資料5

各分科会・部会の審議状況について

平成19年7月12日

社会資本整備審議会第7回総会及び

交通政策審議会第5回総会合同会議

各分科会・部会の審議状況について　目次

○社会資本整備審議会	ページ
・公共用地分科会	1
・産業分科会	2
・住宅宅地分科会	3
・都市計画・歴史的風土分科会	4
・河川分科会	5
・道路分科会	6・7
・建築分科会	8～10
・計画部会（交通政策審議会との合同部会）	11・12
・環境部会	13・14
・技術部会（交通政策審議会との合同部会）	15

各分科会・部会の審議状況について　目次2

○交通政策審議会	ページ
・計画部会（社会資本整備審議会との合同部会）（再掲）	11・12
・環境部会（再掲）	13・14
・技術部会（社会資本整備審議会との合同部会）（再掲）	15
・地域公共交通部会	16・17
・観光分科会	18
・陸上交通分科会鉄道部会	19
・陸上交通分科会自動車交通部会	20・21
・海事分科会	22～24
・港湾分科会	25
・航空分科会	26・27

公共用地分科会

事前説明会の開催（起業者）

事業認定手続

- 事業認定の申請（起業者→事業認定庁）
- 申請書の公告・縦覧（起業地の存する市町村で2週間）
- 公聴会の開催（事業認定庁が主宰）
- 第三者機関の意見聴取（事業認定庁→第三者機関）
- 事業認定の告示（事業認定庁）

土地調書・物件調書の作成（起業者）
裁決申請書の作成（起業者）

収用手続

- 裁決の申請（起業者→収用委員会）
- 収用委員会審理
- 権利取得裁決・明渡裁決（収用委員会→起業者・土地所有者等）

補償金の支払い（起業者→土地所有者等）
権利取得・明渡し（土地所有者等→起業者）

社会資本整備審議会（公共用地分科会）

国土交通大臣が事業の認定をしようとする場合に社会資本整備審議会の意見聴取

ただし下記の意見書の提出があった場合

- ・事業の認定をしようとする場合に認定することに異議がある旨の意見書
- ・事業の認定を拒否しようとする場合に認定すべき旨の意見書

最近の審議実績

静岡空港整備事業【静岡県起業】

一般国道468号新設工事（首都圏中央連絡自動車道）
【国土交通大臣及び中日本高速道路㈱起業】

一般国道338号改築工事【青森県起業】

一般国道1号改築工事（第二京阪道路）
【国土交通大臣及び西日本高速道路㈱起業】

産業分科会不動産部会

平成17年10月24日国土交通大臣から社会資本整備審議会への諮問

「都市・地域経営の基盤となる不動産の価値創造と不動産への継続的かつ安定的な資金の循環を実現する不動産市場はいかにあるべきか」

平成17年12月26日　第一次中間整理

（ポイント）
不動産投資商品について、原資産となる不動産の情報提供内容を共通化するなど他の投資商品と共通の投資家保護ルールを適用

金融商品取引法の制定と宅地建物取引業法の改正（平成18年6月14日公布）
（改正内容）不動産投資商品（不動産信託受益権等）について、原資産となる不動産の物的性状に関する情報提供内容を実物不動産取引の事前説明事項（宅地建物取引業法上の事前説明事項）と共通化

平成18年8月7日　第一次答申

（ポイント）
不動産投資市場の目指すべき方向を、

幅広い投資家の参加	良質な不動産の創造	物件・資金・人材の円滑な展開

とし、そのための施策として、中間整理と併せ以下を提示。
①デューデリジェンスの適正化②情報提供内容の共通化③投資不動産の管理の適正化④投資家サポートサービス体制の整備⑤年金基金等による長期安定的な投資の促進⑥地方不動産投資市場の活性化　等

平成18年12月26日　第二次中間整理

（ポイント）
高齢化の進展の中で長期安定的な資金運用のニーズの高い年金基金等と、健全な発展のために長期安定資金を必要とする不動産市場をマッチングするため、年金基金等に対し不動産運用のプロとして受託者責任を果たすことのできる不動産投資一任サービスの整備の必要性を提示

第二次答申（平成19年5月10日）

（ポイント）

（1）ルール整備における基本的視点

市場ルールの共通性	市場ルールの柔軟性	市場ルールの安定性
ルールの基本は共通。その上で不動産投資市場に即したルールの追加や削除が必要。	プレイヤーの創意工夫ときめ細かい投資家保護のため自主ルールによる柔軟な対応が必要。	ルールの解釈・運用の恣意的な変更を排除し、安定的な運用が必要。

（2）講ずべき施策

①投資家から資金の運用を受託する不動産投資一任サービス業者を育成・確保するため、
→（1）登録制度の適切な運用により不動産投資の運用能力を確保（金融庁・国土交通省の統一的取扱いを実現）
（2）不動産投資に係る取引が健全に行われるようにするための業界の自主ルール策定の促進

②投資家が安心して市場に参加できるようにするための情報開示を充実するため、
→（1）現在バラバラに使われている投資判断のメルクマール指標の標準化
（2）商品のリスク・リターンが明確にわかるようにするための情報提供のガイドラインの作成
（3）株式市場など他の投資市場と比較できるようにするための不動産投資市場の状況を表すインデックスの整備

③不動産の物件の査定や管理など不動産投資市場特有の関連業務を健全に育成するため、
→（1）不動産の物件の状況を査定するER（エンジニアリングレポート）業務のガイドラインの作成
（2）不動産が適切に収益をあげられるようにするためのPM（不動産管理）業務のガイドラインの作成　等

官民連携による柔軟な市場ルールを作成
（関係者及び行政が協力して「投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム（仮称）」を設置）

（3）市場のさらなる成長のために取り組むべき課題

①国際化を見据えた施策
・Jリートの海外投資の実現

②地域活性化に資する施策
・不動産証券化のノウハウの蓄積

等

住宅宅地分科会

◇住宅宅地分科会では、平成17年6月以降、①住宅政策の新たな制度的枠組み、②住生活基本計画（全国計画）、③今後の公的賃貸住宅制度等のあり方に関する審議を実施。

①住宅政策の新たな制度的枠組みについて【平成16年9月～平成17年9月】

国土交通大臣の諮問に基づき、住宅建設計画法及び住宅建設五箇年計画に替わる、住宅政策の新たな制度的枠組みのあり方について、基本制度部会を設置して審議を行い、平成17年9月に答申。
（「新たな住宅政策に対応した制度的枠組みについて」）

※審議回数：基本制度部会　９回（うち住宅宅地分科会との合同会議２回）

➡本答申を踏まえ、平成18年2月に「住生活基本法案」を第162回国会に提出。同年6月公布・施行。

②住生活基本計画関係（全国計画）【平成18年6月～平成18年8月】

住生活基本法に基づき国が策定する住生活基本計画（全国計画）（案）について審議。

※審議回数：住宅宅地分科会　２回

➡審議を踏まえ、平成１８年９月に住生活基本計画（全国計画）を閣議決定。

③今後の公的賃貸住宅制度等のあり方について【平成18年6月～平成18年8月】

平成17年9月の答申において提示した基本的視点のうち、住宅セーフティネットを構築するための公的賃貸住宅制度等のあり方について、公的賃貸住宅部会を設置して審議を行い、平成18年8月に建議。
（「今後の公的賃貸住宅制度等のあり方に関する建議」）

※審議回数：公的賃貸住宅部会　２回

➡本建議を踏まえ、民間事業主体等を活用し、高齢者・子育て世帯等向けの良質な賃貸住宅の供給を促進する「地域優良賃貸住宅制度」を創設。（平成19年度予算）

都市計画・歴史的風土分科会

都市計画部会（３小委員会報告（6月7日））

都市交通・市街地整備小委員会報告

（開催状況）
平成18年3月16日から、11回開催。

（報告概要）
○持続可能な都市の実現を目指した拡散型都市構造から集約型都市構造への転換について、その実現に向けて、都市交通、市街地整備、福祉等、多様な分野の関係施策間の連携を強化し、「総力戦」で取り組むことにより、公共交通を軸に、拠点的市街地に諸機能が集約された、歩いて暮らせる環境を創出することが必要であるとした。

○集約都市構造の実現に向けた戦略的な取組として、
①多岐にわたる都市交通等の関係者・担い手を連動させた総合交通戦略を推進
②公共交通を都市の装置として位置づけ、公益の範囲で公的支援等により整備
③民間参画環境の構築やエリアマネジメントの取組の強化等による 拠点的市街地形成の推進
等について提言した。

公園緑地小委員会報告

（開催状況）
平成18年9月22日から、7回開催。

（報告概要）
○物理的・空間的機能や効果だけでなく、多くの価値観をより包含する概念として「みどり」という言葉を用いることとし、新たな社会資本整備重点計画に向けて重点的に整備・保全・管理を図る「みどり」の分野とその目標を位置づけ、新たなニーズに的確に対応しつつ、効率的、効果的な緑の保全、創出、活用を推進することが必要である。

○「みどり」の整備・保全・管理において、今後重点的取り組みを推進すべき事項として、
①持続可能な都市を構築するための、多様な主体の参加・連携
②個性と魅力にあふれた活力ある美しい都市・地域・国土づくりを進めるための歴史的・文化的資源等の活用
③ストックのもたらす効果の相乗的な向上
の観点から緑とオープンスペースのあり方と整備・保全・管理の推進方策
について提言した。

下水道小委員会報告

（開催状況）
平成18年10月31日から、7回開催。

（報告概要）
○下水道は汚水処理の普及を中心に整備を進めてきたが、近年頻発する都市型水害や閉鎖性水域の水質改善等に対する機能の向上、地球温暖化など新たな環境問題への対応等が求められている。さらに、将来見込まれる人口減少や厳しい財政状況の中、膨大なストックの機能を継続的に維持・向上する必要がある。

○これを受け、下水道政策転換の方向性として、
①安全・環境の重視
②管理・経営の重視
を提言するとともに、施策展開における重要な視点として、
・多様な主体の参加と協働
・地域性の重視
・施策の統合化
等について提言し、これらの考え方に基づき講ずべき施策等を提示した。

歴史的風土部会

「歴史的風土の保存・継承小委員会」を7月４日から開催し、国として保存・継承すべき歴史的な風土の範囲、古都以外の都市における歴史的風土の保存・継承のための法制度や事業のあり方等について審議しており、年内に答申予定。

河川分科会　＜中期的な展望に立った今後の治水対策のあり方について＞

今後の治水対策に関する基本的な考え方

○今後の治水対策の基本的方向

・達成すべき目標の明確化
⇒どのような場所をどの程度の安全度で守るのかという達成すべき目標を明確化し、具体的な事業実施箇所、実施内容等を明示した中期的な事業実施計画を策定

・地球温暖化等の新たな要因による災害リスク増大への対応
⇒地球温暖化に伴う気候変動による海面上昇や集中豪雨の激化等の災害リスクの増大に対応するため、思い切った事業の重点化や多様な治水手法の選択等を図る。

・土地利用を視野に入れた治水対策の推進
⇒浸水常襲地域等において、被害に遭いにくい土地利用・住まい方に転換を図るため、まちづくりと連動した被害最小化策を推進する。

・ハード整備と一体となったソフト施策による安全の確保
⇒ハード整備を補完するため、ハザードマップの作成、土砂災害警戒情報の情報提供等のソフト対策を実施し、可能な限り安全の確保に努める。

○今後の治水対策において重点化すべき事項とその目標

・予防対策の重視
⇒少なくともあらゆる地域で人的被害を回避・軽減する
⇒仮に被災したとしても、国民の生活や社会経済活動が深刻なダメージを受けることなく持続可能となるよう守るべき機能を明確化して防御する

・再度災害防止の徹底
⇒被害が発生した地域にて、今後同規模の洪水等が発生した場合でも再び被害を発生させないための対策を早急に進める

・新たな維持管理システムの構築

・河川が本来有する多様性の確保

○国が果たすべき役割の明確化

・国家的観点から重要な区域を対象とした予防対策については、国が直接実施
・大規模災害発生時の緊急的な対応及び復旧・復興に当たっては、国が積極的に主体的な役割を果たす
・災害対応経験の少ない市町村に対し、的確な活動が実施できるよう財政面のみならず、専門職員の派遣体制の構築及び技術者育成や研修・訓練を通じた技術力向上のための支援の充実を図る。

主要な施策展開

◆災害予防・軽減の視点から

○地域特性を重視した多様な手法の選択

・ハード施設の整備による確実なストックの蓄積
・地域特性に応じた対策の推進
・情報提供等ソフト対策の充実による安全の確保
・危機管理体制・地域防災力の強化
・土地利用・住まい方の転換
・安定的な水利用の推進
・気候変動に関する調査研究の推進

○新たな維持管理システムの構築

・既存ストックの長寿命化、効率的な維持管理
・ICTなどの新技術の活用

◆河川が本来有する多様性の視点から

○自然環境の保全・再生

・動植物が生息・生育・繁殖する場の再生
・水・物質循環システムの再生
・流砂系全体から見た土砂管理

○地域の個性・活力を育む、まちづくり・地域づくりの支援

・美しい河川空間の再生
・地域と一体となった取り組みの強化
・更新期をとらえた河川空間の再生

道路分科会

「品格ある国土と快適な生活の実現に向けた道路政策～使いやすさを追求して～」（平成19年6月14日 道路分科会 建議（概要））

道路政策の改革の視点（Ⅲ章）

1. 高齢化する道路ストックに対応した戦略的道路管理
2. 既存ストックの徹底的な利活用
3. 地域の人々とともに進める道路・沿道空間の再生
4. プライオリティ（優先順位）の明確化によるスピーディーな事業展開

これまでの道路政策の歴史

⇓ 今後の道路政策立案に際する現状認識（Ⅰ章）

今後目指す社会と実現に必要な道路政策（Ⅱ章）

1. 東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化
2. 少子高齢社会における活力ある国民生活の創造
3. 安全で安心な社会の実現
4. 環境問題への積極的対応

具体的施策の提案（Ⅳ章）

1. 国際競争力の強化
東アジアとの貿易を念頭においた国際物流に対応した基幹ネットワークの形成　など

2. 地域の自立と競争力強化
集中的な渋滞対策の推進、料金による高速道路ネットワークの有効活用　など

3. 安全で安心できる暮らしの確保
ネットワークの機能確保を重視した防災対策・管理の実施 など

4. 豊かな生活環境の創造
地球環境保全への積極的な貢献　など

道路行政の進め方についての具体的提案（Ⅴ章）

1. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実
2. ユーザーの視点に立った課題やニーズの把握
3. 多様な主体のパートナーシップによる行政運営
4. コストの徹底的な縮減と新技術の活用
5. 新たな道路行政にふさわしい道路法制の検討

道路分科会（有料道路部会：高速道路ストックの有効活用・機能強化の課題等）

【諮問内容】
より公平性の観点に立った料金体系のあり方、高速道路の利便性の向上など、
「道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方」

高速道路を取り巻く社会経済情勢	○東アジア諸国等との交流・競争が拡大する中で、成長力の維持・増進の必要　○地域の自立的活力の増進の必要　○環境問題への社会的関心の高まり　○国民の安全・安心への意識の高まり

交通の課題（現状）

○大都市圏ネットワークの課題
- 大都市中心部に通過交通を含め交通が集中
- 都市内交通が高速道路を効率的に活用できない
- 高速道路、一般道が共に渋滞

○地方圏ネットワーク（全国路線網）の課題
- 高速道路において、平日・休日とも朝夕に利用が集中する一方、夜間には余裕がある
- 高速道路において、休日に、特定の区間で渋滞が発生
- 一般道において、平日の朝夕、休日の昼間に利用が集中し混雑が発生
- 一般道において、大型車は昼夜を問わず一定交通量が走行

このことから、高速道路・一般道における、走行速度の低下、地球環境への負荷の上昇、沿道環境の悪化、交通事故の増加等の問題が発生

既存ストックの機能面での課題（現状）

○長いIC間隔（平均間隔は約10kmで欧米の2倍）

a）大都市圏における課題
- 渋滞時に降りられない
- ICが遠く、高速道路に乗るためには迂回が大きいので時間短縮効果が小さい

b）地方圏における課題
- 災害時に高速道路を緊急輸送道路として利用する場合、被災地域にきめ細かくアクセスできない
- 既存IC位置では、救急搬送において高速を出てから病院まで時間がかかる
- 工場、商業施設や観光地に行くまでのアクセスが課題

○ストックの経過年数の増大
- 厳しい交通環境のため、経過年数とともに多くの損傷が発生
- 今後、その安全性の低下や修繕工事の増大に伴う高速道路及び一般道路への影響が懸念される

○交通事故や渋滞の発生
- 暫定2車線では、車線はみ出しによる悲惨な交通事故（正面衝突等）が発生している
- 都市部ではIC出口で渋滞が発生し、高速道路から出るのに時間がかかる

料金の課題（現状）

○新たに生じた（生じつつある）状況への対応
- 整備されつつある環状道路への経路誘導などネットワークに対応した料金となっていない
- 都市高速道路網の拡充に伴い、均一料金制を採っている都市高速において利用距離のばらつきが拡大し不公平感も拡大
- ＥＴＣの普及により多様で弾力的な料金設定が可能となってきているが、交通の課題に対応するため更にこれを進める余地が残っている等

○会社の混在や整備の経緯によるばらつき等
- 割高感のある料金水準
- 料金体系や料金水準のばらつき
- 会社間を乗り継ぐ場合に長距離低減が途切れることやターミナルチャージを複数回徴収されることへの割高感
- 路線によって適用される割引にばらつき
- 特別区間料金に対する不満　等

有料道路部会における議論

1．高速道路ネットワークの有効活用とその方向性
- ○高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方
- ○大都市圏における今後のネットワーク型料金のあり方
- ○首都高・阪高の距離に応じた料金導入の意義及びあり方

2．高速道路を有効活用するための料金設定と償還主義・公正妥当主義の関係

3．高速道路を有効活用するための料金設定における受益と負担の関係

4．「高速道路ストックの機能強化」に関する課題への対応の基本的考え方

昨年１２月より、これまで5回にわたり議論。
今後、中間的な整理を行う予定。

建築分科会（基本制度部会：建築士制度等）

構造計算書偽装問題等で明らかになった課題

建築行政の課題

■ **建築確認・検査の課題**
- 複数の特定行政庁、指定確認検査機関において偽装が見逃された
- 今回の偽装の一部は、迅速な審査で偽装を見破ることは困難
- 建築士が設計を行うことで審査省略される木造住宅において構造耐力上の違法行為があった

■ **指定確認検査機関の課題**
- 指定確認検査機関の要件強化が必要
- 指定確認検査機関の監督強化が必要

建築士制度の課題

■ **建築士の資質・能力の課題**
- 元請建築士の能力不足　等

■ **建築設計の専門分化の課題**
- 構造・設備設計の専門分化が進み、設計者の責任分担が不明確

■ **建築士事務所の課題**
- 重層的な業務実施体制が常態化し、建築士事務所の業務適正化が必要

■ **違法行為に対する罰則等の課題**
- 違法行為に対する罰則等が不十分

消費者保護の課題

■ **瑕疵担保責任履行の実効性の課題**
- 住宅品確法により、売主等に対し、10年間の瑕疵担保責任が義務付けられたが、売主倒産時に、これが履行されず、住宅所有者が極めて不安定な状態におかれた

Ⅰ．建築基準法等の一部改正（第164回通常国会）

◆ **建築確認・検査の厳格化**
- 高度な構造計算を要する一定高さ以上等の建築物について、構造計算適合性判定の義務付け
- 3階建て以上の共同住宅について中間検査の義務付け
- 建築確認・検査の指針の策定及び公表

◆ **指定確認検査機関の業務の適正化**
- 指定要件の強化（損害賠償能力、公正中立要件等）
- 特定行政庁に立入検査権限を付与
- 指定確認検査機関に関する情報開示（監督命令等）

◆ **建築士等の業務の適正化**
- 名義貸し、違反行為の指示等の禁止
- 確認申請書等に設計を担当した全ての建築士の氏名等の記載を義務付け
- 建築士事務所の業務実績、所属建築士の氏名等を毎年度知事に報告、知事による当該書類の閲覧

◆ **罰則の強化等**
- 建築士等に対する罰則の大幅な強化　等
- 処分を受けた建築士の氏名及び建築士事務所の名称等の公表

◆ **住宅の売主等の瑕疵担保責任の履行に関する情報開示**
- 宅建業者等に対し、契約締結前に保険加入の有無等について相手方への説明を義務付け

Ⅱ．建築士法等の一部改正（第165回臨時国会）

◆ **小規模木造住宅に係る構造関係規定の審査省略見直し**
- 専門能力を有する建築士が設計した場合のみ省略

◆ **建築士の資質・能力の向上**
- 建築士に対する定期講習の受講義務付け　等

◆ **高度な専門能力を有する建築士による構造設計及び設備設計の適正化**
- 構造設計一級建築士等による法適合チェック義務付け

◆ **設計・工事監理業務の適正化等**
- 管理建築士の要件強化、重要事項説明の義務付け等
- 一定の建築設計等について一括再委託の全面的禁止
- 建築士名簿の閲覧

◆ **団体による自律的な監督体制の確立**
- 建築士事務所協会等の法定化　等

Ⅲ．特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律（第166回通常国会）

◆ **住宅の売主等の瑕疵担保責任履行の実効を確保するための資力確保措置の義務付け等**
- 保険や供託の仕組みを活用した資力確保の義務付け
- 住宅瑕疵担保責任保険法人の指定
- 保険契約に係る住宅の紛争処理体制の整備

建築分科会（建築物等事故・災害対策部会）
エレベーター及び遊戯施設等

部会中間報告(H18.9)

・港区の公営住宅のエレベーターにおける死亡事故(H18.6)　等

設置時の安全確保

・運転制御プログラムから独立した戸開走行防止装置の義務化
・制動装置の二重化等の義務化
・安全装置等への第三者の専門家による認証･確認等の導入
・建築確認･検査の適確な実施
・既設エレベーターの安全確保の推進

設置後の定期検査等による安全確保

・定期検査の実施方法の見直し
・定期報告の内容の充実
・定期検査を行う者の能力の確保
・建築物の所有者等による適切な保守管理に必要な情報の整備

不具合情報等の共有等

・不具合情報等の収集･提供等を行う仕組みの構築

建築物等に係る最近の事故等

・昇降機検査資格者の実務経験詐称(H19.3)

・六本木ヒルズにおけるエレベーターのワイヤーロープ破損による火災(H19.4)

・エキスポランドのコースターにおける死亡事故(H19.5)　等

定期報告制度等の課題と対応の方向

定期検査の項目、方法、基準等

・検査基準の定量化、判定区分の見直し
・具体的な検査方法及び検査基準の建築基準法令上への位置づけ
・検査間隔の見直し

定期報告の内容

・検査結果の詳細な内容やそれを裏付けるための資料添付の建築基準法令上への位置づけ
・不具合の発生状況及び改善状況の報告内容への追加

定期検査資格者制度

・検査資格者に係る処分、罰則のあり方の検討
・講習内容や修了考査の見直し等による定期検査資格者の資格要件の強化
・検査資格者に対する定期的な講習の実施

建築設備等の安全性能確保のための制御システム等の設計・維持保全技術の開発

設計段階における安全性能の確保

・建築設備、遊戯施設等における人身事故等のリスク評価と安全性能の明確化
　・フェイルセーフ等の安全設計思想を明確にした上での安全基準の設定
　・制御装置や安全装置等の性能検証方法の確立
・安全基準の見直しに伴う審査体制の検討

使用段階における適正な維持保全の確保

・機器・部品の耐用年数、検査方法等を踏まえた総合的な維持保全技術の開発
・基準適合性を確保するための検査体制のあり方の検討

事故情報等の分析に基づく不断の見直し

・事故情報、不具合情報等の収集・情報共有のための方策の検討
・事故情報等の分析に基づく安全基準の見直し

建築分科会（官公庁施設部会）

「国家機関の建築物を良質なストックとして整備・活用するための官庁営繕行政のあり方について（建議）」（概要）

国家機関の建築物

○立法・行政・司法のサービス提供の場

○都市の中枢機能であり都市景観を形成

○我が国の建築技術の規範

○全国で約5，200万㎡（約2万施設）

社会経済情勢

○官公法等の改正（平成17年6月施行）による国家機関の建築物の保全に係る制度の整備

○多様な社会的要請
- ・防災拠点として必要な耐震性能の確保
- ・ユニバーサルデザインの理念の導入
- ・地球温暖化防止等環境負荷の低減
- ・IT化推進への的確な対応
- ・まちづくり計画との調整・連携

○国有財産法の改正（平成18年4月施行）による、国有財産の一層の効率的活用

基本的課題

ストック全体としての質の向上

○社会的要請への対応

○保全の適正化

○財務省と協力・連携した使用調整

○用途変更や大規模リニューアル等の手法の機動的な活用

所有を前提としない調達を行う場合の性能の維持、確保

施策展開の方向性

所有、賃借を問わず、全ての国家機関の建築物を対象とした基準等の整備

ライフサイクルを通して、総合的に企画・管理し、活用するファシリティマネジメント※を実施

※　このファシリティマネジメントは、個別の建築物のみを対象として実施するのではなく、一定エリア内の全ての国家機関の建築物を対象として実施

当面実施すべき施策

効果的・効率的なファシリティマネジメントを行うことによる良質なストックとしての整備・活用

①各国家機関の機能と建築物が有する性能が最適な組合せとなるよう、一定エリアの国家機関の建築物の群としての施設整備計画を策定

②各国家機関を指導・監督し、その実績を評価・フィードバック

③所有・利用形態に関わらず、個々の建築物について保全の責任の所在を明確化し、保全の適正化を指導・支援

④社会的要請への的確な対応
- ○グリーン庁舎の整備、運用段階のエネルギー利用効率の一層の高度化
- ○重点的・計画的な耐震改修の促進
- ○ユニバーサルデザインの考え方に基づく、多様な利用者の参加に配慮した営繕の推進
- ○周辺のまちづくりと調整し、地方公共団体と連携した営繕の推進

計画部会

次期重点計画の策定のこれまでの経緯と今後のスケジュール

これまでの経緯

平成17年

6月　計画部会に基本問題小委員会設置
社会資本整備審議会・交通政策審議会合同会議

→ 次期重点計画について検討開始

平成18年

7月　第4回基本問題小委員会
・次期社会資本整備重点計画の今後の検討方向

（各部局ヒアリング）

平成19年

6月21日　第7回計画部会（兼）第9回基本問題小委員会
・次期「社会資本整備重点計画」の策定について（部会とりまとめ）

7月12日　社会資本整備審議会・交通政策審議会合同会議
・次期「社会資本整備重点計画」の策定について（部会とりまとめ）報告

〈参考〉
平成19年中頃　国土形成計画「全国計画」閣議決定

今後のスケジュール（現時点での想定）

平成19年

8月末　平成20年度予算概算要求
・次期重点計画策定についての要求

12月末　平成20年度予算政府原案
・次期重点計画策定についての内示（予定）

平成20年

2月頃　社会資本整備審議会・交通政策審議会への次期重点計画案の付議

2～3月　計画部会で2回程度審議

3～5月　パブリックコメント募集、都道府県からの意見聴取等

6月頃　社会資本整備審議会・交通政策審議会からの回答

夏　頃　次期「社会資本整備重点計画」閣議決定

〈参考〉
国土形成計画「全国計画」策定の1年後
国土形成計画「広域地方計画」　大臣決定

社会資本整備重点計画について

○ 社会資本整備重点計画（以下「重点計画」）は、社会資本整備について、計画期間中、どのような視点に立ち、どのような分野に重点をおいて事業を行おうとするのか投資の方向性を明確に示すもの。
○ 計画期間5年（現行の重点計画の計画期間は、平成15～19年度）

次期重点計画は、平成20年度から5年間の社会資本整備に関する投資の方向性を示すもの。

現行の重点計画の概要

９本の事業分野別計画

- 道　　路
- 交通安全施設
- 空　　港
- 港　　湾
- 都市公園
- 下　水　道
- 治　　水
- 急傾斜地
- 海　　岸

注・二重枠の事業分野別計画は、各々の緊急措置法があったもの

一本化

重点化・集中化のための計画に転換

＜現行の社会資本整備重点計画＞（平成15年10月閣議決定）

※平成１５年度以降の５箇年間を計画期間

○対象とする社会資本整備事業

道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸（民間との連携による取組やソフト施策も含む）

○主なポイント

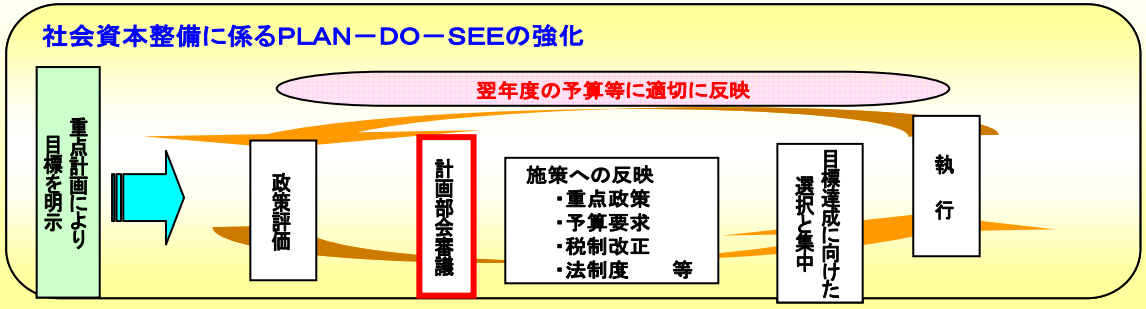
①国民から見た成果目標（アウトカム目標）を明示

・「暮らし・安全・環境・活力」の４分類に沿って、１５の重点目標及び３５の指標を設定

②社会資本整備の改革方針を決定

- ・事業相互間の連携の強化
- ・事業の構想段階から住民参加を推進
- ・技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化
- ・事業評価の厳格な実施などPLAN－DO－SEEの強化
- ・入札・契約の適正化
- ・PFIなど民間資金・能力の活用
- ・国庫補助負担金について地方の裁量の向上

③国・地方公共団体・国民の間の対話手段として活用



環境部会

京都議定書目標達成計画において、第1約束期間（2008年～2012年）の前年である2007年度に、対策・施策の進捗状況等について評価・見直しを行うと定められていることを踏まえ、進捗状況の評価と今後の対策・施策の方向性について平成18年末より審議を行い、6月25日に中間とりまとめ（案）について審議を行ったところ。中間とりまとめの内容を踏まえ、年内を目途に今後の方策をとりまとめることとしている。その後、本年度中に新たな目標達成計画を閣議決定する予定。

中間とりまとめ内容：地球温暖化対策の今後の方向性

見直しの視点

(1)都市構造・地域構造の見直し　(2)環境負荷の小さい交通体系の構築　(3)ライフスタイル・ビジネススタイルの変革

(4)複合的な成果を追求する総合的な政策の推進　(5)多様な主体の参加・協働　(6)技術革新等による対策・施策の支援

当面取り組むべき対策・施策の方向

(1)環境に配慮したまちづくり・公共交通

都市・地域総合交通戦略の推進、省CO_2型都市デザインに向けたエネルギーの面的利用促進、環境に配慮した都市構造、地域主体の公共交通の充実に向けた取組への支援

(2)自動車交通対策

更なる燃費向上の推進、エコドライブの普及促進、TDM施策の推進、IT技術による情報の活用、ボトルネック踏切等の対策

(3)物流の効率化

物流効率化への一層の取組支援、都市内物流の効率化の推進、グリーン経営認証制度

(4)住宅・建築物の省エネ性能の向上

住宅・建築物の省エネに係る実効性の確保、住宅・建築物の省エネ性能の総合的対策の推進、既存ストックの省エネ対策の促進、住宅・建築物の省エネに係る評価・表示の充実、複数の建築物が連携したエネルギー対策の取り組みの推進、官庁施設における取組の推進

(5)下水道施設における対策（省エネ化、一酸化二窒素対策）

下水道における省エネ対策の徹底

(6)温室効果ガス吸収源対策（都市緑化等）

都市緑化等の推進

(7)新エネルギー・新技術の活用

下水道ポテンシャルを活用した地域全体の省CO_2推進、道路における新エネルギー・新技術の活用の推進、官庁施設における太陽光発電導入の推進

(8)国民や企業の参加と協働

国民運動の展開、表彰制度などの活用

環境部会（建設リサイクル推進施策検討小委員会）

これまでの経緯

新たな建設リサイクル推進計画の策定を視野に入れ、建設リサイクルや建設副産物の適正処理等に関する推進方策を検討するため、社会資本整備審議会・交通政策審議会それぞれの下部組織として設置

これまでに3回を開催し、建設リサイクルに関する現状、論点を整理し、課題に対する検討の方向性を議論

今後の予定

平成19年内

建設リサイクル推進施策検討小委員会
報告書とりまとめ

新たな「建設リサイクル推進計画」の策定に反映

検討の論点

発生抑制

○建設ストックを大切にするという国民全体の意識改革
○発生抑制、長寿命化への積極的取組み

建設発生土の有効利用、建設汚泥の再生利用

○建設発生土の需要と供給のアンバランス
○建設発生土は供給過多でありながら新材を利用
○汚染土壌、自然由来重金属を含む土砂の問題
○建設汚泥再生品（市販品）の利用促進

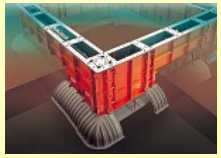
建設発生土を土地造成に有効利用

アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊の再生利用

○将来的なコンクリート塊と再生砕石の需給バランス
○再リサイクル、再々リサイクルに向けた技術的課題

再生資材の調達

○原材料の品質・履歴等の情報不足
○再生資材の利用促進
○リユースの取組み促進



木製型枠を鋼製にすることでし、再使用が可能。

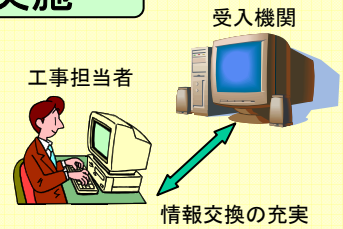
現場分別

○分別解体等の共通ルールの策定
○分別解体等の積極的な取組み
○再資源化に支障をきたす資材等の分別への配慮

現場で発生したコンクリート殻を小割り分割。

再資源化・縮減、適正処理の確実な実施

○依然として多い建設廃棄物の不法投棄
○再資源化された後の最終的な需要先の把握
○関係者間の情報交換の充実
○発注者を含めた関係者の意識向上



技術部会（技術基本計画　中間とりまとめ（案）の概要）

Ⅰ．目指すべき社会を実現するための技術研究開発

目指すべき社会に向けて重点的に取り組むべき技術研究開発

■ 目指すべき社会の実現に向けて、様々な要素技術をすりあわせ・統合し、高度化することにより、社会的な重要課題を解決し、国民の暮らしへ研究成果を還元する科学技術（社会的技術）を推進する。

（個々の研究開発が一体となって目指すべき社会を実現する）

目指すべき社会

安全・安心な社会に向けて

（1）「災害時への備えが万全な防災先進社会」の実現
（2）「渇水等による被害のない持続的発展が可能な水活用社会」の実現
（3）「復旧時間を大幅に短縮し国土・都市の機能喪失と経済の損失のない社会」の実現
（4）「テロ・大規模事故ゼロ社会」の実現
（5）「世界一安全でインテリジェントな道路交通社会」の実現
（6）「犯罪等に強い街」の実現

誰もが生き生きと暮らせる社会に向けて

（1）「ユニバーサル社会」の実現
（2）「地域公共交通の活性化・再生による活力ある地域」の実現
（3）「多様な住まいやライフスタイル可能とする社会」の実現

国際競争力を支える活力ある社会に向けて

（1）「住宅・社会資本の整備・管理が効率化、高度化された社会」の実現
（2）「効率的、安全で環境に優しい物流」の実現
（3）「海洋・海事立国」の実現

環境と調和した社会に向けて

（1）「世界一の省エネ、低公害、循環型社会」の実現
（2）「日本の四季を実感できる美しく快適な都市」の実現
（3）「健全な水循環と生態系を保全する自然共存型社会」の実現
（4）「気候・環境の変化に強い社会」の実現

技術研究開発を進める上での視点

◆ 技術研究開発成果の社会への還元
- ○ きめ細かい災害情報を国民一人ひとりに届けるとともに災害対応に役立つ情報通信システムの構築
- ○ 情報通信技術を用いた安全で効率的な道路交通システムの実現

◆イノベーション推進のための共通基盤の構築
- ○ 様々な地理空間情報を相互に利用しあえる地理空間情報プラットフォーム等、新しい共通基盤を構築する

◆環境・エネルギー技術等による国際貢献の推進
- ○ 先進的な地球観測技術の高度化、実運航における船舶の省エネ性能（CO2排出量）等を分かりやすく伝えるための評価手法の確立、都市空間におけるヒートアイランド対策技術等、世界トップレベルの環境・エネルギー技術の開発を推進し、その成果を積極的に提供することで世界の発展と繁栄に貢献する

Ⅱ．技術研究開発を推進するための仕組み（技術研究開発システム等）

技術研究開発システム等の改革に向けた取り組み

実施体制の整備
- 新たな産学官連携の枠組みの構築
- 分野横断型の研究開発体制の構築
- 地域との連携体制の構築

技術研究開発から実用化までの支援制度の充実
- 地域課題に対して地域の企業・大学に研究助成ができる仕組みの構築
- 民間における意欲的な取組を促進する助成制度の拡大
- フィールド提供型研究事業の拡大

技術の活用・普及に向けた環境整備
- 技術移転の積極的な推進
- 新技術の活用優遇措置の充実
- 情報発信・対話力の向上

国際的な技術戦略の構築
- 国際標準化戦略の推進
- 国際共同研究制度の拡充
- 環境技術等による技術協力、人材育成

技術開発の基盤整備
- 知的財産戦略の構築
- 人材育成及び技術力の維持・向上等の取り組み

技術研究開発のマネジメント
- 技術ロードマップの活用
- プロジェクトマネジャーの配置
- PDCAサイクルによるシステム全体の見直し
- ブラッシュアップ

◆ 研究開発課題の特性、成果の種別に応じた最適な推進施策の組合せ
◆ 研究開発に参画する主体（省内、大学、民間）に応じた推進施策の展開

【研究成果の公共事業での活用】 社会基盤型の技術研究開発

【研究成果の民間での活用】 産業創造型の技術研究開発

地域公共交通部会

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」（平成19年7月5日）

地域公共交通の現状と課題

公共交通サービスの低下

・地方都市、過疎地域における交通空白地帯の出現
・都市部における交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化　　等

交通事業者の大半が赤字

・地方鉄軌道事業者の約8割が赤字
・乗合バス事業者の約7割が赤字
・一般旅客定期航路事業者の約7割が赤字　（平成17年度）

公共交通からマイカーへシフト

・自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向

自家用乗用車等による交通渋滞

平成19年4月に廃止された鹿島鉄道

地域公共交通の活性化・再生が喫緊の課題

地域公共交通に関する施策展開の目標

高齢者等の地域住民の移動手段の確保

福祉有償運送（長野県中川村）

安全・安心で質の高い輸送サービスの提供

富山ライトレール
（富山県富山市）

まちづくりとの連携

横安江町商店街のトランジットモール
（石川県金沢市）

観光振興による地域活性化

観光の目玉の一つの坊っちゃん列車
（愛媛県松山市）

地球温暖化等の環境問題への対応

CO_2排出量の自家用乗用車との比較

○バス－約3／10
○鉄道－約1／9

福祉・文教施策との連携

バスの出前授業（山梨県）

地域公共交通の活性化・再生に向けた今後の取組みのあり方

施策展開の基本的方向性

○ 地域のニーズは多種多様であり、市町村を中心に、公共交通事業者、地域住民等地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、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、合意に基づき各主体が責任を持って推進することが重要。

○ 国は、公共交通を積極的に活用していく取組みを、国民運動となるよう総合的に支援。

多様な主体の連携・協働

地域の関係者の合意形成のための新たな仕組みの活用

本年5月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が成立。本法律を活用して地域の関係者による合意形成やこれに基づく取組みを推進。

「新たな公」による取組み

住民、NPO、企業等の多様な主体が、地域づくりの担い手となり、行政との協働により、「公共的価値を含む私の領域」や「公と私の中間的な領域」に活動を広げることが期待される。

産学官民の連携

「活力」を有する「産」、「制度」を有する「官」、「知識」を有する「学」、さらには住民が連携することが重要。

多 様 な 主 体

- 国
- 市町村・都道府県
- 交通事業者
- 利用者・住民等
- 商業施設、事業所、病院、学校等
- 学識経験者等

観光分科会

交通政策審議会観光分科会においては、本年度、①**観光立国推進基本計画**（案）及び②平成18年度観光の状況及び平成19年度観光施策（いわゆる**「観光白書」**）（案）について審議を行った。いずれも、観光立国推進基本法において作成の際に交通政策審議会の意見を聴くこととされている。「観光白書」については6月12日に、「観光立国推進基本計画」については6月29日に閣議決定された。

観光立国推進基本計画概要

1　観光立国の実現に関する施策についての基本的な方針

①国民の国内旅行及び外国人の訪日旅行を拡大するとともに国民の海外旅行を発展
②将来にわたる豊かな国民生活の実現のため観光の持続的な発展を推進　　等

2　観光立国の実現に関する目標

○訪日外国人旅行者数を平成22年までに1,000万人にすることを目標とし、将来的には、日本人の海外旅行者数と同程度にすることを目指す。
【平成18年：733万人】
○我が国における国際会議の開催件数を平成23年までに5割以上増やすことを目標とし、アジアにおける最大の開催国を目指す。【平成17年：168件】
○日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数を平成22年度までにもう1泊増やし、年間4泊にすることを目標とする。【平成18年度：2.77泊】
○日本人の海外旅行者数を平成22年までに2,000万人にすることを目標とし、国際相互交流を拡大させる。【平成18年：1,753万人】
○旅行を促す環境整備や観光産業の生産性向上による多様なサービスの提供を通じた新たな需要の創出等を通じ、国内における観光旅行消費額を平成22年度までに　30兆円にすることを目標とする。【平成17年度：24.4兆円】　　等

3　観光立国の実現に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

上記の目標を達成するための具体的な施策を記述

観光白書概要

○平成19年度に講じようとする主な施策

- **国際競争力の高い魅力ある観光地の形成**
  - ○「観光ルネサンス事業」の推進
  - ○「中小企業地域資源活用プログラム」による支援
- **観光産業の国際競争力の強化及び観光の振興に寄与する人材の育成**
  - ○「ニューツーリズム」の創出・流通促進
  - ○産学官連携の推進
- **国際観光の振興**
  - ○「ビジット・ジャパン・キャンペーン」・国際相互交流の推進
  - ○国際会議・国際イベント等（MICE）の誘致・主催の推進
- **観光旅行の促進のための環境の整備**
  - ○バリアフリー等の考え方に基づく観光促進
  - ○地域公共交通の活性化・再生の支援

陸上交通分科会鉄道部会

○　鉄道部会では、2010年代を見据えた鉄道政策を明らかにするため、我が国の鉄道のネットワークやサービスの充実、安全性のさらなる向上等に向けた課題と具体的な解決方策について審議を進めているところ。

○　審議を本格化させるにあたり、部会の下に「ネットワーク・サービス小委員会」と「技術・安全小委員会」を設置して、広範にわたる課題を効率的に検討。

○　「ネットワーク・サービス小委員会」での審議結果を基に、6月19日の鉄道部会において、「ネットワークとサービスの充実のために直ちに具体化を図るべき施策」について中間とりまとめを行ったところ。本年秋以降に最終報告をとりまとめる予定。

中間とりまとめ（ネットワーク・サービス小委員会関係）の概要

	現状と課題	直ちに具体化を図るべき施策
幹線鉄道	・広域的な公共交通ネットワークの中で重要性を増す在来幹線鉄道の役割 ・在来幹線鉄道の高速化の必要性	①高速化のボトルネックとなっている要因に関する調査 ②高速化効果の早期確保に資する施設の先行的整備の促進 ③高速化効果の確保に即効性のある次世代型高速省エネ車両の導入等の促進　等
都市鉄道	・都市鉄道ネットワークの更なる充実の必要性 ・都市鉄道におけるサービスの質的向上の必要性	①都市鉄道利便増進事業などの推進 ②都市鉄道における利用者満足度調査の導入 ③都市鉄道における輸送障害発生時の情報提供体制の高度化　等
地方鉄道	・厳しさを増す地方鉄道の経営環境 ・沿線の地方自治体や住民などによる主体的な取組を促すための環境整備の必要性	①地方自治体による鉄道施設の保有などの取組を活発化させるための支援 ②鉄道事業者、地方自治体、住民などが連携して行う取組に対する総合的かつ重点的な支援　等
バリアフリー化	・バリアフリー新法に基づく整備目標の達成に向けた取組を優先的に進めるべき必要性 ・ホーム上の抜本的安全対策の必要性	①1日あたり利用者数が5,000人以上でエレベーターなどの設置が困難な駅における設置スペースの確保・代替設備の導入 ②ホームドア・可動式ホーム柵整備の促進　等

技術・安全小委員会における審議

～「もっと安心・安全で、もっと快適・安定な輸送サービスを実現するための技術と体制の構築」に向けた検討～

課題

安全に対する国民の信頼回復
厳しい経営状況の中での技術力の確保
地球環境問題における国際貢献

WG設置

安全・安定輸送WG　～安全・安定輸送を実現するための具体的方策を検討
技術企画WG　～経営体質強化にも資する技術の高度化方策を検討
技術開発WG　～鉄道の未来を切り開く技術開発のあり方を検討
海外展開・国際貢献WG～地球環境改善・国内産業強化のための海外展開戦略を検討

陸上交通分科会自動車交通部会

自動車燃費基準小委員会

1．審議状況及び今後の予定

○平成17年7月：経済産業省の総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会自動車判断基準小委員会との合同会議を設置し、乗用車等の新たな燃費基準について検討を開始。
○平成19年2月：計8回の審議及びパブリックコメントを経て、最終取りまとめを作成。
○平成19年7月：最終取りまとめを受けて、省エネ法の関係法令が改正され、乗用車等の新燃費基準を策定。

2．最終取りまとめの概要

○目標年度を2015年度とし、平均で29．2%の燃費改善を促す新たな燃費基準値を設定。
○燃費測定方法は、燃費性能をより的確に評価する観点から、より最近の走行実態に即したJC08モード法を採用。

表　新燃費基準による乗用車の燃費改善率（JC08モード燃費値）

2010年度 基準相当平均値	2015年度 推定値	2010年度基準 からの燃費改善率
13．0（km/L）	16．8（km/L）	29．2%

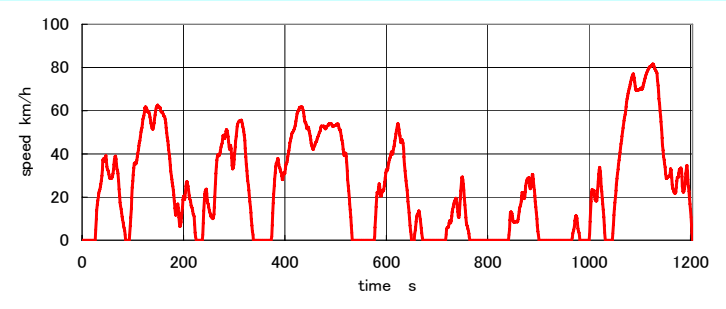


図　JC08モード（新燃費基準における燃費測定モード）

技術安全ワーキンググループ

1．審議状況

平成17年10月 自動車交通部会に技術安全ワーキンググループを設置。
平成18年6月第6回WGで「交通事故のない社会を目指今後の車両安全対策のあり方について」を最終報告。

2．最終取りまとめの概要

○これまでの車両安全対策の効果

平成11年運輸技術審議会答申において、車両安全対策で2010年までに交通事故死者数を年間1,200人削減（30日死者数：対1999年比）するという目標を設定。

○新目標の設定

死者数削減の新たな目標 *2010年までに**2000人削減***（対1999年比）
2010年以降も予防安全対策の普及・拡大に取り組む

負傷者数削減の新たな目標 ***2010年に25,000人削減***（対2005年比）
2015年に50,000人削減（対2005年比）

○対策の内容

1．　予防安全技術の普及促進
- 大型車の衝突被害軽減ブレーキの普及促進
- ドライブレコーダを活用した事故分析／効果評価の充実

2．　その他の今後取り組むべき施策
- 通信を利用したASVの開発推進
- 頭部損傷対策の推進
- 安全装置の正しい使い方の促進
- 歩行者・高齢者対策

陸上交通分科会自動車交通部会

タクシーサービスの将来ビジョン小委員会

1. 趣旨及び審議状況

・規制緩和後のタクシーの状況について実態把握及びその分析を行い、輸送の安全及び利用者利便の確保を一層確実なものとするため、今後の望ましいタクシーサービスのあり方及びその実現のために必要な環境整備方策を調査審議することを目的として平成17年10月に設置。
・計8回の審議を経て、平成18年7月に「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会報告書～総合生活移動産業への転換を目指して～」を最終報告。

2. 報告書の概要

「総合生活移動産業」への転換が必要

現状認識　タクシーに期待される役割、その社会的重要性は高いものの、マイカーの普及等により、輸送人員が減少し続けており、このままだと産業としての衰退が懸念される。

基本方針　公共交通機関としてのタクシーサービスを中心に、多様なニーズにきめ細かく対応し、高い利用者満足（CS）を実現する公共的色彩の強い**総合生活移動産業への転換が必要**

〈 主 な 施 策 案 〉

・公共交通機関としての使命である安全・安心な輸送サービスの提供 ⇒
　○ 輸送の安全及び運転者の質の確保・向上
　・運転者登録制度の導入地域の拡大
　・運行記録計の導入地域の拡大　等

・多様化・高度化するニーズに対応したサービスの提供促進 ⇒
　・顧客ﾆｰｽﾞ順応型ｻｰﾋﾞｽの展開
　・ﾏｰｹﾃｨﾝｸﾞ分析の向上　等

・渋滞・環境問題への対応 ⇒
　・GPS－AVMシステムの導入促進（配車効率化による空車走行の削減）　等

今後のバスサービス活性化方策検討小委員会

1. 趣旨及び審議状況

・地域住民にとって身近な交通機関であるバスについて、規制緩和後の状況を踏まえ、その活力を取り戻すための方策を審議するため、平成18年3月に設置。
・計12回の審議を経て、平成19年6月に「今後のバスサービス活性化方策検討小委員会報告書～連携が生み出す元気なバス～」を最終報告。

2. 報告書の概要

バス輸送の現状と課題の整理

・バスの利用人員は、長期的な減少傾向にある。
・高齢化社会への対応等バスに対する社会的期待は高まっている。

バス事業者による取り組みだけではバスに期待される社会的役割を果たすことは困難

○関係者が連携し、バスを社会全体で支える必要性
○効率的で充実した輸送サービスを確立する必要性
○各主体の役割分担を明確化する必要性

協働体制の構築・連携の強化

計画、運営、運行の各段階で関係者の役割分担を明確化し総合的・体系的に連携する必要性
・「地域協議会」、「地域公共交通会議」の積極的な活用
・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の活用　等

地域別の対応方策

都市部
・地方公共団体と連携した走行環境の改善
・日本型BRT（ﾊﾞｽ・ﾗﾋﾟｯﾄﾞ・ﾄﾗﾝｼﾞｯﾄ）の導入支援　等

地方部
・頑張る地方公共団体の重点的な支援
・コミュニティバス等地域の実情に即した輸送形態の適切な選択
・補助制度に対する運行の効率化等を促すインセンティブの強化　等

交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会中間とりまとめ（概要）

外航海運の意義・必要性

四面環海の我が国にとって、*貿易量の９９．７％を担う我が国外航海運*は、我が国経済、国民生活を支える上で大きな役割を担っており、*安定的な国際海上輸送を常時確保することは必要不可欠*。

安定的な国際海上輸送確保のための施策実施の必要性

（1）国際競争力の強化

本邦外航海運事業者は、我が国の国際海上輸送の約６０％、特に輸入については約６５％を分担する主たる輸送の担い手であり、安定的な輸送を確保し、我が国産業界の国際活動、国民生活の維持向上を図る上で不可欠の存在。

外航海運事業は世界単一市場において激しい競争を繰り広げている。国際競争力は基本的には事業者の不断の自助努力により確保されるべきものであるが、*本邦外航海運事業者が外国の外航海運事業者と同等の条件で競争できる環境整備が必要*。

（2）日本籍船・日本人船員の確保

日本商船隊における日本籍船・日本人船員は、現在、価格競争力の喪失から極端に減少しているが、安定的な国際海上輸送の確保のために核となるべき存在。

（日本籍船：昭和４７年１５８０隻→平成１８年９５隻、外航日本人船員：昭和４９年約５万７千人→平成１８年約２６００人）

また、我が国の置かれた地理的・経済的状況にかんがみると、非常時においては、日本籍船・日本人船員の役割は大きく、平時からこれらを一定規模確保し、育成することは喫緊の国家的課題。

＜日本籍船・日本人船員の意義・必要性＞

① *経済安全保障の観点*から、*日本の管轄権が及ぶ日本籍船及び*これを適切かつ確実に行使することが期待される*日本人船員を常時確保*しておくことが必要であること。
② 日本籍船は、*日本政府の保護の対象*であり、安定的な国際海上輸送の核としての役割が期待されること。
③ 海上輸送の*安全の確保及び環境保全*を図ることが可能であること。
④ *船舶運航等に係るノウハウの維持*が必要であること。

日本籍船・日本人船員の必要規模の試算値

非常時等において、一定水準の輸入貨物量をすべて日本籍船で輸送し、その船舶職員を全員日本人船員で配乗として試算。

日本籍船の必要規模：約450籍、日本人船員の必要規模：約5500人

昨年、外航海運業界の総意として、日本籍船を5年で2倍、日本人船員を10年で1．5倍に増加させることを目標とする旨を表明。

具体的施策のあり方

(1)トン数標準税制の導入

本邦外航海運事業者と外国の外航海運事業者との間の国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るため、*トン数標準税制の導入について、早急に具体的な検討を進めることが必要である。*

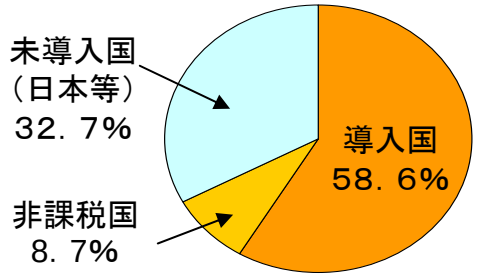
1．トン数標準税制とは

外航海運企業に課される 法人税につき、実際の利益ではなく、船舶のトン数を基準として、一定の「みなし利益」を算定する課税標準の特例。好不況にかかわらず税額は一定。

トン数標準税額＝（船舶のトン数×みなし利益×運航日数）×法人税率

現行の法人税額＝（収益－費用）×法人税率

2．諸外国の導入状況



いまや世界標準

注）重量トン・ベース（2003年）

トン数標準税制導入国

ギリシャ（1939年）、オランダ（1996年）、 ノルウェー（1996年）、ドイツ（1999）、英国（2000）、デンマーク（2001）、フィンランド（2002）、アイルランド（2002）、フランス（2003）、スペイン（2003）、ベルギー （2003）、 米国（2004）、韓国（2005）、イタリア（2005）、インド（2005）、ポーランド（2007）

(2)日本籍船及び日本人船員の確保等のための法整備

① *国土交通大臣による*日本籍船・日本人船員の確保の目標等を定めた*基本方針の策定*

② *外航海運事業者による*計画的増加策等を内容とする*国際海上輸送確保計画の作成*、国土交通大臣の*認定*の申請

③ 国土交通大臣の認定を受けた場合における、

・*課税の特例（トン数標準税制）の適用*・*適切な計画遂行の担保措置（勧告、公表等）*・*日本籍船に対する譲渡規制*・*航海命令の適用* 等

(3)その他（金融上の措置、承認船員制度の見直し） 等

交通政策審議会海事分科会ﾋｭｰﾏﾝｲﾝﾌﾗ部会中間とりまとめ（概要）

基本的視点

外航船員は激減。国内でも貨物輸送の約4割を担う内航海運や年間延べ1億人が利用する海上旅客輸送にとって不可欠な内航船員が激減。現在雇用の受給はほぼ均衡しているが、高齢化が著しく（45歳以上が64%）、10年後には約4500人の船員不足が生じるおそれ。

基本的考え方

「海洋国家」である我が国にとって海運は国民生活・経済を支える不可欠の存在であり、人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員（海技者）の確保・育成は極めて重要な課題。
（※海技者：船員としての知識・経験を有しそれを活かした海事関連業界に従事する者）

・船員を①集め、②育て、③キャリアアップを図り、④陸上海技者への転身を支援することが重要。
・幅広い海事産業の人材確保や海事地域の発展という観点から海の魅力をPRし、青少年の海への関心を深めることが重要。

今後の施策の方向性

（1） 船員を集める

① 海の魅力のPR

・青少年等に海の魅力や海の職場の重要性をPRするため、その象徴として、航海訓練所の練習帆船「日本丸」・「海王丸」を青少年の体験航海や市民クルーズに有効活用。これを1つの核として海事広報を推進。

② 船員の職業としての魅力の向上

・内航海運事業者等のグループ化を活用した船員の計画的な募集・採用・育成

③ 海上経験を有する者の有効活用等

・退職海上自衛官等海上経験を有する者や、女子船員等の有効活用

（2） 船員を育てる

・ 海運業界が求める人材の養成のための船員教育システムの改革

（3） 船員のキャリアアップを図る

・上級資格の早期取得、船長・機関長への早期昇進や船員のキャリアアップを促進

（4） 陸上海技者への転身を支援する （※陸上海技者：船舶に乗り組まない海技者）

・船舶管理・監督者（SI）等、陸上海技者の行う業務に関する新たな（民間）資格制度の創設

海事地域の振興

・ 我が国の海事産業は水運の発達度や産業の立地経緯から特定の地域（海事地域）に集積。

海事地域の市町村を中心に関係者が連携して「海のまちづくり」を推進し、海事産業・文化の活性化、海への関心の醸成を通じた海事関係の人材確保や特色ある海事地域の形成を図ることが必要

港湾分科会

「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方（中間報告の概要）」

基本方針

港湾政策を通じ、わが国産業の国際競争力強化や国民生活の質の向上に貢献する。
このため、中国等からの輸入貨物の増大や高付加価値製品製造業等の国内・臨海部への回帰等に対応するとともに、今後さらに進むと見られるグローバルな産業のサプライチェーンの構築を支援する施策をスピード感を持って進める。これにより、**わが国の企業が、諸外国との間で、貨物を安く、速く、確実に、安定的に、いつでも、直接届けられるような港湾サービスを提供**する。

今後推進すべき産業・地域経済支援のための具体的港湾施策

1.スーパー中枢港湾政策の充実・深化

- (1)スーパー中枢港湾政策の進捗管理の実施をふまえた政策の推進
- (2)コンテナターミナル機能の強化
- **産業競争力強化ゾーン（仮称）の設定**
- (3)港湾行政の広域連携の推進
- (4)スーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続

2.地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現

- (1)アジア域内コンテナ航路における企業のサプライチェーン構築の支援
- (2)スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等

3.産業・地域経済への支援

- (1)競争力のある臨海部産業エリアの形成
- **産業競争力強化ゾーン（仮称）の設定**

4.物流シーズ・ニーズに対応した港湾サービスの一層の向上　等

産業競争力強化ゾーン（仮称）の概要

臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成

- ○大規模で高度な民間物流施設の整備に対する支援の拡充等による立地の促進
- ○道路等インフラの整備による物流機能の向上
- ○特殊車両（構内シャーシ、45ft対応シャーシ等）の通行許可手続きの緩和による輸送効率化
- ○臨海部の土地の有効活用を図るため、諸規制のあり方等の検討　等

競争力のある臨海部産業エリアの形成

- ○公共埠頭の一体的な運営による効率性向上
- ○民間の提案・資金の活用等による荷役機械整備のスピードアップ
- ○道路等インフラの整備による物流機能の向上
- ○臨海部の土地の有効活用を図るため、諸規制のあり方等の検討　等

さらなる国際競争力強化に向けて今後取り組むべき課題

(1)国と地方との適切な役割分担

国家戦略としての港湾のあり方、国と地方の役割分担および官と民の役割分担等の観点から、ポートオーソリティ制度を含め、わが国港湾の広域的な連携の強化、一体的な運営等港湾のあり方に関する基本的課題について、直ちに検討に着手する必要がある。

(2)民間活動への更なる支援

(3)スーパー中枢港湾との適切な役割分担等、地域の港湾のあり方等の検討

航空分科会

１．交通政策審議会航空分科会開催の趣旨

・　近年における経済・社会活動のグローバル化に伴いアジア地域が一体的な経済・交流圏として相互依存関係を深めるとともに、相次ぐ自然災害等を背景に安全・安心な社会の構築が求められるなど、我が国の航空政策を取り巻く情勢が変化。
・　一方、厳しい財政事情の下、経済社会のニーズに対応した投資の重点化や既存ストックの活用による効率的・効果的な空港及び航空保安施設の整備及び維持・更新を図っていく必要。
・　このような状況へ適切に対応するため、長期的展望の下に今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する基本的方策を検討。
・　なお、本検討の成果は次期社会資本整備重点計画（計画期間：平成２０～２４年度）の策定に当たって活用することを予定。

２．主要な検討項目

○　空港整備の基本的考え方
○　国際競争力、地域競争力強化のための空港機能発揮のあり方
○　維持管理・更新、安全・安心対策等のあり方
○　空港・航空管制の運営のあり方
○　航空保安施設整備のあり方
○　その他

３．スケジュール

平成18年	9月25日	第１回	航空政策の現状について、航空政策のあり方を巡る諸課題・論点について
	11月 1日	第２回	空港会社（成田㈱、関空㈱、中部㈱）からのヒアリング
	11月29日	第３回	航空会社（JAL、ANA、NCA、SKY、ADO、SNA、SFJ、GXY）からのヒアリング
	12月15日	第４回	航空利用者等（日本通運、キヤノン、JTB、全国空港建設整備促進協議会（静岡県）、北海道）からのヒアリング
平成19年	2月 1日	第５回	航空需要予測について（試算）、首都圏における空港のあり方について
	2月22日	第６回	関西圏・中部圏・その他地域における空港のあり方等について
	3月16日	第７回	航空保安システムのあり方について
	4月26日	第８回	国際拠点空港のあり方について、空港・航空管制の運営について、空港・航空管制の利活用、維持管理・更新、安全・安心対策のあり方等について
	5月31日	第９回	航空需要予測について、アジア･ゲートウェイ構想について、今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について（答申素案）、アウトカム指標について
	6月21日	第10回	今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について（答申案）について

「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について」～戦略的新航空政策ビジョン～

アジアをはじめとする国際的なヒトとモノの流れの増大に対応し、人口の減少･高齢化という我が国の状況等も踏まえ、国際競争力の強化、地域活力の向上、安全安心の確保、アジア･ゲートウェイ構想の実現等に向けて、選択と集中により真に必要な事業に投資の重点化を図りつつ、戦略的な新航空政策を推進。

首都圏における空港のあり方

1．再拡張事業完成前の羽田空港において、上海虹橋とのチャーター便、北京オリンピック期間中の臨時チャーター便の実現を図るとともに、深夜早朝時間帯の国際旅客チャーター便等を推進。また、特定時間帯において、国際旅客チャーター便の実現を図る。

2．再拡張（2010年10月）後の羽田空港、北伸（2010年3月）後の成田空港

（1)再拡張後の羽田空港について、

①増加する発着枠により国内航空ネットワークを拡充。

②昼間時間帯において、国際旅客定期便を供用開始時に3万回就航。（路線は、国内線の最長距離を目安とする距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田にふさわしい路線を、近いところから検討し、今後の航空交渉により確定）

③深夜早朝時間帯において、騒音問題等に配慮しつつ、貨物便も含めた国際定期便を就航させ、首都圏における国際空港の24時間化を実現。

（2)成田空港について、北伸事業により増加する発着枠（2万回）を戦略的に活用してグローバルな航空ネットワークを拡充するとともに、都心とのアクセスを改善。

（3)羽田と成田の一体的活用に向けて、両空港の有機的連携を強化。

3．羽田と成田の両空港のさらなる容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討。

4．百里飛行場の整備、横田飛行場の共用化に向けた取組みの積極的な推進。

近畿圏における空港のあり方

1．関西空港のあり方

①我が国初の本格的24時間空港として、フル活用を推進。

②連絡橋料金の引下げをはじめとするアクセスの改善、物流施設の二期島への展開や構造改革特区制度の活用等による物流効率化策について検討。

③関西国際空港株式会社の財務構造の抜本的改善について、そのあり方を検討。

2．関西三空港における役割分担のあり方

①関西３空港懇談会において了承された役割分担の下で、３空港の利活用を推進することが適当。

②伊丹の空港整備法上の位置付けに関しては、３空港の役割分担を踏まえ、空港整備法上の空港種別の在り方の見直しの必要性等の論点を踏まえ、引き続き検討。

中部圏における空港のあり方

現在は滑走路１本のため週３日深夜にメンテナンスのため閉鎖されており、深夜貨物便等の推進のためには、将来に向けて、完全24時間化を検討し、フル活用を図る必要。そのためには地元の努力による需要の拡大を図りつつ、中部圏における空港間の役割分担を踏まえ、長期的な視野に立って中部空港の機能向上のあり方を検討。

三大都市圏以外の地域における空港のあり方

1．地域における拠点的な空港は、その機能の充実や、ネットワークの充実に向けた活用を推進。

2．福岡空港及び那覇空港は、2010年代には空港能力の限界への到達が見込まれることから、段階的に進められている総合的な調査の結果を踏まえ、抜本的な空港能力向上のための施設整備を含め、将来需要に適切に対応するための方策を講じる必要。

3．一般空港は、その質的な充実を図るとともに、観光振興のためにもその利用を促進し、既存ストックを最大限活用する必要。

航空保安システムのあり方

1．今後の航空交通量の増大に伴う空域の混雑等に対応するため、横田空域の削減や関東空域の再編による空域の拡大、ATM（航空交通管理）センターや管制システムの機能強化、RNAV（広域航法）等の新技術を活用した運航方式の導入等を総合的に推進。

2．航空管制の安全性向上のため、予防安全の見地に立った安全管理システム（SMS）の導入、管制官やパイロットのヒューマンエラー防止等のための各種支援システムの充実強化、リスク分散等による危機管理能力の強化を推進。

3．将来の航空保安システムについて、ICAO、欧米、アジア諸国等との国際連携を強化するとともに、産学官連携により新技術・新方式の調査・研究開発・評価を戦略的に推進。

既存空港の高質化、安全安心の確保、維持更新、物流機能の強化

1．既存空港の高質化を図るため、①就航率の改善、定時性の確保、②鉄軌道系も含めた空港アクセスの利便性の向上、③ユニバーサルデザイン化の推進、④国際化に対応したターミナル諸施設の機能向上、⑤観光情報提供機能の拡充、⑥小型機材に対応した整備等を推進。

2．航空セキュリティの確保や向上のための取組みを着実に推進。

3．地震災害時に緊急輸送の拠点となる空港等について、早急に耐震化を推進。

4．老朽化が進む既存施設について、ライフサイクルコストの縮減を図りつつ、計画的な更新を推進。

5．首都圏空港・関空・中部等における航空物流の機能強化。

国際拠点空港の運営体制等のあり方

国際拠点空港の完全民営化にあたっては、安全で利用者利便に沿った事業の安定的継続のため、経営の自主性の確保を尊重しつつ、公共的な役割や独占・代替不可能であるという特性を踏まえ、

①国の空港政策と空港会社の事業計画との整合を担保するような仕組みを構築すべき。

②着陸料等については、一定のルールにより適正な水準を確保すべき。

③外資の株式保有や大量株式保有に関するルールの制定、拒否権付株式の発行等を検討すべき。

④環境対策・地域共生策等の実施を確保する方策を講ずべき。

⑤適正な経営情報等に基づく十分な監視が行われるための措置を講じるべき。

⑥各国際拠点空港毎の設立の経緯等に起因する課題について整理すべき。

空港整備特別会計のあり方

1．空港整備特別会計の他の特会との統合の円滑な実施と事務・事業の合理化・効率化を推進。

2．将来において、空港整備特別会計の独法化等の検討を行うにあたっては、

①着陸料等の自己収入を歳出が大きく上回る状況が続き、独立採算は当面困難。多額の借入金の償還目途をつける必要。

②航空管制は、交通警察と同様に公権力の行使、ハイジャック・テロ・有事の対応、米軍や自衛隊との空域調整等が必要。

といった論点に加え、国内航空サービスが基幹空港による有機的ネットワークの構成により初めて適切に機能することや、空港をいかに効率的に運営していくかという点についても検討が必要。

3．空港整備特別会計の保有する国際拠点空港の株式の売却収入については、大都市圏拠点空港の国際競争力強化、空整特会の財務状況等の諸課題を踏まえつつ、その具体的な活用方策を検討。

空港の整備及び運営に関する制度のあり方

空港の着実な整備に加え、空港の運営面も重視していく必要があり、国際拠点空港をはじめとする空港の適正な運営を確保するための仕組みを早急に検討。