

経済と暮らしを支える幹線道路ネットワークの整備

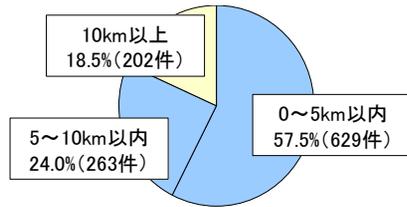
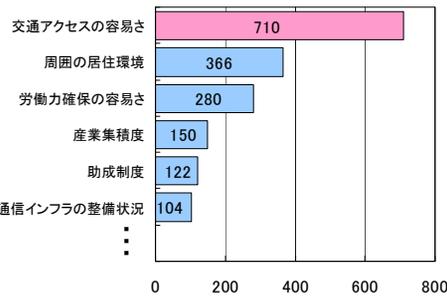
地域の自立と競争力強化にとって重要となる産業の立地・振興、観光地等へのアクセス向上等を図るため、高規格幹線道路等のネットワークの整備を推進する。また、地域の持つ資源をネットワークによって有機的に結びつけて、自立した圏域を形成するため、生活幹線道路の整備を推進する

企業の立地要因

企業進出の決め手は交通アクセスの容易さ

工場立地の約8割強が、高速道路ICから10km以内に立地

■立地先選定の決め手と考える条件 ■高速道路ICからの距離別立地件数



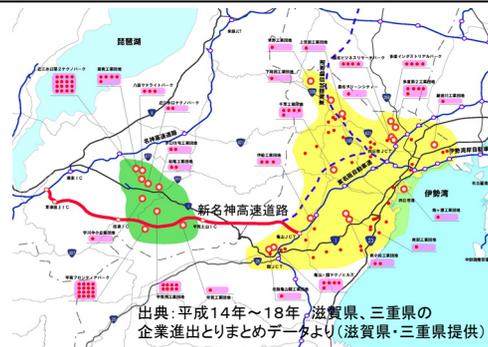
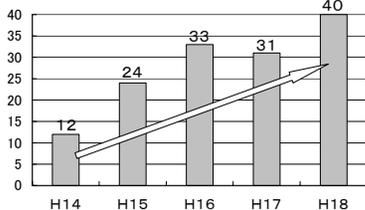
資料:工場立地動向調査「平成18年
経済産業省 経済産業政策局
対象:平成18年1月から平成18年12月に
新規に立地した工場

出典:「企業立地(誘致)に関する意向調査」
(2005.10)帝国データバンク

新名神高速道路の供用に伴う整備効果

開通に向け、平成14年～平成18年の間に140社の企業が進出。

新名神周辺地域への進出企業数



国道361号権兵衛トンネル(長野県)の開通効果



国道361号周辺主要観光施設位置図

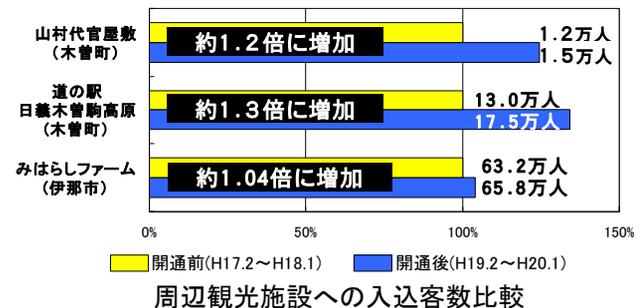
■医療面での地域連携強化
・トンネル開通(平成18年2月)によって、木曾地域の脳疾患患者の搬送先が変化

松本市内へ8割(H17)
↓
伊那地域へ7割(H19)

※トンネル開通によって、木曾地域からの搬送時間が概ね半減

■両地域の交流促進

・木曾地域と伊那地域を結ぶ連絡バス「ごんべえ号」が運行開始(毎日4往復8便)



整備新幹線の着実な整備

国土の骨格を形成し、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、環境にもやさしい高速交通機関である整備新幹線の整備について、政府・与党申合せに基づき、着実に推進

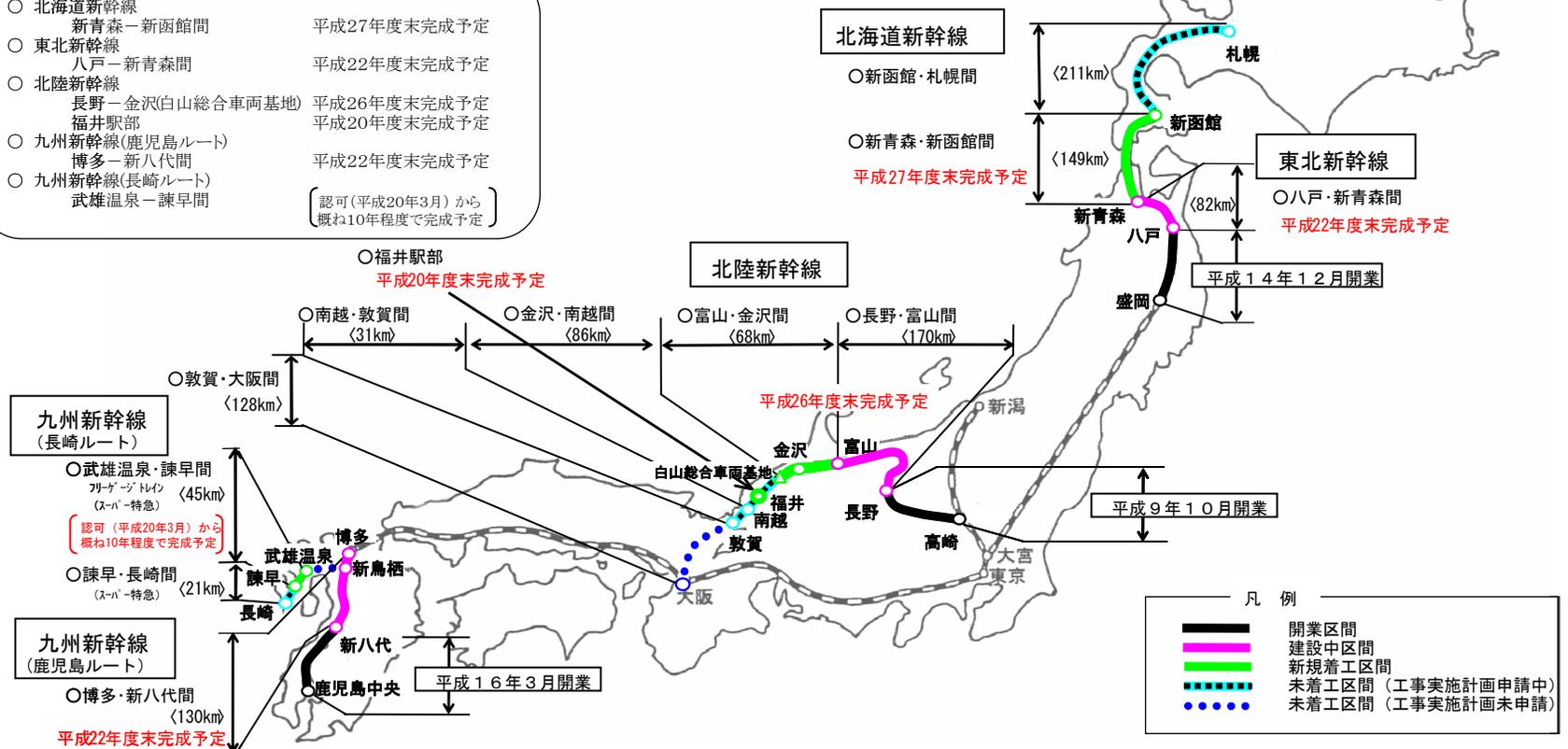
概算要求額81,240百万円

施策の内容

○平成16年12月の政府・与党申合せに基づき、整備新幹線の着実な整備を推進する。未着工区間については、安定的な財源見通しの確保に努め、それが出来次第、着工についての追加要求をする。

整備新幹線の現状 (平成16年12月 政府・与党申合せ)

- 平成16年12月政府・与党申合せによる整備区間
- 北海道新幹線
新青森－新函館間 平成27年度末完成予定
 - 東北新幹線
八戸－新青森間 平成22年度末完成予定
 - 北陸新幹線
長野－金沢(白山総合車両基地) 平成26年度末完成予定
福井駅部 平成20年度末完成予定
 - 九州新幹線(鹿児島ルート)
博多－新八代間 平成22年度末完成予定
 - 九州新幹線(長崎ルート)
武雄温泉－諫早間 [認可(平成20年3月)から概ね10年程度で完成予定]



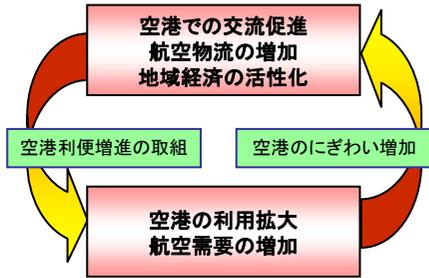
空港、港湾等の周辺地域における地域活性化

- ・空港を活用した地域活性化の取組を支援する制度を創設し、乗換時間を活用したトランジットツアーの開発等の 地域観光振興、航空物流による地域産品の流通促進等、空港機能高質化事業と連携して地域の活性化を図る
- ・臨海部への企業立地による地域活性化を図るため、多目的国際ターミナルの整備、効率的な産業物流を実現する「臨海部産業エリア」の形成を促進する。また、旅行者の快適性と利便性の高い旅客船ターミナル等の整備を推進する

空港を活用した地域活性化への支援

概算要求額250百万円

空港法の協議会制度を活用し、地元自治体・空港関係者等が一体となって、空港を活用して地域を活性化させようとする自主的・意欲的な創意工夫ある取組を、ハード・ソフト両面において支援する。



【空港を活用した地域振興の取組み】

- ①他の地域から来訪した人の、空港や周辺地域における交流を促進する取組み
例：空港発の地域観光振興、空港におけるにぎわい空間の創出、空港アクセスを中心とした地域交通の活性化
- ②空港に集まるモノの流通を促進する取組み
例：航空物流を活かした地元産品のブランド化
- ③空港周辺地域の人、空港における交流を促進する取組み
例：空港におけるにぎわい空間の創出、周辺地域の活性化・再開発整備、空港周辺の緑の空間整備

空港の利用者の利便向上を図るための協議会(空港法第14条)で検討
空港管理者、地元自治体、空港関連事業者、エアライン、観光団体、地元経済界等が参加

協議会での協議を経て、都道府県等が「空港周辺地域振興計画」を作成

国土交通大臣の認定

都道府県等が、交付金を活用して地域振興事業を実施

「空港周辺地域振興計画」の目標達成状況を評価し、国土交通大臣に報告



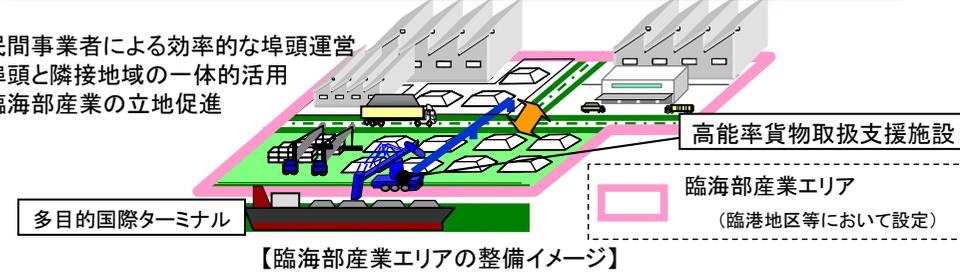
港湾における地域活性化施策

概算要求額664億円

■ 港湾を核とした地域活性化プログラムの推進

- 企業立地と連携した多目的国際ターミナル等の整備推進
- 地域産業の国際競争力の強化のため、バルク貨物等の輸送の効率化を促進する「臨海部産業エリア」の形成 等

- ・民間事業者による効率的な埠頭運営
- ・埠頭と隣接地域の一体的活用
- ・臨海部産業の立地促進



【臨海部産業エリアの整備イメージ】

■ 国際競争力の高い魅力ある観光地の形成

- 観光圏の玄関口として旅行者の快適性と利便性の高い旅客船ターミナル等の整備推進



【国際競争力の高い魅力ある観光地のイメージ】

広域ブロックの自立の促進

- ・地域自立・活性化総合支援制度の活用等による広域地方計画の具体化の推進
- ・定住自立圏等の形成支援、「新たな公」の取組支援による生活に必要な機能の確保やコミュニティ創生の推進

国と地方の協働による計画の推進

概算要求額276,735百万円

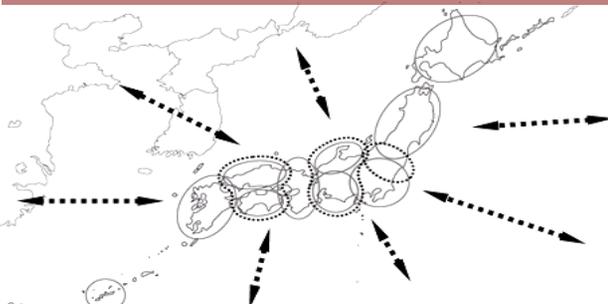
国土形成計画(全国計画)

平成20年7月 閣議決定

- ・人口減少社会の到来、急速な高齢化
- ・グローバル化の進展、東アジアの経済発展等の新しい時代の潮流への国を挙げての戦略的な対応は国土づくりの喫緊の課題

新しい国土像

- 多様な広域ブロックが自立的に発展する国土の構築
- 美しく、暮らしやすい国土の形成



<国土像実現のための戦略的目標>

東アジアとの円滑な交流・連携

持続可能な地域の形成

災害に強いしなやかな国土の形成

美しい国土の管理と継承

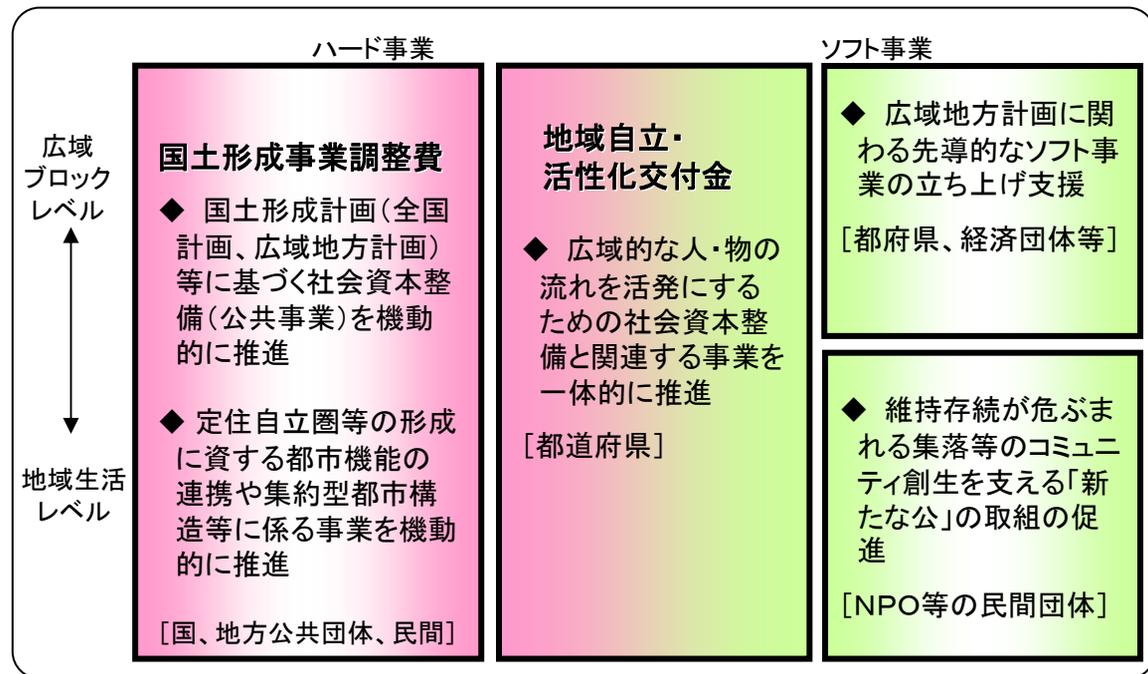
「新たな公」を基軸とする地域づくり

国と地方の協働による広域地方計画の策定(独自の地域戦略と具体的取組)

☆ 広域ブロックの自立的発展に向けた戦略的・重点的資源投入

☆ 地域の多様なニーズや課題に応じた支援・推進メニューの提示

- ・都府県を超える広域のレベルからそれを支えるコミュニティレベルまで
- ・ハードとソフトの一体的な取組・国と地方、官と民など多様な主体の取組



集約型の都市構造への転換を誘導する観点からの都市計画制度等の見直し

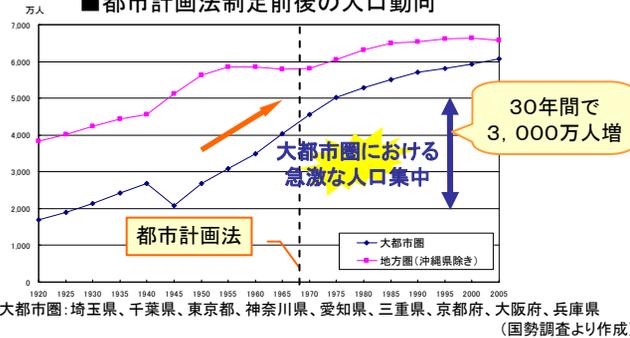
都市計画制度を今後の人口減少社会、地球環境問題に適応した制度へと再構築するため、すべての事項にわたり検証・検討を行い、都市計画制度の抜本見直しを行う

背景 ○現行都市計画制度が前提としていた社会経済情勢の変化

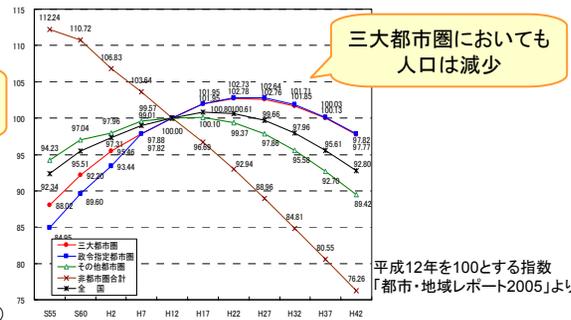
現行の都市計画法は、高度経済成長に伴う都市の人口増加、産業の都市への集中による無秩序なスプロールを防止するため昭和43年に制定されたが、人口減少社会の到来等により前提としていた社会経済情勢に変化が生じている。またその一方で、モータリゼーションの進展により、都市のスプロール化が進んでいる。

このため、都市計画制度を、今後の人口減少・超高齢社会において的確な機能を果たせるものへと再構築することが必要である。

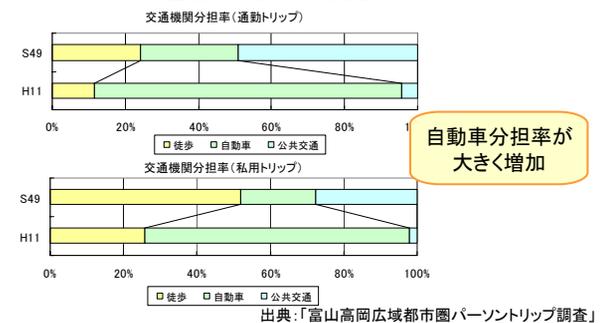
■都市計画法制定前後の人口動向



■都市圏別の人口予測



■目的別トリップの交通機関分担率の推移(富山高岡広域都市圏)



「都市計画制度の抜本の見直し」に向けた検討の論点

人口減少・超高齢社会の到来

- ・人口増加と都市の拡大という前提が転換
- ・都市機能の拡散による生活利便性の低下

地球環境問題に対する対応

- ・都市構造と地球環境への影響の関係
- ・都市単位での省エネ対策の実施

国際競争力の向上

- ・各国の都市計画のあり方の検討
- ・集約型都市構造への転換

都市計画制度の基本的あり方の検討

- ・都市計画の理念・役割の再検証
- ・都市計画区域、区域区分のあり方
- ・都市計画の決定主体、手続のあり方

都市計画制度の
抜本的な見直し

中心市街地の活性化や都市再生の推進

まちなかへの都市機能の集積やまちなか居住の促進を図るとともに、民間主体・地域参加によるまちづくりの支援などにより、中心市街地の活性化や都市再生を推進する

概算要求額305,900百万円の内数

施策の内容

まちなかへの都市機能の集積

■地方都市における中心市街地の活性化

(暮らし・にぎわい再生事業の拡充)(平成21年度概算要求額:国費90億円)

- ・小規模な施設整備や空きビル再生について補助施設の敷地要件の引き下げ
- ・空きビル再生における民間主体に対する支援の強化
- ・既存建築物も含めた施設購入方式の導入等

(まちづくり交付金の拡充)(平成21年度概算要求額:国費2,880億円の内数)

- ・中心市街地の活性化等、国として推進すべき施策に関連した都市再生の円滑かつ迅速な推進を図るため、まちづくり交付金において新たな支援タイプを創設

まちなか居住の促進

■民間によるまちなかの住宅整備等に対する出資 (街なか居住再生ファンド)

(平成21年度概算要求額:国費15億円)

- ・地域金融機関によるノンリコースローン供給支援等



民間主体・地域参加によるまちづくりの支援

■傷んだまちの修復等による地方都市再生(都市環境改善事業

(仮称)の創設)(平成21年度概算要求額:事業費202.2億円の内数)

- ・衰退した駅前商業施設や利活用困難な土地(土壌汚染等)の再生、ヒートアイランド・CO₂対策等を行う都市環境改善事業に対する、出資・社債取得等の金融支援や税制特例を創設

■住民・企業によるまちの魅力の維持・向上(都市環境改善支援事業(仮称)の創設)(平成21年度概算要求額:国費3億円)

- ・民間のまちづくりの担い手による、ストリートファニチャーや広場等の整備・改善、屋外広告物の除却・改善等に対する支援を創設

■都市再生促進税制及びまち再生促進税制の延長及び拡充

■民間都市開発事業への金融支援の充実

- ・地方都市における金融支援の充実(社債取得等)

■良好な街なみの形成・保全に資する建築物の整備・改修等に対する支援(街なみ環境整備事業)

(平成21年度概算要求額:国費31億円の内数)

■地域住民等による建築デザインの誘導、建築協定等に合わせた環境の整備等に対する支援(超長期住宅推進環境整備事業)(平成21年度概算要求額:国費9億円)

居住環境マネジメント支援事業(仮称)

(平成21年度概算要求額:国費31億円の内数)

中心市街地活性化・都市再生の推進

地域の経済と雇用を支えている建設業の活力回復の推進

地域の経済と雇用を支えている建設業は、建設投資の減少や価格競争の激化、資材の価格高騰等により厳しい経営環境にあることから、その生産性を向上し、成長力を確保する必要がある。このため、経営力や人材育成の強化への支援、入札契約制度改革などにより建設業の活力回復の推進を図る

建設業の活力回復の推進

経営力の強化(要求額:952百万円)

○地域の経済と雇用を支える建設業の経営力を強化するため、経営相談の強化、金融の円滑化等の建設業緊急経営支援対策を実施。

金融の円滑化

建設業者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流動化を促進し、建設業者の金融の円滑化を推進

経営相談の強化

経営分析等のスキルを持つ者が常駐する建設業緊急相談窓口(仮称)を設置し、特に対応が必要な案件については、弁護士等の複数の専門家で構成される支援チームを個別企業に派遣し、経営改善に関するサポートを行うなど、建設業の経営支援を総合的に実施するための体制を整備

建設業の地域総合産業化

農業、介護、人材派遣業などの地域に密着した新分野に進出している企業が、異業種等と連携して行う地域経済や雇用へ高い波及効果が期待される取組に対して集中的な支援を行うことで、建設企業の地域総合産業化を促進

地域の経済と雇用を支える中堅・中小建設業者の経営支援体制を抜本的に強化

入札契約制度改革の推進(要求額:180百万円)

○総合評価方式の導入・拡大、入札ボンドの普及促進等により、入札契約制度改革を推進する。

- ・地方公共団体における総合評価方式の導入・拡大、CM方式等多様な発注方式の活用、ワンデーレスポンス、三者協議等の活用を支援
- ・入札ボンドの電子化による手続の簡素化のための実証実験

人材の確保・育成(要求額:158百万円)

○建設業は屋外・単品・受注生産であり、施工条件・内容が事業ごとに異なるため、技術者・技能者の技術力や技能に大きく依存
→建設生産を支える「人づくり」が重要

《段階に応じた「人づくり」の推進施策》

■ 技能者の評価及び活用の推進

■ 建設産業への入職促進

■ 技能の向上・承継

建設労働者の処遇の改善、技能の承継の円滑化
→魅力ある建設産業への転換・建設生産物の品質の確保

地域における交通の活性化・再生

地方鉄道、地方バス、離島航路等の公共交通の活性化・再生に向けた取組に対する支援拡充等を行うとともに、交通結節点の改善、徒歩・自転車による移動環境の整備など、都市・地域における総合的かつ戦略的な交通施策を推進する

地域における交通の活性化・再生のイメージ

概算要求額1,029億円

- ・「地域公共交通活性化・再生総合事業」を拡充する(概算要求額6,000百万円)とともに、これと連携して行う地方鉄道等の利便性向上に向けた取組(コミュニティ・レール化)や公有民営化による事業再構築等を支援(概算要求額2,994百万円)
- ・地方バスについて、原油価格高騰も踏まえた路線維持、実態調査に基づく効率的な運行形態の促進等(概算要求額7,731百万円)
- ・離島航路について、補助制度を大幅に見直し、省エネ船舶への代替促進、公設民営化、経営努力インセンティブの導入などの取組を、離島における港湾整備と連携しつつ、総合的に推進(概算要求額5,600百万円)
- ・交通施策とまちづくりが連携し、総合交通戦略に基づき、LRTやバスの走行環境の整備、交通結節点の整備推進とあわせて、人と環境にやさしい自転車利用環境整備の推進(概算要求額80,589百万円)

■ 幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワーク確立のイメージ



路線バスとコミュニティバスの連携

■ 中山間地における高齢者の移動手段確保のイメージ



デマンドバスの運行 待合所の整備

■ 「コミュニティ・レール化」などによる鉄道の活性化・再生のイメージ

地域サポーター活動 イベント列車の運行



- ・行違い設備新設による運行本数増加
- ・利用しやすいダイヤの設定



■ 海上交通の活性化、陸上と海上交通の乗継利便性向上のイメージ

寄港地の集約化による航路再編



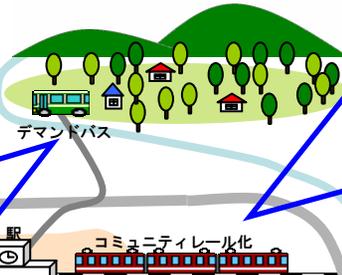
観光交流促進と絡めた割引切符の発行



観光交流促進



バスの運行による鉄道駅と港のアクセス強化



■ 総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ



交通結節点の整備 バス走行環境の改善 中心市街地の整備 賑わいある歩行者空間の形成



自転車を都市内の交通手段として活用する仕組の創設 LRT・BRTの導入

C&R: サイクルアンドライド
P&R: パークアンドライド

離島の生活航路の確保と活性化

離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な交通手段である離島航路に、船舶建造等構造改善投資に対して支援するとともに、運航の結果生ずる欠損に補助を行う。また、地域公共交通活性化・再生総合事業と連携する他、離島において就航率の向上、船舶の大型化のための港湾整備との連携を進めることで離島公共交通の活性化を図る

平成21年度概算要求額 5,600百万円

- ・離島地域の活力減退(H10→H16 人口が1割減少)
- ・燃料油価格の高騰(H16.3→H20.3 A重油2.15倍の上昇)

- ・平成19年度補正予算 17億5千万円(燃料油高騰対策)
- ・離島航路補助制度改善検討会の設置(平成20年1月～8月)

基本理念を実現するための改革の期間と目標の設定

- (1)「集中改革期間」
平成21年度から平成25年度までの5年間
- (2)「改革目標」
各航路の特性・実情を踏まえ、離島住民の航路サービスに対する信頼度・満足度の維持・向上を図りつつ、欠航率、老朽船化率、債務超過事業者比率等について目に見える改善を目指す。

具体的な施策

- 各航路単位を基本に「航路改善協議会」の設置
- 地域公共交通活性化・再生総合事業と連携
- 公設民営化(上下分離方式)の推進
- 代替建造(省エネ船舶等)の推進
- 経営努力へのインセンティブ付与

連携

港湾整備



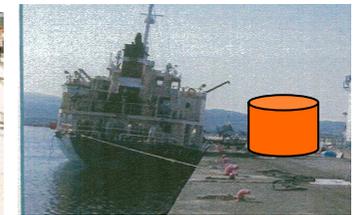
- ・防波堤の整備による
港内静穏度の確保



- ・船舶の大型化に対応した
係留施設等の整備



- ・上屋整備、
棧橋のバリアフリー化



- ・離島ターミナルの
燃料油貯蔵施設