

平成26年度

総合政策局関係予算概要

平成26年1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 |

◎国民の安全・安心の確保

| | | |
|------------------------------------|-------|----|
| ○インフラ長寿命化の推進 | ----- | 8 |
| ○社会資本情報プラットフォームの構築 | ----- | 9 |
| ○モニタリング技術の開発・活用検討 | ----- | 10 |
| ○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 | ----- | 11 |
| ○災害に強い物流システムの構築 | ----- | 12 |
| ○運輸安全マネジメント制度の充実強化 | ----- | 13 |
| ○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 | ----- | 13 |

◎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 | ----- | 14 |
| ○官民連携による震災復興の推進 | ----- | 14 |

平成26年度総合政策局関係予算総括表

(単位：百万円)

| 区 分 | 国 | | 25年度 予算額 (B) | 対前年度 倍率 (A/B) |
|---------------------------------------|--------------------|------------------------------|--------------------|---------------------|
| | 26年度 予算額 (A) | うち「新しい日本 のための 優先課題推進枠」 | | |
| ● 主要事項 | | | | |
| ◎ <u>経済・地域の活性化</u> | | | | |
| ○ 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～ | 30,560 | 4,232 | 30,578 | 1.00 |
| ○ 官民連携による海外プロジェクトの推進 | 1,048 | 292 | 1,110 | 0.94 |
| ○ PPP/PFIの推進 | 595 | 60 | 594 | 1.00 |
| ○ 物流産業イノベーションの推進 | 25 | 25 | 0 | 皆増 |
| ○ 新たな海洋基本計画等に基づく海洋政策の推進 | 63 | 0 | 82 | 0.77 |
| ○ 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 | 37 | 0 | 35 | 1.06 |
| ◎ <u>国民の安全・安心の確保</u> | | | | |
| ○ インフラ長寿命化の推進 | 20 | 20 | 0 | 皆増 |
| ○ 社会資本情報プラットフォームの構築 | 20 | 20 | 0 | 皆増 |
| ○ モニタリング技術の開発・活用検討 | 7 | 7 | 0 | 皆増 |
| ○ 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 | 14 | 14 | 0 | 皆増 |
| ○ 災害に強い物流システムの構築 | 20 | 20 | 0 | 皆増 |
| ○ 運輸安全マネジメント制度の充実強化 | 39 | 0 | 38 | 1.03 |
| ○ 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 | 4 | 0 | 4 | 1.00 |
| ● その他の政策的経費 | 673 | 0 | 753 | 0.89 |
| ● その他の行政経費 | 2,741 | 0 | 2,725 | 1.01 |
| ○ システム保守管理経費・統計経費等 | 2,215 | 0 | 2,189 | 1.01 |
| ○ その他の経費 | 525 | 0 | 536 | 0.98 |
| 合 計 | 35,865 | 4,691 | 35,918 | 1.00 |

(注1) 上記の他に、東日本大震災からの復興対策に係る経費(復興庁計上)として、次のものがある。

○ 被災した公共交通の復興の支援 2,494百万円

○ 官民連携による震災復興の推進 200百万円

(注2) 上記の他に、「インフラシステム海外展開支援のための機関」への財政投融資が1,095億円ある。

(注3) 端数処理のため、計算が合わない場合がある。

◎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～ （交通支援課）

予算額 30,560百万円

- ・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

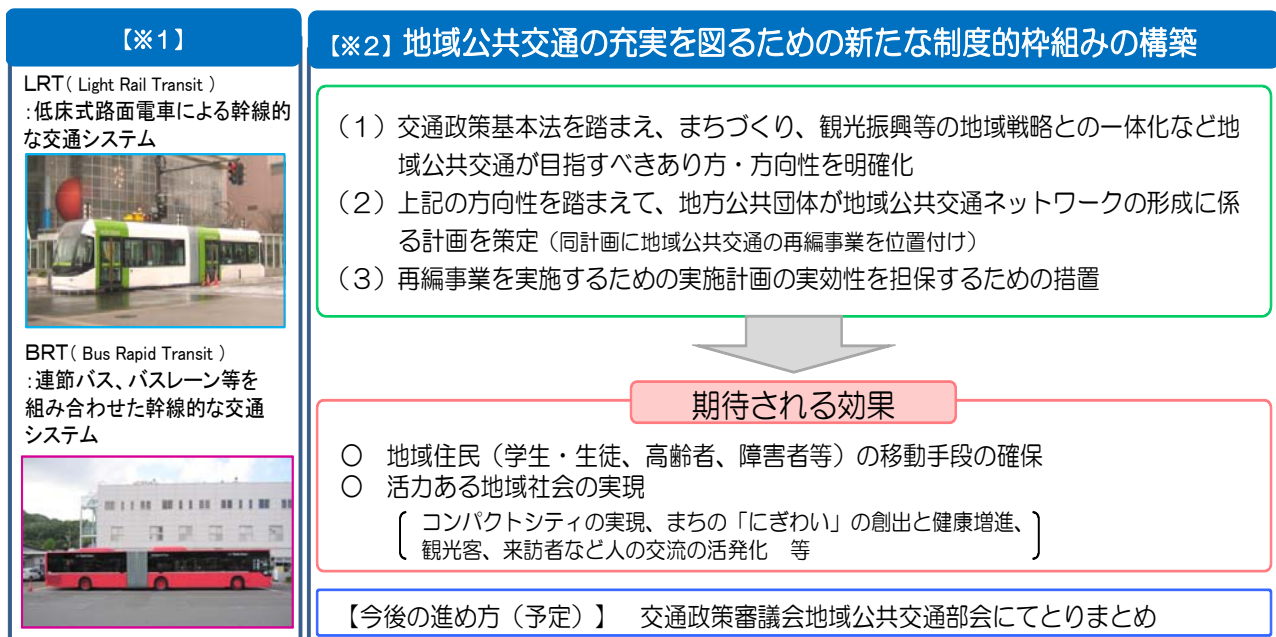
- ・過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行
- ・離島航路・航空路の運航
- ・バス車両の更新等

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更新等

公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し

- ・地域公共交通網の形成のための計画の策定に資する調査（※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



注) 上記のほか、東日本大震災からの復興対策に係る経費（復興庁予算 2,494百万円）がある。

○ 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)

予算額 1,048百万円

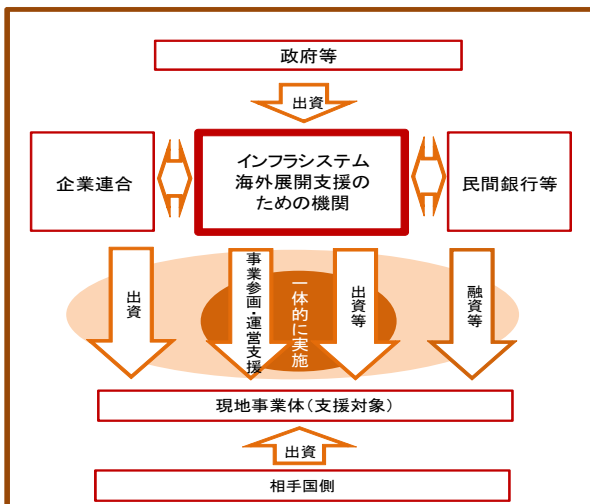
- ・日本再興戦略に位置づけられたインフラシステム輸出を強力に推進するため、プロジェクトの川上（構想段階）から川下（管理・運営）まで官民一体となった取組、我が国が強みを有するインフラ・サービスへの進出支援などを通じて、我が国企業の受注の増加を目指す。

<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。
- ・ 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。

財政投融資（産業投資585億円、政府保証510億円）

- ・ 「インフラシステム輸出戦略」推進のため、海外の鉄道等の交通インフラシステムや都市開発に事業参画・出資を行う機関を創設。



【対象分野】

- ・ 高速鉄道
- ・ 都市鉄道、都市モノレール、新交通システム
- ・ 高速道路、幹線道路
- ・ バス事業
- ・ 物流事業
- ・ 船舶、海洋開発
- ・ 港湾ターミナル
- ・ 空港ターミナル
- ・ 都市開発
- ・ 住宅整備(ニュータウン開発等)事業
- ・ その他関連事業

○ PPP/PFIの推進

(官民連携政策課)

予算額 595百万円

- ・ 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積極的に推進することとし、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。

<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。

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

※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

▶ **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

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

注) 上記のほか、東日本大震災からの復興対策に係る経費(復興庁予算 200百万円)がある。

○ 物流産業イノベーションの推進

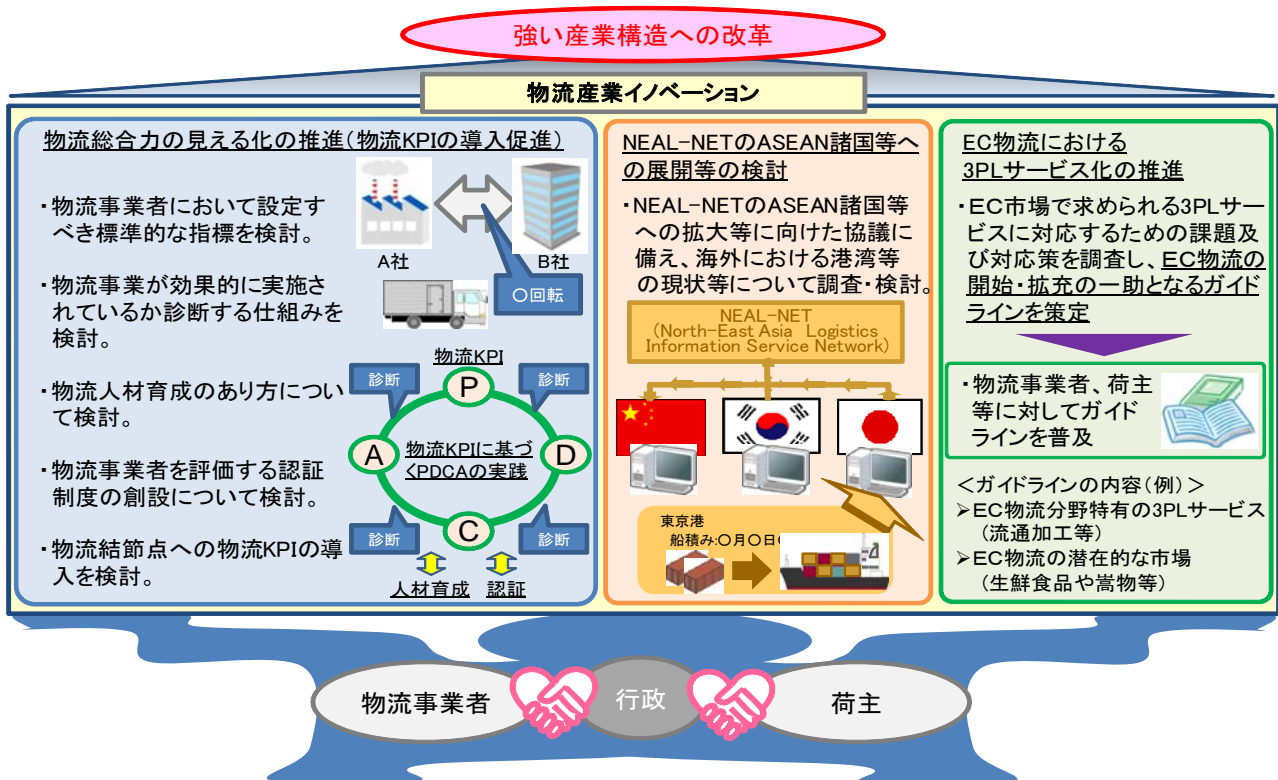
(物流政策課・国際物流課)

予算額 25百万円

- 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ことにより、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)

予算額 63百万円

- ・ 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

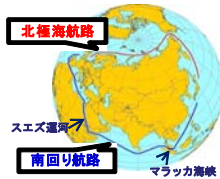
国土面積
約38万km² (世界第61位)

↓
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)

予算額 37百万円

- ・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

| 1. 施設設置管理者の講ずべき措置 | 2. 重点的・一体的なバリアフリー化 | 3. 心のバリアフリー |
|---|--|--|
| 施設等の新設等に際し、バリアフリー基準への適合を義務づけるとともに、公共交通事業者等における職員等の教育訓練の徹底やその質の向上を推進。 | 市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化に係る事業を推進。 | バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める「心のバリアフリー」を推進。 |
| 当事者参画によるスパイラルアップ | 基本構想の作成・見直しの促進 | 心のバリアフリーの推進 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・「バリアフリーネットワーク会議」の開催 ・「障害者差別解消法」の円滑な施行に向けた検討等の実施 | <ul style="list-style-type: none"> ・「バリアフリー基本構想評価手法に関する調査研究」の実施 ・「バリアフリープロモーター」の派遣 | <ul style="list-style-type: none"> ・「バリアフリー教室」の開催や「バリアフリーリーダー」の認定・育成 ・「公共交通機関等におけるベビーカー利用円滑化」の推進 |

◆障害者差別解消法(平成25年法律第65号)の概要

差別を解消するための措置

| 差別的取扱いの禁止 | 合理的配慮の不提供の禁止 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 国等 → 法的義務 事業者 → 法的義務 | <ul style="list-style-type: none"> 国等 → 法的義務 事業者 → 努力義務 |

具体的な対応

基本方針を策定(閣議決定)

- 国等 ⇒ 対応要領を策定
- 事業者 ⇒ 分野別の指針を策定

実効性の確保 事業者への報告徴収、助言・指導、勧告

◆重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ

旅客施設を含まないエリアどり

建築物内部までの連続的な経路を確保

旅客施設から徒歩圏外のエリアどり

生活関連施設(旅客施設、建築物、路外駐車場、公園)

生活関連経路(生活関連施設間の経路)

駅、駅前のビル等、複数の管理者が関係する経路について協定制度

◆バリアフリー教室の開催状況

車いすサポート体験 視覚障害者サポート体験 高齢者疑似体験

◆公共交通機関等におけるベビーカーの利用状況

車両内における利用状況 駅構内における利用状況

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

◎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))

予算額 20百万円

- ・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(平成25年11月29日関係省庁連絡会議決定)に基づく取組を着実に推進する必要がある。

<内 容>

- ・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)

予算額 20百万円

- ・「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に向けた検討。
- ・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。



○ モニタリング技術の開発・活用検討

(技術政策課)

予算額 7百万円

- ・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装置から得られ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。

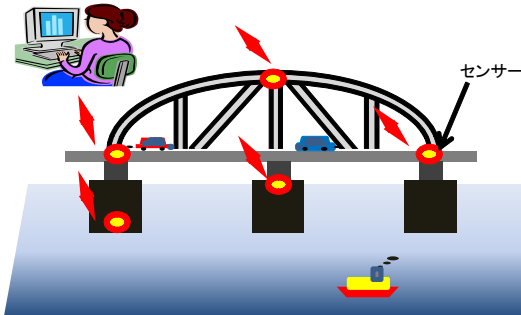
<内 容>

- ・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装置から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。

【モニタリング技術の開発検討】

- ・実証実験を行うに際して、現場のモニタリング装置の実装計画を策定し、実証現場から得られるモニタリングデータと社会資本の損傷・劣化等の関係の分析を行う。

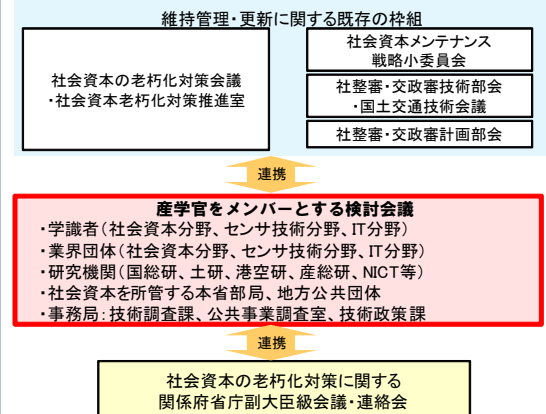
<将来イメージ>



【モニタリング技術の活用検討】

- ・産学官をメンバーとするモニタリング技術活用検討会議を運用。
- ・実証結果をフィードバックしつつ、H27以降の実証方法・内容について検討を行う。

検討体制



○ 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）

予算額 14百万円

- ・ 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】(国土強靱化の推進に関する関係府省庁連絡会議)

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

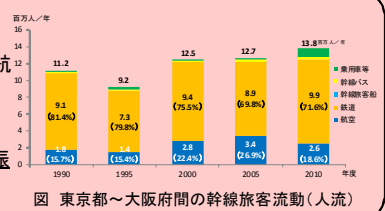
交通モード間の振り替えのあり方のみでなく、社会・経済全体にわたる総合交通体系の整備に係るハード・ソフト施策を検討

- 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



平成25年度
・ 国土強靱化基本法成立
↓
・ 国土強靱化政策大綱の策定(予定)

平成26年度以降
・ 国土強靱化基本計画(第1次)の策定(予定)
↓
・ 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(第1次)(案)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)

予算額 20百万円

- ・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。

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

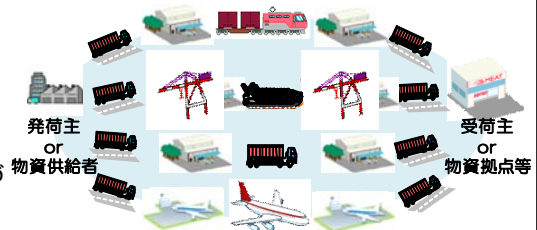
国土交通省(地方運輸局、地方整備局)

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

○ 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)

予算額 39百万円

- ・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したことを踏まえ、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)

予算額 4百万円

- ・平成24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ト機能

【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

（交通支援課）

予算額 2,494百万円

- ・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する。
- ・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運行を特例措置により支援する。

○ 官民連携による震災復興の推進

（官民連携政策課）

予算額 200百万円

- ・東日本大震災の被災地の復興にあたっては、「東日本大震災からの復興の基本方針」を踏まえ、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。

◎平成25年度補正予算（参考）

○ 次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進

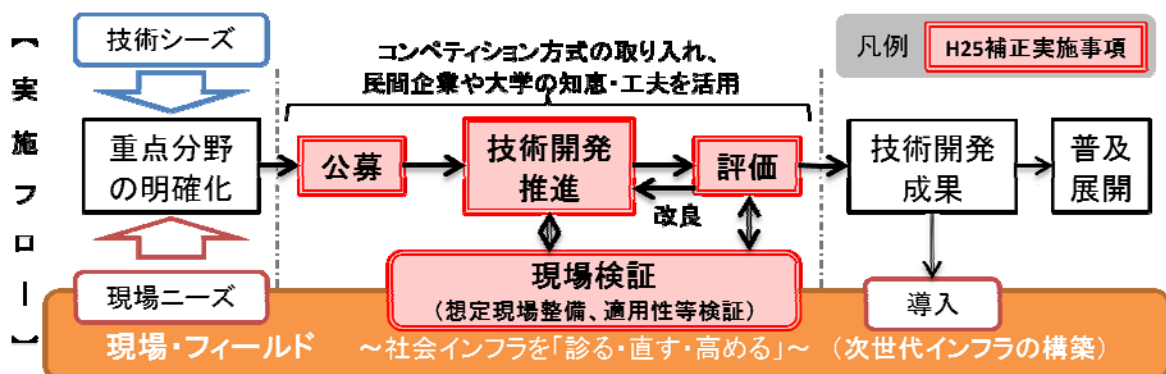
（公共事業企画調整課）

補正予算額 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・風水害等の災害への備えが喫緊の課題であり、更に人口減少・少子高齢化等による労働力の減少によって、その対応が今後一層困難となることが想定される。
- ・労働力が減少した社会においても、インフラの維持管理・災害対応の効果・効率の一層の向上を実現するため、「日本再興戦略」（平成25年6月14日閣議決定）及び「科学技術イノベーション総合戦略」（平成25年6月7日閣議決定）において、我が国の強みであ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、
 - ①橋梁、トンネル、水中の水門等における「点検・診断ロボット」
 - ②土砂崩落、火山災害、トンネル崩落における「災害状況調査ロボット」
 - ③土砂崩落、火山災害における「応急復旧ロボット」について、直轄現場での検証を通じ、積極的な導入を図り、有用なロボットを地方公共団体へ普及させる。更に、海外諸国へ展開を図る。

<内 容>

- ・公募により、民間企業等により開発されたロボットを直轄現場で検証・評価し、検証・評価を踏まえた開発・改良を通じ、より実用性の高いロボット開発を促進する。



○ バリアフリー化の推進による公共交通の充実

(交通支援課)

補正予算額 1,350百万円

- ・ 移動に際しての様々な障壁を解消し、安全・安心な移動手段を確保することにより、地域の活性化を図る。

<内 容>

- ・ 鉄道駅等におけるエレベーターやホームドアの設置等のバリアフリー化設備整備に対する補助を実施する。

○鉄道駅等のバリアフリー化設備整備の例



エレベーター



ホームドア



内方線付き点状ブロック



障害者対応型トイレ

○ 災害に強い物流システムの構築

(物流政策課)

補正予算額 140百万円

- ・ 東日本大震災時の支援物資物流においては、災害発生直後から物資の保管・仕分け等に使用可能な集積拠点の不足や、情報・指揮系統の混乱等により、初動時に様々な混乱が発生したことから、円滑な支援物資物流の確保を図る。

<内 容>

- ・ 物流事業者等多様な関係者から構成される協議会において広域物資拠点として選定された民間物流施設のうち、発災直後から稼働が必要となる施設に対して、支援物資の保管・仕分け・管理体制を構築するため、非常用電源設備・非常用通信設備の導入に対する補助を実施する。

支援内容

- ・ 非常用電源設備の導入支援
 - 照明や仕分け装置等を稼働させて支援物資の搬入・搬出作業を可能とする。
- ・ 非常用通信設備の導入支援
 - 支援物資にかかる情報交換・共有等を可能とする。



非常用電源設備



非常用通信設備