

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

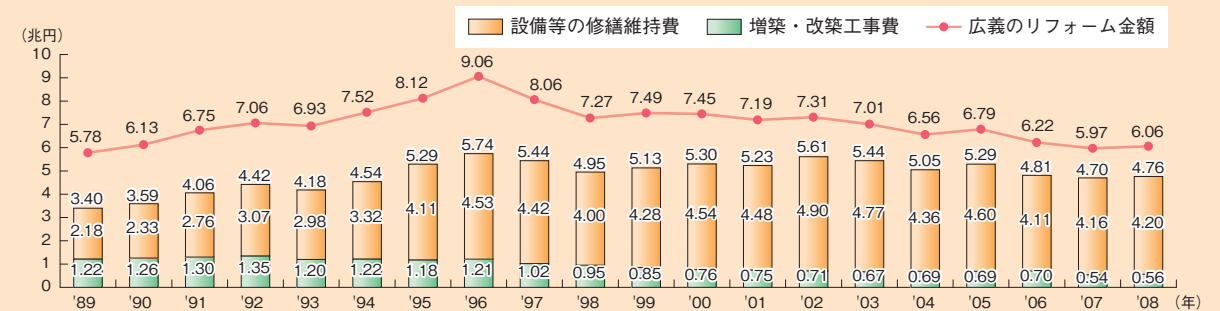
①住宅リフォーム市場の環境整備

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、インテリ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。

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、

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を対象

- ① エコ住宅の新築（平成22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。）

内容	大 (2.8㎡～)	中 (1.6㎡～2.8㎡)	小 (0.2㎡～1.6㎡)
内窓設置	18,000ポイント	12,000ポイント	7,000ポイント
外窓交換	大 (2.8㎡～)	中 (0.8㎡～1.4㎡)	小 (0.1㎡～0.8㎡)
ガラス交換 (ガラスごと)	7,000ポイント	4,000ポイント	2,000ポイント
外壁	外壁	屋根・天井	床
外壁の断熱改修	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 (300,000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
	10,000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、数量が1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）

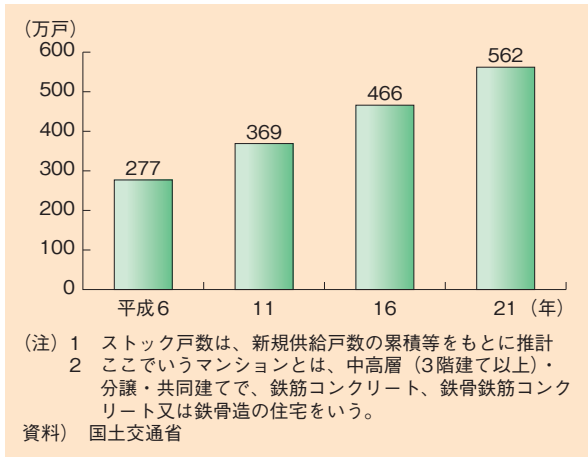
②マンション管理の適正化と改修・建替えの円滑化

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。

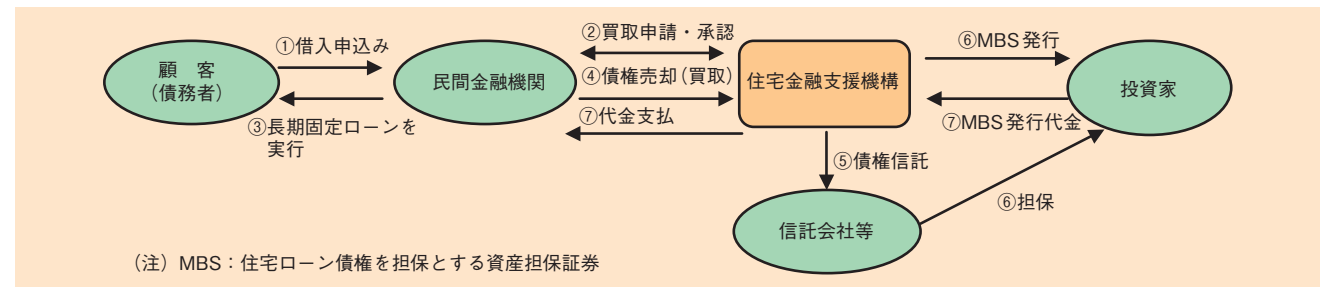
②住宅金融

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。

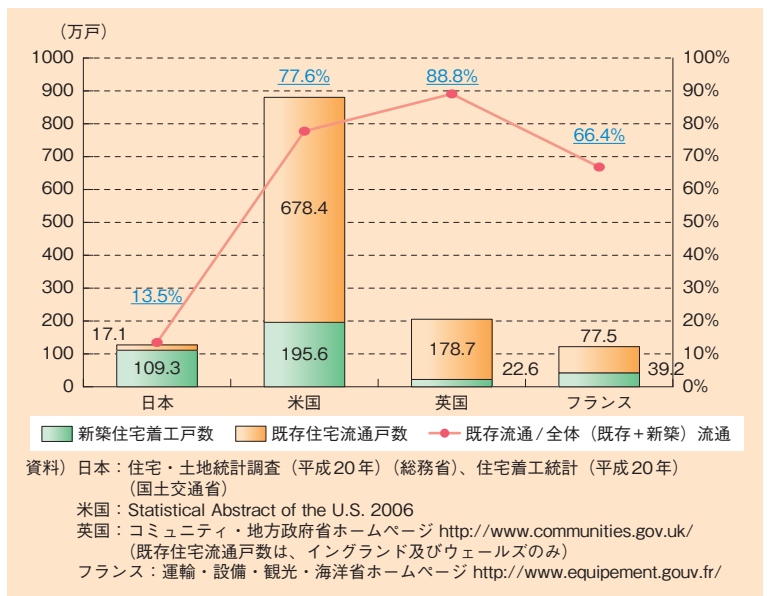
また、多様な消費者ニーズに対応した既存住宅売買に係る保険の商品化を進めており、平成21年12月に社会実験としての商品を認可し販売が開始された。さらに、新築住宅の売買に転売特約を導入し、保険加入住宅の転売後も保険を継続できるようにした。

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

図表Ⅱ-4-1-4 既存住宅流通シェアの国際比較



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、全国のハ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。

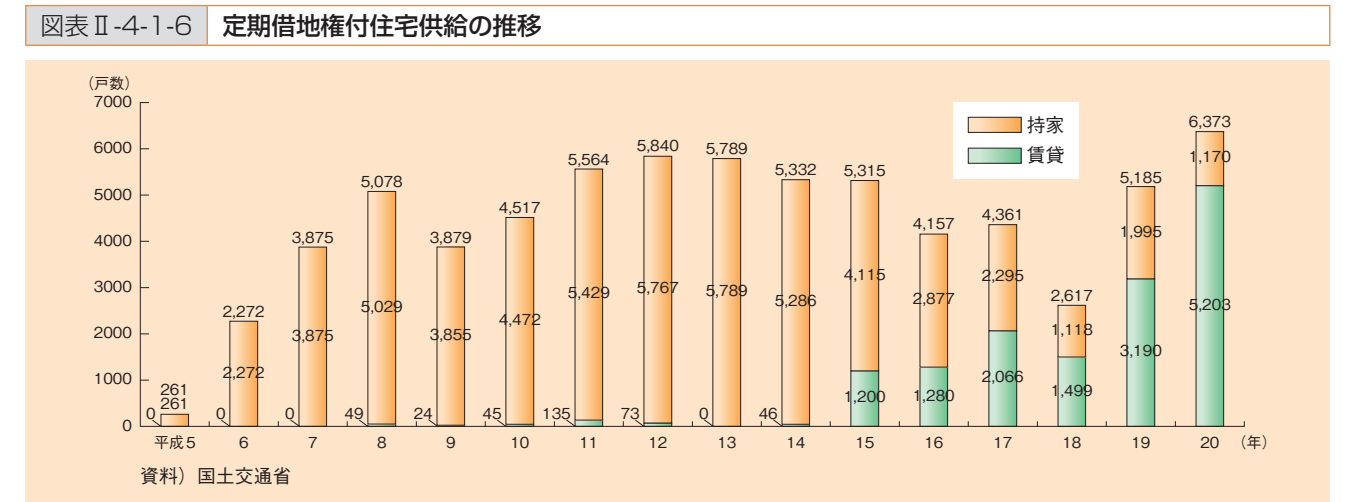
（２）宅地供給の現状と課題

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、住宅市街地基盤整備事業^{（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。



（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り組み

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箇所で開催を推進し、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、これらの取り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り組みを評価・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、歴史的建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り組み。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

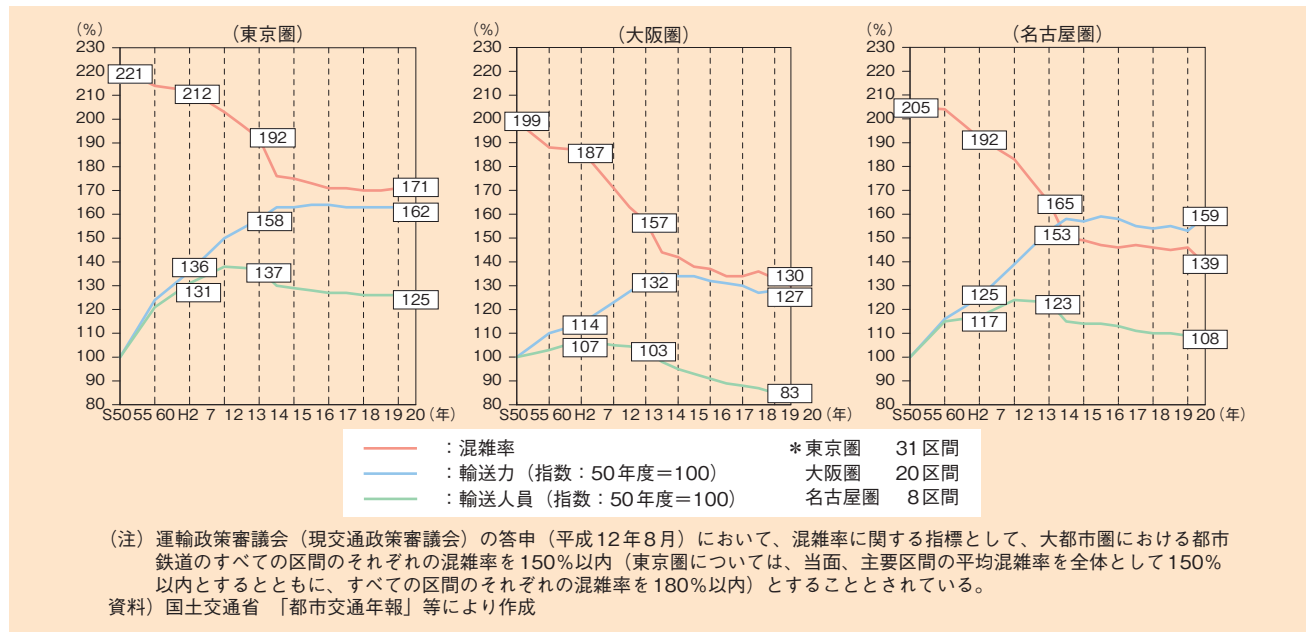
自動車交通の状況や道路交通の混雑を解決する処方せんは都市ごとに異なるものであるが、TDM^{（注1）}は都市の特性に応じて措置ができる施策であり、総合的かつ効果的なTDMの普及を推進している。

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、自動車の使い方を見直しを促し、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）



（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。

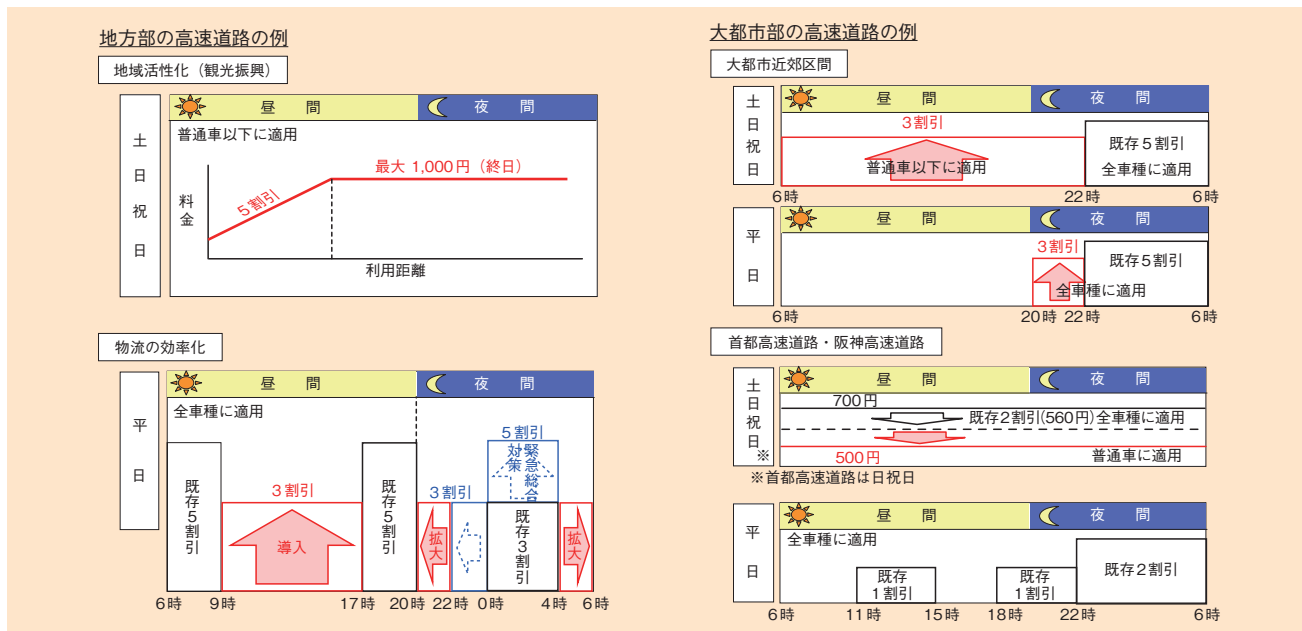
平成22年度からは、高速道路の段階的な無料化に向けた社会実験を実施することとしている。

（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を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

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）

