

平成27年度
総合政策局関係
予算概算要求概要

平成26年8月

国土交通省総合政策局

目 次

平成27年度総合政策局関係予算概算要求総括表	1
------------------------	---

主要事項

◎地方の創生、人口減少の克服

○地域の公共交通ネットワークの再構築	2
○ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援	3
○「賢く使う」インフラマネジメントの推進	4
○「グリーンインフラ」の取組推進による魅力ある地域の創出	5
○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	6

◎国民の安全・安心の確保

○地方公共団体における円滑な維持管理の推進	7
○次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進	8
○災害に強い物流システムの構築	9
○運輸安全マネジメント制度の充実強化	10

◎成長戦略の具体化

○インフラシステム輸出等の推進	11
○PPP/PFIの推進	12
○海洋の開発・利用・保全の戦略的な推進	13
○物流産業イノベーションの推進	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	15
○官民連携による震災復興の推進	15

平成27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	
	27年度 要求・要望額 (A)	うち 新しい日本 のための 優先課題推進枠	26年度 予算額 (B)	対前年度 倍率 (A/B)
● 主要事項				
◎ 地方の創生、人口減少の克服				
○ 地域の公共交通ネットワークの再構築	36,320	8,816	30,560	1.19
○ ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援	10	0	0	皆増
○ 「賢く使う」インフラマネジメントの推進	16	16	31	0.52
○ 「グリーンインフラ」の取組推進による魅力ある地域の創出	10	0	0	皆増
○ 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	66	30	37	1.80
◎ 国民の安全・安心の確保				
○ 地方公共団体における円滑な維持管理の推進	23	23	0	皆増
○ 次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進	390	390	0	皆増
○ 災害に強い物流システムの構築	227	227	20	11.34
○ 運輸安全マネジメント制度の充実強化	48	0	39	1.25
◎ 成長戦略の具体化				
○ インフラシステム輸出等の推進	1,284	347	1,040	1.23
○ PPP／PFIの推進	685	150	595	1.15
○ 海洋の開発・利用・保全の戦略的な推進	46	0	37	1.24
○ 物流産業イノベーションの推進	135	28	25	5.40
● その他の政策的経費	893	70	775	1.15
● その他の行政経費	3,109	0	2,708	1.15
○ システム保守管理経費・統計経費等	2,588	0	2,212	1.17
○ その他の経費	521	0	496	1.05
合 計	43,261	10,097	35,865	1.21

(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　2,319百万円

 ○ 官民連携による震災復興の推進　160百万円

(注2) 端数処理のため、計算が合わない場合がある。

◎地方の創生、人口減少の克服

○ 地域の公共交通ネットワークの再構築

(交通支援課)

要求額 36,320百万円

- 改正地域公共交通活性化再生法を踏まえ、地域の公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援する。

<内 容>

1. 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バス、デマンドタクシーの運行
- バス車両の更新等
- 離島航路・航空路の運航

2. 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(※)の整備、ICカードの導入・活用等

(※) LRT (Light Rail Transit) : 低床式路面電車による幹線的な交通システム

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

- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等

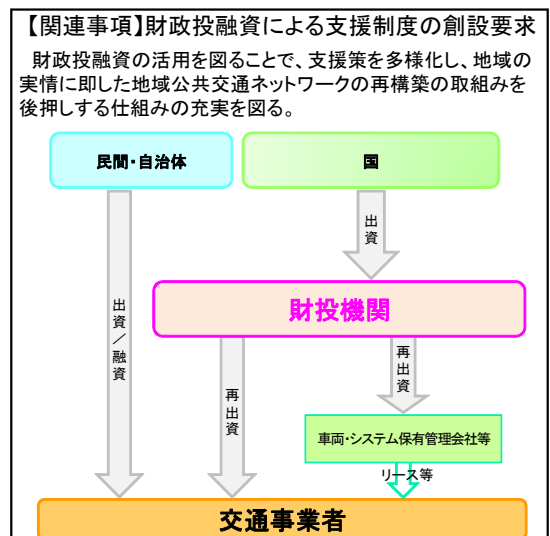
3. 地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し

- 改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
- 改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査

4. 地域公共交通ネットワーク再編の促進

国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく以下の事業について、まちづくり支援とも連携し、重点的に支援

- バス路線の再編
- デマンド型等の多様なサービスの導入
- LRT・BRTの高度化
- 地域鉄道の上下分離等

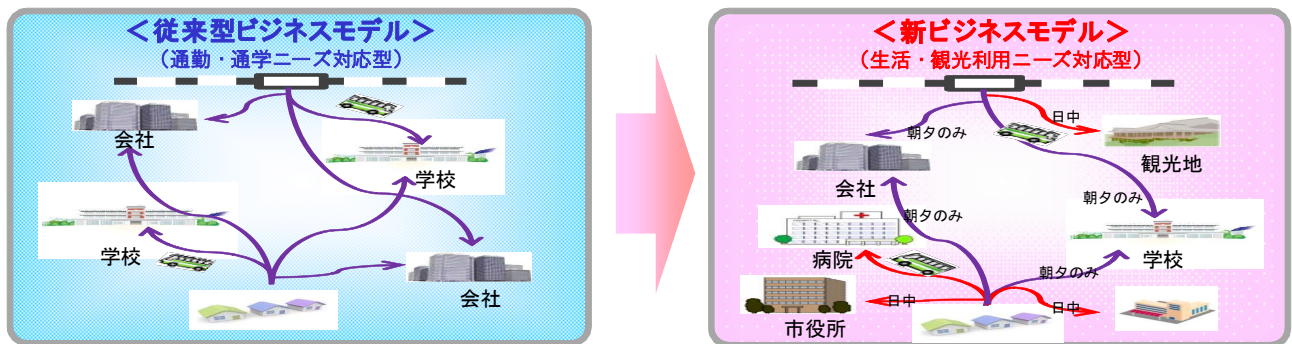


注) 上記のほか、東日本大震災からの復興対策に係る経費(復興庁予算 2,319百万円)がある。

○ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援
(情報政策課・自動車局旅客課)

要求額 90百万円 (うち総合政策局分 10百万円)

厳しい経営状況にある地方の路線バス事業について、自立的な経営の実現を図るため、モデル地域・事業者における取組みを踏まえたビッグデータの活用等による汎用的な新しいビジネスモデルの策定を行い、各地域での導入・普及を促進する。



モデル地域・事業者における取組みのイメージ

①マーケティングの実施

- 潜在的な利用者ニーズの把握
 - ・情報発信を通じた人の移動情報等の収集 (GPS情報、SNS等)
- バス利用・運行情報の把握
 - ・ICカード、運賃箱、赤外線センサー、バスロケーションシステム情報等の収集

④広報・営業活動

- ターゲットを絞ったきめ細やかな広報・営業活動
 - ・スマートフォン等への情報発信
 - ・バス停周辺住民全戸への分かりやすいバスマップの配布
 - ・バス停周辺住民向けの乗り方教室の開催
 - ・小・中学生向け出前講座 等

②ビッグデータの可視化・分析

- 収集したビッグデータ、既存情報 (人口データ、施設情報データ等) の整理
- 各種データの可視化・分析

③最適な路線・ダイヤの設定等

- 路線・ダイヤの見直し、最適化
- 新規路線の設定、新たなサービスの創出

継続的实施

各地域での導入・普及

自立的な経営の実現

(参考) マーケティングの実施方法

潜在的な利用者ニーズの把握手法

【情報発信】

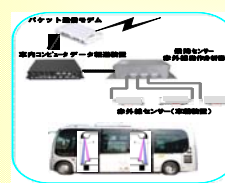
- ・運行情報 (バスロケーションシステム)、集客促進
- ・観光情報
- ・沿線のお得情報

双方向コミュニケーション型
ビッグデータ活用モデル

- 【利用者情報の取】
- ・GPS位置情報
- ・ニーズなどのつぶやき
- ・アンケート

バスの利用者動向・運行情報の把握手法

【利用者動向データ】



(赤外線センサー)
(ICカードデータ (運賃箱))

【運行情報データ】



(バスロケーションシステム)

○「賢く使う」インフラマネジメントの推進

(公共事業企画調整課)

要求額 16百万円

- ・人口急減・超高齢化等の社会構造の変化が進み、また高度経済成長期に整備した社会資本の老朽化への対応や巨大災害への備えが課題となっている中、国土のグランドデザイン 2050、国土強靱化基本計画、国土形成計画等の全国レベルでの中長期的な計画等策定が進められているところ。
- ・このような全国レベルでの諸計画等のもと、今後、各地域が主体性を持って個性を發揮しながら、安全安心で活力にあふれた、魅力ある地域づくりを進めて行く必要がある。
- ・一方で厳しい財政状況であり、限られた財源の中での地域づくりに向けて、集約化や利活用等といった「賢く使う」インフラマネジメントを地方と国が連携しながら進めていく必要がある。

<内 容>

- ・施設の集約化や多面的活用などの実施内容や進め方等について、モデル地域で関係者と連携しながら検討を行い、検討結果を周知することにより「賢く使う」インフラマネジメントを推進する。

社会構造の変化に対応した インフラマネジメントの事例



<施設の集約化>

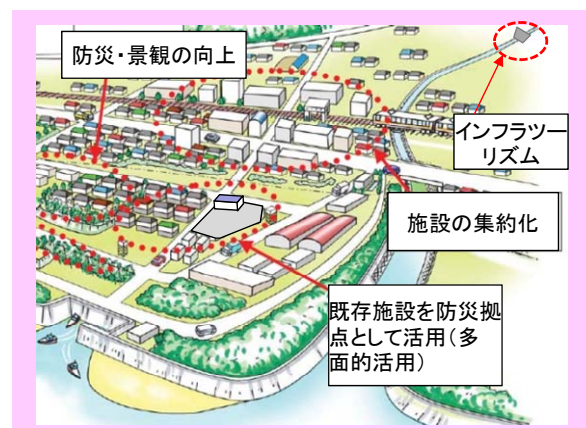
- ・更新の際に、学校、病院等の減築、住宅団地のコンパクト化(戸数や面積を減らし再整備)



<既存施設の多面的活用>

- ・被災時において一時避難場所や支援活動の拠点(防災拠点)として活用

インフラマネジメントの検討による地域 づくりのイメージ



○ 「グリーンインフラ」の取組推進による魅力ある地域の創出
(環境政策課)

要求額 10百万円

- ・「グリーンインフラ」とは、社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能（生物の生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めるもの。

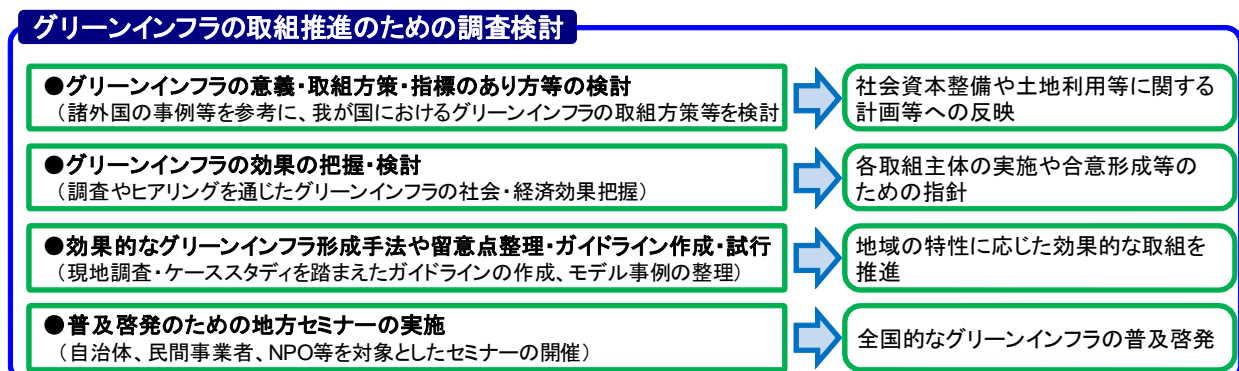
具体例(イメージ)

多自然川づくり	緑の防潮堤 (海側)	公園緑地の整備	生物共生型護岸
瀬や淵、植生の形成等により、河川が本来有する生物の生息環境等や多様な河川景観を保全・創出	沿岸部における防災・減災を目的とし、利用、自然環境、景観も考慮した緑の防潮堤の整備	大規模災害発生時に延焼防止帯となる公園緑地の整備による都市の防災性向上	干潟や磯場などの生物生息場の機能を持ち、親水性も向上する生物共生型護岸の形成

- ・グリーンインフラの取組を推進することで、地域の魅力・居住環境の向上、生物多様性の保全、防災・減災等が可能。
- ・これにより、自然環境の保全・再生と併せて、居住人口や交流人口の増加、土地の価値の向上等が図られ、地域の活性化やそれに伴う雇用の増加を通じて地方創生に資する。

<内 容>

- ・我が国の社会資本整備等におけるグリーンインフラの意義・取組方策・指標等の整理・検討
- ・現地調査・ケーススタディーを通じた効果的なグリーンインフラ形成の手法や留意点の整理、ガイドライン作成 等



○ 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 66百万円

- ・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)等に基づき、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を一体的・総合的に推進する。

<内 容>

- ・ 東京オリンピック・パラリンピックを見据えたバリアフリー化の推進
2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、さらに、今後の高齢社会に対応するため、首都圏の主要駅や観光地周辺等においてバリアフリー化に向けた調査を行うほか、学校においてバリアフリー教育を行うための副教材を作成することにより、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化を推進する。
- ・ 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」の円滑な施行のため、対応指針等の周知を図る。
- ・ 面的なバリアフリー化の推進
面的なバリアフリー化のため市町村が作成する基本構想について、地方の特性に応じた過去の好事例等を調査し、既存の「ガイドブック」を見直すことにより、基本構想の策定・見直しを促進する。
- ・ 心のバリアフリーの推進
高齢者・障害者等の疑似体験等を行う「バリアフリー教室」の開催、公共交通機関等におけるベビーカー利用円滑化に向けたポスターやパンフレットの作成等を通じ、心のバリアフリーを推進する。

※ 別途、「地域の公共交通ネットワークの再構築(2頁)」を通じて、鉄軌道駅等のバリアフリー化のための整備を支援。

バリアフリー教室の開催等による心のバリアフリーの推進

◆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利用◆



ベビーカーマーク



ベビーカーマークの設置イメージ

◎国民の安全・安心の確保

○ 地方公共団体における円滑な維持管理の推進

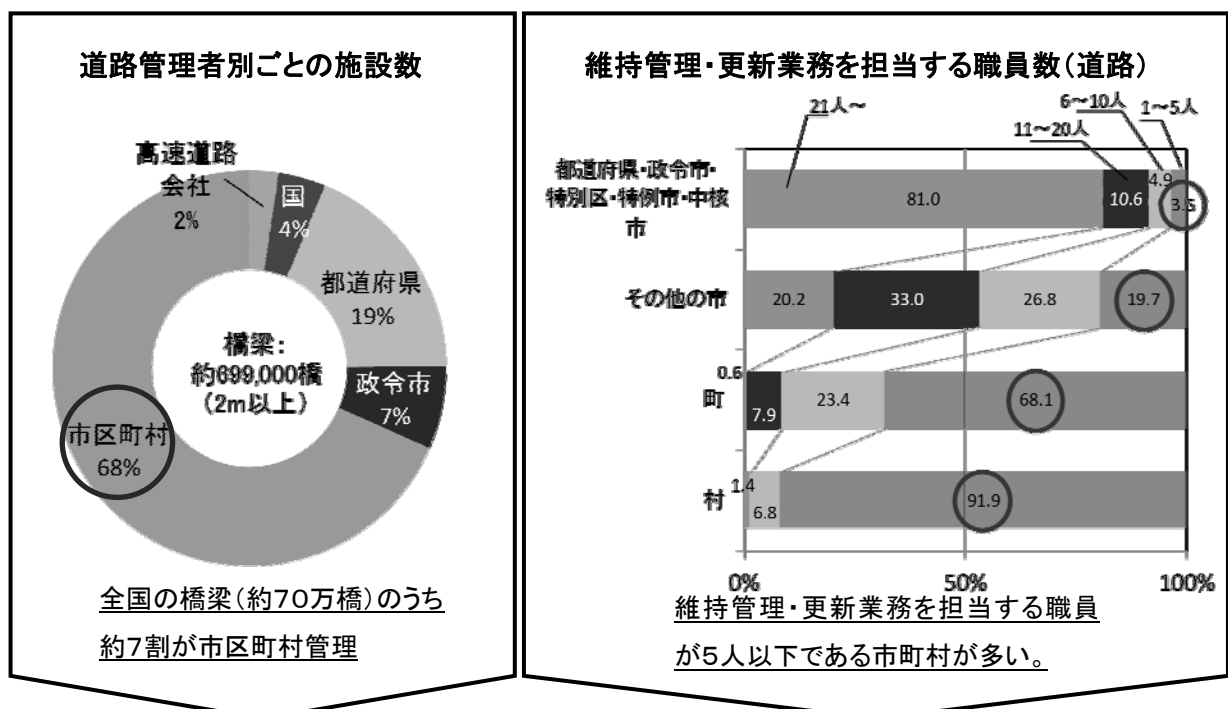
(公共事業企画調整課)

要求額 23百万円

- ・我が国の社会資本は今後、老朽化対策が必要となる施設の増加が見込まれ、その多くは地方公共団体が管理している一方、地方公共団体は人員・技術力が不足しており、維持管理を円滑に行うための体制の構築が喫緊の課題となっている。
- ・この課題に対応するため、「インフラ長寿命化基本計画」等には様々な主体との連携が位置づけられ、また、社会資本メンテナンス戦略小委員会においては、地方公共団体同士の連携や国等による支援の充実等が検討されているところであり、こうした方策により地方公共団体の維持管理体制の強化・支援を着実に推進する必要がある。

<内 容>

- ・地方公共団体同士の連携については、課題と改善方策等の検討結果を踏まえ地方公共団体を選定し、地方自治法に基づく連携スキーム等を活用した維持管理体制の試行を行い、連携による維持管理体制の強化を推進する。
- ・国等による支援の充実等については、地方公共団体への技術的支援体制の構築に向けた検討と試行等を実施する。



地方公共団体が維持管理を円滑に行うための体制の強化・支援を推進

○ 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 390百万円

- ・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、社会インフラの維持管理及び災害対応に関して、より効果的・効率的な対応を図るため、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。
- ・このため、社会インフラの現場ニーズと技術シーズとを踏まえ、ロボット開発・導入の「5つの重点分野」(維持管理：トンネル・橋梁・水中、災害対応：調査・応急復旧)を設定し、民間企業や大学等により応募のあったロボットについて、関係省庁及び産学官の協同体制の下、直轄現場において検証・評価を行い、より実用性の高いロボットの開発・導入を推進する。

<内 容>

- ・ロボット開発・導入の5つの重点分野におけるロボットを公募し、直轄現場において実際の作業を想定した現場検証・評価を行い、より実用性の高いロボットの開発・改良を促進し、直轄での先導的な導入と地方自治体への普及を図る。

施策効果

《安全確保》

人の立入が困難な現場における迅速且つ的確なインフラ点検、災害対応

《効率化》

人の作業を代替・支援するロボットにより、点検作業の効率化

《産業創出》

国内外でのインフラ維持管理・災害対応に係る市場を創出

次世代社会インフラ用ロボット開発・導入重点分野

(1)維持管理

○橋梁

近接目視の代替・支援
打音検査の代替・支援 等



○トンネル

近接目視の代替・支援
打音検査の代替・支援 等



○水中

堆積物の状況把握
近接目視の代替・支援 等



(2)災害対応

○調査

地形データの取得
崩落状態や規模の把握
引火性ガス等に係る情報の取得 等



○応急復旧

応急復旧
排水作業 等



○ 災害に強い物流システムの構築

(物流政策課)

要求額 227百万円

- ・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、物流システムが寸断された場合、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・迅速に届けることが重要である。

<内 容>

①地域に応じた支援物資輸送体制の確立

- ・物流事業者、自治体等の関係者から構成される協議会（災害に強い物流システム構築協議会）を開催し、多様な輸送手段を活用した支援物資輸送について、関係者間の調整事項等を整理し広域連携体制を構築するとともに、検証のための訓練を実施する。

②民間物資拠点情報等の迅速・詳細把握

- ・災害時に迅速・適切に支援物資輸送の拠点を開設するため、拠点の位置・施設情報等を地図上に集約し、一覧性のある地理情報システム（GIS）を構築する。

③非常用電源・通信設備の導入支援

- ・災害に強い物流システム構築協議会において、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、非常用通信設備の導入を支援する。



○ 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 48百万円

- ・公共交通の一層の安全を確保するため、運輸事業者が経営トップの主体的な関与の下で現場を含む組織一丸となって安全管理体制の構築・改善に取り組み、国がその実施状況を確認して評価や助言を行う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について、全貸切バス事業者等に拡大(約4,200者)したことを踏まえ、効果的な評価の実施や中小事業者に対する普及・啓発を進めるとともに、重大なトラブル等を発生させた大手事業者に対して、その実情に応じた必要な支援を行う。
- ・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)における今後の課題

- ・ 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

関越道における高速ツアーバス事故の発生(平成24年4月)

大手事業者による重大なトラブル等の発生

- 運輸安全マネジメント実施義務付けを全貸切バス事業者等に拡大(約4,200者)したことを踏まえ、効果的な評価や中小事業者に対する普及・啓発を実施
- 重大なトラブル等が発生させた大手事業者に対する実情に応じた必要な支援を実施
- その他の事業者に対して、各事業者の取組状況に応じた効果的な評価を実施

◎成長戦略の具体化

○ インフラシステム輸出等の推進

(国際政策課・海外プロジェクト推進課)

要求額 1, 284 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。

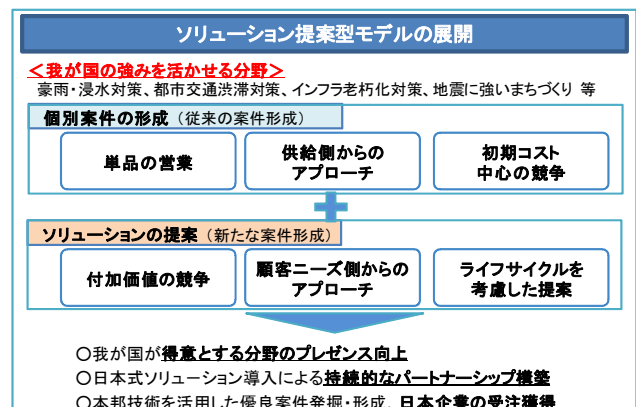
<内 容>

- ・ 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・機動的に実施するとともに民間セクターも巻き込んだフォローアップ体制を強化し、新幹線、下水道システム、防災システム等や、分野横断的な複合案件も対象に、我が国の優れた技術を活用できるプロジェクトの発掘・形成や製品・工法の海外展開を促進する。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。
- ・ 新興国との持続的パートナーシップを確立するため、豪雨・浸水対策や都市交通渋滞対策など我が国の強みを活かせる分野について、相手国の実情やライフサイクルなどを考慮した総合的な施策の提案等を行う「ソリューション提案型モデル」を展開し、多角的な案件形成を推進する。

【関連事項】

財政投融资要求（産業投資 870 億円、政府保証 1,000 億円）

- ・ 新たに設立する (株) 海外交通・都市開発事業支援機構が行う出資と事業参画による支援を通じて、海外のインフラ市場への我が国事業者のより積極的な参入を促進する。



○ PPP/PFIの推進

(官民連携政策課)

要求額 685百万円

- ・「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランに係る集中強化期間の取組方針について」(平成26年6月16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)、「日本再興戦略」改訂2014ー未来への挑戦ー及び「経済財政運営と改革の基本方針2014」(いずれも平成26年6月24日閣議決定)において、今後10年間(平成25～34年)で12兆円規模のPPP/PFIに政府全体で取り組むとする「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決定)の実行を加速することが掲げられた。
- ・これを踏まえ、PPP/PFIをより一層推進するため、コンセッション方式をはじめとする新たなPPP/PFI事業の具体的案件を検討する地方公共団体に対し、民間提案や官民対話、人材等の面で支援を拡充する。

<内 容>

- ① PPP/PFIの推進に係る課題等の調査・検討
- ② 先導的なPPP/PFI事業の手法の検討及び導入判断に必要な情報の整備・改良に対する支援
- ③ 民間提案や官民対話を促進するための基盤・環境の整備に対する支援を拡充
- ④ 国交省重点分野等のPPP/PFIの検討に対する専門家等の派遣や検討・協議の場の設置の支援を拡充

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・維持管理・更新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

政府全体の取組

・「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」(H25.6.6 民間資金等活用事業推進会議*決定) *総理が会長、全閣僚が委員
において、**今後10年間(平成25年～34年)で12兆円規模***(これまで14年間の実績約4.1兆円の約3倍)のPPP/PFIの推進という目標を設定。

**12兆円の内訳は次のとおり

- ① 公共施設等運営権方式(コンセッション方式)を活用したPFI事業: 2～3兆円
- ② 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: 3～4兆円
- ③ 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: 2兆円
- ④ その他の事業類型: 3兆円

公共施設等運営権方式(コンセッション方式):
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しつつ、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

- ・「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランに係る集中強化期間の取組方針について」(H26.6.16 民間資金等活用事業推進会議決定)
- ・「日本再興戦略」改訂2014ー未来への挑戦ー(H26.6.24 閣議決定)
- ・「経済財政運営と改革の基本方針2014」(H26.6.24 閣議決定)

において、向こう**3年間(平成26年～28年)を集中強化期間**とし、コンセッション方式を活用したPFI事業について、**重点分野毎の数値目標(空港6件、水道6件、下水道6件、道路1件)を設定**するとともに、**10年間の事業規模目標(2～3兆円)を集中強化期間に前倒し実現**することが掲げられた。

【最近の動き】

- ・仙台空港: 実施方針公表(H26.4.25)、募集要項公表(H26.6.27)、平成27年度中の民間事業者による運営開始を目指す
- ・関西空港・伊丹空港: 実施方針公表(H26.7.25)、早ければ平成27年度にも運営権者に対する運営委託を目指す
- ・下水道: コンセッション等の実施に関するガイドライン公表(H26.3)
- ・道路: 構造改革特区において道路整備特別措置法の特例を設けることにつき構造改革特別区域推進本部決定(H26.5.19)

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 160百万円)がある。

○ 海洋の開発・利用・保全の戦略的な推進

(海洋政策課)

要求額 46百万円

・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。

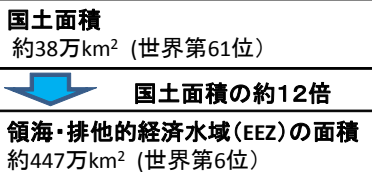
<内 容>

- ・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・経済的課題の整理等を踏まえ、具体的な運航のあり方並びに輸送貨物の品目等に係る検討を行う。
- ・海洋環境に関する国際的な取組への対応として、船舶からの硫酸化物排出抑制のための燃料油中硫黄分規制強化へ向けた課題等の調査を行う。

海洋の開発・利用・保全の戦略的な推進

○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・利活用の推進

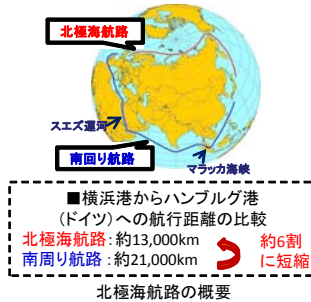


- ・沿岸域における海域管理に係る課題・方策の共有・展開
- ・無人国境離島への往来促進に向けた具体的検討



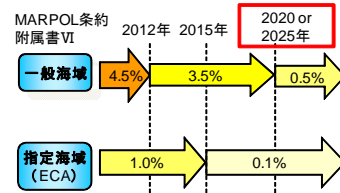
○北極海航路の利活用に関する検討

・自然的・社会的状況、技術的・制度的・経済的課題の整理等を踏まえた運航のあり方、並びに輸送貨物の品目等に係る検討

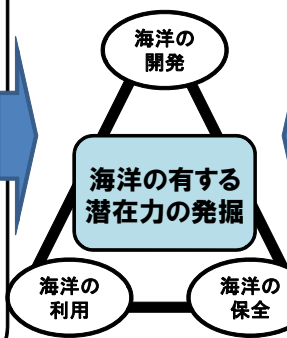


○海洋環境に関する国際的な取組への対応

・海洋汚染防止条約※に基づく、燃料油中硫黄分規制強化に係る課題等の調査



※船舶による汚染の防止のための国際条約 (MARPOL73/78) 船舶起因の油、有害液体物質、排ガス等による汚染防止に関する規制を定めた条約



○ 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 135百万円

- 人口減少・少子高齢化・労働力不足・グローバル競争の激化といった我が国経済社会を取り巻く環境の急速な変化に対応し、産業活動と国民生活の基盤である物流システムを、持続可能かつより高度なものに改革していくこと（物流産業イノベーション）が必要。

<内 容>

- 地域における新たな物流の仕組み（過疎地物流・農産物等輸出物流）の創出

過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援等にも役立つ新たな輸送システムの構築を促進する。【経済産業省連携施策】

また、輸出農産物等の付加価値を向上させるため、高い鮮度が維持できる高度な輸送方策を確立する。【農林水産省連携施策】

- 物流における労働力不足への対応

物流産業における労働力不足問題に対応するため、女性・高齢者・若者等の新たな労働者層の就業を促進するための方策に関する調査を実施する。

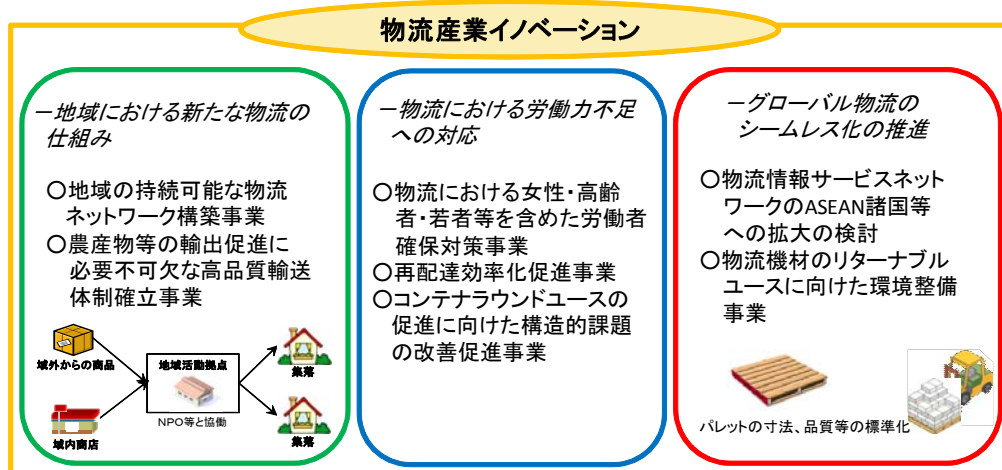
また、電子商取引（EC）市場の拡大に伴い、再配達も増加していることから、再配達を削減し、物流を効率化するための消費者の誘導方策を検討する。

併せて、国際海上コンテナの陸上輸送において、空コンテナ輸送の距離を削減するため、コンテナラウンドユース（往復利用）の促進に向けた構造的課題の改善を促進する。

- グローバル物流のシームレス化の推進

グローバル物流の可視化を推進するため、日中韓の物流情報を一元的かつタイムリーに把握可能な北東アジア物流情報サービスネットワーク（通称：NEAL-NET。コンテナ貨物の位置情報を把握するためのシステム）について、日中韓における取組みの成果を踏まえ、ASEAN諸国、EU等への拡大を図る。

また、パレットの標準化が進んでいる日中韓での取組みを加速し、パレットをはじめとした物流機材の国際的なリターナブルユース（繰り返し利用）を促進する。



◎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)

要求額 2,319百万円

- ・東日本大震災の被災地に対しては、復旧・復興の進捗に応じた生活交通の確保・維持のために、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

(官民連携推進課)

要求額 160百万円

- ・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を活用した取組の検討を行う被災地の地方公共団体等を支援する。

(この冊子は、再生紙を使用しています。)