

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。

その一環として、政府の「新成長戦略」に盛り込まれた総合特区制度や環境未来都市構想について検討を進めたほか、「環境モデル都市」の取組みを世界に周知するため、平成23年2月、京都市において国際会議を開催した。また、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、「新成長戦略」を踏まえ、少子高齢化の進展や国際的な都市間競争の激化に対応するため、23年2月に「都市再生基本方針」が改定された。また、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市町村が作成する都市再生整備計画等に基づく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23年3月末時点で全認定地域再生計画は1,499件であり、995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。

(2) 地方における地域活性化の取組み支援

地域活性化応援隊等を通じて、地方における地域活性化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、手づくり郷土賞^{注1}を受賞した地域づくりの好事例を始め、地域づくりに役立つ情報の発信^{注2}により、地域活性化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都市再生整備計画事業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。

民間からの収益還元を活用した新たな官民連携によるインフラの整備・管理の展開及び都市の道路空間を活用した新たなビジネスチャンスの創出を図るため、道路空間のオープン化（民間開放）を推進している。また、利用者サービスの向上と管理運営コスト削減を図るため、直轄駐車場の管理運営における民間事業者の活用に向けた取組みを実施している。

国土交通大臣認定の民間都市開発事業の例
熊本城桜の馬場飲食物販施設設置事業



熊本都心地区で、食文化やものづくり文化の集積に資する商業施設を、周辺の観光案内所、歴史文化体験施設等と一体的に整備し、情報発信機能を強化することにより、国際的な観光都市の創造を促進するとともに、消費活動の活性化による新事業の創出が図られている。

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、「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、文化施設等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り、新たな産業や雇用の創出が促進されるな

図表 II-3-2-1 集約型都市イメージ



注1 地域の魅力や個性を創出している、社会資本及びそれと関わりのある地域活動が一体となった成果を対象とした国土交通大臣表彰制度

注2 地域づくり情報局—Repis : <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/chiiki-joho/index.html>

ど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等により、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、自転車利用環境の整備、にぎわいのある歩行者空間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等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」の普及促進等、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。

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について、地方公共団体（事業主体）が一定期間内の完了を公表する取組み（完了期間宣言路線（平成22年4月1日現在123事業主体412路線））を通じ、事業効果の早期発現に努めている。

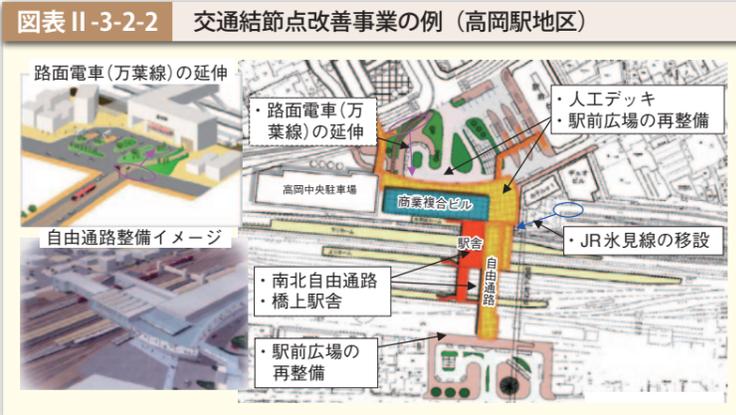
(2) 交通結節点の整備

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・地域交通戦略推進事業、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22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140箇所、都市・地域交通戦略推進事業は高岡駅地区（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5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、総合的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。



(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国際物流ターミナルの整備や、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、地域の暮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。

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。

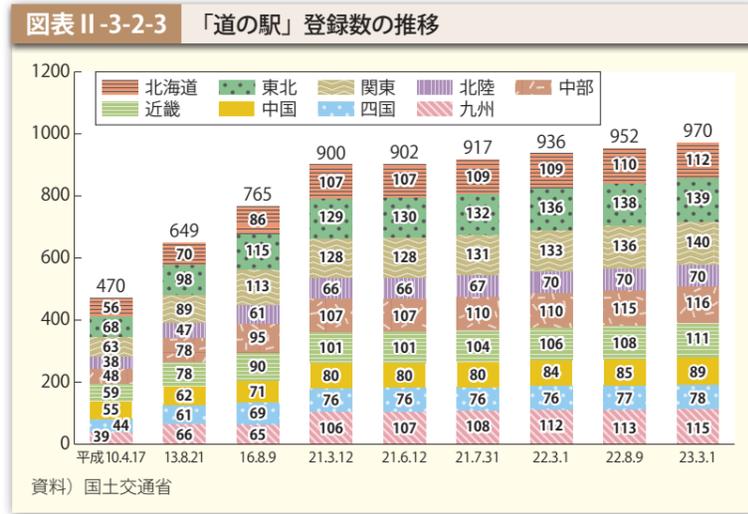
注1 電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

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

(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23年3月現在970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合わせ持つ「道の駅」も整備している。



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、河川へのごみ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、河川の特定区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り組みへの支援

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に、海岸利用活性化計画の策定及びこの計画に基づいた海岸保全施設の整備を行う海岸環境整備事業を社会資本整備総合交付金によって支援している。

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り組みを推進するため、社会資本整備総合交付金による支援を行っており、42プロジェクトの「みなと振興計画」が認定されている。また、「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により、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と観光客等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、平成22年度末現在、54港が登録されている。また、みなとオアシスを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などを目的とした「みなとオアシス全国協議会」があり、連携イベントの開催や共同でのPR活動等が行われている。

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

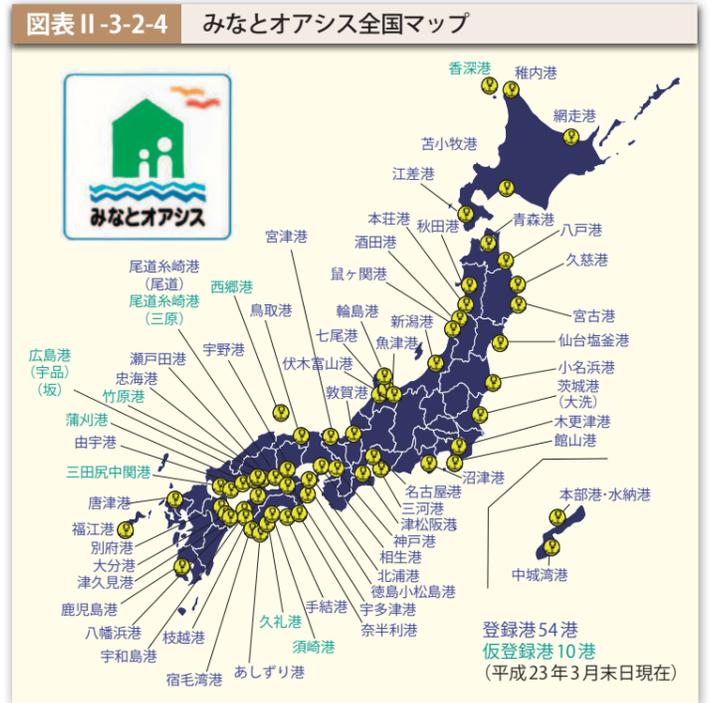
マリンレジャーや地域活性化の拠点となる「海の駅」の設置を推進し、家族や子供、障害者等がマリンレジャーを体験できるイベントの支援や情報提供等、国民が海に関心を持つような取り組みを実施している。また、プレジャーボートでの利用を始めとして、より広く国民が漁港を利活用できる方策について、水産庁と連携して検討するなど、適正な利用環境の整備を進めている。

(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、平成22年5月に新たな国土調査事業十箇年計画が策定され、都市部で地籍調査を重点的に実施するほか、市町村等の地籍調査に先立ち都市部官民境界基本調査を実施するなど、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。



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）及び広域地方計画に基づき、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、広域ブロックごとにその特色に応じた施策展開を図っている。また、平成23年2月、国土審議会政策部会国土政策検討委員会において、地域の多様な主体によるその特性を活かした地域の活性化の促進のための官民連携組織による戦略の策定・実施や、それに対する国の関与・支援、地元企業、地縁組織、NPO等の多様な主体によるコミュニティづくりを進めるための施策について提言がなされたところであり、今後はこれらを踏まえ、具体的な施策の実現に向けて取り組んでいく。

①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な地域活性化基盤整備計画に基づき、これまでに75地域の計画に対して交付金を交付している。これに加え、22年度からはより広域的な地域の活性化を図るため、複数県が連携して作成した広域的な地域活性化基盤整備計画に基づき、14地域のべ18県に交付金を交付している。

②地元企業、地縁組織、NPO等の多様な主体による地域づくりの推進

地元企業、地縁組織、NPO等の多様な主体による地域づくりを推進するため、20年度、21年度に実施した『「新たな公」によるコミュニティ創生支援モデル事業』についてフォローアップを実施した。また、国土政策検討委員会において、人材、資金・資源や経営ノウハウの不足等多様な主体が抱える課題を明らかにするとともに、これらの課題に対応するため、(ア)地域の「志ある資金」の循環を支えるための仕組みの構築による担い手に対する資金・資源の支援、(イ)中間支援組織等によるノウハウ提供等の非資金的支援、(ウ)担い手と地域・行政との協働等を柱とした政策的方向性について取りまとめを行った。

(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付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、地方公共団体、経済界等と連携を取りながら、更なる都市建設の推進を図っている。

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）

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、交流の拠点となる港湾の整備等を実施している。

また、「オーライ！ニッポン会議」の活動支援等、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

地域づくり活動への参加や農業・産業体験を通じた都市住民と地域住民の相互交流等UJIターンや地方定住に関する事業を実施している市町村の情報について、国土交通省ホームページで情報発信を行っている。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、社会資本整備総合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。

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、地球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。平成22年度は、調査事業（連携計画^{注1}策定のための調査等）84件、計画事業（連携計画に位置付けられた事業を実施する事業）352件、合計436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

地域公共交通活性化・再生のためのニーズ・課題は多種多様であることから、効果的な推進のために、多様な事業をメニューとし、パッケージで一括支援

■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。

【一元化】

■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、利用者がいる場合のみ、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。

【デマンドバス】 【デマンド受付センター】

■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。

■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。

【寄港地を移転】 【航路の再編】

平成22年度は、調査事業（連携計画^{注1}策定のための調査等）84件、計画事業（連携計画に位置付けられた事業を実施する事業）352件、合計436件の認定を行った。

(2) 地域鉄道の安全確保等への支援

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状況にある。このため、地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等に対して輸送対策補助金や税制上の特例措置により支援をしている。

(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つを指す。

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。さらに、平成23年度税制改正において、航空機燃料税、固定資産税の軽減拡充を図ったところである。

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持続的な航路運営を図るため、離島航路構造改革補助により、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、積極的に航路構造改革を行う離島航路事業者に対し支援を行っている。また、地域公共交通活性化・再生総合事業により、離島航路における需要喚起や実証運航、旅客施設や船舶の利便設備の更新・改造等の支援を行った。なお、21年度の離島航空路線の数は64路線、離島航路数は、22年4月1日現在で309航路（うち国庫補助航路119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23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。

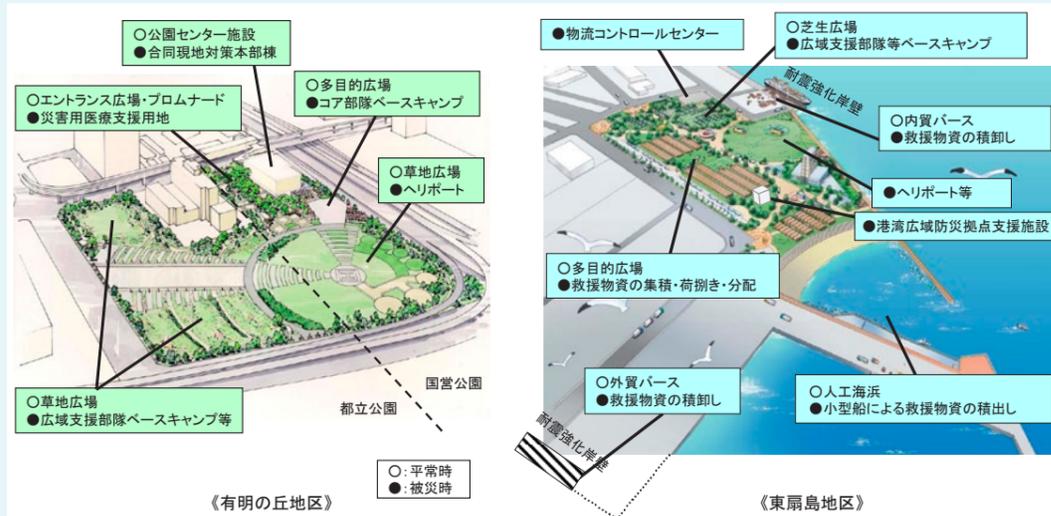
図表 II-3-3-1 これまでに決定された都市再生プロジェクト

(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り組みの一層の強化—
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 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、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7月に東京臨海広域防災公園の供用を開始しました。現在は内閣府等関係機関との訓練等により、運用体制の強化を図っています。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。



2 民間都市開発の推進

(1) 都市再生緊急整備地域で進む民間都市開発

「都市再生特別措置法」に基づき、都市再生の拠点として緊急に整備を図るべき地域である「都市再生緊急整備地域」としては、平成23年3月末現在で東京・大阪を始め政令指定都市や県庁所在地等において計65地域が指定されている。現在、各地域において様々な民間都市開発事業が着々と進行している。

(2) 都市再生事業に対する支援措置の適用状況

① 都市再生特別地区の都市計画決定

既存の用途地域等に基づく規制を適用除外とした上で、自由度の高い新たな都市計画を定める「都市再生特別地区」は、平成23年3月末現在で51地区の都市計画決定がなされ、うち35地区が民間事業者等の提案によるものとなっている。

東京臨海地域の例

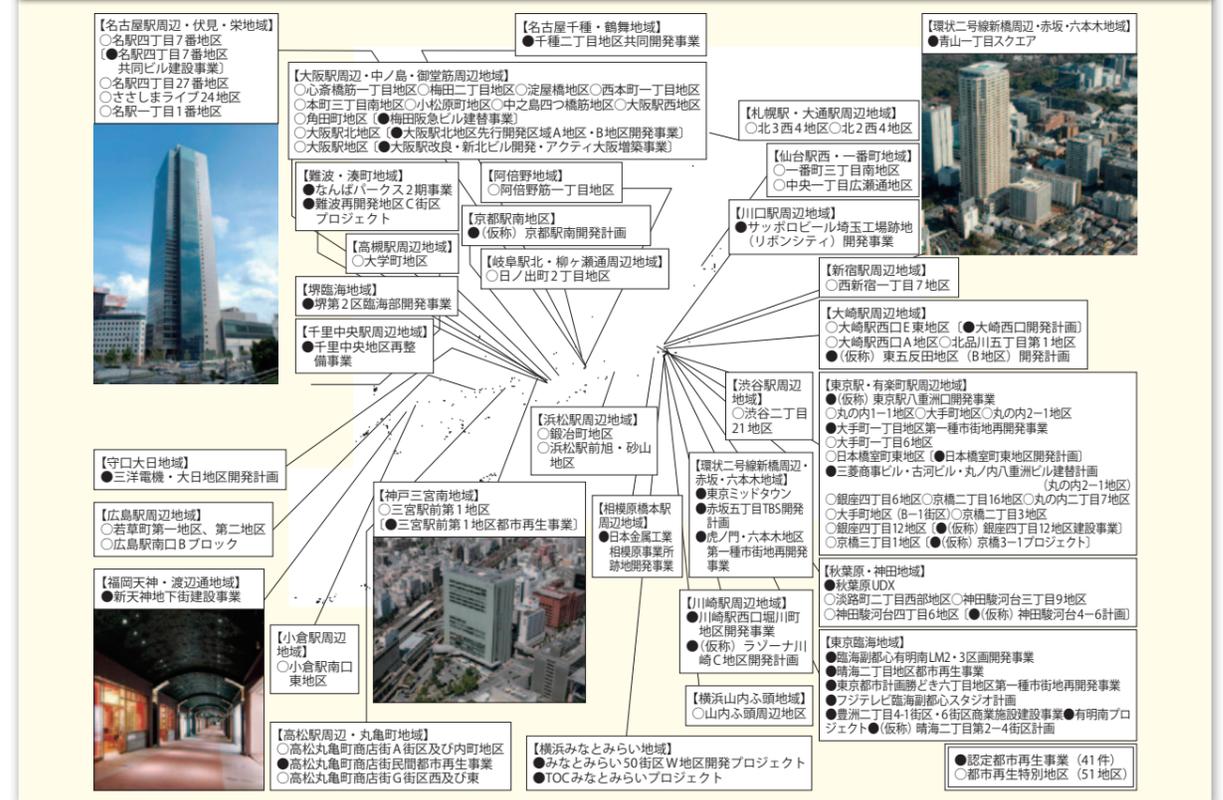


国土交通大臣認定の民間都市開発事業の例
有明南プロジェクト（東京臨海地域）
本地域は、職・住・学・遊の多様な魅力を備え国際的に情報発信を行う先導的な拠点の形成を目標としている。
有明南プロジェクトでは、人・情報の国際交流拠点である有明地区のランドマークとしてにぎわいのある街並みと調和した国際コンベンションとビジネスの拠点となる施設を整備し、また東京国際展示場等の国際性豊かな周辺施設との相乗効果等により、有明を含む東京臨海地域の活性化及び情報発信の先導的な拠点形成をすることで、都市への貢献の実現を目指すものである（平成23年1月竣工）。

② 民間都市再生事業計画の認定

国土交通大臣認定（平成23年3月末現在41件）を受けた民間都市再生事業計画については、（財）民間都市開発推進機構による金融支援や税制上の特例措置を受けることができる。

図表 II-3-3-2 都市再生緊急整備地域における民間都市再生事業



(3) 大街区化の推進

我が国の主要都市中心部の多くは、戦災復興土地区画整理事業等により街区が形成されているが、その時代の土地利用や交通基盤、防災機能に対するニーズや、建築技術の水準等から設計されたものであるため、現在のニーズ等に対しては、街区の規模や区画道路の構造が十分には対応していない。

これらの課題に対し、大都市の国際競争力の強化や地方都市の再生に向け、今日の土地利用ニーズを踏まえた土地の有効高度利用を推進するため、平成23年3月に、複数の街区に細分化された土地の集約を進めるための「大街区化ガイドライン」を策定した。

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するとともに、安全・安心な地域づくりのための調査を実施している。なお、豪雪地帯に指定されている市町村数は、平成22年4月現在で533市町村（うち特別豪雪地帯201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、先導的な島づくりのための取組みへの支援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22年4月現在23地域（22道府県194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・分析のための調査と併せ、個人、市民団体、NPO等による内発的な取組みの過程から、半島地域の持続可能な暮らし・雇用の場の創出等に必要な知見を集約し、地域への普及等を行っている。

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、政府の「新成長戦略」に沿って、食、観光、エネルギー等の分野を中心に施策を推進している。

(2) 計画の実現に向けた取組み

① 総合的な食の供給力強化

北海道では、厳しい気象・土壌・地理的条件等を基盤整備・新技術導入等により克服し、全国の農地の25%、カロリーベースで20%超の食料供給力を有している。また、輸出・移出についても先進事例が拡大しているため、総合的な食の供給力の強化に向けて、ほ場の大区画化や農地集積等により生産力を高めるとともに、観光等との連携による高付加価値化を支援している。また、農業・河川・道路行政等を調整し、物流の強化や水資源の総合的活用等も推進している。

② 観光立国の推進

北海道は、美しい景観や食など魅力的な観光資源を有するとともに、空港・道路等の整備による受入基盤が充実しており、現在、東アジアからの訪問希望No.1観光地となっている。このポテンシャルを活かすため、基盤整備を通じた移動時間短縮・周遊性向上やシーニックバイウェイ北海道の取組み等による受入環境の整備を推進している。また、規制速度引上げ、標識多言語表記による利便性向上等も図っていくこととしている。

さらに、「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 豊富でクリーン、未利用なエネルギーの活用

北海道は風力、雪冰冷熱、バイオマス資源等が豊富に存在し、再生可能エネルギーの普及拡大という成長戦略達成のための大きなポテンシャルを有する。これらを活用するとともに、社会基盤の維持管理の高質化や農業基盤整備等によるエネルギー消費の効率化に取り組んでいる。具体的な取組みとして、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抽出技術等の調査を行っており、平成22年度は地域産業化へ向けた検討等を行った。

④ 積雪寒冷地における戦略的目標の達成に向けた社会資本整備の推進

新たな北海道総合開発計画の3つの戦略的目標の実現に向け、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、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。また、北海道は積雪寒冷という過酷な気象条件に起因する凍害劣化等の特有の課題が存在するため、維持管理の強化や技術開発等を推進している。

2 特色ある地域・文化の振興

(1) 北方領土隣接地域の振興

領土問題が未解決であることから望ましい地域社会の発展が阻害されている北方領土隣接地域について、地域の振興や住民生活の安定を図るために必要な施策を総合的に推進している。平成22年度は、地域の産業振興や交流事業の推進に資する事業を実施した。

(2) アイヌ文化の振興等

「アイヌ文化の振興並びにアイヌの伝統等に関する知識の普及及び啓発に関する法律」に基づき、アイヌの人々の誇りの源泉であるアイヌの伝統や文化に関する知識の普及及び啓発を図っている。

平成22年度は、「アイヌ政策のあり方に関する有識者懇談会報告」（21年7月）において、アイヌの歴史や文化について国民が正しく理解することが必要であることなどが提言されたことを踏まえ、現在に至るアイヌ文化の変遷に関する調査を行い、普及及び啓発の一層の推進を図った。

増加する北海道への外国人観光客



アイヌ民族舞踊：アイヌ文化フェスティバル2010（東京）

