

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。

■ 運輸分野

自動車・道路交通対策

「自動車単体対策」

「走行形態の環境配慮化」

- ・2020年に向けた新たな乗用車燃費基準の策定
- ・環境対応車の普及に関する適切なインセンティブの確保
- ・次世代大型車(バス・トラック)の開発・実用化
- ・自動車基準の国際標準化
- ・エコドライブの普及促進等車の使い方の改善 等

「交通流対策」

- ・環状道路等幹線道路ネットワークの整備
- ・自転車利用環境の整備・ボトルネック踏切等の対策
- ・高度道路交通システム(ITS)の推進 等

環境負荷の小さい交通体系の構築

「物流の効率化」

- ・トラック輸送の効率化
- ・鉄道、海運へのモーダルシフト
- ・低炭素港湾づくりの推進
- ・グリーン物流パートナーシップ会議の拡充 等

「公共交通の利用促進等」

- ・鉄道新線の整備
- ・鉄道・バスの利用促進、バリアフリー化
- ・通勤交通グリーン化の推進 等

「鉄道・船舶・航空の エネルギー消費効率の向上」 「国際条約化の推進（船舶）」

■ 住宅・建築物分野

住宅・建築物の省エネ対策

「住宅・建築物の「まるごとエコ化」」

- ・住宅・建築物の省エネ化に向けた工程表の作成
- ・エコ住宅・エコビル普及促進のための支援
- ・省エネ性能の「見える化」、「ゼロエミッション化」
- ・大規模建築物に係る省エネ基準の強化 等

■ 都市分野

低炭素都市づくり(エコタウン)の推進

「集約型都市構造の実現」

「エネルギーの面的な利用の推進」

「下水処理場の再生可能エネルギー供給拠点化」

「都市緑化等の推進」

■ その他

「ハイブリッド建設機械等の普及」

「広域的圏域での低炭素社会づくりの推進」

燃費規制や、環境対応車の開発・普及促進等の施策を総合的に推進することで地球温暖化対策に貢献し、同時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。

統合的アプローチの推進

自動車単体からのCO2削減策: ①燃費向上, ②(環境対応車)の普及, ③使い方の改善, ④燃料の低炭素化

→①～④の施策の総合的推進(=統合的アプローチの推進)により、自動車からのCO2削減を図る。

①燃費規制や研究開発支援等による新車燃費向上

○新しい乗用車燃費基準の策定

・メーカーに世界最高レベルの技術革新を促すため、技術的な検討に基づき、2020年に向けた新たな乗用車燃費基準を策定。

○次世代大型車の開発・実用化

・環境性能を格段に向上させた次世代大型車(バス・トラック)の開発、実用化を推進。



<IPS(非接触給電)ハイブリッドバス>

○超小型電動車両の指針整備等

・まちづくりと連携した利便性の高い超小型車両に求められる走行・安全性能の指針等を検討。



<超小型電動車両イメージ>

②インセンティブ・環境整備による国内外への普及後押し

○環境対応車の普及に関する適切なインセンティブの確保

・税制(グリーン税制等)・補助金(低公害車普及促進対策)により、環境対応車の普及を促進。

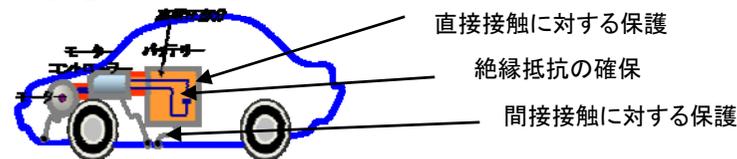
○電気自動車等を活用したまちづくりの推進

・充電施設の適切な設置・配置等に関する技術基準を策定。
・地方自治体等による充電施設整備を支援。

○自動車基準の国際標準化

・国際的に統一された乗用車燃費測定方法策定に向けた作業を実施。
・電気自動車の安全性等に関する国際統一基準を策定。

<国際統一を目指す安全基準の例>



③車の使い方の改善等

○エコドライブ支援機器(EMS)の普及支援

○運送事業者のCO2削減努力評価手法等の確立

④燃料改善に向けた取り組み

○E10対応車の技術基準等の整備

・排出ガス、誤給油防止対策等に係るE10対応の技術基準等を整備。

平成22年度 電動バス等の開発及び運行実験、超小型電動車両に関する実証実験、充電施設の適切な設置・配置等に関する技術基準の策定 等
～平成23年度 新たな乗用車燃費基準策定、運送事業者のCO2削減努力評価手法の確立、E10対応車の技術基準の整備 等

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。

輸送の効率化

○効率的な貨物輸送の推進（輸送距離の削減等）

- ・ 物流総合効率化法（物流拠点施設の総合化と流通業務の効率化の推進）
- ・ グリーン物流パートナーシップ会議（荷主と物流事業者の協働による自主的なCO₂削減取組の促進、モーダルシフト等の推進に向けたアクションプランの作成）
- ・ 物流連携効率化推進事業（多様な関係者の連携による物流効率化の取組を支援）
- ・ エネルギーの使用の合理化に関する法律
（荷主、輸送事業者に対し、エネルギーの使用に係る原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減させる努力義務）



物流業務の総合化及び効率化

鉄道・海運へのモーダルシフト

○環境負荷の小さい輸送モードへの転換

- ・ 鉄道貨物へのモーダルシフト（北九州・福岡間及び隅田川駅の輸送力増強事業）
- ・ 災害等による鉄道輸送障害の代替手段の確保
- ・ フェリー・内航海運の競争力強化の取組の推進
- ・ 海上貨物輸送へのモーダルシフト促進に向けた港湾における対策
（複合一貫輸送ターミナルの整備、港湾における温室効果ガス排出削減計画策定の推進）
- ・ 物流総合効率化法【再掲】、グリーン物流パートナーシップ会議【再掲】、
物流連携効率化推進事業【再掲】、エネルギーの使用の合理化に関する法律【再掲】



鉄道貨物へのモーダルシフト



フェリー・内航海運の競争力強化



港湾における対策

貨物の積載効率の向上

○トラック輸送の効率化の推進（自営転換、車両の大型化、共同輸配送等）

- ・ 物流総合効率化法【再掲】、グリーン物流パートナーシップ会議【再掲】、
物流連携効率化推進事業【再掲】、エネルギーの使用の合理化に関する法律【再掲】



トラック輸送の効率化

エネルギー効率等の向上

- ・ エコドライブ等のエネルギー効率の向上
- ・ エネルギーの使用の合理化に関する法律【再掲】
- ・ 環境負荷低減に資するトラック、機関車、船舶の普及促進

22年度：物流連携効率化推進事業、鉄道貨物輸送力増強事業、フェリー・内航海運の競争力強化、複合一貫輸送ターミナルの整備等を実施。
23年度～：引き続き物流の効率化を推進することで、物流部門における二酸化炭素排出量の削減を目指す。

（政策統括官付参事官(物流政策・複合物流・物流施設)室、鉄道局財務課JR担当室、海事局総務課企画室、港湾局計画課、自動車交通局貨物課 総合政策局環境政策課）

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。

鉄道等新線の整備、既存鉄道・バス等の利用促進

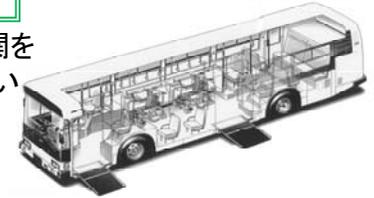
地域公共交通の活性化・再生

鉄道、バス・タクシー、旅客船、航空機等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援することにより、地域の創意工夫ある自主的な取組を促進。



ノンステップバス等の導入促進

高齢者、障害者等が公共交通機関を利用しやすくするため、利便性の高いノンステップバス等の導入を促進。
〔全国で13,822台導入済み〕
〔平成21年3月末時点〕



鉄道新線の整備

都市機能を再生し、魅力ある都市を創造するために、地下鉄の新線整備等による速達性向上、都市鉄道の利便性向上を推進。

- ・名古屋市6号線(平成22年度開業予定)
- ・仙台市東西線(平成27年度開業予定)
- ・相鉄・JR直通線(平成26年度完成予定)
- ・相鉄・東急直通線(平成30年度完成予定)



地下鉄整備例
: 東京メトロ副都心線

地方バス路線維持対策

輸送人員の減少等によりその維持が困難となっている地域の生活交通路線の維持を図る。

パーク&ライドの推進

都市の外縁部で車から公共交通機関への乗り換えを促進するため、乗り換え地点での駐車場整備や公共交通機関の整備等を推進。

鉄道駅のバリアフリー化の推進

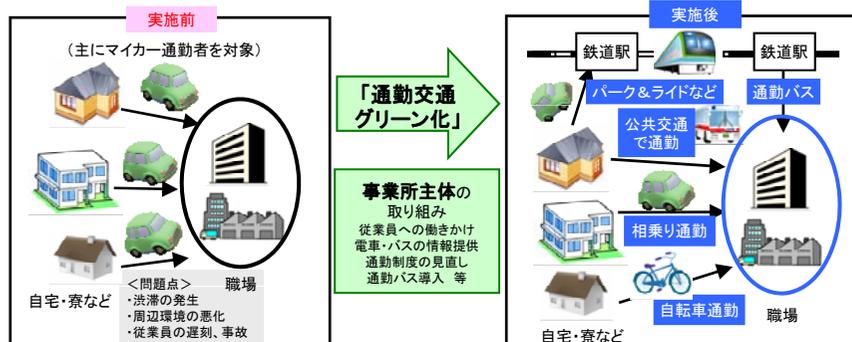
既存鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差の解消や障害者対応型トイレの設置等のバリアフリー化設備の整備を推進。



バス・路面電車等の走行空間の改善

道路におけるバスレーンの設置や路面電車等の走行路面、停留所等の整備を推進。

通勤交通グリーン化の推進



通勤交通グリーン化

通勤交通グリーン化に対する支援を拡充。

エコ通勤優良事業所認証制度

公共交通利用推進等マネジメント協議会(国交省、環境省、経産省、交通事業者、経済団体、学識者等)により、エコ通勤に積極的に取り組む事業所を認証し、登録。

(平成22年5月末現在、217事業所が登録)

平成21年6月創設



22年度: 上記施策の実施により、公共交通の利用促進を図る。

23年度~: 交通基本法の検討結果を踏まえ関連施策を充実。
(総合政策局交通計画課、道路局、鉄道局、自動車交通局)

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。

外航海運

現状

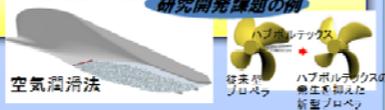
- 世界のCO₂排出量の約3%程度（ドイツ一国に相当）を排出と推定
- 海上輸送量の飛躍的伸びに伴い排出量が増大（年平均約4%の伸び）
- 現在、国際海運は京都議定書の適用対象外

対策

施策群（海洋環境イニシアティブ）

I. 高効率船舶の技術開発

新造船からのCO₂排出量30%削減等を目標とした技術の開発（2012年度目標）



II. 国際標準化戦略による新技術の普及促進

船舶に係る温暖化防止対策等の条約化を推進することにより、我が国の革新的な船舶の省エネルギー技術の普及を促進。

内航海運

現状

- 内航船舶はCO₂排出量が営業トラック輸送の約4分の1
- 一部の船舶を除き、新技術の導入の遅れ

対策

施策群

I. 船舶共有建造制度によるスーパーエコシップ(SES)等の普及促進

II. フェリー・内航海運の低炭素化等の推進

船舶の高度な低炭素化に資する設備導入や省エネ化実証運航等を支援



III. 税制の活用による船舶の低炭素化の推進

港湾

現状

- 港湾の温室効果ガス削減計画を試行的に策定中
- 欧米・アジア諸国に比べ日本港湾の省エネ型荷役機械の普及の遅れ
- 港湾によってはゲート待ちによる渋滞が発生

対策

○港湾における温室効果ガス削減計画及び中長期目標策定の推進

仙台塩釜、名古屋、大阪、北九州、博多の5港湾をモデルとして排出削減計画を試行的に策定、また、温室効果ガス削減中長期目標を策定

○港湾空間における次世代エネルギー活用の支援

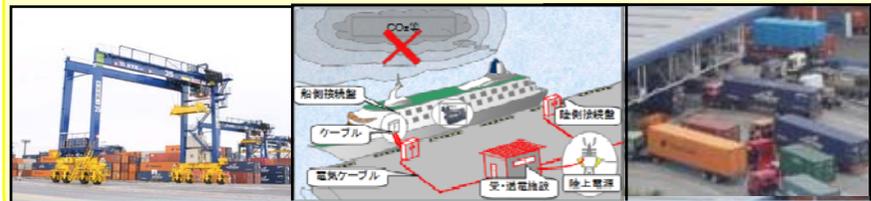
太陽光発電、風力発電等の次世代エネルギーの活用のため、港湾空間の活用を支援

○温室効果ガス発生源対策の推進

停泊中の船舶への陸上電力供給の推進及び省エネ型荷役機械の普及促進

○ゲートにおける待ち渋滞の緩和

出入管理情報システムの導入により、トラックドライバー等の出入りを確実かつ円滑に管理することでゲート待ち渋滞の緩和にも貢献



効果的施策群により海運の低炭素化、海運・造船業の活性化

22年度～：省エネ技術開発と燃費規制の条約化等の一体的推進
フェリー・内航海運の低炭素化等の推進 等

物流全体の温室効果ガス排出削減及び効率化に寄与

23年度～：現在試行中の5港湾における温室効果ガス削減計画策定を全国へ拡大

現状の課題・問題点

都市・街区単位でのエネルギーの効率的利用が必要

○H22年度予定：税制改正要望や法案提出の検討等

コンパクトシティへの誘導

- 医療・福祉施設のまちなかへの誘導、まちなかへの住み替えの取組や助成への支援
- 子供から高齢者まで利用しやすい地域交通システム(LRT、電気バス等)の導入
- 下水処理施設の改築・省スペース化とあわせた処理場空間の有効活用
- 緑化施設整備計画認定制度の充実



駅に直結する日本初の駅上病院
(東京都大田区 大岡山駅)



LRTネットワーク
(富山市)



下水処理場の改築に伴う上部利用
(東京都芝浦水再生センター)



建築物における緑化施設整備事例
(福岡市)

エネルギーの面的な利用等の推進

低炭素都市づくりガイドライン(H22年度早期に策定予定)を活用

I. 枠組みの構築 ⇔ 全国で展開

- ① 土地の高度利用(集積誘導)とエネルギーの面的利用等を一体的に推進することが都市整備上望ましい区域の明確化
- ② 当該区域における、まちづくりの方針・計画の策定
- ③ 計画に位置づけられた施策にかかる規制緩和・特例・支援制度

II. エコタウンの高度化のための先導的プロジェクトの実施 【先導的都市環境形成促進事業の拡充検討】

【エネルギーの面的な利用のイメージ】
市街地整備等を契機として民間の資金とノウハウを活用し促進



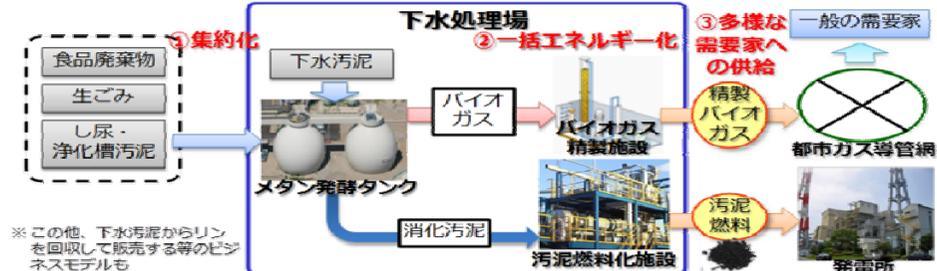
○電気自動車を活用したまちづくりの推進 等を併せて実施

III. 未利用エネルギー等の利用の推進

⇒ 地産地消型再生可能エネルギー供給拠点化、下水熱の有効利用を実現する規制緩和B-DASHプロジェクト(エネルギー再生技術のシステム実証・標準化)

今後、バイオマスの利活用を促進させるため、
①地域のバイオマスの下水処理場への集約化、
②一括エネルギー化、③多様な需要家への供給等の地産地消型資源有効活用モデルの普及拡大

- 下水道管理者による資源ポテンシャル情報公開、民間事業者による事業提案
- 下水道管理者・民間事業者による共同事業計画の策定、手続きワンストップ化等の官民連携スキームの制度化



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、国際貢献するとともに、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。



COP10における情報発信・国際貢献

➤ 今後開発が見込まれる途上国に対し、開発事業における環境配慮など日本の優れた技術や生物多様性の先進的な取組を発信し、技術移転など国際協力を推進する(H22～)。

・多自然川づくり



従前の工法: 矢板護岸による護岸整備

和泉川(横浜市)

・都市における緑地の再生、長期にわたる生物種モニタリング



・地球地図による植生・土地利用などの基盤情報の提供



国営昭和記念公園(東京都)

自然環境の保全・再生・創出の推進

➤ COP10を踏まえ、生物多様性国家戦略2010(H22.3閣議決定)の目指す自然共生社会の実現に向けて、生物の生息・生育地となる良好な河川・港湾・海岸環境や、都市部における緑地・水辺空間の保全・再生・創出を一層推進する。

<自然再生> 開発により損なわれた自然環境を復元するため、河川の再自然化、湿地の復元、干潟の再生など、自然再生の取組を推進(継続)

・蛇行河川の復元



釧路川(北海道)

平成22年2月に通水

・浚渫土砂を利用した干潟の再生



三河湾(愛知県)

<生物多様性保全活動の推進>

○ 生物多様性保全のための活動促進に係る法制(H22.6閣議了解)を踏まえ、多様な主体の参画、地域の連携による生物多様性保全活動を推進(H23～)

○ 民間事業者等の先進的な取組の推進(H23～)

・市民参画による緑地整備



びわこ地球市民の森(滋賀県)

<都市部における緑地・水辺空間の保全・再生・創出>

○ 大都市圏政策の見直しにあわせた広域的な緑地保全の戦略的な推進(H23～)、環境貢献に係る課税の特例措置の検討等(H22～)

○ 生態系に有害な恐れがある医薬品等の水系水質リスクの下水道による低減(H23～)、下水再生水利用等による水辺空間保全の推進(継続)

・大都市圏の近郊緑地の保全



小網代(神奈川県)

・容積率の緩和を受けける開発事業者等が、環境貢献の観点から緑地等を取得、寄付



・再生水による水辺空間の創出



滝水再生センター(東京都)

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。

無電柱化の推進

1. 地域の実情に応じた手法を活用した無電柱化の着実な推進

◎実施にあたって、従来の電線共同溝方式に加え、道路の拡幅や歩道の整備等と一体的に行う同時整備方式、軒下配線方式や裏配線方式等の地域の実情に応じた手法を積極的に活用。



【同時整備方式の整備事例】
(新設パイプスの例)

【裏配線の整備事例】

【軒下配線の整備事例】

《無電柱化すべき地区・箇所》

- ①市街地の幹線道路 ②歴史的街並みが残されている旧街道
- ③観光地での散策路・主要な眺望点 ④地域文化の復興に資する箇所
- ⑤良好な景観・住環境の形成 ⑥バリアフリー化に資する箇所
- ⑦緊急輸送道路 等において整備

2. 効率的な実現手法の構築

- ◎官民連携による電線共同溝等の整備
- ◎コスト縮減や工期短縮のための電線共同溝の技術開発

【官民連携による電線共同溝等の整備】

22年度：PFI事業としての候補箇所選定、手続き開始
23年度～：パイロット事業として導入

歴史まちづくりの推進

歴史まちづくり法に基づく歴史的風致維持向上計画の認定を受けた都市において、民間活力を活用した歴史的町並みの保全・活用の仕組みづくりを支援する。



川縁米穀店(石川県金沢市)



善利組足軽組屋敷辻番所
(滋賀県彦根市)



旧矢嶋邸(岐阜県高山市)



上七軒歌舞練場(京都市)



整備後(イメージ)

みどり豊かな都市づくり

良好な環境と形成による都市住民の生活の質の向上と地球温暖化対策等のため、公的な空間におけるみどりの確保に併せて、民有地の緑地の保全、緑化の推進が必要。

都市内の緑地の保全方策の検討

都市内に残された貴重な緑地のさらなる保全方策を検討。



官民協働による緑地の管理
(イメージ)

H22年度検討

緑化施設整備計画認定制度の充実

壁面緑化に係る認定基準の見直し及び税の減免措置の延長による緑化施設整備計画認定制度の活用。



緑化施設整備計画認定制度活用事例(イメージ)

H23年度税制改正検討

環境貢献に係る課税の特例措置の検討

容積率の緩和を受ける開発事業者等が、環境貢献の観点から緑地等を取得、寄付する場合は譲渡所得等に係る特別控除を検討。



取得、寄付して保全される緑地(イメージ)

H22年度検討

(道路局環境安全課交通安全対策室、都市・地域整備局公園緑地・景観課景観・歴史文化環境整備室、緑地環境室)

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。

国土調査事業十箇年計画（H22.5.25閣議決定）に基づく国土調査の円滑な推進

➤ 地籍調査事業の推進

2020年度までに、全国の地籍調査の進捗率を49%から57%へ引き上げる

(特に都市部:21%→48%、山村部:42%→50%)

※国は、地籍調査(一筆ごとの土地について、所有者、地番、地目、境界、面積を調査)を実施する地方公共団体等に対して負担金を交付

【調査実施前】公図



【調査実施後】地籍図

(正確な地図として新たに登記所に備え付けられる)

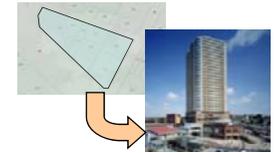


境界の明確化による土地資産の保全・土地取引の円滑化、災害復旧の迅速化等

国の基本調査拡充による市町村の負担軽減

➤ 都市部官民境界基本調査

地籍調査の前提となる官有地と民有地間の境界情報の整備に必要な基礎的な情報を整備



➤ 山村境界基本調査

境界情報が失われつつある山村部において、地籍調査の基礎となる境界情報を簡易な手法等を用いて保全



➤ 未着手・休止中市町村の解消

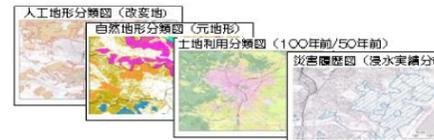
地籍調査を実施していない市町村(全体の約3分の1)及び住民に対し、調査の重要性等を周知するとともに、早期の着手に向けた働きかけを実施

➤ 国土調査以外の測量成果等の活用

公共事業や民間開発等といった国土調査以外の測量成果等の地籍整備への積極的活用

➤ 土地分類基本調査(土地履歴調査)

土地本来の自然条件(旧河川の跡地など)等の土地の履歴に関する情報を整備・提供⇒2020年度までに人口集中地区等において18,000km²を整備



土地の安全性に配慮した土地取引、適正な利用への転換を図る

23年度～:国土調査事業十箇年計画に基づき、引き続き計画的な促進を図る。

安全で豊かな国民生活の実現

(土地・水資源局国土調査課)

高精度な地殻変動情報の迅速な提供を図るとともに、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を促進させ、地理空間情報活用推進基本法の目指す国民生活の安全・安心と利便性の向上を図る。

次世代位置情報基盤による衛星データ等の利用促進プラットフォームの構築

〔23年度：高精度位置取得技術の開発に着手〕

次世代VLBI*観測システム

新しい国際標準に対応させ日本列島の位置及び大陸プレートの動きをmm精度で迅速に検出



*VLBI (Very Long Baseline Interferometry) : 宇宙の彼方にある星からの電波を、複数のパラボラアンテナで同時受信し、数千kmの距離をmmの精度で測る技術

マルチGNSS解析技術

従来のGPSだけでなく、準天頂衛星、グロナス、ガリレオの周波数の信号を組み合わせ、迅速で高精度な位置取得技術の開発を実施

次世代GEONET構築

複数のGNSS*衛星にも対応した電子基準点(受信機・アンテナ)、中央局(解析・配信システム)への更新

*GNSS (Global Navigation Satellite System) : 人工衛星からの信号を用いて位置を決定する衛星測位システムの総称

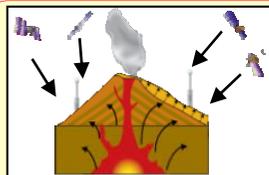


位置情報を用いた安全安心な社会の実現

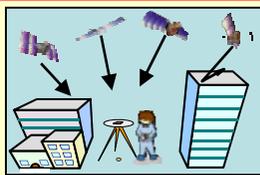
〔22年度：場所情報コードの標準化
 23年度：場所情報コード整備ガイドライン作成〕



場所情報コード(位置がわかる標準コード)の整備のガイドラインの作成により、ICタグ等の配置が可能となり、屋内外でいつでも位置や周辺情報、バリア情報の取得が可能となり、高齢者、障害者の移動を支援



短時間に高精度の地殻変動量を検出するシステムを確立



従来のGPSでは困難であったビル街等での高精度な測量を常時実現

地理空間情報の整備・更新・提供

〔23年度：基盤地図情報の概成・更新体制の確立〕

基盤地図情報を概成・更新体制を確立し、我が国の基本図である電子国土基本図の整備・Web提供を進めることにより、災害時の状況や避難経路等の情報の共有が可能

情報提供・利用ルールの作成

〔22年度：個人情報保護、データの二次利用等の取扱いに関するガイドライン作成〕

個人情報保護、データの二次利用等の取扱いに関するガイドラインを作成及び普及させ、地理空間情報を安心して提供・活用できる環境を整備

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。

条件不利地域を取り巻く状況

離島、半島等の条件不利地域は、国土の保全、自然環境の保全、食料の調達、領域・排他的経済水域等の保全等の重要な役割を有している。

条件不利地域では全国を上回る勢いで人口減少、少子高齢化が進行しており、地域経済・産業は厳しさを増している。

国土の総合的かつ体系的な利用、開発及び保全を図る観点から、条件不利地域の振興に関する施策が重要

一方、観光立国、地産地消、食の安全など地方部の資源を活かした新たな発展の兆しが見られるほか、NPO、地域コミュニティ等といった主体による取組が各地で出現している。

地域資源の活用等による地域の創意工夫を活かした自立・活性化、共助等の取組に対する支援の推進

離島振興法、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、半島振興法、豪雪地帯対策特別措置法を着実に施行するとともに、関係他府省とも連携し、地域振興施策を推進する

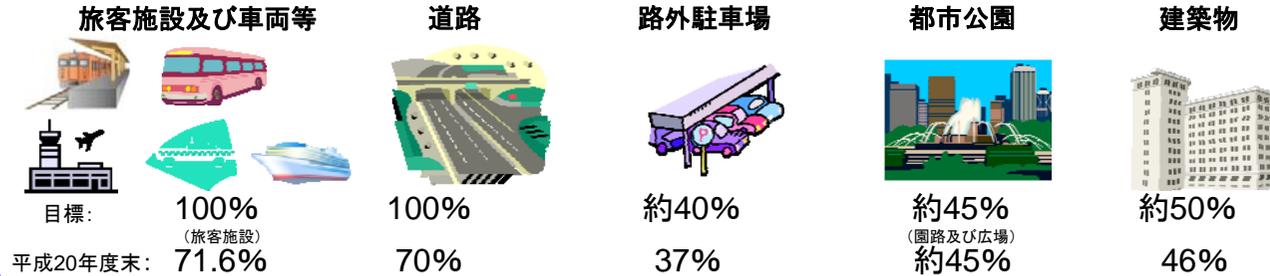
施策の内容

それぞれの地域が創意工夫をして進める自立・活性化に向けた様々な取組に対して支援を行うとともに、離島、奄美における道路や港湾等の公共事業予算については内地とは別に一括計上等を行う。(平成22年度:条件不利地域の自立・活性化を支援、税制改正要望を検討等)

「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。

公共交通施設や建築物のバリアフリー化の推進

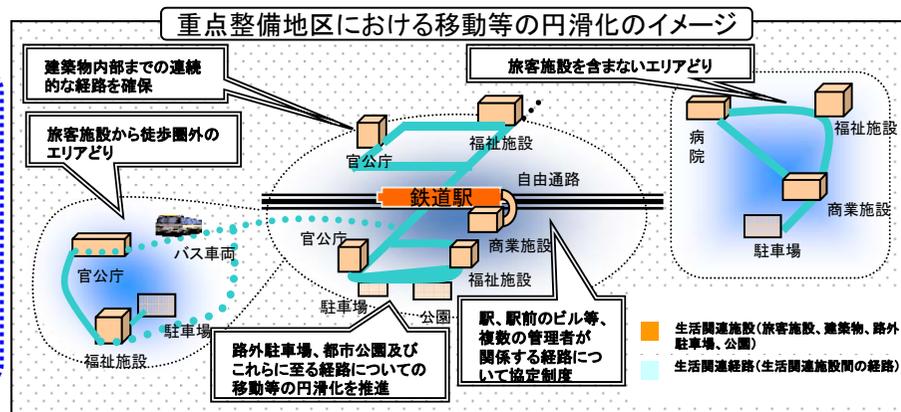
基本方針において、原則平成22年までの整備目標を設定



地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等



- 平成23年以降の整備目標の設定
- 整備基準やガイドラインのスパイラルアップ
- 補助や税制等の支援によるバリアフリー施策推進
 - ・既存施設のバリアフリー化の推進
 - ・市町村による基本構想制度の活用促進
- 基本構想作成時における当事者参加の充実
- ソフト面の取組の推進
 - ・公共交通事業者等の職員の教育訓練の充実
 - ・バリアフリー情報の提供・活用促進 等

22年度：平成23年以降のバリアフリー整備目標の設定

23年度以降：設定された整備目標に基づくバリアフリー政策の推進

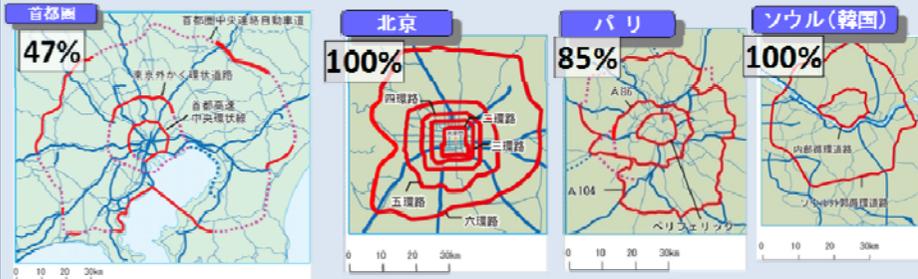
(総合政策局安心生活政策課、都市・地域整備局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、政策統括官 等)

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スポット全国展開により、ダイナミックルートガイダンスなど5つのサービスを実現する。

環状道路の整備

【首都圏の環状道路の整備状況】

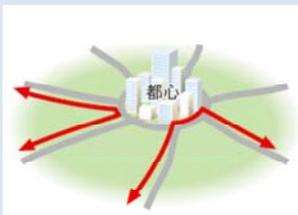
- 北京やソウルではすでに環状道路が完成
- 東京・首都圏の環状道路は未だ環になっていない



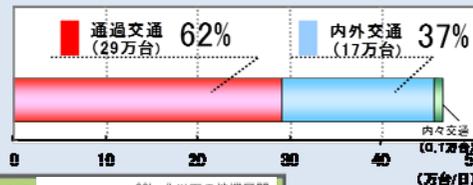
【環状道路の整備効果】

- 環状道路の整備により、中心部に用いない車の都市内の流入を抑制
- 都心環状線を利用する交通の約6割が放射方向から放射方向への通過交通

通過交通の中心部への流入を抑制



都心環状線の利用交通内訳



スマートウェイサービスの展開

- 2010年度冬にITSスポットの整備が全国に展開され、そのサービスが全国で開始。
- カーナビ・ETCが進化したITSスポット対応カーナビにより、一台のカーナビで多様なサービスを実現。
- 当面、3つの基本サービスと2つのオプションサービスを実現。

○ITSスポット対応カーナビが
2009年秋から発売開始

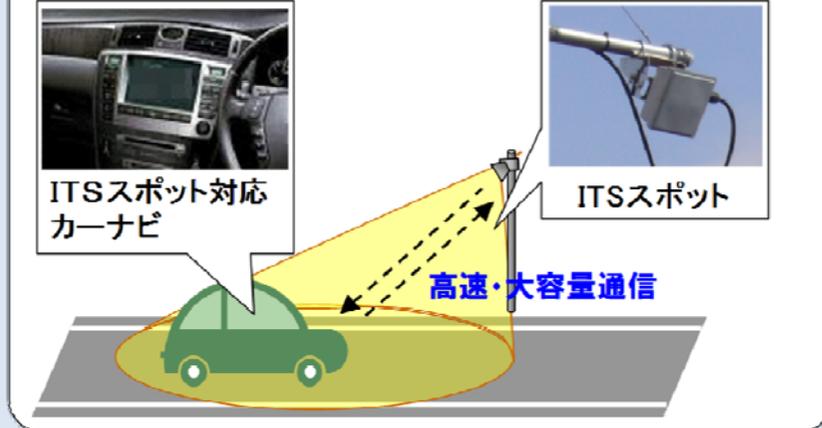
○全国の高速度道路約1,630
箇所にITSスポットを整備



ITSスポット対応
カーナビ



ITSスポット



3つの基本サービス

- 【ダイナミックルートガイダンス】広範囲の渋滞データで賢くルート選択。
- 【安全運転支援】落下物の注意喚起などによりドライブ中のヒヤリを減少。
- 【ETC】ETC車載器と機能を一体化。

2つのオプションサービス

- 【インターネット接続】サービスエリアで観光情報や地域情報にアクセス。
- 【カーナビ地図の更新】新しい道路の情報も加えてドライブを快適に。

国鉄改革の目的

国鉄事業の再生

- 交通市場の中での激しい競争に耐え得る事業体に変革
- 国民生活充実のための重要な手段としての鉄道の役割と責任を果たすこと

- 全国一社制かつ公共企業体としての経営形態を分割・民営化
 - 巨額の債務等の処理
 - 適切な要員体制
- 健全な事業体としての経営基盤を確立した上で、国鉄事業を再出発させる

JR東日本、JR東海及びJR西日本と同様に、JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物も健全な事業体としての経営基盤を確立の上、自立・完全民営化を果たす必要。

JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物の現状

厳しい経営状況

- ◆ 低金利の長期化による経営安定基金の運用益の減少
- ◆ 高速道路網の発達
- ◆ 人口減による輸送需要の減少 等

各社とも経営努力(ex.社員数削減)を積極的に図っているにもかかわらず、なお、平成21年度において、**営業赤字**を計上

	JR北海道	JR四国	JR九州	JR貨物
営業損益	△249億円	△78億円	△24億円	△15億円
社員数の推移 (昭和62年度→平成21年度)	12,955人 ↓ 6,995人	4,428人 ↓ 2,682人	14,937人 ↓ 8,255人	11,980人 ↓ 6,543人

国鉄改革から25年目を迎えるにもかかわらず、今なお、健全な事業体としての経営基盤を確立するに至っていない。

経営の自立に対する支援の必要性

- 未完の国鉄改革の完遂を図るため、JR4社の財務基盤の安定化及び収益基盤の強化を行い、経営の自立・完全民営化を図ることが必要。
- 国は、日本国有鉄道改革法に基づき国鉄改革を**確実にかつ円滑に遂行する責務を有しており、4社の経営の自立・完全民営化への支援を国策として行う必要。**

基幹的な鉄道会社であるJR北海道、四国、九州、貨物会社が果たすべき役割は非常に大きい。

急速な高齢化社会の到来、地球温暖化問題への対応、地域経済の活性化、観光の振興

平成23年度 : JR4社の財務基盤の安定化及び収益基盤の強化に向けた検討
 将来的な方向性 : JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物の早期の自立・完全民営化