

平成 21 年度
国土交通白書
(案)

国土交通省

目次

第Ⅰ部 転換期を迎えている地域・社会と国土交通行政

はじめに	2
序章	3
第1節 大きな変化の中にある日本	3
第2節 社会に対する人々の意識	6
第1章 なにが変化しているのか	9
第1節 変貌する経済社会	9
第2節 変わりつつある地域	16
1 地域における人の動き	16
2 地域を支える基盤の変化	17
3 地域と地域の関係の変化	20
第3節 変化する人々の生活と意識	24
1 生活を支える基盤の変化	24
2 変化する意識や活動	25
3 人と人、人と社会のつながり	28
第1章 まとめ	29
第2章 今後の地域・社会において求められるもの	31
第1節 人口減少を踏まえた社会の再構築	31
1 生活、経済活動を支える基盤の再編	31
2 社会を支える担い手の再発見	36
第2節 少子高齢化する社会への対応	38
1 子育て・高齢期を安心してより豊かに過ごすために	38
2 つながりがもたらす豊かな少子高齢化社会	50
第3節 新たな価値の発見と魅力の創造	54
1 地域の暮らしの魅力を高める	54
2 外の人を惹きつける魅力をつくる	62
3 新しい成長モデルに向けて	66
第2章 まとめ	67
第3章 なにをするのか	68
1 地域で芽生える様々な取組み	68
2 様々な取組みから見えてくるもの	77
第Ⅰ部 まとめ	78

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	80
第1節 時代の要請にこたえた国土交通行政	80
1 国土交通省における成長戦略に向けた取組み	80
2 国と地方の新たな関係	80
3 民間の創意工夫の活用	81
第2節 国土・社会資本の将来ビジョンの策定・推進	81

1 国土政策の推進	81	3 社会資本の高齢化時代における 戦略的な維持管理・更新	85
2 第2次社会資本整備重点計画の 推進	82	第5節 政策評価・事業評価・対話型 行政	85
第3節 海洋政策（海洋立国）の推進	82	1 政策評価の推進	85
第4節 効率的・重点的な施策展開	83	2 事業評価の厳格な実施	85
1 公共事業の総合的なコスト構造 改善の推進	83	3 国民に開かれた行政運営と対話型 行政の推進	86
2 公共工事の品質確保や入札契約の 適正化	84		
第2章 観光立国の実現と美しい国づくり			87
第1節 観光をめぐる動向	87	4 観光旅行の促進のための環境の 整備	92
1 観光立国の意義	87	第3節 良好な景観形成等美しい国 づくり	93
2 観光の現状	87	1 良好な景観の形成	93
第2節 観光立国の実現に向けた取組み	88	2 誇りを持てる魅力的な景観形成	94
1 国際競争力の高い魅力ある観光地 の形成	88	3 自然・歴史・文化を活かした地域 づくり	94
2 観光産業の国際競争力の強化及び 観光の振興に寄与する人材の育成	90		
3 国際観光の振興	90		
第3章 地域活性化の推進			96
第1節 地域活性化に向けた取組み	96	第3節 都市再生プロジェクト等の推進	105
第2節 地域活性化を支える施策の推進	96	1 都市再生プロジェクトの推進	105
1 地域や民間の自主性・裁量性を 高めるための取組み	96	2 民間都市開発の推進	108
2 集約型都市構造の実現に向けた 総合的取組み	98	第4節 特定地域振興対策の推進	109
3 地域特性を活かしたまちづくり・ 基盤整備	98	1 豪雪地帯対策	109
4 広域ブロックの自立・活性化と 地域・国土づくり	102	2 離島振興	109
5 地域の連携・交流の促進	103	3 奄美群島・小笠原諸島の振興開発	109
6 地域の移動手段の確保	104	4 半島振興	109
		第5節 北海道総合開発の推進	109
		1 地球環境時代を先導する新たな 北海道総合開発計画の推進	109
		2 特色ある地域・文化の振興	111
第4章 心地よい生活空間の創生			112
第1節 豊かな住生活の実現	112	第2節 快適な生活環境の実現	118
1 住生活基本計画（全国計画）の 推進	112	1 都市公園等の整備及び良好な都市 環境の形成	118
2 良好な宅地の供給及び活用	117		

2 歩行者・自転車優先の道づくりの 推進	119	第3節 利便性の高い交通の実現	119
第5章 競争力のある経済社会の構築		123	
第1節 交通ネットワークの整備	123	第4節 産業の活性化	134
1 幹線道路の整備	123	1 鉄道関連産業の動向と施策	134
2 幹線鉄道ネットワークの整備	124	2 自動車運送事業の動向と施策	135
3 航空ネットワークの整備	125	3 海事産業の動向と施策	136
第2節 複数の交通機関の連携強化	129	4 航空事業の動向と施策	141
1 マルチモーダルな交通体系の構築	129	5 貨物利用運送事業の動向と施策	141
2 空港への交通アクセス強化	129	6 倉庫業の動向と施策	141
第3節 総合的・一体的な物流施策の 推進	130	7 不動産業の動向と施策	142
1 国際物流機能強化のための施策	131	8 建設産業の活力回復	144
2 効率的な物流システムの構築の ための施策	132		
第6章 安全・安心社会の構築		148	
第1節 ユニバーサル社会の実現	148	2 鉄軌道交通における安全対策	168
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化の実現	148	3 海上交通における安全対策	169
2 少子化社会の子育て環境づくり	149	4 航空交通における安全対策	171
3 高齢社会への対応	150	5 航空、鉄道、船舶事故等における 原因究明と再発防止	171
4 モビリティサポートの推進	151	6 道路交通における安全対策	172
第2節 自然災害対策	151	第5節 危機管理・安全保障対策	174
1 災害に強い安全な国土づくり	152	1 犯罪・テロ対策等の推進	174
2 災害に備えた体制の充実	159	2 事故災害への対応体制の確立	178
3 災害に強い交通体系の確保	165	3 海上保安体制の強化	179
第3節 建築物の安全性確保	166	4 我が国の海洋権益の保全	180
第4節 交通分野における安全対策の 強化	167	5 安全保障と国民の生命・財産の 保護	180
1 公共交通機関における安全管理 体制の構築・改善	167	6 新型インフルエンザ対策	181
第7章 美しく良好な環境の保全と創造		182	
第1節 地球温暖化対策の推進	182	第2節 循環型社会の形成促進	189
1 京都議定書目標達成計画の実施等	182	1 建設リサイクル等の推進	189
2 運輸部門における対策	183	2 循環資源物流システムの構築	190
3 住宅・建築物、下水道、都市緑化 等に関する対策	187	3 自動車・船舶のリサイクル	191

4	環境負荷低減に資する資材調達の 推進等	191	第5節	海洋環境等の保全	200
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	192	第6節	大気汚染・騒音の防止等による 生活環境の改善	201
1	生物多様性保全の取組み	192	1	道路交通環境問題への対応	201
2	豊かで美しい河川環境の形成	192	2	空港と周辺地域の環境対策	202
3	海岸・沿岸域の環境の整備と保全	194	3	鉄道騒音対策	202
4	港湾行政のグリーン化	194	4	ヒートアイランド対策	202
5	道路の緑化・自然環境対策等の 推進	195	5	シックハウス、土壌汚染問題等への 対応	203
第4節	健全な水循環系の構築	195	6	建設施工における環境対策	204
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	195	第7節	地球環境の観測・監視・予測	205
2	水環境改善への取組み	196	1	地球環境の観測・監視	205
3	水をはぐくむ・水を上手に使う	197	2	地球環境の予測	207
4	下水道整備の推進による快適な 生活の実現	198	3	地球地図プロジェクトの推進、 地球測地観測網	207
第8章 我が国の持続的発展のための国際的な連携の強化、国際貢献と国際競争力強化			208		
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	208	第4節	多国間・二国間交渉等を通じた 取組み	214
第2節	国際標準への取組み	209	1	多国間交渉・フォーラムを通じた 取組み	214
第3節	我が国の経験・技術・ノウハウを 活かした国際協力・国際展開	211	2	二国間交渉を通じた主な取組み	216
第9章 ICTの利活用及び技術研究開発の推進			217		
第1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	217	2	公共事業における新技術の活用・ 普及の推進	222
1	交通分野のICT化	217	第3節	建設マネジメント（管理）技術の 向上	222
2	地理空間情報を高度に活用する 社会の実現	219	1	公共工事における積算技術の充実	222
3	電子政府の実現	219	2	ISOマネジメントシステムの 取組み	223
4	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	220	第4節	建設機械・機械設備に関する 技術開発等	223
第2節	技術研究開発の推進	220			
1	総合的な技術研究開発の推進	220			

コラム

- 都市再生プロジェクト…………… 106
- 住宅版エコポイント制度の創設…………… 113
- 災害時の避難に支援が必要な人々の
関連施設を守る土砂災害対策…………… 155
- 市町村を対象とした警報・注意報の
発表等について…………… 162
- アデン湾における海賊対策…………… 176
- 水ビジネスの国際展開
(下水道グローバルセンター (GCUS)
とA-JUMPプロジェクト)…………… 213
- 我が国の高速鉄道システムの海外展開… 214

第 I 部

転換期を迎えている 地域・社会と国土交通行政

はじめに

現在、多くの人々が、将来の日本に対して漠然とした不安を感じているのではないか。その原因を考えると、3つの大きな不安要因に突き当たる。

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を迎えていることである。日本は、2004年をピークとして人口が減少する社会に入っている。現在2010年に1億2,738万人^(注1)の人口は、2055年には8,993万人^(注2)と、およそ3割減少し9千万人をきることが推計されている。“国”の根幹はそこに暮らす“人”であるが、それがどんどん減少していくことに不安になる。

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んでいることである。日本の人口の構成をみると、年少人口、生産年齢人口、老年人口は、2010年にはそれぞれ13%、64%、23%であるが、2035年には9%、57%、34%^(注3)となり、人口の3分の1以上が高齢者となる。人口が減少するだけでなく、その構成自体も大きく変わることに不安になる。

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倍の規模である。財政状況がますます厳しくなるなか、これだけの債務をかかえてどうなるのか不安になる。

日本は今、大きな転換期にある。次章以降でも述べるように、厳しい財政状況の下、人口減少や少子高齢化はあらゆる面に影響しており、社会経済全体から個人の生活や意識に至るまで、様々な変化が生じている。若者の負担が増える、高齢者が安心して暮らせない、社会に元気がなくなるなど、人々は戸惑いや不安を感じている。

これまで経験したことがない事態に直面しているなか、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っていくためには、日本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り、国民に夢を与え、日本を牽引する国土交通行政へと大胆に転換するべく取り組んでいく必要がある。

本白書では、この“日本の転換期”を取り上げる。「転換期を迎えている地域・社会と国土交通行政」をテーマとし、第1章では日本の経済社会やそれぞれの地域で何が起きているのか、個人の生活や意識にどのような変化が生じているかをみる。その上で、第2章で国土交通行政に求められているものは何か、さらに、第3章で各地域ではどのような取組みが芽生えているかを考える。

(注1) 総務省「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。

(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)」の出生中位死亡中位推計より計算。

(注3) 同上。

序章

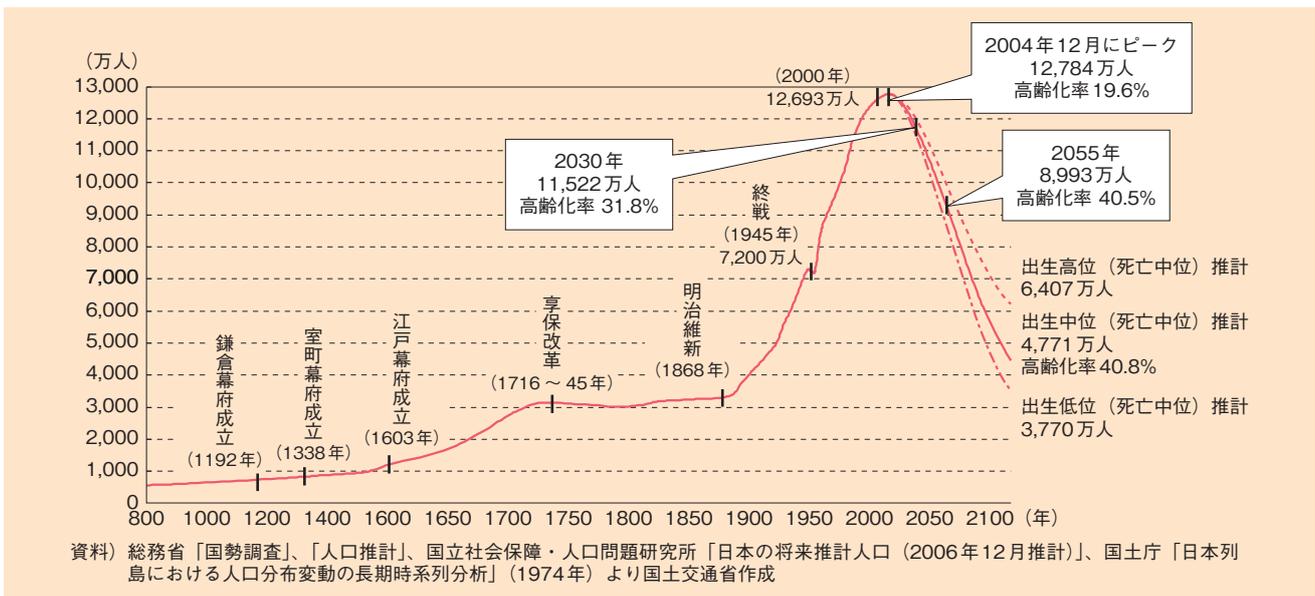
日本は大きな転換期を迎えている。まず序章では、国のかたちと人の意識の面からその大きな流れをみる。

第1節 大きな変化の中にある日本

(本格化する人口減少)

1950年に8,411万人であった日本の人口は、50年後の2000年には12,693万人^(注)となるなどこれまで増加を続けてきたが、2004年をピークに減少に転じた。2010年時点で12,738万人の人口は、2055年には8,993万人と9千万人をきり約7割になると推計されている。過去千数百年まで日本の歴史を遡っても、初めての事態を迎えているといえる。

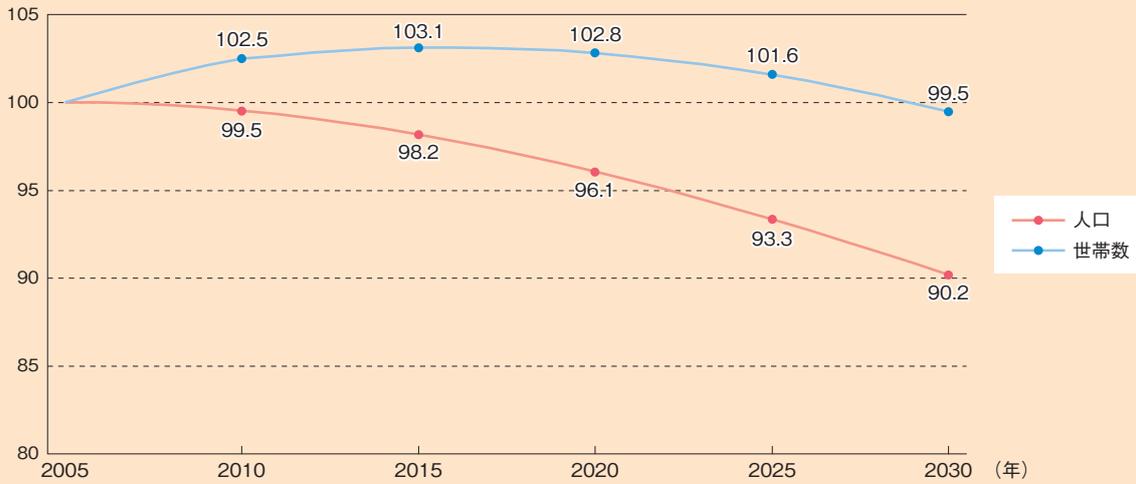
図表1 日本の人口の超長期推計



一方で、生活活動の基礎単位ともいえる世帯は、2010年代中頃までは増加する。これは、1世帯あたりの人員数が減少していることの裏返しであり、次でみる少子高齢化とも相まって世帯の様子が変化していくことを示している。

(注) 国勢調査より。

図表2 人口と世帯数の推移

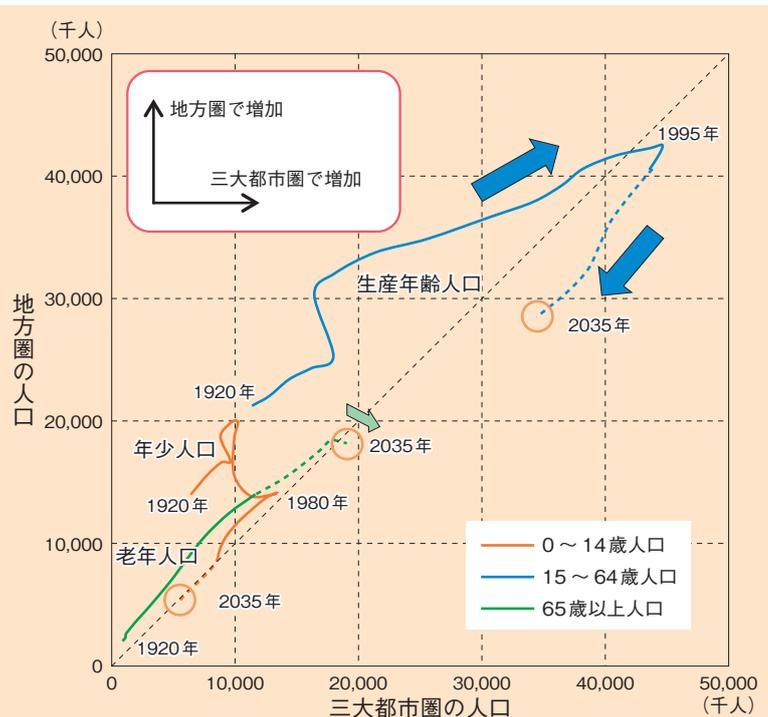


(注) 2005年を100とする
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」の出生中位死亡中位推計、「日本の世帯数の将来推計(全国推計)(2008年3月推計)」より国土交通省作成

(進む少子高齢化)

人口の規模だけではなく、その世代構成も変化している。日本の全人口の平均年齢は、1960年は約29歳、1980年は約34歳であったものが、2008年時点では約44歳^(注1)となり、高齢化が急速に進んでいる。図表3は、1920年～2035年の間について、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)の別に、さらに三大都市圏と地方圏^(注2)にわけてその人口の推移をみたものである。生産年齢人口は、三大都市圏を中心に増加してきたが、1995年頃を境に減少に転じている。年少人口も、1980年頃以降減少している。一方で、老年人口は一貫して増加しており、2035年頃には三大都市圏に住む高齢者が地方圏のそれを上回るようになる。また、図表4は、都道府県別に高齢化率をみたものであるが、現在では地方圏の道県を中心に

図表3 世代別人口の推移



(注) グラフは、年少人口、生産年齢人口、老年人口の別に、横軸に三大都市圏の人口、縦軸に地方圏の人口をとり、1920年から2035年まで原則として5年ごとにその値を点でおき、それを線でつないだもの。例えば、右上に45度の角度で推移する場合、三大都市圏と地方圏で人口が同数増加していることになる。
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「人口推計」より国土交通省作成

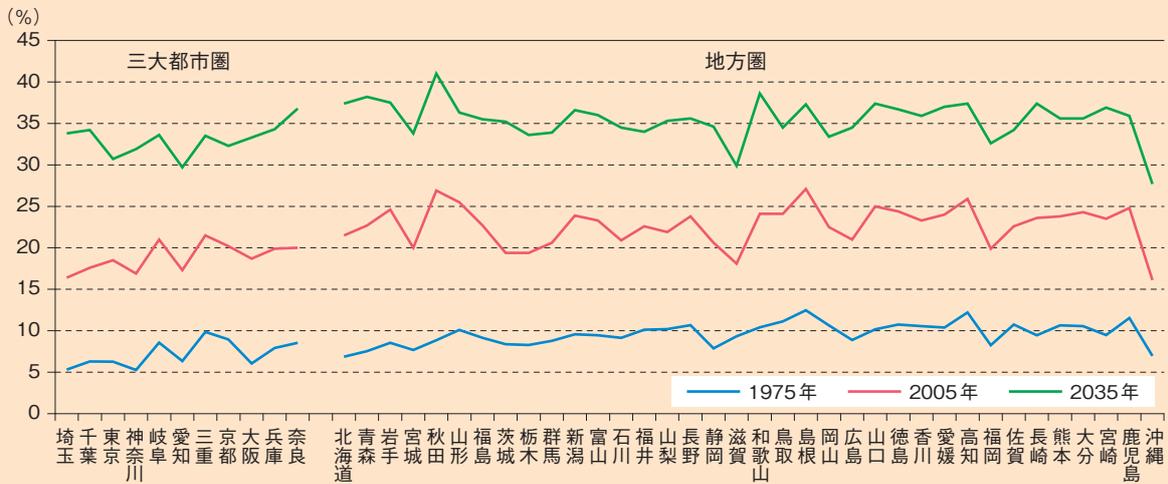
高齢化率は高いが、2035年には東京都で30.7%となるなど、三大都市圏の都府県でも高齢化率は高くな

(注1) 国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集(2010)」

(注2) 「三大都市圏」とは、東京圏(埼玉、千葉、東京、神奈川)、名古屋圏(岐阜、愛知、三重)、大阪圏(京都、大阪、兵庫、奈良)とし、「地方圏」とは、その他の道県とする(以下同じ)。

る。2035年の東京都の老年人口は約390万人であるなど、今後は、大都市圏でも高齢化が大きな問題となることがわかる。

図表4 都道府県別の高齢化率

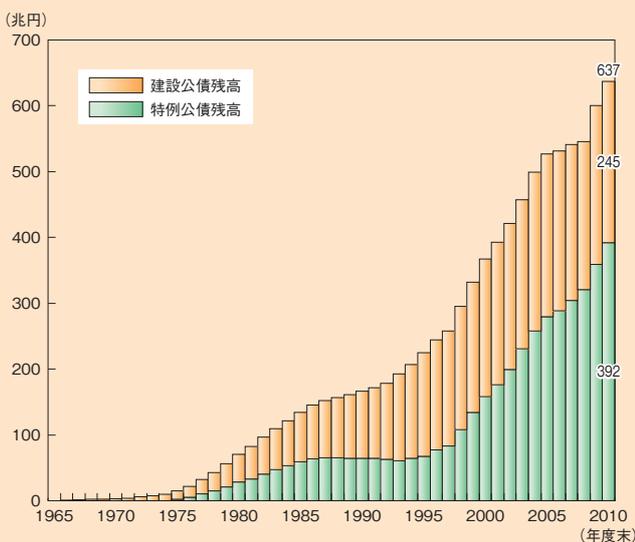


資料) 国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集(2010)」より国土交通省作成

(厳しい財政状況)

一方で、生活を支える財政の状況はますます厳しくなっている。図表5は、公債残高の推移をみたものであるが、公債残高の額が急速に増加していることがわかる。また図表6は、対GDP比の国際比較であるが、日本の国・地方公共団体を合わせた政府の債務残高は対GDP比で約1.8倍となっており、他の先進諸国と比較して大幅に高い。

図表5 国の公債残高の推移



資料) 財務省資料

図表6 一般政府債務残高対GDP比の国際比較



(注) 1 日本については、国・地方を合わせた長期債務残高(2010年度政府見通し)

2 諸外国については、2010年の値

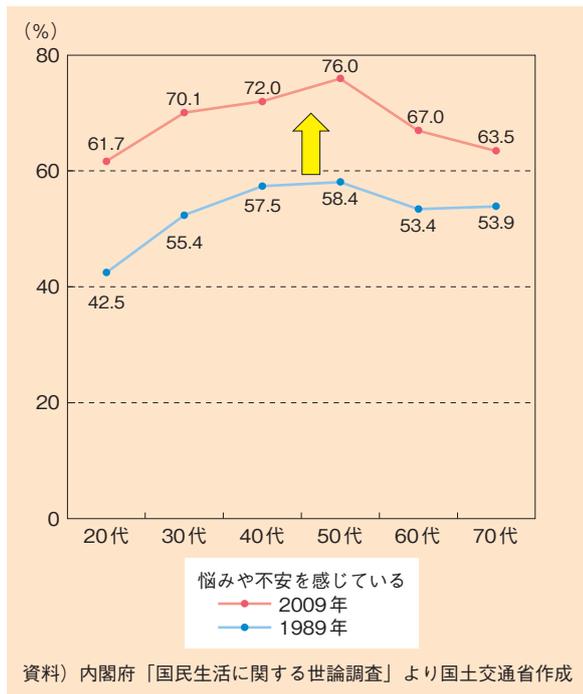
資料) 2010年度政府見通し、OECD「Economic Outlook 86(2009年12月)」より国土交通省作成

第2節 社会に対する人々の意識

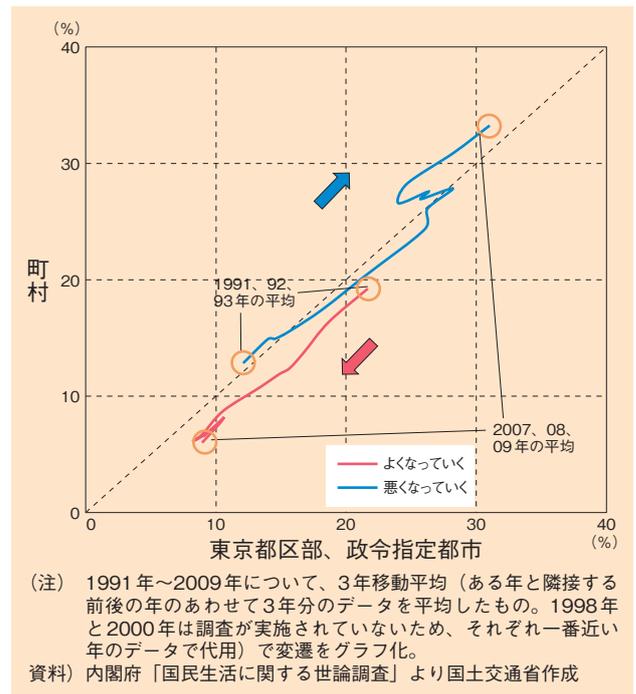
(将来に対する不安)

自分が住む地域での暮らしやそれを取り巻く生活環境について6割近い人が満足と考える一方で、その将来について6割以上の方が不安を感じている^(注1)。図表7は普段の生活における不安等について尋ねたものであるが、日頃の生活の中で悩みや不安を感じているとする人がどの世代でも増加している。また、図表8は今後の生活の見通しについて尋ねているが、都市部、地方部ともに「悪くなっていく」と答える人が増加しており、将来に対する悲観的な見方が強まる傾向がある。

図表7 日頃の生活の中での悩みや不安



図表8 今後の生活の見通し



(社会に対するイメージ)

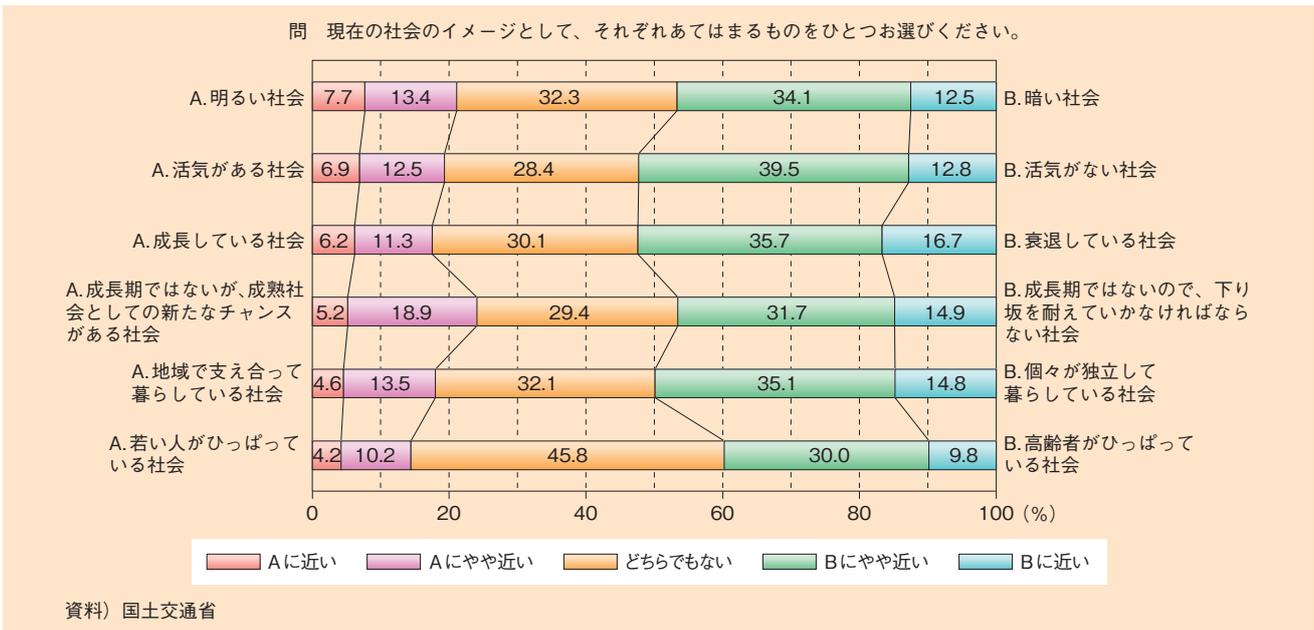
国土交通省が2010年2月に実施した調査(以下、「国土交通省の調査」)^(注2)で、現在の社会についてそのイメージを尋ねた。それによると、現在の社会について「明るい社会」、「活気がある社会」と答えた人^(注3)は21.1%、19.4%であり、およそ5人に1人しか肯定的にとらえていない。また、社会の熟度をみれば「成長期ではないが、成熟社会としての新たなチャンスがある社会」と答えた人は24.1%、人間関係をみれば「地域で支えあっている社会」と答えた人は18.1%であり、やはりいずれも低い値となっている。

(注1) 国土交通省が2008年11月～12月に行った意識調査より。詳細は平成20年度国土交通白書参照。

(注2) 2010年2月6日～8日にかけて、全国の満20歳以上の男女を対象に、インターネットベースにて実施し、4,000人の回答を得た。地域、世代、性別による偏りが生じないように、実際の人口構成比にあわせて割付を行っている。

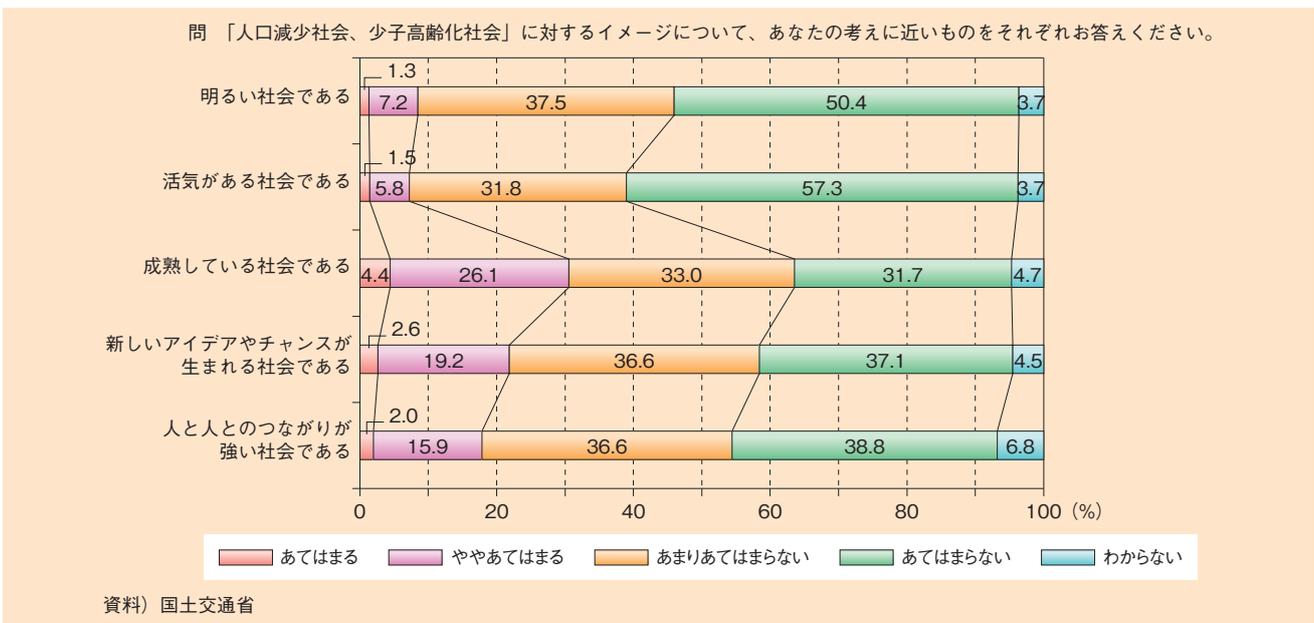
(注3) 例えば、「A明るい社会」と「B暗い社会」を対比して、「Aに近い」、「Aにやや近い」、「どちらともいえない」、「Bにやや近い」、「Bに近い」のどれに当てはまるかを聞いており、このうちAに「近い」と「やや近い」を合計したものを、「A明るい社会」と回答した人の割合とした。

図表9 現在の社会に対するイメージ



前節でみたように今後本格的な人口減少・少子高齢化社会が到来するが、図表10は、人々がこの人口減少・少子高齢化社会に対してどのような認識を持っているか、イメージを尋ねたものである。「明るい社会」というイメージがあてはまると答えた人^(注1)は8.5%、「活気がある社会」は7.3%など、そのイメージは非常に悲観的である。「新しいアイデアやチャンスが生まれる社会」は21.8%と肯定的な見方が少し高くなるが、世代別にみると^(注2)、20代、30代は18.6%、18.0%に対し、65歳以上が26.4%となるなど、若い世代は肯定的にとらえていないことがわかる。

図表10 人口減少社会、少子高齢化社会に対するイメージ



(注1) 「あてはまる」と「ややあてはまる」の合計。なお、前図表は「明るい社会」と「暗い社会」などの2つの事柄間についてそれぞれどちらに近いかをみたのに対し、本図表では「明るい社会」などに当てはまるかどうかを尋ねている点に注意が必要である。

(注2) 国土交通省の調査を世代別に集計すると、20代(18.6%)、30代(18.0%)、40代(18.0%)、50代(21.4%)、60代(27.0%)、70代以上(28.7%)、うち65歳以上(26.4%)となる。

このように、人口とその世代構成という日本のもっとも基礎の部分が転換期を迎えており、一方で人々のマインドは、日頃の生活に不安を感じ、将来に対する悲観的な見方が広まっている。社会に対してポジティブなイメージがもてていない。

我々が暮らす日本で、どのようなことが起き、何が求められているのか、次章以降で詳しくみていく。

第1章 なにが変化しているのか

序章では、人口という最も基礎の部分で、また人々の意識という心の部分で、生じている変化の一端をみた。今まさに、日本は、様々な局面で転換期を迎えている。これらの“変化”が、日頃の不安や将来への悲観的な見方を駆り立てているのではないか。「変貌する経済社会」「変わりつつある地域」「変化する人々の生活と意識」の3つの観点で、特に特徴的な事項を取り上げて、様々なデータを用いて具体的に、起こっている変化の流れを考える。

第1節 変貌する経済社会

経済社会の趨勢に大きな変化が生じている。ここでは、基本的な経済の動向とそれを支える産業活動の変化、またそれらとつながる個人の生活の変化も含め、起こっている変化をいくつか取り上げる。

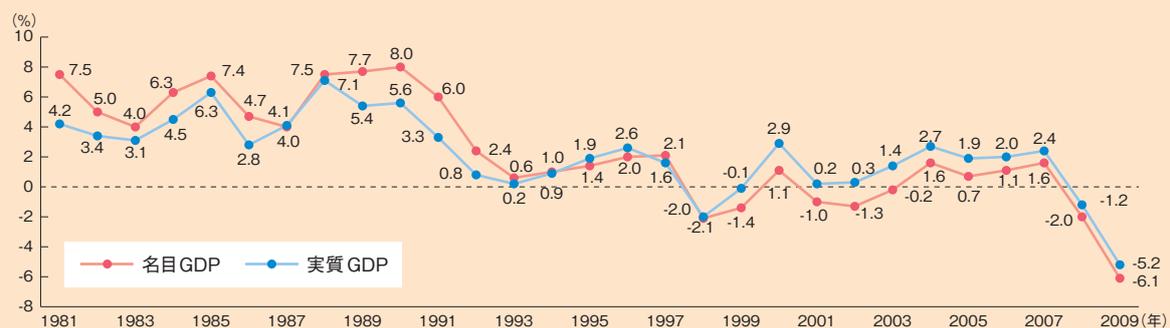
(伸び悩む経済)

経済の動向が大きく変わってきている。

図表11は、約30年間の経済成長の推移をみたものである。1990年代前半を境に成長率が低下し、また名目GDPが実質GDPを下回るなど、基調がかわったことがうかがえる。2008、09年は、いわゆる経済危機により急激な落ち込みを経験した。^(注)

今後の人口減少の進展を考えると、GDPの総額ではなく、一人当たりの額から国民の豊かさをみることも大切である。図表12は、一人当たりの名目GDPの推移であるが、90年代後半以降は頭打ちとなっており、OECD諸国における順位も、1993年の2位から2008年には19位となっている。

図表11 GDP成長率の推移



資料) 内閣府資料より国土交通省作成

(注) リーマンショック(2008年9月)前後の2008年1～6月と2009年1～6月について国土交通分野の指標をみると、例えば、住宅分野(新設住宅着工戸数)約54万4千戸→約39万7千戸、運輸分野(貨物輸送量(トラックとJR(貨物)の計)5,344万トン→4,574万トンなどとなっている。

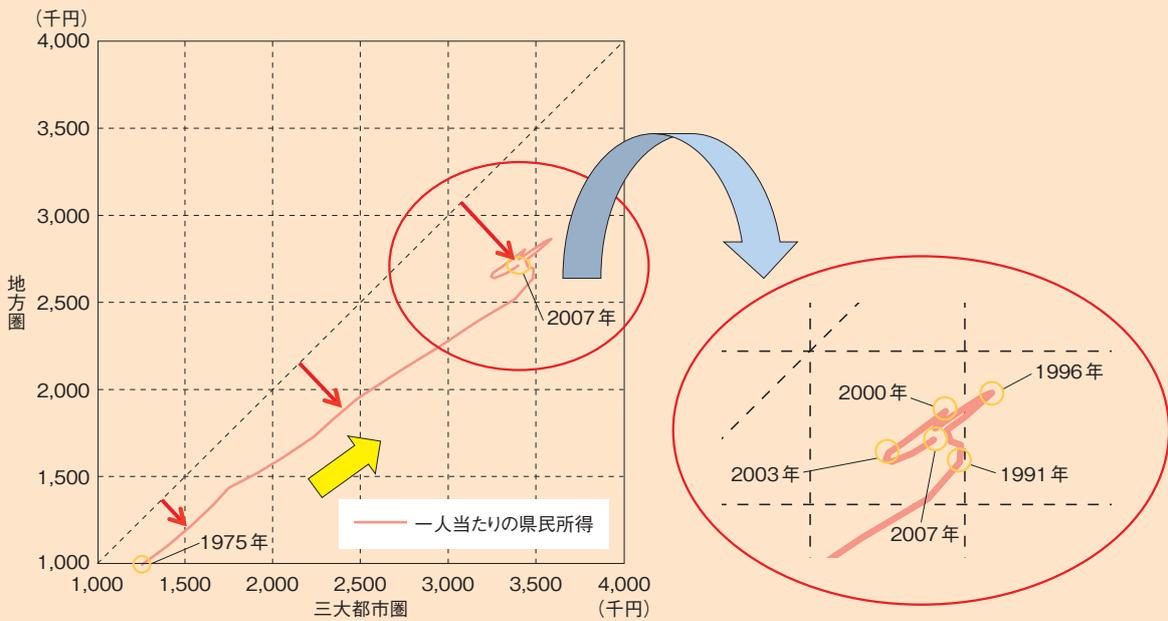
図表12 一人当たりの名目GDPの推移



(注) 1 グラフに記された順位は、OECD 諸国における一人当たりの名目GDP の順位
 2 総人口は毎年10月1日現在
 資料) 内閣府「国民経済計算確報」、総務省「人口推計」より国土交通省作成

図表13は、三大都市圏と地方圏にわけて県民所得の伸びをみたものである。戦後、三大都市圏を牽引役に地方圏も含めて伸びてきたが、ここ数十年では減少も経験するなど停滞している状態がみられる。

図表13 県民所得の推移



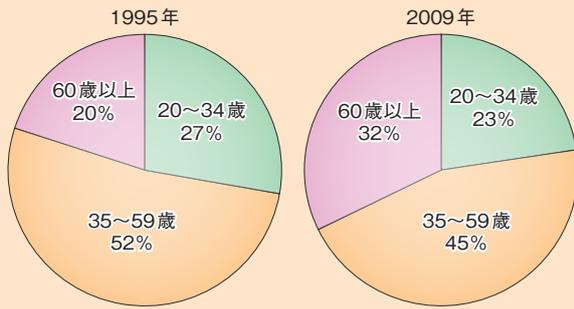
(注) 県民所得：各都道府県における県民雇用者報酬、財産所得、企業所得を合計したもの
 資料) 内閣府「国民経済計算」より国土交通省作成

(身近な経済活動の主役の交代)

このような経済に関して、需要サイドからみた消費活動の主体が変化している。

図表14は、1995年と2009年について、世代別の消費支出額にその世代の人口をかけることにより消費支出の世代別の割合を概観したものである。いくつかの仮定に基づいておりあくまで試算であるが、消費活動の重心が高齢者世代へ移動しつつある様子がわかる。また、第3節でも触れるが、若い世代の消費性向が変化するなど消費の内容にも変化がみられ、併せて、社会における経済活動の主役が交代していく様子がうかがえる。

図表14 消費について全体に占める各世代の割合の試算



(注) 試算方法：家計調査によれば、1995年と2009年の単身世帯の一月あたりの消費支出は、次の通りである。
 1995年 34歳以下19万6992円、35～59歳22万6792円、60歳以上15万2671円
 2009年 34歳以下17万1233円、35～59歳18万3380円、60歳以上14万6861円
 これを、各世代のおよその消費傾向とみなし、これに各年の20～34歳、35～59歳、60歳以上の人口をかけることにより、各世代の消費支出が全体に占める割合を概観した。四捨五入により、合計が100%にならない場合がある。なお全体の消費ボリュームは、2009年は1995年と比べて1割弱減少している。

資料) 総務省「単身世帯収支調査」、「家計調査」、「国勢調査」、「人口推計」より国土交通省作成

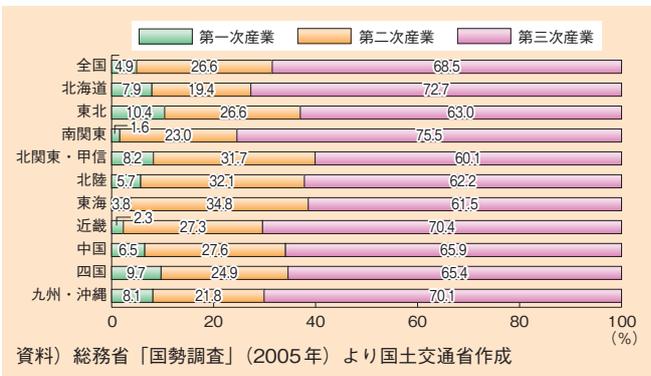
(産業活動の趨勢の変化)

モノやサービスを生み出す供給サイドの趨勢も変わってきている。

図表15は、第1, 2, 3次産業について地域ブロック別に就業者数の構成比をみたものである。ブロックにより産業の構成に特徴があることがわかる。

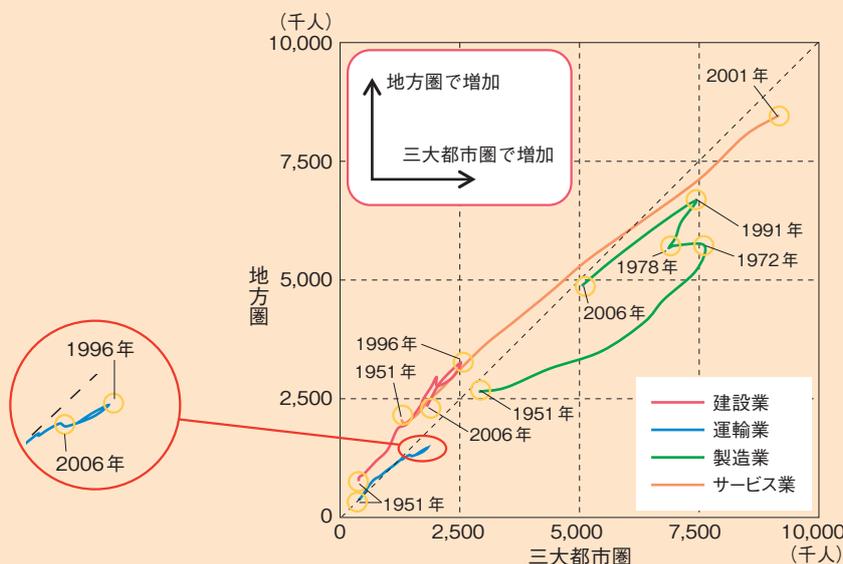
図表16は、さらにいくつかの産業分野について、就業者数の推移を三大都市圏と地方圏にわけてみたものである。製造業の就業者数は、まず三大都市圏を中心に増加したのち地方圏でも増加し、90年代前半を境に減少に転じている。建設業は、一貫して地方圏で多く90年代後半までは伸びたもののそこから減少に転じている。運輸業は、現在では三大都市圏で多くなっているが、就業者数は同様に90年代後半から減少している。このように、産業分野ごとに就業者の地域分布と増減に特徴があることがわかる。これらが各ブロックで産業活動と雇用の特色をつくってきたが、現在では製造業や建設業、運輸業の就業者数は減少傾向にあり、日本全体と地域の産業活動の枠組みに変化をもたらすことが考えられる。

図表15 ブロック別第1, 2, 3次産業の就業者数構成比



資料) 総務省「国勢調査」(2005年)より国土交通省作成

図表16 産業別就業者数の推移



(注) 1 1951～2001年までの数値は総務省「日本の長期統計系列」(昭和26年～平成13年)に基づくもの。
 2 運輸業の数値には、運輸・通信業の分類から運輸業に関するものを抜粋し、再整理した値を含む。
 3 「サービス業(卸売・小売業、飲食業を除く。)」の2006年の数値に関しては、分類が2001年以前と大きく変化したため、掲載せず。
 4 事務所・企業統計調査は1951年調査から1981年調査までは3年ごと、1981年以降は5年ごとに実施している。

資料) 総務省「事業所・企業統計調査」より国土交通省作成

(働き方の変化)

労働は、普段の生活時間の中で大きな割合を占めるが、このような経済社会状況の変化の下、個人の働き方にも変化が生じた部分がある。

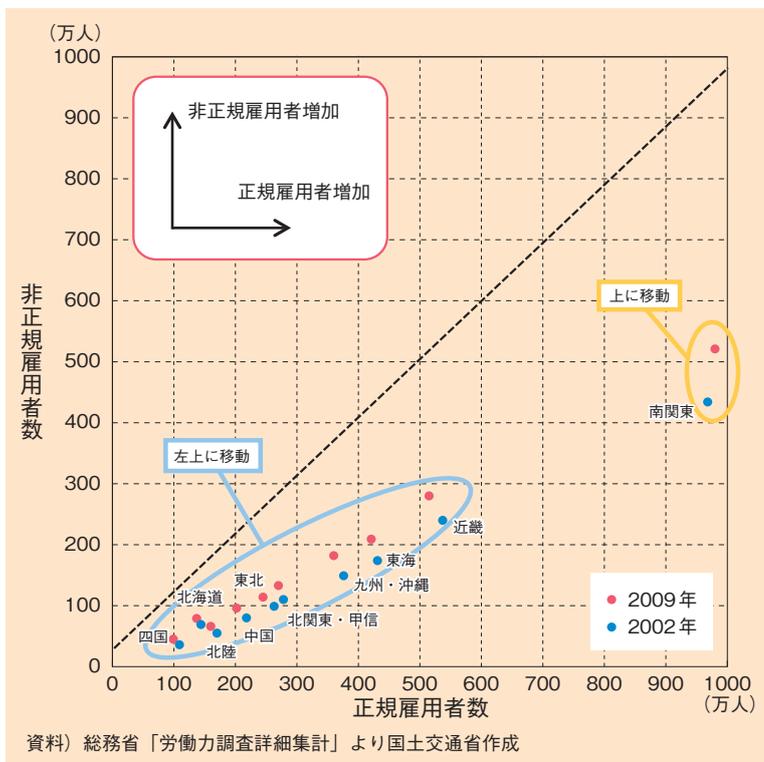
正規・非正規雇用をみると、正規雇用の割合は、1990年には79.8%であったものが、2009年には66.3%となっている^(注1)。図表17は、地域ブロック別に02年と09年の正規・非正規雇用者数をみたものである。ほとんどのブロックで、正規雇用者数が減少するなか、非正規雇用者数が増加している様子がわかる^(注2)。

夫婦の働き方については、共働き世帯・片働き世帯の数は1990年の823万世帯・897万世帯から、共働き世帯が大幅に増加する等により、2009年には995万世帯・831万世帯^(注3)となり、逆転している(図表98(50ページ)参照)。

また、労働時間については、1990年には2,124時間(生産労働者(製造業))であったものが、2000年1,970時間、2006年2,003時間となり、減少傾向にあるもののこの数年は微増している^(注4)。これは、米国(1,962時間)、英国(1,874時間)、ドイツ(1,538時間)、フランス(1,537時間)^(注5)などと比較すると依然として長い。年次有給休暇の取得日数は、1990年の8.2日に対し2008年は8.5日と大きな変化はない^{(注6)(注7)}。

近年ワークライフバランスに注目が集まっているが、働き方に大きな変化がみられる一方で労働の負荷は軽くなっておらず、厳しい状況にあることがわかる。

図表17 ブロック別正規・非正規雇用者数の変化



(注1) 1990年については総務省「労働力調査特別調査」、2009年については同「労働力調査詳細集計」より。なお、1990年については同年2月の値、2009年については同年の平均の値。
 (注2) ただし2009年(全国)については、直近の10年では初めて、前年と比べて非正規雇用者数は減少している。
 (注3) 総務省「労働力調査詳細集計」より。共働き世帯とは夫婦ともに非農林業雇用者の世帯、片働き世帯とは夫が非農林業雇用者で妻が非就業者の世帯。
 (注4) 独立行政法人労働政策研究・研修機構「データブック国際労働比較2009」によれば、生産労働者(製造業)の年間総実労働時間は1980年2,162時間、1990年2,124時間、2000年1,970時間、2006年2,003時間。2001年以降は、日本の労働時間は微増傾向にあり、とりわけ所定外労働時間が増加している。
 (注5) 同上より。いずれも2006年の数値。
 (注6) 1990年については厚生労働省「賃金労働時間制度等総合調査」、2008年については同「就労条件総合調査」による。対象は、「本社の常用労働者が30人以上の民営企業」の労働者。
 (注7) これらのほかにも、例えば休む曜日について変化がみられる。平成7年と17年を比較すると、土曜日が休みの人57%→54%、日曜日が休みの人77%→72%となる一方、決まっていない人19%→25%となっている(資料: NHK放送文化研究所「国民生活時間調査」)。対象は、「勤め人」(販売職・サービス職、技能職・作業職、事務職・技術職、経営者・管理職)。

(社会の格差の拡大)

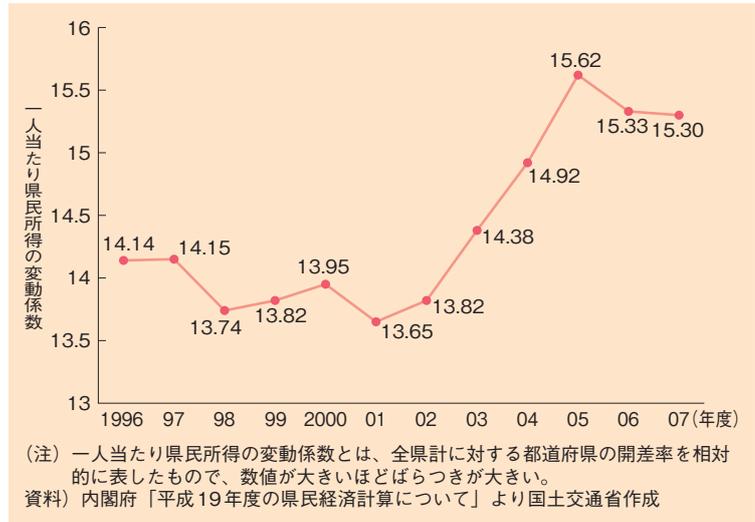
これらの状況の下、社会の格差がどうなっているかをみる。

図表18は都道府県単位の一人当たり県民所得のばらつきをみたものであるが、この数年は格差が広がる傾向にあり、07年も高い水準にとどまっていることがわかる。

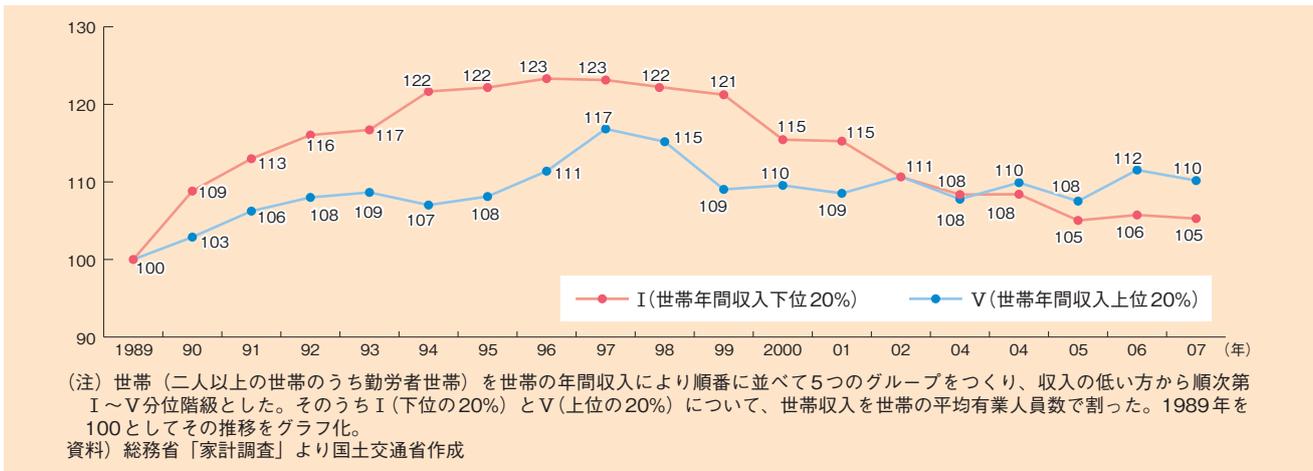
また図表19は、世帯収入により5つのグループにわけ、上位20%の世帯（V）と下位20%の世帯（I）の収入の推移をみたものである。おおむね2000年代に入ったころから、Vの世帯の収入がおよそ横ばいであるのに対し、Iの世帯では収入が大幅に減少している。収入の高い世帯と低い世帯の収入格差が広がっている。

このように、地域間で、個人の間で、格差が広がる傾向にある様子の一端がうかがえる。

図表18 県民所得からみた都道府県格差の推移



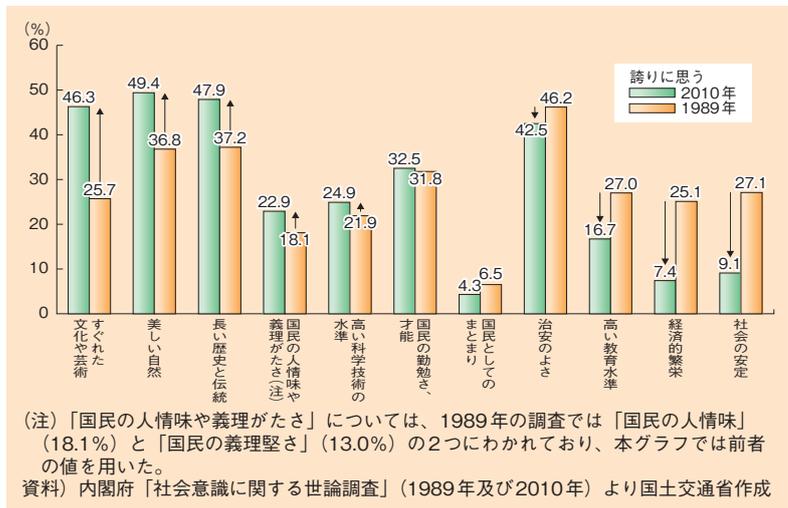
図表19 世帯収入別にみる収入額の推移



(日本のイメージの変化)

このように日本ではさまざまな変化が生じているが、さらに、人々が国に対して感じていることにも変化がみられる。図表20は、日本について誇りに思うものを尋ねたものであるが、社会の安定、経済的繁栄、教育水準等に対する評価が低くなる一方で、文化・芸術、自然、歴史・伝統等が高くなっている。

図表20 日本について誇りに思うものの変化



(グローバル化の進展と日本の相対的な位置の変化)

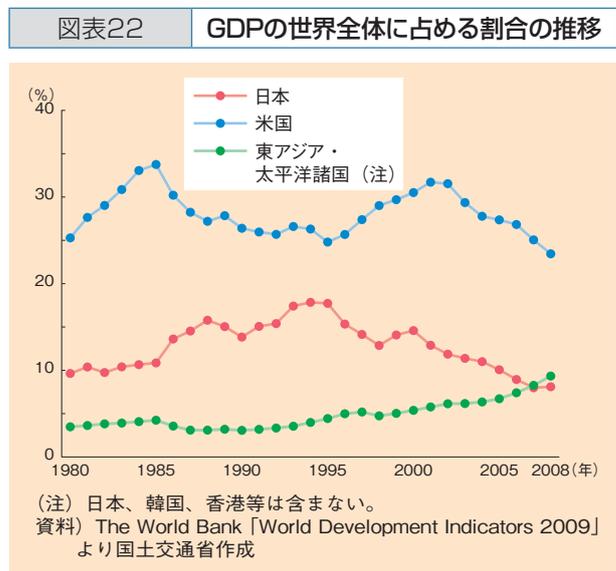
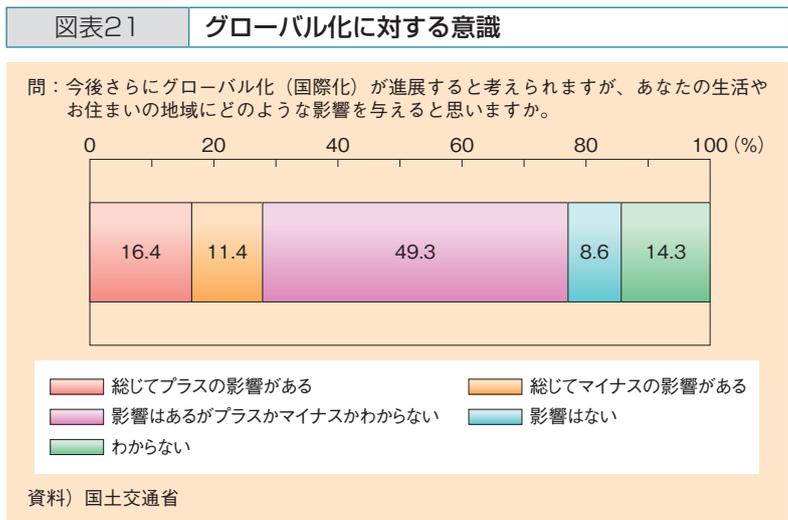
日本を取り巻く世界の様子も大きく変化している。

急速に進むグローバル化は日々の生活を大きく変える可能性がある。特に、昨今の経済危機は、図表11（9ページ）でもみたとおり我が国の経済、さらには社会を大きく揺るがし、日本の普段の生活が直接世界とつながっていることを改めて示した。図表21は、グローバル化が個人の生活や地域にどのような影響を与えるかを尋ねている。8割近い人が何らかの影響があると考えますが、それが総じてプラスの影響である答える人は16.4%にとどまっており、多くの人が影響を回りかねている様子が見える。

グローバル化した世界経済において、日本の位置は変化しつつある。図表22は、国・地域のGDPが世界全体に占める割合の推移であるが、アジア諸国は急速にその割合を増やしている。一方で、日本は1980年代後半から90年代中頃まではおよそ15%以上あったものの減少し、2008年には約8%となっている。

また、グローバル化により、世界で人やモノの動きが活発になっている。図表23は、世界の国際線（定期輸送ベース）による旅客数である。1989年の約2.6億人と比較し2008年は約8.7億人と約3.3倍に伸びており、世界における人の動きはダイナミックになっていることがわかる。一方で、図表24は、日本の出入国者数の推移である。外国人入国者数は増加傾向にあるが、日本人出国者数は、90年代後半以降あまり伸びていない。

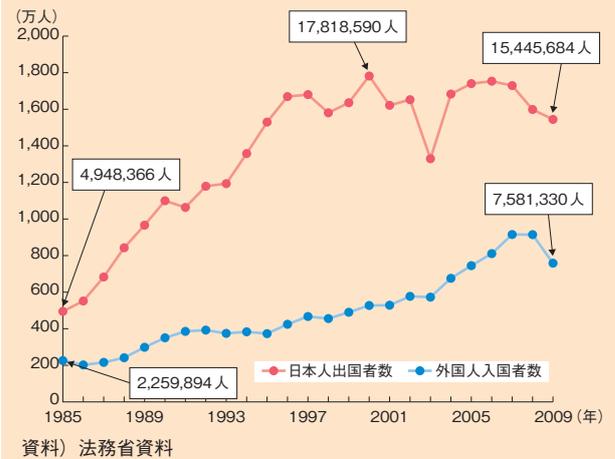
また図表25は、世界の港湾別にコンテナ取扱個数を比較したものである。1980年には上位20位までに日本の3港湾が入っていたが、世界の各港湾で取扱量が飛躍的に伸びるなか、2008年には東京の24位が最高となっている。人だけではなくモノについても、その流れが変化している。



図表23 世界の国際線（定期輸送ベース）旅客数の推移



図表24 日本の出入国者数



図表25 世界の港湾別コンテナ取扱個数

1980年		
	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	83
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78
⋮		
12	横浜	72
⋮		
16	釜山	63
⋮		
18	東京	63
⋮		
39	大阪	25
⋮		
46	名古屋	21

2008年		
	港名	取扱量
1	シンガポール	2,992
2	上海	2,798
3	香港	2,449
4	深圳	2,141
5	釜山	1,345
6	ドバイ	1,183
7	寧波	1,123
8	広州	1,100
9	ロッテルダム	1,080
10	青島	1,032
⋮		
24	東京	416
⋮		
29	横浜	348
⋮		
39	名古屋	282
⋮		
44	神戸	256
⋮		
50	大阪	224

(注) 1 単位：万TEU（TEU：国際標準規格の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位）
 2 2008年は速報値
 資料) CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK1982, 2010より国土交通省作成

このように、経済や産業の趨勢、さらに取り巻く国際環境は変わりつつあり、個人の側からみても、消費活動や働き方、さらには国に対する意識も変わってきていることがうかがえる。日本の経済社会は、まさに転換のステージにあるといえる。

第2節 変わりつつある地域

我々は地域という空間の中で生活のさまざまな活動を行っている。前節でみたような変化はこの“地域”でも発生している。各地域の内、また地域と地域の間で起こっている様々な変化を取り上げる。

1 地域における人の動き

人口減少や少子高齢化は地域によって異なり、それぞれの地域の様子を変えつつある。

(速度に差のある人口の減少)

地域の人口は、出生死亡による自然増減と、移動による社会増減によって形づくられる。

図表26は1980-85年と2000-05年のそれぞれ5年間の、都道府県別の人口の自然増減と社会増減をみたものである。00-05年では、半数近い21の道県で自然減となっているとともに80-85年と比較して社会移動が大幅に減っており、近年、人口減少とともに国土の上での人口移動が少なくなっていることがわかる。また、00-05年の分布をみるとおよそ左下から右上への線上に分布しているが、これは自然減とともに社会減も起こっている道県が多いことを示している。日本全体で人口が減少するとともに、都道府県によっても人口動態の様子は異なっており、新たな地域の差異を生み出しつつある様子がうかがえる。

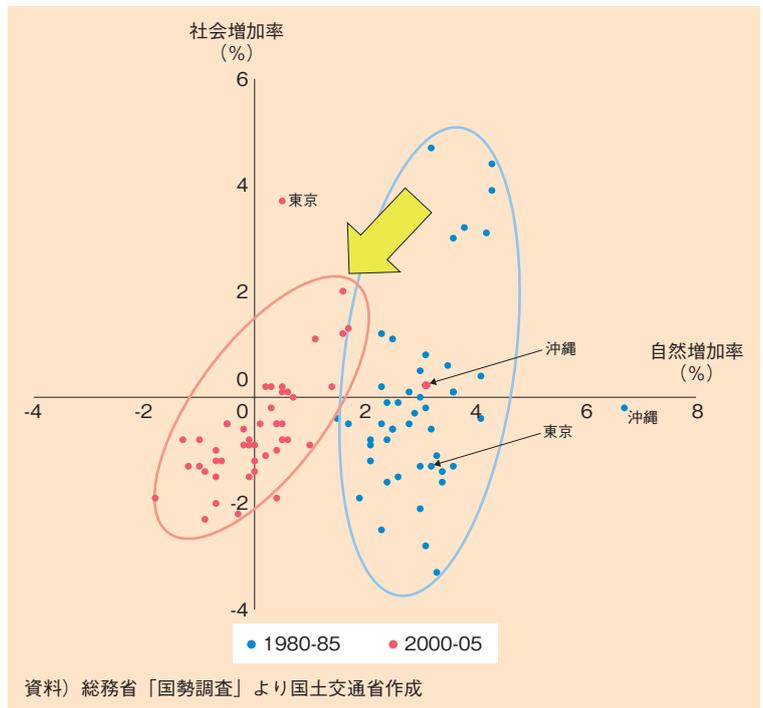
(高齢化の2つの動き)

少子高齢化も地域に大きな影響を与える。

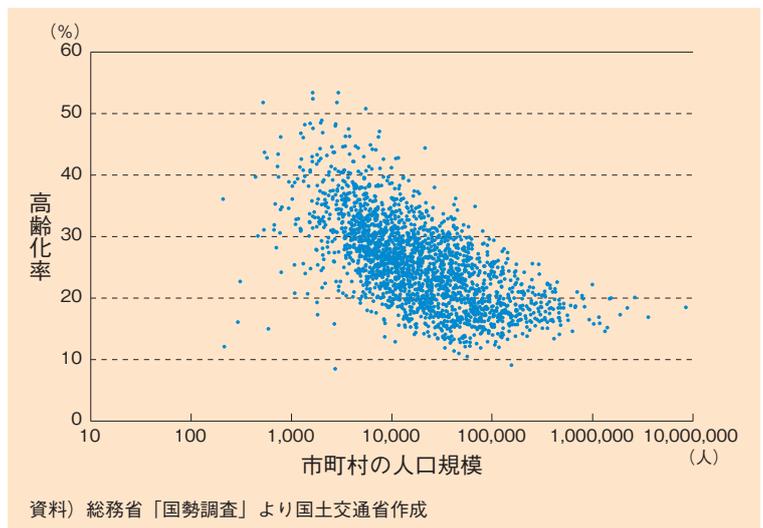
図表27は、2005年における市町村の人口規模と高齢化率をみたものである。市町村のなかでも人口の規模により高齢化の進展に大きな違いがあり、人口規模の小さい自治体で特に高齢化が進展していることがわかる。

一方で図表28は、2005年と比較して2035年に高齢者数がどれくらい増加する

図表26 人口の自然増減、社会増減の変化



図表27 市町村の人口規模と高齢化率 (2005年)

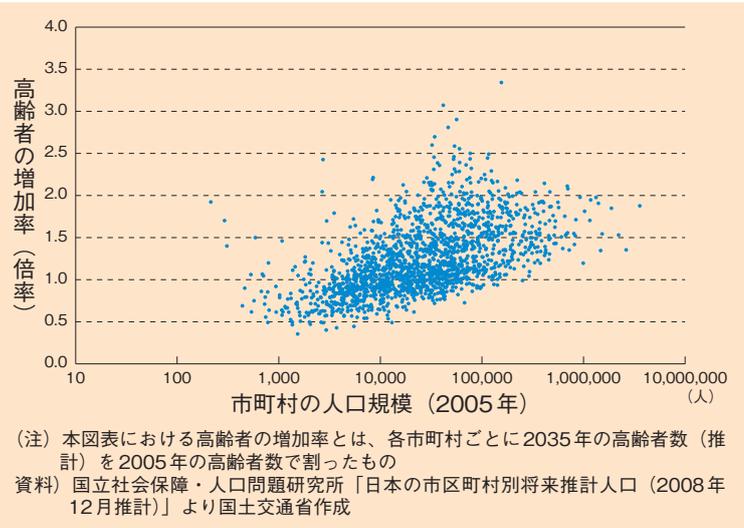


か、市町村の人口規模と高齢者の増加率（倍率）をみたものである。人口規模が大きい自治体ほど倍率が高くなる、つまり高齢者数が増える傾向があることがわかる。規模が小さい自治体では、倍率1以下つまり高齢者の数は減っているところも多い（注）。

日本全体で高齢化が進むが、そのスピードは地域によって異なる。またその内容も、高齢化率が上がることと高齢者の数が増えることは、地域にとって必ずしも同義ではない。高齢化の実情に応じた対応が求められる。

図表28

市町村の人口規模と高齢者の増加率（2005年→2035年）の推計



2 地域を支える基盤の変化

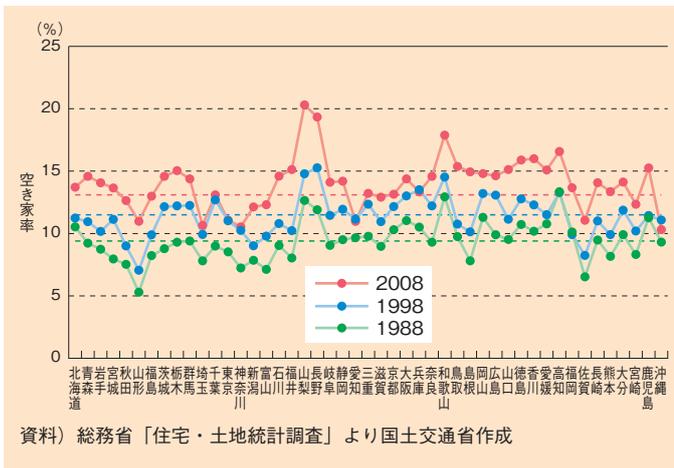
地域に住む人々の生活を支えてきた各地域の様々な基盤、例えば住宅やまち、公共交通にも変化がみられる。

(空き家の増加)

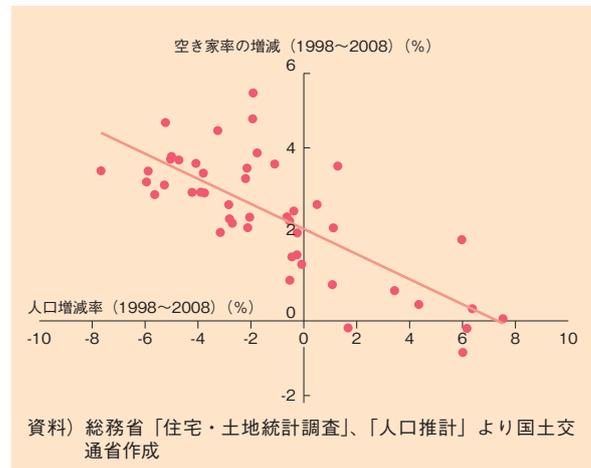
人の生活のもっとも基礎である住宅については、個人の資産であるとともに全体で見ればまちを形成する社会基盤でもある。

これまで住宅のストック数は一貫して増加し、1960年代後半以降世帯の数を上回っている。一方で、空き家率をみると、日本全体で1988年に9.4%であったものが2008年には13.1%となり、これまでで最も高くなっている。図表29は、1988年、1998年、2008年について都道府県別に空き家率をみたものであるが、全体として空き家率が増加するとともに、地域によりその水準や増加のスピードに差があることがわかる。また図表30は人口の増減と空き家率の増減をみたものであるが、人口の減少しているところで特に空き家率も増加していることがわかる。社会的な基盤でもある住宅が、人口減少により利用されなくなっている状況がうかがえる。

図表29 都道府県別の空き家率



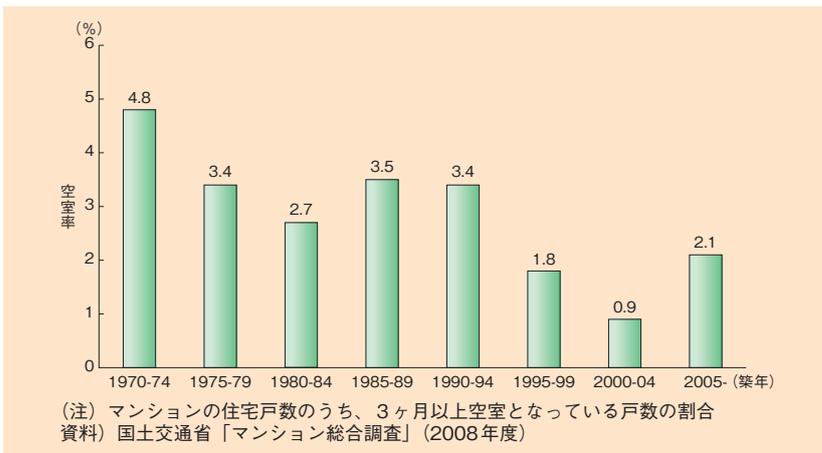
図表30 人口の増減と空き家率



(注) 高齢者の数は減ってもその市町村の全体の人口がそれ以上に減少すれば、高齢化率は高くなる。

また、現在では4割以上の人がマンションやアパートなどの共同住宅に居住するが^(注1)、図表31はマンションの空室率を築年代別にみたものである。建設から年が経つにつれ空室率が上がる傾向がうかがえる。

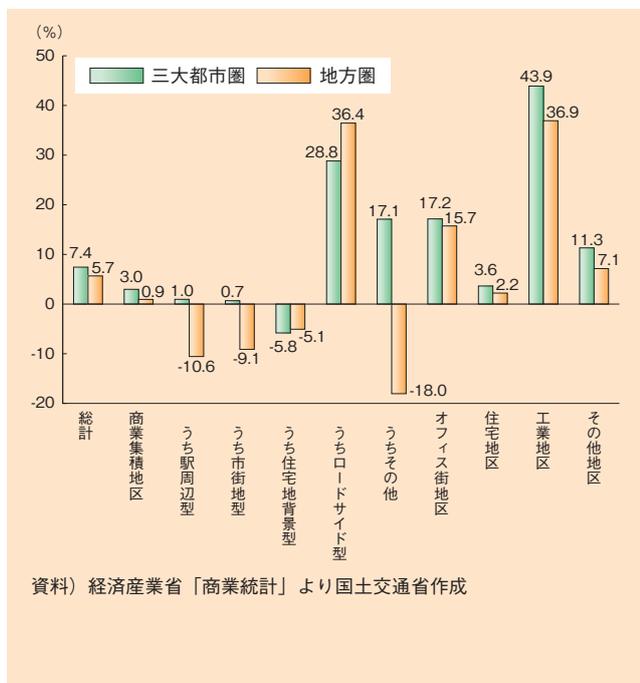
図表31 マンションの築年代別空室率



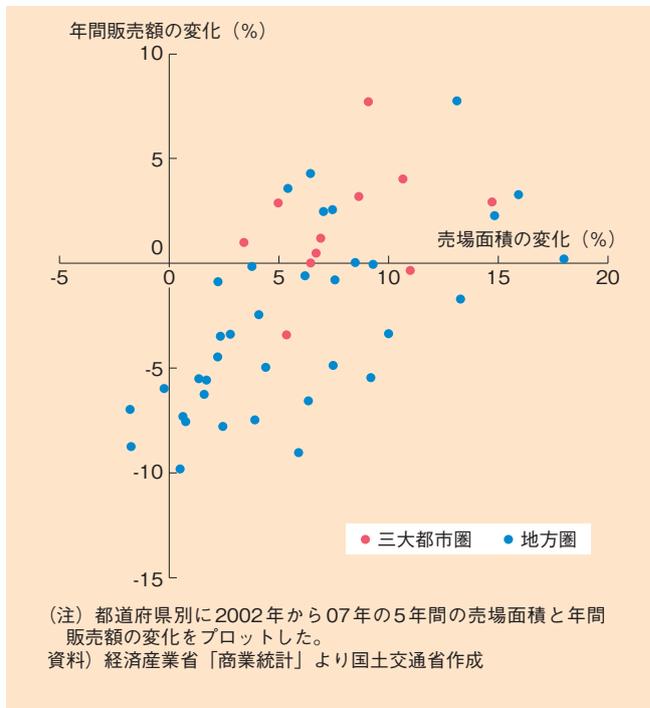
(まちの中心部の衰退)

個々の住居だけではなく、まちについても、特に中心部の空洞化が進んだ。商業機能についてみると、図表32は2002年から2007年^(注2)の間の小売業の立地ごとの売場面積の増減をみたものであるが、特に地方圏で駅周辺型や市街地型の立地が減少するとともに、全国で、ロードサイド型やさらには工業地区への立地が進んだことがわかる。なお、図表33は都道府県別の小売業の売場面積と販売額の変化をみたものであるが、ほとんどの地域では売場面積が拡大している一方で、地方圏を中心に販売額が減少している様子が見られる。

図表32 小売業の売場面積の立地別の増減(2002年→2007年)



図表33 小売業の売場面積と販売額の変化



(注1) 2008年の住宅・土地統計調査によれば、居住世帯のある住宅の総数は約4,960万戸、そのうち共同住宅は約2,068万戸。

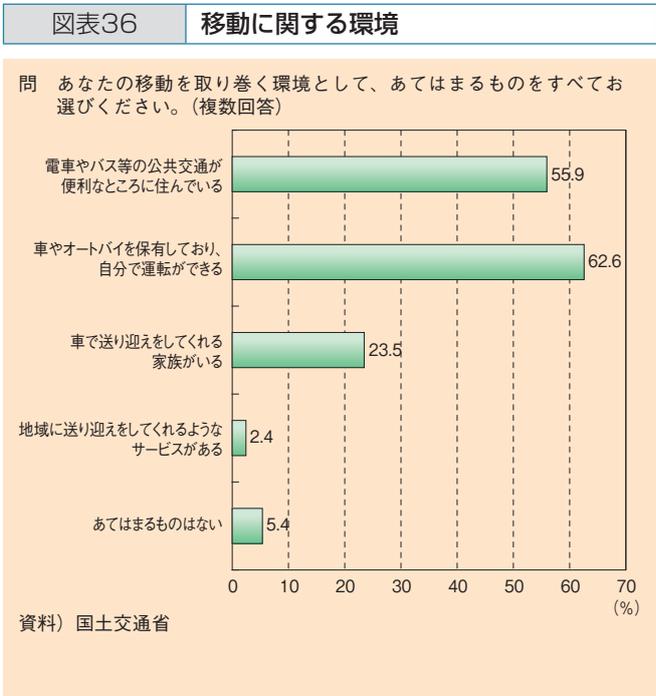
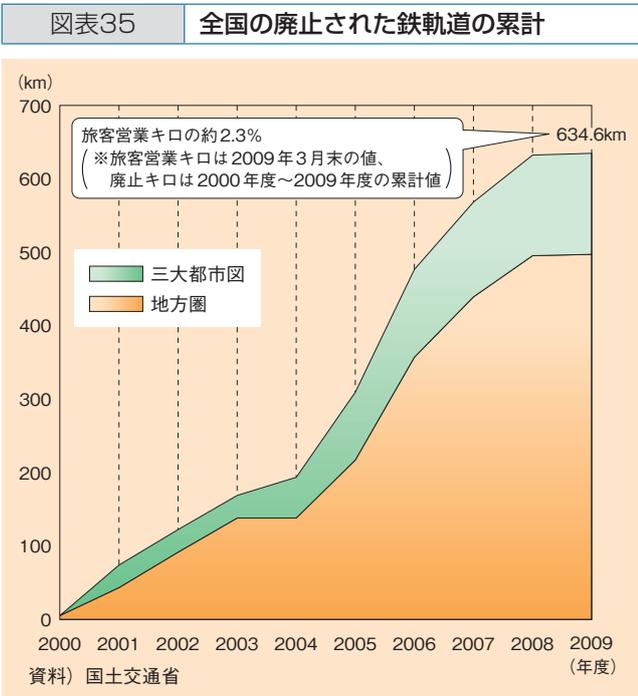
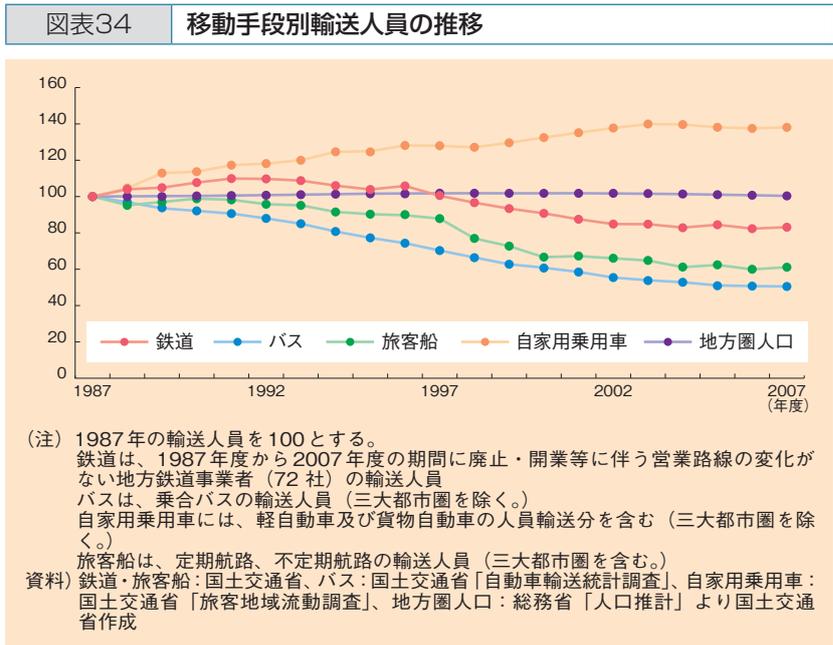
(注2) 2007年11月に改正都市計画法等が施行されており、大規模集客施設の郊外立地規制が強化された。

(公共交通の衰退)

人の移動を支える公共交通機関についても、地方圏を中心に衰退する傾向がみられる。

図表34は、地方圏における移動手段別の輸送人員数の推移をみたものであるが、鉄道やバスなどの公共交通機関の利用者が減少し、自家用乗用車の利用が増えていることがわかる。また図表35は、廃止された鉄道をみたものであるが、公共交通事業者が不採算路線から撤退することなどにより、特に地方圏で公共交通のサービスレベルが低下していることがわかる。

図表36は、移動に関する環境を尋ねている。6割以上の人々が「車やオートバイを保有しており、自分で運転ができる」とし、また、2割以上が「車で送り迎えをしてくれる家族がいる」と答えているが、高齢者の増加や次節でふれる世帯構造の変化・単身世帯の増加を考えると、今後、自分で運転できなくなった時や送り迎えをしてくれる家族等がいなくなった時について、移動手段の確保がより必要になると考えられる。



3 地域と地域の関係の変化

地域の中の変化だけではなく、地域と地域の関係にも注目する必要がある。ここまでも、人口の増減や高齢化の様子、経済や産業活動の様子を都市部と地方部にわけてみてきたが、本項では、それらの結果、人はどのように動くのかについてみる。

(都市と地方、どこに住みたいか)

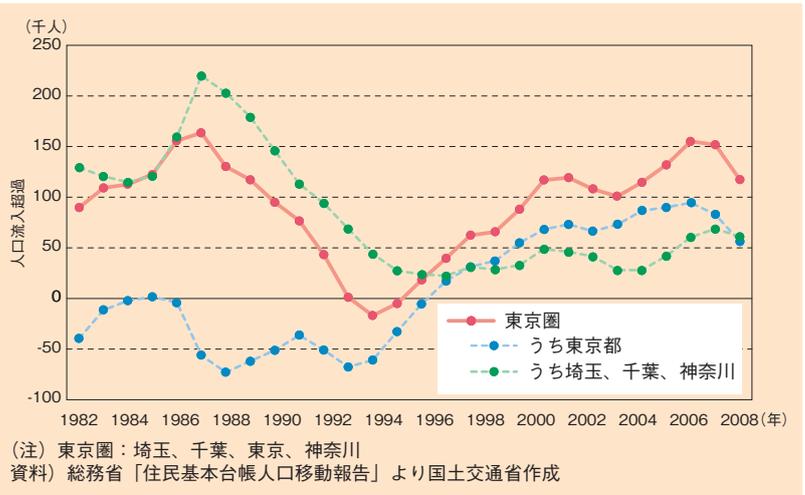
これまで、長期的に地方部から都市部への人口移動が続いてきた。

図表37は、東京圏の人口流出入をみたものであるが、バブル崩壊後の1994年と95年をのぞいて、流入超過が続いている。ただし、東京圏の中でも東京都の動きをみると、バブル後は、東京圏への流入というよりは東京都への流入であり、集中の様子が変わってきていることがわかる。

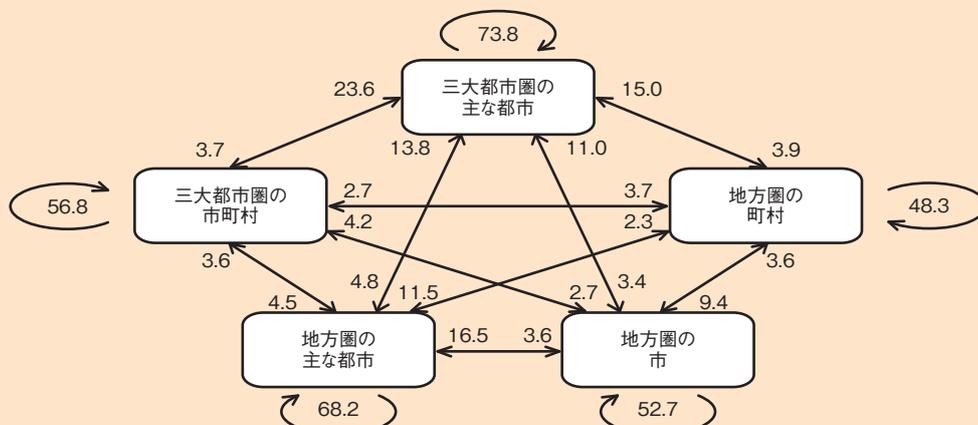
今後の変化を考えるために、人はどのような地域に住みたいと考えるのか、マインドの面からもみる必要がある。

図表38は、現在どこに住んでいるかを尋ねた上で、住むのに最も理想的な地域はどこかを尋ねたものである。「三大都市圏の主な都市」、「地方圏の主な都市」ではそれぞれ同地域に住みたいと考える者が7割前後と高くなっている。また、「三大都市圏の市町村」、「地方圏の市」に住む人は、それぞれの圏域の主な都市に住みたいとする割合が比較的高い。住みたい地域は、全国的にみて三大都市圏の主な都市に集まるとともに、地方圏の中でもその圏域の主な都市に集まる傾向がある。図表26では、社会移動が減少していることをみたが、都市部への指向は依然としてあることがうかがえる。

図表37 東京圏の人口流出入の推移



図表38 現在住んでいるところと住みたいところ



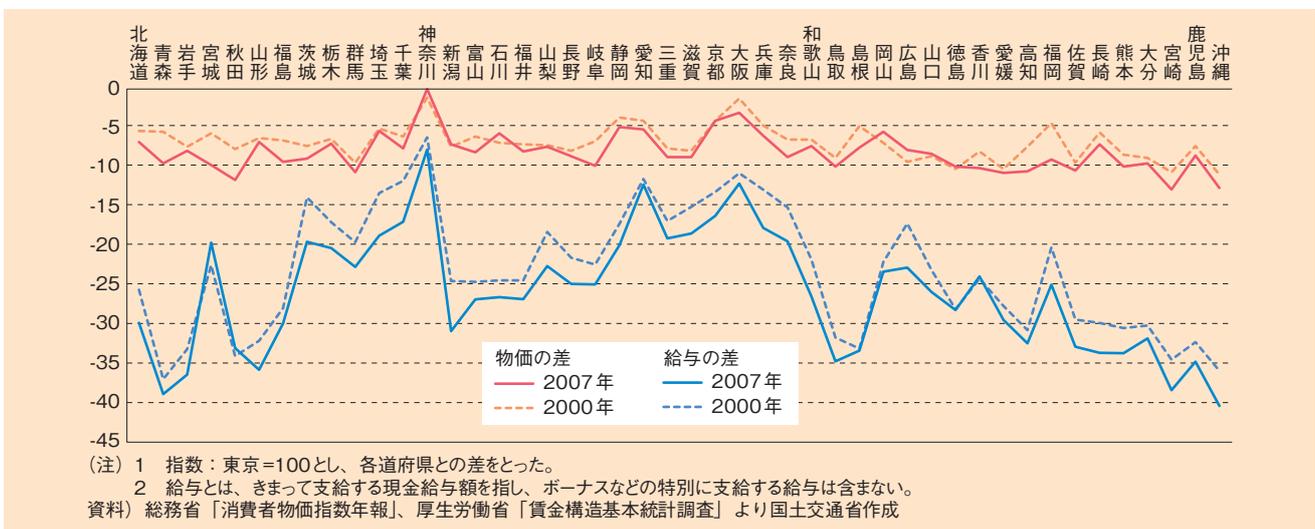
(注) 国土交通省の調査では、現在住んでいる地域と、住むのに最も理想だと思う地域を聞いた。図表は、現在住んでいる地域を基に、どこに住みたいかを表している。例えば、地方圏の主な都市に住む人は、68.2%が「地方圏の主な都市」に住みたいとする一方で、13.8%が「三大都市圏の主な都市」に住みたいとしている。
資料) 国土交通省

(都市と地方の暮らし)

人の移動を左右する各地域の諸条件は異なる。図表39は、物価と給与について、都道府県ごとに東京都との差をみたものである。物価と給与ともに東京都が最も高く、また道府県間でも差異があることがわかる。2000年と07年の2時点で見ると、物価と給与ともに東京都との差が開く方に推移しており、特に給与について差が開いていることがわかる。

ただし、これを持って東京都の方が住みやすいことにはならない。例えば、図表40は、共働き率、持ち家率、合計特殊出生率、19時台帰宅率及び待機児童率について都道府県別にみたものである。地方圏では、持ち家率や合計特殊出生率、19時台帰宅率などは高く、待機児童率は低いなど、三大都市圏と地方圏で生活の諸条件それぞれに特徴があることがわかる。生活の各基礎的条件は地域により異なり、地方圏の方が暮らしやすい要素も多い。

図表39 物価と給与の地域差



図表40 都道府県別生活の諸条件

共働き率 (%) (2005年)			持ち家率 (%) (2005年)			合計特殊出生率 (2008年)			19時台に帰宅している割合 (%) (2006年)			待機児童率 (%) (2009年)		
1	福井	39.6	1	富山	77.7	1	沖 縄	1.78	1	高知	82.3	1	富山	0.00
2	山形	39.4	2	秋田	77.1	2	宮 崎	1.60	2	熊本	80.0	1	石川	0.00
3	富山	38.6	3	山形	74.7	3	鹿児島	1.59	3	島根	79.5	1	福井	0.00
4	新潟	36.2	4	福井	74.0	4	熊 本	1.58	4	愛媛	79.0	1	山梨	0.00
5	長野	35.8	5	新潟	73.7	5	佐 賀	1.55	5	新潟	78.4	1	長野	0.00
6	岐阜	35.2	6	和歌山	73.1	6	福 井	1.54	6	大分	78.1	1	鳥取	0.00
7	島根	34.9	7	三重	72.8	7	大 分	1.53	7	長崎	77.5	1	香川	0.00
8	石川	34.6	8	岐阜	72.0	8	福 島	1.52	8	山形	77.1	1	佐賀	0.00
9	鳥取	34.4	9	奈良	71.5	9	島 根	1.51	9	徳島	77.0	1	宮崎	0.00
10	佐賀	34.1	10	島根	71.2	10	長 崎	1.50	10	秋田	77.0	10	新潟	0.01
11	秋田	33.5	11	滋賀	70.4	11	香 川	1.47	11	富山	76.8	10	岐阜	0.01
12	福島	33.1	12	岩手	69.7	12	長 野	1.45	12	宮崎	76.7	10	大分	0.01
13	静岡	33.1	13	長野	69.7	12	滋 賀	1.45	13	岩手	76.5	13	群馬	0.07
14	山梨	32.8	14	鳥取	69.5	12	広 島	1.45	14	青森	76.3	14	青森	0.09
15	岩手	32.6	15	青森	69.5	15	山 形	1.44	15	山梨	75.8	15	山口	0.10
16	栃木	32.3	16	茨城	69.3	15	静 岡	1.44	16	和歌山	75.7	16	和歌山	0.12
17	群馬	32.0	17	徳島	69.2	17	愛 知	1.43	17	長野	75.3	17	愛媛	0.20
18	三重	31.9	18	群馬	69.2	17	鳥 取	1.43	18	鹿児島	75.0	17	三重	0.20
19	滋賀	31.8	19	香川	69.1	17	岡 山	1.43	19	香川	73.9	19	熊本	0.21
20	茨城	30.8	20	佐賀	69.1	17	山 口	1.43	20	佐賀	73.9	19	広島	0.21
21	熊本	30.6	21	石川	68.6	21	栃 木	1.42	21	福島	73.5	21	徳島	0.22
22	香川	30.6	22	山梨	67.8	22	石 川	1.41	22	福井	73.1	21	高知	0.22
23	宮崎	30.2	23	栃木	67.7	22	和歌山	1.41	23	鳥取	73.0	23	岡山	0.25
24	青森	29.6	24	福島	67.6	24	群 馬	1.40	24	広島	72.8	24	栃木	0.26
25	徳島	29.5	25	山口	66.0	24	愛 媛	1.40	25	山口	72.7	25	長崎	0.31
26	岡山	29.3	26	宮崎	65.9	26	岩 手	1.39	26	岡山	72.6	26	岩手	0.38
27	愛知	29.0	27	岡山	65.8	27	富 山	1.38	27	北海道	71.5	27	島根	0.50
28	大分	28.1	28	高知	65.4	27	三 重	1.38	28	静岡	71.5	28	奈良	0.56
29	広島	27.8	29	鹿児島	65.3	29	茨 城	1.37	29	群馬	70.9	29	京都	0.57
30	和歌山	27.7	30	埼玉	65.2	29	新 潟	1.37	30	栃木	70.7	30	愛知	0.60
31	山口	27.4	31	愛媛	65.1	29	福 岡	1.37	31	石川	70.3	31	福岡	0.69
32	長崎	27.4	32	静岡	64.4	32	高 知	1.36	32	茨城	70.2	32	静岡	0.72
33	埼玉	27.3	33	長崎	64.1	33	山 梨	1.35	33	沖縄	69.6	33	福島	0.75
34	宮城	27.2	34	千葉	64.0	33	岐 阜	1.35	34	三重	69.6	34	茨城	0.94
35	高知	27.1	35	熊本	63.9	35	兵 庫	1.34	35	岐阜	69.0	35	山形	1.11
36	愛媛	26.6	36	兵庫	63.6	36	秋 田	1.32	36	宮城	67.5	36	北海道	1.12
37	鹿児島	26.3	37	大分	63.2	37	青 森	1.30	37	滋賀	67.0	37	兵庫	1.16
38	千葉	25.9	38	京都	61.4	37	徳 島	1.30	38	福岡	65.5	38	秋田	1.24
39	奈良	24.9	39	広島	60.8	39	宮 城	1.29	39	大阪	65.3	39	大阪	1.29
40	兵庫	24.4	40	宮城	60.7	39	千 葉	1.29	40	愛知	64.9	40	鹿児島	1.36
41	京都	24.1	41	愛知	57.8	41	埼 玉	1.28	41	千葉	64.3	41	滋賀	1.64
42	福岡	23.4	42	神奈川	57.0	41	大 阪	1.28	42	兵庫	64.3	42	千葉	1.81
43	神奈川	23.0	43	北海道	55.2	43	神奈川	1.27	43	京都	63.7	43	埼玉	1.91
44	北海道	22.6	44	福岡	53.7	44	京 都	1.22	44	東京	61.5	44	神奈川	3.43
45	沖縄	22.4	45	大阪	53.6	44	奈 良	1.22	45	埼玉	60.4	45	宮城	4.00
46	大阪	20.5	46	沖縄	51.4	46	北 海 道	1.20	46	奈良	60.1	46	東京	4.51
47	東京	19.0	47	東京	46.4	47	東 京	1.09	47	神奈川	59.8	47	沖縄	5.56

資料) 総務省「国勢調査」より
国土交通省作成

資料) 総務省「国勢調査」より
国土交通省作成

資料) 厚生労働省「人口動態統
計」より国土交通省作成

資料) 総務省「社会生活基本調
査」より国土交通省作成

(注) 待機児童率=待機児童数
/(利用児童数+待機
児童数)

資料) 厚生労働省資料(平成
21年4月1日現在)より
国土交通省作成

■ : 三大首都圏
■ : 地方圏

(地域における社会資本整備の課題)

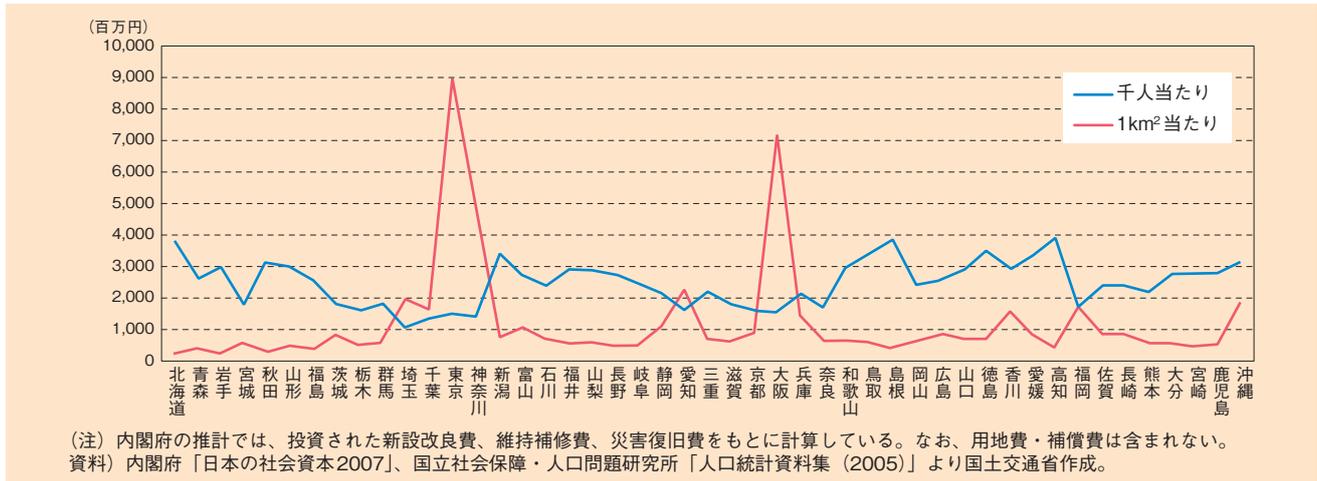
社会資本整備についても、地域により様子は異なる。図表41は、日々の生活や経済社会を支える基盤である社会資本（道路、空港、港湾）ストックについて、都道府県ごとに、単位面積（1km²）当たりと単位人口（千人）当たりでみたものである。社会資本の整備においては、限られた域内に人口を始め諸機能が集積する東京都や大阪府等で、面積当たりのストック量が非常に大きくなっていることがわかる。

しかしこれは、都市部ではすでに整備がおよそ十分であることを一概に意味するものではない。例えば道路に関してみると、図表42で示すように、近年減少傾向にあるものの依然として渋滞により大きな損失

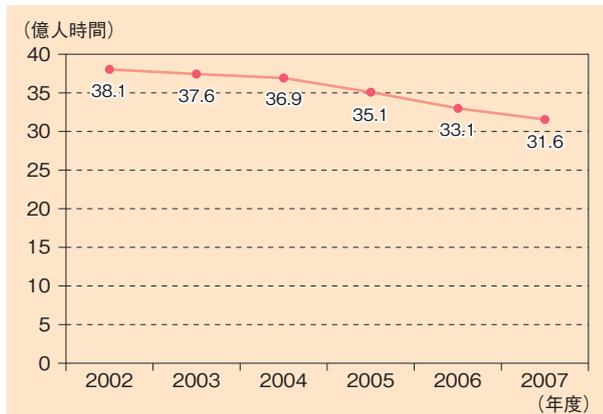
時間が生じており^(注1)、都市部の活発な諸活動を支える基盤としては必ずしも十分なものではない。もちろん、地方部においては別の課題が存在する。図表43は、第三次救急医療機関^(注2)への到達時間の現状を示しているが、60分圏に入らない地域が地方部を中心に存在しており、アクセスの確保が必ずしも十分ではない。

人口減少・少子高齢化が進みまた厳しい財政状況下で、選択と集中が求められるところであり、地域により事情は異なる中、地域に真に必要なものはなにかを見極めた上でそれに応じた投資が求められる。

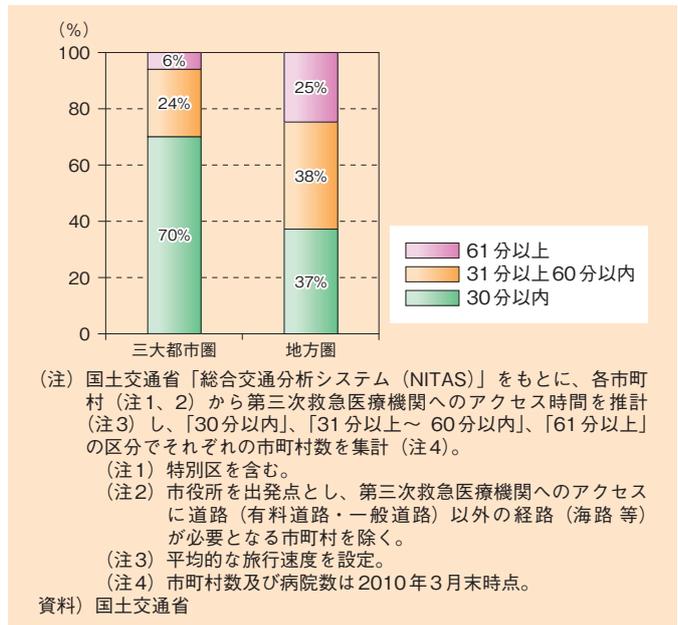
図表41 社会資本（道路、空港、港湾）のストック量（2003年）



図表42 道路渋滞による損失



図表43 地域別 第三次救急医療機関へのアクセス



このように、地域レベルでも人口減少や少子高齢化の影響は大きく、将来の地域の姿を変える要素となっている。また、それを支えるまちの中心部や公共交通には、衰退の傾向がみられた。都市と地方の関係を見ると、給与などの地域差が広がる一方で、生活の各条件では地方部の方が暮らしやすい要素も多い。社会資本のストックの様子も異なり、地域に真に必要なものは何かを見極めた上で整備が求められる。

(注1) 例えば、混雑時旅行速度(一般国道)を沿道の状況別にみると、DID(人口集中地区)21.3km/h、その他市街部31.1km/h、平地部40.3km/h、山地部43.0km/hとなっている。(国土交通省「平成17年度道路交通センサス」による平日値)
混雑時旅行速度：朝または夕方(いずれかのラッシュ時間帯(7:00～9:00、17:00～19:00))に混雑方向に実走行した際の平均速度

(注2) 重篤な救急患者を受け入れる救命救急センターを有する医療機関

第3節 変化する人々の生活と意識

経済社会全体や生活する地域で様々な変化が起こっていることがわかった。さらに個人のレベルでも、生活行動や意識、また生活を支える構造に変化が生じており、これをとり上げる。

1 生活を支える基礎の変化

(家族像の変化)

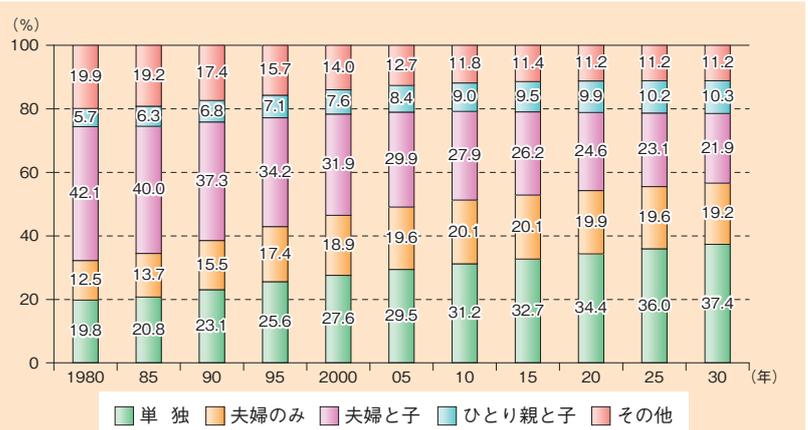
生活の基礎となる家族の構造に変化がみられる。

図表44は世帯構造の推移をみたものである。1985年頃までは、夫婦と子による世帯が全体の4割を占めていたが、90年代以降は急速に多様化し、2005年では、夫婦と子による世帯約3割に対し、単身世帯約3割、夫婦のみ世帯約2割となっている。

さらに将来推計によれば、2030年には夫婦と子による世帯は2割強にまで減少すると推計されており、これまで“標準的な家族像”と言われてきたものが、標準となりえなくなっている。また図表45は、別世帯となっている子供がいる夫婦のみ世帯について、子供世帯の居住地との距離をみたものである。4割近い世帯は片道1時間以上の場所に住んでおり、また徒歩5分程度のごく近い距離に住む世帯は1割に満たない。こうした状況は、例えば、誰が高齢者を支えるのかといった問題にも関わってくる。

ただし、マインドの面からは、必ずしも個々が孤立する傾向を示すものではない。図表46は、老後は子供とどのように暮らすのがよいか、世代ごとに聞いたものである。「同居」は高齢者世代以外で低くなっているものの、若い世代でも、「近くに住」みたいと考える者は多い。

図表44 世帯の構造の変化



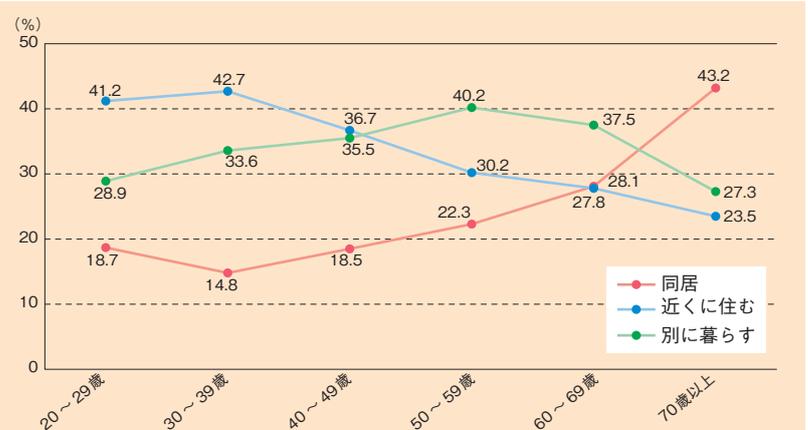
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計(全国推計)(2008年3月推計)」より国土交通省作成

図表45 子供世帯との居住地の関係

徒歩5分程度の場所に住んでいる	8.2%
片道15分未満の場所に住んでいる	15.8%
片道1時間未満の場所に住んでいる	31.0%
片道1時間以上の場所に住んでいる	38.2%

(注) 別世帯となっている子供がいる夫婦のみ世帯について集計資料) 総務省「住宅・土地統計調査」(2008年)

図表46 老後における子供との暮らし方



(注) 問: あなたは、一般的に、老後は誰とどのように暮らすのがよいと思いますか? に対し、「同居」=「息子(夫婦)と同居する」+「娘(夫婦)と同居する」+「どの子(夫婦)でもよいから同居する」
「近くに住む」=「息子(夫婦)と近くに住む」+「娘(夫婦)と近くに住む」+「どの子(夫婦)でもよいから近くに住む」
「別に暮らす」=「子どもたちとは別に暮らす」として集計した。

資料) 内閣府「国民生活に関する世論調査(2009年)」より国土交通省作成

2 変化する意識や活動

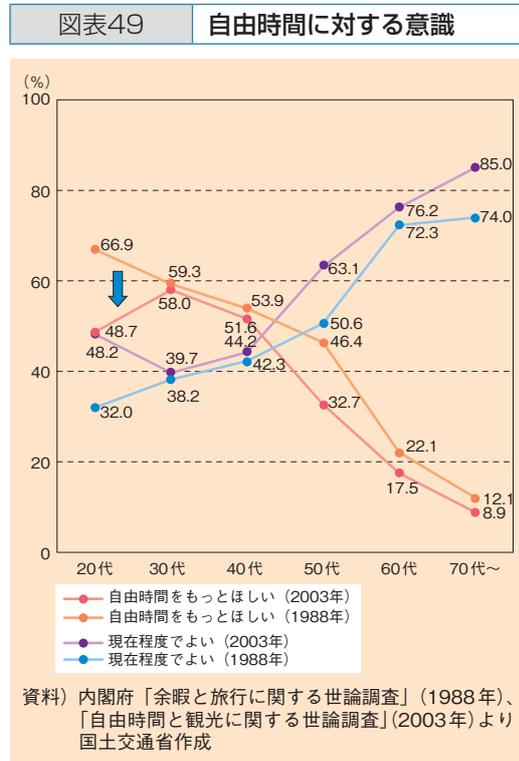
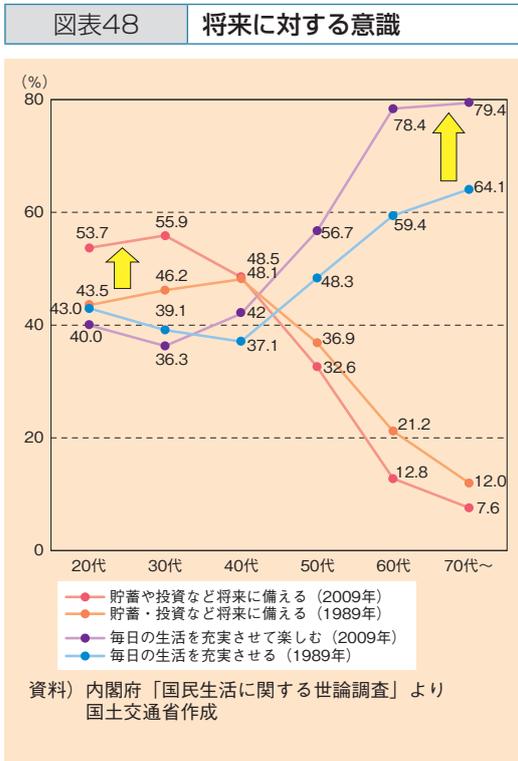
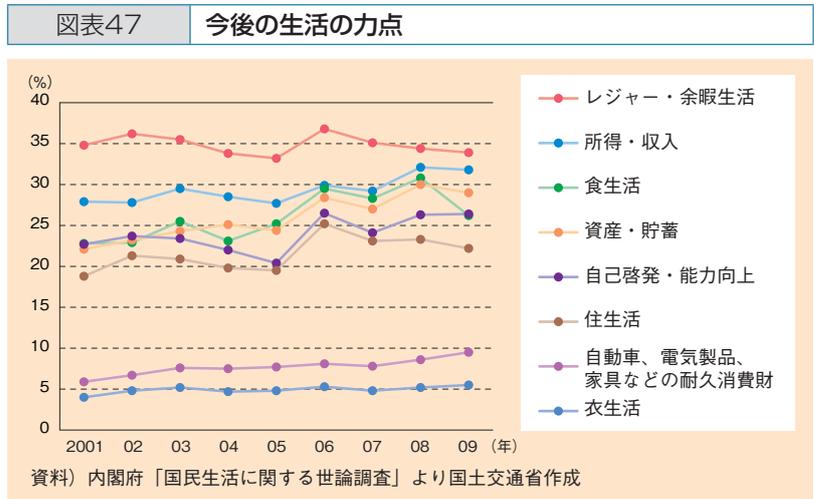
(変化する意識)

個人の生活に関する意識や時間の使い方に対する考え方も変わってきている。

図表47は今後の生活の力点について尋ねたものであるが、レジャー等が常にトップとなっている。全体として、生活の中でゆとりを求める意識が常に強いことがわかる。

しかし、世代ごとにみれば、別の傾向がうかがえる。図表48は、貯蓄や投資など将来に備えるか、毎日の生活を充実させて楽しむかについて、

世代別に2時点間で比較したものである。1989年と比べて2009年は、20代と30代で「将来に備える」が増加し、他方で特に60代以上で「毎日の生活を充実させる」が増加している。また図表49は、自由時間に対する意識について、やはり2時点間で比較したものであるが、1988年には若い世代ほど自由時間をもっと欲しいと感じていたものが、2003年では特に20代で減少している。若い世代で、将来に備える意識が強くなり自由時間の要望が弱まる一方で、高齢者では、毎日の生活を楽しもうとする姿勢が強くなっていることがうかがえる。



(変化する若者の生活活動)

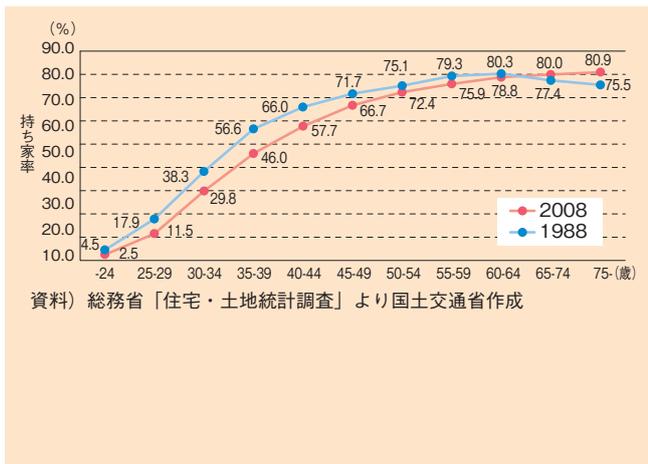
若者の消費活動等の生活活動にも変化がみられる。

図表50は若い世代のモノの保有率の変化をみたものであるが、全般的に保有率が下がっており、モノをもたない傾向がうかがえる。図表51は世代別に持ち家率の推移をみたものである。全体の持ち家率はほぼ横ばいであるなか^(注)、30代後半を中心に比較的若い世代で持ち家率が減少していることがわかる。また、図表52は世代別に海外への出国率をみたものである。20代の海外旅行は、1990年代中頃までは大きく伸びたが、2000年代は特にこの世代が減少している。前述した意識の変化に加え、晩婚化の進展や伸びない所得、価値観の変化など様々な要因が重なって、若い世代を中心に消費等が変化している様子の一端がうかがえる。

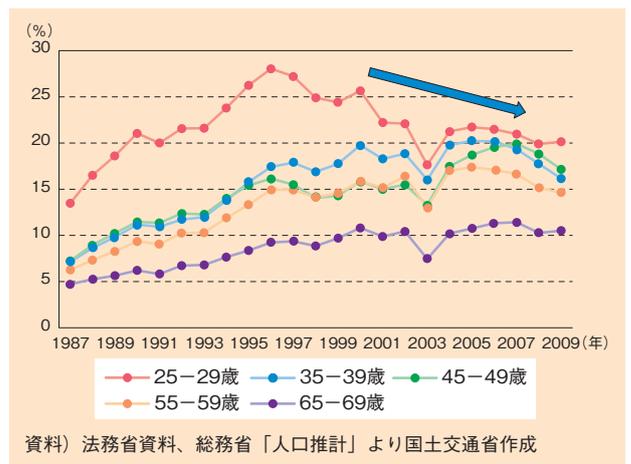
図表50 20代若者のモノの保有率 (2007年と2000年の比較)



図表51 世代別持ち家率の変化



図表52 世代別出国率の推移



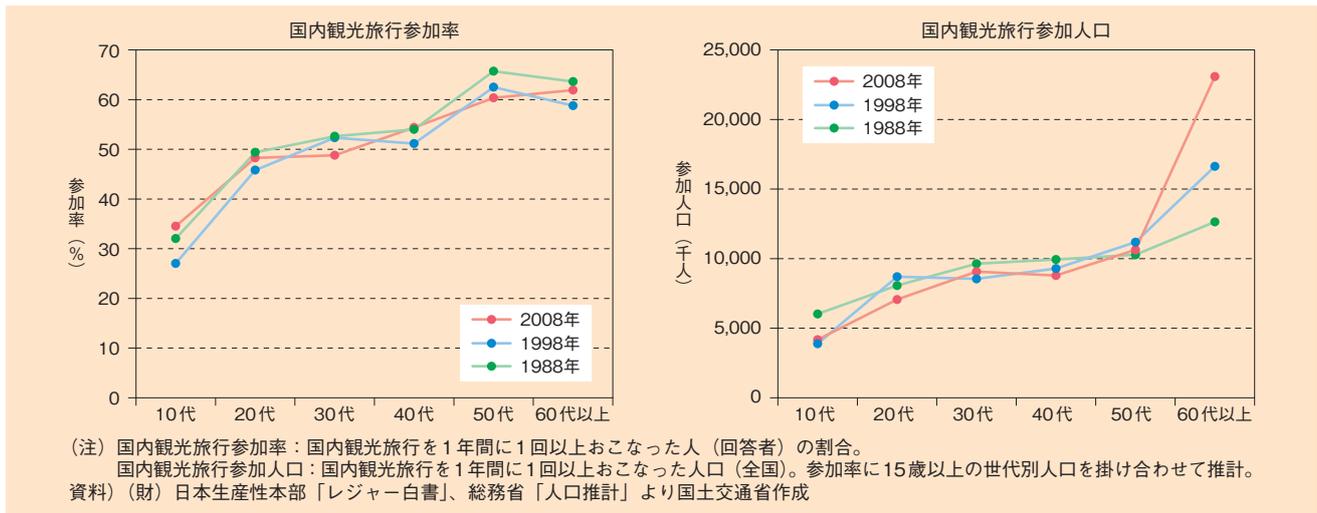
(注) 持ち家率は1988年61.1%、2008年60.9% (総務省「住宅・土地統計調査」より)

(イメージが変わる高齢者)

一方で、高齢者の行動にも変化がみられる。

図表53は世代別の国内観光旅行の参加率と参加人口である。年齢が進むほど参加率は高くなるのは過去からあまりかわらないが、参加人口をみると高齢者で顕著に増加していることがわかる。高齢者が生活を楽しもうとする積極性は変わらず、それが高齢者人口の増加とあいまって参加人口を大きく増加させていると思われる。

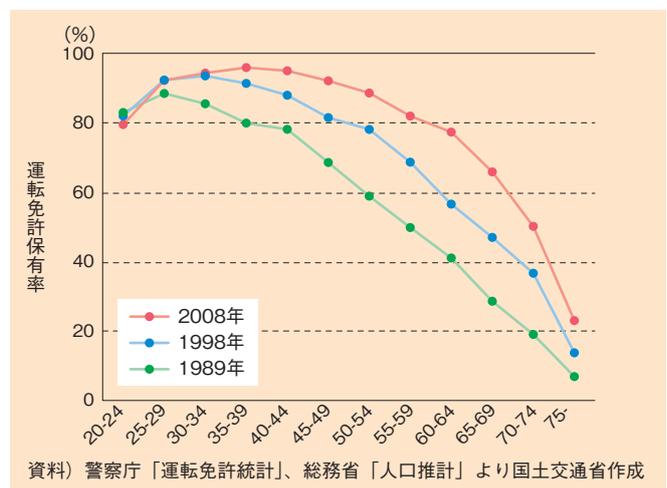
図表53 世代別国内観光旅行の参加率と参加人口



また図表54は、世代別の運転免許保有率である。次に高齢期を迎える50歳代の運転免許保有率は84.9%であり、現在の60歳代の保有率71.9%と比べて高くなっている(注1)。これは、将来の高齢者世代は、現在よりも自分で移動する手段を持ち身動きが軽くなることが推測される。また、情報へのアクセスを考えても、例えばインターネットの利用率は、60~64歳について、2003年の39.0%に対し2008年は63.4%と大幅に高くなっている(注2)。移動の面でも、情報へのアクセスの面でも、高齢者の自由度が増しつつあることになる。

高齢者は、従来のイメージを変えつつあるとともに、その増加により普段の活動で存在感を増していることがわかる。

図表54 世代別運転免許保有率



(注1) なお、運転免許保有者に占める65歳以上の者の割合は、1989年が4.2%であるのに対し、2008年は14.7%と約3.5倍となっている。

(注2) 総務省「通信利用動向調査」(2008年)による。インターネット利用率とは、過去1年間にインターネットを利用したことがある者の割合

3 人と人、人と社会のつながり

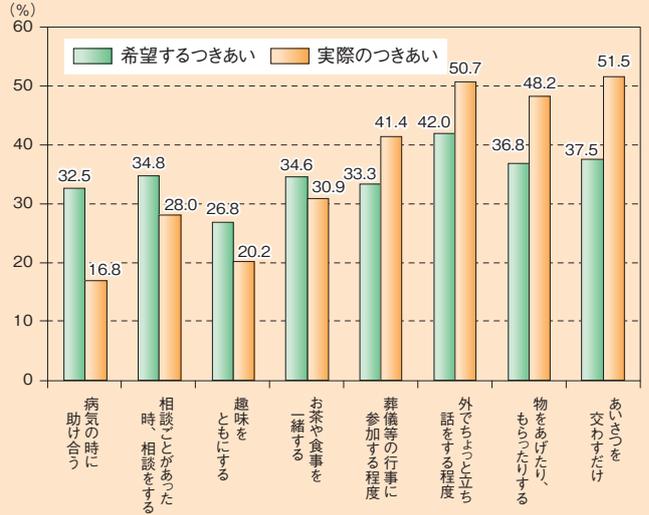
(望むつながり)

生活の基礎単位であり互いに支えあってきた“家族”の構造が変化していることはみたが、それを補うような社会における人と人のつながりが求められる。

図表55は、これから高齢者になる中高年の世代について、希望するつきあいと実際のつきあいを尋ねたものである。外でちょっと立ち話をしたり、ものをやりとりするつきあいは、希望以上にできているのに対し、助け合ったり時間をともにしたりするつきあいは、現実が希望を下回る。身近なコミュニティにおいて困った時に助け合いたいと希望する一方で、現実にはギャップがあることがわかる。

図表55 希望するつきあいと実際のつきあい

問 (希望するつきあい) あなたは、これから迎える高齢期において、親戚以外の近所の方との程度の付きあいを望みますか。
 問 (実際のつきあい) あなたは親戚以外の近所の方との程度の付きあいをしていますか。



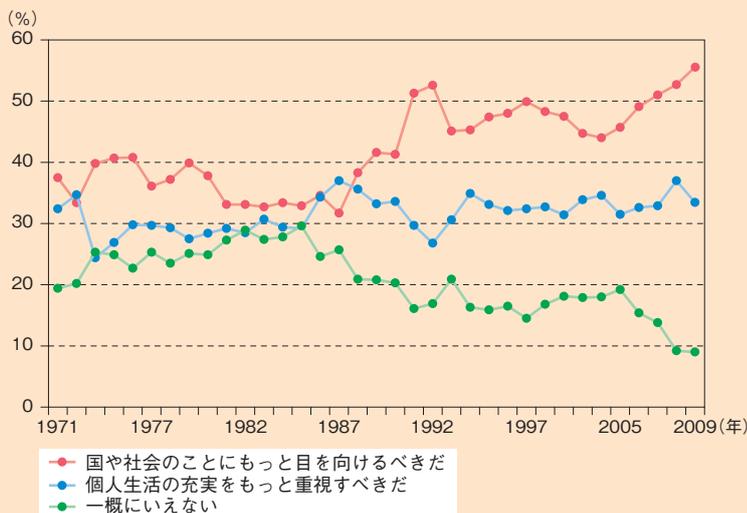
(注) 調査では、55~64歳の男女を調査対象としている。
 資料) 内閣府「中高年者の高齢期への備えに関する調査」(2008年)より国土交通省作成

(つながりの新しい兆し)

人々の社会に対する意識に新しい兆しがみられる。

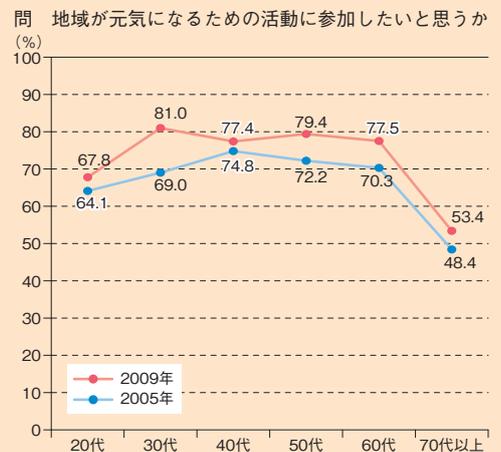
図表56は個人の生活と社会に関する意識についてみたものであるが、これからは国や社会のことにもっと目を向けるべきとの割合が高まっている様子がわかる。また図表57は、地域が元気になるための活動に参加したいかどうかであるが、若い世代も含めその意識は高いとともに、近年さらに高まる傾向にある。さらに図表58は、中心になって活動すべき者について尋ねているが、「住民一人ひとり」が最も多くなっている。社会に目を向け、主体的に地域をよくしていこうとする意識が高まっている。

図表56 社会志向と個人志向



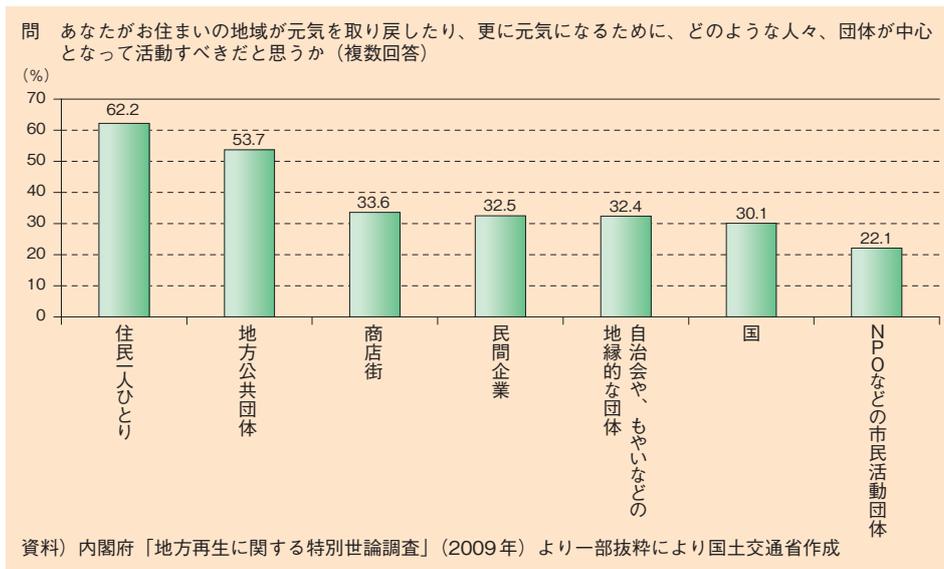
資料) 内閣府「社会意識に関する世論調査」より国土交通省作成

図表57 地域が元気になるための活動への参加



資料) 内閣府「地方再生に関する特別世論調査」(2009年)、「地域再生に関する世論調査」(2005年)より一部抜粋により国土交通省作成

図表58 地域が元気になるために中心となって活動すべき主体



このように、個人の意識や生活をみると、特に若い世代で意識が保守的になるとともに、消費活動が消極的になっている様子が見え始めた。一方で、高齢者はその存在感を高めている。

他方で、家族の構造が変化し人と人とのつながりが重要性を増すなかで、若い世代も含め世代に関係なく社会への参加意識は強まるなど、社会とつながりたいという意欲も高まっている。

第1章まとめ

社会全体で、地域で、また個人のレベルで、人口減少・少子高齢化は様々な影響を及ぼしている。社会経済全体を見渡すと、経済の基調が変化するとともに、人の働き方などが変わってきている。私たちが暮らす地域は、今後人口が減少するとともにますます高齢化が進み、またそこにある装置も変化して、その姿を変えつつある。個人の意識と行動も変化し、内向く若者と元気な高齢者、といった構図が登場している。

あらゆる面で変化は生じ、日本はまさに転換期にある。

このような人口減少・少子高齢化の時代においては、既存のモデルが成り立たない部分も多い。しかも、財政制約は厳しい。これまでのやり方ではないような大きな変革を、日本の社会システムに実現していくことが必要である。その際には、何が必要かを見極めそれに全力であたる“選択と集中”も求められる。

このような取組みは、決して“今後は縮小していく社会を堪え忍んでいく”ということではない。“様々なものを見直す機会”、“新しいアイデアを生み出すチャンス”ととらえるべきである。そしてその際には、地域と個々の生活になにが必要か、官・民すべての主体が知恵をしまり、協働して取り組んでいかなければならない。実際にそのような取組みも始まっている。

国土交通省の調査では、現在の社会に対して“暗い社会”、“活気がない社会”と答える人が非常に多かった。一方で、10年後の社会に対しては、少し様子が異なる。「明るい社会」と「暗い社会」では、

30.4%と29.8%、「活気がある社会」と「活気がない社会」では30.3%と31.8%となるなど、肯定的な見方が増え、否定的な見方とちょうど拮抗する。いわば、現在の社会に対しては大変厳しいが、将来の社会に対しては、肯定的な見方と否定的な見方が相半ばしている状況である。希望がないわけではない、ちょうど分岐点にある。

今後どのような取組みが求められるか、第2章では国土交通分野の様々な分野で具体的にみていく。

第2章

今後の地域・社会において求められるもの

第1章でみたように、地域・社会では様々な局面で変化が生じている。第2章では、このような変化に的確に対応していく上で今後の地域・社会において求められるものは何か、国土交通分野を中心に考える。

まず、第1節、第2節では、人口減少、少子高齢化という社会の大きな変化の潮流の中で、それに対応していくのか、「人口減少を踏まえた社会の再構築」、「少子高齢化する社会への対応」として、求められるものをみる。さらに第3節では、転換期を迎えている現在、新たなチャンスを見出し成長への原動力を生み、新しい地域・社会を築いていくため、「新たな価値の発見と魅力の創造」として、求められるものをみる。

第1節 人口減少を踏まえた社会の再構築

今後、日本全体で人口が減少していくことが見込まれており、社会の各方面においてその影響が顕在化していくことが予想される。国や地方の財政状況についても、将来的に厳しい状況にある。このような中、将来にわたって活力を保ち持続可能なように、社会を再構築していくことが求められている。

1 生活、経済活動を支える基盤の再編

私たちの日々の生活や企業等の経済活動は、様々なものに支えられている。以下、国土交通分野について、生活、経済活動を支える基盤となる都市や移動を支える公共交通、そして社会資本の面から、求められるものを考える。

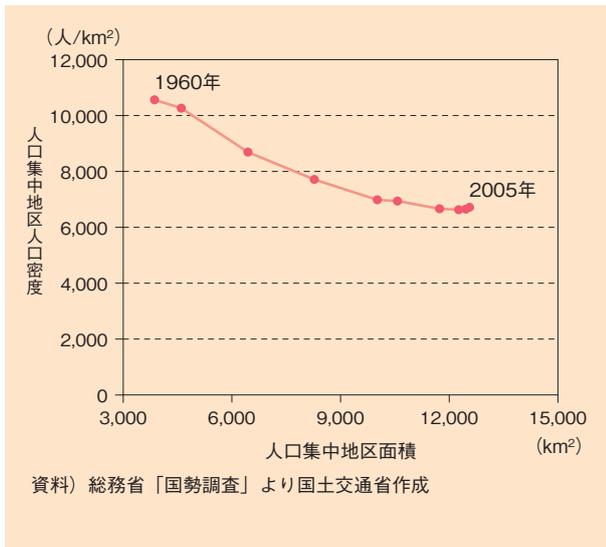
(1) 生活を支える基盤の再編

(都市的地域の拡大が抱える課題)

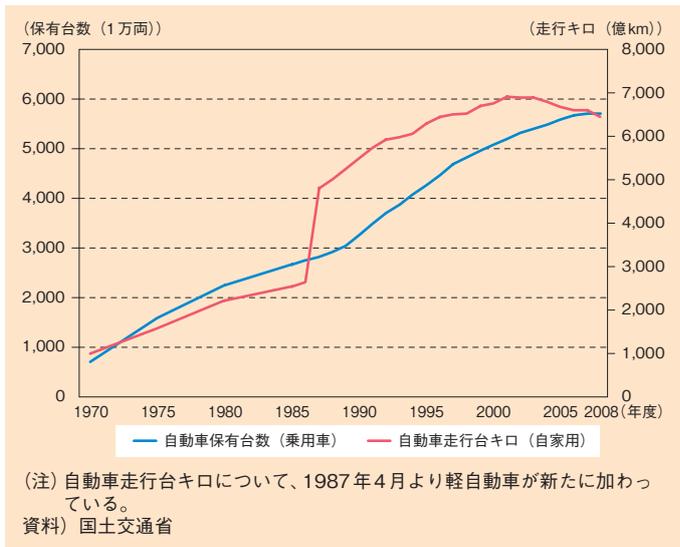
これまで人口が増加していく社会においては、市街地は郊外や農村部等に外延化が進み、都市的地域は拡大する傾向にあった^(注)。モータリゼーションの進展と相まって、都市の周辺部には豊かな自然や手頃な価格で手に入る住宅があるといったことなどから、この傾向は続いてきた。

(注) 人口集中地区 (DID (Densely Inhabitant District) 地区、市区町村の境界内で原則として1 km²に4,000人以上居住する国勢調査の基本単位区が隣接して総計で5,000人以上の人口を有する地区) は、1960年代から80年代にかけて、その面積が約2.6倍に増加するとともに人口密度は3割以上低下するなど、都市的地域は拡大してきたことがうかがえる。

図表59 人口集中地区面積と人口密度の推移

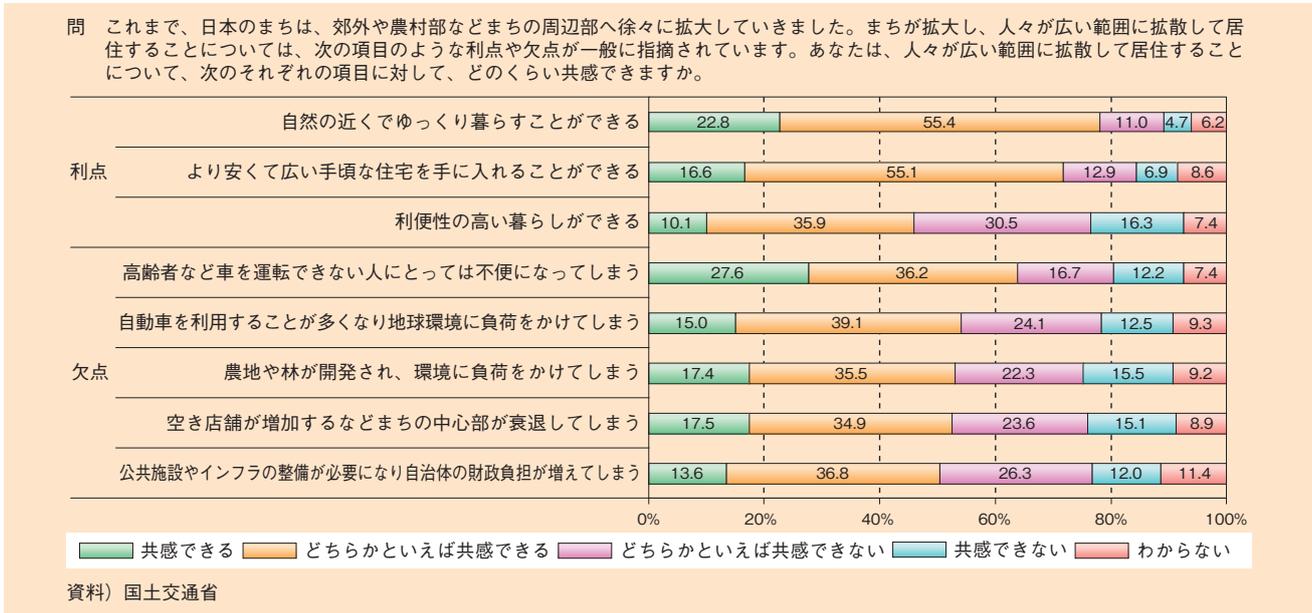


図表60 自動車保有台数、走行台キロの推移



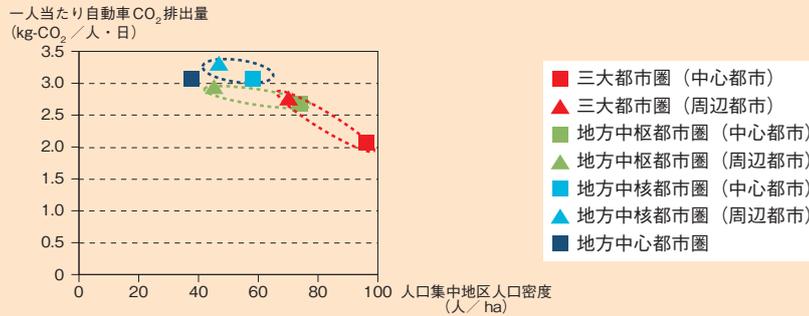
一方で、都市的地域が拡大し人々が拡散して居住することには、様々な懸念もある。自動車を運転できない人にとっては不便であったり、環境への負荷がかかったり、まちの中心部が衰退する一方で新たなインフラ整備が必要になり財政負担が増えたりするなどといった懸念に対して、半数以上の人々が共感していることが国土交通省の調査によりわかった。

図表61 居住地域の拡散に対する人々の考え方



実際に、地球環境への負荷についてみると、人口密度が低い地域の方が、一人当たりの自動車CO₂排出量が多い傾向がうかがえる。

図表62 人口集中地区人口密度と一人当たり自動車CO₂排出量（都市圏別）



(注) 1 都市圏分類は、国土交通省「全国都市交通特性調査」の都市圏分類による。
 2 CO₂排出量とは、自動車（バス、タクシー等、旅客自動車運送事業に係るものは除く）の利用によって排出されるCO₂の推計値（資料）総務省「家計調査」、同「国勢調査」、同「住民基本台帳」、経済産業省「総合エネルギー統計」及び環境省「地球温暖化対策地方公共団体実行計画（区域施策編）策定マニュアル（第1版）」より国土交通省作成

また、都市的地域が拡大し自動車依存度が過度に高まると公共交通の利用者が減少し、サービスの低下やネットワークの減少をもたらすとともに、それが更なる利用者減少を引き起こすといった負の連鎖となるおそれもある。

（生活を支える基盤の再編に向けた取組み）

今後、人口が減少していく社会においても、都市的地域が拡大する傾向が続くと、これらの課題がより深刻化することが懸念される。将来にわたって持続可能なように、生活を支える基盤を再編していくことが求められる。

都市を集約し、人々がある程度集まって住むようになると、公共施設やインフラの新たな整備にかかる負担が軽減されたり、自動車の利用が控えられ環境負荷が軽減されたりする効果が期待される。また、都市の集約化に当たっては公共交通ネットワークの活用を図っていくことも重要である^(注)。

(注) 暮らしに必要な機能の集積や公共交通機関によるアクセスの確保等による、暮らしやすさの向上については、第2章第3節1.（1）参照。

(2) 経済活動を支える基盤の再編

(高齢期に入る社会資本)

これまで我が国で蓄積されてきた社会資本ストックは、私たちの日々の生活を支えるとともに、産業活動の基盤となってきた。これらのストックは、高度経済成長期に集中的に整備されており、今後老朽化は急速に進む。図表63は、50年以上経過する社会資本の割合を示したものであるが、現在（2009年）と20年後を比較すると、例えば、道路橋（約8%→約51%）、水門等河川管理施設（約11%→約51%）、下水道管きよ（約3%→約22%）、港湾岸壁（約5%→約48%）などと急増し、今後、維持管理費・更新費が増大することが見込まれる。

図表63 建設後50年以上経過する社会資本の割合

	2009年度	2019年度	2029年度
道路橋	約8%	約25%	約51%
河川管理施設（水門等）	約11%	約25%	約51%
下水道管きよ	約3%	約7%	約22%
港湾岸壁	約5%	約19%	約48%

図表64 損傷した橋梁



これまでは、発生する損傷等に対して個別・事後的に対処してきたが、今後、高齢化した社会資本の割合が急速に増えていくことにより、致命的な損傷が発生するリスクは飛躍的に高まることになる。厳しい財政状況の中、施設の状況を定期的に点検・診断し、異常が認められる際には致命的欠陥が発現する前に速やかに対策を講じ、ライフサイクルコストの縮減を図る“予防保全”の考え方に立った戦略的な維持管理・更新が重要になる。

例えば直轄国道における道路橋は、5年に1回の点検を実施し、長寿命化修繕計画に基づく予防保全を実施している。また、地方公共団体においても、計画の策定が4分の1程度の橋梁で進んでいるとともに、計画を策定するための点検を約4割の地方公共団体で実施しているところである^(注)。しかしながら、一部の地方公共団体においては、資金、技術力、人材の不足などが原因で、橋梁の点検等が進んでいないところもある。

図表65は、道路橋も含め各施設の長寿命化・老朽化対策の進捗状況であるが、現時点でいずれも低い状態にあることがわかる。

図表65 施設ごとの長寿命化・老朽化対策の進捗率

全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 ^(注1) (2008年度)	約41%
下水道施設の長寿命化計画策定率 ^(注2) (2008年度)	約4%
河川管理施設の長寿命化率 ^(注3) (2008年度)	約15%
港湾施設長寿命化計画策定率 ^(注4) (2008年度)	約13%
老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合 ^(注5) (2008年度)	約51%

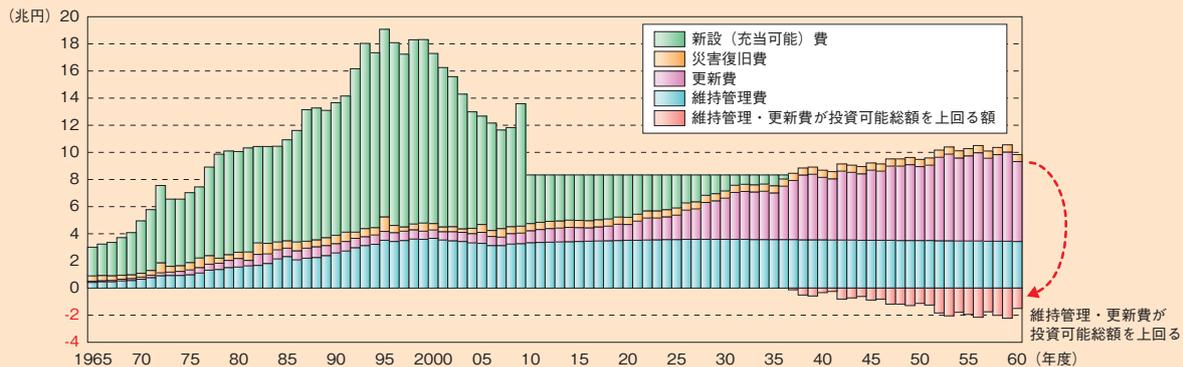
- (注) 1 全国の15m以上の道路橋について「長寿命化修繕計画を策定している橋梁箇所数/橋梁箇所数」
 2 「長寿命化計画を策定した自治体数/耐用年数を経過した下水道きよを管理している自治体数」
 3 「長寿命化が図られた施設数/2008~2012年度に耐用年数を迎える河川管理施設数」
 4 「長寿命化計画を策定した施設数/重要港湾以上の主な係留施設数」
 5 1967年以前に設置された施設について「所用の機能が確保されている海岸保全施設の延長/海岸保全施設の延長」

(注) 国土交通省調べ (2009年4月調査)

(戦略的な維持管理・更新)

図表66は、国土交通省所管の社会資本を対象に、過去の投資実績等を基に今後の維持管理・更新費を推計したものである。今後の投資可能総額の伸びが2010年度以降対前年度比±0%で、維持管理・更新に関して今まで通りの対応をした場合は、維持管理・更新費が投資総額に占める割合は2010年度時点で約50%であるが、2037年度時点で投資可能総額を上回る。2011年度から2060年度までの50年間に必要な更新費は約190兆円と推計され、そのうち更新できないストック量が約30兆円と試算される。

図表66 維持管理・更新費の推計（従来通りの維持管理・更新をした場合）

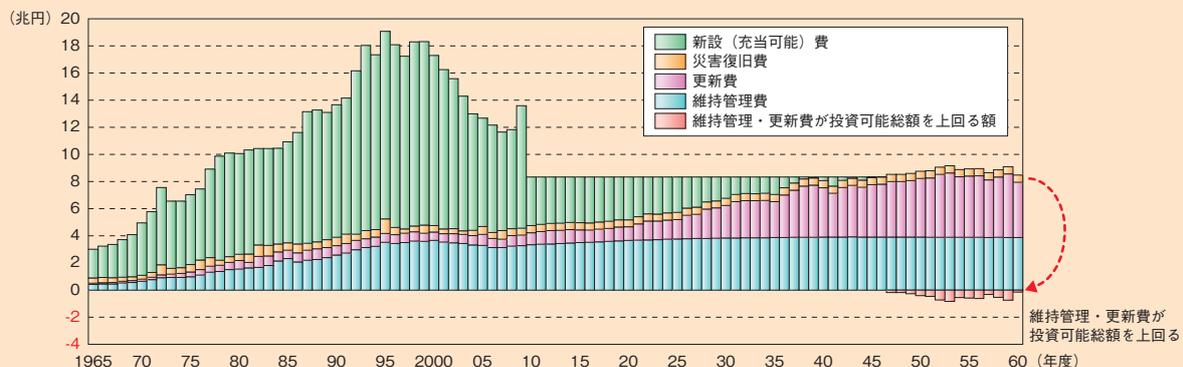


(注) 推計方法について

- 国土交通省所管の8分野（道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸）の直轄・補助・地単事業を対象に、2011年度以降につき次のような設定を行い推計。
 - 更新費は、耐用年数を経過した後、同一機能で更新すると仮定し、当初新設費を基準に更新費の実態を踏まえて設定。耐用年数は、税法上の耐用年数を示す財務省令をもとに、それぞれの施設の更新の実態を踏まえて設定。
 - 維持管理費は、社会資本のストック額との相関に基づき推計。（なお、更新費・維持管理費は、近年のコスト縮減の取組み実績を反映）
 - 災害復旧費は、過去の年平均値を設定。
 - 新設（充当可能）費は、投資可能総額から維持管理費、更新費、災害復旧費を差し引いた額であり、新設需要を示したものではない。
 - 用地費・補償費を含まない。各高速道路会社等の独法等を含まない。
- なお、今後の予算の推移、技術的知見の蓄積等の要因により推計結果は変動しうる。

図表67は、維持管理・更新費について、先進的な取組みを行っている地方公共団体と同じレベルまで他の地方公共団体が早期発見・早期改修の予防保全の取組みを強化したケースを推計したものである。維持管理・更新費が投資可能総額を超えるのは10年伸びて2047年度となっており、更新できないストック量は2060年度までに約6兆円と大幅に減少する。早急に戦略的な維持管理を進め、ライフサイクルコストの縮減や長寿命化を図る必要があることがわかる。

図表67 維持管理・更新費の推計（予防保全の取組みを先進地方公共団体並みに全国に広めた場合）



(注) 推計方法について

- 上記の推計をもとに、社会資本の予防保全に先進的な取組みを行っている地方公共団体等にアンケート等を行い、予防保全を行うことによって変化する社会資本の耐用年数や維持管理費を想定し、先進的な地方公共団体等と同じレベルまで予防保全が導入されると仮定して推計。

今後、国・地方の厳しい財政状況が続き、人口が減少していく社会においても、国民の安全・安心を確保するため、今まで以上の一層のコスト削減を図りつつ、長寿命化計画の策定、予防的な修繕や計画的で必要水準に見合った更新を進めるなど、計画的・効率的な社会資本の維持管理・更新を推進していくことが不可欠である。また、今後の新規投資については、選択と集中の下、今まで以上に真に必要なものを見極めていく必要がある。さらに、厳しい財政事情の中でこのような取組みを効果的・効率的に進めるため、民間の資金、経営能力、技術的能力を活用した仕組みであるPPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）等の手法も積極的に取り入れていくことが必要である。

2 社会を支える担い手の再発見

これまで、社会生活における公共的な役割は、主として国や地方公共団体等の行政が主体となって担ってきた。今後の人口減少や将来的にも厳しい財政状況を踏まえると、社会の基盤整備のあり方だけでなく、社会を支える担い手の観点からも、求められるものを考える必要がある。

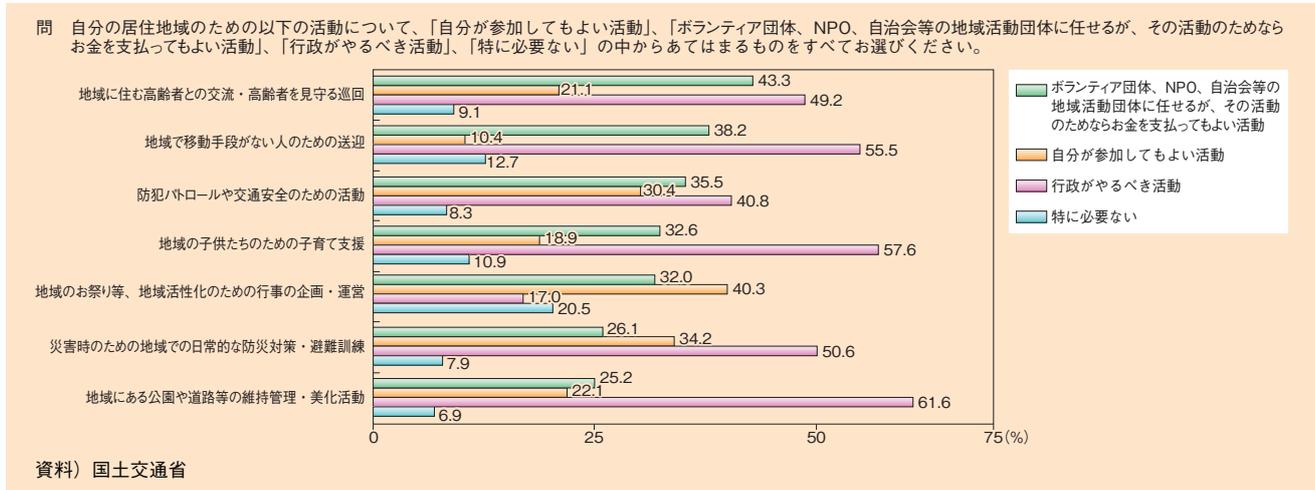
（これまでのスタイルの限界）

国や地方公共団体の財政は厳しい状況にあり、また高齢化等を背景に求められるものも増える中、国民一人ひとりのニーズにきめ細やかに対応していくに当たって、行政だけでそれを担っていくことには限界が予想される。実際に、地域によっては公共交通や福祉などの社会サービスの継続が困難となったり、あるいは従来以上にきめ細かな対応が必要となったりするなど、地域づくりを進める上で様々な課題が生じている。

一方で、人々の社会貢献への意向は近年高まりを見せている^(注)。個人、NPO、企業等の多様な民間主体が、私的な利益にとどまらない公共的な機能を担っていく気運が高まっている。

居住地域のための活動について、国土交通省の調査において人々の参加意向を尋ねたところ、公園や道路等の維持管理等については行政の領域であるとの認識が依然として高いものの、全体としては、ボランティア団体・NPO等の団体に任せるがそのためならお金を支払ってもよいと考えている人々が4人に1人以上いることがわかった。また、地域活性化のための行事の企画・運営には約4割の人々が参加してもよいと考えている。

図表68 居住地域のための活動主体



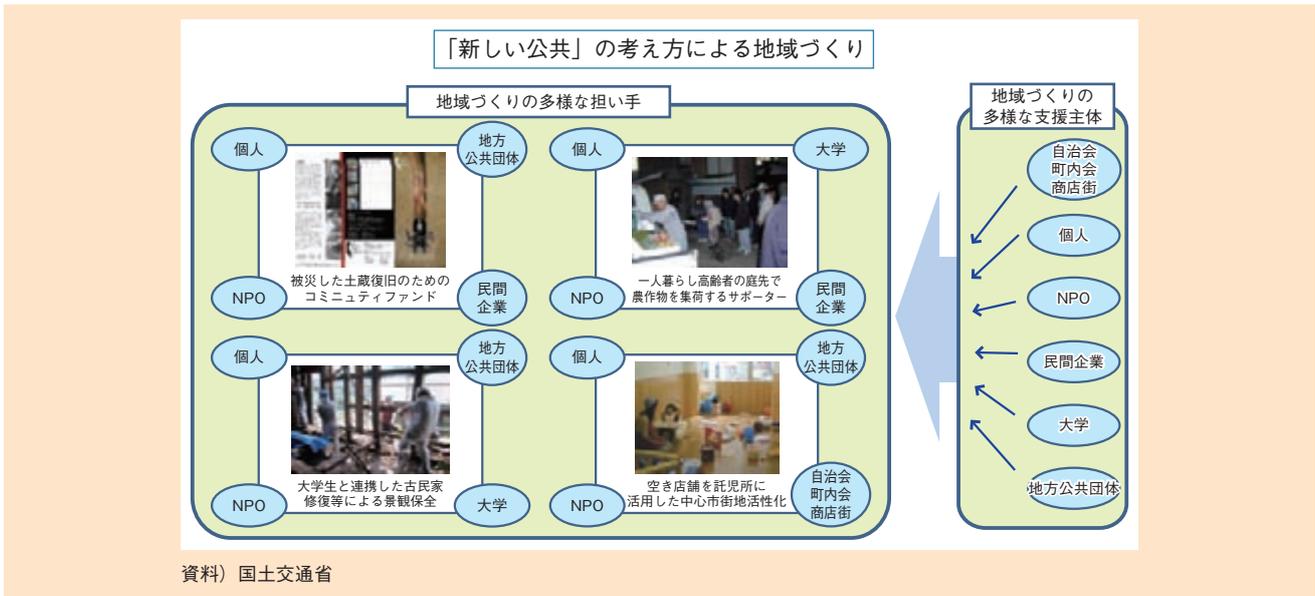
(注) 第1章第3節図表56「社会志向と個人志向」参照。

(多様な担い手の参画)

今後は、多様な担い手が地域の生活を支え活力を維持する機能を果たすことが求められる。防犯・防災対策、子育て支援、高齢者福祉、地域交通の確保、環境保全など、地域における広汎な課題に対応していくことが求められる。

NPO等の民間主体と行政、あるいはNPO等の民間主体同士が相互に有機的に連携して知恵を出し合い協働し、従来の行政が担っていた公共的な領域、公と私の中間的な領域、公共的価値を含む私の領域にまで活動を拡げていくことが期待される。

図表69 多様な担い手の形



図表70 活動領域の例

<p>従来の私の領域で 公共的価値を含む活動</p>	<p>公と私の中間的な領域を 新たに担う活動</p>	<p>従来の公の領域で 民間が主体的に担う活動</p>
<p>空き店舗を託児所に活用した中心市街地活性化 (高知市)</p>	<p>NPO等による過疎地有償運送 (長野県中川村)</p>	<p>市民との協働による河川敷の清掃活動 (熊本県白川)</p>
<p>資料) 国土交通省</p>		

また、民間企業が本業のみを行うのではなく、その技術を活かして地域のニーズに応じた社会サービスを提供することも考えられる。地域の民間事業者、例えば重機を扱える建設業者が耕作放棄された棚田の管理等を行うなど、持っている能力を活かして地域の活力維持に対応している動きもある。

行政だけでなく多様な民間主体が地域づくりの担い手となって、その協働によって地域のニーズに応じた社会サービスの提供等を行うことは、人口が減少する社会において欠かせない視点である。このような取組みにより、社会的コストが軽減されたり、地域経済が活性化されたりするなど、多面的な効果が期待される。

第2節 少子高齢化する社会への対応

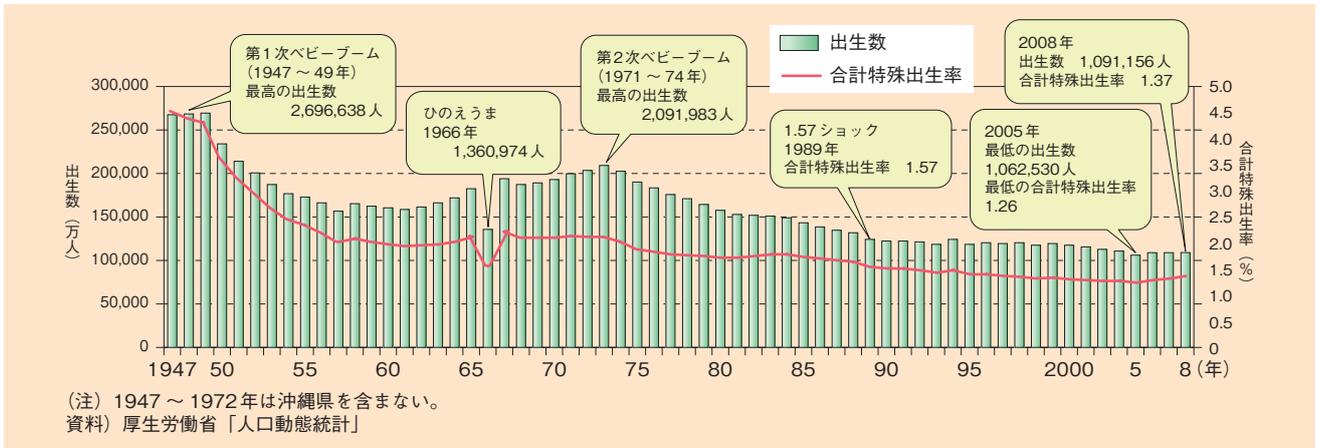
今後、人口減少とともに少子高齢化も急速に進む。このような社会において、安心してより豊かに子育てをしたり高齢期を過ごしたりしていくために、地域・社会に求められるものを考える。

1 子育て・高齢期を安心してより豊かに過ごすために

(1) 子育てニーズに応える環境整備

ここでは、少子化が進展している中で、子育てを行う人々の視点から、地域・社会における子育て環境の状況や今後求められるものを考える。

図表71 出生数と合計特殊出生率の推移



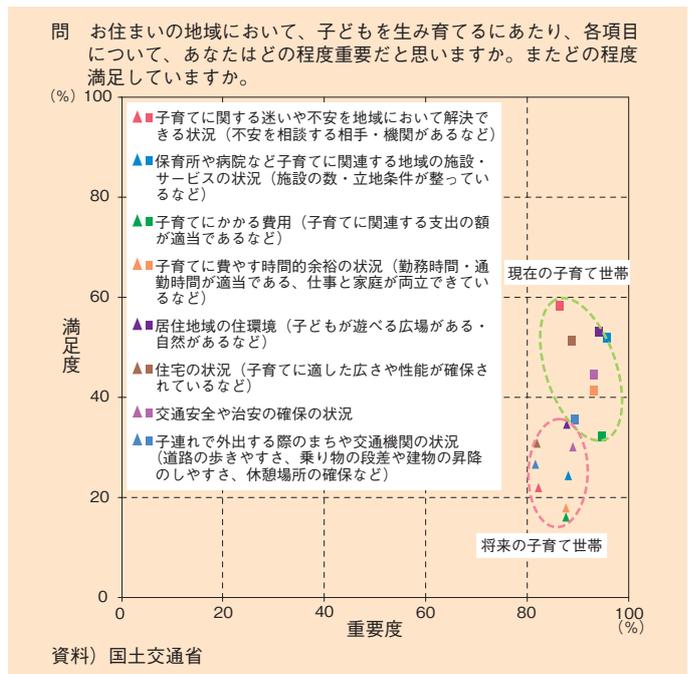
① 子育て環境に関するニーズの高さ

国土交通省の調査では、子育て環境に関するニーズの高さが改めて確認された。

現在の子育て世帯と将来の子育て世帯^(注)に、地域の子育て環境の重要性を尋ねたところ、子育ての相談体制等ソフト面のみならず、まちの子どもを連れての歩きやすさなどハード面についても、それぞれ8割以上の人々が重要であると答えている。他方で、これらの子育て環境が地域に整っているとの認識は6割未満となっている。さらに詳細にみると、将来の子育て世帯の方が、現在の子育て世帯より、子育て環境への満足度が低くなっている。

子育て支援の観点のみならず、将来の子育て世帯の不安要素を軽減するといった少子化対策という観点でも、地域の子育て環境を整えていくことが求められる。

図表72 地域の子育て環境に関するニーズ (重要度と満足度の分布)



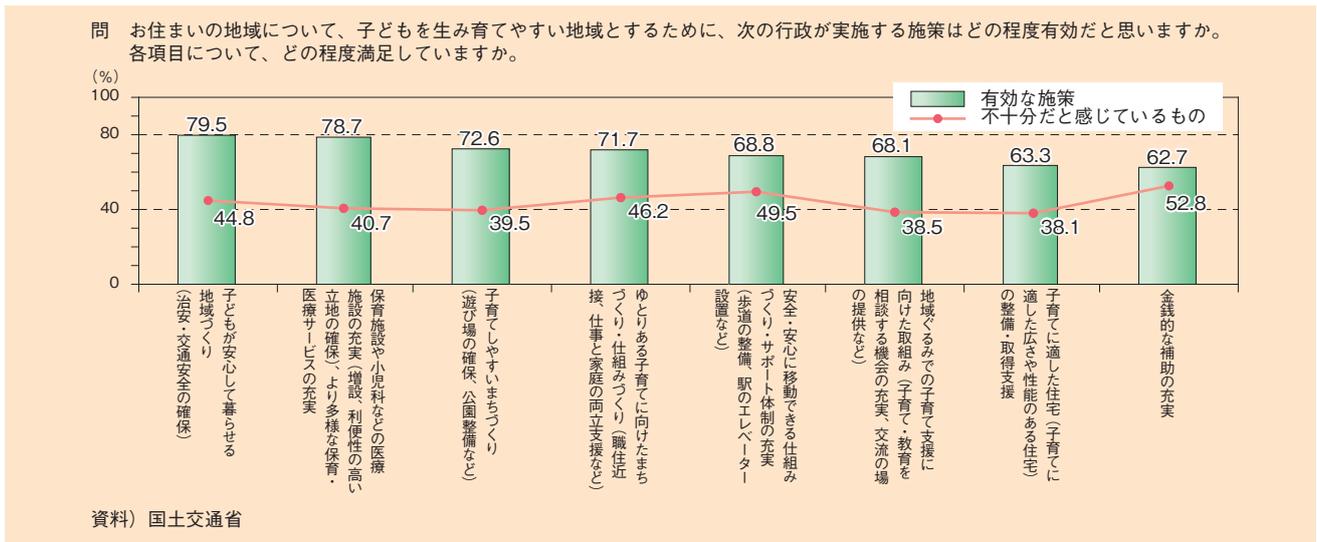
(注) ここで、「現在の子育て世帯」とは、国土交通省の調査において未就学児(0歳から7歳未満)をもつと答えた人々であり、「将来の子育て世帯」とは、子どもの誕生の予定がある、または、子どもをいつかもちたいと答えた人々である。

②子育てニーズに応える環境整備

国土交通省の調査では、子育て環境をより整えるための行政の各施策に6割から8割程度の人々が期待を寄せていることがわかった。

特に、子どもが安心して暮らせる地域づくり、保育所など子育てに必要な施設・サービスの充実、子育てしやすいまちづくり・仕組みづくりといった分野については、7割超の人々が行政の施策が有効であると答えている。

図表73 地域の子育て環境を整えるために実施する行政の施策の有効度

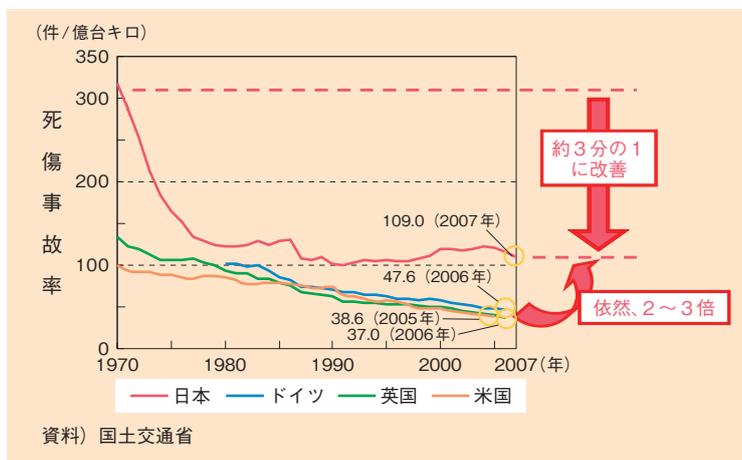


以下、地域における子育て環境について、特に、行政へ高い期待が寄せられている分野を中心に、みてみる。

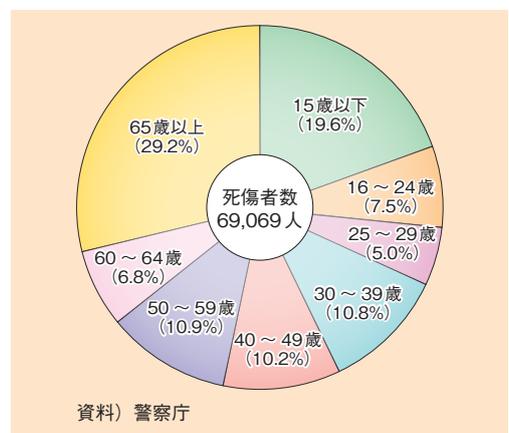
(子どもが安心して暮らせる地域づくり)

図表74は、交通事故の死傷事故率について国際比較したものである。我が国における交通事故の死傷事故率は、減少傾向にあるものの依然として諸外国より高い。図表75は、年齢層別に歩行中の死傷者数をみたものである。全体の約2割が15歳以下であり、子どもは、歩行中に交通事故に巻き込まれ死傷する数が、高齢者に次いで他の年齢層より多くなっている^(注)。

図表74 交通事故 (死傷事故率) の推移 (国別)



図表75 歩行中の年齢層別死者及び負傷者数 (2009年)

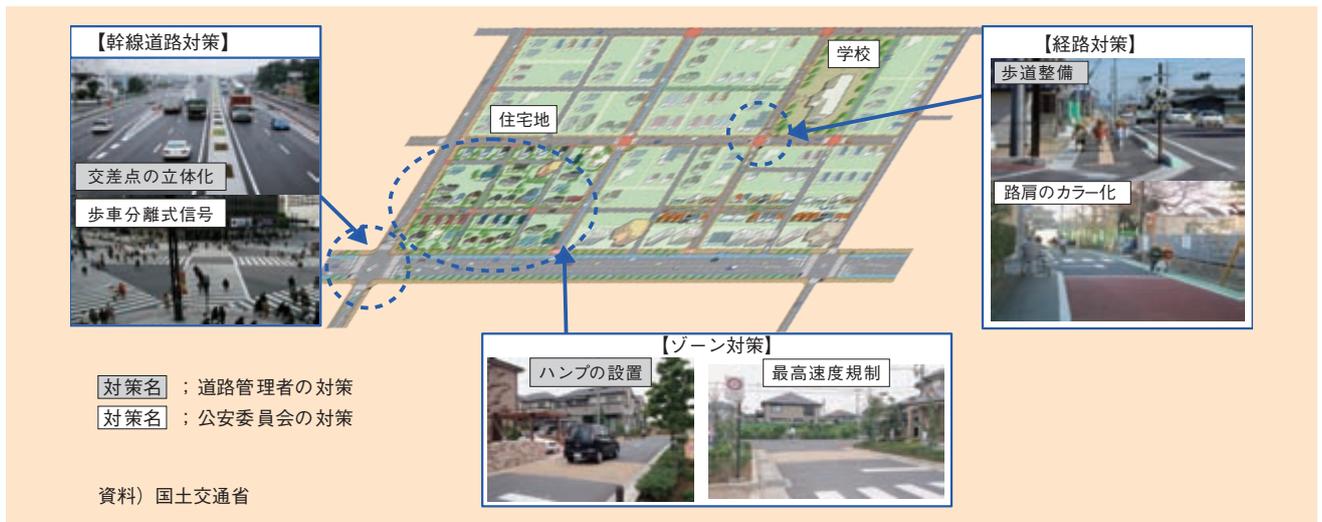


(注) 人口1,000人当たりの歩行中の死傷者数を年齢層別にみると、65歳以上は0.76人、15歳以下は0.74人であり、他の年齢層より高くなっている。

子育て世帯にとっては、日常利用する道路における交通安全対策や防犯対策について、交通規制や防犯パトロールなどソフト面の対策のみならず、交通安全施設や防犯設備の整備などハード面の対策が大切である^(注)。

交通安全対策として、特に子どもが多く通ると考えられる通学路等において重点的に歩道の整備に取り組むとともに、歩道と車道を容易に見分けられるよう歩道のカラー舗装にも取り組むことが重要である。広域的な観点からは、住宅地内においてハンプの設置・速度規制等により車両の速度を制限したり通過交通が流入しないよう誘導したりするなど、生活道路を面的な空間ととらえ、対策を進めることが大切である。

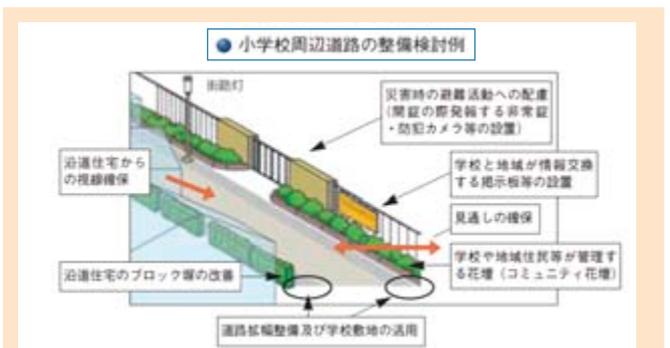
図表76 安心して歩行できる空間の整備



防犯対策として、人の目を確保する地域づくりも有効である。

道路、公園等の植栽等について周囲からの見通しを確保するよう配慮したり、学校、駐車場等の外周の柵等を見通しのよいものにするなど、犯罪を未然に防ぐよう取り組むことが大切である。また、住宅地における通過交通の抑制は、交通安全のみならず、不審者が流入しにくくなるほか、住民の屋外活動が活発になる環境が整うなど治安面でも有効であると考えられる。

図表77 防犯対策としての地域づくり（小学校周辺道路の整備検討例）



今後とも、子どもが安心して暮らせる地域づくりが求められる。

(注) 子育て世帯の安全・安心に対する満足度を高める上で、交通安全対策や防犯対策は重要な要素であること、また、交通安全施設や防犯設備の整備などハード面の対策がより有効であるといった検証がある（国土交通政策研究所「子育てに適した居住環境に関する研究」）。

(子育てしやすいまちづくり)

子育てのしやすいまちづくりとして、子どもの遊び場が必要である。

遊び場の確保に当たっては、身近な都市公園の整備を推進するとともに、老朽化した遊具等の点検・修繕など安全性の維持・確保も必要である。水辺空間は、川辺の生物や草木といった自然に親しみながら子どもが遊べる場であり、安全性を備えた親水空間を確保することも求められる。

図表78 子どもが親しむことのできる水辺空間

桐生川水辺の楽校 (栃木県桐生市)

(注) 「水辺の楽校プロジェクト」では、水辺における環境学習や自然体験活動を進めるに当たって河川の整備が必要な場合に、自然の状態を極力残しながら瀬や淵、せせらぎ、ワンド等の自然環境を保全・復元するとともに、子どもたちが安全に自然に出会えるよう河岸等へのアクセス性の改善等を行っている。2009年度末現在、全国で279箇所が登録されており、各地域の特色を活かした様々な取組みが展開されている。

資料) 国土交通省

子どもを連れて外出しやすいまちづくりを進めることも重要である。

特に乳幼児は、外出中にケアが必要となる場面もあり^(注1)、これに配慮した環境づくりが求められる。例えば、まちなかや駅ナカ・周辺など子育て世帯が頻繁に出向くところに、公共施設や商業施設など地域の既存施設を活用して子育てしやすい空間づくりを行うなどの取組みが大切である^(注2)。

図表79 子育て支援拠点を創出するまちづくり (江東区における例)

赤ちゃんの駅
赤ちゃんの駅シンボルマーク

- ・江東区では、「授乳・オムツ替えの場所を提供でき、男女の区別なく無料で利用できること」を満たす空間を「赤ちゃんの駅」として登録。
- ・シンボルマークにて周知を図るとともに携帯のサイトから検索できる取組みを実施。保育園、公共施設、商業施設等で131カ所(2010.2月現在)が登録。

携帯のサイトから、例えば、「亀戸駅周辺地区」で検索をすると、駅から500m以内で6件の情報が検索される。

■周辺検索結果■
現在地(江東区亀戸6丁目)から500m以内
6件検索されました

3. 薬局内
授乳のための低めのお湯の温度設定の給湯施設

4. 亀戸駅構内
通常は女性トイレ内のパウダースペース、オムツ替えシートと椅子・簡易なカーテンを利用することで授乳スペースとしても活用ができる。

5. 遊ぶスペースと授乳室

6. 保育園
保育園などではインターホンで「授乳(オムツ替え)です。」と伝えれば利用できる

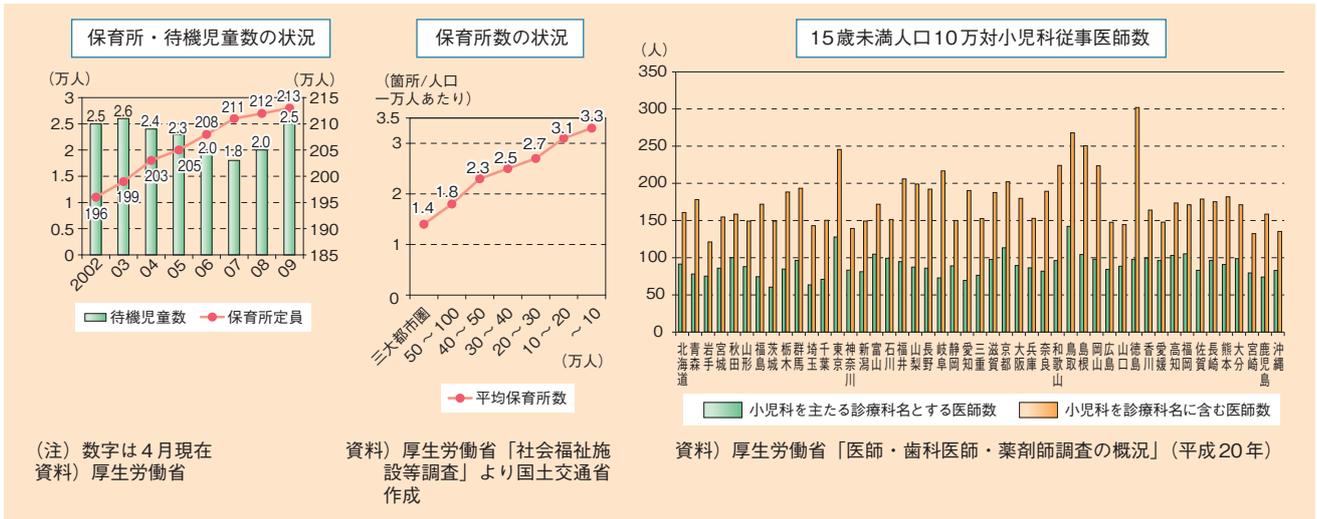
(注1) 乳幼児は、移動においてベビーカーが必要であったり、食事については授乳施設や給湯施設が必要になったりするなど、まちづくりの観点でのニーズがある。なお、ベビーカーでの外出しやすいまちづくりとして、バリアフリー化の状況については、第2章第2節図表87「バリアフリー化の状況」参照。

(注2) 国土交通省「安心して子育てができる環境整備のあり方に関する調査研究」(平成22年)。

(子育てに必要な施設の立地、アクセスの確保)

図表80は、子育てに必要な施設についてみたものである。保育所定員は近年着実に伸びているものの、待機児童数は依然として25万人程度となっている。人口当たりの保育所数は人口規模が大きくなるほど少なく、待機児童率は三大都市圏において高くなっている^(注1)。小児科医療サービスについても、地域によって差異があることがうかがえる。

図表80 子育てに必要な施設の状況



これらの施設については、量的拡大のみならず立地やアクセスもみる必要がある。

自宅から最寄りの保育所への距離は、地方圏において三大都市圏より長くなっており、三大都市圏においてもその距離が500m未満である世帯は4割程度となっている^(注2)。

図表81 最寄りの保育所までの距離別世帯比率



また、子どもを預かる施設や病院への“通いやすさ”は、子育て世帯の住環境を向上させる上で大切である^(注3)。保育所や病院など子育てに必要な施設については、その量的拡大やサービスの充実のみならず、子育てをする人々が利用しやすい立地やアクセスの確保を図ることが重要である。利用する人々にとっては、自宅と職場の往復といった日々の生活における動線に子育てに必要な施設があることが望ましい^(注4)。近年、駅ビルに保育所や病院を設ける鉄道事業者や、社内保育所を設ける企業等が増えつつあるが、子育て世帯の共働き率が増えるなか、今後とも子育てに必要な施設の利便性の高い立地の確保について十分配慮していくことが必要である。

(注1) 第1章第2節図表40「都道府県別生活の諸条件」参照。

(注2) 子どもを預かる施設までの距離については、自宅から5分であることの効用が高く、その距離が10分、15分となると効用が大きく落ち込むといった検証がある(国土交通政策研究所「子育てに適した居住環境に関する研究」)。

(注3) 住環境の各要素のうち、保育、教育、医療に関する住環境の総合的な満足度を高める効果があるものとして、「子どもがかかりつけの病院または診療所の通いやすさ」、「子どもを預かる施設の通いやすさ」は、「保育園などの子どもを預かるサービス・制度」より効果の大きいといった検証がある(国土交通政策研究所「子育てに適した居住環境に関する研究」)。

(注4) 例えば、東京都における認証保育所(計493箇所、2010年3月現在)の最寄り駅からの距離は、駅から徒歩3分以下は35.7%、3分~5分以下は36.9%、5分~10分以下は16.6%、10分~15分以下は7.3%、15分~は3.4%となっている(東京都資料)。

(子育てしやすい仕組みづくり)

子育てのための時間的ゆとりの確保に向けた取組みも大切である。

1日当たりの労働時間・通勤時間が長いほど、家族と過ごす時間は少なくなる傾向にある^(注1)。時差通勤や職住近接、テレワーク等の促進により、通勤時間など仕事に関連する時間を軽減したり、より柔軟な働き方を可能としたりする環境を整えることも重要である。また、輸送機関における通勤混雑率は改善されてきているものの、特に大都市部において依然として高い状況にあり^(注2)、子どもを連れての通勤等に対応する観点からも更なる混雑率緩和の取組みが期待される。

(2) 高齢期ニーズに応える環境整備

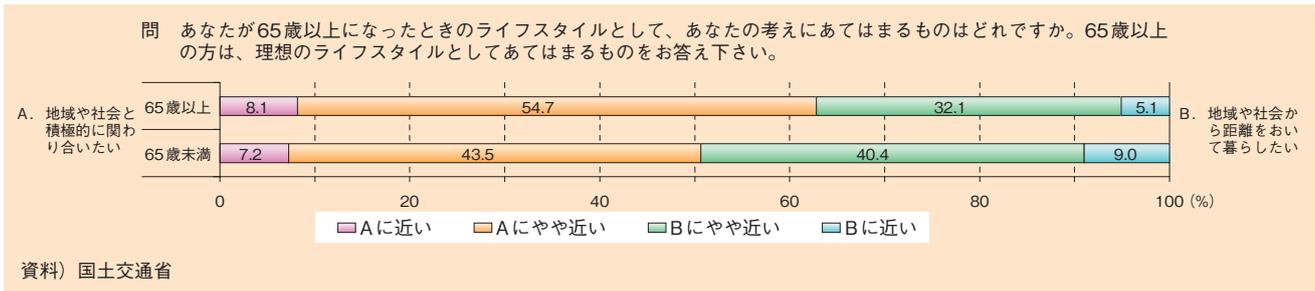
序章・第1章でみたように、我が国では高齢化が急速に進展している。ここでは、私たち一人ひとりの立場から65歳以上の高齢者として過ごすことに焦点を当て、今後求められるものを考える。

① 外出意向と取り巻く環境

(65歳からの暮らしぶり)

国土交通省の調査において、65歳からの暮らし方について考え方を尋ねたところ、現在65歳未満の人々より65歳以上である高齢者の方が、地域や社会と積極的に関わりたいと考えている人が多かった。

図表82 65歳以上になったときの地域や社会との関わり合いに対する考え方

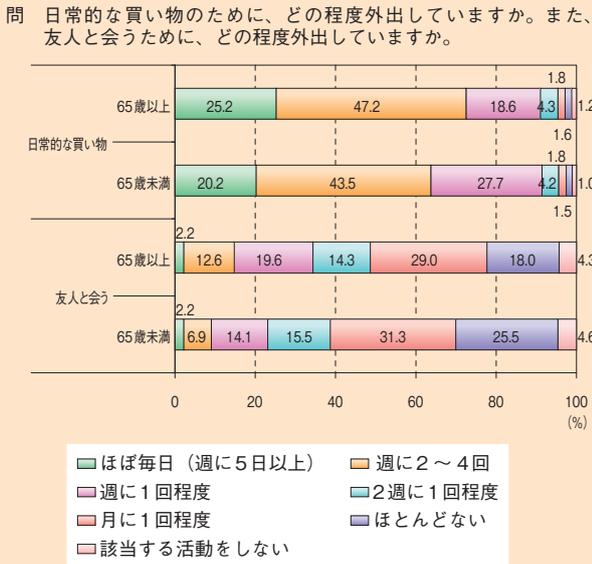


また、現在の日々の暮らしぶりについて、買い物や友人と会うための外出頻度を尋ねたところ、現在65歳未満の人々より高齢者の方が、頻度が高くなっている。さらに、自由時間の過ごし方を尋ねたところ、65歳未満の人々は平日に比べて休日に旅行したり日帰りで遠出したりしている一方で、高齢者は平日も休日も大差なく旅行したり日帰りで遠出したりしていることがわかる。

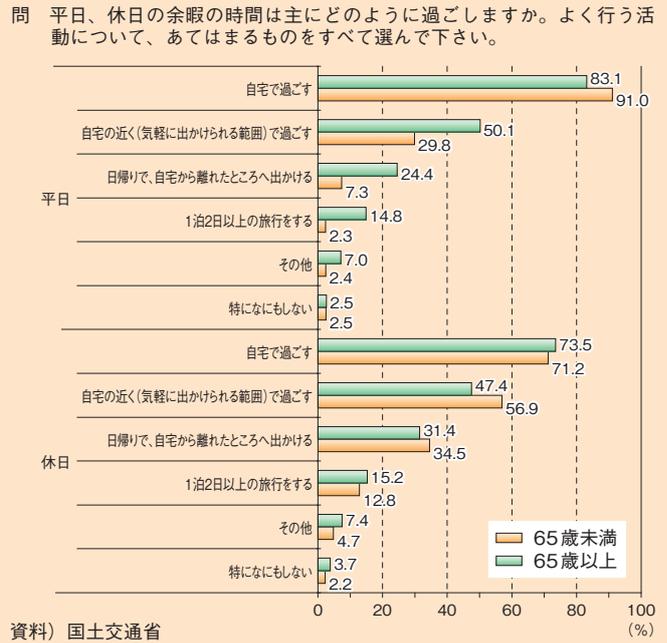
(注1) 総務省「社会生活基本調査」特別集計によると、例えば労働時間と通勤時間の合計時間が8時間から10時間未満である男性雇用者について、家族と過ごす時間が2時間未満である割合は約25%である一方、合計時間が14時間以上では約55%となっている(内閣府「国民生活白書」(平成19年))。

(注2) 混雑率は、最混雑時間帯1時間の平均であり、首都圏は171%、中京圏は146%、近畿圏は133%となっている(2007年、「大都市交通センサス」)。ここで、首都圏、中京圏、近畿圏とは、東京駅、名古屋駅、大阪駅までの鉄道所要時間が2時間以内(中京圏は1時間30分)の地域であり、かつ、首都圏は東京都23区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市への通勤・通学者比率が3%以上かつ500人以上を満たすような市町村(これらの行政区と連担する行政区を含む。)である。なお、混雑率180%は、折りたたむなど無理をしなければ新聞を読めない状況で、150%は、拡げて新聞が読める状況である。

図表83 年齢別外出頻度

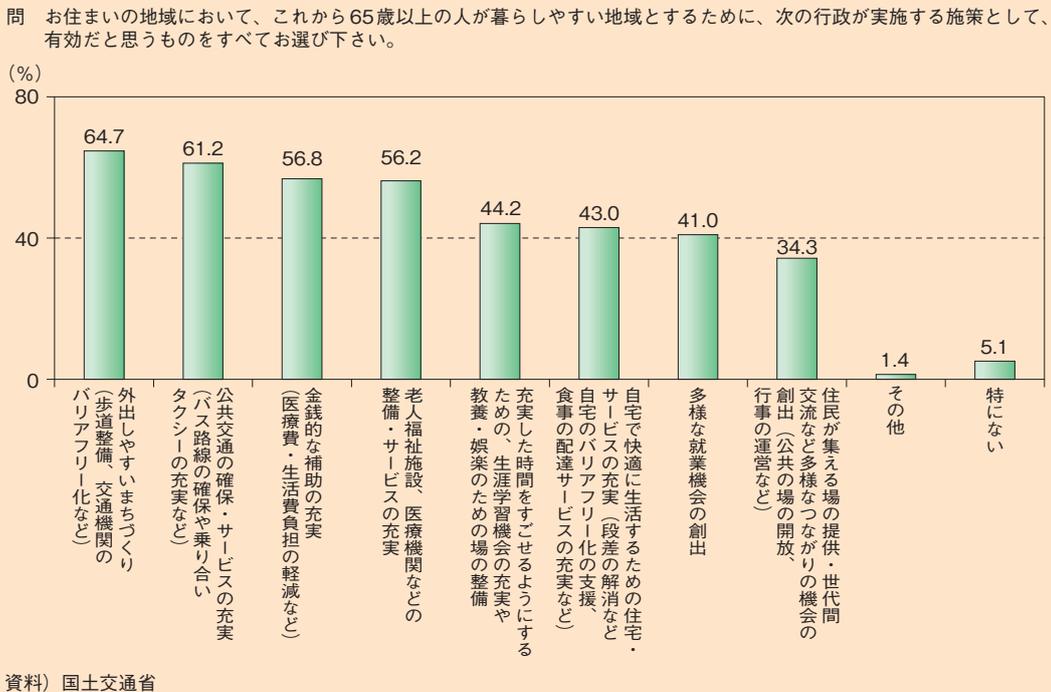


図表84 年齢別平日と休日の余暇の過ごし方



国土交通省の調査では、65歳以上の人々が暮らしやすい地域とするために行政が実施する施策として、特に「外出しやすいまちづくり」、「公共交通の確保・サービスの充実」について有効であると考えていることがわかった。

図表85 65歳以上の人々が暮らしやすい地域とするために行政が実施する施策の有効度



65歳からの暮らしぶりについては、外出を支える環境づくりに対する行政への期待がうかがえる。高齢者の外出を取り巻く環境は、現在、地域・社会においてどの程度整っているのか、以下みる。

(外出しやすいまちづくり)

安全で快適に外出できる生活環境は、暮らしの根幹である。特に高齢者にとっては、自宅を一步出でから目的地で用事を済ませ、再び自宅に戻るまでの間、階段等があると負担になったり、少々の段差も転倒への不安要素になったりすることが考えられる。誰もが安心して社会参加ができ快適に暮らせるような環境を整えるため、外出しやすいまちづくりの更なる推進が必要である。まちなかを安心して通行できるように、幅の広い歩道の整備や歩道の段差、勾配の改善を行ったり、ベンチ等を設置し休憩できるようにしたり、駅やバスターミナルなど旅客施設にエレベーターを設置するなどの対応が求められる。バリアフリー化の進捗状況については、歩道の段差解消、旅客施設における取組み^(注)、建築物のバリアフリー化等、着実に整備されつつある。他方で、例えばノンステップバスの導入率は、三大都市圏に比べて地方圏は低い状況が続いているなど、地域差がある状況にある。

誰もが安心して社会参加ができ快適に暮らせるような取組みが今後とも求められる。

図表86 外出しやすいまちづくり



図表87 バリアフリー化の状況



(注) 1 道路：1日当たりの平均利用者数が5000人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうち、バリアフリー化されたものの割合
 2 建築物：床面積2000平方メートルの特定建築物の総ストック数のうち、バリアフリー化された建築物の割合
 3 旅客施設：鉄軌道駅・バスターミナル・旅客船ターミナル・航空旅客ターミナルで1日当たりの平均利用者数が5000人以上のものうち、段差が解消されたものの割合
 資料) 国土交通省

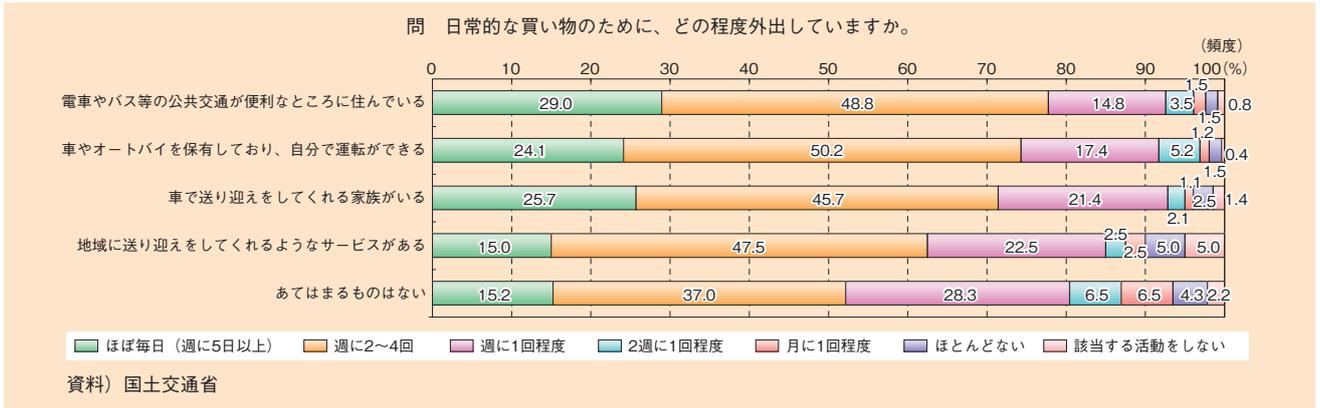
(注) 駅のバリアフリー化により、子育て世代・高齢者の2割近くが駅周辺の商店街で買い物の機会が増えていること、また、駅の乗降客数(定期外)が4~7%増加するといった効果が検証されている事例もみられる(国土交通政策研究所「三世代共生ユニバーサル社会の構築に向けた調査研究」)。

(地域の足の確保)

高齢者が外出するに当たっては、その手段をどう確保するかも課題となる。積極的な外出意向があっても、地域の公共交通機関の状況などおかれた環境により外出の可否が制限されることは望ましくない。

国土交通省の調査において、高齢者の移動を取り巻く環境と外出の頻度の関係を見たところ、両者は関連性があることがうかがえた。公共交通が便利なところに住んでいる高齢者の方が、多頻度にて日常的な買い物のために外出している。

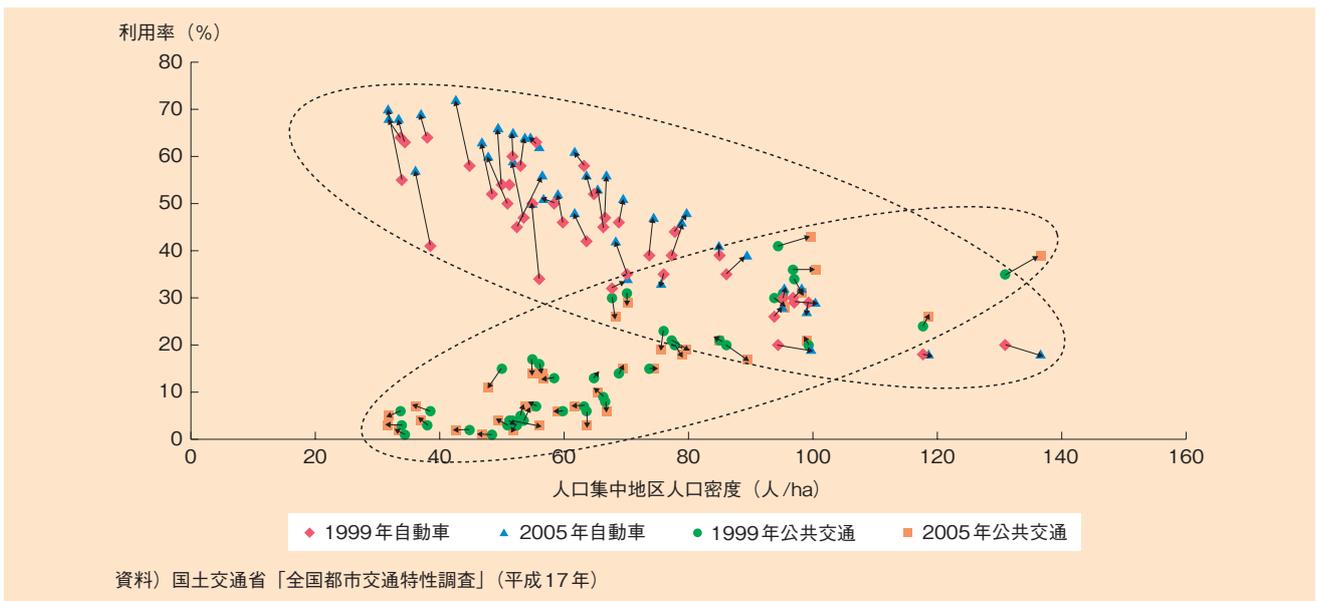
図表88 高齢者の移動を取り巻く環境と外出頻度



一方で、公共交通の利用率には地域差がある。

図表89は、人々の主な移動手段の利用状況をみたものであるが、人口密度が低い地域において、公共交通の利用率が低い水準にあるとともに、自動車の利用率は近年高まっている。また、特に地方圏において、移動を取り巻く環境として公共交通の利便性が確保されていない状況がうかがえる^(注)。

図表89 公共交通の利用率と自動車の利用率



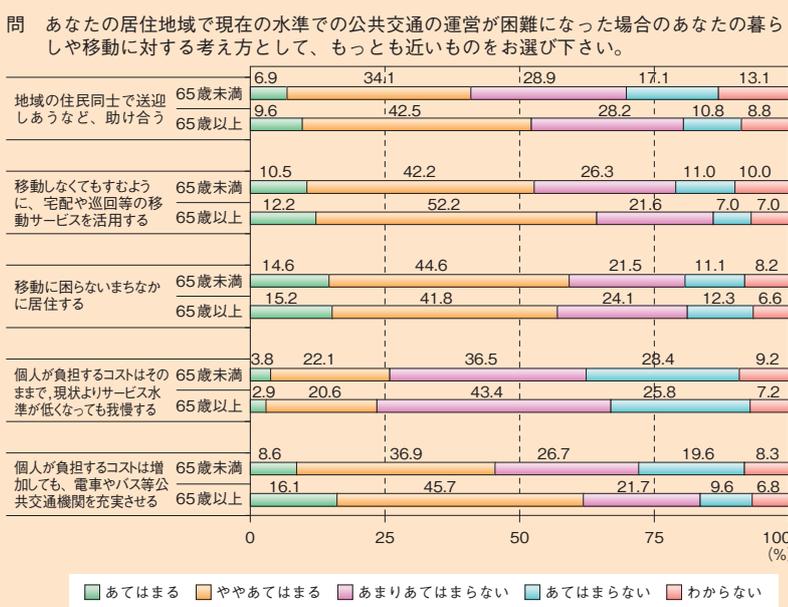
(注) 国土交通省の調査において、移動をとりまく環境について尋ねたところ、「電車やバス等の公共交通が便利なところに住んでいる」と答えた人は、三大都市圏で71.7%、地方圏で39.9%となっており、「車やオートバイを保有しており、自分で運転ができる」と答えた人は、三大都市圏で54.4%、地方圏で70.9%となっている。

今後、自動車に過度に依存する傾向が続くと、高齢化が進展する中、自動車を利用できなくなった場合に外出できないといった懸念も生じる。誰もが安心して暮らすことができるよう、地域における移動手段の確保に向けた取組みが求められる。

国土交通省の調査において、移動等に対する人々の考え方を尋ねたところ、「個人が負担するコストは増加しても電車やバス等公共交通機関を充実させる」との考え方が、「個人が負担するコストはそのままでも現状よりサービス水準が低くなっても我慢する」との考え方を上回った。この傾向は、特に高齢者において強い。公共交通の再生が求められる^(注)。また、地域の足を確保する観点では、最近では、デマンド交通も普及しつつあるが、これは自宅と目的地を柔軟かつニーズに沿った時間設定でつなぐものであり、地域特性や人々の需要にきめ細やかに対応することが期待される。さらに、地域の住民同士で送迎し合うことも方策の一つである。自動車への依存度が高い地域において、自動車が利用できなかったり、送り迎えをしてくれる家族がいなかったりする人々に対して、助け合いの視点により地域全体で人々の移動を支えていく観点も重要である。

他方で、移動に困らないまちなかに居住したり、宅配等のサービスを利用したりすることも考えられ、総合的な取組みが必要である。

図表90 暮らしや移動に対する考え方



資料) 国土交通省

図表91 デマンド交通



資料) 国土交通省

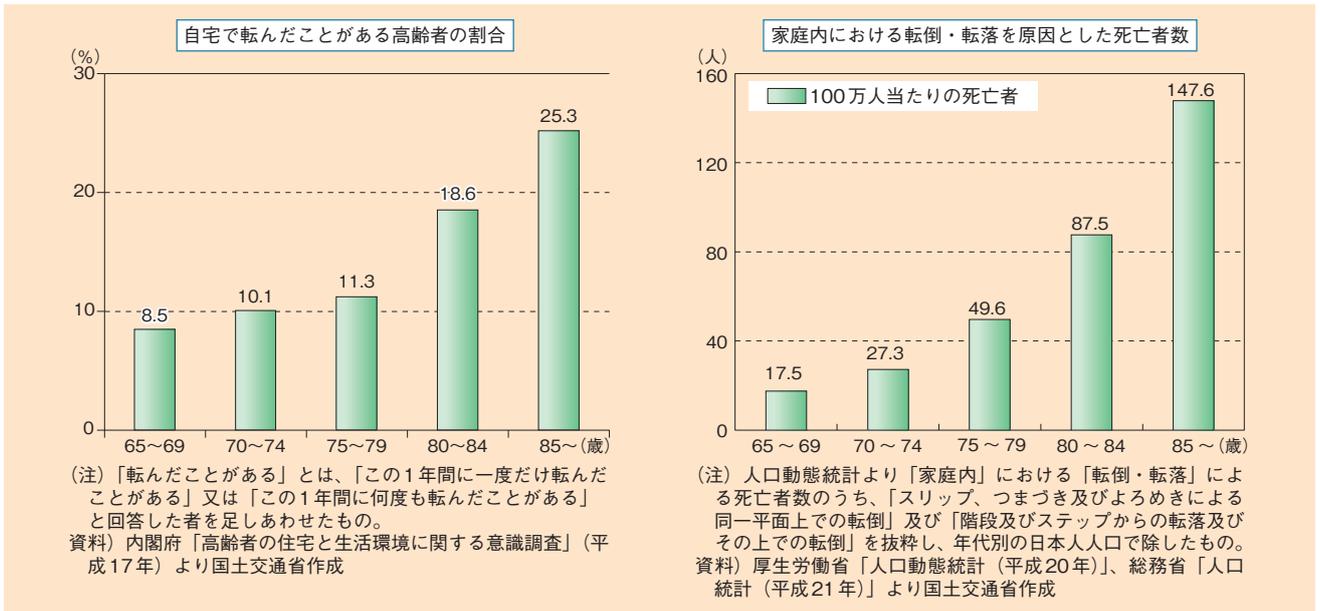
(注) 国土交通省が2008年11月に実施した調査によると、公共交通が整備されていることについての重要度は、公共交通の利用頻度にかかわらず高くなっており、公共交通サービスの確保がセーフティーネットとして位置づけられ、安心感の醸成につながっていることがうかがわれる。

②安全に暮らせる住まいの重要性
(65歳からの生活における危険)

前述の通り、65歳以上でも積極的な外出意向があるなど“元気な高齢者像”がうかがえたが、一方で、高齢期は一括りに捉えることはできない。

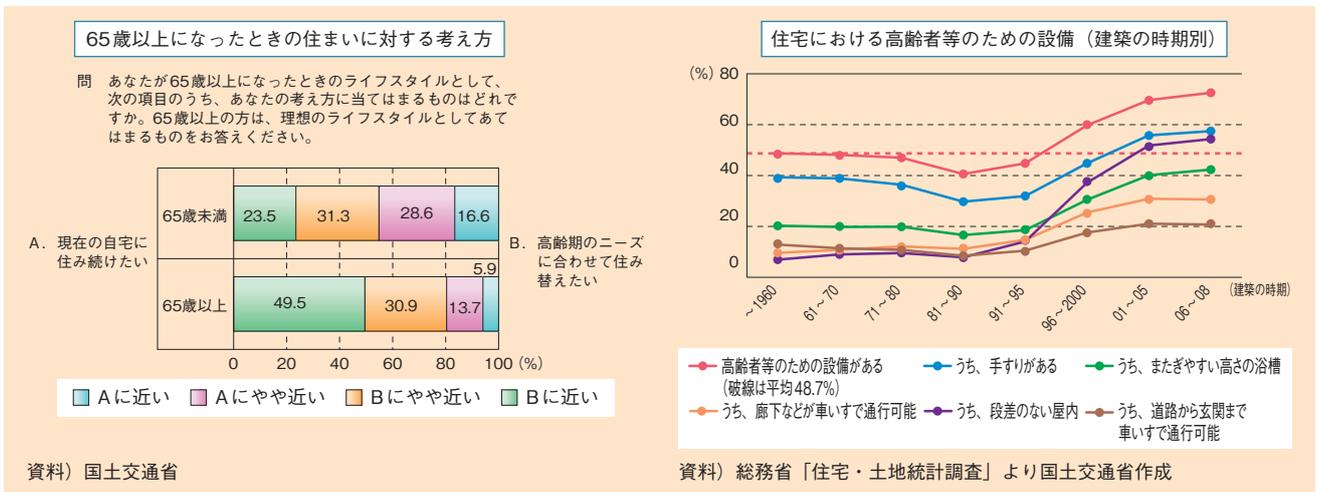
例えば、自宅で転倒したことがある高齢者は、65歳以上69歳以下では約9%であるが、85歳以上では4人に1人にまで増加している。さらに、家庭内における転倒・転落を原因とした死亡事故についても、65歳以上69歳以下と、75歳以上79歳以下では、2倍以上もの差がある。住み慣れた我が家にも、歳を重ねるにつれて危険な要素がでてくることがうかがえる。

図表92 住まいの危険



また、国土交通省の調査において、65歳からの暮らし方について考え方を尋ねたところ、現在65歳以上である高齢者は自宅に住み続けたいとの意向が強いことがわかった。一方で、住宅における高齢者のための設備については、築年数の古い家では半分も整っていない。

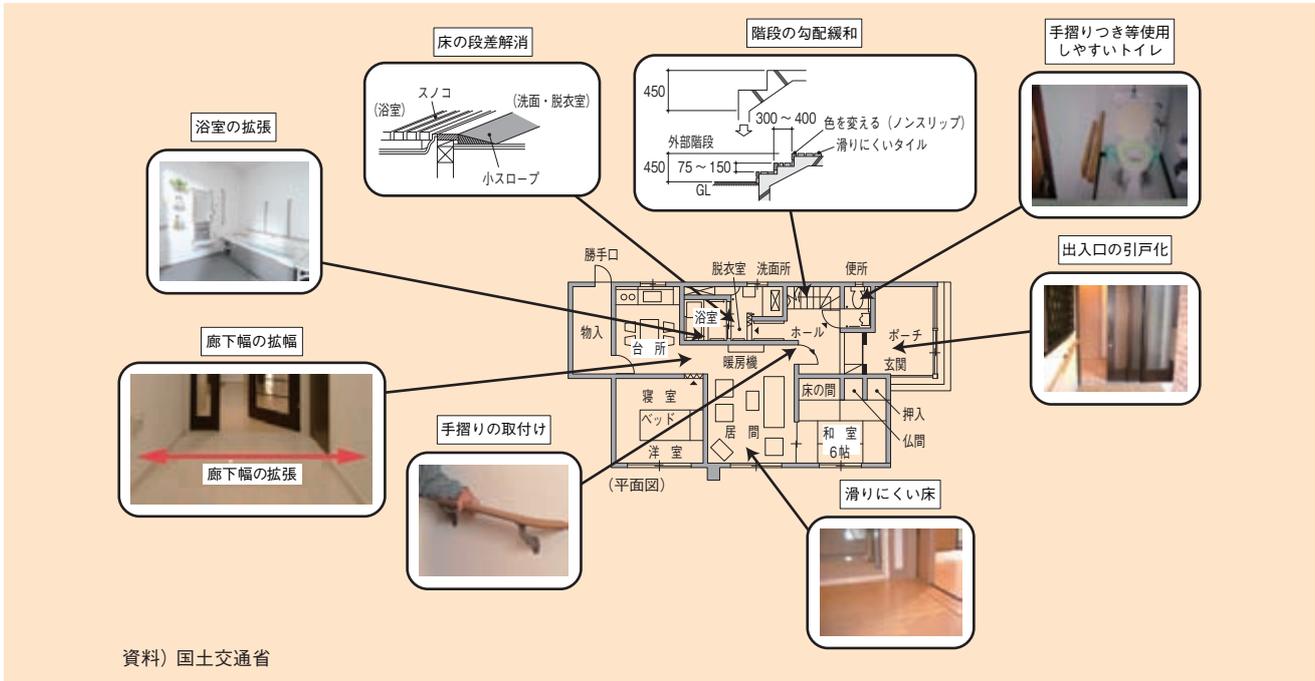
図表93 自宅に住み続けたい意向と住まいの設備



(安全に暮らせる住まいの確保に向けて)

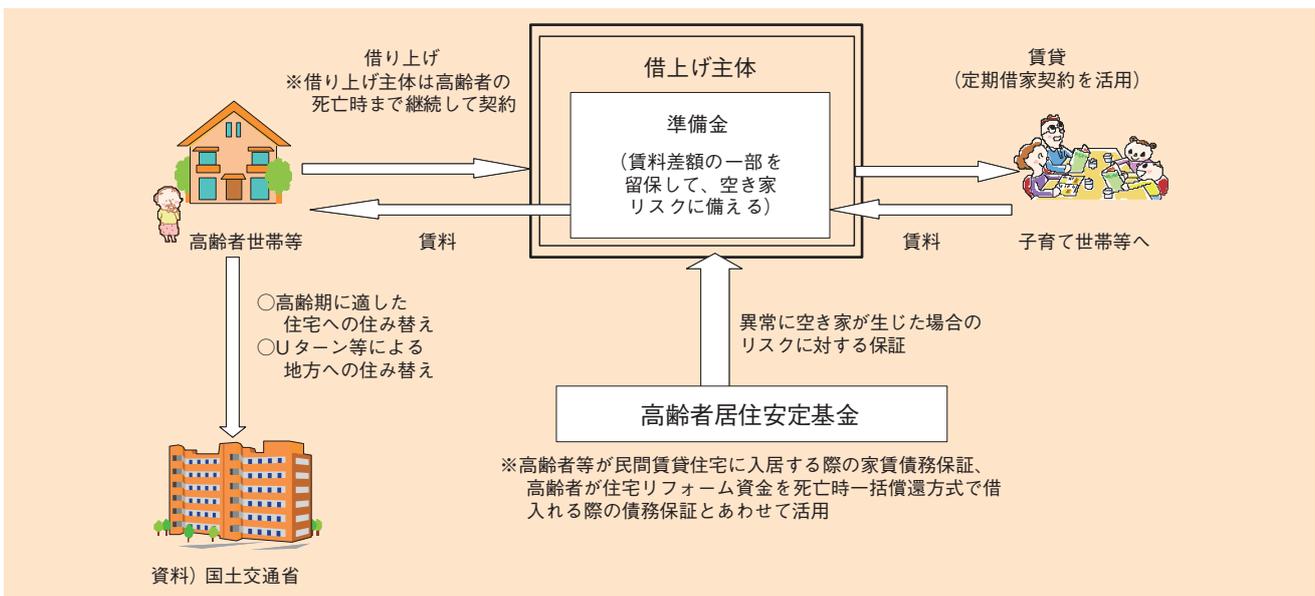
高齢期に向けて、安全な住まいを確保することは重要である。住み慣れた我が家で暮らし続けるため、バリアフリー化など高齢期ニーズへの対応が必要となる。

図表94 バリアフリー化



また、高齢期ニーズに対応した住宅に住み替えることも考えられる。住み替えについては、例えば、子育て世代は広さを求める一方で、高齢者世代は広さよりバリアフリー化を必要とするなど、住宅へのニーズが世代によって異なるという側面をとらえてマッチングを図ることにより、既存の住宅ストックを有効活用する視点も大切である。

図表95 高齢者世帯と子育て世帯の住み替え需要マッチング



2 つながりがもたらす豊かな少子高齢化社会

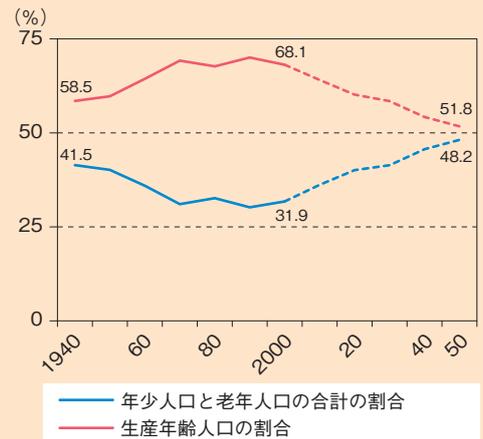
豊かな少子高齢化社会を形づくるためには、前項でみた行政等による子育て支援や高齢者対策のみならず、地域・社会全体での取り組みがなければ成り立たない。ここでは、子育て世帯・高齢者世帯とこれを取り巻く地域コミュニティの観点から、今後求められるものを考える。

(孤立化の可能性)

今後の少子高齢化する社会においては、生産年齢人口の割合が減少し、これまでの社会とは異なる対応が求められる。

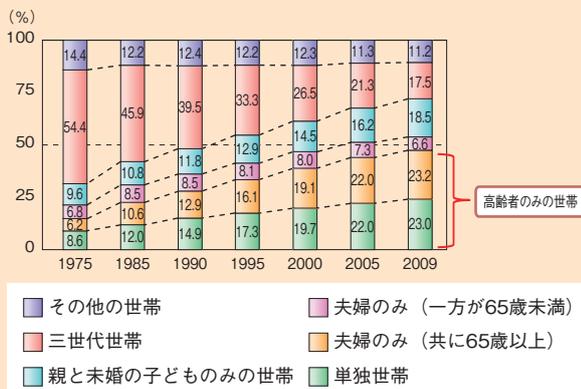
世帯の状況を見ると、近年、単身高齢者世帯が増加している。また、三世帯世帯の割合が低下する^(注1)とともに、共働き世帯は増加傾向にあるなど^(注2)、子育て世帯の状況も変化していることがうかがわれる。世帯の個別化の傾向が続くと、個々人の単位で生活する人々が増えることとなる。このとき地域・社会との関わりが薄ければ、特に単身高齢者は孤立化する可能性も生じうる^(注3)。世帯という血縁的なつながりのみならず、地域・社会全体において支えていくことも重要である。

図表96 年少人口と老年人口の合計の割合と生産年齢人口の割合



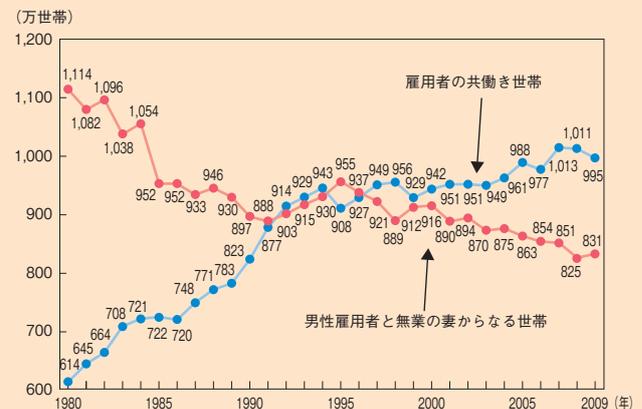
資料) 国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集 2010」をもとに、国土交通省作成

図表97 高齢者を含む世帯の構成の推移



(注) 三世帯とは、世帯主を中心とした直系三世帯以上の世帯
資料) 厚生労働省「厚生行政基礎調査報告」、「国民生活基礎調査」より国土交通省作成

図表98 雇用者の共働き世帯の推移

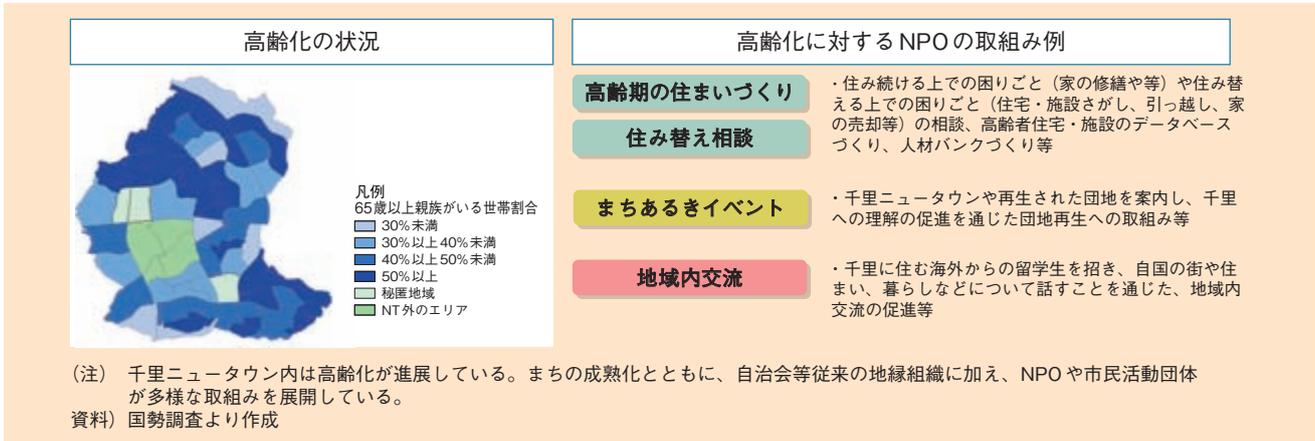


(注) 1 1980年から2001年は総務省「労働調査特別捜査」(各年2年。ただし、1980年から1982年は各年3月)、2002年以降は「労働力調査(詳細集計)」(年平均)より作成。
2 「男性雇用者と無業の妻からなる世帯」とは、夫が非農業雇用者で、妻が非就業者(非労働力人口及び完全失業者)の世帯。
3 「雇用者の共働き世帯」とは、夫婦ともに非農業雇用者の世帯。
資料) 総務省「労働力調査特別調査、労働力調査詳細集計」

(注1) 三世帯世帯は、1989年に14.2%であったが、2009年には8.4%となっている(厚生労働省「国民生活基礎調査」)。
(注2) 夫婦と子どものいる世帯(妻の年齢39歳以下)について、末子の年齢別に妻の有業率を2002年と2007年でみると、末子が3歳未満では29.1%から33.1%へ、3歳から5歳では46.1%から51.8%へ、6歳から8歳では58.0%から62.4%へ、9歳から11歳では68.6%から71.6%へと、それぞれ上昇している(総務省「就業構造基本調査」)。
(注3) 単身高齢者の生活時間(睡眠時間を除く)を一緒にいた人別にみると、一人でいた時間が12時間2分で、睡眠を除く生活時間の76.8%を占めている(総務省「社会生活基本調査」(平成18年))。

また、高齢化による課題の一つに、まち全体の高齢化があげられる。第1章でもみたとおり、全国的にみれば小規模な地方公共団体において高齢化率は高い^(注)が、例えばニュータウン等の団地の高齢化といったように、局所的に高齢化率が高くなり、まちづくりの観点から対応が求められる場合もある。

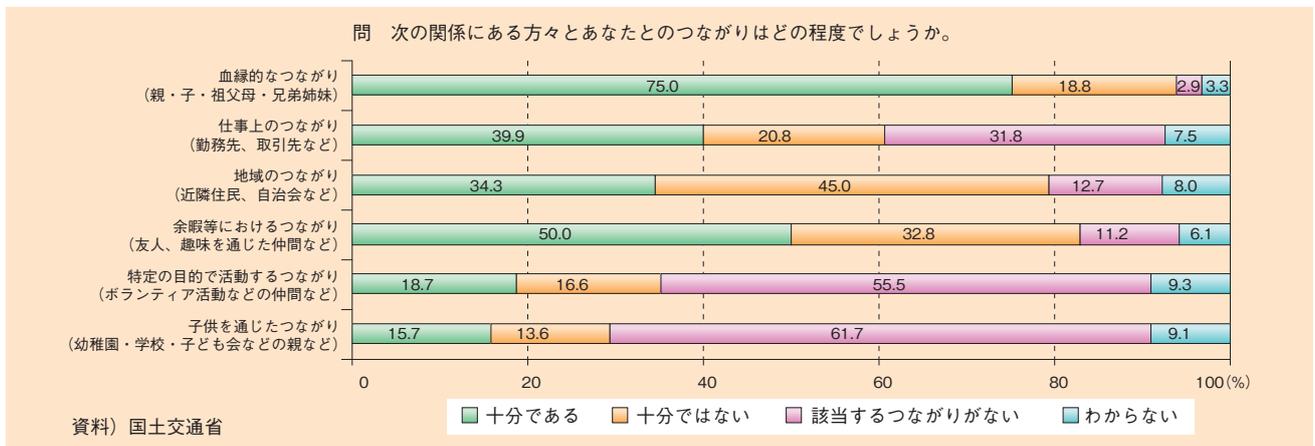
図表99 団地の高齢化（千里ニュータウンの例）



(人とのつながりへのニーズ)

国土交通省の調査において、人とのつながりの程度について尋ねたところ、家族など血縁的なつながりについては4人に3人の人が十分であると答えている一方で、地域とのつながりについては半数程度の人が十分ではないと考えていることがわかった。

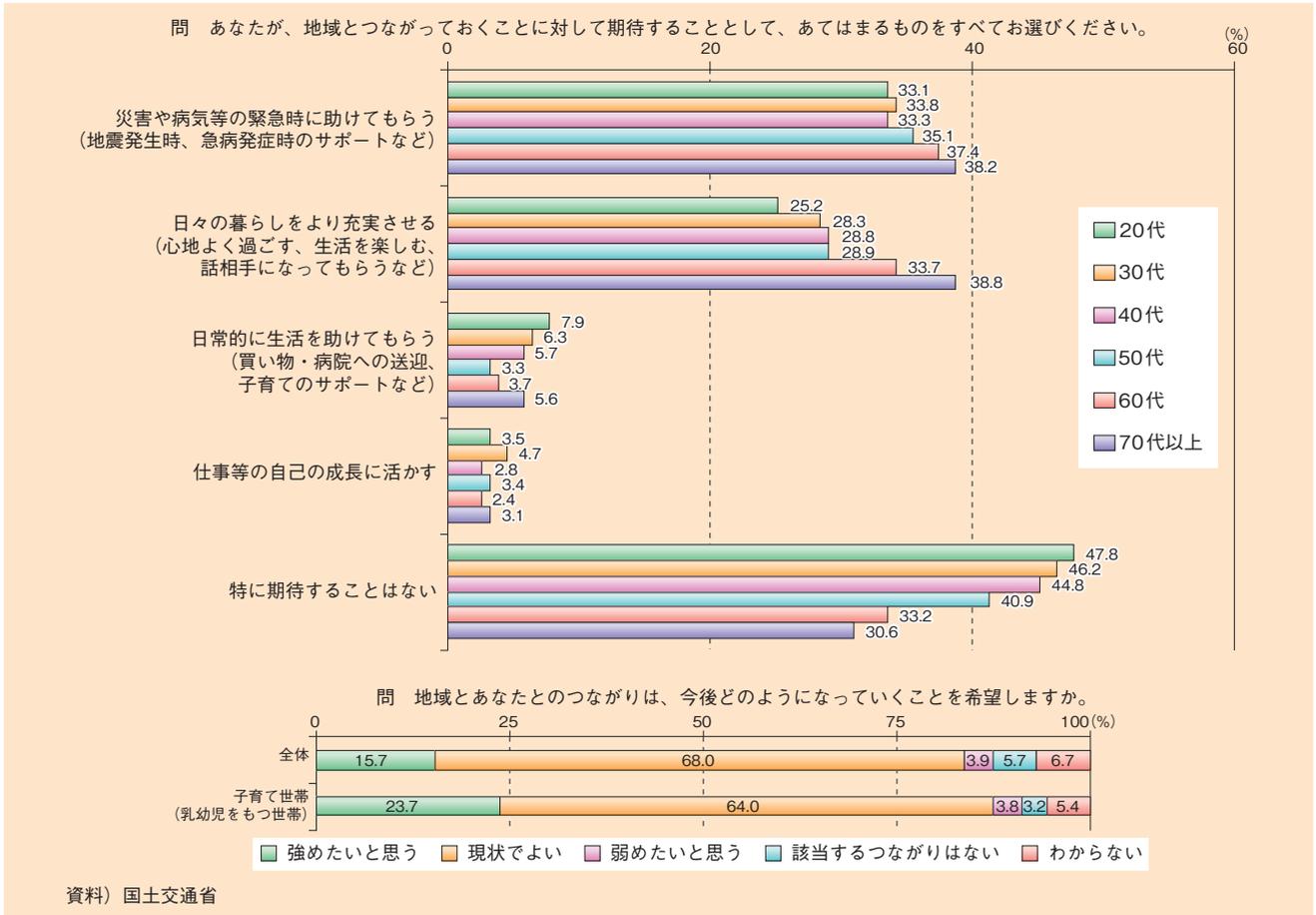
図表100 人とのつながりの程度



(注) 第1章第2節図表27「市町村の人口規模と高齢化率（2005年）」参照。

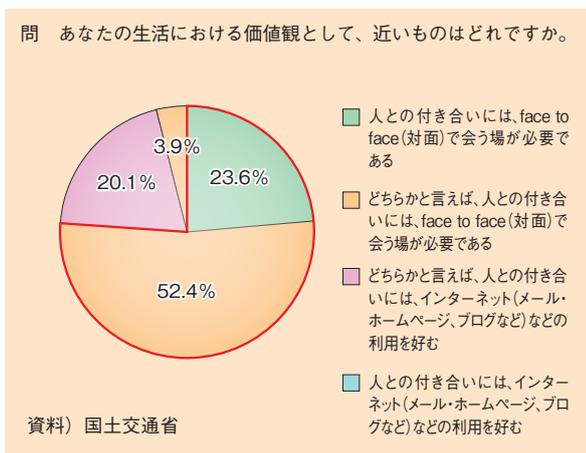
また、高齢者は他の世代に比べ、地域とつながっておくことで災害など緊急時に助けってもらったり日々の暮らしを充実させたりすることへの期待が高いことがうかがえた。また、今後、地域とのつながりを強めたいという意向は、子育て世帯において高くなっている。

図表101 地域とのつながりに対する意向

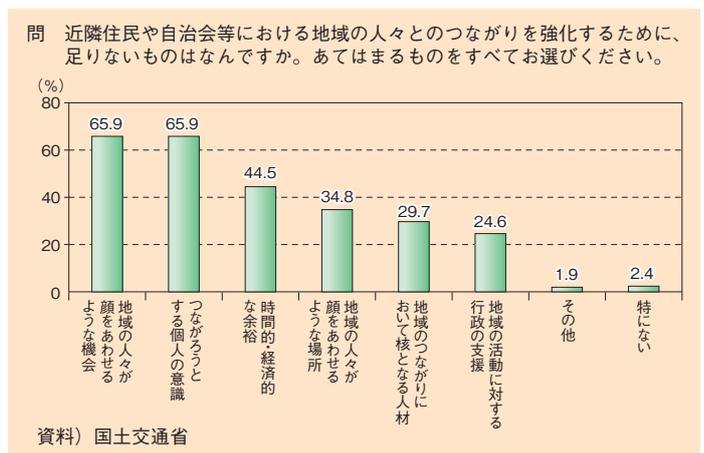


人との付き合い方は、対面に加えてインターネット等ITを利用したものも盛んになっている。他方で、国土交通省の調査において、現在でも多くの人々が対面で会う場が必要であると考えていること、また、地域の人々とのつながりを強化するために顔を合わせるような機会やつながろうとする個人の意識が最も必要であると考えていることがわかった。

図表102 人との付き合い方に関する考え方



図表103 地域のつながりを強めるために必要なもの



地域活動をきっかけとして、地域とのつながりをもつことも考えられることから、取り組みやすい地域活動から参加したり、NPO等の団体による子育て支援や高齢者との交流などに協力したりすることにより、世帯や世代間のつながりを創出していくことが大切である。その際、交流の場として空き家などのスペースを活用し、地域の子どもやその親を支援することなども考えられる。

図表104 子育てを支援する交流拠点



(つながりを活かした地域づくり)

人とのつながりへのニーズもある中、地域・社会全体で子どもや高齢者を見守り支えていく取組みが求められている。特に、世帯の個別化の傾向が続く中では、子育て世帯、高齢者世帯を取り巻く地域コミュニティによって、地域全体による温かい子育て環境を醸成するとともに、高齢化がもたらす課題に対応していくなど、豊かな少子高齢化社会を形づくるべく取り組んでいくことが重要である。今後とも、人とのつながりの中で、少子高齢化時代の地域づくりに取り組んでいくことが求められる。

第3節 新たな価値の発見と魅力の創造

前節までは、人口減少・少子高齢化に対して求められる対応をみた。ともすれば不安感が漂う時代において、地域の活力を維持しそれを次世代へ引き継いでいくためには、おかれた厳しい状況の中で、現状維持にとどまらず新たな価値を発見していくことが必要である。新しい時代に向けて、まず、地域の暮らしの“内”なる魅力を高めるとともに、地域の“外”の人をも惹きつける魅力を創出し発信していく、さらに、新しい成長モデルを構築していくことが重要である。

1 地域の暮らしの魅力を高める

(地域の魅力とは何か)

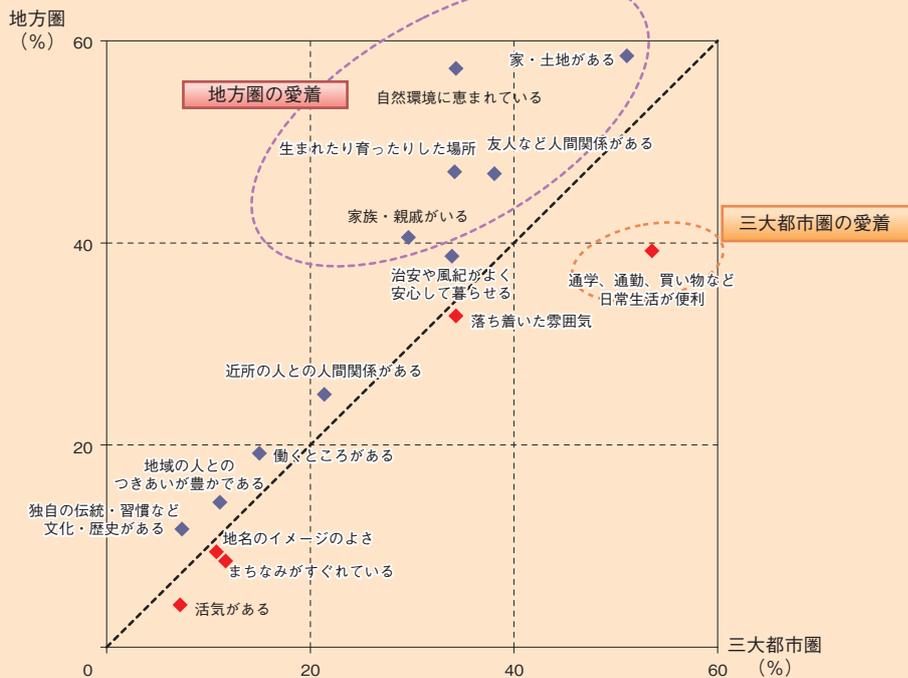
国土交通省の調査では、現在住んでいる地域に対して、4人に3人が愛着を感じていることがわかった。この傾向は、三大都市圏と地方圏で変わらない。愛着を感じる要素については、三大都市圏においては、利便性、地方圏においては、「家や土地があるから」、「自然環境に恵まれているから」、「友人など人間関係があるから」など様々な理由が挙げられている。

図表105 住んでいる地域への愛着の度合いとその要因

問 日常の何気ない暮らしにおいて、人が豊かさやしあわせを実感するとき、その理由には多種多様なものがあります。その要素の一つに、お住まいの地域への愛着の度合いがあげられます。あなたは現在お住まいの地域に愛着を感じていますか。



問 あなたの住んでいるまちについて、愛着を感じる要素として、あてはまるものをすべてお選び下さい。

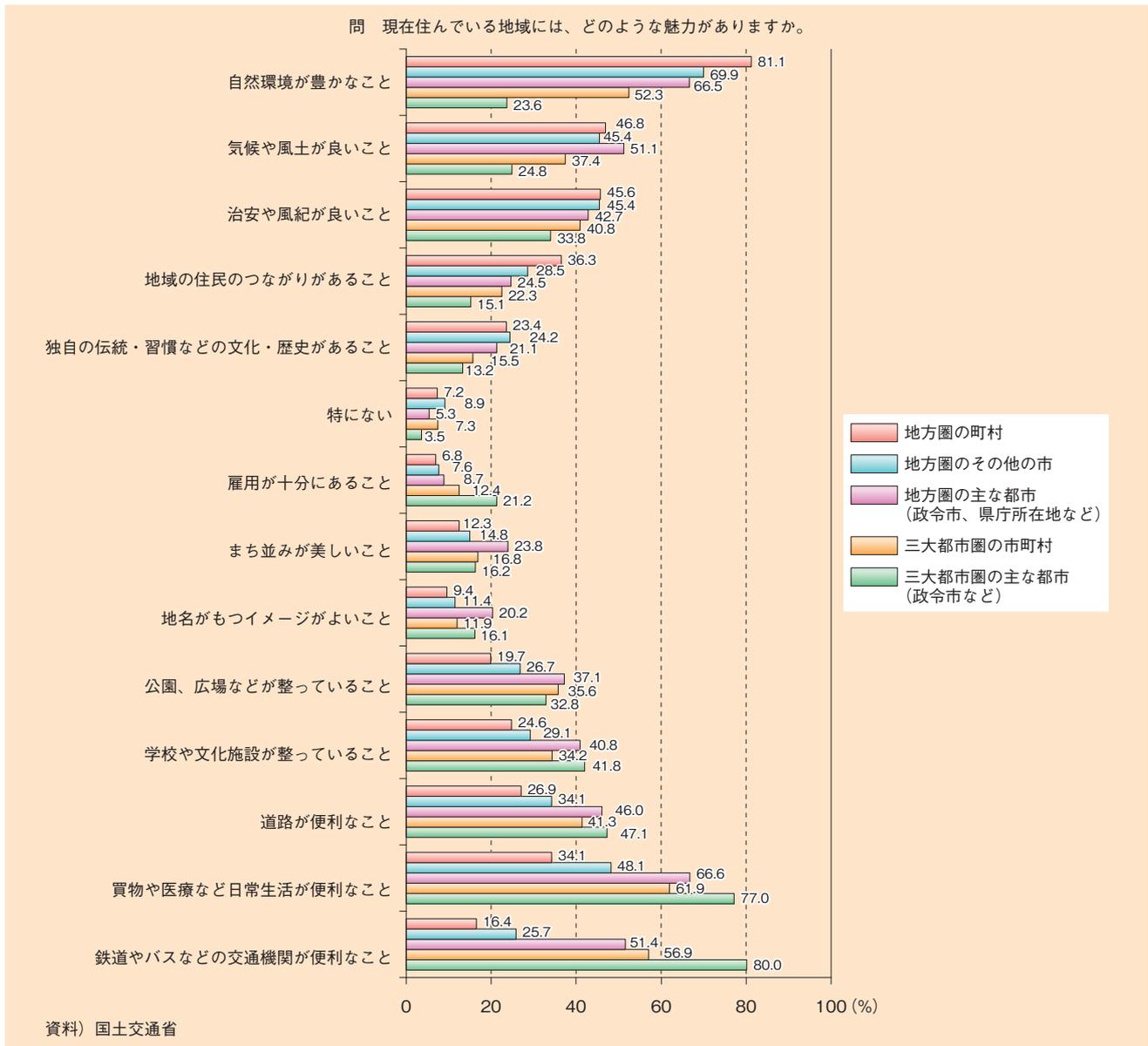


資料) 国土交通省

また、どのような地域に住みたいと考えるのか尋ねたところ^(注1)、現在住んでいる地域に住みたい地域ととらえている人々の割合がどの年代においても最も高くなっている^(注2)。

図表106は、現在住んでいる地域の魅力を尋ねたものである。三大都市圏の人々が惹かれているものは、交通が便利、買い物など日常生活が便利等「利便性」に関する要素が強い。一方で、三大都市圏と比較して特に地方圏の人々が惹かれているものは、自然環境の豊かさ、気候や風土のよさ、治安や風紀のよさ、住民のつながり、文化・歴史等、その地域が持つ「地域らしさ」に関する要素が強い。

図表106 現在住んでいる地域の魅力



以下では、これらの各要素についてみていく。

(注1) 第1章第2節3. 図38参照。

(注2) 例えば、20代の人々で現在住んでいる地域に住み続けたい人の割合は、三大都市圏の主な都市で77.2%、三大都市圏の市町村で44.8%、地方圏の主な都市で48.8%、地方圏のその他の都市で31.5%、地方圏の町村部にて45.0%となっており、それぞれの区分において最も高い割合を占めている。

(1) 暮らしの利便性

(利便性へのニーズと現状)

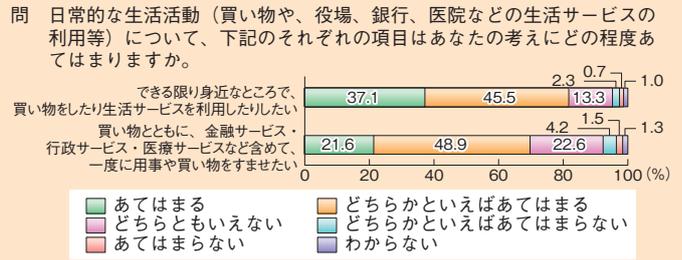
暮らしの利便性は、地域の魅力を形づくる重要な要素の一つである。

日常生活において、まちなかで買い物をしたり、金融機関や行政等のサービスを利用したり、病院に行ったりするなど、様々な活動を行っているが、これらの活動をできる限り身近なところで一度に済ませたいというニーズは強い。

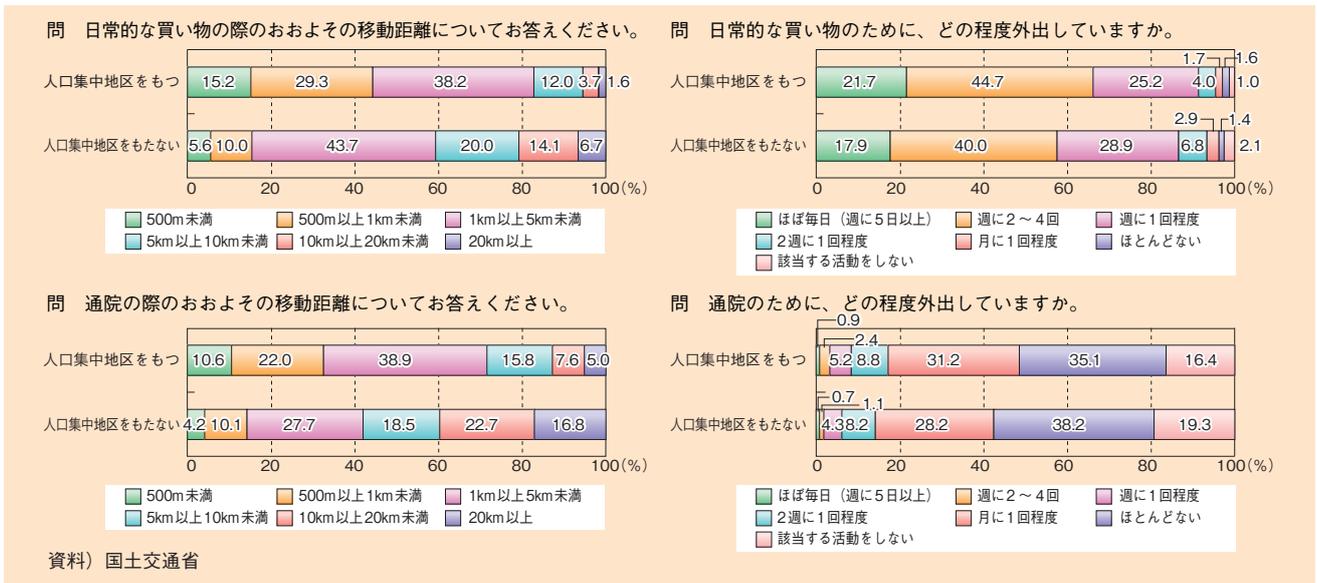
日常生活において人々が移動する距離は、地域の状況に影響される。

国土交通省の調査では、人々が集まって住んでいる地域^(注1)の方が、そうでない地域^(注2)よりも、生活圏がより小さい傾向がうかがえた。特に、日常的な買い物、通院については、集まって住んでいる地域において移動距離が短く、商業施設・医療施設等の都市機能までの距離が短くなっていることがうかがえる^(注3)。さらに、集まって住んでいる地域の方が、日常的な買い物の頻度がやや多いなど、地域の状況によって外出頻度にも影響がみられる。

図表107 日常的な生活活動に関する考え方



図表108 人口集中地区の有無と移動距離・外出頻度の関係



(利便性の確保に向けた取組み)

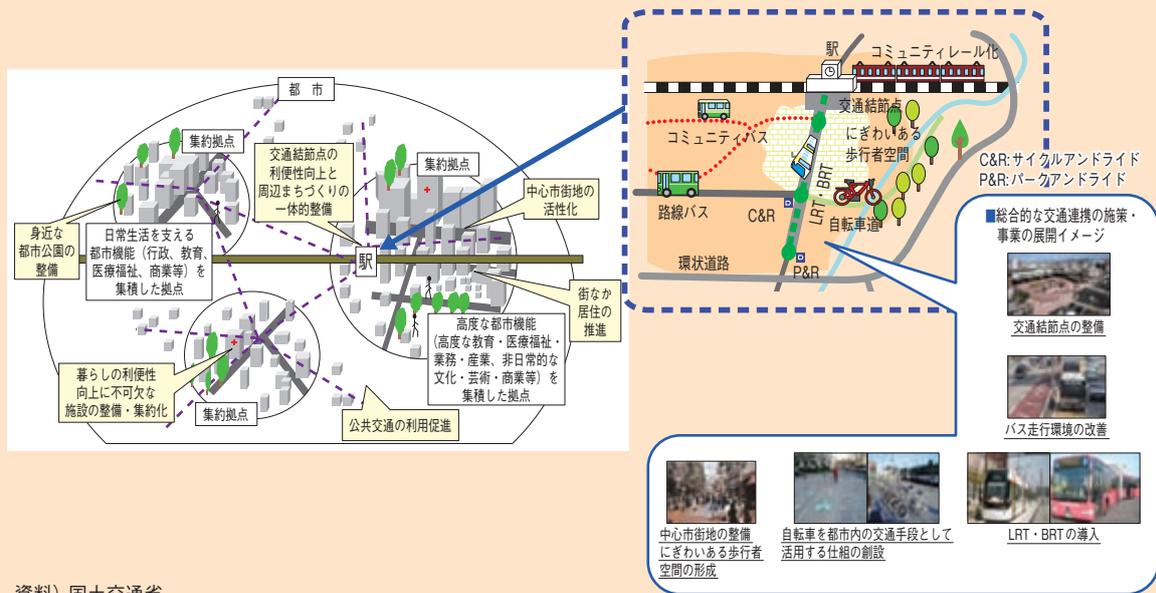
できる限り身近なところで一度に用事を済ませたいといった利便性へのニーズに応えるためには、都市を集約することが必要である。人々が集まって住み、暮らしに必要な機能が集積されると、より多くの人々が、日常の用事を身近なところで一度に済ませる環境が整う。加えて、週末などに利用する大きな商業施設や文化施設等がある中心市街地まで公共交通機関によりアクセスできれば、自動車に過度に依存せず、公共交通や自転車などを利用しながら歩いて暮らすことができるような利便性の高い暮らしの実現が可能となる。

(注1) 集まって住んでいる地域とは、ここでは、人口集中地区を少なくとも一部にもつ市区町村を指す。

(注2) 人口集中地区を全くもたない市区町村を指す。

(注3) 通勤・通学や友人と会うなどの生活活動については、地域差があまりみられなかった。

図表109 歩いて暮らせるまちづくりに向けた取組み

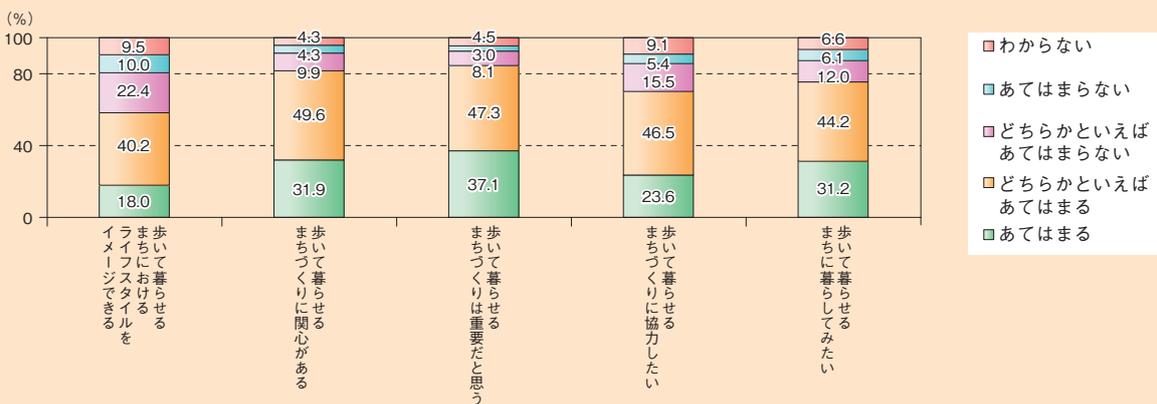


資料) 国土交通省

人々の歩いて暮らせるまちづくりへの関心も高い。国土交通省の調査では、約8割の人々が歩いて暮らせるまちづくりに関心がある、重要だと思うと答えている^(注1)。また、4人に3人が歩いて暮らせるまちに暮らしてみたいと答えている^(注2)。用事を自宅の近くで済ませている人々においてこの傾向は高く、実際に住みやすさを実感している様子が見える^(注3)。

図表110 歩いて暮らせるまちづくりに対する意向

問 現在、一部の自治体では、自動車に過度に依存しない、歩いて暮らせるまちづくりに向けた取組みが行われています。これは、まちをコンパクトに集約し、人々がある程度集まって住むことにより実現されます。あなたの考えにあてはまるものをお答えください。



資料) 国土交通省

(注1) 歩いて暮らせるまちづくりに向けた取組みについて、有効だと思うものは、「徒歩や自転車でいける範囲に、日常生活に必要な商店や診療所などの施設を集める」が71.8%、「鉄道やバスなどの公共交通機関の整備・維持を行う」が60.5%となり上位を占めている。
 (注2) 歩いて暮らせるまちに暮らしてみたい理由は、「高齢期など自動車を利用できない際にも安心して生活できる」が79.7%、「自動車の利用を減らし、環境への影響を減らすことができる」が61.2%、「まちを楽しく歩くことができる」が56.4%となり上位を占めている。
 (注3) 「歩いて暮らせるまちに暮らしてみたい」との考え方にあてはまると答えた人は、日常的な買い物を1km未満の距離で行う人は80.0%、1km以上5km未満は73.4%、5km以上は70.5%となっている。

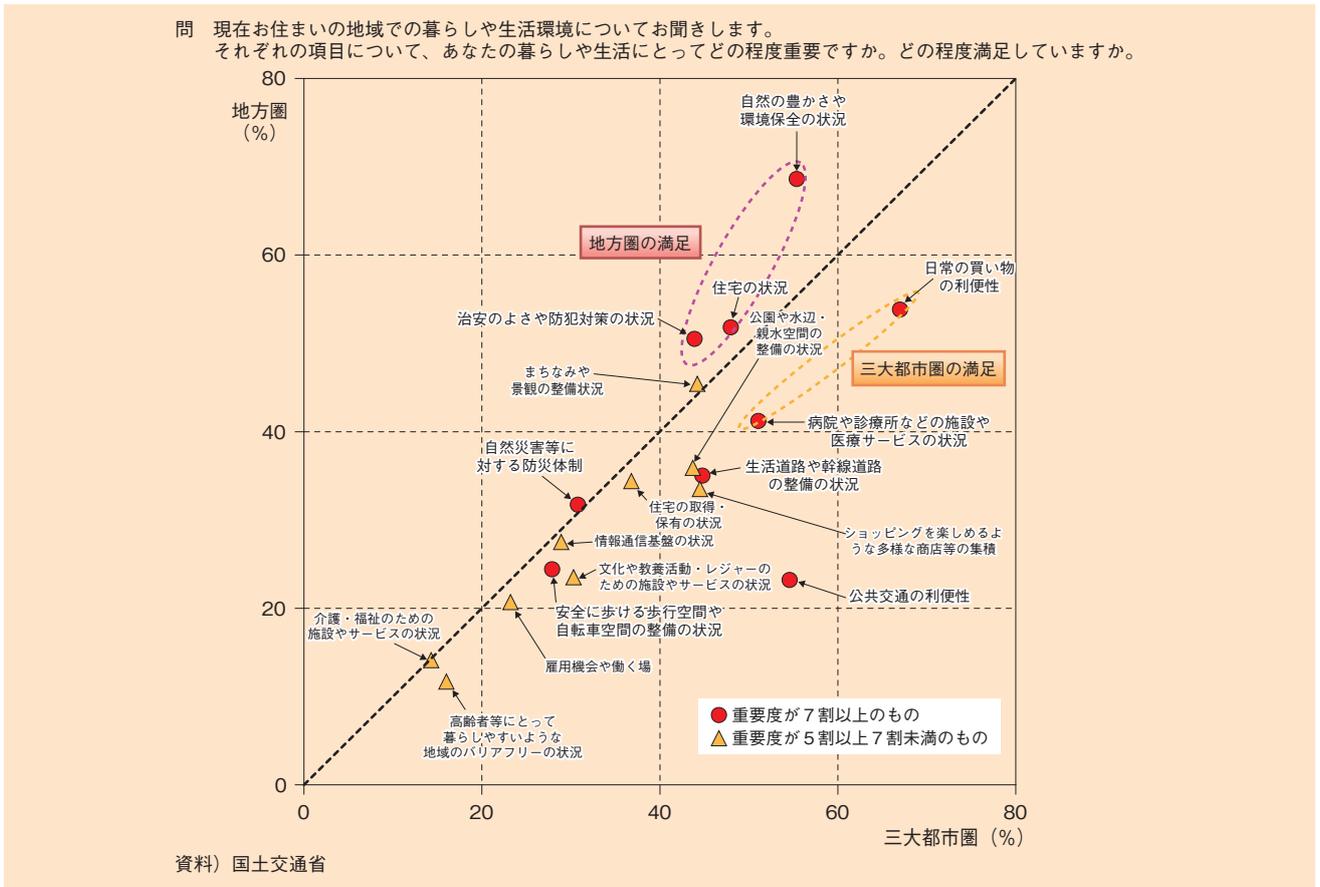
(2) 地域らしさ

(地域らしさの重要性)

利便性が重要である一方で、地域らしさに対する関心も高い。図表106でもみたが、自然環境、気候や風土、治安や風紀、住民のつながり、文化・歴史など、人々の関心は様々なものに広がっている。

地域の暮らしや生活環境に関する諸条件について、重要度と満足度を聞いたところ、三大都市圏と地方圏で差異がみられた。利便性に関する項目など三大都市圏において満足度が高くなっている一方で、重要度が高い項目の中でも、自然環境など地方圏の方が満足度が高い項目もある。単に便利というだけではない別の“満足”があるわけであり、このような要素を守り伸ばしていくことも大切である。

図表111 暮らしや生活環境に関する要素の満足度



(地域らしさを活かした暮らし)

もとより日本の地域には、自然的要素のみならず、人々の暮らし文化といった社会的要素についても差異があり、多様な特性をもっている。日々の暮らしにおける地域に根ざした要素は愛着ともなって、その地域に住み続けたいとの魅力にもつながる。

例えば、まちなみは、その地域の顔として地域の人々の共有の財産であり、景観への取組みは近年高まっている。文化的な景観は、人々の暮らしに潤いをもたらすものであり、保存のみならず再生し、観光やまちおこしにつなげていくことも大切である。

図表112 良好な景観の創出に向けた取組み



また、古きものの価値を見出して、住み続けるといった暮らし方のスタイルもある。地域に古くからある町家などの住まいにおいては、地域特有の気候や風土を感じつつ、自然のありように目を向けながら暮らすこともできる。

何気ない農地や集落的風景なども、地域の価値として再認識できる。現在は荒れた農地であっても、都市の住民などを巻き込んで利用することで再生したり、集落的風景を活かした地域づくりを行ったりすることにより人を惹きつけることも大切である。また、空き家や廃校などに着目し、祭りや芸術活動の拠点として活用することも考えられる。

また、住宅地やありふれた都市空間についても、パブリックアートによる魅力の創出などオープンスペースを活かした取組みや、植栽や屋上緑化などにより緑豊かな空間の形成^(注)等により、特色ある空間を創出することもできる。

図表113 地域に古くからある住まい (町家)



(注) 都市中心部などでは、都市公園など公的空間による緑の確保のみならず、市街地の大半を占める建築敷地を含めた緑化を推進するため、都市計画で緑化を推進する必要がある区域と定められた地域内において建物の新築、増改築を行う場合に、5～25%の緑化(敷地内の植栽、屋上・壁面緑化)を義務づける自治体もある(緑化地域制度。名古屋市、横浜市において施行。東京都世田谷区では2010年10月より施行予定)。例えば名古屋市では、2000年から2005年まで、約37ha/年の緑地が失われていたところ、緑化地域制度を導入した2008年からの1年間においては約50haの緑地が新たに創出されており、一定の効果を上げていることがうかがえる。緑の確保により、心地よい空間を創造のみならず、ヒートアイランドの緩和など多面的な効果が期待できる。

図表114 特色ある空間の創出に向けた取組み

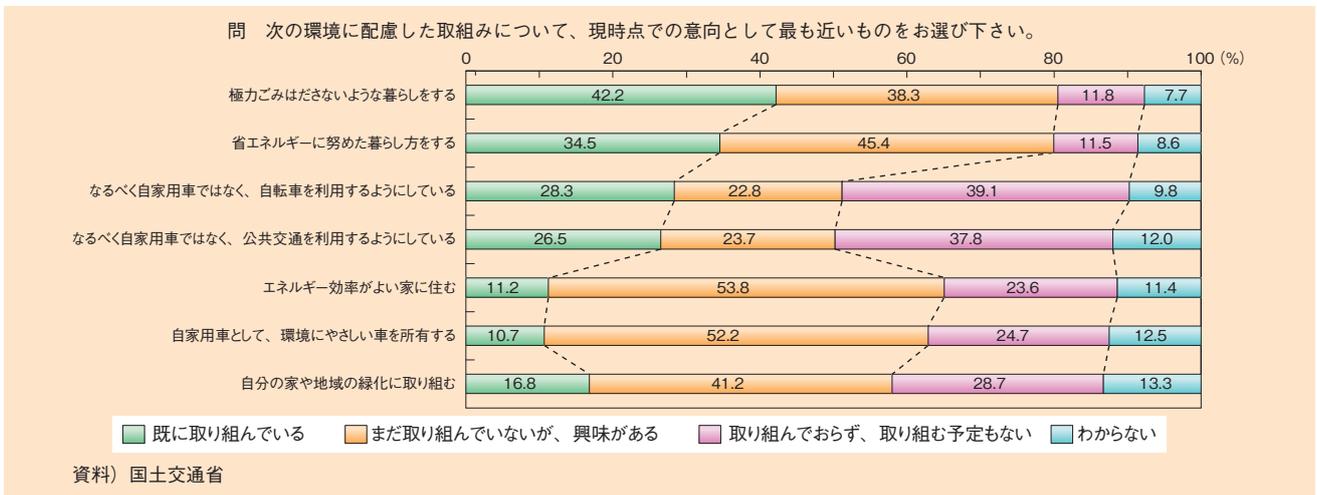


(3) 環境問題への取組み
(環境への意識の高まり)

利便性と地域らしさのみならず、よりよく地域の魅力を高めるためには、それらを取り巻く環境を考
えることも欠かせない。

国土交通省の調査では、3人に1人以上の人々が、極力ゴミは出さない、省エネルギーに努めると
いった比較的行動に移しやすい取組みを既実践していることがわかった。日々の移動については、4
人に1人が、なるべく自家用車ではなく自転車や公共交通を利用するようにしていると答えている。エ
ネルギー効率がよい家、環境に優しい車、自宅や地域の緑化については、実行している人々はまだ少な
いものの、半数前後が興味をもっていることがわかった。普段の生活の様々な局面で、人々が環境に配
慮した暮らしを始めていることがうかがえる。

図表115 環境に配慮した取組み状況、今後の意向



(低炭素社会に向けた取組み)

地域や社会の持続可能性に向けた低炭素社会の実現のためには、自動車の燃費向上や住宅の高断熱化
など製品の省エネ性能向上に加え、暮らし方や住まい方といった日々の生活の中での取組みが求められ
る。

人の移動という観点では、環境負荷の小さい車の購入促進や、自家用車に比べ二酸化炭素排出量の少
ない公共交通の利用を促進することが大切である。人々の心理的要因を考慮して効果的に働きかけて自
家用車から公共交通への転換を図るモビリティマネジメントや、公共交通機関での通勤を促進するエコ
通勤の取組みも各地で実施されている。また、モノの移動という観点では、環境に優しい鉄道や船舶に

より輸送された製品であることを示すエコレールマークやエコシップマーク等の取組みが行われている。

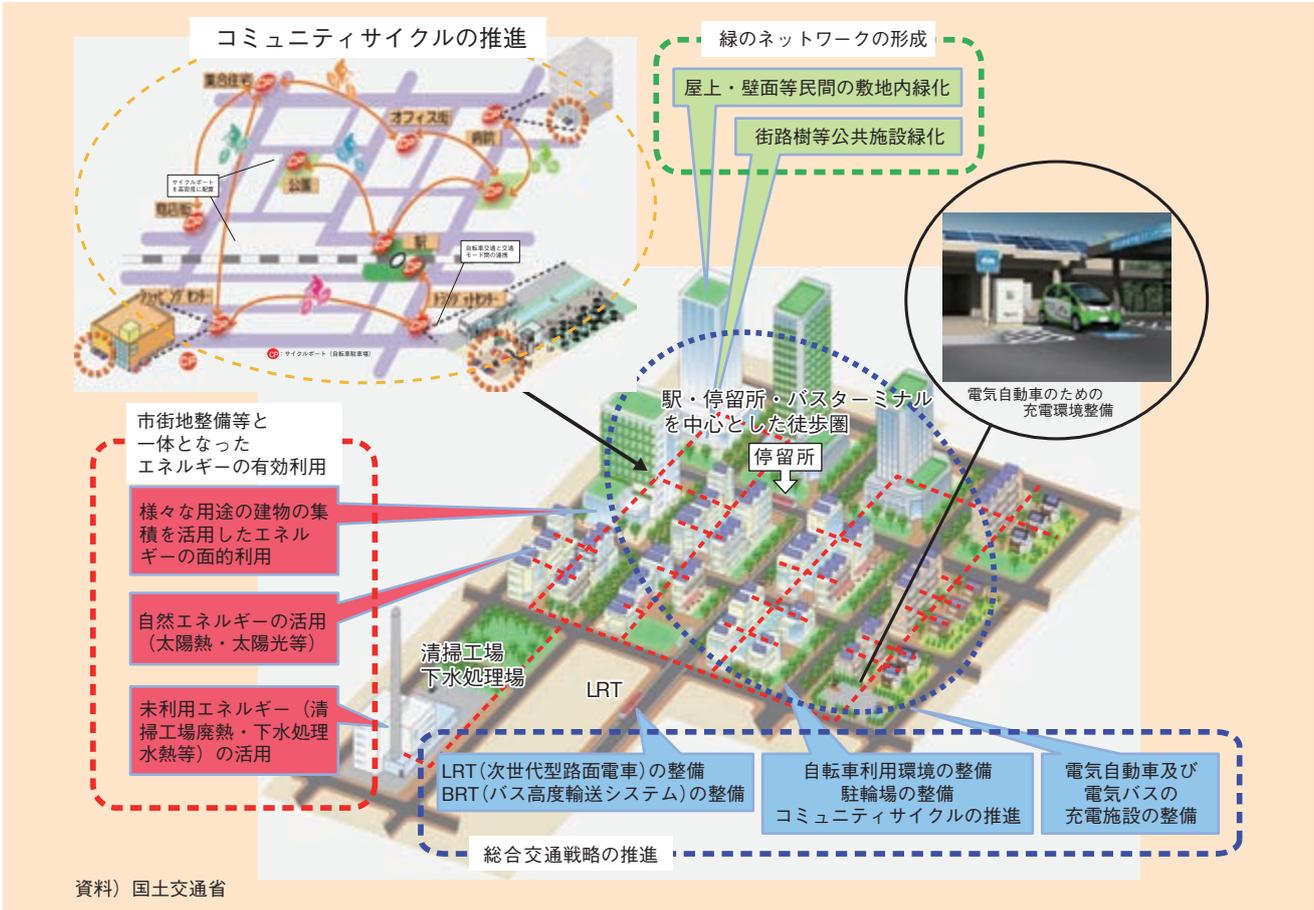
地域全体で面的な対策を行うことも、低炭素社会の実現には欠かせない。

先にみたような、歩いて暮らせるまちづくりや公共交通の再生を図るとともに、都市内での移動をサポートするため、自転車を効果的に活用するコミュニティサイクル^(注)の推進に取り組んだり自転車道を整備したりすることも大切である。また、電気自動車等の環境対応車の活用に向けた次世代型のまちづくりなど、環境負荷を軽減する取組みも始まっている。さらには、都市緑化など吸収源対策も推進している。

図表116 エコレールマークとエコシップマーク

エコレールマーク制度	エコシップマーク
地球環境に優しい鉄道貨物輸送を一定割合以上利用している商品や企業を認定	省エネ・CO2削減に効果のあるフェリー、RO-RO船、コンテナ船、自動車船を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業を選定
	
資料) 国土交通省	

図表117 低炭素社会の実現に向けて



(注) 都市内に複数配置されたサイクルポート（自転車の貸出拠点）において、事前登録をすれば誰でも自由に貸出・返却できるシステムのこと。

2 外の人を惹きつける魅力をつくる

(人が訪れることの意義)

地域に根ざした魅力は、そこに住む人だけではなく、その魅力を外へ発信することによって、外の人々を惹きつけることができる。

地域の定住人口が減少する中で人の行き来の拡大は地域経済の起爆剤であり、人を呼び込むことで人口減少・少子高齢化が進む地域・社会においても活力を得る効果がある。例えば、宿泊旅行者数は都市から地方への転出が上回っており、これは地方への所得移転効果が期待される。

観光に期待される効果については、観光をすることで健康でゆとりある生活を実現するだけではなく、訪れる地域の人にとっても、住民が誇りや愛着を持つことができるような活力ある地域づくりや、新たな就業機会の提供などの効果が期待されていることがわかる。

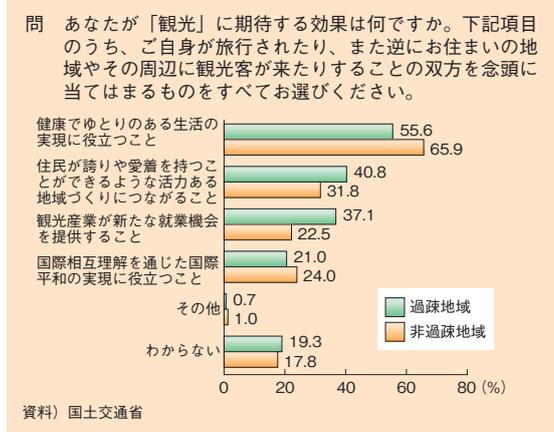
以下、他の地域から人を呼び込むこと、さらに、特に海外から人を呼び込むことについて、必要な地域づくりや環境整備等について考える。

(1) 他の地域から人を呼び込む

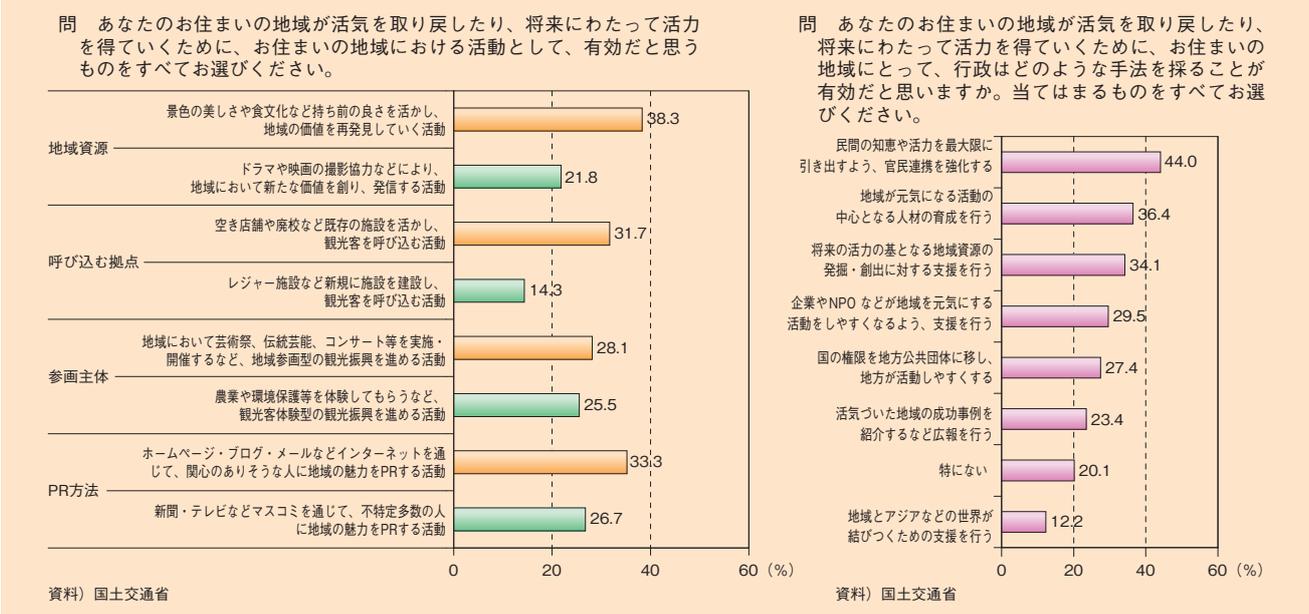
(地域の魅力を最大限引き出す取組み)

国土交通省の調査では、地域が将来にわたって活力を得ていくためには、地域の持ち前の良さや既存ストックを活かしたり、芸術祭の開催など地域参画型の取組みを行ったりすることにより、人を呼び込むことが有効だと考えていることがうかがえる。また、行政に対しては、官民が連携したり、人材の育成や地域資源の発掘・創出へ支援したりすることへの期待がある。

図表118 観光に期待する効果



図表119 地域が活力を得るために有効な地域・行政の取組み



一方で、人々が他の地域を訪れる目的は多様化しており、従来の物見遊山的な観光のみならず、地域の様々な観光資源を活かし、体験型・交流型の要素を取り入れた新たな旅行形態へのニーズが高まっている。

図表120 新たな旅行形態

観光立国推進基本計画（2007年6月閣議決定）に位置付けられたニューツーリズム		新しい観光連携分野	
<定義>		<例>	
エコツーリズム	自然環境や歴史文化を対象とし、それらを損なうことなく、それらを体験し、学ぶもの（ホエールウォッチングや植林ボランティアツアーなど）	スポーツ観光	プロスポーツ観戦やマラソン、ウォーキング等のスポーツイベント等への参加者による周辺地観光
グリーン・ツーリズム	農山漁村地域において自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動（農作業体験、農林漁家民泊、食育など）。	医療観光	外国人が日本の医療機関等で治療、健診等を受ける目的で訪日旅行し、併せて国内観光を行う
文化観光	日本の歴史、伝統といった文化的な要素に対する知的欲求を満たすことを目的とするもの	ファッション・食・映画・アニメ等×観光	日本のファッション・食を目的とした訪日旅行、ヒット映画のロケ地訪問、アニメ関連スポット訪問等
産業観光	歴史的・文化的価値のある工場等やその遺構、機械器具、最先端の技術を備えた工場等を対象とした観光で、学びや体験を伴うもの		
ヘルスツーリズム	自然豊かな地域を訪れ、そこにある自然、温泉や身体に優しい料理を味わい、心身ともに癒され、健康を回復・増進・保持するもの		
その他	フラワーツーリズム 長期滞在型観光 等		

資料）観光庁

訪れる人を呼び込む地域づくりは、地域の特性を活かす視点はもちろん、訪れたいとの思いを誘発する観点からも、地域の魅力を最大限引き出していくことが求められる。地域の観光魅力を熟知した地元の観光関係者はもちろん、地場産業など他産業や地元住民、さらに地域外からの人材など多様な主体が連携・協働し、創意工夫に満ちたその地域ならではの新たな観光資源を発掘し、着地型観光をつくりだすこと等によって地域が活気づくことが期待される^(注1)。

また、インターネットを通じて、旅行先等に関する情報を収集したり価値観を同じくする人々との情報を交換したりすることを契機に、訪れてみたいとの思いが形成されることも考えられ、地域の魅力を効果的に発信することも大切である^(注2)。

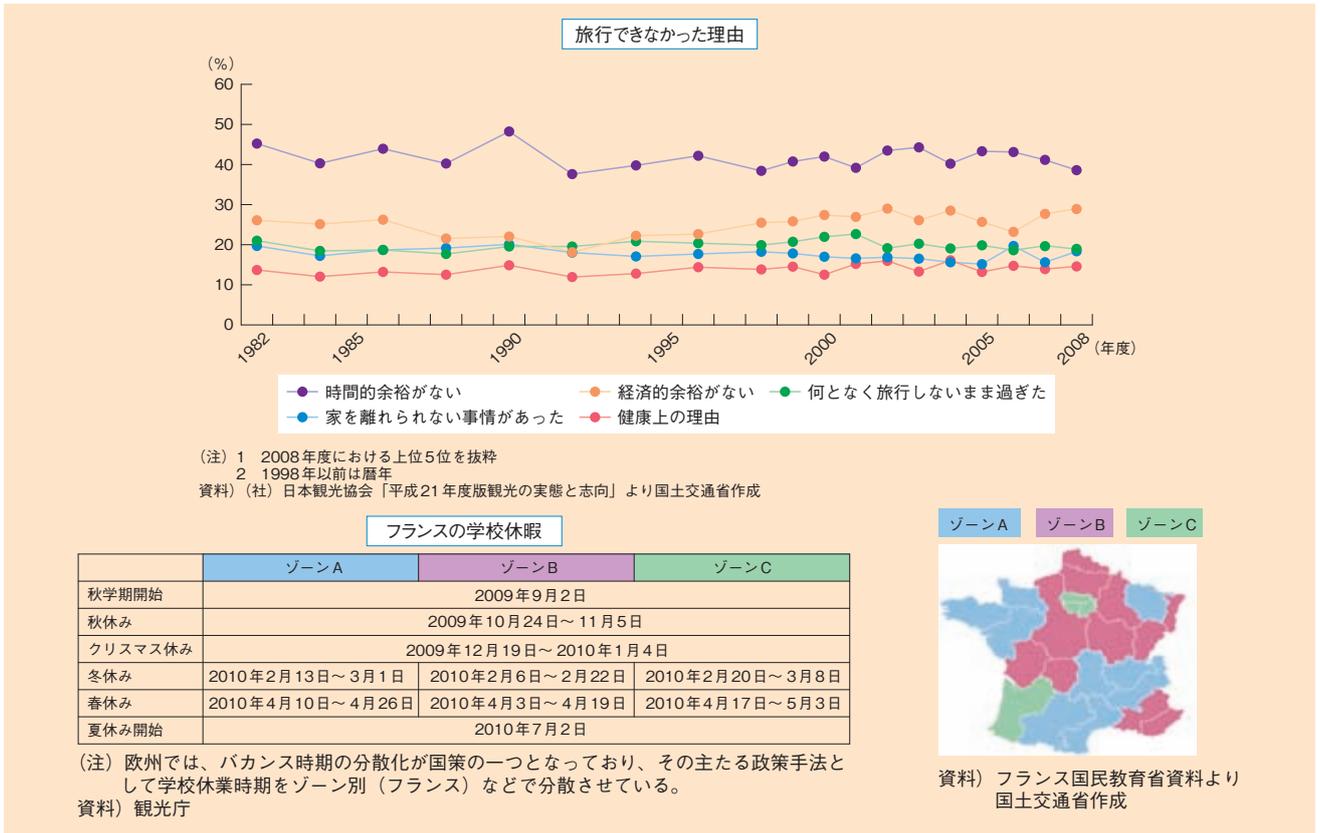
(注1) 訪れる人の様々なニーズを背景に、知恵と工夫により、観光資源（自然、歴史、産業、街並み、文化等々）を活かし、また、各地域での体験・学習等の活動を重視して企画・立案・実施される多彩な旅行形態がある。

(注2) 国土交通省の調査では、外出先・旅行先の情報の収集に当たってのインターネットの利用について、「インターネットを主な手段とする（54.4%）」人々が最も多く、以下「インターネットもひとつの手段として活用する（36.0%）」、「インターネット以外の手段を活用する（2.7%）」、「該当する行動をしない（6.9%）」となっている。また、インターネットにより、あまり知られていない観光地や、これまで人を呼び込むとは一般に考えられていなかったスポットにも、個人の千差万別な興味に基づき人が集まる場合がある。例えば、アニメやアートに関連するスポットや、さらには、地域の団地、道路、坂、郵便局等の日常の施設等に至るまで、これまで観光の対象として一般的でなかったものにも、価値観によっては魅力的なものとなり、人々が訪れることもある。

(訪れる側の課題)

日本人の自由時間の過ごし方として、旅行への意向は高い^(注1)。他方で、時間的余裕がなく旅行ができないと答えている人も多い。また、旅行の時期的集中度の高さは混雑やかかる費用の増大につながっている。年間を通してバランスよく旅行ができる環境づくりが求められ、例えば、休暇の時期について地域差をもたせるなど、今後は柔軟な取組みによるゆとりある滞在の創出が期待される。

図表121 休日の分散化



また、一過性の観光旅行にとどまらず、中長期的・反復的に一定の地域に訪れるといったスタイルを実践している人々があり、休暇等の環境が整えばゆとりある滞在への気運も高まることが予想される^(注2)。一方、長期滞在をサポートするため、滞在コストを低下する取組みも求められる^(注3)。

(2) 海外から人を呼び込む

(海外から人を呼び込むことへの期待、海外から来る人の期待)

海外からの人の呼び込みは、一人あたりの旅行消費額の大きさを考えると、地域活性化への期待が大きい。さらに、日本人自身が外国人との交流によって新たな価値・機会を得て、日本や地域の良さを再認識するなど、多面的な効果が期待される。

一方、海外の人が抱く日本への期待は様々である。他国からみて、日本を訪れてみたいと思う動機

(注1) 自由時間の過ごし方として、参加率（ある活動を1年間に1回以上行った人の割合）については、国内観光旅行が54.5%と高く、また、潜在需要（参加希望率から参加率を引いたもの）については、海外旅行が30.8%と高く、国内観光旅行も20.0%となっている（社会経済生産性本部「レジャー白書2009」）。

(注2) 国土交通省の調査では、都市に住んでいる人々は、中長期的・反復的な滞在を実践するとき経験してみたいこととして、のんびりした時間をもつ、豊かな自然の中で過ごすことに関心が高いことがわかっている。

(注3) 国土交通省の調査では、課題・障害として最も高かったのは、「滞在施設等、滞在コストがかかる（47.8%）」であることがわかっているが、例えば、地方の空き家を活用して田舎暮らしの場を提供するなどの対応策が考えられる。

は、国によって差異がある。アジアを中心に全体として、ショッピング、日本食、温泉が上位を占めており、欧米諸国の人々は、歴史的建造物の見学、日本食、伝統文化・工芸の体験となっている。他方で、訪日後に感じた日本の魅力は、アジア・欧米とも日本人の親切・礼儀正しさの割合が高くなっている。

図表122 国・地域別訪日動機

項目	世界全体	韓国	台湾	中国	香港	タイ	シンガポール	オーストラリア	米国	カナダ	英国	ドイツ	フランス
訪日動機（観光客）	1位	ショッピング	温泉	ショッピング	ショッピング	ショッピング	ショッピング	歴史的建造物の見物	歴史的建造物の見物	歴史的建造物の見物	歴史的建造物の見物	歴史的建造物の見物	歴史的建造物の見物
	2位	日本食	日本食	温泉	温泉	日本食	日本食	日本食	日本食	日本の伝統文化工芸の体験	日本食	日本食	日本食
	3位	温泉	ショッピング	自然景観	歴史的建造物の見物	温泉	歴史的建造物の見物	歴史的建造物の見物	日本の伝統文化工芸の体験	日本の伝統文化工芸の体験	日本食	日本の伝統文化工芸の体験	日本の伝統文化工芸の体験

（注）訪日旅行者（観光）に訪日動機をたずね（19項目から複数選択）、上位3項目を抽出
資料）日本政府観光局（JNTO）「JNTO訪日外客訪問地調査2007/2008」より国土交通省作成

図表123 国・地域別他国と比べた日本の魅力

項目	世界全体	韓国	台湾	中国	香港	タイ	シンガポール	オーストラリア	米国	カナダ	英国	ドイツ	フランス
他国と比べた日本の魅力	1位	日本人の親切・礼儀正しさ等	日本人の親切・礼儀正しさ等	清潔	日本人の親切・礼儀正しさ等	日本人の親切・礼儀正しさ等	文化/歴史	日本人の親切・礼儀正しさ等	日本人の親切・礼儀正しさ等	日本人の親切・礼儀正しさ等	日本人の親切・礼儀正しさ等	日本人の親切・礼儀正しさ等	文化/歴史
	2位	文化/歴史	清潔	日本人の親切・礼儀正しさ等	清潔	清潔	日本人の親切・礼儀正しさ等	文化/歴史	文化/歴史	文化/歴史	文化/歴史	文化/歴史	文化/歴史
	3位	清潔	文化/歴史	文化/歴史	サービス	食事	治安	清潔	清潔	清潔	清潔	都市景観	食事

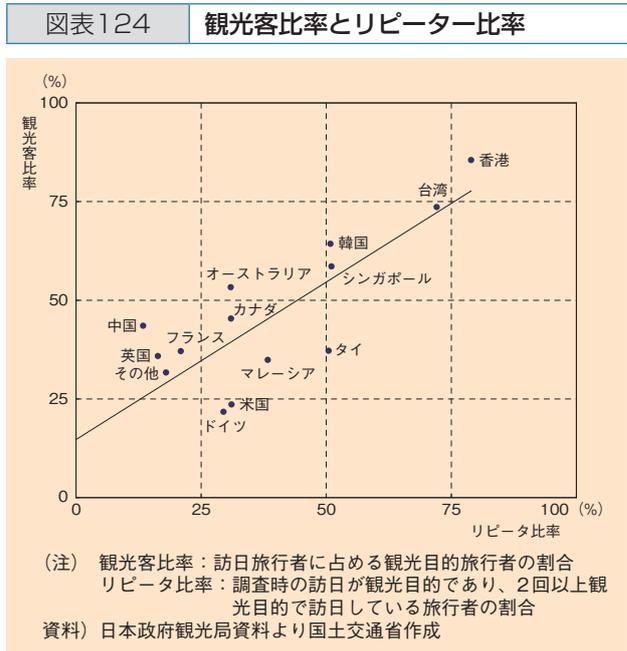
（注）訪日旅行者に他国と比べた日本の魅力をたずね（13項目から複数選択）、上位3項目を抽出
資料）「JNTO訪日外客実態調査2006-2007（満足度調査編）」より国土交通省作成

（ニーズを踏まえた戦略的な人の呼び込み）

日本人が誇りに思うものには自然、文化・歴史などがあるが^(注1)、これら日本の魅力、さらには日本人にとってその価値が気づきにくい親切・礼儀正しさも含めた日本人の普段の生活そのものの魅力などを新たな価値・機会として再認識し、他国の人が訪れてみたいと思うような地域づくりに取り組むことが重要である。その際には、相手ごとに日本に求めるものは異なり、また、リピーター比率が違うなど行動パターンにも差異がある中で、マーケティング的な視点にたって、呼び込む国のニーズを踏まえ、地域観光のコンテンツづくり・人材育成に戦略的に取り組むことが求められる。

また、地域の魅力は、より効果的に発信することが重要である。

これまでの外国語表記のパンフレット作成等の取組みに加えて、例えば、日本と外国の共同製作映画に対する国内ロケ地探しの支援や、日本文化に関する海外テレビ番組への協力、地域情報をインターネットで発信する取組みなど、日本に興味のない人でも「日本を訪れたい」という思いが生まれるような取組みが重要である^(注2)。日本全体のブランドイメージを形づくりつつ魅力を発信することで、より多くの人を呼び込むことが求められる。



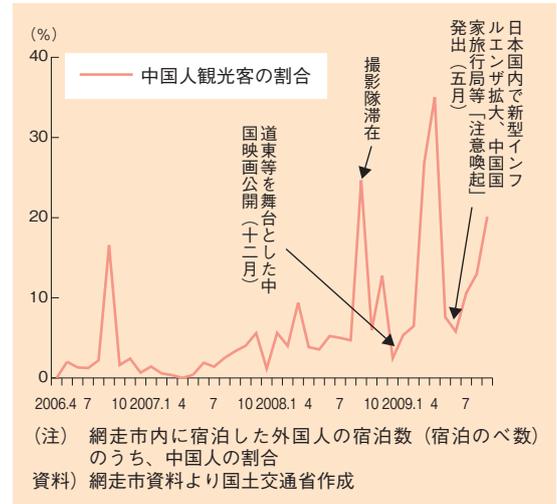
（注1）第1章第1節図表20「日本について誇りに思うものの変化」参照。
（注2）フィルムコミッション（ロケ地の提供）、ショートショートフィルムフェスティバルの活用（地域の魅力をショートフィルムで表現し、国内外に発信する）、インターネットの活用などの取組みもみられる。また、ファッションやアニメなどのポップカルチャーについても、日本への興味を引き出すきっかけとなりうる。

一方で、その受入れについては、地域に他国から旅行者を呼び込む魅力が地域にあるとの認識や訪日旅行者が増えているとの実感はあるものの、受入れ促進に関する重要性への認識は事業者等において温度差がある状況にある。

また、他国の人からみた訪日の課題として、物価が高いことや言語障壁の問題がある。実際、外国語による案内や情報提供等の対応についても道半ばであり、宿泊施設の外国人の受入れ体制の整備や案内表示の整備、接客等を行う人材の育成などが求められる^(注2)。

図表125

映画の舞台となったことによる外国人観光客の増加（網走市の例^(注1)）



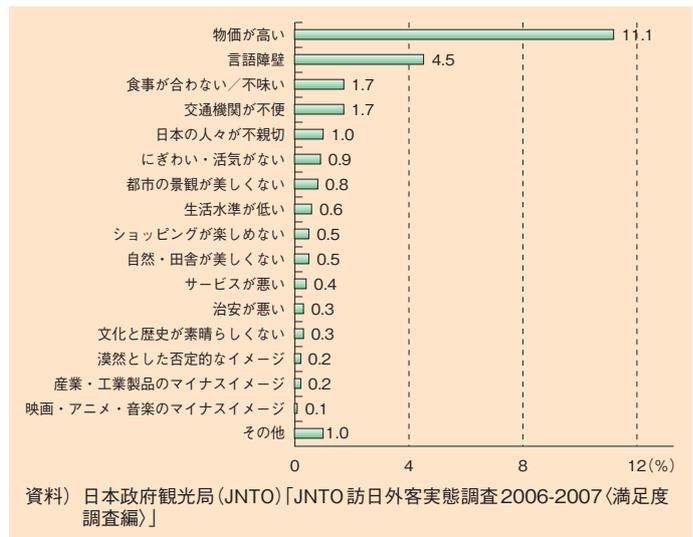
図表126 訪日外国人旅行者に関する認識

	回答 (%)		
	訪日外国人旅行者を呼び込む観光資源がある	訪日外国人旅行者は増えている	訪日外国人旅行者の受け入れ促進は重要だと思う
都道府県	100.0	97.1	97.9
市区町村	65.1	59.0	48.0
旅行者	97.0	—	53.2
宿泊事業者	68.0	34.9	36.8

資料) 総務省「訪日外国人旅行者の受入に関する意識調査」より国土交通省作成

他国からの人の呼び込みには、地域活性化の面や、地域資源をグローバルな視点から再発見するきっかけになるなど、多様な意義を見出すことができる。国全体で、他国からの人を“おもてなし”の心で迎える取組みが期待される。

図表127 訪日後の否定的なイメージ



3 新しい成長モデルに向けて

ここまで、我が国で起こっている様々な変化に対し、今後の地域・社会で求められることをみてきた。最後に改めて強調されるべきは、人口減少・少子高齢化が進展し、財政状況も厳しい中、将来の憂いなく安心した生活のためには日本経済の成長が不可欠であり、国土交通行政全体が大胆なパラダイムシフトを求められているということである。

第1章でみたように、経済社会の趨勢に大きな変化が生じ経済が伸び悩んでいる中、限られたパイの分配に依存する従来のメカニズムでは成長を描くことが困難である。今後、パイを拡大させていくべく、特に、更なる発展が期待できるチャンスがある国際展開・官民連携、観光、航空、海洋、住宅・都

(注1) 第3章1.(3)③参照。

(注2) 日本文化を理解してもらうという意味では、日本旅館に宿泊してもらう機会を増やす必要もある。外国人観光客は、閑散期や平日における宿泊や、連泊によるチェックイン回数の少なさによるコストの低さなどのプラスの効果も期待される。

市といった分野について、大胆な政策提案を行っていく必要がある。

このために、旧来メカニズムと決別し、新しい市場環境を構築していくことが求められる。

厳しい財政制約の中、「財政に頼らない成長」を大原則とした上で、限られた公共投資を費用対効果に応じて集中的に投資していくことが基本となる。これと併せて、成長の足枷となる規制を見直すことにより自由度を高め、新しい提案や大胆な経営を促し、地域や企業の創意工夫による成長を促進することが必要である。また、その際には、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）手法に代表される、民間の知恵と資金の積極的な導入により効果的な公共投資を行うことが大切である。さらに、経済活動のグローバル化・国際展開に対応し、地域の自由かつ自主的な活動を支える人材の育成に官民が連携して積極的に取り組むことが重要である。

また、少子高齢化社会における経済成長の礎としての交通についても、移動の権利などの基本理念を定める法的枠組みの構築と関連施策の充実に取り組むことが必要である。

国土交通省は、このような取組みを通して、日本の経済全体の成長に大きく寄与していかなければならない。これまでの国土交通行政を、国民に夢を与え、日本を牽引する国土交通行政へと大胆に転換していくことが、今、求められている。

第2章まとめ

本章では、国土交通分野を中心に、今後の地域や社会において求められることを考えた。第1章でみたように、厳しい財政状況の下、人口減少・少子高齢化は社会全体から地域、さらに個人の生活にまで大きな影響を及ぼしており、このような時代に対応していくか、さらにそのなかでどのように新しい活力を得ていくか、が本章のテーマであった。

第1節では、人口減少が進み、また厳しい財政状況の下、将来にわたって活力を保ち持続可能なように、社会を再構築していくことが求められた。このためには、都市の集約や公共交通の再生、社会資本の戦略的な維持管理・更新などが必要である。さらに、ハードだけではなくそれらの担い手の面からも、行政だけでなくNPO等の多様な主体が担い手となることが重要である。

第2節では、少子高齢化が進む中で、安心して子育てをしたり高齢期を過ごしたりするための取組みが求められた。このためには、子育てしやすい地域づくりやまちづくり、子育てに必要な施設の立地・アクセスの確保や、高齢者の外出しやすいまちづくり、地域の足の確保、安全に暮らせる住宅などが必要である。また、人と人とのつながりも重要であり、子育て世帯や高齢者世帯を地域全体で支えていくことが必要である。

さらに第3節では、ともすれば不安感が漂う時代に、現状維持にとどまらず、地域の暮らしの質を高めるとともに、地域の外の人をも惹きつける魅力を創出していくことが求められた。このためには、歩いて暮らせるまちづくりや公共交通の確保など地域の利便性を高める一方で、まちの景観など地域らしさを守っていくことが必要である。また、観光により外部の活力を取り入れるため、ニーズの把握、地域の魅力の創出、人材の育成なども重要である。さらには、日本の成長を牽引するような新しい成長モデルの構築が望まれる。

これらの取組みは、転換期を迎える日本において、現状に的確に対応しさらに新たな活力を得ていこうとするものである。国土交通省は、官民の多様な主体とともに積極的に取り組んでいく。

また、これらと方向を同じくして、各地域においても実際の新しい取組みが芽生えている。次章ではこれらの取組みを取り上げる。

第3章 なにをするのか

第1章では、我が国は経済社会全体から個々の生活や意識に至るまで大きな転換期にさしかかっていること、また第2章では、それに対してこれまでとは異なった対応が求められていること、をみてきた。今後ますます財政状況が厳しくなることが予想される中、身近な生活を支え、活力を得て元気を取りもどすためには、行政だけではなく多様な主体がともにアイデアをだしあい、協力して取り組んでいく必要がある。

本章では、人口減少社会、少子高齢化社会における諸課題を乗り越え、新しい成長を目指すための地域の先駆的な取組みを、(1)人口が減少し少子高齢化が進む社会においても地域を支えるような工夫、(2)困難を乗り越え逆に地域に新たな活力を呼ぶようなアイデア、(3)新しい成長をもたらすようなプラスアルファの取組み、の3つの観点から紹介し、これらの事例から見えてくる国土交通行政の今後のあり方について考える^(注)。

1 地域で芽生える様々な取組み

(1) 人口減少・少子高齢化社会を支える地域の工夫

① 既存のものを再構築して利用

厳しい財政状況においては、限られた資源を活用して効果を上げるという考え方がより重要になってくる。既存のものを見直し、再構築することで、コストを抑えた効果的な施策をおこなうことができる。

【官民共同運営によるコミュニティバス】

北海道当別町、約420平方kmの土地に約2万人が生活するこの町において、一般住民が利用できる路線バスは2路線23便に限られていた。一方で、地域にはこれらのバスの他に、医療機関や大学等による送迎バスなど、異なる主体が運営する路線が存在していたことに着目した当別町は、関係者に路線の統廃合を提案し、2006年4月より、提案に合意した関係者とともにコミュニティバス（乗合バス）「ふれば」の運行を開始した。これにより、一般住民が利用できるバスは8路線95便となり、利便性が大幅に向上した。

「ふれば」は行政と民間の共同事業であるが、行政の出資可能な予算は限られているため、運営においては様々な工夫が行われている。例えば、路線の統廃合の後にも定期的に路線の見直しを行い、利用者の少ないものについては便数の削減を、要望が強い



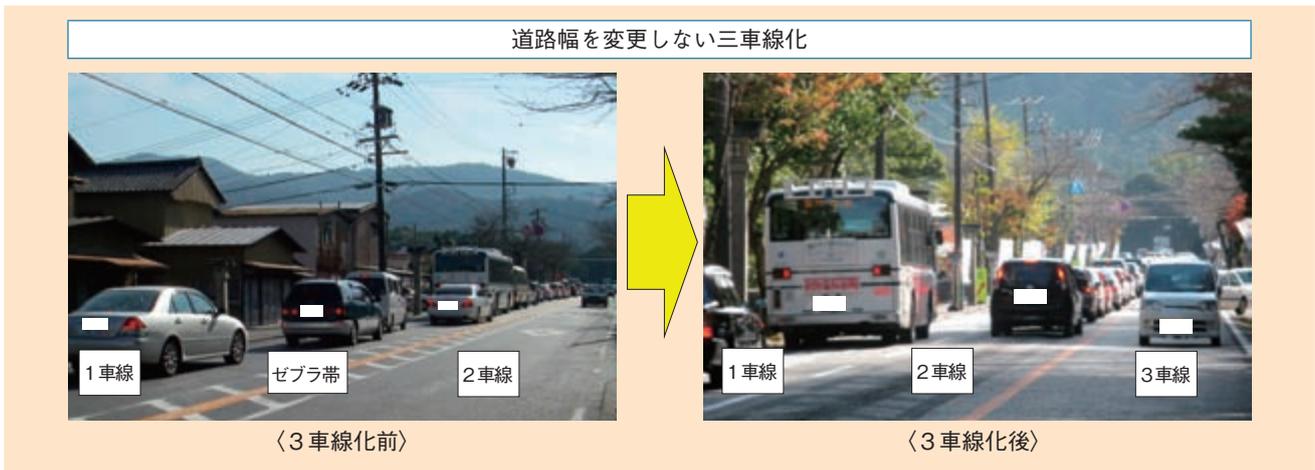
(注) 第3章では、地域の多彩な取組み事例を掲載しているが、掲載に先立ち、現地調査等ヒアリングを行い、これに基づきデータ・写真等を掲載している。

ものについては便数の増加や路線の延長を行い、効率的な運行を実現している。また、退職まで大型車の運転手をしてきた地元の高齢者を採用することで、人件費を抑制している。これは、「自分の経験を活かして地域のために貢献できる」と、雇用される側にも大変好評である。

これらの継続した努力の結果、運行経費は初年度から2008年度にかけて約100万円の削減に成功した。

【知恵と工夫による渋滞緩和】

三重県伊勢市では、伊勢神宮前の国道23号における慢性的な渋滞により沿道住民の生活等に支障があった。これに対し、道路の幅を広げる工事をするのではなく、もともと2車線だった道路について、中央分離のゼブラ帯を除去するとともに路面標示を変え、3車線化するという既存の道路の再構築によって対応した。この結果、道路の幅を広げる工事に比べ、10分の1程度の費用にて、通常数年かかる場合もあるこのような工事を1ヶ月にて終わることができ、短期間かつ低費用にて住民の円滑な交通が実現するなどの成果があった。また、年末年始やゴールデンウィークなど伊勢神宮への参拝客が極めて増大する時期にはパーク&バスライドも合わせて実施するなど、交通需要に合わせた対応を行っている。



②当地にフィットした新しい仕組みを導入

さらに、地域の実情を把握しそれにフィットするよう仕組みを変えたり、新しい仕組みを導入したりすることにより、地域のニーズに効果的に応えることができる。

【オンデマンド交通】

長野県安曇野市は、市域約332平方kmに約10万人の人が暮らしているが、ごく一部の路線をのぞいて民間路線バスが廃止されているなど、公共交通の再構築が課題であった。このため関係者が協議会を立ち上げ、アンケート調査やワークショップにより住民の要望をまとめ、定時定路線運行とオンデマンド運行を組み合わせた乗り合いタクシー「あずみん」を導入した。オンデマンド運行では、事前の予約により自宅から目的地までなどを直接結んでおり、利用者の利便性は高い。一日あたり延べ約350人が利用し(2009年度の平均)、約8割は60歳以上であるなど、特に高齢者を中心に利用されている。



【子育てを支援する交通サービス】

子育てしやすい環境づくりに向け、子育てニーズに柔軟に対応した交通サービスを提供しているタクシーもある。香川県高松市では、2004年よりNPOとタクシー事業者が連携して、一定の研修を受けたドライバーがチャイルドシートを備えた車両で乳幼児を伴っての外出に対応したり、保護者の代わりに保育所へ送迎するなど子どもだけの利用にも対応したりするなど、想定される場面に応じたきめ細やかな対応を行ってきた。現在では、県外にもこの取組みが広まっており、子育て世代をサポートしている。

子育てニーズに対応した交通サービス



③行政だけに頼らない支えあい

行政だけではきめ細やかな対応にはもはや限界がある。地域の内外の人が連携して、高齢者等の生活を支えたり、地域の活力を維持したりしていく必要がある。

【雪下ろしボランティア】

岩手県西和賀町は秋田県との県境に位置し、人口約7,000人、高齢化率約41%（2010年3月）のまちである。豪雪地帯にあり、高齢者世帯などの雪かきは大きな問題であった。それまでも青年会が一部で行っていたが限られた地域であったため、社会福祉協議会が事務局となり、雪かきボランティア「スノーバスターズ」を組織した。民生委員等の協力による対象世帯の把握、広報等による町民全体へのボランティアの呼びかけ、班の編成など、全町をカバーするような体制で活動している。

ボランティアには、町内だけではなく町外からの参加者も増えている。このような取組みは、現在では県内13市町村まで広がっている。

ボランティアによる雪かき



【耕作放棄地の新たな担い手】

耕作放棄地は、高齢化等による労働力不足などを背景に増加傾向にあり、担い手の確保が課題となっている。新潟県糸魚川市は、農地が中山間地域にあるなど耕作に不利な環境にあり、耕作放棄地は深刻な問題であった。このようななか、地域で建設業を営んでいた企業が、工事量の少ない時期に保有する重機・資材や建設業に従事する人材等を活用して、耕作放棄地の復元や防止に取り組んだ。現在では、作業受託した田んぼや休耕地で稲作を始め、ナス、蕎麦、ブルーベリーなどを栽培している。この取組みによって、農地の荒廃に一定の歯止めがかかるとともに、中山間地域の棚田などが耕作されることにより、地滑り防止など防災面での効果も期待されている。

新たな耕作放棄地の担い手



【違反広告物除去ボランティア】

市民が主体的に行動することで、町の景観を守ることが可能となる。広島市は、快適で住みよいまちづくりを目的として活動する市民団体の増加を受け、2003年10月、指定の腕章を着用した市民の手によって違反広告物の除去を行う「広島市路上広告物除去推進員制度」を創設した。これにより、迅速な広告物除去が可能になり、また、こうした活動を通じて市民の景観への意識が高まるにつれ、違反広告物は徐々に減少していった。その結果、制度導入時には約3万5千件除却されていた違反広告物が、2008年度には約4千件にまで減少した。

ボランティアによる違反広告物除去



(注) 胸には腕章を着用している。

(2) 困難を乗り越え地域に新たな活力

①空いているものの活用

人口減少により空き家や廃校が増えており、これは地域の活力をそいでいる。見方を変えることにより、新たな利用が始まるとともに、それが外から人を呼び込むなど活力の基にもなる。

【NPOと協働した空き家バンク】

空き家の増加は各地で大きな課題となっているが、地方公共団体が、その地域の空き家を他地域の住民などに紹介する“空き家バンク”の取組みが始まっている。

佐賀県武雄市の若木町、武内町、西川登町は、市の中心部からは離れた田園地帯にあり、過去30年間で人口が2割以上減少し空き家や空き地が目立つなど、過疎化が進んでいる。このため武雄市ではNPO団体と協働して、空き家情報登録制度（空き家バンク）を開始した。市は、空き家を貸したい人・借りたい人を募集する窓口になるとともに、建築関係の技術者が中心となったNPOがその知見を活かして状況調査を行っている。NPOはホームページ上で物件を紹介するとともに、希望者との相談に対応するなど、貸し手と借り手のマッチングを行っている。これまでに10世帯が空き家バンクを利用して移り住んでいる。

空き家バンク対象の家



②これまで気づけなかった価値の利用

これまで気づけなかったものでも、何かをきっかけにその価値を再認識したり、また、別の地域の人にとっては非常に魅力的であったりすることがある。地域に新たな価値を発見して活力の基にする。

【地吹雪体験による観光振興】

青森県津軽地方は、冬の積雪が多く厳寒の地であり、特に地面に積もった雪が強風で舞い上がる地吹雪は、車の視界を奪うほどの“厄介者”である。この雪という北国の日常を、旅行のテーマの一つでもある非日常体験へと転換させた地吹雪体験観光ツアーが青森県五所川原市で行われている。

観光客は、まずモンペ、角巻といった昔から津軽に伝わる防寒服を着用し、白一色の真冬の津軽平野の雪原に降り立って地吹雪の中をひたすら歩く。ただでさえ強い風に、雪が舞い上がり1メートル先すら見えなくなる本物の地吹雪に驚くツアー客も多いという。今年まで23年続いているこのツアーは、特に台湾、ハワイといった南国からの観光客が多く、体験者総数は一万人を超えている。

地吹雪の中を歩く観光客



【町家もつ価値への再評価】

町家は、日本らしい生活の面影を残す住居であり、特に京都市内には約5万件の京町家が現存しているといわれている。しかし、その古さ、気密性の低さなどから町家は不動産査定額がほぼゼロとみなされ、開発が進む京都市にあっては年間約1000件ベースで取り壊されてきた。他方で、町家は、気密性の低さが風通しの良さとなって、住む人々に四季の移ろいを感じさせ、雨音や土の匂いを運ぶなど、その住まいは日本古来より培われてきた感性を残すものである。

そこで、2002年から京都市のNPOが中心となって、近代的な暮らしにあっては気づかれにくい“京町家に住むという価値”を広めるべく活動を行った。その良さを伝えるのみならず、町家一つひとつがもつ特徴や、実際に住むにあたっての費用や改修等へのアドバイスを提供するなど町家暮らしのサポーターとなり、約120件の契約へとつなげた。

この結果、“京都に住むなら町家がいい”といった考えの人々も徐々に増え、一般住宅における快適性を超えた価値が再認識されつつある。また、町家を改築したカフェや旅館が観光客をひきつけたり、町家の風情が景観としてまちの魅力になったりと、新たな活力源ともなっている。そして、京町家は中古住宅市場で評価されるようになるなど、経済的価値も見直されるに至っている。

住まいとしての京町屋



③技術をもとに新たなニーズに対応

地域の産業は厳しい状況にあるが、その技術、ノウハウや人材を活かせば地域に貢献することもできる。

【建設業の地域総合産業化】

地域に根ざした建設業がその技術を活かして、農林水産業や公営住宅の管理など他の分野に進出している動きがある。

北海道旭川市の建設業者は、緑化工事で培った土壌改良技術を活かし、ニンニク生産者の悩みである連作障害に強く、そして、寒冷地でも耕作可能なように、-25度にも耐えることができる無農薬有機ニンニクの栽培に成功している。

また、福島県福島市では、建設業者がNPO法人と連携して、県営住宅等の保守管理・修繕や、駐車場管理などの業務を行い、建設業の技術力や管理ノウハウを活かして地域に貢献している。このように、各地では、既存の技術、ノウハウや人材を活かして地域の地場産業がきめ細やかなニーズに対応する取組みが行われている。

農業分野への進出



県営住宅の保守点検



(3) 新しい成長を築き元気を取得

①生活にプラスアルファをもたらす大小のアイデア

ちょっとした・これまでにないアイデアによって新しいことが生まれ、地域や人々の生活にプラスアルファをもたらすことができる。様々な分野で大小の取組みが行われている。

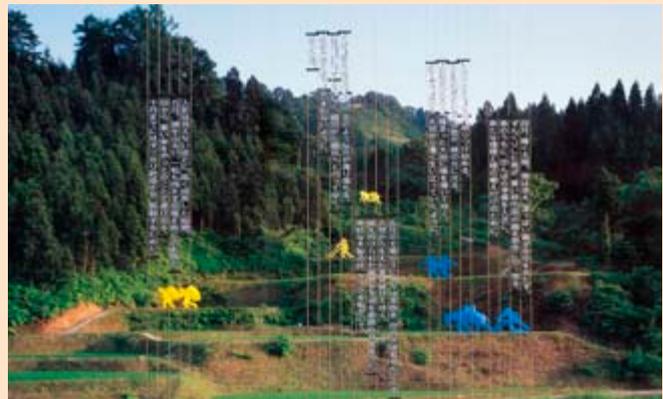
【大地を舞台にした芸術祭】

棚田やブナ林が広がる里山といった日本の原風景が残る越後妻有地方（新潟県十日町市、津南町）では、3年に1度アートを探しながら里山を巡る「大地の芸術祭」が催され、人々をひきつけている。第4回展となる2009年の芸術祭は、NPOと自治体が共催し、40の国と地域358組の作家により365作品が出版され、入込み客数約38万人、経済波及効果35億円という盛況ぶりであった。

運営は、集落の住民はもちろん、首都圏の学生等を中心としたサポーターが大きな力となり、作家とともに地域に入り込み協働で作品づくりを行うなど交流を深めた。アートの表現方法も、13の廃校が舞台となったりブナ

林という空間に作品が展示されたりなど、越後妻有らしいものとなっている。また、恒久展示作品も150を超え、廃校美術館も開設されるなど、通年での誘客も行われている。さらに、アジア・欧米等の

大地の芸術祭



(注) 恒久展示作品の一つ。作家名「イリヤ&エミリヤ・カバコフ」、作品名「棚田」。耕作をする人々の作品5点が棚田上に設置され、前面には春夏秋冬の詩が吊されている。

Photo : ANZAI (supported by Benesse Corporation)

人々や機関と各集落とが芸術祭以降も交流を深め、アートの持つ力を通して地域を盛り上げようと取り組んでいる。

【水辺のオープンカフェ】

市街地に占める水面積の比率が約13%にも及ぶ広島市、中心部を流れる京橋川・元安川沿いでは、河川空間を活かすため、規制緩和により民間事業者がオープンカフェを設置している。

川辺の木々など周辺に調和するようカフェを設置したり、一年を通じて遊歩道をライトアップしたりすることにより、水辺に心地よい空間が創出され、テレビや新聞等でも話題となり、広島市の新しい観光スポットとして定着している。遠方からも人々が訪れるようになり、かつて利用者がまばらであった河川の周辺に交流やにぎわいが生まれた。また、民間事業者が周辺河川敷の清掃等を行い河川美化に貢献しているところである。

水辺のオープンカフェ



【上毛電気鉄道サイクルトレイン】

群馬県前橋市を走る上毛電気鉄道は、利用者にとって駅から目的地までの移動手段が不便である状況を踏まえ、2003年、自転車をそのまま持ち込むことのできるサイクルトレインを実施した。

当初は限定的であった時間帯や利用可能な駅は徐々に拡大され、2005年4月には全駅で、ほぼ終日利用可能となった。導入時には約500人とどまっていた利用者は、2009年度には約3万人にまで増加した。また、有人駅においては無料レンタサイクルも合わせて実施するなど、総合的な取組みが行われている。

サイクルトレイン



②新しいまちへの取組み

既存のものを活かしつつ新しいまちを形づくり、暮らしやすく豊かな生活空間を創造していく。

【人にやさしい、歩いて暮らせるまちづくり】

住む人の視点にたったまちづくりによって、人口減少・少子高齢化に備えるとともに、誰もが快適に暮らすことができる環境づくりが可能となる。

富山県富山市では、これまで、郊外開発により薄く広い市街地が形成され、中心部の人口密度が低下するとともに公共交通が衰退し、車を自由に使えない市民が生活しづらくなり、都市の活力が低下することが懸念された。

このため、公共交通を軸とした“拠点集中型”のコンパクトなまちづくりの実現のため、公共交通の

活性化とまちなか居住への支援により沿線人口密度を高めるとともに、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、過度に自動車に依存することなく、徒歩や自転車、公共交通などを組み合わせて生活できる歩いて暮らせるまちづくりに向けて、総合的な取組みを行っている。

特に、まちづくりの軸となる公共交通は、衰退した既存路線をLRT（次世代路面電車）化したり、環状線化を図ったりすることで、便利で魅力的なネットワークづくりに取り組んでいる。

また、まちなかにて自転車の貸出しを行うコミュニティサイクルも始まっており、新しいまちづくりへの取組みが行われている。



【駅と直結した病院や保育所】

東急電鉄の大岡山駅（東京都大田区）では、駅の上の空間を有効利用して病院が開設され、駅構内から出ることなく来院できるようになっている。さらに、壁面緑化を行うなど、景観や環境にも配慮し、周辺のまちづくりとの調和も図られている。また、小田急電鉄喜多見駅（東京都世田谷区）では、送迎に便利な駅近くの高架下を活かして保育所が設置され、時間的ゆとりのない子育て世代等のニーズにあったサービスが提供されている。

このように、鉄道駅を単なる通過点としてではなく、人々が集まる拠点と捉えて生活機能を集積することで、利便性を高めることが可能となる。



③魅力や能力を見出して外へ発信

地域の資源を見出して積極的に外部に発信し、活力を取り込んでいく。

【網走の中国人呼び込み】

中国で北海道ブームがおきている。2008年12月に公開された映画「非誠勿擾」（邦題「狙った恋の落とし方。」）が中国で大ヒットした。この映画の舞台の一つである北海道網走市を訪れる中国人は前年に比べて急増した。映画に取り上げられることにより、これまで観光資源としてあまり注目されていなかった場所にも、中国人観光客が訪れるようになった。

これを機に、網走市は映画の舞台に関する中国語の看板の設置やパンフレット等の作成等をおこなった。また、一時的なブームで終わらせないために、自治体を中心となって網走市に住む中国人とともに、中国人をひきつけるような地域づくりについて検討し、映画の舞台とともに宣伝を行った。この結果、中国人が作成する北海道専門誌において、映画の舞台以外の風景等も紹介されるようになり、地域の魅力をより一層海外へ発信することができた。



【アニメを利用した観光戦略】

神奈川県箱根町、この町が世界的に有名なアニメ（新世紀エヴァンゲリオン）の舞台になっていることに注目した箱根観光協会は、2009年6月、アニメの印象的なシーンの舞台となった場所が一目で分かる地図を作成した。この地図は、テレビ、新聞等で話題になった。観光協会は、2010年3月より、日本政府観光局（JNTO）と協力してアニメの人気キャラクターを活用したポスター、マップ等による海外への宣伝を始めており、広く世界から人を呼び込んでいく効果が期待される。



2 様々な取組みから見えてくるもの

このように各地域では、その地域の現状と特色によって、地域の人々がアイデアを出し協働しながら、着実な取組みが行われている。

第1章と2章では、人口減少・少子高齢化が進みまた厳しい財政状況の中で、これまでの仕組みが通用しないこと・新たなことが求められていることをみてきたが、本章で取り上げた様々な取組みには、今後目指すべき方向のヒントが隠れている。

人口が減少し高齢者の割合が増える中、従来の公共でできることには限界がある。官と民が適切に役割分担し、住民やNPO、企業等のパワーをうまく取り込むことが大切である。岩手県西和賀町の高齢者宅の雪下ろしボランティアや広島市の違反広告物除去ボランティア、糸魚川市の建設業者による耕作放棄地の復元など、新たな主体が人やまちのサポートを始めている。また、厳しい財政状況の下では、新しいものをつくることは難しい。既存のものをうまく利用して乗り切ること大切である。北海道当別町のコミュニティバスや伊勢市の道路の改良では、既存のものを地域のニーズに応じて再編して対応した。さらに、安曇野市のオンデマンドタクシーや高松市の子育てを支援するタクシーでは、既存のものに新しい仕組みをプラスしている。

困難なことを逆手にとって新しい魅力を見いだせば、さらに価値は広がる。武雄市における空き家バンクでは、活用されていないものに新たな命を吹き込んだ。津軽の地吹雪ツアーでは、視点を変えることによって“厄介者”であった地吹雪に地域特有の魅力を生み出した。京町家の取組みは、日本らしさへの再認識が地域に新たな価値を生み、旭川市のニンニク栽培や福島市の公営住宅管理では既存の技術を別の分野に持ち込むことによって、事業者が地域に新たな貢献をしている。

もちろん、下り坂を堪えるだけではなく、新しいチャンスを目指すことも重要である。越後妻有の芸術祭、広島市の水辺のオープンカフェ、上毛電気鉄道のサイクルトレインなど、分野は全く異なるが、それぞれちょっとした知恵を足すことで生活や地域にプラスアルファを生み出している。網走市や箱根町における取組みは、外へうまく発信することにより新たな活力を取り込んでいる。また、富山市のコンパクトシティの取組みや大岡山駅の病院開設などでは、新しい形態のまちづくりも行われている。

人口減少、少子高齢化、財政制約、という厳しい状況におかれている今、これらの事例から学ぶものは多い。“地域を理解し、アイデアを出し、官・民が連携して行動し、そして新たな価値を生み出す”ことにより、今後の社会を切り開いていかなければならない。

第I部 まとめ

日本は今後本格的な人口減少・少子高齢化を迎える。そのような時代を“生きる”ということは、今までとは見える風景も違えば、使う筋肉も異なる。人々は、漠然とした不安を感じ、将来に対する悲観的な気持ちを高めている。

まず本白書では、人々を取り巻く様々な面で起こりつつある変化をみた。経済社会全体の趨勢が変化するとともに、それが個人の生活にも影響を及ぼしている。生活するフィールドである地域でも、それを支える装置に変質がみられる。個人も、意識や活動が変化するとともに、これまで生活を支えあう原点であった“家族”の構成が多様化していた。それらからみえてくるのは、厳しい財政状況の下、人口減少・少子高齢化が進むこれからの社会では、これまでのシステムが通用しないということである。

しかし他方で、人口の世代構成が変化し国民の行動の潮流が変われば、そこに新しいチャンスが生まれる可能性がある。身近な地域に新しい価値を発見したり創造したりする動きもある。人々も、地域が元気になるための活動に対する意識が強まっている。団塊の世代の就業意欲の高さなどを踏まえた新しいマンパワーの登場なども期待される。実際、事例でみたように、官と民が協働して暮らしを支える取り組みや、地域の新たな魅力を発見するプラスαの取り組みが始まっている。

国土交通行政は諸活動の基盤を支えてきたが、成熟社会に入りつつある今、起こっている変化をとらえ、何が求められているかを常に把握し、日々の生活をサポートしていく必要がある。厳しい財政状況にあるなか、国土交通行政は、選択と集中の下、インフラを活かして人々の暮らしをしっかりと下支えするとともに、人や地域がつながるぬくもりある社会の構築に向けて取り組み、子々孫々に国土と文化を守り伝えていく必要がある。

さらに、一方で新しい成長のエンジンを生み出すことも必要である。食料やエネルギーなど多くのものを世界市場から調達する日本にとって、グローバル化が進む世界においても、持続的に成長する力を備えていかなければならない。このためには、必要なインフラ基盤を整備・活用し、成長分野を伸ばしていくことが必要である。国土交通行政は持続的な成長を実現する取り組みをしっかりとサポートし、国のさらなる発展につなげて参りたい。

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節 時代の要請にこたえた国土交通行政

1 国土交通省における成長戦略に向けた取り組み

人口減少、急速な少子高齢化、莫大な長期債務といった将来への不安要因に直面する中、我が国が将来にわたって持続可能な国づくりを進めていくには、人材・技術力・観光資源などの優れたリソースを有効活用し、国際競争力を向上させることが重要であり、そのための成長戦略を確立するため、有識者で構成する国土交通省成長戦略会議の第1回を平成21年10月26日に開催した。検討課題は、①海洋、②観光、③航空、④国際展開・官民連携、⑤住宅・都市の5つの分野からなり、22年3月末までに10回会議を開催し、国土交通省における成長戦略の検討を進めている。同年5月末日途に提言を取りまとめ、戦略実行のための予算を23年度予算要求等に反映させる予定である。また、成長を支える基盤となる交通に関する基本的事項を定める交通基本法案と関連施策についても22年5月～6月を目途に考え方を取りまとめ、次期通常国会への法案提出に向けた準備を進めるとともに、23年度予算要求等に反映させる予定である。

2 国と地方の新たな関係

「地域主権改革」の実現に向け、国土交通省では、活力ある経済社会と地域の形成、安全・安心の確立等の国民生活に直結する重要な課題に対して、国と地方の適切な役割分担を踏まえ、都道府県・市町村等との連携を図りながら、全国的な規模又は全国的な視点で行うべき施策等を推進している。

例えば、人口、財政力等の地域間格差の拡大が見込まれる中、地域の実情に応じ、コスト削減を図りつつ、適切な選択を可能とする柔軟な規格・基準の設定（ローカルルール^(注)の導入）が必要であり、「1.5車線の道路整備」^(注)の導入（平成21年度は38道府県で実施）等を実施している。

また、直轄事業負担金制度は、直轄事業が国家的な見地から行われるものであるが、その事業効果が地元の地方公共団体にも具体的に及ぶことから、法令に基づき、便益を受ける地元の地方公共団体に一定の負担を求めてきたものである。

22年度から、「国の直轄事業に係る都道府県等の維持管理負担金の廃止等のための関係法律の整備に関する法律」に基づき、維持管理に係る負担金制度を廃止することとした。ただし、事業量の減少に配慮し、経過措置として、維持管理のうち特定の事業（安全性の確保等のために速やかに行う必要のある特定の維持管理）に要する費用については、22年度に限り、負担金を徴収することとしている。さらに、直轄事業負担金に含まれる人件費等の業務取扱費を全廃し、併せて公共事業に係る補助金の事務費も全廃することとした。なお、21年度分から、直轄事業負担金の「退職手当、営繕宿舍費」については地方公共団体に請求していない。

(注) 整備効果の早期発現等を目的に、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、全線を2車線で整備するのではなく、1車線の整備と待避所の設置を組み合わせた整備手法

3 民間の創意工夫の活用

人口減少・少子高齢化・財政赤字という制約要因のなかで、PPP^(注1)/PFI^(注2)を活用し、維持管理を含め、真に必要なインフラ整備を戦略的かつ重点的に進める必要がある。また、建設・運輸産業が海外で拡大するPPP/PFI市場に進出するためにも、まずは国内でノウハウを身につける必要がある。このため、国土交通省成長戦略会議での議論等を通じて、関係省庁等と連携しつつ、官民連携の更なる推進のための官民連携スキーム（PPP/PFI）の制度改善、国土交通省社会資本整備へのPPP/PFIの積極的導入等について検討を行っている。

また、国土交通省では、交通、住宅・土地等に関する分野において、国民の安全・安心の確保等の観点から規制を行っており、これらの規制については、社会経済情勢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いる。一方、構造改革特区については、平成22年3月末までの間、計20の特例措置が設けられ、全国で約200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全国規模での規制改革を行った。

第2節 国土・社会資本の将来ビジョンの策定・推進

1 国土政策の推進

総合的な国土の形成に関する施策の指針として、「多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく暮らしやすい国土の形成」を新しい国土像として掲げる国土形成計画（全国計画）及び「持続可能な国土管理」を基本方針とする国土利用計画（全国計画）に基づき、総合的な国土政策を推進することとしている。

①広域地方計画の策定・推進

広域地方計画は、国土形成計画（全国計画）に示された新しい国土像を具体化するものとして、東北から九州までの各広域ブロックの地域戦略と、その具体的な取組みをまとめた計画であり、国の地方支分部局や地方公共団体、経済団体等をメンバーとする広域地方計画協議会における協議を経て、平成21年8月に国土交通大臣により決定された。これを踏まえ、複数都道府県が連携・協力して取り組む広域の観光振興や産業活性化等の推進に必要な基盤整備やソフト対策を支援する仕組みを整備することとしている。

②集落の課題への取組み

中山間地域など生活や生産等の面で不利な地域では、人口減少、高齢化の進展が著しく、維持・存続が危ぶまれる集落がある一方、住み続けたいとの意向を持つ住民も多く、現に住んでいる人の暮らしの安定・安心の確保が緊急的課題である。こうした課題に対し、(ア) 日常的な医療、買い物等の基礎的な生活サービスの確保、(イ) 少額の収入を追加する多業による生計の維持、(ウ) 管理放棄地への適切な対応が必要であり、これらを実現するために「人材の活動環境の整備」と「資金の確保」が重要である。今後、関係府省と連携して具体的な施策を検討することとしている。

.....
(注1) Public Private Partnership

(注2) Private Finance Initiative

③新たな大都市圏戦略の策定及び広域的な戦略目標の実現を促す制度の構築

ソウル、シンガポール、上海、天津、グレーター・ワシントン等、世界における成長著しい大都市圏は、国を挙げて競争力向上のための取組みを推進しており、我が国の大都市圏についても、現行の大都市圏計画を抜本的に見直し、地域主権改革の考え方に留意しつつ、国際的、広域的視点を踏まえた国家戦略的観点からの「大都市圏戦略」を新たに策定する作業を進めていく。

また、我が国の広域的な地域が、真に国際競争力のある大都市圏へと自立・成長するための広域的な戦略目標策定とそれを実現する「担い手」となる産学等の民間連携主体を育成、活性化することを目指した制度構築に向けて検討することとしている。

2 第2次社会資本整備重点計画の推進

社会資本整備重点計画は、従来の9つの事業分野別の計画を一本化し、国民から見た成果目標を明示するとともに、社会資本整備の改革の方針を決定するなど、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進することを目的としている。平成21年3月に20年度から24年度を計画期間とする第2次社会資本整備重点計画が閣議決定された。同計画の20年度における進捗状況については、21年7月の社会資本整備審議会・交通政策審議会第10回計画部会において、71.4%の施策が目標達成に向けた成果を示していると評価されたことなどを報告した。

また、第2次社会資本整備重点計画に基づき、社会資本を、各地方の特性に応じて重点的、効果的かつ効果的に整備し、適切に維持管理・更新していくため、広域地方計画に示す地方ブロックの方向性や地域戦略の実現に向け、「地方ブロックの社会資本の重点整備方針」を21年8月4日に策定した。

第3節 海洋政策（海洋立国）の推進

四方を海に囲まれている我が国は、海洋資源の有効活用を始めとして、広大な海をフロンティアとして認識し、まさに「海洋国家」を実現する必要がある。海洋政策の推進に向けては、「海洋基本法」に基づく「海洋基本計画」の下、国土交通省では関係機関と連携しつつ、海洋政策を推進しているところである。

平成21年6月には、海賊行為の処罰及び海賊行為への適切かつ効果的な対処のための必要な事項を定め、海上における公共の安全と秩序の維持を図ることを目的とした「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」が成立した。同法に基づき海賊対処のためにソマリア沖・アデン湾に派遣されている護衛艦には、海賊行為があった場合の逮捕・取調べといった司法警察活動を適切に行うため、海上保安官が同乗している。

また、同年12月には国土面積（約38万km²）の約12倍に及ぶ排他的経済水域等（447万km²）の管轄海域の適切な管理のため、関係府省連携の下、離島の保全及び管理を的確に行うための指針となる「海洋管理のための離島の保全・管理のあり方に関する基本方針」が総合海洋政策本部会合において決定された。今後、この基本方針に沿って、速やかに離島の保全・管理のための施策を実施するなど、引き続き、「海洋基本計画」に基づき海洋政策を積極的に推進していく。

図表Ⅱ-1-3-1 海洋政策の推進

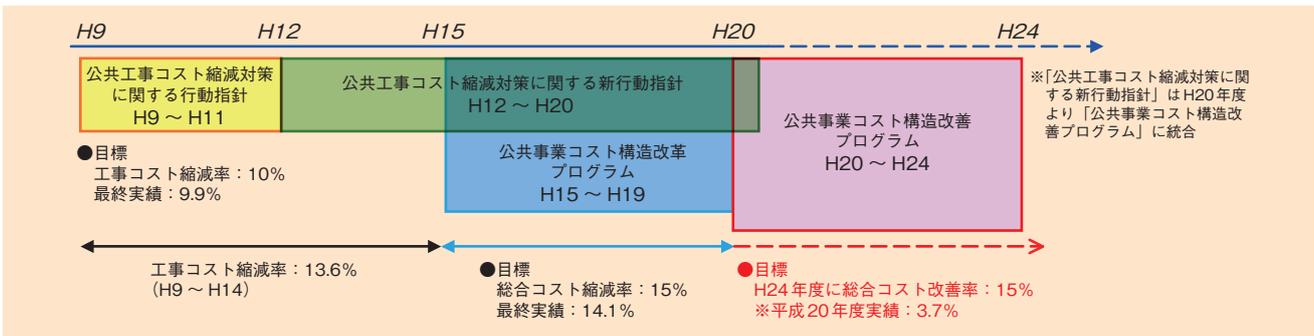


第4節 効率的・重点的な施策展開

1 公共事業の総合的なコスト構造改善の推進

公共工事のコスト構造改善については、厳しい財政事情等を背景として、平成9年度から政府全体で取り組んでおり、現在は、平成20年3月に策定した「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき、総合的なコスト構造改善に取り組んでいる。具体的には、従来の取組みに加え、VFM^(注)最大化を重視し、①環境負荷の低減効果等の社会的コスト構造の改善、②施設の長寿命化によるライフサイクルコスト構造の改善、③民間企業の技術革新によるコスト構造改善を評価する「総合コスト改善率」を設定し、5年間で19年度比15%の総合コスト改善率を目標としており、20年度の国土交通省・関係機構等の総合コスト改善率の実績は3.7%となった。

図表Ⅱ-1-4-1 コスト構造改善のこれまでの経緯



(注) 経済性にも配慮しつつ、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も価値の高いサービスを提供すること

2 公共工事の品質確保や入札契約の適正化

「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）」を踏まえ、国土交通省では、公共工事のさらなる品質確保を図るため、平成20年度から原則すべての工事において総合評価方式^(注1)を実施するとともに、建設コンサルタント業務等における総合評価方式を本格導入している。品質確保への支障、下請へのしわ寄せ等が懸念されるダンピング受注に対しては、施工体制確認型総合評価方式や特別重点調査の実施、低入札調査基準価格の改正等の対策を行っている。さらに、工事目的物の品質確保を目的として設計者から施工者への設計思想の伝達等による受発注者間の情報共有の推進や、施工プロセス全体を通じて工事实施状況等の確認を行い、これを検査に反映させる「施工プロセスを通じた検査」を試行している。地方公共団体に対しては、総合評価方式の導入・拡充、予定価格の公表時期や低入札価格調査基準価格等の適切な見直しを促進するとともにダンピング受注の排除徹底の推進を要請している。

入札契約制度の一層の改善を図るため、国、地方公共団体等において、一般競争入札の拡大及び総合評価方式の拡充、一般競争入札の拡大に向けた条件整備としての入札ボンド^(注2)の活用、設計・施工一括発注方式やCM方式^(注3)等の多様な発注方式の活用を推進している。国土交通省では、20年度においては、約95.0%の工事で一般競争入札、約99.7%の工事で総合評価方式を実施しており（いずれも金額ベース）、21年度以降においても引き続き、価格と品質が総合的に優れた調達を行っている。地方公共団体に対しては、予定価格の事前公表の取りやめ、地域要件等の競争参加条件の適切な設定や契約変更の適切な実施等について要請を行い、適正価格での契約を推進している。また、CM方式の契約のあり方や入札ボンドの電子化を検討している。

さらに、22年3月には、総合評価方式の透明性の確保、虚偽申請防止対策の強化や審査基準の見直しなどの経営事項審査の改善、入札ボンドの拡大、標準請負契約約款の改正や新たな下請代金保全策の導入の検討などの下請企業対策について方針を取りまとめたところであり、22年度以降、できるものから順次実施することとしている。

（注1） 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） 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

（注3） コンストラクション・マネジメント方式。コンストラクションマネージャー（CMR）が、技術的な中立性を保ちつつ発注者の側に立って、設計・発注・施工の各段階において、設計の検討や工事発注方式の検討、工程管理、品質管理、コスト管理等の各種のマネジメント業務の全部又は一部を行う方式

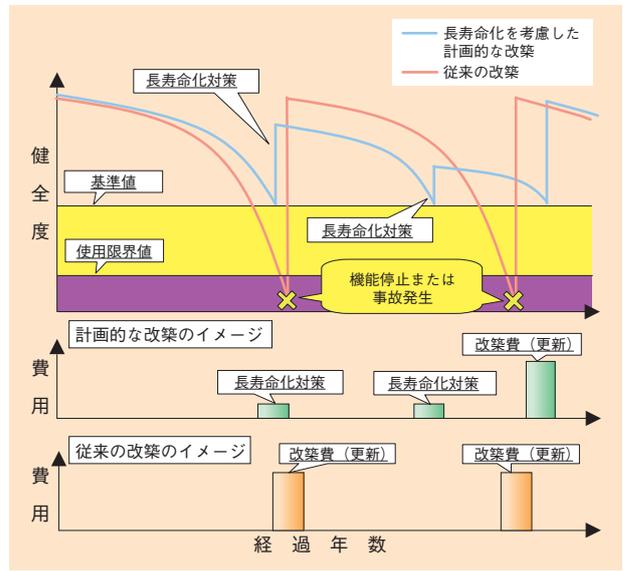
3 社会資本の高齢化時代における戦略的な維持管理・更新

我が国の社会資本は、戦後の高度経済成長とともに着実に整備されてきたが、今後、こうした社会資本の高齢化が急速に進行するという課題に直面することになる。

こうした状況の下、今後必要となる維持管理費、更新費についても、急速に増加していくことが想定されているとともに、高齢化した施設の割合が増大していくと、重大な事故や致命的な損傷等が発生するリスクが飛躍的に高まることが予想されている。

このため、従来、損傷等が発生した後に対処するという「事後的管理」から、事前に点検し、異常が確認または予測された場合、致命的欠陥が発現する前に速やかに措置するという「予防保全的管理」へと転換し、戦略的に維持管理を実施することで、国民の生命と財産を守り安全・安心を確保するとともに、施設の寿命を伸ばすことでライフサイクルコストの低減を図っていく。

図表Ⅱ-1-4-2 予防保全対策を考慮したライフサイクルコストの低減



第5節 政策評価・事業評価・対話型行政

1 政策評価の推進

国土交通省では、①国民本位の効率的な質の高い行政の実現、②成果重視の行政の推進、③国民に対する説明責任の徹底という3つの目的の達成を目指す「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（事業評価方式）、政策チェックアップ（実績評価方式）及び政策レビュー（総合評価方式）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している。21年3月には4テーマについて政策レビューを実施し、同年8月には13の政策目標について、236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、予算の組み替えに対応し、同年11月に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1)

2 事業評価の厳格な実施

国土交通省では、個別の公共事業について、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による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、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バックデータも含め、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、インターネット等で公表している^(注2)。

(注1) 国土交通省政策評価関係ホームページ <http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/index.html>
 (注2) 事業評価ホームページ <http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/index.html>
 事業評価カルテ <http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>

また、直轄事業等の新規事業採択時評価における地方の意見の反映、第三者による事前審査の充実を図るとともに、直轄事業等の評価の実施及び評価結果の公表時期を従来の年度末から1月末を目途に前倒しを行うなど、公共事業の進め方の透明性をより一層向上させるための取組みを進めている。

図表Ⅱ-1-5-1 国土交通省所管公共事業の事業評価と実施要領改定の概要

<p>【事業評価の目的】</p> <p>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</p>	<p>＜事業評価の新たな取組み＞</p> <p>公共事業の進め方の透明性をより一層向上させるため、第三者による事前審査の充実、地方の意見の反映を行うとともに、国会の審議に資するようにすることで、より客観性を確保することを目指す。</p> <p>○都道府県・政令市への意見聴取の導入 直轄事業等の新規事業採択時評価について、地方負担の負担者である都道府県・政令市等からの意見を聴く。</p> <p>○第三者による事前審査の充実 直轄事業等の新規事業採択時評価について、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴く。事業評価監視委員会等の資料を検証可能なものに改善する。</p> <p>○国会審議へ資するための取組み 直轄事業等については、1月末までを目途に新規事業採択時評価および再評価を実施し、評価結果を公表する。</p> <p>※H21.12.24に「国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領」を改定し、上記内容を規定した。</p>
<p>【事業評価の位置付け】</p> <p>政策評価法（平成14年4月1日施行）における政策評価制度の一環 すべての公共事業について各事業ごとの事業評価マニュアル等に基づき事業評価を実施（維持・管理、災害復旧に係る事業等を除く） ○新規事業採択時評価（平成10年度～） ○再評価（平成10年度～） ○事後評価（平成15年度～）</p>	
<p>【評価結果の積極的な公表】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成12年度より評価結果はインターネット等で公表 ・平成16年度より各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、事業評価カルテとして一括整理、インターネットで公表 ・平成20年3月より再評価を行う際の視点（投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）を記載し公表内容を充実 	

3 国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進

①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の推進に当たっては、国民からの意見・要望等を幅広く把握し、国民に直結した行政を展開することが重要である。このため、「国土交通ホットラインステーション」を開設しており、月平均800件弱の意見等が寄せられている。

②消費者等に対する情報提供

従来の行政による監督に加え、消費者等による適切な選択及び市場による監視を通じた安全・安心の確保を図ることを目的に、住宅などの建築物や公共交通機関に関する事業者等の過去の処分履歴を集約した「ネガティブ情報検索サイト」を国土交通省ホームページ上に公開している。

③社会資本整備における計画策定プロセスの透明性の更なる向上

社会資本整備の推進に当たっては、構想段階から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20年度に、住民参加に加え、計画の技術・専門的検討のあり方、計画検討の開始から複数案の設定、総合的な観点による計画案の選定までの計画検討手順のあり方について、標準的な考え方を示すガイドラインを新たに策定し、更なる透明性の向上に取り組んでいる。

第2章 観光立国の実現と美しい国づくり

第1節 観光をめぐる動向

1 観光立国の意義

観光は、地域経済の活性化、雇用の機会の増大等、国民経済のあらゆる領域にわたりその発展に寄与するとともに、国際相互理解を推進するという意義を有するものであり、観光立国の実現は、我が国の成長戦略の柱として最も重要なものの一つである。

2 観光の現状

(1) 国民の観光の動向

平成20年度の国民一人当たり国内宿泊観光旅行宿泊数は2.36泊、国民による国内旅行消費額は20.5兆円であり、19年度（それぞれ2.42泊、20.2兆円）に比べほぼ横ばいとなった。他方、海外旅行者数の減少等により、20年度の国民の海外旅行消費額は5.5兆円と、19年度（6.1兆円）に比べて減少した。

また、21年の日本人海外旅行者数は、前年比3.4%減（約54万人減）の約1,545万人となった。

(2) 外国人の訪日旅行の動向

平成20年9月以降の訪日外国人旅行者数の減少等に伴い、20年度の訪日外国人旅行消費額は、前年度比10.1%減（0.1兆円減）の1.3兆円と減少した。

21年の訪日外国人旅行者数は、リーマンショックに端を発した世界的な景気低迷、円高等の影響により、前年比18.7%減（156万人減）の約679万人となった。ただし、中国については、同年7月の個人観光査証の創設、これを契機としたプロモーションの強化等により、対前年比で微増となった。

図表Ⅱ-2-1-1 訪日外国人旅行者数の動向



(3) 観光産業の動向

① 旅行業

平成20年度の主要旅行業者63社の取扱額は、前年度比5.5%減の約6兆4,394億円となった。

海外旅行については、韓国方面が好調であったものの、燃油サーチャージの高騰や景気後退により前年度比9.6%減の約2兆4,349億円となった。国内旅行については、前半は堅調に推移したものの、後半からの景気後退により、前年度比2.9%減の約3兆9,430億円となった。外国人旅行については、景気後

退と円高の進展により、前年度比1.7%減の約613億円となった。

②ホテル・旅館業

平成20年度の主要登録ホテルの客室利用率は、全国平均で71.9%となった。また、主要登録ホテル・旅館のうち赤字施設の割合は、ホテルで53.3%、旅館で49.7%となり、前年度に比べ、それぞれ23.4ポイント増、14.8ポイント増となった。

第2節 観光立国の実現に向けた取組み

観光立国推進基本法及び観光立国推進基本計画に基づき、観光立国の実現に向けた施策を総合的かつ計画的に推進している。観光立国の実現は今後の我が国の成長戦略の柱として位置づけられるべき最重要課題であり、政府としての取組みを一体的・総合的に推し進めるため、平成21年12月に観光立国推進本部を設けた。本部の下に外客誘致ワーキングチーム、観光連携コンソーシアム、休暇分散化ワーキングチームを設け、関係省庁間の調整・連携強化を図っている。

また、観光の振興、発展に多大な貢献をした個人・団体を表彰する「観光庁長官表彰」を21年度より新たに創設し、13の個人・団体に授与した。

1 国際競争力の高い魅力ある観光地の形成

「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（観光圏整備法）」に基づき、観光地が広域的に連携した「観光圏」を整備し、国内外の観光客が2泊3日以上滞在できるエリアの形成を目指すこととされている。国は地域が連携して行う取組みに対して総合的な支援をしており、観光圏整備事業補助制度^(注)では、民間組織が実施する宿泊魅力向上事業や観光資源活用事業等について、農山漁村活性化プロジェクト交付金による事業と連携しつつ支援を行い、平成21年度は観光圏整備実施計画を14件認定している。

また、観光圏における社会資本整備をより円滑かつ適切に実施するため、21年4月より各観光圏において連絡会議を順次設置し、現地調査等を進めている。

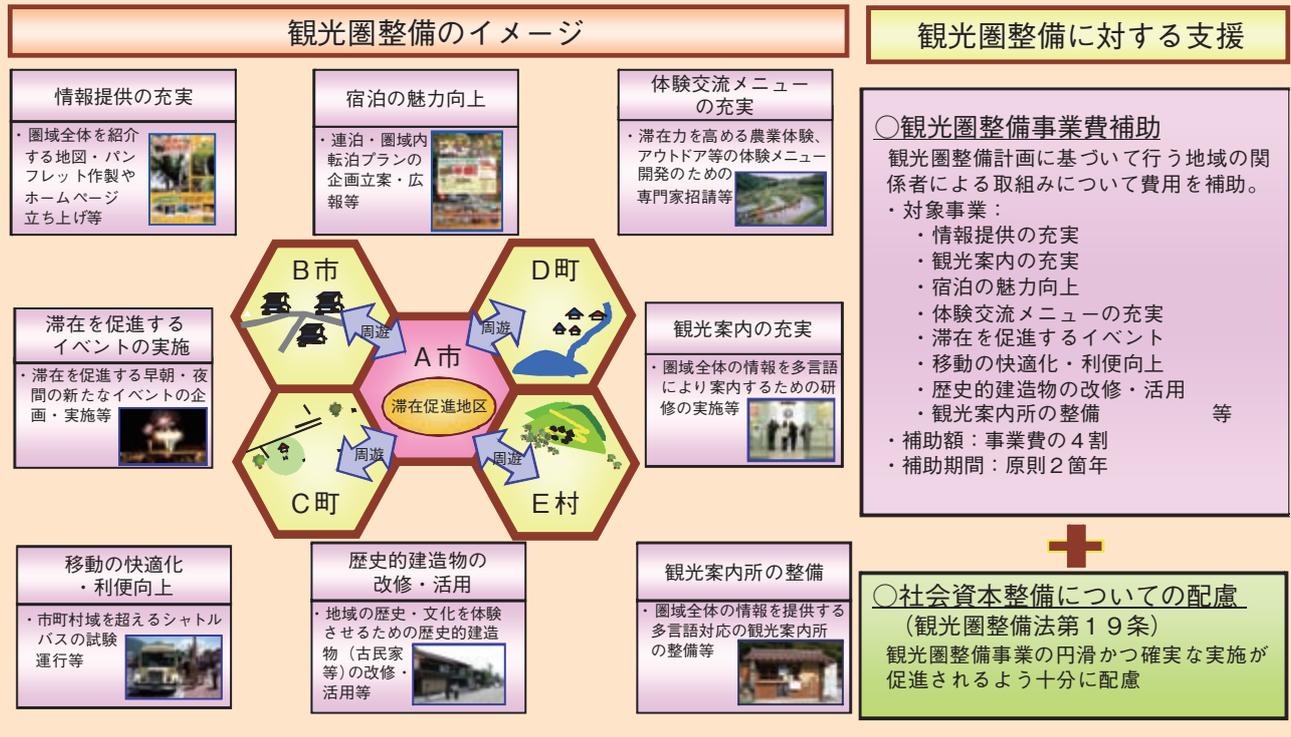
さらに、観光を軸とした地域づくりの取組みを所管の事業や施策により総合的に支援する観光地域づくり実践プランにおいては、観光圏の形成を図ろうとする地域の立ち上げ段階や、観光圏整備事業の円滑な実施促進に係る社会資本整備事業について支援を行っている。

なお、地域の観光まちづくりに関する優れた事例を掲載した事例集を取りまとめ、内外に情報発信し、地域の観光地づくりの取組みをサポートしている。

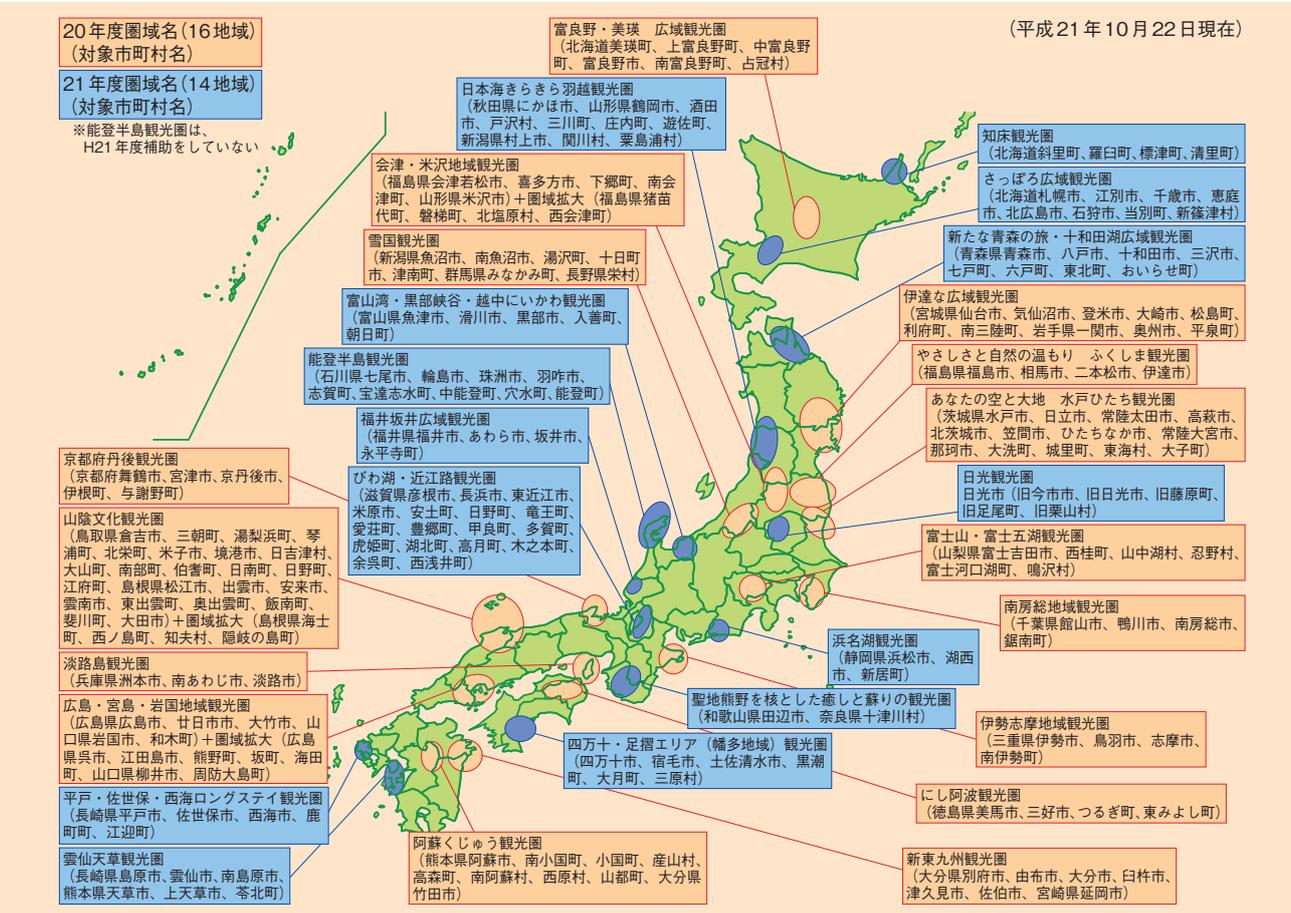
さらに、地域の観光関係者と旅行会社の連携・協働による地域の観光魅力を生かした旅行商品の創出を促進するため、21年度も引き続き「観光まちづくりアドバイザー会議」を地方ブロックごとに設置し、自治体・観光関係団体・NPO等に対して集中的なコンサルティングを実施している。

(注) 地方公共団体が作成する観光圏整備計画に沿って観光圏整備事業を行う者が観光圏整備実施計画を作成し、国土交通大臣から認定され、さらに第三者委員会である観光圏整備事業検討会の推薦を受け、採択されると、事業経費の補助支援を受けることができる。

図表Ⅱ-2-2-1 観光圏整備による観光旅客の長期滞在の促進



図表Ⅱ-2-2-2 観光圏整備実施計画認定地域（30地域）



2 観光産業の国際競争力の強化及び観光の振興に寄与する人材の育成

(1) 宿泊産業の活性化

宿泊産業を始めとする観光産業の新たなビジネスモデルを構築し、普及・啓発することを目的として、客室稼働率の向上や業務の共同化・効率化等に関する実証事業を21年度は14件実施した。また、旅館街の面的再生を支援するため、セミナーの開催やアドバイザーの派遣を行った。

(2) 観光の振興に寄与する人材の育成

①観光関係人材育成のための産学官連携方策の推進

観光学部・学科を有する大学、業界団体、関係省庁からなる「観光関係人材育成のための産学官連携検討会議」を開催し、人材育成に関する情報や課題の共有を進めるとともに、「インターンシップモデル事業」の実施や「産学官連携実践ワーキンググループ」の開催等、観光産業を担う人材育成の取組みを推進している。

②観光カリスマ塾の開催

観光地域の活性化の核となる人材育成のため、全国各地の観光カリスマ^(注)を講師として迎え、成功ノウハウの伝授、現場体験活動等を行う観光カリスマ塾を、平成21年度は8地区で開催した。

③観光地域づくり人材を育成する取組みの支援

地域の自主的・自律的な観光地域づくり人材育成の取組みを促進するため、平成21年10月から地域の人材育成の指針となるガイドラインの策定に取り組んでいる。また、同年6月に「観光地域づくり人材シンポジウム」を開催するとともに、22年2月に「観光地域づくり人材育成支援WEB」を開設するなど、地域のネットワーク化を進めている。

④「観光地域プロデューサー」モデル事業の実施

地域の観光振興の取組みを牽引する外部人材を発掘・育成した上で、その人材と地域のマッチングを行う「観光地域プロデューサー」モデル事業を、平成21年度は3地域で行った。また、モデル事業の成果を「観光地域づくり人材シンポジウム」で広報するなど、「観光地域プロデューサー」制度の普及・啓発を図っている。

⑤観光立国教育の推進

子ども達の「旅をする心」を育み、「将来の地域づくりの担い手」を育成するため、児童・生徒によるボランティアガイドの普及を促進するとともに、「観光立国教育」の推進を図っている。

3 国際観光の振興

(1) 我が国観光魅力の海外への発信

訪日外国人旅行者数を平成22年までに1,000万人にするとの目標を達成するため、日本の観光魅力を海外に発信する訪日旅行促進事業を展開している。訪日旅行者数の多い12の国・地域（韓国、台湾、中国、香港、タイ、シンガポール、豪州、米国、カナダ、英国、ドイツ、フランス）を重点市場に設定し、プロモーションを展開している。具体的には、旅行目的地としての日本を知ってもらうことを目的とした我が国観光魅力の情報発信である認知度向上事業と実際に訪日旅行に結びつけることを目的とし

(注) 観光地の魅力を高め、観光振興を成功に導いた人々として、関係省庁と連携した「観光カリスマ百選」選定委員会において認定された観光カリスマが全国で活躍している。

た誘客事業に大別される。前者においては、ウェブサイトにおける情報発信、外国のメディアにおける広告宣伝、外国で開催される旅行博覧会等での日本ブースの出展等を行い、後者においては、外国の旅行会社の日本への招請、商談会の実施、訪日旅行商品の共同広告等を行っている。

21年においては、香港との間で日本香港観光交流年を設定し、両国が共同ロゴ、ポスターを作成・使用して、香港国際旅行博への共同出展やスポーツイベント、文化イベントを活用した交流拡大を図った。また、新型インフルエンザの流行等により、交流人口が落ち込んだことを踏まえ、交流年の実施期間を22年3月31日まで3カ月延長し、持続的にプロモーションを実施した。

21年10月には、中部地域（名古屋、高山）にて第4回日中韓観光大臣会合を開催し、国際的な金融危機や新型インフルエンザ等の諸課題の克服に関する共同の取組みや上海万博、ビジットジャパンイヤー、ビジットコリアイヤーを活用した交流人口の拡大の取組みなど、3国間の連携強化を図った。

(2) 国際会議等の開催・誘致の推進

これまで国際会議の開催・誘致を中心に取り組んできたが、企業等の会議、企業の行う報奨・研修旅行、イベント、展示会・見本市などを含めた広義の国際会議（MICE^(注1)）も、訪日外国人旅客の増大、経済効果、地域の国際化・活性化等に大きな意味を持っている。

そこで、国際会議だけでなくMICE全般を振興していくため、平成21年7月に「MICE推進アクションプラン」を取りまとめ、これを着実に実施していくことにより、MICEの開催・誘致を積極的に推進していくこととした。

今後は、我が国がMICEの開催適地であることを集中・積極的に海外に向けてアピールするとともに、国内的にまだ浸透しているとは言い難いMICEの意義等について広く国民に啓発していく。特に22年を「Japan MICE Year」として集中的にMICEの推進に取り組んでいる。

「Japan MICE Year」ロゴマーク及びキャッチフレーズ



(3) 外国人観光客の受入れ体制の確保

公共交通事業者等の取組みとして、主に都市部の地下鉄等において、路線名と駅名にアルファベットや数字を併記するナンバリング（番号制）が導入されるなど、外国人旅行者の利便性の向上が図られている。これらの取組みをより一層促進するため、「外国人観光旅客の旅行の容易化等の促進による国際観光の振興に関する法律（外客旅行容易化法）」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いる。特に、外国人旅行者の利用が多く見込まれる区間については同措置を講ずべき区間として観光庁長官が指定し、これに該当する公共交通事業者等（248事業者）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。

外国人旅行者に対して報酬を得て通訳案内を行う通訳ガイドについては、外国人観光旅客に対する接

（注1）企業等の会議（Meeting）、企業の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive（Travel））、国際会議（Convention）、イベント、展示会・見本市（Event/Exhibition）の頭文字

（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

遇の向上を図り国際観光振興に寄与するため、「通訳案内士法」に基づき通訳案内士試験を実施しており、平成21年4月現在、通訳案内士登録者数は13,530人となっている。また、訪日外国人3,000万人時代に対応した受入環境整備のため、同年6月から通訳案内士制度のあり方について検討を行っている。また、外国人旅行者の受入体制に関する仕組みの構築及び外国人に対する日本の魅力の発信といった努力に公的評価を付与することにより、訪日促進の諸活動が広がることを期待し、一層の外国人旅行者の訪日を推進するため、他の関係者の手本となる優れた取組みを行った者を「YŌKOSO! JAPAN 大使」として、同年12月までに国土交通大臣が63名を任命した。

他方、「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・旅館の登録を行っている。同年12月末現在、1,070軒のホテル及び1,848軒の旅館が登録されている。

4 観光旅行の促進のための環境の整備

(1) 休暇の取得・分散化の促進

「新成長戦略（基本方針）」において記述されている休暇取得の分散化について、幅広い分野における議論を喚起する場として平成22年2月26日にシンポジウムを開催し、普及啓発を進めるとともに、休暇の取得やゴールデンウィーク・夏休み等の分散化に対する国民意識や21年9月のシルバーウィークにおける旅行による経済効果等の調査を実施した。

また、観光立国推進本部休暇分散化ワーキングチームにおいて、需要の平準化を通じた観光産業の生産性向上や雇用の安定化等について、政府全体で取り組む具体的な方策について検討を行っている。

(2) 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の考え方に基づく観光を促進させるため、高齢者や障害のある方等が参加しやすい旅行商品を企画・造成する際のチェックシートを作成した。

(3) 旅行取引を取り巻く環境の変化に対応した消費者保護への取組み

消費者の安全、安心、公正な取引に係わる問題が山積するなか、平成21年9月には、消費者庁が発足し、旅行業法における消費者保護については、観光庁と消費者庁が連携して取り組むこととなった。

(4) 日本人の海外旅行促進のための取組み

平成20年12月に観光庁において取りまとめた、「国民の海外旅行容易化に向けた取組」、「若年層向け対策」、「VWC^(注)事業等と連携したTwo Way Tourismの推進」の3つを柱とするアウトバウンド施策に基づき、官民一体で取り組むべき課題について、関係者と連携しつつ取り組んでいる。

また、海外旅行者の安全を確保するため観光庁は、外務省等と緊密な連絡をとりつつ、海外旅行者に対する渡航情報の周知徹底や、旅行業者の緊急連絡体制の整備を図っている。

(5) 新たな旅行形態の創出等

地域の独自の魅力を生かした「ニューツーリズム」の創出と流通を促進するため、平成20年度に引き続き、実証事業を実施した。

(注) Visit World Campaign

また、22年1月より、観光立国推進本部の下に設置された「観光連携コンソーシアム」において、エコツーリズム、グリーン・ツーリズム、文化観光、産業観光、スポーツ観光、医療観光等の多様な観光メニューについて、関係省庁の連携による総合的な振興策の検討を行っている。

(6) 観光統計の整備

現在、都道府県が独自の調査方法により実施する観光入込客に関する統計について、平成22年度より調査項目や調査方法を共通化して実施するための「観光入込客統計に関する共通基準」を21年12月に策定した。また、国際的に導入が進みつつあるTSA^(注1)の本格導入に向けた検討等を行った。

今後も訪日外国人の動向に関する統計の整備等観光統計の充実に取り組むこととしている。

第3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

「景観法」に基づく景観行政団体^(注2)は平成22年3月現在443団体に増加し、景観計画は216団体で策定されるなど、良好な景観形成の取組みが推進されている。また、「屋外広告物法」の改正による屋外広告業の登録制度の導入や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（21年4月現在27団体で条例を制定済み）などの屋外広告物行政が進められている。さらに、「都市緑地法」に基づく緑化地域制度が全国に先駆けて名古屋市や横浜市で適用されるなど、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取組みが進められている。

(2) 景観アセスメント（景観評価）システムの運用

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）システムを運用している。

(注1) TSA（Tourism Satellite Account：旅行・観光サテライト勘定）は、国民経済計算（SNA）の枠組みのなかで、観光経済を体系付けるための勘定。サテライト勘定とは、従来の枠組みにはない経済活動をSNAの中で体系付け、新しい経済概念に対応していくときに用いられる枠組みであり、日本では環境、介護、NPO等の分野で試行されている。

(注2) 都道府県、政令指定都市、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。

2 誇りを持てる魅力的な景観形成

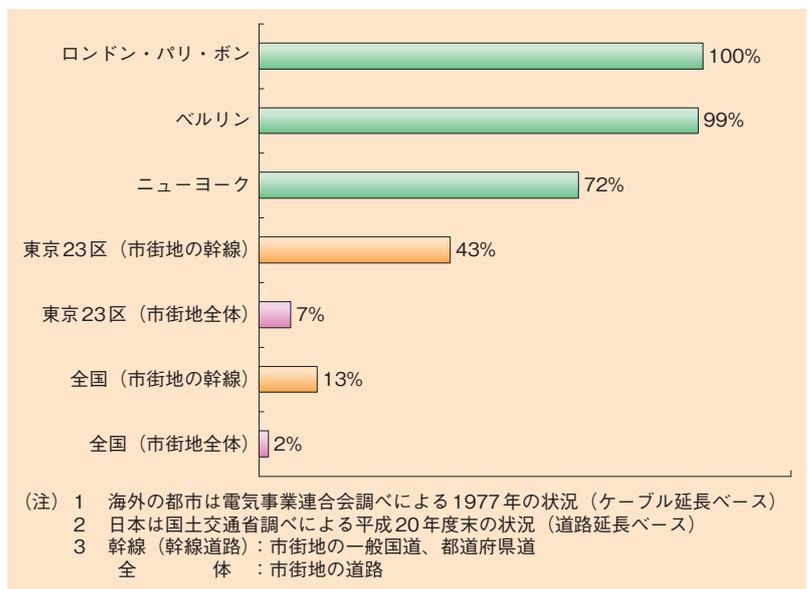
(1) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興、地域活性化等を図るため、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。

(2) 「日本風景街道」の推進

多様な主体による協働の下、道を舞台に、地域資源を活かした美しい国土景観の形成を図り、観光の振興や地域の活性化に寄与することを目的とする「日本風景街道」を推進している。平成22年3月末現在116ルートが日本風景街道として登録されており、これらのルートについて道路を活用した美しい景観形成や地域の魅力向上に資する活動を支援している。

図表Ⅱ-2-3-1 欧米と日本の主要都市の無電柱化の現状



(3) 水辺空間等の整備の推進

河川が有する固有の自然・文化・歴史等に合わせ、「多自然川づくり」や「かわまちづくり」、「水辺の楽校」等により、誰もが身近な自然空間として利活用できるよう親水性、景観性のある河川整備を推進している。

また、新世代下水道支援事業制度により、公共下水道雨水渠等の空間を活用したせせらぎ水路の整備や、下水処理水をせせらぎ用水として活用するための施設整備等により、下水道の持つ施設空間や下水処理水を活用した水辺の再生・創出に取り組んでいる。加えて、汚水処理の適切な実施により、良好な水環境を保全・創出している。

3 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資産の保存・活用

国家的な記念行事、又は我が国固有の優れた文化的資産の保存及び活用を図るため、閣議決定を経て設置する国営公園の整備を推進しており、国営昭和記念公園を始め、5公園が開園している。平成21年度には、国営飛鳥・平城宮跡歴史公園(飛鳥区域)において、キトラ古墳周辺地区等の整備を行った。

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、古都保存法に基づき、建築物等の新・増・改築、宅地の造成等行為の制限を行うとともに、土地の買入れ等の古都保存事業や普及啓発活動等を実施することにより、歴史的風土の保存を図っている。

③歴史的な公共建造物等の保存・活用

地域のまちづくりに寄与するために、長く地域に親しまれてきた歴史的な官庁施設の保全・活用を推進するとともに、歴史的砂防関係施設及びその周辺環境一帯を地域の観光資源の核として位置づけ、環境整備を行うなど、新たな交流の場の形成に資する取組みを促進している。

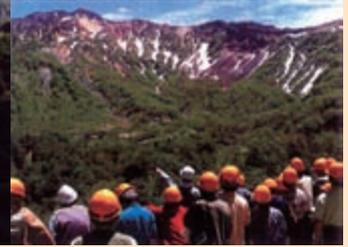
④歴史的風致の維持・向上によるまちづくりの推進

城、神社などの歴史的な建物や町家、武家屋敷などのまちなみと、祭礼行事などの歴史や伝統を反映した活動といった地域の歴史的な風情、情緒を活かしたまちづくりを国が支援する「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（歴史まちづくり法）」が平成20年に施行され、22年3月31日現在、すでに認定を受けた16市町が行う歴史まちづくりに対して支援を行っている。

地域を守る歴史的砂防設備



国の重要文化財に指定（H21.6）
されている
白岩砂防えん堤（富山県）（左）



立山カルデラを望む（下）

第3章 地域活性化の推進

第1節 地域活性化に向けた取組み

政府において地域活性化は重要課題として認識されており、地域活性化に関する統合体制（地域活性化統合本部）の下、省庁横断的・施策横断的な視点に立ちながら、地域活性化に向けた取組みが進められている。

また、地域住民や民間団体の創意工夫や発想を起点にしたプロジェクトを立ち上がり段階において支援する「地方の元気再生事業」については、21年度は新規案件で191件、継続案件で96件が採択された。さらに、地域活性化の取組みの推進に当たっては、これまで以上に地域の声に耳を傾ける必要があることから、国の相談体制をワンストップ化し、地域ブロックごとに、地方再生の取組みを一貫してフォローする仕組みが構築されている。

国土交通省においても、暮らしの利便性、にぎわいや活力のある地域経済社会の実現に向けて、地域の鉄道、バス、離島航路等の地域公共交通の活性化・再生、交通結節点の改善等、総合的かつ戦略的な交通施策の推進、中心市街地の活性化や都市再生、集約型都市構造への転換、観光振興等の地域の創意工夫あふれる取組みへの支援、適正価格での契約の推進や地域総合産業化支援等による建設業振興を推進している。一方、人口減少・高齢化の著しい地域等に対しては、NPO等の多様な主体が協働する「新しい公共」による地域づくり活動等の支援や集落機能活性化による日常的な医療・買い物等の基礎的生活サービスの確保、コミュニティバスの導入支援等による日常生活の足の確保等により、生活者の視点に立った暮らしやすい地域づくりに取り組んでいる。

都市再生については、内閣の都市再生本部において、①国際空港や広域防災拠点の整備等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まちづくり交付金を活用した全国都市再生の推進に取り組んでいる。

第2節 地域活性化を支える施策の推進

1 地域や民間の自主性・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）、「污水处理施設整備交付金」（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及び第二種漁港の施設）で構成されている。平成22年3月末時点で全認定地域再生計画は1,365件であり、896件の地域再生計画に基づく事業で本交付金が国土交通省関係の施設設備に活用されている。

「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。21年度末時点で

365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、地方の自主性・裁量性を高め、地域主導の個性あふれるまちづくりを実施することにより、全国の都市再生を推進するための支援措置であり、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。21年12月末時点で1,278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。

「地域活力基盤創造交付金」は、地方公共団体が行う道路を中心とした社会資本の整備その他の取組みを支援することにより、地域の活力の基盤を創造することを目的とし21年度に創設された制度であり、国は、地方公共団体が作成した地域活力基盤創造計画に基づき、年度ごとに一括して交付金を交付する。22年3月末時点で415件の地域活力基盤創造計画が提出されており、道路を中心に関連する他のインフラ整備やソフト事業に本交付金が活用されている。

なお、22年度より、「地域住宅交付金」「まちづくり交付金」「地域活力基盤創造交付金」を始め、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を原則廃止し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として、「社会資本整備総合交付金」を創設することとした。

(2) 地域再生の取組みを支える一元的な体制づくり

地域活性化応援隊等を通じて、地方における地域再生等の取組みに対する相談体制の充実を図るとともに、必要に応じて、国の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。

(3) 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等と連携した民間都市開発事業で国土交通大臣認定を受けたものに支援を行うとともに、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も行っている。

国土交通大臣認定の民間都市開発事業の例 仙台共同ビル計画



仙台都心地区で、業務・商業・交流機能からなる複合施設を、歩道状空地・アトリウム・屋上庭園等の公共公益施設と一体的に整備し、高次な都市機能の集積と魅力ある都市空間の創出が図られている。(平成21年6月竣工)

(注) 地域づくり情報局 - Repis:<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/chiiki-joho/index.html>

2 集約型都市構造の実現に向けた総合的取組み

人口減少・高齢化が進展する中、地球環境問題、都市経営の効率化等に対応するため、これまでの都市の拡大・成長を前提とした都市整備のあり方については転換が必要であり、その一つの方向性として「集約型都市構造の実現」が重要である。

このような都市構造の実現のためには、都市内の中心市街地や交通結節点の周辺に医療・介護・福祉、教育、文化施設など生活に必要な都市機能を集積し、公共交通の利便性を高めることや、多様な集積やにぎわい・交流機会を確保することが必要となる。これら

により、都市内のどの地域からでもサービスの享受が可能となる、新たな産業や雇用の創出が促進される等の効果が期待できる。さらに、徒歩・自転車、公共交通を中心とした「歩いて暮らせるまちづくり」の推進や、集積のメリットを活かしたエネルギーの高効率化などにより、環境負荷低減という効果も期待できる。

国としては、LRT等の公共交通の整備、交通結節点の改善、自転車・歩行者の利用環境の整備等をパッケージ化した総合的な交通戦略の推進、中心市街地の活性化・街なか居住の推進等による集約拠点の形成及び郊外における新市街地開発の抑制など市街地整備戦略の推進、自然エネルギー・未利用エネルギーの有効活用、都市公園の整備、緑地の保全・創出、公共施設等の緑化等による緑のネットワークの形成、都市・街区単位でのCO₂削減に向けた基本的な考え方や方法論等を示した「低炭素都市づくりガイドライン」の策定など、様々な取組みによって地域や各都市のまちづくりを支援している。

図表Ⅱ-3-2-1 集約型都市イメージ



3 地域特性を活かしたまちづくり・基盤整備

(1) 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（平成21年4月1日現在120事業主体403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、適切な事業進捗管理に努めている。

(2) 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交通システム整備事業、鉄道駅総合改善事業等を活用し、交通機関相互の乗換え利便性の向上や鉄道等により分断された市街地の一体化、駅機能の改善等を実施し、都市交通の円滑化や交通拠点としての機能強化等を図って

いる。平成21年度においては、交通結節点改善事業は新宿駅南口地区（東京都）等約150箇所、都市交通システム整備事業は高岡駅地区（富山県）等約50箇所、鉄道駅総合改善事業は京急蒲田駅（東京都）等6箇所を実施している。

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、野方駅（東京都）等3箇所を実施している。

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。

図表Ⅱ-3-2-2 交通結節点改善事業の例（高岡駅地区）



（3）踏切対策の推進

都市部を中心とした「開かずの踏切」^(注1)等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。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、平成18年度に全国の踏切を対象に踏切交通実態総点検を実施し、「開かずの踏切」等の緊急に対策の検討が必要な踏切約2,000箇所を抽出した。この結果を踏まえ、踏切を除却する連続立体交差事業等と踏切の安全性向上を図る歩道拡幅等を緊急かつ重点的に推進している。

（4）企業立地を呼び込む広域的な基盤整備等

各地域が国際競争力の高い成長型産業を呼び込み集積させることは、東アジアとの競争・連携及び地域活性化の観点から大きな効果がある。このため、空港、港湾、鉄道や広域的な高速道路ネットワーク等、地域の特色ある取組みのために真に必要なインフラへ集中投資を行い、地域の雇用拡大・経済の活性化を支える施策を推進している。

① 空港の機能高質化

国内外の各地を結ぶ航空ネットワークは、地域における観光振興や企業の経済活動を支え、地域活性化に大きな効果がある。特に、近年は、国際分業の進展等による経済のグローバル化に伴い、速達性に優れた航空輸送の重要性が高まってきており、貨物エプロンの拡充等による空港の機能高質化を進めている。

② 港湾整備

近年、バルク貨物^(注2)輸送における船舶の大型化の進展、物流における高機能化ニーズの増加、臨海部における企業立地の増加が進展している。このため、大型の貨物船が着岸可能な多目的国際ターミ

（注1）電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

（注2）包装・梱包せずにそのまま船艙内に積み込み輸送する貨物の総称

ナルの整備や、バルク貨物等の輸送効率化を促進する「臨海部産業エリア」の形成等により、企業のニーズに応じた港湾機能の向上と臨海部産業の活性化、企業の立地促進を一体的に推進している。

③鉄道整備

全国に張り巡らされた幹線鉄道網は、旅客・貨物輸送の大動脈としてブロック間・地域間の交流を促進し、産業立地を促し、地域経済を活性化させ、地域のくらしに活力を与えている。特に、鉄道貨物輸送は、地域経済を支える産業物資等の輸送に大きな役割を果たしているが、近年、大規模工場の地方進出等に際しての輸送手段として選択されるケースが出てきており、地域への企業立地等においてもその役割を果たしているところである。

④道路整備

物流効率化、輸送利便性等の観点から、新規に立地する工場の約8割以上が高速道路のICから10km以内に立地しており、迅速かつ円滑な物流の実現等により国際競争力を強化するとともに、地域の自立と産業の振興を図るため、高規格幹線道路や地域高規格道路等の幹線道路ネットワークの形成を進めている。

(5) 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「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、平成22年3月現在936箇所が登録されている。また、災害発生時の復旧活動拠点や避難所等、防災拠点としての機能も付加されるように促進している。

図表Ⅱ-3-2-3 「道の駅」登録数の推移



②かわまちづくりの推進

河川や水辺をまちづくり・観光の核として活用し、地域の魅力向上を目指す市町村等の計画に対し、まちづくりと一体となった水辺空間の整備等のハード面及び規制緩和等のソフト面の両面から支援・推進を行っている。

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、河川の特定期間について住民と協定等を結び、清掃・除草等の河川環境管理を住民・自治体・河川管理者が協働で実施している。

④海岸における地域の特色を活かした取組みへの支援

海岸利用を活性化し、観光資源としての魅力を向上させることを目的とし、広域的な一連の海岸を対象として、多様な関係者が協働して行う計画の策定とこの計画に基づいた海岸保全施設や海岸利用者向けの便民施設の整備ができるよう、平成20年度に拡充した海岸環境整備事業を推進した。

⑤港湾を核とした地域振興

みなとの振興を通じ、港湾所在市町村における地域活性化に向けた取組みを推進するため、「みなと振興交付金」による支援を行っており、平成21年度までに、42プロジェクトの「みなと振興計画」が認定された。また、20年度より「住民参加型まちづくりファンド」のみなとまちづくりへの活用を図り、NPO等の市民団体が行う活動に対して支援を行っている。

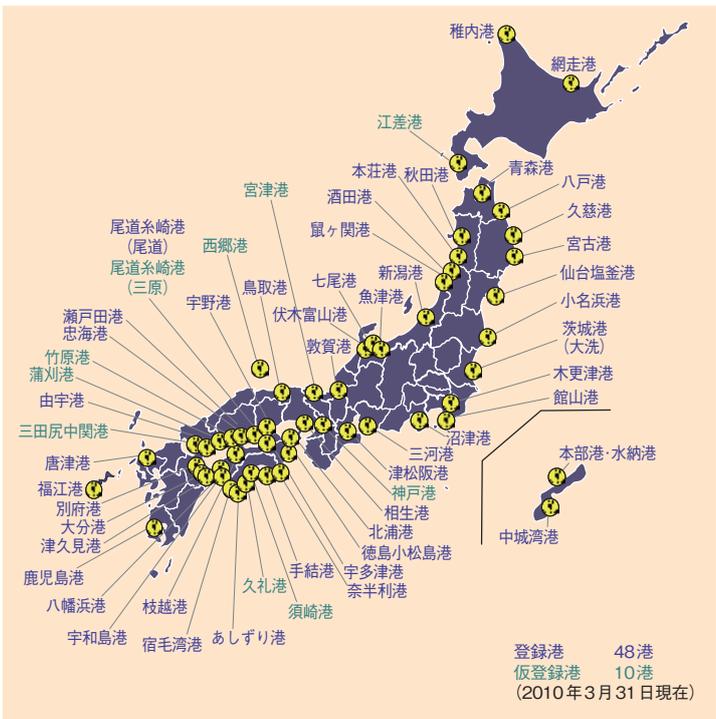
さらに、みなとや海岸の施設を地域の情報発信拠点として、あるいは地域の方々や観光客などの交流拠点として活用する「みなとオアシス」を全国に展開しており、21年度末現在、48港が登録されている。21年10月には、みなとオアシスの相互の情報交換や交流の場とするとともに、全国のみなとオアシスの振興に関する事業等を共同で行うこと等を目的として、「みなとオアシス全国協議会」が設立された。

このほか、旅客ターミナルの機能向上等により国内外のクルーズ船の寄港促進を図るなど、みなとを核とした地域振興に取り組んでいる。

⑥マリンレジャーの拠点づくり

マリンレジャーや地域活性化の拠点となる「海の駅」の設置を推進し、家族や子供、障害者等が様々な体験をできるマリンイベント等、国民が海に関心を持つような取組みを実施している。また、プレジャーボートでの利用を始めとして、より広く国民が漁港を利活用できる方策について、水産庁と連携して検討するなど、適正な利用環境の整備を進めている。

図表Ⅱ-3-2-4 みなとオアシス全国マップ



(6) 地籍整備の積極的推進

一筆ごとの土地の境界等を調査する地籍調査は、特に都市部での進捗が遅れていることから、都市部のうち重要な地域において街区外周に関する基礎的データを整備する土地活用促進調査を行うなど、地籍整備の積極的な推進を図っている。

(7) 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、審査の円滑化に関する技術的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。

(8) 地域コミュニティによるエリアマネジメントの構築

住民等による地域の良好な環境や地域の価値を維持・向上させる主体的な取組み（エリアマネジメント）を推進するため、エリアマネジメント活動団体の情報収集やモデル的な活動に対する支援を行った。また、「エリアマネジメント推進マニュアル」の作成や、ホームページ「エリアマネジメントのすすめ」^(注)の開設等により情報提供を行っている。さらに、土地の有効利用及び適正な地価形成の観点から、企業不動産や公的不動産の合理的なマネジメントの普及・促進を行っている。

4 広域ブロックの自立・活性化と地域・国土づくり

(1) 広域ブロックの自立と活性化

地域の活性化及び持続的な発展を図るため、地域の知恵と工夫を引き出しつつ、総合的に施策を展開することが重要である。そのため、国土形成計画（全国計画）では、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築することを目指しており、広域ブロックごとにその特色に応じた施策展開を図るため、平成21年8月に国土形成計画（広域地方計画）が決定された。また、国土審議会広域自立・成長政策委員会では、政策課題ごとに官民の多様な主体が連携して地域の活性化に取り組む官民連携主体に対し、法制的に責任と権限を与える仕組みが必要とされた。一方、人口減少、高齢化が進展する中、地域づくりの担い手を確保し、地域の自立・活性化を図るため、多様な主体の協働による「新しい公共」の考え方による地域づくりが必要とされている。

① 国土計画の推進のための調整費の活用

国土形成計画等に掲げられ、かつ閣議等で決定された方針・施策を緊急に具体化するため、急速に普及する電気自動車に対応したインフラ整備方策の検討等、21年度は国土・景観形成事業推進調整費による機動的な調査を5件行った。また、公共事業の事業実施中に発生した予期せぬ事態や事業環境の変化に対応して、同調整費による機動的な予算措置を21年度は37件行うことで、早期完成による事業効果の発現や事業調整によるコスト縮減等を図った。

② 地域自立・活性化の推進

自立的な広域ブロックの形成に向けたハード・ソフトが連携した取組みを効率的・効果的に実施し、広域にわたる活発な人の往来又は物資の流通を通じた地域の活性化を図るため、都道府県が作成する広域的地域活性化基盤整備計画に基づき、これまで75地域の計画に対して地域自立・活性化交付金を交付している。

③ 「新しい公共」の考え方による地域づくりの推進

住民、地域団体、NPO、企業等の多様な主体を地域づくりの担い手と位置づける「新しい公共」の考え方に基づき、官民の多様な主体が協働し、伝統・文化等の埋もれゆく地域資源を活用してコミュニティを創生しようとする活動をモデル的に実施する『「新たな公」によるコミュニティ創生支援モデル事業』について、21年度は、全国から176件の応募があり、「集落機能広域再編等将来を見据えた集落整備」、「美しく安全な国土の管理・継承」、「二地域居住・定住促進環境整備」等、地域の事情に即した提案が130件選定され、全国各地で活動が展開されている。

(2) 地域の拠点形成の促進等

① 多様な広域ブロックの自立的発展のための拠点整備

「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

(注) http://tochi.mlit.go.jp/tocsei/areamanagement/web_contents/index.html

として振興拠点地域の整備を推進している。また、首都圏整備計画に位置づけられている業務核都市^(注)において、業務施設の立地や諸機能の集積の進展によって、東京中心部への過度の集中の是正等に一定の効果を上げているところであり、引き続き整備を推進している。さらに、「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ほか、つくばエクスプレス沿線で都市開発が進む中、研究学園都市の特性を活かした環境都市づくりに取り組んでいる。一方、近畿圏では「関西文化学術研究都市建設促進法」に基づき、文化・学術・研究の新たな展開の拠点形成を目指して関西文化学術研究都市の建設を推進しており、「サード・ステージ・プラン」を踏まえた「関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針」に基づき、関係省庁、地元自治体、経済界等と連携を取りながら、さらなる都市建設の推進を図っている。このほか、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推進している。

②国会等の移転の検討

国会等の移転に関する法律に基づき、国会等の移転に関連する調査や国民への情報提供等、国会における検討に必要な協力を行っている。

5 地域の連携・交流の促進

(1) 合併市町村の一体化と地域間の交流を促進する道路整備

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、橋梁等の整備を総務省と連携して推進している。また、地形的な制約により交流が遅れている地域において、地域間の交流を促進し、地域の活性化に資する道路の整備を推進している。

(2) 都市と農山漁村の交流の推進

条件不利地域（過疎、山村、離島、半島、豪雪地域）における廃校舎等の既存公共施設から交流施設等への改修整備を支援する集落活性化推進事業、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・交流拠点の整備等を実施している。また、「オーライ！ニッポン会議」の活動支援など、関係府省と連携して都市と農山漁村との交流を推進している。

(3) 地方定住等の促進

三大都市圏の学生等を全国7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ターンの円滑な推進と地域の活性化を図っている。また、二地域居住人口、交流人口、情報交流人口といった多様な人口の視点から地域への人の誘致・移動を促進するため、二地域居住等に関する試行サイトを開設し情報を提供している。さらに多岐にわたる地方の住宅政策の課題に対応するため、地域住宅交付金による地方公共団体の空き家住宅及び空き建築物の活用支援、住替え・二地域居住に関する地方公共団体等の施策情報やインターネットによる空家住宅情報の提供等を行っている。また、タイムシェア型住宅について、消費者が安心して権利を取得できる環境の整備に向けた先導的な事業スキームの策定に対し、支援を行った。

(注) 東京都区部以外の地域で、その周辺の相当程度広範囲の地域の中核となるべき都市（14拠点）

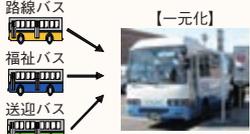
6 地域の移動手段の確保

(1) 地域の生活を支える公共交通の活性化

地域公共交通は経済社会活動の基盤であり、住民の移動手段の確保、地域活性化、環境問題への対応等我が国の重要な諸課題への的確な対応のためにも、その活性化・再生は喫緊の課題となっている。こうした状況を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用し、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組み協議会に対し、

パッケージで一括支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」を拡充することにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを積極的に支援している。21年度は、調査事業（連携計画^(注1)策定のための調査等）114件、計画事業（連携計画に位置づけられた事業を実施する事業）259件、合計373件の認定を行った。

図表Ⅱ-3-2-5 地域公共交通活性化・再生総合事業の事業例

<p>■バスの運行の効率化 路線バス、福祉バス、病院送迎バス等を、誰もが利用できるバスとして一元化し、サービスの向上を図るとともに、運行経費を削減。</p> 	<p>■デマンド交通サービスの導入 通常の路線バスのような定時定路線の運行が成立しない地域において、利用者がある場合のみ、乗客の要望に応じて、経路や運行時間を変えて運行するシステムを導入。</p> 
<p>■複数市町村間でバスの共同運行 病院・学校等、住民の生活に必要な拠点へ移動するためのバスを複数市町村が連携し共同運行。</p> 	<p>■旅客船・鉄道・バスアクセスの連携 寄港地の集約により航路を再編し、乗継利便性が向上。バス運行により鉄道駅と港のアクセス強化。</p> 

(2) 地域鉄道の活性化等

地域鉄道^(注2)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、その経営は極めて厳しいものとなっている。このため、地域鉄道事業者が行う保安度の向上又は輸送の継続に資する設備整備に対して輸送高度化補助金や税制上の特例措置により支援をしている。また、平成21年度からは補助率を一律1/3に嵩上げする等制度の拡充を図った。

(3) 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、国は生活交通路線^(注3)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は、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1) 「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づく、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画（「地域公共交通総合連携計画」）

(注2) 「中小民鉄」、「転換鉄道（旧国鉄のローカル線から第三セクター等で引き継がれた鉄道）」、「地方鉄道新線（国鉄時代の工事凍結路線のうち、工事が再開され、開業後第三セクターが経営を引き継いだ鉄道）」、「並行在来線（整備新幹線の開業により、JR会社から分離された新幹線と並行して走行する在来線）」の4者を指す。

(注3) 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（バス路線の起点から終点までの距離）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・幹線的なバス路線

(4) 離島との交通への支援

離島航空路については、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、機体購入費補助、運航費補助、衛星航法補強システム（MSAS）受信機購入費補助、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。

離島航路の維持・改善を図るため「離島航路整備法」に基づく欠損補助を行うとともに、増大する欠損を抑制しつつ、持続的な航路運営を図るため、平成21年度に「離島航路構造改革補助」を創設し、関係者による航路改善協議会の設置、公設民営による船舶建造への支援等を通じて、前向きな改革を行う離島航路事業者に対し補助を行っている。また、固定資産税の軽減措置及び離島航路効率化・利便性改善実証事業、離島における就航率向上等のための港湾整備を実施している。なお、20年度の離島航空路線の数は63路線、離島航路数は、20年度末現在で304航路（うち国庫補助航路121航路）となっている。

第3節 都市再生プロジェクト等の推進

1 都市再生プロジェクトの推進

都市再生プロジェクトとは、解決を図るべき様々な「都市の課題」について、関係省庁、地方公共団体、関係民間主体等が協力・連携し、総力を挙げて取り組む具体的な行動計画である。その選定方針は、①都市構造に係る基本的課題に取り組むものあるいは従来と異なる新しい手法によるもので、関係省庁が総力を挙げて取り組む必要があるもの、②経済構造改革につなげるという観点から、民間の力を引き出すもの、あるいは土地の流動化に資するものとされている。

都市再生プロジェクトは、平成13年6月から22年3月末現在に至るまで、都市再生本部により23プロジェクトを決定している。

図表Ⅱ-3-3-1 これまでに決定された都市再生プロジェクト

(第一次決定) (平成13年6月14日)	(第五次決定) (平成15年1月31日)
東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備	国有地の戦略的な活用による都市拠点形成
大都市圏におけるゴミゼロ型社会への再構築	(第六次決定) (平成15年11月28日)
中央官庁施設のPFIによる整備	琵琶湖・淀川流域圏の再生
(第二次決定) (平成13年8月28日)	(第七次決定) (平成16年4月13日)
大都市圏における国際交流・物流機能の強化	大阪圏における生活支援ロボット産業拠点の形成
大都市圏における環状道路体系の整備	(第八次決定) (平成16年12月10日)
大阪圏におけるライフサイエンスの国際拠点形成	都市再生事業を通じた地球温暖化対策・ヒートアイランド対策の展開
都市部における保育所待機児童の解消	(第九次決定) (平成17年6月28日)
PFI手法の一層の展開	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
(第三次決定) (平成13年12月4日)	(第十次決定) (平成17年12月6日)
密集市街地の緊急整備	大学と地域の連携協働による都市再生の推進
都市における既存ストックの活用	(第十一次決定) (平成18年7月4日)
大都市圏における都市環境インフラの再生	国家公務員宿舎の移転・再配置を通じた都市再生の推進
(第四次決定) (平成14年7月2日)	(第十二次決定) (平成19年1月16日)
東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成	「密集市街地の緊急整備」 —重点密集市街地の解消に向けた取組みの一層の強化—
北部九州圏におけるアジア産業交流拠点の形成	(第十三次決定) (平成19年6月19日)
地方中枢都市における先進的で個性ある都市づくり	国際金融拠点機能の強化に向けた都市再生の推進

コラム

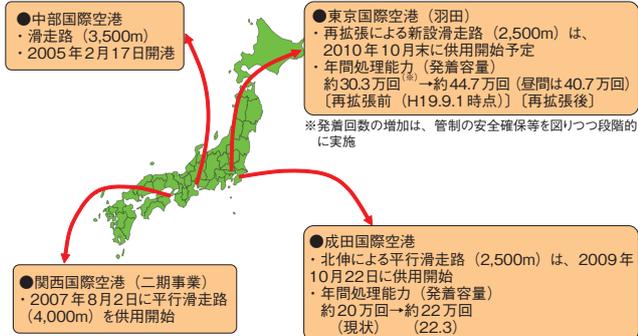
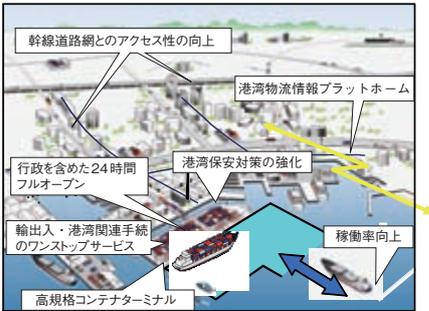
都市再生プロジェクト

1 国際競争力のある世界都市の形成

大都市圏における国際交流・物流機能の強化

都市再生においては、国際交流・物流機能の強化を通じた国際競争力強化が重要であり、拠点空港・港湾の機能強化とともに、アクセスの利便性向上が緊急の課題となっています。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（成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港）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ほか、空港とのアクセスの利便性向上を推進しています。また、大都市圏の国際港湾については、国際水準の高規格ターミナル等の拠点整備を行うとともに、主要コンテナターミナルの24時間オープン化、港湾手続の統一化・簡素化の推進等により、アジア主要港をしのぐ港湾コスト・サービスの水準を目標として、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ます。

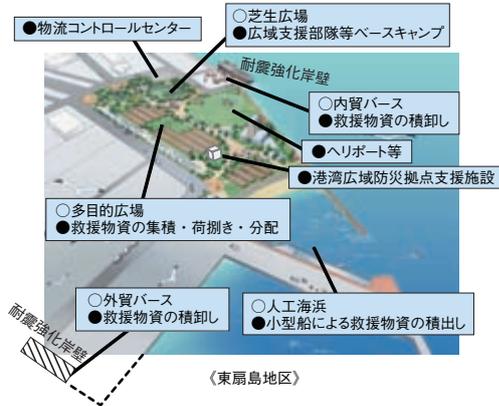
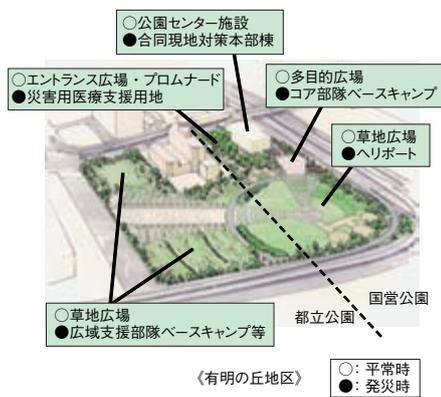
国際港湾の機能強化



2 安心して暮らせる美しい都市の形成

東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備

大都市圏において、大規模地震等による甚大な被害が発生した際に、広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点の整備を関係機関と連携して進めています。東京湾臨海部においては、内閣府等との運用体制の強化を進めつつ、東扇島地区は平成20年度に供用を開始し、有明の丘地区は22年度夏の全面供用に向け整備を推進しています。また、京阪神都市圏においても、京阪神都市圏広域防災拠点整備協議会での合意に基づき、堺泉北港堺2区において20年度より整備を進めています。



防犯対策等とまちづくりの連携による都市の安全・安心の再構築（横浜市初黄・日ノ出町地区）

横浜市の初黄・日ノ出町地区では、売買取等を行う違法な小規模店舗が約250店舗（平成16年）まで拡大し、健全な店舗や地域住民の転出が生じるなど、環境の悪化が、深刻な問題となり、警察が17年に一斉取締りを行いました。

地元住民、小学校PTAを中心に組織された初黄・日ノ出町環境浄化推進協議会は、警察や行政との連携により、小規模店舗が元に戻らないよう安全・安心でにぎわいのあるまちへの再生に取り組んでいます。横浜市はその店舗を借り上げ、文化芸術によるまちづくりを進めると共に、地元住民は種々のイベントやワークショップを行い、まちの再生を内外に発信しています。また、街づくり協議指針を策定し地区内での新築計画に対し、健全で活力あるまちを目指し、協議会・行政と事業者が協議を行っています。

これらの活動により同協議会は、21年安全・安心なまちづくり関係功労者内閣総理大臣表彰を受賞しました。

「取締り後の看板撤去キャンペーン」



「文化芸術店舗への転用」



3 良好な都市環境の形成

大都市圏における都市環境インフラの再生

都市再生プロジェクト（第三次決定）の「大都市圏における都市環境インフラの再生」及びその中の「まとまりのある自然環境の保全」を受け、首都圏及び近畿圏の自然環境を総点検し、首都圏及び近畿圏に残されたまとまりのある貴重な自然を「保全すべき自然環境」として抽出しました（首都圏平成14年、近畿圏17年）。

そして、「保全すべき自然環境」の保全と、それを中核とした水と緑のネットワークの形成を推進するため「都市環境インフラのグランドデザイン」を策定（首都圏平成16年、近畿圏18年）し、首都圏及び近畿圏における都市環境インフラとしての自然環境の保全、再生、創出を図ることとしました。

都市環境インフラとしての緑
（三浦半島 小網代）



琵琶湖・淀川流域圏の再生

琵琶湖・淀川流域圏を健全な姿で次世代に継承するため、「水でつなぐ“人・自然・文化”」を基本コンセプトに、流域圏の関係機関が連携して、「歴史・文化を活かし自然と共生する流域圏・都市圏の再生」の実現を目指しています。具体的には、水辺・水際の動線を確保するためのみずべプロムナードの整備、水辺に棲む生物の生息・生育環境を保全・再生するためのワンドやたまりの整備、琵琶湖の生態系を再生するための水質・底質の改善等を行っています。

淀川（大阪市）



第4節 特定地域振興対策の推進

1 豪雪地帯対策

「豪雪地帯対策特別措置法」により、豪雪地帯・特別豪雪地帯を指定し、豪雪地帯対策基本計画により、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安全・安心な地域づくりのための調査等を実施している。なお、豪雪地帯に指定されている市町村数は、平成21年4月現在で542市町村（うち特別豪雪地帯202市町村）となっている。

2 離島振興

「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、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」や島づくりのための人材育成等の調査を行っている。なお、「海洋基本法」に基づき定められた「海洋基本計画」には、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策の一つとして離島の保全等が位置付けられている。

3 奄美群島・小笠原諸島の振興開発

「奄美群島振興開発特別措置法」、「小笠原諸島振興開発特別措置法」に基づく振興開発事業等の実施により、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、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。

4 半島振興

「半島振興法」に基づき、道府県が作成した半島振興計画により、半島振興対策実施地域（平成21年4月現在23地域（22道府県196市町村）が指定）を対象に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いる。

また、半島振興法の施行に必要な情報の収集・分析のための基礎調査と併せて、個人、市民団体、NPO等による内発的な取組みの過程から、半島地域における社会的企業等の持続可能な暮らし・雇用の場の創出等に必要な知見の集約・分析等を行い、各種施策等への反映を図っている。

第5節 北海道総合開発の推進

1 地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画の推進

(1) 北海道総合開発計画の推進

我が国は北海道の優れた資源・特性を活かしてその時々々の国の課題の解決に寄与していくとともに、地域の活力ある発展を図ることを目的として、北海道の積極的な開発を行ってきた。

現在は第7期となる「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」に基づき、「開かれた競争力ある北海道」、「持続可能で美しい北海道」、「多様で個性ある地域から成る北海道」という3つの戦略的目標の実現に向け、多様な主体との連携・協働や先駆的・実験的な取組みを進めることにより各種施策・事業の推進を図っている。

(2) 計画の実現に向けた取組み

①食料供給力の強化

北海道は我が国の農地面積の25%を有し、国内食料生産の約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。

②国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興

北海道はアジアの中でも特徴的で魅力的な観光資源を有しており、観光地として国内のみならず東アジアを中心に海外でも人気が高く、帰国後に友人・知人に勧めたい地域として高い評価を得ている。

このため、地域の活動主体が行政と連携し「美しい景観」「活力ある地域」「魅力ある観光空間」づくりを行う「シーニックバイウェイ北海道」など、地域それぞれが持つ資源・特性を活かして、国際的にも個性豊かな観光地づくりを進めている。

また、「国際会議等の北海道開催の推進について」に基づき、各省庁連絡会議を設置し、国際会議等（MICE）の北海道開催の推進や地域の取組みに対する支援等を行っている。

③北海道環境イニシアティブの推進

「世界に開かれた美しい北海道づくり」、「北の暮らしのイノベーション」を一層推進するため、多様な主体との連携・協働により、我が国の環境政策の先導的な施策“北海道環境イニシアティブ”を展開している。

平成21年度は、環境に優しい資源循環型農業、河川・湿地等の自然再生事業等を推進した。今後も引き続きこれらの取組みを推進するとともに、地域づくりや観光地づくり等の分野を中心に環境に配慮した取組みを展開する。

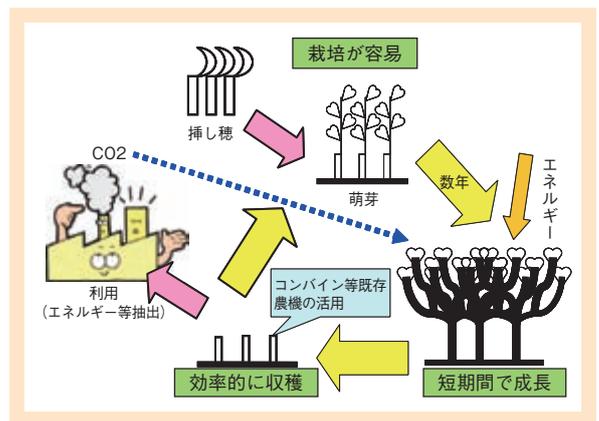
④北海道に適した新たなバイオマス資源の利活用に向けた取組み

食料需給に影響しないバイオマス資源の必要性が高まる中、耕作放棄地等を活用した資源作物^(注)の効率的生産を行うことが重要となっている。このため、平成20年度より、北海道に豊富に存在するヤナギを新たなバイオマス資源として利活用するため、その効率的な栽培技術やエネルギー（バイオエタノール等）抽出技術等の調査を行っており、21年度は室内規模の実験施設によるエタノール抽出の最効率化へ向けた検討等を行った。

⑤戦略的目標の達成に向けた社会資本整備の推進

3つの戦略的目標の達成に向けて、高規格幹線道路を始めとする基幹的な交通ネットワークの整備や冬季交通の確保、多発する自然災害に備える国土保全施設の整備等の社会資本整備を多様な主体と連携し効果的に推進している。

図表Ⅱ-3-5-1 ヤナギの利活用サイクル



(注) 食料としてではなく、エネルギー源や製品材料とすることを主目的に栽培される植物で、トウモロコシ、なたね等の農作物やヤナギ等の樹木が該当

2 特色ある地域・文化の振興

(1) 北方領土隣接地域の振興

北方領土隣接地域の置かれている特殊な事情にかんがみ、「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、地域の振興対策を総合的に実施している。

平成21年度は、地域の振興に係る事業に対する特別の助成についての要件緩和等、支援の拡充を内容として同法の改正が行われた。

(2) アイヌ文化の振興等

衆・参両議院による「アイヌ民族を先住民族とすることを求める決議」を受け、内閣官房に設置された「アイヌ政策のあり方に関する有識者懇談会」において21年7月に報告書がまとめられたことを踏まえ、アイヌ政策を総合的に推進していくこととされており、こうした方針の下、アイヌ文化の振興やアイヌの伝統等に関する知識の普及・啓発を図るため、白老地域及び平取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るとともに、小中学生向けの副読本の作成・配布や講演会等を実施した。

アイヌ民族舞踊：アイヌ文化フェスティバル
2009（東京）



第4章 心地よい生活空間の創生

第1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の到来等、社会情勢の変化に伴い、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、「住生活基本計画（全国計画）」に基づき、①良質な住宅ストックの形成及び将来世代への承継、②良好な居住環境の形成、③多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備、④住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保という4つの目標の達成に向け、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策を推進している。21年度においては、関係省庁による「住生活安定向上施策推進会議」を開催し、住宅と福祉、防犯等他分野との連携施策を中心に施策の実施状況を取りまとめた。

（1）住宅の長寿命化への取組み

平成21年6月に「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」が施行された。これは、住宅を長期にわたり良好な状態で使用し続けることができるよう、その構造や設備について、一定以上の耐久性、維持管理容易性等の性能を備えた住宅（「長期優良住宅」）の普及を図るもので、ストック型社会への転換に向けた取組みの1つである（21年度認定戸数：57,127戸）。このほか、20年度から、ストック型社会における住宅のあり方について、民間等の優れた提案を公募・採択し、長期優良住宅等の普及啓発に寄与する事業に対し支援を行う「長期優良住宅先導的モデル事業」（21年度採択件数：113件）等を実施している。

（2）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

消費者が安心してリフォームを実施できる環境を整備するため、リフォーム見積相談制度や各地の弁護士会における専門家相談制度の創設、相談員の拡充等による電話相談体制の強化に向けた取り組みを進めている。また、マンション大規模修繕工事を対象としたリフォーム工事瑕疵保険制度を平成21年12月に、多様なリフォーム工事を対象とするリフォーム工事瑕疵保険制度を22年3月に、それぞれ認可し販売が開始された。同時に、消費者が工事業者を選択する際の参考とするべく、保険に加入している工事業者のリストを公開することとしている。

また、リフォームを促進するため、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や、住宅履歴情報の整備・普及を推進している。

このほか、22年1月にエコリフォーム（窓の断熱改修又は外壁、屋根・天井若しくは床の断熱改修）又はエコ住宅の新築により、省エネ・環境配慮に優れた商品等に交換できるポイントを発行する住宅版エコポイント制度が創設され、エコリフォームの推進等に取り組んでいる。

図表Ⅱ-4-1-1 住宅リフォーム市場規模の推移（推計）



- (注) 1 「広義のリフォーム市場規模」とは、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に関連する耐久消費財、インテリア商品等の購入費を含めた金額を言う。
 2 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。
 3 本市場規模は、「建築着工統計年報」（国土交通省）、「家計調査年報」（総務省）、「全国人口・世帯数・人口動態表」（総務省）等により、(財)住宅リフォーム・紛争処理支援センターが推計したものである。

コラム

住宅版エコポイント制度の創設

現在、日本のエネルギー起源CO₂排出量のうち、住宅に関係する家庭部門の割合は、14%（全体の1/7）となっています。2020年に温室効果ガスを1990年比で25%削減するという目標の実現のためには、住宅の省エネ性能を向上させ、家庭部門のCO₂排出量を大幅に削減する必要があります。

「明日の安心と成長のための緊急経済対策」において『住宅版エコポイント制度』の創設が盛り込まれました。『住宅版エコポイント制度』とは、エコ住宅の新築やエコリフォームを行った場合にエコポイントを取得し、様々な商品やサービス、環境寄附にポイントを交換することができる仕組みです。

新築については、省エネ基準（平成11年基準）に適合する木造住宅やトップランナー基準相当の住宅がポイント発行の対象となります。

リフォームについては、複層ガラスなど断熱性の高いガラスに交換するなどの窓の断熱改修や外壁等の断熱改修、及びこれらと併せて実施するバリアフリー改修（手すりの設置、段差解消、廊下幅等の拡張）が、ポイント発行の対象となります。

『住宅版エコポイント制度』の実施により、エコ住宅の新築やエコリフォームが実施され、住宅の省エネ化が促進され、住宅部門でのCO₂削減効果を一定程度押し上げることが見込まれます。また、省エネ性能の高い住宅への取り組みに対する国民の関心が高まり、将来にわたるCO₂削減に大きく寄与することや関連する産業分野の活動が活発化することが期待されます。

平成22年3月8日より申請受付開始 **住宅エコポイント**

■ ポイントの発行対象
 平成22年1月28日以降に、原則として、工事が完了した住宅が対象

① エコ住宅の新築(平成21年12月8日～平成22年12月31日に建築着工したもの)
 ・ 省エネ法のトップランナー基準(省エネ基準+α(高効率給湯器等))相当の住宅
 ・ 省エネ基準(平成11年基準)を満たす木造住宅

② エコリフォーム(平成22年1月1日～平成22年12月31日に工事着手したもの)
 ・ 窓の断熱改修(内窓設置(二重サッシ化)、ガラス交換(複層ガラス化))
 ・ 外壁、屋根・天井又は床の断熱改修
 ※ これらに併せて、バリアフリー改修を行う場合、ポイントを加算

■ 発行ポイント数

① エコ住宅の新築: 1戸あたり300,000ポイント

② エコリフォーム(1戸あたり300,000ポイントを限度とする。)

内窓設置	大(2.8㎡～)	中(1.6㎡～2.8㎡)	小(0.2㎡～1.6㎡)
外壁交換	18,000ポイント	12,000ポイント	7,000ポイント
ガラス交換(ガラスごと)	大(1.4㎡～)	中(0.8㎡～1.4㎡)	小(0.1㎡～0.8㎡)
	7,000ポイント	4,000ポイント	2,000ポイント
外壁、屋根・天井、床の断熱改修	外壁	屋根・天井	床
	100,000ポイント	30,000ポイント	50,000ポイント
バリアフリー改修(30,000ポイントを限度とする。)	手すりの設置	段差解消	廊下幅等の拡張
	5,000ポイント	5,000ポイント	25,000ポイント

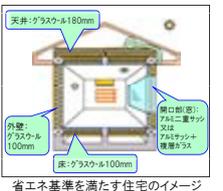
■ ポイントの交換対象
 ・ 省エネ・環境配慮商品等 ・ 地域産品
 ・ 商品券・プリペイドカード ・ 環境寄附
 ・ エコ住宅の新築又はエコリフォームを行う工事施工者が追加的に実施する工事 など



二重サッシ



複層ガラス



省エネ基準を満たす住宅のイメージ (戸建木造住宅・東京の例)

■ ポイントの申請期限等

○ポイント発行の申請期限
 エコ住宅の新築: H23.6.30(一戸建て)
 H23.12.31(共同住宅等*)
 エコリフォーム: H23.3.31
 ※ただし、発着日18以上の共同住宅等についてはH24.12.31まで

○ポイントの交換申請期限
 H25.3.31まで
 (エコ住宅の新築、エコリフォーム問わず)

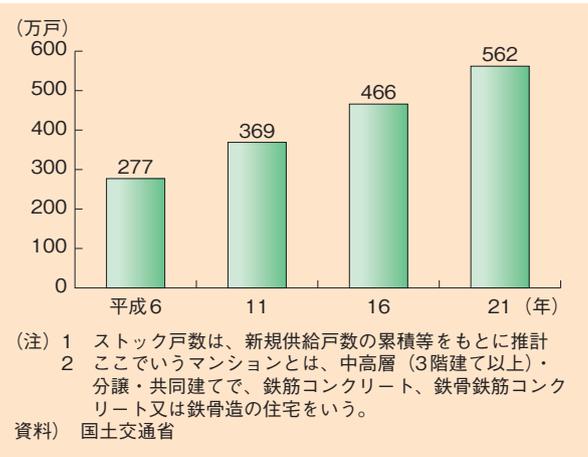
② マンション管理の適正化と改修・建替えの円滑化

マンションのストック戸数は約562万戸（平成21年末現在）に達し、国民の重要な居住形態となっているが、適切な維持管理を行っていく上での様々な課題や老朽マンションの増加等への対応が必要となっている。

21年度は、マンションの維持管理・再生について、ソフト面やハード面のあり方を見直す管理組合等を対象に支援するとともに、地域レベルの相談体制の整備等を推進する「マンション等安心居住推進事業」を実施している。また、マンション管理に関し、基礎的な資料を得ることを目的として、約5年に一度実施している「マンション総合調査」の結果を21年4月に公表した。

さらに、老朽マンションについては、その改修及び建替えを円滑に行うため、補助、融資、税制措置等の活用促進を図っており、21年10月1日までに「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」を活用したマンション建替事業の実績は、全国で49件となっている。

図表Ⅱ-4-1-2 マンションストックの推移



(3) 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づけるとともに、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20年度の実績は、設計図書段階で評価した設計住宅性能評価書の交付が200,097戸、現場検査を経て評価した建設住宅性能評価書（新築住宅）の交付が192,606戸、建設住宅性能評価書（既存住宅）の交付が308戸となっている。

建設住宅性能評価を受けた住宅に係る紛争については、指定住宅紛争処理機関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。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。20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33件、住宅紛争処理支援センターの相談受付件数は12,956件となっている。

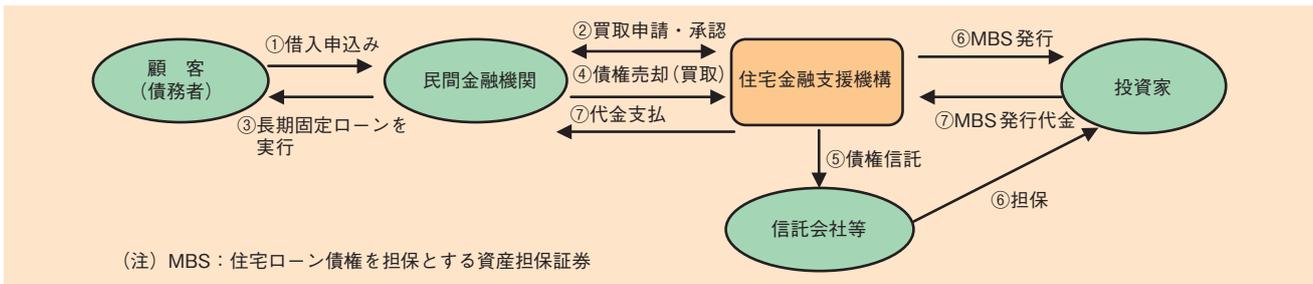
② 住宅金融

民間金融機関による相対的に低利な長期・固定金利住宅ローンの供給を支援するため、(独)住宅金融支援機構では証券化支援業務を行っている。当業務には、民間金融機関の住宅ローン債権を集約し証券化するフラット35（買取型）と民間金融機関自らがオリジネーターとなって行う証券化を支援するフラット35（保証型）があり、フラット35（買取型）における22年3月末までの実績は、買取申請件数313,047件、買取件数219,216件で、338の金融機関が参加している。また、フラット35（保証型）における22年3月末までの実績は、付保申請件数17,621件、付保件数10,988件で、4の金融機関が参加している。証券化支援業務の対象となる住宅には、耐久性等の技術基準を定め、物件検査を行うことで住宅の質の確保を図るとともに、証券化支援業務の枠組みを活用し、耐震性、省エネルギー性、バリアフリー性及び耐久性・可変性の4つの性能のうちいずれかの基準を満たした住宅の取得に係る、当初10年間

(長期優良住宅等については当初20年間)の融資金利を引き下げる優良住宅取得支援制度を実施している。

一方、機構の直接融資業務は、災害対応、密集市街地建替、子育て世帯・高齢者向け賃貸住宅等、政策的に重要でかつ民間金融機関では対応が困難な分野に限定して実施している。21年6月には、「経済危機対策」の一環として、証券化支援業務(買取型)における融資率上限の引き上げ等の対策を実施している。また、22年2月には「明日の安心と成長のための緊急経済対策」の一環として、優良住宅取得支援制度における当初10年間の金利引下げ幅を拡大(0.3%→1.0%)する等の対策を実施している。

図表Ⅱ-4-1-3 証券化支援事業(買取型)スキーム図



③住宅税制の充実

厳しい経済情勢の下、裾野の広い住宅投資を促進することによって景気回復を目指すための時限措置として、直系尊属から住宅取得等資金の贈与を受けた場合の贈与税の非課税措置について、所得制限(贈与を受けた年の合計所得金額が2,000万円以下)を付した上で、非課税枠を平成22年は1,500万円、23年は1,000万円に拡大する。

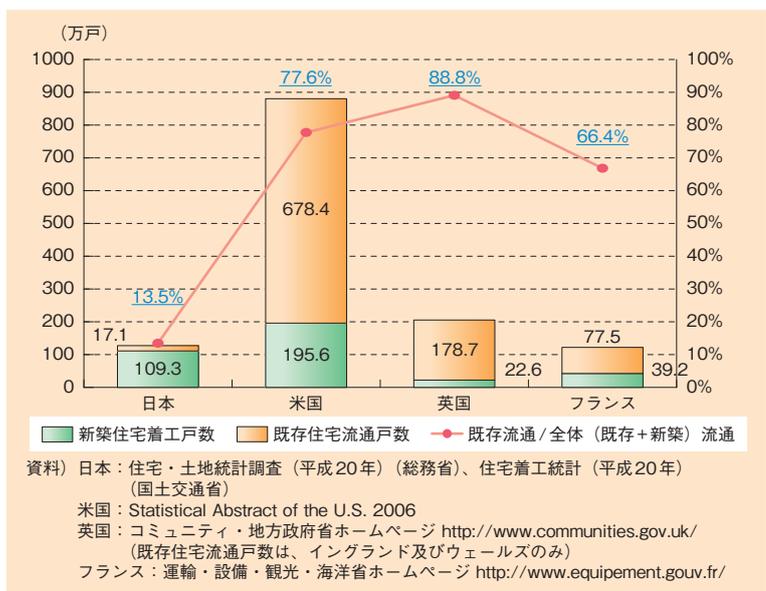
あわせて、住宅取得等資金の贈与に係る相続時精算課税制度の特例について、2,500万円の特別控除に1,000万円を上乗せする特例を廃止し、65歳未満の親からの贈与も対象とする特例を2年延長する。

④既存住宅流通市場の環境整備

質の高い既存住宅を安心して売買できる市場環境の整備のため、既存住宅の性能表示制度の普及や、不動産取引価格等の情報提供及びその内容の充実、既存住宅の質を考慮した価格査定マニュアルの普及等を推進している。

また、多様な消費者ニーズに対応した既存住宅売買に係る保険の商品化を進めており、平成21年12月に社会実験としての商品を認可し販売が開始された。さらに、新築住宅の売買に転売特約を導入し、保険加入住宅の転売後も保険を継続できるようにした。

図表Ⅱ-4-1-4 既存住宅流通シェアの国際比較



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)の適正化等の環境整備に取り組んでいる。

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

⑥街なか居住の推進

少子高齢化の進展に伴って、高齢者や子育て世帯等を中心に歩いて暮らせるまちづくりが求められるとともに、中心市街地の空洞化が進む中、街なか居住の推進によるにぎわいの再生が必要となっている。このため、ゆとりある生活を実現し、職と住が近接した都市構造の形成、居住機能を含む多様な都市機能が複合した魅力ある市街地への更新を図る必要があることから、総合設計制度（平成20年3月末現在3,126件）、高層住居誘導地区（20年3月末現在2地区）、用途別容積型地区計画（20年3月末現在41地区）、「中心市街地の活性化に関する法律」に基づく中心市街地共同住宅供給事業等により、都心部や中心市街地における住宅供給を誘導・促進し、街なか居住を推進している。

⑦木造住宅の振興

木造住宅の市場競争力の強化、木造住宅生産の主要な担い手である中小住宅生産者の技術力の向上等を図るため、木造住宅に係る技術開発、住宅生産者と木材生産者とが連携した木造住宅生産体制の整備等の取組みを推進している。

（4）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

高齢者世帯、障害者世帯、子育て世帯等各地域における居住の安定に特に配慮が必要な世帯を対象とした良質な賃貸住宅の供給を促進するため、公営住宅を補完する制度として地域優良賃貸住宅制度を位置づけ、公的賃貸住宅等の整備等に要する費用に対する助成や家賃の減額のための助成を行っている。

また、解雇等により住居の退去を余儀なくされる者に対する住宅セーフティネットを確保するため、全国のアローワークと連携の下、離職者が利用可能な公営住宅や都市再生機構賃貸住宅等の関連情報の一元的提供を行うワンストップサービスの推進や地域住宅交付金を活用した家賃助成等の取組みの推進等離職者の居住安定確保に向けた対策を講じている。

図表Ⅱ-4-1-5 主な公的賃貸住宅の趣旨と実績

	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218万戸（平成19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20年度）
都市再生機構賃貸住宅	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76万戸（平成20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19年度）
地域優良賃貸住宅	民間の土地所有者等に対し、整備費等及び家賃減額のための助成を行い、高齢者世帯、子育て世帯等を対象とした良質な賃貸住宅を供給	・特定優良賃貸住宅 約16万戸（平成19年度） ・高齢者向け優良賃貸住宅 約3.2万戸（平成20年度）

(注) 1 都市再生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。
 2 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。
 3 平成19年度に、特定優良賃貸住宅制度と高齢者向け優良賃貸住宅制度を再編して、地域優良賃貸住宅制度を創設した。
 資料) 国土交通省

②民間賃貸住宅の活用

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、あんしん賃貸支援事業により、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。

2 良好な宅地の供給及び活用

(1) 地価の動向

平成22年地価公示によると、21年1年間の地価は、一昨年1年間と同様、全国的な下落となった。下落率は、三大都市圏の方が地方圏よりも、また商業地の方が住宅地よりも大きい。ただし、半年ごとの動向を見ると、三大都市圏では、昨年前半よりも後半の方が下落率が小さくなっている。

また、「主要都市の高度利用地地価動向報告」(地価LOOKレポート)によると、下落基調が続く一方、下落幅の縮小傾向が見られる。東京圏では昨年第1四半期から第4四半期までの間に上昇又は横ばいに転じた地区が現れた。

(2) 宅地供給の現状と課題

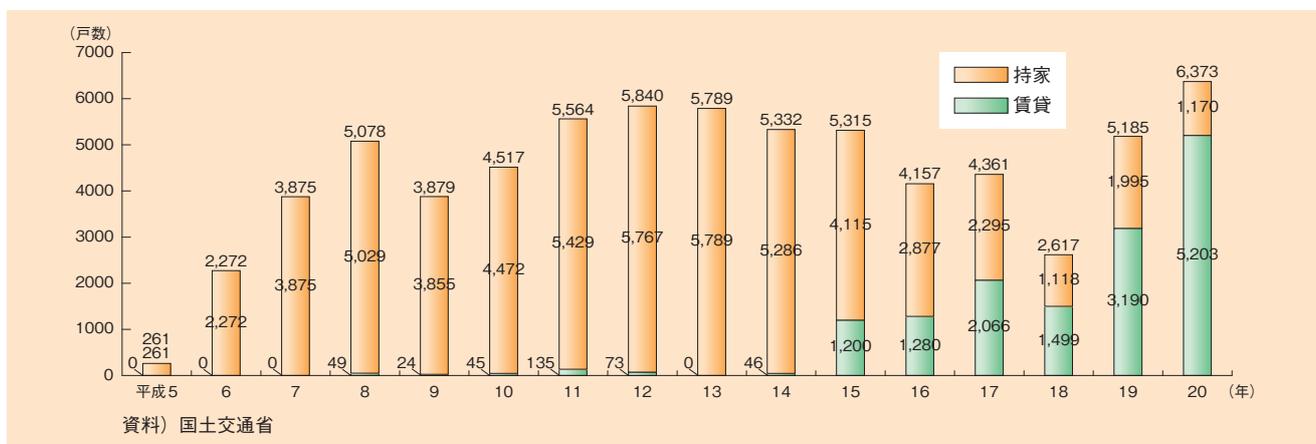
人口・世帯減少社会に対応するため、新規宅地の大量供給を積極的に支援する従来の施策から、地域特性に応じた良好な居住環境を備えた宅地供給が図られるよう、都市再生機構のニュータウン事業では既に着手済みの事業のみを行い、住宅市街地盤整備事業^(注1)では、住環境の改善や街なか居住等に資するものに重点を置き実施している。また、税制の特例や農住組合制度^(注2)等により、農地を活用した良好な居住環境を備えた宅地の供給を促進している。

(3) 定期借地権の活用

借地契約の更新が無く、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、平成20年末までに70,000戸以上が供給されている。年間供給戸数は、19年から更に増加し、定期借地権制度が創設されて以来最多となった。

なお、同制度の円滑な普及に向けた条件整備として、保証金、権利金に次ぐ第三の一時金方式である前払賃料方式の税務上の取扱いの明確化等を行っている。

図表Ⅱ-4-1-6 定期借地権付住宅供給の推移



(注1) 住宅宅地供給に関連する道路、河川、都市公園等の整備を行う事業

(注2) 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。

(4) ニュータウンの再生

計画開発住宅市街地（ニュータウン）においては、住宅や施設の老朽化、居住者の高齢化や小世帯化に伴って生じる機能更新等の課題に対応し、良好なストックとして引き続き活用する必要がある。平成21年度はニュータウン等のエリアマネジメント活動団体の情報を収集するとともに、モデル的な活動に対する支援を行っている。

第2節 快適な生活環境の実現

1 都市公園等の整備及び良好な都市環境の形成

(1) 都市公園等の整備状況と機能充実に向けた取組み

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、効率的かつ計画的に実施している。

平成20年度末現在の都市公園等整備状況は、96,808箇所、114,990haとなっており、一人当たり都市公園等面積は約9.6m²となっている。また、国営公園については、20年度の年間利用者数が約3,328万人（国民の3.8人に1人）となっており、21年度には17箇所を整備を推進し、そのうち16公園で供用を開始している。

〈国営アルプスあづみの公園
(長野県安曇野市、大町市、松川村)〉



多様な自然体験、環境保全の場となる大町・松川地区を第一期供用（平成21年7月）

(2) 緑豊かな都市環境の形成

地球温暖化対策や生物多様性保全等の地球環境問題への適切な対応及び良好な自然的環境の保全と創出による緑豊かな都市環境の実現を目指し、市町村が策定する緑地の保全や緑化の推進に関する基本的な計画である「緑の基本計画」等に基づき、都市緑化及び緑地保全を推進している。また、自然再生緑地整備事業等により緑豊かな都市公園の整備を推進するとともに、建築行為等の規制等により樹林地等の保全を図る近郊緑地保全区域や特別緑地保全地区、契約に基づき市民に緑地を公開する市民緑地制度等の活用により緑地の保全を図っている。さらに、緑地環境整備総合支援事業により、これらの取組みを総合的に支援するとともに、道路・河川等との事業間連携を進め、水と緑のネットワークの形成を図っているほか、緑化地域制度や緑化施設整備計画認定制度等の活用により、民有地の緑化を推進している。

なお、全国「みどりの愛護」のつどい等の普及啓発活動を実施するとともに、緑化を進める方々への各種表彰制度や、企業自らの緑化・緑地保全に対する取組みを評価・認証するなど、様々な施策を展開して普及啓発を推進している。

2 歩行者・自転車優先の道づくりの推進

①人優先の安全・安心な歩行空間の形成

通学路を主とした歩道等の整備を推進しており、この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めた安全・安心な歩行空間の創出に取り組んでいる。

②安全・安心な自転車走行環境の整備

道路管理者と警察が連携し、歩行者や自動車から分離された自転車走行空間の創出に取り組んでいる。全国で98箇所の自転車通行環境整備モデル地区を指定し、自転車道の整備や自転車専用通行帯の設置等を推進している。

③質の高い歩行空間の形成

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、歴史的景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。また、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。

④わかりやすい道案内の推進

地理に不案内な歩行者等に対して、目的地へのわかりやすい道案内手法の導入や各種情報提供手段の連携等による情報提供の充実に取り組んでいる。

⑤柔軟な道路管理制度の構築

自動車交通の一層の円滑化と安全に加え、安全な歩行空間としての機能や地域のにぎわい・交流の場としての機能など道路が有する多様な機能を発揮し、沿道住民等のニーズに即した柔軟な道路管理ができるよう、改正道路法により、(ア)市町村による国道又は都道府県道の管理の特例(代行制度)、(イ)市町村による歩行安全改築の要請制度、(ウ)NPO等が設置する並木、街灯等に係る道路占用の特例、(エ)道路と沿道施設を一体的に管理するための道路外利便施設の管理の特例等を実施している。

第3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、自転車、鉄道、バス等の輸送モード別、事業者別ではなく、利用者の立場でモードを横断的にとらえる必要がある。このため、地方公共団体が公共交通事業者等の関係者からなる協議会を設立し、協議会において目指すべき都市・地域の将来像と提供すべき交通サービス等を明確にした上で、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(平成22年3月現在53都市で策定・策定中)し、関係者がそれぞれの責任の下、施策・事業を実行する仕組みを構築することが必要である。国は、同戦略に基づき実施されるLRT等の整備等、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を支援することとしている。

(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20年10月末現在、56地区が登録されている。

(2) 渋滞緩和に向けたTDM等の推進

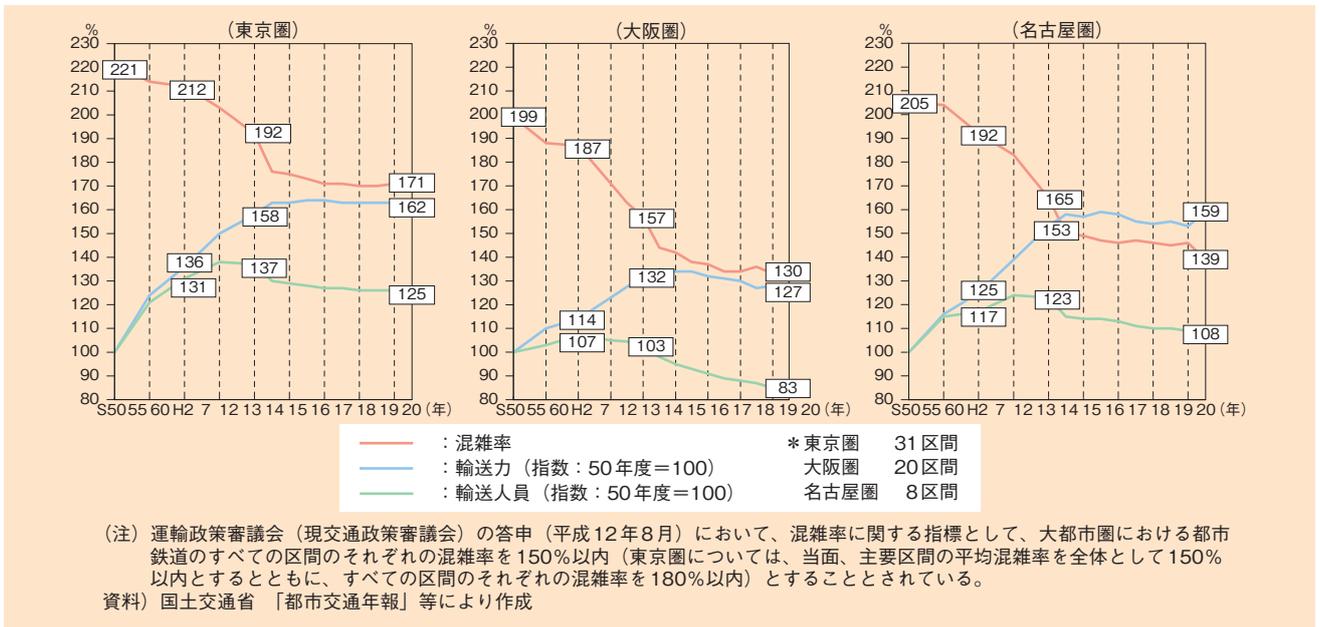
自動車交通の状況や道路交通の混雑を解決する処方せんは都市ごとに異なるものであるが、TDM^(注1)は都市の特性に応じて措置ができる施策であり、総合的かつ効果的なTDMの普及を推進している。

朝夕のラッシュ時等に発生している渋滞を緩和するために、交通容量拡大策に加え、バス・鉄道共通ICカードやバスロケーションシステムの導入等の公共交通機関の利用促進策や、パークアンドライド^(注2)、時差通勤等のTDM施策を実施している。また、地域によっては、バス路線マップや個別冊子を住民に配布することで、自動車の使い方の見直しを促し、公共交通を有効に使うモビリティマネジメント^(注3)を実施している。

(3) 公共交通の活性化に向けた取り組み

地域公共交通を巡る情勢は厳しさを増していることを踏まえ、地域公共交通活性化・再生法を活用し、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む協議会に対し、パッケージで一括支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」を拡充することにより、地域の創意工夫ある自主的な取り組みを積極的に支援しているほか、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」の策定を推進した。

図表Ⅱ-4-3-1 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（指数：昭和50年度=100）



(注1) 都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和するため、道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整等により、交通需要量を調整（＝交通行動の調整）する手法
 (注2) 交通混雑緩和のため自動車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
 (注3) 一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策

(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、輸送力増強や混雑緩和を主眼とした整備により相当程度拡充され、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低下傾向にあるが、一部の路線では混雑率が180%を超えるなど依然として高く、引き続き混雑緩和に取り組む必要がある。

また、都市鉄道ネットワークは概成しつつあるが、既存施設を有効活用しつつ、速達性の向上や交通結節機能の高度化を図る「都市鉄道等利便増進法」を活用し、相鉄・JR直通線や相鉄・東急直通線等の整備を進め、利用者利便を増進するなど、都市鉄道ネットワークの一層の充実を図っている。

図表Ⅱ-4-3-2 整備中の主な都市鉄道新線

(平成22年3月31日現在)

事業者名	路線名	区間	開業予定
仙台市	東西線	動物公園～荒井	27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（桜通線）	野並～徳重	26年度
大阪外環状鉄道（第三種鉄道事業）	おおさか東線	新大阪～放出	30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	24年度

(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、LRT等の整備を支援している。平成21年度は、上下分離方式を活用したLRTとして運行が開始された市内電車環状線（富山市）の整備等に対し支援を行った。

市内電車環状線（富山市）(平成21年12月開業)



(6) バスの利便性の向上

バスについては、バスを中心としたまちづくりを推進するオムニバスタウンの整備を始め、公共車両優先システム（PTPS）やバスレーン等を活用した定時性・速達性の向上、バスの位置情報を提供するバスロケーションシステム、円滑な乗降を可能とするICカードシステムの導入等をし、利便性の向上を図っている。

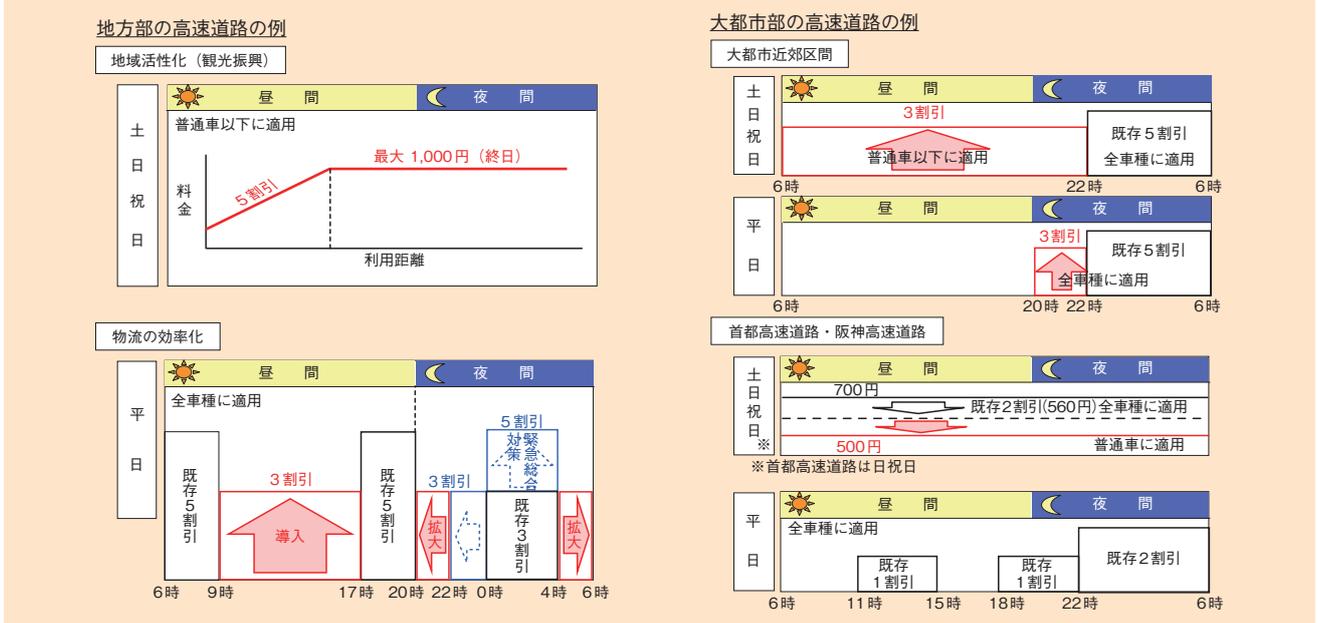
(7) 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

① 多様で弾力的な料金施策の実施

物流の効率化や地域の観光振興を図るため、高速道路の利便増進事業として、平日の全時間帯に3割引以上や、土日祝日に普通車以下を対象に終日5割引（上限料金1,000円）等を導入している。

平成22年度からは、高速道路の段階的な無料化に向けた社会実験を実施することとしている。

図表Ⅱ-4-3-3 高速道路利便増進計画における引下げ概要



②スマートインターチェンジの整備等の促進

高速道路までのアクセス時間の短縮、利便性の向上による地域経済の活性化や生活の充実、安全・安心の向上に向けて、スマートインターチェンジの整備等を促進している。

図表Ⅱ-4-3-4 スマートインターチェンジ周辺地域の開発誘発の例（静岡県・遠州豊田スマートIC）



第5章 競争力のある経済社会の構築

第1節 交通ネットワークの整備

1 幹線道路の整備

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、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など、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等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。

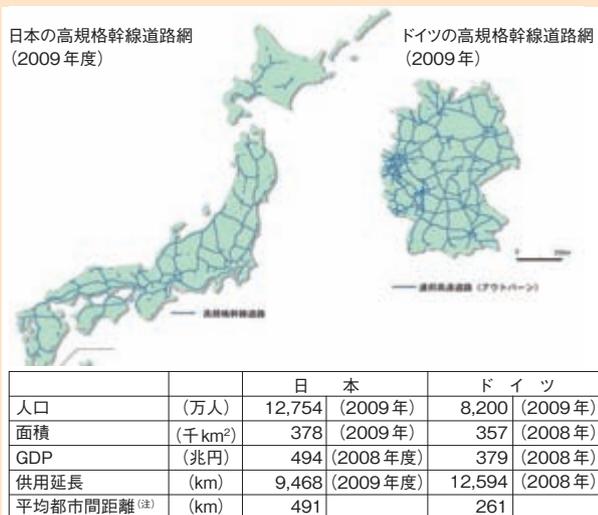
高規格幹線道路・地域高規格道路を始めとする幹線道路ネットワークは、南北に細長く、山脈や海峡により地域間の交流が阻害されている我が国にとって重要な社会資本であり、安全・安心な国土形成のため幹線道路ネットワーク機能を確保することが重要である。

また、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3/4にとどまっている。中国は、我が国より26年遅れの63年に初めて高速道路が開通したが、既に53,913kmが開通し、我が国の41倍のペースで整備が進められている。

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

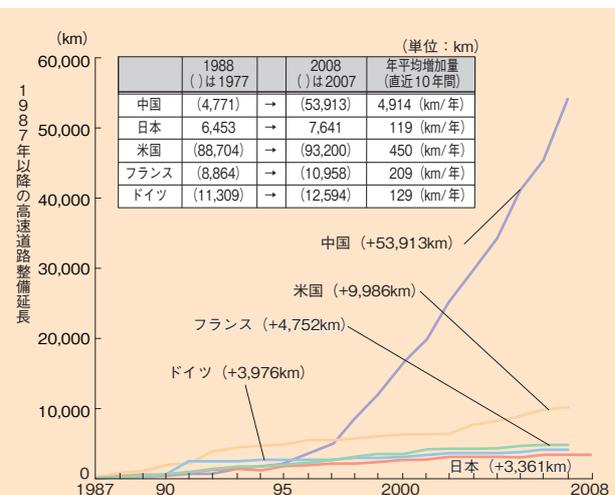
実績	
高規格幹線道路	(供用延長) 平成20年度末 9,468km 平成21年度末9,711km (平成21年度の主な供用区間) 山陰自動車道(斐川～出雲)
	(路線・区間指定(平成21年4月現在)) 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,067km 整備区間 3,289km 供用延長 1,915km (平成21年度の主な供用区間) 第二京阪道路(一般国道1号大阪北道路)

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



(注) 人口60万人以上の都市を対象
資料) 総務省資料、内閣府資料、国土交通省資料、STATISTISCHES JAHRBUCH

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
中国、仏、米、独：年末のデータ
2 日本的高速道路延長は、高速自動車国道の延長
資料) 米：Highway Statistics、仏：Memento de transport
独：Verkehr in Zahlen、日本：国土交通省資料
中国：中国統計年鑑

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（鉄道のCO₂排出原単位（g-CO₂/人キロ）は航空機の1/6、自家用車の1/9）という優れた特性を持っている。

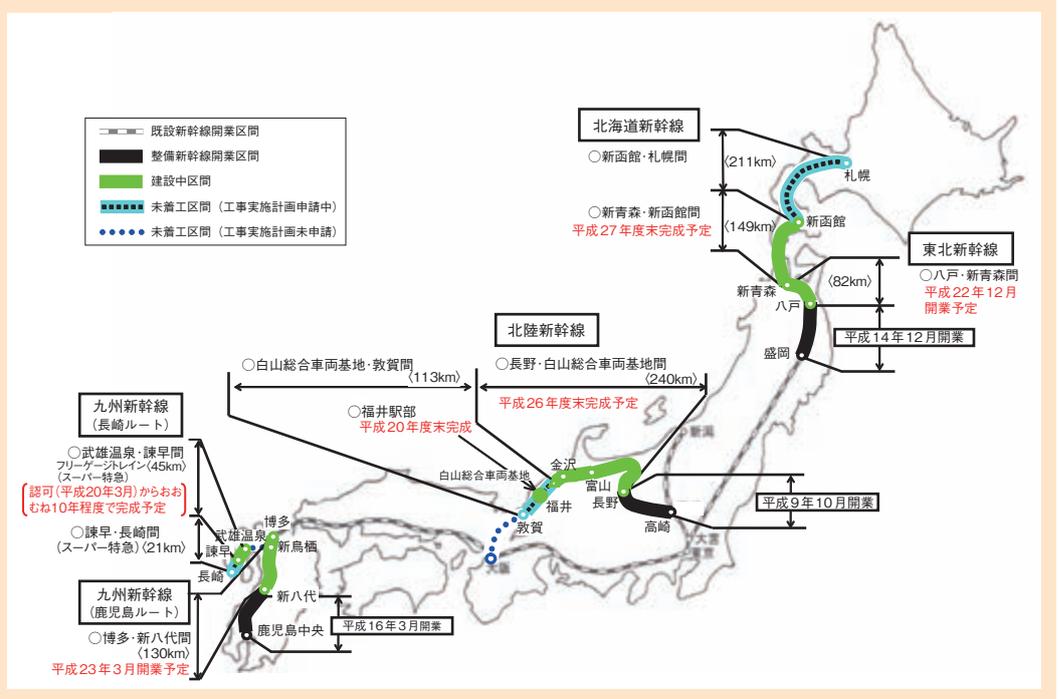
整備新幹線^(注)については、現在、北海道新幹線（新青森－新函館間）、東北新幹線（八戸－新青森間）、北陸新幹線（長野－白山総合車両基地間）、九州新幹線鹿児島ルート（博多－新八代間）、九州新幹線長崎ルート（武雄温泉－諫早間）の5路線の建設が着実に進められている。

また、平成21年12月には、整備新幹線問題検討会議及び調整会議を設置し、整備新幹線の整備に関する基本方針等を決定したところである。今後、未着工区間の新規着工や並行在来線の支援などの具体的事項について、さらに検討を進めていくこととしている。

全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画路線である中央新幹線については、21年12月に、調査主体で

(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

図表Ⅱ-5-1-4 整備新幹線の現状



図表Ⅱ-5-1-5 新幹線による時間短縮効果

整備区間	概算所要時間	現行	整備後
北海道新幹線 東京～函館 新青森～新函館	5時間58分 約3時間58分	5時間58分	約3時間58分
東北新幹線 東京～新青森 八戸～新青森	3時間59分 約3時間2分	3時間59分	約3時間2分
北陸新幹線 東京～富山 長野～白山総合車両基地	3時間10分 約2時間10分	3時間10分	約2時間10分
九州新幹線(鹿児島ルート) 博多～鹿児島中央 博多～新八代	2時間11分 約1時間20分	2時間11分	約1時間20分
九州新幹線(長崎ルート) 博多～長崎 (フリーゲージトレイン) 武雄温泉～諫早	1時間47分 約1時間19分	1時間47分	約1時間19分

- (注) 1 現行の所要時間は、平成16年10月ダイヤによる。
 2 整備区間の最高速度について、北海道新幹線・北陸新幹線・九州新幹線(鹿児島ルート)は260km/h、九州新幹線(長崎ルート)は200km/hを想定。東北新幹線は大宮・宇都宮間275km/h、宇都宮・盛岡間320km/h、盛岡・新青森260km/hを想定。
 3 東京・新青森間の整備後の所要時間は、平成24年度末時点(JR東日本による高速化計画(平成19年11月発表)実施後)。

ある（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構及びJR東海から供給輸送力、施設・車両の技術開発、建設費用等の調査報告書が提出された。これを受け、22年2月に、営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について交通政策審議会に諮問され、同年3月より審議が開始されている。

（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の形成を促進するため、既存の鉄道施設を最大限有効活用して、線路の曲線改良、部分複線化等による在来幹線鉄道の高速化を図っている。平成21年度から、JR北海道の札幌線（桑園・北海道医療大学間）において、電力設備新設、信号・通信設備改修等の高速化事業が実施されている。

（3）技術開発の促進

①超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）

超電導リニアの技術開発については、平成9年から山梨実験線において走行試験が進められており、21年7月に学識者で構成した「実用技術評価委員会」において、「超高速大量輸送システムとして運用面も含めた実用化の技術の確立の見通しが得られた」との評価を受けたところである。引き続き更なるコスト低減に有効な技術開発等を推進している。

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、車輪の左右間隔を軌間（ゲージ）に合わせて自動的に変換する列車である。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、利用者の利便性が向上する。現在、これまでの各種試験の結果を踏まえて改良を行った新型台車を用いて室内試験を実施するなど、技術開発を推進している。

3 航空ネットワークの整備

（1）国内航空

①現状と課題

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。近年は、路線数が減少傾向、1路線当たりの年間平均運航回数が増加傾向にある。

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、需要動向等を勘案し、路線の集中を図ってきているものと考えられる。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、利用者利便に應えるためには、その容量拡大が喫緊の課題となっている。

②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ほかの少便数路線にのみ転用を認めるほか、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、東京国際空港（羽田）の着陸料が

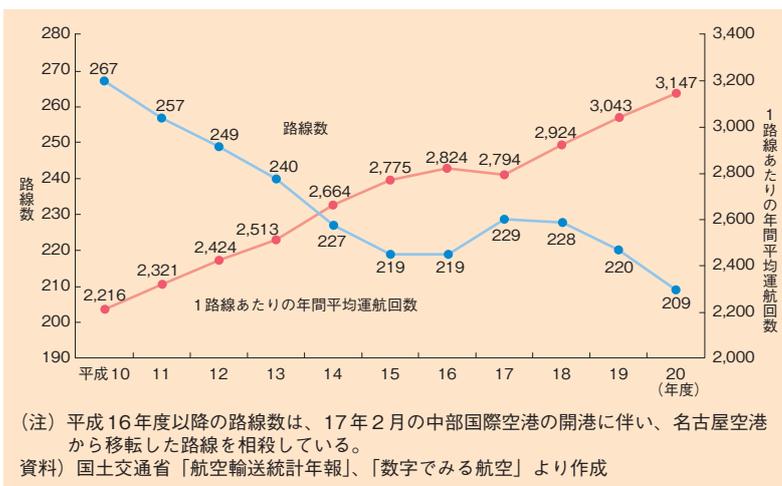
（注1）航空会社の事業活動について一定の評価項目による評価を基に配分する発着枠

（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

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。

21年度においては、羽田空港の容量拡大に伴う第1段階（22年10月の供用開始から半年後までの間）における国内線発着枠2.7万回（＝1日37便）について、第2段階の増枠分の配分時期を目途に見直しを行うことを前提として、地方航空ネットワークの維持・充実や新規航空会社の競争条件の公平性を確保する内容で、配分を行った。

図表Ⅱ-5-1-6 航空ネットワークの推移



(2) 国際航空

①現状と課題

航空業界は、2008年（平成20年）以降、世界的な景気後退等の影響を受け、我が国も含め各国の航空企業において、路線・便数の縮小や人員・機材の削減等の動きが出てきており、先行き不透明な状況となっている。

我が国における国際航空輸送も、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ところである。

②オープンスカイ

平成21年4月にカナダ、同年12月に米国、22年3月にスリランカとの間で、航空企業が需要動向に的確に対応し、自由な経営判断により新規路線の開設や増便等を行うことができるよう、路線・便数等に係る制限を撤廃するオープンスカイに合意した。これまでに、オープンスカイに合意した国・地域は、計10箇国・地域となった。今後とも、可能な限り自由な枠組みを設定できるよう、各国・地域と着実に交渉を進めることとしている。

(3) 首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能の拡充

平成22年に、羽田は昼間約3万回、深夜早朝約3万回の合計約6万回、成田は約2万回の合計約8万回の国際定期便を実現し、首都圏空港の国際線発着回数を大幅に増加させることとしている。

これまでに、羽田については、昼間は韓国、香港及び台湾との間で、深夜早朝はアジアでは韓国、香港、タイ、マレーシア及びシンガポール、米州では米国及びカナダ、欧州ではドイツ、オランダ、フランス及び英国の計12箇国・地域との間で、国際定期便の開設について合意している。また、国際定期便の就航に先がけて、昼間の国際旅客チャーター便が、ソウル金浦空港との間で1日8便（15年に開始）、上海虹橋空港との間で1日4便（19年に開始）、北京首都空港との間で1日4便（21年に開始）、運航されている。

成田については、アジアでは香港、マカオ、ベトナム、タイ、シンガポール、インド、スリランカ、カタール、アラブ首長国連邦及びトルコ、オセアニアではパプアニューギニア、アフリカではエジブ

ト、米州ではカナダ及びメキシコ、欧州ではポーランド、オーストリア、ドイツ、スイス、イタリア、オランダ、スカンジナビア三国及びフィンランドの計22箇国・地域との間で、輸送力の拡大等について合意している。

今後も、首都圏空港の国際航空機能の最大化を実現するため、羽田空港の24時間国際拠点空港化、成田空港のさらなる容量拡大に取り組みつつ、両空港の一体的活用を推進していくこととしている。

(4) 空港運営の充実・効率化

空港政策の重点を整備から運営へシフトさせ、既存ストックの活用、高質化、利便の向上を中心に取組むため、「空港法」により、空港ターミナルの的確な運営を確保するための制度、空港と周辺地域・関係者の連携を強化する協議会制度等を設け、空港運営の更なる充実・効率化を図っている。

(5) 空港整備の現状

① 東京国際空港（羽田）の整備

(ア) 現状

東京国際空港（羽田）は、全国49空港との間に、1日約420往復（平成21年12月ダイヤ）のネットワークが形成され、国内線で年間約6,000万人（20年度定期便実績）の人々が利用している。

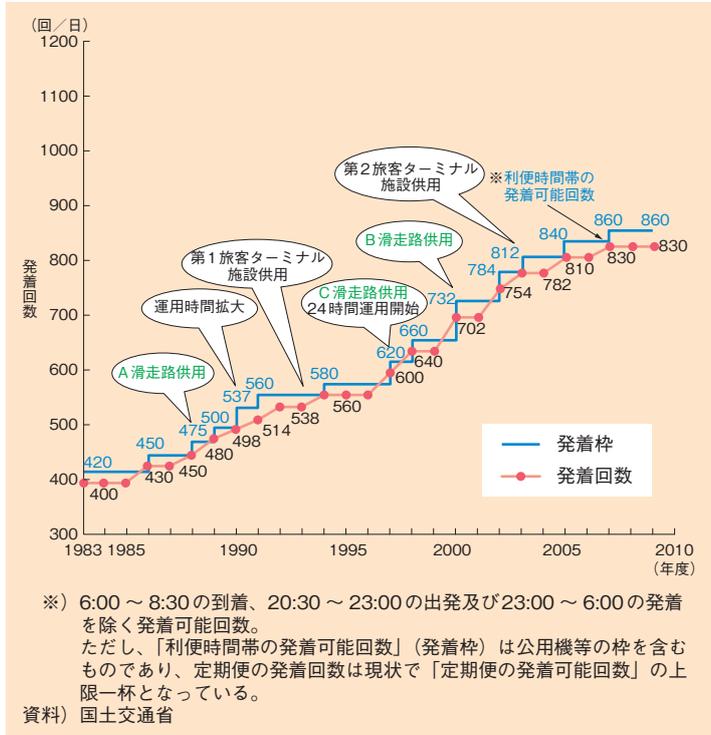
同空港の発着枠はこれまでの沖合展開事業により拡大されてきたが、既にその能力の限界に達している中、今後さらに国内・国際航空需要の増大が見込まれ、首都圏空港として成田国際空港との一体的な活用が求められている。

(イ) 再拡張事業

再拡張事業は、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で、発着容量制約の解消、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、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、国際定期便の就航を図るものであり、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、19年3月に本格工事に着手し、また、国際線地区整備事業（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）についても、PFI手法を活用し、それぞれ22年10月末の供用に向け、着実に整備を推進している。

図表Ⅱ-5-1-7 東京国際空港（羽田）の発着回数



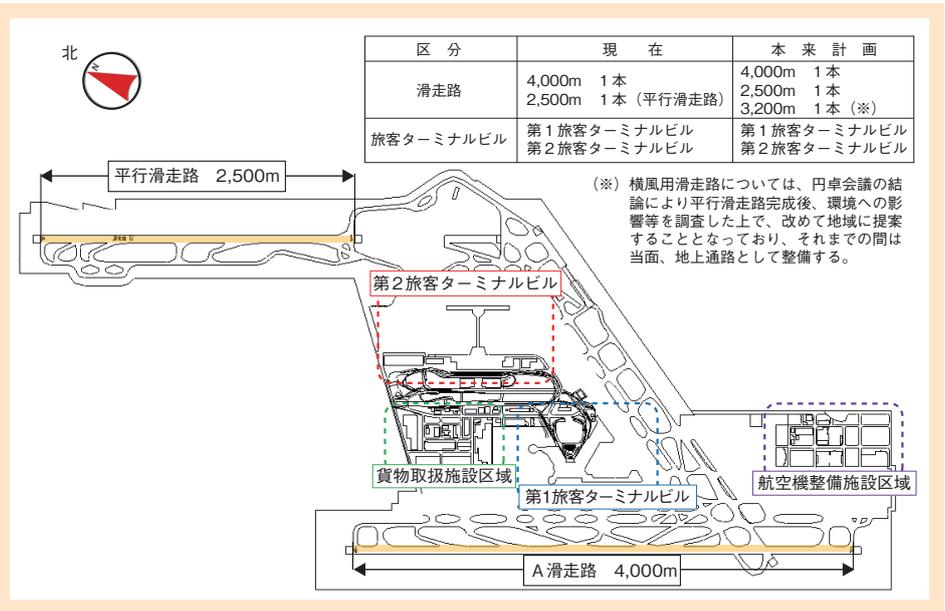
図表Ⅱ-5-1-8 東京国際空港（羽田）の再拡張概要



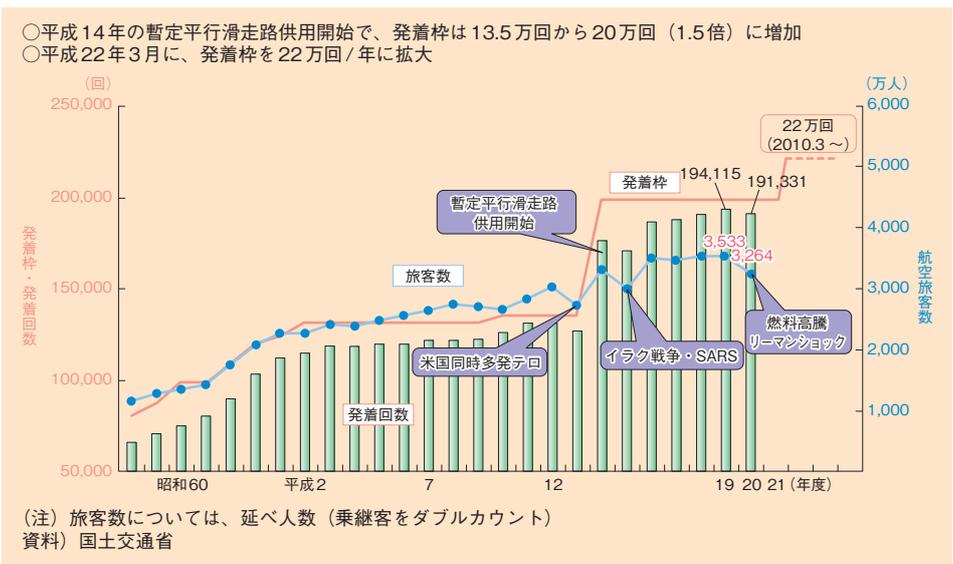
②成田国際空港の整備

成田国際空港は、昭和53年の開港以来、日本の表玄関として重要な役割を果たしてきたが、平成14年に暫定平行滑走路が供用した後も、その処理能力がほぼ限界に達し、航空会社からの強い増便要請や新規乗り入れ要請に対応できない状況にあった。このような状況の中、18年9月、地元自治体等の理解を得た上で、北伸による平行滑走路の2,500m化工事を着工し、21年10月にその供用を開始した。

図表Ⅱ-5-1-9 成田国際空港の施設計画



図表Ⅱ-5-1-10 成田国際空港における発着回数・旅客数



③関西国際空港・中部国際空港の現状

関西国際空港は、平成19年の2本目の滑走路の供用により、我が国初の完全24時間運用可能な国際拠点空港となった。21年4月には二期国際貨物地区の供用を開始するとともに、連絡橋道路の料金引き下げによるアクセスの改善が図られたところであり、引き続き国際競争力の強化に取り組んでいる。

中部国際空港では、国際ビジネスジェット格納庫の整備などを通じ利用者利便の向上を図り、更なる需要拡大に取り組んでいる。

④一般空港等の整備

一般空港等については、ハード・ソフト施策の組合せや既存空港の有効活用を中心とした質的充実に重点を移し、滑走路新設・延長に係る新規事業については、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21年度は5空港の滑走路延長事業等を実施するとともに、既存空港の機能保持のため更新・改良等を実施している。また、抜本的な空港能力向上のため、福岡空港では、総合的な調査を踏まえ、現空港内での滑走路増設案の検討を実施し、那覇空港では、現滑走路より1,310m沖側に位置する滑走路増設案について具体的な施設配置等の検討を実施している。

⑤ 空港等機能高質化事業

国際競争力強化、地域競争力強化及び空港利用者の利便増進のため、空港等機能高質化事業として、旅客ターミナルの再編や整備、就航率の向上、航空物流機能の強化、空港のバリアフリー化等を推進している。

(6) 航空交通システムの整備

① 運航の効率性向上

平成19年9月より国際民間航空機関（ICAO）の基準に準じた広域航法（RNAV）を順次導入し、飛行経路の複々線化による容量拡大、経路短縮による飛行時間や燃料費の削減、運航条件の改善等による空港就航率の更なる向上を図っている。また、シミュレーションを用いた空域構成の最適化や自衛隊等の訓練空域の弾力的な利用を進めるとともに、交通流や交通量の予測や制御精度の向上等、航空交通管理（ATM）センターの機能を充実・強化し、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等の減少を図っている。

② 新たな航空交通システムの構築

現行システムでは、長期的に増大が見込まれる航空交通需要や多様化するニーズへの対応に限界があること、またICAOや欧米において2025年及びそれ以降を見据えた、統合的で世界的に調和のとれた相互運用性のある航空交通管理（ATM）に関する計画が取りまとめられたことから、産学官からなる研究会を開催し、精密な時間・位置の管理による運航や管制官やパイロットに対する高度な包括的支援システムの構築等を趣旨とした長期ビジョンCARATS^(注)を策定した。

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。

2 空港への交通アクセス強化

鉄道による都心からの所要時間について、世界の主要空港（ロンドン、パリ、香港等）は、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くなっていることから、利便性の向上と国際競争力の強化を図るためにも、大幅に短縮する必要がある。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線の整備を進めており、平成22年7月17日に予定されている同線の開業により、都心から成田国際空港までの所要時間を30分台とする。また、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を実施した。

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

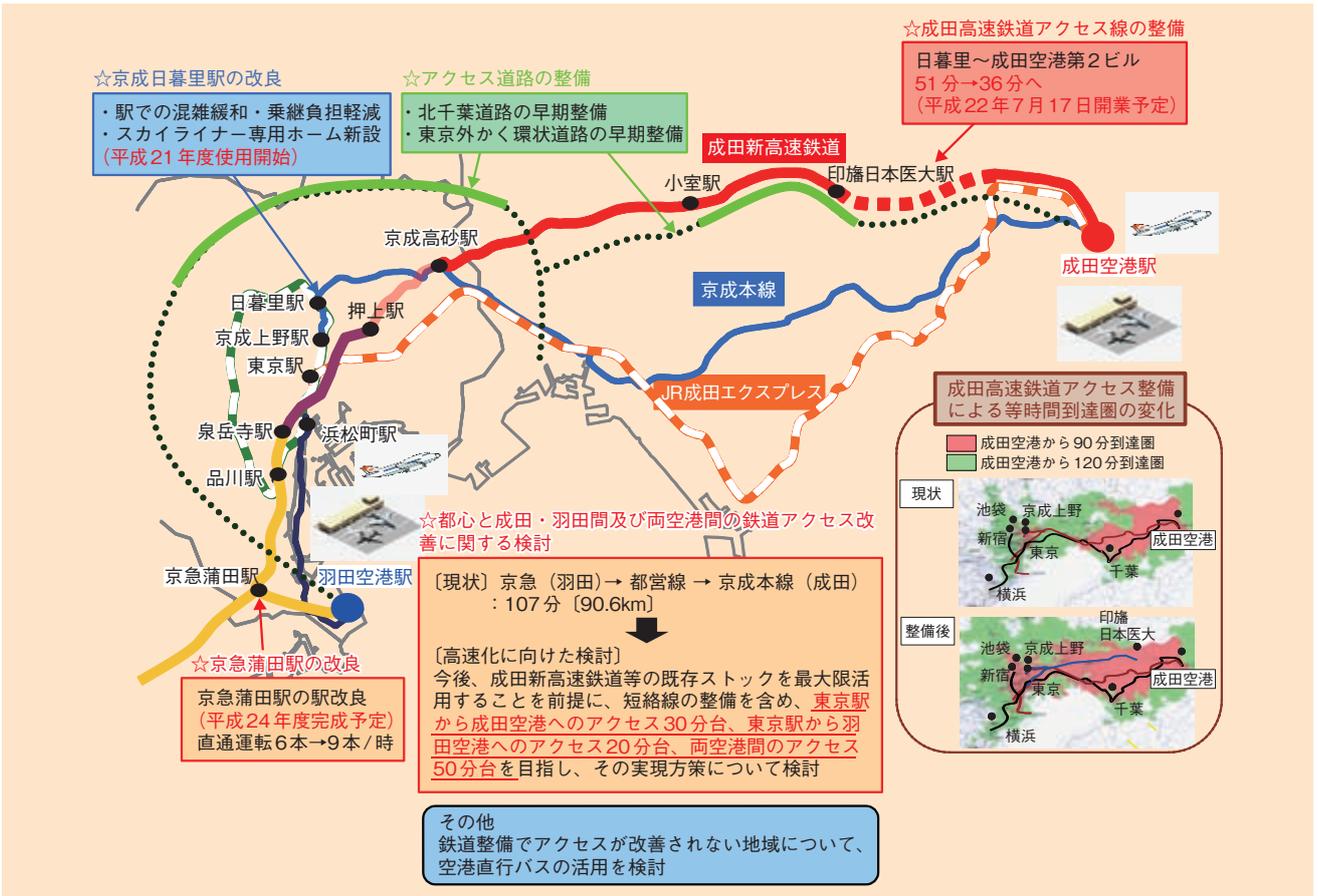
(注) Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems

ワークの整備を推進している。

一方、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、京急蒲田駅の改良を進めている。

さらに、首都圏の国際競争力を維持・強化していく観点から、東京国際空港（羽田）・成田国際空港の一体的活用を推進するにあたり、東京駅と両空港間及び両空港間の鉄道アクセスの更なる強化を図るための調査、検討を実施している。

図表Ⅱ-5-2-1 首都圏空港への交通アクセス強化



第3節 総合的・一体的な物流施策の推進

「総合物流施策大綱（2005-2009）」により、総合的な物流施策を推進してきたが、その後、経済構造の一層のグローバル化、地球温暖化対策の必要性の増大、貨物セキュリティ確保の要請の高まり等、物流をめぐる環境には様々な変化が生じている。

これらから生ずる課題に迅速かつ的確に対応するため、政府は平成21年7月に「総合物流施策大綱（2009-2013）」を閣議決定した。本大綱では、①グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現、②環境負荷の少ない物流の実現等、③安全・確実な物流の確保等の3点を施策の基本的方向性として、物流施策を総合的・一体的に推進していくこととしており、この大綱に基づき、アジア各国における広域的な物流環境の改善や物流事業者、荷主、地方公共団体等、多様な関係者の連携による物流の低炭素化の促進等を図っている。

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

総合物流施策大綱等に基づき、国際物流施策の総合的かつ戦略的な推進を図っている。最前線のニーズに対応した施策の展開という観点から、幅広い関係者が参画した「国際物流戦略チーム」を全国10地域において設置している。例えば、北部九州では第2回日中韓物流大臣会合の決定を踏まえた北東アジアにおける12フィートコンテナの普及に関する実証実験、関西では大阪港におけるSea&Rail輸送の普及促進に向けた調査検討等、地域の実情に応じた、創意工夫溢れる取組みが展開されている。

また、海外では、インドにおける物流のボトルネック調査を行うなど、物流事業の環境改善に向けて取り組んでいる。

(2) 国際海上輸送網の基盤の強化

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化が進展している。このような状況において、コンテナについてはアジア各国の主要港は順調に取扱貨物量を増やすなか、我が国港湾との国際競争はますます激化しているところであり、バルク貨物については近隣諸国の急激な経済発展を受け、資源・エネルギー・食糧等の獲得競争も起こりつつあるところである。

このため、世界最高水準のサービスレベルと十分な能力の港湾サービスを早期に提供するために、更なる「選択」と「集中」による港湾の国際競争力の強化の観点から、国土交通省成長戦略会議の下に平成21年12月に設置した「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」及び「国際バルク戦略港湾検討委員会」において、関係者を交えた検討を行っている。

また、このような検討とともに、引き続き国際・国内一体となった効率的な海上輸送ネットワークを実現するための取組みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとしている。

①スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化

スーパー中枢港湾プロジェクトは、欧米基幹航路の維持により、多頻度・多方向・ダイレクト・高質な航路サービスを提供するため、アジア主要港をしのぐコスト・サービス水準を目標に、港湾コストの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、伊勢湾（名古屋港及び四日市港）、阪神港）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、コンテナターミナルの機能を強化・補完する、高度で大規模な臨海部物流拠点の形成や、埠頭公社の株式会社化等により、スーパー中枢港湾全体の機能強化を図るとともに、内外をつなぐシームレス物流網の形成を図るため、港湾サービスの24時間化、内航フィーダー輸送、海上コンテナ鉄道輸送等について、民間企業や港湾管理者との協働の下、コンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進を図っている。

②港湾手続の高度化

国土交通省を始めとした関係府省庁において、アジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」等に位置付けられた「次世代シングルウィンドウ」について、港湾管理者手続の統一化・簡素化を進め、平成21年10月より新たに11手続を電子申請可能な手続として機能追加した。

③国際港湾の機能向上

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し、

迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、国際ユニットロードターミナルや貨物積替円滑化施設等の整備を進めている。さらに、国際海上コンテナ貨物やチップ、木材、石炭等バルク貨物の増加に対応するため、国際海上輸送ネットワーク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。

④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。

(3) 国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

近隣アジア諸国の空港が、アジアの成長に伴うアジア発着貨物量の増大によってその取扱量を大きく拡大させる中で、我が国の空港においても、日本発着貨物はもとより、今後大きな伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取込むことが期待されている。

このため、首都圏空港の物流機能拡充、関西国際空港の国際物流機能の強化、中部国際空港の利活用の推進や輸送プロセスの円滑化に向けた取組み等を進めている。

(4) 国際物流機能強化に資するその他の施策

アジア域内での経済交流が進むにつれ、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)が重要な港湾等と大規模物流拠点を積み替えなく通行可能な幹線道路ネットワークの整備を推進している。

具体的には、国際コンテナ通行支障区間について、国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強、現道拡幅、バイパス整備等の対策を実施し、早期解消を図るとともに、物流活動の中核となる拠点的な空港・港湾から高速道路等を結ぶアクセス道路についても重点的かつ効果的に整備するなど、国際物流に対応した道路網の構築を推進している。さらに、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせたSea&Railの活用を促進し、東アジアの貨物需要の増大等に対応するほか、スーパー中核港湾等における鉄道積替施設の整備や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。

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関する「次世代シングルウィンドウ」を稼働し、申請可能な項目数を追加するなど、より利便性の高い電子申請システムの構築に取り組んでいる。

(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。鉄道貨物輸送については、北九州・福岡間及び隅田川駅において輸送力増強のため、着発

(注) 長さ40フィート(約12m)の背高コンテナを積載したトレーラ(最大積載時の車両総重量は44トン、車高は4.1m)

線・コンテナホームの延伸等の施設整備を実施している。

また、トラック輸送については、主要都市間を連絡する規格の高い道路、大都市の環状道路、国・地方を支える高規格幹線道路を始めとした基幹ネットワークを整備するとともに、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）」により、総合効率化計画^(注1)に関する認定制度を創設し、支援を行っている。22年3月末時点で同法に基づく総合効率化計画の認定は140件である。

（3）都市内物流の効率化

地球温暖化問題、コンパクトシティの形成、大規模複合ビルの増加、駐車規制の厳格化等を背景に、都市内物流の効率化が課題となっている。平成21年度に、物流事業者、荷主、地方公共団体等、物流に係る多様な関係者が連携して、都市内や物流拠点周辺での共同輸配送、モーダルシフトの取組みなど、物流の効率化を図る取組みを支援する「物流連携効率化推進事業」を創設し、12件の認定を行った。

また、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、22年3月末までに22都市、29箇所の流通業務市街地^(注2)の整備が行われ（うち27箇所が稼動中）、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いる。21年3月末現在で82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改正が実施された。

このほか、交通流対策を推進するため、環状道路等幹線道路ネットワークの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を図るとともに、積載効率の向上を目的とし、トラックの自営転換^(注3)等のソフト施策を併せて推進している。

（4）新たな物流サービスの取組み

荷主企業の本業への経営資源集中や、高度化する物流ニーズへの対応の必要性等を背景に、新たな物流サービスである3PL^(注4)事業への物流事業者の進出が増加している。

3PL事業をさらに促進するために、3PL人材育成研修の実施や、「地方における3PL事業ビジネスモデル」の作成により、物流事業者が3PL事業に進出しやすい環境の整備を図っている。

（注1） 高速道路のインターチェンジ、港湾等の物資の流通を結節する機能を有する社会資本等の近傍に立地し、自動ラックや情報処理システム等の設備を備えた特定流通業務施設を中核として、流通業務を総合的かつ効率的に行う計画

（注2） トラックターミナル、倉庫等の物流関連施設が集約的に立地した大規模物流拠点として、郊外部の適地に建設された市街地

（注3） 自家用トラック（自家用貨物を自ら運ぶトラック）から、複数荷主の積合せ貨物の運送等によって輸送効率の向上を図り、運送コストを低下させるため、営業用トラック（他人からの依頼に応じ、貨物を有償で運ぶトラック）へ転換すること

（注4） サード・パーティー・ロジスティクス：荷主から物流を一貫して請け負う高品質のサービス

第4節 産業の活性化

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20年度の鉄道旅客の輸送人員は、景気低迷や少子高齢化の進展等厳しい事業環境にあるが、前年度に引き続き微増である。JRは、新幹線輸送、在来線輸送ともに減少している。また、民鉄は、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。

20年度の鉄道貨物の輸送量については、8～9月にかけて集中豪雨等による輸送障害が発生したものの、上期はコンテナ貨物輸送量が過去最高になるなど比較的順調に推移した。しかし、下期は景気後退等の影響を受け、全体の輸送トン数及びトンキロは減少した。車扱貨物輸送については、燃料転換の進展に伴う石油の減送等が生じた。

各鉄道事業者においては、快適で安心な鉄道空間の確保を図っており、例えば、主に都市圏の鉄道事業者が行っている女性等に配慮した車両の導入も着実に定着しつつある。また、13年のJR東日本「Suica」導入を契機として、各地でICカード乗車券の導入・相互利用化等が進んでおり、21年には札幌市交通局で「SAPICA」、土佐電気軌道で「ですか」、JR九州で「SUGOCA」、福岡市交通局で「はやかけん」が導入されるなど、全国に拡大している。今後とも、ICカード乗車券の導入・相互利用化が計画されており、さらなる利用者利便の向上が期待される。

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・民営化により設立されたJR各社は、以来22年余りにわたり、それぞれの地域、特質等を踏まえた経営努力を続けてきた。この間、JR東日本、JR東海及びJR西日本は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の保有株式の売却も完了し、完全民営化されたが、国鉄改革の経緯を踏まえ、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。

一方、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た増収努力や経費節減等の取組みを行っている。

(2) 鉄道車両工業

鉄道車両の売上高は、その年の受注状況によって波はあるが、近年、ほぼ横ばい傾向が続いている(平成20年度の新造車両数2,232両、売上高2,089億円)。

20年度の国内向けは減少傾向にあり(19年度比79%)、また、海外輸出は、アジア向けは増加傾向、欧州向けは減少傾向にあり、全体としては減少傾向にある(19年度比94%)。

車両メーカー等は、鉄道事業者と連携し、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様々な社会的ニーズを満たす車両の開発を進めているほか、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」を参考に、設計作業の省力化、標準品の普及等を図ることにより、コスト低減に取り組んでいる。また、近年の標準的な都市型車両の仕様を参考に、海外向けの都市鉄道システム規格を示した「STRASYA」が作成され、今後の鉄道システムの輸出に活用される予定である。

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及び収入は、中心市街地の空洞化等の都市構造の変化や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依然として地方部を中心に輸送需要が減少しており、また景気が低迷する中で、乗合バスを取り巻く環境は極めて厳しい状況が続いている。

図表Ⅱ-5-4-1 乗合バスの輸送人員、営業収入の推移



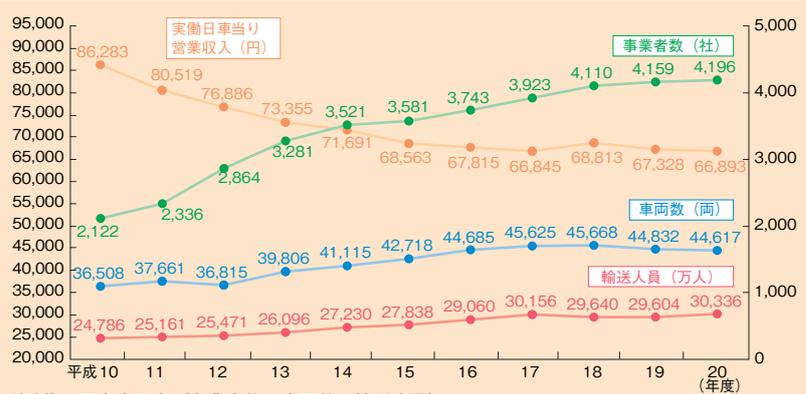
(注) 1 各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用。また、各年度の()内の数値は、当該年度の乗合バス保有車両数30両以上のバス事業者の総数である。
2 三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計値である。

資料) 国土交通省

② 貸切バス事業

貸切バス事業については、平成12年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化している。また、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化等により運送収入は減少しており、加えて、燃料費の高騰等の要因もあり、貸切バス事業を取り巻く環境は、厳しい状況が続いている。

図表Ⅱ-5-4-2 貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移

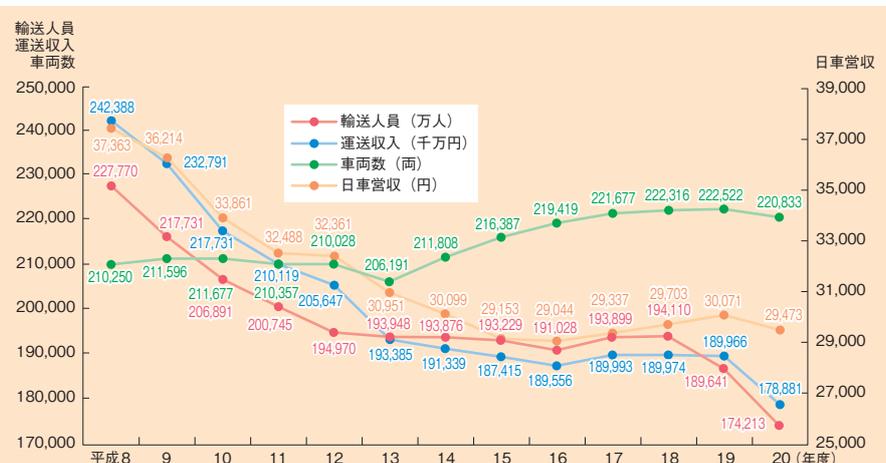


資料) ・国土交通省(事業者数、車両数、輸送人員)
・(社)日本バス協会(実働日車当り営業収入)

③ タクシー事業

タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両の増加や過度な運賃競争が発生していることなどにより、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じており、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況にある。そうした問題への対策として、平成21年通

図表Ⅱ-5-4-3 ハイヤー・タクシーの日車営業収入等の推移



(注) 日車営業収入：実働1日1車当たりの営業収入
資料) 国土交通省

常国会において「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が成立し、タクシー車両の供給過剰の進行、タクシー車両1台当たりの収入の悪化、法令違反等の不適正な運営及び事故発生の増加が発生している地域（国土交通大臣が指定する特定地域）においては、当該地域の多様な関係者の自主的な取組みを中心としてタクシー事業の適正化・活性化を推進する枠組みが導入された。

(2) 自動車運転代行業

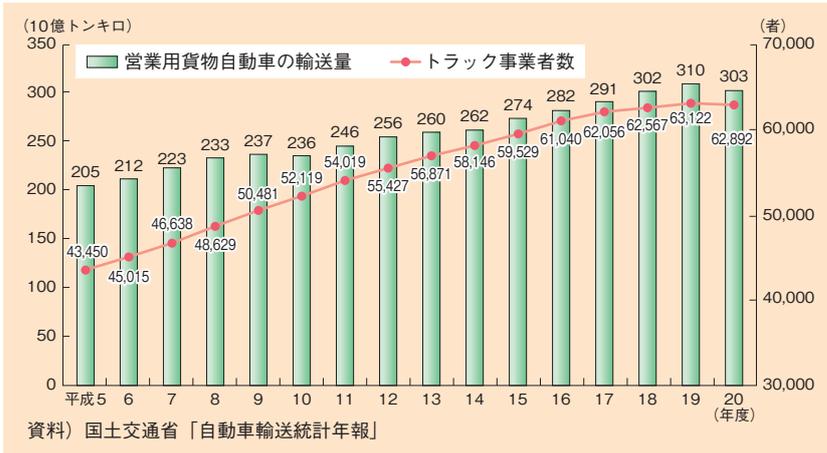
自動車運転代行業は、飲酒時の代替交通手段として活用することが期待されているところであるが、料金システムに関する不透明感、安心できる業者の情報の不足等の問題が指摘されていた。このため、国土交通省は、警察庁と連携し「運転代行サービスの利用環境改善プログラム」に盛り込まれた施策を実施している。なお、21年12月末現在、認定を受けて営業している自動車運転代行業者の総数は8,324者となっている。

(3) 貨物自動車運送事業

貨物自動車運送事業の事業者数や輸送トンキロは、長期にわたり増加していたが、平成20年度においては、軽油価格高騰や景気低迷に伴う荷動き減少の中、2年の規制緩和以後初めて減少に転じた。安全の確保や環境規制への対応等が求められている中、競争は激化し、運賃の低下傾向が見られ、事業者を取り巻く経営環境は厳しい。

このため、国土交通省では荷主等の協働による適正取引の推進、安全対策の取組みや環境対応車の導入に対する支援を行っている。

図表Ⅱ-5-4-4 トラック輸送の動向



3 海事産業の動向と施策

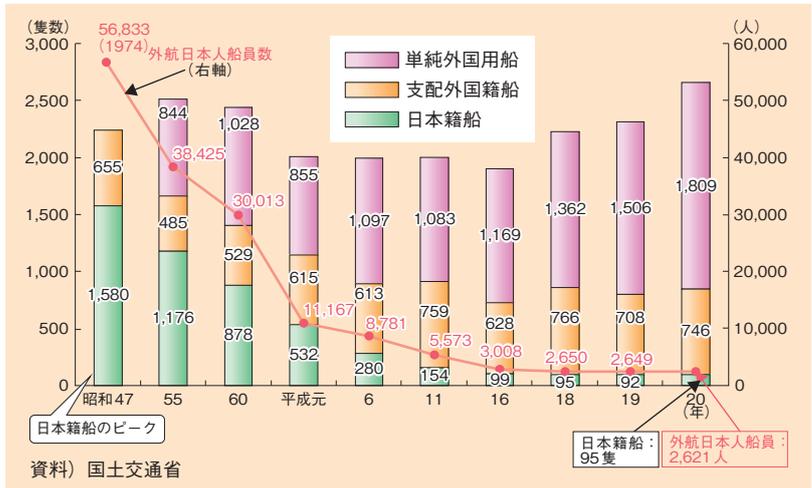
(1) 安定的な海上輸送の確保

① 日本籍船・日本人船員の確保

四面環海で資源の乏しい我が国にとって、貿易量の99.7%、国内貨物輸送の約4割を担う海運は、我が国経済・国民生活を支えるライフラインであり、安定的な海上輸送の確保は、我が国の発展にとって極めて重要な課題である。

しかしながら、外航海運については、日本商船隊の核となるべき日本籍船・日本人船員が、その国際競争

図表Ⅱ-5-4-5 我が国の商船隊の構成と推移



力の喪失から極端に減少している。また、内航海運についても、船員の高齢化等による将来的な船員不足が懸念されている。これらは、安定的な海上輸送を確保する上で極めて憂慮すべき事態となっている。

このような事態を踏まえ、船舶運航事業者等による日本船舶・船員確保計画について国土交通大臣の認定を受けた場合における外航船舶運航事業者に対するいわゆるトン数標準税制^(注)の適用、船員の確保・育成に係る予算上の支援措置等を内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」に基づき11社が「日本船舶・船員確保計画」の認定を受け、平成21年度よりトン数標準税制の適用を受けている。

②船員（海技者）の確保・育成

外航日本人船員の確保・育成については、トン数標準税制等を通じて支援を図り、内航日本人船員についても日本船舶・船員確保計画の認定を受けた事業者に対する支援制度（船員計画雇用促進等事業）を通じて計画的な雇用を推進している。さらに、海事産業集積地域における「海のまちづくり」を通じた人材確保育成事業の推進、海洋立国推進功労者表彰（内閣総理大臣表彰）や海事産業の次世代人材育成推進会議による広報活動等により、次世代の海事産業を担う若い人材の確保・育成に取り組んでいる。

また、現下の雇用情勢は依然として厳しく、雇用調整助成金制度や船員離職者職業転換給付金制度等を活用した船員の雇用維持・離職者の再就職を支援している。

船員の職業的魅力を高めるために、船舶所有者が自主的に船内での災害に係るリスクアセスメントをPDCAサイクルという一連の過程を定めて継続的な安全管理を進めることにより、安全衛生水準の段階的向上と船員災害の持続的な減少を図る「船内労働安全衛生マネジメントシステム」のガイドラインを20年度に作成し、普及を図っている。

これまで、船員教育機関以外の教育機関を卒業した若年者が6級海技士（航海）の免許を取得するための課程は（独）海技教育機構海技大学校にのみ設けられていたが、船員という職業への門戸を広げるため、平成21年度に所要の法令制度改正を行い、専修学校等においても同様の課程を設置できることとした。

（2）海上輸送産業

①外航海運

平成20年の世界の海上荷動き量は中国・インドなど新興国経済の急成長等を背景に、世界的に拡大し、77億4,500万トン（対前年比4.3%の増）となり、過去最高を記録した。我が国の海上貿易量は9億7,009万トン（対前年比0.6%の増）となった。

（注）法人税などについて、毎年の利益に応じた納税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じた一定のみなし利益に基づいて納税額を算出する税制。世界の主要海運国でも同様の税制が導入されている。

図表Ⅱ-5-4-6 日本人船員数の推移



20年度の外航海運市況は、前半は鉄鉱石、石炭等の旺盛な需要に支えられ、アジアを中心に海上荷動きが増加し、不定期船市況が急騰するなど活況を呈した。9月下旬以降は、米国で発生した金融危機による世界的な景気後退の影響で、新興国を中心に資源需要が減少し、荷動きが低迷したことから、海運市況は急速に悪化した。

②国内旅客船事業

国内旅客船事業は、平成21年4月1日現在、970事業者（対前年比1事業者増）、19年度の輸送人員は1億79万人（対前年度比1.7%増）となっている。他方、20年度においては、景気低迷の影響など、様々な要因により厳しい経営状況が続いており、特にモーダルシフトの受け皿としての役割が期待されるフェリー事業については、輸送量の大幅な減少に伴い減便、撤退が相次いでいる。このため、船旅の魅力向上、観光業界との連携、省エネ化等による競争力の強化、利便性の向上など、活性化に向けた支援を行っている。

図表Ⅱ-5-4-7 国内旅客船事業者数及び旅客輸送人員の推移

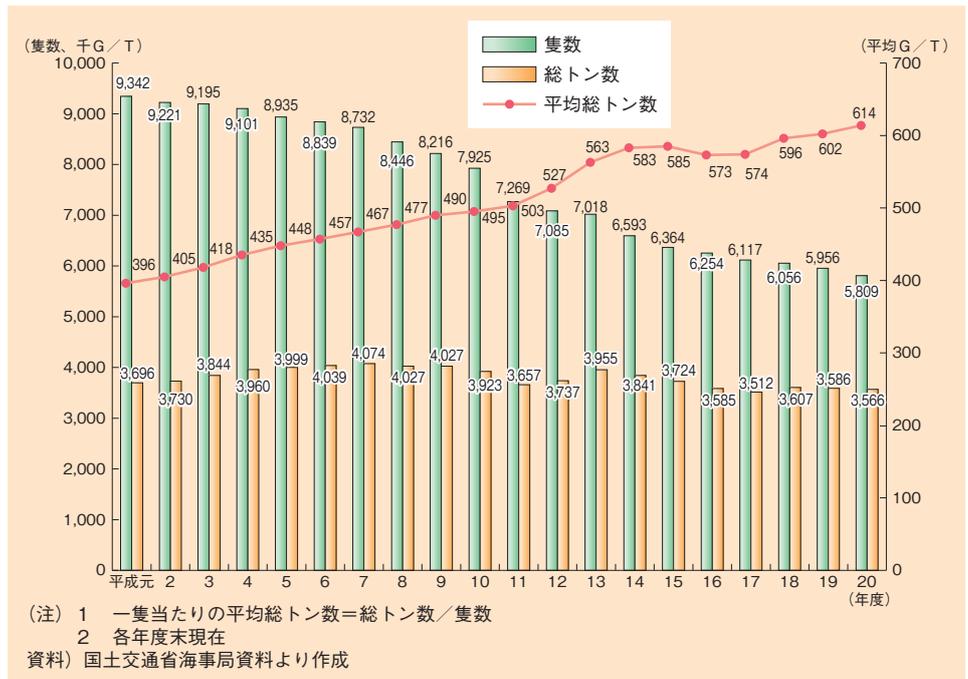


③内航海運

内航海運は、経済効率性が高く環境保全の面でも優れた輸送特性を有しており、国内物流の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担う、我が国の経済・国民生活を支える基幹的な輸送機関である。

現在、産業競争力の強化に向けた更なる効率化への要請や、深刻化する地球環境問題への対応等が求められており、効率的で信頼性の高い良質の輸送サービスを安定的に提供していくことが不可欠となっている。

図表Ⅱ-5-4-8 内航船舶の推移



しかし、近年は原油価格の急激な高騰による経営環境の悪化に加え、日本の国内経済の急速な後退により、貨物の輸送量が大きく低下し、船腹過剰による経営の悪化、老朽化した船舶の代替建造の鈍化が

懸念された。このような事態に対処するために、共有建造制度を活用した環境性能向上等に資する代替建造等を支援するとともに、平成21年度に内航海運老齢船処理事業を新設し、老朽船の代替建造の促進を支援することとした。また、産業構造の改善に向けたグループ化の取り組みに対する支援や、内航海運暫定措置事業^(注)の円滑かつ着実な実施の支援などを行っている。

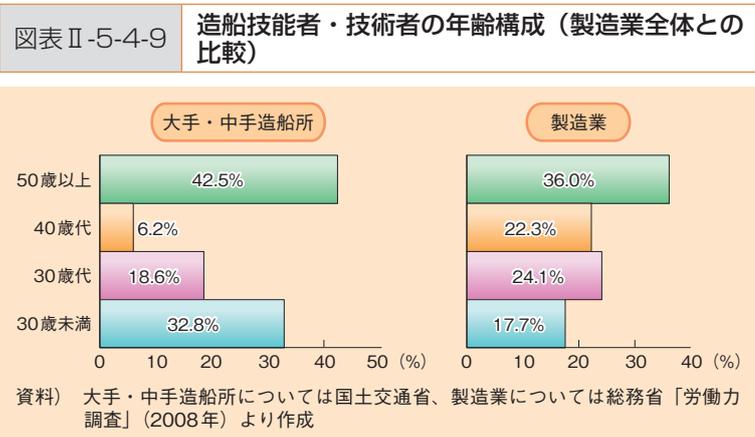
④港湾運送事業

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いる。事業の効率化や多様なサービスの提供を図る観点から、「港湾運送事業法」を改正し、主要9港については平成12年11月より、その他の地方港については18年5月より事業参入を免許制から許可制に、運賃・料金を認可制から事前届出制とする規制緩和が実施されたところである。(21年4月1日現在で新規許可25件、業務範囲変更170件、運賃・料届出654件)。

(3) 造船業、船用工業

①造船業の国際競争力強化のための取組み

平成20年秋までの世界経済の好況に伴う海上輸送の増加等を背景とし、20年の新造船建造量は6,769万総トン（我が国建造量は1,866総トン、世界の27.6%）と19年に引き続き過去最高を記録したが、20年秋以降は世界的な経済の減速に伴い、新造船受注が急落した。一方、我が国造船業は多くの手持ち工事量を抱えており経営は比較的安定しているが、世界の造船市場は先行きが不透明な状況となっている。



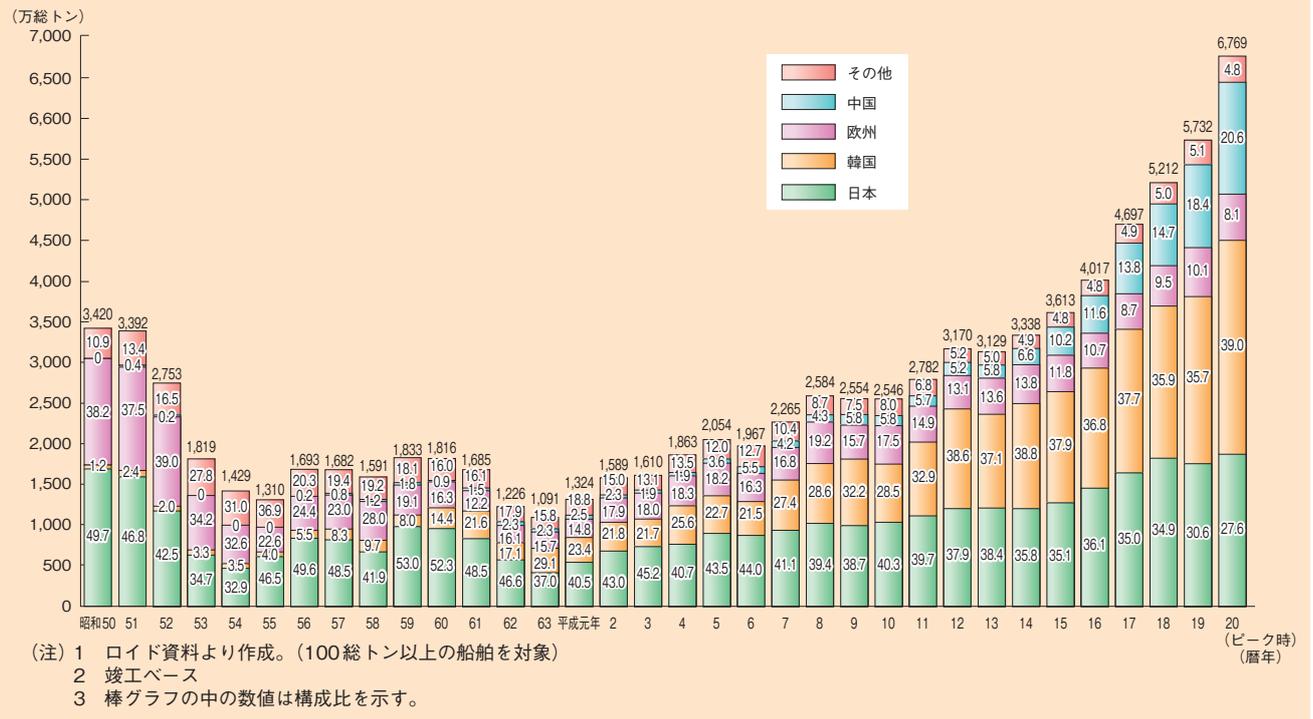
また、内航海運に船舶を供給する中小型造船業は、国内各地域に根ざした生産活動によって地域経済の発展、雇用創出に貢献している産業である。内航船の新造船需要は、14年から回復を見せていたが、20年秋以降は世界の造船市場と同様に受注が急落し、経営基盤が極めて脆弱化している。

我が国造船業は、国内生産体制を維持しつつ、新造船建造量において約半世紀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。しかし、韓国、中国における建造能力の急拡大等による国際競争の激化、我が国造船業の技能・技術を支える熟練者の大量退職への懸念等、経営環境は厳しさを増している。また、環境や安全に関する社会意識への高まり等への対応も必要な状況となっている。

これらを受け、技術力の面で競合他国との差別化を図るため、地球環境保全・省エネルギー等の社会的要請に応える技術開発、造船産業を担う技能者・技術者の育成支援、OECD造船部会等の場を通じた造船市場の健全な発展のための国際協調等に取り組んでいる。

(注) 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事業

図表Ⅱ-5-4-10 世界の新造船建造量の推移



② 船用工業の活性化に向けた取組み

船用工業については、近年の旺盛な新造船需要を反映し、平成20年の我が国船用工業製品の生産額は、1兆3,651億円（19年比約4.9%増）、輸出額は、4,240億円（同約12%増）と大幅に増加している。

しかし、世界的な経済の減速による新造船受注の急落、国際競争の激化、従業員の高齢化等、船用工業を取り巻く環境は今後厳しさを増すものと考えられる。また、船舶からの排気ガス規制強化等、船用工業における安全・環境に関する社会的要請が高まっており、我が国の船用工業の産業基盤及び国際競争力の強化を図るため、造船業との連携の強化による技術力強化及び生産性の向上、各種支援措置の活用や各国との模倣品対策の協議等に取り組んでいる。

③ 海事産業技術の開発・実用化

世界有数の造船・海運国である我が国としては、安全・環境性能に優れた船舶を提供するための研究開発を積極的に進めている。特に、国際海運からのCO₂排出削減のフレームワークの議論が進む中、個々の船舶からのCO₂排出量をその計画・建造段階で評価できるような指標を日本の造船・海運技術を生かして世界に先駆けて開発することに取り組んでいるほか、環境に優しい船用エンジンの開発に取り組んでいる。

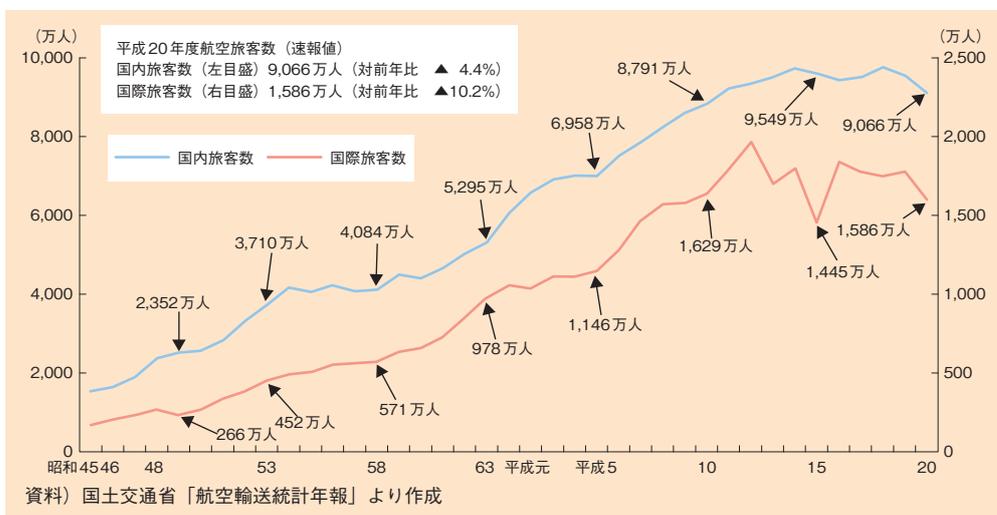
また、海洋基本法に基づき策定された海洋基本計画（20年～24年度）では、海洋産業の振興とその国際競争力の強化を謳っており、これらを実現するため、我が国の排他的経済水域における海洋空間、自然エネルギー等の利活用の基盤技術となる外洋上プラットフォーム技術^(注)の開発等を推進している。

(注) 第3期科学技術基本計画において、戦略重点科学技術として採択

4 航空事業の動向と施策

平成20年度のがわが国航空企業の輸送実績については、原油高騰等の影響や同年秋以降の世界的な景気の後退などにより、国内旅客が9,066万人（対前年度比約4.4%減）と2年連続で減少し、国際旅客も1,586万人（対前年度比約10.2%減）と大幅に減少した。

図表Ⅱ-5-4-11 航空旅客の推移



21年当初に発生した

新型コロナウイルスの影響等による、急速な需要の落ち込みにより、航空会社の経営が厳しいものとなっている。22年1月19日には、日本航空が企業再生支援機構に支援の申込みを行い、裁判所に対して会社更生法の適用申請を行った。日本航空は、企業再生支援機構による全面的な支援の下、裁判所の関与により透明性・公平性を確保しつつ、国民目線に立った確実な再生を図ることとなった。同社は、我が国の航空ネットワークの重要な部分を担っていることから、政府としても同社が再生を果たすまでの間、必要な支援を行うこととしている。

5 貨物利用運送事業の動向と施策

貨物利用運送事業^(注)は、環境負荷低減に資するモーダルシフトの推進に寄与しており、同事業への新規参入も着実に増加している。

平成21年度は、成田・羽田両空港間の効率的な貨物輸送体制の構築に向けた取組みを推進した他、災害等による鉄道輸送障害の改善に向けた取組みを推進している。また、安全かつ確実な物流サービスを確保するため、監査等を通じ事業者のコンプライアンスを徹底させるとともに、貨物利用運送事業者と貨物運送事業者の連携強化等に取り組んでいる。

6 倉庫業の動向と施策

物流の結節点として重要な役割を果たしている営業倉庫について、保管ニーズの高度化・多様化への適切な対応及び物流事業の効率化の促進を図るため、参入規制を登録制へと変更する等の規制緩和を実施した後、倉庫業への新規参入が着実に増加しており、倉庫事業者数は20年度末現在、5,611者（13年度末比556者増）となっている。

また、物流事業者への賃貸を目的とした外資系や国内の不動産ファンドによる大型物流施設の建設が行われ、このような施設を借り受けて事業を展開する倉庫事業者が現れている。

(注) 貨物の集荷から配達までのDoor to Doorの複合一貫輸送の担い手として、実運送事業者（自ら運送を行う者）の輸送手段（貨物自動車、鉄道、航空機、船舶）を利用して貨物の輸送サービスを行う事業

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2.5%、法人数の10.7%を占めている重要な産業の一つである。

(P) 不動産市場は、首都圏のマンション市場において、平成21年1月まで14ヶ月連続で1万戸を超えていた在庫が21年秋には7,000戸を下回るとともに、成約率が上昇するなど、一部に変化の兆しが見られなくはないものの、依然として全体的に厳しい状況が続いている。

また、不動産証券化市場は、19年以降下落基調にあったが、21年の春先には東証リート指数が回復基調をみせた。

(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保護と流通の円滑化を図るため、「宅地建物取引業法」の的確な運用に努めている。

国土交通省及び都道府県は、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、同法に違反した業者には、厳格な監督処分を行っており、平成20年度の監督処分件数は382件（免許取消し176件、業務停止86件、指示120件）となっている。

また、21年10月1日に施行された「特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律」により、新築住宅を引き渡す宅地建物取引業者等には、瑕疵担保責任の履行を確保するための資力確保措置（供託又は保険加入）や行政庁への届出等が義務付けられたことを受け、同法の的確な運用に向けた取組みを進めている。

また、犯罪による収益の移転防止を図り、併せてテロ資金供与防止条約等の的確な実施を確保するために制定された「犯罪による収益の移転防止に関する法律」が宅地建物取引業者にも顧客等の本人確認、疑わしい取引の届出等を義務付けており、業界団体とも連携しつつ、同法への的確な対応に向けた取組みを進めている。

(3) マンション管理業者による適正な管理の確保

マンションストックの増大に伴い、その適正な管理を図るため、「マンション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立入検査を実施している。

(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）の資産額は、平成20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。Jリート（不動産投資法人）、不動産特定共同事業、特定目的会社等により証券化された不動産の資産額累計は、19年度末には約42兆円、20年度末には約45兆円となっている。また、近年拡大していた証券化された不動産資産額の年度実績については、19年度は過去最高の約8.9兆円であったが、20年度は約3.1兆円と大幅に減少している。

Jリートは、豊富な資金を使った不動産の取得や耐震改修等の不動産の価値向上を通じて我が国の都

市整備等にも大きく寄与しており、22年3月末現在、38銘柄が上場し、約972万口、約2兆9,514億円の不動産証券が流通している。Jリートによる物件取得件数は前年同期（4月～12月）と比べ67%減少しているが、21年10月には約15ヶ月ぶりにJリートによる公募増資が行われ、その後も公募増資が相次いだことにより物件取得の動きが増えつつある。また、19年以降下落基調にあった東証リート指数も（最安値：20年10月28日704.46）21年の春先には回復基調をみせ、22年3月末時点では948.90となっている。

②不動産市場の条件整備

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都市を中心に開始し、現在は全国に拡大して実施している。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1)）を通じて公表している（22年1月現在の提供件数は、768,397件、Webアクセス数は、約1億件）。

さらに、不動産市場の透明性・信頼性の向上を図るためにオフィス・マンション等の賃貸不動産の管理に係る収益費用の情報を収集し、不動産市場データベースとして20年度からインターネット上で公表している。

また、指定流通機構（レイズ）^(注2)が保有する取引価格情報の加工情報を、不動産取引情報提供サイト^(注3)を通じて提供している。さらに、宅地建物取引業者が取り扱う物件情報を、網羅的に消費者へ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引き続きこの取組みを支援している。

図表Ⅱ-5-4-12 土地総合情報システム

- 平成18年4月より、不動産取引当事者へのアンケート調査に基づく取引価格情報を、物件が容易に特定できないよう配慮しつつ、四半期毎に国土交通省ホームページ上で提供している。
- 提供件数は768,397件、webアクセス数は、約1億件（毎月約270万件）。



(注1) <http://www.land.mlit.go.jp/webland/>

(注2) 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。成約した物件の取引価格情報等は指定流通機構に蓄積される。

(注3) <http://www.contract.reins.or.jp/>

(注4) <http://www.fudousan.or.jp/>

③税制の活用

平成22年度税制改正においては、住宅以外の家屋に係る不動産取得税の特例措置やJリート及びSPCに係る登録免許税の特例措置について、適用対象等を見直したうえ延長が認められた。^(注)

④事業用定期借地権の活用

社会経済情勢の変化に伴う土地の利用形態の多様化に対応するため、事業用定期借地権の存続期間の上限を20年以下から50年未満に延長する改正借地借家法が施行されている。

⑤新しい時代に対応した不動産市場の構築に向けて

平成21年3月の国土審議会土地政策分科会不動産鑑定評価部会報告に基づき、鑑定評価業務等の手順を統一的に整備する（価格等調査ガイドライン）など、鑑定評価の質や信頼性の向上に取り組んでいる。また、証券化対象不動産の鑑定評価に関し、不動産鑑定業者への立入検査等を行っている。

関係業界、有識者、行政等を構成員として設置された「投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム」では、同年7月に、合併を始めとしたJリートの再編、Jリートのガバナンス強化の必要性、Jリートのファイナンス、個人投資家、年金等による不動産投資の促進等、Jリートを中心とした我が国不動産投資市場の活性化策が提言され、22年2月以降、同年3月末までに、Jリートの合併が3件行われた。

不動産証券化に関する講習会の開催や、事業者へのアドバイス等の支援を通じ、地方における証券化のノウハウ蓄積と人材育成を図り、地方不動産証券化市場の裾野を拡大することで、土地の流動化と地域の活性化を促進した。

地球環境問題への対応における不動産分野の役割が大きいことから、ESG（環境、社会、企業統治）を投資判断に組み込む責任不動産投資の国際的な潮流を踏まえつつ、環境不動産の経済的価値に関する情報整備等のあり方について検討を行っている。

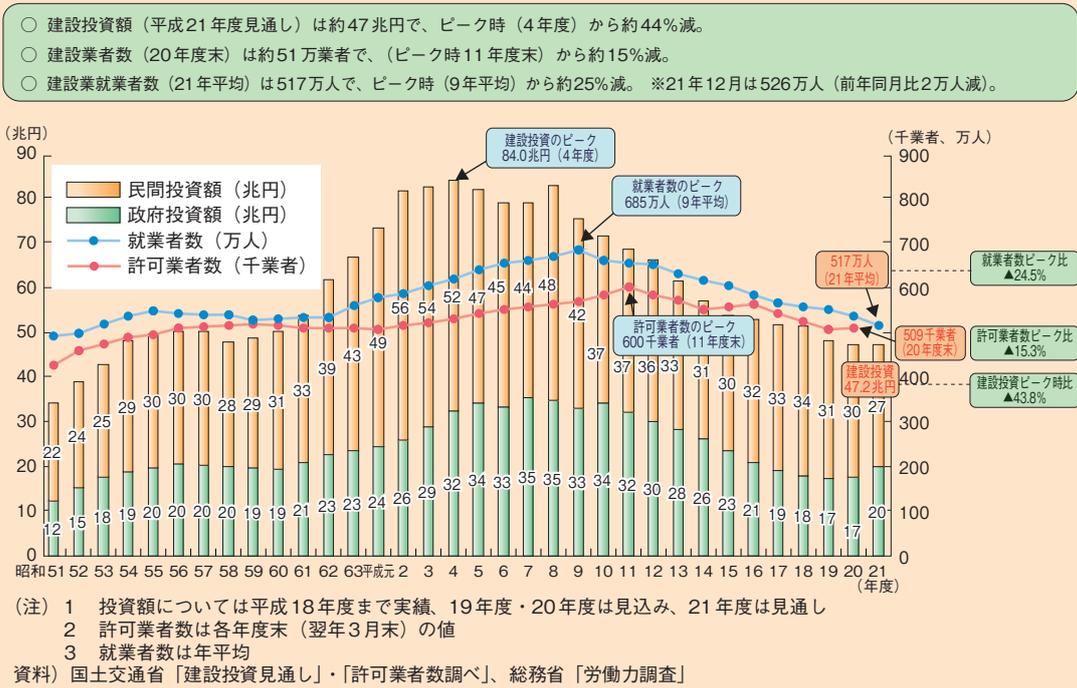
8 建設産業の活力回復

(1) 建設産業の現状

建設業は、国民生活に不可欠な社会資本の整備・維持管理や災害発生時の対応等、地域の経済社会を支える役割を果たしており、国内総生産・全就業者数の約1割を占める基幹産業の一つである。しかし、民間建設投資の急激な落ち込み、価格競争の激化といった課題に直面し、また、今後は、人口減少、少子高齢化、厳しい財政状況という制約の中で、新規の公共事業を抑制せざるを得ない状況にあり、建設産業を取り巻く環境は、かつてないほど厳しい状況にある。

(注) 住宅以外の家屋に係る不動産取得税の特例措置は、平成24年3月31日まで延長のうえ、廃止。

図表Ⅱ-5-4-13 建設投資（名目値）、許可業者数及び就業者数の推移



(2) 公正な競争基盤の確立

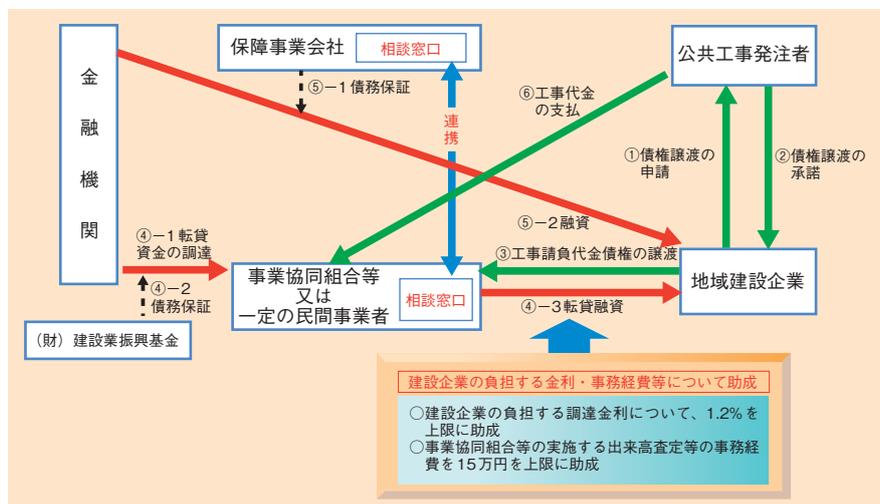
建設投資が急激に減少する中で「技術力・施工力・経営力に優れた企業」が生き残り、成長するための競争を実現するためには、建設業者における法令遵守の徹底を始めとする公正な競争基盤の確立が重要である。このため、従来より下請取引等実態調査や立入検査等を実施しており、建設業における元請・下請間の取引の適正化に取り組んでいる。また、平成21年7月には建設工事の請負契約をめぐるトラブル・苦情等の相談窓口として「建設業取引適正化センター」を設置し、さらなる法令遵守の徹底に向けた取組を推進している。

(3) 資金繰りの円滑化

建設企業の資金繰りの円滑化等を図るため、元請建設企業が公共工事発注者に対して有する工事請負代金債権について未完成部分を含め流動化を促進すること等を内容とした地域建設業経営強化融資制度を創設し、平成20年11月から実施している。

本制度は、元請企業が、公共工事請負代金債権を担保に事業協同組合等又は一定の民間事業者から出来高に応じて融資を受けられるとともに、保証事業会

図表Ⅱ-5-4-14 地域建設業経営強化融資制度



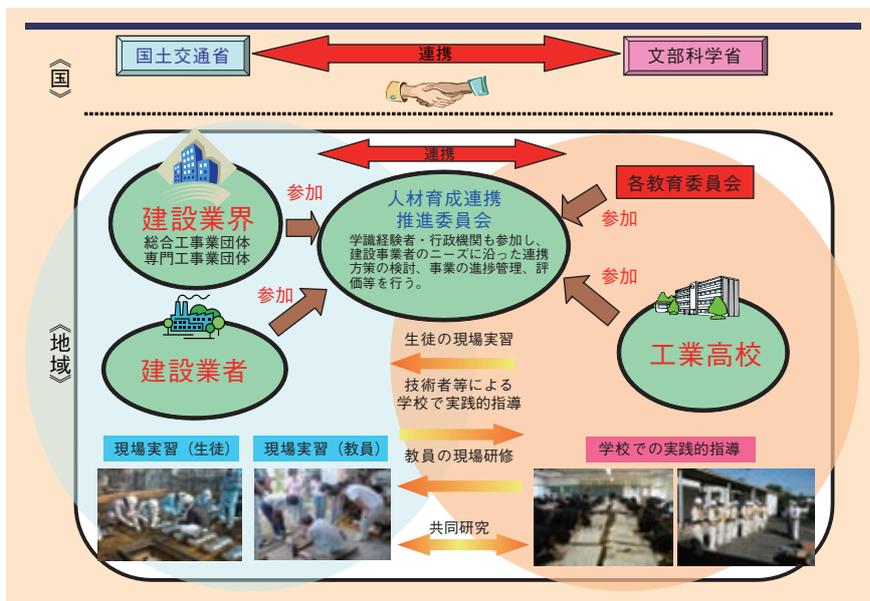
社の保証により、工事の出来高を超える部分についても金融機関から融資を受けることが可能となる制度であり、元請建設企業の金利負担等の軽減が図られる。

(4) ものづくり産業を支える「人づくり」の推進

建設産業は、技術者・技能者がその能力をいかに発揮するかによって生産の成否が左右されるものであり、「人」が支える産業である。しかし、建設産業就業者を取り巻く労働環境が厳しい状況となり、就業者の高齢化が進展する中、建設技術・技能の承継を円滑に推進するためには、将来を担う優秀な人材の確保・育成と建設産業就業者に対し、適正な評価が行われる環境整備が不可欠である。

このため、地域の建設業界と工業高校等が連携して行う、建

図表Ⅱ-5-4-15 地域の建設業界と工業高校等が連携した将来の人材の確保・育成に向けた取り組み



設技術者・技能者による生徒への実践的指導などの取り組みや、建設業団体等による建設技能の承継及び建設労働者の確保・育成に資する取り組みに対し、支援を行い、その成果の普及に取り組んでいる。

また、施工現場で直接生産活動に従事する技能者のうち、作業管理・調整能力等を有し、基幹的な業務に従事する登録基幹技能者の確保・育成・活用を推進している。登録基幹技能者数は、平成21年9月末現在で15,086人（23職種）となり、総合評価落札方式（試行工事）などで活用を図っている。

(5) 建設産業の振興

地域の中小・中堅建設業者の団体が、その保有する人材、機材、ノウハウ等を活用して、農業、林業、観光、環境、福祉等の異業種団体及び自治体との連携により協議会を設立し、建設業の活力の再生、雇用の維持・拡大や、地域の活性化を図ろうとする場合に、連携事業に関する検討や試行的実施に必要な経費を助成する建設業と地域の元気回復助成事業を創設した。これまでに157件を選定し、事業を推進している。また、大学・異業種企業等の持つ技術・事業シーズと建設企業をマッチングし、新たな事業展開を支援する建設業と異分野とのコラボレーション促進支援事業も実施している。

さらに、従来より、中小・中堅建設業者の新分野進出や経営革新、経営基盤強化の取り組みを円滑化するため、建設業者が関連するサービスを一元的に提供す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。特に、建設企業の成長分野展開については、中小企業診断士などのアドバイザーによる相談回数を増加するなど、相談体制の充実を図っている。

そのほか、中小・中堅建設業者の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)による共同事業の活性化や事業革新活動を促進している。

(注) 建設業の事業協同組合：4,766組合、協同組合：38組合、企業組合：144組合

また、建設関連業（測量業、建設コンサルタント、地質調査業）は、建設投資が減少している中、業務成果の品質確保等を図るとともに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取り組んでいる。国土交通省では、建設関連業の登録制度の適切な運用等を通じて、優良な建設関連業の育成と健全な発展に努めている。

（6）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19年度で約92万台^{（注1）}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58%で、建設業者の17%よりも高い。また、建設機械施工技術者の技術力確保のため、「建設業法」に基づく建設機械施工技士の資格制度があり、21年度までに1級・2級合計約17万人が取得している。

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14%を占め、近年では建設機械の技術進歩により事故原因^{（注2）}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を行い、建設機械施工の安全対策を推進している。

また、建設業の諸課題（低い生産性、熟練労働者不足、施工品質の確保等）の解決を目的として、ICTを活用した革新的な施工技術である情報化施工の普及促進を図るため、「情報化施工推進戦略」を20年7月に策定し、現在普及の課題となっている施工管理基準等の整備や設計データの標準化を行う等、受発注者間の環境整備に取り組んでいる。

（7）建設工事における紛争処理

建設工事の請負契約に関する紛争を迅速に処理するため、建設工事紛争審査会において紛争処理手続を行っている。申請実績は、中央建設工事紛争審査会では平成21年度に68件（仲裁11件、調停51件、あっせん6件）、都道府県建設工事紛争審査会では20年度に131件（仲裁21件、調停83件、あっせん27件）となっている。

（注1）主な機種：油圧ショベル約682千台、車輪式トラクタショベル約159千台、ブルドーザ約53千台

（注2）建設機械の小型化（狭小現場に対応させた小型バックホウ等）による重心位置の変化や、補助装置（障害物検知装置等）の不適切な使用等による事故等

第6章 安全・安心社会の構築

第1節 ユニバーサル社会の実現

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化の実現

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、「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）」に基づき、公共交通機関や建築物等のバリアフリー化、施設間の経路の一体的・連続的なバリアフリー化、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、ハード・ソフト両面における施策を充実し、ユニバーサル社会の実現に取り組んでいる。

(1) 公共交通機関のバリアフリー化

バリアフリー新法に基づき、旅客施設の新設・大規模な改良及び車両等の新規導入の際に移動等円滑化基準に適合させることを義務付け、既存施設については同基準の適合への努力義務を課すとともに、市町村が策定する基本構想に即した一体的なバリアフリー化を推進している。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。さらに、国民一人ひとりによる高齢者、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」の促進を図るため、高齢者、障害者等の介助体験・疑似体験を行う「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。

図表Ⅱ-6-1-1 公共交通機関のバリアフリー化の現状

平成21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	移動等円滑化基準（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	2,816	2,007	71.3%
バスターミナル	43	36	83.7%
旅客船ターミナル	8	7	87.5%
航空旅客ターミナル	21	19	90.5% (100%) ^(注2)

(注) 1 「段差の解消」については、バリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準第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、障害者等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	移動等円滑化基準に適合している車両等 ^(注1) の数	全体に対する割合
鉄軌道車両	52,225	21,570	41.3%
バス	59,973		
低床バス		25,038	41.7%
うちノンステップバス		13,822	23.0%
福祉タクシー	—	10,742	—
旅客船	906	149	16.4%
航空機	507	326	64.3%

(注) 1 「移動等円滑化基準に適合している車両等」は、各車両等に関する公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。
資料) 国土交通省

(2) 居住・生活環境のバリアフリー化

①住宅・建築物のバリアフリー化

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ついて支援を行っているほか、公共賃貸住宅についてはバリアフリー化を標準仕様とするとともに、民間事業者等による高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給の促進に取り組むなど、高齢者、障害者等が地域の中で安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう支援等を実施している。

また、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は、バリアフリー新法に基づく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特定建築物に対する税制上の特例、補助等の支援措置を行っている。官庁施設においても、高度なバリアフリー庁舎の整備、既存庁舎のバリアフリー改修を実施している。

図表Ⅱ-6-1-2 「バリアフリー新法」に基づく特定建築物の建築等の計画の認定実績

年度	平成6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
認定件数(年度)	11	120	229	320	382	366	332	232	280	367	386	348	331	289	255
認定件数(累積)	11	131	360	680	1,062	1,428	1,760	1,992	2,272	2,639	3,025	3,373	3,704	3,993	4,248

資料) 国土交通省

②歩行空間のバリアフリー化

バリアフリー新法に基づき、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、高齢者・障害者を始めとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差解消、勾配の改善、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。

③都市公園等におけるバリアフリー化

バリアフリー新法に基づく義務付けや補助制度により、出入口や園路の段差解消や高齢者や障害者等が利用可能なトイレの設置等を進め、高齢者や障害者等が安全で安心して利用できる都市公園の整備を進めている。また、身近な自然空間として河川、港湾等の魅力を誰もが享受できるよう、スロープ、手すりの整備等を推進している。

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)



2 少子化社会の子育て環境づくり

(1) 仕事と育児との両立の支援

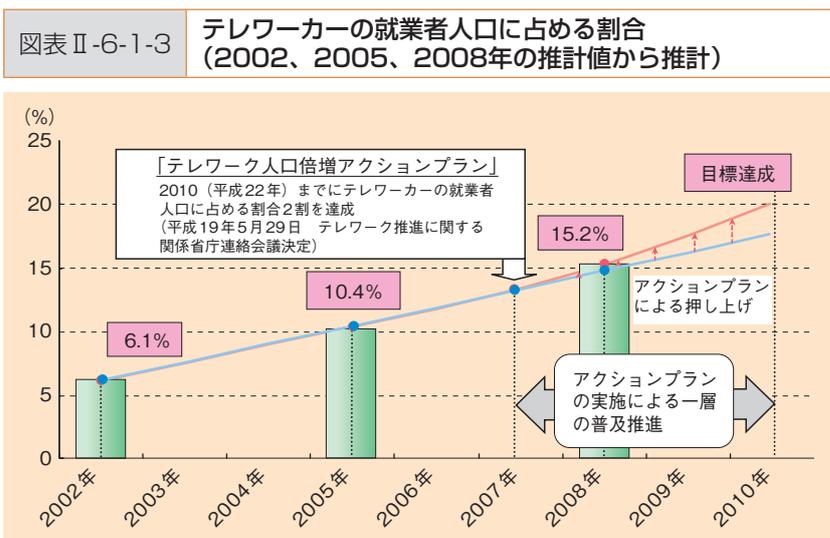
①新婚・子育て世帯に適した住宅確保等の支援

良質なファミリー向け賃貸住宅の供給促進とともに、住宅金融支援機構の証券化支援事業を利用した融資等の活用により、新婚・子育て世帯に適した良質な持家の取得を支援している。また、公的賃貸住宅については、保育所等の子育て支援施設との合築や併設を推進しているほか、事業主体により、子育て世帯等に対し当選倍率を優遇するなどの対応を行っている。さらに、職住近接で子育てしやすい都心居住、街なか居住を実現するため、良好な住宅の供給や住宅市街地などの環境整備を行っている。

②テレワークの推進

情報通信機器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は、職住近接の実現による通勤負担の軽減や、仕事と家庭の調和（ワーク・ライフ・バランス）の実現、災害時等における事業継続性の確保などの効果が期待されている。

政府の「テレワーク人口倍増アクションプラン」に基づき、国土交通省では、企業のテレワーク普及・推進を図るためのセミナー等の開催、テレワーク人口の実態や首都圏におけるテレワークが可能と思われる施設の分布や機能・設備等についての調査を行った。



③育児支援輸送サービスの推進等

自宅と保育所・学校間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に対応し、登下校時の安全確保を図る観点から、育児支援輸送サービスを行うタクシー運転者向けの接客マナーに関するガイドブックを公表している。

（2）子どもがのびのびと安全に成長できる環境づくり

子どもを始めとした公園利用者の安全・安心を確保するため、「プールの安全標準指針」、「都市公園における遊具の安全確保に関する指針（改訂版）」について各施設管理者へ周知を行うとともに、21年度は「都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業」を創設し、地方公共団体における公園施設の安全・安心対策を重点的に支援している。

3 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

「高齢者の居住の安定確保に関する法律」に基づき、高齢者向け優良賃貸住宅は、平成21年3月末で32,634戸が管理されており、高齢者の入居を拒まない賃貸住宅は、同年3月末で153,745戸（うち高齢者専用賃貸住宅は29,766戸）が登録されている。また、バリアフリー化された公営住宅等の供給とライフサポートアドバイザーによる日常の生活相談、緊急対応等のサービスを併せて提供するシルバーハウジング・プロジェクトを20年度までに858団地（22,985戸）において実施している。さらに、21年度に高齢者等居住安定化緊急促進事業等を創設し、公共賃貸住宅等と福祉施設の一体的整備（20年度末現在2,902施設）や先導的な高齢者向けの住宅に関する取組み等を支援しているほか、公共賃貸住宅団地等を地域の福祉拠点として再整備することに取り組んでいる。このほか、グループホーム^(注)等、福祉、介護等と連携した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。

また、21年5月に上記法律の一部を改正し、住宅施策と福祉施策が連携し、生活支援・介護サービスが提供される高齢者向けの賃貸住宅の供給を促進することとしている。

(注) 高齢者、障害者等が自立して地域社会で生活するための共同住居

(2) 高齢社会に対応した輸送サービスの提供

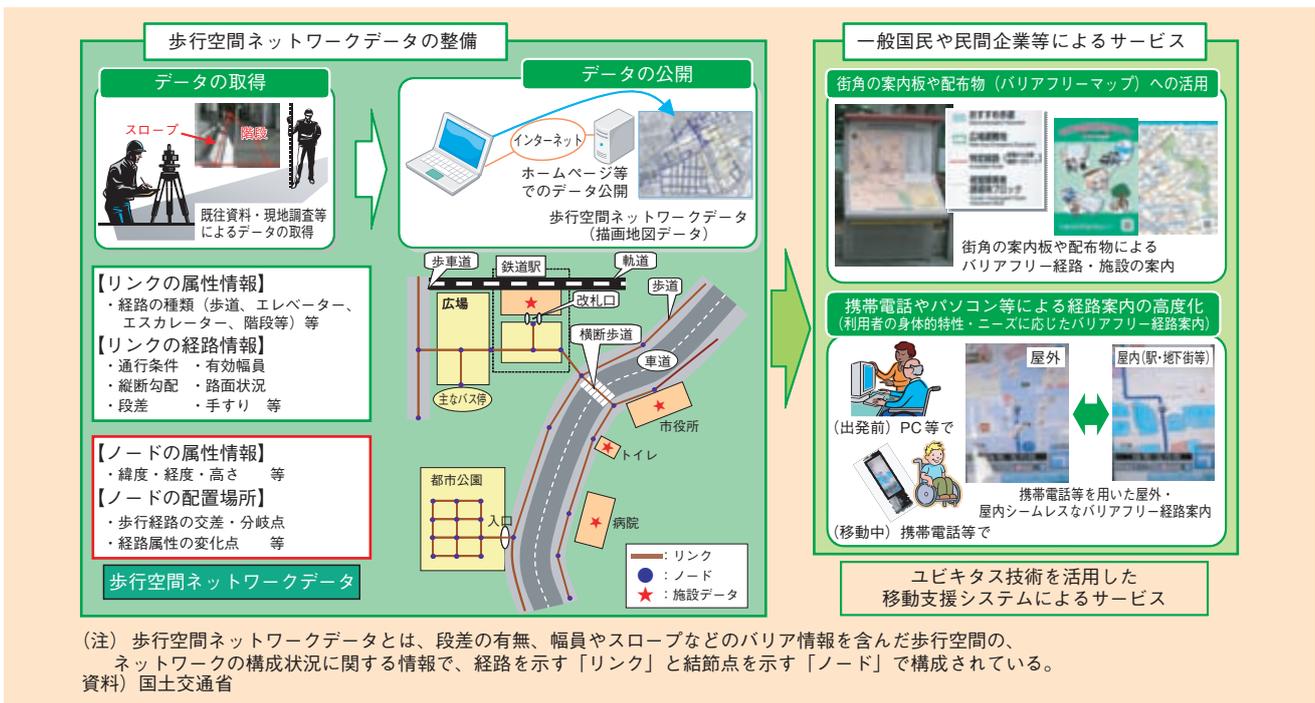
高齢者や障害者等の移動制約者の病院・施設への通院等のニーズに対応するため、福祉タクシー^(注)導入の促進を図っており、平成20年度末現在12,527両が運行されている。また、福祉輸送普及促進モデル事業により一定の地域において、共同配車センターの設置や計画的な福祉車両の導入等の取組みが行われる場合に、地方公共団体と協調して支援を行っている。さらに、改正「道路運送法」により、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、バス事業者やタクシー事業者による対応が困難であり、地域の関係者が自家用有償旅客輸送の必要性について合意した場合に、NPO等による福祉有償輸送や過疎地有償輸送を可能とする登録制度が施行されており、20年度末現在で2,384団体において実施されている。

4 モビリティサポートの推進

少子高齢化対策として、高齢者や障害者等の移動制約者が必要に応じ移動に関する情報を入手し、快適・安心かつ安全に移動して積極的に活動できるバリアフリー環境をソフト施策の面からも構築することが必要不可欠である。

このため、平成21年度から新たに、「モビリティサポートの推進」の取組みを開始し、段差の有無、幅員やスロープなどのバリア情報を含んだ歩行空間ネットワークデータやユビキタス技術等を活用した移動制約者に対するモビリティサポートサービスの普及・展開を図っている。

図表Ⅱ-6-1-4 歩行空間ネットワークデータの整備



第2節 自然災害対策

我が国の国土は、気象、地形、地質等が極めて厳しい状況下であり、毎年のように水害・土砂災害が発生している。また、地震、火山噴火等が活発な地域に位置しており、世界の地震（M6以上）の約2割が日本の近傍で発生している。自然災害から国民の生命・財産を守ることは重要な課題である。近

(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や、訪問介護員等の資格を有する者が乗務するタクシー車両

年、都市化や高齢化の進展等に伴い、自然災害対策の重要性はますます高まっている。

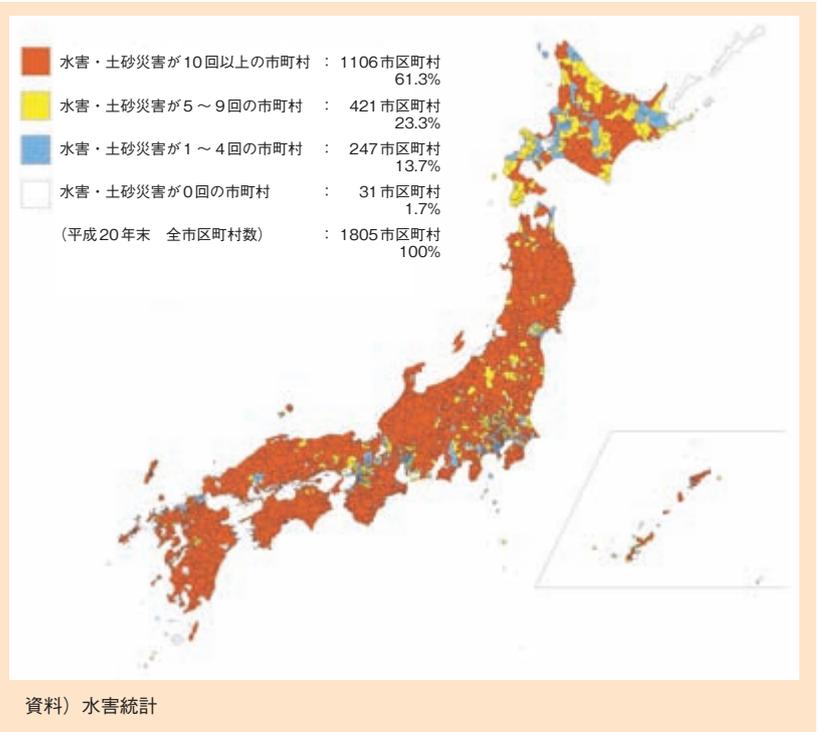
1 災害に強い安全な国土づくり

(1) 治水対策

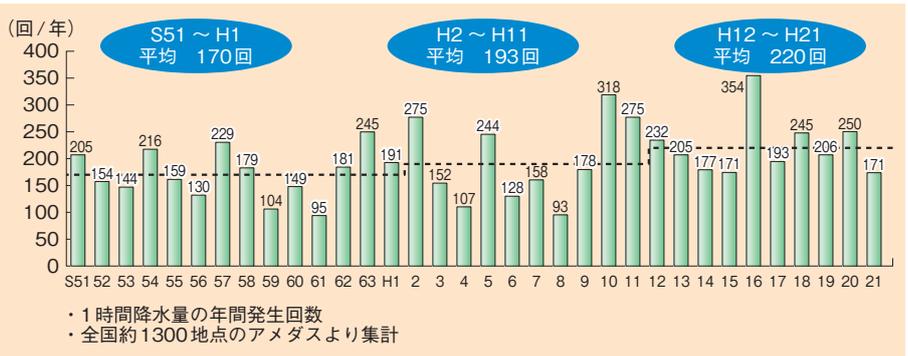
我が国は、国土の約1割の洪水氾濫域に、人口の約半分、資産の約3/4が集中しており、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。これまでに洪水を安全に流下させるための河道の拡幅、堤防、放水路等の整備や、洪水を一時的に貯留するダムや遊水地の整備等の治水対策を進めてきたことにより、治水安全度は着実に向上してきているが、海外の先進国と比較すると、目標とする安全度や施設等の整備率は、依然として、低い状況にある。

また、過去30年では、時間雨量50ミリを超えるような大雨の発生回数が増えており、平成21年には、平成21年7月中国・九州北部豪雨や台風第9号において時間雨量100ミリを超える降雨により、各地で甚大な被害が生じた。このため、災害を未然に防ぐための治水施設の整備とあわせて、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ていく必要がある。

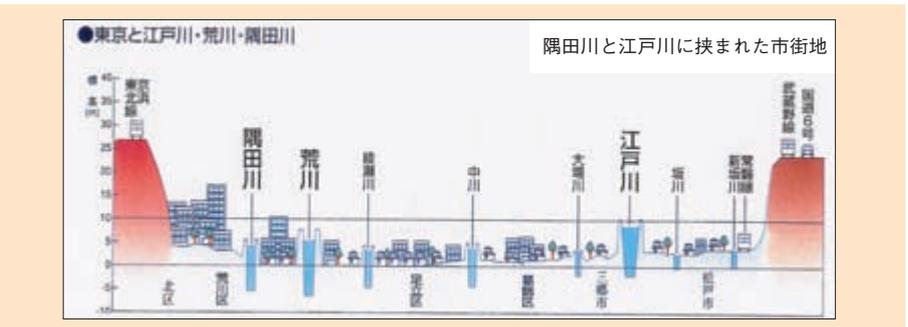
図表Ⅱ-6-2-1 平成11年～20年 水害・土砂災害の発生件数



図表Ⅱ-6-2-2 1時間降水量50mm以上の年間発生回数(1000地点あたり)



図表Ⅱ-6-2-3 首都圏の土地利用の状況



平成21年台風第9号による佐用川の被害状況



図表Ⅱ-6-2-4 各国の治水対策

国名	治水安全度の目標	整備率
米国 ^(注1) (ミシシッピ川下流)	1/500	約94%
英国 ^(注2) (テムズ川)	1/1,000	100%
オランダ ^(注3) 国の中枢を含む沿岸部	1/10,000	約94%
日本 (荒川)	1/200	約40%

(注) 1 ・ Sharing the Challenge :Floodplain Management into the 21st Century, Report of the Interagency Floodplain Management Review Committee to the Administration Floodplain Management Task Force,1993
 2 ・ Annual Report Fiscal Year 2005,DEPARTMENT OF THE ARMY Management Guidance for the Thames Estuary ,Thames Estuary Partnership
 3 ・ Flood Risks and Safety in the Netherlands (Floris) Floris Study -Full report, 2005
 ・ Water in Focus 2004 Annual report on water management in the Netherland

① 予防的な治水対策

水害が発生すると、多くの人命・財産が失われ、地域の経済活動に甚大な影響を与えるだけでなく、被災地の復旧・復興にも多大な時間と費用を要する。このため、水害を未然に防ぐために河川整備基本方針及び河川整備計画に基づき、堤防の築造、河道掘削、遊水地、地下調整池等の治水施設の整備を計画的に進めている。また、既存ダムの再開発や複数ダムにおける容量再編等により既存施設を有効に活用している。さらに、既設の堤防については、洪水時における浸透破壊や地震に対する安全性の点検を実施し、強度が不十分なものについては、強化対策を推進している。

② 水害の再発防止対策

近年、甚大な水害を受けた地域においては、同規模の洪水で再び被災することがないように、河川の流下能力を向上させるための河道掘削や堤防整備等の河川改修工事、内水氾濫を防ぐための排水機場の整備等の対策を短期集中的に実施し、洪水への不安解消に努めている。

③ 洪水氾濫が発生した場合の減災対策

河川が氾濫した場合にも被害を最小限にする減災対策を推進するため、輪中堤や二線堤等の整備、ハザードマップの整備、水位・雨量情報、洪水予測等の防災情報の高度化を図るなど、ハード・ソフト一体となった対策を地方公共団体等と協力して進めている。

④ 河川の適切な管理

整備された河川管理施設等が洪水時等に本来の機能を発揮することができるよう、河川や施設等の状況をモニタリングし、その変化に応じた適切な管理を実施している。また、今後、老朽化した堰や水門、排水機場等の河川管理施設数が増加することから、施設の長寿命化を図るため、維持管理計画に基づく施設の計画的な維持更新を推進する。

(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

都市部において浸水による都市機能の麻痺や地下街の浸水被害を防ぐため、河川管理者、下水道管理者及び地方公共団体が協働し、「特定都市河川浸水被害対策法」に基づく流域水害対策を推進している。

②雨水の貯留・浸透の推進

都市部の浸水被害を軽減させるため、雨水の排除のほか、地域全体で雨水の流出抑制を目的とした貯留・浸透に取り組むことが重要である。このため、雨に強い都市づくり支援事業や流域貯留浸透事業等により、地域の関係主体が一体となって、雨水の流出抑制や民間による被害軽減対策を推進している。

③計画規模を上回る集中豪雨等への対応

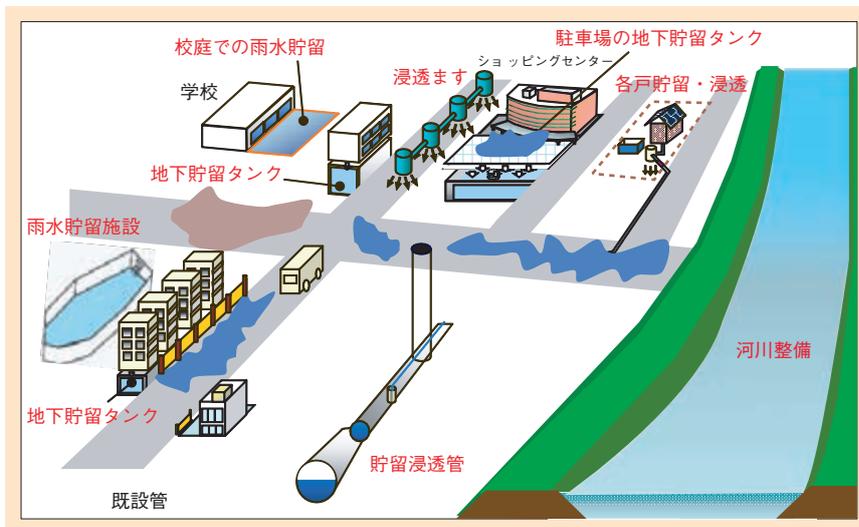
都市化の進展による雨水の浸

透量の減少や、近年の下水道の計画規模を大きく上回る集中豪雨の多発、地下街・地下室等の設置といった土地利用の高度化等により、都市部の内水氾濫の被害リスクが増大している。このため、平成21年度は下水道浸水被害軽減総合事業を創設し、関係主体が一体となって、雨水貯留浸透施設の整備等の流出抑制対策に加え、内水ハザードマップの作成・公表等の総合的な浸水対策を推進している。

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（東京都区域）、淀川（大阪府区域）等の大河川において、堤防が破堤した場合の壊滅的被害の発生を回避する高規格堤防（スーパー堤防）整備や、堤防拡幅等による堤防強化対策を実施している。

図表Ⅱ-6-2-5 流域一体となった総合的な浸水対策の推進



(3) できるだけダムにたよらない治水

人口減少社会、少子高齢化、さらには厳しい財政という3つの制約要因の中で、「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し、提言することを目的として、平成21年12月から「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」を開催している。同会議では、22年夏頃に中間とりまとめを公表し、これを踏まえて個別ダムの検証が行われる予定である。また、同会議では引き続き今後の治水理念について議論を深めるとともに、23年夏頃に提言を取りまとめる予定である。

(4) 土砂災害対策

我が国では、集中豪雨や地震等に伴う土石流、地すべり、がけ崩れ等の土砂災害が、過去10年（平成12～21年）の年平均で約1,000件以上発生しており、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いる。このため、特に対策の必要な重点箇所に対する砂防施設整備や、自助、共助、公助による安全かつ確かな警戒避難体制の整備等、土砂災害による犠牲者を減らすための、ハード・ソフト一体となった効率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渡って甚大な被害をも

たらず。このような土砂災害から国土を保全し人命保護を図るため、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の再度災害防止対策を推進している。

③災害時要援護者を守る土砂災害対策

病院、老人ホーム、幼稚園等の災害時要援護者関連施設が存在する危険箇所について、砂防堰堤等の土砂災害防止施設を重点的に整備している。

④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21年度は、六甲地区（兵庫県）等19地区において実施している。

⑤里地里山地域における土砂災害対策

里地里山地域においては、荒廃流域を復元し斜面からの土砂流出を抑制するための対策を推進し、自然環境や生物多様性の保全を図っている。

⑥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指定し、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、特定の開発行為の制限、建築物の構造規制等のソフト対策を講じている。また、警戒避難のためのガイドラインや事例集を示し、市町村の土砂災害に対する警戒避難体制の整備を支援している。

（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事業の活用等により移転が促進されている。平成20年度は、この制度により危険住宅40戸が除却され、危険住宅に代わる住宅31戸が建設された。

コラム

災害時の避難に支援が必要な人々の 関連施設を守る土砂災害対策

平成21年7月22日、山口県防府市で発生した土石流により、特別養護老人ホームの入居者7名が死亡するなど、土砂災害により甚大な被害が発生しました。このことにより、改めて災害時要援護者施設等、迅速な避難が困難な人々が入居する施設等の保全の更なる推進と、自主防災組織レベルでの警戒避難体制の強化の必要性が明らかになりました。

1 迅速な土砂災害対策の実施

平成21年3月31日に国土交通省令が改正され、大規模な自然災害が発生した場合、各事務所の所掌事務及び管理区域にかかわらず、各事務所が緊急に砂防工事等を行うことが可能となりました。山口県防府市を中心とする土砂災害への対策に関し、山口県からの要請を受けて、上記改正規則を初めて適用し、直轄砂防災害関連緊急事業を実施しました。

2 土砂災害の危険のある災害時要援護者関連施設等への対応

災害時要援護者関連施設への土砂災害対策は、これまでも重点的に実施してきたところですが、山口県防府市の土砂災害を契機に地域住民（施設管理者）、市町村や都道府県等の協力を得て、全国の災害時要援護者関連施設等がある危険箇所の総点検を実施しています。

点検調査結果に基づき、各都道府県や国により、特に保全対策が必要な箇所について、砂防堰堤等の整備を実施するとともに、地域住民と市町村、都道府県が連携して、「危険な区域の明示」「確実な情報の伝達」「防災訓練の実施」を柱に、実践的な警戒避難体制の強化を図るなど、ハード・ソフト一体となった対策を行っています。

平成21年7月 山口県防府市で発生した土石流災害



防府市真尾地区（特別養護老人ホーム）被災状況



(5) 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のかつ大規模な土砂災害への対策として、砂防堰堤等の整備を実施している。桜島では、平成21年は活発な噴火活動が続き、9月以降は弱い降雨強度及び少ない連続雨量でも土石流が発生する傾向にあるため、継続的に監視・観測及び砂防堰堤の除石等を実施している。また、浅間山では中規模噴火がいつ発生してもおかしくない状況であり、今後噴火活動が活発化した場合に必要緊急対策を円滑に行うための調査を22年度から実施する。

浅間山 平成21年2月



②火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定

火山噴火時の土砂災害による被害を軽減するため、関係機関と連携して火山ごとに、緊急ハード対策の施工やリアルタイムハザードマップによる危険区域の設定等の緊急対応等、ハード・ソフト対策からなる火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定を推進している。

(6) 津波・高潮・侵食等対策

①総合的な津波・高潮対策の推進

インド洋大津波や米国のハリケーン・カトリーナによる大規模な被害を受けて、ハード整備とソフト対策を合わせた総合的な津波・高潮対策を推進している。平成21年度は、海岸堤防等老朽化対策緊急事業により、老朽化調査、老朽化対策計画の策定、計画に基づく対策工事を一体的に推進している。

②高波災害への対応

平成20年2月の富山県等における激しい高波による浸水被害等の発生を受け、災害発生メカニズムの検証や今後の対策のあり方等の検討を行い、ハード・ソフト両面に渡る高波災害対策に係る考え方を踏まえ、関連施策を推進している。

③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。

④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（84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充実を図っている。

（7）気候変動への対応

地球温暖化に関しては、気温が上昇し、大雨の頻度の増加、台風の強度の増大、海面水位の上昇等が予測されているため、今後20年から30年の間に実施される緩和策の規模に関わらず、洪水や土砂災害、高潮災害等の悪影響を低減するための適応策が必要である。治水対策や港湾政策においては、関係機関等が役割分担しつつ、長期的視点に立った予防的な施設の整備に加え、地域づくり・危機管理等を中心とした適応策の実施により、災害に適応した強靱で持続的な社会を目指していく。

（8）地震対策

①住宅・建築物の耐震・安全性の向上

改正「建築物の耐震改修の促進に関する法律（耐震改修促進法）」に基づき、国の基本方針において、住宅や多数の人が利用する建築物の耐震化率を平成15年の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。21年度は、住宅・建築物安全ストック形成事業において、住宅・建築物の耐震改修に係る補助率の引き上げ等の拡充や、地方公共団体の持続的取組みに向けた体制整備に寄与する事業に対する助成を行うとともに、住宅に係る耐震改修促進税制について適用期限を5年延長するなど、住宅・建築物の耐震化の促進を支援している。

②宅地耐震化の推進

大地震時における盛土の滑動崩落による被害を軽減するため、新規盛土宅地については改正「宅地造成等規制法」等により技術基準が強化されており、既存宅地については宅地耐震化推進事業により、造成宅地防災区域の指定等に必要な調査や防止工事を実施している。

③被災地における住宅・建築物及び宅地の危険度判定の実施

住宅・建築物においては、余震による被災建築物の倒壊等の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。宅地においては、二次災害を防止し住民の安全確保を図るため、被災後に迅速かつ的確に危険度判定を実施できるよう業務マニュアルを整備する等、都道府県・政令市から構成される被災宅地危険度判定連絡協議会と協力して体制整備を図っている。

④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及び住生活基本計画（全国計画）において、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）を重点整備し、平成23年度までに最低限の安全性を確保することとされている。この実現に向け、国土交通省では、（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。

⑤オープンスペースの確保

防災機能の向上により安全で安心できる都市づくりを図るため、地震災害時の復旧・復興拠点、生活物資等の中継基地等となる防災拠点や周辺地区からの避難者や帰宅困難者を収容し、市街地火災等から避難者の生命を保護する避難地等として機能する防災公園等の整備を推進している。また、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外語大跡地公園（東京都）等9地域で実施している。

⑥総合的な耐震安全性を確保した防災拠点官庁施設等の整備の推進

総合的な耐震安全性の確保の観点から平成21年度は、災害応急対策活動に必要な官庁施設及び一般官庁施設について、その耐震性の現況及び今後の耐震化の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）等の耐震対策を推進している。

⑦公共施設等の耐震性向上

河川事業においては、河川構造物の耐震性能の一層の向上を図るため、いわゆるレベル2地震動（関東地震や兵庫県南部地震級の地震動）を踏まえた耐震点検・対策を推進している。

海岸事業においては、海岸耐震対策緊急事業により、ゼロメートル地帯等に地域中枢機能集積地区を有する海岸の耐震対策を緊急的に実施している。

道路事業においては、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するため、緊急輸送道路のうち、広域応援部隊等が移動するための県庁所在地間を結ぶ道路について、橋梁の重大な損傷を防止する対策を実施している。

港湾事業においては、大規模地震発生時に避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、基幹的広域防災拠点や耐震強化岸壁を整備するとともに、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強、緑地等のオープンスペースの整備を推進している。

空港事業においては、地震災害時の空港機能の確保を図るため、東京国際空港（羽田）、仙台空港、

図表Ⅱ-6-2-6 防災環境軸



新千歳空港・新潟空港・大阪国際空港（伊丹）等の耐震化を実施している。

下水道事業においては、防災拠点等のトイレ機能や処理場の消毒機能等地震時に下水道が果たすべき機能を確保するため、平成21年度は下水道総合地震対策事業を創設し、防災拠点等と処理場とを接続する管きょや水処理施設等の耐震化等を重点的に実施している。

⑧大規模地震等に対応する土砂災害対策

平成20年（2008年）岩手・宮城内陸地震により発生した河道閉塞（天然ダム）への対策として、河道掘削等の応急対策に引き続き、21年度より直轄特定緊急砂防事業を実施している。

また、このような災害の頻発を受け、21年12月に有識者等により提言された「特殊な土砂災害等の警戒避難に関する法制度について」等に基づき、実際に天然ダム等が発生した場合の危機管理体制の構築等、首都直下地震、東南海・南海地震等の将来起こり得る大規模地震等に起因する大規模な土砂災害から被害を軽減するための土砂災害対策を推進している。

（9）雪害対策

①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（雪寒事業）を進めている。また、豪雪時における通行止めや除雪状況等の情報の共有及び提供の一元化、除雪の効率化等を図るため、道路管理者等の関係機関による情報連絡本部の設置を進めている。

②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、雪崩防止施設のハード整備を推進している。

③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。

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

自然災害や事故等に対応するため、安全・安心に関する情報提供、災害時の業務継続計画等のソフト面での対策として、平成18年に策定した「国土交通省安全・安心のためのソフト対策推進大綱」に基づき、毎年進捗状況の点検を行っている。21年6月時点で大綱等に掲げている110施策のうち77件（70%）が達成された。

（2）防災情報の高度化

人命等の被害をできるだけ軽減するため、ハード整備に加え、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、国民の的確な判断や避難行動等につながる情報をわかりやすく提供するなど、災害に対する安全性を高めるための総合的な情報施策を推進している。

①防災情報の集約

「国土交通省防災情報提供センター」^(注)では、国民が防災情報を容易に入手・活用できるよう、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）

(注) <http://www.mlit.go.jp/saigai/bosaijoho/>

を活用し、気象、河川の水位、潮位、地殻変動の蓄積データ等を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、住民が適切な避難行動がとれるよう、避難場所、避難経路等を住民にあらかじめ周知すべく市町村によるハザードマップの作成・配布を促進するとともに、全国の各種ハザードマップを検索閲覧できるインターネットポータルサイト^(注1)を開設している。

洪水ハザードマップの作成は「水防法」により義務化されており、作成に関し手引き等を示している。また、河川氾濫時の浸水深や避難場所等の洪水関連標識を電柱等に表示する「まるとまちごとハザードマップ」を推進している。

内水ハザードマップについては、浸水被害を軽減するためのソフト対策としての重要性にかんがみ、作成の手引きを示し、地方公共団体における早期作成等を支援している。

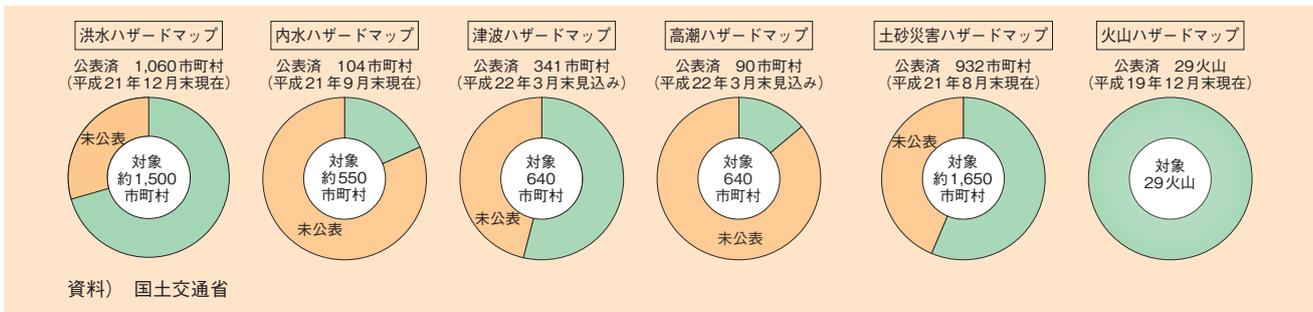
津波・高潮ハザードマップについては、東海地震、東南海・南海地震等の大規模災害対策の1つとして、関係省庁が連携して、作成マニュアルや事例集を示している。

土砂災害ハザードマップについては、「土砂災害防止対策基本指針」に基づき、土砂災害警戒区域等の指定に合わせてハザードマップの整備を促進している。

火山ハザードマップについては、火山活動による社会的影響の大きい29火山を公表している。



図表Ⅱ-6-2-7 ハザードマップの整備状況について



③洪水時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を指定し、洪水予報（氾濫注意情報・氾濫警戒情報等）の周知等が行われている。また、それ以外の主要な中小河川は、避難勧告発令の日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）として指定している。平成21年12月現在、洪水予報河川は365河川、水位周知河川は1,414河川が指定されている。

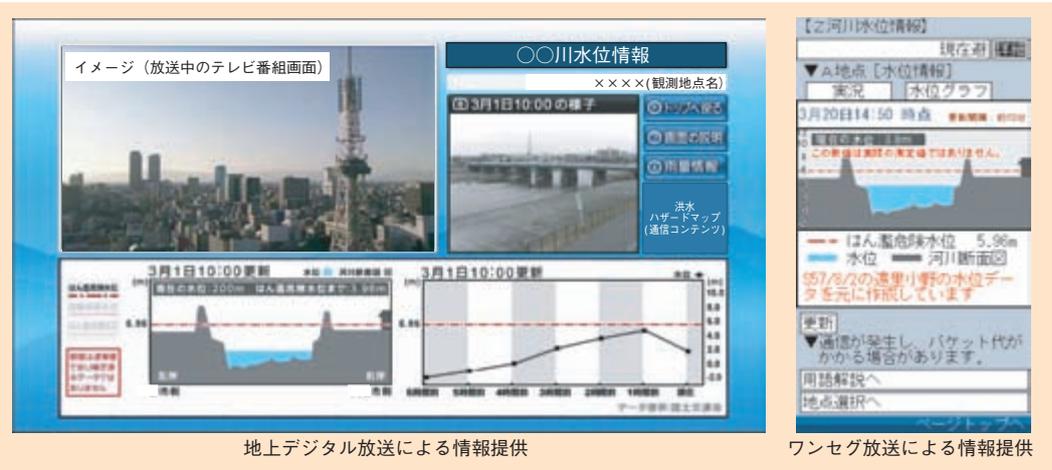
また、水位・雨量、洪水予報、水防警報等の提供を目的として、「川の防災情報」^(注2)において、一般向けに即時の河川情報の提供を行っている。21年9月末の台風時には、一日当たり約400万件近くのアクセスがあるなど、洪水時の警戒や避難等において役立てられている。

(注1) <http://www1.gsi.go.jp/geowww/disaportal/index.html>

(注2) <http://www.river.go.jp> [インターネット版]、<http://i.river.go.jp> [携帯版]

さらに、XバンドMPレーダ^(注)の整備、洪水予測の高精度化を図るとともに、21年4月に地方整備局に水災害予報センターを開設し、関係自治体等への河川情報提供の強化を図るなど、局地的大雨や集中豪雨への対策を推進している。

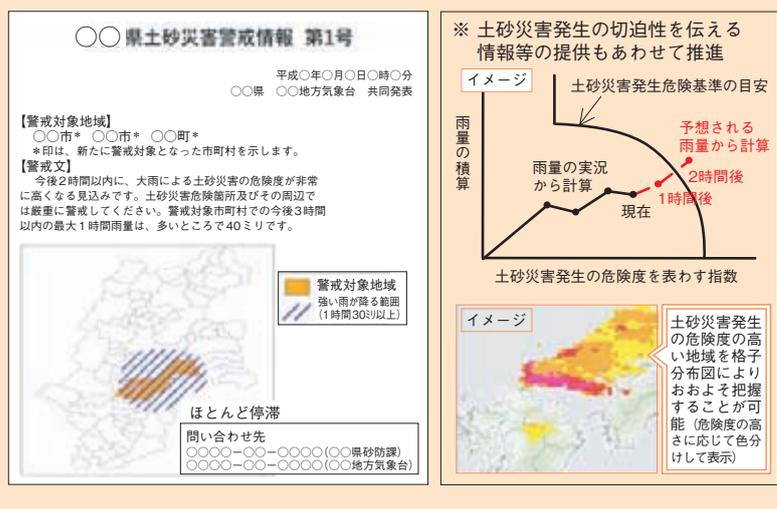
図表Ⅱ-6-2-8 わかりやすい防災情報の提供



④土砂災害警戒情報の発表

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、土砂災害警戒情報を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している。

図表Ⅱ-6-2-9 土砂災害警戒情報について



⑤防災気象情報の高度化

気象庁では、平成21年5月から台風進路予報を5日先までに延長し、早期の防災準備活動の支援の充実を図った。また、同年6月に交通政策審議会気象分科会において取りまとめられた「局地的な大雨による被害の軽減に向けた気象業務のあり方について」を受け、新たに作成した防災気象情報の利活用の手引きを用いて教育機関等への安全知識の普及啓発等を行うとともに、気象ドップラーレーダーの追加整備、気象レーダーの観測間隔の短縮化により監視能力の向上を行った。

(注) 既存のレーダに比べ、より高分解能(250m~500mメッシュ)かつ高頻度(1分ごと)の観測が可能

コラム

市町村を対象とした警報・注意報の発表等について

平成16年に発生した梅雨前線や台風による度重なる甚大な風水害等を契機に、国土交通省政策レビューにおいて、気象庁は、警報等の発表基準を避難勧告等の判断基準に適合させること、対象区域をより明確にして発表すること等の防災気象情報の改善方策を取りまとめました。これは、同時に関係省庁が協力して進めていた避難勧告、避難指示等の判断基準や災害時要援護者への支援のあり方等の検討結果も踏まえたものとなっています。

具体的な措置として、気象庁では、大雨及び洪水警報・注意報が気象災害時の防災対応により有効に活用できるよう、発表基準に、土砂災害や洪水災害の危険性をより適切に表現できる新たな指標を導入するなどの改善を行いました。さらに、市町村長が行う避難勧告等の判断や住民の自主的な避難行動をよりきめ細かく支援するため、22年5月下旬から次のように改善します。

(1) 警報・注意報を発表する対象が個々の市町村になります

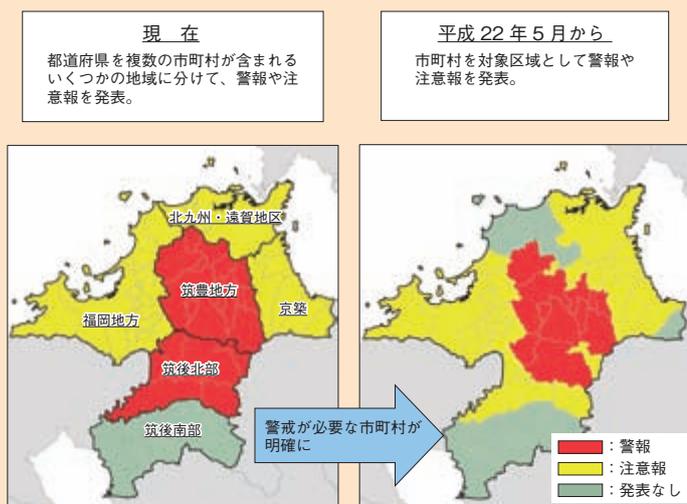
大雨や洪水などによる災害への警戒・注意を呼びかける警報・注意報の発表は、これまで都道府県内をいくつかに分けた区域を対象に行われていました。しかし、災害をもたらす現象は、地域的、時間的に限定されて集中的に発生することが多いことから、警戒の必要な区域をより明確にするため、個々の市町村を対象に発表します。

また、大雨や洪水、高潮の警報・注意報の発表は、個々の市町村の災害特性等を反映した基準により行われます。

(2) 大雨警報発表時に、特に警戒すべき事項を警報名に続いて明記します

“大雨警報”は、浸水や土砂災害などへの警戒を呼びかけるものですが、これまでは、警戒を要する災害の種類が分かりづらかったため、特に警戒を要する災害を、“大雨警報（土砂災害）”、“大雨警報（浸水害）”のように警報名と併せてお知らせします。

対象区域を市町村としてきめ細かく警報・注意報を発表するイメージ（福岡県の例）

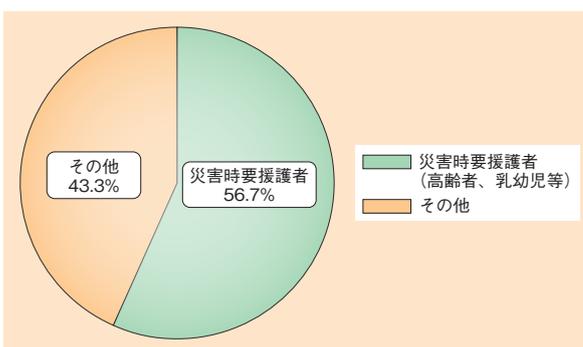


(3) 地域の防災力の向上

① 高齢者や乳幼児等の災害時要援護者対策

「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実施している。さらに、「水防法」に基づき市町村が災害時要援護者関連施設への洪水予報等の伝達方法を策定するに当たり、都道府県と連携して支援を行っている。平成21年12月現在、487市区町村で対象となる災害時要援護者施設を、市町村地域防災計画に定めている。

図表Ⅱ-6-2-10 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17～21年）



②水防体制の強化

水防団等の技術力の向上を図るため、市町村等の要請を受けて水防訓練・講習会等に水防専門家を派遣する「水防専門家派遣制度」に基づき、水防技術の指導者が不足する市町村等でも、専門的な技術指導を受けることができるよう支援している。

(4) 災害発生時の危機管理体制の強化

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。

①危機管理体制の強化

大規模自然災害が発生し、又は発生するおそれがある場合において、被災地方公共団体等が行う被災状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧その他災害応急対策に対する技術的な支援を円滑かつ迅速に実施するため、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）を派遣する体制を整えている。平成21年度は平成21年7月中国・九州北部豪雨、台風第9号、8月11日の駿河湾を震源とする地震において1,287名の隊員等を派遣し、被災地の迅速な復旧及び再度災害防止に向けた技術支援を行った。

TEC-FORCE隊員による復旧工法の指導
(平成21年7月中国・九州北部豪雨)



②国土交通省業務継続計画

首都直下地震時の重要業務継続のため「国土交通省業務継続計画」に基づき、訓練の実施、業務継続力の向上を図っている。

③災害に備えた情報通信システム・機械等の配備

災害時の情報連絡体制を確保するため、本省、各地方支分部局、関係機関等の間で、光ファイバと多重無線通信回線を用いた信頼性の高い自営ネットワークを構築している。また、迅速な災害情報集約、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、災害対応に活用している。

④実践的な危機管理訓練の実施

災害対応を疑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、地域住民・企業、NPO等のより一層の参加促進、避難場所・避難経路の確認を行うなど、より実践型、参加型の水防演習を実施した。さらに平成21年6月には土砂災害に対する全国統一防災訓練を実施するとともに、「大規模土砂災害危機管理計画」に基づく天然ダム対応危機管理訓練を行った。また、同年7月には静岡県静岡市において大規模津波総合防災訓練を実施した。

⑤海上での初動対策の準備

海上保安庁では、災害発生に迅速に対応できるよう巡視船艇・航空機を配備し、24時間即応体制をとっている。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実施するなど、迅速かつ的確に対応している。

(5) 地震・火山活動等の監視・情報発表体制の充実

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時間体制で監視し、緊急地震速報、津波警報、地震・津波情報等の迅速かつ的確な発表に努めている。平成21年度には、港湾局のGPS波浪計6箇所、港湾局及び海上保安庁等の検潮所5箇所の潮位データの津波情報への活用を開始し、気象庁が監視するGPS波浪計の観測点は8箇所に、検潮所は165箇所になった。

(イ) 緊急地震速報

改正「気象業務法」に基づき、地震動の予報・警報として確実な提供を行ってきており、平成21年12月末までに12の地震に緊急地震速報（警報）を発表し、テレビやラジオ等を通じて国民に提供した。地震から身を守るには日頃からの訓練が重要であり、同年6月と12月に全国的な訓練を実施した。特に12月の訓練では、中央官庁や地方公共団体向けに加え、初めて一部の一般利用者の受信端末向けに訓練用緊急地震速報を配信した。また、同年8月には、緊急地震速報の迅速化や精度向上のため、新設観測点の活用やマグニチュード推定式の改良を実施した。

(ウ) 火山対策

火山噴火災害の防止と軽減のため、全国4箇所の火山監視・情報センターで全国の火山活動を24時間体制で監視し、噴火警報等の迅速かつ的確な発表に努めている。平成21年8月からは、火山噴火予知連絡会で監視・観測体制を充実すべきとされた47火山について、地中埋設（ポアホール）型の地震計・傾斜計等の観測機器の整備を進めている。

② 海上保安庁における取組み

(ア) 海底地殻変動等の監視

巨大地震の震源域である日本海溝、相模トラフ及び南海トラフ周辺において、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、南関東の離島において、GPSにより島しょ等の動きを監視している。

(イ) 海底火山噴火に係る観測等

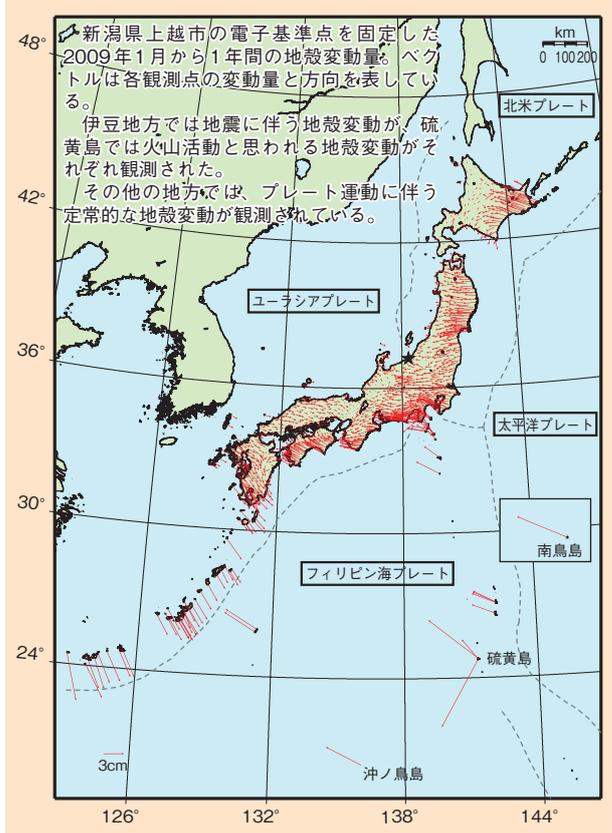
海底火山の噴火の前兆として周辺海域に認められる変色水等の現象を観測し、航行船舶に情報を提供している。また、海底火山噴火予知の基礎資料とするため、総合的な調査を実施し、海域火山基礎情報の整備を行っている。

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1,240点を運用し、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。

図表Ⅱ-6-2-11 GPS連続観測が捉えた日本列島の動き



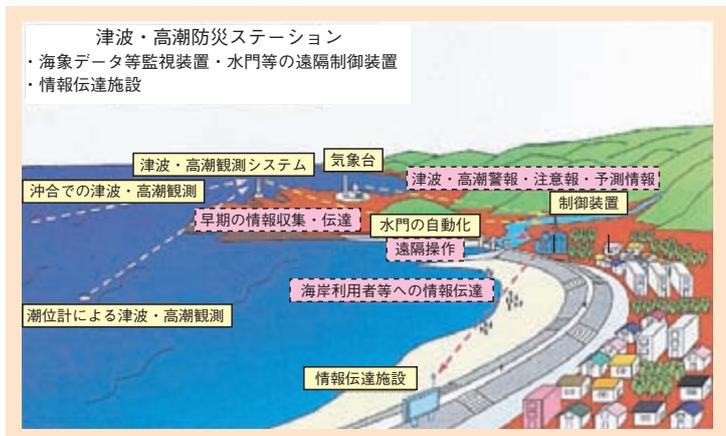
(イ) 地震、火山噴火等に伴う自然災害に関する研究等

GPS、干渉SAR^(注1)、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解明するとともに、観測と解析の精度を向上する研究を行っている。また、航空機レーザ測量データや高分解能衛星画像をGIS等で解析することにより、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、及び地殻変動監視のために各省庁や公共機関等が観測した潮位記録の収集・整理を行う海岸昇降検知センターを運営している。

(6) ICT化による既存ストックの管理の高度化

光ファイバ網の構築等により、ICT^(注2)を活用した公共施設管理、危機管理の高度化を図っている。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。

図表Ⅱ-6-2-12 津波・高潮防災ステーションのイメージ図



さらに、海岸の状況を把握するための光ファイバ網及びCCTV等の整備を図り、海岸管理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20年度末現在8地域供用)

(7) 公共土木施設の災害復旧等

平成21年は、全国で10,610箇所、約1,227億円の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、港湾、下水道等の被害について、被災直後より現地に緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)等を派遣し、復旧・復興及び再度災害防止に向けた技術的支援等を行うとともに、事業採択までの手続を極力短期間で実施し、被災地の迅速な復旧に努めている。

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を執行して、豪雨や台風の自然現象により災害を受けた地域等において、緊急に再度災害防止のための事業を実施した。

3 災害に強い交通体系の確保

(1) 多重性・代替性の確保等

大規模災害時において、利用者の安全・交通機能の確保、全国的な輸送活動への影響の極小化を図るとともに、避難や人員・傷病者、緊急物資等の輸送を行うため、災害に強い交通体系の整備を推進して

(注1) 人工衛星から地表面の変動を監視する技術

(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。

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緊急輸送ネットワークの充実に努めている。

(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ネットワークを確保するため、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。

(3) 各交通機関等における防災対策

鉄道については、旅客会社等が行う落石・雪崩対策や海岸保全等の防災事業、(独)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地震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。

港湾については、迅速かつ効率的な復旧事業や、緊急輸送の確保に役立てるため、国と港湾管理者により、災害発生時に収集した被害情報の発信・共有体制の強化を図っている。

航空については、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」並びに空港管理者と消防機関、医療機関及び空港内事業者間における応援協定に基づく連携強化を図っている。

第3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

平成17年11月に明らかとなった構造計算書偽装問題に係る事件の再発を防止し、法令遵守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になるため、19年6月には、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」が施行されている。

改正建築基準法施行後、建築確認手続が停滞し、住宅着工が大幅に減少するなどの影響があったが、設計側・建築確認審査側双方の関係者に対するきめ細かな情報提供や技術的支援等を進め、新しい建築確認手続は一定程度定着した。さらに、22年3月には、建築確認審査の迅速化・申請図書の簡素化を図るため、建築確認手続等の制度の見直しを実施した。

また、18年12月に成立した「建築士法等の一部を改正する法律」について、20年より一部が施行されているが、新たに、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設計への関与を義務付ける部分について、21年5月に施行された。これに伴い、幅広い周知や建築設計サポートセンターの支援等円滑な施行に取り組んでいる。

さらに、新築住宅に瑕疵が発生した場合においても確実に瑕疵担保責任が履行され、消費者が安心して住宅を購入できるよう、建設業者及び宅地建物取引業者に対し資力の確保（住宅瑕疵担保保証金の供託又は住宅瑕疵担保責任保険契約の締結）を義務付ける「特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律（住宅瑕疵担保履行法）」が21年10月に施行された。これについては、保険法人における保険引受体制の整備に取り組む一方、資力確保や届出義務の実効性確保のための事業者を対象とした講習会の

実施や、全都道府県での説明会やパンフレットの配布等を通じた消費者に対する普及啓発など、制度の浸透に向けた取組みを行っている。

(2) 昇降機や遊戯施設の安全性の確保

平成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等を踏まえ、21年2月、社会資本整備審議会建築物等事故・災害対策部会に、新たに昇降機等事故対策委員会を設置し、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・検討を行い、必要な技術基準の見直し等を行っている。また、国土交通省は、同年9月に、エレベーターの安全装置等に係る技術基準の見直しを行った。

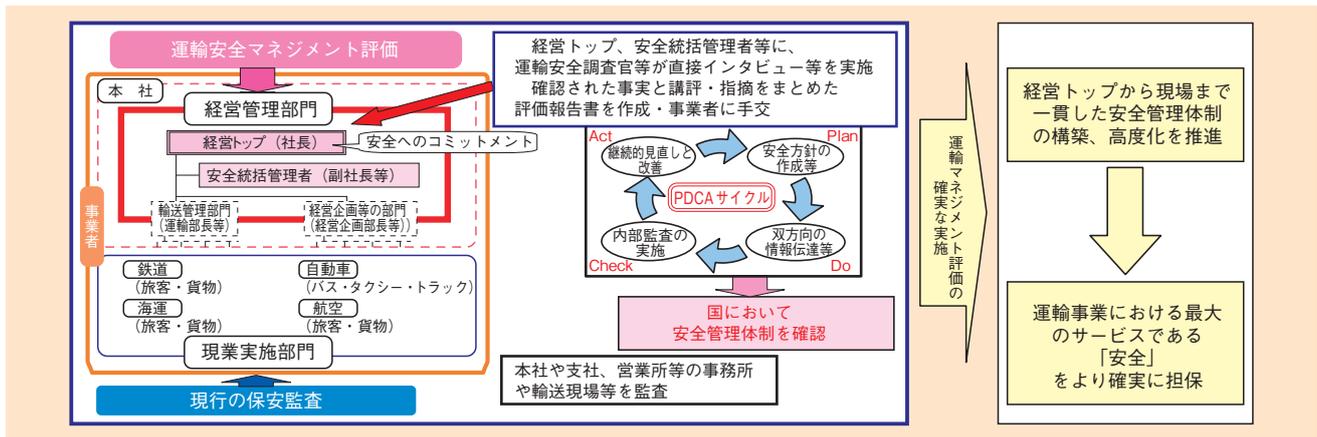
第4節 交通分野における安全対策の強化

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。

1 公共交通機関における安全管理体制の構築・改善

平成17年上半期に公共交通機関において多発したヒューマンエラーに起因すると見られる事故・トラブルを受け、「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）」に基づき、陸・海・空の運輸事業者に対し、「安全管理規程」の作成・届出、「安全統括管理者」の選任・届出等が義務付けられている。これにより、事業者が経営トップ主導により経営トップから現場までが一丸となった安全管理体制を構築し、国がその実施状況を「安全管理規程に係るガイドライン」に沿って確認する「運輸安全マネジメント評価」を行う運輸安全マネジメント制度が導入されている。この制度は、品質管理に関する国際規格であるISO9001等のマネジメントシステムで推奨される事項等を参考にしており、安全最優先の方針の下、経営トップ主導によって構築した安全管理体制を国が評価し、輸送の安全のための取組みをPDCAサイクルによって継続的に向上させるもので、従来からの保安監査と車の両輪になって実施することにより、公共交通機関のより一層の安全の確保を図ろうとするものである。20年9月から21年8月末までに、運輸安全マネジメント評価を延べ832社（鉄道177社、自動車151社、海運487社、航空17社）に対して実施した。

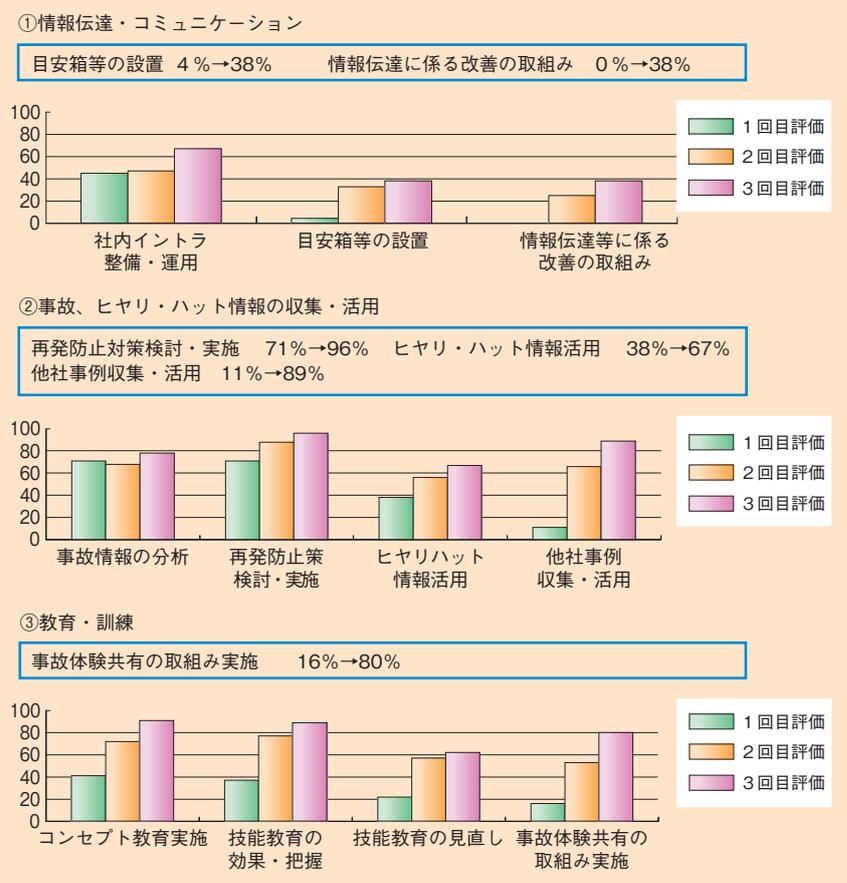
図表Ⅱ-6-4-1 運輸安全マネジメント評価の実施イメージ



21年度は、小規模事業者がより効果的に安全管理に取り組むことができるよう、小規模事業者向けのガイドラインを6月に策定するとともに、多くの事業者が取組み途上であるリスク管理の方法を示した「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方（自動車モード編、海運モード編）」を作成するなど、本制度の浸透・定着に向けた事業者支援を行った。また、制度導入後、これまでに実施した評価結果を総括したところ、事業者の運輸安全マネジメントに係る取組みは大きく変化し、社内における情報伝達やコミュニケーションの充実、事故やヒヤリ・ハット情報の収集・活用の促進、教育・訓練の充実などについて特に顕著な改善が見られ、本制度導入による効果が現れてきている。

このような取組みを一層効果的なものとするため、メルマガ「運輸安全」のリニューアル、運輸安全取組み事例サイトの開設、事故等の事例から得られる教訓集の作成等運輸安全情報発信の充実を図った。

図表Ⅱ-6-4-2 大手事業者における運輸安全マネジメント制度の導入効果（平成18年10月～平成21年9月）



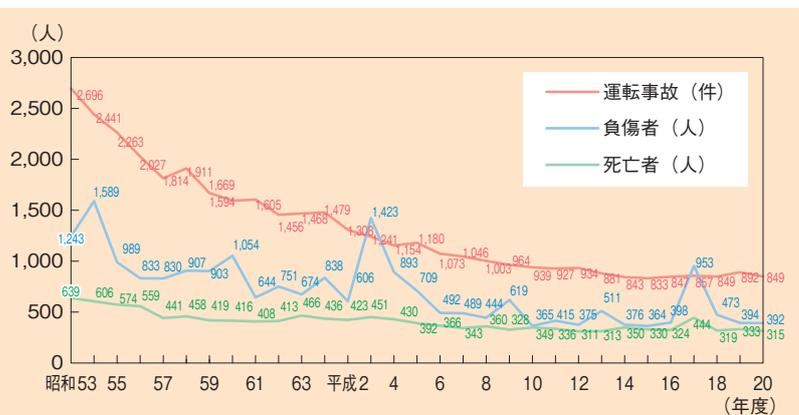
2 鉄軌道交通における安全対策

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）等の保安設備の整備や改良などを実施してきた結果、長期的には減少傾向^(注)にあり、平成13年度からは800件台で推移している。

(1) 鉄軌道の安全の確保

平成17年4月の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、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等の一部改正により設置の義務付けを行った曲線部等における速度制限機能付き自動列車停止

図表Ⅱ-6-4-3 鉄軌道交通における運転事故件数及び死傷者数の推移



(注) 1 死亡・負傷者数の主な原因は、踏切事故、公衆の線路内立入、ホームからの転落等である。
2 平成17年度に乗客が死亡した事故は、2件（JR西日本福知山線列車脱線事故、JR東日本羽越線列車脱線事故）発生しており、12年3月の営団日比谷線列車衝突事故以来。

資料) 国土交通省

(注) 死傷者数については、JR西日本福知山線脱線事故等の影響により、平成17年度は大幅な増加となっている。

装置（ATS）、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の整備を促進する等の対応を行った。

また、17年12月の羽越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強風対策の実施を指示し、風速計を新たに増設するなど、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り組みが適切であるかどうか等に関して、保安監査等を実施することにより、事故防止を図っている。

（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。

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。

（1）船舶の安全性の向上及び船舶航行の安全確保

①船舶の安全性の向上

船舶の安全に関しては、国際海事機関（IMO）を中心に国際的な基準が定められており、現在は、平成22年から23年に予定されているSOLAS条約^{（注1）}の改正に対応するため、国内法令改正等に取り組んでいる。また、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）}を実施している。

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、新たな情報技術を活用し、航行管制・情報提供システムの充実強化を図るため、航路標識の改良・改修を610箇所で行った。また、避難港の整備を下田港等6港で行っている。

平成21年7月に「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」が公布され、船舶の危険防止のための航行援助の充実や海域特性に応じた新たな航法の設定等が講じられることとなった。22年7月1日の施行に向けては、21年11月に、第19回交通政策審議会海事分科会が開催され、同法による新制度の施行のため、新たな航法の設定を行う海域や船舶の危険防止のための航路外での待機の指示を行う船舶の大きさ等の基準の考え方について答申を受け、適切な運用を実施するための準備を進めている。

このほか、引き続き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みの海図を刊行している。また、衝突事故原因の大半を占めるヒューマンエラーの防止を図るため、「協調型航行支援システム（SCAS）」^{（注4）}の調査研究等も実施している。加えて、Class-B AIS等の簡易型電子航海機器の有効性評価を開始した。さらに、（独）海上技術安全研究所に設置した「海難事故解析センター」において、事故解析に関する高度な専門的分析や重大海難事故発生時の迅速な情報分析・情報発信を行っている。

また、衝突海難の84%は「見張り不十分」と関連して発生していることを踏まえ、航海当直において

（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）操船意志を相手船に伝達することにより、相手船と協調して衝突回避を可能とする新たな航行支援システム

見張り機能の向上を図るために、20年9月より自動操舵装置の適正使用促進に向けた実務検討会を開催し、21年7月にガイドラインを策定・公表した。

水先制度に関しては、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、水先法及び関係法令の改正を行い、東京湾、伊勢三河湾及び大阪湾水先区を統合した。これにより船艇費等の削減、乗継ぎの解消による混雑の緩和が見込まれ、より船舶交通の安全の確保及び運航能率の増進が期待される。

さらに、輸入原油の8割以上が通航する我が国にとって極めて重要な海上輸送路であるマラッカ・シンガポール海峡については、「協力メカニズム」の下、我が国政府として同海峡沿岸国の支援要請プロジェクトに協力するとともに、我が国産業界等及び日本財団から航行援助施設基金^(注)への協力を行ったところである。21年10月の同メカニズムにおける第2回協力フォーラムにおいても我が国は、同メカニズムを持続可能な枠組みとするよう沿岸国・利用国・民間セクターが連携して更なる努力をしていくことが重要である旨提言した。今後も引き続き、同海峡の世界一の利用国として、これまで培った知見と沿岸国との良好な関係を活かし、官民連携して同海峡の安全対策に積極的に協力していくこととしている。

(2) 乗船者の安全対策の推進

乗船者の事故における死者・行方不明者のうち半数以上は海中転落によるものである。転落後に生還するためには、まず海に浮いていること、また、その上で速やかな救助要請を行うことが必要である。このため、海上保安庁では、ライフジャケットの常時着用、防水パック入り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」の有効活用の3つを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21年における小型船舶（漁船・プレジャーボート等）からの海中転落による乗船者の死亡率が、着用の場合15%、非着用の場合48%であることから明らかなように、その着用が海中転落事故からの生還に大きく寄与している。このため、大型連休や夏季期間中には集中的な安全推進活動を実施するほか、年間を通じてライフジャケット着用を推進している。

(3) 救助体制の強化

海上保安庁では、迅速かつ的確な救助を行うため、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、事故発生情報の早期把握に努めている。また、特殊救難隊、潜水士等の救助技術・能力の向上を図るとともに、ヘリコプターからの降下・吊り上げ救助技術、潜水能力、救急救命処置能力を兼ね備えた機動救難士の配置の拡充、救急救命士による救急救命処置の質を医学的観点から保障するメディカルコントロール体制の充実・強化、高性能化を図った巡視船艇・航空機の整備等、救助・救急体制の充実・強化を図っている。加えて、マリンレジャー振興等の拠点である「海の駅」を活用した地域の防災・救難体制の強化について検討を行っている。

(注) マラッカ・シンガポール海峡に設置されている灯台等の航行援助施設の代替又は修繕等に要する経費を賄うために創設された基金

4 航空交通における安全対策

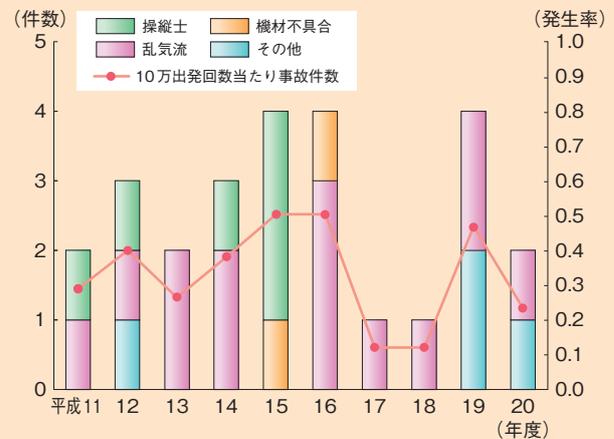
航空事故や安全上のトラブル等の発生を未然に防止するため、ヒヤリ・ハット等の情報の収集・分析を行い、リスクを低減する予防的な安全の取組みを、組織的に継続して実施する安全管理体制を、航空会社の運航・整備業務、空港の運用及び航空保安業務に導入・促進し、航空交通の安全性の維持向上を図っている。

(1) 航空の安全対策の強化

特定本邦航空運送事業者^(注)においては、乗客の死亡事故は昭和61年以降発生していないが、安全上のトラブルに適切に対応するため、航空会社に対し、安全管理体制の構築や安全上のトラブルの報告

を義務付けているほか、専従組織により抜打ちを含む厳正な監査を実施している。平成21年4月には、安全上のトラブル情報、検査・監査記録等を一元的に管理し、関係者間で共有するシステムの運用を開始し、予防的安全対策を推進している。また、我が国に乗り入れる外国航空機に対して立入検査等による監視を強化するとともに、国産旅客機開発プロジェクトに対しても製造国政府として安全性の審査の適切かつ迅速な実施に努めている。

図表Ⅱ-6-4-4 国内航空会社の事故件数及び発生率



(注) 事故件数については、特定本邦航空運送事業者によるもの数値資料) 国土交通省

(2) 安全な航空交通のための航空保安システムの構築

① 滑走路誤進入対策の強化

滑走路誤進入事案の再発を防止するため、管制官とパイロットのコミュニケーションの齟齬の防止や管制官とパイロットに対し視覚的に表示・伝達するシステムの整備等ソフト・ハード両面にわたる対策を推進するとともに、外部有識者からの助言を得て更なる再発防止策を取りまとめ、着実に実施している。

② 空港における鳥衝突（バードストライク）防止対策

バードストライクによる事故等を防止するため、バードパトロール方式の実施等により鳥の防除を行うとともに、新たに「DNA／羽毛鑑定による鳥種特定調査」の実施による鳥類の生態に関する監視体制の強化等を図り、更なるバードストライク防止対策を実施している。

5 航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と再発防止

運輸安全委員会は、平成19年8月に那覇空港で発生した航空機炎上事故について、主翼のスラットを格納した際、脱落部品により破孔を生じ、そこから燃料が漏れ、火災が発生したと推定されるとの報告書を公表し、製造国政府等に対し、整備作業指示策定に係る指導等について安全勧告を行った。

また、20年2月に神奈川県で発生した鉄道物損事故^{りっこう}について、運転士のマスコン操作によらない異常な力行が発生したと推定されるとの報告書を公表し、国土交通大臣に対し、鉄道事業者、車両メーカー等におけるノイズによる車両の誤動作情報の共有と故障防止のノウハウ蓄積をすべき等の意見を述べ

(注) 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営む本邦航空運送事業者のこと

た。

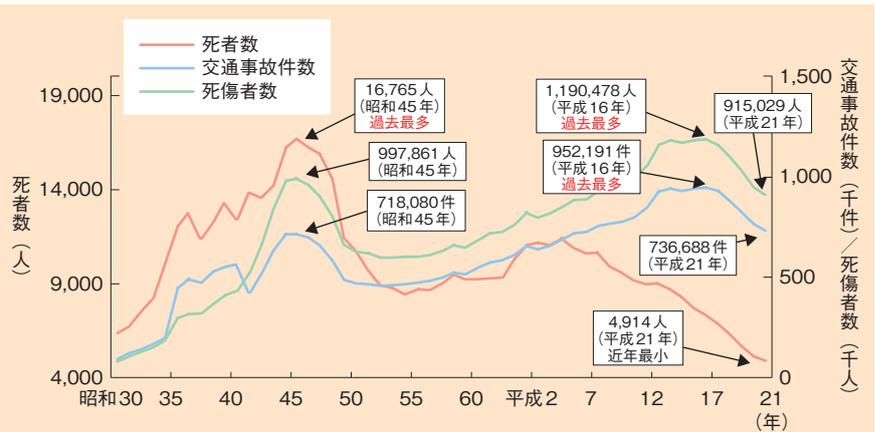
また、同年9月に新潟県沖で発生した遊漁船沈没事故について、機関の振動等により船底の窓の留め具が折損し同窓が離脱した可能性があるとの報告書を公表し、水産庁長官に対し、遊漁船業者への発航前検査の指導等について意見を述べた。

さらに、公表した報告書の概要や分析結果の解説等を掲載した定期情報誌を発行するなど、同種事故の再発防止に努めている。

6 道路交通における安全対策

平成21年の交通事故死者数は、9年連続で減少し、昭和27年以来57年振りに4千人台にまで減少したが、65歳以上の高齢者が交通事故死者数全体の約半数を占めている。このため、道路の特性に応じた交通事故対策を進めることとして、事故の発生割合の高い区間における重点的な対策、通学路における歩行空間の整備、自転車利用環境の整備等を推進している。

図表Ⅱ-6-4-5 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。
 4 平成21年の交通事故件数、死傷者数は概数。
 資料) 警察庁資料より作成

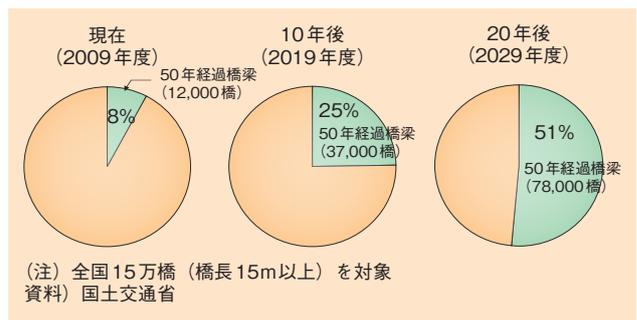
(1) 幹線道路と生活道路における交通事故対策の重点的実施

幹線道路については、事故が特定の区間に集中していることから、地域の意見も聞きながら、「事故危険箇所」を含め、事故の発生割合の高い区間において重点的に事業を実施している。生活道路については、人優先の安全・安心な歩行空間を形成するため、「あんしん歩行エリア」や「くらしのみちゾーン」を含め、小学校等に通う多くの児童が利用するなど、事故の危険性の高い通学路等において重点的に事業を実施している。

(2) 安全で安心な道路サービスを提供する計画的な橋梁等の管理

今後、高度経済成長期に集中して建設された多くの橋梁等、高齢化した道路ストックが急増し、重大な損傷発生の危険性が高まることが懸念される。このため、高速道路から市町村道までの道路橋について定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施して長寿命化を実現し、安全・安心な通行を長期にわたり確保していく。また、地方公共団体では、約6割の市区町村において、人材、技術、資金の不足等の問題により、定期的な点

図表Ⅱ-6-4-6 建設後50年以上の橋梁の割合



検が実施できていない状況を解消するため、点検の責務及び技術基準の明示や技術支援、財政支援等の措置を講じている。

(3) 自動車の総合的な安全対策

① 事業用自動車の安全対策

「今後10年間で事業用自動車の死者数、人身事故件数半減」、「飲酒運転ゼロ」を目標として平成21年3月に策定した「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、メールマガジン「事業用自動車安全通信」の創設、監査方針・行政処分基準の強化、安全マネジメント評価対象事業の拡大及び第三者機関による安全マネジメント評価の実施等のほか、事故速報等の報告範囲の拡大等を内容とする自動車事故報告規則の改正などを実施した。また、目標を確実に達成するため、「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」を同年10月に設置・開催し、今後も関係者間で施策の進捗状況、目標の達成状況等を確認することとしている。

② 今後の車両安全対策の検討

平成18年6月の交通政策審議会報告書において、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、今後、目標の達成状況の評価を行うとともに、新たな車両安全対策の目標について検討を行うこととしている。

③ 安全基準の拡充・強化

ハイブリッド車等は構造的に音がしなくて危険を感じるという意見が自動車ユーザーや視覚障害者団体等から寄せられていることから、平成22年1月に「ハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン」を策定した。また、事故分析の拡充・強化のためドライブレコーダ^(注)データの収集・管理・活用方法について検討している。

④ 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、ユーザーの安全な自動車等の選択や製作者のより安全な自動車及びチャイルドシートの開発を促している。平成12年度から20年度の間に自動車178車種、チャイルドシート95種類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。

⑤ 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進

平成18年度から産学官の協力体制で第4期ASV推進計画を進めているところであり、大型車用衝突被害軽減ブレーキに対する補助を行っている。

⑥ リコール制度の充実・強化について

自動車メーカーによるリコールに係る不正行為に対する再発防止対策に基づき、情報収集・監査体制の強化及び技術的検証等、リコール制度の着実な運用に努めているところであるが、今後、よりユーザー目線に立ったものと

図表Ⅱ-6-4-7 大型衝突被害軽減ブレーキの作動例



(注) 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

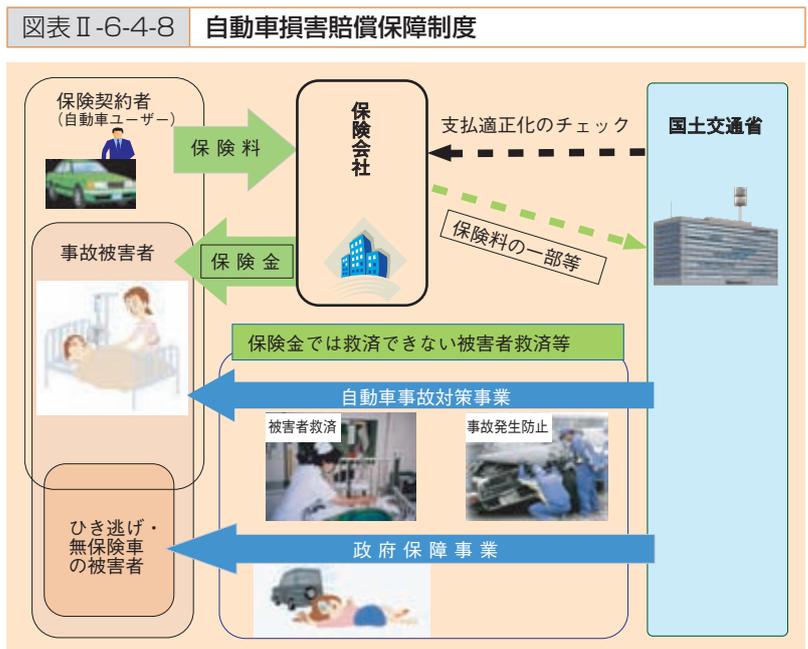
なるよう検討を行っている。また、不具合に対するユーザーの関心を高め、適切な使用や保守管理及び不具合発生時の適切な対応が促進されることを目的とし、メーカーから報告があった自動車の不具合に起因する事故・火災情報を平成21年6月から公表している。

⑦自動車検査の高度化

不正な二次架装^(注)の防止やリコールにつながる車両不具合の早期抽出等を図るため、ICT化された自動車検査情報の活用等による自動車検査の高度化を進めている。

(4) 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、自動車の保有者等の負担で、自賠責保険、政府の保障事業、被害者救済対策事業等を行うものであり、交通事故被害者の保護に大きな役割を担っている。



第5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

①国際交通セキュリティ大臣会合における成果の具体化

陸上交通については、平成18年に我が国主催で開催された「国際交通セキュリティ大臣会合」に基づき創設された「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ (IWGLTS)」において、陸上交通セキュリティに関する情報を共有し、各国間の協力強化を推進している。また、G8、IMO、ICAO、APEC等における交通セキュリティに関する議論へ参加し、セキュリティ対策の国際的な連携・調和に向けた取組みを進めているところである。

②海賊対策

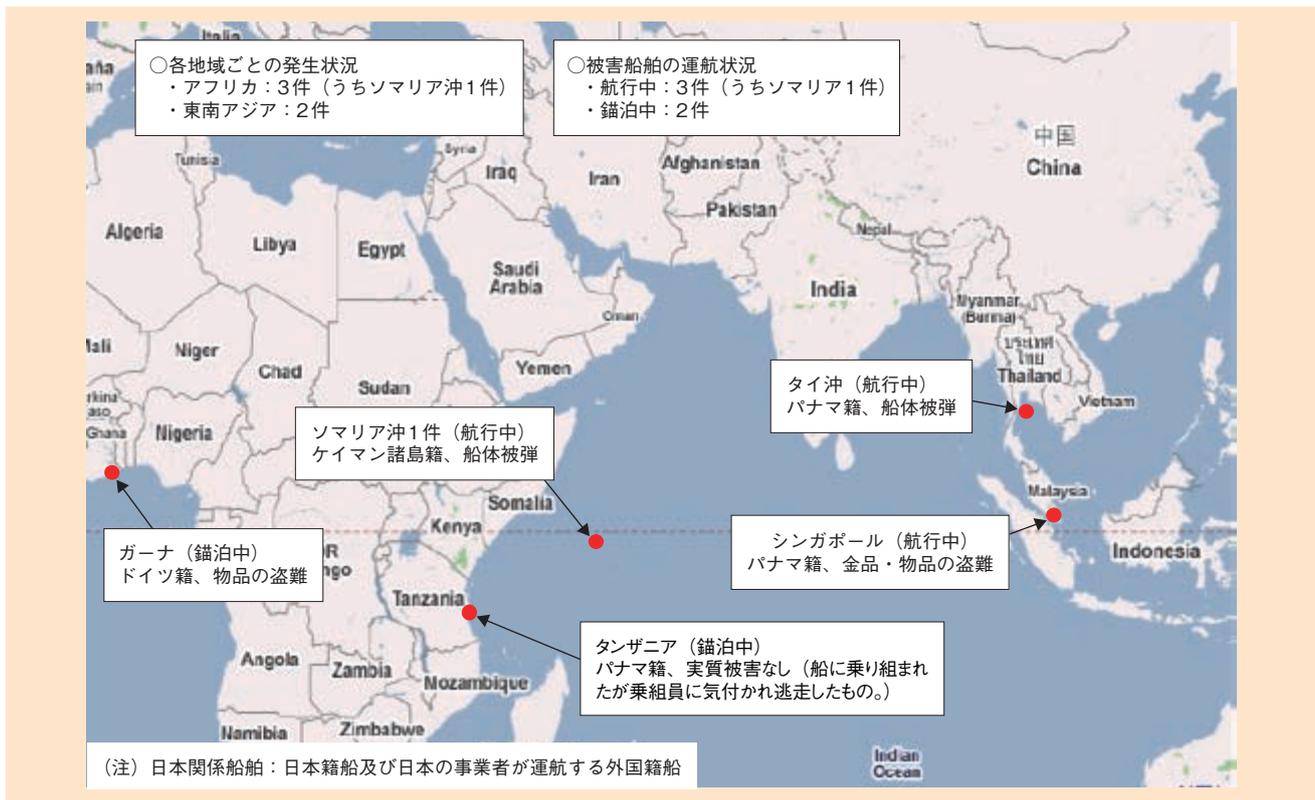
世界の海上輸送路の要衝であるソマリア沖・アデン湾において、銃火器で武装した海賊が商船を襲撃する事件が平成20年頃から急増しており、同海域における21年の海賊事案は217件（20年：111件）と前年の約2倍、世界全体の約5割を占めている。このような状況の下、我が国としては、国連海洋法条約

(注) 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

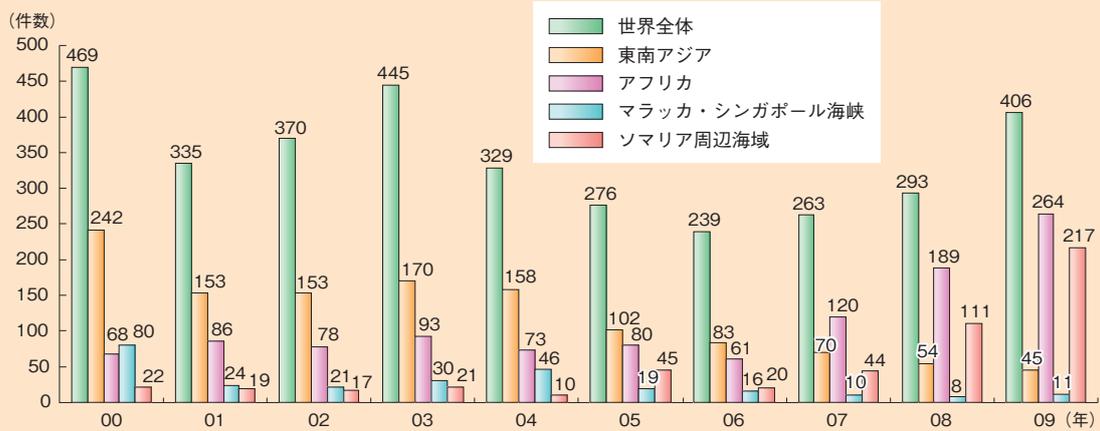
の趣旨にかんがみ、21年6月「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」を成立させ、海賊行為を我が国にとっての犯罪行為とし、その処罰規定を設けるとともに、保護対象を我が国のみならず、あらゆる国々に拡大させた。21年7月から同法に基づき、海上自衛隊の護衛艦により、アデン湾において通航船舶の護衛が行われている。国土交通省においては、船社等からの護衛申請の窓口及び護衛対象船舶の選定を一元的に実施し、日本関係船舶等の防護に万全を期すとともに、外国船舶に対する国際貢献を果たしている。

また、海上保安庁では、海賊対処行動命令による護衛艦のソマリア沖派遣に際し、海賊行為があった場合の逮捕・取調べといった司法警察活動を適切に行うため、海上保安官8名を同乗させているほか、JICAの海上犯罪取締り研修等にイエメン等ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関の職員を招聘するなど、当該沿岸国の海上保安機関の能力向上支援を実施している。東南アジア周辺海域における海賊対策としては、12年から毎年、巡視船派遣による連携訓練や研修の実施などにより、沿岸国海上保安機関に対する人材育成、技術供与等の能力向上支援を実施しており、これにより同海域での海賊発生件数は、ピーク時（12年）には242件であったものが、21年には約1/5の45件となるなど、一定の成果を上げている。

図表Ⅱ-6-5-1 日本関係船舶における海賊等事案の発生場所等（2009年）



図表Ⅱ-6-5-2 世界における海賊等事案の発生件数の推移



(注) 1 マ・シ海峡及びソマリア周辺海域の件数は、それぞれ東南アジア、アフリカの内数である。
 2 2000年から2008年までのソマリア周辺海域の件数は、ソマリア及びアデン湾・紅海の件数の合計。
 2009年のソマリア周辺海域の件数は、IMBの年次報告書(2009)における整理から、ソマリア及びアデン湾・紅海の件数にアラビア海、インド洋、オマーンにおける海賊事案計6件をソマリア周辺海域の海賊事案として計上している。
 資料)「国際海事局(IMB)年次報告(2009)」より作成

コラム

アデン湾における海賊対策

平成21年6月、アデン湾での海賊対処における自衛隊活動の新たな根拠法が成立し、海上警備行動において護衛の対象とならなかった日本に関わりのない外国船舶も対象とした海賊行為からの護衛が行われています。国土交通省は、アデン湾における海賊行為からの護衛に関し、防衛省等関係省庁と協力し、日本関係船舶及び日本人の安全に万全を期すことはもちろん、新たに外国船舶も護衛対象とすることにより、国際貢献に寄与すべく、海賊対策に取り組んでいます。21年7月から22年3月までに、計80回の護衛活動により、計627隻の船舶、計1万3千以上の乗組員の護衛を実施し、日本のみならず、広く各国の船主等から感謝の声が届いています。



③港湾における保安対策

ASEAN諸国を対象に、研修、専門家会合等を通して、港湾における保安対策に係る人材育成を実施している。また、米豪等とも協働しつつ、国際港湾における保安水準向上のための取組みを一層推進していく。

(2) 公共交通機関等におけるテロ対策の徹底・強化

国土交通省では、重大事件発生時の初動体制を整えるとともに、多客期にはテロ対策の徹底指示や点検を実施するほか、各分野ごとに次のとおりテロ対策に取り組んでいる。

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、「危機管理レベル」の設

定・運用、「鉄道テロへの対応ガイドライン」の策定を行うとともに、「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、主要国との鉄道テロ対策の情報共有等にも積極的に取り組んでいる。

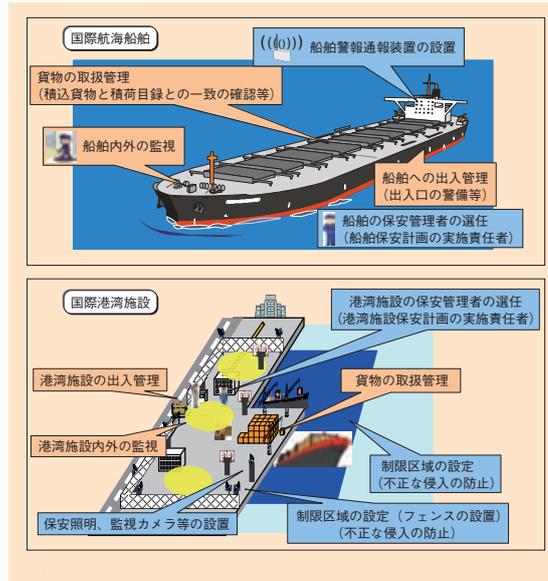
図表Ⅱ-6-5-3 「見せる警備・利用者の参加」を軸とした鉄道テロ対策



②船舶・港湾におけるテロ対策の推進

「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」による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、保安の確保に取り組んでいる。また、国際港湾施設に対する立入検査結果及び海外における保安水準等を踏まえ、保安対策をより一層徹底している。

図表Ⅱ-6-5-4 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未然防止に万全を期すため、平成17年4月以降、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するとともに、国際民間航空条約に規定される国際標準に従って、航空保安体制の強化を図っている。このような状況の中、我が国内外でのテロ・不法侵入等の事案に対応し、液体性爆発物の機内への持ち込みを防ぐために国際線への液体物機内持込制限を実施する一方、各空港においては、車両侵入想定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、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、センサーの設置を拡充するなど、航空保安対策について引き続き強力に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

多客期におけるテロ対策として、車内の点検、営業所・車庫内外における巡回強化、警備要員等の主要バス乗降場への派遣等を実施するよう、関係事業者に対し指示している。

(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

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・巡視時の不審物等への特段の注意、ダム管理庁舎及び堤体監査廊等の出入口の施錠強化等を行っている。道路関係施設では、不審車両、不審物等への特段の注意を払うため、高速道路や直轄道路の巡回強化、休憩施設のゴミ箱の撤去・集約等を行っている。国営公園では、巡回強化、はり紙掲示等の注意喚起等を行っている。また、工事現場では、看板設置等の注意喚起等を行っている。

(3) 自動車に関する犯罪防止策

自動車の登録事項等証明書の不正取得や悪用を防ぐため、平成19年11月から証明書の交付請求手続を厳格化し、原則として、自動車登録番号のほかに車台番号の明示を義務付けている。

(4) 物流におけるセキュリティと効率化の両立

米国同時多発テロ以降、国際物流においてもセキュリティ強化が求められている。一方、セキュリティ強化は円滑な物流を阻害する恐れがあるため、米国でのC-TPAT^(注1)の実施や世界税関機構(WCO)におけるAEO制度^(注2)に係るガイドラインの策定等、物流分野におけるセキュリティと効率化の両立に向けた取組みが先進国や国際機関を中心に行われている。我が国においては、平成20年度よりサプライチェーンを構成する物流事業者等をAEOの対象に追加しており、同制度の普及を促進するとともに、諸外国のAEO取得に向けた支援を行っている。また、主要港のコンテナターミナルにおいて、トラック運転手等の本人確認及び所属確認を全国共通のカードや生体認証により、確実かつ迅速に行うための出入管理情報システムの導入を推進している。

(5) 情報セキュリティ対策

社会経済活動全般のITへの依存度の高まりに伴い、情報セキュリティ対策への取組みの重要性が増している。国土交通省においても、政府の「情報セキュリティ政策会議」の方針に基づき、情報漏洩の防止対策等、国土交通省の情報セキュリティ対策及びIT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。また、国土交通省や所管事業者等へのサイバー攻撃発生に備え、初動体制の整備、被害拡大の防止等に努めている。

2 事故災害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・航空機の出動体制の確保、防災資機材の整備等を行うとともに、合同訓練を実施するなど関係機関等との連携強化を図っている。また、油及び有害

(注1) 米国への輸入貨物に関係する事業者を対象に、高度なセキュリティ対策が確認された事業者を通関上優遇する制度

(注2) サプライチェーンにおいて高度なセキュリティ措置を講じている輸出入者等を税関がAEO（認定優良事業者）として認定し、通関手続の簡素化等の利益を付与する制度

液体物質等による汚染事故に対しては、対応資機材等を充実させ、迅速かつ効果的に対処し得る体制の強化を図るとともに油防除に必要な沿岸海域環境保全情報を整備し提供している。

3 海上保安体制の強化

(1) 業務体制の充実強化

老朽・旧式化した巡視船艇・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、しょう戒等により得た情報を一元的に集約し分析・評価等を行うシステムを構築し、巡視勢力の効率的・機動的な運用を図っている。また、遠方海域・重大事案への対応体制を強化するため、被害制御・長期行動能力等を備えたしきしま級巡視船を整備することとしている。さらに、沿岸部の365日24時間即応体制を確保するため、「空き巡視艇ゼロ」を目指して、既に導入した62部署に加え、21年度は全国25部署に複数クルー制を導入した。

(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、石油備蓄基地等の重要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共同訓練等を実施している。また、ゴールデンウィークや年末年始等の人の往来が活発となる期間には旅客船ターミナルの警戒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・航空機により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、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るとともに、防衛省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

最近の海上犯罪の特色として、大量覚せい剤密輸事犯の続発、潜水器を使用して地元漁業者が保護・育成してきた魚介類を根こそぎ捕獲するもの等、悪質・巧妙化の一途をたどる密漁事犯の増加、廃棄物の不法投棄等の海上環境事犯の増加、小型船舶の無検査航行等の海事関係法令違反の増加が挙げられる。このように、海上における各種犯罪の発生は依然予断を許さない状況にあることから、海上保安庁では、巡視船艇・航空機等現有勢力の効率的かつ効果的な運用、関係機関との緊密な連携等により監視取締りの強化を図っている。また、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、これらの事犯を水際で阻止すべく、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、韓国、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。

4 我が国の海洋権益の保全

(1) 海洋権益を保全するための警備活動

我が国周辺海域では、東シナ海における中国の資源開発、中国・台湾活動家による尖閣諸島の領有権主張活動、東シナ海等における我が国の同意を得ない海洋調査活動など我が国の海洋権益を脅かす事案が発生している。海上保安庁では我が国の領海における主権を確保するために領海警備を的確に実施していくことに加え、領海の外に広がる広大な排他的経済水域での資源開発活動や海洋調査活動の監視活動を行うことにより、我が国の海洋権益の保全に努めている。

(2) 領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進及び海洋情報の一元化

我が国の領海及び排他的経済水域には、調査データの不足している海域が存在している。海上保安庁では、この海域において、海底地形、地殻構造、領海基線等の海洋調査を重点的に実施し船舶交通の安全や我が国の海洋権益の保全、海洋開発等に資する基礎情報の整備を推進している。また、海洋基本計画に基づく施策の一環として、内閣官房の総合調整の下、関係省庁等の協力を得て、各機関が保有し提供している海洋情報の所在を一元的に収集・管理・提供する海洋情報「クリアリングハウス」^(注)を海上保安庁に構築し、平成22年3月からインターネット上で運用を開始した。

(3) 大陸棚の限界画定に向けた取組み

平成20年11月、我が国は、国連海洋法条約に基づき、我が国周辺の200海里を超える大陸棚に関する情報を「大陸棚の限界に関する委員会」へ申請し、21年9月に審査が開始された。海上保安庁では、総合海洋政策本部の総合調整の下、関係省庁と連携して同委員会における審査に対応している。

(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km²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。

5 安全保障と国民の生命・財産の保護

(1) 北朝鮮問題への対応

平成18年7月の北朝鮮による弾道ミサイルの発射や同年10月の北朝鮮による核実験実施発表への対応として、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づき、北朝鮮船籍船舶全船の入港禁止の措置を実施している。21年4月には、国際情勢にかんがみ、措置の期間を22年4月13日まで延長した。海上保安庁では、本措置の確実な実施を図るため、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。また、21年5月の北朝鮮による核実験実施を受けて採択された安保理決議第1874号等による対北朝鮮輸出入禁止措置の実効性を確保するため、「国際連合安全保障理事会決議第千八百七十四号等を踏まえ我が国が実施する貨物検査等に関する特別措置法案」を第173回国会に提出した。

(注) 海上情報クリアリングハウス <http://www.mich.go.jp/>

(2) 国民保護計画による武力攻撃事態等への対応

武力攻撃事態等における避難、救援、被害最小化の措置等について定めた「武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律」、「国民の保護に関する基本指針」を受け、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^(注)」を定めている。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等、海上保安庁では、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・緊急物資の輸送等を実施すること等としている。

6 新型インフルエンザ対策

近年、東南アジアを中心に鳥インフルエンザ（H5N1）が流行しており、ヒトに感染し死亡する例も報告されている。このようなウイルスが変異し、ヒトからヒトへ感染する能力を獲得した場合、世界的な大流行（パンデミック）が起こり、大きな健康被害とこれに伴う社会的影響がもたらされるものと懸念されている。このような状況の中、平成21年4月、メキシコを中心として新型インフルエンザ（A/H1N1）が発生した。同年5月には国内でも感染が広がり、同年6月、世界保健機関（WHO）は、新型インフルエンザの警戒レベルについて、パンデミックを意味するフェーズ6に引き上げた。国土交通省では、この対策として、対策本部を設置するとともに感染防止対策等について取りまとめ、所管事業者等に対し、対応マニュアルの策定を促す等の対応を行った。

また、鳥由来の新型インフルエンザ（H5N1）対策として、対策推進本部の設置や「国土交通省新型インフルエンザ対策行動計画」を設けている。さらに、21年12月には、発生時における執務体制のあり方等を定めた「国土交通省新型インフルエンザ（H5N1）業務継続計画」を策定した。

海上保安庁でも「海上保安庁新型インフルエンザ対策行動計画」を設けている。さらに、22年3月には、「海上保安庁新型インフルエンザ（H5N1）業務継続計画」を策定した。

また、国土交通政策研究所においては、関係機関や経済団体等と協力して、鉄道輸送における新型インフルエンザ感染拡大防止策の検討を行ったところである。

(注) 20年10月の観光庁設置に際し、国土交通省の同計画を「国土交通省・観光庁国民保護計画」に変更した。

第7章 美しく良好な環境の保全と創造

第1節 地球温暖化対策の推進

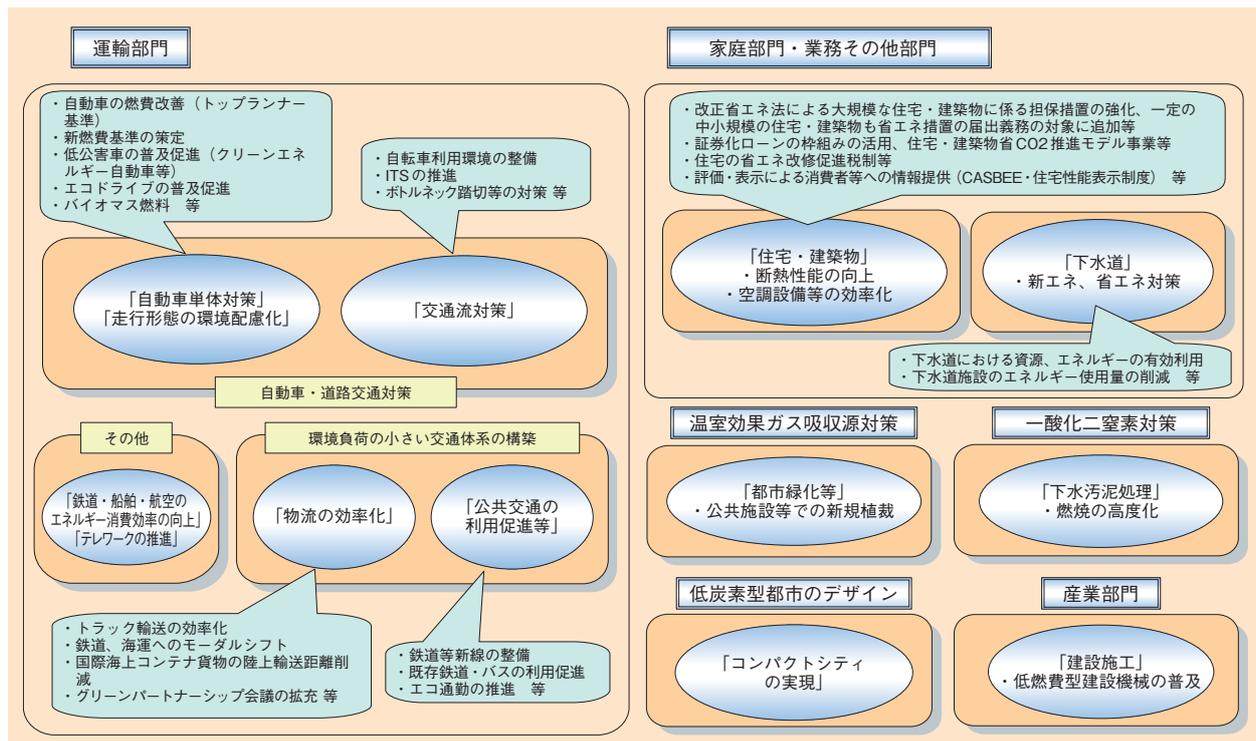
1 京都議定書目標達成計画の実施等

1997年（平成9年）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（CO₂）等の温室効果ガス排出量を、2008年度（20年度）から2012年度（24年度）の第1約束期間に基準年（1990年度（2年度））から6%削減することとした。

その達成に向けた京都議定書目標達成計画（目標達成計画：20年3月28日閣議において全部改定）は、運輸部門や民生部門（家庭部門及び業務その他部門）等の部門ごとに目標値を定め、後述の各対策を推進して、削減目標を確実に達成するため万全を期している。

- ・運輸部門は、①自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化、②交通流対策、③物流の効率化、④公共交通の利用促進等、⑤鉄道・船舶・航空のエネルギー消費効率の向上等
- ・民生部門の住宅・建築分野では、断熱性能の向上や空調設備等の効率化
- ・コンパクトシティの実現、下水道における新エネ・省エネ対策や汚泥処理における燃焼の高度化、温室効果ガス吸収源対策としての都市緑化等
- ・産業部門の低燃費型建設機械の普及等を推進している。

図表Ⅱ-7-1-1 国土交通省の地球温暖化対策



また、京都議定書で認められたCDM^(注1) プロジェクトの支援（申請・相談窓口の設置、案件形成を目指した調査の実施）、20年10月に地球温暖化対策推進本部において決定された排出量取引の国内統合市場の試行的実施にも取り組んでいる。2008年度（20年度）の確定値^(注2)によると、我が国の温室効果ガス排出量は12億8,200万トンと京都議定書の基準年と比べ1.6%上回っており、引き続き6%削減に向けた対策を推進していくとともに、すべての主要国による公平かつ実効性のある国際的な枠組みの構築及び意欲的な目標の合意を前提として、2020年の温室効果ガスを1990年比25%削減するという中期目標に向けた更なる取組みの検討を開始している。

2 運輸部門における対策

我が国全体のCO₂排出量の約2割を占める運輸部門からの排出は、平成20年度の確定値によると、2億3,500万トンであり、目標達成計画における22年度の目安としての目標である2億4,000～4,300万トンを初めて下回ることができたところであり、更なる排出削減に向けた取組みを推進している。

(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

「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3)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。平成20年度に出荷されたガソリン乗用車のうち8割以上が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34%向上した。19年には27年度を目標年度とした燃費基準を策定している。さらに32年に向けた新たな燃費基準の検討を開始し、23年春を目処にとりまとめることとしている。

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、低排出ガス車認定制度を実施している。また、消費者が容易に識別・選択できるよう、低燃費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、「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 環境対応車の普及促進

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し、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、自動車取得税の特例措置を講じている。自動車メーカーの技術開発や商品販売努力、消費者の環境への関心の高まりにより、平成20年度における自動車税グリーン化の対象車種の登録台数は、新車新規登録台数全体の約41%（約118万台）を占めている。

また、22年度税制改正では、21年度税制改正において創設された一定の排ガス性能、燃費性能等を備えた自動車に係る自動車重量税及び自動車取得税の時限的免除・軽減措置（いわゆる「エコカー減税」）について、対象車種を一部追加するとともに、自動車重量税について、車体の環境負荷に応じた段階的

（注1）京都議定書では、先進国における温室効果ガス排出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いる。

（注2）平成22年4月、環境省が公表。「確定値」とは、我が国の温室効果ガスの排出量等の目録として条約事務局に正式に提出した値という意味。今後、各種統計データの年報値の修正、算定方法の見直し等により変更される場合がある。

（注3）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式

な複数税率を設定することによりグリーン化を行うこととされた。

さらに、地球温暖化対策、大都市地域等における大気汚染対策等の観点から、トラック・バス・タクシー事業者を中心に、圧縮天然ガス（CNG）自動車、ハイブリッド自動車、電気自動車の導入等に対する補助を行うとともに、環境対策と景気対策を効果的に実現するべく、21年度補正予算により自動車運送事業者の環境対応車への買い換え・購入に対する支援を22年9月末まで実施することとしている。

④次世代低公害車等の開発、実用化、利用環境整備

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非接触給電ハイブリッド自動車等の次世代低公害車について、実使用条件下での走行評価を行う実証モデル事業を実施し、実用性の向上を図っている。また、21年度より電動バス・超小型モビリティ等の環境対応車が利用しやすいまちづくりを実現することを目的として、研究会を設立している。燃料電池自動車については、国連自動車基準調和フォーラム（WP29）における世界統一基準の策定作業に積極的に参加し、その早期策定に向けて貢献している。

⑤エコドライブの普及・推進

エコドライブ普及連絡会において策定された「エコドライブ普及・推進アクションプラン」に沿って、平成21年度もエコドライブ推進月間（11月）の積極的な広報等を行っている。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1）}用機器の全面導入を支援するEMS普及事業を実施している。

（2）交通流の円滑化

交通流の円滑化による走行速度の向上が実効燃費を改善し、自動車からの二酸化炭素排出量を減らすことから、環状道路等幹線道路ネットワークの整備、交差点の立体化等を推進するとともに、自動車需要の調整、高度道路交通システム（ITS）の推進、ボトルネック踏切等の対策等の交通流対策を実施している。

（3）物流の効率化

国内物流の輸送機関分担率（輸送トンキロベース）はトラックが最大であり、50%を超えている。トラックのCO₂排出原単位^{（注2）}は、大量輸送機関の鉄道、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CO₂排出割合は、トラックが約36%を占めている（鉄道・内航海運は合計で約8%）。国内物流を支えつつ、CO₂の排出を抑制するために、トラック単体の低燃費化や輸送効率の向上と併せ、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。鉄道や海運へのモーダルシフトを推進すべく、北九州・福岡間及び隅田川駅の鉄道輸送力増強事業を実施している他、省エネ船の建造促進などの内航海運の活性化策に取り組んでいる。加えて、「エコルールマーク」（22年2月末現在、商品50件（62品目）、取組み企業59件を認定）や「エコシップマーク」（21年12月現在、荷主27者、物流事業者30者を認定）の普及に取り組んでいる。更に、国際海上コンテナターミナル等の整備により、国際貨物の陸上輸送距離削減を図っている。

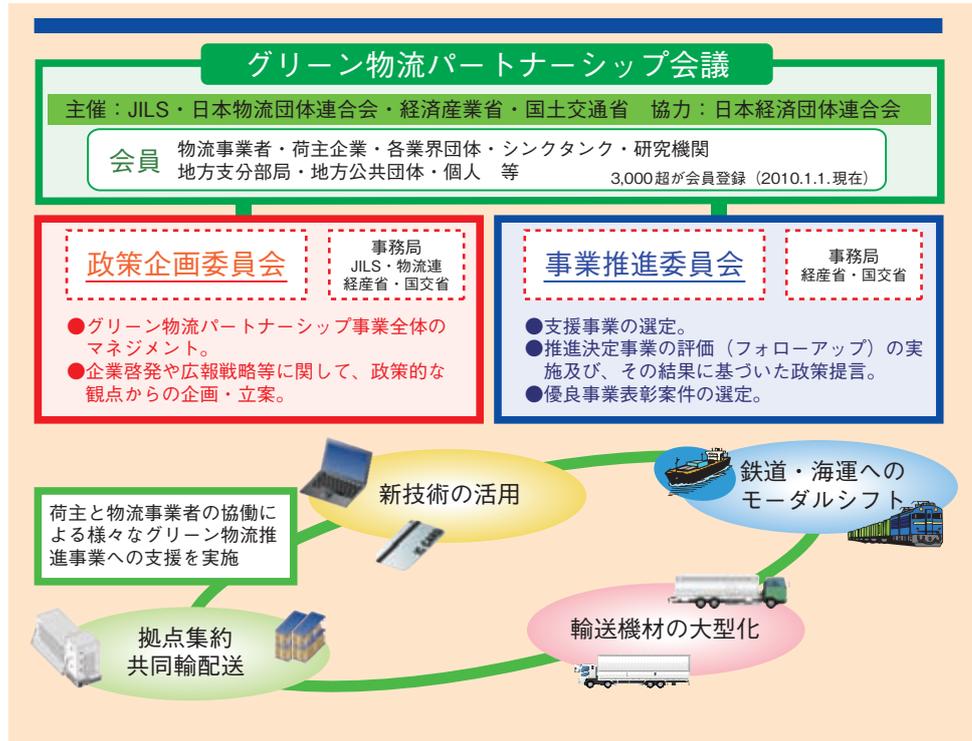
国土交通省は、経済産業省、物流団体、荷主団体等と協力して、グリーン物流パートナーシップ会議を開催し、物流事業者と荷主の連携の強化による物流の効率化等を推進している。また、物流事業者と荷主のパートナーシップにより実施するCO₂排出削減に向けたプロジェクトに対し、支援を行い（21年

（注1）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

（注2）貨物1トンを1km輸送するときに排出されるCO₂の量

度末で240件)、特に優れたプロジェクトに対しては大臣表彰等によりそのPRを図っている。さらに、21年度から物流連携効率化推進事業を創設し、物流の効率化の取組みに対して支援を行っている。

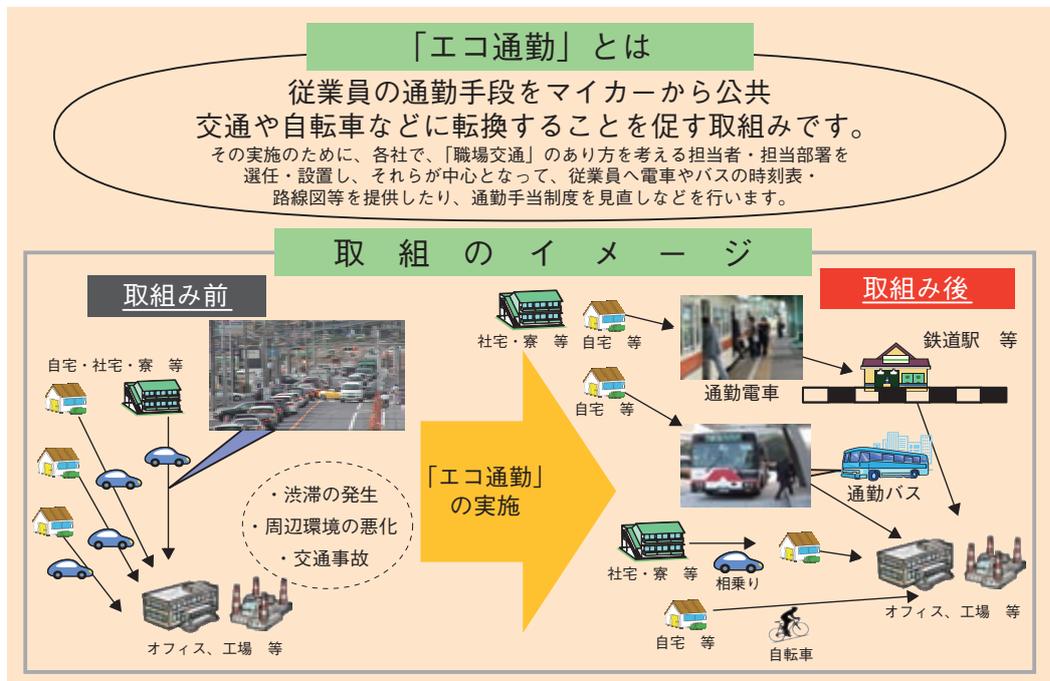
図表Ⅱ-7-1-2 グリーン物流パートナーシップ会議を通じた取組みの推進



(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、自動車の走行量削減になり、地球温暖化対策の面からも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や乗継ぎの改善等による公共交通利便性向上のほか、平成21年6月にエコ通勤優良事業所認証制度を創設し、

図表Ⅱ-7-1-3 モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」の推進



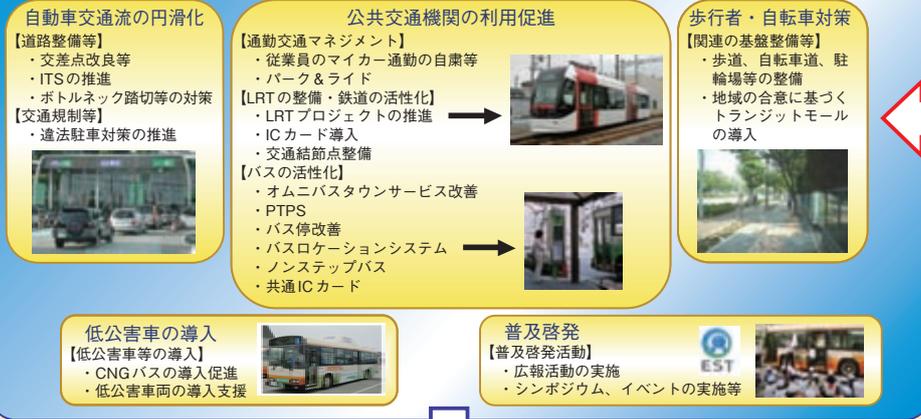
各企業（事業所）単位でのエコ通勤の取組みを国民的運動として推進、更に事業所のみならず地域公共交通の活性化も同時に図る通勤交通グリーン化推進プログラムを展開した。さらに、「環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業」による、バスロケーションシステムやICカード等に対する地域の取組みへの支援を行い、ESTの全国への普及展開を図っている。

図表Ⅱ-7-1-4 環境的に持続可能な交通（EST）の普及展開

- ・平成16年度から18年度にかけて、公共交通機関の利用促進や自動車交通流の円滑化などによりESTの実現を目指す先導的な地域をESTモデル地域として27箇所選定し、関係省庁、関係部局の連携により集中的に支援を実施。
- ・今後は、27箇所のESTモデル地域による先導的取組みから、全国規模でのEST普及展開へと転換を図る。

自発的な地域

- ・環境改善目標（CO2削減目標など）の達成に向け、**地域の特色を有効に活用した自発的な取組み**
- ・自治体、地元商店街・商業施設、交通事業者、道路管理者、警察関係者、NPO等、**地元の幅広い関係者の協働**により事業を推進



関係省庁、関係部局と連携した支援

地域の特色を活かしたESTの実現に取り組む自発的な地域に対し、これまでのEST取組み成果の情報提供を行うなど、関係省庁と連携しながら支援し、全国規模でESTを普及展開する。

(5) 鉄道・船舶・航空のエネルギー消費効率の向上

①環境に優しく省エネに資する鉄道システムの開発の推進

ハイブリッド機関車等の省エネ車両や高効率電力設備等の技術開発を推進している。

②海運グリーン化総合対策

船舶の実燃費指数である「海の10モード」^(注1)の内航海運への適用を進め、新技術等の導入による船舶の省エネ化を促進し、モーダルシフトの推進、スーパーエコシップ^(注2)等の普及促進、外航海運における海洋環境イニシアティブ^(注3)等の施策と一体となって、海運からのCO₂排出削減を推進しており、21年度補正予算においても、省エネ船の建造等の支援策を盛り込んだ。

③航空分野のCO₂排出削減の取組み

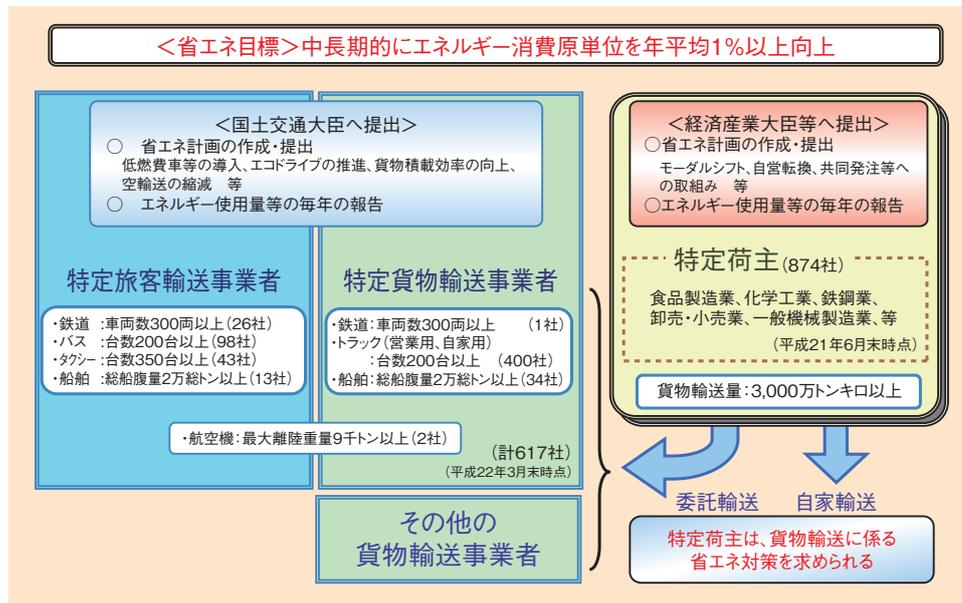
飛行時間・経路の短縮を可能とする広域航法（RNAV）や運航者が希望する最も効率的な高度を飛行できるUPR^(注4)方式の導入、濃霧等による目的地の変更（ダイバート）や空中待機を減少させるための計器着陸装置（ILS）の高カテゴリー化等の航空保安システムの高度化や、航空機用地上動力設備（GPU）の利用促進等のエコエアポートづくりを推進している。また、管制機関と航空会社が連携をとり効率的な運航を目指す「アジア太平洋環境プログラム」(ASPIRE)^(注5)へ参画する等、国際的な取組みの強化も実施している。

(注1) 統一的な評価指標の無い実海域における船舶の省エネ性能を設計段階で評価する指標
 (注2) 電気推進システムを採用し、CO₂、NO_xや燃費の削減に資する優れた環境性能と経済性を有する次世代内航船
 (注3) 船舶の技術研究開発の促進、新技術普及のための国際標準化・人材育成の推進により国際海運からのCO₂排出削減を目的とした施策パッケージ
 (注4) User Preferred Route
 (注5) Asia and Pacific Initiative to Reduce Emissions

(6) 国民・民間事業者による取組みの促進

地球温暖化対策を更に進めるためには、国民各界各層の理解と積極的な行動が不可欠である。そのため、交通観光分野のカーボンオフセットの普及を促進している。更に、中小規模の事業者が環境に配慮した事業活動を自主的に推進できるよう、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基づき事業者が実施する「グリーン経営認証制度」を進めている。

図表Ⅱ-7-1-5 省エネ法改正による輸送分野のエネルギー使用効率の改善



また、輸送分野におけるエネルギー使用量の更なる抑制等を目的として、省エネ法に基づき、特定輸送事業者及び特定荷主による定期報告書等の提出を義務づけ、省エネに向けた取組みを進めている。

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、依然として増加傾向にあり、住宅・建築物の省エネルギー性能の向上は喫緊の課題である。平成17年省エネ法の改正により、住宅は一定規模以上、建築物は大規模改修等の際に省エネ措置の届出が義務付けられた。また、20年5月の改正では、大規模な建築物の省エネ措置が著しく不十分である場合の担保措置の強化及び、住宅を建築し販売する事業者に対しその建築する住宅の省エネルギー性能の向上を促す措置の導入等(21年4月施行)、一定の中小規模以上の建築物に係る省エネ措置の届出の義務付け(22年4月施行)を図っている。さらに、住宅版エコポイント制度の創設によりさらなる省エネの普及を図ることとしている。

このほか、住宅の省エネルギー性能を消費者に分かりやすく表示する住宅性能表示制度や、住宅・建築物の居住性(室内環境)の向上と地球環境への負荷の低減等を総合的な環境性能として一体的に評価する建築物総合環境性能評価システム(CASBEE)の開発・普及を図っている。また、住宅金融支援機構の証券化支援事業の枠組みを活用した金利引き下げ等の支援措置を講ずるとともに、民間事業者等の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・建築物の設計、施工技術等の開発・普及を図っている。

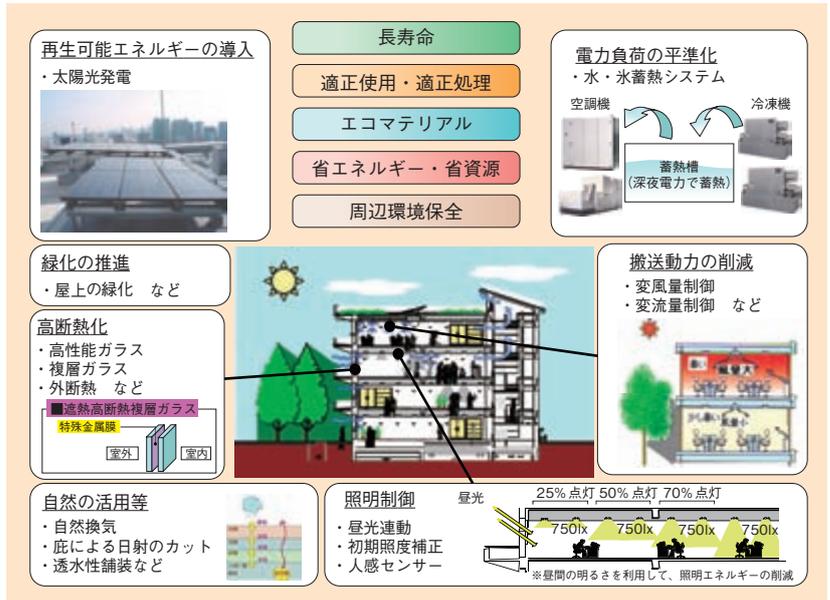
さらに、既存ストックの省エネルギー対策を促進するため、既存住宅においては一定の省エネ改修工事を行った場合に、業務用ビル等においては省エネルギー対象設備を導入した場合に、それぞれ一定の要件の下、所得税や固定資産税を軽減する特例措置、特別償却又は法人税額(又は所得税額)の特別控除措置を図っている。

(2) 官庁施設的环境負荷低減化の推進

官庁施設の整備に当たっては、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、環境負荷の低減に配慮した整備を推進している。既存施設の設備機器等の老朽更新に当たっては、環境負荷低減に配慮した改修の実施、適正な運用管理の徹底など、より一層のグリーン化を推進している。

また、「今後の霞が関地区の整備・活用のあり方」(20年6月社会資本整備審議会答申)、等に基づき、「霞が関低炭素社会」の実現に向けて、内閣府庁舎の建替えや中央合同庁舎の設備機器等の老朽更新においては環境技術の採用等により、一層の二酸化炭素排出削減を推進していく。

図表Ⅱ-7-1-6 環境に配慮した庁舎のイメージ図



(3) 下水道における地球温暖化対策

京都議定書目標達成計画に基づき、高効率機器の導入等の省エネ対策、下水汚泥の固形燃料化やバイオガスの有効利用等の新エネ対策、下水汚泥の高温焼却による一酸化二窒素の削減を推進している。なお、目標達成計画では下水道分野において216万トンのCO₂削減を目標としている。

(4) 都市緑化等によるCO₂の吸収源対策の推進

京都議定書目標達成計画の確実な達成に向け、市町村が策定する緑の保全・創出に係る総合的な計画である緑の基本計画等に基づき、都市公園の整備、道路、河川、港湾、下水処理施設、住宅、官公庁施設等における緑化のほか、緑化施設整備計画認定制度等の活用により民有地の緑化を積極的に推進している。

(5) 市街地整備における地球温暖化対策

①市街地整備

エネルギー需要密度の高い都市部は、市街地整備事業等の実施と一体的にエコまちネットワーク整備事業等を活用しつつ、エネルギーの面的利用によるCO₂の削減等を推進している。

②環境対応車を活用したまちづくり

環境に優しい都市交通を実現し、環境対応車（特に電動バス、電気自動車、超小型モビリティ）を活用し、低炭素なまちづくりを促進するため、平成21年度に国と地方公共団体が協働し、環境対応車を活用したまちづくりのための技術基準を策定する等取り組みを推進している。

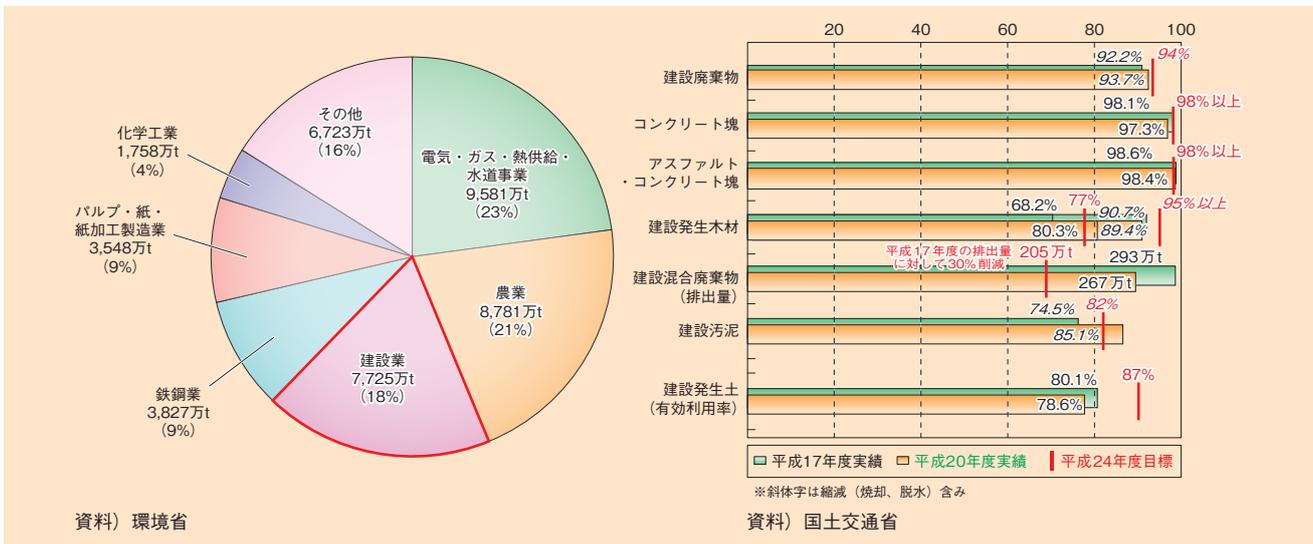
第2節 循環型社会の形成促進

1 建設リサイクル等の推進

建設廃棄物は、全産業廃棄物排出量の約2割、最終処分量の約3割、不法投棄量の約8割を占め、その発生抑制、リサイクルの促進は重要な課題である。平成19年度の建設廃棄物の排出量は全国で7,700万トンである。20年度の再資源化等率は93.7%であり、17年度の92.2%と比較して向上しているものの、再資源化等率を高い水準で確保するため、引き続き取組みが必要である。

下水汚泥についても、産業廃棄物排出量の約2割を占め、19年度の排出量は約8,000万トンであり、その減量化、リサイクルの推進に取り組んでいる。

図表Ⅱ-7-2-1 産業廃棄物の分野別排出量と建設副産物の品目別再資源化率等



(1) 建設リサイクルの推進

「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）」の施行に当たって全国一斉パトロール等による法の適正な実施の確保に努めている。

また、平成20年12月に取りまとめられた「建設リサイクル制度の施行状況の評価・検討について」を受け、22年2月に建設リサイクル法の省令及び施行規則の一部を改正し、事前届出書の様式変更と建築物に係る解体工事の工程順序の詳細化を行い、建設リサイクルの促進を図ることとしている。建設リサイクルを取り巻く課題として、再資源化率が低い品目があること、発生抑制やリサイクルの「質」の向上への取組みが不十分であること、依然として建設関係の不法投棄が多いこと等が挙げられる。そこで、関係者の意識向上と連携強化や他の環境政策との統合的展開を図り、民間主体の創造的取組みを軸とした建設リサイクル市場の育成を基本的考え方とする「建設リサイクル推進計画

図表Ⅱ-7-2-2 建設リサイクルの取組み事例



2008」を推進している。また、建設副産物の利用、排出、再資源化及び最終処分等の実態の把握をするために、20年に実施した建設副産物実態調査結果を取りまとめた。

(2) 下水汚泥の減量化・リサイクルの推進

下水汚泥の緑農地利用やエネルギー利用等を推進（平成19年度リサイクル率77%）し、処理過程で発生するバイオガスのガス発電利用や天然ガス自動車の燃料化、下水汚泥の固形燃料化等によるエネルギー利用や、下水・下水汚泥からのリンの回収・活用を進めている。さらに、下水汚泥の利用をより促進するため、下水汚泥資源化・先端技術誘導プロジェクト（LOTUS Project）により開発された技術の普及を推進している。

(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割程度となっており、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り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等を推進している。

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、港湾においては広域的なりサイクル施設の立地に対応した循環資源物流の拠点港（リサイクルポート）を全国で21港を指定している。また、循環資源物流支援施設の整備、官民連携の促進、循環資源の取扱いに関する循環資源利用促進マニュアルの作成・周知等を行っている。また、平成21年3月には、リサイクルポート推進協議会の協力を得て

図表Ⅱ-7-2-3 リサイクルポートの指定



全国8港において循環資源の海上輸送実証実験を行い、これを踏まえ、リサイクルポートにおいて安全かつ効率的に循環資源の輸送を行うための取扱基準の策定を進めている。

(2) 廃棄物海面処分場の計画的な確保

内陸部においては廃棄物の最終処分場の確保が困難になってきていることから、港湾において、適正なりサイクル等を行った後でなお埋立処分が必要な一般廃棄物等の最終処分を行うため、港湾の利用と

調整を図りつつ海面処分場を整備している。特に大阪湾は、大阪湾フェニクス計画に基づき2府4県175市町村の一般廃棄物等を受け入れている。

3 自動車・船舶のリサイクル

(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）」に従って使用済自動車が解体されたことを確認した上で「道路運送車両法」の抹消登録を行い、使用済自動車に係る自動車重量税還付制度も併せて実施しており、使用済自動車の適正処理促進及び不法投棄の防止を図っている。

また、本制度について、自動車リサイクル法附則第13条（に基づき、産業構造審議会・中央環境審議会合同会議の場において議論が行われ、平成22年1月、本制度の施行状況の評価・検討に関する報告書が取りまとめられた。

(2) 船舶のリサイクル

大型船舶のリサイクル^(注1)（シップリサイクル）は、バングラデシュやインド等の開発途上国を中心に実施されてきており、船舶リサイクル施設において繰り返される死傷事故や海洋汚染等が問題視されてきた。これらの問題を解決するため、我が国主導の下、国際海事機関（IMO）を中心に議論がなされ、その結果、香港にて平成21年5月に、「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（仮称）」（シップリサイクル条約）が採択された。本条約においては、船舶と船舶リサイクル施設のそれぞれについて検査と証書の保持が義務付けられ、アスベストやPCB等の新規搭載の禁止等が求められている。また、本条約の施行を支援するための各種ガイドラインについても我が国の主導の下で作成中である。

国内においては、世界に先駆け、環境に配慮した先進国型のシップリサイクルシステムを構築するために、船舶解体の実証実験、環境影響・事業性評価、新技術手法の調査研究を実施するなどの取組みを行っている。

一方、個人の所有するプレジャーボートについては、その殆んどがFRP（繊維強化プラスチック）製であり、適切な廃棄処理ルートが確立しておらず不法投棄が社会的問題となっていた。このため、FRP船の適正処理推進のため、リサイクル技術を確立し、処理ルートの構築に向けた取組みを行ってきた。これらを踏まえ、国土交通省の支援の下、（社）日本舟艇工業会が主体となり全国でのFRP船のリサイクルに取り組んでいる。

4 環境負荷低減に資する資材調達への推進等

(1) グリーン調達^(注2)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21年2月閣議決定）を受け、「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、目的物について、環境物品等の調達を積極的に推進している。

（注1）寿命に達した船舶は、解体され、その大部分は鋼材として再活用される。

（注2）ここではグリーン購入法第2条に規定された環境物品等を調達することをグリーン調達という。

(2) 木材利用の推進

木材は、加工に要するエネルギーが他の素材と比較して少なく、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、公共工事に木材利用推進を図っている。また、「グリーン購入法」に基づく調達方針においては、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ほか、技術開発や担い手の育成等、地域の木材を活用した木造住宅の振興に積極的に取り組んでいる。

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

1 生物多様性保全の取組み

(1) 生物多様性条約第10回締約国会議（COP10）に向けた取組み

平成22年10月に愛知県名古屋市で開催される、生物多様性条約第10回締約国会議（COP10）では、条約戦略計画の改訂（ポスト2010年目標の策定^(注)）が主要議題の一つとなっており、22年1月には、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・創出を推進することなどを盛り込んだ日本提案が条約事務局に提出された。

(2) 生物多様性国家戦略の改定

平成20年に、国家戦略の策定を国の義務とする生物多様性基本法が施行されたため、生物多様性条約に基づいて策定した「第三次生物多様性国家戦略」を改定し、22年3月に、法定の「生物多様性国家戦略2010」が閣議決定された。このうち、国土交通省は、国土空間的施策等に位置付けられている取組みを推進している。

2 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

河川整備にあたっては、多自然川づくりを基本とし、治水の安全性を確保しつつ、生物の生息・生育環境及び多様な河川景観の保全・創出に努めている。また、「魚がのほ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37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。

② 外来種対策の推進

生物多様性を保全する上で大きな脅威の1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」等を作成するとともに、各地で外来種対策を実施している。

(注) 平成14年のCOP 6において策定された条約戦略計画には、「現在の生物多様性の損失速度を2010年までに顕著に減少させる」といういわゆる「2010年目標」が含まれている。

(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、水力発電所のダム等の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、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および弾力的管理試験を行っている（平成21年度は、全国の計16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の送水などにより、河川流量の回復に取り組んでいる。

(3) 山地から海岸までの総合的な土砂管理の取組みの推進

近年、土砂の流れの変化による河川環境の変化や海域への土砂供給の減少、沿岸漂砂の流れの変化等による海岸侵食等が気候変動により加速するおそれがあることから、山地から海岸まで一貫した総合的な土砂管理の取組みを関係機関が連携して推進している。具体的には、溪流、ダム、河川、海岸における土砂の流れに起因する問題に対応するため、関係機関との事業連携のための方針の策定を目指すなど連携の強化を進めている。

図表Ⅱ-7-3-1 総合的な土砂管理の取組み



(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。また、子どもが安全に水辺で学び、遊ぶためのプロジェクトの推進や情報発信を行うとともに、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。さらに、急な増水による水難事故を防止するため、平成19年度に策定した「急な増水による水難事故防止アクションプラン」や20年7月に発生した兵庫県都賀川における水難事故を受けまとめられた「中小河川における水難事故防止策検討WG」報告書等を参考に、水難事故を防止するための対策に取り組んでいる。

○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21年3月末現在、282箇所を登録

○水辺の楽校プロジェクト

子どもの水辺として登録された箇所において、堤防の緩傾斜化や安全に水辺に近付ける河岸整備等を実施。22年3月末現在、279箇所を登録

○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。20年度は75,938人が参加。

3 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しつつ、生物の生息・生育地の確保、景観への配慮や海浜の適正な利用の確保等が必要であり、「防護」「環境」「利用」の調和のとれた海岸の整備と保全を推進している。具体的には、既に防護機能が確保された海岸で、地域住民等の参画により、生態系に配慮し既存海岸保全施設を改良するエコ・コースト事業を平成21年度は15箇所で開催している。

外国由来を含む漂流・漂着ゴミにより海岸機能の低下や生態系を含めた環境・景観の悪化、船舶の安全航行確保や漁業への被害等が近年深刻化しているため、21年7月に公布・施行された「美しく豊かな自然を保護するための海岸における良好な景観及び環境の保全に係る海岸漂着物等の処理等の推進に関する法律（海岸漂着物処理推進法）」に基づき、今後とも、関係機関と緊密な連携を図り、漂流・漂着ゴミに対する実効的な対策を推進する。

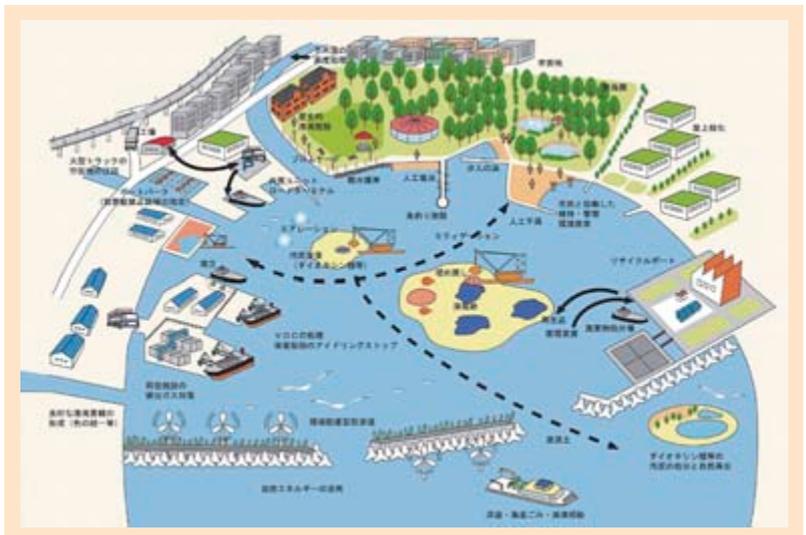
また、海岸保全施設の機能阻害の原因となる大規模な海岸漂着ゴミを緊急的に処理するため、広域にわたる「複数の海岸」の関係者が一体的・効率的に処理を行うことができる「災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業」を推進している。

4 港湾行政のグリーン化

(1) 今後の港湾環境政策の基本的な方向

我が国の港湾が今後とも物流・産業・生活の場としての役割を担い、持続可能な発展を遂げていくためには、過去に劣化・喪失した自然環境を少しでも取り戻し、港湾のあらゆる機能について環境配慮を取り込むことが重要である。そのため、港湾の開発・利用と環境の保全・再生・創出を車の両輪として捉えた「港湾行政のグリーン化」を図っている。さらに、昨今の地球温暖化問題に対応するため、港湾における温室効果ガス排出削減対策を推進している。

図表Ⅱ-7-3-2 港湾行政のグリーン化



(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土砂等を有効に活用した干潟造成や覆砂により、沿岸域の豊かな自然環境の保全・再生・創出に積極的に取り組んでいる。また、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。

(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、一般市民等の多様な主体が環境データを登録し、共有することができる海域環境データベースを構築し、データベースの蓄積と内容の充実化を図っている。

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」が全国各地で実施されている。

5 道路の緑化・自然環境対策等の推進

CO₂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など、潤いのある道路空間の創出を図っている。また、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。

道路緑化の事例（仙台市）

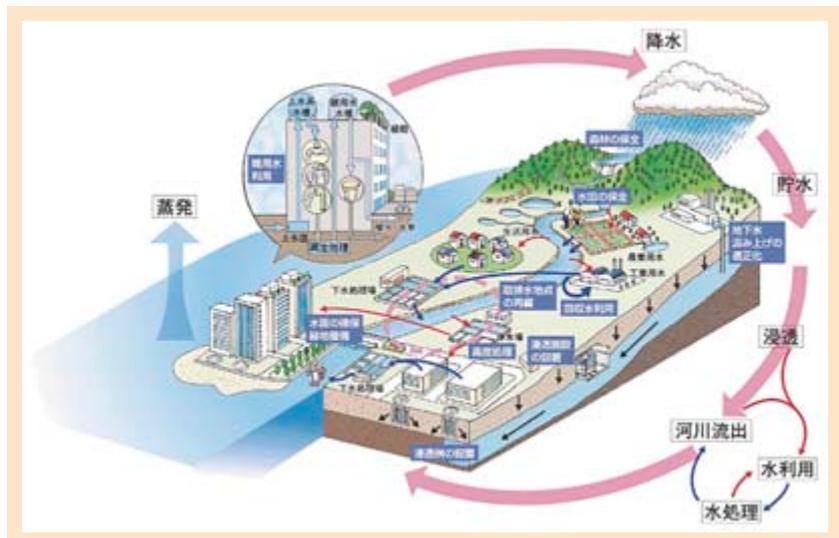


第4節 健全な水循環系の構築

1 水関係省庁の連携による健全な水循環系構築への取組み

健全な水循環系構築に関する関係省庁連絡会議は、水循環系の健全化に向けた考え方となる「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



2 水環境改善への取組み

(1) 清流ルネッサンスⅡ

水環境の悪化が著しい全国34の河川等で、水環境改善に積極的に取り組んでいる地元市町村等と河川管理者、下水道管理者等、関係者が一体となり、「第二期水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスⅡ）」を策定・実施している（34地区を選定）。

図表Ⅱ-7-4-2 清流ルネッサンスⅡ



(2) 水質浄化の推進

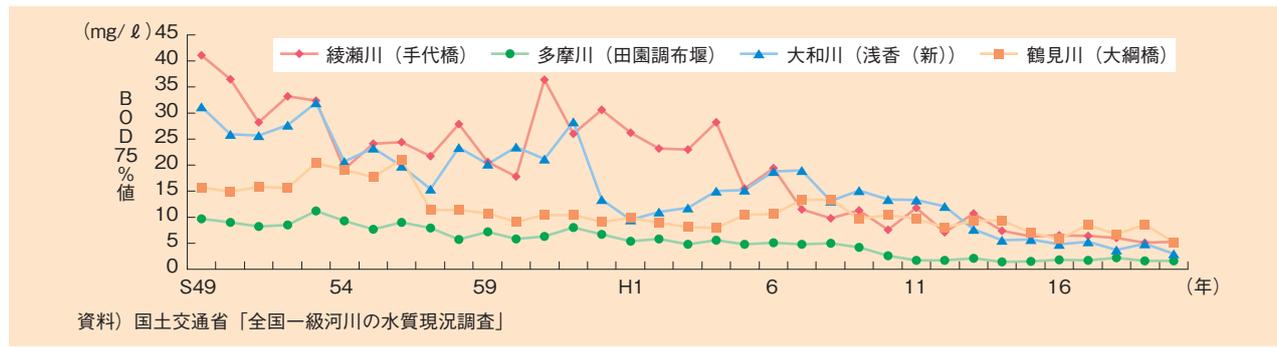
水質悪化の著しい河川において、総合水系環境整備事業や統合河川環境整備事業による浄化導水、底泥浚渫、河川浄化施設整備等の水質浄化を霞ヶ浦（茨城県）、大和川（奈良県・大阪府）等において行い、清浄な流水の確保を図っている。

(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20年度は109水系の1,105地点を調査した。

- ・全国で見ると、平成20年における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89%で、過去最高であった。
- ・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94%であった。
- ・人の健康の保護に関する環境基準項目（ヒ素等26項目）：若干の項目・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27項目）：マンガンを除き、すべての項目・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



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、一級河川で住民協働調査を実施した結果、BOD平均水質ランキングが下位の河川においても、人と河川の豊かなふれあい等の視点からは良好な地点があった。

一方、油類や化学物質の流出等による河川の水質事故は、20年に一級水系で1,454件発生した。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。

(4) 閉鎖性海域の水環境の改善

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海等は、陸域から流入する有機汚濁物質及び窒素・リンが多いことや、干潟・藻場の消失により海域の浄化能力が低下したこと等により赤潮や青潮が発生し、漁業被害等を受ける海域もある。このほか、漂流ゴミによる環境悪化、船舶航行の障害等多くの問題が生じている。

この状況を改善するため、①汚泥浚渫や覆砂による底質改善、②干潟・藻場の再生や生物共生型護岸の整備による生物生息場の創出、③環境整備船による漂流ゴミ・油の回収、④下水道整備等による海域への流入汚濁負荷の削減等、美しい海域を取り戻す取組みを効果的に推進している。

(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の策定・見直しを適切に進め、閉鎖性水域における富栄養化の原因である窒素・リン等を除去する下水道の高度処理を推進する。また、施設更新の時期に達しない処理施設においては、部分的な施設・設備の改造等により早期の水質改善を目指す段階的な高度処理を合わせて促進している。

合流式下水道については、中小都市では平成25年度末、大都市では35年度末までに雨天時に雨水吐から放流される未処理下水の量と頻度の抑制等により、対策の完了を図ることとしている。

(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、生物の生息・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、「環境用水^(注)に係る水利使用許可の取扱いについて」により、一定量を通年通水する水利使用を認めるとともに許可基準を明らかにし「まちの清流」の再生に取り組んでいる。

3 水をはぐくむ・水を上手に使う

(1) 水資源の安定供給

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、需要と供給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・管理、水源の複数化等、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、平成21年4月に淀川水系における水資源開発基本計画を変更した。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・産業基盤整備等を実施している。

また、気候変動等によるリスクの対応策として、水を持続的に活用できる社会の実現と健全な水循環系の構築を目指し、1つの水系に依存する流域を単位として水にかかわる主体が連携・調整しながら、水量と水質、表流水と地下水、平常時と緊急時を総合的、一体的に考え、対策の適切な組合せ、適切な順序での施策を行う「総合水資源管理」の実施に向けた取組みを進めている。

② 下水処理水の再利用

下水処理水は、都市内において年間を通して安定した水量が確保できる貴重な水資源であり、約1.5%が再利用され、せせらぎ用水、河川維持用水、水洗トイレ用水等に活用されている。また、ヒートアイランド対策として道路散水や打ち水用水へも活用されている。

(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

(2) 安全でおいしい水の確保

我が国は水道が普及し、水道の水をそのまま飲む世界の中でも数少ない国であるが、近年は、国民の安全でおいしい水へのニーズは更に高まってきている。このため、水質の悪化による異臭味や有害物質の河川流出等に対応するため、支川等からの水を浄水場取水口の下流にバイパスさせたり、水道水源域におけるダムや河川での水質浄化、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するなど、おいしい水の確保と水質に関するリスクの回避・軽減を図っている。

(3) 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により、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ることにより、豪雨による浸水被害等を軽減させるとともに、地下水の涵養、湧水の復活への寄与など、健全な水循環系の構築を目的として流域貯留浸透施設の整備を雨水貯留浸透施設整備促進税制等も活用して推進している。

(4) 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。

(5) 雨水・再生水利用の推進

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、散水等に利用する雨水・再生水利用の推進に取り組んでいる。利用施設は、平成19年度末において約3,290施設あり、その利用量は全国の水使用量の約0.3%である。更に利用の推進を図るため、利用施設の実態把握を進めるとともに、これらの事例や利用可能な下水処理水の水量・水質や利用上の配慮事項などを含め、利用者との情報の共有を進めている。

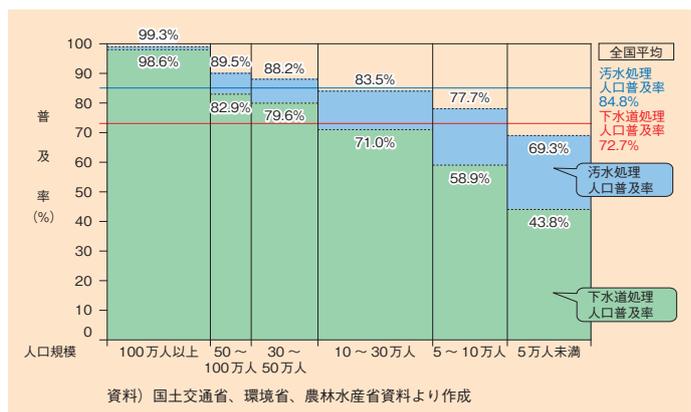
4 下水道整備の推進による快適な生活の実現

下水道は、污水处理や浸水対策によって都市の健全な発展に不可欠な社会基盤であり、近年は、低炭素・循環型社会の形成や健全な水循環の形成等の新たな役割が求められている。

(1) 下水道による污水处理の普及

下水道の普及率は平成20年度末において、全国平均で約73%（污水处理施設全体の普及率は約85%）にまで達したものの、地域別には大きな格差がある。特に人口5万人未満の中小市町村における下水道の普及率は約44%と低い水準にとどまっている。今後の下水道整備においては、人口の集中した地区等において重点的な整備を行うとともに、地域の実状を踏まえた効率的な整備を推進し、普及格差の是正を図ることが重要である。

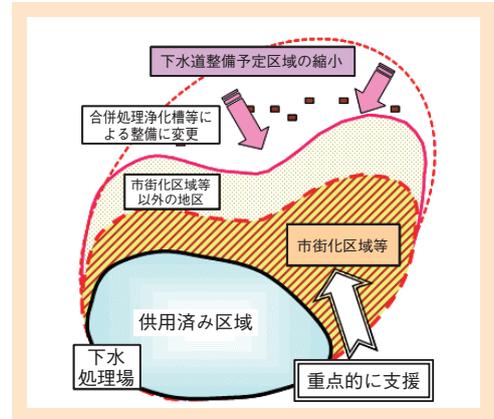
図表Ⅱ-7-4-4 都市規模別下水道処理人口普及率（平成20年度末）



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経済的であり、人口密度が高くなるにつれて、集合処理である下水道や農業集落排水施設等が経済的となるなどの特徴がある。このため、整備を進めるに当たっては、経済性や水質保全上の重要性などの地域特性を十分に反映した汚水処理に係る総合的な整備計画である「都道府県構想」が各都道府県において策定されている。近年の人口減少傾向も踏まえ、より効率的な汚水処理施設整備のため、この、都道府県構想の早急な見直しを推進している。また、広域的な汚泥処理など他の汚水処理施設との連携施策の導入による効率的な整備についても積極的に推進している。

図表Ⅱ-7-4-5 下水道計画の見直しと重点的な整備



②下水道未普及解消クイックプロジェクト社会実験

本社会実験は、人口減少や厳しい財政事情を踏まえ、従来の技術基準にとらわれず地域の実状に応じた低コスト、早期かつ機動的な整備が可能な新たな整備手法を、地域住民協力の下、有識者らにより構成される委員会において性能等の検証を行いながら、広く導入を図るものである。21年度までに13市町村で社会実験を実施しており、「流動化処理土の管きょ施工への利用」等の技術については有効性が認められたため、普及を図るために、当技術を利用するにあたっての手引書を取りまとめた。また、「クイック配管（露出配管）」等、その他の技術についても全国各地で活用可能となるよう、検証・評価を積極的に進めている。

図表Ⅱ-7-4-6 社会実験実施事例（クイック配管（露出配管）：東京都検原市）



（2）下水道事業の持続性の確保

①適正なストック管理

下水道整備の進展に伴い増大している下水道施設（管路延長約41万km、処理場約2,000箇所）の適正な維持管理・改築更新が重要である。老朽化を放置すれば、下水処理機能の停止により日常生活や社会経済活動に重大な影響を及ぼすおそれがある。また、管路施設の老朽化や硫化水素による腐食等に起因する道路陥没は平成20年度には約4,100箇所が発生している。下水道の機能を将来にわたって維持・向上し、また、必要となる費用の最小化あるいは平準化を図るため、下水道ストックマネジメントの考え方を公表するとともに、「事故の未然防止」及び「ライフサイクルコストの最小化」の観点から、耐震化等の機能向上も考慮し、長寿命化対策を含めた計画的な改築を推進している。

②経営基盤の強化

下水道事業の経営は、汚水処理費（公費で負担すべき部分を除く）を使用料収入で賄うことが原則であるが、事業の初期段階でまとまった費用が必要であり、面整備の進展とともに収入が安定する事業の性格上、構造的に資金不足が生じる場合もある。従って、個々の事業においては、短期的な視点ではなく、施設の耐用年数を考慮した長期的な視点で収支状況を見ることが必要である。

このため、「下水道経営の健全化のための手引」等により、各市町村における下水道経営健全化に向けた取組みを推進している。

③民間委託の推進と技術力の確保

下水処理場等の維持管理業務について、包括的民間委託^(注)の導入に向けた環境整備や包括的民間委託の更なる推進に向けた取組みを実施している。また、地方公共団体の要請に基づき、下水道施設の建設・維持管理等の効率化のための技術的支援、地方公共団体の技術者養成、技術開発等を日本下水道事業団が行っている。

(3) 下水道による地域の活性化

下水道整備に伴う適切な汚水処理の確保や、良好な水環境の保全・創出により、地域の定住促進や産業・観光振興が図られるとともに、再生水や下水道施設を利用した水辺空間の創出、住民による親水空間の維持管理を通じた地域活動の活性化、下水処理場の上部空間利用、下水熱による地域冷暖房など、下水道資源の有効活用により、下水道は多面的に地域活性化に貢献している。

(4) 下水道分野の環境教育の推進

平成21年度に、「循環のみち下水道環境教育モデルプログラム」として、小学校教員を対象とした下水道の役割の理解と理科・社会などで授業するための学習指導案の作成を目的とした教員研修と、研修を受講した教員が各自の小学校で下水道をとり入れたモデル授業を実施した。

図表Ⅱ-7-4-7 地域活性化と環境教育

○こてはし台調整池における市民協働による水辺づくり



○広島県海田東小学校におけるモデル授業



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のサブスタンダード船を排除するため、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、日本寄港船舶に立ち入り検査を行い、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)を強化している。また、我が国の提唱により平成17年のIMO総会で創設が承認された、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任意により監査する制度については、同制度の各国における早期定着促進に取り組んでいる。

他方、日本海等における大規模油等汚染発生時への対応策として、日本、中国、韓国及びロシアによる協力体制である「北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)地域油及び有害危険物質(HNS)流出緊急時計画」を通して、国際的な協力・連携体制の強化に取り組んでいる。

(注) 施設管理について放流水質基準の順守等の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

(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が、我が国全体に占める窒素酸化物（NO_x）等の排出割合が大きいなどの問題があり、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ため、実効性を確保するには、国際的に合意された規制の適用が重要である。我が国は、MARPOL条約^(注1)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NO_x放出量の確認や船舶の定期的な検査の実施、またIMOにて行われている排出ガスに関する規制強化議論に積極的に参画している。

世界有数の船用エンジン生産国である我が国では、国際規制が大幅に強化される中、地球環境保全に貢献するために、船舶からのNO_x排出量を大幅に削減する船用排ガス後処理装置の技術開発や、エンジン本体における燃焼改善手法の開発等による「環境に優しい」船用ディーゼル機関の研究開発を推進している。さらに、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に切り替える船舶版アイドリングストップを推進し、接岸中のCO₂、NO_x等の削減を図っている。

図表Ⅱ-7-5-1 環境に優しい船用ディーゼルエンジンの開発



(3) バラスト水中の有害水生生物問題への対応

船舶のバラスト水^(注2)に混入するプランクトン等の各種生物が、その排出に伴い本来の生息地でない場所に移動するため、生態系に有害な影響を与えるとされている。対策として世界的に統一した規制を行うため、平成16年に採択された、バラスト水管理条約^(注3)の実施に向けたIMOにおける議論に積極的に参加している。

第6節 大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善

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20年にトラック、バス及び乗用車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の更なる低減を図るため、世界最高水準の厳しい規制（ポスト新長期規制）を制定し、21年10月から順次強制適用されている。

一方、使用過程車（既に使用されている自動車）の排出ガス対策は、「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NO_x・PM法）に基づく対策を実施するなど、一層の排出ガス対策に努めていくこととしている。

(注1) 船舶による汚染の防止のための国際条約
 (注2) 主に船舶が空荷の時に、船舶を安定させるため、重しとして積載する海水
 (注3) 船舶のバラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約（仮称）

②低公害車等の開発・実用化

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非接触給電ハイブリッド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、産学官の連携により、車両の開発、実証走行試験等を実施し、安全上・環境保全上の技術基準の策定等、普及に向けた環境整備を進めている。

(2) 交通流の円滑化等

①大気質対策

自動車からのPMやNO_xの排出量は、発進・停止回数の増加や走行速度の低下に伴い増加するため、沿道環境の改善の観点から、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騒音対策

低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の整備等を進めている。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を行っている。

2 空港と周辺地域の環境対策

航空機騒音で最も効果的な対策は、低騒音機の導入であり、以前のDC 8と現在のB767の騒音値80dB(A)を比較した場合、騒音影響範囲は約9割減少しており、今なお騒音影響が及ぶ地域では、民家の防音工事等を実施しているが、当該工事は、今後のメンテナンスを残し、おおむね終了した。航空機騒音の障害は改善の方向にあり、平成21年度は、大阪国際空港に続き、松山空港において騒音対策区域を見直すため騒音実態調査を実施した。しかしながら、空港と周辺地域の調和ある発展を図るため、今後も騒音の軽減等を図るための対策を行うことが必要である。

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、そのみでは達成が困難な場合には、家屋の防音工事への助成を行っている。

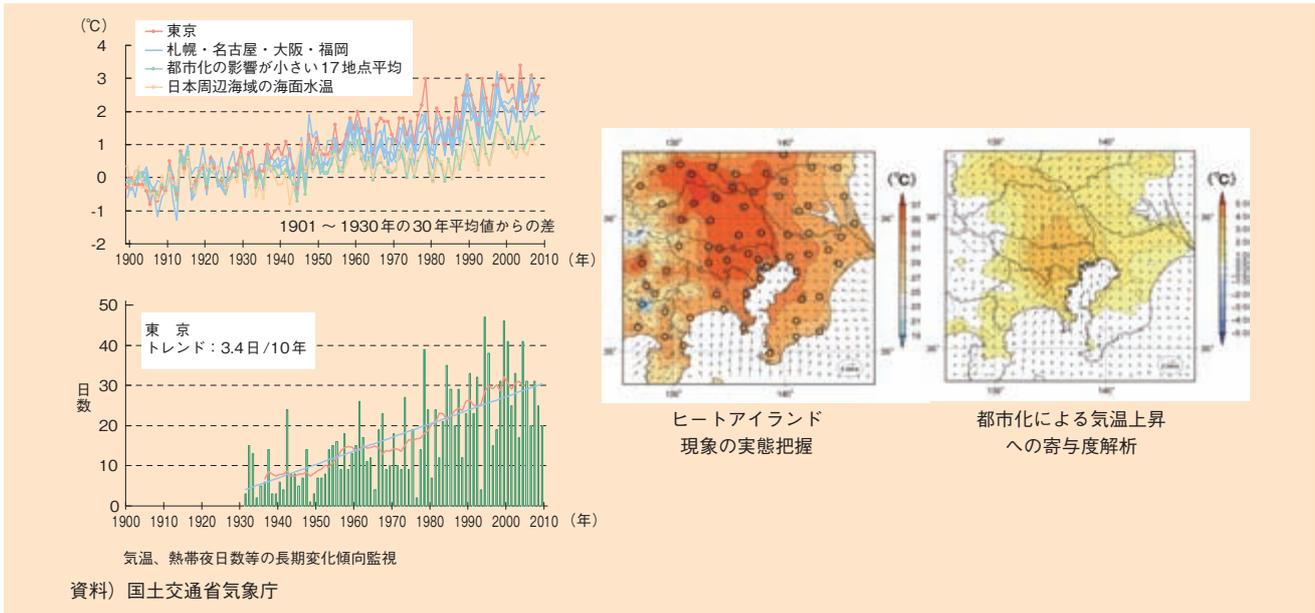
また、在来線の騒音対策については、「在来線鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策指針」に基づき、新線建設の場合には一定の値以下のレベルになるよう、既設路線の大規模改良の場合には改良前より改善されるよう、鉄道事業者に対し指導を行っている。

4 ヒートアイランド対策

ヒートアイランド現象とは、都市の中心部の気温が郊外に比べて島状に高くなる現象である。

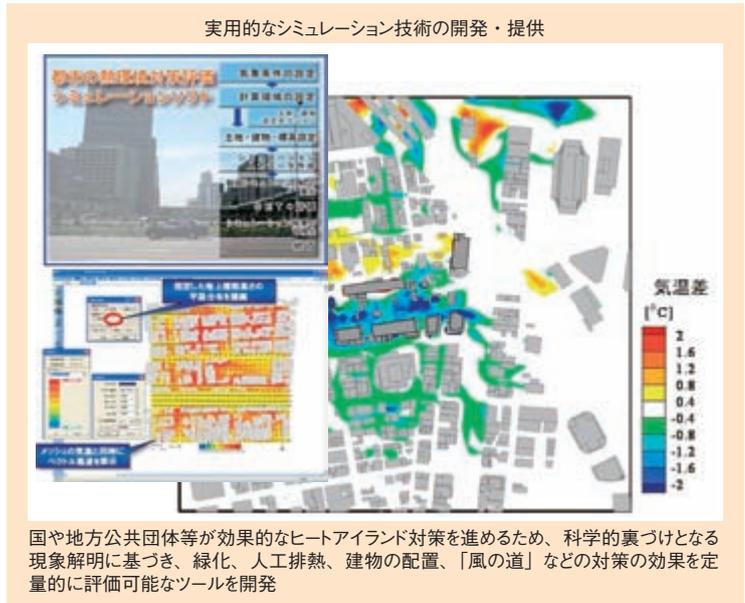
過去100年で、地球全体の平均気温が約0.7℃上昇する一方、日本の大都市では、約2～3℃上昇しており、地球の温暖化の傾向に比べて、ヒートアイランド現象の進行傾向は顕著であるといえる。このヒートアイランド現象は、空調機器等からの人工排熱の増加、緑地・水面の減少、地表面の人工化等が主な原因と言われている。

図表Ⅱ-7-6-1 ヒートアイランド監視



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、「ヒートアイランド対策大綱」に基づき人工排熱の低減、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、関係省庁の具体的な対策を体系的に取りまとめている。国土交通省は、緑とオープンスペースの計画的な確保等の対策を重点的に推進している。

図表Ⅱ-7-6-2 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

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の対策を講じている。

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測定等による対策を講じている。

図表Ⅱ-7-6-3 シックハウス問題のイメージ

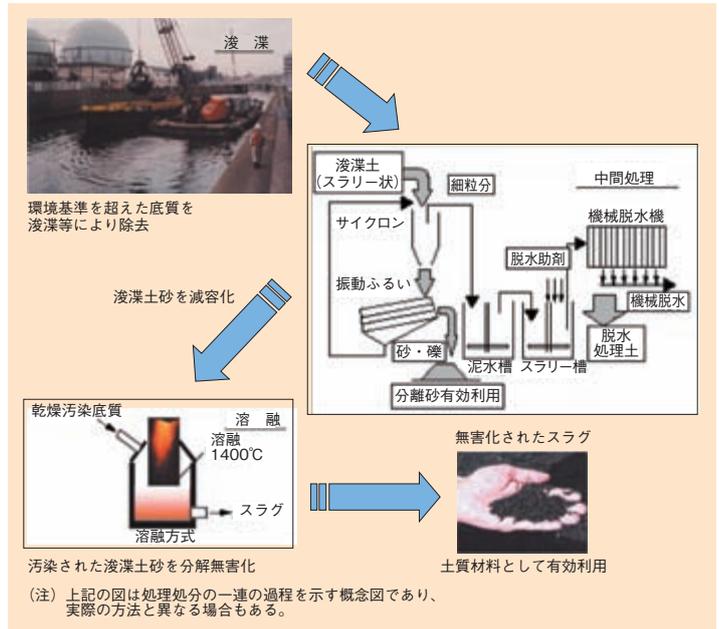


(2) ダイオキシン類問題等への対応

「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）」により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、環境基準を超えるダイオキシン類含有汚泥が確認された港湾や河川では、河川と港湾の対策の基本的な考え方を統一し平成20年4月に改訂した「河川、湖沼等における底質ダイオキシン類対策マニュアル」（案）や「港湾における底質ダイオキシン類対策技術指針」に基づき、ダイオキシン対策を実施している。

図表Ⅱ-7-6-4 ダイオキシン類問題等への対応



(3) アスベスト問題への対応

アスベスト問題は、人命に係る問題であり、アスベストが大量に輸入された1970年代

以降に造られた建物が今後解体期を迎えることから、被害を未然に防止するための対応が重要である。

既存施設におけるアスベストの除去等を推進するため、国土交通省所管の既存施設における除去・飛散防止の対策状況についてフォローアップを実施している。

また、住宅・建築物安全ストック形成事業において補助対象建築物の拡充等を行ったほか、地域住宅交付金等の活用により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を推進している。

さらに、建築基準法の改正を行い、建築物における吹付けアスベスト等の使用を規制している。また、解体時等の飛散・ばく露の防止のため、吹付けアスベスト除去工事の参考見積費用や、アスベスト建材の識別に役立つ資料（目で見えるアスベスト建材）、また、アスベスト含有建材情報のデータベース化、建築物のアスベスト対策パンフレットなど情報提供を推進し、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る。

6 建設施工における環境対策

建設施工が大気環境に与える負荷低減を目的に、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」による使用規制を実施している。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、取得時の融資制度を実施している。また、建設施工における騒音・振動対策として上記と同様の方法で低騒音型・低振動型建設機械の指定・普及促進を図っている。

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

地球温暖化など地球環境問題への国際的な取組みが強化される中、気象庁では従前からの取組みに加え、平成20年に策定・公表された「今後の地球環境業務の重点施策」に則り、以下の施策を進めている。

温室効果ガスの状況を把握するため、大気中のCO₂等を国内3箇所の観測所で、北西太平洋の洋上大気や表面海水中のCO₂を海洋気象観測船で観測しているほか、平成21年度からは精密な日射・赤外放射の観測を国内5地点で開始した。

また、地球温暖化に伴う海面水位の上昇を把握する観測を行い、日本沿岸における長期的な海面水位変化傾向等の情報を発表している。

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、過去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、国内外の研究機関等に公開している。

なお、観測結果等を基に、「気候変動監視レポート」や「異常気象レポート」を取りまとめ、毎年の気候変動、異常気象、地球温暖化等の現状や変化の見通しについての見解を公表している。

(2) 次期静止気象衛星整備に向けた取組み

次期静止気象衛星「ひまわり8号及び9号」は、台風や集中豪雨等に対する防災機能の向上に加え、地球温暖化を始めとする地球環境の監視機能を世界に先駆けて強化した「静止地球環境観測衛星」として整備することとし、8号を平成26年度に、9号を28年度にそれぞれ打ち上げる計画として、21年度より2機の製造に着手した。

(3) 海洋の観測・監視

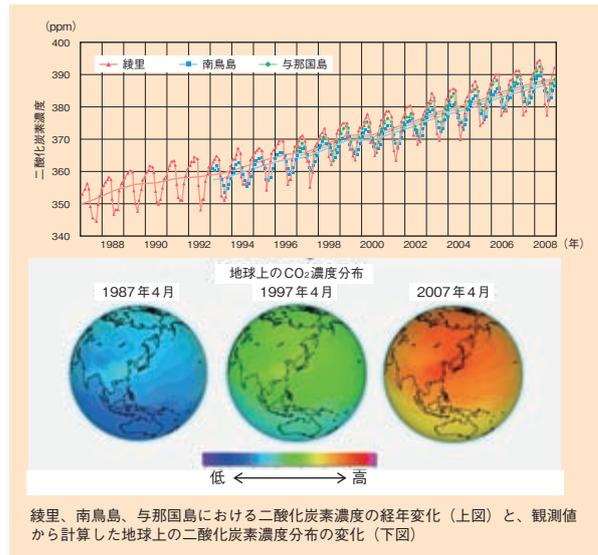
海洋は、温室効果ガスであるCO₂を吸収したり、熱を貯えることによって、地球温暖化を緩やかにしている。また、海洋変動は、台風や異常気象等にも深く関わっており、地球環境問題への対応には、海洋の状況を的確に把握することが重要である。

地球全体の海洋変動を即時的に監視・把握するため、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。

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」を公表している。

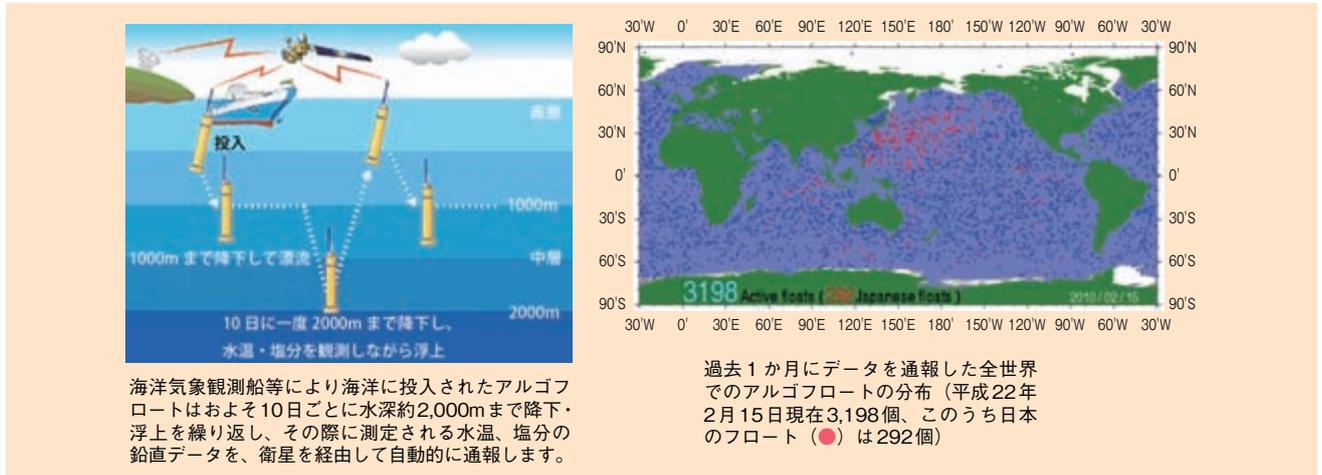
海上保安庁は、アルゴフロートのデータを補完するため、伊豆諸島周辺海域の黒潮変動を海洋短波

図表 II-7-7-1 二酸化炭素の日本における濃度の推移と地球上の濃度分布

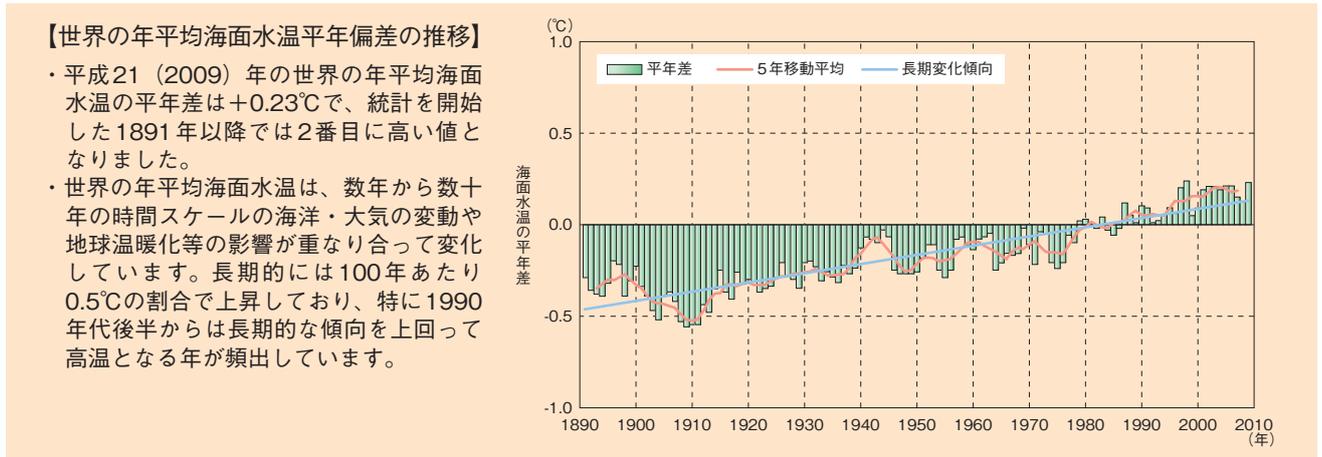


レーダーにより常時監視・把握するとともに、観測データを公表している。また、日本海洋データセンターとして、我が国の海洋調査機関により得られた海洋データを収集・管理し、関係機関及び一般国民へ提供している。

図表Ⅱ-7-7-2 アルゴ計画の観測概要



図表Ⅱ-7-7-3 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



（4）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、消費及び貿易が「モントリオール議定書」等によって国際的に規制されている。

気象庁では、オゾン、紫外線を観測した成果を毎年公表しており、紫外線による人体への悪影響を防止するため、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、毎日公表している。

（5）南極における定常観測の推進

国土地理院は、基準点測量、重力測量、GPS連続観測、露岩域変動測量、写真測量による地形図作成等を実施している。得られた成果は、南極地域における地球環境変動等の研究や測地・地理情報に関する国際的活動に寄与している。

気象庁は、昭和基地でオゾン、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や南極のオゾンホール監視に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。

海上保安庁は、海底地形調査を実施している。また、潮汐観測も実施し、地球温暖化と密接に関連している海面水位変動の監視に寄与している。

2 地球環境の予測

(1) 地球温暖化に関する研究

気象庁及び気象研究所では、世界全体及び日本付近の気候の変化を予測するモデルの開発等を行い、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。これらの研究成果は、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の第4次評価報告書にも採用され、また「地球温暖化予測情報」として公表された。IPCCは2013～2014年に第5次評価報告書を発行予定であり、さらに詳細な「地球温暖化予測情報」の提供が検討されているため、気象研究所では炭素循環過程等を含むモデル及び地域気候モデルの高度化を行っている。

(2) アジア太平洋気候センターの活動

アジア太平洋地域の気候情報提供業務支援のため、気象庁は世界気象機関（WMO）の地域気候センターとしてアジア各国の気象機関に対し、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。

3 地球地図プロジェクトの推進、地球測地観測網

我が国は、地球地図国際運営委員会事務局を務めるなど地球地図プロジェクト（平成21年12月現在180の国と地域が参加）を主導し、国際ワークショップの開催、気候変動枠組条約締約国会議等の場を通じて、地球環境の把握・解析等への利活用を促進している。また、VLBI（電波星による測量技術）やSLR（レーザー光により人工衛星までの距離を測る技術）を用いた国際観測、験潮、絶対重力観測、国際GNSS事業（IGS）への参画等により、地球規模の地殻変動等の観測・研究を行っている。さらに、衛星データの解析等により植物の活性度等のデータを整備する「国土環境モニタリング」を行っている。

第8章

我が国の持続的発展のための国際的な連携の強化、国際貢献と国際競争力強化

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) 交通分野における地球環境・エネルギー等に関する国際連携について

世界全体のCO₂排出量の23%を占める交通分野において、環境・エネルギー対策に関する国際的な取組みを強化するべく、2009年（平成21年）1月、東京において、世界各国の交通担当大臣と関係国際機関代表が一堂に会し、「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」を開催し、「低炭素・低公害交通システムの実現」という長期ビジョンの共有やベストプラクティス（優良事例）の共有・キャパシティビルディングの強化等による途上国の取組み促進等を盛り込んだ大臣宣言が採択された。これを受け、同年6月、函館において高級事務レベルでのフォローアップ会合を開催し、大臣宣言の方向性を具体化するため、「戦略」「資金」「能力向上」の視点から各国の取組み促進に向けて活発な議論を行い、今後は各国の交通政策当局が意見交換ネットワークをさらに発展させることで一致した。第2回大臣会合はイタリアにて開催予定である。

また、52箇国の交通大臣が一堂に会し、交通政策に関する方向性を打ち出す国際枠組みであるITF（国際交通フォーラム）においては、2008年（20年）には「交通とエネルギー」を、2009年（21年）には「交通とグローバリゼーション」をテーマとして大臣会合が開催され、我が国がアジアで初めて2012年の大臣会合議長国に選出された。

(2) 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、東アジア地域の安定と繁栄を確保するために広範な分野で協力を進めている。

交通分野では、2009年（平成21年）12月にベトナムのハノイで第7回日ASEAN交通大臣会合が開催され、日本とASEAN各国が交通分野における環境対策を計画的・戦略的に実施するための「日ASEAN交通分野における環境に関する行動計画」、交通政策立案に不可欠な交通統計データの整備・共有化に資するための「日ASEAN交通統計データベースガイドライン」及び日ASEAN交通連携ワークプラン（2009-2010）が承認された。

また、2010年（22年）に開催を予定している第3回日中韓物流大臣会合に向け、12項目の行動計画に取り組んでいる。2009年（21年）10月には、第4回日中韓観光大臣会合を開催し、3国間の観光交流・協力の推進のための「共同声明」を発表した。また、同年11月に第6回日中運輸ハイレベル協議を開催し、物流、運輸安全、環境等の分野について意見交換を行った。さらに2010年（22年）3月には、第6回日韓運輸ハイレベル協議を開催し、公共交通、物流等の分野について意見交換を行った。

建設分野では、2009年（21年）10月、第5回日・インドネシア建設会議をインドネシア共和国公共事業省と共催し、両国の建設行政における諸課題への協力の一層の推進を図るなど、東アジア諸国を中心として建設関連省庁及び建設業と将来の協働関係構築を目指した取組みを推進している。

海洋分野では、東アジア海域の持続可能な開発を進める、東アジア海域環境管理パートナーシップ（PEMSEA）の枠組みに参画している。2009年（21年）11月に、フィリピンのマニラにおいて開催され

た「第3回PEMSEA東アジア海洋会議」では、「東アジア海域における持続可能な開発と気候変動への適応に向けた統合沿岸域管理の実施強化に関するマニラ宣言」を採択した。

(3) 自由で公正な海外建設市場の形成に向けた取組み

我が国建設企業が海外で事業活動を行うための自由なビジネス環境を確保するため、EPAやWTO等の外交交渉の場を通じ、各種規制の撤廃・緩和、調達手続の透明化など、進出相手国の建設市場環境の整備を強力に働きかけるための交渉を引き続き行っている。

(4) アジア太平洋地域インフラ担当大臣のネットワークの確立に向けた取組み

アジア太平洋地域におけるインフラ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、我が国が提唱し、20箇国・地域を対象としたインフラ担当大臣会合を開催している。2009年（平成21年）6月には第7回会合が、シンガポールにて、「水に関するインフラ計画と持続可能な都市開発の統合」をテーマに開催され、会合成果として大臣声明が採択されるとともに、第8回会合を、2010年（22年）に我が国にて開催することで一致した。

(5) 国際的な水問題への対応

地球温暖化に伴う気候変動、世界人口の増加、開発途上国の急激な経済成長、都市化に伴う水需要の増大や水の汚染など、地球規模の水問題が様々な国際会議で取り上げられている。2009年（平成21年）3月に開催された第5回世界水フォーラムの閣僚級国際会議では、地球規模の課題に向けて「水の安全保障」を達成することがキーメッセージとして取りまとめられた。水問題解決のための有効な手法として、総合水資源管理（IWRM）計画を策定することが国際的に共通認識されていることから、UNESCOを中心とした「河川流域におけるIWRMガイドライン」の作成に協力するとともに、UNESCOやアジア河川流域ネットワーク（NARBO）と連携して、総合水資源管理の普及・促進に貢献している。水・衛生問題については、産学官による技術的支援等を行う下水道グローバルセンター（GCUS）及びアジア・太平洋地域の衛生分野のナレッジハブとして日本サニテーションコンソーシアム（JSC）を設立し、世界の水と衛生問題の解決に向けた国際協力を推進している。

地球温暖化に伴う気候変化の影響により増大する世界の水災害リスクに対応し、気候変化への適応に関する技術的な支援を通じた国際貢献を図るため、アジア大洋州地域等における具体的な適応策の立案手順等の提案や、JICAを通じインドネシア、フィリピン、ベトナム等への国際協力を行っている。また、水災害リスクマネジメント国際センター（ICHARM）が、衛星を活用した洪水早期警報システムの開発、人材育成等知見の蓄積をもとに、水災害に関するアジア太平洋地域のナレッジハブとしてアジア開発銀行と連携した国際支援を行っている。

また、国内外の水問題解決に向け、13府省庁で構成する「水問題に関する関係省庁連絡会」を設置し、連携強化を図っている。

第2節 国際標準への取組み

(1) 自動車基準・認証制度の国際調和

安全で環境性能の高い自動車を早期・安価に普及させるため、我が国は国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（UNECE/WP29）等に積極的に参加し、自動車の安全・環境基準の国際調和を

推進するとともに、その調和活動を通じ、日本の新技術を国際的に普及させていくための積極的な提案を行っている。また、中国・インドを始めとしたアジア諸国のUNECE/WP29における自動車基準の調和に関する活動への参加を支援していくことにより、今後もより一層アジア諸国との基準認証制度の分野における連携を深めていくこととしている。

(2) 鉄道に関する国際規格への取組み

鉄道の国際規格については、日本の優れた技術・規格の海外展開における重要性はもとより、日本の鉄道業界全体に影響してくるため、戦略的に国際規格への対応を行うことが必要である。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、2009年度（平成21年度）は「鉄道分野における標準化活動のアクションプラン」に基づき、積極的な活動を行った。また21年7月に（財）鉄道総研に鉄道国際規格センター準備室を設立し、翌年4月の本格始動を目指し活動を開始した。

(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、様々な国籍の船舶・船員で営まれており、安全や環境保護に関する国際的な統一ルールに従い、適正かつ公平な競争条件の下で営まれる必要がある。このため、我が国はSOLAS条約^(注1)、MARPOL条約^(注2)、STCW条約^(注3)等の船舶や船員に関する条約等による国際基準の策定作業に積極的に貢献している。

(4) 土木・建築基準及び認証制度の国際調和

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し、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、「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。

(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。

特にITSの国際標準化に関する専門委員会（ISO/TC204）に参画し、スマートウェイ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を整備・普及している。

また、自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）において、先進安全自動車（ASV）に係る国際基準の策定等を目指した活動を行っている。

(6) 地理情報の国際標準化

国土地理院は、ISOの地理情報に関する専門委員会（ISO/TC211）に参画し、地理情報の国際標準化を推進するとともに、国際標準に準拠した国内標準を整備・普及している。

.....
(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

(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・地域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、我が国は、2008年（平成20年）7月にオーストラリアとの「APECアーキテクト日豪二国間相互認証協定」、2009年（21年）7月にニュージーランドとの「APECアーキテクト日本・ニュージーランド二国間相互受入覚書」に署名している。

(8) 日本海呼称問題への対応

「日本海（Japan Sea）」の名称は、海上保安庁が刊行する海図や国土地理院が刊行する地図はもとより、国際水路機関（IHO）が刊行する海図作製のための指針に掲載され、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日本の植民地政策に基づくものであり、東海（East Sea）に改称するか日本海と併記すべき」との主張を繰り返している。国土交通省は、外務省等関係省庁と密接に連携し、国際社会に「日本海」への正しい理解と支持を求めていく。

第3節 我が国の経験・技術・ノウハウを活かした国際協力・国際展開

(1) 国際協力の展開

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り、国土交通分野の国際協力に対するニーズが高いことから、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、③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、④JICA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などを推進している。

(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整備を支援している。

アジアハイウェイについては、「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」として位置づけ）に基づき、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、「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。なお、1959年（昭和34年）に始まったアジアハイウェイプロジェクトは、50周年を記念し、2010年（平成22年）2月に本プロジェクトの半世紀を振り返りつつ、今後を展望するセミナーを開催した。

アフリカ広域インフラについては、第4回アフリカ開発会議（TICADIV）の合意に基づき、広域運輸回廊及び国際港湾の計画・建設・改良に向け、技術・ノウハウを活用した整備支援を推進している。

さらに、産業界から要望の強いASEANやインドにおける物流インフラ整備、ロシアにおける貨物輸送の円滑化等について、関係国政府等と共同で検討を行っている。

(3) 環境・安全面での協力

環境面において、京都議定書に基づくクリーン開発メカニズム（CDM）の社会資本整備分野での活用を促進するため、技術検討会や国内外でのセミナーを通じた環境整備を実施している。また、アジアの自動車行政官に対する研修やASEANにおける都市公共交通の改善に資する取組みを実施している。

安全面では、インドネシアに対し航空機事故調査レベルの向上に資する研修等の技術協力を行っている。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。海上保安庁でもこのようなキャパシティビルディングを積極的に推進しており、アジア地域等の海上保安機関の能力向上を目的とした研修、訓練を実施している。

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、被災地等への政府調査団等にも参加している。インドネシア西スマトラ州パダン沖地震、バングラデシュ及びミャンマーのサイクロン被害、ツバルの気候変動問題に関する調査団への参加等、各分野の専門家を派遣している。

さらに、都市、河川、道路、住宅、地図、鉄道、海事、気象等の各分野においても各国で技術移転を目的とした専門家派遣、研修等の技術協力を実施している。

(4) 海外における官民協働型インフラ整備プロジェクトの促進への取組み

開発途上国における膨大なインフラ需要が見込まれるなか、民間のノウハウや資金力を活用したインフラの整備手法が重要性を増している。このような背景の下、官民協働型（PPP）のインフラ整備への本邦企業の参画を促進するため、産官学によるベトナム国道路官民研究会、モンゴル国水資源官民研究会を設置し、協働体制の検討を行った。ベトナムについては、3回の高速道路セミナーを開催し、我が国民間企業による事業参画にあたっての課題を解決するための取組みをアクションプランとして整理し、最終取りまとめを行った。

(5) 建設・運輸産業の国際展開

国内の建設投資が中・長期的に減少傾向にある一方で、アジア等の地域においては、引き続きインフラ整備への大きな需要が見込まれている。我が国の建設産業が発展を続けていくためには、海外建設市場に対して積極的に進出することが求められるが、現状では、大手のスーパーゼネコンでも海外売上比率が2割程度にとどまっているのが現状である。

このため、海外の大規模プロジェクトの受注を図るための官民連携した取組み、国際建設プロジェクトで能力を発揮できる人材の育成、個別企業では対応が困難なリスクに対する支援等を行い、我が国建設業の国際競争力強化を図っていく。

また、海外建設プロジェクトにおける施工技術、施工管理マネジメントに関する本邦企業からの相談窓口（海外建設ホットライン）を省内に設置した。問題解決を行い、我が国建設企業の海外展開を促進するため、ベトナム等において、外務省等関係機関と連携し、相手国政府関係機関と協議等を行っている。

世界の水ビジネス市場は、2025年には100兆円規模に成長することが予想されており、我が国の優れた水関連技術の海外展開に向けた取組みを進めている。2009年（平成21年）4月には、産学官が連携して下水道グローバルセンター（GCUS）を設立し、官民共同セミナーの開催や国際標準化に向けた検討を進めている。また、国内の水関連企業の海外展開を支援するため、世界の水ビジネスや国内外の水資源に関する情報を収集し提供した。さらに、2010年（22年）2月にはベトナム国建設大臣を我が国に招

聘し、国土交通省幹部によるトップセールスや、GCUSとも連携した産学官連携セミナーを開催するなど、我が国の技術の優位性等のPRとベトナム国との協力関係強化を行った。

運輸産業については、経済のグローバル化の進展の中、官民連携の下、我が国の優れた鉄道技術を海外に普及させる観点から、米国、ブラジル、ベトナム等の高速鉄道計画について、省エネルギー性に優れ、安全・安定・高頻度・大量輸送を強みとする我が国の新幹線技術の導入に向けた取組みを進めている。2010年（22年）1月には、副大臣・政務官等国土交通省幹部が米国、ブラジルに渡り、セミナーの開催、政府要人との会談等を通じてトップセールスを実施した。また、渋滞の緩和や環境改善に資する都市鉄道、モノレール、新交通システム等についても技術的な協力を実施し海外展開を積極的に推進している。さらに、港湾分野においても、ベトナム等で港湾開発のプロジェクトが進行中であり、今後も、相手国との協議・調整、技術面での協力、人材育成・技術移転などの環境整備を行うとともに、官民連携して多角的な活動を実施していく。

コラム

水ビジネスの国際展開 (下水道グローバルセンター(GCUS)とA-JUMPプロジェクト)

国土交通省では、産学官が連携して、わが国の優れた下水道技術の海外展開と世界の水と衛生問題の解決に向けた取組みを推進するために、関係機関と連携して平成21年4月に下水道グローバルセンター(GCUS: Japan Global Center of Urban Sanitation 事務局: (社)日本下水道協会)を設立しました。

GCUSでは、中国・インド・ベトナム・サウジアラビアを重点国として、国別活動グループを設置し、現地調査や海外政府関係機関とのセミナーの開催など、我が国の下水道技術の海外展開に向けた取組みを推進しています。また、我が国の下水道技術の海外展開に向けた戦略分析や国際標準化などの横断的な課題に対しては、課題別活動グループを設置し、検討を進めております。

また、経済産業省と連携し、産学官共同で「日本版次世代MBR技術展開プロジェクト(A-JUMP)」を実施し、国内の下水道事業への膜処理技術の普及だけでなく、海外におけるわが国民間企業の「水ビジネス」展開を進めています。



GCUSでは、産学官が一体となり、我が国の優位技術の海外へのPRや、これらを活用したプロジェクト形成支援等により、民間企業の海外進出を後押し。

国別活動グループ

 インドG	 ベトナムG
 中国G	 サウジアラビアG

・2009年 2月 インド水環境ワークショップ
 ・2009年 12月 ベトナム官民共同現地調査
 ・2010年 1月 中国現地調査
 ・2010年 2月 ベトナム建設大臣一行を対象とした下水道セミナー


 国土交通大臣による
 トップセールス


 官民共同セミナー

・2010年2月 サウジアラビア官民共同現地調査

テーマ別活動グループ

・海外からの研修生等とのネットワーク形成

海外研修生とのネットワーク形成活動


 モンゴル国上下水道視察団
 (2009年11月)
 ○モンゴル国の建設都市開発省公共センター下水道担当部長が筆頭の視察団に対し、本邦企業との意見交換会を開催

・下水道海外ビジネス展開共同研究
 ・国際標準化(ISO)検討
 ・下水処理水のバラスト水活用検討

A-JUMPプロジェクト

dvance of Japan | timate | embranebioreactor technology | roject

わが国の企業が世界屈指のノウハウを有している膜処理技術

・海外展開に向けた技術開発
 ・国内の下水処理場の高度化


 セラミック膜


 平膜

国土交通省が主体となって、膜分離活性汚泥法(MBR)の先進的な取組みを実施設で実証し、ガイドライン化。これらを技術指針として海外に移転。

①既設下水処理施設の改築におけるMBRの適用
 ②MBRを用いたサテライト処理への適用

実証フィールド
 名古屋市・守山水処理センター
 愛知県衣浦東部流域下水道見合ポンプ場

コラム

我が国の高速鉄道システムの海外展開

近年、地球環境問題への対応の観点から、CO₂排出量が少ない効率的な輸送機関として、鉄道が世界的に注目され、多くの国が国家プロジェクトとして鉄道整備を積極的に検討、推進しています。

米国では、2009年（21年）4月に高速鉄道戦略計画が発表され、2010年（22年）1月末には、高速鉄道整備のための連邦政府補助金の配分が決定されました。ブラジルにおいても、リオデジャネイロとカンピーナスを結ぶ高速鉄道計画が、ベトナムにおいても、ハノイとホーチミンを結ぶ高速鉄道計画が進められています。

我が国の鉄道技術は、個別の要素技術を高度に統合することにより、高い環境性能、安全・安定・効率輸送を実現しています。特に新幹線は、省エネ性、大量輸送、低い建設・維持管理費等の面で、他国の高速鉄道に比べて優れており、1964年の東海道新幹線開業以来45年に渡る乗客死傷者数ゼロという安全性や、1列車あたりの平均遅れ時間1分未満という高い信頼性を実現しております。

このように優れた我が国の鉄道システムの海外展開を図ることは、我が国の鉄道産業の維持・発展や鉄道技術の継承・発展の観点はもとより、相手国の経済・社会の発展への寄与による二国間関係の強化、地球環境問題への貢献という点で重要です。

このため、各国で進む鉄道プロジェクトへの我が国鉄道システムの導入を実現するべく、官民連携の下でのトップセールスの実施、我が国鉄道技術・規格の国際規格化、関係省庁と連携した公的金融による支援に積極的に取り組んでいくこととしております。

2009年（21年）11月には、来日した米国大統領に対して、首相が我が国の新幹線について紹介しました。2010年（22年）1月には、国土交通副大臣が、我が国の鉄道界を代表する企業幹部の参加を得て、米国ワシントンDCにおいて高速鉄道セミナーを開催するとともに、米国運輸長官等の要人と会談し、また、国土交通政務官が、日本企業連合とともに官民合同でブラジルを訪問して、総理親書を手交した上で、ブラジル国政府要人と会談するなど、トップセールスを積極的に展開しています。



平成22年1月21日、米国ワシントンDCにおいて国土交通副大臣が高速鉄道セミナーを開催し、トップセールスを実施

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

WTOドーハ・ラウンドにおいて、一層の自由化を目指し、我が国は、海運・建設分野における複数国会合の議長を務めるなど、サービス等の各分野における交渉に積極的に参加している。また、公共事業を含め政府が行う調達に関する規律を設けている政府調達協定（GPA）についても、手続の透明性の確保と市場参入の拡大を図ることを目的とした改正交渉を進めている。

(2) アジア太平洋経済協力（APEC）への対応

APECは貿易・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、国土交通省では、実務者

レベルで行う交通WG（作業部会）及び観光WGを中心に積極的に取り組んでいる。交通WGは、分野別専門家会合で陸・海・空・インターモーダルについて議論を行っており、この成果を踏まえて2009年（平成21年）4月にはマニラで交通大臣会合が開催された。観光WGは、APEC域内の観光振興に向けた議論を行っており、2010年（22年）9月には奈良で第6回観光大臣会合が開催される予定である。

（3）経済協力開発機構（OECD）への対応

OECD造船部会における健全な造船市場の構築、公正な競争条件の整備及び新興造船国との対話強化、観光委員会における国際観光の振興、地域開発政策委員会（TDPC）において、国土・地域政策等に関する各加盟国の政策レビュー、気候変動に対応するための都市の競争力に関する政策の比較検討等に積極的に取り組むとともに、OECD/ITF共同交通研究センターにおける「交通部門における温室効果ガス排出削減戦略に関するワーキンググループ」の議長を務め、2009年（平成21年）10月には研究報告書の普及セミナーを東京で開催するなど、積極的に対応している。

（4）国際海事機関（IMO）、国際労働機関（ILO）への対応

我が国は世界有数の海運・造船国として、IMOの活動に積極的に参加し、主導的な役割を果たしている。最近の活動としては、船舶からの温室効果ガス及び大気汚染物質削減、目標指向の新造船構造基準^{（注）}等を検討している。

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海上輸送における公正な競争条件の確立を図るものであり、我が国の締結に向けて、国内関係者との検討・調整を進めるとともに、関係各国と協力し旗国検査ガイドラインの作成等に積極的に取り組んでいる。

（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かつ整然とした発達及び国際航空運送業務の健全かつ経済的な運営に向け、一定のルール等を定めている。我が国は加盟国中第2位の分担金を負担し、また第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。

（6）各分野における多国間の取組み

①物流分野での取組み

日中韓3国による物流大臣会合を開催し、国際物流に関する情報交換、相互協力及び意見交換を通じ、北東アジアにおける物流分野の更なる協力・連携を推進している。

②観光分野での取組み

日中韓3国による観光大臣会合を開催し、国際観光に関する情報交換、相互協力及び意見交換を通じ、観光交流の促進と協力の強化を推進している。

③道路分野での取組み

世界道路協会（PIARC/WRA）では副会長を始め、技術委員会に委員を派遣するとともに、アジア

（注）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

オーストラレイシア道路技術協会（REAAA）についても活動に参加している。2009年（平成21年）7月には、PIARC/WRAとREAAAの初めてとなる共催セミナーを東京で開催するなど積極的に国際活動を推進している。

④ 港湾分野での取組み

2009年（平成21年）9月に日中韓三国により、第10回北東アジア港湾局長会議を開催し「世界的な経済危機の港湾活動への影響と港湾政策における危機緩和策」について3国が自国の取組み状況を報告し、情報交換を行ったほか、3箇年の共同研究（3つのWG）に関する最終報告案が報告された。さらに、今後取り組む共同テーマとして、「持続的発展のためのグリーン港湾戦略：排出ガスの削減とエネルギー効率の向上」などを採択した。

⑤ 海上保安の分野での取組み

北太平洋海上保安フォーラム及びアジア海上保安機関長官級会合に出席し、海賊及び海上セキュリティ対策等のために海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進しているほか、IMO、IHO、IOC等国际機関を通じ国際貢献に努めている。

⑥ 測量・地図分野の取組み

地球地図プロジェクト推進のため、地球地図第2版整備に向けた国際ワークショップの開催、気候変動枠組条約締約国会議等の場を通じた普及活動を実施している。また、国連アジア太平洋地域地図会議の勧告で設置されたアジア太平洋GIS基盤常置委員会の副会長を務めるほか、同委員会と連携し関係各国と協働で地殻活動監視を推進している。

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

我が国では積極的にEPA/FTA締結に向けた政府間交渉を行っており、世界の国・地域と11のEPAが発効している。我が国の運輸、建設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の撤廃・緩和等の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するとともに、人的交流拡大の観点から、相手国との観光分野における二国間協力にも取り組んでいる。

（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、「規制改革及び競争政策イニシアティブ」等に参加し、海運自由化、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。

（3）各分野における二国間の取組み

交通分野では、日EU間では環境、航空・鉄道の安全確保等、日英間では鉄道・海事分野等、日仏間では鉄道、集約型都市構造等、日越間では高速道路、鉄道、港湾等、日中及び日韓間では環境、物流、公共交通等についてなど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、搜索救助、海洋環境保全等の連携・協力を進めている。

第9章

ICTの利活用及び
技術研究開発の推進

第1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

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21年7月に決定された「i-Japan戦略2015」を踏まえ、国土交通省分野における情報化を推進している。

また、19年5月に策定された『国土交通分野イノベーション推進大綱』を踏まえ、関連施策の検討を行っている。

1 交通分野のICT化

(1) 公共交通分野のICT化

地方の中小公共交通事業者の生産性やサービスを向上させていくために、ICTを活用することが重要である。現在、大都市圏の公共交通機関を中心に導入が進んでいるIC乗車券システムについて、地方の公共交通機関へ導入していくには費用面等の課題があることから、地方の中小公共交通事業者にも導入が容易となる低廉なIC乗車券システムの実現に向けた開発の支援を行っている。

(2) ITSの推進

最先端のICTを活用して人・道路・車を一体のシステムとして構築する高度道路交通システム（ITS）は、高度な道路利用、ドライバーや歩行者の安全性、輸送効率及び快適性の飛躍的向上の実現、また交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題等の様々な社会問題の解決を図り、自動車産業、情報通信産業等の関連分野における新たな市場形成の創出につながっている。

①社会に浸透したITSとその効果

(ア) ETCの普及促進と効果

ETCは、今や日本全国の有料道路で利用可能であり、車載器の新規セットアップ累計台数は平成22年2月時点で約3,008万台で、全国の高速道路での利用率は約83.9%となっている。これにより高速道路の渋滞原因の約3割を占めていた料金所渋滞がほぼ解消され、CO₂排出削減等、環境負荷の軽減にも寄与している。さらに、ETC専用ICであるスマートICの導入や、ETC車両を対象とした料金割引等、ETCを活用した施策が実施されるとともに、有料道路以外においても駐車場での決済やフェリー乗船手続等への応用利用も可能となるなど、ETCを活用したサービスは広がりと多様化を見せている。

(イ) 道路交通情報提供の充実と効果

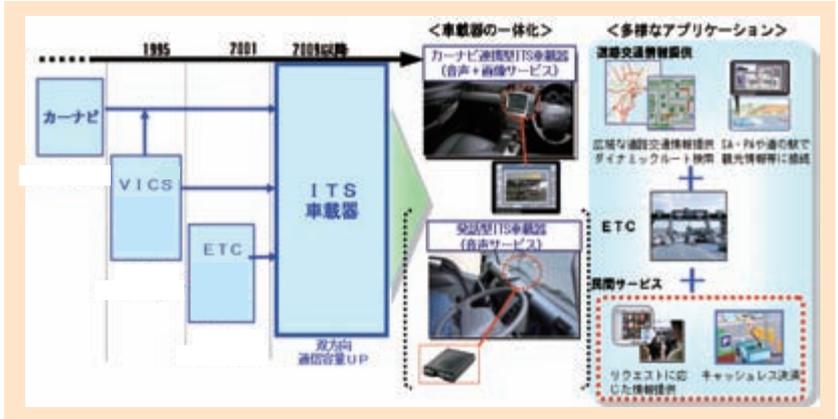
走行経路案内の高度化を目指した道路交通情報通信システム（VICS）対応の車載器は、平成21年12月末で約2,600万台が出荷されている。VICSにより旅行時間や渋滞状況、交通規制等の道路交通情報がリアルタイムに提供されることで、ドライバーの利便性が向上し、走行燃費の改善がCO₂排出削減等環境負荷の軽減に寄与している。

②新たなITSサービスの技術開発・実証実験

(ア) ITS車載器の普及

次世代のITSを見据えた官民共同研究により、カーナビ、VICS、ETCなどこれまで個別の車載器で提供されていたサービスを1つの車載器（ITS車載器）で提供可能とする新たなITSシステムの技術仕様を開発した。このシステムは、国際標準化された5.8GHz帯DSRC（スポット通信）^(注1)をベースとし、高速・大容量での双方向通信による多様なサービスが実現可能となった。具体的

図表Ⅱ-9-1-1 ITS車載器で実現するスマートウェイサービス



サービスとしては、広域な道路交通情報の提供、ドライバーへの注意喚起となる画像や音声を用いた前方障害物、前方状況に関する安全運転支援情報の提供などが挙げられ、将来的にはサービスエリア・パーキングエリアにおける地域・観光情報への接続や、駐車場等での料金決済などの多様なサービスも可能となる。平成19年3月に、JEITA規格としてITS車載器標準仕様書が発行された後、公道実験結果を踏まえ、20年7月には、実用化を見据えた同規格の改訂がなされており、21年の秋には民間側で車載器の販売が開始された。

(イ) スマートウェイプロジェクト及び先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進

スマートウェイについては、平成21年の秋より、首都高、阪神高速、名古屋高速といった三大都市圏でのサービスが開始された。また、本格的なスマートウェイの全国展開に向け、国土交通省では22年の冬を目途に全国の高速度路上を中心に路側機等の全国配備（約1,000箇所）を進めることとしている。

図表Ⅱ-9-1-2 通信を利用した運転支援イメージ（先進安全自動車（ASV））



また、ICT技術等の先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及に取り組むASV推進計画を推進している。

特に、インフラ協調による安全運転支援システム^(注2)について、大規模実証実験（ITS-Safety2010）の結果を踏まえ、産学官の協力により実用化・普及に向けた検討を進めている。

(ウ) ITを活用したトラック事業者の低燃費運転・配送の効率化支援

プローブ情報及び道路環境に適した運転教示機能を活用したトラック事業者の低燃費運転・配送の効率化を目的とした実証実験を積雪寒冷地の北海道で平成21年度に行い、道路運送事業に係る高度情報化

(注1) 道路上での特定スポット内で高速・大容量な双方向通信を実現する無線通信技術

(注2) 車両からは直接見えない範囲の交通事象に対処すべく、車両がインフラ機器（路側設備や他車両に搭載された機器や歩行者が携帯する機器も含む。）との無線通信により情報を入手し、必要に応じて運転者に情報提供、注意喚起、警報等を行うシステム

の推進を図っている。

2 地理空間情報を高度に活用する社会の実現

ICT基盤の急速な整備に伴う、地理情報システム（GIS）の普及を受け、地理空間情報^{（注1）}を高度に活用した経済社会の実現を目指して、「地理空間情報活用推進基本法」に基づく「地理空間情報活用推進基本計画」を基に国土交通省では、基盤地図情報^{（注2）}を含む地理空間情報の整備及び提供、地理情報標準の普及に加え、コンピュータ上に構築する仮想的な国土である「電子国土」の構築を推進している。

（1）地理空間情報の活用の推進

「地理空間情報活用推進基本計画」を受けて、主題図（土地条件図等）、電子国土基本図（地図情報、オルソ画像、地名情報）、地形図、空中写真、基準点及び「国土数値情報」等の地理空間情報の整備を進めるとともに、インターネット等による提供・供覧を実施している。加えて、GPS連続観測システムによるGPS観測データも提供している。また、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（保存記録）化を行っている。

さらに、ISO19100シリーズ^{（注3）}の国内標準化手続を順次進めているほか、各府省が保有する地理空間情報について一括検索ができる「地理情報クリアリングハウス」の充実やインターネット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」の構築・普及を図るなど地理空間情報の活用を総合的に推進している。

（2）基盤地図情報の整備・提供の推進

大縮尺地図データの集約及び空中写真の撮影により、一定の品質を確保した基盤地図情報の整備を進め、電子地図上の位置の基準としてインターネットによる提供を行っている。

3 電子政府の実現

政府において策定された「i-Japan戦略2015」等を受け、国土交通省では、電子政府の実現に向けた取組みを行っている。

中でも電子申請については、行政のサービスと効率の向上を図るため、重点的に利用拡大に取り組んでいる。

（1）自動車保有関係手続のワンストップサービス化

検査・登録、保管場所証明、自動車諸税の納付等をまとめてパソコンから行えるワンストップサービスを、関係府省と連携して推進している。新車の新規登録について10都府県で稼働しており、電子証明書（住基カード）に加え、印鑑証明書等も活用できるよう申請方法の改善を実施するなど使い勝手の向

（注1）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づけられた情報

（注2）地理空間情報のうち、電子地図上における地理空間情報の位置を定めるための基準となる測量の基準点、海岸線、公共施設の境界線、行政区画その他の国土交通省令で定めたものの位置情報（国土交通省令で定める基準に適合するものに限る。）であって電磁的方式により記録されたものをいう。

（注3）ISOの地理情報に関する専門委員会（TC211）で決定した地理情報に関する技術要件の国際規格。この規格に準拠したデータを作成することで、異なるGISシステムにおいても様々なデータが相互に利活用できるようになる。

上に取り組んでいる。

(2) 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1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）^(注1)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とし、成果物を電子データで納品する電子納品についても実施している。

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、インターネットによる一元受付^(注2)を行い、発注者・申請者双方の事務負担の軽減を図っており、平成21・22年度には全体の約79%がインターネットにより申請された。

4 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

「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については、公共施設管理の効率化と大容量データ等の迅速かつ安定した提供・共有等を行うことを目的に、河川、道路、港湾及び下水道において整備を進めている。このうち国の管理する河川・道路管理用光ファイバについては、施設管理に支障のない範囲で民間事業者等へ開放しており、平成21年度においては、約18,000kmについて利用希望者の募集を行った。

第2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、地方整備局等においては、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。

国土交通省では、「第3期科学技術基本計画（平成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、技術研究開発の方向性を明らかにするため、20年度から24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、国土交通省として目指すべき社会を実現するための技術研究開発の推進に取り組んでいる。

(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図表のとおりである。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

(注1) 公共事業に係る各情報を電子化し、ネットワークを利用して、電子化された情報を関係者間及び事業プロセス間で交換・共有・連携できる環境を創出するシステム

(注2) 国土交通省、内閣府沖縄総合事務局及び特殊法人等（平成21・22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

るという趣旨を十分踏まえつつ、民間を含む関係機関との一層の連携強化を図りながら、それぞれの社会・行政ニーズに対応した研究を重点的・効率的に行っている。

図表Ⅱ-9-2-1 研究機関等における平成21年度の主な取組み

研究機関等	内容
国土地理院	日本列島の地殻変動メカニズムの解明、測地基準系の高度化や地理空間情報の時空間化とその応用等、地理空間情報高度活用社会の実現と、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、既存研究に加え平成21年度より「低炭素・水素エネルギーシステム活用社会に向けた都市システム技術」「汽水域環境の保全・再生」「作用・性能の経時変化を考慮した社会資本施設の整備・管理水準」等に関する研究を実施
気象庁気象研究所	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並びに海洋汚染実態解明に関する研究等を実施

図表Ⅱ-9-2-2 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21年度の主な研究内容

独立行政法人	研究内容
土木研究所	「道路構造物の維持管理技術の高度化に関する研究」、「冬期道路の安全性・効率性向上に関する研究」等、良質な社会資本の効率的な整備及び北海道の開発の推進に資する研究開発を実施
建築研究所	「建築・コミュニティのライフサイクルにわたる低炭素化のための技術開発」、「災害後の建築物における機能の維持・早期回復を目指した技術開発」等、住宅・建築及び都市計画に係る技術に関する研究開発を実施
交通安全環境研究所	「次世代低公害車開発・実用化促進」、「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	「海難事故原因の分析及び再発防止策の検討」、「船舶からのCO ₂ 排出低減技術の開発」、「外洋上プラットフォームの研究」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	「長周期波、戻り流れ及び波の非線形性を考慮した砂浜の断面変化の定量的予測手法の開発」、「確率論的手法に基づく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、「空域の有効利用・航空路の容量拡大」、「混雑空港の容量拡大」、「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

(2) 地方整備局における取組み

技術事務所及び港湾空港技術調査事務所においては、管内の関係事務所等と連携し、土木工用材料及び水質等の試験・調査、施設の効果的・効率的な整備のための水理実験・設計、環境モニタリングシステムの開発等の地域の課題に対応した技術開発や新技術の活用・普及等を実施している。

(3) 建設・運輸分野における技術研究開発の推進

建設技術に関する重要な研究課題のうち、特に緊急性が高く、対象分野の広い課題を取り上げ、行政部局が計画推進の主体となり、産学官の連携により、総合的・組織的に研究を実施する「総合技術開発プロジェクト」では、平成21年度に「低炭素・水素エネルギー活用社会に向けた都市システム技術の開発」に新規着手し、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。21年度は、「次世代地域公共交通システムに関する技術開発」等計4課題の研究開発に取り組んでいる。

（4）民間企業の技術研究開発の支援

新たな技術の開発には資金面でのリスクを伴うため、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開発を支援している。

（5）公募型研究開発補助制度の推進

建設分野の技術革新を推進していくため、国土交通省の所掌する建設技術の高度化および国際競争力の強化、国土交通省が実施する研究開発の一層の推進等に資する技術研究開発に関する提案を公募する「建設技術研究開発助成制度」では、研究開発段階に応じて基礎・応用研究開発公募（おおむね10年後に実用化）、実用化研究開発公募（おおむね5年後に実用化）、政策課題解決型技術開発公募（2～3年で成果を社会に還元）の3種類の公募を行っている。平成21年度は新規20課題、継続28課題を採択した。

また、運輸分野については、交通機関の安全・環境保全性や交通サービスの高度化等に寄与する新しい技術を確立するため、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、「運輸分野における基礎的研究推進制度」を実施し、21年度は新規5課題、継続9課題を採択した。

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、民間事業者等により開発された有用な新技術を公共工事等において積極的に活用していくための仕組みとして、新技術のデータベース（NETIS^(注)）を活用した「公共工事等における新技術活用システム」を運用している。これにより、民間における新技術開発の促進や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。

（2）新技術の活用支援施策

公共工事等における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発注業務の合理化のための特記仕様書作成例の作成や施工実態を踏まえた積算資料等を策定している。

第3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ことを目的に、各種積算基準類の公表を行っている。また、同一工種の実績データを蓄積・分析し予定価格の算出に用いる「ユニットプライス型積算方式」に取り組んでいる。さらに近年予定価格を上回って応札する工事が多発していることから、それらに対応すべく応札者の見積りを予定価格に反映させる積算方式の試行を実施している。

積算基準を構成する土木工事標準歩掛は、全国での施工実態調査に基づき施工に要する標準的な労務、材料、機械等の所要量を工種ごとに設定している。

公共土木工事における施工状況は、社会環境及び施工形態の変動、新工法・新工種の出現等により変化するものであり、実態調査を継続的に行い施工の実態と土木工事標準歩掛との乖離の有無を監視する

（注）新技術の情報は、NETISのホームページ（<http://www.mlit.go.jp/netis/>）で一般に公開している。

とともに、変化が確認された工種については土木工事標準歩掛の各諸数値等を迅速に見直している。さらに、施工者の保有する建設機械等についても実態調査を行い、建設機械の基礎価格、維持管理費用、稼働状況等を把握し、建設機械損料^(注)の諸数値について改訂している。

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21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で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。21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。

第4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

河川、道路における維持管理及び除雪作業の効率化並びに災害対応等のための建設機械の整備に取り組んでいる。また、災害時の広域的な防災体制の構築に必要な災害対策用機械の導入を推進している。

さらに、これら事業における作業効率の向上やコスト縮減、安全性向上等を図るため、建設機械と施工の改善に関する調査、技術開発に取り組んでいる。

（2）機械設備の維持管理の合理化と信頼性向上

災害から国民の生命・財産を守る河川用・ダム用水門設備、堰、揚排水ポンプ設備等の多くは、昭和40年代後半から建設が進み、老朽化した施設が多くなっている。このため、施設の予防保全的管理へ転換することにより施設の信頼性を確保するとともに、施設の長寿命化を図っていく。

（3）建設施工における技術開発成果の活用

平成21年7月、中国・九州北部豪雨や21年10月の台風第18号等の災害復旧作業において、国土交通省が開発した従来よりも排水能力を向上させた排水ポンプによる排水作業を実施している。

(注) 建設機械等の使用に必要な経費のうち、建設機械等の償却費、維持修理費、管理費等のライフサイクルコストを1時間当たりまたは1日当たりの金額で示したもの