

国土交通省政策集 2010

平成22年6月
国土交通省

国土交通省政策集 2010

～ 目次 ～

【前文】	1
【Ⅰ. 国土交通行政の大変革】	2
1. 我が国の成長・活力を牽引する主要政策	
○国際展開・官民連携	3
○航空	4
○観光	5
○住宅・都市	6
○海洋	8
2. 社会資本インフラ関連制度の抜本的見直し	9
3. 交通基本法の制定と関連施策の充実	11
4. 規制・制度改革	11
【Ⅱ. 環境・暮らし関連政策】	12
○国土交通省の地球温暖化対策	12
○生物多様性条約 COP10 を踏まえた自然共生施策の推進	13
○豊かな暮らしの実現	14
【Ⅲ. 安全・安心、セーフティネット関連政策】	16

(別紙) 目次

【 I . 国土交通行政の大変革】

1. 我が国の成長・活力を牽引する主要政策

○国際展開・官民連携

(別紙 1) リーダーシップ、組織・体制の強化

(別紙 2) スタンドアードの整備

(別紙 3) 金融メカニズムの整備

(別紙 4) PPP/PFI の推進

○航空

(別紙 5) 日本の空を世界へ、アジアへ開く

(別紙 6) 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

(別紙 7) 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

(別紙 8) バランスシートの改善による関西国際空港の積極的強化

(別紙 9) 真に必要な航空ネットワークの維持

(別紙 10) LCC 参入促進による利用者メリット拡大

(別紙 11) 日本航空の再建

○観光

(別紙 12) 訪日外国人 3000 万人プログラムの展開

(別紙 13) メディア戦略

(別紙 14) 海外出先機関におけるワンストップサービスの提供

(別紙 15) 新しい観光アイテムの創造

(別紙 16) 創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和、
人材育成等

(別紙 17) 休暇取得の分散化の促進

(別紙 18) 国民的な観光マインドの育成

○住宅・都市

(別紙 19) 大都市の国際競争力の強化 (1)

(別紙 20) 大都市の国際競争力の強化 (2)

(別紙 21) 新たな担い手による自発的・戦略的な地域・まちづくりの
促進

(別紙 22) まちなか居住・コンパクトシティへの誘導

(別紙 23) 住宅市場の活性化

(別紙 24) 高齢者の居住の安定確保

(別紙 25) チャレンジ 25 の実現に向けた環境に優しい住宅・建築物の整備

(別紙 26) 不動産投資市場の活性化

○海洋

(別紙 27) 港湾力の発揮

(別紙 28) 海運力の発揮

(別紙 29) 造船力の強化及び海洋分野への展開 (1)

(別紙 30) 造船力の強化及び海洋分野への展開 (2)

2. 社会資本インフラ関連制度の抜本的見直し

(別紙 31) 「できるだけダムにたよらない治水」への政策転換

(別紙 32) 高速道路の整備のあり方・料金施策

(別紙 33) 港湾経営の民営化

(別紙 34) 重要港湾の重点化

(別紙 35) 日本海側拠点港の形成

(別紙 36) 社会資本の戦略的維持管理

(別紙 37) 社会資本整備重点計画の見直し

(別紙 38) 国土の長期展望

(別紙 39) 入札契約制度改革

3. 交通基本法の制定と関連施策の充実

(別紙 40) 交通基本法の制定と関連施策の充実

(別紙 41) 地域鉄道、地方バス、離島航路、離島航空路の維持・充実

(別紙 42) 都市鉄道の利便性向上等

(別紙 43) 整備新幹線等の着実な整備

【Ⅱ. 環境・暮らし関連政策】

○国土交通省の地球温暖化対策

(別紙 44) 国土交通省の地球温暖化対策 (中長期目標の達成に向けて)

(別紙 45) 自動車の新たな燃費基準の策定や環境対応車の開発・普及促進等

(別紙 46) グリーン物流の推進

(別紙 47) 公共交通の利用促進

(別紙 48) 海運・港湾の低炭素化の推進

(別紙 49) コンパクトシティへの誘導・エネルギーの面的な利用等の
推進

○生物多様性条約 COP10 を踏まえた自然共生施策の推進

(別紙 50) 生物多様性条約 COP10 を踏まえた自然共生施策の推進

○豊かな暮らしの実現

(別紙 51) 良好な景観や歴史的町並み、都市のみどりの保全・形成に
よる豊かな生活空間の実現

(別紙 52) 国土調査の推進

(別紙 53) 地理空間情報の活用の推進

(別紙 54) 条件不利地域の自立・活性化への支援

(別紙 55) バリアフリー政策（平成 23 年以降の整備目標の設定等）

(別紙 56) 快適・安全な道路交通環境の構築

(別紙 57) JR 北海道、JR 四国、JR 九州及び JR 貨物の自立・完全民営化
に向けた取組の推進

【Ⅲ. 安全・安心、セーフティネット関連政策】

(別紙 58) 地球温暖化への先進的な取り組み（水害・土砂災害対策等）

(別紙 59) 自然災害に対する危機管理体制の充実・強化

(別紙 60) 海岸保全の推進

(別紙 61) 公共インフラの耐震性向上

(別紙 62) 民間賃貸住宅入居者の居住の安定確保の推進

(別紙 63) 地域に即した重層的かつ柔軟な住宅セーフティネット構築の
支援

(別紙 64) 建設産業対策

(別紙 65) 昇降機等の安全対策

(別紙 66) 運輸安全マネジメントなど運輸部門における安全対策、公共
交通に係る事故被害者支援

(別紙 67) 国際海上コンテナの陸上輸送の安全確保

(別紙 68) 海上保安体制の充実・海上輸送の安全の確保（1）

(別紙 69) 海上保安体制の充実・海上輸送の安全の確保（2）

(別紙 70) 空港・港湾におけるセキュリティの向上

【前文】

現在、我が国は三つの大きな不安要因を抱えている。

第一は、我が国の歴史の中で経験したことのないような人口減少が進行していることである。我が国は、2004年をピークとして既に人口減少期に入っており、2010年の我が国の人口は1億2738万人^(※)であるが、2050年には9515万人まで減少するものと推計されている。

第二に、諸外国が経験したことのないような急激な少子高齢化が進行していることである。我が国の人口構成をみると、2010年における年少人口（14歳以下）、生産年齢人口（15～64歳）、老年人口（65歳以上）は、それぞれ13%、64%、23%であるが、2030年にはそれぞれ10%、59%、32%、2050年にはそれぞれ9%、52%、40%と推計されている^(※)。すなわち、2030年には我が国の約3人に1人が、2050年には約5人に2人が高齢者になるものと推計されている。

第三に、膨大な長期債務を抱えていることである。2010年度末時点で国と地方をあわせた長期債務残高は862兆円となる見通しであり、我が国のGDPの約1.8倍の規模となる。これは欧米先進諸国と比較しても突出している。

他方、経済の現況をみると、2008年9月のいわゆる「リーマンショック」を発端とする金融危機以降、世界経済は引き続き深刻な状況にある。我が国経済も景気は着実に持ち直してきており、自律的回復への基盤が整いつつあるが、失業率が高水準にあるなど依然として厳しい状況にある。

我が国は、このように厳しい経済状況の下で大きな不安要因を抱えているが、今、まさに直面している課題を解決し、将来を見据え、次の時代につながる持続可能な社会をつくりていかなければならない。20年近く続く閉塞状況を打ち破り、元気な日本を復活させ、我が国が輝きを取り戻せるようにしなければならない。そのためには、我が国の経済社会のあらゆる面でパラダイムシフトが必要であるが、特に、社会資本整備、交通政策の推進等、国民生活に関する広範な分野を所掌する国土交通省の役割と責任は大きいと言わざるを得ない。国民が将来に明るい夢を持ちうるように、我が国を牽引する国土交通行政へと大胆に転換することこそ、我が国のパラダイムシフト実現の鍵である。

この「国土交通省政策集2010」は、国土交通行政を大胆に転換するべく国土交通省が大きく舵を切ってから初めて作成するものである。この「国土交通省政策集2010」には、我が国が抱える様々な課題に対して、長期的視点に立った行政の目指すべき方向性を示すとともに、特に今年度から来年度にかけて、国土交通省が重点的に取り組もうとしている具体的な政策を網羅している。これらの政策を着実に実行していくことが国土交通行政の大転換の第一歩であり、明日や未来に希望の持てる我が国をつくるための第一歩である。

(※) 総務省統計局「人口推計月報」（平成22年3月）より、2010年3月1日時点の概算値。

【 Ⅰ. 国土交通行政の大変革】

人口減少、少子高齢化、膨大な財政赤字という大きな不安要因の中で国民が将来の憂いなく安心した生活を送るためにも、また、国民が将来に明るい夢を持ちうるようにするためにも、我が国経済の成長は必要不可欠であり、そのためには、我が国の人材、技術力、観光資源などの優れたリソースを有効に活用し、国際競争力を向上させることが重要である。

このため、「財政に頼らない成長」の実現を基本に、民間の知恵と資金を最大限に活用しつつ、世界の成長、特に高成長を続けるアジア諸国の成長をできる限り取り込むことにより我が国経済が成長している姿の実現を目指す。

具体的には、更なる発展が期待できる国際展開・官民連携、観光、航空、海洋、住宅・都市の分野で大胆な政策を展開していくとともに、成長の妨げとなっている様々な規制・制度の改革に積極的に取り組み、民主導による経済成長につなげていくこととする。

同時に、限られた財政資源を有効に活用していくためにも、これまでの歳出の中身を徹底的に見直していく必要がある。「コンクリートから人へ」の考え方に基づき、これまでは造ることを前提に考えられてきたダムや道路、空港や港湾などの大規模な公共事業について本当に必要なものかどうかを見極め、我が国の国際競争力を強化する上で真に必要なインフラ整備を「選択と集中」の考え方に基づき、戦略的かつ重点的に進められる姿の実現を目指す。

このため、ダム、高速道路、空港、港湾等の個別の公共事業のあり方のみならず、社会資本整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するための社会資本整備重点計画、社会資本の維持管理のあり方、更には入札契約制度に至るまで社会資本整備に関連するあらゆる制度を抜本的に見直していくこととするとともに、民間の資金、経営能力、技術的能力を活用した社会資本整備を行っていく仕組み、新たな時代にあった PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）の手法を取り入れていくこととする。

また、急速な高齢化が進む中で人々の社会参加の機会を確保していくためには、移動する権利を位置付けていくことが必要である。さらに、環境にやさしい交通手段に転換していくと同時に、交通網の充実により地域の活性化につなげていくことが必要である。

このため、今後の交通に関する基本理念を定める交通基本法の制定と地域鉄道や地方バス、離島航路や離島航空路の維持・拡充、バリアフリー政策、都市鉄道の利便性の向上、整備新幹線等の着実な整備といった関連施策の充実等について検討を進めていくこととする。

1. 我が国の成長・活力を牽引する主要政策

○国際展開・官民連携

我が国の優れた鉄道システム、ITS（高度道路交通システム）、自動車産業、水関連技術、建設業等の国際展開を戦略的に推進する。

・リーダーシップ、組織・体制の強化（別紙1）

政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスを展開するとともに、国土交通省内の体制及び省庁横断的な体制の創設や強化、グローバルな問題に柔軟に対応できる企業の人材育成や組織強化に対する支援を図る。

・スタンダードの整備（別紙2）

国内スタンダードのグローバルスタンダードへの適合を図るとともに、日本の技術・規格の国際標準化や投資対象国での採用に向けた取組を推進する。

・金融メカニズムの整備（別紙3）

政府による金融支援機能を強化するとともに、インフラファンドによる投資支援や信用補完、ODA 予算の活用や貿易保険、税制面での支援を拡充する。

・PPP/PFI の推進（別紙4）

民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の新規投資及び維持管理を着実に行っていくため、新たな PPP/PFI 制度の構築を図るとともに、PPP 事業を促進するためのインフラファンドの組成等民間資金導入の制度整備、官民人材交流の円滑化や案件形成のための支援策の創設等を図ることにより、PPP/PFI の活用を推進する。

○航 空

・日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）（別紙5）

成田空港の増枠等を見極めつつ、首都圏空港を含めたオープンスカイを進め、まず「第3・第4の自由」、その後「第5の自由」まで対象を広げる。また、国際航空物流の活性化に向けた戦略的オープンスカイを進め、関空・中部等の拠点空港の貨物ハブ化に不可欠となる、従来の「第5の自由」の枠組みを超える抜本的自由化を推進する。さらに、国際航空事業規制（チャータールール、運賃規制等）の緩和等を推進する。

・首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化（別紙6）

首都圏におけるビジネス・観光両面の都市間競争力を大幅に強化するため、羽田について、44.7万回（うち国際線枠9万回）への増枠（最短で2013年度中）を目指し、欧米や長距離アジアも含む高需要・ビジネス路線を展開し、国内線ネットワークを活かした内・際ハブ機能強化により、24時間国際拠点空港化を実現する。また、成田について、地元合意等を前提に30万回への増枠（最短で2014年度中）を目指し、これを背景にオープンスカイを進め、国際線ネットワークを一層強化するとともに、国内フィーダー路線の拡充を図り、LCCやビジネスジェットの対応強化等により、アジアのハブ空港としての地位を確立する。以上の取り組みに加え、首都圏空港の更なる容量拡大・機能強化について、あらゆる角度から可能な限りの方策を総合的に検討する。

・「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化（別紙7）

空港経営の効率的なガバナンスの強化を図る観点から、①空港関連企業と空港との経営の一体化及び、②民間への経営委託、ないし民営化に向けた検討を開始するとともに、空港経営の透明性向上や国有財産使用料の適正化のための方策を検討する。

また、「整備」から「運営」へという空港政策のシフトを完成させるため、「空港整備の無駄を廃し、真に必要なものに注力する」仕組みを構築し、空港整備の効率化を推進するとともに、各歳入・歳出の徹底した見直しを通じて、小型機の着陸料を可能な限り軽減するなど、着陸料体系を時代の要請に応えた形に構築する。

・バランスシートの改善による関西国際空港の積極的強化（別紙8）

関西国際空港について、抜本的にバランスシートを改善し、事業運営の徹底的な効率化を実現することで、貨物ハブ化、LCCの拠点化に向けた前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を可能ならしめ、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する。

・真に必要な航空ネットワークの維持（別紙 9）

地域と航空会社とのパートナーシップによる航空輸送サービスを確保するとともに、羽田空港の発着枠の新たな配分方法を確立し、真に必要な航空ネットワークの維持を図る。

・LCC 参入促進による利用者メリット拡大（別紙 10）

国際線・国内線双方において、LCC をはじめ新規参入の促進のほか、既存航空会社の競争力向上を可能とする環境を整備する。

・日本航空の再建（別紙 11）

日本航空は、我が国の発展基盤である航空ネットワークの重要な部分を担っていることから、同社が再生を果たすまでの間、運航の継続と確実な再生を図るため、必要な支援を実施する。

○観 光

・訪日外国人 3,000 万人プログラムの展開（別紙 12）

訪日外国人旅行者について、「将来的に 3,000 万人、その第 1 期として 2013 年までに 1,500 万人」との目標の達成を目指して、中国をはじめとする東アジア諸国を当面の最重点市場と位置付け、PDCA サイクルを活用しながら、大規模かつ効果的な海外プロモーションを展開するとともに、国内受入環境の改善等の総合的な取組を進める。

・メディア戦略（別紙 13）

CM など従来の広報媒体にこだわらず、新しいメディアを活用した海外プロモーションを実施する。また、情報通信技術等を活用し、訪日外国人旅行者等への多言語などによる観光情報の提供を推進する。

・海外出先機関におけるワンストップサービスの提供（別紙 14）

JNTO を含む海外出先機関の連携の強化を中心に、現地訪日外国人旅行者の視点に立ったワンストップサービスの提供を進める。

・ **新しい観光アイテムの創造（別紙１５）**

従来の「名所・旧跡」だけでなく、文化、スポーツ、医療、クルーズなどの観光アイテムについて、各省庁との連携を深め、強力にインバウンド振興を進める。また、大きな経済波及効果等を有する MICE の積極的な誘致・開催の推進を図る。

・ **創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和、人材育成等（別紙１６）**

創意工夫を活かした観光地づくりのための規制緩和や、観光地域づくりプラットフォームの形成促進とそれを有効に機能させる中核人材の育成を支援する。

・ **休暇取得の分散化の促進（別紙１７）**

財政出動に頼らない成長戦略の実現に向けた取組である休暇取得の分散化の促進について、国民のコンセンサス形成を図りつつ、休暇取得の分散化の定着のための仕組みづくりに向けた取組等を検討、実施する。

・ **国民的な観光マインドの育成（別紙１８）**

観光産業の持つ意義について広く国民に認知されるよう、他省庁との連携による年次有給休暇の連続取得促進の検討や、観光統計整備を促進する。また、若者向けや高齢者等が参加できる旅行商品づくりや受入環境の整備を行う。

○ **住宅・都市**

・ **大都市の国際競争力の強化（別紙１９、２０）**

国の成長を牽引するエンジンである世界都市東京をはじめとする大都市について、国の主導により、大都市に関する戦略を明確にし、大都市の再生や成長を促す従前の仕組みを更に発展させ、これまでの既成の考え方にとらわれず規制緩和や金融措置などを講じることにより、民間の資金・活力・アイデアを最大限に引き出して国際競争力を強化する。

・ **新たな担い手による自発的・戦略的な地域・まちづくりの促進（別紙２１）**

従来の縦割り・横割りを超えた地域戦略を提案する広域連携主体や「新しい公共」の担い手に一定の権限を付与し、支援する仕組みを創設するほか、まちの管理・リニューアルへ民間の参加を促すための支援を行う。

・ まちなか居住・コンパクトシティへの誘導（別紙２２）

都市機能をまちなかに誘導するための支援やまちなかの利便性向上のための公共施設の有効活用や規制緩和を推進する。また、都市・街区単位でのCO₂削減に資する「低炭素都市づくりガイドライン」の策定・普及促進やエネルギーの面的な利用、未利用エネルギー等の利用を実現する規制緩和、促進制度の検討や先導的取り組みの支援、電気自動車を活用したまちづくりを実現するための社会実験等を行う。

・ 住宅市場の活性化（別紙２３）

長期優良住宅、エコ住宅などの質の高い新築住宅の供給支援と中古住宅の流通促進・リフォーム市場の整備を両輪として住宅市場を活性化し、投資を促進する。これらにより、国民のライフステージやライフスタイルに応じた柔軟な住宅選択を可能とするとともに、良質なストックを蓄積する。

・ 高齢者の居住の安定確保（別紙２４）

見守りなどの生活支援サービスや医療・介護サービスと一体となった高齢者向けの賃貸住宅の供給促進などにより、高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らすことができる住まいを確保する。

・ チャレンジ 25 の実現に向けた環境に優しい住宅・建築物の整備（別紙２５）

住まいのあり方や住まい方にも考慮しつつ、住宅・建築物の断熱性向上のみならず、設備やエネルギー制御システムも含む住宅・建築物の省エネ化を推進するとともに、新築物件の100%を省エネ化するほか、住宅・建築物のゼロ・エミッション化を進め、「家庭部門」（住宅）及び「業務その他部門」（ビル）の双方においてCO₂削減を図り、住宅・建築物のライフサイクル全体を通じた「まるごとエコ化」を推進する。

・ 不動産投資市場の活性化（別紙２６）

遊休化・老朽化した不動産のリニューアルや環境投資の促進のためには不動産投資市場における民間の知恵と資金を活用することが必要なことから、新たな証券化手法を追加的に創設するとともに、不動産に関する情報の整備・提供の充実等を図ることにより、不動産再生による成長戦略を推進する。

○海 洋

・ 港湾力の発揮（別紙 27）

我が国の物流の重要拠点である港湾の国際競争力の強化を図るため、国際コンテナ・バルク戦略港湾など拠点となる港湾の「選択」と施策の「集中」を図るとともに、民間の知恵と資金を活用して「民」の視点による戦略的な港湾経営を実現し、港湾サービスの抜本的向上を図る。さらに、港湾は人流の拠点でもあることから、旅客が安全で快適に利用可能な賑わいある港湾空間の形成を図る。

・ 海運力の発揮（別紙 28）

日本商船隊が本来の力を発揮し、自立的な競争力を確保するため、さらには、それにより世界の成長産業である外航海運の伸びを日本の成長に取り込むため、外航海運の国際競争力を強化するとともに、我が国海運を支える海技人材の確保・育成や内航海運の競争力強化を図る。

・ 造船力の強化及び海洋分野への展開（別紙 29、30）

技術開発等で我が国海事産業の競争力を強化し、その技術を基盤として国際海運における地球温暖化対策等の国際ルール化を我が国が主導するとともに、EEZ 等の保全及び利用の促進を図るため、必要な低潮線の保全、活動拠点の整備や、海底資源の探査等に必要な海底地形等の海洋基盤情報の整備を進める。

2. 社会資本インフラ関連制度の抜本的見直し

・「できるだけダムにたよらない治水」への政策転換（別紙3 1）

「できるだけダムにたよらない治水」への政策転換を進めるとの考えに基づき、今後の治水対策について検討を行う際に必要となる、幅広い治水対策案の立案手法、新たな評価軸及び総合的な評価の考え方等を検討するとともに、さらにこれらを踏まえて今後の治水理念を構築する。

・高速道路の整備のあり方、料金施策（別紙3 2）

高速道路を徹底的に活用し、物流コスト・物価を引下げ、地域経済を活性化するため、地域経済への効果や渋滞、環境、他の交通機関への影響等を社会実験で検証しつつ、高速道路の原則無料化を段階的に進める。また、高速道路の整備過程や事業の責任分担・プロセス等の透明性の向上を図る。

・「空港整備の無駄を廃し、真に必要なものに注力する」ための空港整備勘定の抜本的見直し（「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化を参照）

・国際コンテナ・バルク戦略港湾の選択と集中、港湾経営の民営化、重要港湾の重点化、日本海側拠点港の形成（国際コンテナ・バルク戦略港湾の選択と集中の部分については、港湾力の発揮を参照）（別紙3 3、3 4、3 5）

我が国港湾における国際・国内幹線海上輸送網及び国民生活の安全・安心機能の確保、国際競争力の強化等を図るため、「民の視点の導入」（港湾経営の民営化）と「選択と集中」（重要港湾の重点化、日本海側拠点港の形成等）を中心とした我が国港湾政策の転換を図る。

・社会資本の戦略的維持管理（別紙3 6）

予防保全の考え方を導入した適切な維持管理・更新により、ライフサイクルコストの縮減を図るとともに、国民生活や経済社会活動に甚大な影響を与える施設の致命的な損傷を回避する。

・PPP/PFI の推進（再掲）

・ **社会資本整備重点計画の見直し（別紙37）**

これまで事業分野別に進めてきた公共事業の抜本的見直しの集大成として、「社会資本整備重点計画」を抜本的に見直し、真に必要な社会資本のグランドデザインを提示する。

・ **国土の長期展望について（別紙38）**

人口、社会経済、国土基盤、国土資源、都市、産業、環境・エネルギー等、我が国の国土に関して様々な観点から分野横断的に長期展望することにより、国土の課題と将来の国土のあり方について検討する。

・ **入札契約制度改革（別紙39）**

建設業を取り巻く厳しい環境を踏まえつつ、技術力と経営力に優れた企業が生き残り、成長する環境の整備を行っていくため、入札契約制度全般について透明性の向上を図るなど不断の見直しを行い改善に取り組む。

3. 交通基本法の制定と関連施策の充実（別紙40）

人と物の移動に必要不可欠で、あらゆる活動の基礎である交通について、人口減少、高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するとともに、安全で安心な地域の移動手段を確保するため、移動する権利を位置付けるとともに、今後の交通に関する基本理念を定める交通基本法の制定と関連施策の充実を図り、総合的な交通体系を構築する。

・地域鉄道、地方バス、離島航路、離島航空路の維持・充実（別紙41）

地域公共交通をめぐる諸課題を踏まえ、これまでの地域公共交通の活性化・再生に関する支援制度を再点検し、地域の自主性を尊重することを基本に置きながら充実・再構築を図る。

・バリアフリー政策（後掲）

・都市鉄道の利便性向上等（別紙42）

都市における地下鉄整備や国際拠点空港への鉄道アクセスの改善、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用した連絡線整備等による速達性向上、駅や駅周辺の高質化を実施し、都市鉄道の利便性向上を推進する。

・整備新幹線等の着実な整備（別紙43）

地域間の移動時間を大幅に短縮させて関係する地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすと同時に、環境性能と効率性に優れた高速交通機関である新幹線の整備を着実に推進するとともに、超電導リニアやフリーゲージトレインの技術開発を促進する。

4. 規制・制度改革

「財政に頼らない成長」の実現を基本とする国土交通省成長戦略会議等における議論を踏まえ、我が国の成長を牽引するための所要の規制・制度の見直しを積極的に行う。

【II. 環境・暮らし関連政策】

地球と日本の環境を守るため、そして美しい地球を未来に引き継ぐためには、温室効果ガスの排出量の削減等による地球温暖化の防止と生物多様性を保全していくことが人類共通の課題となっている。

我が国では、全ての主要国による公平かつ実効性のある国際的枠組みの構築や意欲的な目標の合意を前提として、2020年に、温室効果ガスを1990年比で25%削減するとの目標を掲げ、低炭素社会に向けた社会全体の変革を目指して、あらゆる政策を総動員した「チャレンジ25」の取り組みを進めているところである。

このような政府全体の動きの中、国土交通省としては、主に運輸分野と住宅・建築物分野、緑化を含む都市分野等での対策を進め、我が国全体のCO₂排出量の約2割を占める運輸部門、我が国全エネルギー消費量の約3割を占める民生部門での一層のCO₂排出削減により、政府全体の温室効果ガスの削減目標達成に積極的に貢献している姿の実現を目指す。

そのためには、自動車等の輸送機器単体や住宅・建築物等の省エネルギー性能の向上対策はもとより、公共交通機関の一層の利用の促進、モーダルシフト等のグリーン物流の推進、コンパクトシティへの誘導・エネルギーの面的な利用等の推進を目指し、大量生産・大量消費・大量廃棄を前提とした現在の経済活動のあり方や我々のライフスタイルそのものを転換していくことも必要不可欠である。

また、生物多様性条約COP10名古屋開催など、生物多様性保全に係る社会的要請を踏まえ、自然環境の保全・再生・創出など、自然共生施策を推進する。

さらに、国民の間で美しい自然環境・景観の保全への関心が高まり、地域の文化、歴史、伝統を重視する価値観が広がっていることを踏まえ、景観・歴史まちづくりやみどり豊かな都市づくり、無電柱化を進め、地域の個性や資産を保全・回復・形成することにより、国民の価値の変化にマッチした豊かな生活空間の実現をし、豊かで美しい日本の将来世代への引き継ぎを目指す。

○国土交通省の地球温暖化対策（中長期目標の達成に向けて）（別紙44）

国土交通分野においては、「自動車単体対策」・「交通流対策」、「物流の効率化」・「公共交通の利用促進」、「住宅・建築物の省エネ対策」、「低炭素都市づくり（エコタウン）の推進」等、地球温暖化対策の推進と経済成長の両立が可能となる『環境・エネルギー大国』の実現に向けた取組を積極的に推進する。

・自動車の新たな燃費基準の策定や環境対応車の開発・普及促進等（別紙４５）

新たな乗用車燃費基準の策定、環境対応車の開発・普及促進等の幅広い施策を総合的に推進することで地球温暖化対策に貢献するとともに、技術開発の促進による国際競争力強化及び基準の国際標準化による我が国企業の海外展開支援等を行うことで、経済成長を実現する。

・グリーン物流の推進（別紙４６）

モーダルシフト等による物流のグリーン化により、物流部門における CO₂排出量の削減を図る。

・公共交通の利用促進（別紙４７）

公共交通機関の利用者利便の向上や通勤交通グリーン化により、環境負荷の小さな鉄道・バスなどの公共交通機関の利用を促進する。

・海運・港湾の低炭素化の推進（別紙４８）

船舶の技術開発等で我が国海事産業の競争力を強化し、その技術を基盤として国際海運における地球温暖化対策等の国際条約化を我が国が主導するとともに、モーダルシフトの主要な担い手であるフェリー・内航海運の低炭素化等を推進する。また、港湾における温室効果ガス削減計画に基づく総合的な削減対策を実施し、我が国港湾からの温室効果ガス排出量の削減を推進する。

・環境に優しい住宅・建築物の整備（再掲）

・コンパクトシティへの誘導・エネルギーの面的な利用等の推進（別紙４９）

（まちなか居住・コンパクトシティへの誘導を参照）

○生物多様性条約 COP10 を踏まえた自然共生施策の推進（別紙５０）

本年 10 月に名古屋で開催される生物多様性条約第 10 回締約国会議（COP10）において、国土交通分野の取組を発信、国際貢献を図るとともに、自然環境の保全・再生・創出などの生物多様性の保全に資する取組を推進する。

○豊かな暮らしの実現

- ・ **良好な景観や歴史的町並み、都市のみどりの保全・形成による豊かな生活空間の実現（別紙５１）**

良好な景観や歴史的町並み、都市のみどりを、地域の個性や資産として保全・形成し、豊かな生活空間の実現を図り、将来世代に引き継いでいくため、無電柱化や歴史まちづくり、都市のみどりの保全・創出を推進する。

- ・ **国土調査の推進（別紙５２）**

2010年度を初年度とする国土調査事業十箇年計画に基づき、地籍調査事業の推進を図るなど国土調査の緊急かつ計画的な実施の促進を図る。

- ・ **地理空間情報の活用の推進（別紙５３）**

高精度な地殻変動情報の迅速な提供を図るとともに位置情報基盤を保持し、いつでもどこでも必要な地理空間情報を共有するための基盤的な地図、位置に関する情報の整備やそれらの提供に関するルールづくりを行うことにより、地理空間情報の流通・活用を促進させる。

- ・ **条件不利地域の自立・活性化への支援（別紙５４）**

地域資源を活用した NPO、地域コミュニティ等による離島、半島等の条件不利地域の自立・活性化に向けた取組を支援する。

- ・ **バリアフリー政策（平成 23 年以降の整備目標の設定等）（別紙５５）**

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく基本方針において、原則平成 22 年までの整備目標を定め、公共交通施設や建築物等のバリアフリー施策を推進しており、目標期限の到来を控え、バリアフリー化の進捗状況を踏まえつつ、平成 23 年以降の整備目標の設定をはじめ、新たなバリアフリー施策について検討する。

- ・ **快適・安全な道路交通環境の構築（別紙５６）**

環状道路の整備により、地域の活性化、物流の効率化、都心部の慢性的な渋滞の解消等を図る。また、ITS スポットの全国展開により、長距離ドライブでも渋滞状況を比較してカーナビが最速ルートを案内するダイナミックルートガイダンスなどのサービスを実現する。

・ JR 北海道、JR 四国、JR 九州及び JR 貨物の自立・完全民営化に向けた取組の推進
(別紙 57)

未完の国鉄改革を完遂させるとともに、高齢化社会及び地球環境問題への対応並びに地域経済の活性化を図るために必要な全国鉄道網を維持・再生させるため、基幹的な鉄道会社である JR 北海道、JR 四国、JR 九州及び JR 貨物に対して、財務基盤の安定化や収益基盤の強化を図り、早期の自立・完全民営化を図る。

【Ⅲ. 安全・安心、セーフティネット関連政策】

本格的な人口減少と少子高齢化社会という新たな時代を迎える中で、真に豊かで活力ある社会を構築していくためには、その前提として国民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

しかしながら、我が国の国土は、地震、津波、暴風、豪雨、洪水、高潮、豪雪など多種の自然災害が発生しやすい自然条件下にある。特に近年は、地球温暖化に伴い、ゲリラ豪雨の増加、台風の激化等により、洪水・高潮等による災害、土砂災害などの発生頻度の増加や規模の大型化の懸念が高まっているとともに、地震などの大規模災害への対応の重要性も増している。また、交通機関や昇降機等の事故は依然として続いているとともに、賃貸住宅を巡るトラブルの発生などは、住まいや、通勤・通学、買い物、旅行といった日々の暮らしの中においても安全・安心を脅かすこととなっている。さらに、高齢を迎えたり、障害を負うこととなっても、これまで通り住み慣れた地域で安心して暮らしていける環境が整っていることも安全と安心の確保のためには必要不可欠である。

こうした不安を取り除き、国民の生命と財産を守ることが、社会インフラの整備や便利で安全な交通機関の確保を使命とする国土交通省の重要な任務であり、この任務を最大限に果たせるよう努力することとする。

具体的には、自然災害の発生に対しては、迅速な情報の収集と提供を行うとともに、建物、河川、海岸などにおいて防災対策を進める。また、万が一災害が発生した場合にも被害を最小にとどめるための減災対策を進めるとともに、空港・港湾等が復旧対策等の拠点となるよう機能強化を図り、災害に強い安全な国土づくりを進めていく。交通機関の事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、ヒューマンエラーに起因する事故等を防止するため、交通事業者に対する運輸安全マネジメント評価及び保安監査の充実強化を図るなど、交通関係の事故の根絶を目指していく。また、住宅・建築物や昇降機等の安全確保を一層進めていくとともに、賃貸住宅のトラブルへの対処、高齢者・子育て世帯・障害者等が安心して住まい、暮らすことができる住宅セーフティネットの充実、さらには、交通機関やまちのバリアフリーを進めていく。そして、海洋権益の確保や国際海上輸送における安全の確保、空港・港湾等における水際での危機管理などにより、我が国の安全と安心の実現につなげていくこととする。

このように、安全と安心の実現に向けてハード・ソフトの多面にわたり国土交通省が有する力を最大限発揮し、明日や未来に希望が持てる国づくりに邁進していくこととする。

・地球温暖化への先進的な取り組み（水害・土砂災害対策等）（別紙58）

地球温暖化に伴う災害リスクの増大を踏まえた適応策（水害・土砂災害対策等）を推進する。また、「新しい公共」の考えに基づき、国民の共有財産である国土を地域と一体となって保全・管理するよう転換を図る。

・自然災害に対する危機管理体制の充実・強化（別紙59）

大規模自然災害による被害を軽減するために、防災・危機管理体制の充実・強化を図るとともに、水防活動等の地域が担う防災体制の強化の支援を行う。また、災害時の避難等に役立つ質の高い情報を、より速く、確実に住民に提供できるよう防災情報を高度化する。

・海岸保全の推進（別紙60）

砂浜を重視した豊かな海岸の整備のための技術開発、大規模地震に伴う津波対策、海岸保全施設の更新等に合わせた地球温暖化への戦略的対応、排他的経済水域の重要性に鑑みた沖ノ鳥島におけるアセットマネジメントや低潮線の保全を行うなど、これまで以上に効率的かつ効果的な海岸保全等に関する取り組みを推進する。

・公共インフラの耐震性向上（別紙61）

東海地震、東南海・南海地震、首都直下地震等の大規模地震の切迫性が指摘されていることを踏まえ、地震による被害を未然に防ぐ予防対策として、公共インフラの耐震化を推進する。

・民間賃貸住宅入居者の居住の安定確保の推進（別紙62）

賃貸住宅における賃借人の居住の安定の確保や管理の適正化による利益の保護等を図るため、家賃債務保証業の適正化、家賃等の不当な取立て行為の規制、紛争の未然防止・紛争解決の円滑化、住宅確保要配慮者の入居の円滑化及び賃貸住宅管理業者登録制度の実施などの総合的な取組を推進する。

・地域に即した重層的かつ柔軟な住宅セーフティネット構築の支援（別紙63）

低額所得者、高齢者、障害者、子育て世帯、離職退去者等に対する居住の安定の確保に向け、地域に即した重層的かつ柔軟な住宅セーフティネットの構築を支援する。

・高齢者の居住の安定確保（再掲）

・ **建設産業対策（別紙64）**

成長戦略の担い手たる建設産業の育成、総合的な金融支援策及び経営支援体制の構築、人材の確保・育成により、厳しい環境に直面する建設産業の構造改善と成長戦略関連分野への対応力向上、雇用の維持・確保を図る。

・ **交通基本法の制定と関連施策の充実（再掲）**

・ **昇降機等の安全対策（別紙65）**

昇降機や遊戯施設に係る事故情報・不具合情報の分析、再発防止の観点からの事故発生原因解明に係る調査、再発防止対策等に係る調査・検討を踏まえ、必要な技術基準の見直しを行うとともに、調査結果を公表する。また、事故に係る調査体制の充実を図りつつ、調査機関の在り方について検討する。

・ **運輸安全マネジメントなど運輸部門における安全対策、公共交通に係る事故被害者支援（別紙66）**

ひとたび事故が起これば国民生活に大きな影響を与えることから、運輸安全マネジメント制度や保安監査の充実強化などの各種取組により、運輸部門における安全対策の一層の強化を図る。

また、航空・鉄道等の公共交通機関において大規模な事故が発生した場合における、交通事業者、関係機関等による被害者・家族への支援のあり方について検討する。

・ **国際海上コンテナの陸上輸送の安全確保（別紙67）**

我が国物流において重要な役割を果たしている国際海上コンテナの自動車運送について、依然として横転事故をはじめとする重大事故が発生している状況に鑑み、これらの事故を防止するため、総合的な安全対策を講じる。

・ **海上保安体制の充実・海上輸送の安全の確保（別紙68、69）**

老朽・旧式化した巡視船艇・航空機等の代替整備、遠方海域・重大事案への対応のため、しきしま級巡視船の整備、業務遂行のための要員の拡充等、海上保安体制の充実を推進することにより、治安の維持、安全の確保等を図り、安全・安心な海を実現する。

また、ソマリア沖・アデン湾における海賊対策やマラッカ・シンガポール海峡の安全対策等、国際海上輸送路における安全確保に関する取組を行うとともに、我が国の沿岸域においては、ふくそう海域における航行支援の充実・強化、船舶航行の安全のための情報提供体制を整備し、海上輸送の安全確保に努める。

・ 空港・港湾におけるセキュリティの向上（別紙70）

米国航空機爆破テロ未遂事件（2009年12月）の発生など緊迫化しているテロを巡る情勢に鑑み、セキュリティ水準の高い効率的な国際物流・人流の実現に向け、先進技術の活用（ハード面）と実際に保安検査等に携わる人材育成の取組み（ソフト面）を強化し、国際的な空港・港湾のセキュリティ向上に貢献する。