

II. 安全と安心の確保

4 社会資本の適確な維持管理・更新

概要

社会資本の適確な長寿命化・老朽化対策を推進するため、施設の実態を踏まえたより精度の高い維持管理・更新費用の推計方法や、社会構造の変化に対応した新たな維持管理・更新の実施方策に関する施設横断的な検討を行う。

社会資本の老朽化

・我が国においては高度経済成長時代に集中投資した社会資本の老朽化の進行が見込まれる。

課題

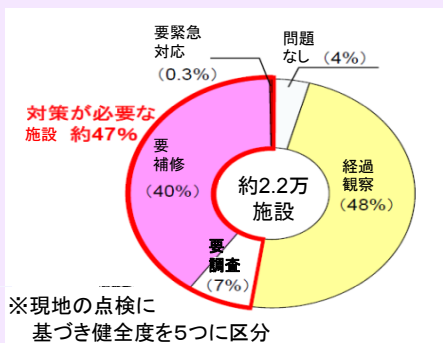
厳しい財政状況

・厳しい財政状況の中で、社会資本の計画的な長寿命化・老朽化対策の推進が必要。

解決に向けて
適確な維持管理・更新の実施が必要

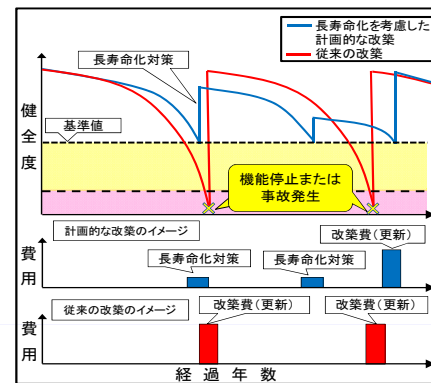
実態を踏まえた維持管理・更新費用の推計方法に関する検討

簡便な調査により得られるデータから、分野横断的に主な社会資本の実態を把握



施設の点検結果(イメージ)

施設の実態も踏まえた効率的な維持管理・更新費用の推計手法を検討



予防保全のイメージ

社会構造の変化に対応した新たな維持管理・更新の実施方策の検討

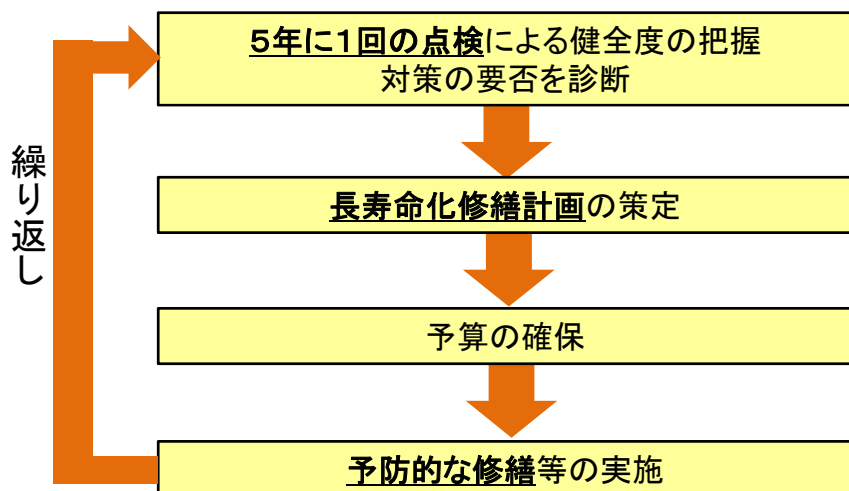
新たな維持管理・更新の実施方策の構築に向けて、先進事例の各分野への展開可能性や制度的・技術的課題と解決方策について検討

実施方策のイメージ(例)

- ・施設の転用・用途変更
- ・イノベーション(技術開発)
- ・維持管理における民間活用 等

長寿命化計画の策定及びそれに基づく対策の実施(道路橋の戦略的な維持・管理)

老朽化する道路橋の増大に対応するため、定期的な点検に基づく修繕計画の策定により、従来の事後的な修繕及び架替から、予防的な修繕及び計画的な架替へ転換し、道路橋の戦略的な維持管理を推進



▲橋梁点検車による点検



▲床版の打ち換え

道路における大型車両の利用適正化

道路構造物の長寿命化を図り、損傷を抑えるためには、管理者のみならず利用者側からも、ルール遵守などの適正利用の取組みが必要



▲現地取締り

特殊車両通行許可手続きの迅速化、事業者等への適正利用の啓発、違反者への指導の徹底

都市高速の長寿命化、修繕、更新等の検討

(首都高速の事例)

- 首都高速は、東京五輪に合わせて緊急的に整備されてから既に半世紀近くが経過し、老朽化が進展
- 現在の首都高速は、複雑な分合流、急カーブなど厳しい線形となっており、安全な高速走行に課題があり、また、高架が都市景観を阻害
- 民間の活力を取り入れ、単なる老朽化した首都高速の更新にとどまらない「世界都市・東京」にふさわしい再生を検討



▲走行車線間に橋脚が立つ亀井橋



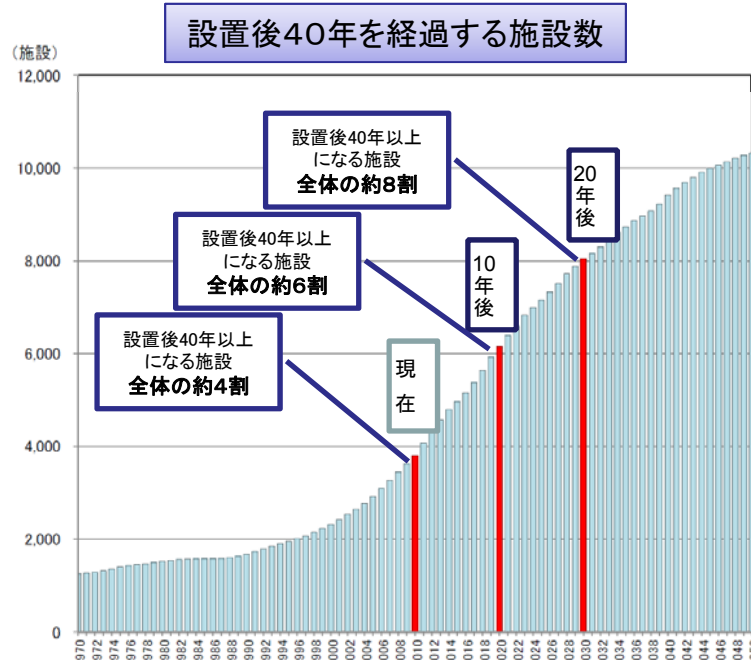
▲上空を首都高速に覆われた日本橋

既存施設が機能発揮するよう、コスト縮減に努めつつ適切な維持管理を行うとともに、既存ストックの長寿命化対策等の戦略的維持管理を進める。

- ・ 施設の高齢化が進んでいる中、ライフサイクルコスト縮減の観点から効率的な維持管理に取り組む。
- ・ 機器毎の健全度等を点検・把握し、施設機能への影響等を加味して保全する等の長寿命化対策等の戦略的維持管理を進める。

◆ 10年後には設置後40年経過する施設が全体の約6割に達する見込み。

2010年時点で設置後40年を経過した施設数※1: 3,796箇所
(全体対施設数※2の約4割に相当)



【対象施設】 直轄管理区間に設置された水閘門、樋門、揚・排水機場、堰などの河川管理施設 (以下「施設」という。) ※護岸等を除く

※上記グラフには、今後設置される施設は含んでいない。

※1: 1970年度以前に設置された施設数 (設置年が不明な施設は1970年以前に設置されたものとして整理)

※2: 2010年度末時点の施設数全体 (10,326施設)

◆ 著しく劣化した河川管理施設の状況

老朽化した水門のゲート



老朽化した排水機場の逆流防止弁



老朽化した樋門の門柱



老朽化した排水ポンプのインペラ

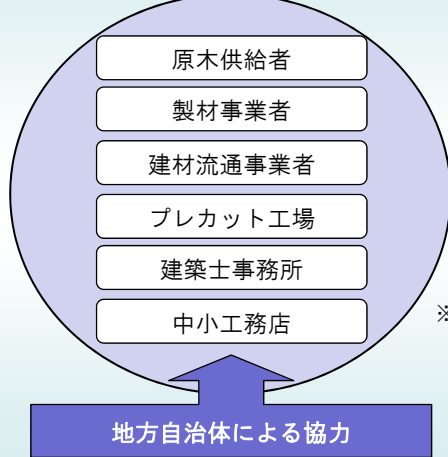


III. 経済活性化

5 住宅・不動産、観光等の分野における消費・投資の拡大

前提条件

関連地域産業の連携による住宅生産体制*



※ 地域材や住宅生産技術が共通である地域毎の協議会、NPO等のグループを想定

生産する住宅像の明確化

地域材を活用し、地域の気候・風土にあった「地域型住宅」の具体像、共通ルール

- 地域の気候・風土、街なみ景観等の特徴
- 地域材の特徴、地域材供給の現状
- 「地域型住宅」の具体像
- 地域型住宅の規格・仕様に関する共通ルール
- 地域材の供給・加工・利用に関する共通ルール
- 積算、資材調達、施工に関する共通ルール
- 地域型住宅の維持管理に関する共通ルール

地域型住宅のブランド化に向けて

具体的取組、役割分担

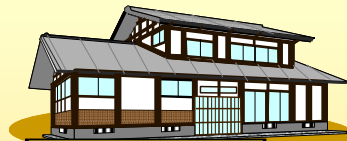
- 信頼性確保
- 維持管理
- 普及促進
- 技術継承
- 新技術導入
- 資源循環利用
- 災害時の応急仮設住宅供給体制

補助内容

1戸当たり建設費の1割以内かつ100万円を限度に補助

1戸当たり上記に加えて、20万円を限度に補助

支援



長期優良住宅

中小住宅生産者により供給される木造住宅

支援



地域材

持続可能な森林経営に資する地域材の活用(※)

- 当該事業に取り組もうとするグループから、「『地域型住宅』生産の共通ルール」等に関する提案を募集し、学識経験者からなる評価委員会による評価結果を踏まえ、優れた提案について、これら提案内容に基づく活動を行うことを要件として国土交通省が採択を行う。
- 採択されたグループ内の中小工務店が、上記の地域毎の住宅生産システムの共通ルールに基づいて木造の長期優良住宅の建設を行う場合に、当該建設にかかる費用の一部について補助を行う。

(※)柱・梁・桁・土台の過半において、都道府県の認証制度などにより産地証明等がなされている木材を使用

効果

地域の中小工務店による住宅に関する消費者の信頼性の向上

地域の中小工務店による住宅の供給を通じた地域経済の活性化

地域の住文化の継承及び街なみの整備

木材自給率の向上による森林104林業の再生

2020年までに中古住宅流通市場・リフォーム市場を20兆円まで倍増させるため、中古住宅の取得やリフォームの実施に関して、消費者にとって安心して魅力的なサービスが提供される市場環境の整備等を進める。

安心して魅力的な中古住宅流通・リフォームの提供

【中古住宅流通・リフォーム市場活性化事業】

- 現行市場の隘路を打開し、消費者にとって安心して魅力的な中古住宅やリフォーム等のサービスの提供を促進するため、消費者ニーズを踏まえた情報提供の取組みや、関係事業者による連携・体制整備の取組みなど、中古住宅・リフォームトータルプランの実現に資する取組みに対して支援を行う。

消費者支援制度の充実

【住宅リフォーム市場環境整備事業】

- リフォーム工事や中古住宅の売買に関するトラブルに対する消費者の不安を解消するため、相談体制の強化や消費者支援制度等の周知・普及等の取組みを支援する。

【中古住宅流通・リフォーム市場に係る消費者支援制度】

- ・リフォーム瑕疵保険、既存住宅売買瑕疵保険
- ・無料見積チェック制度
- ・無料専門家(弁護士+建築士)相談

など



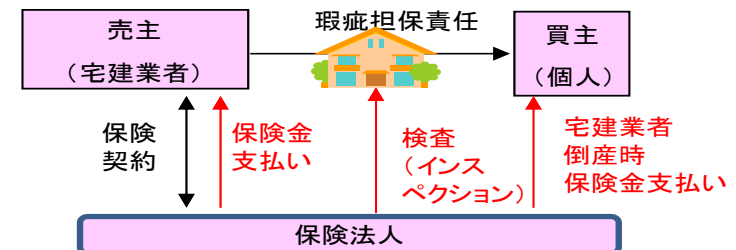
既存住宅に係る瑕疵担保責任保険の普及促進

【既存住宅等に対応した住宅瑕疵担保責任保険の提供体制の整備事業】

- 既存住宅売買瑕疵保険における保証範囲の拡大(シロアリ被害の追加など)等の消費者ニーズに対応した保険商品の充実のための検査技術の導入・実用化等に対する支援を行う。

【既存住宅売買瑕疵保険商品イメージ】(H22年提供開始)

例: 売り主が宅建業者の場合



現状の課題

不動産情報の整備

- ・建物の耐震性能・省エネ性能が判らない
- ・修繕等の履歴情報が判らない
- ・消費者・事業者が不動産取引に当たって必要な情報が分散している

不動産業の多様化・高度化

- ・購入しようとする中古住宅について価格の妥当性が判らない
- ・築後20～25年程度で建物部分の査定価格がゼロに近くなりリフォームしても担保価値に反映されない

- ・消費者がインスペクション(建物検査)やリフォームの実施を望んでも、宅建業者等から適切な助言・提案を受けられない
- ・高齢者等が住み替えたくてもどうすればよいか分からない

講じるべき施策

消費者にとって必要な情報の整備・提供の充実

不動産に係る情報ストック整備の基本構想の策定(消費者・事業者のために収集・整備が必要な情報項目、分散している情報の一元的な集約方法、市場流通時の物件情報の充実等の調査・研究)

新たな建物評価手法の構築・普及

建物評価手法の見直し(一律に築年数を基準とした建物評価の見直し、リフォーム・改修等の査定への反映)と金融機関など取引関係者への普及

先進的な不動産流通ビジネスモデルの育成・支援と成功事例の普及

- ①事業者間連携による中古住宅の取得におけるワンストップサービス提供の促進
- ②定期借家制度等の活用による住み替え支援、ストックの再生、住まいに関する多様な提案

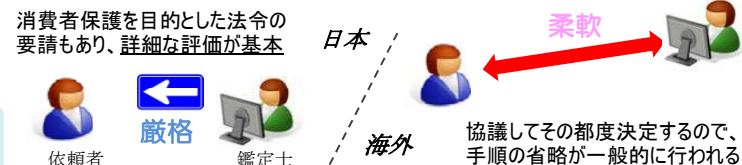
現状と課題

課題①

不動産市場の国際化への対応

- 国際標準となりつつあるIVS(国際評価基準)と日本の不動産鑑定評価基準の考え方に相違点があることから、国際的な投資を行う者にとって分かりづらい。
- 海外投資不動産鑑定評価ガイドラインでは、Jリート等に組み入れる海外投資不動産の鑑定評価を行う際の手順等について規定しているが、近年の不動産市場の国際化の進展等に対応できていないという指摘がある。

評価基準における考え方の相違 — 手順の相違の例



国際的な投資を行う場合に混乱が生じる

課題②

新たな建物評価のニーズへの対応

- 近年、民間における土地・建物一体の不動産の評価のニーズが高まっているほか、中古住宅の流通市場の活性化といった新たな政策的要請も存在することから、建物の評価手法の充実が必要となっている。

* 日本再生戦略において、不動産流通市場の活性化を目的とした「建物評価手法の見直し」や「Jリートによる海外不動産取得を促進する環境整備のための措置の実施」が位置付けられている。

調査・検討事項

IVSと日本の基準の整合化に向けた検討作業、海外投資不動産鑑定評価ガイドライン充実の検討作業、建物の鑑定評価に係る課題の整理等を実施し、鑑定評価手法の充実に向けた検討を行う。

不動産鑑定評価基準等の見直し・充実

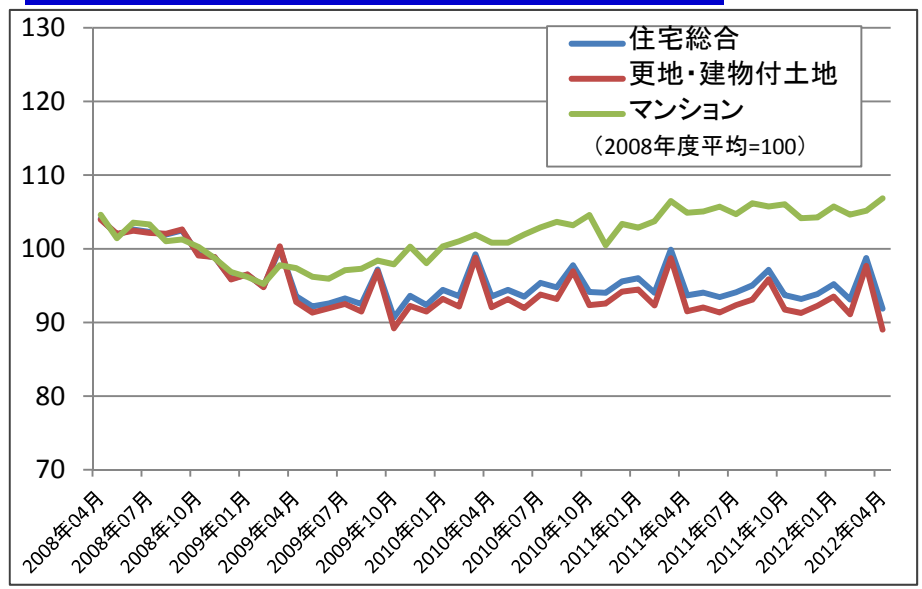
期待される効果

日本経済の活性化

- 国際的な不動産投資の拡大
- これまで活用されてこなかった中古住宅等のストックの有効活用(流通活性化)の実現

不動産投資・流通市場の活性化、不動産価格のマクロ経済への影響の適切な把握等のため、国際指針に基づき、精度・速報性に優れた不動産価格指数を整備する。

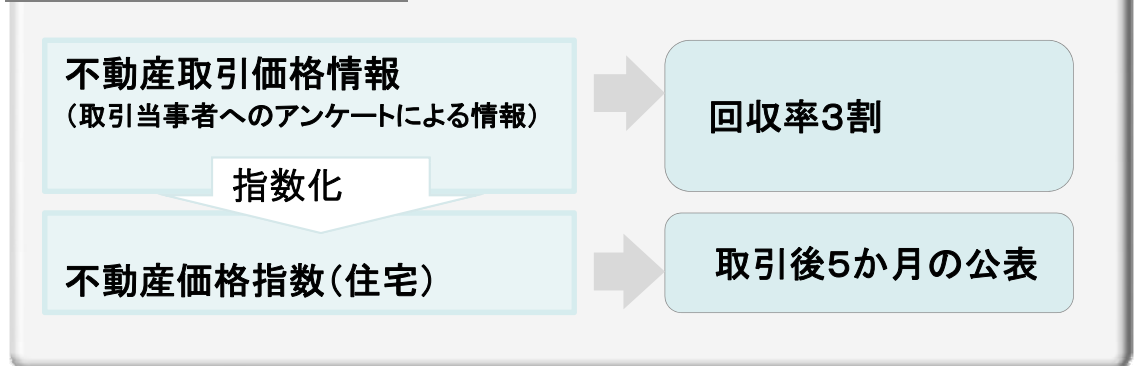
不動産価格指数の整備



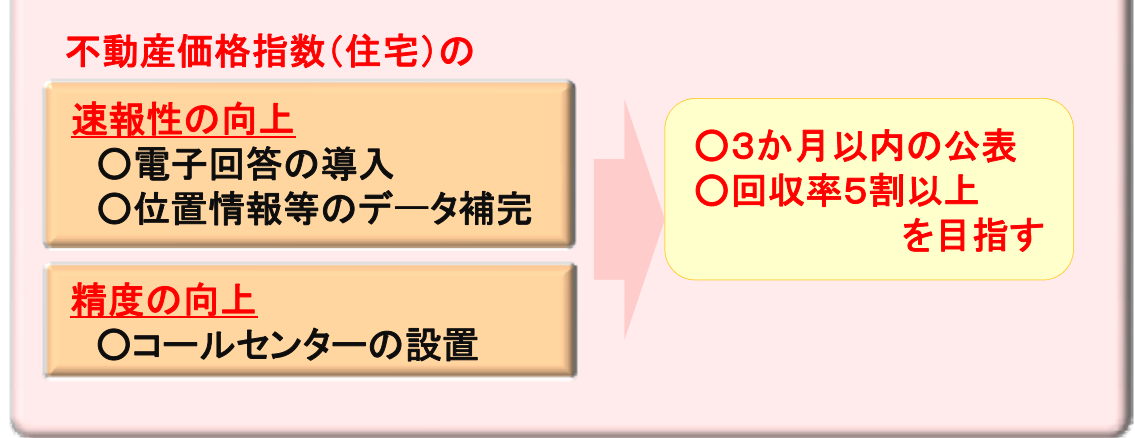
不動産価格指数(住宅) - 全国

- 不動産市場の透明性の向上により、不動産投資・取引の活性化。
- 市場の過熱や冷え込みを把握し、適切な土地政策等に寄与。

現状

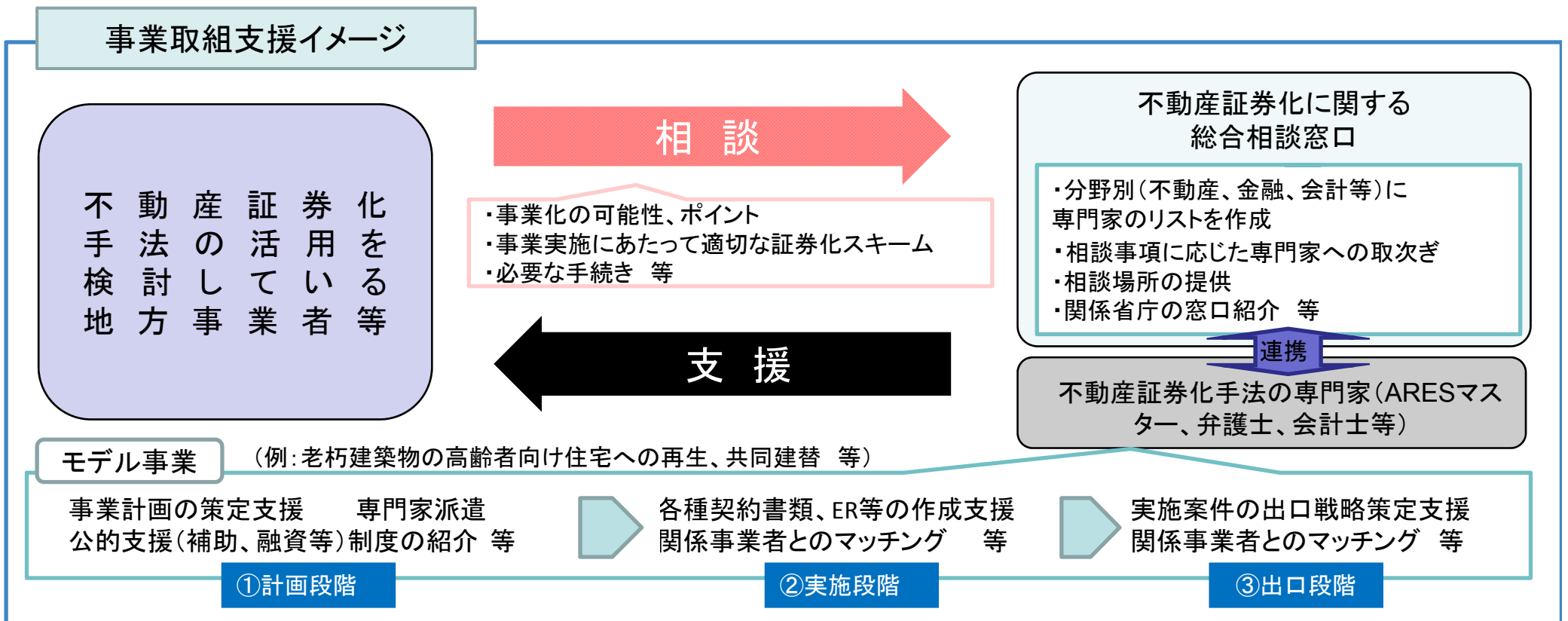


改善



この他、不動産価格指数(商業用不動産)の整備等についても検討

不動産証券化の活用により老朽化・遊休化した不動産の再生を行う地方事業者等のための総合相談窓口を設置するとともに、モデル性の高い証券化事業に対する支援を行うなど、不動産証券化を活用した地域活性化の支援体制を構築する。



特例事業者(仮称)が営む不動産特定共同事業において取得する不動産に係る特例措置の創設(登録免許税・不動産取得税)

<要望の内容>

特例事業者(仮称)^(※)が営む不動産特定共同事業において取得する不動産に係る特例措置を創設する。

- 登録免許税 : **税率 13/1000 (移転登記)**
2/1000 (保存登記)
- 不動産取得税 : **課税標準の3/5控除**

(※)「不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案」により届出によって事業が可能となる特別目的会社(SPC)

<政策目的・必要性>

建築物の耐震化や民間施設の整備など都市機能の更新に民間資金を導入するため、不動産特定共同事業に倒産隔離の仕組みを新たに導入。

特別目的会社(SPC)である特例事業者を活用した不動産の再生が促進されることで、

- ①民間資金を活用した耐震改修・建替え、介護施設の整備、地方案件等の進展による**優良な都市ストックの形成、地域経済の活性化**
- ②不動産取引の活性化による**資産デフレの防止**

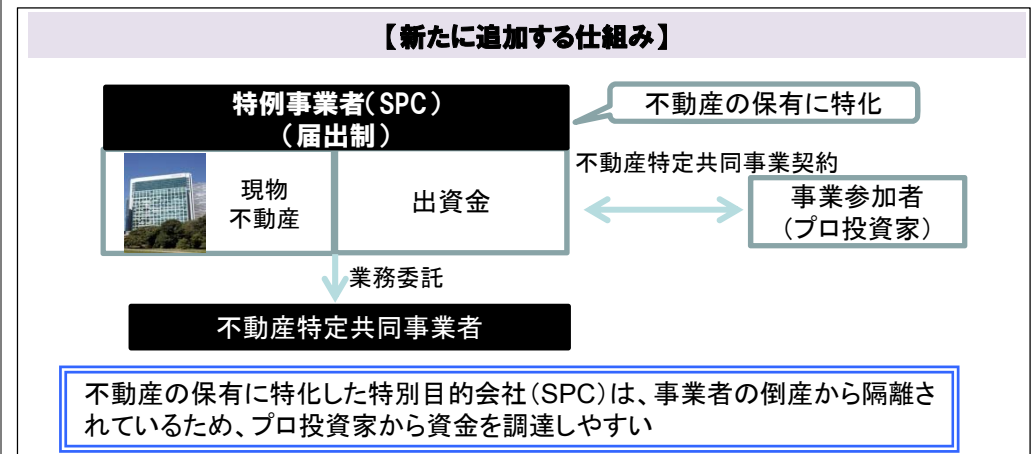
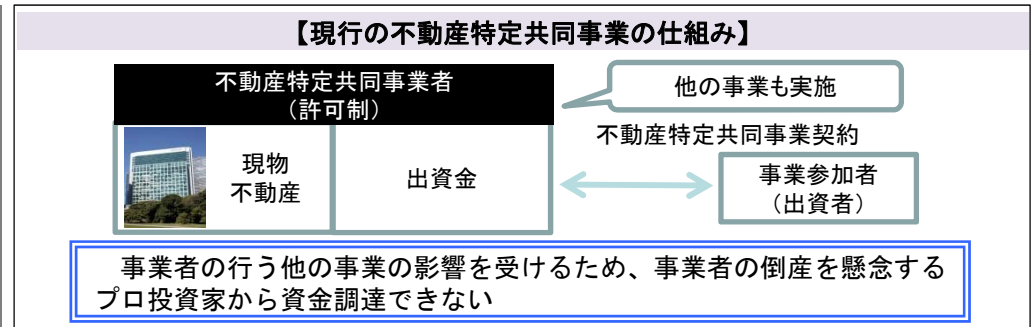
を図る。

また、不動産証券化の推進により約1,500兆円とされる個人金融資産を不動産市場に振り向ける。

<政策目標>

不動産証券化実績累計総額
51兆円(H23年度実績) → 75兆円(H28年度目標)

<不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案(概要)>



【活用イメージ】老朽商業施設をSPCが取得して、介護施設に再生

介護施設整備への強いニーズが存在

SPCが土地・建物を取得して、介護施設に再生

外壁を取り払って窓とベランダを整備

外壁を取り払って窓とベランダを整備

空調を完備したゆとりある中廊下

Jリート・特定目的会社が取得する不動産に係る特例措置の延長 (登録免許税・不動産取得税)

<要望の内容>

Jリート等が不動産を取得する場合における不動産流通税の特例措置を延長する。

- 登録免許税：**税率 13 / 1000**
 本則：税率 20 / 1000
 土地取引に係る特例措置：税率 15 / 1000
- 不動産取得税：**課税標準の 3 / 5 を控除**

※Jリート等：Jリート・特定目的会社(SPC)・投資信託

<政策目的・必要性>

Jリート等による不動産証券化を推進し、豊富な民間資金によりJリート等による不動産の取得・その後の長期間に渡る適切な維持管理・バリューアップ等が促進されることで

- ①優良な**都市ストックの形成・維持**、開発の促進等による**地域経済の活性化**
- ②政府としてデフレ認識が引き続き示されている中、Jリート等が有力な買い手として、透明性の高い適正価格で取引を行うことによる**資産デフレの防止**

を図る。

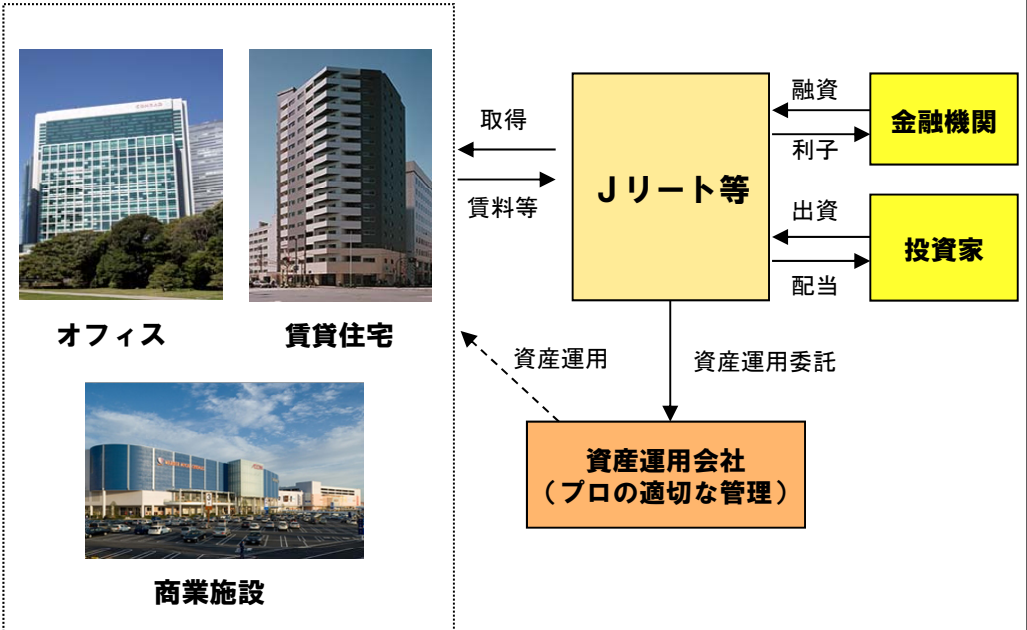
また、不動産証券化の推進により約1,500兆円と言われる個人金融資産を不動産市場に振り向ける。

<政策目標>

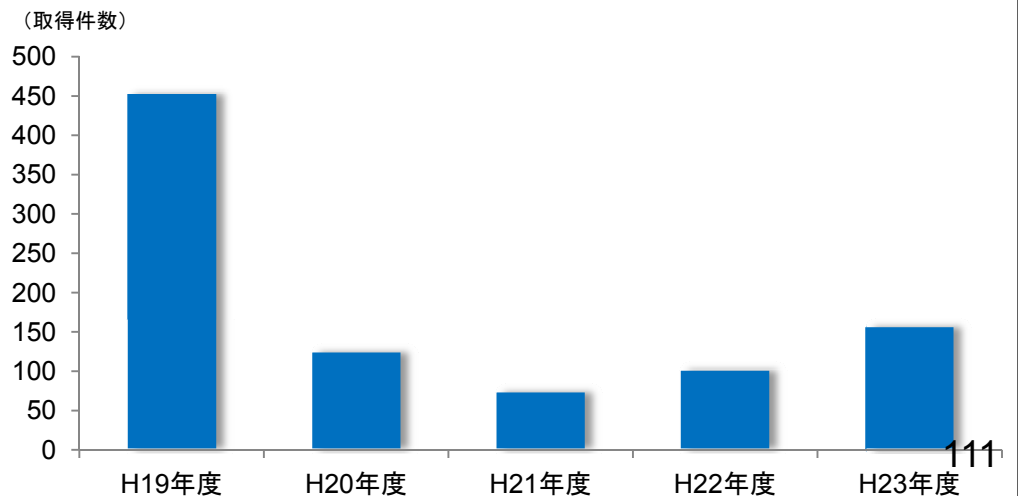
不動産証券化実績累計総額

51兆円 (H23年度実績) → 75兆円 (H28年度目標)

<Jリート等の仕組み>



<Jリーートの物件取得実績>



【出所：不動産証券化協会】

土地の所有権移転登記等に係る特例措置の延長(登録免許税) 国土交通省

要望概要

土地取引の活性化や土地の有効活用の観点から講じられている、軽減税率を2年間延長する。

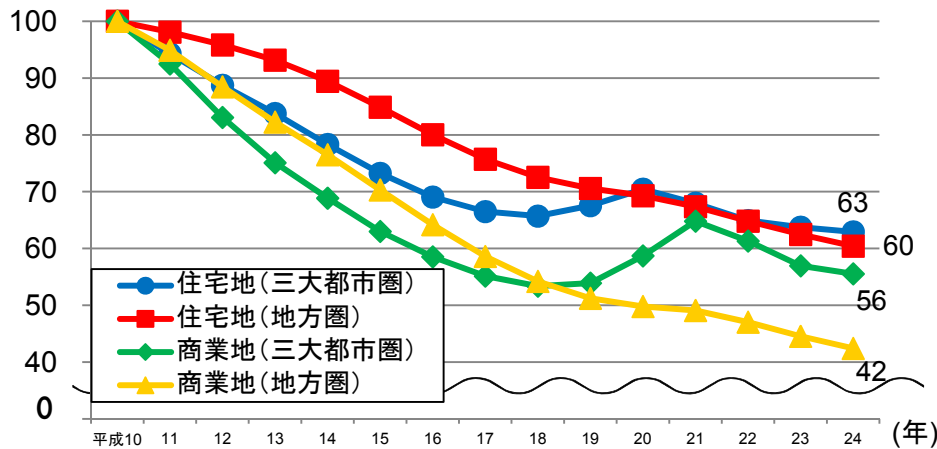
	本則	特例		
		平成15年度～平成22年度	平成23年度	平成24年度
所有権移転登記	2%	1%	1.3%	1.5%
信託登記	0.4%	0.2%	0.25%	0.3%

背景

- 三大都市圏では、平成17～20年頃にかけて回復傾向が見られたものの、平成21年以降下落傾向が継続。
- 地方圏では長期的に下落傾向が継続。

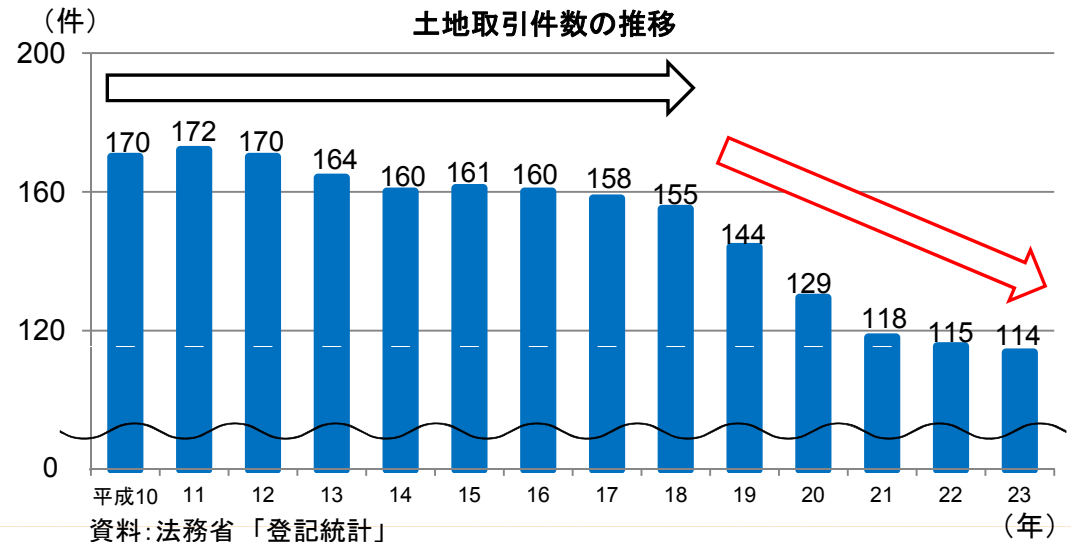
- 平成20年秋のリーマンショックを契機として大きく下落し、依然として低水準が継続。

地価の推移



資料:国土交通省「地価公示」をもとに、平成10年=100とした指数値を推計し、作成。

土地取引件数の推移



資料:法務省「登記統計」

地価、土地取引件数とも下落傾向が継続しており、
土地の活性化、有効活用の促進のため、本特例の延長が必要。

【現状及び問題点】

- 投資法人(Jリート)も、一般の法人と同様、不動産買換特例(10年超保有の物件の買換えに際し、物件売却益の留保により課税を繰り延べ、買換物件の取得に活用する措置)等の適用が制度上許容。
- 一方、投資法人が法人税の課税を受けないためには、物件売却益を含む利益の90%超を配当しなければならない(導管性要件)。

⇒ このため、投資法人は物件売却益の留保ができず、不動産買換特例等を事実上活用できない。

【要望事項】

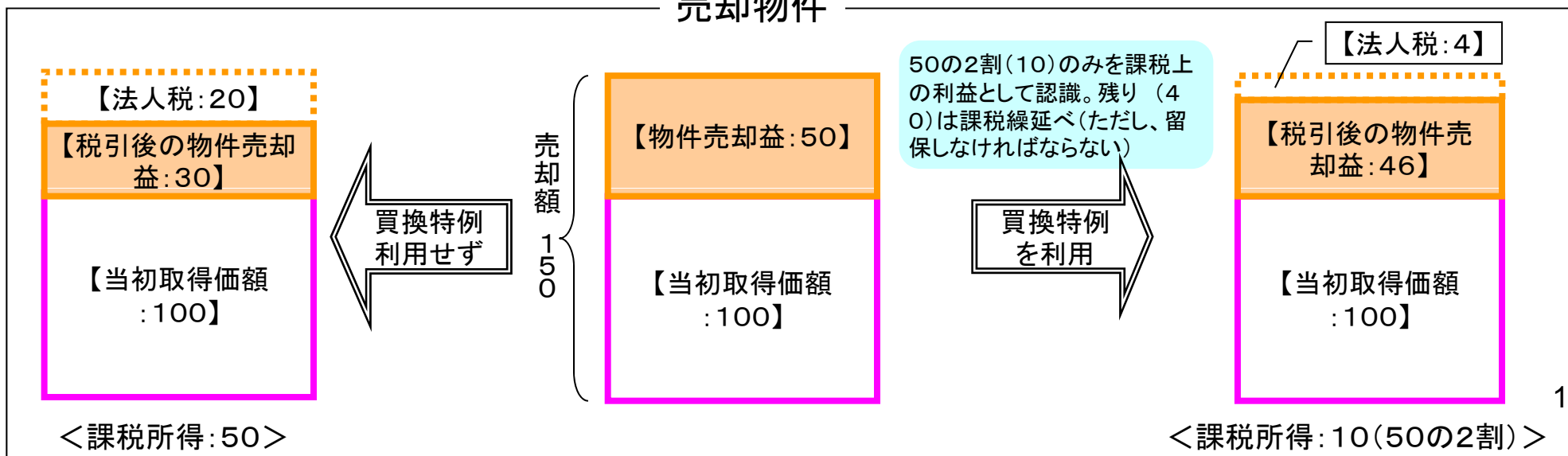
投資法人が買換特例等を適用した場合における導管性要件の判定式を見直すこと

※ 本規定により留保した圧縮積立金の取崩しについては、一定の制限等を課すことを前提

～買換特例のイメージ～

(注)法人税率は40%と想定

売却物件



中核事業

1. 現地旅行者向け事業

- 観光魅力・旅行情報の発信(新聞、雑誌、WEB等)
- 旅行関連メディア招請事業

5大市場(韓、中、台、米、香)

2. 現地旅行会社向け事業

- 旅行会社との共同広告
- 旅行会社招請
- セミナー・商談会・旅行博出展

14市場

(5大市場+豪、タイ、英、星、加、
仏、独、マレーシア、インドネシア)

3. 海外現地オールジャパン連携事業

- 在外公館等との連携事業
- 現地進出日系企業との連携事業

※海外現地における連携内容の充実度によって選定
(訪日旅行者数1万人以上の市場に限る。)

訪日需要創出事業

1. 観光客目線での風評被害対策

- 放射能不安の残る市場において、訪日観光場面に応じた情報発信や放射線医学の専門家派遣による旅行会社等への説明会等を実施。
- 併せて落込みが深刻な修学旅行、家族旅行回復に向けた訪日促進プロモーションの展開。

2. ニューツーリズムのインバウンド展開

- エコツーリズム、アグリツーリズム等のニューツーリズム各分野について、外国人目線で見ても有望で、かつ、受入に積極的な地域を「モデル地域」として選定。
- 関係省庁と連携し、受入体制のチェック・改善及び訪日促進プロモーションにより、訪日新資源の魅力を発信。

3. オープンスカイ連携訪日促進プロモーション

- 首都圏空港を含むオープンスカイ開始の機を捉え、国際拠点空港と連携し、新規就航・増便を通じた訪日客増加を推進。
- 新規就航や増便可能性の高い都市において、戦略的に訪日促進プロモーション(メディア招請、共同広告等)を展開。

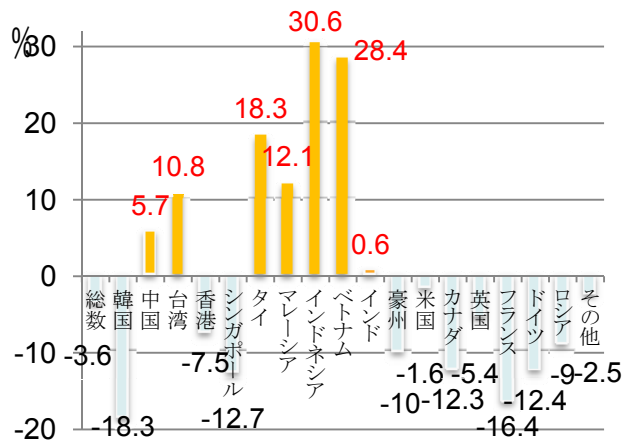
地方連携事業

- 都道府県単独では難しい「広域」で連携した海外からの誘客促進プロモーションについて、国と地方で共同実施。
- 東日本大震災後、外国人旅行者数が落ち込む東北・北関東地域については、国による負担割合を拡大し回復を後押し。

震災後も高い伸びを示し、今後も大きな拡大が予想される東南アジア市場について、平成25年に「日ASEAN交流40周年」を迎えるのを契機に、オールジャパンによる訪日促進プロモーションを本格的に展開する。東南アジア市場を韓国、中国等の5大市場に並ぶ主要市場へ成長させることで、「平成28年：1800万人」目標達成のエンジンとするとともに、送客元の多様化により、特定市場に過度に依存しない構造を作り上げ、訪日外客促進のリスク分散を図る。

現状

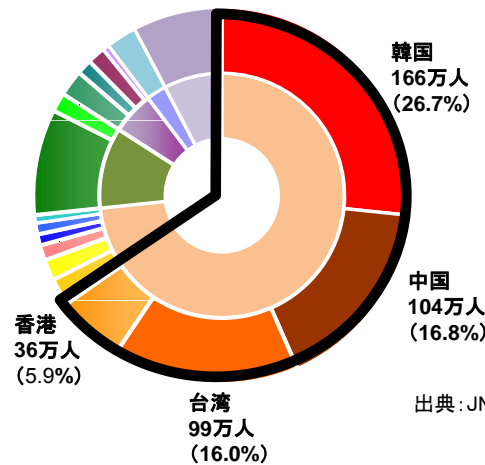
1. 震災後も高い伸び率を示す 東南アジアからの訪日



市場別外国人旅行者数の増減率(2012年上半期の2010年同期比)
出典: JNTO

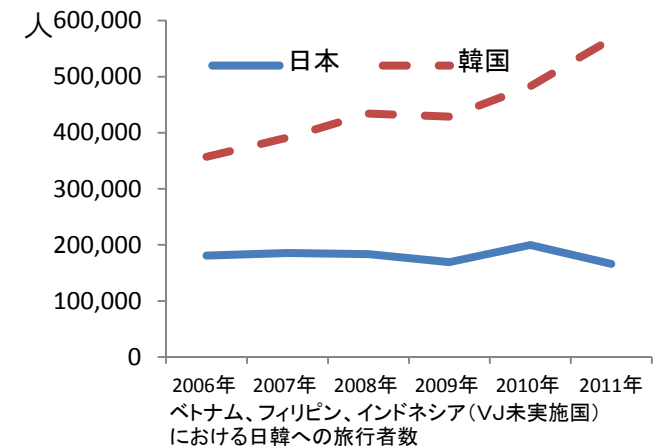
2. 日本への外国人旅行者は 東アジア4市場に偏重

2011年訪日外国人旅行者数全体:
622万人のうち、東アジア4市場で405万人(約65%)

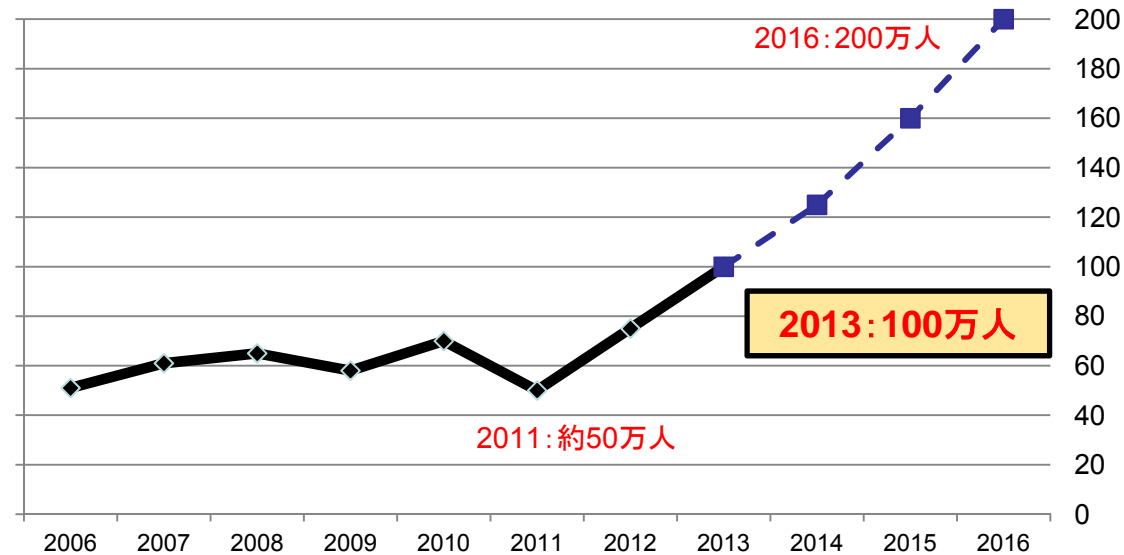


出典: JNTO

3. VJ事業の未実施国で競合国が躍進



2013年目標:「東南アジアからの訪日旅行者数:100万人」



見込まれる消費額:約1,450億円
 (国内宿泊旅行296万人回、
 国内日帰り旅行905万人回に相当)
 見込まれる生産波及効果:約3,150億円

【参考】
 「日本再生戦略」(平成24年7月閣議決定)
 (前略)今後の顕著な成長拡大が見込める東南アジアをはじめとする新興国の中間層、莫大な消費が期待される富裕層市場の誘客を、市場別目標に沿って効果的・効率的に拡大する。(後略)

政策の総動員

オールジャパンによる訪日促進プロモーション

- ①「日ASEAN交流40周年」、クールジャパン、日本食の海外展開等のイベントと連携した訪日促進プロモーションの展開
- ②日本に関心を持つ東南アジア人が立ち寄るポータルサイトを設置し、
 ー留学生等の在日東南アジア人による日本の観光魅力の発信
 ー東南アジアからの誘客に積極的な自治体・民間企業等による観光魅力の発信
 ー現地旅行会社による訪日旅行商品の紹介
 等により、安心できる日本の観光魅力を総合的に発信し、訪日意欲を喚起
- ③上記サイトにおける人気観光コンテンツを活用した機動的・効果的な訪日促進プロモーション(情報発信、イベント等)の展開

<非VJ予算事項>

- 受入環境整備
 ・ハラルフード対応
 ・祈禱所の情報提供 等
- 日本政府観光局(JNTO)の体制強化
 海外事務所の機能強化 等
- 外国人観光旅客の出入国に関する措置の改善
 タイ人に対する一般短期滞在数次ビザ開始
 (平成24年6月～)

事業の内容

① 訪日外国人旅行者を誘導するための対応マニュアル作成

○宿泊施設や観光施設が、初動対応時に訪日外国人旅行者を誘導するための対応マニュアルを、訪日外国人旅行者への聞き取り調査等をもとに作成。これにより、日本人に対しての誘導と同水準の迅速性と正確性をもって避難誘導することを目指す。

② 地域防災計画に訪日外国人旅行者への対応を記載するための指針を作成

○地域における訪日外国人旅行者向けの対応として、観光関連施設における初動対応、消防・警察の対応、自治体による避難所での対応等のあり方を検証し、地域防災計画への位置づけも念頭においた指針を策定。

③ 対応マニュアルや指針等を活用した初動対応の検証

○観光関連施設や自治体等が対応マニュアルや指針等を十分活用し、緊急時に訪日外国人旅行者の安全を確保することができるよう、地域において防災訓練等を実施し、対応マニュアルや指針等の実用性を検証。その際、24年度事業で設定した訪日外国人旅行者向けの情報提供サイトを活用するとともに、アプリ等のICTを活用したプッシュ型の情報発信の方法も活用することを検討。

受入を担う環境の整備（受入環境水準向上事業）

訪日外国人旅行者が安心して快適に、移動・滞在・観光することができる環境を提供することにより、訪日外国人旅行者の訪問を促進するとともに、満足度を高め、リピーターの増加を図る

戦略拠点・地方拠点の整備

○既に多数の外国人旅行者が訪れている地域を戦略拠点、外国人旅行者の訪問の増加が見込まれる地域を地方拠点として、選定された自治体等を中心に受入環境整備水準の評価を行い、自治体等の強みと弱みを把握した上で、マーケティングの視点も踏まえた受入環境の向上に資する事業を実施。

受入環境の改善

○日本在住の留学生等を、受入環境整備サポーターとして全国の観光地へ派遣することで、受入環境整備が遅れている部分を外国人の目線から明確にし、改善策を提案してもらうことで、訪日外国人旅行者の受入環境整備を促進。

通訳案内士試験手法の見直し

- 通訳案内士試験手法の見直し
 - ・ 受験機会の拡大に繋がる試験方法等の調査を実施し、通訳案内士試験の実施手法の抜本的な見直しを実施。
- 特区ガイドの効果検証
 - ・ 通訳案内士法の特例を設けた「総合特別区域法」に基づく特区ガイド制度の効果を検証。

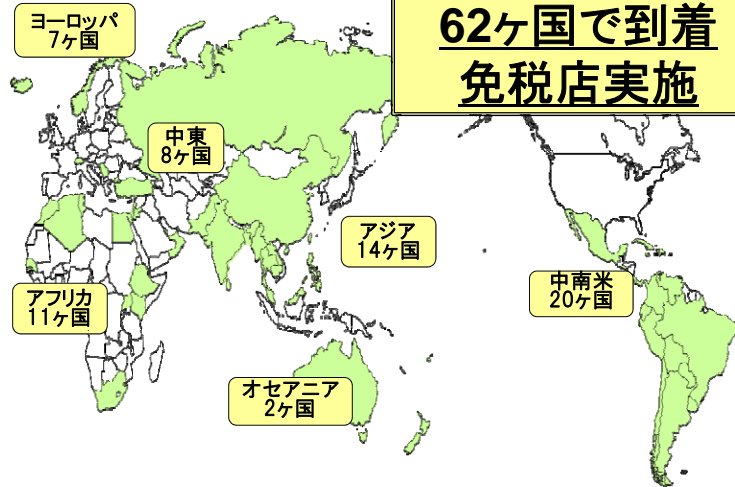
本邦国際空港における到着時の免税品の購入・受取制度の創設 (関税・たばこ税・酒税等)

本邦国際空港の機能の充実及び国際競争力の強化を通じて、航空旅客の利便性の向上及び我が国航空需要の拡大を図るため、①国際空港の出国エリア内における免税店の設置、及び②国際空港の出国エリア内における免税店で購入した免税品を当該空港ビル内にて保管し、帰国した際の出国エリア内で免税のまま受領することを可能とする。

施策の背景

空港間の国際競争の激化

- 国際拠点空港としての地位を確立すべくアジアを中心とした主要国間の競争が激化。
- 他国の主要空港では、旅客利便性向上のための取組を積極的に実施。



観光立国の推進

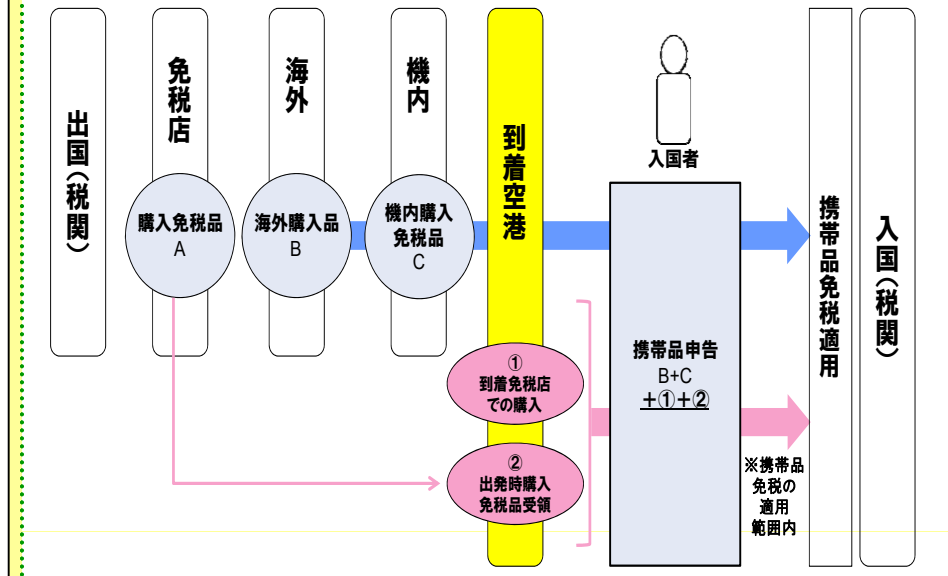
- 観光振興は我が国の成長を支えるものと位置づけ。

東日本大震災の影響

- 東日本大震災の影響により低迷した航空需要は回復途上。

本邦国際空港の機能の充実及び国際競争力の強化を通じて、航空旅客の利便性の向上及び我が国航空需要の拡大を図る必要

税制改正要望の概要



現行の制度に加え、

- ① 国際空港の出国エリア内における免税店の設置を可能とする。
- ② 国際空港の出国エリア内における免税店で購入した免税品を当該空港ビル内にて保管し、帰国した際の出国エリア内で免税のまま受領することを可能とする。

期待される効果

- 非航空系収入の増加による各国際空港の国際競争力強化に向けた取組強化
- 航空旅客の利便性の向上
- 国内消費の活性化
- 観光の促進

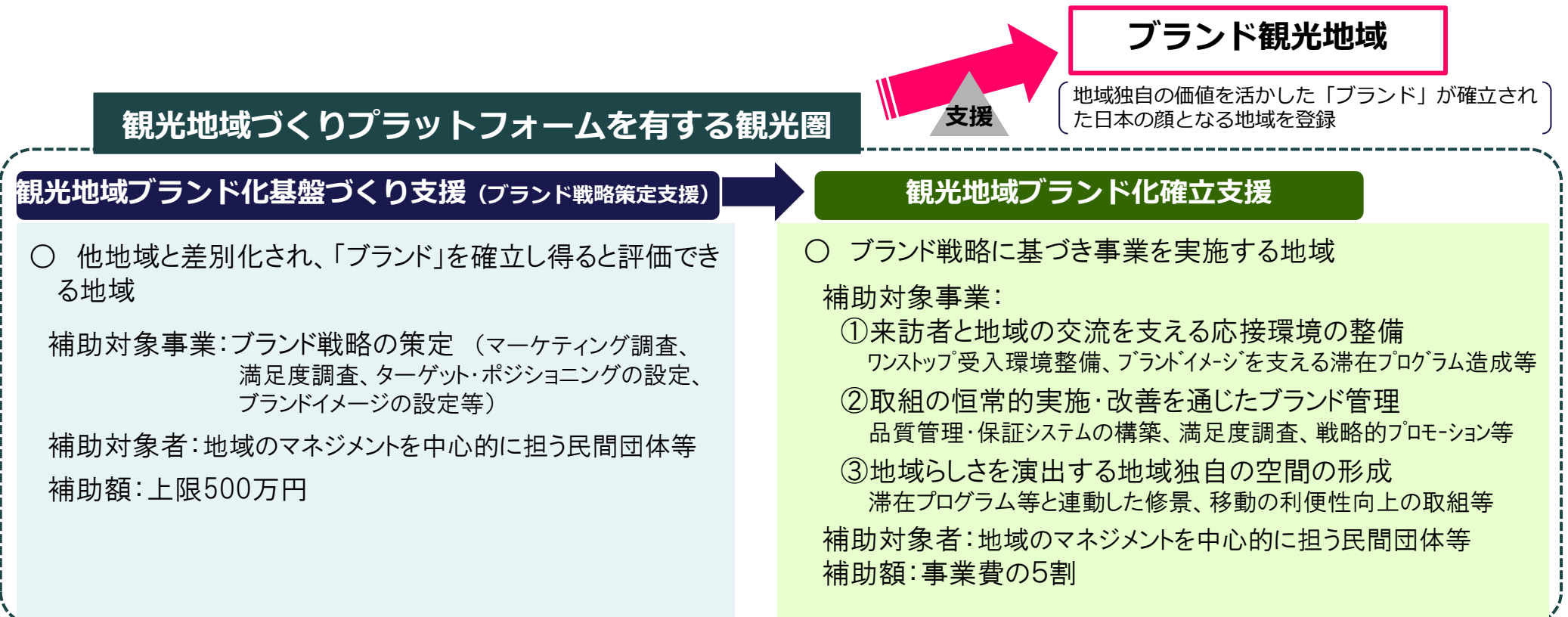
政策目標：本邦国際空港の機能充実及び国際競争力強化

国内外から選好される国際競争力の高い魅力ある観光地域を形成するため、地域の「ブランド」の確立を通じた日本の顔となる観光地域づくりについて支援を実施する。

実施概要

地域の取組段階に応じて、以下の取組を支援。

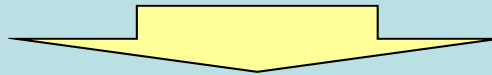
- (1) 目指すべき地域の将来像の策定、マーケティングの実施等を通じたブランド戦略の構築
 - (2) 来訪者と地域の交流を支える応接環境の整備、取組の恒常的实施・改善を通じたブランド管理、地域らしさを演出する地域独自の空間の形成。
- また、取組効果を最大限に発揮するため、補助事業について第三者委員会による事前・事後評価等を実施する。



※ 観光圏整備法に基づく基本方針の見直しを実施するとともに、「ブランド化」に係る評価を通じた登録制度も別途創設予定 120

【背景】

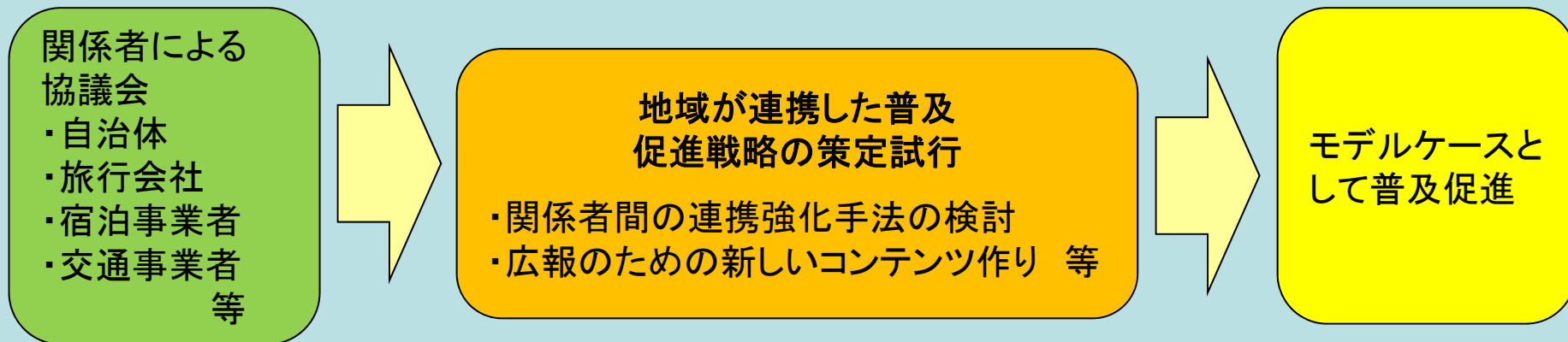
- 新しい分野のニューツーリズムは、大きな注目を集めることが少なく、認知度が低い
ため、自治体、宿泊事業者、交通事業者等の地域関係者と連携した取組に至っていない。
- そのため普及が進まず、旅行需要の創出につながっていないが、今後は、大いに活用が期待される。



【目標】

品質向上策と相まって活用できる新しい分野のニューツーリズムの普及促進のためのモデルケースを示し、多種多様な消費者ニーズに応えられる新しい分野のニューツーリズムの普及を促進。ニューツーリズムの裾野を拡大し、旅行需要の創出につなげる。

地域が連携した新しい分野のニューツーリズムの普及促進のモデル化



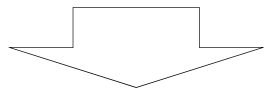
※新しい分野のニューツーリズムの例
ジオパークや廃線鉄道等を活用したツーリズム

外国人観光客が自転車等を利用しニューツーリズムを楽しむ観光スタイルの確立について検討する

インバウンド観光の振興

北海道開発において解決すべき課題

- ・ 北海道の観光ポテンシャルを活かしたインバウンド観光の推進
- ・ 経済成長著しいアジアからの富裕層やリピーター客等の誘致拡大 など



課題解決に向けた施策

- ・ 外国人観光客が、北海道の地域観光資源を活かしたニューツーリズムをより深く楽しむための観光スタイルを、地域が連携して創出 など

＜北海道におけるニューツーリズム推進のイメージ＞

- アジアでの人気が高まるサイクリング観光を題材に、関係機関が連携し、外国人客向けのスロースタイルの観光を創出
- 多様なニューツーリズム振興を通じ、インバウンド観光を推進



日本の有する多様な観光資源の潜在能力を発揮させるため、複数の観光地域間におけるテーマ性を持った広域的な連携のあり方を調査・検討し、地域間の連動性に富んだ商品の企画・提供、戦略的な情報発信、地域間の相互送客の強化等有機的な連携の強化を図り、広域連携の取組を促進する。

施策の目的

1. これまでの事例の調査や、実証調査による効果検証を通じて、複数地域間が広域的な連携を行うに当たっての課題等を分析。
2. 地域における現状分析（ポジショニング、ターゲティング等）の方法、テーマ設定や連携先候補の抽出方法など、具体的な広域連携を行うに当たり必要となる手法の標準化を検討。
3. 調査結果を活用することにより、各地域による自立的な地域連携を促進し、旅行者の多様なニーズに対応した魅力ある観光地域づくりを推進する。

調査の概要

1. これまでの広域的な連携事例に関する調査
これまでの国内外の広域的な連携事例を収集し、効果や課題の整理・分析を行い、他の地域への応用可能性について検討する。
2. 広域連携促進実証調査（2カ年）
広域的なブランドの構築や相互送客の促進などに向け、広域的な連携に取り組む地域について、連携に係る各種戦略の策定、各種方策の実施、課題の整理等を通じて効果検証を行い、今後の広域連携の促進に活用する。
 - (1) 調査対象地域（全国で3テーマ程度）
 - ・ 共通テーマ、ストーリーに基づいた地域ブランドが構築可能な広域ブロック
 - ・ 位置関係を問わず、共通テーマ、ストーリーなどの関係性を重視した複数の地域
 - (2) 調査対象経費の例
 - ・ コンセプト、ストーリーの策定
 - ・ テーマ設定の魅力度等に関する意識調査（旅行者向けアンケート等）
 - ・ 地域間の連動性ある滞在プログラムの企画
 - ・ 情報発信、相互送客の強化



北海道上川郡美瑛町の風景



「日本で最も美しい村」
連合ロゴマーク

※「日本で最も美しい村」連合ホームページより

広域ブランドの先進モデルの創出
統一的なテーマ設定、品質管理を通じた相互送客スキームの創出

<背景>

○国際会議等のMICEの誘致・開催の推進は、①経済波及効果、②ビジネス機会の創出・イノベーションの創出、③都市の競争力・ブランド力向上といった幅広い意義を有する。アジア諸国等がMICE誘致に官民を挙げて取り組む中、我が国の国際競争力は相対的に低下傾向。

<課題>

○海外の競合先は、市場/競合先等の分析から、ターゲティング、プロモーション・誘致活動等に至る総合的なマーケティング戦略に基づく効果的なMICE誘致を進めており、我が国も都市を中心としマーケティング戦略の高度化を図ることが急務。
○さらに、今まで誘致に至っていない潜在的な案件の掘り起こしについても我が国の取り組みは遅れているのが現状。

<施策>

マーケティング戦略の高度化

～都市のMICE誘致競争力の強化～

海外競合先との誘致競争に打ち勝つため、特に効果が高いと期待される都市を対象に、試行的にマーケティング戦略の高度化のための取り組みを実施する。

都市のマーケティング戦略

有望市場の分析
競合先の動向分析
自都市の強み、弱みの把握



適切なターゲットの設定
ポジショニング



プロモーション計画
誘致活動、体制整備 等

- アドバイザー派遣
- マーケティング戦略の実施支援
- 市場/競合都市の調査分析
- 地域経済波及効果測定モデルの開発

誘致対象の掘り起こし

～新たな需要の発掘～

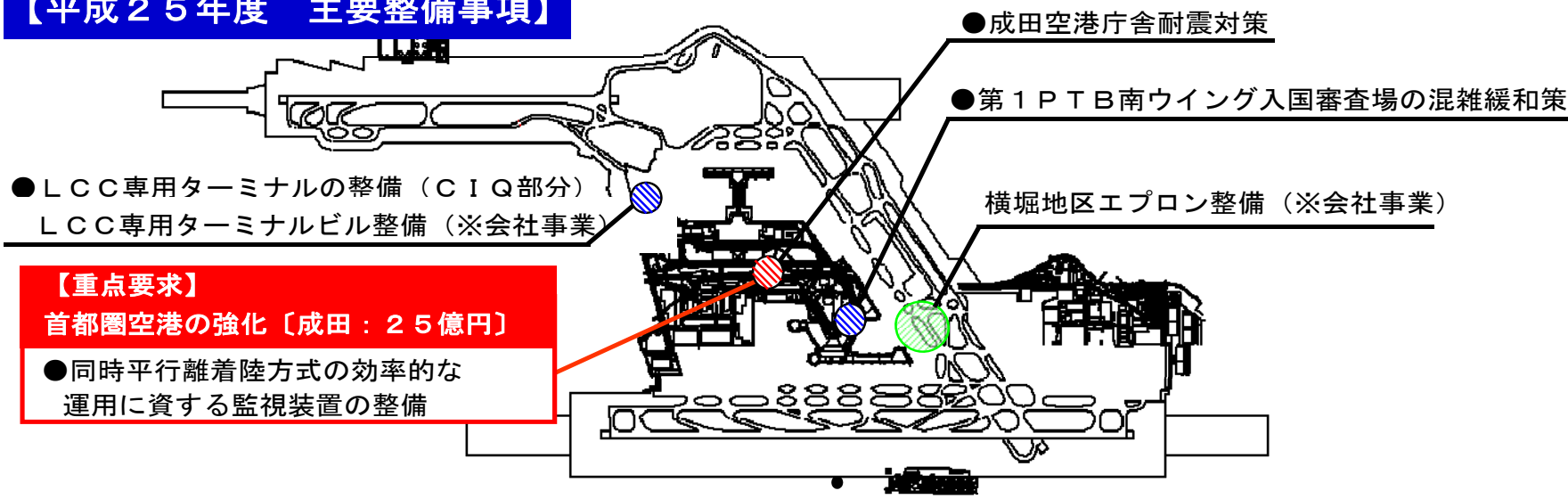
これまで誘致活動に至っていない国際会議等が相当数あることから、国としてあらゆる機会、手段、ネットワークを総動員しつつ、誘致案件の掘り起こしに取り組む。

- MICE専門見本市への出展
- メディア招請
- 誘致促進委員会の設置



同時平行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置の整備やLCC専用ターミナル(CIQ部分)の整備等を行います。

【平成25年度 主要整備事項】



【重点要求】

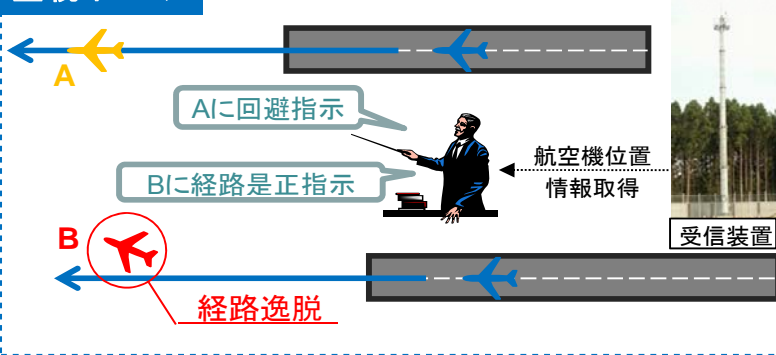
首都圏空港の強化〔成田：25億円〕

- 同時平行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置の整備

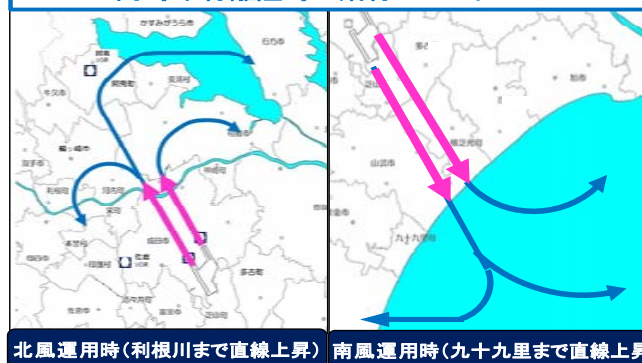
【重点要求】 同時平行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置整備

○30万回への容量拡大(最短で平成26年度中)を実現するため、ピーク時間帯の処理能力拡大に必要な同時平行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置を整備。

監視イメージ



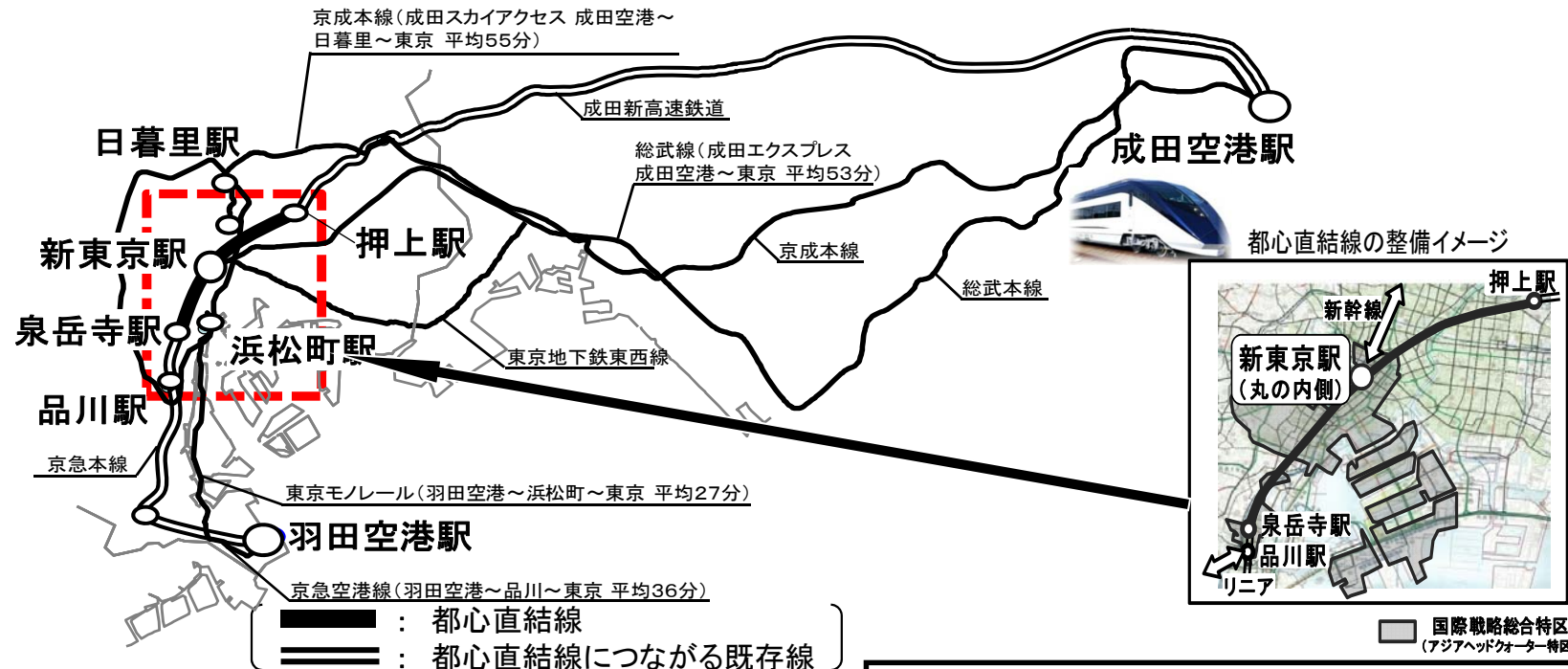
同時平行離陸時の飛行ルートイメージ



III. 経済活性化

6 公的部門への民間の資金・知見の取込み

都心と郊外(域内)、都心と国際空港(域外)とを直結し、速達性、利便性を向上させるプロジェクトとして「都心-空港・郊外直結鉄道(都心直結線)」をPFIの活用を含め必要な調査を実施する。



事業概要

【路線概要】

押上駅付近～新東京駅～泉岳寺駅付近(約11km)

【需要の見通し】

約8,000万人/年

【時間短縮効果例】

	現行	整備後	【乗換回数】
羽田空港→東京駅	平均 27分～36分	→ 18～19分	【1回→0回】
成田空港→東京駅	平均 53分～55分	→ 36分	【1回or0回→0回】

※羽田空港は国際線ターミナル、成田空港は空港第2ビルを起点とする。

【混雑率の緩和】

	現況(H22年度)	整備による増減
総武線(快速)新小岩→錦糸町	179%	△13%
東西線 木場→門前仲町	196%	△2%

関西国際空港及び大阪国際空港においては、平成23年5月に、関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化並びに、関西国際空港と伊丹空港の適切かつ有効な活用を通じた関西圏の航空輸送需要の拡大を図ることを目的として、「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」が成立し、平成24年7月1日に、両空港の経営統合が実現したところです。

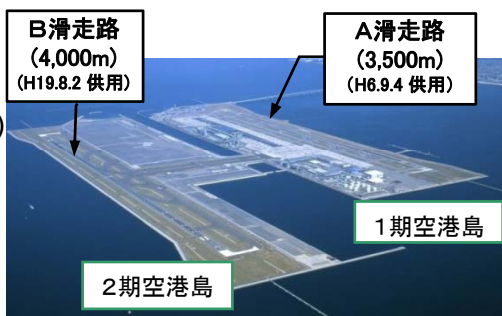
平成25年度は関空・伊丹両空港の事業価値の向上を図り、事業運営権の早期売却(コンセッション契約)の取組を円滑化するため、新関空会社に補給金を交付するとともに、両空港の航空保安施設の更新等を実施します。

<関西国際空港(関空)>

[開港日] 平成6年9月4日
 [滑走路] 2本 (3,500m、4,000m)
 [総発着回数](※) 10.8万回
 [総旅客数](※) 1,386万人

国際 1,011万人
 国内 375万人

(※)平成23年度速報値(回転翼機を含む)



<大阪国際空港(伊丹)>

[開港日] 昭和33年3月18日
 [滑走路] 2本 (1,828m、3,000m)
 [総発着回数](※) 12.3万回
 [総旅客数](※) 1,291万人

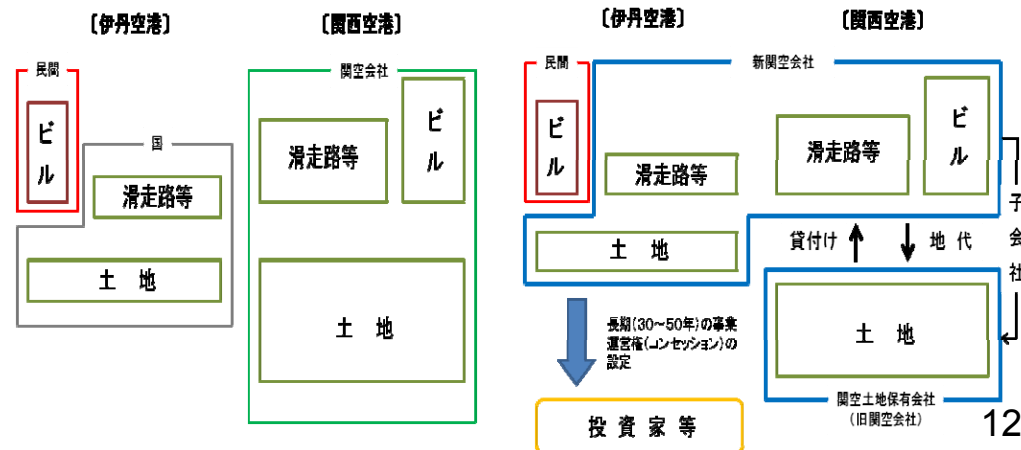
(※)平成23年度速報値(回転翼機を含む)



関西空港と伊丹空港の経営統合

- 関空については、早期に政府補給金への依存体質から脱却し、約1.3兆円の債務を返済することにより、健全なバランスシートを構築することを目標とし、これを通じて前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を行う必要がある。
- このため、関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化するとともに、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図り、関西の経済の活性化に寄与していく。
- 平成24年4月1日に設立された新関西国際空港株式会社は、両空港を一体的に運営し、事業価値の増大を図り、できるだけ早期にコンセッションを実現することを目指す。

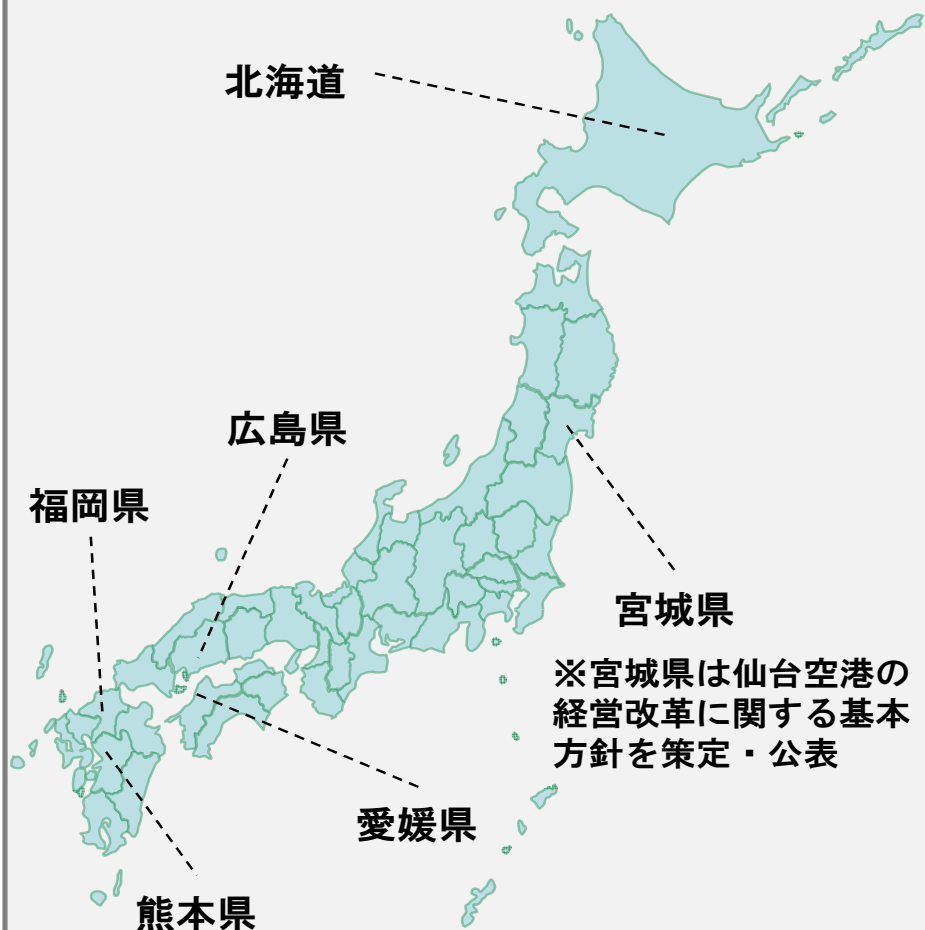
○経営統合前



マーケット・サウンディング(各空港について、それぞれの個別事情を踏まえた運営形態や経営手法に関する提案を幅広く募集)等を通じて自治体・民間事業者から得られた運営形態や経営手法に関する意見・提案を踏まえ、先行的に運営委託等の手続きを開始する候補となる空港について、民間事業者への運営委託手法等の具体的検討等を進めます。

国管理空港における検討状況

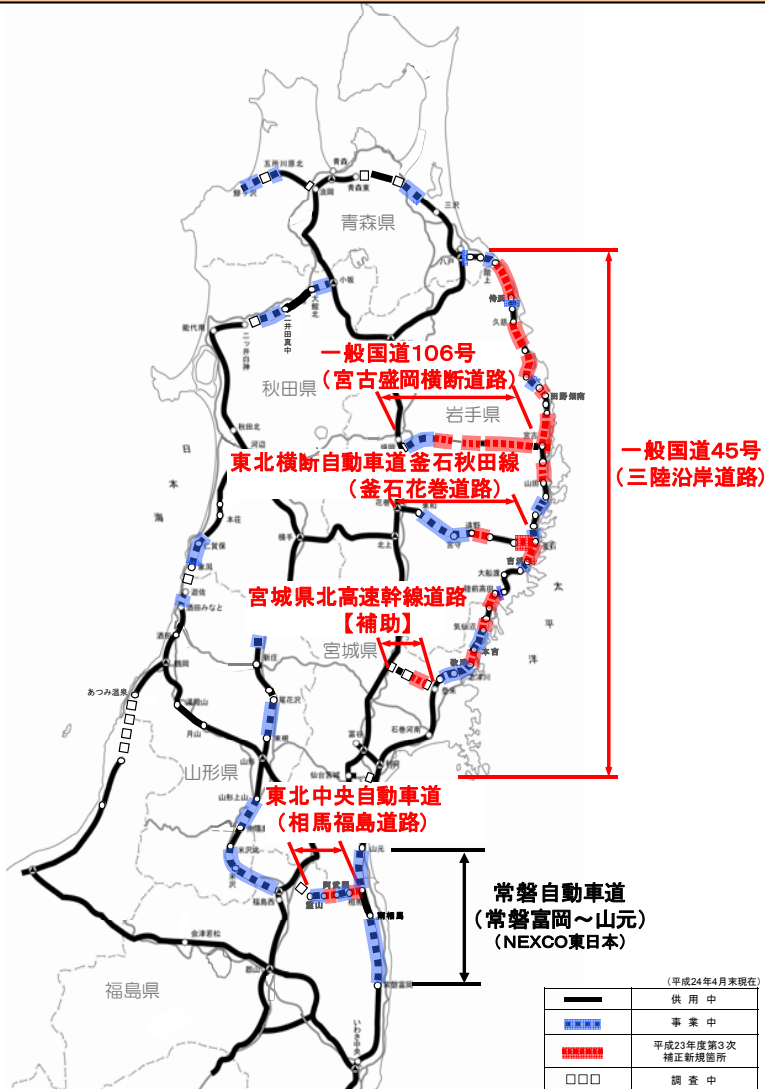
＜現在検討が進められている主な自治体＞



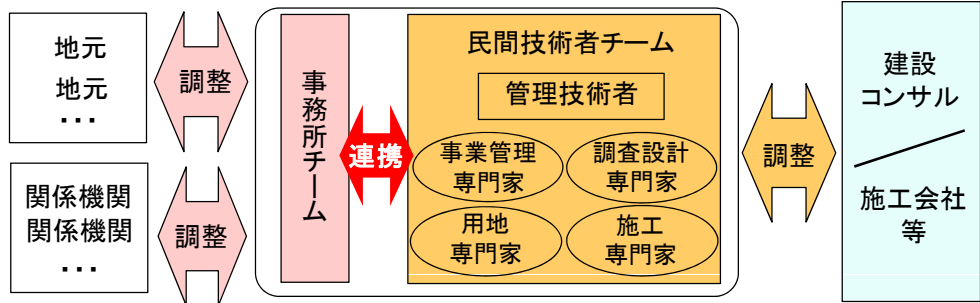
これまでの取組みと今後のスケジュール

- ・国管理空港等において公共施設等運営権制度を活用した民間への運営委託を可能とするため、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」を第180回国会に提出。
- ・平成25年度においては、マーケット・サウンディング等を踏まえ、先行的に運営委託等の手続きを開始する候補となる空港について、民間事業者への運営委託手法等を具体的に検討。
- ・平成26年度より運営委託等を開始予定。

被災地の早期の復興を図るため、三陸沿岸道路等の太平洋沿岸軸、沿岸部と東北道を結ぶ横断軸の強化について、民間の技術力を活用した事業推進体制（事業促進PPP）により、重点的な整備を推進する。



事業促進PPPの導入



- 新規事業化区間を工区分けし、事務所チーム（発注者）と民間技術者チームが連携して業務を実施。（全10チーム H24.6末現在）
- 民間技術者チームは、「事業管理」、「調査・設計」、「用地」、「施工」等のエキスパート（専門家）で構成。それぞれが連携しながら、事業全体の最適な進め方を検討・実施。

IV. 国際競争力と国際プレゼンスの強化

7 我が国が強みを有する分野の海外展開、国際貢献

アジアをはじめとする海外の旺盛なインフラ需要を取り込み、我が国の成長活力を牽引していくため、官民が一体となって、海外のプロジェクト獲得に努める。具体的には、**構想段階からのプロジェクト参画、トップセールスの展開、総合力を活かした多様な案件形成**等を推進する。さらには、我が国規格の相手国での**スタンダード獲得**などソフトインフラについても積極的な**海外展開**を図る。特に、我が国の**先導的なモデルプロジェクトの認定・支援**を行うことにより、**最先端の技術・システムをショーケース化して海外に発信**する。

「川上」からの参画・多様な案件形成

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

- 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、シンポジウム、セミナーの開催等
- より早期の構想段階からの参画を含めた官民連携による案件発掘・形成・その深度化やコンソーシアム形成等の取組強化、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

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**等**ソフトインフラの海外展開**

- 国際機関・標準化団体への積極的な参画、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

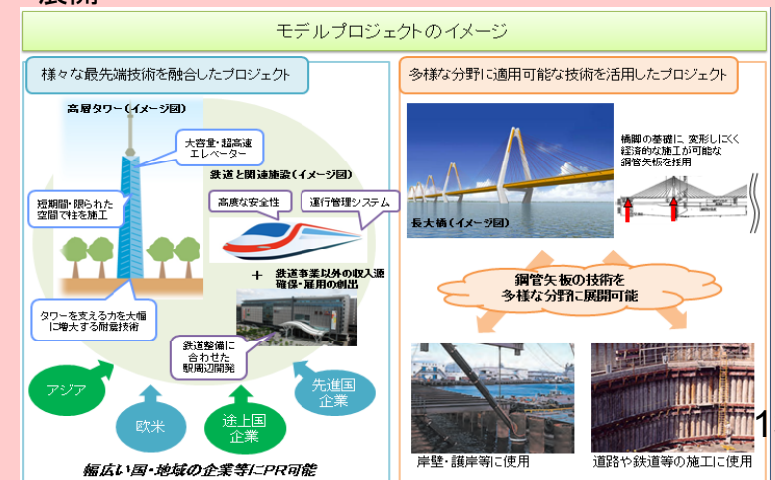
資金調達、相談窓口の設置等により我が国企業の海外展開を支援

- 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)による債務保証等をアレンジ
- 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
- 二国間対話等を通じたビジネストラブルの解決支援

先導的モデルプロジェクトの認定・支援

我が国の**最先端の技術・システムをショーケース化**して海外に発信することにより、**インフラ関連産業の海外展開を促進**

- 民間企業等の申請に基づき、「インフラ海外展開先導モデルプロジェクト」を認定
- 具体的な適用に向けた調査や、プロジェクトの実施、キーパーソンの招聘等を通じて、プロジェクトの技術等を海外展開



背景と課題

- アジアの新興国等では、人口増加や都市化の進展と環境問題等が発生し、その解決のためにエコシティ開発等の都市開発プロジェクトに対するニーズが高まっている。
- 日本の都市開発を国際社会へ発信・提案することにより、我が国がこれまで培ってきた技術・ノウハウをパッケージでアジア等の新興国に展開・浸透させるとともに、高度な技術を有する日本企業のビジネス機会の拡大に官民あげて取り組む必要。

※【新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)】

アジア経済戦略:「環境技術において日本が強みをもつインフラ整備をパッケージでアジア地域に展開・浸透させる」

「日本の技術・経験をアジアの持続可能な成長のエンジンとして活用」「環境共生都市の開発支援に官民あげて取り組む」

要求内容(一部拡充)

- 環境共生型都市開発に関するビジョンやソリューションを取りまとめた基本構想を作成し新興国政府等に提案するとともに、我が国の民間コンソーシアムによるアプローチを支援。さらに、我が国における環境分野等の技術・ノウハウをショーケース化して発信。
- 本事業の成果として、平成24年度までに、中国、ベトナム等との間で政府間連携の枠組みが形成され、プロジェクトの具体化に向けた官民の取り組みが着実に進展。
- 海外における優良な都市開発プロジェクトの事業化を促進するためのFS調査を支援することにより、我が国民間コンソーシアムによるプロジェクトの具体化を図る。〔拡充〕



【日本再生戦略工程表】

(平成24年7月31日 閣議決定)

○パッケージ型インフラ海外展開

面的支援の強化(広域開発プロジェクトの上流段階からの関与)	
・マスタープラン策定への関与・協力強化、政策対話の強化	
・面的開発構想における戦略的円借款プログラムの実施、長期資金の供給	
インフラ案件の発掘・形成力の強化	
・我が国人材のグローバル競争力強化、現地事情に精通した外部人材の活用	
・案件実現に向けた事業実施可能性調査の実施、海外展開のモデルとなる先導的プロジェクト推進	

施策の成果

- ・急速な経済成長や都市人口の増加に伴う環境問題が顕在化しつつあるアジア等の新興国に、官民一体の“ジャパンチーム”として我が国の都市開発の技術やノウハウを展開・浸透していくことにより、環境共生型都市開発の推進に貢献。
- ・二国間政府の枠組みの下、相手国の関連規制・優遇措置等の制度設計に対する提案を行いつつ、海外都市開発事業の展開に関する日本企業のノウハウ蓄積を図ることにより、高度な技術を有する日本企業のビジネス機会の拡大に寄与。

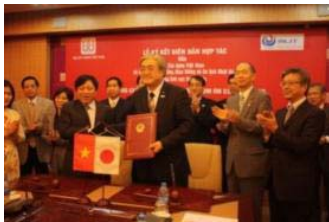
世界的に技術的優位性を有する我が国の下水道技術の海外展開を促進するため、海外における先導的デモプロジェクトを実施し、相手国の本邦技術に対する理解の醸成、現地技術者の育成等を図る。

<インフラ海外展開促進のための有識者懇談会 中間とりまとめ H24.6.22>

- 我が国の技術の優位性やノウハウ等の実績について相手国の理解を深め、受注につなげて行くためには、(中略)技術・ノウハウの「見える化」を図ることが重要である。
- 現地での理解を深め、ニーズを詳細に把握するとともに、現地の技能者を育成するという視点からは、**国内外におけるデモプロジェクトも推進すべき**である。

これまではトップセールス、国際標準化等で支援

<トップセールス>



ベトナム建設省との覚書締結式
(於：ハノイ H22.12 月)



サウジアラビア水・電力省との
覚書締結式 (於：リヤド H23.9月)

<国際標準化>



TC224
クライシスマネジメント
(於：ボン H22.11月)



TC224
アセットマネジメント
(於：ウィーン H23.3月)



海外で先導的デモプロジェクトを実施

<事業内容>

我が国技術を活用した**先導的デモプロジェクト**を相手国内で**実施**し、実際の施工、運転・管理を相手国に見えるかたちで**実施**

<効果>

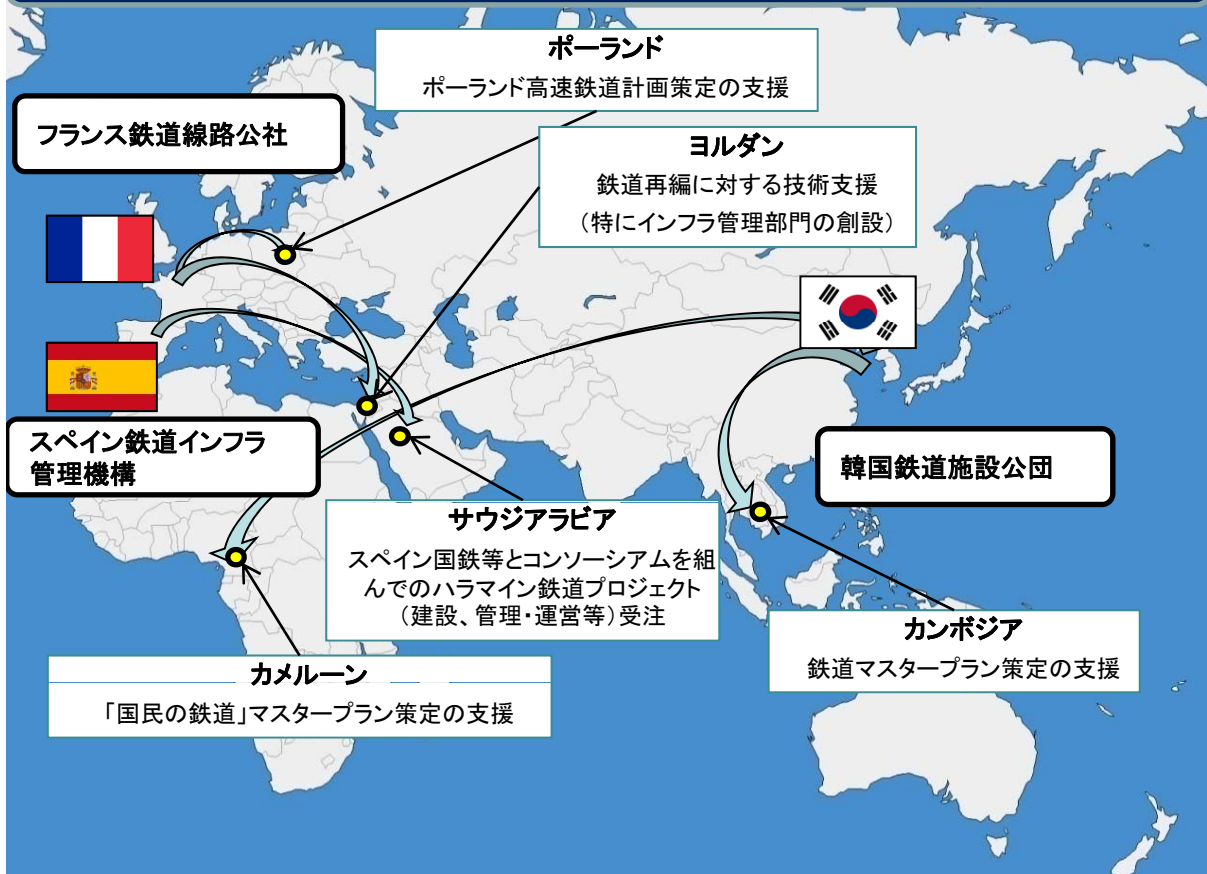
- 相手国で実施する事による本邦技術の**適用性検討**
- 相手国高官等実際に視察してもらうことによる**広報効果**
- 相手国技術者等実際に技術に触れてもらうことによる**人材育成**
- 先導的プロジェクトを実施することによる**相手国企業とのマッチング**

海外における鉄道新線建設調査事業の創設

○施策等の概要

事業性の熟していない新規海外鉄道プロジェクトの構想段階において、国内の新幹線整備等の経験を有する(独)鉄道・運輸機構の技術・ノウハウを活用することにより相手国での案件の組成に資するため、鉄道建設に係る基本計画の策定支援、相手国の策定した計画のレビュー、建設工事施工の実施基準の策定支援等に必要調査を行う事業を創設する。

各国の公的・準公的な鉄道建設主体の活動



- ◆ 高速鉄道を有する主要国において、国内の鉄道インフラ建設を担う公的機関が存在。
- ◆ これらの機関が、国内での経験・ノウハウを活用して、海外の鉄道プロジェクトの計画・構想の策定支援等、プロジェクトの川上段階からの働きかけを実施。

各段階における企業等の役割



現状と課題

進出相手国の市場動向等に関する情報が不十分

海外建設プロジェクトに必要な人材が不足(国際的な契約実務、労務管理の経験者、技能者等)

受注を増やすためには、進出相手国において、国、進出企業、その他関係者による強固な人的ネットワークの構築が有効

意欲・能力はあるが、海外進出ノウハウが不足している地方・中小建設企業への支援が不十分

海外で収益を上げるためには、請負だけではなく、PPP等の新たな事業分野への参画が不可欠

講じるべき施策

市場動向など、海外進出に有益な情報を提供するための**市場データベース**を構築

海外事業経験のある建設企業OB、外国人技能実習生・留学生の情報を収集し、**人材データバンク**を構築

海外事業展開に資するプログラムに沿った技能実習を推進し、現地で指導的立場となる技能労働者を養成

主要進出国において、国交省、アタッシェ、進出企業(建設企業等)等からなる**官民一体の協議組織**を立上げ

- 地方・中小の経営者を対象に「**海外展開経営塾**」を開催し、情報交換、ネットワーク構築の場として活用(新規)
- 海外に進出した地方・中小企業に係る**大臣表彰制度**を設け、成功事例の周知、進出意欲の醸成を促進(新規)
- 海外事業ノウハウに乏しい地方・中小企業に対し、専門家によるアドバイスを実施

主要進出国別に、請負以外の新分野に参画するための市場戦略を構築

○ 我が国の得意分野の1つである防災分野について、ヒト・モノ・ノウハウを「防災パッケージ」として海外展開を強力に推進する。

防災パッケージ

アジアをはじめとする災害に脆弱な国に対して、それぞれの国のニーズに応じて、『防災情報、警戒避難体制、インフラ、土地利用規制、制度・体制を組み合わせた対策』を総合的に提供する。

1. ヒト・モノ・ノウハウの組み合わせ
2. 調査・計画段階から整備、管理・運用段階まで一貫して対応
3. 産や学と協働、関係省庁・機関間で連携

具体的な取り組み

- 途上国等における水災害軽減案件形成調査
- 我が国が有する水災害軽減のためのソフト技術を国際標準とするための技術開発
- 国連「水と災害フォーラム(仮)」の運営

H24.3 インラック・タイ王国首相の来日



(写真提供: 内閣広報室)

防災に関する閣僚級会合の立ち上げに首相間で合意

- 政府間の政策対話等を通じて、相手国のニーズと我が国が持つ防災技術のマッチングを行う。
- 日本のプレゼンスの強化により、我が国が有する優れたシステム・技術の提供を促進する。

- **民間企業ビジネスにおける海外展開促進**
- **途上国等における防災力向上**

- ◎先進的な我が国の**気象・気候の観測・予測技術、情報提供技術をパッケージで移転**
- ◎移転が完了するまでの間、当該国の気象リスク情報を**在外邦人等に提供し支援**

アジア太平洋地域の在外邦人向け
防災情報の提供等

アジア太平洋地域諸国への観測・予測・情報
提供技術の移転等



国内関係者・有識者
による検討会

在外邦人等への効果的
な情報提供のあり方とは？

「アジア太平洋リスク情報」



○防災に必要な気象・気候の観測・予測技術や、
防災情報・異常気象情報等の情報提供技術等に
関する**国際ワークショップを我が国において開催**

○**世界気象機関(WMO)への拠出**を通じ、観測が
途絶えている地上・高層気象観測所の修復及び
観測支援等を行い、アジア太平洋地域の観測
データを充実



気象防災支援システム

現地工場、在外邦人



(既存の取組)
研修等による人材育成・普及啓発

○JICA等の枠組みも活用し、現地気象機
関の職員を招聘あるいは現地気象機関へ
赴き、防災・異常気象情報の作成・提供に
係る技術研修等を実施



予報官

開発支援
情報交換



現地気象機関

日本再生戦略 <平成24年7月31日閣議決定>

「我が国が世界に誇る技術力・デザイン力・ブランド力を最大限に発揮し、我が国産業の国際競争力を強化するため、我が国が強みを持つ特定戦略分野に特に重点を置き、国際標準化戦略を強力に推進する。」

日本再生に向けた改革工程表において、「自動車基準認証国際化行動計画に基づく日本の技術・基準の国際基準化の推進」が盛り込まれており、その中で2015年までに実施すべき事項として「国連における国際的車両型式認証の相互承認 (IVV TA) の協定案策定」があげられている。

※「自動車基準認証国際化行動計画」とは、平成23年6月6日に国土交通副大臣、日本自動車工業会会長及び学識経験者等からなる自動車基準認証国際化ハイレベル会議にてとりまとめられたもの。

① 日本の技術・基準の戦略的国際基準化の推進

➢ 基準の国際標準化が必要な新技術

- 電気自動車技術
- 先進安全技術
- 高齢者保護
- 歩行者保護 など

<国際標準化された電気自動車等の安全基準>

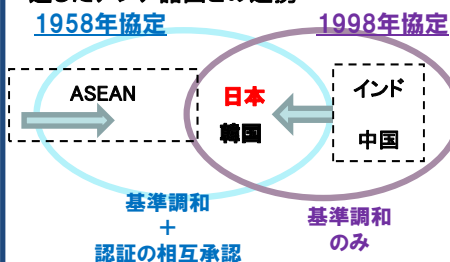


- 海外の動向調査
- WP29を通じた国際基準化交渉

WP29: 自動車に係る国際統一基準の作成を行う国連 (UN) 下の国際会議体

② アジア諸国との連携の促進

➢ 1958年協定・1998年協定への加盟拡大を通じたアジア諸国との連携



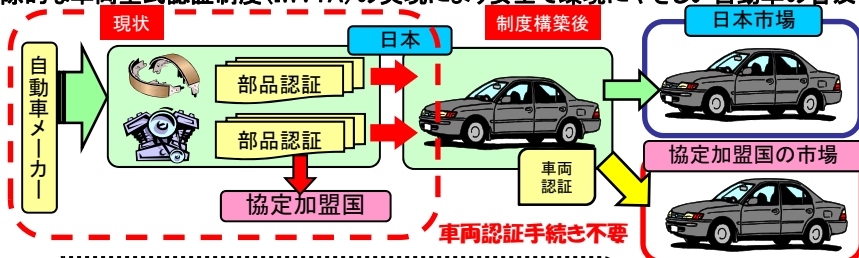
➢ 国際統一基準策定作業をより一層強力に主導



アジア諸国の1958年協定加盟促進に向けた政策対話の推進

③ 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現に向けた交渉

➢ 国際的な車両型式認証制度 (IVV TA) の実現により安全で環境にやさしい自動車の普及を促進



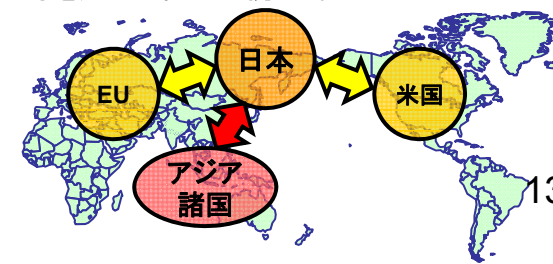
関係国における協定案策定に向けた交渉

④ 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備

- 高い技術力と国際性を有する人材の確保
- 官民協働の会議体の機能強化等を通じた官民連携の深化
- 官民における体制の整備



第2回アジア地域官民共同フォーラム (2011年11月、ジャカルタ)



IV. 国際競争力と国際プレゼンスの強化

8 国際競争の基盤整備の促進

- 国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、国際海上コンテナ車両等が通行すべき大都市圏環状道路等のネットワークの整備や通行支障区間の解消、直結を含む高速道路等と拠点空港・港湾・鉄道駅とのアクセス整備を推進。

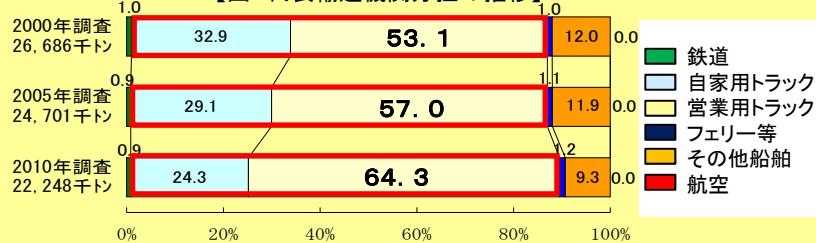
● 産業空洞化の懸念への対応の必要性

- 我が国の企業が国内での産業活動を維持する取組への支援が、我が国の国際競争力の維持に必要。

- 海外進出した企業の現地法人は、現地調達を拡大傾向。
- 我が国産業界への中間財輸出効果は縮小傾向の懸念。

- 物流の中心的な役目を担う貨物車輸送の効率化に係る取組を進めることは、コスト削減効果大きい。

【図 代表輸送機関分担の推移】

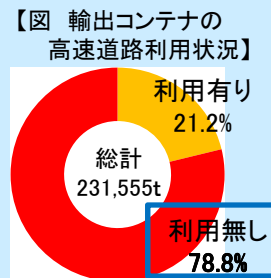


(資料)国土交通省 全国貨物純流動調査(物流センサス)のデータから作成
 ※いずれも、「その他」として分類される輸送機関は除いて集計した。
 「その他」輸送機関の例: ベルトコンベア、パイプライン、自動車・船舶の自走等。
 農水産物の場合、市場に隣接する倉庫業から市場内卸売業への移動等がある。

● 大都市圏の環状道路等の利用促進の必要性

- 国際海上コンテナ輸送において、【図 輸出コンテナの高速道路利用状況】高速道路の利用度が低い状況。

- ・ 東京港から東京以北へ向かう国際海コン積載車両の約6割が首都高を利用していない。
- ・ 輸出コンテナ貨物の約8割が高速道路を利用していない。

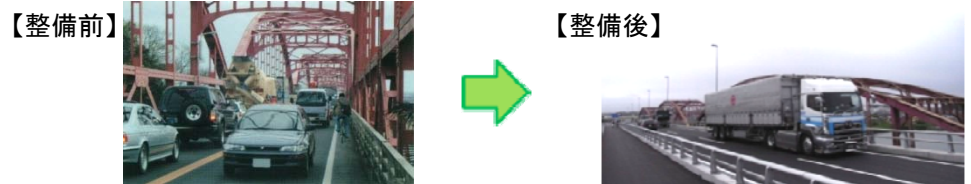


(資料)国土交通省 全国貨物純流動調査(物流センサス)のデータから作成

- ・ 大都市圏の環状道路など、貨物自動車交通の面で特に重要な路線について、道路構造に及ぼす影響も踏まえながら、重点的に整備。
- ・ 併せて、そうした路線の利用を促進する措置を導入。



国際海上コンテナ車の通行支障区間の解消事例 一般国道245号湊大橋(茨城県)



国際競争力強化のための物流拠点整備・改善の支援

- 国際・国内を問わずグローバル・サプライチェーンの上に存在する物流のボトルネックを解消し、企業のグローバル・サプライチェーンを支える国際・国内一体の効率的な物流の実現に取り組む必要性
 - 東日本大震災の発生による物流への防災・BCP対応の強化要請
 - 3PL*業者の伸長・物流施設新設ニーズ・大型施設への集約ニーズ
 - 既存物流施設の老朽化・低利用
- * 荷主に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築について包括的に受託し、実行すること

国際競争力強化に資する物流拠点適地に係る国の方針

広域的な適正配置の観点から国が関与

制度改善の検討

- ・ 物流拠点適地に関する方針決定等についての仕組みを規定
- ・ 適正配置のためのインセンティブ付与

方針に適合したプロジェクトの認定

国際競争力強化に資する物流拠点適地における事業の実施

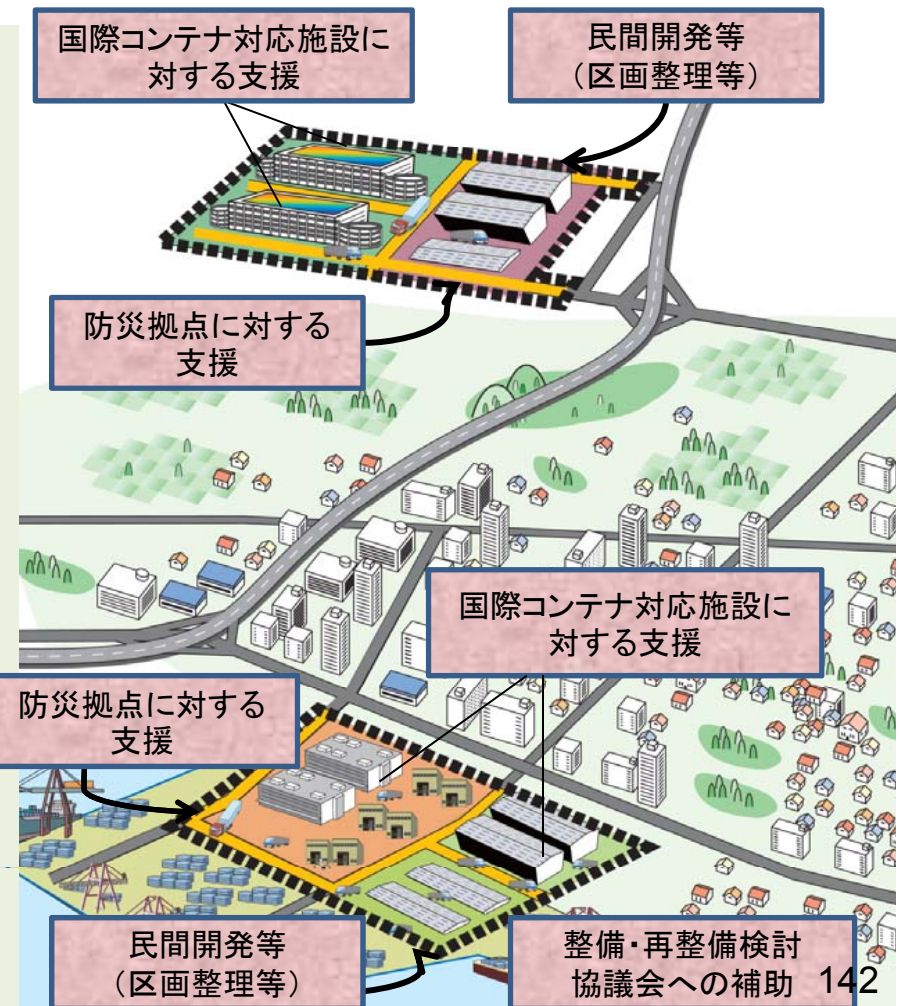
民間事業者等による事業の実施または実施検討

整備・再整備検討協議会への補助

整備・再整備事業への補助

国際コンテナ対応施設に対する支援
(大型施設の共同建築費の一部補助等)

防災拠点に対する支援
(広域防災機能の強化に資する災害対策用の広場・施設等への補助等)



特定都市再生緊急整備地域等における特例措置の延長 (所得税・法人税・登録免許税・不動産取得税・固定資産税等)

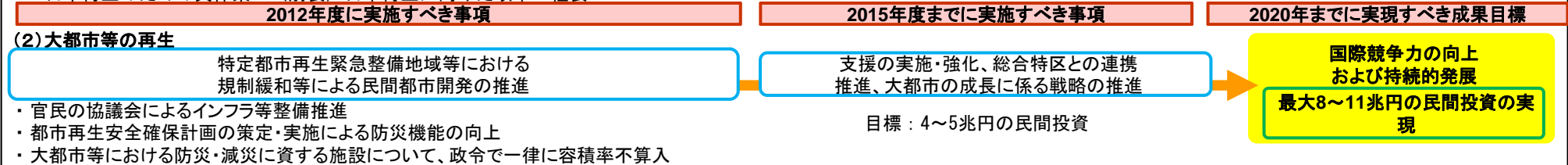
我が国の活力の源泉である都市について、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上（＝都市再生）を図り、その魅力を高めるため、国土交通大臣の認定を受けた民間都市再生事業に係る特例措置の延長を行う。

施策の背景

日本再生戦略（平成24年7月）

【政策目標：都市再生の推進】

IV 日本再生のための具体策（別表）日本再生に向けた改革工程表



「持続可能で活力ある国土・地域づくり」に向けた主要政策（平成24年7月）

IV 国際競争力と国際プレゼンスの強化

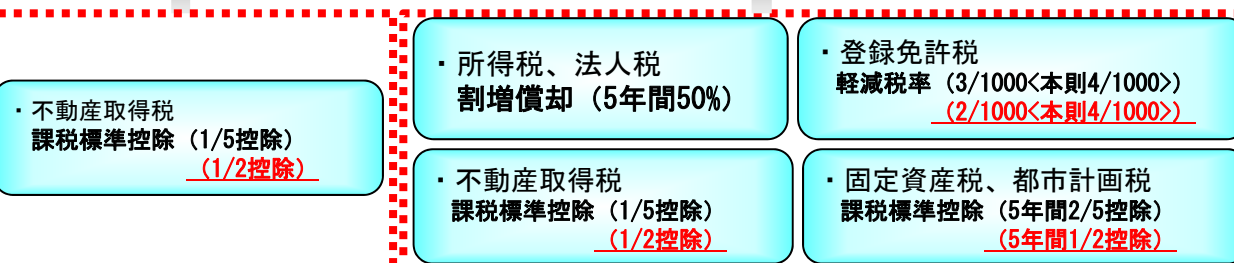
大都市等の再生 ～ 大都市等の防災機能の向上と国際競争力強化に向け、防災・減災に資する施設の容積率の緩和等の規制緩和、特定都市再生緊急整備地域等におけるインフラ等の整備、都市再生安全確保計画の策定・実施、民間都市開発における民間金融機関だけでは十分ではないファイナンス面での支援や税制支援等に取り組む。

税制改正要望の概要

①認定事業者(*)が土地取得

②認定事業者(*)が認定建築物を建設

(*)国土交通大臣の認定を受けて、都市開発事業を行う民間事業者



(注) 下線は特定都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置

適用期限

平成25年3月31日 → 平成27年3月31日 (2年延長)

都市機能の高度化・居住環境の向上、都市の魅力増進

特定都市再生緊急整備地域等の指定状況

☆都市再生緊急整備地域 (63地域)

〔都市再生の推進〕

うち ◆特定都市再生緊急整備地域 (11地域)
〔国際競争力の強化〕



国際線地区の拡充やC滑走路延伸事業を進めるほか、エプロンの新設、航空保安施設の更新・改良、空港アクセス道路改良等を実施します。

【平成25年度 主要整備事項】

24時間国際拠点空港化の推進(国際線地区の拡充等)

【重点要求】

首都圏空港の強化〔羽田〕

【国際線地区の拡充】

- 国際線9万回への増枠に必要な整備
 - ・エプロン増設・改良等
 - ・C I Q施設の増設
 - ・空港アクセス道路改良

【発着容量の拡大】

- 発着容量44.7万回への増枠に必要な整備
 - ・エプロンの新設

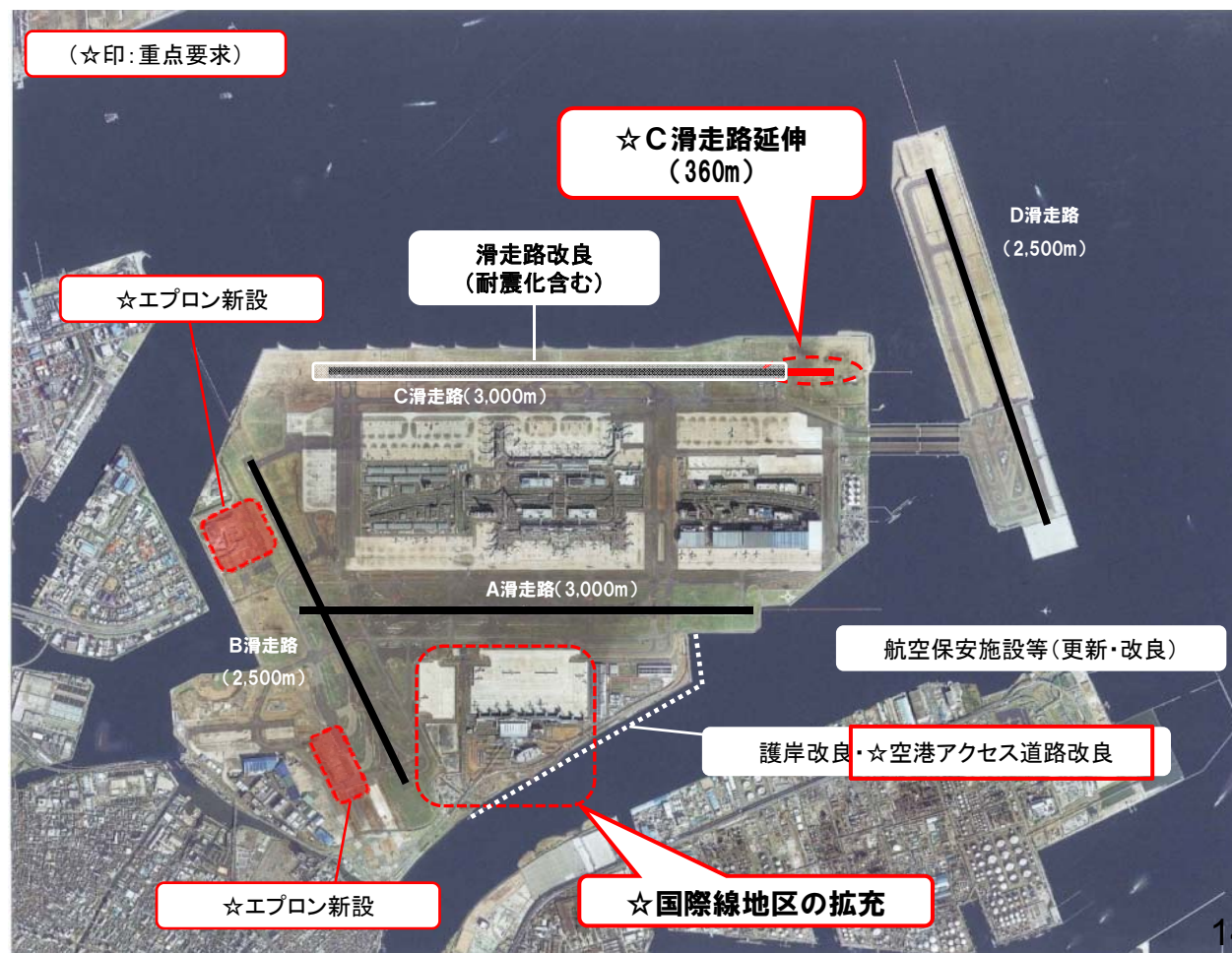
【長距離国際線の輸送能力増強】

- 深夜早朝時間帯に就航する長距離国際線の大型化を可能
 - ・C滑走路延伸事業

C滑走路供用開始時期の前倒し、事業効果の早期発現

【更新・改良】

- 老朽化に伴う施設・設備の更新



国際コンテナ戦略港湾として「選択」された阪神港、京浜港において、アジアと北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路の日本への就航を維持・拡大させるため、ハブ機能の強化のためのコンテナターミナル等のインフラ整備、荷役機械整備等への支援、貨物集約、港湾運営の民営化等のハード・ソフト一体となった総合的な施策を「集中」して実施することで、その機能強化を図る。

ハード対策

① ハブ機能の強化のためのコンテナターミナル等のインフラ整備

コンテナ船の大型化に対応した大規模なコンテナターミナルの整備を推進。
【国際海上コンテナターミナルの整備 等】



② 荷役機械整備等への支援

国際コンテナ戦略港湾における荷役機械の免震化を促進するための支援とともに、国際コンテナ戦略港湾と地方の港湾を結ぶ内航フィーダー輸送に係る、地方の港湾における荷役機械の整備への支援等を推進。

ソフト対策

① フィーダー機能強化事業等

民間企業や港湾管理者との協働のもと、日本発着貨物を国際コンテナ戦略港湾に集約するため、新規内航航路等を立ち上げ、貨物集約を促進。



② 規制緩和・税制改正

港湾運営の効率化や内航フィーダー集荷促進に寄与する事業者等に対する支援を実施。

③ 港湾運営の民営化

港湾運営に関する業務を一元的に担う港湾運営会社を設立し、民の視点による港湾の一体運営を実現。

総合的な対策を「集中」して実施

資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた広域的・効率的な海上輸送ネットワークの形成

新興国等の急速な経済成長に伴い、世界における資源・エネルギー等の需要は急増している。我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源・エネルギー等のほぼ100%を海外からの輸入に依存している中で、これらの物資を安定的かつ安価に輸入し、産業を活性化しつつ雇用と所得の維持・創出を図ることは、我が国の重要な課題の一つである。

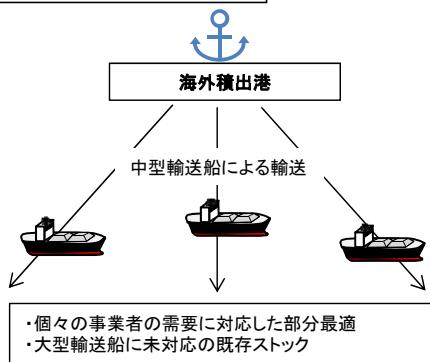
このため、安価な海上輸送の実現に資する大型輸送船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、国全体として効率的かつ安定的な資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの形成を図る。

(国際バルク戦略港湾の機能強化)

【取組内容】

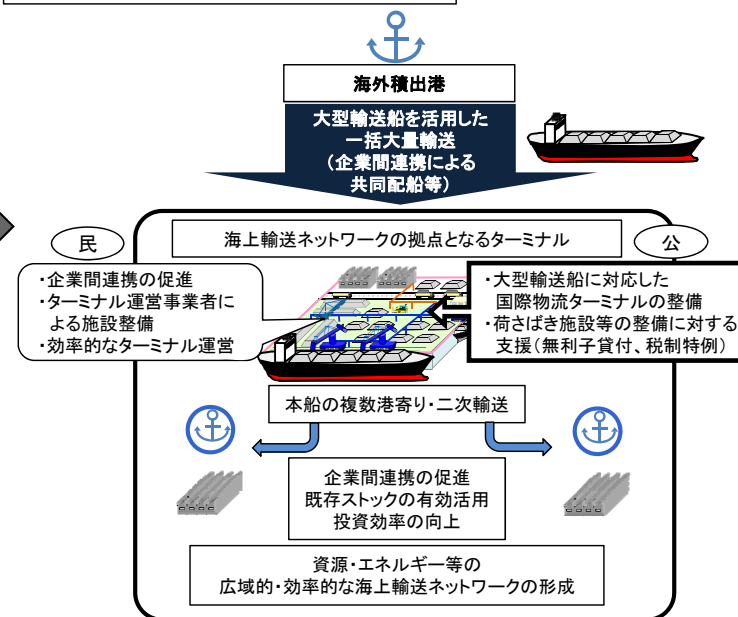
- ・資源・エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークの拠点となる大型輸送船に対応した国際物流ターミナルの整備
- ・企業間連携の促進を図るターミナル運営事業者が行う施設整備、効率的なターミナル運営に対する支援
 - 当該事業者が行う荷さばき施設等の整備に対する無利子貸付
 - 当該事業者が取得した荷さばき施設等に係る税制特例措置（固定資産税・都市計画税）

これまで:「部分最適」的な輸送



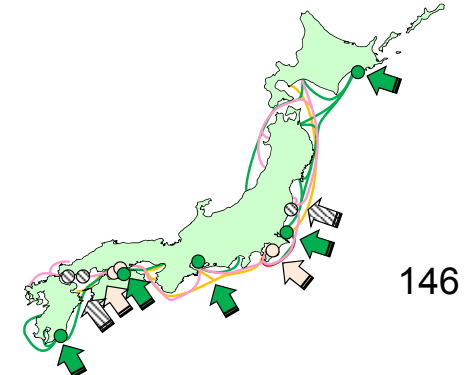
船舶の大型化への要請があるものの、個々の港で大水深化を進めることは非効率

これから:国全体での最適化に向けた取り組み



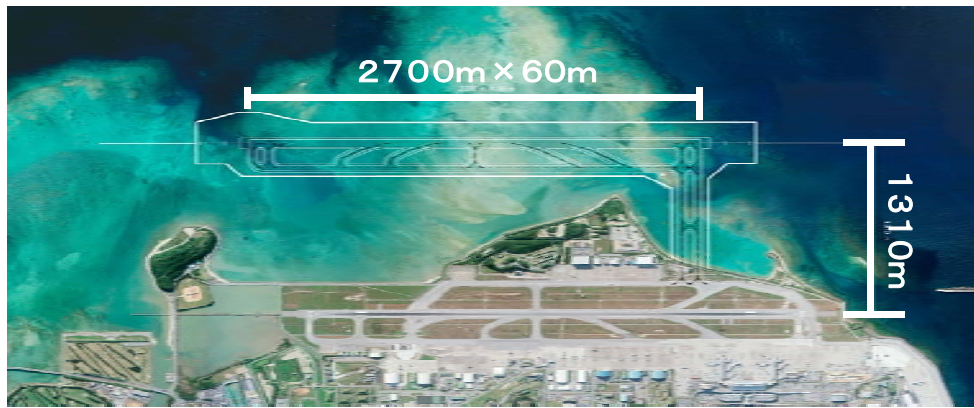
バルク貨物輸送ネットワークの拠点となる戦略港湾

- 穀物 (釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港)
- 鉄鉱石 (木更津港、水島港、福山港)
- ◎ 石炭 (小名浜港、徳山下松港、宇部港)



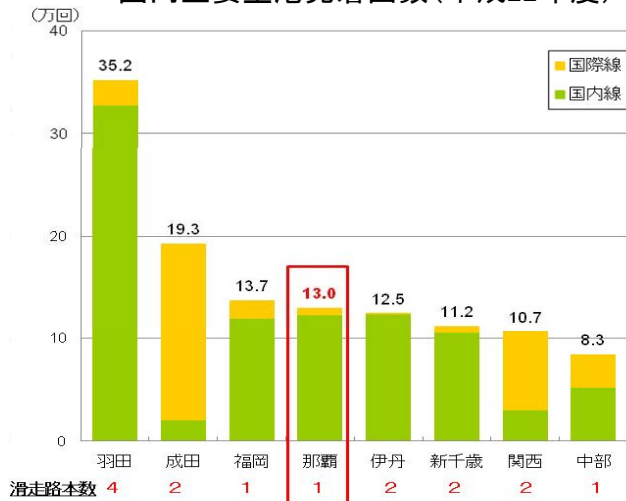
那覇、福岡空港については、抜本的な空港能力向上のため、滑走路増設に係る環境影響評価の手续を引き続き実施します。
 また、那覇空港滑走路増設事業については、沖縄振興基本方針(平成24年5月11日内閣総理大臣決定)において、「現在行われている環境影響評価法に基づく手続が完了した後は、適切な財源の確保を前提とした第二滑走路の整備を図る」とされていることを踏まえ、空港整備勘定等の公共事業予算、その他の沖縄振興予算を活用することにより事業全体の財源を捻出することとし、事業着手に向けて、その詳細については、予算編成過程において引き続き関係省庁とともに検討を行います。

那覇空港滑走路増設事業

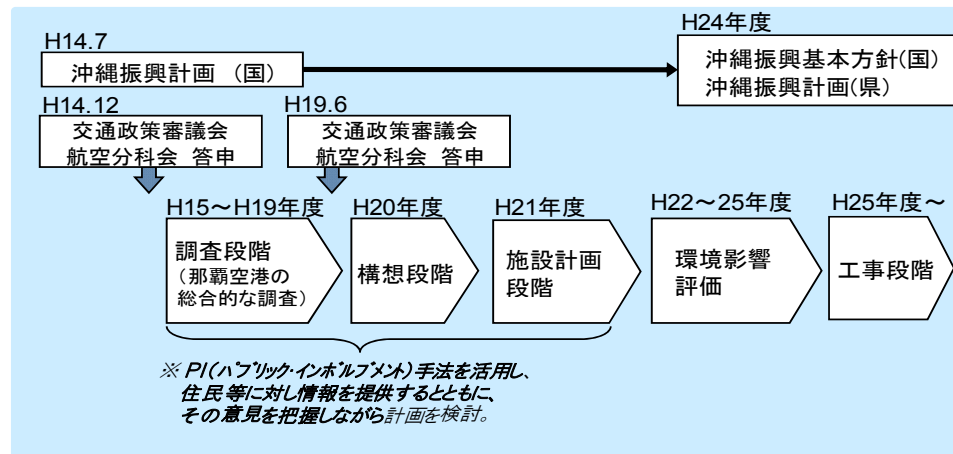


- 処理容量:
13.5万回/年→18.5万回/年[※]
※PIで示された日当たり容量に365日を掛けて算出
- 全体事業費:約1,900億円

国内主要空港発着回数(平成22年度)



手続の流れ



大都市圏環状道路の整備

首都直下地震等における避難、救援、物資輸送ルート確保や、迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、諸外国の主要都市に比べて整備率が低い三大都市圏環状道路等の整備を推進する。



【諸外国の主要都市における環状道路の整備状況】

	計画延長	供用延長	整備率
ソウル	168km	168km	100%
北京	433km	433km	100%
パリ	313km	272km	87%
東京	525km	251km	48%

※ ソウル：2007年12月完成
 北京：2009年 9月完成
 パリ：2011年 1月現在
 東京：2012年 4月現在

凡 例	
	供 用 中
	事 業 中
	調 査 中
注) 東北道～木更津東IC間は、暫定2車線	

※未開通区間のIC・JCT名は仮称

実用化に向けた技術開発の最終段階として、実際の営業走行を想定した耐久走行試験を実施するために必要な新幹線と在来線の接続線の設置等を行う。

フリーゲージトレインの開発目標

- ① 軌間変換性能：電動台車での安全な軌間変換
- ② 新幹線(標準軌)における走行性能：270km/hでの高速安全・安定走行
- ③ 在来線(狭軌)における走行性能：
 - ・直線部において、130km/hでの安全・安定走行
 - ・曲線部において、現行特急車両と同等の速度での安全・安定走行
- ④ 耐久性の評価に基づく安全性・経済性の分析・検証：
 - ・車両・地上設備の製作コスト及び保守のコストの分析・検証

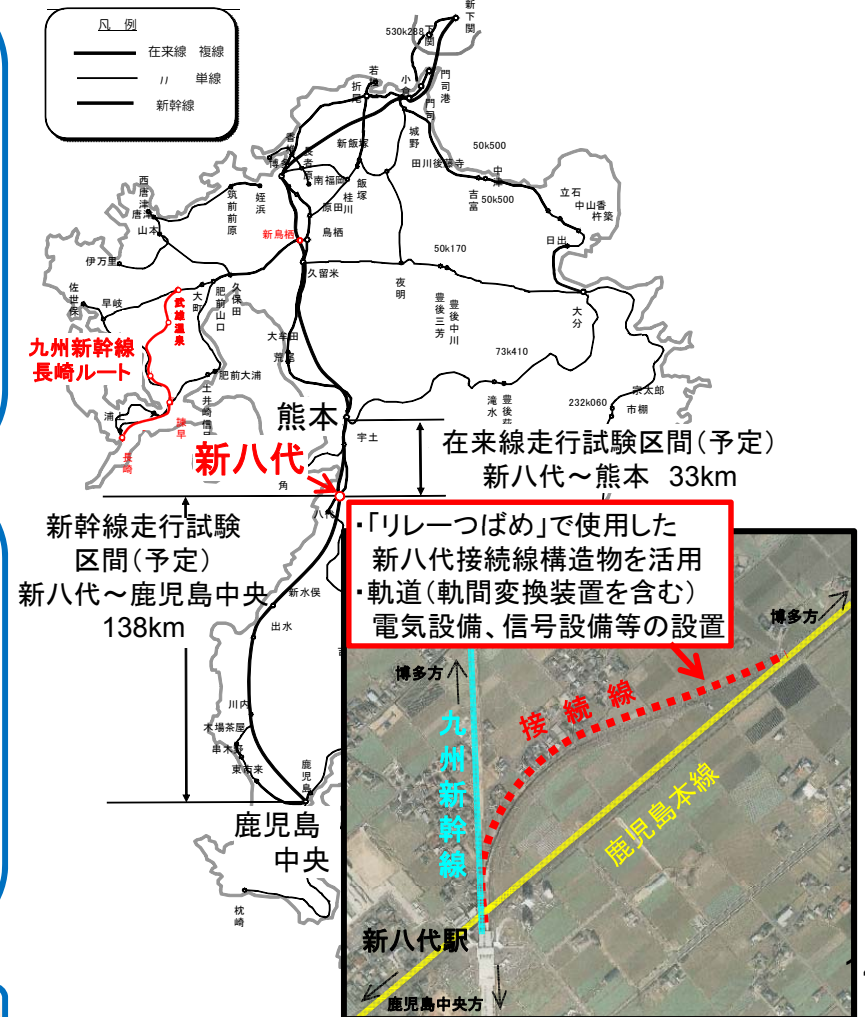
↓
平成23年10月の技術評価委員会で「実用化に向けた基本的な走行性能に関する技術は確立」と評価

今後の課題

- 耐久性の評価に基づく安全性・経済性の分析・検証のため、現行試験車両による試験走行を行い 部品摩耗などのデータ収集・分析を実施
 - 平成23年12月からJR四国予讃線で耐久走行試験を実施中
- 車両としての総合的な検証のため、より一層の軽量化等を図った試験車両 による新幹線、軌間変換、在来線での走行試験を実施
 - 平成24年度予算で、新たな試験車両の設計製造のための予算を計上
 - 平成25年度予算要求で、新幹線、軌間変換、在来線を繰り返す3モード耐久走行試験に必要な新幹線と在来線の接続線の設置等を行うための予算を要求

効果

九州新幹線(長崎ルート)への導入に向けた技術開発の促進が図られる。



(1) 施策の背景

- 東アジア地域での急激な経済発展に伴い、国際港湾間競争が激化。
 - 諸外国では、民の視点による一体的な港湾運営をいち早く導入し、集荷機能の強化、港湾運営の効率化等を推進。
 - 我が国港湾では、様々な主体による埠頭運営がされる等、一体的・効率的な港湾運営ができておらず、集荷力でも運営効率化でも遅れを取り、近年その国際的な地位が大きく低下。
- ➡ 港湾運営に民の視点を取り込んだ運営の一層の効率化等を図り、我が国港湾の国際競争力を強化する必要

(2) 政策の目標

本税制により、港湾運営会社による港湾の一体運営を推進し、我が国港湾の集荷力強化、運営効率化を図り、もって、我が国港湾の国際競争力の強化を図る。

(3) 税制改正要望の概要

国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の(特例)港湾運営会社が国の無利子貸付又は補助を受けて取得した荷さばき施設等(上物施設)に係る課税標準の特例措置について、適用期限を2年延長する。

対象埠頭: コンテナ埠頭

対象施設: 荷さばき施設等(上物施設)

年限: 取得後10年

特例: ①国際戦略港湾(京浜、大阪・神戸)

→ 固定資産税・都市計画税 1/2

②一定の要件を満たす国際拠点港湾

(苫小牧、仙台塩釜、新潟、清水、名古屋、四日市、広島、関門、博多)

→ 固定資産税・都市計画税 2/3

特例期間: 平成25~26年度

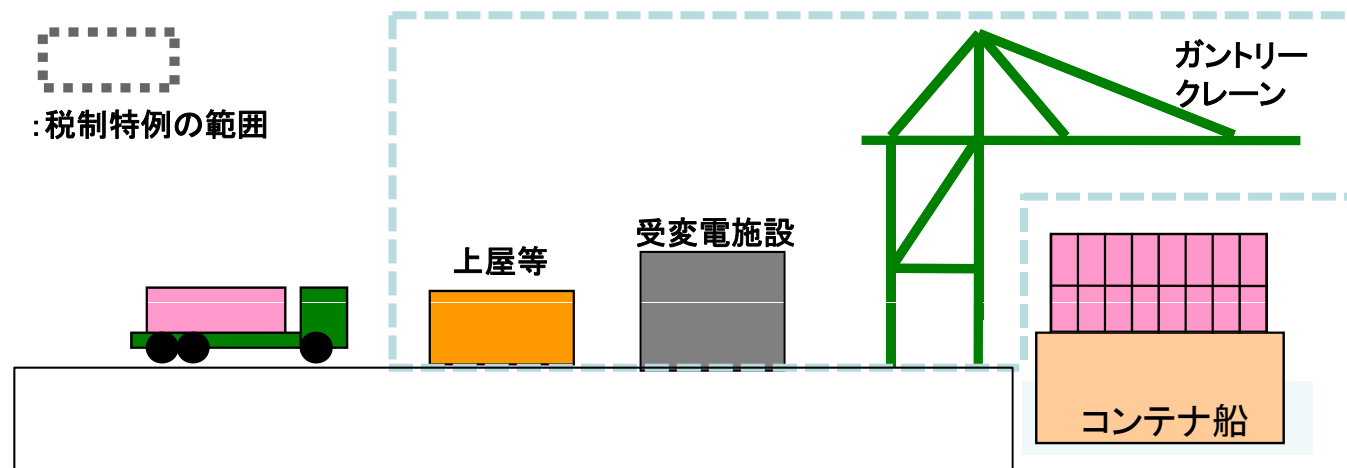


管理棟



ガントリークレーン

税制特例の範囲



施策の背景

- 一括大量輸送によるスケールメリットを求め、資源・エネルギー等を輸送するバルク(※)船の大型化が世界的に進展。一方で、我が国においては、バルク船の大型化への対応が遅れており、相対的に不利な事業環境による国内立地産業の競争力低下等が懸念。
- また、我が国のバルク輸送においては、個々の荷主企業の需要に応じた輸送体制となっており、全体として非効率となっている場合がある。



当該物資の安定的かつ安価な輸入に貢献し、雇用と所得の維持・創出を目指すため、拠点となる港湾において大型バルク船に対応した機能を確保するとともに、**企業間連携の促進**等を図り、資源・エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークを形成する必要がある。

※バルク(貨物)・・・石炭等の包装されずにそのまま船積みされる貨物

政策の目標

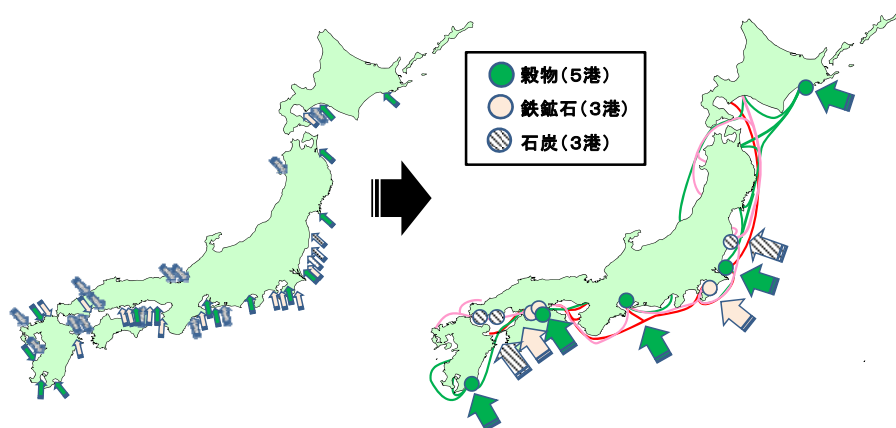
- 資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において、企業間連携の促進に資する埠頭運営を実現。

税制改正要望の概要

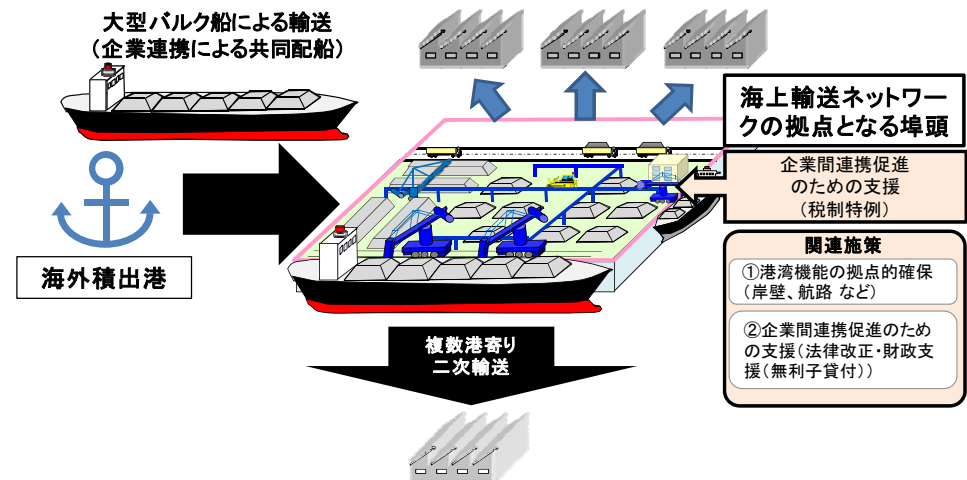
資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において、企業間連携の促進に資する埠頭運営を行う者が取得した荷さばき施設等に係る特例措置を設ける。

対象埠頭：バルク埠頭
 対象施設：荷さばき及び保管を行うための固定的な施設
 措置内容：固定資産税・都市計画税
 課税標準 10年間 1/2
 適用期間：平成25～26年度

- 拠点を集約した資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの形成(イメージ)



- 企業間連携の促進に資する埠頭運営(イメージ)



我が国産業のサプライチェーンのグローバル化が深化し、成長著しい中国、ASEAN、インド等への海外進出が加速している。今後も我が国産業の競争力を維持・強化していくため、これらの地域における質の高い我が国物流システムの展開を推進する。

目標

我が国主要物流企業における海外売上高比率 2015年:40%、2020年:50%

施策例

○我が国物流システムの海外展開に係る『国別・地域別戦略』の策定・推進

我が国物流システムの海外展開に際し、参入規制など相手国の規制・手続等の様々な障害が存在している。産官学の関係者による国内検討委員会を設置して、これらの諸問題を国別・地域別に整理・分析して、我が国物流システムの海外展開の推進のための国別・地域別戦略を策定する。

○我が国企業の海外進出に係る環境整備

我が国物流システムの普及展開のための問題を解決するため、相手国政府と政策対話を実施する。事業参入規制等の制度的な諸問題を協議して共通認識を深め、諸問題に対する相手国による取り組みを促進する。

○物流関連システムの標準化の推進

日本の物流システムを導入するパイロットプロジェクトや官民連携ワークショップを実施することにより、物流の円滑化のために我が国の質の高い物流システムの導入を相手国政府及び民間事業者に働きかける。

IV. 国際競争力と国際プレゼンスの強化

8-2 海洋の開発・利用・保全の戦略的な推進

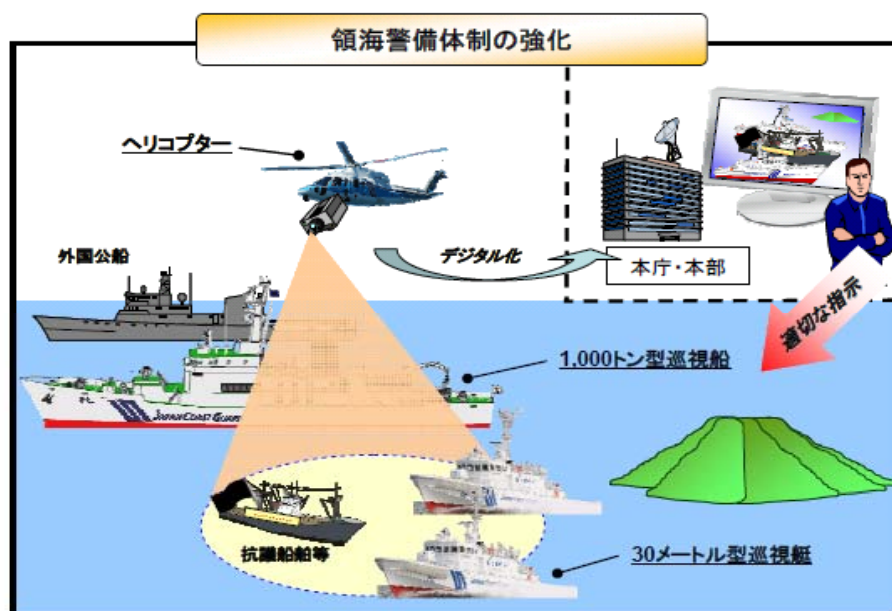
○巡視船艇・航空機等の整備

領海警備体制を強化するため、監視能力、制圧能力等を備えた1,000トン型巡視船及び監視能力、追跡・捕捉能力等を備えた30メートル型巡視艇並びに監視能力、荒天下飛行能力等を備えたヘリコプター等を新規に整備する。

また、遠方海域・重大事案等への対応体制を強化するため、制圧能力、長期行動能力等を備えたしきしま級巡視船(1隻)及び搭載ヘリコプター(2機)を継続して整備する。

○領海警備等における画像伝送機能の強化

領海警備等において本庁・本部で現場対処状況を的確に把握し、適切な判断及び効果的な指揮に資するため、画像鮮明度の高いデジタル方式に対応した画像伝送システムを整備する。





○領海警備等における現場対処能力の強化

領海警備体制を強化するため、警告の意思を安全かつ確実に相手船に伝達することができる指向性の高い長距離音響発生装置、防石面付ヘルメット等個人装備等の警備資器材の整備を図る。

領海警備等における現場対処能力の強化

- 長距離音響発生装置
相手船舶に過度に接近することなく確実に警告等を伝達できる
- 個人装備



洋上において相手船に対し警告の意思を安全かつ確実に伝達

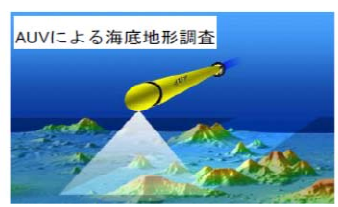
被疑者の制圧時等の受傷防止

○海洋調査等の推進

海洋権益の保全に資するため、データの不足している海域について自律型潜水調査機器(AUV)等による海洋調査を推進するほか、海洋情報の一元化を図るため、海底地形等の自然情報や漁業権区域等の社会情報を、画面上に重ね合わせて表示できる海洋政策支援情報ツール(海洋台帳)の整備等を推進する

海洋権益保全のための調査

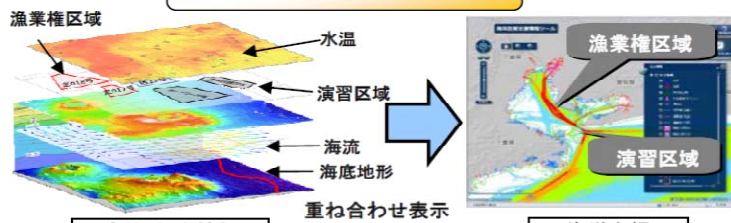
AUVによる海底地形調査



海洋情報の一元化

漁業権区域、水温、演習区域、海流、海底地形

重ね合わせ表示



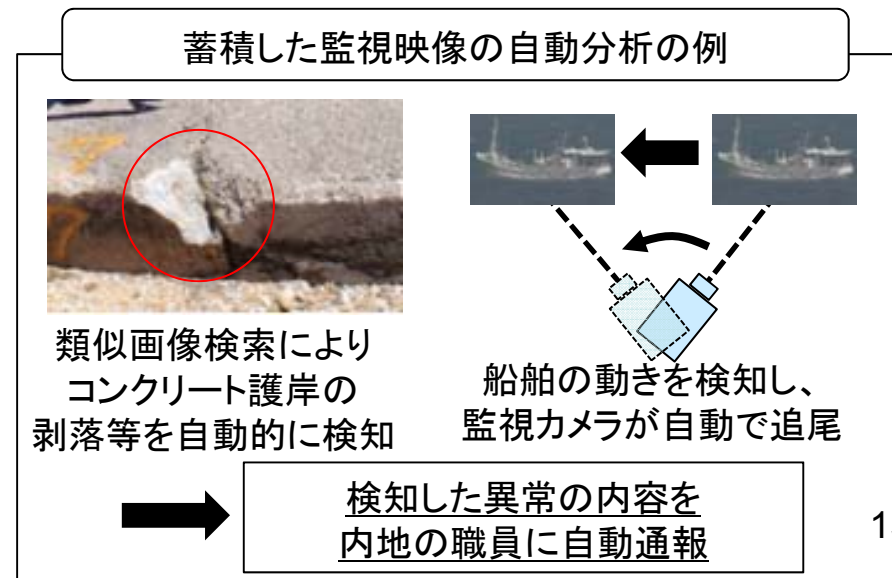
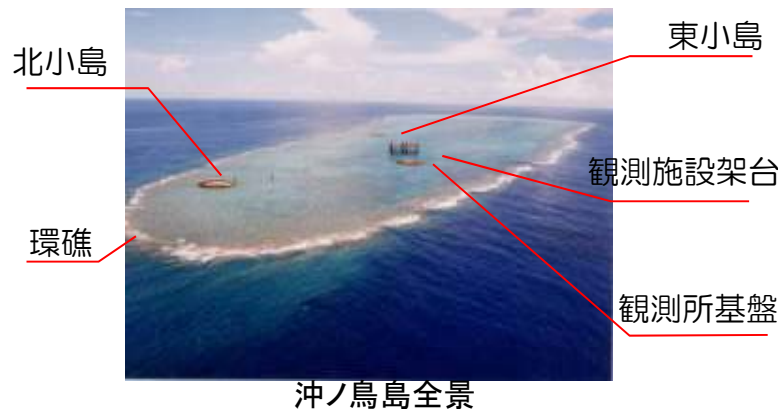
自然・社会情報

海洋台帳

【概要】

沖ノ鳥島は、我が国最南端の領土であり、周辺海域における我が国の国際法上の権利(国土面積を上回る約40万平方キロメートルの排他的経済水域)の基礎となる極めて重要な島である。

国土保全等の重要性に鑑み、国の直轄管理により、沖ノ鳥島の適切な維持管理を図るため、護岸コンクリートの損傷について点検やひび割れの補修等を行うとともに、衛星通信設備の更新による監視映像の鮮明化や蓄積した監視映像の自動分析等による管理体制の強化を図る。また、サンゴの増殖等による島の保全対策や利活用策等を検討する。



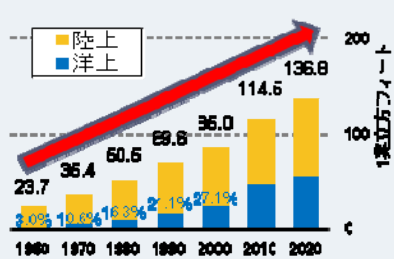
背景

海洋開発促進に係る政府全体の方針

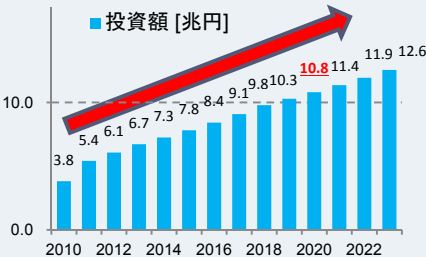
○ 日本再生戦略(平成24年7月31日閣議決定)
 ・「...海洋資源の宝庫と言われる周辺海域の開発・利用・保全、宇宙空間の開発・利用を戦略的に推進する。...」

海洋開発市場の急成長

天然ガス生産量の推移・今後の予測

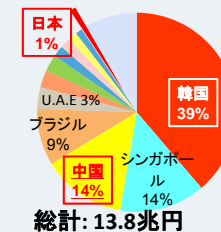


海洋開発関係船舶*投資の推移
* 海洋構造物、シャトルタンカー、支援船、掘削船等



海洋開発分野における劣後化

海洋構造物手持ち工事量のシェア (金額ベース, 2011.9, Clarkson)



イクシスLNGプロジェクト(豪)の例(2012年)

開発投資額: 3.5兆円
 発注者: 国際石油開発帝石
 エンジニアリング&建造:



現在のままでは、日本は世界の海洋開発の成長から取り残され、また将来のEEZ開発を我が国の技術で行うことが困難に！

開発当事者から機器メーカーまで我が国主導の海洋開発体制を官民で構築することが必要

喫緊に取り組むべき事項

各政策を総合した海洋産業育成戦略

海洋資源開発プロジェクトへの進出支援



新分野(洋上ロジスティックハブ)への進出にあたっての課題について、その解決のための調査研究を実施

<課題>

- ◆ 浮体構造物の安全性・構造・機能・性能
- ◆ 船舶の基地への着積方式
- ◆ 搭載積卸の効率化

国際競争力の基盤となる技術力の向上

海洋フロンティア技術の開発・普及促進、当該技術の適正な評価のための調査研究を実施。



生産基盤の強化

大規模海洋構造物の建造における単純労働力や大規模岸壁の確保等、我が国固有の事情を踏まえた基盤強化策を検討。



諸外国の海洋開発産業の現状等を踏まえた我が国戦略の策定

競争力を有する革新的な工法、モデル工場の検討等

将来のEEZ開発を他国に依存せず自前で行う技術の確保 (国家安全保障に貢献)
2020年までに2.5兆円の海洋開発関連市場を創出 (海洋産業の創成)

遠隔離島における活動拠点整備

- 「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」が平成22年6月に施行。

本法において、遠隔に位置する離島に船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる港湾の施設（特定離島港湾施設）を国土交通大臣が建設・改良・管理する旨規定。

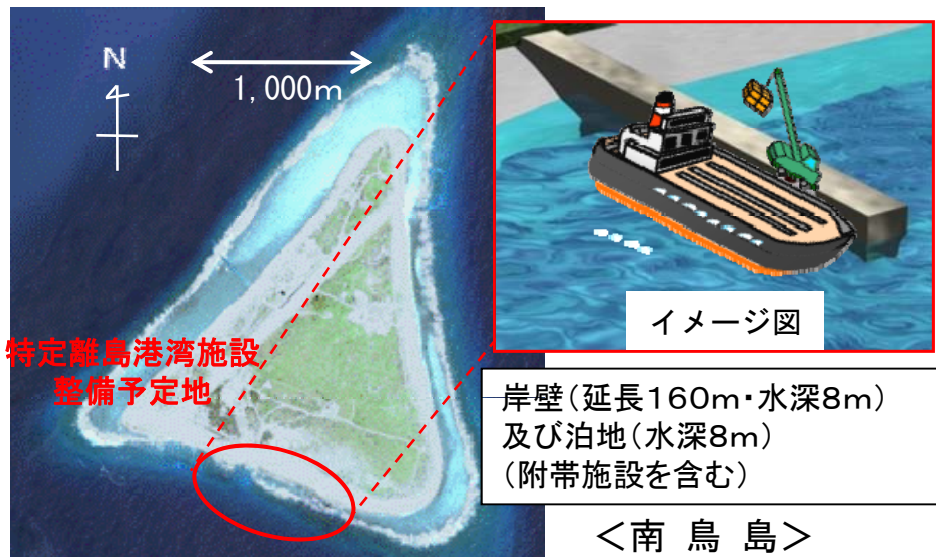
- 海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、特定離島港湾施設（基本計画において整備内容を明示）の整備を推進。

（南鳥島）平成22年度に建設着手、平成27年度の完成を目指す。

（沖ノ鳥島）平成23年度に建設着手、平成28年度の完成を目指す。



＜南鳥島及び沖ノ鳥島の位置＞



＜南鳥島＞

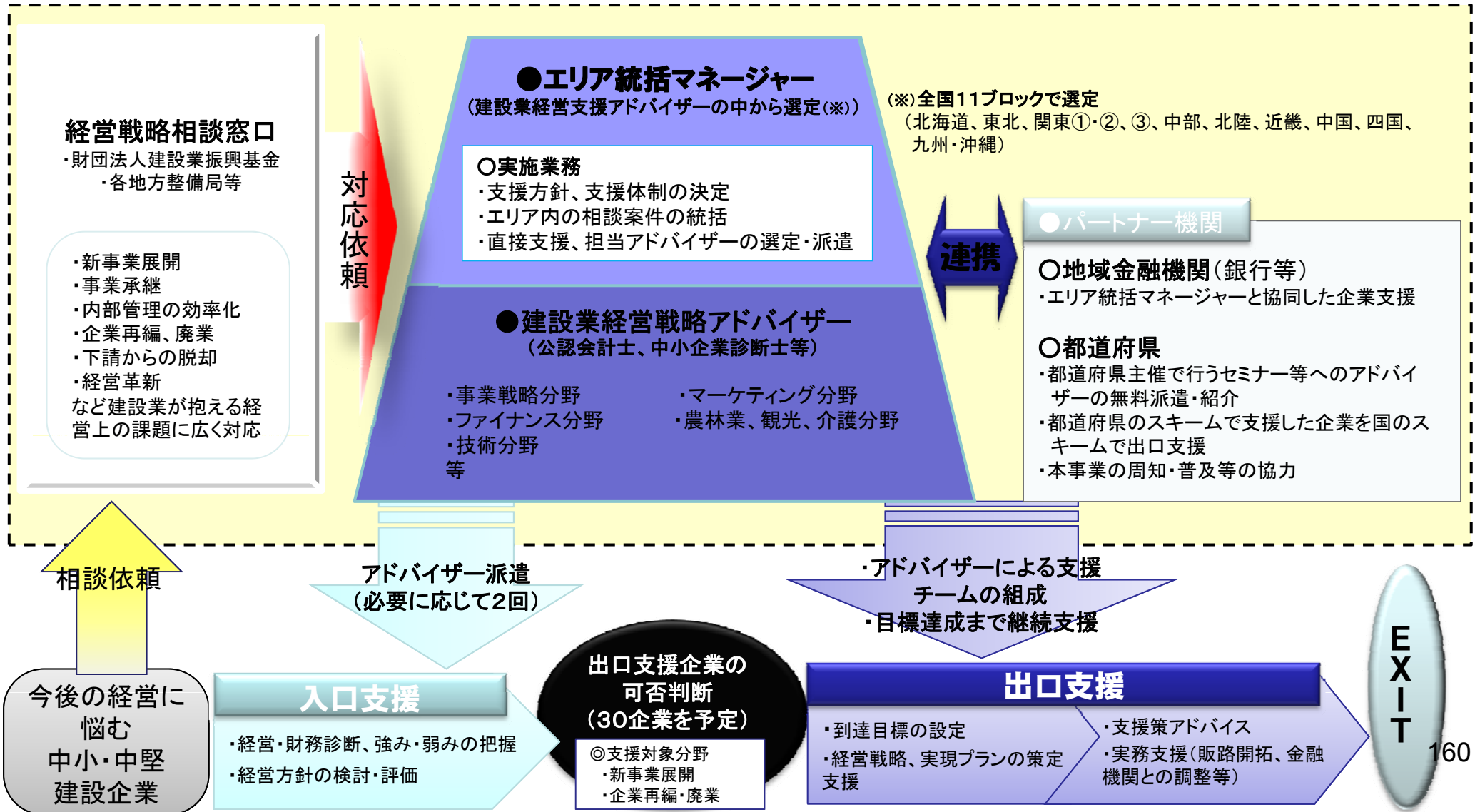


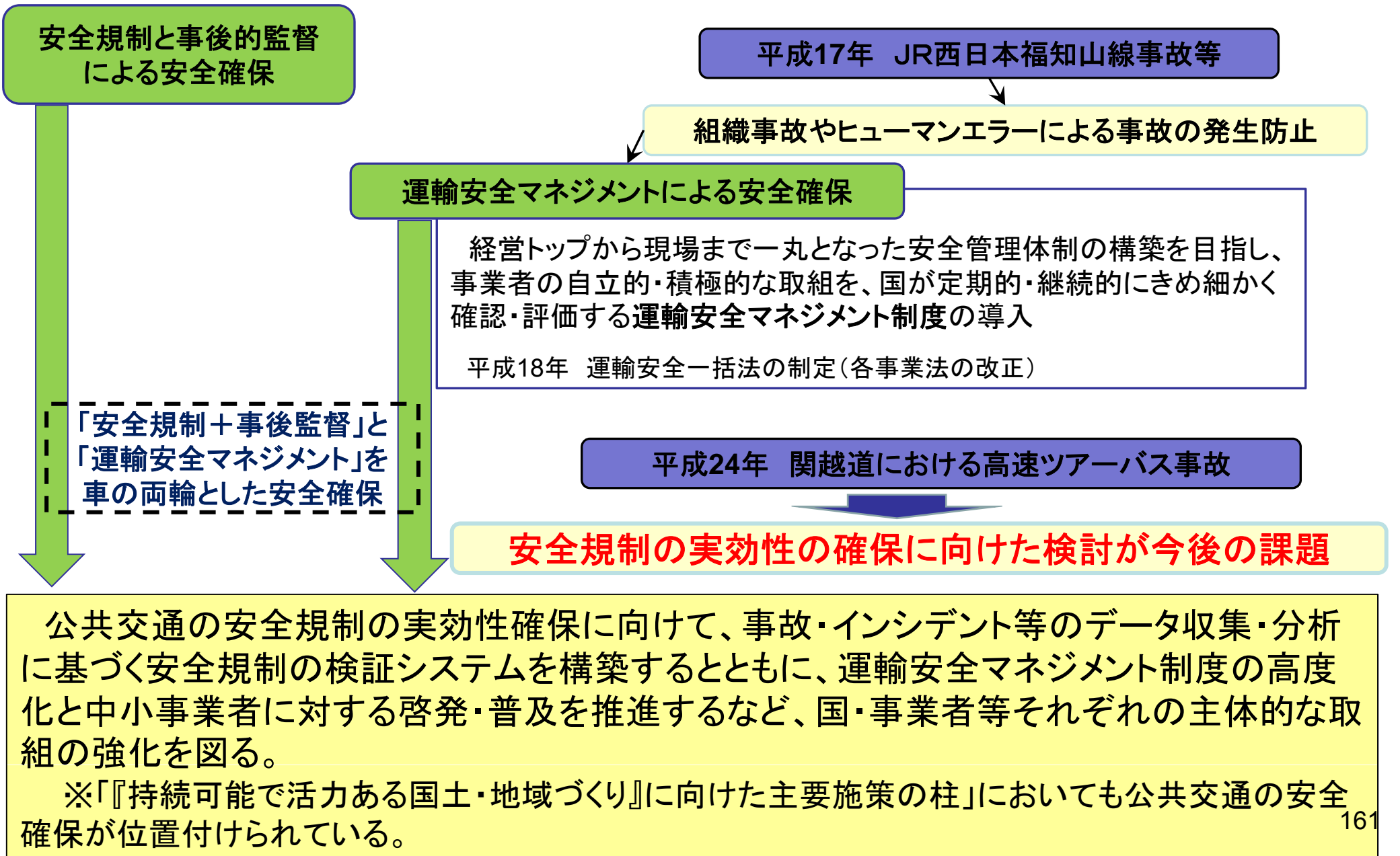
＜沖ノ鳥島＞

その他横断的事項

建設企業のための経営戦略アドバイザー事業

○ 中小・中堅建設企業の新事業展開、企業再編・廃業等の経営戦略の実現を支援するため、「経営戦略相談窓口」を設置し、「エリア統括マネージャー」の統括のもと、各分野の専門家から構成される「建設業経営戦略アドバイザー」によるアドバイスを実施。特に新事業展開、企業再編・廃業に関してはアドバイザーによる支援チームの組成、目標達成まで継続支援。





高速ツアーバス事故を受けた安全対策の強化

事故発生

平成24年4月29日早朝、関越自動車道において高速ツアーバスが道路左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷を負うという事故が発生。

顕在化した問題点

法令違反

法令違反を行っている事業者が存在

安全対策の強化

法令遵守の徹底・悪質事業者の排除

- ・ 監査体制等の充実・強化
- ・ 監査方針・処分基準の見直し

高速ツアーバス等の過労運転等構造問題

- ・ コスト削減等の理由による運転者の過労運転等の問題
- ・ 夜間又は長距離運転が基本的特徴

安全対策の強化

高速ツアーバス等の過労運転の防止その他の安全対策

- ・ 「新高速乗合バス」の早期の移行促進
- ・ 運行管理者制度その他の安全に関する基準の強化
- ・ 参入規制、運賃・料金制度のあり方の検討
- ・ 過労運転防止のための運行管理の高度化に対する支援
- ・ 高速ツアーバス事業者への指導体制等の強化

その他の課題

様々な安全対策を講じたとしても、居眠り等による事故が発生する可能性が残る

安全対策の強化

先進安全技術による事故の被害軽減・防止

- ・ 被害軽減ブレーキ等ASV装置の更なる普及促進
- ・ ASV装置の技術指針策定に向けた調査

安全対策の強化

高速ツアーバス事故を受けた安全対策の強化

① 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化等

高速ツアーバス事故を受けて実施した緊急重点監査において8割を超える事業者で法令違反が見つかるなど、自動車運送事業の安全確保のためには、更なる法令遵守の徹底・悪質事業者の排除が必要であることから、自動車運送事業者に対する監査の充実、体制の強化を図る。

② 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 ※事故防止対策支援推進事業

事業者における安全対策強化のため、下記の通り支援を行う

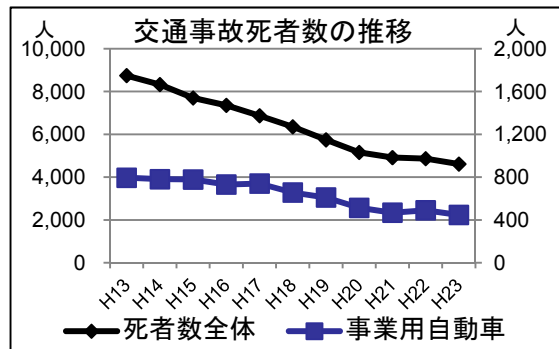
事業用自動車については、運送のプロとして乗客の生命、顧客の財産を預かり、より高度な安全性を求められ、また様々な安全対策に取り組んできたが、未だに事故の減少の歩みが遅いのが現状である。



バスの追突事故



トラックの過積載による事故

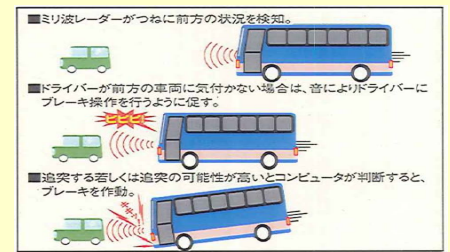


関越自動車道における高速ツアーバス事故の発生 (H24. 4)

高速ツアーバスにおける過労運転等の構造問題が顕在化、過労運転防止等の安全対策を強化する必要

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援



2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援

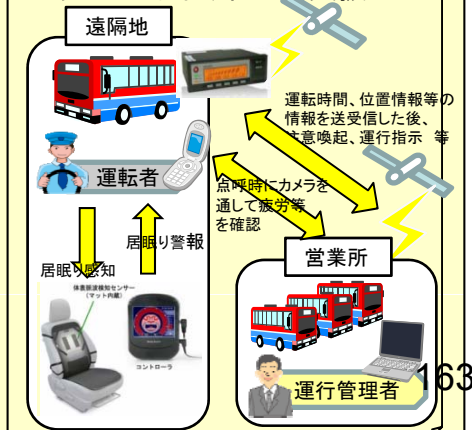


3. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



4. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

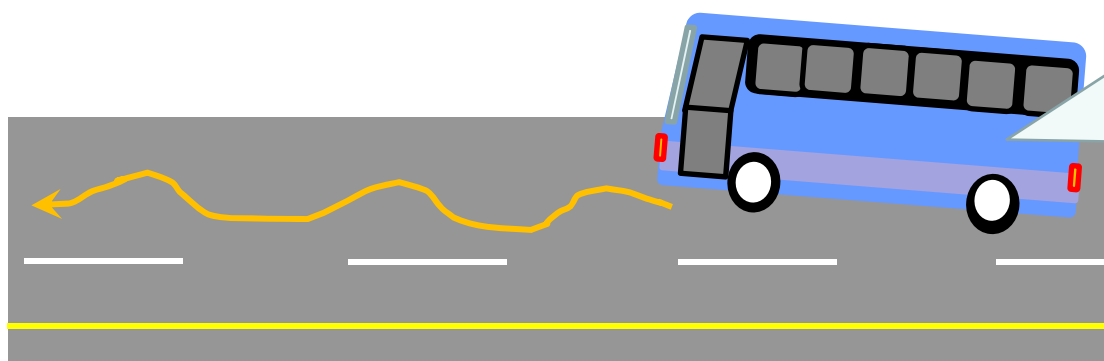


③先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進

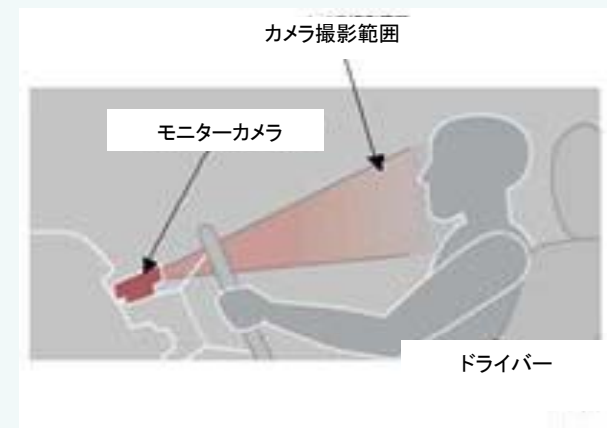
車両の安全性を格段に高めることを目的として、産学官の連携を図り、ドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及を促進。

高速ツアーバス事故やドライバーが運転中に失神するなどの健康起因事故を受け、万一、ドライバーが運転不能に陥った場合に機能するシステム(ドライバー異常時対応システム)の実用化を目指し、技術的課題の検討を行う。

ドライバー異常時対応システムの例:ドライバーモニタリングシステム



ドライバーの状態を検知



カメラ等を活用し、ドライバーの表情、瞬きの回数、目の形や車両の挙動等をモニタリング。
ドライバー異常検出時に、実用化されているASV技術を活用し、安全に自動車を自動停止。

公共交通事故被害者等支援ネットワーク会議の開催

- ・被害者等への支援に関係する様々の主体から定期的にアドバイスや意見を頂いて、知見・経験の共有を図るとともに、業務の段階的・継続的な改善を図るために、被害者団体、有識者等、公共交通事業者、関係行政機関からなる「公共交通事故被害者等支援ネットワーク会議」を開催。

関係機関との緊密なネットワークの構築

- ・弁護士、「心のケア」の専門家(臨床心理士、精神科医等)、日本赤十字、早期支援団体、その他民間支援団体などの被害者等の支援に関わる実務者等と定期的な連絡会議の開催。
- ・会議の開催に加え、平時からの協力体制を構築するための意見交換・情報共有等の実施。

支援室の事故発生直後における現地活動のための事前準備

- ・事故発生時に速やかに支援員を現場に派遣するための経費の確保。
- ・事故発生直後における現地活動を効果的に行うための活動用品の導入。

公共交通事故被害者等支援のためのネットワークの構築

関越道バス事故を教訓とした対応

交通事故の削減を図るためには、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置を搭載した自動車の普及は重要である。このため、平成24年度において、衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型貨物車に対する自動車重量税及び自動車取得税の特例措置が創設された。

平成24年4月に発生した関越自動車道での高速バス事故を受けて、安全性向上観点から、ASV装置を搭載したバスの普及は重要な課題となっている。

このため、更なる交通事故削減のため、現在講じられている特例措置を拡充し、より安全性の高いバスの普及を図る必要がある。

○目標

平成32年までに、車両安全対策により交通事故死者数を1,000人削減

○要望内容

ASV装置を搭載した大型貨物車に対する特例措置を拡充し、特例対象に車両総重量5トンを超える立席なしのバス(新車)を追加する。

国税	自動車重量税	新車新規登録の場合の自動車重量税を50%軽減
地方税	自動車取得税	取得価額から350万円を控除

○ASV装置の例

衝突被害軽減ブレーキ

