

国土交通行政をめぐる 最近の状況について(資料集)

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

国土交通行政をめぐる最近の状況について(資料集)目次

	ページ	(資料3) ページ
1. 我が国の国際競争力の強化	1～8	1～3
2. 観光立国の推進	9～13	4・5
3. 地域の自立と活性化	14～19	6
4. 安全・安心基盤の確立	20～32	7～9
5. 柔軟で豊かな生活環境の創造	33～41	10～13
6. 国土形成計画の策定	42～48	14
7. 今後の社会資本整備 (次期「社会資本整備重点計画」関係は別途)	49～58	15～17
8. イノベーションの推進	59～67	18・19
9. 海洋政策の総合的な推進	68・69	20～22

1. 我が国の国際競争力の強化

資料3: 1頁～3頁関係

地方空港とアジアとのダイレクトネットワークの展開

関西国際空港において
週496便のアジア便が就航
就航都市数:32都市
(うち外国企業68%、日本企業32%)

地方空港23空港において
週369便のアジア便が就航
就航都市数:22都市
(うち外国企業98%、日本企業2%)

福岡空港

ソウル:31便 釜山:9便 済州:6便
 北京:11便(うち大連経由:5便、青島経由:4便)
 大連:10便(うち5便北京行) 青島:4便(北京行)
 上海:28便 広州:7便 瀋陽:3便
 台北:21便(うち7便香港行) 香港:7便(台北経由)
 シンガポール:5便 バンコク:10便 マニラ:4便
 ホーチミン:4便

広島空港

ソウル:7便 上海:7便
 北京:4便(大連経由)
 大連:8便(うち4便北京行)
 台北:7便
 バンコク:2便

新北九州空港

広州:3便(上海経由)

長崎空港

ソウル:2便 上海:2便

大分空港

ソウル:2便

熊本空港

ソウル:3便

鹿児島空港

ソウル:3便 上海:2便

小松空港

ソウル:4便 上海:3便

美保空港

ソウル:3便

秋田空港

ソウル:3便

新潟空港

ソウル:7便 上海:2便
 ハルビン:4便
 ウラジオストック:2便
 ハバロフスク:2便

新千歳空港

ソウル:7便 釜山:3便
 香港:4便 瀋陽:2便
 台北:13便 上海:3便
 ユジノサハリンスク:1便

旭川空港

ソウル:3便

函館空港

ソウル:3便
 ユジノサハリンスク:2便

青森空港

ソウル:4便

仙台空港

ソウル:7便 台北:2便
 長春:2便 北京:6便
 (うち大連経由:2便、上海経由:3便)

福島空港

ソウル:3便 上海:2便

富山空港

ソウル:3便 上海:3便
 大連:4便
 ウラジオストック:3便

岡山空港

ソウル:7便 上海:7便

高松空港

ソウル:3便

松山空港

ソウル:3便 上海:2便

宮崎空港

ソウル:3便

那覇空港

ソウル:3便 上海:2便
 台北:14便 マニラ:3便

中部国際空港
において週282便
のアジア便が就航
就航都市数:22都市
(うち外国企業67%、
日本企業33%)

静岡空港(建設中)

※2007年4月1日現在の定期旅客便数。
 なお、記載の数字は週当たりの往復便数であり、経由の場合、経由地も1便として計上。

成田・羽田の一体的運用による首都圏の国際航空需要への対応

首都圏における旺盛な国際航空需要に対応し、我が国及び首都圏の国際競争力を維持・強化していくため、2010年10月末以降、国際線の基幹空港である成田空港と、近距離国際線についてこれを補完する羽田空港とを一体的に運用

現 状

首都圏に対する旺盛な国際航空需要にもかかわらず、空港制約の問題から、特に近年急速に需要が拡大するアジア諸国とのネットワーク拡大の要請に応えることが困難

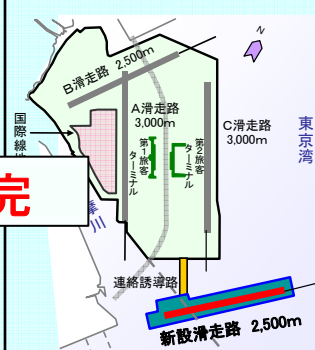
2010年10月末以降

成田空港B滑走路の北伸



北伸による平行滑走路の2,500m化の推進により、発着回数が2万回増加(20万回→22万回)

羽田空港の再拡張事業



新滑走路の整備により、年間発着能力が29.6万回から40.7万回に増加

昼間時間帯は、供用開始時に3万回の国際旅客便を就航(これまでの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、今後の航空交渉で確定)。深夜早朝時間帯は、騒音問題等に配慮しつつ、貨物便も含めた国際定期便(欧米便も可能)を就航。

補完

我が国及び首都圏の国際競争力を維持・強化していくため、2010年10月末以降、

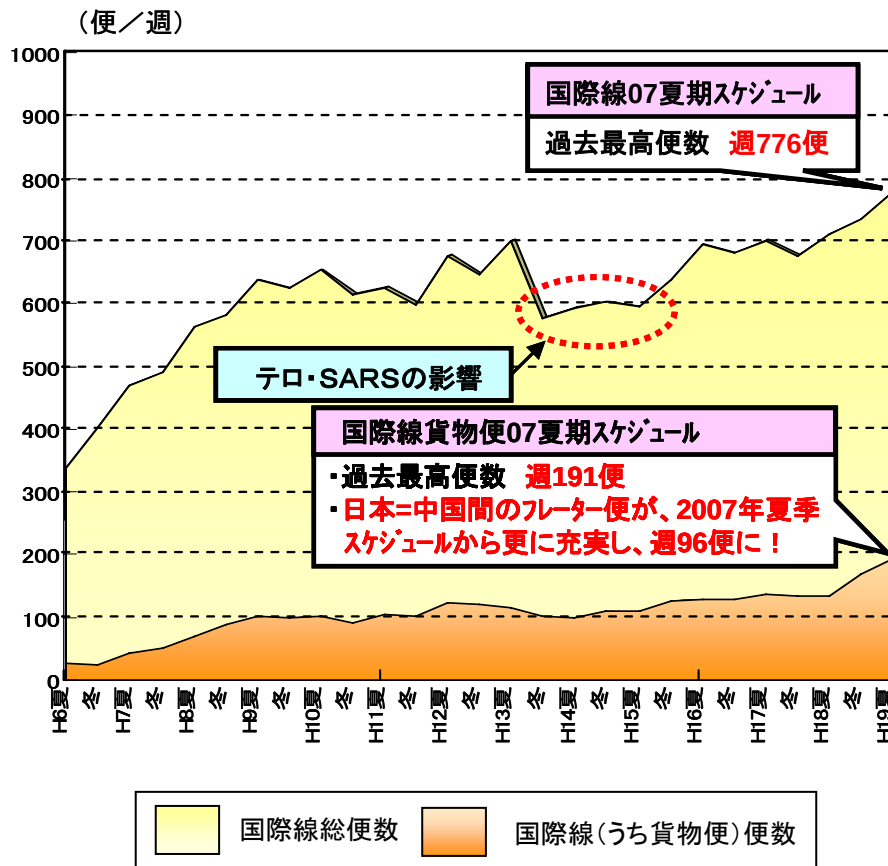
- ・首都圏において新たに提供される約5万回の国際線発着枠を一体的にとらえ、貴重な資源として、**戦略的に活用**
- ・「成田は国際線の、羽田は国内線の基幹空港である」との基本的考え方は維持しつつ、**首都圏における拠点空港として密接不可分な両空港を車の両輪として一体的に運用**

関西国際空港

平成19年8月2日第二滑走路供用開始により、我が国初の「本格24時間空港」が実現！

- ・海上空港として騒音等の環境問題に完全対応した空港
- ・機動的な物流施設展開による国際物流拠点としての大きな潜在力
- ・際内乗り継ぎ機能は、我が国全体の広域的な国際交流の実現に貢献

国際旅客・貨物便を中心に過去最大のネットワークを構築



関空の利用促進

関空利用促進に向け、地元も真摯な取り組み

□関空全体構想促進協議会(H10.7～)

- ・利用促進事業(H19予算7億円)
→新規就航奨励金、旅行商品への支援

□関空利用促進本部(H17.3～)

- ・関空利用促進宣言(H19.5現在1275社)

□国際物流戦略チーム(H17.6～)

- ・関空～上海深夜貨物便の社会実験(H18.8～)
→06年冬ダイヤより平日デイリー運航化

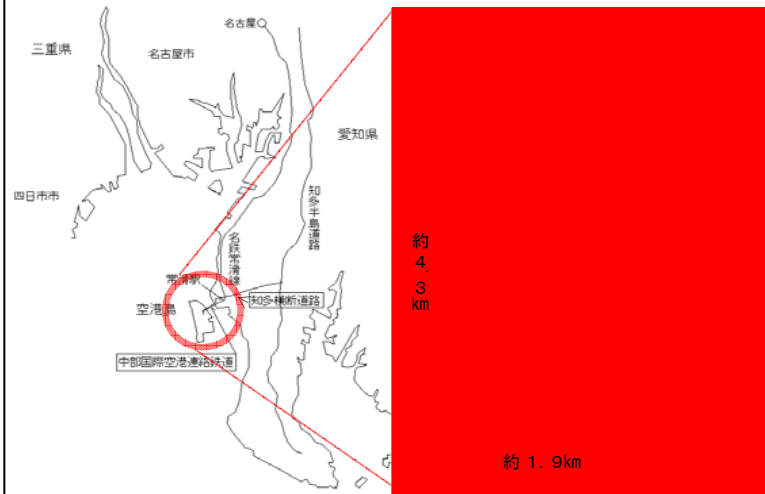
関西国際空港の現状



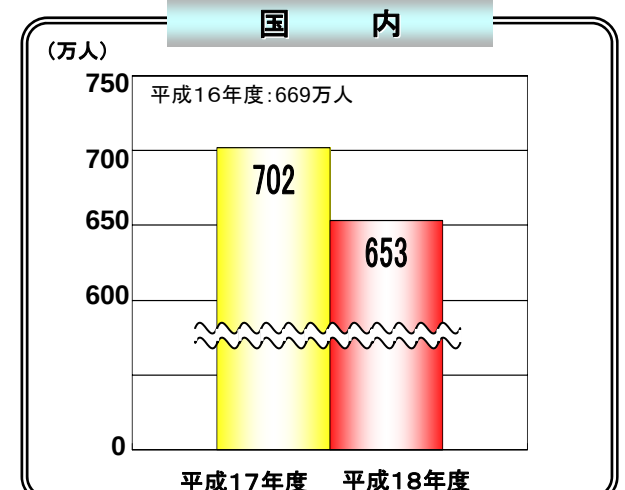
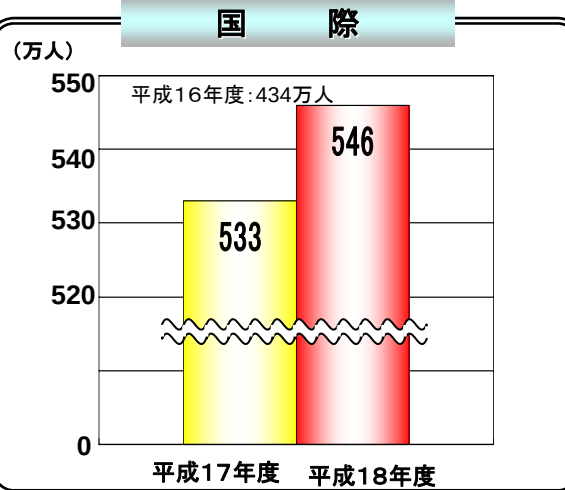
中部国際空港

平成17年2月17日の開港後、愛知万博特需等を背景に、平成17年度は国際航空旅客は対前年比3割増、国際航空貨物は同約13割増など、利用状況は好調。平成18年度に入り、国内線は、万博特需抜きの数字に落ち着いているが、国際線は引き続き好調。

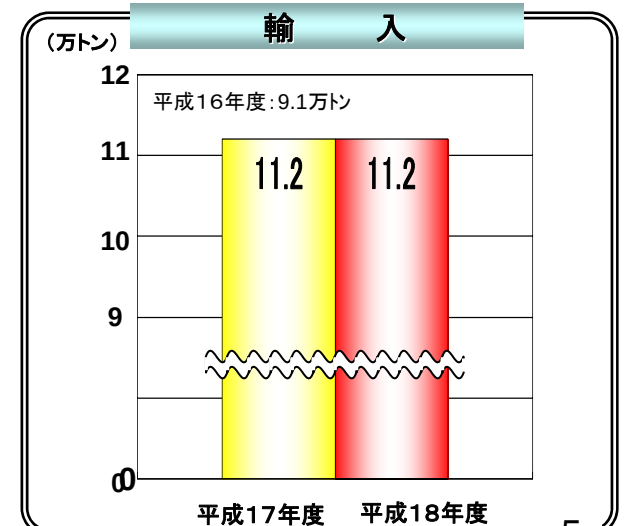
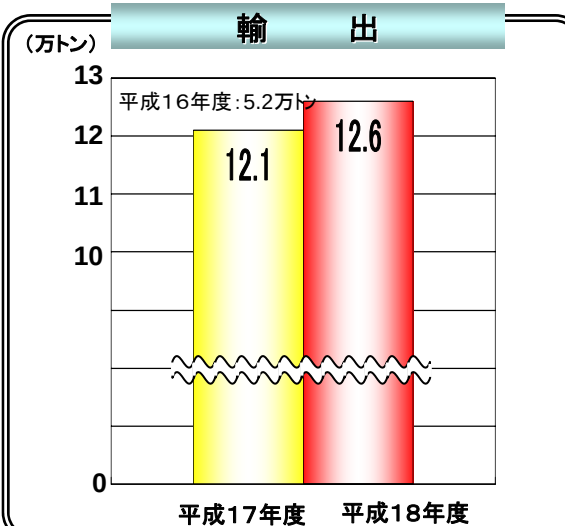
事業の概要



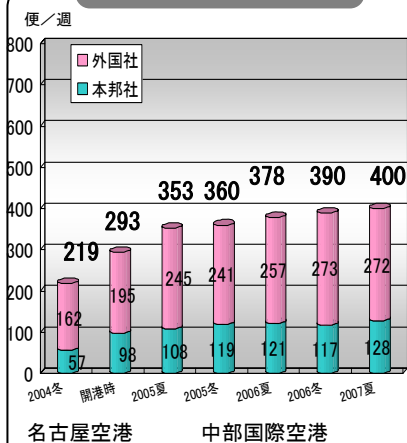
航空旅客数比較



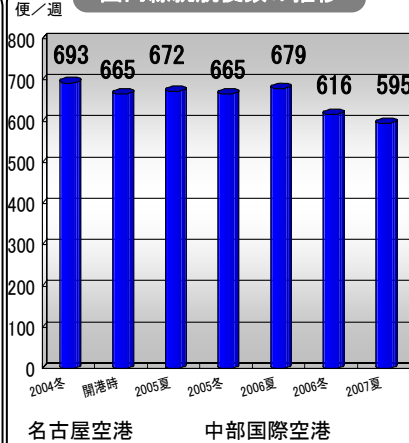
国際航空貨物取扱量比較



国際線就航便数の推移



国内線就航便数の推移



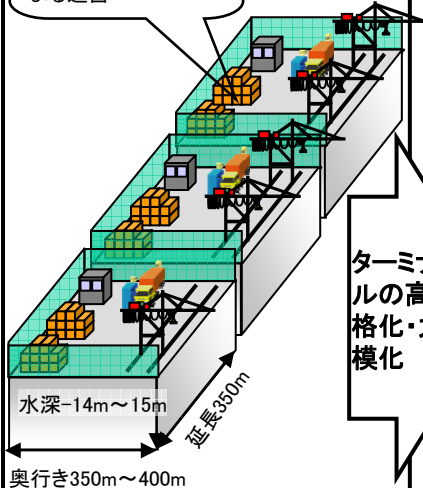
※中部国際空港(株)公表資料より作成。旅客数と貨物取扱量の平成16年度数値(名古屋空港)は、一部、中部空港の実績値を含む。

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

- 京浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港において、次世代高規格コンテナターミナルの形成等ハード・ソフト一体となった総合的取り組みによるスーパー中枢港湾プロジェクトを推進
- 平成22年度までに港湾コスト約3割低減(釜山港、高雄港並み)、リードタイムの短縮(3~4日をシンガポール港並みの1日程度へ)を実現

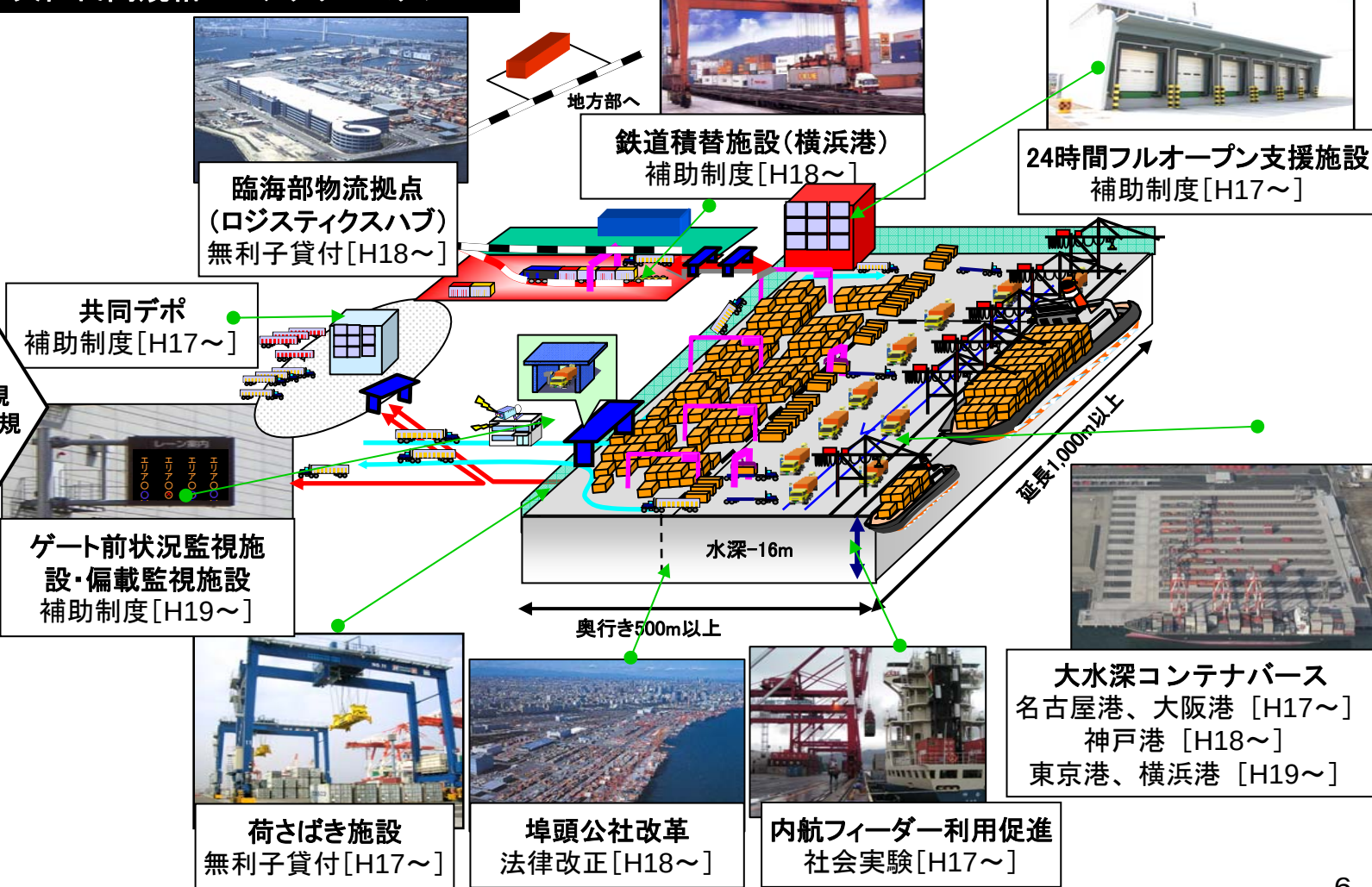
現行ターミナル

個別の施設及びオペレーションシステムによる運営



ターミナルの高規格化・大規模化

次世代高規格コンテナターミナル



アジア物流の増大等に対応した拠点港湾の機能向上

- アジア地域とのスピーディーでシームレスかつ低廉な物流体系の構築（国際ユニットロードターミナルの整備、小口積替円滑化支援施設の整備 等）
- 「海上輸送よりも速く、航空輸送よりも安い」物流サービスを提供（ホットデリバリー、Sea & Rail 等）
- 国内各地とアジア各地とのダイレクト航路の充実
- 多目的国際ターミナルプロジェクトの推進により、産業の立地に資するばら積み貨物や機械の安定的・低廉な輸送を確保し、地域の経済と雇用を支え、地域の活性化を促進

国際ユニットロードターミナルの整備

- ・貨物をシャーシやコンテナ等にまとめて（ユニット化）積み卸しをするためのターミナルを整備

【国際フェリー／RoRo船】

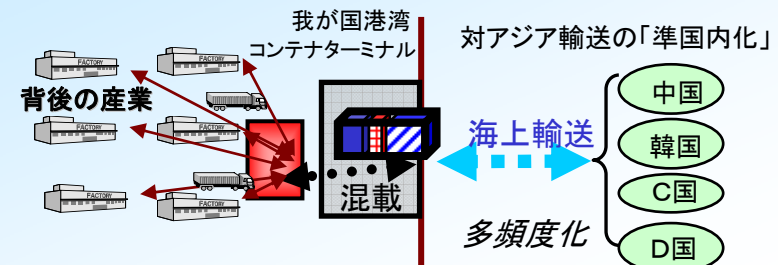


～迅速な積み降ろし～



小口積替円滑化支援施設の整備

- ・多頻度小ロット輸送のニーズに対応して、複数の小口貨物を積替え、混載を行うための施設を整備



国際輸送と国内輸送のシームレスな接続

- ・国際貨物の国内輸送への接続を容易にするためのハード・ソフトのインフラを整備

【内航海運】



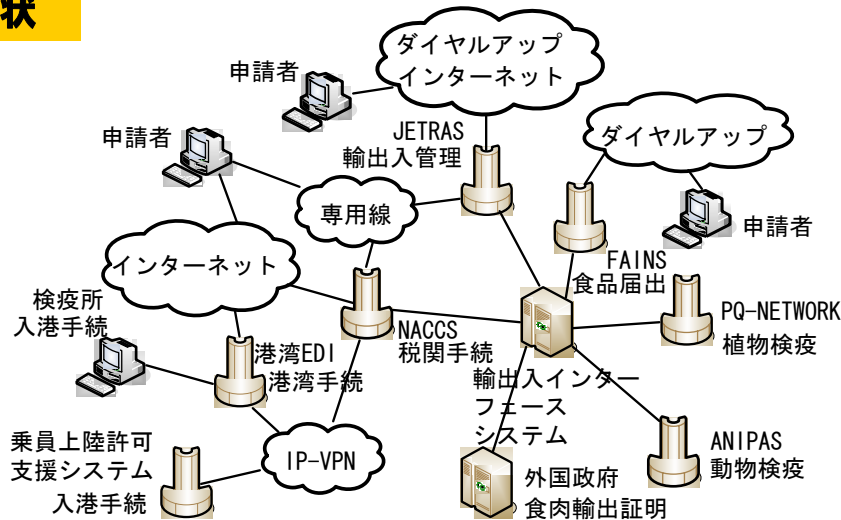
【鉄道輸送】



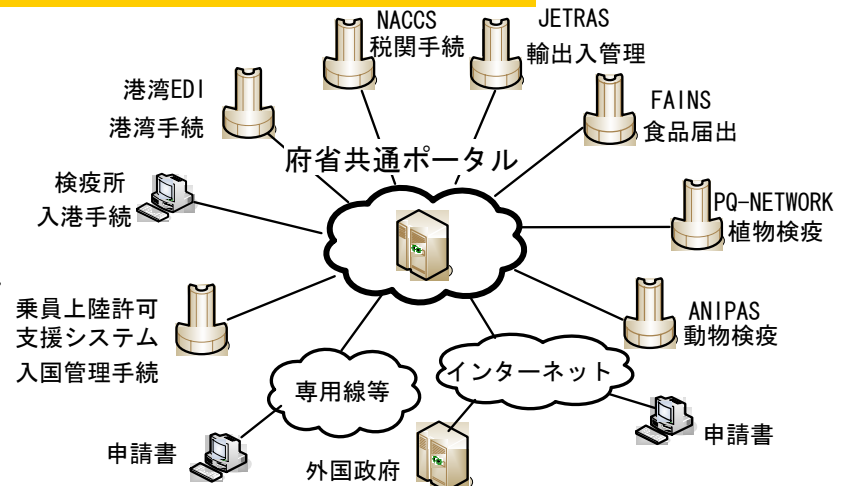
次世代シングルウィンドウの概要

基本方針 輸出入・港湾手続等に係る窓口の完全一本化

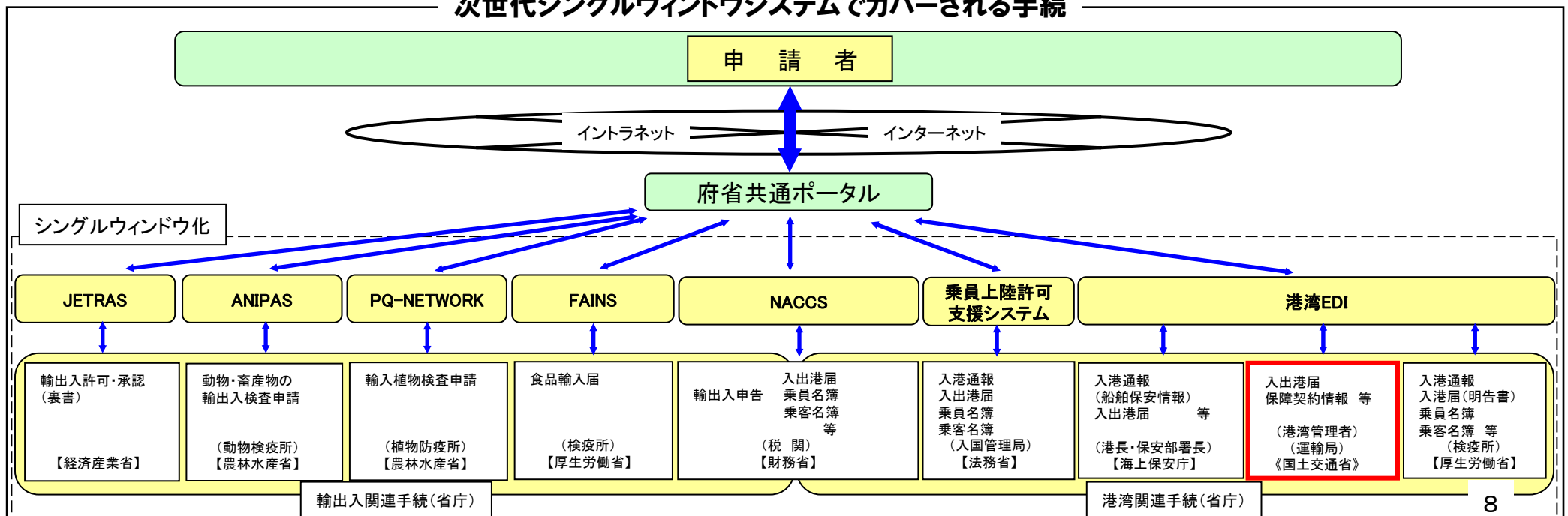
現状



将来(平成20年10月稼働予定)



次世代シングルウィンドウシステムでカバーされる手続



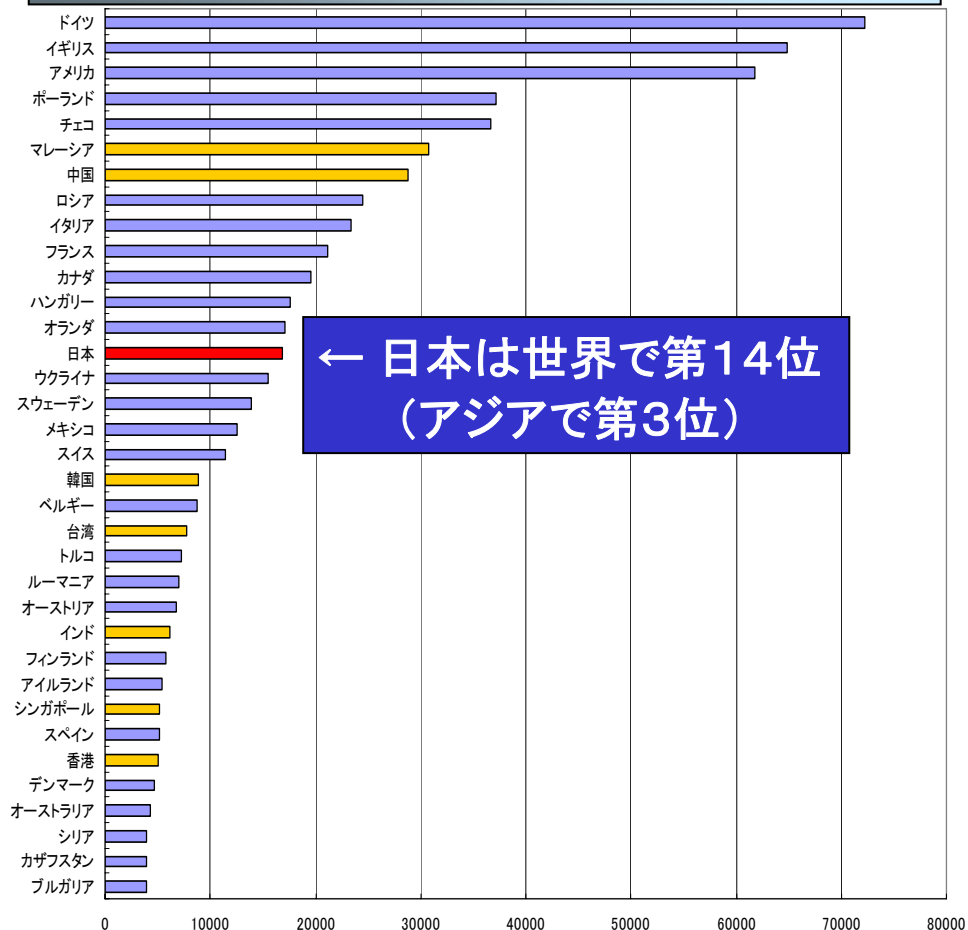
2. 観光立国の推進

資料3:4・5頁関係

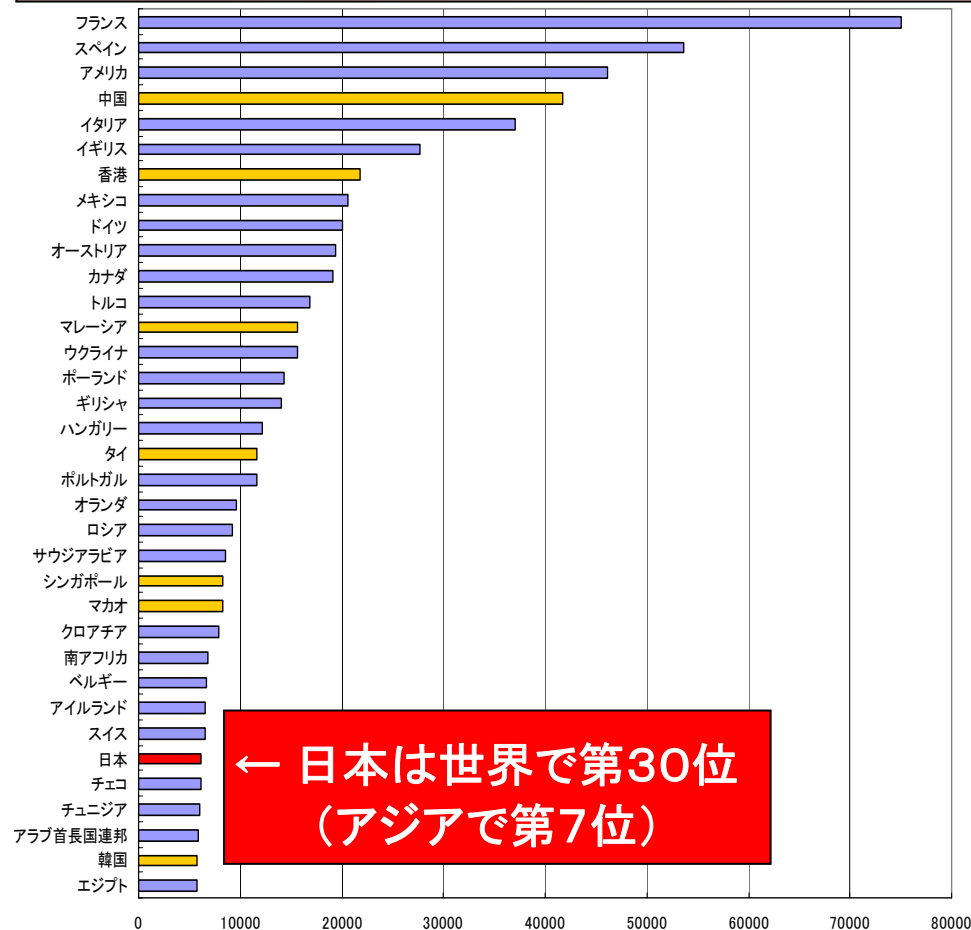
主要国における出入国旅行者数国際ランキング

我が国は出国旅行者数(アウトバウンド)に比べて入国旅行者数(インバウンド)が少ない

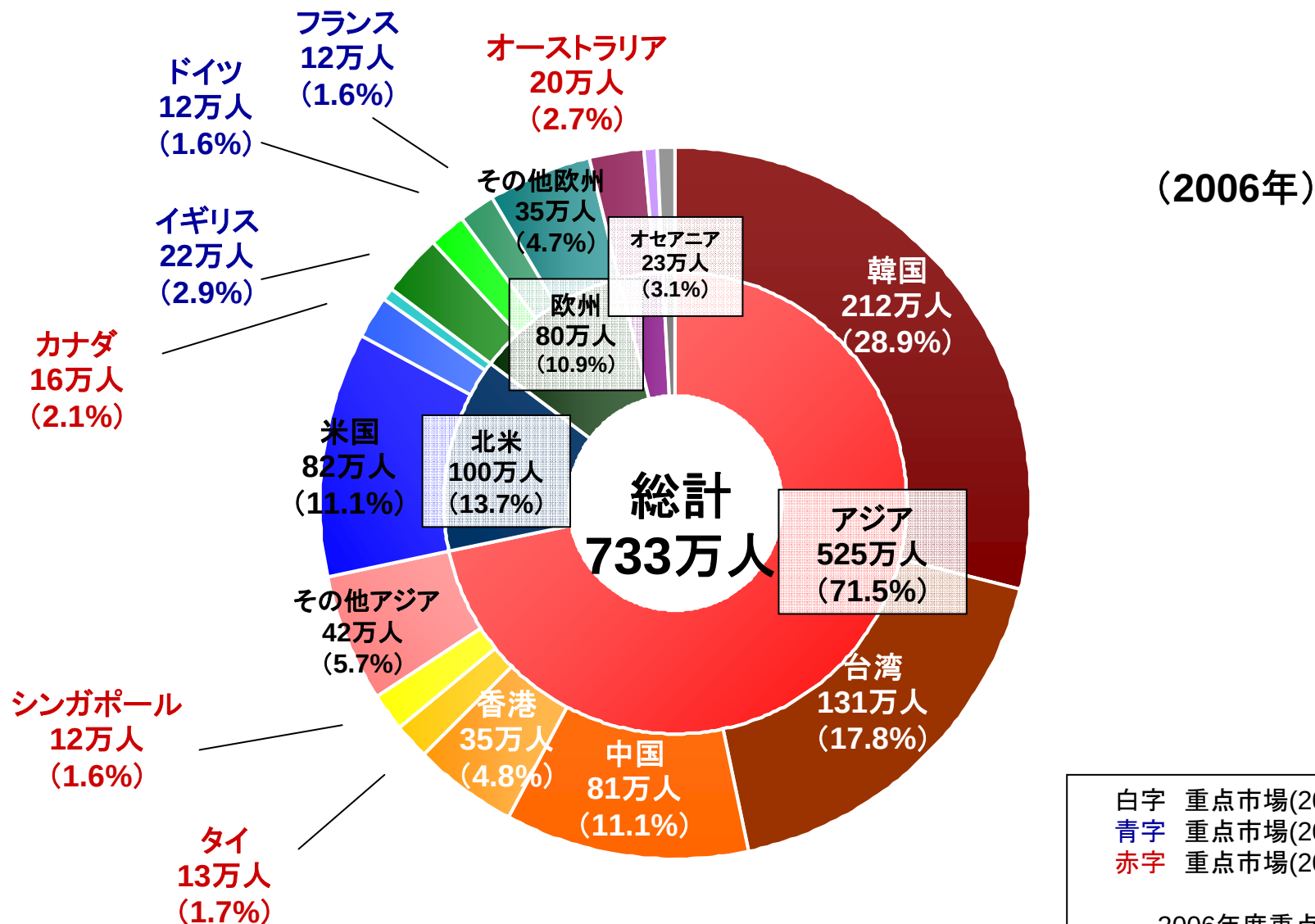
出国旅行者数国際ランキング(2004年) (アウトバウンド)



外国人旅行者受入数国際ランキング(2004年) (インバウンド)



国・地域別訪日外国人旅行者の割合



観光立国推進基本法の概要（１）

観光基本法（昭和38年）を全面改正。平成18年12月13日成立、平成19年1月1日施行。

題 名

観光立国の実現を国家戦略として位置づけ、その実現の推進を内容とするものであることにかんがみ、題名を「観光基本法」から「観光立国推進基本法」に改正。

前 文

少子高齢社会の到来や本格的な国際交流の進展を視野に、観光立国の実現を「21世紀の我が国経済社会の発展のために不可欠な重要課題」と位置付け。

目 的

観光立国の実現に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民経済の発展、国民生活の安定向上及び国際相互理解の増進に寄与すること

基 本 理 念

観光立国の実現を進める上での

- ①豊かな国民生活を実現するための「住んでよし、訪れてよしの国づくり」の認識の重要性
- ②国民の観光旅行の促進の重要性
- ③国際的視点に立つことの重要性
- ④関係者相互の連携の確保の必要性を規定

関係者の責務等

- ①国の責務 … 観光立国の実現に関する施策を総合的に策定し実施する
- ②地方公共団体の責務 … 地域の特性を活かした施策を策定し実施する。また、広域的な連携協力を図る
- ③住民の責務 … 観光立国の重要性を理解し、魅力ある観光地の形成への積極的な役割を担う
- ④観光事業者の責務 … 観光立国の実現に主体的な取り組むよう努める。

「観光立国推進基本計画」の作成

- 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
- ②観光立国の実現に関する目標
- 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
- ④その他、必要な事項を盛り込んだ、閣議決定による観光立国推進基本計画を策定。（国土交通大臣がとりまとめを担当）

観光立国推進基本法の概要（２）

観光立国の実現のための新たな国の取組みに関する規定の整備

新たな国の取組みについて規定。

国際競争力の高い 魅力ある観光地の形成

- 国際競争力の高い魅力ある観光地の形成
- 観光資源の活用による地域の特性を生かした魅力ある観光地の形成
- 観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備

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

- 観光産業の国際競争力の強化
- 観光の振興に寄与する人材の育成

観光立国の実現 ー 住んでよし、訪れてよしの国づくり ー

国際観光の振興

- 外国人観光旅客の来訪の促進
- 国際相互交流の促進

国内外からの観光旅行の 促進のための環境の整備

- 観光旅行の容易化及び円滑化
- 観光旅行者に対する接遇の向上
- 観光旅行者の利便の増進
- 観光旅行の安全の確保
- 新たな観光旅行の分野の開拓
- 観光地の環境及び良好な景観の保全
- 観光に関する統計の整備

3. 地域の自立と活性化

資料3:6頁関係

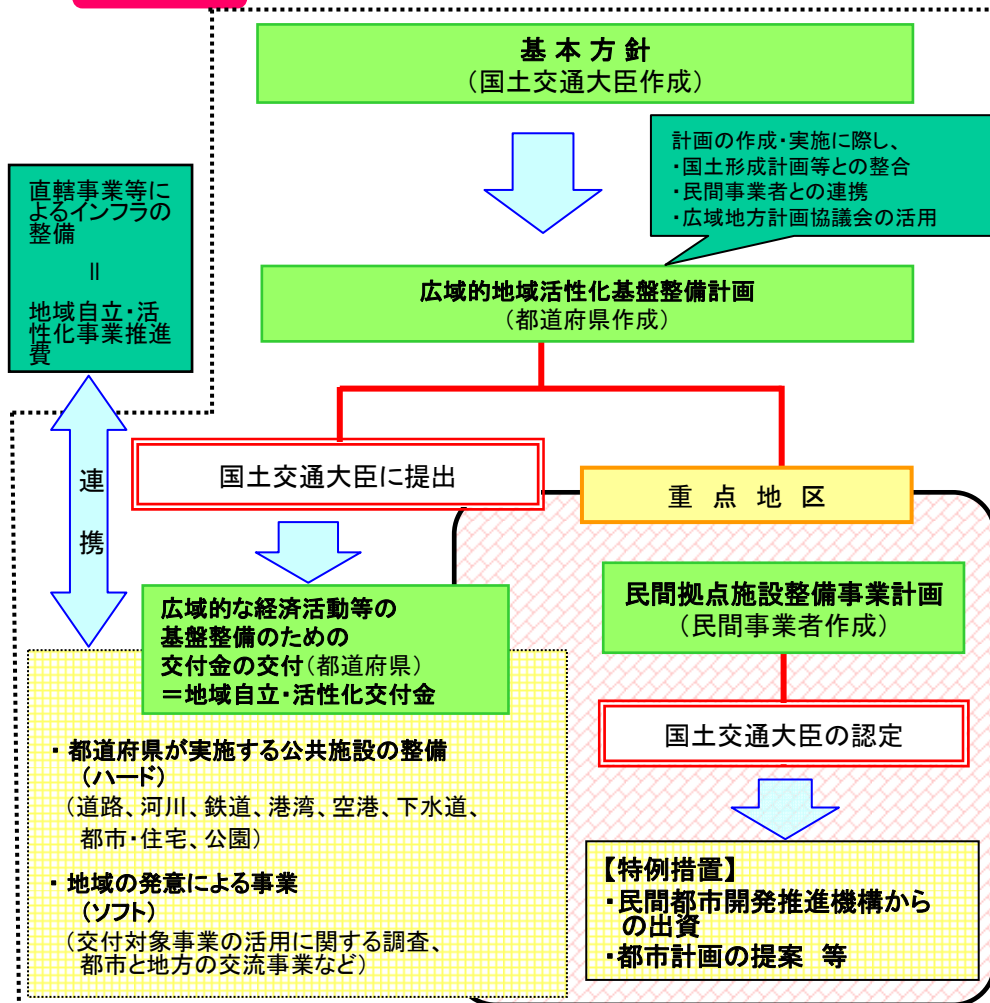
広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律（平成19年法律第52号）

目的

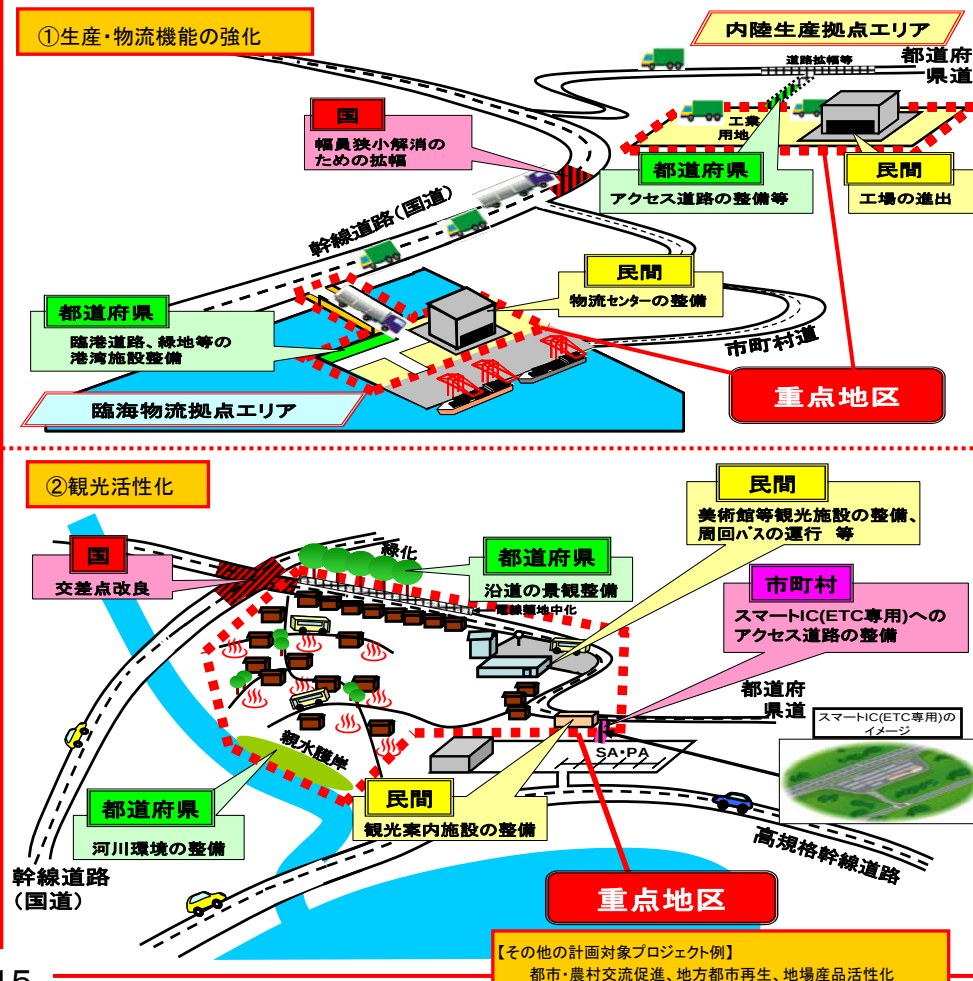
- ・人口、経済力等で欧州一國に匹敵し東アジア等との直接の交流を深めつつある地域ブロックの自立・活性化を促進
 - ・アジア地域や国内各地の広域にわたる経済活動等の促進により、地域を活性化
 - ・民間と連携した地域の発意による自立・活性化戦略に基づき総合的な支援を展開
- ①広域的な経済活動等に不可欠な公共施設を集中的に整備 ※
- ②広域的な経済活動等の拠点となる民間の拠点施設整備への支援、都市計画手続の特例等

※会議場、オフィスビルなど（公共施設整備を伴うもの）

制度概要



プロジェクトイメージ



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)

—主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援—

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針(国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定
※国家公安委員会、環境大臣に協議

1. 計画の作成・実施

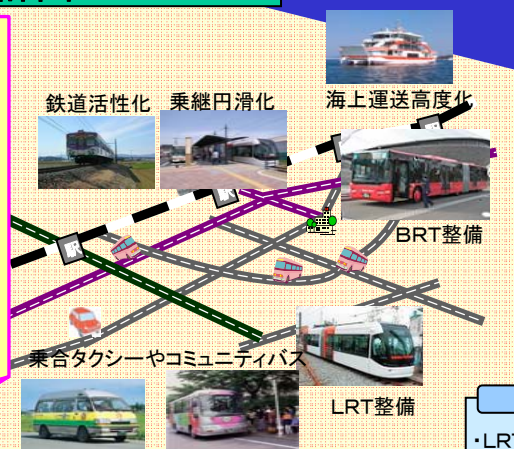
協議会

市町村 公共交通事業者※ 道路管理者 港湾管理者 公安委員会* 住民* 等
※鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

- ・協議会の参加要請応諾義務
(*公安委員会、住民は除く)
- ・計画策定時のパブリックコメント実施
- ・計画作成等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域のバス交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、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。国は、これを総合的に支援。



【地域公共交通特定事業】

- ・LRTの整備
- ・BRTの整備、オムニバスタウンの推進
- ・海上運送サービスの改善
- ・乗継の改善
- ・地方鉄道の再生

予算等

- ・計画策定経費支援
- ・関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- ・地方債の配慮
- ・情報、ノウハウの提供
- ・人材育成 等

法律上の特例措置

- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・LRT車両購入費、BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化
- ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- ・関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等

国による総合的支援

2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV(デュアルモード・ビークル)

- ・軌道と道路の両方の走行が可能な車両



IMTS(インテリジェントマルチモード・トランジット)

- ・磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両



水陸両用車



等

注1 LRT(Light Rail Transit)

低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

注2 BRT(Bus Rapid Transit)

輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成19年法律第19号）

都市機能の高度化及び居住環境の向上を図るため、国土交通大臣による民間都市再生事業計画の認定を申請することができる期限の延長、防災街区整備地区計画の区域内において建築物の容積を配分する制度の創設、市町村による国道又は都道府県道の管理の特例措置の拡充等を行う。

都市の再生・地域の活性化

民間活力による都市開発

都市の「負の遺産」の解消

地域の担い手への支援

都市再生特別措置法、密集市街地整備法、道路法等の改正

都市再生の起爆剤となる拠点整備

都市再生緊急整備地域

まちづくり交付金の計画区域

民間都市再生事業計画

民間都市再生整備事業計画



【東京ミッドタウン】【高松丸亀町商店街】【飯田市橋南再開発】

- ・民間都市再生事業計画の認定申請期限の延長
- ・都市再生機構によるまちづくり交付金の計画の作成支援業務の期限の延長

都市の競争力・成長力の強化、経済の好転の
地方都市への波及

都市の「負の遺産」である密集市街地の早期解消

密集市街地 全国約25,000ha
重点密集市街地 全国約 8,000ha

→最低限の安全性確保に向けた進捗状況は約3割(H17)



【東京】

重点密集市街地：約2,300ha



【大阪】

重点密集市街地：約2,300ha

- ・道路と一体的に整備する受け皿住宅等の敷地に容積を移転できる地区計画制度の創設
- ・老朽住宅居住者の受け皿を、地方公共団体の要請により都市再生機構が整備
- ・用地買収方式による第二種市街地再開発事業の面積要件を緩和
- ・権利変換手法による防災街区整備事業の地区要件を緩和

- ・危険な老朽住宅の除却及び地区の特性に応じた規制の合理化による建替えの促進
- ・面的整備事業による基盤整備と建替えを一体的に推進

地域の担い手を活かした地域の活性化

市町村都市再生整備協議会の創設

構成員

- ・市町村、都市再生整備推進法人等の指定法人、NPO法人等

市町村のまちづくりに
対する地域の担い手の
ニーズの反映

都市再生整備推進法人の指定制度

民間都市開発
推進機構

市町村

↓ 指定

都市再生整備推進法人

助成

↓ 助成

地域資源を活用した特色あるまちづくりへの支援



景観形成・観光振興等の
住民等が行うまちづくり事業

地域のニーズに即した柔軟な道路管理制度

- ・市町村による国道・都道府県道の歩道等の整備の代行、要請
- ・道路管理者と沿道住民による道路外利便施設の協定制度、NPO等による道路占用の特例

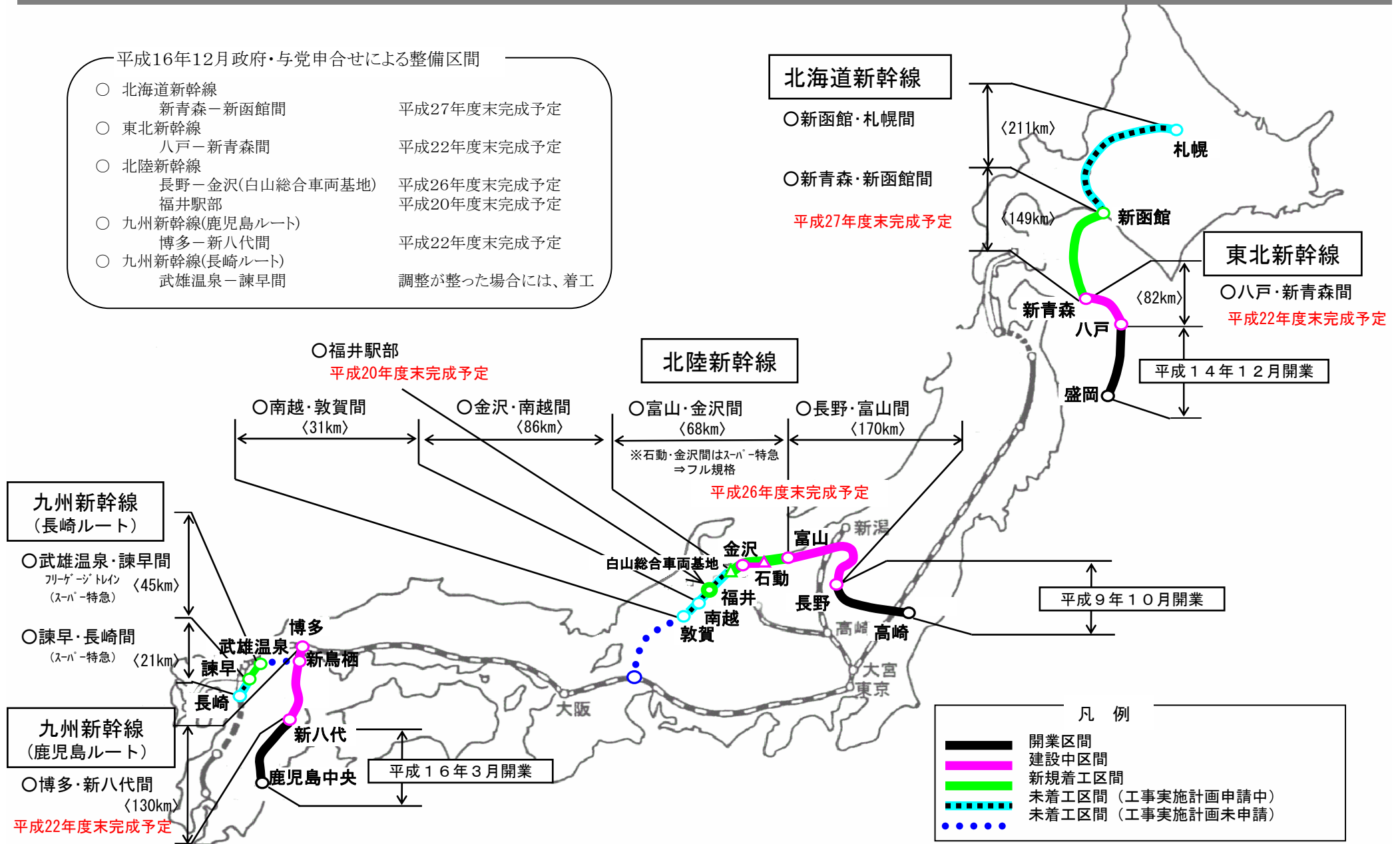
安全な歩行空間、地域のにぎわい
・交流の場としての道路の多様な機能の発揮



整備新幹線の現状（平成16年12月 政府与党申合せ）

平成16年12月政府・与党申合せによる整備区間

- 北海道新幹線
新青森－新函館間 平成27年度末完成予定
- 東北新幹線
八戸－新青森間 平成22年度末完成予定
- 北陸新幹線
長野－金沢(白山総合車両基地) 平成26年度末完成予定
福井駅部 平成20年度末完成予定
- 九州新幹線(鹿児島ルート)
博多－新八代間 平成22年度末完成予定
- 九州新幹線(長崎ルート)
武雄温泉－諫早間 調整が整った場合には、着工



4. 安全・安心基盤の確立

資料3:7頁～9頁関係

「新潟県中越地震」 （平成16年10月）

- 中越地震により旧山古志村において1,419箇所で山腹等が崩壊し大規模な河道閉塞(天然ダム)が多数発生、高速道路、国道、県道では200箇所を超える通行止めが発生。
- 新潟県からの要請を受け、国道291号の災害復旧・砂防事業を新潟県に代わって実施。国が一括的かつ効率的に推進するため「中越地震復旧対策準備室」を北陸地方整備局内に設置

国による支援

◆一刻も早い被災地の復興を支援するため、災害対策車の派遣や、市町村の災害状況の調査、復旧に係る工法検討の支援、下水道、住宅・宅地等の専門家による調査の支援を実施

支援内容	期間	市町村数	延べ人数
災害対策機械(照明車等)の派遣	10月25日～	2	--
住宅の応急危険度判定の支援	10月25日～11月10日	15	3,821
衛星携帯電話の提供	10月26日～	1	--
土砂災害危険箇所等の点検	10月27～31日	17	500
被災宅地危険度判定の支援	10月27～11月5日	14	172
下水道施設の被災状況調査	10月28～11月5日	16	1,567
市町村道の道路災害復旧支援	10月30～11月3日	5	550
災害復旧事業に係る作業支援	11月8日～	11	1,167
合計		--	7,777



瓦礫と化した国道291号の被災状況の調査 (H16.11.6 山古志村)



下水道の被害状況把握のための調査 (出雲崎町)

直轄による対応	時期
中越地震復旧対策室の設置(準備室は11月5日)	11月11日設置
国道291号(山古志村地内)の直轄権限代行による災害復旧	11月4日知事に決定通知(官報告示:11月11日)
直轄砂防災害関連緊急事業(山古志村地内)	11月5日採択



国道291号の復旧工事着手 (H16.11.11)



国道291号開通(H18.9.4)



寸断した国道291号と天然ダム



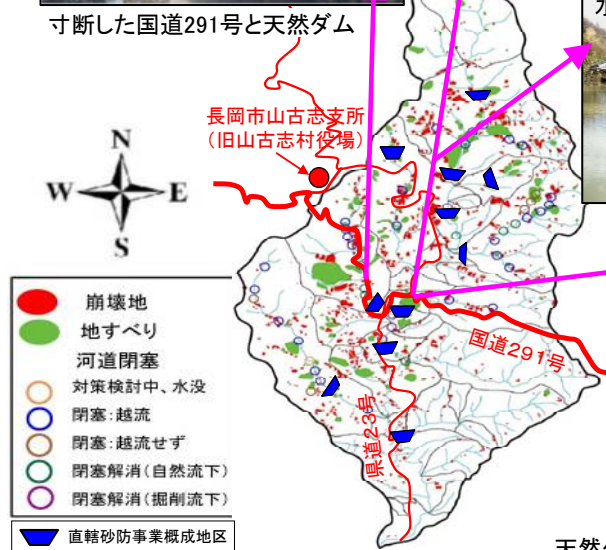
地すべり土塊が芋川を閉塞



河道閉塞により湛水し、家屋が浸水した東竹沢上流の木籠集落



天然ダムにより水没した国道291号



巨大地震の震源域と被害想定

- わが国は、世界的にも地震大国であり、巨大地震が発生する可能性は極めて高い。
- 首都直下地震が起きた場合の経済被害は112兆円と試算。間接被害(被害総額の約4割)により、わが国経済社会の機能が破滅的被害を受ける恐れ。また、被害総額の約半分は建物被害。
- 東南海・南海地震などでは津波による人的被害が顕著。

○過去30年の地震と
巨大地震の震源域

日本海溝・千島海溝周
辺海溝型地震

首都直下地震(M7級)

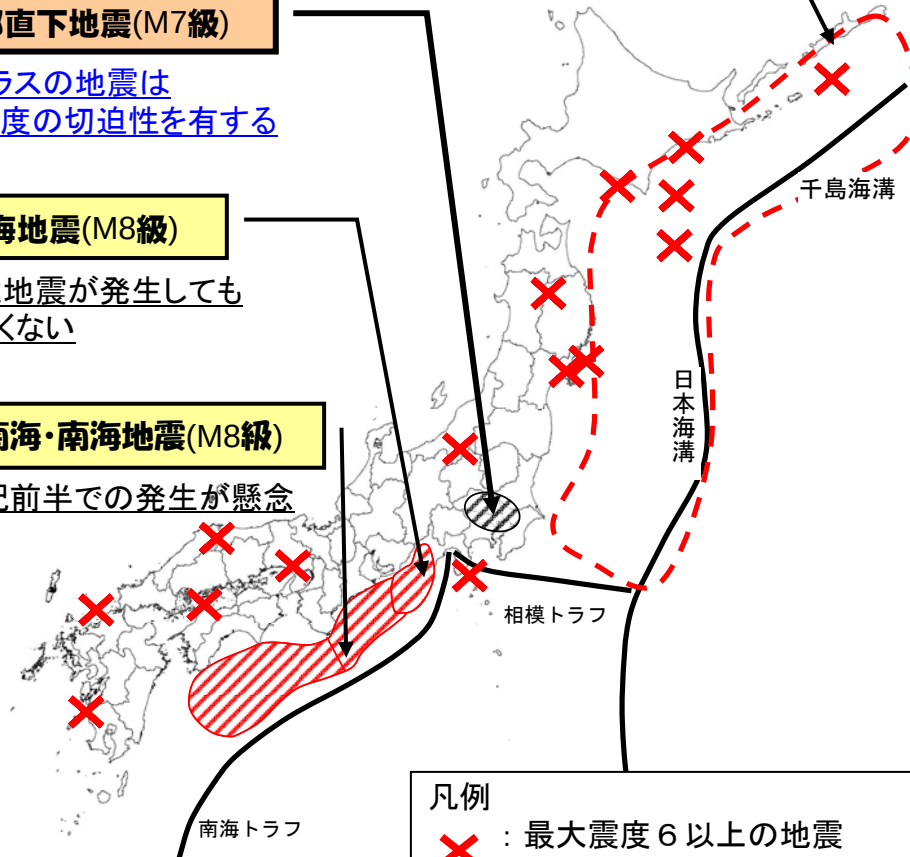
M7クラスの地震は
ある程度の切迫性を有する

東海地震(M8級)

いつ大地震が発生しても
おかしくない

東南海・南海地震(M8級)

今世紀前半での発生が懸念



凡例

- ✕ : 最大震度 6 以上の地震
(本震) (但し 1975 年以降)
- 斜線 : 想定震源域

	首都直下地震	東海地震	東南海・南海地震
人的被害(最大)			
死者数	約13,000人	約7,900 ~9,200人	約12,100 ~17,800人
揺れ (建物倒壊等)	約3,300人	約6,700人	約6,600人
津波		約400 ~1,400人	約3,300 ~8,600人
火災	約8,000人	約200 ~600人	約100 ~500人
崖崩れ	約600人	約700人	約2,100人
経済被害(最大)			
直接被害	約67兆円	約26兆円	約43兆円
建物被害	約55兆円	約18兆円	約30兆円
間接被害	約45兆円	約11兆円	約14兆円
生産停止	約13兆円	約3兆円	約5兆円
交通寸断	約6兆円	約2兆円	約1兆円
地域外波及	約26兆円	約6兆円	約8兆円
合計	約112兆円	約37兆円	約57兆円

中央防災会議資料より

※首都直下地震の人的被害(最大)は都心西部直下地震(M6.9)、経済被害(最大)は東京湾北部地震(M7.3)。

※経済被害には、人的被害及び公共土木被害は含まれていない。

※平成17年度国家予算(一般会計)は約82兆円(うち、一般歳出は約47兆円)。

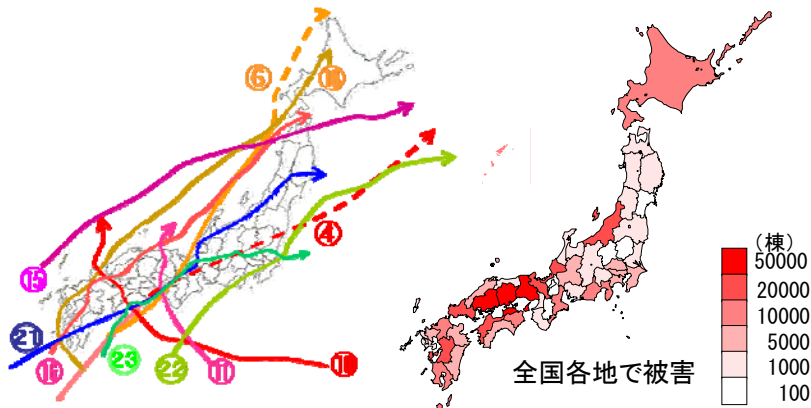
近年発生している大規模災害

平成16年度

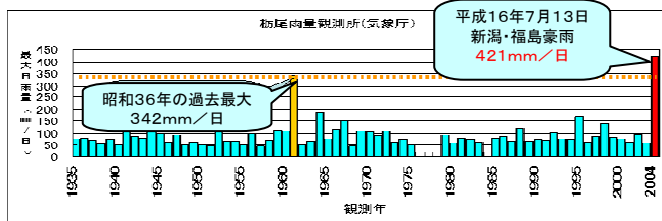
- これまでの記録を超える**梅雨期の集中豪雨**や**10個の台風上陸**等により、全国各地で水害・土砂災害、高潮が頻発
- 死者・行方不明者240名、浸水家屋199,371棟**

○上陸した台風(10個)の経路

○各都道府県の被害棟数



○新潟豪雨(日最大雨量を更新)



台風16号 高潮災害(香川県高松市)

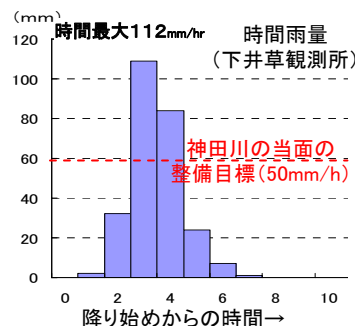


台風23号(兵庫県豊岡市:円山川)

平成17年度

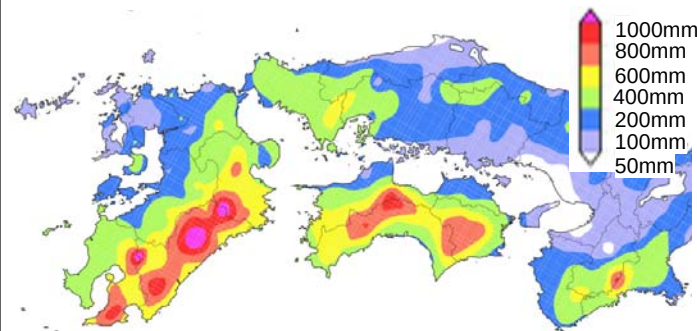
- 首都圏で**時間雨量100mm以上**、九州南部で**総雨量1,000mm以上**の豪雨
- 死者・行方不明者数41名、浸水家屋32,581棟**

○台風14号による総雨量の分布



東京杉並区(平成17年9月)

○台風14号による総雨量の分布



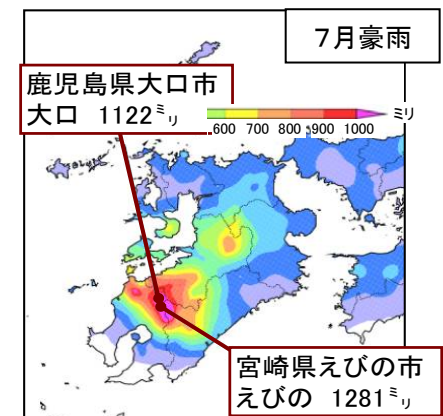
台風14号の豪雨による土石流災害
鹿児島県垂水市(平成17年9月)



大淀川支川大谷川の
越水による浸水被害
宮崎県下小松[しもこまつ]地区
(平成17年9月)

平成18年度

- 九州南部では昨年に続き**総雨量1,000mm以上**の豪雨
- 死者・行方不明者数42名、浸水家屋25,804棟**



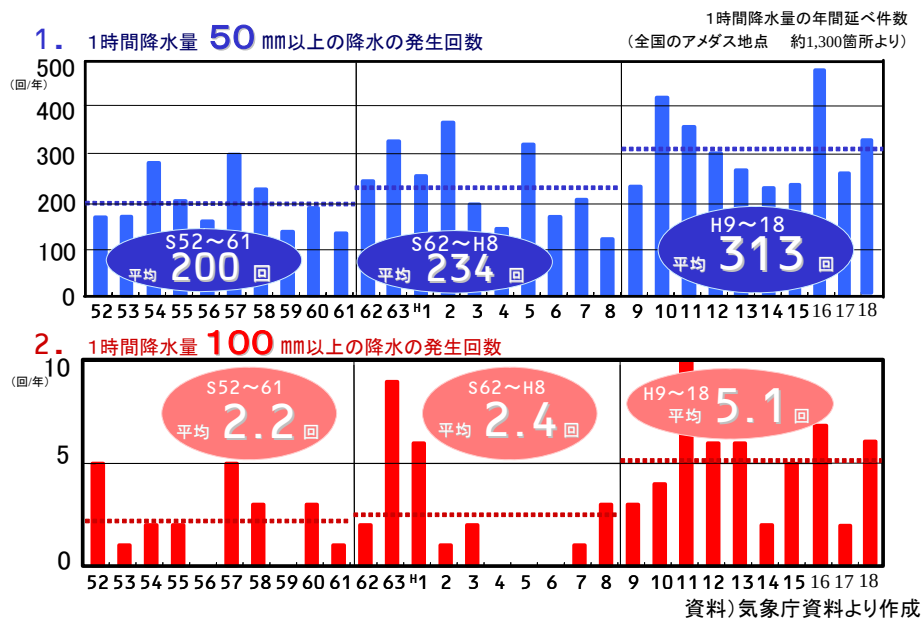
鹿児島県湧水町(平成18年7月)



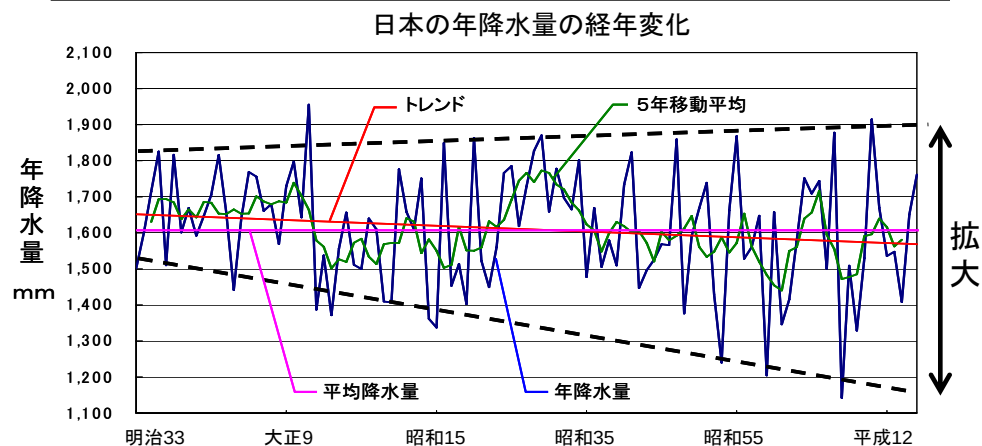
7月豪雨による土石流災害
長野県岡谷市(平成18年7月)

気候変動等、近年厳しさを増しつつある自然条件

気候変動による豪雨の増加 1時間に50mmや100mmを超す集中豪雨が増加



長期的に見ると小雨と多雨の変動幅が増大



出典:「日本の水資源」(国土交通省土地・水資源局水資源部)に河川局が加筆

気候変動に関する政府間パネル(IPCC) 第4次評価報告書 第1作業部会、第2作業部会

※ IPCC第4次評価報告書第1、第2作業部会報告書政策決定者向け要約(SPM)より

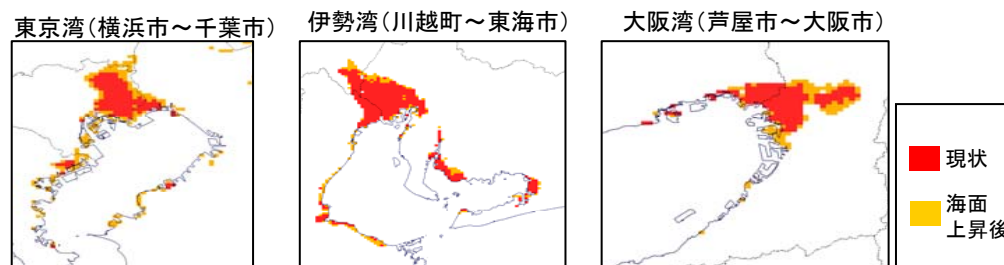
- ・ 人為起源の温室効果ガスの増加が温暖化の原因とほぼ断定
- ・ 最近12年は1850年以降で最も温暖な12年
- ・ 大雨の頻度が増加
- ・ 21世紀末の平均気温上昇と平均海面水位上昇
- ・ 熱帯低気圧の強度は強まると予測

1980~1999年までに比較した、21世紀末(2090~2099年)の平均気温上昇予測

	環境の保全と経済の発展が地球規模で両立する社会	化石エネルギーを重視しつつ高い経済成長を実現する社会
気温上昇	約1.8℃(1.1℃~2.9℃)	約4.0℃(2.4℃~6.4℃)
海面上昇	18~38cm	26~59cm

IPCC 第4次評価報告書 第1作業部会報告書より

平均海面が59cm上昇した場合、三大湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾)のゼロメートル地帯の面積、人口は5割増加



	現状	海面上昇後	倍率
面積(km ²)	577	879	1.5
人口(万人)	404	593	1.5

※国土数値情報をもとに作成
※3次メッシュ(1km×1km)の標高情報が潮位を下回るものを図示。面積、人口の集計は3次メッシュデータにより行っている
※河川・湖沼等の水面の面積については含まない
※海面が1m上昇した場合の面積、人口の60%分を増分として計算

予防的対策や再度災害防止の徹底

予防的対策への重点化

人命被害の回避

- ・破堤等による壊滅的な被害を極力防御
- ・安全な避難場所のない集落を保全



H16年 兵庫県豊岡市
(円山川の破堤による被害)



H16年 香川県大野原町五郷有木
ごごうありき

生活や社会経済活動に深刻なダメージを与える被害の回避

国家レベルの機能の保全

- ・三大都市圏における洪水による床上浸水被害や三大湾における津波高潮による床上浸水被害を解消



重要交通網を守る地すべり対策



静岡県由比
東名高速、国道1号、JR東海道本線が集中

再度災害防止の徹底

- ・大規模な水害が発生した地域や、不安定な土砂が残り、再度災害の発生の危険性の高い地域を保全



H12.7被災状況(五泉市)



整備前



整備後

流下能力を約2.3倍に向上

平成12年水害(家屋浸水707戸)を契機とした信濃川水系能代(のうだい)川(新潟県五泉(ごせん)市)の治水対策により、**平成16年豪雨では家屋浸水被害がゼロになった**

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、社会経済活動が持続可能となるよう、国家レベル、地域レベルで守るべき機能を明確化し予防的に保全

地域レベルの機能の防御

- ・地域住民の生活の拠点であり、行政、産業、医療などの機能が集積する中核的な地区を対象として、深刻な床上浸水被害や土砂災害を解消



福岡豪雨(平成11年)福岡市



台風23号(平成16年)兵庫県
(公立豊岡病院)

港湾における大規模地震対策の推進

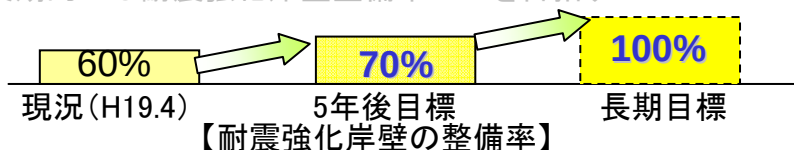
耐震強化岸壁の整備

東海地震、東南海・南海、首都直下、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震など大規模地震の切迫する地域等における耐震強化岸壁の整備促進により、港湾における大規模災害への対応力を強化。

耐震強化岸壁緊急整備プログラム(H18年度～22年度)

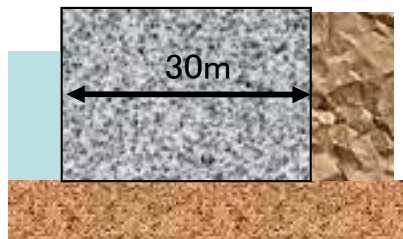
- ・全国の耐震強化岸壁整備率※を概ね70%へ向上。
※整備率=(供用済み岸壁数+整備中岸壁数)÷計画岸壁数 (現況6割程度)
- ・臨海都道府県の全てで耐震強化岸壁を整備。
- ・耐震強化岸壁を性能から2種類(特定、標準)に区分するとともに、既存岸壁の改良を組み合わせ、従来型の新規整備に比べ、事業費を削減。

長期的には耐震強化岸壁整備率100%を目指す！！



耐震強化岸壁(特定)

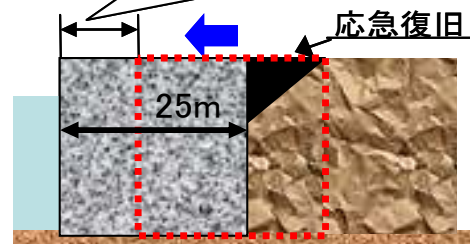
震度6強～7程度の想定最大地震※時でも被災直後から使用可能
 ※ 首都圏の事例



耐震強化岸壁(標準)

震度6弱～6強程度の地震※時では被災直後から利用可能

応急復旧により利用可能な程度まで変位を許容

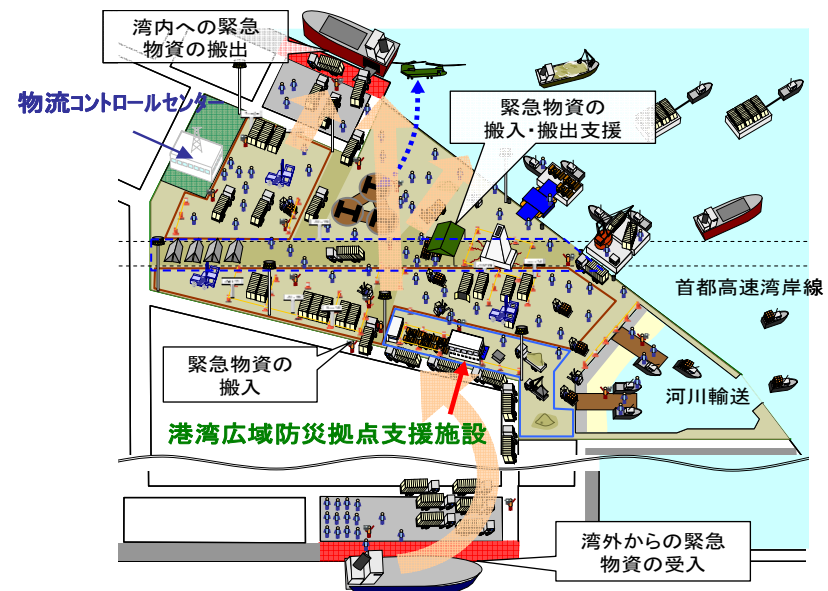
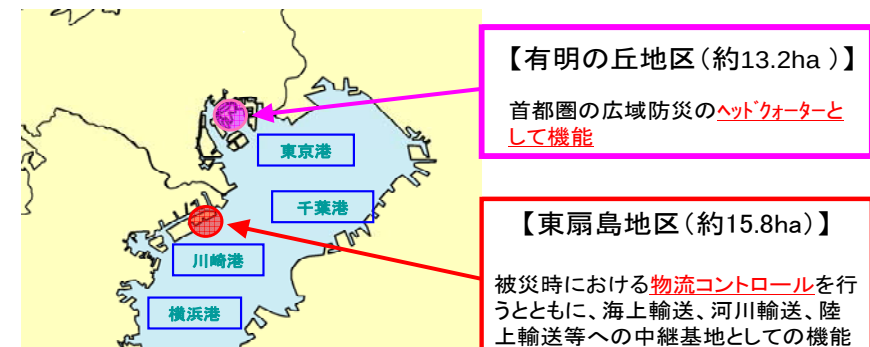


震度6強～7程度の想定最大地震※に対しては被災より約1週間後からの緊急物資の輸送を担う

基幹的広域防災拠点の整備と運用体制の強化

大規模地震発生時の首都圏一円の緊急物資輸送のコントロール機能を担う基幹的広域防災拠点を、川崎港東扇島地区で平成19年度中に整備する。

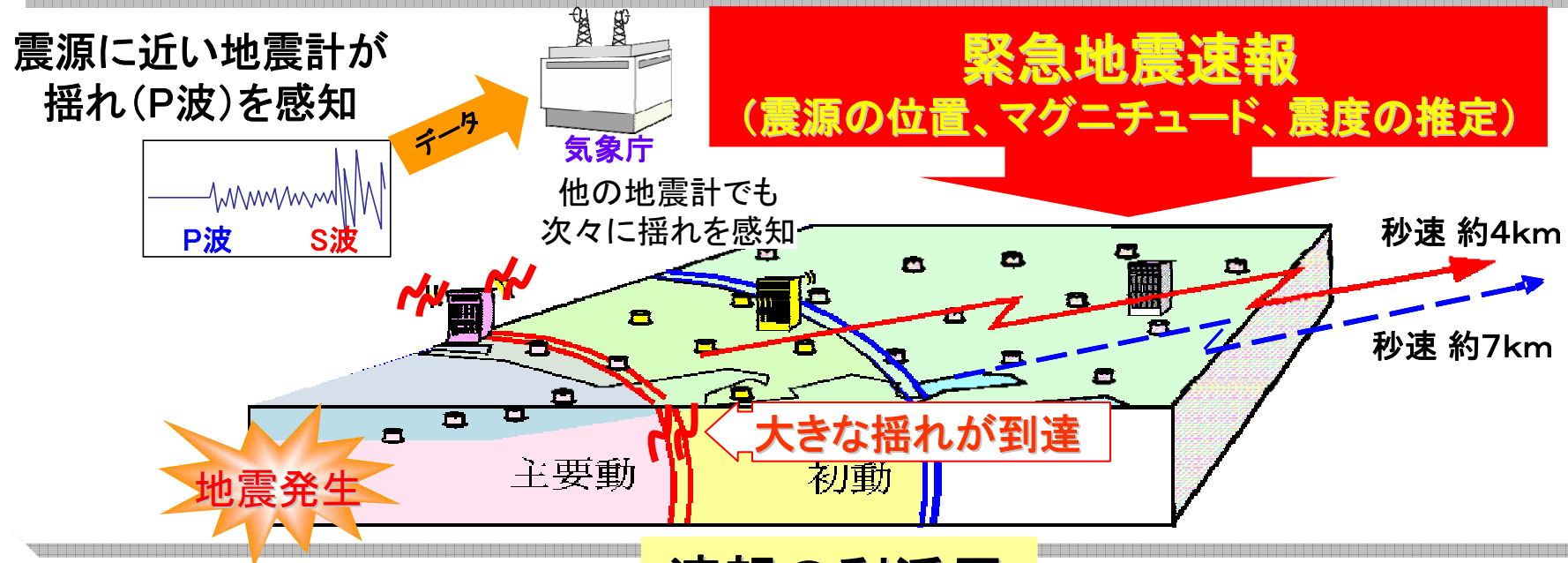
また、基幹的広域防災拠点の供用開始後の運用体制の強化に向け、BCP(業務継続計画)を策定し、これを基に訓練を実施する。



川崎港東扇島基幹的広域防災拠点の運用イメージ

緊急地震速報

緊急地震速報は、地震による強い揺れを事前にお知らせすることを目指す新しい情報で、今年10月1日から提供を開始する予定です。



速報の利活用



住宅・建築物の耐震化

現状

◇阪神・淡路大震災による死者数の約9割は住宅の倒壊等によるもの。また、首都直下地震、東海地震等発生時の被害想定でも、建物倒壊によりそれぞれ約5,600～6,700人の犠牲者が予測。

目標

◇住宅の耐震化率 75% (H15) → **90% (H27)**

◇特定建築物※の耐震化率 75% (H15) → **90% (H27)**

※ 特定建築物：多数の者が利用する建築物（一定規模以上の病院、学校など）、地震で倒壊した場合に道路の通行を妨げ、多数の者の円滑な避難を困難とするおそれのある建築物等。

	平成15年推計値
住宅 総数	約4,700万戸
うち耐震性あり	約3,550万戸(75%)
特定建築物 総数	約36万棟
うち耐震性あり	約27万棟(75%)



	平成27年目標
住宅 総数	約4,950万戸
うち耐震性あり	約4,450万戸(90%)
特定建築物 総数	約40万棟
うち耐震性あり	約36万棟(90%)

(道路を塞ぐ建築物)



目標達成に向けた主な施策

予算制度

○住宅・建築物耐震改修等事業による補助

【予算額：136.5億円 (H19)】

①耐震診断：国1/2+地方1/2

又は国1/3+地方1/3+所有者1/3

②耐震改修：国7.6%+地方7.6%

※緊急輸送道路沿道建築物、避難路沿道等分譲マンションについては補助率をかさ上げ

(耐震改修の例)



○地域住宅交付金の活用

【予算額：1,870億円の内数 (H19)】

提案事業として住宅の耐震改修を支援

その他

○耐震改修促進税制による支援

【住宅】

旧耐震基準により建設された住宅について耐震改修工事を行った場合、

①耐震改修工事に要した費用の10%を所得税額から控除

②固定資産税額を1～3年間1/2減額

【特定建築物】

耐震改修促進法の認定計画に基づく耐震改修工事を行った場合、耐震改修工事費の10%の特別償却を認める。

(所得税、法人税)

計画的な取り組みを促進

耐震改修促進法の改正 (H18.1施行)

H19.3までに全ての都道府県で耐震改修促進計画を策定

特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律

住宅の品質確保の促進等に関する法律の規定により建設業者及び宅地建物取引業者が負う新築住宅に係る瑕疵担保責任の履行の確保等を図るため、建設業者による住宅建設瑕疵担保保証金の供託、宅地建物取引業者による住宅販売瑕疵担保保証金の供託、住宅に係る瑕疵担保責任の履行によって生ずる損害をてん補する一定の保険の引受けを行う住宅瑕疵担保責任保険法人の指定等について定める。

新築住宅：建設業者及び宅地建物取引業者（新築住宅の売主等）は、住宅品質確保法に基づく10年間の瑕疵担保責任を負う。
（構造耐力上主要な部分及び雨水の浸入を防止する部分）

構造計算書偽装問題

新築住宅の売主等が十分な資力を有さず、瑕疵担保責任が履行されない場合、住宅購入者等が極めて不安定な状態に置かれることが明らかとなった。

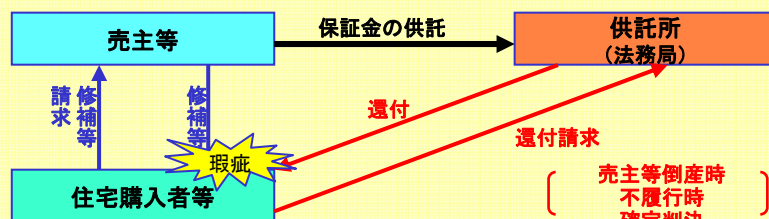
1. 瑕疵担保責任履行のための資力確保の義務付け

資力確保の方法

供託

新築住宅の売主等に対し、住宅の供給戸数に応じた保証金の供託を義務付け。

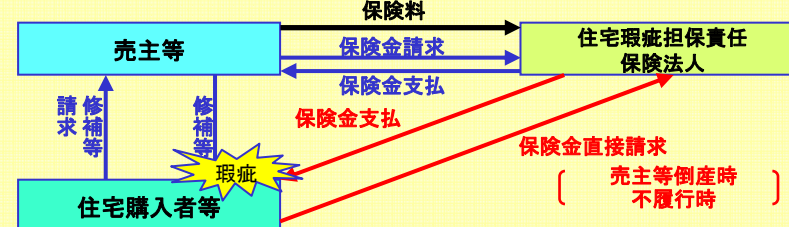
<供託のスキーム>



保険

住宅瑕疵担保責任保険契約に係る住宅戸数は、供託すべき保証金の算定戸数から除かれる。

<保険のスキーム>



2. 保険の引受主体の整備

瑕疵の発生を防止するための住宅の検査と一体として保険を行うため、国土交通大臣が新たに住宅瑕疵担保責任保険法人を指定する。

3. 紛争処理体制の整備

住宅瑕疵担保責任保険契約に係る住宅の売主等と住宅購入者等の紛争を迅速かつ円滑に処理するため、紛争処理体制を拡充する。

新築住宅の売主等による瑕疵担保責任の履行の確保

住宅購入者等の利益の保護

タクシー事業の状況

■新規参入の状況(法人)

○ 改正道路運送法施行後5年間に於いて、576社、19,879台の新規参入許可申請等。

平成14年1月末（規制緩和前）
事業者数： 6,828社 車両数： 205,553台

事業者数：+8.4% 車両数：+9.7%

平成19年1月末（規制緩和後）
事業者数： 7,404社 車両数： 225,432台

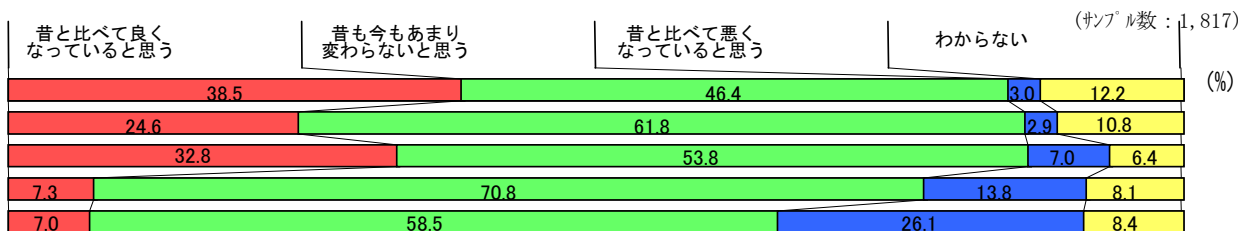
■タクシーに関する利用者意識

○ 利用者の意識としては、運賃、待ち時間、接客態度については、規制緩和前より良くなっていると感じている。一方、道の詳しさ、運転技術については、悪くなっているという結果となった。

Q 昔(3年より前)と現在のタクシーの状況比較
【タクシー利用者】

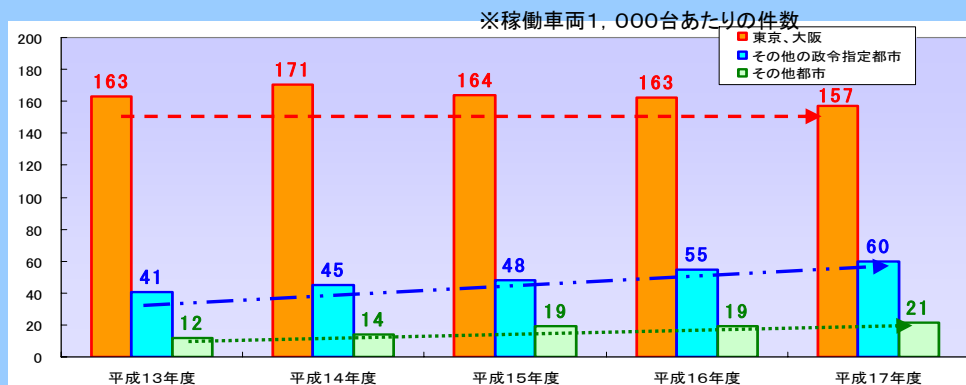
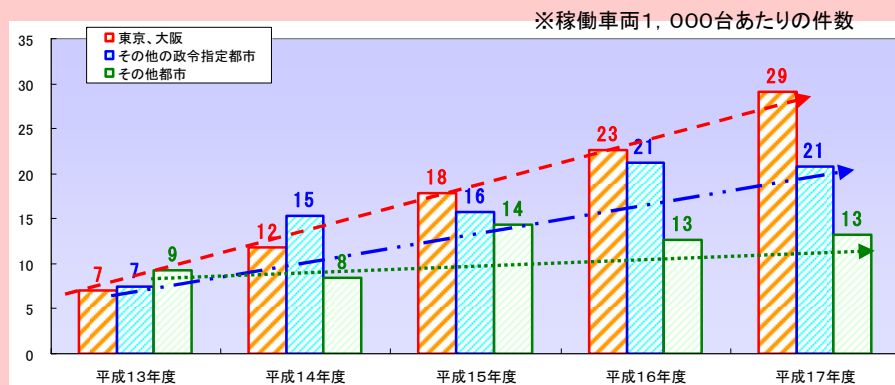
各種割引など料金の多様化
待ち時間
運転手の接客態度
運転手の運転技術
運転手の道の詳しさ（道を知っているか）

～「タクシー事業者における安全管理に関する調査結果(平成17年9月)」より～



■運転者起因重大事故、過労運転件数

■苦情件数(乗車拒否、地理不案内、運賃不正收受等)



(参考)特定指定地域(東京・大阪)におけるその他のタクシー運転者に対する措置(改正なし)

○適正化業務の実施

・タクシー事業者からの負担金により適正化事業実施機関(タクシーセンター)が適正化業務(運転者の指導、苦情処理等)を実施

○地理試験の合格

・運転者の登録に地理試験の合格(又は一定の運転経歴)が必要

タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律

タクシー事業に係る輸送の安全及び利用者の利便を確保する観点から、タクシー事業の業務の一層の適正化を図るため、指定地域制度を利用者の利便のほか輸送の安全を確保するためのものに改め、指定地域におけるタクシー運転者の登録制度の見直し及び講習制度の創設を行う等所要の措置を講ずる。

タクシー事業の状況

輸送の安全

- 運転者に起因する重大事故や過労運転の件数の増加



利用者利便

- 乗車拒否、地理不案内、運賃不正收受等の苦情件数の増加



特に流し営業中心の地域において輸送の安全性・利用者の利便性の低下が懸念される状況

輸送の安全及び利用者の利便の向上、公正な競争の確保に向けた取り組み

事業者に対する措置

- 原則、無通告による監査実施、新規事業者への早期監査等の監査の充実(平成18年2月～)
- 酒気帯び等の悪質違反に対する行政処分の厳格化(平成18年8月～)
- 合同監査・監督の実施、相互通報制度の拡充など厚労省との連携強化(平成18年4月～)

運転者に対する措置

タクシー業務適正化特別措置法の改正

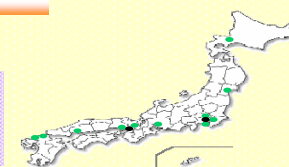
タクシー運転者の登録を行う指定地域制度の見直し

■ 指定地域の要件に、利用者利便に加え輸送の安全の観点を追加 ■

【現行指定地域】
東京、大阪

拡大(政令改正)

【改正後指定地域(イメージ)】
東京、大阪、その他流し営業中心地域(主な政令指定都市等)



タクシー運転者の登録制度の見直し

■ 運転者登録制度に、利用者利便に加え輸送の安全の観点を追加 ■

○登録要件の見直し

- 【現行】 二種免許の保有等が必要
- 【改正後】 輸送の安全、利用者利便に関する講習の修了を追加



○登録の取消要件の見直し

- 【現行】 法令違反行為や著しく不適当な行為をしたとき等(乗車拒否、運賃の不正收受、悪質な客引き等)
- 【改正後】 一定の重大事故(死傷者事故等)を引き起こしたときを追加



○登録運転者の講習受講命令制度の創設(業務の改善が必要な運転者に講習の受講を命令)

タクシー事業の業務の適正化、輸送の安全・利用者利便の確実な確保

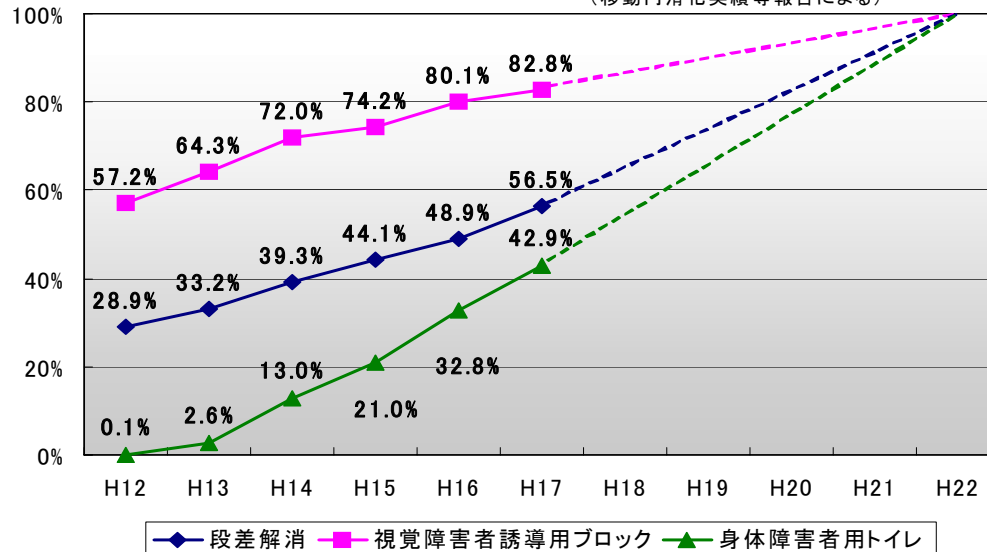
5. 柔軟で豊かな生活環境の創造

資料3: 10頁～13頁関係

バリアフリー化の進捗状況

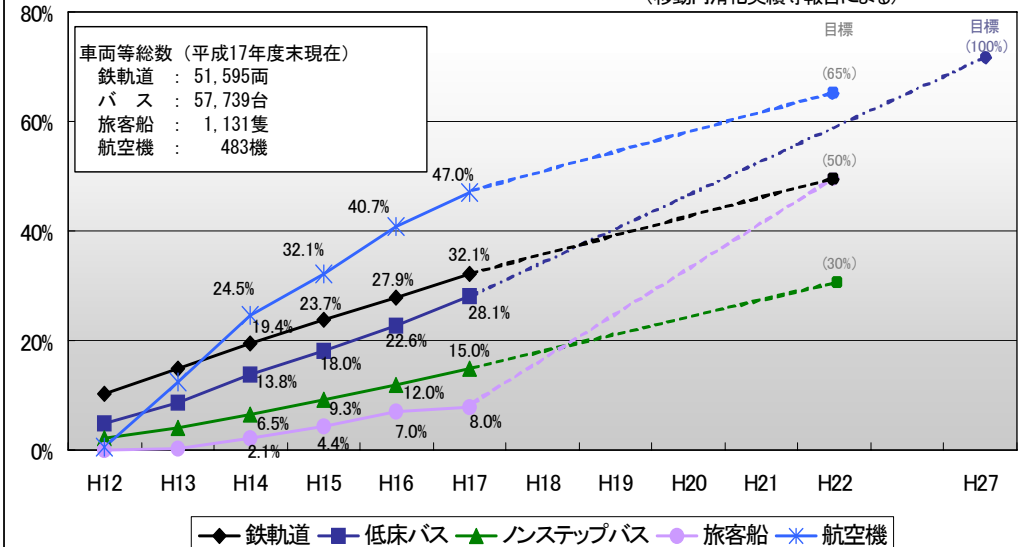
旅客施設におけるバリアフリー化の推移

(移動円滑化実績等報告による)

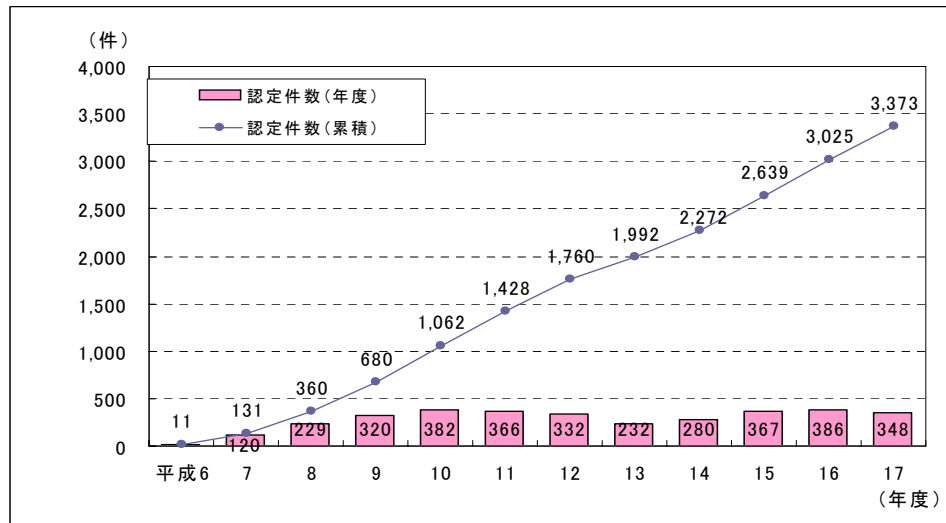


車両等におけるバリアフリー化の推移

(移動円滑化実績等報告による)

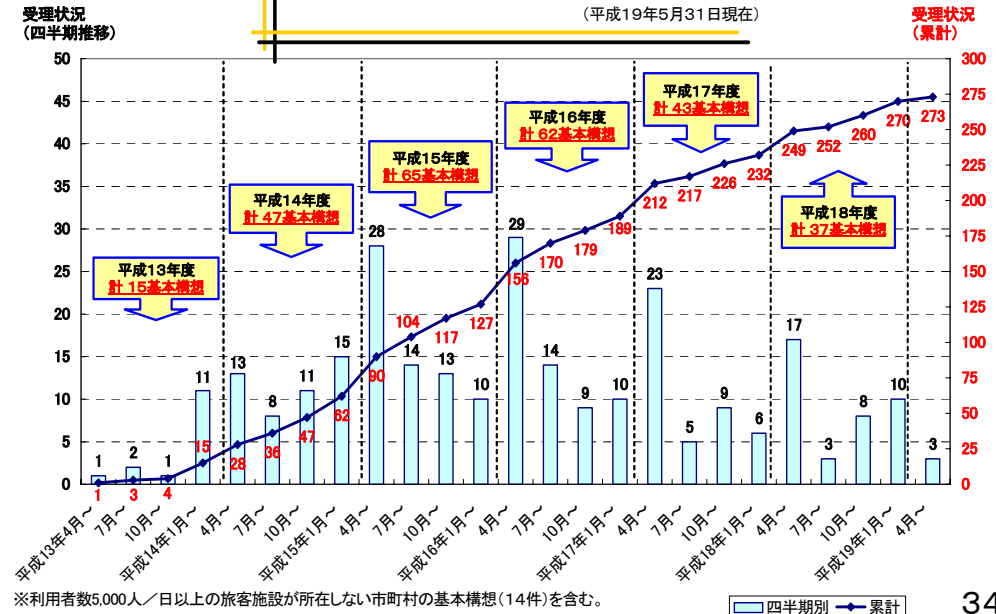


旧ハートビル法に基づく認定件数の推移 (平成17年度末現在)



バリアフリー新法に基づく基本構想の受理件数

(平成19年5月31日現在)



※利用者数5,000人/日以上の旅客施設が所在しない市町村の基本構想(14件)を含む。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

従前のハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した法律（バリアフリー新法）が平成18年6月に制定、12月20日に施行。

○対象者の拡充

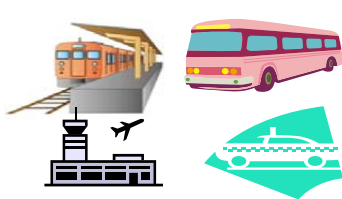
- ・身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者等全ての障害者が対象

○対象施設の拡充

- ・建築物、公共交通機関及び道路に加え、路外駐車場、都市公園、福祉タクシーを新たに追加

旅客施設及び車両等

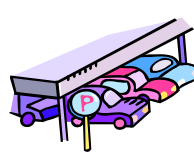
(福祉タクシーの基準を追加)



道路



路外駐車場



都市公園



建築物

(既存建築物の基準適合努力義務を追加)



○基本構想策定の際の当事者参加

- ・協議会制度を法定化
- ・基本構想作成提案制度を創設



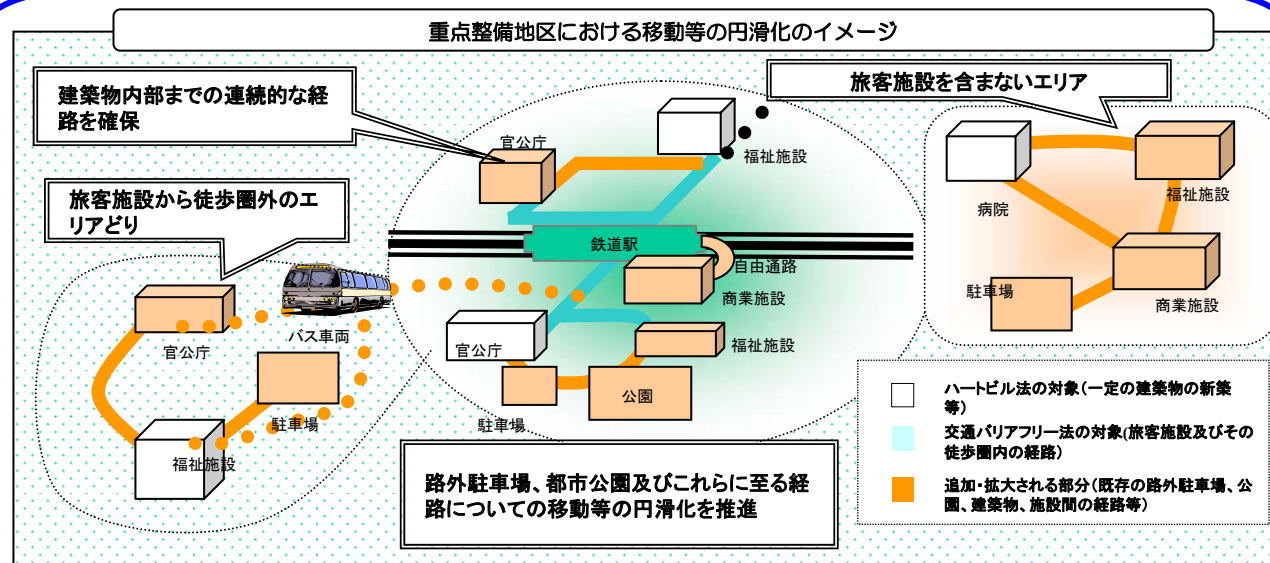
○ソフト施策の充実 スパイラルアップの導入

- ・関係者と協力して、バリアフリー施策の持続的かつ段階的な発展を目指す



○基本構想の充実

- ・バリアフリー化を重点的に進める対象エリアを旅客施設を含まない地域にまで拡充



心のバリアフリーの促進

- ・ハード面での整備と併せて、国民の一人ひとりが、高齢者・障害者等の困難を自らの問題として認識。



住宅・建築物のバリアフリー化

現状と目標

◇65歳以上の高齢者の居住する住宅のバリアフリー化率

①一定のバリアフリー化※1 29% (H15) → **75% (H27)**

②高度のバリアフリー化※2 6.7% (H15) → **25% (H27)**

※1 一定のバリアフリー化：手すりの設置又は段差解消【高齢者の自立生活を前提】

※2 高度のバリアフリー化：手すりの設置、段差解消及び車椅子通行可能な廊下幅【介護が必要な状況を前提】

◇2,000㎡以上の特別特定建築物※3の移動等円滑化基準適合率※4

34% (H16) → **50% (H22)**

※3 特別特定建築物：不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者が利用する建築物（病院、劇場、ホテル、老人ホームなど。）

※4 階段・廊下等の滑り止めや点字ブロックの敷設、車椅子利用者用のトイレの設置等



（車椅子利用者用トイレ）

目標達成に向けた主な施策

予算制度

○優良住宅取得支援制度による住宅ローン金利の優遇

【予算額：500億円の内数（H19）】

住宅金融支援機構による証券化支援事業※において、バリアフリー性の優れた住宅の取得に対して金利を優遇（当初5年間金利を0.3%引き下げ）。

※ 民間金融機関による「長期・固定金利の住宅ローン」の供給を支援

○バリアフリー環境整備促進事業による補助

【予算額：210億円の内数（H19）】

バリアフリー新法による認定を受けた特別特定建築物について屋内外の移動システム整備等に要する費用の1/3を補助。

【移動システム整備の例：エレベーターの設置】



その他

○住宅のバリアフリー改修促進税制による支援

高齢者等が居住する住宅についてバリアフリー改修を行った場合、

①年末ローン残高の2%を5年間所得税額から控除

②固定資産税額を1年間1/3減額

【バリアフリー改修工事の例】



（手すりの設置）



（段差の解消）



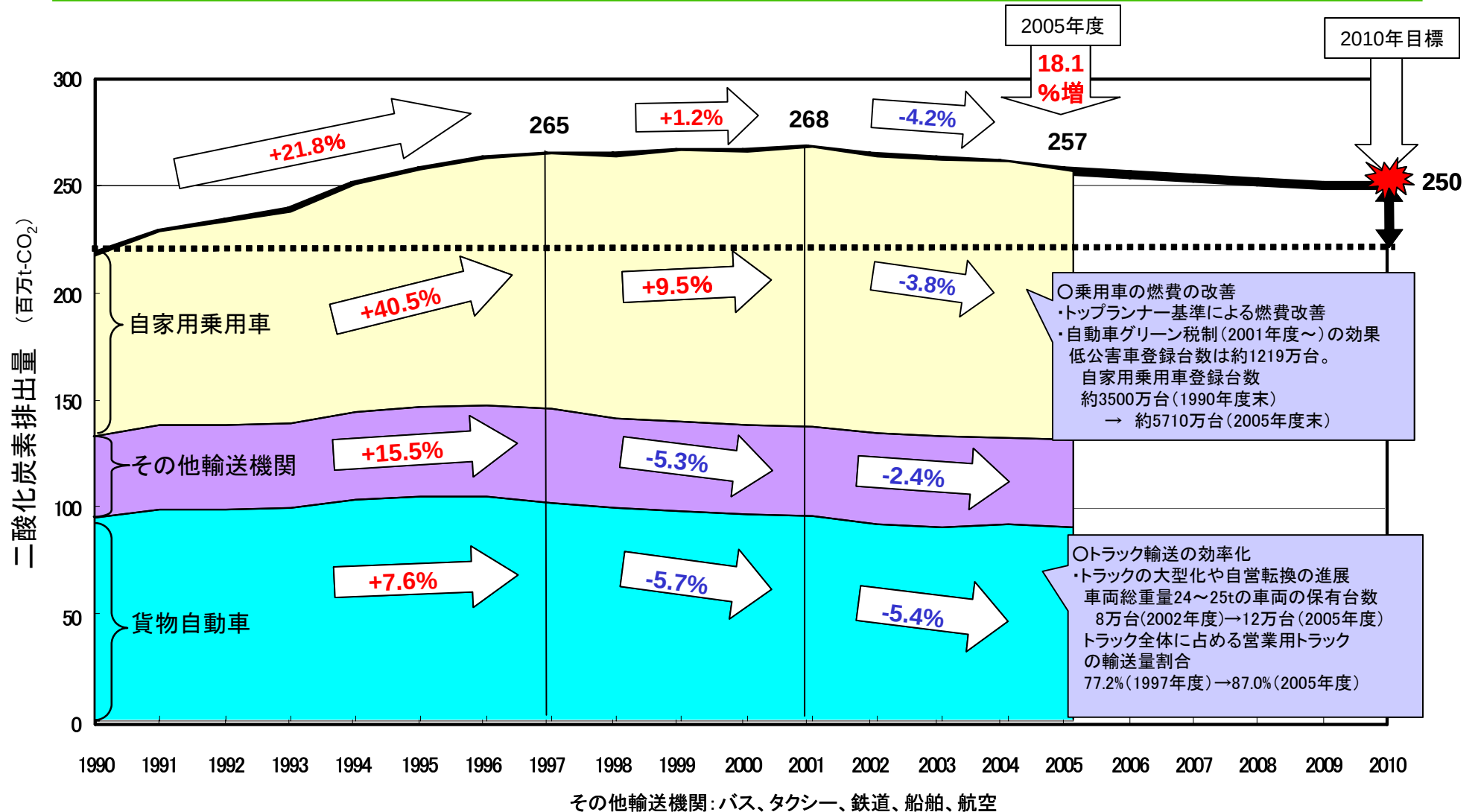
（廊下幅の拡幅）

○バリアフリー新法に基づく規制

2,000㎡以上の新築特別特定建築物に対して、移動等円滑化基準への適合を義務付け。

運輸部門におけるCO₂排出量

- 2001年度以降、運輸部門からの排出量は減少傾向を示している。
- 貨物自動車は1996年度をピークにして減少、自家用乗用車は2001年度をピークに減少



交通円滑化対策

我が国におけるCO₂排出量に占める運輸部門の割合は約2割であり、その約9割が自動車交通からの排出。このため、交通の流れを円滑化し走行速度の向上による燃費を改善することで、自動車からのCO₂排出量の削減を図るため、環状道路等幹線道路ネットワーク等を推進するとともに、高度道路交通システムの(ITS)の推進等の交通流対策を推進。なお、環状道路等の道路整備については従来から進めてきている施策として扱われており、京都議定書目標達成計画上2010年のCO₂排出量算定の前提(BAU)とされている。

【京都議定書目標達成計画における交通流対策】

○自動車交通需要の調整

自転車利用環境の整備 等

約30万t-CO₂の削減見込み

○高度道路交通システム(ITS)の推進

ETCの利用促進、VICSの普及促進 等

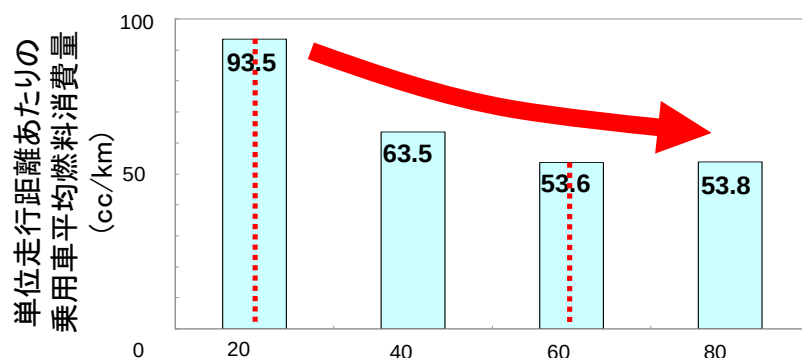
約260万t-CO₂の削減見込み

○路上工事の縮減

共同溝の整備、集中工事・共同施工の実施等

約50万t-CO₂の削減見込み

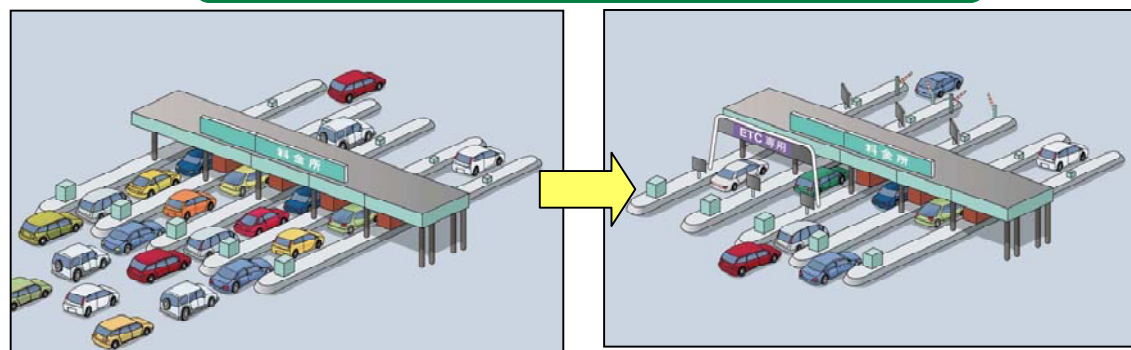
走行速度の向上により、燃料消費量が大幅に削減



※都市部（DID地区）平均走行速度約20km/h

※例えば、都市部において走行速度が20kmから60kmに向上した場合、燃料消費量が **約4割削減**

ETCによるCO₂削減効果



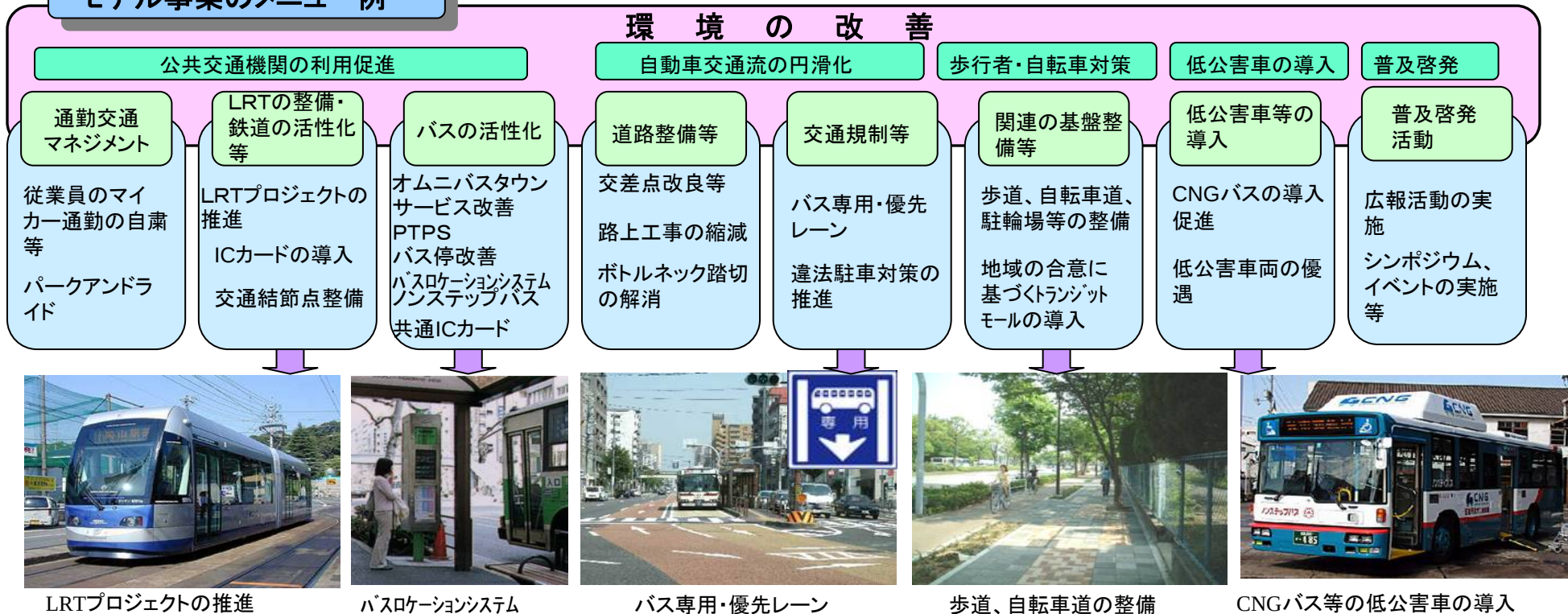
◎ETCの活用により、料金所での一旦停止がなくなるとともに、料金所付近の渋滞解消にも寄与する。

→ 2010年において20万t-CO₂の削減見込み

国土交通省の地球温暖化対策 (環境的に持続可能な交通 (EST) の実現)

- ◇ 環境的に持続可能な交通の実現を目指す先導的な地域を募集し、関係省庁、関係部局の連携により集中的に支援
- ◇ モデル事業には、環境目標の設定・検証、取組効果の持続性の確保を求め、環境の観点から施策の効果を確保
- ◇ 自治体、地元経済界、交通事業者、道路管理者、警察関係者、NPO等、地元の幅広い関係者が参加して事業を推進

モデル事業のメニュー例



環境改善目標の設定(CO2排出削減量等)

取組主体(事業者等)の継続的・自立的取組の確保

→ 地域における交通環境改善の先導的事例を全国に拡大

国土交通省の地球温暖化対策（物流の効率化）

これらの制度により、物流の効率化を総合的に促進

グリーン物流パートナーシップ会議

流通業務総合効率化法

省エネルギー法

海運グリーン化総合対策

約140万tの削減

- スーパーエコシップ等新技术の開発・普及促進施策



スーパーエコシップ貨物船(1番船)「新衛丸」

- 内航海運活性化によるモーダルシフトの推進
- 省エネ型船舶・設備の導入の支援

トラック輸送の効率化

約510万tの削減

- 車両の大型化、トレーラー化
- 車両総重量: 24t~25t
8万台(2002年度)
→11万台(2004年度)
- 営自率の向上
77.2%→86.1%
- 積載効率の向上



荷主別ラックの活用とトラック大型化により多数荷主の幹線輸送を共同化

鉄道貨物へのモーダルシフト

約80万tの削減

- インフラ整備、新型高性能列車導入等の輸送力増強支援
- 環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上推進(エコレールマークの普及・推進等)



小口荷物積合せによるコンテナ共同輸送方式の採用

国際貨物の陸上輸送距離削減

約110万tの削減

- 国際海上コンテナターミナル等の整備

港湾の適正配置による陸上輸送距離の低減



住宅・建築物の省エネ性能の向上

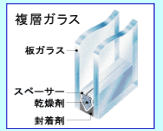
住宅

住宅の次世代省エネ基準（現行）
（東京における木造戸建住宅の仕様例）

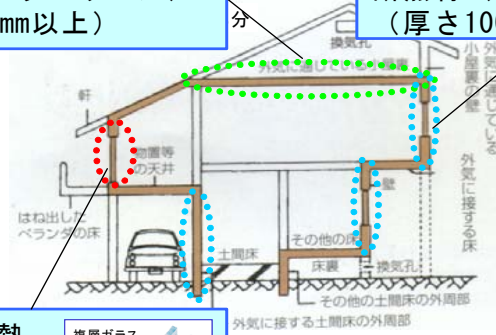
◇天井の断熱
断熱材（グラスウール）
（厚さ180mm以上）

◇外壁の断熱
断熱材（グラスウール）
（厚さ100mm以上）

◇窓の断熱
複層ガラス



◇その他
気密性に関する基準
日射の進入の防止に関する基準等



住宅の省エネルギー対策により、2010年において

約850万t-CO₂の削減見込み

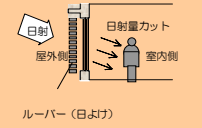
<実現のための施策>

建築物

◇照明
・周辺の明るさに対応した制御
・高効率照明の採用

◇外壁等の断熱

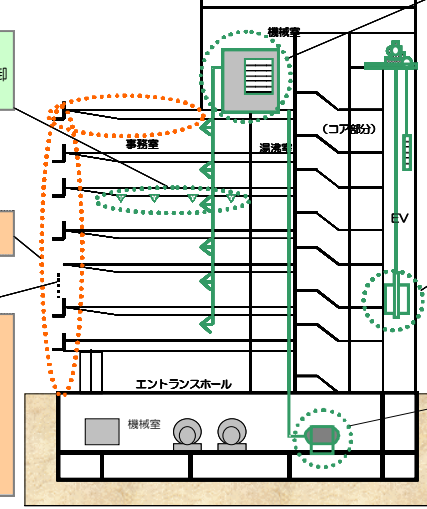
◇日射量のコントロール



◇空調・換気設備
・空調部分の個別コントロール
→ 使用していない部分の空調は行わない

◇エレベーター
省エネ型機器の採用

◇給湯設備
・省エネ型機器の採用
・配管の断熱



建築物の省エネルギー対策により、2010年において

約2,550万t-CO₂の削減見込み

改正省エネ法(H11、H14、H17)

○省エネ基準の強化(H11年)

○一定規模以上の住宅・建築物の新築・増改築、大規模修繕等の際の省エネ措置の届出義務(H14、H17年)

法律

住宅性能表示制度の普及推進

総合的な環境性能評価手法(CASBEE)の開発・普及

性能評価

住宅ローンの優遇による誘導
地域住宅交付金の活用
環境共生住宅市街地モデル事業 等

日本政策投資銀行の融資、税制等による支援

融資・補助

先導的技術開発の支援

技術開発

グリーン庁舎の整備等

公共建築物

6. 国土形成計画の策定

資料3:14頁関係

国土審議会計画部会中間とりまとめについて

- 国土形成計画(全国計画)の策定に向けた検討を進めてきた**国土審議会計画部会が、これまでの検討結果をとりまとめたもの**(平成18年11月に国土審議会へ報告)。
- 計画部会として、本中間とりまとめを契機として、**広域地方計画の策定関係者をはじめ国民各層における活発な議論**が行われることを期待。

中間とりまとめの特徴(4つのポイント)

1) 人口減少が国の衰退につながらない国土づくり

- ・**人口減少下における初めての国土計画**
- ・人口減少・高齢化の中でも、高質な公共サービスの提供、生活環境の維持が図られる方策を示す

2) 東アジアの中での各地域の独自性の発揮

- ・**空間的視野を東アジアまで広げた初めての計画**
- ・東アジアの中での地域の**個性と魅力、国際機能等を捉え直す**

3) 地域づくりに向けた地域力の結集

- ・行政のみならず、**多様な民間主体を担い手として位置付ける**
- ・これらの主体が、従来の公の領域に加え、公と私の中間領域で協働することを期待(**「新たな公」**)

4) 多様で自立的な広域ブロックからなる国土

- ・以上を実現するため、**広域ブロックを単位とする自立的圏域の形成**という国土構造構築の方向性を示す
- ・これにより**人々の圏域意識の拡大**を目指す

国土審議会計画部会

部会長:

森地 茂 政策研究大学院大学教授

部会長代理:

奥野信宏 中京大学総合政策学部長

《中間とりまとめの構成》

はじめに

第1 時代の潮流と国土政策上の課題

第2 新しい国土像

第3 計画のねらいと戦略的取組

第4 計画の実現に向けて

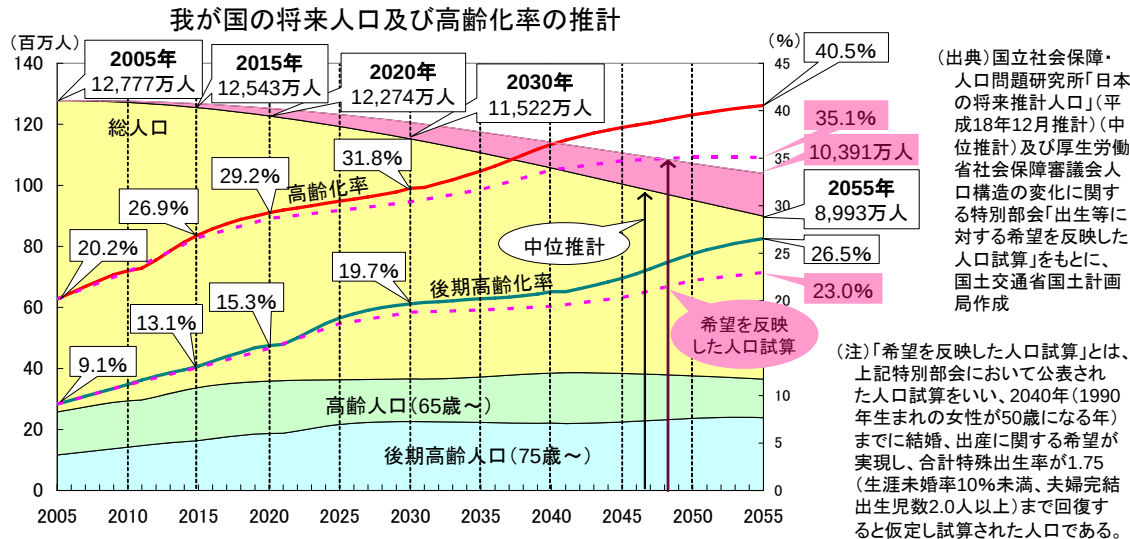
第5 国土利用計画の策定

おわりに

時代の潮流と国土政策上の課題①

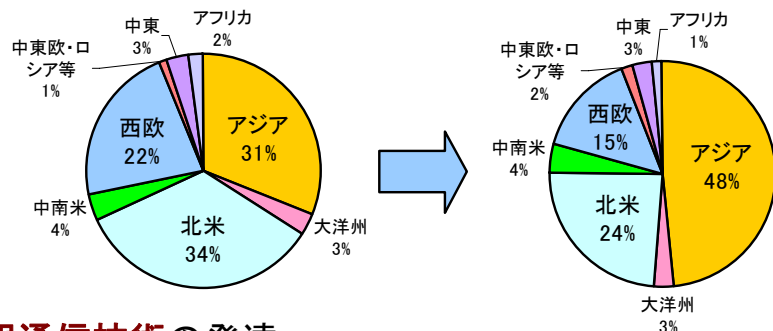
経済社会情勢の大転換

○本格的な人口減少社会の到来、急速な高齢化の進展



○グローバル化の進展と東アジアの経済発展

我が国の地域別輸出シェアは2003年以降アジア地域が欧米を上回る(1990年)



○情報通信技術の発達

【インターネット利用者数・人口普及率】

1997年 1,155万人(9.2%)
→ 2005年 8,529万人(66.8%)

【携帯電話加入者数】

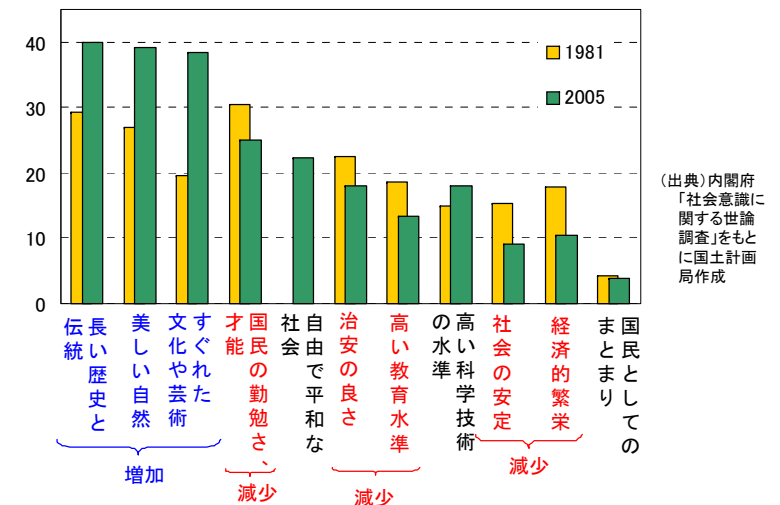
1997年 3,153万人
→ 2005年 9,179万人

(出典) 平成18年版
情報通信白書

国民の価値観の変化・多様化

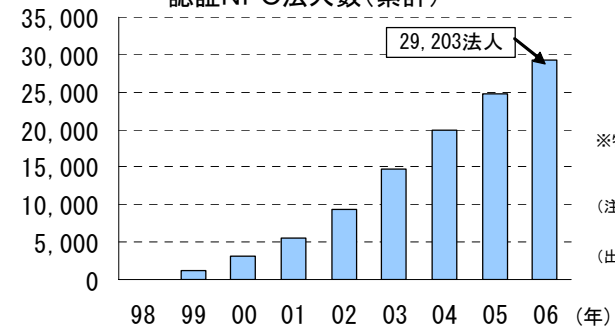
○安全・安心、環境や美しさ、文化に対する国民意識の高まり

日本の国や国民について誇りに思うこと



○ライフスタイルの多様化、「公」の役割を果たす主体の成長

認証NPO法人数(累計)



時代の潮流と国土政策上の課題②

国土をめぐる状況

○一極一軸型国土構造の現状

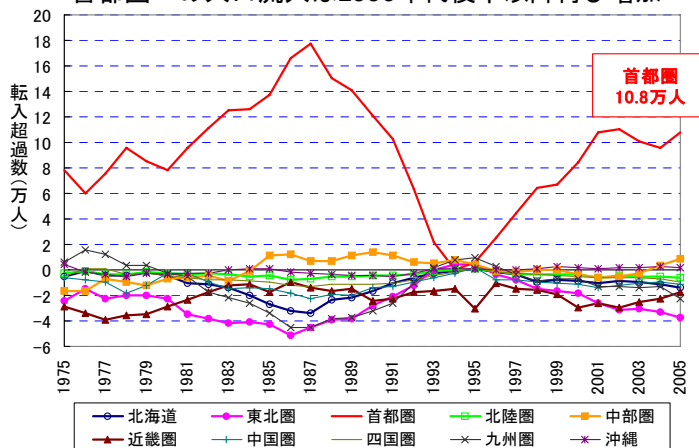
- ・引き続き**東京・太平洋ベルトへ**
の人口・諸機能の集中
- ・**新たな成長戦略の必要性**

首都圏への中枢的な産業関連機能の集中
(カッコ内は全国に占める割合)

金融機能	国内銀行貸付残高(2005年)	206兆円 (52.4%)
業務管理機能	資本金10億円以上の本社数 (2004年)	4,231社 (60.3%)
情報機能	情報サービス・調査、広告業従 業者(2004年)	63万9千人 (62.0%)

(出典)日本銀行「金融経済月報」、国税庁「国税庁統計年報」、総務省「事業所企業統計調査」をもとに国土交通省国土計画局作成

首都圏への人口流入は1990年代後半以降再び増加



(出典)総務省「住民基本台帳移動報告」を元に、国土交通省国土計画局作成

○地域の自立に向けた環境の進展

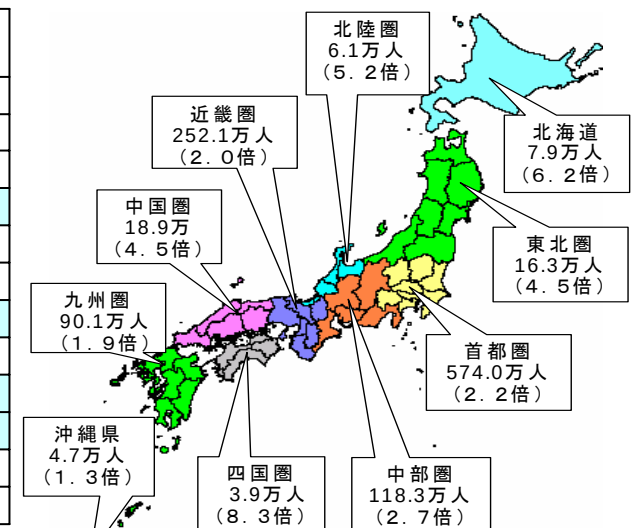
- ・各広域ブロックは、**欧州中規模国並み**の人口等の集積
- ・**東アジアとの直接交流機会**の増大
- ・**県境を超える課題**の増加

広域ブロックと各国のGDPの比較(2004年)

国名	GDP (名目、億米\$)	国名	GDP (名目、億米\$)
日本	45,882	ベルギー	3,526
イギリス	21,331	スウェーデン	3,464
フランス	20,467	オーストリア	2,923
首都圏	17,558	中国圏	2,683
カナダ	9,917	デンマーク	2,414
近畿圏	7,422	フィンランド	1,859
韓国	6,797	北海道	1,817
中部圏	6,779	アイルランド	1,816
オランダ	5,790	四国圏	1,250
九州圏	4,070	北陸圏	1,150
東北圏	3,902	ニュージーランド	979
スイス	3,574	シンガポール	924

(注)内閣府「平成16年度県民経済計算」、「世界の統計2006」をもとに国土交通省国土計画局作成。
なお、為替レートは「世界の統計2006」のドル円レート暦年値により換算している。

各広域ブロックからアジア向けの日本人出国者
(カッコ内は平成元年との比)



(注)数値は平成17年。法務省「出入国管理統計」、国土交通省「国際航空旅客動態調査」より推計

○人と国土のあり方の再構築

- ・人口減少を機に**国土のひずみの解消・質の向上**等を図るべき
- ・誰もが住んでみたい、訪れてみたいと思う「**日本ブランドの国土**」の形成

新しい国土像～多様な広域ブロックが自立的に発展する国土～

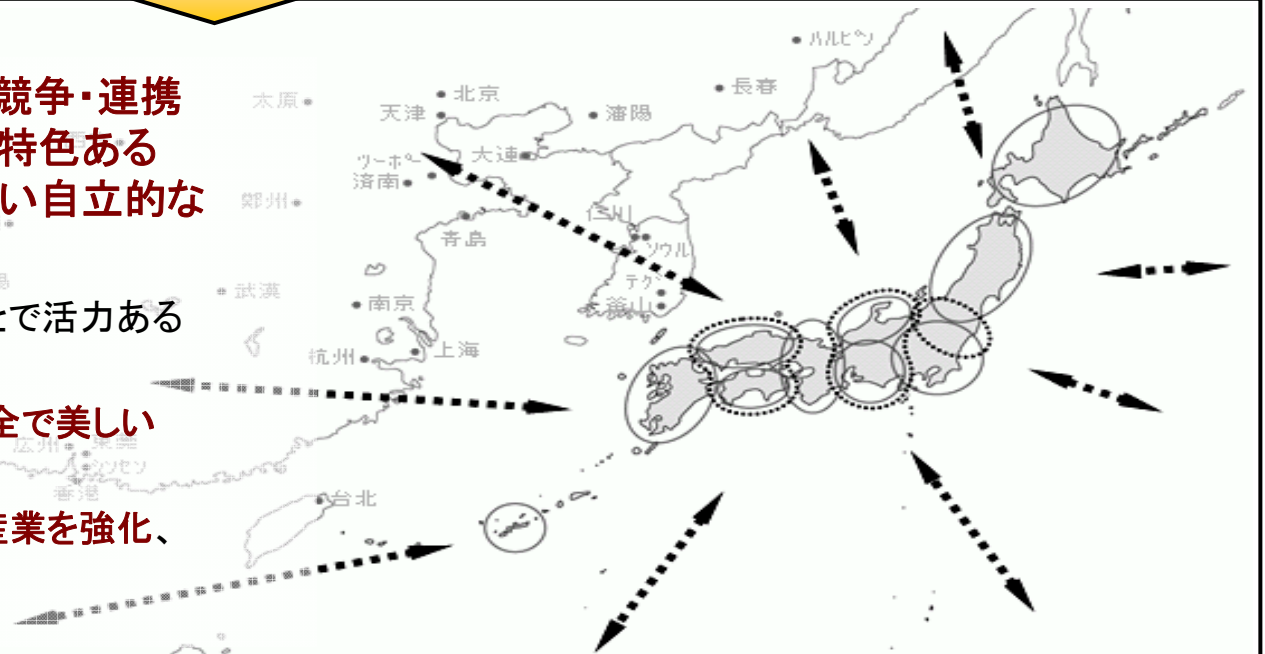
社会経済情勢の大転換

国民の価値観の
変化・多様化

国土をめぐる状況

国土構造構築の方向性

- 各広域ブロックが、**東アジア各地域との競争・連携**も視野に入れつつ、**地域資源を活かした特色ある地域戦略**を描き、**東京に過度に依存しない自立的な圏域**を形成
- これらのブロックが**相互に交流・連携**し合うことで活力ある国土を形成
- 国土のひずみの解消・質の向上**等を図り、**安全で美しい国土を再構築**
- ブロック内では、**成長のエンジンとなる都市・産業を強化**、各地域が**多様な地域特性を発揮**するとともに、**生活圏域を形成**



広域ブロックの自立促進に向けた支援

- 広域地方計画策定に向けた**課題の提示**等
- 官民による地域戦略**を支え実現するための支援等、**国としての支援の枠組み**の検討
- 自然的条件等による不利性の大きな地域への後押し

このような国土構造の構築により、「**国としての厚み**」を増し、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展を実現

新しい国土像実現のための戦略的取組

グローバル化や人口減少に対応する国土の形成

(1) シームレスアジアの実現

- 東アジア諸国との相互依存関係の深まりの中、各分野での交流・連携を強化する。
- そのためのヒト・モノ・情報の迅速かつ円滑な流れ（シームレスアジア）の実現を目指す。

(2) 持続可能な地域の形成

- 人口減少局面での持続可能な地域形成に向けて、**拡散型都市構造の是正**を目指す。
- 各地域が、そこにしかない価値に目を向け、**地域資源の活用**や**人材誘致・交流の促進**を図る。

安全で美しい国土の再構築と継承

(3) 災害に強いしなやかな国土の形成

- 災害リスクの増加、コミュニティの弱体化等が予想される中、**すべての人に安全・安心な生活が保障された災害に強いしなやかな国土の形成**を図る。

(4) 美しい国土の管理と継承

- 国民の環境保全への関心の高まりを捉え、**循環と共生を重視した国土管理**を進める。
- アジアの成長に伴う食料・森林資源等の需要の高まりを見越し**我が国の自給能力**を向上。

横断的視点

(5) 「新たな公」による地域づくり

- 行政だけでなく**多様な民間主体を地域づくりの担い手と捉え、従来の公の分野に加えて公と私の中間的な領域の活動を拡げる**という考え方（「新たな公」）を基軸とした施策展開を図る。

広域地方計画の策定に向けて

広域地方計画

地域の将来像を地域自らが考え、
地域の課題を地域自らの手で解決していく
政策ツール

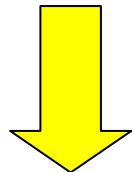
○広域地方計画協議会を組成

・国、地方公共団体、経済団体等が**対等な立場**で、**役割分担し、連携・協力**

○広域地方計画協議会で計画案を検討

・地域自らが将来の姿を考え、共有
・地域自らによって施策の「選択と集中」を行う

○「広域の見地」から必要な施策を明示



関係者が
適切な役割分担の下、
責任をもって計画を推進
(協議会構成員には協議結果の尊重義務)

計画部会中間とりまとめにおける記述

【広域地方計画策定に向けて】

- 各ブロックにおいて、全国画一ではない、独自性のある地域戦略を描くことができるかどうか
が極めて重要。
- 各省・地方自治体・経済界などの参画の下、
広域地方計画の策定に向けた**各広域ブロック**
での議論を早急に開始すべき。

各ブロックで検討すべき課題項目

- ①国土における自らのブロックの位置づけと東アジアの中での独自性の発現
- ②各ブロックの特性を踏まえた域内の各都市や地域の連携方策のあり方
- ③全国共通の課題に対するブロック独自の対応策
- ④ブロック固有の課題への取組
- ⑤独自の地域戦略に基づく重点的・選択的な資源投入

7. 今後の社会資本整備

資料3: 15頁～17頁関係

社会資本設備等の整備水準

国際競争力

道 路

環状道路の整備率

東京:40%

ワシントンDC:100%

港 湾

コンテナターミナルの規模

	面積	バース数(16m水深)
横浜港:	35ha	2バース
シンガポール港:	177ha	13バース

空 港

3,000m級滑走路

東京圏:3本

ニューヨーク:5本

経済のグローバル化が進展する中で円滑な物流や人流を確保し、国際競争力を維持・向上させていくためには、いまだ不十分な水準。

安全

河 川

河川整備率

荒川:約45%

(1回/200年)

テムズ川:100%

(1回/200年)

我が国は災害に対して脆弱な国土であるにも関わらず、諸外国と比べ、河川の整備等に遅れ。

生活

下水道

下水道普及率

	処理人口	高度処理人口
日本:	69%	14%
ドイツ:	95%	81%

住 宅

戸当たり床面積

	全体	借家
日本:	95m ²	46m ²
ドイツ:	95m ²	76m ²

全体としてはおおむねヨーロッパ並みの水準に達してきた施設等についても、個別に見るといまだ課題が存在。

道路

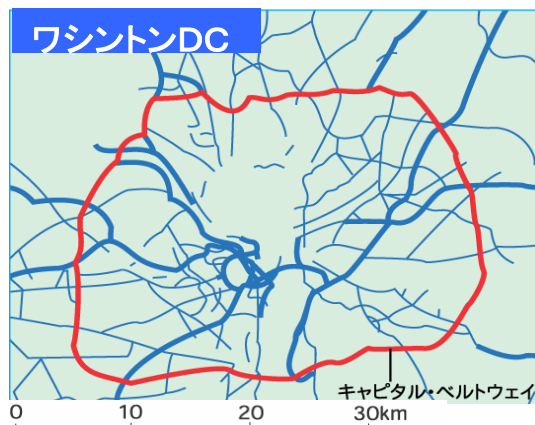
○ 諸外国と比べ、道路延長、環状道路の整備が不十分。

①主要都市の環状道路



整備率	40%
環状道路内 の人口	2,857万人

整備率:2007年時点
人口:2005年時点



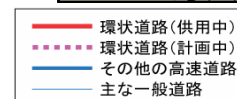
整備率	100%
環状道路内 の人口	57万人

整備率:1998年時点
人口:2000年時点



整備率	100%
環状道路内 の人口	906万人

整備率:2003年時点
人口:2004年時点



整備率	84%
環状道路内 の人口	861万人

整備率:2006年時点
人口:1999年時点



整備率	87%
環状道路内 の人口	405万人

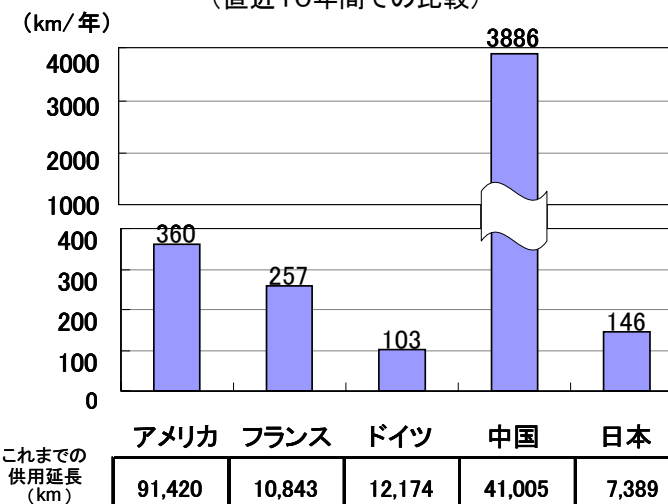
整備率:2006年時点
人口:2004年時点



整備率	96%
環状道路内 の人口	1,030万人

整備率:2006年時点
人口:2004年時点

②高速道路の年平均整備量 (直近10年間での比較)



これまでの
供用延長
(km)

アメリカ	フランス	ドイツ	中国	日本
91,420	10,843	12,174	41,005	7,389

港 湾

○ アジア域内における港湾間競争が激化する中、我が国港湾の規模・規格は不十分。

コンテナターミナルの大水深岸壁の整備状況

各国の水深16m級の岸壁の供用・計画の状況

国名	港名	供用中 (バース数)	計画、構想 (バース数)	合計 (バース数)	コンテナ取扱量 (2005年、万TEU)
日本		3	6	9	1,578 (4)
	東京		1	1	360
	横浜	2	2	4	273
	名古屋	1	1	2	231
	大阪		1	1	180
	神戸		1	1	188
韓国		9	48	57	1,511 (5)
中国		18	112	130	8,855 (1)
台湾			5	5	1,279 (7)
シンガポール		13	17	30	2,319 (3)
アメリカ		5	3	8	3,852 (2)
フランス			12	12	384 (21)
ベルギー		19	5	24	789 (14)
オランダ		11		11	952 (11)
ドイツ		14		14	1,351 (6)
スペイン		12	9	21	917 (12)

()内はコンテナ取扱量ランキング
※国土交通省港湾局調べ(2006年4月時点)

コンテナターミナルの規模

(同縮尺で比較) 0 500 1,000m

(単一オペレーターの運営による区画を赤枠で表示)

ロッテルダム港
デルタターミナル



バース	3,600m
水深	-16.6m
ターミナル面積	236ha
ガントリークレーン	28基(18列以上対応)

シンガポール港

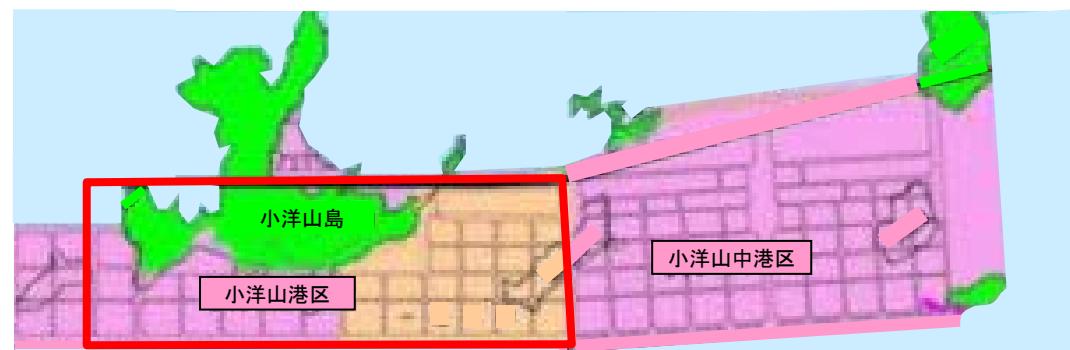
パシールパンジャンターミナル



バース	4,630m
水深	-16.0m
ターミナル面積	177ha
ガントリークレーン	49基(18列以上対応)

上海港

洋山コンテナターミナル



バース	3,000m
水深	-16.5m
ターミナル面積	-
ガントリークレーン	28基(18列以上対応)

横浜港

南本牧ふ頭



バース	700m
水深	-16.0m
ターミナル面積	35ha
ガントリークレーン	5基(22列対応)

ロングビーチ港

Pier T



バース	1,524m
水深	-15.2m
ターミナル面積	140ha
ガントリークレーン	14基(18列以上対応)

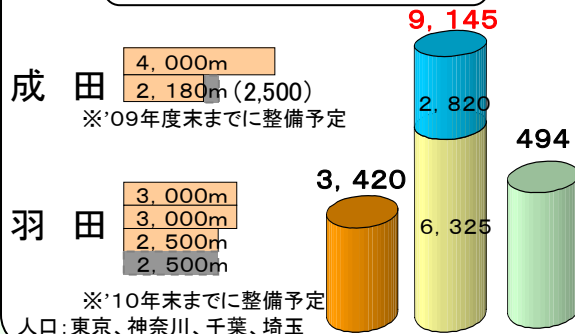
空 港

○ 諸外国と比べて比較的大きな後背圏人口や旅客数を有しているにもかかわらず滑走路本数が少ない。

日本

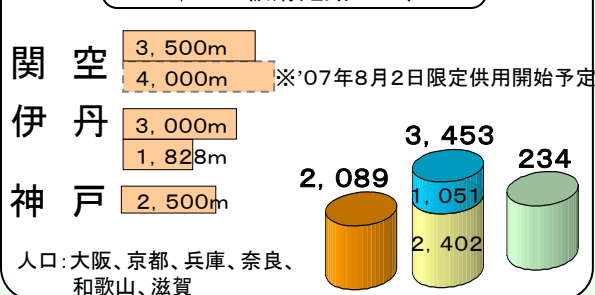
東京圏

3,000m級滑走路=3本



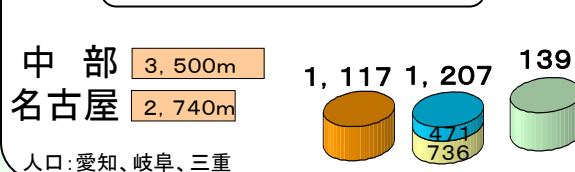
関西圏

3,000m級滑走路=2本



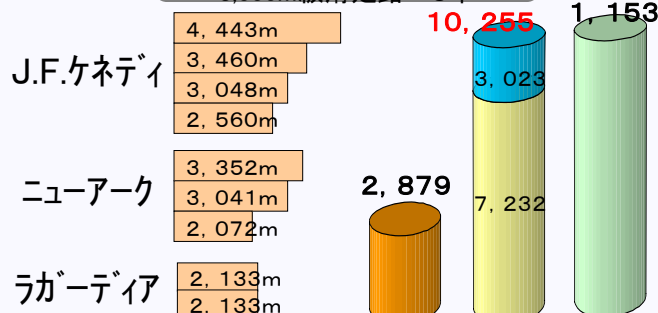
中部圏

3,000m級滑走路=1本



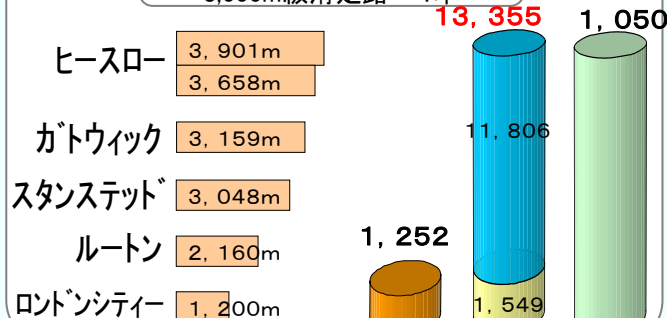
ニューヨーク

3,000m級滑走路=5本



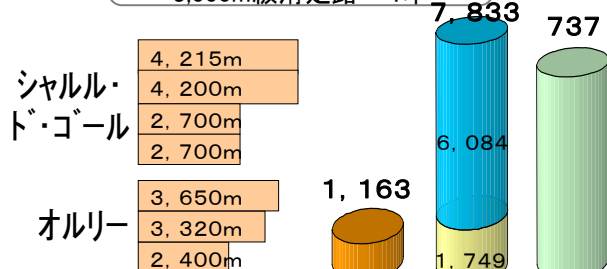
ロンドン

3,000m級滑走路=4本



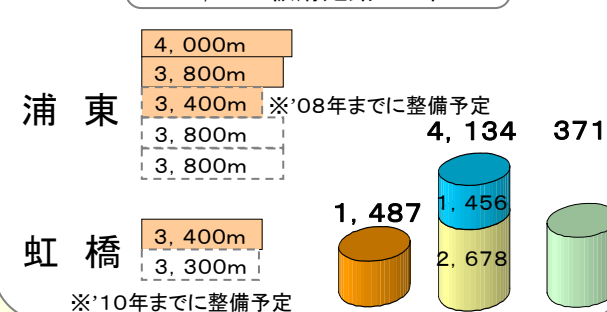
パリ

3,000m級滑走路=4本



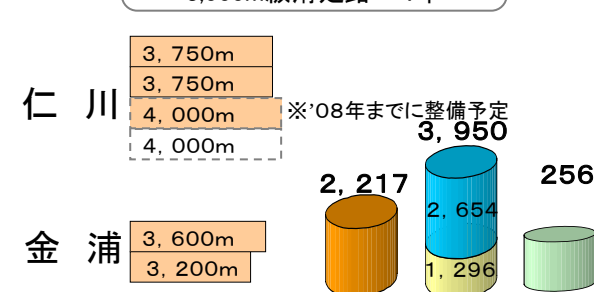
上海

3,000m級滑走路=3本



ソウル

3,000m級滑走路=4本

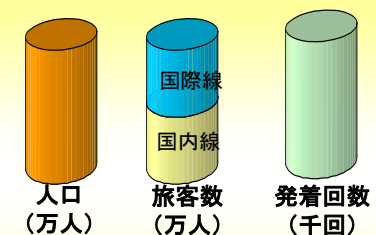


供用中の滑走路

整備中の滑走路
('08年までに整備予定)

整備中の滑走路
('09年以降の整備予定)

計画中の滑走路

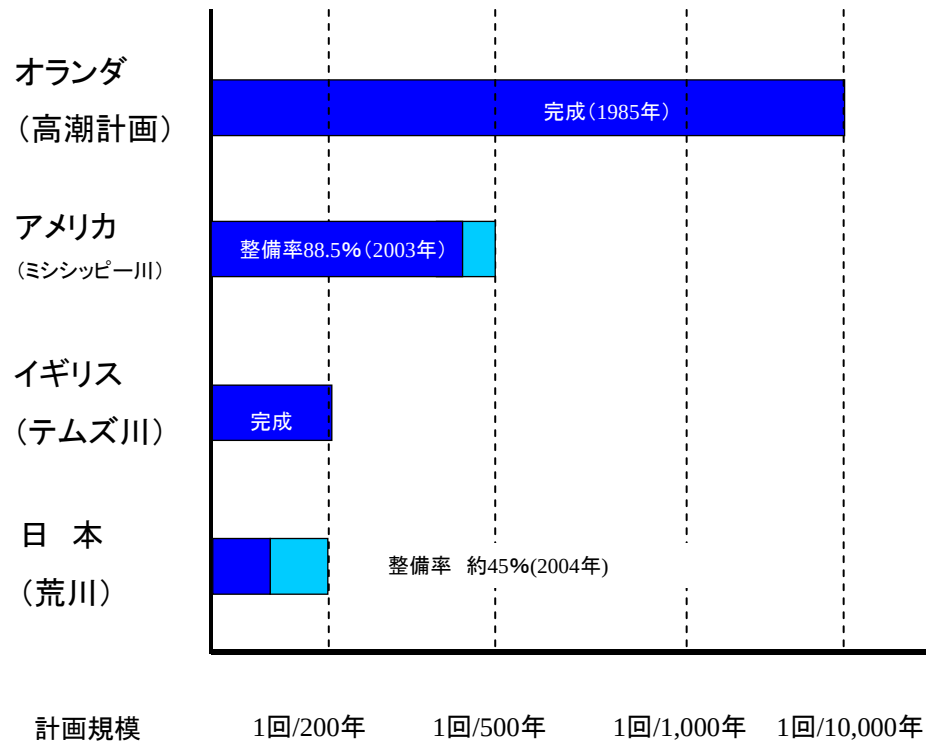


出典) 滑走路については「エアポートハンドブック2007」等
人口については「人口推計年報」、「The World Gazetteer」及び
「世界の統計2006」
旅客数・発着回数については「ACIデータ2005」

河 川

○ 諸外国と比べ、河川整備率は不十分。

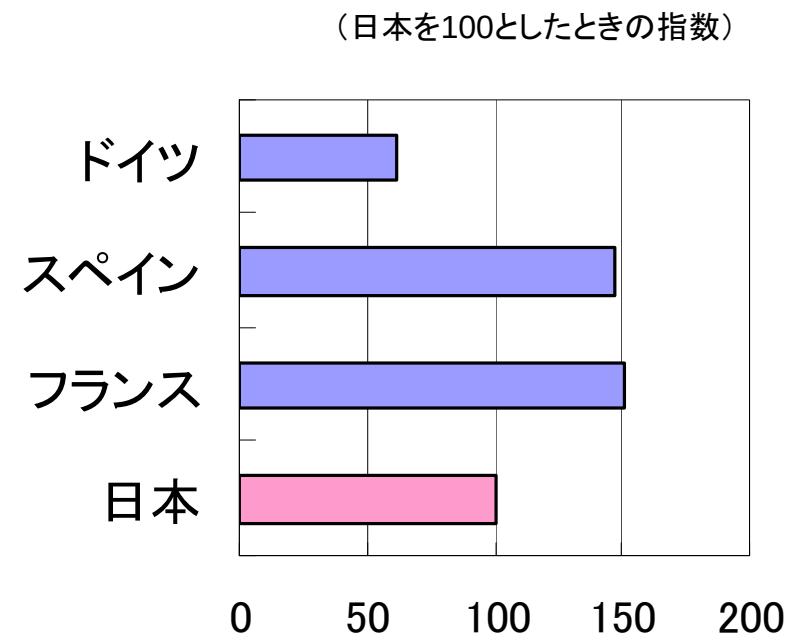
河川の整備率



鉄 道

○ 諸外国と比べ、高速鉄道の路線延長は不十分。

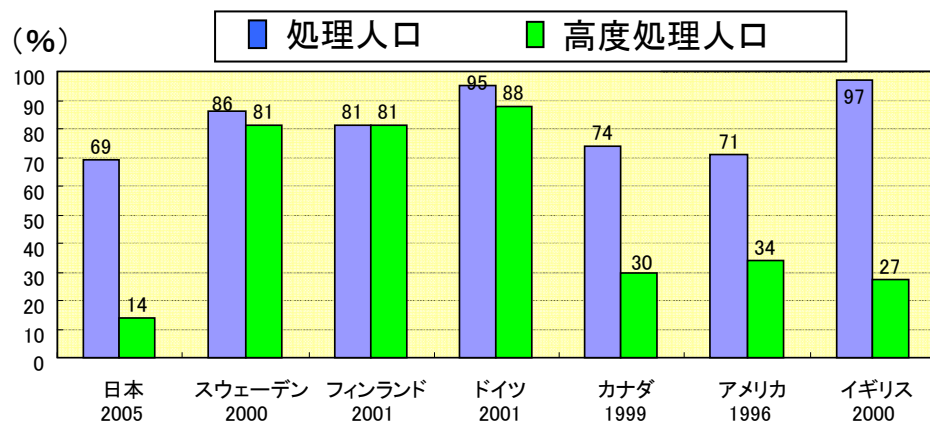
一人当たり的高速鉄道の路線延長



※高速鉄道・・・最高時速250km以上の鉄道(日本は新幹線)

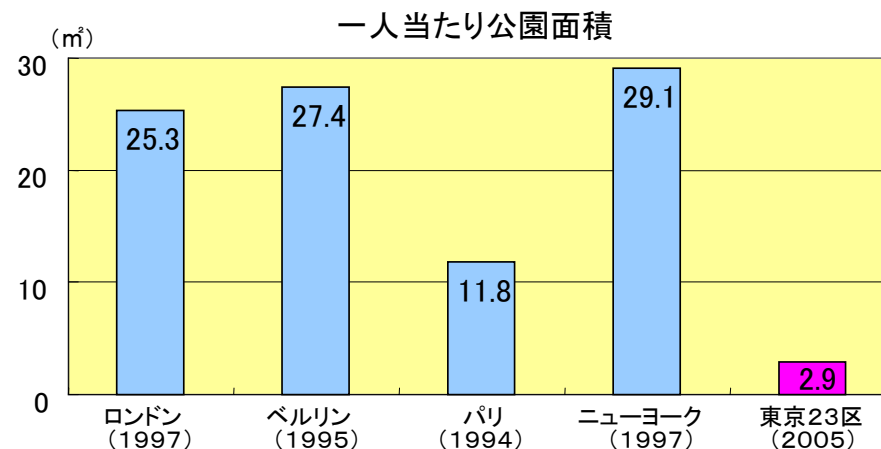
下水道

- 下水道普及率は諸外国なみになったが、高度処理人口普及率は不十分。



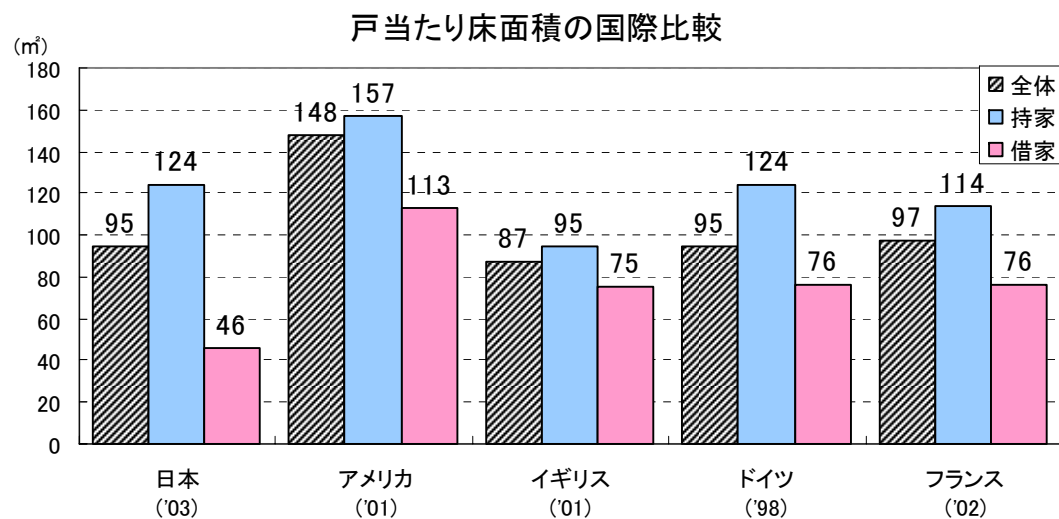
公園

- 東京の公園面積は極めて小さい。



住宅

- 戸当たり床面積は、持家と借家の平均でみると欧米水準なみとなっているが、借家は低水準。



〈資料〉

日本:平成15年住宅・土地統計調査

アメリカ:American Housing Survey for the United States 2001

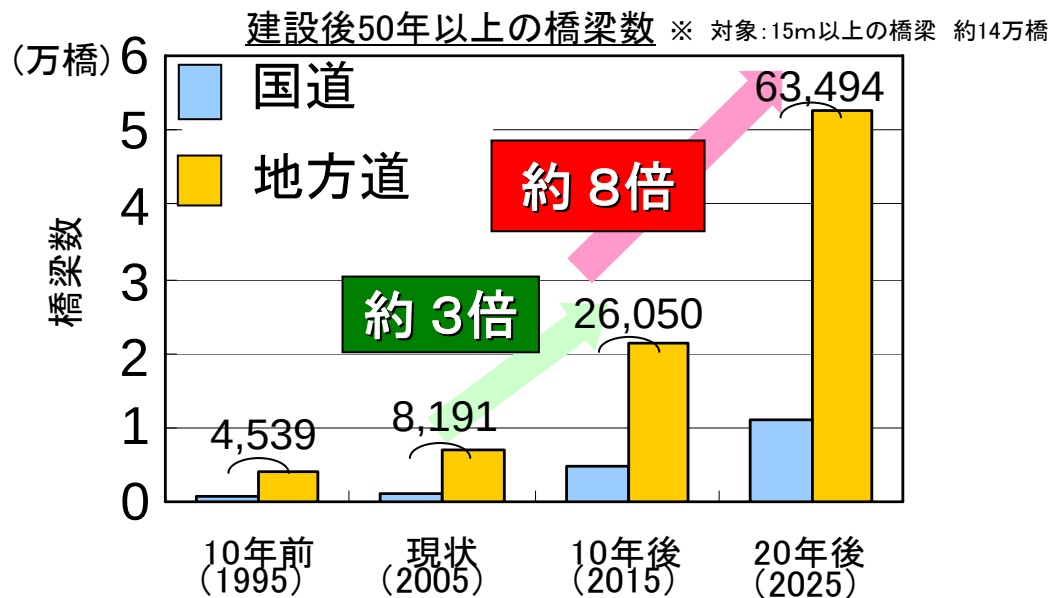
イギリス:English Housing Condition Survey2001
(データはイングランド)

フランス:enquete Logemant 2002, insee

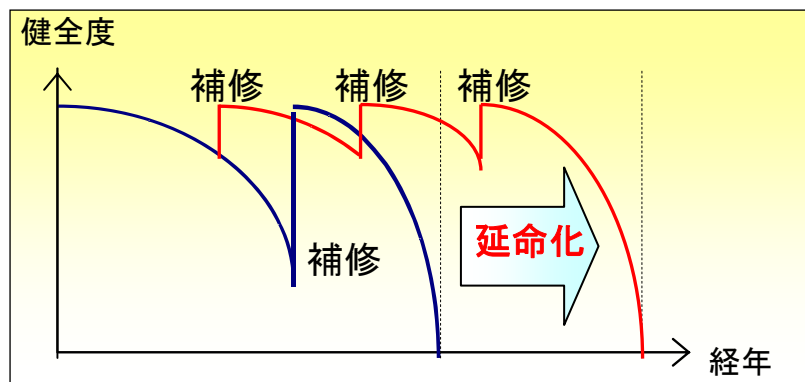
ドイツ:Federal Statistical Office Germany2002(データは1998)

施設の老朽化に対応した維持管理・更新投資の必要性

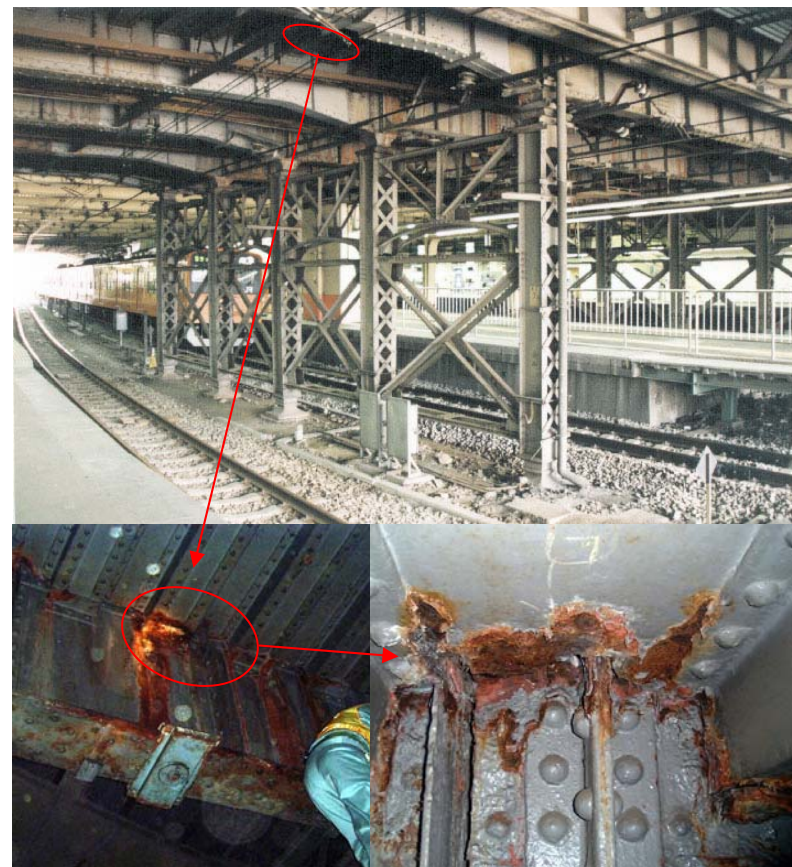
- これまで蓄積されてきた社会資本ストックの老朽化が急速に進み、維持管理・更新投資の増大は必至。
- 適切な維持管理・更新投資を確保し、施設の機能の確保を図ることが重要。



適切な維持管理によりライフサイクルコストを縮減



架設から約80年が経過し、老朽化が著しく進行した新宿跨線橋



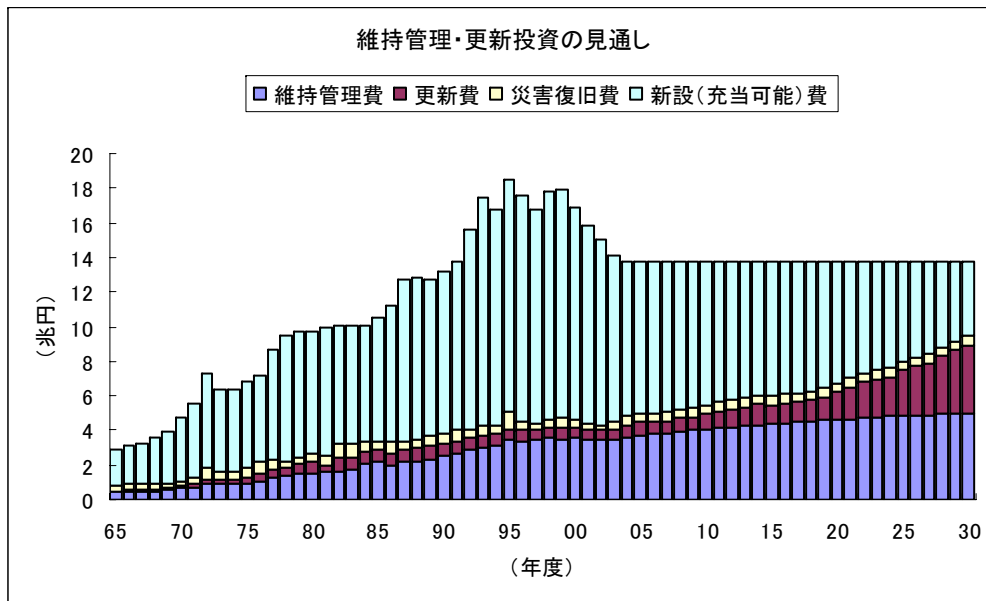
※新宿駅南口地区基盤整備事業の一環として、架替工事中

老朽化により増大する維持管理・更新費

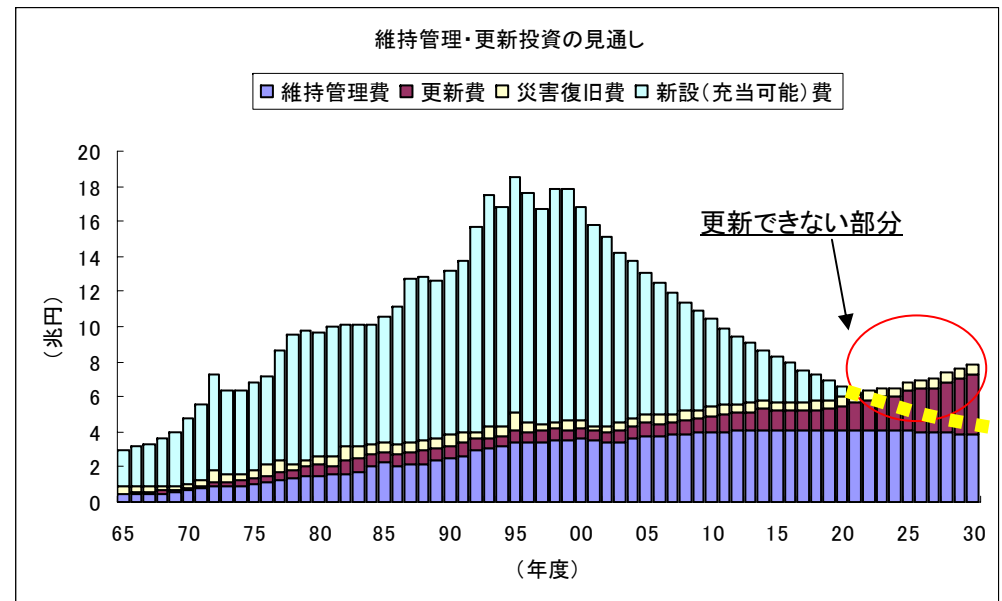
- 今後着実な増加が見込まれる維持管理・更新費について、2通りのケースを想定し推計。
- 投資可能総額が現状維持となる場合(ケース1)では、2004年度と2030年度を比較すると、維持管理・更新費の合計額が投資可能総額に占める割合が年々増大(約31%→約65%)し、新設充当可能費が減少(約65%→約31%)する。
- 投資可能総額が年々削減される場合(ケース2)では、投資可能総額が不足し、災害復旧や更新ができなくなるなど、既存社会資本の利便性・安全性等の確保にも困難が生じる。

※ この見通しは、耐用年数の経過時に施設を更新するという前提で機械的に試算したもの。

ケース1 (対前年比±0%)



ケース2 (国:対前年比マイナス3%、地方:対前年比マイナス5%)



○国土交通省所管の社会資本8分野(道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸)を対象に、今後25年間の維持管理・更新費を推計した。

○推計に際しては、今後の投資可能総額の伸びについて、以下のとおりの2つのケースを設定した。

(ケース1)投資可能総額の伸びが、2005年度以降対前年比±0%の場合

(ケース2)投資可能総額の伸びが、国が管理主体の社会資本については、2005年度以降対前年比マイナス3%、
地方が管理主体の社会資本については、2005年度以降対前年比マイナス5% の場合

水門談合事件を受けた国土交通省の改善措置要求＜骨子＞平成19年6月18日

1. コンプライアンスの徹底

- (1) 職員の意識改革
 - ・ コンプライアンス専門の研修を実施
 - ・ 談合に関わった場合の懲戒処分、損害賠償請求について周知徹底
- (2) 職員からの通報制度の整備
- (3) 外部からの不当な働きかけの報告・記録・公表
- (4) 工事発注組織の見直し
 - ・ 異職種職員を組み合わせた人事配置、同一職での長期従事の抑制
- (5) 関与職員に係る処分基準の明確化、損害賠償の請求

2. 競争性・透明性等の向上のための入札方式の改善

- (1) 多様な発注方式の採用
特殊性を有する工事の態様に応じて
 - ・ 本体と水門設備とを一体で発注
 - ・ 詳細設計と施工とを一括で発注 等を導入
(談合の温床とされる設計業務への不明瞭な協力を排除)
- (2) 一般競争方式の対象工事の拡大
(従前) 2億円以上
→ (拡大) <水門設備> (H19年度当初から) 原則すべて
 <その他> (H19年度中) 1億円以上※
 (H20年度中) 6000万円以上※
※ 災害復旧工事を除く。これ未満の工事でも積極的に試行。

3. ペナルティの強化

- (1) 建設業法の営業停止処分の強化
代表役員が独禁法・刑法談合の刑事罰を受けた場合の営業停止期間を、法律上の上限である1年に。
また、その他の場合の営業停止期間も倍増するとともに、地域限定を廃止。
- (2) 指名停止措置の強化
国交省が行う指名停止期間を1.5倍とし、最長期間を2年から3年に延伸。

4. 再就職の見直し

従前の自粛措置に加えて、今般の水門設備工事に係る談合事件に関与した企業や今後同様な事件が生じた場合にそれに関与した企業については、当該企業においてコンプライアンスが確立したと認められるまでの間、退職後の年数を問わず、国土交通省退職者の就職について自粛。

(参考) 従前の自粛措置

- ・ 指定職経験者は、退職後5年間は、国交省発注の公共工事の受注実績のある企業への再就職は自粛
- ・ 国交省発注の公共工事の受注実績のある企業においては、退職後5年間経過していない国交省退職者を新たに営業担当部署に就任させないよう要請

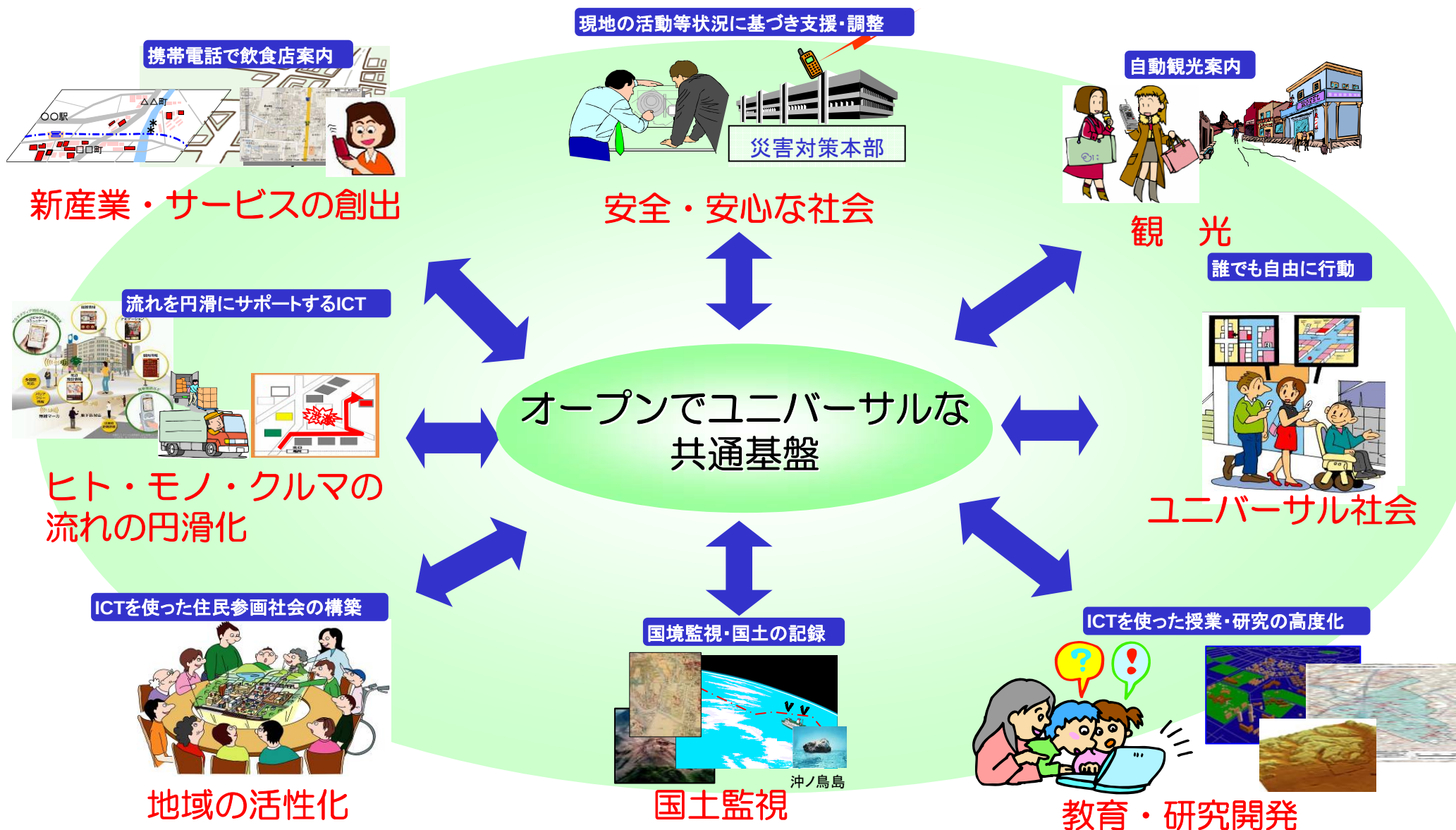
5. 公共工事における品質の確保

- (1) 総合評価方式の拡充や入札ボンドの導入等による不良不適格業者の排除
- (2) 工事の監督・検査の強化(施工プロセスの常時監視など)

8. イノベーションの推進

資料3:18・19頁関係

イノベーションのブレークスルーとなる共通基盤のイメージ



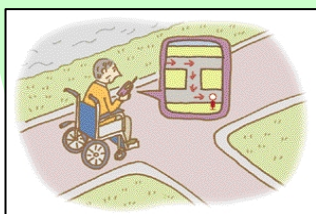
1. いつでも、どこでも、だれでも、その場で必要な情報にアクセスできる社会の実現 ～自律移動支援プロジェクトの推進～

ICタグなどのユビキタス情報基盤を整備することにより、「移動経路」「交通手段」「目的地」「観光情報」「周辺施設情報」など、あらゆる場面においてその場で必要な情報につき、「いつでも、どこでも、だれでも」アクセスできるユビキタスな環境を構築する。これにより、誰もが持てる力を発揮し、支え合ってつくる「ユニバーサル社会」を実現させる。

施策のイメージ

情報提供

身体的特徴にあわせて
移動経路等の
情報を提供



店舗情報 地域情報

〇〇店です。
現在タイムバー
ゲン実施中。



現在地は
神戸市中央区
京町〇丁目です。

観光



多言語によ
る観光情報
の提供

Hozo-mon,
Senso-ji Temple's
main gate which...

2. 防災先進社会の構築

ICT技術を活用し、災害の高精度予測や常時監視、迅速な対応を可能とするとともに、防災・災害情報を、分かりやすく一元的に国民に提供する体制を確立し、災害への備えが万全な防災先進社会を構築。

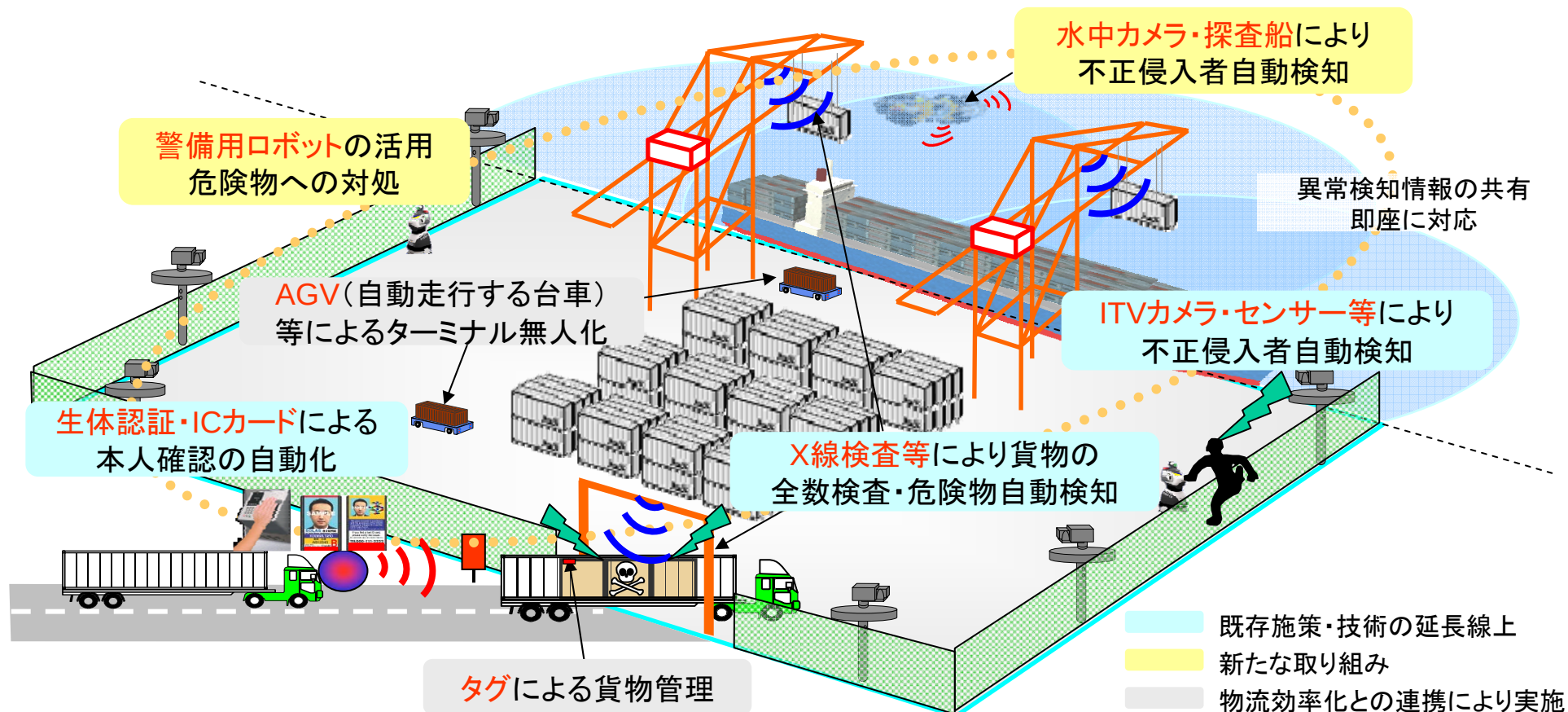
施策のイメージ



3. テロ対策技術の高度化による安全の確保

高度な認証技術や自動検知システム、ICタグやセンサーなどを、鉄道駅、港湾、空港などそれぞれの施設環境に合わせて活用することにより、保安体制を強化し、テロを未然に防止する。

港湾施設における保安体制の高度化（イメージ）

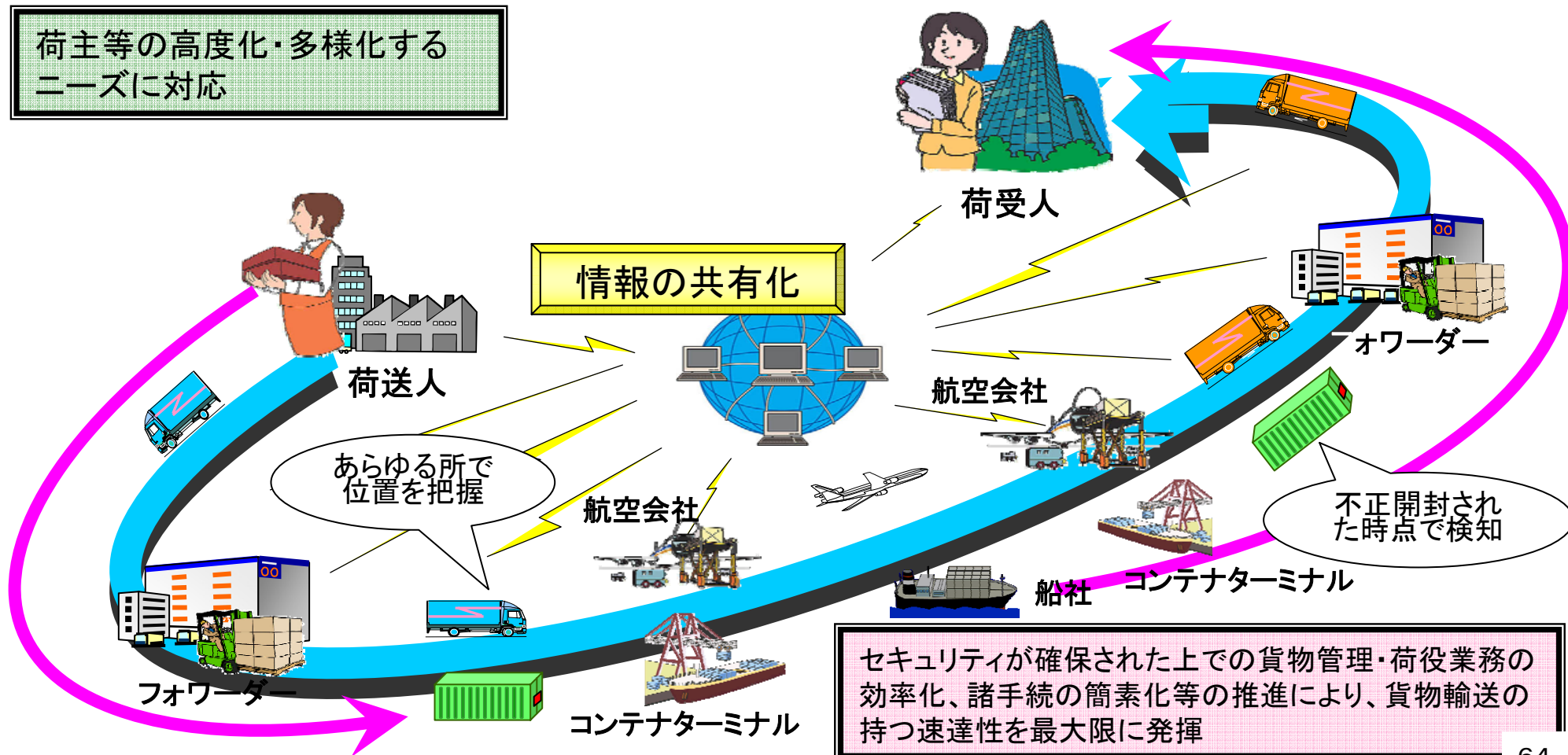


4. 物流サプライチェーン全体の効率化・安全性向上

電子タグや電子シールなどのICT技術を活用することにより、貨物の中身や位置に関する情報のリアルタイムな把握、物流手続の効率化、セキュリティの向上が可能となり、荷主や消費者の高度化・多様化するニーズや高まるセキュリティへの要請に対応した物流サービスの提供を可能とする。

施策のイメージ

荷主等の高度化・多様化する
ニーズに対応

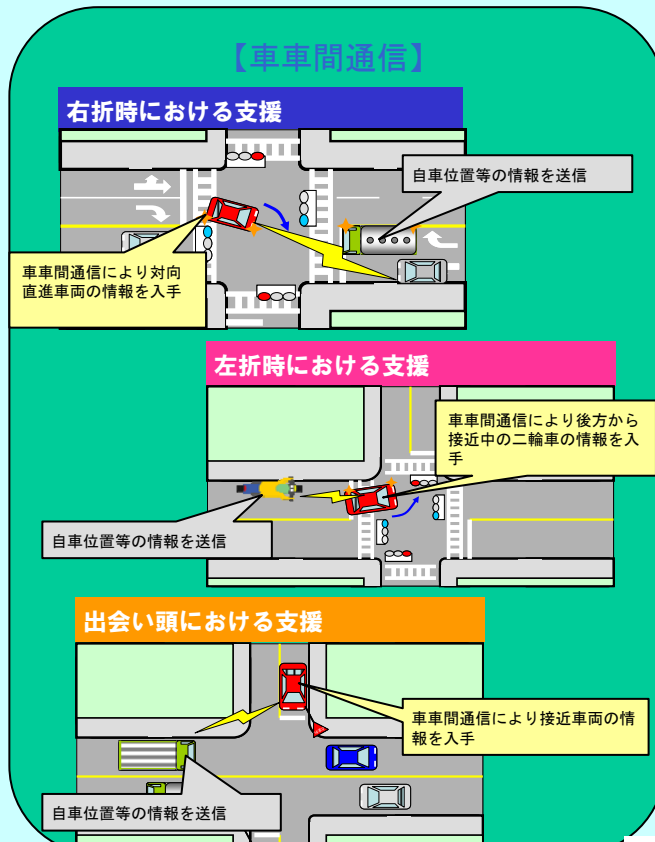


5. ITSを活用した世界一安全な道路交通の実現

路車間通信、車車間通信、車両単独(自律検知型)、地図情報との連携等による安全運転支援技術の開発・実用化・普及を促進し、これら技術が協調することにより、世界一安全な道路交通社会を実現

施策のイメージ

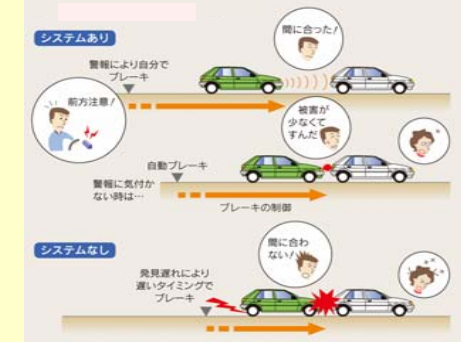
インフラ協調による安全運転支援システム



その他の安全運転支援

【車両単独(自律検知型)】

○衝突被害軽減ブレーキ



【地図情報との連携】

○カーブ進入速度注意喚起

○事故多発箇所情報提供



6. 東アジア共通IC乗車券の実現に向けた取組み

東アジアにおける共通IC乗車券の導入を推進することにより、域内において一枚のIC乗車券で公共交通機関の利用が可能となる。これにより、東アジア域内における移動の円滑化、人的交流の促進が図られる。

施策のイメージ

公共交通機関利用のシームレス化、利便性向上を目指して

共通IC乗車券



地理空間情報活用推進基本法（平成19年法律第63号）

基本理念等

○国土空間データ基盤（NSDI（National Spatial Data Infrastructure））を形成

ー地理空間情報（空間上の位置を示す情報（当該情報の時点情報を含む。）等）（注）の整備・提供、地理情報システムや衛星測位の利用推進、人材育成、関係機関の連携強化等による総合的・体系的な施策の実施

（注）基盤地図情報、統計情報、画像情報等

○地理空間情報の活用の推進に関する施策が相乗効果を発揮するよう、関係施策を実施

信頼性の高い衛星測位サービスを
安定的に享受できる環境の確保

効果的・効率的な公共施設の管理、防災対策の推進
国土の利用・整備・保全、国民の生命・身体・財産の保護

行政運営の
効率化・高度化

多様なサービスの提供

多様な事業の創出と発展
環境との調和

民間事業者の技術提案
及び創意工夫の活用

個人の権利利益侵害、
国の安全の確保への配慮

○地理空間情報活用推進基本計画の策定と施策の実施に関し、関係行政機関の協力体制の整備

地理空間情報活用推進基本計画

地理空間情報の活用の推進に関する施策を総合的・計画的に推進

基本的施策

共通施策

○施策の策定・実施に必要な調査・研究の実施
○行政における地理空間情報の活用

○知識の普及
○個人情報の保護

○人材の育成
等

地理情報システムに係る施策

○新世代の地理情報システム
（次世代GIS：Geospatial Information System）
の整備及び活用の推進

- ・基盤地図情報（注）の整備、更新、流通
（注）地理空間情報の位置決めの基準となる基準点、海岸線等の位置等に係る情報等共通白地図の主要項目の位置情報
- ・地図関連の行政事務（地籍、登記等）での基盤地図情報の相互活用
- ・基盤地図情報の円滑な流通（国の基盤地図情報等を原則無償提供）
- ・研究開発の推進 等



基盤地図情報

移動体測位の
基盤地図を提供



測位情報を
安定的に提供

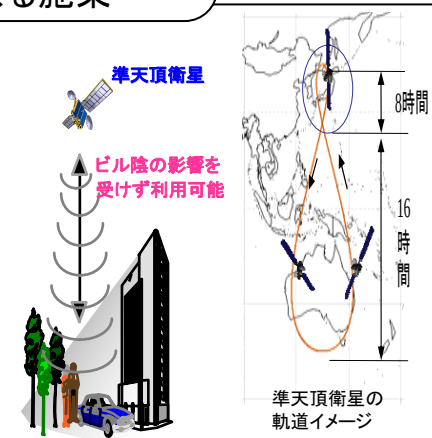


衛星測位に係る施策

- 地球全体にわたる衛星測位システムの運営主体との連絡調整
- 研究開発、技術実証、利用実証、利用促進

ービル、山陰の影響を受けずに利用可能な準天頂衛星システムによる衛星測位の技術実証・利用実証に平成18年度から着手

等



9. 海洋政策の総合的な推進

資料3: 20頁～22頁関係

国土交通省海洋・沿岸域政策大綱（平成18年6月21日決定）の概要

我が国の海洋・沿岸域

領海及び排他的経済水域の面積・・・447万km²
 海岸線延長・・・約35,000km
 輸出入取扱貨物量の海上輸送依存度・・・99%以上
 離島の数・・・6,847島

我が国の海洋・沿岸域を巡る現状と課題

国際的な動向と課題

アジェンダ21
の採択

国連海洋法条約
の発効

総合的な海洋政策
の策定

国際機関によるテロ防止
対策の進展

近隣諸国の海洋政策上の
戦略の競合

海洋及び沿岸域の現状と課題

海上交通の安全確保

海上災害や
海洋汚染の防止

海上保安体制の
強化

海洋資源開発の
推進

防災対策の
強化

海岸侵食の
進行

藻場や干潟の減少

漂着ゴミ、赤潮
等の発生

国土交通省

海洋・沿岸域に関する多くの行政分野を所管

国土交通省海洋・沿岸域政策大綱を策定

海洋・沿岸域に関する施策を総合的に推進する必要

海洋・沿岸域に関する施策とその推進

1. 海上における安全を確保する

- 安全に航行できる水域の確保や条約不適合船の排除等による海上交通の安全確保
- テロ、事故、災害等に関する対策の強化
- 海上保安業務体制の充実

3. 環境の保護及び保全を推進する

- 海洋・沿岸域環境のモニター体制を強化
- 油流出、漂流ゴミ等海洋汚染等への的確な対応

5. 海洋・沿岸域の利用を推進する

- 海上輸送の活性化
- 低未利用地への新機能の立地促進
- 低環境負荷の船舶等の技術開発
- メガフロート等を活用した海洋の新たな利用の推進

7. 海洋・沿岸域の総合的管理を推進する

- 多様な主体の参画と連携、協働による計画策定

2. 国土の保全と防災対策を推進する

- 防災や減災による国民の生命や財産の保護
- 海岸侵食対策、離島交通の確保等による国境離島等の保全
- 大陸棚等の調査、的確な警戒監視等による海洋権益の確保

4. 自然環境や美しい景観を取り戻す

- 干潟、藻場等の再生
- 構造物の景観との調和や漂着ゴミ対策の推進
- 陸域からの水質汚濁負荷の削減

6. 海洋・沿岸域への親しみ、理解を増進する

- 親水空間の確保やレクリエーションの活性化
- 海洋・沿岸域に関する知識の普及及び理解の向上

8. 国際社会との協調及び協力関係を確立する

- 国際的な取組への積極的な参画
- 東南アジア諸国の海上保安能力の向上支援
- 海洋環境や防災に関する技術や情報の提供

国際的な視野、国と地方の連携、多様な主体の参画等の基本的考え方のもと、施策を推進

施策の推進体制

国土交通省海洋・沿岸域政策推進本部を設置し、総合的かつ戦略的に施策を展開