

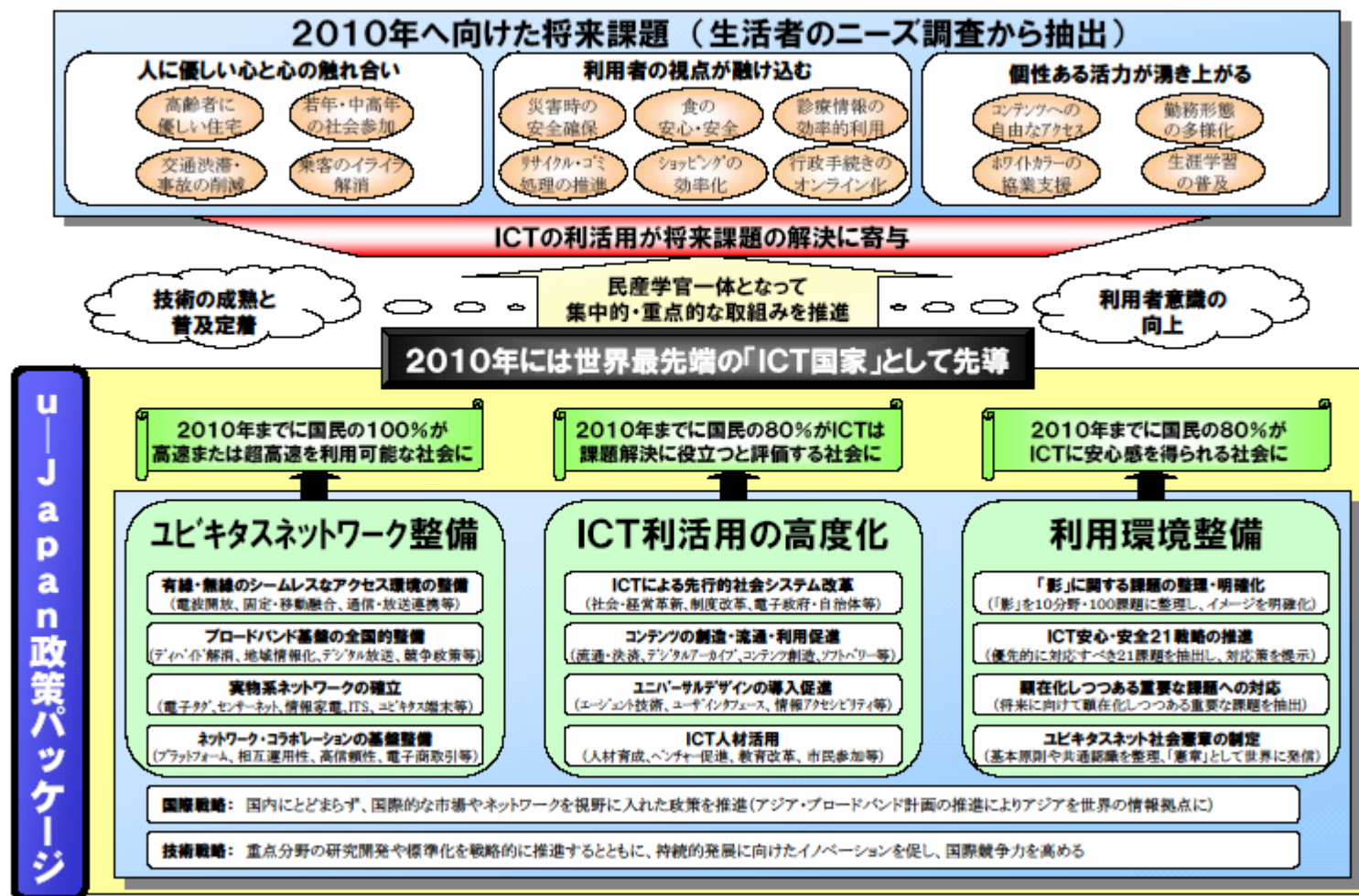
戦略課題解決のための施策の事例

1. 高度情報通信社会を支える国土基盤の形成に向けた施策の事例	.....	1
2. シームレスアジアを支える国土基盤の形成に向けた施策の事例	.....	6
3. 自立する地域の形成を支える国土基盤の形成に向けた施策の事例	.....	9
4. 都市の持続的な活力を支える国土基盤の形成に向けた施策の事例	.....	14
5. 持続的で環境にやさしい循環型社会を支える国土基盤の形成に向けた施策の事例	.....	21
6. 災害に強くしなやかに国土を支える国土基盤の形成に向けた施策の事例	.....	25
7. 横断的な基幹戦略の実施に向けた施策の事例	.....	31

u-Japan政策の推進

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004」(2004. 6. 4閣議決定)に、「ユビキタスネットワーク環境を整備し、高齢者・障害者が元気に参加できるIT社会を実現するため、『u-Japan構想』を具体化」することが盛り込まれた。このu-Japan構想を具体化したものが、以下のu-Japan政策。

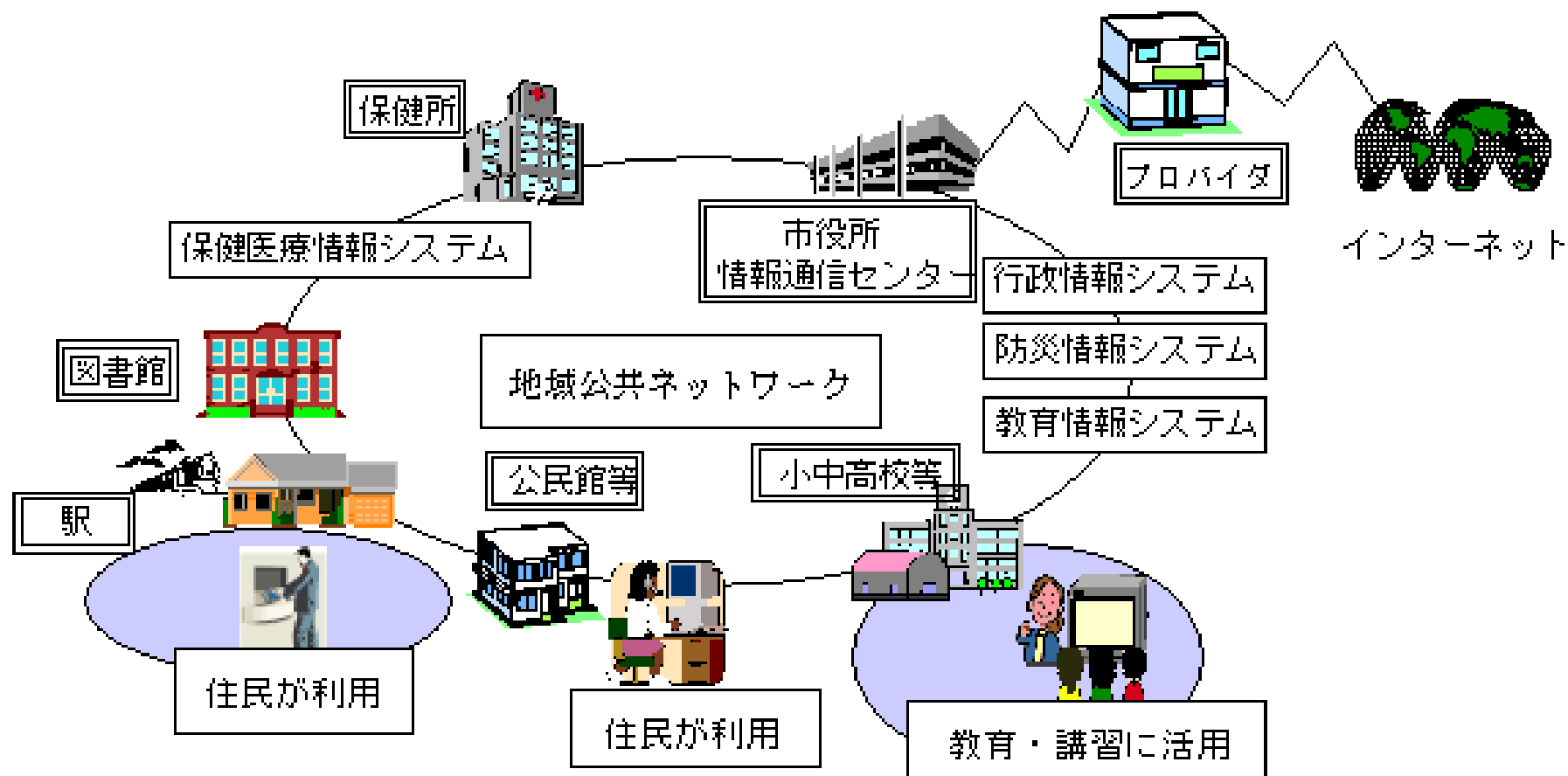
u-Japan政策パッケージの全体像



地域公共ネットワークの構築

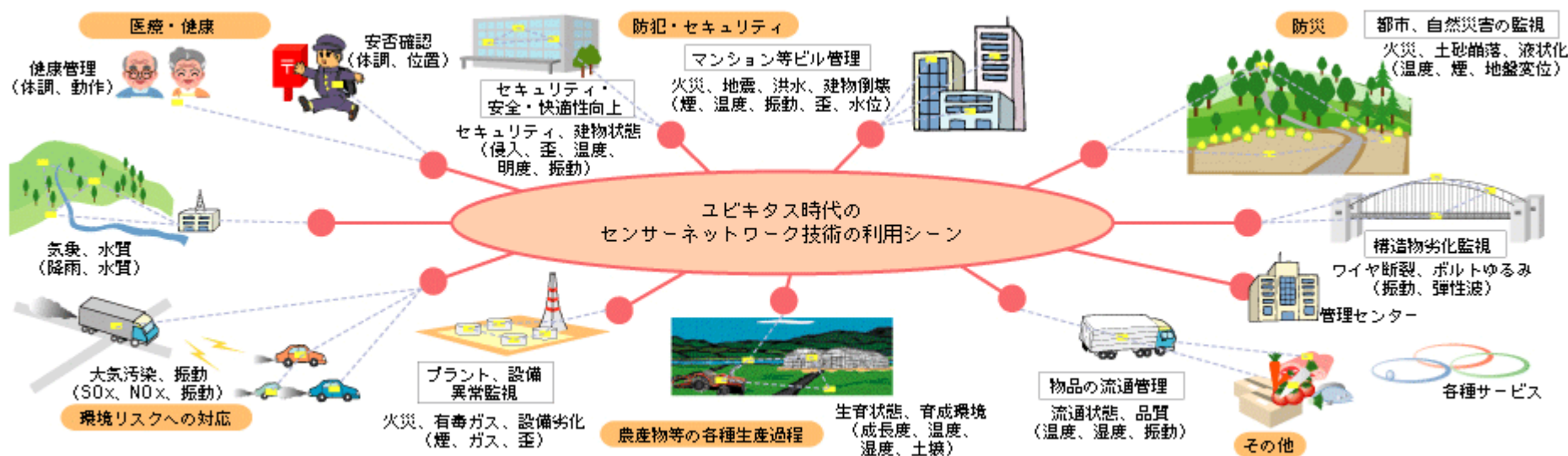
地域公共ネットワークの一部を事業者に開放することにより、過疎地域等におけるブロードバンド環境拡大が可能とできる場合がある。

<地域公共ネットワークのイメージ>



実空間上の国土空間と情報通信基盤が作り出すサイバー国土空間とのシナジー効果

ユビキタスネットワークと高度なセンシング技術が結びつくことにより、様々な社会・経済活動が強化されることが期待される。国土基盤に適用できるケースも多いと考えられる。



(出典) : 情報通信白書平成16年版

ユビキタスネットワークとロボットの融合による生活領域の変革

新たなライフスタイルが創出され、高齢化・医療介護問題等の様々な社会的問題への対応が図られる。

日本のフラッグシップ・テクノロジーの融合

ユビキタスネットワーク
(IPv6、光、モバイル等)

ネットワーク
により融合

ロボット
(パーソナルロボット、業務用ロボット)

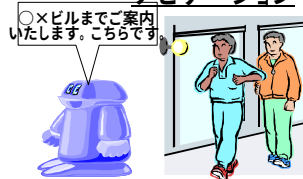
ロボットがユビキタスネットワークとつながることにより、多用途に利用可能なネットワークロボットが実現

- ◆ ネットワークを利用し、人にやさしい、より自然な会話が実現 (コミュニケーション型ロボット)
- ◆ ネットワークを活用した、情報収集、業務代行・サポートが実現 (支援エージェント型ロボット)
- ◆ ネットワークを介した、リアルタイムな遠隔操作により防犯・防災に寄与 (高機能リモート型ロボット)

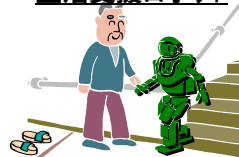
コミュニケーション



ナビゲーション



生活支援ロボット



防犯ロボット



ネットワークロボット実現に向けた取組

平成16年度より5ヶ年計画で研究開発に着手 (国のプロジェクト)

◆ 人に優しいコミュニケーション技術の研究開発・標準化

◆ ネットワークとロボットの連携技術の研究開発・標準化

ネットワークロボットフォーラム (民間フォーラム)

◆ 調査、実証実験、関係機関との情報交換・交流の推進
会長: 徳田 英幸 慶應義塾大学 教授
事務局: (財) テレコム先端技術研究支援センター

「ネットワーク・ヒューマン・インターフェースの総合的な研究開発」(7.3億円の内数)

○構造改革特区としての取組み (事例) (※公道におけるロボット歩行等実験の許可の円滑化)

- ・ロボット開発・実証実験特区 (福岡県、北九州市、福岡市)
 - － 人間生活領域を支援するロボット
- ・けいはんな学研都市知的特区 (京都府、大阪府、奈良県)
 - － 障害者等を誘導するロボット

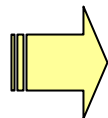
(出典): 情報通信白書平成16年版

過疎地域等におけるICT利活用イメージ

地域が抱える課題

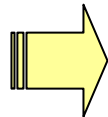
雇用支援の充実

・働く場所が無く、雇用が生まれない。
・企業の事業活動に必要な情報が入手できない。



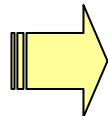
地域情報の発信の強化

・遠隔地のため、都会への地域の情報を発信する機会が限られている。
・多様な地域資源をもっとアピールしたい。



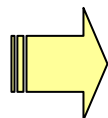
医療・福祉の充実

・高度な医療を受けるために、長距離の移動を伴う。
・一人暮らしの高齢者の介護や健康管理が行き届かない。



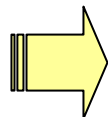
教育・学習機会の充実

・少人数学級で、授業のバリエーションが限られてしまう。
・遠隔地のため、なかなか専門的な学習を受けることができない。



生活・行政サービスの向上

・家族と離れて暮らしており、なかなか会えない。
・役所が遠く、生活に必要な情報の取得や行政相談を行うことが難しい。



ICTの利活用事例

(関係者)

在宅ワーカー ⇔ 事業者
遠隔地の支店・工場 ⇔ 本社

観光協会 ⇔ 都市市民
町おこしグループ ⇔ 都市市民
環境保全グループ ⇔ 都市市民

遠隔地の診療所 ⇔ 中核病院
在宅高齢者 ⇔ 介護福祉施設

離島の学校 ⇔ 本土の学校
遠隔地の生徒 ⇔ 英会話教室

遠隔地在住の祖父母 ⇔ 都市在住の孫
地域住民 ⇔ 自治体
地域住民 ⇔ 自治体

(利活用事例)

・ブロードバンドを利用したSOHOやテレワーク等の新規事業の誘致
・遠隔地に立地した企業や工場と、都会の本社を結ぶイントラネットの構築

・田舎暮らしへ興味を持つ都市市民や都会へ就職した地方出身者に動画による「ふるさと情報」を配信。
・地域の景観や風土、特産品等を動画によるデジタルミュージアムにより配信。
・棚田・森林等のオーナー制度の登録者に、自分たちの田園や森林の四季折々の風景をリアルタイム映像で配信。

・遠隔地と都会の中核病院を結ぶ遠隔病理画像診断システムにより撮像の読影を行い専門性の高い診断を行う。
・一人暮らしの高齢者の在宅健康管理を双方向映像を利用して実施する。

・双方向映像通信を利用して、他校の生徒と一体感を持った授業が実施できる。
・遠隔地にいながら、双方向映像通信を利用して、英会話や資格講座等の専門的なプログラムが受講できる。

・離れて暮らす子供や孫と、画像や動画でやりとりができる。
・電子回覧板により地区や町からの情報(防災情報等、動画を利用した高度でわかりやすいもの)を取得できる。
・双方向映像通信により、行政機関等への相談が対面実施でき、安心して対応できる。

国際物流基幹ネットワーク(仮称)の構築

国際標準コンテナ車の通行可能道路を拡大し、スーパー中枢港湾に係るボトルネックをおおむね5年以内に解消。

施策のポイント・効果

1. 国際物流基幹ネットワーク(仮称)の構築・明示

- 主要な港湾等と主要物流拠点間を国際標準コンテナ車が積み替えなく輸送できる道路ネットワークの構築・明示

国際物流戦略、市街地での環境の両面から、重さ・高さ指定道路の見直し

ボトルネック箇所について対策実施、特にスーパー中枢港湾に係るボトルネックは概ね5年以内に解消

国際物流対応の道路を明示

2. 道路の有効活用による物流効率化・環境負荷の低減

- 料金施策やスマートIC設置による規格の高い道路の活用促進
- 公共工事における輸送方法の工夫によるCO₂削減
- 物流拠点周辺の貨物用駐車場の整備促進

3. ハード・ソフト一体となった市街地流入や駐車場の削減

- 物流事業者、荷主の連携による、共同輸送等の促進
- 物流事業者、警察等と連携する協議会の活動支援



国際ゲートウェイ周辺地域の物流機能の高度化

国際ゲートウェイと一体となって機能する空港周辺地域について、近年の国際SCMなどの動きに対応したクロスドック機能や流通加工機能などを備えた国際物流拠点、新産業育成基盤などとして、物流機能の高度化を促進する。

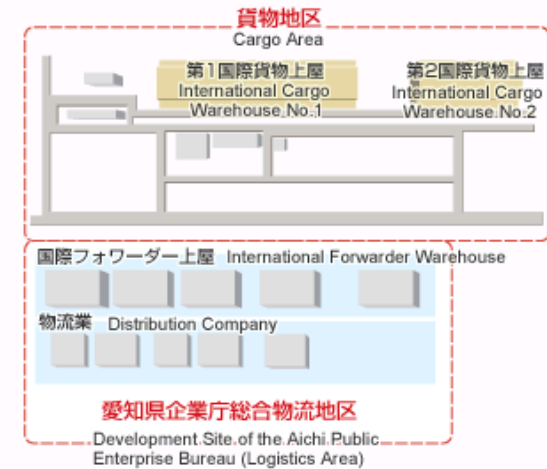
＜中部国際空港における物流機能高度化に向けた取り組み事例＞



【主な特徴】

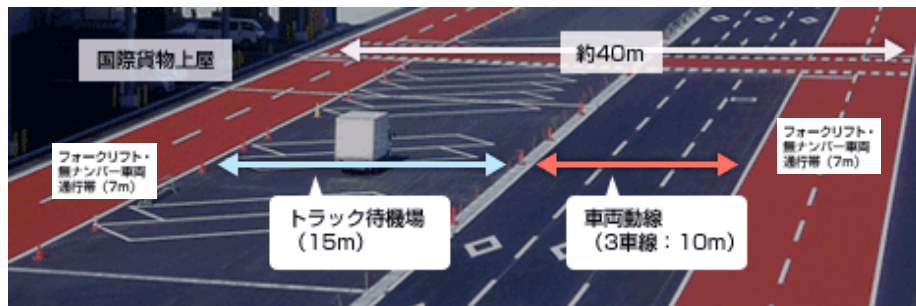
- ・ 貨物ターミナル地区と総合物流地区（フォワーダー施設等）が隣接
- ・ 国内の空港としては初めて、総合保税地域制度を適用

総合保税地域の全体イメージ



総合保税地域制度を活用することで、

- ① 総合保税地域内施設（上屋等）間の保税転送手続が不要
- ② 外国部品と国内部品を加工・組み立て・梱包しての輸出等が可能



国際貨物上屋前面での利便性の高い車両通行帯等の配置

アジアブロードバンド計画の概要

目標

※ 2003.3 日本政府(総務、公取、法務、外務、文科、厚労、経産)が策定

アジアが世界の情報拠点となる。(目標:2010年)

①アジアの全ての人
がブロードバンドを利用できる

②十分な帯域の国際ネットワークの整備、
北米・欧州間の情報流通量と同レベルへ

③IPv6、次世代移動通信等の情報通信技術
でアジアが世界をリードする存在へ

④安全・安心な情報通信利用
環境の整備

⑤文化的財産等のデジタル・
アーカイブ化、アジア域内での
共有、世界へ発信

⑥実用に耐えうる
機械翻訳技術の
開発・実用化

⑦域内の情報通信分野の
技術者・研究者を
大幅に増加

取り組むべき施策

ブロードバンドに係るネットワーク・インフラの整備のための施策

- ・開発途上国等のネットワーク・インフラ整備支援
(ネットワーク・インフラ整備への協力等)
- ・アジア域内の国際ネットワーク・インフラの整備推進
(国際IX構築のための共同実験等)
- ・アジアに適したネットワーク・インフラ技術の開発・実用化
(衛星通信技術等)
- ・研究開発・標準化活動の推進
(国際標準化活動の推進、研究開発拠点整備等)
- ・人材育成・人材交流
(研修受け入れ、専門家派遣等)

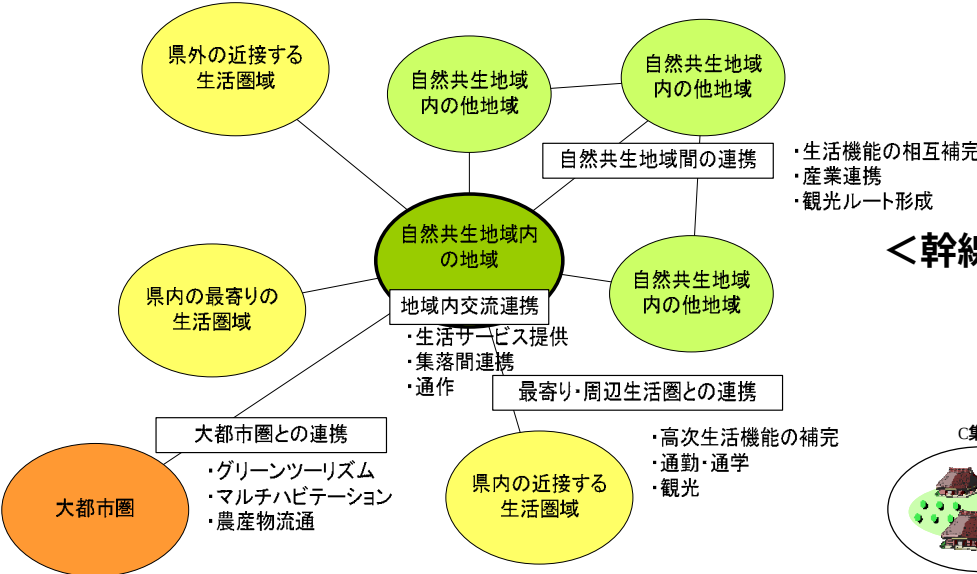
ブロードバンド普及のための関連施策

- ・共通的基盤の整備
(セキュリティ確保、知財権ルールの整備等)
- ・ブロードバンドを活用したアプリケーションの推進
(電子政府・電子自治体、e-ラーニングの推進等)
- ・デジタル・コンテンツの流通促進
(多言語翻訳システム開発、デジタル・アーカイブ化支援等)
- ・国家戦略、政策・制度の整備等への支援
(政策対話、専門家派遣等)
- ・開発途上国に対する支援の推進
(情報通信技術を活用した案件の推進等)

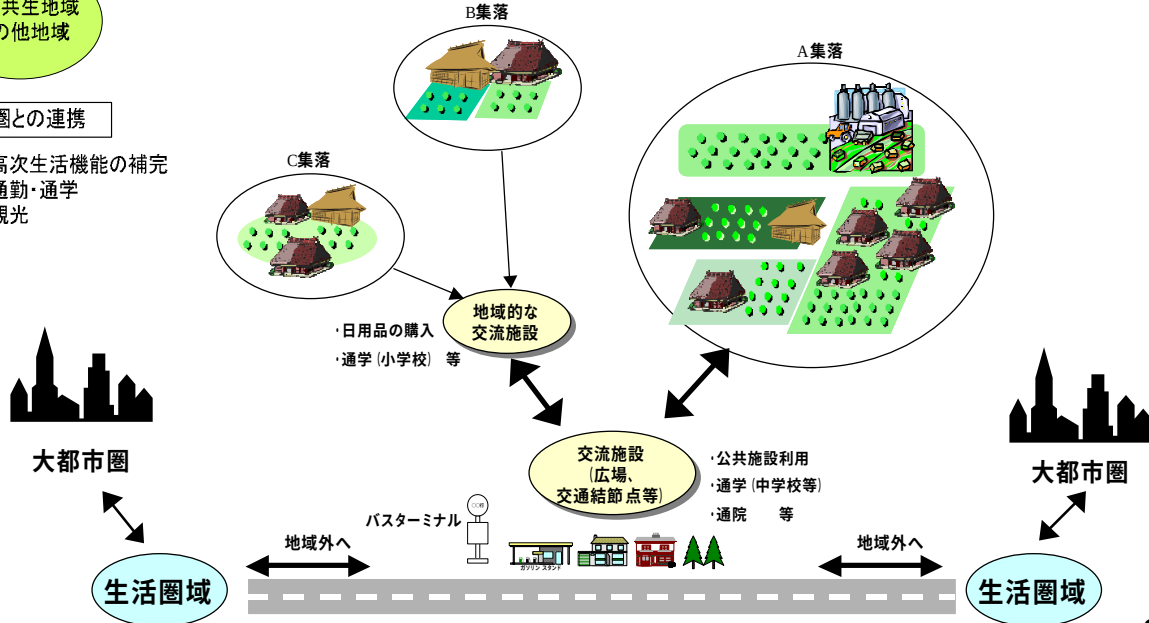
条件不利地域の交流・連携を支えるモビリティ

条件不利地域は、それぞれの地域の実情を勘案しその特性を最大限に活かすために、モビリティについてプライオリティーを考える必要がある。日常の地域内交通を支える公共交通の維持が困難な地域については、地域の人々や周辺地域の人々の連携などによる多様な主体による低コストでフレキシブルな移動サービスやデリバリーサービスを容易にする仕組みを考えていくことが重要である。

<自然共生地域の階層的な交通ネットワークのイメージ>



<幹線等に接続する地域の中心施設のイメージ>



公共交通システムのリデザイン

事例名称	三岐鉄道北勢線再生と駅統廃合
場 所	三重県桑名市～いなべ市付近
概 要	改良内容は、利用度の多い駅に周辺の駅を集約、もしくは、駅を統廃合し、適切な場所へ駅を移管し、他社との接続を考慮してダイヤを改正するなどして、利便性の向上に努める。
背 景	経営状態悪化により、近畿日本鉄道は北勢線を廃止すると表明したが市民団体の要望もあり、三岐鉄道が事業を譲り受けることにより存続が決定した。
関係する 制度／手法	幹線鉄道等活性化補助金
合意形成 方法	市民団体からの三岐鉄道や自治体への働きかけ。三岐鉄道、沿線自治体、住民組織共同による「北勢線活性化基本計画」の策定。駅の統廃合は同じ町内会のものから着手。
費 用	55億円（設備投資、赤字補填）
効 果	運転本数の増加、表定速度向上、駐車場併設の大泉駅新設（大泉東駅、長宮駅の統廃合）により2004年度利用者は統合前2駅合計の169%に。

＜北勢線の路線図＞



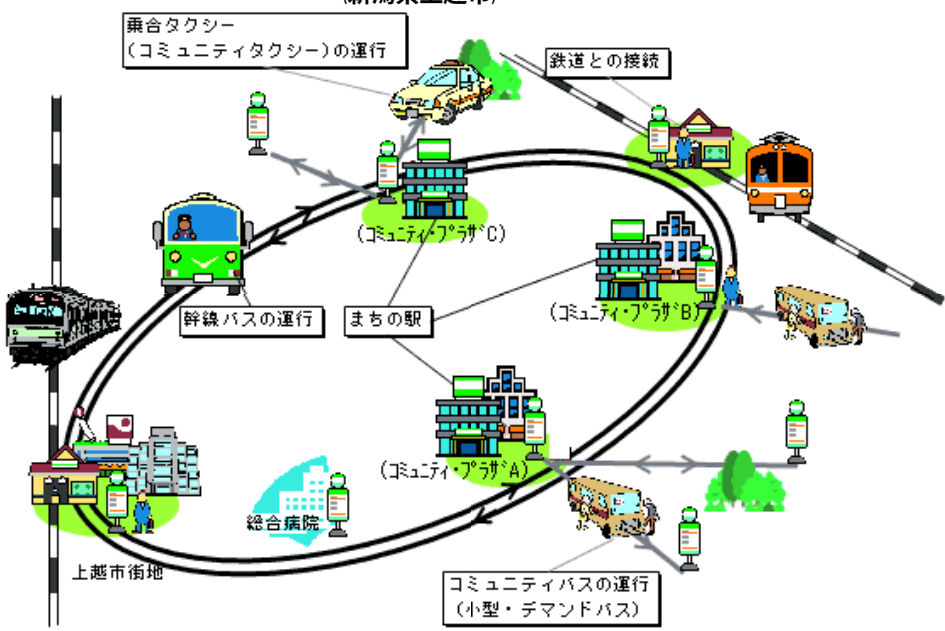
(出典) いなべ市役所ホームページをもとに国土交通省国土計画局作成

地方部における新たな交通システム

大都市などの一部の都市地域を除き、地方部の公共交通機関は採算性の問題から縮減される現状にある。しかし、自動車利用が困難な住民も使えるような多様な交通手段を確保していくため、地域の特性に応じて地域全体を視野に入れた公共交通機関の充実を図っていく必要がある。公共交通機関の充実は、拠点性のある都市における中心市街地の活性化にとっても重要であるため、モール化や都心再開発などまちづくりとあわせて総合的に整備する。

相乗り等のデマンド型の新たな公共サービスの事例

＜コミュニティ・プラザを中心としたバス路線の再構築＞
(新潟県上越市)



実施主体：上越市（運行欠損分を市が負担） 開始時期：2002年（実証実験）
運行頻度：日中 デマンド4便/日。朝夕 通常 3便/日
利用方法：各コミュニティ・プラザで異なる
・幹線・路線バスを補完するシステム
・補完形態は、マイクロバス、デマンドバス、乗合タクシーなど、地域の実情にあわせて運営
(出典)：上越市ホームページをもとに国土交通省国土計画局作成

※デュアル・モード・ビークル (DMV) システム ～ＪＲ北海道の鉄道とバス併用機材～



- 経緯
2002年 JR北海道により研究着手
2004年 試作車完成、各種試験開始
2007年 試験の営業運行予定
- 期待する効果
(1) 利便性の向上
①バスと鉄道の乗り換えなしの移動
②バスと鉄道のアクセス融合
③観光バスと鉄道の融合
(鉄道⇄観光地)
(2) コストの低減ほか
①車両の軽量化
②燃料消費量の低減
③省エネ（環境負荷の低減）

全体システム (DTS:デュアルモード・トランスポート・システム)

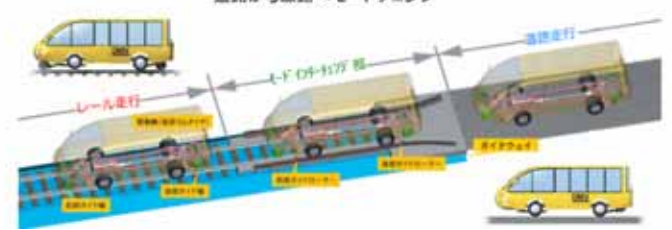
①DMVシステム

道路とレールを双方向に走行可能なバス



②モード・インターチェンジ・システム

道路から線路へモードチェンジ



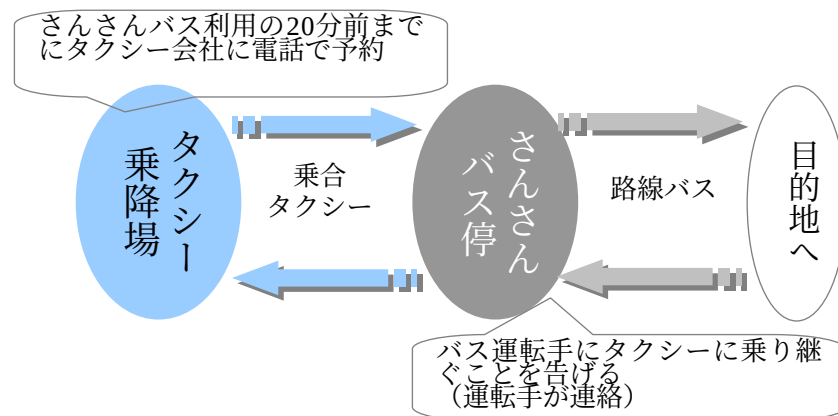
(出典)：JR北海道資料などをもとに、国土交通省国土計画局作成

交通の不便な地域における新たな交通システム

交通の不便な地域の公共交通機関は採算性の問題から縮減される現状にある。しかし、自動車利用が困難な住民も使えるような多様な交通手段を確保していくことが不可欠であるため、地域の特性に応じて地域全体を視野に入れた公共交通機関の充実を図る。また、地域のコミュニティの中で、自動車を運転することができない人々の移動を支援するシステムを構築する。

<相乗り等のデマンド型の新たな公共サービスの事例>

乗合タクシー（愛知県 三好町）



- 実施主体：三好町
開始時期：2002年（実験）
利用料金：100円（1回）
運行頻度：11便/日（町内3地区）
利用方法：20分前に電話予約
タクシー乗降場にて乗降
- ・路線バスを補完するシステム
 - ・町内3地区のバス利用不便地区を対象

原典：三好町ホームページをもとに作成

（出典）：H17.5 新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告

すずらん号 デマンド乗合タクシー（長野県 富士見町）



資料・写真：富士見町役場

平成16年度利用実績

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
利用人員	2,006	1,954	2,379	2,746	2,605	2,640	2,405	2,685	2,632
1日平均	96	109	108	131	119	132	121	135	138

【事業概要】

利用時間：平日 8:00～16:20
利用料金：1回 300円
利用ルート：町中心部から3ルート
（郊外→町中心部：1日7便）
（町中心部→郊外：1日6便）

- 実施主体：富士見町
開始時期：2003年（実証実験）
利用料金：300円（1回）
運行頻度：7便/日
利用方法：電話予約
各戸まで迎えに来る

- ・路線バスの代替（利用者数平均 115人/日）
- ・町の補助金が路線バスの時より400万円/年 安くすむ

原典：北陸信越地域における概ね10年後公共交通のあるべき姿について「取り組むべき施策」をもとに作成（北陸信越地方交通審議会 平成17年2月）

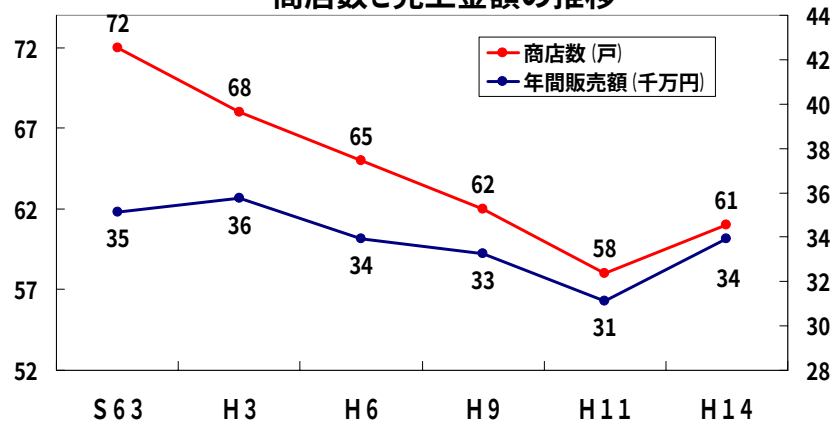
海外からの観光客との交流を通じた地域コミュニティの国際化とビジター産業の育成

ニセコ町はスキーが盛んの町として有名であったので、冬場に観光客が集中し夏場は観光客がほとんど訪れない町であった。ニセコ町の清流「尻別川」の魅力に目を着けたオーストラリア人が、ラフティングを観光化。町の新しい観光として定着し、夏場の観光客が増加。

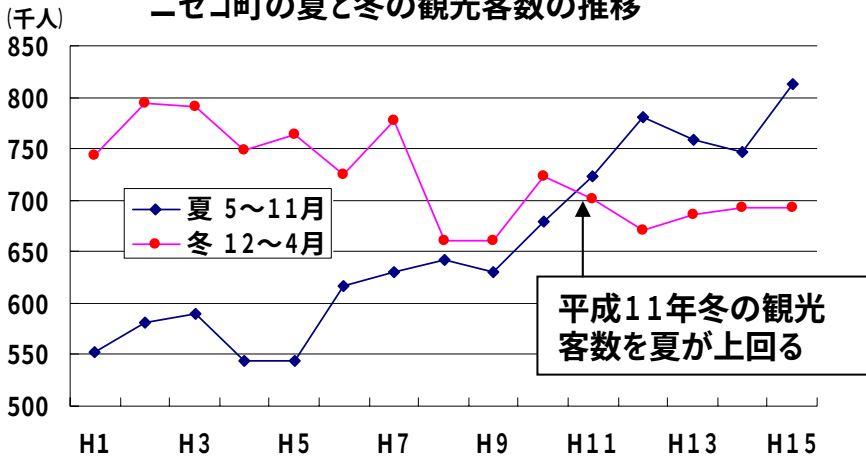
清流「尻別川」を舞台にした川のアクティビティ



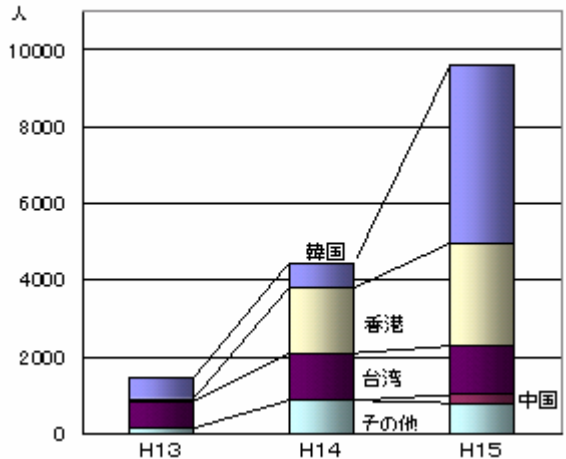
商店数と売上金額の推移



ニセコ町の夏と冬の観光客数の推移



ニセコ町の外国人観光客数の推移



コンパクトな都市構造への転換に向けた取り組み

土地利用と連携した地域内交通体系の構築による都市のコンパクト化

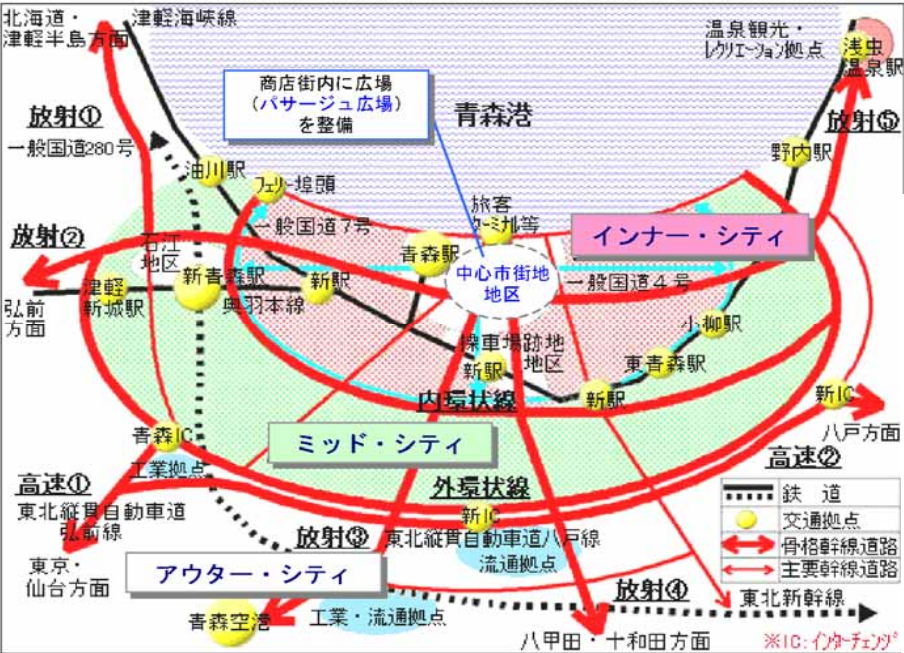
【青森市のコンパクトシティ構想】

『コンパクトシティ』を都市づくりの基本理念とした (H11 都市計画マスタープラン)

まちづくりの力を内側に向け既成市街地の質的充実を図る。

市街地内を3層構造に区分

区分	役割	住環境整備の考え方
インナー・シティ	重点的整備	居住人口の回復を促進
ミッド・シティ	開発抑制に立った計画的整備	住宅地の計画的な開発
アウター・シティ	計画的整備	市街化拡大を抑制 既存集落の住環境向上



○戦後の人口増加と急速な経済成長により都市部で進んだ住宅や都市機能の外延化を防ぎ、都市の縁辺部などでの土地利用が虫食い状に進行することのないよう、秩序立った土地利用のコンパクト化を図る必要があるが、その際には地域内交通施策との連携が欠かせない。

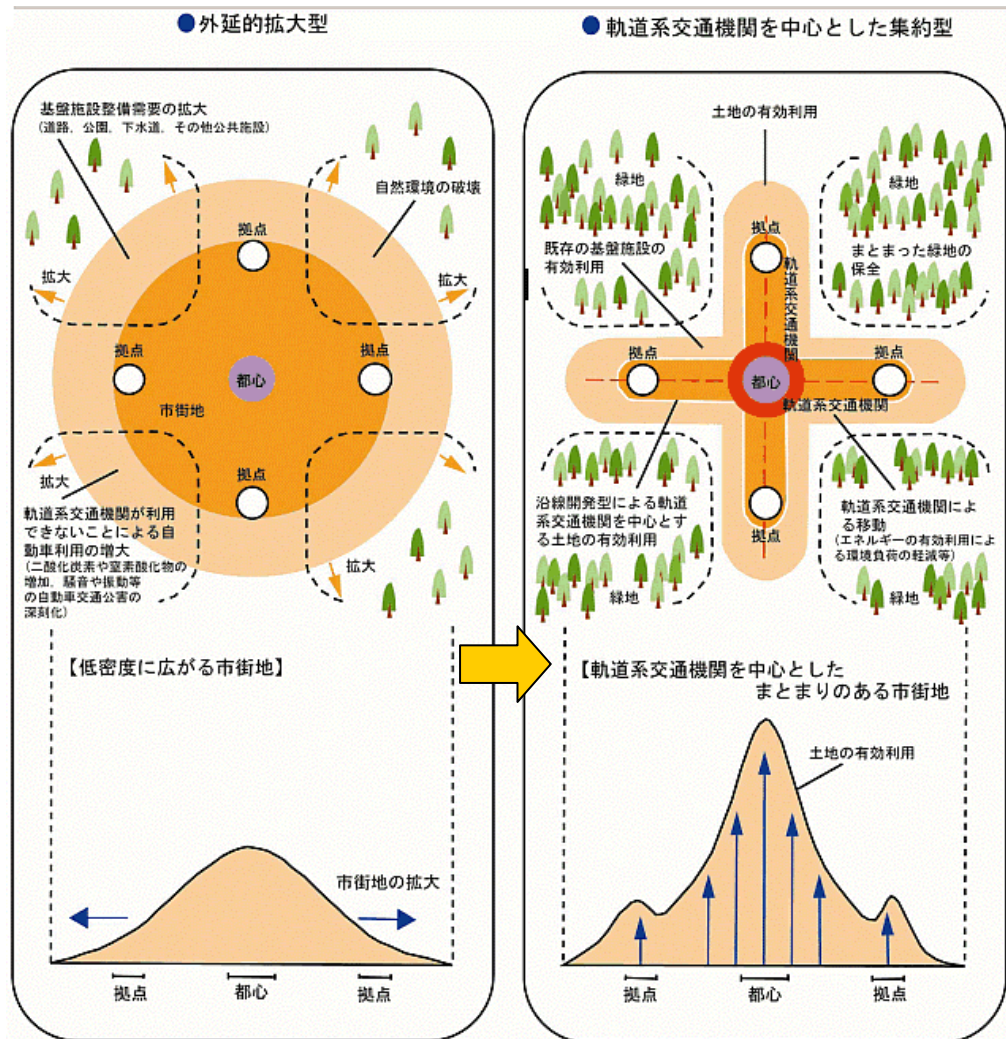
○ コンパクトシティに向けた具体策 [中心市街地地区への取り組み]

- 中心市街地の魅力づくり
 - 駅前再開発
 - 複合ビル（シニア対応マンション、福祉施設、市場が同居）
 - 融雪歩道ネットワーク整備
 - 約 860 戸のマンションがまちなかに供給予定（平成 14～19 年）（平成 17 年 2 月現在で 510 戸が完成済み）
- 中心市街地における商店街内に広場（パサージュ広場）を整備し、仮設店舗を設置
 - 起業意欲のある人達に、低い開業資金で一定期間商売を実践できる環境を提供
 - 併せて経営指導等も行い、将来的に中心市街地での開業を目指す事業者を育成（商業ベンチャー支援事業）
 - 青森市は、事業者有志が設立した会社に同事業を委託。
 - 2000 年 10 月事業開始。パサージュ広場での出店期間を終えた 11 店舗中 3 店舗が、中心市街地にあるファッションビル内での開業を実現。

公共交通を基軸とした都市構造への転換に向けた取り組み

仙台市では、土地利用調整制度を新たに設けて都市の外延化を防ぐとともに、公共交通を基軸とした都市構造への転換を目指している。今後迎える高齢化社会において、都市における交通基盤整備は、スピードアップや交通容量の拡大といった視点だけではなく、ヒューマンスケールで誰もが移動しやすい環境をつくることが求められる。

＜軌道系交通機関を中心とした集約型都市構造への転換＞



○ 仙台市では、一定のまとまりを持った集約的な都市の形成を誘導し、省資源・省エネルギーで環境負荷が少なく、市民相互の交流が高まる生活しやすいコンパクトな都市の形成を目指している。

○ そのためにはこれまでの外延的な市街地の拡大を防止し、地下鉄やJR線などの軌道系交通機関を都市交通の主役に据え、市街地をその沿線に誘導して、できるだけ自動車に頼らずに、「軌道系交通機関を中心としたまとまりあるまち」を目指している。

(出典)：仙台市ホームページをもとに国土交通省国土計画局作成

都市化 (空洞化) による廃校の有効活用

都市の全体の文化・芸術活動の拠点として活用することにより、都市の活性化を促している例
新たな都市の産業を育成するために、起業家の活動を支援したり、多用なNPO・ボランティア活動を推進するための施設として活用している例

京都芸術センター 京都府 京都市

芸術家同士または芸術家と市民との交流の場になっている。
教室を改装した制作室を若い芸術家に開放するなどしている

整備、運営維持管理：市の一般財源



学校当時のままの外観

建設当時の面影を残す内部の装飾



西日暮里スタートアップオフィス 東京都 荒川区

廃校施設の暫定的な活用例

1教室を2等分したオフィスをベンチャー企業に格安で貸与している。

電気・通信や機械警備等のインフラを整備すれば、学校はかなり良いオフィスになり得ると思われる。

整備：区の一般財源

運営維持管理：オフィス賃貸料・共益費、駐車場賃貸料



廊下の両側にオフィス



共有スペース

みなとNPOハウス 東京都 港区

廃校施設の暫定的な活用例

NPOの活動拠点として貸与している
施設運営の一部は、入居したNPOがおこなっており、NPO間で活発な交流が行われている

整備：なし

運営維持管理：各NPOからの施設利用料



NPOの交流サロン



教室をオフィス空間として活用

(出典)：文部科学省
ホームページ資料

公共施設の集約化・複合利用

公共施設の再編時に集約化・複合利用化することにより、維持管理コストを抑えるとともに、中心市街地に集約することで活性化に結びつく。事例は、地方自治体などと鉄道事業者が協力して地方の小さな駅の駅舎を改築し、コミュニティ施設などの公共サービス機能や温泉などといった観光機能を併設し、地域の複合機能施設として活かす「合築」という手法が取られている。

<身延線 市川大門駅の事例>



市川大門駅は、山梨県南部、富士川の上流にあたる笛吹川の河岸に広がる市川大門町にある。

開業は1927（昭和2）年。駅は市川大門町下地区公民館に併設されたいわゆる『合築駅』となっている。

建物は1995（平成7）年に竣工したものでRC造の2層であるが、その大部分は公民館のためにある。入口とコンコースは公民館との共用で、駅のための実質的な空間はここだけといってよい。

＜本事例の特徴＞		
連携先	鉄道事業者	地方公共団体
連携内容	駅空間の提供	公民館の建設
効果	集客、駅舎の質の向上	用地費の削減、利用者の利便性の向上

交通基盤空間を活用した都市のリノベーション

事例名称	武蔵野操車場跡地
場 所	埼玉県 三郷市
概 要	国鉄旧武蔵野貨物操車場跡地について、新三郷駅を上り線、下り線のどちら側に寄せるかという移転問題が片付いたため、売却されることとなった。市街化調整区域であり、現在は、将来の街づくりの基本となる土地利用計画や地区計画を策定中。
背 景	国鉄分割民営化にともなう資産売却の一部で、現在売却中。
効 果	都市域の巨大な遊休地の有効活用

＜武蔵野操車場跡地の空撮＞



街区番号	面積 (ha)
①	3.3
②	2.5
③	11.2
④	0.3
⑤	0.5
⑥	5.2
⑦	3.4
⑧	0.4
⑨	0.4
⑩	1.5
⑪	1.9
⑫	2.4

(出典) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構ホームページ

グリーンモード空間の拡大

事例名称	既存道路空間の再構築による自転車走行空間の創出
場 所	香川県 高松市
概 要	・高松市中心部の県道高松善通寺線において、自転車走行空間を創出し、自転車利用を促進するため、従来、6車線であった道路を4車線に縮小するとともに、幅広の路肩、交差点部の右折レーンの設置等を行い、将来の自転車専用道路のための自転車歩行者道拡幅が可能かどうか、平成12年度に社会実験を実施した。 ・また、合わせて、自転車と歩行者を分離した自転車歩行者道に構造改良し、利用実態の調査、及びアンケート調査を実施した。
背 景	香川県では、人口千人当りの自転車保有台数が全国第5位であり、その中でも、高松市は自転車利用率が非常に高いため、自転車のための走行空間が不足していた。
関係する制度／手法	自転車利用の促進（自転車走行レーン）に関する社会実験
合意形成方法	車線数を削減する場合、自動車の走行性低下、沿道店舗への商品の搬入搬出への支障等、利便性の低下が懸念されたが、右折レーンや停車帯の設置など、必要な対策を合わせて行うことにより、公安委員会、沿道住民などとの合意形成を図った。
効 果	・自転車と歩行者を分離することにより、歩行者は約6割、自転車は約7割が、正しいレーン通行を行っており、歩行者と自転車の分離効果が確認できた。 ・段差とカラー舗装による分離と、白線による分離では、自転車については大きな差は認められないが、歩行者については、段差とカラー舗装による分離による効果が認められた。 ・歩行者、自転車の約4割が、通行空間の分離によって、安全性、快適性が向上すると評価した。 ・右折レーンと停車帯を設置することにより、各車線での利用率が向上し、時間交通量は、実験前後で同程度にもかかわらず、渋滞は発生せず、周辺道路への影響は無いことも確認した。

＜高松市における車線減少による
自転車走行レーンの整備状況＞

[整備前]



＜歩道部＞

＜車道部＞

[整備後]



＜歩道部＞

＜車道部＞

公共交通・歩行者空間の創出

事例名称	トランジットモール
場 所	群馬県 前橋市
概 要	群馬県前橋市の銀座通りにおいて、約400mの区間にわたり、コミュニティバス「マイバス」を用いたトランジットモールを始めた。一般車を締め出したトランジットモールが実現している。
背 景	移動の利便性を高めることによる中心市街地の活性化を目指して、平成12年から検討開始、平成13年、平成14年に実証実験を行い、現在本格実施を行っている。
関係する 制度／手法	トランジットモール推進施策(国土交通省)
合意形成 方法	都市交通ワークショップ
費 用	関越交通に運行委託している。なお、利用者負担は大人100円、子供50円、一日300円。
効 果	高齢者の外出が促進されている。また、地域イメージの向上に役立っている。

＜前橋市におけるトランジットモールの区域＞



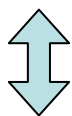
(出典) 国土交通省道路局ホームページ

循環型社会形成のための国土基盤整備方策

廃棄物等を広域的に流動させることにより効率的なリサイクルを進めるなどすることにより、既存ストックを活用しながら、循環型社会の形成を促進。

静脈物流：

消費者が利用後の廃棄物の回収・再利用化までの物流

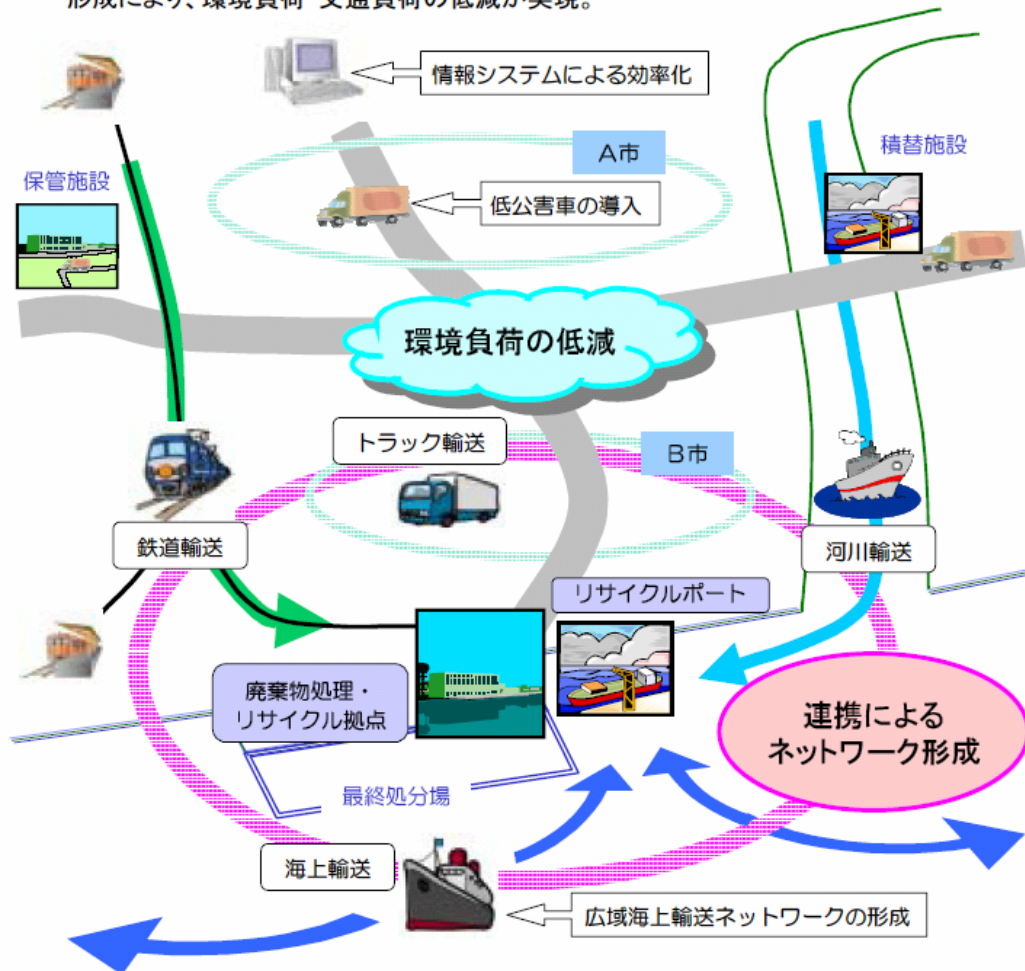


動脈物流：

製品の生産～消費者に届くまでの物流

<静脈物流システムのイメージ>

トラックによるフィーダ輸送と組み合わせた鉄道・海運・河川舟運によるネットワーク形成により、環境負荷・交通負荷の低減が実現。



物流事業者による取組

静脈物流への参入(事例)

●家電リサイクル回収品の搬送業務

家電リサイクル法のもとで定められた家電4品目(テレビ・冷蔵庫・洗濯機・クーラー)の再商品化(リサイクル)を行うことを目的に、近畿・中部・四国の25か所の指定引取場所(当社営業店)より再商品化等の施設への搬送業務を担い、生活者、小売業者、製造業者の円滑な連携を支えています。

家電リサイクルシステムにおける佐川急便の業務



●二次電池リサイクル回収品の搬送業務

リサイクル可能な電池の回収および搬送業務を行っています。

佐川急便は本件に関し「リデュース・リユース・リサイクル推進協議会会長賞」を受賞し、2002年10月23日に表彰を受けました。



家電リサイクル回収品搬送業務実績

2001年度実績(個)				2002年実績(個)			
4月	16,800	10月	54,886	4月	54,969		
5月	41,763	11月	53,647	5月	62,563		
6月	57,547	12月	72,317	6月	74,835		
7月	92,985	1月	50,183	7月	107,484		
8月	80,351	2月	42,546	8月	94,658		
9月	66,413	3月	50,913	9月	68,668		

(2002年9月現在)

二次電池リサイクル回収品搬送業務実績

品目	2000年度実績(t)	2001年度実績(t)
小形二次電池	63	81
ニカド電池	53	71

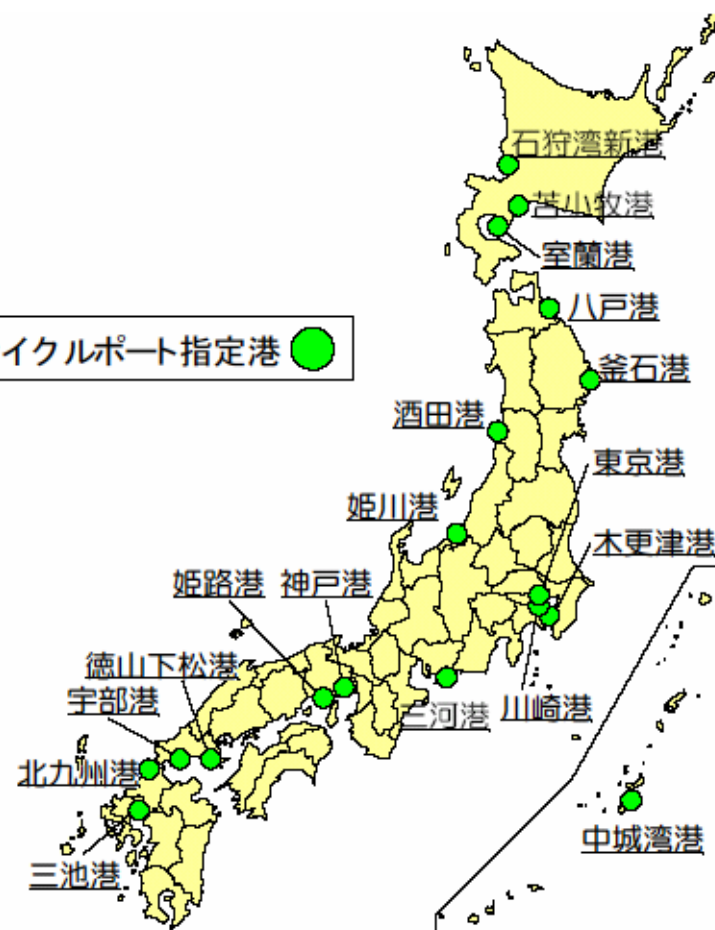
(出典): 佐川急便ホームページ

静脈物流拠点の整備 (リサイクルポート)

広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流の拠点となる港湾を指定し、拠点づくりを支援するもの。施設整備支援、産業立地促進支援等が行われる。現在18港が指定。(国土交通省港湾局)

港名	主な循環資源
室 蘭	廃プラスチック（容器包装、農業用）、廃タイヤ、石炭灰、使用済み自動車
苫 小 牧	古紙、廃プラスチック、石炭灰、使用済み自動車
石狩湾新	使用済み自動車、建設廃材、鉄くず
八 戸	大豆粕等、飛灰、石炭灰、スラグ
釜 石	石炭灰、バイオマス資源（間伐材等）、スラグ、農業系・水産系廃棄物
酒 田	使用済み自動車、鉄くず、石炭灰、古紙
木 更 津	使用済み自動車、電炉ダスト、建設廃材、廃プラスチック
東 京	廃家電、建設発生土、鉄くず、古紙
川 崎	廃プラスチック、古紙、使用済みペットボトル、使用済み家電
姫 川	スラグ、石炭灰、カラミ、バイオマス資源（木くず）
三 河	使用済み自動車
神 戸	使用済み自動車
姫 路	廃タイヤ、スチール缶、廃車プレス、廃プラスチック
徳山下松	スラグ、石炭灰、建設廃材
宇 部	スラグ、石炭灰、廃プラスチック、副産石膏
北 九 州	建設廃材、使用済み自動車、古紙、使用済み家電
三 池	石炭灰、製鋼煙灰、建設廃材、フライアッシュ
中 城 湾	鉄くず、使用済み自動車、使用済み家電、ペットボトル

リサイクルポート指定港 ●



(出典)：国土交通省港湾局資料

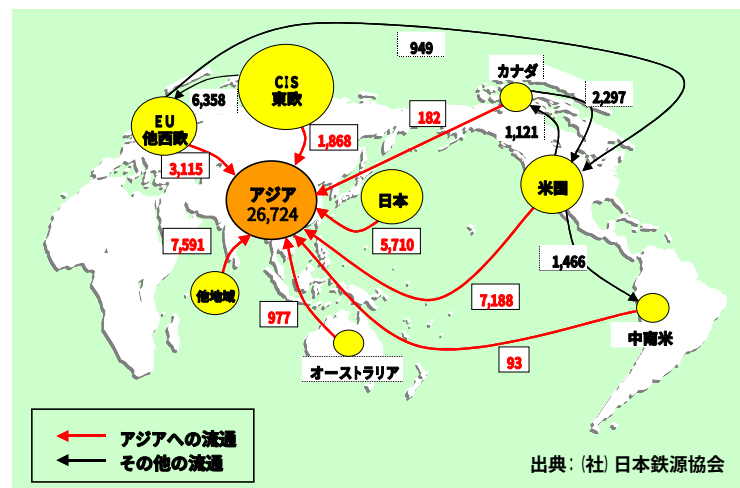
国際静脈物流システムの構築

循環資源の輸出量は増大 → 国際的視野で対応

・鉄、古紙等の循環資源は、国際輸送量が増加中。特にアジア地域への輸出量が増加。(受け入れ国における急速な産業発展)

・アジア地域全体での廃棄物処理・リサイクルのシステムを構築。

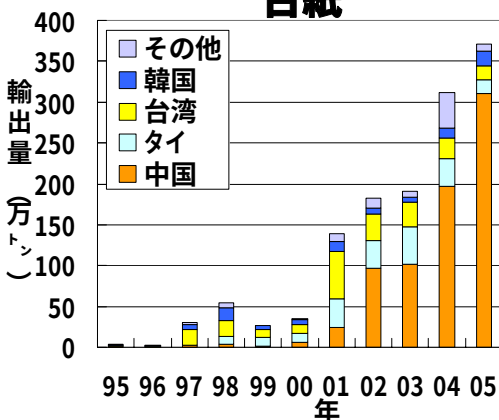
＜鉄くず流通フロー＞



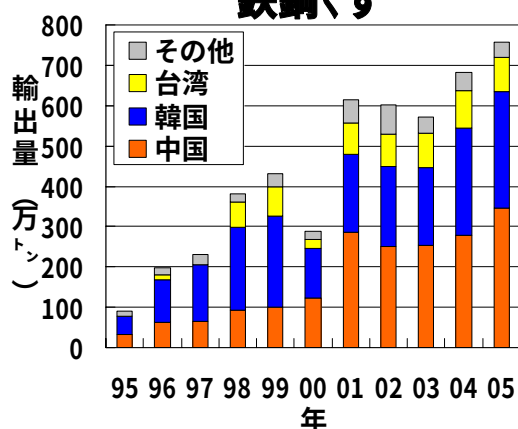
2003年 (単位:千トン)

＜循環資源の輸出量＞

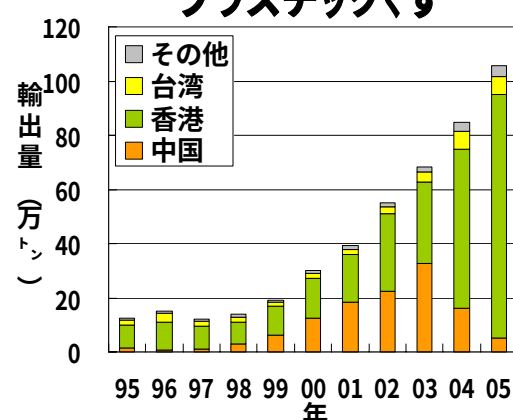
古紙



鉄鋼くず



プラスチックくず



(出典)：国土交通省『新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告』(平成17年5月)

及び港湾局資料をもとに国土交通省国土計画局作成

洪水ハザードマップの整備

浸水想定区域の指定対象を中小河川まで拡大し、浸水想定区域図や洪水ハザードマップ等によるソフト対策を充実。普段からの情報提供により、早めの対策、早めの避難が確保できる。

都道府県 (河川管理者)

市町村 (地域防災担当者)

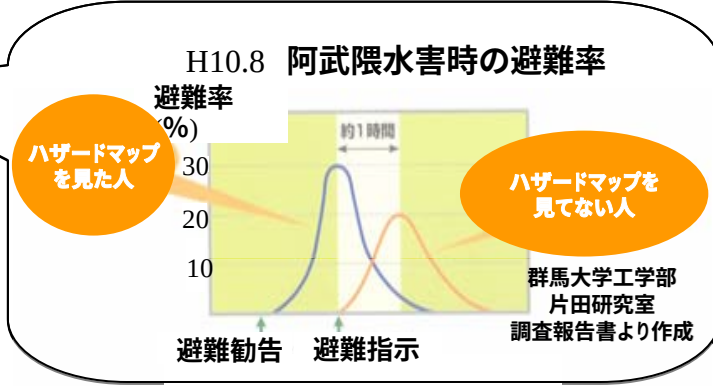
浸水想定区域図の作成

- ・地形データ取得
- ・氾濫シミュレーション実施

洪水時の迅速な避難活動に有効な洪水ハザードマップの作成・公表

作成済の自治体は3割どまり (平成16年度末)

- ・各世帯配布、学校教育での普及 等



浸水想定区域図 [北上川上流]



花巻市 洪水ハザードマップ

緊急連絡先

行政機関の連絡先			
	名称	所在地	TEL
1	花巻市役所	花城 〇-〇〇	〇〇
2	花巻警察署	.....	.....
3	.....	.....	.....

医療施設の連絡先			
	名称	所在地	TEL
1	県立花巻厚生病院	御田屋町 〇-〇〇	〇〇
2	総合花巻病院	花城町 〇-〇〇	.....
3	.....	.....	.....

避難時の心得

避難先

避難経路

花巻市災害対策本部

市民のみなさん

情報伝達経路

花巻市災害対策本部

避難経路

市民のみなさん

浸水区域・浸水深の明示

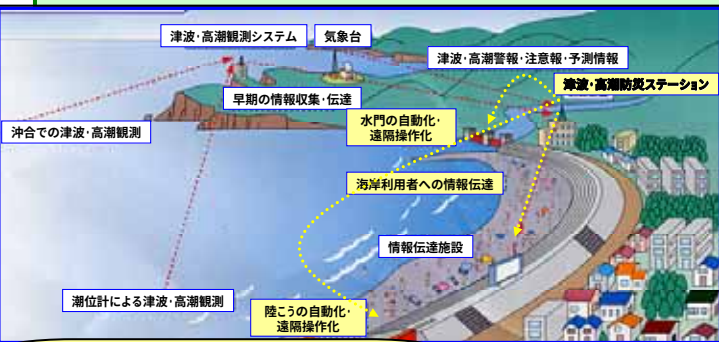
浸水深が50cm未満の区域

浸水深が50cm～2mの区域

浸水深が2m以上の区域

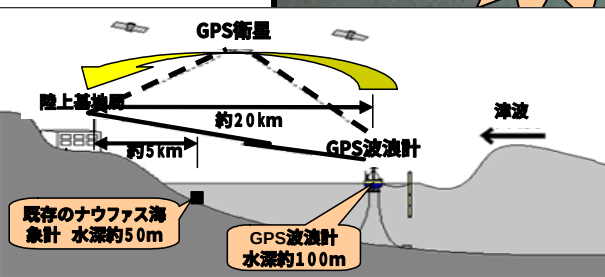
港湾・沿岸域における総合的な津波対策の強化

- 津波の挙動や想定される被害などを示すマップの作成
- GPS波浪計によるリアルタイム観測と情報伝達
- 避難施設の指定・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
- 航路等の緊急啓開体制の確保
- 「道の駅」の防災拠点化



津波防災ステーション

津波の
リアルタイム観測
と情報伝達



関係機関における
津波情報の内容充実

基地局

避難路の整備

防波堤の
嵩上げ・延伸

海岸堤防等の
点検・耐震調査

海岸堤防の整備

津波の挙動や浸水域を示すマップの作成

流出防止フェンスの整備

浸水域を回避する
高規格幹線道路等の整備

避難施設の指定・整備

水域・陸域にわたる放置等
禁止区域の指定

陸上の自動化等
開口部対策

関係者による津波対策協議会の設置

災害時における防災拠点機能の強化

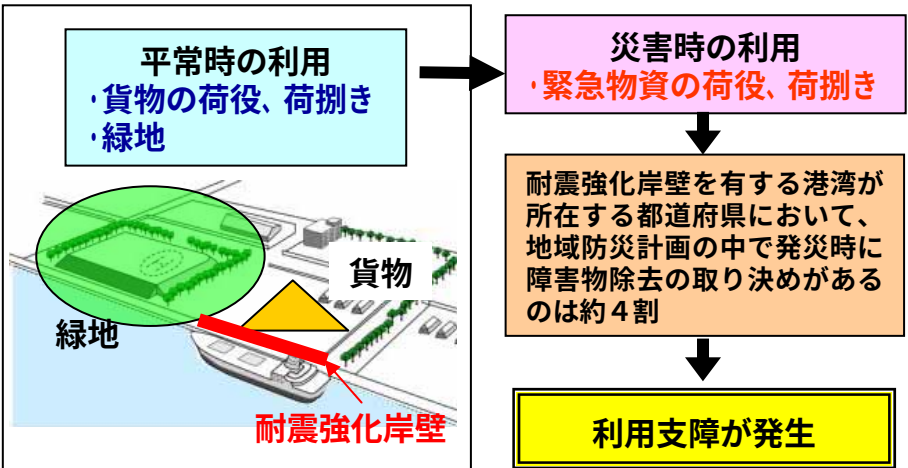
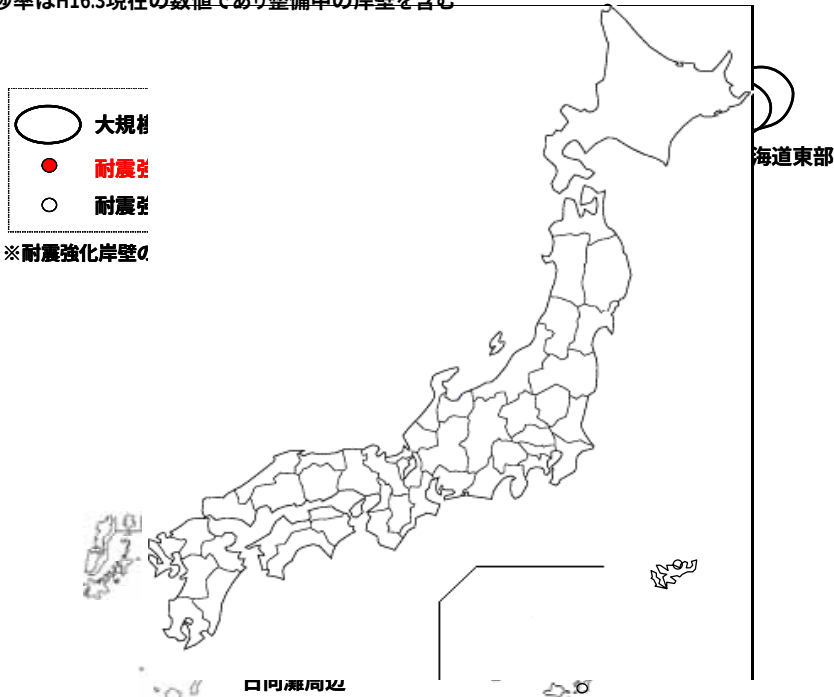
- 港湾は海上からの緊急物資等の輸送や用地の確保が可能であることから、防災拠点として効果的な復旧の支援が可能
- 耐震強化岸壁の整備率は全国平均で約5割
- 東海地震、東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝型地震等大規模地震の切迫する地域の港湾等における耐震強化岸壁の整備推進や耐震強化岸壁空白地域の解消。

耐震強化岸壁の整備進捗率	
東海地震防災対策強化地域※1)	約8割
東南海・南海地震防災対策推進地域※2)	約6割
全国	約5割

※1大規模地震対策特別措置法

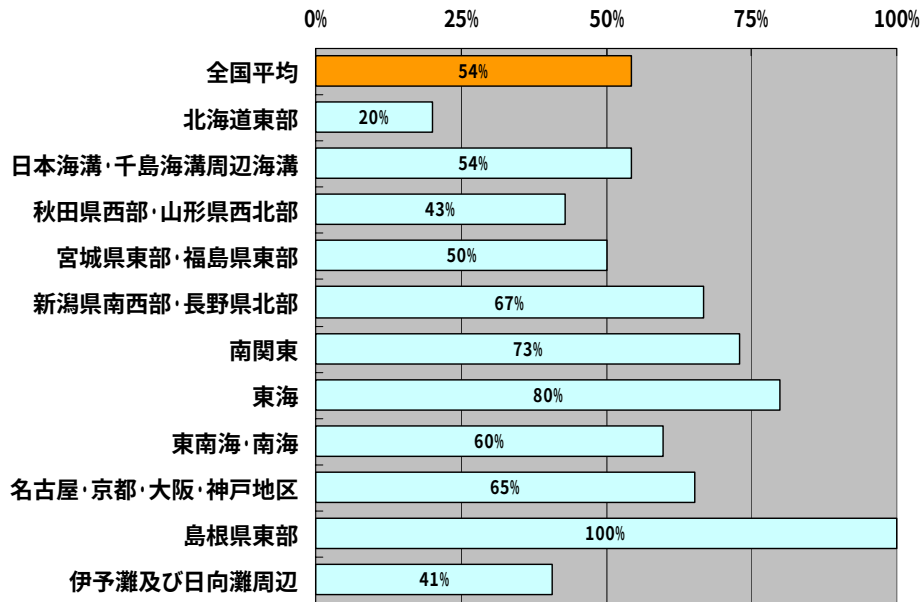
※2東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法

※進捗率はH16.3現在の数値であり整備中の岸壁を含む



発災時に障害物が防災機能に与える影響

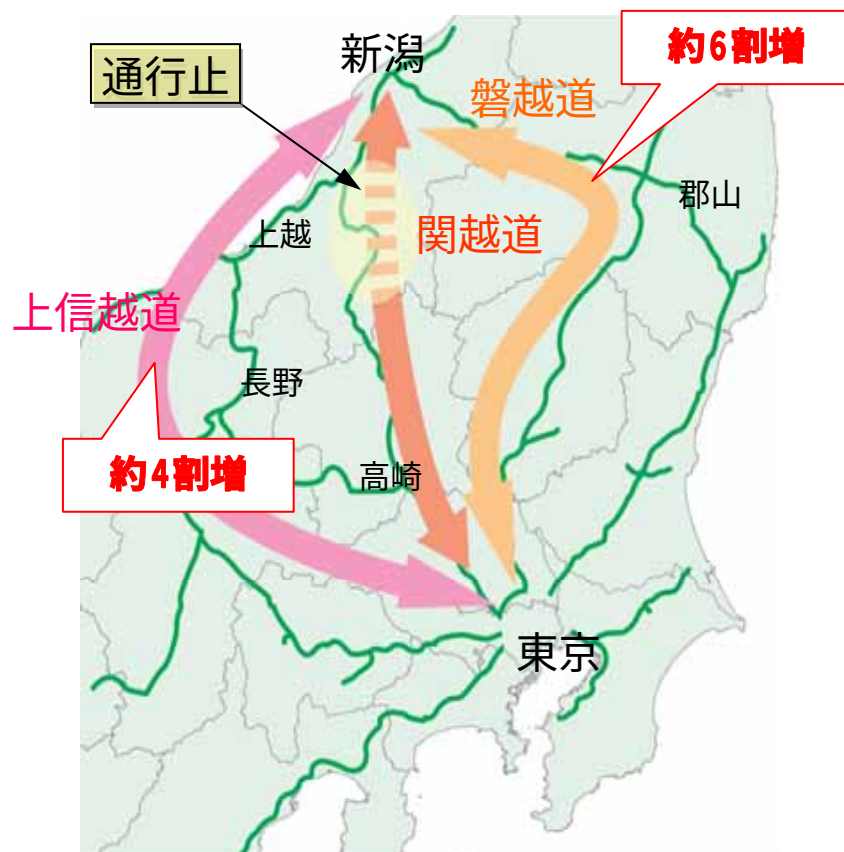
整備率 (%) = (完了 + 整備中) / 整備計画



災害発生時における迂回ルートを活用

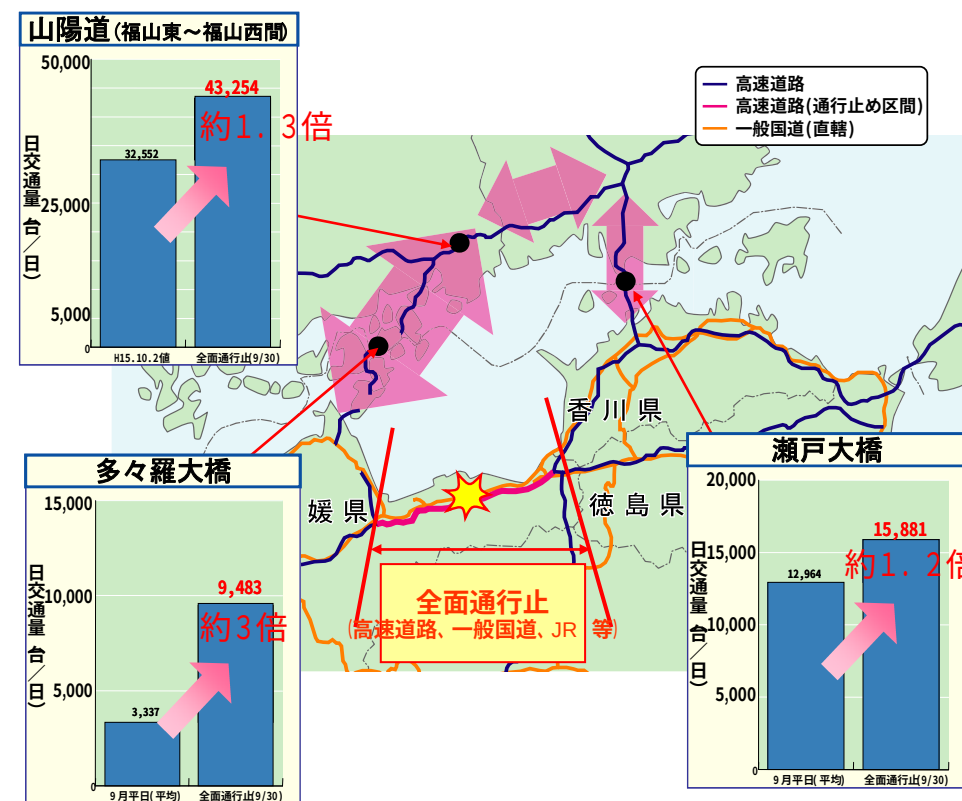
○新潟県中越地震（平成16年）における事例

新潟県中越地震で関越道が通行止めの際、磐越道と上信越道が迂回ルートとして活用。



○平成16年台風21号における事例

台風21号により四国東西方向の高速道路、国道、JRが寸断した際、しまなみ街道や山陽道が迂回ルートとして活用。

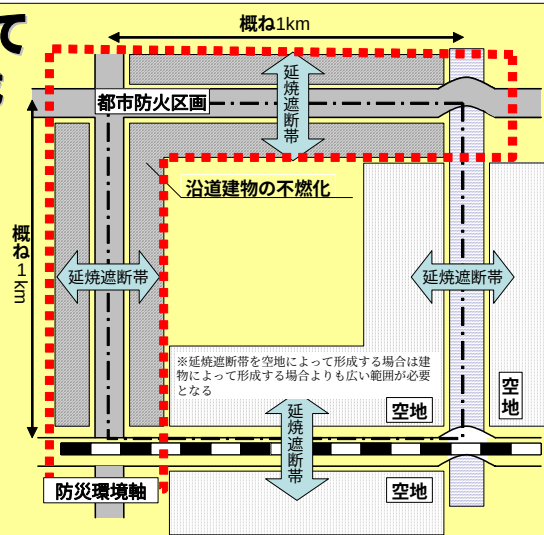


都市防災対策及び密集市街地整備について

都市防災対策について

□都市防火区画の形成

都市計画道路、河川、鉄道、不燃建築物群、公園緑地等による「延焼遮断帯」を配置して、延焼拡大を防ぐブロックである「都市防火区画」を形成することが必要である。特に**避難路機能と延焼遮断機能を併せ持つ防災環境軸**を重点的に整備することとしている。



街路整備と沿道不燃化による延焼遮断帯の形成
(東京都荒川区)

防災広場の整備

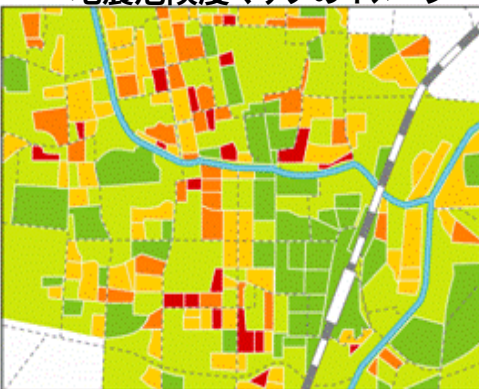


密集市街地整備の考え方

○地震危険度マップ等の作成の推進

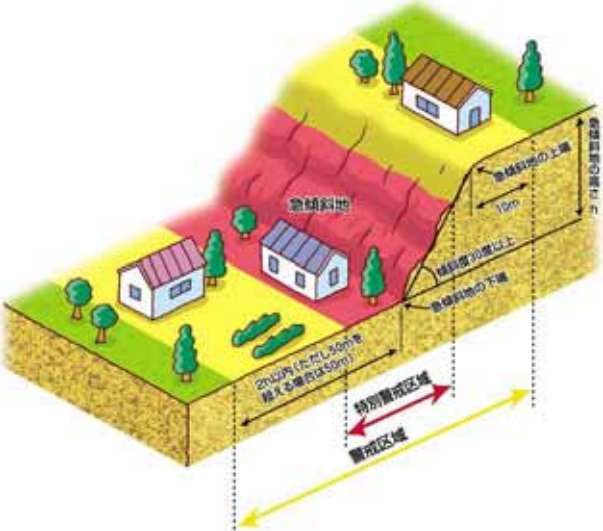
地震時の建物倒壊の危険性、避難困難性、延焼危険性等の市街地の危険性を示すマップ作成の推進。

地震危険度マップのイメージ



土砂災害防止法によるソフト対策

○土砂災害から国民の生命を守るため、土砂災害のおそれのある区域についての警戒避難体制の整備、警戒避難に関する事項の住民への周知、特定開発行為の制限、建築物の構造の規制、既存住宅の移転等の勧告等のソフト対策を推進しようとするもの。



土砂災害警戒区域等の指定イメージ
(高さ5m以上の急傾斜地を対象)

(出典)：国土交通省河川局資料



警戒避難体制の整備



特定開発行為の許可に係る
土砂災害防止のための対策
工事の例

多様な主体による国土基盤マネジメント

① 地域の生活の足の確保 [樽見鉄道(岐阜県)の例]

担い手

NPO法人
樽見鉄道を守る会

鉄道車両等の
メンテナンス



会員による座席シートの張り替え

管理主体

鉄道事業者
(樽見鉄道)

③ 道守の活動 [国道12号(北海道空知郡)の例]

担い手

NPO法人
日本一直線道
まちづくり
研究会

道路の清掃



会員によるゴミ拾い

管理主体

道路管理者
(国土交通省)

マネジメントの担い手

多様な主体

- ・ 地域の住民
- ・ NPO
- ・ 民間企業

ステークホルダー
意識、CSR精神

協働関係の確立

活動の目的、内
容、メンバー、責
任体制等につい
て情報開示

国土基盤に求められ
る機能、サービス水準、
マネジメントのルール
等について広く公開

国土基盤の管理主体

- ・ 国
- ・ 地方公共団体

等

ストックの状況を
的確に把握

- ・ 社会への貢献を通じた
満足感(充足感)の向上
- ・ 地域イメージの向上
快適な国土基盤利用
- ・ 国土基盤マネジメントの
実効性の向上
- ・ マネジメントコスト
の削減

② ふるさとの美しい川づくり [荒川水系荒川(愛媛県)の例]

担い手

大洲市連合
婦人会他の
10団体等

河川敷の
ガーデニング



会員による花や木の植栽及び管理

管理主体

河川管理者
(国土交通省)

④ 多様な主体による公園管理 [平成16年6月・都市公園法の改正]

公園管理者以外による公園施設の設置・管理許可要件

[改正後]
都市公園の機能
増進に資する場合

[従 来]
公園管理者が設置・管理する
ことが不適當又は困難な場合

(出典) ①: NPO法人樽見鉄道を守る会ホームページ (<http://www15.ocn.ne.jp/~e91cobhn/>)
②: 河川環境管理財団ホームページ (<http://www.kasen.or.jp/katsudoujirei/index.html>)
③: 国土交通省道路局資料
④: 国土交通省都市・地域整備局資料をもとに国土高越省国土計画作成

道路構造令の一部改正による地域特性に応じた道路整備

地域に応じた道づくり（ローカルルールを導入）

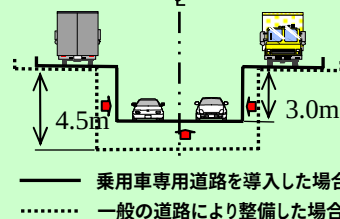
【道路利用者からみた「成果」の重視】

- 「**多様性**」の重視
多様な機能の重視、多様な道路の利用に対応
- 「**地域の裁量性**」の拡大
地域において必要なものを、地域自ら選択
- 「**事後評価**」の厳格な実施とその結果の反映
「事後評価」厳格に実施。その結果を今後の道路行政に反映

「乗用車専用道路」の導入

一定の規模以下の自動車のみを対象とすることによる構造のコンパクト化

車線幅員 3.25m→2.75m
(第四種第一級の場合)
建築限界の高さ 4.5m→3m
設計自動車荷重 25トン
→3トン



「高規格幹線道路における追越区間付き2車線構造」の導入

必要に応じ、付加追越車線を追加

4車線の断面構成



分離2車線の断面構成



「1.5車線の道路整備」の導入

2車線改良、1車線改良+待避所設置、視距確保等の組み合わせによる整備



1.5車線の道路整備のイメージ図

【道路構造における対応】

「多様性」の重視と「地域の裁量性」の拡大の観点から、「基準」の改正と弾力的な運用を実施

- 道路構造令の改正 (平成15年7月)
 - ・乗用車専用道路（小型道路）
 - ・高規格幹線道路における追越区間付き2車線道路
- 「基準」の弾力的な運用
 - ・1.5車線の道路整備
 - ・地域高規格道路の構造要件緩和 等

地域に応じた適切な道路構造を実現

＜サービス水準を規定する法令例＞

分野	法令名
道路	道路構造令 車道および側帯の舗装の構造の基準に関する省令
河川	河川管理施設等構造令
海岸	海岸保全施設の技術上の基準を定める省令
港湾	港湾の施設の技術上の基準を定める省令
航空	航空法施行規則第108条
上水道	水道法施行規則第55条
下水道	下水道法施行令第5条の3、第5条の4

(出典)：国土交通省道路局資料

(出典)：国土交通省国土計画局作成