

## 【国土交通行政の基本的考え方】

「国土交通省重点政策 2016」は、本年6月2日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針 2016」、「日本再興戦略 2016」等に盛り込まれた政府全体の施策方針を踏まえつつ、本年度以降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。

現在我が国は、東日本大震災や熊本地震からの復旧・復興、防災・減災対策の推進や社会資本の老朽化への対応、さらには我が国の主権と領土・領海の堅守等、国民の安全・安心の確保に係る様々な課題に直面している。一方、観光先進国の実現に向けた挑戦、国際競争力の強化や新市場の開拓、地域の活性化等、持続的な経済成長のために取り組むべき課題も山積している。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も重要である。

国民生活に関わる幅広い分野を所掌し、全国に地方支分部局を擁するなど、現場に強い国土交通省は、その施策と組織とを総動員し、こうした課題に的確に対応していく必要がある。その際、(1)中長期的な見通しをもって、計画的に国土交通行政を推進すること、(2)とりわけ社会資本整備については、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、(3)人口減少時代にあっても、働き手の減少を補う生産性の向上等によって、持続的な経済成長へとつなげていくことを基本的な考え方に据え、将来世代にわたる国民の豊かな暮らしの実現を目指していくこととする。

### (1) 国土交通行政の計画的推進 ―各種政策領域における計画やビジョンに基づき、中長期的な見通しを持った施策を推進―

近年、国土交通行政を取り巻く情勢は大きく変化しているが、急激な人口減少・超高齢化の進行、巨大災害の切迫、社会資本の老朽化といった時代の潮流と課題に対して、一朝一夕に対応策を打ち出せるものではない。これらに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、計画的に国土交通行政を推進していく必要がある。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することが重要である。

こうした観点から、以下のとおり各種の長期計画やビジョン等に基づく施策を着実に実施していく。

2050年の国土を見据え平成26年に策定した「国土のグランドデザイン 2050」を踏まえ、昨年に国土形成計画（全国計画）の見直しを行ったところである。同計画では、目指すべき国土のあり方として、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」を称揚しているところ、その実現のため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成をはじめとする取組を着実に推進する。また、本年3月に決定した国土形成計画（広域地方計画）において示されている「広域連携プロジェクト」を官民が連携し早急に具体化する。

交通政策基本法（平成25年法律第92号）に基づき昨年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年度を目処に達成すべき目標と、そのために講ずべき施策とを定めている。今後もこれら施策の進捗状況について適切にフォローアップを行いつつ、その結果を踏まえて必要な措置を講ずることにより、将来にわたって国民生活向上の支えとなる交通体系の構築に努める。

本年3月に閣議決定された新たな住生活基本計画（全国計画）を踏まえ、若年・子育て世帯や高齢者が安心して暮らすことができる住生活の実現に向けて取組を進めるとともに、既存住宅の流通と空き家の利活用を促進しつつ住宅ストック活用型市場への転換を加速する。

本年3月に閣議決定された新たな北海道総合開発計画においては、「人が輝く地域社会の形成」、「世界に目を向けた産業の振興」及び「強靱で持続可能な国土の形成」を目指すこととしており、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実現する。

観光政策について、本年3月、総理を議長とする「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」において、観光に関する新たな目標とその実現のための施策を新たな「観光ビジョン」としてとりまとめた。今後は、「世界が訪れたい日本」を目指し、「観光ビジョン」に盛り込まれた施策を着実に実施する。また、「未来への投資を実現する経済対策」（平成28年8月2日閣議決定）も踏まえ、観光振興のためのインフラ整備を加速させる。

（参考資料）

- 国土形成計画/広域連携プロジェクトの推進 (資 1)
- 交通政策基本計画の着実な推進 (資 2)
- 新たな住生活基本計画の推進 (資 3)
- 新たな北海道総合開発計画の着実な推進 (資 4)
- 「明日の日本を支える観光ビジョン」－世界が訪れたい日本へ－ (資 5)

## (2) ストック効果を高める戦略的な社会資本整備の推進 —生産性の向上等のストック効果を重視—

これまで、社会資本の整備については、ともすれば景気の浮揚や雇用の吸収といったフローの効果（需要創出効果）に着目されがちであった。しかしながら、厳しい財政制約の下、必要な社会資本整備を今後とも着実に推進していくためには、生産性を高め、民間投資を誘発する効果をはじめ、社会資本の整備直後から中長期にわたり得られる「ストック効果」を重視すべきである。

こうした観点から、昨年策定した第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月閣議決定）において、加速化するインフラ老朽化、切迫する巨大地震や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う4つの構造的課題に対応し、今後ともストック効果を高める戦略的な社会資本の整備を進めることとしている。また、同計画の目標を確実に達成するため、計画において定めた成果指標の達成状況について毎年把握・公表するとともに、ストック効果の最大化の取組を推進する。

（参考資料）

- 社会資本整備重点計画 (資 6)
- 社会資本整備の効果 (資 7)

## (3) 「生産性革命」運動の展開 —持続的な経済成長を支えるため、働き手の減少を上回る生産性の向上等を図る取組を推進—

我が国は、現在、人口減少社会を迎えているが、働き手の減少を上回る生産性の向上等によって潜在的な成長力を高めるとともに、新たな需要を掘り起こしていくことが求められている。

社会全体の生産性を高め、人々の成長期待を高めることができれば、企業の設備投資や賃上げ、さらには個人消費の拡大が促され、一時的な需要の喚起にとどまらない持続的な経済成長につながっていくことが期待される。

こうした観点から、国土交通省では、本年（平成28年）を「生産性革命元年」と位置付け、社会全体の生産性向上につながるストック効果の高い社会資本の整備・活用や、関連産業の生産性向上、新市場の開拓を支える取組を加速化することとした。

これまでに先進事例として、13の「生産性革命プロジェクト」を選定したところ、引き続きさらなる具体化等に努めるとともに、今後はこれらのプロジェクトの基礎にある「生産性革命」の考え方を、施策全般に組み込んでいく方針である。

(参考資料)

- ピンポイント渋滞対策 (資 8)
- 首都圏の新たな高速道路料金の導入による生産性の向上 (資 9)
- クルーズ新時代の港湾 (資 10)
- コンパクト・プラス・ネットワーク ～密度の経済で生産性を向上～ (資 11)
- 土地・不動産の最適活用による生産性革命 (資 12)
- i-Construction の推進 (資 13)
- 新たな住宅循環システムの構築と住生活産業の成長 (資 14)
- 海事産業の生産性革命 (i-Shipping) (資 15)
- オールジャパンで取り組む「物流生産性革命」の推進 (資 16)
- トラック輸送の生産性向上に資する道路施策 (資 17)
- 観光産業を革新し、我が国の基幹産業に (資 18)
- 急所を事前に特定する科学的な道路交通安全対策 (資 19)
- インフラ海外展開による新たな需要の創造・市場の開拓 ～成長循環型の「質の高いインフラ」の積極的海外展開～ (資 20)

## 【今後重点的に取り組む政策】

### I. 安全・安心の確保

#### 1. 大規模災害からの復旧・復興

##### (1) 東日本大震災からの復興加速化

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、本年 7 月 14 日時点で、なお約 14.8 万人の方々が避難生活を続けられている。本年 3 月 11 日に震災から 5 年を迎え、今年度から後期 5 か年の「復興・創生期間」に入ったところ、引き続き国土交通省として総力を挙げて復興に取り組んでいく。

道路、港湾等の基幹インフラの本格復旧・復興については概ね順調に進んでおり、インフラ復旧工程表等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約 2.5 万戸が工事着手済みであり、このうち既に約 1.9 万戸の住宅が完成したところである。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 9 千戸を超える宅地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。

復興事業の施工確保については、引き続き、現場の状況をきめ細かく把握し、その実情に応じて機動的に必要な対策を講じていく。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）の整備のための実施設計等に取り組む。

(参考資料)

- 東日本大震災からの復興の課題と対応の方向性 (資 21)
- 公共インフラの本格復旧・復興の進捗状況 (資 22)

##### (2) 平成 28 年熊本地震からの復旧・復興

本年 4 月 14 日及び 16 日に最大震度 7 の地震が発生した平成 28 年熊本地震については、地震活動範囲が熊本県から大分県にかけての広域に及んでおり、広い範囲に甚大な被害をもたらした。

このため、国土交通省においては、TEC-FORCE 創設以降初めて北海道から沖縄

までの全国の地方整備局等の隊員を九州に集結させ、被害状況調査、道路啓開、土砂災害危険箇所の緊急点検を実施し、激甚災害指定に係る所要時間の短縮及び被災地域の迅速な復旧等に貢献した。そのほか、被災者支援物資の搬送、大規模な土砂災害への対応、測量用航空機や無人航空機等による被災状況の把握、被災建築物の応急危険度判定や生活再建支援、復旧工事で使用する基準点の成果提供、インフラの復旧等に取り組んできた。また、被災者支援のため、避難者用にホテル・旅館や船舶の柔軟な活用を進めるとともに、仮設住宅供給への支援や公営住宅の確保等を実施してきたところである。

熊本地震の発生後4か月が経過した現在も多くの避難を余儀なくされている状況であり、今後とも避難所の方々や仮設住宅にお住まいの方々の気持ちに寄り添いながら、恒久的な住まいの確保に取り組む。

また、熊本地震で複雑な地殻変動をおこした地域において、市町村等による地籍図等の復旧を支援することで、被災地域の復旧・復興の迅速化を推進する。

交通インフラについては、新幹線や高速道路など大部分は復旧したものの、大規模な斜面崩壊があった南阿蘇村では国道57号、国道325号の阿蘇大橋が通行止めであるとともに、JR九州豊肥線及び南阿蘇鉄道の一部区間が運転を休止している状況である。当該地区では、国直轄の砂防事業により緊急的な斜面对策に着手したほか、国道57号阿蘇大橋地区の北側復旧ルートの整備及び国が代行して行う国道325号の復旧等、国の技術力を結集して一日も早い復旧に努める。

今後本格化が見込まれる復旧・復興事業については、円滑な施工が確保されるよう、現場の状況をきめ細かく把握し、その実情に応じて機動的に必要な対策を講じていく。観光分野については、地震発生後、多数の宿泊キャンセル等の被害が発生するなど、経済的に大きな影響が出たことから、「九州ふっこう割」助成制度を含む「九州の観光復興に向けての総合支援プログラム」を策定し支援に取り組んでいるところ、引き続き関係省庁等と連携して観光の復興に取り組む。

熊本市、文化庁と連携し、都市災害復旧事業等により熊本城公園の早期復旧に取り組む。

(参考資料)

○ 熊本地震からの復旧・復興の課題と対応の方向性

(資 23)

## 2. 国民の安全・安心の確保

### (1) ハード・ソフト一体となった防災・減災対策

昨年9月の関東・東北豪雨を契機とした「水防災意識社会 再構築ビジョン」について、多様な関係者間のより密接な連携・協力体制を構築するとともに、地域経済を支える生産拠点等についても国・県・市町村等が一体となって浸水対策を実施するなどの取組を進める。また、対象を地震等、洪水以外の自然災害に拡張し、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策を推進する。「災害は必ず発生する」との意識を社会全体で共有し、これに備える防災意識社会への転換を図る。

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ついては、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、大規模地震へのさらなる対応力の向上を図る。

特に、東京オリンピック・パラリンピックに向けて首都地域の防災対策の具体的なアクションプランを示した「首都直下地震対策ロードマップ」の策定、首都直下地震発生時の派遣規模や活動内容等を明確にした TEC-FORCE 活動計画の策定、住宅・建築物の耐震化の積極的推進、道路啓開計画の深化、港湾を活用した災害廃棄物の広域処理体制の構築、港湾BCP（事業継続計画）策定の促進や航路啓開体制の強化、統合災害情報システム（DiMAPS）による被災情報の収集・共有の強化、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。

頻発する水災害に対しては、既存施設を最大限活用しつつ、想定される被害状況等を考慮し、整備効果の早期発現に向けて浸水対策を計画的に実施するとともに、水害・土砂災害の発生地域における再度災害防止対策を集中的に実施する。また、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等を一体的に推進する。また、防災教育により児童・生徒の主体的な避難を促すなど、住民の防災意識の向上を図り災害から命を守るため、各地方整備局等において教育委員会や小学校等と協力して、分かりやすい授業の流れやポイントを整理した指導計画・副読本等を作成するなどの支援を全国で展開する。地球温暖化に伴う気候変動により懸念される危機的な渇水に対しては、効果的な節水の呼びかけや各段階における関係者の行動を明らかにするためのタイムラインの作成などの事前対応策の強化を図る。世界でも有数の火山国である我が国においては、火山の噴火への備えも万全なものとする必要がある。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。あわせて、火山噴火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対策強化を図る。

地籍整備は、災害への備え等にも寄与するものであり、安全・安心な社会基盤等の構築に必要な不可欠であることから、地籍整備の着実な推進を図っていく。

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、気象衛星等による監視とスーパーコンピューター等の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、近年の自然災害を踏まえた防災気象情報等のさらなる改善に取り組む。

災害時における地方公共団体と物流事業者との協力協定の締結を促進するなど、災害に強い物流システムを構築する。大規模災害に備え、河川管理施設、海岸保全施設、砂防施設・下水道施設・道路・鉄道施設、港湾等の防災・耐震対策等を強化・推進するとともに、監視カメラの整備等、災害時の情報収集の強化を図る。道路の広域交通への影響を回避するための代替性確保（ミッシングリンクの解消を含む）を図るとともに、緊急輸送道路等における電柱の新設を禁止する措置を積極的に進め無電柱化を推進する。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。船舶を含めた災害時の緊急輸送体制の拡充、及び海上交通機能の維持のための体制の構築を図る。臨海部堤外地における災害リスクを低減するため、官民協働での防災対策を推進する。ハザードマップや防災計画等の基礎資料となる断層や火山等の防災に役立つ情報を整備する。

（参考資料）

- 水防災意識社会再構築ビジョンの展開と防災意識社会への転換（資 24）
- 南海トラフ・首都直下地震対策等の推進（資 25）
- 災害時の迅速な復旧に向けた対応（資 26）
- 地籍整備の推進（資 27）
- 防災気象情報等の高度化（資 28）

## （２）社会資本の老朽化対策等

我が国の社会資本については、高度成長期等に集中的に整備された経緯から、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。このため、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とともに、その基盤となるメンテナンス産業の育成・活性化や、社会資本の老朽化対策の重要性に係る国民の理解の促進を図る必要がある。

このため、産官学民が一丸となって、オープンイノベーションの手法などを活

用し、インフラメンテナンスの理念の普及や課題の解決を図るプラットフォームとして「インフラメンテナンス国民会議」を設置する。また、インフラメンテナンスに係る優れた取組や技術開発を表彰する「インフラメンテナンス大賞」を創設する。地域を支えるインフラの長寿を称える活動を通し、利用者や地域住民が老朽化対策の重要性を認識する一助とするため、「インフラメンテナンス国民会議」より「インフラメダル」を交付・設置する。

水分野について、頻発する水害・渇水への備えを万全なものとするため、既存ダムさらなる徹底活用に向け「ダム再生ビジョン」を策定し、既存施設を最大限に活用した洪水調節機能の向上や老朽化対策等について、戦略的・計画的に推進する。また、その他の河川管理施設、海岸保全施設、砂防施設、下水道施設の老朽化対策についても着実に推進する。

道路分野について、全国の道路構造物から得られる技術的知見を把握・蓄積するとともに、地方公共団体の職員に対する技術力向上の支援を充実させる。点検・診断に関する産学官による戦略的な技術開発を推進するとともに、国の機関の研究部門を充実させる。今後急速に老朽化が進む道路施設の維持管理・修繕、更新に必要な費用を安定的に確保する方策を検討する。ソフト面においても、道路構造物の劣化を加速する過積載を効率的に取り締まるため、WIM（自動重量計測装置）による自動取締の実効性を高める取組を強化する。トラック事業者だけでなく、荷主にも責任を課す仕組みを構築する。

その他、鉄道、港湾、空港といった社会インフラの耐震・老朽化対策を着実に実施・支援する。

住宅分野について、空き家が多いマンションにも対応できる合意形成や団地型マンションの円滑な建替を促進するための新たな仕組みを検討する。

（参考資料）

- メンテナンス産業の育成・拡大 (資 29)
- 公共施設等の老朽化対策 (資 30, 31)
- 「ダム再生ビジョン」の策定による既存ダムの徹底活用 (資 32)

### （3）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、国民の安全・安心な日常生活にとって極めて重要である。

保安監査や運輸安全マネジメント制度等を通じて公共交通の安全・安心を確保するとともに、万が一、公共交通事故が発生した場合には、被害者等の気持ちに寄り添った、必要な支援に万全を期す。軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を二度と起こさないという決意のもと、貸切バス事業者・運行管理者等の遵

守事項の強化、法令違反の早期是正、不適格者の排除等に向けた総合的な対策を推進し、安全・安心な貸切バスの運行を実現する。排出ガス不正事案や燃費不正事案を踏まえ、型式指定時等におけるチェック体制の強化等といった不正防止対策を講じることで、ユーザーの安全・安心を確保する。

また、SOLAS 条約の改正に伴い義務化されたコンテナ総重量の確定制度を円滑に運用する等、国際海上輸送の一層の安全確保に取り組む。港湾における出入管理情報システムの導入推進など港湾保安対策の強化を進める。空港におけるボディスキナー導入の前倒しや、その他の先進的な保安検査機器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、平成 30 年半ばの MRJ 初号機納入予定も踏まえ、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となる体制整備を推進する。

日常生活における安全・安心対策を強化するため、自動車の点検整備の重要性を周知等するほか、高速道路における逆走対策・暫定 2 車線区間の安全対策、通学路や自転車通行空間をはじめとする生活道路等の安全対策、開かずの踏切等の踏切対策（連続立体交差事業等の推進）、自動車の安全対策の強化・拡充に取り組む。安全な鉄道輸送を確保するため、安全性向上に資する鉄道施設の整備等を促進する。小型航空機の運航について、安全啓発、指導・監督の強化等の総合的な安全対策を推進する。無人航空機については、安全な運航を確保しつつ、2018 年頃の離島・山間部等における荷物配送の本格化等、多様な分野における利活用や飛行ニーズの実現に向け、現行制度を柔軟に見直すとともに、民間の知見等を活用し、より効率的な制度運用を行う。また、官民が一体となって技術開発、環境の整備等の安全対策を推進する。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、建築物における安全・安心を確保する。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、既設装置の安全性の評価手法の構築等により、安全対策の促進を図る。

また、我が国周辺海域における近年の情勢の急激な変化等を踏まえ、経済安全保障の早期確立の観点から、日本船舶及び日本人船員の確保を通じた安定的な国際海上輸送の確保を図る。

（参考資料）

- 自動車の安全・安心の確保（資 33）
- 小型航空機・無人航空機の安全対策（資 34）
- 経済安全保障の早期確立に向けた安定的な国際海上輸送の確保（資 35）

### 3. 我が国の主権と領土・領海の堅守

#### (1) 我が国周辺海域における厳しい安全保障環境などに対応するための戦略的 海上保安体制の構築

離島・遠方海域や重要施設を含む我が国周辺海域における様々な不審事象、不法行為等、昨今、緊迫の度を増し、厳しさを増す安全保障環境において、隙の無い対応や海洋権益の確保に万全を期すため、戦略的海上保安体制の構築を推進している。

現在、尖閣諸島周辺海域への武装した中国公船の出現や外国漁船による活動の活発化等、離島・遠方海域における海洋権益を巡る状況に対応することは喫緊の課題である。

また、海洋権益をめぐる各国の関心が高まる中、近隣諸国による我が国の海洋権益を脅かす可能性のある海洋情報の収集活動の活発化が認められており、早急に海洋権益の確保に万全を期すことが必要である。

さらに、増大するテロ対策に万全を期すことも必要である。

これらの離島・遠方海域を含む我が国周辺海域における海洋状況を把握するとともに、様々な課題に対応するため、引き続き、現下の情勢に応じた必要な体制の構築を速やかに、かつ、戦略的に推進する。

(参考資料)

- 戦略的海上保安体制の構築 (資 36)

#### (2) アジア諸国の海上保安機関の能力向上支援

各国の経済発展による海洋進出・海洋利用が広域化している現在、「開かれ安定した海洋」、「力ではなく法とルールが支配する海洋秩序の強化」の実現に向け、国際的な共通認識の確立と、各国海上保安機関との人的ネットワークの構築が喫緊の課題である。

こうした観点から、修士レベルの「海上保安政策課程」を海上保安大学校に設け、海上保安庁職員に加えてアジア諸国の海上保安機関職員を受け入れ、法執行能力の強化等の能力向上支援等を推進する。

(参考資料)

- アジア諸国の海上保安機関の能力向上支援 (資 37)

#### (3) 海洋権益や海上の安全を確保するための海洋調査の推進等

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、「我が国の海洋状況把握の能力強化に向けた取組」(平成28年7月総合海洋政策本部決定)に基づき、海洋状況把握(MDA)の能力強化に向けた「海洋状況表示システム」の整備に着手する。

また、「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」(平成22年6月施行)に基づき、低潮線の保全、沖ノ鳥島の保全を推進するとともに、特定離島(沖ノ鳥島、南鳥島)において、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用に関する活動の拠点として、港湾の整備・管理を推進する。

(参考資料)

- 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(資38)

## Ⅱ. 経済成長の牽引

### 1. 観光先進国の実現

昨年の訪日外国人旅行者数は、平成 24 年の 836 万人の 2 倍以上となる 1,974 万人に増加し、過去最高を記録した。また、訪日外国人旅行消費額も、平成 24 年には 1 兆円余りだったが、昨年には 3 倍以上の 3 兆 4,771 億円まで拡大し、自動車部品産業の輸出総額に匹敵する規模にまで成長している。

訪日外国人旅行者数 2,000 万人が目前となった状況を踏まえ、本年 3 月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成 28 年 3 月 30 日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）においては、「観光は真に我が国の成長戦略と地方創生の柱である」との認識の下、従来の政府目標を大幅に前倒しし、かつ、質の高い観光交流を加速させるべく、以下の新たな目標が設定されるとともに、その目標達成のため、「3つの視点」を柱とする「10の改革」が盛り込まれた。

#### 【新たな目標】

- ・ 訪日外国人旅行者数 : 2020 年 4,000 万人、2030 年 6,000 万人
- ・ 訪日外国人旅行消費額 : 2020 年 8 兆円、2030 年 15 兆円
- ・ 地方部での外国人延べ宿泊者数 : 2020 年 7,000 万人泊、2030 年 1 億 3,000 万人泊
- ・ 外国人リピーター数 : 2020 年 2,400 万人、2030 年 3,600 万人
- ・ 日本人国内旅行消費額 : 2020 年 21 兆円、2030 年 22 兆円

#### 【3つの視点】

- 視点 1 観光資源の魅力を極め、地方創生の礎に
- 視点 2 観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に
- 視点 3 すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に

#### 【10の改革】

- ① 「魅力ある公的施設」を、ひろく国民、そして世界に開放
- ② 「文化財」を、「保存優先」から観光客目線での「理解促進」、そして「活用」へ
- ③ 「国立公園」を、世界水準の「ナショナルパーク」へ
- ④ おもな観光地で「景観計画」をつくり、美しい街並みへ
- ⑤ 古い規制を見直し、生産性を大切にする観光産業へ
- ⑥ あたらしい市場を開拓し、長期滞在と消費拡大を同時に実現

- ⑦疲弊した温泉街や地方都市を、未来発想の経営で再生・活性化
- ⑧ソフトインフラを飛躍的に改善し、世界一快適な滞在を実現
- ⑨「地方創生回廊」を完備し、全国どこへでも快適な旅行を実現
- ⑩「働きかた」と「休みかた」を改革し、躍動感あふれる社会を実現

また、この観光ビジョンを踏まえ、本年5月、政府の今後1年間を目途とした短期的な行動計画として「観光ビジョン実現プログラム 2016（観光ビジョンの実現に向けたアクション・プログラム 2016）」（平成28年5月13日観光立国推進閣僚会議決定）が策定され、観光ビジョンに盛り込まれた施策の具体化が図られた。

今後は、「観光先進国」という新たな高みを目指すべく、政府一丸、官民一体となってこの「観光ビジョン実現プログラム 2016」を実行することにより、観光ビジョンを実現し、我が国の経済成長や地方創生に結びつけていくことが重要である。これを踏まえ、観光ビジョンに掲げられた「3つの視点」を柱とし、以下の施策を着実に推進する。

#### （1）地方創生の礎となる観光資源の魅力向上

我が国は、自然・文化・気候・食という観光振興に必要な4つの条件を兼ね備えた、世界でも数少ない国の一つである。観光ビジョンの実現のためには、これら我が国の豊富で多様な観光資源を、誇りを持って磨き上げ、その価値を日本人にも外国人にも分かりやすく伝え、地方創生の礎とするべく、魅力ある公的施設・インフラの大胆な公開・開放、景観の優れた観光資源の保全・活用による観光地の魅力向上、広域観光周遊ルートの世界水準への改善、東北の観光復興等に取り組む。

（参考資料）

- 魅力ある公的施設・インフラの大胆な公開・開放 （資 39）
- 景観の優れた観光資源の保全・活用による観光地の魅力向上 （資 40）
- 広域観光周遊ルートの世界水準への改善 （資 41）
- 東北の観光復興 （資 42）

#### （2）観光産業の革新と国際競争力強化による基幹産業化

2010年に9.4億人であった国際観光客は、2030年に年間18億人まで拡大すると予測される（出典：Tourism Towards 2030 Global Overview, UNWTO）。こうした国際観光マーケットにおいて、世界各国・地域との熾烈な競争に勝ち抜くため、

我が国の観光産業の国際競争力を強化することが必要である。観光産業は、旅行業、宿泊業のみならず、運輸（航空、鉄道等）、飲食、小売りなど極めて裾野が広く、大きな経済波及効果を有する産業であり、観光ビジョンでは、これら「観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に」成長させることを目指すとした。

これを踏まえ、60年以上経過した古い規制・制度（通訳案内士・旅行業など）の抜本的な見直し、トップレベルの経営人材育成、民泊ルールの整備、宿泊業の生産性向上など、総合パッケージで推進・支援を行う。

また、欧米豪や富裕層をターゲットとした訪日プロモーションの強化、戦略的なビザ緩和、MICE誘致の促進等により、あたらしい市場を開拓し、長期滞在と消費拡大の実現を図る。

さらに、疲弊した温泉街や地方都市を、未来発想の経営で再生・活性化するべく、世界水準のDMOの形成・育成、観光地再生・活性化ファンドの継続的な展開に向けた検討等を進める。

（参考資料）

- 観光関係の規制・制度の総合的な見直し (資 43)
- 民泊サービスへの対応 (資 44)
- 産業界ニーズを踏まえた観光経営人材の育成・強化 (資 45)
- 宿泊施設不足の早急な解消及び多様なニーズに合わせた宿泊施設の提供 (資 46)
- 世界水準のDMOの形成・育成 (資 47)
- 「観光地再生・活性化ファンド」の継続的な展開 (資 48)
- 次世代の観光立国実現のための財源の検討 (資 49)
- オリパラ後も見据えた訪日プロモーションの戦略的高度化 (資 50)
- インバウンド観光促進のための多様な魅力の対外発信強化 (資 51)
- MICE誘致の促進 (資 52)
- ビザの戦略的緩和 (資 53)
- 訪日教育旅行の活性化 (資 54)
- 観光教育の充実 (資 55)
- 若者のアウトバウンド活性化 (資 56)

### （3）すべての旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できる環境の整備

今後、より多くの外国人旅行者を受け入れ、また、高齢者や障がい者を含め、「すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境」を築くため、

CIQ や宿泊施設、通信・交通・決済等といった受入環境整備を早急に進める必要がある。あわせて、高齢者や障がい者等を含めた、すべての旅行者が「旅の喜び」を実感できるような社会を築いていく必要がある。

このため、今後外国人旅行者が増大してもスムーズな出入国が実現できるよう、関係省庁と連携しつつ、世界最高水準の最先端技術を活かした出入国審査の実現や、ボディスキャナーの導入による出発時の航空保安検査の高度化を図る。

また、新幹線、高速道路などの高速交通網の活用による「地方創生回廊」の完備に向けた取組を進めるとともに、地方空港のゲートウェイ機能を強化するほか、クルーズ船受入のさらなる拡充、公共交通利用環境の革新等を推進する。

(参考資料)

- 最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現 (資 57)
- 民間のまちづくり活動等による「観光・まち一体再生」の推進 (資 58)
- 急患等にも十分対応できる外国人患者受入体制の充実 (資 59)
- 「地方創生回廊」の完備 (資 60)
- 地方空港のゲートウェイ機能強化と LCC 就航促進 (資 61)
- クルーズ船受入のさらなる拡充 (資 62)
- 公共交通利用環境の革新 (資 63)
- オリパラに向けたユニバーサルデザインの推進 (資 64)

## 2. 国際競争力の強化と新市場の開拓

### (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、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、さらにはその先を見据え、我が国の経済成長のエンジンとして国際都市にふさわしいビジネス・居住環境を実現し、道路、空港、港湾といった産業インフラの整備を推進していくことが重要である。

こうした観点から、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、国際会議場や外国人対応の医療、子育て施設等を整備するなど、国際的なビジネス・生活環境の向上等を図り、大規模で優良な民間都市開発事業の実施を加速させる。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、我が国不動産市場の国際化の促進等を図る。世界都市・東京などの成り立ちや未来図を一元的に体感できる場として「シティ・フューチャー・ギャラリー（仮称）」を2020年までに設け、日本の都市の魅力発信等につなげる。本年4月に取りまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえた新線整備等に係る関係者の検討の促進や、都市鉄道の整備の推進を図る。

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等による物流ネットワークの強化を図る。財政投融資の手法を活用することにより、リニア中央新幹線の全線開業を最大8年前倒し、整備新幹線の整備を加速化する。アジアからの広域集貨等、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の機能強化等を図るとともに、LNG燃料供給拠点となるシンガポールと連携した港湾の形成を図る。羽田空港の飛行経路の見直し等による首都圏空港の機能強化、関西国際空港・中部国際空港等の利便性の向上、ビジネスジェットの利用環境の改善、空域再編による航空管制処理能力の向上等を図り、航空機の操縦士・整備士等の養成・確保に万全を期す。また、MRJの安全性審査の適確な実施や、航空機整備事業者に対する技術的指導など、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。

物流分野について、コールドチェーンや宅配サービス等、我が国物流事業者が有する質の高い物流システムの規格化・国際標準化及びグローバルでの活用をオールジャパンで推進し、我が国物流事業者の国際競争力の強化を図る。

(参考資料)

○ 大都市の国際競争力強化

(資 65)

- リニア中央新幹線の開業前倒し (資 66)
- 整備新幹線の整備の加速化 (資 67)
- 交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」 (資 68)
- 国際コンテナ・バルク戦略港湾等の機能強化 (資 69)
- 国際拠点空港の機能強化 (資 70)
- 操縦士の戦略的な養成・確保対策 (資 71)

## (2) 暮らしを支えるロボット・ビッグデータ等の利活用促進（「第4次産業革命」）

IoTの進展に見られるように、第4次産業革命として現在押し寄せている技術革新の波は、我が国の産業構造を一変させようとしている。人々の生活に密着した施策を数多く展開する国土交通行政においても、国民の安全・安心の確保や強い経済の実現に向けて、既存の枠組みにとらわれずに新たな技術を果敢に取り込んでいく必要がある。

測量・施工・検査等の全プロセスでICTを活用し、建設現場の生産性の向上を図る取組（i-Construction）を推進する。今後、各種インフラの点検等に係る業務が膨大なものとなることを見据え、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。また、そうしたインフラの維持管理及び災害対応に役立つロボット技術について、技術特性や配備状況等の関連情報を一元化して関係者の便に供する仕組み（「インフラ用ロボット情報一元化システム」）を構築・運用するとともに、インフラ・ロボット・人が協調する最適な点検環境の実現を目指す。

雨量や水位等の情報をオープンデータ化し情報提供を促進することにより、企業や住民等の災害リスクに対する認知度向上・主体的な避難行動に貢献するとともに、BCP作成等の減災対策につなげる。

防災や地域活性化といった様々な分野の課題解決に資すべく、地理空間情報（基盤地図情報、台帳情報、統計情報、空中写真等、空間上の特定の位置を示す情報とこれに関連づけられた情報）の整備、流通の円滑化等を推進する。また、GPS等を活用した新しい測量手法の普及等による効率的な地籍調査等を推進する。民間事業者等の計画的な投資活動に資するよう、地方ブロック版社会資本整備重点計画（平成28年3月国土交通大臣決定）に記載された将来のインフラ整備計画を時系列とともに地図上に可視化（GISデータ化）する「インフラみらいMAPプロジェクト」を推進する。

ETC2.0等のビッグデータを活用し、渋滞箇所の状況をきめ細かく把握・整理し、効果的なピンポイント対策を進めるとともに、潜在的な事故危険箇所の特定

や効果的な事故対策を実施するための取組を進める。地域交通等のビッグデータのプラットフォームや、産官学が連携して地域課題に対処していくため体制を構築した上で、IT 技術を活用し施策の実験・実装を促進する。自動運転を見据え、車載カメラ等のセンシング技術を検証した上で、道路基盤地図の効率的な収集を実施するとともに、自動運転に向けた新たな路車協調システムのあり方を検討する。自動車保有関連手続のワンストップサービス（OSS）について、平成 29 年度までの全国展開及び対象手続き拡大に向けた取組を推進するとともに、マイナンバーカードの公的個人認証機能の活用等により、利用促進を推進する。昨年策定した「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」に基づき、自動車関連情報の様々な利活用方策を検討し、新サービスの実現を目指す。無人航空機の運航について、安全な運航の確保を前提として、民間事業者等による様々な利活用を支援する。

まちづくりの分野においても、ICT を活用したスマートプランニングを推進する。ビッグデータの解析等を通じて高齢者や子育て世帯などの人の属性ごとの「行動データ」を把握・分析できるシステムを構築することで、地方公共団体による住民の行動実態を踏まえたまちづくりの計画立案や利便性の高い公共施設等の配置を促進する。また、これらのデータを「G空間情報センター」に集約し、誰でも利用可能とすることで、民間事業者による店舗・施設の最適立地等を促す。

（参考資料）

- 次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進（資 72）
- 自動車保有関係手続のワンストップサービス（OSS）の抜本的拡大（資 73）
- まちづくり等の分野での ICT の活用の推進（資 74）

### （3）官民連携のさらなる推進

少子高齢化・人口減少時代を迎えた我が国が、今後とも財政の持続可能性を確保しながら経済成長を実現していくためには、民間の活力を活用することが必要不可欠である。国土交通行政においても、PPP/PFI の推進、官民連携まちづくりの推進等、民間からの投資を呼び込む様々な施策を展開することとしている。

PPP/PFI については、本年より関西国際空港・大阪国際空港、仙台空港においてコンセッション方式による民間経営が開始されたほか、愛知県の道路公社のコンセッションにおいては優先交渉権者が決まったところ、引き続き空港、道路のほか下水道といった分野においてもコンセッションの導入を推進する。また、下水道については、安定的な経営を確保するため、事業の広域化や多様な PPP/PFI を推進する。あわせて、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金から構成される場（地域プラットフォーム）の形成を加速する。公的不動産の最適活用や高齢化等の先進課題に対応した官民連携まちづくりも推進する。

今後ニーズの増加が見込まれる観光や介護等の分野における不動産の供給を促進するとともに、クラウドファンディング等の小口資金による空き家・空き店舗の再生、寄付等された遊休不動産の管理・活用、地籍整備の推進、鑑定評価等を含む不動産情報の充実等を一体的に進め、都市力の向上、地方の創生に資する民間投資の促進を喚起する。

その他、道路分野について地域や経済界との連携のもと、道路のストック効果を一層高めるため、地域ごとの官民連携に係る取組へのさらなる重点支援策を検討する。

（参考資料）

○ コンセッションの導入推進（資 75）

#### （４）質の高いインフラシステムの海外展開等

新興国を中心とした世界のインフラ需要は膨大であり、さらなる市場拡大が見込まれている。本年３月には、政府全体の「インフラシステム輸出戦略」に基づき、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」を策定した。

今後、国土交通省として、本行動計画に沿って質の高いインフラシステム海外展開を最も効果的なタイミングで戦略的に行っていくとともに、本行動計画も定期的に改訂する。

具体的には、本行動計画において、各地域・国ごとに焦点となる国土交通省関係の重点プロジェクトを整理・明確化することにより、対象国に対し、より効果的なトップセールスも含めた戦略的な働きかけを実施していく。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、「質の高いインフラ投資」の定着へ向けた戦略的プロモーション、中小企業等の海外展開支援、防災先進国としての経験・技術を活用した防災主流化の主導、水インフラ等の我が国が優位性を持つ技術の普及展開をトップセールスも含め官民一体となっていく。

さらには、ハード面だけではなく、相手国の制度構築支援や人材育成支援などソフト面での支援も併せて全体をパッケージとして推進することで、我が国の強みを生かしていく。また、交通渋滞や交通安全等、開発途上国において深刻化しつつある課題の解決に資する複数のプロジェクトを一体的に進める課題解決

型の先駆的プロジェクトについて、ASEAN 域内国等を中心に推進していく。また、ハビタットⅢにおいて、国土・地域政策の海外展開を見据えた、戦略的な国際合意を目指す。

#### <交通インフラに関する国際的な議論の主導（G7 交通大臣会合）>

日本が議長国となる G7 伊勢志摩サミットの関連会合の一つとして、本年 9 月に長野県軽井沢町において G7 長野県・軽井沢交通大臣会合を開催し、当面の大きな課題である「自動車及び道路に関する最新技術の開発・普及」、「交通インフラ整備と老朽化への対応のための基本的戦略」について議論する。また、G7 で協調すべき政策の方向性を打ち出すべく、大臣宣言を発表する。

（参考資料）

- インフラシステム海外展開の推進 (資 76)
- 交通インフラに関する国際的な議論の主導（G7 交通大臣会合の開催）  
(資 77)

#### （5）海洋産業の振興等

途上国における経済成長を背景とする世界的なエネルギー・海上輸送需要の高まり等により、海運・造船・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経済に取り込むために、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。また、我が国の海洋開発分野における技術者は不足しており、基盤となる技術者の育成やさらなる技術力の向上が重要な課題となっている。

このため、これらの課題を解消し、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を整備するため、海外エンジニアリング企業との協業に向けた取組及び海洋資源開発関連産業に係る技術開発支援を進めるとともに専門カリキュラム等の開発により海洋資源開発の基盤となる技術者の育成システムを構築する。また、産学官が協力して「ニッポン学びの海プラットフォーム」を構築し海洋教育の取組を強化する。また、北極海航路の利活用に向けた環境整備を推進する。

船舶の開発・建造から運航に至る全てのフェーズで、先進的な情報技術等を活用した生産性向上の取組を支援し、コスト競争力・品質・サービスの革新を推進する（i-Shipping）。

「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。

(参考資料)

○ 海洋産業の競争力強化

(資 78)

(6) パリ協定を踏まえた環境・エネルギー対策の推進

昨年パリで開催された COP21 において、全ての国が参加する 2020 年以降の温室効果ガス排出削減等のためのパリ協定が採択されるなど、地球温暖化対策は世界規模で画期的な一歩を踏み出した。これを受け、政府の地球温暖化対策計画（平成 28 年 5 月 13 日閣議決定）においても、2030 年度の温室効果ガス排出削減目標を 2013 年度比で 26.0%減とする野心的な目標を設定したところである。

我が国のエネルギー消費量の約 5 割を占める運輸部門、家庭部門、業務その他部門と関係の深い国土交通省としても、地球温暖化対策計画に位置づけられた住宅・建築物の省エネ性能の向上、世界最高レベルの燃費性能の実現や次世代自動車、気象・海象情報と連携した航海支援システム等を活用した省 CO2 性能の高い船舶の普及促進、物流におけるモーダルシフト・共同輸配送の推進、都市緑化等の推進等の個々の対策に加え、分野横断的な施策である低炭素まちづくりなど、省エネルギー・省 CO2 施策を推進する。港湾における洋上風力発電の円滑な導入を促進する。下水汚泥の発電等への活用、下水汚泥由来肥料の農業への活用、下水熱のオフィスや工場の空調への利用等、下水道で集約した資源・エネルギーの活用を推進する。住宅・建築物における木材利用の促進に向け、CLT（直交集成板）等、新たな建築材料を活用した新しい工法の普及を図る。水素社会の実現を目指し、燃料電池自動車の開発・普及、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、水循環の健全化に向けた総合的な取組を進めるなど、河川等の有する多様な価値が、広く認識・享受される社会（水意識社会）への転換を図るとともに、併せて気候変動による様々な影響（水災害、渇水、高潮、水質汚濁、ヒートアイランド等）に備えて、ハード・ソフト両面からの総合的な適応策を推進していく。

(参考資料)

○ 環境・エネルギー対策の推進

(資 79)

### 3. 地域の活性化等を通じた持続可能な社会経済の実現

#### (1) コンパクト・プラス・ネットワークの推進

人口減少や高齢化が進む中であっても、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活サービス機能を確保し、高齢者等の住民が安心して暮らせる、持続可能な都市経営を実現できるよう、関係施策間で連携しながら、都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワーク形成（「コンパクト・プラス・ネットワーク」）を推進することが重要である。

こうした観点から、まちづくりの主体である市町村において施策間連携による効果的な計画が作成されるよう、関係省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」を通じ、市町村の取組を省庁横断的に支援するとともに、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的に支援する。また、都市規模別の住民の歩行量等、コンパクトシティ化に係る評価指標を開発し市町村に提供するとともに、関係省庁が市町村の取組の進捗や課題を継続的にモニタリング・検証することで、コンパクトシティの取組の実効性を確保する。

地域公共交通は、地域における人々の暮らしになくてはならない移動手段である。こうした観点から、国土交通省として持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に係る地域の取組を強力的に支援するとともに、地方公共団体・事業者・住民の協働による需要喚起策や地域公共交通の利便性を向上させる取組を支援する。健康・医療分野など、他の様々な施策分野に対して地域公共交通がもたらす多面的な効果（クロスセクター効果）についての周知・普及を図り、地域公共交通の充実に取り組む地方公共団体の後押しをする。地域公共交通活性化再生法制定から間もなく10年が経過する現在、自動運転技術の進展など地域公共交通をめぐる状況は大きく変化していることから、地域公共交通の活性化及び再生のあり方について、中長期的な視点から検討を行う。

地方公共団体、鉄道事業者、駅周辺の施設管理者等が一堂に会して課題の共有と調整を図る場を設置し、利用者の視点も取り入れた駅及びその周辺全体の利便性を向上させる「駅まちマネジメント」を推進し、まちと駅の一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりのある空間を創造する。交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援等の生活支援機能を誘導するなど、鉄道沿線を軸とする都市機能の集約・拠点性向上や市町村間の分担・連携、鉄道の利便性向上を図る「鉄道沿線まちづくり」を推進する。

人口減少・高齢化が進む中山間地域等において、集落の維持・活性化のため、基幹集落に複数の生活サービスや地域活動の場を集め、周辺集落とネットワークで結ぶ「小さな拠点」の形成を推進するとともに、フォーラムや交流会の開催

等により、地域における取組を深化させる。「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地域の活性化の取組を推進する。地域の生活を支える交通網として、道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保を図る。地方部では高速道路上に休憩施設やガソリンスタンド等の空白区間が多数存在することから、高速道路外の休憩施設やガソリンスタンド等への一時退出を可能とするなど、利便性の向上等に向けた取組をさらに進める。

(参考資料)

- コンパクト・プラス・ネットワークの推進 (資 80)
- 「駅まちマネジメント」、「鉄道沿線まちづくり」の推進 (資 81)
- 「小さな拠点」の形成推進、「道の駅」による拠点形成、高速道路外の休憩施設等活用 (資 82)

## (2) 地域ビジネス・雇用創出による活力ある地域の形成

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。道路協力団体の指定を推進するとともに、「日本風景街道」の取組とも連携しながら、地域の魅力向上を促進する。既存施設の活用や国際クルーズ拠点の形成により、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を整備し、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とともに、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。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、美しい自然及び大規模なインフラ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、超小型モビリティを含む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、地域の観光資源等を図柄にした自動車のナンバープレートの制度を導入し、地域振興・観光振興等を推進する。

観光案内所その他観光拠点情報・交流施設の整備・改良、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 環境の整備などハード・ソフト両面からの受入環境整備を通じた訪問時・滞在時の利便性向上を図

り、世界最高水準の観光拠点の整備を加速化する。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、2018年までに20,000店規模へ増加させる。また、株式会社地域経済活性化支援機構（REVIC）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。

地域の「稼ぐ力」を高めるため、空き店舗のリノベーション等の民間まちづくり活動をハード・ソフト両面から支援する。小口の投資を集めた空き家再生等のための新たな制度の創設等による不動産ストックの再生や、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地域の資金・資産が活用される循環を生み、ビジネス・雇用の創出を目指す。国民の未利用資産である地域の空き家・空き地等の寄付や売却等を促進し、移住、起業、地域活動等に有効活用するため、地域の関係者が連携した協議会によるエリアマネジメントの仕組みを構築するとともに、全国どこからでも検索が可能な標準的な空き家・空き地バンクシステムの整備等を推進する。不動産業者が地方自治体や関連事業者と連携し、消費者に対し、物件情報に加えて周辺地域情報等の関連情報の提供や、空き家の管理等の関連サービスを提供する取組を推進する。

市街地の活性化等を図るため、車道を削減して、歩行者優先の道路空間を創出するなど、歩行者・自転車が安心して通行できる道路空間再配分の取組を進める。鉄道駅・駅前広場、中心市街地等における道路空間の上空利用のニーズに対応するため、立体道路制度の積極的な活用を図る。高速バス停等を集約化して鉄道駅と直結させた「バスタ新宿」（本年4月オープン）を一つのモデルとして、鉄道・高速バスの乗継強化のため、集約交通ターミナルの戦略的な配備等を推進する。

「地方創生回廊」の完備に向け、整備新幹線の整備を着実に推進するとともに、国内航空ネットワークの充実を図る。また、地方空港のゲートウェイ機能強化により、国際線LCC等による地方空港の利用促進を図る。このため、那覇空港・福岡空港の滑走路増設事業や新千歳空港の発着枠拡大、これらの空港のターミナル地域再編事業等の地域の拠点空港等の機能強化を図るとともに、着陸料の見直し、航空機燃料税の軽減延長等を図る。また、「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」における議論を通じて、持続可能な地域航空を実現するための取組を推進する。

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。加えて、離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域や北方領土隣接地域の振興を支援する。

(参考資料)

- 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 (資 83)
- 良好な河川環境の形成による地域経済の活性化 (資 84)
- 地域の「稼ぐ力」を高める民間まちづくり活動の推進 (資 85)
- 交通モード間の接続(モーダルコネクト)の強化 (資 86)
- 地域の拠点空港等の機能強化と国内外航空網の強化 (資 87)
- 離島・奄美群島・小笠原諸島・半島等の条件不利地域、北方領土隣接地域の振興 (資 88)
- アイヌ文化復興等の促進のための民族共生象徴空間の整備 (資 89)

### (3) 人口減少・超高齢社会に対応した豊かな生活環境の創出

人口減少・超高齢社会においても、一人ひとりが豊かな人生を送るため、あらゆる人に優しいまちづくりを推進する。具体的には、歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化等による健康に歩いて暮らせるまちづくり、通学路をはじめとする生活道路・踏切等の安全対策、鉄道やバス等の公共交通機関におけるバリアフリー設備(エレベーター、ホームドア、リフト付きバス等)の整備促進、ICTを活用した歩行者移動支援サービスの導入等に取り組む。

また、こうしたハード面の取組に加えて、公共交通機関におけるベビーカー利用に係る普及・啓発活動等、多様な人々の困難を自らの問題として認識して支え合う「心のバリアフリー」に取り組み、ソフト面でもバリアフリー化を推進する。

住生活の分野について、子育て世帯向けの公営住宅への優先入居を推進する等、若年・子育て世帯等の住宅確保を支援する。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取組を進める。また、住宅確保要配慮者の増加に対応するため空き家の活用を促進するとともに、民間賃貸住宅を活用した新たな仕組みの構築も含め、住宅セーフティネット機能を強化する。既存住宅の質の向上の促進、適正な建物評価を図るとともに、安心して取引できる市場環境の整備のため、改正宅建業法の周知を図り、建物状況調査(インスペクション)や瑕疵保険等の活用について取引市場における定着を推進する等により、既存住宅・リフォーム市場の活性化を推進する。

空き家対策については、市町村による空き家の計画的な解体・活用を促進する。また、民間事業者と協働した空き家活用の取組が進むよう、空き家の所有者等の情報の開示方法の充実について検討を進める。

既存の都市ストックを活用し、保育施設等と連携した子育てしやすいまちづ

くりを促進する。都市農地の適正な保全のための制度の充実、都市中心部等の都市公園整備が十分でない地域等における民間活力を活用した緑地やオープンスペース等の公共的空間の整備促進等により、都市と緑・農が共生するまちづくりを推進する。バリアフリー化されたまちづくりの一環として乗降の容易性などの面で優れたLRT、BRT等の導入を促進するなど、公共交通の活性化を促進する。

(参考資料)

- 心のバリアフリーの推進 (資 90)
- 子育て世帯・高齢者世帯支援施設等地域拠点の形成 (資 91)
- 民間活力を活かした都市と緑・農が共生するまちづくりの推進 (資 92)

#### (4) 地域を支える産業の担い手の確保・育成等

少子高齢化・人口減少時代を迎え、これまで地域を支えてきた建設業、造船業、運輸業等において、今後中長期的には、労働力の逼迫等が見込まれる。このため、これら地域を支える産業の処遇改善の徹底、教育訓練の充実強化、若者や女性等の活躍促進、事業者間の連携促進等の取組を着実に推進し、中長期的な担い手の確保・育成に取り組む。

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さらなる導入・活用、施工時期等の平準化など改正品確法等の趣旨の浸透を一層図るとともに、新技術・新工法の活用、建設生産を支える担い手の確保・育成、技能・経験に応じた効率的な人材配置に向けた環境整備、2国間の枠組の下での外国人材受入の取組推進、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。また、優秀な外国人材を確保・育成し、帰国後に現地進出日系建設業等で活用する仕組みの構築、ビジネスマッチング等による中堅・中小建設企業等の海外展開支援を行う。官公庁施設の整備について、建築固有の課題に対応し、体制等が多様な地方公共団体等への技術支援を実施する。

トラック・タクシー等の貨物・旅客の運送事業や自動車整備事業においては、ICTの活用等により生産性向上を図り、労働環境の改善に取り組むとともに、女性の活躍等を促進することにより、地域を支える産業として担い手の確保・育成に取り組む。

(参考資料)

- 建設業における担い手の確保・育成等、建設生産システムにおける生産性の向上 (資 93)
- 造船業、運輸業等における担い手確保・育成、女性の活躍推進 (資 94)

## 【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】

昨年5月に、「平成三十二年度東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会特別措置法」（平成27年法律第33号）が成立し、同法に基づき、同年11月に2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会（以下、「大会」という。）の準備及び運営に関する施策の推進を図るための基本方針（以下、「基本方針」という。）を閣議決定した。

大会の成功に向け、基本方針を踏まえ、大会に関連して国土交通行政に関する施策を着実に推進するとともに、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。

（参考資料）

- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた国土交通省の取組（資95）

### （1）セキュリティの万全と安心確保

邦人が犠牲となるテロやソフトターゲットを狙ったテロの発生等、警備情勢が一層厳しさを増している状況において、競技会場・重要施設やこれらの周辺海域におけるテロ未然防止等のための海上警備体制の強化や情報収集・分析の強化を図る。またテロによる海上災害に備えた防災体制の強化を行うとともに、会場周辺海域の警備用参考図の整備、海上交通の安全確保等を推進する。

さらにテロに備え、国民への適切な情報提供や事業者等との訓練など官民一体となった取組を推進する。

加えて、近年高度化・巧妙化しているサイバー攻撃に対して、国土交通省及び所管独立行政法人における情報セキュリティ対策の強化を進めるとともに、所管重要インフラ事業者（航空・鉄道・物流）等への攻撃に対する防御能力の強化・向上のため、事業者間の情報共有体制及び情報セキュリティ対策の強化を促進する。

自然災害に対しては、切迫性の高い首都直下地震に備え、具体的なアクションプランを示した「首都直下地震対策ロードマップ」を策定し地震対策に万全を期す。また、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など水害対策を推進する。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。

これらの取組の基礎となる台風・集中豪雨等の気象に関する観測・予測技術の向上、的確な情報発表にも取り組む。

(参考資料)

- 海上警備体制等の強化 (資 96)
- 安全・安心なサイバー空間の確立の促進 (資 97)

## (2) アスリート・観客等の円滑な輸送

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。あわせて、ビジネスジェットの利用環境の改善を図る。

加えて、空港アクセスの改善のため、空港アクセス関連の駅におけるハード・ソフト両面でのさらなるバリアフリー化や多言語による案内の充実を図るとともに、羽田空港と都心部の駅等を結ぶ深夜早朝アクセスバスの運行やタクシーの新たな定額運賃等引き続きサービスの充実に取り組む。

また、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)等を推進する。

## (3) 外国人受入のための対策・訪日促進

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活性化、海の再生、無電柱化の推進、街に賑わいを生む歩行空間の形成等により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、観光案内所その他観光拠点情報・交流施設の整備・改良、無料公衆無線LAN環境の整備、多言語対応ガイドラインに基づく多言語対応、高速道路ナンバリングによるわかりやすい道案内、宅配サービス等を活用して手ぶらで観光できる環境の整備を推進する。あわせて、大会後も見据え、戦略的に訪日プロモーションを展開する。

また、日本が世界中の注目を集め、多くの外国人が訪日する機会となる大会を通じて日本の技術を世界に発信できるよう、自動走行技術の実用化を推進する。

さらに、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、広く地域に開催効果をもたらすため、「観光ビジョン実現プログラム 2016」に基づき、観光先進国の実現に向けた取組を総合的・戦略的に進める。

(参考資料)

- 「歩きたくなる街」の形成の推進 (資 98)

## (4) 暑さ対策・環境問題への配慮等

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

への快適な環境の提供に資する道路緑化等による総合的な温度上昇抑制に向けた取組を進める。

また、大会を契機とする水素社会の構築へ向け、次世代自動車等の普及や水素燃料電池船の実用化を推進する。

(参考資料)

- 道路空間や沿道温度上昇対策の推進 (資 99)

#### (5) ユニバーサルデザイン・心のバリアフリー

大会では、国内外より障がいのある人、高齢者を含む多くの観光客が開催地を訪れることとなる。このため、すべての人にとってアクセシブルな大会を実現するべく、首都圏空港から競技会場等に至る連続的かつ面的なバリアフリー化を推進し、ユニバーサルデザインの街づくりを世界にアピールしていく。

具体的には、競技会場周辺エリア等の道路、都市公園、鉄道駅等のバリアフリー化の重点支援、新宿、渋谷等の都内主要ターミナル再開発に伴う面的なバリアフリー化、成田空港、羽田空港国際線ターミナルの世界トップレベルのバリアフリー化、リフト付きバス・ユニバーサルデザインタクシー車両等の導入への重点支援等を行う。

また、今後の超高齢社会への対応や地方への観光誘客拡大等の観点から、全国各地のバリアフリー水準の底上げを図り、東京大会のレガシーとして残していく。具体的には、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」を踏まえた交通施設のバリアフリー基準・指針の見直し、建築設計標準の見直し、観光地のバリアフリー情報の提供促進、各地の中核施設（大規模ターミナル等）を中心とした面的なバリアフリー化、公共交通機関等のバリアフリー化、高精度測位技術等の情報通信技術を活用した情報発信・行動支援、トイレの利用環境改善等を行う。

これらの街づくりの取組と併せて、「心のバリアフリー」等のソフト面の取組も推進する。

(参考資料)

- 2020年東京オリパラ競技大会に向けたユニバーサルデザインの推進 (資 100)

#### (6) その他

大会に向けた国民的機運の醸成、意識の高揚等を図るため、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様の図柄入りナンバープレートを希望に応じ交付する。さらに、交付に合わせて寄付金を募集し、その収入を大会開

催に向けて必要となる交通サービスの改善（バス・タクシーのバリアフリー化等）に充てる。

また、大会関連施設整備等による一時的な建設需要の増大に対応するため、国内での人材確保に最大限努めることを基本としつつ、緊急かつ時限的措置（2020年度で終了）として、即戦力となり得る外国人材の活用促進を図る「外国人建設就労者受入事業」を推進する。

（参考資料）

- 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 101）