

# 道路交通の安全施策

## 評価の目的・必要性

- 我が国の総合的な交通安全対策は、第9次交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）に基づき、取り組まれている。（目標：平成27年までに24時間死者数3,000人以下、死傷者数70万人以下、実績：平成27年の死者数4,117人、死傷者数670,140人）
- この基本計画に掲げる道路交通の安全の施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす以下の政策を対象として評価を実施し、今後の交通安全施策に反映させる。

## 対象政策

- 1) 道路交通環境の整備
- 2) 事業用自動車の安全対策
- 3) 車両の安全対策

## 政策の目的

政策の推進により、道路交通事故の未然防止・被害の軽減を図り、究極的には、道路交通事故の無い社会を目指すことを目的としている。

## 評価の視点、(主な)手法

## 評価結果

各施策について、以下の指標により、その取組状況や事故件数の削減状況等を評価することにより、施策の必要性と有効性を検証する。

### 道路交通環境の整備

#### <施策の取組状況>

- ① 幹線道路の交通安全施策
  - a 【事故危険箇所】対策完了箇所の割合（H22d→H24d）  
※（H26d（第3次社会資本整備重点計画指定箇所））
  - b 【事故ゼロプラン】対策着手箇所数（H22d→H26d）
- ② 生活道路の交通安全施策
  - c 【あんしん歩行エリア】対策完了地区の割合（H21d→H24d）※（H26d）
- ③ 通学路の交通安全対策
  - d 【通学路の歩道整備】歩道整備率（H22d→H26d）
  - e 【通学路緊急合同点検】対策必要箇所の完了率（H26d）
  - f 【通学路交通安全プログラム】市町村の策定率（H26d）

#### <事故の削減状況>（第2次社会資本整備重点計画における目標の達成状況）

- 1) 事故危険箇所の死傷事故抑止率（H24）
- 2) あんしん歩行エリアの事故削減率（H24）

- a 45% → 84% ※(34%)
  - b 2,592箇所 → 7,374箇所
  - c 1.4% → 36% ※(57%)
  - d 51% → 55%  
(目標：約6割(H28d))
  - e 約9割完了
  - f 約6割策定  
▽
- 1) 約4割抑止  
(目標：約3割(H24))
  - 2) 27.3%削減  
(目標：約2割(H24d))

- 全般的に着実な取り組みがなされ、幹線道路における事故危険箇所の死傷事故抑止率、生活道路におけるあんしん歩行エリアの事故削減率は目標値を達成した。
- あんしん歩行エリアにおいては、対策が完了していないエリアが残っており、住民との合意形成や技術面での課題に引き続き取り組む必要がある。

### 事業用自動車の安全対策

#### <施策の取組状況>

- ④ 安全体質の確立
  - g 【運輸安全マネジメント制度】評価対象事業者数(H22d→H26d)
  - h 【事故情報の活用充実】メルマガ登録者数(H22d→H26d)
- ⑤ コンプライアンスの徹底
  - i 【監査要員のさらなる増員】監査職員数(H22d→H26d)
  - j 【行政処分の厳格化等】監査件数(H22d→H26d)
- ⑥ 飲酒運転の根絶
  - k 【アルコール検知器の義務付け等】飲酒運転取締件数(H22→H26)
- ⑦ IT・新技術の活用
  - l 【映像記録型ドライブレコーダー等の普及】累計補助台数(H26d)

#### <事故の削減状況>（事業用自動車総合安全プラン2009における中間指標の達成状況）

- 1) 事業用自動車による人身事故件数（H22→H25）
- 2) 事業用自動車による交通事故死亡者数（H22→H25）

- g 534者 → 4,429者
  - h 5,906人 → 12,834人
  - i 281人 → 356人
  - j 12,768件 → 16,019件
  - k 173件 → 120件
  - l 52,998台  
▽
- 1) 51.1千件 → 42.4千件  
(中間指標：43千件(H25))
  - 2) 490人 → 434人  
(中間指標：380人(H25))

- 運輸安全マネジメント制度の中小事業者等への拡大や監査件数の増加など、全般的に着実な取り組みがなされ、事業者の安全意識の向上が図られた。
- 事業用自動車による人身事故件数については中間指標を達成したが、死亡者数については中間指標を達成できず、目標の達成に向けた取り組みの継続と強化が必要である。

車両の安全対策

<施策の取組状況>

- ⑧ 安全基準等の拡充・強化
    - m 【PDCAサイクルの実施】乗員保護基準適合車普及率 (H22→H25)
  - ⑨ 先進安全自動車 (ASV) 推進計画
    - n 【ASV技術の開発・普及】衝突被害軽減ブレーキ装着率 (H22→H26)
  - ⑩ 自動車アセスメント
    - o 【より安全な自動車の開発・普及】5☆受賞車種割合 (H23→H26)
- <事故の削減状況> (交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書における目標の達成状況)
- 1) 30日以内交通事故死者数の削減効果 (H26 (H22比))

m 78.9% → 87.7%  
(前面衝突基準(乗用車))  
n 16.2% → 59.5%  
(大型トラック)  
o 21.4% → 71.4%  
(新・安全性能総合評価)  
▽  
1) 735人  
(目標: 1,000人 (H32))

- 乗員保護基準適合車や衝突被害軽減ブレーキ搭載車など、安全な自動車の開発・普及が着実に進んでおり、車両安全対策による交通事故死者数削減効果は平成26年の段階で735人(平成22年比)と算定された。
- これまで交通事故死者数の削減に効果を上げてきた衝突被害軽減に関する基準適合車が相当程度普及していること等に鑑みると、これらの対策に加え、予防安全技術の一層の普及促進を図ることが必要である。

道路交通事故の死傷者数は、近年、減少傾向を続けており、各施策の着実な取り組みにより、一定の成果をあげていると考えられ、引き続き、現行の第4次社会資本整備重点計画(平成27年度～平成32年度)、事業用自動車総合安全プラン2009、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書(平成23年6月)における方向性や目標値などを踏まえ、各施策を推進していくことが必要である。

しかしながら、交通事故死者数は、平成21年以降、その減少傾向が鈍化し、交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の比率が過去最高となるなど、交通事故発生状況も変化しており、このような状況も踏まえ、更なる施策を講じていくことが必要となっている。

また、高速道路等の整備や産官学の協力による自動車技術の進展といった道路交通を取り巻く最近の動向を踏まえると、今後の道路交通安全施策においては、

- (1) 道路の機能分化と生活道路の安全の推進
  - (2) 「情報」「新技術」の活用促進と「連携」の強化
- の視点を重視する必要があると考えられる。

■ 第10次交通安全基本計画(平成28年度～平成32年度)における「道路交通の安全」の目標(参考)

- ① 平成32年までに24時間死者数2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- ② 平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

## 主な課題

### <道路交通環境の整備>

- ① 幹線道路の交通安全施策
  - ・未だ全死傷事故件数の約半数、全死者数の約6割が幹線道路で発生。
- ② 生活道路の交通安全施策
  - ・歩行中・自転車乗用中の死者数が主な欧米諸国の中で最多。
  - ・住民との合意形成や技術面での課題あり。
- ③ 通学路の交通安全対策
  - ・歩道整備率は未だ6割弱。
  - ・中学生の自転車乗用中の死傷者が歩行中の約4倍と多い。

### <事業用自動車の安全対策>

- ① 安全体質の確立
  - ・社会的影響の大きい事故の発生を踏まえ、中小事業者を含む全ての事業者において事業者の安全意識の高揚を図ることが必要。
- ② コンプライアンスの徹底
  - ・不適切な事業者に対して厳正な処分を行うとともに、法令違反の疑いのある悪質事業者の徹底した排除を行うことが必要。
- ③ 飲酒運転の根絶
  - ・未だ飲酒運転が発生。
- ④ IT・新技術の活用
  - ・運行管理に資する機器等の一層の普及促進、健康起因事故の発生を踏まえ、運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進が必要。

### <車両の安全対策>

- ① 安全基準等の拡充・強化
  - ・基準の整備により車両の安全性は確実に向上しているが、事故実態を踏まえ、更なる安全基準等の拡充・強化が必要。
- ② 先進安全自動車（ASV）推進計画
  - ・予防安全技術を始めとした交通事故の削減に大きく貢献するASV技術については、今後とも開発・普及を促進することが必要。
- ③ 自動車アセスメント
  - ・より安全な自動車の更なる開発・普及促進のため、評価項目の拡充や評価手法の見直しなどを継続的に実施することが必要。

## 今後の対応

- > 「成果を上げるマネジメント」、ビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な対策の推進。
- > ハンプ等の標準仕様の策定、ビッグデータの活用による潜在的危険箇所の解消、交通事故の多いエリアの国、自治体、地域住民等の連携による効果的・効率的な対策の実施。
- > 定期的な合同点検の実施や対策の改善など継続的な取組の支援、道路交通実態に応じた警察、教育委員会、道路管理者等の連携によるハード・ソフト両面からの対策の推進。

- > 運輸安全マネジメント制度の一層の浸透と的確な評価の実施、運行管理者への指導講習等の質の向上。
  - > 悪質違反を犯した事業者等への監査の徹底及び厳正な処分の実施、「事業用自動車総合安全情報システム」の構築による効果的・効率的な指導・監督の実施。
  - > 点呼時のアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底する等の指導の実施。
  - > 先進的取組を促進するための機器導入補助、ビッグデータを活用した次世代型運行管理・支援システムの検討・実現。
- ※ なお、軽井沢スキーバス事故を受け、監査要員体制等の構造的な問題を踏まえつつ、徹底的な再発防止策を検討し、可能なものから実施。

- > PDCAサイクルを通じた安全基準の拡充・強化、より詳細な事故実態の把握・分析に向けた医工連携による新たな交通事故データベースの構築やマイクロデータの充実の検討。
- > 産官学の協力の下での技術指針の策定や効果評価等による新たなASV技術の開発・実用化促進、実用化されたASV技術の補助制度の拡充等。
- > 新技術を搭載した予防安全装置に係る評価試験項目の拡充、チャイルドシートの安全性評価手法の見直しなどの検討。

# 住生活基本計画（全国計画）

## 政策の結果等

### 評価の目的・手法

- 住宅政策の「量」から「質」への転換を図るため制定された「住生活基本法」に基づき、「住生活基本計画（全国計画）」（平成18年9月閣議決定）を策定。
- 計画については、おおむね5年後に見直し、所要の変更を行うこととしており、新たな住生活基本計画の策定に向け、現行計画における目標の達成状況等について評価を行う（現行計画は平成23年3月閣議決定）。
- 成果指標の達成状況の分析・評価を通じて、4つの目標の達成状況の評価を行う。

## 評価結果

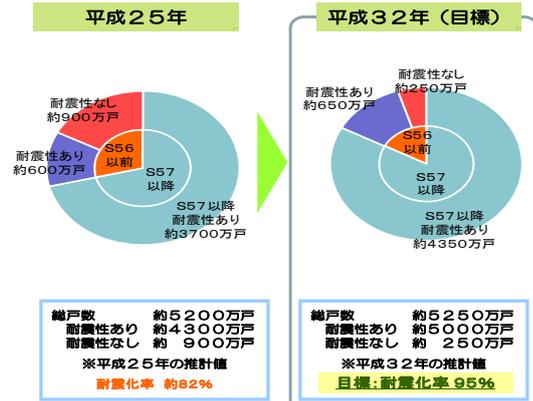
### 目標1 安全・安心で豊かな住生活を支える生活環境の構築

#### 【主な成果指標の達成状況等】

- **ストックの新耐震基準適合率**  
目標：79%（平20）→95%（平32） 現状：82%（平25）
- **高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合**  
目標：0.9%（平17）→3～5%（平32） 現状：1.9%（平25）

**目標の達成に向け進捗が遅れている。**  
耐震性不十分な住宅ストック及び地震時等に著しく危険な密集市街地の存在等の課題があり、引き続き、住宅の耐震化、建替え等の取組を推進する必要がある。

#### 【住宅の耐震化の進捗状況】



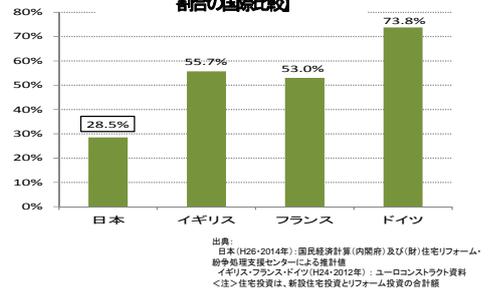
### 目標2 住宅の適正な管理及び再生

#### 【主な成果指標の達成状況等】

- **リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合**  
目標：3.5%（平16～20平均）→6%（平32） 現状：3.8%（平25）

**目標の達成に向け進捗が遅れている。**  
リフォーム実施戸数の割合や長期修繕計画に基づく修繕積立金を設定している分譲マンション管理組合の割合が依然低水準等の課題があり、住宅の適正な管理と維持保全に向け、施策の更なる充実を図る必要がある。

#### 【住宅投資におけるリフォーム投資の割合の国際比較】



### 目標3 多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備

#### 【主な成果指標の達成状況等】

- **住宅性能表示の実施率（新築）**  
目標：19%（平21）→50%（平32） 現状：23.5%（平25）
- **既存住宅の流通シェア**  
目標：14%（平20）→25%（平32） 現状：14.7%（平25）

**目標の達成に向け進捗が遅れている。**  
既存住宅流通・リフォーム市場は、特に戸建て既存住宅の流通シェアが伸び悩んでおり、市場の環境整備等の取組を一層推進する必要がある。

#### 【既存住宅流通シェアの国際比較】



## 目標4 住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保

### 【主な成果指標の達成状況等】

#### ●高齢者のいる住宅のバリアフリー化率

目標：一定37%(平20)→75%(平32) 現状：41.2%(平25)  
 高度9.5%(平20)→25%(平32) 現状：10.7%(平25)



### 【住宅のバリアフリー化の状況】

(3点セット等の実施率(ストックに対する割合))

		全体	神奈	信奈	高齢居住
住戸内 専用部分	A手すり(2ヶ所以上)	23.6%	32.8%	9.3%	33.5%
		【19.9%】	【27.9%】	【8.0%】	【29.3%】
	B段差のない屋内	31.4%	37.0%	13.3%	20.7%
		【20.0%】	【25.1%】	【12.9%】	【19.1%】
	C廊下幅が車椅子 通行可	16.2%	21.4%	8.5%	20.4%
		【16.1%】	【21.4%】	【8.4%】	【20.3%】
	ABCいずれかに対応	37.0%	48.6%	19.8%	45.1%
		【33.8%】	【44.3%】	【18.6%】	【42.0%】
	A又はBに対応 (一定対応)	34.0%	44.9%	17.6%	41.2%
		【33.0%】	【39.6%】	【16.2%】	【36.9%】
	ABC全て対応 (3点セット)	8.7%	11.7%	4.2%	10.7%
		【7.8%】	【10.6%】	【3.9%】	【9.5%】
共用部分	D道路から玄関 まで車椅子通 行可	12.4%	15.0%	8.7%	14.0%
		【12.4%】	【15.5%】	【8.2%】	【15.6%】
	全体	12.4%	15.0%	8.7%	14.0%
	共同住宅	13.2%	41.2%	9.5%	25.8%
		【13.7%】	【41.2%】	【8.9%】	【24.1%】

注【】の値は平成20年度、「1点セット」は、「廊下幅」データが実数と推定があることを勘案した推定値を用いて算出。「高齢居住」欄は、65歳以上の者が居住する住宅における比率。 出典：総務省「平成25年度住宅・土地統計調査(速報)」(一部特別集計)

**目標の達成に向け進捗が遅れている。**  
 目標を達成するため、空き家の活用促進や、民間賃貸住宅を活用した新たな仕組みの構築等により、住宅セーフティネット機能を強化する必要がある。



- ・ 4つの各目標の達成度合いは、いずれも進展が大きいとは言えない。各目標の進展が思うように進まなかった理由としては、各成果指標ごとに記載した分析のほか、住宅関連施策は住宅関連事業者等に行ってもらうものが多く、国が直接事業を行うわけではないので、事業量等をコントロールしにくいといった理由が挙げられる。
- ・ 目標の達成に向けて進展が大きくない現状を踏まえ、新たな住生活基本計画では、成果指標の見直しを進めるとともに、目標に関連する基本的な施策を現行計画以上に具体的に記載し、課題解決に向けた新たな仕組みの構築も含め、各施策をより一層推進していく。

◆現行計画の評価結果及び社会経済情勢の変化等を踏まえ、新たな住生活基本計画(全国計画)を策定(計画期間:H28~37)

現状と今後10年の課題

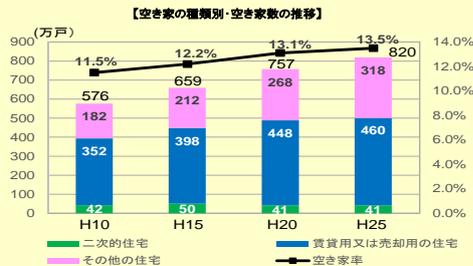
(1) 少子高齢化・人口減少の急速な進展。大都市圏における後期

高齢者の急増 【高齢化問題】

- ・後期高齢者：平成22年 約1,419万人→平成37年 約2,179万人(首都圏：約318万人→約572万人)
- ・高齢化に伴い被生活保護世帯が増加 平成4年 約59万世帯→平成27年 約162万世帯

(2) 世帯数の減少により空き家がさらに増加【空き家問題】

- ・平成31年の5,307万世帯を頂点に世帯数は減少局面を迎え、平成37年5,244万世帯の見込み
- ・平成25年の空き家戸数：約820万戸(賃貸・売却用等以外：約320万戸)



(3) 地域のコミュニティが希薄化しているなど居住環境の質が低下

- ・一般路線バスの廃線：平成21年～平成26年に約8,053km
- ・鉄軌道の廃線：平成12年度から平成26年度までに37路線、約754km

(4) 高齢者問題、空き家問題等は、長期的には出生率の向上による人口ピラミッドの改善がない限り、さらに厳しい状況に陥ることが確実【少子化問題】

・希望出生率1.8に対して1.4の現状

(5) リフォーム・既存住宅流通等の住宅ストック活用型市場への転換の遅れ

- ・住宅リフォーム市場規模：平成20年 約6.06兆円→平成25年 約7.49兆円
- ・既存住宅取引数：平成20年 約16.7万戸→平成25年 約16.9万戸

(6) マンションの老朽化・空き家の増加により、防災・治安

・衛生面等での課題が顕在化するおそれ【マンション問題】

- ・旧耐震基準時代に建設されたマンションストック：約106万戸

今後の対応方針

新たな住生活基本計画へ反映

3つの視点から、8つの目標を設定

① 居住者からの視点

目標1 結婚・出産を希望する若年世帯・子育て世帯が安心して暮らせる住生活の実現

(基本的な施策例)  
必要とする質や広さの住宅に、収入等の世帯の状況に応じて居住できるよう支援 等

目標2 高齢者が自立して暮らすことのできる住生活の実現

(基本的な施策例)  
バリアフリー化やヒートショック対策に加え、身体・認知機能等の状況を考慮した部屋の配置・設備等高齢者向けの住まいや多様な住宅関連サービスのあり方を示した「新たな高齢者向け住宅のガイドライン」を策定 等

目標3 住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保

(基本的な施策例)  
空き家活用の促進とともに、民間賃貸住宅を活用した新たな仕組みの構築も含めた住宅セーフティネット機能を強化 等

② 住宅ストックからの視点

目標4 住宅すぐろくを超える新たな住宅循環システムの構築

(基本的な施策例)  
資産としての価値を形成するための施策の総合的な実施 等

目標5 建替えやリフォームによる安全で質の高い住宅ストックへの更新

(基本的な施策例)  
耐震性を満たさない住宅の建替え等による更新 等

目標6 急増する空き家の活用・除却の推進

(基本的な施策例)  
空き家増加が抑制される新たな住宅循環システムの構築 等

③ 産業・地域からの視点

目標7 強い経済の実現に貢献する住生活産業の成長

(基本的な施策例)  
地域経済を支える地域材を用いた良質な木造住宅の供給促進やそれを担う設計者や技能者の育成等の生産体制整備 等

目標8 住宅地の魅力の維持・向上

(基本的な施策例)  
スマートウェルネスシティやコンパクトシティなどのまちづくりと連携しつつ、福祉拠点の形成や街なか居住を進め、交通・買物・医療・教育等の居住者の利便性向上 等

# 国際コンテナ戦略港湾政策

## 政策の効果等

### 評価の目的・必要性

近年、コンテナ船舶の大型化、船社間のアライアンスの進展により、我が国港湾を取り巻く状況は厳しさを増している。このような中、我が国産業の国際競争力を強化し、国民の雇用と所得を維持・創出するため、基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することを目的とした国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいる。本政策レビューは、これまで実施してきた施策の進捗や効果について評価し、今後の施策に反映させることを目的とする。

### 対象政策・政策目的

国際コンテナ戦略港湾政策(具体的には「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策)について評価する。本政策は、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化し、ひいては我が国の雇用と所得の維持・創出を図るものである。具体的には、平成31年までに国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。

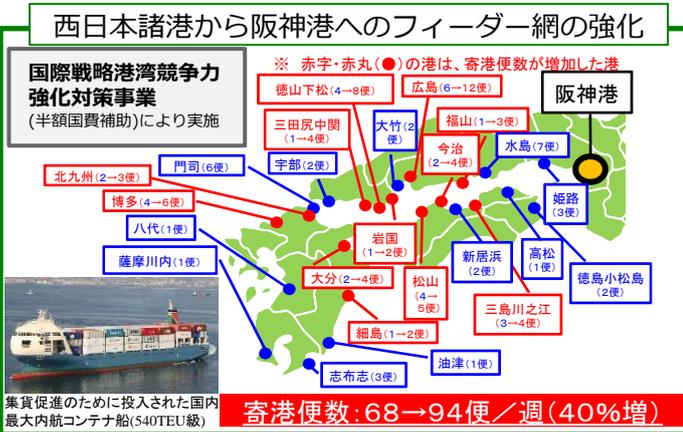
### 評価の視点・評価の手法

国際コンテナ戦略港湾政策として実施している「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策の進捗や施策の効果について、統計データ、ヒアリング情報、関連記事等を活用して、実施状況の確認と効果の検討を評価する。

## 評価結果

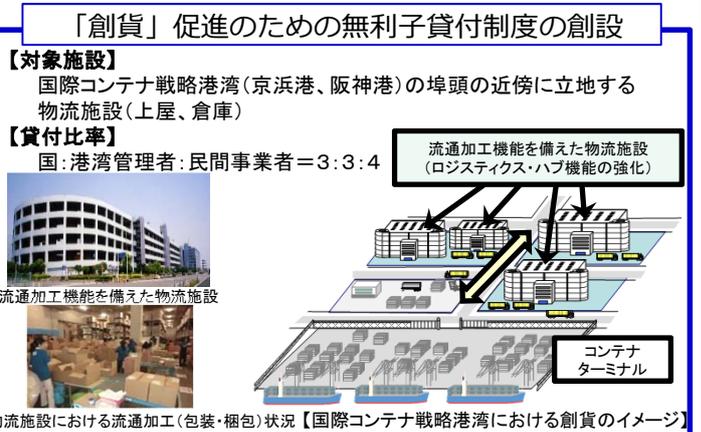
### (1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- ・西日本諸港から阪神港へ至る国際フィーダー航路の寄港便数が、集貨事業の実施により約4割増加
- ・阪神港へ約13万TEU集貨(平成26年度実績)
- ・全国の地方整備局等による個別荷主訪問の実施 等



### (2) 国際コンテナ戦略港湾背後への「創貨」

- ・流通加工機能を備えた荷さばき施設または保管施設を整備する民間事業者に対する無利子貸付制度を創設
- ・神戸港背後において、国の補助制度を活用した高度な機能を有する物流施設が整備中(約400TEUの創貨効果)



平成25年度までは「フィーダー機能強化事業」を実施し、釜山港トランシップのうち約9.5万TEUを国内港湾利用へ転換するとともに(H26年度実績)、平成26年度以降は「国際戦略港湾競争力強化対策事業」が実施されており、阪神港(神戸港)のコンテナ貨物取扱個数が増加するなど一定の効果があったものと考えられる。

他方、京浜港においては港湾運営会社の設立及び指定が遅れていたところだが、指定後速やかに本事業を開始し、両港において広域からの集貨を実施する。

国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援のために「港湾機能高度化施設整備事業」が活用されており、成果は今後注視していくものの、これにより年間約400TEUの創貨効果が見込まれる(平成28年度以降)。

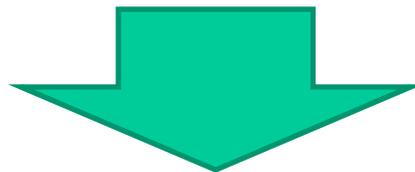
### (3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- ・大水深コンテナターミナルの機能強化を進め、平成28年度までに12バースを整備予定(平成25年時点で3バース)
- ・港湾運営会社への国出資により、国・港湾管理者・民間の協働体制を構築
- ・港湾運営会社によるコスト削減努力により、阪神港のコンテナターミナル料金が平成14年と比較して50%減額(平成26年10月時点)
- ・阪神港における渋滞対策事業により、コンテナターミナル前の渋滞長さを最大延べ10.1km削減 等

大水深コンテナターミナルの整備を進めており、特に、平成27年4月には横浜港南本牧ふ頭で大水深コンテナターミナルが供用開始し、世界最大級のコンテナ船の対応が可能となったほか、港湾運営会社によるコスト削減により阪神港ではターミナル料金が50%低減を実現し、また、渋滞対策事業の実施によりコンテナターミナル前の渋滞長さを最大延べ10.1km削減するなど、一定の効果があつたものと考えられる。

#### 横浜港南本牧ふ頭 大水深コンテナターミナルの整備

世界最大級のコンテナ船(18,000TEU級)にも対応できる国内唯一の大水深・高規格コンテナターミナル(水深18m)を整備し、平成27年4月1日に暫定供用開始



これらの「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策を総合的に実施しているなか、国際コンテナ戦略港湾政策の目標である国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大については、各アライアンスが欧州航路を続々と休止・減便するなかで、日本を寄港地に含む欧州基幹航路は便数を維持できている状況である。

また、横浜港においては、平成27年10月以降、マースク・ラインとMSCのアライアンスによる「2M」による北米航路(TP2)の東航の際の追加寄港の開始や、マースク・ラインによる南米西岸航路(AC3)への追加寄港の開始が決定されるなど、基幹航路の維持・拡大に繋がる動きが出始めているところである。

以上のことから、国際コンテナ戦略港湾政策の「集貨」「創貨」「競争力強化」の施策については、基幹航路の維持・拡大に繋がる動きが出始めていることから、一定の効果があつたものと考えられる。

しかしながら、依然として海運・港湾を取り巻く状況は激しさを増しており、コンテナ船の大型化は20,000TEU級の超大型船の投入が見込まれるなど更なる進展が続いており、また、船社間アライアンスの再編による寄港地の絞り込みも激しさを増しており、我が国港湾と競合するアジア諸港も日々競争力を増している。

こうした状況においては、現在実行している各施策を実行するだけでなく、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速を、今後もスピード感をもって実行していく必要がある。その為にも、更なる荷役システムの高度化をはじめ、コンテナターミナルの更なる効率化や高度化に向けた取組を強化するなど、各施策を一層高度化していく必要がある。

。

## 主な課題

### ●国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- ・京浜港における国際戦略港湾競争力強化対策事業(※)の実施

※経営統合した港湾運営会社を実施する集貨事業の経費の一部を補助する事業

### ●国際コンテナ戦略港湾背後への「創貨」

- ・流通加工機能を有する物流施設を整備する民間事業者への無利子貸付制度の更なる活用

- ・物流施設の再編・高度化への補助制度の更なる活用

### ●国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

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

- ・平成27年度内の京浜港の港湾運営会社の指定及び国出資

- ・引き続き進展するコンテナ船の大型化への対応や将来の労働者人口の減少に対応するため、コンテナターミナルの更なるコスト削減、高度化、利便性向上のための取組の推進

## 今後の対応方針

### ●国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- ・平成27年度内の京浜港の港湾運営会社の指定後、速やかに国際戦略港湾競争力強化対策事業を実施し、平成28年度以降は、阪神港及び京浜港の両港において広域からの集貨を実施

### ●国際コンテナ戦略港湾背後への「創貨」

- ・引き続き、無利子貸付制度の活用や、支援措置の充実強化について検討を行い、コンテナ貨物の需要創出を図る

- ・物流施設の再編・高度化への補助制度の活用による創貨効果の発現

### ●国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- ・引き続き、大水深コンテナターミナルの整備を進め、平成28年度までに12バースとし、コンテナ船大型化等への対応を図る

- ・平成27年度内に京浜港の港湾運営会社を指定し、同社への国出資を実現し、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築を図る

- ・荷役システム高度化実証事業及び情報技術を活用した国際海上コンテナ物流の高度化実証事業等により、コンテナターミナルの更なる高度化、コスト削減、利便性向上に向けた取組を推進

# 国際協力・連携等の推進

## 政策の効果等

### 第1章 はじめに

1. 評価の必要性・目的	2. 対象政策	3. 評価の視点	4. 評価の手法
これまで講じてきた国際協力連携等を推進するための施策について評価を実施し、今後の政策に反映させていく	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研修員受入、専門家派遣、各種調査等の協力・支援等</li> <li>・トップセールス等</li> <li>・経済連携交渉や国際会議等での対外情報発信等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際協力</li> <li>・インフラ海外展開</li> <li>・国際連携・情報発信</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実績整理</li> <li>・企業等へのアンケート調査等</li> </ul>

### 第2章 国土交通省の国際業務

1. 国土交通省の国際業務
2. 国土交通省の国際統括官について(国際統括官の設置経緯・体制・予算)

### 第3章 国際協力

1. 国際協力の概要 (ODAの変遷、予算)	評価
<p>2. 国土交通省と国際協力について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ JICA専門家の派遣 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省の推薦により派遣されている長期専門家は48名(2016年2月現在)</li> <li>※毎年合計100~160人程度の専門家を派遣</li> <li>・派遣先国数は17カ国であり、アジアへの派遣が全体の85%を占める</li> </ul> </li> <li>➢ JICA研修の受入れ <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省のJICA研修員の年間受入人数は、約1200人(2014年度実績)で増加傾向</li> <li>※2009年度実績:約700人</li> <li>・研修内容策定にも関与し、効果的に研修実施</li> </ul> </li> <li>➢ 国際緊急援助隊 <ul style="list-style-type: none"> <li>・近年はネパール、フィリピン、タイへの国際緊急援助隊に人材・物資を提供</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ JICA専門家の派遣 <ul style="list-style-type: none"> <li>・相手国のニーズに沿ったものと評価できる</li> <li>・派遣されている専門家は相手国から高評価を得ている</li> </ul> </li> <li>➢ JICA研修の受入れ <ul style="list-style-type: none"> <li>相手国のニーズに沿ったものと評価できる</li> <li>・特に、国土交通省の受入人数は増加傾向にあり、国土交通省による研修のニーズは高い</li> </ul> </li> <li>➢ 国際緊急援助隊 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省のノウハウが発揮でき、人的被害の軽減や被災地の復旧・復興に資するものと評価できる</li> </ul> </li> </ul>

### 第4章 インフラシステム海外展開

1. 政府全体のインフラシステム海外展開の概要 (世界の動向、政府の方向性)	5. ビジネスリスク軽減 <ul style="list-style-type: none"> <li>・(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)を設立し、3案件(鉄道2件、港湾1件)への支援を決定</li> <li>・トラブル相談の窓口として「海外建設ホットライン」を設置し、案件に応じて相手国への働きかけ等を実施</li> <li>・建設産業の海外展開のための情報発信、中堅・中小企業の海外進出支援を実施</li> </ul>
2. 国土交通省におけるインフラシステム海外展開の概要	
3. 我が国のインフラシステムの強み (質の高いインフラの経緯・概要・事例)	6. ソフトインフラの展開と人材育成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車や耐震建築等の基準の国際標準化を主導</li> <li>・専門家派遣、セミナー開催等を通じ相手国の制度整備、人材育成を支援</li> </ul>
4. 「川上」からの参画・情報発信 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省によるトップセールス件数は年々増加(43件(2013年)→92件(2015年))</li> <li>・官民協議会開催、「質の高いインフラ」の理解促進を推進</li> </ul>	



## 評価

- ・国際統括官の設置後、国土交通省の総力を挙げて、分野横断的な案件に戦略的に取り組む体制が構築された
- ・国土交通省のインフラシステム海外展開施策は日本企業から高い評価を得ており、5年前と比較しても高評価を得ている。
- ・近年、海外のインフラ市場の獲得に向けた競合国の競争が一層熾烈化する中、戦略性を持って取り組むべきプロジェクトの重点化や施策の更なる充実が必要

## 第5章 国際連携と情報発信

### 1. 経済連携協定等の状況

(WTO、TPP、経済連携における取組)

- ・WTO、TPP、日EU・EPA等について、自動車、政府調達、サービス等の国土交通分野の交渉に参加し、貿易ルールの整備に貢献
- ・国内秩序への影響を考慮して対応しつつ、相手国における自由化を追求し、我が国企業の海外展開を促進

### 2. 国土交通省と国際機関・会議

(主な国際機関・会議、国際機関への貢献、国際機関・会議の戦略的活用)

- ・国際機関への職員派遣や拠出金等の負担を通じ、国際機関における重要課題の遂行に貢献
- ・国際会議等を戦略的に活用し、我が国の立場の発信等に取組み

## 評価

### ➤ 経済連携に向けた取組

- ・国際統括官設置以来、経済連携交渉において、戦略的・継続的に取り組んでいける組織体制を確立
- ・経済連携交渉に関して、国土交通分野における我が国のプレゼンスが高まってきた

### ➤ 国際機関・会議の戦略的活用

- ・国際機関・会議で我が国の立場を発信しており、世界のスタンダードの確立に向けて、取組が実を結びつつある
- ・国際機関への職員派遣は国土交通分野における我が国のプレゼンス向上に貢献

### 【総括】

- ・国際協力：  
国土交通分野の専門家派遣、研修員受入、国際緊急援助隊は相手国のニーズに沿ったものであり、相手国の評価も高い。
- ・インフラシステム海外展開：  
日本企業から高い評価を得ている。近年、競合国の競争が一層熾烈化する中、戦略性を持って取り組むべきプロジェクトの重点化や施策の更なる充実が必要。
- ・国際連携と情報発信：  
経済連携交渉、国際機関・会議での発信等を通じて、我が国のプレゼンス向上に貢献。



## 第6章 今後の方向性

主な課題	今後の対応方針
<b>国際協力</b>	
<p>● 専門家派遣、研修員受入れ等の国際協力においても、我が国のインフラシステム海外展開の取組と一層連携した形での実施が求められる。</p>	<p>● 専門家派遣による相手国の社会基盤整備分野のマスタープラン策定等の支援や、政府職員への研修による関連分野の能力向上支援を通じて、相手国の発展とともに、一層の我が国インフラシステム海外展開の機会拡大を図る。</p> <p>● インフラシステム海外展開の有望国を意識した研修員受入れ等にも取り組む。</p>
<b>インフラシステム海外展開</b>	
<p>● 海外インフラ市場の獲得に向けた競合国との競争が熾烈化してきており、我が国政府として更なる戦略的取組が求められている。</p>	<p>● 「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、これに基づき、より効果的なトップセールスをはじめ、戦略的にインフラシステム海外展開を進める。</p>
<b>国際連携と情報発信</b>	
<p>● 経済連携交渉や国際会議等を通じて、我が国の立場を実現させる取組の強化が求められている。</p>	<p>● 国際機関会合における交渉等への取組を強化するとともに、日本で開催されるG7交通大臣会合等をはじめ、国際社会に対する発信機会を活用し、国土交通分野における我が国のプレゼンスの一層の向上を図る。</p>