

# 重点施策の概要

---

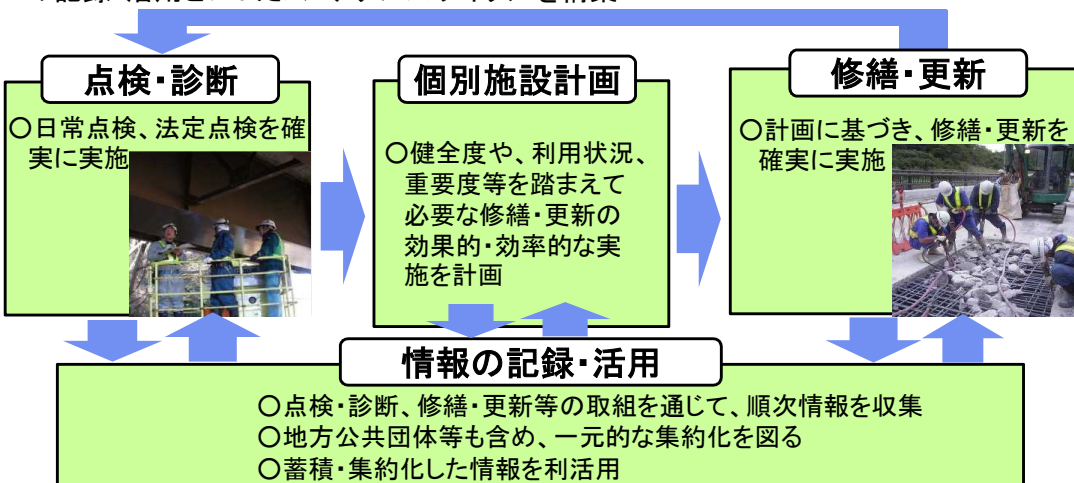
# メンテナンスサイクルの構築、トータルコストの縮減・平準化

## 重点目標1: 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

### 政策パッケージ1-1: メンテナンスサイクルの構築による安全・安心の確保とトータルコストの縮減・平準化の両立

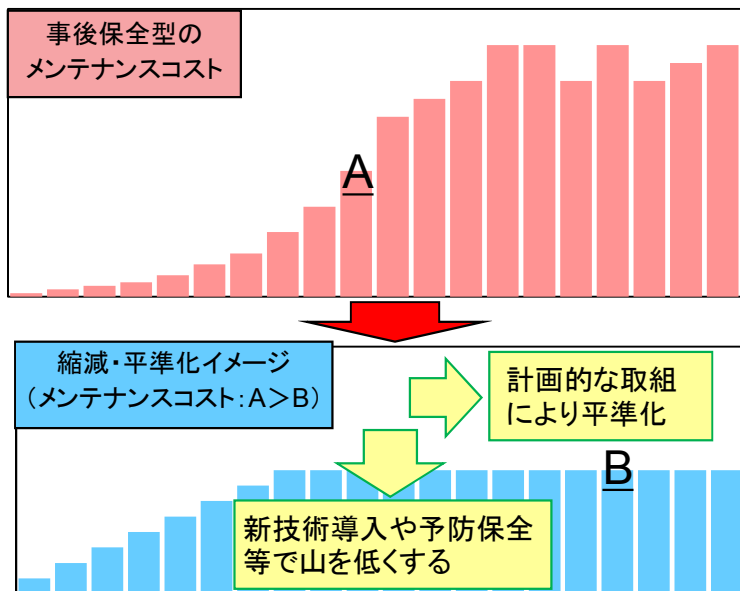
#### ■メンテナンスサイクルの構築

個別施設計画を核として、点検・診断、修繕・更新、情報の記録・活用といったメンテナンスサイクルを構築



#### ■メンテナンスコストの縮減・平準化

<縮減・平準化イメージ>



#### 【課題】

●建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる。

※建設後50年以上経過する社会資本の割合 (H25→H45)

道路橋	約18%→約67%
河川管理施設	約25%→約64%

●将来の維持管理・更新費が今後20年間で約1.2～1.5倍になる見込み。

※将来の維持管理・更新費の推計結果

平成25年度	約3.6兆円
平成45年度	約4.6～5.5兆円

#### 【取組概要】

●インフラ長寿命化基本計画に基づく行動計画を平成28年度までに、個別施設計画を平成32年度までに策定。

●個別施設計画において、維持管理・更新等に係るコストを算定し、中長期的な将来の見通しを把握。

●施設の必要性、対策の内容や時期等を再検討。

#### 【指標】

■個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率

各施設分野において100%を目指す<sub>1</sub>

# 維持管理体制の構築

## 重点目標1: 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

### 政策パッケージ1-2: メンテナンス技術の向上とメンテナンス産業の競争力の強化

#### ■維持管理に関する研修、技術的アドバイス等による支援



管理実務者研修の様子(河川)



道路(橋梁)において点検・診断の技術的支援を行った例

#### ■民間事業者への包括的委託の活用

#### ■橋梁補修用歩掛の新設例

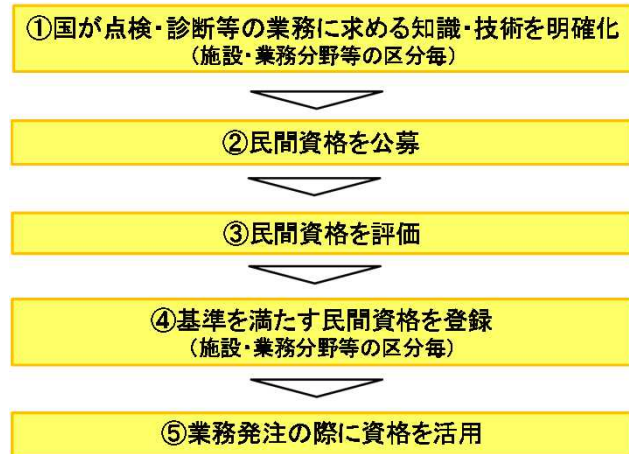
	道路	河川	...
巡回			
維持	<b>複数業務や施設を対象とした 包括的民間委託</b>		
修繕			
...			



<新設例(断面補修工)>

#### ■点検・診断等に関する資格制度の確立

##### <民間資格の登録等のプロセス>



##### <登録した施設分野> H27.1.26

分野	施設	登録資格数
道路	橋梁(鋼橋)	16
	橋梁(コンクリート橋)	17
	トンネル	5
河川	砂防設備	1
	地すべり防止施設	2
	急傾斜地崩壊防止施設	1
海岸	海岸堤防等	4
港湾	港湾施設	4

延べ登録資格数 50

#### 【課題】

- 小規模な市町村を中心に、必要な技術力やノウハウを有する人材の確保が困難。
- 修繕工事は、新設工事と比べて多くの労力を要し、人件費や機材のコストも割高な傾向。
- 地方公共団体間の相互連携や外部委託等を戦略的に図っていくことが重要。

#### 【取組概要】

- 地方公共団体等の職員を対象とした研修や講習を実施。
- 施工実態がより正確に反映されるよう積算基準を新設・改訂。
- 点検・診断等の業務を実施する際に必要となる知識・技術を明確化するとともに民間資格の評価・登録を実施。
- 国や都道府県等による技術的アドバイスや権限代行制度の活用等による支援の仕組みを構築。
- 民間事業者への包括的委託の活用。

#### 【指標】

##### ■維持管理に関する研修を受けた人数

※事業分野ごとに目標を設定

# 情報基盤の整備と活用

## 重点目標1：社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

### 政策パッケージ1-2：メンテナンス技術の向上とメンテナンス産業の競争力の強化

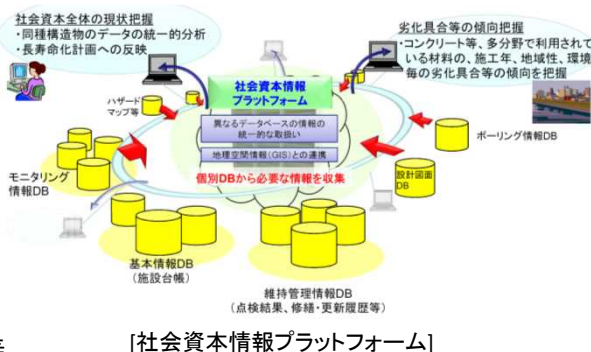
#### ■不足情報の収集

- 維持管理情報の充実・蓄積。
- 情報収集する項目やフォーマット等を明確化。

#### ■情報の蓄積、地方公共団体等も含めた一元的な集約

○施設ごとに構築を進めているデータベースについて、すべての地方公共団体等の管理者が利用可能となるよう、基準類の体系的整備と一体となって、運用ルールやシステムの改善を実施。

- 効率的な情報の収集・蓄積体制の整備に向け、共通フォーマットの提示やシステムの共有等、国が主体となって地方公共団体等のデータベース構築を支援。
- 社会資本情報プラットフォームについて、データベースの改善状況を踏まえつつ一体的に改善。

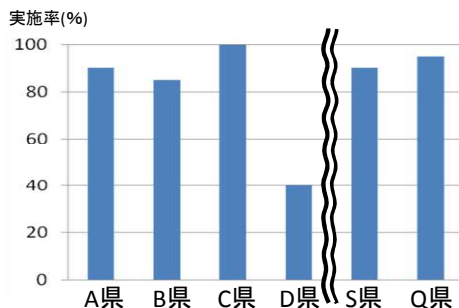
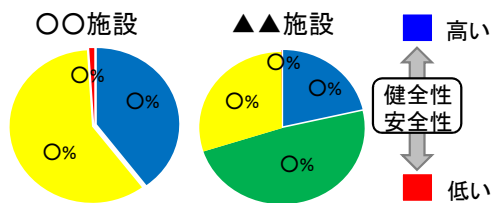


#### ■情報の利活用と発信・共有

○集約した情報を利活用し、目的に応じて可能な限り共有・見える化を行う。

[施設毎の点検結果集計のイメージ]

[管理者別点検実施率のイメージ]



#### 【課題】

- 施設によっては、台帳が存在しないものや、存在しているものの記載されている情報が不十分なものもある。
- 施設情報のデータベース化やその整理・更新等に多くの労力・時間が必要。
- 用語やデータベースの記載内容、記載方法の統一化、共有化すべき情報の整理、情報システム間の連携の検討が必要。

#### 【取組概要】

- メンテナンスサイクルの取組を通じて、最新の劣化・損傷の状況や、過去に蓄積されていない構造諸元等の情報を収集する。
- 収集した情報を国、地方公共団体等を含め確実に蓄積するとともに、一元的な集約化を図り、それらの情報を利活用し、目的に応じて可能な限り共有・見える化を行う。

#### 【指標】

- 基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合  
各事業分野で計画期間中100%を目指す



# 新技術の開発・導入

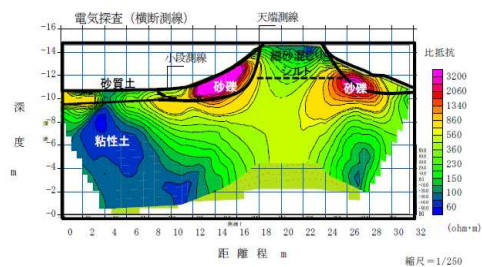
## 重点目標1: 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

### 政策パッケージ1-2: メンテナンス技術の向上とメンテナンス産業の競争力の強化

#### ■ 現場実証を行っている新技術の例

##### ◆ インフラの維持管理に資するモニタリング技術

例) 河川堤防の浸透・滞水状態を監視する技術



浸透・滞水状態の計測結果

例) 岸壁の空洞、地盤沈下等の地盤変状の計測技術



岸壁の地盤変状の計測の様子

##### ◆ インフラの維持管理に資する次世代社会インフラ用ロボット技術

例) 水中センサ等を使った解析画像等によりダム等の堤体の損傷等を点検する技術



次世代社会インフラ用ロボットと現場実証の様子

##### ◆ コンクリート構造物の維持管理に資する非破壊検査技術

例) レーザースキャナーを用いた河川堤防のコンクリートひび割れ点検



現場実証の様子

#### 【課題】

● 管理ニーズと技術シーズのマッチングが十分でないことから、維持管理の現場における問題解決に活かされていない新技術がある。

#### 【取組概要】

● 管理または現場のニーズと技術シーズのマッチングを行った上で、現場を活用しての実証実験を通じて、メンテナンス技術の技術研究開発等を促進。

#### 【指標】

■ 現場実証により評価された新技術数

H26年度 70件 → H30年度 200件

# 耐震化の推進(橋梁、住宅・建築物等)

重点目標2: 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

政策パッケージ2-1: 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減

- 阪神淡路大震災での道路の被害を踏まえ、耐震補強対策を実施してきた結果、対策後の橋梁では、落橋などの致命的な被害を回避  
→ 震災後の自衛隊・警察・消防等の早期復旧活動に寄与

国道45号(観測震度: 震度6弱)



【耐震補強済み(鋼板巻立補強)】  
地震動により損傷なし

県道(観測震度: 震度5弱)



【耐震補強なし】  
橋脚が地震動により損傷

## ■ 耐震改修促進法に基づく耐震診断・耐震改修の指導等

○「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づき、所管行政庁による指導等を行うとともに、不特定多数の者が利用する大規模建築物等や地方公共団体が指定する避難路沿道建築物、防災拠点建築物について耐震診断を義務づけ

## ■ 耐震診断・改修に対する助成等の支援の実施

(住宅・建築物安全ストック形成事業、耐震対策緊急促進事業による支援等)



筋交いによる補強  
構造用合板による補強  
筋交いのタスキ掛け



鉄骨ブレースによる壁の補強

## 【課題】

- 南海トラフ地震や首都直下地震は今後30年以内に70%程度の高い確率で発生するおそれがあり、東日本大震災を大きく上回る被害想定。
- 災害発生時、緊急車両が通行する緊急輸送道路の交通確保が求められている。
- 南海トラフ地震や首都直下地震等が発生した場合、建物倒壊による甚大な人的被害が想定されている。

## 【取組概要】

- 救命救急活動等に必要となる緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強を推進。
- 耐震改修促進法の的確な運用。
- 耐震診断義務付け対象建築物について、通常の実施に加え、重点的・緊急的な支援を実施。

## 【指標】

### ■ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率

H25年度 75% → H32年度 81%

### ■ 住宅・建築物の耐震化率

(住宅)H25年度 約82% → H32年度 95%

(多数の者が利用する建築物)

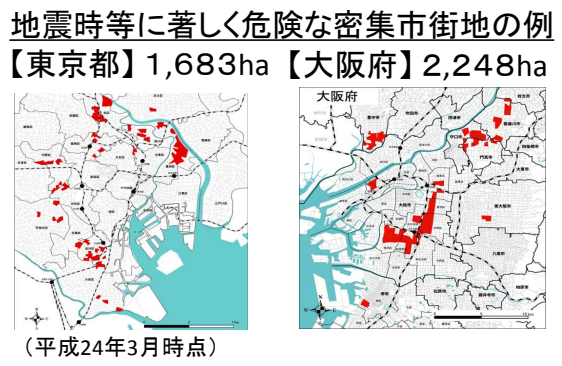
H25年度 約85% → H32年度 95%



## 重点目標2: 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する 政策パッケージ2-1: 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減

住生活基本計画(全国計画) (H23.3 閣議決定)  
地震時等に著しく危険な密集市街地※約6,000haを平成32年におおむね解消する目標を設定

※密集市街地のうち、延焼危険性や避難困難性が特に高く、地震時等において、大規模な火災の可能性、あるいは道路閉塞による地区外への避難経路の喪失の可能性があり、生命・財産の安全性の確保が著しく困難で、重点的な改善が必要な密集市街地。  
(平成26年度末現在: 4,547ha)



道路等による「防災環境軸」の形成  
・市街地大火の延焼防止  
・広域避難の確保

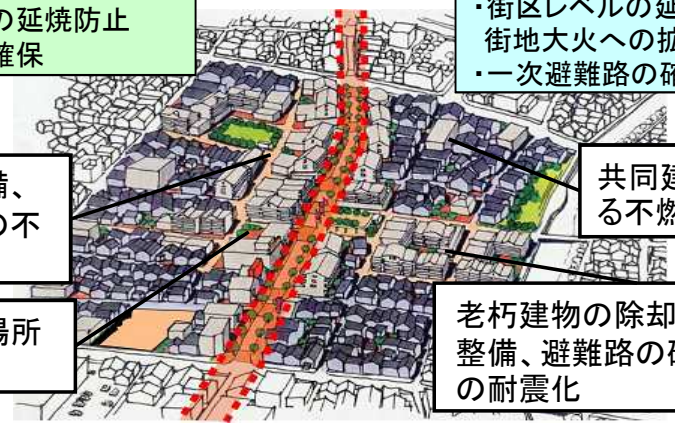
街区内部の整備  
・街区レベルの延焼防止による市街地大火への拡大の防止  
・一次避難路の確保

道路等の整備、沿道建築物の不燃化

共同建替による不燃化

広域的避難場所の整備

老朽建物の除却、空地の整備、避難路の確保、沿道の耐震化



■道路の防災性の向上の観点から市街地等における無電柱化を推進



<電柱の倒壊による道路閉塞>

### 【課題】

- 老朽木造建築物の建て詰まりによる大規模な延焼の危険性。
- 狭あいな道路や行き止まり道路による避難・消防活動の阻害、老朽建築物の倒壊による避難路の閉塞。
- 公園等火災時に避難先となるスペースの不足。
- 接道が十分でない敷地が多く、建替えが困難。
- 海外の主要都市に比べ、我が国の無電柱化は遅れている状況。

※ロンドン・パリ・香港 100%(2004年)、台北 95%(2013年)、シンガポール 93%(1998年)、ソウル 46%(2011年)、ジャカルタ 35%(2014年)、東京23区 7%(2013年)、大阪市 5%(2013年)

### 【取組概要】

- 共同建替等による建築物の不燃化。
- 道路の拡幅・新設、避難路及び避難地の確保。
- 消防強化・意識啓発等のソフト手法も併せて推進。
- 道路の防災性の向上の観点から無電柱化を推進。

### 【指標】

- 地震時等に著しく危険な密集市街地の面積  
H26年度 4,547ha → H32年度 おおむね解消
- 市街地等の幹線道路の無電柱化率  
H26年度 16% → H32年度 20%

# 津波対策

## 重点目標2: 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

### 政策パッケージ2-1: 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減

#### ■河川・海岸堤防等の整備や水門・樋門等の耐震化、自動化・遠隔操作化

・津波及び高潮に対する高さが不足している河川・海岸堤防等について地域の実情に応じた必要な高さまでの嵩上げ及び耐震性の確保、また水門・樋門等の耐震化を推進  
 ・津波到達前に水門等を安全かつ迅速・確実に閉鎖するため、自動化・遠隔操作化を推進



河川堤防の耐震化



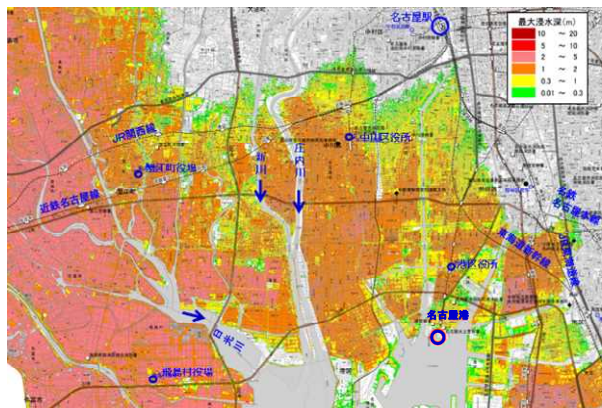
海岸堤防等の改良



水門の自動化・遠隔操作化

#### ■最大クラスの津波・高潮に対応する避難体制の整備

・最大クラスの津波・高潮に対応した浸水想定・ハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上に繋がる訓練を実施



津波浸水想定



机上訓練



避難経路の確認・検討

#### 【課題】

●南海トラフ巨大地震や首都直下地震は今後30年以内に70%程度の高い確率で発生することが想定。

#### 【取組概要】

- 津波浸水被害リスクの高い地域等において、人命・財産を守るため河川・海岸堤防等の整備や水門・樋門等の耐震化、自動化・遠隔操作化を推進。
- 最大クラスの津波に対して、ハード・ソフト一体となった多重防御による対策を推進。

#### 【指標】

■南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川・海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)及び水門・樋門等の耐震化率

(河川堤防)	H26年度 約37%	→	H32年度 約75%
(海岸堤防等)	H26年度 約39%	→	H32年度 約69%
(水門・樋門等)	H26年度 約32%	→	H32年度 約77%

■最大クラスの津波・高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上に繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合

(津波)現状値 0% → H32年度 100%

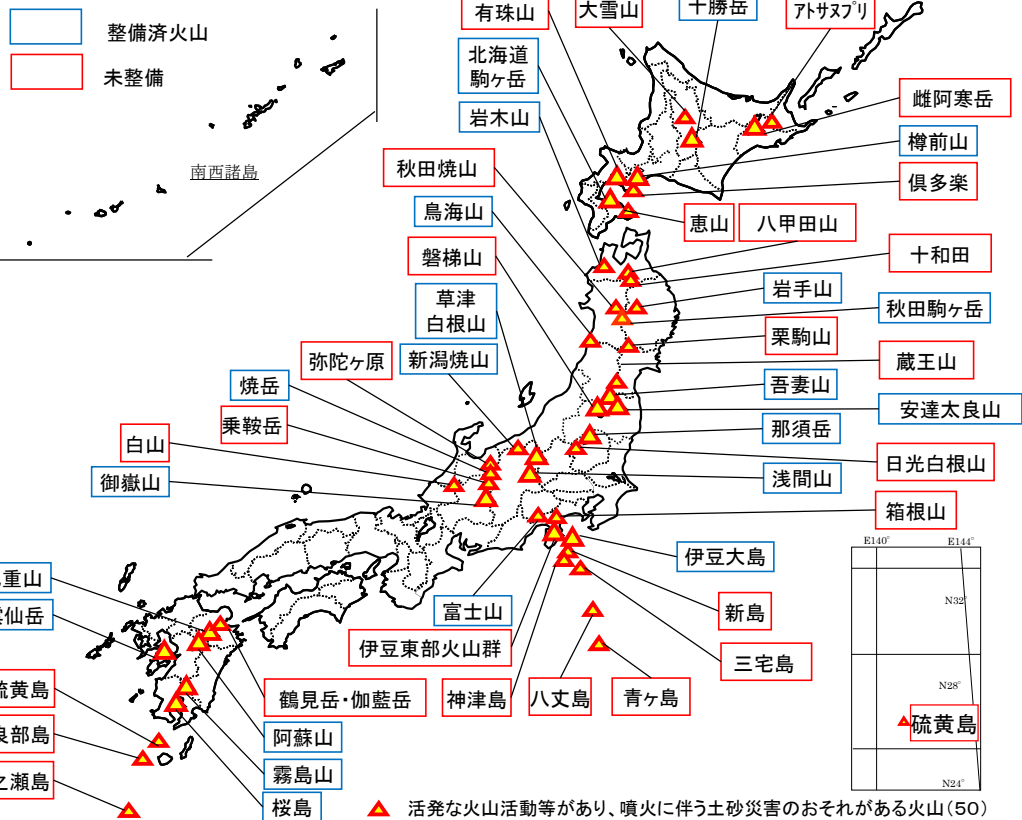


# 火山噴火対策

重点目標2: 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

政策パッケージ2-1: 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減

## ■ 火山砂防ハザードマップの整備の推進



### 【課題】

- 世界の活火山の約1割が日本に存在し、かつ今後、いつ大規模噴火が起こってもおかしくない状況にある。
- 大規模な火山噴火が発生すると、降灰等による土砂災害などの被害は長期化し、住民生活等に甚大な影響をもたらす恐れ。

### 【取組概要】

- 火山噴火に伴う土砂災害を軽減するため、砂防堰堤等の整備や、ハザードマップの整備など、ハード・ソフト両面にわたる対策を推進する。

## ■ 火山地域におけるハード対策



(桜島)



(桜島における土石流対策の実施)

### 【指標】

■ 活発な火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における火山砂防ハザードマップ整備率

H26年度 約44% → H32年度 約100%

■ 要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率

H26年度 約37% → H32年度 約41%

# 水害対策等

重点目標2: 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

政策パッケージ2-2: 激甚化する気象災害に対するリスクの低減

政策パッケージ2-3: 災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化

## ■ 堤防、洪水調節施設、下水道等の整備

- ・河道掘削や堤防整備等の河川改修、洪水調節施設の整備、堤防強化、雨水貯留管等の下水道整備等を実施



河川堤防の整備



洪水調節施設の整備



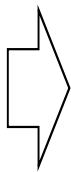
下水道の整備

## ■ 最大クラスの降雨に対応する避難体制の整備

- ・洪水に係る浸水想定区域について、河川整備において基本となる降雨を前提とした区域から、想定し得る最大規模の降雨を前提とした区域に拡充
- ・新たに内水に係る想定し得る最大規模の降雨による浸水想定区域の指定の推進
- ・最大クラスの洪水・内水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上に繋がる訓練を実施



河川整備において基本となる降雨を前提とした浸水想定区域



想定し得る最大規模の降雨を前提とした浸水想定区域



ハザードマップを用いた訓練状況

## ■ タイムラインの策定

- ・国、地方公共団体、公益事業者、企業等の主体的行動及び連携により災害対応力を強化するため、多数の関係者が連携し、関係者一体型タイムラインを策定
- ・市町村長が避難勧告等を適切なタイミングで発令できるよう、避難勧告等の発令に着目したタイムラインを策定



TV会議による連携体制の確認

## 【課題】

- 時間雨量 50mm を超える短時間強雨の発生件数が増加するなどにより、水害が頻発・激甚化。施設規模を上回る降雨等への備えが必要。
- 堤防、洪水調節施設、下水道等の施設の整備水準は依然として低い。

## 【取組概要】

- 比較的発生頻度の高い降雨等に対しては、堤防、洪水調節施設、下水道等の整備を着実に実施。
- 施設の能力を上回る降雨等に対しては、ハード・ソフト一体となった総合的な水害対策を推進。
- 国、地方公共団体、公益事業者、企業等の連携による大規模災害への対応力の強化。

## 【指標】

- 人口・資産集積地区等における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率及び下水道による都市浸水対策達成率

(河川整備率(国管理)) H26年度 約71% → H32年度 約76%

(河川整備率(県管理)) H26年度 約55% → H32年度 約60%

(下水道による都市浸水対策達成率) H26年度 約56% → H32年度 約62%

- 最大クラスの洪水・内水、津波・高潮に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上に繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合

(洪水)(内水)(高潮): H26年度- → H32年度 100%

- 国管理河川におけるタイムラインの策定数

H26年度 148市町村 → H32年度 730市町村

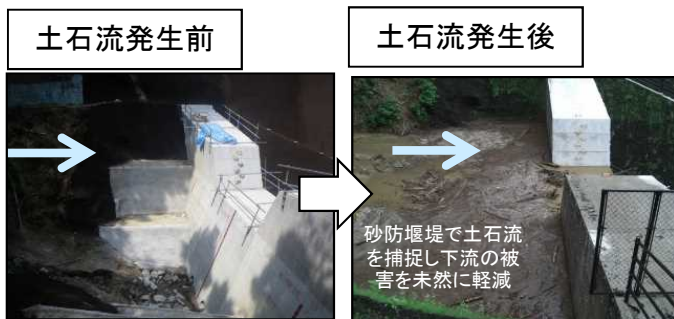


# 土砂災害対策

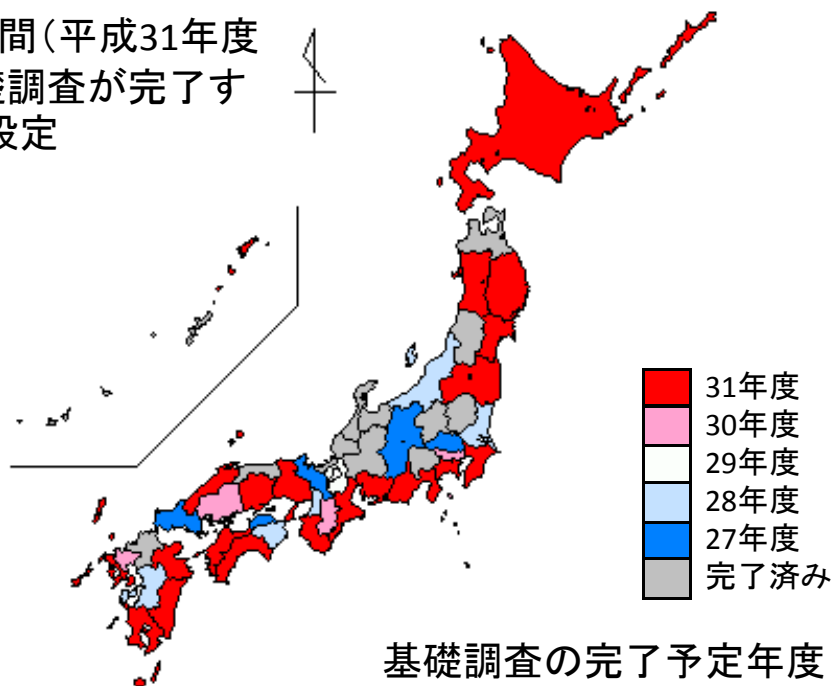
重点目標2: 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する  
 政策パッケージ2-2: 激甚化する気象災害に対するリスクの低減

■危険区域の明示や警戒避難体制の確立等のソフトと一体となったハード対策の推進

・砂防事業の効果(平成26年8月豪雨 広島土砂災害)



・今後5年間(平成31年度末)で基礎調査が完了する目標を設定



## 【課題】

- 我が国は国土の7割を山地・丘陵地が占め、地形は急峻で複雑・脆弱な地質が広く分布する。
- 丘陵地や山麓斜面にまで宅地開発が進展し、全国に多くの土砂災害の危険箇所が分布している。
  - ・全国の土砂災害のおそれのある区域は約65万区域(推計値)
- 平成26年8月の広島市による土砂災害の発生など、甚大な土砂災害が頻発している。

## 【取組概要】

- 土砂災害から人命を守る施設整備の重点的な実施や、警戒避難体制の充実・強化等、ハード・ソフト一体となった土砂災害対策を推進。

## 【指標】

- 要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率
 

H26年度 約37% → H32年度 約41%
- 土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表及び区域指定数
 

(公表)H26年度 約42万区域 → H31年度 約65万区域  
 (指定)H26年度 約40万区域 → H32年度 約63万区域



# 人命を守ることを最優先にした交通安全の確保(道路交通)

重点目標2: 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する  
 政策パッケージ2-4: 陸・海・空の交通安全の確保

## ■ 「世界一安全な道路交通」の実現

- 道路の機能分化による安全性の高い幹線道路への自動車交通の転換
- 幹線道路における重点的な交通事故抑止対策の推進
- 生活道路における「人優先の安全・安心な歩行空間」の確保
- 歩行空間のバリアフリー化
- 安全で快適な自転車利用環境の創出

### 主な具体的施策（交通安全施設等の整備）

信号機の多現示化  
 信号灯器のLED化



速度抑制を図る  
 ハンプの設置



ゾーン30の整備



自転車道等の整備



## 【課題】

- 平成26年の交通事故死者数4,113人のうち約半数が歩行中・自転車乗車中。
- 交通事故死者数のうち半数以上が65歳以上の高齢者。
- 幹線道路と生活道路のそれぞれの特性に応じた交通事故抑止対策を推進する必要。

## 【取組概要】

- 幹線道路において事故の危険性が高い箇所に対する重点的な交通事故抑止対策を推進。
- 市街地や住宅地等において人優先のエリアを形成。
- 生活道路におけるハンプ、狭窄等の等の道路整備による車両の速度抑制の徹底
- ITSの活用、信号機の改良等により道路交通の安全を確保するための対策を推進。
- 通学路における安全な通行空間を確保。
- 安全で快適な自転車利用環境の創出を推進。

## 【指標】

- 信号機の改良等による死傷事故の抑止件数  
 H32年度末までに約27,000件／年抑止
- 生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率  
 H26年比 約3割抑止(H32年)

# コンパクトシティの形成

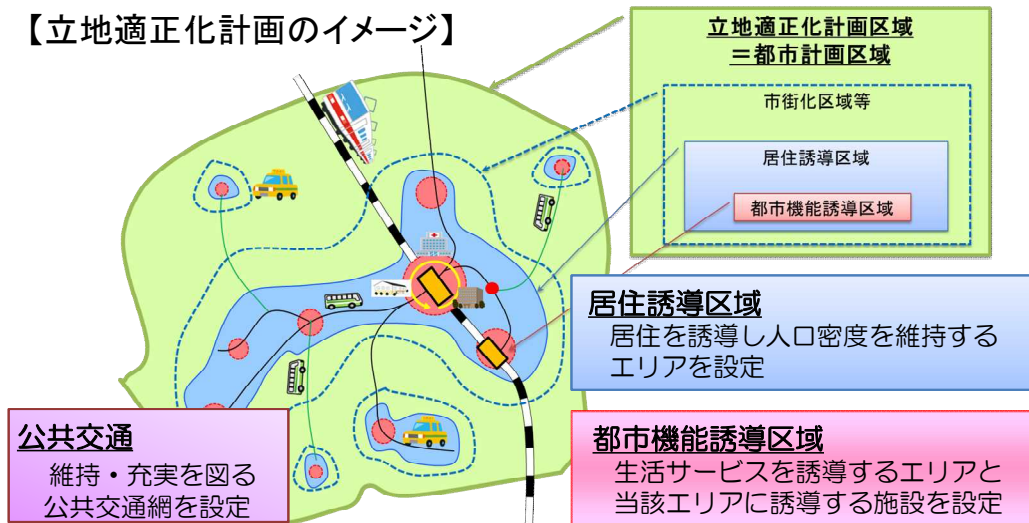
重点目標3:人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

政策パッケージ3-1:地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等

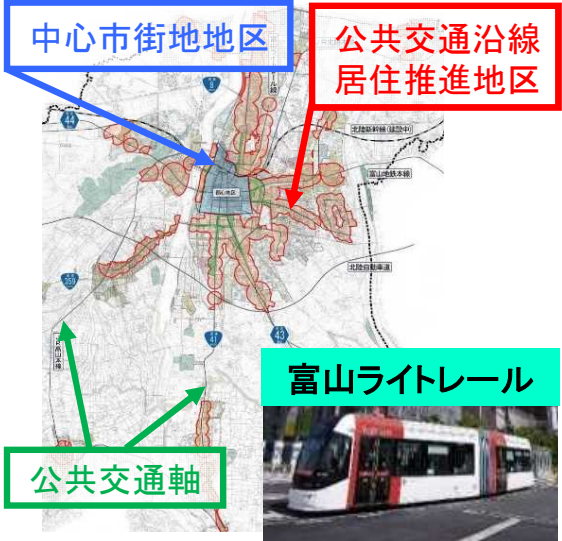
## ◆コンパクトシティ形成の推進

中心拠点や生活拠点に生活サービス機能や居住を誘導するとともに、公共交通網を始めとするネットワークで結び、コンパクトシティの形成を推進する。

【立地適正化計画のイメージ】



## ◆先行自治体における取組(富山市)



理念:公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり

●富山市ではLRT導入と市内電車環状線化、まちなかの居住誘導等のコンパクトなまちづくりを推進

●まちなかの居住人口増加等により、サービス提供の効率性が向上し、地価が高いまちなかでも福祉施設の立地が多数実現



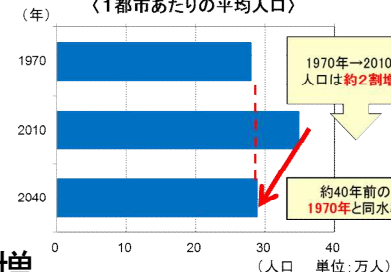
## 【課題】

●地方都市:  
人口減少・高齢化、市街地の低密度化  
⇒生活サービス機能の維持が困難になるおそれ

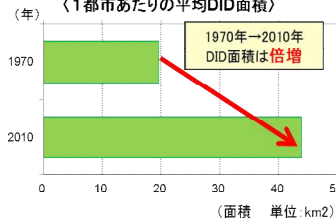
●大都市:  
高齢者の急増に伴う医療・介護の需要増  
⇒医療・福祉サービスの提供や地域の活力維持が満足にできない懸念

※東京圏における平成37年の介護保険利用者数の推計は、平成22年の施設定員数の2倍以上。

県庁所在地の人口の推移  
(三大都市圏及び政令指定都市を除く)  
(1都市あたりの平均人口)



県庁所在地のDID面積の推移  
(三大都市圏及び政令指定都市を除く)  
(1都市あたりの平均DID面積)



出典:国勢調査  
国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)

## 【取組概要】

- 立地適正化計画に基づき、中心拠点や生活拠点への、医療・福祉、商業等の生活サービス機能や居住の誘導を推進。
- 関係省庁からなる「コンパクトシティ形成支援チーム」等を通じ、コンパクトシティの形成に取り組む市町村を強力に支援。

## 【指標】

■立地適正化計画を作成する市町村数

H32年 150市町村

■公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合

(三大都市圏)	H26年度	90.5%	→	H32年度	90.8%
(地方中枢都市圏)	H26年度	78.7%	→	H32年度	81.7%
(地方都市圏)	H26年度	38.6%	→	H32年度	41.6%



重点目標3:人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

政策パッケージ3-1:地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等

■「小さな拠点」をつくる「道の駅」

- 地域の高齢化に対応し、診療所、保健福祉センター、役場機能など、多様な住民サービスをワンストップで提供
- 後背地の集落から、コミュニティバスによるアクセスを確保し、地域を支える「小さな拠点」として機能



「美山ふれあい広場」(京都府南丹市)

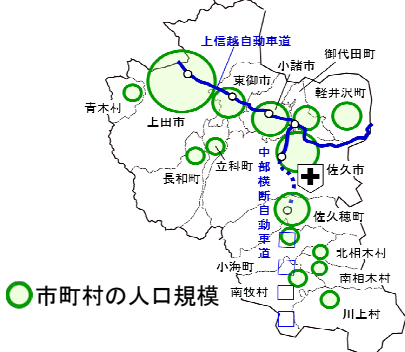
■スマートICの活用による拠点の形成

○白河中央スマートICの整備により、白河厚生総合病院までのアクセス時間が短縮され、年間約700台の車両が救急搬送で利用(平成25年度実績)



白河中央スマートIC(東北自動車道)

■道路ネットワークにより緊急医療体制等を構築



佐久総合病院  
【第三次救急医療施設】  
※地域唯一の救急救命センター

圏域人口 **41万人** をカバー  
※人口は2014年(平成26年)現在

【課題】

- 中山間地域等においては住民の生活サービスをいかに確保していくかが課題。
- コンパクトなまちづくりと連携した交通ネットワークの形成を図る必要。
- 我が国の高速道路のIC間隔は平均約10kmで、欧米諸国の平地部における無料の高速道路の2倍程度。

【取組概要】

- 道の駅を活用した小さな拠点の形成(多機能トイレ、無料公衆無線LANの整備等)。
- 高速道路の有効活用や地域活性化を図るため、従来のインターチェンジよりも低コストで整備できるETC専用のスマートインターチェンジの整備を推進。
- コンパクトに集積した地域や拠点を交通ネットワークでつなぎ、広域的な経済・生活圏を形成。

【指標】

■道路による都市間速達性の確保率  
H25年度 49% → H32年度 約55%



# 人口減少を踏まえた汚水処理施設整備

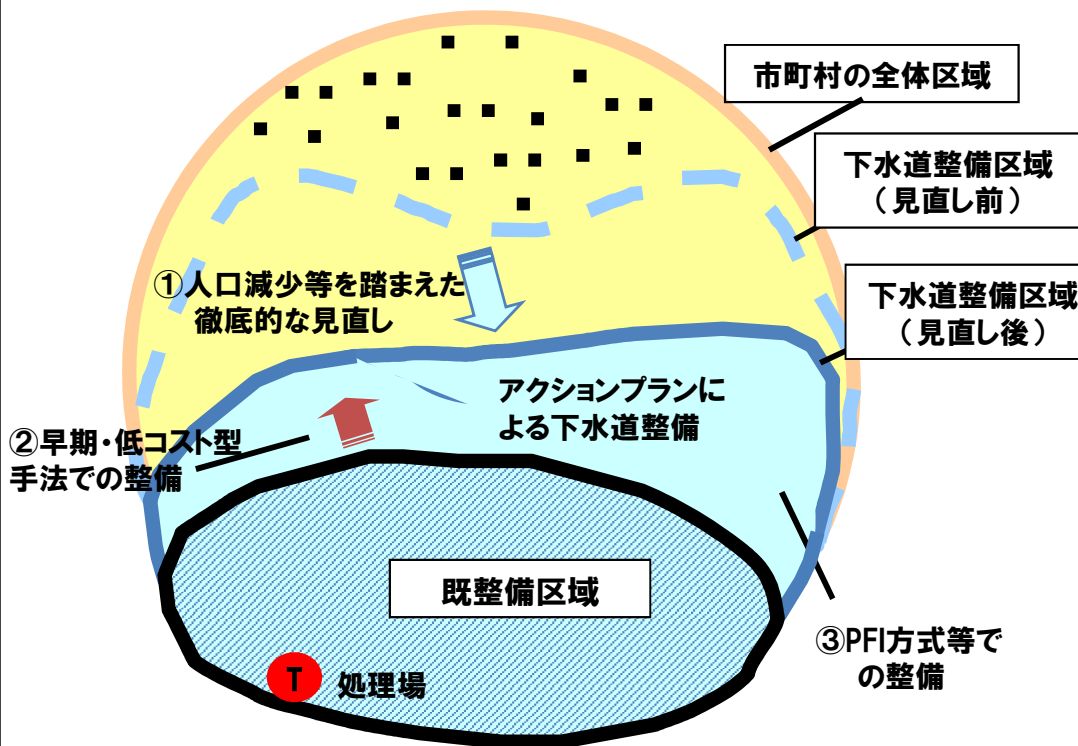
重点目標3:人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

政策パッケージ3-1:地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等

## ■持続的な汚水処理システム構築に向けた都道府県構想策定

人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、下水道をはじめとする各種汚水処理施設の整備並びに増大する施設ストックの長期的かつ効率的な運営管理について、適切な役割分担の下、計画的に実施していくために策定を推進し、汚水処理施設の効率的な整備を実施

<都道府県構想策定にあたっての検討イメージ>



## 【課題】

- 財政状況の厳しい中、未だに約1,400万人が汚水処理施設を利用できない状況。
- さらに、今後、既整備地区の汚水処理施設ストックの老朽化対策や改築・更新が増大。

## 【取組概要】

- 平成26年1月に、国土交通省、農林水産省、環境省が連携して、都道府県構想策定マニュアルを作成・公表し、汚水処理の早期概成を図るための都道府県構想策定を推進。
- 平成27年度から創設した制度により、都道府県構想又はアクションプランの策定を支援。

## 【指標】

■持続的な汚水処理システムのための都道府県構想策定率

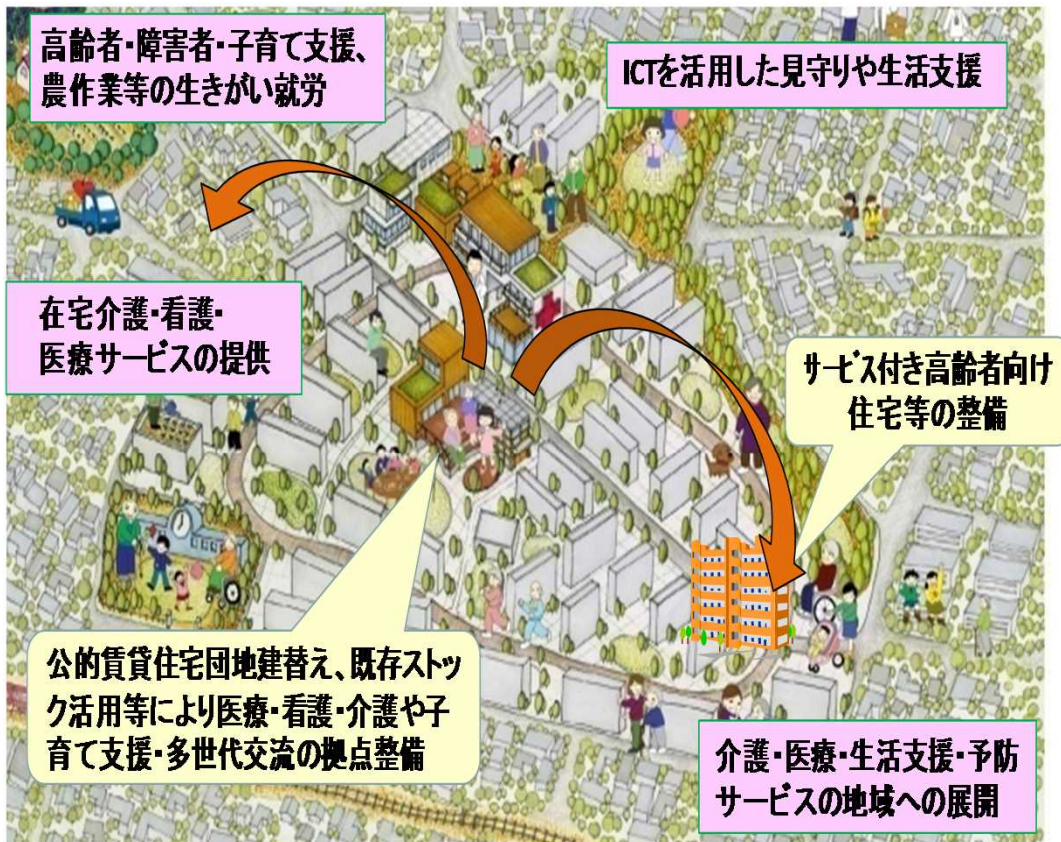
H26年度 約2% → H32年度 約100%

# スマートウェルネス住宅・シティの実現

重点目標3:人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

政策パッケージ3-1:地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等

## スマートウェルネス住宅・シティの実現



＜柏市豊四季台地域高齢社会総合研究会の資料を基に国土交通省作成＞

### 【課題】

- 大都市圏、特に大都市近郊における急速な高齢化が見込まれるため、高齢者等が安心できる住まいの確保が課題。

※大都市圏における高齢人口の推移(H22→H52)

東京圏 732万人 → 1,120万人

名古屋圏 246万人 → 336万人

関西圏 422万人 → 561万人

### 【取組概要】

- サービス付き高齢者向け住宅や医療・介護・子育て等のサービス拠点の整備など、厚生労働省と連携し、地域包括ケアとコンパクトなまちづくりを一体的に推進。
- 公的賃貸住宅団地の再生・福祉拠点化の推進。

### 【指標】

- (参考)高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合  
H24年 1.8% → H32年 3~5%

- (参考)高齢者施設、障害者施設、子育て支援施設等を併設している100戸以上の規模の公的賃貸住宅団地の割合

H25年度 19% → H32年度 25%

- (参考)大都市圏のおおむね1,000戸以上のUR団地における医療福祉拠点を形成した団地数

H32年度 100団地程度



# バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

重点目標3:人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

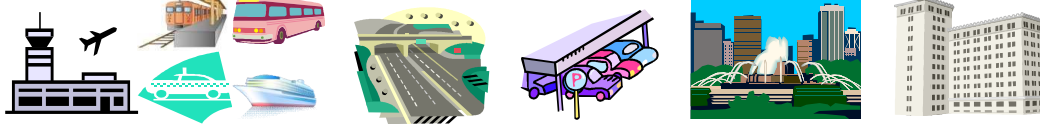
政策パッケージ3-2:安心して生活・移動できる空間の確保(バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進)

平成18年12月に施行された「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)に基づき、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進。

## 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

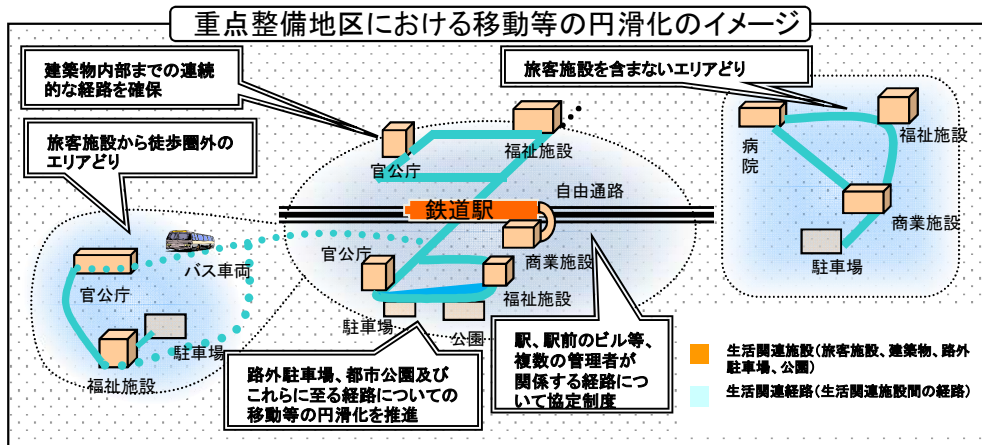
基本方針において各施設の整備目標を設定/移動等円滑化基準の適合義務/公共交通事業者等の職員に対する教育訓練の努力義務

旅客施設及び車両等      道路      路外駐車場      都市公園      建築物



## 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施



## 心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等

●車いすサポート体験      ●視覚障害者サポート体験      ●高齢者疑似体験



## 【課題】

### ●高齢化の進行。

※高齢化率は、2013年:約25%→2050年:約4割

### ●高齢者、障害者等の自立と社会参加。

### ●安心して子育てができる環境の整備。

## 【取組概要】

●バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標(1日の乗降客数が3,000人以上の旅客施設においては、2020年度までに原則100%バリアフリー化等)の着実な達成を図る。

●ホームドア等視覚障害者等の転落を防止するための設備の整備促進。

●2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えて、主要ターミナルにおける複数ルートでのバリアフリー化や地方の主要な観光地のバリアフリー化等に重点的に取り組むとともに、バリアフリー教室の開催等による「心のバリアフリー」を推進する。

## 【指標】

■全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合  
H25年度 約91% → H32年度 約100%

■一日当たりの平均的な利用者数3,000人以上の鉄軌道駅におけるホームドアの整備率

H25年度 15.7% → H32年度 21.9%



# 失われつつある自然環境の保全・再生・創出・管理

重点目標3:人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

政策パッケージ3-3:美しい景観・良好な環境の形成と健全な水循環の維持又は回復

## ■水と緑のネットワーク形成等の取組の推進

●都市域において水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境を整備するため、都市公園等の整備等を推進し、水と緑のネットワークの形成を推進する。

都市公園整備



●失われた多様な生物の生息・成育環境である湿地について地域の多様な主体と連携しつつ、再生等を推進することにより、生態系ネットワークを形成するとともに、地域の活性化を目指す。

湿地再生



## ■グリーンインフラの取組の推進

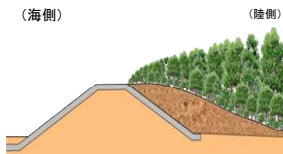
●自然環境が有する多様な機能を活用するグリーンインフラの取組により、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める。

多自然川づくり



瀬や淵、植生の形成等により、河川が本来有する生物の生息環境等や多様な河川景観を保全・創出。

緑の防潮堤



沿岸部における防災・減災を目的とし、利用、自然環境、景観も考慮した緑の防潮堤の整備。

公園緑地の整備



大規模災害発生時に延焼防止帯となる公園緑地の整備による都市の防災性向上。

## 【課題】

- 急激な都市化等により水辺や緑地、藻場・干潟等の自然環境が失われつつある。
- 生態系の破壊、分断及び劣化等による生息・生育域の縮小及び消失等が進行中。  
※1人当たりの都市公園面積(10.1㎡)は諸外国の都市と比較してまだ低い状況。  
※1900年前後から1990年代までの間に、全国の湿地面積の約60%以上が消失。
- 自然環境が有する多様な機能の活用。

## 【取組概要】

- 湿地再生、良好な港湾・海洋環境の形成、都市公園整備等の水と緑のネットワーク形成等の取組の推進。
- グリーンインフラの取組(多自然川づくり、緑の防潮堤、公園緑地の整備など)の推進。

## 【指標】

■都市域における水と緑の公的空間確保量  
H24年度 12.8㎡/人 → H32年度 14.1㎡/人

■特に重要な水系における湿地の再生の割合  
H26年度 約4.8割 → H32年度末 約7割

# 健全な水循環の維持又は回復

重点目標3:人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

政策パッケージ3-3:美しい景観・良好な環境の形成と健全な水循環の維持又は回復

## ■ 汚水処理の早期概成

汚水処理の早期成を目指すため、低コストかつ早期に整備可能な技術の普及展開や、民間事業者の創意工夫を最大限取り入れて、効率的かつ迅速な事業を推進。

### 低コストかつ早期整備可能な技術



極小規模処理施設

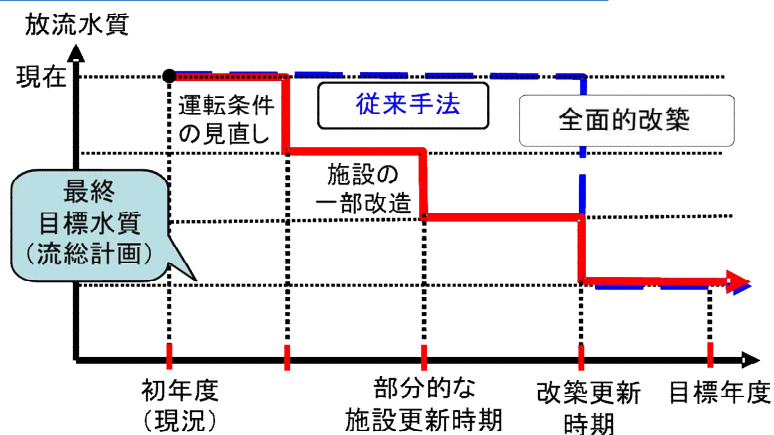


露出配管

## ■ 閉鎖性水域等における早期水質の改善

閉鎖性水域等における早期水質改善を図るため段階的・高度処理を推進。

### 高度処理に係る段階的な施設整備イメージ



## 【課題】

- 財政状況の厳しい中、未だに約1,400万人が汚水処理施設を利用できない状況。
- 富栄養化の原因となる窒素・リン等を除去する高度処理の導入が必要であるが、耐用年数等の問題から全面的な増改築は当面見込めない状況。

## 【取組概要】

- 都道府県構想に基づき、汚水処理の早期概成を図るための効率的かつ計画的な汚水処理施設の整備を推進。
- 従前より実施している高度処理に加え、既存施設の一部改造や運転管理の工夫により早期水質改善を図る段階的・高度処理も推進。

## 【指標】

### ■ 汚水処理人口普及率

H25年度 約89% → H32年度 約96%

### ■ 良好な水環境創出のための高度処理実施率

H25年度 約41% → H32年度 約60%



# 地球温暖化緩和策・適応策の推進

重点目標3:人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する  
 政策パッケージ3-4:地球温暖化対策等の推進

## ■「緩和策」の推進

●都市や交通分野における「緩和策」を通じ、「低炭素社会」の実現を図る。

○都市緑化の推進



なんばパークス(大阪市)

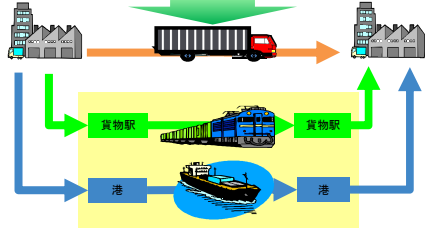
○下水における再生可能エネルギー活用



メタンガスを市バスへ供給

○モーダルシフトの推進

トラック輸送から、よりCO<sub>2</sub>排出量の少ない  
 鉄道輸送・内航海運輸送に輸送手段を変更



○公共交通機関の利用促進



富山ライトレール

## ■「適応策」の推進(気候変動への適応力の高い社会)

●水災害分野及び沿岸分野等における「適応策」を通じ、気候変動に対する適応力の高い社会の実現を図る。

○適応計画を策定。

○同計画に基づく、ハード・ソフト両面からの総合的な適応策を推進。

水災害分野の取組

沿岸分野の取組

ヒートアイランド対策

etc

## 【課題】

- 水害、土砂災害、高潮災害及び熱中症など様々なリスクの増加が懸念される。  
 ※21世紀末までに、極端な降水がより強く頻繁となる可能性が非常に高い。(IPCC第5次評価報告書)
- 震災以降、温室効果ガスの排出量が大幅に増加。  
 ※H25年度のCO<sub>2</sub>排出量はH17年度比で約0.5%増加。
- H27のCOP21において、H32以降の全ての国が参加する新たな法的枠組みが策定される予定。

## 【取組概要】

- 都市緑化など、温室効果ガス吸収源対策の推進。
- 輸送モードの省エネ化、下水汚泥バイオマス・下水熱等の再生可能エネルギーの利活用、交通流対策、物流の効率化及び公共交通の利用促進など、温室効果ガス排出抑制策(「緩和策」)の推進。
- 「適応策」の推進。

## 【指標】

■都市緑化等による温室効果ガス吸収量

H25年度 約111万t-CO<sub>2</sub>/年

→ H32年度 約119万t-CO<sub>2</sub>/年

■下水汚泥エネルギー化率

H25年度 約15% → H32年度 約30%

# 大都市の国際競争力の強化

## 重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する 政策パッケージ4-1: 大都市圏の国際競争力の強化

### ■ 大都市の国際競争力強化のための基盤整備

環状第2号線の整備と容積率緩和等により虎ノ門ヒルズを含む複数の民間都市開発事業(約4000億円の建設投資)を誘発し、大都市の国際競争力を強化。



### 【課題】

● アジア諸国等の急速な成長に伴い、国際的な都市間競争が激化する中で、我が国の大都市の国際競争力は必ずしも十分ではない。

【都市総合ランキング(4位)と比して十分ではない指標例】

- ・1人当たりオフィス面積 22位(40都市中)
- ・ハイクラスホテル客室数 13位(40都市中)
- ・災害に対する脆弱性 13位(40都市中)

出典: 「世界の都市総合ランキング2014」(森記念財団)

### 【取組概要】

- 大規模で優良な民間都市開発事業等の民間投資の促進に必要なインフラ整備等を推進。
- 防災性の向上を図りつつ、国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備や都市内移動環境の高度化等を推進。

### 【指標】

■ 特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業の事業完了数

H26年度 8 → H32年度 46

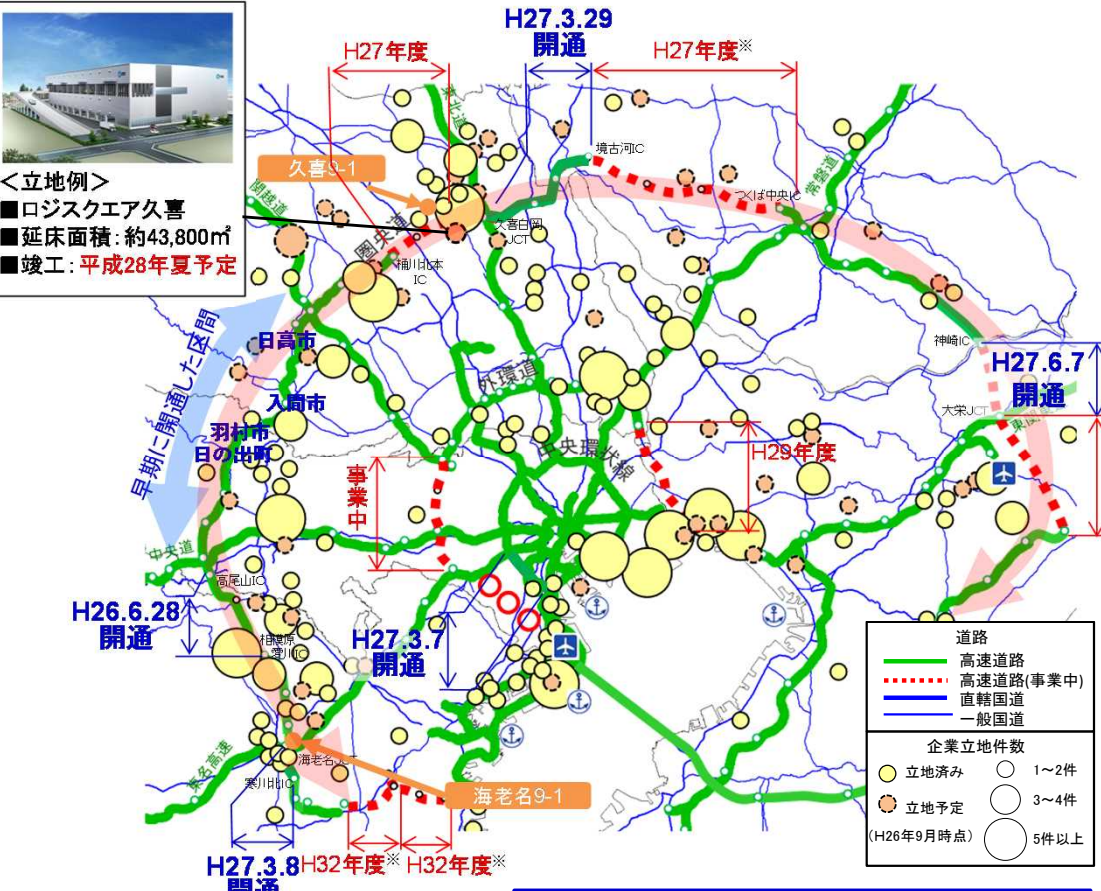


# 三大都市圏環状道路の整備

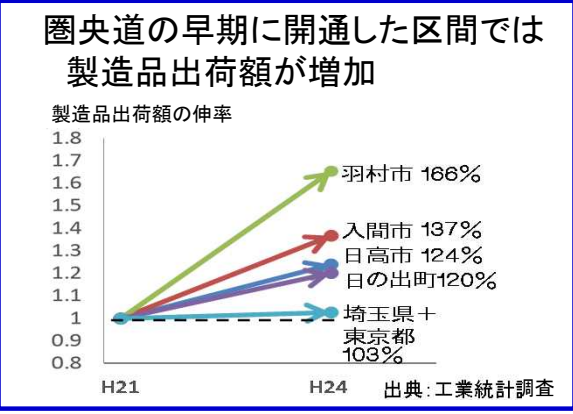
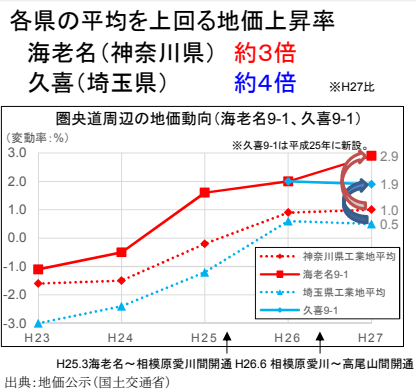
重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する  
 政策パッケージ4-1: 大都市圏の国際競争力の強化



<立地例>  
 ■ロジスクエア久喜  
 ■延床面積: 約43,800㎡  
 ■竣工: 平成28年夏予定



道路	
—	高速道路
---	高速道路(事業中)
—	直轄国道
—	一般国道
企業立地件数	
●	立地済み
○	立地予定
○	(H26年9月時点)
○	1~2件
○	3~4件
○	5件以上



## 【課題】

- 我が国の都市圏の道路ネットワークは国際レベルで見ると貧弱。  
 ※日本と諸外国の環状道路整備率(H27年4月現在)  
 東京:70%、パリ:87%、ベルリン:97%、  
 北京、ソウル、ワシントンD.C.、ロンドン:100%
- 都心部における慢性的な渋滞等が我が国の国際競争力強化に向けた課題。  
 ※都心環状線は、都心に用事のない車両による通過交通が約6割。  
 ※日本における一人あたりの年間渋滞損失時間は約40時間で、乗車時間(約100時間)の約4に相当。渋滞損失は約280万人分の労働力に匹敵。

## 【取組概要】

- 三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス道路の重点的整備。

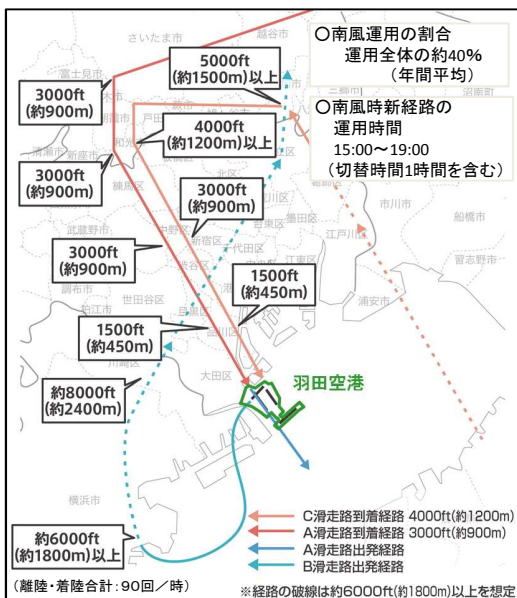
## 【指標】

■三大都市圏環状道路整備率  
 H26年度 68% → H32年度 約80%

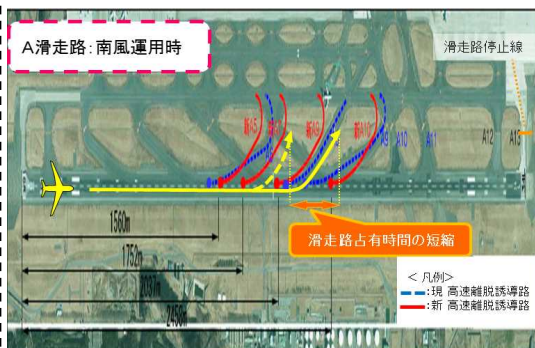
# 国際拠点空港の機能強化

重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する  
 政策パッケージ4-1: 大都市圏の国際競争力の強化

## 東京国際空港 新飛行経路案【南風時】



## 成田国際空港 高速離脱誘導路の整備



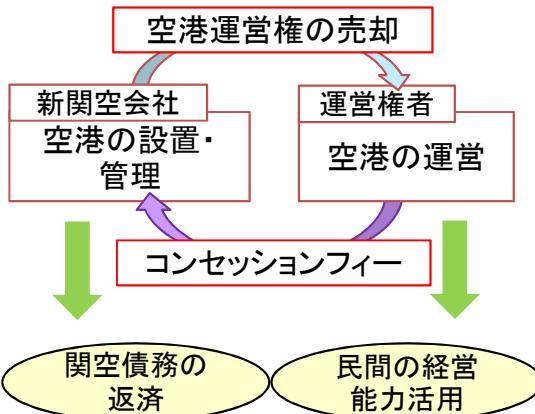
### 【課題】

- 国際航空ネットワークの充実を図り、大都市圏の国際競争力の強化を図る必要がある。
- 今後増大が予想される訪日外国人旅行者への対応に万全を期す必要がある。

### 【取組概要】

- 羽田空港においては、飛行経路の見直し、それに伴う必要な施設整備等による年間発着枠の拡大に最優先に取り組む。
- 成田空港においては、高速離脱誘導路の整備等により、空港処理能力の拡大を図る。
- 関西空港・伊丹空港においては、平成27年度中のコンセッションの実現により、機能強化を図る。
- 中部空港においては、エプロン整備を平成28年度末の供用開始に向け実施し、機能強化を図る。

## 関西空港・伊丹空港 のコンセッション



## 中部空港のエプロン 整備【南側地区】



### 【指標】

- 首都圏空港の国際線就航都市数  
H25年 88都市 → H32年 アジア主要空港並み
- 首都圏空港の年間合計発着枠数  
H26年度 74.7万回 → H32年度 74.7万回+最大7.9万回



# 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する  
 政策パッケージ4-1: 大都市圏の国際競争力の強化

## 国際コンテナ戦略港湾政策

基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、**企業の立地環境を向上**させ、**我が国経済の国際競争力を強化**

### 具体的な取組

#### 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 港湾運営会社に対する集貨支援
- 積替機能強化のための実証



#### 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

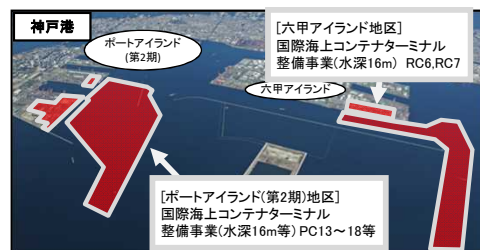
- 港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



#### 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化

- コンテナターミナルゲート前渋滞の緩和



【神戸港実施中プロジェクト】



【ゲート前渋滞状況(東京港)】

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の投資

#### 【課題】

- コンテナ船の更なる大型化や船社間の連携による基幹航路の再編に伴い、基幹航路の寄港地の絞り込みが行われている。

#### 【取組概要】

- 国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)について
  - ・戦略港湾への貨物を集約する「集貨」
  - ・戦略港湾への産業集積を図る「創貨」
  - ・大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化」の取組を推進し、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図る。

#### 【指標】

- 国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナル(水深16m以上)のバース数  
 H24年度 3バース → H28年度 12バース
- 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数(北米基幹航路)  
 H25年度デイリー寄港  
 → H30年度デイリー寄港を維持・拡大(欧州基幹航路)  
 H25年度 週2便 → H30年度 週3便

# ミッシングリンクの整備等、道路ネットワークの強化

重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

## 世界へつながるインフラ整備 - 高速道路が呼び込む企業と雇用

道路整備を見越し、新潟県村上市に航空機内装品の世界トップメーカー((株)新潟ジャムコ)が進出



道路ネットワークや港湾を活かした生産性の効率化で事業規模を順次拡大



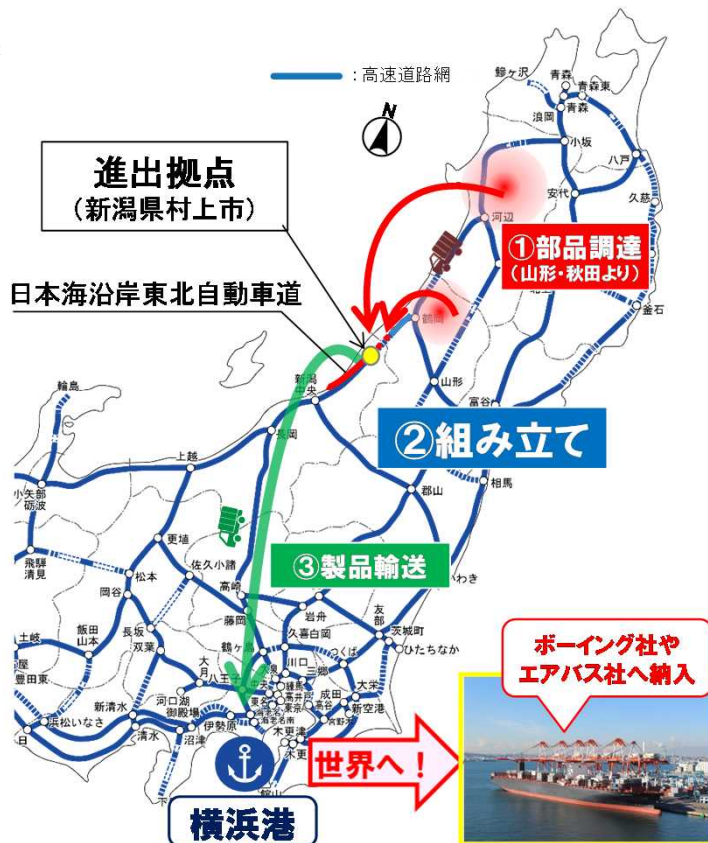
地元中心に大量雇用

H24 300名 → H25~26 550名 (+250名)

世界シェア約5割!

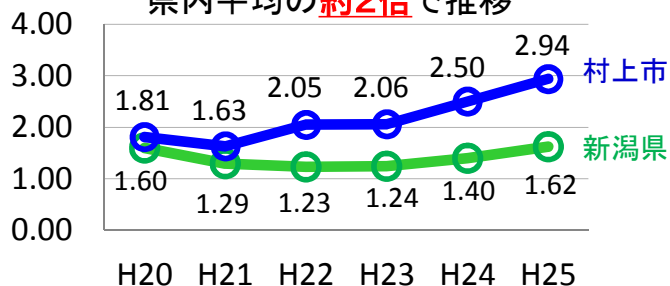


化粧室(ラバトリー)



高卒求人倍率

県内平均の約2倍で推移



## 【課題】

- 地方圏においては、人口減少が地域経済の縮小を呼び、地域経済の縮小が人口減少を加速させるという負のスパイラルに直面。
- 民間投資を誘発する人流・物流ネットワーク等の社会資本のストック効果を最大限に発揮させることが重要。

## 【取組概要】

- 移動時間の短縮等によるビジネス機会の拡大、生産活動や物流の効率化を通じたヒトやモノの対流の促進に向けたミッシングリンクやバイパスの整備。
  - ・日本海沿岸東北自動車道の順次開通により、新潟県村上市に航空機内装品の世界トップメーカーが進出。その生産活動の拡大により、H25-26年度において約250名の新規雇用が創出された。
- 地域の産業や生活の拠点の交通利便性を向上するスマートICの整備等の道路ネットワークの強化。

## 【指標】

■ 道路による都市間速達性の確保率

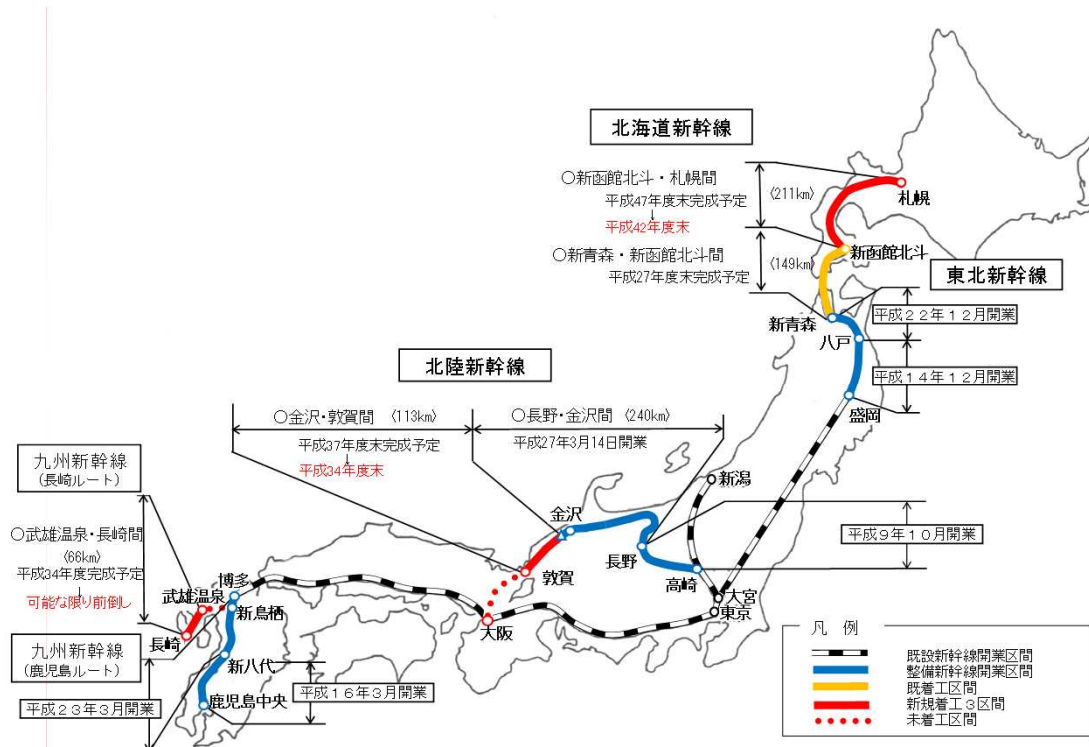
H25年度 49% → H32年度 約55%



# 整備新幹線の整備

重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進



## ■今後の完成・開業予定時期

- 北海道新幹線(新青森・新函館北斗間): 平成27年度末
- 九州新幹線(武雄温泉・長崎間): 平成34年度 (可能な限り前倒し)
- 北陸新幹線(金沢・敦賀間): 平成34年度末
- 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間): 平成42年度末

## 【取組概要】

● 予定どおりの完成・開業に向けて、着実に整備を進める。



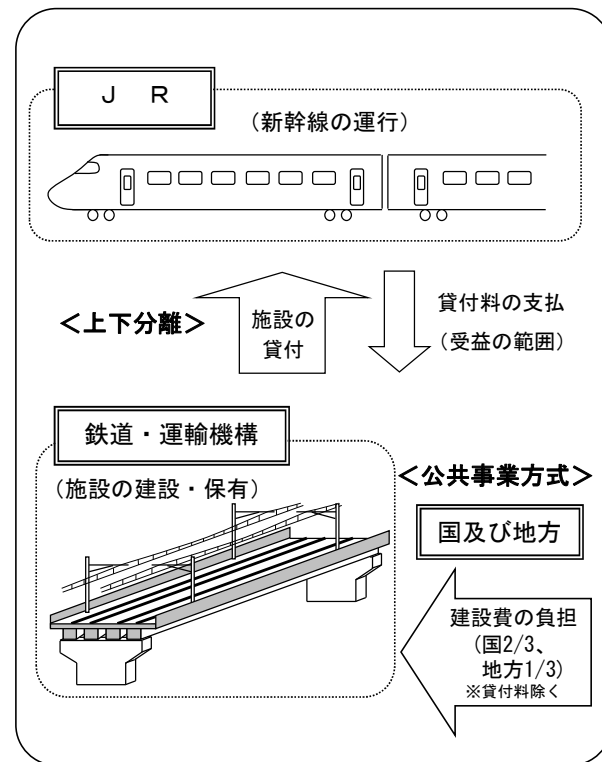
北海道新幹線 昆布トンネル



北陸新幹線 新北陸トンネル



九州新幹線 千綿川橋りょう



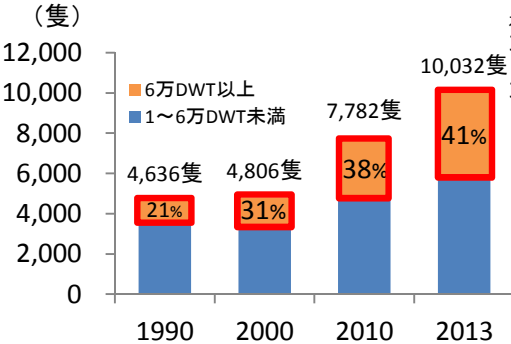
【参考】整備新幹線の整備スキーム

重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

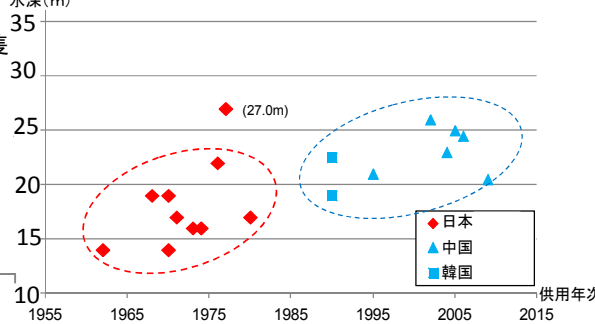
拠点となる港湾を核とした海上輸送網

○ばら積み貨物船の大型化



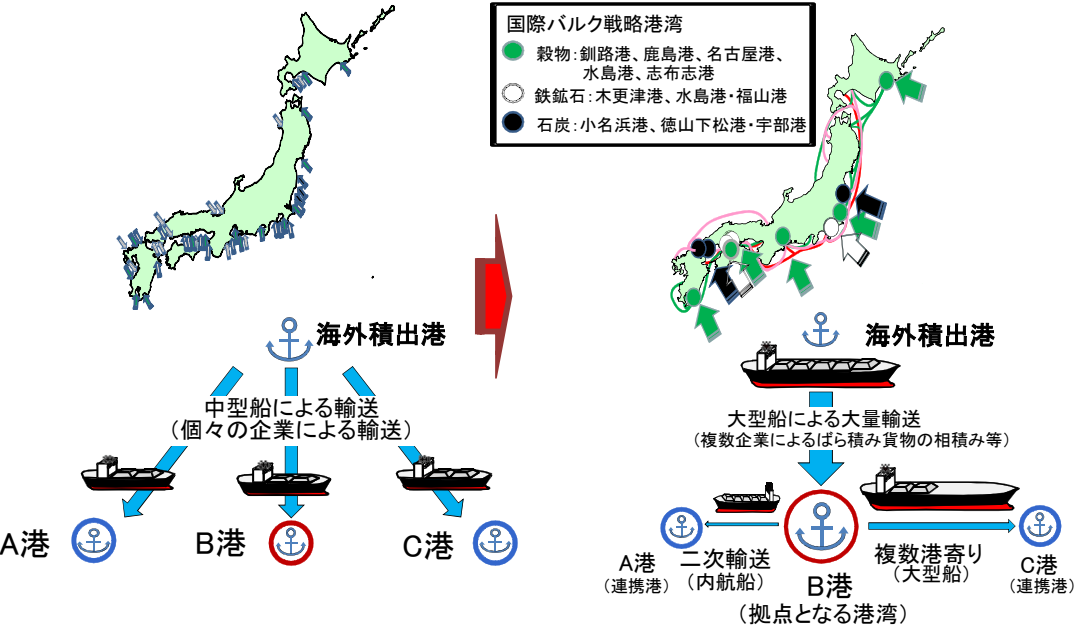
出典: CLARKSON 「The Bulk Carrier Register 2014」等より国土交通省港湾局作成

○鉄鋼石を取り扱う岸壁の水深と整備時期 (近隣諸国との比較)



出典: Lloyd's Register「Ports&Terminals Guide」等より国土交通省港湾局作成

○拠点となる港湾を核とした海上輸送網のイメージ



【課題】

- ばら積み貨物船の大型化が世界的に進展。
- 日本の主要なバルク貨物の取扱岸壁は、近隣諸国と比較して整備年が古く、岸壁水深も浅い傾向にある。
- 我が国において、各港湾ごとの中型船による非効率な海上輸送が行われている。

【取組概要】

- 大型船に対応した港湾機能の高度化。
- 荷さばき施設等の整備に対する支援。
- 拠点となる港湾 (特定貨物輸入拠点港湾) を指定し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進するための支援を実施。
- 上記指定で、税制特例措置 (固定資産税・都市計画税の課税標準2/3)、荷さばき施設等の共同化促進のための施設整備・管理に関する協定制度等が活用可能。

【指標】

■ 海上貨物輸送コスト低減効果 (対H25年度総輸送コスト)

(国内)	H32年度	約3%
(国際)	H32年度	約5%



# 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

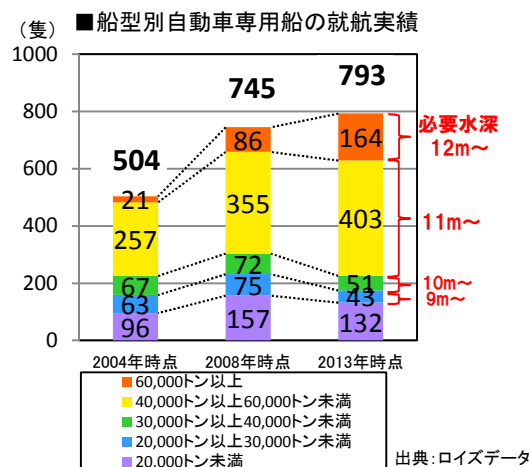
## 自動車産業の例

- 自動車産業は、貿易収支の稼ぎ頭であり、また、裾野が広く、全国各地の経済・雇用にも貢献。
- 近年、自動車専用船は大型化が進んでいる。

自動車産業の特徴:

- ◆就業人口は全体の約1割(547万人)で、我が国最大の雇用の担い手。
- ◆全国に広範な関連産業を持つ裾野が広い基幹産業で全製造業出荷額の約2割(50兆円)。
- ◆貿易黒字額の約半分(13兆円)を占め、貿易収支の稼ぎ頭。
- ◆日本メーカーが国内で生産する自動車(994万台)のうち、約半分(480万台)を海外に輸出。
- ◆研究開発や設備投資等でも大きなシェア。

出典:自動車工業会資料



## 取組事例: 広島港 ふ頭再編改良事業

自動車専用船の大型化や完成自動車の輸出増加に対応するため、完成自動車などの取扱機能再編に合わせて水深12mの国際物流ターミナルを整備する。



## 【課題】

- 船舶の大型化に伴う岸壁水深等の不足。
- 荷さばき地やモータープールの不足・分散による横持ち費用の発生、荷役の長期化、リードタイムの増加等。
- 交通渋滞等により定時性の確保が困難。
- 岸壁の耐震化が図られていない。
- 港湾施設の老朽化の進行による荷役作業への影響。

## 【取組概要】

- 大型船舶に対応した岸壁の整備。
- 荷さばき地、モータープール等の大規模用地確保。
- 背後道路ネットワークと連動した生産機能強化。
- 災害時の物流機能維持に寄与する岸壁等の耐震強化。
- ふ頭再編を含めた戦略的な老朽化対策。

## 【指標】

■海上貨物輸送コスト低減効果 (対H25年度総輸送コスト)

(国内) H32年度 約3%  
(国際) H32年度 約5%

# 地域の観光振興を支える基盤の強化(クルーズ船)

重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

## クルーズ船の受入環境の改善

- 貨物埠頭等の**既存ストックを活用しつつ、クルーズ船の受入環境を改善**。



## クルーズ埠頭への臨時の免税店の出店

- クルーズ埠頭における**臨時の免税店届出制度の活用を促進**。

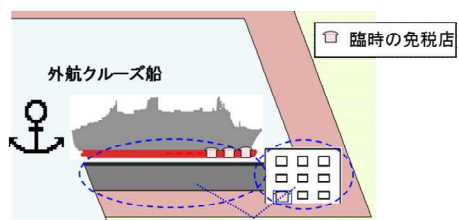
### クルーズ埠頭への臨時の免税店の出店手続

【制度開始】平成27年4月1日

- ① あらかじめ、免税店を出店しようとする港湾施設について、税務署長の承認を受ける※  
※既に消費税免税店を営業者の事業者に限る  
※港湾管理者からの「港湾施設使用許可」等の書類を添付する
- ② 前日までに、免税店を出店することを税務署長に届出



クルーズ埠頭において、臨時の免税販売が可能となる



事前承認港湾施設 (あらかじめ承認を受けた港湾施設) → 前日までの届出により免税販売が可能となる

### 岸壁や旅客船ターミナルにおける地元物産販売の例



## 【課題】

- 世界のクルーズ人口は急速に増加し、10年前の2倍強となり、今後も増加する見込み。
- 平成26年の我が国へのクルーズ船の寄港回数は過去最高となる1,204回。
- クルーズ船の大型化が進展し、10万トン以上のクルーズ船の寄港は、前年の約6倍に増加(154回)。
- クルーズ船による訪日旅行を通じて、地域を活性化させるため、クルーズ船の受入環境の改善が必要。

## 【取組概要】

- 既存施設を活用しつつ、クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、受入環境の改善を促進。
- 地域産品の販売拡大を図るため、地方整備局が港湾管理者と連携して、クルーズ埠頭における臨時の免税店届出制度の活用を促進。

## 【指標】

■ 全国の港湾からクルーズ船で入国する外国人旅客数

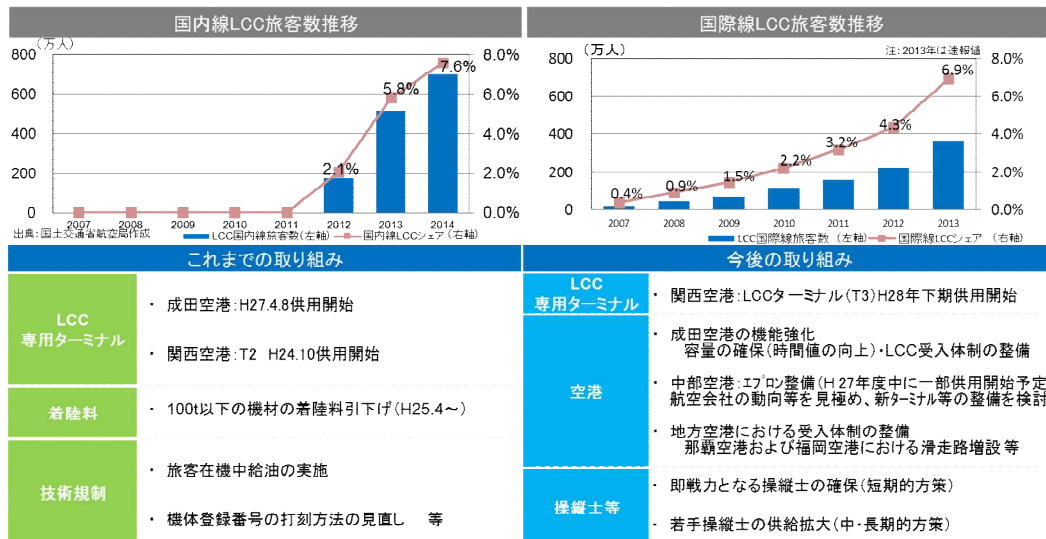
H26年 41.6万人 → H32年 100万人



# 地域の拠点空港等の機能強化と観光振興を支える基盤の強化(LCC)

## 重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

### 政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進



### 【課題】

- 那覇空港、福岡空港: 旅客の増加に伴う混雑が発生しており、将来的にはさらなる需要増加が見込まれる。
- その他地方空港: 需要増加への対応が必要である。
- LCC就航以来、国内線・国際線共に増加している需要増加に対応する必要がある。
- 主要空港のみならず、地方空港における受入体制の整備も必要。
- LCC需要拡大による操縦士・整備士等の確保が必要。

### 【取組概要】

- 那覇空港: 滑走路増設事業を推進するとともに国際線エプロン増設等国際線ターミナル地域再編事業を実施する。
- 福岡空港: 滑走路増設事業を推進するとともに平行誘導路の二重化等国内線ターミナル地域再編事業を実施する。
- その他地方空港: 受入体制の充実等空港の機能強化を図る。
- LCCターミナル整備の検討・継続
- 各空港における機能強化
- 操縦士・整備士確保の為の短期的、中・長期的な方策

### 【指標】

■ 滑走路増設を図った後の滑走路処理能力  
 (那覇空港) 13.5万回/年 → 18.5万回/年  
 (福岡空港) 16.4万回/年 → 18.8万回~21.1<sup>※</sup>万回/年  
 ※今後の需要動向を踏まえ、地元の理解を得た上で増枠を検討。

■ 国内線旅客のうちLCC旅客の占める割合  
 H25年 6% → H32年 14%

■ 我が国空港を利用する国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合  
 H25年 7% → H32年 17%

### 那覇空港

#### ○ 滑走路増設事業



平成26年1月 工事の着手  
 平成31年12月末 工事の完了(予定)  
 平成32年3月31日 供用開始(予定)  
 (2020年)

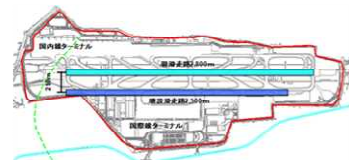
#### ○ 国際線ターミナル地域再編事業



※現状: 2スポット → 整備後: 5スポット

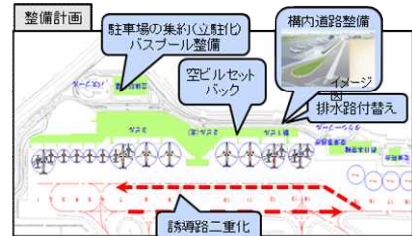
### 福岡空港

#### ○ 滑走路増設事業



事業期間: 約10年(用地買収、埋蔵文化財調査等の期間を含む。)

#### ○ 国内線ターミナル地域再編事業



平行誘導路を二重化することにより、対面通行が可能となり、混雑を緩和。

通行が可能

# 美しさと風格を備えた魅力ある水辺空間の創出

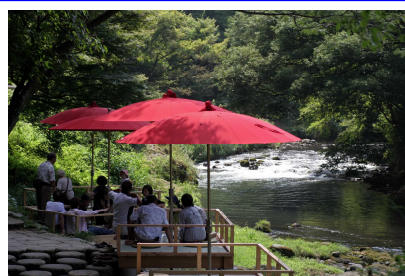
重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

## ■水辺空間活用のイメージ



④ 民 ライトアップによる魅力向上



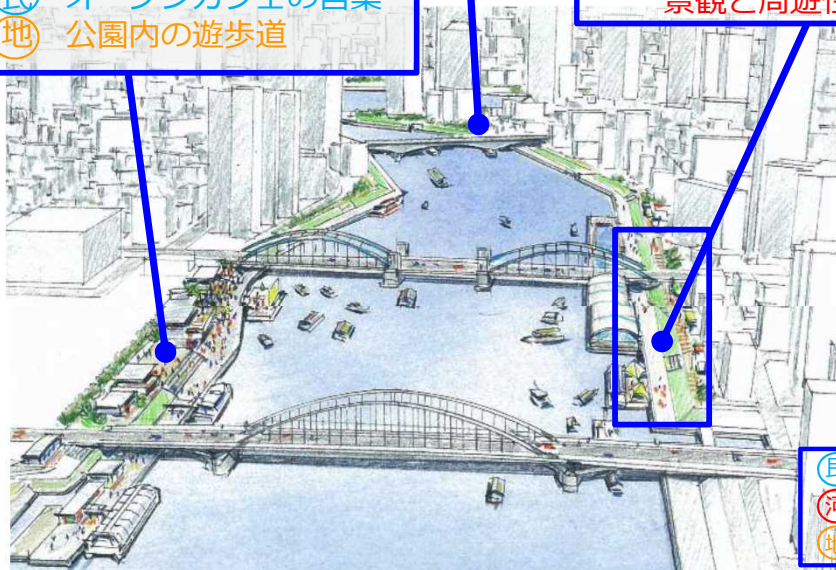
④ 民 川床の営業



④ 河 周辺のまちと一体的な  
景観と周遊性の高い空間



④ 民 オープンカフェの営業  
④ 地 公園内の遊歩道



④ 民 民間事業者  
④ 河 河川管理者  
④ 地 地方公共団体

### 【課題】

- 水辺空間の資源としてのポテンシャル・魅力がまちづくりの中で最大限引き出されていない。

### 【取組概要】

- 民間の資金・アイデア・ノウハウを引き出す規制緩和や制度等と連動し、まちづくりと一体となって魅力ある水辺空間を創出。



テラスの連続化による回遊性の向上や民間によるオープンカフェの設置等により賑わいを創出



### 【指標】

- 水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した都市の割合

H26年度25% → H32年度50%



## 重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

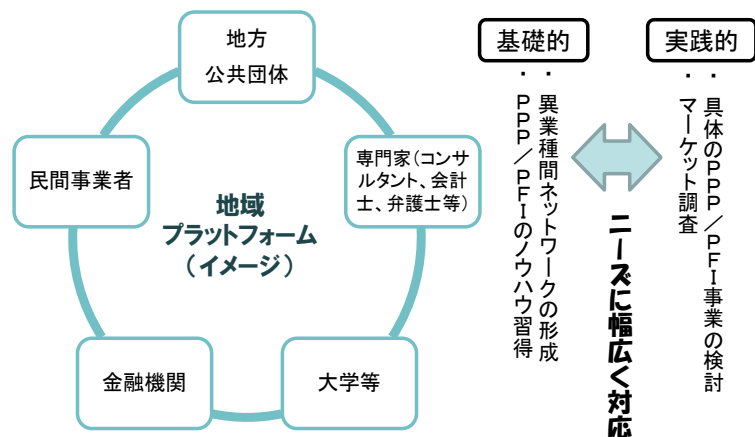
### 政策パッケージ4-2: 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進

#### ■ 多様なPPP/PFIの導入促進



※UR団地の再編等と組み合わせた余剰地活用を通じて、民間のビジネス機会のさらなる拡大を推進。

#### ■ 地域プラットフォームを活用したPPP/PFI活用事例の創出及び普及・促進



#### 【課題】

- 多くの地方公共団体においては、PPP/PFIの経験やノウハウがなく、推進体制が整備されていない。
- 人口減少に伴い、公共施設等に求められる集約・再編等に多様なPPP/PFIの導入を進め、公的財政負担の抑制のみならず、民間のビジネス機会の拡大を図る必要。

#### 【取組概要】

- 産官学関係者から構成される地域プラットフォームについて、全国をカバーする地方ブロックに形成し、PPP/PFIを担う人材の育成・拡大など、全国的な体制整備を推進する。
- コンセッション方式の活用のほか、公共施設等の集約化や再配置に伴う余剰地の活用など先導的なPPP/PFI活用事例を創出・蓄積し、地域プラットフォーム等の活用による普及・促進を図る。

#### 【指標】

- 民間ビジネス機会の拡大を図る地方ブロックレベルのPPP/PFI地域プラットフォームの形成数  
 H26年度 0 → H32年度 8ブロック

# インフラシステムの海外展開

重点目標4: 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

政策パッケージ4-3: 我が国の優れたインフラシステムの海外展開

## 「川上」からの参画・情報発信

- 官民一体となったトップセールスの展開
- プロジェクト構想段階からの官民連携による案件形成・コンソーシアム形成の支援、海外PPP協議会の開催等
- 日本のインフラの優れた点を様々な国際会議の機会等を活用して情報発信
- 防災技術の海外展開に向けた「防災協働対話」の展開

## インフラシステムの海外展開に取り組む企業支援

- (株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)による海外インフラ市場への我が国事業者の参入促進
- 二国間対話等を通じたビジネストラブルの解決支援
- 外国政府・企業と連携して周辺の第三国へ展開する我が国建設企業等の取組支援、公正な海外建設市場形成の推進
- 中堅・中小建設企業の海外進出支援

## ソフトインフラの展開

- 国際標準化の推進、制度整備支援、人材育成といった「ソフトインフラ」の海外展開の推進

## 【課題】

- 世界のインフラ市場は、新興国等の急速な都市化と経済成長により、更なる拡大が見込まれている。
- 新興国等の成長への貢献を強化するとともに、我が国の技術とノウハウを活かして世界のインフラ需要を取り込むことが必要。
- 官民が緊密に連携し、我が国企業受注に向けた環境整備を図っていくことが必要。

## 【取組概要】

- 官民一体となったトップセールス等により、「川上」からの参画、情報収集・発信を強化。
- JOINの活用など実行段階まで含めて一貫した支援を実施。
- 国際標準化の推進、制度整備支援、人材育成といった「ソフトインフラ」の海外展開を推進。

## 【指標】

- 我が国企業のインフラシステム関連海外受注高  
 (建設業の海外受注高)  
 H22年※ 1兆円 → H32年 2兆円  
※H21年～H23年の平均値  
 (交通関連企業の海外受注高)  
 H22年 4,500億円 → H32年 7兆円