

平成26年度

総合政策局関係

予算概算要求概要

平成25年8月

国土交通省総合政策局

目 次

平成26年度総合政策局関係予算概算要求総括表	-----	1
------------------------	-------	---

主要事項

◎経済・地域の活性化

○地域公共交通の確保・維持・改善の推進 ～生活交通サバイバル戦略～	-----	2
○官民連携による海外プロジェクトの推進	-----	3
○PPP／PFIの推進	-----	4
○物流産業イノベーションの推進	-----	5
○新たな海洋基本計画等に基づく海洋政策の推進	-----	6
○バリアフリー法等に基づく一体的・ 総合的なバリアフリー化の推進	-----	7
○ヒートアイランド対策の評価の高度化に 資するシステムの開発調査	-----	8

◎国民の安全・安心の確保

○インフラ長寿命化の推進	-----	9
○社会資本情報プラットフォームの構築	-----	10
○次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進	-----	11
○大規模災害に備えた国土形成に資する総合交通体系の確保	-----	12
○災害に強い物流システムの構築	-----	13
○運輸安全マネジメント制度の充実強化	-----	14
○公共交通における事故発生時の 被害者等支援のための施策の実施	-----	14

◎東日本大震災からの復興加速

○被災した公共交通の復興の支援（再掲）	-----	15
○官民連携による震災復興の推進（再掲）	-----	15

平成26年度総合政策局関係予算概算要求総括表

(単位：百万円)

	国			費	
	26年度 要求・要望額	うち 新しい日本 のための 優先課題推進枠	うち 復旧・復興	25年度 予算額	対前年度 倍率
	(A)			(B)	(A/B)
● 主要事項					
◎ 経済・地域の活性化					
○ 地域公共交通の確保・維持・改善の推進 ～生活交通サイバル戦略～	37,203	6,656	2,631	33,278	1.12
○ 官民連携による海外プロジェクトの推進	1,466	527	0	1,110	1.32
○ PPP/PFIの推進	837	100	200	794	1.05
○ 物流産業イノベーションの推進	100	100	0	0	—
○ 新たな海洋基本計画等に基づく海洋政策の推進	73	0	0	82	0.89
○ バリアフリー法等に基づく一体的・総合的な バリアフリー化の推進	43	0	0	35	1.23
○ ヒートアイランド対策の評価の高度化に 資するシステムの開発調査	15	0	0	0	—
◎ 国民の安全・安心の確保					
○ インフラ長寿命化の推進	30	30	0	0	—
○ 社会資本情報プラットフォームの構築	80	80	0	0	—
○ 次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進	330	330	0	0	—
○ 大規模災害に備えた国土形成に資する 総合交通体系の確保	18	18	0	0	—
○ 災害に強い物流システムの構築	267	267	0	0	—
○ 運輸安全マネジメント制度の充実強化	42	0	0	38	1.11
○ 公共交通における事故発生時の被害者等支援の ための施策の実施	5	0	0	4	1.25
● その他の政策的経費	770	15	0	753	1.02
● その他の行政経費	2,829	0	0	2,725	1.04
○ システム保守管理経費・統計経費等	2,313	0	0	2,189	1.06
○ その他の経費	516	0	0	536	0.96
合 計	44,108	8,123	2,831	38,818	1.14

(注) 端数処理のため計算が合わない場合がある。

(注) 「復旧・復興」は、復興庁予算に計上される国土交通省関係事業である。

(注) 平成25年度予算額には「復旧・復興」を含めている。

◎経済・地域の活性化

復興庁予算に計上した国土交通省関係事業を含む

○ 地域公共交通の確保・維持・改善の推進

～生活交通サバイバル戦略～ (交通支援課)

要求額 37,203百万円

- ・地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援する。

<内 容>

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

- ・過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行
- ・離島航路・航空路の運航
- ・バス車両の更新等

快適で安全な公共交通の構築



- ・鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等
- ・LRT・BRT(※1)の整備、ICカードの導入・活用等
- ・地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等

公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し

- ・地域の関係者間の適切な役割分担と合意の下で地域公共交通の充実を図るための新たな計画の策定に資する調査等(※2)
- ・バスからデマンドタクシーへの転換等の生活交通の確保等に係る地域の合意形成に資する調査
- ・公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進

被災地のバス交通等に対する柔軟な支援の継続 (復興庁一括計上分)

- ・東日本大震災の被災地の幹線バス、地域内バス等の運行

<p>【※1】</p> <p>LRT (Light Rail Transit) : 低床式路面電車による幹線的な交通システム</p>  <p>BRT (Bus Rapid Transit) : 連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム</p> 	<p>【※2】</p> <p>地域公共交通の充実を図るための新たな制度的枠組みの構築 (地域公共交通活性化・再生法の改正)</p> <ul style="list-style-type: none">(1) 官民の連携による地域交通網の再編等に係る交通計画の策定と合意形成を促進(2) 計画の実現力を高めるための措置 (関係法令の特例等)(3) 安全かつ効率的な輸送サービスを確保するための措置 <p>期待される効果</p> <ul style="list-style-type: none">○ 高齢者・生徒をはじめとする地域住民の移動手段の確保○ 地域経済・社会の活性化、コンパクトシティの実現等 <p>【今後の進め方 (予定)】</p> <ul style="list-style-type: none">○ 9月以降、交通政策審議会地域公共交通部会にて審議
---	--

○ 官民連携による海外プロジェクトの推進

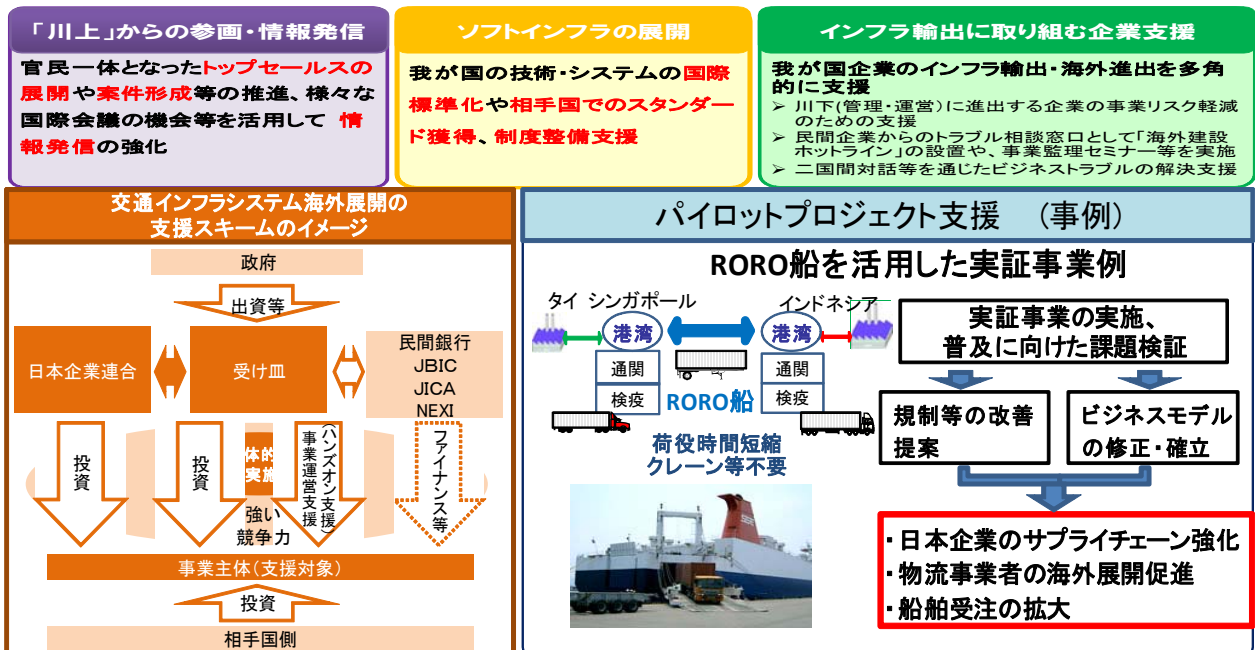
(国際政策課・海外プロジェクト推進課)

要求額 1, 4 6 6 百万円

- 日本再興戦略に位置づけられたインフラシステム輸出を強力に推進するため、プロジェクトの川上（構想段階）から川下（管理・運営）まで官民一体となった取組、我が国が強みを有するインフラ・サービスへの進出支援などを通じて、我が国企業の受注の増加を目指す。

<内 容>

- トップセールス等ハイレベル協議や相手国要人の招聘、セミナー開催等を効果的・機動的に実施し、新幹線や下水道システム等、我が国の優れた技術を活用できる案件の発掘・形成を促進する。特に案件形成に長期間を要するプロジェクトについては、継続的な協議を通じて相手国のニーズを的確に踏まえつつ、我が国技術を活かせる案件形成に向けた取組を強化する。
- また、日本の技術、規格、制度等の国際標準化(規格化)や相手国におけるデファクト・スタンダード獲得、相手国での制度整備支援など、ソフトインフラについても取組を強化する。
- 交通インフラシステム海外展開に対しリスクマネー供給・事業運営支援を行うスキームを創設する（財政投融资で事項要求）。
- 更に、新興国等において、我が国の交通インフラ・サービスを試験導入し、制度面を含む課題抽出、政府間協議等を通じた改善提案やビジネスモデルの確立を行うパイロットプロジェクト支援を実施し、プロジェクト形成と我が国企業の受注増大を図る。
- 産学官が一体となって、災害頻発国等との「防災協働対話」の取組を推進し、相手国における防災機能向上と我が国企業の活躍の場の拡大を図る。



○ PPP/PFIの推進

(官民連携政策課)

要求額 837百万円

- ・ PPP (官民連携) /PFIの推進に係る政府全体の取組として、「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」(平成25年6月6日民間資金等活用事業推進会議(総理が会長、全閣僚が委員)決定)が策定され、今後10年間(平成25年~34年)で12兆円規模のPPP/PFIの推進という目標(これまで14年間のPFIの実績約4.1兆円の約3倍)が設定された。
- ・ また、「経済財政運営と改革の基本方針」及び「日本再興戦略」(いずれも平成25年6月14日閣議決定)においても、アクションプランの着実な実行が求められている。
- ・ このため、PPP/PFIの推進に向けた取組を強化することとし、コンセッション方式を始めとする先導的なPPP/PFI事業に係る具体的な案件形成支援や、PPP/PFI活用のための人材基盤や情報基盤の整備を推進する。また、「東日本大震災からの復興の基本方針」(平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部決定)を踏まえ、被災地の復興における官民連携手法の活用を促進する。

<内 容>

- ・ PPP/PFIを活用した社会資本の整備や更新、運営の効率化等を推進するため、
 - ① PPP/PFIに係る運用上の課題等の調査・検討
 - ② 先導的なPPP/PFIの案件形成等に係る支援
 - ③ 地方公共団体等に助言や業務支援を行う専門家等の人材基盤並びに公共施設の資産評価やリスク分析のための情報基盤の整備に係る支援を行い、新たなPPP/PFI事業の具体的な案件の形成を推進する。
- ・ 被災地の復興に民間の資金・知恵等を最大限活用するため、PPP/PFIを活用した復興事業を実施する被災地の地方公共団体等を支援する。

厳しい財政状況の中、民間の資金・知恵等を活用し、真に必要な社会資本の整備・更新、運営の効率化等を着実に実施するとともに、民間の事業機会の拡大による経済成長を実現していくため、PPP/PFIを積極的に推進

PPP/PFIの抜本改革に向けた国土交通省の主な取組

- ▶ **公共施設等運営権制度(コンセッション)※を活用したPFI事業**
 関西空港・伊丹空港、仙台空港等の国管理空港等におけるコンセッションの活用
 下水道事業におけるコンセッションの活用を含めた官民連携の推進
 地方道路公社の有料道路事業におけるコンセッションの活用
- ▶ **収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業等**
 高速道路(特に大規模改修が必要な首都高)など、公共施設の維持・更新にPPP的手法の導入検討
- ▶ **公的不動産の有効活用など民間の提案を活かしたPPP事業**
 道路占用制度の弾力化による道路維持管理への民間活用

※公共施設等運営権制度(コンセッション):
 利用料金を徴収する公共施設について、施設の所有権は引き続き公的主体が有するが、施設を運営する権利を民間事業者に対して長期間にわたって付与する方式

上記取組の推進に加え、**新たなPPP/PFI事業の具体的な案件の形成を推進**するため、

- ・ コンセッション等の新たな官民連携事業の導入に当たって共通する課題等の調査・検討
- ・ 先導的な官民連携手法の導入を検討する地方公共団体等に対する支援
- ・ PPP/PFI活用のための人材基盤整備、地方公共団体等による情報基盤の整備に係る支援 等を実施

○ 物流産業イノベーションの推進

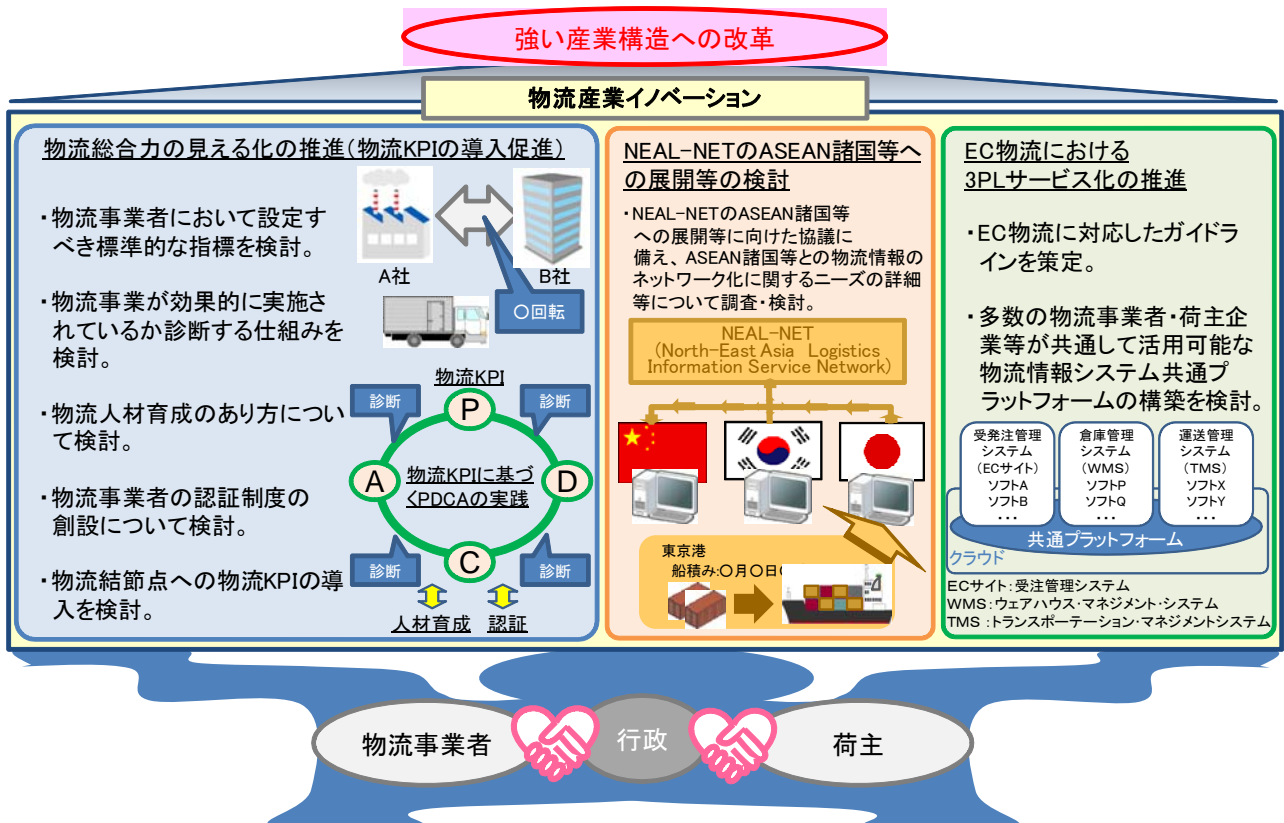
(物流政策課・国際物流課)

要求額 100百万円

・我が国の経済成長を確実に実現していくためには、産業活動と国民生活の基盤であり、我が国経済社会にとって不可欠の構成要素である物流を官民一体となって強い産業構造に改革していくこと（物流産業イノベーション）が必要である。

<内 容>

- ・物流総合力の見える化の推進（物流KPIの導入促進）
物流業務の改善を荷主と物流事業者が一体となって推進できるよう、双方にとって必要な物流効率化のための指標（物流KPI）を設定し可視化することにより、健全な効率化を通じた物流産業の発展を促す。
- ・北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）のASEAN諸国等への展開等の検討
国内外における物流情報のタイムリーな把握という荷主と物流事業者のニーズに応えるべく、日中韓で進めているNEAL-NETのASEAN諸国等への展開等の検討を行い、効率的で円滑な物流のための基盤整備を図る。
- ・電子商取引物流（EC物流）における3PLサービス化の推進
成長著しい電子商取引分野において中小物流事業者・荷主等が共通して活用可能なガイドラインを策定するとともに、共通プラットフォームの構築を検討し、中小物流事業者の電子商取引分野への進出を促す。



○ 新たな海洋基本計画等に基づく海洋政策の推進

(海洋政策課)

要求額 73百万円

- ・ 新たな海洋基本計画（平成25年4月26日閣議決定）等に基づき、我が国の国土と経済社会の存立基盤であり、人類にとってのフロンティアである海洋の開発・利用・保全を戦略的に推進する。

<内 容>

- ・ 我が国の広大な管轄海域について、海洋権益の保全を図り、有効に活用していく観点から、適正な海洋管理・利活用のあり方について検討を行う。
- ・ 海氷の減少に伴い活用の可能性が高まっている北極海航路の利活用に関して、自然的・社会的状況、技術的・制度的課題、経済的課題の整理等を踏まえ、具体的な運航の実現に向けた検討を行う。
- ・ 海洋環境に関する国際的な取組に適切に対応するため、平成27年以降海洋への排出が禁止される健康有害性を有する貨物残渣（取卸完了後に貨物倉に残留する貨物）の適切な国内処理体制のあり方等について検討を行う。

新たな海洋基本計画等に基づく海洋政策の推進

海洋の開発・利用・保全の戦略的な推進に向けた調査・検討

○我が国の管轄海域にかかる管理・利活用のあり方の検討

- ・ 世界第6位の広大な管轄海域を有する我が国の海洋の主権や権益の確保に資する適正な海洋管理・利活用のあり方の検討

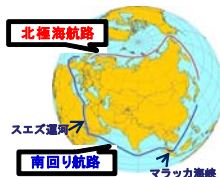
国土面積
約38万km² (世界第61位)

↓ 国土面積の約12倍

領海・排他的経済水域 (EEZ) の面積
約447万km² (世界第6位)

○北極海航路の利活用に関する検討

- ・ 自然的・社会的状況、技術的・制度的課題、経済的課題の整理等を踏まえ具体的な実現に向けた検討



■横浜港からハンブルグ港 (ドイツ)への航行距離の比較

北極海航路: 約13,000km

南回り航路: 約21,000km

約6割に短縮

北極海航路の概要

○海洋環境に関する国際的な取組への対応

- ・ 海洋汚染防止条約※への対応

健康有害性を有する
貨物残渣

↓
平成27年以降
陸上処理が必要

※ 船舶による汚染の防止のための国際条約 (MARPOL 73/78)
船舶の運航中や、万一の事故の際、環境へ悪影響を与える物質の排出や流出による環境汚染を防止するための措置を定めるもの

海洋フロンティアを支える環境整備

海洋汚染等防止法の周知活動等及び国際協力

○海洋汚染防止指導経費等

- ・ 国際動向・「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」等関連法令内容の正確な理解のための説明会や意見・情報の交換を実施することにより、関係者の意識の向上を図る。

○国連環境計画等拠出金

- ・ 海洋の環境保全や持続可能な開発に資する国際的な枠組みを支援。

○ バリアフリー法等に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の推進
(安心生活政策課)

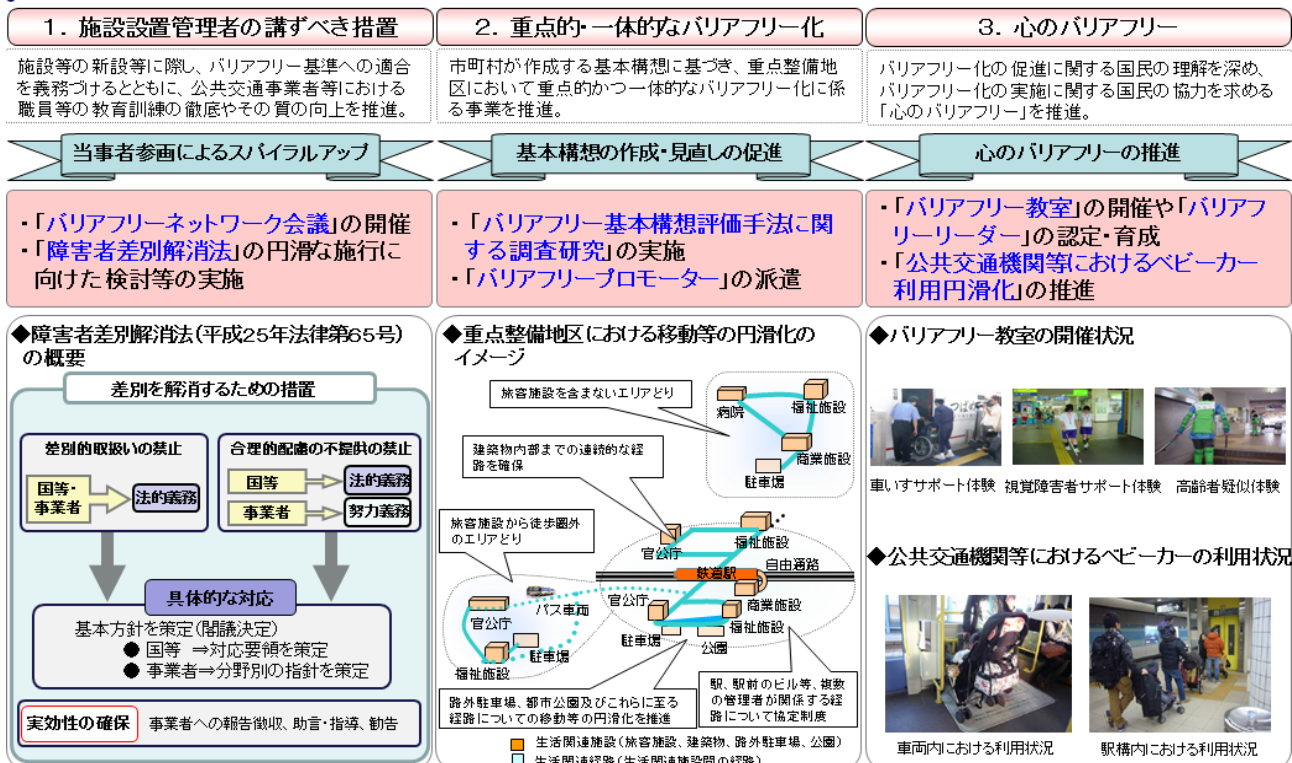
要求額 43百万円

- ・バリアフリー法施行状況検討会の検討結果（平成24年8月9日公表）等を踏まえ、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」等に基づくバリアフリー施策の一体的・総合的な推進を図る。

<内 容>

- ・施設設置管理者の講ずべき措置<当事者参画によるスパイラルアップ>
バリアフリー施策の段階的・継続的な発展を図るほか、「障害者差別解消法」の円滑な施行を図るため、対応要領・指針の検討等を行う。
- ・重点的・一体的なバリアフリー化<基本構想の作成・見直しの促進>
バリアフリー基本構想に基づく取組を評価する指標を検討するなどにより、バリアフリー基本構想の作成・見直しの促進を図る。
- ・心のバリアフリー<心のバリアフリーの推進>
「バリアフリー教室」の開催による「心のバリアフリー」の推進を図るほか、ベビーカー利用に係るポスターやパンフレットの作成等を行い、公共交通機関等におけるベビーカー利用円滑化の推進を図る。

バリアフリー法等に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の推進



ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー社会の実現へ

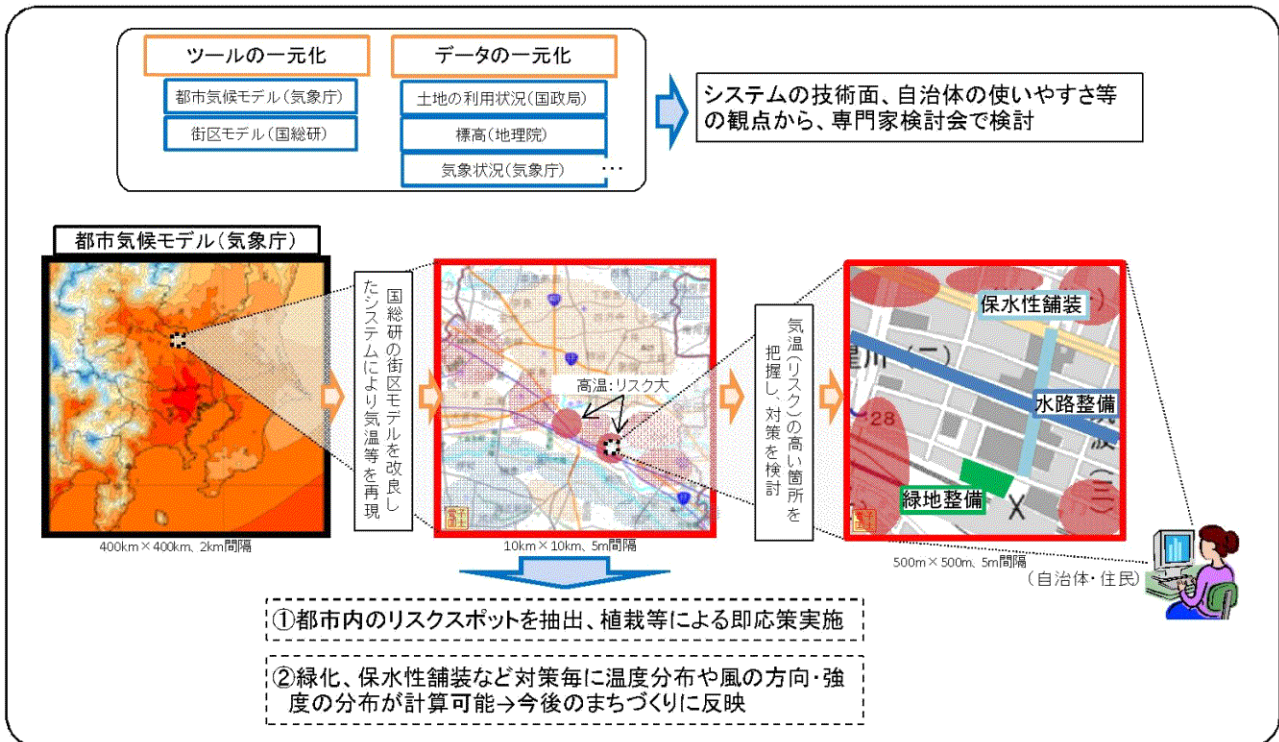
○ ヒートアイランド対策の評価の高度化に資するシステムの開発調査
(環境政策課)

要求額 15百万円

- ・大都市では、ヒートアイランド現象による気温上昇に伴う、熱中症患者が急増している。
- ・総合的な対策推進のため、①地理情報を活用して都市空間の熱環境を地図化しまちづくり等で活用する手法や、②数値シミュレーションモデル等により様々なヒートアイランド対策を総合的に評価するシステムを開発することが必要とされており、ヒートアイランド対策大綱においても位置付けられている。

<内 容>

- ・熱環境（気温）を地図化するシステムと、様々な対策効果の比較検証が可能なシステム構築に取り組む。
- ・このシステムを活用することで、①都市内の気温が高いリスクスポットを抽出して、植栽、緑化等による即応策を実施することや、②緑化、保水性舗装など対策毎に温度分布や風の方向・強度分布を計算して今後のまちづくりに反映していくことを可能とし、都市における暑熱環境の改善、熱中症の防止につなげる。



◎国民の安全・安心の確保

○ インフラ長寿命化の推進

(参事官(社会資本整備))

要求額 30百万円

- ・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高齢化する中、如何にインフラを安全により長く利用し、トータルコストの縮減や予算の平準化を図るかが課題となっている。
- ・この課題に対応するためには、戦略的な維持管理・更新を実現するPDCAサイクルの要となる個別施設毎の長寿命化計画の策定・推進を図ることが重要であり、「日本再興戦略-JAPAN is BACK-」(平成25年6月14日閣議決定)において位置づけられたインフラ長寿命化基本計画を含めた取組を着実に推進する必要がある。

<内 容>

- ・国内外の政府や民間企業の事例調査等を踏まえ、持続可能・実現可能な計画づくりや、確実な実行に向けた方策を調査検討する等により、インフラ長寿命化の取組を推進する。

背景：インフラの高齢化が進行し、維持更新費用の縮減・平準化が急務

- 国民の安全・安心に深く関わる問題として、インフラの高齢化に対する社会的な関心の高まり
- 高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に高齢化する中、如何にインフラを安全により長く利用し、トータルコストの縮減や予算の平準化を図るかが課題

トータルコスト縮減と平準化の着実な実行に向けた検討

施設毎の維持管理・更新の
トータルコストの縮減と長寿命化

新技術の開発(非破壊検査、IT等)、
基準への反映 等

施設全体を管理するための計画性

長寿命化計画の記載事項見直し、
策定率向上 等

計画を確実に実現する実効性

改善された長寿命化計画の
実効性を確保するための方策 等

○ 社会資本情報プラットフォームの構築

(技術政策課)

要求額 80百万円

- 「日本再興戦略-JAPAN is BACK-」において位置づけられたインフラに関するデータベースの構築やデータの横断的な共有化のためのプラットフォームの構築等により、施設の長寿命化基本計画等の着実な推進を図る必要がある。
- これを踏まえ、国や自治体が、真に必要な社会資本の優先順位度の判断を効率的に行い、維持管理コストを削減・平準化することで戦略的な維持管理・更新を実施するため、社会資本情報の一元的把握が可能なプラットフォームの構築を行う。

<内 容>

- 長寿命化計画等の策定に必要な施設の点検・修繕履歴や利用状況、修繕コスト、当該地域の人口などの情報を迅速に収集・比較することが出来る機能の構築。
- 情報の活用ニーズや社会資本の情報共有に係る事例調査を踏まえたプラットフォームの更なる利活用方策の検討。



○ 次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進

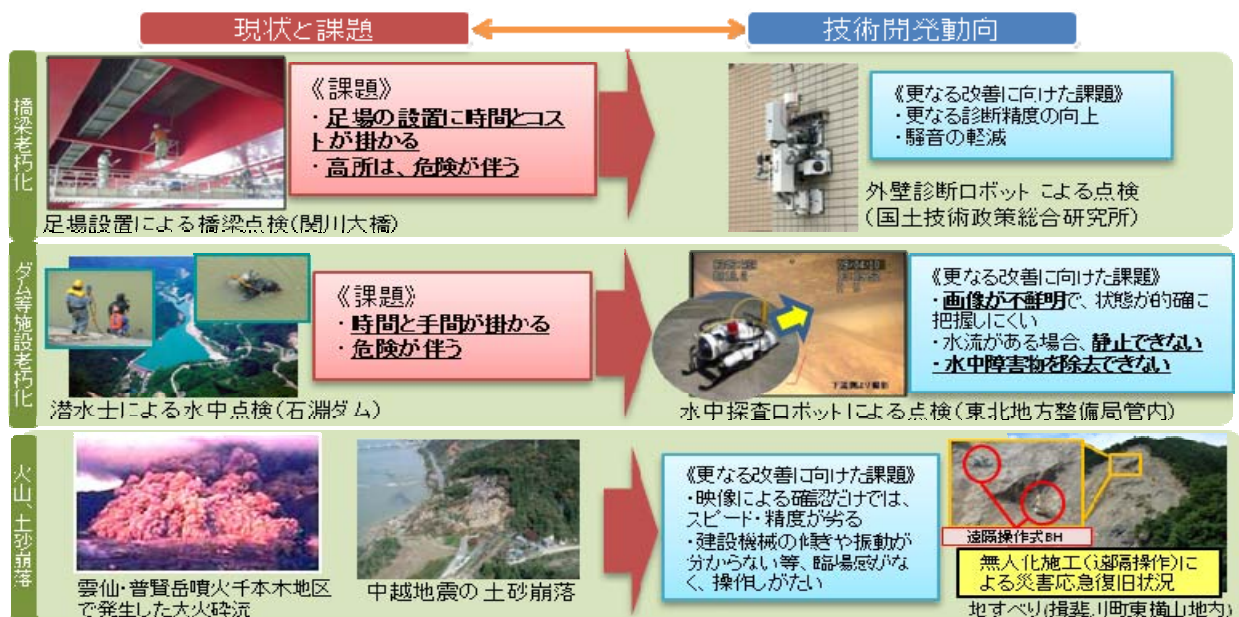
(公共事業企画調整課)

要求額 330百万円

- ・我が国の社会インフラをめぐっては、老朽化の進行、地震及び風水害等の災害リスクの高まり、人口減少・少子高齢化等の課題に直面しており、特に社会インフラの維持管理及び災害対応に関して、その効果・効率の一層の向上のため、それらを支えるロボット技術の開発・導入を迅速かつ集中的に進めていくことが求められている。
- ・そこで、社会インフラの現場ニーズに基づき、国内外の異分野も含めた技術シーズを踏まえ、「維持管理・災害対応（調査・施工）」の3つの重要な場面におけるロボットについて、現場での検証を通じ、開発・導入を推進する。

<内 容>

- ・社会インフラ（道路及び河川・砂防等）の現場のニーズとともに、国内外の異分野も含めたロボット技術に係る技術シーズを調査・整理し、維持管理及び災害対策用のロボット開発・導入重点分野における具体的目標を設定する。
- ・明確化したロボット開発・導入重点分野に対し、早期に実戦で役立つロボットを目指して、設定した目標に対する、ロボット開発提案を公募・選抜する。
- ・実際に想定される維持管理及び災害の現場において、適用性試験・評価を経て、より実戦で役立つロボットの開発・改良を促進、支援する。



課題の解決に向けて

「維持管理・災害対応（調査）・災害対応（施工）」の3つの重要な場面におけるロボットについて、その開発・導入を推進する

○ 大規模災害に備えた国土形成に資する総合交通体系の確保
 総務課（総合交通体系担当）

要求額 18百万円

- ・ 既往の被害想定や災害事例等を踏まえると、東西を結ぶ基幹的交通ネットワークが機能停止し復旧までに相当な期間を要する事態は、起こり得るものとしてこれに備える必要がある。
- ・ 基幹的交通ネットワークが機能停止する事態を回避するためには、輸送モード毎の代替性の確保だけでなく、災害時における輸送モード相互の連携・代替性の確保が必要である。

<内 容>

- ・ 基幹的陸上交通ネットワークが機能停止となった場合に、人流・交通サービスへの影響を最小化することにより経済社会活動が機能不全に陥る事態を回避するため、
 - ①大規模災害時における人流・交通サービスへの影響を推計・分析
 - ②復旧・復興活動や経済・社会の持続的運営に最低限必要な人流レベルの想定
 - ③社会・経済全体にわたる総合交通体系の整備に係るハード・ソフトによる対策のあり方
 について、調査検討する。

○ 大規模災害に備えた国土形成に資する総合交通体系の確保

大規模災害時における人流・交通サービスへの影響を推計・分析し、当該影響を軽減するための社会・経済全体にわたる総合交通体系の整備に係るハード・ソフトによる対策のあり方を調査検討する。

【被害想定】(ナショナル・レジリエンス(防災・減災)懇談会)

東西を結ぶ基幹的交通ネットワークが機能停止し、復旧までに相当な期間を要する事態は、起こり得るものとしてこれに備える必要がある。

サービスレベル低下の評価

基幹的陸上交通ネットワークの機能停止による影響につき、マクロレベルからチェック
 ツール: 全国幹線旅客純流動調査等

持続的な社会・経済に必要な人流レベルの想定

未経験の大規模災害であり、**既存事例からの分析は困難**
 → 様々な分析アプローチを組合せ

ハード・ソフト対策の検討

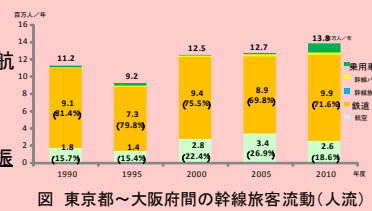
交通モード間の振り替えのあり方のみでなく、社会・経済全体にわたる総合交通体系の整備に係るハード・ソフト施策を検討

ハード施策 バックアップ機能を担う交通モードの強化
 太平洋側と日本海側の連携による人流ルートの多重化 等
 ソフト施策 国土構造の再構築、広域的な機能分担・配置
 復旧・復興活動における効率的な人流対策 等

- ・ 関係省庁にフィードバックし、詳細プログラムに反映
- ・ 地方公共団体の計画(国土強靱化地域計画等)に反映

【施策の必要性】

幹線人流は、鉄道・航空・自動車それぞれ巨大な交通量を担う→1つのモードが分断されても、他への振替は容易でない



次期臨時国会以降
 ・国土強靱化基本法案成立(見込み)

今秋以降
 ・国土強靱化政策大綱(仮称)の策定

・国土強靱化基本計画の策定

・国土強靱化地域計画の策定

・計画に基づく対策の実施
 ・PDCAサイクルにより、適宜計画の見直し

平成25年度
 ・国土強靱化基本計画・地域計画における対策の策定状況等の把握

平成26年度
 ・人流・交通サービスへの影響の推計・分析
 ・大規模災害時の交通サービス確保のための方向性検討

平成27年度
 ・大規模災害時における交通サービス確保に係る具体的施策の検討

○ 災害に強い物流システムの構築

(物流政策課)

要求額 267百万円

- ・ 今後想定される首都直下地震や南海トラフ巨大地震等の広域かつ大規模な地震が発生した場合、物流システムが寸断されると国民生活や経済活動へ甚大かつ広域的な影響が生じることが想定される。
- ・ 国民生活や経済活動を早急に復旧させるためには、避難者への支援物資を確実・迅速に届けることや、企業の生産活動が早期に再開できるようサプライチェーンを途絶させないことが必要である。

<内 容>

- ・ 物流事業者等多様な関係者から構成される協議会を開催し、災害時における鉄道、内航海運、トラック等の多様な輸送手段の活用について検討を行うとともに、想定シナリオに基づく訓練を行う。また、荷主と物流事業者が連携した災害時における代替輸送の確保を含む事業継続計画（BCP）の検討を行う。
- ・ 円滑な支援物資物流を確保するため、協議会において広域物資拠点として選定された民間物流施設に対して、非常用電源設備、非常用通信設備、保管場所免震装置の導入を支援する。

災害に強い物流システムの構築

多様な輸送手段等の相互連携による円滑な支援物資物流の確保および災害時のサプライチェーンの確保

○多様な輸送手段の活用による円滑な物流を確保するための環境整備の検討

→**広域かつ大規模な地震が発生した場合においても多様な輸送手段・輸送ルートにより円滑な物流を確保する。**

■多様な関係者による検討を実施

国土交通省(本省)

物流事業者・物流事業者団体、荷主等
※多様な輸送手段をもつ関係者や荷主等の参画のもと検討を実施

多様な輸送手段等の相互連携による円滑な支援物資物流の確保および災害時のサプライチェーンの確保に関して検討

国土交通省(地方運輸局、地方整備局)

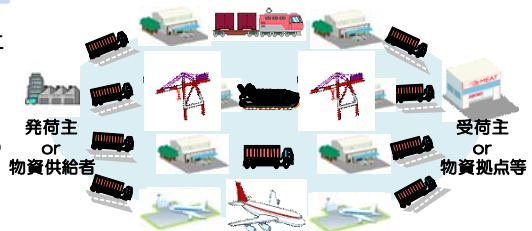


物流事業者・物流事業者団体、荷主等
※従来の地方協議会を拡充し、多様な物流事業者を含む協議会を開催。

●具体的検討内容

・代替輸送、BCP作成における課題の整理

・広域的な地域における想定シナリオに基づく訓練(多様な輸送手段の活用)



図：多様な輸送手段の体制(イメージ)

➤ 多様な輸送手段の活用に向けた検討を図るとともに、荷主と物流事業者が連携した災害時における代替輸送の確保を含む事業継続計画(BCP)を検討

●物資拠点に対する支援

・協議会において、広域物資拠点として選定された民間物流施設に対して、右図の各種設備の導入支援を実施。



非常用電源設備



非常用通信設備



保管場所免震装置

○ 運輸安全マネジメント制度の充実強化

(大臣官房運輸安全監理官)

要求額 42百万円

- ・公共交通の一層の安全を確保するため、運輸事業者による安全管理体制の構築・改善を図る運輸安全マネジメント制度を充実強化する。

<内 容>

- ・運輸安全マネジメント制度の実施の義務付けを全貸切バス事業者等に拡大することを踏まえ、中小事業者に対する普及・啓発と効果的な評価手法の開発を進めるとともに、大手・中堅事業者の取組の深度化・高度化を図る。
- ・運輸事業者の安全管理体制の構築・改善を図るため、本省・地方運輸局において、運輸安全マネジメント評価を強力に推進するとともに、より実効的な評価を行うための職員の能力の向上等を図る。

公共交通の安全確保のための施策について

「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」(平成23年12月)による今後の課題

- ・大手・中堅事業者を中心とした安全管理の実効性確保
- ・中小事業者に対する啓発・普及の強化

関越道高速ツアーバス
事故発生(平成24年4月)

- 運輸安全マネジメント実施義務付け対象について、一定規模(バスは200両)以上の事業者に加え、全貸切バス事業者等に拡大することを踏まえて、効果的な評価手法を開発し、評価を実施
- 鉄道・海事・航空モードにおいても、事業者の取組状況に応じた効果的な評価を実施

○ 公共交通における事故発生時の被害者等支援のための施策の実施
(安心生活政策課)

要求額 5百万円

- ・昨年4月に設置した公共交通事故被害者支援室において、関係機関との更なる連携強化を図るとともに、重大な公共交通事故発生時における被害者等支援の取組を事業者に促していくなど、支援の充実に向けた施策を推進する。

<内 容>

- ・被害者等支援のための連携の強化を図るため、関係行政機関、民間支援団体等とのネットワークを充実。
- ・事故発生時からの現地における被害者等支援業務のための環境整備。
- ・公共交通事業者による被害者等支援計画の策定促進。

国土交通省における公共交通事故被害者支援の取組について

『被害者等に寄り添う』ことを基本に、以下の機能等を担うことを目的として公共交通事故被害者支援室を設置。

- ①万が一、公共交通における事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能
- ②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能

【平時における対応】

- ①支援員に対する教育訓練の実施
- ②関係機関・団体とのネットワーク構築 (警察、消防、医療機関、被害者団体、犯罪被害者支援関係NPO等)
- ③交通事業者による被害者等支援計画の策定促進 など

【事故発生時の対応】

- ①事故被害者の搬送先病院等において支援活動、相談窓口の周知活動を実施
- ②常設の窓口を通じて被害者等からの相談・要望に対応 など

◎東日本大震災からの復興加速

○ 被災した公共交通の復興の支援（再掲）

（交通支援課）

要求額 2,631百万円

- ・東日本大震災の被災地に対しては、復旧・復興の状況に応じた地域内の生活交通に対する支援を継続する等、引き続き柔軟な対応を図る。

<内 容>

- ・東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持について、既存制度の補助要件の緩和等の特例措置により支援。
- ・東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持について、地域内バス等の実証調査（無償運行を含む。）を特例措置により支援。

○ 官民連携による震災復興の推進（再掲）

（官民連携政策課）

要求額 200百万円

- ・被災地の復興にあたっては、公的主体が全力で取り組むことはもとより、復興の担い手、資金等の観点から、民間の力が最大限に発揮されることが必要であり、被災地の復興における官民連携手法の活用を促進する。

<内 容>

- ・被災地の復興に民間の資金・知恵等を最大限活用するため、被災地の復興に官民連携手法を導入する具体的な案件を広く募集し、PPP/PFIを活用した復興事業を実施する被災地の地方公共団体等を支援する。

◎その他の「新しい日本のための優先課題推進枠」

○ モニタリング技術の開発・活用検討

(技術政策課)

要求額 10百万円

- ・ 世界最先端IT国家創造宣言（平成25年6月14日閣議決定）において社会資本の劣化・損傷個所の早期発見、維持管理業務の効率化につながるセンサー等の技術開発・実証・導入に向けた取組を着実に推進することとされている。
- ・ このため、様々なモニタリング技術による施設の歪み等のデータと劣化等の関係性を明確にし、施設の状態を的確に把握することで、戦略的な維持管理によるコスト平準化、総コストの抑制を実現する必要がある。

<内 容>

- ・ 施設管理者が社会資本の維持管理のために必要とするデータや最新のモニタリング技術の現状・課題について調査・検討を行う。
- ・ 施設に設置したセンサー等のモニタリング技術により得られるデータを分析し、当該施設の損傷・劣化等の状況を判断するための検討を行う。

○ 災害発生時の応急活動の強化・充実

(公共事業企画調整課)

要求額 5百万円

- ・ 災害発生時の初動活動、応急活動を迅速かつ円滑に実施することを目的として、基盤地図情報に所管施設の整備状況、被災・復旧状況等を重ね合わせ（レイヤー）て表示する電子防災情報システムの整備にあわせ、災害対策用機械の状況等を電子防災情報システム上で表示可能とすることにより、応急活動状況をリアルタイムに共有・分析し、被災状況に即応出来る体制の構築を図る。

<内 容>

- ・ 車両位置情報共有システムから電子防災情報システムへの接続転送に必要なデータ変換及びデータ送信するためのシステム改修を実施する。