



MLIT FOCUS 2019

国土交通 フォーカス 2019

人が動く、国土が躍動する。

はじめに

- 国土交通省は、被災地の復旧・復興、防災・減災対策、社会資本の老朽化への対応、我が国の主権と領土・領海の堅守等の国民生活の安全・安心の確保、生産性を向上させる社会資本整備、観光先進国実現に向けた取組、インフラの国際展開等の我が国の持続的な経済成長に向けた施策や、魅力ある地域づくり等、広範な分野にわたって重要な政策を展開しています。
- このような多様な政策フィールドを有する国土交通省の施策について広く皆様に知っていただくため、新年度を実施する施策のうち“新規性があり、かつ、工夫度の高い”ものに“焦点”（フォーカス）を絞って選定し、施策集「国土交通フォーカス2019」を作成しました。
- 国民の皆様と我が国を訪れる方の安全・安心を最優先に、豊かさや成長を実感できる社会を目指し、国土交通省の「現場力」を活かして施策を進めて参ります。

目次

◆国民の安全・安心の確保

- ① 「水防災意識社会」再構築の加速化 . . . 2
- ② 重要インフラの機能確保に向けた緊急対策 . . . 4
- ③ インフラ老朽化への対応 ～「予防保全」への全面的な転換に向けて～ . . . 6
- ④ 高速道路の安全・安心の確保 . . . 7
- ⑤ 防災・減災、安全かつ円滑な交通の確保に向けた無電柱化の推進 . . . 8
- ⑥ ビッグデータを活用した交通安全対策 . . . 9
- ⑦ 航空の安全確保 ～技術進展等を踏まえた制度の構築～ . . . 10
- ⑧ 「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて ～海上保安庁の国際業務の取組～ . . . 11

- コラム1 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等に向けた対応 . . . 12

◆力強く持続的な経済成長の実現

- ⑨ 生産性を向上させるインフラの集中整備 . . . 14
- ⑩ 観光先進国の実現 ～インバウンドの力を地方へ～ . . . 16
- ⑪ i-Construction「貫徹」に向けた取組 . . . 18
- ⑫ データの横断的活用によるサービス向上や新産業の創出 . . . 19
- ⑬ 物流イノベーション ～3つのイノベーションで物流生産性革命を貫徹～ . . . 20
- ⑭ インフラツーリズムの推進 . . . 21
- ⑮ 「質の高いインフラ」の海外展開 . . . 22
 - ～ASEAN地域におけるスマートシティ開発への日系企業の進出促進～
- ⑯ 建設業法及び入契法の改正等による建設業の担い手確保の推進 . . . 23
- ⑰ 道路の物流イノベーション . . . 24
- ⑱ 鉄道生産性革命 –i-Rail– ～新技術の導入による省力化・効率化の取組～ . . . 25
- ⑲ 自動運転の実現に向けた制度整備 . . . 26
- ⑳ 海事生産性革命・海事環境イノベーション . . . 27
- ㉑ 港湾の生産性革命 . . . 28
- ㉒ 世界最高水準の空港サービスの実現 . . . 29
- ㉓ 新産業創出を下支えする高精度な位置特定の実現 . . . 30

- コラム2 新たな外国人材の受入に向けた対応 . . . 31

- コラム3 全国各地における高い水準のバリアフリー化の推進 . . . 32

◆豊かな暮らしの礎となる地域づくり

- ②④ 生産性を高める都市空間創造 . . . 34
～オープンデータとイノベーションで付加価値を高めるまちづくり～
- ②⑤ 新たなモビリティサービスの推進 . . . 35
- ②⑥ 下水道リノベーションの推進 . . . 36
- ②⑦ サイクルツーリズムの推進 . . . 37
- ②⑧ 建築物の省エネ対策の強化 . . . 38
- ②⑨ 消費税率引上げを踏まえた住宅取得対策 . . . 39
～消費税率10%への引上げ後の住宅取得にメリットが出る支援策を用意！～
- ③⑩ 奄美群島及び小笠原諸島の振興支援 . . . 40
～奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する
法律により両法の有効期限を延長～
- ③⑪ アイヌ施策の推進 . . . 41
～アイヌ文化の復興等を促進するための民族共生象徴空間（ウポポイ）の具体化～

コラム4 国土交通省のワークスタイル改革 . . . 42

- <参考>
- 1. 国土交通省関係予算事業費・国費総括表 . . . 44
 - 2. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画総括表 . . . 46

国民の安全・安心の確保



- ① 「水防災意識社会」再構築の加速化
- ② 重要インフラの機能確保に向けた緊急対策
- ③ インフラ老朽化への対応
～「予防保全」への全面的な転換に向けて～
- ④ 高速道路の安全・安心の確保
- ⑤ 防災・減災、安全かつ円滑な交通の確保に向けた無電柱化の推進
- ⑥ ビッグデータを活用した交通安全対策
- ⑦ 航空の安全確保
～技術進展等を踏まえた制度の構築～
- ⑧ 「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて
～海上保安庁の国際業務の取組～

① 「水防災意識社会」再構築の加速化

平成31年度予算：治水事業等関係費10,413億円、防災・安全交付金13,173億円の内数 等



社会全体で水災害に備えるため、ハード・ソフト一体となった「水防災意識社会」を再構築するための取組を加速させてまいります。



背景

- 近年、洪水や土砂災害、高潮などが頻発し、全国各地で甚大な災害が発生。
- 特に、平成30年7月豪雨では、広域的かつ同時多発的に河川の氾濫や土石流等が発生し、死者・行方不明者が200名を超える人的被害と3万棟近い家屋被害に加え、電気や上下水道等のライフラインや交通インフラ等の被災による社会経済被害が発生。

基本的な考え方

「施設では防ぎきれない水災害は必ず発生する」との考えに立ち、社会全体で水災害に備える「水防災意識社会」の再構築を目指す。

事前防災ハード対策

洪水氾濫、内水氾濫、土石流等が複合的に発生する水災害への対策や、早期排水等の社会経済被害を最小化する対策の充実

避難確保ハード対策

災害が発生した場合でも、応急的に避難できる場所の確保や避難経路が被災するまでの時間を少しでも引き延ばす対策の充実

住民主体のソフト対策

住民が主体的な行動が取れるよう、個人の防災計画の作成や、認識しやすい防災情報の発信方法の充実

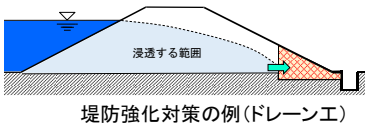
複合的な災害や現行施設の能力を上回る事象への対策強化

洪水や土砂災害、内水、高潮等が複合的に発生する災害や現行施設の能力を上回る事象への対策を強化する。

合流部等の堤防強化対策

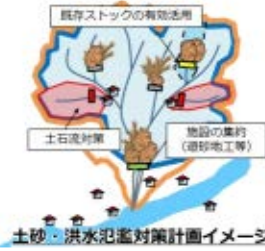
氾濫時に甚大な人命被害等が生じる恐れのある区間で、合流部等の堤防強化対策等を実施

堤防に浸透した河川水等を排水することで堤防決壊を防止



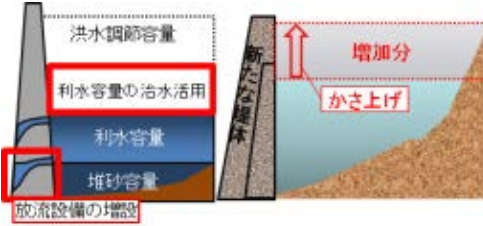
土砂・洪水氾濫対策

水と土砂が広範囲に氾濫して堆積する土砂・洪水氾濫に対し、遊砂地等を整備



ダム再生(既存ストックの活用)

利水容量の治水活用、放流設備の増設やかさ上げ、操作規則の変更等で洪水調節機能を向上



- ▶ 3か年緊急対策※において、個別補助事業等も活用し、合流部の河川整備や土砂・洪水氾濫対策等の他事業と連携した対策を推進。また、土砂・洪水氾濫対策計画の策定支援制度を創設
 - ▶ 北上川上流ダム再生事業等のダム再生事業に新規着手するとともに、利水容量を治水へ活用するなど、ダム再生の取組を推進
- ※「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」

住民主体のソフト対策の充実

住民自ら、個々が置かれた状況に応じ、自立的に的確な防災行動を実行することを目指す。

個人の避難計画作成の促進



- ▶ 地区毎にマイ・タイムラインやハザードマップについて、専門家により作成を支援

地域に寄り添った防災力向上の支援



- ▶ 「あなたの町の予報官」を配置し、実践的な気象防災ワークショップ等を実施
- ▶ 災害時には、JETT※とともに、解説や支援を実施

※JETT: 気象庁防災対応支援チーム(TEC-FORCE※の一員として活動)

リスク情報等及びその提供方法の充実



ハザードマップポータルサイト
二次元コード

- ▶ 様々な災害リスク情報や防災地理情報、並びにハザードマップポータルサイトの充実

メディアの特性を活用した情報発信の連携

- | | | |
|----|--|---|
| 住民 | <ul style="list-style-type: none"> プッシュ型の情報発信 <ul style="list-style-type: none"> 緊急連絡メール等 ブロードキャスト型の情報発信 <ul style="list-style-type: none"> ニュース番組(テレビ、ラジオ)等 プル型の情報発信 <ul style="list-style-type: none"> 川の防災情報等のWeb Site、SNS | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 大規模氾濫減災協議会へのマスメディアの参画 ▶ 危機感を分かりやすく伝える取組の推進 |
|----|--|---|

広域かつ長期間に及ぶ大規模災害への対応強化

関係機関の災害対応力の向上と併せ、各機関の連携を強化することで、被害の最小化や復旧の迅速化を図る。

TEC-FORCE※の体制・機能の拡充・強化



- ▶ 活動の円滑化・迅速化を図るための法的措置を検討
- ▶ 民間の人材育成・活用等

※TEC-FORCE: 国土交通省緊急災害対策派遣隊

交通事業者と連携した水害対応タイムライン

	国土交通省	交通サービス	市町村	住民
5日前	・土砂予報 ・記者会見			
1日前		・交通サービス運行停止予告の確報・周知	・広域避難の確報・周知 ・広域避難の周知	・防災用品準備 ・広域避難の周知
32時間前		・運行停止	・広域避難の周知・指示 ・広域避難の周知・指示	
1時間前		・運行停止	・運行停止の周知	・屋内安全確保
0時間			・水害要請	

- ▶ ゼロメートル地帯を含むエリアにおいて、公共交通機関も参画したタイムライン策定に向け検討

水害対応タイムラインのイメージ

②重要インフラの機能確保に向けた緊急対策



ハザードマップポータルサイト



ドローンを用いた情報収集



河道掘削



除雪機械の増強

近年頻発する激甚な災害で明らかとなった課題に対応するため、ソフト・ハードの両面からの「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に集中的に取り組めます。

※2020年度までの緊急対策と達成目標を記載

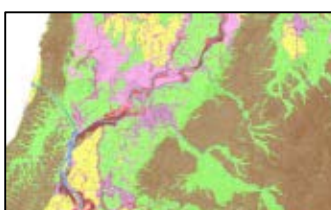
災害発生時に命を守る情報発信の充実（ソフト対策）

命を守るために必要なリスク情報の徹底的な周知

- ✓ 想定最大規模の降雨への対応として、
 - ・洪水ハザードマップの作成を概ね完了（約800市町村）
 - ・内水浸水により人命への影響が懸念される地下街を有する地区において、内水ハザードマップの作成を概ね完了（約20地方公共団体）
- ✓ 最大クラスの津波・高潮に備えて緊急の対応を要する市町村におけるハザードマップの作成を概ね完了（約50市町村）
- ✓ 土砂災害警戒区域の基礎調査の完了（約4万箇所）、土砂災害のおそれが高い市町村で土砂災害ハザードマップの作成を完了（約250市町村）
- ✓ 盛土造成地マップ（約600市町村）、液状化ハザードマップ（約1,350市町村）の作成・公表率100%を達成
- ✓ 火山砂防ハザードマップの作成（約10火山）を完了



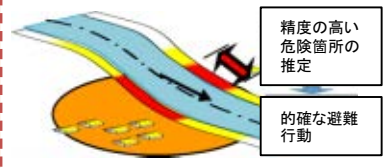
洪水ハザードマップ



液状化ハザードマップ

迅速な避難につながる河川情報の提供

- ✓ 氾濫の危険性が高く、人家や重要施設のある箇所において、災害の切迫状況等を伝える簡易型河川監視カメラ等（約3,900箇所）の設置を完了
- ✓ 河川の水位に関するリスク情報を「点」の情報から連続的な「線」の情報として提供する水害リスクラインのシステムの構築を完了



河川の左右岸別のリスクを連続的な線の情報として表示



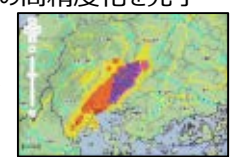
簡易型河川監視カメラ（現場実証の状況）

土砂災害から命を守る情報の充実

- ✓ 土砂災害の発生のおそれがある領域をよりの確に絞り込むよう土砂災害警戒判定メッシュの高精度化を完了



5kmメッシュ



1kmメッシュ

利用者の安全確保、迅速な復旧等に資する体制強化（ソフト対策）

外国人旅行者等への情報提供体制の確保

- ✓ クルーズターミナルにおける旅客への避難情報等の提供体制の構築を概ね完了（約2施設）
- ✓ 鉄道の運行情報等を入手できるよう、新幹線の全駅構内・車内に（約108駅・全車両）無料Wi-Fi環境を整備完了
- ✓ 空港における発災時の旅客避難計画の策定を概ね完了（空港BCP）（約16空港）



情報提供（イメージ）

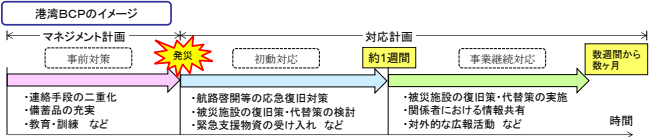
全天候型ドローン等による情報収集

- ✓ 災害時の機動的な情報収集を可能とする全天候型ドローン（約30台）および陸上・水中レーザードローン（約10台）の広域配備を完了



利用者の円滑な避難や安全の確保、施設の早期復旧に向けた業務継続計画（BCP）の充実

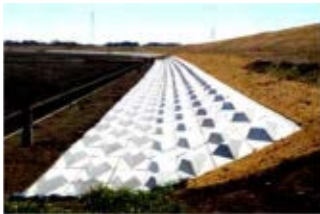
- ✓ 全国の主要な港湾・空港施設においてBCPを充実・改善し、利用者の安全や施設の早期復旧を確保する



防災のための重要インフラ等の機能維持（ハード対策）

水害・土砂災害から命を守るインフラの強化

- ✓ 氾濫による危険性が特に高い等の区間において、樹木・堆積土砂等に起因した氾濫危険性解消を概ね完了（約2,340河川）
- ✓ 堤防決壊が発生した場合に湛水深が深く、特に多数の人命被害等が生じる恐れのある区間において、堤防強化対策等を概ね完了（約120河川）
- ✓ 土砂・洪水氾濫により被災する危険性が高い箇所のうち緊急性の高い箇所において人命への著しい被害を防止する砂防堰堤、遊砂地等の整備や河道断面の拡大等の対策を概ね完了（約410箇所<砂防>、約20箇所<河川>）



河川堤防の法尻補強



河道掘削



遊砂地の整備

災害時にインフラの機能を維持するための電源確保

- ✓ 地震時など電力供給が停止した際にもインフラの機能を維持できるよう以下のインフラに関して非常用電源等の確保を概ね完了

- ・下水道施設（約200箇所）
- ・道路施設（約1,600箇所）
- ・気象・地震等観測施設（約1,100箇所）
- ・水文観測所（約1,100箇所）
- ・河川監視カメラ（約500箇所）
- ・砂防監視カメラ（約150箇所）



観測施設のバッテリーを強化
災害時でも確実に気象観測を継続するための電源強化

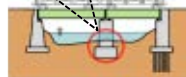
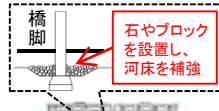
国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能強化（ハード対策）

交通ネットワークの強化

- ✓ 豪雨による土砂災害等の発生を防止するための道路法面・盛土対策を概ね完了（約2,000箇所）
- ✓ 豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜を防止するための対策、鉄道隣接斜面の崩壊を防止するための土砂流入防止対策を概ね完了（橋梁：約50箇所、斜面：約190箇所）
- ✓ 航空輸送上重要な空港のうち、特に浸水の可能性が懸念される空港の護岸の高上げや排水機能の強化による対策を完了（約6空港）
- ✓ 外貿コンテナターミナルのうち、事業実施環境が整った箇所について浸水対策を概ね完了（コンテナ流出対策：約30施設、電源浸水対策：約20施設）
- ✓ 緊急車両の交通機能障害等のリスク低減策が必要な箇所において、液状化によるマンホール浮上防止対策（約200km）・管路の耐震化（約600km）を概ね完了



道路の法面法枠工



鉄道河川橋梁の基礎部分の補強



コンテナターミナルにおける浸水対策

経済・生活を支える身近なインフラの強化

- ✓ 豪雨による冠水被害を防止するための道路（約1,200箇所）やアンダーパス部（約200箇所）の排水施設等の補修等を概ね完了
- ✓ 民間負担なしで空き家等の除却を可能とすること（2018年度より3か年限定の時限措置）等により、地震時等に著しく危険な密集市街地を概ね解消（約2,800ha）



密集市街地における避難路の整備

③ インフラ老朽化への対応 ～「予防保全」への全面的な転換に向けて～

「予防保全」の考え方を基本としたインフラのメンテナンスを国、地方公共団体などが一丸となって着実に進めるとともに、新技術やデータの積極的活用取組による効率化等を図り、持続的・実効的なインフラメンテナンスの実現を目指します。



「予防保全」の考え方を基本としたインフラメンテナンス

国土交通省が所管するインフラを対象に実施した、今後30年後までの維持管理・更新費の推計の結果、不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」の取組を基本とした場合、施設の機能や性能に不具合が生じてから対策を行う「事後保全」の場合に比べ、将来のメンテナンスコストが抑えられることが明らかとなりました。この結果も踏まえ、予防保全の取組を全面的に進めます。



図 予防保全の具体例

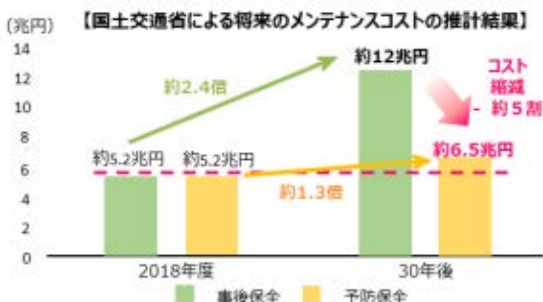


図 将来推計の結果

新技術を導入するノウハウの整理・蓄積・発信

多くのインフラを抱える地方公共団体では、新技術を活用し、インフラメンテナンスの効率化を図ることが重要です。そこで、多くの地方公共団体の抱える課題とマッチングする新技術をモデルとし、コーディネータの人選の考え方や地方公共団体における合意形成方法など、新技術を導入する手法を検討し、新技術導入に役立つ手引きを作成・活用します。

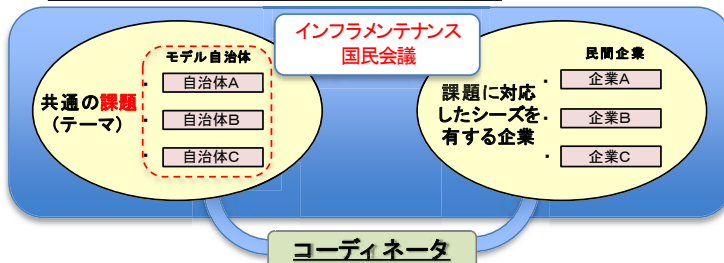


図 新技術導入支援の体制スキーム

データの活用

新技術の活用により得られる、メンテナンスの膨大なデータを利活用することが効率的なインフラメンテナンスには重要です。そこで、各管理者の維持管理情報をデータ化・蓄積し、利活用可能な環境整備を支援することで、データを活用した効率的なメンテナンス(インフラメンテナンス2.0)を進めます。

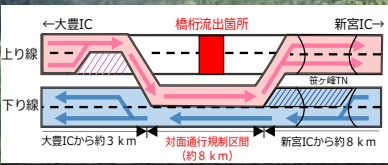


図 データを活用するインフラメンテナンス2.0

④ 高速道路の安全・安心の確保

平成31年度予算：道路関係予算（17,858億円）の内数他

高知道の被災状況



高知道(川之江東JCT～大豊IC)において、上り線の橋梁が流出する大規模被災だったが、4車線であったため下り線を活用し、早期に交通機能を確保



高速道路における4車線化に加え、新技術等を活用した暫定2車線対策等、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的に推進します。

ワイヤロープの設置事例



逆走対策



暫定2車線の対策

- 重要インフラの緊急点検を踏まえた、土砂災害等の危険性の高い箇所に加え、速度低下や事故防止・リダンダンシー確保の観点から、課題のある区間について計画的に4車線化等を実施
- このうち、高速本線及び並行する一般道路ともに土砂災害等の危険性の高い箇所を対象として、事前通行規制や高速本線の被災履歴、交通事故の観点も考慮し、財政投融資を活用して、暫定2車線区間の4車線化等に着手
- 土工部については、4車線化の事業中箇所等を除き、概ね5年（高速道路会社管理区間は概ね3年）でワイヤロープを緊急対策として実施

逆走対策

- 重大事故に繋がる可能性の高い高速道路での逆走事故防止のため、公募・選定した新技術等を活用し、対策を実施



逆走対策の実施イメージ

新東名・新名神6車線化

- 全国の物流の基軸となり、三大都市圏を連結する東名・名神のダブルネットワーク機能をさらに充実させるべく、新東名・新名神の整備促進・機能強化を図る



現況写真(構造物6車線対応区間)



⑤防災・減災、安全かつ円滑な交通の確保に向けた無電柱化の推進

平成31年度予算：道路関係予算（17,858億円）の内数他

無電柱化推進計画や

3か年緊急対策に基づき、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保等の観点から、無電柱化を推進します。

低コスト手法の普及や新設電柱の占用禁止、既設電柱を撤去する占用制限の実施等により、無電柱化を促進します。



電柱の倒壊による道路閉塞



＜占用制限の対象＞
幅員が狭く交通がふくそうする道路

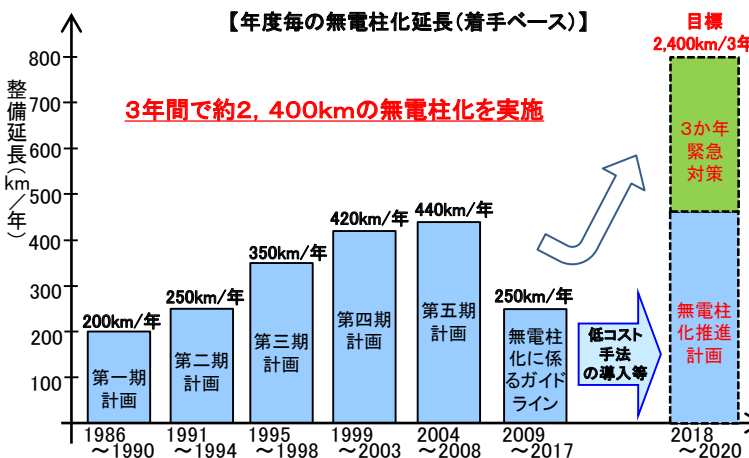


＜占用制限の対象＞
歩行者の通行の支障になる道路

無電柱化の推進に関する目標

- 無電柱化推進計画
-3年間(2018~2020年度)で約1,400km
- 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策
-3年間(2018~2020年度)で約1,000km

【年度毎の無電柱化延長(着手ベース)】



3年間で約2,400kmの無電柱化を実施

無電柱化を推進するための主な施策

●低コスト手法の取組

管路の浅層埋設	小型ボックス活用埋設	直接埋設
<p>交通量の少ない生活道路の場合 舗装厚50cmを想定 35cm 80cm 径15cm未満</p>	<p>通線ケーブル 電カ</p>	

●占用制限措置の拡大

➢電柱による道路の占用禁止

＜占用制限の対象道路のイメージ＞



➢道路事業等の実施にあわせた電柱の設置抑制

道路法施行規則改正(4月上旬公布、施行予定)



道路事業において、電柱が歩道上に残った事例

➢既設電柱の撤去

既設電柱の占用制限について、具体的措置を検討・実施

●その他の施策

- 防災・安全交付金(無電柱化推進計画支援事業)の創設
- PFI手法を活用した無電柱化のための国庫債務負担行為の期間を15年以内から30年以内に拡充
- 固定資産税特例措置の拡充・延長
- 外部不経済を反映した占用料の見直しを検討

⑥ビッグデータを活用した交通安全対策

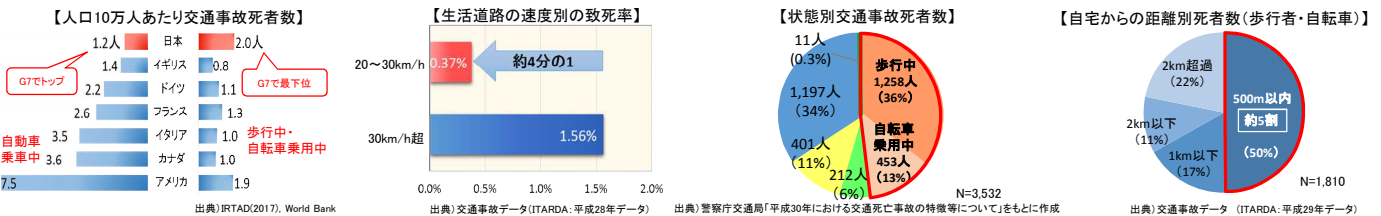
平成31年度予算：道路関係予算（17,858億円）の内数



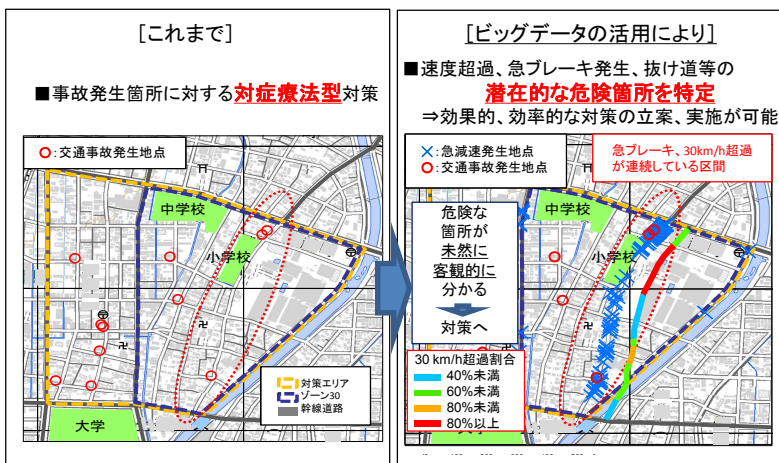
交通安全対策にビッグデータを活用することで、速度超過や急ブレーキ発生等の潜在的な危険箇所を特定し、対策の効果や効率性を向上する取組を推進します。
 ハンプ・狭さく等の物理的デバイス等の対策・検証を踏まえた取組の拡大を図ります。

現状と課題

- ・歩行中・自転車乗用中の交通事故死者数（人口10万人あたり）はG7で最多です。
- ・交通事故による致死率は衝突速度30km/hの前後で大きく異なります。
- ・交通事故死者数の約半分は歩行中・自転車乗用中で、その約半分は自宅から500m以内で発生しています。



ビッグデータを活用した対策と効果



- ・ビッグデータの活用等により交通安全対策の推進を支援する「生活道路対策エリア」の取組を、全国866エリア（404市区町村）で展開しています。※2019年2月時点
- ・ハンプや狭さく等の整備により、走行速度の抑制や急ブレーキ発生割合の減少等の効果が発現しています。【効果発現事例】

エリア名	主な対策内容	発現効果
新潟県 新潟市 日和山小学校地区	ライジングボード、路面カラー舗装、通学時間帯の通行規制	30km/h超過割合 約45%減少※
大阪府 高槻市 芝生地区	ハンプ（可搬型ハンプによる社会実験）	平均速度 約9km/h減少※
愛知県 名古屋市長久保地区	狭さく	急減速発生回数 約6割減少

※重点対策区間



⇒物理的デバイス等の対策・検証を踏まえた取組の更なる拡大を推進します。
 ビッグデータの収集・活用的高度化（可搬型路側機の効果的な配置・歩行者等の行動特性の把握手法）を検討します。

⑦航空の安全確保

～技術進展等を踏まえた制度の構築～

平成31年通常国会法案提出



©三菱航空機(株)

国産ジェット旅客機の就航を控え、また、ドローンの急速な普及等の環境の変化に対応し、効果的・効率的に安全を確保するための制度を構築します。

MRJ就航後の航空機の安全確保

背景/課題

- 2020年半ばに我が国初の国産ジェット旅客機MRJが就航し、国際市場に展開予定
- 航空機輸出国としての体制を整備することが必要

©三菱航空機(株)



施策

- **国産航空機の安全性を維持するための制度を構築**
 - ① 国産航空機メーカーから不具合情報を収集し、その情報を基に、是正措置を講じる仕組みを創設
 - ② 国産航空機メーカーが作成した修理・改造の手順を承認する制度を創設
- **運輸安全委員会による事故等調査の適確な実施**
 - ① 駐機中に生じた航空事故の兆候を調査できるよう措置
 - ② 事故等の調査を終える前に原因関係者等への勧告を行うことができるよう措置 等

航空従事者の飲酒に起因する事故防止対策の強化

背景/課題

- **パイロットの飲酒事案が相次いで発生**

施策

- **航空会社等に対して厳正な処分等を行うとともに、アルコール検査の義務付け等の基準を策定・徹底し、対策を強化**
- **航空従事者に対して法令遵守の意識を高めるため、飲酒等により正常な運航ができないおそれがある間に航空業務を行った場合の罰則を強化**



航空機の合理的な安全確保

背景/課題

- 航空機のシステムのデジタル化・高度化が進展し、**航空機の全ての装備品について安全性の確認が必要**
- 航空機等の整備を行う**民間事業者の能力が向上**

施策

- 航空機の装備品の安全性について、**国が、1点毎に検査をする制度から、装備品メーカー等の能力を認定し、品質管理体制等について監視・監督をする制度へ移行**
- 航空運送事業者以外の航空機使用者であっても、**十分な整備能力を有すると認められる場合に、航空機の耐空証明の有効期間（1年）を延長する仕組みを構築** 等



ドローンの急速な普及に対応したルール強化

背景/課題

- **無人航空機が急速に普及する一方で、不十分な飛行前点検による落下事案やヘリとの接近事案が発生**するなど、**危険性が増大**

施策

- 無人航空機の飛行に当たって**遵守事項を追加**
 - ① 飲酒時の操縦禁止、② 飛行前点検の遵守、③ 衝突予防ルールの明確化、④ 危険な飛行の禁止
- 無人航空機を飛行させる者に対する**報告徴収・立入検査制度を新設**



⑧ 「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて

～海上保安庁の国際業務の取組～

平成31年度予算：3.5億円



海上保安政策プログラム学位記授与式
(2018年9月)



オーストラリア国境警備隊との協力文書交換式
(2018年11月、豪州・ダーウィン)



海上保安庁モバイルコーポレーションチーム(MCT)によるフィリピン沿岸警備隊に対する訓練
(2017年11月、フィリピン)

海上保安庁では、領土・領海の堅守等のために巡視船や航空機の増強整備を推進している一方、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向け、東南アジア、インド洋、太平洋地域でのプレゼンス発揮に係る取組を推進するとともに、沿岸国の海上保安能力向上支援の強化を行っています。

海洋における「法の支配」の重要性の共有 ～各国海上保安機関との連携強化～

- 地域の枠組みやそれを越えたグローバルな枠組みを活用し、海洋における「法の支配」の重要性の共有を推進
- 関係国との協力覚書の締結等に基づく二国間連携を推進し、各海上法執行機関間の信頼関係を醸成

アジア海上保安機関長官級会合
(2018年10月、バンコク) 開催予定、スリランカ・コロンボ
2019年10月開催予定、スリランカ・コロンボ

世界海上保安機関長官級会合
(2017年9月、日本・東京)
2019年11月第2回長官級会合開催予定



外国海上保安能力向上支援等の推進

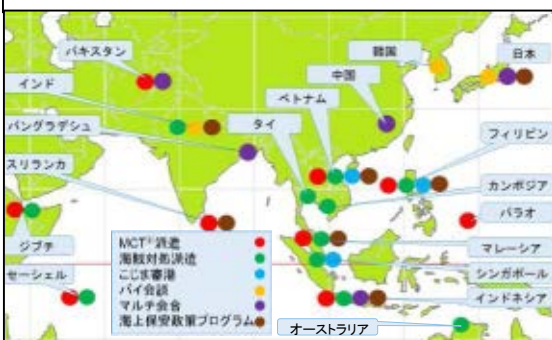
- 海上保安庁モバイルコーポレーションチーム※(MCT)派遣や連携訓練を推進
※ 外国海上保安機関に対する能力向上支援の専従部門(2017年10月発足)
- 海上保安政策プログラム(1年、修士レベル)による人材育成支援

蘭浦総理大臣補佐官によるMCTの視察
(2017年11月、フィリピン)

海上保安政策プログラムによる内閣総理大臣表敬(2018年8月)



海上保安庁の主な国際業務の実績(2016年～)



練習船等の戦略的寄港によるプレゼンスの向上

海賊対処派遣船・練習船等による戦略的寄港を推進

2019年度予定(6寄港地)
航海日数 73日
停泊日数 28日
計 101日
総航程 約26,000海里

※停泊日数は出入港日を含む

練習船こじま



※日程は前後する可能性あり

2019年度 海上保安大学校練習船こじま遠洋航海寄港地

アジア海上保安機関長官級会合実務者会合の開催に合わせ、スリランカに初寄港

法の支配に基づく自由で開かれたインド太平洋の実現に向けた取組を強化

＜コラム1＞2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等に向けた対応

目前に迫った2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等の成功に向け、東京都や大会組織委員会、また各省庁等と連携しながら、セキュリティ・防災対策の強化、円滑な輸送の確保、ユニバーサルデザインの推進等について、総力を挙げて取り組んでいきます。

また、大会を契機として、全国各地における高い水準のバリアフリー化や外国人旅行者の受入れ環境整備も図っていきます。

○海上警備体制の強化

競技会場等周辺海域におけるテロ対応能力を向上



海上におけるテロ対策訓練

○首都圏空港の機能強化

羽田・成田両空港の空港処理能力約8万回の拡大に向けた取組を推進



羽田空港における施設整備

○ユニバーサルデザインの街づくり・心のバリアフリー

公共交通機関の旅客施設等におけるバリアフリー化、心のバリアフリーを推進



鉄道駅におけるエレベーターの設置



バスでの研修の様子

○高速道路ナンバリング

整備が進む高速道路ネットワークにおいて、路線名に併せ「ナンバリング」を導入し、訪日外国人をはじめ、利用者にわかりやすい道案内を実現



高速道路JCT部分



一般道案内標識



力強く持続的な経済成長の実現

- ⑨ 生産性を向上させるインフラの集中整備
- ⑩ 観光先進国の実現 ～インバウンドの力を地方へ～
- ⑪ i-Construction「貫徹」に向けた取組
- ⑫ データの横断的活用によるサービス向上や新産業の創出
- ⑬ 物流イノベーション
～3つのイノベーションで物流生産性革命を貫徹～
- ⑭ インフラツーリズムの推進
- ⑮ 「質の高いインフラ」の海外展開
～ASEAN地域におけるスマートシティ開発への日系企業の進出促進～
- ⑯ 建設業法及び入契法の改正等による建設業の担い手確保の推進
- ⑰ 道路の物流イノベーション
- ⑱ 鉄道生産性革命 —i-Rail—
～新技術の導入による省力化・効率化の取組～
- ⑲ 自動運転の実現に向けた制度整備
- ⑳ 海事生産性革命・海事環境イノベーション
- ㉑ 港湾の生産性革命
- ㉒ 世界最高水準の空港サービスの実現
- ㉓ 新産業創出を下支えする高精度な位置特定の実現

⑨生産性を向上させるインフラの集中整備

三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網の整備の推進

首都圏中央連絡自動車道 約300km



迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網の整備を推進。

現下の低金利状況を活かし、財政投融资を活用した大都市圏環状道路等の整備加速による生産性向上等を推進。

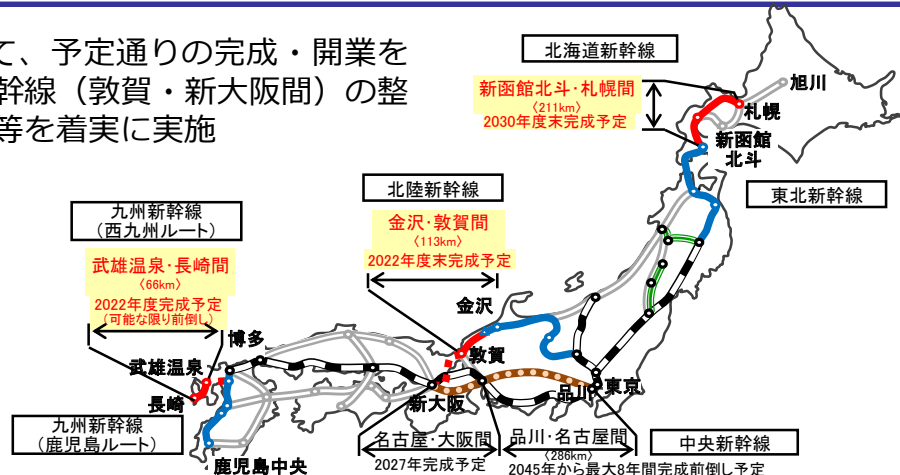
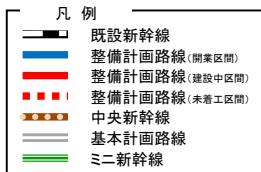
- 2018年11月時点(追加)圏中央道沿線の大型マルチテナント型物流施設
- 2013年11月時点 圏中央道沿線の大型マルチテナント型物流施設

新幹線全国ネットワークの構築・地方創生回廊中央駅構想の実現

新幹線全国ネットワークの構築

現在整備中の3区間(※)について、予定通りの完成・開業を確実に実現するとともに、北陸新幹線(敦賀・新大阪間)の整備に向けた環境影響評価の手続き等を着実に実施

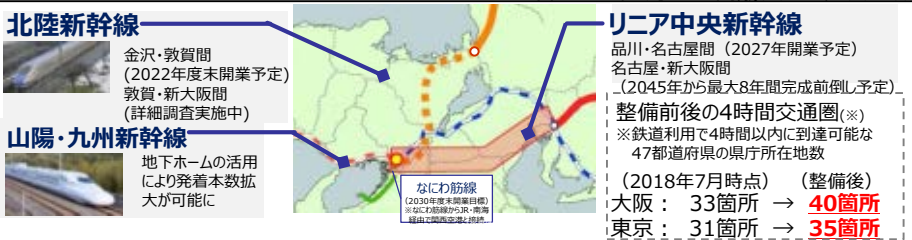
- ※北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)
- 北陸新幹線(金沢・敦賀間)
- 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)



地方創生回廊中央駅構想の実現

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

(平成30年6月15日閣議決定 経済財政運営と改革の基本方針2018(骨太の方針2018))



平成31年度より地方創生回廊中央駅構想の具体化に向けた調査を実施

社会資本整備は未来への投資。中長期的な視点にたって、「生産性向上」などのストック効果が最大限発揮されるよう、重点的かつ戦略的に取り組みます。

クルーズ船の受け入れ環境の整備・地域の基幹産業の競争力強化

クルーズ船の受入環境の整備

○官民連携による国際クルーズターミナル整備によりインバウンド需要を取り込み、地域経済の活性化に貢献するため、八代港において、民間投資による旅客ターミナルビル整備と連動して、大型クルーズ船が寄港できる大水深岸壁を整備

・16万トン級クルーズ船1寄港あたり
約1億円の経済波及効果

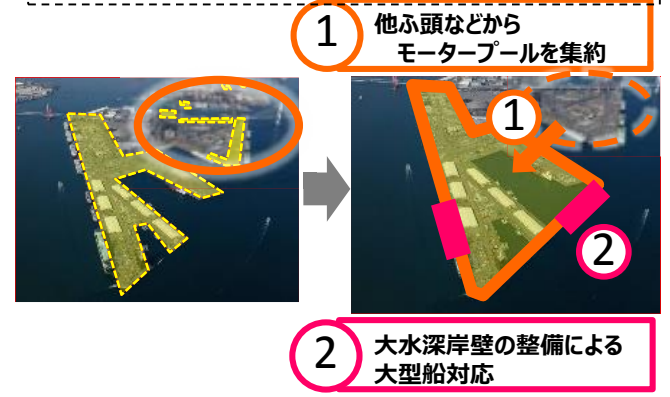


【八代港クルーズ拠点整備のイメージ】

地域の基幹産業の競争力強化

○地域の基幹的産業である自動車産業の輸出拡大や国際競争力向上に貢献するため、名古屋港において、狭隘で点在していたモータープールを集約するとともに、大型自動車専用船が寄港できる大水深岸壁(12m)を整備

・大型船対応等の物流効率化により
輸送コスト 約5割削減見込み



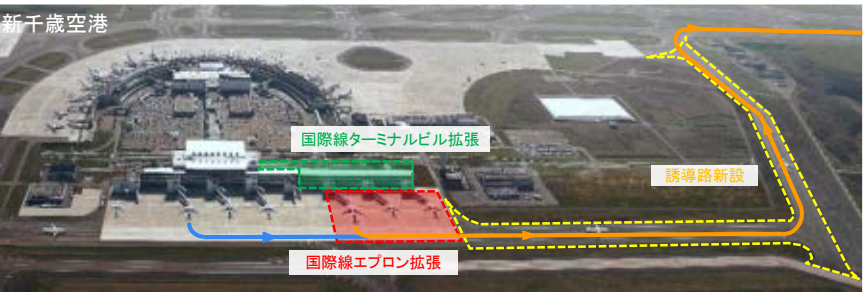
【名古屋港大水深岸壁の整備のイメージ】

地方空港の機能強化

福岡空港・那覇空港の滑走路増設や、福岡空港・那覇空港・新千歳空港の駐機場や出入国審査場の拡張等を推進

2019年度の取組

- ・那覇空港の滑走路増設、福岡空港の国内線ターミナル地域再編、新千歳空港の国際線ターミナル地域再編を完了
- ・福岡空港の滑走路増設、那覇空港の国際線ターミナル地域再編などの機能強化に引き続き取り組み



⑩観光先進国の実現

～インバウンドの力を地方へ～

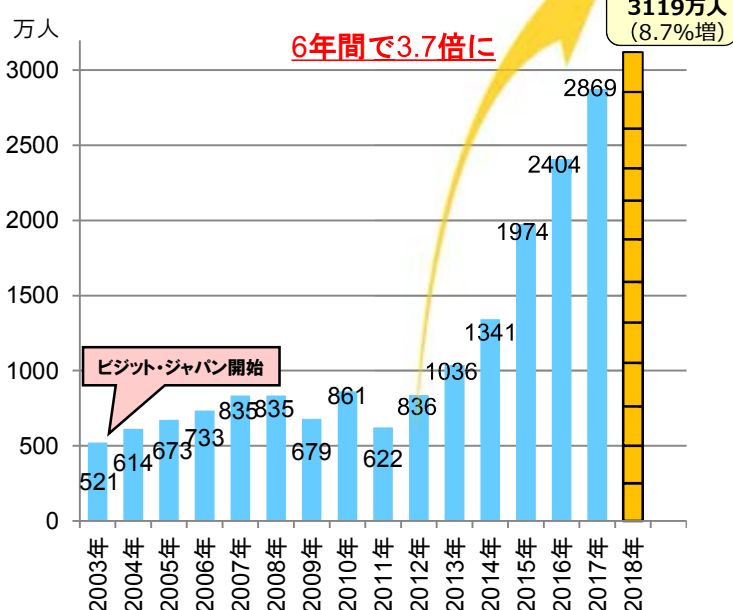
平成31年度予算：右記参照



「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げられた2020年訪日外国人旅行者数4,000万人、消費額8兆円等の目標を達成し、観光先進国を実現するため、新たに創設された国際観光旅客税の税収も活用しながら、政府一丸、官民一体となって取り組みます。

- 2018年の訪日外国人旅行者数は3,119万人、消費額4兆5,064億円と、ともに過去最高
- こうしたインバウンドの効果を全国に波及させ、2020年訪日外国人旅行者数4,000万人、消費額8兆円等の目標を達成するため、
 - ・ ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備
 - ・ 我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化と観光産業の基幹産業化
 - ・ 地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上といった施策を進める必要

【訪日外国人旅行者数の推移】



【訪日外国人旅行消費額の推移】

年	訪日外国人旅行消費額
2012年 (平成24年)	1兆846億円
2013年 (平成25年)	1兆4,167億円
2014年 (平成26年)	2兆278億円
2015年 (平成27年)	3兆4,771億円
2016年 (平成28年)	3兆7,476億円
2017年 (平成29年)	4兆4,162億円
2018年 (平成30年)	4兆5,064億円

出典：日本政府観光局（JNTO）資料に基づき観光庁作成
注）2017年以前の値は確定値、2018年1月～10月の値は暫定値、2018年11月～12月の値は推計値

出典：訪日外国人消費動向調査（観光庁）
注）従来は空港を利用する旅客を中心に調査を行っていましたが、短期滞在の傾向があるクルーズ客の急増を踏まえ、2018年からこうした旅客を対象とした調査も行い、調査結果に反映しています。従来ベースの推計方法で2018年の旅行消費額を推計すると、4兆8千億円となります。

最先端の旅行環境実現のため、空港などにおける顔認証技術の導入等による出入国の迅速化、利用が急増するスマートフォンを最大限活用した環境整備等に取り組む。

○ 出入国円滑化

- ・顔認証による諸手続の一元化（One ID）や自動化等により主要空海港における出入国に係る時間を大幅に縮減



顔認証ゲート



電子申告ゲート



自動チェックイン機

○ スマートフォンを最大限活用した移動・滞在環境整備

- ・観光地への移動や滞在においては、無料Wi-Fiエリアの拡大、ICTを活用した多言語対応、QRコードを活用したキャッシュレス対応など、利用が急増するスマートフォンを最大限活用した環境整備等を集中的に実施。

我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化と観光産業の基幹産業化

先進的なデジタルプロモーションを推進するとともに、観光産業の基幹産業化を図るため、宿泊施設の生産性向上の推進等に取り組む

○ デジタルプロモーションの推進

- ・ウェブの閲覧・検索履歴等を分析し、個人の興味・関心に直接訴求するコンテンツを自動表示させるなど、デジタルの力を最大限活用した先進的なプロモーションを展開



日本のイメージに基づく
広告展開



ターゲットの興味・関心に
応じた広告展開（例：アウトドア）

○ 「稼ぐ」旅館への変革

- ・宿泊業の生産性向上に向けた取組を徹底し、高品質な「稼ぐ」旅館への改革を推進



タブレット利用による情報一元
化・業務効率化



社会人向け講座の充実

地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上

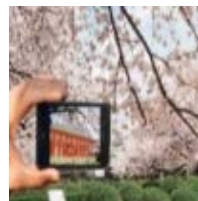
地域での体験滞在の満足度向上のため、世界水準のDMOの形成・育成、文化財や国立公園等の多言語解説の充実、新たな体験型観光コンテンツの導入等に取り組む。

○ 世界水準のDMOの形成・育成

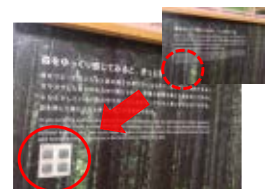
- ・外国人旅行者に選好される魅力的なコンテンツの開発・強化等に取り組む、世界水準のDMOの形成・育成を推進。

○ 外国人に伝わる多言語解説の充実

- ・地域固有の文化財や自然の魅力について、外国人に伝わる多言語解説の充実を計画的・戦略的に推進



AR技術を使用した多言語解説



二次元コードによる多言語解説

○ 新たな体験型観光コンテンツの導入

- ・「コト消費」の拡大に向けて、ナイトタイム活性化等を推進
- ・泊まって楽しむ体験型宿泊拠点の充実
- ・クルーズ船寄港地における観光の充実・強化等により、クルーズ客の満足度を向上



等 伝統芸能の夜間開催（石見神楽）



泊まって楽しむ体験型宿泊
（千葉県香取市佐原）

⑪ i-Construction 「貫徹」 に向けた取組



生産性革命「貫徹」の年である2019年は、工事の大部分でICTを活用する「ICT-Full活用工事」を実施します。

また、3次元データの活用やICT等の新技術の導入を加速化させるプロジェクトを実施する「i-Constructionモデル事務所」等を選定するなど、i-Constructionの「貫徹」に向け着実な取組を推進します。

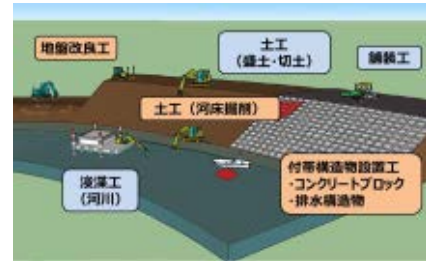
ICT-Full活用工事

ICT施工について、土工、舗装工、浚渫工、河川浚渫工に加えて、新たに30程度の基準類を改定し、地盤改良工、付帯構造物工、法面工にICTを導入することで、道路改良工事や河川改修工事の大部分でICTを活用。

(道路改良工事の例)



(河川改修工事の例)



モデル事務所

① i-Constructionの取組を先導する「i-Constructionモデル事務所」(全国10事務所)

- 調査・設計から維持管理までBIM/CIMを活用しつつ、3次元データの活用やICT等の新技術の導入を加速化させる11の『3次元情報活用モデル事業』を実施。
- 集中的かつ継続的に3次元データを利活用することで、事業の効率化を目指す。

② ICT-Full活用工事の実施や地域の取組をサポートを行う「i-Constructionサポート事務所」(全国53事務所※)

- ※モデル事務所を含む
- 国土交通省直轄事業において工事の大部分でICTを活用する『ICT-Full活用工事』の実施など、積極的な3次元データやICT等の新技術の活用を促進。
- 地方公共団体や地域企業のi-Constructionの取組をサポートする事務所として、i-Constructionの普及・拡大を図る。



全体最適の導入 (コンクリート工)

- 土木構造物設計ガイドライン等を改定し、設計段階において、PCa製品や流動性を高めたコンクリート、プレハブ鉄筋等の現場施工の効率化に資する技術・工法等の導入を促進
- 生コン情報の電子化により、材料、施工、品質等のデータをクラウド化し、関係者間の情報を一元管理する試行を実施し、サプライチェーンの効率化の実現といった全体最適の導入に取り組む

サプライチェーンの効率化

(例) 材料、施工、品質等のデータをクラウド化し、関係者間の情報を一元管理

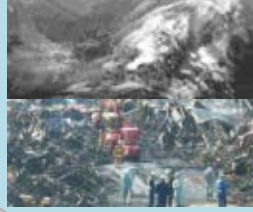


⑫データの横断的活用による サービス向上や新産業の創出

経済活動に関するデータ
(人や物の移動等)

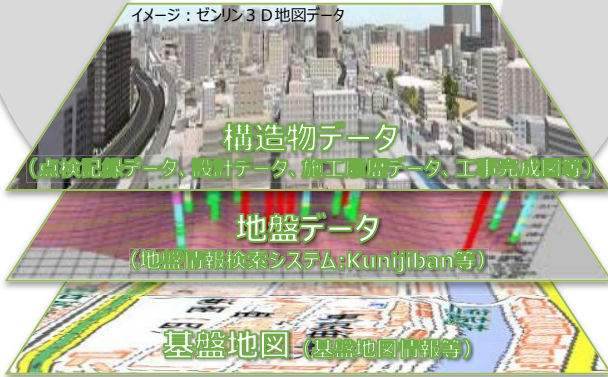


自然現象に関するデータ
(気象・防災等)



国土交通省が多く保有するデータと民間等のデータを連携し、フィジカル（現実）空間の事象をサイバー空間に再現するデジタルツインにより、業務の効率化やスマートシティ等の国土交通省の施策の高度化、産学官連携によるイノベーションの創出を目指します。

イメージ：ゼンリン3D地図データ

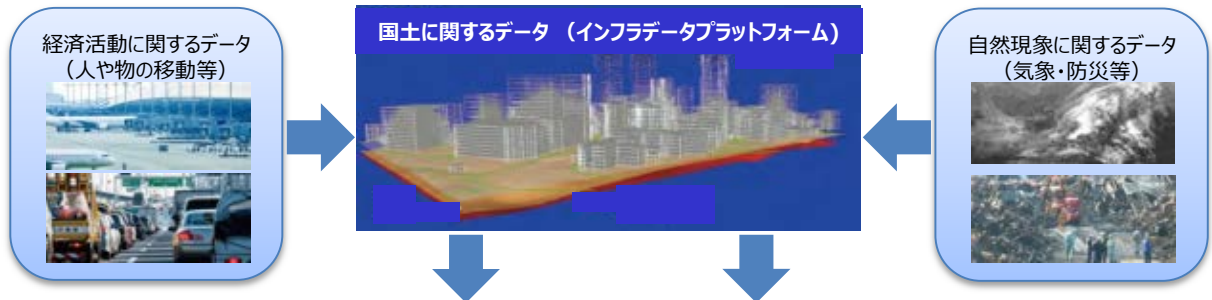


インフラデータプラットフォームの構築

- ・ 国土に関する情報をサイバー空間上に再現するインフラデータプラットフォームを構築
- ・ 2019年度に基盤地図上に地盤データと構造物データを位置情報でひもづけ、同一地図上に表示
- ・ 都市の3次元モデル化にあたっては、自治体構造物データ及び民間建築物データとも連携

国土交通データプラットフォームの構築

- ・ インフラデータプラットフォーム上に経済活動や自然現象のデータを用いてサイバー空間上でシミュレーションを実施
- ・ サイバー空間上でシミュレーションした結果をフィジカル空間に反映し、課題解決を図る



【国土に関するデータ】×【経済活動に関するデータ】

例) 都市の3次元モデルで人流データを解析することで、**災害時の避難シミュレーションを実現**

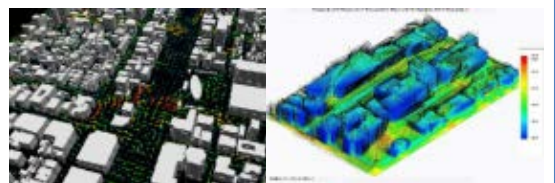


出典：株式会社構造計画研究所

出典：バーチャルシンガポール

【国土に関するデータ】×【自然現象に関するデータ】

例) 都市の3次元モデルで日照や風等の気象データを解析することで、**最適なヒートアイランド対策を実現**



出典：株式会社ウェザーニューズ

出典：株式会社環境シミュレーション

【活用イメージ】

⑬物流イノベーション

～3つのイノベーションで物流生産性革命を貫徹～

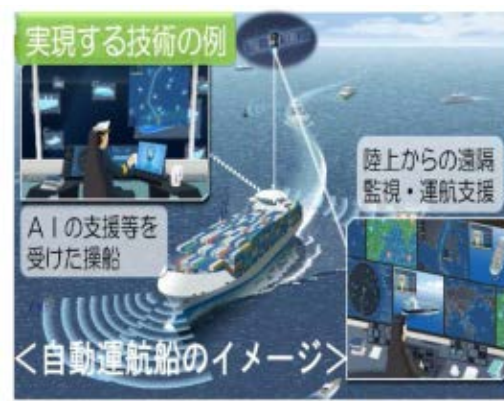
平成31年度予算：下記参照



加工食品業界における共同物流



働き方のイノベーション（物流分野における働き方改革）、技術のイノベーション（新技術を活用した物流革命）、連携によるイノベーション（国内外における事業者間連携）を推進することで、物流生産性革命を貫徹します。



実現する技術の例

AIの支援等を受けた操船

陸上からの遠隔監視・運航支援

<自動運航船のイメージ>



働き方のイノベーション

トラックドライバーや船員の労働環境改善に向けた施策を実施するとともに、宅配便の再配達によるムダを削減し、物流業界の働き方改革を目指します。

- ▶ トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、女性や60代の運転者等も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流」推進運動を、荷主企業等と元請運送会社・実運送会社の相互協力に基づき推進
(トラック事業における働き方改革の推進155百万円の内数)

- ▶ 再配達削減に向けて、宅配便を玄関先等に置いておく「置き配」を実施する上での課題を整理するなど、さらなる対応策等について検討

- ▶ 内航船員の労働負担軽減等に向け、労働実態調査を実施する等、内航海運を支える船員の労働環境を改善する働き方改革を推進
(内航海運の安定的輸送の確保・生産性向上の実現 19百万円の内数)



働き方を改善！

技術のイノベーション

Society5.0時代の物流に向けて、新技術を活用した“物流革命”を目指します。

- ▶ 個社・業界の垣根を越えて物流・商流のデータを蓄積・解析・共有するプラットフォームを2022年度までに構築するため、研究開発を加速化※



(科学技術イノベーション創造推進費380億円の内数)

※戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第2期課題

- ▶ 過疎地域におけるドローン物流について、2019年度中に商業サービスの本格化を推進するため、ビジネスモデル構築等の事業環境整備を支援

- ▶ 2025年までの自動運航船の実用化に向けたロードマップに基づき、2019年度は技術開発支援や実船での実証試験等を実施

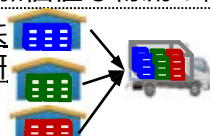
(船舶の建造・運航における生産性向上 443百万円の内数)

(自動運航船に関する実証事業 79百万円)

連携によるイノベーション

国内の事業者同士の連携・協働の推進やオールジャパンでの我が国物流システムの海外展開により、国内のみならずアジア全体での持続的で高付加価値な物流の構築を目指します。

- ▶ 共同輸配送等の複数企業が連携した共同物流について、優良事例や課題を研究し、更なる促進策を検討



- ▶ 日ASEANコールドチェーン物流ガイドラインを基に、ASEAN各国内の規格化を支援し、質の高いコールドチェーンを構築

(物流産業イノベーション17百万円の内数)

⑭インフラツーリズムの推進

平成31年度予算：インフラを始めとした地域資源を活用したコンテンツの造成等（13億円）の内数



インフラへの理解を深めるとともに、インフラを地域の観光資源として活用し、地域活性化につなげるツアーをつくることで、新たな観光需要の創出を図ります。

インフラツーリズムの現状

- ・ 普段入れないインフラの内部や、今しか見られない工事中の風景など、非日常の体験ができる「インフラツーリズム」が、インフラへの理解を深めていただきながらインフラを観光資源として活用できるため、近年注目されている。
- ・ 2017年度は約370施設で年間約50万人の来訪者があり、民間事業者が主催するツアーが増えている。

インフラツーリズム拡大に向けた取り組み

- ・ 地域の観光資源のひとつとして、施設の見せ方や広報を工夫し、地域と連携して観光客を呼び込み、インフラツーリズムを地域活性化につなげるための「プロジェクト」を2019年度から実施する。

【今後の目標】 来訪者数を2020年までに100万人に増やす。

実現に向け **インフラツーリズム魅力倍増プロジェクト** を実施

- **モデル地区での社会実験の実施**
→モデル地区を選定（5-6月頃）し、観光資源と連携したツアーを企画し実施する
- **国内外に向けた魅力ある広報を展開**
→インフラツーリズムの認知度を高め、来訪者の増加を図る
- **訪日外国人旅行客のニーズを把握したインバウンド対応**
→増加する訪日外国人旅行客の旅行ニーズを把握し、観光資源として対応する



⑮ 「質の高いインフラ」の海外展開

～ASEAN地域におけるスマートシティ開発への日系企業の進出促進～



ASEAN地域における都市開発・不動産開発分野での「官民二国間プラットフォーム」を設立するとともに、ASEANが提唱する「ASEANスマートシティネットワーク」のハイレベル会合を開催し、日系企業の進出促進を図ります。

ASEAN地域での都市開発・不動産開発プラットフォームの設立

<目的>

ASEAN地域での都市開発・不動産開発の旺盛な需要を取り込み、都市開発・不動産開発の我が国事業者の参入を促進。

現地において我が国企業が事業を行いやすいビジネス環境の整備を図ることを目的とした「**官民二国間プラットフォーム**」を設立。

<これまでの実績>

2019年2月にカンボジアにて初めての二国間プラットフォームを設立。

<2019年度の取組>

他のASEAN諸国との間でも設立を目指す。

官民二国間プラットフォーム

都市開発・不動産開発に関する以下の諸課題について**分野を横断した包括的な官民二国間対話を実施し解決策を検討・実施する。**

- 地域計画（国土計画）
- 都市開発・不動産開発コンセプトの策定
- 日本の都市開発・不動産開発に係るノウハウ・事例の紹介
- 都市開発・不動産開発投資に係る規制・制度・仕組みの整備・運用改善 ○モデル地区の設定と事業化
- 民間企業のビジネスマッチング 等
- 日本側のメンバー構成
国土交通省、都市再生機構、住宅金融支援機構、日本下水道事業団、在外日本国大使館、JICA、JETRO、JOIN、JBIC、J-CODE、JIBH 等
（オブザーバー参加：その他関心企業（現地進出企業等））
- オブザーバー 世界銀行、アジア開発銀行 等

ASEANスマートシティネットワークに関するハイレベル会合の開催

<目的>

急速な都市化が進展するASEAN各国へ、我が国のスマートシティ及び「質の高いインフラ」の情報を効果的に発信するとともに、ASEAN各都市のスマートシティ化の促進に協力

2019年度に**ASEANスマートシティネットワークに関するハイレベル会合**を開催予定。

同会合の開催を通じ、ASEAN各国のスマートシティについて我が国産官学連携による、日系企業の進出促進を図る。

ASEANスマートシティネットワーク（ASCN）

- ・2018年にシンガポール（当時ASEAN議長国）が提案。
- ・ASEAN加盟各国がスマートシティ開発のために協力するためのネットワーク。
- ・同ネットワークにASEAN10ヶ国26都市が含まれ、各都市の優先プロジェクトが挙げられている。

■ASEAN各国および実証都市（10ヶ国26都市）

インドネシア（ジャカルタ、パニウワンギ、マカッサル）	ベトナム（ホーチミン、ダナン、ハノイ）
カンボジア（プノンペン、バットアン、シェムリアップ）	マレーシア（クアラルンプール、ジョホールバル、シンガポール）
タイ（バンコク、チョンブリー、プーケット）	コタキナバル、クチン）
フィリピン（マニラ、セブ、ダバオ）	ミャンマー（ヤンゴン、マンダレー、ネピドー）
ブルネイ（バンダル・スリ・ブガワン）	ラオス（ビエンチャン、ルアンパバーン）

①⑥建設業法及び入契法の改正等による 建設業の担い手確保の推進

平成31年通常国会法案提出

将来の建設業の担い手を確保するため、「建設業法」及び「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」の改正等を行い、働き方改革の促進、生産性の向上及び持続可能な事業環境の確保を図ります。



平成31年通常国会法案提出

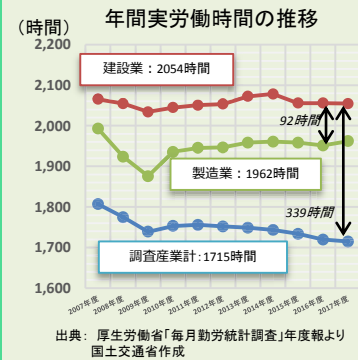
働き方改革の促進

<長時間労働の是正>

- 著しく短い工期による請負契約の締結を禁止し、違反者には勧告を実施。
- 公共工事の発注者に、必要な工期の確保と施工時期の平準化のための方策を講ずることを努力義務化。

<現場の処遇改善>

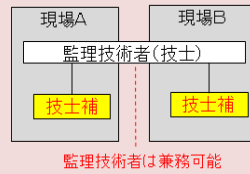
- 建設業許可の基準を見直し、社会保険への加入を要件化。



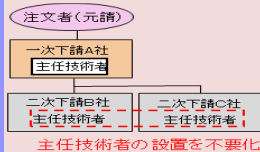
建設現場の生産性の向上

- 元請の監理技術者に関し、これを補佐する制度を創設し、技士補がいる場合は複数現場の兼任を容認。

<元請の監理技術者>



<下請の主任技術者>



- 下請の主任技術者に関し、一定未滿の工事金額等の要件を満たす場合は設置を不要化。

持続可能な事業環境の確保

- 許可基準のうち経営業務の管理責任者に関する基準を合理化。

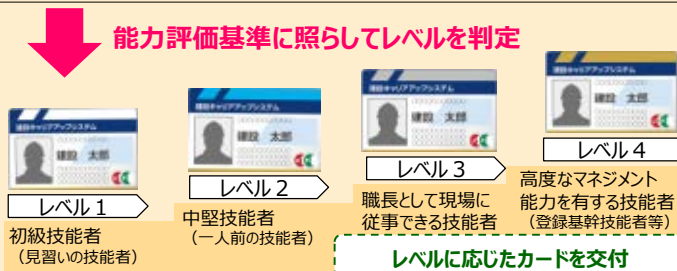
- 合併・事業譲渡等に際し、事前認可の手続きにより円滑に事業承継できる仕組みを構築。

2019年度の取組

- 法律の施行に向け、地方での会議等を通じた周知活動を実施。
- 建設技能者の就業履歴等を蓄積する建設キャリアアップシステムを運用開始。

【建設キャリアアップシステムに登録・蓄積される情報】

- 経験（就業日数）
- 知識・技能（保有資格）
- マネジメント能力（登録基幹技能者講習・職長経験）



⑰ 道路の物流イノベーション

平成31年度予算：道路関係予算（17,858億円）の内数



ダブル連結トラックによる省人化や、重要物流制度等による道路ネットワークの機能強化によりトラック輸送の生産性を向上します。

ダブル連結トラックによる省人化

現状：深刻なトラックドライバー不足の進行

トラックドライバーの年齢構成



出典：2017年労働力調査（総務省）

ダブル連結トラック：1台で2台分の輸送が可能



約25m

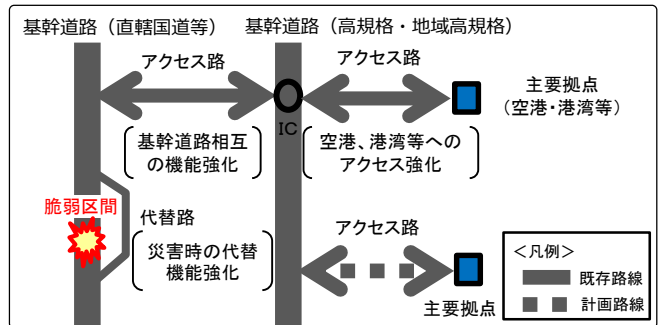
- 平成31年1月29日より特車許可基準の車両長を緩和し、新東名を中心にダブル連結トラックを本格導入（現行の21mから最大で25mへの緩和）

- 今後、ダブル連結トラックの対象路線や優先駐車マスの拡充を実施

平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保

- 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

【重要物流道路のイメージ図】



- 道路構造上支障のない区間について、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

特車通行許可の迅速化の取組

- 2020年迄に平均審査日数を約10日にすることを目指し、当面の対策を実施

- 優良な事業者を対象に許可の有効期限を2年から4年に延長（H31.4～）
- 道路構造の電子データ化により、国による一括審査を推進

⑱ 鉄道生産性革命 —i-Rail—

～新技術の導入による省力化・効率化の取組～



自動運転の試験（JR東日本 山手線）



既に導入されている蓄電池車両
(JR九州 DENCHA)

衛星による位置検知システムの試験
(山形鉄道 フラワー長井線)

衛星からの電波を受信する車上アンテナ

下記の施策を組み合わせることで、

- ・ 地上設備（軌道回路や地上信号機等）の簡素化
- ・ 保守作業の省力化

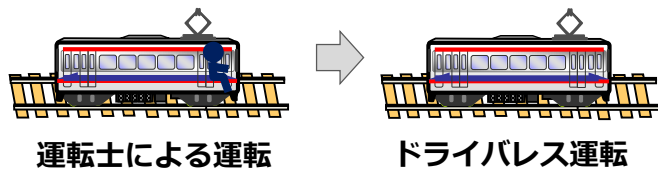
等を図り、

- ・ 将来的な人材不足への対応
- ・ 特に経営の厳しい地方鉄道におけるコスト削減

等を目指します。

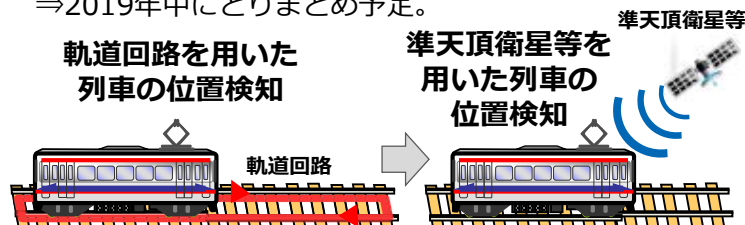
一般の鉄道における自動運転

- ・ 新交通システムで導入実績のある運転士が乗務しない自動運転技術を踏切等のある一般的な路線に導入。
- ⇒2019年度中に中間とりまとめ予定。



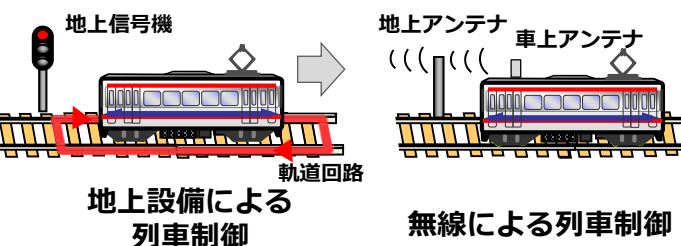
準天頂衛星等を用いた精度の高い位置検知

- ・ 軌道回路による列車の位置検知にかえて、準天頂衛星等を用いた精度の高い位置検知システムを導入。
- ⇒2019年中にとりまとめ予定。



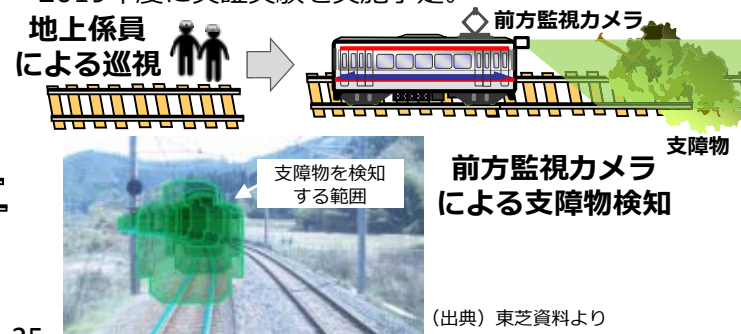
無線式列車制御システム

- ・ 地上設備による列車制御にかえて、地上と列車間の情報伝達に無線通信を利用した列車制御システムを普及。
- ⇒2019年度中に中間とりまとめ予定。



鉄道施設等の状態監視

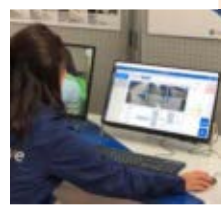
- ・ 地上係員による巡視等にかえて、鉄道施設等の状態や前方の支障物を常時監視するシステムを導入。
- ⇒2019年度に実証実験を実施予定。



(出典) 東芝資料より

⑱ 自動運転の実現に向けた制度整備

平成31年通常国会法案提出



2020年を目途に、高速道路での高度な自動運転や、限定地域での無人自動運転移動サービスを実現するため、国土交通省自動運転戦略本部のもと取組を推進します。

道路運送車両法を改正し、自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたり、安全性を一体的に確保します。

1. 自動運転の実現に向けた環境整備

- (1) **車両に関する安全基準の策定、制度整備**
 ⇒G7交通大臣会合の場を活用した国際的な協力の主導
 国連WP29における安全基準の策定
 自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたり、安全性を一体的に確保するため、道路運送車両法を改正



G7交通大臣会合

- (2) **自動運転の実現に向けた制度・環境整備**
 ⇒自動運転における損害賠償責任に関して、運行供用者責任の維持等の方針を公表
 運送事業への導入に係る検討

2. 自動運転技術の開発・普及促進

- (1) **車両技術**
 ⇒「安全運転サポート車（サポカーS）」の普及啓発
- (2) **道路と車両の連携技術**
 ⇒自動運転を視野に入れた除雪車の高度化
 高速道路の合流部での情報提供による自動運転の支援



除雪車の高度化

3. 自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装

- (1) **移動サービスの向上**
 ⇒ラストマイル自動運転による移動サービス
 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス
 ニュータウンにおける自動運転サービス
- (2) **物流の生産性向上**
 ⇒トラックの隊列走行の実証実験
 新しい物流システムに対応したインフラ活用検討



中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

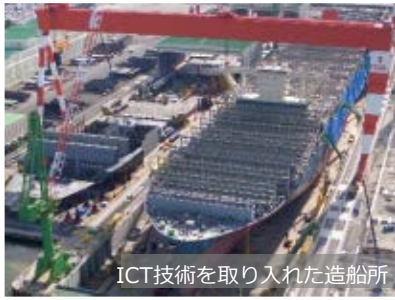
ニュータウンにおける自動運転サービス

トラック隊列走行の公道実証

②0 海事生産性革命・海事環境イノベーション

平成31年度予算：下記参照

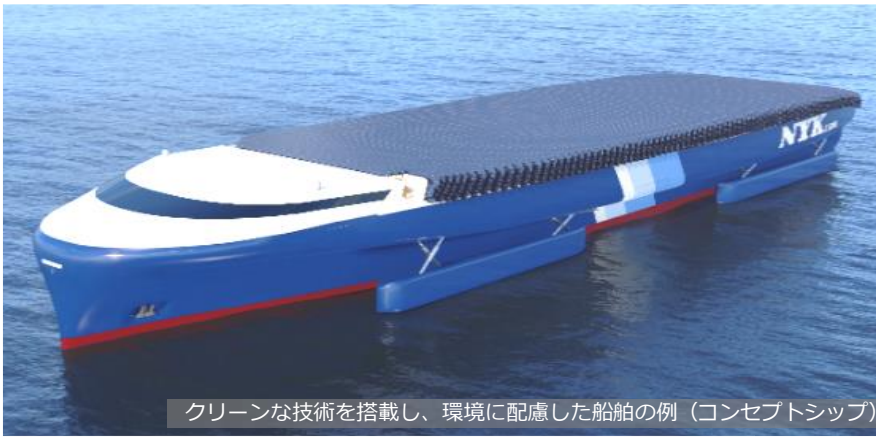
平成31年通常国会法案提出



ICT技術を取り入れた造船所



海難等による海洋汚染等損害に関する被害者保護の充実



クリーンな技術を搭載し、環境に配慮した船舶の例（コンセプトシップ）

造船・海運分野や海洋開発分野における、生産性向上の取組や、世界をリードする環境対策の推進により、我が国経済を支える強い海事産業を目指します。

海難等による海洋汚染等損害に関する被害者保護の充実を図ります。

【海事生産性革命の貫徹】

地域の雇用・経済や我が国経済を支える造船・海運分野や新市場である海洋開発分野において、国際競争が激化

ICTの取入れなどによる各分野における生産性向上の取組の更なる推進



【船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案】

【背景】

海難等により、燃料油汚染損害や、座礁船等の撤去等費用が発生

賠償責任を負う船舶所有者が、自身の保険契約違反により保険金の支払いを受けられず、被害者への賠償がなされない事例が発生



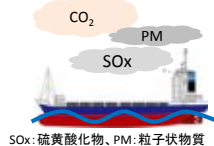
貨物船アンファン8号(カンボジア)

(2013年3月、青森県深浦沖)

賠償がなされず、県負担により事故に係る座礁船撤去等を実施。

【環境に優しい次世代の海運へ】

海上貿易量の増加に伴う温室効果ガス排出量の増加や排気ガス中に含まれる有害物質による健康悪影響の懸念



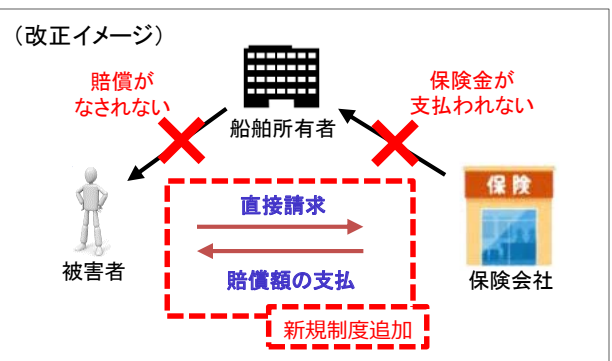
海事産業の持続的発展と環境対応への両立が必要

- 「国際海運GHGゼロエミッション・プロジェクト」で取りまとめた日本の「強み」である省エネ船舶の建造を世界的に促進する新たな国際的な枠組で提案、5年以内の国際合意を目指す
- 2020年から強化されるSOx規制強化について、関係業界が円滑に対応できるよう取り組む（実証事業の実施、コスト運賃転嫁への荷主の理解醸成 等）

(船舶からの温室効果ガス (GHG) 排出削減に向けた国際戦略の推進 14百万円)
(硫黄酸化物 (SOx) の排出削減に向けた取組み 80百万円)

【法案の概要】

被害者が保険会社に対して損害賠償額の支払を直接請求すること等を可能とすることにより、海難等による汚染等損害に関する被害者保護の充実を図る



②1 港湾の生産性革命

平成31年度予算：下記参照



我が国の熟練技能者の“匠の技”と近年目覚ましい発展を遂げているAI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現を図ります。

また、港湾関連データ連携基盤を構築し、港湾物流等に関するあらゆる情報を電子化し、情報の利活用を促進する港湾の完全電子化を実現します。

これらの取組により、我が国コンテナターミナル独自の生産性向上・高付加価値化を推進します。

AIターミナルの実現

AIターミナル高度化実証事業 (6.5億円)

AI等を活用したオペレーションの効率化・最適化に関する実証をはじめとする各種実証事業を行い、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現を図る。



遠隔操作RTGの導入促進に係る支援制度 (790億円の内数)

新たに創設する支援制度を活用し、全国のコンテナターミナルにおける遠隔操作RTGの導入促進を図る。



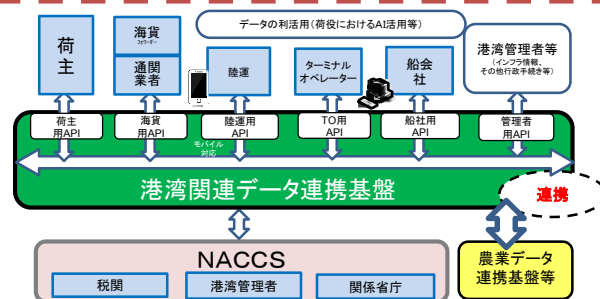
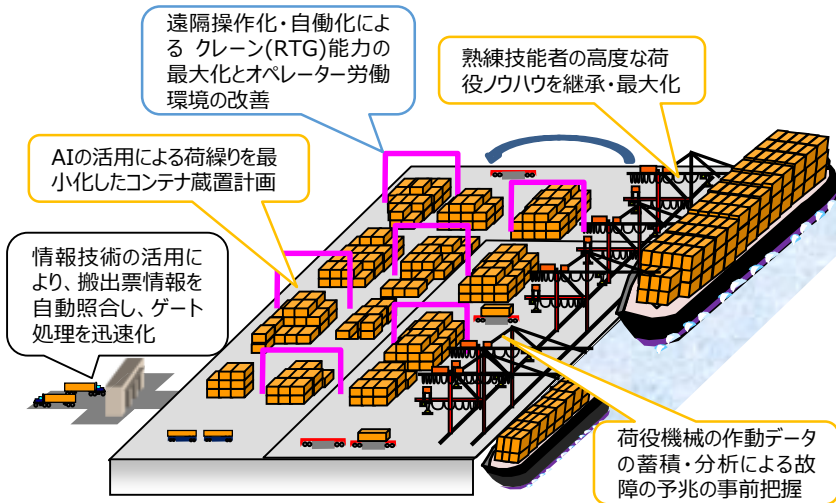
オペレーターが管理棟からRTGを遠隔操作する様子

港湾の完全電子化 (3億円)

国内港湾における港湾情報や貿易情報等を取り扱う港湾関連データ連携基盤を2020年末までに構築し、港湾をとりまく諸手続き・取引について電子化し、データ連携を標準とする事業環境を形成する。

官民関係者からなる「港湾の電子化(サイバーポート)推進委員会」における検討をふまえて、同基盤の構築に向けた設計等を行う。

～イメージ～



②② 世界最高水準の空港サービスの実現

平成31年度予算：下記参照



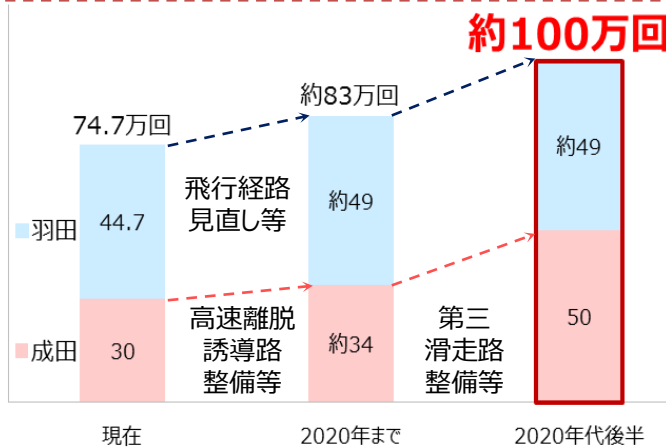
首都圏空港について、世界最高水準の発着容量年間約100万回を目指すとともに、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続きや動線の円滑化(FAST TRAVEL)の推進及び地上支援業務の省力化・自動化について官民連携して取り組みます。

首都圏空港の機能強化

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(約100万回/年)**の実現を目指す。(H31年度予算額：814億円の内数)

航空イノベーションの推進

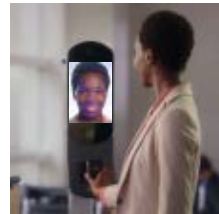
官民一丸となって先端技術の活用に取り組み、空港での諸手続きや動線の円滑化(FAST TRAVEL)の推進及び地上支援業務の省力化・自動化を図り、**世界最高水準の利用者サービス**の提供を目指す。



FAST TRAVELの推進

(H31年度予算額：35億円(観光庁予算)の内数)

先端技術の活用等により、旅客が行う諸手続きや空港内外の動線等の円滑化、高度化を実現。



地上支援業務の省力化・自動化

(H31年度予算額:0.7億円 35億円(観光庁予算)の内数)

自動走行技術、IoT、ビッグデータ、AI等の活用により、地上支援業務の効率化及び安全性の向上。



2019年度の取組

- ①羽田空港について、引き続き丁寧な情報提供を行い、施設整備、騒音対策、落下物対策等必要な準備を着実に進める。
- ②成田空港について、高速離脱誘導路等の整備を進めるとともに、2019年10月(冬ダイヤ)よりA滑走路における夜間飛行制限の緩和を実施する。

2019年度の取組

- ①FAST TRAVELの取組を推進する空港を拡大し、空港別の関係者WGにて、目標、推進ビジョンを策定する。
- ②搭乗手続きの自動化・顔認証化及び手荷物輸送等の円滑化などについて、国際観光旅客税を活用した国の支援を実施する。
- ③「手荷物及び貨物」の輸送を想定したトーイングトラクターの自動運転実証実験を実施する。

②③新産業創出を下支えする 高精度な位置特定の実現

平成31年度予算：地理空間情報の整備・活用等の推進に必要な経費（39億円）の内数



いつでも・どこでも・誰でも、センチメートル級の3次元測位結果を地図に重ね合わせて活用できる「位置情報プラットフォーム」を構築します。

高精度の位置特定で生産性向上や新産業・サービスの創出を下支えします。



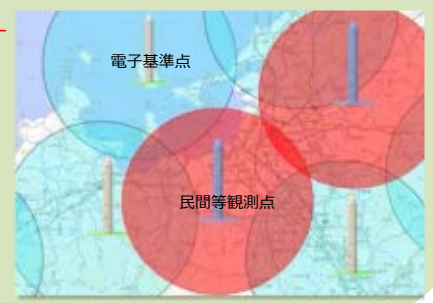
地図と動き続ける地面を整合させる

我が国は、複雑で激しい地殻変動の影響を常に受けており、測位結果は時間の経過とともに地図上の位置（国家座標）からズレていきます。この**地殻変動によるズレを補正する仕組みを構築**します。



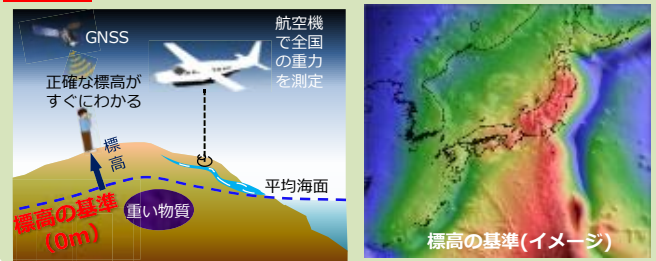
衛星測位の高精度化

国土地理院で運用している電子基準点に加え、**民間等観測点を活用することで、電子基準点網を拡充**します。拡充に向け、認証の基準策定に向けた検討を進めます。



衛星測位で迅速な標高決定を可能に

2019年度から4年計画で、航空機に重力計を搭載して、全国の重力を測定し、**高精度な標高の基準を構築**します。



<コラム2> 新たな外国人材の受入れに向けた対応

2018年12月、臨時国会で入管法が改正され、一定の専門性を有し、即戦力となる外国人材の受入れに係る新たな在留資格制度が創設されました。国土交通省関係では、所管分野における深刻な担い手不足の状況等を踏まえ、建設、造船・船用工業、自動車整備、航空、宿泊の5分野において、この新たな在留資格制度を活用した外国人材の受入れを行うこととしています。2019年4月から制度がスタートすることから、関係業界や法務省をはじめとした関係省庁と連携して、制度の周知や技能試験の準備などの必要な取組を進めているところです。



<コラム3> 全国各地における高い水準のバリアフリー化の推進

今後の超高齢社会への対応、地方への観光誘客の更なる拡大のため、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催都市東京のみならず各地における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きます。

○バリアフリー法の改正

平成30年5月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」が成立し、公共交通事業者等によるハード対策及びソフト対策の一体的な取組を推進するための計画制度の創設やバリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組を強化するための移動等円滑化方針制度の創設等を行いました。

○公共交通機関等のバリアフリー化

更なる公共交通機関等のバリアフリー化に向けて、公共交通のバリアフリー基準については、大規模駅におけるバリアフリー化された経路の複数化、旅客施設の利用の状況に応じたエレベーターの複数化・大型化、鉄道車両の車椅子スペースを現行の1列車1箇所以上から1列車2箇所以上とすること等を内容とする改正を平成30年3月に行い、併せてガイドラインについても、改訂を行いました。

更に、近年、新たなバリアフリー車両として、フルフラットバスやエレベーター付きバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入が始まっています。



鉄道車両内のフリースペース※



エレベーター付きバス



フルフラットバス※



ユニバーサルデザインタクシー※

○心のバリアフリー

「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり支え合うことです。

「心のバリアフリー」の実現に資する施策として、旅客施設のエレベーターに障害者、高齢者等の「優先マーク」の設置を推進するとともに、多機能トイレの利用マナー啓発キャンペーンを行っています。また、高齢者、障害者等の疑似体験等を通じ、バリアフリーに対する国民の理解増進を図るために「バリアフリー教室」を開催しています。さらに、交通・観光分野での事業者の接遇の向上を図っています。



優先マークの例



車椅子サポート体験



視覚障害者サポート体験

※写真：公共交通機関の移動等円滑化ガイドライン

豊かな暮らしの礎となる地域づくり



②④ 生産性を高める都市空間創造

～オープンデータとイノベーションで付加価値を高めるまちづくり～

②⑤ 新たなモビリティサービスの推進

②⑥ 下水道リノベーションの推進

②⑦ サイクルツーリズムの推進

②⑧ 建築物の省エネ対策の強化

②⑨ 消費税率引上げを踏まえた住宅取得対策

～消費税率10%への引上げ後の住宅取得にメリットが出る支援策を用意！～

③⑩ 奄美群島及び小笠原諸島の振興支援

～奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する法律により両法の有効期限を延長～

③⑪ アイヌ施策の推進

～アイヌ文化の復興等を促進するための民族共生象徴空間（ウポポイ）の具体化～

②④生産性を高める都市空間創造

～オープンデータとイノベーションで付加価値を高めるまちづくり～

平成31年度予算：下記参照



人口減少社会において経済成長を持続するには、都市の生産性向上が必要です。そのため、新技術等によりまちの課題を解決するスマートシティの推進や、イノベーションを創出する多様性のある都市空間の形成に向けた検討を進めることで、付加価値を高めるまちづくりに取り組みます。

スマートシティの推進

○ AIやIoT等の新技術や多様なデータを駆使し、都市・地域の課題を解決する「**スマートシティ**」を加速化、高度化するための取組を推進。

都市・地域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



- ・ **関係省庁等と連携し、移動・物流、インフラ、防災・気象、エネルギー・環境、観光等の分野を対象に、都市・地域問題、社会問題に係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。**（平成31年度予算：1.1億円）
- ・ **都市再生整備計画事業において、都市施設と合わせて整備する、実用化された新技術（センサー、ビーコン、画像解析カメラ、スマートライト等）の活用を支援。**

（平成31年度予算：社会資本整備総合交付金（8,713億円）の内数）

都市の多様性とイノベーションの創出

- 人口減少社会において経済成長を持続するためには、生産年齢人口の減少を上回る生産性向上が必要。
- 一方、働き手や企業構成など社会経済には「**多様性**」の兆候が見られ、これら多様性の集積・交流を通じた「**イノベーション**」の創出を「生産性向上」につなげられれば、一定の経済成長は可能。

社会経済における「多様性」の例

働き手の多様化：

女性就労率 約50%（2017）
高齢者就労率 約45%（2017）
（65～69歳）

消費の多様化：

訪日外国人旅行者による消費額
4.5兆円（2018）

「**多様性**」と「**イノベーション**」を通じた付加価値創出による生産性の向上やそのために都市が果たす役割について検討

“偶然的出会い”を生む「都市空間」（カフェ、ストリート、広場、公園、水辺等） + “リアルな繋がり”を育む「コミュニティ」×「場（プレイス）」（コミュニティマネジャー、イノベーション・コワーキングスペース等）

まち・エリア全体の価値を高める「**オペレーションシステム**」（エリアマネジメント、リノベーションまちづくり等）

「多様性」・「イノベーション」を通じた付加価値創出のイメージ

②5 新たなモビリティサービスの推進

平成31年度予算：下記参照

都市部における混雑、地方部における交通手段の維持・確保等、我が国の交通の抱える様々な課題に対し、MaaS(マース。Mobility as a Service)※等の新たなモビリティサービスの推進により、諸課題の解決を目指します。

※MaaS…出発地から目的地までの移動に係る検索・予約・決済などをオンライン上で一括して提供するサービス。さらに、小売、観光、病院等の移動以外のサービスとの連携による移動の高価値化も含む。

<バスタ新宿>



<グリーンスローモビリティイメージ>



<MaaSイメージ>

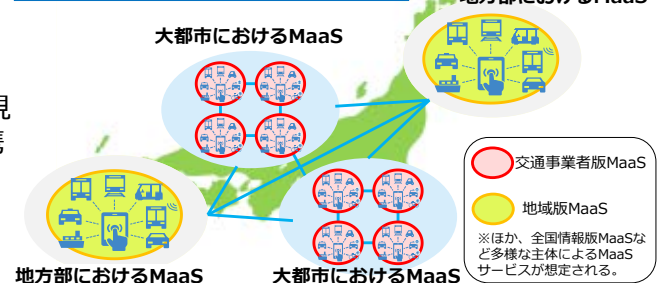


MaaSの実現に向けた取組

- MaaS相互間の連携によるユニバーサル化、多様なサービスとの連携による移動の高付加価値化、望ましいまちづくりとの連携を特徴とする「日本版MaaS」の早期実現に向け、下記3つの観点から取組を推進。
 - 多様なサービスの統合・ワンストップ化に向けたデータ連携
 - 利用者の移動ニーズにきめ細かく対応する運賃・料金の実現
 - シームレスな移動を実現するまちづくり、インフラ整備との連携
- 平成31年度予算「新モビリティサービス推進事業」で実証実験の支援等を行う。(3.1億円)

日本版MaaS

- 『ユニバーサルなMaaS』(MaaS相互の連携によるユニバーサル化)
- 『高付加価値なMaaS』(移動と多様なサービスの連携による高付加価値化)
- 『交通結節点の整備等まちづくりと連携したMaaS』



グリーンスローモビリティ

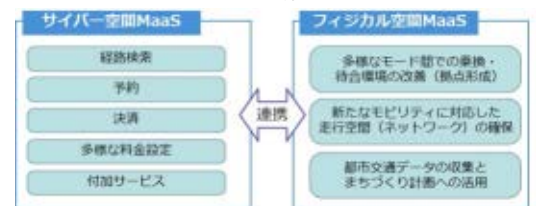
- ※グリーンスローモビリティとは、電動で時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のモビリティ。
- 地域が抱える交通課題の解決と低炭素型社会の確立を同時に実現する低速有人モビリティ。
- 「乗って楽しい」モビリティ、かつ、福祉・観光振興・賑わい創出など地域の多様な課題解決に資する「コミュニケーション装置」として地域への普及推進を行う。
- シンポジウムや実証調査、先進技術を活用したIoT導入実証事業や導入費用補助等を通じて、地域での本格導入を図る。(環境省連携事業60億円の内数)



交通拠点の整備

- バスタ新宿をはじめとする集約交通ターミナルについて、民間収益を最大限活用するなど、官民連携を強化しながら道路事業による戦略的な整備を展開。
- スマートシティの検討やMaaSの実験と連携し、フィジカル空間(現実社会)での地域交通サービスの強化を推進。

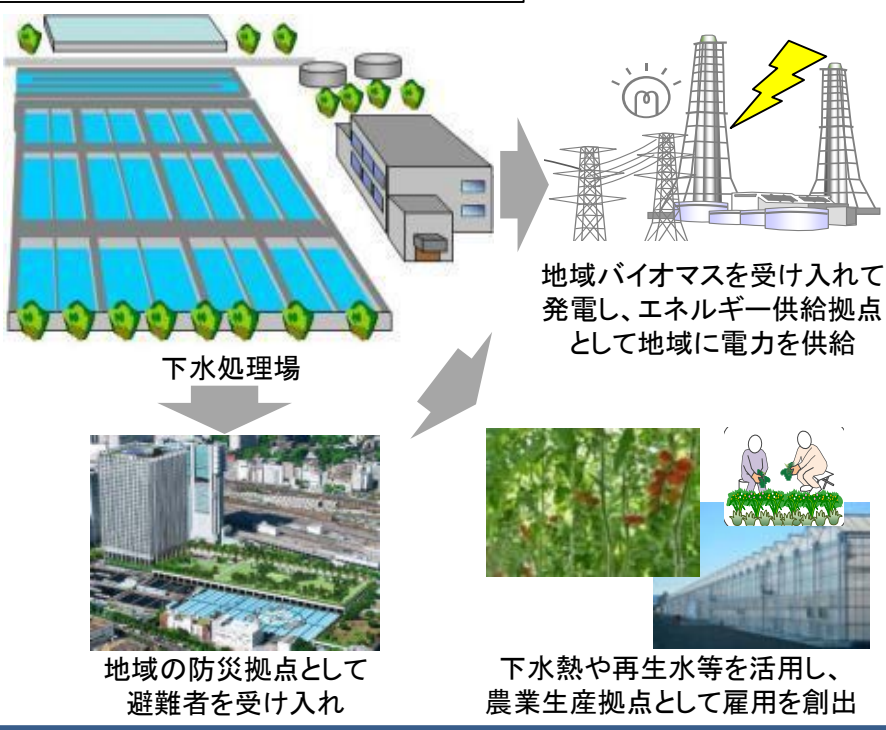
【MaaSを推進する上でのまちづくり・インフラ整備における課題】



②6 下水道リノベーションの推進

平成31年度予算：社会資本整備総合交付金8,713億円の内数、防災・安全交付金13,173億円の内数、
下水道リノベーション推進経費40百万円

下水道リノベーションのイメージ



下水処理場等を魅力あふれる地域の拠点に再生するとともに、ICT活用による生産性向上等を図るため、下水道リノベーションを推進します。

下水道リノベーション登録制度（2019年度～）

- 下水処理場等の有する資源・資産を活用し、魅力あふれる地域の拠点に再生する取組について定めた計画を登録し、社会資本整備総合交付金等により支援。
- エネルギー供給拠点化、防災拠点化、憩い・賑わいの拠点化のうち、2つ以上の拠点化を図る取組が対象。



あじさい祭りを毎年開催し、憩いの場として市民に開放



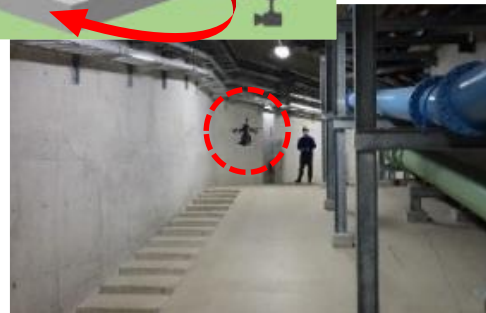
処理場の熱を近隣の大型商業施設へ供給



地域の一時避難施設としても活用する災害対策センター（処理場内に設置）

下水道リノベーション推進調査（2019年度～）

- ICT活用や他分野における技術の導入による事業効率化や生産性向上等の取組を国の調査として実施。
- ドローンを活用した処理場内の点検等を実施。



ドローンの活用による処理場の点検イメージ

②7 サイクルツーリズムの推進

平成31年度予算：道路関係予算（17,858億円）の内数



瀬戸内しまなみ海道(提供:愛媛県)

自転車活用推進計画（平成30年6月8日閣議決定）に基づき、官民連携によるモデルルート of 取組の促進やナショナルサイクルルート制度の創設などにより、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進します。

官民連携によるモデルルートの取組

- 先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、走行環境整備、受入環境整備、魅力づくり、情報発信を行う等、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図る。

■モデルルート設定の考え方

- 複数の市町村に跨がる等、広域的なルートであるか
- サイクリストを惹きつける魅力や、価値創造の素地があるか
- サイクリストの支援に向けて、地域の関係者の協力が得られるか

■取組みの進め方

■サイクリング環境向上策の例

モデルルートの設定

- 地方整備局と県・政令市が連携して掘り起こし

協議会の設置

- 既存の枠組みを活用し、国、自治体、DMO、観光事業者、地域の関係者等で構成
- 路面表示や案内看板の仕様等を含め、実施内容について検討・調整

モデルルートにおける取組内容の決定【地方版自転車活用推進計画に位置付け】

- 走行環境整備(安全対策、案内看板等)
- 受入環境整備(休憩所、サポート体制等)
- 魅力づくり(滞在コンテンツの充実・強化等)
- 情報発信(ルートマップ作成、ICTの活用等)

取組内容の実施

【関係者が連携して取組を実施】

取組内容の評価・改善

- サイクリストの声や関連データの収集・分析
- 先進地との情報交換

- ・トイレ/給水
- ・入浴やシャワー施設
- ・おしぼりの提供
- ・観光パンフレットやサイクリングマップの設置
- ・サイクルスタンド
- ・メンテナンススペース
- ・工具/空気入れの貸出
- ・レンタサイクル
- ・ロッカー(一時荷物預り)



- ・日除けのある屋外の休憩スペース
- ・長時間利用可能な駐車スペース



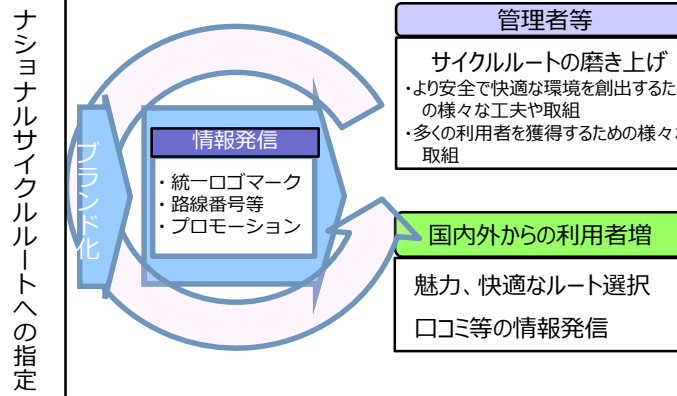
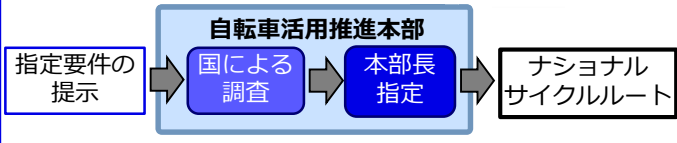
＜案内看板＞ ＜サイクルトレイン＞

(サイクルトレイン・サイクルバスを含めたアクセス方法、コース難易度、レスキューサービス、ガイドツアー、交通ルール等、サイクリストの視点に立った情報発信(多言語対応))

ナショナルサイクルルート制度の考え方

- 日本を代表し、世界に誇りうるサイクルルートを指定・PRするナショナルサイクルルート制度を本年夏頃に創設
- ナショナルサイクルルートの魅力や安全性について国内外のサイクリストに対して情報発信するとともに、サイクルルートの更なる魅力向上に向けた取組を促進

ナショナルサイクルルート制度(案)

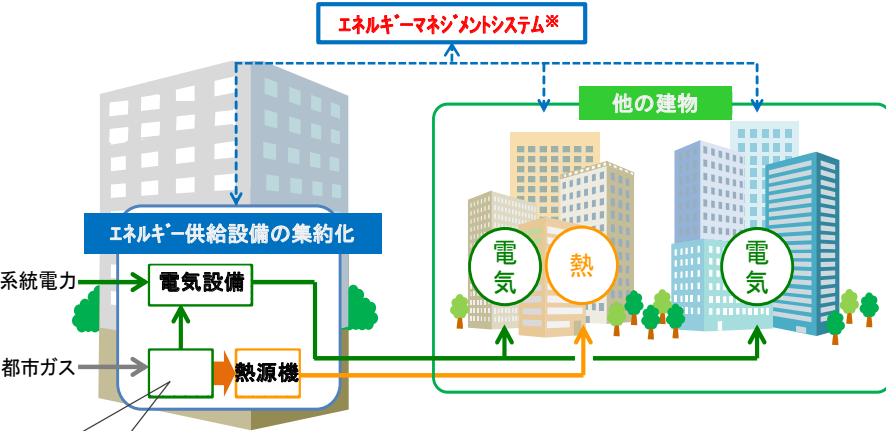


②8 建築物の省エネ対策の強化

平成31年通常国会法案提出

複数の建築物の連携により街区として高い省エネ性能を実現する取組

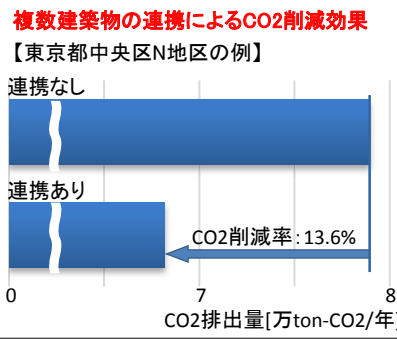
「パリ協定」の発効等を踏まえ、住宅・建築物の規模・用途ごとの特性に応じた実効性の高い総合的な対策を盛り込んだ「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律の一部を改正する法律案」を平成31年通常国会に提出し、住宅・建築物の省エネ性能の一層の向上を図ります。



コージェネレーションシステム: ガスを使って発電するとともに、排熱を給湯などに有効利用



*エネルギー・マネジメントシステム: 気象条件やエネルギー使用状況等の情報を集約し、エネルギー供給を最適化



背景・必要性

- 我が国のエネルギー需給構造の逼迫の解消や、地球温暖化対策に係る「パリ協定」の目標*達成のため、住宅・建築物の省エネ対策の強化が喫緊の課題
- *我が国の業務・家庭部門の目標(2030年度): 温室効果ガス排出量約4割削減(2013年度比)

法案の概要

オフィスビル等に対する措置

- 省エネ基準への適合を建築確認の要件とする建築物の対象に、中規模*のオフィスビル等を追加
*延べ面積を300㎡とすることを想定。現行は大規模(延べ面積2000㎡以上)のオフィスビル等が対象
- 省エネ性能向上計画の認定(容積率特例)*の対象に、複数の建築物の連携による取組を追加
*認定を受けた場合、省エネ性能向上のための設備について容積率を緩和

マンション等に対する措置

- 届出制度における所管行政庁による計画の審査を合理化*し、省エネ基準に適合しない新築等の計画に対する監督体制を強化
*民間審査機関の評価を受けている場合に所管行政庁による省エネ基準の適合確認を簡素化

戸建住宅等に対する措置

- 設計者である建築士から建築主に対して省エネ性能に関する説明を義務付ける制度を創設
- トップランナー制度*の対象に、注文戸建住宅・賃貸アパートを供給する大手住宅事業者を追加
*トップランナー基準(省エネ基準を上回る基準)を設定し省エネ性能の向上を誘導。現行は建売戸建住宅を供給する大手住宅事業者が対象

その他の措置

- 気候・風土の特殊性を踏まえて、地方公共団体が独自に省エネ基準を強化できる仕組みを導入 等

②消費税率引上げを踏まえた住宅取得対策

～消費税率10%への引上げ後の住宅取得にメリットが出る支援策を用意！～

平成31年度予算：2,085億円、平成31年度税制改正 等

2019年10月の消費税率引上げ前後の駆け込み需要と反動減を抑制するため、消費税率引上げ後の住宅の購入等にメリットが出るよう、①住宅ローン減税の拡充②すまい給付金の拡充③次世代住宅ポイント制度の創設等の支援策を講じます。



①住宅ローン減税の拡充

概要

- 現行の住宅ローン減税について、**控除期間を3年間延長**（10年→13年）
- 適用年の11～13年目までの各年の控除限度額は、以下のいずれか小さい額
 - ・住宅借入金等の年末残高（4,000万円※を限度）×1%
 - ・建物購入価格（4,000万円※を限度）×2/3%（2%÷3年）
- ※長期優良住宅や低炭素住宅の場合
借入金年末残高の上限：5,000万円、建物購入価格の上限：5,000万円

対象者

- 消費税率10%が適用される新築・中古住宅の取得、リフォームで、**2020年12月末までに入居した方**

②すまい給付金の拡充

概要

- 所得制限の緩和による**対象者の拡充**（収入額（目安）で、**現行の510万円以下が775万円以下に**）
- 給付額が**現行の最大30万円から最大50万円に引上げ**

対象者

- 消費税率10%が適用される新築・中古住宅の取得で、**2021年12月末までに引渡しを受け、入居した方**
※住宅ローン利用／現金取得のいずれの場合も対象

③次世代住宅ポイント制度の創設

概要

- 一定の省エネ性、耐震性、バリアフリー性能等を満たす住宅や家事負担の軽減に資する住宅の新築やリフォームに対し、商品と交換可能な**ポイントを付与**
※若者・子育て世帯がリフォームを行う場合にポイントの特例あり

対象者

- 消費税率10%が適用される新築住宅の取得、リフォームで、**2020年3月末までに契約の締結等をした方**

④贈与税非課税措置の拡充

概要

- 父母や祖父母等の直系尊属から、住宅取得等資金の贈与を受けて住宅を取得等した場合、**贈与税が最大3,000万円まで非課税**

対象者

- 消費税率10%が適用される新築・中古住宅の取得、リフォームで、2019年4月から**2020年3月末までに契約を締結した方等**

③0 奄美群島及び小笠原諸島の振興支援

～奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の一部を改正する法律により両法の有効期限を延長～

平成31年度予算：下記参照

平成31年通常国会法案提出



奄美群島及び小笠原諸島の特殊事情に鑑み、その基礎条件の改善並びに地理的及び自然的特性に即した振興開発を図るため、奄美群島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発特別措置法の有効期限を延長します。



奄美群島では世界自然遺産登録に向けた動きやLCCの就航による入込客が増加中。小笠原諸島ではおがさわら丸及びははしま丸の新船が就航、人口も増加傾向。依然として残る本土との格差縮小を図り、地域を取り巻く新たな動きに対応するため、両法の有効期限を延長し、以下の支援策を継続して実施。

奄美群島への支援策

条件不利性の克服

◆ **公共事業の補助率かさ上げ**により、奄美群島の産業・生活等を支えるインフラの整備や防災・老朽化対策を支援

予算 209.6億円 (平成31年度当初)

◆ **奄美群島振興交付金**により、物資の輸送費支援や航路・航空路の運賃軽減等のソフト事業を支援

予算 24.4億円 (平成31年度当初)

拡充

基幹産業の条件不利性の更なる改善及びU I Oターンや定住の更なる促進に関する交付率を拡充

成長戦略の更なる加速

◆ 奄美群島振興交付金において雇用拡充・人材育成・交流人口拡大を図る事業のうち、民間と連携した新しい取組については事業開始から3年間で「**特定重点配分対象事業**」と位置付け、支援措置を拡充

特定重点配分対象事業

- ▶ 交付率を5/10から6/10へかさ上げ
- ▶ 地方負担分に対して新たに特別交付税措置

国費率 6/10	地方負担割合 4/10	
	特別交付税措置 2/10	実質地方負担 2/10

県 市町村
0.5/10 1.5/10

⇒ 地方負担の軽減により、地域の創意工夫をより一層促し、奄美群島の成長戦略を更に加速

金融・税制による産業振興への支援

- ◆ (独) **奄美群島振興開発基金**による中小・零細事業者への債務保証・融資に加え、コンサルティング機能の強化を通じて、6次産業化やIターン者の創業等を支援
- ◆ 製造業、農林水産物等販売業、旅館業及び情報サービス業等のために用いる**設備の取得等に対して税制優遇**

世界自然遺産登録に向けた動きへの対応

- ◆ 2020年夏の「奄美・沖縄」世界自然遺産登録に向けた動きも踏まえ、奄美群島振興交付金の**観光キャンペーン事業**を継続し、閑散期の需要喚起や沖縄との連携交流を促進
- ◆ 世界自然遺産への登録を見据えて持続的な地域づくりの推進のため、国と地元自治体等との連携体制を構築

小笠原諸島への支援策

予算 10.8億円 (平成31年度当初)

- ◆ **ハード事業の補助率かさ上げ**により、小笠原諸島の産業・生活等を支える施設の整備や防災・老朽化対策を支援
- ◆ 医療施設の運営支援等のソフト事業を補助金により支援
- ◆ 旧島民の帰島の促進のため、東京都や小笠原村等と連携しながら、生活環境の確保等の各種支援を実施
- ◆ 世界的価値を有する小笠原諸島の自然環境の保全のため、自然公園の整備や外来種の駆除、植生回復事業等を支援
- ◆ 地域資源を生かしたエコツーリズムを推進し、自然環境の保護・保全と両立する持続的な観光を振興

③1 アイヌ施策の推進

～アイヌ文化の復興等を促進するための民族共生象徴空間（ウポポイ）の具体化～

平成31年度予算：21億円

平成31年通常国会法案提出



民族共生象徴空間（ウポポイ）中核地区イメージ

アイヌ文化の復興等を促進するため、北海道白老町で民族共生象徴空間の整備を推進しています。

2020年4月24日の一般公開に向け開業準備を推進します。

国立民族共生公園における開業後の活動イメージ



【伝統コタン】
アイヌの生業や植物の利活用文化等に関するお話、伝統衣装の試着体験等



【体験交流ホール】
アイヌ伝統芸能（古式舞踊、音楽等）の鑑賞や体験



【工房】
伝統工芸（木彫・織物）の実演や体験

民族共生象徴空間（ウポポイ）の整備について

- 北海道白老町ポロト湖畔を中心に整備。
- アイヌの文化復興等に関するナショナルセンターであり、「国立民族共生公園」、「国立アイヌ民族博物館」、「慰霊施設」で構成される。
- 公益財団法人アイヌ民族文化財団が運営主体（平成29年6月閣議決定）。アイヌの人々の主体的参画を確保。
- 施設全体は、平成31年度内に整備。
- 愛称は平成30年12月に一般投票により「ウポポイ」に決定。
※ウポポイはアイヌ語で「（おおぜいで）歌うこと」を意味します。



アイヌ施策推進法案について（閣議決定：平成31年2月）

- 民族共生象徴空間（ウポポイ）を構成する施設の管理を指定法人に委託すること等を規定。 ※平成31年通常国会法案提出



<コラム4> 国土交通省のワークスタイル改革

「働き方改革」が広く浸透し、独自の役所文化が根強い霞ヶ関でも仕事のあり方を見直す動きが進んでいます。国土交通省では、職員一人一人がライフステージに応じて柔軟に働けるよう、また、非効率な残業を撲滅してメリハリのついた働き方ができるよう、2018年10月に「ワークスタイル改革プロジェクト」を発足させました。

プロジェクトのポイントは「幹部のイニシアティブの発揮」です。改革を進めるためには、幹部が率先して姿勢を示すことが原動力となります。そのため、各局のワークスタイル改革の取組方針を局長自らが「ワークスタイル改革宣言」として意思表示することで、幹部自身の意識改革から促しています。立って打合せするスタイルの導入など、局長を旗振り役として各局が独自に進める取組も増えてきました。

ワークスタイル改革の数値目標

- ・ 2021年度までに印刷関連経費の総額30%減
- ・ 2020年度までに週20時間及び月60時間超の超過勤務ゼロ
- ・ 年次休暇15日以上取得
- ・ 「男の産休」5日以上取得

ペーパーレス化のためには、紙の利用が根付いた役所文化からの脱却が必要です。例えば、幹部に紙配付していた資料はメールや掲示板で電子配布すること、審議会等の会議を原則としてペーパーレスで実施することにしました。また、超過勤務削減や年次休暇促進は「かけ声倒れ」に終わらないよう、月例の会議の場で各局の実績を大臣が直接チェックすることにしました。さらに、育児・介護を抱える職員のみならず、あらゆる職員がデスクに縛られない柔軟な働き方をできるよう、リモートアクセスの環境を整えました。

また、業務の効率性の追求だけでなく、業務そのものの削減や分担の見直しを不断に進めるほか、説明責任を持つ者の明確化や責任の委譲などを積極的に進めていきます。

ワークスタイル改革の取組は始動したばかりです。コストを削減し、多様な働き方を可能にする設備投資に充てることで、更なるコスト削減につながる好循環を生み出そう、と呼びかけています。

国土交通省がこれからも重要な政策を担い、また国土交通省をこれからも選んで頂けるよう、本省のみならず、地方機関においても、ワークスタイル改革を不断に進めていきます。



<ワークスタイル改革のロゴマーク>



<スタンディングでの打ち合わせ
(土地・建設産業局 不動産課 執務室)>

参 考

1. 国土交通省関係予算事業費・国費総括表
2. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画総括表

1. 国土交通省関係予算事業費・国費総括表

事 項	事 業 費		前 年 度 (B)	平成31年度	
	平成31年度 (A)	対前年度 倍 率 (A/B)		平成31年度 (C)	対前年度 倍 率 (C/F)
治 山 治 水	1,156,059	1.36	850,481	1,029,684	1.32
治 水	1,122,877	1.36	826,725	997,302	1.32
海 岸	33,182	1.40	23,756	32,382	1.36
道 路 整 備	4,125,754	1.08	3,837,858	1,549,136	1.15
港 湾 空 港 鉄 道 等	1,036,415	1.12	923,774	483,072	1.15
港 湾	304,485	1.22	249,215	276,006	1.19
空 港	231,550	0.98	236,192	89,416	1.14
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	94,077	1.16	81,428	28,455	1.15
新 幹 線	396,300	1.14	348,000	79,192	1.05
船 舶 交 通 安 全 基 盤	10,003	1.12	8,939	10,003	1.12
住 宅 都 市 環 境 整 備	3,968,437	1.10	3,605,708	597,782	1.13
住 宅 对 策	3,245,905	1.09	2,986,091	153,664	1.02
宅 地 对 策	7,176	0.57	12,678	0	-
都 市 環 境 整 備	715,356	1.18	606,939	444,118	1.18
市 街 地 整 備	261,989	1.00	261,256	32,646	1.02
道 路 環 境 整 備	427,408	1.33	320,967	385,513	1.20
都 市 水 環 境 整 備	25,959	1.05	24,716	25,959	1.05
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	60,258	1.53	39,376	44,322	1.33
下 水 道	26,888	4.15	6,478	15,611	2.90
国 営 公 園 等	33,370	1.01	32,898	28,711	1.02
社 会 資 本 総 合 整 備	4,449,071	1.08	4,106,143	2,188,659	1.09
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	1,770,072	0.97	1,816,724	871,341	0.98
防 災 ・ 安 全 交 付 金	2,678,999	1.17	2,289,419	1,317,318	1.18
<u>小 計</u>	<u>14,795,994</u>	<u>1.11</u>	<u>13,363,340</u>	<u>5,892,655</u>	<u>1.15</u>
推 進 費 等	24,133	1.03	23,472	18,542	1.02
<u>一 般 公 共 事 業 計</u>	<u>14,820,127</u>	<u>1.11</u>	<u>13,386,812</u>	<u>5,911,197</u>	<u>1.15</u>
災 害 復 旧 等	69,090	1.03	67,023	55,084	1.01
<u>公 共 事 業 関 係 計</u>	<u>14,889,217</u>	<u>1.11</u>	<u>13,453,835</u>	<u>5,966,281</u>	<u>1.15</u>
そ の 他 施 設	81,305	1.23	66,324	61,302	1.15
行 政 経 費	-	-	-	833,362	1.46
<u>合 計</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>6,860,945</u>	<u>1.18</u>
国 全 体 公 共 事 業 関 係 計	-	-	-	6,909,909	1.16

(単位：百万円)

国 費			前 年 度 (F)	備 考						
通 常 分 (D)	対前年度 倍 率 (D/F)	臨 時・特 別 の 措 置 (E)								
832,435	1.07	197,249	781,142	<p>1. 本表は、内閣府計上の沖縄振興予算のうち、国土交通省関係分を含む。</p> <p>2. 推進費等の内訳は、</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>災害対策等緊急事業推進費</td> <td>13,686百万円</td> </tr> <tr> <td>官民連携基盤整備推進調査費</td> <td>331百万円</td> </tr> <tr> <td>北海道特定特別総合開発事業推進費</td> <td>4,525百万円</td> </tr> </table> <p>3. 行政経費には、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し3,720百万円を含む。</p> <p>4. 本表のほか、委託者の負担に基づいて行う附帯・受託工事費83,093百万円がある。</p> <p>5. 本表のほか、東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）463,189百万円がある。</p> <p>6. 公共工事の施工時期の平準化等を図るため、2か年国債（国庫債務負担行為）209,877百万円及びゼロ国債109,529百万円を設定している。</p> <p>7. 行政経費の前年度予算額には、平成31年度から観光庁に一括計上されることとなった国際観光旅客税を財源とする経費の他省庁計上分を含む。</p>	災害対策等緊急事業推進費	13,686百万円	官民連携基盤整備推進調査費	331百万円	北海道特定特別総合開発事業推進費	4,525百万円
災害対策等緊急事業推進費	13,686百万円									
官民連携基盤整備推進調査費	331百万円									
北海道特定特別総合開発事業推進費	4,525百万円									
807,530	1.07	189,772	757,386							
24,905	1.05	7,477	23,756							
1,421,231	1.05	127,905	1,347,227							
427,840	1.02	55,232	420,317							
238,573	1.03	37,433	232,754							
75,973	0.97	13,443	78,498							
24,905	1.01	3,550	24,676							
79,192	1.05	0	75,450							
9,197	1.03	806	8,939							
574,566	1.09	23,216	527,818							
152,464	1.01	1,200	150,529							
0	-	0	0							
422,102	1.12	22,016	377,289							
32,546	1.01	100	32,106							
364,521	1.14	20,992	320,467							
25,035	1.01	924	24,716							
44,322	1.33	0	33,406							
15,611	2.90	0	5,375							
28,711	1.02	0	28,031							
1,876,961	0.94	311,698	2,000,308							
836,374	0.94	34,967	888,572							
1,040,587	0.94	276,731	1,111,736							
5,177,355	1.01	715,300	5,110,218							
18,542	1.02	0	18,206							
5,195,897	1.01	715,300	5,128,424							
55,084	1.01	0	54,359							
5,250,981	1.01	715,300	5,182,783							
53,506	1.01	7,796	53,121							
617,162	1.08	216,200	571,591							
5,921,649	1.02	939,296	5,807,495							
6,059,609	1.01	850,300	5,978,947							

2. 国土交通省関係財投機関財政投融資計画総括表

区 分	財 政 投 融 資		
	31 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)
独立行政法人住宅金融支援機構	63,500	68,100	0.93
独立行政法人都市再生機構	445,400	346,400	1.29
独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構	1,520,000	2,745,000	0.55
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	38,300	27,200	1.41
新関西国際空港株式会社	150,000	20,100	7.46
中部国際空港株式会社	3,400	30,700	0.11
独立行政法人水資源機構	5,800	5,700	1.02
一般財団法人民間都市開発推進機構	25,000	28,100	0.89
株式会社海外交通・都市開発事業支援機構	123,100	126,800	0.97
合 計	2,374,500	3,398,100	0.70
国 全 体 財 政 投 融 資	13,119,400	14,463,100	0.91

- (注) 1. 自己資金等との合計所要資金とは、財政投融資や財投機関債のほか、財政投融資計画における民間借入、業務収入等との総計である。
2. 独立行政法人住宅金融支援機構の財投機関債の対象には、財政投融資計画以外の過去の住宅金融公庫の融資に係る財政投融資の償還を含む債務償還費等も含まれるため、財投機関債が自己資金等との合計所要資金を上回っている。

(単位：百万円)

(参 考)					
財 投 機 関 債			自己資金等との合計所要資金		
31 年 度 (C)	前 年 度 (D)	倍 率 (C/D)	31 年 度 (E)	前 年 度 (F)	倍 率 (E/F)
3,077,000	2,604,800	1.18	2,895,354	2,451,568	1.18
120,000	50,000	2.40	1,364,626	1,347,082	1.01
230,000	330,000	0.70	5,555,168	5,489,002	1.01
117,000	141,100	0.83	344,118	378,059	0.91
10,000	15,879	0.63	172,854	50,803	3.40
14,800	17,100	0.87	39,935	56,270	0.71
5,000	4,000	1.25	155,390	157,431	0.99
—	—	—	37,914	41,059	0.92
—	—	—	129,160	133,200	0.97
3,573,800	3,162,879	1.13	10,694,519	10,104,474	1.06

国土交通フォーカス2019

=====

平成31年3月 発行

国土交通省 総合政策局 政策課

=====



国土交通省