

平成24年度

総合政策局関係予算概要

平成24年1月

国土交通省総合政策局

目 次

平成24年度総合政策局関係予算総括表	1
--------------------------	---

主要事項

◎地域活性化のための基盤整備

○地域公共交通の確保・維持・改善の推進 ～生活交通サバイバル戦略～	2
--	---

◎持続可能な低炭素・循環型社会の構築

○低炭素・循環型社会の形成の推進	3
○モーダルシフト等の推進	4
○建設リサイクルの推進	5

◎成長戦略の推進

○官民連携による成長戦略・震災復興の推進	6
○官民連携による海外プロジェクトの推進	7
○海洋基本計画等に基づく海洋政策の推進	8

◎国民生活の安全・安心の確保

○バリアフリー法に基づく一体的・ 総合的なバリアフリー化の推進	10
○公共交通における事故発生時の被害者等支援のための 施策の実施	11
○ユニバーサル社会に対応した高齢者、障がい者等の 歩行者移動支援の推進	12
○運輸安全マネジメント制度の推進	13
○大規模災害に迅速に対応可能な無人化施工技術の推進	14

平成24年度総合政策局関係予算総括表

(単位：百万円)

	国 費				23年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
	24年度 予算額 (A)	うち				
		日本再生 重点化措置	全国防災	復旧・復興		
●主要事項						
○地域活性化のための基盤整備						
・地域公共交通の確保・維持・改善の推進 ～生活交通サバイバル戦略～	33,152	0	0	2,574	30,530	1.09
○持続可能な低炭素・循環型社会の構築						
・低炭素・循環型社会の形成の推進	70	0	0	0	0	-
・モーダルシフト等の推進	93	0	0	0	107	0.87
・建設リサイクルの推進	8	0	0	0	0	-
○成長戦略の推進						
・官民連携による成長戦略・震災復興の推進	768	0	0	200	598	1.28
	※ (794)				(712)	(1.12)
・官民連携による海外プロジェクトの推進	1,113	366	0	0	933	1.19
・海洋基本計画等に基づく海洋政策の推進	12	0	0	0	13	0.88
○国民生活の安全・安心の確保						
・バリアフリー法に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の推進	39	0	0	0	44	0.88
・公共交通における事故発生時の被害者等支援のための施策の実施	6	0	0	0	0	-
・ユニバーサル社会に対応した高齢者、障がい者等の歩行者移動支援の推進	59	0	0	0	70	0.84
・運輸安全マネジメント制度の推進	36	0	0	0	48	0.74
・大規模災害に迅速に対応可能な無人化施工技術の推進	12	0	0	0	0	-
●その他の政策的経費	562	0	14	0	714	0.79
●その他の行政経費	2,915	0	0	0	3,151	0.93
・システム保守管理経費・統計経費等	2,373	0	0	0	2,554	0.93
・その他の経費	542	0	0	0	597	0.91
合 計	38,843	366	14	2,774	36,208	1.07

(注) 端数処理のため計算が合わない場合がある。

(注) 復旧・復興は、復興庁予算に計上される国土交通省関係事業である。

※他局分を含めると対前年度1.12倍となる。

○ 地域公共交通の確保・維持・改善の推進【継続】

～生活交通サバイバル戦略～

(交通支援課)

予算額 33,152百万円

- 生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

<内 容>

- 公共交通が独立採算では確保できない地域等において地域特性に応じ効率的に確保・維持されるために必要な支援を行うとともに、移動に当たってのバリアがより解消されるために必要な支援等を一体的に行う。
- この支援にあたっては、国は地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援するとともに、モラルハザードを抑制した効率的・効果的な支援を行う。
- 東日本大震災の被災地域における、復旧・復興の進捗に応じた生活交通の確保・維持が可能となるよう、柔軟な支援を行う。

『地域公共交通確保維持改善事業』

～生活交通サバイバル戦略～

24年度予算額 332億円

地域公共交通確保維持事業

- 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通(注)、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

○都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・航空路の確保・維持 等

○市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

○東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援(※)

(注) 利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送

地域公共交通バリア解消促進等事業

- バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
- バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

地域公共交通調査事業

- 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等
- 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援(※)

(※) 東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される26億円を含む。

○持続可能な低炭素・循環型社会の構築

○ 低炭素・循環型社会の形成の推進 【新規】

(環境政策課)

予算額 70百万円

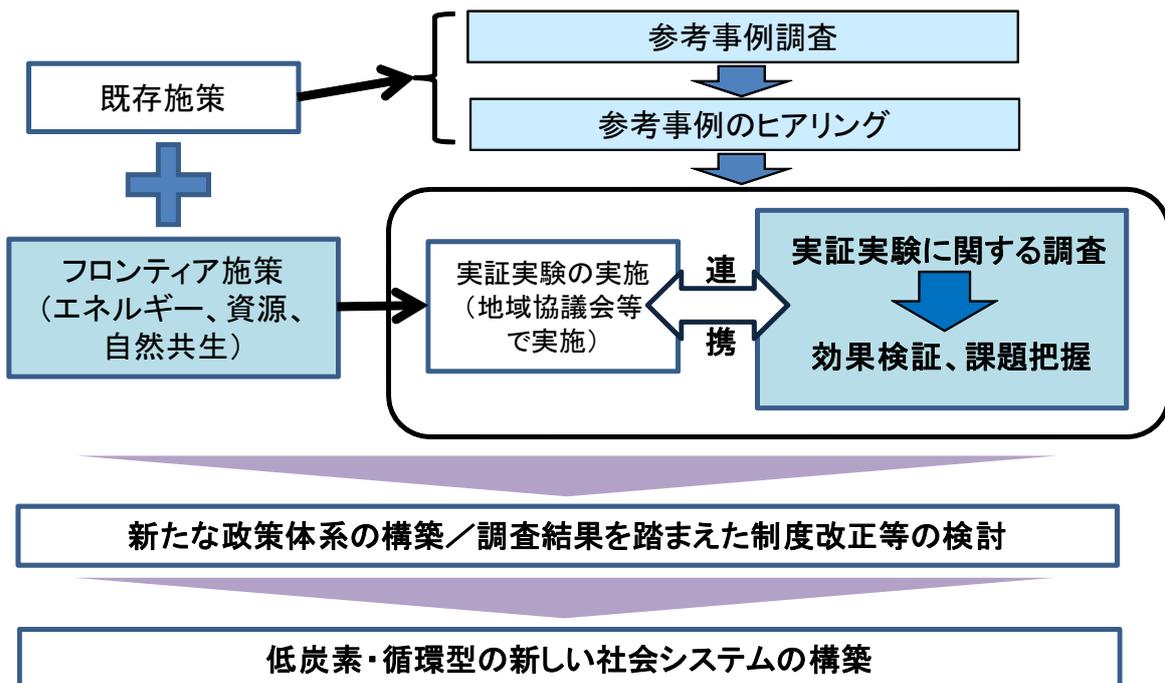
- ・ 気候変動問題や資源の枯渇など地球規模での環境制約の限界がますます明らかになる中で、低炭素・循環型社会の実現は、全ての政策分野の基本要件であり、持続可能で活力ある国土・地域づくりのため、国土交通行政における低炭素・循環型の新しい社会システムの構築を目指す。

<内 容>

- ・ 国土交通行政における低炭素・循環型社会の構築のための取組を促進するため、エネルギー、資源、自然共生の観点からの実証実験に対する調査を実施する。
- ・ 実証実験についての調査を行うとともに、効果検証、課題把握等を実施し、新たな政策体系の構築、調査結果を踏まえた制度改正等の検討を行う。

低炭素・循環型システムの構築

気候変動問題や資源の枯渇など地球規模での環境制約の限界がますます明らかになる中で、低炭素・循環型社会の実現は、全ての政策分野の基本要件であり、持続可能で活力ある国土・地域づくりに向けて、低炭素・循環型の社会システムの構築が必要



○ モーダルシフト等の推進【継続】

(物流政策課)

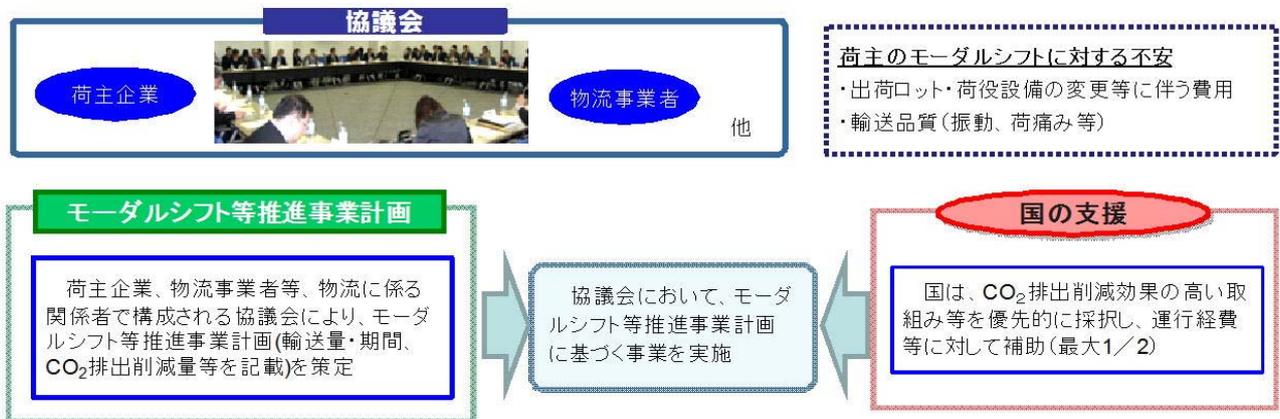
予算額 93百万円

- ・ 荷主企業、物流事業者等、物流に係る関係者の連携によるモーダルシフト等の推進を図る取組を支援する「モーダルシフト等推進事業」により、低炭素型の物流を推進する。

<内 容>

- ・ 荷主企業、物流事業者等、物流に係る関係者によって構成される協議会が行うモーダルシフト等推進事業計画に基づく事業に要する経費の一部を補助することにより、CO₂排出原単位の小さい輸送手段への転換を図るモーダルシフトを推進するとともに、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図る。

モーダルシフト等推進事業



目的・目標

<目的> モーダルシフト推進のための新規顧客開拓
 ・これにより、モーダルシフトに対する不安を解消
 ⇒ **モーダルシフトの推進**

<目標> モーダルシフト推進によるCO₂排出量削減
 目標値(2012年): 鉄道コンテナ 約36億トンキロ増送
 内航雑貨 約5億トンキロ増送
 (2010年比)



* モーダルシフト等推進事業には、幹線輸送における輸送ルートの集約化を含む。

* 平成24年度事業の対象経費については、海上輸送に係る被けん引自動車(シャーシ)導入経費を除く。

○ 建設リサイクルの推進【新規】

(公共事業企画調整課事業総括調整官)

予算額 8百万円

・天然資源の極めて少ない我が国が、持続的発展を続けていくためには循環型社会の構築は極めて重要である。なかでも産業廃棄物の約2割を占める建設廃棄物を排出する建設産業は、循環型社会の構築に当たり非常に重要な責務を担っている。そこで、国土交通省における建設リサイクル推進の基本的考え方、目標、具体的施策を定めた①現行「建設リサイクル推進計画2008」における政策課題、再資源化等率の目標達成にむけた技術的課題及び②次期建設リサイクル推進計画において新たに検討が必要な政策・技術的課題の検討を行う。

<内 容>

- ①コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊の再資源化の在り方に関する検討
- ②建設発生土、建設汚泥の総合的な有効利用に関する検討
- ③建設リサイクルの質を向上させるための検討
- ④建設混合廃棄物対策の検討

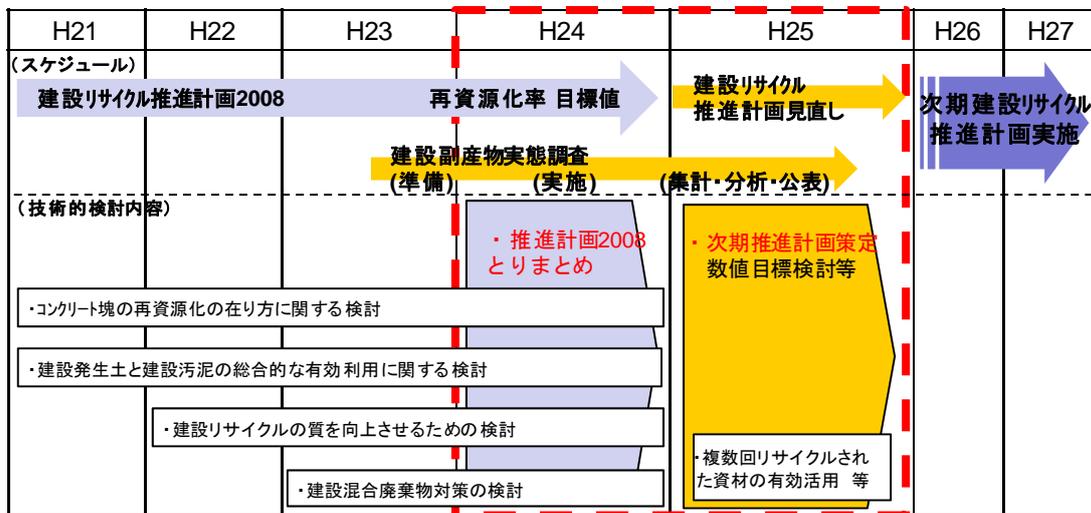


図 次期建設リサイクル推進計画策定に向けた流れ

表 (H20)建設副産物の再資源化等の状況

	平成20年度		平成24年度
	排出量 (万トン)	再資源化 (等)率	目標値 (※建設リサイクル 推進計画2008)
建設廃棄物全体	6,380	93.7%	94%以上
アスファルト・コンクリート塊	1,990	98.4%	98%以上
コンクリート塊	3,130	97.3%	98%以上
建設汚泥	450	85.1%	82%以上
建設混合廃棄物	270	9%削減	30%削減
建設発生木材	410	89.4%	95%以上
建設発生土	14,063 (万m ³)	78.6%	87%

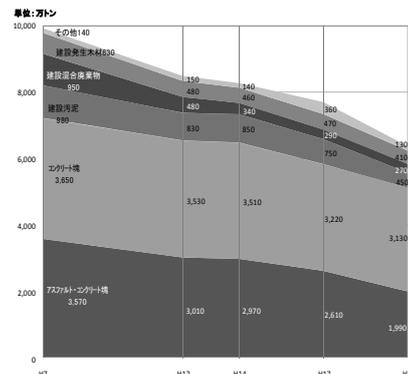


図 品目別建設廃棄物の排出量(経年)

○成長戦略の推進

○ 官民連携による成長戦略・震災復興の推進 【新規・継続】 (官民連携政策課)

予算額 768百万円

- ・ 厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の整備及び維持管理を着実にを行うため、PFI法改正によって新たに導入された公共施設等運営事業をはじめとする先進的なPPP(官民連携)/PFI事業に係る具体的な案件の形成等を推進する。また、東日本大震災による被災地の復興における官民連携手法の活用を促進する。

<内 容>

- ・ 「持続可能で活力ある国土・地域づくり（平成23年11月15日国土交通大臣発表）」に基づき、「公的部門への民間の資金・知見の取込み」を図るため、
①PPP/PFI事業による社会資本の整備・管理に向けた制度設計、運用上の課題等の調査
②先進的取組等に係る実証支援
を行い、PPP/PFIによる民間の知恵と資金の積極的な活用を推進することで、成長戦略の実行を加速する。
- ・ 東日本大震災からの復興の基本方針を踏まえ、民間の資金・ノウハウを活用したファンドやPPP（官民連携）/PFI等を活用した復興事業を実施する被災地の地方公共団体等を支援する。

厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の新規投資及び維持管理を着実に進めていくため、新たなPPP/PFI制度の構築を図るとともに、PPP/PFIの活用を推進する。

持続可能で活力ある国土・地域づくり (平成23年11月15日 国土交通大臣発表)

<新たな政策展開の方向性(抄)>

○公的部門への民間の資金・知見の取込み

- ・ 公共施設の運営・管理と周辺地域整備が一体となったPPP/PFIの推進
- ・ 官民連携による国際競争力強化のための基盤整備

【PFI事業例】羽田空港国際線地区における ターミナル等の整備・運営



インフラ整備や維持管理への民間資金・ノウハウの活用

国土交通省関連のPPP/PFI事業費について2020年までの合計で新たに2兆円実施する

> PPP/PFIを推進するための制度面の改善

民間の創意工夫を最大限に引き出して社会資本の新規投資や維持管理が実施される仕組みとなるよう、コンセッション方式(*)を新たに導入することを含めて、PPP/PFIに係る共通制度の改善を図る。

*コンセッション方式：施設の所有権を移転せず、民間事業者がインフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する方式

> PPP/PFIの重点分野とプロジェクトの実施

空港、港湾、鉄道、道路、下水道を重点分野として、自治体・企業から事業提案を募集し、具体的なプロジェクトを形成、実施する。

(国土交通省成長戦略より抜粋)

東日本大震災からの復興の基本方針(抜粋)

民間の資金・ノウハウを活用したファンドや官民連携(PPP)、PFIや土地信託手法による復興の促進、就学支援事業等に対する民間や個人からの自発的な資金援助の積極的活用等を図る。

○ 官民連携による海外プロジェクトの推進【継続】

(国際政策課・海外プロジェクト推進課)

予算額 1, 113百万円

- ・海外の旺盛なインフラ需要を取り込むため、なるべく早い段階から官民が連携して他国企業に対して競争できる体制を構築する必要がある。
- ・このため、官民連携による海外プロジェクトの実現に向けて、プロジェクト構想段階から受注・実施段階に至るまで、総合的・戦略的な支援・推進体制を整備し、具体的案件の受注を目指す。

<内 容>

- ・海外でのプロジェクト獲得のため、プロジェクトの構想段階からトップセールスを含むハイレベル協議や相手国要人の招聘、セミナーの開催等を効果的・機動的に実施しつつ、新幹線や道路橋等における耐震性等、東日本大震災においても評価を高めた我が国の防災・減災技術等を活用し、案件の発掘・形成を国の役割が求められる分野において促進する。
- ・また、日本の技術・システムが海外市場における競争力を発揮し、我が国企業の海外プロジェクトの受注獲得に繋げていくための環境整備として、日本の技術・規格の国際標準化やプロジェクト対象国におけるスタンダードの獲得を推進する。

トップセールス、案件形成	日本規格のスタンダード化	資金調達等による支援
<p>政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスの展開や案件形成等を更に推進</p> <ul style="list-style-type: none">▶ トップセールスを含む相手国政府とのハイレベル協議やシンポジウムの開催、相手国要人・政府行政官の招聘、セミナーの開催等の実施▶ 東日本大震災においても評価を高めた我が国の防災・減災技術等を活用し、我が国企業の海外進出を促進するため、構想段階から官民連携による案件形成・コンソーシアム形成等の支援や官民による海外PPP協議会の開催等を国の役割が求められる分野において実施 <p>等</p>	<p>我が国の優れた技術・システムの国際標準化や相手国でのスタンダード獲得に向けた取組を強化</p> <ul style="list-style-type: none">▶ 国際機関・標準化団体へ積極的な参画、我が国提案への賛同国増加に向けた働きかけ強化▶ セミナー・研修開催、専門家派遣等を通じた日本規格の理解・普及促進 <p>等</p>	<p>資金調達、相談窓口の設置等により我が国企業の海外展開を支援</p> <ul style="list-style-type: none">▶ JBIC(国際協力銀行)の投資金融等による融資、NEXI(日本貿易保険)による責務保証等をアレンジ <p>2010年 先進国向け投資金融の対象に高速鉄道、都市鉄道、水分野等を追加</p> <p>2011年 先進国向け輸出金融(高速鉄道、都市鉄道、水分野等)を追加</p> <ul style="list-style-type: none">▶ 民間企業からのトラブル相談窓口として「海外建設ホットライン」の設置や事業監理セミナー等を実施 <p>等</p>

○ 海洋基本計画等に基づく海洋政策の推進【継続】

(海洋政策課)

予算額 12百万円

- ・平成20年3月に閣議決定された海洋基本計画を踏まえ、同計画の下で国土交通省の所管に関連する海洋施策を推進することが重要である。このため、海洋の総合的管理の実現に向けて取り組むとともに、海洋環境に関する国際連携の取り組み等を推進し、海洋・沿岸域環境の保全等を図る。

<内 容>

- ・海事に関する国連機関であるIMOで採択された、船舶のバラスト水を通じて外来性有害水生生物の移動により発生する環境及び資源等への危険性を防ぐことを目的とした「バラスト水管理条約」が発効した場合に備え、同条約の国内取り入れに向けた調査・検討を行う。
- ・海洋再生可能エネルギーの推進など、海洋空間の有効活用を推進する観点から、適正な海洋管理を行うために必要な海洋管理のあり方について検討を行う。

バラスト水管理条約の国内取り入れに向けた調査・検討

概 要

○バラスト水を介した生物の越境移動の対策のため、バラスト水管理条約が採択された。条約では、バラスト水管理の手法として、水深200m以上かつ陸地から200海里以上離れた海域でのバラスト水交換が規定されているが、規定に適合しない、主に狭隘海域においても、隣接国と協議の上バラスト水の交換海域を設定できることとされている。

○バラスト水管理条約は、30ヶ国以上かつその商船船腹量の総トン数合計が世界全体の35%以上となる国が締約した日から12ヶ月後に発効することとなっているが、発効要件の充足(2011年9月13日現在:締約国は29ヶ国、合計船腹量は約27%)が迫ってきており、同条約の国内取り入れに向けた調査・検討を行う必要がある。

○バラスト水

バラスト水とは、船舶が空荷の時などに、船体を安定させるため『おもし』として積載される海水で、主に貨物を陸揚げする港で取り入れ、反対に貨物を積載する港において排出される。



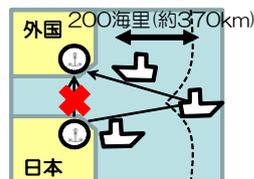
満載状態のタンカー



空荷状態のタンカー

○バラスト水交換海域のイメージ

●交換海域無し



近くの外国港に入港する場合でも、沖合まで一度出て、バラスト水を交換してからでなければ入港できない。

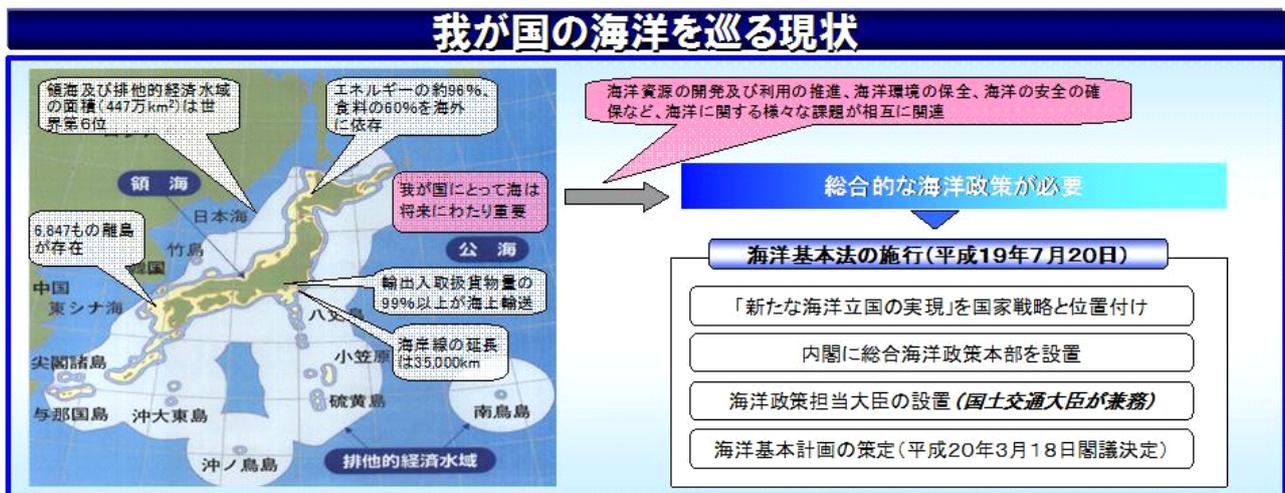
●交換海域有り



航路から大きく逸脱することなく外国に入港できる。

海洋立国の推進

- 平成20年3月に閣議決定された海洋基本計画において、海上輸送の確保、海洋産業の振興、海洋環境の保全、海洋の安全の確保、排他的経済水域等の開発等の推進、離島の保全など、国土交通省の取り組むべき海洋政策が多岐にわたり盛り込まれた。その後の東日本大震災をはじめとする環境の変化を踏まえつつ、海洋政策を中長期的展望に立って着実かつ積極的に推進し、四面環海の我が国における新たな海洋立国を実現する。



国土交通省の海洋に関する主要施策

海洋の開発及び利用と海洋環境の保全との調和

- 海洋環境イニシアティブ
(革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発、代替エネルギー船舶に関する総合対策等)
- 海洋に流入する汚濁負荷の下水道による削減

海洋の安全の確保

- 海運の安全確保対策等
- 海上保安庁の執行体制の強化
- 東日本大震災の教訓を踏まえた防災体制の強化
- 安全・安心で効率的な海上交通の実現
- 海上・沿岸の災害対策の強化

海洋に関する国際的協調

- マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策
- ソマリア・アデン湾における海賊対策

海洋産業の健全な発展

- 船員雇用促進対策
- 国際コンテナ戦略港湾における総合的な対策
- 国際バルク戦略港湾における総合的な対策
- 内航海運・フェリーの競争力強化
- 造船産業の国際競争力強化
(官民連携による海外交通プロジェクトの推進(船舶海洋分野)等)

海洋の総合的管理

- 海洋権益を保全するための海洋調査等の推進
- 排他的経済水域等の根拠となる低潮線の保全
- 遠隔離島における活動拠点の整備
- 沖ノ鳥島の管理・保全の充実と利活用策の検討
- 離島航路の確保・維持等による地域交通の活性化

○国民生活の安全・安心の確保

○ バリアフリー法に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の推進 【継続】 (安心生活政策課)

予算額 39百万円

- ・高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できるユニバーサルデザインの考え方を踏まえた**バリアフリー社会を実現**するため、建築物や公共交通機関などのバリアフリー化や、地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進するなど、バリアフリー施策を総合的に展開することを目的とした「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法：平成18年12月施行）の着実な施行のため、平成23年度以降の新たな整備目標の達成に向けた取組をはじめ、バリアフリー施策の展開を図る。

<内 容>

- ・バリアフリー法の普及促進や新たな施策展開を図るための施策として、**バリアフリー基準の見直し等による制度の段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）**を図るほか、市町村による**基本構想の作成の促進**、「**心のバリアフリー**」社会の実現のための**施策の実施等**、一層のバリアフリー化の推進を図る。

バリアフリー法に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の推進

1. 施設設置管理者の講ずべき措置

施設の新設等に際し、バリアフリー基準への適合を義務づけ。また、関係者ととも検討を加え、制度の段階的・継続的な発展を図る（スパイラルアップ）。

【スパイラルアップのための施策】

- バリアフリー化基準適合義務に関する調査・検討
- 公共交通機関や建築物等の利用における弱視者・色覚障害者の安全性・利便性に関する調査研究
- 災害時・緊急時の情報提供・避難経路のあり方に関する調査研究
- バリアフリーネットワーク会議

2. 基本構想制度の充実

バリアフリーに係る事業の重点的かつ一体的な推進のため、市町村は一定の区域内を重点整備地区として位置付け、面的なバリアフリー化の整備のための「基本構想」を作成する。

【基本構想作成促進施策】

- バリアフリープロモーター派遣

3. 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、障害者等の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力していく「心のバリアフリー」を推進する。

【心のバリアフリーの促進】

- バリアフリー教室の開催
- バリアフリーリーダー認定・育成

ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー社会の実現

○ 公共交通における事故発生時の被害者等支援のための施策の実施
【新規】 (安心生活政策課)

予算額 6百万円

- 航空事故、鉄道事故、船舶事故等による被害者・家族等への支援については、総合的な施策を推進するために必要な措置を検討するよう、国土交通省設置法等の一部改正法案に対する附帯決議（H20 常会）等において求められていたところ。これを受けて、平成 21 年度から、御遺族代表、有識者等からなる検討会を開催し、平成 23 年 6 月、国土交通省の役割、活動の在り方等を取りまとめたところ。これらを踏まえ、被害者等支援の具体的な実施のための体制整備等を行う。

<内 容>

- 被害者等に寄り添った具体的な支援を実施するため、国土交通省における体制づくりを進め、支援に当たる国土交通省職員に対する教育訓練の際に使用する行動マニュアルの作成に当たり、精神医療の専門家や過去の事故の被害者等による検討会を開催する。
- 被害者等支援や関係者との連携の強化を図るため、必要なネットワークづくりを進めることとし、海外の支援機関、被害者団体、有識者等、公共交通事業者、行政からなる「公共交通事故被害者等支援国際セミナー（仮称）」や、心のケアの専門家など被害者等の支援に当たる実務者等と連絡会議を開催する。

公共交通事故に係る被害者等支援について

経緯

- 事故状況や事故原因に関する情報提供や心のケアなどの被害者・家族支援のあり方を国としても検討して欲しいとの航空事故、鉄道事故の被害者・御遺族の方々からの継続的な要請
- 運輸安全委員会の設置等を内容とする国土交通省設置法等の一部改正法案・附帯決議（H20通常国会）
「航空事故、鉄道事故又は船舶事故の被害者等に対する支援の重要性にかんがみ、これまでの事故に関する経験や知見を生かし、関係行政機関等の密接な連携の下、総合的な施策の推進のために必要な措置を検討すること」

被害者団体、有識者等をメンバーとする「公共交通における事故による被害者等への支援のあり方検討会」（座長：富田信穂常磐大学大学院教授）を開催（平成21・22年度予算事業）

○平成21年度

被害者等の支援ニーズの調査やNTSB(米国国家運輸安全委員会)等諸外国の被害者支援の取組みの調査を実施

○平成22年度

支援の内容や関係機関の役割分担のあり方、被害者等への一元的な窓口機能のあり方、そのために必要とされる制度のあり方などを検討

検討会まとめ(平成23年6月3日)

1 国の役割の明確化、関係機関との連携協力を実施するための措置

- 被害者等支援について、事故を起こした交通事業者だけに担わせるのではなく、国の役割を明確化。特に、縦割りによる消極的な押し付け合いの弊害を除去するため、
- 交通安全対策基本法に基づく交通安全計画において、公共交通による事故の被害者等支援についての国土交通省の役割を明記。
- 事故発生時における現場の対応を規定する災害対策基本法に基づく防災計画において、現場での活動内容、関係機関との連携協力を新たに規定。

2 交通事業者が行う事故の被害者等に対する支援の事前の措置

- これまで航空事業者等一部の事業者に止まっている家族等支援の自主計画の事前措置を段階的に拡大。
→ 国際民間航空機関(ICA0)の定めるガイダンス等を基に、計画作成のためのガイドラインを国土交通省で策定し、交通事業者の自主的な取組を促進
→ 航空事業者以外の鉄道、海運等について、その業態を踏まえて段階的拡大を引き続き検討

3 組織・体制の整備

- 公共交通による事故の被害者等に対する支援を確保するための常設の窓口機能を果たす組織を総合政策局に設置。
- この組織を核として、全国的に具体的な活動が行える体制を整備。
→ 本省、地方運輸局等において支援を担当する職員を予め指名し、事案に応じて一体となって活動。そのために必要なマニュアル作成、教育研修、訓練等を実施。

○ ユニバーサル社会に対応した高齢者、障がい者等の歩行者移動支援の推進 【継続】

(参事官(総合交通体系))

予算額 59百万円

- ・ユニバーサル社会に向けて、高齢者や障がい者をはじめ、誰もが積極的に活動できるバリアフリー環境の構築をソフト施策の面から推進することが重要。
- ・バリアフリー経路案内及びハザードマップとの連携等にも活用できる ICT (情報通信技術) による歩行者移動支援の推進が必要とされている。

<内 容>

- ・現地での先駆的な実証実験事業等得られた知見を反映させることにより歩行者移動支援サービスの効率的な維持更新、民間と公共のコストの負担ルールなどの課題と方向性を検討する。
- ・また、あわせて歩行者移動支援サービスの普及促進に向け、バリアフリー法に基づく重点整備地区設定市区町村等が容易に導入の検討を行うためのガイドライン案の作成などを進める。

【歩行者移動支援サービスの概要】



○ 運輸安全マネジメント制度の推進【継続】

(運輸安全監理官)

予算額 36百万円

- ・国民の日常生活を支え、ひとたび事故等が起きれば大きな被害が生じる公共交通等の一層の安全を確保するため、運輸事業者による社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を図る運輸安全マネジメント制度を推進する。

<内 容>

- ・運輸事業者の安全管理体制の構築・改善を図るため、国がその構築状況を評価・助言する運輸安全マネジメント評価を強力に推進する。
- ・また、運輸安全マネジメント制度の本格化による知見の集積を踏まえ、運輸事業者が事故防止に取り組むための環境の整備を図る。

運輸安全マネジメント制度の推進

経緯

平成17年に入ってヒューマンエラーが原因と見られる事故等が多発(JR西日本福知山線脱線事故等)

鉄道

自動車

海運

航空

- > 経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築が必要
- > 事業者の自立的・積極的な取組を、国が定期的・継続的にきめ細かく確認・評価することが必要

- > 運輸安全一括法の制定(平成18年3月31日公布)
- > 官房新組織設立(平成18年度～)

平成18年10月1日～
運輸安全マネジメント制度の導入

○ 運輸安全マネジメント評価実施状況

	鉄道	自動車	海運	航空	計
対象事業者数 (H23.4月)	750	345	4,348	67	5,510
評価実施回数 (H23.9月末)	783	552	2,991	85	4,411

○ 運輸安全マネジメント制度の成果

全体的に見て、経営トップのリーダーシップの下、会社全体が一丸となった安全管理のための仕組みが概ね構築・運用・改善されている。
また、評価を受けた事業者に対するアンケートにおいて、
①9割以上の事業者より、運輸安全マネジメント制度が自社の安全確保のために有効である。
②9割以上の事業者より、制度導入後、自社の輸送の安全に係る取組について、変化、改善又は充実した点がある。
との回答を得ているところ。

○ 大規模災害に迅速に対応可能な無人化施工技術の推進 【新規】
 (公共事業企画調整課)

予算額 12百万円

- ・ 近年、集中豪雨や地震等に伴う土石流、地すべり、がけ崩れ等の土砂災害が年平均で約 1,000 件以上発生しており、多大な被害が発生している。
- ・ 二次災害の危険性から有人施工が困難な現場において、安全確保に極めて有効な手段となる無人化施工技術を活用することで、迅速な復旧活動を実現できる。

※無人化施工技術：ラジコン装置等を取り付けた建設機械を遠隔地から操作し、危険区域に人が立ち入らずに施工する技術

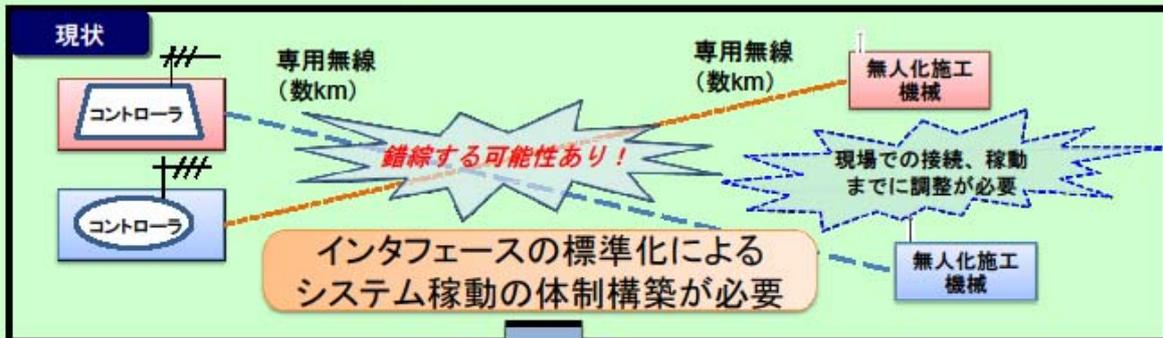
<内 容>

- ・ 遠隔操作式建設機械を迅速に災害現場に集めて稼働させるため、国が保有する通信や映像伝送等のシステムに、国や民間保有の遠隔操作式建設機械が接続できるように接続仕様（インタフェース）の標準化を行い、無人化施工システム構築までの時間を短縮し、迅速な災害復旧活動を実現する。

大規模災害に迅速に対応可能な無人化施工技術の推進

無人化施工機械の運用課題

- ◆災害現場に集めた重機の無人化システムへの接続に時間がかかり復旧に支障
- ◆今後の災害発生時における迅速な運用体制整備として接続仕様の統一が必要



接続仕様を標準化した無人化施工システム

システムの構築や調整期間が短縮可能

