

E. 国と地方の在り方、地域活性化	関係府省等	対応状況	主な成果	課題	これからの取り組み
<b>ホ. その他の制度改革</b>					
<p>・産学官連携による研究開発・事業化等の推進 総合科学技術会議は、本年6月、「産学官連携の基本的考え方と推進方策」を決定し、産学官連携の形態別（技術移転、大学発ベンチャー等）、分野別（ライフサイエンス、情報通信、環境、ナノテクノロジー・材料）の課題と具体的方策、地域科学技術の振興、産学官連携の観点から見た大学改革、人材交流の活性化等の基本的考え方を明らかにした。同推進方策に基づき、産学官連携のための基盤形成・環境整備、企業化につながる研究開発、研究成果の円滑な移転・実用化・事業化の支援などの取組を積極的に推進する。</p>	<p>経済産業省</p>	<p>産学官連携等による実用化技術開発を支援するため、提案公募事業を実施する（平成14年度補正予算37.6億円、平成15年度予算案194.5億円）。</p>	<p>13年度補正予算では386件、14年度当初予算では331件のプロジェクトを採択し、研究開発を実施中。また、科学技術振興を通じた地域経済活性化を図るため「地域発先端テクノフェア」や「地域発産業創造の時代シンポジウム」において、研究開発の成果である新技術・新製品の展示、地域におけるクラスター形成に向けた取組の紹介、実務セミナーなどが開催された。</p>	<p>・研究開発終了後の事業化成功率を向上させるための支援策・支援体制を拡充する。 ・地域ポテンシャルを活用した実用化技術開発ニーズに対応するため、実用化技術開発の支援策を拡充する。</p>	<p>①実用化技術開発による成功事例集を作成する。 ②実用化技術開発支援策による経済効果を測定する。 ③研究開発成果の事業化の促進を図るためのフェアや、クラスター形成に資する先進的な取組を紹介するシンポジウムを開催する。</p>

E. 国と地方の在り方、地域活性化	関係府省等	対応状況	主な成果	課題	これからの取り組み
ロ. 歳出改革					
新規の都市開発事業について既成市街地の事業に重点をシフトする。	国土交通省	平成14年度予算において、都市開発事業について、既成市街地への重点的な配分を行った。			引き続き都市開発事業について、重点的な配分を図る予定。
・公営住宅等整備につき、民間借上げ、リフォーム等で既存ストックを最大限活用する。	国土交通省	・公共賃貸住宅約300万戸について、既存ストックの計画的な有効活用を推進するため、今後10年間の建替え、リフォーム等の方針を定めるストック総合活用計画を原則として全事業主体において14年度内に策定することとした。	・平成14年度中に全都道府県においてストック総合活用計画を策定した。	・策定したストック総合活用計画に基づいた確かな既存ストックの活用の実施。	逐次実施
(1) ○大規模ダム事業、地方港湾、地方空港等の事業分野について、例えば、以下のように重点的に見直し検討を実施する。 ・新たな地方港湾整備、地方空港新設（離島を除く）を抑制する。		・平成14年度予算において新たな地方港湾の整備を抑制。 ・中枢・中核国際港湾等への重点投資を実施。	・地方港湾における事業実施港湾を平成13年度の288港から平成14年度は265港に削減	・15年度予算において引き続き新たな地方港湾の整備の抑制を図るとともに、個性と工夫に満ちた魅力ある都市と地方の形成のためニーズの高い事業を的確に見定め、今後のあり方を検討する必要がある	①、②地方港湾における事業実施港数を平成14年度の265港から平成15年度は245港に削減する予定 ③個性と工夫に満ちた魅力ある都市と地方の形成のため、ニーズの高い事業を的確に見定め、今後のあり方を検討。
(2) ○大規模ダム事業、地方港湾、地方空港等の事業分野について、引き続き、重点的に見直し検討を実施する。 (地方空港)	国土交通省	今後の地方空港の新設について離島を除き抑制する。また、今後の滑走路新設・延長事業については、長期計画における個別新規事業の選定をとりやめ、これに替わる整備指針を明らかにするとともに、空港整備の透明性を確保し住民等の合意形成を促進するため、パブリック・インボルブメントを導入する予定であり、その素案についてのパブリックコメントを募集中。	・地方空港の新設について離島を除き抑制 ・継続事業を中心とした滑走路延長等及び既存空港の改良を着実に推進し、活力に満ちた地域社会の形成を促進	・既存空港の質的充実 ・空港整備における整備指針及びパブリック・インボルブメントの円滑な適用	③今後の地方空港の新設について離島を除き引き続き抑制するとともに、滑走路新設・延長事業については継続事業を中心とし、新規事業は真に必要なかつ有用なものに限って実施。また、既存空港の質的充実を図る。15年度に行う予定の整備指針及びパブリック・インボルブメントについての試行等を踏まえ、これらの改善を図る。

		(参考) 一般空港の滑走路新設・延長については、平成8年度の22空港から平成14年度は15空港に減少			(参考) 一般空港の滑走路新設・延長については、平成14年度の15空港から平成15年度は13空港に減少する予定
(3) ○大規模ダム事業、地方港湾、地方空港等の事業分野について、引き続き、重点的に見直し検討を実施する。 (地方空港)	国土交通省	今後の地方空港の新設について離島を除き引き続き抑制するとともに、滑走路新設・延長事業については継続事業を中心に整備を行い、質的充実を図り、新規事業については真に必要なかつ有用なものに限って事業化する予定。また、15年度に行う予定の整備指針及びパブリック・インボルブメントについての試行等を踏まえ、これらの改善を図る。 (参考) 一般空港の滑走路新設・延長については、平成14年度の15空港から平成15年度は13空港に減少する予定	・地方空港の新設について離島を除き抑制 ・継続事業を中心とした滑走路延長等及び既存空港の改良を着実に推進し、活力に満ちた地域社会の形成を促進	・既存空港の質的充実 ・空港整備における整備指針及びパブリック・インボルブメントの円滑な適用	③ 今後の地方空港の新設について離島を除き引き続き抑制し、真に必要な分野への投資に限定するとともにその整備プロセスの透明性、客観性の向上を図る。
・公共賃貸住宅、コンテナターミナル、中央官庁施設、公務員宿舎の整備に当たって、民間の資金・能力の積極活用の観点から、PFI方式等の活用を図る。 (公共賃貸住宅)	国土交通省	・公共賃貸住宅の建替え等に際し、民間が行うPFI的手法を推進するため14年度において助成制度を拡充した。	・東京都営南青山一丁目団地の建替えに関しては、事業予定者を決定した。 ・広島県営上安住宅(仮称)のPFI手法による建設に関しては、優先交渉権者を決定した。	・地方公共団体や民間事業者におけるノウハウの不足、PFI手法に係る様々な情報不足等。	逐次実施
・公共賃貸住宅、コンテナターミナル、中央官庁施設、公務員宿舎の整備に当たって、民間の資金・能力の積極活用の観点から、PFI方式等の活用を図る。 (中央官庁施設)	国土交通省	中央合同庁舎第7号館の整備について平成14年6月にPFI実施方針を公表し、平成14年11月にPFI事業者の募集を開始	国の中央官庁施設における最初のPFI事業として実施。	街区全体のまちづくりとの調整。	平成15年4月に事業者を選定する予定。

八. 規制改革					
港湾におけるワンストップサービス（NACCS等のシステムの連携によるシングルウィンドウ化）のため、システム開発、関連システムの整備等（2003年度実現を目標）の推進を図る。	財務省 法務省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省 国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、平成15年7月中の運用開始を目標に関係府省と連携、協力しつつ、鋭意システム開発作業中。</li> <li>・平成14年10月から11月にかけて、全国6箇所で、船会社、船舶代理店等利用者への関係府省合同による説明会を実施した。</li> <li>・港湾諸手続の申請先の1つである港湾管理者（地方自治体等）に対して、シングルウィンドウ化の一翼を担う港湾EDIシステムへの参加の要請を実施している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船会社、船舶代理店等、民間事業者に対しシステム概要についての理解を深め運用開始時における利用拡大の素地を形成。</li> <li>・港湾管理者の平成15年度の港湾EDIシステム参加予定港湾数は、90港程度（平成14年度は31港）【港長については平成14年4月から全特定港（86港）で実施済】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シングルウィンドウ化の円滑な導入に向け、関連システム間の接続試験を入念に行う必要がある</li> <li>・システムについて、より一層の理解を得て、多くの方に利用してもらうために、具体的な利用方法等の説明会を実施する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①第156回国会会期末 <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連システム間の接続試験を実施予定。</li> <li>・平成15年7月中を目標とするシングルウィンドウ化の実現に併せて正式運用を開始する港湾EDIについて、第156回国会において港湾法等一部改正を行い、国による適正な管理運営を実現する。</li> </ul> </li> <li>②平成15年末 <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成15年7月中（目標）の運用開始後、その成果等の評価を行う予定。</li> </ul> </li> <li>③それ以降 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該評価等を踏まえつつ、見直しが必要なものについては、適宜、措置予定。</li> </ul> </li> </ul>
III (1) ・「大都市圏における国際交流・物流機能の強化（第2次決定）」プロジェクトの中で、大都市圏の国際港湾の24時間フルオープン化、輸出入・港湾行政手続のワンストップサービス化・通関検査の迅速化を推進する。（港湾関係）		(3) 湾内ノンストップ航行の実現等  ○船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上ハイウェイネットワークを構築するため、以下のソフト施策とハード施策を有機的に組み合わせて実施。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京湾で大規模海難が発生した場合の被害想定、安全性と効率性を両立させた新たな交通体系、湾内ノンストップ航行の実現に向けた所要の評価・検討を行うとともに、AISを活用した次世代型航行支援システムの実施設計の一環とした実証実験を行った。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・14年度の検討結果について安全性と効率性の両面からの総合的評価及び関係者の合意形成が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>②平成15年度末 <ul style="list-style-type: none"> <li>・委員会を開催し、14年度の結果について安全性と効率性の両面から総合的に検討を行い、最終的な成案を得る。</li> <li>・東京湾及びその周辺海域においてAISを活用した次世代型航行支援システムの基盤となるAIS陸上局の整備を行う。</li> </ul> </li> </ul>

・都市再生プロジェクト第2次決定（「大都市圏における国際交流・物流機能の強化」、「大都市圏における環状道路体系の整備」、「大阪圏におけるライフサイエンスの国際拠点形成」、「都市部における保育所待機児童の解消」、「PFI手法の一層の展開」）の実施に向け関係省庁等で検討及び調整を開始する。

- 1) 東京湾船舶交通体系委員会  
平成15年2月 第2回委員会  
平成15年3月 第3回委員会
- 2) 東京湾管制制御システム委員会  
平成15年2月 第2回委員会  
平成15年3月 第3回委員会
- 3) 東京湾リスクアセスメント委員会

平成14年11月、第2回委員会  
平成14年12月、AIS（船舶自動識別装置）を活用した次世代型航行支援システムの実設計の一環として、東京湾及びその周辺海域を対象に平成15年度設置予定のAIS陸上局について、AISの通信・識別機能の確認及び有効エリア確定のための実証試験を実施した。

・東京湾等の輻輳海域において高速航行する船舶に求められる運航・性能要件を評価するため、高速船用シミュレータを整備  
・シミュレータの機能の評価するため、船員経験者による予備的な実験を開始

・国際海上コンテナターミナルの整備、国際幹線航路におけるボトルネックの解消等の基盤整備を行っている。

・予備的な実験結果を基に輻輳海域での高速航行に係る課題を抽出し、平成15年度に実施するシミュレータ実験のためのシナリオを作成

・国際港湾機能強化のための事業の進捗等が図られた。  
例：大阪港北港南地区C-11  
H14.7.1（供用開始）  
神戸港ポートアイランドⅡ期地区PC13  
H14.9.1（供用開始）  
名古屋港飛島埠頭南地区コンテナターミナル  
H14.11.16（着工）

・実験シナリオの妥当性、設定された性能・運航要件の妥当性を評価するため、有識者による委員会を立ち上げるなどして検討を行う必要がある。

・国際港湾機能強化のための円滑な事業実施・推進

- ①第156回国国会会期末：  
・実際の航行に当たって想定されるシナリオの設定  
・シナリオに基づいたシミュレータ実験による性能要件の抽出及び運航体制の提案  
・安全性に係る評価指標の作成  
・シナリオ、要件に対する検討委員会を立ち上げ
- ②平成15年末：  
・シミュレータ実験を通じ、性能・運航上の要件に対する安全性評価及び要件設定を実施  
・航行援助機能の提案
- ③それ以降：  
・必要に応じ実船を用いた実証実験を実施

①～③：  
引き続き、国際海上コンテナターミナルの整備、国際幹線航路におけるボトルネックの解消等、国際港湾機能強化のための基盤整備を推進。

		<p>(4) スーパー中枢港湾の育成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アジアの主要港を凌ぐ港湾サービスを実現するため、先導的・実験的に民間ノウハウを活かし市場原理に立脚したコンテナターミナルの経営を実現する「スーパー中枢港湾（国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾）」を15年度中に指定する予定。</li> <li>・我が国におけるコンテナ物流のコスト・サービスを向上させるために、スーパー中枢港湾の育成のための先導的・実験的施策を含む今後の港湾政策のあり方について交通政策審議会答申がとりまとめられた（H14. 11. 29）。等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H14. 12. 6の第二回スーパー中枢港湾選定委員会において「わが国経済活性化に向けたスーパー中枢港湾のあり方」及び「スーパー中枢港湾指定のための基準」がとりまとめられ、スーパー中枢港湾の役割と課題・あり方及び指定のための基準が定められた。</li> <li>・H15. 1. 14までに、スーパー中枢港湾の指定をめざし、7港湾管理者、1グループの応募があった。（東京都、川崎市、横浜市、名古屋港管理組合、四日市港管理組合、神戸市・大阪市（1グループとして応募）、北九州市、福岡市）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾管理に係る地方行政の広域連携の実現</li> <li>・次世代高規格コンテナターミナルオペレーターの育成</li> </ul>	<p>①第156回国国会会期末</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成15年2月24日に第三回委員会の議を経て、スーパー中枢港湾候補を選定。</li> <li>・候補となった港湾の管理者は、</li> <li>1) 港湾の広域連携とコスト・サービス構造等の改革促進、</li> <li>2) そのために必要な次世代高規格コンテナターミナルオペレーターの育成等の手順、</li> <li>3) これらを支える官民一体となった協力体制の構築、IT基盤等の確保、港湾を核としたロジスティクス機能の拡充、</li> </ul> <p>を具体化するための行動計画（スーパー中枢港湾育成プログラム）を作成</p>
大学新增設等における工業（場）等制限制度の見直しの検討	国土交通省	措置済（平成14年7月12日付で制度廃止）			
容積率の根拠について説明責任を果たすよう地方公共団体に要請。	国土交通省	地方公共団体に対し、「都市計画の迅速かつ適正な運用について」（平成14年1月23日付）を通知し、平成14年度全国都市計画主管課長会議（平成14年4月19日）等にて周知徹底を図った。			
多様な主体がまちづくりに参画できる仕組みの導入。	国土交通省	都市計画法の一部改正（平成15年1月1日施行）により、土地所有者、まちづくりNPO等からの都市計画の提案制度を創設した。			引き続き制度の普及を図る。

<p>ホ. その他の制度改革</p>					
<p>各種長期計画のあり方について、その必要性を含め総合的に検討する。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>「社会資本整備重点計画法案」及び「社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律案」について、本年2月4日の閣議決定を受け第156回通常国会に提出。・アウトカム（成果）目標に重点を置き、総事業費は内容としない社会資本整備重点計画に一本化 ・都市公園、下水道、港湾の緊急措置法の廃止、治山治水緊急措置法について治水事業に係る規定の廃止、道路整備緊急措置法及び交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法について、長期計画に係る規定の廃止等</p>		<p>・法案が成立次第、計画策定に向けた検討を行う</p>	<p>・15年度からの計画の実施に支障のないよう、平成14年度中の新法成立を目指す。</p>
<p>Ⅲ (1) ・「大都市圏における国際交流・物流機能の強化（第2次決定）」プロジェクトの中で、大都市圏の国際港湾の24時間フルオープン化、輸出入・港湾行政手続のワンストップサービス化・通関検査の迅速化を推進する。（港湾関係）</p>		<p>(4) スーパー中核港湾の育成（再掲）</p>			
		<p>(5) 幹線道路網とのアクセス性の向上  ・幹線道路網とのアクセス性を向上する基盤整備を行っている。</p>	<p>・港湾アクセスを向上するための事業進捗が図られた。例えば、東京港臨海道路1工区（大井埠頭その2～中央防波堤内側埋立地）は平成14年4月11日に供用開始。2工区については平成14年度新規着工。</p>	<p>・港湾アクセス向上のための円滑な事業実施・推進</p>	<p>①～③：引き続き、東京港臨海道路等、港湾アクセス向上のための基盤整備を推進。</p>

<p>民間事業者による都市開発、民間資金の都市投資への誘導等の促進を図る。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・都市再生特別措置法による無利子貸付けの対象に港湾施設を追加するため、「港湾法等の一部を改正する法律案」を今国会に提出する。</p>	<p>・「港湾法等の一部を改正する法律案」を今国会に提出した。</p>		<p>・都市再生特別措置法に基づくプロジェクトの推進により、臨海部における都市の再生を推進する。</p>
<p>都市再生プロジェクト第2次決定「大都市圏における国際交流・物流機能の強化」【東京国際空港（再拡張）】</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・平成14年10月23日、「羽田空港再拡張事業工法評価選定会議報告書」がまとめられ、新設滑走路の建設工法について、提案された3工法（栈橋工法、埋立・栈橋組合せ工法、浮体工法）とも、適切な設計を行うことで建設可能とされた。          ・平成14年12月6日、「交通政策審議会航空分科会答申」がまとめられ、羽田空港再拡張のできる限りの早期着工・早期完成を図り、国際定期便の就航を図ることとされた。          ・平成15年度予算案において、着工準備調査費15億円が認められた。          ・平成15年1月16日、第1回「羽田空港再拡張事業に関する協議会」を開催し、国土交通大臣と首都圏関係7自治体首長との間で意見交換を行った。</p>		<p>・「羽田空港再拡張事業に関する協議会」を通じ、首都圏の関係自治体と協議・調整を行い、事業の円滑な推進を図る。</p>	<p>① 「羽田空港再拡張事業に関する協議会」を通じ、首都圏の関係自治体と協議・調整を行い、事業の円滑な推進を図る。          ② 再拡張事業の着工に備えて環境影響調査・土質調査等を実施する。</p>

<p>・都市再生プロジェクト第2次決定（「大都市圏における国際交流・物流機能の強化」、「大都市圏における環状道路体系の整備」、「大阪圏におけるライフサイエンスの国際拠点形成」、「都市部における保育所待機児童の解消」、「PFI手法の一層の展開」）の実施に向け関係省庁等で検討及び調整を開始する。 （環状道路）</p>	<p>国土交通省</p>	<p>（大都市圏における環状道路体系の整備について） ・都市の骨格を形成するとともに、交通渋滞の緩和を図り、良好な生活空間を創造するため、環状道路の整備を重点的に推進中。</p>	<p>・例えば、首都圏においては、首都圏三環状道路の整備により ○圏央道内側の主要渋滞ポイントは、おおむね解消 ○走行時間の短縮等による効果は、年間約4兆円 ○用地補償等が建築物の新築等に使用されることによる効果は約6兆円の効果が見込まれるほか、輸送コストの低減による潜在生産力の拡大、交通条件の向上による民間設備投資の増加、交通圏域の拡大による余暇関連消費の増加などの効果が見込まれる。</p>		<p>①②③（継続実施） ・例えば、首都圏においては、おおむね10年以内に首都圏三環状道路のいずれかの部分で9本の放射道路を接続するような環状線（重点リング）を形成するなど、今後とも環状道路整備効果の早期発現を目指し、鋭意事業を推進する予定。</p>
<p>ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）、パーク&amp;ライド駐車場、UTMS（新交通管理システム）などを活用した交通需要マネジメントによる渋滞削減など既存ストック有効活用施策を積極的に推進する。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>（交通需要マネジメントについて） ・面的な渋滞対策が必要な都市圏においては、通勤圏等を対象として、バイパス、環状道路の整備等の交通容量拡大策、交通需要マネジメント（TDM）施策、マルチモーダル施策による総合的な都市交通施策を重点的に推進する「都市圏交通円滑化総合計画」を策定・実施している。 ・円滑な道路交通を確保するために、バイパス、環状道路の整備等の交通容量の拡大施策と併せて、公共交通機関の利用促進等で都市内交通を適切に誘導する交通需要マネジメント（TDM）施策を展開している （継続実施）。</p>	<p>・これまでに、松江、熊本、福島、広島、高松、福岡、仙台等の12都市圏で「都市圏交通円滑化総合計画」が策定されており、今年度もそれらの計画に沿って、交通容量の拡大施策（バイパス、環状道路の整備等）や交通需要マネジメント（TDM）施策（公共交通機関の利用促進等）等の渋滞解消施策を推進している。</p>		<p>①②③（継続実施） ・今後、計画の策定を予定している他の都市圏についても、他省庁との連携を強化しながら、策定に向けた支援を進め、渋滞解消施策に積極的に取り組んでいく。</p>
<p>新規の都市開発事業について既成市街地の事業に重点をシフトする。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>再掲</p>			

<p>・公共賃貸住宅、北九州における国際コンテナターミナル等の整備にPFI方式等の導入を推進する。(措置済み)</p>	<p>国土交通省</p>	<p>公共賃貸住宅の建替え等の際に、民間が行うPFI的手法を推進するため14年度において助成制度を拡充した。</p>	<p>・東京都営南青山一丁目団地の建替えに関しては、事業予定者を決定した。 ・広島県営上安住宅(仮称)のPFI手法による建設に関しては、優先交渉者を決定した。</p>	<p>地方公共団体や民間事業者におけるノウハウの不足、PFI手法に係る様々な情報不足等。</p>	<p>逐次実施</p>
<p>民間事業者による都市開発、民間資金の都市投資への誘導等の促進を図る。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・都市再生特別措置法(平成14年6月1日施行)に基づき、民間都市開発推進機構による都市再生支援業務(無利子貸付、出資・社債等取得、債務保証)を創設した。 ・平成14年度補正予算で都市再生ファンド支援事業を創設した。</p>	<p>・都市再生緊急整備地域〔環状二号線新橋周辺・虎ノ門・六本木地域〕において、南青山一丁目団地建替プロジェクトについて、民間都市再生事業計画を認定した。(平成15年1月)</p>	<p>・都市再生ファンドの早期立ち上げ。</p>	<p>・引続き民間都市開発推進機構による優良な民間都市開発事業の事業立ち上げ支援を通じ、民間の資金、ノウハウを活用した都市再生を推進する。</p>
		<p>・都市再生特別措置法(平成14年6月1日施行)に基づき、都市再生特別地区制度、民間事業者等からの都市計画の提案制度を創設した。</p>	<p>・都市再生緊急整備地域〔大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域〕において、都市再生特別地区〔心斎橋筋一丁目地区〕が決定・告示された。(平成15年2月) ・都市再生緊急整備地域〔名古屋駅周辺・伏見・栄地域〕において、都市再生特別地区〔名駅四丁目地区〕が決定・告示された。(平成15年2月)</p>		
		<p>・都市再開発法の一部改正(平成14年6月1日(一部4月1日)施行)により、市街地再開発事業の施行者に、ノウハウと資力・信用を有する民間事業者が、地権者の参画を得て設立する株式会社又は有限会社(再開発会社)を追加した。</p>			

		<p>・建築基準法の一部改正（平成15年1月1日施行）により、許可を経ずに、建築確認の手続で一定の住宅系建築物について容積率制限を緩和する制度、斜線制限と同程度以上の採光等を確保する建築物について斜線制限を適用しない制度等を導入した。</p>			
<p>・公共賃貸住宅、コンテナターミナル、中央官庁施設、公務員宿舎の整備に当って、民間の資金・能力の積極活用の観点から、PFI方式等の活用を図る。（中央官庁施設）</p>	国土交通省	<p>中央合同庁舎第7号館の整備について平成14年6月にPFI実施方針を公表し、平成14年11月にPFI事業者の募集を開始</p>	<p>国の中央官庁施設における最初のPFI事業として実施。</p>	<p>街区全体のまちづくりとの調整。</p>	<p>平成15年4月に事業者を選定する予定。</p>
<p>都市部における地籍調査の計画的かつ集中的な実施</p>	国土交通省	<p>外部の専門技術者のより積極的な活用と都市再生に係る各種事業との連携の強化の観点から、都市再生地籍調査事業を実施した。</p>	<p>都市部における地籍調査が推進された。</p>	<p>都市部においては、土地の細分化・権利関係の複雑さ等が地籍調査実施上の隘路となっている。</p>	<p>①第156回国会会期末外部専門技術者の積極的活用等を内容とする都市再生地籍調査事業等を実施し、都市部における地籍調査の積極的な推進を図る。</p>
<p>容積率の根拠について説明責任を果たすよう地方公共団体に要請。</p>	国土交通省	<p>地方公共団体に対し、「都市計画の迅速かつ適正な運用について」（平成14年1月23日付）を通知し、平成14年度全国都市計画主管課長会議（平成14年4月19日）等にて周知徹底を図った。</p>			
<p>公共用地取得の積極的推進。</p>	国土交通省	<p>土地収用法の積極的活用を図るため、事業認定の適期申請に関するルールを周知徹底するとともに、事業の進行管理に関する説明責任の観点から一定の情報を公表することとする。</p>	<p>平成14年度中に、事業認定の適期申請に関するルールを周知徹底するとともに、事業の進行管理に関する説明責任の観点から一定の情報を公表するよう、文書で通知を行う予定である。</p>	<p>各起業者による実施状況を踏まえ、課題の把握に努める。</p>	<p>各起業者において、来年度以降、逐次情報の公表を行う。</p>
<p>多様な主体がまちづくりに参画できる仕組みの導入。</p>	国土交通省	<p>都市計画法の一部改正（平成15年1月1日施行）により、土地所有者、まちづくりNPO等からの都市計画の提案制度を創設した。</p>			<p>引き続き制度の普及を図る。</p>

<p>廃棄物の処理及びリサイクルの推進に関し、技術開発や社会の仕組みの確立などを進める。例えば、循環型社会形成を進める静脈物流システム、静脈にかかる情報ネットワークの構築及びリサイクル事業の活性化を進める。</p>	<p>国土交通省</p>	<p>・平成14年11月29日に「港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築」が、交通政策審議会の答申の中に位置づけ。          ・「港湾を核とした総合的な静脈物流システム」へ向け、静脈物流基盤の整備を平成15年度港湾整備事業費で要求          ・リサイクル関連団体やリサイクルポートに指定された港湾管理者等から構成される「港湾を核とした静脈物流システム事業化検討委員会」を開催し、具体的取組について検討を行った。          平成14年11月1日：第1回委員会開催 平成14年12月11日：第2回委員会開催          ・廃棄物最終処分場の逼迫化に対応するため、平成14年7月に民法法特定施設に追加された「廃棄物海面処分場延命化施設」に関する基本指針を告示した(平成15年1月16日)。          ・グローバルな視点からの循環型社会の構築に寄与するため、循環資源の輸出ターミナルの拠点化・大型化・情報ネットワーク化等による効率的な国際静脈物流システムの構築に向けた調査について平成15年度行政経費として要求した。</p>	<p>・平成14年5月30日に、広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点となる港湾(リサイクルポート)として、室蘭港・苫小牧港、東京港、神戸港、北九州港を1次指定した。</p>	<p>・低廉で環境負荷の小さい静脈物流ネットワークを構築するための拠点となるリサイクルポートの配置。          ・港湾を核とした静脈物流システムの事業化を促進する官民パートナーシップの構築。          ・将来発生量が見込まれる鉄くず等の余剰循環資源の有効活用と効率的な国際静脈物流システムのあり方。</p>	<p>①第156回国会会期末          ・平成14年度中に「港湾を核とした静脈物流システム事業化検討委員会」の検討成果を公表する。          ・平成15年4月にリサイクルポートの2次指定を行う。          ・平成15年4月に民間企業やリサイクルポートに指定された港湾管理者等によって構成されるリサイクルポート推進協議会を設置する。</p> <p>②平成15年末          ・国際静脈物流システムの構築のための調査を行い、具体的取組について取りまとめを行う。          ・港湾整備事業により、岸壁・ストックヤード等の静脈物流基盤の整備を引き続き推進する。</p> <p>③それ以降          ・リサイクルポートの形成を支援するため、港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築に向け諸施策を推進する。</p>
---	--------------	--	--	---	---