

第2章

時代の要請にこたえた 国土交通行政の展開

Ⅱ

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

第1節

国土政策の推進

国土交通省では、平成26年7月に発表した「国土のグランドデザイン2050」を踏まえ、27年8月に、今後おおむね10年間を計画期間とする第二次国土形成計画（全国計画）及び国土利用計画（全国計画）の変更について閣議決定し、28年3月に国土形成計画（広域地方計画）を国土交通大臣決定した。

第二次国土形成計画（全国計画）では、本格的な人口減少社会において地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の活発な動き（対流）を生み出すことにより新たな価値を創造する「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想とした。そして、対流を生み出すための国土構造、地域構造として、生活に必要な各種サービス機能を提供可能なコンパクトな地域を交通や情報通信のネットワークで結ぶ「コンパクト＋ネットワーク」の形成を提示した。これらは、各地域の固有の自然、文化、産業等の独自の個性を活かした、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展の実現につながるものである。

第五次国土利用計画（全国計画）では、国土の安全性を高め、持続可能で豊かな国土を形成する国土利用を目指している。

両計画の有効な推進方策を検討するため、国土審議会計画推進部会に設置した4つの専門委員会において、対流促進型国土の形成に向けた検討を行うとともに、検討結果を国土審議会及び計画推進部会に報告した。また、広域地方計画に定められた、全国8ブロックごとの特性、資源を活かした広域連携プロジェクトを推進するとともに、先行的な事例形成への支援を行っている。さらに、国土利用計画（都道府県計画・市町村計画）の策定・変更が進められており、その推進に向けた調査・支援を実施している。

第2節

社会資本の老朽化対策等

(1) 社会資本の老朽化対策

我が国では、高度成長期以降に整備したインフラが今後一斉に老朽化することが見込まれる（図表Ⅱ-2-2-1）。老朽化が進むインフラを計画的に維持管理・更新することにより、国民の安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化等を図る必要がある。

このため、平成25年11月、政府全体の取組みとして、計画的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的な計画として、「インフラ長寿命化基本計画」がとりまとめられた。

国土交通省では、この基本計画に基づき、国土交通省が管理・所管するインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組みの方向性を明らかにする計画として、予防保全の考え方を導入した「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を他省庁に先駆けて平成26年5月に策定した。

現在、行動計画に基づき、各施設の管理者が点検や修繕等を行うとともに、個別施設ごとの具体的な対応方針を定める長寿命化計画（個別施設計画）を策定するなど、計画的な維持管理・更新に取り組んでいる。

国土交通省では、必要なインフラが持続可能なものとして維持されるよう、引き続き老朽化対策について、重点的・計画的に取り組んでいく。

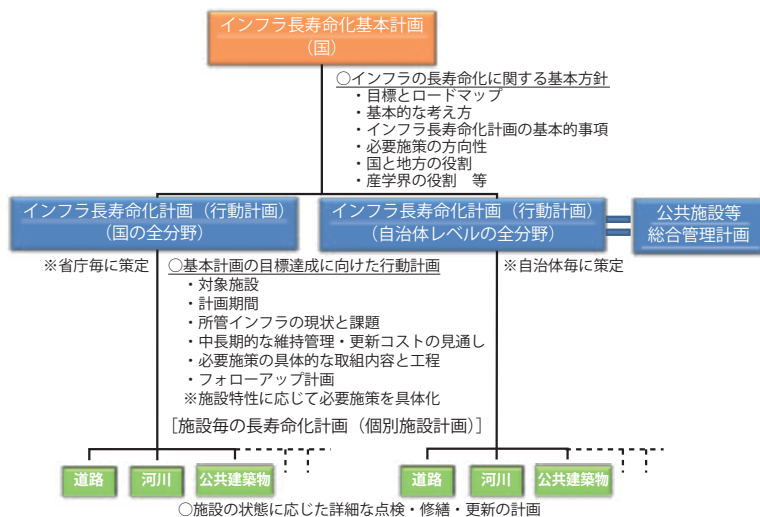
図表Ⅱ-2-2-1 社会資本の老朽化の現状

高度成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる。 ※施設の老朽化の状況は、建設年度で一律に決まるのではなく、立地環境や維持管理の状況等によって異なるが、ここでは便宜的に建設後50年で整理。			
《建設後50年以上経過する社会資本の割合》			
	2018年3月	2023年3月	2033年3月
道路橋 [約73万橋 ^{注1)} （橋長2m以上の橋）]	約25%	約39%	約63%
トンネル [約1万1千本 ^{注2)}]	約20%	約27%	約42%
河川管理施設（水門等） [約1万施設 ^{注3)}]	約32%	約42%	約62%
下水道管きょ [総延長：約47万km ^{注4)}]	約4%	約8%	約21%
港湾岸壁 [約5千施設 ^{注5)} （水深－4.5m以深）]	約17%	約32%	約58%

- (注) 1 道路橋約73万橋のうち、建設年度不明橋梁の約23万橋については、割合の算出にあたり除いている。(2017年度集計)
- 2 トンネル約1万1千本のうち、建設年度不明トンネルの約400本については、割合の算出にあたり除いている。(2017年度集計)
- 3 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。)(2017年度集計)
- 4 建設年度が不明な約2万kmを含む。(30年以内に布設された管きょについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。)(2017年度集計)
- 5 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。(2017年度集計)

資料) 国土交通省

図表Ⅱ-2-2-2 インフラ長寿命化に向けた計画の体系



資料) 国土交通省

(2) メンテナンス産業の育成・拡大

今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について、社会資本整備審議会・交通政策審議会の下に設置された社会資本メンテナンス戦略小委員会で平成25年に出された答申を踏まえ、着実な取り組みが進められている。点検・診断に関する資格制度については、業務内容に応じた必要な知識・技術等を定め、民間資格の登録制度を創設するとともに、登録された点検・診断等の資格を27年度発注業務から活用している。維持管理を円滑に行うための体制、地方公共団体等の支援については、複数

の分野や施設の維持管理業務を包括的に民間に委託する手法について、地方公共団体と協力して検討を進めている。維持管理・更新に係る情報の共有化・見える化については、インフラメンテナンス情報ポータルサイトにおいて各施設の点検の実施状況等、社会資本の維持管理情報のうち特に重要な情報の見える化を行っている。

平成29年からは社会資本メンテナンス戦略小委員会（第三期）を開始し、30年には、計画的な維持管理・更新のため今後5年間で緊急的に取り組む施策や、新技術・データ活用型のメンテナンス方式である「インフラメンテナンス2.0」の考え方、国土交通省所管の各分野が連携し積極的に「予防保全」の取り組みを進めていく方向性等が示された。また、あわせて、国土交通省では、国土交通省所管分野における社会資本の今後30年間の維持管理・更新費の将来推計を公表した。

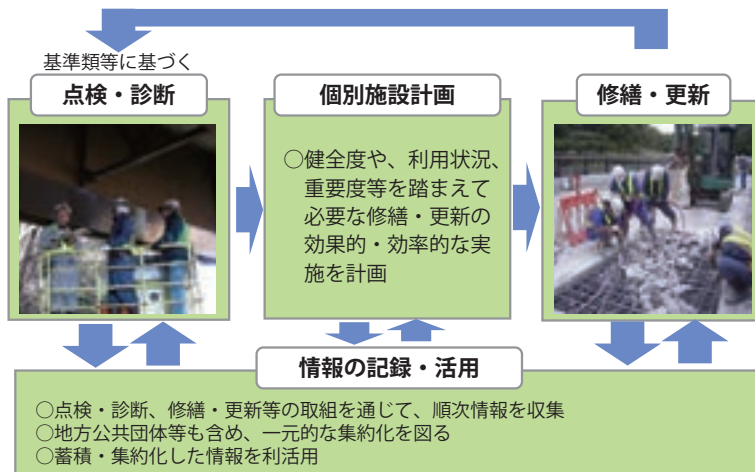
加えて、多様な産業の技術やノウハウを活用し、メンテナンス産業の育成・活性化を図るため、産学官民が一丸となって知恵や技術を総動員するプラットフォームとして平成28年に設立された「インフラメンテナンス国民会議」において、30年は全国10地域で地方フォーラムが設立され、各地域での活動が本格化した。あわせて、国民会議の場を活用した新技術の導入を促進するため、31年2月に「インフラメンテナンス新技術・体制等導入推進委員会」が開始された。

さらに、インフラメンテナンスに係る優れた取り組みや技術開発を表彰するため平成29年に創設された「インフラメンテナンス大賞」について、第2回表彰式を30年8月に開催し好事例の全国展開を進めた。

今後は、以上の取り組み等を充実させ、メンテナンス産業の育成・活性化によって、着実かつ効率的なインフラメンテナンスの実現や地域活性化を図っていく。

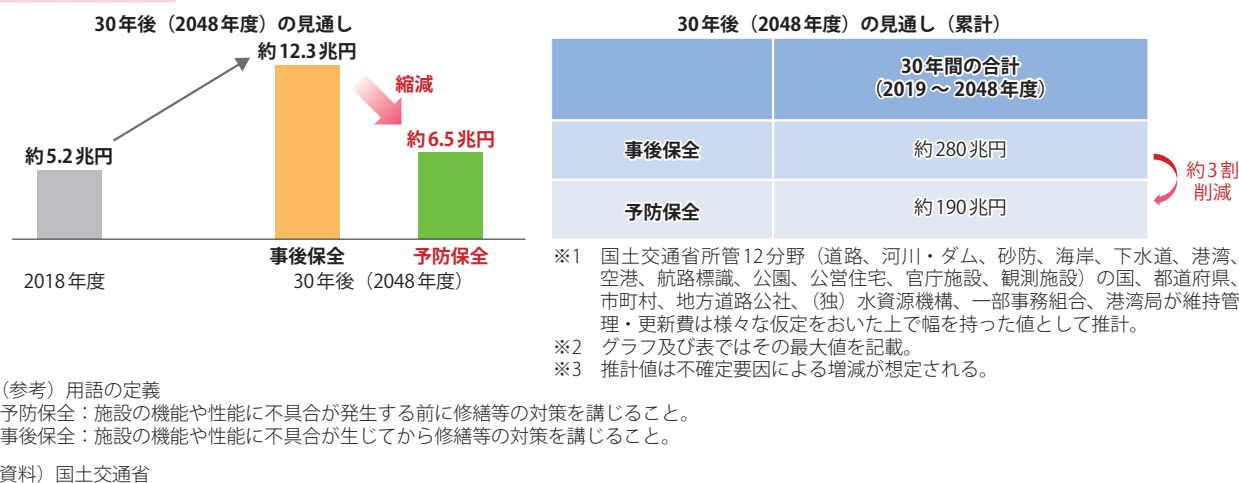
図表 II-2-2-3 個別施設計画を核としたメンテナンスサイクルの構築

個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）を核として、点検・診断、修繕・更新、情報の記録・活用といったメンテナンスサイクルを構築



資料）国土交通省

図表 II-2-2-4 将来の維持管理・更新費用の推計結果



（3）モニタリング技術の開発・導入

社会インフラの状態の効率的な把握を可能とするモニタリング技術の開発・導入の推進に向け、「社会インフラのモニタリング技術活用推進検討委員会」において、モニタリング技術の現場実証を行うとともに、導入に向けた課題、その克服のための対策などの最終的な整理を行った。

（4）ロボットの開発・導入

今後増大するインフラ点検を効果的・効率的に行い、人が近づくことが困難な災害現場の調査や応急復旧を迅速かつ的確に実施する実用性の高いロボット開発・導入を推進している。

第3節

社会資本整備の推進

社会資本整備重点計画は、「社会資本整備重点計画法」に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画である。

平成27年9月に第4次社会資本整備重点計画（27～32年度）が閣議決定された。同計画では、厳しい財政制約の下、①切迫する巨大地震や激甚化する気象災害、②加速するインフラ老朽化、③人口減少に伴う地方の疲弊、④激化する国際競争という4つの構造的課題に対応するため、社会資本のストック効果の最大化を図ることを基本理念とし、「既存施設の有効活用（賢く使う）」や「集約・再編」を進めながら、ストック効果の高い事業に「選択と集中」を徹底することとしている。また、社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成を位置付け、計画的な社会資本整備の実施及び担い手の確保育成の観点から、安定的・持続的な公共投資の見通しの確保が重要であるとしている。さらに、中長期的な見通しを持った社会資本整備を進めていくため、4つの重点目標（「社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う」、「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」、「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」、「民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する」）と13の政策パッケージを設定するとともに、代表的な指標についてはKPI（Key Performance Indicator）として位置づけている。

また、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会の下に設置された専門小委員

会において、「賢く投資・賢く使う」ための工夫の視点や類型、ストック効果の「見える化・見せる化」の方法、こうした取組みを体系的に進めるための仕組み等について調査審議が行われ、「ストック効果の最大化に向けて～その具体的戦略の提言～」(平成28年11月)が取りまとめられた。引き続き、提言に示された考え方を踏まえながら、施策の具体化に取り組み、第4次社会資本整備重点計画を着実に推進していく。

さらに、第4次社会資本整備重点計画に基づき、各地方の特性に応じて重点的、効率的、効果的に社会資本を整備するための計画として「地方ブロックにおける社会資本整備重点計画」を平成28年3月に策定した。加えて、当該計画に記載された将来のインフラ整備の時間軸を地図化(可視化)する「インフラみらいMAPプロジェクト」を28年8月より開始し、実現に向けた検討を進めている。

図表 II-2-3-1 第4次社会資本整備重点計画

1. 社会資本整備が直面する4つの構造的課題

- (1) 加速するインフラ老朽化 (2) 脆弱国土(切迫する巨大地震、激甚化する気象災害) (3) 人口減少に伴う地方の疲弊 (4) 激化する国際競争

国土形成計画(平成27年8月14日閣議決定)を踏まえ、その実現に向けて社会資本整備を計画的に実施

2. 持続可能な社会資本整備に向けた基本方針

社会資本のストック効果の最大化を目指した戦略的インフラマネジメントへ

社会資本のストック効果を最大限に発揮するためのマネジメントを徹底

①集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンス

- ・メンテナンスサイクルの構築による老朽化インフラの安全性の確保
- ・中長期的にトータルコストを縮減・平準化(集約化等による規模の適正化を含む)
- ・メンテナンス産業の競争力強化

②既存施設の有効活用(賢く使う取組)

- ・既存施設の機能の最大化(例:羽田空港における飛行経路見直しによる空港処理能力拡大等)
- ・既存施設の機能の強化・高度化(例:公営住宅における集約等に伴う福祉施設の設置等)
- ・既存施設の多機能化(例:下水処理場の上部空間を活用した発電施設の整備等)

③社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底(優先度や時間軸を考慮)

安全安心インフラ

南海トラフ・首都直下地震や局地化・集中化・激甚化している雨の降り方への対応等、ハード・ソフトの取組を総動員し、人命と財産を守る事業に重点化

生活インフラ

地域生活サービスの持続的・効率的な提供を確保し、生活の質の向上を図る事業に重点化

成長インフラ

国際戦略による競争力強化、民間事業者等との連携強化を通じ、生産拡大効果を高める事業に重点化

時間軸の明確化

・中長期的(おおむね10～20年)に目指す姿、計画期間中(H32(2020)年度まで)に進める重点施策と実現すべき数値目標等を策定

経済再生と財政健全化

・2017年度の消費増税前後を含め、2020年、そしてそれ以降への安定成長を支え、経済再生と財政健全化に貢献

PPP/PFIの積極活用

社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材に係る構造改革等

- 地域の守り手である現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成
- 現場の生産性向上による構造改革
- 公共工事の品質確保と担い手確保に向けた発注者による取組の推進
- 社会資本整備に関わる多様な人材の確保・育成(メンテナンス、PPP/PFI等を担う人材)

安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性

- 過去の公共投資の急激な増減は、様々な弊害(不適格業者の参入やダンピングの多発、人材の離職等)をもたらしてきた
- メンテナンスを含めた社会資本整備を計画的かつ着実に実施し、担い手を安定的に確保・育成するため、持続的な経済成長を支えられるよう、経済規模に見合う公共投資を安定的・持続的に確保することが必要

資料) 国土交通省

コラム

「インフラみらいMAPプロジェクト」の推進
～岩手県釜石市版「インフラみらいMAP釜石（試行版）」を公開～

国土交通省では、将来のインフラ整備を時系列に沿って地図化（可視化）する「インフラみらいMAPプロジェクト」を平成28年より開始し、検討を進めています。

平成28年3月に策定した「地方ブロックにおける社会資本整備重点計画」には約2,800の事業が記載されているとともに、これまでの計画と異なり、主要なプロジェクトについて、可能な範囲で完成時期を記載し、計画の見通しを時間軸に沿って理解できるよう工夫されています。

「インフラみらいMAPプロジェクト」は、このような情報を地図データ化し、将来のインフラ整備の姿を地図上にビジュアル化することで、居住地や工場立地・出店計画の検討など生活設計や投資判断に活用し、更なる民間投資の喚起や地域活性化に役立てることを目的に進めています。平成30年度は、岩手県釜石市をモデルとして公開した「インフラみらいMAP釜石（試行版）」の活用状況等を踏まえ、インフラみらいMAP（全国版）（仮称）の作成のために必要な検討を行いました。

<https://www.geospatial.jp/ckan/dataset/sougouseisaku-miraimap-kamaishi>

掲載されたインフラの整備予定情報を地図上で確認できるほか、GIS（地理空間情報システム）を用いて、さまざまな情報と重ね合わせることができ、民間企業による新規立地の投資計画の立案等において活用され、ストック効果の発現がさらに高まることが期待されます。

引き続き、インフラみらいMAPプロジェクトに取組み、インフラ整備に関する情報の見える化を推進します。



資料）国土交通省

コラム

ストック効果最大化を目指して

Column

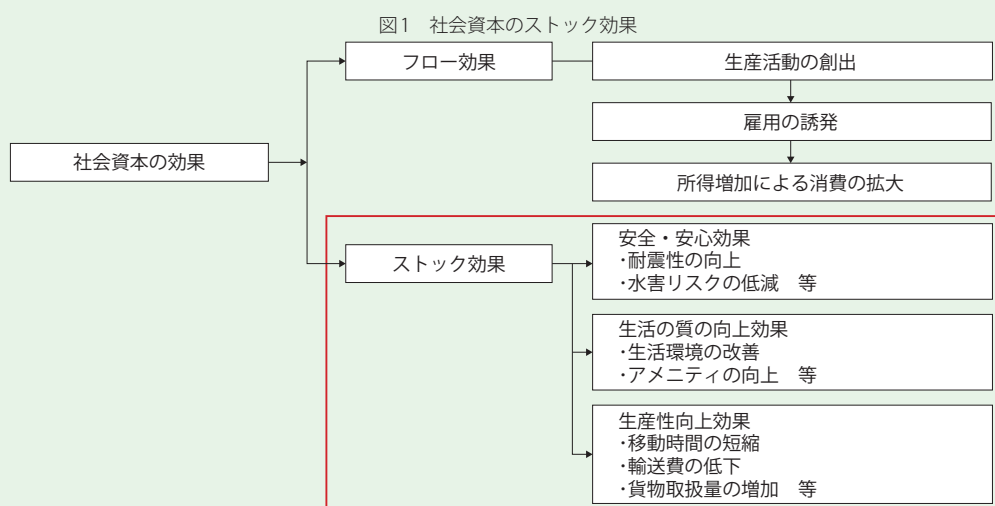
社会資本の整備には、フロー効果とストック効果があります。フロー効果は、公共投資の事業自体により、雇用等の経済活動が創出され、短期的に経済全体を拡大させる効果です。一方で、ストック効果は、インフラが社会資本として蓄積され、機能することで継続的に中長期的にわたり得られる効果です。

また、ストック効果には、耐震性の向上や水害リスクの低減といった「安全・安心効果」や、生活環境の改善やアメニティの向上といった「生活の質の向上効果」のほか、移動時間の短縮等による「生産性向上効果」といった社会のベースの生産性を高める効果があります（図1）。

ストック効果の具体例としては、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の整備により、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が最長約30分短縮されるなど、移動時間の短縮等が図られました。これに伴い、物流の効率化にもつながることから、沿線自治体における大型物流施設等の立地が進み、大型マルチテナント型物流施設数が7件（2013年）から30件（2018年）に増加しました（図2）。

我が国の人口が減少していく中においても、経済成長や安全・安心の確保、国民生活の質の向上を持続的に実現していくためには、ストック効果を最大限に発揮する社会資本整備が求められています。

このため、国土交通省では、発現した多様なストック効果を積極的に幅広く把握し、「見える化」していくとともに、ピンポイントの渋滞対策やダム再生による既存施設の有効活用、ハード・ソフトを総動員した防災・減災対策等の取組みの推進など「賢く投資・賢く使う」を徹底することにより、さらなるストック効果の最大化を目指していきます。



資料）国土交通省

図2 ストック効果が発揮された事例



資料) 国土交通省

第4節

交通政策の推進

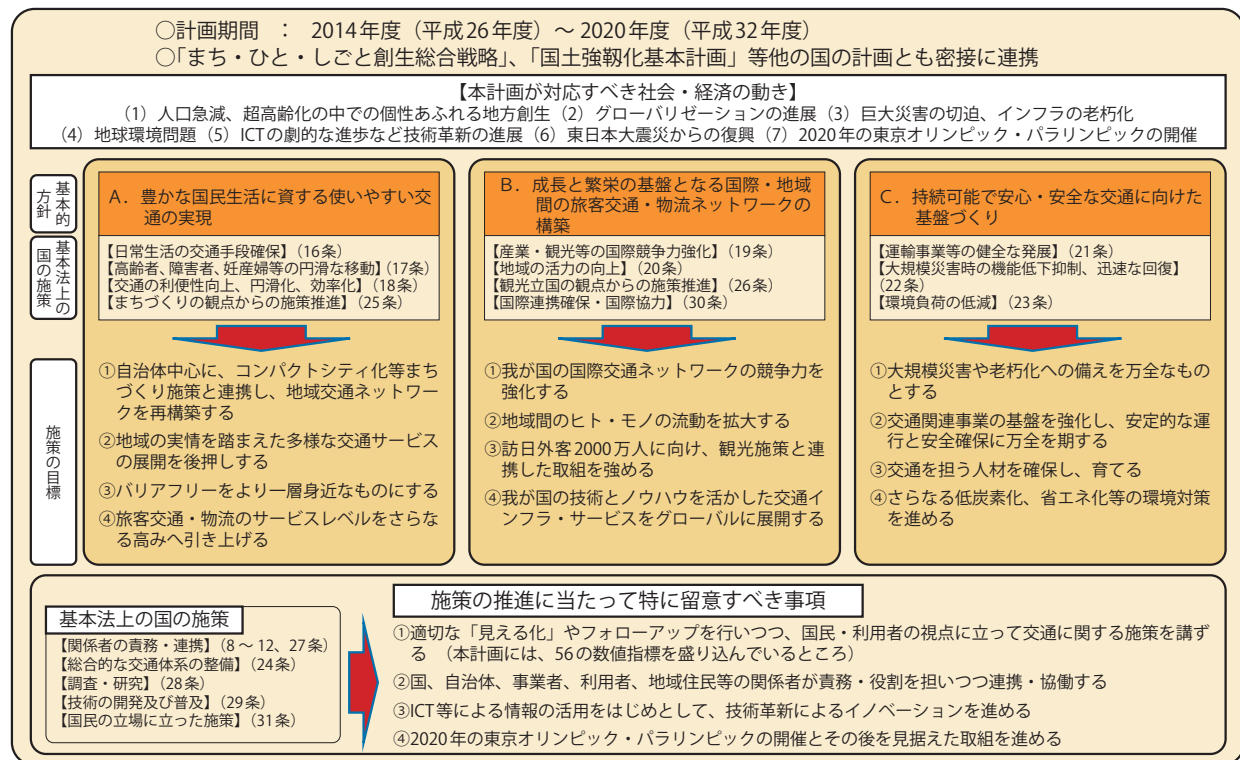
1 交通政策基本法に基づく政策展開

「交通政策基本法」に基づき、平成27年2月に閣議決定された交通政策基本計画は、26年度から32年度までを計画期間としており、「交通政策基本法」の規定に則り、基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めている。具体的には、基本的方針として、A)「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、B)「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、C)「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」の3つの柱を掲げるとともに、それぞれについて、施策目標を4つずつ設定した上で、具体的な施策を提示している。また、同計画のフォローアップに際して取り組みの進捗を確認するための数値指標を定めるとともに、AからCまでの3つの柱に沿った施策を進めるに当たって留意すべき事項等を示しており、それらに基づき政策を進めている。

平成30年6月には、「交通政策基本法」に基づき、「平成30年版交通政策白書」を閣議決定・国会報告した。交通政策白書は、交通の動向並びに政府が交通に関して講じた施策及び交通に関して政府が講じようとする施策について、毎年、国会に報告するものであり、交通政策基本計画に掲げられた施策や数値目標の進捗状況のフォローアップも行っている。

引き続き、毎年作成する交通政策白書を活用しつつ、同計画のフォローアップ等を適切に行い、同計画の着実な推進を図ることとしている。

図表 II-2-4-1 交通政策基本計画の概要



資料) 国土交通省

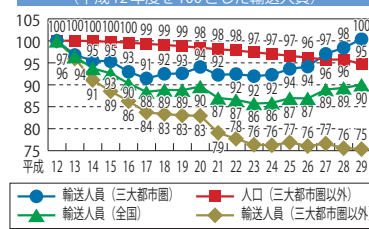
2 地域公共交通ネットワークの再構築

人口減少、少子高齢化が進展する中、特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されている。一方で、地域公共交通は、特に自動車を運転できない学生、高齢者等にとって必要不可欠な存在であり、また、活力に満ちた地域社会の実現に寄与するため、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通の活性化・再生を図ることが重要である。

こうした情勢を踏まえ、平成26年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正

図表 II-2-4-2 地域公共交通の現状と課題

- 地域公共交通の輸送人員は長期的に低落傾向にあったが、近年は三大都市圏を中心に回復傾向が見られる。地方部でも大幅な減少傾向に歯止めがかかりつつある。
- 地域交通事業者の経営は厳しい状況にあり、地方部を中心に不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行。

地域公共交通サービスの輸送人員の推移
(平成12年度を100とした輸送人員)

※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
 ※出典：「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

	平成3年	平成12年	平成22年	平成28年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人	43億人 (90年に比べ34%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人	4.1億人 (90年に比べ20%減)

(出典) 自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

地域公共交通サービスの衰退

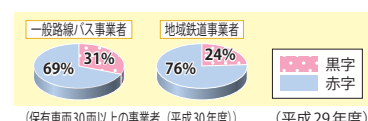
- ・一般路線バスについては、平成22年度から平成28年度までの7年間に約8,392kmの路線が完全に廃止。鉄軌道については、平成12年度から平成31年度までの20年間に41路線・約895kmが廃止。
 ※鉄軌道については、平成31年度4月1日現在

- ・公共交通空白地域の存在

	空白地面積	空白地人口
バス500m圏外 鉄道1km圏外	38,710km ² (我が国の可住地 面積の約33%)	7,669千人 (我が国の人口の 6%)

(出典) 平成29年度国土交通省調査による

- ・一般路線バス事業者の6割以上、地域鉄道事業者の7割以上の経常収支が赤字



(保有車両30両以上の事業者 (平成30年度)) (平成29年度)

今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定

資料) 国土交通省

し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者と適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興等の地域戦略と連携しつつ、地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を、関係者の合意の下で実現していくための枠組みを構築した。

同法に基づき、平成30年度末までに500件の地域公共交通網形成計画が国土交通大臣に送付されたほか、33件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組みが本格化している。

また、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業を行う新たな会社に出資等を行う制度を創設し、支援の多様化・充実を図っている。

国土交通省としても、引き続き地方公共団体の取組みに対し、必要な支援を行っていく。

図表 II-2-4-3 地域公共交通活性化再生法等改正の概要

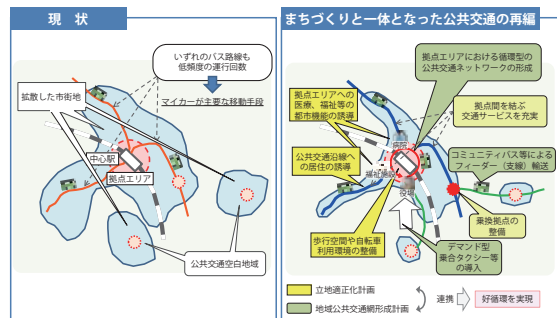
○地域公共交通活性化再生法の一部改正法（平成26年5月公布・11月施行）

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、② まちづくりと連携し、
③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

○地域公共交通活性化再生法及び鉄道・運輸機構法の一部改正法（平成27年5月公布・8月施行）

地域公共交通活性化再生法に基づく国土交通大臣の認定を受けた地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する産業投資による鉄道・運輸機構を通じた出資等の仕組みを創設し、支援の充実・多様化を図る。



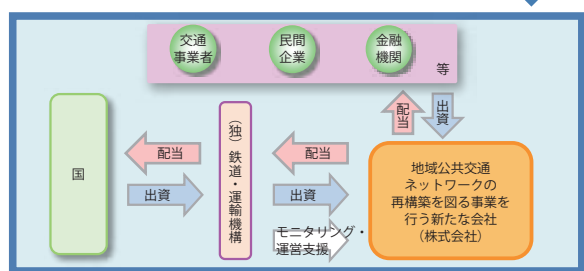
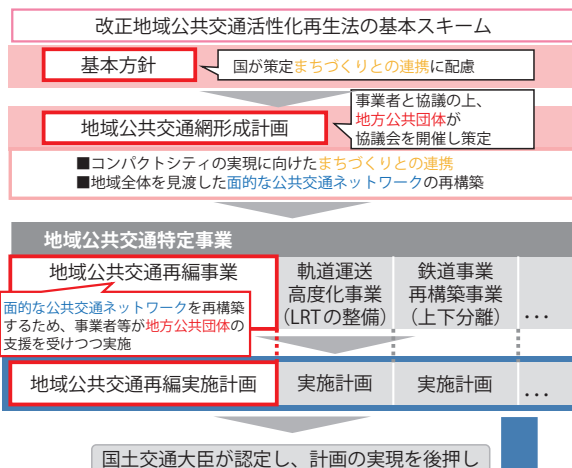
(LRT)



(BRT)



(ICカード)



資料）国土交通省

3 MaaS等新たなモビリティサービスの推進

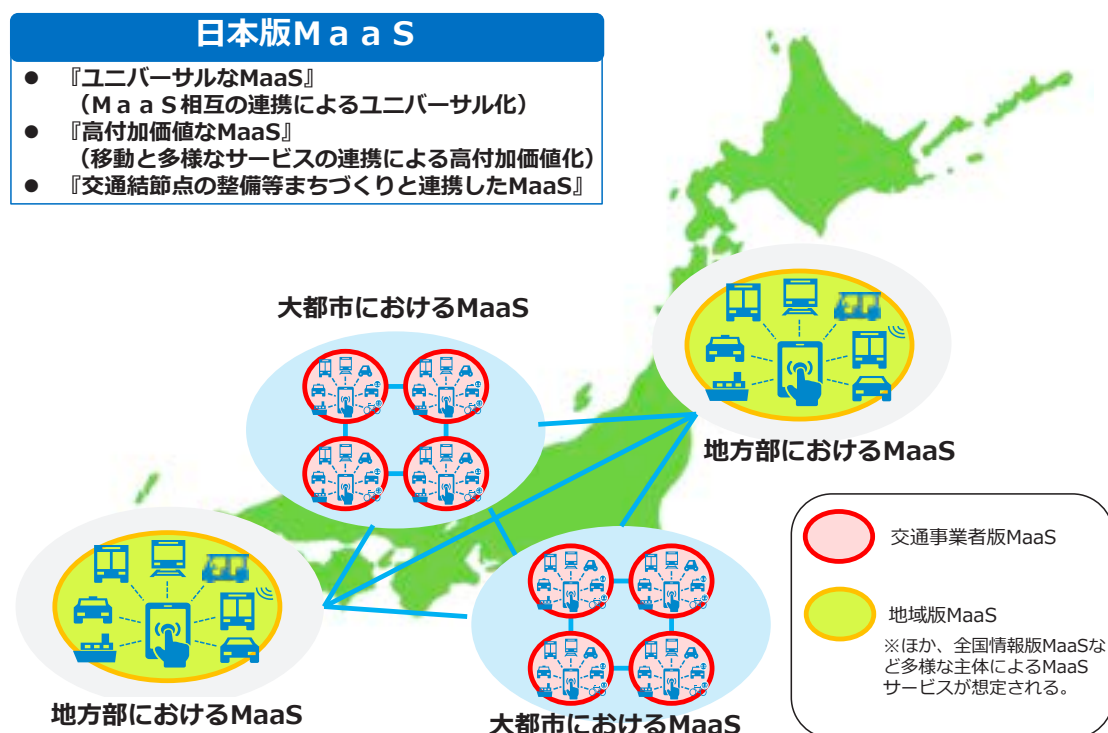
MaaS^注等新たなモビリティサービスは、移動のデマンドサイド・サプライサイド両面でのイノベーションを通して、都市部における混雑、地方部における交通手段の維持・確保等、我が国の交通に関連する様々な課題の解決だけでなく、さらに、地域社会・経済や新たな都市の装置として都市のあり方やインフラ整備にもインパクトをもたらす可能性がある。

我が国においても、近年、交通事業者をはじめとした民間企業を中心に、MaaSのほか、バス・タクシー運行時におけるAIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスへの取組が行われている。

こうした情勢を踏まえ、国土交通省では「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催し、平成31年3月には、中間とりまとめを行った。この中間とりまとめでは、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、交通結節点の整備等まちづくりとの連携を特徴とする「日本版MaaS」の実現に向け、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といった取組や、都市部・地方部等の地域特性ごとに取り組むべき方向性を整理した。

今後は、中間とりまとめの内容等を踏まえ、令和元年度予算「新モビリティサービス推進事業」により、全国各地のMaaS等の実証実験に対する支援を行い、地域の交通課題解決に向けたモデル構築を推進していく。

図表Ⅱ-2-4-4 日本版MaaSのイメージ



注 MaaS（マース。Mobility as a Service）…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。

4 総合的な物流政策の推進

我が国の物流サービスは、トラック輸送を主体として、定時性、安全性、荷主のオーダーに徹底的に応じるサービス等、質の高い水準となっており、製造業のジャスト・イン・タイムを支え、流通業の発展、宅配サービス等による国民生活の利便性の向上に貢献してきた。一方で、近年、人口減少・少子高齢化の進行、情報通信技術（ICT）等の革新、災害リスクの高まり、貨物の小口化・多頻度化の一層の進行と顧客ニーズの多様化等、物流を巡る社会経済情勢は大きく変化している。さらに、物流分野においては、特に労働力不足が顕在化し課題となっており、トラックドライバーの高齢化が進行しているほか、中長期的には人材の確保が更に困難になる可能性があり、早急に対策を講じる必要がある。

このような状況を踏まえ、平成28年4月に国土交通省生産性革命本部において、生産性革命プロジェクトの1つに採択された「物流生産性革命」プロジェクトの推進に取り組んでいる。関係者が連携した物流の総合化及び効率化に関する幅広い取組みを支援することを旨として、28年に改正された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）」（改正物流総合効率化法）に基づき共同輸配送、モーダルシフト、トラック予約受付システム等を導入した倉庫への輸送網の集約等を内容とする総合効率化計画の認定を進めているほか、宅配便の再配達削減、物流システムの国際標準化の推進等の物流事業の効率化及び高付加価値化に資する取組みを推進することで、物流事業の労働生産性を2020年度までに2割程度向上させることを目標としている。

こうした「物流生産性革命」の取組みを政府全体の取組みとして改めて位置づけ、関係省庁の連携の下で推進していくために、平成29年7月に「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」を閣議決定した。大綱では、物流を取り巻く社会構造が変化する中で、我が国の経済成長と国民生活を支える社会インフラとしての機能を持続的に果たす「強い物流」を実現するため、働き方改革や新技術の活用等の新しい視点を取り込んだ6つの視点から今後の物流施策の方向性を示している。

また、30年1月には本大綱で示された方向性に基づいて「総合物流施策推進プログラム」を策定したところであり、具体的な施策を政府が一体となって計画的に実施することとしている。

第5節

観光政策の推進

1 「明日の日本を支える観光ビジョン」の着実な推進

平成28年3月、内閣総理大臣を議長とする「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」は「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、2020年に訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円等の新たな目標の達成を目指すこととした。観光ビジョンに掲げた目標の確実な達成に向け、今後1年を目途とした政府の行動計画として、「観光ビジョン実現プログラム2018」を30年6月に策定した。具体的には、①魅力ある公的施設の大胆な公開・開放など「観光資源の保存と活用のレベルアップ」、②新幹線における無料Wi-Fi環境の整備など「世界水準の旅行サービスの実現」、③欧米豪を中心とするグローバルキャンペーンの推進やマーケティングを担う法人であるDMO^注へのコンサルティング強化など「JNTO・DMOの大胆な改革」の3つのテーマを柱として、施

^注 Destination Management/Marketing Organization

策を盛り込んだ。観光ビジョンに基づく取組み等によって、30年の訪日外国人旅行者数は3,119万人、訪日外国人旅行消費額は4兆5,189億円と過去最高となり、この6年間で旅行者数は約3.7倍、消費額は約4.2倍に拡大した。

今後、観光ビジョンに掲げられた2020年訪日外国人旅行者4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円等の目標達成に向けて、より高次元な観光施策を展開し、「観光先進国」を目指して、全力で取り組んでいく。

第6節

海洋政策（海洋立国）の推進

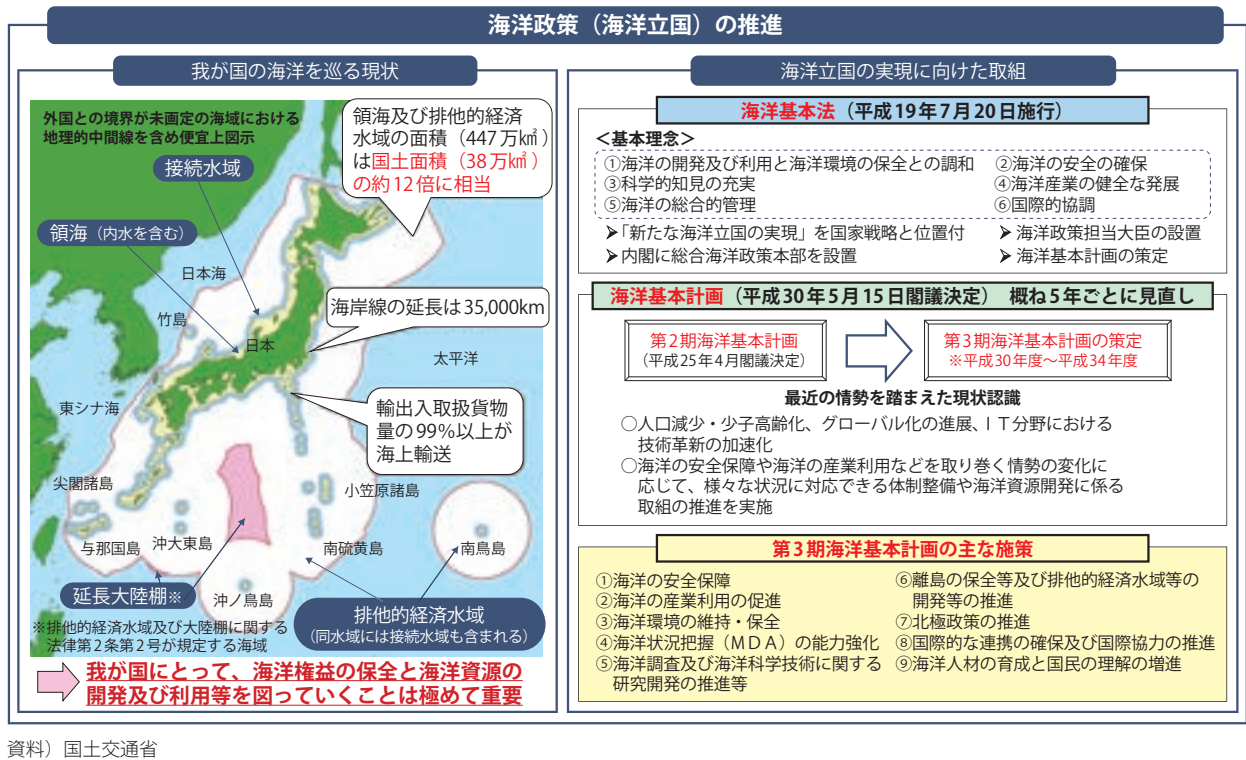
1 海洋基本計画の着実な推進

四方を海に囲まれている我が国において、海洋の平和的かつ積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る新たな海洋立国を実現していくことを目指し、海洋に関する行政分野の多くを所管する国土交通省では「海洋基本法」に基づく「海洋基本計画」の下、関係機関と連携しつつ、海洋政策を推進している。

近年、我が国の海洋を取りまく状況が、安全保障上の情勢変化、海洋資源開発や海洋エネルギー開発への期待の増幅、海洋環境の保全に対する関心の高まり、人口減少・少子高齢化など大きく変化していることも踏まえ、平成30年5月に、総合海洋政策本部会合での了承及び閣議決定により、第3期海洋基本計画が策定された。第3期海洋基本計画では、「新たな海洋立国への挑戦」を政策の方向性として位置づけ、施策の基本的な方針として、(1) 総合的な海洋の安全保障、(2) 海洋の産業利用の促進、(3) 海洋環境の維持・保全、(4) 科学的知見の充実、(5) 北極政策の推進、(6) 国際連携・国際協力、(7) 海洋人材の育成と国民の理解の増進が示されており、30年の「海の日」における安倍内閣総理大臣メッセージでも、第3期海洋基本計画に基づき、我が国海洋政策を推進していくと表明されたところである。

国土交通省においても、この新たな海洋基本計画に基づき、海洋再生可能エネルギーの利活用や海洋資源等の開発・利用、海洋開発人材の育成、エネルギー等の効率的な海上輸送、海洋産業の振興等に取り組んでいるほか、海洋状況把握（MDA）の能力強化を含む戦略的海上保安体制の構築、海洋由来の自然災害対策や沖ノ鳥島の保全・管理、低潮線の保全及び特定離島における活動拠点の整備等、各般の施策を推進している。

図表Ⅱ-2-6-1 海洋政策（海洋立国）の推進



2 我が国の海洋権益の保全

（1）領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進及び海洋情報の一元化

我が国の領海及び排他的経済水域には、調査データの不足している海域が存在しており、海上保安庁では、この海域において、海底地形、地殻構造、底質及び低潮線等の海洋調査を重点的に実施し、船舶交通の安全や我が国の海洋権益の確保、海洋開発等に資する基礎情報の整備を戦略的かつ継続的に実施している。

また、内閣府総合海洋政策推進事務局の総合調整の下、海洋情報の所在を一元的に収集・管理・提供する「海洋情報クリアリングハウス」を運用している。さらに、平成28年7月に総合海洋政策本部において決定された「我が国の海洋状況把握の能力強化に向けた取組」を踏まえ、政府関係機関等が保有する様々な海洋情報を地図上に重ね合わせて表示できるウェブサービス「海洋状況表示システム（海しる）」を構築し、平成31年4月から運用を開始した。

（2）大陸棚の限界画定に向けた取組み

平成20年11月に我が国が国連海洋法条約に基づき、国連の「大陸棚限界委員会」へ提出した、200海里を超える大陸棚に関する情報について、同委員会は24年4月20日に勧告を採択した。勧告では、我が国の国土面積の約8割に相当する大陸棚の延長が認められ、26年10月、四国海盆海域と沖大東海嶺海域が日本の大陸棚として新たに政令で定められた。一方、一部海域では審査が先送りされたため、海上保安庁では、内閣府総合海洋政策推進事務局の総合調整の下、関係省庁と連携して、引き続き、大陸棚の限界画定に向けた対応を行っている。

（3）沖ノ鳥島の保全、低潮線の保全及び活動拠点の整備等

①沖ノ鳥島の保全・管理

沖ノ鳥島は、我が国最南端の領土であり、国土面積を上回る約40万km²の排他的経済水域の基礎となる極めて重要な島であることから、基礎データの観測・蓄積や護岸等の損傷について点検、補修等を行っている。引き続き、同島全体の保全を図るため、国の直轄管理により十全な措置を講じる。

図表 II -2-6-2 沖ノ鳥島の保全・管理



資料）国土交通省

②低潮線の保全

「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（低潮線保全法）」等に基づき、全国185箇所の低潮線保全区域を政令で指定し、掘削等の行為規制を実施している。また、防災ヘリコプターや船舶等による巡視や衛星画像等を用いた低潮線及びその周辺の状況の調査を行い、区域内における制限行為の有無や自然侵食による地形変化を確認することにより、排他的経済水域及び大陸棚の基礎となる低潮線の保全を図るとともに、保全を確実かつ効率的に実施していくために、低潮線に関する各種情報を適切に管理している。

③特定離島（南鳥島・沖ノ鳥島）における活動拠点の整備・管理

「低潮線保全法」等に基づき、本土から遠隔の地にある南鳥島・沖ノ鳥島において、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用に関する活動拠点として、船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる港湾の施設の整備とともに、国による港湾の管理を実施している。

図表 II -2-6-3 低潮線の保全

「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（低潮線保全法）」（平成22年6月施行）に係る施策の推進

《低潮線の保全》

- ・排他的経済水域及び大陸棚の基礎となる低潮線の周辺の水域で、保全を図る必要があるものを低潮線保全区域（185区域）に指定し区域内で行為を規制。
- ・衛星画像や防災ヘリコプター、船舶等を活用し、低潮線及びその周辺の人為的な損壊や自然侵食等の巡視、状況調査を実施。

《特定離島における活動拠点の整備・管理》

- ・海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、国土交通大臣が港湾の施設（低潮線保全法に基づく基本計画において整備内容を明示）の整備・管理を実施。

（南鳥島）平成22年度事業着手

（沖ノ鳥島）平成23年度事業着手



資料）国土交通省



<排他的経済水域及び南鳥島・沖ノ鳥島の位置>
(海上保安庁海洋情報部ホームページより引用加筆)

コラム

～海洋状況表示システム「海しる」運用開始～

平成30年度、海上保安庁は、政府関係機関等が保有する様々な海洋情報を地図上に重ね合わせて表示できるウェブサービス「海しる（海洋状況表示システム）」を構築し、平成31年4月から運用を開始しました。

近年、我が国において、津波等の自然災害や海洋汚染への対応が課題となっています。他方、海洋は、海運・造船業、観光業及び水産業等の振興や再生可能エネルギー等の開発によって、我が国に成長と繁栄をもたらすものであることから、海洋環境の保全との調和を図りつつ、海洋の開発及び利用を促進することが重要となっています。

海しるを通じて地球全域を対象とする情報やリアルタイムの情報を広く民間事業者、行政機関等に提供することにより、災害や事故の発生・被害状況の把握といった海洋の安全保障のみならず、海運、水産業、再生可能エネルギー等の開発といった海洋の産業活動の促進等、海洋に関する幅広い産業の生産性向上に寄与します。

今後も、海上保安庁はユーザーニーズ等を踏まえ、海洋状況表示システムの機能強化を行っていきます。

＊海洋状況表示システムは以下のURLから誰でも自由に利用可能です。

(URL <https://www.msil.go.jp/>)



第7節

海洋の安全・秩序の確保

(1) 近年の現況

尖閣諸島周辺海域においては、平成24年9月以降、中国公船が荒天の日等を除きほぼ毎日接続水域を航行し、領海侵入する事案も発生しており、昨今では、中国公船の大型化・武装化・増強が確認されている。28年8月には、同海域において中国公船が中国漁船に続いて領海侵入を繰り返す事案が発生し、また、30年1月には中国海軍艦艇が、同年6月には中国海軍病院船が、それぞれ接続水域を航行するなど、情勢は依然として予断を許さない状況になっている。さらに、同年7月には、中国海警局が人民武装警察部隊（武警）に編入されており、中国の動向を引き続き注視していく必要がある。海上保安庁では、現場海域に巡視船を配備するなど、我が国の領土・領海を断固として守り抜くとの方針の下、事態をエスカレートさせないよう、冷静に、かつ、毅然とした対応を続けている。

また、東シナ海等の我が国排他的経済水域においては、外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動等も確認されており、海上保安庁では、関係機関と連携しつつ、巡視船等による警戒監視や中止要求等、その時々状況に応じて適切に対応をしている。さらに、大和堆周辺海域における多数の北朝鮮漁船等の違法操業が確認されるとともに、日本海沿岸部への北朝鮮からのものと思料される木造船等の漂流・漂着が増加する等、我が国周辺海域を巡る状況は、一層厳しさを増している。

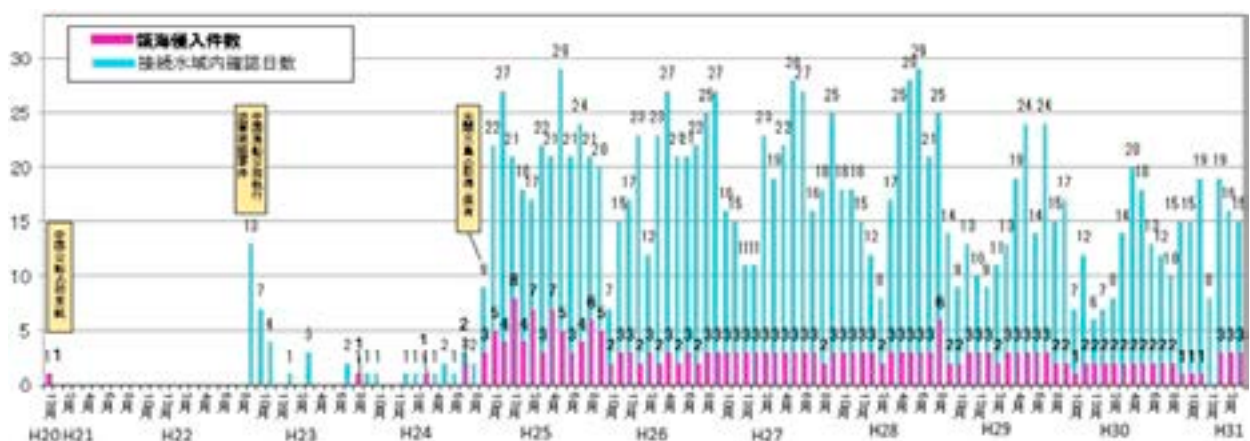
図表Ⅱ-2-7-1

領海警備を行う巡視船



資料) 国土交通省

図表Ⅱ-2-7-2 中国公船による接続水域入域・領海侵入件数



—中国公船による領海侵入の実態（平成31年3月31日時点）

●領海侵入件数：237件（239日）

●領海侵入隻数：延べ775隻

●最大領海侵入隻数：8隻

●最長領海侵入時間：28時間15分

資料) 国土交通省

(2) 海上保安体制強化の推進

厳しさを増す我が国周辺海域を巡る情勢を踏まえ、平成28年12月21日に開催された「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」において、「法執行能力」、「海洋監視能力」及び「海洋調査能力」の強化を図るため、以下5つの柱からなる「海上保安体制強化に関する方針」が決定され、海上保安庁では、同方針に基づき、海上保安体制の強化を進めてきたところである。①尖閣領海警備体制の強化と大規模事案の同時発生に対応できる体制の整備、②広大な我が国周辺海域を監視できる海洋監視体制の強化、③テロ対処や離島・遠方海域における領海警備等の重要事案への対応体制の強化、④我が国の海洋権益を堅守するための海洋調査体制の強化、⑤以上の体制を支える人材育成など基盤整備。

平成30年12月18日には、3回目となる「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」が開催された。同会議では、尖閣領海警備のための大型巡視船、新型ジェット機、海洋監視のための中型飛行機（測量機）の増強、必要な要員の確保など、引き続き海上保安体制の強化を進めることに加え、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて、諸外国との連携を通じた法の支配に基づく国際的な海洋秩序を維持・強化することの重要性が確認された。

また、平成31年3月には、同方針に基づき整備を進めてきたヘリ搭載型巡視船を含む大型巡視船3隻、大型測量船1隻が進水した。これらの大型巡視船等は、平成31年度に就役予定である。

図表 II -2-7-3

海上保安体制強化に関する関係閣僚会議



資料) 国土交通省

図表 II -2-7-4

進水式の様子



資料) 国土交通省

コラム

大和堆周辺海域に接近する北朝鮮漁船等に厳正に対処

大和堆周辺の我が国の排他的経済水域では、近年、北朝鮮漁船等が違法操業を行っており、同海域で操業する日本漁船の安全を脅かす状況になっています。

海上保安庁では、航空機による監視に加え、日本漁船の安全確保や北朝鮮漁船等の違法操業への対応などのため、平成29年から、大型巡視船を含む複数隻の巡視船を同海域に配備させ対応に当たっています。

平成30年においては、日本のイカ釣り漁の漁期（6月）前の5月下旬から巡視船を同海域に早期配備し、延べ1,600隻以上の北朝鮮漁船に対して、汽笛や大音量の音声などによる退去警告を実施するとともに、そのうち、延べ500隻以上に対して放水措置を実施し、我が国の排他的経済水域の外側に向け退去させ、大和堆周辺海域への接近を許しませんでした。

海上保安庁では、引き続き、水産庁等の関係省庁と緊密に連携して、厳正に対処することとしています。



資料：海上保安庁



II

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

(3)「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて

海上保安庁では、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向け、インド太平洋地域でのプレゼンス発揮に係る取組み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る。

平成29年9月、38の国と地域、3国際機関等の海上保安機関等の長官級が参加した「第1回世界海上保安機関長官級会合」が世界で初めて東京で開催され、連携強化や対話の拡大を盛り込んだ議長総括がまとめられた。これを受け平成30年は、11月に、世界各国の海上保安機関が、地球規模の環境変化とそれに起因する課題に対し、地域の枠組みを越え、力を結集して取り組むため、58箇国、8国際機関等から海上保安機関の実務者が一堂に会する「第1回世界海上保安機関実務者会合」を東京において日本財団と共催した。会合では、「海上保安国際人材育成」等のテーマについて議論を行い、世界をつなぐ教育や研究の機会及び情報共有の構築について具体的な検討をはじめることによって実務者レベルの理解が得られた。この会合で得られた結果をより高いレベルで確認し、実現していくため、令和元年、日本において「第2回世界海上保安機関長官級会合」を開催することが決定した。

また、同月、しょう戒中の巡視船がオーストラリアのダーウィンに寄港するとともに、海上保安庁とオーストラリア国境警備隊が、海上保安分野の協力に関する協力意図表明文書に署名し、安倍総理大臣とスコット・モリソン・オーストラリア連邦首相の立会いのもと、協力文書を交換した。

海上保安庁では、これらの取組み等を通じて、法の支配に基づく自由で開かれた海洋秩序の維持・強化を図っていく。

図表 II -2-7-5

オーストラリア国境警備隊との協力文書交換式



資料) 国土交通省

図表 II -2-7-6

世界海上保安機関実務者級会合



資料) 国土交通省

第8節

水循環政策の推進

1 水循環基本法に基づく政策展開

平成26年4月に公布、同年7月に施行された「水循環基本法」に基づき、27年7月10日に閣議決定された「水循環基本計画」においては、「水循環に関する施策に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策」として、流域の総合的かつ一体的な管理の枠組みとしての「流域連携の推進等」をはじめ、9つの施策を掲げ、これに基づき関係省庁等において取組みがなされている。

さらに、30年6月には、「水循環基本法」に基づき、「水循環白書」を閣議決定・国会報告した。「水循環白書」は、政府が水循環に関して講じた施策について、毎年、国会に報告するものであり、今回は、「喝水を通じて水の有効利用を考える」と題し特集を組み、水を将来にわたって賢く、長く使っていくための代表的な施策を紹介した。また、第1部では、水循環と我々の関わり、水循環に関する施策の背景と展開状況について例を挙げてわかりやすく説明し、教材としても活用できる内容となっている。

2 流域マネジメントの推進

流域の森林、河川、農地、都市、湖沼、沿岸域等において、人の営みと水量、水質、水と関わる自然環境を良好な状態に保つ、又は改善するため、水循環に関する施策を通じ、関係する行政などの公的機関、事業者、団体、住民等が連携して活動することを「流域マネジメント」とし、更なる普及と活動の活性化を推進している。

平成30年度は、「先進的な流域マネジメントに関するモデル調査」として3団体の取組みの実態調査や活動支援を実施したほか、健全な水循環の維持又は回復に取り組む各地域の計画を「流域水循環計画」として30年4月に1計画、30年12月に5計画を公表した（31年3月時点で合計35計画）。

また、平成30年7月には、流域水循環協議会設立や流域水循環計画策定のノウハウを紹介した「流域マネジメントの手引き」と、流域マネジメントの取組みの鍵となるポイントについて具体事例を用いて紹介した「流域マネジメントの事例集」を公表した。

さらに、財政的な支援として、平成30年度より、社会資本整備総合交付金の配分に当たって、「流域水循環計画」に基づき実施される事業を含む整備計画である場合には、一定程度配慮されることとなっている。

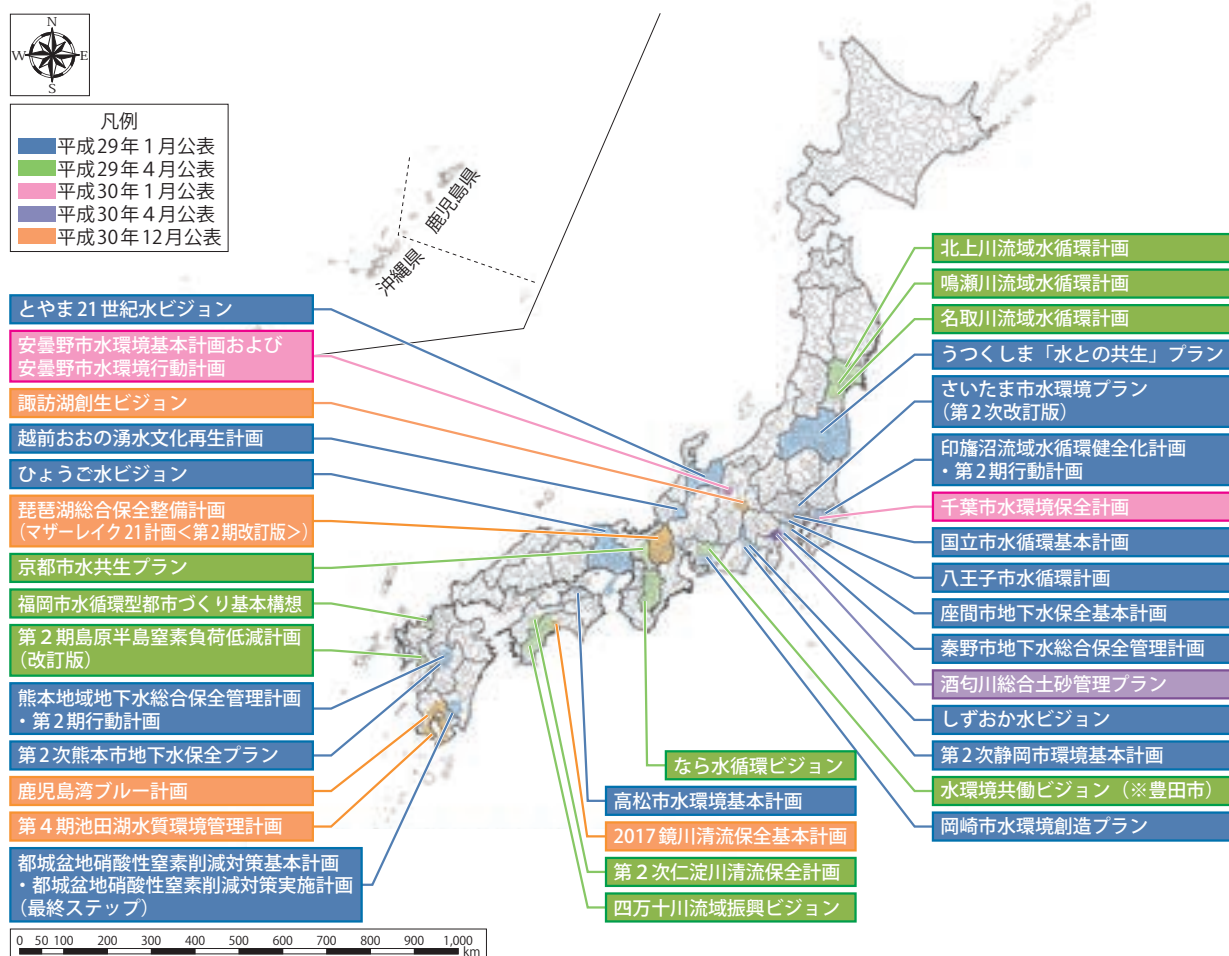
一方、普及啓発については、全国において水循環に関する取組みをより広がりのあるものとするため、昨年に引き続き、水循環政策本部が主催する「水循環シンポジウム2018」を平成30年12月10日に開催し、地域や立場を超えた水のネットワークの構築に努めた。

II

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

図表 II-2-8-1 流域水循環計画の策定・公表状況



第9節

自転車活用政策の推進

1 自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画の策定

自転車は、環境に優しい交通手段であり、災害時の移動・輸送や国民の健康の増進、交通の混雑の緩和等に資するものであることから、環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている我が国においては、自転車の活用の推進に関する施策の充実が一層重要となっている。

このため、平成29年5月1日に自転車活用推進法（平成28年法律第113号）が施行され、同法に基づき平成30年6月8日に、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる自転車活用推進計画が閣議決定された。

同計画に基づき、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成のため、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進するよう取り組んでいく。

図表 II-2-9-1 自転車活用推進計画の概要（平成30年6月8日閣議決定）

1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法[※]に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画
- (2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで
- (3) 自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法（議員立法）
2016年12月9日成立
（衆・参とも全会一致）
2017年5月1日施行

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
[実績値 0 団体（2017年度）→目標値 200 団体（2020年度）]
【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク構成市町村数
[実績値 1 市町村（2016年度）→目標値 10 市町村（2020年度）]
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進
【指標】サイクルポートの設置数 [実績値 852 箇所（2016年度）→目標値 1,700 箇所（2020年度）]
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車のIoT化の促進
6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標2 サイクスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10. 自転車通勤の促進
【指標】通勤目的の自転車分担率 [実績値 15.2%（2015年度）→目標値 16.4%（2020年度）]

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
【指標】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の数
[実績値 0 ルート（2017年度）→目標値 40 ルート（2020年度）]

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
[実績値 29.2%（2016年度）→目標値 40%（2020年度）]
【指標】自転車乗用中の交通事故死者数[※] [実績値 480 人（2017年度）→目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。（2020年度）] ※（13～17の関連指標）
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
【指標】自転車技士の資格取得者数[※]
[実績値 80,185 人（2017年度）→目標値 84,500 人（2020年度）] ※（13,14の関連指標）
15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
16. 学校における交通安全教室の開催等の推進
【指標】交通安全について指導している学校の割合
[実績値 99.6%（2015年度）→目標値 100%（2019年度）]
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
18. 災害時における自転車の活用の推進

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- (1) 関係者の連携・協力
- (2) 計画のフォローアップと見直し
- (3) 調査・研究、広報活動等
- (4) 財政上の措置等
- (5) 附則に対する今後の取扱方針
➢ 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
➢ 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

資料）国土交通省

2 安全で快適な自転車利用環境の創出

過去10年間で自転車が関係する事故件数は、概ね半減しているが、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまっている状況であり、より一層安全で快適な自転車の利用環境整備が求められている。このため、警察庁と共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに、自転車ネットワーク計画の作成や車道通行を基本とする自転車通行空間の整備や、自転車の交通ルール遵守の効果的な啓発等を進めている。

3 サイクリング環境向上によるサイクルツーリズムの推進

インバウンド効果を全国へ拡大するために、自転車を活用した観光地域づくりは有望であるものの、サイクリングの受入環境や走行環境は不十分な状況である。このため、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、サイクルツーリズムの推進に取り組んでいる。

第10節 効率的・重点的な施策展開

1 i-Constructionの推進 ～建設現場の生産性向上～

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」である。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である。国土交通省では、ICTの活用等により調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までのあらゆる建設生産プロセスにおいて、抜本的な生産性向上を目指す「i-Construction」に取り組んでいる。

平成28年度から土工、平成29年度からは舗装工、浚渫工へICTを導入し、例えば土工では3割以上の時間短縮効果が確認された。さらに平成30年度からは河川浚渫や点検などの維持管理分野、官庁営繕工事などの建築分野へのICTの導入拡大を進めるとともに、積算基準の改定や自治体発注工事に対する専門家の派遣等、自治体や中小企業が更にICTを導入しやすくなるような環境整備を行った。

さらに、コンクリートの施工の効率化、国庫債務負担行為の活用等による施工時期等の平準化に取り組んでおり、施工時期の平準化については、平成30年度の4月から6月の閑散期の稼働件数が対前年度比約5%増加した。また、コンクリートの施工の効率化についても、例えばスランプ値の見直しにより、時間当たりの打設量の2割増加と作業人員の2割縮減といった効果などを確認した。

3次元設計（BIM/CIM）については、平成24年度から橋梁やダム等を対象に導入し、着実に実施件数を伸ばしている。今年度は、原則大規模構造物における詳細設計について、BIM/CIMの活用を導入することとし、工事・設計業務合わせて平成29年度は132件で取り組んだ。

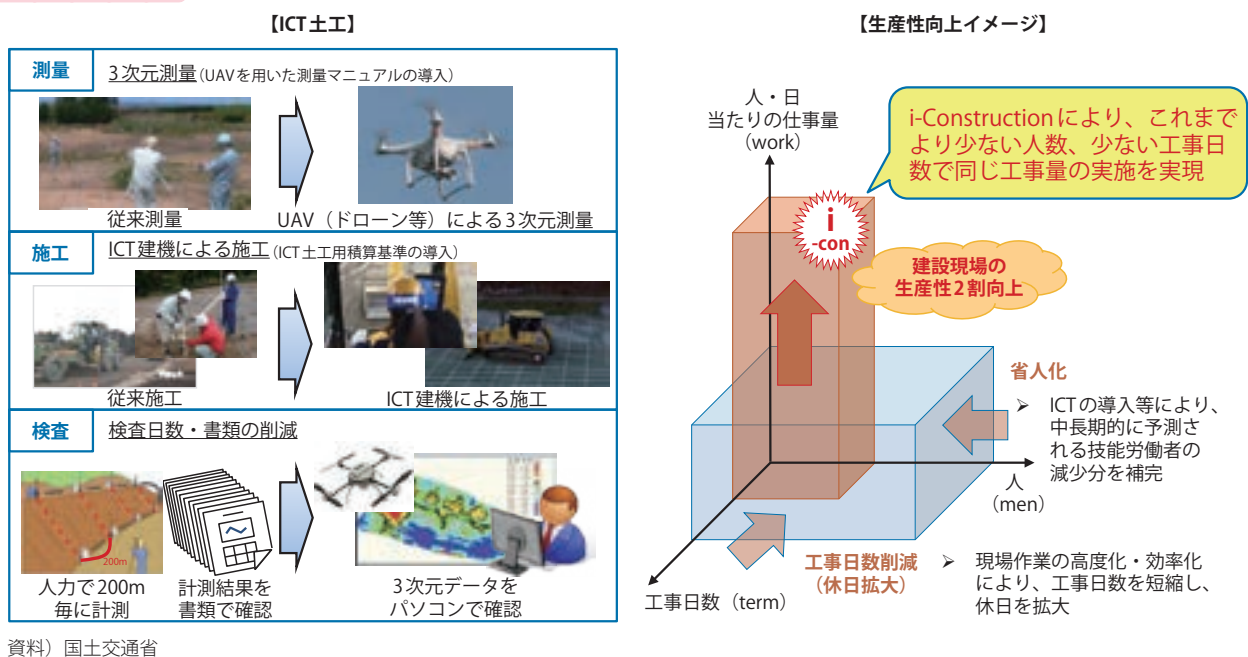
今年度の国土交通省当初予算として新たに計上された「新技術導入促進調査経費」を活用して、実用段階に達していない技術シーズ・要素技術の現場実証や、技術シーズの試行・検証や新技術の現場実装に取り組むとともに、内閣府の官民研究開発投資拡大プログラム（PRISM）の予算を活用して、建設現場のデータのリアルタイムな取得・活用などの革新的技術を導入・活用するモデルプロジェクト33件を始動するなど、革新的技術を活用した建設現場の一層の生産性向上を推進した。

また、平成29年1月に設立した産学官連携のi-Construction推進コンソーシアムでは、1,000者以上の会員の参画のもと、現場ニーズと技術シーズのマッチングの取組みを各地方整備局等に拡大するなど、技術開発・導入の促進などに取り組んでいる。

加えて、建設現場の生産性向上に係る優れた取組みを表彰するために平成29年度に創設した「i-Construction大賞」について、表彰対象を地方公共団体等の発注工事や、i-Construction推進コンソーシアム会員の取組みなどに対象を拡大するなど、i-Constructionの更なる普及・促進に取り組んだ。

今後は、生産性革命「貫徹の年」として、例えば道路工事であれば、土工や舗装工などの工事の一部だけでなく、地盤改良工や付帯構造物工などへICT導入拡大を進め、一つの工事全体で3次元データやICT等の新技術を一貫して活用できる基準等の整備を行うとともに、3次元データ等を活用してi-Constructionの取組みをリードするモデル事務所を設置し、設計から維持管理までの先導的な3次元データの活用やICT等の新技術の導入を加速化するなど、建設現場を3次元データで繋ぐというこれまでの取組みの「貫徹」に取り組んでいく。

図表 II-2-10-1 i-Construction



2 公共工事の品質確保と担い手の確保・育成

現在及び将来にわたる公共工事の品質確保とその担い手の中長期的な確保・育成を目的として、平成26年6月に「公共工事の品質確保の促進に関する法律」（公共工事品確法）、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」（入札契約適正化法）及び「建設業法」の改正を受け（いわゆる「担い手3法の改正」）、同年9月には、「公共工事品確法」第9条に基づく「基本方針」及び入契法第17条に基づく「適正化指針」の改正について閣議決定された。さらに、27年1月に「公共工事品確法」第7条に規定された「発注者の責務」を果たすため、発注関係事務を適切かつ効率的に運用することができるよう、同法第22条に基づき「発注関係事務の運用に関する指針（運用指針）」（公共工事の品質確保の促進に関する関係省庁連絡会議申合せ）が策定された。

国土交通省では、担い手3法の本格運用を受けて、市町村をはじめとするすべての公共工事の発注者が本指針等を踏まえた具体的な取組みを進めるよう求めている。

（1）発注者責務を果たすための取組み

国土交通省では、「適正化指針」や「運用指針」を踏まえた発注関係事務の適切な運用に向けて様々な取組みを行っている。また、各発注者においてこれらの指針を踏まえた発注関係事務が適切に実施されているかについて、毎年、「入札契約適正化法等に基づく実施状況調査」を行うとともに、その結果を取りまとめ、公表している。

① 予定価格の適切な設定

適正な積算に基づく設計書金額の一部を控除して予定価格とするいわゆる「歩切り」の根絶に向けた取組みとして、総務省とも連携し、あらゆる機会を通じて早期に見直すよう求めてきた結果、平成27年1月時点で慣例や自治体財政の健全化等のため歩切りを行っていたすべての地方公共団体（459

II

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

団体）が、28年4月時点で、歩切りを廃止することを決定した。また、公共建築工事積算基準とその運用に係る各種取組みをとりまとめた「営繕積算方式活用マニュアル」について、27年1月に作成した普及版に加え、29年1月には熊本被災地版を作成するなど積算に係る最新の各種基準・マニュアル類の整備・周知にも努めている。

②ダンピング対策

ダンピング受注は建設業の健全な発達を阻害することから、国土交通省では低入札価格調査制度及び最低制限価格制度をいずれも未導入の地方公共団体に対して、早急に導入に向けた検討を行うようあらゆる機会を通じて求めてきた。この結果、平成29年3月時点で126団体あった未導入団体は、30年8月時点で109団体まで減少した。

③適切な設計変更

設計図書に施工条件を適切に明示するとともに、必要があると認められたときは、適切に設計図書を変更することとし、設計変更業務の円滑化を図るため、「設計変更ガイドライン」を策定し、地方公共団体に対しても策定を求めている。

④施工時期等の平準化

債務負担行為の活用、地域単位での発注見通しの統合・公表、適正な工期の設定、余裕期間制度の活用等を着実に進めるとともに、平成30年5月には地方公共団体が取り組む先進的な事例を収集した「平準化の先進事例「さしすせそ」」を改訂・周知するなど、さらなる施工時期等の平準化の促進に努めている。

⑤多様な入札契約方式の活用

「公共工事品確法」では、多様な入札契約方式の選択・活用、段階的選抜方式、技術提案・交渉方式、地域における社会資本の維持管理に資する方式（複数年契約、包括発注、共同受注による方式）等が新たに規定された。国土交通省では、事業の特性等に応じた入札契約方式を各発注者が選定できるよう、平成27年5月に、「公共工事の入札契約方式の適用に関するガイドライン」を策定した。

（2）発注者間の連携・支援

国土交通省では、公共工事の品質確保等に資する各種取組みについて、「地域発注者協議会」、「国土交通省公共工事等発注機関連絡会」や「地方公共工事契約業務連絡協議会」等を通じて、情報共有を実施し、発注者間の一層の連携に努めている。また、公共建築工事の分野では、品確法に規定された「発注者の責務」も踏まえ、平成29年1月に社会資本整備審議会より答申された「官公庁施設整備における発注者のあり方について」及び30年10月に改定した答申解説書等を地方公共団体等へ普及するなど、発注者の役割に関する理解の促進に努めている。

図表 II-2-10-2 「発注関係事務の運用に関する指針（運用指針）」の主なポイント

「発注関係事務の運用に関する指針（運用指針）」の主なポイント	
運用指針とは：品確法第22条に基づき、地方公共団体、学識経験者、民間事業者等の意見を聴いて、国が作成 ➤各発注者が発注関係事務を適切かつ効率的に運用できるよう、発注者共通の指針として、体系的にとりまとめ ➤国は、本指針に基づき発注関係事務が適切に実施されているかについて定期的に調査を行い、その結果をとりまとめ、公表	
必ず実施すべき事項	実施に努める事項
予定価格の適正な設定 予定価格の設定に当たっては、適正な利潤を確保することができるよう、市場における労務及び資材等の取引価格、施工の実態等を的確に反映した積算を行う。積算に当たっては、適正な工期を前提とし、最新の積算基準を適用する。	工事の性格等に応じた入札契約方式の選択・活用 各発注者は、工事の性格や地域の実情等に応じて、多様な入札契約方式の中から適切な入札契約方式を選択し、又は組み合わせて適用する。
歩切りの根絶 歩切りは、公共工事の品質確保の促進に関する法律第7条第1項第1号の規定に違反すること等から、これを行わない。	発注や施工時期の平準化 債務負担行為の積極的な活用や年度当初からの予算執行の徹底など予算執行上の工夫や、余裕期間の設定といった契約上の工夫を行うとともに、週休2日の確保等による不稼働日等を踏まえた適切な工期を設定の上、発注・施工時期等の平準化を図る。
低入札価格調査基準又は最低制限価格の設定・活用の徹底等 ダンピング受注を防止するため、低入札価格調査制度又は最低制限価格制度の適切な活用を徹底する。予定価格は、原則として事後公表とする。	見積りの活用 入札に付しても入札者又は落札者がなかった場合等、標準積算と現場の施工実態の乖離が想定される場合は、見積りを活用することにより予定価格を適切に見直す。
適切な設計変更 施工条件と実際の工事現場の状態が一致しない等の場合、適切に設計図書の変更及びこれに伴って必要となる請負代金の額や工期の適切な変更を行う。	受注者との情報共有、協議の迅速化 各発注者は受注者からの協議等について、速やかかつ適切な回答に努める。設計変更の迅速化等を目的として、発注者と受注者双方の関係者が一堂に会し、設計変更の妥当性の審議及び工事の中止等の協議・審議等を行う会議を、必要に応じて開催する。
発注者間の連携体制の構築 地域発注者協議会等を通じて、各発注者の発注関係事務の実施状況等を把握するとともに、各発注者は必要な連携や調整を行い、支援を必要とする市町村等の発注者は、地域発注者協議会等を通じて、国や都道府県の支援を求める。	完成後一定期間を経過した後における施工状況の確認・評価 必要に応じて完成後の一定期間を経過した後において施工状況の確認及び評価を実施する。

資料）国土交通省

第11節 新たな国と地方、民間との関係の構築

1 官民連携等の推進

官民連携事業（PPP/PFI）の案件形成を推進するため、地方公共団体等への支援や産官学金の協議の場（地域プラットフォーム）の形成を促進している。

平成30年度は、有料道路や下水道、空港におけるコンセッション導入の可能性等を検討する調査など、先導的官民連携支援事業で27件の案件を採択した。また、人口規模が小さい地方公共団体における官民連携事業のモデルを形成するため、分野横断的な包括的民間委託などを検討する地方公共団体に対する支援を開始した。加えて、全国9ブロックごとに設置したブロックプラットフォームにおいて、官民対話を通じて具体的な案件形成を促進するためのサウンディングやノウハウを習得するための実践的な研修等を行うとともに、自治体プラットフォーム形成支援として、27地域の支援を行った。

第12節

政策評価・事業評価・対話型行政

1 政策評価の推進

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づく「国土交通省政策評価基本計画」により、①各施策の達成状況を定期的に測定・評価する政策チェックアップ、②特定テーマに絞り込み詳細な分析を行う政策レビュー、③新規施策の必要性等について分析を行う政策アセスメントの3つを基本的な政策評価の方式として実施し、それらの方式を連関させて政策のマネジメントサイクルを推進している。平成30年度は各方式で①141業績指標等のモニタリングを実施、②5テーマ、③21新規施策について評価を実施した^注。加えて、個別公共事業、個別研究開発課題、規制及び租税特別措置等の政策評価を政策の特性に応じた政策評価の方式として実施しており、その結果を予算要求や新規施策等の立案へ反映させている。

また、「独立行政法人通則法」に基づき、主務大臣として所管15独立行政法人の業務実績評価を実施した。

2 事業評価の実施

個別の公共事業について、事業の効率性及び実施過程における透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価による一貫した事業評価体系を構築している。評価結果については、新規採択時・再評価時・完了後の事後評価時における費用対効果分析のバックデータも含め、評価結果の経緯が分かるように整理した事業評価カルテを作成し、インターネット等で公表している。また、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組みとして、直轄事業等において、計画段階評価を実施している。

3 国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進

(1) 国土交通ホットラインステーション

国民生活に極めて密接にかかわる国土交通行政の推進に当たっては、国民からの意見・要望等を幅広く把握し、国民に直結した行政を展開することが重要である。このため、「国土交通ホットラインステーション」を開設しており、月平均約1,100件の意見等が寄せられている。

(2) 消費者等に対する情報提供

従来の行政による監督に加え、消費者等による適切な選択及び市場による監視を通じた安全・安心の確保を図ることを目的に、住宅等の建築物や公共交通機関に関する事業者等の過去の行政処分等の履歴を集約した「ネガティブ情報等検索サイト」を国土交通省ウェブサイト上に公開している。

注 「国土交通省政策評価関係」ウェブサイト：<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/index.html>

(3) 社会資本整備における計画策定プロセスの透明性の更なる向上

社会資本整備の推進に当たっては、構想段階から透明性や公正性を確保し、住民等の理解と協力を得ることが重要である。このため、住民を含めた多様な主体の参画を促進するとともに、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行い、計画を合理的に策定するための基本的な考え方を示したガイドラインを活用することにより、更なる透明性の向上に取り組んでいる。

第13節 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた取り組み

2020年に開催される予定の東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、政府としては、平成27年6月25日に「平成三十二年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会特別措置法」が施行され、大会の円滑な準備に資するよう推進本部を設置した。また、同法に基づき、基本方針を同年11月27日に閣議決定した。

国土交通省としては、大臣を本部長とする「国土交通省2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会準備本部」を26年4月18日に設置し、省をあげて対応する体制を敷いている。取り組みにあたっては、大会がスムーズに運営されるよう、安全の確保、宿泊・交通の快適性の確保等必要な対応を進めていく。また、本大会は東京のみならず、日本全体の祭典であり、大会を契機に海外の方を全国津々浦々、各地域に呼び込み、元気な地方を創っていくための取り組みを進める。

具体的には、道路輸送インフラの整備、日本の玄関口である首都圏空港の機能強化、バリアフリー対策の強化、案内標識や地図の多言語対応・無料公衆無線LANの整備等の外国人旅行者の受入環境整備、道路緑化や環境舗装等によるアスリート・観客の暑熱対策、水辺環境の改善、台風等に備えた防災対策や海上警備等のセキュリティ対策、大会特別仕様ナンバープレート交付等の施策に、大会組織委員会や東京都をはじめとする関係者と連携しつつ取り組んでいく。