

# 「生産性革命プロジェクト 20」 の具体化状況について

---

平成29年3月30日

1. ピンポイント渋滞対策	.....P. 02
2. 高速道路を賢く使う料金	.....P. 05
3. クルーズ新時代の実現 ~訪日クルーズ旅客500万人の目標実現に向けて~	.....P. 09
4. 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~	.....P. 13
5. 不動産最適活用の促進 ~土地・不動産への再生投資と市場の拡大~	.....P. 17
6. インフラメンテナンス革命 ~確実かつ効率的なインフラメンテナンスの推進~	.....P. 20
7. ダム再生 ~地域経済を支える利水・治水能力の早期向上~	.....P. 24
8. 航空インフラ革命 ~空港と管制のベストミックス~	.....P. 27
9. i-Constructionの推進	.....P. 30
10. 住生活産業の新たな展開 ~既存住宅流通・リフォーム市場の活性化~	.....P. 34
11. i-Shippingとj-Ocean ~「海事生産性革命」強い産業、高い成長、豊かな地方~	.....P. 37
12. 物流生産性革命 ~効率的で高付加価値なスマート物流の実現~	.....P. 40
13. 道路の物流イノベーション ~トラック輸送の生産性向上~	.....P. 44
14. 観光産業の革新 ~観光産業を我が国の基幹産業に~	.....P. 47
15. 下水道イノベーション ~“日本産資源”創出戦略~	.....P. 50
16. 鉄道生産性革命 ~次世代技術の展開による生産性向上~	.....P. 53
17. ビッグデータを活用した交通安全対策	.....P. 55
18. 「質の高いインフラ」の海外展開 ~巨大市場を日本の起爆剤に~	.....P. 58
19. クルマのICT革命 ~自動運転 × 社会実装~	.....P. 61
20. 気象ビジネス市場の創出	.....P. 66

# 1. ピンポイント渋滞対策

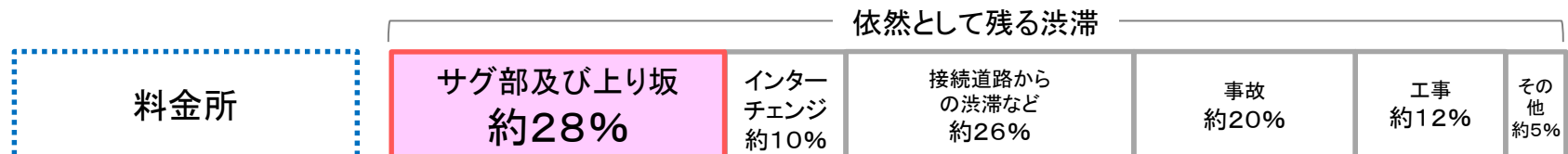
# ピンポイント渋滞対策

## プロジェクトの概要

- 人流・物流はあらゆる生産活動の根幹。
- 効率的な渋滞対策により、有効労働時間を増加。トラックやバスの担い手不足にも対応。

## ■高速道路の渋滞と主な発生要因

・高速道路の全2,548区間のうち、約1割の区間で、高速道路全体の渋滞損失時間の約4割が発生。



※NEXCO3社が管理する高速道路における要因別渋滞量  
(平成25年(2013年)1月~12月)

ETC導入でほぼ解消済  
(※ETC導入前は渋滞の約3割)

## データ分析によるピンポイント対策で解消を図る

## ■高速道路の渋滞対策

### [ネットワーク整備]

#### [事例]

- 東名阪 四日市  
⇒ 新名神の整備(H30)  
(新四日市JCT~亀山西JCT)

#### [効果例]

- 新東名開通(H28. 2)  
浜松いなさJCT~豊田東JCTの開通により、東名の交通が分散し、渋滞回数が大幅に減少

- ・東名・新東名の渋滞回数  
(開通後11ヶ月間)  
⇒9割減 (H27:381回→H28:26回)  
[ 全国ワースト9~30位等の渋滞 ]

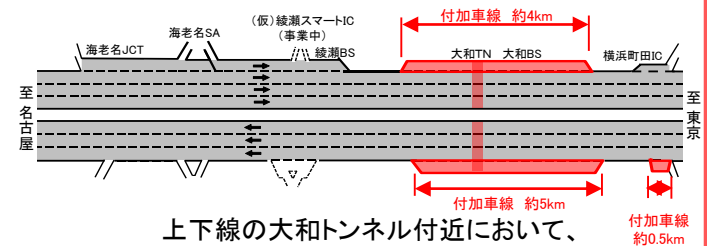
### [ピンポイント対策(主な箇所)]

※ 関係機関や地元の合意を得ながら、対策を検討・実施

- 東名高速 大和トンネル付近  
[ 全国ワースト1位の渋滞損失が発生 ]  
東京オリンピックまでの運用開始に向けて事業推進中
- 中央道 小仏トンネル付近(上下)  
[ 休日において全国ワースト3位の渋滞損失が発生 ]  
付加車線設置に着手
- 東名阪 四日市付近(上り)  
[ 全国ワースト8位の渋滞損失が発生 ]  
付加車線設置に着手
- 首都高速 板橋・熊野町JCT  
[ 朝方の渋滞損失が、都市高速の中でワースト5位 ]  
平成29年度中の完成に向けて事業推進中



写真. 大和トンネル付近の渋滞状況(上り線)



上下線の大和トンネル付近において、上り坂・サグ部等の対策を実施。

# 首都圏の高速道路における主な交通集中箇所

○ 首都圏の高速道路においては、圏央道の開通などネットワーク形成が進捗する一方で、依然として、交通集中による渋滞が発生。



## 2. 高速道路を賢く使う料金

# 高速道路を賢く使う料金（1）

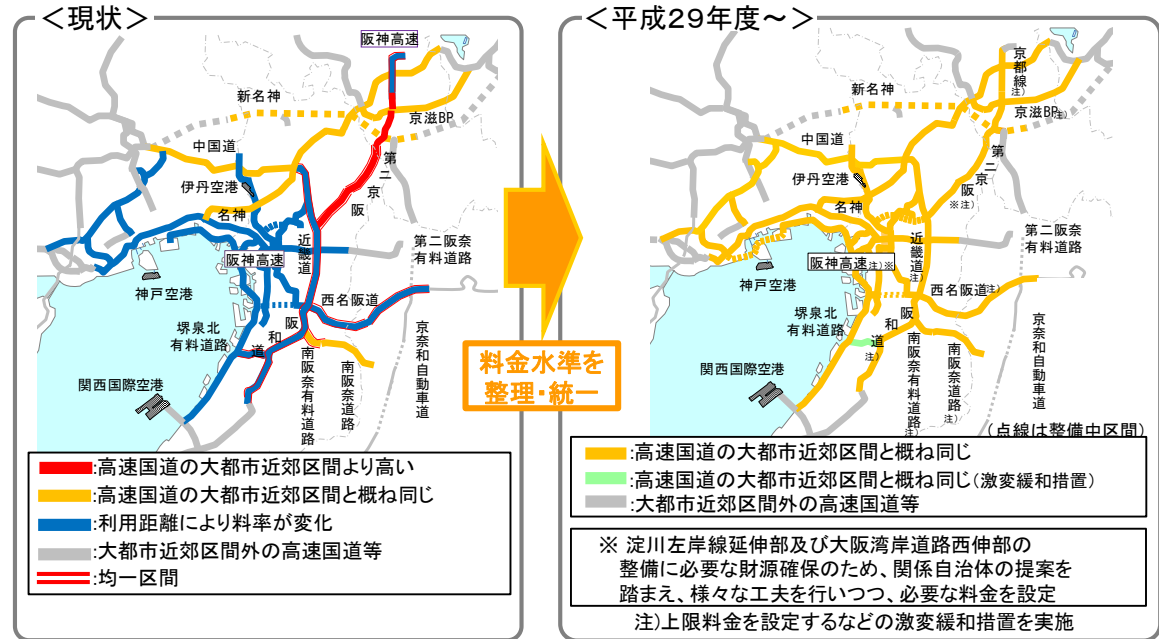
## プロジェクトの概要

○近畿圏の高速道路について、より効率的に賢く使われるよう、新たな料金を平成29年6月から導入予定

## 第3回本部（8月）後の主な取組（進捗状況）

○「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」を公表（平成28年12月16日）

- ①対距離制を基本とした料金体系への整理・統一
- ②淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、有料道路事業について、事業費の概ね 5割を確保するために必要な料金を設定
- ③地方道路公社等の管理区間について、高速道路会社で一元的管理
- ④大阪都心部等への流入に関して、経路によらず起終点間の最短距離を基本で設定



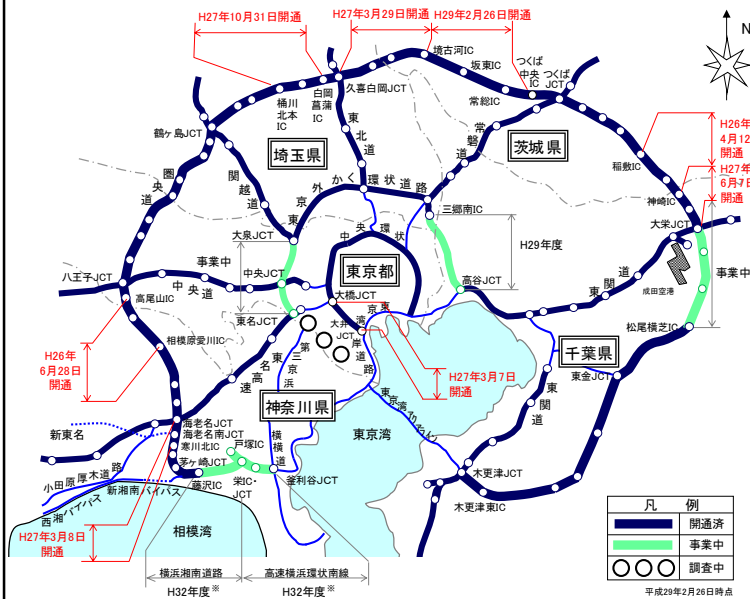
## 平成29年度の取組

○近畿圏の新たな高速道路料金を導入予定（平成29年6月）



- 首都圏三環状の概成により、交通が分散し、渋滞が大幅に改善するなど、環状道路の効果が顕在化。
- 首都圏の高速道路について、平成28年4月より、圏央道や外環をより賢く使う利用重視の新しい料金体系を導入。
- 今後、渋滞状況等を踏まえて、料金を段階的に見直し、渋滞緩和による生産性向上を促進。

## <ネットワークの進展による渋滞改善>



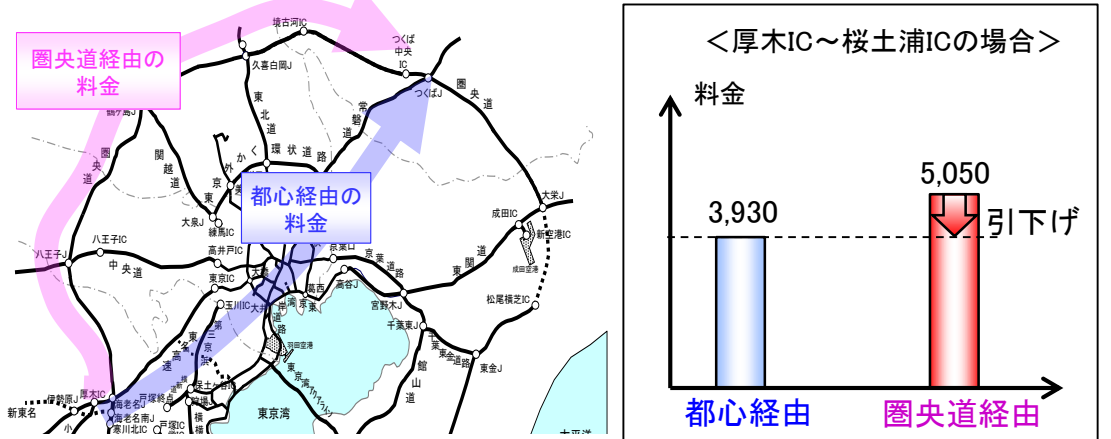
注1: ※区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合  
 注2: 久喜白岡JCT~木更津東IC間は、暫定2車線  
 注3: 圏央道の釜利谷JCT~戸塚IC、栄IC・JCT~藤沢IC、大塚JCT~松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

### 【効果例】

- 首都高品川線開通  
中央環状の全線開通により、都心の交通量が5%減少、渋滞が5割減少。

## <新たな料金による生産性向上>

圏央道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定(今年4月より導入)



平成28年4月からの新たな料金の影響を検証した上で、混雑状況に応じて変動する機動的な料金などを導入





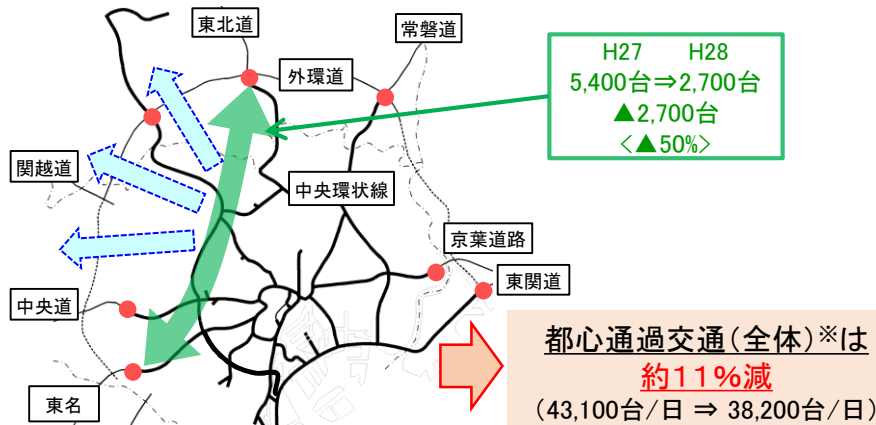
## プロジェクトの概要

- 圏央道等のネットワーク整備の進展にあわせ、都心の渋滞等に対し首都圏の交通流動を最適化することを目指し、平成28年4月より首都圏の高速道路について新たな料金を導入。
- 都心通過から外側の環状道路へ交通が転換した結果、首都高の渋滞が緩和されるなど、一定の効果が確認され、生産性の向上に寄与。

### 新たな料金の主な効果①

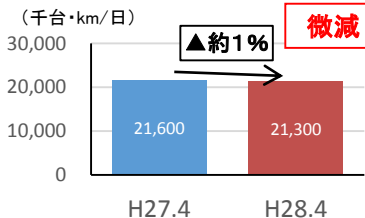
都心通過から外側の環状道路へ交通が転換し、  
首都高速の渋滞が緩和

#### ○都心通過交通の状況

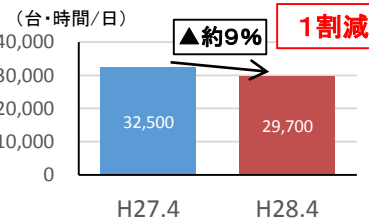


※東名、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東、京葉道路の相互を首都高速経由で利用する交通量

#### ○首都高速全体の総走行台キロ



#### ○首都高速全体の渋滞損失時間



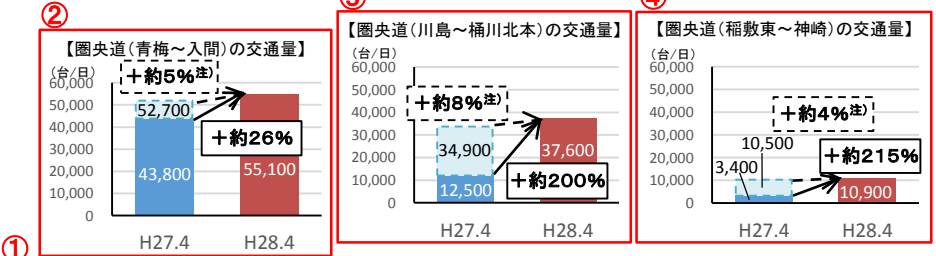
首都高交通量は約1%減、渋滞1割減

※導入後1か月間のデータで検証

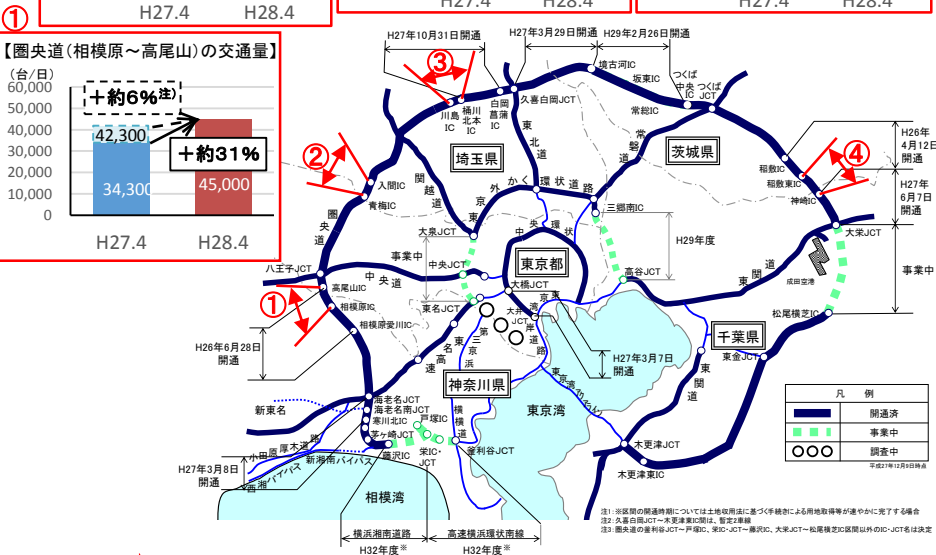
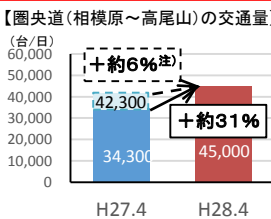
### 新たな料金の主な効果②

ネットワーク整備進展と料金水準引下げで、  
圏央道利用が促進

#### ○圏央道の交通量



#### ① 【圏央道(相模原～高尾山)の交通量】



圏央道の交通量が約3割増  
(東北道連絡後との比較でも約5～8%増)

注) 破線はH27.11～H28.2(桶川北本～白岡葛尾開通後)からの増加率

※導入後1か月間のデータで検証

# **3. クルーズ新時代の実現**

**～訪日クルーズ旅客500万人の目標実現に向けて～**

## プロジェクトの概要

- 既存ストックを活用するとともに、民間活力を最大限に活用し、クルーズ船の寄港増に対応。
- これら施策により、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」の目標実現に積極的に取り組む。

## 第3回本部(8月)後の主な取組(進捗状況)

### <大型クルーズ船の受入環境改善>

- ・平成28年度第2次補正予算において、訪日外国人の急増に伴うクルーズ船の寄港需要の急激な増加等に対応するため、既存岸壁の改良等を実施。

### <官民連携による国際クルーズ拠点の形成>

- ・民間による投資と公共による受入環境の整備の組み合わせによる「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾として、横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港、平良港の6港を選定した(平成29年1月)。
- ・国が指定した国際クルーズ拠点の形成を図る港湾において、旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先使用などを認める新たな仕組みを創設するための「港湾法の一部を改正する法律案」が閣議決定され、国会へ提出された(平成29年3月)。

## 平成29年度の取組

### <既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境の整備>

- ・クルーズ船の寄港増に対応するため物流ターミナル等において、クルーズ船の受入に必要な係船柱や防舷材等の整備を引き続き推進。

### <国際クルーズ旅客受入機能高度化事業の創設>

- ・クルーズ旅客の利便性、安全性の確保等を図る事業を行う地方公共団体等に対する補助制度を創設。

### <官民連携による国際クルーズ拠点の形成>

- ・クルーズ船寄港需要の急速な増加に対応するとともに、観光立国の実現を図るため、改正港湾法に基づく国際クルーズ拠点の形成を図る港湾の指定や、指定された港湾における港湾管理者とクルーズ船社間で岸壁の優先使用などに関する協定の締結を進めることにより、官民連携による国際クルーズ拠点の形成を図る。

船社名 \ 港湾名 (港湾管理者)	横浜港 (横浜市)	清水港 (静岡県)	佐世保港 (佐世保市)	八代港 (熊本県)	本部港 (沖縄県)	平良港 (宮古島市)
カーニバル・ コーポレーション&plc	○		○			○
ロイヤル・カリビアン・クルーズ				○		
ゲンティン香港		○			○	
郵船クルーズ	○					



- ※ カーニバル・コーポレーション&plc: 世界やアジアで半分のシェアを持つクルーズ会社グループ。傘下に、コスタ・クルーズ社、プリンセス・クルーズ社などクルーズ・ブランドを有している。
- ※ ロイヤル・カリビアン・クルーズ: オアシス・オブ・ザ・シーズなど世界最大のクルーズ船を有するクルーズ会社。
- ※ ゲンティン香港: 傘下に、スタークルーズなどのクルーズ・ブランドを有し、我が国に寄港する台湾発着クルーズのシェアは8割強を占めるクルーズ会社。
- ※ 郵船クルーズ: 飛鳥Ⅱを所有する邦船社。

# 訪日クルーズ拠点港湾の形成に向けた港湾法の改正(3月10日閣議決定)

■国際クルーズ拠点として国が指定した港湾において、民間による受入施設整備を促す協定制度等を創設

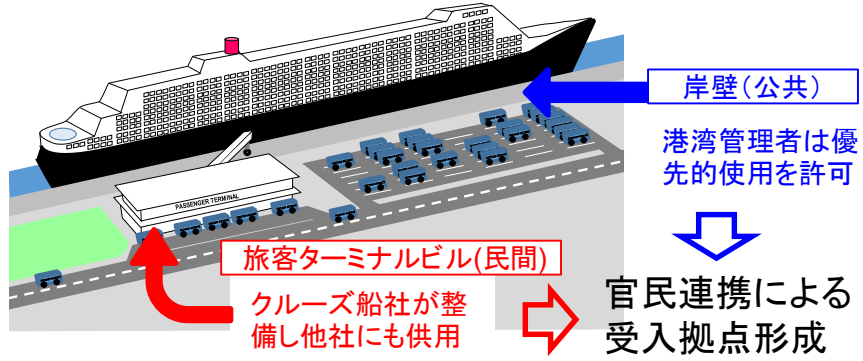
- <現状>
- ① 急増するクルーズ船の受入施設が不足、貨物ヤードでの旅客受入も発生
  - ② クルーズツアーは1年以上前からの販売も多いが、岸壁の優先予約の仕組みがなく、ツアー造成に支障
  - ③ 岸壁を長期優先使用できるなら、自ら旅客ターミナルビル等を整備する意欲を持つ船社が出現

## 【新たな制度の概要】

国が指定した港湾において、港湾管理者とクルーズ船社との間で、以下の内容の協定を締結できる制度等を創設。

- ・港湾管理者はクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める
- ・船社は旅客施設を整備し、他社の使用も認める

### 【官民の連携による拠点形成のイメージ】



受入拠点の形成を図る港湾を国が指定

- ・岸壁の整備状況、クルーズ船社との連携の度合い、クルーズ旅客の見込み数等を総合的に勘案して、国が指定

港湾管理者がクルーズ拠点の形成計画を作成

- ・将来の外航クルーズ旅客の受け入れ目標、ターミナルビル等の施設の整備概要、官民の役割分担等を内容とする受入拠点形成計画を港湾管理者が作成  
→計画に基づく工事の許可等の特例を措置

港湾管理者が民間事業者と協定を締結

- ・港湾管理者はクルーズ船社に長期の岸壁優先使用を認める
- ・クルーズ船社等は形成計画に沿って旅客施設を整備するとともに、自社の使用しない日には他社の使用を許容する  
→クルーズ船社等の地位を引き継いだ承継者にも協定の効力が及ぶ規定を創設  
→クルーズ船社等が所有する旅客施設の利用料金が著しく不適切な場合等における港湾管理者による変更命令を規定

### 【岸壁の優先使用のイメージ】

・A社(協定船社)による予約(1年半程度前)

月	火	水	木	金	土	日
	A社		A社		A社	

・A社の予約完了後、その他の社が予約

月	火	水	木	金	土	日
B社	A社	C社	A社		A社	

### 【政府目標】

訪日クルーズ旅客2020年500万人に向けたクルーズ船受入れの更なる拡充(日本再興戦略2016)

# 4. コンパクト・プラス・ネットワーク ～密度の経済で生産性向上～



# 4. 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~

## プロジェクトの概要

- 経済活動の装置である都市のコンパクト化、密度アップ、公共交通の利便性向上により、訪問介護の移動時間激減や中心市街地での消費額増加を実現するなど、サービス産業の生産性を大幅に向上させる
- 高齢者、子育て世帯等、属性毎の行動をビッグデータで解析、ユーザー目線も備えたプランニング手法に一新し、施設の最適立地を実現する

## 第3回本部(8月)後の主な取組(進捗状況)

### 【立地適正化計画及び地域公共交通網形成計画の作成支援】

- 立地適正化計画については、職員が現地を訪問してのコンサルティング等を実施し、市町村の計画作成を支援(これまで約150の市町村にコンサルティング)  
⇒現在、300超の市町村が立地適正化計画作成について具体的に取組。このうち、100市町村が作成・公表(H29.3.31見込)
- 地域公共交通網形成計画については、地方公共団体職員向けに、計画等の作成に際し必要な知識の修得のための研修を実施(H28.10他、複数回開催)  
⇒200の団体が地域公共交通網形成計画を作成・公表済(H29.3.10現在)(さらに、280超の団体が計画作成について具体的に取組)

### 【他分野施策との連携】

- 地域包括ケア及び子育て施策との連携促進に係る通知を国土交通省、厚生労働省、内閣府の連名で発出(H28.10)
- 立地適正化計画に基づく地方負担(地方単独事業等)に対する地方財政措置制度を創設(H29地財計画計上額:100億円)

### 【モデル都市の形成・横展開】

- プロジェクト単位での好事例を「先行的取組事例集」として取りまとめ(H28.9)
- 都市の規模やまちづくりの重点テーマに応じたモデル都市の選定

### 【取組成果の「見える化」に向けた取組】

- 都市のコンパクト化による健康増進効果を把握するための「歩行量(歩数)の調査のためのガイドライン」の策定(H29.3)
- 人の属性毎の行動データを把握するための調査・分析手法に関する「スマート・プランニング実践の手引き」の作成(H29.3)

### 【使いやすい公共交通の実現に向けた取組】

- 地域公共交通網の形成に取り組む地方公共団体に対し、地方運輸局が能動的なサポートを実施  
(例:H29.3に近畿運輸局が淡路島の3市に対し、「地域連携サポートプラン協定」に基づく提案書を交付)

## 平成29年度の取組

### 【支援の重点化、効率化等】

- 立地適正化計画の作成に当たり、「定量的な目標値の設定と定量的な効果の公表」を原則化
- 誘導施設の整備に対する支援に際して、隣接市町村による広域連携や行政と民間事業者との連携による取組に対して重点化

### 【モデル都市の形成・横展開】

- モデル都市の選定・公表(H29.4予定)
- モデル都市への関係省庁と連携した重点コンサルティング

### 【取組成果の「見える化」に向けた取組】

- 「まちの活性化」を測る指標の開発
- 都市計画情報の標準化・オープン化
- スマート・プランニングの分析手法をプログラム化したシステムの開発及び具体都市での検証を通じた改良

### 【使いやすい公共交通の実現に向けた取組】

- 地域公共交通網形成計画等の策定に関する手引きの内容を、具体的なネットワークの再構築に資するよう強化
- 全国の公共交通機関を網羅した経路検索の可能化等に関する取組を実施



多い年は**20億円**に及ぶ**除雪費用**。  
冬期の「**市民の足**」である公共交通も  
**厳しい経営状況**に。

小さく集約化された市街地を維持。  
すでに主な都市機能は中心地区に集積。

- ・半径2.5kmの市街地。**約50人/ha**と、10万人台の都市では高い人口密度
- ・都市機能誘導区域に**7割の都市機能**が集積 ※誘導施設の用途のもの

中心地区での機能集積構造の継続や、賑わいの維持のためには、「**まちを使い倒す**」  
徹底した**既存ストックの活用**が鍵に。

### 雪に強く交通が便利なエリアに居住を誘導。

#### 居住誘導区域等に融雪施設を重点化。 除雪もGPSで効率化。

- ・居住誘導区域・都市機能誘導区域は、融雪施設整備の重点地区に設定
- ・GPSの活用で、除雪車の動きを把握し、除雪作業を大幅に効率化



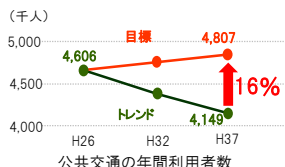
除雪費用を**現在12億円から約1.7億円(H47)の削減**※

- ・中心地区では、地区計画により1階をセットバック。連続した「こみせ」(伝統的アーケード)を形成

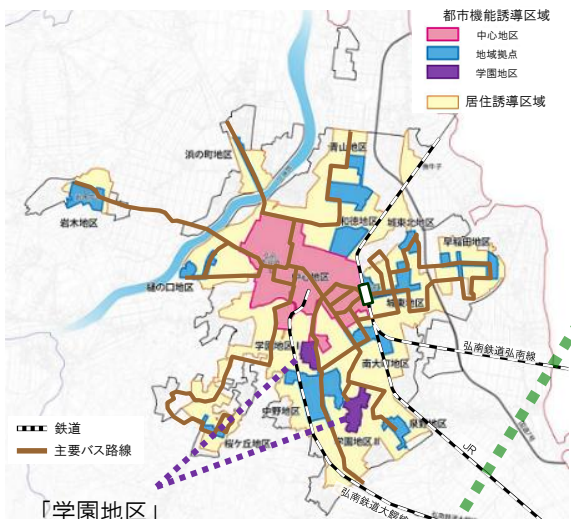
#### 公共交通沿線に居住を誘導。 「市民の足」の確保と、経営改善を同時に実現。

- ・居住誘導区域は、根幹的な公共交通の沿線に設定
- ・中心部を走る「100円バス」の黒字経営の強みを生かしつつ、地域公共交通再編実施計画で、さらに使いやすい公共交通網へ
- ・都市機能誘導区域「学園地区」では、高等教育機関を誘導

冬期に公共交通を利用する学生を**54%(H19)から66%(H37)に**



これらの取組により  
公共交通の年間収益を  
**1.3億円増益(H37・対H26)※**



「学園地区」  
高等教育機関を誘導。



冬期でも便利な居住誘導区域の人口を  
**7.5万人(H47・トレンド)から9.3万人(H47)へ25%の増加**

### 中心地区の都市機能を リノベーションで充実。

#### 公的不動産 (PRE) を賢く活用。 「日本ファシリティマネジメント大賞」も受賞。

- ・文化財である市庁舎は、建替え・移転でなく、現地でのリノベーションで長寿命化

通常の建替え(71.9億円)と比較して  
**17.4億円の削減**※



- ・未公開の市有の登録有形文化財にスターボックスを誘導。**日本初**の試み

- ・再開発ビル「ヒロロ」には、子育て・交流・健康関連の公共施設を集約。経営は民間法人に任せ、**年50万人**の集客

#### 未活用の赤レンガ倉庫。 PFIリノベーションで美術館を誘導。

- ・PFI事業により、美術館を含む芸術文化施設を整備予定(美術館のPFIは、**全国2例目**)



通常の事業手法(29.7億円)と比較して**2.3億円の削減**

### 克雪も交通も。多様な活動を行う市民の力。

- ・社会福祉協議会等では、除雪、雪下ろしのボランティア派遣を実施
- ・市は、市民税の1%を市民活動への助成費に



弘前大学の学生中心のワークショップで、弘南鉄道大鰐線の利用促進策を検討・提案し、利用者増を実現



約1kmの土手町商店街の空き店舗は**約8%**  
(H20年度から**半減**)

若手中心のまちづくり会社によるリノベーションプロジェクト等も



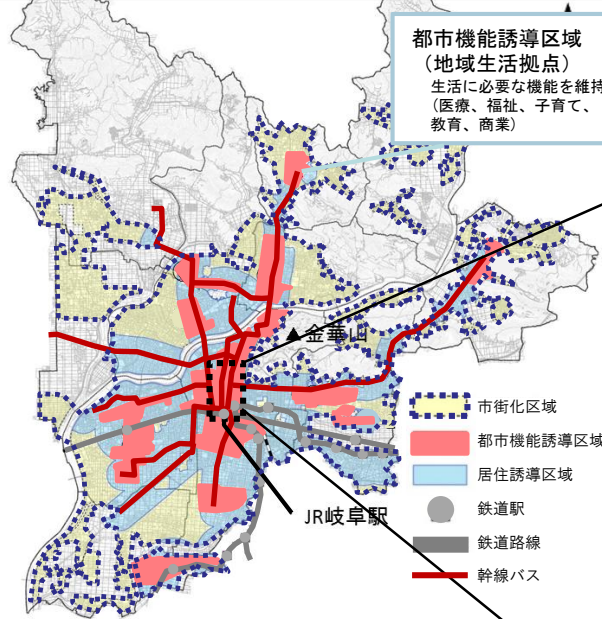
中心地区の歩行者通行量を **1.9万人(H32・トレンド)から2.3万人(H32)へ** ※

※弘前市資料をもとに国土交通省試算

居住

幹線バス路線沿線への居住誘導

公共交通の便利な地域を居住誘導区域に設定 (市街化区域の57%) (郊外団地は生活環境を維持しつつ誘導区域に含めない)

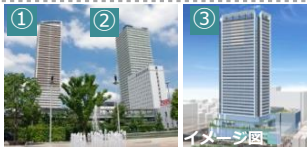


居住誘導区域へ3.3万人誘導 (区域外人口の約20%) ※1

居住誘導区域の人口密度を維持 51.2人/ha (H27) → 51.2人/ha (H47)

まちなかへの居住誘導

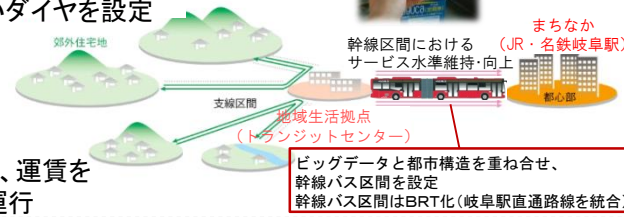
- まちなか2地域の5プロジェクトで約1100戸供給(予定含む)。更に4プロジェクトも検討中。
- まちなか居住を支援 (取得:上限50万円/戸 賃貸:上限24万円/年)



交通

ビッグデータや地域住民の意見を反映させた、生産性の高い持続可能な地域公共交通の再構築

- ビッグデータで乗車率の高いダイヤを設定
- 乗継拠点の整備と併せて路線分割を行い、幹線と支線を役割分担 (岐阜駅のハブ化も実施)
- 地域住民が、ルート、ダイヤ、運賃を決定するコミュニティバスを運行



バス会社の協力によりICカード導入、ビッグデータ取得

まちなか (JR・名鉄岐阜駅) 幹線区間におけるサービス水準維持・向上

ビッグデータと都市構造を重ね合わせ、幹線バス区間を設定 幹線バス区間はBRT化(岐阜駅直通路線を統合)

沿線人口の増加によりバス利用者増加

バスの利便性向上により沿線人口増加

岐阜市柳ヶ瀬健康ステーション(健康チェック、健康づくり教室、健康相談等)

健康・運動施設 (健康増進、健康相談)

福祉・医療等施設 (3Fフロア)

都市部の回遊性向上 歩行者空間の確保

福祉施設 (特養等)

まちなかへのバス・徒歩のアクセシビリティ向上

	バス年間利用者数		全国平均: 2%減 (H17→H25)
	万人	5年増減	
H12	2,390		
H17	1,780	▲610 -26%	
H22	1,800	+20 +1%	
H27	1,730	▲70 -4%	
H32	1,900	+170 +10% <目標>	

バス利用者増・運行の効率化により乗車効率約2割向上 ※1 運転手不足に対応

健康

まちなかへ出かける仕掛けづくり

- 市街地再開発と合わせて、まちなかに健康・運動施設(トレーニング施設等)を整備
- 中心市街地空き店舗を活用した健康ステーション
- 歩車分離、ウォーキングコースの案内、トイレ整備
- 住民参加型の健康づくり運動(各地域で実施) 自治会の協力でウォーキングイベント実施

成人に占める8000歩/日歩く人の割合が増加

26.7% (H28) → 50% (H33) ※2 全国平均=32.4% ※3

医療費抑制 ※1 約27億円/年

歩いて暮らせるまちなか居住者の増加

※1 岐阜市の設定する各計画の目標が達成された場合を仮定して国土交通省試算 ※3 国民健康・栄養調査 (2008~13年、2012除く) から国土交通省算出

# **5. 不動産最適活用の促進**

**～土地・不動産への再生投資と市場の拡大～**



## プロジェクトの概要

- 我が国の不動産を巡っては、高性能なオフィスビルや宿泊施設などへの需要が拡大。
- 低未利用となっている土地・不動産への再生投資や流通の活性化を図ることで、これらの需要に対応し、地域の稼ぐ力を高める良質な不動産ストックの形成を促進する。

## 第3回本部(8月)後の主な取組(進捗状況)

- ＜小口の投資を集めた空き家・空き店舗の再生等のための不動産特定共同事業に関する制度改正＞
  - ・ 小規模不動産特定共同事業の登録制度の創設や、クラウドファンディングを活用するための環境整備を主要内容とする「不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案」を閣議決定(平成29年3月)
- ＜税制特例による流動化を通じた実物投資の促進、リート等への支援拡充＞
  - ・ 長期保有土地等に係る事業用資産の買換特例について、適用期限の3年間延長(平成28年12月)
  - ・ Jリート等が取得する不動産に係る特例措置について、適用期限の2年間延長及びヘルスケア施設を対象に追加(平成28年12月)

## 平成29年度の取組

- ＜空き家・空き店舗や遊休化した公的不動産等を交流や移住、起業等の場として管理・活用する取組を支援＞
  - ・ 全国版空き家・空き地バンクの構築や空き家等の流通促進に取り組む団体等への支援【予算措置】
  - ・ 空き地等の新たな活用に関する施策の今後の方向性等について、平成29年夏頃を目途にとりまとめ
- ＜不動産情報の充実・活用拡大(より早く、より便利に)＞
  - ・ 地価公示情報や不動産取引価格情報の関連データのオープン化やデータ提供方法の改善【予算措置】
- ＜不動産鑑定評価の充実＞
  - ・ 不動産鑑定評価制度全般の見直しの方向性について、平成29年夏頃を目途にとりまとめ

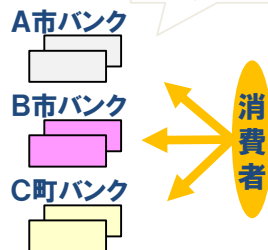
# 空き家・空き地等の流通の活性化の推進

- 需給のミスマッチの解消や新たな需要の創出等により、**空き家・空き地等の流動性を高め、有効活用を推進**。
- 具体的には、全国の空き家・空き地等の検索が可能な**全国版空き家・空き地バンクの構築**、空き家・空き地等の流通促進のために**先進的な取組を行う団体等への支援**を行う。

## 全国版空き家・空き地バンクの構築

### 現状

マッチング機能が不十分

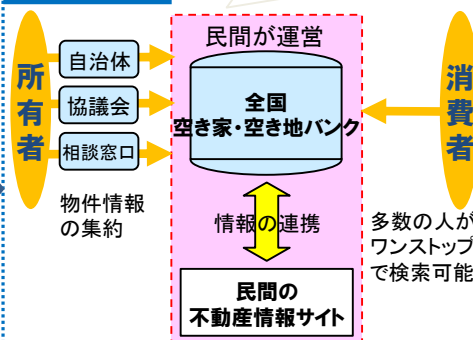


- 自治体ごとに仕様が異なり、一覧性がない
- 検索や比較検討がしづらい

- 物件情報の掲載項目を標準化
- 全国の物件が掲載され、**ワンストップ**で多数の物件が検索可能に
- 消費者のニーズに応じた検索が可能な仕組みを導入(物件の特徴等による条件検索など)

### 将来像

マッチング可能性が増大



多様なニーズに応じた物件紹介など、消費者サービスの向上を推進

## 施策の効果

### ◎空き家・空き店舗の再生



移住者に売却・賃貸

### ◎新たな消費・投資の喚起



起業等の場として提供

など

- 不動産流通市場活性化による経済効果の発現
- 空き家・空き地等の有効活用の促進

## 地域の空き家等の流通モデルの構築

### 現状

- 空き家等の有効活用や管理には、不動産取引の専門家である宅建業者等の協力が不可欠
- 一部の地域において、不動産業団体等による対策が進みつつある

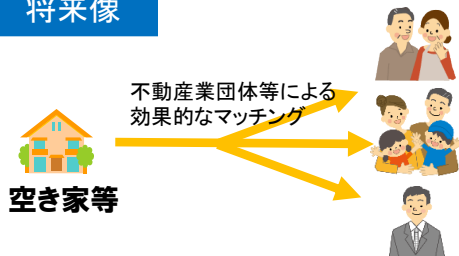
- 空き家等の流通モデルの構築・普及に向け、関係者が連携して空き家等の流通促進のために**先進的な取組を行う不動産業団体等を支援**

<取組例>

- リフォーム提案と組み合わせた物件紹介
- 空き家等の管理による不動産価値の維持
- 遠隔地居住者向けの相談会の開催

等

### 将来像



空き家等の需給のミスマッチを解消し、新たな需要を創出