

国土交通省重点政策 2015

平成 27 年8月
国土交通省

国土交通省重点政策

2015

～ 目次 ～

【前文】	1
I. 我が国が直面する課題への対応	2
1. 東日本大震災からの復興加速	2
(資料：I-1-1～3)	
2. 国民の安全・安心の確保	3
(資料：2-1～8)	
3. 我が国の主権と領土・領海の堅守	7
(資料：3-1～3)	
4. 豊かで利便性の高い地域社会の実現	9
(資料：4-1～13)	
5. 観光立国の推進	14
(資料：5-1～12)	
6. 国際競争力の強化と世界の経済成長の取り込み	18
(資料：6-1～18)	
7. 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会への対応	24
(資料：7-1～6)	
II. 国土交通政策の計画的推進	27
(資料：II-1～21)	

【参考資料】

*注 本文中の「資〇-〇(番号)」については、参考資料中のページ番号を表している。

【前文】

現在我が国は、東日本大震災からの復興加速、防災・減災等国民の安全・安心の確保、我が国の主権と領土・領海の堅守、人口急減・超高齢化の下での地域活性化や、重要な成長戦略である観光立国の推進・国際競争力強化、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会への対応など様々な課題に直面している。

これらの大きな課題に対応するためには、国民生活に関わる幅広い分野を所掌し、全国に多数の地方支分部局を持つなど、現場に強い国土交通省が、その施策と組織を総動員する必要がある。その際には、急激な人口減少・超高齢化の進行、巨大災害の切迫、インフラの老朽化等といった今後の時代の潮流と課題に対して、中長期的な見通しを持って、国土交通政策を計画的に推進するとともに、とりわけ社会資本整備に関しては、その本来の役割であるストック効果を最大限発現できるよう取り組むことにより、将来世代にわたる国民の豊かな暮らしを実現していくことを目指すこととする。

「国土交通省重点政策 2015」は、平成 27 年 6 月 30 日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針 2015」と『日本再興戦略』改訂 2015—未来への投資・生産性革命—に盛り込まれた施策も含め、本年度以降、上記観点から国土交通省が重点的に取り組もうとしている施策全体を俯瞰し、今後の施策の方向性を体系的に示したものである。

Ⅰ. 我が国が直面する課題への対応

1. 東日本大震災からの復興加速

東日本大震災からの復興の加速は、政府の最優先課題の一つである。発災当初は約 47 万人に上った避難者は減少したが、今なお約 20 万人の方々が避難生活を続けられている。平成 27 年度は集中復興期間の最後の年度であり、省を挙げて全力で取り組むとともに、平成 28 年度以降の復興・創生期間においても、国土交通省として、被災地の方々に早く復興を実感していただけるよう総力を挙げて取り組んでいく。

道路、港湾等の基幹インフラの本格復旧については概ね順調に進んでおり、インフラ復旧工程表に基づき事業を確実に実行する。

住宅再建・まちづくりについては、災害公営住宅について 9 割を超えて用地を確保し、既に 1 万戸を超える住宅が完成したところであり、高台移転についてもほぼすべての地区で工事着手し、既に約 5 千戸の造成工事が完成したところである。今後も住まいの復興工程表に基づき事業の着実な推進を図る。

引き続き復興事業の施工確保のため、被災市町村の個々の状況をきめ細かく把握し、その実情に応じて機動的に対策を講じ、隘路を打開していく。また、PPP/PFI 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とともに、福島県をはじめとする被災地への教育旅行の推進等被災地の観光振興、地域公共交通の確保にも取り組む。

地方公共団体と連携し、国営追悼・祈念施設（仮称）の整備のための基本設計等に着手する。

（主な施策）

- インフラの整備 (資 I-1-1)
- 住宅再建・復興まちづくりの加速 (資 1-2)
- 復興事業の施工確保 (資 1-3)

2. 国民の安全・安心の確保

国民の安全・安心の確保は、国土交通省の基本的かつ最重要な任務の一つである。

近年、東日本大震災を契機として、防災・減災、老朽化対策、国土強靱化への要請が高まっている。これに加え、現在、雨の降り方が局地化、集中化、激甚化しているなか、昨年8月の広島をはじめとした風水害や土砂災害の被害の規模が増大している。さらに、地球温暖化に伴う気候変動により、今世紀末までに極端な降水がより強く、より頻繁となる可能性が非常に高いことが、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）による第5次評価報告書に示されており、今後、より一層の危機感を持って防災・減災対策に取り組んでいく必要がある。

また、昨年9月の御嶽山の噴火や本年5月の口永良部島の噴火もあり、世界でも有数の火山国である我が国の火山への備えに対しても万全を期する必要がある。

インフラの老朽化に対しては、長寿命化計画の策定の推進とともに、戦略的な維持管理・更新の推進が重要となる。

公共交通の安全・安心についても、これを一層確保するとともに、通学路の安全対策等日常生活における安全・安心対策の強化に取り組む必要がある。

（1）防災・減災対策

南海トラフ巨大地震・首都直下地震等甚大な被害が想定される大規模地震に備え、国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画・首都直下地震対策計画に基づき、実践的な訓練の実施及び検証による不断の見直しにより、大規模地震への更なる対応力の向上を図る。特に、緊急時に代替着陸空港の即時選定を可能とする「緊急ダイバート運航総合支援システム」の運用、首都圏で緊急輸送ルートを補完するために河川敷道路や船着場等を活用する「緊急時河川活用計画」の策定、陸海空あらゆる輸送モードを活用した「即応型 物資輸送計画」の策定、道路啓開計画の策定・充実、統合災害情報システムによる被災情報の収集・共有、航路啓開体制の強化や港湾 BCP 策定の促進や各施設の耐震化・液状化対策等、津波の襲来する沿岸域やゼロメートル地帯や木造密集市街地等のリスクの高い地域において、地震の被害特性に合わせた対策を省の総力を挙げて推進する。

水災害分野においては、比較的発生頻度の高い外力に対して着実にハード整備を進めるとともに、施設で守り切れない外力による被害に対して社会全体で減災対策を実施する。そのため、既存施設を最大限活用しつつ、選択と集中によって、リスクが高く整備効果の高い箇所等においてハード対策を進めるとともに、対策の前提となるリスク情報を高度化しつつ、普及・共有することで、ICTや情報インフラを活用したソフト対策を一体的に推進する。

具体的には、被災状況等の把握手段を多様化し、災害対応の強化を図るとともに、減災対策の基本となるリスク情報の共有については、災害の起こりやすさや

起こった際の被害の想定を明確にして、避難判断やまちづくり等の用途に応じてきめ細かく提示する。

また、雨量や水位等の情報をオープンデータ化することで、民間による防災アプリの開発等を支援し、わかりやすい情報提供を促進する。これらにより、企業や住民等の災害リスクに対する認知度を向上させ、主体的な避難行動を促すとともに、BCPの作成、関係機関が連携した本格的タイムラインの策定などの減災対策を進める。

さらに、社会経済の壊滅的な被害を回避するため、最大クラスの洪水、高潮等が最悪の条件下で発生した場合の被害想定を作成・共有し、企業等を含めた協議会等において対策を検討する。

都市部においては、特に浸水リスクが高い地下街・地下鉄等の警戒避難体制の強化や予防的な浸水対策等を推進する。土砂災害に対しては、発生危険性の高い箇所におけるハード対策を行うとともに、改正土砂災害防止法を踏まえ、危険箇所の基礎調査への財政的支援を実施し、土砂災害警戒区域等の指定を促進する。

さらに、戦後最悪となった御嶽山の噴火災害を踏まえた本年3月の火山噴火予知連絡会の提言等を受けて、火山監視・評価体制を強化するとともに、防災対策に資するための情報提供体制を強化する。併せて、緊急減災対策砂防計画の策定、火山砂防ハザードマップの作成、火山地域における土砂災害防止施設の重点的な整備等、噴火に起因する土砂災害に対するソフト・ハード両面からの対策強化を図る。

台風、集中豪雨、地震・津波、火山噴火から人命を守る防災気象情報等をより適時・的確に発表するため、本年7月の交通政策審議会気象分科会提言等を踏まえ、気象衛星等による監視とスーパーコンピュータ等による情報処理基盤の強化により予測技術向上を図るとともに、防災気象情報等の更なる改善に取り組む。社会インフラの被災情報・モニタリング情報を迅速に収集・把握するための無線系センサーネットワーク技術の開発を推進する。

また、局地的な大雨（いわゆるゲリラ豪雨）の頻発化を受け、直轄国道区間における災害の被害を最小限にしつつ通行規制時間の最小化を図るため、平成28年度に直轄国道における雨量規制基準の見直しを行う。

災害に強い物流システムの構築を推進する。加えて、道路の広域交通への影響を回避するための代替性確保を図るとともに、大規模災害に備え、道路の防災・震災対策を推進する。また、異常降雪等に備え、冬期道路交通を確保するための除雪体制等の構築を図る。道路の防災性を高めるため、無電柱化を推進する。また、人が近づくことが困難な災害現場の調査や応急復旧を実施するロボットの開発・導入を促進する。

（主な施策）

- 南海トラフ・首都直下地震対策等の推進 （資 2-1）
- 情報ソフトインフラの充実と被害想定を作成・共有等による減災対策の強

- 化 (資 2-2)
- 国土交通省の火山災害対策 (資 2-3)
- 防災気象情報等の高度化 (資 2-4)

(2) 老朽化対策

我が国の社会資本は、高度成長期などに集中的に整備され、今後急速に老朽化対策が必要となる施設の増加が見込まれている。本格的な人口減少時代の到来を見据え、集約・再編等を含めた既存施設の戦略的メンテナンスを推進する。

このため、昨年5月に策定した国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）を踏まえ、インフラ老朽化対策の取組を確実に実行する。

必要のなくなった社会資本の廃止、撤去や、社会経済状況の変化に応じた集約・再編、予防保全を基本としたメンテナンスによる、維持管理・更新等に係る中長期的なトータルコストの縮減・平準化を進める。インフラの大部分は地方公共団体が管理している一方、人員・技術力が不足していることから、財政的支援や直轄診断等の技術的支援を行うとともに、民間資格の活用促進、「インフラメンテナンス国民会議（仮称）」の設置・開催、インフラメンテナンスにかかる表彰制度の創設などにより、メンテナンス産業の育成・活性化・地域産業化を図る。

人によるインフラ点検を代替・支援するロボットについて、直轄現場での検証・評価を行い、その結果を踏まえ実用性の高いロボットの開発・導入を促進する。

社会インフラのモニタリング技術について、現場実証を行い、その結果を踏まえ、引き続き、現場導入に向けた検討を行う。

(主な施策)

- 戦略的な維持管理・更新の推進 (資 2-5)
- 市町村の持続的なメンテナンス体制構築への支援、メンテナンス産業の育成・活性化・地域産業化に向けた検討 (資 2-6)

(3) 公共交通及び日常生活における安全・安心の確保

公共交通の安全・安心の確保は極めて重要な課題であり、保安監査や運輸安全管理制度等を通じて引き続き着実に推進を図るとともに、自動車・鉄道・航空・海上交通の安全・安心の向上や公共交通事故における被害者等への支援の充実に取り組む。空港におけるボディスキャナーの導入など航空保安対策の強化を進める。国産旅客機（MRJ）については、本年秋より試験飛行が開始予定であることも踏まえ、設計製造国の立場から安全性審査の体制強化を進めるとともに、国際民間航空条約により求められる海外における事故等調査に必要な体制整備を推進する。コンテナ船に積載する貨物の海上安全規制の強化とICT化に対応する取組を進める。

また、日常生活における安全・安心対策を強化するため、改正された道路運送

車両法等に基づく対策など自動車の安全対策の強化・拡充や、通学路や自転車通行空間をはじめとする生活道路・踏切・高速道路の安全対策に取り組む。小型航空機の安全対策について、様々な観点から小型航空機の利用実態を把握し、小型航空機の幅広い運航形態に応じたきめ細かい安全対策の検討・充実を図る。利活用への関心が高まっている無人航空機について、国民の安心・安全の実現、新産業創出や国民生活の質の向上にも資するルール作りを推進する。エレベーター等の事故等に対する調査の着実な実施や定期報告制度の運用の徹底を通じて、安全・安心な建築物の整備を促進する。また、一般利用者等の死亡・重傷事故が発生している機械式立体駐車場について、関係者間の連携・協働によるモデル的な取組の支援を通じて、安全対策の促進を図る。

(主な施策)

- 航空分野における安全・安心の確保 (資 2-7)
- 歩行者の命を守る緊急戦略、安全で快適な自転車利用環境の創出、効果的な踏切対策の推進 (資 2-8)

3. 我が国の主権と領土・領海の堅守

近年、尖閣諸島周辺海域における中国公船による領海侵入等や外国漁船による活動の活発化に加え、離島・遠方海域においても外国漁船や海洋調査船等の活動が活発化するなど、我が国周辺海域を巡る状況は、一層厳しさを増しているところである。これらの状況に対しては、監視対応能力の強化をはじめとした隙のない海上保安体制を構築し、我が国の主権と領土・領海を堅守していくことが極めて重要である。

各国の経済発展による海洋進出・海洋利用が広域化する中で、力ではなく法とルールが支配する海洋秩序維持を強化することが重要との共通認識の確立が必要である。

(1) 戦略的海上保安体制の構築

尖閣諸島周辺海域における領海警備や外国漁船取締り等に万全を期すため、本年度中に完成する中国公船による活動への対応強化のための大型巡視船による尖閣領海警備専従体制に加え、航空機による尖閣 24 時間監視体制の構築や外国漁船に対応した規制能力強化型巡視船の整備及び拠点確保等を着実に推進する。

また、離島・遠方海域を含む我が国周辺海域における監視対応能力強化のため、高性能化を図った巡視船艇・航空機等への計画的な代替整備を推進するほか、指揮命令・秘匿通信機能強化のための情報通信体制の整備等を行うことにより、海上における様々な事案に対して隙のない海上保安体制の構築を推進する。

(主な施策)

- 尖閣諸島周辺海域及び全国における隙のない海上保安体制の構築 (資 3-1)

(2) アジア諸国の海上保安機関の能力向上支援

海上保安の諸課題の解決のための「海上保安政策課程」を海上保安大学校に創設し、海上保安庁職員に加え、アジア諸国の海上保安機関職員を受入れ、能力向上支援等を推進することにより、各国海上保安機関との人的ネットワークの構築を図る。

(主な施策)

- アジア諸国との人的海上保安ネットワークの構築 (資 3-2)

(3) 海洋調査の推進と海洋権益の確保のために必要な情報・環境整備

海洋権益の確保や海上の安全の確保を図るため、海洋調査を推進し基盤情報の整備を進めるとともに、収集・整備した海洋情報について、一元的に管理・公開を行い、電子海図や電子水路書誌の提供と合わせて、海洋政策の効率的な推進

と産業活動への利用促進を図る。

また、海洋権益保全のために必要な環境整備を実施するため、沖ノ鳥島の保全、低潮線の保全を推進するとともに、遠隔離島（南鳥島、沖ノ鳥島）において、特定離島港湾施設の整備等を推進し、南鳥島では施設の利用を本年度中に開始する。

（主な施策）

○ 海洋情報の管理と排他的経済水域等の保全の取組

（資 3-3）

4. 豊かで利便性の高い地域社会の実現

我が国は今後急激な人口減少の時代を迎える。特に著しい人口減少と高齢化が見込まれる地方圏では、地域が維持できなくなり、消滅する自治体が数多く発生するのではないかと、という危機感があるとともに、従来は地方圏からの若年層の流入により比較的高齢化率の低かった東京圏でも、今後急速な高齢化が見込まれている。高齢化と同時に、生産年齢人口の減少によって社会経済活動を担う働き手不足が深刻化し、我が国の成長の妨げになることが懸念される。

この大きな課題に対しては、「人口急減・超高齢化」の下、各地域がいかに生き抜いていくか、現場に強い国土交通省の施策と組織を総動員して取り組むことで、豊かで利便性の高い地域社会を実現していく必要がある。

まず、地域において高齢者や子育て世代が安心して暮らせる生活環境の実現や、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を確保するためには、都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする周辺等の交通ネットワーク形成が必要である。また、生産年齢人口が減少する中ではサービス産業の生産性を向上させるインフラ整備が重要であり、コンパクトなまちづくりは、医療、交通などサービスにかかる移動費用の削減により、生産性の向上にも寄与する。このため、2050年を見据え昨年7月に公表した「国土のグランドデザイン 2050～対流促進型国土の形成～」で提示した「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進する必要がある。

また、人口減少などの大きな変化の中で各地域が生き抜いていくため、個性を發揮していくかについて、生き残りをかけて知恵を絞っていく必要があることから、それぞれの地域が個性を磨き、異なる個性を持つ各地域が連携する「対流促進型国土」の形成を目指す必要がある。

このため、コンパクト・プラス・ネットワークを推進するとともに、観光振興や地域資源を活かした個性ある地域づくりを行いつつ、海外や大都市を含む他の圏域との連携強化、交流人口の拡大や物流網の充実を図る必要がある。

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの実現

都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする周辺等の交通ネットワークの形成に向けた市町村の取組が一層円滑に進められるよう、関係省庁からなるコンパクトシティ形成支援チーム及び施策テーマごとのワーキンググループの枠組を活用し、関係施策が連携した支援策の充実や市町村内の部局間連携強化のための環境整備等を行うとともに、モデルとなる好事例を形成し、横展開を図るなどして立地適正化計画及び地域公共交通網形成計画の策定を強力に支援する。加えて、地域公共交通活性化再生法に基づく地域の公共交通ネットワークの再構築を図る取組については、本年度新たに創設された出資制度等を活用しながら、その取組を推進する。不動産証券化手法等による公的不動産(PRE)の活用促進や地域の実情に応じた市街地整備の推進により、コンパクト

シティの形成の促進、地方公共団体の財政負担の軽減に寄与する。

都市農業振興基本法の制定を受け、都市農業振興基本計画の策定を進めるとともに、都市農地・緑地の保全に向けた包括的な方策を検討する。

大都市郊外部においても必要な都市機能を維持するため、鉄道沿線各駅を軸とする都市機能の集約・拠点性向上や鉄道の利便性向上を目指すことにより、沿線自治体等を含む協議会により沿線都市群での居住人口・交流人口を確保する。連携中枢都市圏の形成を支援するため、地域資源を活用した県や市町村をまたいだ連携プロジェクトについて、官民連携主体によるプロジェクトを、案件形成段階から重点支援する。中山間地域等において「小さな拠点」の形成を推進するとともに、「小さな拠点」を核とする持続可能な物流サービス、生活支援サービスの維持・向上を実現するため、共同集配のための地域における協議の促進や貨客混載等の取組を進める。駅への保育施設等の生活支援機能を併設する取組を支援する。診療所、保育所、役場機能等の集約や地域内外を結ぶ公共交通の結節点の整備等といった地域福祉に関する取組や、移住の促進、地域の産業・観光の振興の取組等、小さな拠点の形成を目指した「道の駅」の取組への支援を行う。また、生活を支える交通網について、道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保を図る。

(主な施策)

- 都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワーク形成 (資 4-1)
- 地域における PRE の活用推進 (資 4-2)
- 「小さな拠点」の形成推進、過疎地物流の確保 (資 4-3)

(2) 観光振興と地域ビジネス・雇用創出による個性ある地域の形成

地域を支える産業・雇用を創出するため、観光資源のポテンシャルを活かして、内外からの観光客の流れを戦略的に創出し、全国津々浦々で交流人口を拡大させるとともに、免税店の飛躍的拡大等によって、地方における旅行消費の拡大を図る。

広域観光周遊ルートの形成により、ゴールデンルートに集中する訪日外国人旅行者を地方へ誘客する。「道の駅」を拠点とした取組を推進するとともに、高速道路の休憩施設を活用した更なる地域の活性化の取組を推進する。既存施設を活用しつつクルーズ船の寄港頻度増や大型化に対応するための受入環境整備を進め、外航クルーズ客の円滑な周遊を可能とするための環境整備を図るとともに、官民連携の促進等により「みなとオアシス」の拠点機能の強化を図る。また、地域の観光資源を世界に通用するレベルまで磨き上げるため、歴史的景観、美しい自然等の観光資源を活かした地域づくり施策と観光振興を一体で実施する。また、電気自動車等を活用した移動手段の整備を支援する。観光資源となる空間を形成するため、魅力ある水辺空間の創出や海の再生、無電柱化等を推進する。社会資本整備等において、自然環境の有する多様な機能を活用する「グリー

ンインフラ」の取組を推進するとともに、住宅・建築物における木材利用を推進する。また、地方版図柄入りナンバープレート等の我が国初の図柄入りナンバープレート制度の導入により、地域振興・観光振興等を推進する。

外国人旅行者が利用しやすい二次交通の充実や、多言語対応、無料公衆無線 LAN 環境の整備等の訪日外国人の受入環境整備を推進する。

外国人旅行者による地方での旅行消費を拡大し、地域経済の活性化を図るため、商店街、物産センターなど地方を訪れる外国人旅行者向け免税店の拡大を推進し、2020 年までに 20,000 店規模へ増加させるため、「訪日外国人による観光消費拡大・地域活性化」プログラムとして、日本政府観光局（JNTO）による海外向け情報発信などを強力に推進する。また、株式会社地域経済活性化支援機構と連携し、地域が主体となって行う観光地域づくりに関する取組を支援し、観光を軸とする地域活性化モデルを構築する。

また、地域における交流人口の拡大を目指すため、整備新幹線の整備を着実に推進するとともに、那覇空港及び福岡空港の滑走路増設事業を推進するなど、新千歳空港も含め地域の拠点空港等の機能強化を図る。併せて、LCC の参入促進、地方空港における訪日外国人旅行者等の受入体制の充実・強化等地方航空ネットワークの活性化を図る。

さらに、低廉かつ良質な交通サービスである LCC 等や高速バスのネットワークの充実及び新たな旅行需要の創出等を図るべく、関係者からなる協議会の設置、イメージ向上策の実施、低廉で利便性の高い空港アクセスの確保及びこれと LCC 等とのセットでのプロモーション、高速バスに係る情報プラットフォームの構築や「道の駅」との連携等に取り組む。

地域の基幹産業である農林水産業や自動車産業等の輸出を支えるため、農林水産物・食品や自動車等の輸出促進のための物流ネットワークの強化と必要な港湾整備を推進する。

さらに、地域の魅力を高めるため、民間による遊休不動産再生の取組やこれを連鎖的に展開するための産官学からなるまちづくり協議会等の取組を推進するとともに、管理運営段階を想定したまちづくりを支援する。用途変更や小規模な増改築による木造の廃校等既存建築物の活用を容易にするため、建築基準について性能規定の更なる合理化、建築確認事務の運用改善などにより、地域のニーズに対応した既存ストックの活用を進める。地域金融機関等と連携し地方都市の不動産ファイナンス等の環境整備を行い、まちづくりや地域づくりに資金循環を確保し、ビジネス・雇用の創出を目指す。

地域において二地域居住、二地域生活・就労を含む地方居住を推進するため、行政や民間から構成される協議会等による先導的な取組を推進する。地域における土地取引、民間開発事業・インフラ整備の円滑化や被災後の迅速な復旧・復興に貢献する地籍整備を推進するとともに、土地取引価格の指標等となる地価公示を充実する。

加えて、離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域の振興を支援す

る。

(主な施策)

- 「道の駅」による拠点の形成、高速道路の休憩施設を活用した更なる地域の活性化 (資 4-4)
- 「グリーンインフラ」の取組推進による魅力ある地域の創出 (資 4-5)
- アイヌ文化復興等の促進のための民族共生の象徴となる空間の整備 (資 4-6)
- 地域の拠点空港等の機能強化、訪日外国人旅行者等の空港受入体制の充実・強化 (資 4-7)
- 地域の既存空間・建築物の有効活用 (資 4-8)
- 離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域の振興支援 (資 4-9)

(3) 子育て・高齢化に対応した豊かな生活環境の創出

健康に歩いて暮らせるまちづくりの推進や住宅等の居住地や生活環境の整備、再編、歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化、通学路をはじめとする生活道路、踏切等の安全対策、鉄道等公共交通機関や公共施設等のバリアフリー化、公共交通機関等におけるベビーカー利用の円滑化等を通じた「心のバリアフリー」や ICT を活用した歩行者移動支援サービスの導入等のソフト面のバリアフリー化を推進する。

サービス付き高齢者向け住宅の供給や地域包括ケアシステムの構築を推進すること等により、「スマートウェルネス住宅・シティ」の実現を図る。老朽化が進む住宅団地について、集約・再編と合わせて医療福祉機能等を含む地域の拠点として再生させるため、事業法も含めた制度のあり方を検討する。特に首都圏等の高齢者の急増に対応する必要があるため、市町村の高齢者居住安定確保計画等に位置付けられた取組に対して支援を行う。

空き家を子育て・高齢化に対応した施設等へ活用する市町村の取組等に対して支援を行う。

また、既存住宅の質の維持・向上への支援を行うとともに、中古住宅の質に対する安心の付与や消費者への適時適切な情報提供の推進、建物評価の適正化や、宅地建物取引業法の改正等による透明性の高い中古住宅取引の実現等により、中古住宅・リフォーム市場の活性化等を推進する。

(主な施策)

- 首都圏をはじめとする地域の高齢者の希望に応じた安心な住まいの確保 (資 4-10)
- 中古住宅・リフォーム市場活性化による住み替えの促進 (資 4-11)

(4) 地域を支える産業の担い手の確保・育成等

地域を支える建設業、造船業、運輸業等における担い手確保・育成のため、処遇改善の徹底、教育訓練の充実強化、若者や女性の活躍促進等の取組を着実に推進するとともに、物流の社会的意義に関する教育の促進、モーダルシフトや物流を考慮した建築物の設計・運用等の物流の効率化を促進する。

公共事業の将来にわたる品質確保や円滑な執行のため、適正価格・工期による契約、多様な入札契約方式の更なる導入・活用、施工時期の平準化など改正品確法等の趣旨の徹底を図るとともに、新技術・新工法の活用、技能・経験に応じた効率的な人材配置に向けた環境整備、重層下請構造の改善など建設生産システムにおける生産性向上を図る。

タクシーをはじめとする自動車運送事業等については、経営状況の悪化や労働力不足の状況を踏まえ、地域を支える産業として経営基盤の強化、生産性の向上のための方策を検討する。

(主な施策)

- 運輸業等における担い手確保・育成等、女性活躍促進 (資 4-12)
- 建設業・造船業における担い手確保・育成等、女性活躍促進、建設生産システムにおける生産性向上 (資 4-13)

5. 観光立国の推進

力強い日本経済を立て直すための成長戦略の柱として、世界に誇る魅力あふれる観光立国の実現に向けて強力に施策を推進すべく、「観光立国推進閣僚会議」を立ち上げて2年が経過した。昨年、訪日外国人旅行者数が約1341万人にまで急増し、閣僚会議発足前から、わずか2年で500万人も増加させることができた。訪日外国人による旅行消費額も2兆278億円に達し、閣僚会議発足前と比較すると、ほぼ倍増し、旅行収支も大きく好転した。2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向け、今後更なる訪日外国人旅行者数の増加が期待される。

こうした中、閣僚会議において本年6月に決定した「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」では、

- ・ インバウンド新時代に向けた戦略的取組
- ・ 観光旅行消費の一層の拡大、幅広い産業の観光関連産業としての取り込み、観光産業の強化
- ・ 地方創生に資する観光地域づくり、国内観光の振興
- ・ 先手を打っての「攻め」の受入環境整備
- ・ 外国人ビジネス客等の積極的な取り込み、質の高い観光交流
- ・ 「リオデジャネイロ大会後」、「2020年オリンピック・パラリンピック」及び「その後」を見据えた観光振興の加速

の柱を立て、各分野に存在する隘路を打開するための施策が盛り込まれた。

今後、訪日外国人旅行者数「2000万人時代」を万全の備えで迎えるべく政府一丸、官民一体となって、受入環境整備を急ピッチで進める。アクション・プログラムを確実に実行し、「2000万人時代」の早期実現を図るべく、以下の施策を強力に推進する。

(1) インバウンド新時代に向けた戦略的取組

訪日外国人旅行者数2000万人、さらには、その先の3000万人を実現するためには、これまで以上に戦略的な政策誘導の重要性を強く意識して、効果的なプロモーションを展開する必要がある。このため、好調なインバウンド観光の効果を地方の隅々にまで行きわたらせるとともに、年間を通して季節に偏ることのない訪日需要の創出を目指す。また、欧米向けのプロモーション戦略を今一度練り直し、欧米からの訪日需要も確実に取り込むことにより、バランスよく訪日客層を形成するなど、今まで以上に、中長期的視野で将来を見据えた取組に着手する。

(主な施策)

- 広域観光周遊ルートの形成・発信等による地方への誘客、新たな季節需要の掘り起こし、未来を担う若い世代の訪日促進、欧米からの観光客の呼び込み、

現地における訪日プロモーション基盤の強化、オールジャパン体制による連携の強化、ビザ要件の戦略的緩和、インバウンド・アウトバウンド双方向での交流促進、マラソン、サイクリングなど、特定の趣味・関心に基づく旅行に関する情報発信（ナショナルサイクルルート（仮称）の認定など）

（資 5-1、5-2）

（２）観光旅行消費の一層の拡大、幅広い産業の観光関連産業としての取り込み、観光産業の強化

訪日外国人旅行者による日本国内での消費は、昨年初めて２兆円を超え、インバウンドによる観光消費は、いまや日本経済を下支えするに至っており、この経済効果を、都市のみならず、全国津々浦々、地域に波及させるための取組を強力に進めて行く。また、インバウンドに関わる産業の裾野を一層拡大させるとともに、観光産業における人材育成や規制制度改革を進めることにより、オールジャパンでサービスの充実・高度化を図り、訪日外国人旅行者の高い期待に応えていく。

（主な施策）

- 「訪日外国人による観光消費拡大・地域活性化」プログラム、観光産業の活性化・生産性向上に向けた人材育成等、観光分野における外国人材の活用

（資 5-3、5-4）

（３）地方創生に資する観光地域づくり、国内観光の振興

国内外からの観光客の流れを戦略的に創出し、観光による地方創生を進める必要がある。このため、「観光地経営」の視点に立って、日本版DMOを確立しながら、日本の魅力を磨き上げるとともに、観光地域についてテーマ性・ストーリー性をもって点から線、線から面へとネットワーク化し、広域的に発信する。また、観光による地方創生・国内観光振興を移動面でサポートするため、交通手段についても、サービス・価格の両面において魅力を高めることが必要である。あわせて、国内観光の振興を図るため、国民の旅行振興に向けた意識醸成・環境整備等を実施することが重要である。さらに、東日本大震災の被災地への支援をしっかりと進めていくとともに、地域における観光人材の育成や就業機会の創出に努めていく。

（主な施策）

- 広域観光周遊ルートの形成・発信、「観光地経営」の視点から観光地域づくりを担う主体（日本版DMO）の形成・支援、観光まちづくりの推進、観光振興による被災地の復興支援、地域の観光振興の促進、「道の駅」を核とした地域における観光振興、インフラツーリズムの高度化、「LCC等・高速バス支援・国内旅行活性化」プログラム、日本の魅力を活かした船旅の活性化、レンタカ

(4) 先手を打っての「攻め」の受入環境整備

外国人旅行者の不便や障害、不安等を徹底的に解消するとともに、訪日外国人旅行者の満足度を一層高める「受入環境整備」は、インバウンド拡大に必須の課題である。このため、これまで以上に、スピード感を持って、あらゆる切り口から、国内において外国人旅行者が移動・滞在しやすい環境の整備に向けた「攻め」の取組を徹底・強化するとともに、空港ゲートウェイ機能をはじめ、航空・バス等の交通機関や宿泊施設等の供給能力が制約要因となることがないように、受入環境整備を急ピッチで進めていく。

(主な施策)

- 空港ゲートウェイ機能の強化、出入国の迅速化・円滑化、宿泊施設の供給確保、貸切バスの供給確保、通訳案内士制度の見直しによる有償通訳ガイドの供給拡大等、「地方ブロック別連絡会」を最大限活用した受入環境整備、多言語対応の強化、無料公衆無線 LAN 環境の整備促進、交通系 IC カードの普及・利便性拡大、手ぶら観光の推進、「クルーズ 100 万人時代」実現のための受入環境の改善、SNS 等を活用した外国人旅行者の要望・不満の調査、災害、不慮の怪我・病気への対応 (資 5-7～5-10)

(5) 外国人ビジネス客等の積極的な取り込み、質の高い観光交流

外国人ビジネス客を積極的に取り込むため、来訪・滞在環境の整備を進めるとともに、国際ビジネス・イノベーション拠点としての日本の都市の魅力を発信することにより、日本へのビジネスの呼び込みや、対内直接投資・拠点機能の誘致等を促進していく。あわせて、発信力・発言力の高い富裕層の積極的な取り込みを図る。さらに、真の観光立国を実現するため、量的拡大のみならず、質の高い観光交流を推進していく。(※)

※ なお、統合型リゾート (IR) については、「日本再興戦略」改訂 2015 において、「IR 推進法案の状況や IR に関する国民的な議論を踏まえ、関係省庁において検討を進める」とされているところ。

(主な施策)

- 外国人ビジネス客の取り込み強化、MICE に関する取組の抜本的強化、富裕層の取り込みと外国人長期滞在制度の利用促進、質の高い観光交流 (資 5-11)

(6) 「リオデジャネイロ大会後」、「2020 年オリンピック・パラリンピック」及び「その後」を見据えた観光振興の加速

5 年後の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催国としての国際

的注目度を十分活かして全国津々浦々、広く地方に開催効果をもたらすべく、インバウンド政策を強力に推進する。また、少子高齢化に立ち向かう日本において、「旅する喜び」を味わい、生き生きと過ごせる社会環境の整備が進んでいることを世界に発信する千載一遇の機会と捉え、バリアフリーの取組を一層加速化させる。さらには、オリンピック・パラリンピック後も地域の発展に資する質の高い観光交流を行っていくべく、ハード・ソフト両面のレガシーを地域に遺し、発展させていく。

(主な施策)

- 全国各地での文化プログラムの開催、オリンピック・パラリンピック開催効果の地方への波及、オリンピック・パラリンピック開催をフルに活用した訪日プロモーション、オリンピック・パラリンピック開催を契機としたバリアフリー化の加速 (資 5-12)

6. 国際競争力の強化と世界の経済成長の取り込み

民間の全ての経済主体が挑戦する気概を持って積極的かつ能動的に取組を本格化させることができるよう、第一の矢としての大胆な金融政策、第二の矢としての機動的な財政政策とともに、第三の矢としての成長戦略を遂行していくことが必要である。これにより、投資が増え、新たな投資を誘発する好循環が実現し、日本経済を停滞から再生へと導くことが可能となる。

(1) 国際競争力強化のための基盤・環境整備

東京をはじめとする大都市は、我が国の経済成長のエンジンとしてグローバルな都市間競争を勝ち抜くため、歴史や文化など我が国固有の魅力を活かしながら、国際都市にふさわしいビジネス環境と居住環境の実現や道路、空港、港湾など産業インフラの整備を推進していくことが重要である。このような観点から各種施策を通じてグローバル企業の立地の促進等を図り、我が国の立地競争力を更に強化していく。

大都市の国際競争力強化のため、民間都市開発事業への支援の充実や公共公益施設整備支援等を内容とする都市再生制度の見直しを行う。その際、インバウンド消費が将来の我が国の経済にもたらすインパクトを見据えたビジネス環境・居住環境も念頭に置く。また、都市機能の集積拠点における業務継続地区の構築、公的不動産等を活用した密集市街地整備、シティセールスや我が国不動産市場の国際化の促進等を図る。環状道路の整備に合わせた首都圏の高速道路における新たな料金体系の導入、新幹線ネットワークの着実な整備、リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョン形成に向けた検討、国際コンテナ戦略港湾の機能強化、首都圏空港の機能強化、コンセッション等による関西国際空港の機能強化、中部国際空港の機能強化、LCCの参入促進やビジネスジェットの利用環境の整備、ASEANとの地域的な航空協定締結に向けた交渉やオープンスカイの戦略的な推進、空域再編による航空管制処理能力の向上を図る。東京湾内における海上交通の渋滞緩和や非常災害発生時の安全確保の観点から、施設、体制及び制度を整備し、一元的な海上交通管制の構築を図る。

物流分野における労働力不足に対応するため、荷主・物流事業者等が連携し計画的に物流効率化を進める取組に対し、総合的な支援を行うための方策について検討する。

航空分野においても人手不足が将来の航空需要の隘路とならないようにするため、航空機の操縦士、整備士等の養成・確保を推進する。また、国産旅客機(MRJ)の安全性審査を設計製造国として適確に実施するとともに、我が国における航空機整備事業(MRO(整備・修理・オーバーホール))の発展に向けて技術的指導を行うなど、航空機の製造から運航・整備に至るまでの航空機産業全体の育成にも寄与する。

空港アクセスのあるべき姿など今後の東京圏の都市鉄道のあり方に関する検

討や都市鉄道整備を推進する。大都市圏環状道路等の整備や主要な港湾、空港等へのアクセスの強化を図る。

(主な施策)

- 大都市等における都市再生の一層の推進 (資 6-1)
- 首都圏の高速道路を賢く使うための新たな料金体系の導入 (資 6-2)
- 新幹線ネットワークの着実な整備 (資 6-3)
- 国際コンテナ戦略港湾政策、船舶交通の安全・安心の確保 (資 6-4)
- 国際拠点空港の機能強化 (資 6-5)
- 物流の高度化・効率化の促進、国内外一体となったシームレスな物流の推進 (資 6-6)

(2) 民間投資の促進

PPP/PFI については、公共施設等運営権制度（コンセッション方式）の活用、収益施設の公共施設等への併設・活用、民間の提案を活かした公的不動産の有効活用などに政府が一体となって取り組み、平成 25 年度からの 10 年間で 12 兆円規模に及ぶ PPP/PFI 事業を推進することとしている。

このうち、コンセッション方式について、平成 26 年度から 28 年度の 3 年間で集中強化期間に設定し取組を加速化すると政府全体の方針を踏まえ、空港、下水道、道路における活用を推進する。また、PPP を活用した首都高速の再生について検討を進めるほか、高齢化等の先進課題に対応した官民連携まちづくりを推進する。併せて、地方公共団体における PPP/PFI のノウハウの共有・習得、関係者間のネットワークの構築、さらには具体的な案件形成を促進するための産官学から構成される場（地域プラットフォーム）の形成を進める。

不動産投資市場の持続的な成長を目指し、Jリート等の保有資産規模について 2020 年末日途の将来目標を定める将来戦略を新たに策定する。海外投資家も含めた資金供給の担い手の裾野の拡大や、リートの投資適格物件の供給促進、不動産証券化市場の透明性の向上について施策の方向性を示し、実行することにより、不動産投資資金の好循環の実現を目指す。

(主な施策)

- 空港、下水道におけるコンセッション方式の活用の推進 (資 6-7)
- 高速道路における PPP の活用 (資 6-8)
- 先進課題に対応した官民連携まちづくりの推進、地域プラットフォームの形成 (資 6-9)
- 不動産投資市場の将来戦略の策定・実施 (資 6-10)

(3) インフラシステムの海外展開

新興国を中心とした世界のインフラ需要は膨大であり、更なる市場拡大が見

込まれている。このため、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により、日本経済の成長のみならず相手国の豊かさを実現することが重要になっている。インフラシステムの海外展開を推進するため、本年6月に閣議決定された「日本再興戦略」改訂2015に基づき、「質の高いインフラ投資」を推進する。

具体的には、プロジェクトの構想段階（川上）からの参画を推進するため、防災等我が国が優位性を持つ技術・制度によりもたらされる安全性や信頼性、運営段階も含めトータルで見て優れた費用対効果について、トップセールスや国際機関等との連携を通じた情報収集・発信に取り組む。

また、巨額の初期投資や長期にわたる整備、需要リスクといった交通・都市インフラ分野における事業リスクを軽減するため、(株)海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用するほか、中堅・中小建設企業等の海外展開支援、日系企業の未開拓地への進出支援を官民一体となって行う。

さらには、我が国企業が参画しやすい環境を整備するため、自動車の自動運転等の先端技術をはじめとする我が国に比較優位性がある技術・システムの国際標準化やデファクト・スタンダード化、工事品質・安全確保等我が国企業の事業環境を改善するための相手国の制度整備支援、相手国における持続的なインフラの運営・維持を担う技術者・技能者層の育成支援等の取組を進める。

加えて、来年、日本において開催するG7交通大臣会合等の機会を通じて、交通に関する国際的な議論を主導する。

（主な施策）

- 「質の高いインフラ投資」の推進 (資 6-11)
- 地球儀を俯瞰した日系企業展開支援 (資 6-12)
- G7交通大臣会合の日本開催 (資 6-13)

（4）IT等の活用によるイノベーション

ITがもたらす変革は、従来にないスピードとインパクトで進むものと予想されているが、これをうまく取り入れることができれば、少子高齢化、大規模自然災害への対策等様々な社会的課題の解決へもつながる可能性がある。

人々の暮らしを支える国土交通省は、現場に密着した施策を数多く展開している。その中でも、様々な社会的課題に適切に対応するため、従来からITを活用した施策を展開してきており、例えば、ITS（Intelligent Transport System）技術を活用した安全運転支援システムの開発、高精度測位及び地理空間情報等を活用した被災状況の迅速な把握及びそれを踏まえた対策の実施等に取り組んできたところである。

しかしながら、少子高齢化が急速に進展し、地域経済が縮小する中、引き続き、社会的課題に適切に対応し、深刻化する労働人口減少への対応、切迫する自然災害への対策等安全・安心に向けた取組の充実、活力ある地方の創生及び新たなサ

一ビスの創出等を通じた経済成長等を実現するためには、IT のさらなる積極的な活用が不可欠である。また、新たな技術の開発等によって、新たな成長分野を切り開くイノベーションの創出・環境整備を図る必要がある。

このため、まずは、各現場から情報を集め、状況を的確に把握・分析した結果を活用し、スマートで効率的な社会を実現する。具体的には、例えば、本格的な導入が開始された ETC2.0 を活用し、渋滞と事故を減らす「賢い料金」、ビッグデータに基づく「賢い投資」等の道路を賢く使う取組、情報を蓄積・分析・活用することによる効率的なインフラの維持管理に関する新技術の現場実証や導入検討、自動車関連情報の利活用による新サービスの創出、バリアフリー情報や観光情報等のオープンデータ化により多様な歩行者移動支援サービスが提供されるための環境整備、ビッグデータを活用した地域公共交通活性化等を進める。

また、各現場から集めた膨大な情報を、ユーザーである国民に分かりやすいようにまとめ、入手しやすい形で発信・共有することによる安全・安心で便利な社会づくりを進める。具体的には、例えば、自治体及び一般国民がリアルタイムかつ容易に分かりやすいリスク情報を入手可能にすることによる危機管理に関する意識や能力の向上、道路交通に関する情報を ETC2.0 でリアルタイムに提供することによる国民生活の利便性向上、船舶・船用機器の IoT 化やビッグデータ解析等を活用した船舶の安全性向上等を進める。

さらに、人口減少等によって、国民生活を支える現場である建設業、運輸業等国土交通産業が直面している労働力不足への対応等、産業の生産性の向上、国民生活の質の向上に資する取組を実施する。具体的には、例えば、3次元地形データや電子基準点のデータ等を活用した建設機械の自動制御や高度施工管理を行う情報化施工、技能労働者の現場経験等のデータを蓄積し技能や経験に応じた効率的な人材配置等を可能とする就労履歴管理システムの構築、自動車保有関係手続のワンストップサービスの抜本的拡大、新産業創出や国民生活の向上にも資する無人航空機に関するルールづくり、大型車による輸送の効率化に資する ETC2.0 を活用した特車通行許可の簡素化等を推進する。

これらの取組を実施することに加え、IT の利活用の前提となるサイバーセキュリティの確保について、政府全体の方針を踏まえ、適切かつ着実に実行していくこととする。

(主な施策)

○ IT 等の活用によるイノベーション (資 6-14, 6-15)

(5) 海洋開発人材育成等を通じた海洋産業の振興等

世界の海洋資源開発市場は今後世界的な拡大が見込まれており、増大する世界の海洋開発の需要を我が国に取り込み、我が国の海洋産業の国際競争力を強化することが重要である。そのためには、官民一体となって、海外の海洋開発プロジェクトに日本企業が参画するための環境整備を進める必要がある。一方、海

洋開発人材については人材の確保・育成が重要な課題となっている。

このため、民間事業者の海洋資源開発関連分野への参入促進のための環境整備に向けて、海洋資源開発関連産業に係る技術の開発支援を行うとともに、その基盤となる技術者の育成を進めるため、産官学が協力して、本年度に大学と産業界のマッチング等の調整を行う専門機関・組織の確立に向けた調整を行い、来年度から人材育成システムの運用を開始する。また、北米からのシェールガスの輸入開始等に伴う海上輸送体制の確立、北極海航路の利活用など資源・エネルギー等の海上輸送網の形成等を推進するとともに、高性能船舶の開発促進により海洋産業の競争力を強化する。さらに、「海の日」に関わる中央行事の開催や各地域での行事を実施することにより、国民の海洋への理解と関心の増進を図る。

(主な施策)

- 海洋産業の戦略的振興、エネルギー輸送ルートの多様化 (資 6-16)

(6) 環境・エネルギー対策の推進

エネルギー情勢が大きな変化を遂げるなかで、中長期的に見てエネルギーの供給サイドの制約を克服し低廉でクリーンなエネルギーを確保するとともに、需要サイドでも、環境負荷を低減し、日本全体で最適なエネルギー利用を実現することが求められている。我が国は、本年の COP21 に向け、2030 年度の温室効果ガス排出量を 2013 年度に比べ、26.0% (2005 年度に比べ、25.4%) 削減するとの約束草案を決定したところである。このような状況の中、国土交通省としても、地球温暖化の「緩和策」を推進するため、我が国のエネルギー消費量の多くを占める運輸部門、民生部門等について、更なる省エネルギー・省 CO₂ 対策を推進する必要がある。

このため、次世代自動車の開発・普及及び 2020 年までの新築住宅・建築物の省エネ基準への段階的な適合義務化に向けた環境整備の推進や物流におけるモーダルシフト・共同輸配送の推進など、更なる省エネルギー・省 CO₂ 対策を推進することにより、「エネルギーを賢く消費する社会」の実現を目指す。同時に、海洋エネルギー・洋上風力、小水力発電及び下水道バイオマス等再生可能エネルギーの的確な導入・徹底活用を図ることにより、「クリーンで経済的なエネルギーが供給される社会」の実現を目指す。更に、水素社会実現への貢献の観点から、燃料電池自動車の開発・普及及び基準の整備、下水処理場の水素供給拠点化、燃料電池船の実用化等に取り組む。

また、地球温暖化に伴う気温の上昇、大雨の強度・頻度の増加、海面水位の上昇、強い台風の増加等により、水害、土砂災害、高潮災害、熱中症等様々なリスクの増加が懸念されていることから、政府全体の適応計画策定に合わせて、国土交通省気候変動適応計画を策定し、ハード・ソフト両面からの総合的な「適応策」(水災害分野や沿岸分野の取組、ヒートアイランド対策等)を推進していく。

これにより、効果的・効率的に国民の生命・財産を守り、社会・経済活動を支え

るインフラやシステムの機能を継続的に確保するとともに、国民の生活の質の維持を図り、生じうる状況の変化を適切に活用する。以上の取組を含め、環境行動計画（平成 26 年 3 月）に位置づけた環境・エネルギー対策を着実に実施する。

（主な施策）

- 地球温暖化「緩和策」の推進 (資 6-17)
- 地球温暖化「適応策」の推進 (資 6-18)

7. 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会への対応

2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催まで5年を切り、2020年に向けて、国土交通行政に関する様々な課題に対応するのみならず、2020年を契機とする未来志向の交通・まちづくりについても、積極的に対応していく必要がある。

(1) 円滑な大会運営と将来を見据えた東京の交通・まちづくりの取組

大会運営については、政府全体で着実に計画策定が行われる中、臨海部の大会関係施設や重要施設の的確な海上警備及び海上交通の安全確保等セキュリティ・安全安心の確保や公共交通機関等による安全・円滑な輸送の確保、公共交通機関等のバリアフリー化、外国人旅行者の受入環境の整備等に取り組むこととしている。

同大会運営の成功に必要な各施策については、準備・運営の進捗に合わせて、関係者とも積極的に連携・協力し対応を行っている。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催は、大会そのものの運営にとどまらず、東京という都市のあり方にも大きな影響を与えるものである。このため、国土交通省としては、オリンピック・パラリンピックの開催を契機として、東京を世界最先端の都市に作り変えることを目指し、一過性のものではなく、2020年をいわばマイルストーンとして長期的な視野に立って、東京都をはじめとする関係者と緊密に連携しながら、計画的に諸施策を推進することとする。

まず、環状第2号線が計画から68年経って開通し、オリンピック・パラリンピックの開催までに会場と選手村をつなぐ計画となっている。虎ノ門ヒルズに外国企業が立地し、国際交流の拠点となることが期待される。

環状第2号線、首都圏3環状道路をはじめとする道路の整備や渋滞ボトルネック対策を推進するとともに、交通需要に働きかける交通需要マネジメント(TDM)等を推進し円滑な輸送の確保のための検討を推進する。

鉄道においては、空港アクセスのあるべき姿など今後の東京圏の都市鉄道のあり方に関する検討を進める。

首都圏空港については、機能強化を図るとともに、空港をゲートウェイにした情報発信の拠点を整備するなど、首都圏空港の利便性・快適性を向上させる。加えて、ビジネスジェットの利用環境の改善を図る。

さらに、災害対策を強化し安全を確保するため、首都直下地震対策を進めるほか、台風等に備え、荒川等において局所的に低い堤防の嵩上げ等を進めるとともに、雨水貯留管等の下水道整備を支援する。また、氾濫が発生した場合でも、排水ポンプ場を確実に稼働させるために耐水化対策を実施する。さらに、タイムラインを荒川下流域の関係機関等に拡大することで、台風接近時の競技の運営判断を支援する。臨海部においては、水門・陸閘等の運用体制の構築支援等の防災

機能強化を推進する。

加えて、東京都と連携した水環境の改善や魅力ある水辺空間の創出、地元や民間企業との連携による舟運の推進、海の再生、本格的な無電柱化の推進を含めて、外国人観光客を魅了する美しさと風格を備えた空間を創造するとともに、外国人観光客の快適性・利便性の向上のため、多言語化、手ぶら観光等を推進する。

また、大会の円滑な実施のため、さらにその後の超高齢社会に対応したあらゆる人に優しいまちづくりを実現するため、主要ターミナルにおける複数ルートのバリアフリー化などユニバーサルデザインの観点から連続的・面的なバリアフリー化を加速するとともに、高精度測位技術等の ICT を活用した歩行者移動支援等わかりやすい案内情報の提供や、「心のバリアフリー」等のソフト面のバリアフリー化の取組も推進する。

大会が、1年で最も気温の高くなる夏季に開催されることから、競技者や観客の暑熱対策として、路面温度上昇抑制対策や、観客への快適な環境の提供に資する道路緑化や次世代自動車等の普及を推進する。

加えて、大会に向けた国民的機運の醸成や意識の高揚等を図るため、全国において、ナンバープレートに大会エンブレムを施した五輪特別仕様ナンバープレートを希望に応じ交付する。

（２）大会を契機とした地域の魅力向上

オリンピック・パラリンピックの開催という、またとない機会を活かし、世界の人々を惹きつけて、東京のみならず、全国津々浦々に開催の効果を波及させるべく、大会開催後も地域が力強く発展していくための遺産（レガシー）を生み出しながら、地域づくりを行うことが重要である。

このため、外国人旅行者の地方への誘客を図るため、複数の広域観光周遊ルートを認定し、関係省庁の施策を集中投資するとともに、地域が推進する取組をパッケージで支援し、海外に強力に発信する。

また、地方における地域づくり、オリンピック・パラリンピックの開催を契機として実施する上記（１）のバリアフリーの取組や主要な観光地のバリアフリー化などを東京のみならず地方においても展開する。また、案内標識等の多言語化を推進する。

2020年には、魅力ある多様な地方の姿を海外に発信し、来訪した人々に体験してもらうことが、先端都市としての東京の魅力と相まって相乗効果を生み出し、我が国が海外から人や企業を持続的に引きつけることを目指す。

国土交通省は、内閣官房におけるホストシティ・タウンの取組にも参画するなど、各府省と連携しつつ、2020年のオリンピック・パラリンピック開催の効果を地方につなげていくことについて、引き続き役割を果たしていく。

（３）大会を見据えた観光振興

「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015」に基づき、訪日外国

人旅行者数「2000 万人時代」への万全の備えを速やかに進め、その早期実現を目指す。このため、5年後のオリンピック・パラリンピック東京大会の開催国としての国際的注目度を活かして東京の都市の魅力はもとより、東京のみならず全国津々浦々、広く地方に開催効果をもたらし、「東京オリンピック・パラリンピック」を「日本オリンピック・パラリンピック」とすべく、インバウンド政策を強力に推進する。

(主な施策)

- 地域における観光立国ショーケース (資 7-1)
- 東京ユニバーサルデザイン・ショーケース (資 7-2)
- 成田空港・羽田空港ショーケース (資 7-3)
- オリンピック・パラリンピックに向けた水害対策・施設耐震化等防災機能強化 (資 7-4)
- 路面温度上昇抑制対策の推進 (資 7-5)
- 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした図柄入りナンバープレートの交付 (資 7-6)

II. 国土交通政策の計画的推進

急激な人口減少・超高齢化の進行、巨大災害の切迫、インフラの老朽化等といった今後の時代の潮流と課題に対して、生産年齢人口、資源・エネルギー等の制約の下で適切に対応していくためには、中長期的な見通しを持って、着実に国土交通政策を計画的に推進する必要がある。

特に、施策を推進する上で必要な担い手を確保するためには、関係者と中長期的な見通しを共有し、国土交通産業の生産性向上を図るとともに、若年層にとって魅力ある産業としていくことが重要である。

このような観点から、各種の長期計画の策定・見直しを行うとともに、着実に実施する。

また、社会資本整備に関し、加速するインフラ老朽化、脆弱国土（切迫する巨大地震、激甚化する気象災害）、人口減少に伴う地方の疲弊、激化する国際競争といった4つの構造的課題に直面する状況において、「コンパクト＋ネットワーク」により「対流促進型国土」の形成を図り、幅広い国民生活や社会経済活動を支えていくことを目指す。

そのためには、社会資本整備の本来の役割であるストック効果、すなわち、整備された社会資本が機能することにより整備直後から継続的に中長期にわたり得られる、国民生活における防災力の向上、生活環境の改善といった生活の質の向上をもたらす効果や、移動時間の短縮等により経済活動における効率性・生産性の向上をもたらす生産拡大効果を、最大限発揮できるよう取り組む必要がある。

（1）国土形成計画・社会資本整備重点計画・交通政策基本計画等の着実な推進

我が国の国土を取り巻く状況は大きく変わってきていることから、2050年を見据え昨年7月に公表した「国土のグランドデザイン2050」も踏まえ、8月に国土形成計画（全国計画）の見直しを行ったところである。同計画では、それぞれの地域が個性を磨き、異なる個性を持つ各地域が連携することによりイノベーションの創出を促す「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想としている。「対流促進型国土」形成実現のための国土構造である「コンパクト＋ネットワーク」の形成をはじめとして、計画を着実に推進する。また、国土形成計画（広域地方計画）は、全国計画を基本とし、2015年度中に見直す予定である。

社会資本整備が直面する4つの構造的課題に対応し、中長期的な見通しを持った計画的な整備を推進するため、2020年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画を策定し、これを着実に推進する。社会資本のストック効果を最大限発揮できるよう取り組むことを基本として、安全・安心の確保と生活の質の向上や経済再生と財政健全化の双方に資する社会資本整備への重点化を図るため、

機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築に取り組むことなどを主な内容とする。

さらに、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）に基づき本年 2 月に策定した交通政策基本計画においては、「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」を基本的な方針とし、2020 年度を目処に、目指すべき目標と目標を達成するために講ずべき施策を定めたところである。今後は、これら施策の進捗状況について、交通政策基本法に基づき毎年作成する交通政策白書も活用しながら、適切なフォローアップを行いつつ、計画を着実に推進することにより、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展を支えることができる交通体系を構築する。

住生活基本計画（2011 年 3 月閣議決定）について、人口・世帯数の減少、少子高齢化等我が国の社会経済情勢が変化し、国民の居住ニーズが多様化していく中で、豊かで持続可能な住生活を実現するため、本年度末に見直しを行う。

北海道開発を巡っては国内の他地域に先行して急激に人口が減少する中であっても、食、観光といった北海道の優れた資源・特性を活かして我が国の課題解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を図ることが必要である。そこで、「国土のグランドデザイン 2050」を具体化するため、計画改定を 2 年程度前倒しし、地域の意見を踏まえながら、2016 年春を目途に新たな北海道総合開発計画を策定する。

（主な施策）

- 新たな国土形成計画等の推進 (資 II-1)
- 社会資本整備重点計画の策定・着実な推進、地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定・着実な推進 (資 II-2)
- 交通政策基本計画の着実な推進 (資 II-3)
- 住生活基本計画（全国計画）の見直し (資 II-4)
- 新たな北海道総合開発計画の策定 (資 II-5)

（2）ストック効果の最大化を図る社会資本整備の推進

今後の社会資本整備に当たっては、「安全」と「成長」がポイントとなる。その際、「ストック効果」は極めて重要なキーワードである。「安全」という観点からは、防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化をメインストリームとして、「人命と財産を守る社会資本整備」に重点的に取り組む。その上で、「成長」という観点からは、現下の我が国の喫緊の課題である経済と財政双方の一体的な再生を図るとの観点から、アベノミクス第三の矢「民間投資を喚起する成長戦略」の実効性を高め、経済成長を支えていくことが重要である。

特に、「成長」という観点から、ストック効果を最大化する社会資本整備の推進に向け、以下の①～③に留意して取り組むとともに、官民が連携した協議会等

の活用や PPP/PFI の積極活用といった点も含め、今後の社会資本整備に計画的に取り組む。

また、計画的な社会資本整備のため、事業現場の効率性向上、新技術の活用など生産管理システムにおける生産性向上の取組を推進する。

(概要資料)

- ストック効果の最大化を図る社会資本整備の推進 (資 II-6)

(主な施策)

- 社会資本整備の生産性を高める生産管理システムの強化 (資 II-7)
- 官民の連携によるストック効果の最大化 (資 II-8)

① 既存施設の最大限の活用、ソフト施策の徹底（賢く使う取組）

今後、社会資本整備を進めるに当たっては、まずは、今あるものをより効率的に使う、少し知恵を出して、より役に立つようにつくっていくという姿勢が重要である。

そのため、空港については、羽田空港の飛行経路の見直し等による機能強化を図る。

港湾については、既存ストックの統廃合、機能の集約化や必要なスペックの見直し等を図ることにより、効率的なふ頭へ再編等を行う。また、物流の効率化については、背高コンテナに対応した低床貨車の開発等により貨物輸送を促進し、既存の鉄道網のさらなる活用を図る。

都市鉄道等及び物流ターミナルの既存ストックの活用については、駅施設の改良や既存線の延伸など既存施設の最大限の活用、物流ターミナルにおけるクルーズ船の受入環境改善等により、地域活性化を図るとともに、利便性の向上を図る。

河川については、民間投資を活用した魅力ある水辺空間の創出、下水道が有する資源等（下水汚泥、下水熱、再生水、上部空間等）の活用促進、既存ダムの徹底活用、河川と下水道の一体運用等による浸水対策の推進、住民の避難にも活用できる河川堤防等の整備の推進に取り組む。

道路については、ETC2.0 を通じたビッグデータの活用により、今ある道路をもっと賢く使って、時間損失、低い時間信頼度、交通事故、活力低下の克服を目指す。また、道路空間の再配分等の多様な利用の推進等に取り組む。

空き家の活用については、空家等対策の推進に関する特別措置法の適切な施行を確保する。また、既存建築物の活用を容易にするため、実態上のニーズを踏まえた建築基準の見直し等を行う。

(主な施策)

- 羽田空港の飛行経路の見直し等による機能強化 (資 II-9)

- 効率的な物流環境の整備 (資 II-10)
- 既存ストックを活用した地域活性化 (資 II-11)
- 河川、下水道のインフラ空間・資源の有効活用 (資 II-12)
- 道路空間の多機能化・オープン化 (資 II-13)
- 道路ネットワークを賢く使う (資 II-14)
- 既存施設を賢く使った総合的な水害対策 (資 II-15)
- 空き家等の活用 (資 II-16)

② ストック効果を重視し、真に必要な事業に重点化

次に、新たな公共投資を行う場合も、ボトルネックなどの課題を整理し、どこに投資をすれば、経済効果を大きくすることができるかを見極めて取り組むことが重要である。

そのため、道路については、開通の見通し等の最新状況をきめ細やかに自治体等と共有するとともに、地域による道路の利活用に関する戦略を踏まえた整備を推進する。また、根幹的な道路ネットワークを重点的に整備するとともに、ICアクセス道路の整備による物流ネットワークの強化や、工業団地の造成など民間投資と連携して行われるアクセス道路の整備等を通じた成長基盤の強化などへの重点的な支援の実施に取り組む。

港湾については、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策の深化・加速等を図る。

空港については、那覇空港滑走路増設事業を推進するなど、地域の拠点空港等の機能強化を図る。

(主な施策)

- 道路におけるストック効果最大化（開通見通し等のきめ細やかな公表など） (資 II-17)
- ストック効果を重視した戦略的な港湾整備 (資 II-18)
- 地域の拠点空港等の機能強化 (資 II-19)

③ 地域ニーズを踏まえつつ、集約・再編

人口減少下においては、社会資本について、地域のニーズを踏まえつつ、集約・再編等を行う。その際には、PPP/PFIの活用等により、民間ビジネス機会の創出を図る。

そのため、住宅については、公営住宅のストックマネジメントの強化、公的賃貸住宅団地におけるPPP/PFIの推進を図る。また、老朽化が進む住宅団地について、集約・再編と合わせて医療福祉機能等を含む地域の拠点として再生させるため、事業法も含めた制度のあり方を検討する。

都市公園については、地域のニーズを踏まえた機能・配置の再編、PPP/PFIの活用等を進める。

官庁施設については、地域と連携した国公有財産の最適利用を総務省・財務省と連携して推進する。

海岸については、水門・陸閘等の集約化への社会資本整備総合交付金等の活用を進める。社会構造の変化に伴う利用状況を踏まえた老朽化橋梁の集約化等への支援を実施する。

下水道については、人口減少等を踏まえた処理区域の見直しを促進し、効率的な污水处理施設整備を推進するとともに、時間軸の概念に基づき既存ストックの活用や施設の統合、広域的な汚泥の利活用など効率的な管理運営を段階的に推進する。

(主な施策)

- 住宅団地、都市公園、国公有財産の集約・再編 (資 II-20)
- 人口減少に対応する効率的な下水道の管理運営 (資 II-21)