

国土交通省重点政策 2014

平成 26 年 8 月
国土交通省

国土交通省重点政策

2014

～ 目次 ～

【前文】	1
1. 東日本大震災からの復興加速	2
(参考資料：1-1～3)	
2. 地方の創生、人口減少の克服	3
(概要資料：2-1・2、参考資料2-3～38)	
3. 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会への対応	10
4. 観光立国の推進	12
(参考資料：4-1～8)	
5. 国際競争力の強化と世界の経済成長の取り込み	15
(参考資料：5-1～16)	
6. 国民の安全・安心の確保	19
(参考資料：6-1～10)	
7. 我が国の主権と領土・領海の堅守	22
(参考資料：7-1～3)	
8. 中長期的見通しを持った国土交通政策の計画的推進	24
(参考資料：8-1～3)	

【参考資料】

*注

本文中の「資〇-〇(番号)」については、参考資料中のページ番号を表している。

【前文】

現在我が国は、東日本大震災からの復興加速、人口急減・超高齢化の下での地方の創生や、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会への対応、重要な成長戦略である観光立国の推進・国際競争力強化、防災・減災等国民の安全・安心の確保、我が国の主権と領土・領海の堅守など様々な課題に直面している。

これらの大きな課題に対応するためには、国民生活に関わる幅広い分野を所掌し、全国に多数の地方支分部局を持つなど、現場に強い国土交通省が、その施策と組織を総動員し、中長期的視野を持って計画的に取り組み、将来世代にわたる国民の豊かな暮らしを実現していく必要がある。特に人口急減・超高齢化の課題については、まち・ひと・しごと創生本部を設置し、政府一丸となって取り組むこととしており、国土交通省も連携を密にしてこの課題に取り組んでいく。

「国土交通省重点政策 2014」は、平成 26 年 6 月 24 日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針 2014」と「『日本再興戦略』改訂 2014—未来への挑戦—」に盛り込まれた施策も含め、今年度以降、上記観点から国土交通省が重点的に取り組もうとしている施策全体を俯瞰し、今後の施策の方向性を体系的に示したものである。

1. 東日本大震災からの復興加速

東日本大震災からの復興の加速は、政府の最優先課題の一つである。発災当初は約 47 万人に上った避難者は減少したが、今なお約 25 万人の方々が避難生活を続けられている。国土交通省としては、被災地の方々に復興を実感していただけるよう総力を挙げて取り組んでいく。

道路、港湾等の基幹インフラの本格復旧については概ね順調に進んでおり、インフラ復旧工程表に基づき事業を確実に実行する。

住宅再建・まちづくりについては、加速化措置の活用等により、住まいの復興工程表に基いた事業の着実な推進を図る。具体的には、予定価格の適切な設定、生コンクリートの円滑供給などによる人材・資材の調達の円滑化、用地取得の短縮化など被災市町村それぞれの隘路を実情に応じ打開していく。また、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とともに、福島県をはじめとする被災地への教育旅行の推進等被災地の観光振興、地域公共交通の確保にも取り組む。

(主な施策)

- 住宅再建・復興まちづくりの加速 (資 1-1)
- インフラの復旧・整備 (資 1-2)
- 復旧・復興工事の施工確保 (資 1-3)

2. 地方の創生、人口減少の克服

現在の日本は、「人口急減・超高齢化」という大きな課題に直面している。

「人口急減・超高齢化」が地方において深刻な中、持続的・安定的な成長を目指すには、個性あふれる地方の創生により、経済の好循環を全国に広げていくことが重要であり、政府一丸となって取り組むこととしている。

国土交通省では、第 186 回通常国会において改正された都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づく制度の普及に向けた取組みを着実に進めているところである。

この大きな課題に対しては、「人口急減・超高齢化」の下、各地域がいかに生き抜いていくか、現場に強い国土交通省の施策と組織を総動員して取り組む必要がある。また、2050 年を見据え本年 7 月に公表した「国土のグランドデザイン 2050」を具体化し、国土と地域の構造的な問題として、中長期的視野を持って取り組む必要がある。

このため、政府のまち・ひと・しごと創生本部を立ち上げる準備とも連携しながら、国土交通省としても地方の創生と人口減少の克服に全力で取り組むこととしており、7 月には国土交通省まち・ひと・しごと創生対策準備本部を立ち上げたところである。

今後の取組みに当たっては、以下の基本戦略に沿って、まち・ひと・しごと創生本部と連携しながら、コンパクトな拠点づくりとネットワーク化や、活力ある地域形成や豊かな生活環境の創出等に関する新たなスキーム等地方創生に資する施策の検討を進める。

基本戦略 1：人口減少下でも生活サービスを効率的に提供するために拠点機能をコンパクト化し、中山間地域等で小さな拠点の形成を推進するとともに、高次都市機能維持に必要な概ね 30 万人の圏域人口確保のためのネットワーク化を図る（「コンパクト+ネットワーク」）

基本戦略 2：地域の雇用創出と豊かな生活環境の創出のため、観光振興や地域資源を活かした個性ある地域づくりを行いつつ、広域観光周遊ルートの形成や都市間ネットワークの充実等により、海外や大都市を含む他の圏域との連携強化、交流人口・物流の増大を図る

基本戦略 1 として、人口が減少する中、地方において生活サービスを効率的に提供するためには、拡散した拠点機能の集約化（コンパクト化）が必要であるが、コンパクト化のみでは人口減少に伴うマーケットの縮小に対応できない。より高い生活サービスの提供のために必要な人口である概ね 30 万人規模を確保するためには、ネットワーク化により、高次都市機能の維持に必要な圏域人口を確保する必要がある。地域の実情に応じて子育て支援、医療・介護、商業等の生活サービス提供機能と居住機能を駅等の拠点に誘導し再整備を図るとともに、それら拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの再構築を図り、コンパクトシティの形成を推進することが重要である。これにより、小規模な都市において

も、高度な生活サービスを提供することや、地域資源・強みを活かすことが可能となる。また、中山間地域等においては周辺の集落をネットワークでつないで生活、雇用等を支える「小さな拠点」の形成の推進に取り組む必要がある。インフラの整備に加え、その使い方を工夫することで既存ストックを最大限に活用することも重要である。

基本戦略2として、人口減少が進む中で地方の創生を進めるためには、地域に雇用と豊かな生活環境を創出することが重要である。そのため、観光振興や地域資源を活かした個性ある地域づくりを行いつつ、広域観光周遊ルートの形成や都市間ネットワークの充実等により、海外や大都市を含む他の圏域との連携強化、交流人口・物流の増大を図る必要がある。

まず、交流人口の増加と消費の拡大を図るため、観光振興に取り組むとともに、定住人口の増加を図るため、魅力ある観光地域づくりと併せ、地域のビジネスの創出、離島地域等条件不利地域の支援等により、雇用や資金循環を創出し、活力ある地域を形成していくことが必要である。地域経済・社会が自律的に機能するためには、地域を支える建設業、造船業、運輸業等において就業者の処遇改善や技術、知識の習得等を通じて担い手の確保・育成を推進するとともに、女性の活躍の場を広げる必要がある。また、人口急減・少子化・高齢化に対応しつつ、産業や雇用を持続的に支えるためには、子どもを産み、育てやすい居住環境が充実した豊かな生活環境を創出する必要がある。空き家などの既存ストックを活用しつつ、住み替えの促進やバリアフリー化の推進等により子育て環境の整備を推進することが重要であるとともに、都市政策・住宅政策・交通政策のみならず福祉政策とも連携したコミュニティの再構築も重要であり、高齢者が健康に歩いて活躍できる空間を提供することで、高齢者等医療における地域負担の低減にもつなげていく必要がある。

さらに、個性ある地域が、広域観光周遊ルートの形成や都市間ネットワークの充実等により、海外や大都市を含む他の圏域との連携強化、交流人口・物流の増大を図り、雇用を創出する必要がある。コンパクト・プラス・ネットワークを形成し一定の圏域人口を確保しつつ、圏域内での雇用や豊かな生活環境の創出や広域観光周遊ルートの形成や都市間ネットワークの充実により、国内外からの観光客を地域に呼び込むことや、東京など大都市から企業、人材を引き付けることが期待される。

(概要資料)

- まち・ひと・しごとの創生 (資 2-1)
- まち・ひと・しごとの創生施策 (資 2-2)

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの実現

改正された都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画制度によるコンパクトなまちづくりを推進するため、複数市町村で連携して立地適正化計画を作成

する場合の支援強化を行うとともに、都市機能立地に必要な合意形成等や民間事業者等による建築物の更新を支援することによって、都市機能を誘導するエリアにおける市街地の更新を促進し、併せて居住を誘導するエリアにおける居住環境を向上するための支援を行う。

人口減少・超高齢化が進み、集落単位では生活サービス提供機能の確保が難しいと見込まれる過疎地域等の地域において、「小さな拠点」の形成を推進するため、子育て支援施設、診療所、商店等の生活機能拠点の集約化や宅配サービスの維持・改善等の生活機能の確保を支援する。また、駅へ保育施設等の生活支援機能を併設する取組を支援するとともに、地域外から活力を呼び、雇用を創出し、地域の好循環を生む「道の駅」を選定し、関係機関が連携して重点的に支援する。加えて、スマートインターチェンジの積極的活用、高速道路と主要施設の直結によるアクセス強化、無料の高速道路の休憩サービスの充実等により、地域の拠点の形成を支援する。

また、生活を支える交通網は、地域内のみならず拠点間のネットワークとしても重要な役割を果たしていることから、道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保や、改正された地域公共交通活性化再生法を踏まえた地域の公共交通ネットワークの再構築を図るとともに、ネットワーク再編のためのバス車両・システムの導入等に対して財政投融資を活用した支援について検討する。ビッグデータの活用等により地方路線バス事業の経営革新を支援するとともに、地域鉄道が担う地域を支える役割を確保するため地域鉄道の安全性向上と活性化を推進する。

必要なネットワーク整備とあわせ、時間損失、低い時間信頼度、交通事故、活力低下の克服を目指すため、今ある道路をもっと賢く使う取組を推進する。また、タイムライン型事前放流等既存ダムを賢く使う取組を推進するとともに、地域の拠点等に対する防災・減災対策を推進する。

(主な施策)

- コンパクトシティの推進（広域連携型コンパクトシティ）（資 2-3）
- 都市機能等の立地適正化による地域の活性化（資 2-4）
- 「小さな拠点」の形成推進、過疎地等における宅配サービスの維持・改善等のための輸送システムの構築（資 2-5）
- 鉄道駅の拠点としての活用（子育て支援施設等の整備）（資 2-6）
- 地域の公共交通ネットワークの再構築（地域公共交通ネットワーク再編の促進、財政投融資による支援制度の創設）（資 2-7）
- 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（資 2-8）
- 地域鉄道の安全性向上・活性化（資 2-9）
- コンパクトな拠点の形成支援と道路ネットワークによる連携確保（資 2-10）
- ネットワークを賢く使う（資 2-11）
- 既存ダムを賢く使った地域への貢献（資 2-12）

(2) 観光振興と地域ビジネス・雇用創出による活力ある地域の形成

地域を支える産業・雇用を創出するため、観光資源のポテンシャルを活かして、内外からの観光客の流れを戦略的に創出し、全国津々浦々で交流人口を拡大させるとともに、免税店の飛躍的拡大等によって、地方における旅行消費の拡大を図る。地域の観光地の魅力づくりを進め、複数の都道府県を跨ってテーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地を交通アクセスも含めてネットワーク化して、訪日外国人旅行者の満足度を高め、外国から地方を直接訪問する外国人旅行者が拡大するような広域観光周遊ルートの形成を促進する。観光情報提供や多言語化など、「道の駅」のゲートウェイ機能を充実させるための取組を推進する。更に、海のゲートウェイとなる「みなとオアシス」の活用を含め外航クルーズ客の円滑な周遊を可能とするための環境整備を図る。また、地域の観光資源を世界に通用するレベルまで磨き上げるため、歴史的景観、美しい自然、海洋資源、豊かな農山漁村、魅力ある食文化等の観光資源を活かした地域づくり施策と観光振興を一体で実施する。また、電気自動車等を活用した移動手段の整備を支援する。地域の「顔」となる魅力ある観光空間を創出するため、賑わいや活力があり、美しさと風格を備えた水辺空間の創造や海の再生を行うとともに、本格的に無電柱化等を推進する。また、社会資本整備等において、自然の有する多様な機能を活用する「グリーンインフラ」の取組を推進する。

上記のような広域観光周遊ルートの形成や地域の観光資源の世界レベルへの磨き上げにあたっては、外国人旅行者が利用しやすい二次交通の充実や、多言語対応、無料公衆無線 LAN 環境の整備等の訪日外国人の受入環境整備との一体的推進を図る。

訪日外国人旅行者の買物環境の改善と地域への誘客効果の波及による地域経済の活性化を図るため、商店街、ショッピングセンターなど地方を訪れる外国人旅行者向け免税店の飛躍的拡大を推進する。2020年までに10,000店規模へ倍増させるため、「免税店倍増・全国津々浦々10,000店プログラム」として、免税販売手続における一層の利便性向上や免税店相談窓口の周知・活用、日本政府観光局（JNTO）による海外向け情報発信などを強力的に推進する。また、旅行消費の拡大・地域経済の活性化を図るため、地域経済活性化支援機構（REVIC）との密接な連携によって、観光を対象とした地域活性化ファンドの活用等を図る。

また、地域における交流人口の増大を目指し、整備新幹線の整備を着実に推進し、2020年3月に供用開始予定の那覇空港滑走路増設事業を着実に推進するとともに、国際拠点空港等の機能強化を推進する。併せて、LCCの参入促進、地方における外国人旅行者等の受入体制の充実等地方空港・地方航空ネットワークの活性化を図る。

地域の基幹産業である農林水産業や自動車産業等の輸出を支えるため、農産

物や自動車等の輸出促進のための物流ネットワークの強化と必要な港湾整備を推進する。

また、クラウドファンディングの手法を活用した市民によるまち・地域への投資を促進するとともに、地方公共団体との連携事業への金融支援や地域金融機関等と連携し地方都市の不動産ファイナンス環境の整備を行い、まちづくりや地域づくりに資金循環を確保し、ビジネス・雇用の創出を目指す。併せて、地方への国や企業の機能・施設等の移転促進に向けた調査・検討を行うほか、新たな地域の担い手・雇用づくりに組織的に取り組む中間支援活動等を支援するとともに、地方における「しごと」の創生につながるテレワークの推進を通じて多様な働き方の実現を図る。さらに、地方への投資促進に大きな影響を与える不動産の取得・保有・譲渡の各段階における税制について、総合的かつ適切な対応を行い、全体的な不動産市場の活性化を図る。加えて、地域における民間開発事業・インフラ整備の円滑化や被災後の迅速な復旧・復興に貢献する地籍整備を推進するとともに、土地取引価格の指標等となる地価公示を充実する。

国管理空港等における PPP/PFI の活用による経営改革を推進し、空港運営の効率化を通じて地域の活性化につながる民間投資を促進するとともに、下水道資源の有効活用の推進による再生可能エネルギー等の新たな技術・産業・雇用の創出や、PPP/PFI 手法を活用した効率的かつ迅速な下水道整備による民間の創意工夫を生かした地域づくりにより、地方経済の活性化を図る。

加えて、離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域の振興を支援する。

(主な施策)

- 魅力ある観光地域づくりとネットワーク化による「広域観光周遊ルート」(骨太な「観光動線」)の形成促進 (資 2-14)
- 地域のゲートウェイとなり、雇用創出等に寄与する「道の駅」の推進 (資 2-15)
- 観光資源を世界レベルへ磨いて活かす地域づくり (資 2-16)
- アイヌ文化復興等の促進のための民族共生の象徴となる空間の整備 (資 2-17)
- 地域交通のグリーン化、超小型モビリティの導入促進を通じたにぎわいの創出や魅力あるまちづくり (資 2-18)
- 魅力ある空間の創出(美しさと風格を備えた水辺空間の創造、海の再生、無電柱化の推進等) (資 2-19)
- 商店街、ショッピングセンターなど地方における「免税店倍増・全国津々浦々10,000店プログラム」 (資 2-20)
- クルーズ等海洋観光の振興 (資 2-21)
- 「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 (資 2-22)

- 交流人口増大のための整備新幹線の着実な整備、那覇空港滑走路増設事業 (資 2-23)
- 地方空港・地方航空ネットワークの活性化 (LCC の参入促進、仙台空港をはじめとする国管理空港等のコンセッション方式の活用、操縦士等の育成・確保等) (資 2-24)
- 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 (資 2-25)
- 市民によるまち・地域への投資促進 (クラウドファンディングの活用支援) (資 2-26)
- 新たな公による地域ビジネス創造支援体制の構築推進 (資 2-27)
- テレワークの推進による多様な働き方の実現 (資 2-28)
- 地方都市の不動産ファイナンス環境整備 (地方公共団体との連携事業への金融支援、地域金融機関等と連携) (資 2-29)
- 離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域の振興支援 (資 2-30)

(3) 子育て・高齢化に対応した豊かな生活環境の創出

高齢者、障害者等に加え子育て世代も含めて誰もが暮らしやすい生活環境やユニバーサル社会を実現するため、健康に歩いて暮らせるまちづくりの推進や住宅等の居住地や生活環境の整備、再編、歩行空間のバリアフリー化、通学路をはじめとする生活道路・踏切・駐車場の安全対策、高速道路の逆走対策、鉄道等公共交通機関や公共施設等のバリアフリー化を推進する。また、公共交通機関等におけるベビーカー利用の円滑化等を通じた「心のバリアフリー」を推進し、子育て環境の整備を推進する。

サービス付き高齢者向け住宅の供給、公的賃貸住宅団地等における医療・福祉施設の併設に加え、都市・国土政策と住宅政策との連携強化や地域包括ケアシステムの構築を推進すること等により、「スマートウェルネス住宅・シティ」の実現を図る。

既存住宅ストックにおいて空き家が発生する中で、居住のミスマッチを解消するため、戸建て空き家等を子育て仕様に改修して地域優良賃貸住宅として供給する取組みに対する支援を充実するほか、宅地建物取引業者との連携を図りつつ、空き家所有者に対する相談体制の整備、空き家の活用・除却等に対して支援を行う。

また、高齢者が保有している資産を活用したライフステージに応じた住み替えや若年層の住宅取得支援を促進するため、中古住宅・リフォーム市場の活性化等を推進する。具体的には、リバースモーゲージの普及促進など金融・税制面での支援や既存住宅ストックの質の向上への支援及びインスペクションの活用、中古住宅の建物評価の改善・定着、不動産関係情報ストックシステムの整備や高齢者等向けの住宅資産の活用方法に関する相談体制の整備を図る。

加えて、子育てしやすい環境や高齢者等に配慮した環境の整備等の緊急的な

政策課題に対応するため、民間事業者等が行う質の高い住宅・建築物の整備に関する事業に対して支援を行う。

(主な施策)

- 子育てや高齢者等に配慮した空間の創出（地域の子育て支援等に対応した都市公園ストックの再編）（資 2-31）
- 子育て・高齢化に対応した安全な道路空間の創出（生活道路、踏切安全対策等）（資 2-32）
- エレベーター、ホームドア、ノンステップバスの整備等公共交通機関等のバリアフリー化、心のバリアフリー（資 2-33）
- 空き家を活用した地方創生（資 2-34）
- 中古住宅・リフォーム市場活性化による住み替えの促進（資 2-35）
- 「スマートウェルネス住宅・シティ」の新たな展開（資 2-36）

(4) 地域を支える産業の担い手の確保・育成等

地域を支える建設業、造船業、運輸業等における担い手確保・育成、女性の活躍促進のため、工程表の活用等により、着実に取組を推進し事業の推進が中長期的に見通せるような環境を整備するとともに、モーダルシフト等の物流の効率化を促進する。

また、公共事業の将来にわたる品質確保や円滑な執行のため、改正された品確法等に基づき、適正価格・工期による契約や多様な入札契約方式の導入・活用の推進、施工時期の平準化、新技術の開発・活用、重層下請構造の改善など、建設生産システムの省力化・効率化・高度化を図る。

(主な施策)

- 建設業、造船業における担い手確保・育成、女性活躍促進、建設生産システムの省力化・効率化・高度化（資 2-37）
- 運輸業等における担い手確保・育成等、女性活躍促進（資 2-38）



多様な地域のポテンシャルを最大限活かし、成長力を絶えず生み出す国土の戦略的なビジョンを再構築するため、国土形成計画を見直すとともに、交通政策基本計画の策定、社会資本整備重点計画の改定に当たっても、地方の創生と人口減少の克服に向けた視点を備えたものとなるよう留意する。

さらに、今後設置が予定されている政府の「まち・ひと・しごと創生本部」における議論を踏まえ、税制・財政・金融その他の措置について、新たなスキームを含め柔軟に検討する。

3. 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会への対応

昨年9月、2020年のオリンピック・パラリンピックを東京で開催することが決定された。今年は、前回の東京オリンピックから50年となる節目の年でもあるが、2020年に向けて、国土交通行政に関する様々な課題に対応するのみならず、2020年を契機とする未来志向の交通・まちづくりについても、積極的に対応していく必要がある。

(1) 大会運営における国土交通省の役割

大会運営については、政府全体で着実に計画策定が行われる中、大会競技会場の整備に加え、臨海部関連施設等の的確な海上警備及び海上交通の安全確保等セキュリティ・安心の確保や公共交通機関等による安全・円滑な輸送の確保、公共交通機関等のバリアフリー化、外国人旅行者の受入環境の整備に取り組むこととしている。また、競技場内外での通信量の増大などに対応するため、ICTにおけるイノベーションを活用することを検討する。

同大会運営の成功に必要な各施策については、今後の準備・運営の進捗に合わせて、関係者とも積極的に連携・協力し対応を検討することとする。

(2) 東京における交通・まちづくりの面での対応

～オリンピック・パラリンピックを契機として東京を作り変える～

オリンピック・パラリンピックの開催は、大会そのものの運営にとどまらず、東京という都市のあり方にも大きな影響を与えるものである。このため、国土交通省としては、オリンピック・パラリンピックを契機として東京を世界最先端の都市に作り変えることを目指し、一過性のものでなく、2020年をいわばマイルストーンとして長期的な視野に立って計画的に諸施策を推進することとする。

まず、環状第2号線が計画から68年経って開通し、オリンピック・パラリンピックまでに会場と選手村をつなぐ計画となっている。6月に開業した虎ノ門ヒルズに外国企業が立地し、国際交流の拠点となることが期待される。

環状第2号線、首都圏3環状道路をはじめとする道路の整備を推進するとともに、交通需要に働きかける交通需要マネジメント（TDM）等を推進し円滑な輸送の確保のための検討を推進する。

鉄道においては、空港アクセスのあるべき姿など今後の東京圏の都市鉄道のあり方に関する検討を進める。

首都圏空港については、75万回化達成以降の更なる機能強化を図るとともに、ビジネスジェットへの対応を強化する。

さらに、水環境の改善や魅力ある水辺空間の創造、海の再生、本格的な無電柱化の推進を含めて、外国人観光客を魅了する美しさと風格を備えた空間を創造する。

また、大会の円滑な実施のため、さらにその後の超高齢社会に対応したあらゆる人に優しいまちづくりを実現するため、鉄道駅・空港における複数ルートでのバリアフリー化などユニバーサルデザインの観点から線的・面的なバリアフリー化を加速するとともに、心のバリアフリーの取組を推進する。

(3) オリンピック・パラリンピックを契機とした地域の魅力向上

オリンピック・パラリンピックの開催という、またとない機会を活かし、世界の人々を惹きつけて、東京のみならず、全国津々浦々に開催の効果を波及させるべく、大会開催後も地域が力強く発展していくための遺産（レガシー）を生み出しながら、地域づくりを行うことが重要である。

このため、地方における地域づくり、オリンピック・パラリンピックの開催を契機として実施する上記（2）のバリアフリーの取組や観光地周辺の鉄道駅のバリアフリー化などを東京のみならず地方においても展開する。また、案内標識等の国際化を推進する。

さらに、オリンピック・パラリンピックの開催によって関心が高まるスポーツ関係の取組に呼応して、国内各地域の既設・新設の競技場、スタジアム等を核としたまちづくりについて、地域の活性化や住民の健康増進などへの寄与も目指しつつ、関係府省とも連携して推進する。

2020年には、魅力ある多様な地方の姿を海外に発信し、来訪した人々に体験してもらうことが、先端都市としての東京の魅力と相まって相乗効果を生み出し、我が国が海外から人や企業を持続的に引きつけることを目指す。

国土交通省は、内閣官房におけるホストタウン・シティの取組にも参画するなど、各府省と連携しつつ、2020年のオリンピック・パラリンピック開催の効果を地方につなげていくことについて、引き続き主要な役割を果たしていく。

(4) 大会を見据えた観光振興

「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」に基づき、2020年に向けて、訪日外国人旅行者数2000万人の高みを目指す。このため、オリンピック・パラリンピックの開催国としての国際的注目度を活かした戦略をもって、東京の都市の魅力はもとより、東京のみならず全国津々浦々、広く地域に開催効果をもたらすべく、我が国の豊かな文化や魅力をオールジャパンで発信するためのインバウンド政策を強力に推進する。

4. 観光立国の推進

観光は、急速な成長を遂げるアジアをはじめとする世界の需要を取り込むことによって、日本の力強い経済を取り戻すための柱である。加えて、国内外からの交流人口の拡大によって地域の活力を維持し、社会を発展させるとともに諸外国との双方向の交流により、国際相互理解を深め、国際社会での日本の地位を確固たるものとするためにも、極めて重要な分野である。昨年、訪日外国人旅行者数が約 1036 万人に上り、2003 年のビジット・ジャパン事業開始以来の政府目標であった訪日外国人旅行者数年間 1000 万人を史上初めて達成することができた。また昨年 9 月には、2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催が決定し、今後更なる訪日外国人旅行者数の増加が期待される。

こうした中、「観光立国推進閣僚会議」において本年 6 月に決定した「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」では、

- ・ 2020 年オリンピック・パラリンピックを見据えた観光振興
- ・ インバウンドの飛躍的拡大に向けた取組
- ・ ビザ要件の緩和など訪日旅行の容易化
- ・ 世界に通用する魅力ある観光地域づくり
- ・ 外国人旅行者の受入環境整備
- ・ MICE の誘致・開催促進と外国人ビジネス客の取り込み

の柱を立て、それぞれの分野に存在する隘路を打開するための施策が盛り込まれた。

今後、2020 年に向けて、訪日外国人旅行者数 2000 万人の高みを目指すため、国土交通省の総力を結集し、政府一丸、官民一体となって、アクション・プログラムを確実に実行するため、以下の施策を強力的に推進する。

(1) 2020 年オリンピック・パラリンピックを見据えた観光振興

6 年後に迫るオリンピック・パラリンピック東京大会の開催国としての国際的注目度を十分活かした戦略をもって、東京の都市の魅力はもとより、全国津々浦々、広く全国の地域に開催効果をもたらすべく、我が国の豊かな文化や魅力をオールジャパンで発信するためのインバウンド政策を強力的に推進する。その際、外国から地方を直接訪問する外国人旅行者数の拡大に向けたプロモーションの強化や空港受入体制の充実が重要である。

(主な施策)

- オリパラ開催国としての注目度を活かした訪日プロモーション、オリパラ開催効果の全国への波及（文化プログラム等を活用した日本文化の発信、地方空港イン・地方空港アウトの促進、訪日外国人旅行者を対象とした企画乗車券の造成促進）、「道の駅」等の活用を含めた外国人旅行者への観光情報提供拠点の充実、オリパラ開催を契機としたバリアフリー化の加速（資 4-1）

(2) インバウンドの飛躍的拡大に向けた取組

訪日外国人旅行者数 2000 万人の高みに向けては、更なるインバウンド拡大に向けた政策的取組が必要となる。このため、インバウンド推進の担い手の幅を大きく広げ、様々な分野の新しいアイデアや技術を活かしながら、日本が世界に誇る魅力あるモノ・サービスのブランド力・マーケティング力の総力を結集して、より高次元なインバウンド政策の推進を目指す。訪日プロモーションの実施にあたり、これまで以上に科学的なマーケティングを行い、我が国が世界に誇るコンテンツを外国人目線でデザインし、「質の高い」日本ブランドとして作り上げ、発信していく。

(主な施策)

- インバウンド推進の担い手の拡大、訪日プロモーションの戦略的拡大（マーケティング戦略本部設置による科学的マーケティング、中国沿岸部・内陸部等への訪日プロモーションの戦略的拡大・強化）、JNTO を実施主体とした訪日プロモーションの実施体制の整備（資 4-2）

(3) 関係省庁と連携したビザ要件の緩和など訪日旅行の容易化

2000 万人の高みという目標の達成にあたっては、訪日旅行の容易化に資するビザ要件の緩和を更に進めることが重要である。このため、関係省庁と連携し、ビザ要件の緩和、出入国手続の迅速化・円滑化、LCC の就航促進等による利用しやすい訪日旅行商品の創出を図る。

(主な施策)

- 戦略的なビザ要件の緩和、外国人長期滞在の促進、出入国手続の迅速化・円滑化（資 4-3、4-4）

(4) 世界に通用する魅力ある観光地域づくり

2000 万人の高みを目指すためには、全国各地で地域住民や自治体が主人公となって、尽きることのない日本の魅力を観光資源として磨き上げ、世界から選ばれる、魅力ある観光地域づくりを行う必要がある。このため、各地域が連携して、情報発信力を高めるとともに、広域周遊ルートの形成や、世界に通用する地域資源の磨き上げ、地域の魅力を来訪者に体感してもらうための仕組みづくりを推進する。

(主な施策)

- 多様な広域ルートの開発・提供と発信、地域内の周遊観光をしやすいするための仕組みづくり（自家用有償旅客運送の規制緩和、貸切バス営業区域の弾力化）、魅力ある空間の形成（無電柱化の推進、魅力ある水辺空間の創造等）、

地域経済活性化支援機構（REVIC）との連携・協力、観光振興による被災地の復興支援（資 4-5）

（5）外国人旅行者の受入環境整備

訪日外国人旅行者数 2000 万人の高みを目指すためには、外国人旅行者の不便や障害、不安等を徹底的に解消するとともに、訪日外国人旅行者の満足度を一層高めることが重要である。このため、外国人目線に立って、あらゆる切り口から、国内において外国人旅行者が移動・滞在しやすい環境の整備に向けた取組を徹底・強化する。

（主な施策）

- 免税制度の拡充を契機とした免税店の拡大、外国人旅行者向け通信環境の改善、多言語対応の改善・強化、ムスリム旅行者への適切な情報提供、公共交通機関による快適・円滑な移動のための環境整備、「クルーズ 100 万人時代」実現のための受入環境の改善、外国人旅行者の安全・安心確保（資 4-6、4-7）

（6）MICE の誘致・開催促進と外国人ビジネス客の取り込み

MICE の誘致・開催は、国際会議や企業研修等への参加を通じて、国際ビジネス・イノベーション拠点としての日本の都市の魅力を発信することにより、日本へのビジネスの呼び込み、対内直接投資・拠点機能の誘致等を促進する機能を有する。今後、MICE の誘致・開催強化を進めながら、アジア諸国を中心に成長著しいビジネス需要を日本に取り込むべく、ビジネス目的の外国人が訪日・滞在しやすく、ビジネスしやすい環境整備を抜本的に進める。（※）

※ なお、統合型リゾート（IR）については、「日本再興戦略」改訂 2014 において、「IR 推進法案の状況や IR に関する国民的な議論を踏まえ、関係省庁において検討を進める」とされているところ。

（主な施策）

- MICE に関する取組の抜本的強化、外国人ビジネス客の取り込み強化（ファーストレーンの設置、ビジネスジェットの利用環境整備）（資 4-8）

5. 国際競争力の強化と世界の経済成長の取り込み

民間の全ての経済主体が挑戦する気概を持って積極的かつ能動的に取組を本格化させることができるよう、第一の矢としての大胆な金融政策、第二の矢としての機動的な財政政策とともに、第三の矢としての成長戦略を遂行していくことが必要である。これにより、投資が増え、新たな投資を誘発する好循環が実現し、日本経済を停滞から再生へと導くことが可能となる。

(1) 国際競争力強化のための基盤・環境整備

東京をはじめとする大都市は、我が国の経済成長のエンジンとしてグローバルな都市間競争を勝ち抜くため、歴史や文化など我が国固有の魅力を活かしながら、国際都市にふさわしいビジネス環境と居住環境の実現や道路、空港、港湾など産業インフラの整備を推進していくことが重要である。このような観点から各種施策を通じてグローバル企業の立地の促進等を図り、我が国の立地競争力を更に強化していく。

大都市の国際競争力強化のため、経済の中心を担う地域における、防災性や環境性を備えた業務継続地区の構築、公的不動産等を活用した密集市街地整備、MICE 誘致のための環境整備、シティセールスや民間都市開発の推進、海外からの不動産投資の拡大等を図る。三大都市圏環状道路整備及び整備に合わせたシームレスな料金体系の導入、新幹線ネットワークの着実な整備、国際コンテナ戦略港湾の機能強化、首都圏空港の機能強化、関西国際空港の再生・強化（コンセッションの実施）、中部国際空港の機能強化、LCC の参入促進やビジネスジェットの利用環境の整備、ASEAN との交渉を含むオープンスカイの戦略的な推進、航空交通システムの高度化を図る。

人手不足が将来の航空需要の隘路とならないようにするため、航空機の操縦士、整備士等の養成・確保を推進する。また、国産旅客機（MRJ）の安全性審査を設計製造国として適確に実施するとともに、市場への投入・外国への輸出の円滑化を通じ、航空機産業の振興にも寄与する。

2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会をマイルストーンとする東京の魅力向上と誘客効果の地方への波及を目指し、空港アクセスのあるべき姿など今後の東京圏の都市鉄道のあり方に関する検討や都市鉄道整備を推進する。大都市圏環状道路等の整備や主要な港湾、空港等へのアクセスの強化、国際海上コンテナ積載車両等の通行支障区間の計画的な解消等を図る。

(主な施策)

- ゲートウェイ機能の向上（三大都市圏環状道路整備、国際コンテナ戦略港湾、都市の国際競争力の強化）（資 5-1）
- 新幹線ネットワークの着実な整備（資 5-2）
- 首都圏空港の機能強化やオープンスカイの戦略的な推進（資 5-3）

- 関西国際空港の再生・強化（コンセッションの実施）、中部国際空港の機能強化（資 5-4）
- 東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する検討（都心直結線の整備に向けた検討の深度化等）（資 5-5）
- 国外・国内一体のシームレスな物流の実現（資 5-6）

（２）民間投資の促進

PPP/PFI については、公共施設等運営権制度（コンセッション方式）の活用、収益施設の公共施設等への併設・活用、民間の提案を活かした公的不動産の有効活用などに政府が一体となって取り組み、平成 25 年度からの 10 年間で 12 兆円規模に及ぶ PPP/PFI 事業を推進することとしている。

このうち、コンセッション方式について、向こう 3 年間（平成 26 年度から 28 年度）を集中強化期間に設定し取組を加速化すると政府全体の方針を踏まえ、空港、下水道、道路における活用を推進する。また、PPP を活用した首都高速の再生について検討を進める。

（主な施策）

- PPP/PFI の推進
 - ・ 空港、下水道におけるコンセッション方式の活用の推進（資 5-7）
 - ・ 高速道路における PPP の活用（資 5-8）

（３）インフラシステムの国際展開

新興国を中心とした今後のインフラ需要は膨大であり、我が国の成長戦略・国際展開戦略の一環として、日本の「強みのある技術・ノウハウ」を最大限に活かして、これを積極的に取り込むことにより我が国の成長につなげていくことが重要である。

このため、川上（構想段階）からの参画、トップセールスの展開、川下（管理・運営）への参入、我が国規格・基準・システムの国際標準化をはじめとするソフトインフラの海外展開等の取組をより一層強化する必要がある。

具体的には、新たに設立する（株）海外交通・都市開発事業支援機構を活用し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。

さらに、日本の強みを実証するパイロットプロジェクトを現地で実施して、案件の形成促進を強化する。

また、日本が培ってきたノウハウに基づき、相手国の実情を考慮した「処方箋」として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」を推進する。

加えて、相手国政府・国際機関と連携し、知的財産や経済連携協定（EPA）も活用しつつ、我が国のものと親和性のある規制・制度等の導入や人材育成の支援、我が国の技術の普及等を進めることによって、我が国企業が活躍できる環

境を整える。また、自動車の自動運転等の先進技術をはじめとする我が国に比較優位性がある技術について、日本がリーダーシップをとって国際標準化を推進する。さらに、海外で実績のある我が国の技術等の情報共有システムを構築する。

加えて、防災の主流化を主導するとともに、これまでの防災協働対話の枠組みを活用し、現地ニーズにマッチした最適な政策や技術の組合せ等について検討・提案することにより、我が国の技術・知見の展開を図る。

(主な施策)

- ㈱海外交通・都市開発事業支援機構による支援 (資 5-9)
- ソリューション提案型モデルの展開 (資 5-10)
- インフラ海外展開のための環境整備や防災技術の海外展開 (資 5-11)

(4) 海洋開発人材育成等を通じた海洋産業の振興等

世界の海洋資源開発市場は今後世界的な拡大が見込まれており、増大する世界の海洋開発の需要を我が国に取り込み、我が国の海洋産業の国際競争力を強化することが重要である。そのためには、官民一体となって、海外の海洋開発プロジェクトに日本企業が参画するための環境整備を進める必要がある。本年8月の安倍首相のブラジル訪問の際には、両国で海洋資源開発促進のための造船協力に関する共同声明を出し、海洋資源開発のための技術開発等を共同で進めることで一致したところである。一方、海洋開発人材については人材の確保・育成が重要な課題となっている。

このため、海洋資源の開発・利用のための技術開発の総合的かつ一体的な推進体制を整備し、海洋資源開発に係る技術の開発を支援するとともに、海洋資源開発に関する専門カリキュラムの開発等を通じて、海洋開発人材育成を行うことにより海洋産業の戦略的振興を推進する。また、シェールガス革命や水素需要増に伴う海上輸送体制の確立、資源・エネルギー等の輸入拠点の形成等を推進する。

(主な施策)

- 海洋産業の戦略的振興(技術開発支援及び海洋開発人材育成) (資 5-12)
- エネルギー輸送ルートの多様化 (資 5-13)

(5) 環境・エネルギー対策の推進

エネルギー情勢が大きな変化を遂げるなかで、中長期的に見てエネルギーの供給サイドの制約を克服し低廉でクリーンなエネルギーを確保するとともに、需要サイドでも、環境負荷を低減し、日本全体で最適なエネルギー利用を実現することが求められている。我が国は、昨年11月に自主的な温室効果ガスの削減目標を表明した。また、来年のCOP21においては、2020年以降の全ての国が

参加する新たな法的枠組みを策定することとされている。このような状況の中、国土交通省としても、我が国のエネルギー消費量の多くを占める運輸部門、民生部門等について、更なる省エネルギー・省CO₂対策を推進する必要がある。

このため、次世代自動車の普及・拡大及び2020年までの新築住宅・建築物の省エネ基準への段階的な適合義務化に向けた環境整備の推進など、更なる省エネルギー・省CO₂対策を推進することにより、「エネルギーを賢く消費する社会」の実現を目指す。また、海洋エネルギー・洋上風力、小水力及び下水道バイオマス等再生可能エネルギーの的確な導入・徹底活用を図ることにより、「クリーンで経済的なエネルギーが供給される社会」を目指していく。

これらの取組を含めた環境・エネルギー対策については、本年3月に策定した「環境行動計画」に位置づけたところであり、本計画に基づく施策を着実に実施する。

(主な施策)

- 海洋、小水力、下水道バイオマス等再生可能エネルギーの利活用の推進 (資 5-14)

(6) IT等の活用によるイノベーション

IT等の活用や新たな技術の開発等により新たな成長分野を切り開くイノベーションの創出・環境整備を目指す。自動車関連情報の利活用による新サービスの創出等を推進する。準天頂衛星や屋内測位技術の活用による高精度測位及び地理空間情報の高度化等により、防災、観光等様々なサービスの実現を目指す。

建設現場の技術者・技能者不足の解消等のため、3次元地形データ等を活用し、建設機械の自動制御や高度施工管理を行う情報化施工を推進する。

(主な施策)

- 自動車関連情報の利活用による新サービスの創出等 (資 5-15)
- 3次元地理空間情報の整備 (資 5-16)

6. 国民の安全・安心の確保

国民の安全・安心の確保は、国土交通省の基本的かつ最重要な任務の一つである。

近年、東日本大震災を契機として、防災・減災、老朽化対策、国土強靱化への要請が高まっている。これに加え、本年も7月から8月にかけて徳島県、京都府、広島県などで水害や土砂災害が発生しており、気候変動の影響もあり災害が局地化、集中化、激甚化している我が国においては、現況の安全度や施設計画を上回る外力の発生頻度の増大が予測されるなか、水災害・沿岸分野及び産業・国民生活分野への影響に対する適応策の検討が喫緊の課題である。また、政府全体では、平成27年夏頃を目途に適応計画が閣議決定される予定である。

インフラの老朽化に対しては、長寿命化計画の策定の推進とともに、戦略的な維持管理・更新の推進が重要となる。

公共交通の安全・安心についても、これを一層確保するとともに、通学路の安全対策等日常生活における安全・安心対策の強化に取り組む必要がある。

(1) 防災・減災対策

南海トラフ巨大地震・首都直下地震等甚大な被害が想定される大規模地震に備え、国土交通省では、本年4月に南海トラフ巨大地震対策計画・首都直下地震対策計画を策定した。今後両計画を踏まえ、リスクコミュニケーションや防災技術開発を実施しつつ、津波の襲来する沿岸域やゼロメートル地帯や木造密集市街地等のリスクの高い地域において、首都直下地震発災時における八方位で同時に進行する“八方向作戦”による道路啓開の体制構築、緊急地震速報等の迅速化・高精度化、電子防災情報システムによる被災情報の収集・共有等、地震の被害特性に合わせた対策等を省の総力を挙げて推進する。

水災害分野においては、地球温暖化による気候変動による影響もあり、現況の安全度や施設計画を上回る外力の発生頻度の増大が予測されており、流域・まち・地域、住民等といったあらゆるレベルでリスクを軽減するための対策が必要とされている。このため、施設計画を上回る外力（危機管理対応上の外力）を設定し、そこに至るまでの様々な外力の規模を対象にリスク評価を行い、協議会等の場において関係者がリスクを共有し、それぞれがリスクを軽減する施設整備や流域でのハード、ソフト対策を実施する。また、コンパクトシティの推進の取組とも連携して、都市の集積をより低リスクの地域に誘導するための取組を検討する。

都市部の浸水リスクを緊急的に効率良く軽減するため、河川管理施設・下水道施設の一体的な運用（賢く使う）を推進するとともに、浸水リスクが高い地下街・地下鉄等の警戒避難体制の強化や予防的な浸水対策を推進する。

台風等を想定して関係機関が事前に取りべき行動を時系列で示すタイムラインを策定し、災害での実践・検証を重ね、円滑な災害対応の実施や避難行動等

を促進する。

さらに土砂災害による被害の最小化を図るため、国土の監視や災害の前兆・発生に関する情報提供の充実等により地方自治体支援を強化する。

ゼロ水（危機的な渇水）のリスクに備え、ハード・ソフト対策を組み合わせた水供給の全体システムでの対応についてガイドラインを作成する。また、大規模災害時等における水供給の長期停止による被害を軽減するため、雨水・下水道再生水の有効利用を普及・促進する。

さらに、台風、集中豪雨、地震・津波、火山噴火等から人命を守れるよう防災気象情報の高度化や地形・地質情報の集積を進める必要がある。そのため、次期静止気象衛星や、地震津波情報の発表に必要な次世代システム等の基盤整備及び国土地盤情報検索サイトの充実を推進する。

災害に強い物流システムの構築を推進する。道路の防災性を高めるため、緊急輸送道路における新設電柱の占用制限等を行い、無電柱化を推進する。また、人が近づくことが困難な災害現場の調査や応急復旧を実施するロボットの開発・導入を促進する。

（主な施策）

- 南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策等の推進（資 6-1）
- 水災害分野の気候変動適応策の推進（氾濫域対策の強化、都市の集積の低リスク地域への誘導）（資 6-2）
- 河川・下水道一体の都市集中豪雨対策の推進、地下街・地下鉄等の浸水対策（資 6-3）
- タイムラインを活用した防災行動の推進、土砂災害に対するリスク把握・共有等の強化（資 6-4）
- 水資源の安全・安心の確保（資 6-5）
- 防災気象情報の高度化（資 6-6）
- 次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進（資 6-7）

（２）老朽化対策

我が国の社会資本は、高度経済成長期などに集中的に整備され、今後急速に老朽化対策が必要となる施設の増加が見込まれている。

そのため、関係省庁に先駆けて本年５月に策定した国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）を踏まえ、国民の安全・安心の確保、トータルコストの縮減・平準化、メンテナンス産業の競争力確保の実現のため、点検・診断や修繕・更新の実施、情報基盤の整備と活用、個別施設の長寿命化計画の策定、新技術の開発・導入、体制の構築等のインフラ老朽化対策の取組を確実に実行する。

インフラの大部分は地方公共団体が管理している一方、人員・技術力が不足していることから、維持管理を円滑に行うための体制の強化・支援、民間資格

の活用を推進する。

人によるインフラ点検を代替・支援するロボットについて、直轄現場での検証・評価を行い、実用性の高いロボットの開発・導入を促進する。

社会インフラのモニタリング技術について、現場実証を行い、その結果を踏まえ、導入を促進する。

下水道施設の効率的・計画的な管理のため、管理体制・施設管理・経営管理を一体的にマネジメントするための仕組みとして下水道事業管理計画制度を構築する。

(主な施策)

- 国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）を踏まえた、インフラ老朽化対策の確実な実行 (資 6-8)

(3) 公共交通及び日常生活における安全・安心の確保

公共交通の安全・安心の確保は極めて重要な課題であり、保安監査や運輸安全マネジメント制度等を通じて引き続き着実に推進を図るとともに、自動車・鉄道・航空・海上交通の安全・安心の向上や公共交通事故における被害者等への支援の充実に取り組む。国産旅客機（MRJ）については、平成 27 年度の試験飛行の開始に向け、設計製造国の立場から安全性審査の体制強化及び事故等調査に必要となる体制整備を推進する。

また、日常生活における安全・安心対策を強化するため、自動車の安全対策の強化・拡充や、通学路をはじめとする生活道路・踏切・高速道路の安全対策に取り組む。

(主な施策)

- 鉄道輸送の安全確保に係る保安監査の体制強化、航空機の安全性審査体制の強化、事故等調査の充実・高度化 (資 6-9)
- 船舶交通の安全・安心の確保 (資 6-10)

7. 我が国の主権と領土・領海の堅守

近年、我が国を取り巻く海上安全保障環境が厳しさを増しており、特に尖閣諸島周辺海域では、公船による領海侵入が繰り返されていることに加え、外国漁船による活動が活発化している。また、尖閣諸島周辺海域のみならず、我が国周辺海域においては外国漁船や海洋調査船等の様々な活動が確認されているところ、これらの活動に対する監視体制の強化等を図り、我が国の主権と領土・領海を堅守していくことが極めて重要である。

(1) 戦略的海上保安体制の構築

尖閣諸島周辺海域における中国の大型公船への対応に万全を期すため、大型巡視船 14 隻相当による専従体制の確立に向けて、大型巡視船の増強、石垣港の拠点機能の強化等を着実に推進するとともに、更なる情勢の変化にも対応し得る体制を確保するため、全国からの応援派遣体制を構築する。

さらに、尖閣諸島周辺海域における外国漁船の活動の活発化や我が国を取り巻く国際情勢の緊迫化に加え、安全保障法制整備に係る閣議決定において海上保安庁の対応能力の向上等が求められていることから、尖閣諸島周辺海域において、また全国においても隙のない海上保安体制を構築する。

(主な施策)

- 戦略的海上保安体制の構築（尖閣領海警備専従体制の確立、尖閣応援派遣体制の構築、尖閣をはじめとする全国的な隙のない海上保安体制の構築）

(資 7-1)

(2) アジア各国の海上保安機関の能力向上支援

海洋の安定を確保するためには、国際法に則った共通認識に基づいて各国が連携・協力して課題の解決に取り組む必要がある。このため、アジア各国の海上保安機関の能力向上支援等を推進することにより、各国海上保安機関との更なる連携強化を図る。

(主な施策)

- アジア各国の海上保安機関の能力向上支援（各国海上保安機関との連携強化に係る取組の推進、海上保安大学校「海上保安政策課程」の創設）

(資 7-2)

(3) 海洋調査の推進と海洋権益の確保のために必要な情報・環境整備

海洋権益の確保や海上の安全を図るため、広域かつ詳細なデータを収集すべく海洋調査を推進するとともに、海洋権益の確保に必要な情報の解析、処理等が可能となるシステム等の整備を進める。

また、海洋権益保全のために必要な環境整備を実施するため、沖ノ鳥島の保全、低潮線の保全を推進するとともに、遠隔離島（南鳥島、沖ノ鳥島）において、特定離島港湾施設を整備する。

（主な施策）

- 海洋調査の推進と海洋権益の確保のために必要な情報・環境整備
（海洋調査の推進、海洋権益の確保のための情報整備、沖ノ鳥島の保全、低潮線の保全、遠隔離島における活動拠点の整備）（資 7-3）

8. 中長期的見通しを持った国土交通政策の計画的推進

急激な人口減少・超高齢化の進行、巨大災害の切迫、インフラの老朽化等といった今後の時代の潮流と課題に対して、生産人口、資源・エネルギー等の制約の下で適切に対応していくためには、中長期的な見通しを持って、着実に国土交通政策を計画的に推進する必要がある。

特に、施策を推進する上で必要な担い手を確保するためには、関係者と中長期的な見通しを共有していくことが重要である。

このような観点から、各種の計画の策定・見直しを行うこととする。その際、地方の創生と人口減少の克服に向けた視点を備えたものとなるよう留意する。

我が国の国土を取り巻く状況は大きく変わってきていることから、2050年を見据え本年7月に公表した「国土のグランドデザイン 2050」も踏まえ、多様な地域のポテンシャルを最大限活かし、成長力を絶えず生み出す国土の戦略的なビジョンを再構築するため、国土形成計画（全国計画・広域地方計画）の見直しに着手する。全国計画については、平成27年夏頃のとりまとめを目指し検討を進め、今年中に中間とりまとめを行う。

昨年12月の交通政策基本法（平成25年法律第92号）の成立を受け、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催等を見据え、上記で述べた我が国が直面する課題に対し、交通の分野で政府を挙げて長期的な観点から取り組むため、「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、「成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」を基本的方針とする交通政策基本計画を年内に策定する。

さらに、昨年の「メンテナンス元年」の取組を踏まえたインフラ老朽化対策、防災・減災対策や国土強靱化対策の充実・進展等、社会資本を巡る状況が大きく変化したことを踏まえ、新たな課題に対応し、また、中長期的な見通しを持った計画的な整備を推進するため、社会資本整備重点計画の改定に着手する。

国民の豊かな住生活の実現を図るための基本的施策等を取りまとめた住生活基本計画（平成22年改訂）については、5年毎の見直し時期を迎えていることから、本格的な少子高齢化時代の到来、人口・世帯数減少が見込まれる我が国の社会経済情勢の変化や、国民の居住ニーズの多様化等を踏まえ、新たな住生活基本計画の策定に着手する。

（主な施策）

- 国土形成計画の見直し （資 8-1）
- 交通政策基本計画の策定 （資 8-2）
- 社会資本整備重点計画の見直し （資 8-3）