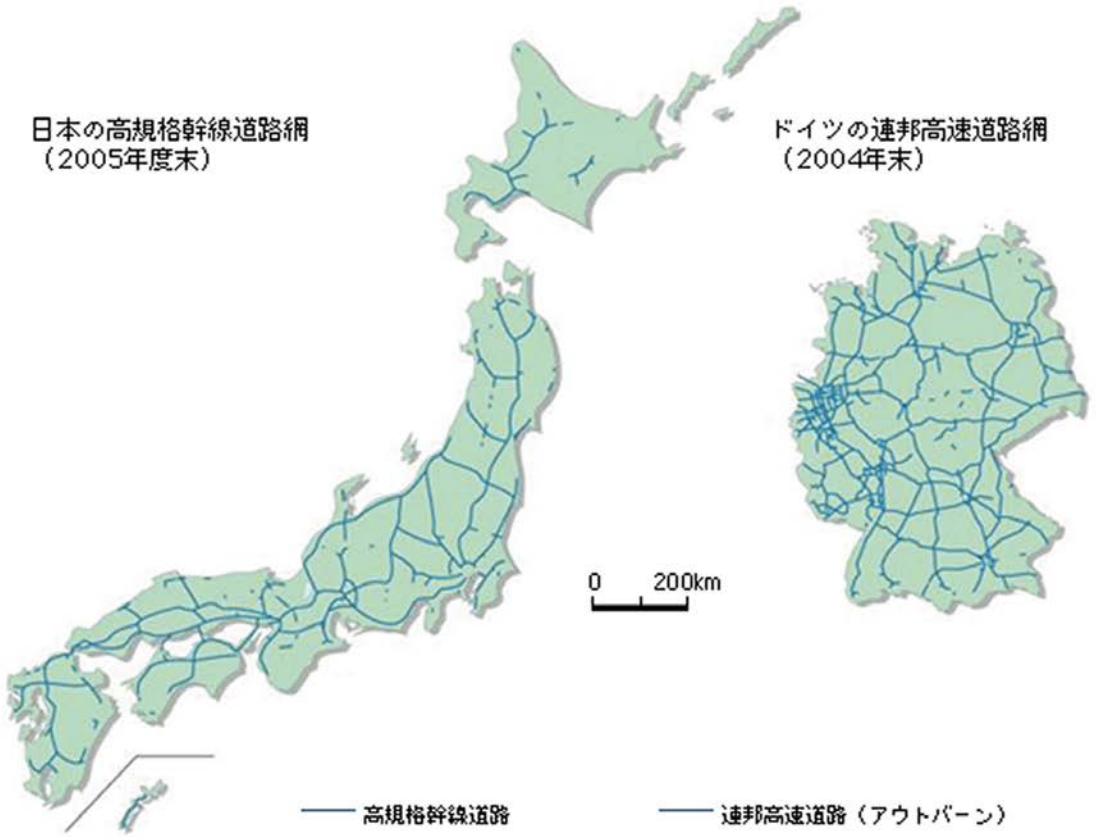
図表II-5-1-1　高規格幹線道路・地域高規格道路の概要、実績、目標

	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17年度末　8,839km　　平成18年度末予定　9,073km （平成18年度の主な供用予定区間）北海道縦貫自動車道（八雲～国縫）
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（平成18年4月現在）） 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1,184km 整備区間　3,100km　　供用延長　1,683km （平成18年度の主な供用予定区間）名豊道路（岡崎バイパス）
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等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

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60万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2／3にとどまっている。中国は、我が国より26年遅れの昭和63年に初めて高速道路が開通したが、既に41,005kmが開通し、我が国の13倍のペースで整備が進められている。

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



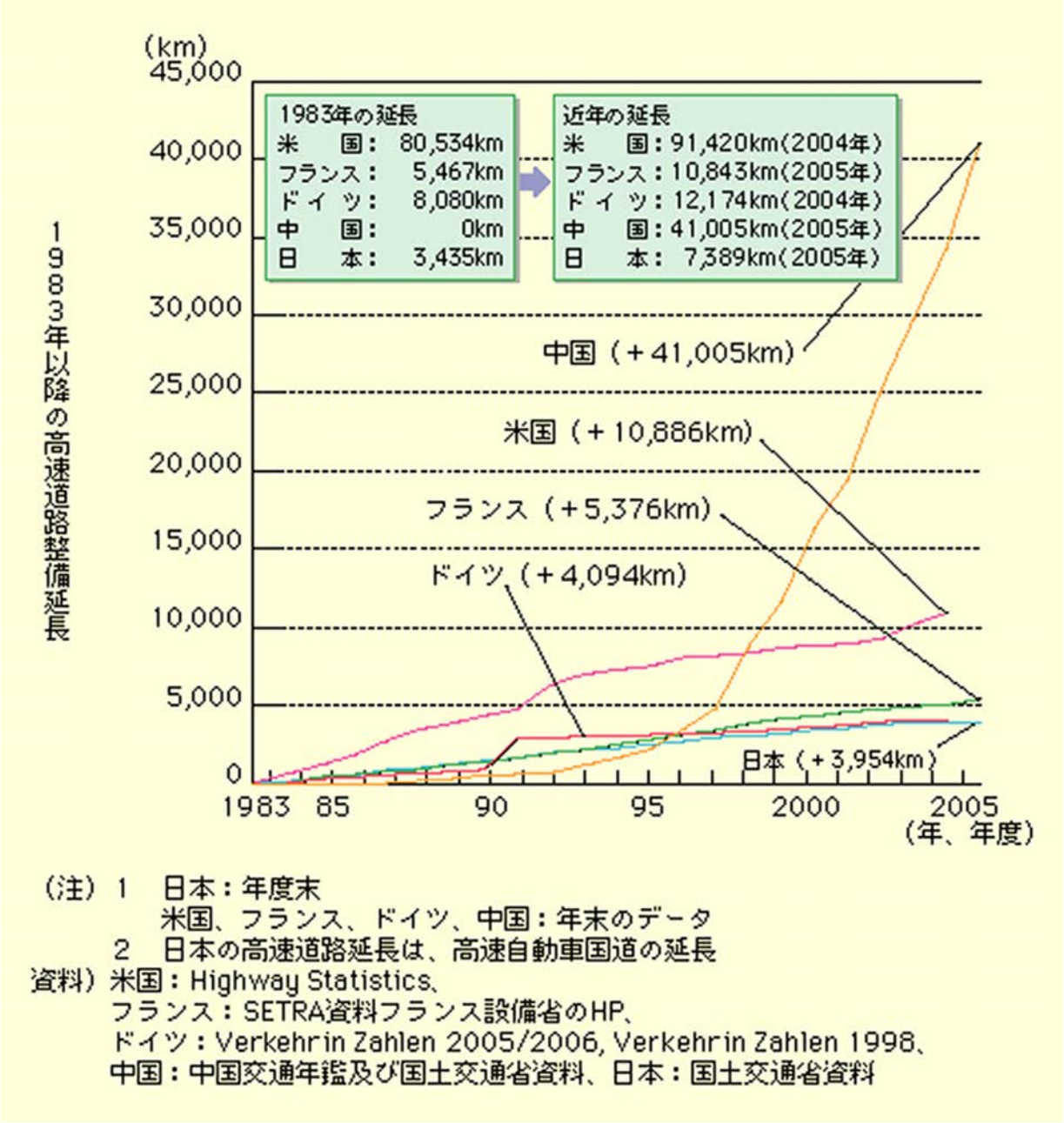
		日本		ドイツ	
人口	（万人）	12,776	（2005年）	8,244	（2005年）
面積	（km^2）	377,907	（2004年）	357,030	（2003年）
ＧＤＰ	（兆円）	551	（2005年度）	282	（2005年）
供用延長	（km）	8,839(注)1	（2005年度末）	12,174	（2004年末）
平均都市間距離(注)2	（km）	491		261	

（注）1　供用延長には、一般国道のバイパス等を活用する区間が含まれる。
　　2　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



（注）1　日本：年度末
　　米国、フランス、ドイツ、中国：年末のデータ
　　2　日本の高速道路延長は、高速自動車国道の延長
資料）米国：Highway Statistics、
　　フランス：SETRA資料フランス設備省のHP、
　　ドイツ：Verkehr in Zahlen 2005/2006, Verkehr in Zahlen 1998、
　　中国：中国交通年鑑及び国土交通省資料、日本：国土交通省資料

Excel形式のファイルはこちら

　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・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。

テキスト形式のファイルはこちら

2　幹線鉄道ネットワークの整備

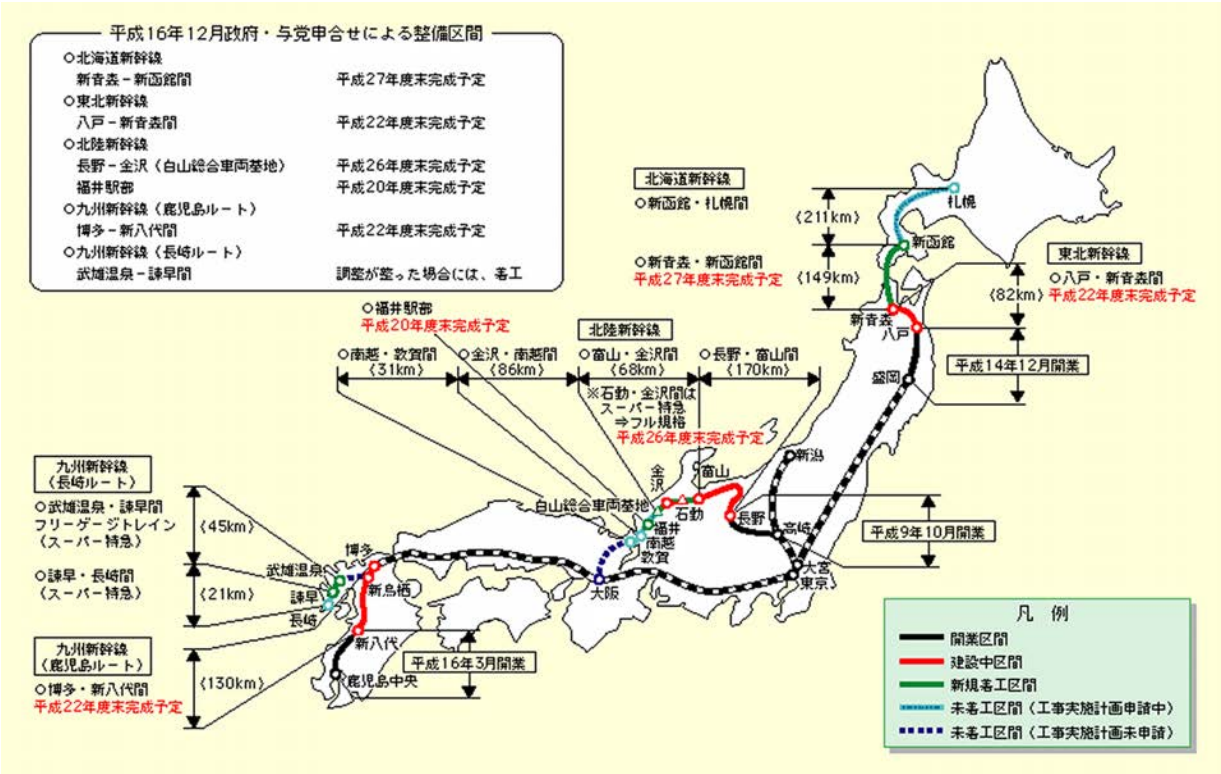
（1）新幹線鉄道の整備

新幹線は、国土の骨格となる高速交通機関であり、移動時間を大幅に短縮し、地域開発や経済活性化等に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全（昭和39年の東海道新幹線の開業以来、乗客の死亡事故はゼロ）かつ環境にもやさしい（二酸化炭素（CO_2）排出原単位は航空機の1／5、自家用車の1／8）という優れた特性を持っている。

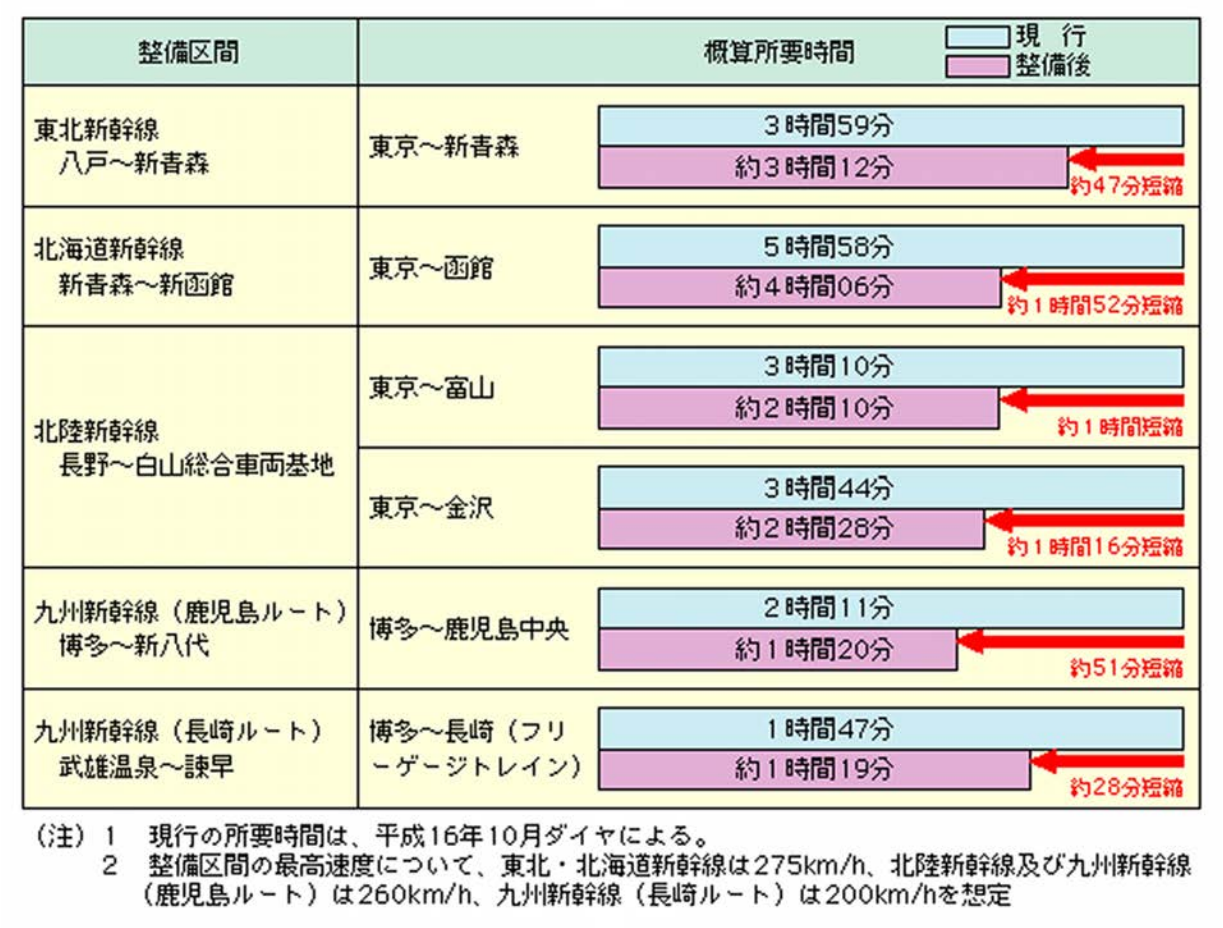
整備新幹線(注)は、従来より、政府与党間の申合せ等に基づき着実に整備を推進している。平成16年12月には、安定的な財源見通しの確保、収支採算性、JRの同意等基本条件が整えられていることを確認した上で、新たな区間に着工すること、既に着工した区間の工期短縮を図ること等を内容とする政府・与党申合せが決定された。具体的には、1）北海道新幹線（新青森－新函館間）の新規着工、2）北陸新幹線（富山－石動間、金沢－白山総合車両基地間、福井駅部）の新規着工及び長野－白山総合車両基地間のフル規格での一体的整備、3）長崎新幹線（武雄温泉－諫早間）の並行在来線区間の調整が整った場合の新規着工等が決定された（上記区間の北海道新幹線は17年5月に、北陸新幹線は同年6月に着工）。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。

図表II-5-1-4　整備新幹線の現状



図表II-5-1-5　新幹線整備による時間短縮効果



Excel形式のファイルはこちら

（注）「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、昭和48年に決定された整備計画に定められている5路線

テキスト形式のファイルはこちら

（2）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、線路の曲線改良、軌道強化、部分複線化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18年度は、宇野線・本四備讃線、三岐鉄道北勢線について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-5-1-6　幹線鉄道高速化事業一覧（平成16年度～）

線区名・区間	効　　果	供用年月日	備　　考
愛知環状鉄道線 岡崎～高蔵寺	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	岡山～高松 １時間弱→50分程度	平成20年度完成予定	まちづくり事業連携
三岐鉄道北勢線 西桑名～阿下喜	西桑名～阿下喜 52分→42分	平成20年度完成予定	まちづくり事業連携

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

（3）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、「技術開発の基本計画」等に基づき技術開発を進めており、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。18年12月の「実用技術評価委員会」において受けた今後の技術開発の方向性等の提言を踏まえ、同計画等を変更し、28年度までに実用化の技術を確立するため、引き続き技術開発を推進している。

2）軌間可変電車（フリーゲージトレイン）

フリーゲージトレインは、車輪の間隔を軌間（レール幅）に合わせて変えることができる電車である。実用化されると新幹線と在来線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た新しい台車等の技術開発を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

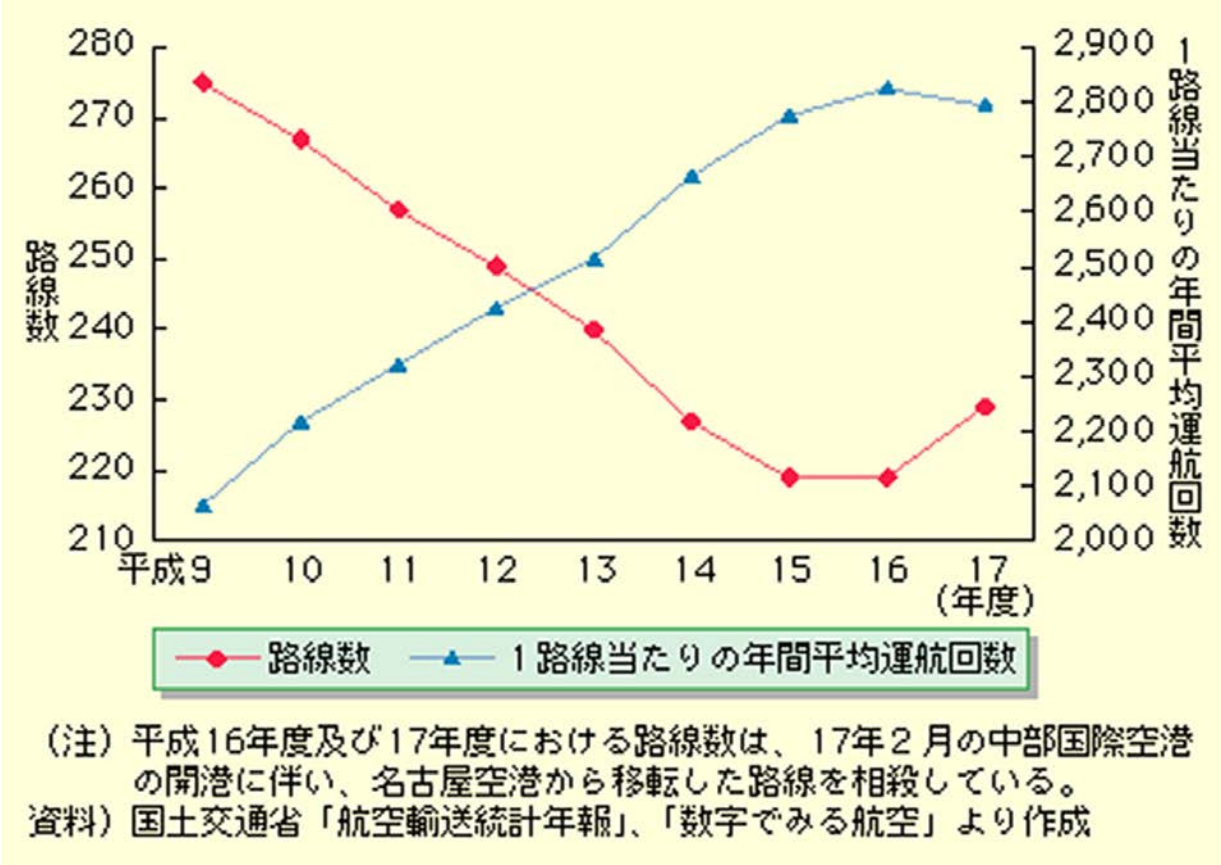
3　航空ネットワークの整備

（1）航空ネットワークの現状と課題

1）国内航空

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、ネットワークの拡充を図っている。近年の現状を見ると、平成17年度の新空港（神戸・新北九州・新種子島）開港による特殊要因を除けば、路線数は減少傾向、1路線当たりの年間平均運航回数は増加傾向にある。

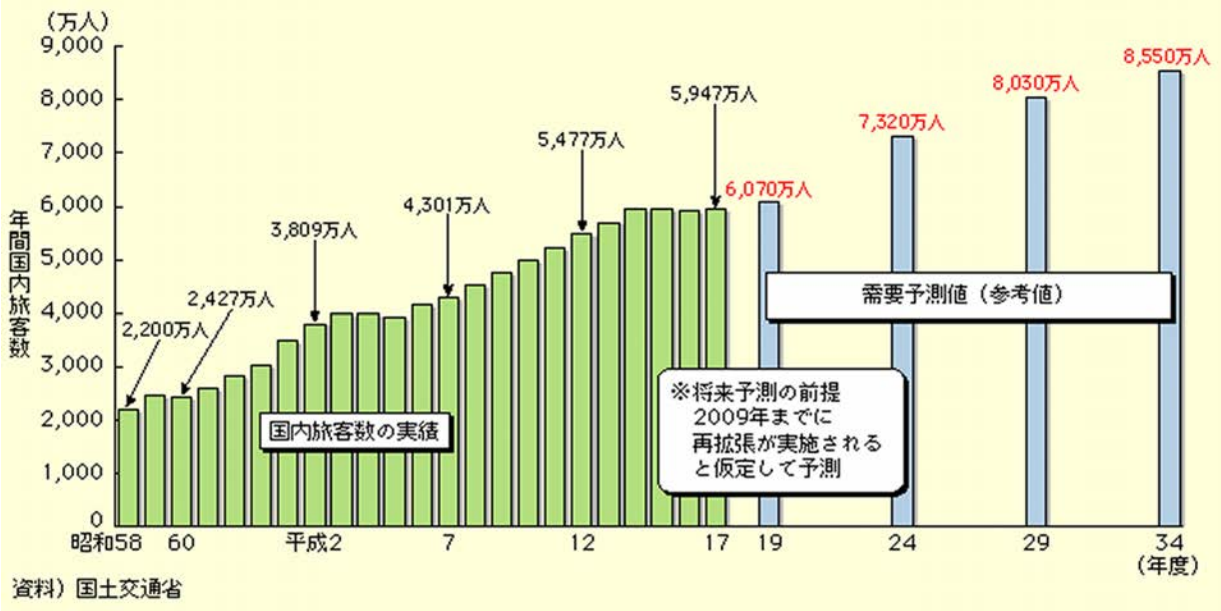
図表II-5-1-7　航空ネットワークの推移



Excel形式のファイルはこちら

これらのことは、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、路線が集中する東京国際空港（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　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

平成18年12月現在、我が国26都市と世界43ヶ国・地域116都市との間で国際航空ネットワークが形成されている。同年の我が国の国際航空輸送は、世界的な原油高等に起因した航空路線網の縮小等の影響はあるものの、日中航空交渉妥結により冬期から中国路線が大幅に増便されることもあり、全体的には16年、17年に引き続き増加している。国際旅客の大半が航空輸送によって担われ、国際貨物に占める航空輸送の重要性も増してきていることから、国際航空ネットワークの拡充は不可欠であり、従来より国際空港の整備や新規航空協定の締結等を通じて、着実にその推進を図ってきた。しかしながら、諸外国の主要な空港と比べれば、我が国の首都圏を始めとする大都市圏における国際拠点空港の整備水準は十分とは言えない面がある。また、特に首都圏では、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もあり、このままの状態が続けば、我が国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。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）空港整備の推進

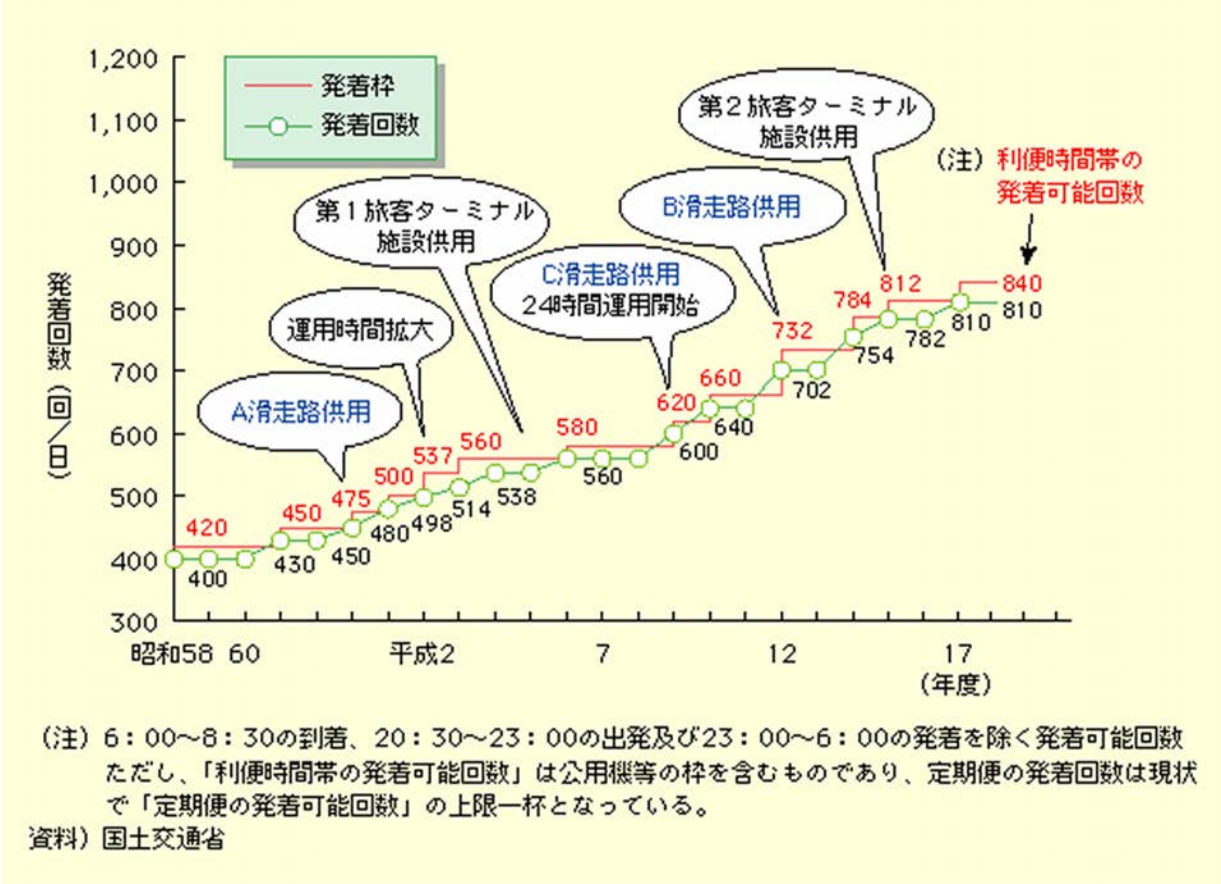
1）東京国際空港（羽田）の整備

（ア）現状

東京国際空港（羽田）と全国49空港との間には、1日約420往復（平成18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5,945万人（17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拠点機能を将来にわたって確保するとともに、航空機騒音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、沖合展開事業を実施し平成18年度に完了した。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-5-1-9　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）再拡張事業

再拡張事業は、東京国際空港（羽田）に新たに4本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を増強することにより、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年度から事業が進められている。

このうち滑走路整備事業については、埋立・桟橋組合せ工法で進められており、平成18年度は、環境影響評価手続を完了し、埋立承認に必要な事務手続や漁業者との調整等を実施した。また、国際線地区整備事業については、PFI手法(注1)を活用することとし、3事業（旅客ターミナル事業・貨物ターミナル事業・エプロン等事業）それぞれにおいて民間事業者の決定や事業契約の締結等を実施した。

図表II-5-1-10　東京国際空港（羽田）再拡張概略図



（ウ）国際旅客チャーター便の乗り入れ

東京国際空港（羽田）は国内線、成田国際空港は国際線の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、同空港の国際旅客チャーター便の乗り入れ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され、平成17年度には749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、17年8月より1日4便から8便に増便され、17年度は約108万人の輸送があった。

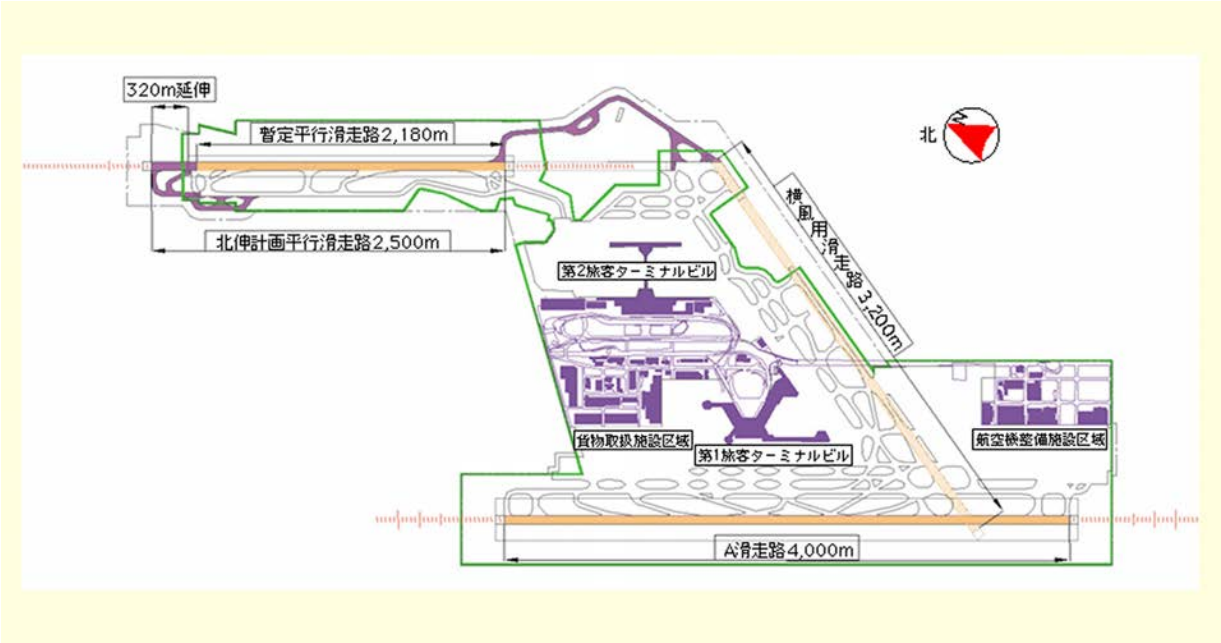
2）成田国際空港の整備

成田国際空港は、現時点でその処理能力がほぼ限界に達しており、強い増便要請や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、十分な滑走距離が確保できず使用機材の制限等があることから、さらに増大する国際航空需要に対応するため、平行滑走路の2,500m化は喫緊の課題である。

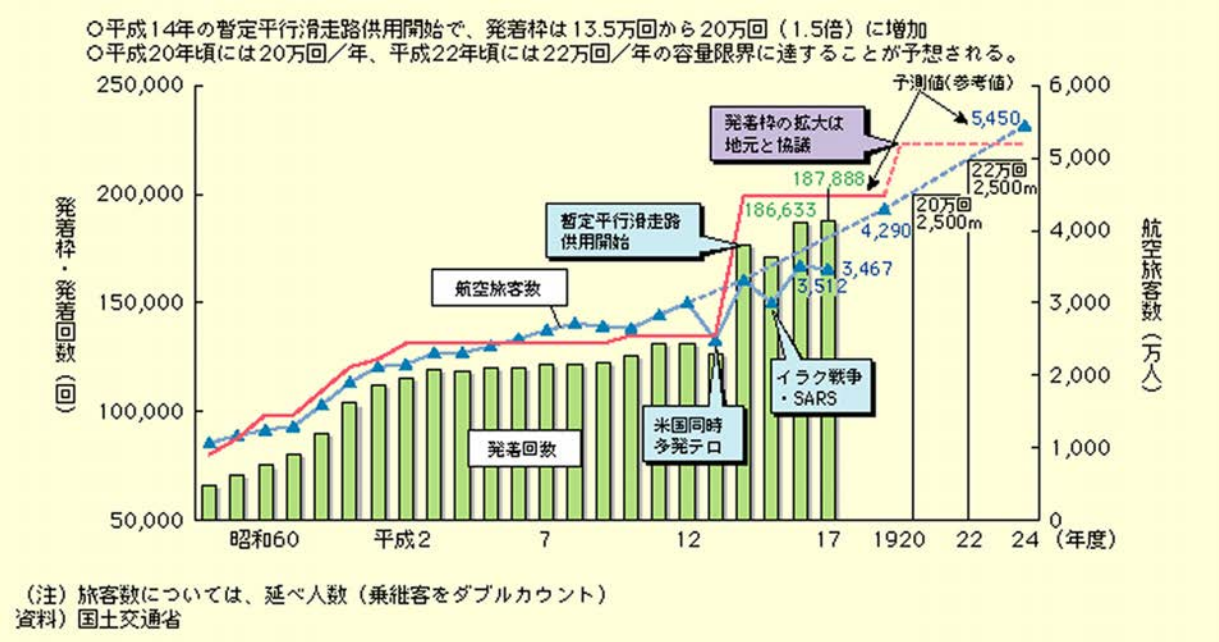
このため、平成18年、地元自治体等の理解を得た上で、国は成田国際空港株式会社からの申請を受け、北伸による平行滑走路2,500m化のための飛行場及び航空保安施設の変更を許可した。同年、成田国際空港株式会社は工事に着手し、21年度末の供用開始を目指して整備を進めている。

なお、成田国際空港株式会社は、平成16年に全額国出資の特殊会社となっており、今後の完全民営化に向けて、国際拠点空港のあり方やその適正な運営方策について、検討している。

図表II-5-1-11　成田国際空港の施設計画



図表II-5-1-12　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強化

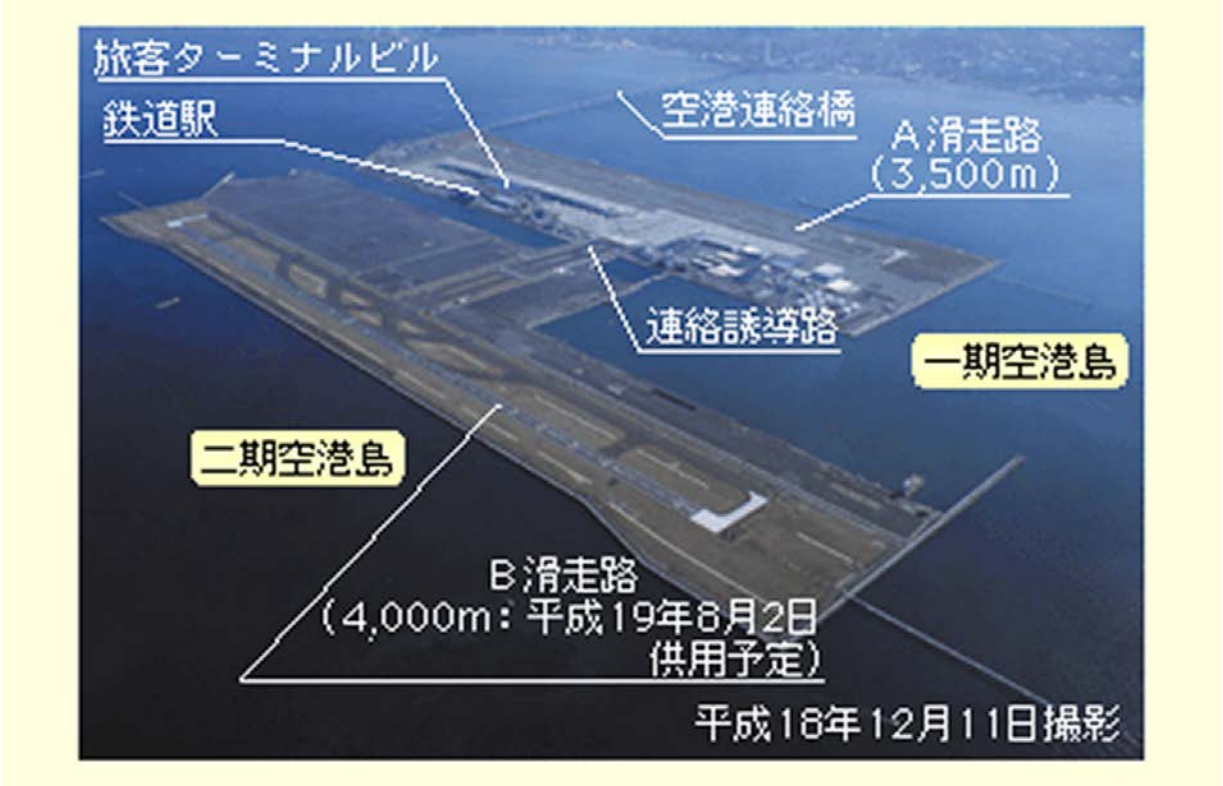
東京国際空港（羽田）の再拡張後には、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ、年間おおむね3万回程度の近距離国際旅客定期便を就航させることとし、北伸による平行滑走路2,500m化後の成田国際空港との一体的な運用を図ることにより、首都圏の旺盛な国際航空需要に対応していく。

4）関西国際空港二期事業の推進

関西国際空港は、平成19年8月2日の供用開始を目指し、二本目の滑走路整備が行われており、整備後は、我が国初の本格的24時間運用が可能な国際拠点空港となる。

同空港の需要は、平成18年の日中航空交渉の最終合意等により確実に増加してきており、引き続き地元による利用促進活動を行うこととしている。なお、同年7月には神戸－関空ベイ・シャトルが再開され、空港へのアクセス改善が図られた。

図表II-5-1-13　関西国際空港二期事業の進捗状況



5）中部国際空港の動向

　中部国際空港では、国際航空貨物等の利用状況が好調であり、貨物エプロンの拡張及び貨物上屋の増設、また、「シー・アンド・エアー輸送」(注2)として航空機用超大型部品の空輸を実施している。

図表II-5-1-14　中部国際空港の利用状況

期間：平成17年４月１日～平成18年３月31日（365日間）

		期間計	１日平均	名古屋空港（平成16年）との比較
航空旅客実績	国　際	533万人	1.5万人	30%増 1.1万人／日
	国　内	702万人	1.9万人	6%増 （1.8万人／日）
	計	1,235万人	3.4万人	15%増 （2.9万人／日）
国際航空貨物取扱実績	輸　出	120,695トン	331トン	188%増 （115トン／日）
	輸　入	112,363トン	308トン	93%増 （160トン／日）
	計	233,058トン	639トン	132%増 （275トン／日）
旅客ターミナル来場者数		1,817万人	5.0万人	

（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、財務省名古屋関税発表資料等より作成

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。また、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、真に必要なものに限って事業化することとしている。平成18年度は7空港の滑走路延長事業等を継続して推進するとともに、既存空港の機能保持等を実施している。

7）航空サービスの高度化

今後の空港整備については、乗継ぎの円滑化や旅客ターミナル施設の充実等、利用者の視点に立った取組みを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、既存空港の機能の高度化や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1）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

（注2）海上輸送と航空輸送の特徴を有効に組み合わせた輸送

テキスト形式のファイルはこちら

（3）国内航空ネットワークの充実のためのソフト施策

地方航空ネットワークの形成・充実を図るため、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ている。また、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を認めるとともに、平成17年度以降に配分した新規優遇枠(注2)により運航している路線を減便する場合は、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に転用する場合を除き、当該減便に係る発着枠を回収する制度を導入し、地方路線の維持を図っている。

（注1）航空会社の事業活動について一定の評価項目による評価を基に配分する発着枠
（注2）新規航空会社の参入促進又は事業拡大に優先的に配分する発着枠

テキスト形式のファイルはこちら

（4）各国との航空交渉

国際的な人的交流及び物的流通を進めるために、国際航空路線及び輸送力を利用者のニーズに適切に対応した形で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18年においては、7月に日中間の航空路線を大幅に増加することに合意したほか、世界12ヶ国との間で14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。

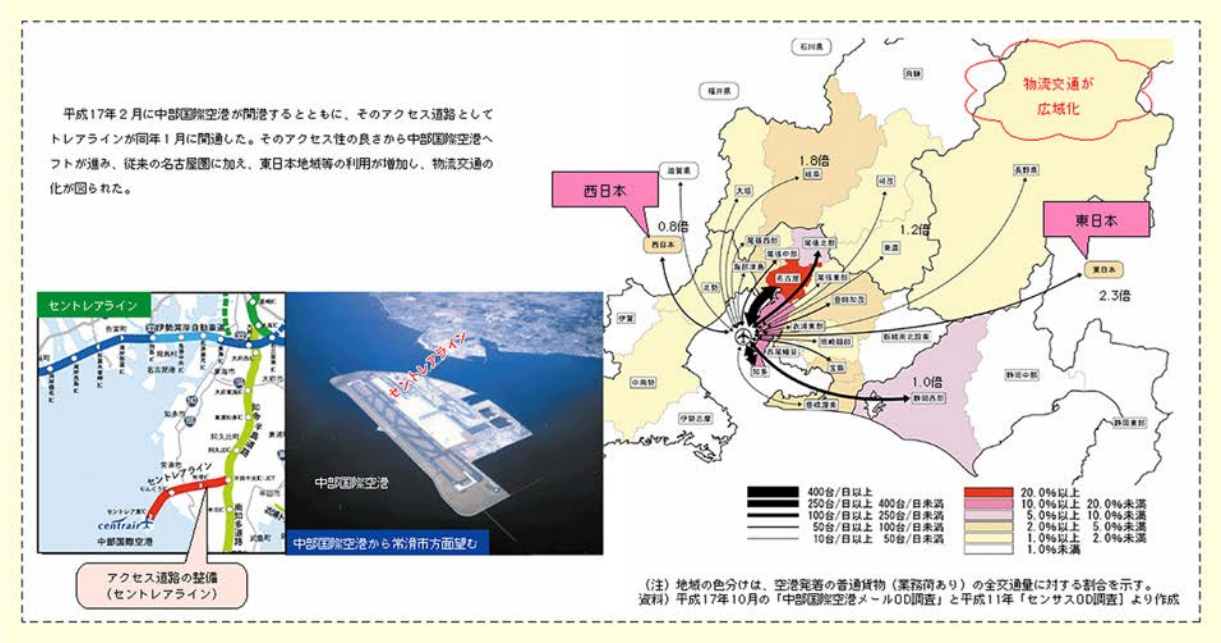
テキスト形式のファイルはこちら

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、効率的で良好な交通環境が提供される交通体系であり、我が国の国際競争力の強化と、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。マルチモーダル施策を推進するために、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　中部国際空港の開港及びアクセス道路開通による物流広域化



テキスト形式のファイルはこちら

2　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

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。空港利用者の8割は首都圏の居住者であり、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大幅に短縮することが必要である。

このため、北総鉄道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分台とするとともに、京成電鉄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、都営地下鉄浅草線の東京駅接着等の早期具体化の検討等により、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。

図表II-5-2-2　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
日本　成田国際空港	東京	79km（東京駅～成田空港）	53分（JR・成田エクスプレス）
		67km（日暮里駅～成田空港）	54分（京成スカイライナー）
米国　ハーツフィールド	アトランタ	18km	16分（地下鉄）
米国　J.F.ケネディ	ニューヨーク	24km	35分（新交通～地下鉄）
米国　オヘア	シカゴ	29km	40分（地下鉄）
英国　ガトウィック	ロンドン	45km	30分（鉄道）
英国　ヒースロー	ロンドン	24km	45分（地下鉄） 15分（急行）
フランス　シャルル・ド・ゴール	パリ	27km	29分（鉄道）
オランダ　スキポール	アムステルダム	15km	10分（鉄道）
ドイツ　フランクフルト	フランクフルト	15km	12分（鉄道）
イタリア　フミチノ	ローマ	25km	35分（鉄道）
中国　チェクラプコック	香港	34km	23分（鉄道）
シンガポール　チャンギ	シンガポール	20km	27分（鉄道）

資料）(財)関西空港調査会「エアポートハンドブック2006」等

Excel形式のファイルはこちら

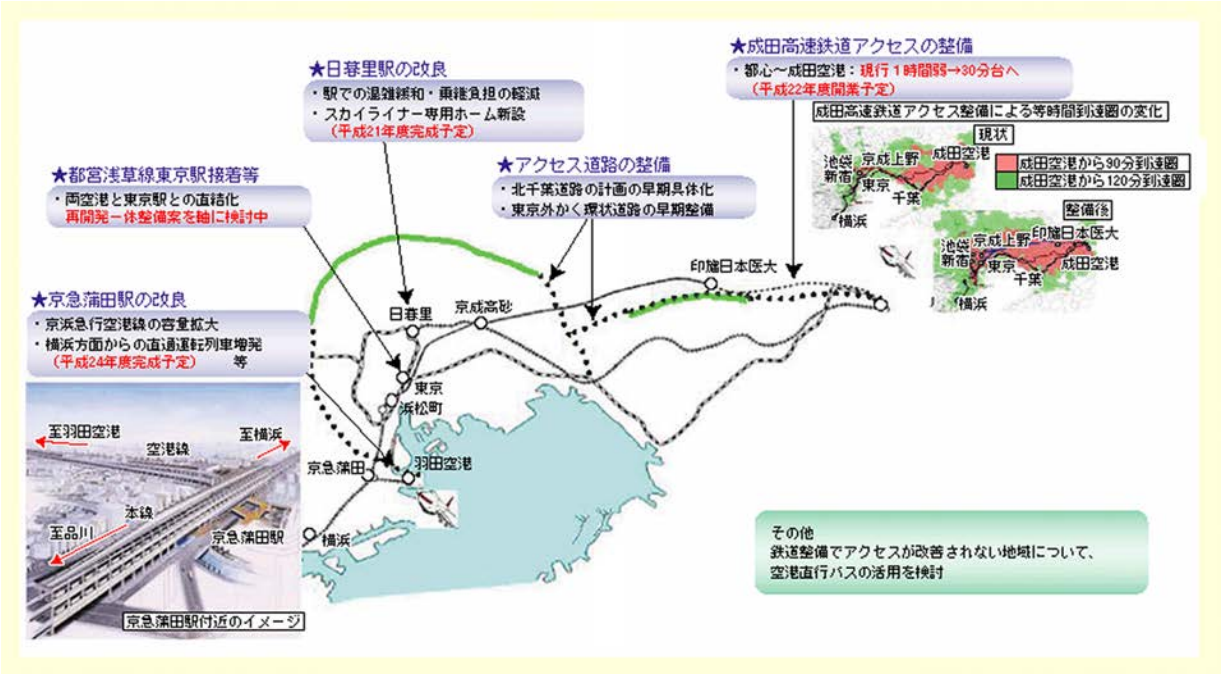
テキスト形式のファイルはこちら

（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、京浜急行電鉄空港線の容量拡大、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。

図表II-5-2-3　首都圏空港への交通アクセス強化



2）その他の空港へのアクセス

仙台空港については、平成19年3月に名取駅から仙台空港駅までを結ぶ仙台空港アクセス線が開業し、仙台駅から仙台空港駅までが最速17分（快速）で接続された。

テキスト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

近年、東アジア域内物流の準国内化、京都議定書発効による環境対策の必要性、米国同時多発テロを契機とした物流セキュリティ対策の強化等、物流をめぐる環境は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するため、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おり、その進捗状況はPDCAサイクルにより毎年度フォローアップし、施策の一層の推進を図っている。

平成18年度には国土交通大臣、経済産業大臣及び民間団体のトップから構成される「国際物流競争力パートナーシップ会議」を設立し、東アジアシームレス物流圏の実現を目指して、アジア域内における電子タグ(注2)を活用した物流資材の高度利用化、現地での人材育成、輸出入通関手続等の標準化・電子化、国境を越えた広域物流網の整備等を促進するための行動計画を策定した。

また、2006年（平成18年）9月にソウルにて第1回日中韓物流大臣会合を開催し、北東アジアシームレス物流の実現に向けた意見交換等を行い、共同声明及びシャーシの相互通行に関する調査を行うこと等について行動計画を策定した。

このほか、内閣総理大臣を議長とする「アジア・ゲートウェイ戦略会議」が平成18年10月に設置され、ヒト・モノ・カネ・文化・情報の流れにおいて、日本がアジアと世界の架け橋となる「アジア・ゲートウェイ構想」を取りまとめることとしており、国土交通省としても、同構想を推進すべく施策を進めている。

（注1）モーダルシフト、トラック輸送効率化、流通業務の統合化・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）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。

テキスト形式のファイルはこちら

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

国土交通省の「国際物流施策推進本部」が平成17年7月に取りまとめた「『今後の国際物流の課題』を受けての具体的施策の展開」に基づき、国際物流施策の総合的かつ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ることから、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、地域のニーズに応じた施策の推進を図っている。なお、同チームは北海道、北陸、関東、中部、関西、中国、四国及び北部九州の8地域で設置されている。

テキスト形式のファイルはこちら

（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。

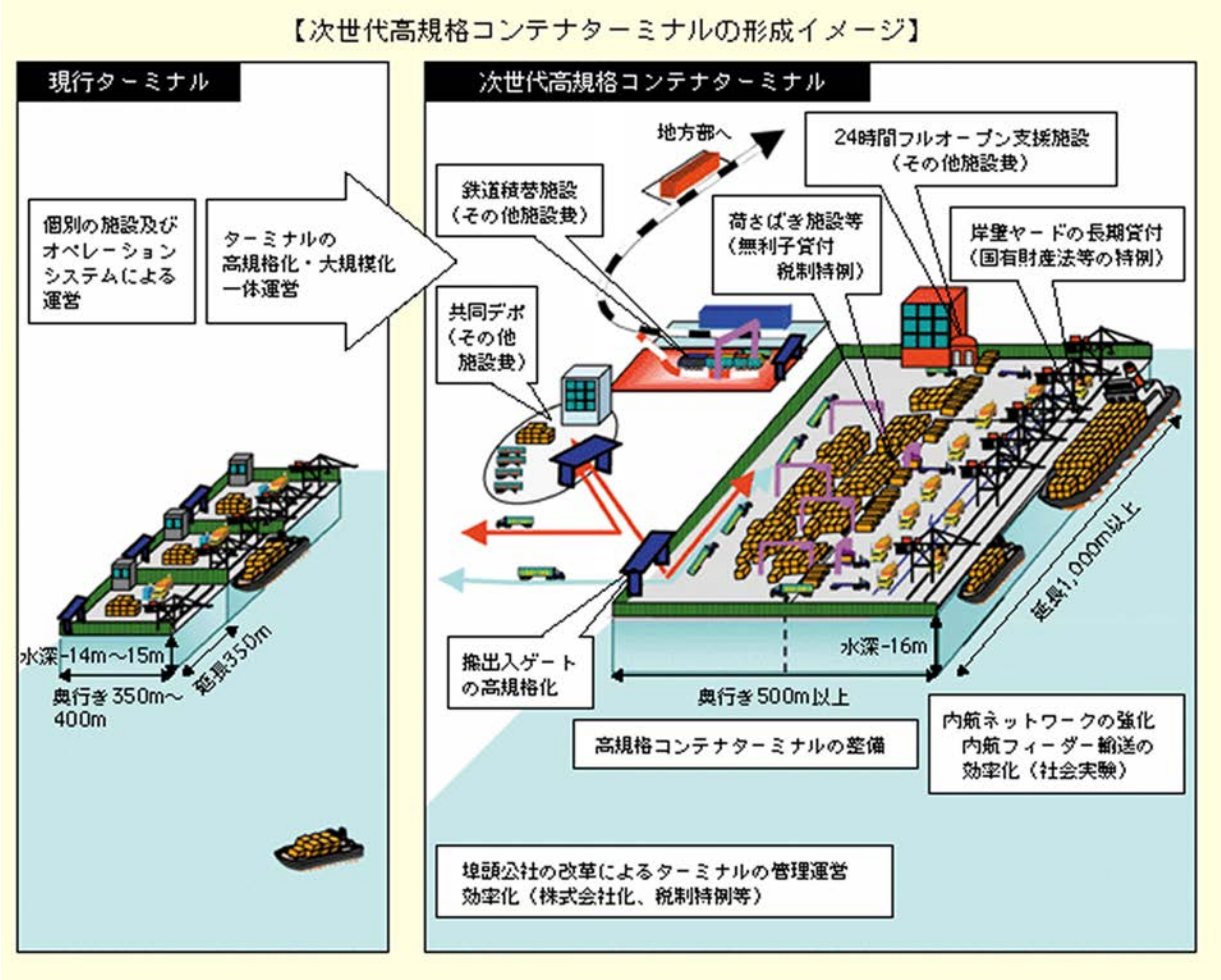
しかし、我が国の海上輸送の現状を見ると、アジアの主要港が中継コンテナを積極的に取り込むことにより(注2)コンテナ取扱量を飛躍的に増加させている中で、大型コンテナ船に対応するための岸壁の大水深化や、港湾コスト、リードタイム(注3)等のサービスレベルがアジア諸国の主要港に対して遅れをとっており、欧米との長距離幹線航路（基幹航路）の寄港便数は減少している。我が国の港湾が基幹航路から外れた場合、我が国から欧米等へのコンテナ貨物は釜山港等アジア主要港での中継が強いられることとなるため、物流コストの増加等により我が国の産業競争力が低下するおそれがある。産業競争力の強化のためには、経済活動の基盤となる港湾機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。

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、単一の民間事業者による大規模コンテナターミナルの一体的・効率的な運営、港湾におけるICT(注4)化、24時間フルオープン化等により、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、指定特定重要港湾（スーパー中枢港湾）を国土交通大臣が指定（京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港）し、民間事業者は大規模コンテナターミナルの運営事業の認定を受け、逐次運営を開始している。また、国は、荷さばき施設の整備に対する支援や国際海上輸送ネットワークを強化する内航フィーダー輸送(注5)の社会実験等を行っている。さらに、平成18年10月には、「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」が施行され、多くの外貿コンテナ貨物を取り扱う埠頭公社の民営化を可能とし、埠頭公社ターミナルの管理運営効率化を図っている。

今後は、コンテナターミナルと貨物鉄道駅間の海上コンテナの輸送の円滑化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こととしている。

図表II-5-3-1　スーパー中枢港湾プロジェクトにより整備される次世代コンテナターミナル



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6)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7)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、ICT化の推進等利便性向上に向けた取組みを推進している。

3）海上交通環境の整備

国際幹線航路のうち、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある箇所の改良等を行うとともに、航路標識の整備や船舶航行規制の見直し等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備を行っている。

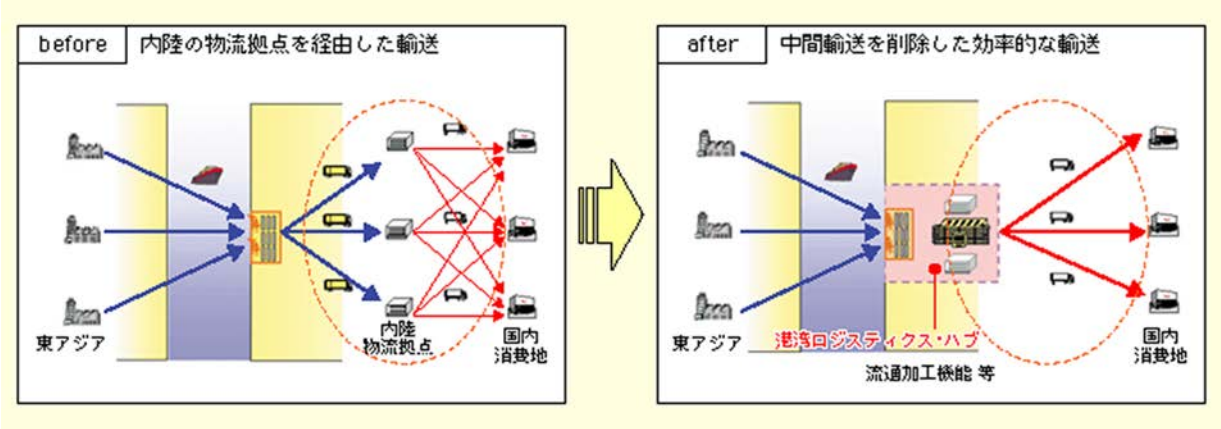
4）東アジア物流の準国内輸送化への対応

時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに対応するため、国際ユニットロードターミナル(注8)や小口貨物積替円滑化支援施設の整備を進めている。

5）港湾ロジスティクス・ハブの形成

中間輸送の削減等による国際競争力の強化及び環境負荷の軽減を図るため、国際コンテナターミナル背後地域において、流通加工等が可能な荷さばき施設等の物流施設が集約した港湾ロジスティクス・ハブの形成を推進している。

図表II-5-3-2　港湾ロジスティクス・ハブの形成による効果



（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

（注2）シンガポール港では取扱アンテナ個数（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）我が国では、情報通信技術を表す言葉として「IT（Information Technology）」の語が広く普及しているが、国際的には、「ICT（Information and Communications Technology）」の語が広く定着している。今後のユビキタスネット社会においては、誰でも簡単にネットに接続することにより、多様で自由かつ便利な「コミュニケーション」を実現していくことが重要であることから、原則ICTを使用する。

（注5）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

（注6）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7）国際海上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

（注8）物流の迅速性・効率性を向上させるため、貨物をシャーシやコンテナ等にまとめて（ユニット化）積み卸しする輸送体系に対応したターミナル

テキスト形式のファイルはこちら

（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、我が国の航空物流の拠点である大都市圏拠点空港の整備や既存ストックの有効活用等による物流機能強化を重点的に推進している。

各大都市圏拠点空港における取組みとしては、成田国際空港では、平行滑走路の2,500m化、貨物機用ローディングエプロン（注）といった施設の整備等を推進している。また、東京国際空港（羽田）では、4本目の滑走路、国際貨物ターミナル等の整備を含む再拡張事業を推進している。さらに、関西国際空港では、平成19年8月2日の供用開始を予定している2本目の滑走路の整備、貨物上屋等の物流施設の拡充を推進している。

このほか、セキュリティレベルを確保しつつ物流の円滑化を図るための施策等、ハード・ソフト両面からの物流施策を推進している。

（注）旅客の乗降、貨物の積み卸し、燃料の補給等が可能な駐機場

テキスト形式のファイルはこちら

（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、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。このため、国際標準コンテナ車（注1）が重要港湾と大規模物流拠点とを支障なく通行できる幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）の構築を推進しており、特に、スーパー中枢港湾に係るルート上の支障区間については、平成22年度までに解消を目指すこととしている。また、拠点的な空港・港湾と高規格幹線道路等とのアクセス状況についても、欧米に比べて十分な水準ではないため、効率的な物流網を構築するため、港湾・空港へのアクセス道路を重点的かつ効果的に整備するなど、物流の円滑化に資する道路整備を推進している。さらに、18年度に完成したJR山陽線の鉄道貨物輸送力の増強に引き続き、19年度から北九州・福岡間の鉄道貨物の輸送力を増強し、Sea＆Railサービス（注2）等東アジアとの国際物流の増加等への対応を図るほか、鉄道積替施設の整備の促進やスーパー中枢港湾における内航フィーダー輸送の利用促進等国際複合一貫輸送の促進を図っている。

（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）東アジアとの国際物流の増大を背景に、海上輸送と、国内は貨物鉄道とを組み合わせて輸送する新しいサービス

テキスト形式のファイルはこちら

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

物流分野では、取引の効率化、渋滞の回避、物流に関係する行政手続の最適化等、多様な側面においてICTの導入を的確に推進することが重要である。

例えば、輸出入及び港湾関連の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、シングルウィンドウシステム（注2）の改修、その業務・システムの最適化計画の策定等を行ってきたが、今後最適化計画に従い、より利便性の高い電子申請システムの構築を図ることとしている。また、物流EDI（注3）については、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。

（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等の共通ルール

テキスト形式のファイルはこちら

（2）地域間物流の効率化

複合一貫輸送等物流の効率化に向けて、貨物輸送力の増強や港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めている。貨物鉄道についてはJR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たほか、E&S方式荷役駅（注）の整備を促しており、平成18年3月には鳥栖貨物ターミナル駅を開業した。

また、トラック輸送との結節を円滑にし、輸送全体の効率化を図るため、物流施設及び物流結節点と高速道路等を結ぶ連絡道路を整備している。高速道路等の沿道及びインターチェンジ周辺における物流拠点施設の立地を支援するため、「流通業務の統合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）」による各種支援措置を講じているほか、車両の大型化に対応した広域的な道路ネットワークの整備を行っている。

（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）

テキスト形式のファイルはこちら

（3）都市内物流の強化

都市内物流の分野では、環境問題への対応に加え、コンパクトシティの形成に対応した物流体系の構築や、大規模複合ビルの増加や駐車規制の厳格化に伴う輸配送効率の低下等への対応が課題となっている。これらの状況を踏まえ、国土交通省は平成19年3月に「都市内物流トータルプラン」を策定し、関係者の連携促進による総合的な都市内物流の効率化を図っている。

また、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、平成18年3月末までに22都市、29箇所の流通業務市街地(注1)の整備が行われ（うち26箇所が稼動中）、都市における流通業務施設の適切かつ集約的な立地により都市の流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図っている。

さらに、路上荷捌き駐車を削減するため、駐車場附置義務条例に荷捌き施設を位置付けるよう地方公共団体に促してきている。平成18年3月末現在で79自治体において、一定の商業施設等への荷捌き施設の設置義務付けを内容とする条例の改正が実施されている。

このほか、国土交通省は、大都市圏の通過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、積載効率の向上を目的とし、トラックの自営転換(注2)等のソフト施策を併せて推進している。

(注1) トラックターミナル、倉庫等の物流に関連する施設が集約的に立地した大規模な物流の拠点として、市街地の郊外部の交通利便性を始めとする土地利用上の適地に建設された市街地

(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はかること

テキスト形式のファイルはこちら

（4）物流サービスの取組み

新たな物流サービスである3PL（注）を促進するため、「物流総合効率化法」による支援、3PL人材育成促進事業の実施、3PL契約書及び情報セキュリティに関するガイドラインの作成等、中小物流事業者が3PL事業に進出するための環境の整備等を行っている。

（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

テキスト形式のファイルはこちら

第4節　産業の活性化

1　鉄道関連産業の動向と施策

（1）鉄道事業

1）鉄道事業の動向と施策

平成17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にあるが、景気回復等により、前年度に比べ増加している。JRについては、愛知万博の開催効果等により新幹線輸送が増加し、在来線における通勤・通学旅客や定期外旅客も増加していることから、JR全体として増加している。また、民鉄については、特に関東において、通勤・通学旅客や定期外旅客が増加していることから、民鉄全体として増加している。

平成17年度の鉄道貨物の輸送トン数については、JR羽越線列車脱線事故や台風、豪雪等自然災害の影響による輸送障害等が発生したものの、景気の緩やかな回復傾向のほか、モーダルシフトによる自動車部品等の新規増送が一部あり、コンテナ貨物の輸送量は、前年度を上回っている。また、車扱（しゃあつかい）（注）を含めた全体の輸送量も前年度を上回っている。

各鉄道事業者は厳しい事業環境を踏まえ、サービス改善に向けた取組みを行っている。快適で安心な車内空間確保の観点から、都市圏の主要鉄道事業者が行っている女性等に配慮した車両の導入については、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、全国各地で導入が実施・計画されており、国では税制上の特例措置によりその共通化・相互利用化を支援している。平成19年3月には首都圏の公営・民鉄事業者及びバス事業者で利用可能な「PASMO」が導入され、同時にJR東日本の「Suica」との相互利用を開始するなど利便性の向上が進んでいる。また、鉄道貨物輸送においても、ICTを活用した列車予約システムの改善等により、鉄道コンテナ輸送の効率化等が図られている。

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。JR東日本、JR東海及びJR西日本のJR本州三社は、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株式の売却も完了し、完全民営化されたが、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。

JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物については、地域の足の確保や環境負荷の小さい鉄道貨物輸送の推進等社会的に重要な役割を担っていることから、国は引き続き固定資産税の軽減措置等支援措置の延長により経営基盤の安定・強化を図っており、各社においても完全民営化に向けて、増収努力や経費節減等の取組みを行っている。

（注）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等の産業物資輸送に力を発揮している。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）鉄道車両工業

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傾向にある。平成17年度の国内向け新造車両数は対前年度比21.7%減の1,590両と減少しており、今後とも大幅な需要増加を見込める状況にはない。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、同年度の海外向け新造車両数は対前年度比19.2%減の422両となっているものの、長期的には依然として増加傾向にある。

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るとともに、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。

テキスト形式のファイルはこちら

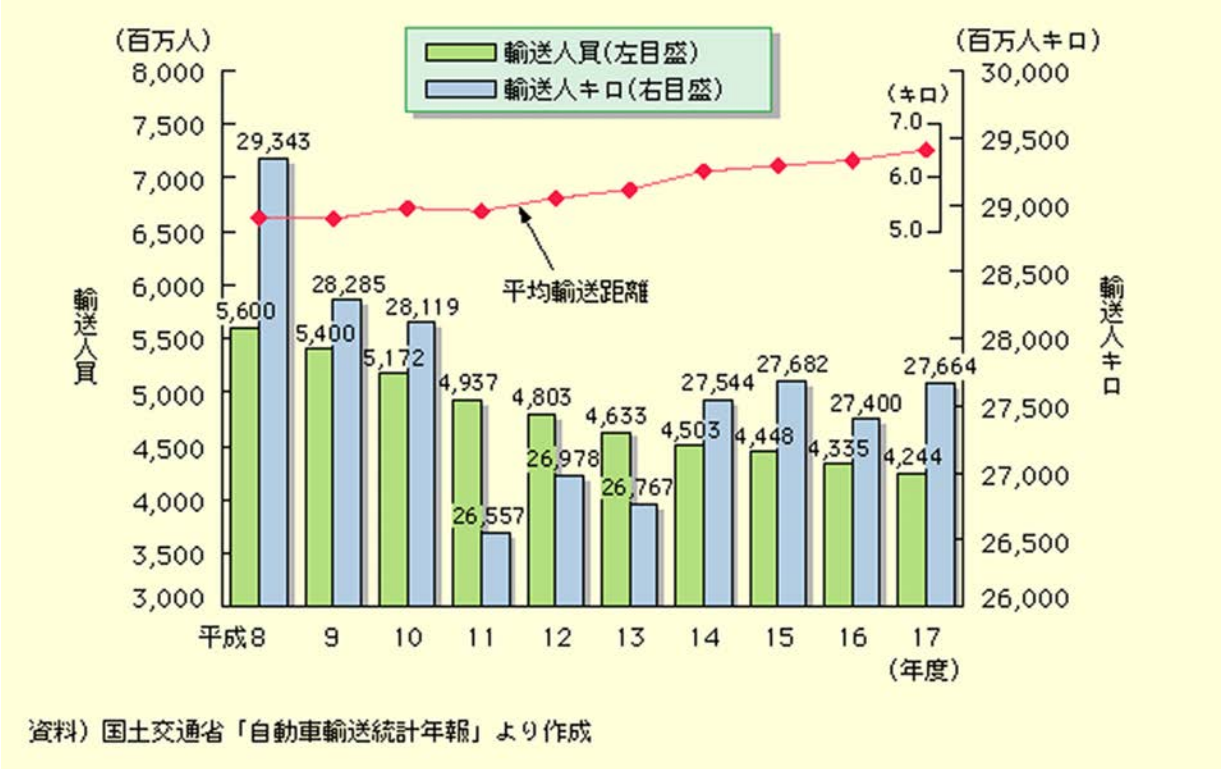
2　自動車運送事業の動向と施策

（1）旅客自動車運送事業

1）乗合バス事業

乗合バスの輸送人員はモータリゼーションの進展等に伴う自家用自動車の普及等により減少傾向にあるが、平均輸送距離はここ数年増加傾向となっている。これは一人当たり平均輸送キロ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



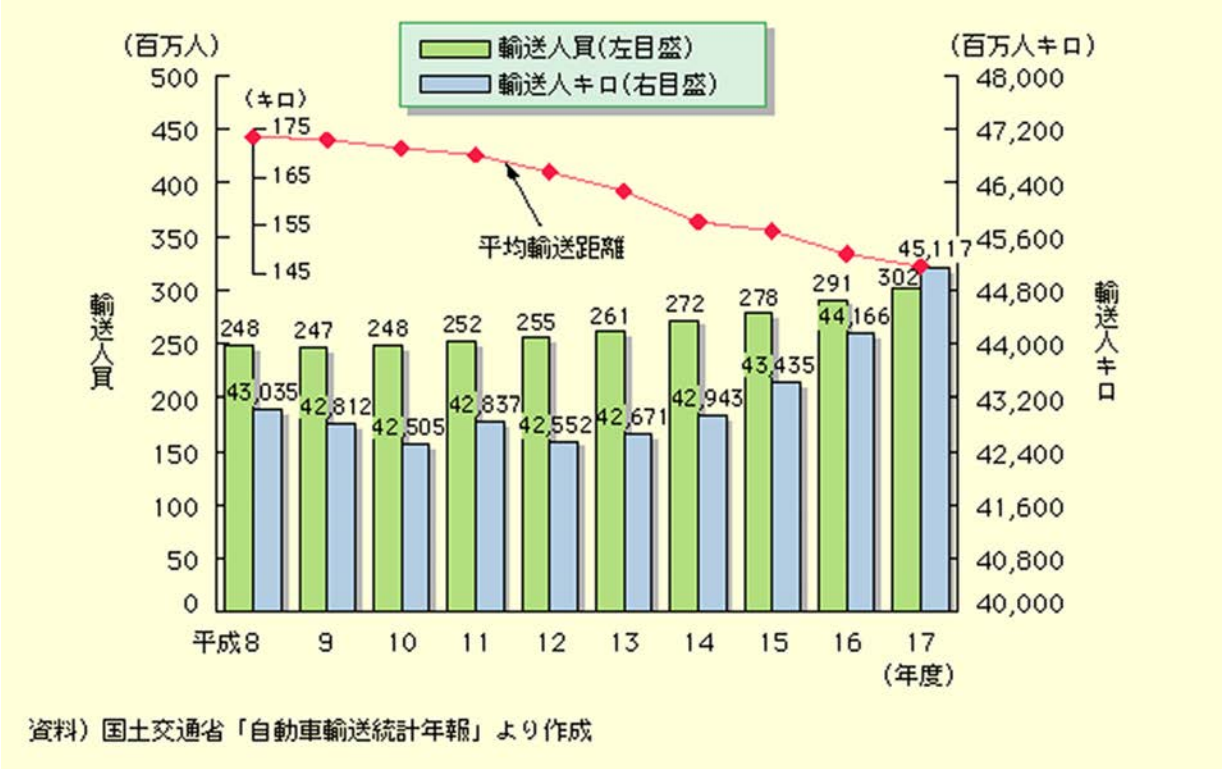
資料）国土交通省「自動車輸送統計年報」より作成

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



資料）国土交通省「自動車輸送統計年報」より作成

Excel形式のファイルはこちら

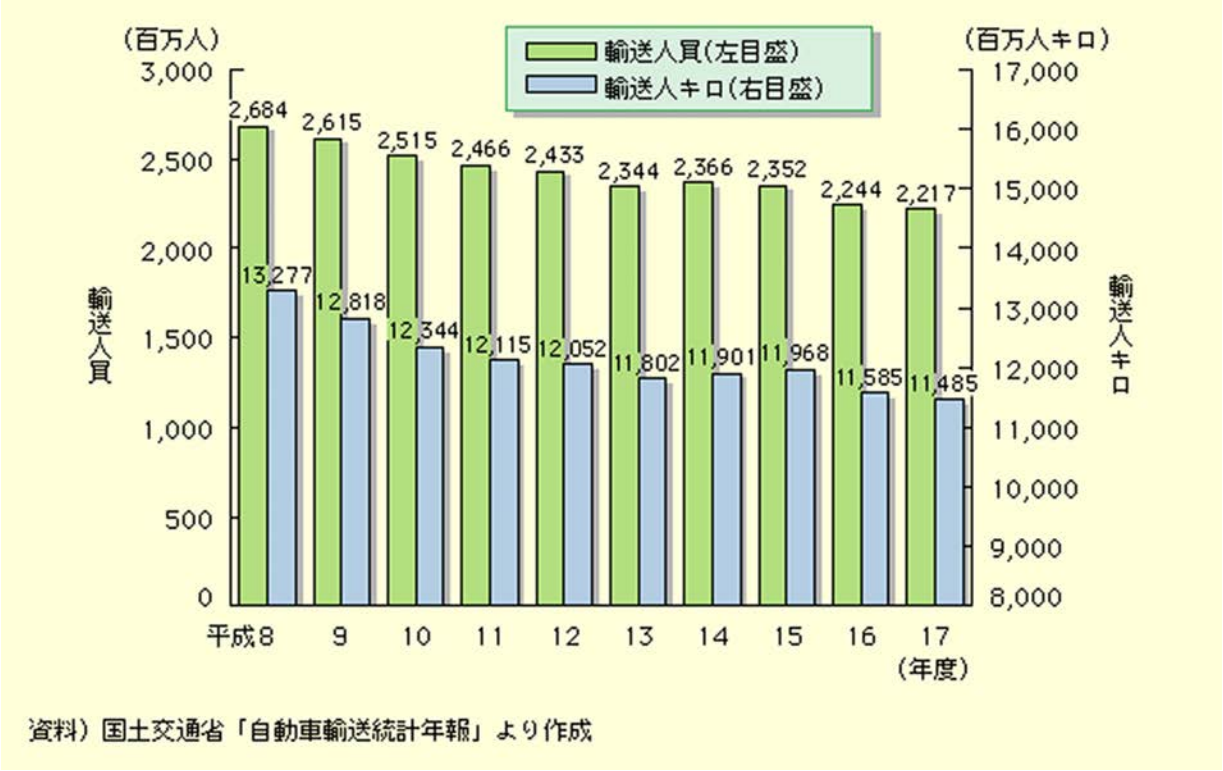
3）タクシー事業

ハイヤー・タクシーの輸送量は長期的に低下傾向にある。タクシーについては、観光タクシーや、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が、厳しい経営環境が続き、輸送の安全やサービスの質の低下が懸念されている。

このような中、平成18年7月にまとめられた交通政策審議会「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会」報告書では、今後の望ましいタクシーサービスのあり方として、これまでの単なる輸送機関から公共交通機関としてのサービスを中心としつつ、タクシーの特長を活かして多面的なサービスを提供する「総合生活移動産業」への転換を図ることや、運転者登録制度の導入地域を拡大するなどの提言がなされている。

同報告書の内容を踏まえ、輸送の安全とサービスの質の確保・向上を図るため、運転者登録制度の見直し等を内容とする「タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案」を第166回国会に提出した。

図表II-5-4-3　ハイヤー・タクシーの輸送量の推移



資料）国土交通省「自動車輸送統計年報」より作成

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

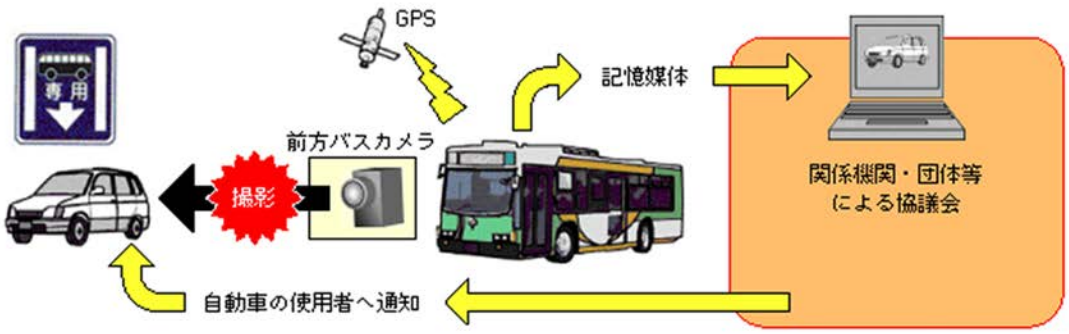
コラム・事例　バスの定時性確保のために～バスカメラシステムの導入～

バスは、通勤・通学等の地域住民の日常生活を支える公共交通機関として重要な役割を果たしています。しかし、マイカーの普及等に伴ってバス離れが進んでおり、特に都市部においては、慢性的な交通渋滞による遅れが、バス離れに拍車をかけています。バスの良好な走行環境を確保するため、バス専用レーンやバス優先レーンが設置されていますが、バス以外の車両がこうしたレーンを走行したり、レーン上に違法駐車をしたりすることが多く、バスの円滑な走行が妨げられています。

このような状況の中、バスの走行環境の改善を図る方策として、効果をあげているのがバスカメラシステムです。バスカメラシステムは、バスの前面にカメラを取り付け、バス専用レーンやバス優先レーンにおいて違法走行や違法駐車を行う車両のナンバーを撮影し、この映像を解析して、これらの違法行為を繰り返し行う車の所有者に対して警告文書を発するというものです。平成17年度に、東京都と福岡県のバス事業者がこのシステムを導入した結果、その抑止効果により、導入前のバスの平均速度13.5km/hが導入後には17.2km/hに改善した路線もあるなど効果をあげています。

国土交通省では、バスカメラシステムを導入するバス事業者に対して、カメラの購入、設置等に要する費用の一部を補助することにより、その導入を促進しています。今後も関係機関と連携し、導入の拡大を図ることによってバスの定時性を確保し、より利用しやすいバス交通の実現を目指すこととしています。

バスカメラシステムの概要



バスカメラの車両への設置状況



テキスト形式のファイルはこちら

（2）自動車運転代行業

自動車運転代行業については、交通事故の発生割合が高い、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。

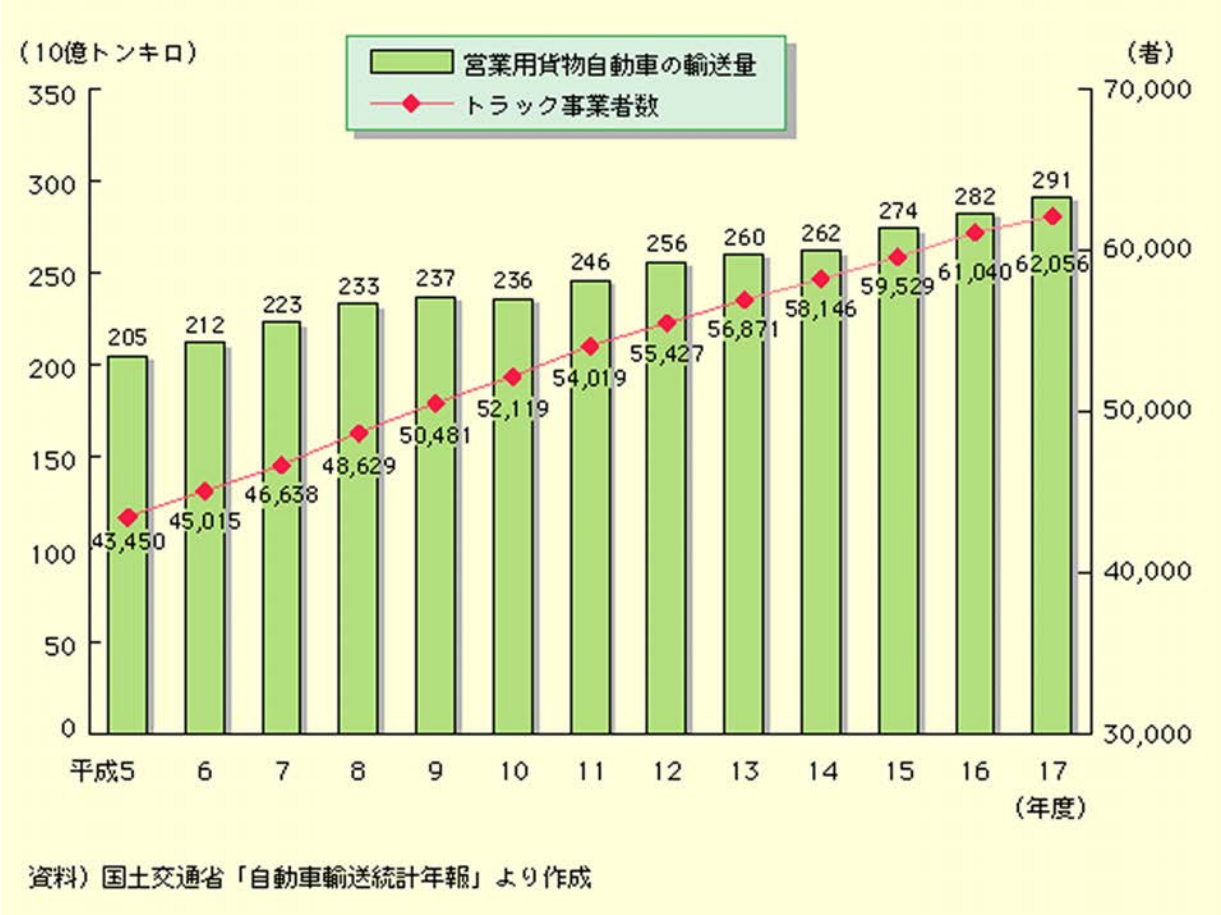
これらの問題に対処するため、自動車運転代行業の認定制度や自動車運転代行業者の遵守事項等を主な内容とする「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」が、平成14年6月から施行されている。16年6月には改正「道路交通法」が施行され、交通の安全を図るため、代行運転普通自動車の運転者に対して第二種免許が義務付けられた。なお、18年3月末現在、認定件数は5,999件となっている。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）貨物自動車運送事業

貨物自動車運送事業の輸送トンキロは、近年増加傾向にあるが、平成2年の規制緩和後、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、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導入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

テキスト形式のファイルはこちら

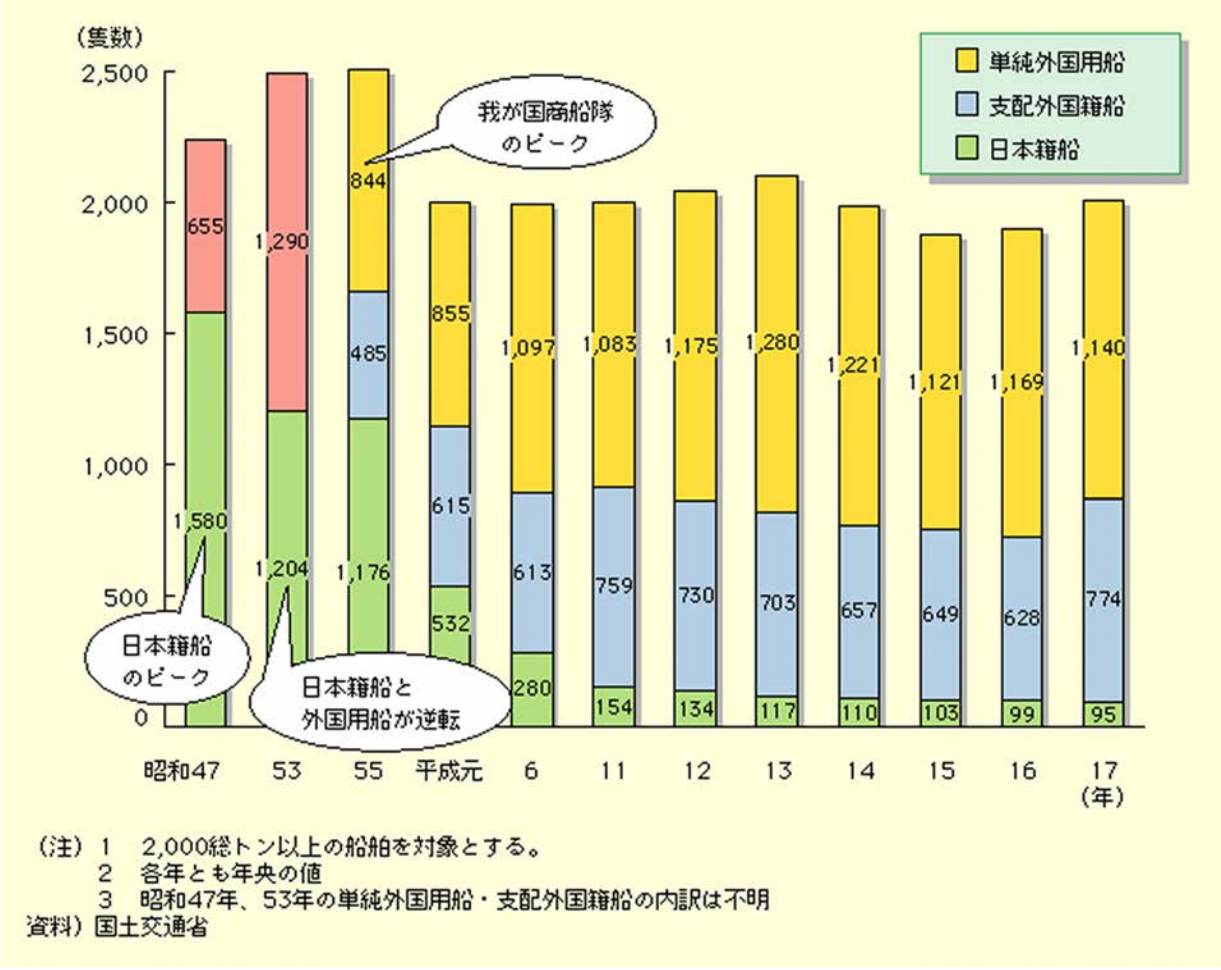
3　海事産業の動向と施策

（1）海上輸送産業

1）外航海運

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料の多くを海外に依存しており、その大半を輸送する外航海運は国民生活・経済活動を支える極めて重要な役割を担っている。平成17年における世界の海上輸送量は、トンベースで68億トン（前年比3.9%増）、トンマイルベースで28兆8,680億トンマイル（前年比4.7%増）となり、ともに過去最高を記録した。このうち、我が国の海上貿易量は、9億4,999万トン（前年比0.9%増）であり、世界の海上輸送に占めるシェアは年々微減傾向にあるものの、全体の14%を占めている。

図表II-5-4-5　我が国の商船隊の構成と推移



Excel形式のファイルはこちら

我が国の外航海運事業者は激しい国際競争の中で、便宜置籍船(注1)に比べコストの掛かる日本籍船及び日本人船員を大幅に削減してきた。これに対し、国際船舶制度(注2)により税制上の優遇措置、外国人船員承認制度(注3)の導入等の支援措置を講じ、日本籍船及び日本人船員の維持・確保を図っている。一方で、諸外国でも、海洋

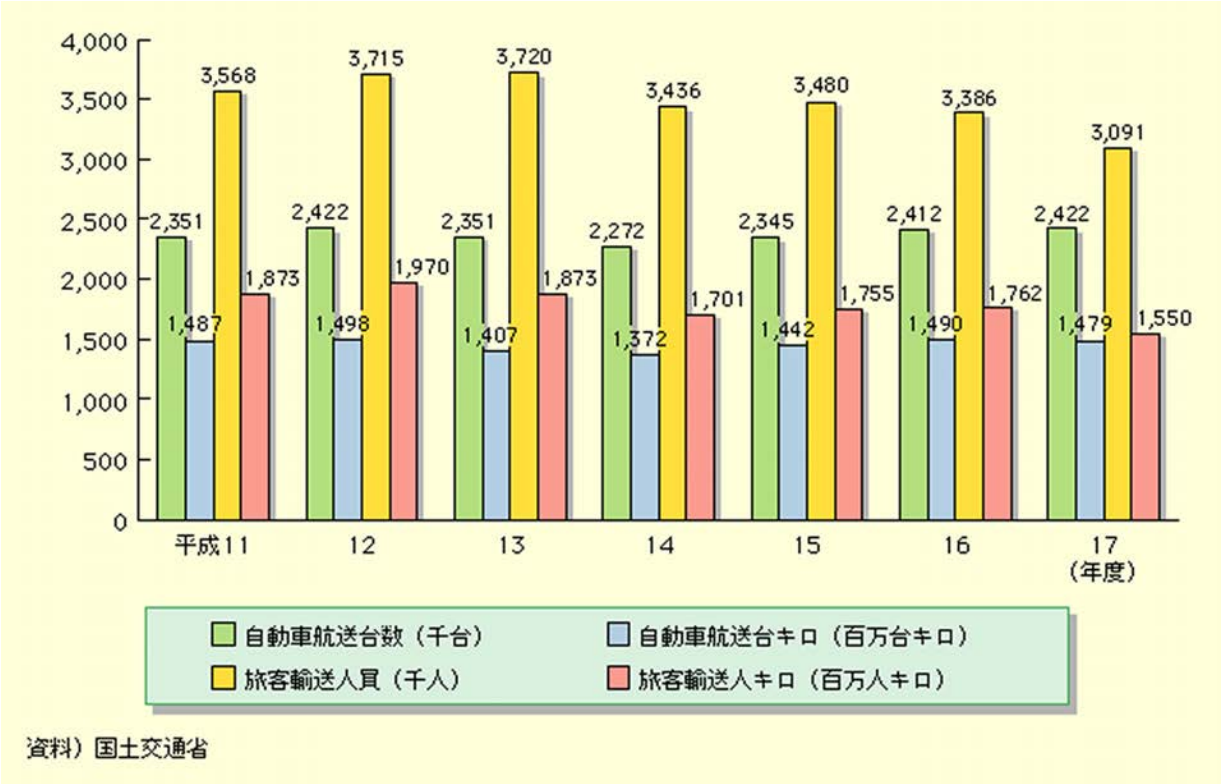
環境の保全、自国籍船及び自国籍船員の維持・確保等を図るために様々な取組みが行われており、トン数標準税制(注4)の導入も進んでいる。

こうしたことも踏まえ、日本籍船の増加、日本人船員（海技者(注5)）の確保・育成、資源エネルギー等の安定輸送の確保を図ることを目的として、所要の法律を整備すること等を含めた具体的な施策についての検討を交通政策審議会海事分科会において進めている。

2）国内旅客船事業

国内旅客船事業は、燃料油の高騰、陸上交通との競争等厳しい経営環境にある。輸送実績において大きな割合を占める長距離フェリー航路輸送実績の推移を見ると、平成17年度の自動車航送台数は前年度を上回ったが、12社中4社が経常赤字であり、12社合計でも経常赤字が続いている。このため、船旅の魅力向上や観光業界との連携等に取り組んでいる。

図表II-5-4-6　長距離フェリー航路輸送実績の推移



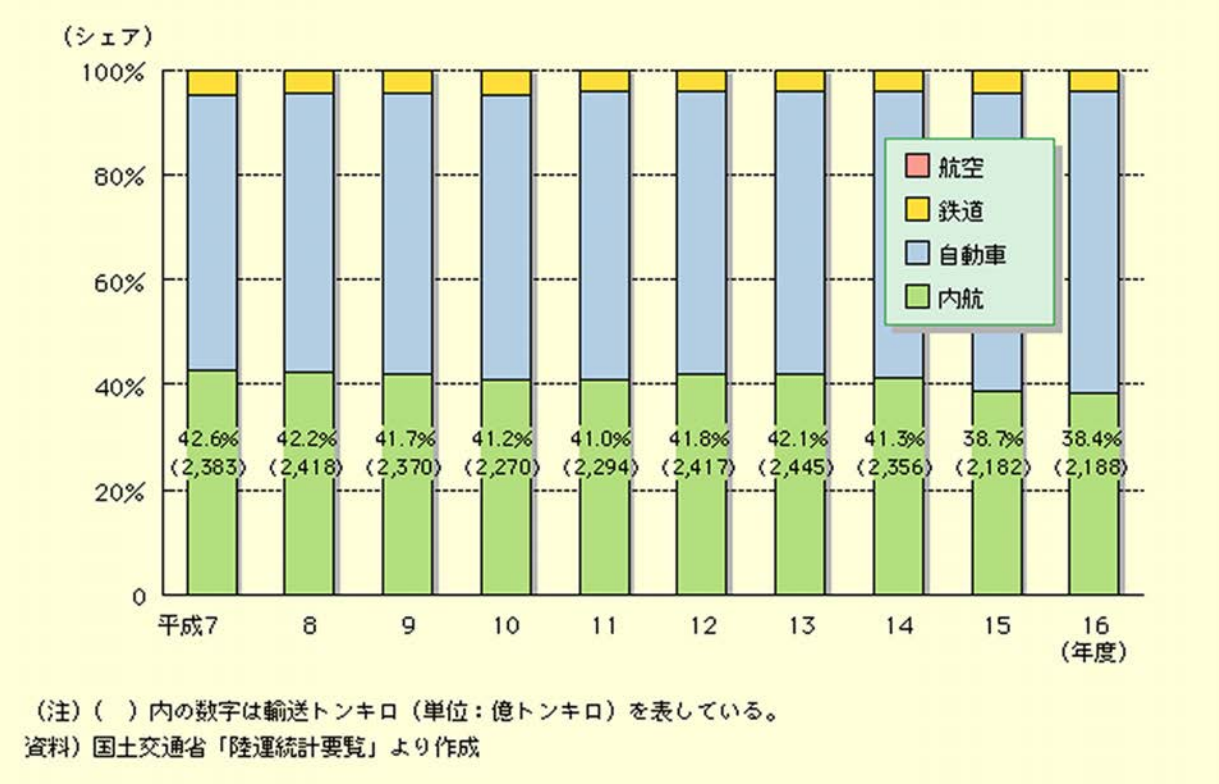
Excel形式のファイルはこちら

3）内航海運

内航海運は、トンキロベースで我が国の国内貨物輸送の約4割を担う基幹的物流産業である。保有船腹調整事業の解消を図り、内航海運の活性化を図るため、国土交通省では、内航海運暫定措置事業(注6)の円滑かつ着実な実施を支援している。また、近年における内航船舶の老朽化の進行、船員不足、企業からの物流効率化の要請、燃料油の高騰等の状況を踏まえ、今後とも内航海運が効率的で信頼性の高い輸送サービスの提供ができるよう、新技術の普及促進、船型等の標準化、船舶共有建造制度を活用したスーパーエコシップ（SES）等の地球環境にやさ

しい省エネ型船舶の建造促進、船員不足に対応した効率的な内航船員の確保対策、グループ化の推進等ビジネスモデルの検討等の施策を盛り込んだ「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」を平成18年3月に策定し、現在これら施策を推進している。さらに、同年5月には「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」の改正により、高度船舶技術の実用化助成業務が独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に追加され、高度船舶技術の研究から普及まで一貫した支援体制が整備された。18年度は、内航海運の効率化等に資する高度船舶安全管理システムの実用化に向けて支援している。

図表II-5-4-7　国内貨物輸送分担率の推移



（注）（　）内の数字は輸送トンキロ（単位：億トンキロ）を表している。
資料）国土交通省「陸運統計要覧」より作成

Excel形式のファイルはこちら

4）港湾運送事業

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、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月より施行された。

（注1）船舶のコスト削減等を目的として、船主が船籍を便宜的にパナマ、リベリア等の国に登録した船舶

（注2）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。平成17年7月現在、国際船舶数は87隻

（注3）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）

（注4）外航海運事業者が運航する船舶のトン数を基準として算定するみなし利益を課税標準とする法人税の特例。トン数標準税制が導入されている国においては、一般に、外航海運事業者による納税額は従前の法人税を適用した場合と比べ大幅に減少している。

（注5）「船員法」に規定されている船員、海上実務経験を生かして陸上において船舶の運航管理等の高度な業務を遂行する技術者の総称

（注6）スクラップ・アンド・ビルド方式による保有船腹調整事業を解消し、保有船舶を解体、撤去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制度

テキスト形式のファイルはこちら

（2）造船業、舶用工業

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、国際的な安全・環境規制の強化に伴う需要等により、平成17年の新造船建造量は4,697万総トン（我が国建造量は1,643万総トン、世界の35.2%）と昨年に続き過去最高を記録し、世界の造船市場は活況を呈する中、他国との競争も激化している。

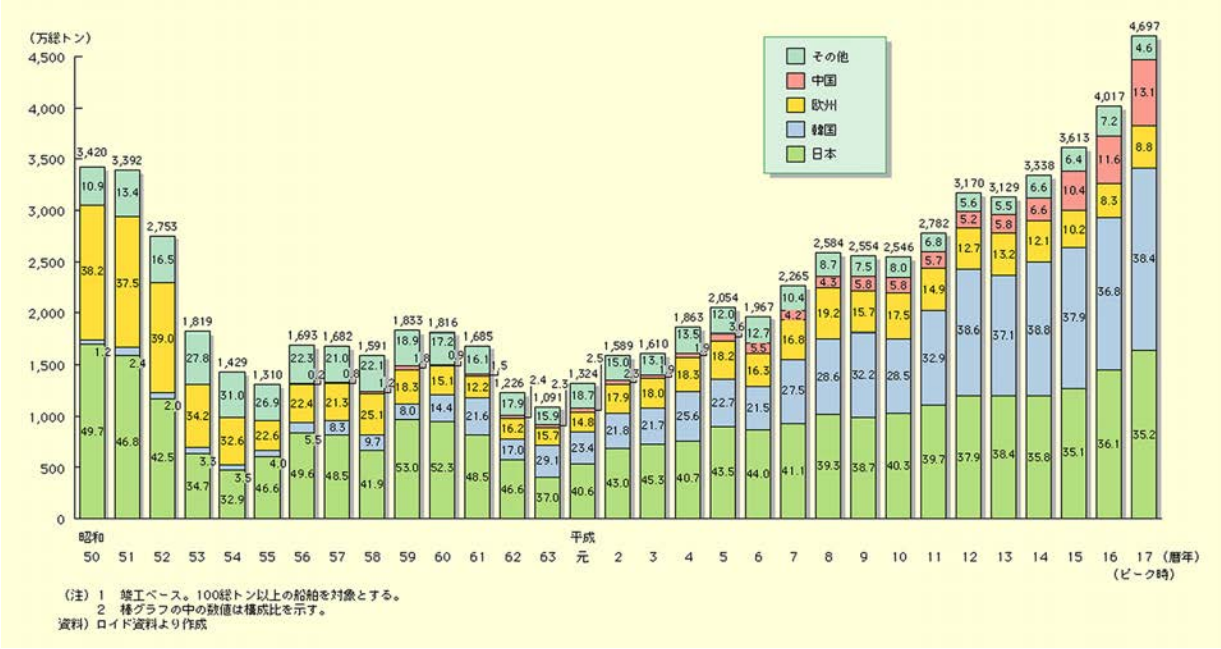
日本の造船業は、ほぼ100%の国内生産比率を維持しながら、新造船建造量において半世紀近くにわたり世界トップクラスのシェアを維持し続けているが、その要因として、工程の全自動化が困難な造船現場において高度な技能・判断力を有し、自己裁量性に基づき対応できる優秀な人的資源が存在することがあげられる。しかし、現在、造船技能者の半数近くが50歳以上であり、これらの者が退職することによって、今後、造船現場の技術レベルの急速な低下が懸念されており、造船に関する「匠」の技能の円滑な伝承が必要となっている。

造船技能（ぎょう鉄）



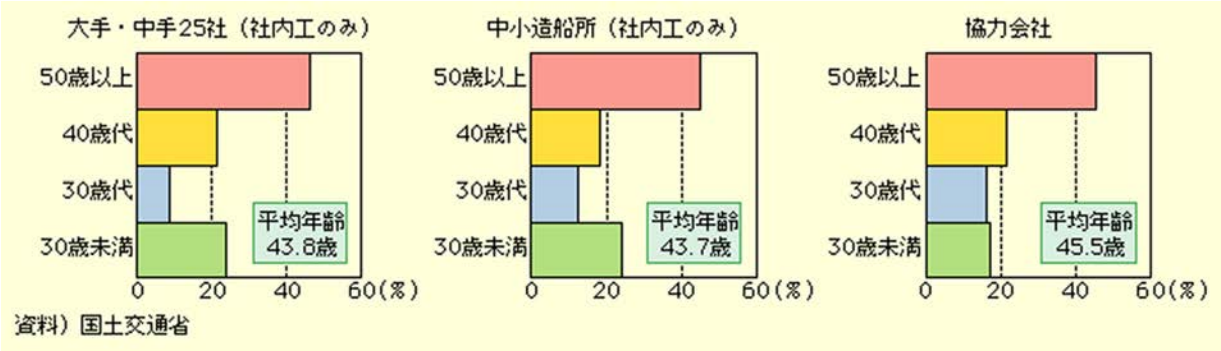
（注）船体の複雑な曲面を有する部位（船の先端等）に使用することを目的として、鋼板にガス火炎で熱を加え、三次元曲面に加工する造船特有の作業

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]

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、造船産業を担う次世代の人材を育成するため、（社）日本中小型造船会を通じ、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。

2）舶用工業の活性化に向けた取組み

平成17年における我が国舶用工業製品の生産額は、9,757億円（前年比約11%増）と大幅に増加し、当分の間は高水準の操業状態が継続する見通しにある。最近の特徴としては、新たな電子機器の船舶への搭載義務付け、船舶からの排出ガスの低減による環境問題への対応等により、船舶電装業、舶用機関整備業の重要性が増してきていることが挙げられる。

我が国の舶用工業が解決すべき課題としては、舶用工業製品の当面の供給対象が、低船価水準期に受注した船舶向けであることや、原材料価格の急激な上昇があることによる収益性の低迷、熟練労働者の減少、内航船・漁船

の代替建造低迷等が挙げられる。このため、各種支援措置の活用や模倣品問題対策等を通じて、中核的事業の強化や産業構造の転換等を行い、産業基盤及び国際競争力の強化を図っている。

また、国土交通省は、地球温暖化防止対策や原油の高騰等に対応し、省エネに資する舶用機器の普及、利用促進に向け積極的に取り組んでいる。

3）中小造船業・中小舶用工業の経営基盤強化

中小造船業・中小舶用工業は、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、近年は内航船の建造需要の低迷、漁船の減船等による中小型船舶の新造船需要の長期にわたる低迷に、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事態も懸念されている。

このような中、「中小企業の新たな事業活動の促進に関する法律」に基づき、経営革新や異分野の事業と連携した自主的取組みについて計画の承認・認定を受けた中小企業に対し、「中小企業信用保険法」の特例措置、政府系金融機関の低金利融資、税制特例措置等による支援を行っている。

4）海事産業技術の開発・実用化

近年、海事産業技術には、効率的な海上物流システムの構築が求められているとともに、京都議定書の発効等による環境への意識の高まりから、環境・エネルギー問題への取組みがより一層求められている。造船産業の国際競争力を維持・強化しながら、こうした社会的要請に的確にこたえていくため、現在、これまで未活用であった中小ガス田の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1)輸送船、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・実用化を推進しており、さらに、大気汚染物質の排出を大量に削減する「環境にやさしい舶用エンジン」の開発についても検討を開始している。

一方、様々な調査・実験(注2)により、浮体式空港や情報基地としての利用可能性が実証された、我が国発の最先端技術であるメガフロート技術については、国土交通省として技術の周知、啓発に努めるとともに、日ASEAN交通連携の取組みにおいて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。

メガフロート空港モデルでの実証実験



（注1）天然ガス分子をカゴ状の水分子が取り囲んだ固体物質

（注2）メガフロート空港利用調査検討会、羽田空港再拡張事業工法評価選定会議、メガフロート情報基地機能実証実験等

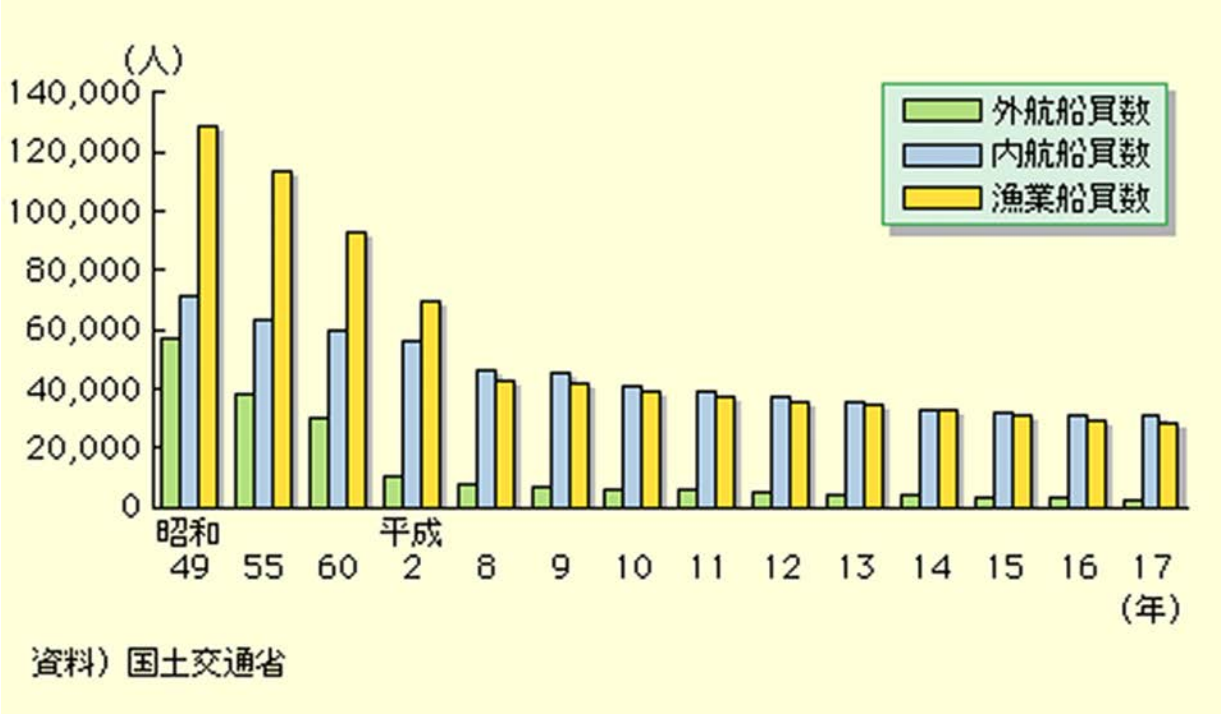
テキスト形式のファイルはこちら

（3）船員対策

1）船員（海技者）の確保・育成

独立行政法人海技教育機構（海技大学校と海員学校を平成18年4月に統合）及び航海訓練所において、安全・高品質な海上輸送の確保のため必要不可欠な人的基盤である船員（海技者）の確保・育成を行っている。特に、船員の高齢化の進展と後継者不足が著しい内航海運においては、自社の船舶で船員教育を行っていくことが難しく、船員教育機関における即戦力船員の育成が従来以上に期待されているなど、海事産業が求める船員像にも変化がみられる。このため、平成18年4月に、外・内航船社、船員教育機関等による「船員教育のあり方に関する検討会」を設置し、社会のニーズを踏まえ長期的な観点に立った今後の船員教育のあり方について、検討を行い、19年3月に具体的な見直しの方向を取りまとめた。

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

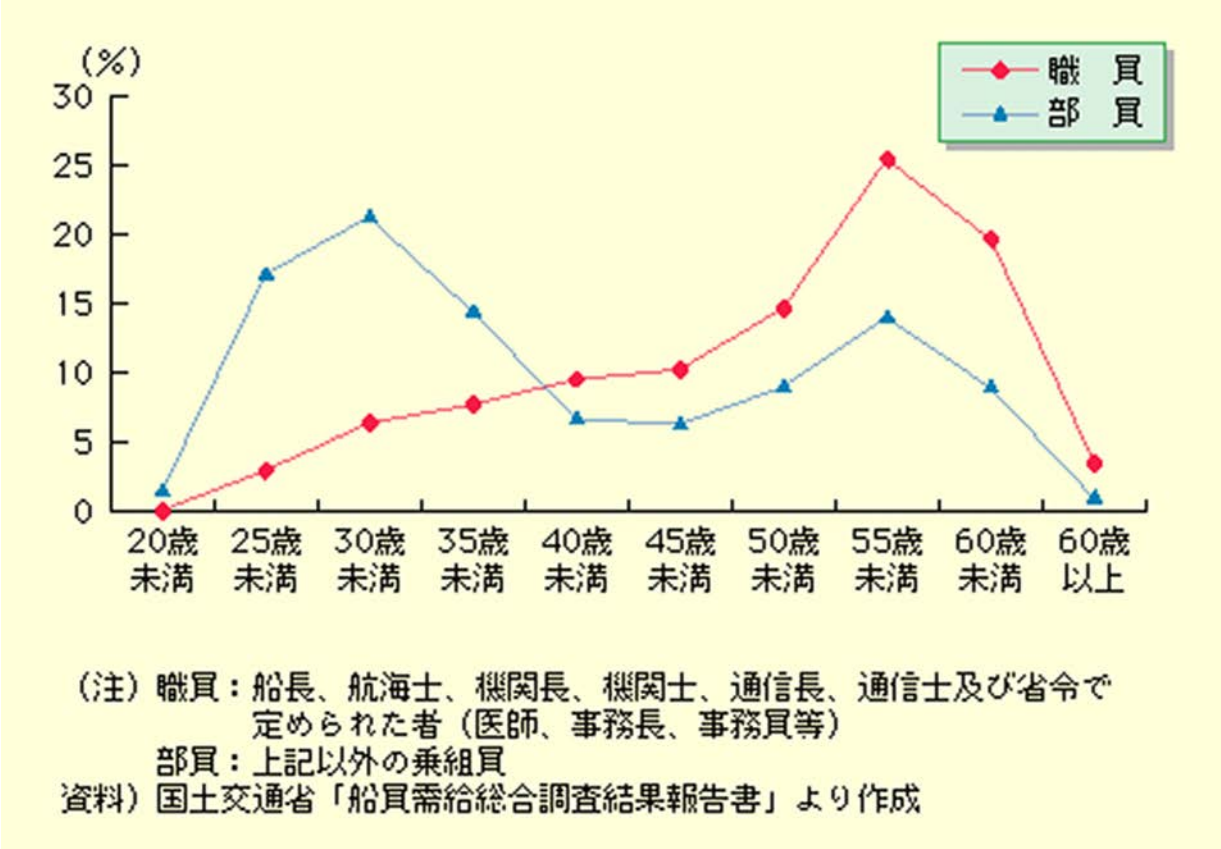
船員を取り巻く雇用情勢は、平成17年度の有効求人倍率が0.45倍と対前年比0.25ポイントの増加となっており、上昇傾向にあるが引き続き厳しい状況であり、高齢化に伴う将来の船員不足を見据えて世代交代を円滑に進めていく観点から、若年船員確保対策と離職船員対策の双方を積極的に推進している。

若年船員確保対策としては、船員の高齢化の進展や日本商船隊の拡大に伴い、日本人外航船員（海技者）を確保・育成する必要があることから、新たな支援策について、外航労使と共に検討を進めているほか、（財）日本船員福利雇用促進センターを活用してトライアル雇用助成事業、即戦力助成事業を実施している。

一方、離職船員対策としては、全国の地方運輸局等において船員職業紹介、就職指導等を行うほか、いわゆる離職四法（注）に基づく職業転換等給付金の支給を行っている。

また、求人者と求職者を一堂に集め、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）を開催しており、平成18年度は5地域で開催した。

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

船員の労働環境における安全衛生の一層の向上を図るには、船舶所有者等関係者による船員の労働災害防止に向けた自主的な取組みの促進が不可欠であるとの観点から、個々の船舶所有者の自主的努力を評価し認定する船員労働災害防止優良事業者（一般型）認定制度を、平成18年度より新設した。

また、18年3月の「部門間兼務検討会」において、内航貨物船の部門間兼務に係る実証実験の取りまとめがなされ、これを受けて、同年4月から「船舶職員及び小型船舶操縦者法」における部門間兼務が認められることとなり、甲板部の船舶職員（航海士）と機関部の船舶職員（機関士）の兼務が可能となった。

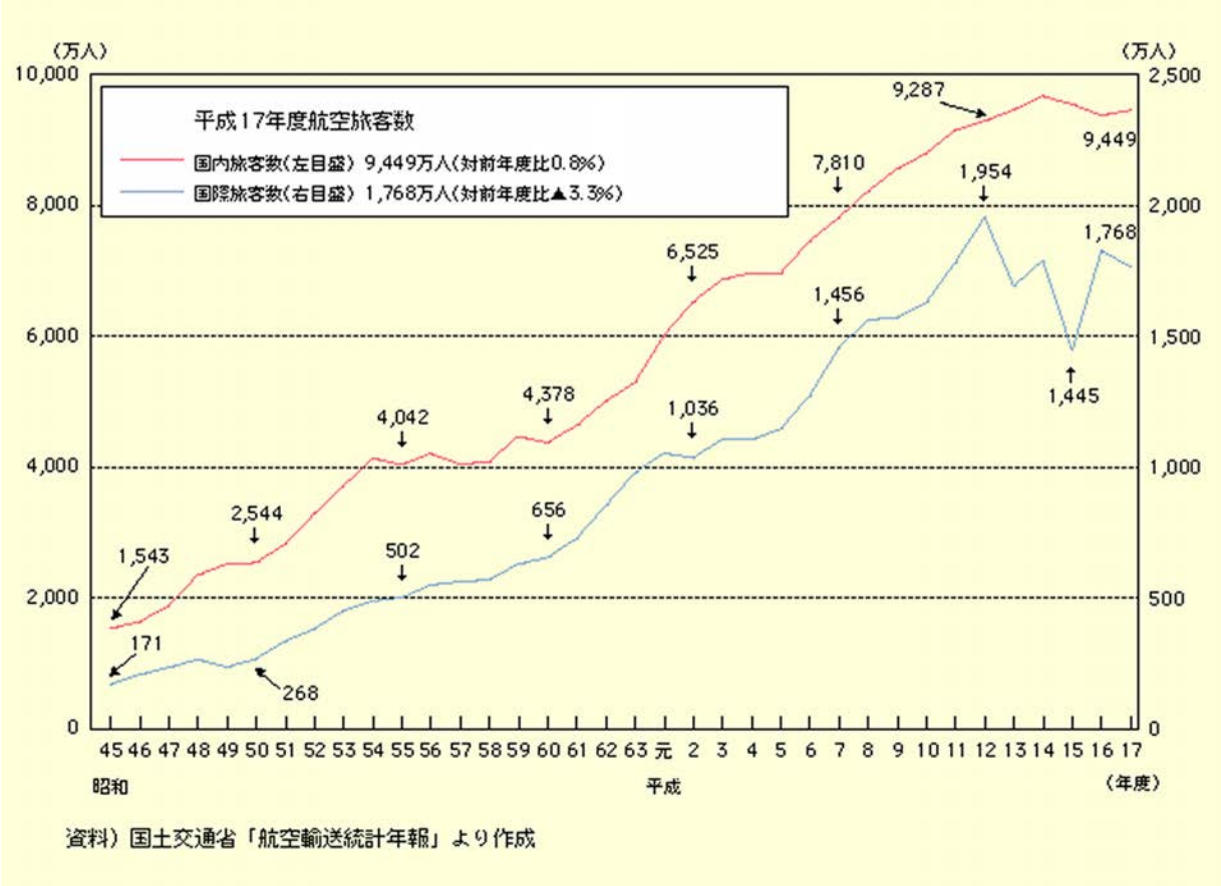
（注）「漁業経営の改善及び再建整備に関する特別措置法」、「国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法」、「船員の雇用の促進に関する特別措置法」、「本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法」

テキスト形式のファイルはこちら

4　航空事業の動向と施策

国内旅客輸送は、近年の厳しい経済状況の中、平成14年度をピークに減少していたが、17年度は3年ぶりに増加に転じている。国際旅客輸送は、15年のイラク戦争、SARSの影響等によりアジア路線を中心に大幅に減少したが、16年度以降は14年度と同水準まで回復している。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、新規航空会社が優先配分を受けられる新規優遇枠を、平成17年4月に20往復分、同年12月に5往復分を追加した。これにより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。

図表II-5-4-12　国内航空会社の旅客数の推移



Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

5　貨物利用運送事業の動向と施策

複合一貫輸送の担い手である貨物利用運送事業（注）は、環境負荷の少ない鉄道貨物輸送や内航海運を活用するモーダルシフトの推進に資するものと期待されている。

このような状況の中、現行の「貨物利用運送事業法」では、最近の物流サービスに見られるような幹線輸送を実運送や複数輸送モードで行う複合一貫輸送について、事業者の行政手続の煩雑化、利用者保護の面での問題等が明らかとなってきていることから、平成18年度より、「貨物利用運送事業法」が対象としている事業類型の見直し等制度の見直しに取り組んでいる。

（注）実運送事業者の輸送手段（貨物自動車、鉄道、航空機、船舶）を利用して貨物の運送サービスを行う事業

テキスト形式のファイルはこちら

6　倉庫業の動向と施策

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、新規参入が続いており、事業者数は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、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。

また、主要倉庫事業者（大手21社）の所管面積及び入庫量については、平成16年以降順調に増加している。

テキスト形式のファイルはこちら

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15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。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）「宅地建物取引業法」の的確な運用

宅地建物取引に係る消費者利益の増進を図るため、「宅地建物取引業法」の的確な運用により、消費者保護の徹底に努めている。

平成17年度に国土交通省及び都道府県で取り扱われた苦情・紛争相談件数は3,269件と依然として多く、関係機関と連携しながら苦情・紛争の未然防止に努めるとともに、相談に対する助言等を行っている。また、同法に違反した業者には、厳格な監督処分を行っており、同年度の監督処分件数は396件（免許取消し269件、業務停止60件、指示67件）となっている。

今般の構造計算書偽装問題により損なわれた消費者の不動産市場、不動産業者に対する信頼を回復し、安全・安心な不動産市場を構築するため、消費者への情報開示や消費者保護ルールの充実、市場ルールの遵守に向けた体制整備を進めている。具体的には、「宅地建物取引業法」を改正し、宅地建物取引業者に対して、契約締結前に瑕疵（かし）担保責任の履行に関する保険加入の有無等の説明を義務付けるなどの措置を講じ、また、宅地建物取引業者の法令遵守の向上及び監督処分の統一的な運用の確保を図るため、宅地建物取引業者に対する監督処分基準を制定、公表した。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）マンション管理業者による適正な管理の確保

マンションストックの増大に伴い、その適正な管理を図るため、「マンションの管理の適正化の推進に関する法律」に基づき、マンション管理業者の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法令遵守の向上を促進し、不正行為の未然防止を図る観点から、マンション管理業者に対する監督処分基準を制定、公表した。

テキスト形式のファイルはこちら

（4）不動産市場の活性化

1）不動産市場の現状

国民経済計算によれば、我が国における不動産市場（土地市場も含む。以下同じ）の市場規模は、平成17年末現在で、法人所有、個人所有、国・地方等の公的セクター所有の総計で約2,300兆円となっているが、その中でも、不動産証券化の市場規模が引き続き拡大している。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、累計で16年度末には約18兆円、17年度末には約25兆円と順調に拡大している。

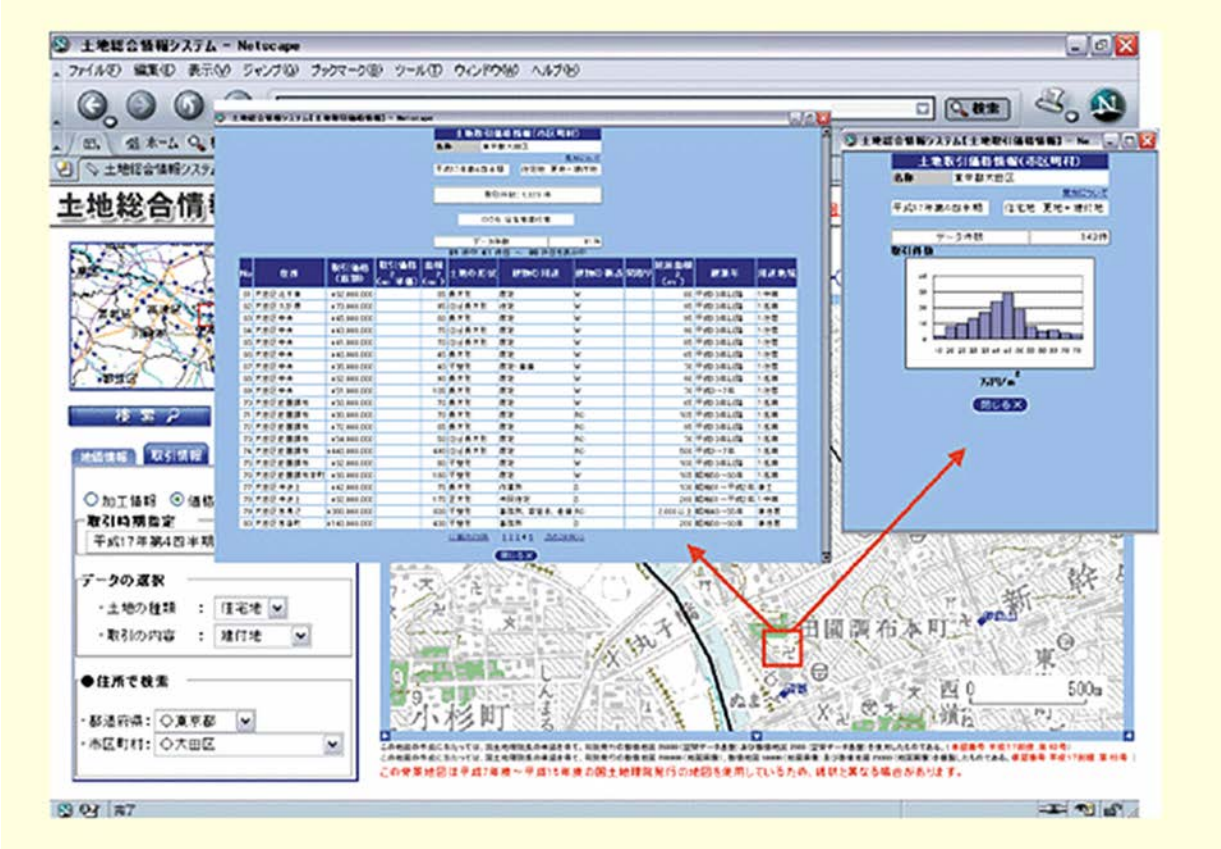
Jリートは、ミドルリスク・ミドルリターンの新しい商品として、低金利下の運用難の状況において、投資の多様化にも寄与しており、平成18年12月末現在、40銘柄のJリートが上場し、約588万口、約4兆9,500億円の不動産投資証券が流通している。Jリートにより取得された総資産の額は約5兆6,000億円となっている。また、近年は、ファンド・オブ・ファンズ(注1)を通じた個人投資家による投資も拡大しており、Jリートに投資するファンド・オブ・ファンズは、総額9,500億円程度の規模になっている。

2）不動産市場の条件整備

不動産証券化は、投資単位の小口化を可能にし、約1,500兆円と言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、経済の活性化にも大きく貢献するものである。しかしながら、不動産市場の透明性が確保されていなければ、市場に対して長期・安定的な資金が流入せず、不動産市場の持続的な発展も望めない。

このため、国土交通省では、不動産市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図るため、取引価格等の調査、公表を行っている。この調査は、平成17年度から三大都市圏の政令指定市を中心に開始し、18年度は、調査対象地域を全国の政令指定市を中心に拡大している。調査によって得られた情報は、個別の物件が特定できないよう配慮した上で、取引された不動産の所在、面積、価格等をインターネット（土地総合情報システム(注2)）を通じて公表している。（19年2月現在の情報提供件数は63,636件、アクセス件数は1,949万件以上）

図表II-5-4-13　土地総合情報システム



また、消費者の不動産取引価格の相場観の把握等を支援し、消費者が安心して不動産取引を行える環境整備を推進するため、指定流通機構（レインズ）(注3)が保有する不動産取引価格情報の加工情報をインターネットを通じて提供するためのシステム開発を進めている（平成19年4月に本格稼働予定）。さらに、物件情報その他消費者にとって有益な情報を提供する不動産統合サイト（不動産ジャパン(注4)）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）税制の活用

平成19年度税制改正においては、長期（10年超）保有の土地、建物を譲渡し、国内にある土地、建物、機械装置等に買い換えた場合の特例措置（譲渡所得の課税繰延、買換資産の圧縮記帳（80%））を延長することとしている。また、特定の民間住宅地造成事業のために土地等を譲渡した場合の1,500万円特別控除について、適用期限を延長することとしている。さらに、不動産の証券化を推進する観点から、Jリート等に係る不動産取得税の特例措置を延長することとしている。加えて、年金基金による匿名組合出資に係る源泉徴収の免除措置を講じることとしている。

4）新しい時代に対応した不動産市場の構築

土地政策については、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において検討を行い、平成18年7月に最終報告が提出された。この中では、不動産投資市場の今後の成長戦略を掲げるとともに、それを実現するために基本となる市場の透明性の確保策等について提言がなされている。この提言の具体化に向けては、不動産鑑定評価部会等で検討を行っている。

また、不動産業行政の立場からは、社会資本整備審議会産業分科会不動産部会で検討を行っており、平成18年8月の第一次答申では、目指すべき不動産投資市場の姿と、その実現のために講ずべき施策として、投資対象不動産の情報提供内容の共通化等を始めとする施策について提言がなされた。さらに、同年12月の第二次中間整理では、不動産投資市場の健全な発展と年金基金等の長期安定的な資金とを結び付ける不動産投資の一任サービスの環境整備について提言がなされた。同部会では、引き続き、残された課題の検討を行っている。

（注1）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
（注2）http://www.land.mlit.go.jp/webland/
（注3）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。
（注4）http://www.fudousan.or.jp/

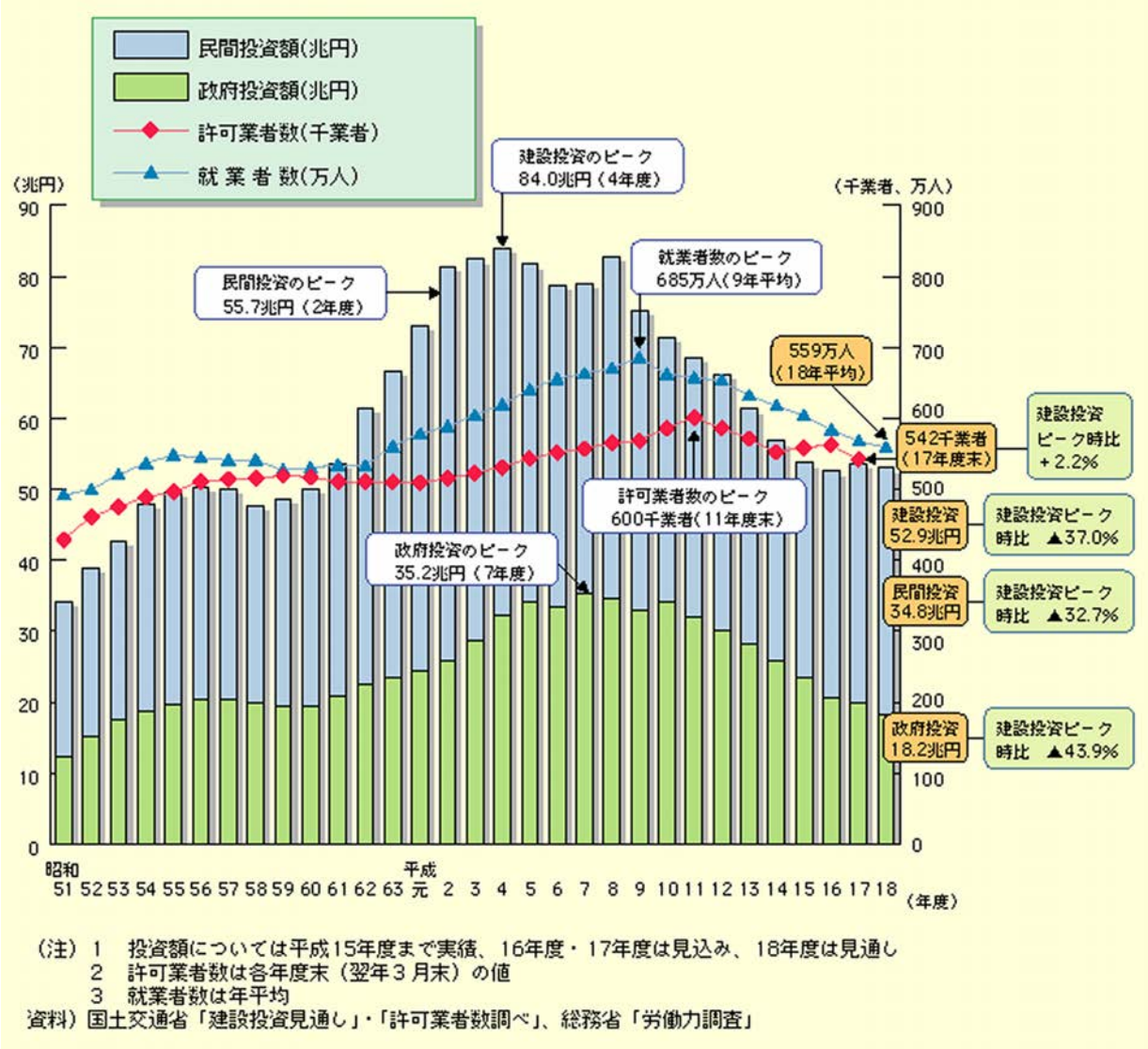
テキスト形式のファイルはこちら

8　建設産業の活力回復

（1）建設産業の現状と経営革新等の促進

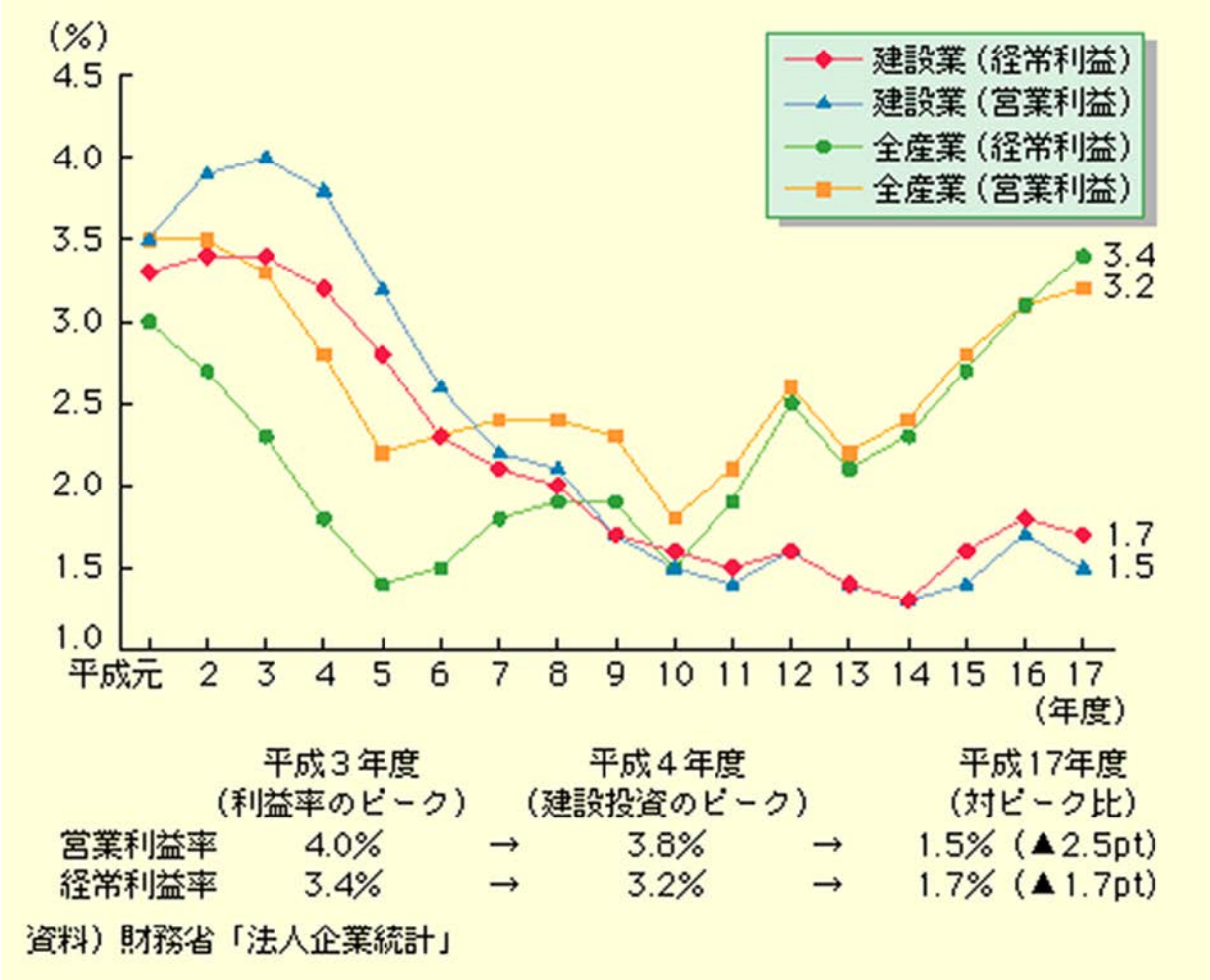
建設業は、住宅・社会資本整備の直接の担い手であり、国内総生産・全就業者数の約1割を占める重要産業の一つである。しかし、平成18年度の建設投資見通しは約52.9兆円で、ピークであった4年度（約84.0兆円）と比べると約6割と急速に減少してきている。このため、全産業では収益力の回復が着実に進んでいるにもかかわらず、17年度の建設業の売上高営業利益率及び同経常利益率は、それぞれ1.5%、1.7%と、4年度（3.8%、3.2%）の約半分の水準に落ち込んでおり、17年度の全産業の平均（3.2%、3.4%）を大きく下回るなど収益力は依然として低迷している。

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

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

このように、建設業は、建設投資の急速な減少により過剰供給構造となっており、特に、公共工事への依存度の高い地域の中小・中堅建設業は、公共投資の減少が続く中、厳しい経営環境が続いている。しかし、地域の中小・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できない役割を担っている。また、風水害や地震等の災害時には、その被害を最小限にとどめ早期復旧を図る上で、地域の実情を熟知している地元建設業者の迅速な対応が不可欠である。加えて最近では、これまで社会資本整備を通じて培った技術・ノウハウを有するとともに、地域に根付いたコミュニティ産業として、公共施設の維持管理等の地域行政におけるニーズ、担い手不足が深刻化している農林業、過疎地域における公共交通・福祉等のサービス等の新たな担い手として、建設業の地域社会における役割が期待されている。

地域社会の活性化や安全・安心の確保等地域づくりを支える建設業の活力の回復を図ることは、地域再生の観点からも重要であり、入札・契約制度の改革により公正な市場環境を確保していくとともに、中小・中堅建設業の経営基盤の強化に向けた経営革新の取組みを促進することにより、技術と経営に優れた企業が伸びる環境整備

を進めていくことが必要である。平成18年度においては、「建設業の新分野進出促進支援」を引き続き政策群（注）として位置付け、地域における中小・中堅建設業の新分野進出等の経営革新の先導的な取組みをモデルとして取り上げ、普及促進を図るとともに、新分野進出のための情報提供、経営診断、計画策定支援等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、関係省庁と連携して支援している。また、経営事項審査制度において、建設業の地域における社会的貢献を適切に評価するため、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などの改正を行い、18年5月から施行している。

（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

テキスト形式のファイルはこちら

（2）適正な施工確保の推進

不良・不適格業者（注）を放置することは、建設工事の品質確保に支障が生じるだけでなく、適正な競争を妨げ、技術力・経営力を向上させようとする優良な建設業者の経営を疲弊させ、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、建設業許可行政庁が直接工事現場や営業所等に立入検査を実施するなど、法令違反への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。また、経営事項審査における虚偽申請に対しては、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、立入検査等の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て取り組んでいる。

さらに、建築物の安全性に対する国民の信頼を回復するため、平成18年12月に制定された「建築士法等の一部を改正する法律」により「建設業法」が改正され、分譲マンション等発注者とエンドユーザーが異なる一定の工事について一括下請負を全面的に禁止するなど、建築士制度の見直しと併せて建設工事の適正な施工を確保することとしている。

（注）一般的に、技術力、施工能力を全く有しないペーパーカンパニー、経営を暴力団が支配している企業、対象工事の規模や必要とされる技術力からみて適切な施工が行い得ない企業、過大受注により適切な施工が行えない企業等を指す。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）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見ると、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17年）	2,048	2,002	1,829
年間賃金総支給額(千円)（平成17年）	3,940	4,756	5,523

（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、決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16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）人材の確保・育成

建設業を取り巻く環境は依然厳しく、優秀な建設技能労働者の確保・育成が困難になることが危惧されている。このため、「団塊の世代の高齢化に対応した次世代の人材確保・育成モデル構築事業」では、先駆的な技能承継の取組みをモデルとして取り上げ、普及促進を図るとともに、建設産業人材確保・育成推進協議会では、「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を行っている。

さらに、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18年12月末現在、18職種25団体が基幹技能者を民間資格として整備し、合計21,359名が認定されている。同年7月に各団体が主体になって基幹技能者制度推進協議会を設立し、基幹技能者の認定方針について協議、確認するなど、基幹技能者の一層の確保・育成に向けた取組みを推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

（4）専門工事業、建設関連業等の経営基盤の強化

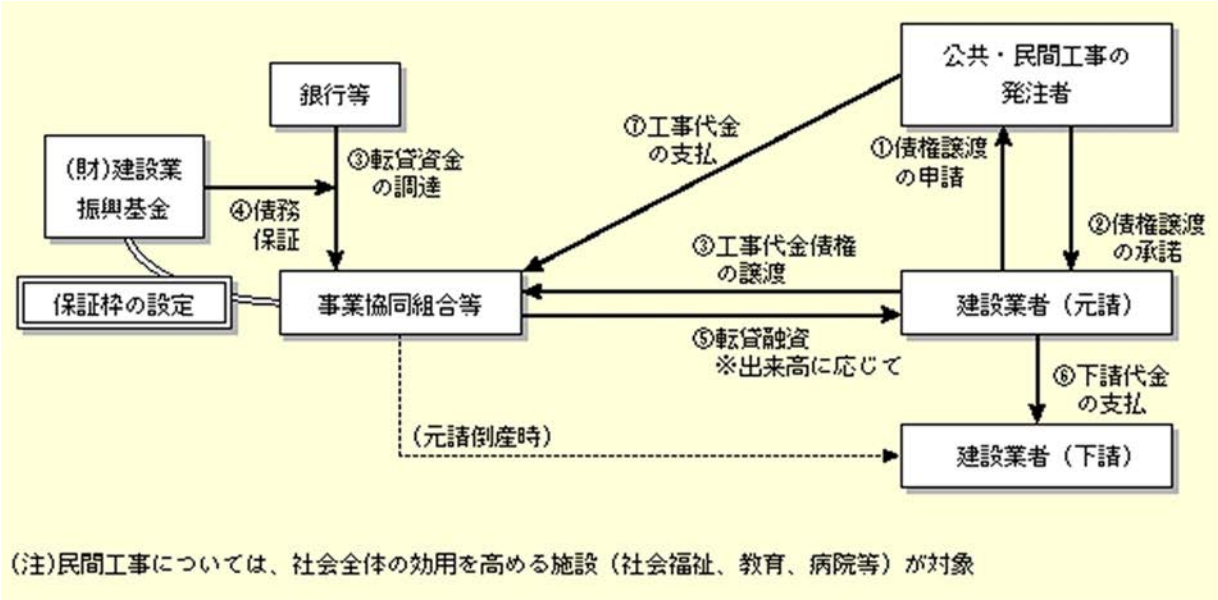
1）中小・中堅建設業

中小・中堅建設業者が、継続的協業関係の確保により経営力・施工力を強化するため、経常建設共同企業体の適切な活用を促進している。また、中小・中堅建設業者の組織化、事業の共同化を推進しており、事業協同組合等（注1）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。

2）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18年12月末現在、公共工事用債務保証枠は30都府県で1,430億円、民間工事用債務保証枠は8県で80億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



3）専門工事業

専門工事業者は、建設工事を直接施工し、工事の品質確保に重要な役割を担っている。平成18年度は建設業の基本構造である重層下請構造について、合理的な下請施工体制のあり方を検討した。また、専門工事業者が活躍の場を増やすことができるようCM方式（注2）等の多様な建設生産・管理システムの普及促進に努めている。

4）建設関連業（測量業、建設コンサルタント、地質調査業）

建設関連業は、建設投資が減少している中、各業界が業務成果の品質確保等を図るとともに、各企業が特性を生かした経営戦略の下、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。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、技術力の向上に努めている企業を支援している。

（注1）建設業の事業協同組合：4,813組合、協業組合：40組合、企業組合：149組合

（注2）発注者の代理人あるいは補助者として、発注者の利益を確保する立場から、品質管理、工程管理、費用管理を行う方式

テキスト形式のファイルはこちら

（5）建設機械の現状と建設生産技術の発展

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)と推定されており、建設機械の購入者別の販売台数シェアで見ると、リース・レンタル業者が42%を占めており、建設業者の28%よりも高くなっている。また、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、18年度までに1級・2級合計約15万8千人が取得している。

建設業における死亡災害のうち、建設機械等によるものは約16%を占め、近年では建設機械の技術進歩により事故原因も変化している。このため、建設機械施工安全技術指針の改定、建設機械施工安全マニュアルの策定等、建設機械施工の安全対策を推進している。

今後は、ICT技術を活用し、建設機械施工の生産性向上を図るとともに、完成後における施工状況の再現、施工履歴の確認等が可能となる施工現場の情報化を図り、施工の効率化及び品質の確保を推進する。

(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

テキスト形式のファイルはこちら

（6）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17年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では55件（仲裁10件、調停39件、あっせん6件）、都道府県建設工事紛争審査会では178件（仲裁31件、調停122件、あっせん25件）となっている。

テキスト形式のファイルはこちら

第6章　安全・安心社会の構築

【第6章のポイント】

第1節　自然災害対策

洪水氾濫が発生した場合における氾濫域での減災対策等の治水対策、土砂災害対策、住宅・建築物及び構造物の耐震・安全性の向上、密集市街地の緊急整備等の地震対策、津波・高潮・侵食等対策、雪害対策等について、ハード整備とソフト対策を一体的に推進している。

また、災害に備えた体制の充実のため、平成18年6月に「安全・安心のためのソフト対策推進大綱」を策定するとともに、防災情報の高度化、地域の防災力の向上、地震・火山活動等の監視体制の充実等を図っている。さらに、道路や各交通機関等における防災対策を進めるなど、災害に強い交通体系の確保を図っている。

第2節　建築物の安全性確保

法律の制定等による住宅・建築物の生産・供給システムにおける信頼確保、エレベーターに係る事故への適切な対応に取り組んでいる。

第3節　交通分野における安全対策の強化

「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（運輸安全一括法）」が制定され、平成18年10月から国による運輸安全マネジメント評価を開始するなど、輸送の安全の確保に関する取組みの強化を図っている。

また、鉄軌道交通、海上交通、航空交通、道路交通の各分野においても安全対策を進めている。

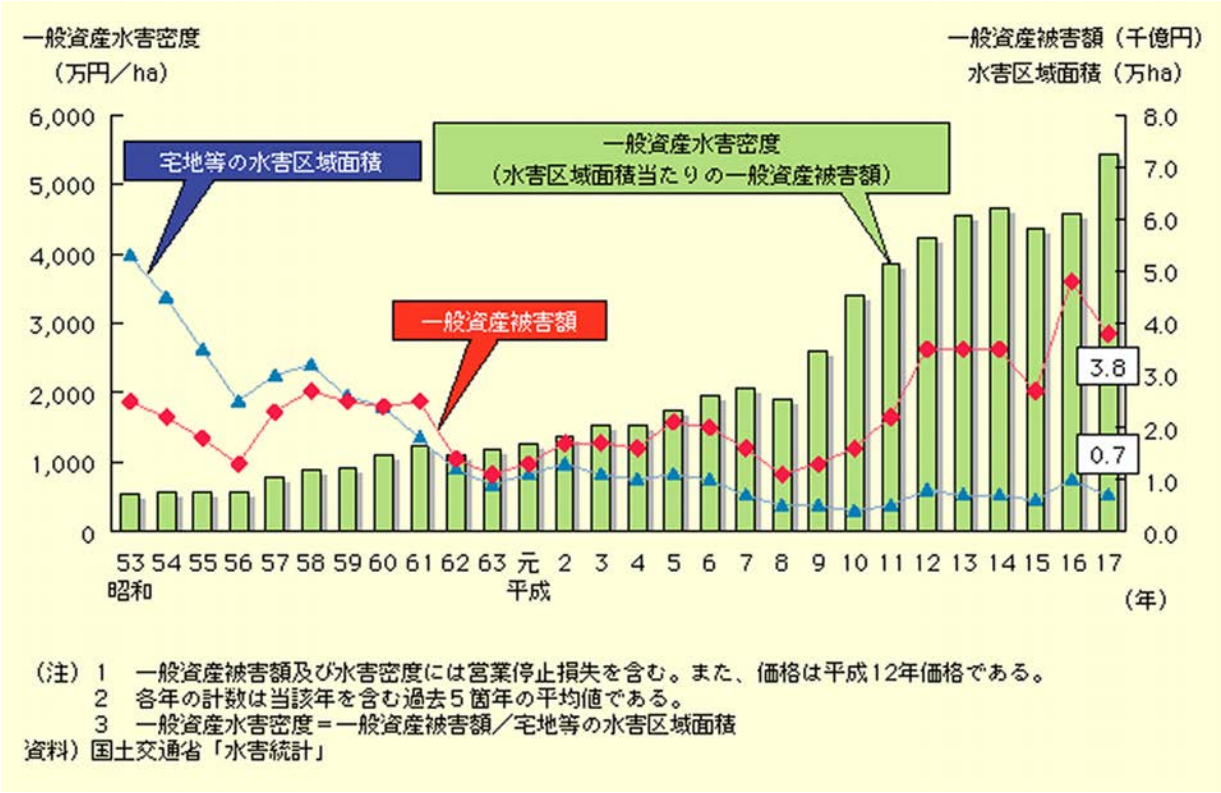
第4節　危機管理・安全保障対策

各国との連携を図りつつ、鉄道、船舶・港湾、航空、自動車、重要施設等におけるテロ対策を推進している。また、事故災害への対応体制の確立を図るとともに、不審船・工作船対策等海上保安体制の強化を図っている。さらに、我が国の海洋権益の保全のため、海洋における秩序の維持を図るとともに、北朝鮮ミサイル発射・核実験事案を始めとした安全保障上の問題についても、適切な対応を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

我が国の国土は、地形、地質、気象、地理的に極めて厳しい条件下にあり、自然災害から国民の生命・財産を守ることは最も基礎的な課題であると言える。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12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／宅地等の水害区域面積
資料）国土交通省「水害統計」

Excel形式のファイルはこちら

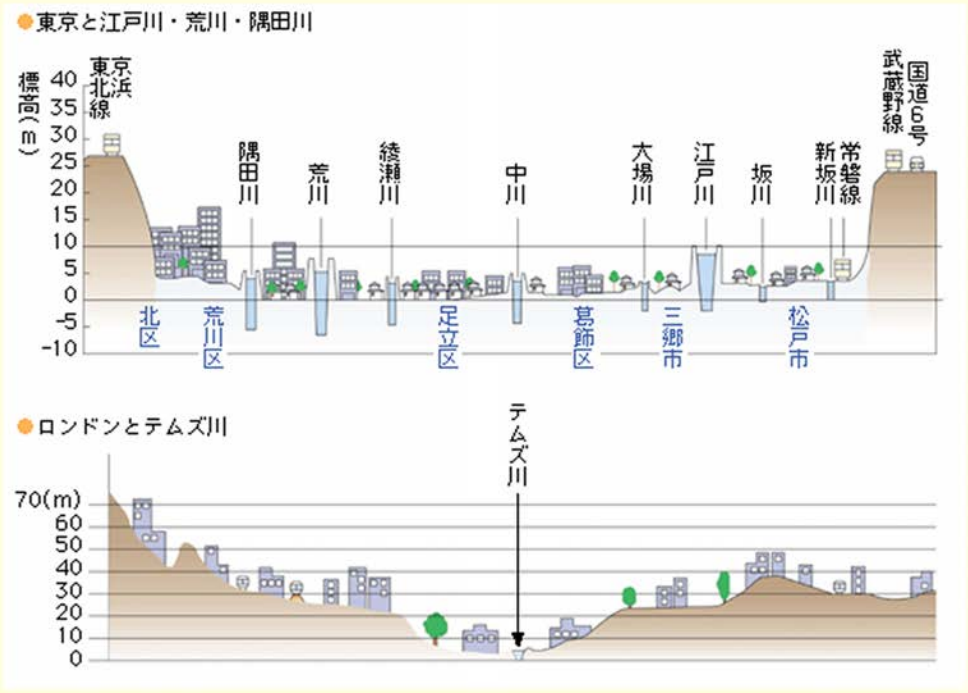
テキスト形式のファイルはこちら

1　災害に強い安全な国土づくり

（1）治水対策

我が国の都市の大部分は、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。

図表II-6-1-2　地盤の大半が洪水時の水位より低い日本の都市



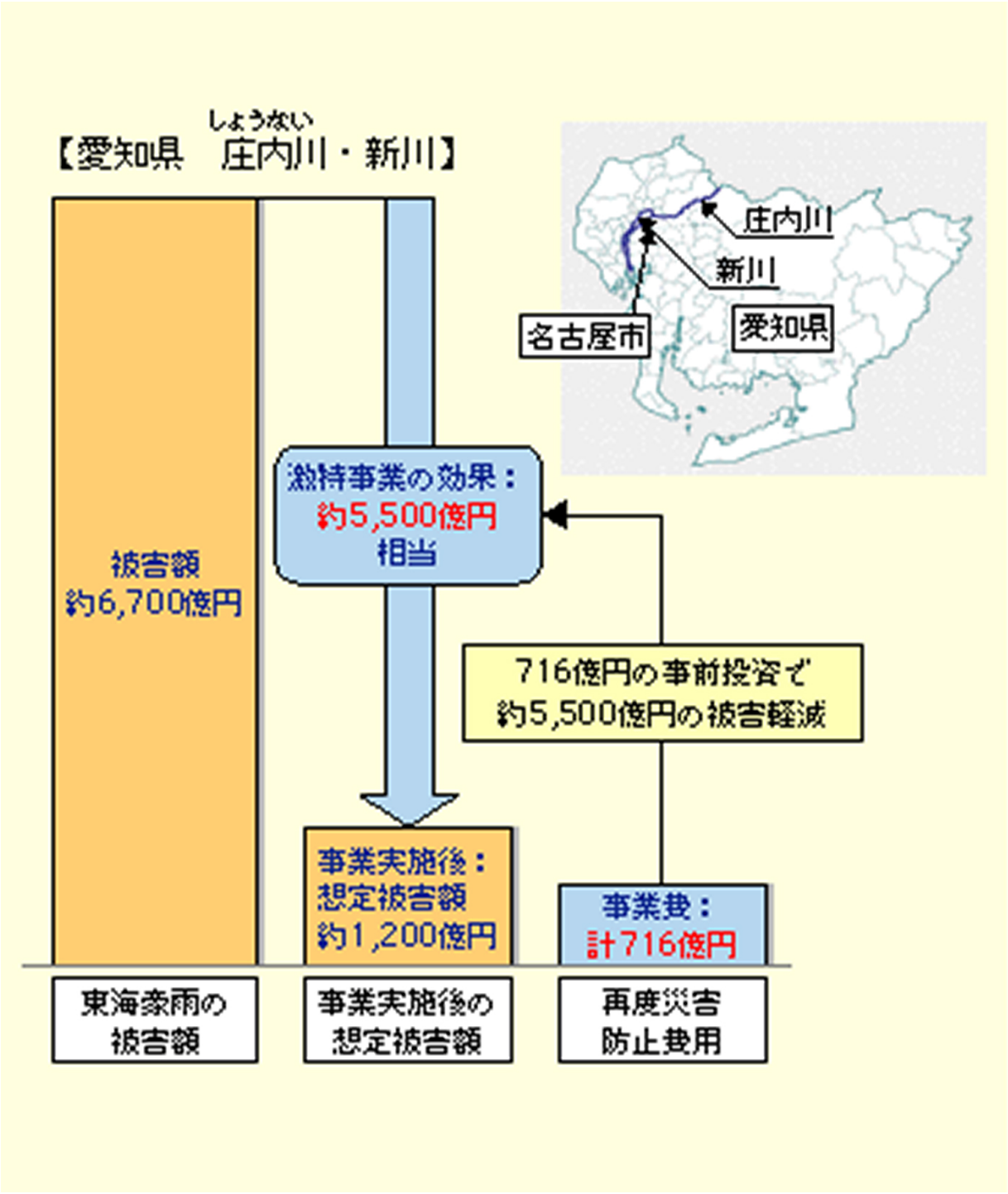
資料）国土交通省

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、18年と連続で発生した総雨量1,000mmを超える豪雨等に見られるように、気候変動等の影響による近年の集中豪雨の増加、施設能力を超える大規模な降雨等、自然的条件が変化してきている。さらに、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。しかしながら、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60％（17年度末）にとどまっているため、計画的かつ重点的な治水対策を実施する必要があり、ハード整備とソフト対策を一体的に推進している。

1）水害予防対策の推進

災害後に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月の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-6-1-3　事前投資による被害軽減効果（平成12年東海豪雨）



2）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においては、一定の外力を想定し、連続堤防や洪水調節施設等の整備により、洪水氾濫そのものを発生させない対策を行ってきた。これらの施設整備を引き続き進める一方、整備には長時間を要し、整

備途上で災害が発生する危険性があることから、氾濫流の制御や警戒避難体制の確立等、氾濫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。

具体的には、土地の利用状況等を踏まえつつ、二線堤や輪中堤等の整備を進めるとともに、既存施設の有効活用、ハザードマップの整備や災害情報の収集・伝達体制の構築等のソフト対策を充実するなど、関係する地方公共団体等と協力しつつ進めている。

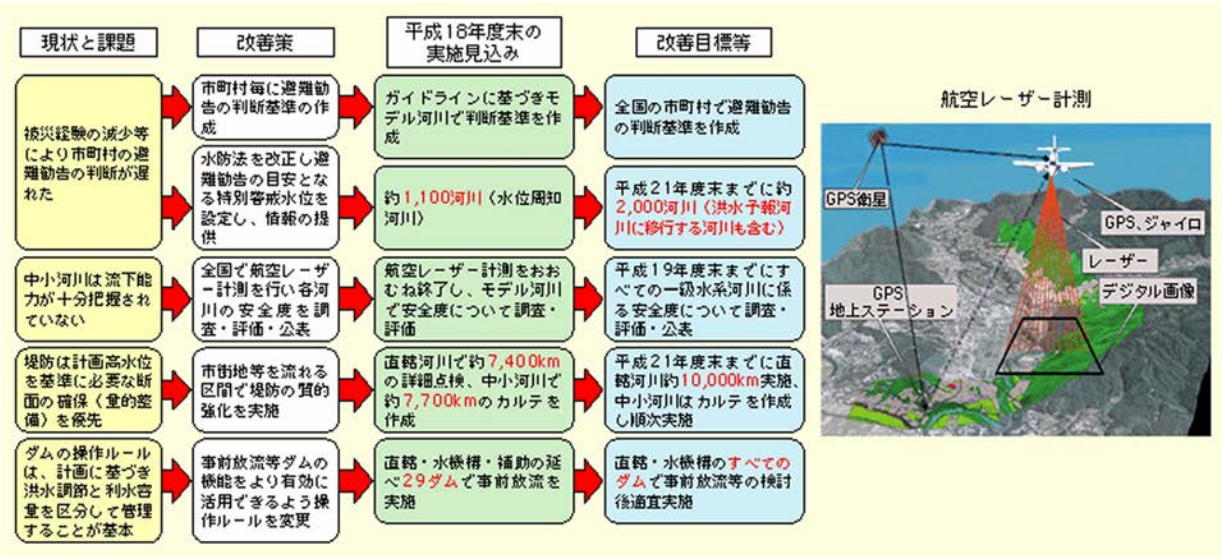
3）大規模水害の再発防止対策

大規模水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。平成18年7月豪雨による被災箇所に対する再発防止対策としては、諏訪湖・天竜川（長野県）、川内川及び米之津川（いずれも鹿児島県）にて、河川激甚災害対策特別緊急事業が採択されている。

4）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-6-1-4　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



（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

テキスト形式のファイルはこちら

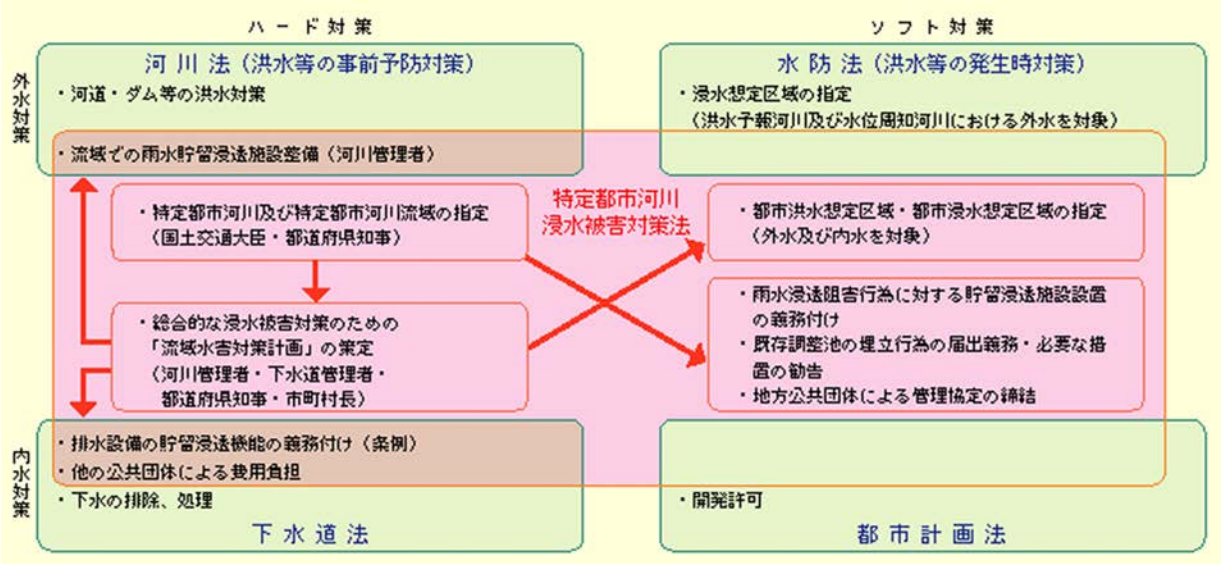
（2）都市型水害対策

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。

「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枠組みが構築されており、平成18年12月末現在、鶴見川（神奈川県）、新川（愛知県）、寝屋川（大阪府）の3河川を特定都市河川に指定している。

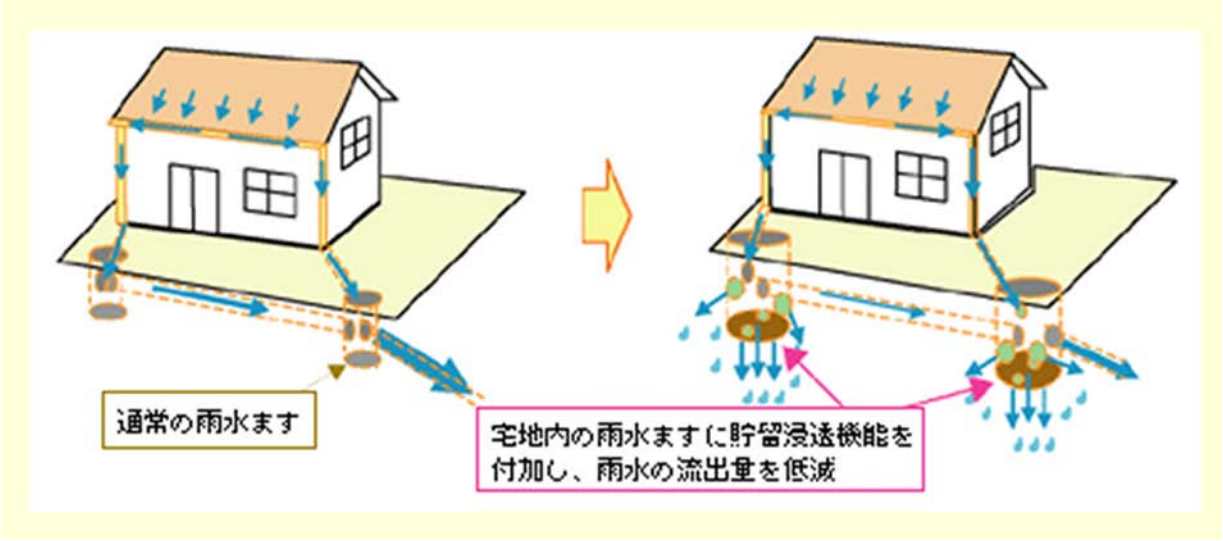
図表II-6-1-5　「特定都市河川浸水被害対策法」の概要



2）雨水貯留浸透施設整備の推進

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推進している。

図表II-6-1-6　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、計画規模を上回る集中豪雨等により、都市において深刻な内水氾濫被害が発生している。このため、平成18年度に「下水道総合浸水対策緊急事業」を創設し、地区と期限を設定した上で重点的な施設整備を行うとともに、ソフト対策と自助を組み合わせることにより、総合的かつ効率的な浸水対策を行い、被害の最小化を目指している。

4）大都市の壊滅的被害の防止

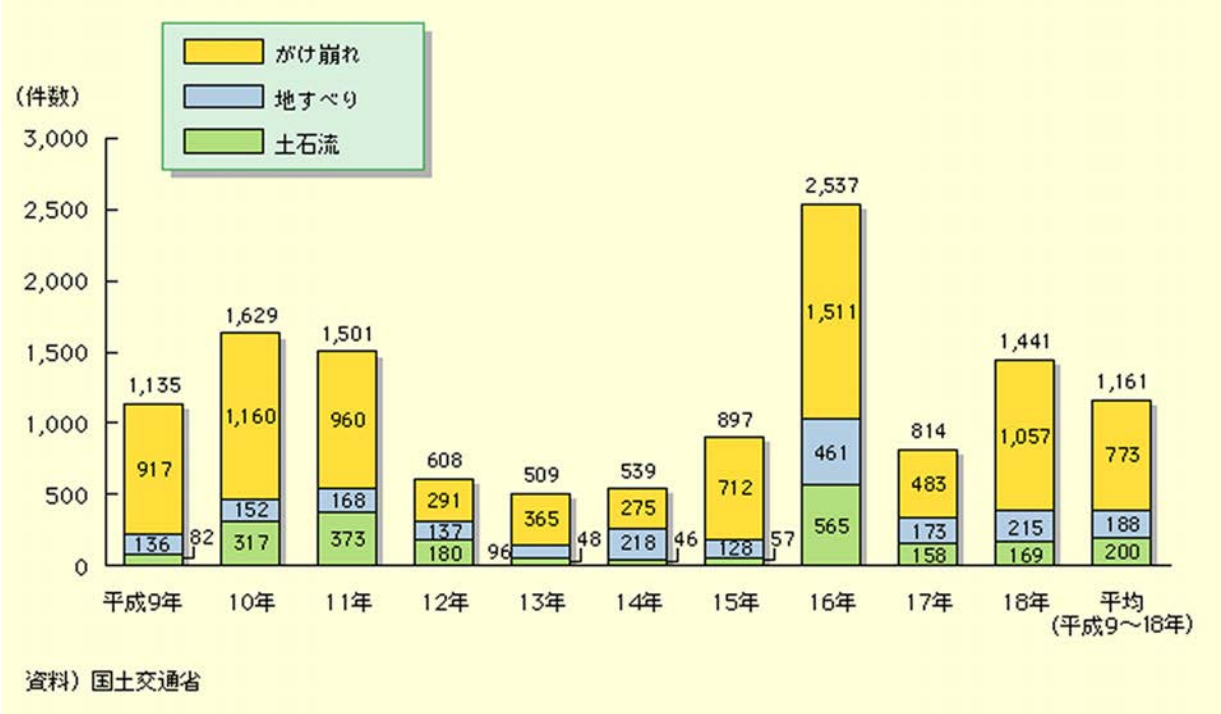
流域に人口・資産等が高密度に集積している荒川（東京都）、淀川（大阪府）等の大河川では、計画規模を上回る洪水による壊滅的被害から大都市圏を防御する高規格堤防（スーパー堤防）をまちづくりと一体的に整備し、河川空間を生かした水と緑の潤いのある水辺都市の再生を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）土砂災害対策

我が国では、集中豪雨や地震等に伴う土石流、地すべり、がけ崩れ等の土砂災害が、過去10年の年平均で約1,000件発生しており、多大な被害を与えている。また、自然災害による犠牲者のうち、土砂災害によるものが大きな割合を占めており、平成18年の梅雨前線による豪雨（6月22日～7月31日）では、死者32名のうち21名が土砂災害によるものであった。

図表II-6-1-7　過去10年（平成9～18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18年の梅雨前線による豪雨で発生した土砂災害（長野県岡谷市）



このため、迅速な避難が困難な箇所に対する施設整備や、自助、共助、公助により少なくとも土砂災害による犠牲者を出さないことを目指した安全かつ確実な避難体制の構築等、ハード・ソフトの連携による効果的な土砂災害対策を推進している。

1）根幹的な土砂災害対策

荒廃した山地を源流域に持つ河川は、そこから流れ出す土砂により流域全体にわたって甚大な被害をもたらす。このような土砂災害を未然に軽減し、広域的な国土保全を図るため、砂防関係施設の整備を推進している。

2）土砂災害発生地域の緊急防災対策

土砂災害発生箇所及び周辺地域を含めた集中的な砂防関係施設の整備により、近年甚大な土砂災害が発生した地域において、再度災害防止対策を強力に推進している。

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）を形成することを推進している。平成18年度は、六甲地区（兵庫県）等16地区において実施している。

4）警戒避難体制と一体となった土砂災害対策

警戒避難体制の前提となる避難場所が必ずしも土砂災害に対して安全でない地域においては、住民の避難のための支援体制を強化するとともに、砂防施設の整備による避難場所等の保全を推進する。

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）」に基づき、土砂災害が発生するおそれのある「土砂災害警戒区域」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「土砂災害特別警戒区域」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。平成18年12月末現在、全国で土砂災害警戒区域は23,324箇所、土砂災害特別警戒区域は11,538箇所が指定されている。

近年、土砂災害が多数発生し、多くの犠牲者が出たことから、平成18年9月には「土砂災害防止対策基本指針」を変更し、土砂災害特別警戒区域等の指定を更に促進している。

（イ）危険住宅の移転の促進

崩壊の危険があるがけ地に近接した危険住宅については、「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17年度は、この制度により危険住宅80戸が除却され、危険住宅に代わる住宅70戸が建設された。

テキスト形式のファイルはこちら

（4）地震対策

1）住宅・建築物の耐震・安全性の向上

阪神・淡路大震災や平成16年新潟県中越地震のほか、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。こうした状況を背景に、平成17年10月に「建築物の耐震改修の促進に関する法律（耐震改修促進法）」を改正し（18年1月施行）、国による基本方針において、住宅や不特定多数の方が利用する建築物の耐震化率を現行の75%から27年までに少なくとも9割とする目標を定め、建築物に対する指導等の強化や計画的な耐震化の促進を図っている。この改正により、各都道府県は耐震改修促進計画の作成が義務付けられ、18年度中にすべての都道府県において計画が策定された。

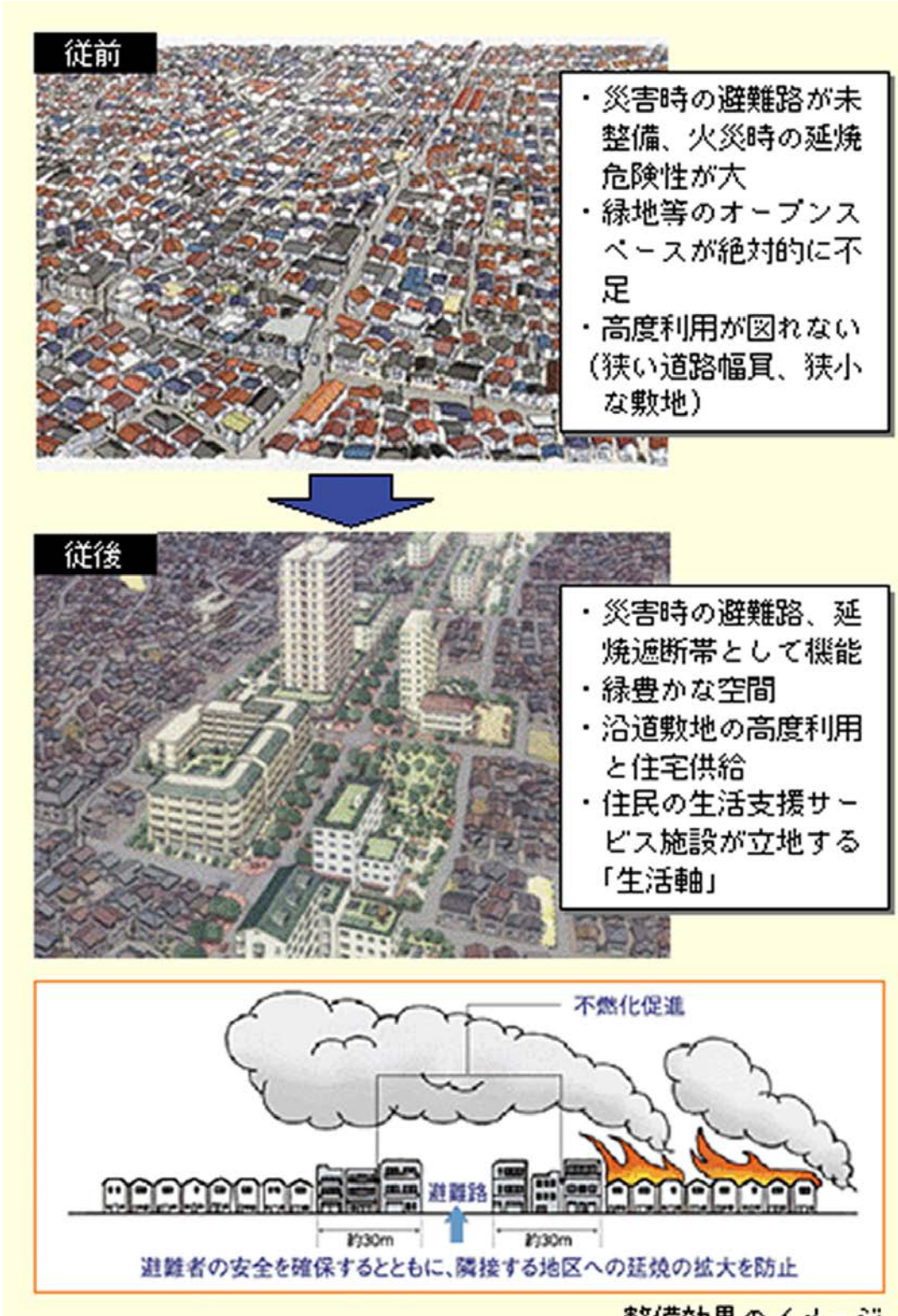
また、耐震診断・耐震改修に対する補助を行う住宅・建築物耐震改修等事業において、緊急輸送道路沿道建築物に対し補助率のかさ上げ等を行うとともに、平成18年度税制改正において住宅・建築物に係る耐震改修促進税制を創設するなど、支援制度の拡充を図っている。

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は喫緊の課題である。都市再生プロジェクト第三次決定においては、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地（重点密集市街地、東京・大阪各約2,000ha、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、住生活基本計画（全国計画）では、「密集住宅市街地の整備を推進する」、さらに、経済成長戦略大綱（平成18年7月）では、「密集市街地のリノベーションを戦略的に推進する」ことと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、（ア）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、（イ）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-6-1-8　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

整備効果のイメージ

また、道路等の基盤整備を推進しつつ、老朽化した建築物の建替えの促進を図ることにより、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進するため、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を第166回国会に提出した。

さらに、平成19年度税制改正において、密集市街地における民間事業者による積極的な建替えを推進する建替計画認定制度について特例措置を講ずることとしている。

3）オープンスペースの確保

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・地域防災拠点、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川名公園（名古屋市）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桃井中央公園（東京都）等10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官庁施設の整備の推進

総合的な耐震安全性を確保した官庁施設の新営及び耐震改修を推進しており、平成18年度は、災害応急対策活動の拠点として特に重要な官庁施設の耐震診断結果及び耐震化の整備目標を公表するとともに、中央合同庁舎第1号館本館（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17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

地震による被災時には、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し、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必要がある。そのため、平成17年度から緊急輸送道路の橋梁や新幹線、高速道路をまたぐ橋梁について耐震補強3箇年プログラムに基づき、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するため、耐震強化岸壁（平成18年4月末現在149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。

（エ）空港事業における耐震対策

平成18年度は東京国際空港（羽田）の誘導路の耐震化を促進したほか、航空輸送上重要な空港等の耐震化のあり方について方針を取りまとめた。

（オ）下水道事業における耐震対策

平成18年度に「下水道地震対策緊急整備事業」を創設し、消毒機能等地震時においても下水道が最低限有すべき機能を確保するための耐震化や避難地におけるトイレの確保等を、緊急かつ重点的に促進している。

6）総合的な宅地防災対策の推進

平成18年4月に「宅地造成等規制法」等が改正され（同年9月施行）、新規に造成される宅地について盛土宅地の崩落等を防止する耐震基準を盛り込むほか、既に造成された宅地等の安全性確保のため、造成宅地防災区域の指定ができることとした。また、耐震対策として、既存の造成地に係る「宅地ハザードマップ」の作成及び大規模盛土造成地の耐震化を促進している。

7）大規模地震に対応する土砂災害対策

首都直下地震、東南海・南海地震等の将来起こりうる大規模地震等に起因する土砂災害から被害を軽減するため、地震対策の強化区域内等において土砂災害対策を重点的に実施する。

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17年の福岡県西方沖を震源とする地震では、3,148件について応急危険度判定を実施した。

テキスト形式のファイルはこちら

（5）津波・高潮・侵食等対策

1）総合的な津波対策の推進

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、津波危機管理対策緊急事業を平成17年度に創設し、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いる。

2）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進めている。また、平成18年度には、津波危機管理対策緊急事業をゼロメートル地帯における高潮対策について拡充した「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設し、被害の最小化を目指したゼロメートル地帯の高潮対策を更に推進している。

3）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年台風第23号の高波による高知県菜生（なばえ）海岸での高潮災害を踏まえ、同様な危険性を有する施設において、おおむね5年間で壊滅的被害の防止対策を行うこととしている。

4）海岸侵食対策の推進

土砂供給量の減少、各種構造物の設置等による沿岸方向の土砂の流れの変化等様々な要因により全国各地で海岸侵食が生じ、特に近年は早いペースで侵食が進行している。河川、海岸、港湾、漁港等の各事業者と連携し、異常堆積土砂の除去対策と合わせ海岸侵食対策を推進している。

5）海岸保全基本計画の策定

「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が平成18年3月に全71沿岸域において完了した。

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。

テキスト形式のファイルはこちら

（6）雪害対策

1）平成18年豪雪を踏まえた対応

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「平成18年豪雪」を踏まえ、平成18年は豪雪地帯対策基本計画を変更するとともに、関係機関相互の情報共有の強化を図るため、豪雪時には情報連絡本部を国道事務所等に設置することとした。

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17年度は、全国的に記録的な豪雪となったことから、二度にわたる市町村道の除雪費補助の緊急措置を実施した。

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体制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、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18年度は、荘珠内（そうしゅない）川（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実施

豪雪地帯において、治水機能の確保と合わせ、水量の豊富な河川から市街地を流れる中小河川等に消流雪用水を供給するための導水路等の整備を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

（7）火山砂防対策

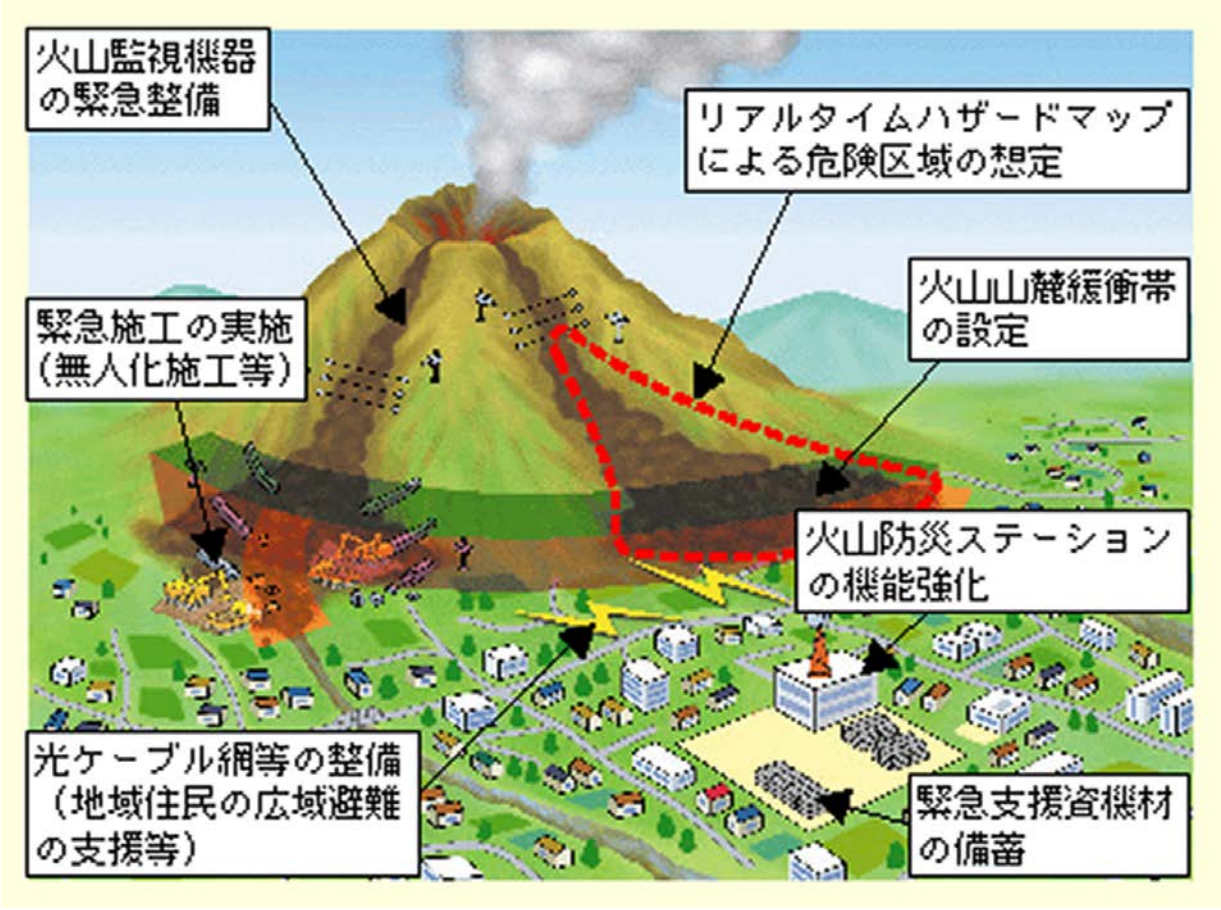
1）活発な火山活動に伴う土砂災害への対策

噴火等の活発な火山活動に伴う火山泥流や土石流等の広域的かつ大規模な土砂災害への対策として、砂防えん堤等の整備を実施している。また、光ファイバ網の整備等により、火山活動や土砂災害に関する情報を関係機関と共有し、防災活動を行う体制を整備している。

2）火山噴火緊急減災対策に関する計画の策定

火山噴火による被害を軽減するため、関係機関と連携を図りつつ、29火山について噴火時の緊急的な減災対策やそのための事前対策等を定めた「火山噴火緊急減災対策」に関する計画を策定することとしている。平成18年度は、策定支援のためのガイドラインを検討している。

図表II-6-1-9　火山噴火緊急減災対策に関する計画のイメージ図



テキスト形式のファイルはこちら

2　災害に備えた体制の充実

（1）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、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・具体的な対策等について検討を行い、18年6月に「安全・安心のためのソフト対策推進大綱」を策定した。今後、この大綱に基づき、「国土交通省業務継続計画（BCP）」の作成、災害・事故時の情報提供の改善等の各種施策に取り組んでいく。

テキスト形式のファイルはこちら

（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、国民が迅速な避難等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。

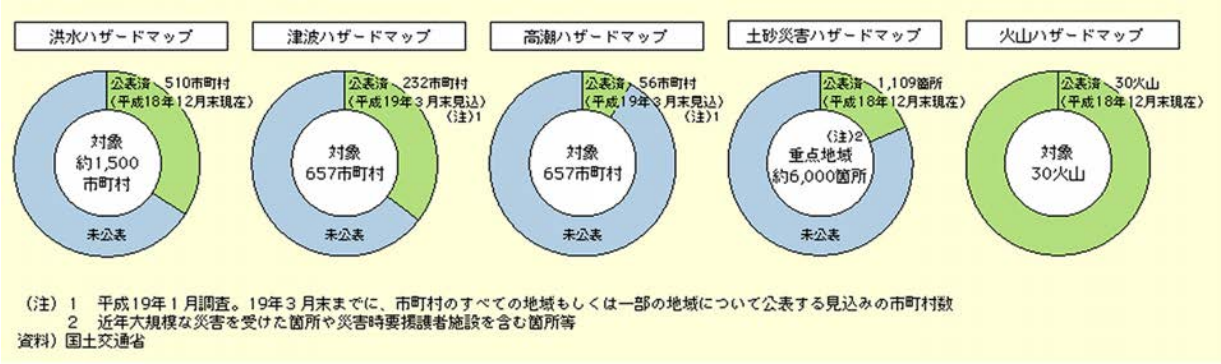
1）防災情報の集約

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・活用できるように、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・提供している。また、地理情報システム（GIS）を活用し、気象、河川の水位、海岸、地殻変動のデータ等、複数の蓄積・保存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。

2）ハザードマップ等の整備

災害発生時には、周辺住民が適切な行動がとれるよう、安全な避難方法、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-6-1-10　ハザードマップの整備状況



（注）1　平成19年1月調査。19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
2　近年大規模な災害を受けた箇所や災害時要援護者施設を含む箇所等
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、周知の徹底を図るため、平成17年に「水防法」を改正し、浸水想定区域図及び洪水ハザードマップ作成に関する手引き等を示している。また、地域の洪水に関する情報の普及のため、河川はん濫時の浸水深や洪水時の避難所等の洪水関連標識を電柱等に表示する「まるごとまちごとハザードマップ」を18年より推進している。

まるごとまちごとハザードマップ（円山川（兵庫県豊岡市））



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対策の一つとして、関係府省庁が連携して、作成マニュアルや事例集を示している。

土砂災害ハザードマップについては、ハザードマップに関する調査を充実させるため「土砂災害防止対策基本指針」を平成18年9月に変更している。

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。

3）洪水等に関する用語等の見直し

洪水時等に河川管理者から提供される防災情報は、一般的に使用されていない特殊な用語等があり、住民にとってわかりにくく、避難等を行う判断材料になりにくいものとなっていることから、住民、市町村の防災担当者、報道機関等に正確に理解され、受け手の的確な判断や行動につながるような「受け手の立場に立った用語」へ平成19年度より改善することとしている。

図表II-6-1-11　改善を行う主な用語

		現　状	改　善
水位情報で用いる用語		危険水位	はん濫危険水位
		特別警戒水位	避難判断水位
		警戒水位	はん濫注意水位
		指定水位	水防団待機水位
河川の洪水警報（注）等で用いる用語		洪水情報	○○川はん濫発生情報
			○○川はん濫危険情報
		洪水警報	○○川はん濫警戒情報
		洪水注意報	○○川はん濫注意情報
その他の用語	特殊な用語	高水敷	河川敷
		排水機場	排水ポンプ場
	音声で理解できない用語	破堤	堤防の決壊
		沿川	川沿い

（注）国土交通大臣等と気象庁長官が共同で個別の河川ごとに行う洪水警報等

Excel形式のファイルはこちら

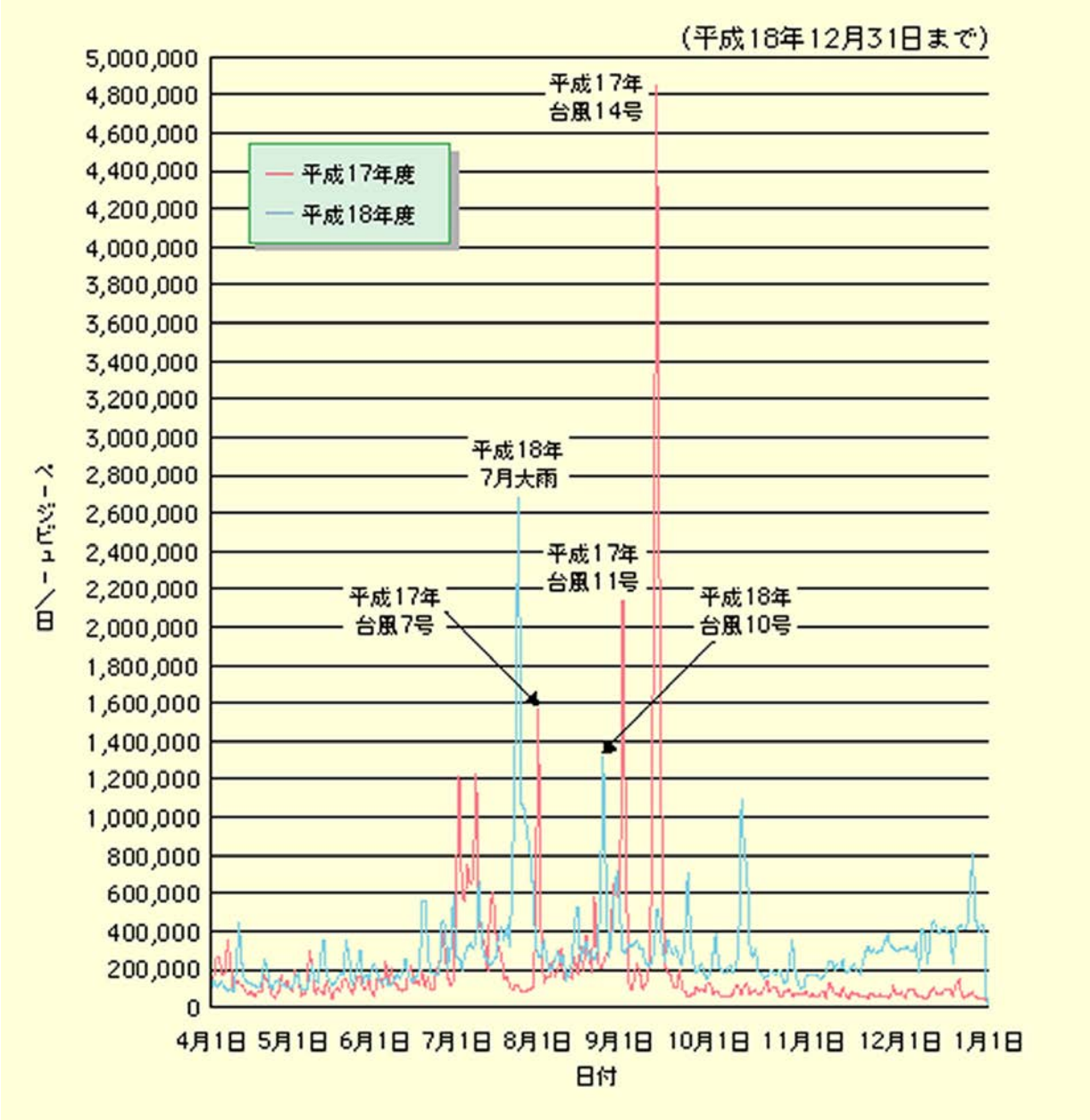
4）洪水等に関する防災情報の提供

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（はん濫注意情報・はん濫警戒情報等）の周知等が行われている。しかしながら、平成16年の水災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避難判断水位（特別警戒水位）への到達情報の周知等を行う水位周知河川（水位情報周知河川）として指定した。18年12月現在、洪水予報河川は296河川、水位周知河川は992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18年12月末現在、535河川で指定・公表している。

また、一般の方を対象に、インターネットや携帯電話を活用した「川の防災情報」(注2)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18年7月の大雨時には、一日当たり約270万件の利用があるなど、ニーズの高い即時の河川情報の提供に役立っている。

図表II-6-1-12　インターネット「川の防災情報」アクセス状況



Excel形式のファイルはこちら

さらに、平成18年度から全市町村等の防災機関を対象に、インターネット等を通じて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の提供を開始した。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ている。

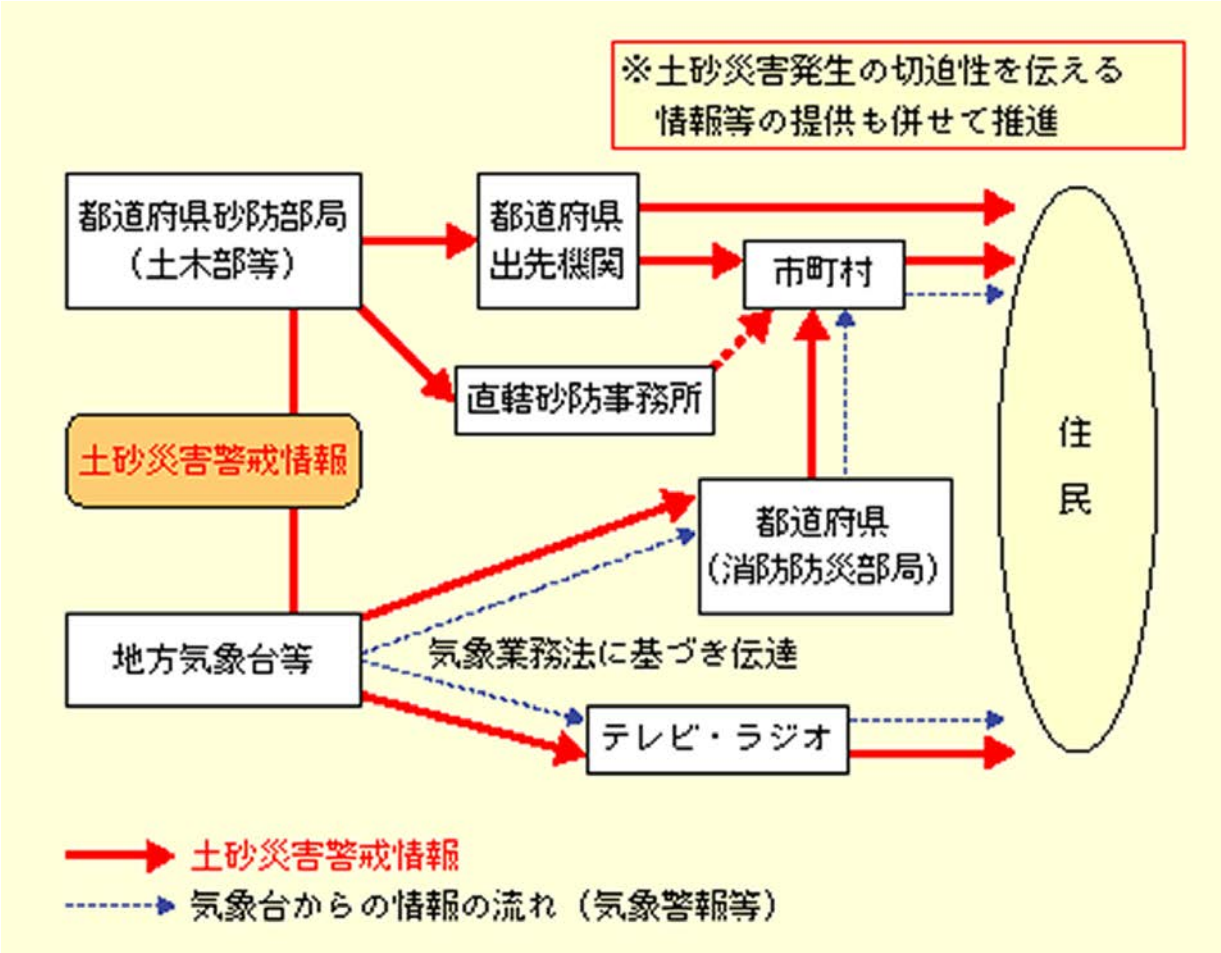
なお、国土交通省では、平成18年度末までに光ファイバ網を約32,700km整備し、全国のネットワークが概成している。この光ファイバ網は専用回線であるため、災害時においても回線が輻輳せず、安定して情報を伝達するこ

とが可能である。18年10月現在、約270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

土砂災害警戒情報は、大雨による土砂災害のおそれがある時に市町村長が避難勧告等を発令する際の判断や住民の自主避難の参考となるよう、都道府県と気象庁が共同で発表し、都道府県消防防災部局等を通じて市町村等に提供する情報である。平成18年12月末現在、8府県で提供しており、19年度末をめどに全都道府県で提供を開始する予定である。

図表II-6-1-13　土砂災害警戒情報の伝達経路図



6）気象情報等の充実

気象庁では、平成18年に宮崎県延岡市や北海道佐呂間町等において相次いで発生した竜巻等の突風による被害軽減のため、竜巻を含む突風の発生の可能性がある地域を予測する技術開発を進めている。また、同年5月から直接市町村等へ防災気象情報を提供するとともに、19年度から24時間先までの3時間刻みの台風予報等の提供を開始することとしている。

（注1）http://www.bosaijoho.go.jp
（注2）http://www.river.go.jp［インターネット版］、http://i.river.go.jp［iモード版］

テキスト形式のファイルはこちら

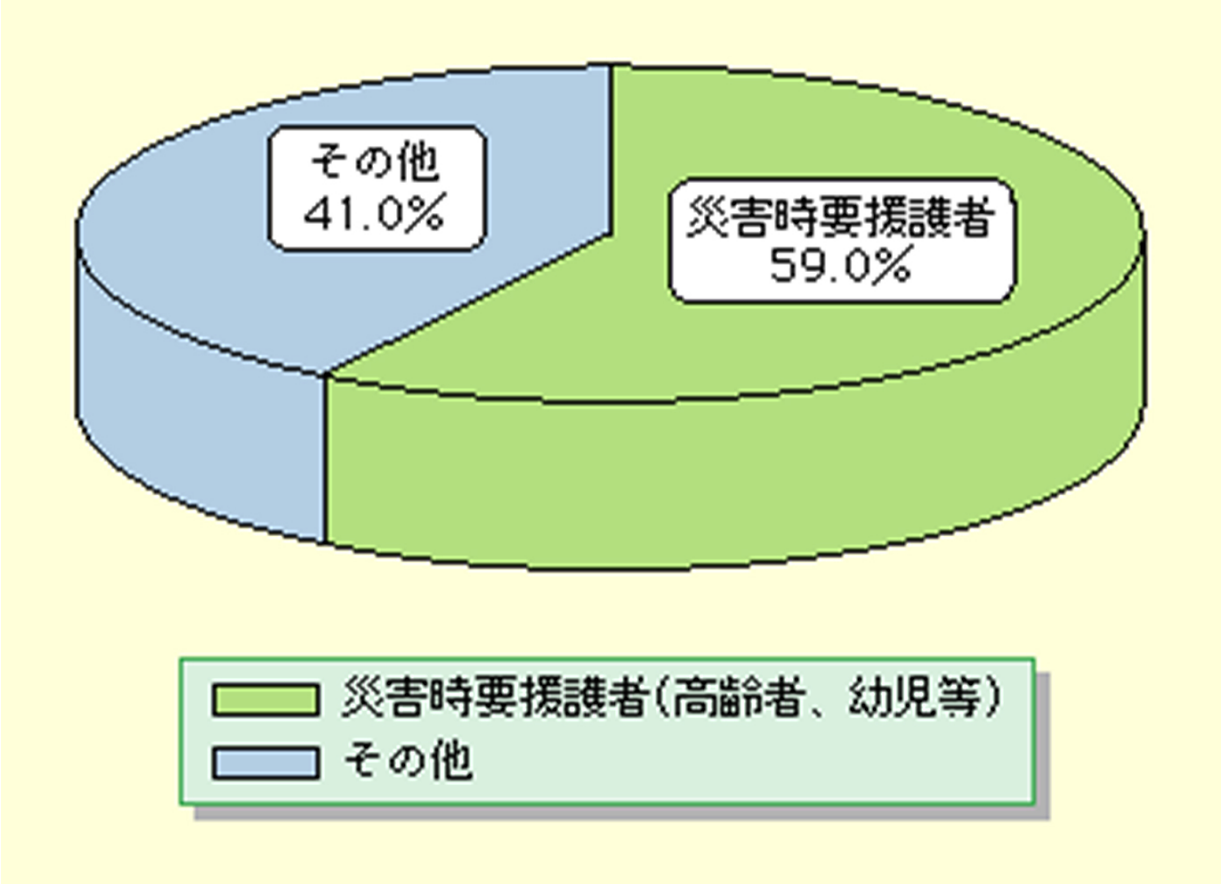
（3）地域の防災力の向上

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おけ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18年度は約610箇所で実施）。また、「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するとともに、18年9月に「土砂災害防止対策基本指針」を変更し、災害時要援護者の警戒避難体制整備の強化を図っている。

さらに、近年の災害では、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-6-1-14　土砂災害による死亡・行方不明者に占める災害時要援護者の割合（平成14～18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、平成17年の「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ている。

3）防災教育の推進

災害の被害軽減に資する防災教育を支援するため、学校や市民団体等の要望に応じた講師の派遣や広報用ビデオの貸出、小学生を対象とした防災教育のマニュアル作成等を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

（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（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、職員の非常参集、災害対策本部の設置等の初動対応体制を構築している。また、地方整備局間等の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）国土交通省業務継続計画（BCP）の作成

首都直下地震等発災時において、防災業務及びその他重要業務を継続的に実施するため、業務継続のための方策（要員の確保、業務の実施方法、データの保管等）について検討するなど、国土交通省業務継続計画（BCP）の作成に向けた取組みを進めている。

3）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、広報等総合的な防災体制の強化を図っている。

4）災害に備えた情報通信システム・機械等の配備

災害時の情報連絡体制を確保するため、本省、各地方支分部局、関係機関等の間で、光ファイバや災害時に通信が途絶されにくい多重無線通信回線を活用している。また、迅速な災害情報収集、応急復旧等のため、災害対策用ヘリコプター、衛星通信車、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。平成18年度は、中国・四国地方に災害対策用ヘリコプターを配備し、全国的におおむね1時間で到達可能な初動体制を構築した。

5）実践的な危機管理訓練の実施

災害対応を擬似体験するロールプレイング方式の実践的な危機管理訓練を積極的に実施し、災害対策要員の能力の向上に取り組んでいる。また、平成17年の「水防法」改正を踏まえ、地域住民、企業、NPO等の参加促進、避難場所・避難経路の確認を行うなど、より実践・参加型の水防演習を実施するとともに、18年6月には土砂災害に対する全国統一防災訓練を実施した。

6）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巡視船艇・航空機を配備し、24時間体制をとっている。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。

テキスト形式のファイルはこちら

（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、全国の地震活動を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。平成18年度は、地震発生メカニズムを反映した津波予報の高度化や、関係機関の潮位データ一元化による津波監視の強化等の津波対策を行ったほか、地震による大きな揺れが到達する前に到達時刻や震度等の情報を伝えることを目指す「緊急地震速報」の先行的な提供を、混乱を生じることなく適切な利活用が可能な分野に対して18年8月から開始した。また、同年10月から「緊急地震速報」の技術を活用することにより、一部の地震では最速2分以内に津波予報を発表することが可能となった。今後は、広く国民の方々が早期に「緊急地震速報」の利用開始ができるよう、情報への理解の普及・啓発に努めていく。

（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30火山を24時間監視するとともに、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監視体制の強化を図るほか、関係機関と連携を図り情報の収集を進め、火山情報の迅速かつ的確な発表に努めている。

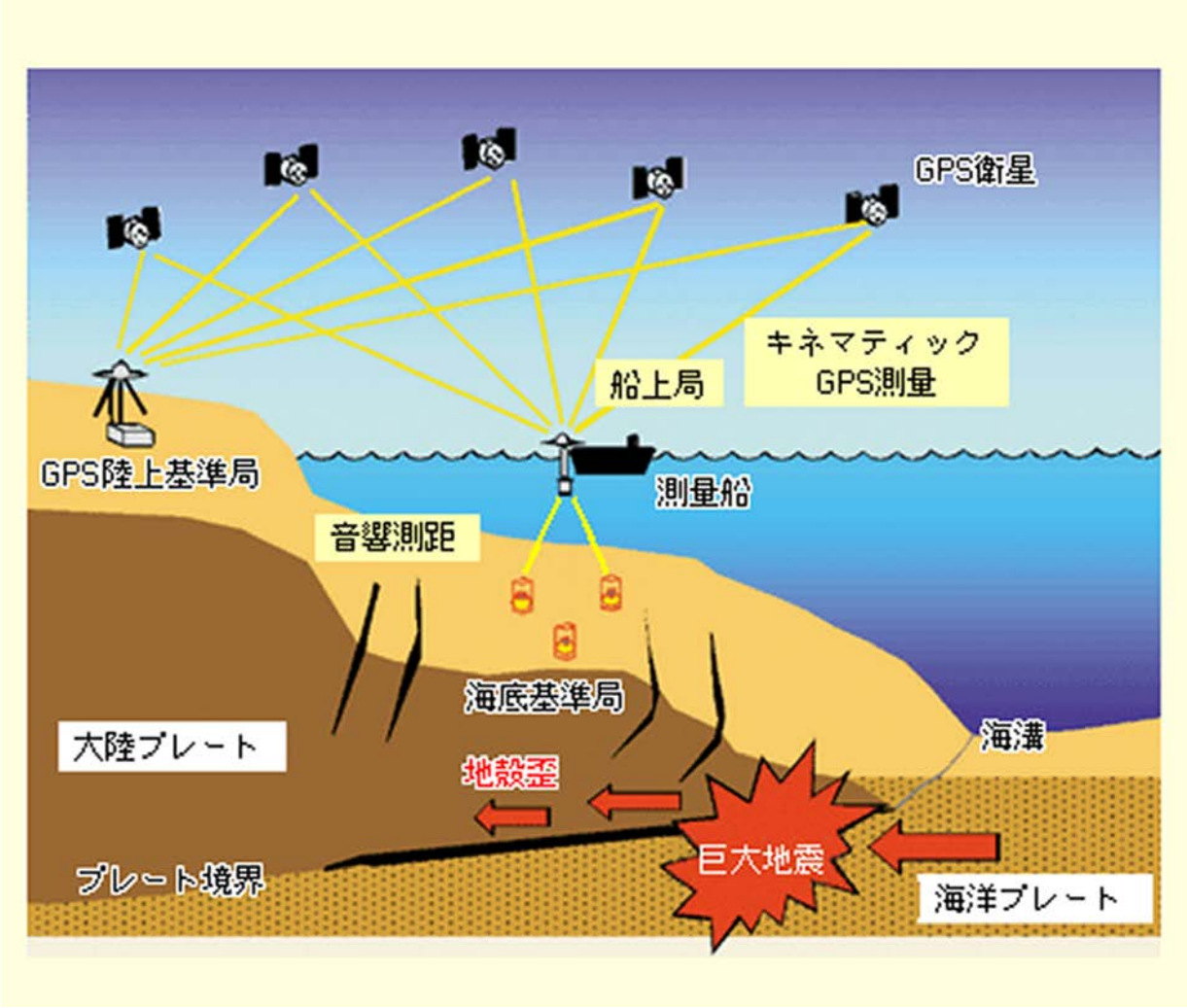
また、火山情報を防災機関等が利用しやすくするため、火山ごとに設定した6段階（0～5）の火山活動度レベルを付加した火山情報を提供している（平成18年12月末現在12火山）。

2）海上保安庁における取組み

（ア）海底地殻変動等の監視

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。また、地震及び火山噴火の予知に資するため、南関東の離島に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-6-1-15　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等の現象を把握し、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。

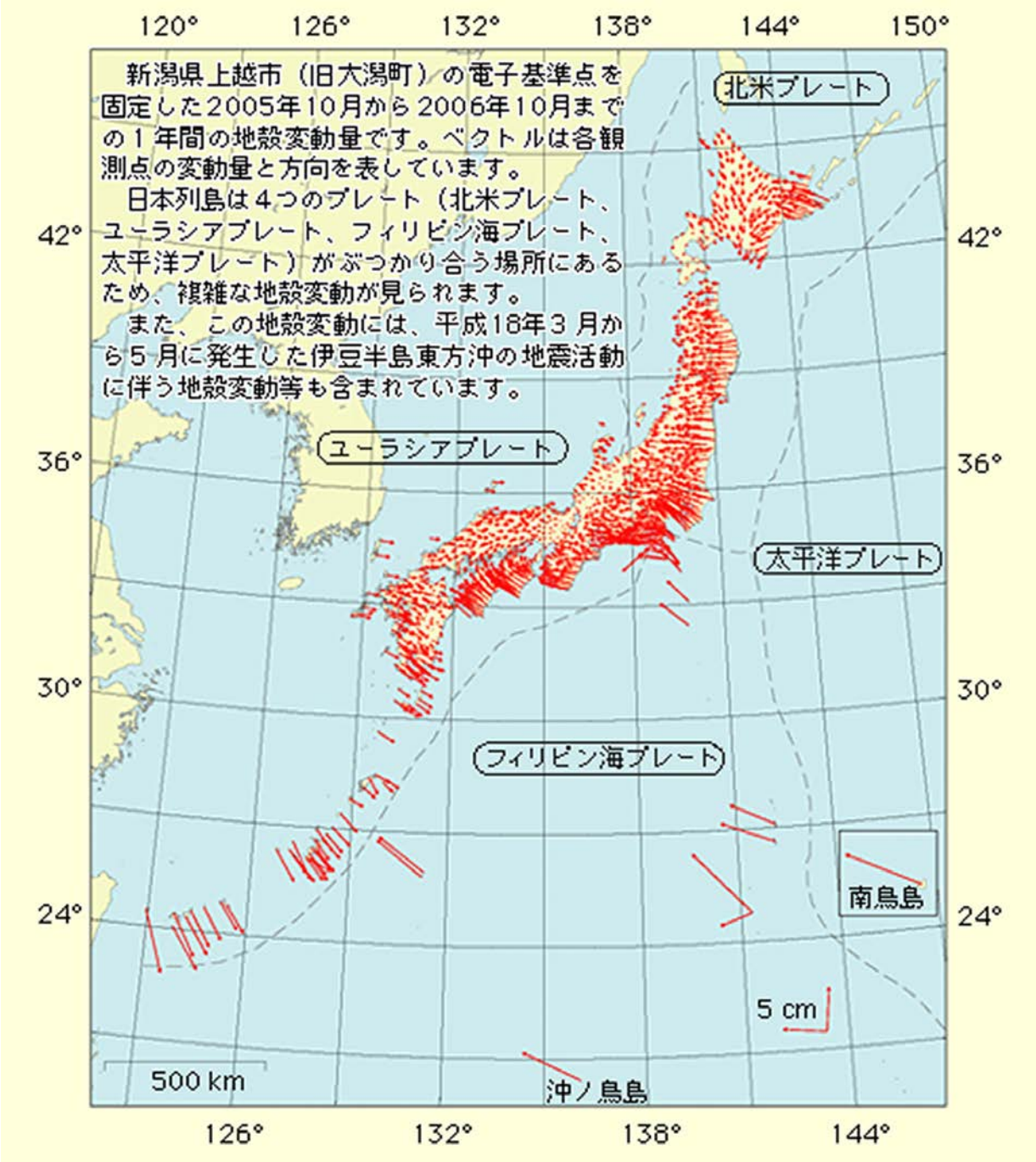
3）国土地理院における取組み

（ア）地殻変動観測・監視体制の強化

全国の電子基準点を1,233点に増設し、GPS連続観測による国土の監視を図るとともに、陸域観測技術衛星「だいち」を用いた地殻変動の監視を強化している。

GPS連続観測により、平成18年3月から5月にかけて発生した伊豆半島東方沖の地震活動や、箱根等の火山周辺において地殻変動が観測されている。なお、13年春頃から東海地域西部で観測されていた通常とは異なる地殻変動は、ほぼ終息している。

図表II-6-1-16　GPS連続観測が捉えた日本列島の動き



（イ）地震、火山噴火等に伴う自然災害に関する研究等

GPS、合成開口レーダー（SAR）、水準測量等測地観測成果から、地震・火山噴火の発生メカニズムを明らかにしている。また、航空機レーザ測量データや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・技術開発を行っている。

さらに、関係行政機関・大学等と地震予知に関する各種データ・情報を交換し、検討を行う地震予知連絡会を運営している。そのほか、海岸昇降検知センターを運営し、各省庁や公共機関等が設置している潮位観測施設の記録から地殻活動を検出し、地震予知研究に役立てている。

テキスト形式のファイルはこちら

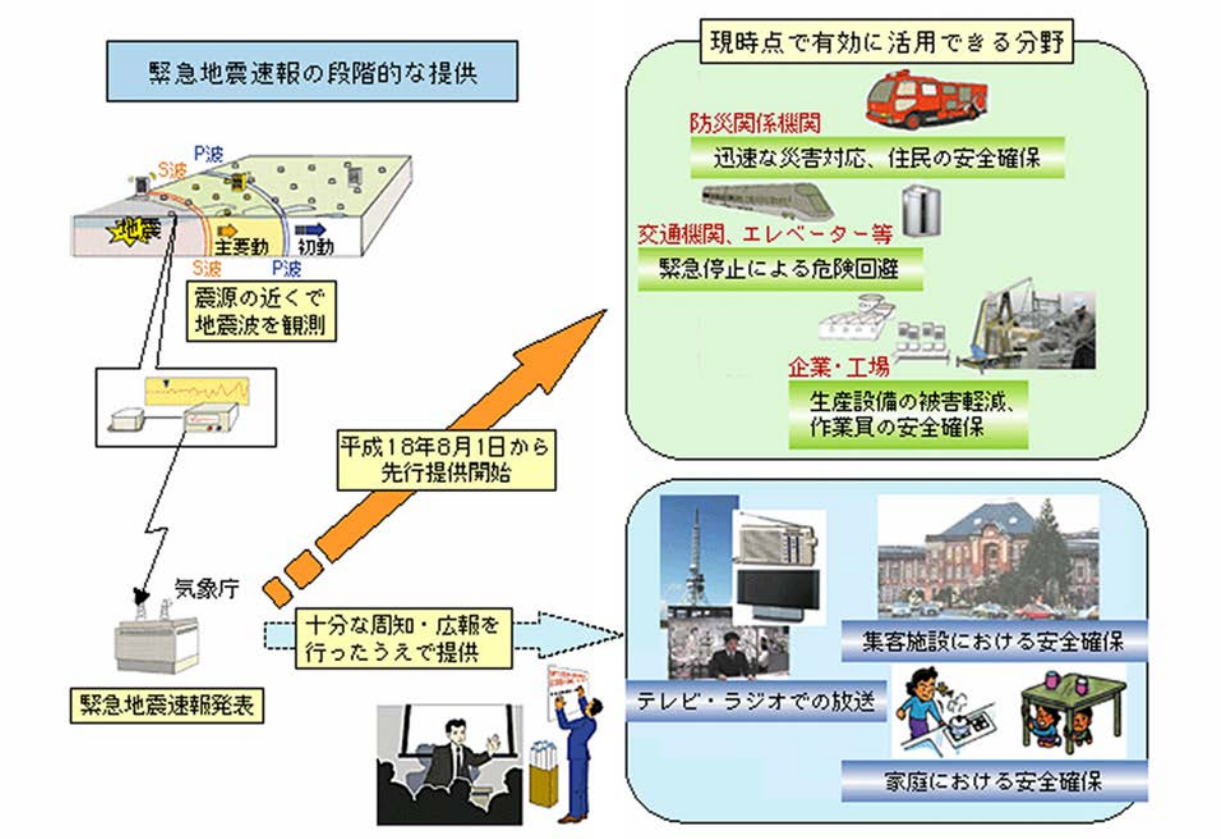
コラム・事例　地震からあなたを守る新しい情報～緊急地震速報の段階的提供～

緊急地震速報は、震源に近い地震計で初期微動（P波）を検知して、地震の震源・規模及び各地の震度等を秒単位という短時間で推定し、情報として発表するものです。この情報を、主に被害を発生させる主要動（S波）が到達する前に受信し、速やかに適切な対策をとることにより地震被害の大幅な軽減が期待されます。

しかし、緊急地震速報には、震源に近い場所では情報の提供が間に合わないことがある、震度等の推定には誤差を含んでいる、などの技術的な限界があり、また、集客施設等で緊急地震速報が提供された場合に多数の人が出口に殺到して将棋倒しになるといった混乱等の発生も懸念されるなど、利用に当たっての課題もあります。このため、緊急地震速報を広く国民に提供するためには、情報の特徴や限界、情報を受信したときにとるべき行動を示した心得について事前に十分な周知・広報を行うことが必要です。

気象庁では、学識経験者や報道機関等からなる検討会における検討結果を受け、情報の特徴や限界を理解し、混乱を生じることなく有効に活用できる利用者からの早期の実用化への要望も踏まえ、平成18年8月から、列車やエレベーターの制御、工場や工事現場等における訓練された作業員の安全確保等に活用する利用者に対して緊急地震速報の提供を開始しました。同年12月末現在で約300機関が緊急地震速報を受信しています。

今後は、緊急地震速報利用上の心得等について十分な周知・広報を行った後、平成19年9月頃に広く国民への緊急地震速報の提供を開始することを目指しています。



テキスト形式のファイルはこちら

（6）ICT化による既存ストックの管理の高度化

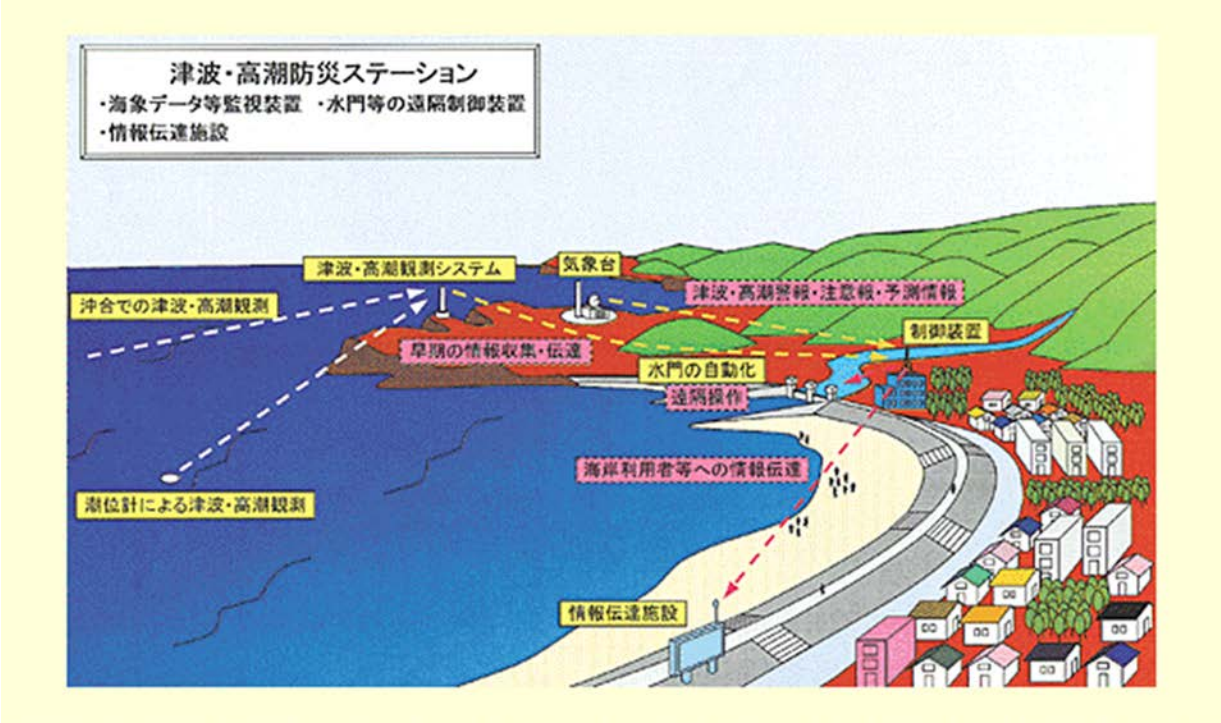
ICT（注）を活用した公共施設管理、危機管理の高度化を実現するため、光ファイバ網の構築を進めるとともに、公共施設管理用光ファイバ、監視カメラ（CCTV）、斜面監視GPS等各種情報通信システムを組み合わせ、公共施設の適切な維持管理や運用を図っている。

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、河川の流況や火山地域等の遠隔監視のほか、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・操作をするなど管理の高度化を図っている。

さらに、海岸の状況を把握するための光ファイバー網及びCCTV等の整備を図り、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17年度末現在7地域供用）。

図表II-6-1-17　津波・高潮防災ステーションのイメージ図



（注）我が国では、情報通信技術を表す言葉として「IT（Information Technology）」の語が広く普及しているが、国際的には、「ICT（Information and Communications Technology）」の語が広く定着している。今後のユビキタスネット社会においては、誰でも簡単にネットに接続することにより、多様で自由かつ便利な「コミュニケーション」を実現していくことが重要であることから、原則ICTを使用する。

テキスト形式のファイルはこちら

（7）公共土木施設の災害復旧等

平成18年は、豪雪、低温、梅雨前線による豪雨、台風第13号等により、全国で約2万8千箇所、約4,100億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や専門家を派遣し、迅速な応急工事の支援等を行うとともに、再度災害を防止するため、復旧事業の際、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。なお、7月豪雨時には、緊急調査団を派遣し、その後の国管理河川の災害復旧事業及び災害関連緊急砂防等事業については、採択までの期間を約1／3に短縮した。

また、住民の安全・安心の確保を図るため、災害対策等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、公共交通に係る重大な事故が発生した箇所等において、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。

テキスト形式のファイルはこちら

3　災害に強い交通体系の確保

（1）多重性・代替性の確保等

大規模災害時における交通機能の確保は、人員・傷病者の輸送や避難、緊急物資供給等の災害応急対策には不可欠である。このため、道路、港湾、空港等の交通関係の基盤施設について、耐震化等の整備を推進している。さらに、災害発生時に迅速かつ的確に緊急輸送・代替輸送が確保されるよう、輸送事業者、施設管理者等とも協力しつつ調整機能の充実・強化を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）道路防災対策

豪雨・地震・津波・豪雪等の災害に対して、安全で信頼性の高い道路網・道路空間を確保するため、防災対策、震災対策及び雪寒対策を進めている。また、災害時においても道路利用者の利便性を図り、安全で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。

テキスト形式のファイルはこちら

（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検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

災害発生時に迅速かつ効率的に復旧事業の支援を行うため「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・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、医療機関及び空港内事業者との応援協定の締結推進を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　建築物の安全性確保

（1）住宅・建築物の生産・供給システムにおける信頼確保

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。

構造計算書偽装問題では、本来法令を遵守すべき資格者である建築士が、職業倫理を逸脱して構造計算書の偽装を行い、その偽装を、元請設計者、指定確認検査機関、建築主事いずれもが見抜けなかったほか、事件発生後も多くの建築士において不適切な業務が行われている実態が明らかになっており、建築確認・検査制度及び建築士制度への国民の信頼を大きく失墜させた。

このような事件の再発を防止し、法令遵守の徹底と建築士等による適正な建築活動の確保を図り、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、早急に制度の見直しを図っている。

平成18年6月には、建築確認・検査制度を見直すため、1）高度な構造計算を要する一定規模以上の建築物等に対する構造計算適合性判定の義務付け等による建築確認・検査の厳格化、2）特定行政庁の立入検査の実施等による指定確認検査機関の業務の適正化、3）建築士等に対する罰則の大幅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」が成立した。また、同年12月には、建築士制度の抜本的見直しを行うため、1）建築士に対する定期講習の受講義務付け等による建築士の資質・能力の向上、2）一定規模以上の建築物について構造設計一級建築士等による法適合チェックの義務付けによる構造設計等の適正化、3）管理建築士の要件強化、設計受託契約等の締結前の重要事項説明の実施等による建築士事務所の業務の適正化等を内容とする「建築士法等の一部を改正する法律」が成立した。さらに、消費者保護の観点から、1）建設業者による住宅建設瑕疵担保保証金の供託、2）宅地建物取引業者による住宅販売瑕疵担保保証金の供託、3）住宅に係る一定の保険の引受けを行う住宅瑕疵担保責任保険法人の指定等を内容とする「特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律案」を第166回国会に提出した。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）エレベーターに係る事故への適切な対応

平成17年7月の千葉県北西部を震源とする地震のエレベーター閉じ込め事故、18年6月の東京都港区のエレベーターにおける死亡事故を受け、社会資本整備審議会建築物等事故・災害対策部会で審議を行い、同年7月にP波感知型地震時管制運転装置の義務化等を内容とする「エレベーターの地震防災対策の推進について」を建議し、同年9月には安全基準・定期検査報告制度の見直し等を内容とする中間報告「エレベーターの安全確保について」を取りまとめた。これらを受けて、エレベーターの安全確保について具体的な施策の検討を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　交通分野における安全対策の強化

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。

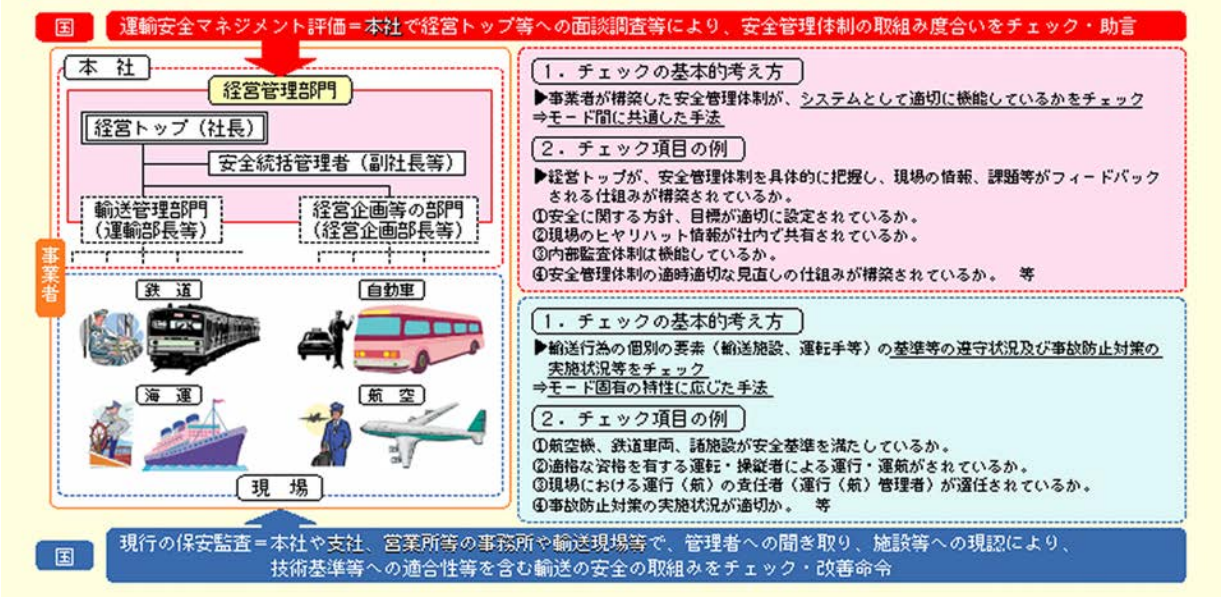
テキスト形式のファイルはこちら

1　公共交通機関における安全管理体制の構築

平成17年以降、JR西日本福知山線列車脱線事故等ヒューマンエラーに起因すると見られる事故・トラブルが多発したことを受け、国土交通省では「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」を平成17年6月に設置し、18年4月に運輸事業者における安全マネジメント体制の構築、予防安全型技術の必要性等を指摘する最終取りまとめを行った。

これを受け、「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（運輸安全一括法）」（平成18年10月施行）により、陸・海・空の運輸事業者に対し、輸送の安全の確保に関する義務付けが強化された。具体的には、経営トップ主導による経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を図るため、運輸事業者に対して、「安全管理規程」の作成・届出、「安全統括管理者」の選任・届出等を新たに義務付けている。また、国は事業者に対して「運輸安全マネジメント評価」を新たに実施している。運輸安全マネジメント評価は、従来からの保安監査とは観点が異なり、経営トップや「安全統括管理者」等の経営管理部門が行う安全管理体制への取組状況について国が評価し、更なる輸送の安全の確保に資する改善方策等の助言を行うものである。保安監査の充実・強化等と合わせて総合的に推進することにより、公共交通機関の安全対策を一層推進する。なお、平成18年12月までに大手運輸事業者12社に対して評価を行っている。

図表II-6-3-1　新たな運輸安全マネジメント評価の実施イメージ

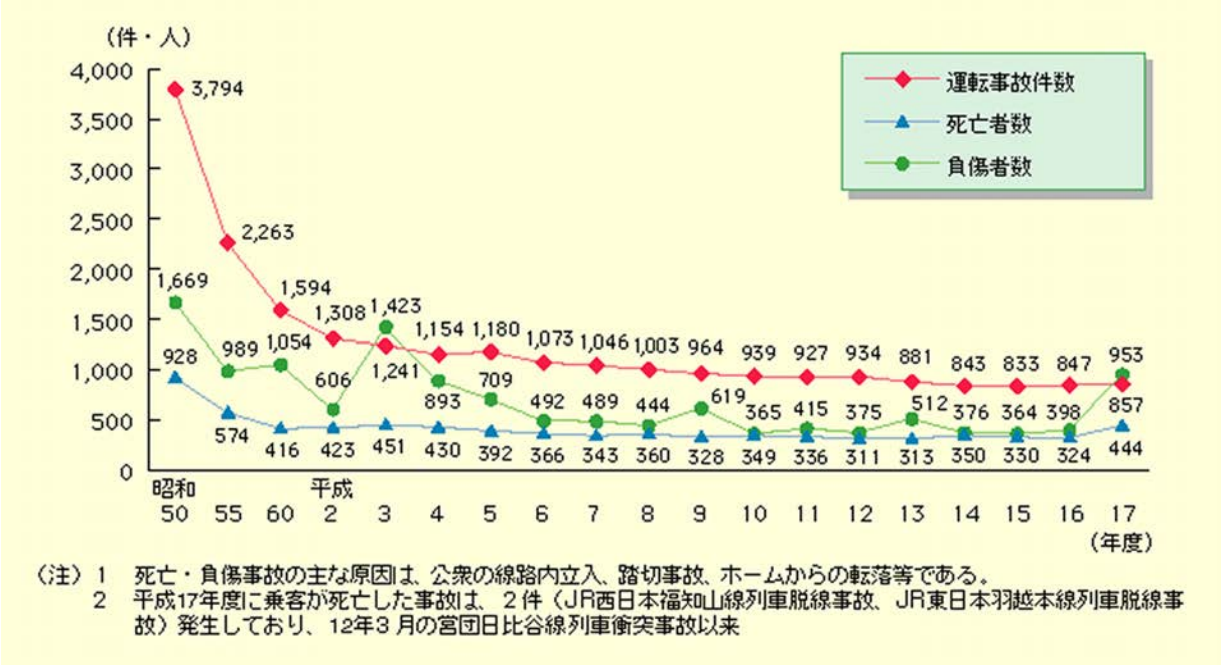


テキスト形式のファイルはこちら

2　鉄軌道交通における安全対策

鉄軌道交通における運転事故件数は、踏切事故防止対策の推進、自動列車停止装置（ATS）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。死傷者数は、長期的には減少傾向が続いていたが、平成17年度は、4月に発生したJR西日本福知山線列車脱線事故等の影響により大幅な増加となった。鉄軌道交通における事故は、被害が甚大となったり、利用者の利便に重大な支障をもたらすことがあるため、輸送の安全の確保に関する取組みの一層の推進が必要である。

図表II-6-3-2　鉄軌道交通における運転事故件数及び死傷者数の推移



Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

（1）鉄軌道の安全の確保

JR西日本福知山線列車脱線事故等を契機として、近年発生した事故等も踏まえ、急曲線等に対してATS等の速度制限装置の設置の義務化等を新たに盛り込んだ「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等の一部改正を行い、平成18年7月に施行した。また、「運輸安全一括法」の施行により、鉄軌道事業者においては、安全統括管理者に加え「運転管理者」の選任・届出等が義務付けられることとなった。

さらに、平成17年12月に発生したJR東日本羽越本線列車脱線事故を受け、全国の鉄軌道事業者に対して、風速計の緊急総点検の実施及びその結果を踏まえた当面の強風対策の実施を指示した。その上で、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・ハードの両面からの検討を進めており、18年9月には中間取りまとめを行い、風速計を新たに370箇所設置するなど、鉄道における強風観測体制の一層の強化を図っている。

このほか、鉄軌道事業者に対して、輸送の安全を確保する取組みが適切であるかどうか等に関して、保安監査を引き続き実施すること等により、事故防止を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）踏切事故防止対策の強化

「踏切道改良促進法」及び「第8次交通安全基本計画」に基づき、立体交差化、構造改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、踏切遮断機や高規格化保安設備（障害物検知装置等）の整備等を推進し、踏切事故の防止に努めている。

テキスト形式のファイルはこちら

3　海上交通における安全対策

過去5年間を見ると、海難に伴う死者・行方不明者数は、減少傾向にあるが、海難に遭遇した船舶の隻数（海難船舶隻数）は、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-6-3-3　海難船舶隻数及び海難に伴う死者・行方不明者数の推移



Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

（1）船舶の安全性の向上及び船舶航行の安全確保

1）船舶の安全性の向上

平成18年7月（一部は19年1月）のSOLAS条約（注1）の改正・発効に伴い、ばら積み貨物船や救命設備に関する安全基準の見直し等を行った。また、21年にSOLAS条約の改正・発効が予定されている損傷時の船舶の復原性能に関する技術要件について検討するとともに、船舶の安全のための技術的な規制の効果を海難事故情報等を基に客観的に評価する「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）を厳格に実施している。

このほか、平成18年3月に策定した「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」に基づき、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・普及に向けて取り組んでおり、「次世代内航船に関する乗組み制度検討会」において、乗組み体制の見直し等を検討している。

2）船舶航行の安全確保

船舶の高速化等海上交通環境の変化に対応し、船舶航行の安全を確保するため、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18年度には、航路標識の新設を1箇所、老巧化した航路標識施設及び機器の更新等の改良・改修を609箇所、避難港の整備を下田港等6港で実施している。また、海図等の充実を図るとともに外国人船員に対する海難防止対策の一環として英語表記の海図を刊行し、海外でも容易に入手できるよう普及活動に取り組んでいる。事故原因の大半を占めるヒューマンエラー防止としては、「先進安全航行支援システム（INT－NAV）」（注4）の調査研究を実施している。さらに、近年、我が国近海において、水中翼型超高速船（注5）が航行中に流木や鯨類と衝突する事故が相次いでいることから、18年4月より関係省庁、学識経験者等からなる「超高速船に関する安全対策検討委員会」を開催し、同年8月には中間とりまとめを行うなど、ハード及びソフト面から事故防止に向けた方策について検討している。

また、航海当直基準の一部を改正し、平成18年4月より、少なくとも一人の海技免状を有する船員が船橋航海当直を実施することを義務付け、これに伴う資格取得促進策を講じた。さらに、飲酒対策の強化として、安全管理規程に基づき呼気1リットル中のアルコール濃度0.15mg以上の状態における当直を禁止し、その違反は処分対象とするなどの対策を講じた。

水先制度に関しては、日本人船員の減少、水先業務運営の効率化・適確化への要請の高まり等、近年における水先制度をめぐる社会情勢の変化に対応するため、「水先法」を改正（平成19年4月施行）し、より安全で、効率的かつ適確な水先サービスを安定的に利用者に提供できる総合的な仕組みの構築を図っている。

また、マラッカ・シンガポール海峡を通航する船舶の増加や利用の多様化から、新たな国際協力の枠組みを構築する必要性が国際的に認識され、平成18年9月のクアラルンプール会議では、関係者間の対話メカニズム、航行援助施設の維持更新等の資金提供メカニズムの確立に向けた協力について合意された。我が国は、今後とも新たな枠組みの構築に向けて積極的に貢献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）国際条約の基準に適合していない船舶

（注3）寄港国による外国船舶の監督

（注4）レーダー、AIS等より得られる情報から自船の進路上にある危険領域を特定し、ブリッジ（船橋）から見た海上の景観情報と合わせて統合的に表示するシステム

（注5）高速航行をする際に、水中翼から得られる揚力で海面上に船体を持ち上げて航行する船舶

テキスト形式のファイルはこちら

（2）乗船者の安全対策の推進

乗船者が、死者・行方不明者となる原因の大多数は海中転落によるものであり、転落時に生還するためには、まず海に浮いていることが重要で、その上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。

ライフジャケットについては、平成13年から17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83%、非着用の場合29%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、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・取締りを実施するなど、ライフジャケット着用を促進している。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）救助体制の強化

海上保安庁では、迅速な救助を行うため、24時間体制で遭難周波数の聴守及び緊急通報用電話番号「118番」の運用を行うなど、事故の発生情報の早期把握に努めている。

また、海難及び人身事故に迅速かつ的確に対応するため、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機動救難体制の充実強化、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助体制の強化を図っている。

図表II-6-3-4　機動救難士の業務フロー



一方、マリンレジャー振興等の拠点である「海の駅」に、新たに災害・海難時の緊急輸送支援機能を付加し、地域の防災・救難体制の強化を検討している。

テキスト形式のファイルはこちら

（4）海難の原因究明と発生の防止

海難審判庁では、迅速な調査・審判による海難の原因究明に努めてきたが、「海難審判法」の一部改正により、平成18年4月から、国土交通大臣又は関係行政機関の長に対し、所掌事務の遂行を通じて得られた海難の発生の防止のため講ずべき施策についての意見を述べることができることとなり、同年8月に「被引浮体（注）に係る海難の防止」、19年1月には「漁船の海中転落による死亡・行方不明海難の防止」について、国土交通大臣等に意見を提出した。

また、裁決等を活用し、「海難分析集」や定期情報誌による情報提供、海難防止講習会等を通じ、海難防止策の普及・徹底に努めており、平成18年9月には、外国人船員に対する海難防止策の普及のため、英語版の海難情報誌「MAIA DIGEST」を新たに刊行した。

さらに、国際海事機関（IMO）等における海難調査の国際協力体制の構築に関する検討、各国海難調査結果の分析作業等、海難防止に関する国際的な取組みにも積極的に参画している。

（注）マリンレジャーにおいて、モーターボート等によりけん引される、動力を有さないバナナ型の浮体等

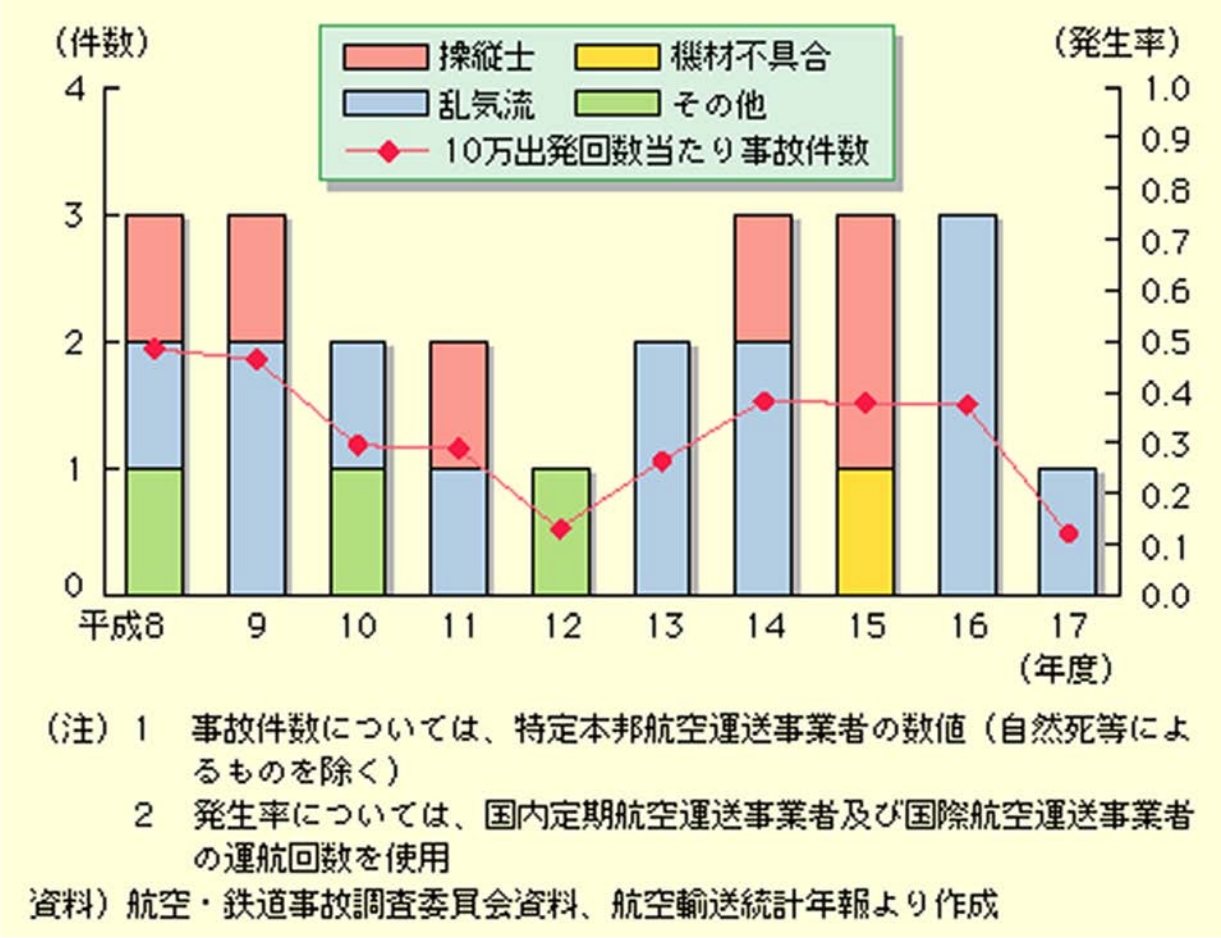
テキスト形式のファイルはこちら

4　航空交通における安全対策

（1）航空の安全対策の強化

我が国の航空会社(注)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年以降、航空輸送及び航空管制に関して、安全上のトラブルが続発した状況にかんがみ、予防的な安全対策及び航空会社への監督体制の強化に努めてきた。

図表II-6-3-5　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

平成18年度においては、「運輸安全一括法」により「航空法」を一部改正し、航空安全に係る情報を幅広く収集・分析するために、航空会社に対して事故や重大インシデント以外の安全上のトラブルの国への報告等を義務付けることとした。今後は、安全上のトラブルの発生原因や傾向を分析するためのシステムの構築、航空従事者等の教育訓練方式の確立等、予防的安全対策を積極的に推進していくこととしている。

また、航空会社に対する専門的かつ体系的な監査を抜き打ちを含め高頻度で実施することにより、航空会社の実態・問題点等の的確な把握に努め、必要な安全対策に反映していくこととしている。

航空会社への監査



さらに、情報伝達の不備や情報共有の不足といったヒューマンエラーによる事故・トラブルを未然に防止するため、滑走路運用制限等の航空管制に必要な情報を管制卓にグラフィックや文字で表示するためのシステム整備、航空情報を電子化し関係機関と情報共有を図る航空情報（AIS）センターの整備を進めている。

（注）ここでいう航空会社とは、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）のこと

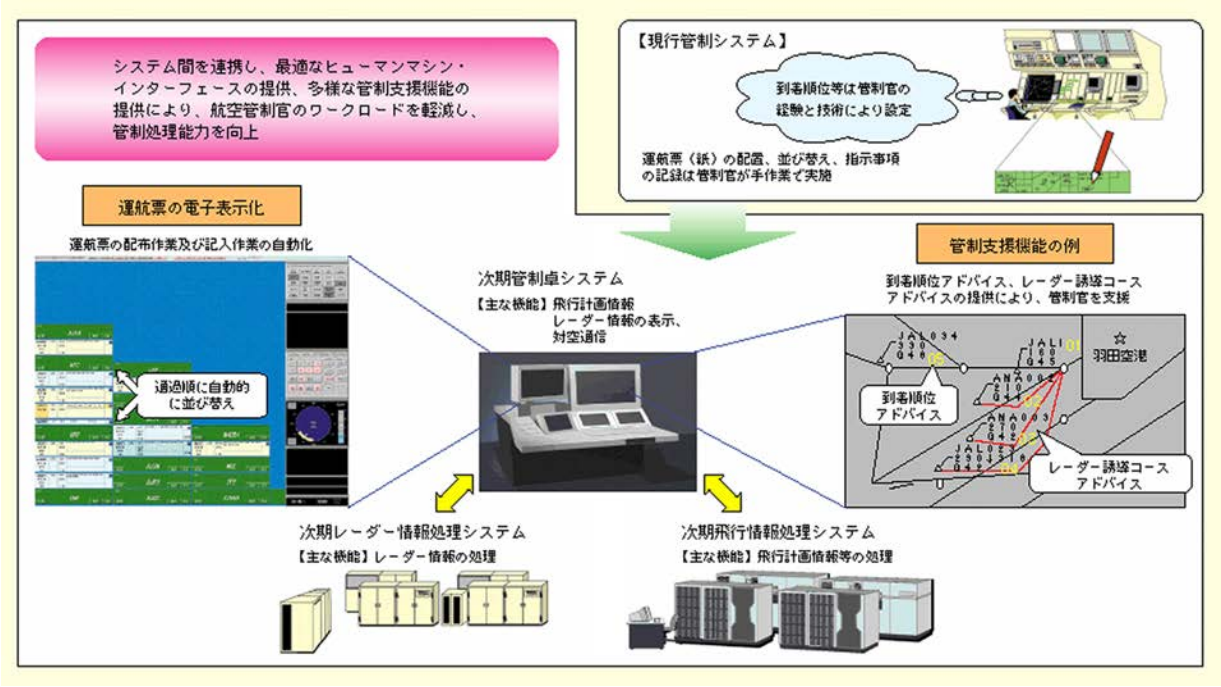
テキスト形式のファイルはこちら

（2）安全かつ円滑な航空交通のための航空保安システムの構築

我が国経済の発展、地方の活性化、諸外国との交流拡大等に伴い、我が国の航空交通量は今後とも増大していくものと見込まれ、安全で円滑な航空交通を確保するという航空保安システムが担う役割・重要性はますます大きくなっていくものと予想される。このため、国際民間航空機関（ICAO）等の国際ルールにのっとり、最新のICT技術や航空機に搭載された新システム等を活用して、飛行ルートの短縮や複線・複々線化を図ったり、福岡にある航空交通管理センター（平成17年10月発足）の機能を充実・強化するなど、よりきめ細かな交通整理を行うことで全国の航空路の混雑緩和や空中待機の減少を進めている。

また、人工衛星等を活用した新技術により、平成18年7月から、太平洋上を航行する航空機の管制間隔を従来の15分（約220km）から50海里（約90km）に短縮した。さらに、21年度に向けて、全国の航空路管制に必要な管制卓システムに多様な管制支援機能を導入して管制処理能力の向上を図る、次期管制システムの開発を行っている。

図表II-6-3-6　次期管制システム導入による管制処理能力の向上

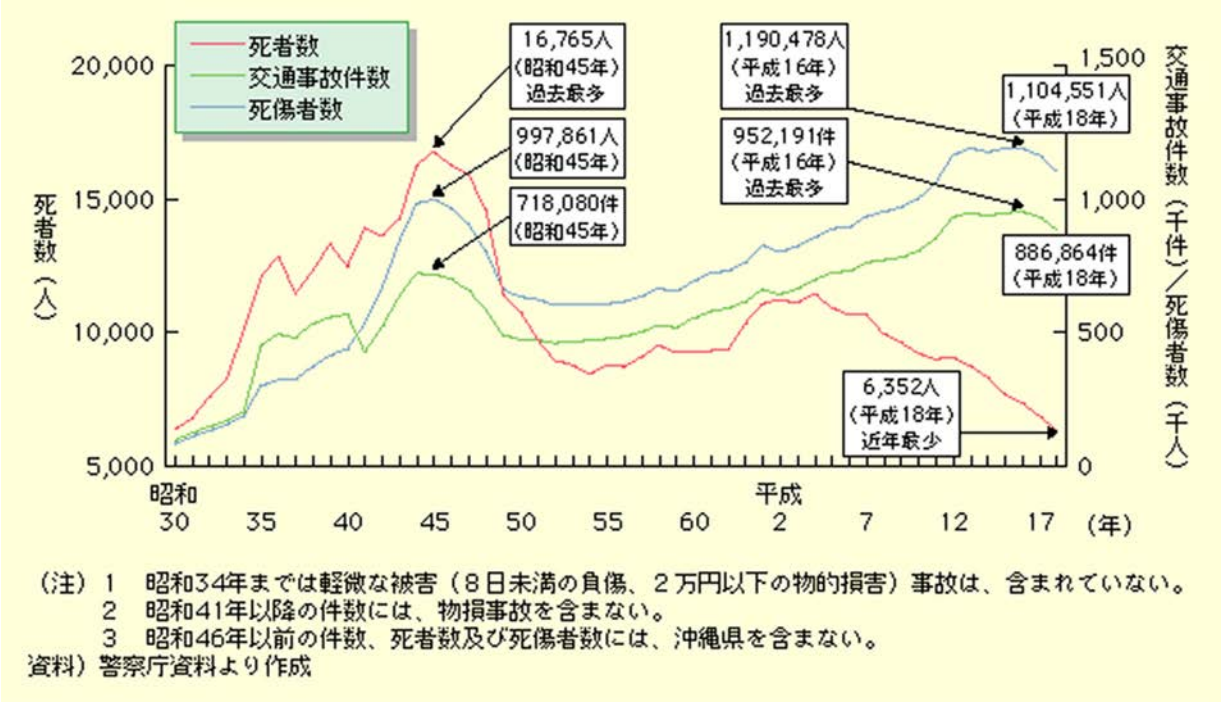


テキスト形式のファイルはこちら

5　道路交通における安全対策

平成18年の交通事故による死者数は、昭和30年以来51年振りに6千人台前半まで減少したが、死傷者数は依然100万人を超えるなど深刻な状況である。

図表II-6-3-7　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

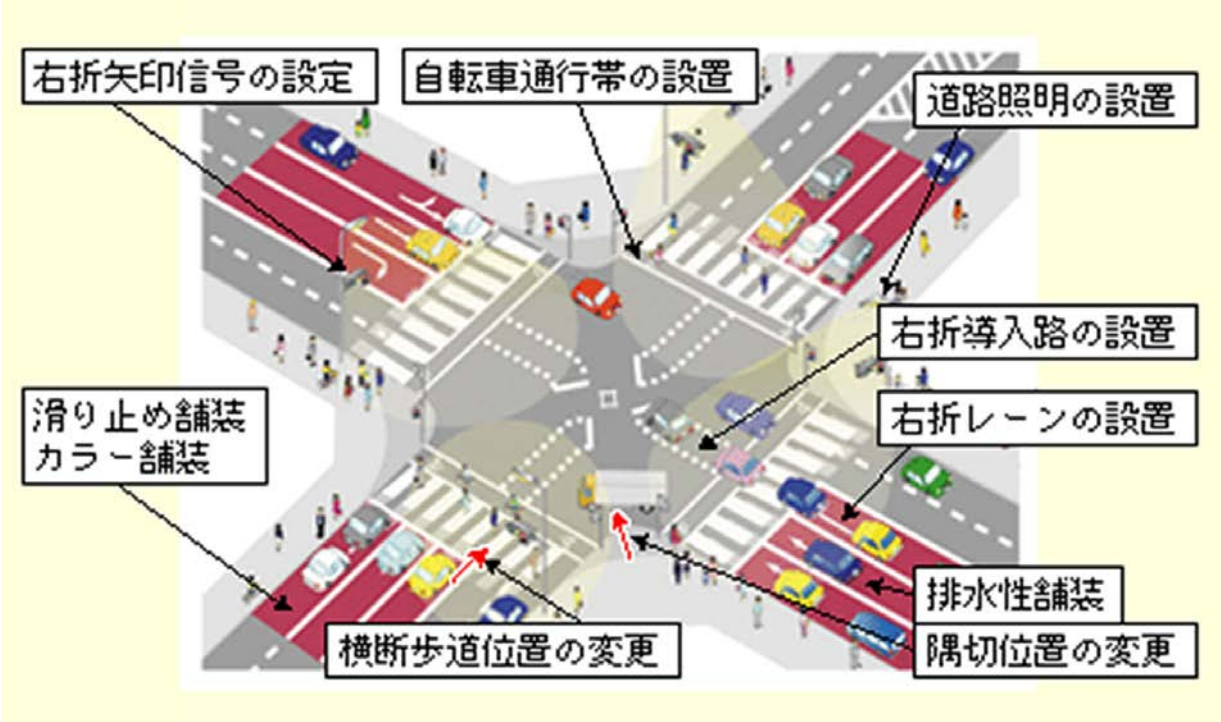
このため、幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策とともに、通学路を主とした歩道等の整備を推進する。

テキスト形式のファイルはこちら

（1）幹線道路における交通事故対策の重点的実施

幹線道路での事故は、特定の区間に集中していることから、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、「優先度明示方式（注）」を活用することにより、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。

図表II-6-3-8　事故危険箇所対策の例



一方、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」、「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。

（注）死傷事故率の高い区間を順に並べて、優先的に事故対策をすべき区間を明示する方式

テキスト形式のファイルはこちら

（2）自動車の総合的な安全対策

1）今後の車両安全対策の検討

平成18年6月に交通政策審議会報告書が取りまとめられ、22年までに死者数を2,000人削減（対11年比）、負傷者数を25,000人削減（対17年比）することが目標に掲げられた。これを踏まえ、これまで進めてきた衝突後被害軽減対策に加え、予防安全対策の普及・拡大を図ることとしている。また、全国で飲酒運転による事故が多発し、大きな社会問題となっていることから、飲酒運転事故防止対策の一環として、アルコールインターロック(注1)の実用化に向けた検討を行っている。

2）安全基準の拡充・強化

平成18年3月には、固定機能付きチャイルドシート、乗用車の後部中央席三点シートベルト等について基準化を行った。また、予防安全技術の効果評価に関して、ドライブレコーダ(注2)等の活用方策を検討している。

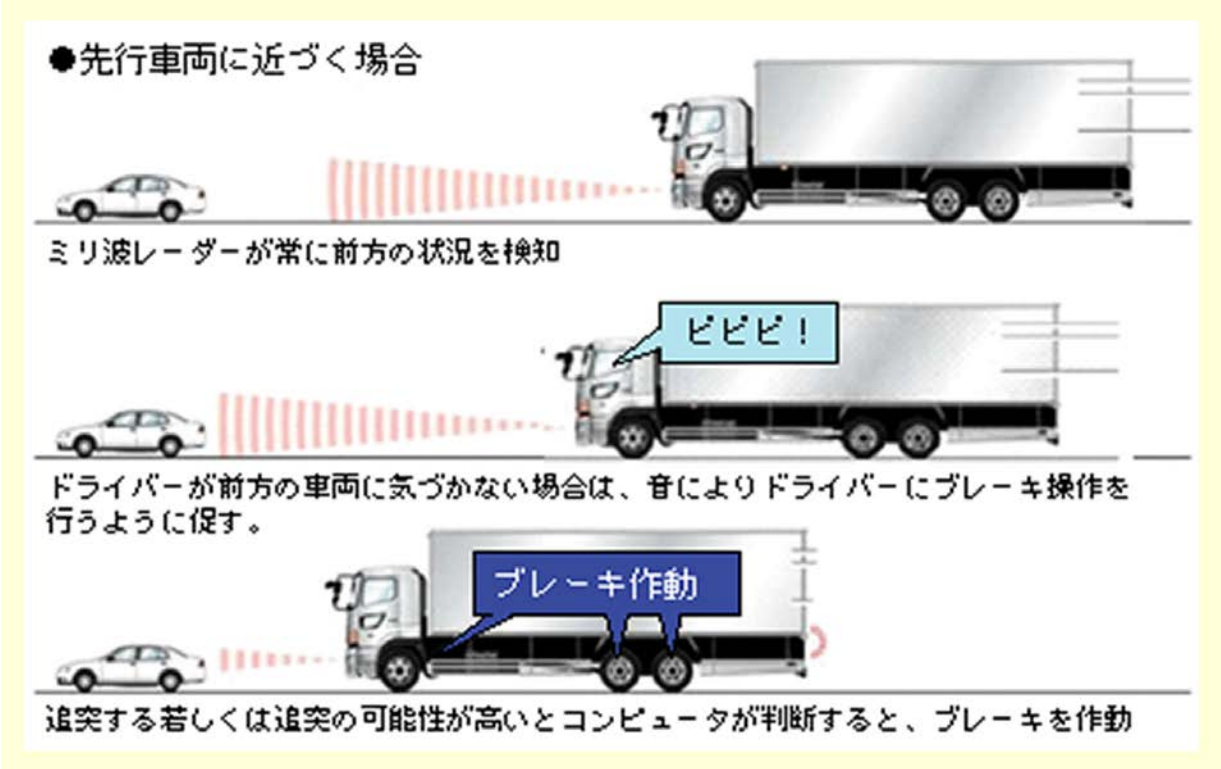
3）自動車アセスメントによる安全情報の提供

自動車とチャイルドシートに関する安全性能の評価結果を公表し、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17年度の間に自動車130車種、チャイルドシート50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。

4）先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進

ASVの開発・普及を促進すべく、平成18年度から産・学・官の協力体制で第4期ASV推進計画を進めるとともに、大型車用衝突被害軽減ブレーキの普及策を講じていく。

図表II-6-3-9　大型車用衝突被害軽減ブレーキ例



5）リコールに係る不正行為再発防止対策の徹底

自動車メーカーによるリコールに係る不正行為の発覚を受け、平成16年度に再発防止対策を取りまとめ、情報収集体制、監査体制及び技術的検証体制を順次強化してきたが、18年度には、「道路運送車両法」等を改正し、独立行政法人交通安全環境研究所にリコール技術検証部を設置し、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、体制の強化を完了した。

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17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、運行管理制度の徹底、監査の強化、行政処分の厳格化等を強力に推進している。

7）不正な二次架装等の排除

不正な二次架装（注3）による積載量や乗車定員の水増し等に対応するため、「道路運送車両法」を平成18年5月に改正し、架装メーカー等に対する立入検査等の規定を新設した。また、ICT化された自動車検査情報の活用等、検査の高度化を進め、不正の排除に努めている。

（注1）飲酒状態の有無を判断し、飲酒状態にある場合にはエンジンを始動させないようにする装置

（注2）事故や急ブレーキ作動時の車両の状態を映像及び減速度等のデータで記録する装置

（注3）自動車の一部部品を取り付けない又は取り外した状態で新規検査を受検し、自動車検査証の交付を受けた後に、当該部品を取り付けて使用者に納車する行為

テキスト形式のファイルはこちら

（3）自動車損害賠償保障制度による被害者保護

自動車損害賠償保障制度は、自賠責保険、政府の保障事業、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。また、被害者保護の充実を図るため、保険会社に対し被害者等への保険金支払に係る情報提供を義務付ける等の支払適正化の措置を講じている。

テキスト形式のファイルはこちら

第4節　危機管理・安全保障対策

2001年（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、昨今の情勢を踏まえ、危機管理・安全保障対策を的確に実施することが求められている。このため、犯罪・テロ対策、事故災害への対応体制の確立、海上保安体制の強化、海洋権益の保全等に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

1　犯罪・テロ対策等の推進

（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の合意事項の具体化

国際的な交通セキュリティの確保のため、我が国が平成18年1月に東京で主催した「国際交通セキュリティ大臣会合」は世界的に非常に高い評価を受けており、同年7月のサンクトペテルブルク・サミットにおいて発出された「テロ対策に関するG8首脳宣言」においては、同大臣会合の成果、特に陸上交通分野において国際協力を強化する「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ」の創設に対する支持が盛り込まれた。同ワーキンググループにおいては、鉄道テロの未然防止・被害軽減策についての国際的なベストプラクティスの策定等に取り組むこととしている。また、液体爆発物、プラスティック爆弾等巧妙化する手口に対応した航空保安検査、大量かつ多種多様であり効率的な保安対策が容易でない航空貨物についてもベストプラクティスの策定、国際基準への反映を図るなど、同大臣会合の合意事項の具体化に向け取組みを進めている。

2）交通セキュリティ確保に向けた国際的枠組み

平成16年のシーアイランド・サミットで取りまとめられた「安全かつ容易な海外渡航イニシアティヴ（SAFTI）」等、G8やAPEC等の多国間の枠組みにおける交通セキュリティに関する議論に積極的に参加している。また、米国及び欧州連合（EU）との間で、18年6月、10月に第3回日米、第2回日EU運輸保安会議を開催し、積極的な意見交換・政策協調を行った。

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18年3月、「海賊等対策会議」において策定された「海賊・海上武装強盗対策の強化について」を踏まえ、日本関係船舶における自主警備対策の推進や情報伝達訓練の実施等関係省庁、民間関係者等との連携強化を図っている。

また、海上保安庁では、平成12年から、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。

さらに、平成18年9月に発効した「アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）」に基づく情報共有センターに職員の派遣を含めた支援・協力を実施するほか、19年1月には、海上保安庁に「海賊対策室」を設置し、体制強化を図っている。

図表II-6-4-1　日本関係船舶における海賊等事案の発生場所（2005年）



図表II-6-4-2　最近の海賊等事案の発生状況

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）			2005年（平成17年）		
東アジア	257			178			175			193			173			117		
	(22)			(4)			(12)			(11)			(7)			(9)		
インド洋	109			86			66			96			41			51		
	(5)			(3)			(0)			(1)			(0)			(0)		
アフリカ	62			80			70			89			70			72		
	(0)			(0)			(2)			(0)			(0)			(0)		
中南米	41			23			67			72			46			26		
	(3)			(3)			(1)			(0)			(0)			(0)		
その他	2			3			5			2			0			0		
	(1)			(0)			(1)			(0)			(0)			(0)		
合計	471			370			383			452			330			266		
	(31)			(10)			(16)			(12)			(7)			(9)		
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)	165	292	14	147	222	1	102	277	4	207	237	8	145	184	1	110	153	3
日本関係船舶	5	26	0	0	10	0	0	16	0	2	9	1	4	3	0	6	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）港湾保安対策

平成18年4月に、「日ASEAN港湾保安向上行動計画」を策定し、同計画に基づき、日・ASEANが参加する情報伝達共同訓練や各種マニュアルの整備を実施するなど、ASEAN諸国の港湾保安対策を推進している。

5）海上におけるテロ対策・PSI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）に、我が国も積極的に参加している。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。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）公共交通機関等におけるテロ対策の徹底・強化

1）鉄道におけるテロ対策の推進

駅構内の防犯カメラの増設や巡回警備の強化等に加え、国土交通省では、平成17年8月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、「危機管理レベル」の設定・運用を行うとともに、「見せる警備・利用者の参加」(注)を軸としたテロ対策を推進している。また、「鉄道テロ対策のベストプラクティス」を策定し、国際会議での報告、各国との鉄道テロ対策の情報共有等に積極的に取り組んでいる。

図表II-6-4-3　「見せる警備・利用者の参加」を軸とした鉄道テロ対策の実施



駅構内に掲出された「危機管理ポスター」

駅売店職員等「テロ防止協力者ワッペン」

駅ホームのテロップ表示による不審物等発見に係る協力要請

職員及び警備員による巡回警備

「監視カメラ作動中」等の警戒メッセージを目立つように表示

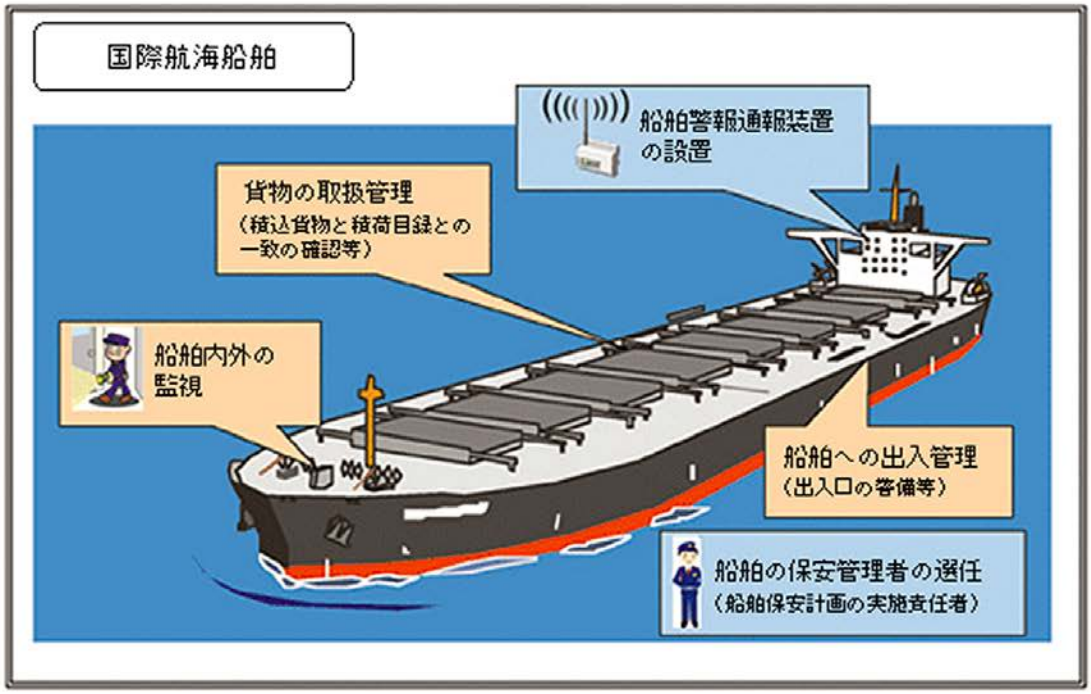
不審物等発見時の車内通報器の活用(説明ステッカーに通報事由として「不審なものを発見したとき」と明記)

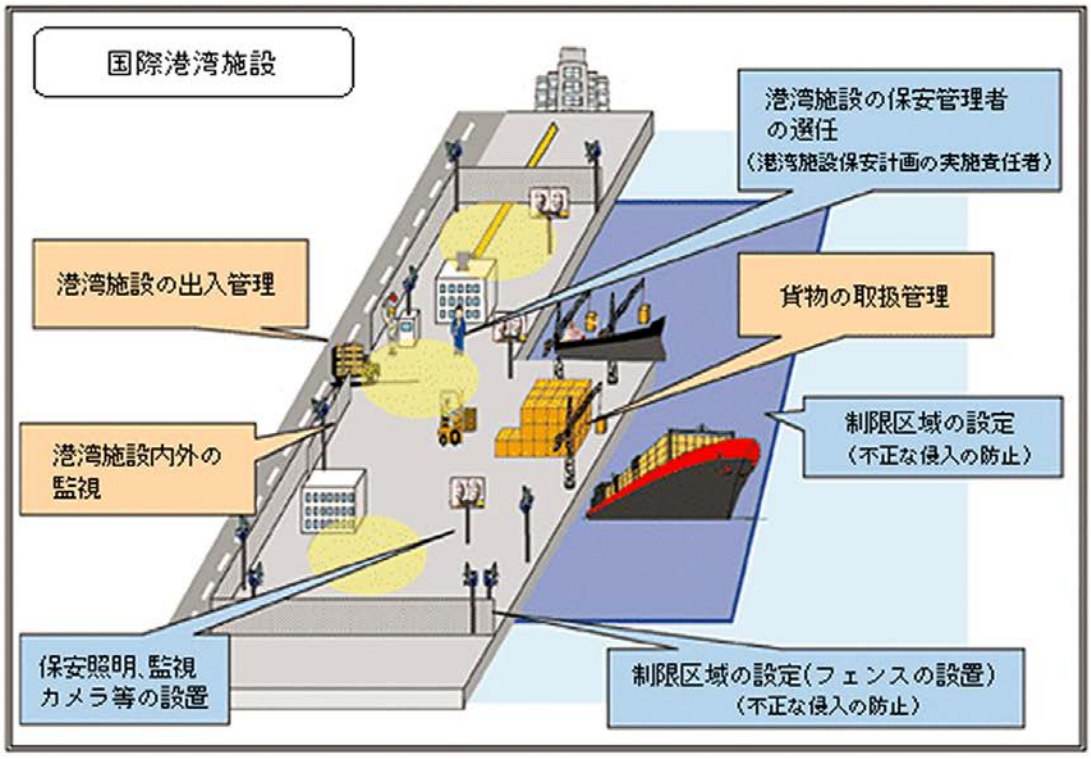
2）船舶・港湾におけるテロ対策の推進

平成16年に「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、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、国際船舶・港湾保安法が適用されない内航船舶や内航船舶が利用する港湾施設においても、（ア）警戒の強化、（イ）はり紙等による不審物等への注意喚起、（ウ）ゴミ箱の集約等のテロ対策を実施するように指導している。

図表II-6-4-4　国際航海船舶及び国際港湾施設における保安措置





3）航空におけるテロ対策の推進

我が国では航空機に対するテロの未然防止に万全を期すため、平成17年4月にそれまでの最高水準の警戒体制を恒久化し、旅客及び手荷物の保安検査、航空機の保安強化、空港警備強化等を柱とする新しい航空保安体制に移行した。18年1月には空港内で働く従業員等を対象にした保安検査を開始するとともに、同年4月には航空貨物に対する保安検査を強化するなど、国際民間航空条約に規定される国際標準に従って、順次、航空保安体制の強化を図っている。

このような状況の中、平成18年8月英国において、液体性爆発物を使用した航空機爆破テロ計画が未然に摘発される事案が発生し、我が国においても直ちに液体物検査の確実な実施等保安検査の徹底を関係者に指示した。また、同年4月以降、神戸空港における車両侵入に加え、東京国際空港（羽田）、宮崎空港においても不法侵入事案が発生したことから、各空港において、車両侵入に対応するため、道路・駐車場・空地脇など侵入が想定される箇所へのガードレール・杭等を設置拡充するとともに、人の侵入に対応するため、フェンスの強化に加え、万一侵入があった場合にも侵入者の迅速な発見・捕捉ができるよう、センサーを設置拡充することとしている。

さらに、我が国はICAOが策定した航空保安行動計画の推進に財政的及び人的貢献を積極的に行っているほか、ASEAN地域においては、航空保安専門家を集めたセミナーの開催や保安検査機器の無償導入等の支援を実施しており、引き続き航空保安分野の国際的な連携・協力を推進していくこととしている。

4）自動車におけるテロ対策の推進

国土交通省では、バス事業者及びバスターミナル事業者に対し、主要バスターミナルの巡回警戒、車内の点検、監視カメラによる監視の実施、利用者への不審物発見に係る放送・ポスターによる協力要請の実施等を指示している。また、トラック、タクシー、レンタカーの各事業者に対しても、車内の点検等テロ対策を講じるよう指示している。

5）重要施設等におけるテロ対策の推進

河川関係施設では、河川点検・巡視時の不審物等に対する特段の注意、ダム管理庁舎及び堤体監査廊等の出入口における施錠の強化等の対策を行っている。

道路関係施設では、高速道路における巡回の強化やサービスエリア・パーキングエリアのゴミ箱の撤去・集約を行っている。また直轄国道における巡回の強化等を行っている。

そのほか、国営公園では、巡回警備の強化、利用者へのはり紙掲示等による注意喚起等、工事現場では、看板設置等の注意喚起等を行っている。

（注）「見せる警備」…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」…テロに対する監視ネットワークを強めるため、一人一人の利用者にテロ防止のための意識を持ち行動することを促す施策

テキスト形式のファイルはこちら

（3）自動車に関する犯罪防止対策

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を整備し、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）手続を行うこととしている。

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防止のためのスキーム」を検証するため、平成18年度においては名古屋港をモデル港として、中古自動車の不正輸出防止のための実証実験を実施し、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。

テキスト形式のファイルはこちら

（4）物流におけるセキュリティと効率化の両立

国際物流の主役を担うコンテナ貨物については、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おり、先進国や国際機関では、国際物流におけるコンテナ貨物を中心とした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いる。米国においては、積荷目録事前提出規則（24時間ルール）（注1）の実施、事業者に対する貨物輸送安全強化基準の遵守要請及び利便性付与（C-TPAT）、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、関係省庁と関係事業者団体が連携し、「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」に基づき、平成18年3月には、「物流事業者による保安措置の強化に関するガイドライン」等を策定するとともに、IMO等の国際機関における物流セキュリティ強化と効率化の両立に向けた取組みに関与するなど、国内外で積極的な取組みを行っている。

（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、横浜港、東京港、名古屋港及び神戸港において試験的に実施中

テキスト形式のファイルはこちら

（5）情報セキュリティ対策

経済社会活動全般のICT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の重要性が増している。国土交通省においても、平成18年2月に決定された「第1次情報セキュリティ基本計画」等の政府全体の方針に基づき、情報漏洩の防止対策等、国土交通省の情報システム等に係るセキュリティ対策及びICT障害による事業停止を防止するためのガイドラインの策定等、重要インフラ（鉄道・航空・物流）に係る情報セキュリティ対策を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

2　事故災害への対応体制の確立

1）大規模事故への対応体制の確立

船舶、航空機、鉄道等における多数の死傷者を伴う事故や船舶からの油流出事故といった事故災害等が発生した場合には、災害の状況等を勘案し、国土交通省の災害対策本部（特に交通分野における大規模な事故災害の場合は政府の非常災害対策本部等）を設置し、情報の収集・集約、関係行政機関等との災害応急対策の総合調整等を行い、迅速かつ的確な災害対策を実施している。

海上における事故災害への対応については、巡視船艇・航空機の出動態勢の確保、防災資機材の強化等を図るとともに、関係機関等との連携強化を行うなど、被害を最小限にとどめるための措置を講じており、特に、船舶所有者等に対する有害液体物質等の防除措置の義務付け等を内容とする改正「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」が平成19年4月から施行され、有害液体物質等に対して迅速かつ効果的に対処し得る体制の確立を図ることとしている。また、大規模油流出事故への対応として、国内に3隻の大型浚渫（しゅんせつ）兼油回収船を配備し、我が国の周辺海域の現場までおおむね48時間以内に到達できる体制を構築している。

2）首都圏大規模停電への対応

平成18年8月、河川を航行中のクレーン船が送電線に接触することで引き起こされた首都圏大規模停電では、鉄道の広範囲にわたる運休、エレベーターでの閉じ込め等、都市機能が大きな影響を受けた。これを受けて国土交通省では、河川における航行ルールの具体化等の再発防止策、鉄道事業者等の公共交通機関に停電からの復旧手順の見直しを指示する等の予防措置及び緊急対応・復旧対策を盛り込んだ「大規模停電に対する国土交通省の対応策」を同年9月に取りまとめて公表した。

テキスト形式のファイルはこちら

3　海上保安体制の強化

1）業務体制の充実強化

老朽・旧式化が進んだ巡視船艇・航空機を緊急かつ計画的に代替整備し、併せて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。

また、領海警備やテロ対策の強化等のために巡視船を多数投入せざるを得なくなっている現状において、沿岸部の事件・事故への対応が手薄にならないようにするため、巡視艇に複数クルー制を導入し、沿岸部の365日24時間即応体制を確保することとしている。

2）テロ対策の推進

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）基地等の重点警備対象施設に対する巡視船艇・航空機による所要の警備を行っている。特に原子力発電所の警備においては、関係事業者、警察等との情報交換や事案発生時に的確に対応するための共同訓練等を実施している。また、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・航空機の整備を推進するとともに、関係機関との連携を強化し、海上テロ対策に取り組んでいる。

3）不審船・工作船対策の推進

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、巡視船艇・航空機の防弾化や武器の整備、高速・高機能の巡視船の整備を図っている。また、防衛庁との共同対処マニュアルに基づき、早期の情報共有や、不審船対処に係る自衛隊との共同訓練を実施している。

4）海上犯罪対策の推進

国内における薬物・銃器犯罪、来日外国人による凶悪犯罪の多くは、国際犯罪組織が関与する密輸・密航事犯に端を発していると考えられるため、政府において、これらの事犯を水際で阻止すべく、「犯罪対策閣僚会議」等により対策を講じてきた。海上保安庁においても、犯罪情報の収集・分析、監視取締りの強化等により、摘発水準の向上を図るとともに、警察、税関等の国内関係機関や中国、フィリピン、ロシア等の国外関係機関との情報交換等、効果的な密輸・密航対策を講じている。

また、最近の国内密漁事犯は、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暴力団等の資金源になるとともに、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不法操業は、我が国の漁業秩序を著しく乱す行為である。これらに対し、関係機関等と連携して、監視・取締体制を強化している。

さらに、海域への廃棄物の不法投棄、汚水の不法排出等の海上環境事犯が続発しており、なお一層関係機関等と連携協力して悪質事業者等に係る情報共有体制を構築するとともに、監視取締体制の効率化・強化を図ることとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

4　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、一部境界が未画定であることに起因する問題が生じているが、海洋権益の保全のためには、領土の保全のみならず、海洋における秩序の維持が極めて重要である。

平成18年8月には台湾活動家等、10月には香港活動家等によって、魚釣島周辺海域での領有権主張活動が行われたが、巡視船艇等による厳正かつ適正な対応により、上陸を阻止している。

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、定期的に航空機によるしょう戒を行うなど、厳正な警備に取り組んでいるほか、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の整備に取り組んでいる。

また、我が国排他的経済水域においては、我が国の同意のない調査活動を行っている外国海洋調査船を発見した場合には、外交ルート及び現場における無線等を通じた中止要求を厳重に行うなど、適切に対処している。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）日本海における海洋調査への取組み

日韓双方の排他的経済水域の主張が重複する水域（重複水域）にある海底地形につき、平成18年6月の海底地形名称に関する国際会議「海底地形名小委員会」において、韓国が韓国名称を付けることを提案しようとする動きがあり、我が国としても対案を提出することも念頭に置きながら必要なデータを収集し、併せて海図の基礎資料とするため、同年4月、海上保安庁の測量船により日本海南西部における海底地形調査を実施する予定であった。しかし、調査海域には、重複水域が含まれていたことから韓国が強く反発し、外交交渉の結果、我が国は本件調査を中止し、韓国は「海底地形名小委員会」において名称の提案を行わなかった。

一方、韓国は、我が国の抗議にもかかわらず重複水域において過去に海流観測を行っており、平成18年7月、我が国の再三にわたる中止等の要請にもかかわらず海流観測を行った。また、我が国が毎年実施してきた放射能調査を18年度も実施するよう計画したが、外交交渉の結果、18年10月に海上保安庁の測量船と韓国の調査船により共同で実施した。

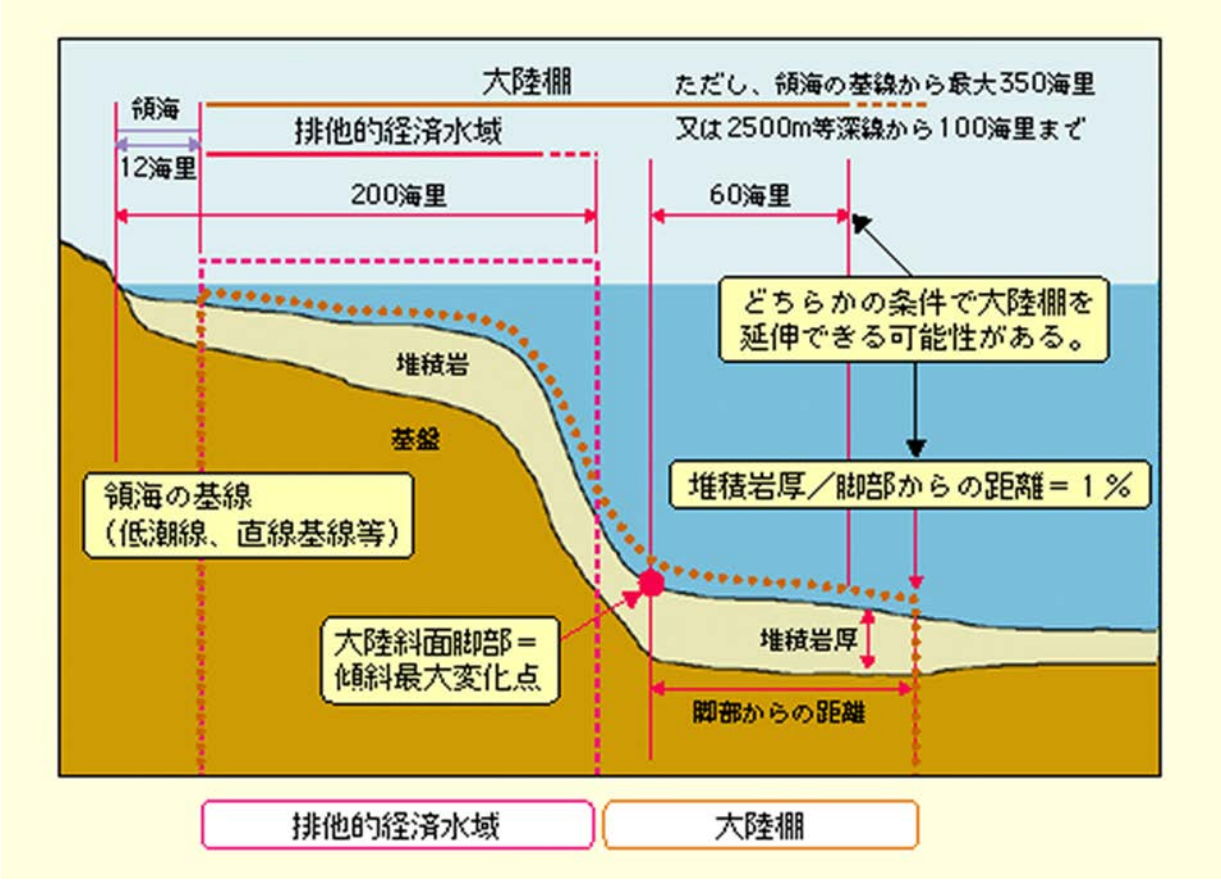
海上保安庁としては、日本周辺海域において適正な海図の作成に引き続き努めるとともに、日本海における適切な海洋調査を実施していく。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）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。そのためには、我が国は、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、同委員会による審査を経て勧告を得ること等により、限界延長された大陸棚を探査し、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。18年度は、沖大東海嶺南西部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-6-4-5　国連海洋法条約による大陸棚の定義



テキスト形式のファイルはこちら

（4）沖ノ鳥島の保全

沖ノ鳥島は、我が国最南端の領土であり、国土面積を上回る約40万km^2の排他的経済水域の権利の基礎となる極めて重要な島であることから、国土保全・利活用の重要性にかんがみ、国の直轄管理により十全な措置を講じるとともに、その前提の上に可能な利活用策を検討していく。

テキスト形式のファイルはこちら

5　安全保障と国民の生命・財産の保護

（1）国民保護計画による武力攻撃事態等への対応

平成16年に施行された「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」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、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、捜索、救助・救急活動、指定公共機関等の運送力不足時における避難住民・緊急物資の運送等を実施することとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）北朝鮮ミサイル発射・核実験事案への対応

平成18年7月5日に北朝鮮よりテポドン2号を含む弾道ミサイルが発射された際に、国土交通省では、航空情報や航行警報を発出することにより、航空機及び船舶の航行の安全確保に努めたほか、政府全体の取組みの中で、1）万景峰92号の我が国への入港禁止、2）我が国と北朝鮮との間の航空チャーター便について我が国への乗入禁止、3）不開港場における北朝鮮船籍船舶の寄港の特許申請の原則不特許、4）旅行業者に対し北朝鮮への企画旅行を企画・実施しないよう依頼等の措置を行った。

また、平成18年10月9日に北朝鮮より核実験を実施した旨の発表がされたことへの対応として、国土交通省では、気象庁が震動波形の観測・分析を行ったほか、北朝鮮船籍船舶全船の入港禁止の措置を行い、その確実な実施を図るため、港湾管理者や海運事業者へ通知するとともに、海上保安庁では、北朝鮮船籍船舶の入港に関する情報の確認等を実施している。さらに、北朝鮮からの輸入禁止及び北朝鮮国籍保有者の原則入国禁止に係る措置が閣議決定されたことを受け、海上保安庁では、関係機関との密接な連携の下、必要に応じ、入港した船舶に対し立入検査を実施するなど、適切に対処している。

テキスト形式のファイルはこちら

第7章　美しく良好な環境の保全と創造

【第7章のポイント】

第1節　地球温暖化対策の推進

京都議定書目標達成計画の目標値を達成するため、運輸部門、住宅・建築物、下水道等それぞれの分野で地球温暖化対策を進めるとともに、都市緑化等を推進している。平成19年度の同計画の定量的な評価・見直しに向けて、審議会において、同計画の対策・施策の進捗状況等による総合的な評価・見直しを実施している。

第2節　循環型社会の形成促進

建設廃棄物、下水汚泥の発生抑制、リサイクルを進めるとともに、住宅・建築分野における廃棄物対策を行っている。また、循環資源物流システムの構築を図るとともに、「港湾法及び北海道開発のためにする港湾工事に関する法律の一部を改正する法律案」を第166回国会に提出するなど廃棄物海面処分場の計画的な確保を図っている。さらに、自動車・FRP船のリサイクル、環境負荷低減に資する資材調達の推進等に取り組んでいる。

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

豊かで美しい河川環境の形成を図るとともに、平成18年4月に設置された「漂流・漂着ゴミ対策に関する関係省庁会議」に参画するなど、調和のとれた海岸・沿岸域の環境の整備と保全を推進している。また、港湾分野では、「港湾行政のグリーン化」を進めている。さらに、道路の緑化・自然環境対策等を推進している。

第4節　健全な水循環系の構築

健全な水循環系の構築に向けて、水関係省庁が連携して取り組んでいる。国土交通省では、「清流ルネッサンスII」等により水環境改善に取り組むとともに、水をはぐくむ・上手に使うという観点からも、各種施策を実施している。

第5節　海洋環境等の保全

サブスタンダード船を排除するための国際的な取組みへの参加や、ポートステートコントロール（PSC）の強化により、大規模油汚染等への対策を進めている。また、船舶からの排出ガス対策に取り組むとともに、バラスト水中の有害水生物問題への対応のため、各種の検討や研究を進めている。

第6節　大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善

道路交通環境問題、空港の環境対策、鉄道騒音対策、ヒートアイランド対策に取り組んでいる。また、シックハウス、土壌汚染、ダイオキシン類問題に取り組むとともに、改正「建築基準法」を平成18年10月から施行するなどアスベスト問題に対して必要な対策を行っている。さらに、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」に基づく建設機械等の使用規制を同年10月より開始した。

第7節　地球環境の観測・監視・予測

気候変動、海洋及びオゾン層の観測・監視、南極における定常観測等の地球環境の観測・監視を行っている。また、地球環境の予測や地球地図の整備等を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　地球温暖化対策の推進

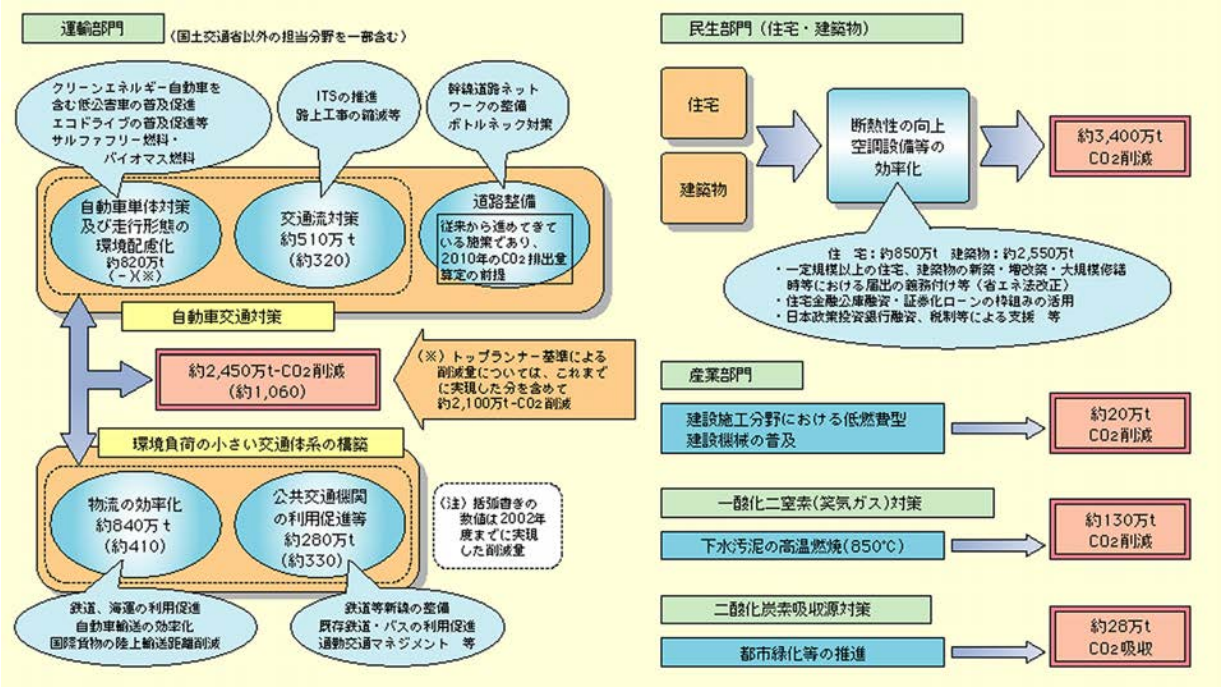
1　京都議定書目標達成計画の実施と見直し

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）の第1約束期間に基準年（1990年）から6%削減することが定められた。このため我が国は、京都議定書の目標達成のための取組みとして、京都議定書目標達成計画（目標達成計画）を17年4月に閣議決定した。この目標達成計画では、運輸部門や民生部門（業務その他部門及び家庭部門）等の部門ごとに目標値が定められている。

運輸部門では、2002年度（平成14年度）に推計した自然体ケースから2,450万トン－CO_2を削減するため、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の推進、4）公共交通機関の利用促進等を推進している。また民生部門の住宅・建築物分野では3,400万トン－CO_2を削減するため、住宅・建築物の省エネ性能の向上を図っている。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CO_2吸収源対策を推進するなど、削減目標を確実に達成できるよう万全を期している。

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のための柔軟措置（京都メカニズム）として、1）クリーン開発メカニズム（CDM）、2）共同実施（JI）、3）排出量取引が定められており、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。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効に至るまでの側面支援を行うべく、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。

図表II-7-1-1　国土交通省の地球温暖化対策



最新データによると、我が国の温室効果ガス排出量は、13億6,400万トン（平成17年度（注））と京都議定書の基準年（2年度）比8.1%増であり、このうちCO_2排出量は12億9,700万トンと基準年比13.3%増となっている。運輸部門については、13年度以降減少傾向を示しているが、2億5,700万トン（17年度（注））と基準年比18.1%増であり、削減に向けた対策が求められている。

目標達成計画については、京都議定書の約束期間の前年である平成19年度に同計画の定量的な評価・見直しを行うこととしている。このため、18年度後半から交通政策審議会環境部会及び社会資本整備審議会環境部会において、運輸部門、民生部門等の同計画に定める対策・施策の進捗状況、温室効果ガスの排出状況等を総合的に評価・見直しし、19年夏頃に中間取りまとめ、19年度末に最終取りまとめを行うこととしている。

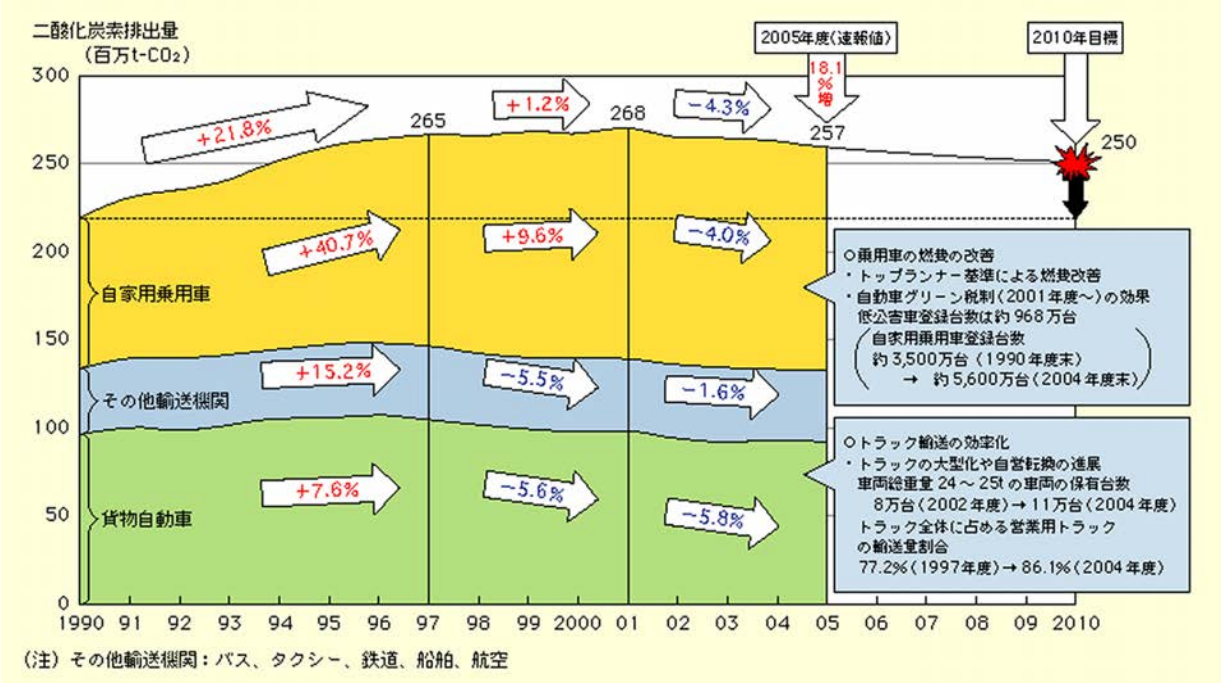
（注）平成18年10月、速報値として環境省が公表。算定にあたっては、月報値の積み上げを行い、月報値がないものについては、2004年度値の代用等を行っている。このため政府としてとりまとめる確報値（19年4月に報告予定）との間に誤差が生じる可能性がある。

テキスト形式のファイルはこちら

2　運輸部門における対策

我が国全体のCO_2排出量の2割を占める運輸部門は、自動車に起因するものが排出量の約9割を占めている。特に、平成16年のCO_2排出状況を平成2年の排出状況と比べると、自家用乗用車からの排出量は、走行距離・車両の増加等により48%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



テキスト形式のファイルはこちら

（1）自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化

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、「エネルギー使用の合理化に関する法律（省エネ法）」に基づくトップランナー方式(注1)の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17年度に出荷されたガソリン乗用車のうち約8割が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23%向上したが、更なるCO_2の削減に資するため、19年2月に新燃費基準の最終とりまとめを行った。

2）排出ガス低減・燃費性能の向上を促す仕組み

最新の排出ガス基準値よりも有害物質を低減させる自動車については、そ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を実施している。また、一般消費者が低燃費車を容易に識別・選択できるようにし、当該車の普及促進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、これらの制度による低排出ガス認定レベルや燃費性能の表示については、該当車に、「平成22年度燃費基準達成車」等のステッカーを貼付している。

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、上記措置に合わせて、税収中立を前提に排出ガス低減や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で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。これらの取組みと、自動車メーカーの技術開発や商品販売努力、一般消費者の環境への関心の高まり等が相まって、平成18年度上半期における自動車税のグリーン化の対象（☆☆☆☆かつ燃費基準＋20%達成車等）は、新車新規登録台数の約37%にあたる約63万台を占めている。なお、19年度税制改正では、低公害車に係る自動車取得税の特例措置について、優遇対象を一定の排出ガスや燃費性能を満たすものに重点化した。

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している。

さらに、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）エコドライブの普及・推進

関係省庁によるエコドライブ普及連絡会において「エコドライブ普及・推進アクションプラン」を平成18年6月に策定し、11月にはエコドライブ推進月間として積極的な広報を行うなど、エコドライブの普及・推進を図っている。また、自動車運送事業者等へのエコドライブ管理システム（EMS）(注2)用機器の全面導入を支援するEMS普及事業を実施した。

（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

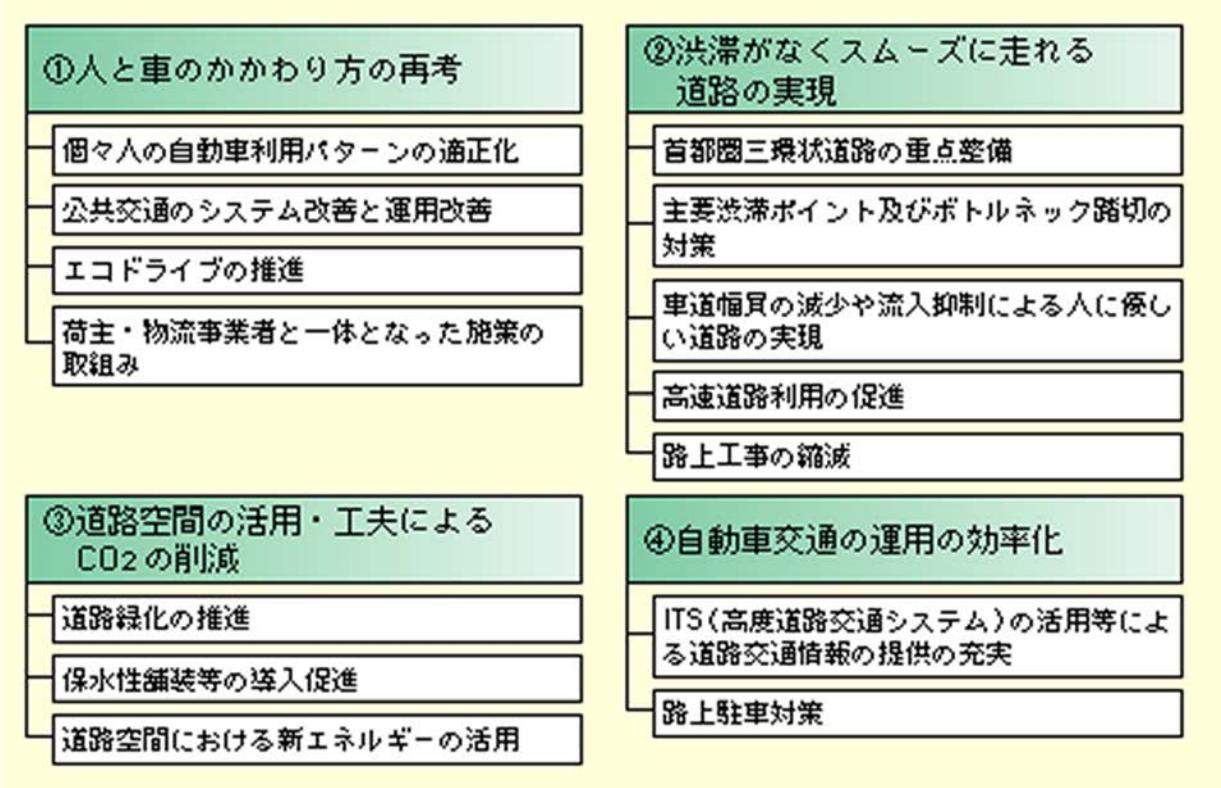
（注2）自動車の運行において計画的かつ継続的なエコドライブの実施とその評価及び指導を一体的に行う取組み

テキスト形式のファイルはこちら

（2）円滑な道路交通の実現

CO_2排出量の削減目標の確実な達成に向け、道路政策における「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、交差点の立体化等のボトルネックの解消等のハード施策に加え、エコドライブ等国民と連携した取組みを推進するエコロード・キャンペーン等のソフト施策を実施することにより、2010年（平成22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-7-1-3　CO_2削減アクションプログラムの施策体系



テキスト形式のファイルはこちら

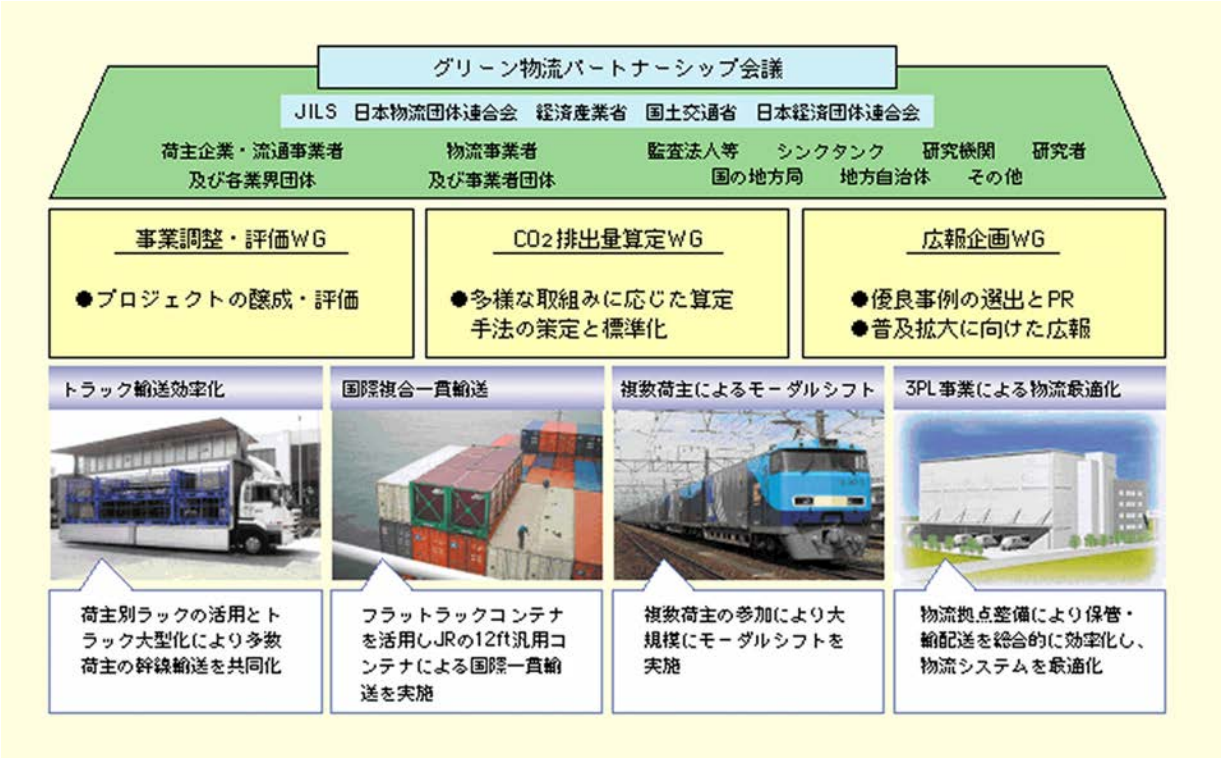
（3）物流分野における環境施策の推進

現在、国内物流における輸送機関分担率（輸送トンキロベース）では自動車が最大であり、50％を超えている。トラックのCO_2排出原単位（注）は、大量輸送機関である鉄道、内航海運より大きく、貨物と旅客を合わせた運輸部門における輸送機関別CO_2排出割合は、鉄道、内航海運が全体の7～8％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。

国内物流を支え、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を含め、鉄道、内航海運等のエネルギー消費効率の良い輸送機関の活用を図ることが必要である。このため、鉄道においては、物流の大動脈である東京と北九州間において1編成26両（1,300トン）輸送を実現するJR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、複合一貫輸送への対応を引き続き行うほか、「海上輸送モーダルシフト推進検討会」を平成18年10月より設置し、関連施設の整備や荷主への働きかけ等に取り組んでいる。

国土交通省では、経済産業省、物流団体、荷主団体等の広範な参加を得て、グリーン物流パートナーシップ会議を開催し、物流事業者と荷主企業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。平成18年度は前年度に引き続き、CO_2排出量算定手法の策定に努めるとともに、物流事業者と荷主企業のパートナーシップにより実施されるCO_2排出削減が確実な物流効率化事業を当該会議において推薦し、推薦を受けた事業者に対し、費用の一部の補助が可能な制度を実施することにより、裾野の広い展開を図っている。

図表II-7-1-4　グリーン物流パートナーシップ会議を通じた取組みの推進



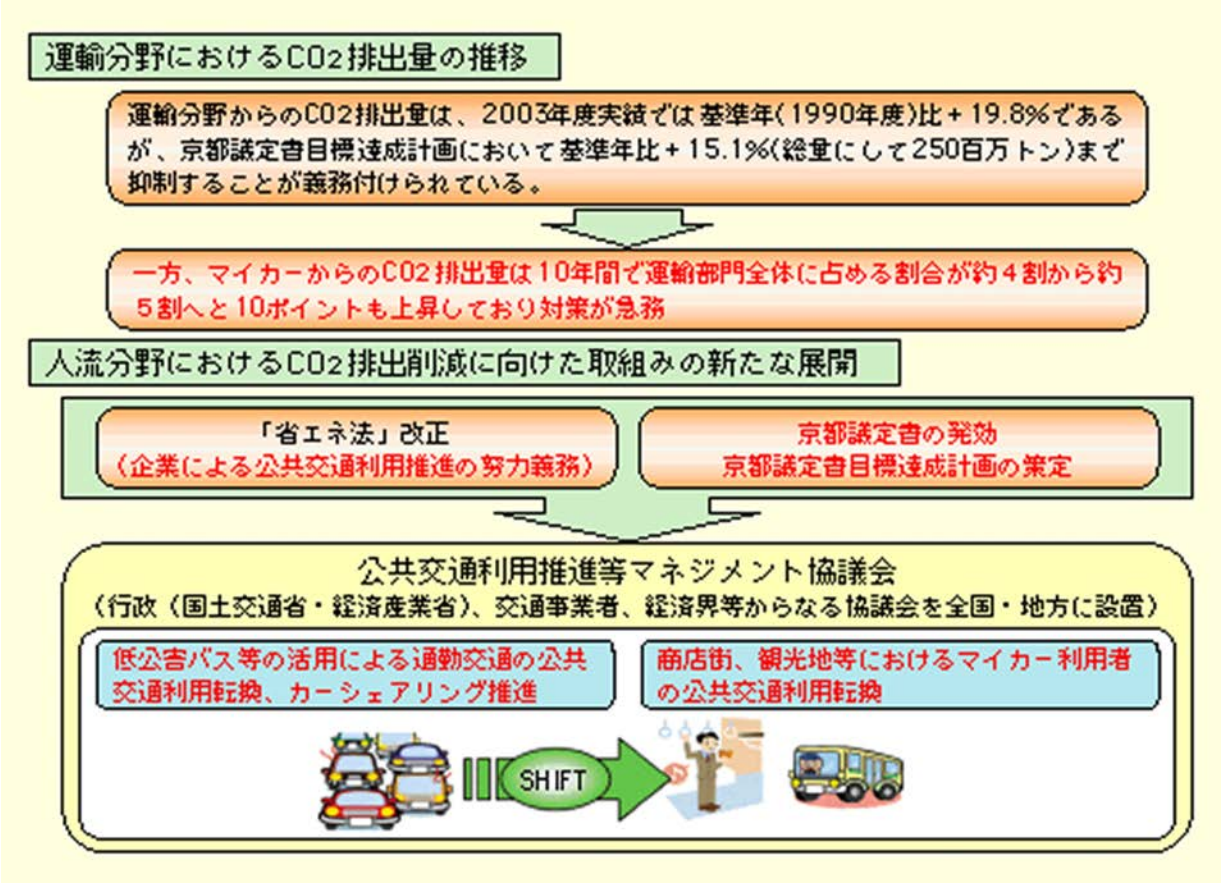
（注）貨物1トンを1km輸送するときに排出するCO_2の量

テキスト形式のファイルはこちら

（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シフトは、自動車の走行量の削減につながり、地球温暖化対策の面からもその推進が求められている。このため、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利便性向上を通じた公共交通機関の利用促進、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の促進、省エネ効果の高い先進性・モデル性・政策性のある取組みへの支援等を行っている。更に、「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への支援等を推進していく。

図表II-7-1-5　公共交通利用推進等マネジメント協議会



図表II-7-1-6　環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業



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

テキスト形式のファイルはこちら

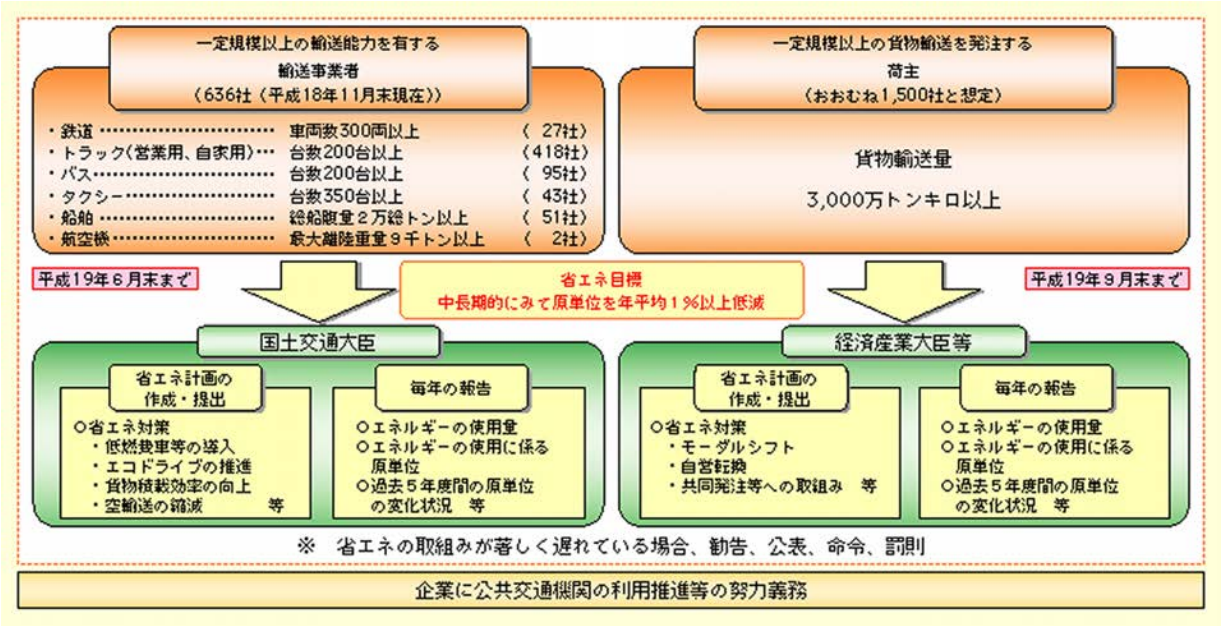
（5）国民・民間事業者による取組みの促進

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、中小規模の事業者においても自主的な環境保全のための取組みが推進できるよう、自動車、海運、倉庫及び港湾運送の事業ごとのグリーン経営推進マニュアルにより、事業者による環境に配慮した経営（グリーン経営）を促進している。また、一定レベル以上の取組みを行っている事業者を対象としたグリーン経営認証制度によ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ている。

さらに、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商品・企業であることを表示する「エコレールマーク」の普及・推進に取り組んでいる（平成18年12月末現在、商品8件、取組企業31件を認定）。

また、エネルギー起源のCO_2排出量の更なる抑制等を目的とした改正「省エネ法」の施行に伴い、平成19年度には貨物輸送量が一定規模以上の荷主にも、モーダルシフト、自営転換の促進等の省エネ対策が義務付けられるなど、運輸分野における省エネ対策が強化された。今後は荷主と輸送事業者とのより一層の連携を進めるなど、省エネに向けた取組みを促進していく。

図表II-7-1-7　「省エネ法」に基づく運輸分野の対策



テキスト形式のファイルはこちら

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化の推進は喫緊の課題である。平成18年4月に、「省エネ法」が改正され、新たに、住宅に関しては一定規模以上の新築・増改築、大規模改修等、建築物に関しては大規模改修等の際の省エネ措置の届出が義務付けられるなど、対策が強化されるとともに、省エネ基準の見直しが行われた。

このほか、住宅については、住宅の省エネ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証券化支援事業の枠組みを活用した金利引き下げを実施している。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、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、建築物総合環境性能評価システム（CASBEE）の開発・普及を図っている。

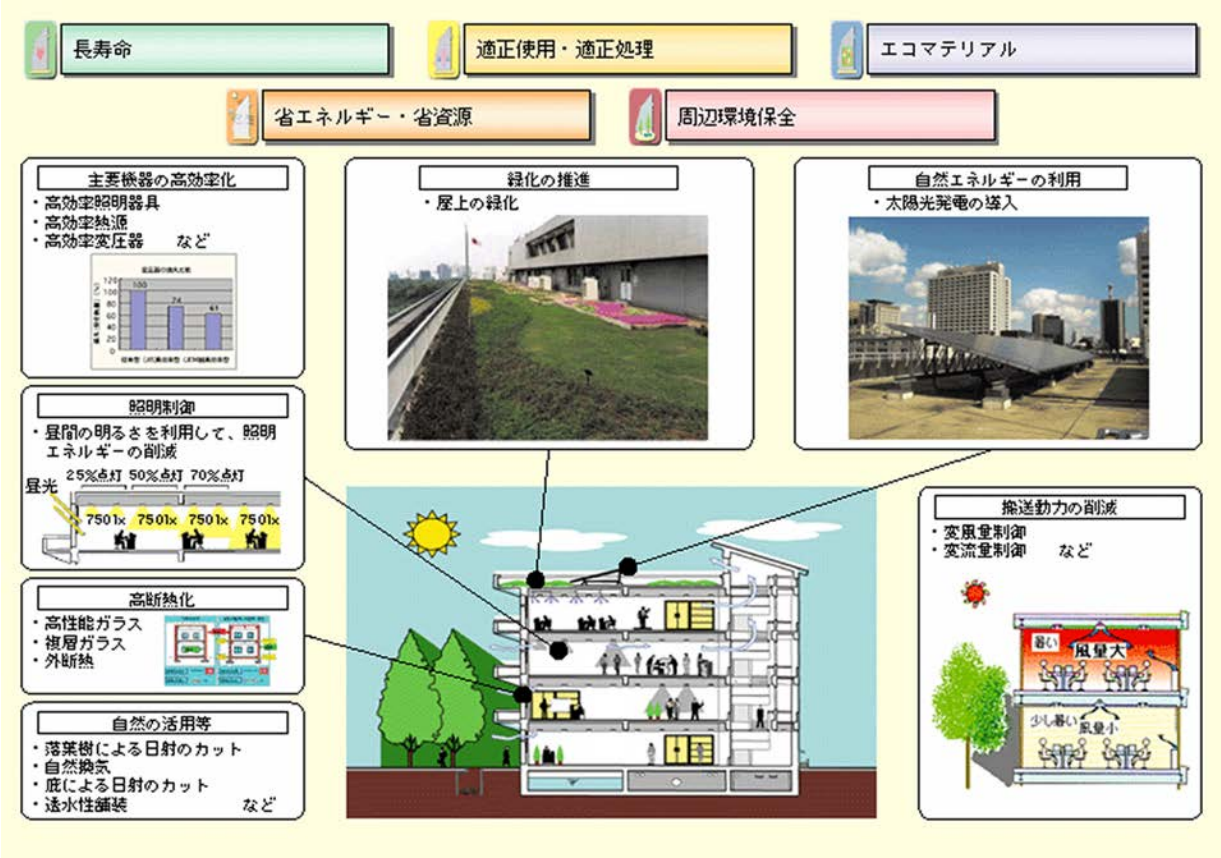
テキスト形式のファイルはこちら

（2）官庁施設の環境負荷低減化の推進

官庁施設における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2006」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18年度においては、新たに熊本地方合同庁舎等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）に基づく計画的なグリーン改修の実施や、保全業務支援システム（BIMMS-N）（注3）等を活用し、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-7-1-8　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

テキスト形式のファイルはこちら

（3）環境共生住宅の普及促進

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18年度は6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をいう。

テキスト形式のファイルはこちら

（4）下水道における地球温暖化対策

下水道においては、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によるCO_2の削減等を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

（5）都市緑化等によるCO_2の吸収源対策の推進

都市緑化等については、「緑の政策大綱」や市町村が策定する「緑の基本計画」等に基づき、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。

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　循環型社会の形成促進

1　建設リサイクル等の推進

全産業廃棄物排出量の約2割、最終処分量の約2割、不法投棄量の約8割を占める建設廃棄物の発生抑制、リサイクルの促進は緊急の課題である。平成17年度における建設廃棄物の排出量は、全国で7,700万トンであり、その再資源化等率は92.2%と、7年度の58%と比較すると大幅に向上しているが、品目別に見ると、建設発生木材、建設混合廃棄物及び建設汚泥の再資源化等率は、他に比べて低くとどまっており、更なる取組みが必要である。また、建設発生土については有効利用の促進等により、新材の利用量は7年度と比較して約66%減少した。

図表II-7-2-1　建設廃棄物の品目別リサイクル率

	平成17年度 実績値	平成17年度 目標値		平成22年度 目標値	
アスファルト・コンクリート塊の再資源化率	98.6%	達成	98%以上	達成	98%以上
コンクリート塊の再資源化率	98.1%	達成	96%以上	達成	96%以上
建設発生木材の再資源化等率	90.7%	達成	90%	未達成	95%
建設発生木材の再資源化率	68.2%	達成	60%	達成	65%
建設汚泥の再資源化等率	74.5%	達成	60%	未達成	75%
建設混合廃棄物の排出量(H12年度比)	39.6%削減	達成	25%削減	未達成	50%削減
建設廃棄物の再資源化等率	92.2%	達成	88%	達成	91%
利用土砂の建設発生土利用率	62.9%	未達成	75%	未達成	90%

（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17年度建設副産物実態調査」

さらに、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16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。

テキスト形式のファイルはこちら

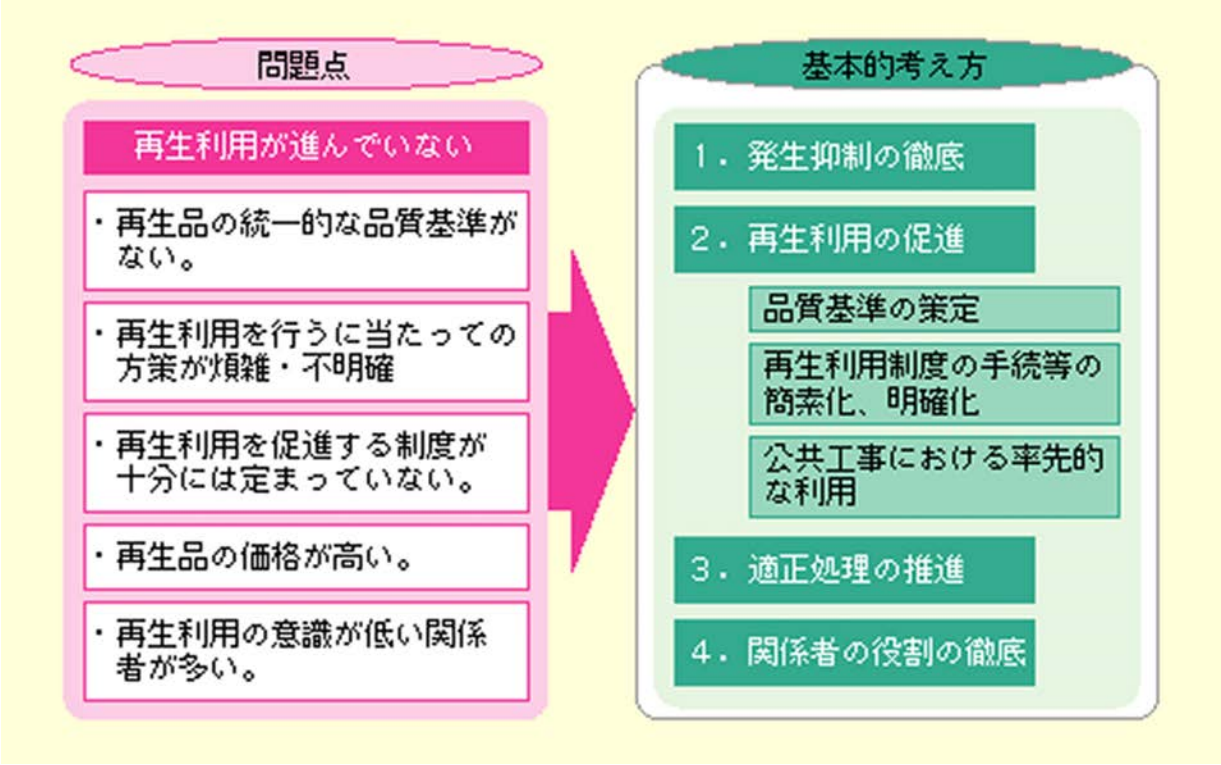
（1）建設リサイクルの推進

平成18年3月末までに、対象建設工事における事前届出件数は約88万件、解体工事業者の登録数は約8,400業者となった。「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（建設リサイクル法）」の施行に当たり、全国一斉パトロールの実施、届出済みシールの交付等の取組みにより、工事現場における指導・監督等を行っている。また、「建設リサイクル推進計画2002」、「建設発生土等の有効利用に関する行動計画」、「千葉県における建設発生木材リサイクル促進行動計画」を策定している。

建設混合廃棄物については、排出量削減のため、リサイクル用途に合わせた分別が必要である。このため、少量・多品目化した建設副産物を効率良く回収するシステムの構築に向け、「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」等において検討を進めている。

建設汚泥については、学識経験者、関係業界及び行政機関による「建設汚泥再生利用指針検討委員会」の報告書を受け、平成18年6月に「建設汚泥の再生利用に関するガイドライン」等を策定し、処理に当たっての基本方針や具体的実施手順等を示した。

図表II-7-2-2　建設汚泥の再生利用に当たっての基本的考え方



テキスト形式のファイルはこちら

（2）下水汚泥の減量化・リサイクルの推進

下水汚泥については、脱水・焼却等による減量化とともに、建設資材化等によるリサイクルを促進している（平成17年度リサイクル率70%）。下水汚泥の発生量は今後も増加が見込まれるため、汚泥の集約等による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について、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、リサイクルをより一層促進するため、下水汚泥資源化・先端技術誘導プロジェクト（LOTUS Project）を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）住宅・建築分野における廃棄物対策

建築系廃棄物である建設発生木材の再資源化等率は、縮減を含めて約9割程度にとどまっており、1）地方公共団体等のリサイクルに関する取組みへの支援、2）住宅性能表示制度による劣化対策等に係る情報提供等により、住宅・建築物におけるリサイクル対策を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

2　循環資源物流システムの構築

（1）海上輸送を活用した循環資源物流ネットワークの形成

循環型社会の構築に向けて、循環資源の「環」を形成するため、循環資源を適正に収集・運搬する循環資源物流システムを、環境への負荷の低減にも寄与する海上輸送を活用し、確立することが求められている。

このため、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循環資源物流の拠点となるリサイクルポートとして全国で21港を指定している。また、循環資源物流施設の整備、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　リサイクルポートの指定

港　名	主な循環資源（計画含む）
室　蘭	廃プラスチック(容器包装、農業用)、廃タイヤ、石炭灰、使用済自動車
苫小牧	古紙、廃プラスチック、石炭灰、使用済自動車
石狩湾新	使用済自動車、建設廃材、鉄くず
八　戸	大豆柏等、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
能　代	副産石膏、石炭灰、自動車シュレッダーダスト・電子基板、建設発生土
酒　田	使用済自動車、鉄くず、石炭灰、古紙
木更津	使用済自動車、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、使用済ペットボトル、使用済家電
姫　川	スラグ、石炭灰、カラミ、バイオマス資源(木くず)
三　河	使用済自動車
舞　鶴	金属くず、石炭灰、使用済ペットボトル、古紙
神　戸	使用済自動車
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
三島川之江	古紙、石炭灰、バイオマス資源(木くず)、製紙スラッジ灰
北九州	建設廃材、使用済自動車、古紙、使用済家電
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、使用済自動車、使用済家電、ペットボトル

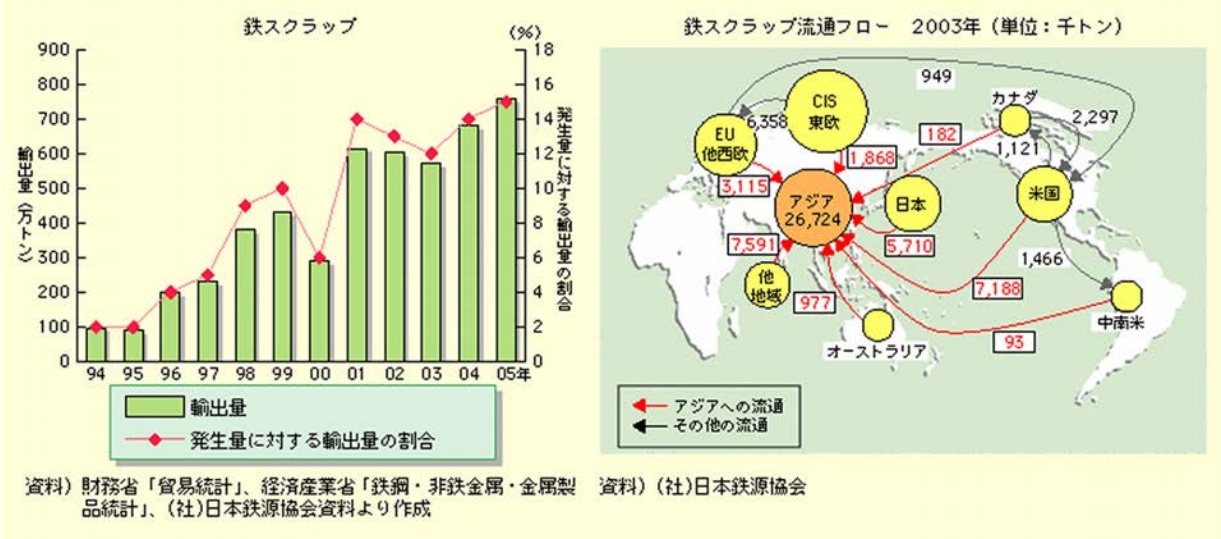


テキスト形式のファイルは[こちら]

（2）国際循環資源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。このため、国内の循環資源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循環資源物流システムの構築に向けた検討を行っている。

図表II-7-2-4　国際循環資源物流システムの構築



Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

（3）廃棄物海面処分場の計画的な確保

全国の港湾において海面処分場を整備しており、適正なリサイクル等を行った後でもなお埋立処分が必要な一般廃棄物等の最終処分を行っている。特に大阪湾では、大阪湾フェニックスとして2府4県177市町村からの一般廃棄物を受け入れている。これらについて、循環型社会の形成促進と廃棄物の適正な最終処分を引き続き行うべく、海面処分場等の整備の促進に当たり、当該港湾工事の国の負担割合を引き上げることを主な内容とする「港湾法及び北海道開発のためにする港湾工事に関する法律の一部を改正する法律案」を第166回国会に提出した。

テキスト形式のファイルはこちら

3　自動車・FRP船のリサイクル

（1）自動車のリサイクル制度の構築

「使用済自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）」（注）が平成17年1月に施行されたことに伴い、使用済自動車が解体されたことを確認した上で「道路運送車両法」の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実施され、使用済自動車の適正処理の推進及び不法投棄の防止を図っている。

（注）平成17年度における同法の主な実績は、1）シュレッダーダスト（車の解体・破砕後に残るゴミ）のリサイクル率48～70％、2）17年度末までの累計として、約5,000万台（約4,700億円）のリサイクル料金が預託済、3）不法投棄等の車両は、22万台（16年9月）から6万台（18年3月）へ減少

テキスト形式のファイルはこちら

（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、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、これらが不法投棄の要因の一つとなっていた。このため、FRP船の適正な処理手段を確保し、循環型社会の形成等の社会的要請に応えるため、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、平成17年度より（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」の広域認定制度を活用して、FRP船のリサイクルを開始しており、19年度には全国展開される予定である。

テキスト形式のファイルはこちら

4　環境負荷低減に資する資材調達の推進等

(1) グリーン調達(注)における取組み

「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（グリーン購入法）」に基づく政府の基本方針の一部変更（平成18年2月閣議決定）を受け、18年6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）」が策定された。これに基づき、公共工事における資材、建設機械、工法について、環境物品等の調達を積極的に推進している。

(注) ここではグリーン購入法第2条に規定された環境物品等を調達することをグリーン調達という。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）木材利用の推進

木材は、加工に要するエネルギーが他の素材と比較して少なく、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。

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり

1　豊かで美しい河川環境の形成

（1）良好な河川環境の保全・形成

1）多自然川づくり、自然再生の推進

河川整備に当たっては、多自然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、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、生物の良好な生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観の保全・創出に努めている。また、河川における生物の連続性の確保については、「魚がのぼりやすい川づくりの手引き」を活用し、全国の魚道整備等を推進している。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31水系において推進している。このほか、河川水辺の国勢調査、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調査・研究を行っている。

五ヶ瀬川水系北川（宮崎県）



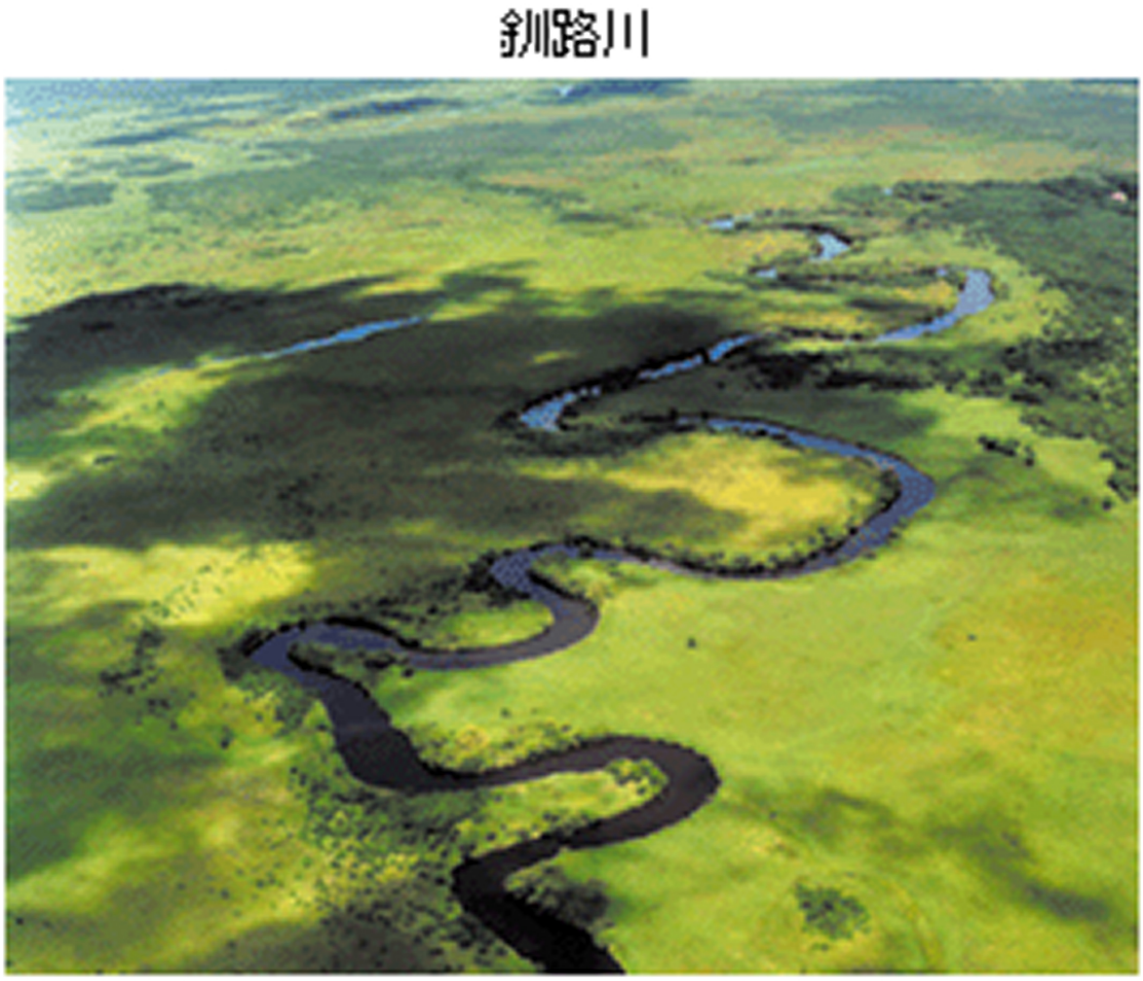
2）外来生物対策の推進

生物多様性を保全する上で大きな脅威の一つである外来種は、全国の河川において生息域を拡大しており、生態系への影響等が問題となっている。この対策として、「河川における外来種対策の考え方とその事例」等を作成し、各地の外来種対策に役立てている。

テキスト形式のファイルはこちら

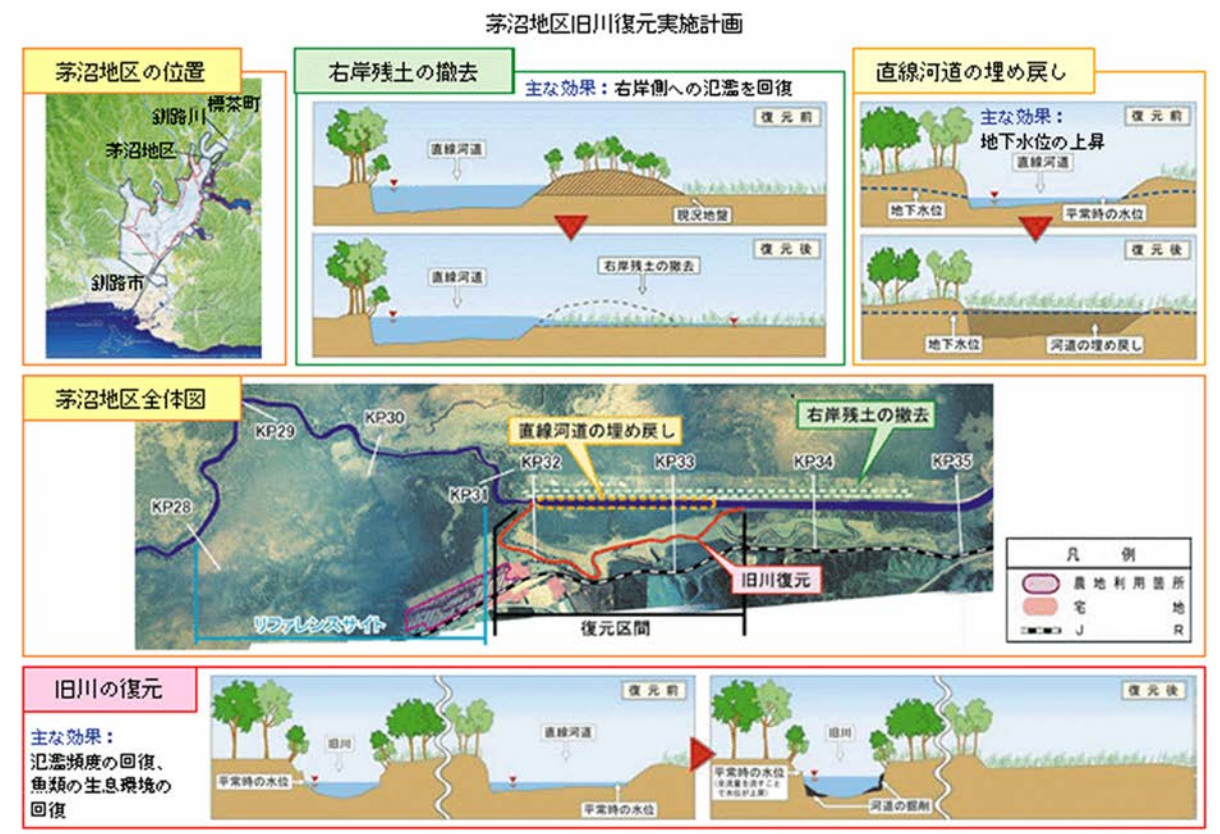
コラム・事例　日本最大の湿原を守るために～釧路川における自然再生～

釧路川に沿って広がる釧路湿原は、我が国を代表する自然環境の一つであり、野生生物の重要な生育・生息の場であるとともに、人間にとっても保水・浄化機能、洪水調節機能、地域の気候緩和機能等の重要な機能を持ち、将来にわたって保全すべき貴重な財産です。しかし、流域における経済活動の拡大により、湿原面積が急激に減少してきており、さらに乾燥化等による質の低下も懸念されることから、早急に対策を行う必要が生じてきました。



このような状況の中、釧路湿原の重要性の認識が高まり、地域においても1970年代から湿原保全の取組みが始まり、昭和55年の国内初のラムサール条約湿地の指定、62年の国立公園の指定につながっていきました。

平成15年11月には、「自然再生推進法」に基づいた「釧路湿原自然再生協議会」が発足し、国の関係機関、地元自治体、地域住民、NPO、専門家等の地域の多様な主体の参加により、釧路湿原の自然再生に取り組んでいます。国土交通省では、18年8月に、同協議会等における検討を経て、「茅沼地区旧川復元実施計画」等を策定しており、今後とも関係者と協力しながら、より一層自然再生の取組みを進めていくこととしています。



テキスト形式のファイルはこちら

（2）河川水量の回復のための取組み

良好な河川環境を保全するには、豊かな河川水量の確保が必要である。このため、河川整備基本方針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、水力発電所のダム下流の減水区間における清流回復の取組みを進めている。また、ダム下流の河川環境を保全・改善するために、洪水調節に支障を及ぼさない範囲で洪水調節容量の一部を有効に活用するダムの弾力的管理を行っている（平成18年度は、全国の24ダムで実施）。さらに、平常時の自然流量が減少した都市内河川では、下水処理場の処理水を送水し、河川流量の回復に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）総合的な土砂管理の推進

ダム堆砂の進行、河床低下、みお筋(注)の固定化に伴う河原の樹林化、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、海岸等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。具体的には、透過型砂防えん堤の設置、ダムにおけるサンドバイパス、河道掘削による河道断面積の確保と掘削土砂を用いた養浜、海岸におけるサンドリサイクル等を実施するとともに、土砂管理技術の検討・開発を推進している。

図表II-7-3-1　総合的な土砂管理の推進



（注）河川にあっては、水の流れる最深部を連ねた線

テキスト形式のファイルはこちら

（4）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NPO法人「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、子どもの水辺を登録し、子どもの水辺サポートセンターにおいて様々な支援を実施。平成18年12月末現在、246箇所を登録

子どもの水辺（番匠川（大分県））



○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。18年12月末現在、249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。18年に664箇所で実施

○川の生き物調べ（全国水生生物調査）
　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。17年度は85,910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

テキスト形式のファイルはこちら

2　海岸・沿岸域の環境の整備と保全

高潮、津波、波浪等から海岸を防護するとともに、生物の生息・生育地の確保、景観への配慮、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、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18年度は23箇所で実施している。

また、外国由来のものを含む漂流・漂着ゴミによる海岸機能の低下等が近年深刻化しており、平成18年4月に、関係省庁による「漂流・漂着ゴミ対策に関する関係省庁会議」が設置された。国土交通省では、同会議へ参画し、関係省庁と緊密な連携を図りながら、漂流・漂着ゴミに対する実効的な対策の検討を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

3　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への配慮に取り込むことが重要である。国土交通省では、「今後の港湾環境政策の基本的な方向（平成17年交通政策審議会答申）」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とらえた「港湾行政のグリーン化」を図っていく。

図表II-7-3-2　港湾行政のグリーン化



テキスト形式のファイルは[こちら]

（2）良好な環境の積極的な保全・再生・創出

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・創出に取り組んでいる。また、にぎわいのある美しい港湾空間を形成するとともに、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18年度には、堺泉北港（大阪府）、宮津港（京都府）等において、干潟の造成や緑地の整備を行った。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）環境施策の実施手法の見直し・充実

自然環境の保全・再生・創出を図る事業においては、事業の着手後においても状況を継続監視し、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、研究所、一般市民等が取得・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」が全国各地で実施されている。

テキスト形式のファイルはこちら

4　道路の緑化・自然環境対策等の推進

CO_2の吸収により地球温暖化を防止するなど、環境負荷を低減し、良好な景観を形成する道路緑化を進めるとともに、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て、環境の保全・回復を図っている。

緑陰道路（仙台市）



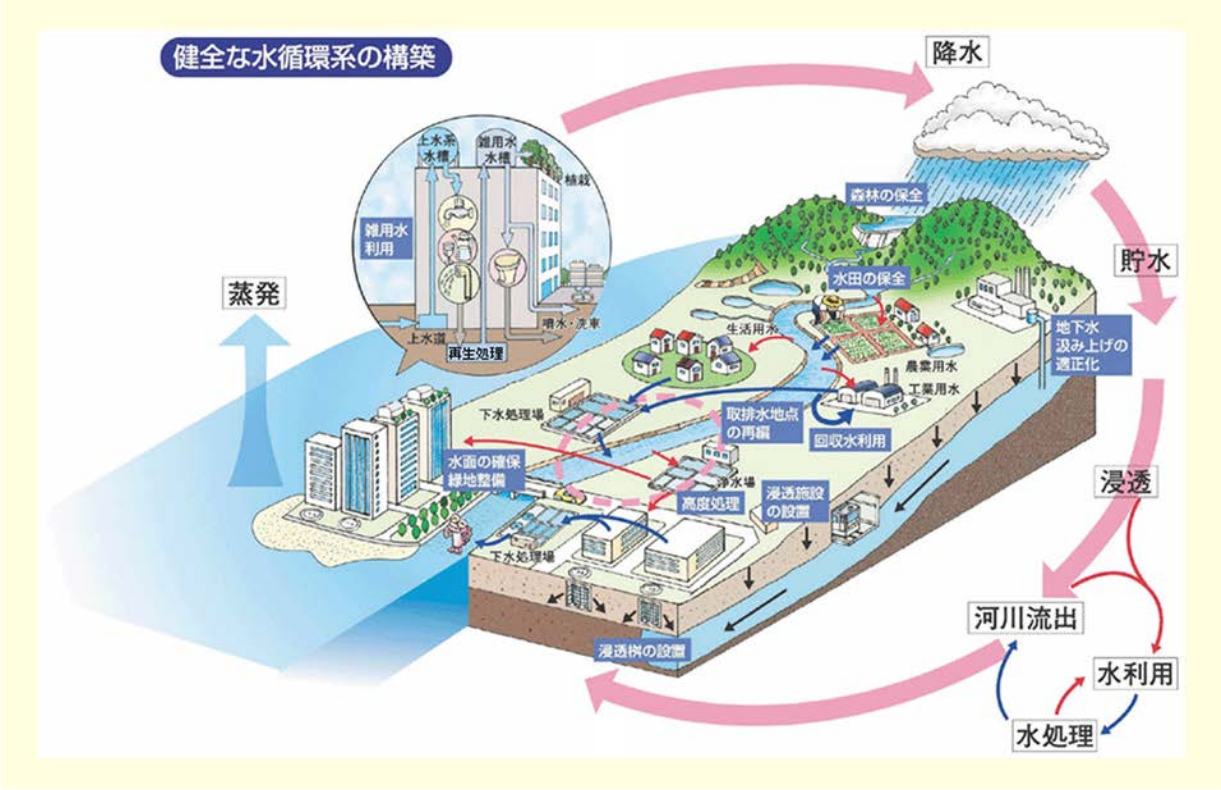
テキスト形式のファイルはこちら

第4節　健全な水循環系の構築

1　水関係省庁の連携による健全な水循環系構築への取組み

健全な水循環系構築に関する関係省庁連絡会議は、地域が水循環系の健全化に向けて取り組む際の基本的な考え方となる「健全な水循環系構築のための計画づくりに向けて」を公表しており、地域の取組みを効率的に推進するため、関係省庁が連携しながら各種支援を行っている。

図表II-7-4-1　健全な水循環系の構築



テキスト形式のファイルはこちら

2　水環境改善への取組み

（1）清流ルネッサンスII

水環境の悪化が著しい全国34の河川等で、水環境改善に積極的に取り組んでいる地元市町村等と河川管理者、下水道管理者等、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



テキスト形式のファイルはこちら

（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、河川浄化施設整備等の水質浄化を霞ヶ浦（茨城県）、大和川（奈良県・大阪府）等において行い、清浄な流水の確保を図っている。

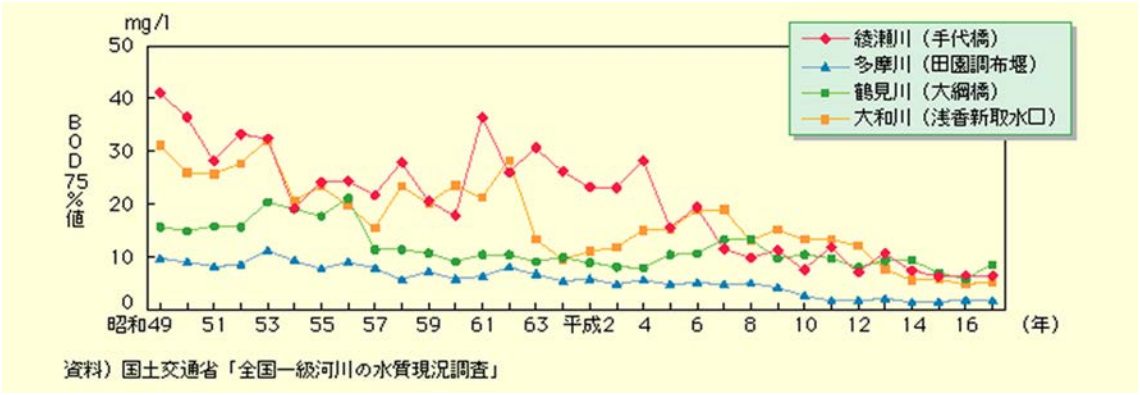
テキスト形式のファイルはこちら

（3）水質の調査と水質事故対応

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17年は、109水系の1,106地点（約10kmに1地点の割合）を調査した。

・全国で見ると、平成17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、16年に引き続き、3年連続で過去最高の割合となった。
・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92.5%であった。16年を0.2%上回り、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27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、市民と協働で、水質調査マップの作成や、水生生物調査を実施している。さらに、河川を多様な視点で総合的に評価する新しい水質指標に基づき、初めて全国規模で住民協働調査を試行した結果、人と河川の豊かなふれあいの視点がAランクなのは約15%、豊かな生態系の視点がAランクなのは約52%となった。

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17年に一級水系で1,255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

テキスト形式のファイルはこちら

（4）閉鎖性海域の水環境の改善

東京湾、伊勢湾、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

テキスト形式のファイルはこちら

（5）水環境改善に向けた下水道整備の促進

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窒素・リン等を除去する高度処理の導入を推進しており、経済的手法により流域全体で効率的に高度処理を行う制度を導入している。また、合流式下水道については、平成16年度から原則10年で改善するとともに、改善促進のため、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。さらに、放流先の水域の状況を考慮した計画放流水質の設定等下水処理の高度化の取組みを進めている。

一方、下水処理水は都市内の安定水源であり、下水処理水のせせらぎ用水等としての活用や、下水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。

テキスト形式のファイルはこちら

（6）地域のニーズに応じた水路の再生等

近年、身近な河川や水路等に水を流すことにより、親水性を高め、水路等を浄化し、また、動植物等の生息・生育環境及び歴史的文化遺産を保護・保全しようとする地域のニーズが一層高まっている。このため、一定水量を通年通水する水利使用を認め、水質改善や景観の確保を図る「まちの清流」の再生に取り組んでおり、平成18年3月に「環境用水（注）に係る水利使用許可の取扱いについて」を策定し、申請主体のあり方、使用する河川の流水の水源や取水量の考え方、許可期間等を示した。また、都市における水路の再生に向けて、全国7箇所のモデル地域において、平常時の流量の回復、水質改善のための水路整備、維持管理及び活用方策に関する計画策定を進めており、18年度は具体的な実施計画や設計の検討等を行っている。

（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

テキスト形式のファイルはこちら

3　水をはぐくむ・水を上手に使う

1）おいしい安全な水道水の確保

水道水源水域において、下水道の普及促進、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など、健全な水循環系の構築のため、個人住宅への雨水浸透ます、浸透トレンチ、貯留タンク等の設置を図るほか、団地、公共施設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、地下水の保全と利用の適正化を図っている。

4）雑用水利用の推進

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）による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

テキスト形式のファイルはこちら

第5節　海洋環境等の保全

（1）大規模油汚染等への対策

大規模油汚染の大きな要因になっているサブスタンダード船（注1）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、日本寄港船舶に立入検査を行い、基準に適合しているかを確認するポートステートコントロール（PSC）（注2）を強化している。また、旗国政府が自国籍船舶に対する監視・監督業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11月の国際海事機関（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9月より監査が開始された。我が国は、同制度の早期定着を促進すべく、19年2月にIMOによる監査を受け入れた。

さらに、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」が実施され、平成18年7月よりその地理的適用範囲が拡大している。また、サハリン沖にて大規模油流出事故を想定した日露合同油防除総合訓練（第1回NOWPAP油防除訓練）が同年5月にサハリン・アニワ湾にて実施されるなど、大規模油汚染対策について、近隣諸国との国際的な協力・連携体制の強化に取り組んでいる。

（注1）国際条約の基準に適合していない船舶
（注2）寄港国による外国船舶の監督

テキスト形式のファイルはこちら

（2）船舶からの排出ガス対策

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窒素酸化物（NOx）等の排出割合が大きい等の問題があり、船舶の大気汚染防止施策が必要である。船舶は国際的に移動するものであるため、規制の実効性を確保するためには、国際的に合意された規則を統一的に適用することが重要である。我が国は、海洋汚染防止条約に対応した「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」に基づき、原動機のNOx放出量の確認や船舶における定期的な検査を実施しているのみならず、IMOにおいて行われている船舶からの排出ガスに関する規制強化の議論にも積極的に参画している。

また、規制に合わせて、環境負荷低減を実現するための新しい技術が必要であることから、硫黄酸化物（SOx）の排出量を削減するための活性炭素繊維（ACF）を活用した高機能排煙処理システムの開発や、トレードオフの関係にあるNOxとCO_2の排出低減を同時に実現する超臨界水を活用したディーゼル燃焼技術の研究を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）バラスト水中の有害水生物問題への対応

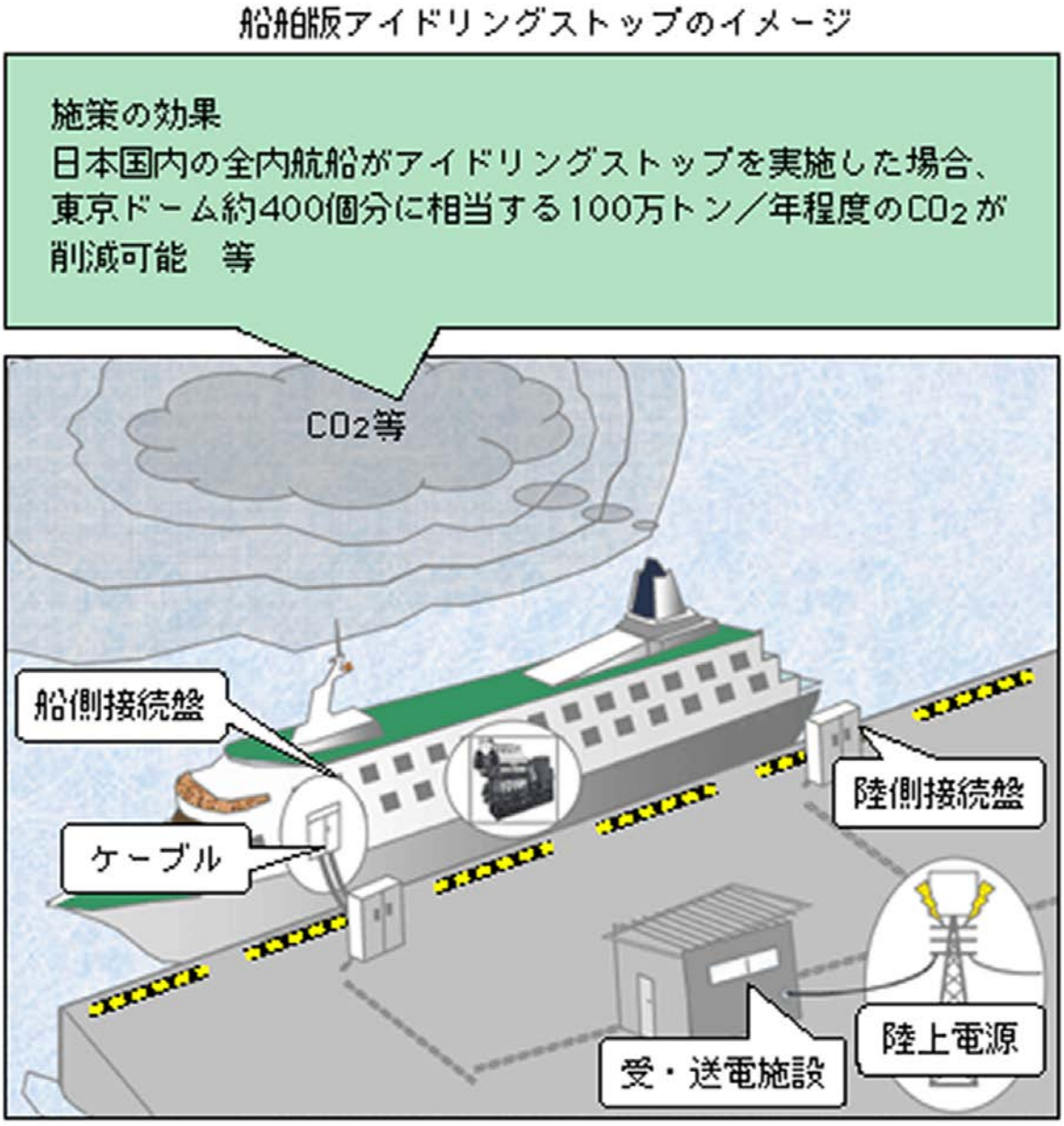
船舶のバラスト水（注）に混入するプランクトン等の各種生物が、バラスト水の排出に伴って本来の生息地でない場所に移動することにより、生態系に有害な影響を与え、人の健康や経済活動に被害をもたらすとされている。この対策として世界的に統一した規制を行うため、2004年（平成17年）2月にIMOにおいて、バラスト水管理規制条約が採択され、条約実施に必要な指針の検討が行われている。我が国は、バラスト水排出の海洋環境への影響に関する調査と国内におけるバラスト水処理装置の認証体制整備の検討を進めるとともに、バラスト水問題の抜本的な解決手段としてバラスト水を積載しなくても安全航行が可能な船型（ノンバラスト船型）の開発を支援している。

（注）タンカー等の船舶が空荷等のときに安全確保のため、重しとして積載する海水

テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　「船舶版アイドリングストップ」の推進！～東京港竹芝ふ頭で現地実験を実施～

平成18年10月から19年1月に東京港竹芝ふ頭において、貨客船さるびあ丸（4,965トン）を実験船に「船舶版アイドリングストップ」の現地実験を環境省等と連携して行いました。「船舶版アイドリングストップ」は、接岸中の船舶が必要とする電力を船内発電から陸上施設による供給（陸上電力供給）に切り替えて、港湾地域における二酸化炭素（CO_2）、窒素酸化物（NOx）、硫黄酸化物（SOx）等の排出ガスを削減し、大気環境の改善を図る取組みです。



現地実験の様子





大型コンテナ船等の分野では、米国ロサンゼルス港等一部の港で先進的な取組みが始まっていますが、我が国を含めて世界各国の取組みはこれからです。平成18年3月に開催された国際海事機関（IMO）海洋環境保護委員会では、船舶からの大気汚染防止のための陸上電力供給設備の必要性等の議論が始まり、同年10月からは国際標準化機構（ISO）でも陸上電力供給設備の国際規格の作成作業が始まりました。国土交通省としては、今後、今回の実験結果を踏まえ、IMOやISOの議論等に積極的に参加していく予定です。

テキスト形式のファイルはこちら

第6節　大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善

1　道路交通環境問題への対応

（1）自動車単体対策

1）排出ガス規制の強化

新車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が行われ、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」による規制が18年より施行された。一方、使用過程車（既に使用されている自動車）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）」に基づく対策が行われている。

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、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対策としては、低公害車の普及促進のための税制特例措置や、主としてバス・トラック事業者への圧縮天然ガス（CNG）自動車、ハイブリッド自動車の導入等に対する補助等を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）交通流の円滑化等

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、交通需要マネジメント（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、有料道路の時間帯割引や料金社会実験等の多様で弾力的な料金施策に取り組んでいる。

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、自転車歩行者道の構造分離、路肩等の空間のカラー舗装化や縁石の設置等により、安全・快適な自転車走行空間を創出し、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。

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への助成、新エネルギーを活用した道路照明等の道路施設の設置等、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、騒音対策を計画的に進めるとともに、直轄国道の維持管理に使用する車両の低公害車への転換を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

2　空港と周辺地域の環境対策

空港の環境対策としては、発生源対策、空港構造の改良及び空港周辺対策が行われている。航空機の騒音による障害は改善の方向にあるが、今後も航空機騒音の軽減等を図るための対策を行い、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ており、順次、国が管理する空港において、関係者による協議会を設け、省エネ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の策定に取り組むなどエコエアポートづくりを推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

3　鉄道騒音対策

新幹線の騒音対策については、環境基準を達成すべく防音壁の嵩上げ、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を行っており、それのみでは達成が困難な場合には、家屋の防音工事が行われている。

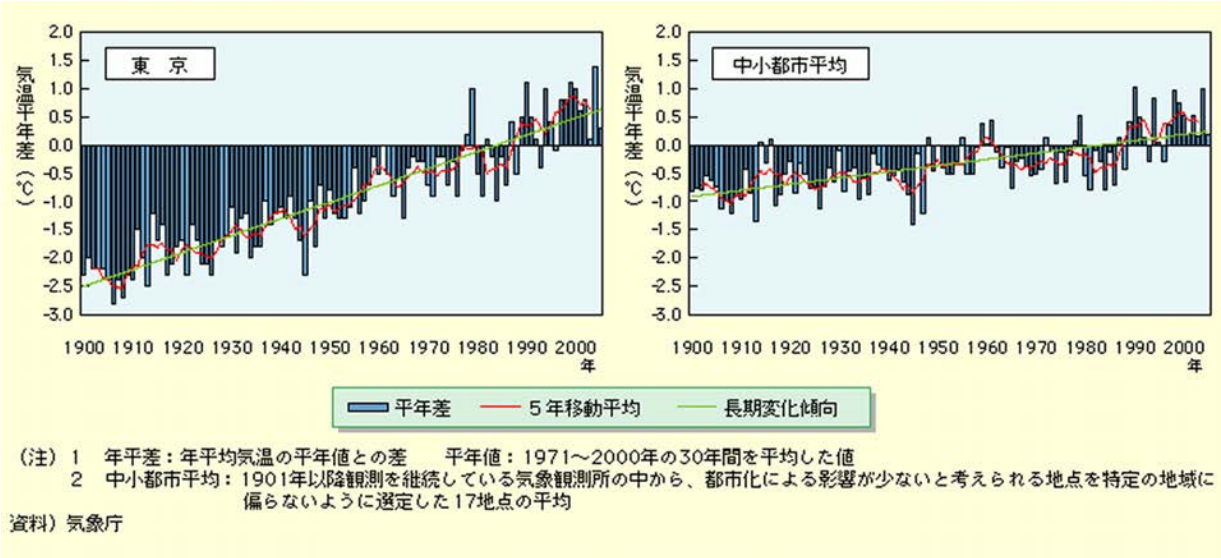
また、在来線の騒音対策については、「在来線鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策指針」に基づき、新線建設の場合には一定の値以下のレベルになるよう、既設路線の大規模改良の場合には改良前より改善されるよう、鉄道事業者に対し指導を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

4　ヒートアイランド対策

近年、郊外と比較して、都市の中心部における顕著な高温化が都市の環境問題の一つとして大きくクローズアップされている。このヒートアイランド現象は、空調機器等からの人工排熱の増加、緑地・水面の減少、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　東京と中小都市の年平均気温の経年変化（5年移動平均）



（注）1　年平差：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

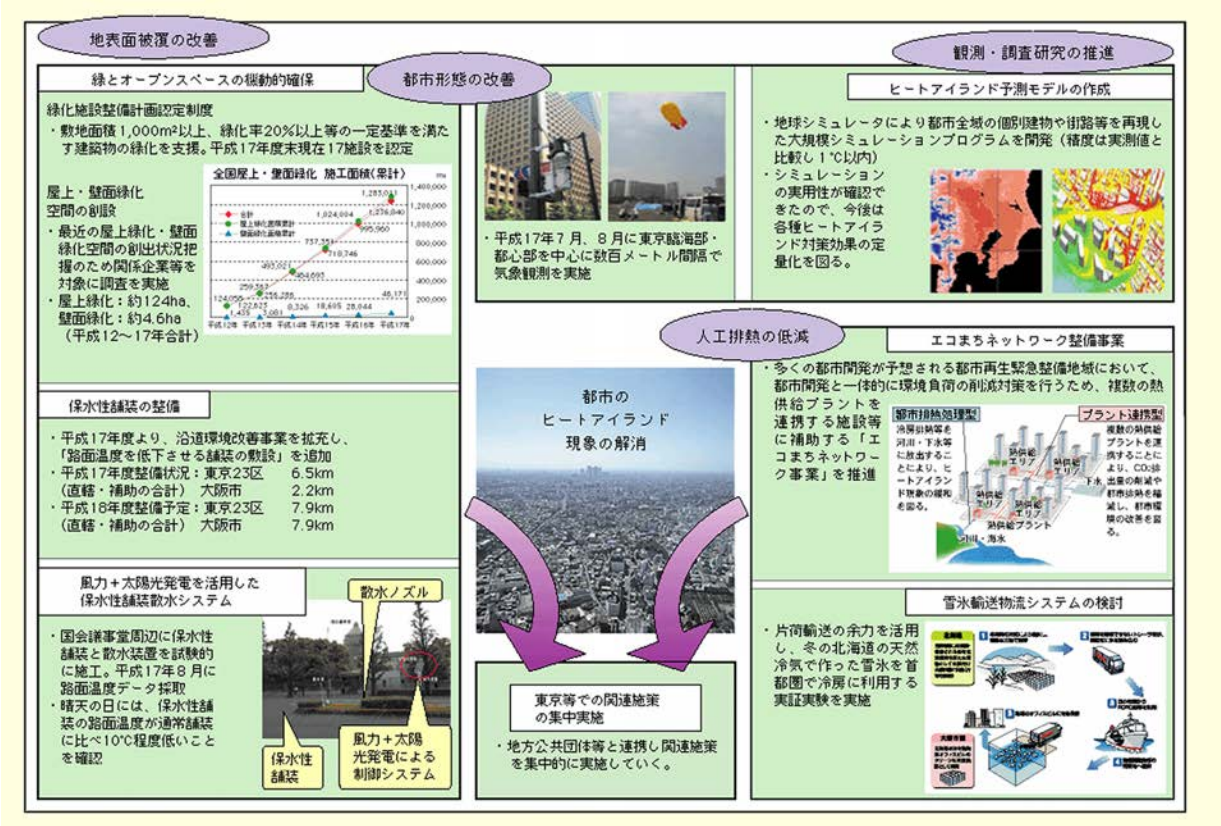
Excel形式のファイルはこちら

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ついて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、緑とオープンスペースの機動的確保等の対策を重点的に推進している。

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、大綱を踏まえより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



テキスト形式のファイルは[こちら]

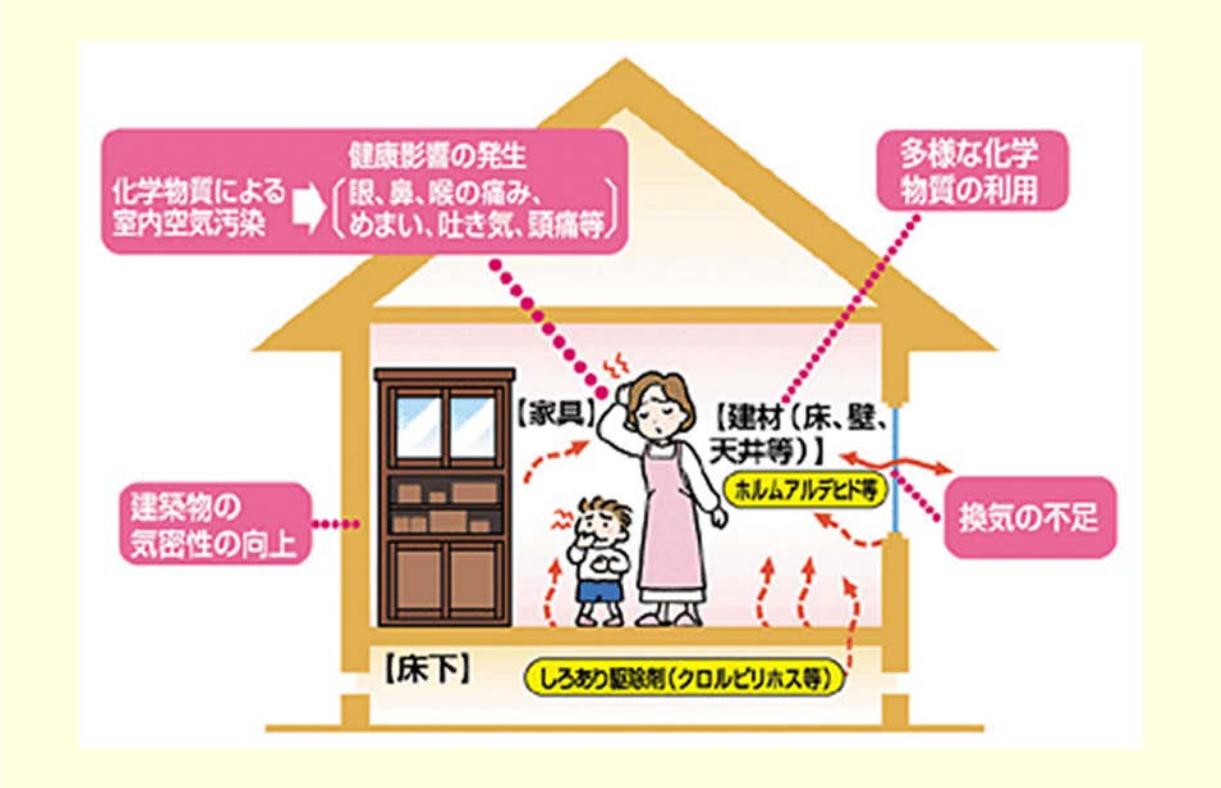
5　シックハウス、土壌汚染問題等への対応

（1）シックハウス対策

住宅に使用する内装材等から発散する化学物質が居住者等の健康に影響を及ぼすおそれがあるとされるシックハウスについて、「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る対策を講じている。

また、官庁施設の整備に当たっては、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



テキスト形式のファイルはこちら

（2）土壌汚染対策

「土壌汚染対策法」の施行に伴い、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て公表したほか、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て公表することで、土地取引の安全性及び円滑性の確保を図っている。

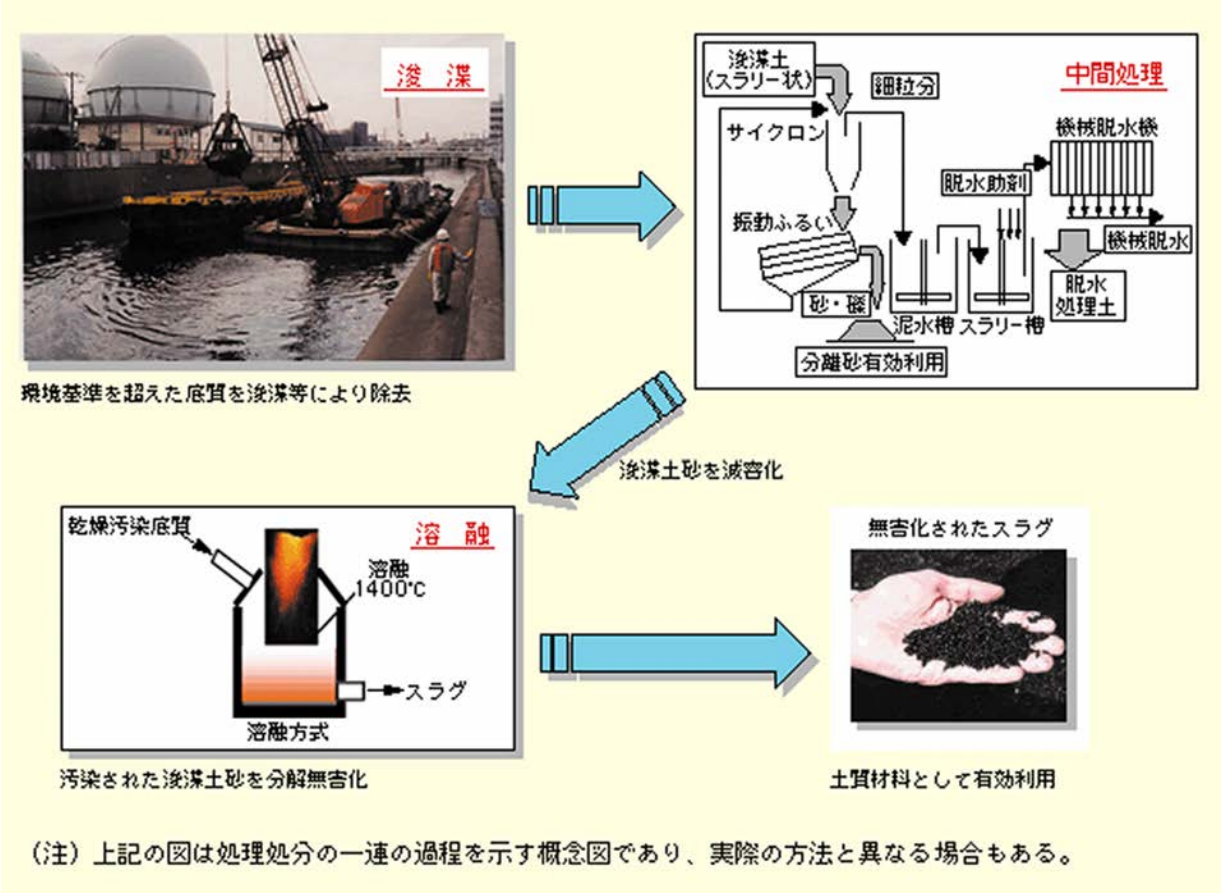
テキスト形式のファイルはこちら

（3）ダイオキシン類問題等への対応

「建設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月改定）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）」等を改定し、これらに基づき港湾及び河川における水質・底質の実態調査を行い、対策工法・監視計画等について検討を進めている。

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　ダイオキシン類問題等への対応



テキスト形式のファイルはこちら

（4）アスベスト問題への対応

アスベスト問題は、人命にかかわる問題であり、隙間のない健康被害の救済、今後の被害の未然防止、国民の有する不安への対応を行うために、各省の緊密な連携の下にスピード感を持って対応しなければならない。

国土交通省では、今後の被害の未然防止を図るため、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する「建築基準法」の改正を行い、平成18年10月から施行した。

また、既存施設におけるアスベスト除去等の対策としては、1）公共施設、公共住宅等について、地方公共団体等によるアスベスト除去等に対し支援、2）国家機関の建築物等について、緊急性の高いものから除去等を実施、3）民間建築物等で不特定多数の方が利用する建築物について、吹付けアスベストの除去等に対し助成、4）事業者に対する日本政策投資銀行等の低利融資等を行っている。

さらに、国民の有する不安への対応としては、1）住宅性能表示制度においてアスベストに関する性能表示事項の基準の策定、（平成18年10月）、2）「宅地建物取引業法」上、アスベスト調査に関する事項を重要説明事項に追加（同年4月施行）、3）アスベストを建物の鑑定評価実務に的確に反映する方策について検討、4）アスベスト含有建材についての情報をデータベース化し一般公開した。

今後とも、既存建築物等における吹付けアスベストの除去等の対策や、建築物の解体現場におけるアスベスト飛散防止の徹底等を行うための必要な対策を推進していくこととしている。

テキスト形式のファイルはこちら

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低減を目的に、公道を走行しない建設機械等の排出ガスを抑制する「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」が平成18年4月より施行され、同年10月より使用規制を開始した。また、同法の規制対象外機種である発動発電機等についても、同法と同等の基準の規程（注）等により、排出ガス対策型建設機械として指定し、国土交通省の工事で使用を推進するとともに、取得時の税制措置・融資制度を講じている。同様に、低騒音型・低振動型建設機械の指定・普及促進を図っている。

さらに、京都議定書目標達成計画に基づき、2010年（平成22年）までに20万トンのCO_2を削減するため、公共工事において低燃費型建設機械を積極的に活用することによりその普及を促進するなど、建設施工分野における省CO_2化を推進している。

（注）「排出ガス対策型建設機械の普及促進に関する規程」

テキスト形式のファイルはこちら

第7節　地球環境の観測・監視・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、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うとともに、日本沿岸における長期的な海面上昇傾向等の情報を発表している。

なお、観測結果等を基に、おおむね5年ごとに「異常気象レポート」を取りまとめており、異常気象、地球温暖化等の地球環境の現状や変化の見通しについての見解を公表している。

このほか、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、平成18年度からその成果を広く国内外の研究機関等に公開している。

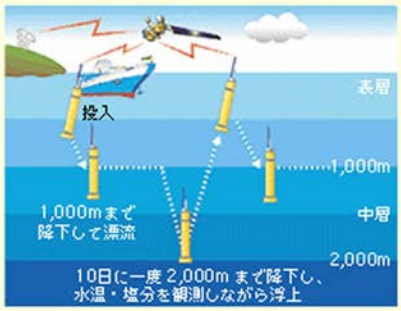
テキスト形式のファイルはこちら

（2）海洋の観測・監視

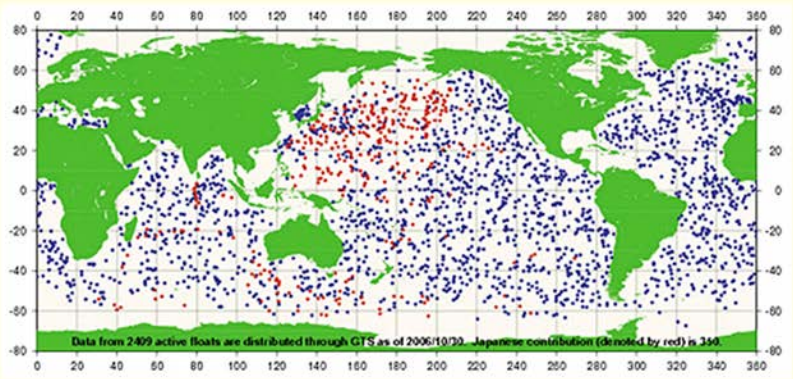
海洋は、温室効果ガスであるCO_2を吸収し、熱を貯えることによって、地球温暖化を緩やかにしている。また、海洋変動は、台風の発生・発達や異常気象等、気象にも深く関わっている。このため、地球環境問題への対応には、海洋の状況を的確に把握することが重要である。

地球全体の海洋変動を即時的に監視・把握するために、国土交通省は関係省庁等と連携して、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アルゴ計画を推進している。

図表II-7-7-1　アルゴ計画における観測の概要



海洋気象観測船等により海洋に投入されたアルゴフロートはおよそ10日毎に水深約2,000mまで降下・浮上を繰り返し、その際に測定される海面から水深2,000mまでの水温、塩分の鉛直データを、衛星を経由して自動的に通報します。

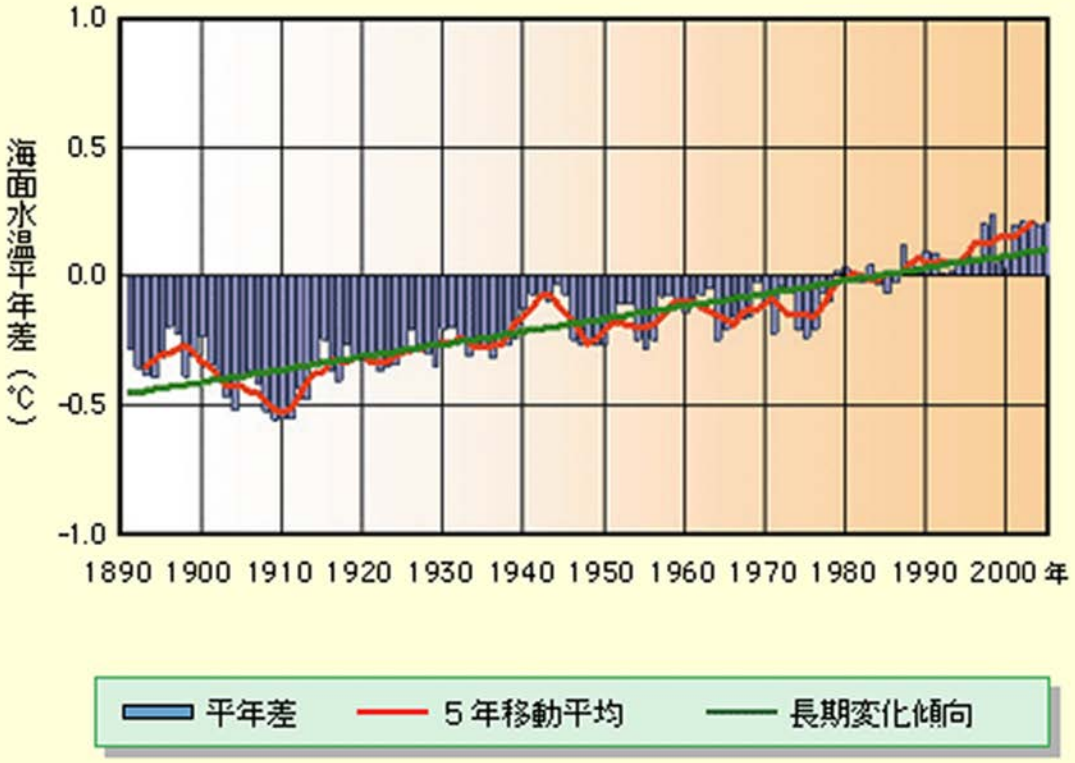


過去１か月にデータを通報した全世界でのアルゴフロートの分布
（平成18年10月31日現在2,409個、このうち日本のフロート（●）は350個）

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」を、ホームページを通じて提供している。

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17（2005）年の世界の年平均海面水温の平年差は＋0.21℃で、統計を開始した1891年以降では1998年に次いで２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

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、伊豆諸島周辺海域における黒潮変動を海洋短波レーダーにより常時監視・把握し、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。

テキスト形式のファイルはこちら

（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、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、オゾンと紫外線を国内4箇所で観測し、その成果を毎年公表している。また、紫外線の過剰ばく露による人体への悪影響の防止に資するため、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）を用いた紫外線情報を、ホームページを通じて毎日提供している。

テキスト形式のファイルはこちら

（4）南極における定常観測の推進

国土地理院では、基準点測量、重力測量、GPS（全地球測位システム）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。観測データは、南極地域における地球環境変動等の研究に活用されるとともに、測地・地理情報に関する国際的活動に貢献している。

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。観測データは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監視に大きく寄与するなど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、栄養塩、溶存酸素、重金属等に関する海水の化学分析、海底地形測量を実施している。これらのデータは、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。

テキスト形式のファイルはこちら

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等を行い、「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、これらの成果を社会へ還元するため、「地球温暖化予測情報」を公表しており、平成19年度末には、開発中の領域大気海洋結合モデルを用いた予測計算に基づく最新の成果を公表する予定である。

テキスト形式のファイルはこちら

（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業務を支援するため、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し、その活用のための技術支援を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

3　地球地図整備、地球測地観測網

地球地図プロジェクト（平成18年12月現在172ヶ国・地域が参加）は、地球規模の環境変化を把握・解析するために必要な地球陸域全体の数値地図データセットである地球地図の整備を目指している。我が国は、地球地図国際運営委員会の事務局を務めるなど、本プロジェクトを主導している。

また、VLBI（電波星による測量技術）やSLR（レーザ光により人工衛星までの距離を測る技術）を用いた国際観測、国際GNSS事業（IGS）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・研究を行っている。

我が国の国土利用についても、衛星データの解析等により植物の活性度、土地利用データを整備する「国土環境モニタリング」を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

第8章　多様性をいかした活力ある地域の形成

【第8章のポイント】

第1節　地域・国土づくりの方向性

国土計画を推進するとともに、国土形成計画の策定に向けた検討を進めている。また、地域の拠点形成を促進している。

第2節　個性をいかした活力ある地域づくり

地域の連携・交流を促進するネットワークの形成を推進するとともに、地域特性を活かした交流拠点づくり・まちづくりを、地域の自主性を尊重しながら推進している。また、市町村合併を促進するための支援を行っている。

第3節　地域の足の確保

地域住民の生活に必要な生活交通路線を確保するため、地方鉄道事業者が行う設備の整備や地方バス路線の維持・確保に対する支援を行うとともに、離島航空路及び離島航路の維持・活性化を図っている。

第4節　特定地域振興対策の推進

豪雪地帯、離島、奄美群島・小笠原諸島、半島の振興を積極的に推進している。

第5節　北海道総合開発の推進

第6期北海道総合開発計画に基づき、食料基地としての役割強化、観光交流の促進、地方の自主性・裁量性を活かした社会基盤の整備、北方領土隣接地域の振興、アイヌ文化の振興等に取り組んでいる。なお、同計画は平成19年度に目標年度を迎えることから、計画の点検と新たな計画のあり方について検討を行い、18年12月に報告書を取りまとめた。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　地域・国土づくりの方向性

1　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節第1項で述べたとおり、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」を制定しており、新たな国土計画の策定に向けた検討を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

(1)「21世紀の国土のグランドデザイン」の推進

我が国の国土政策については、第5次の全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」が平成10年に閣議決定され、11年に策定した戦略推進指針に基づき各種施策を推進している。17年には、同グランドデザインで示された新たな国土計画体系の確立のため、「国土総合開発法」を「国土形成計画法」へと抜本的に改正し、同法に基づく国土形成計画の策定を進めており、策定後は、同計画により国土政策を推進することとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）国土利用計画の推進

平成8年に閣議決定された第3次国土利用計画（全国計画）は、1）安全で安心できる国土利用、2）自然と共生する持続可能な国土利用、3）美しくゆとりある国土利用といった観点を基本としており、全国計画とこれを基本とした都道府県計画及び市町村計画により、総合的かつ計画的な国土の利用を図っている。また、次期全国計画については、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おり、策定後は、同計画を推進することとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）大都市圏整備計画の展開

首都圏整備計画（平成18年決定）、近畿圏整備計画（12年決定）、中部圏開発整備計画（12年決定）において、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。

テキスト形式のファイルはこちら

（4）地方開発促進計画の展開

平成11年度に閣議決定された東北、北陸、中国、四国及び九州の各地方開発促進計画は、「21世紀の国土のグランドデザイン」の理念に即し、各地方の開発促進に関する地方公共団体、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たものであり、「参加と連携」による新たな発展に向け、戦略的な計画の推進を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（5）国土計画の推進のための調整機能の充実

国土計画の推進に資する各府省事業について、計画から実施段階までの総合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等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・地域づくりを進めるため、国土施策創発調査費により調査を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

2　地域の拠点形成の促進

（1）振興拠点地域の整備

「多極分散型国土形成促進法」に基づき、地方において特色ある産業、文化等の機能が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18年までに9地域で振興拠点地域基本構想が策定された。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）業務核都市の整備

首都圏整備計画において位置付けられている業務核都市（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（14拠点）

テキスト形式のファイルはこちら

（3）地方拠点都市地域の整備

「地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律（地方拠点都市法）」に基づき指定される地方拠点都市地域（注）の一体的な整備と産業業務施設の再配置を促進し、地方の自立的成長と国土の均衡ある発展を目指している。また、基本計画が策定された地域においては道府県等とともに「地方拠点都市地域整備アクションプログラム」を策定し（72地域）、総合的かつ計画的な住宅・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84地域）

テキスト形式のファイルはこちら

（4）大阪湾ベイエリアの開発整備

大阪湾ベイエリアを、世界都市にふさわしい機能と良好な居住環境等を備えた地域とし、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、ベイエリアへの先端産業の進出等に適切に対応するため、大阪湾ベイエリアの新たな整備方針や整備体制の検討を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

（5）筑波研究学園都市・関西文化学術研究都市の建設

「筑波研究学園都市建設法」に基づき、科学技術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月につくばエクスプレスが開業し、順調な利用状況の下、沿線地域における都市開発が急速に進み、研究分野等における交流が活発化している。

また、「関西文化学術研究都市建設促進法」に基づき、近畿圏における文化学術研究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月に策定された今後の取組みの方向性を示す「サード・ステージ・プラン」の内容を踏まえ、「関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針」を改定し、関係省庁、地元自治体、経済界等と連携を図りながら、更なる都市建設の推進を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

3　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、国会での検討に委ねられている。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。

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　個性をい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、総務省と連携して取り組んでおり、平成18年度においては、約370地域で実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）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や橋梁の整備を重点的に推進しており、平成18年度においては、約20箇所で実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

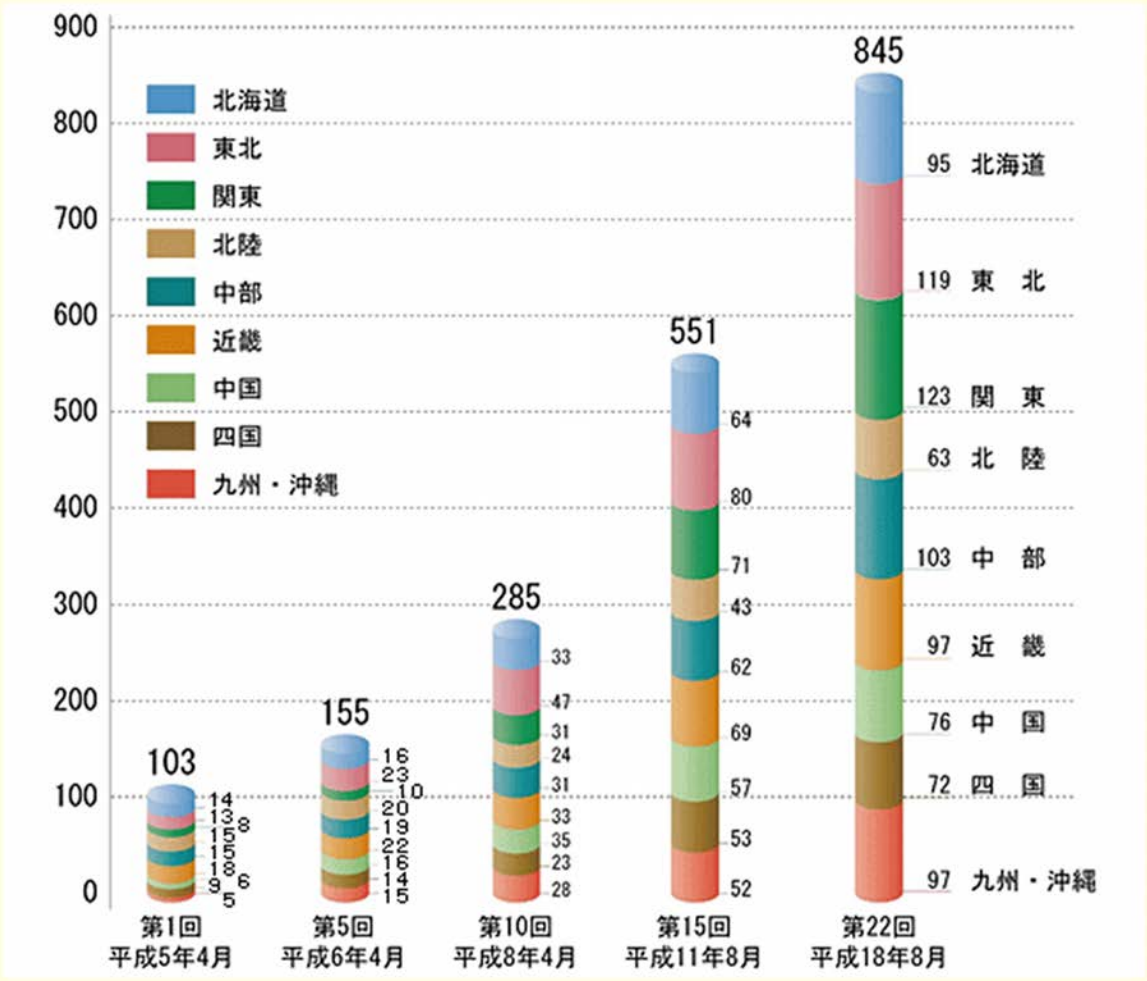
2　地域の自主性に基づく地域特性を活かした交流拠点づくり・まちづくり

（1）地域に密着した各種事業・制度の推進

1）道の駅

「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場・トイレ等の休憩機能、道路情報や地域情報の発信機能、交流を促進する地域連携機能の3つを併せ持つ施設で、平成18年8月現在845箇所が登録されている。

図表II-8-2-1　道の駅登録数の推移



資料）国土交通省

Excel形式のファイルはこちら

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18年3月現在、122箇所が登録されている。

水辺プラザ　北上川（宮城県）



（イ）ふるさとの川整備事業

市民の憩いの場として水辺を再生する必要がある河川において、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18年4月現在、186河川を認定している。

（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図っている。平成18年4月現在、296箇所を認定している。

（エ）マイタウン・マイリバー整備事業

安全で潤いのある都市域を形成するため、大都市等の中心市街地及びその周辺部にある河川の整備と沿川の市街地整備を一体的に実施している。平成18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、豊かな川づくりに熱意を持った人を河川環境保全モニターとして委嘱し、河川環境の保全・創出、秩序ある利用のための業務や普及啓発活動をきめ細かく行っている。また、河川に接する機会が多く、河川愛護に関心を有する人を河川愛護モニターとして委嘱し、河川へのゴミの不法投棄や河川施設の異常の発見等、河川管理に関する情報の収集や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、河川敷を花壇等として開放し、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。このほか、市民参加型の河川管理として、河川の特定区間につ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・河川管理者が協働で行う河川アドプト・プログラムを実施している。

4)「みなとまちづくり」の推進

（ア）みなと観光交流促進プロジェクト

「みなとまちづくり」(注)の推進の一環として、地域の各主体が連携してソフト・ハード施策を重点的かつ一体的に展開する「みなと観光交流促進プロジェクト」を推進している。同プロジェクトのモデル港に対しては、観光振興のための社会実験の実施や行動計画の策定について支援を行っている。今後、平成17年度、18年度のモデル港（20港）での取組みや課題等の取りまとめを行い、全国各地での取組みに反映させることとしている。

（イ）「みなとオアシス」の全国展開の推進

海浜、旅客船ターミナル、広場等の「みなと」の施設や空間を活用した住民参加型の交流拠点を「みなとオアシス」として認定しており、平成18年12月末現在、中国、四国及び東北地方で21港を登録している。また、北海道、北陸、九州地方等でも、認定制度の活用を進めていく。

図表II-8-2-2　にぎわいの交流拠点となる「みなとオアシス」の全国展開



(注)「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」空間を形成する取組みの総称

テキスト形式のファイルはこちら

（2）自然・歴史・文化を活かした地域づくり

1）国家的記念事業や我が国固有の文化的遺産の保存・活用

国家的な記念事業や、我が国固有の優れた文化的資産の保存・活用を図るため、閣議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18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し、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関係施設について、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、施設を核とした地域の活性化を図っている。

登録有形文化財に登録されている赤谷川アカタン砂防えん堤（福井県）



テキスト形式のファイルはこちら

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ための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、地方公共団体等からの相談に応じている。

テキスト形式のファイルはこちら

4　地方定住の促進

三大都市圏の学生等を全国25市町村に派遣し、地域づくり活動への参加や農業・産業体験を通じ、地域住民との相互交流を行うことを目的とする「若者の地方体験交流支援事業（地域づくりインターン事業）」等を活用して、UJIターン(注)の円滑な推進と地域の活性化を図っている。

また、多岐にわたる地方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。

(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

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　地域の足の確保

1　地域住民の生活に必要な生活交通路線の確保

（1）地方鉄道の活性化等

地方鉄道(注1)は、地域における住民の足として、また、地域経済の発展のために重要な役割を果たしているが、その経営は概して厳しいものとなっている。

このため、地方鉄道事業者が行うサービス改善及び安全性の確保等のための設備整備に対して、近代化補助(注2)の活用や税制上の特例措置を講じ、地方公共団体と共に支援している。特に近代化補助では、平成17年度から、再生計画(注3)に基づき鉄道事業者が行う取組みに対して更に重点的・効果的に支援している。

（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）経営基盤の弱い中小鉄道事業者が、安全性の向上、サービスの改善等を図るため、設備の近代化を行う際に要する費用の一部を補助する制度

（注3）鉄道事業者と地域の関係者が連携しながら、鉄軌道利用の促進及び鉄道事業の活性化を図るために策定する計画

テキスト形式のファイルはこちら

（2）地方バス路線への補助

地域住民、特に自らの交通手段を持たない高齢者や学童等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、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、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

テキスト形式のファイルはこちら

2　離島との交通への支援

(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、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17年度末の離島路線の数は、74路線である。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）離島航路対策

「離島航路整備法」に基づく離島航路を維持するための補助のほか、船舶のバリアフリー化の補助、固定資産税の軽減措置、離島地域の観光振興による交流拡大への支援措置を実施している。なお、平成17年度末の離島航路数は、323航路（うち国庫補助航路123航路）である。

テキスト形式のファイルはこちら

第4節　特定地域振興対策の推進

1　豪雪地帯対策

「豪雪地帯対策特別措置法」に基づき、豪雪地帯・特別豪雪地帯を指定し、豪雪地帯対策基本計画（基本計画）により、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、雪国の特性を活かした豪雪地帯対策特別事業や各種調査を実施している。

平成18年豪雪においては、高齢者や雪処理中の方を中心に死者が152名に達した。18年5月には「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」から提言が出され、これを踏まえ、雪処理の担い手の確保や市町村における雪対策計画の策定等を盛り込んだ新たな基本計画が同年11月に閣議決定された。

テキスト形式のファイルはこちら

2　離島対策

「離島振興法」に基づき、都道府県が策定した離島振興計画による離島振興事業を支援するため、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」や、広域的・多面的な地域間交流の促進や島づくりのための人材育成等の各種調査を行っている。なお、離島振興対策実施地域は、平成18年10月現在で76地域（有人離島260島）となっている。

テキスト形式のファイルはこちら

3　奄美群島・小笠原諸島の振興開発

「奄美群島振興開発特別措置法」、「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よる振興開発事業等を実施することで、奄美群島、小笠原諸島における基礎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、地域資源を活かした産業や観光の振興等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。

テキスト形式のファイルはこちら

4　半島振興

「半島振興法」に基づき、道府県が策定した半島振興計画により、半島循環道路等の整備や産業の振興等への支援を行っており、半島振興対策実施地域は、平成18年4月現在で23地域（22道府県、198市町村）が指定されている。18年度は、地域内発型の新産業の創出、地域で活動する人材の育成等を促進する「半島らしい暮らし・産業創生調査」を青森県むつ市ほか15箇所で実施し、広域的な地域間交流の促進の可能性について検討する「海からつなぐ半島地域ネットワーク形成事業」を三重県伊勢市、千葉県館山市、静岡県下田市で実施した。また、19年2月には、半島地域の住民・行政関係者が参集し、半島地域間で情報交換を行い、広域的な連携を促進する「半島地域づくりフォーラム in 能登」を石川県珠洲市等で開催した。

テキスト形式のファイルはこちら

第5節　北海道総合開発の推進

北海道の持つ豊富な資源や広大な国土を活かし、我が国全体の安定と発展に寄与するため、第6期北海道総合開発計画を策定し、以下のように、計画に基づく各種施策・事業の総合的な推進を図っている。

なお、北海道では、東アジアとの交流人口の急増等経済社会の大きな変化に直面するとともに、全国を上回る速さでの人口減少・少子高齢化が予想されている。これらの状況も踏まえ、国土審議会北海道開発分科会基本政策部会では、平成19年度に目標年度を迎える第6期北海道総合開発計画の点検と新たな計画のあり方について検討を行い、18年12月に報告書を取りまとめた。

テキスト形式のファイルはこちら

1　北海道の豊かな自然・資源を活かした地域づくり

（1）食料基地としての役割強化

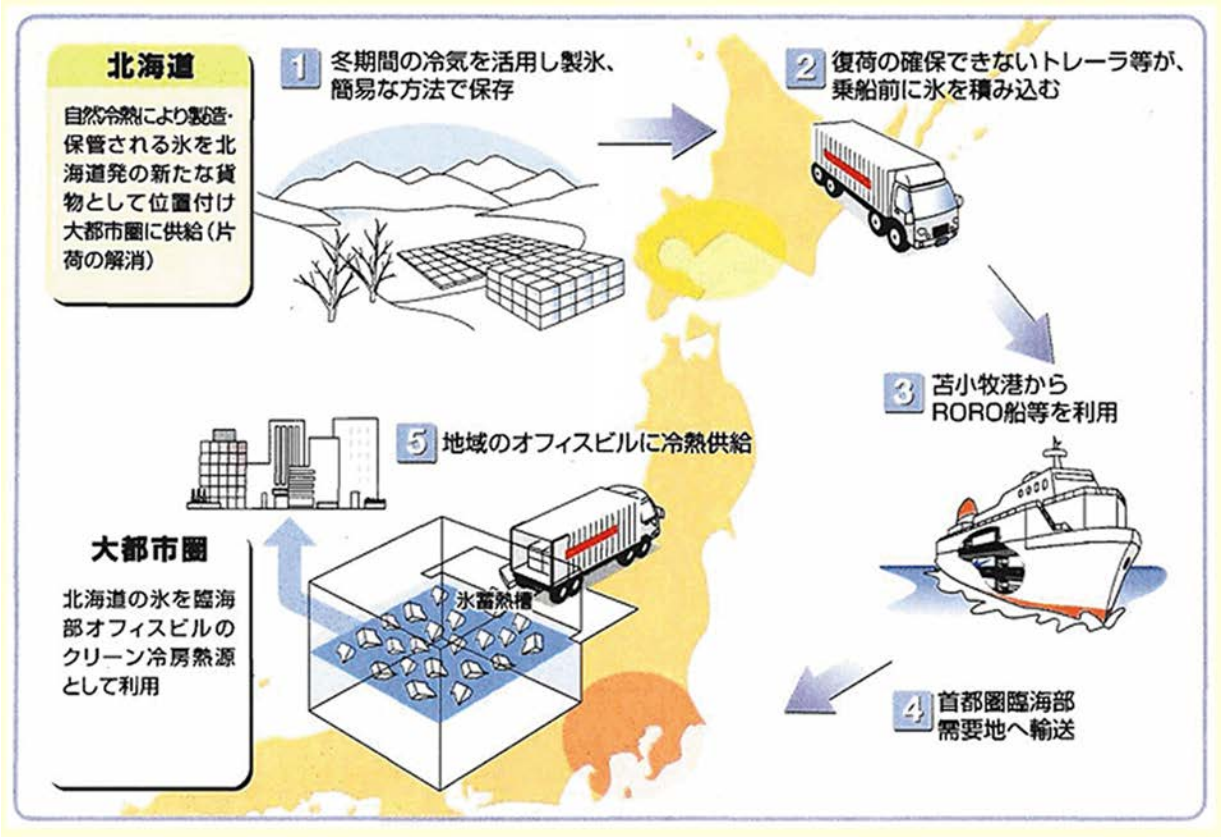
北海道は我が国の農地面積の25%を有し、国内食料生産の2割（カロリーベース）を供給している。安全な食料の安定的供給は我が国の重要な課題であり、引き続き北海道が我が国の食料基地の役割を担うため、生産性の高い土地利用型農業の展開を支える生産基盤の整備を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）クリーンエネルギーを活用した地域づくり

北海道では、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18年度は、北海道の自然冷熱を利用して製造・保管した氷を首都圏臨海部に輸送し、ビルの冷房に使用する実証実験を行い、深刻化するヒートアイランド現象の抑制等に資する新たな物流システムの構築に向けた検討を行った。

図表II-8-5-1　雪氷輸送物流システムの実証実験

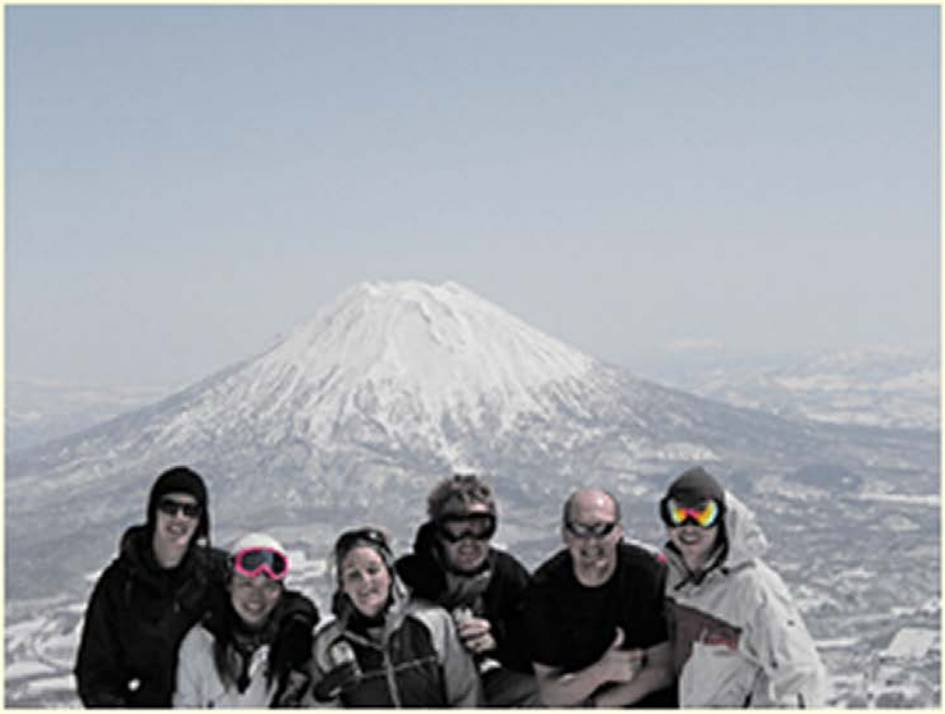


テキスト形式のファイルはこちら

（3）観光交流の促進

北海道を訪れる外国人旅行者数は、豊かな自然環境や冷涼な気候を求める台湾、香港、韓国等の東アジア諸国からの観光客やオーストラリアからのスキー客等により飛躍的に増加している。

ニセコでスキーを楽しむオーストラリア人



このような状況の下、「シーニックバイウェイ北海道」（注）を推進するとともに、自治体等から収集した地域情報を多言語で提供するカーナビゲーションシステムを開発し、実証実験を行うこと等により、旅行者が安心して移動できる環境の整備に取り組んでいる。

（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

テキスト形式のファイルはこちら

2　北海道の自立的な発展を支える社会基盤の整備

（1）総合的・効率的な事業の展開

北海道は、積雪や寒冷な気候、広大な地域に人口や機能が分散している広域分散型社会といった、他の地域と異なる自然・社会特性を有している。また、水害、地震災害、雪害、火山災害等自然災害が多発する地域でもある。このため、雪に強い快適な冬の生活環境づくりに向けた事業横断的な取組み、高速交通ネットワークの整備、国土保全施設の整備等を地域の個性を生かしつつ推進している。これらの施策においては、事業間連携や多様な主体によるハード事業とソフト事業間の連携を積極的に進めるなど、総合的・効率的な実施を図っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）地方の自主性・裁量性を活かした社会基盤の整備

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進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

3　特色ある地域・文化の振興

（1）北方領土隣接地域の振興

国土交通省は、「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。また、地域の安定振興を強力に推進するため、国、北海道、北方領土隣接地域の市町が一体となって、平成18年5月に北方領土隣接地域振興協議会を立ち上げ、戦略的な地域整備の方向性について検討を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）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18年度から白老地域において、アイヌの伝統的生活空間（イオル）の再生に向けた取組みを進めている。

アイヌの伝統工芸（「2006 白老（SHIRAOI）アイヌ文化フェスティバル」における実演風景）



テキスト形式のファイルはこちら

コラム・事例　知床観光の新たな取組み

平成17年7月に世界自然遺産として登録された知床は、流氷が育む豊かな海洋生態系と原始性の高い陸上生態系の相互関係に特徴があり、オオワシ、オジロワシ等の国際的な希少種の生息地になっているなど豊かな自然環境に恵まれています。また、世界自然遺産の登録に当たっては、地域の人々の自然に対する意識の高さ、自然環境保全に関する様々な活動も評価されました。

世界自然遺産登録を契機として、知床への内外からの観光客は増加しています。知床を抱える斜里町、羅臼町の平成17年度の入込客数は、15年度と比較して20万人以上増えて245万人になりました。

知床を含む東オホーツク地域では、平成17年度から「東オホーツクシーニックバイウェイ」の活動が本格化しました。接岸した流氷の上をネイチャーガイドの案内で歩く「流氷ウォークィ」、地域の撮影ポイントやシャッターチャンスに精通した地元カメラマンがツアーガイドする「東オホーツク撮影ツアー」等地域の自然が持つ魅力を最大限に引き出す取組みが始まっています。

また、まっさらな大雪原で自由に遊ぶ「大雪原をひとりじめ」では、農家に温かい飲み物等が用意されています。観光客は体が冷えたら農家に入り、地元の人々と交流を深めることができます。

流氷ウォーク®の様子



東オホーツク撮影ツアーの様子



国土交通省では、「シーニックバイウェイ北海道」に対する支援を始めとして、観光を核に地域の活性化を図る取組みに対して、ハード・ソフトの事業を通じて、様々な支援を行っています。

テキスト形式のファイルはこちら

第9章　我が国の持続的発展のための国際的な連携の強化と国際貢献

【第9章のポイント】

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

交通分野、建設分野、海洋環境について、ASEAN等東アジア地域との連携強化を進めるとともに、主要国交通担当大臣会合による連携やアジア太平洋地域インフラ担当大臣によるネットワークの確立に取り組んでいる。また、自由で公正な海外建設市場の形成や世界の水問題の解決に向けた取組みを行っている。

第2節　国際標準への取組み

自動車基準・認証制度の国際化、鉄道に関する規格の国際標準化、船舶や船員に関する国際基準の策定、土木・建築基準及び認証制度の国際調和、高度道路交通システム（ITS）・地理情報の国際標準化等に取り組んでいる。また、日本海呼称問題については、万全の対応をとることとしている。

第3節　我が国の経験・技術・ノウハウを活かした国際協力

国土交通分野に関する国際協力を戦略的に推進しており、広域的な経済社会基盤の整備等に協力するとともに、災害対策等環境・安全面での協力を行っている。

第4節　多国間・二国間交渉等を通じた取組み

世界貿易機関（WTO）、アジア太平洋経済協力（APEC）等の多国間交渉・フォーラムに積極的に参加するとともに、道路・港湾・海上保安等各分野における多国間の取組みや経済連携協定（EPA）／自由貿易協定（FTA）締結等の二国間交渉を通じた取組みを行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　国際的な連携・協調メカニズムの構築とイニシアティブの発揮

（1）東アジア地域における連携強化

我が国では政府全体として東アジア地域との連携強化に取り組んでいる。

交通分野では、2007年（平成19年）2月に第4回日ASEAN交通大臣会合を開催し、我が国はタイと共同議長を務めた。本会合では、セキュリティ対策に関する広域的な連携強化に向けた政治的メッセージを発信することを目的として「日ASEAN交通セキュリティ大臣宣言」等を採択し、更なる交通連携の推進を確認した。また、2006年（平成18年）6月には第4回日韓運輸ハイレベル協議を開催し、情報を共有しながら物流政策を構築していくことが有意義であるとの認識で一致するとともに、物流に関する協力の枠組みを定める覚書に署名し、同年12月には第3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った。

建設分野では、日系企業が多く進出しているベトナム等において、建設産業会議等を開催した。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の構築を目指して、こうした取組みを推進していく。

海洋については、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、日本海及び黄海等の海洋環境の保全を目的とした日本・中国・韓国及び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）に基づいた取組み等を推進している。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）主要国交通担当大臣会合による取組み

2002年（平成14年）に我が国が主催した「環境にやさしい交通の実現」を議題とする交通大臣会合を踏まえ、2007年（平成19年）に、第3回「環境にやさしい自動車に関する国際会議（EFV国際会議）」がドイツで開催される予定である。同会議に向け我が国は、同年2月、「第2回環境にやさしい自動車（EFV）国際ワークショップ」を開催し、EFVの開発・普及に向けて、日本が果たすべき役割について検討を行った。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）自由で公正な海外建設市場の形成に向けた取組み

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、海外受注額は1997年（平成9年）にアジア経済危機の影響等により急減したが、その後回復基調にあり、平成17年度は1兆1,710億円となっている。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の改善やビジネス機会の増大を目指して、EPA（経済連携協定）等の政府間交渉の場を活用し、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等を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（4）アジア太平洋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、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。第6回会合が2007年（平成19年）に中国で開催される予定であり、本会合の提唱国として積極的に参加することとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

（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」と定めている。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があり、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必要がある。2006年（平成18年）3月の第4回世界水フォーラムの閣僚級国際会議においては、日本が主導してきた「水行動集」が「持続可能な開発に関する水行動連携データベース」として国連の持続可能な開発委員会へ引き継がれた。さらに、アジア河川流域機関ネットワーク、「第1回アジア・太平洋水サミット」（2007年（平成19年）12月大分県別府市で開催予定）を支援することとしている。

また、2006年（平成18年）3月に国連教育科学文化機関（ユネスコ）の支援の下で発足した水災害・リスクマネジメント国際センターは、「世界の水関連災害を防止・軽減するために、各地域の実態を踏まえた的確な戦略を提供し、その実践を支援する世界的な拠点となること」を目標に掲げている。当面、洪水関連災害に重点をおいて、洪水予警報や洪水ハザードマップ等に関する研究、開発途上国の技術者の研修、情報ネットワーク活動を推進することとしている。

テキスト形式のファイルはこちら

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、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、我が国は国連の「車両等の世界的技術規則協定」（注2）の執行委員会議長や、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

テキスト形式のファイルはこちら

（2）鉄道に関する国際規格への取組み

鉄道の国際規格に、自らの技術を反映させようとする欧州の戦略的攻勢があり、これが我が国の鉄道業界へ及ぼす影響が懸念されている。このため、国土交通省は、鉄道事業者、関係産業等と協力して、日本の優れた技術を発信するなど国際標準化活動に取り組んでおり、平成18年度は「鉄道技術分野における国際標準化活動基盤強化アクションプラン」の改定を行った。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）船舶や船員に関する国際基準への取組み

国際的な海上運送事業は、安全や環境保護に関する国際的な統一ルールに従い、公正な競争条件の下で営まれる必要があり、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

テキスト形式のファイルはこちら

（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・住宅分野における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の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、我が国の技術的蓄積を国際標準に反映するための対応、国際標準の策定動向を考慮した国内の技術基準類の整備・改定等について検討を進めている。

テキスト形式のファイルはこちら

（5）高度道路交通システム（ITS）の国際標準化

効率的なアプリケーション開発、国際貢献、国内の関連産業の発展等を図るため、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。

テキスト形式のファイルはこちら

（6）地理情報の国際標準化

国土地理院は、ISOの地理情報に関する専門委員会（ISO/TC211）に参画し、地理情報の国際標準化を推進するとともに、国際標準に準拠した国内標準の整備を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（7）技術者資格の海外との相互承認

APECエンジニア相互承認プロジェクトでは、参加国間における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している。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行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（8）日本海呼称問題への対応

「日本海（Japan Sea）」の名称は、海上保安庁が刊行する海図や国土地理院が刊行する地図はもとより、各国水路機関が海図を作成する際の指針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。我が国は、航行安全の確保、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。

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　我が国の経験・技術・ノウハウを活かした国際協力

（1）国際協力の展開

政府開発援助（ODA）大綱等に示されているように、開発途上国の発展には、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、国土交通分野の国際協力に対するニーズは高く、過去のODA実績においても大きな比重を占めている。具体的には、1）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、2）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、3）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、4）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、5）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を戦略的に推進している。

日本のODAにより建設されたバイチャイ橋（ベトナム）



流出油防除の机上訓練を指導する様子（フィリピン）



テキスト形式のファイルはこちら

（2）広域的な経済社会基盤の整備等への協力

国際的な相互依存関係の拡大を踏まえ、アジアハイウェイ、メコン地域開発等地理的位置や影響が複数国に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」（同協定では、「東京－福岡」が路線「AH1」として位置付けられている。）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ており、我が国は、アジアハイウェイ整備促進に向けた技術協力等を推進している。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・研究を実施するとともに、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。

なお、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し、雇用創出、現地での資材調達、技術・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等の機会を活用して、我が国建設業の海外展開を支援し、開発途上国への貢献を図る。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）環境・安全面での協力

国土交通省は、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を開催している。また、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やASEANの諸都市におけるバス交通を中心とした公共交通網整備に資する調査を実施している。

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の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、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、海上保安体制の強化に資するため、インドネシアに巡視艇を無償供与することとしている。さらに、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等があり、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ついては、国際緊急援助隊として派遣される救助チームに海上保安庁、専門家チームに国土交通省及び海上保安庁が参加している。また、被災地への政府調査団にも参加している。具体的にはレイテ島地滑りでは、河川・砂防等の専門家を派遣し、ジャワ島中部地震では、建築設計、2次災害防止等の専門家の派遣とともに、災害復興支援の技術協力を行っている。また、技術移転を目的として、河川、砂防、海岸、建築、海洋汚染、気象等の各分野においても各国で技術協力、専門家派遣及び研修を実施している。特に、ルーマニアでは、老朽建築物の耐震補強のため、技術協力が行われている。

テキスト形式のファイルはこちら

第4節　多国間・二国間交渉等を通じた取組み

1　多国間交渉・フォーラムを通じた取組み

（1）世界貿易機関（WTO）への対応

世界の多角的貿易体制を発展させるために発足したWTOはモノの分野の自由化だけでなく、交通・観光・建設関連サービスを含むサービス分野をも対象としている。ドーハ・ラウンドでは、自由化の一層の進展を目指し交渉を行っており、国土交通省では、サービス分野を中心に協議に積極的に参加している。2005年（平成17年）12月の香港閣僚会議において2006年（平成18年）に交渉を妥結することで一致していたが、同年7月にジュネーブで開催された閣僚会合では妥協点を見出せないまま終了し、交渉は中断した。しかし、2007年（平成19年）1月末のダボスにおける非公式閣僚会合を受け、現在は交渉が本格的に再開されている。また、公共事業を含む政府調達協定（GPA）について、手続の透明性の確保と市場参入の拡大を図ることを目的とした改定交渉が進められている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）アジア太平洋経済協力（APEC）への対応

APECは、「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おり、国土交通省は運輸及び観光WG（作業部会）を中心に積極的に取り組んでいる。運輸分野では、2006年（平成18年）5月の運輸WGから、代表者等会合と陸・海・空・インターモーダルの分野別専門家会合に組織改編され、我が国は海事・港湾専門家会合の議長として、海運の自由化、港湾の効率性の向上、開発途上国に対する支援策に関する議論を主導している。また、観光分野では、同年5月に静岡で観光WGを開催するなど積極的な貢献を行っており、さらに、同年10月の第4回観光大臣会合において、「ホイアン宣言」を採択し、観光がAPEC域内の経済発展に大きく貢献し得る旨の認識が改めて共有された。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）経済協力開発機構（OECD）への対応

OECD造船部会においては、世界の造船業の健全な発展に向け、公正な競争環境の整備、新興造船国との対話の強化等の取組みが、また、OECD観光委員会においては、国際観光の振興に向け、各加盟国の政策レビュー等が行われており、我が国も積極的に対応している。

テキスト形式のファイルはこちら

（4）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加盟国監査制度の実施、目標指向の新造船構造基準(注1)の検討等、同機関の活動に積極的に参加し、主導的な役割を果たしている。特に、シップリサイクル(注2)に関しては、リサイクルヤードからの海洋汚染や労働安全衛生の問題解決のため、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、国土交通省としては、シップリサイクル検討委員会を設置し、IMOにおける議論に積極的に参加している。

2006年（平成18年）2月、ILOにおいて採択された海事労働条約は、船員の労働環境の向上及び国際的に公正な競争条件の確立を図るものであり、国土交通省は、批准に向けて、国内関係者との検討・調整を進めている。また、アジア地域における本条約の批准促進のため、同年10月にアジア各国等の参加を得て「ILO海事労働条約セミナー」を開催した。

(注1) 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2) 船舶の解撤：寿命に達した船舶は、解体され、その大部分は鉄材等に再活用

テキスト形式のファイルはこちら

（5）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。

テキスト形式のファイルはこちら

（6）各分野における多国間の取組み

1）道路分野での取組み

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するとともに、アジアオーストラレイシア道路技術協会（REAAA）の活動にも参加するなど、国際活動を推進している。

2）港湾分野での取組み

2006年（平成18年）11月に第7回北東アジア港湾局長会議を開催し、日韓中三国による共同研究（クルーズ、フリー・トレード・ゾーン（FTZ（注））、設計法関連）の最終成果が報告された。現在、次期共同研究（緊密な港湾協力の促進、浚渫（しゅんせつ）土砂の有効利用、沿岸災害軽減策）が進められている。

3）海上保安の分野での取組み

アジア及び北太平洋地域の各国海上保安機関等との間で長官級会合等を開催し、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ついて、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の機構改革に積極的に貢献している。

4）測量・地図分野の取組み

我が国は、地球地図データ第1版を2007年（平成19年）末までに整備するため、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（地理情報システム）基盤常置委員会の副会長を務めており、同委員会と連携し関係各国と協働で地殻監視を推進している。

（注）自由貿易地域又は指定保税地域と呼ばれる地域

テキスト形式のファイルはこちら

2　二国間交渉を通じた主な取組み

（1）二国間のEPA/FTA（自由貿易協定）締結への対応

自由貿易等の推進の枠組みとして、世界で数多くの二国間の協定が締結されている。我が国では、シンガポール、メキシコ、マレーシアとのEPAが発効し、2006年（平成18年）9月にフィリピンとのEPAに署名した。また、東アジア諸国を中心に、EPA/FTA締結に向けた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。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）日米間における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」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。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）各分野における二国間の取組み

国土交通省に関する各分野において、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。

交通分野では、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及び鉄道技術等、日仏間でのITS、都市交通、海洋汚染防止及び航空事故調査、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二国間会合を開催し、情報交換、技術協力等を推進している。

海上保安分野では、ロシア、中国、韓国、インド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。

テキスト形式のファイルはこちら

第10章　明日の暮らしを支える技術研究開発

【第10章のポイント】

第1節　技術研究開発の推進

「国土交通省技術基本計画」を踏まえ、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しており、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。また、同計画は平成19年度で計画期間が終了することから、新たな計画の策定に向けた検討を行っている。

第2節　建設マネジメント（管理）技術の向上

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」へ移行すべく検討・試行を行うなど、公共工事における積算技術の充実を図るとともに、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。

第3節　建設機械・機械設備に関する技術開発等

建設事業を効率的・効果的に推進するため、建設機械の開発及び整備等に取り組んでいる。また、建設施工における安全対策を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

第1節　技術研究開発の推進

1　総合的な技術研究開発の推進

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は、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しており、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。

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、平成15年度から19年度までの5年間を計画期間とする「国土交通省技術基本計画」を策定しており、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18年度は、18年3月に閣議決定された第3期科学技術基本計画（18年度～22年度）及び分野別推進戦略を踏まえ、様々な要素技術をすりあわせ・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」の推進に取り組んでいる。また、「国土交通省技術基本計画」は19年度で計画期間が終了することから、新たな計画の策定に向けた検討を行っている。

テキスト形式のファイルはこちら

（1）研究機関等・独立行政法人における取組み

研究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、その任務を遂行するとともに、平成18年4月からの非公務員化を受け、民間を含む関係機関との一層の連携強化を図っている。

図表II-10-1-1　研究機関等における平成18年度の主な取組み

研究機関等	内　　容
国土地理院	海溝型地震域の地殻変動特性の解明、火山変動監視観測網の最適化、測地基準系の高度化や時系列地理空間情報の高度利活用等、測量行政を支え、防災・環境に貢献するための研究開発を実施
国土交通政策研究所	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	美しく安全で活力ある国土の実現に貢献するため、既存研究に加えて平成 18年度より「セカンドステージITS」「沿岸域災害対策」「建築空間安全確保」等に関する研究プロジェクトを開始
気象庁気象研究所	東海地震の予測精度の向上、火山活動の評価手法の確立、日本付近のより詳細な温暖化予測に資する研究等気象・気候・地震火山・海洋に関する現象の解明と予測の研究等を実施
海上保安庁	海上保安業務に使用する機器・資材及び海上における科学捜査についての試験研究及び海水流動に関する研究等を実施

Excel形式のファイルはこちら

図表II-10-1-2　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18年度の主な研究内容

独立行政法人	研　究　内　容
土木研究所	独立行政法人土木研究所と北海道開発土木研究所は平成 18年４月に統合し、新たな土木研究所として、「総合的なリスクマネジメント技術による世界の洪水災害の防止・軽減に関する研究」等、良質な社会資本の整備及び北海道の開発の推進に資する研究開発を一体的に実施
建築研究所	「耐震化率向上を目指した普及型耐震改修技術の開発」等、建築・住宅・都市にかかわる先導的研究、行政や民間への技術支援、国際地震工学研修等により、快適で豊かな暮らし、社会経済の健全な発展、国際協力等に貢献
交通安全環境研究所	「次世代低公害車開発・実用化促進」、「燃料電池自動車実用化促進」等、陸上輸送及び航空輸送の安全確保、環境保全等に係る試験研究、自動車の技術基準適合性審査、リコールに係る技術的検証を実施
海上技術安全研究所	「リスクベースの安全性評価手法の構築」、「船舶からの CO_2・排出ガスの低減技術の開発」等、海上輸送の安全確保、海洋環境の保全、海洋の開発、海上輸送の高度化に関する研究を実施
港湾空港技術研究所	「津波のリアルタイム予測や被害推計手法の研究開発」、「海域施設の劣化予測システムの開発」等、安心して暮らせる国土の形成、快適な国土の形成、活力ある社会・経済の実現に資する研究開発を実施
電子航法研究所	航空交通管理に関する分野に重点化し、「混雑空港の容量拡大」、「空域の有効利用・航空路の容量拡大」、「予防安全技術・新技術による安全性・効率性向上」に連携する研究開発を実施

Excel形式のファイルはこちら

テキスト形式のファイルはこちら

（2）地方整備局における取組み

各地方整備局技術事務所においては、地域の課題に対応した技術開発、管内各事務所と連携した新技術の活用・普及、各種試験調査の実施、技術情報の収集・提供等、地域における新技術の研究開発及びその活用・普及について中心的役割を果たしている。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、空港及び海岸施設の効果的・効率的な整備のための水理実験、環境モニタリングシステムや高波に対応した防波堤の開発等について、各港湾・空港整備事務所等と連携をとりながら実施している。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）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18年度は、「社会資本の管理技術の開発」等、計6課題について研究開発に取り組んでいる。

また、運輸分野においても、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18年度は、緊急・代替輸送支援システムの開発について新規着手し、計5課題について研究開発に取り組んでいる。

テキスト形式のファイルはこちら

（4）民間企業の技術研究開発の支援

新たな技術の開発には資金面でのリスクを伴うため、日本政策投資銀行の低利融資制度や試験研究費に関する税制上の特例措置により、民間企業が行う技術研究開発を支援している。

テキスト形式のファイルはこちら

（5）公募型研究開発補助制度

建設技術の研究開発については、建設以外の他分野を含めた連携を進め、広範な学際領域等における技術革新を促進するため、優秀な提案に対して助成を行う「建設技術研究開発助成制度」を実施している。基礎・応用研究段階と地域のニーズ等に応じた実用化段階に対する公募を行っており、平成18年度は新規12課題、継続15課題を採択した。

また、運輸分野の基礎研究については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じ、「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、独創的かつ革新的な研究プロジェクトを大学、試験研究機関、民間企業等から広く公募し、災害被害の軽減や事故の防止等に寄与する技術の確立を目指しており、平成18年度は5課題を新規採択した。

テキスト形式のファイルはこちら

2　公共事業における新技術の活用・普及の推進

（1）公共工事等における新技術活用システム

国土交通省では、実績の少ない新技術の公共工事への活用促進を図るため、NETIS（新技術情報提供システム）を用いた「公共事業における新技術活用促進システム」を平成17年度に2つの方式に再編・強化し、暫定運用を行った。また、暫定運用を通じて明らかになった課題や新技術活用の実情等を踏まえ、有用な新技術の活用促進と技術のスパイラルアップを目的として、システム全体を事後評価中心型に再整理し、18年8月より「公共工事等における新技術活用システム」として本格運用を開始した。これにより、民間における新技術開発の促進、優れた新技術の活用による公共工事の品質確保、コスト縮減等が期待される。

テキスト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。

テキスト形式のファイルはこちら

第2節　建設マネジメント（管理）技術の向上

1　公共工事における積算技術の充実

公共工事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18年度は試行工種・件数を拡大している。土木工事標準歩掛（注2）については、更に積算の合理化・簡素化の促進を図るとともに、施工実態調査に併せて施工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。

（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

テキスト形式のファイルはこちら

2　ISOマネジメントシステムの取組み

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。

ISO9001（品質マネジメントシステム）は、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18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。

また、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18年度においても、引き続き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。

テキスト形式のファイルはこちら

第3節　建設機械・機械設備に関する技術開発等

（1）建設機械の開発及び整備

建設事業を効率的・効果的に推進するため、河川・道路の災害対策、維持管理及び除雪作業の効率化に資する建設機械及び施工技術に関する技術開発や機械の整備に取り組んでいる。平成18年度には、道路等の維持管理車両24台を圧縮天然ガス（CNG）車へ転換（同年度末時点で累計約300台）するなど、低公害車の率先的・計画的な導入を行い、環境保全に努めている。

テキスト形式のファイルはこちら

（2）機械設備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。

テキスト形式のファイルはこちら

（3）建設施工における安全対策

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、18年度は、5月に発生した揖斐川（岐阜県）地すべり災害、6月に発生した沖縄県中城村（なかぐすくそん）の地すべり災害等において、国土交通省が開発した遠隔操縦対応型バックホウによる無人化施工を実施している。

テキスト形式のファイルはこちら