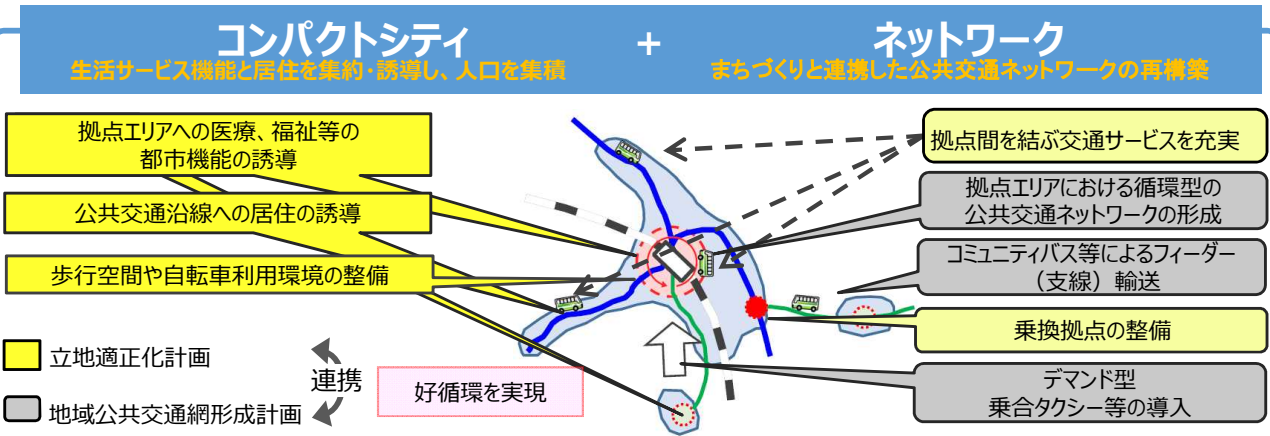


# <最近の取組>

- 都市のコンパクト化は、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮を通じて、生活利便性の維持・向上、地域経済の活性化、行政コストの削減などの具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段。
- 関係省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」の枠組みを通じ、「支援施策の充実」、「モデル都市の形成・横展開」、「取組成果の「見える化」」等を推進し、市町村による立地適正化計画の作成・実施を支援。



### 立地適正化計画の策定件数

**【現状】**※2018年12月31日時点

- **440都市**が具体的な取組を実施  
(**186都市**が計画を作成・公表)

⇒ ○ 立地適正化計画を作成する市町村数  
: **2020年**までに**300市町村**を目標)

※目標値はまち・ひと・しごと創生総合戦略(2017改訂版)による。

## コンパクトシティ形成支援チーム (H27.3設置) の枠組みを通じた取組

### 現場ニーズに即した支援施策の充実

- 関係府省庁において**コンパクトシティと連携した支援施策**を具体的に検討し、**制度改正・予算要求等に反映**
- **市町村に対する計画策定に向けてコンサルティングや働きかけの実施**

**(具体的な取組例)**

- 2015年から2030年までに人口が2割以上減少する見込みの412の自治体に対して、個別に働きかけ等を実施

### モデル都市の形成・横展開

- 人口規模やまちづくりの重点テーマ別に**他の市町村のモデルとなる都市を類型化し、横展開**

**(具体的な取組例)**

- 本年6月に第2弾モデル都市(11都市)を選定・公表

### 取組成果の「見える化」

- コンパクトシティ化に係る**評価指標等**(経済財政面・健康面など)を**開発・提供**し、市町村における目標設定等を支援

**(具体的な取組例)**

- 「都市モニタリングシート」の作成・公表
- ビッグデータ等を活用し、施設配置を最適化する「スマート・プランニング」の活用の手引きの作成・公表

○都市公園を再編・集約化し、維持管理の効率化や、跡地への保育所設置など、地域ニーズに即した「バージョンアップ」を進めるために必要な、住民の合意形成に向けたコーディネートや計画策定、社会実験などの「ソフト面の支援」を強化。

## 都市公園ストック再編事業の拡充内容

ストック再編までの流れ



支援対象を拡充  
(ソフト面の支援)

これまでの支援対象  
(ハード面の支援)

対象事業	都市公園の再編や集約化に必要な ・施設整備    ・用地取得
	<b>+</b> <b>[拡充] ソフト面の支援</b> <b>例: 社会実験などのコーディネート</b>

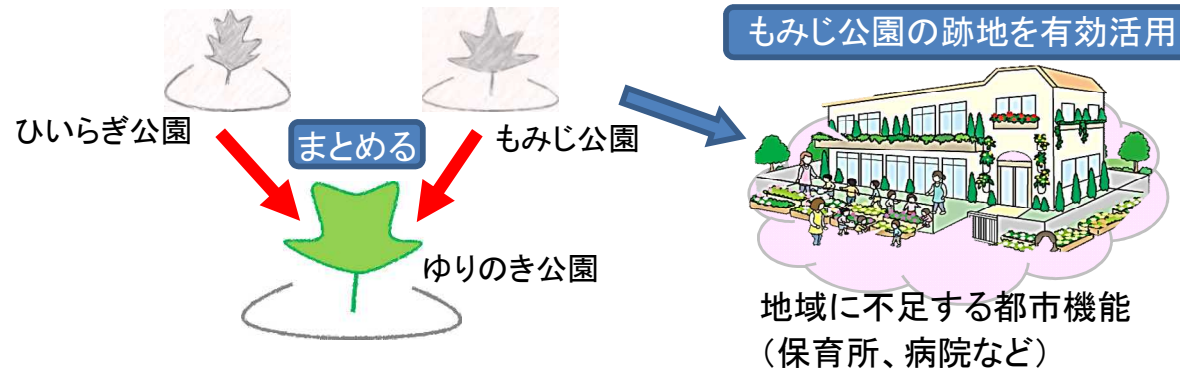
### ～主な事業要件～

- 立地適正化計画や緑の基本計画を作成している地方公共団体が対象。
- 事業計画期間中における事業の合計国費が15百万円（都道府県事業は30百万円）×計画年数以上であること。（詳細は社会資本整備総合交付金交付要綱を参照）

## 都市公園ストック再編のイメージ

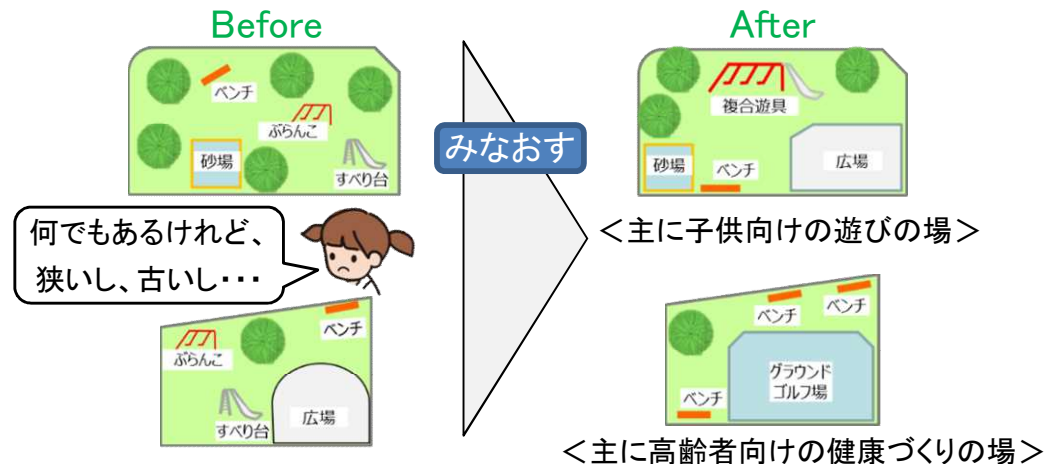
### [配置の再編(集約化)]

○地域に親しまれ、使われる公園となるように、公園を「まとめる」。



### [機能の再編]

○みんなが使いやすい公園になるように、役割を「みなおす」。



「経済財政運営と改革の基本方針2017」を踏まえ、「経済・財政再生計画」改革工程表(2017改定版)では、平成34年度までの広域化を推進するための目標として、関係4省(総務省、農水省、国交省、環境省)では下記の2つを設定。

**目標① 汚水処理施設の統廃合に取り組む地区数\***

**目標② 全ての都道府県における広域化・共同化に関する計画策定**

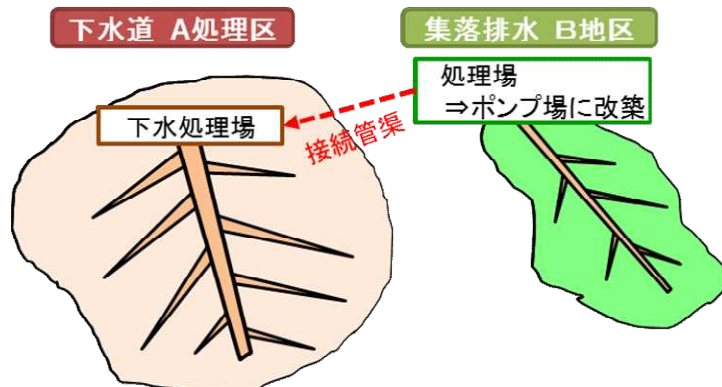
※ 下水道同士だけではなく、集落排水同士、下水道と集落排水等の統廃合を含む。

## 目標① 汚水処理施設の統廃合

- 「経済・財政再生計画」改革工程表(2016改定版)に基づき、『広域化に取り組むこととした地区数(=実績値)』をKPIとして設定。

「経済・財政再生計画」改革工程表(2016改定版)におけるKPI	実績値 (平成28年度末時点)
広域化に取り組むこととした地区数 (汚水処理施設の統廃合に取り組む地区数 (=減少する処理場数))	740箇所 (工事完了669、 工事着手71)

- 「経済・財政再生計画」改革工程表(2017改定版)に基づき、『平成34年度までに、汚水処理施設の統廃合に取り組む地区数(=減少する処理場数)』を450として目標設定。  
(工事完了380、工事着手70)

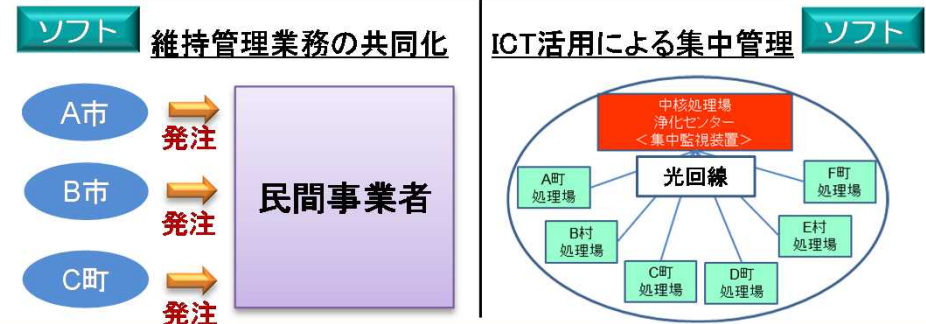
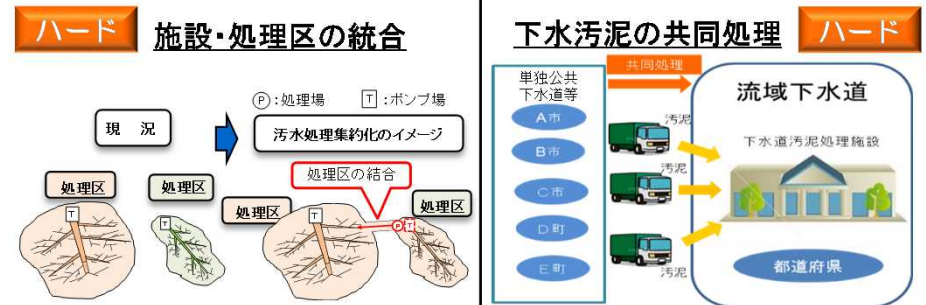


## 目標② 広域化・共同化に関する計画策定

- 『平成34年度までに、全ての都道府県における広域化・共同化に関する計画策定』を目標として設定。
- 既存の都道府県構想\*見直しの枠組みを活用するなどし、都道府県が市町村と連携し、管内全市町村等が参加する検討体制を構築することを要請

⇒平成30年度予算より社会資本整備総合交付金の要件に追加

※ 汚水処理システムの効率的な整備・管理に向け、下水道、集落排水、浄化槽の役割分担や相互連携について、構想として取りまとめたもの。



○高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、生活に必要なサービスが集積しつつある「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を実施（平成29年9月～）

## 平成29年度（短期の実証実験）

[1週間程度]

路車連携技術等の技術面の検証や、貨客混載など地域から提案のあったビジネスモデルを検証

1. 歩行者や路上駐車車両、植栽や積雪が走行の支障になる場合あり
2. 路車連携技術を用いて、雪等の気象条件やGPS不感地域でも安定した走行を確認  
(※自律型車両は支障の場合あり)
3. 貨客混載など多様な実験を実施し、ビジネスモデルの具体化が必要
4. 自動運転技術への信頼性は高いが、事故や車両不具合等への対応を懸念する声あり(社会受容性) など



全国13箇所で実証実験を実施

## 平成30年度～（長期の実証実験）

[1～2ヶ月間]

2020年の社会実装に向け、自動走行に対応した道路空間の基準等の整備やビジネスモデルの構築のため、1～2ヶ月間のより実践的な実験を実施



自動運転車両の専用の走行空間の確保(簡易信号の設置)

### 技術面

1. 中山間地域の特性を活かした専用・優先の走行空間の確保
2. 地域の特性に応じた運行管理システムの構築



ビジネスモデル構築に向けた牽引車による農作物の輸送

### ビジネスモデル

3. 将来の事業運営体制を想定した実証実験実施  
(自動運転サービス法人の設立、ボランティアによる運行等)
4. 地域の多様な取り組みと連携(福祉、物流、観光)
5. 燃料代を徴収してサービスを提供  
(長期間の日常的な利用を通じて採算性・持続可能性を検証)

13箇所のうち、車両の調達見通しやビジネスモデルの検討状況等を踏まえて、準備が整った箇所から順次実施

## 背景・必要性

2020年東京パラ大会の開催を契機とした**共生社会の実現**、**高齢者、障害者等も含んだ一億総活躍社会の実現**の必要性

### 《課題①：ハード・ソフト両面の課題》

- 事故、トラブルの発生等を踏まえ、既存施設を含む更なるハード対策、また、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要

(参考)  
車いす利用者のバス利用に係る  
介助の様子



### 《課題②：地域の取組の課題》

- 市町村(特別区を含む)による基本構想未作成・フォローアップ不足等により、地域におけるバリアフリー化が不十分

※基本構想作成市町村数：  
 ▶ 全市町村の約2割(294/1,741)  
 3千人/日以上旅客施設のある  
 市町村の約半数(268/613) [H28年度末時点]

### 《課題③：利用し易さの課題》

- 観光立国実現に向け、貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要
- 公共交通機関に加え、建築物等に関するバリアフリー情報の積極的な提供が必要
- バリアフリー施策の評価等に当たり、障害者等の参画・視点の反映が必要

### 《関連する政府決定等》

- ユニバーサルデザイン2020行動計画(H29.2 ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定)  
 「バリアフリー法を含む関係施策について、29年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図る」

## 法律の概要

※赤字：平成30年11月1日施行、青字：平成31年4月1日施行

### ①理念規定／国及び国民の責務

- 理念規定を設け、「**共生社会の実現**」、「**社会的障壁の除去**」を明確化
- 「**心のバリアフリー**」として、**高齢者、障害者等に対する支援(鉄道利用者による声かけ等)**を明記

### ②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- **ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニュー**を国土交通大臣が新たに作成
- **事業者は、ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表**

※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【研修の様子(介助の疑似体験)】 【バリアフリー対応のバス(付バス)】

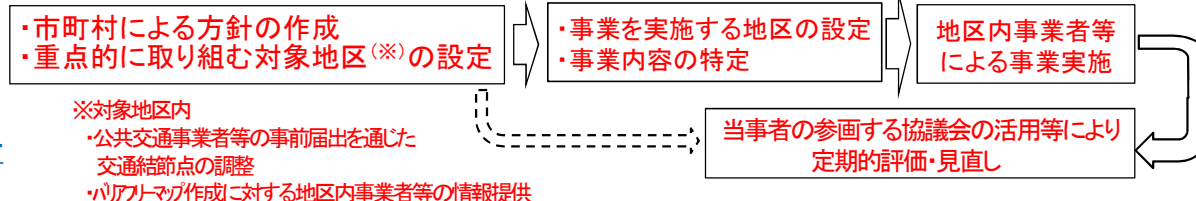
【遊覧船】

### ③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 市町村がバリアフリー方針を定める**マスタープラン制度**を創設  
 (協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援(※予算関連))

【バリアフリーのマスタープラン】

【基本構想(具体事業調整)】



- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、**協定(承継効)制度及び容積率特例**を創設

▶ 駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリートイレ整備が容易に

### ④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- **貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化**
- **建築物等のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化**
- **障害者等の参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記**

## 気候変動により懸念される国土交通分野への影響

- (自然災害) 水害頻発、極めて大規模な水害発生、土砂災害の発生頻度増加、港湾や海岸への深刻な影響
- (水資源・水環境) 渇水被害のさらなる発生、水質の変化
- (国民生活、産業活動ほか) 交通インフラのリスク増大、都市域の大幅な気温上昇、風水害による物流・観光への影響 ほか

### 自然災害分野

#### ○水害

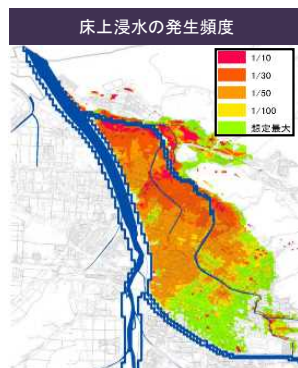
- ・比較的発生頻度の高い外力に対し、施設により災害の発生を防止
- ・施設の能力を上回る外力に対し、施策を総動員して、できる限り被害を軽減
- ・災害リスクの評価・災害リスク情報の共有

#### 1) 比較的災害リスクの高い外力に対する防災対策

- ・施設の着実な整備
- ・既存施設の機能向上
- ・できるだけ手戻りのない施設的设计等

#### 2) 施設の能力を上回る外力に対する減災対策

- ①施設の運用、構造、整備手順等の工夫
- ②まちづくり・地域づくりと連携した浸水軽減対策
- ③避難、応急活動、事業継続等のための備え



【きめ細かい災害リスク情報の避難判断、まちづくり等への活用】

#### ○土砂災害

- ・土砂災害の発生頻度の増加への対策、深層崩壊への対策
- ・リードタイムが短い土砂災害への警戒避難
- ・災害リスクを考慮した土地利用、住まい方等

#### ○高潮・高波等

- 1) 港湾 ・港湾における海象のモニタリングとその定期的な評価
  - ・防護水準等を越えた超過外力への対策
  - ・「フェーズ別高潮対応計画」の策定・実行等
- 2) 海岸 ・災害リスクの評価と災害リスクに応じた対策
  - ・進行する海岸侵食への対応の強化等

### 水資源・水環境分野

#### ○水資源

- ・既存施設の徹底活用、雨水・再生水の利用、危機的な渇水時の被害を最小とするための対策 等

#### ○水環境

- ・モニタリングや将来予測に関する調査研究、水質改善対策

### 国民生活・都市生活分野

#### ○交通インフラ

- ・(鉄道)地下駅等の浸水対策
- ・(港湾)事業継続計画(港湾BCP)に基づく訓練
- ・(海上交通)海域監視体制の強化対策等
- ・(空港)空港機能確保のための対策検討等
- ・(道路)安全性・信頼性の高い道路網の整備、無電柱化等の推進、自転車の活用等
- ・(物流)物流BCP、支援物資の輸送・保管協定等に係る高度化、鉄道貨物輸送における輸送障害対策



【地下鉄駅の止水版による浸水対策】

#### ○ヒートアイランド

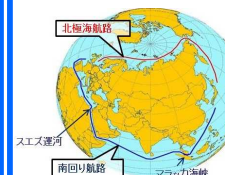
- ・地表面被覆の改善(民有地や公共空間等における緑化の推進、都市公園整備、下水処理水活用等)
- ・人工排熱の低減(住宅・建築物の省エネ化、低公害車の普及拡大、自転車交通の役割拡大、下水熱の利用促進等)



【民有地の緑化】

### 産業・経済活動分野

- ・北極海航路の利活用



- ・外国人旅行者への情報発信、風評被害対策

### 基盤的取組

#### ○普及啓発・情報提供

- ・防災、気候変動に関する知識の普及啓発
- ・地理空間情報の提供等

#### ○観測・調査研究・技術開発

- ・気象や海面水位、国土の観測・監視
- ・気候変動の予測、雪氷環境変動傾向の解明等
- ・増大する外力が洪水・内水対策に及ぼす影響

#### ○国際貢献

- ・防災分野における我が国の技術・知見の海外への提供
- ・国際的な観測監視、研究への参画等

○港湾は、

- ① 広大な空間と安定的な風力エネルギーが存在すること
- ② 海上輸送による部材等の運搬が容易であること
- ③ 背後地に近接し、電力系統への接続が容易であること

などから、洋上風力発電施設の導入適地として有望視されていた。

○しかし、港湾における洋上風力発電施設の建設は、これまでの占用物件とは異なり、大規模かつ広範囲に水域を占用するとともに事業期間が長期間に及ぶことから、占用予定者の選定手続きの明確化と長期間にわたる事業者の地位の明確化が課題であった。

○このため、長期間にわたる占用の許可について、施設の維持管理等にも配慮しつつ、占用者を適切に選定する基準及びその手続きの明確化を図る必要があり、占用公募制度が創設された。

## 占用公募制度(改正港湾法:H28.7施行)の概要

### ●公募による占用許可手続きの創設

・長期間にわたり港湾区域内の水域等を占用する施設(洋上風力発電施設等)の設置に関する手続きを創設。

① 港湾管理者が公募占用指針を策定



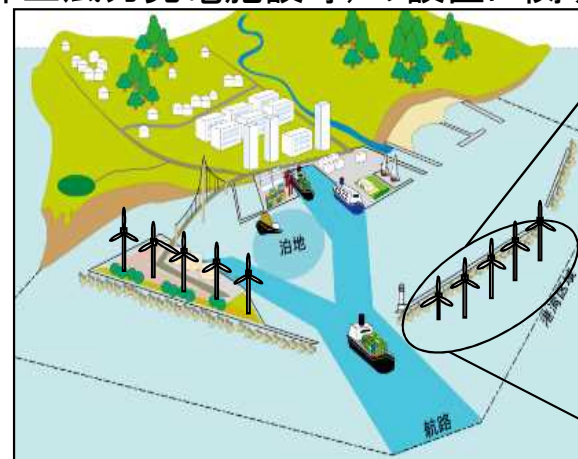
② 事業者が港湾管理者に公募占用計画を提出



③ 港湾管理者は、最も適切な計画の提出者を選定し、当該計画を認定(認定の有効期間は20年以内)



④ 事業者は、認定計画に基づき占用の許可を申請  
→ 港湾管理者は、占用を許可



港湾への風力発電の導入イメージ



洋上風力発電施設



国土交通省港湾局では、周辺諸国に先駆けてLNGバンカリング拠点を形成するため、必要となる施設整備に対する補助制度(補助率1/3)を創設し、平成30年4月2日から5月25日までの期間に公募を行い、学識有識者等で構成された有識者委員会において厳正なる審議を行った上で、「伊勢湾・三河湾LNGバンカリング事業」及び「東京湾におけるSTS方式\*での船舶向けLNG燃料供給事業」を採択。  
 \* STS方式: Ship to Ship方式(岸壁・棧橋に係留中又は錨泊中のLNG燃料船にLNGバンカリング船が接舷(横付け)してLNG燃料を供給する方法)

## 伊勢湾・三河湾LNGバンカリング事業

**事業者:** ①セントラルLNG SHIPPING  
 (株主: 日本郵船、川崎汽船、中部電力、豊田通商)  
 ②中部電力

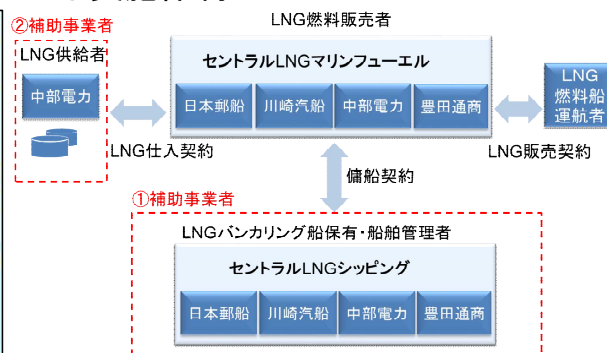
**対象事業:** ①LNGを燃料とする船舶への燃料供給の用に供する船舶(LNGバンカリング船)の建造  
 ②上記船舶にLNGを供給するための施設(中部電力川越火力発電所)の改修

**政策的意義:** 日本を代表するものづくり産業の集積地である伊勢湾・三河湾において、LNGバンカリング拠点を形成することにより国際競争力の強化を図る。

### ○対象区域



### ○実施体制



## 東京湾におけるSTS方式での船舶向けLNG燃料供給事業

**事業者:** エコバンカー SHIPPING  
 (株主: 住友商事、上野トランステック、横浜川崎国際港湾)

**対象事業:** LNGを燃料とする船舶への燃料供給の用に供する船舶(LNGバンカリング船)の建造

**政策的意義:** 国際コンテナ戦略港湾及び国際旅客船拠点形成港湾を有し、外航コンテナ船やクルーズ船の寄港地となっている東京湾において、LNGバンカリング拠点を形成することにより国際競争力の強化を図る。

### ○対象区域



### ○実施体制



- SDGsと親和性が高く、多くの社会的課題の解決策となる可能性を有するグリーンインフラを推進。
- 兵庫県豊岡市の円山川では、水害被害の軽減を目指す治水対策にあわせて地域や学識者等と連携して湿地の再生にも取り組んだことで、コウノトリの野生復帰を実現。また、ブランド米や環境学習など地域の振興にも波及。
- 「多様な機能」、「多様な主体の連携」、「持続可能」などの特徴を有するグリーンインフラの推進により、環境・経済・社会に関わる課題の同時解決を目指す。

## 円山川の治水対策と円山川を軸とした生態系ネットワーク形成の取組

コウノトリ野生復帰推進計画に基づく環境整備



平成16年台風23号による浸水被害



水害の歴史



写真出典：兵庫県ホームページ  
<https://web.pref.hyogo.lg.jp/tjk01/documents/000019355.pdf>

治水対策の実施

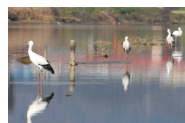


河川管理者による治水対策と併せた湿地整備



地域による人工巣塔整備、無・減農薬農法等

河川を軸とした生態系ネットワークの形成  
 ・流域での地域の取組



野生絶滅したコウノトリの野生復帰を実現  
 波及効果



↑[ブランド米]  
 「コウノトリ育むお米」の売上高は放鳥開始時2,200万円から4億円(平成28年)に



←[環境学習]  
 小学校の環境学習の一環として、小学生による生物調査を実施

[地域づくりへの貢献]  
 整備した湿地を活用し、「加陽湿地まつり」を開催

## 米国でのグリーンインフラの取組

飲料水の供給や公衆衛生の保護、合流や分流式下水道からの越流の軽減、雨水による汚染を削減

<雨庭>



<グリーンルーフ>



(ニューヨーク)

## 欧州でのグリーンインフラの取組

生態系サービスの維持・形成を主目的に自然環境や半自然環境で形成する戦略的なネットワークを形成

<公園内に整備された河川>



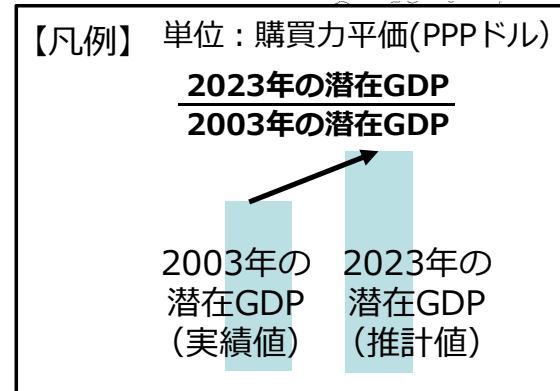
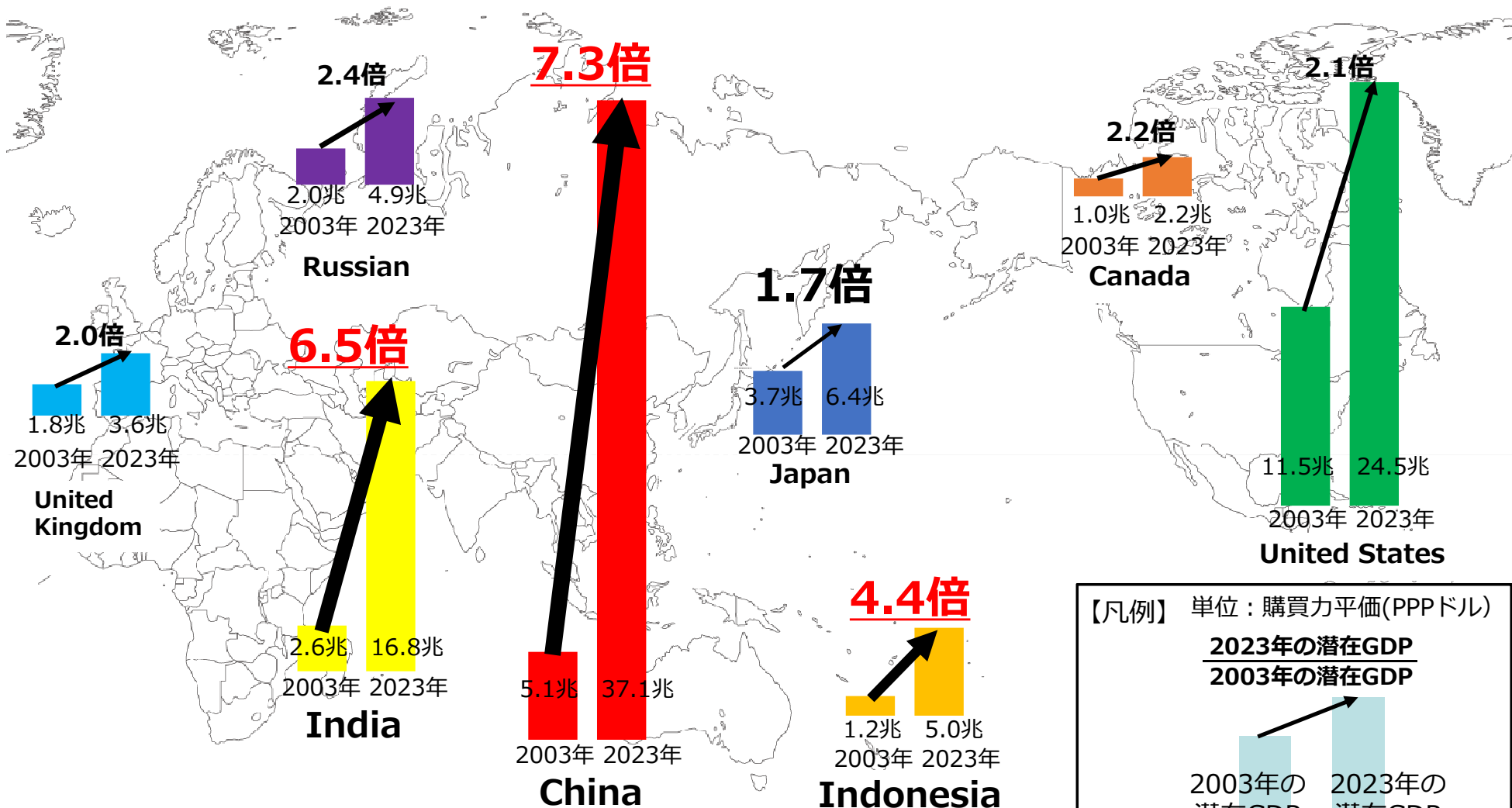
(ロンドン)

## 2. 最近の社会経済情勢と取組について

1. 社会資本整備重点計画の構成 ……P3
2. 最近の社会経済情勢と取組について ……P4
  - (1) 重点目標1「社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う」 ……P5
  - (2) 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」 ……P22
  - (3) 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」 ……P42
  - (4) 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」 ……P63
  - (5) 計画を効果的かつ効率的に実施するための方策 ……P89

# <最近の社会経済情勢>

- 2003年からの20年で中国、インドのGDPは7倍前後の成長が見込み。
- アジアの著しい成長に対し、日本は1.7倍。日本の相対的地位の低下が懸念。



購買力平価 (PPPドル) : ある国である価格で買える商品が他国ならいくらで買えるかを示す交換レート換算。  
 (出典) IMF "World Economic Outlook Database April 2018 Edition"より作成

- 羽田空港の乗降客数が世界第5位(2015年)から第4位(2017年)に上昇し、乗降客数も約1千万人増加。
- 空港旅客需要は全世界的に増加が予測されており、特に中東、アジア/太平洋の伸びが大きい。

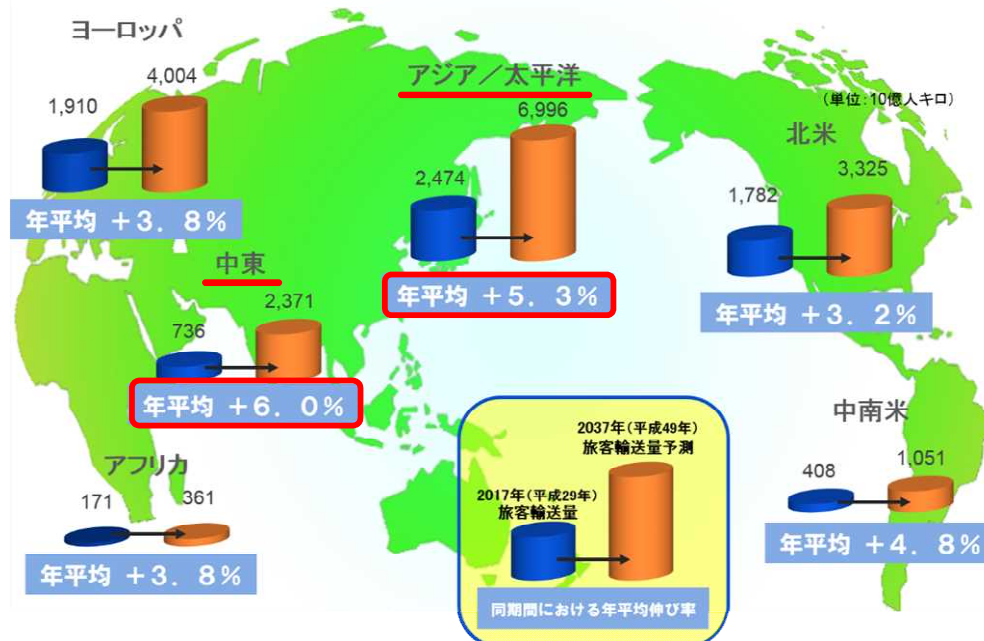
## 世界の空港 乗降客数ランキング

乗降客数(千人)

都市・空港名	コード	国名	2017年	2016年	2015年
アトランタ・ハーツフィールド	ATL	米国	103,903	104,172	101,491
北京首都国際	PEK	中国	95,786	94,393	89,939
ドバイ国際	DXB	アラブ首長国連邦	88,242	83,654	78,015
東京・羽田	HND	日本	85,409	80,224	75,573
ロサンゼルス国際	LAX	米国	84,558	80,922	74,956
シカゴ・オヘア	ORD	米国	79,828	77,961	76,950
ロンドン・ヒースロー	LHR	イギリス	78,015	75,715	74,990
香港国際	HKG	中国	72,664	70,306	68,283
上海 浦東国際	PVG	中国	70,001	66,002	60,098
パリ・シャルルドゴール	CDG	フランス	69,471	65,933	65,767
アムステルダム・スキポール	AMS	オランダ	68,515	63,626	58,285
ダラス・フォートワース	DFW	米国	67,092	65,599	65,512
広州・白雲	CAN	中国	65,887	59,732	55,202
フランクフルト国際	FRA	ドイツ	64,500	60,787	61,032
イスタンブール・アタテュルク国際	IST	トルコ	64,119	60,423	61,346
デリー・インディラ・ガンディー国際	DEL	インド	63,452	55,631	45,982
ジャカルタ・スカルノハッタ国際	CGK	インドネシア	63,016	58,195	54,291
シンガポール・チャンギ国際	SIN	シンガポール	62,220	58,698	55,449
仁川国際	ICN	韓国	62,158	57,850	49,413
デンバー国際	DEN	米国	61,379	58,267	54,015

出典:ACI Annual World Airport Traffic Dataset, 2018 から航空局作成

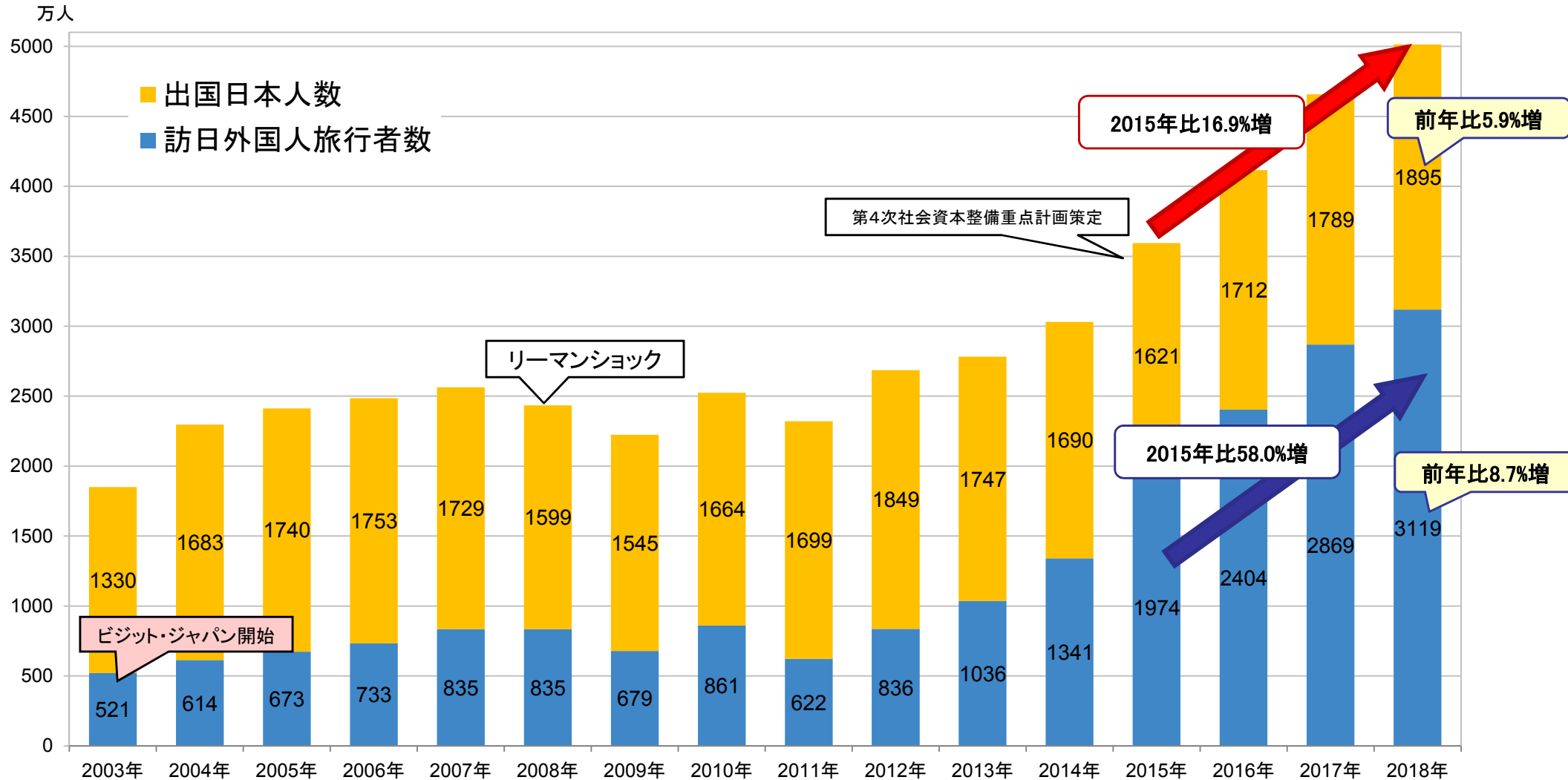
## 世界の空港旅客需要予測 (2018年~2037年)



出典:一般財団法人 日本航空機開発協会データから航空局作成

# 訪日外国人旅行者数・出国日本人数の推移

○訪日外国人旅行者数は、2018年に前年比8.7%増の3,119万人となり、3,000万人を突破。  
 ○出国日本人数は、2018年は前年比5.9%増の1,895万人。



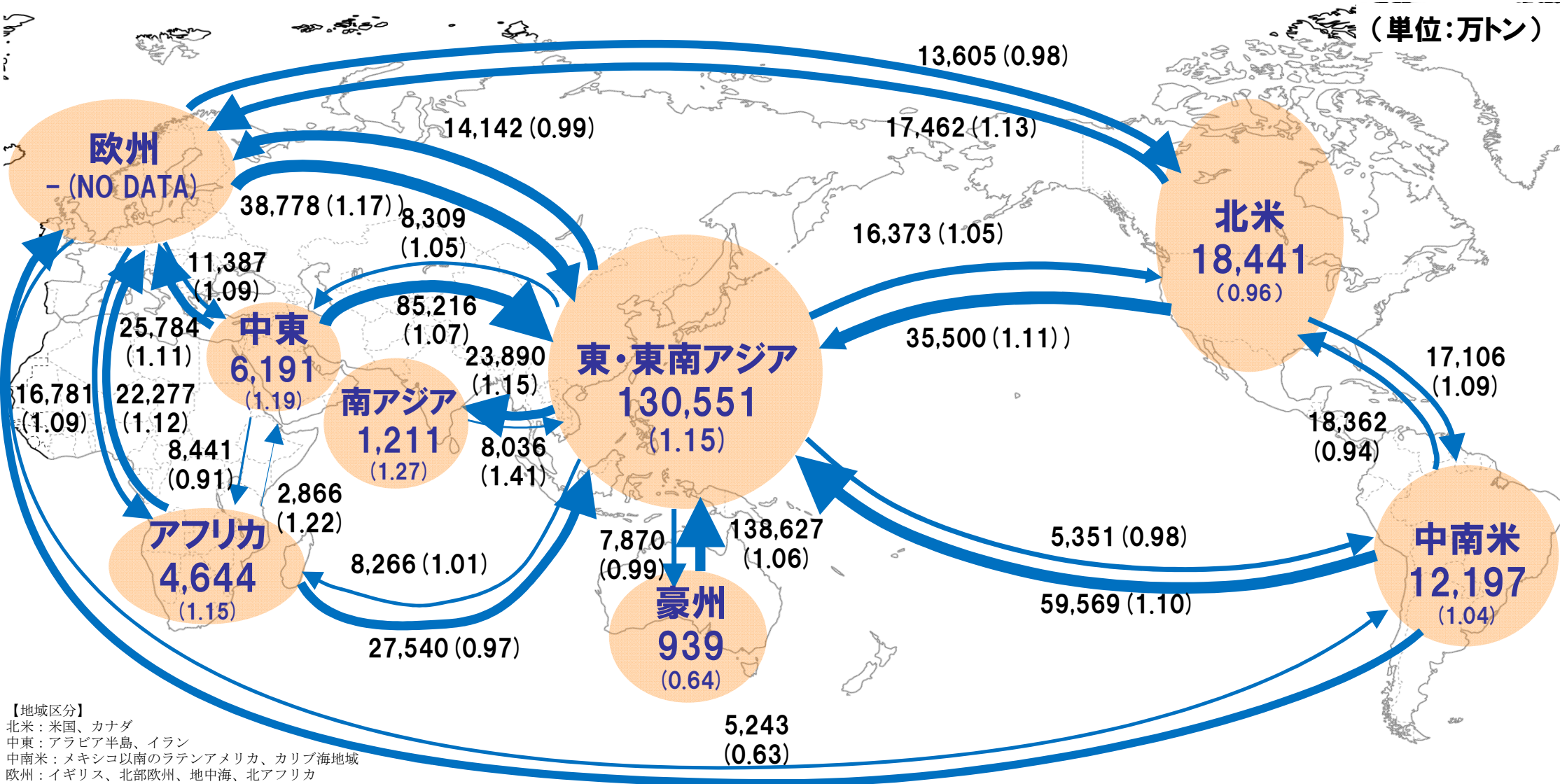
注) 2017年以前の値は確定値、2018年の値は推計値

出典: 日本政府観光局 (JNTO)

**世界合計:98億0192万トン(1.07)**

※ ( )内は、2016年に対する、2017年の比率

(単位:万トン)



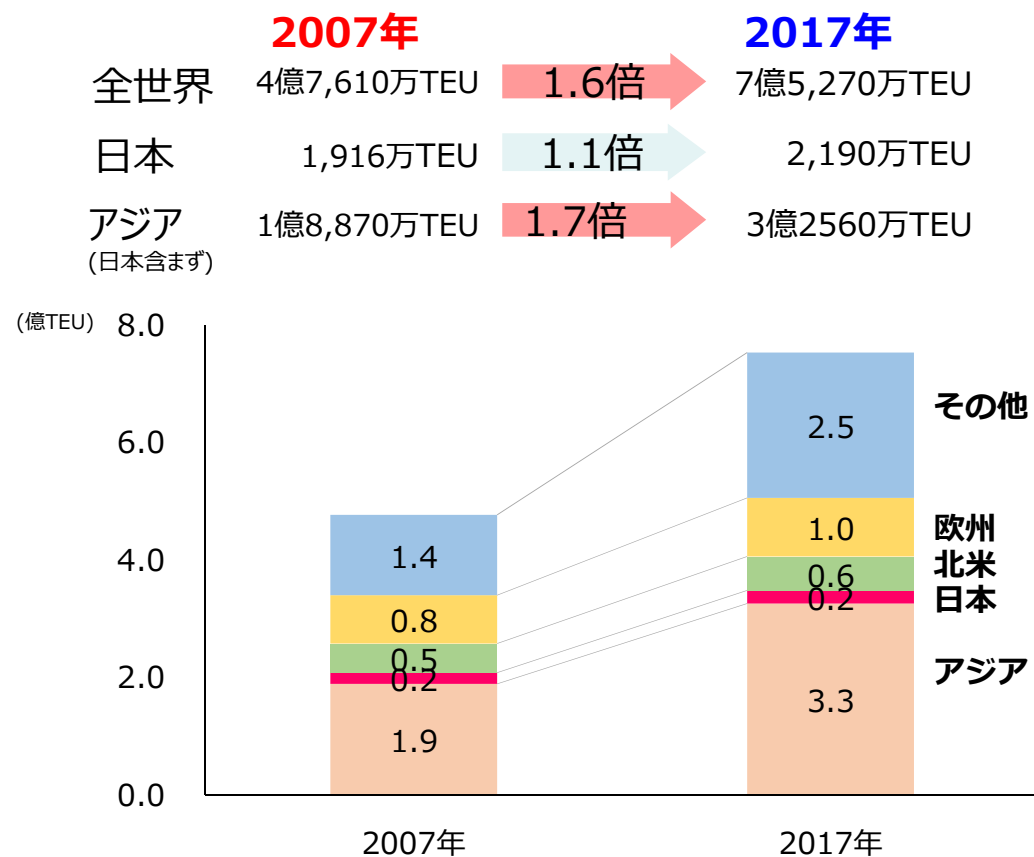
【地域区分】  
 北米: 米国、カナダ  
 中東: アラビア半島、イラン  
 中米: メキシコ以南のラテンアメリカ、カリブ海地域  
 欧州: イギリス、北部欧州、地中海、北アフリカ  
 大洋州: オーストラリア、ニュージーランド、南太平洋諸島  
 アフリカ: 東アフリカ、南部アフリカ、西アフリカ  
 東・東南アジア: 東アジア (日本、中国、韓国、香港、台湾)、東南アジア (タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、ベトナム、ラオス、カンボジア、東ティモール、フィリピン、ブルネイ)  
 南アジア: インド、バングラディッシュ、パキスタン、スリランカ、ミャンマー

出典:(公財)日本海事センター企画編集部作成資料より引用



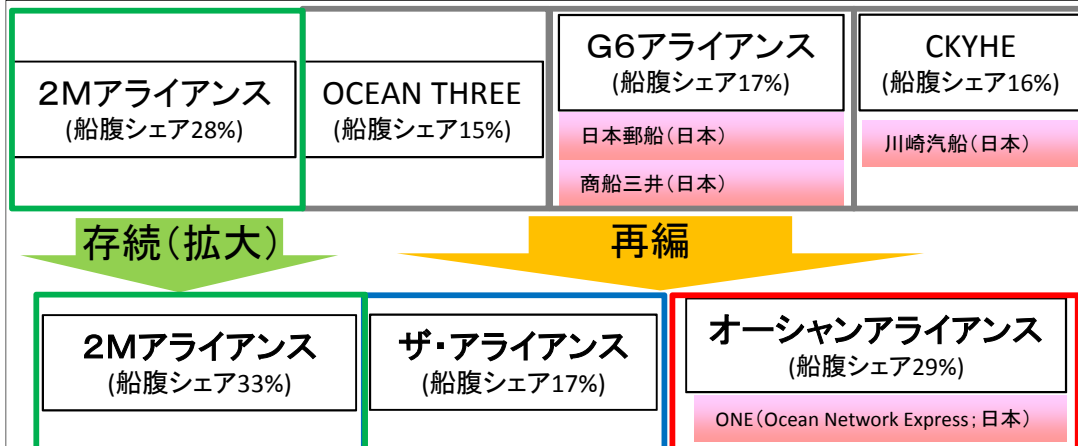
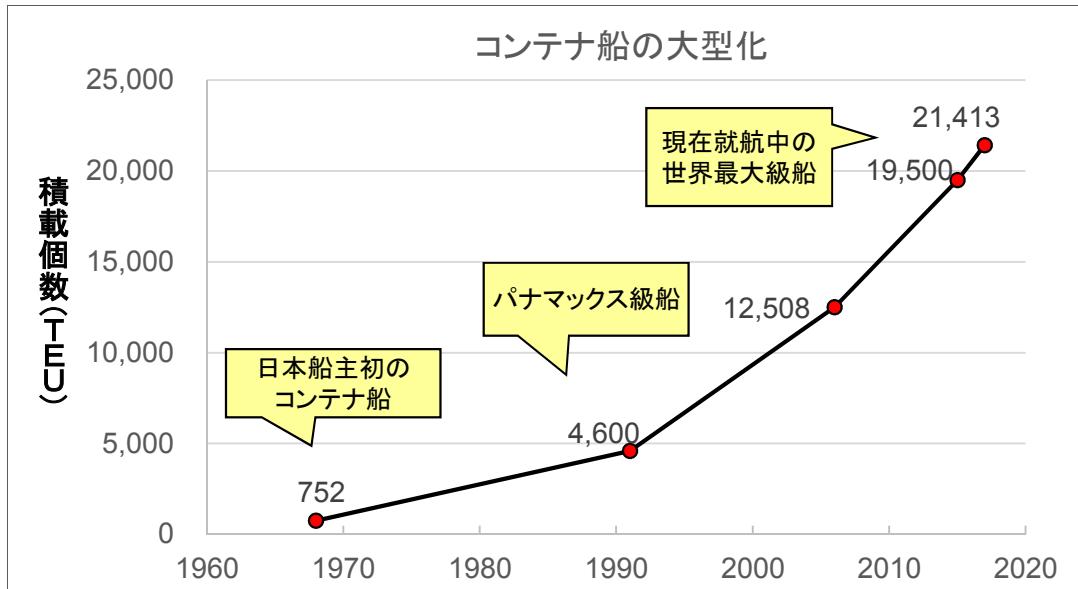
# 世界の港湾におけるコンテナ取扱個数の増加

- 2007年から2017年までの10年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は1.6倍に増加。
- スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が大型化。
- コンテナ船の大型化の進展に伴い、近年、船社が相次いでアライアンスを再編。
- 船舶の大型化やアライアンスの進展により、寄港地の集約が進み、国際港湾間の競争が激化。



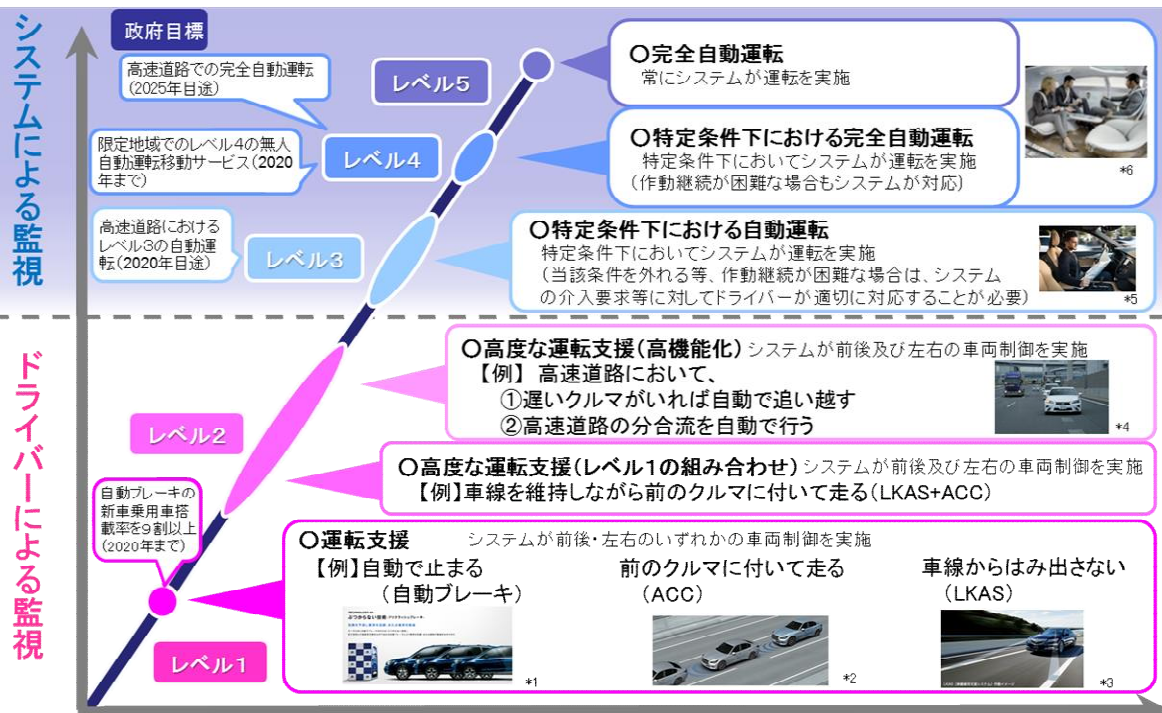
注) 外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はTHE WORLD BANKに収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。

(出典) THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units) UNCTAD(Container port throughput,annual)より作成



- 自動運転に係る政府の戦略「官民ITS構想・ロードマップ」(IT総合戦略本部決定)において、高度な自動運転を見据えた市場化・サービス化に係るシナリオと目標を設定。
- 自家用車、物流サービス、移動サービスに分けて、高度自動運転の実現に向けた2025年までのシナリオを策定。移動サービスについては、「2020年までの限定地域での無人自動運転移動サービスの実現」を目標としている。

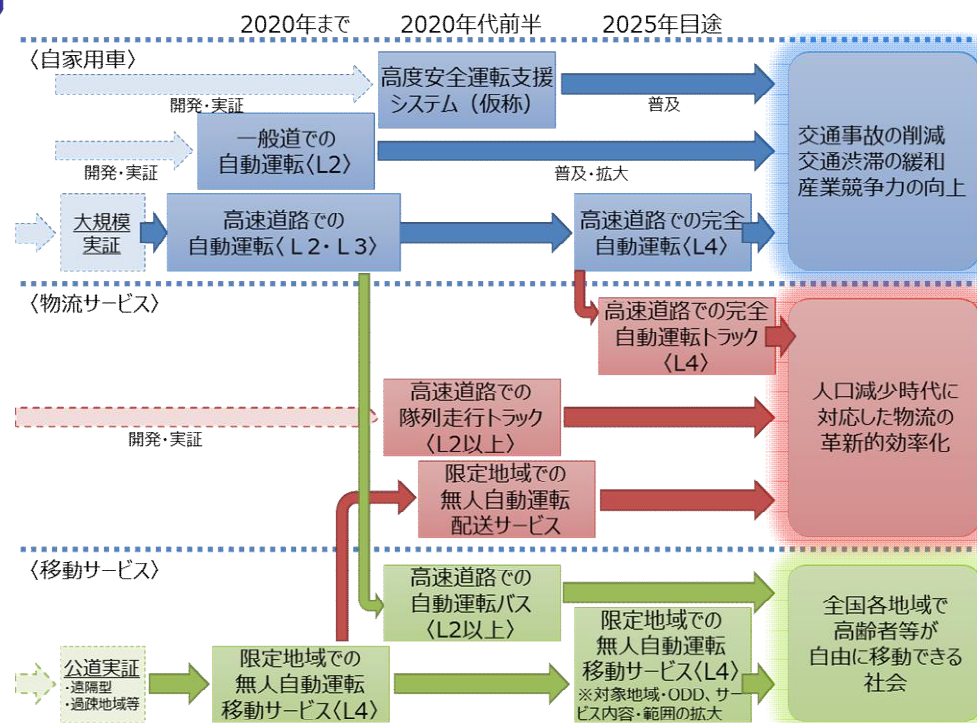
## 自動運転技術の段階



ACC: Adaptive Cruise Control, LKAS: Lane Keep Assist System

\*1 (株)SUBARUホームページ \*2 日産自動車(株)ホームページ \*3 本田技研工業(株)ホームページ  
\*4 トヨタ自動車(株)ホームページ \*5 Volvo Car Corpホームページ \*6 CNET JAPANホームページ

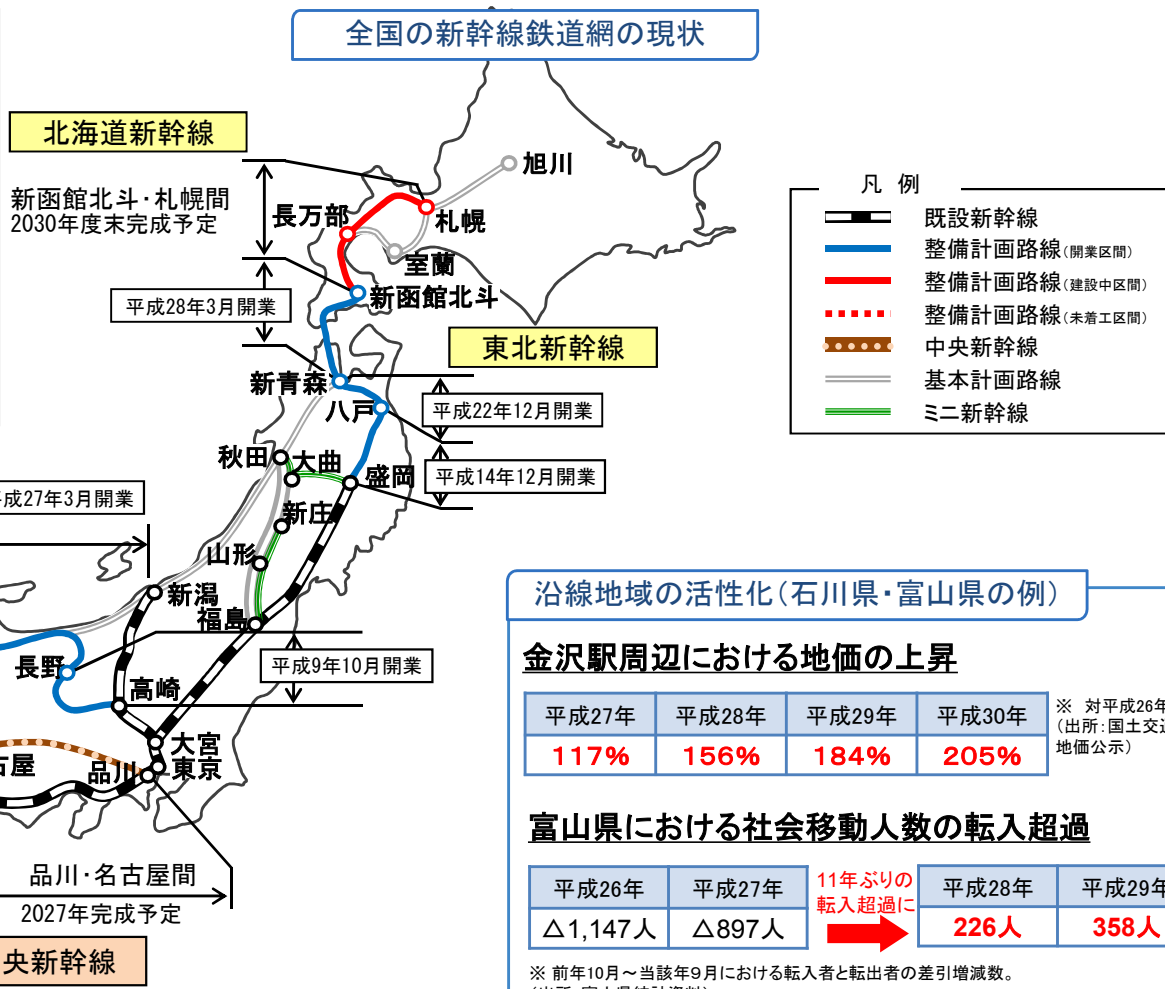
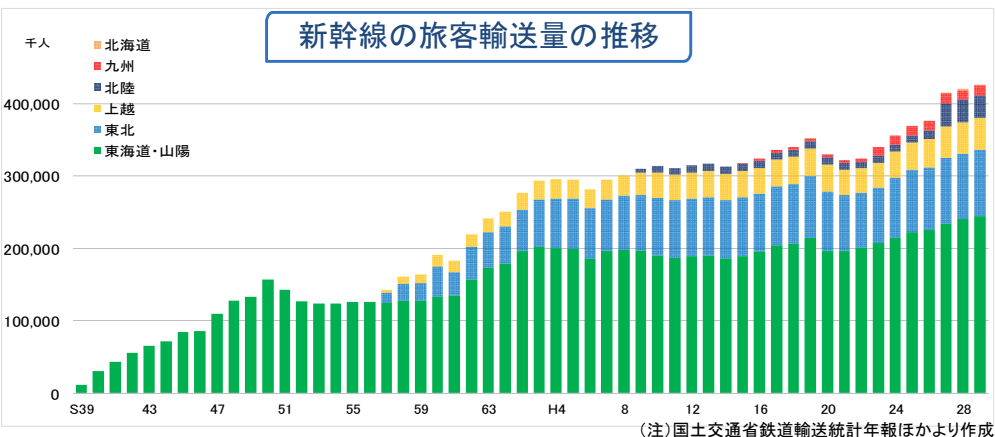
## 2025年に向けたサービス実現のシナリオ



※内閣官房情報通信技術総合戦略室作成資料より抜粋

※国土交通省自動運転戦略本部第3回会合資料

- 新幹線の旅客輸送量は、昭和39年の東海道新幹線の開業以降、着実に増加。
- 平成27年3月に北陸新幹線(長野・金沢間)、平成28年3月には北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)が開業。沿線各地で観光客数が増加するなど、沿線地域の活性化が進展。



### 沿線地域の活性化(石川県・富山県の例)

#### 金沢駅周辺における地価の上昇

平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
117%	156%	184%	205%

※ 対平成26年度比 (出所: 国土交通省地価公示)

#### 富山県における社会移動人数の転入超過

平成26年	平成27年	11年ぶりの転入超過に	平成28年	平成29年
△1,147人	△897人	→	226人	358人

※ 前年10月～当該年9月における転入者と転出者の差引増減数。(出所: 富山県統計資料)

### 近年の新幹線の開業による時間短縮効果

九州新幹線(博多・鹿児島中央間)の開業	北陸新幹線(長野・金沢間)の開業	北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)の開業
開業前: 3時間40分	開業前: 3時間47分	開業前: 5時間22分
開業後: 1時間19分 (141分短縮)	開業後: 2時間28分 (79分短縮)	開業後: 4時間30分 (52分短縮)

### 観光入込客数の増加

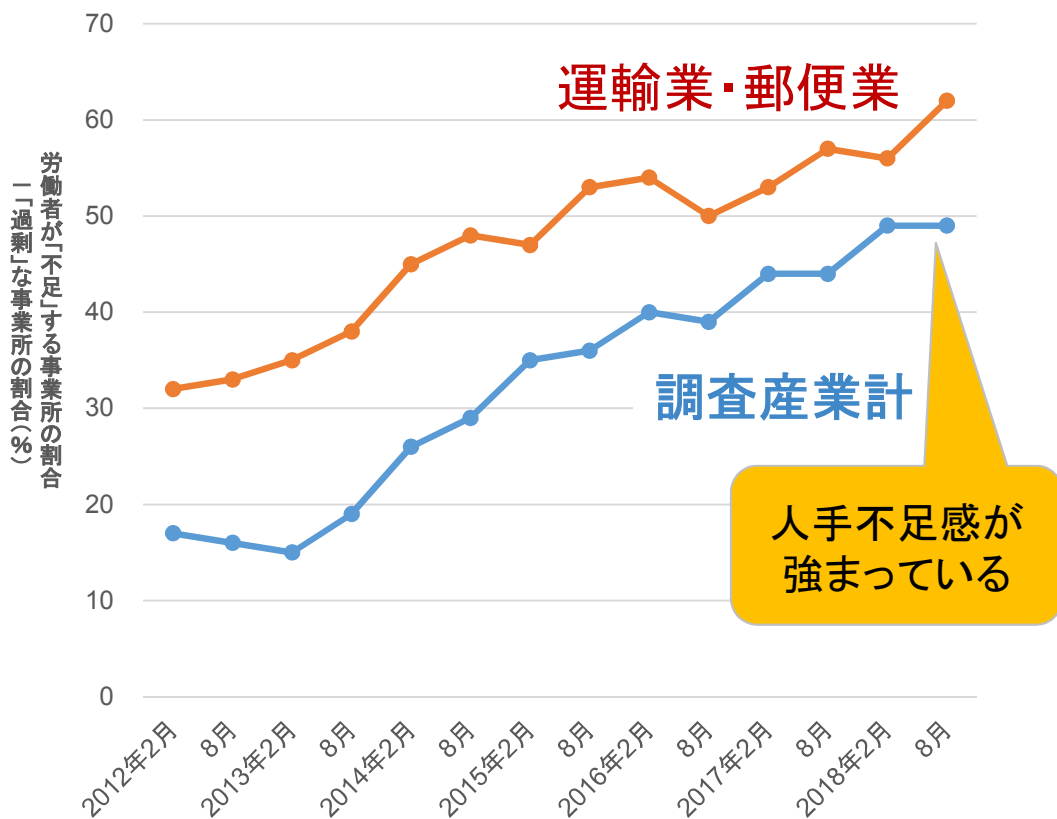
	平成27年	平成28年	平成29年
富山県	118%	121%	125%
石川県	116%	114%	114%

※ 対平成26年度比 (出所: 富山県、石川県統計資料)

# 物流分野における労働力不足の顕在化

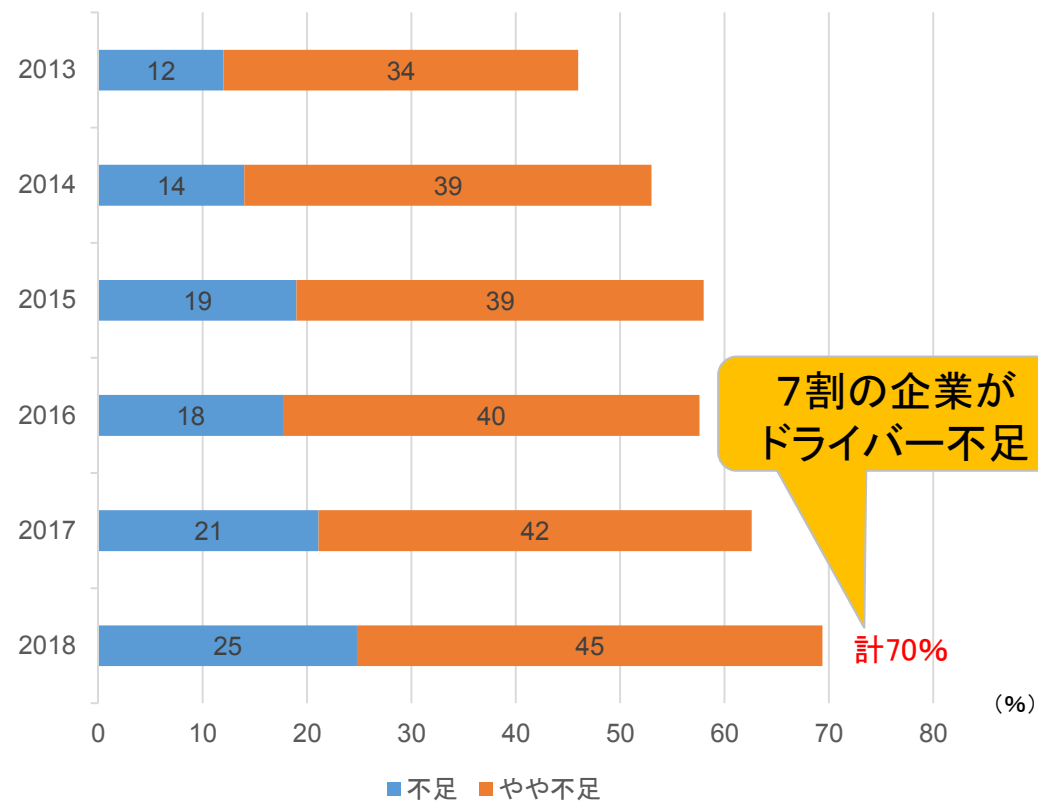
- 物流分野における労働力不足が近年顕在化。
- トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。2018年は約70%の企業が「不足」又は「やや不足」と回答。

＜常用労働者の過不足状況＞



出典：厚生労働省「労働力経済動向調査」

＜トラックドライバーが不足していると感じている企業の割合＞

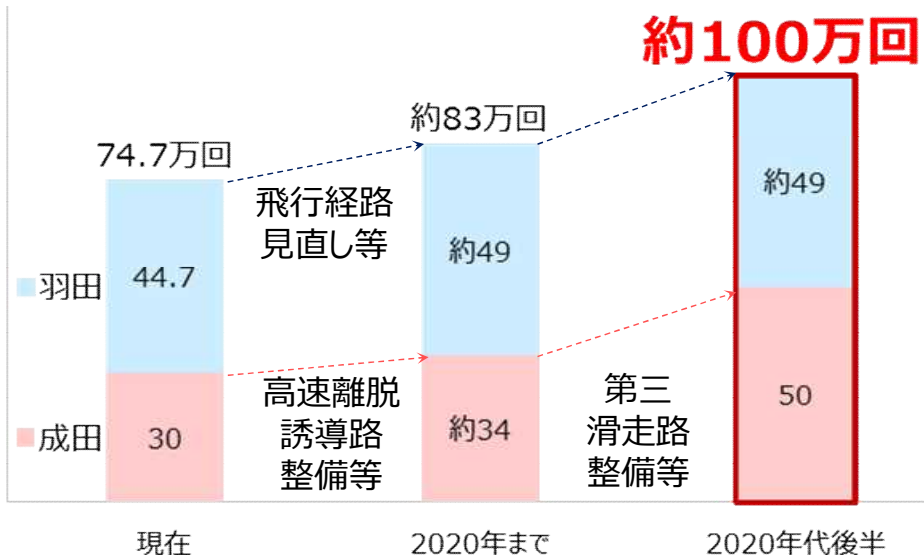


出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」  
※各年の第2四半期(7月～9月)の数値を掲載

# <最近の取組>

- 首都圏空港の機能強化に向けて、羽田空港の飛行経路見直し、成田空港の第三滑走路の整備等により、ニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準の発着容量年間約100万回の実現に取り組む。
- 福岡空港・那覇空港の滑走路増設、新千歳空港・那覇空港の駐機場や出入国審査場の拡張等を推進。

## 首都圏における取組



### 【首都圏空港の容量拡大】

#### ○羽田空港

飛行経路の見直し等により、**2020年**までに発着容量を約**4万回**拡大するため、必要な航空保安施設や誘導路等の施設整備、騒音・落下物対策、丁寧な情報提供を行い、**国際線増便**に向けた準備を進める。

#### ○成田空港

高速離脱誘導路の整備等により**2020年**までに発着容量を約**4万回**拡大するとともに、2018年3月の地元合意に基づき、騒音・落下物対策等を行いつつ、**第三滑走路**の整備や夜間飛行制限の緩和等の更なる機能強化を進め、年間発着枠を**50万回**に拡大する。

## 地方空港における取組



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。  
 (平成29年通常国会における港湾法の一部改正により制度創設(平成29年7月8日施行)。)

## <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。

- ・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

### 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

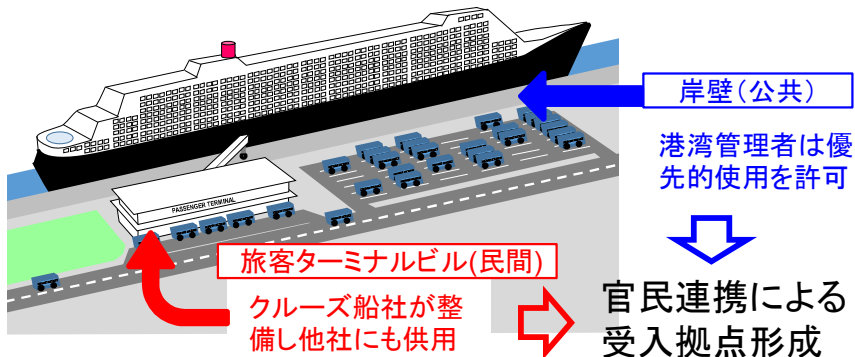
### 港湾管理者がクルーズ拠点の形成計画を作成

- ・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、自社の利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

## 【官民の連携による拠点形成のイメージ】



## 【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	

## 【指定港湾一覧】

7港(横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港、平良港、鹿児島港)を指定



## 【政府目標】

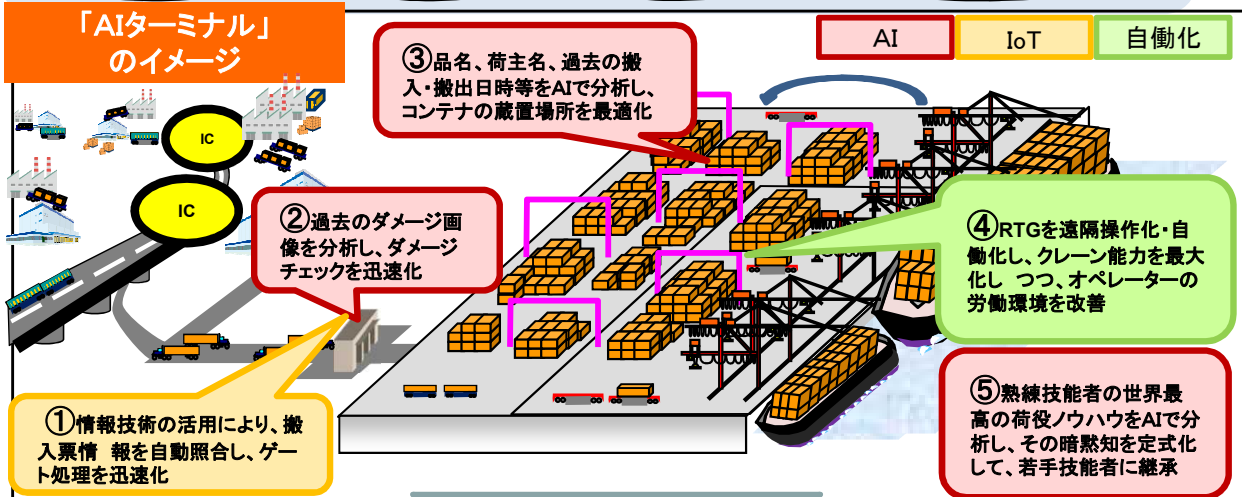
訪日クルーズ旅客2020年500万人に向けたクルーズ船受入れの更なる拡充(日本再興戦略2016)

○ 世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現により、コンテナターミナルの生産性を飛躍的に向上させるため、AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証を行うとともに、遠隔操作RTGの導入を促進。

## 目指すべき方向性

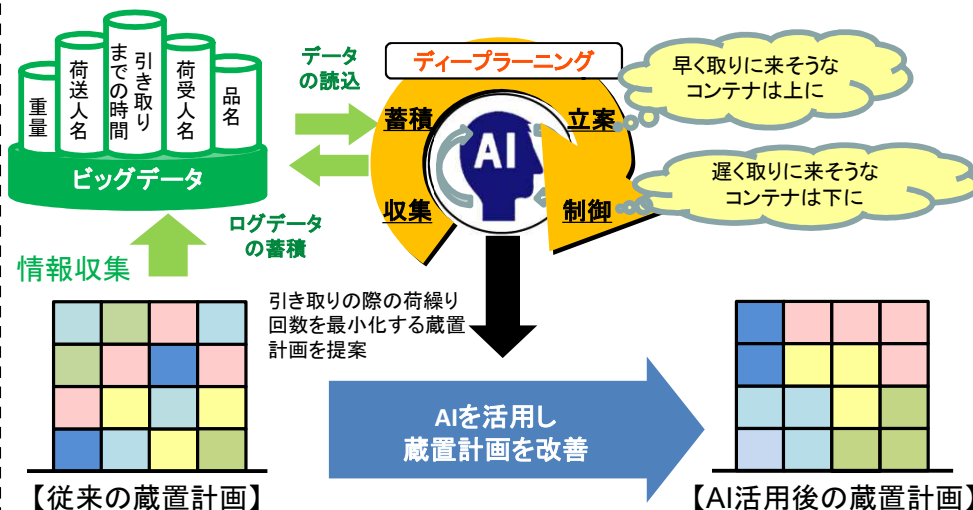
- 外来シャーシの構内滞在時間の最小化
- 本船荷役時間の最小化
- オペレーターの労働環境の改善
- 荷役機械の燃料、維持修繕費節約によるコスト削減

### 「AIターミナル」のイメージ



### ③コンテナ蔵置場所の最適化

・品名、荷主名、過去の搬入・搬出日時等をAIで分析し、コンテナの蔵置場所を最適化



○「AIターミナル」の技術とインフラ整備をパッケージ化し、特定港湾運営会社と日本企業により海外展開  
○世界の膨大なインフラ需要を取り込むことにより、我が国の民間投資を喚起し、力強い経済成長を実現

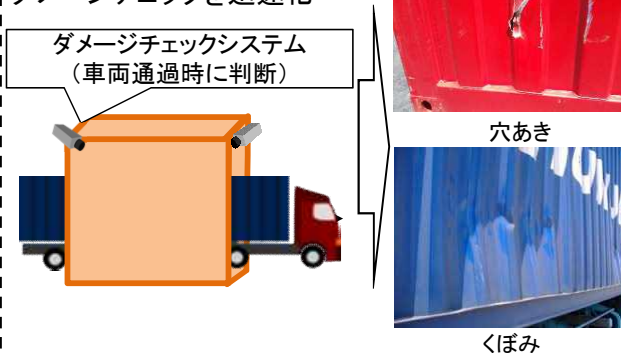
### ①ゲート処理の迅速化

・情報技術の活用により、搬出入票情報を自動照合し、ゲート処理を迅速化



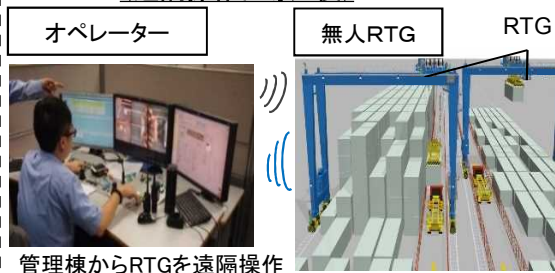
### ②ダメージチェックの迅速化

・過去のダメージ画像を分析し、ダメージチェックを迅速化



### ④RTGの遠隔操作化・自動化

・RTGを遠隔操作化・自動化し、クレーン能力を最大化しつつ、オペレーターの労働環境を改善  
無人RTGによる荷役作業イメージ (遠隔操作化導入後)



### ⑤暗黙知の定式化

・熟練技能者の世界最高の荷役ノウハウをAIにより分析し、その暗黙知を定式化して、若手技能者に継承

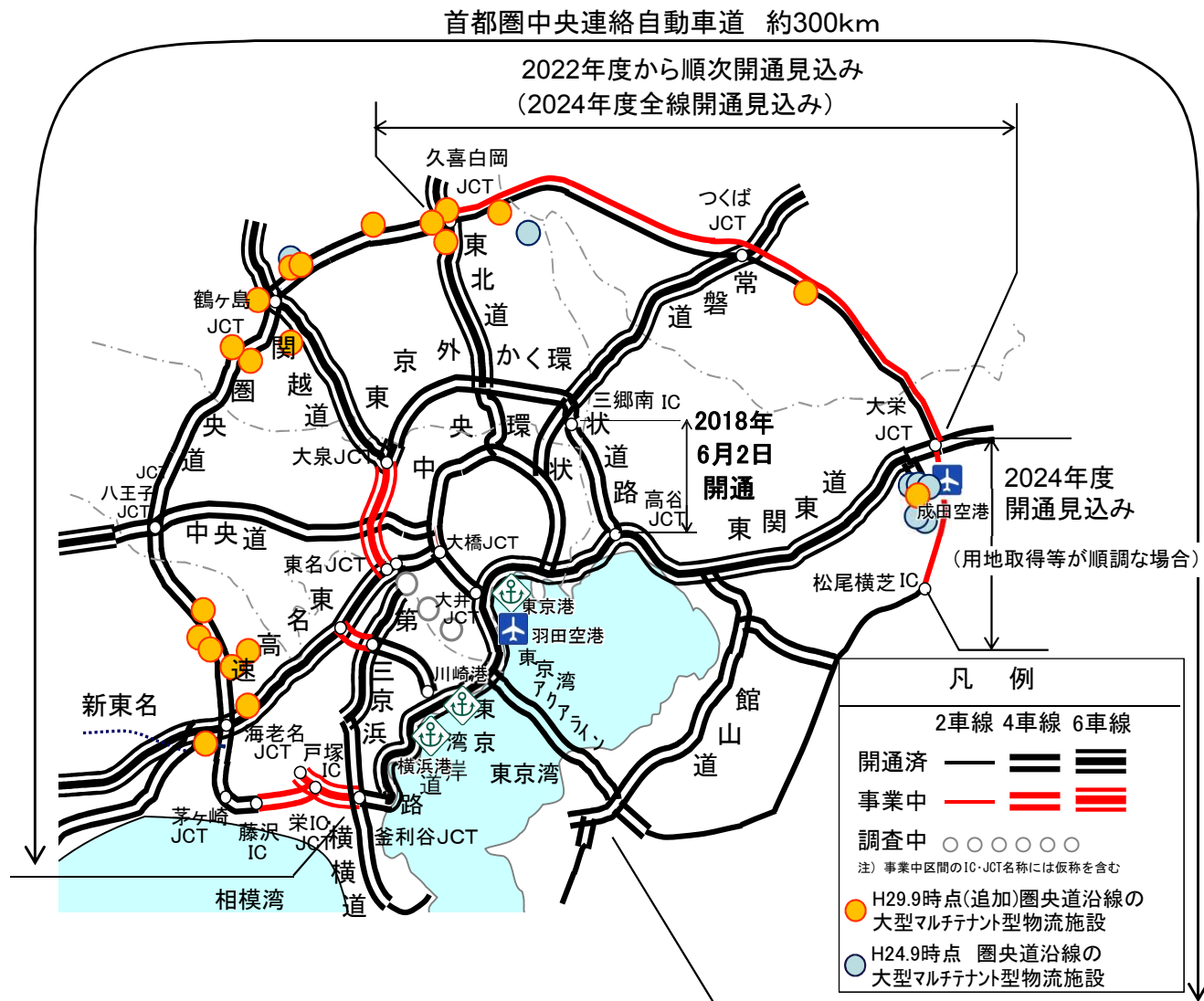
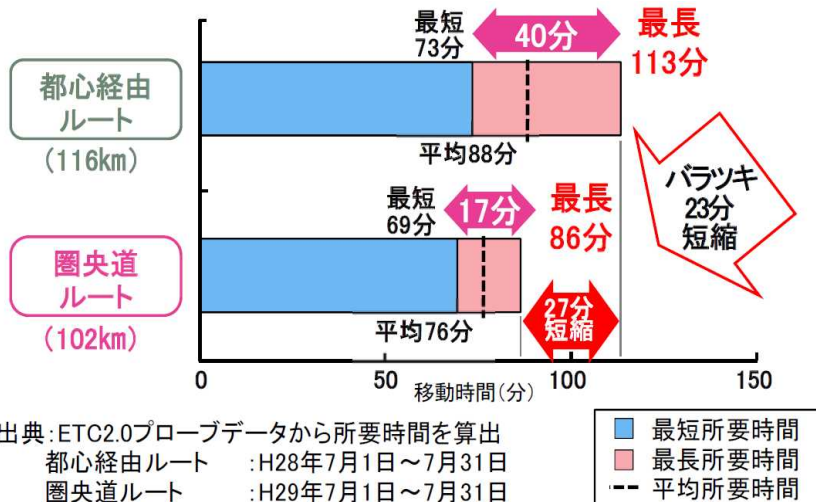




- 大都市圏環状道路等の整備により、物流効率化等による生産性を向上。
- 財政投融资を活用し、圏央道や東海環状等の整備を加速。

○ 圏央道沿線に立地する大型マルチテナント型物流施設数  
7件(2013年) → 30件(2018年)

○ 圏央道整備により、  
久喜白岡JCTから物流・人流の拠点である成田空港間の所要時間は **約30分短縮**



## I 今後の道路計画の主な課題 （現計画※はH6策定、H10以降未改定） ※広域道路整備基本計画

- **新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた未来志向の計画が必要。**

### 新たな国土構造の形成

- ・ スーパーメガリージョンの実現
- ・ 中枢・中核都市等を中心とする地域の自立圏の形成 等

### グローバル化

- ・ インバウンドへの対応
- ・ 国際物流の増加への対応 等

### 国土強靱化

- ・ 災害リスク増大への対応
- ・ 代替機能の強化の必要性 等

各交通機関との連携強化

ICT活用・自動運転社会への対応

## II 新たな広域道路交通計画の策定

- 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定（定期的に見直し）

「**平常時・災害時**」を問わない「**物流・人流**」の確保・活性化

(1)  
**広域道路ネットワーク**  
計画



(2)  
**交通・防災拠点**  
計画



(3)  
**ICT交通マネジメント**  
計画

重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編 等

## 基本的な考え方

- 地域ビジョンに基づき、高規格幹線道路や、これを補完する広域的な道路ネットワーク(地域高規格、直轄国道等)を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の観点を踏まえた具体のネットワーク計画を策定。

### <平常時>

- ① **都市間ネットワーク(物流・人流共通)**
  - ・ 広域的な主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市との間の連携・交流機能の強化
- ② **物流ネットワーク**
  - ・ 主要な物流拠点(空港、港湾、鉄道貨物駅等)と高規格幹線道路等のアクセス強化
  - ・ 都市圏における生産性向上のための環状機能の確保
  - ・ 国際物流を支えるためのラストマイルも含めた国際海上コンテナ車等の円滑な通行の確保
- ③ **観光・交流(人流)ネットワーク**
  - ・ 主要観光地等と高規格幹線道路、主要空港・鉄道駅、国際クルーズ港湾等のアクセス強化
- ④ **その他**
  - ・ 地域の課題(渋滞、事故等)の解消 等

### <災害時>

- ① **広域的なネットワークの多重性・代替性**
  - ・ ネットワークの防災機能評価を踏まえた、主要都市や中心都市間等の多重性の強化
  - ・ 高規格幹線道路と並行する直轄国道など、基幹道路同士の代替機能の強化
  - ・ 基幹道路に対する地方管理道路による広域的な代替路の確保(基幹道路同士が近接しない場合)
- ② **局所的なネットワークの代替性**
  - ・ 基幹道路の局所的な脆弱箇所(事前通行規制区間等)に対する代替路の確保
  - ・ 基幹道路から防災拠点(自衛隊基地、病院等)への補完路の確保
- ③ **その他**
  - ・ 地域の防災を強化する上で必要な路線の代替・補完路の確保

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として計画路線を含めて指定し、機能強化、重点支援を実施。

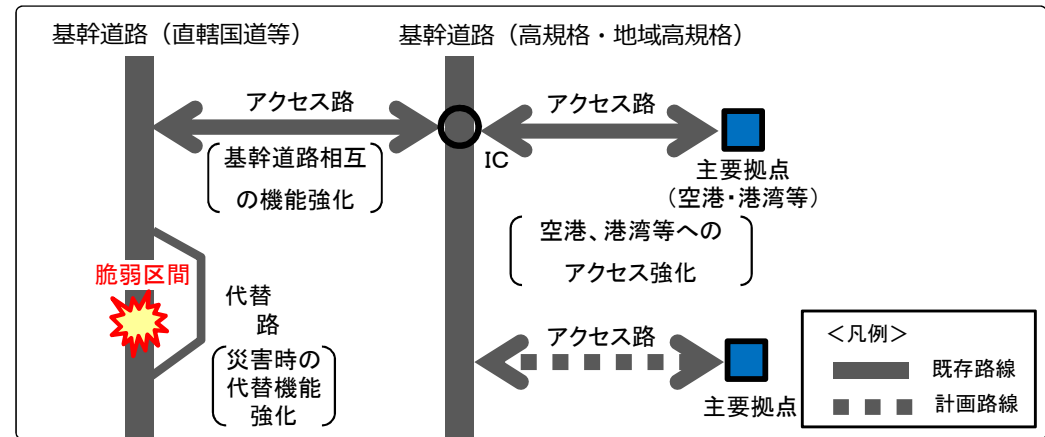
## ○指定対象となる道路

- ・高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、空港港湾アクセス道等から指定
- ・2018年度内を目途に、まずは既存道路をベースとして指定（2019年夏以降に順次計画路線も指定）

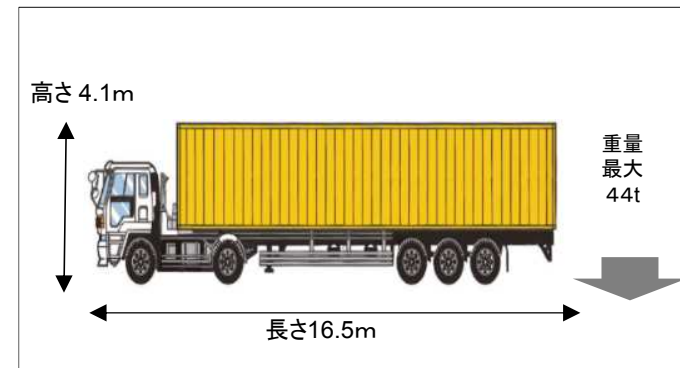
## ○機能強化・重点支援

- ・国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可を不要とする措置を導入
- ・災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行等

【重要物流道路のイメージ図】



【国際海上コンテナ車（40ft背高）】



## <交通・防災拠点計画>

- 地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点について、利用者の利便性の向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、立体道路制度の活用による空間再編や総合交通ターミナルの整備等も含め、官民連携によるモータルコネク(多様な交通モード間の接続)の強化策に関わる計画を策定。
- 災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅や都市部の交通拠点等について、災害情報の集約・発信、防災施設の整備など、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化策に関わる計画を策定。



## <ICT交通マネジメント計画>

- ICT等(ETC2.0含む)の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化に関わる計画を策定。
  - 広域的な道路ネットワークを中心とした、平常時や災害時を含めたデータ収集や利活用の強化
  - 他の交通機関とのデータ連携によるモビリティサービスの強化
  - 主要な都市部等における面的な交通マネジメントの強化
  - ICT等の活用にむけた産学官連携による推進体制の強化 等



- 今後の自動運転社会を見据えた、地域における新たな道路施策を検討するための推進体制や実験計画等について整理。

リニア、鉄道、バス、タクシー、次世代モビリティ等の多様なモビリティを接続する  
未来型の駅前広場を道路上空に整備。

## <国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿>

### ◆次世代型交通ターミナル◆

- 最先端のモビリティ(自動運転等)の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置



### ◆開発計画と連携した複合(交通・防災)ターミナル◆

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に

<交通結節機能>



写真: トヨタ自動車・e-palette



写真: バスター新宿

<防災拠点機能>



写真: H28熊本地震/救援物資の保管状況



写真: 東日本大震災時の対応



横浜側から見た品川駅西口駅前広場の機能のイメージ  
※将来必要となる機能をイメージしたものであり、整備内容を決定したものではありません

### ◆シンボリックなセンターコア◆

- 利用者動線の交差部には連携の拠点となるセンターコアを配置
- 交通結節の各空間を結ぶシンボリックな空間を形成



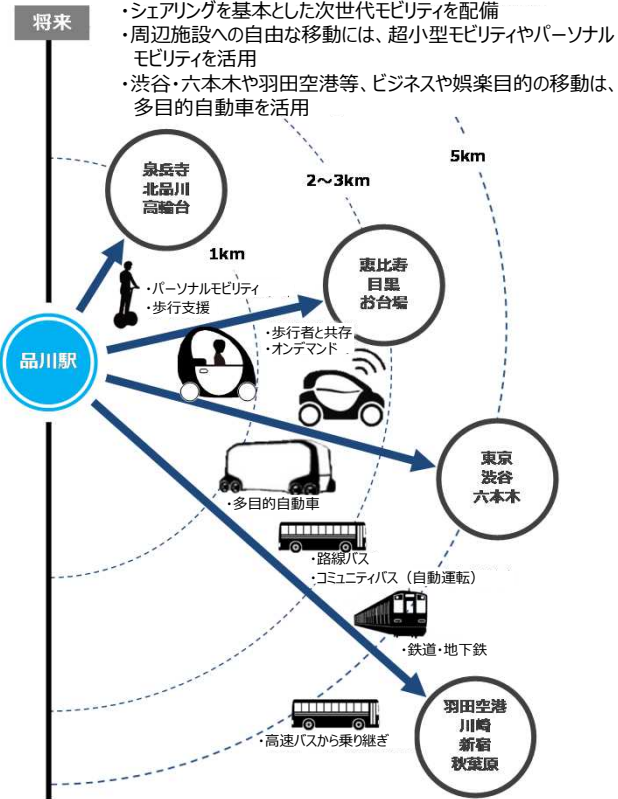
### ◆人々が集う賑わい広場◆

- センターコアの南側には、人々が集い、憩う賑わい広場空間を配置
- 有事の際には、防災拠点としても活用賑わい空間のイメージ



写真: ソニーセンターペリリン(ドイツ・ペリリン)  
写真(上): ショッピングモール(ルーマニア・フレスト)  
写真(下): ツァイル通り(ドイツ・フランクフルト)

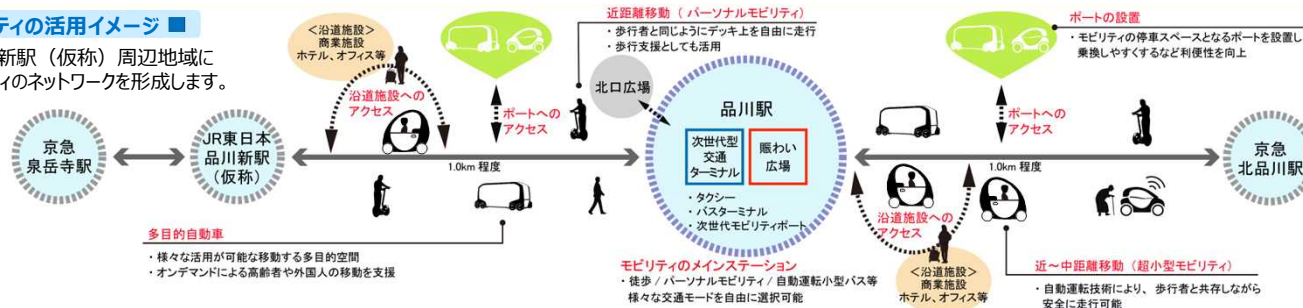
## <広域的な交通ネットワーク>



## <周辺とのネットワーク>

### ■次世代モビリティの活用イメージ■

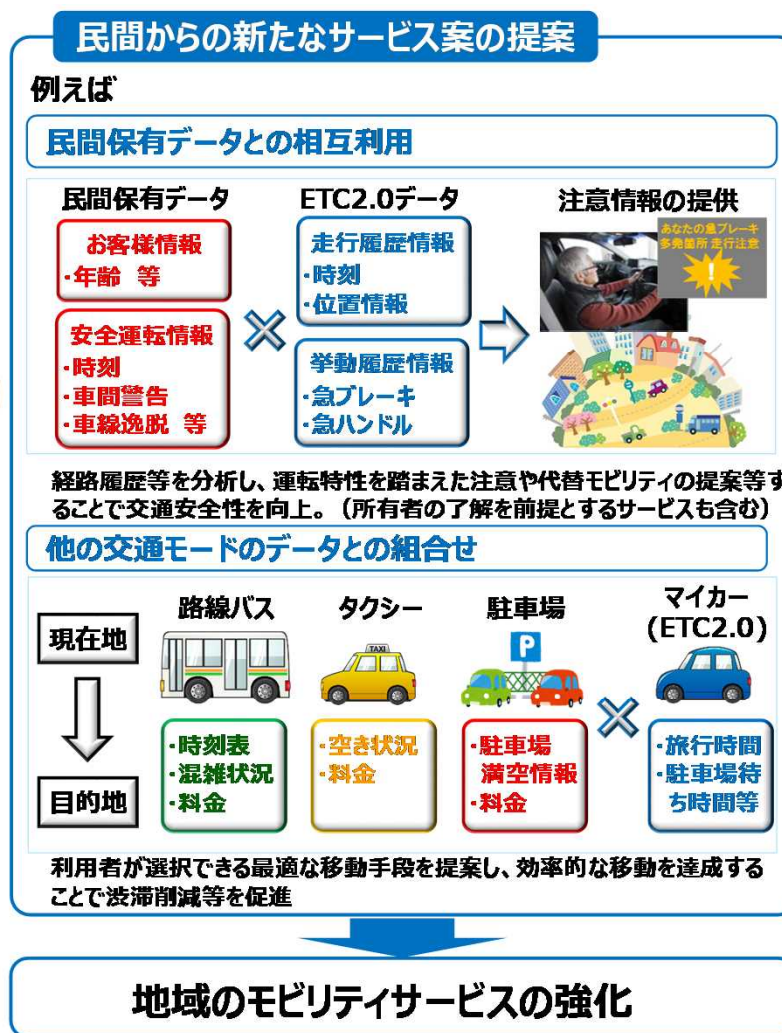
○品川駅と品川新駅(仮称)周辺地域に次世代モビリティのネットワークを形成します。



- 民間での新たなサービスの創出を促し、地域のモビリティサービスを強化するため、ETC2.0データを官民連携で活用する取組みを推進。
- 平成30年11月には、ETC2.0データを活用する19のサービスを選定し、今後、実用化に向けた制度的・技術的課題の検討や実験・実装を進める予定。

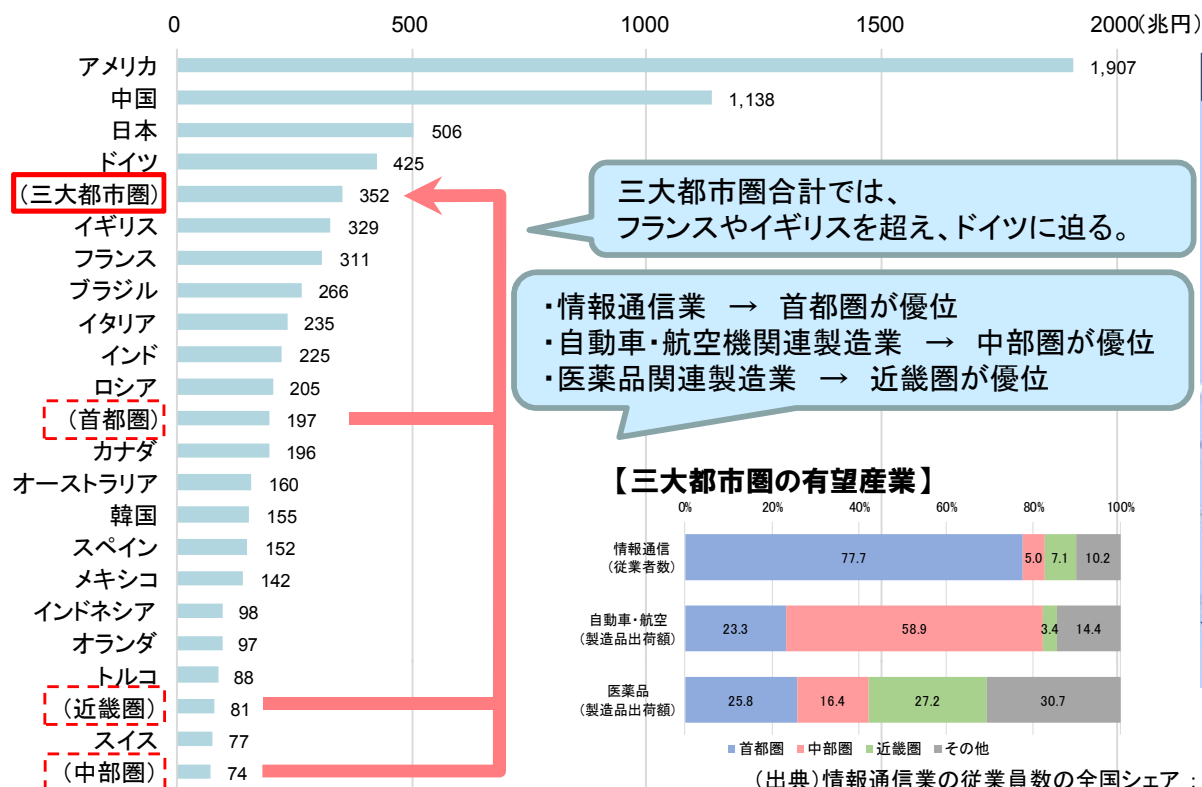


利活用

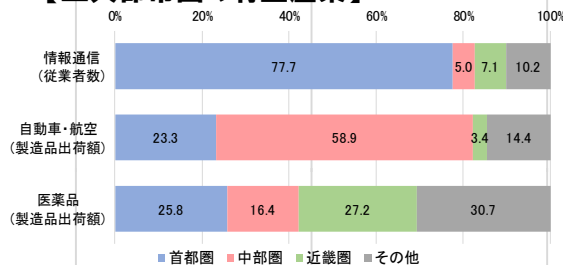


- 三大都市圏(首都圏、近畿圏、中部圏)を合わせたGDPは、フランスやイギリスを超え、ドイツに迫る。
- リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約1時間で結ばれ、時間的にはいわば都市内移動に近いものとなるため、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。

### 【三大都市圏と主要国との比較(GDP)】

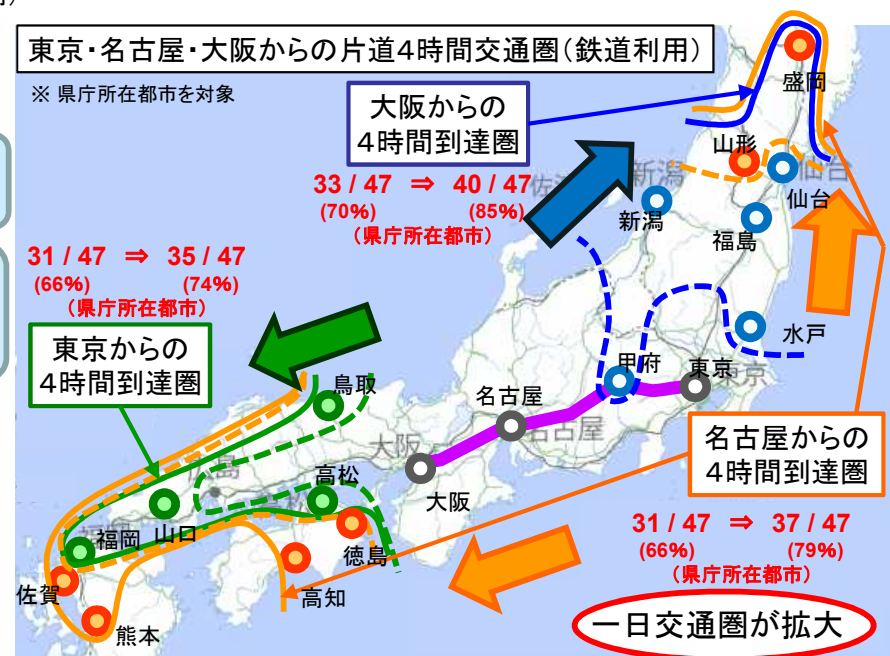


### 【三大都市圏の有望産業】



(出典)内閣府経済社会総合研究所「平成26年度県民経済計算について」(平成29年5月26日)より国土交通省国土政策局作成

### 【リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大】



(出典)国土地理院「地理院地図(電子国土Web)」に加筆

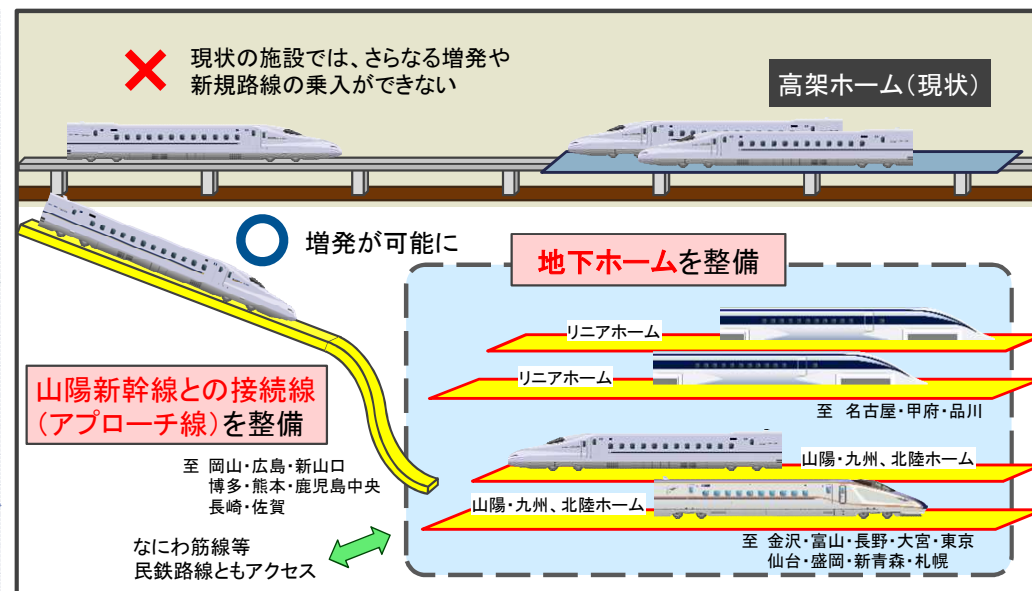
(出典)情報通信業の従業員数の全国シェア：経済産業省「平成29年情報通信業基本調査」

自動車・航空機関連製造業および医薬品関連製造業の出荷額の全国シェア：経済産業省「平成26年工業統計」

※自動車・航空機関連製造業(自動車製造業(二輪自動車を含む)/自動車車体・附随車製造業/自動車部分品・附属品製造業/自動車タイヤ・チューブ製造業/航空機製造業/航空機用原動機製造業/その他の航空機部分品・補助装置製造業)医薬品関連産業(医薬品原薬製造業/医薬品製剤製造業)



- 北陸新幹線(敦賀・新大阪間)、リニア中央新幹線等の整備により、新幹線の全国ネットワークを構築し、「地方創生回廊」を創り上げ、地方に成長のチャンスを生み出す。
- 新大阪駅は、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図り、「地方創生回廊中央駅構想」を実現。 ※地下ホームの整備により、増発等を可能とし、新幹線間の結節機能の強化や容量制約の解消を図るもの
- これにより、新大阪駅は全国の新幹線ネットワークのハブとして位置づけられ、東京と並び我が国の地方と地方をつなぐ中心的役割を果たす。



リニア整備前後の4時間交通圏(※)  
※鉄道利用で4時間以内に到達可能な47都道府県の県庁所在地数

大阪:(2018.7時点)33箇所 →(整備後)40箇所  
東京:(2018.7時点)31箇所 →(整備後)35箇所

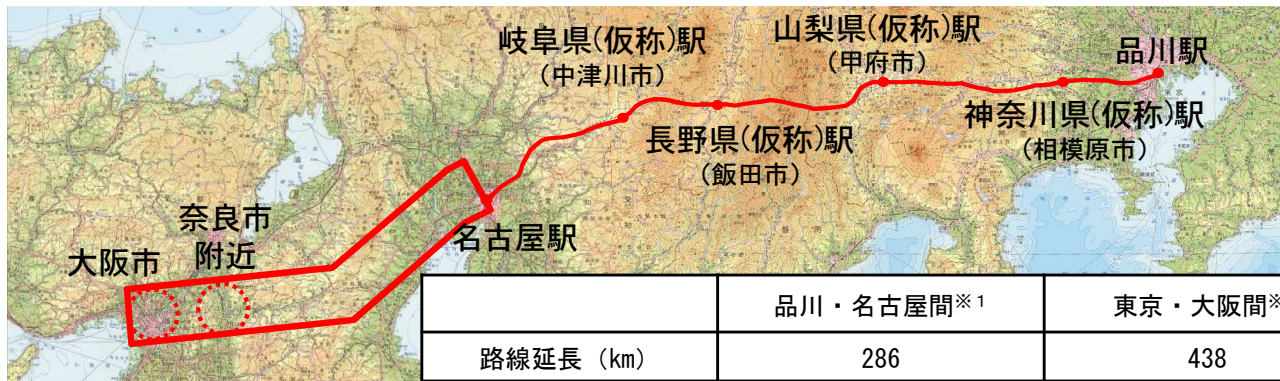
**[経済財政運営と改革の基本方針2018(平成30年6月15日閣議決定)](抜粋)**  
新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線(詳細ルート調査中)等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。

リニア中央新幹線は、JR東海が建設主体として整備を進めているところであり、財政投融资の長期・固定・低利の資金（計3兆円）※をJR東海に貸し付けることにより、品川・名古屋間開業後、連続して名古屋・大阪間の工事に速やかに着手し、全線開業を最大8年間前倒しすることが可能となった。

※参考「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)(抄)

Ⅱ. 21世紀型のインフラ整備 (3)リニア中央新幹線や整備新幹線等の整備加速 ①低金利状況を活用したインフラ整備

現下の低金利状況を活かし、財投債を原資とする財政投融资の手法を積極的に活用・工夫することにより、リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒し、整備新幹線の建設を加速化する。



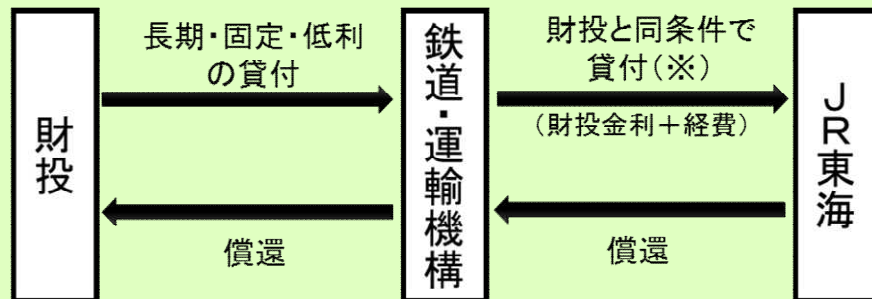
	品川・名古屋間※ <sup>1</sup>	東京・大阪間※ <sup>2</sup>
路線延長 (km)	286	438
所要時分 (分)	40	67
建設費 (億円)	55,235.5	90,300
JR東海の想定開業年次	2027年(平成39年)	2045年(平成57年) より最大8年間前倒し※ <sup>3</sup>



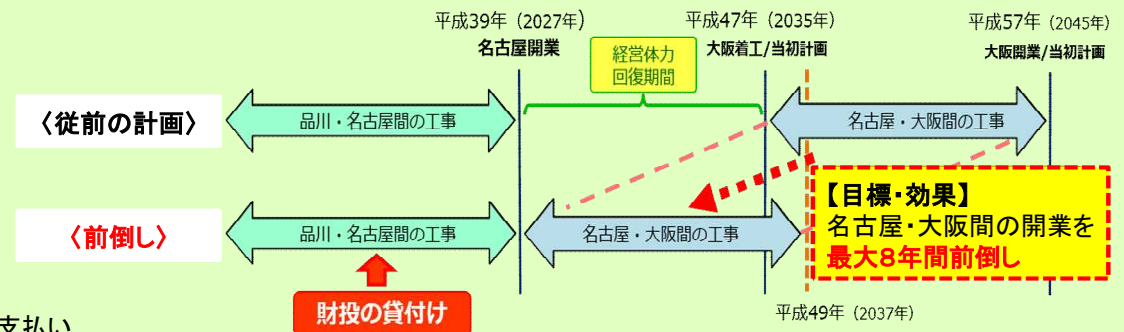
- ※1 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その1)(H26.10.17認可)による
- ※2 中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書(H21.12.24)による
- ※3 財政投融资の活用による

## リニア中央新幹線の建設費用の一部貸付け

・ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法を一部改正し、リニア中央新幹線の建設に必要な資金の一部を建設主体(JR東海)に貸し付けることを鉄道・運輸機構が当分の間行う業務として追加



※別途、債権管理・モニタリング等の経費をJR東海から支払い



- 深刻なドライバー不足が進行（約4割が50歳以上）するトラック輸送の省人化を図るため、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」を本格導入。
- トラック隊列走行の実現も見据え新東名・新名神の6車線化等の機能強化。  
(H30.8、新東名(御殿場JCT～浜松いなさJCT)の6車線化が事業化)

## ダブル連結トラックの概要

現在 通常の大型トラック



約12m

今後 ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能

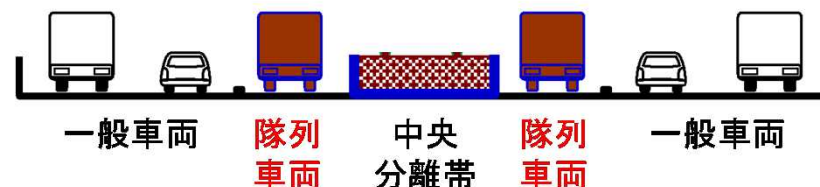
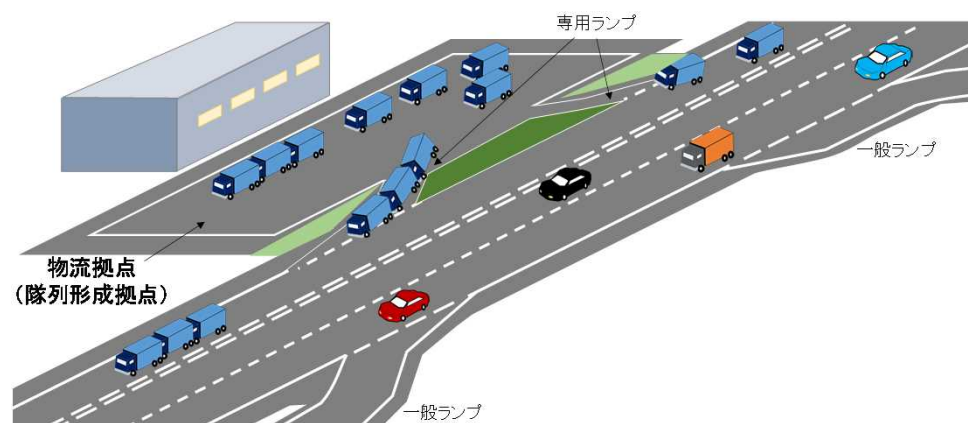


特車許可基準の車両長を緩和  
(現行の21mから最大で25mへの緩和)

平成31年1月29日より  
新東名を中心に本格導入

## 新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用

### 隊列走行における高速道路の活用イメージ

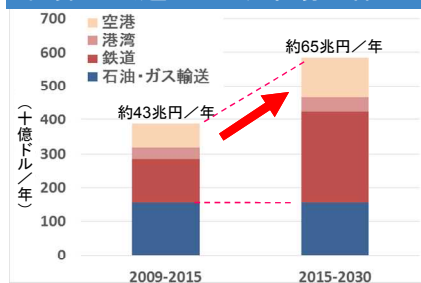


新東名における高速道路インフラの活用について、具体的な検討を進める。

## 背景・必要性

- 少子高齢化が進む我が国の成長戦略として、新興国を中心とした世界の旺盛なインフラ需要を取り込むため、**民間事業者の海外展開を促進することが必要。**
- ① **インフラ開発・整備は相手国政府の影響力が強く、民間事業者では相手国政府との連携や調整が困難。**
- ② **インフラ整備等に関する専門的な技術やノウハウは独立行政法人等の公的機関が保有しており、民間事業者のみの対応では限界あり。**

世界の交通インフラ市場の伸び



出典: OECD「Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030」(2011)  
※為替レートは2017年11月時点

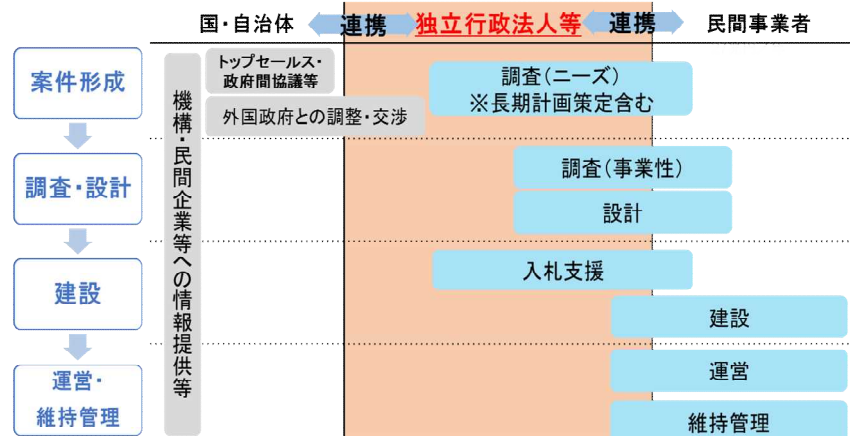
## 法律の概要

国土交通分野の海外インフラ事業（海外社会資本事業）について、**我が国事業者の海外展開を強力に推進**するため、**国土交通大臣が基本方針を定めるとともに、独立行政法人等に海外業務を行わせるための措置を講ずる。**

### 対象となる独立行政法人等

- ・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
- ・独立行政法人水資源機構 ・独立行政法人都市再生機構
- ・独立行政法人住宅金融支援機構・日本下水道事業団
- ・成田国際空港株式会社 ・中部国際空港株式会社
- ・高速道路株式会社 ・国際戦略港湾運営会社

### 独立行政法人等が行う海外業務のイメージ



### ① 国土交通大臣による基本方針の策定

海外社会資本事業への我が国事業者の参入促進に係る基本方針を策定

- ・我が国事業者の参入の促進の意義に関する事項  
(成長戦略としての海外インフラ需要の取り込み 等)
- ・我が国事業者の参入の促進の方法に関する基本的な事項  
(案件形成段階からの関与、総合的な面的開発への関与 等)
- ・独立行政法人等が行う海外業務の内容に関する事項
- ・関係者の連携及び協力に関する事項 等

### ② 独立行政法人等の業務規定の追加

独立行政法人等に、基本方針に基づき、海外における調査、設計等を行う海外業務を追加

### ③ その他

国土交通大臣による情報提供・指導・助言、関係者との連携など所要の規定を整備

### 【目標・効果】

インフラシステム海外展開の推進体制を強化し、**2020年に約30兆円のインフラシステム受注を実現**

(KPI) 我が国のインフラシステム受注額  
約10兆円(2010年)  
⇒ **約30兆円(2020年)**(※2016年 約21兆円)

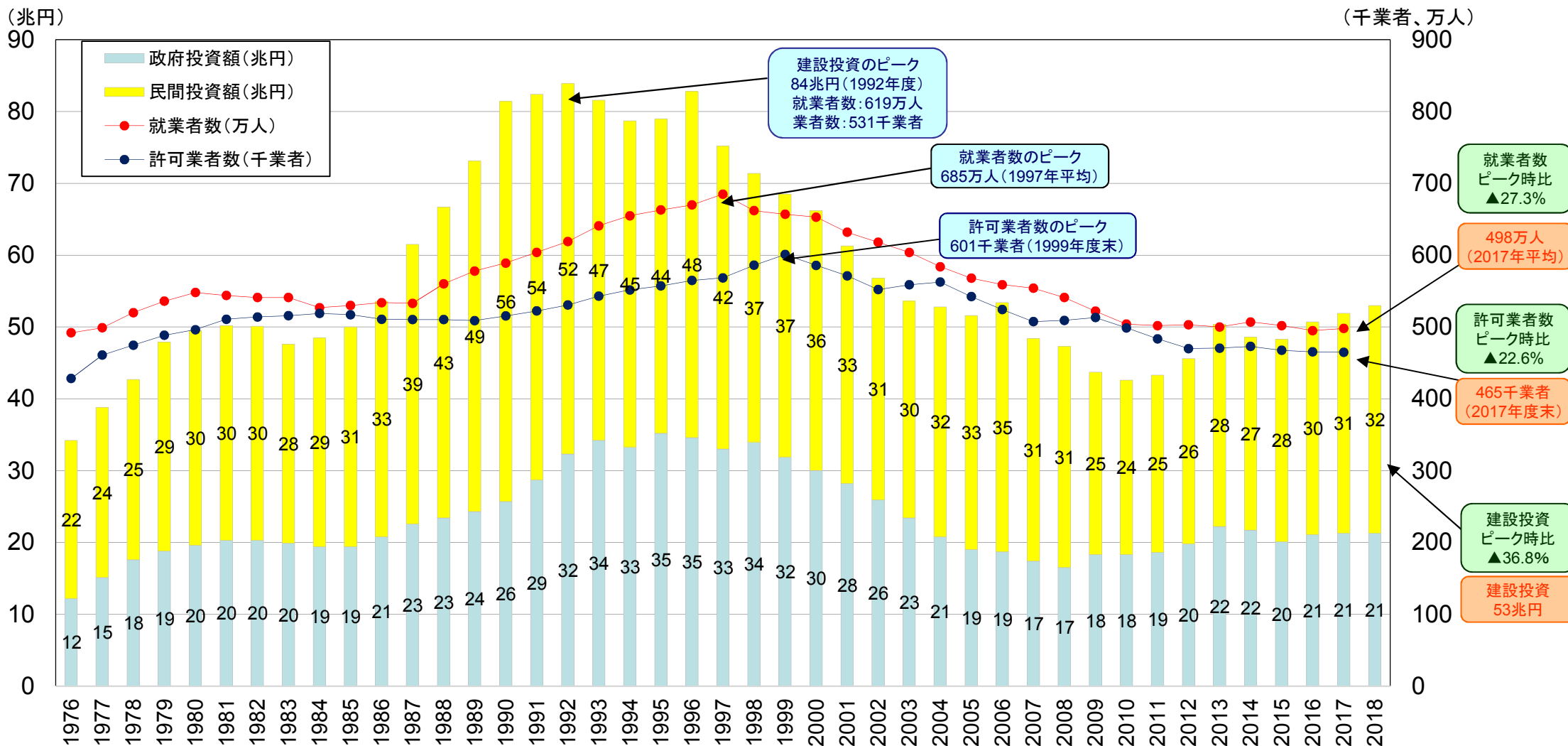
## 2. 最近の社会経済情勢と取組について

1. 社会資本整備重点計画の構成 ……P3
2. 最近の社会経済情勢と取組について ……P4
  - (1) 重点目標1「社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う」 ……P5
  - (2) 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」 ……P22
  - (3) 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」 ……P42
  - (4) 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」 ……P63
  - (5) 計画を効果的かつ効率的に実施するための方策 ……P89

# <最近の社会経済情勢>

# 建設投資、許可業者数及び就業者数の推移

- 建設投資額はピーク時の1992年度：約84兆円から2010年度：約43兆円まで落ち込んだが、その後、増加に転じ、2018年度は約53兆円となる見通し（ピーク時から約37%減）。
- 建設業者数（2017年度末）は約46万業者で、ピーク時（1999年度末）から約23%減。
- 建設業就業者数（2017年平均）は498万人で、ピーク時（1997年平均）から約27%減。



出典：国土交通省「建設投資見通し」、「建設業許可業者数調査」、総務省「労働力調査」

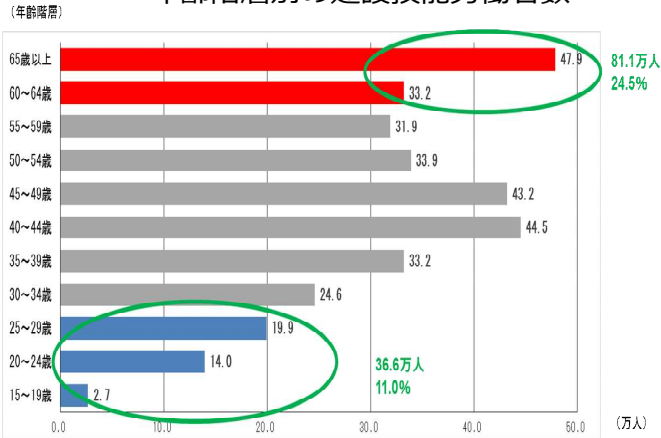
注1 投資額については2015年度まで実績、2016年度・2017年度は見込み、2018年度は見通し

注2 許可業者数は各年度末(翌年3月末)の値

注3 就業者数は年平均。2011年は、被災3県(岩手県・宮城県・福島県)を補完推計した値について2010年国勢調査結果を基準とする推計人口で遡及推計した値

60歳以上の高齢者(81.1万人、24.5%)は、10年後には大量離職が見込まれる。一方、それを補うべき若手入職者の数は不十分。

年齢階層別の建設技能労働者数



出所: 総務省「労働力調査」(H29年平均)を元に国土交通省にて推計

社会保険の加入は一定程度進んでいるが、下位の下請になるほど加入率は低く、さらに踏み込んだ対策が必要。

企業別・3保険別加入割合の推移

	雇用保険	健康保険	厚生年金	3保険
H23.10	94%	86%	86%	84%
H24.10	95%	89%	89%	87%
H25.10	96%	92%	91%	90%
H26.10	96%	94%	94%	93%
H27.10	98%	97%	96%	95%
H28.10	98%	97%	97%	96%
H29.10	98%	98%	97%	97%

出典: 公共事業労務費調査

元請: 98.2%  
1次下請: 97.4%  
2次下請: 94.4%  
3次下請: 90.5%

給与は建設業全体で上昇傾向にあるが、生産労働者(技能者)については、製造業と比べ低い水準。

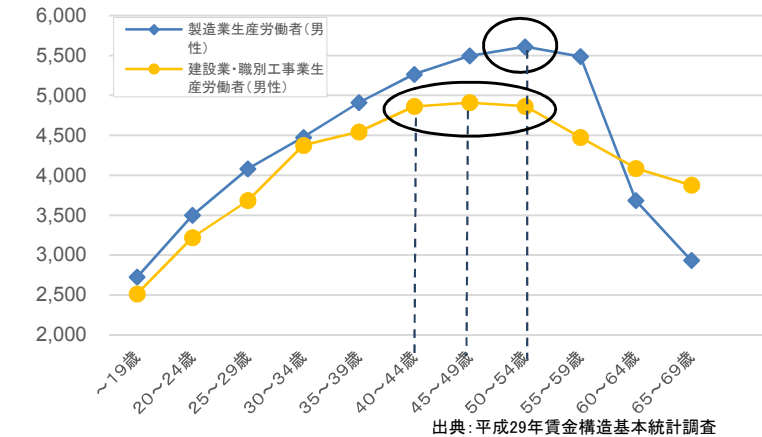
建設業男性全労働者等の年間賃金総支給額

	2012年(千円)	2017年(千円)	上昇率
建設業男性生産労働者	3915.7 千円	4,449.9 千円	13.6%
建設業男性全労働者	4831.7 千円	5,540.2 千円	約5%の差 14.7%
製造業男性生産労働者	4478.6 千円	4,703.3 千円	5.0%
製造業男性全労働者	5391.1 千円	5,527.2 千円	2.5%
全産業男性労働者	5296.8 千円	5,517.4 千円	4.2%

出典: 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(10人以上の常用労働者を雇用する事業所)  
※ 年間賃金総支給額=きまって支給する現金給与額×12+年間賞与その他特別給与額

建設業生産労働者(技能者)の賃金は、45~49歳でピークを迎える。体力のピークが賃金のピークとなっている側面があり、マネジメント力等が十分評価されていない。

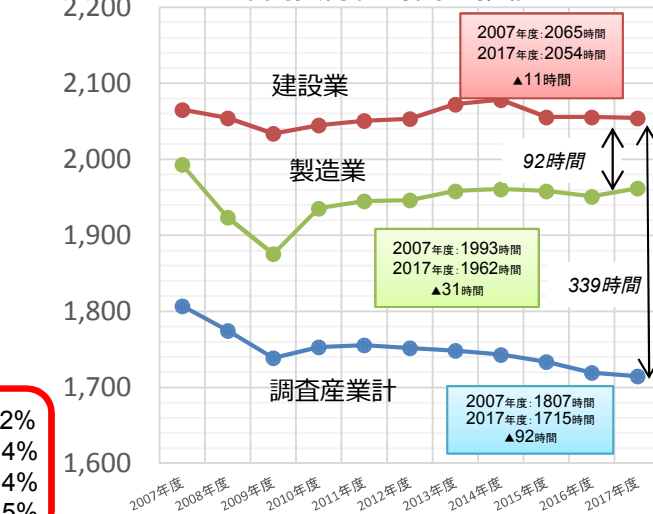
年齢階層別の賃金水準



出典: 平成29年賃金構造基本統計調査

建設業は全産業平均と比較して年間300時間以上長時間労働の状況。

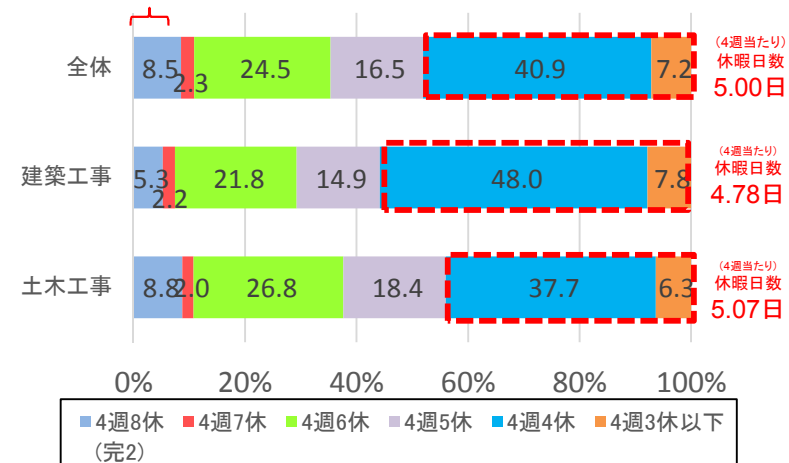
年間実労働時間の推移



出典: 厚生労働省「毎月労働統計調査」年度報より国土交通省作成

他産業では当たり前となっている週休2日もとれていない。

現在4週8休は1割以下 建設業における休日の状況(技術者)



※日建協の組合員の技術者等を対象にアンケート調査。  
※建設工事全体には、建築工事、土木工事の他にリニューアル工事等が含まれる。  
出典: 日建協「2017時短アンケート(速報)」を基に作成



- 所有者不明土地が増加する中で、公共事業をはじめとする円滑な利用に支障が生じている。
- 所有者不明土地の利用に当たり、以下のような課題があった。
  - ① 所有者の探索において、利用のメリットに見合わないような多大な時間・費用・労力を要する
  - ② 所有者不明土地の利用を可能とする現行制度について、手続に時間を要する場合や適用対象が限られる場合がある
 ⇒ 平成30年6月、所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法(平成30年法律第49号)が成立。

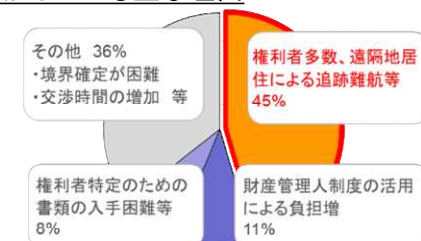
## 1. 所有者不明土地の現状

- 人口減少・高齢化の進展に伴う土地利用ニーズの低下や地方から都市等への人口移動を背景とした土地の所有意識の希薄化等により、所有者不明土地が全国的に増加
- 公共事業の推進等の様々な場面において、所有者の特定等のため多大なコストを要し、円滑な事業実施への支障となっている

### 平成28年度地籍調査における所有者不明土地

- ・ 不動産登記簿上で所有者の所在が確認できない土地の割合(所：約 **20%** 有者不明土地の外縁)
- ・ 探索の結果、最終的に所有者の所在が不明な土地(最狭義の所：**0.41%** 有者不明土地)

### 所有者不明等の問題により事務負担が増加している主な理由



※自由回答を分析したものであり、市町村の数ではない。  
 <国土交通省調査(H29.6~8)>

## 2. 所有者不明土地の利用の円滑化に向けた課題

### ○ 所有者の探索

- 所有者の探索に、多大な時間、費用、労力を要するケースが存在
- ・ 固定資産課税台帳情報など、有益な所有者情報にアクセスできず、探索が非効率になっている
- ・ 土地収用制度などを利用するにあたり、地元精通者や近隣住民等への聞き取り調査など、現在では効果が得られる見込みが少なくなっている調査に労力を費やしている

### ○ 探索の結果、所有者が不明である土地の利用

- 所有者不明土地の利用を可能とする現行制度を活用するにあたり、手続に時間を要する場合や、そもそも制度の適用対象とならず所有者不明土地を利用することができない場合が存在

### 遠隔地へ訪問した例



死亡した登記名義人の法定相続人(25名)で所在不明の者：1名

- 住民票の住所地(静岡県)へ3回訪問調査(訪問日数：6日)
- アパート管理会社、周辺住民に聞き取り → 把握できず

### 広場等としての利用が困難となっている例

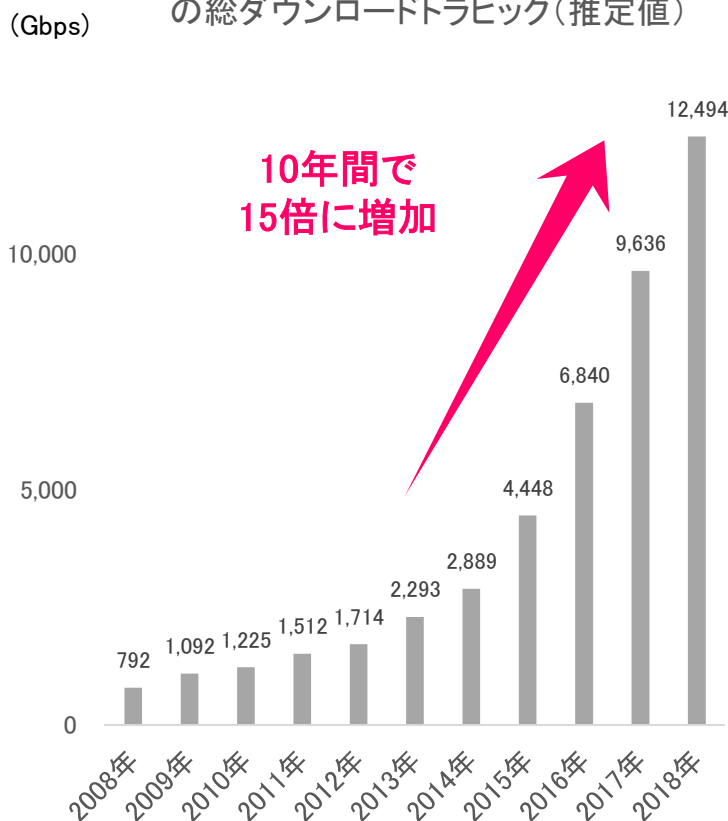
広場(グラウンド)等として利用の意向があるが、所有者不明のため樹木の伐採もできず、利用の方針も立てられていない



- ネットワークの高度化、センサー等の発達により、IoT (Internet of Things) の利用が増加するとともにデータ通信量は急速に増加。
- IoTで全ての人とモノがつながり、様々な知識や情報が共有され、今までにない新たな価値を生み出す「Society 5.0」の実現を目指す。

## 我が国のトラフィックの推移

我が国のブロードバンドサービス契約者の  
総ダウンロードトラフィック(推定値)



出典: 総務省報道発表資料(我が国のインターネットにおけるトラフィックの集計・試算(2018年5月の集計結果))より作成

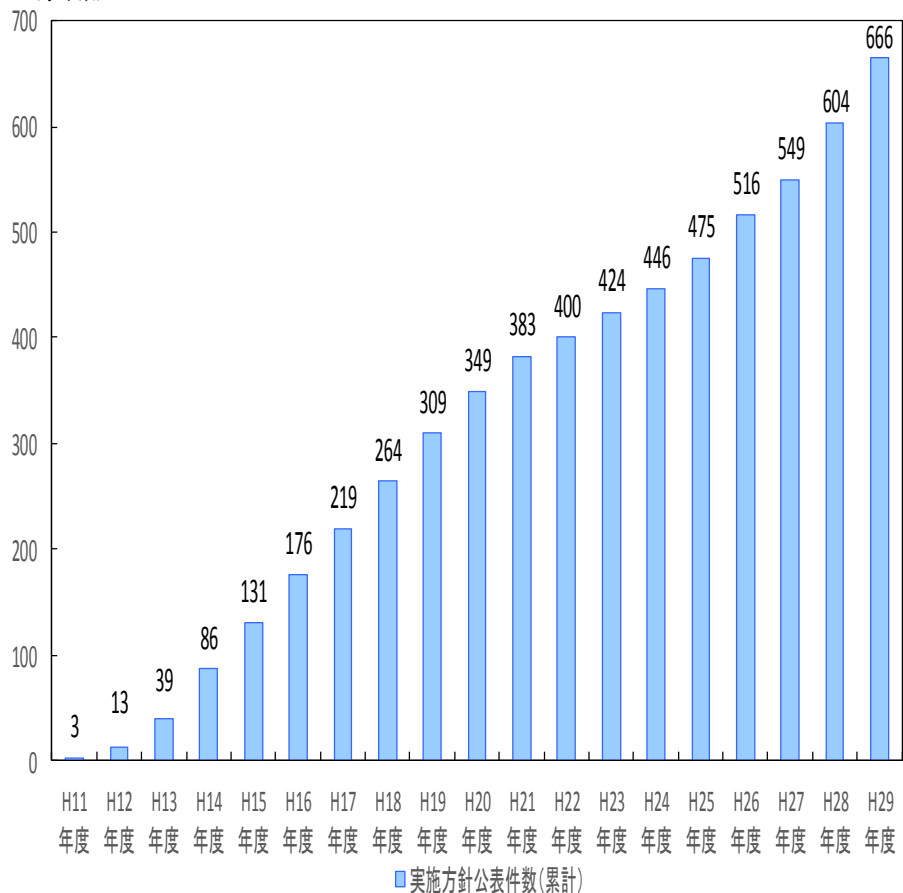
## Society5.0のイメージ



出典: 内閣府HP (<https://www8.cao.go.jp/cstp/society5.0/index.html>) より引用

- 平成29年度の事業数(累計)は666件。
- 分野別では、教育と文化(220件)、まちづくり(149件)、健康と環境(107件)での実施が多い。

(事業数) **事業数の推移(累計)** (平成30年3月31日現在)



(注)事業数は、内閣府調査により実施方針の公表を把握しているPFI法に基づいた事業の数であり、サービス提供期間中に契約解除又は廃止した事業及び実施方針公表以降に事業を断念しサービスの提供に及んでいない事業は含んでいない。

**分野別実施方針公表件数** (平成30年3月31日現在)

分野	事業主体別			合計
	国	地方	その他	
教育と文化 (社会教育施設、文化施設等)	3	179	38	220
生活と福祉(福祉施設等)	0	22	0	22
健康と環境 (医療施設、廃棄物処理施設、斎場等)	0	105	2	107
産業 (観光施設、農業振興施設等)	0	12	0	12
まちづくり (道路、公園、下水道施設、港湾施設等)	18	130	1	149
安心 (警察施設、消防施設、行刑施設等)	8	18	0	26
庁舎と宿舎 (事務庁舎、公務員宿舎等)	43	15	4	62
その他(複合施設等)	7	60	1	68
<b>合計</b>	<b>79</b>	<b>541</b>	<b>46</b>	<b>666</b>

(注)事業数は、内閣府調査により実施方針の公表を把握しているPFI法に基づいた事業の数であり、サービス提供期間中に契約解除又は廃止した事業及び実施方針公表以降に事業を断念しサービスの提供に及んでいない事業は含んでいない。

# SDGs (持続可能な開発目標)

外務省HP「SDGsについて」より抜粋  
 ( <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/about/index.html> )

2015年9月の国連サミットで全会一致で採択。「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、2030年を年限とする17の国際目標 (その下に、169のターゲット、232の指標が決められている)。特徴は、以下の5つ。

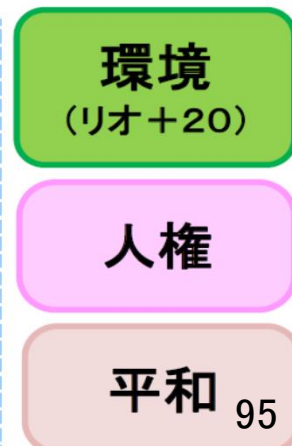


- 普遍性** 先進国を含め、全ての国が行動
- 包摂性** 人間の安全保障の理念を反映し「誰一人取り残さない」
- 参画型** 全てのステークホルダーが役割を
- 統合性** 社会・経済・環境に統合的に取り組む
- 透明性** 定期的にフォローアップ

## 前身: ミレニアム開発目標 (Millennium Development Goals: MDGs)

- 2001年に国連で専門家間の議論を経て策定。2000年に採択された「国連ミレニアム宣言」と、1990年代の主要な国際会議で採択された国際開発目標を統合したもの。
- 発展途上国向けの開発目標として、2015年を期限とする8つの目標を設定。  
 (①貧困・飢餓, ②初等教育, ③女性, ④乳幼児, ⑤妊産婦, ⑥疾病, ⑦環境, ⑧連帯)

- ✓ MDGsは一定の成果を達成。一方で、未達成の課題も残された。
  - 極度の貧困半減(目標①)やHIV・マラリア対策(同⑥)等を達成。
  - × 乳幼児や妊産婦の死亡率削減(同④, ⑤)は未達成。サブサハラアフリカ等で達成に遅れ



# <最近の取組>

## 技能労働者の処遇改善

- **適切な賃金水準の確保**
  - 公共工事設計労務単価の適切な設定（実勢を踏まえ、H30.3に6年連続の上昇となる改訂）
- **社会保険の加入徹底**
  - H29.4から、直轄工事において二次下請以下についても社会保険加入企業に限定
  - 公共約款を改正（H29.7）し、下請企業を社会保険加入企業に限定する規定を創設
  - 法定福利費を内訳明示した見積書や請負代金内訳書の活用推進
- **建設キャリアアップシステムの構築**
  - H31.1限定運用、H31年度より本運用開始予定の建設キャリアアップシステムを活用し、能力や経験に応じた評価・処遇を受けられる環境を整備
- **建設業における休日の拡大**
  - 週休2日の確保等による不稼働日等を踏まえた適正な工期設定の推進（H29.8に「建設工事における適正な工期設定等のためのガイドライン」を策定、H30.7に改訂）

## 改正品確法等の趣旨の徹底

- **歩切りの根絶**
    - 4度にわたり、実態調査等を実施（慣例等のため歩切りを行っていた全ての地方公共団体が廃止を決定）
  - **ダンピング対策の強化**
    - 低入札価格調査制度等の導入・活用を徹底（今後、未導入自治体に対し働きかけを強化）
  - **発注の現場における改正品確法の趣旨の更なる徹底**
    - 品確法に基づく運用指針の的確な運用を促進（施工時期等の平準化等）
- ⇒ 担い手の中長期的な確保・育成のための適正な利潤を確保

## 若者、女性の入職促進の取組強化等

- **若者や女性の活躍の推進**
  - 技術検定の受験機会の拡大（2級学科試験について、H29年度より17歳から受検可能とし、H30年度より全種目で年2回化を実施）
  - 女性の担い手確保に向けて官民挙げた行動計画（H26.8策定）の実践
  - 女性の入職・定着に取り組む企業・団体に対する専門家によるコンサルティング支援や講習会等を通じた課題解決支援
- **将来を見通せる環境の整備**
  - 安定的・持続的な建設事業の見通しの確保
- **教育訓練の充実強化**
  - 建設技能の効果的・継続的な学び直し・訓練等を行う建設リカレント教育の推進
  - 建設産業担い手確保・育成コンソーシアムにおいて、地域連携ネットワークによる教育訓練体系の構築を支援

## 建設生産システムにおける生産性の向上

- **i-Constructionの推進**  
[ICTの全面的な活用（ICT土工）、コンクリート工の規格の標準化等]
- **技術や技能・経験等に応じた人材の配置**  
[現場配置技術者の効率的な活用等]
- **施工時期等の平準化**  
[公共工事における施工時期等の平準化]
- **重層下請構造の改善**  
[行き過ぎた重層化の回避、適正な元下関係の促進等]

## 開催趣旨

- 建設業について、時間外労働規制の適用に向けて、発注者を含めた関係者による協議の下、適正な工期設定や適切な賃金水準の確保、週休2日の推進などによる休日確保等に関する取組を推進するため、建設業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議(以下「連絡会議」という。)を開催する。



← 平成29年6月29日  
第1回連絡会議

## 構成員

(平成30年10月4日現在)

- 議長 長: 野上 浩太郎 内閣官房副長官  
 議長代理: 大塚 高司 国土交通副大臣  
 副議長 長: 古谷 一之 内閣官房副長官補(内政)  
 構成員: 内閣府政策統括官(経済財政運営担当)  
     公正取引委員会事務局経済取引局取引部長  
     総務省自治行政局長  
     財務省主計局次長  
     文部科学省大臣官房文教施設企画部長  
     厚生労働省大臣官房総括審議官  
     厚生労働省労働基準局長  
     農林水産省大臣官房総括審議官  
     経済産業省大臣官房技術総括・保安審議官  
     資源エネルギー庁電力・ガス事業部長  
     国土交通省大臣官房長  
     国土交通省大臣官房技術審議官  
     国土交通省大臣官房官庁営繕部長  
     国土交通省土地・建設産業局長  
     国土交通省鉄道局長  
     防衛省施設監

事務局: 内閣官房(国土交通省・厚生労働省協力)

## 開催経緯等

<平成29年>

### ○6月29日 第1回関係省庁連絡会議

- 今後の取組の方向性(適正な工期設定、平準化、生産性向上等)確認

### ○7月28日 「建設業の働き方改革に関する協議会」

(主要な民間発注団体、建設業団体及び労働組合)を設置

- 建設業団体には、下請も含めた請負契約における適正な工期設定や適切な労務管理の徹底を要請
- 主要な民間発注者には、適正な工期設定等を要請

### ○8月28日 第2回関係省庁連絡会議

- 「適正な工期設定等のためのガイドライン」を策定

<平成30年>

### ○2月20日 第3回関係省庁連絡会議

- 関係省庁における取組状況等について説明

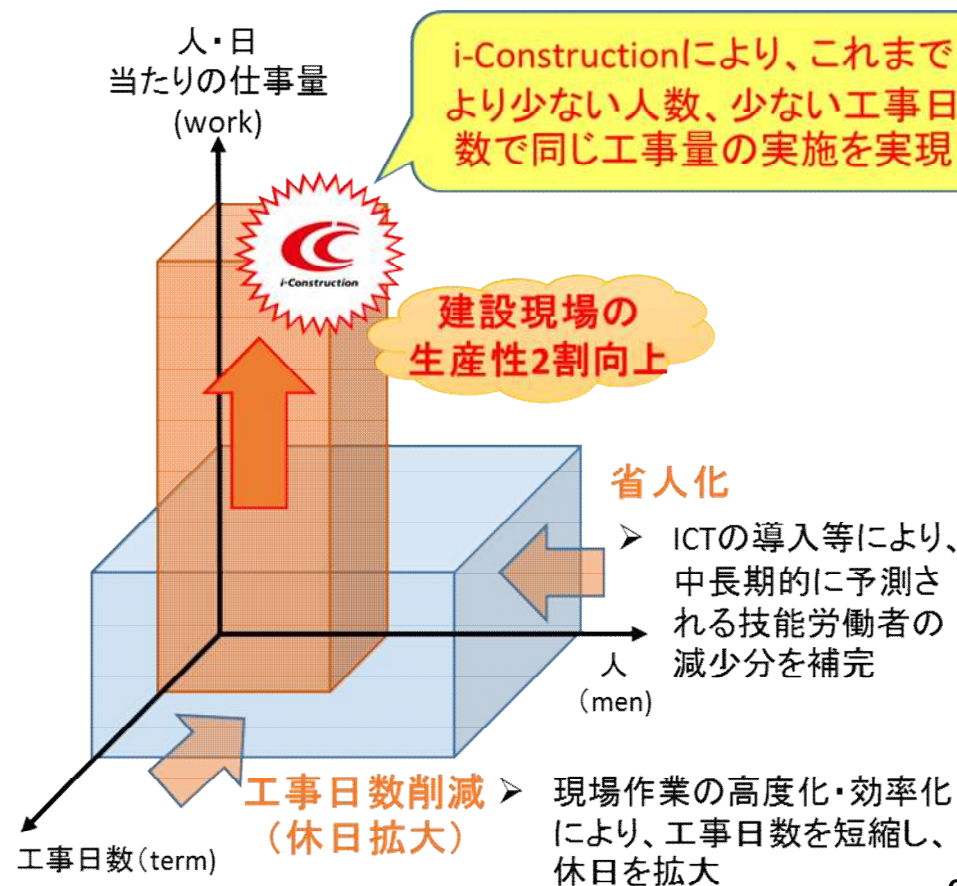
### ○7月2日 第4回関係省庁連絡会議

- 「適正な工期設定等のためのガイドライン」を改訂  
(※)「働き方改革関連法」が成立(6月29日)

- 建設業は社会資本の整備の担い手であると同時に、社会の安全・安心の確保を担う、我が国の国土保全上必要不可欠な「地域の守り手」。
- 人口減少や高齢化が進む中であっても、これらの役割を果たすため、建設業の賃金水準の向上や休日の拡大等による働き方改革とともに、生産性向上が必要不可欠。
- 国土交通省では、調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までの全ての建設生産プロセスでICT等を活用する「i-Construction」を推進し、建設現場の生産性を、2025年度までに2割向上を目指す。



## 【生産性向上イメージ】

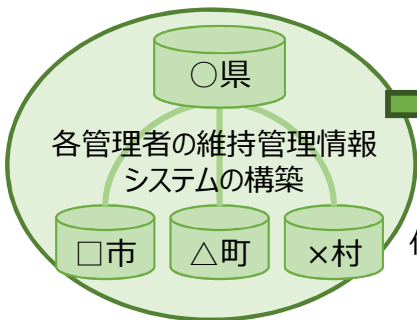
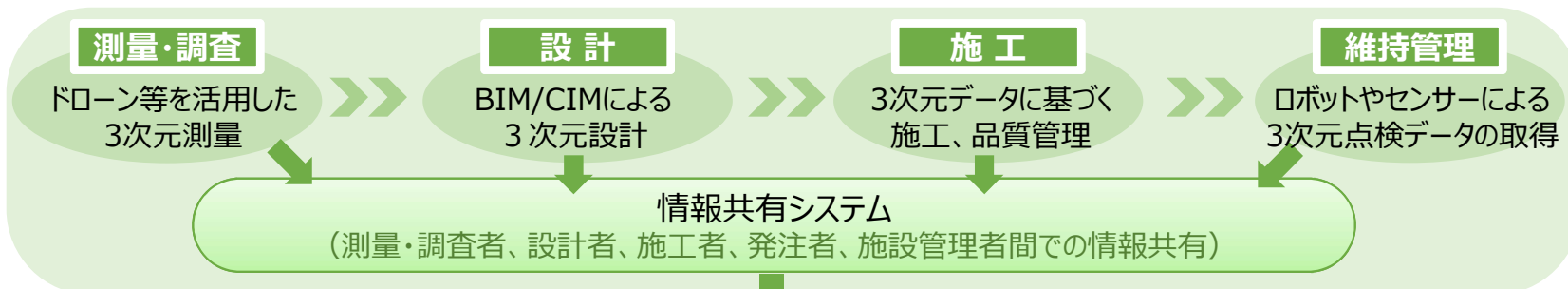




- 測量・調査から設計、施工、維持管理に至る建設生産プロセス全体を3次元データで繋ぎ、得られたデータを位置情報で紐付け、一元的に管理するデータ基盤(インフラ・データプラットフォーム)を構築。
- 気象・防災データや交通・物流データと連携し、AI等を活用することで施工や維持管理を高度化するとともに、民間や自治体のデータとも連携することで、都市や地域の課題解決にも活用可能。

## STEP1 (インフラ関係のデータ連携)

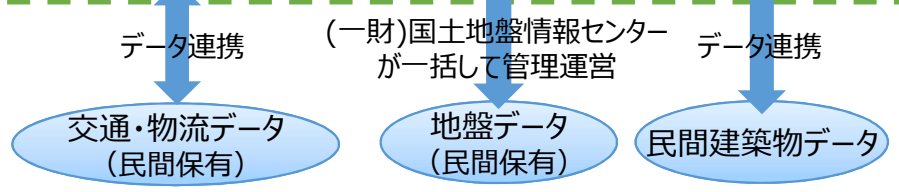
## インフラ・データプラットフォームの構築



## STEP1 (省内のデータ連携)



## STEP2 (民間等とのデータ連携)

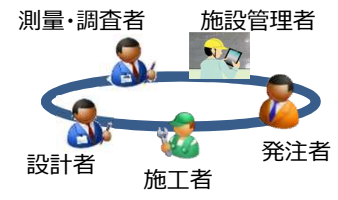


(一財)国土地盤情報センターが一括して管理運営

研究機関や民間企業等と連携したオープンイノベーションによる新技術の開発(例)

### 施工の効率化

例: 3次元データに関係者間で共有することで、手戻りを防止し、**円滑な工事実施を実現**



### 維持管理の効率化

例: 施設の面的連続データを用いた維持管理最適化ソフトの開発



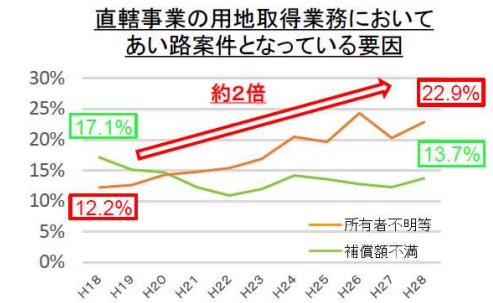
都市・地域の課題解決 (防災・減災、都市マネジメントなど)

## 背景・必要性

- 人口減少・高齢化の進展に伴う土地利用ニーズの低下や地方から都市等への人口移動を背景とした土地の所有意識の希薄化等により、**所有者不明土地(※)**が全国的に増加している。
- (※)不動産登記簿等の公簿情報等により調査してもなお所有者が判明しない、又は判明しても連絡がつかない土地
- 今後、相続機会が増加する中で、**所有者不明土地も増加の一途をたどることが見込まれる。**
- **公共事業の推進等の様々な場面において、所有者の特定等のため多大なコストを要し、円滑な事業実施への大きな支障となっている。**

## 平成28年度地籍調査における所有者不明土地

- ・不動産登記簿上で所有者の所在が確認できない土地の割合(所：約 **20%** 所有者不明土地の外縁)
- ・探索の結果、最終的に所有者の所在が不明な土地(最狭義の所：**0.41%** 所有者不明土地)



## 経済財政運営と改革の基本方針2017(平成29年6月9日閣議決定)(抜粋)

・所有者を特定することが困難な土地に関して、地域の实情に応じた適切な利用や管理が図られるよう、…公的機関の関与により地域ニーズに対応した幅広い公共的目的のための利用を可能とする新たな仕組みの構築、…等について、…必要となる法案の次期通常国会への提出を目指す。

## 法律の概要

### 1. 所有者不明土地を円滑に利用する仕組み 【平成31年6月1日施行】

反対する権利者がおらず、建築物(簡易な構造で小規模なものを除く。)がなく現に利用されていない所有者不明土地について、以下の仕組みを構築。

#### ① 公共事業における収用手続の合理化・円滑化(所有権の取得)

- 国、都道府県知事が事業認定(※)した事業について、収用委員会に代わり都道府県知事が裁定(審理手続を省略、権利取得裁決・明渡裁決を一本化) (※)マニュアル作成等により、認定を円滑化

#### ② 地域福利増進事業の創設(利用権の設定)

- 都道府県知事が公益性等を確認、一定期間の公告
- 市区町村長の意見を聴いた上で、都道府県知事が利用権(上限10年間)を設定(所有者が現れ明渡しを求めた場合は期間終了後に原状回復、異議がない場合は延長可能)

地域福利増進事業のイメージ



### 2. 所有者の探索を合理化する仕組み 【平成30年11月15日施行】

所有者の探索において、原則として登記簿、住民票、戸籍など客観性の高い公的書類を調査することとするなど(※) 合理化を実施。(※)照会の範囲は親族等に限定

#### ① 土地等権利者関連情報の利用及び提供

- 土地の所有者の探索のために必要な公的情報(固定資産課税台帳、地籍調査票等)について、行政機関が利用できる制度を創設

#### ② 長期相続登記等未了土地に係る不動産登記法の特例

- 長期間、相続登記等がされていない土地について、登記官が、長期相続登記等未了土地である旨等を登記簿に記録すること等ができる制度を創設

### 3. 所有者不明土地を適切に管理する仕組み 【平成30年11月15日施行】

#### 財産管理制度に係る民法の特例

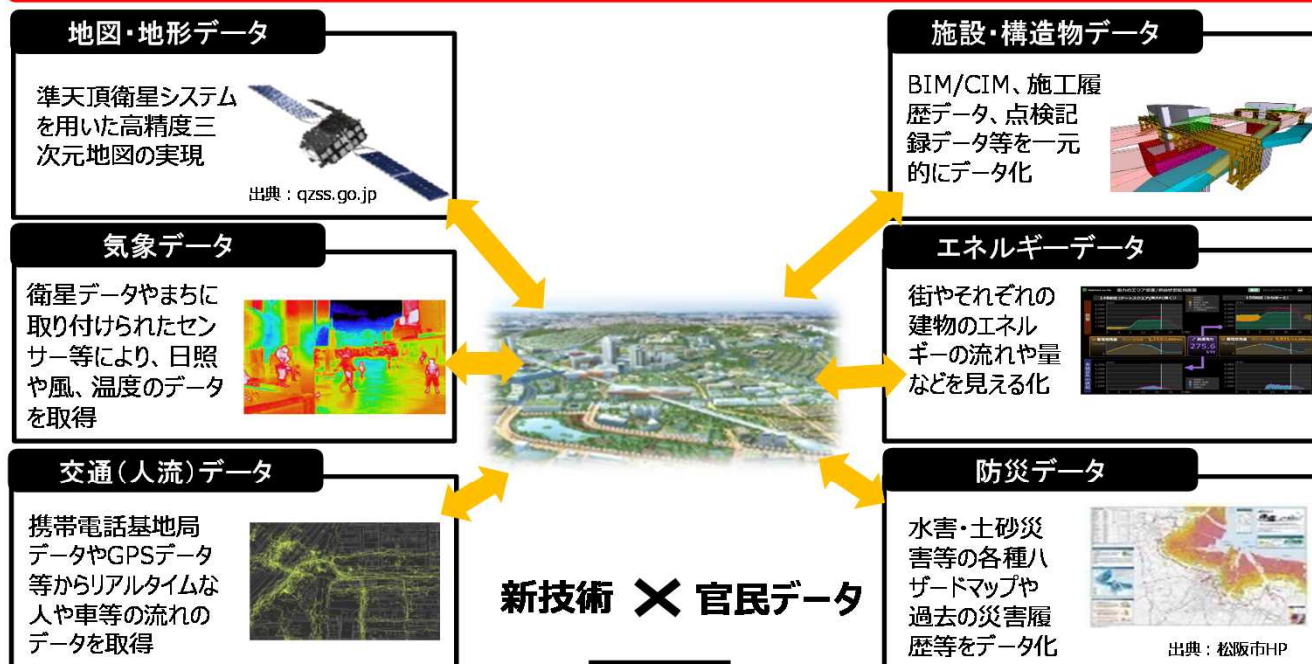
- 所有者不明土地の適切な管理のために特に必要がある場合に、地方公共団体の長等が家庭裁判所に対し財産管理人の選任等を請求可能にする制度を創設(※民法は、利害関係人又は検察官にのみ財産管理人の選任請求を認めている)

【目標・効果】 ○ 所有者不明土地の収用手続に要する期間(収用手続への移行から取得まで)： 約1/3短縮(約31→21ヵ月)

○ 地域福利増進事業における利用権の設定数： 施行後10年間で累計100件

- 「Society5.0」の実現を目指し、AI、IoT等の新技術、官民データをまちづくりに取り込み、都市・地域の抱える課題解決を図ることが求められている。
- スマートシティの推進に向け、関係省庁、団体、企業、自治体等が連携し、個別分野のシステム構築とともに都市・地域全体を分野横断的に最適化するソリューションシステムを実装するモデル事業を実施するとともに、将来的に全国の都市に標準装備として展開することを目指す。

## 都市におけるインフラデータはじめ、官民の様々なデータを収集・見える化



### 移動の足の確保

様々な地域で、個別分野のシステム構築とともに都市・地域全体を分野横断的に最適化

災害時の安全確保

地域の活性化

地球温暖化対策

健康の増進

施設の老朽化対策

## 取組内容と今後の予定

- 2018年6月15日  
未来投資戦略、骨太の方針でスマートシティの取組みを位置づけ
- 2018年8月21日  
『スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】』を公表
- 2018年11月16日  
国土交通技術行政の基本政策懇談会中間とりまとめにおいて、スマートシティにより、コンパクト・プラス・ネットワーク施策を加速する政策の方向性を明記
- 2018年11月19日  
石井大臣と経団連との懇談会にて、スマートシティの実現に向けて連携・協力していくことを合意
- 2018年12月14日  
スマートシティの実現に向けた提案募集の実施
- 今春（予定）  
スマートシティの実現に向けたモデル事業の実施

政府全体の目標達成に向け、空港、下水道、MICE等におけるコンセッション事業の導入を推進するとともに、地域プラットフォームの形成などにより自治体における案件形成を支援。

## 「PPP/PFI 推進アクションプラン（平成30年改定版）」 （平成30年6月15日民間資金等活用事業推進会議決定）

- 10年間（平成25年度～34年度）の事業規模目標：21兆円
- コンセッション事業等の重点分野と集中強化期間中の数値目標（国交省関連）
  - ・空港 6件（平成26～28年度）
  - ・下水道 6件（平成30～31年度）
  - ・道路 1件（平成26～28年度）
  - ・公営住宅 6件（平成28～30年度）
  - ・MICE施設 6件（平成29～31年度）
  - ・クルーズ船向け旅客ターミナル施設 3件（平成29～31年度）

### ■ 進捗状況 （平成30年11月 1日時点）

**空港** 12件（目標達成）

但馬空港、関西国際空港・大阪国際空港、仙台空港、神戸空港、高松空港、静岡空港、福岡空港、南紀白浜空港、鳥取空港、熊本空港、北海道内7空港、広島空港

**下水道** 2件（具体的検討の着手は7件）

浜松市、須崎市、奈良市、三浦市、宇部市、村田町、宮城県

**道路** 1件（目標達成）

愛知県有料道路

**公営住宅** 8件（目標達成）

神戸市（東多聞台）、池田市（石橋）、岡山市（北長瀬みずほ住座）、東京都（北青山三丁目）、愛知県（東浦）、大阪府（吹田佐竹台・高野台）、京都市（八条）、埼玉県（大宮植竹）

**MICE** 2件

横浜みなとみらい国際コンベンションセンター、愛知県国際展示場

## 地域プラットフォームを通じた案件形成

- ・自治体職員のノウハウ習得と案件形成能力の向上を図るため、産官学金で構成される「地域プラットフォーム」を形成し、自治体を支援

### 【具体的取組】

- ・研修：自治体職員が実務スキルを習得する研修を実施
- ・首長意見交換会：首長同士がPPP/PFIを進める上での課題等を意見交換
- ・サウンディング：自治体の個別案件について事業性等を官民で議論

（支援例）京都府笠置町 官民連携による地域資源の一体的運営



一体的運営による施設間の連携強化、利用者の増加が期待される

- ・更に、自治体における案件の具体化を図るため、自治体職員を支援する専門家の派遣を検討

## 人口20万人未満の自治体への導入促進

### 【現状】

- ・人口20万人未満の自治体でPFIの実施経験のある団体は1割弱にとどまる



- ・平成30年度より、人口20万人未満の自治体を対象に、分野連携・広域連携による官民連携事業のモデル事例の形成を支援し、他の自治体への横展開を図る

- 効率的かつ効果的にメンテナンスを含めた社会資本整備を行うとともに、国民に対する低廉かつ良好なサービスの提供を確保するため、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することが必要。
- その中でも民間の経営原理を導入するコンセッション事業を活用することが重要であり、空港、道路、下水道等の分野でその活用を推進しているところ。

## 【仙台空港(2016年7月より運営開始)】

- ・仙台空港の滑走路等に運営権を設定し、民間事業者が30年間(※)にわたり、空港運営事業等を実施

※オプション延長30年以内、不可抗力等による延長:最長65年間

- ・仙台空港から宮城県外の東北地方各所への2次交通の充実、柔軟な着陸料設定や積極的なエアポートセールスによる路線の誘致等、民間の創意工夫を活かした運営を実施

効果

2015年度: 311万人 ⇨ 2017年度: **344万人 (過去最高)**  
 ※うち国際線利用者16万人 ※うち国際線利用者28万人(2015年度比約1.75倍)

## 【浜松市下水道(2018年4月より運営開始)】

- ・下水処理場・ポンプ場に運営権を設定し、民間事業者が20年間にわたり、対象施設の維持管理と機械電気設備の改築更新を実施

効果

**14.4% (20年間で86.6億円) の事業費削減見込**

## 【コンセッション事業対象施設のイメージ図】



出典: 東急前田豊通グループ提案概要

## 【コンセッション事業対象施設(西遠浄化センター)】

