

第2章

私たちの暮らしにおける 今後の国土交通施策

第2章

第1章で見た様々なニーズに対して、国土交通行政は、ハードとソフトを連携させた多彩なツールでもって、これに対応していかなければならない。第2章では、今後の取組みについて、その方向性と主要な施策を紹介する（なお、国土交通省の施策はこの他にも多岐にわたり、その全体像は第Ⅱ部で説明する）。

（まずは暮らしの根幹を確保する）

まずは、日々の生活の営みを成り立たせる根幹を確保する必要がある。

人の生活は、自然災害、犯罪、道路や公共交通における事故などによって脅かされており、暮らしの一番の基礎として、安全・安心を確保することが求められる。

一方で、生活の営みを支える基本的な機能が確保されていることも、最低限必要なことである。住む場所自体はもちろん、最低限の質の確保は不可欠である。また、特に地方では、生活の営みを成り立たせる日常の移動手段を維持しなければならない。さらに、高齢者などいろいろな立場の視点が必要である。

少子高齢化など社会の構造的変化とともに昨今の経済情勢など暮らしを取り巻く環境は厳しいが、その中で、生活の基礎を確保し暮らしに不安をなくすために行うことを、第1節「暮らしにおける安全・安心の確保」と第2節「暮らしにおけるセーフティネット機能の充実」でみる。

（さらに暮らしの質を高める）

これらを確保した上で、さらに日々の生活をよりよいものに変えていく必要がある。

生活の中の様々な活動では、利便性とゆとり・愉しみが求められている。暮らしの舞台であるまちについては、賑わいと活力を取り戻し、さらに魅力を創出することが求められる。また、移動についても、混雑等を解消するとともに、もっと便利で快適に、という要望に応じていく必要がある。

さらに、生活観が多様化し、ワーク・ライフ・バランスが注目されている。住み方、働き方などについて、様々なライフスタイルが選択できるような環境をつくることも重要である。

このように、生活の質を高め、暮らしを一段豊かにするために行うことを、第3節「日々の生活の心地良さ向上」と第4節「多様なライフスタイルを支える基盤の形成」でみる。

（まわりのつながりも考える）

また、日々の生活は、広域的なつながりの中で、目に見えないもの、無形のものにも支えられている。

人やモノの行き来を支えるネットワークの機能強化が求められている。また、観光が、新たな機会を地域にもたらすことが期待されている。

生活を支えるつながりを創出・維持強化するために行うことを、第5節「広域的・グローバルな展開への対応をサポート」でみる。

これら5つの視点からの施策は多層的に相関し、個々の施策が相まって暮らしを支える。現在、生活の基盤をしっかりと形成し、暮らしの不安や不満を解消し、さらにその質を高めていくことが求められているが、これらの施策をとおしてその課題に添えていきたい。

第1節 暮らしにおける安全・安心の確保

自然災害や事故等により、我々の暮らしは常に脅かされている。安全・安心の確保は、生活を営む上で最も基礎となるものであり、様々な災害等に対して、普段から予防対策を進めるとともに、発生した被害に対する素早い応急対策や早期の復旧・復興対策を準備し、また原因や課題を解明しさらなる災害等に備えるなど、暮らしの根幹を守り安全・安心を高めるための施策を展開していく。

1 自然災害対策（←第1章第1節2（1）、3（2））

【水害や土砂災害を防ぐ】

地球温暖化に伴い台風等による大雨や集中豪雨等の頻発が懸念される中、地域を脅かす水害や土砂災害から暮らしを守り、大規模な災害が発生しても被害を最小限に食い止めるため、河川堤防やダム、下水道の整備、既存施設の機能向上、公園等における雨水の流出抑制のための貯留・浸透施設の整備等を進める。さらに、ハザードマップの整備や、危険な地域の土地利用規制、安全な住まい方への誘導による被害に遭いにくい地域づくり等ソフト対策をあわせて実施し、総合的な対策を進める。

また、地震や火山噴火に伴う土砂災害による被害防止にも取り組む。

【地震の被害を防ぐ】

地震で建物の下敷きや生き埋めになる悲惨な被害を少しでも防ぐため、住宅・建築物や宅地の耐震化を促進する。特に、耐震改修とアスベスト対策に一体的に取り組む制度を作り、既存の住宅・建築物の総合的な安全性を確保する。

交通機関での人的な被害を防ぎ、非常時の輸送能力を確保するため、主要な鉄道駅等の耐震補強、空港施設等の耐震性向上、港湾における耐震強化岸壁等の整備、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強など、交通インフラの耐震対策を進める。

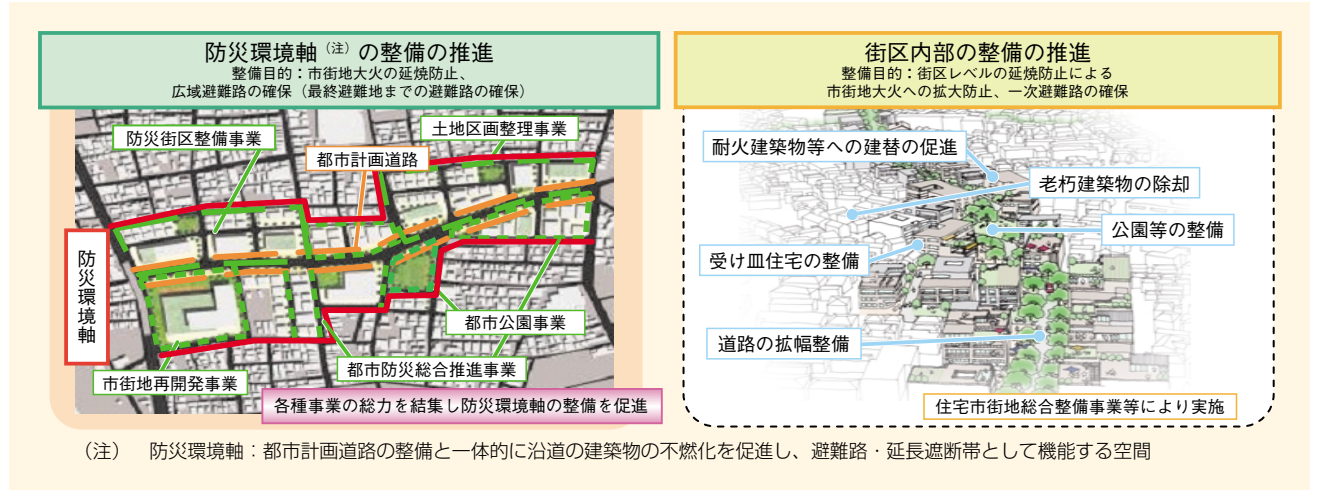
また、河川構造物や海岸堤防の耐震化、下水道施設の耐震化など、社会インフラの耐震対策も着実に進め、災害に強い国土にする。

【まちの防災力を高める】

地震時に避難や救助が阻まれたり大火災が発生したりするのを防ぐため、危険な密集市街地の整備を行うとともに、狭隘な道路の解消を促進することにより、安全な住宅市街地の形成を図る。

また、災害時の住民の避難場所や防災拠点となる防災公園等の整備や、アクセスを確保するための広域防災ネットワークの構築を推進する。

図表 I-2-1-1 まちの防災力を高める取組み



【津波や高潮の被害を防ぐ】

沿岸域では、津波や高潮による被害を防ぐために、堤防等の老朽化対策や未整備箇所における整備等を進めるとともに、ハザードマップの作成支援等のソフト施策を進める。

【防災情報をもっときめ細かく正確に】

災害関連情報をあらかじめできる限り正確に知ることでの確に対処できるよう、集中豪雨等に対する市町村単位での気象警報の提供や、局地的に発生する突風等に対する短時間予測情報の提供など、防災気象情報の高度化を推進するとともに、地上デジタル放送等を活用し、迅速な洪水予警報等の河川情報をいつでも、どこでも、誰でも入手できる情報基盤整備を進める。

地震に対しては、次世代地震津波監視システムの整備や緊急地震速報の精度向上など、監視・情報提供体制を強化する。

【災害時に機敏に対応できる体制をつくる】

発災直後から被害状況等の調査を行うなど大規模自然災害に速やかに対処するために、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）により機動的に対応する。さらに、被害の拡大を防止するための緊急事業を実施できるようにするなど、対応体制の強化を進める。

また、緊急対応の拠点となる、基幹的広域防災拠点の整備と運用体制の構築を進める。

首都直下地震等の災害が発生し省庁自体が被害を受けた場合でも、業務を中断せず、中断した場合でも可能な限り短時間で回復するために、国土交通省をはじめ中央省庁では業務継続計画（BCP）を策定している。

さらに公共交通、物流、建設産業等の重要業務が災害時にも継続できるよう、関係団体等へのBCP普及を促進する。

2 日常生活における安全の確保（←第1章第1節3（2）、第3節2（3）①）

【公共交通機関の安全性を高める】

公共交通機関の安全性を一層高めるため、運輸事業者自らが安全管理体制を構築・改善する運輸安全マネジメント制度の充実や保安監査の強化を図るとともに、航空管制業務等の安全性向上など安全対策の強化に取り組む。

また、平成20年10月1日に運輸安全委員会を設置し、陸海空（航空事故、鉄道事故、船舶事故）の事故原因究明機能及び再発防止機能を強化した。

事故被害者を保護するため、事故発生直後の被害者等への情報提供、被害者等への精神的支援等の被害者対策を検討する。

【身の回りの安全性を高める】

安全・安心で快適に歩いたり自転車に乗ったりできるよう、通学路等の歩道整備や、歩行者・自動車から分離された自転車走行空間の整備、無電柱化を推進する。また、歩行者や自動車の乗員を保護するための基準を強化するなど、車両の安全対策を推進する。

公園においては、子供の事故を防ぐために、都市公園における遊具の安全確保を促進する。

犯罪に対しては、地域全体で防犯性を高めるため、防犯まちづくりを進める。

【社会資本ストックの機能を維持する】

日常生活を下支えする道路、河川、下水道、港湾、公営住宅など社会資本ストックが常に安心して使えるように、今後急速に老朽化が進むことが想定される中、予防保全的な管理など戦略的維持管理を推進し、長寿命化を図る。

第2節 暮らしにおけるセーフティネット機能の充実

住む場所があり生活に必要なことを滞りなく行えることは、暮らしのセーフティネットとして確実に確保される必要がある。少子高齢化の進展や世帯構成の変化、また地方部中小市町村における公共交通の衰退など、社会を支える要素は転換期を迎えている。生活の根幹に係る機能の維持・確保により、生活の機能や利便性を維持し、地域の活力を確保するための施策を推進する。

1 居住の安定確保（←第1章第1節2（1）（2））

【居住確保のセーフティネットを構築する】

低額所得者や高齢者など住宅の確保に特に配慮が必要な人が居住を安定的に確保できるよう、公営住宅や地域優良賃貸住宅、UR賃貸住宅等の的確な供給、さらに高齢者等を受け入れる民間賃貸住宅に関する情報提供など、住宅のセーフティネットを構築する。また、解雇等に伴い住居を失う人に対して、雇用政策と連携しつつ、公営住宅等の空家の活用を推進し、居住の安定化を図る。

【高齢者が住みよい住宅を提供する】

高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らし続けることができるよう、福祉政策との連携のもと、バリアフリー性能を備えた高齢者向け賃貸住宅や、生活支援・介護サービスが提供される賃貸住宅の整備を促進するほか、公的賃貸住宅団地等を地域の福祉拠点として再整備する。民間やNPO法人等によるモデル的な取り組み等を支援する。

【マンションを再生する】

マンションを良質な住宅ストックとして形成するため、維持管理・再生に取り組む管理組合等を支援する。また、バリアフリー化・耐震改修等、居住者のニーズに合ったマンション再生事業への支援を行う。

2 生活のための移動手段の維持（←第1章第2節2（1）、第3節2（1））

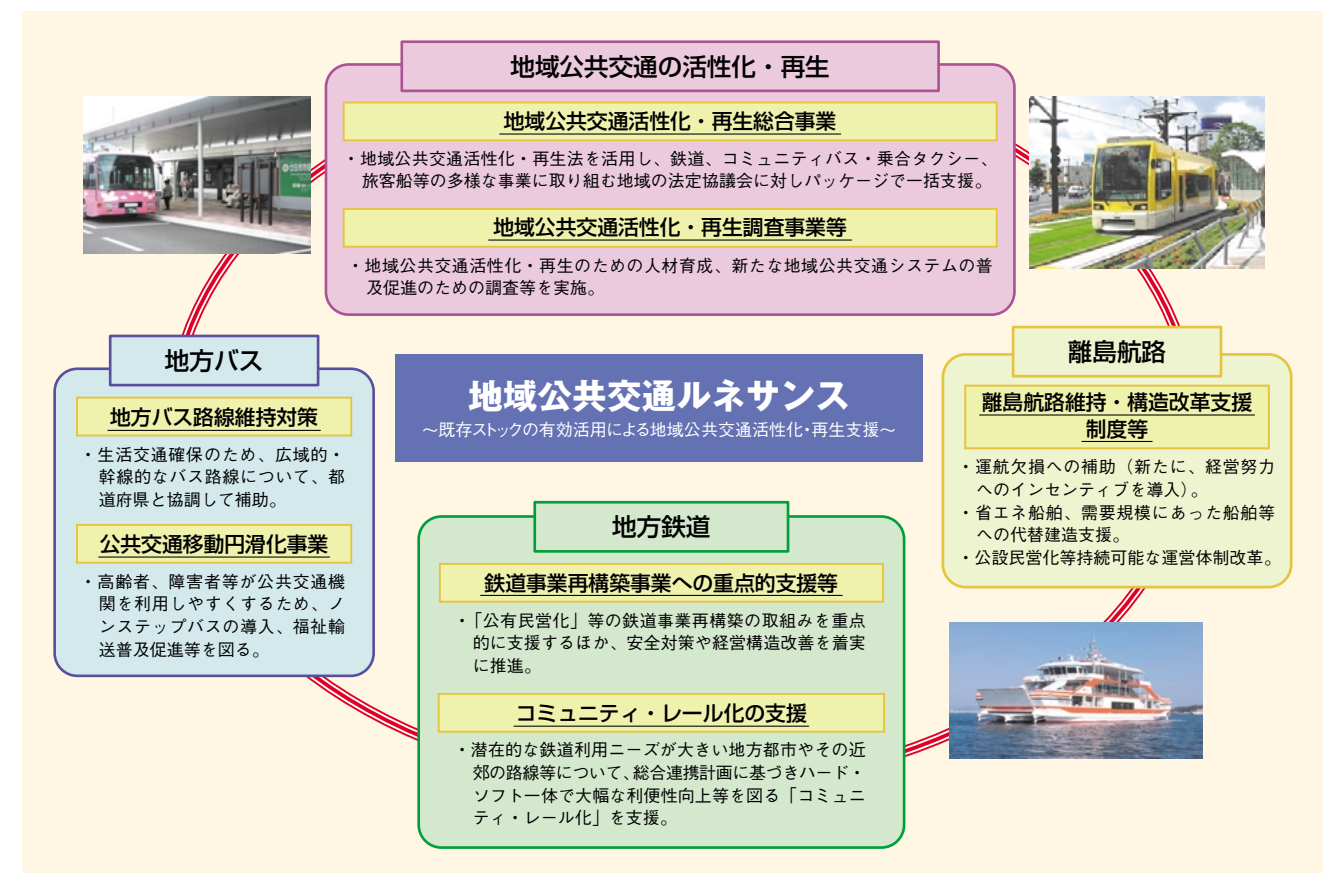
【地域公共交通を維持・再生する】

地域の足である公共交通の維持・再生のために、各公共交通事業者や関係自治体等からなる協議会による総合的な取組みを促進する。さらにこれと連携して行う地方鉄道等の利便性向上に向けた取組み（コミュニティ・レール化）や公有民営化等による事業再構築を支援する。

厳しい経営環境にある地方バスについては、路線の維持を図るとともに、効率的な運行を促進する。

離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な離島航路についても、就航率の向上等のための港湾整備を行うとともに、公設民営化等の運営改革、寄港地の集約化、省エネ船舶建造の推進などの構造改革に取り組む。

図表 I -2-2-1 地域公共交通を維持・再生する取組み



【生活道路を充実させる】

地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通院など日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を推進する。

3 バリアフリー化の推進（←第1章第3節2（3）②）

【バリアフリー化を総合的に推進する】

すべての人がまちの中を自由に移動できるように、鉄道駅や、病院、福祉施設などの建築物、これらを結ぶ経路、さらにバスやタクシーについて、一体的で総合的なバリアフリー化を進める。

公共交通については、1日の利用者数5千人以上の駅やそれ未満であっても地域における拠点性が高い駅について、エレベーターの設置などバリアフリー化を進める。また、ノンステップバス等の導入や、高齢者、障害者等が利用しやすいよう地域のニーズに応じたバス・タクシー車両の開発・普及を推進する。

建築物については、病院、福祉施設など不特定多数の者や高齢者、障害者等が利用する建築物のバリアフリー化を推進する。

また、これらの施設や官公庁施設等を相互に連絡する道路について、既存歩道の段差解消や勾配改善等の歩行空間のバリアフリー化を推進する。

【ユビキタス技術を活用する】

身体能力に応じた最適ルートの提示、施設やショッピング情報の提供、交通結節点における円滑な情報提供など、移動に関する必要な情報をあらゆる歩行者がいつでもどこでも手に入れられる環境を構築するため、ユビキタス情報基盤の整備を推進する。

第3節 日々の生活の心地良さ向上

多様な地域特性を発揮し、魅力溢れる心地良い生活圏を形成することを目指し、まちなかのにぎわい創出や美しく魅力のある地域づくり、地域交通の利便性向上への取り組み、地域の自立的な発展などを総合的に支援していく。

1 活力や魅力の溢れる心地良い地域づくり

（←第1章第1節3（1）、第2節2（1）（2）（3）①③、第3節2（2））

【まちににぎわいと活力を】

暮らし・にぎわい再生事業を通じたまちなかへの都市機能の集積、まちなかの住宅整備事業等に対する出資によるまちなか居住の促進、民間主体・地域参加によるまちづくりの支援、まちづくり交付金による地域の創意工夫を活かしたまちづくりの支援などにより、中心市街地の活性化や都市再生を推進する。

加えて、今後の人口減少社会、地球環境問題に適応した制度へと再構築するため、都市計画制度の抜本的見直しを行う。

【美しく魅力あるまちをつくる】

美しく魅力ある地域づくりを推進するため、まちづくりと一体となったにぎわいのある河畔空間の創出への支援や環境学習等の水辺での活動への支援、都市公園等の整備や機能の充実、地域の実情に応じて軒下・裏配線などの多様な手法を活用した無電柱化、地域の歴史・文化資産を活かした総合的な歴史まちづくり等を推進する。

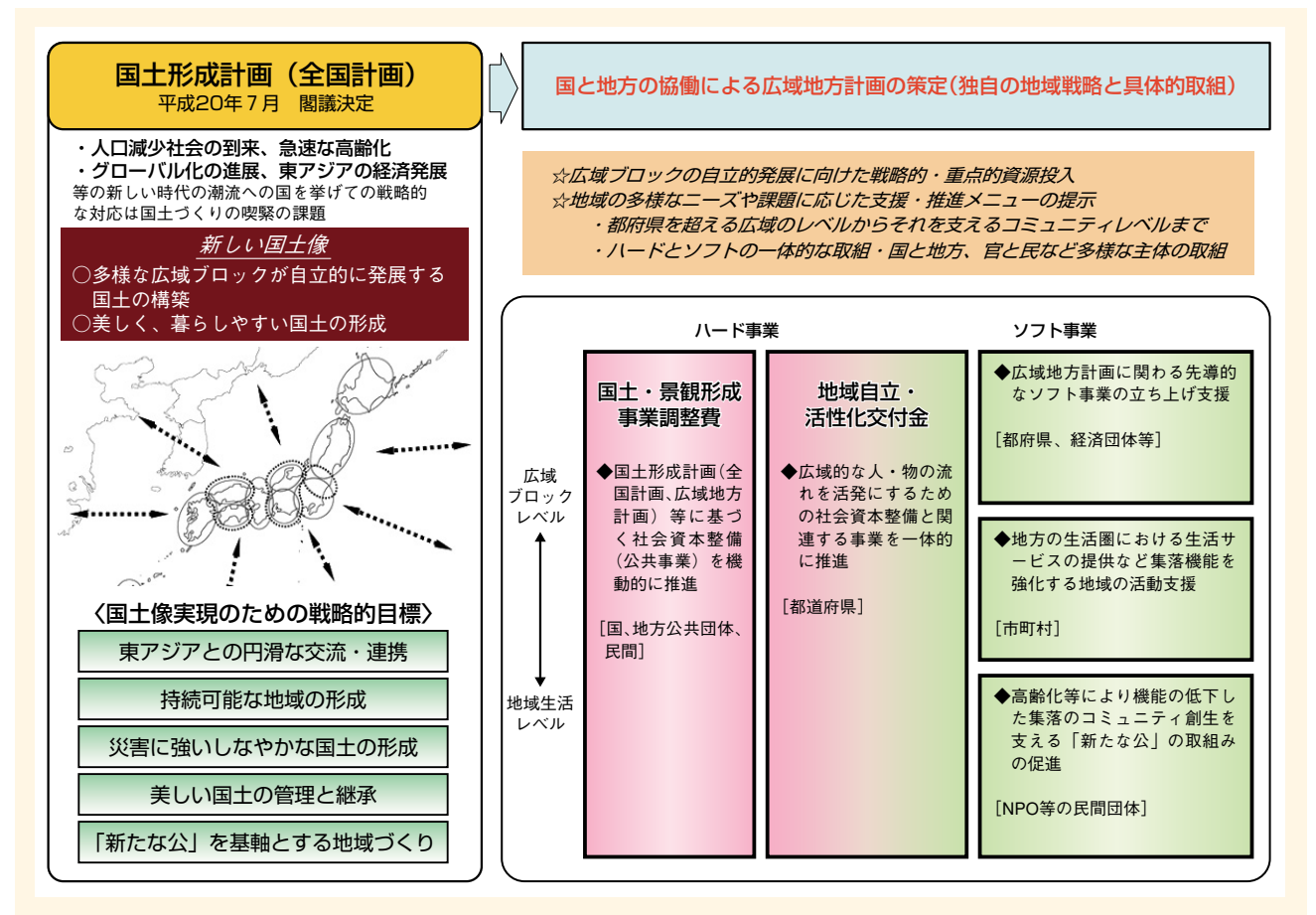
【日々の移動を便利で快適に】

まちづくりと連携し、都市や地域における総合的かつ戦略的な交通施策を推進していくため、LRTやバスの走行環境の整備・改善、交通結節点の整備、自転車利用環境の計画的整備を推進する。また、「開かずの踏切」等による交通渋滞や踏切事故の解消を推進する。

【広域ブロックの自立的な発展を促進する】

多様な広域ブロックが自立的に発展する、美しくて暮らしやすい国土を構築していくため、地域自立・活性化総合支援制度の活用などによる広域地方計画の具体化を推進するとともに、定住自立圏等の形成支援、「新たな公」の取り組み支援による生活に必要な機能の確保やコミュニティの創生を推進する。

図表 I-2-3-1 広域ブロックの自立的な発展の促進



2 暮らしにおける利便性の向上（←第1章第2節2（1）（2）、第3節2（2）、（3）③）

【都市交通にゆとりを創出する】

快適でゆとりある都市生活を実現するため、都市鉄道の既存ストックを有効活用した連絡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、地下鉄等都市鉄道の整備を推進するとともに、時差通勤の呼びかけを行う。

【ICTを活用したイノベーション】

ICTの持つポテンシャルを最大限に活用し、人口減少局面においても高い生産性を確保するため、地理空間情報基盤の構築、IC乗車券等の国際相互利用化、ITSの推進などICTの活用やイノベーション推進のための環境整備を推進する。

第4節 多様なライフスタイルを支える基盤の形成

(←第1章第1節2(1)(2)、第2節2(2)(3))

人々の生活観やライフスタイルが多様化する中で、ニーズも多様化している。また、就業、結婚、子育て、退職など各ライフステージに応じ、暮らしにおけるニーズも異なる。こうした多様なニーズに応じていくため、それらに応じた住宅の取得・改修への支援、二地域居住やUJIターンの促進、ワーク・ライフ・バランスの実現の促進を行っていく。

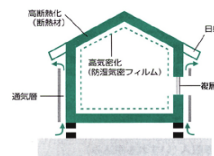
【各ライフステージに適した住まいを】

住宅ローン減税制度、バリアフリー改修等に係る税額控除制度、優良住宅取得支援制度により、無理のない負担での住宅の取得・改修を支援し、個人のライフステージに応じた居住水準の向上を図る。また、ストック型社会への転換に向け、住宅の長寿命化を推進するほか、住宅性能表示制度の普及、住宅履歴情報の整備とその普及などにより、良質な既存住宅が市場で適正に評価され、長期にわたって有効に活用されるための市場環境整備に取り組んでいく。

図表 I-2-4-1 優良住宅取得支援制度

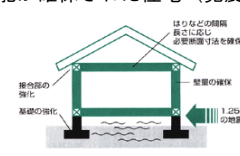
優良住宅取得支援制度：住宅金融支援機構の証券化支援の枠組みの下で住宅ローンの金利引下げを行う制度

地球温暖化対策の推進

《省エネルギー性に優れた住宅》
従来より高い水準の断熱性・気密性を実現した住宅

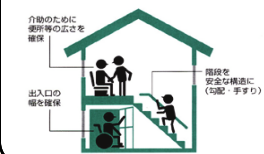
○省エネルギー対策等級4であること。

耐震化の推進

《耐震性に優れた住宅》
従来より強い地震力に対して倒壊、崩壊等しない程度の性能が確保された住宅（免震住宅を含む）

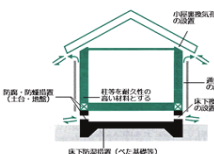
○耐震等級（構造躯体の倒壊等防止）2以上又は免震建築物であること。

バリアフリー化の推進

《バリアフリー性に優れた住宅》
介助用車いす使用者が、移動、入浴等の基本的な生活行為を行うための措置が確保された住宅

○高齢者等配慮対策等級3以上であること。

耐久性・可変性の推進

《耐久性・可変性に優れた住宅》
長期の安定した居住を可能とする耐久性を有し、模様替え等の容易性について適正な水準が確保された住宅

○劣化対策等級3、維持管理対策等級2以上及び一定の更新対策（更新対策については共同住宅等に限る。）のすべてに適合すること。

(注) 1 上記の各技術基準は、住宅の品質確保の促進等に関する法律（平成11年法律第81号）に基づく住宅性能表示制度の基準に準拠している。
2 この他、既存住宅を対象とした省エネ性、バリアフリー性等の基準を設けることとしている。（平成21年1月5日より）

【多様なライフスタイルを支援する】

暮らしの幅を広げ、多様なライフスタイルを実現するとともに、農山漁村等の地域社会における新たな需要の創出や地域文化活動等の担い手の増加などを図るため、例えば、タイムシェア型住宅供給を促進することにより、居住地の他にも活動地域があるような二地域居住やUJIターンを促進する。

【ワーク・ライフ・バランスを実現する】

情報通信技術を活用した場所と時間にとらわれない柔軟な働き方であるテレワークの導入を促進し、仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）の実現を目指す。

第5節 広域的・グローバルな展開への対応をサポート

生活圏とは一歩離れ、広域的な繋がりの中での暮らしのサポートとして、幹線道路や整備新幹線の整備、国際航空機能の充実等、物流の効率化、観光立国の推進、地球環境温暖化への対策強化など、目に見えない部分でのサポートも含めて、総合的に暮らしをサポートしていく。

1 暮らしと経済を支える広域的なインフラ整備などの基盤づくり
(←第1章第2節2(1)(2)(3)①、第3節3(1)(2))

【道路ネットワークを整備・有効活用・機能強化する】

地域の自立と競争力強化にとって重要となる産業の立地・振興、観光地や高度医療施設へのアクセスの向上等を図るため、高規格幹線道路等のネットワークの整備を推進する。あわせて、地域の持つ資源をネットワークによって有機的に結びつけて、自立した圏域を形成するため、生活幹線道路の整備を推進する。

また、地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞解消等の政策課題に対応する観点から、環状道路等の整備や、高速道路料金の引下げなどの既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進する。

【整備新幹線を着実に整備する】

高速性、大量性、安全、環境に優れ、国土の骨格となる高速交通機関である整備新幹線を着実に整備し、移動時間の大幅な短縮、沿線地域への観光客の増加などによる地域の活性化や地域間の連携強化を実現する。

【国際移動の利便性を向上させる】

平成22年に完成する羽田空港の沖合再拡張事業及び成田空港の暫定平行滑走路北伸事業などに伴う首都圏空港（羽田及び成田）の増枠を最大限活用するとともに、両空港の一体的な活用を推進し、首都圏全体の国際航空機能の最大化・24時間化を図る。関西国際空港及び中部国際空港については、地理的・経済的にアジアに近く、24時間化を活かしたフル活用に向けた取組みを進めていく。また、今後とも着実にアジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化交渉を推進する。

【空港に行きやすくする】

世界の主要空港に比肩しうる速達性・利便性を実現する成田新高速鉄道について、平成22年度開業

を目指して整備を推進するとともに、これを活用して成田・羽田両空港間のアクセス50分台、都心と両空港間のアクセス30分台以内の実現に向けた鉄道アクセスの改善方策の調査・検討を進める。

【コスト・サービス水準でアジア主要港を凌ぐスーパー中枢港湾を実現する】

次世代高規格コンテナターミナルの整備や臨海部物流拠点の形成を促進するとともに、港湾サービスの24時間化などスーパー中枢港湾を核としたコンテナ物流の総合的集中改革プログラムを推進し、国内外をつなぐシームレス物流網の形成を目指す。

【物流を効率化し、空港・港湾等の周辺地域を活性化する】

空港・港湾等の物流拠点周辺や都市部など物流がふくそうした地域において、物流事業者、荷主、自治体等が物流効率化対策を連携して講じる取組みを支援する。

また、空港・港湾等の周辺地域の地域活性化を図っていくため、空港での乗換時間を活用したトランジットツアーの開発等の地域観光振興、航空物流による地域産品の流通促進、ターミナル機能の拡充など空港機能の高質化を推進するとともに、港湾においては多目的国際ターミナル等の整備、臨海部産業と港湾の連携強化を目指した「臨海部産業エリア」の形成を通じて、臨海部への企業立地や設備投資の促進、雇用や所得の創出を促進していく。

2 観光立国の推進（←第1章第2節2（2）（3）①②）

【国際競争力の高い魅力ある観光地をつくり、観光に寄与する人材を育成する】

観光交流人口の拡大による自律的な地域経済の確立に向け、内外観光客の宿泊旅行回数・滞在日数の拡大を目指し、2泊3日以上の上泊型観光を促進する観光圏の整備を図るため、宿泊サービスの向上や観光資源を活用した体験プログラムの開発等の地域の幅広い関係者が一体となった取組みを総合的に支援する。

また、観光カリスマ塾の開催や各地域が実施する人材育成に向けた取組みの支援など、観光振興に寄与する人材育成に関する施策を着実に実施し、我が国の観光が将来にわたって持続的に発展可能なものとなる仕組みづくりを行う。

【国際観光交流を拡大する】

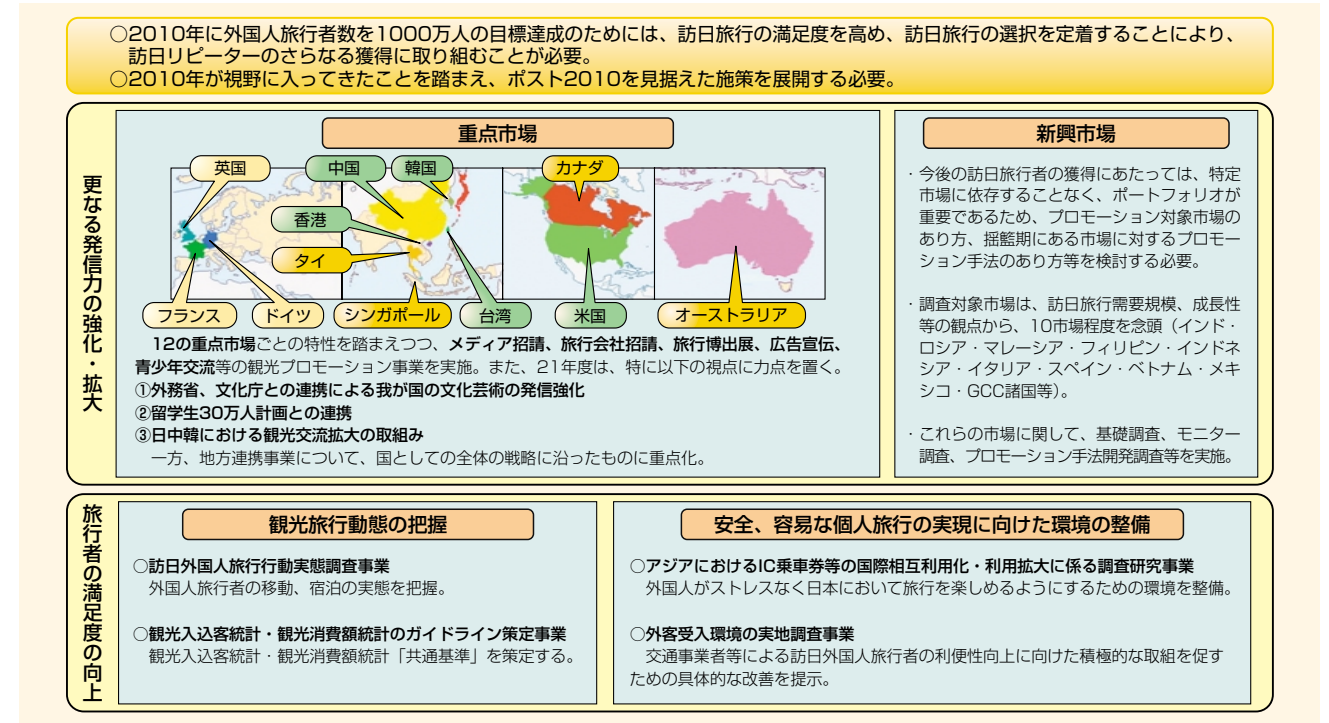
2010年（平成22年）までに訪日外国人旅行者数の1,000万人達成に向け、ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトとして、我が国の魅力の発信、訪日旅行者の満足度向上に取り組む。あわせて、国際会議等の開催・誘致を推進する。また、2020年2,000万人という新たな目標に向けた戦略を進める。

【観光旅行をするための環境を整備する】

エコツーリズム、ヘルスツーリズム、産業観光等の新しい形態の旅行商品の創出と流通を促進するため、「ニューツーリズム」の旅行商品化に向けたマニュアルの策定等により、「ニューツーリズム」の普及・啓発を図る。

また、旅行需要の平準化や休暇取得の促進などの課題解決に資する具体的な取組みを実証的に実施し、解決方策を検討する。

図表 I -2-5-1 ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクト



3 地球環境時代に対応した暮らしづくり（←第1章第1節3（1））

【地球環境の監視・予測を強化する】

地球温暖化に対応するための緩和策や適応策の策定に資するため、陸・海・空あらゆる角度からの観測・監視を強化する。また、温室効果ガス濃度の詳細な分布や気候変動に関する長期的な観測・監視情報を提供するほか、我が国を対象として極端な現象の変化予測も含めたおおむね30年程度先の地球温暖化の予測に取り組む。

【地球温暖化対策を強化する】

低炭素社会の構築を目指し、公共交通・自転車の利用促進、物流効率化、交通渋滞の緩和、低公害車や省エネ鉄道車両等の普及・開発の促進、クールシッピング（海運分野全体の低炭素化）の推進、航空保安システムの高度化等の推進、住宅・建築物の省エネ性能の向上、歩いて暮らせる都市・地域づくり等の低炭素型都市構造への転換、「北海道環境イニシアティブ」による取組みなど、地球温暖化対策の強化を図る。あわせて災害リスク増大への適応策も強化する。

【多様な生態系を守る水・緑を保全・再生する】

多様な生態系を守る水・緑を保全・再生するため、多自然川づくり、自然再生事業の集中的な実施、緑地の確保・緑化の推進、下水道の整備や再生水等を活用した水辺再生、藻場・干潟の再生、生物の生息環境に配慮した海岸づくりなどを推進する。

【循環型社会を構築する】

建設リサイクルの推進、下水汚泥のバイオマスとしての有効利用等の推進、静脈物流ネットワークの構築などにより、循環型社会の構築を推進する。

おわりに

(不安がなく、安全・安心と潤いを実感できる暮らしの実現に向けて)

以上のように、第1章では、厳しい経済社会情勢も含め取り巻く環境の激変の中で、日々の暮らしの3つの局面において、人はどのような不安や不満を感じ、どのようなニーズを持っているのかを見て、第2章では、それに対応する国土交通行政の主要な取組みを述べた。

また、現在、我が国の経済・雇用は大変厳しい状況下におかれている。このような時期だからこそ、公共投資の生み出す直接的な雇用創出効果も活用しつつ、明日の国民のため「未来への投資」を行うことが求められている。国土交通省としては、ハード・ソフト両面の施策を総動員して、目に見えないところも含めて、日々の生活の不安を取り除き、人が心から安全・安心と潤いを実感できる暮らしを実現し、さらに国全体が次の時代に向けて活力を取り戻せるよう、諸課題に対してきめ細かく強力にチャレンジしていきたい。

その際、行政による施策の実現には当然コストがかかり、最終的には国民の負担になることを常に意識し、必要性、有効性、効率性をチェックするとともに、絶えず改善していく。

全ての課題について、少しでもよりよい対応を目指して、また、不十分なところがあればそれを正面から踏まえて、施策における取組みのありようを常に追求していく。施策効果が短期間に全ての人に及ぶとは限らないが、腰を据えてじっくり対応していく。このようにして、一歩ずつでも、よりよい暮らしの実現に向けて、多様な任務を通じ、他の政府機関、地方公共団体、民間との連携のもと環境整備を行いながら、取り組んで参りたい。