

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

近年、構造改革が進められる中で、地域間の格差といわれる状況が現出しており、福田内閣においても地方再生は最重要課題として認識され、積極的に取り組んでいくこととされている。内閣におかれた地域活性化関係の4本部（都市再生本部、構造改革特別区域推進本部、地域再生本部及び中心市街地活性化本部）の実施体制が統合され、それぞれの取組みが一体的に進められることとなった。この体制の下で、平成19年11月に地方再生のための総合的な戦略となる「地方再生戦略」が取りまとめられ、地方の課題に応じた取組みが具体的に提示されるとともに、地域の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」が20年度に創設されることとなった。また、地方再生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、地域ブロックごとの担当参事官の下で、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た。

国土交通省においても、地方再生は最重要課題と認識し、そのためには、アジアの成長力を取り込み、都市・産業集積を強化することを通じて、多様な広域ブロックが自立的に発展するとともに、各ブロック内の都市や農山漁村等の各地域が連携・交流しながら発展していく姿を目指して取り組むこととしている。具体的には、国土形成計画の広域地方計画の枠組みも活用しつつ、空港、港湾、道路等の真に必要な社会資本への集中投資、中心市街地の活性化や観光の振興等の地域の創意工夫あふれる取組みへの支援等、「選択と集中」の考え方にに基づき、実効性のある施策を重点的に推進していくことが必要である。こうした取組みを推進することにより、地方中核都市や地方中小都市に活力を呼び込むと同時に、農山漁村等の条件不利地域に居住する人々の日々のくらしの安心を確保し、持続可能な地域づくり・くらしづくりを目指すこととしている。また、都市再生についても、①国際空港や環状道路の整備等の23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全国都市再生モデル調査やまちづくり交付金等を活用した全国都市再生の推進に取り組むこととしている。

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の施設）で構成されている。平成19年11月末までに認定された地域再生計画962件のうち620件で、国土交通省関係の施設整備に本交付金が活用されている。

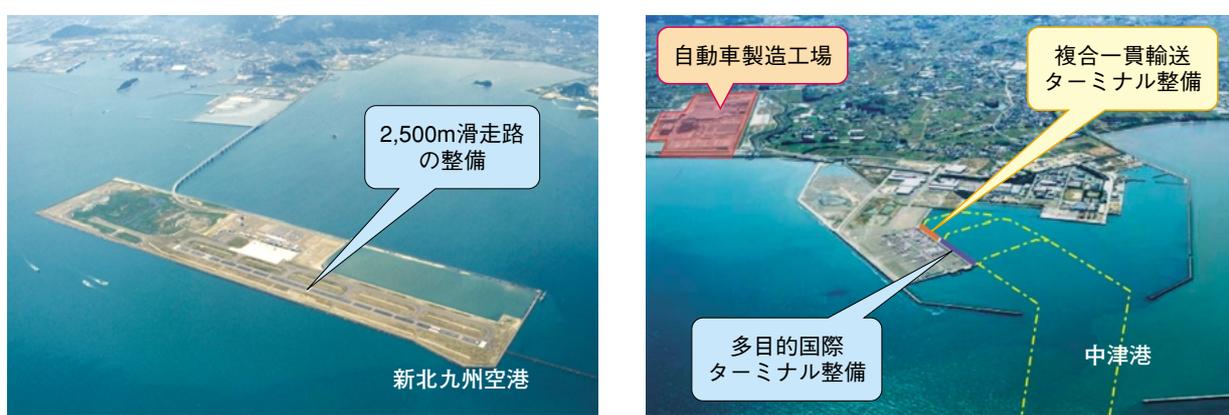
コラム

企業立地を呼び込む広域的な連携基盤への集中投資
～北部九州における自動車150万台生産拠点化に向けた取組みの例～

各地域が国際競争力の高い成長型産業を呼び込み、その集積を図ることは、急速に経済成長している東アジアとの競争・連携による地域の発展に大きな効果があります。

例えば、近年、自動車製造工場等が多数進出している北部九州では、地方公共団体や地元経済界、数多くの民間企業が連携し、年間150万台生産拠点化に向けた取組みを進めています。

これに対応し、国土交通省では、地域の雇用拡大・経済の活性化を図るため、空港・港湾や広域的な高速道路ネットワークなど、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しています。



新北九州空港開港（平成18年3月）による効果
 総旅客数 19万人 → 127万人（H13 → H18年度）
 総貨物量 90t → 4,869t（H13 → H18年度）
 国際定期便 0 → 3便/週（H13 → H19年度）
 国際チャーター便 6 → 45回（H13 → H18年度）

（注）H13は旧北九州空港実績

港湾整備と一体となった工場の新規立地等による効果
 民間投資額：約1,015億円
 雇用創出：約5,300人



●地域別企業誘致の状況 (件)

	H10～H12	H16～H18
中津宇佐	3	18
大分	3	15
日田	1	3

資料) 大分県

九州新幹線（鹿児島ルート）全線整備による効果（平成22年度末博多―新八代間完成予定）
 【博多―鹿児島中央】
 所要時間が約51分短縮され、約80分に

東九州自動車道、中津日田道路の整備による効果（事業完了後の将来予測）
 【北九州―日田間】
 所要時間が17分短縮され、91分に
 【中津―日田間】
 所要時間が33分短縮され、50分に

「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。19年12月末時点で361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、全国の都市再生を推進するため、地方の自主性・裁量性を高めた支援措置であり、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。20年3月末時点で764市町村1,327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。

(2) 地域再生の取組みを支える一元的な体制作り

地域活性化応援隊や国の地方支分部局からなる「地域再生支援チーム」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、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、具体的な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。

(総曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業)

富山市中心市街地の環境の整備を行うことと合わせ、多様化する消費者ニーズに対応した商業型再開発事業により、地域再生に資する都市施設の整備が図られている(平成19年8月竣工)。

国土交通大臣認定の民間都市開発事業の例
総曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業

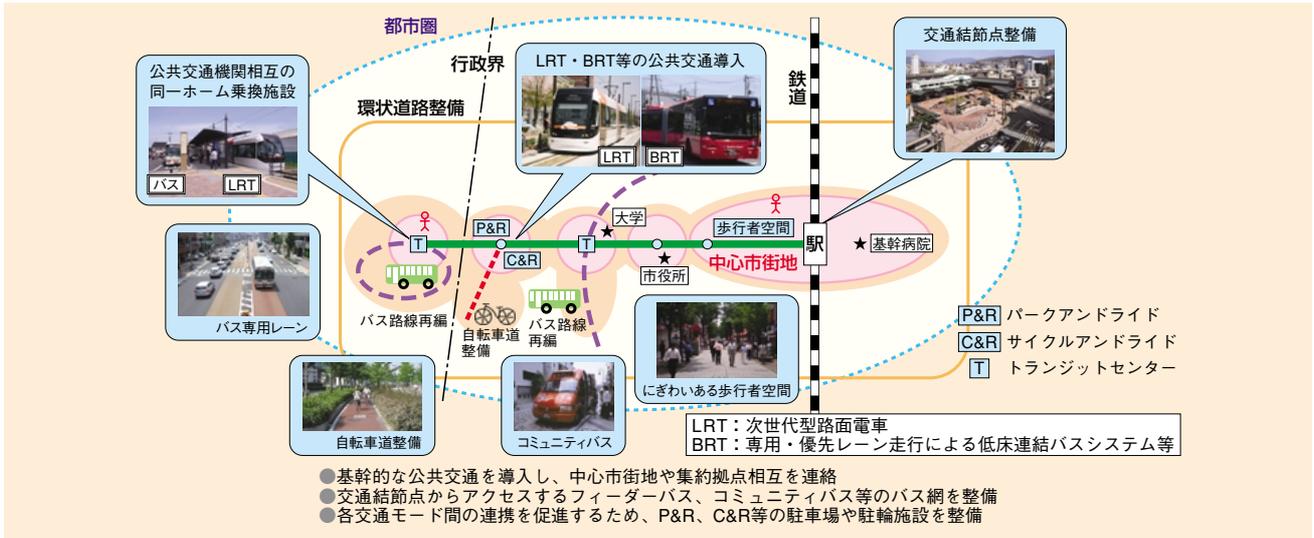


2 集約型都市構造の実現に向けた総合的取組み

人口減少・超高齢社会の到来、地球環境問題の高まり、厳しい財政的制約など、都市を取り巻く社会経済情勢が変化している現状においては、都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる「集約型都市構造」へ再編するとともに、にぎわいがあり、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進し、環境負荷低減型の都市活動、効率的かつ効果的な都市整備を実現することが望ましい。

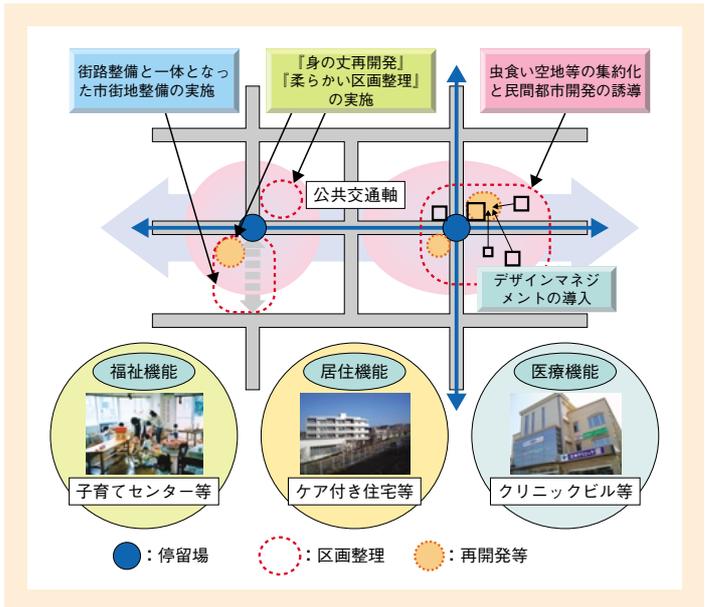
(注) 地域づくり情報局－Repis： <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/chiiki-joho/index.html>

図表Ⅱ-3-2-1 総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ



こうした状況の下、平成18年通常国会における「中心市街地の活性化に関する法律」の改正により、中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するため、市町村が作成する基本計画の内閣総理大臣による認定制度を創設し、認定を受けた地区に対して、市街地の整備改善、都市福利施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置を重点的に講じるとともに、地域が一体的にまちづくりを推進するために、中心市街地活性化協議会の法定化等を行った。併せて、都市計画法の改正により、都市機能の適正立地を確保するため、土地利用コントロールの機能が十分に発揮されるよう、準都市計画区域制度の拡充、大規模集客施設の立地に係る規制の見直し、開発許可制度の見直しその他都市計画に関する制度の整備を行った。また、次世代型路面電車システム（LRT）の整備、交通結節点の改善、徒歩・自転車による移動環境の整備等の取組みをパッケージで支援する都市・地域総合交通戦略による公共交通の整備・再生と、拠点市街地の形成を図る市街地整備施策を合わせた取組みを行っている。

図表Ⅱ-3-2-2 集約型都市構造を支える拠点市街地の形成



3 ハード・ソフトの基盤整備

(1) 民間投資誘発効果の高い都市計画道路の緊急整備

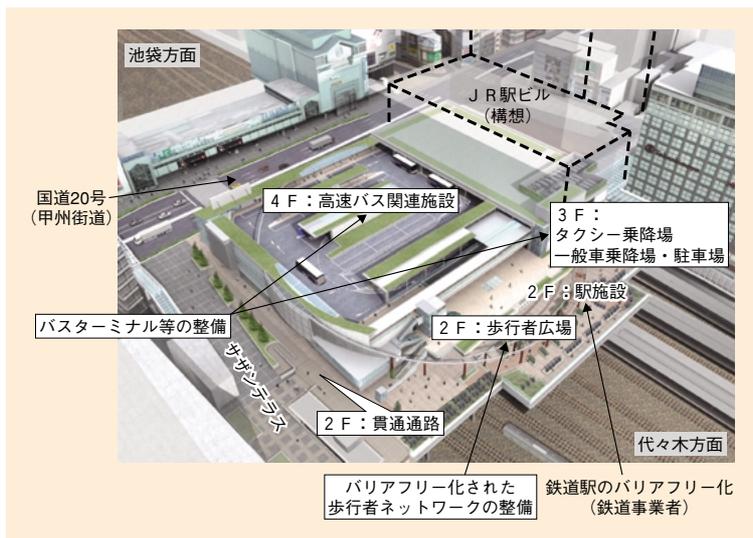
市街地における都市計画道路の整備は、沿道の建替え等を誘発することで、都市再生に大きな役割を果たしている。このため、残りわずかな用地買収が事業進捗の隘路となっている路線のう

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19年4月1日現在 92事業主体265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19年度においては、交通結節点改善

図表Ⅱ-3-2-3 交通結節点改善事業の例（新宿駅南口地区）



事業は新宿駅南口地区（東京都）等約160箇所、都市交通システム整備事業は大塚駅地区（東京都）等約37箇所、鉄道駅総合改善事業は京急蒲田駅（東京都）等7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、東長崎駅地区（東京都）等4箇所を実施している。さらに、地方公共団体、鉄道事業者等から構成される協議会が施設全体の最適計画を策定し、これに基づく事業に助成す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

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道の立体交差化等の対策を総合的に進めてきた。しかし、大都市圏を中心とした「開かずの踏切」^(注)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）下水道による地域の活性化

下水道は生活環境の改善による定住促進に資するとともに、観光地においては良好な水辺空間等を保全・創出することで集客力を向上し、また、工業団地においては、企業単独での排水処理が不要となること等から企業立地が促進され地域経済の活性が図られるなど、地域の活性化に貢

(注) ピーク時の遮断時間が40分/時以上の踏切

献している。さらに、下水処理場の施設空間や下水処理水、下水汚泥等を有効に活用し、活力ある地域づくりを進めている。平成19年度には、地域全体での下水汚泥を始めとする各種バイオマスの一体的な処理・有効利用を推進する制度を創設したほか、地域の創意工夫による実状に応じた工法で下水道の普及を促進する社会実験制度を実施している。

(5) 高規格堤防の整備

流域に人口・資産等が高密度に集積している荒川（東京都）、淀川（大阪府）等の大河川において、計画規模を上回る洪水等によりひとたび堤防が決壊すれば、都市の中核機能の麻痺等その影響は甚大なものとなることから、大都市圏を防御する高規格堤防（スーパー堤防）をまちづくりと一体的に整備している。これにより、経済活動等、地域の活力を支える上で不可欠な地域の安全・安心の確保と河川空間を活かした水と緑の潤いのある水辺都市の再生を図っている。

(6) みなとを核とした地域の活性化

我が国では、基幹産業に不可欠なエネルギー、原材料を輸入し、完成自動車や鋼材等の製品や半製品を輸出する構造であることから、バルク貨物^(注)輸送が非常に重要な役割を担っている。このようなバルク貨物輸送においては、船舶の大型化等による一層の輸送効率化が進展しており、取扱貨物量も増加している。一方、臨海部において、企業の国際分業の進展や輸送・在庫コストの削減等の物流効率化の要請に伴い、物流施設の集約・大規模化や、保管に加え集配送・流通加工等の機能等、物流機能の高機能化のニーズが増加している。さらに、港湾等の近接による海上輸送の利便性、大規模用地の確保の容易性等の臨海部の優位性を活かして、建設機械等の加工組立型産業等を中心に、臨海部における企業立地が増加している。

このような動向を踏まえ、大型の貨物船が着岸可能な多目的国際ターミナルの整備等により港湾の機能強化を進め、企業のニーズに応じた港湾機能の向上と臨海部の産業の活性化・企業の立地促進を一体的に推進している。

例えば、大分県中津港では、平成16年のターミナル供用にあわせ自動車工場と関連企業が進出し、約1,015億円の投資と約5,300人の雇用が創出されている。また、茨城県常陸那珂港では、12年のターミナル供用後、産業機械の輸出が堅調に推移し、近年、港の周辺に産業機械メーカーが進出し、約535億円の投資と約740名の雇用が創出されている。

図表Ⅱ-3-2-4 常陸那珂港（茨城県）の例



(7) 地籍整備の積極的推進

地籍調査は一筆ごとの土地の境界等を調査するものであるが、特に都市部の進捗が遅れている。このため、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。

(注) 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

（8）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、環境・安全等についての技術的課題に関する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。

（9）地域コミュニティによるエリアマネジメントの構築

地域の居住環境の維持・向上に資する地域住民等による自主的取組み（エリアマネジメント）の実態、課題及び今後取り組むべき方向性について、平成19年2月に「新たな担い手による地域管理のあり方について」として取りまとめた。本報告を踏まえ、意欲ある団体へのステップアップ支援等によりエリアマネジメントの推進に取り組むとともに、低未利用地の多くを占める企業用地や公共用地の合理的かつ戦略的な所有・利用を促す条件整備を推進している。

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

我が国の持続的な発展を図る上では、その活力の源泉である地域の活力の向上が不可欠であり、意欲のある地域の活性化に向けた取組みについて、民間、公共を含め、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となっている。

一方、我が国の国土像として、東京中心の一極一軸型の構造から、広域ブロックがそれぞれの資源を最大限に活かした特色ある地域戦略を描くことにより、自立的な圏域を形成し、各ブロックが相互に、またアジア地域等と直接に交流・連携することで活力ある国土を形成する、広域ブロック自立型の国土構造への転換を目指すことが必要となっている。

このような状況を踏まえ、民間と連携した地域発意の計画に基づき、広域的な経済活動等を支える基盤整備と地域づくりに対するソフト面での支援等を一体的に促進するための地方の自主性と裁量性の高い財政支援制度として、平成19年度に地域自立・活性化総合支援制度を創設した。

地域自立・活性化総合支援制度は、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年度ごとに一括して交付金を交付する「地域自立・活性化交付金」と、広域的な地域活性化基盤整備計画と密接に関連する直轄事業等に対して年度途中で機動的な予算措置を講ずる「地域自立・活性化事業推進費」（20年度より「国土形成事業調整費」）で構成され、地域の自立・活性化を支援している。これまで37地域の広域的な地域活性化基盤整備計画に基づく事業に対し交付金を交付し、そのうち16地域については推進費を配分している。

（2）地域の拠点形成の促進

①振興拠点地域の整備

「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。

②業務核都市の整備

首都圏整備計画に位置付けられている業務核都市^(注)においては、業務の立地や諸機能の集積が進展しつつあり、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。

(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）

③筑波研究学園都市・関西文化学術研究都市の建設

「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。平成17年開業のつくばエクスプレスは、予想を上回る利用が続き、沿線の都市開発や研究等における交流が活発化している。

また、「関西文化学術研究都市建設促進法」に基づき、近畿圏における文化学術研究の新たな展開の拠点形成を目指し、関西文化学術研究都市の建設を推進している。18年3月に策定された「サード・ステージ・プラン」を踏まえ、19年4月に「関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針」を変更し、関係省庁、地元自治体、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。

④大阪湾ベイエリアの開発整備

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。

(3) 国会等の移転の検討

国会等の移転については、平成11年12月に移転先候補地の選定等に関する国会等移転審議会答申が国会報告され、国会での検討に委ねられている。国土交通省としても、国会における検討に必要な協力を積極的に行うとともに、国民への広報に取り組んでいる。

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、地域間の交流を促進するため、都道府県間、市町村間を結ぶ大規模トンネルや橋梁の整備を重点的に推進している。

(2) 都市と農山漁村の交流の推進

都市と地方の農山漁村等の連携による先導的な交流事業を一体的に支援する都市地方連携推進事業の実施、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・交流拠点の整備等により、都市と農山漁村との交流を推進している。また、政策群「都市と農山漁村の共生・対流」について、関係府省と連携して取り組むとともに、「オーライ！ニッポン会議」の活動を支援している。

(3) 地方定住等の促進

三大都市圏の学生等を全国25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、生きがいや生活のゆとりを求め、大都市から地方へ移り住む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、平成19年11月に二地域居住等に関する情報を提供する試行サイトを開設した。

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家住宅の活用支援、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。

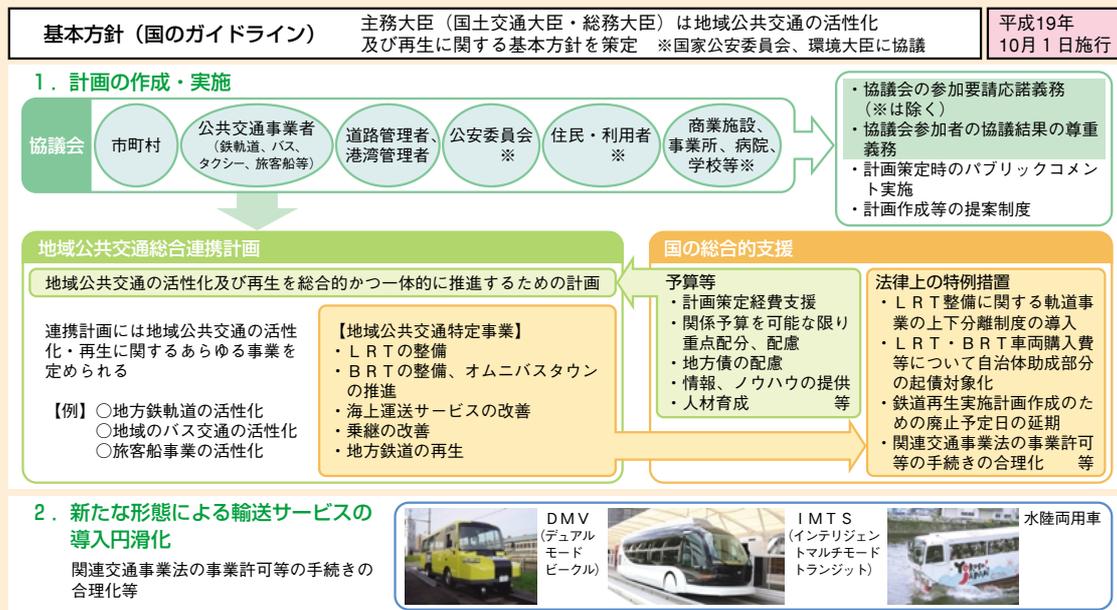
6 地域の移動手段の確保

(1) 地域の生活を支える公共交通の活性化

地域公共交通の活性化及び再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、平成19年10月1日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行された。この法律により、コミュニティバスや乗合タクシーの導入、地方鉄道や旅客船の活性化等、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意した内容を確実に実施するための制度を整備した。また、デュアル・モード・ビークル (DMV)^(注1) や水陸両用車といった複数の運送事業に該当し、一貫した運送サービスを提供する新地域旅客運送事業の円滑化を図るための事業許可の特例等について定めている。

また、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において、地域公共交通の現状と課題、地域公共交通に関する施策展開の目標、今後の施策展開の基本的方向性や、各主体の取組みのあり方等について取りまとめられ、19年7月に報告書「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」が公表された。

図表Ⅱ-3-2-5 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の枠組み



(2) 地方鉄道の活性化等

地方鉄道^(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、その経営は概して厳しいものとなっている。

このため、地方鉄道事業者が行うサービス改善及び安全性の確保等を図るため設備の近代化を

(注1) 線路と道路の両方の走行が可能な車両。JR北海道が開発中で、マイクロバスを改良しているため車両価格が鉄道車両に比べ約1/7と低廉。既存の鉄道や道路を利用するため大規模投資が不要

(注2) 「中小民鉄」、「転換鉄道」(旧国鉄のローカル線から第3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3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並行の在来線)の4者を指す。

行う際に要する費用の一部を補助する近代化補助の活用や税制上の特例措置を講じ、地方公共団体と共に支援している。特に近代化補助では、再生計画^(注1)に基づき鉄道事業者が行う取組みに対して更に重点的に支援をしている。

(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2)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。

(4) 離島との交通への支援

離島航空路については、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、機体購入費及び運航費に対する補助、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。離島航空路については、「離島航空整備法」に基づく離島航空路を維持するための補助の他、船舶のバリアフリー化の補助、固定資産税の軽減措置及び離島地域の観光振興による交流拡大への支援を実施している。なお、平成18年度末の離島航空路線の数は61路線、離島航路数は313航路（うち国庫補助航路122航路）である。

7 地域特性を生かした交流拠点づくり・まちづくり

(1) 地域に密着した各種事業・制度の推進

①道の駅

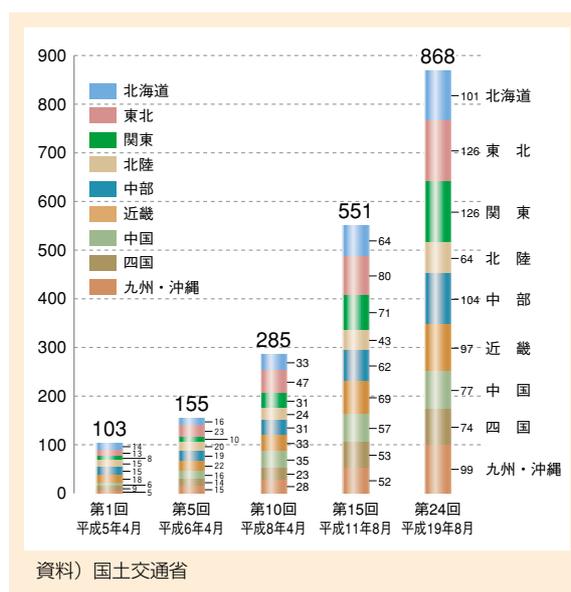
「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場・トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の3つを併せ持つ施設で、平成19年8月現在868箇所が登録されている。

②かわまちづくりの推進

桜づつみ等のように、地域の自治体、住民が積極的に植樹を行い、地域における水と緑のネットワーク等を形成する「川の森づくり」や、川の駅に代表されるように、再生、地域活性化等の観点から積極的かつ円滑に河川空間の活用を推進する「都市の川を活用した賑わいの創出」を実施している。

また、地下構造物への浸出水や下水処理水等を都市の水路・河川等に導水する「清澄な水が豊かに流れる川の復活」や、活動の拠点や散策路等のネットワーク、案内システムの構築等を実施する「地域の風土・文化に触れるかわづくり」等を推進している。

図表Ⅱ-3-2-6 道の駅登録数の推移



(注1) 鉄道事業者と地域の関係者が連携し、鉄軌道利用の促進及び鉄道事業の活性化を図るために策定される計画
 (注2) 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

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、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・除草等の管理を住民・自治体・河川管理者が協働で行う河川環境管理や、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。

④港湾を活用した地域振興

地域が「運河」の魅力を再発見し、独自の知恵や工夫により、周辺地域のコミュニティ基盤や観光基盤、さらには災害時の緊急輸送基盤としての機能など、運河を核とした魅力ある地域づくりへの取組みを国が支援する「運河の魅力再発見プロジェクト」を平成19年度に創設し、同年度末現在、10件のプロジェクトを認定している。

また、知恵と工夫をこらし、地域の活性化に寄与する「みなと」の振興を図る港湾所在市町村等の取組みを支援する「みなと振興交付金」を創設し、19年度末現在、14プロジェクト（17港湾）の「みなと振興計画」を認定している。

さらに、みなと、海岸の施設やスペースを、地域の情報発信拠点として、また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」の全国展開を推進しており、20年1月末現在、34港が登録されている。また、住民参加型のみなとまちづくりを行う上で、市町村による地域の担い手の育成や、市町村と地域の担い手との協働を支援している。

このほか、国内・海外からのクルーズ船による観光交流の促進や、海辺での里浜づくり等による地域振興を図っている。

⑤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っている「海の駅」では、マリンイベントや漁業体験や朝市等、地域の特性を生かした取組みを行っている。一方、海の活動拠点として魅力ある漁港に対しては、プレジャーボートユーザーから利用への要望が高いことから、プレジャーボート利用における適正な利用環境整備を進め、マリンレジャーを核とした地域活性化を図り、拠点のネットワーク化を推進している。

(2) 自然・歴史・文化を生かした地域づくり

①国家的記念事業や我が国固有の文化的遺産の保存・活用

国家的な記念事業として、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、平成19年10月に「こもれびの里」を新

図表Ⅱ-3-2-7 にぎわいの交流拠点となる「みなとオアシス」登録港



たに供用した国営昭和記念公園を始め、5公園が開園している。

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存・活用を推進しているほか、地域と連携し、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・再生によるまちづくりの推進

文化財行政と連携し、歴史的価値の高い文化的な資産と地域の歴史・文化を反映しつつ営まれる人々の活動があいまって形成される歴史的風致の維持及び向上に寄与するまちづくりに対し、法律、予算、税制による市町村に対する総合的な支援制度を創設することを予定しており、第169回国会に「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律案」を提出した。



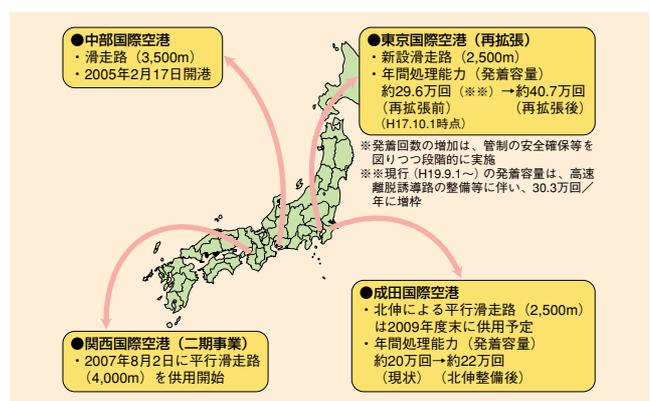
第3節 都市再生プロジェクト等の推進

1 多様で活発な交流と経済活動の実現

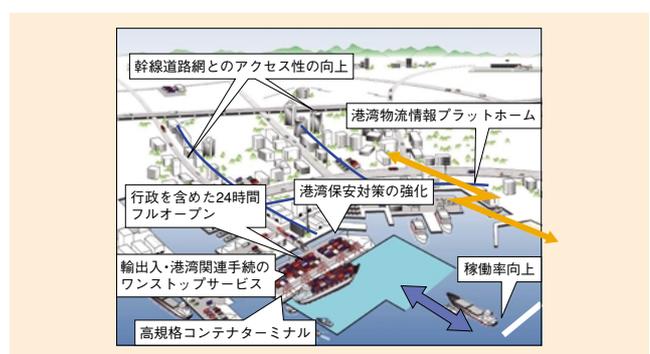
(1) 国際交流・物流機能の強化

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る。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る。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的整備を行っており、港湾の24時間フルオープン化、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化等を推進しつつ、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に、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る。

図表 II-3-3-1 大都市圏における拠点空港の整備



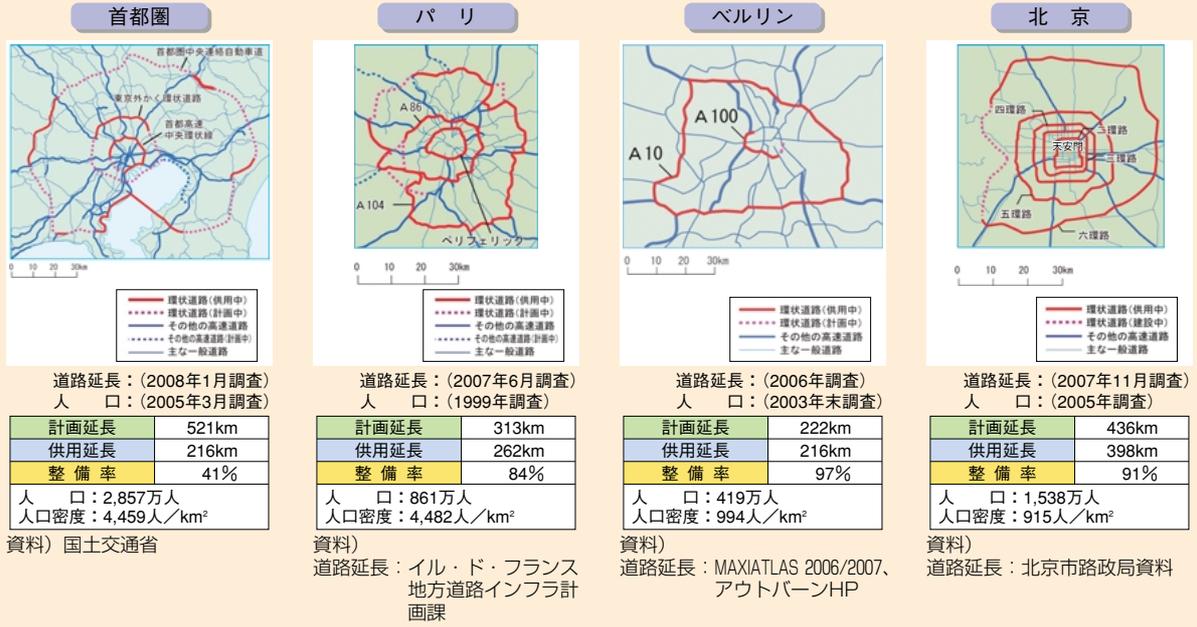
図表 II-3-3-2 国際港湾の機能強化



(2) 大都市圏における環状道路の整備

環状道路は、都心に起終点を持たない交通を迂回させ、都市圏の交通渋滞の緩和やCO₂排出量の削減等の機能を持つが、我が国の整備水準は未だ低く、環状道路としての機能が十分に発揮されているとは言い難い。

図表Ⅱ-3-3-3 各国主要都市圏の環状道路の比較



(注) 人口・人口密度：概ね環状道路の内側

このため、例えば、首都圏においては、平成20年代半ばまでに首都圏3環状道路（首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道）の全体の約9割を完成させるよう整備を進めている。

図表Ⅱ-3-3-4 東京外かく環状道路

「外環」の全体計画と幹線道路網図



東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する約85kmの道路であり、現在までに約34kmが供用されている。昭和45年10月に計画が凍結された区間（関越道～東名高速）については、計画の構想段階から住民参画（PI）を導入することにより幅広く意見を聴き、計画策定の透明性、客観性、公平さを保つための第三者機関として平成13年12月に東京環状道路有識者委員会（以下「委員会」という。）を設置、14年11月には委員会から「最終提言」をいただき、それを受けて、15年3月、国土交通大臣と東京都知事が「今後の方針」を発表した。

また、沿線住民の方々をはじめとした関係者との意見交換等を行うため、PI外環沿線協議会・PI外環沿線会議等を開催している。

以上の状況を踏まえ、19年4月に大深度地下を利用するルートへの都市計画の変更が行われたところである。

今後とも住民や関係自治体の意見を聞きながら、東京外かく環状道路の具体的な計画やこれを踏まえた周辺への影響、必要な対策等について引き続き検討を実施する。

全体延長約85km			
	全体	供用中	事業中
専用部	85km	34km	16km
一般部	44km	32km	12km

2 安心して暮らせる都市の形成

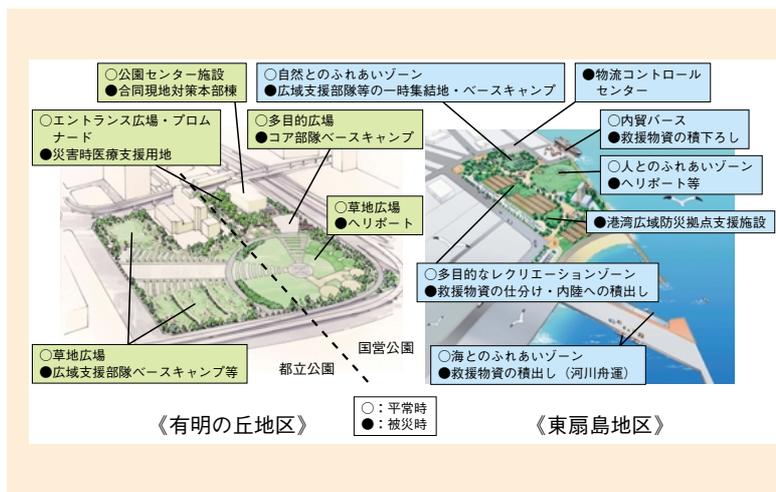
(1) 基幹的広域防災拠点の整備

大都市圏の市街地において、大規模な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る。

都市再生プロジェクト第一次決定を受け、東京湾臨海部においては、内閣府との連携の下、基幹的広域防災拠点の整備を進めており、有明の丘地区の一部及び東扇島地区において平成20年度からの機能発揮を予定している。

また、近畿圏においては、「京阪神都市圏広域防災拠点整備基本構想」を基に、基幹的広域防災拠点について検討を進めており、事業化の条件の整った堺泉北港堺2区において基幹的広域防災拠点の早急な整備に向けた取組みを推進している。

図表Ⅱ-3-3-5 首都圏の基幹的広域防災拠点



(2) 防犯対策等とまちづくりの連携協働

平成17年6月の犯罪対策閣僚会議・都市再生本部合同会議において、「安全・安心なまちづくり全国展開プラン」(犯罪対策閣僚会議)と都市再生プロジェクト第9次決定「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」(都市再生本部)が決定された。これらを受け、関係省庁が連携して近年の子どもが被害者となる犯罪の多発への対策を取りまとめたほか、防犯に配慮したまちづくりを進めている。

① 犯罪の発生しにくい公共施設等の整備・管理

「防犯まちづくりにおける公共施設等の整備・管理に係る留意事項」により地方公共団体向け情報提供を行うとともに、まちづくり交付金、地域住宅交付金等を活用した防犯灯・防犯カメラ等の整備など、防犯に配慮した公共施設等の整備・管理を推進している。

② 防犯に配慮した住宅の普及

「共同住宅に係る防犯上の留意事項」、「防犯に配慮した共同住宅に係る設計指針」等、住宅の防犯対策に関する情報提供を行うとともに、「防犯性能の高い建物部品目録(平成19年12月末現在17種類3,667品目を掲載)」を公表し、試験合格品が共通して使用できる標章を定めている。

また、「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく住宅性能表示制度において、防犯性能に関する評価・表示の制度を運用している。

3 良好な都市環境の構築

(1) ゴミゼロ型都市への再構築

地域再生プロジェクト第一次決定では、大都市圏において、廃棄物の発生抑制、資源としての再使用・再生利用を進め、資源循環の「環」を作成することにより、ゴミゼロ型都市への再構築を行う「大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築」が位置付けられている。これを踏まえ、首都圏、中部圏及び京阪神圏において「ゴミゼロ型都市推進協議会」を設置し、ゴミゼロ型都市

の再構築に向け中長期計画を策定している。また、首都圏においては平成19年1月に新中長期計画が策定された。

建設副産物については、リサイクルの推進が必要とされていることから、小口巡回共同回収システムの構築に向けた検討を進めている。

さらに、リサイクルの進展に伴う廃棄物輸送の拡大が予想されるが、環境負荷、交通負荷の小さい物流体系の構築のため、海上輸送による広域的な循環資源物流ネットワークの拠点として、リサイクルポート施策を推進している。

(2) 都市における自然環境

①大都市圏における貴重な自然環境の保全・再生・創出

自然環境の保全・再生・創出を総合的に考慮した水と緑のネットワークを形成するための基本方針である「都市環境インフラのグランドデザイン」(首都圏：平成16年3月、近畿圏：18年7月)に基づく、19年度の主な取組みとして、首都圏では、行政や市民、NPO等の多様な主体による取組事例を首都圏住民で広く共有し、自然環境の保全・再生・創出の取組みをより一層進めることを目的とした「首都圏の都市環境インフラデータベース」を19年7月に公開した。また、近畿圏では、行政や市民団体からなるワーキンググループを2組設置し、地域の課題の抽出やその解決に向けた具体的な取組みの検討・整理等を行った。

②臨海部における緑の拠点の形成

都市再生プロジェクト第三次決定を受け、東京港中央防波堤内側における「海の森構想」、大阪湾堺臨海部における「共生の森構想」、大阪湾尼崎臨海部における「尼崎21世紀の森構想」の取組みが進められている。こうした臨海部の大規模緑地の整備は、廃棄物海面処分場跡地の有効活用、地球温暖化対策、ヒートアイランド対策、生態系の回復、環境学習の場及び自然とのふれあいの場の拡大につながるものと期待されている。整備に当たっては、計画検討の段階から、市民ボランティア・NPO等と行政との協働が図られている。

③都市の緑の拡大

ヒートアイランド現象の緩和、二酸化炭素の吸収による地球温暖化対策、多様な生物の生息生育基盤の確保等に資する、緑豊かな都市環境の実現に向け、都市の緑化及び緑地保全を推進する。

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」に基づき、都市公園の整備や、建築行為等の規制により樹林地等の保全を図る特別緑地保全地区の指定等を支援している。また、良好な自然的環境を有する都市公園の整備をすすめる自然再生緑地整備事業、緑の保全・創出に係る取組みを総合的に支援する緑地環境整備総合支援事業等を推進するとともに、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推進している。民有地においても、緑化施設整備計画認定制度による税の特例措置等により緑化を推進している。

また、緑豊かな都市の実現に向けた普及啓発として、全国「みどりの愛護」のつどい等を展開するとともに、平成19年度は都市開発における緑地評価制度の検討を行っている。

④河川の再生

大都市における水循環の主軸である主要な河川について、河岸の再自然化、水質の改善、親水空間の整備等により、河川の再生を重点的に推進している。平成19年度においては、東京都心部の渋谷川、古川における環境の再生等を行っている。

⑤海の再生

東京湾等の閉鎖性海域では、環境改善のための取組みが行われてきたが、流入する窒素、りん等の汚濁物質により富栄養化が進み、赤潮や青潮^(注1)が発生するなど、環境改善が思うように進んでいない状況にある。

このため、都市再生プロジェクト第三次決定「海の再生」を受け、東京湾、大阪湾及び伊勢湾においてそれぞれの再生行動計画を策定し、同計画に基づき、関係機関と連携の下、陸域負荷削減対策^(注2)、海域環境改善対策^(注3)、モニタリング^(注4)等の各種施策を推進している。また、広島湾においても「全国海の再生プロジェクト」として、三大湾と同様に行動計画を策定し各種施策を推進している。

(3) 琵琶湖・淀川流域圏の再生

都市再生プロジェクト第六次決定を受け、貴重な資産に恵まれた琵琶湖・淀川流域圏を健全な姿で次世代に継承することを目的として、「琵琶湖・淀川流域圏の再生計画」を策定し、「琵琶湖・淀川流域圏再生推進協議会」を設置した。平成19年度は、NPO等の活動団体で構成する「琵琶湖・淀川流域圏連携交流会」と関係行政機関で構成する「琵琶湖・淀川流域圏再生推進協議会」とが連携し、水辺の生態系保全再生等について、流域圏全体で一体的・総合的な取組みを進めている。

大阪の水の都づくり（道頓堀川）



4 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20年3月末現在で東京・大阪を始め政令指定市や県庁所在市等、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。

(大崎駅周辺地域)

本地域は、臨海副都心線の開通と埼京線の接続によるターミナル機能の強化を生かし、大規模低未利用地の土地利用転換や既成市街地の再構築により、東京のものづくり産業をリードする新産業・業務拠点を形成するとともに、魅力とにぎわいのある都市空間の形成を目標としている。

(注1) 海底に堆積した植物プランクトンの死骸等が分解されるときに大量の酸素が消費され、極端に酸素不足となった海水が風等で海面付近へ浮上した際に海水が青白く見える現象

(注2) 水質総量規制制度に基づく事業場への規制等の実施、下水道の整備（高度処理の推進、地域事情に応じた農業集落排水施設の整備、浄化槽等の各種生活排水処理施設の整備、河川直接浄化、湿地や河口干潟の再生、森林の整備・保全等の水質改善事業

(注3) 干潟・藻場の再生・創出、汚泥の除去や覆砂による底質の改善、環境整備船等による浮遊ゴミ・油の回収等

(注4) 水質測定、人工衛星を利用した赤潮等の常時監視と発生原因の推定等

(仮称)大崎西口開発計画では、駅前広場の規模拡充・整形化、公共駐輪場の整備を行うとともに、大崎駅と連結する歩行者デッキや、駅前でありながら敷地面積(18,850m²)の約3割に及ぶ大規模な緑化空間を整備するなど、環境にも配慮したビルの整備を行い、大崎駅周辺の都市再生を牽引する業務・商業拠点の整備が図られている(平成19年8月竣工)。

国土交通大臣認定の民間都市開発事業の例
(仮称)大崎西口開発計画



(2) 都市再生事業に対する支援措置の適用状況

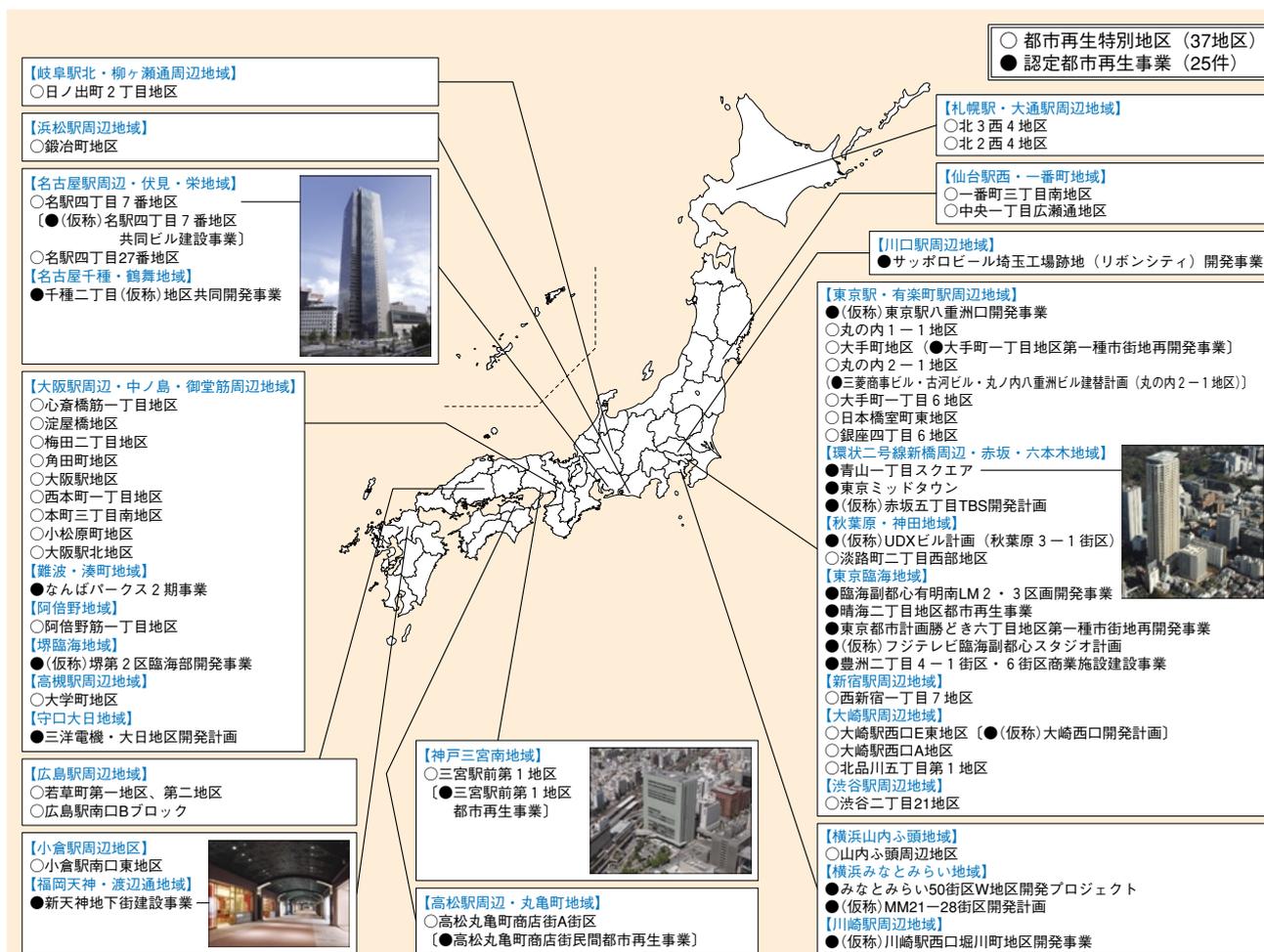
① 都市再生特別地区の都市計画決定

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20年3月末現在で37地区の都市計画決定がなされ、うち23地区が民間事業者等の提案によるものとなっている。

② 民間都市再生事業計画の認定

国土交通大臣認定(平成20年3月末現在25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-3-3-6 都市再生緊急整備地域における民間都市再生事業



5 都市再生を推進するための機動的な予算措置

都市再生プロジェクト等の推進に資する国の事業を円滑に進めるため、都市再生プロジェクト事業推進費、都市再生プロジェクト及景観形成施設整備推進費、全国都市再生モデル調査の実施による年度途中の機動的な予算措置により、事業の効果的な実施の支援等を図っている。

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、雪国の特性を生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19年4月現在で546市町村（うち特別豪雪地帯202市町村）となっている。

2 離島対策

「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各種調査を行っている。なお、平成19年7月に「海洋基本法」が施行され、海洋に関する基本的な施策の一つとして離島の保全等が位置付けられた。

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、奄美群島、小笠原諸島における基礎条件の改善を図るとともに、その特性を生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。半島振興対策実施地域は、平成19年4月現在で23地域（22道府県、198市町村）が指定されている。19年度は、地域内発型の新産業の創出、地域で活動する人材の育成等を促進する「半島らしい暮らし・産業創生調査」を三重県伊勢市ほか15箇所で開催した。また、半島地域の観光情報発信及び半島間交流の促進、半島地域における企業立地の動向の把握のための調査等を実施した。

第5節 北海道総合開発の推進

1 第6期北海道総合開発計画の推進

北海道の持つ豊富な資源や広大な国土を活かし、我が国全体の安定と発展に寄与するため、第6期北海道総合開発計画（計画期間：平成10年度～おおむね19年度）の下、以下のように、各種施策・事業の総合的な推進を図ってきた。

(1) 北海道の豊かな自然・資源を活かした地域づくり

①食料基地としての役割強化

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きた。

②クリーンエネルギーを活用した地域づくり

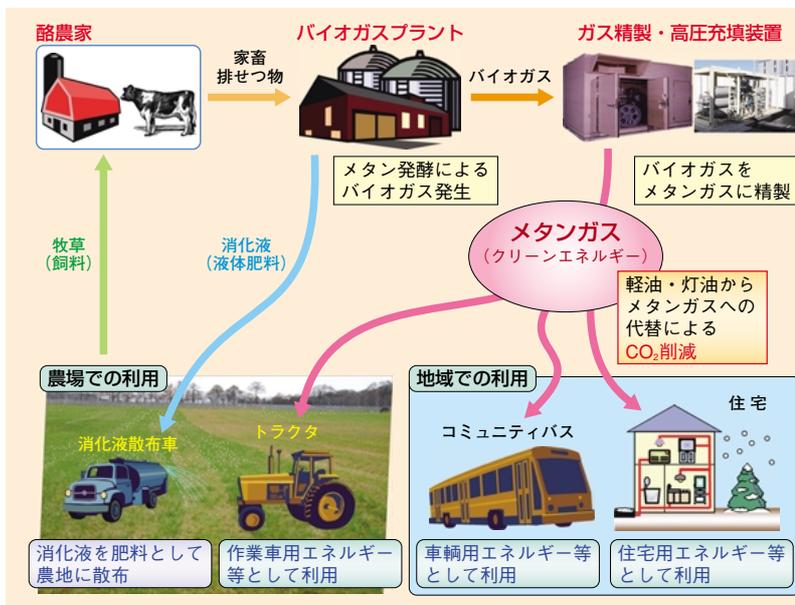
北海道では、豊富に存在する雪氷やバイオマス等のクリーンエネルギーを活用した地域づくりを進めてきた。平成19年度は、家畜排せつ物等から産出されたバイオガスをトラクタ等の燃料や住宅等へ多角的に利用する実証実験を行い、地域で消費するエネルギーは地域で産み出す「エネルギー地産地消」モデルの構築に向けた検討を行った。

③観光交流の促進

北海道を訪れる外国人旅行者数は、豊かな自然環境や冷涼な気候を求める東アジア諸国・地域からの観光客やオーストラリアからのスキー客等により飛躍的に増加している。また、北海道洞爺湖サミットが2008年（平成20年）7月に開催される予定であり、北海道の魅力を発信する機会として期待されている。

このような状況の下、美しい景観を活かした「シーニックバイウェイ北海道」^(注)の推進とともに、外国人のドライブ観光にも対応した情報の提供等により、旅行者が安心して移動できる環境の整備に取り組んできた。

図表Ⅱ-3-5-1 バイオガスの多角的利用による「エネルギー地産地消」モデルの構築



サミットが開催される洞爺湖周辺と羊蹄山



(注) 地域の活動団体が主体となり、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」づくりを行う施策

(2) 北海道の自立的な発展を支える社会基盤の整備

① 総合的・効率的な事業の展開

北海道は、積雪や寒冷な気候、広大な地域に人口や機能が分散している広域分散型社会といった、他の地域と異なる自然・社会特性を有している。また、水害、地震災害、雪害、火山災害等自然災害が多発する地域でもある。このため、雪に強い快適な冬の生活環境づくりに向けた事業横断的な取組み、高速交通ネットワークの整備、国土保全施設の整備等を地域の個性を生かしつつ推進してきた。これらの施策においては、事業間連携や多様な主体によるハード事業とソフト事業間の連携を積極的に進めるなど、総合的・効率的な実施を図ってきた。

② 地方の自主性・裁量性を活かした社会基盤の整備

事業計画への国の関与を最小限にし、北海道自身が事業を複合的に選択することができる「北海道広域連携モデル事業」や、地域のニーズにきめ細かく対応した社会資本整備や維持管理を地域住民と協働して行う「地域協働プロジェクト」等を通じて、地方の自主性・裁量性を活かした社会基盤の整備を進めてきた。

2 新たな北海道総合開発計画の策定

近年、グローバル化の進展、人口減少・少子高齢化など、我が国と北海道をめぐる情勢は急速に変化している。こうした情勢に対応して、北海道の優れた資源・特性を活かし、我が国の課題の解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を図るため、第6期北海道総合開発計画に続く新たな計画を策定し、平成20年度からは、当計画に基づき、施策等の推進を図っていく。

3 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、国土交通省は、「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」に基づき北海道が策定した振興計画の下、地域の安定振興対策を総合的に実施している。平成19年度は、地域の産業の振興や他地域との交流を促進する事業等を実施した。

(2) アイヌ文化の振興等

アイヌ文化の振興やアイヌの伝統・文化に関する知識の普及・啓発を図るため、平成19年度は、白老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。

アイヌ古式舞踊：アイヌ文化フェスティバル2007（東京）

