

# 関係省庁ヒアリング資料

平成19年1月18日

国土交通省

# 目次

## 社会資本整備重点計画

### 第3 計画のねらいと戦略的取組

- (1) シームレスアジアの実現
- (2) 持続可能な地域の形成
- (3) 災害に強いしなやかな国土の形成
- (4) 美しい国土の管理と継承
- (5) 「新たな公」による地域づくり

### 第4 計画の実現に向けて

### その他

# 目次

社会資本整備重点計画の重点目標と指標	1
次期社会資本整備重点計画の検討方向	2
社会資本整備重点計画と国土形成計画の調和	3

第3 計画のねらいと戦略的取組	
シームレスアジアの実現	4
アジア諸港に比べ相対的地位が低下している港湾	5
今後の国際海上輸送の目指すべき方向(国際基幹航路)	6
スピーディー、シームレス、低廉なアジア物流ネットワーク	7
スーパー中枢港湾プロジェクトの推進	8
我が国と世界主要都市圏、滑走路の整備状況等の比較	9
大都市圏拠点空港の機能向上	10
国際水準の物流ネットワーク(道路)の構築	11
観光立国の推進	12

持続可能な地域の形成	13
大都市地域	14
日本の国際競争力は低下	15
都市再生の推進	16
都市部の交通渋滞	17
首都圏の環状道路の整備	18
首都圏三環状道路の整備見直し	19
首都圏における都市鉄道ネットワークの充実	20
密集市街地整備の現状及び課題と今後の取組み方針	21
地方の都市地域	23
都市構造の転換 ~ 拡散型から集約型へ ~	24
まちづくり三法の見直し	25
地域経済の活性化に資する社会資本	26
広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律案(仮称)	27
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案(仮称)	28
LRTプロジェクト	29
DMVの実用化支援	30
バス交通の活性化	31
コミュニティバス等の運行	32
地域格差の大きい下水道の整備	33
地方の集落地域	34
二地域居住に対する願望・取組事例	35
広域的な緊急医療体制の支援	36
条件不利地域の現状と支援	37
豊かな生活環境	38
良質な住宅ストックの形成と将来世代への継承	39
ユニバーサルデザインを踏まえたバリアフリー化	40
少子化社会の子育て環境づくり(「巣づくり支援」)	41

災害に強いしなやかな国土の形成	42
水害	43
我が国の豪雨・高潮災害	44
総合的な都市浸水対策	45
頻発する集中豪雨への対応【神田川等】	46
流域一体での減災対策	47
ハザードマップの整備等のソフト対策	48
ハード・ソフト一体による土砂災害対策	49
地震	50
東海地震と東南海・南海地震の発生の可能性	51
住宅・建築物の耐震化の遅れ	52
社会資本施設の耐震化	53
総合的な津波対策	54
地震・津波予報の高度化による災害被害軽減	55
広域避難地や防災拠点の整備	56

美しい国土の管理と継承	57
景観行政団体の推移と景観法の施行状況	58
無電柱化の推進と屋外広告物の規制	59
京都市における新たな景観政策の展開	60
水と緑のネットワークの形成	61
健全な水循環系構築	62
安全・安心な水資源確保	63
水環境改善への取り組み	64
総合的な土砂管理に関する取組	65
海洋・沿岸域の利用及び保全	66
海洋・沿岸域政策を巡る状況と国交省の取組	67

「新たな公」による地域づくり	68
住民やNPO等による清掃活動や美化活動	69
地域住民との協働による地域づくり	70
ボランティア有償運送	71

第4 計画の実現に向けて	72
地籍調査の推進	73
地理空間情報の高度な活用	74
老朽化により増大する維持管理・更新費	75
事業評価の厳格な実施	76
国土交通省の入札契約制度改革の取り組み	77
入札ポンド制度	78

その他	79
ICT活用を通じた課題解決分野	80
企業経営手法を用いた 社会資本整備・管理のあり方研究会	81
北海道総合開発計画	82

# 社会資本整備重点計画の重点目標と指標

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

## 暮らし

### 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

【旅客施設の段差解消 39% 7割強、視覚障害者誘導用ブロック 72% 8割強】

【道路 17% 約5割】

【信号機 約4割 約8割】

【建築物 約3割 約4割、住宅約1割】

### 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等

【河川における汚濁負荷削減率 13%削減】

【都市域における水と緑の公的空間確保量 約1割増】

### 良好な居住環境の形成

【市街地の幹線道路の無電柱化率 7% 15%】

【污水处理人口普及率 76% 86%】

## 安全

### 水害等の災害に強い国土づくり

【洪水による氾濫から守られる区域の割合 約58% 約62%】

【床上浸水を緊急に解消すべき戸数 約9万戸 約6万戸】

【土砂災害から保全される戸数 約120万戸 約140万戸】

うち災害弱者関連施設数 約3,100施設 約4,100施設】

【津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

約15万ha 約10万ha】

### 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

【地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消

約13,000ha 約10,000ha】

【多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

建築物 15% 約2割、住宅 約65%】

【地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 約8,000haのうち、0 約3割】

【一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

約9% 約25%】

【災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合 66% 76%】

【港湾による緊急物資供給可能人口 約1,900万人 約2,600万人】

### 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

【道路交通における死傷事故率 約1割削減】

【ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 0】

【国内航空における事故発生件数 約1割削減】

## 環境

### 地球温暖化の防止

### 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善

【NO<sub>2</sub>の環境基準達成率 64% 約8割】

【夜間騒音要請限度達成率 61% 72%】

### 循環型社会の形成

### 良好な自然環境の保全・再生・創出

【回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合 約2割再生】

【回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合 約3割再生】

### 良好な水環境への改善

【高度処理人口普及率 11% 17%】

【湾内青潮等発生期間の短縮 約5%減】

## 活力

### 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上

【国際航空サービス提供レベル

3,435億座席キロ 4,800億座席キロ、215億トンキロ 300億トンキロ】

【国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 5%減】

【ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間短縮 東京湾で約15%短縮】

【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 59% 68%】

【国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現】

### 国内幹線交通のモビリティの向上

【国内航空サービス提供レベル 1,294億座席キロ 1,500億座席キロ】

【フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 4%減】

### 都市交通の快適性、利便性の向上

【道路渋滞による損失時間 約1割削減】

【信号制御の高度化により短縮される通過時間 約1割短縮】

【路上工事時間の縮減率 約2割削減】

### 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化

【国際航空サービス提供レベル(再掲)】

【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率(再掲)】

【国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(再掲)】

【国内航空サービス提供レベル(再掲)】

【隣接する地域の中心都市間が改良済み国道で連絡されている割合 72% 77%】

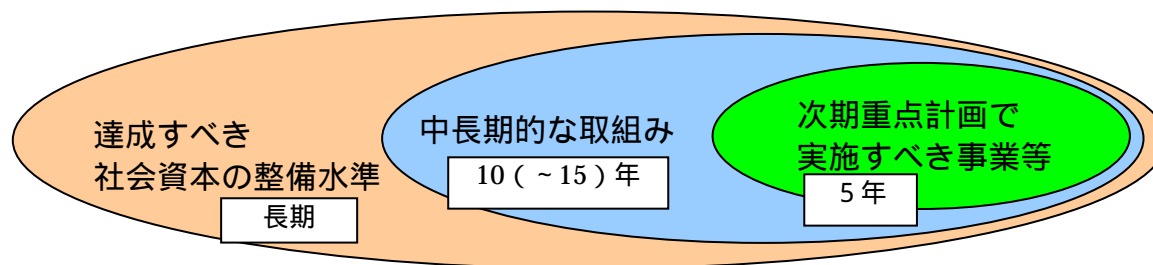


# 次期社会資本整備重点計画の検討方向

社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会基本問題小委員会(委員長:金本良嗣東京大学院教授)において、次期重点計画(平成20～24年度の5ヶ年)について検討しているところ。

## 1. 社会資本整備の戦略的かつ重点的な推進

重点的、緊急に整備すべきもの等については、的確な重点目標、緊急性に応じた指標を設定。  
(現時点では、例えば、経済成長戦略大綱、中央防災会議決定、京都議定書目標達成計画などの国家戦略に対応して、緊急に整備すべきとの観点から、重点目標や指標を検討している。)



## 2. 施設横断的な目標・指標の設定

アウトカム目標の設定に際しては、分野ごとに、社会資本の性格に応じた検討が必要。  
また、可能な限り施設別の縦割りではなく、施設横断的な目標・指標を検討すべき。

例)

- ・「暮らし」・「環境」: ストックの質の向上を考慮し、地域・地区単位で目標設定を検討
- ・「安全」: 「減災」の考え方を踏まえ、ハード・ソフトを組み合わせた目標設定を検討
- ・「活力」: 各国の投資戦略を見据え、道路・空港・港湾等の連携等に着目し目標設定を検討

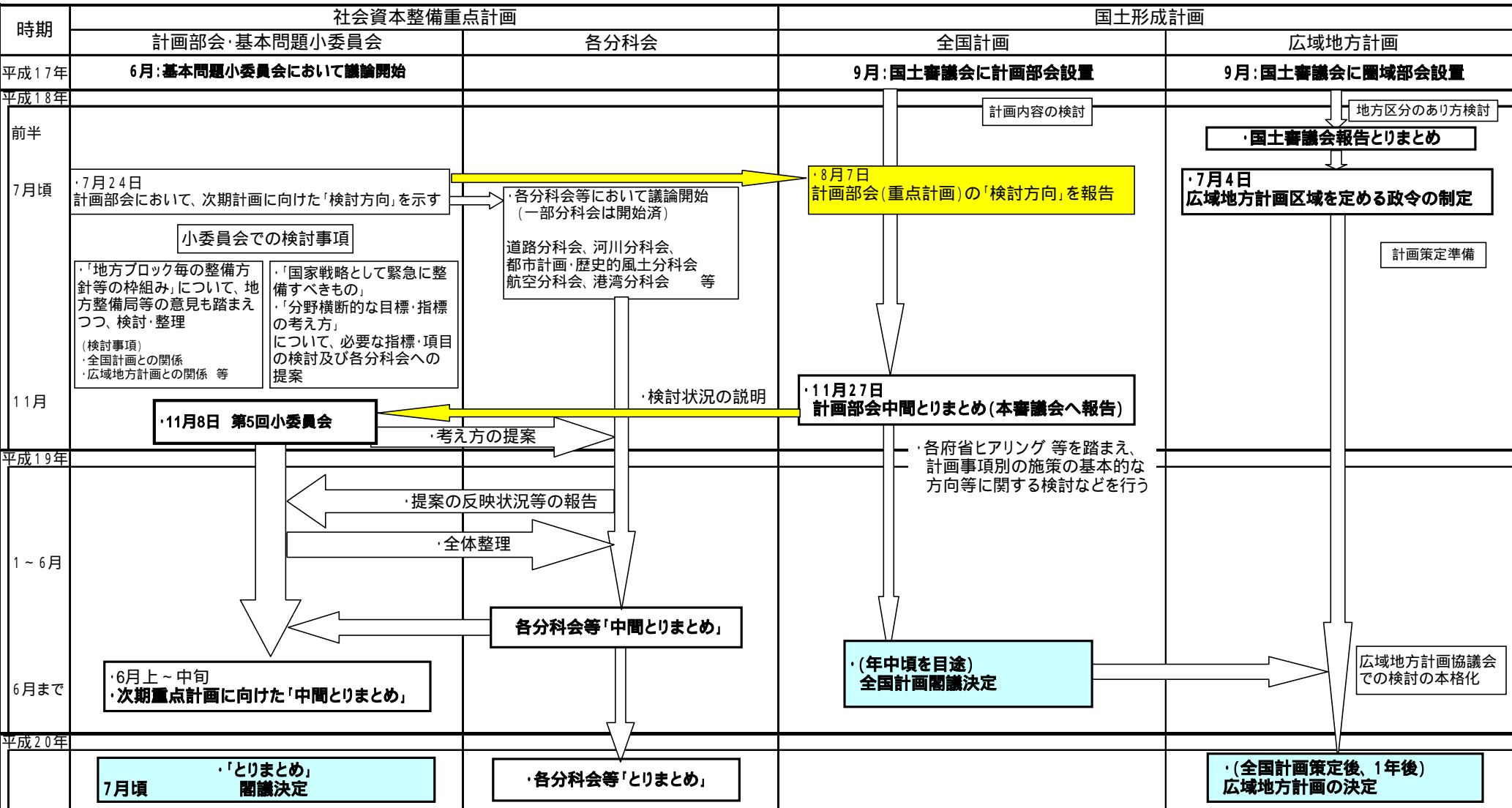
## 3. 国民が身近な変化や、改善を感じられる重点・目標の設置

地方ブロック別等の重点目標、指標の設定について検討が必要

# 社会資本整備重点計画と国土形成計画の調和

次期社会資本整備重点計画(平成20年度～)は、国土形成計画についての議論を踏まえながら、検討を進めているところ。

## 社会資本整備重点計画と国土形成計画の策定スケジュール

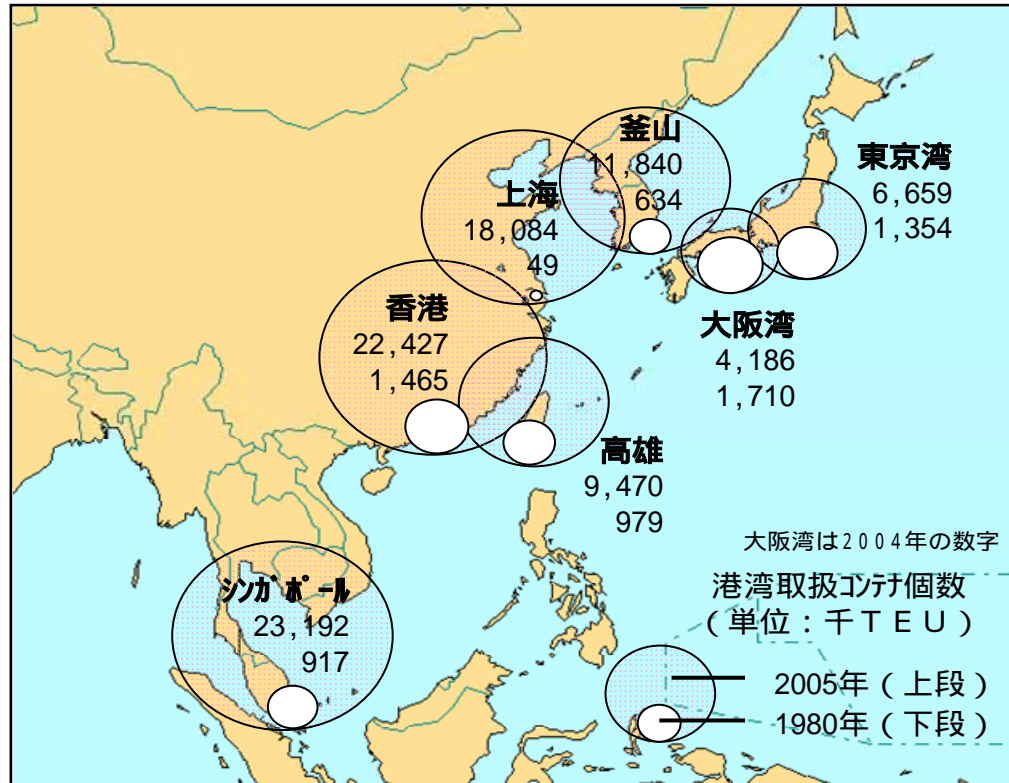


## 第3 計画のねらいと戦略的取組

# シームレスアジアの実現

- ・ 港湾の国際競争力の強化
- ・ 大都市圏拠点空港の機能向上
- ・ 空港・港湾への道路ネットワークの構築
- ・ 観光立国の推進

【アジア主要港のコンテナ取扱量】



【我が国の主要港の相対的地位の低下】

(単位:千TEU)

1980年

順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947
2	ロッテルダム	1,901
3	香港	1,465
4	神戸	1,456
5	高雄	979
6	シンガポール	917
7	サンファン	852
8	ロングビーチ	825
9	ハンブルク	783
10	オークランド	782
...	...	...
12	横浜	722
...	...	...
16	釜山	634
...	...	...
18	東京	632
...	...	...
39	大阪	254
...	...	...
46	名古屋	206

2005年速報値

順位	港名	取扱量
1(2)	シンガポール	23,192
2(1)	香港	22,427
3(3)	上海	18,084
4(4)	深圳	16,197
5(5)	釜山	11,840
6(6)	高雄	9,470
7(7)	ロッテルダム	9,300
8(9)	ハンブルク	8,050
9(10)	ドバイ	7,619
10(8)	ロサンゼルス	7,485
...	...	...
21(20)	東京	3,759
...	...	...
27(29)	横浜	2,900
...	...	...
(32)	神戸	2,177
(36)	名古屋	2,155
...	...	...
(41)	大阪	2,009

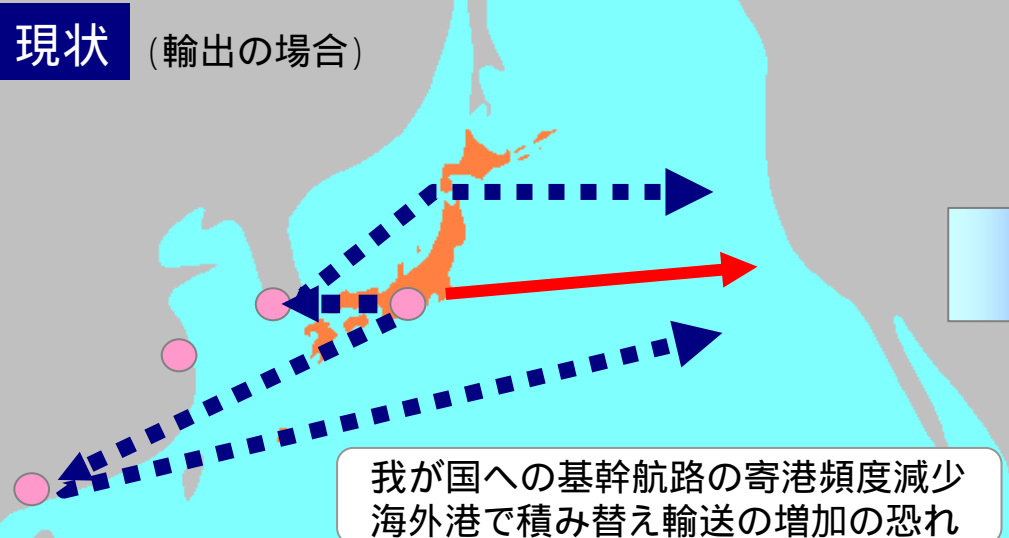
は、31位以下のため、具体的順位は不明  
( )内は2004年の順位

国際基幹航路(北米・欧州航路)

背景

アジア域内における港湾間競争の激化  
基幹航路の寄港地の集約化

現状 (輸出の場合)



我が国への基幹航路の寄港頻度減少  
海外港で積み替え輸送の増加の恐れ

積み替え輸送に伴う、コスト・時間の増加による我が  
国産業の国際競争力の低下

将来 (輸出の場合)



基幹航路の寄港頻度を維持。我が  
国発着貨物をダイレクトに輸送。

我が国港湾の国際競争力の強化

**スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化**

- ・京浜港、伊勢湾、阪神港
- ・平成22年度までにアジア主要港を凌ぐ港湾コスト・サービス水準を実現

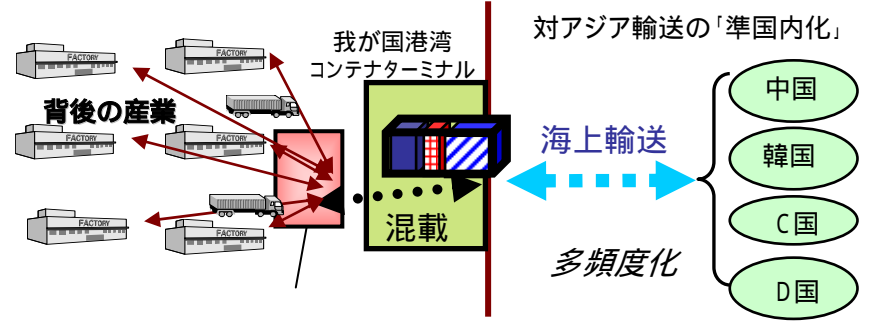
トータルの輸送コスト・サービスが最適となる海上輸送ネットワークの形成

## 増大する東アジア物流に対応したアジア物流ネットワークの形成

・距離的に国内物流と大差のない東アジア物流において、迅速かつ低廉な輸送体系を構築するために、以下の施策を強力に推進することが必要。

### 多頻度小ロット輸送への対応

・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の整備が必要



### 国際貨物の高速性、定時性の確保への対応

・高速性、定時性を有したホットデリバリーサービスが、中国、韓国航路において展開され、新たな物流システムが構築

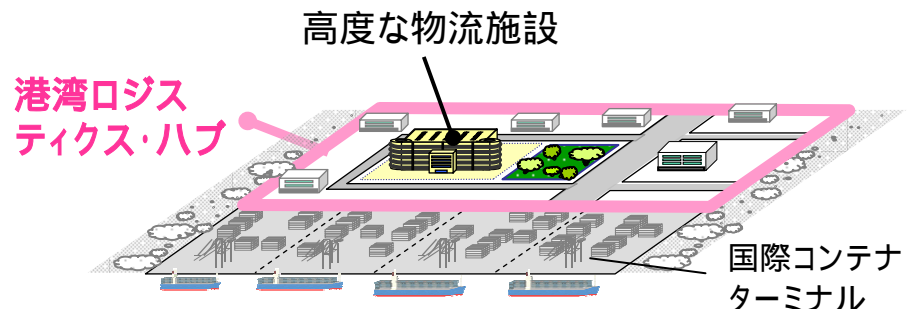


・こうした新たな物流システムを支えるハード・ソフトのインフラ整備が必要

ホットデリバリーサービス  
「港到着後即日引き渡す」サービス

### 港湾ロジスティクス・ハブの形成

・コンテナターミナルの背後において、中間輸送の削減、リードタイムの短縮、輸送コストの削減を図るため、港湾ロジスティクス・ハブの形成が必要



### 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・ソフトのインフラ整備が必要





# シームレスアジアの実現 スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

## 港湾コストとサービスの比較

リードタイム(輸入貨物の入港から引取りが可能となるまでの時間)の国際比較

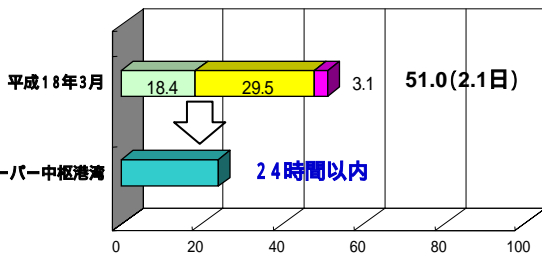
【諸外国の状況】

米国	: 1~2日程度
英国・オランダ	: 2~3日
ドイツ	: 2日
シンガポール	: 24時間以内
韓国	: 2日以内

(出典)(社)日本物流団体連合会調査、ITと国際物流に関する懇談会資料

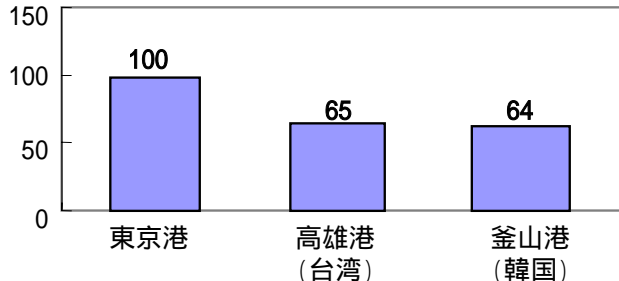
【日本の状況】

□ 入港～搬入 □ 搬入～申告 □ 申告～許可



## コンテナ取扱総料金の国際比較

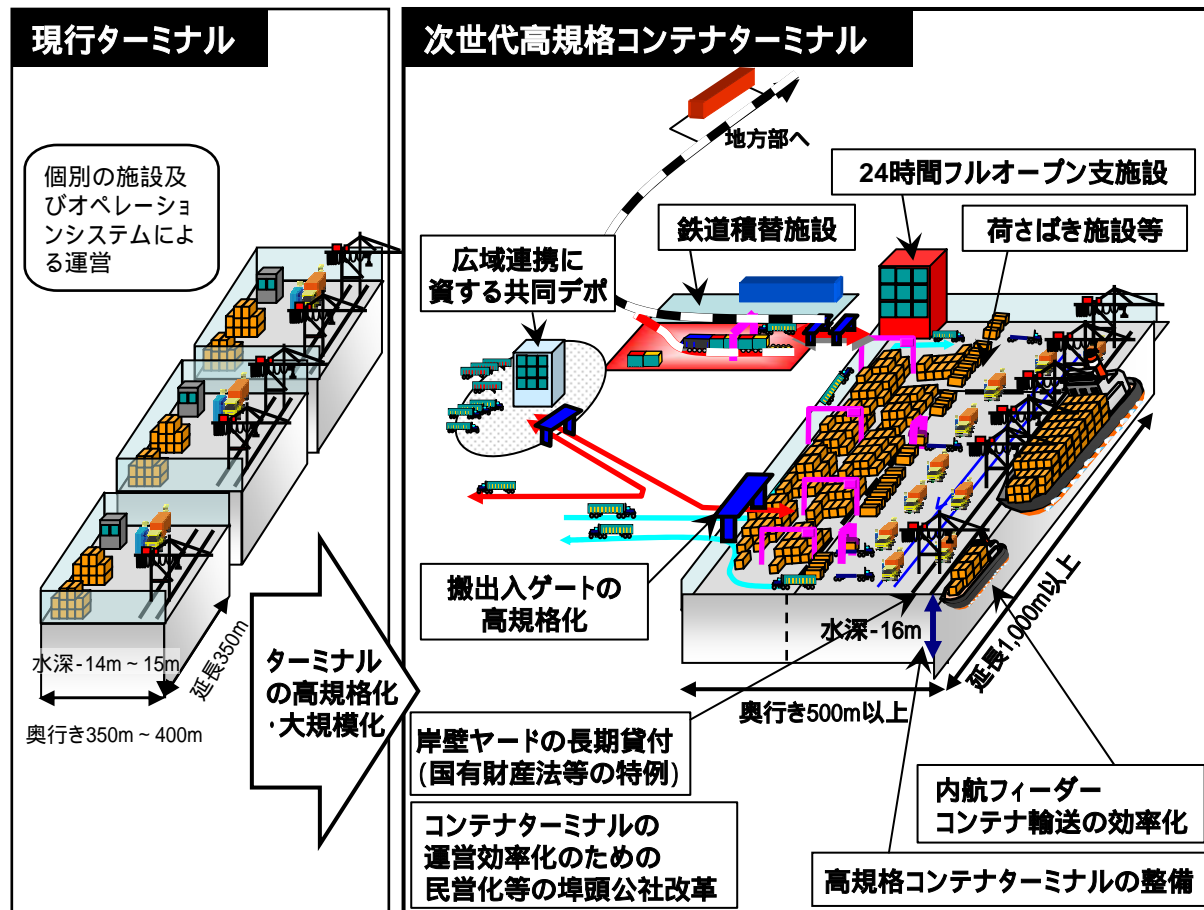
40フィートコンテナ1個あたり、東京港 = 100とすると



## スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

スーパー中枢港湾に指定されている港湾は、京浜港、伊勢湾(名古屋港・四日市港)及び阪神港(大阪港・神戸港) (平成16年7月23日指定)

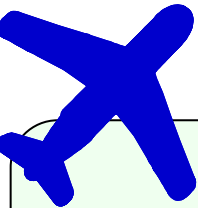
### 次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ





# シームレスアジアの実現 我が国と世界主要都市圏の概況、滑走路の整備状況等の比較

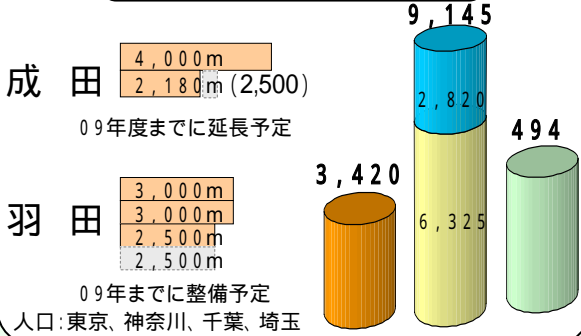
首都圏、関西圏、中部圏においては、諸外国と比べて比較的大きな後背圏人口や旅客数を有しているにもかかわらず滑走路本数が少ない状況にあり、大都市拠点空港の機能強化が必要。



## 日本

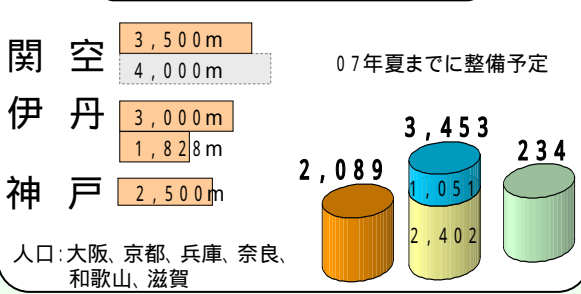
### 東京圏

3,000m級滑走路 = 3本



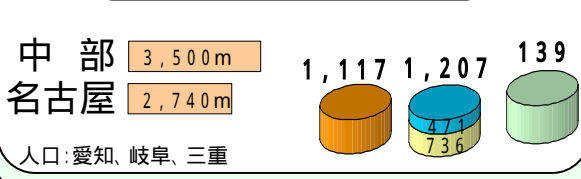
### 関西圏

3,000m級滑走路 = 2本



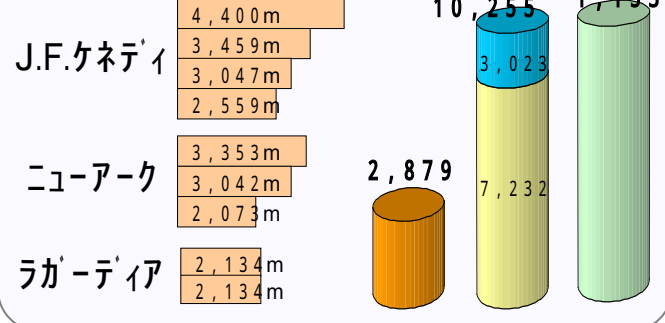
### 中部圏

3,000m級滑走路 = 1本



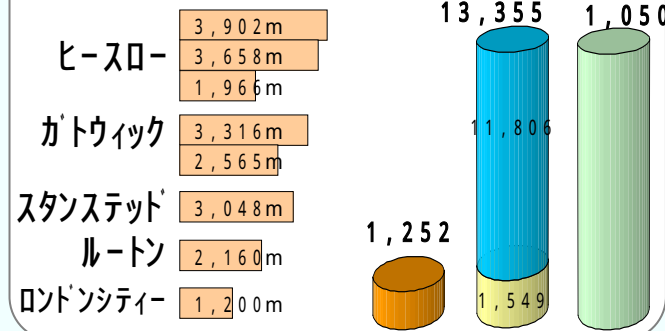
### ニューヨーク

3,000m級滑走路 = 5本



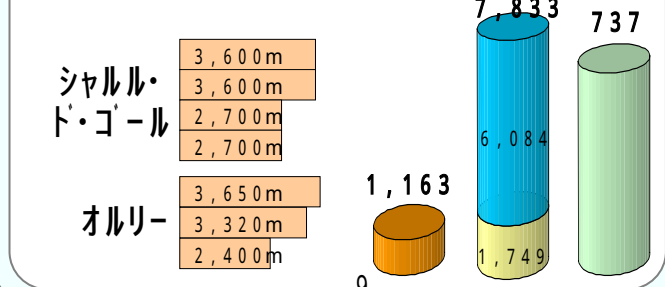
### ロンドン

3,000m級滑走路 = 4本



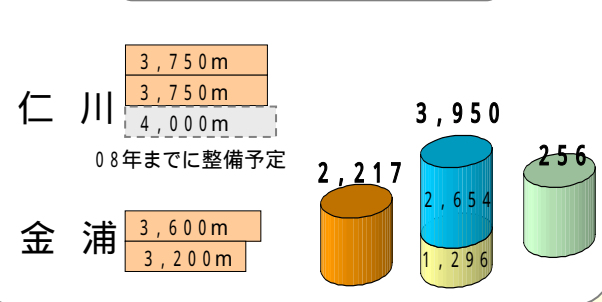
### パリ

3,000m級滑走路 = 4本



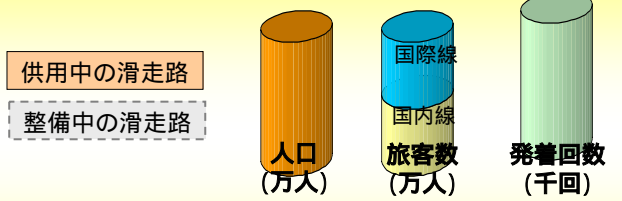
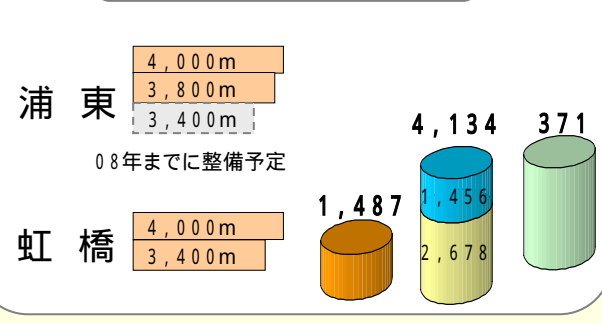
### ソウル

3,000m級滑走路 = 4本




### 上海


3,000m級滑走路 = 4本



出典) 滑走路については「エアポートハンドブック2005」  
 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」

拡大するアジアとの航空需要に対応するため、我が国の大都市圏拠点空港の機能向上を推進

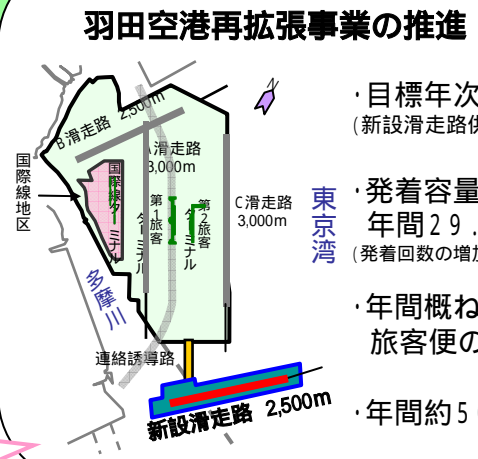
 **韓国路線 275便 438.5便 (1.6倍)**

 **中国路線180便 592.5便 (3.3倍)**  
 平成11年以降の新規就航は8都市：  
 煙台 長春 海口 成都 深圳 南京 杭州 昆明

**その他アジア路線**  
 769.5便 → 924便 (1.2倍)

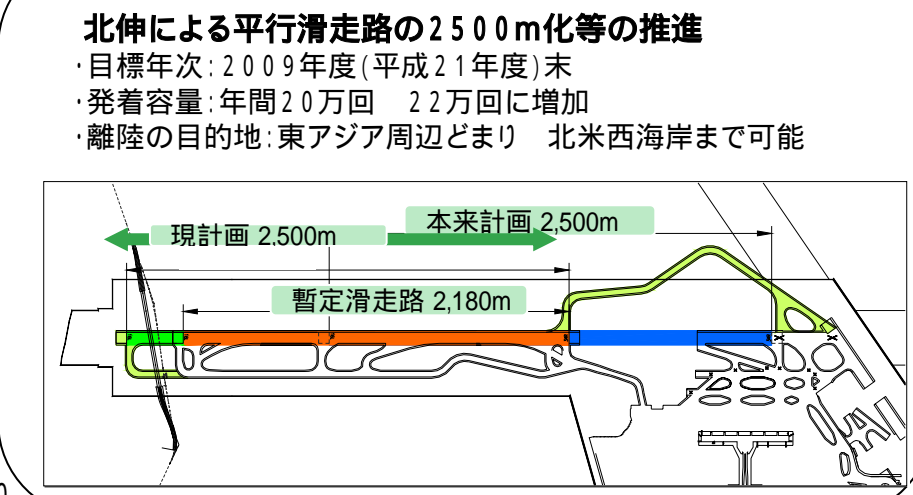
**アジア路線合計 1.6倍**

**羽田**



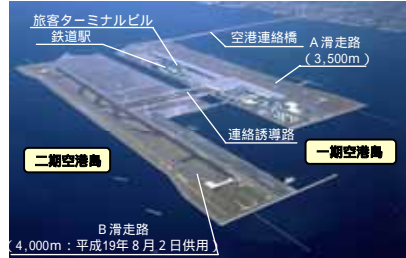
- ・目標年次: 2009年(平成21年)末 (新設滑走路供用)
- ・発着容量: 年間29.6万回 40.7万回に増加 (発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施)
- ・年間概ね3万回程度の近距離国際定期旅客便の就航
- ・年間約50万tの国際貨物取扱量に対応

**成田**



**関空**

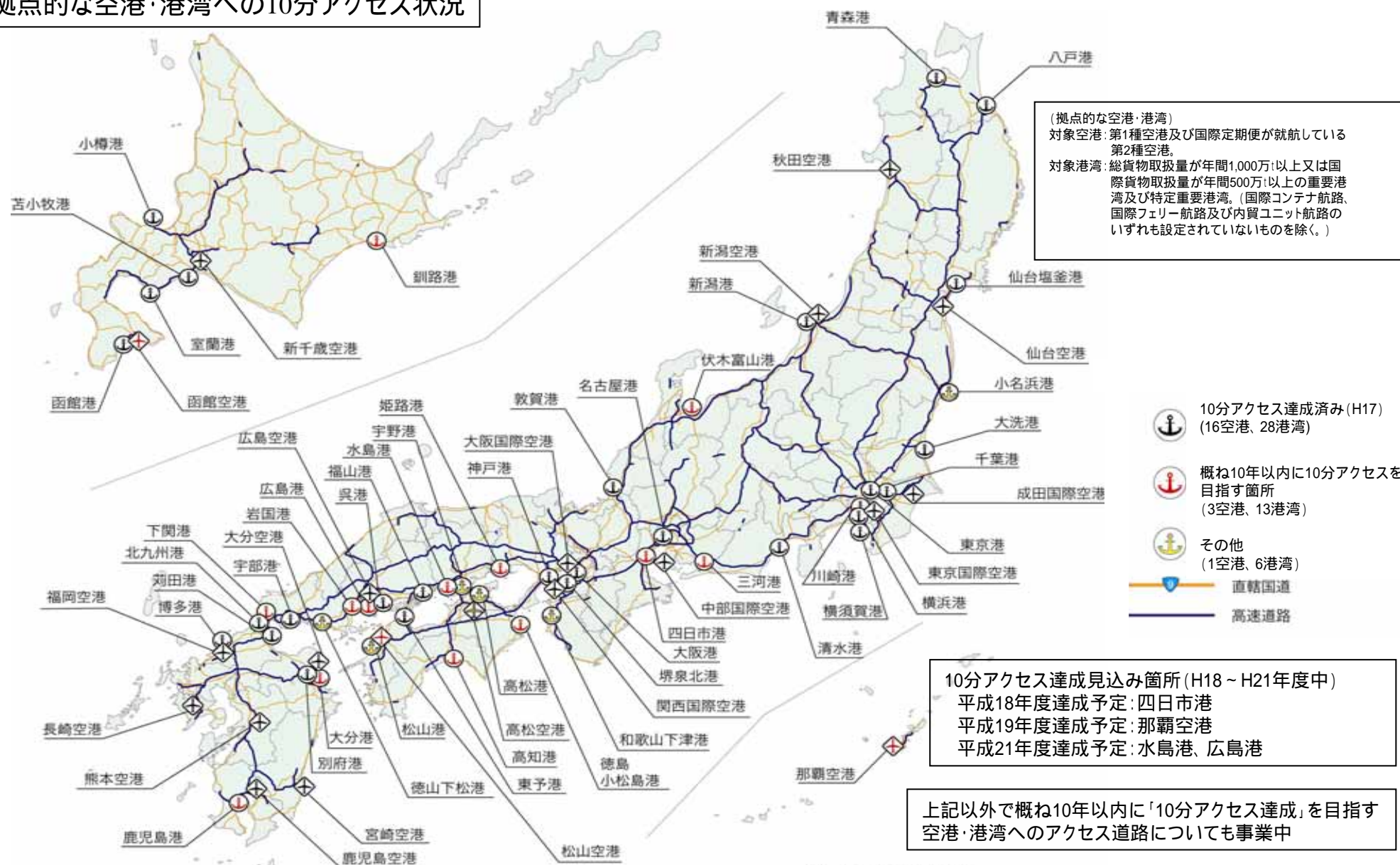
2007年8月2日に  
 2本目の滑走路が供用予定



データの対象期間: H11.1 H18.1  
 週間便数(往復ベース)の変化

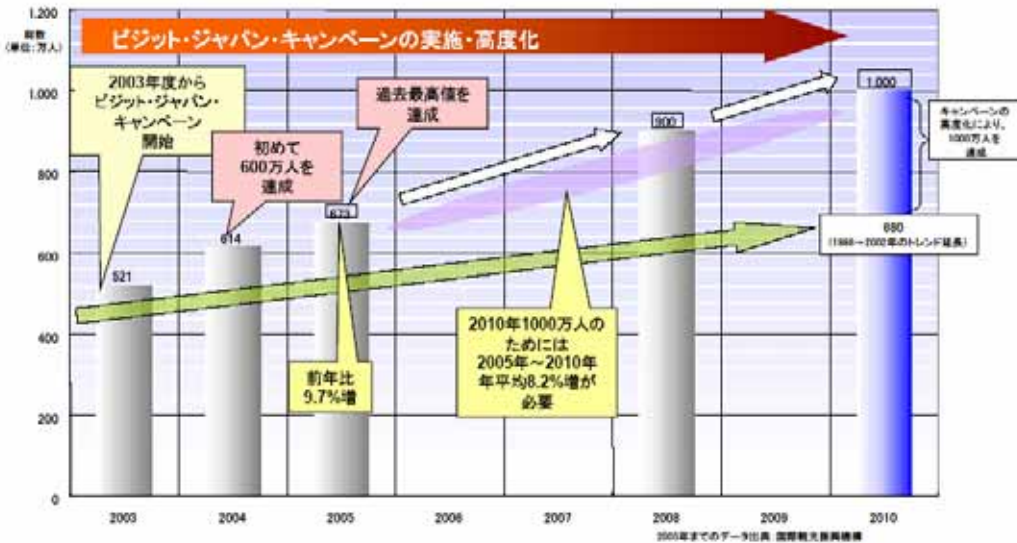
# シームレスアジアの実現 国際水準の物流ネットワーク(道路)の構築

拠点的な空港・港湾への10分アクセス状況



## ビジット・ジャパン・キャンペーンの推進

### 2010年訪日外国人旅行者数1000万人達成へのロードマップ



### アジアにおける訪日外客数の増加

1～10月の訪日外客数の比較

	韓国	中国
2005	1,464,714	554,615
2006	1,755,200	699,000

19.8%増

24.9%増

### 国際会議の開催状況の国際比較

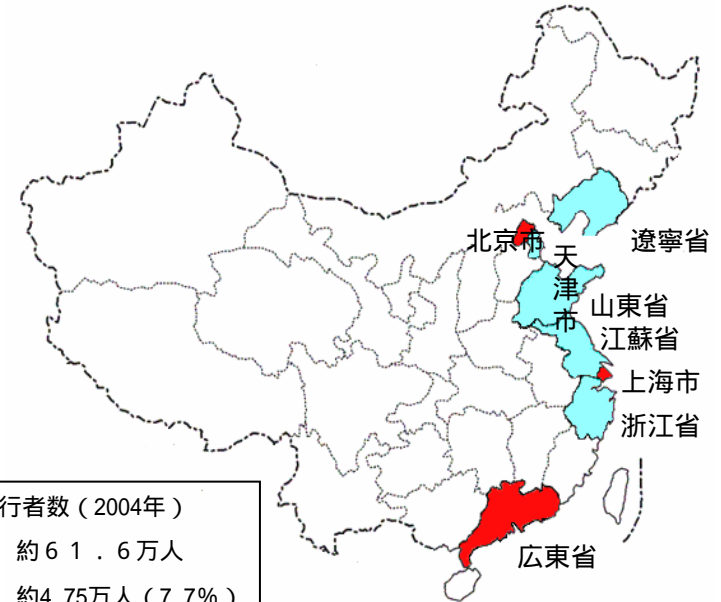
国別	2000年	2005年
日本	13位	17位
中国	14位	11位
シンガポール	24位	15位
韓国	27位	14位

都市別	2000年	2005年
ソウル	26位	9位
東京	27位	33位
北京	30位	18位

(出典) 国際団体連合(UAI)資料をもとに国土交通省作成

## 中国における訪日団体観光査証発給対象地域の拡大



<参考>

訪日中国人旅行者数(2004年)  
 総数 約61.6万人  
 うち団体観光 約4.75万人(7.7%)

2000年9月～ ビザ発給対象地域  
 北京市、上海市、広東省  
 対象地域の人口 2市1省 約1.1億人

2004年9月～ ビザ発給対象地域に追加  
 天津市、江蘇省、浙江省、山東省、遼寧省  
 対象地域の人口 3市5省 約3.7億人

2005年7月 ビザ発給対象地域に追加  
**中国全土**  
 対象地域の人口 約13億人



# 持続可能な地域の形成

- ・ 大都市地域 : 都市の再生  
都市交通基盤の改善  
密集市街地対策
- ・ 地方の都市地域 : コンパクトシティ  
広域的な基幹施設の一体的整備  
地方交通への支援
- ・ 地方の集落地域 : 二地域居住の促進  
広域的な緊急医療体制の支援  
条件不利地域の支援
- ・ 豊かな生活環境 : 良質な住宅ストックの形成  
バリアフリー施策の推進  
少子化社会の子育て環境づくり

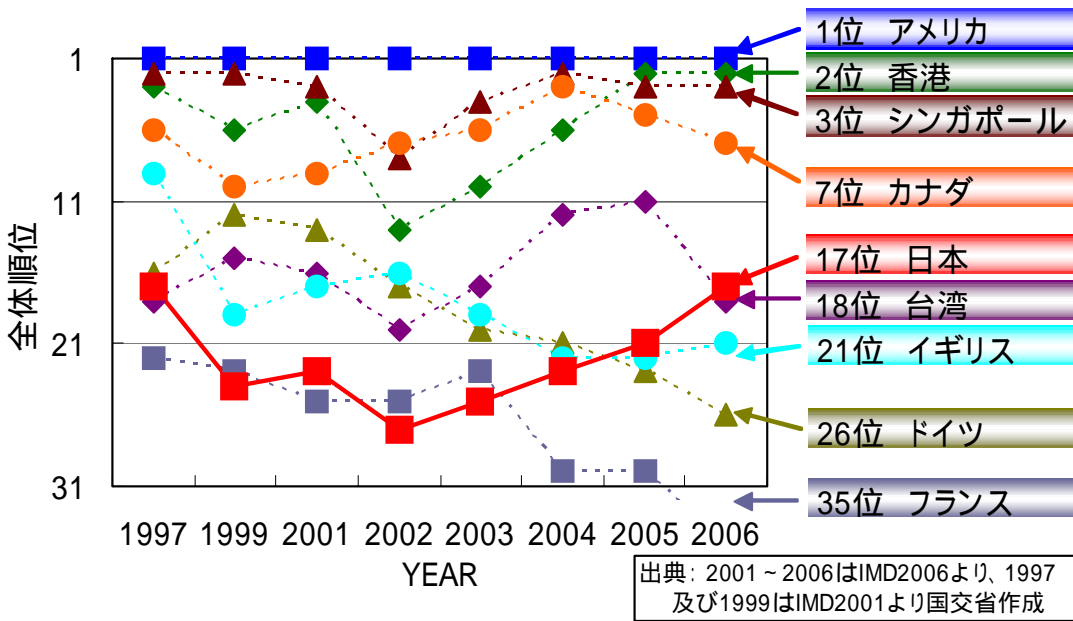
# 大都市地域

- ・ 都市の再生
- ・ 都市交通基盤の改善
- ・ 密集市街地対策

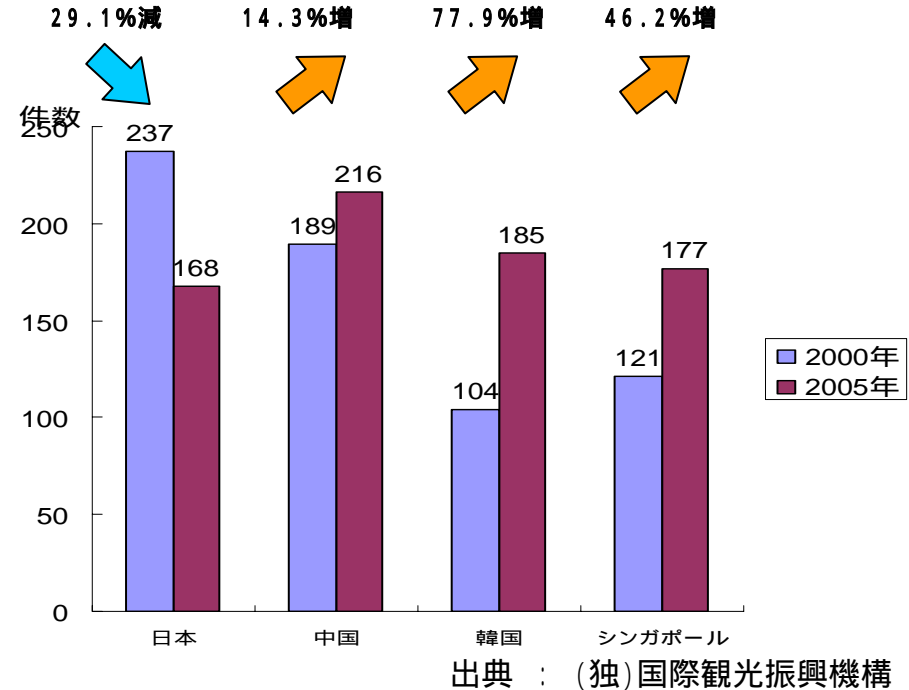
# 日本の国際競争力は低下

- ・国際競争ランキング(IMD)によれば、我が国の国際競争力は世界で17位。香港、シンガポールよりも低位。
- ・2000年から2005年の大型国際会議の開催件数で見ても、日本は減少。

【IMD(国際経営開発研究所)による国際競争力ランキング】



【国際会議の開催件数推移】



国際団体連合(UAI)の基準による「参加者数300人以上、参加者の40%以上が外国人、参加国が5ヶ国以上、会期が3日以上」等の要件を満たす国際会議



21世紀の我が国の活力の源泉である都市について、急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応して、その魅力と国際競争力を高めることが必要

## 重視する観点

慢性的な交通渋滞、地震に危険な市街地の存在など**20世紀の負の遺産の解消**（17頁及び21頁参照。）  
国際競争力のある世界都市の形成など**21世紀の新しい都市の創造**

都市再生特別措置法(平成14年6月施行)に基づき、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として都市再生緊急整備地域を指定（現在 64地区、6,567haを指定）

## 都市再生緊急整備地域内の支援施策

### 認定民間都市再生事業(平成14年度創設)

優良な民間都市開発事業への**金融支援・税制優遇の措置**  
・UDXビル計画(秋葉原・神田地域)  
・なんばパークス2期事業(難波・湊町地域)  
・新天神地下街建設事業(福岡天神・渡辺通地域) 等

24件

### 都市再生特別地区(平成14年度創設)

既存の用途地域等に基づく用途、容積率等の**規制を適用除外**とした上で、自由度の高い計画を定めることの出来る都市計画制度  
・丸ノ内1-1地区(東京駅・有楽町駅周辺地域)  
・大阪駅地区(大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域)  
・若草町第一地区、第二地区(広島駅周辺地域) 等

21件

(平成18年11月末現在)

## 民間の資金・ノウハウを活用した都市再生の起爆剤となる拠点整備、公共施設の整備促進例

### 都市再生緊急整備地域(東京都)



(事例)  
【東京ミッドタウン】

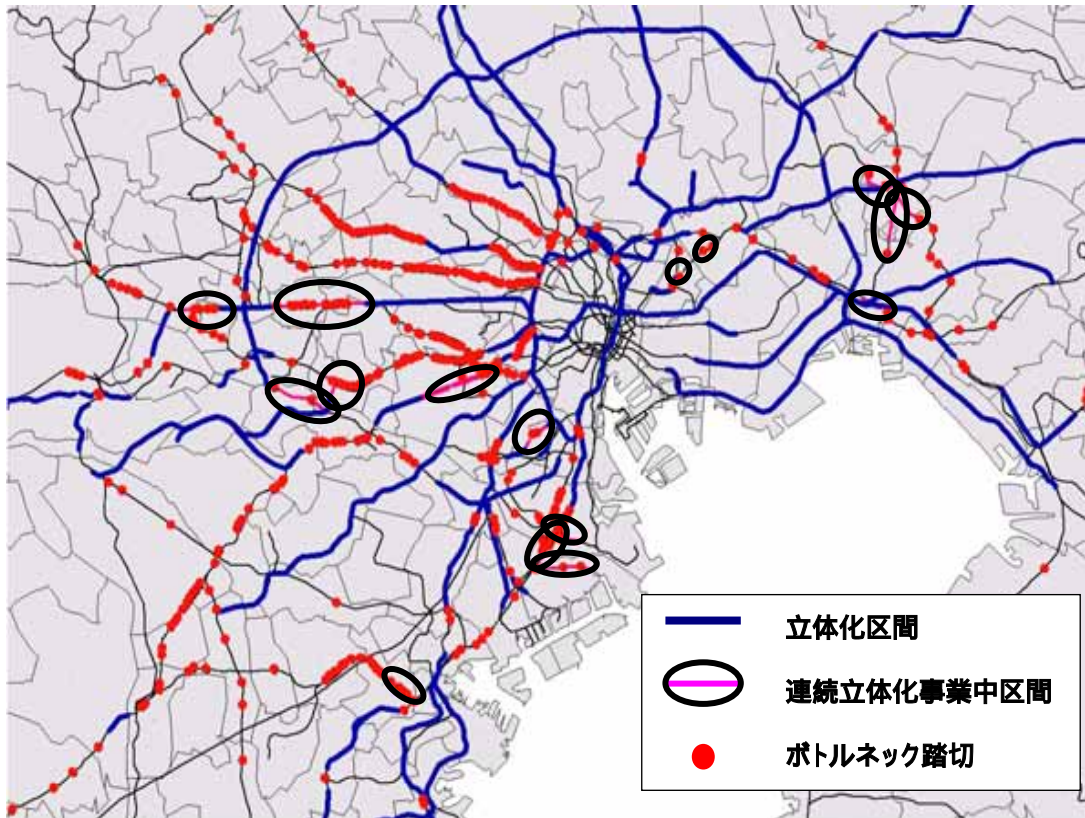
国の庁舎の跡地における道路・公園等の公共施設整備による良好な都市環境の形成  
【認定民間都市再生事業】



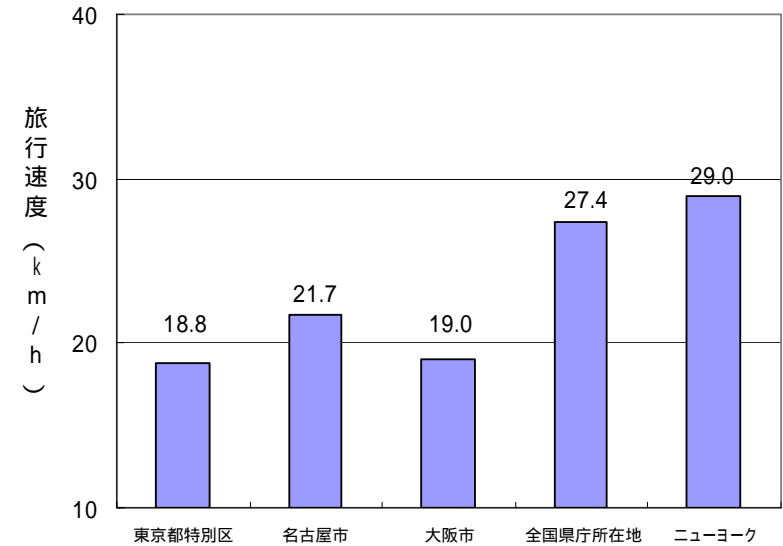
世界に対する日本の顔である大都市について、国際競争力・成長力の向上、にぎわいや魅力を高める都市機能の整備を推進

全国の渋滞損失の1/3が関東地方に集中、渋滞による損失額は全国で年間約12兆円。四国の域内総生産に相当。  
三大都市及び全国の県庁所在地の旅行速度はニューヨークの旅行速度よりも遅い。

東京圏におけるボトルネック踏切の分布(平成16年)



旅行速度による比較



三大都市及び全国の県庁所在地:平成17年度道路交通センサスより  
ニューヨーク:NYMTC Best Practice Model - Fianal Report 2005



# 首都圏の環状道路の整備

我が国の環状道路は着実に整備が図られてきているが、欧米諸国に比べ、供用延長、整備率とも未だ低水準

各国主要都市圏の環状道路の整備状況

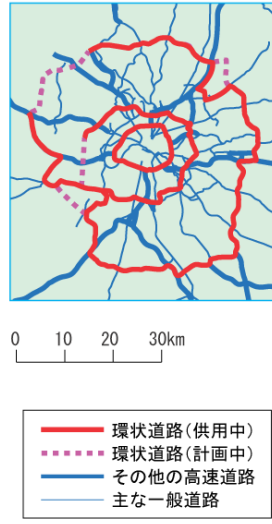
首都圏



延長: (2006年3月調査)  
人口: (2005年3月調査)

計画延長	521 km
供用延長	180 km
整備率	35%
人口: 2,857万人 人口密度: 4,459人/km <sup>2</sup>	

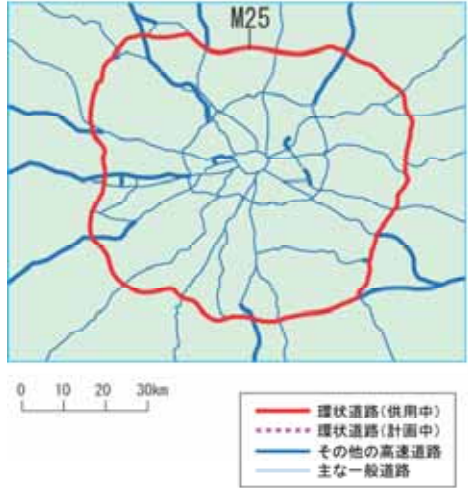
パリ



延長: (2006年調査)  
人口: (1999年調査)

計画延長	313 km
供用延長	262 km
整備率	84%
人口: 861万人 人口密度: 4,482人/km <sup>2</sup>	

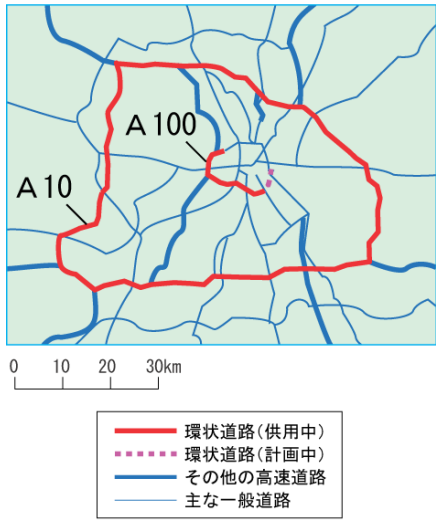
ロンドン



延長: (2003年調査)  
人口: (2004年調査)

計画延長	188 km
供用延長	188 km
整備率	100%
人口: 906万人 人口密度: 2,208人/km <sup>2</sup>	

ベルリン



延長: (2006年調査)  
人口: (2003年末調査)

計画延長	222 km
供用延長	216 km
整備率	97%
人口: 419万人 人口密度: 994人/km <sup>2</sup>	

# 首都圏三環状道路の整備見通し

平成20年代半ばまでに全体の約9割完成



都市部において必要な鉄道新線の整備を引き続き進めていくほか、既存ストックを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こと等により、首都圏をはじめとした都市鉄道ネットワークの充実を図っていく。

## 相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線

既存ストックを有効活用しつつ連絡線等の整備により速達性の向上を図る都市鉄道等利便増進法のスキームを活用し、「相鉄・JR直通線」及び「相鉄・東急直通線」の整備を推進。

### 事業概要

	〔相鉄・JR直通線〕	〔相鉄・東急直通線〕
整備区間	西谷駅～横浜羽沢駅付近 (約2.7km)	横浜羽沢駅付近～日吉駅 (約10.0km)
概算事業費	約683億円	約1,957億円
整備期間	平成18～26年度 〔平成18年11月21日 速達性向上計画認定〕	平成19～30年度 〔平成18年11月21日 速達性向上計画認定申請〕

### 〔時間短縮効果例〕

	現行	整備後	(短縮時間)	(乗換回数)
二俣川駅～目黒駅	54分	38分	(約16分短縮)	〔2回 0回〕
大和駅～新横浜駅付近	42分	19分	(約23分短縮)	〔1回 0回〕
海老名駅～目黒駅	69分	54分	(約15分短縮)	〔2回 0回〕
湘南台駅～新横浜駅付近	49分	23分	(約26分短縮)	〔1回 0回〕

### 施策の効果

横浜市西部及び神奈川県中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

経路の選択枝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



## つくばエクスプレス

速達性の向上  
(秋葉原～つくば間)  
TX 45分



常磐線経由 85分

### 周辺路線の混雑緩和

秋葉原～つくば間(58.3km)  
平成17年8月24日開業  
常磐線快速の混雑率 185 169% (16)  
(松戸 北千住間快速)

## 東京メトロ13号線



渋谷～池袋間  
(8.9km)

平成20年6月  
開業予定

## 成田高速鉄道アクセス



都心～空港間の所要時間  
現行 1時間弱  
整備後 30分台

印旛日本医大～成田空港間 (19.1km)  
平成22年度開業予定



## 現 状

密集市街地 全国 約25,000ha (うち東京、大阪各々約6,000ha)  
 重点密集市街地 全国 約8,000ha (うち東京、大阪各々約2,000ha)

重点密集市街地: 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地

都市再生プロジェクト(第三次決定) <抜粋>  
 (H13.12都市再生本部決定)

そのうち、特に危険な市街地(東京、大阪で各々約2,000ha、全国で約8,000ha)を重点地区として、今後10年間で整備

### 【重点密集市街地の分布状況】



【東京】  
2,339ha

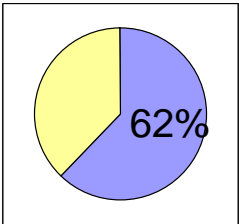


【大阪】  
2,295ha

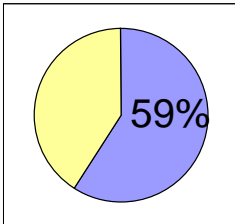
(H15.7 国土交通省調べ)

### 《密集市街地の平均像》

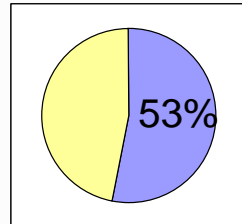
100㎡未満の敷地の率



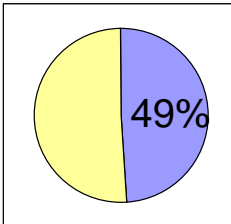
老朽木造建築物の棟数比率



幅員4m未満の道路にしか接していない敷地の比率



建ぺい率制限に適合しない建築物の比率



## 密集市街地整備における課題

危険な老朽建築物が多いが、居住の安定への配慮のため、除却が進まない。

公共施設用地の確保が困難で、道路等の整備が進まない。

狭小宅地や接道不良宅地が多く、個別敷地単位での建替え、共同建替えが進まない。

## 今後の取組み方針

### 危険な老朽住宅の除却促進

- ・従前居住者のための受け皿住宅整備のための制度の充実と併せた除却勧告の対象の拡大

### 面的整備事業による基盤整備と建替えの一体的な推進

- ・用地買収方式による面的整備事業制度の拡充
- ・各種事業の連携により都市計画道路と併せた沿道整備を促進するための制度の創設
- ・地震時に危険な耐火建築物の建替えを促進するための事業制度の見直し
- ・住民による自発的な建替えへの支援

### 容積移転等を活用した建替え促進

- ・道路等と一体的に整備する受け皿住宅等あらかじめ容積を移転することができる制度の創設
- ・住民等が都市計画の提案をしようとする際の支援

(参考)

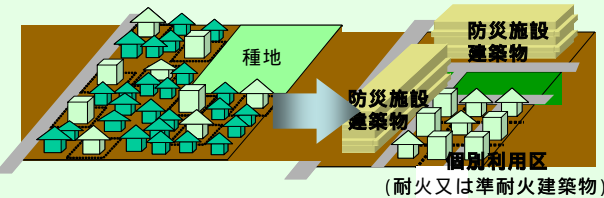
# 密集市街地対策

## 住宅市街地総合整備事業 (密集住宅市街地整備型)

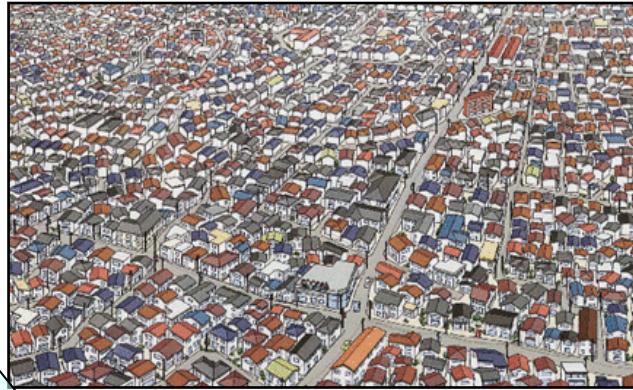


・密集市街地における公園・道路等の整備、建て替え・共同化等を補助し、密集住宅市街地の再生・整備を総合的に実施

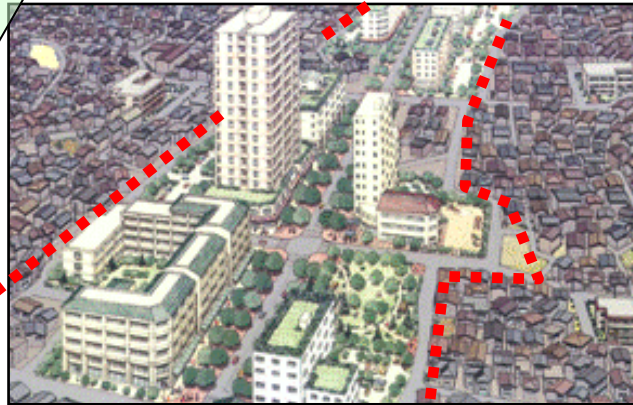
## 防災街区整備事業



・建築物への権利変換による土地・建物の共同化(土地から土地への権利変換も可能)により、老朽化した建築物を撤却し、防災性能を備えた建築物及び公共施設の整備



・防災街区整備事業  
・市街地再開発事業  
・土地区画整理事業  
・街路事業  
・都市防災総合推進事業  
・住宅市街地総合整備事業 等  
を活用し、危険な密集市街地を整備。



## 土地区画整理事業



・不足する都市基盤施設の整備、細分化している敷地や街区の統合化、共同化等を推進し、安全な市街地を形成

## 市街地再開発事業



・老朽建築物の除却や細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の整備  
・公園、広場、街路等の公共施設の整備

重点密集市街地(約8000ha)について最低限の安全性(不燃領域率40%以上)を確保

- ・防災環境軸(延焼遮断帯と避難路の機能)の整備のため、都市計画道路の整備と沿道建築物の不燃化を促進
- ・街区レベルの延焼防止を図るため、老朽建築物の撤去と耐火建築物への建替えを促進

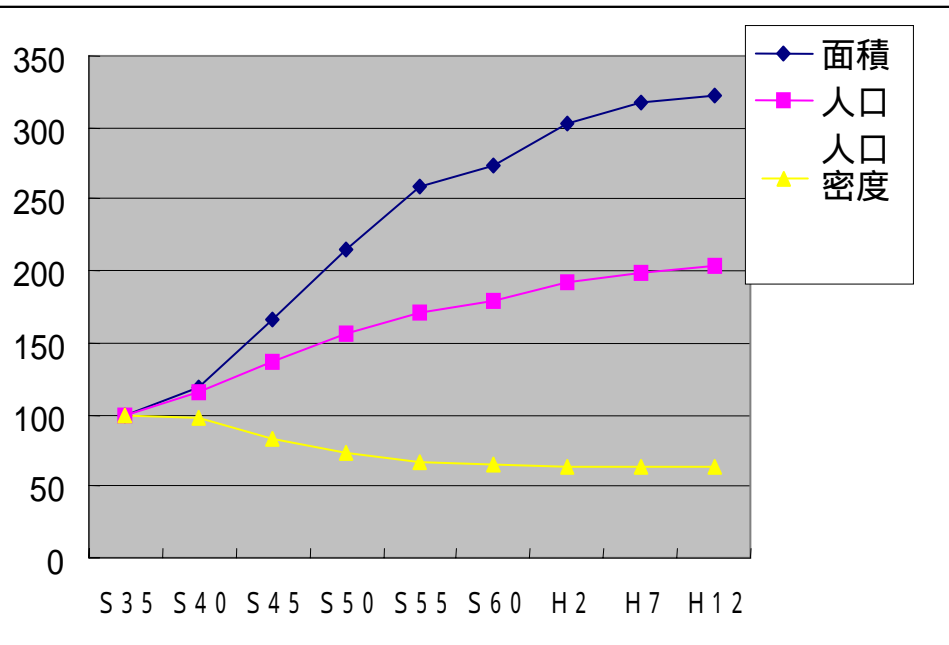


## 地方の都市地域

- ・ コンパクトシティ
- ・ 広域的な基幹施設の一体的整備
- ・ 地方交通への支援

我が国の市街地は、高度成長時代から人口密度の低下を伴いつつ一貫して拡大してきたが、近年は頭打ちの状況にあり、拡散した市街地構造のまま人口減少局面を迎える。  
拡散型都市構造から集約・修復保存型都市構造に変えていくことが必要である。

DIDにおける面積、人口、人口密度の推移

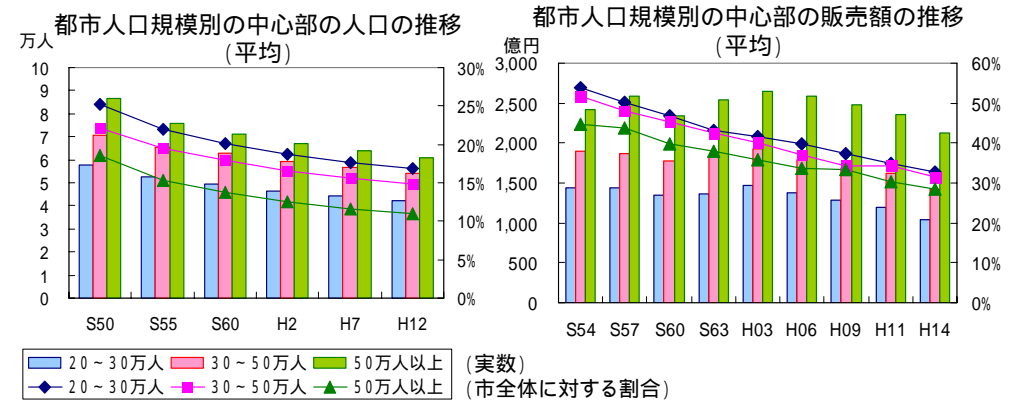


### 【現状】

- ・DIDの面積は増加を続けているが、増加の割合は低くなっている
- ・DIDの人口は増加を続けているが、頭打ちの状況
- ・DID人口密度は、昭和30年代から50年代は下がってきたが、最近ではほぼ横這い

### 中心市街地の現状は、全体として依然として厳しい傾向

中心市街地の居住人口や販売額は減少



三大都市圏(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)以外の地域における人口20万人以上の都市(政令指定都市を除く)を対象として国勢調査を集計。過年度の販売額データについては、平成14年度の消費者物価指数を100として補正。

「シャッター通り」となった商店街



### 【今後の方向性】

- ・駅周辺等の拠点的市街地を核とした生活・活動・交流空間づくり
- ・超高齢社会の安心・快適な都市生活の基礎となる徒歩生活圏の形成

## 都市機能の適正立地

大規模集客施設等の立地に都市計画の手続を求める

1. 市街化区域、用途地域における立地規制  
大規模集客施設が立地可能な用途地域を見直し、現行の6から3へ限定。
2. 非線引き白地地域等における立地規制  
非線引き都市計画区域、準都市計画区域内の白地地域では大規模集客施設は原則立地不可。
3. 用途を緩和する地区計画制度の創設  
上記1, 2により規制強化される地域においては、大規模集客施設の立地も認める新たな地区計画制度(開発整備促進区)を創設。
4. 都市計画手続等の円滑化  
一定の開発事業者が都市計画提案を行えるよう、都市計画提案の範囲を拡大。

公共公益施設立地に係る開発許可制度の見直し

・病院、福祉施設、学校、庁舎等の公共公益施設についても開発許可等が必要。

市街化調整区域における大規模開発許可制度の見直し

・市街化調整区域内の大規模開発を許可できる基準を廃止。

都市計画区域外における都市計画規制の見直し

・準都市計画区域制度の拡充  
農地を含む土地利用の整序が必要な区域等に広く指定できるよう、準都市計画区域要件を見直すとともに、指定権者を都道府県に変更。

## 中心市街地の振興方策

イメージ

市町村が策定した中心市街地基本計画

国による認定

認定基本計画に対しての  
支援措置

\* 法令改正事項 (予算制度) 「税制措置」

認定を受けた中心市街地活性化基本計画区域

都市再生整備計画区域

まちづくり交付金

中心市街地活性化に取り組む  
市町村の提案事業枠の拡大



歴史資源の活用



まちなみの整備

都市機能の集積促進

暮らし・にぎわい再生事業  
都市機能まちなか立地支援  
病院、文化施設等のまちなかへの立地支援



空きビル再生支援  
空きビルの改修・コンバージョンへの支援

まち再生出資業務等の拡充\*



中心市街地における優良な民間都市開発事業を支援

中心市街地への買換促進

中心市街地の外から内への事業用資産の買換特例の創設

街なか居住の推進

中心市街地共同住宅供給事業\*

中心市街地における優良な共同住宅の供給を支援

優良な賃貸住宅の建設事業を実施する者に対する特例措置の創設\*  
優良な住宅の建設事業に土地等を譲渡する者に対する特例措置の創設\*

街なか居住再生ファンド

民間の多様な住宅供給事業を  
出資により支援



土地の整形・集約化

都市再生区画整理事業

教育文化施設、医療施設等の立地促進のための補助の拡充



土地の有効利用の促進\*

認定事業用地適正化計画に基づき土地の交換等を行う場合の特例措置の拡充

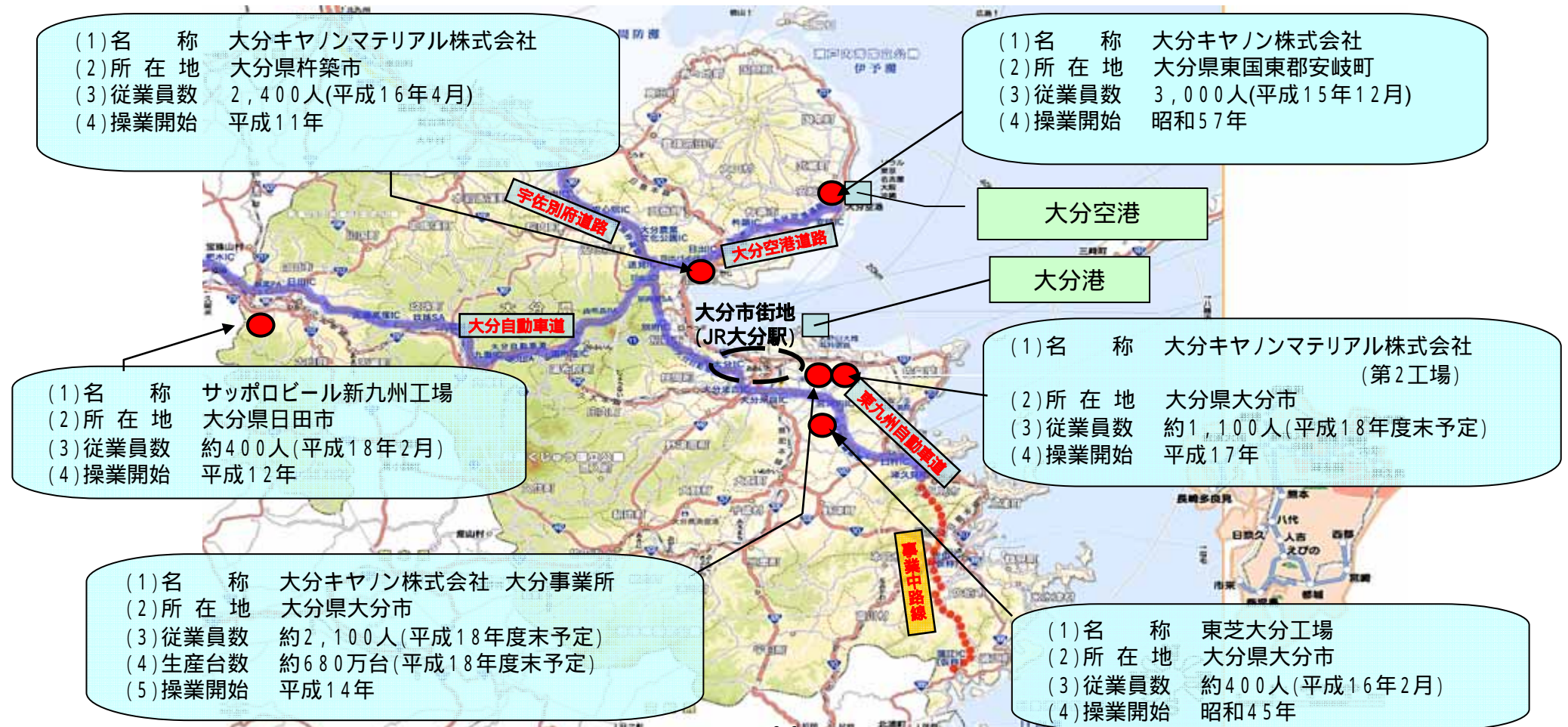
土地区画整理事業の保留地の特例の拡充\*

その他の支援措置：都市再生機構による支援、地域住宅交付金の活用 など



経済基盤の弱い地方では、地域の衰退が懸念。頑張る地域を応援する戦略的投資が必要。

「地方に行けば日本で十分産業が成り立つのですが、問題は地方に行くほど人がいないということです。道路網があれば人は集められるが、それがないと一極集中で地方は過疎になり、集中した所はコストが高いから産業が空洞化する。」 (御手洗富士夫 キヤノン株式会社社長)

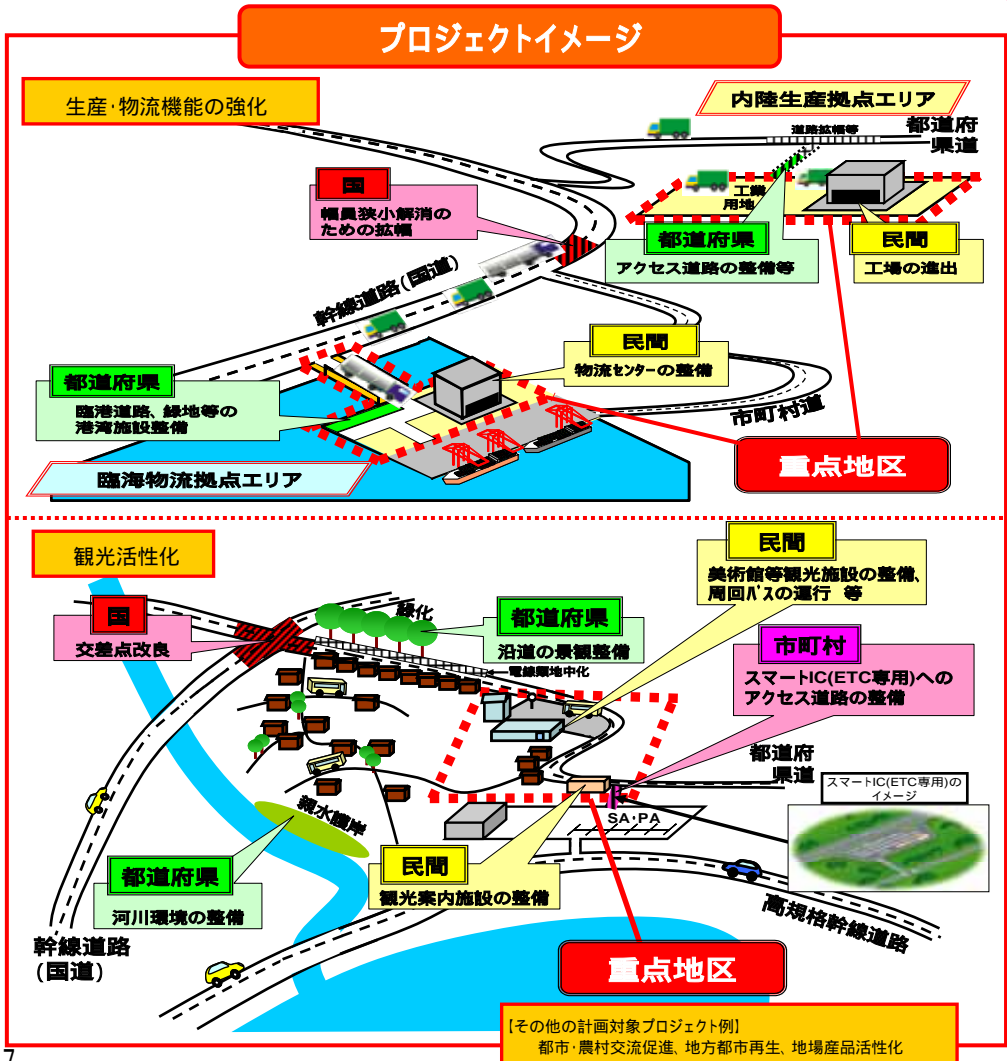
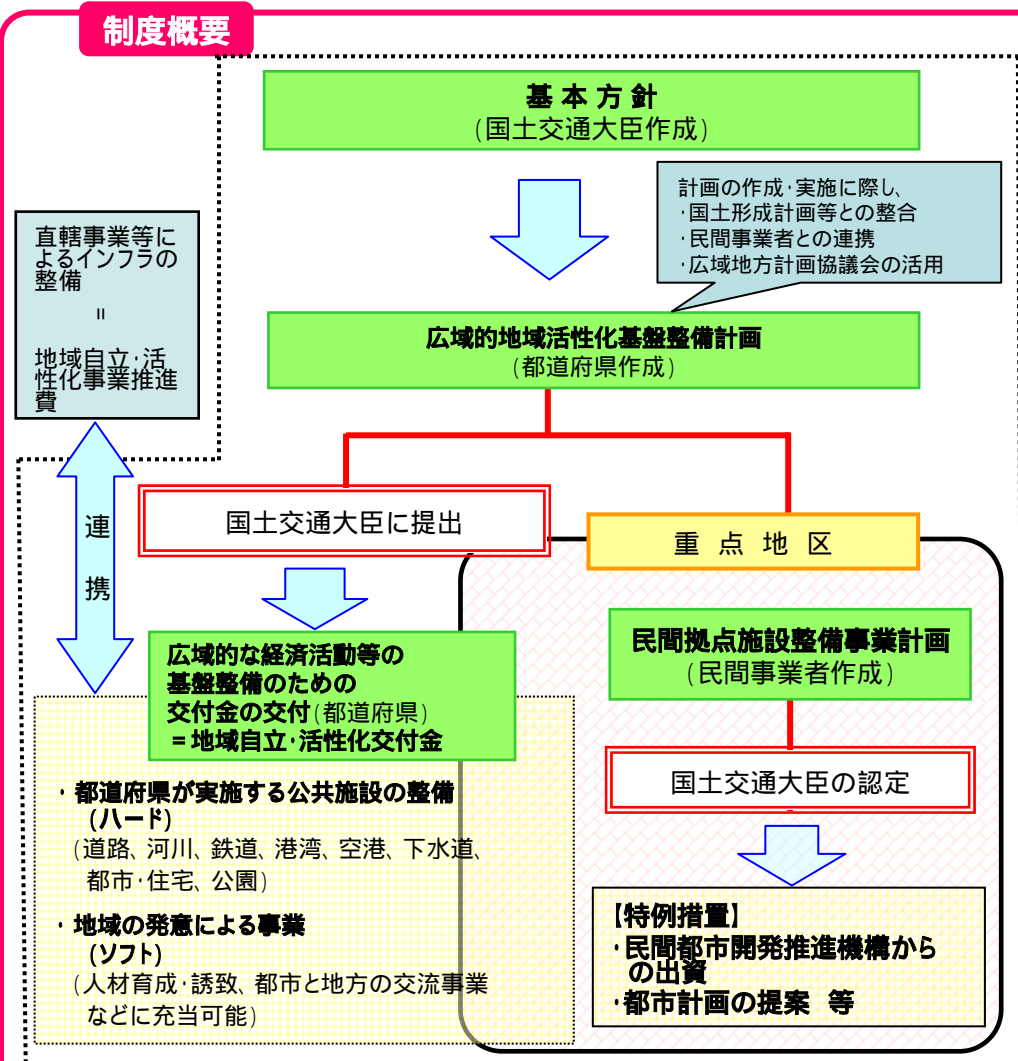


**目的**

- 人口、経済力等で欧州一国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

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  
 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)





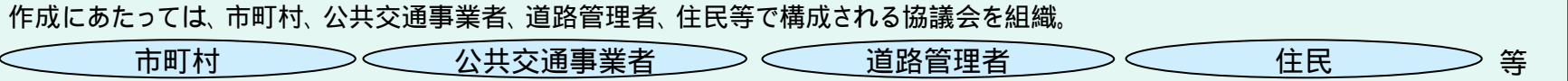
地域公共交通の活性化及び再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、主務大臣による基本方針の策定、地域の関係者の協議を踏まえた市町村による地域公共交通総合連携計画の作成、地域公共交通特定事業の実施に必要な関係法律の特例のほか、複数の旅客運送事業に該当し、同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する新地域旅客運送事業の円滑化を図るための鉄道事業法に係る事業許可の特例等について定める。

**基本方針** 主務大臣は、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

**1. 地域公共交通総合連携計画の実施**

市町村は、公共交通事業者等と連携して実施する地域公共交通特定事業その他の事業を総合的かつ一体的に推進するための計画(「地域公共交通総合連携計画」)を作成。

協議会



協議会での議論を踏まえ作成

**地域公共交通総合連携計画**

地域公共交通総合連携計画に定められた以下の事業について、その実施を促進するため、法律上の特例措置を講ずる。

**軌道運送高度化事業**



**道路運送高度化事業**



**海上運送高度化事業**



**乗継円滑化事業**



**鉄道再生事業**



国土交通大臣の認定等

- 【特例措置】
- ・LRT整備に関する軌道事業に上下分離制度を導入
  - ・軌道運送高度化事業及び道路運送高度化事業について自治体助成部分の起債対象化 等

**2. 新地域旅客運送事業の円滑化**

- ・複数の事業形態に該当し、同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する事業(新地域旅客運送事業)の認定制度を創設。
- ・認定を受けた場合、該当する交通事業法の事業許可等について一括取得を認める。

**新たな形態による運送サービスの例**

**DMV (Dual Mode Vehicle)**  
軌道と道路の両方の走行が可能な車両



**水陸両用車**  
陸上走行及び水上航行が可能な機能をもつ車両・船舶



## LRT整備により期待される効果

- ・移動のバリアフリー化
- ・交通環境負荷の軽減
- ・交通転換による交通円滑化
- ・公共交通ネットワークの充実
- ・中心市街地の活性化

欧米ではこれまで70以上の都市で復活・導入進む

## 日本で整備が進まない要因

- ・関係主体間の合意形成
- ・コスト負担大(初期投資+維持管理)
- ・導入空間の制約 など



LRT 富山港線(H18.4.29開業)



## < 総合的支援のメニュー >

### ハード整備に対する支援

#### LRT総合整備事業

- 次の各支援メニューの同時採択による一体支援
- ・低床式車両その他LRTシステム構築に不可欠な施設の整備を行う  
鉄軌道事業者に対する補助(鉄道局)
  - ・路面、路盤、停留場の整備、及び補助(道路局、都市・地域整備局)
  - ・停留場の施設及びシェルター、架線柱の整備に対する補助(都市・地域整備局)
  - ・道路管理者による走行空間の整備 等

### 速達性向上・輸送力増強

- ・道路と軌道の状況に応じた最高速度制限の検討
- ・運行管理システムの改善、車両長制限見直し 等

### 利便性の向上

- ・ICカード導入、駅前広場など交通結節点整備
- ・鉄道線への直通運転、片側敷設と歩道等との一体整備 等

### まちづくりとの連携

- ・LRT関連事業の一体実施  
(まちづくり交付金等を活用した駅周辺/中心市街地活性化事業等)

### 利用促進

- ・P&R駐車場・駐輪場の整備、バス路線のフィーダー化、
- ・トランジットモール等の社会実験 等

## LRTプロジェクト

都市・地域整備局、道路局、鉄道局の連携のもと  
LRTの整備に対して総合的に支援

### LRTプロジェクト推進協議会の設置

事業者

自治体

有識者・NPO

国(運輸局、整備局)、公安委員会

### 合意形成と計画策定

### 計画について一体的・総合的に支援

人と環境にやさしい都市基盤施設と都市交通体系の構築  
利用しやすく高質な公共交通ネットワークの整備  
生き生きとした魅力ある都市の再生



DMV(デュアルモードビークル)... 線路と道路を両用できる車両。JR北海道において技術開発が進められており、地域の鉄道、バスの交通ネットワークの維持や公共交通の活性化に資する新たな地域の足として期待されており、早期の実用化に向けて支援。



## 特性

マイクロバスをベースとした車両の前後に鉄製車輪(ガイド輪)を装着  
鉄道ではガイド輪により案内されながらゴムタイヤの駆動力により走行し、  
一般道路ではガイド輪を格納してゴムタイヤで走行  
鉄道と道路の乗換は、モードチェンジ部によって行う(所要時間10~15秒)  
最高速度70km/h(目標)

## 現在の状況

JR北海道では、平成19年4月から「試験的営業運行( )」の実施を計画中。  
これを受け、鉄道局と同社では平成18年7月に共同検討会を設置し、技術面・安全面の課題への対応を検討。また、ガイドラインの安全性関係部分についての助言を行うため、専門家等からなる技術評価委員会を同年9月に設置。その結果、本年1月に「釧網線におけるDMV試験的営業運行のための安全運行ガイドライン」を作成。現在同ガイドラインに基づき、車両確認等の手続を実施中。  
( ) JR北海道の「試験的営業運行」計画: 釧網線の浜小清水~藻琴間(約1.1km)で、線路・道路上を片道ずつ走行する観光客向けの循環型運行を計画中。

## 将来の普及に向けた主な課題

- ・ 線路上運行時の走行位置の検知
- ・ 輸送力拡大のために必要となる、 連結運行時の安全確保、 連続運行時の安全確保

- ・オムニバスタウンは、バス交通を活用したまちづくりを通じ、安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図ることを目的として国土交通省、警察庁が連携して創設した制度であり、関係機関が連携してバスの利便性向上のための取組に対して支援。
- ・バスの定時性・高速性を確保するため、日本型BRT (Bus Rapid Transit) の導入促進に向けた施策を推進。

## オムニバスタウン整備総合対策事業

### バス走行環境の改善

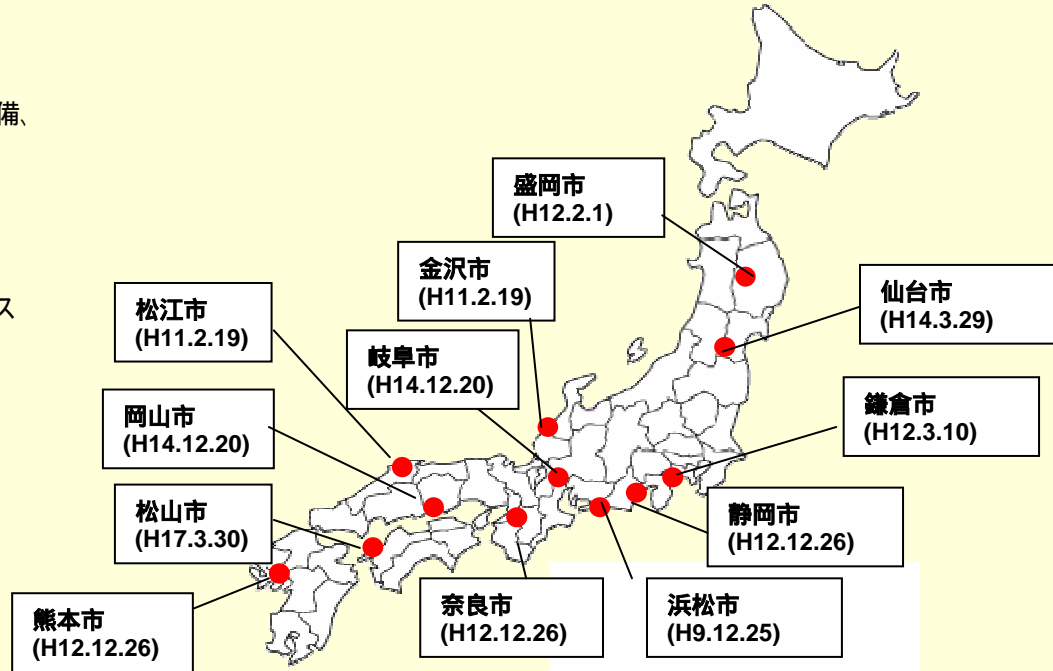
- ・バス専用・優先レーンの整備、公共車両優先システム(PTPS)の整備、交通規制等
- バス交通円滑化のための交通施設等の整備・改善
- ・パークアンドバスライド、道路整備、バスターミナルの整備・改善等
- バスの利便性等の向上
- ・バスロケーションシステムの整備、ノンステップバス等バス車両の導入、バス停整備、コミュニティバスの運行、乗継・共通運賃制度、バスカード導入等
- バスの社会的意義の認識の高揚
- ・広報、バス利用促進のイベントの開催等



ハイグレードバス停



バスロケーションシステム



## 日本型BRTの推進

～ バスの定時性・高速性の確保に資する施策の一体的推進～



連節ノンステップバス



バス専用レーン



公共車両優先システム



ICカードシステム

・日本型BRTは、連節ノンステップバスをバス専用レーン、PTPS等と組み合わせることで導入することにより、軌道系鉄道と比較しても遜色のない機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えたバスをベースとした都市交通システム。  
(現在、神奈川中央交通株が湘南台駅と慶応中高等部前間で運行)

・連節ノンステップバスは、一編成で通常のバスの約2倍の輸送能力があり、混雑の激しい道路やバスターミナルにおける混雑緩和に寄与。

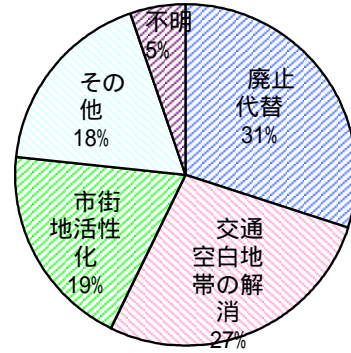
・コミュニティバスは、全国の市区町村(2,216(H17.10.1現在))中、約4割の914市区町村で運行されている。

## コミュニティバスの運行実態について(平成17年10月1日現在の実態調査)

### 【コミュニティバスの運行目的】

- |                 |     |
|-----------------|-----|
| 〔1〕4条路線( )の廃止代替 | 31% |
| 〔2〕交通空白地帯の解消    | 27% |
| 〔3〕市街地活性化       | 19% |
| 〔4〕その他(例)       | 18% |
| ・市町村合併に伴う取組み    |     |
| ・買い物・通院支援対策     |     |
| ・交通弱者支援         |     |

乗合事業許可(道路運送法第4条)を受けた路線



平成18年5月の道路運送法の一部改正により、デマンドバス、プティバスといった定期定路線以外の乗合旅客の運送についても「乗合事業」の許可でサービス提供が可能に。(平成18年10月1日施行)

## コミュニティバス・プティバス運行の事例

### 「ムーバス」(東京都武蔵野市)

交通空白不便地域の解消、バス利用の促進及び吉祥寺駅周辺の交通渋滞の緩和等のため、武蔵野市が事業者へ委託して平成7年から運行。運賃は100円均一。車いす対応。



### 「市民バスよっかいち」(三重県四日市市)

NPO法人が、地元企業からの協賛金及び四日市市からの財政支援により、事業者へ運行委託を行い、平成15年より運行。



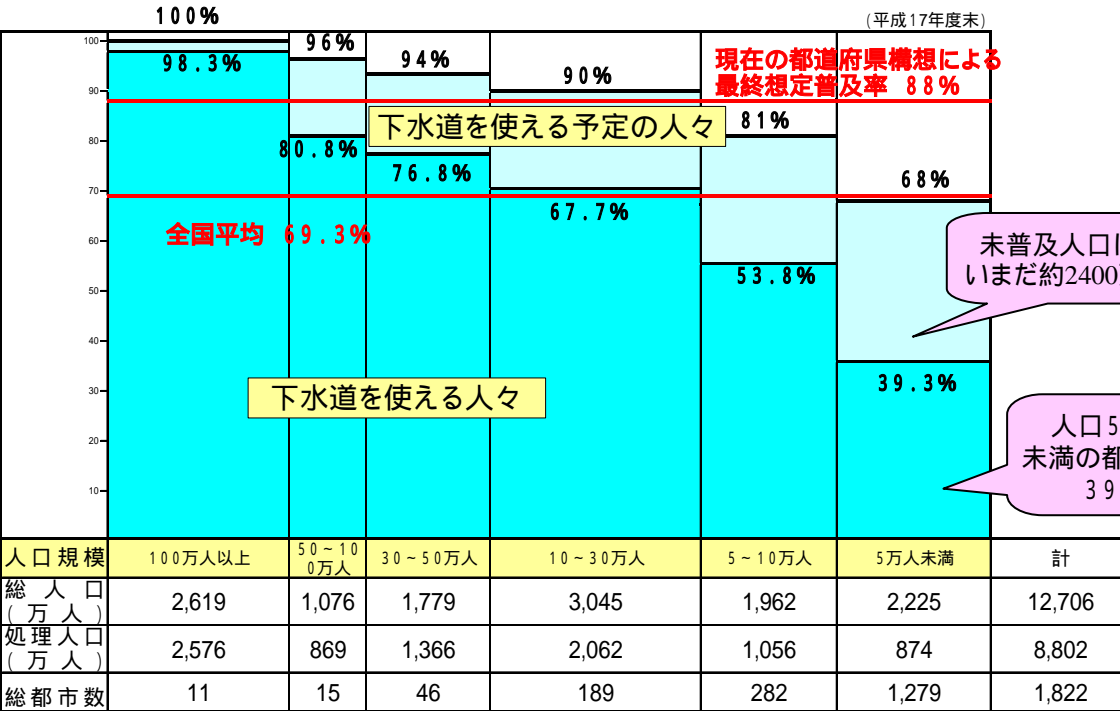
### おだかe-まちタクシー (福島県南相馬市(旧小高町H18.1.1合併))

小高町商工会が中心商店街の活性化を目的として導入。時刻表に基づいて運行するが、需要の少ない区間は電話予約があるときのみ運行。



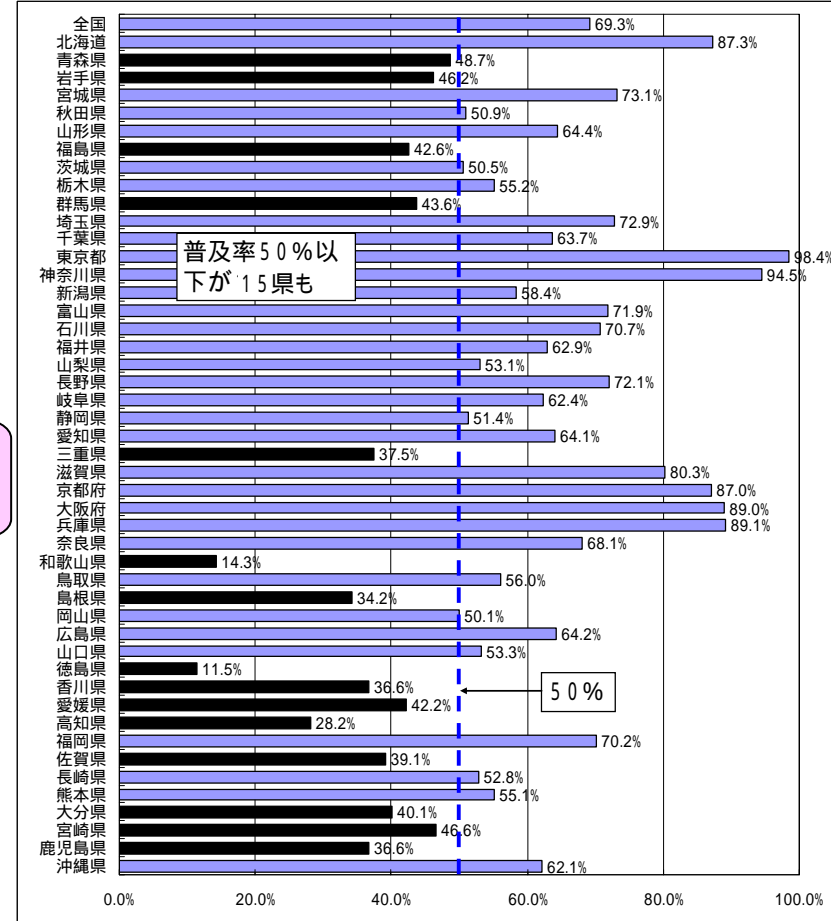
下水道の普及は未だ7割弱。地域間格差が大きいことから、人口集中地区や水道水源水域等を重点的に整備。

### 都市規模別下水道普及率



### 都道府県別下水道普及率

全国平均値  
69.3%



- ・未普及人口は、いまだ約2400万人
- ・人口5万人未満の都市の普及率では、39%

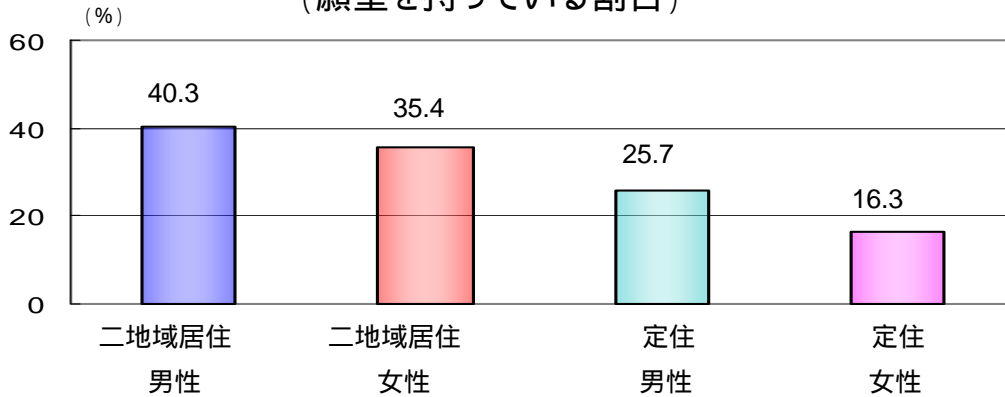
下水道は地域間格差の大きい社会資本

## 地方の集落地域

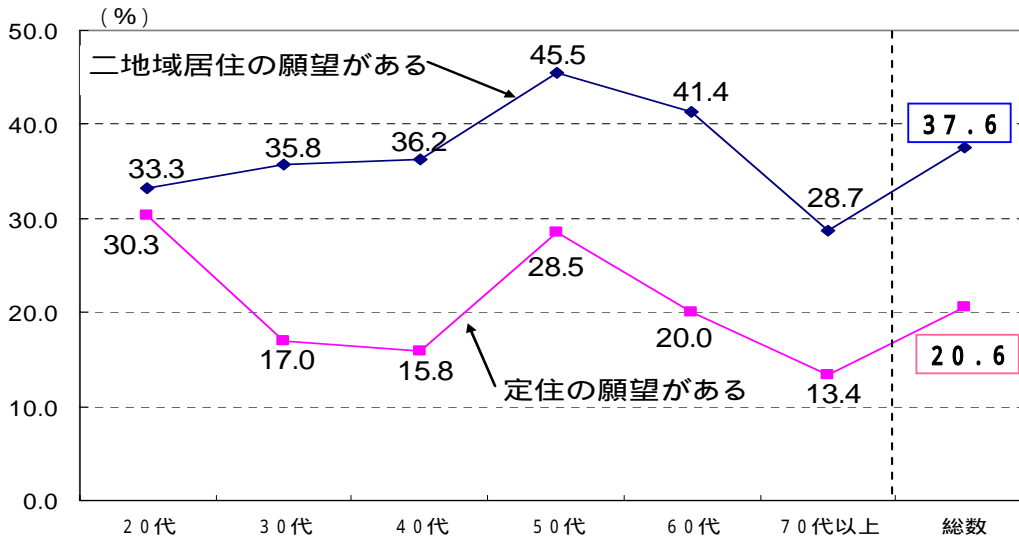
- ・ 二地域居住の促進
- ・ 広域的な緊急医療体制の支援
- ・ 条件不利地域の支援



定住、二地域居住の願望の有無(男女別)  
(願望を持っている割合)



定住、二地域居住の願望の有無(年代別)



「二地域居住」促進などへの取組み事例

【北海道上士幌町】

花粉症対策を含む「イムノリゾート上士幌づくりによる定住・二地域居住促進事業」が内閣官房都市再生本部の2005年度全国都市再生モデル調査事業で採択された。

【福島県、茨城県、栃木県】

三県でつくる21世紀FIT構想推進協議会は、構想見直しに向けた新構想検討部会を設置し、FIT圏域で都市と農村を往来する「二地域居住」の推進について検討している。

【新潟県】

中山間地域の活性化を図るため、特区等の規制緩和や体験交流の拡大を活用した「仕事おこし」の実践を通じて、地域振興・再生に取り組む人材を育成し、新規就農者等の受け入れ、その促進などを図るため「にいがた田舎暮らし推進協議会」を設置し、事業を展開している。

【長野県飯山市】

定住を目指した田舎暮らしを体験してみたい人のために、農家民宿に泊まったの田舎暮らし体験などの豊富なメニューを取りそろえ、インターネット住民「飯山応援団菜の花大使」、「少しでも『いいやま』(一時滞在)」、「たっぷり『いいやま』(長期滞在)」、「ずーっと『いいやま』(定住)」に取り組んでいる。

【兵庫県多可町(旧八千代町)】

滞在型市民農園(クラインガルテン)を整備し、神戸、大阪の都市住民が週末に菜園づくりなどの「農」を楽しむ生活を提供している。

(出典)内閣府「都市と農山漁村の共生・対流に関する世論調査」(平成18年2月18日公表)をもとに、国土交通省国土計画局作成。

(注)1. 二地域居住、定住の願望は、「都市地域」に居住している者975人に聞いたもの。

2. 数字は、「願望がある」「願望がどちらかといえればある」の合計の値。

3. 「二地域居住」とは、平日は都市部で生活し、週末は農山漁村地域で生活するといった二地域での居住をすること。



# 広域的な緊急医療体制の支援

三次救急医療施設までの  
望ましい移動時間は、82都市圏で20分、自然共生地域では29分。  
現状の移動時間は、82都市圏で38分(1.9倍)、自然共生地域では68分(2.3倍)。

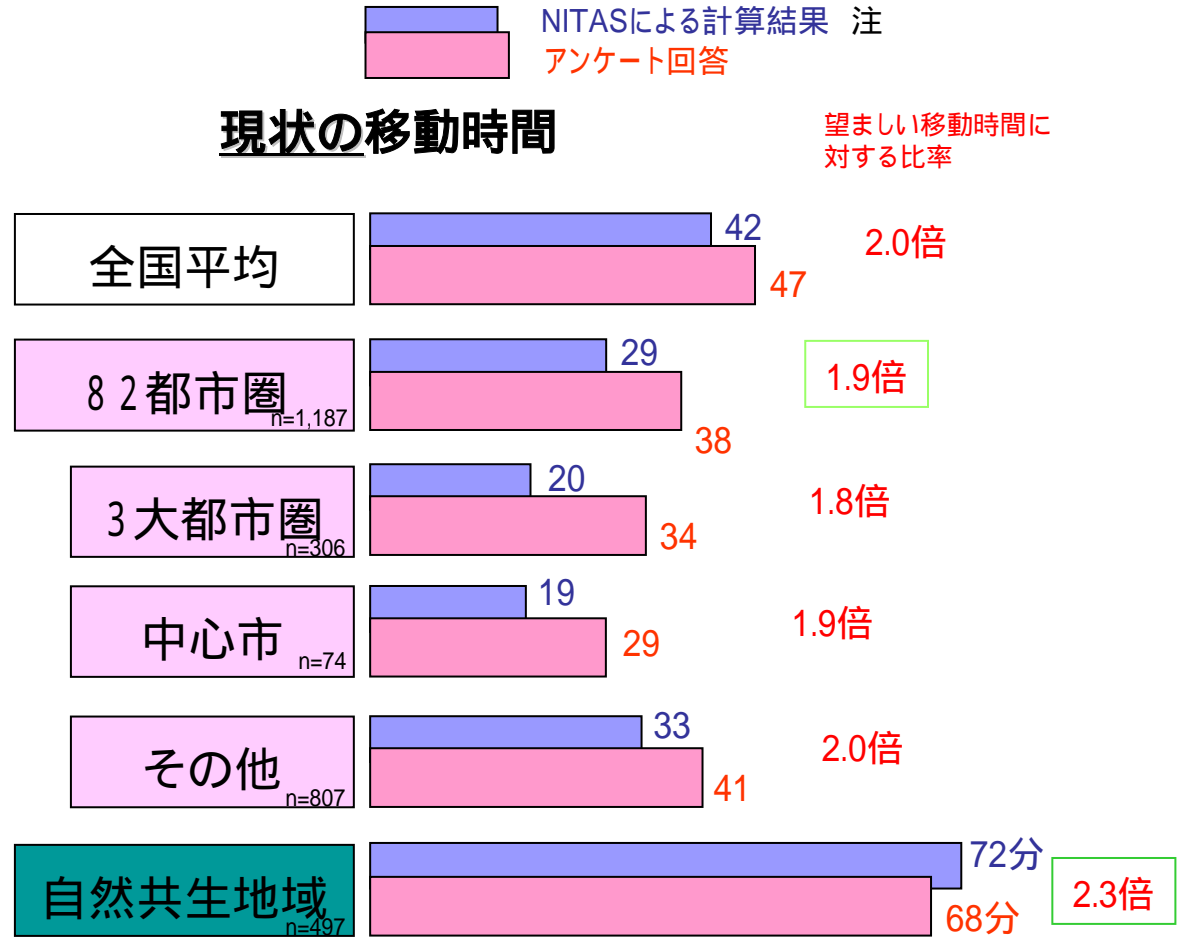
## 望ましい移動時間

(アンケート回答)



## 現状の移動時間

望ましい移動時間に対する比率



アンケートに回答した自治体を母数とした単純平均

注:「NITAS(ナイタス)」…全国の任意のゾーン間の最短時間、最小費用・距離等を交通手段(自動車、鉄道、航空、船舶及びそれらの組合せ)ごとに検索し、当該経路・所要時間・費用を算出するシステム(国土交通省開発)。

離島、豪雪、半島地域等の条件不利地域においては、人口減少、高齢化が今後さらに加速していく地域も見込まれるなどの厳しい状況下であり、当該地域の実情に応じた後押し等が必要である。

## 主な条件不利地域立法の対象地域

【離島振興法】

対象地域

(平成18年4月1日現在)

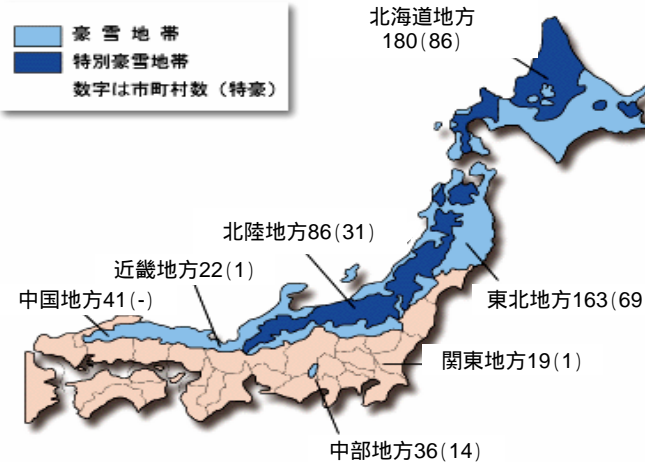
地域数	76
指定有人島数	260
面積(対全国比)	5,245km <sup>2</sup> (1.39%)
人口(対全国比)	472千人 (0.37%)
関係市町村数	111

(注) 1. 指定地域は、25都道府県、111市町村に関する。  
2. 人口は、平成12年国勢調査による。

【豪雪地帯対策特別措置法】

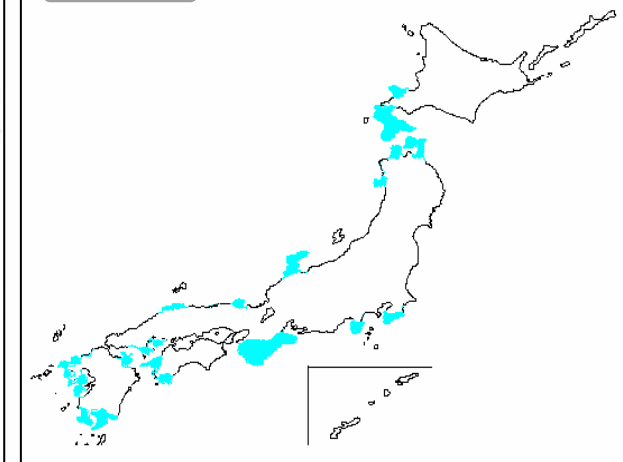
対象地域

豪雪地帯  
特別豪雪地帯  
数字は市町村数(特豪)



【半島振興法】

対象地域



## 人口減少率と高齢者比率

(出典)総務省「国勢調査」データより作成

	離島	豪雪	半島	全国
人口増減率				
H2~H7	▲ 6.8%	+0.4%	▲ 1.9%	+1.6%
H7~H12	▲ 7.2%	▲ 0.5%	▲ 2.3%	+1.1%
高齢者比率				
H7	24.9%	17.0%	21.1%	14.5%
H12	29.4%	20.0%	24.6%	17.3%

## 支援措置の例

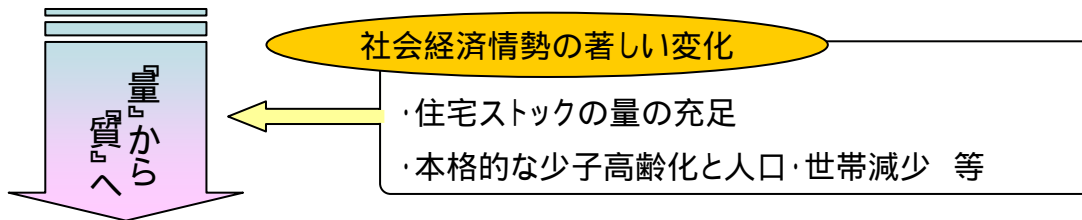
- ・ 公共施設整備等に係る各種財政措置
- ・ 税制措置
- ・ 金融措置
- ・ その他都市と農村の交流等のソフト事業 など

## 豊かな生活環境

- ・ 良質な住宅ストックの形成
- ・ バリアフリー施策の推進
- ・ 少子化社会の子育て環境づくり

住宅建設五箇年計画(S41年度より8次にわたり策定:8次計画はH17年度で終了)

5年ごとの公営・公庫・公団住宅の建設戸数目標を位置づけ



## 住生活基本法の制定(平成18年6月)

国民の豊かな住生活の実現を図るため、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について、基本理念、国等の責務、住生活基本計画の策定等を定める。

- (基本理念)・現在及び将来の住生活の基盤となる良質な住宅の供給等  
 ・住民が誇りと愛着を持つことのできる良好な居住環境の形成  
 ・民間活力、既存ストックを活用する市場の整備と消費者利益の擁護及び増進  
 ・低額所得者、高齢者、子育て家庭等の居住の安定の確保

## 住生活基本計画(全国計画)を閣議決定(平成18年9月)

・10年間(平成18年度～27年度)における目標、基本的な施策等を定める。

・住宅の位置付けを明記。

『住宅は、人生の大半を過ごす欠くことのできない生活の基盤であり、…(中略)…都市や街並みの重要な構成要素であり、安全、環境、福祉、文化といった地域の生活環境に大きな影響を及ぼすという意味で社会的性格を有するものである。このように、住宅は、個人の私生活の場であるだけでなく、豊かな地域社会を形成する上で重要な要素であり、(以下略)』

・基本的な方針として「ストック重視の施策展開」を記載。

(「住宅を作っては壊す」社会から「いいものを作って、きちんと手入れして、長く大切に使う」社会へと移行)

・「住生活の質の向上」に関するアウトカム目標を設定。

(アウトカム目標の例)

基礎的安全性	住宅の新耐震基準適合率【75%(H15) 90%(H27)】
地球環境対策	住宅の省エネルギー対策率(二重サッシ等使用率)【18%(H15) 40%(H27)】
循環型市場形成	既存住宅の流通シェア【15%(H15) 23%(H27)】
	住宅の利活用期間(滅失住宅の築後平均年数)【約30年(H15) 約40年(H27)】

## ユニバーサルデザイン政策大綱の策定(平成17年7月)

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が平成18年6月に成立(同年12月から施行)  
従前のハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充

対象施設として建築物、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  
基本構想制定の充実

- ・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
  - ・市町村の基本構想策定時の協議会制度などの住民参加制度の措置
- 心のバリアフリー社会の実現
- ・ハード面での整備と併せて、国民一人ひとりが、高齢者等の困難を自らの問題として認識
  - ・スパイラルアップの考え方の導入
  - ・関係者の参画により、段階的な発展を目指す

## 公共施設、旅客施設等のバリアフリー化の現状と目標(現行)

### 住宅・建築物のバリアフリー化



段差の解消



多機能トイレ

不特定多数の者等が利用する建築物のバリアフリー化  
現状(H16年度) 34%  
目標(平成19年度) 約4割

### 旅客施設等のバリアフリー化



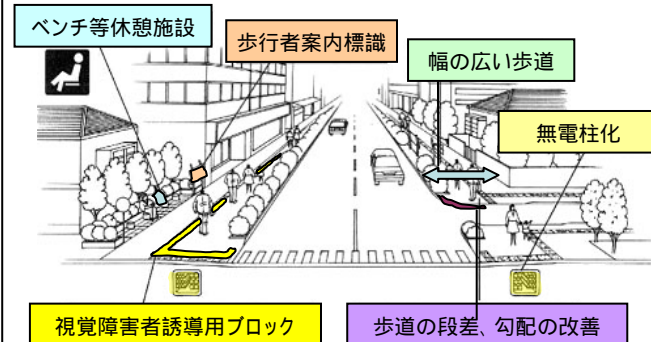
案内誘導用ブロック・幅の広い改札口



エレベータの設置

旅客施設 のバリアフリー化(段差解消)  
現状(H17年度) 56.5%  
目標(平成22年度) 100%  
利用者数5,000人/日以上のもの

### 公共施設のバリアフリー化



主要な駅周辺の主な道路のバリアフリー化  
現状(H17年度) 39%  
目標(平成22年度) 100%



「新しい少子化対策について」(平成18年6月少子化社会対策会議決定)に基づく施策の推進  
特に、出生率の低い都市部における総合的な子育て環境づくり(巣づくり支援施策)を推進

## 現状と課題

- ・平成17年に人口減少社会に転じ、同年の出生数は106万人、合計特殊出生率は1.25と過去最低
- ・急速な人口減少は、経済産業や社会保障の問題にとどまらず、国や社会の存立基盤に関わる問題
- ・特に、出生率の低い都市部において、子育てしやすい環境づくりが課題  
合計特殊出生率の全国最低は、東京都の0.98(平成17年)

## 施策の内容

### 新婚・子育て世帯に適した住宅確保の支援

- ・地域優良賃貸住宅制度において、**家賃減額助成により子育て世帯に対して支援**
- ・**結婚や子供の成長にあわせて間取りを変更でき、長寿命の住宅**の取得や供給を証券化ローンの金利優遇や建設費補助により支援
- ・**高齢者所有の戸建て住宅等を新婚・子育て世帯等へ円滑に賃貸**する制度により支援



### 育児しながら働くための支援

- ・ITを活用し、育児しながら働くための**テレワークの普及**を促進
- ・タクシーによる保育所等への**育児支援輸送サービスの普及・定着**を推進  
ITを活用して、場所と時間を自由に使った柔軟な働き方



### 子どもがのびのびと安全に成長できる環境づくり

- ・自然に触れ合い、自由に遊べる**都市公園、みなと、水辺、海辺などの交流空間の整備**を促進
- ・通学路等において安全・安心な歩行空間ネットワーク形成のために**重点的な歩道整備等を推進**
- ・公共施設等における**犯罪防止に配慮した設計**による整備等の推進や、地域関係者の連携による安全・安心な市街地形成の体制づくりをモデル的に行い、**安全・安心まちづくりの指針**を策定
- ・登下校時の安全確保のため、**地域の路線バスをスクールバスとして活用する取り組み**について、地域の関係者との連携による、円滑な導入と普及を促進



## 施策の効果

家族が安心して住むことができる**子育てに適した居住空間**を確保。  
子どもたちが安全な街で生活し、自然とふれあう中での**のびのびと成長できる環境**を確保。  
男女がともに、仕事と家庭を両立し、**しっかり育児をしながら社会の中で個性と能力を発揮することができる環境**を確保。



# 災害に強いしなやかな国土の形成

**水 害**: 災害が多い脆弱な国土、近年の気候変動の影響・・・

- ・ 総合的な都市浸水対策
- ・ 流域一体での減災対策
- ・ ハード整備とソフト対策の一体的な推進

**地 震**: 東海地震と東南海・南海地震の発生の可能性・・・

- ・ 耐震化の推進
- ・ 津波対策
- ・ 防災拠点等の整備

# 水害

- ・ 災害が多い脆弱な国土、近年の気候変動の影響・・・
- ・ 総合的な都市浸水対策
- ・ 流域一体での減災対策
- ・ ハード整備とソフト対策の一体的な推進

# 我が国の豪雨・高潮災害

災害に強いしなやかな国土の形成

日本の豪雨・高潮災害を取り巻く状況

## 災害が発生しやすい日本の国土

- ・国土面積の10%の洪水氾濫域に人口の50%、資産の75%が集中
- ・全国の約9割の市町村が土砂災害の危険と隣り合わせ

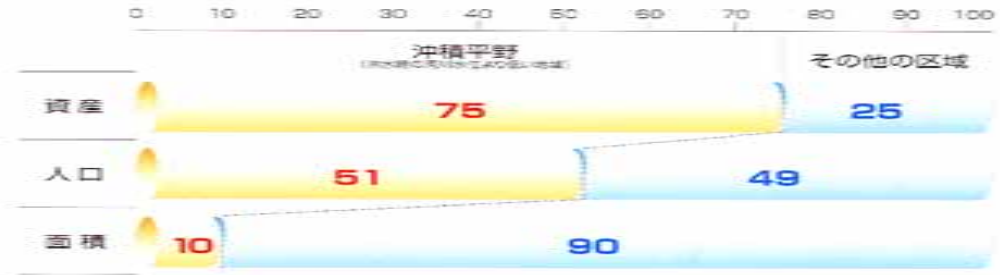
## 気候変動による豪雨・高潮災害の増大

- ・集中豪雨が増加傾向
- ・H17も台風第14号の影響で東京都等で1時間に100ミリを超える雨量（杉並区、中野区で計約3,600戸の浸水被害）
- ・アメリカでもハリケーン・カトリーナで施設能力を超える高潮による被害

## 災害に係る社会状況

- ・少子高齢化（災害時要援護者の増加）
- ・災害経験の減少（避難勧告等の遅れ）
- ・旧来型コミュニティの衰退（地域の防災力の低下）
- ・地下街や地下鉄の増加（水害に弱い都市）

国土の1割の洪水氾濫域に人口の半分、資産の3/4が集中



## ゼロメートル地帯の現状

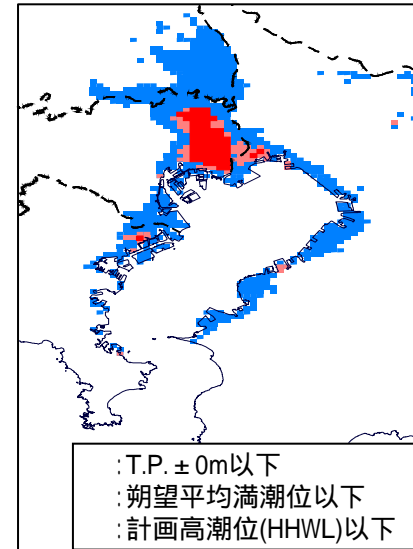
例：東京湾（横浜市～千葉市）

面積 116km<sup>2</sup>

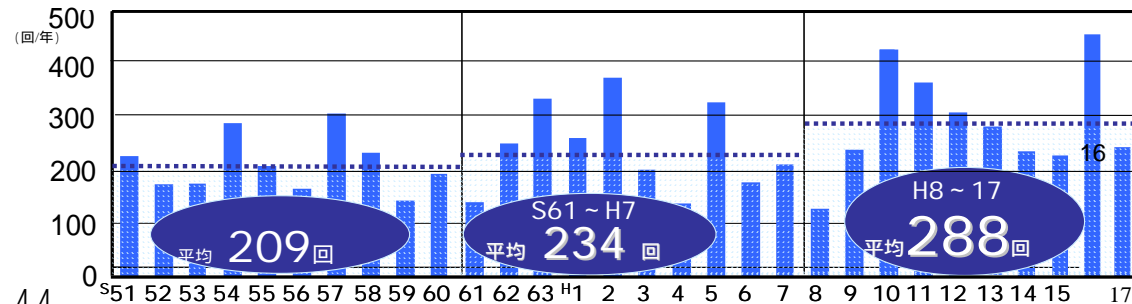
人口 176万人

\* 面積、人口は朔望平均満潮位以下の数値

河川・湖沼等の水面の面積については含まない  
 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



## 1時間降水量 50 mm以上の降水の発生回数



近年集中豪雨が増加し、都市型水害が頻発。

国民の生命・財産を守るため、流域と一体となった総合的な対策によって都市の浸水被害を軽減。

## 地下街の浸水被害

## 東京都の浸水被害

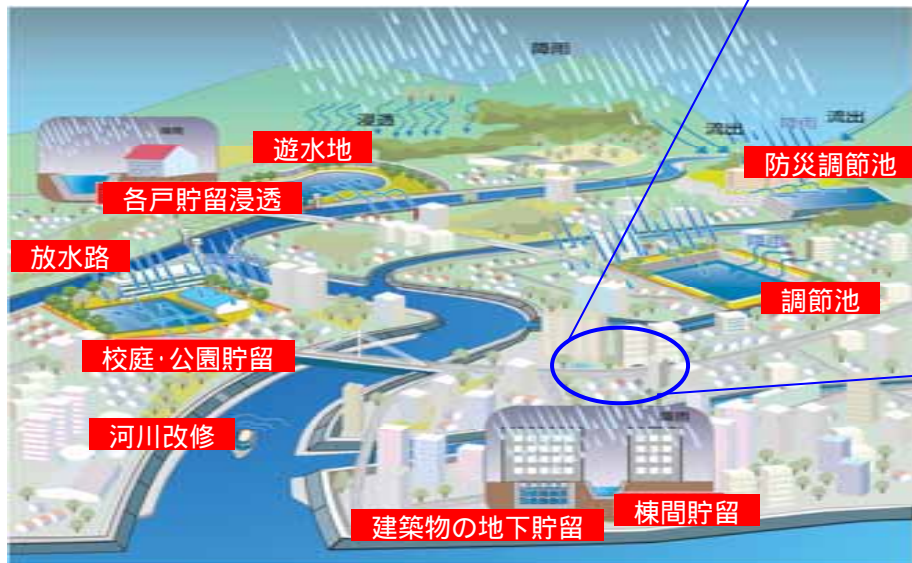


平成15年福岡市

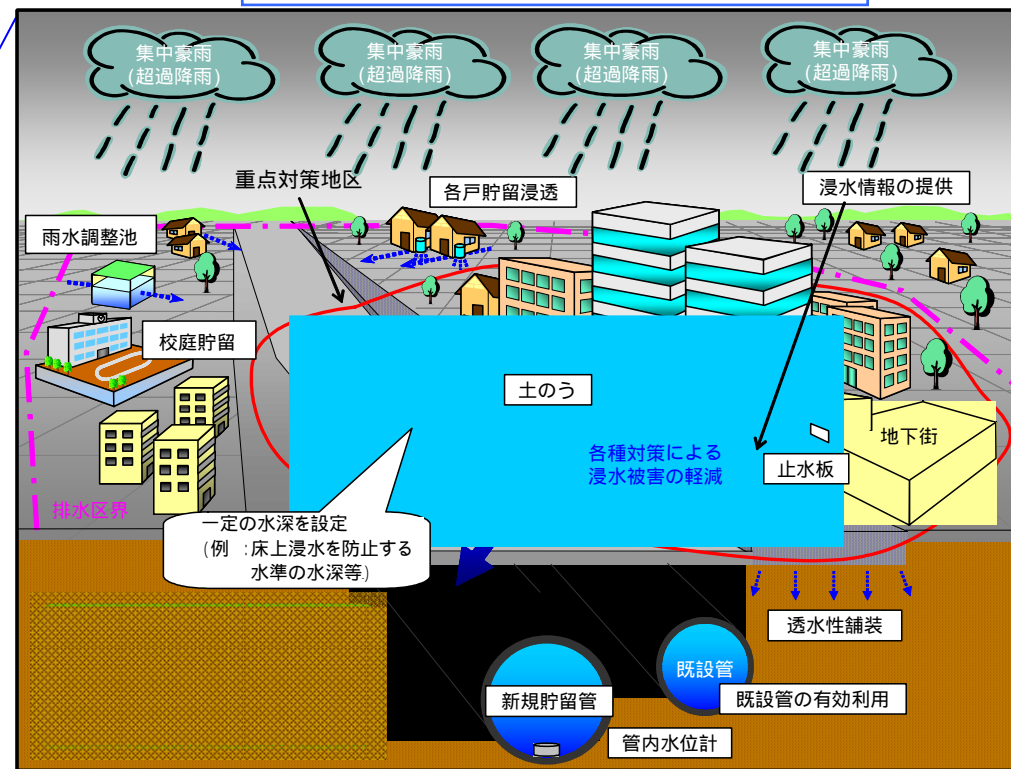


道路が冠水した溜池交差点付近  
(平成16年台風22号)

## 流域と一体となった総合的な治水対策



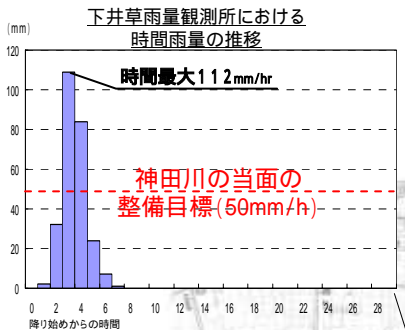
## 総合的な都市浸水対策の事例



ハード・ソフト・自助を組み合わせた総合的な対策を実施し、地下街を有する地区など重点地区について、既往最大降雨に対して被害の最小化を図る。



# 災害に強いしなやかな国土の形成 頻発する集中豪雨への対応【神田川等(東京都)】



平成17年台風第14号の影響に伴う集中豪雨により、**東京都等で1時間に100ミリを超える雨**<sup>1</sup>を観測

**杉並区、中野区で計約3,600戸の浸水被害**<sup>2</sup>が発生

1: 杉並区下井草[しもいぐさ]観測所における時間最大雨量: 112ミリ等 2: 内水による被害を含む東京都報告値



**【参考】環状七号線地下調節池の効果 (合計約42万m<sup>3</sup>貯留)**

**< 第1期事業 (L=2.0km H9 供用) >**

操作規則に則り貯留を開始し、容量(約24万m<sup>3</sup>)一杯まで貯留

**< 第2期事業 (L=2.5km H17 暫定供用) >**

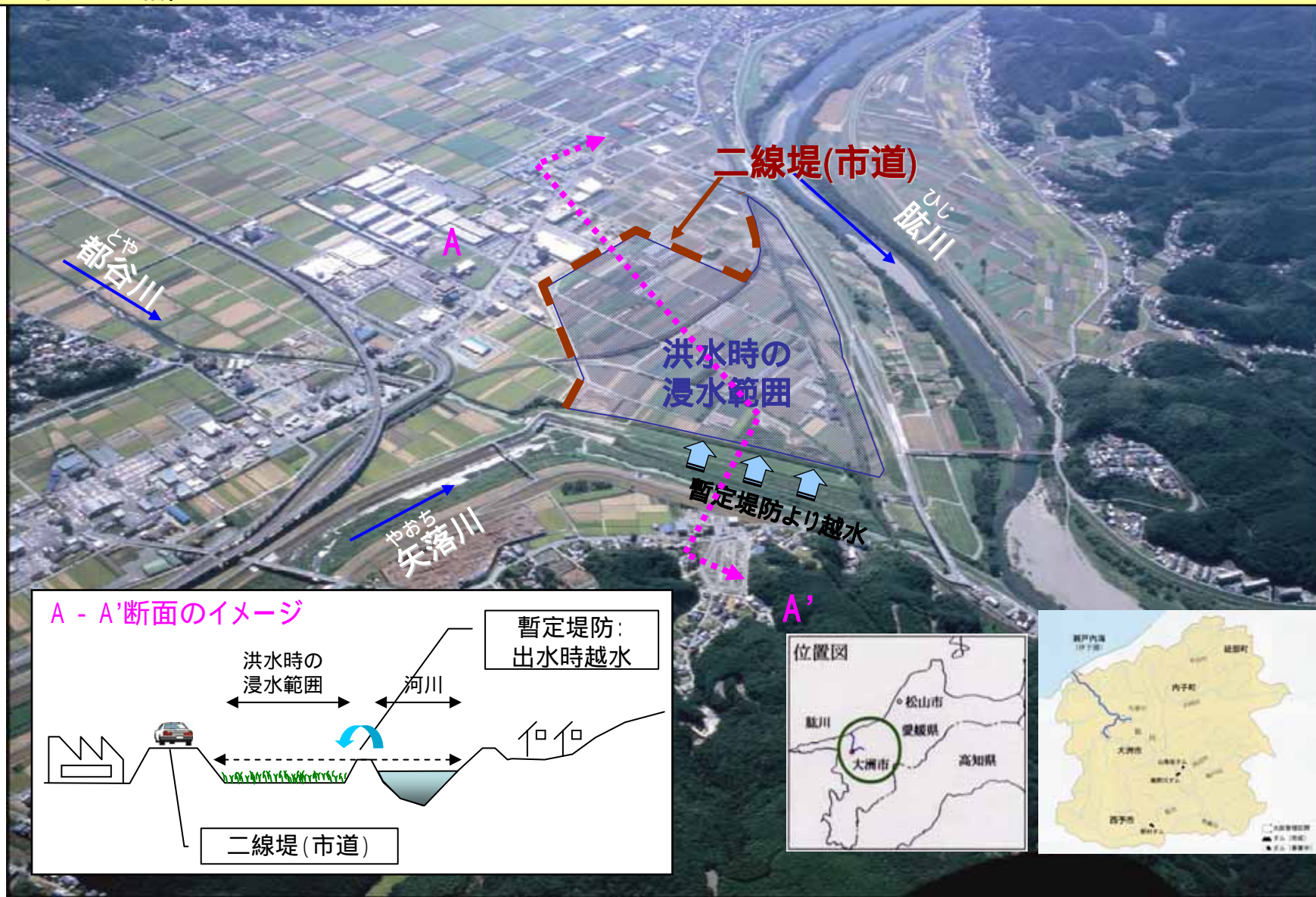
**供用前**のトンネルを緊急的に活用し、約18万m<sup>3</sup>を貯留



46 環状七号線地下調節池の内部



愛媛県大洲市では、矢落川左岸の暫定堤防を越水して市街地に氾濫する洪水を軽減させるため、市道の嵩上げにより二線堤を整備。





# 災害に強いしなやかな国土の形成 **ハザードマップの整備等のソフト対策**

	堤防破壊後30分以内で床上以上の浸水となる区域		昭和28年6月洪水時の浸水実績		河川
	堤防破壊後30分～60分で床上以上の浸水となる区域		校区界		浸水しない避難所
	堤防破壊後60分以上で床上以上の浸水となる区域		避難方向		浸水するが使用可能な避難所
	堤防破壊により、最終的に浸水となる区域		浸水する危険性のある箇所		浸水し、使用不可のおそれがある避難所

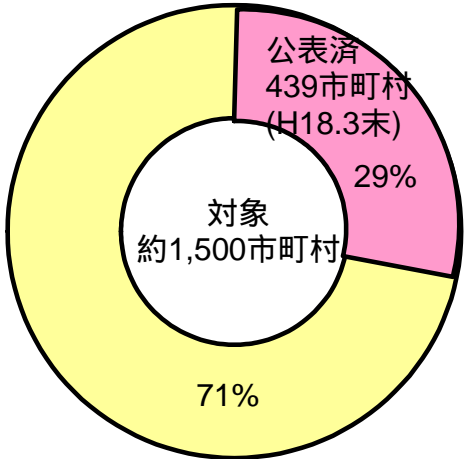
浸水する区域に立地しているが、2階以上は避難所として機能するもの

浸水時には使用すべきではない避難所（地震時用）



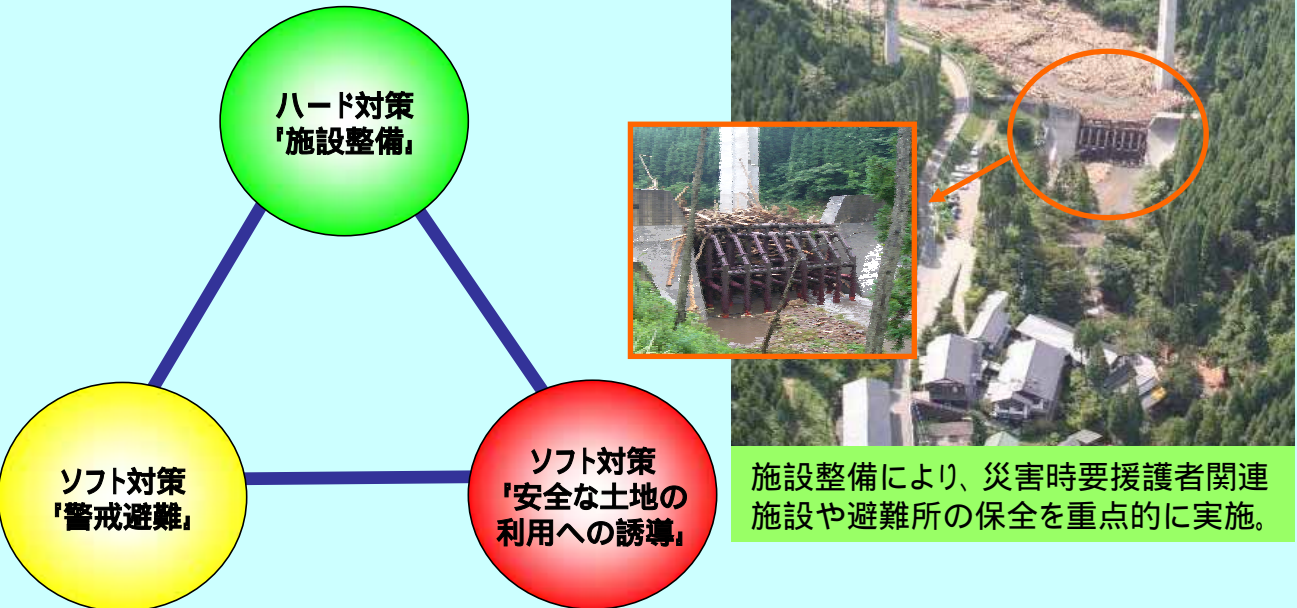
## 洪水ハザードマップの整備状況

平成21年度末までに配備予定



# 災害に強いしなやかな国土の形成 ハード・ソフト一体による土砂災害対策

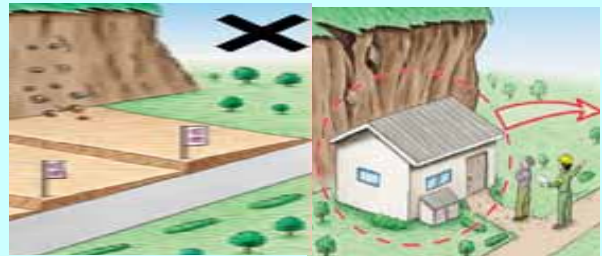
- ・集中豪雨の多発により、多くの人命が失われる甚大な土砂災害が頻発。
- ・人命、財産を保全するハード対策「**施設整備**」、人命を保護するソフト対策「**警戒避難**」、「**安全な土地の利用への誘導**」を連携させて土砂災害対策を推進。



施設整備により、災害時要援護者関連施設や避難所の保全を重点的に実施。



早期避難を実現するため、情報伝達体制の整備や、ハザードマップの整備を推進。

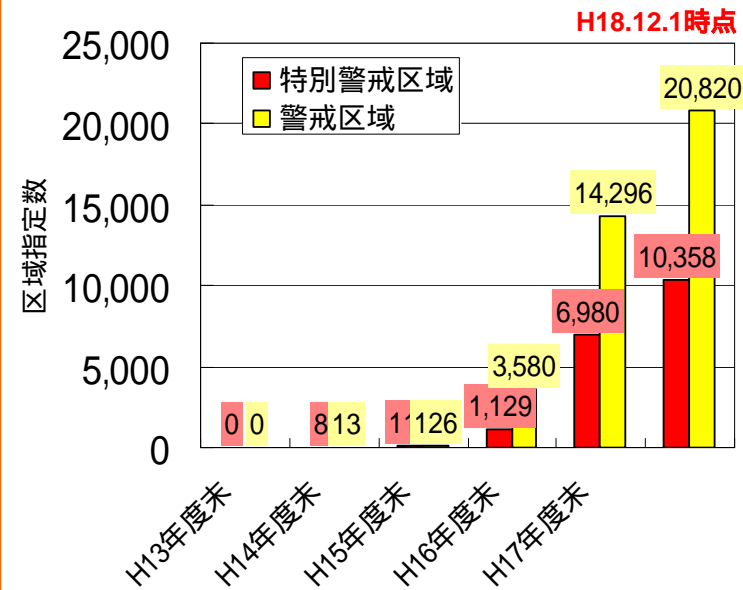


土砂災害の恐れのある区域における開発抑制、移転勧告等により、安全な土地利用への誘導。

## 土砂災害警戒区域等の指定

土砂災害防止法に基づき、土砂災害のおそれのある区域を指定し、警戒避難体制の整備を図るとともに、開発抑制等のソフト対策を推進。

指定区域数の増加



土砂災害警戒区域等の指定は20,820箇所となり、平成16年度末の6倍に。

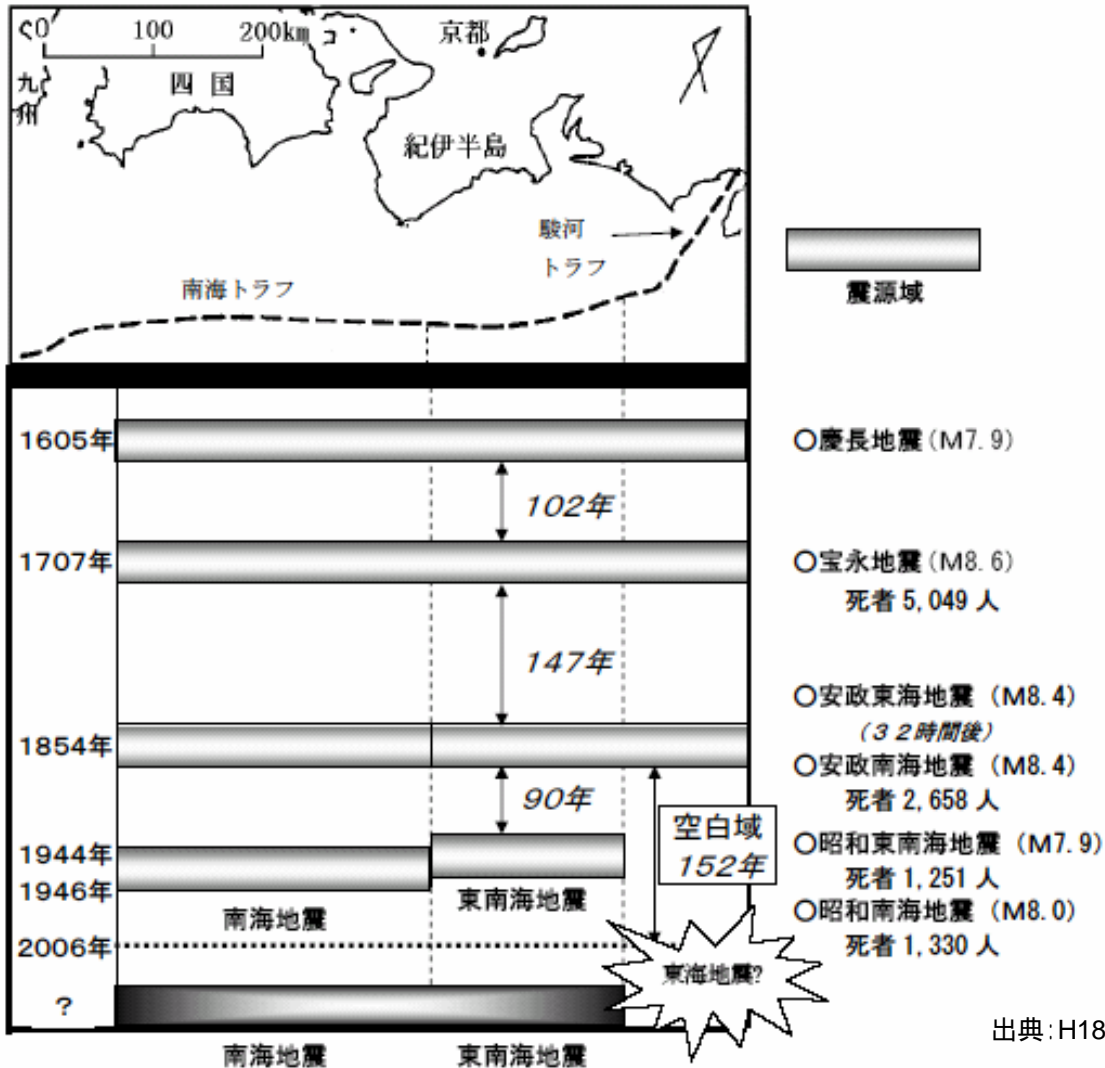
土砂災害防止法の正式名称は「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」



# 地震

- ・ 東海地震と東南海・南海地震の発生の可能性・・・
- ・ 耐震化の推進
- ・ 津波対策
- ・ 防災拠点等の整備

# 災害に強いしなやかな国土の形成 東海地震と東南海・南海地震の発生の可能性



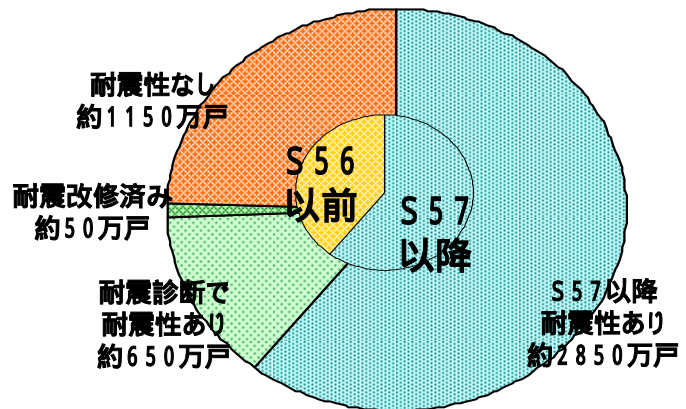
**東海地震**  
 昭和東南海地震(1944)で歪みが解放されず、安政東海地震(1854)から152年間大地震が発生していないため、相当な歪みが蓄積されていることから、いつ大地震が発生してもおかしくないとみられている。

**東南海・南海地震**  
 概ね100～150年の間隔で発生しており、今世紀前半での発生が懸念されている。

出典: H18.12.7中央防災会議 第26回東南海・南海地震等に関する専門委員会資料より

既存の住宅・多数の者が利用する建築物の4分の1は耐震性が不十分であると推計。  
阪神・淡路大震災による死者数の約9割が住宅の倒壊等によるもの。また、東海地震、東南海・南海地震、首都直下地震発生時の被害想定でも、建物倒壊によりそれぞれ約3,100～6,700人の犠牲者が予測されている。

## 住宅の耐震化の現状



## 【中央防災会議被害想定】(H17.3,H18.4地震防災戦略より)

	東海地震	東南海・南海地震	首都直下地震
	被害想定 (人)	被害想定 (人)	被害想定 (人)
全死者数	約9,200	約17,800	約11,000
うち建物倒壊	<b>約6,700</b>	<b>約6,600</b>	<b>約3,100</b>

総戸数 約4700万戸  
 耐震性あり 約3550万戸  
 耐震性なし 約1150万戸  
 平成15年の推計値  
**耐震化率 約75%**  
 多数の者が利用する特定建築物の耐震化率についても平成15年時点で75%と推計



平成27年目標

# 耐震化率 約9割

耐震改修支援センターによる債務保証、情報提供等の実施  
 住宅・建築物耐震改修等事業  
 耐震診断 国1/3(緊急輸送道路沿道建築物の場合1/2)  
 耐震改修 国7.6%(緊急輸送道路沿道建築物の場合33.3%)

耐震改修促進税制  
 一定の区域内において、住宅の耐震改修工事を行った場合、当該耐震改修工事に要した費用の10%相当額(20万円を上限)を所得税額から控除  
 また、一定の耐震改修工事を行った場合、当該住宅に係る固定資産税額を一定期間、1/2に減額  
 事業者が行う特定建築物の耐震改修工事の費用について10%の特別償却



## ○緊急輸送道路の橋梁

大規模地震時に緊急輸送道路がその機能を発揮するためには、橋梁の倒壊や落橋を防止するための耐震補強を行っておくことが必要。

橋脚部が被災



兵庫県南部地震／神戸市東灘区

橋脚補強により  
橋脚の被災なし  
※鋼板巻き立て工法



新潟県中越地震／長岡市十日町

写真. 耐震補強(橋脚)の効果事例

→ H17~19の3箇年プログラムにより**重点実施**

優先的に耐震補強が必要な橋梁<sup>※1</sup>については、H19迄に、  
高速道路、直轄国道は概ね完了、都道府県管理道路は  
「優先確保ルート<sup>※2</sup>」を選定して概ね完了を目指す

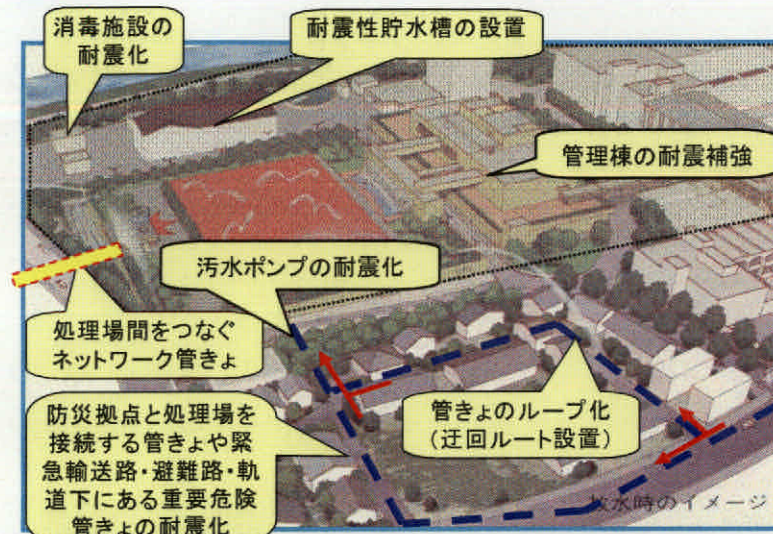
緊急輸送道路における緊急的な橋梁耐震補強の実施率<sup>※1</sup>

- ・高速道路(約35,800橋脚) ・・ H16末(実績)92% ⇒ H19末(目標)概ね完了
- ・一般道路(約11,600橋) ・・ H16末(実績)54% ⇒ H19末(目標)約8割  
(優先確保ルート<sup>※2</sup>は概ね完了)

※1 昭和55年より前の道路橋示方書を適用した橋梁等で特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁に対する実施率を示す。また、耐震補強の実施については、橋梁等の主要部分に対して緊急的に行う対策を含む。

※2 主要な防災拠点(県庁、市役所等の行政機関、公共機関、医療拠点、自衛隊駐屯地等)や重要港湾、空港等を結ぶ道路のうち特に重要なもの。

## ○下水道



◇地震時でも下水道が最低限有すべき機能を確保するため、消毒施設の耐震化等の地震対策を重点的かつ緊急的に推進

## ○岸壁

### 国としての緊急的な対応

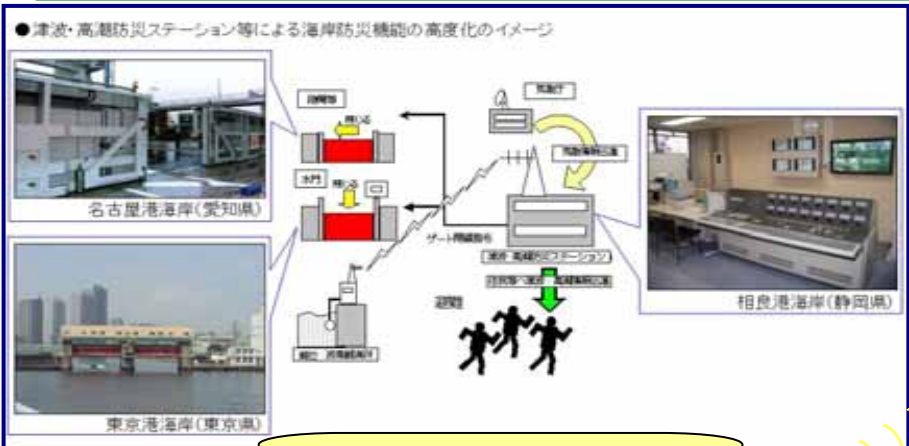
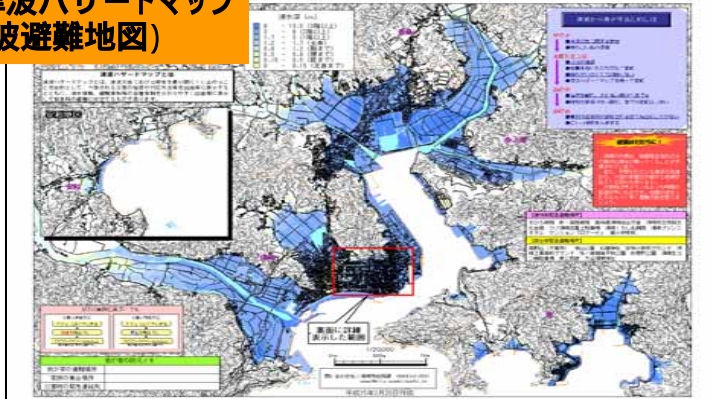
#### 耐震強化岸壁緊急整備プログラム (平成18~22年度の5年間)

- 全国の耐震強化岸壁整備率は約70%へ向上
- 臨海都道府県の全てで耐震強化岸壁を整備 (整備中の岸壁を含む)
- 耐震強化岸壁が存在しない港湾を30港解消
- プログラム期間中に着手する耐震強化岸壁についてみると、必要バース全てを(特定)で整備する場合に比較して概ね2割のコストを縮減



津波の挙動や浸水域を示すマップの作成  
 関係機関による観測と情報伝達  
 避難路の整備、誘導表示板の設置等の避難対策の強化  
 津波防護効果も考慮した防波堤の整備  
 貨物や船舶等の流出防止対策の推進  
 「道の駅」の防災拠点化

須崎港 津波ハザードマップ  
(津波避難地図)



関係機関における津波情報の内容充実

情報提供

流出防止対策

津波の挙動や浸水域を示すマップの作成

津波防災ステーション

避難路の整備

浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備



波浪観測と情報伝達

防波堤の整備

水域・陸域にわたる放置等禁止区域の指定

海岸堤防等の点検・耐震調査

陸ごうの自動化等開口部対策

海岸堤防の整備

水門の自動化

関係者による津波対策協議会の設置

緊急地震速報の提供開始、津波予報の高精度化により地震・津波被害を軽減

## 現状と課題

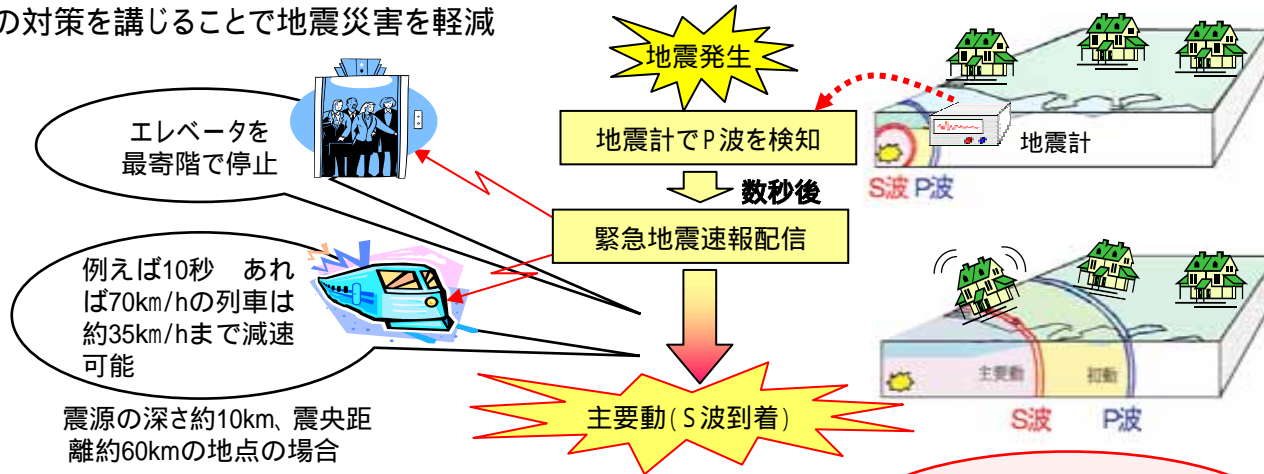
設備の制御等に利用する分野へ先行的提供を開始(平成18年8月)。一般提供に向け混乱が起これぬよう十分な周知等が課題

迅速な避難行動が必要な津波災害にとって、津波予報の高精度化が必要

## 施策の内容

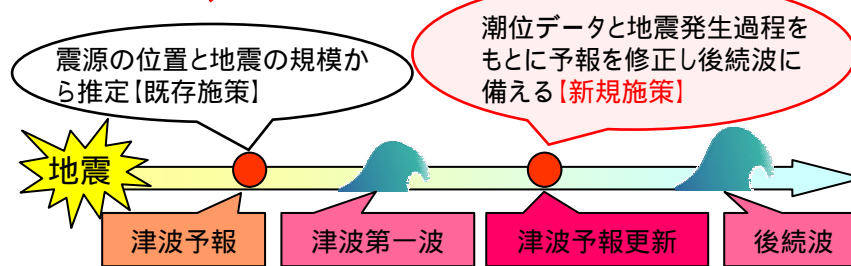
### 緊急地震速報

主要動(S波)が到達する前に震度の大きさや到達時刻を緊急地震速報として提供し、事前の対策を講じることで地震災害を軽減



### 津波予報の高精度化

潮位データの利用拡大と地震の発生過程を考慮した津波予測の導入で、津波災害を軽減



## 施策の効果

地震直前の対応による地震被害の防止軽減

- ・身体・生命の安全確保
- ・鉄道事故の防止
- ・電力施設の安定運用

等

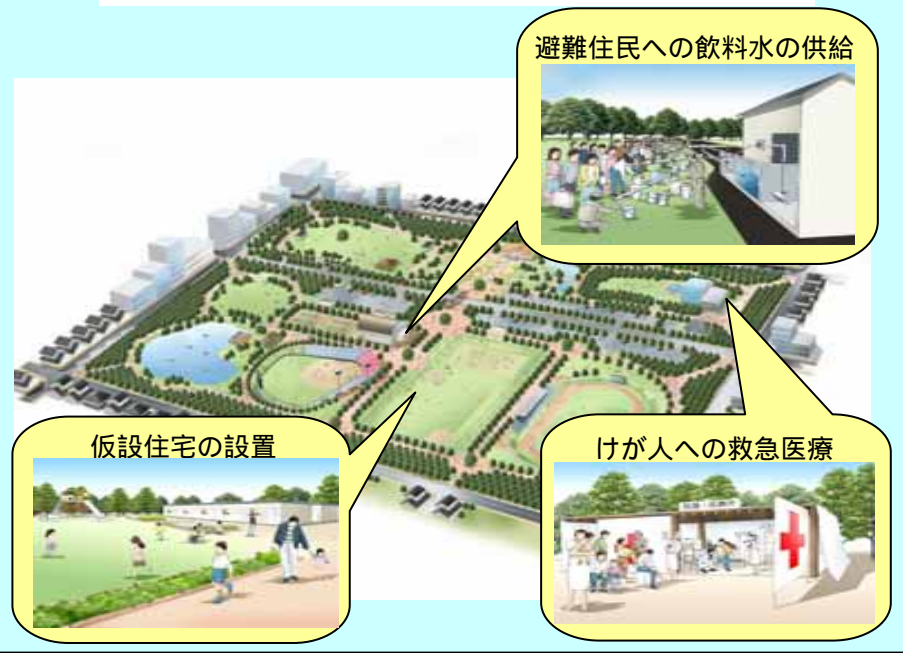
生活における自然災害のリスクの低減

確実な津波予報の提供を通じた避難の徹底

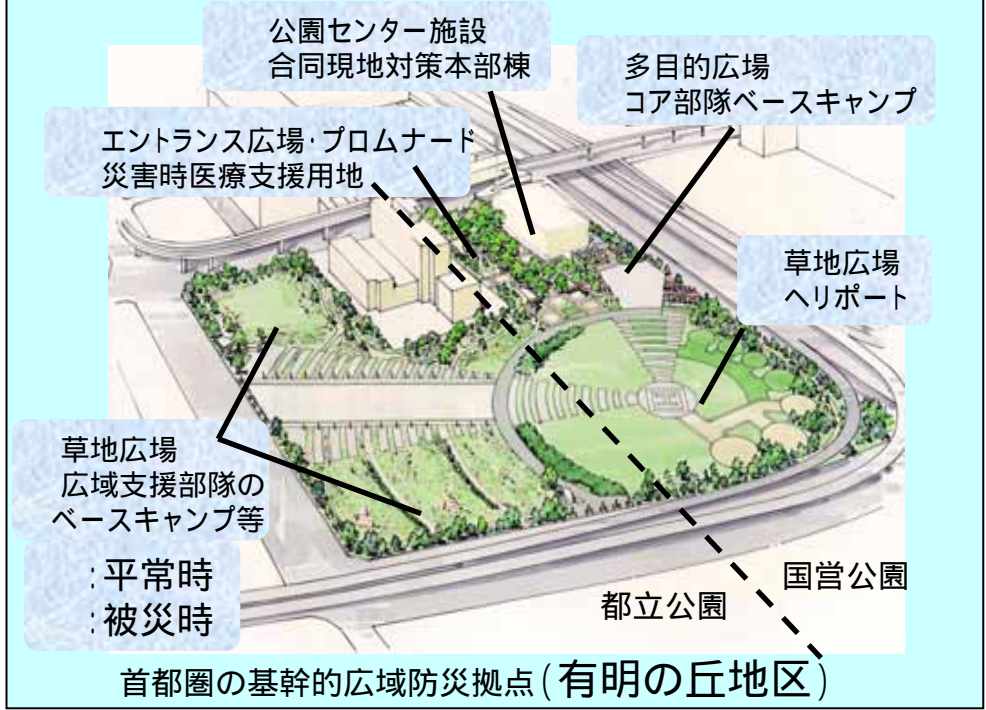


**広域避難地となる防災公園の整備推進**

【広域避難地となる防災公園のイメージ】



**基幹的広域防災拠点の整備推進**



**阪神淡路大震災の際の活用事例**

公園は延焼を防止した他、避難地や防災拠点として機能



大国公園：兵庫県神戸市

港は緊急物資の輸送の拠点として機能



神戸港：兵庫県神戸市

**中越地震の際の活用事例**

消防部隊の活動拠点として公園を活用



白山運動公園：小千谷市

# 美しい国土の管理と継承

- ・ 良好な景観への取り組み
- ・ 水と緑のネットワークの構築
- ・ 水循環系の構築、水資源確保
- ・ 水環境改善への取り組み
- ・ 総合的な土砂管理に関する取り組み
- ・ 海洋・沿岸域政策



## 景観行政団体数の推移

## 景観法の施行状況 (平成18年12月1日現在)

### 景観計画策定数 21計画

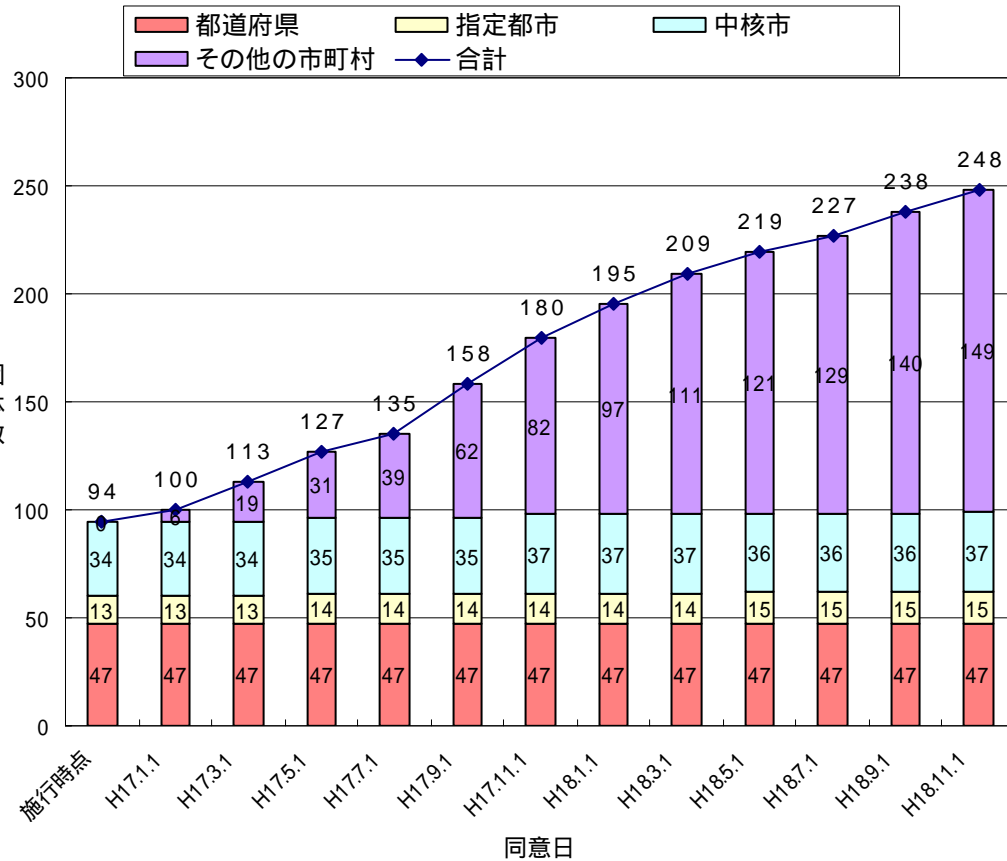
- ・神奈川県逗子市(平成18年6月)
- ・青森県青森市(平成18年9月)
- ・北海道東川町(平成18年11月)
- ・広島県尾道市(平成18年11月) 等

### 景観整備機構 延べ11法人

- ・大阪市: 財団法人大阪市都市工学情報センター(平成18年8月)
- ・静岡県: 社団法人日本造園建設業協会(平成18年9月)
- ・三島市: 社団法人静岡県建築士会(平成18年2月) 等

### 景観地区 12地区

- ・沼津市 1地区
  - ・京都市 10地区
  - ・倉敷市 1地区
- いずれも旧美観地区を景観法整備法附則第2条に基づき、景観地区とみなしたもの



出典:国土交通省調査

## 無電柱化

道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくす取組



### 無電柱化による効果

安全で快適な通行空間の確保

**都市景観の向上**

都市災害の防止

情報通信ネットワークの信頼性向上

## 屋外広告物

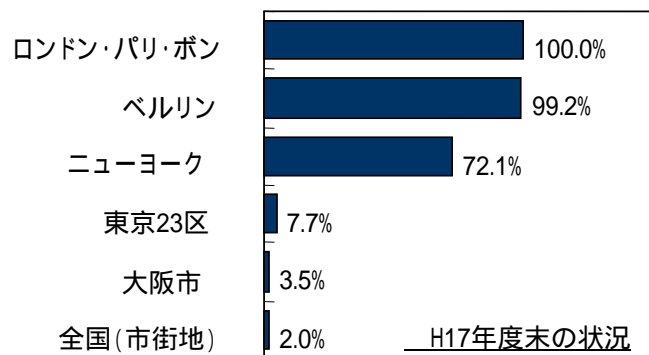
良好な景観形成の推進を図るため、景観緑三法により平成16年に屋外広告物法の一部が改正され、簡易除却制度の充実、屋外広告業者の登録制の導入等が行われた。これを受けて、都道府県、政令市、中核市等において、法改正を踏まえた屋外広告物条例の改正、施行準備の作業が進められているところ。



平成18年11月1日現在、同条例を改正し、除却した広告物等の保管・売却手続きについては、該当する全地方公共団体が、また、屋外広告業者の登録制については、44都道府県、13政令市、32中核市が導入。

## 【無電柱化の現状】

海外主要都市に比べ、大きく立ち遅れている。



## 【簡易除却対象の拡大】

・はり紙  
・ベニヤ板等に紙をはったもの等のはり札・立看板

・広告旗  
・ベニヤ板等に直接塗装又は印刷したはり札・立看板



立看板の例



はり札の例



広告旗の例

## 【社会資本整備重点計画における目標】

市街地の幹線道路の無電柱化率15% (H19年度末)

京都市は、「新たな景観政策の素案」について、平成18年12月28日まで、パブリックコメントを実施。今後、市議会や都市計画審議会等を経て、関係条例の制定・改正や都市計画決定を行う予定。

## 市街化区域全域での高さ規制の見直し

- (1) 三方をなだらかな山々で囲まれた盆地の風土や京町家等による歴史的な町並みなどに配慮し、高さ規制を強化
- (2) 建築主と住民との対話の仕組みを備えた景観誘導型許可制度を創設

## デザイン基準の見直し・風致地区や景観地区等の拡大

- (1) 風致地区や景観地区等の指定区域を拡大
- (2) デザイン基準の策定及び規制の強化
- (3) 世界遺産等の周辺の規制を強化

## 眺望景観・借景の保全の取組

眺望景観や借景を保全するための条例を新設

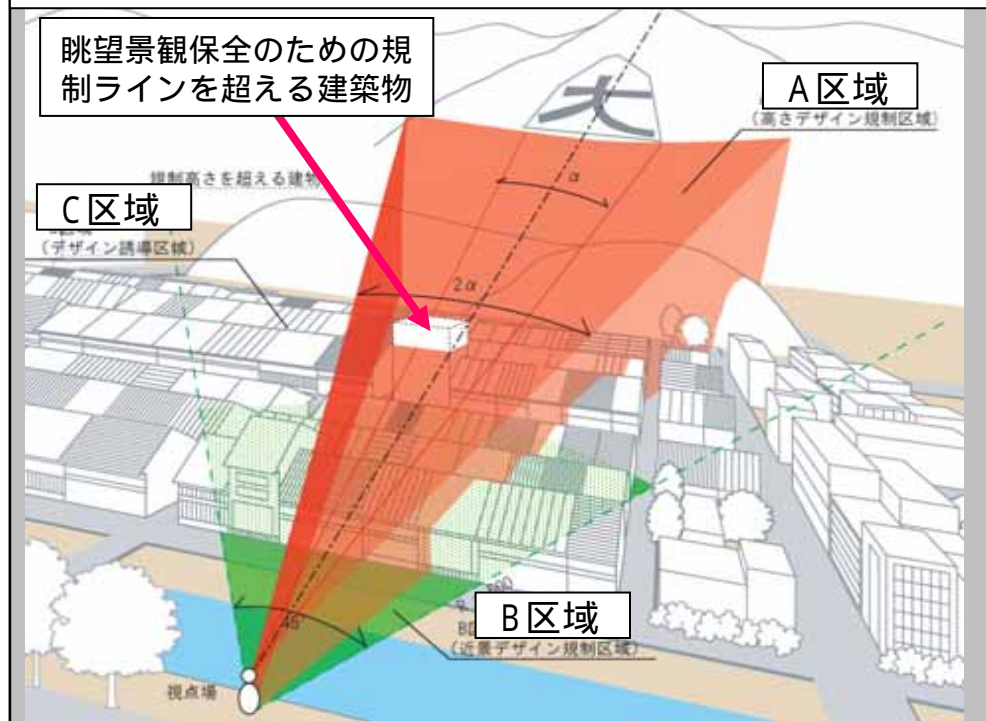
## 屋外広告物対策の強化

- (1) 屋外広告物の規制の強化(屋上広告物の全面的禁止、広告物の設置高さの引下げなど)
- (2) 世界遺産周辺の規制を強化

## 京町家など歴史的建造物の保全・再生についての取組

歴史的景観再生事業等の推進(実施中)

## 眺望景観保全のための標高による高さ規制ライン



【規制区域】

**A区域(赤の三角形の区域)**: 高さ与设计を規制する区域。  
赤色の平面を超える建築物は原則禁止

**B区域(緑の扇形の区域)**: 視対象と調和するようにデザインの規制をする区域

**C区域**: 概ね視界に入る範囲で、A・B区域を除いた区域。  
良好な景色を形成するためデザインの誘導を図る区域

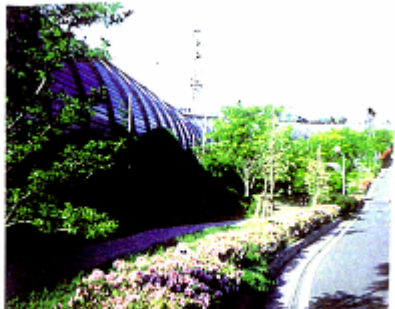


都市の環境インフラの基盤となる水と緑のネットワークを、緑地保全事業など様々な手法により形成・推進



〈国営昭和記念公園〉

公園事業による「百年の森」づくり



〈東名高速道路・ハイウェイパーク〉

道路と公園が一体となった緑地整備



公園・緑地等のネットワークによる水・緑豊かな都市の形成イメージ



〈柿田川〉

良好な河川環境の保全・復元



〈花見川・花島総合公園〉

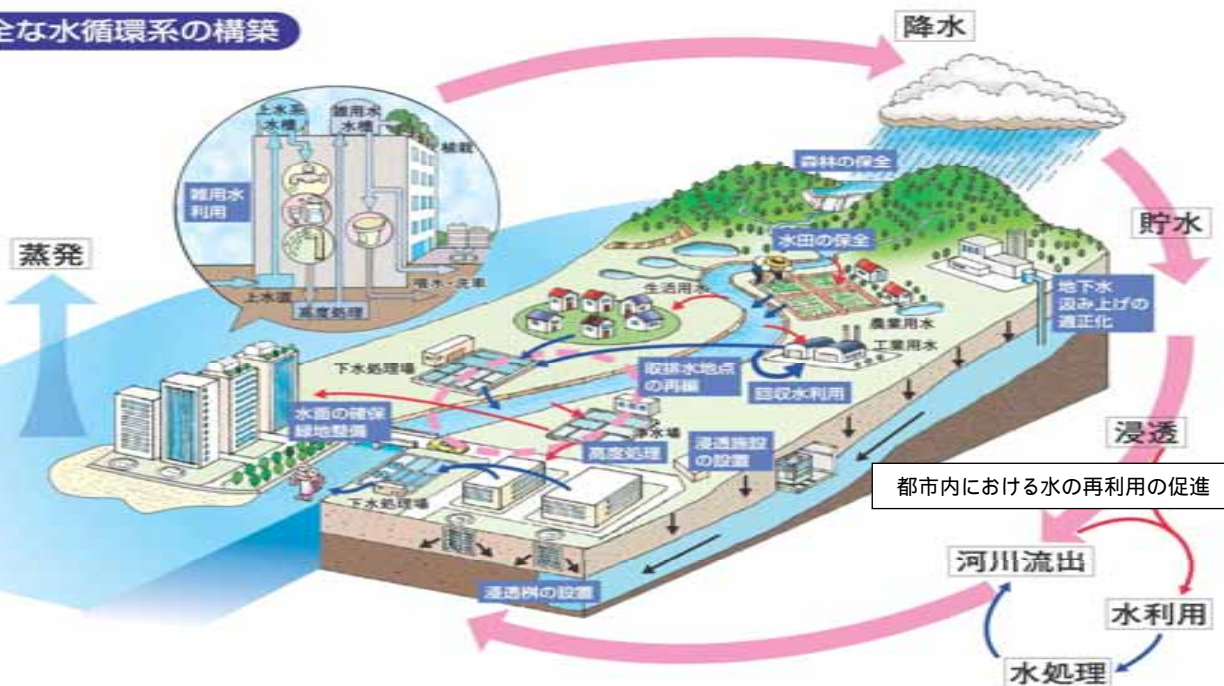
河川と公園が一体となった緑地整備



1. 都市への人口や産業の集中、都市域の拡大等を背景に、平常時の河川流量の減少、湧水の枯渇、各種排水による水質汚濁等の問題が顕在化(浸透機能の低下等といった水循環系の健全性が損なわれていることに起因)しており、流域全体を視野に入れた水循環系の健全化への早急な対応が必要。このため、水に係する省庁が協力して計画づくりに向けたガイドラインを作成(平成15年10月)。
2. 今後は、これまでの各地先河川等における推進から次のステップとして沿岸域や水系単位の大流域を見据えた取り組みに向けた検討を実施予定。

【健全な水循環系のイメージ】

健全な水循環系の構築



(流域内の土地利用変化等に  
伴う様々な問題)  
平常時の河川流量の減少  
雨天時の河川流出量の増加  
水供給施設の安定供給能力の低下  
水質の悪化  
湧水の枯渇  
地盤沈下 など

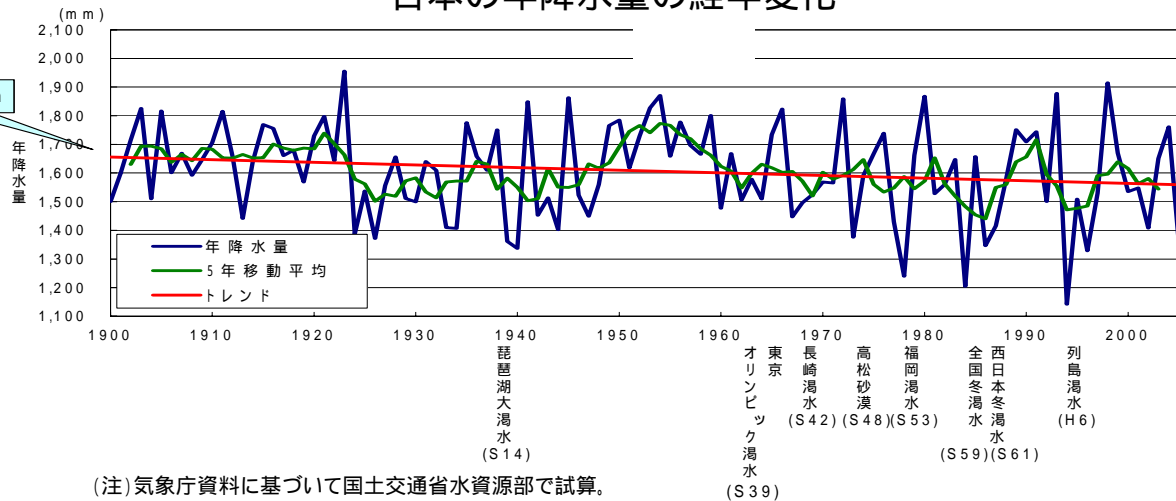
水循環系の健全化が必要

安全でおいしい水の確保  
都市型水害の回避  
平常時の河川流量の確保  
湧水被害の軽減  
地下水の涵養  
水質の改善  
ヒートアイランド現象の緩和  
多様な生態系の確保 など

水需給の現状

1. 我が国の水需要は、都市用水(生活用水及び工業用水)は近年ほぼ横這い、農業用水は近年減少傾向にある。
2. 都市用水の約4.0%(関東臨海地方では約15%)が河川水が豊富なときだけ取水可能な不安定取水に依存。(平成17年末現在)
3. 都市用水の約25%(平成15年)を占める地下水からの取水については、地盤沈下等を防止するため、必要に応じ河川水へ水源転換を図っている。
4. 近年、降水量の減少傾向や変動幅の増大傾向が見られ、水資源開発施設が本来の機能を発揮できないことが多くなってきている。

日本の年降水量の経年変化



平均的に見ると、100年前降水量約1,660mmに比べ、近年の降水量は約1,560mmと減少傾向にあり、さらに変動幅は100年前に比べ拡大している。

(注) 気象庁資料に基づいて国土交通省水資源部で試算。

## このため、安全・安心な水資源確保の施策を推進

水資源開発基本計画(フルプラン)の策定、地下水対策、雑用水利用の推進、水源地対策、渇水への対応、国際的な水資源問題への対応

## 水質浄化施設の設置

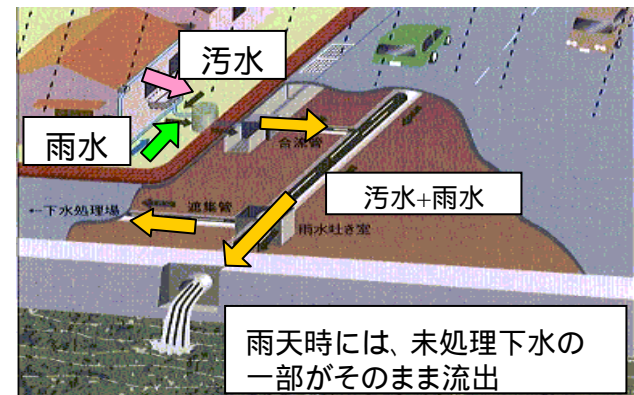
水生植物の持つ浄化能力により、河川の水を浄化。



(常陸利根川) (茨城県)

## 合流式下水道の改善

合流式下水道は、雨天時に未処理下水が放流され、公衆衛生上、水質保全上問題。



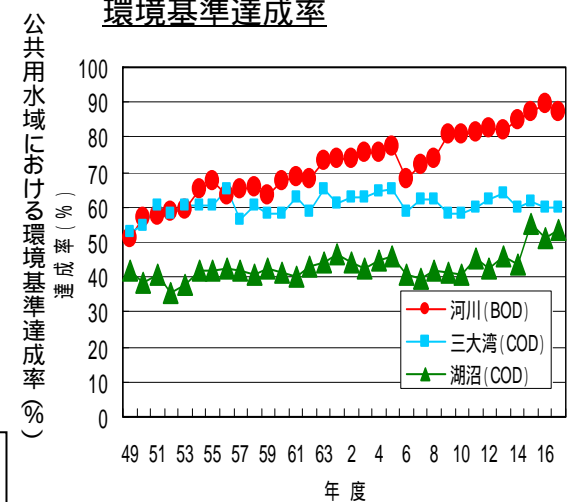
合流式下水道の問題点(イメージ図)

古くから下水道に取り組んでいる東京都区部、大阪市等全国191都市で改善が必要。【全下水道実施都市(1,899都市)の1割】

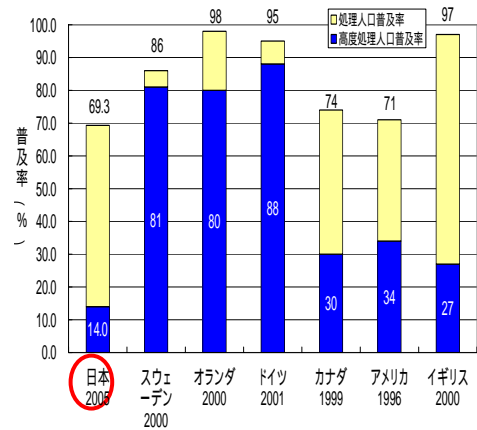
## 高度処理の普及

湖沼、三大湾(東京湾、大阪湾、伊勢湾)等では一向に進まない水質改善。  
諸外国と比べて後れている高度処理の普及が必要。

### 環境基準達成率



### 日本と諸外国の高度処理の普及率



## 浄化用水導入

水量が少なく汚濁した河川に対して、清浄な河川水や下水の高度処理水を導入。



綾瀬川への導水状況



## 透過型砂防堰堤



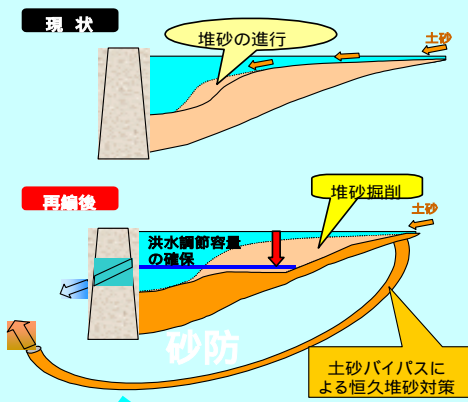
荒廃地からの**土砂流出をコントロール**し、適正な土砂の流下を促す(日野川等)

## ゲート排砂

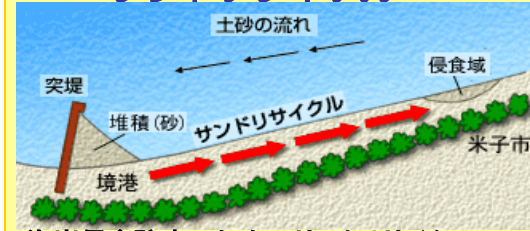


ダムに土砂を流下させる機能付加することにより貯水容量を確保し、適正な砂の流下を促す(天竜川等)

## 排砂バイパス

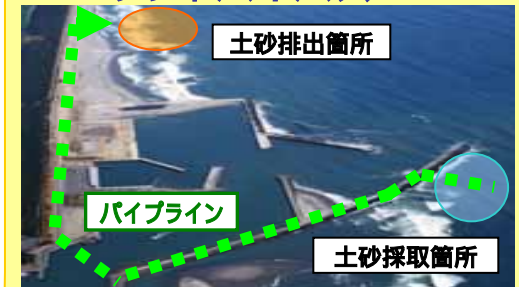


## サンドリサイクル



海岸侵食防止のためのサンドリサイクルの実施(日野川皆生海岸等)

## サンドバイパス



海岸の侵食対策と港口の埋没対策を一体的・効率的に実施するため、サンドバイパスを実施(浅羽海岸・福田漁港等)

## 養浜

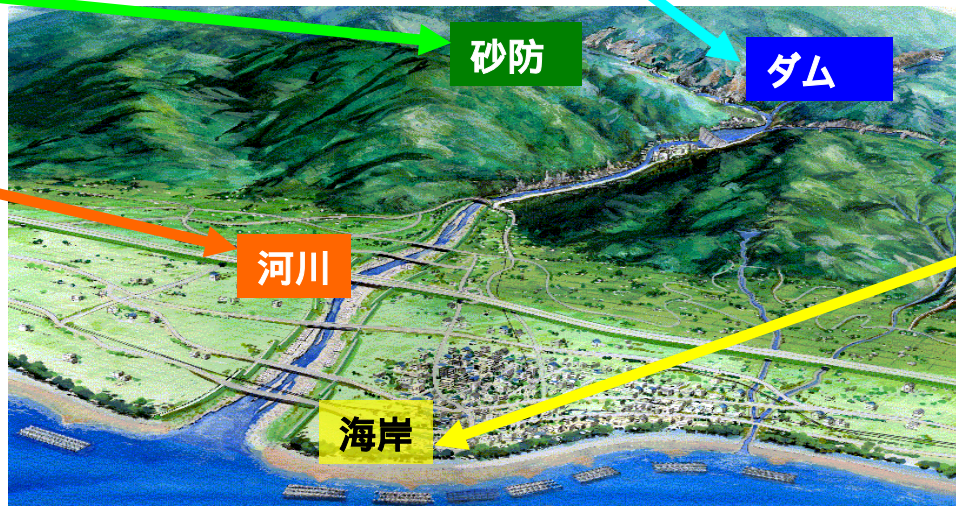


河道掘削土砂等を用いた養浜の実施(安倍川静岡海岸等)

## 河道掘削



河道掘削を行い、流下断面の確保と掃流砂の速やかな海岸域への流下を目指した対策(安倍川等)



より有効な技術の検討・評価を行うとともに、これまで個別に実施されてきた事業を連携させることにより、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理に関する取組を推進する。



# 美しい国土の管理と継承 海洋・沿岸域の利用及び保全の推進

海洋に関する施策は、国際機関の決定や国際的な協調・協力の下で推進する必要があるものや、海上輸送の確保など国際競争力の根幹を担うものも多く、これらについて国が一元的に推進。

国境離島をはじめ、領海並びに排他的経済水域及び大陸棚の基線となる国土の保全を推進。

閉鎖性海域の保全・再生については、国が関係都道府県等との会議を設けて総合的に展開中。

国連(国際海事機関:IMO)

国際条約を政府間で締結し、世界全体の海の安全や環境保全を推進

(例1)海上人命安全条約

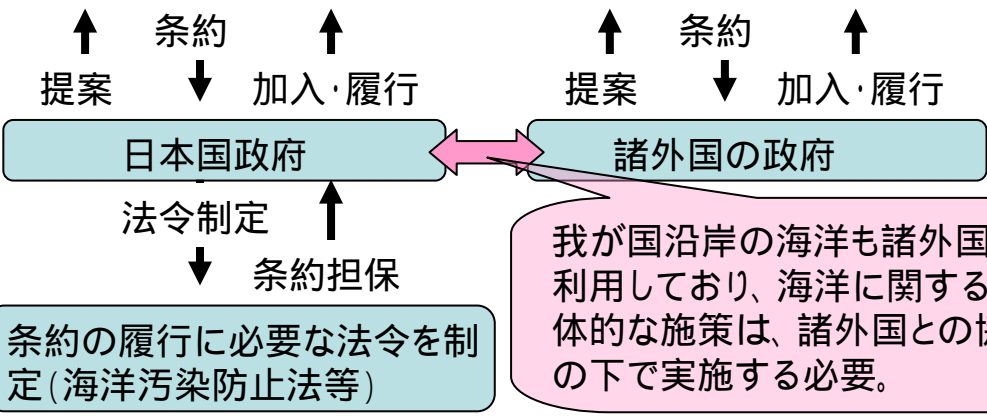
船舶の構造等の国際的基準、主管庁等による検査の実施等について規定

(例2)海洋汚染防止条約

構造、排出許容物質の種類等の国際基準を規定



沖ノ島島の全景



東京湾再生プロジェクトの概要

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針

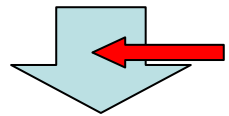
我が国の経済及び国民生活を支える海上輸送網の拠点としての機能等、国の利害に重大な関係を有する機能については、その配置、能力に関する事項を国が示している。(港湾法第三条の二)

海洋・沿岸域を巡る現状

領海及び排他的経済水域の面積 約447万km<sup>2</sup> 離島の数 6,847島  
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

国土交通省

海洋・沿岸域に関する多くの行政分野を所管



政策を総合的かつ戦略的に推進

国土交通省海洋・沿岸域政策大綱を策定(平成18年6月)

国土交通省海洋・沿岸域政策推進本部を設置  
(平成18年7月/本部長:事務次官)

総合政策局に海洋政策課を設置(平成19年度予定)

< 基本的方向 >

- 海上における安全を確保する
- 国土の保全と防災対策を推進する
- 環境の保護及び保全を推進する
- 自然環境や美しい景観を取り戻す
- 海洋・沿岸域の利用を推進する
- 海洋・沿岸域への親しみ・理解を増進する
- 海洋・沿岸域の総合的管理を推進する
- 国際社会との協調及び協力関係を確立する

海洋基本法を巡る動き

総合的な海洋政策を推進するため、海洋基本法(仮称)を平成19年通常国会に議員立法として提出すべく、検討されている。

安全水域設定法を巡る動き

「海洋構築物等に係る安全水域の設定等に関する法律案」を与党が平成18年通常国会に提出(継続審議)  
我が国の排他的経済水域等における海洋構築物等の周囲500mの水域への立入を制限すること等を定める法律案

# 「新たな公」による地域づくり

- ・施設管理：

住民や企業等による簡単な清掃活動や美化活動

- ・地域づくり：

地域住民を主体的とした、良好な居住環境等の形成・管理を実現していくための様々な取り組み

- ・交通：

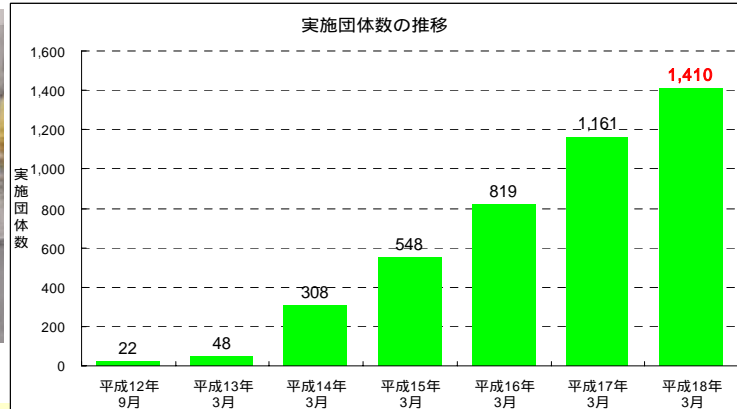
過疎地における住民の生活交通や移動制約者の移動手段として、市町村バスやNPOによるボランティア有償運送



## 道路：



ボランティア・サポート・プログラム



### 【実施団体】

- ・道路脇の簡単な清掃や美化活動を行う**住民グループ**等によるボランティア活動団体。
- ・具体的な実施区域・内容を決めた後、事務局へ活動の希望を出し、**道路管理者・協力者（市町村等）との3者間で協定。**

## 港湾

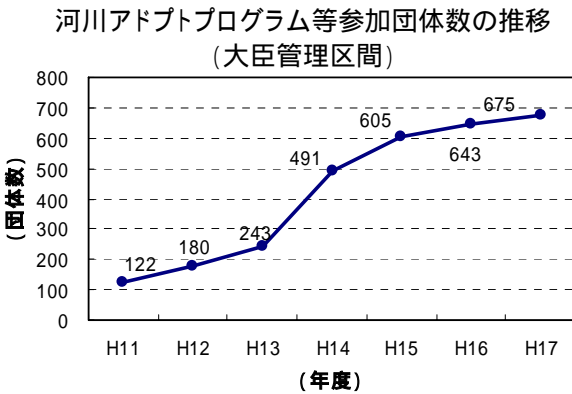


NPO等による清掃活動

## 河川：



河川アドプトプログラム



河川管理者、地元自治体、市民団体等が各自役割分担を定め、市民と行政が協働で清掃活動などの活動を行うもの。

- 市民団体、NPO等が、一定区間の河川敷等の清掃や草刈り、美化活動等を実施
- 河川管理者が、清掃用具の支給、アドプトサインの設置等を実施
- 地元自治体が、収集ゴミの運搬・処理等を実施

## 公園

地域住民、NPO等多様な主体の公園設置・管理への参画



地域住民を主体とした、良好な居住環境等の形成・管理を実現していくための様々な取り組み（エリアマネジメント）を推進するための環境整備

## 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
- ・沿道住民等による道路の清掃等の活動の進展



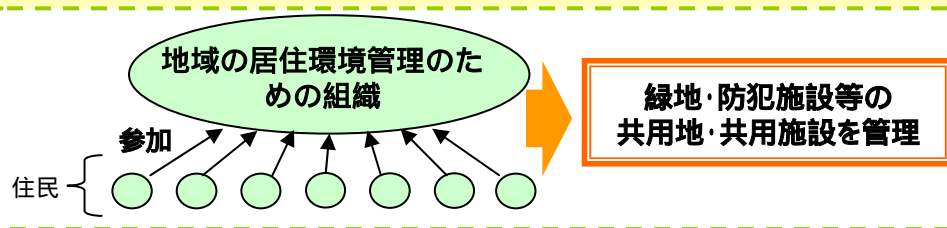
### 課題

**良好な居住環境の核となる緑地・防犯・道路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。
  - ・道路区域と区域外が明確に区分されており、道路管理者と沿道の住民等が協働して良好な道路・沿道空間を形成することは困難。

## 施策の内容

1. 共用地・共用施設を管理する住民主体の活動を支援するため、組織形成のあり方を定めたマニュアル作成などの環境整備(エリアマネジメント)の推進)



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

- ・住宅市街地総合整備事業による近隣センター整備等のニュータウン再生支援
- ・街なか居住再生ファンドを活用した、民間の担い手による居住環境整備のための多様な取り組みの支援 等

## 施策の内容

沿道住民等との協働による道路・沿道空間の一体的管理

1. 道路外利便施設の管理に関する協定

- ・道路管理者と沿道住民が協定を締結し、道路と沿道を一体的に管理。



道路区域外にあるが、歩行者等の利便を増進する施設(例: 並木、街灯、ベンチ等)。

道路管理者と沿道住民(施設所有者)が協定を締結し、道路と沿道の施設を一体的に管理。施設所有者が代わっても協定の効力は承継。

< フラワーボットの設置 >



2. NPO等が設置する並木、街灯等に関する道路占用の特例

- ・NPO等の非営利法人が設置する並木、街灯、フラワーポット等については、道路管理上必要なものとして許可要件を簡素化する。

## 市町村バスやNPOによるボランティア有償運送を可能とする制度を創設(登録制)

平成18年10月 改正道路運送法施行により創設

過疎地における住民の生活交通や移動制約者の移動手段など、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地方公共団体、バス・タクシー事業者、地域住民等地域の関係者が必要と合意した場合、市町村、NPOによる運送サービス提供を可能に

過疎地の生活交通や要介護者・身体障害者等の移動制約者の移動を確保



地域の多様なニーズに的確に対応した安全・安心な  
運送サービスを提供し、活力ある地域社会を実現



# 第4 計画の実現に向けて

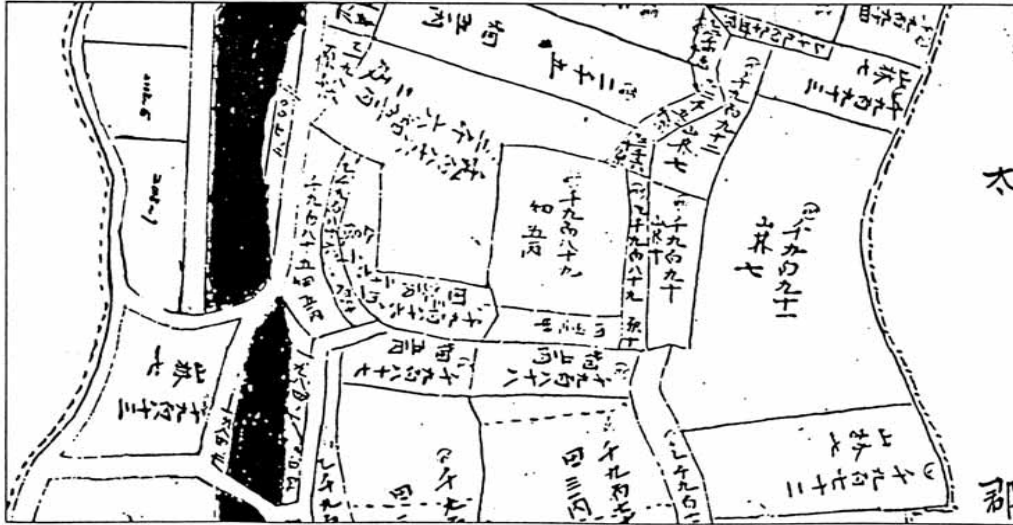
- ・ 地籍調査の推進
- ・ 地理空間情報の高度活用
- ・ 維持管理・更新費の推計
- ・ 事業評価への取り組み
- ・ 入札契約制度改革
- ・ 入札ボンド制度

# 地籍調査の推進

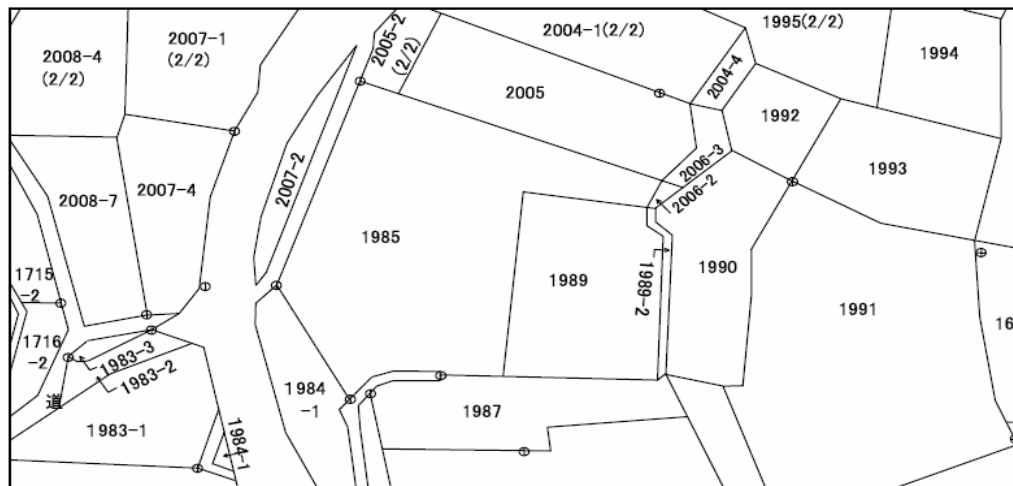
計画の実現に向けて

地籍調査は、土地取引や事業のための用地取得の円滑化など、土地の有効利用の基盤。特に、進捗率の低い都市部については、「都市再生街区基本調査」(H16～H18)等により、強力に促進。

地籍調査実施前



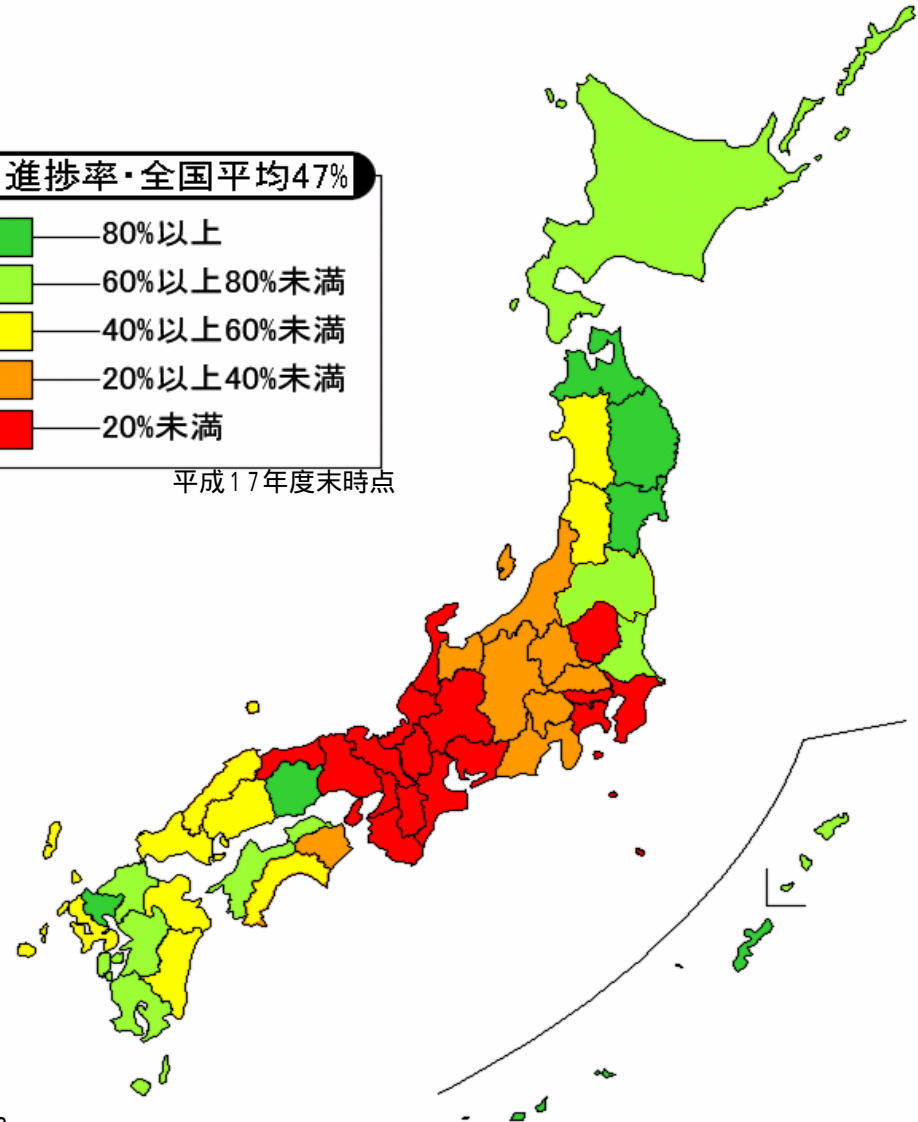
地籍調査実施後



進捗率・全国平均47%

- 80%以上
- 60%以上80%未満
- 40%以上60%未満
- 20%以上40%未満
- 20%未満

平成17年度末時点



# 地理空間情報の高度な活用の推進

計画の実現に向けて

## 施策の目標

基盤地図情報(共通白地図)をはじめとした地理空間情報の整備、円滑な流通・活用を促進

- ・行政の効率化・高度化
- ・新産業・新サービスの創出
- ・安全安心、国民生活の利便性の向上

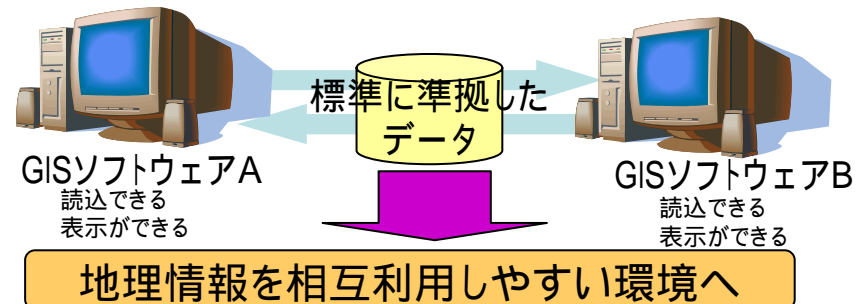
## 今までの取組

- ・地図データでの標準規格である地理情報標準の普及促進。
- ・数値地図、街区位置の緯度経度データ、国土数値情報等の整備とインターネットによる提供開始。
- ・国土交通省が主導して「政府の地理情報の提供に関するガイドライン」の取りまとめ
- ・セミナー、講習会の実施等GISの普及を促すための人材育成 等

## 施策の達成度(アウトプット)

- ・地理情報標準12規格のうち、6規格のJIS化完了
- ・23件の国の地理情報が地理情報標準に準拠
- ・45万枚の空中写真デジタル画像をインターネットにより公開
- ・平成17年度にGISに関するセミナーを23回開催  
(平成18年3月末)

地理情報標準：異なるソフトウェア間で利用可能



## データの整備と提供

数値地図25000



国土数値情報(地価公示)



## 施策の効果(アウトカム)

地図情報と主題情報の融合 官の情報と民の情報の融合

TPOに応じた官民の提供する多様な地理空間情報が活用される社会の実現

たとえば、

- ・国土空間に結びついた「欲しい」情報が提供・利用され、地域の魅力の再発見や新しい交流が生じる(ロングテール効果)
- ・そこだけ、いまだけの情報を活用した新サービスが提供される等、新産業・サービスが創出。



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。

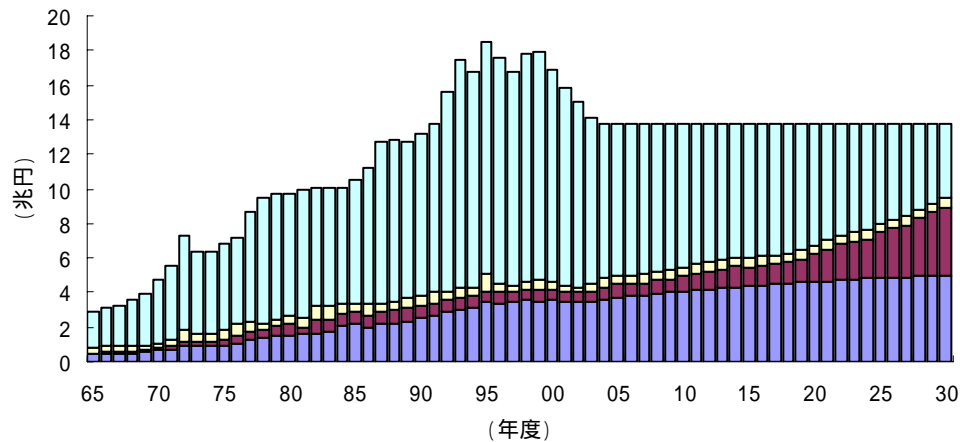
この見通しは、耐用年数の経過時に施設を更新するという前提で機械的に試算したもの。

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%)

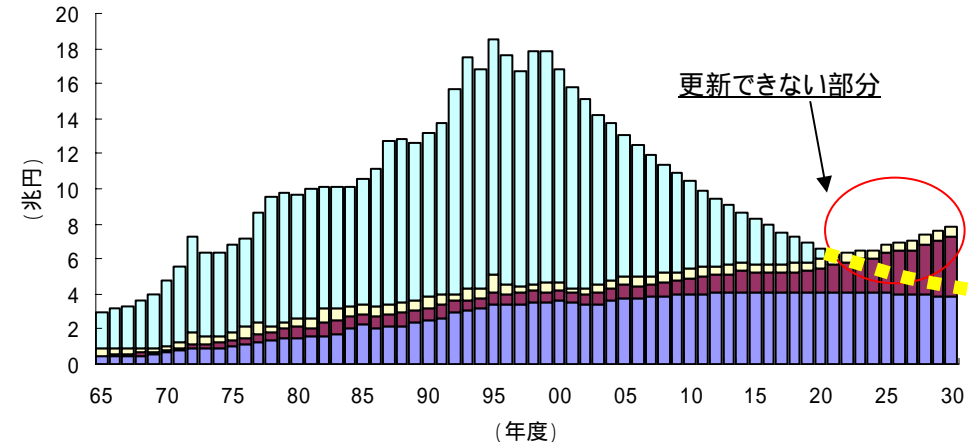
維持管理・更新投資の見通し

■ 維持管理費 ■ 更新費 □ 災害復旧費 □ 新設(充当可能)費



維持管理・更新投資の見通し

■ 維持管理費 ■ 更新費 □ 災害復旧費 □ 新設(充当可能)費



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

# 事業評価の厳格な実施

計画の実現に向けて

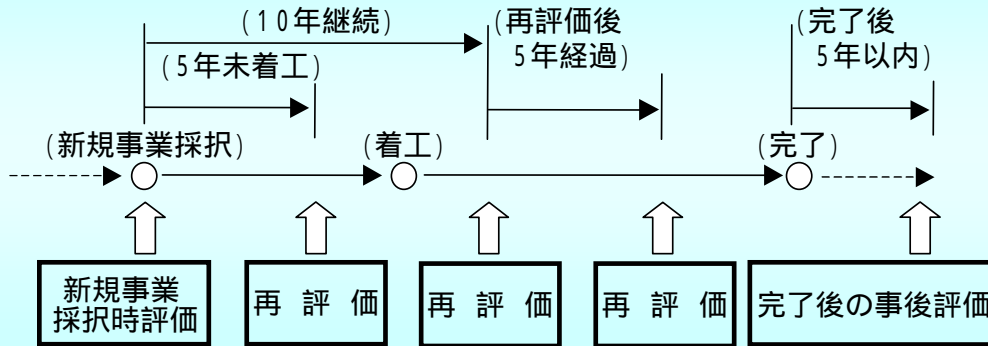
最低限B/Cが1以上となることを確認した上で、**貨幣換算困難な効果等も含めて総合的に**、新規採択の妥当性の確認又は継続・中止の判断を実施

【新規事業採択時評価】 新規事業の採択時において、費用対効果分析を含めた事業評価を行うもの。平成10年度から導入。

【再評価】 事業採択時から5年経過して未着工の事業、10年経過して継続中の事業等について再評価を行い、必要に応じて見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止するもの。平成10年度から導入。

【完了後の事後評価】 事業完了後に、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討するもの。平成15年度から導入。

## 【事業評価の流れ（イメージ）】



## 【平成18年度予算に向けた評価結果】

新規事業採択時評価結果  
平成18年度予算に向け、**570**事業を評価  
再評価結果  
**899**事業を評価した結果、**23**事業を中止  
完了後の事後評価結果  
事業完了後一定期間が経過した、**156**事業を評価

## 【平成10～17年度までの再評価結果】

**13,944**事業を評価した結果、  
**356**事業（総事業費約**7兆円**）を中止

## 【事業評価の手法】

### 費用便益分析

貨幣換算の手法が確立した便益のみが分析対象

例：【道路事業】  
走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少に係る便益を計測  
【港湾整備事業】  
輸送コストの削減、移動コストの削減等に係る便益を計測

### 費用対効果分析

### 定量・定性的な効果

貨幣換算することが困難な効果について考慮

例：【道路事業】  
自動車や歩行者への影響、社会全体への影響 等を考慮  
【港湾整備事業】  
環境への影響 等を考慮

### その他の視点

費用対効果分析の他に、様々な状況を総合的に勘案

例：【道路事業】  
事業実施環境 等を考慮  
【港湾整備事業】  
地元との調整状況 等を考慮

## 一般競争方式の拡大

18年度より、**一般競争方式を予定価格2億円以上の工事にまで拡大**するとともに、2億円未満の工事についても、不良不適格業者の排除、事務量等に留意しつつ、積極的に試行。  
 ・対象工事に係る入札には、工事成績・技術提案等の条件を付す。  
 通常指名競争入札は、災害等の緊急時を除き、原則廃止。

## 総合評価方式の拡充

価格以外の要素と価格とを総合的に評価して落札者を決定する**総合評価方式**を18年度においては**8割超(金額ベース)まで拡大**。

### 評価項目の充実と透明性の向上

- ・より本質的な技術競争の促進(例えば、鋼構造とコンクリート構造といった異ジャンル間の競争も可能。)
- ・技術評価割合を拡大し、優れた提案が活かされやすい競争の実現。

## 入札契約過程の監視の強化

入札結果の事後的・統計的分析(1位不動状況・低入札状況)の実施。  
 外部の有識者からなる「公正入札調査会議」を本省に設置。

## ペナルティの強化

大規模・組織的な談合であって、特に悪質性が際立っている場合における**指名停止を、最長24ヵ月**とすることをルール上明確化するとともに、現行の10%の違約金特約条項に上乘せして**5%の違約金(合計15%)**を徴収。  
 (独占禁止法に基づく課徴金の引き上げ:大企業6% 10% 等)  
 再犯対象期間の3年から10年への延長等、建設業法上の監督処分強化。

## 再就職・早期退職慣行の見直し

橋梁談合事件に関与した企業については、退職後の期間を問わず、国土交通省退職者の再就職を自粛。  
 指定職経験者について、退職後5年間、直轄工事受注企業への再就職を自粛。  
 直轄工事受注実績のある企業においては、退職後5年が経過していない国土交通省退職者について、新たに営業担当部署へ就任させることのないよう要請。  
 本省幹部職員の勧奨延長だけでなく、地方整備局職員についても、人事管理上の支障が生じない限界まで平均勧奨退職年齢の引き上げを実施し、公務の世界で長く働くための環境の整備を図る。

## 受注企業におけるコンプライアンスの徹底

重大な談合事案に関与した企業については、建設業法第41条第1項に基づき、再発防止のための法令遵守の徹底等社内体制の整備を求め、当分の間、毎年、その実施状況の報告を求める。

## 発注担当職員による的確な職務遂行

各地方整備局等に局長を本部長とし、外部有識者を含めた「発注者綱紀保持委員会」を設置。



## 目的

一般競争入札の拡大

総合評価方式の拡大

不良不適格業者の参入、  
経営力に比べ過度な入札参加の増大の懸念

技術提案を審査する発注者の負担の増加についての懸念

入札ボンドの導入により、適切な与信枠の設定等の市場機能の活用を通じ、質の高い競争環境を整備

## 制度の概要

会計法・地方自治法の入札保証制度を活用して実施

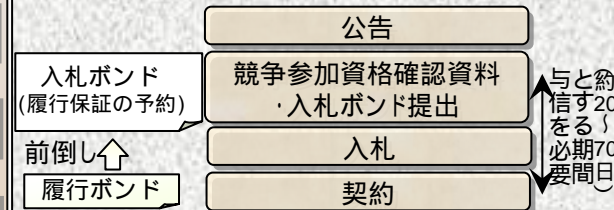
発注者が入札ボンド( )の提出を求める

損保の入札保証保険、金融機関の入札保証  
金融機関・保証事業会社の契約保証の予約

金融機関等が入札前に企業の財務的な履行能力を審査し、入札ボンドを発行 = 履行保証の予約

入札ボンドの発行を受けた企業による入札

### 入札ボンド手続の流れ(イメージ)



## 効果

### 期待できる効果

契約履行能力が著しく劣る建設業者の排除

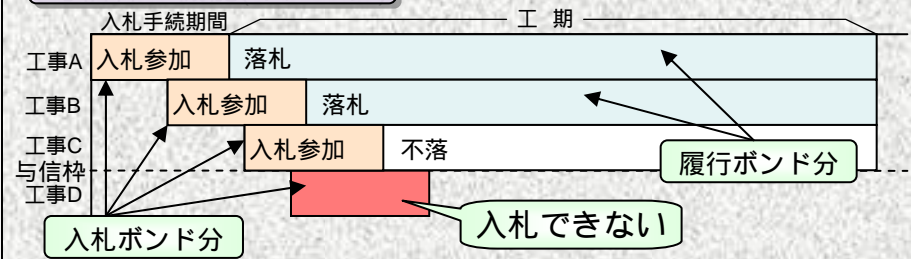
与信枠の制約による絞り込み

深刻化するダンピングの抑止

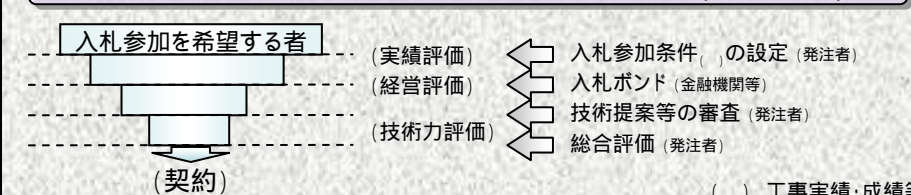
市場機能の活用による入札契約全体の透明性の向上

総合評価方式の運用と併せ、技術と経営に優れた企業の伸張

### 与信枠の機能(イメージ)



### 技術と経営に優れた者による質の高い競争(イメージ)



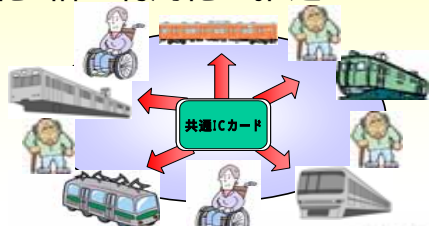
# その他

- ・ 国土交通省に期待されるICT利活用を通じた課題解決分野
- ・ 企業経営的手法を用いた社会資本整備・管理のあり方研究会
- ・ 北海道総合開発計画について

# 国土交通省に期待されるICT利活用を通じた課題解決分野

## ヒト・モノ・クルマの流れの円滑化

(例)・IC乗車券の共通化・相互利用化の推進



(例)・ETCの多目的利用の推進



自動車フェリーの乗船手続きへの応用



駐車場決済への応用



SA・PAを活用したETC専用ICの設置

## 地域の活性化の推進

(例)・電子地図情報の公開・活用促進により情報共有のプラットフォーム形成

発信したい地理空間情報

提供者

例: 桜の名所の情報

国土地理院

最新の地図データ

各種情報と  
地図データを  
リンク

閲覧者



利用者のパソコン

背景地図・システム

## 安全・安心で豊かな生活環境の実現

(例)・いつでも、どこでも、誰でも必要な情報を入手できる環境(ユビキタス・ネットワーク環境)の実現

すべての情報を  
1つの携帯端末で入手



視覚障害者誘導用ブロックに  
電子タグを埋込



ピクトグラムなどに電子タグを貼付  
0.4mmの極小のICチップ  
写真/凸版印刷

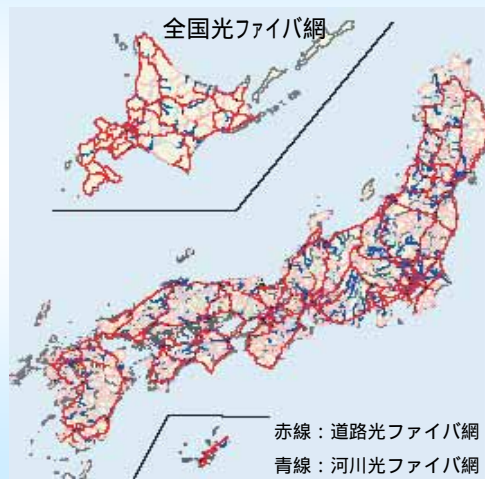


目的地の正確な位置を音声や振動で案内

交通手段や場所の情報を多言語で提供

## 社会資本整備・管理の効率化

(例)・全国約33,600kmの光ファイバ網の有効活用による社会資本管理の効率化



「道の駅」での情報提供



既存社会資本ストックの維持管理、更新が大きな課題

厳しい地方公共団体の財政や人員体制の状況

各種民活方式が導入されつつあるが未だ途上

地方公共団体の資金調達をめぐる環境が激変

有識者等からなる研究会（H18.11設置）の検討テーマ

新たな手法を含む各種民活方式の維持管理・更新事業への適用

- 各種民活方式における維持管理・更新事業特有の課題を把握。
- 新たな民間活力導入手法の提案を検討中。

社会資本ストックの資産・財務管理と安定的な更新財源の確保

- 社会資本ストックの蓄積状況や劣化状況を資産価値として経年的に把握する手法を検討。
- 将来の更新額など社会資本ストックの発生主義に基づく行政コストの把握手法を検討。
- 将来の維持管理・更新財源の安定的な確保手法（内部留保的方法を含む）の検討。 等



# 北海道総合開発計画について

## 第6期計画の点検と新たな計画の在り方の検討

### 背景

平成10年に閣議決定された第6期北海道総合開発計画が平成19年度を目標年度としていることから、計画の点検と新たな計画の在り方について検討を行う必要がある。

### 調査審議体制

国土審議会北海道開発分科会に、平成17年11月に基本政策部会を設置し、検討開始。

### スケジュール

H17.11 検討開始

H18.9 中間とりまとめ

H18.10~12 パブリックコメント

H19.2 最終報告(予定)

H20.3 次期計画 閣議決定(予定)

## 新たな計画の在り方 イメージ

### 北海道開発の基本的課題

我が国を巡る環境変化と国家的課題を踏まえた北海道開発の取り組むべき基本的課題

➢ 国家的課題解決への貢献

- グローバル化
- 自然環境・エネルギー問題
- 人口減少・少子高齢化

➢ 活力と競争力ある地域経済社会の形成

### 北海道開発の歴史と現状

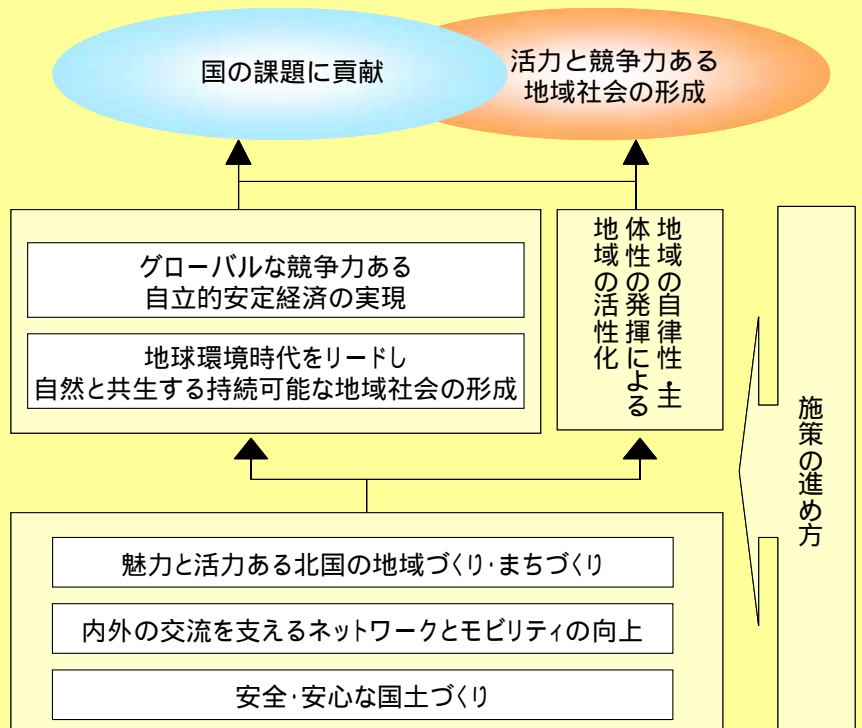
- ✓ 開拓使設置以降、北海道の開発が進められ、北海道は、北欧の一国にも匹敵する規模の地域経済社会に発展
- ✓ 6期にわたる北海道総合開発計画により国の課題解決に寄与

### 北海道の資源・特性

北海道には、我が国の中で特徴的な資源・特性がある

- ✓ 歴史の中で培われてきたフロンティア精神と社会的開放性
- ✓ 広大で平らな土地、水、森林等の豊かな資源、北国らしい自然環境、冷涼な気候
- ✓ クリーンな自然エネルギー源など

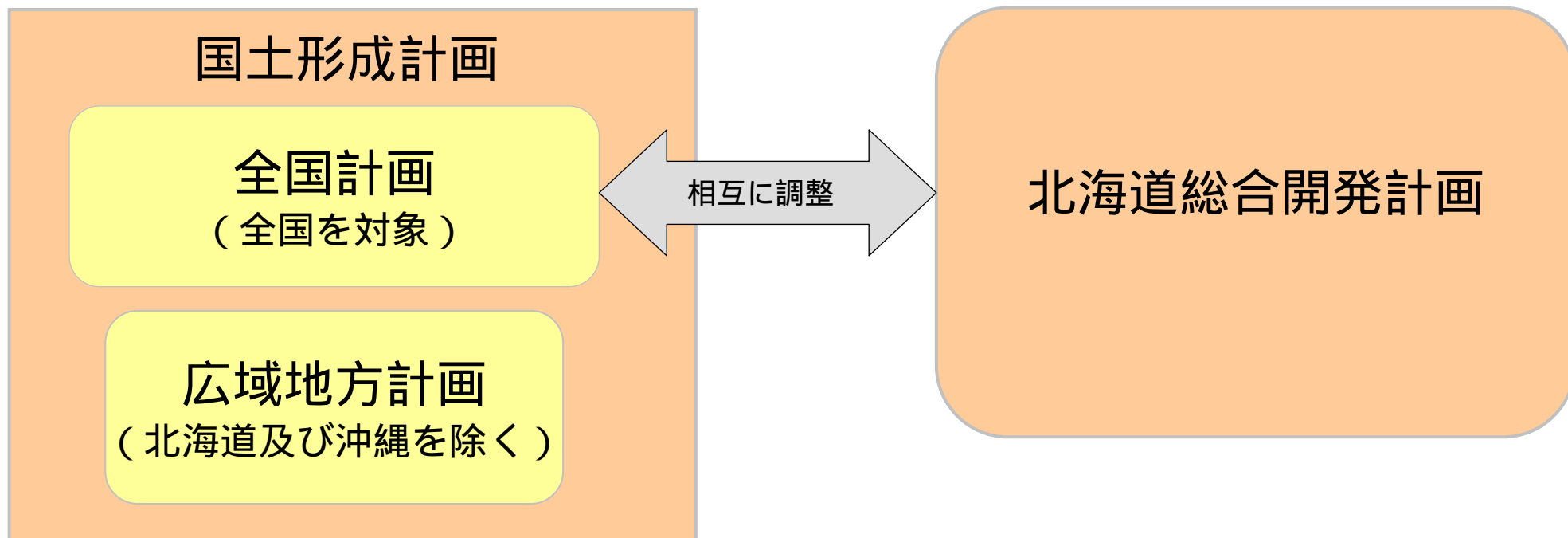
### 【取組のコンセプト】



## (参考)

北海道及び沖縄県については、国の計画としてそれぞれ北海道総合開発計画及び沖縄振興計画が存在していることから、法律上、広域地方計画の対象外(ただし、隣接する広域地方計画区域には参加することが可能。)となっている。【広域地方計画区域のあり方について(平成18年6月30日国土審議会)より抜粋】

北海道については、引き続き北海道総合開発計画が策定されることになるが、今後とも国土形成計画と相互に調整を図りつつ、具体的施策の検討を進めて参りたい。



### 国土形成計画法【抜粋】

(目的)

第一条 この法律は、国土の自然的条件を考慮して、経済、社会、文化等に関する施策の総合的見地から国土の利用、整備及び保全を推進するため、国土形成計画の策定その他の措置を講ずることにより、国土利用計画法(昭和四十九年法律第九十二号)による措置と相まって、現在及び将来の国民が安心して豊かな生活を営むことができる経済社会の実現に寄与することを目的とする。

### 北海道開発法【抜粋】

(この法律の目的)

第一条 この法律は、北海道における資源の総合的な開発に関する基本的事項を規定することを目的とする。