

頑張る地域の交流拠点インフラの整備

- 空港を核とした地域活性化を図るため、空港核都市～エアポートタウン～（仮称）づくりを推進
- みなとにおける交流拠点形成を支援する「みなとオアシス」認定制度の全国展開を推進

現状と課題

○空港・港湾においては、ひと・ものが集積する交通結節点としての潜在能力を十分に発揮できていない状況にあり、これらを核とした地域活性化が課題

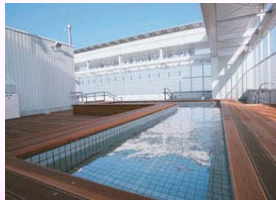
施策の内容

空港核都市～エアポートタウン～（仮称）づくりの推進

地域や関係者との協働により、地域・空港利用者の交流に資する取組や地域からの空港アクセスの充実等を支援し、交流拠点としての空港と地域の一体的な成長を推進



地域からの空港アクセスの充実（大館能代空港における取組）



地域・空港利用者の交流に資する取組（新北九州空港における足湯の設置）



空港における地域情報の提供（能登空港における情報センターの設置）

※写真は各空港ホームページ等より引用

「みなとオアシス」全国展開の推進

みなとの資源を活用した、住民参加型の地域活性化への取組を継続的に支援（「みなとオアシス」と認定）



■登録港

全国で計28港登録（※仮登録含む）
（中国地方8港・四国地方10港・東北地方10港）

■主な支援策

- 事業計画策定支援（ノウハウ提供）
- シンボルマーク使用の許可
- ホームページ等によるPR支援
- 公的地図等関連事業での支援
- 公共施設利用面での運用弾力化等



「みなとオアシス」の全国展開を推進

「小松島みなとオアシス」
（ビジャーハーバーと
小松島みなと交流センターkocolo）

施策の効果

空港・みなとを核とした交流拠点の整備推進により、頑張る地域の活性化を支援

頑張る地域を支援する道路インフラの整備

- 我が国の経済と国民生活を支える規格の高い道路のネットワークを整備
- 国際競争力強化のため、物流の効率化、都市機能の強化を促す三大都市圏環状道路を整備

現状と課題

- ・ 規格の高い道路までの30分アクセス達成率が80%に達していない県が13県存在。
- ・ 隣接する県庁所在地間ですら、規格の高い道路での連絡がいまだ不十分。
- ・ 少子高齢化、人口減少社会を迎え、地域社会を支えるため、医療、買い物等のサービスを広域的に共有できる連携・交流基盤が必要。
- ・ 特に渋滞の激しい三大都市圏における時間損失額は年間約6兆円（一人あたりの時間損失は年間約30時間）。
都心に用事がない首都高速道路都心環状線を通る通過交通が約62%（首都圏）
三大都市圏の環状道路の整備率 首都圏：35% 中部圏：60% 近畿圏：54%

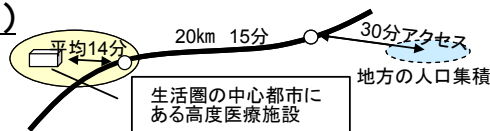
施策の内容

○規格の高い道路のネットワーク (高規格幹線道路、地域高規格道路等)

事故・災害や渋滞に対する高速定時サービスの信頼性を高め、地方の人口集積地を規格の高い道路のネットワークに接続することを目的とし、高規格幹線道路及び地域高規格道路等を重点的かつ効率的に整備

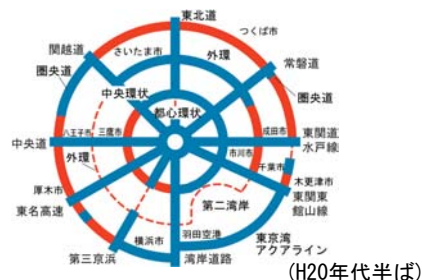
○三大都市圏の環状道路

H20年代半ばまでに三大都市圏の環状道路は全体の約8割を完成
特に首都圏三環状道路については全体の約9割を完成



例：30分アクセスの実現により、地域住民が20km離れた街の高度医療施設まで、1時間以内で行けるようになる

【30分アクセス(イメージ)】



【首都圏三環状道路の整備】

施策の効果

○規格の高い道路のネットワーク

- ・ 人口の90%、各都道府県で少なくとも人口の80%が30分以内で規格の高い道路網にアクセスし、通勤、業務、医療活動の範囲が拡大
- ・ 中枢都市を結ぶ縦貫軸(仙台～福岡)に代替路が完成し、ネットワークの信頼性が向上

○三大都市圏の環状道路

- ・ 交通の円滑化、沿道環境の負荷軽減、CO₂排出量削減に効果

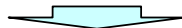
例えば、首都圏においては、三環状の完成によりCO₂排出量が200～300万t削減

都市再生のための民間都市開発への支援の強化

- 民間都市開発における戦略的・重点的な支援の実施等による都市再生の推進

現状と課題

都市再生におけるこれまでの取組によって、大都市を中心とした都市再生には経済効果等の面で一定の成果は見られているが、依然として課題が残されている。



都市における課題

地域経済の低迷に伴う都市開発の需要停滞

都市機能の拡散や中心市街地の衰退

都市開発に対する資金調達が不十分

残存する密集市街地や不十分な防災機能

国際競争力の強化に資する魅力あるまちづくり

民間を活用した基盤整備の推進



施策の内容

民間都市開発の支援の推進

- 都市再生緊急整備地域において国土交通大臣認定を受けた優良な民間都市開発に対して、民都機構による金融支援等を戦略的・重点的に実施。

- ・ 公共施設を整備する場合の費用の一部に対する無利子貸付。
- ・ 事業に要する費用の一部について、出資・社債等の取得を通じた資金の供給。
- ・ 事業に対する融資等の一部についての債務保証

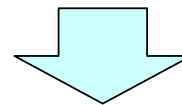
- 都市の成長力・競争力強化に資する優良な再開発に対する新たな補助制度を創設。

- まちづくり交付金と連携した優良な民間都市開発事業の立ち上げを支援するため、民都機構による民間事業者に対するまち再生出資を拡充。

- ・ 事業面積要件を緩和。
- ・ 事業者の事業資金の借入れに対する債務保証を創設。
- ・ 支援対象の事業者には、株式会社等に加え、合同会社、有限責任事業組合を追加。

施策の効果

都市再生の推進



- 良好な都市空間の創造
- 都市の競争力・成長力強化
- 地域経済の活性化

密集市街地リノベーション戦略の推進

■ 道路等の基盤整備の推進と建築に係る規制の緩和を一体的に推進し、密集市街地の改善を加速

現状と課題

- 密集市街地では、老朽木造住宅等が連坦しているため地震時等に大火の危険性が高い。特に、首都直下地震の被害想定では火災により甚大な被害※が想定されている。
- 平成23年度までの重点密集市街地（特に大火の可能性の高い危険な市街地。全国で約8,000ha）の最低限の安全性確保に向けた進捗状況は28.8%（H17年度末）。十分な基盤整備がされていないこと等から建替えが進まず、改善が困難な地区が多数存在。

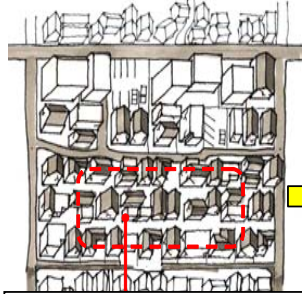
※中央防災会議による首都直下地震の被害想定：火災による死者約6,200人・焼失棟数約65万棟・経済的損失額約112兆円

施策の内容

○道路等の基盤整備の推進

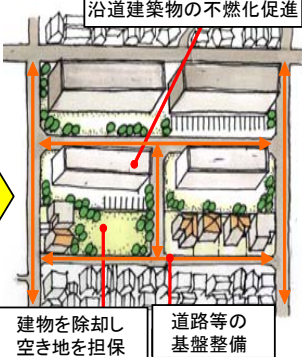
買収型の防災街区整備事業の創設

【現状】



道路が未整備で、未接道宅地・狭小老朽木造住宅が密集し、災害時の危険性が極めて高い。

【整備後】

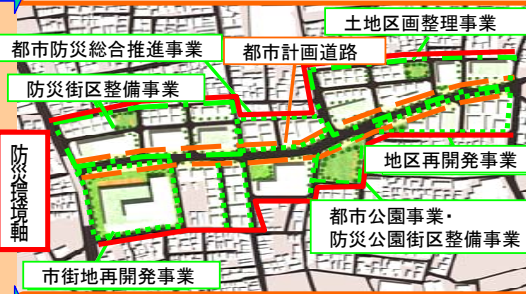


沿道建築物の不燃化促進
建物を除却し空地を担保
道路等の基盤整備

各種事業の連携した整備計画作成等の支援と採択要件の緩和

計画・エンジニアリング支援
採択要件の特例

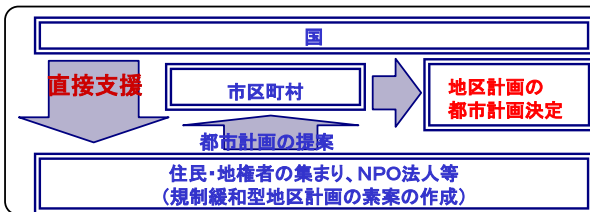
リノベーション整備計画



整備計画に位置付けられた各種事業の実施

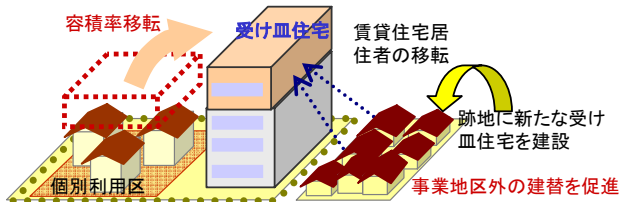
各種事業の総力を結集し防災環境軸の整備を促進

住民等の発意に基づく規制緩和型地区計画の活用等を支援



○建築に係る規制の緩和

受け皿住宅の整備に資する容積率の移転を可能とする地区計画制度の整備等



施策の効果

重点密集市街地の最低限の安全性確保に向けて、取組みを加速化

平成23年度までに、全ての重点密集市街地（全国8,000ha）について最低限の安全性を確保

大規模地震に伴う人的・経済的被害を軽減

一体的に推進

首都圏における広域的都市鉄道ネットワーク

■ 首都圏における広域的な都市鉄道ネットワークの形成を図り、都市鉄道の利便性を向上させるため、横浜市及び神奈川県央部と東京都心間の速達性の向上に資する「相鉄・東急直通線」の整備に着手

現状と課題

○首都圏における都市鉄道ネットワークは相当程度拡充されてきたものの、既存の路線間の接続の不十分さ、ラッシュ時間帯の速度低下など、都市鉄道ネットワークの機能が十分に活かされていない状況

施策の内容

○既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設の整備を図る都市鉄道等利便増進法のスキームを活用し、平成18年度着手予定の相鉄・JR直通線に加え、相鉄・東急直通線の整備に着手

○既存の路線網を最大限に活用した広域鉄道ネットワークの効率的整備に資するものとして、これらの直通線を優先的に整備



○整備区間(約10km)

相鉄・JR直通線横浜羽沢
駅付近～東急東横線日吉駅
付近

○整備期間

平成19年度～平成30年度

施策の効果

○横浜市西部及び神奈川県央部
と東京都心間等との間の速達性
が向上、広域鉄道ネットワークの
形成と機能の高度化

○経路の選択肢の増加や乗換回数
の減少、既存路線の混雑緩和
等鉄道の利便性向上

〔参考：時間短縮効果例〕

	現行 ⇒ 整備後 (短縮時間)
二俣川駅～目黒駅間	54分⇒38分 (約16分短縮)
大和駅 ～新横浜駅付近	42分⇒19分 (約23分短縮)
海老名駅～目黒駅	69分⇒54分 (約15分短縮)
湘南台駅～新横浜駅付近	49分⇒23分 (約26分短縮)

地域住民との協働による地域づくり・まちづくり

- ニュータウン等の地域における居住環境の維持・向上を図るため、地域住民が主体的に地域を維持・管理する仕組みを構築

現状と課題

現状

良好な居住環境へのニーズの高まりを受けた、様々な活動の拡がり



- ・地域住民等による、地域の安全に係る協議会の発足
- ・地域住民による身近な緑地等の利用・管理 等

課題

良好な居住環境の核となる緑地・防犯施設等の継続的な管理が課題

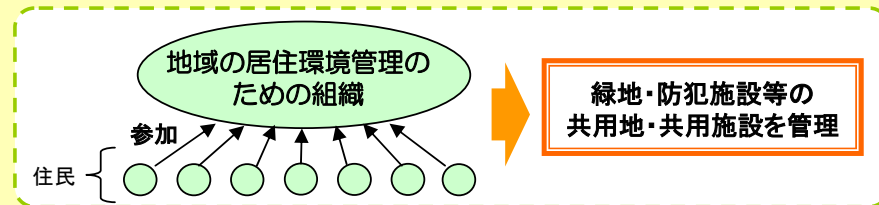
- (例) ・ニュータウン等において、老朽化した店舗等の施設や緑地等の土地が、利用されずに放置されている。
- ・安全・安心な防犯まちづくりに資する防犯カメラ、防犯灯等の施設の維持管理主体が決まらず、必要な施設が整備されない。

地域住民を主体とした安定的かつ継続的な取組みが重要

施策の内容

1. 居住環境向上のため、住民自らの手による活動を行う組織の制度構築

- 地域の居住環境改善に資する共有地・共用施設を管理する住民主体の組織が安定的かつ継続的に活動するための条件整備



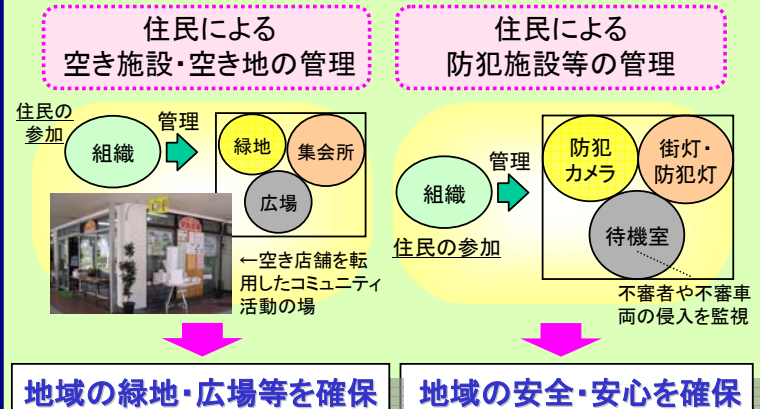
2. 地域住民が居住環境の改善を行うための施設の整備支援

- 地域レベルの居住環境向上のための施設整備に対する助成等

地域住民が行う活動に対し総合的に支援

施策の効果

安定的かつ継続的な住民活動の実現



良好な居住環境の維持・向上

多様な主体の協働による道路ルネッサンスの推進

- 沿道住民など様々な主体の参画による、沿道と連携した空間の形成に関する制度の構築を図る。

現状と課題

- ・国民の価値観やライフスタイルの変化、情報社会の進展、国民の参加意識やボランティア意識の高まり、地域に根ざしたまちづくりの進展など、道路を取り巻く環境は著しく変化し、道路に対するニーズも多様化。
- ・一方、自動車交通を優先した画一的な機能、道路区域の内外の明確な区分、道路管理者による道路の一元的な管理など、現在の道路は地域との一体性が希薄化（地域のニーズに配慮した取組の効果も不十分。）

➡「みち」本来の機能についての原点に立ち返った検討、地域と道路のつながりの回復が必要。

施策の内容

道路に対する国民の多様なニーズに対応するため、沿道と連携した空間の形成に関する柔軟な制度の構築を図る。

手続フロー

沿道住民や地方公共団体等の参画による道路の性格の決定・計画の作成

計画に基づく道路の多様かつ柔軟な整備・管理

- ①沿道住民など様々な主体の参画による、沿道も含めた空間の一体的な整備・管理
(例)沿道住民など様々な主体が、本来の管理者・所有者に代わって、柔軟に道路やその沿道の整備・管理の一部を行うことができる仕組み
- ②道路のあり方・性格に応じた構造基準や占用許可基準の多様化
(例)・歩行者や自転車を優先した、移動しやすい構造の道路
・周辺の景観に配慮した、舗装のない道路
・たまり空間を有する道路や地域のにぎわいを有する道路については、目的に合致する物件の占用を柔軟化
・歴史的建造物が建ち並ぶ文化的な通りや良好な景観を有する道路については、阻害要因となる物件の占用を規制

施策の効果

21世紀にふさわしい「人と道路のつきあい方」や「地域と道路の新しい関係」の構築

バリアフリー、景観、防災、地域の賑わいなどの多様なニーズに対応した、新しい道路空間の形成が可能
(道路ルネッサンスの実現)



地域のにぎわいの創出やまちづくりの支援

- 地域の創意工夫を活かしたまちづくり交付金の拡充により、地場産品等の情報発信拠点等の整備を促進
- まちづくりの主体となるNPO等の支援の拡充により、地域の歴史・文化等を活かしたまちづくりを推進

現状と課題

背景

- 地域産業の衰退
- 少子・高齢化の進展
- 地域のまちづくりへの資金循環が不十分



まちづくりの課題

- 地場産品等の振興によるまちおこし
- 子育て世代のまちなかでの活動の促進
- 住民参加のまちづくり活動への資金助成の充実

施策の内容

まちづくり交付金の拡充

- 地域のにぎわいの創出のため、以下の施設整備を基幹事業(注)に追加。
 - 「まちおこしセンター(仮称)」
 - ・ NPOや商工団体等による地場産品等の開発・研究・展示や、需要拡大に向けた情報発信のための施設。
 - 「子育て世代まちなか活動支援センター(仮称)」
 - ・ 子育て世代(特に女性)のまちなかでの活動を促進すべく、乳幼児等の一時預かり等のための施設。

まちおこしセンター



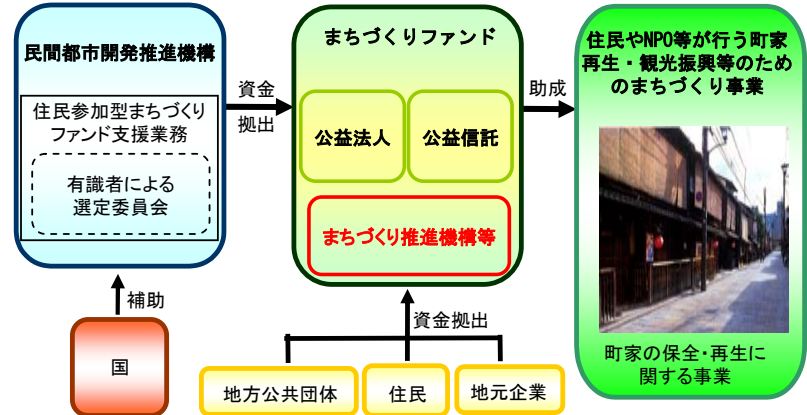
子育て世代まちなか活動支援センター



(注: 主要な公共公益施設の整備)

住民参加によるまちづくり活動の支援

- 地域のまちづくり活動に対する資金やノウハウ等に関する支援業務を実施する法人(NPO等)を、まちづくり推進機構(仮称)として市町村長が指定。
- 住民参加による街並み保全・観光振興等のまちづくり活動に対して支援を行う住民参加型まちづくりファンドの対象としてまちづくり推進機構(仮称)の追加等。



施策の効果

地域のにぎわいの創出

- 地域の生産活動の活性化。
- 活動意欲の高い子育て世代の積極的な社会参画。
- 様々な担い手による自主性と創意工夫に富んだまちづくり活動の推進。

地域づくりを支える建設業

- 経営事項審査、総合評価等において、災害協力等の地域貢献活動を評価し活動を促進
- 経営革新等のための資金調達に対する支援等、中小・中堅建設業者の経営基盤の強化の促進

現状と課題

- 建設業は国内総生産・全就業者数の約1割を占める我が国の重要産業。
- 特に地方部においては、立ち遅れている地域の社会資本整備の担い手であるとともに、基幹産業として多くの就業機会を提供するなど、地域の経済、社会の発展に欠かすことのできない役割。
- 災害時には地元建設業者の迅速な対応が被害の最小限化及び早期復旧に寄与。

○しかし、**近年の急速な建設投資の減少**により、特に減少傾向の著しい公共工事への依存度が高い地域の**中小・中堅建設業は厳しい経営環境に直面**。(平成17年度における建設事業者の倒産件数(負債総額1千万円以上)は3,783件、全産業に占める建設業の倒産の割合は、29.1%)

施策の内容

○建設業者の地域貢献活動の促進

- ・経営事項審査においては、行政機関等との防災協定が、入札参加資格審査の際の加点対象。
- ・総合評価方式においては、地域貢献等を評価することが可能。



建設業者による災害対応等の地域貢献を促進

○中小・中堅建設業者の経営基盤の強化

- ・新分野進出等の経営革新のために必要となる資金調達の円滑化のための支援
- ・下請業者が元請業者に対し有する売掛債権等の流動化の促進
- ・新分野進出のモデル的な取組みの支援
- ・関係省庁の連携による新分野進出等に関する情報提供 等

施策の効果

中小・中堅建設業者の経営基盤の強化に向けた取組の促進



技術と経営に優れた企業が生き残り、伸びることができる環境整備



**地域を支える
中小・中堅建設業の活力の回復**

都市・地域における総合交通戦略の推進

- 戦略的に都市・地域における安全で円滑な交通を確保するため、徒歩、自転車、公共交通の利用促進、交通結節点の改善等の取り組みを総合的に支援・推進

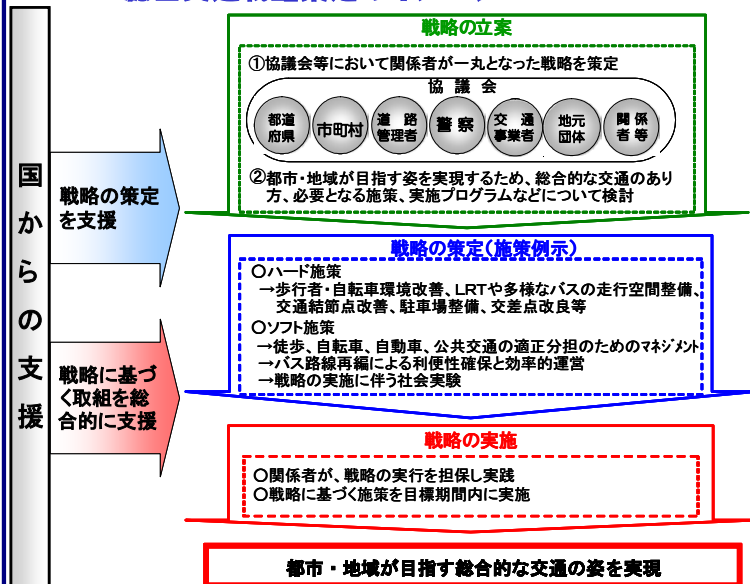
現状と課題

- 社会の少子・高齢化により、交通弱者が増大し、中心市街地や地域公共交通等の衰退など都市・地域の大きな課題が発生
- 多様なモードが連携する「つなぎ施設」の効率化、適正な交通の分担への再編が不可欠
- 都市・地域交通の課題に対し多様な主体と連携し、支援できる総合的な施策体系が新たに必要

施策の内容

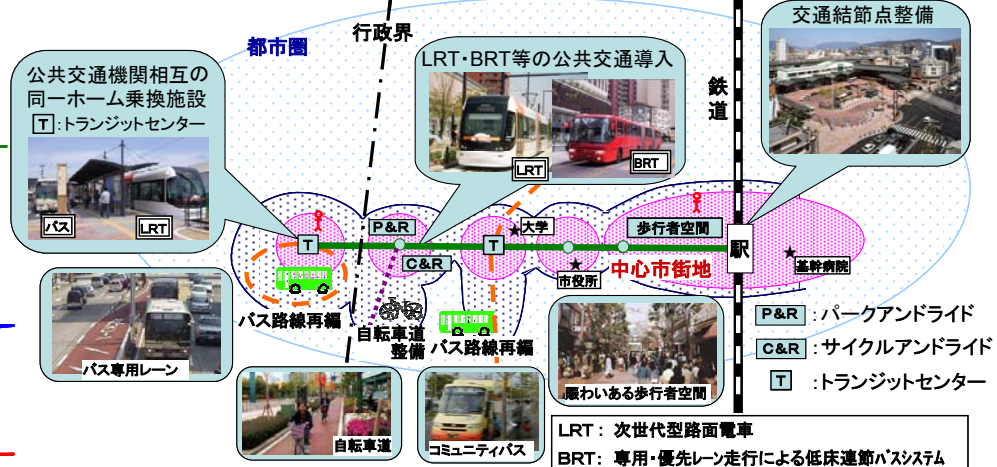
- 地方公共団体や公共交通事業者等の関係者が一体となって行う、ハード・ソフト両面からなる「都市・地域総合交通戦略」の策定を支援
- 戦略に基づく歩行者・自転車の環境改善、公共交通導入、交通結節点改善、モビリティマネジメント活動等の取り組みを総合的に支援
- 公設民営の考え方による公共交通に関する事業への支援を拡充

総合交通戦略策定のイメージ



施策の効果

総合的な交通連携のイメージ



徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られ、交通円滑化、利便性向上、モビリティの確保を実現

地域の実情に応じた多様な公共交通整備

- 日本型BRTシステム導入に対する支援を充実させ、バスの高速性、定時性を確保
- 地域の関係者の合意形成を図りつつ、コミュニティバス・プティバスの導入を促進
- DMVの来年度初からの試験的営業運行を目指し、技術的課題の解決方法をガイドラインとして提示

現状と課題

都市部

定時性確保が困難なため、利用者離れ



利便性の高い効率的な運行には幹線とフィーダーの役割分担が必要。これらのバスの乗り継ぎが困難

地方部

高齢化・過疎化が進む中で、低コストで利便性の高い公共交通の維持が喫緊の課題

施策の内容

日本型BRTの推進(バスの高速性・定時性の確保等)

- ・連節ノンステップバスやPTPSの一体導入や乗継施設の整備を促進
- ・地域公共交通会議(仮称)の場において、バス事業者と企業や学校等需要側との連携により策定されるバスの高速性・定時性の確保に関する計画に基づくものについて支援を強化



路線バスとコミュニティバス等の乗継施設の整備

幹線を運行する路線バスや都市間バスと地域内を運行するコミュニティバスやデマンド交通との乗継施設を整備し、運行ダイヤを調整することにより、安全かつスムーズな乗り継ぎを確保



コミュニティバス・プティバスの普及促進

- ・地域の関係者の合意を得た申請事案の運賃料金規制等について弾力的な取扱
- ・地方バス補助制度において生活交通路線に接続するデマンド型コミュニティバス等の運行について地域の関係者の合意がある場合の当該運行の初期費用について支援



DMVの試験的営業運行へ向けた支援

- ・試作車を開発し、来年度初からの試験的営業運行を目指すJR北海道の取組を支援
- ・具体的には、安全性の確保をはじめとする技術的課題について抽出・検討を行い、その解決方をガイドラインとして提示



施策の効果

公共交通機関の利便性・信頼性の向上による利用活性化

◎地域住民の多様なニーズに対応した最適な輸送サービスの提供が促進

効率的運行による地域住民の移動の足の確保