

第4章

自立した個人の生き生きとした暮らしの実現

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

バリアフリー環境の整備については、従来より、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）」や「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」に基づく取組みを推進してきた。

バリアフリー施策を更に進めるためには、「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にに基づき、個々の施設や経路のバリアフリー化のみならず、心のバリアフリー等のソフト面も含めた施策を推進する必要がある。平成17年には、「ユニバーサルデザイン政策大綱」を取りまとめた。18年12月には、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の促進等に加えて、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の施策を盛り込んだ「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）」が施行され、ハード・ソフト両面における施策の充実により、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づけ、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進めることとしている。

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、国民一人一人による高齢者、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」の推進を図るため、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-4-1-1 公共交通機関のバリアフリー化の現状

平成19年3月31日現在

○旅客施設（1日当たりの平均的な利用者が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	2,801	1,758	62.8%
バスターミナル	42	32	76.2%
旅客船ターミナル	9	8	88.9%
航空旅客ターミナル	23	15	65.2% （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）} の数	全体に対する割合
鉄軌道車両	51,618	10,309	20.0%
バス	58,735		
低床バス		19,434	33.1%
うちノンステップバス		10,389	17.7%
福祉タクシー		9,651	—
旅客船	939	108	11.5%
航空機	496	270	54.4%

（注）「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

(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など、高齢者、障害者等に配慮した賃貸住宅の供給や、公共賃貸住宅等と福祉施設の一体的整備（平成18年度末現在1,631施設）の推進を通じ、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」による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や低利融資、補助等の支援措置を行っている。

官庁施設においても、窓口業務を行う事務室の出入口の自動ドア化、多機能トイレの設置等による高度なバリアフリー庁舎を整備するとともに、既存庁舎についても計画的にバリアフリー改修を実施している。

図表Ⅱ-4-1-2 「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
認定件数(年度)	11	120	229	320	382	366	332	232	280	367	386	345	331
認定件数(累積)	11	131	360	680	1,062	1,428	1,760	1,992	2,272	2,639	3,025	3,378	3,709

資料) 国土交通省

②歩行空間のバリアフリー化

高齢者、障害者等に配慮した安全で快適な歩行空間を形成するため、バリアフリー新法に基づき、幅の広い歩道の整備、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

高齢者や障害者等が、安全・快適な生活環境の中で様々な体験活動ができるよう、「バリアフリー新法」に基づき、出入口や園路の段差解消、高齢者や障害者等が利用可能なトイレの設置など、都市公園のバリアフリー化を推進している。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、手すりの整備等によるバリアフリー化を推進している。

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)



緩傾斜スロープの設置事例
(東京都荒川)



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の支援

新婚・子育て世帯向けのゆとりある住宅の確保等のため、住宅金融支援機構の証券化支援事業等により支援しているほか、地域優良賃貸住宅制度、都市再生機構の民間供給支援型賃貸住宅制度等により良質なファミリー向け賃貸住宅の供給を促進している。

また、高齢者所有の住宅を子育て世帯等に転貸するための「高齢者の住み替え支援制度」（平成19年11月現在16件契約）や、大規模な公共賃貸住宅の建替え時に保育所等の一体的整備（18年度末現在413施設）を推進するなど、子育ての支援を行っている。

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、仕事と生活の調和等の効果が期待されており、社会的な関心も大きい。

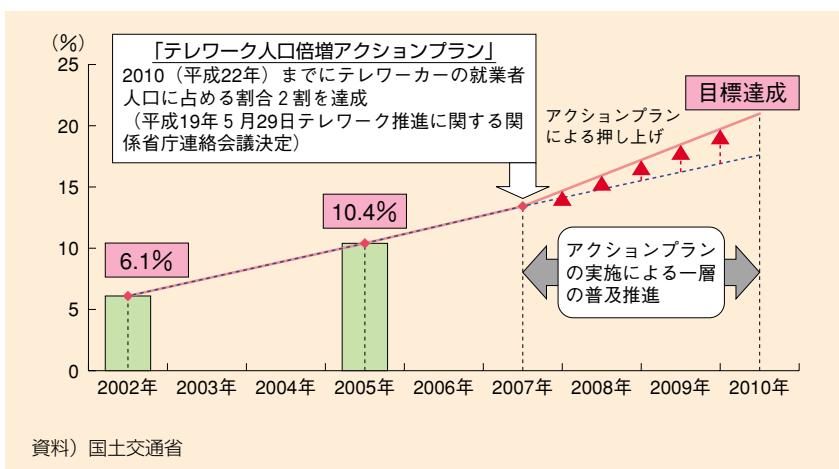
政府は平成22年までにテレワーカー^(注)の就業者人口に占める割合を2割とする目標を掲げ、19年5月に「テレワーク人口倍増アクションプラン」を策定した。

これに基づき、国土交通省ではテレワークセンターの実証実験を実施し、自宅以外におけるテレワークの可能性や課題について整理している。

③育児支援輸送サービスの推進等

自宅から保育所、学校等へ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が増加している。子どもを狙った犯罪が増加する中、登下校時の安全確保を図る観点からも、学校等から直接乗車可能な（ドア・ツー・ドア）タクシーの役割が期待されている。このため、輸送サービスを行うタクシー運転者に対する一定の講習カリキュラムの策定等、利用者のニーズに的確に対応した輸送サービスの普及・定着を図るための施策について検討している。

図表Ⅱ-4-1-3 テレワーカーの就業者人口に占める割合
(2002年と2005年の推計値を基に推計)



(2) 子どもがのびのびと安全に成長できる環境づくり

都市公園における遊具については、安全確保に関する基本的な考え方を示した「都市公園における遊具の安全確保に関する指針」を取りまとめ、各施設管理者への周知を図るなど、安全対策を推進している。

(注) テレワーカーとは週8時間以上テレワークを実施した人をいう。

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

① 高齢者の居住の安定の確保

高齢化が急速に進展する中、高齢者の居住の安定の確保を図るために、民間活力や既存ストックを有効に活用しつつ、「高齢者の居住の安定確保に関する法律」に基づき、高齢者が住み良い環境の整備を進めている。高齢者向け優良賃貸住宅は、平成19年3月末で26,466戸が管理されており、高齢者の入居を拒まない賃貸住宅については、同年3月末で101,726戸（うち高齢者専用賃貸住宅は9,986戸）が登録されている。

② 福祉施策との連携

高齢者が安心して暮らせる居住環境を確保するため、福祉施策と連携し、バリアフリー化された公営住宅等の供給とともに、ライフサポートアドバイザーによる日常の生活相談、安否確認、緊急時における連絡等の生活支援サービスの提供を併せて行うシルバーハウジング・プロジェクトを、平成18年度までに821団地（21,994戸）において実施している。

また、グループホーム^(注1)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。

(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2)の導入の促進を図っており、平成18年度末現在11,322両が運行されている。18年度に福祉輸送普及促進モデル事業を創設し、要介護者や身体障害者等の移動制約者のニーズに的確に対応するため、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り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うこととしている。

また、18年10月には改正「道路運送法」が施行され、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ことが困難であり、地域の関係者が自家用有償旅客運送の必要性について合意した場合に、NPO等による福祉有償運送や過疎地有償運送を可能とする登録制度が創設された。18年度末現在、2,310団体において実施されている。

第2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、人口・世帯減少社会の到来を目前に控え、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）」（平成18年9月閣議決定）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。

（注1）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

（注2）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

また、19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、施策の実施状況を取りまとめるとともに、「住生活安定向上施策連携マニュアル」を作成した。

(1) 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

既存ストックが有効活用されるためには、適切な維持管理、耐震性の向上、省エネ化、バリアフリー化に向けたリフォームが重要である。このため、増改築工事における瑕疵保証制度の普及、リフォームに係る様々な情報の提供等を行うリフォームネットの普及、耐震化に係る総合的な助成等の施策を推進している。

なお、悪質リフォームの社会問題化を踏まえて、消費者が安心して適

切なりリフォームを実施できる環境を整備するため、各地域にリフォーム相談窓口が設置されるよう取組みを進めるとともに、建設業法に基づく事業者への指導・監督の徹底、住宅リフォームに関する情報提供の強化等にも取り組んでいる。

②マンション管理の適正化と建替えの円滑化

マンションのストック戸数は約505万戸（平成18年末現在）に達し、主要な居住形態となっている。

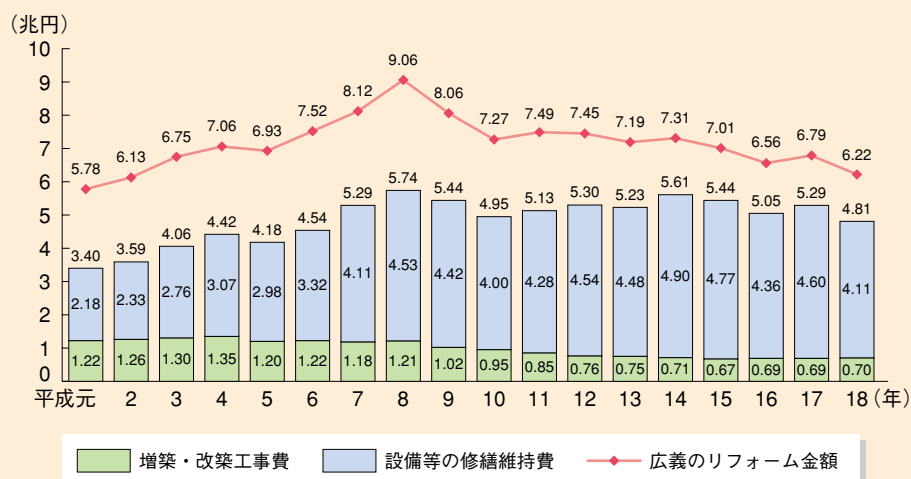
区分所有者がマンションの管理状況を把握することで適正な管理を一層推進するため、管理組合の運営状況等を登録し、閲覧できる「マンションみらいネット」の普及を推進するとともに、マンション管理組合の運営等の標準的な対応を示した「マンション管理標準指針」の周知を図っている。

また、老朽化マンションの建替えを円滑に行うため、補助、融資、税制措置等の活用

の促進を図っている。19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36件となっている。

さらに、「マンション耐震化マニュアル」を19年6月に策定した。

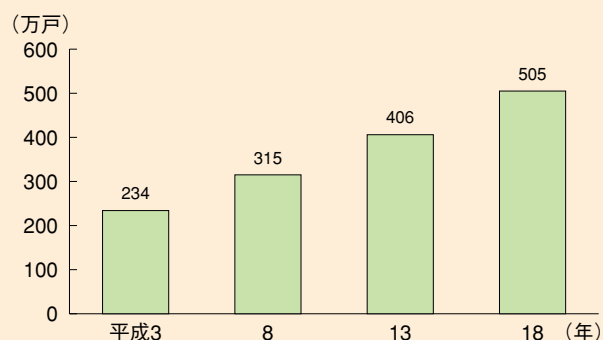
図表Ⅱ-4-2-1 住宅リフォーム市場規模の推移（推計）



- (注) 1 棒グラフは、狭義のリフォームの市場規模
 2 折線グラフは、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関連の家庭用耐久消費財、インテリア商品等の購入費を含めた金額
 3 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。

資料) (財)住宅リフォーム・紛争処理支援センター

図表Ⅱ-4-2-2 マンションストックの推移



- (注) 1 ストック戸数は、新規供給戸数の累積等を基に推計
 2 ここでいうマンションとは、中高層（3階建て以上）・分譲・共同建てで、鉄筋コンクリート、鉄骨鉄筋コンクリート又は鉄骨造の住宅をいう。

資料) 国土交通省

(2) 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

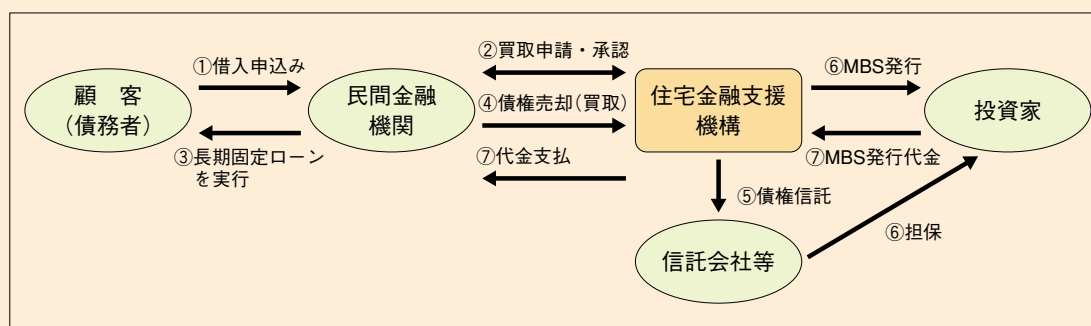
「住宅の品質確保の促進等に関する法律（住宅品質確保法）」に基づき、新築住宅の基本構造部分に係る10年間の瑕疵担保責任を義務付けるとともに、新築住宅及び既存住宅に対し、耐震性、省エネ対策、シックハウス対策、防犯対策等、住宅の基本的な性能を客観的に評価し、表示する住宅性能表示制度を実施している。平成18年度の実績は、設計図書の段階で評価した設計住宅性能評価書の交付が255,507戸、現場検査を経て評価した建設住宅性能評価書（新築住宅が対象）の交付が148,875戸となっている。19年4月より免震建築物等の評価・表示を開始するなど、評価内容の充実を図っている。

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。また、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。18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23件、住宅紛争処理支援センターの相談受付件数は9,087件となっている。

②住宅金融

平成19年4月、独立行政法人住宅金融支援機構が設立された。同機構の主業務は、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証券化支援業務で、15年10月に民間金融機関の住宅ローン債権を集約し証券化する買取型を開始した。19年12月末までの実績は、買取申請件数181,131件、買取件数125,526件で、336の金融機関が参加している。また、19年1月から民間金融機関自らが行う証券化を支援する保証型を開始し、同年12月時点で3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っている。さらに、17年度から耐震性、省エネルギー性、バリアフリー性が優れた住宅の取得につき、金利引下げにより支援する優良住宅取得支援制度を実施しており、19年度からは対象に耐久性・可変性が優れた住宅を追加した。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、耐震改修等、政策的に重要でかつ民間では対応が困難な分野に限定して実施している。

図表Ⅱ-4-2-3 証券化支援事業（買取型）スキーム図



(注) MBS：住宅ローン債権を担保とする資産担保証券

③住宅税制の充実

(ア) 住宅の長寿命化（「200年住宅」）促進税制の創設

持続可能な社会の実現を目指し、良質な住宅を長く大切に使うことによる地球環境への負荷の低減を図るとともに、建替えコストの削減による国民の住宅負担の軽減を図るため、一定の基準

に適合する認定を受けた長期優良住宅（後述の「200年住宅」）の普及を促進することとしており、平成20年度税制改正において、当該住宅の新築を支援するため、登録免許税、不動産取得税及び固定資産税について、一般の住宅に比べ更に軽減する特例措置を創設することとしている。

（イ）住宅に係る省エネ改修促進税制の創設

地球温暖化防止に向けて家庭部門のCO₂排出量の削減を図るため、既存住宅において一定の省エネ改修工事を行った場合に、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を講ずることとしている。

④既存住宅流通市場の環境整備

既存ストックが有効活用されるためには、質の高い既存住宅を安心して売買できる市場の形成が重要である。しかしながら、現在の我が国の住宅市場は、全住宅取引に占める既存住宅取引の割合が米国等と比較して低い水準にあり、新築住宅中心の市場である。このため、既存住宅の性能表示制度や瑕疵保証制度の普及、不動産市況情報の提供、既存住宅の質を考慮した価格査定システムの普及等を推進している。また、平成17年度から住宅ローン減税等の税制特例において、一定の耐震性を備えた既存住宅については、築後経過年数要件にかかわらず対象とする措置を講じた。

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。

⑥街なか居住の推進

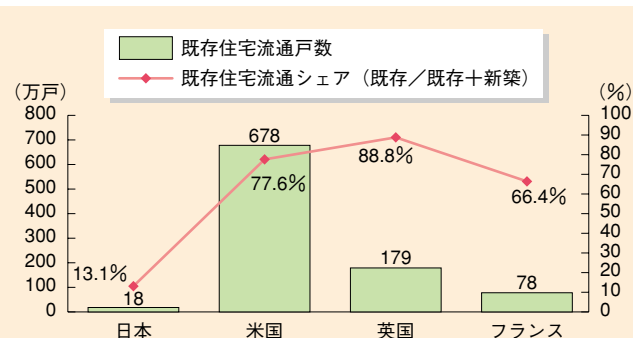
少子高齢化の進展に伴って、高齢者や子育て世帯等を中心に歩いて暮らせるまちづくりが求められるとともに、中心市街地の空洞化が進む中、街なか居住の推進によるにぎわいの再生が必要となっている。このため、ゆとりある生活を実現し、職と住が近接した都市構造の形成、居住機能を含む多様な都市機能が複合した魅力ある市街地への更新を図る必要があることから、総合設計制度（平成18年3月末現在2,898件）、高層住居誘導地区（18年3月末現在2地区）、用途別容積型地区計画（18年3月末現在56地区）、「中心市街地の活性化に関する法律」に基づく中心市街地共同住宅供給事業等により、都心部や中心市街地における住宅供給を誘導・促進し、街なか居住を推進している。

（3）住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保

平成19年7月に制定された「住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律」の趣旨を踏まえ、公的賃貸住宅の供給及び民間賃貸住宅の活用等を図ることとしている。

（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-4-2-4 既存住宅流通シェアの国際比較



（注）1 全住宅取引量とは、新築住宅着工戸数と中古住宅取引戸数とを合わせた戸数をいう。
2 新築住宅着工戸数は、日本は2003年、米国及び英国は2004年、フランスは2005年の値を使用
3 中古住宅取引戸数は、日本は2003年、米国及び英国は2004年、フランスは2000年の値を使用

資料）日本：国土交通省「住宅着工統計（平成15年）」、総務省「住宅・土地統計調査（平成15年）」より国土交通省推計
米国：「Statistical Abstract of the U.S. 2006」
英国：コミュニティ・地方自治省ホームページ
(<http://www.communities.gov.uk/>)
フランス：運輸・設備・観光・海洋省ホームページ
(<http://www.equipement.gouv.fr/>)

① 公的賃貸住宅等の供給

住宅市場において十分に供給されない住宅サービス等について、適切に市場を補完するため公的賃貸住宅制度等を活用して良質な賃貸住宅が供給されている。平成19年度には、公営住宅制度を補完する公的賃貸住宅（特定優良賃貸住宅・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、子育て世帯、高齢者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等を対象とした良質な賃貸住宅の供給を促進している。

図表Ⅱ-4-2-5 公的賃貸住宅等の趣旨と実績

	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219万戸 (平成18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18年度)
都市機構賃貸住宅	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77万戸 (平成18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18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17年度） ・高齢者向け優良賃貸住宅 約2.6万戸（平成18年度）
住宅金融支援機構融資による賃貸住宅	住宅金融支援機構において、長期・固定金利の資金の貸付けを実施し、高齢者向け、子育て世帯向け賃貸住宅を供給	
農地所有者等賃貸住宅	大都市地域等において、農地所有者等が行う賃貸住宅の建設に要する資金の融資について国が利子補給を行うことにより、居住環境が良好な賃貸住宅を供給	

(注) 1 都市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。

(4) 住宅の寿命を延ばす「200年住宅」への取組みの推進

住生活基本計画（全国計画）に則り、「つくっては壊す」フロー消費型社会から「いいものをつくって、きちんと手入れして、長く大切に使う」ストック型社会への転換を図る観点から、良質な住宅ストックを形成し、何世代にもわたって社会全体の資産として利用していくことは、国民の住居費負担や環境負荷等の低減に大きく貢献する重要な課題である。

このため、国土交通省では住宅の長寿命化の推進に向け、「長期優良住宅の普及の促進に関する法律案」を第169回国会へ提出した。

2 良好な宅地の供給及び活用

(1) 地価の動向

平成19年1月1日時点の地価公示によると、18年1月以降の1年間の地価動向は、三大都市圏においては上昇し、地方圏においては下落幅は縮小したものの引き続き下落となった。その結

果、全国平均で見ると、住宅地（+0.1%）、商業地（+2.3%）ともに16年ぶりにわずかな上昇となった。

三大都市圏及び地方ブロック中心都市の一部に上昇傾向がみられたほか、地方中心都市等においても、都市再生・地域再生の取組み、市街地整備や交通基盤整備等による利便性・収益性の向上を反映して、上昇地点が現れ、又は増加した地域もあったが、その他の地方圏においては、おおむね下落幅は縮小しているものの依然として下落が続いた。

（２）宅地供給の現状と課題

人口・世帯減少社会の到来を目前に控え、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、必要な地域に良好な居住環境を備えた宅地供給が図られるよう施策の見直しを行っている。

このため、都市再生機構のニュータウン事業については、既に着手済みの事業のみを行い、新規事業は行わないこととしている。

また、宅地供給に関連して必要な道路等の整備を行う住宅市街地基盤整備事業については、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。さらに、税制の特例や農住組合制度^{（注）}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

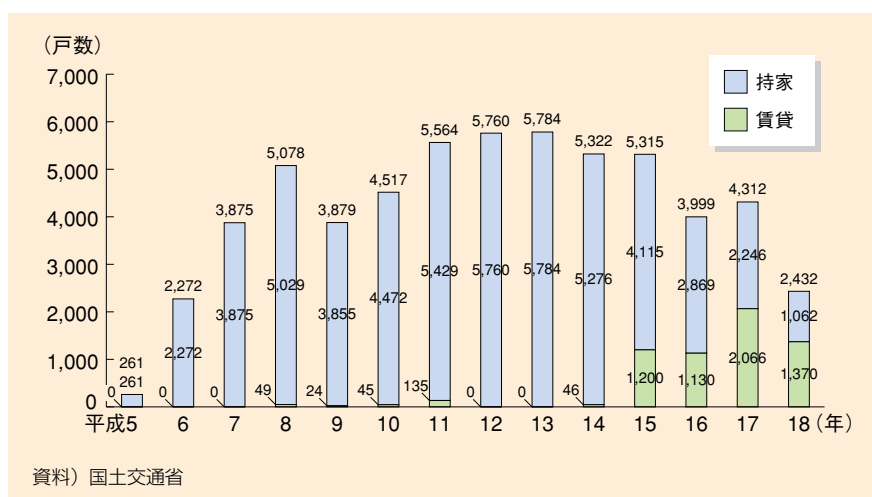
借地契約の更新がなく、定められた契約期間で確定的に借地契約が終了する定期借地権は、良好な住宅取得を低廉な負担で実現する上で有効な制度であり、定期借地権付住宅は、ここ数年は供給戸数が減少傾向にあるものの、平成18年末までに58,000戸以上が供給されている。

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3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。

（４）ニュータウンの再生

計画開発住宅市街地、いわゆるニュータウンにおける住宅や施設の老朽化、居住者の高齢化や小世帯化に伴うニーズとの乖離による機能更新等の課題に対応し、計画開発住宅市街地を良好なストックとして引き続き活用するため、平成19年度には住宅市街地総合整備事業の面積要件を一定のニュータウンについて緩和し、機動的な事業の実施を可能とするなど支援制度を拡充している。

図表Ⅱ-4-2-6 定期借地権付住宅供給の推移



（注）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。

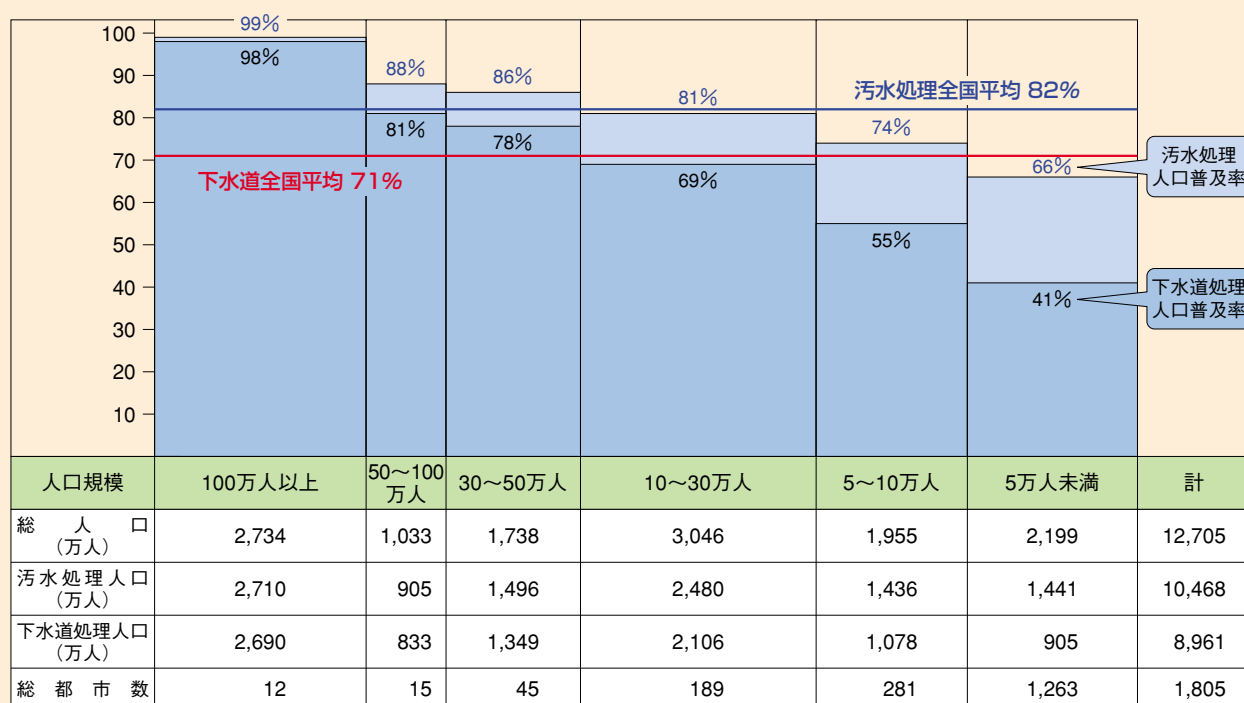
第3節 快適な暮らしの実現

1 下水道整備の推進

(1) 下水道による污水处理の普及

下水道は、生活環境の改善等の役割を担う、快適な生活に不可欠な社会資本である。下水道処理人口普及率は平成18年度末において、全国平均で約70.5%（農業集落排水施設、浄化槽等を含めた污水处理人口普及率は82.4%）にまで達したものの、地域別には整備水準に大きな格差がある。特に、人口5万人未満の中小市町村における下水道処理人口普及率は41.2%と低い水準にとどまっている。

図表Ⅱ-4-3-1 都市規模別下水道処理人口普及率（平成18年度末）



注) 1 総都市数1,805の内訳は、市783、町827、村195（東京区部は市に含む）

2 総人口、処理人口は四捨五入を行ったため、合計が合わないことがある。

資料) 国土交通省

①効率的な污水处理施設整備のための事業連携

污水处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、各都道府県においては、污水处理施設の整備を進めるに当たって、近年の人口減少傾向も踏まえた経済性や水質保全上の重要性等の地域特性を十分に反映した污水处理に係る総合的な整備計画である「都道府県構想」を策定するとともに、集合的な汚泥処理等他の污水处理施設との連携施策を導入している。

②下水道未普及解消クイックプロジェクト社会実験

人口減少傾向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の導入を図る「下水道未普及解消クイックプロジェクト社会実験」を平成19年6月より9市町において実施している。

(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、施設のストックが増大している。これに伴い、管路施設の老朽化等に起因する道路陥没も増加している。今後、下水道の有する機能を将来にわたって維持・向上させるため、新規整備、維持管理、改築を体系的に捉え、必要となる費用の最小化あるいは平準化を図るための一体的かつ計画的な施設管理（ストックマネジメント）を導入する必要がある。施設の改築に当たっては、「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た、長寿命化対策を含めた計画的な改築を推進していく。

②経営基盤の強化

下水道事業の経営は、污水处理費用を使用料収入で賄うことが原則とされているが、使用料回収率は全国平均で6割程度にとどまっている。この傾向は、高齢化、人口減少等の進展による影響が大きいと予測される中小市町村において顕著であり、今後使用料収入等の減少も予想される中、経営基盤の強化が求められている。

このような状況の中、地方公共団体、学識経験者等で構成される下水道事業に係る経営問題検討会において、経営の健全性、計画性及び透明性の向上など経営健全化に向けた具体的取組みについて検討を行っている。

③民間活力の活用と技術力の確保

維持管理業務に関する包括的民間委託^(注)を推進するため、平成16、17年に実施上の留意点等を都道府県等に通知するとともに、地方公共団体における包括的民間委託の導入に資するよう環境整備を行っている。また、下水道管理者の技術力の確保の観点から、日本下水道事業団等の技術支援の活用を推進している。

2 都市公園等の整備

(1) 都市公園等の整備の現状

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18年度末現在の都市公園等整備状況は、93,399箇所、111,307haとなっており、一人当たり都市公園等面積は約9.3m²となっている。また、国営公園については、19年度には17箇所を整備を推進しており、そのうち19年10月に「南のムラ」を新たに供用した国営吉野ヶ里歴史公園を始めとする16公園で供用を開始している。

国営吉野ヶ里歴史公園（南のムラ）



祭りで「南のムラ唄」に合わせて踊る様子

(注) 施設管理について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に任せることにより、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) 快適な暮らしに資する都市公園等の機能の充実

都市公園等においては、身近な自然的環境とのふれあいの場や日常的な健康づくりの場等、子どもから高齢者まで幅広い年齢層の人々が都市空間で快適に暮らすためのニーズに対応するため、健康運動施設の整備や公園施設のバリアフリー化等を行うとともに、都市の安全性を高めるため、オープンスペースの確保を推進している。

また、平成18年に発生したプール事故を受け、関係各省と連携し19年3月に「プールの安全標準指針」を作成した。

3 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、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、水資源開発基本計画の改定を進めている。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。

②下水処理水の再利用

下水処理水は、年間を通して安定した水量が確保でき、都市内における貴重な水資源となっている。平成17年度には、年間約2億m³が再利用され、せせらぎ用水、河川の維持用水、水洗トイレ用水等のほか、ヒートアイランド対策としての道路散水や打ち水用水にも活用されている。

4 歩行者・自転車優先の道づくりの推進

①安全・安心な歩行空間の形成

人優先の安全・安心な歩行空間を形成するため、通学路を主とした歩道等の整備を推進している。この際、市街地等歩道等の整備が困難な地域においては、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。また、交通事故発生割合の高い住居系・商業系地区を警察庁と国土交通省が「あんしん歩行エリア」として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的・総合的な交通事故抑止対策を推進している。

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、既存道路空間の再構成等により、歩行者・自動車と分離した自転車走行空間の創出に取り組んでいる。

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ほか、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。

(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19年10月末現在、55地区が登録されている。

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を推進している。

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、道路法が改正された。これにより、①地域住民の日常生活の利便性の向上等を目的とした市町村による国道又は都道府県道の管理、②市町村による歩行安全改築の要請制度、③NPO等が設置する並木、街灯等に係る道路占用の特例、④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が可能となった。

第4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、自動車、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横断的にとらえる必要がある。この視点・考え方に基づき、都市・地域の交通サービスに第一義的な責任を有する地方公共団体（特に市町村）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」を策定し、関係者がそれぞれの責任の下、同戦略に基づく施策・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や高速輸送バスシステム（BRT）^{（注1）}等の公共交通の導入・利用促進、交通結節点の改善、自転車・歩行者の移動環境の整備、環状道路の整備など、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。

(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^{（注2）}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3）}、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4）}を実施している。

（注1）バスの定時性、速達性の確保のため、輸送力を向上させた高度なバスサービス

（注2）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3）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4）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

（３）公共交通の活性化に向けた取組み

公共交通の活性化は、地域再生・都市再生、少子高齢化対策、環境対策といった、我が国の抱える主要な課題を解決し得る有効な手段である一方、関係者の考え方や利害が複雑に絡み合うこと等により、なかなか進まない状況にある。

こうした状況を打破するため、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、地域における公共交通の活性化の取組みを後押ししている。具体的には、ターミナル駅の乗継利便性向上策の一体的推進や鉄道、バス、旅客船等の利用促進施策の展開を始め、各地域において様々なプログラムを策定中である。

（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、相当程度拡充されてきた。その結果、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、一部の路線では依然として混雑率が高く、引き続き混雑緩和に取り組む必要がある。

一方、路線間の接続の不備、駅と周辺との一体的な整備の欠如など、「質」の面における課題がなお見られることから、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」の活用により、利用者利便を増進するなど、都市鉄道ネットワークを一層充実させていく。

また、新たに平成20年1月に京都市営地下鉄東西線（二条～太秦天神川）、同年3月には横浜市営地下鉄グリーンライン（日吉～中山）及びJR西日本おおさか東線（放出～久宝寺）が開業した。

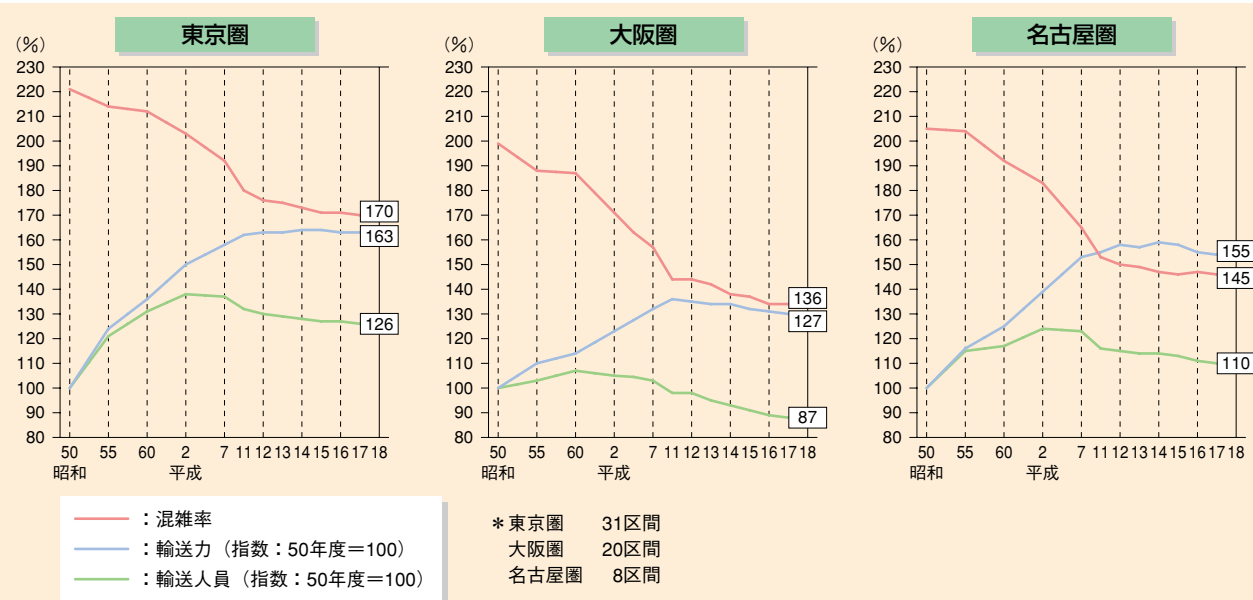
図表Ⅱ-4-4-1 整備中の主な都市鉄道新線

（平成20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
東京地下鉄	副都心線	池袋～渋谷	20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	桜通線	野並～徳重	26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	20年度
中之島高速鉄道（第三種鉄道事業）	中之島線	中之島～天満橋	20年度
西大阪高速鉄道（第三種鉄道事業）	阪神なんば線（注）	西九条～近鉄難波	21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	23年度

（注）一体的に、阪神尼崎駅の配線変更等を実施中。平成21年度には、三宮～近鉄奈良の相互直通運転化を実現

図表Ⅱ-4-4-2 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：50年度＝100）



（注）運輸政策審議会（現交通政策審議会）の答申（平成12年8月）において、混雑率に関する指標として、大都市圏における都市鉄道のすべての区間のそれぞれの混雑率を150%以内（東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内）とすることとされている。

資料）国土交通省「都市交通年報」等により作成

（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に、都市モノレール・新交通システム・LRTの整備を支援している。新交通システムでは、新たに日暮里・舎人ライナーが平成20年3月30日に開業した。

日暮里・舎人ライナー



（６）バス・タクシーの利便性の向上

平成19年6月に取りまとめられた交通政策審議会「今後のバスサービス活性化方策検討小委員会報告書」において、バスの活性化に向けては、バス事業者、地方公共団体、住民等がそれぞれの役割分担を明確にするとともに、連携することが必要であると指摘された。

これを踏まえて、各都道府県に設置された地域協議会等の枠組みを活用しながら、バスを中心としたまちづくりを目指すオムニバスタウンの整備、都道府県公安委員会による公共車両優先システム（PTPS）の整備等のバスの走行環境の改善と、連節ノンステップバスの導入を一体的に行い、バスの定時性・高速性を確保する日本型BRTの導入、コミュニティバス等地域のニーズに即した輸送形態の導入等に対し、引き続き支援を行っていくこととしている。

タクシーについては、18年度から、利用者の呼び出し地点から最短距離にあるタクシーの配

車を行うデジタル式GPS-AVMシステムや、タクシー乗場の車両待機情報を一元的に集約・管理し、運転者に情報提供を行うタクシー乗場情報提供システム（TIS）の導入を支援することにより、利便性の向上を図っている。

（7）高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化

都市部の交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援、物流の効率化等の政策的な課題に対応するため、「道路特定財源の見直しに関する具体策」（平成18年12月8日閣議決定）に基づき、高速道路料金の引下げ等による既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化を検討し、必要な措置を講じている。

①多様で弾力的な料金施策の実施

平成19年度においては、料金引下げに伴う物流、交通渋滞、交通事故、環境等に与える効果と影響及びその際の減収額等を把握することを目的とした社会実験を実施している。

図表Ⅱ-4-4-3 平成19年度の社会実験の内容

（1）地域の活性化

地方部で国道に並行する高速道路を有効活用し、現道の課題を解消・緩和するための料金割引の導入に向けた社会実験

- 地域の高速道路の更なる利活用を図る時間帯料金割引の社会実験（全国約50箇所）

（2）物流の効率化

物流の効率化を促進するための料金割引の導入に向けた社会実験

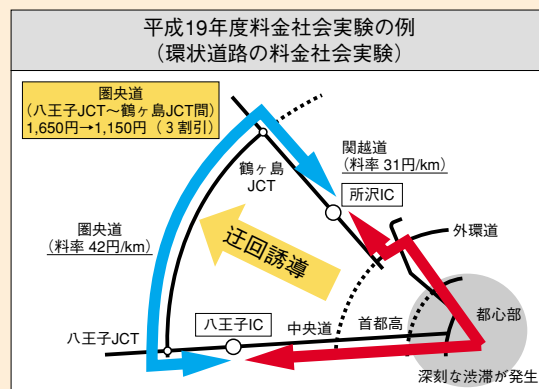
- 夜間の割引料金で利用できる時間を拡大する社会実験（東名（裾野IC～東京IC）、名神等（栗東IC～西宮IC等）、東名阪等（みえ川越IC～亀山IC等））

（3）都市部の深刻な渋滞の解消

大都市圏の高速道路ネットワークを有効活用するための料金割引の導入に向けた社会実験

- 首都高速・阪神高速において利用距離に応じて料金を変える社会実験
- 環状道路の料金を割引く社会実験（圏央道、アクアライン・東関東道等）

※本四道路において、物流の効率化及び地域振興の観点から社会実験を実施



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-4-4-4 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）

