

平成 31 年度

予算概算要求概要

平成 30 年 8 月

国土交通省

目 次

第 1	平成 3 1 年度予算概算要求のポイント	1
第 2	平成 3 1 年度予算概算要求の概要	3
	Ⅰ. 被災地の復旧・復興	5
	Ⅱ. 国民の安全・安心の確保	8
	Ⅲ. 力強く持続的な経済成長の実現	17
	Ⅳ. 豊かな暮らしの礎となる地域づくり	33
第 3	平成 3 1 年度国土交通省関係予算概算要求総括表	41
	1. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表	41
	2. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画要求総括表	43
第 4	公共事業予算の一括計上	45

関係資料

東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算概算要求事業費・国費総括表	48
公共事業関係費（政府全体）の推移	49

第 1 平成 3 1 年度予算概算要求のポイント

(基本的な考え方)

- 東日本大震災や熊本地震、平成 3 0 年 7 月豪雨など災害が相次ぐ中、切迫する巨大地震等や気候変動の影響により頻発・激甚化が懸念される気象災害から国民の生命と財産を守るため、国土強靱化に向けた防災・減災、老朽化対策等は、喫緊の課題である。
- また、少子高齢化の制約を克服し、経済の好循環を拡大するためには、社会全体の生産性向上につながる波及効果の大きな政策を計画的に実施するとともに、担い手の確保・育成に向けた働き方改革を推進することにより、成長力を高めることが強く求められている。
- さらに、アベノミクスの成果を全国津々浦々まで一層浸透させ、地域においても成長と分配の好循環を実感できるよう、地方創生の推進により、個性と活力があり、人々が安心して暮らせる持続可能な地域づくりを進める必要がある。
- こうした認識の下、平成 3 1 年度予算においては、「被災地の復旧・復興」、「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」及び「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」に取り組む。
- 特に、社会資本の整備は、未来への投資であり、質の高い社会資本ストックを将来世代に確実に引き継いでいかなければならない。このため、既存施設の計画的な維持管理・更新を図るとともに、中長期的な視点に立って、将来の成長の基盤となり、安全で豊かな国民生活の実現に資する波及効果の大きな政策・プロジェクトを全国各地で戦略的に展開していく必要がある。
このようなストック効果を重視した公共投資の推進により、国民の安全・安心や豊かな暮らしを確保するとともに、経済成長を図り、経済再生と財政健全化の双方を実現するため、必要な公共事業予算の安定的・持続的な確保が不可欠である。
- これらを踏まえ、平成 3 1 年度予算においても、通常及要求及び「新しい日本のための優先課題推進枠」に係る要望を最大限活用する。
なお、消費税率引上げに伴う需要変動への対応については、予算編成過程において適切に検討する。

(公共事業の効率的・円滑な実施等)

- 公共事業の効率的・円滑な実施を図るため、改正品確法の趣旨を踏まえ、適正価格での契約、地域企業の活用に配慮しつつ適切な規模での発注等に取り組む。あわせて、中長期的な担い手の確保・育成等に向けて、国庫債務負担行為による施工時期の平準化、新技術導入や ICT 等の活用による i-Construction の推進、適正な工期設定等による週休 2 日の実現等の働き方改革に取り組む。
- また、限られた財政資源の中での効率的な事業執行に向け、地域のニーズを踏まえつつ、情報公開を徹底して、投資効果や必要性の高い事業への重点化を進めるとともに、地域活性化にも資する多様な PPP/PFI の推進により民間資金やノウハウを積極的に活用する。

1. 国費総額

(1) 一般会計 6兆9,070億円 (1.19倍)

〔うち、「新しい日本のための優先課題推進枠」 1兆5,796億円〕

公共事業関係費 6兆1,736億円 (1.19倍)

○一般公共事業費 6兆1,192億円 (1.19倍)

○災害復旧等 544億円 (1.00倍)

非公共事業 7,334億円 (1.17倍)

○その他施設費 698億円 (1.31倍)

○行政経費 6,636億円 (1.16倍)

(2) 東日本大震災復興特別会計 4,577億円 (1.00倍)

2. 財政投融资 1兆4,612億円 (0.43倍)

(参考) 財投機関債総額 3兆5,568億円 (1.12倍)

第2 平成31年度予算概算要求の概要

予算の重点化

各事業・施策分野においては、ハード・ソフトの手段の選択・組合せを適切に行い、その目的・成果に踏み込んできめ細かく重点化し、限られた予算で最大限の効果の発現を図る。

I. 被災地の復旧・復興

(1) 東日本大震災からの復興・創生 (P. 5)

- (a) 住宅再建・復興まちづくりの加速
- (b) インフラの整備
- (c) 被災地の公共交通に対する支援
- (d) 被災地の観光振興

(2) 大規模自然災害からの復旧・復興 (P. 7)

II. 国民の安全・安心の確保

(1) 社会全体で災害リスクに備える「防災意識社会」への転換に向けた防災・減災対策の推進 (P. 8)

- (a) 「水^{みず}防災意識社会」の再構築に向けた水害対策の推進
- (b) 集中豪雨や火山噴火等に対応した総合的な土砂災害対策の推進
- (c) 南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策等の推進
- (d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進
- (e) 災害対応能力の強化に向けた防災情報等の高度化の推進
- (f) 災害時における人流・物流の確保

(2) 将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進 (P. 13)

(3) 交通の安全・安心の確保 (P. 14)

- (a) 公共交通等における安全・安心の確保
- (b) 踏切や通学路等における交通安全対策の推進

(4) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援(防災・安全交付金)

(P. 15)

(5) 戦略的海上保安体制の構築等の推進 (P. 16)

III. 力強く持続的な経済成長の実現

(1) ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的な推進 (P. 17)

- (a) 効率的な物流ネットワークの強化
- (b) 都市の国際競争力の強化
- (c) 首都圏空港等の機能強化
- (d) 地方空港・地方航空ネットワークの活性化
- (e) 整備新幹線の着実な整備
- (f) 鉄道ネットワークの充実
- (g) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化
- (h) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備
- (i) 成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援 (社会資本整備総合交付金)

(2) 観光先進国の実現 (P. 23)

- (a) 観光の持続的な発展に向けた施策の着実な推進
- (b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開
- (c) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

(3) 民間投資やビジネス機会の拡大 (P. 26)

- (a) ビジネスでの利活用に向けたデータ基盤や提供環境の整備
- (b) PPP/PFI の推進
- (c) インフラシステム輸出の戦略的拡大
- (d) 造船・海運の技術革新や海洋開発等の推進 (i-Shipping、j-Ocean)

(4) 現場を支える技能人材の確保・育成等に向けた働き方改革等の推進 (P. 30)

- (a) 建設業、運輸業、造船業における人材確保・育成、物流の生産性向上
- (b) オープンイノベーション等によるi-Constructionの推進

(5) オリンピック・パラリンピック東京大会等に向けた対応 (P. 32)

IV. 豊かな暮らしの礎となる地域づくり

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの推進による持続可能な地域づくり (P. 33)

- (a) コンパクトシティの推進
- (b) 道路ネットワークによる地域・拠点の連携【再掲】
- (c) 持続可能な地域公共交通ネットワーク等の実現

(2) 個性・活力のある地域の形成 (P. 35)

- (a) 地域資源を活かしたまちづくりの推進
- (b) 空き家、空き地、所有者不明土地等の有効活用の推進
- (c) バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進
- (d) 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
- (e) アイヌ文化復興等の促進のための民族共生象徴空間の整備

(3) 人生100年時代等に対応した居住環境の整備 (P. 38)

- (a) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化
- (b) 若年・子育て世帯や高齢者世帯が安心して暮らせる住まいの確保
- (c) 省エネ住宅・建築物の普及

(4) 豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援(社会資本整備総合交付金)【再掲】 (P. 40)

I. 被災地の復旧・復興

- (1) 平成28年度から平成32年度までの復興・創生期間における枠組みに基づき、東日本大震災からの復興を着実に推進。
- (2) 大規模自然災害により被災した地域における基幹インフラの復旧等を着実に推進。

(1) 東日本大震災からの復興・創生

(注) 復興庁計上

(a) 住宅再建・復興まちづくりの加速 [1億円]

被災地における住まいの再建や復興まちづくりの取組を着実に推進する。

- ・ 「住まいの復興工程表」等に基づく災害公営住宅等の整備の支援
- ・ 地籍整備による土地境界の明確化の推進

(b) インフラの整備 [2,077億円]

被災地の発展の基盤となるインフラの着実な整備を進める。

- ・ 復興道路・復興支援道路の緊急整備等の推進
- ・ 海上物流・エネルギー輸入拠点の形成等に必要な港湾施設の整備の推進
- ・ 海岸保全施設の整備、緑の防潮堤を含む粘り強い海岸堤防等の整備の推進
- ・ 堤防のかさ上げや耐震対策など河川管理施設の整備の推進
- ・ 東日本大震災で土砂災害が発生した箇所等における土砂災害対策の推進
- ・ 復興の進捗に伴う下水道施設整備及び地盤沈下地区の雨水排水施設整備の推進
- ・ 復興の象徴となる国営追悼・祈念施設（仮称）の整備の推進

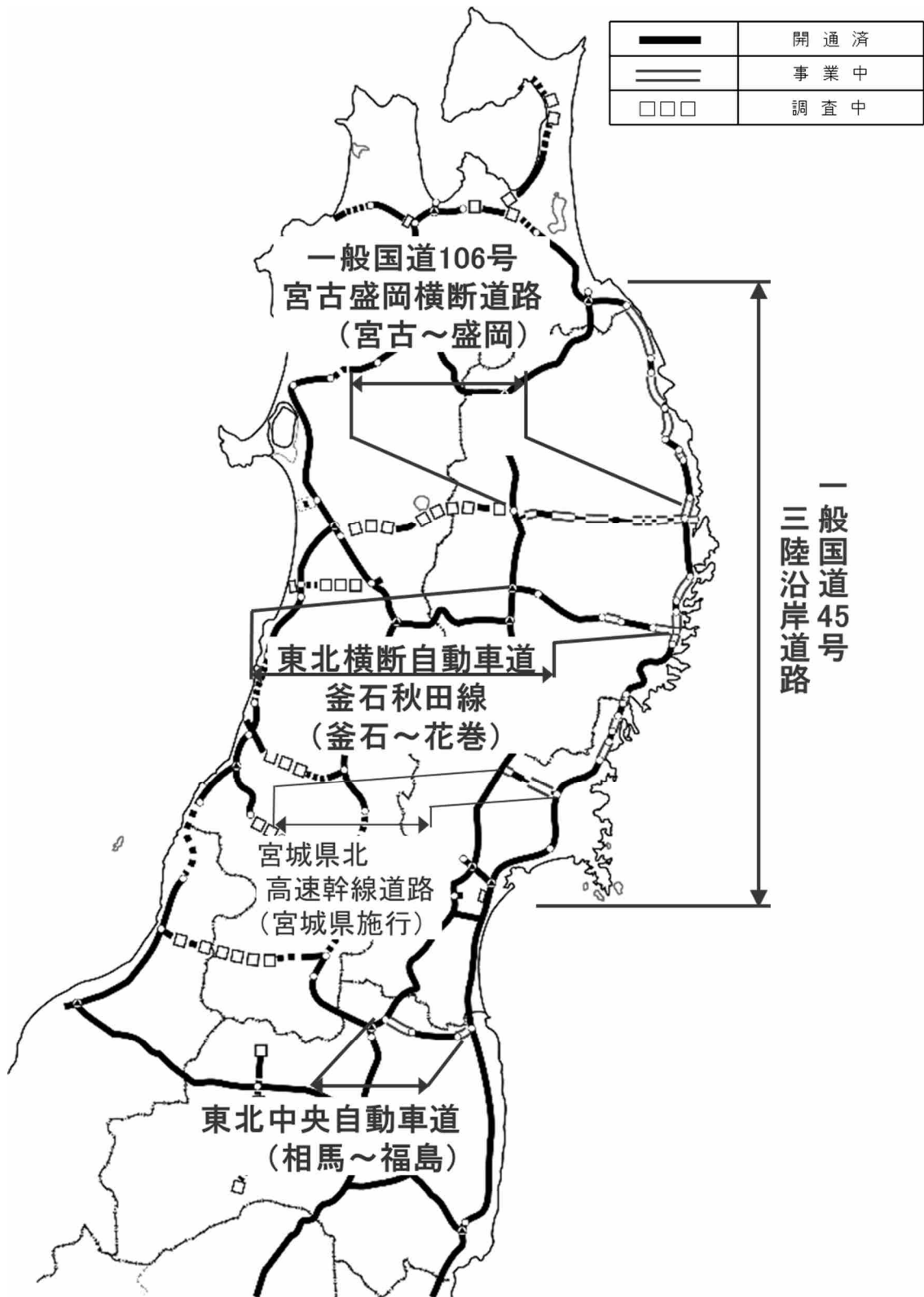
(c) 被災地の公共交通に対する支援 [9億円]

被災者の暮らしを支える被災地のバス交通等について、住まいの再建や復興まちづくりの進捗に応じた柔軟な支援を継続する。

(d) 被災地の観光振興 [46億円]

風評被害払拭のため、地域の発案によるインバウンドの取組を支援し、観光魅力を海外へ発信するとともに、福島県の震災復興に資する国内観光関連事業を支援する。

<復興道路・復興支援道路の整備状況>



(2) 大規模自然災害からの復旧・復興

熊本地震や九州北部豪雨等により被災した地域の復旧・復興に向け、引き続き、災害復旧事業や防災・安全交付金等を活用し、道路、河川、砂防、港湾、鉄道等の基幹インフラの整備や被災地の住宅再建・宅地の復旧等に対する支援を着実に推進する。

また、平成30年7月豪雨等で被災した地域の復旧・復興については、被災箇所の早期復旧に加え、改良復旧をはじめとする再度災害を防止するための対策に取り組む。

ハード対策の被害軽減効果（平成30年7月豪雨における例）

淀川水系桂川^{よどがわ かつらがわ}では、平成25年9月に台風第18号に伴う豪雨により大規模な浸水被害が発生しましたが、平成30年7月豪雨では、これまで治水事業で整備したインフラにより、大幅に被害を軽減することができました。

桂川では、平成26年度から概ね5年間で、緊急治水対策として河道掘削や土砂撤去などの河川改修を大幅に前倒して実施してきました。その結果、5年前の1.2倍にのぼる雨量となりましたが、堤防決壊を回避し、浸水被害を大幅に軽減することができました。

また、上流にある日吉ダムでは、ダム貯水池への洪水流入量が最大の時、ダム下流へ流れる流量を約9割低減するとともに、洪水流量がピークとなる時間を約16時間遅らせ、住民等の方々が避難する時間を確保することができました。

今後とも、再度災害防止対策を実施するとともに、予防的治水対策を計画的に推進していきます。

※数値等は速報値であり、今後の調査で変わる可能性があります。

淀川水系桂川における浸水被害軽減

<平成25年9月の台風第18号に伴う豪雨時の桂川の流下状況>



京都市伏見地区において、平成25年9月の洪水時には、越水により被害が生じたが、平成30年7月豪雨では、河川改修やダムの洪水調節により、越水しなかった。

Ⅱ. 国民の安全・安心の確保

- (1) 気候変動の影響により災害の更なる頻発・激甚化等が懸念される中、「防災意識社会」への転換に向けて、ハード対策・ソフト対策を総動員した防災・減災対策を推進。
- (2) 急速に進むインフラ老朽化に対応する戦略的な維持管理・更新を推進。
- (3) 公共交通における安全対策、無電柱化の推進等により交通の安全・安心を確保。
- (4) 領海警備等に万全を期すための戦略的海上保安体制の構築等を推進。

(1) 社会全体で災害リスクに備える「防災意識社会」への転換に向けた 防災・減災対策の推進

※計数については、一部重複がある

(a) 「水防災意識社会」の再構築に向けた水害対策の推進

[5, 273 億円 (1.33)]

平成 30 年 7 月豪雨等の近年の洪水被害を踏まえ、中小河川を含む河川の氾濫等に社会全体で備えるためのハード・ソフト一体となった防災・減災対策を強化する。

- ・ 洪水氾濫を未然に防ぐための計画的な堤防のかさ上げや浸透対策等の強化
- ・ 越水しても決壊までの時間を引き延ばすよう堤防構造を工夫する対策の推進
- ・ 水害により被害を受けた地域の集中的な再度災害防止対策等の強化
- ・ 生産拠点等の保全等に資する社会経済被害の最小化に向けた水害対策の強化
- ・ ゼロメートル地帯の堤防決壊による壊滅的な被害を回避する高規格堤防整備の推進
- ・ 水害対応タイムラインの策定・運用による避難警戒体制構築の推進
- ・ 要配慮者利用施設における警戒避難体制の強化
- ・ 大規模水害を想定した早期復旧のための排水対策の推進
- ・ 河川、ダムや海岸保全施設に流入、漂着する流木等の効率的な処理の推進
- ・ 背後に人命や財産が集中する海岸における海岸保全施設等の整備の推進
- ・ 地下駅の浸水対策の推進
- ・ 都市における総合的な下水道浸水対策への支援

<水防災意識社会の再構築（イメージ）>

「施設では防ぎきれない大洪水は必ず発生するもの」と考え、社会全体で常にこれに備える「水防災意識社会」を再構築する。



(既存施設の有効活用)

- ・ 既存ダムの徹底活用を図るためのダム再生のより一層の推進
- ・ 中小河川等の洪水に対処するための雨水貯留等の流域対策への支援の強化

(b) 集中豪雨や火山噴火等に対応した総合的な土砂災害対策の推進

[958 億円 (1.25)]

平成30年7月豪雨等の被害を踏まえ、長雨や集中豪雨による斜面崩落や火山の噴火による土砂災害に対して、ハード・ソフト一体となった総合的な対策を推進する。

- ・ 土砂災害防止施設の重点的整備の推進
- ・ 土砂・洪水氾濫対策としての遊砂地等の整備の推進
- ・ 流木等を確実に捕捉する砂防堰堤等の整備の推進
- ・ 土砂災害の被災地域における集中的な再度災害防止対策等の強化
- ・ 土砂災害警戒区域等の指定や土砂災害警戒情報の精度向上に向けた検討の推進
- ・ 要配慮者利用施設に関する警戒避難体制及び土砂災害対策の強化
- ・ 火山活動活発化時の緊急的な対策や危険区域の想定による減災対策等の推進
- ・ 常時監視・観測の必要がある火山における高精度な標高データ整備の推進
- ・ 被災する危険性が高い住宅の安全性確保に対する支援の創設

ハード対策	ソフト対策
<p>人家、公共施設、避難所等を保全する土砂災害防止施設の重点的整備</p>  <p>兵庫県宍粟市波賀町小野</p> <p>砂防堰堤 山腹工 遊砂地 溪流保全工</p> <p>【平成30年7月豪雨】 流木捕捉効果の高い透過型堰堤により、土砂と流木を捕捉</p> <p>土砂・流木捕捉効果の高い透過型砂防堰堤</p> <p>平成30年7月豪雨等を踏まえ、土砂・流木災害だけでなく土砂・洪水氾濫による災害への予防的対策として、遊砂地、砂防堰堤等を重点的に整備するとともに、激甚な災害が発生した地域における再度災害防止対策を集中的に実施する。</p>	<p>土砂災害警戒区域等の指定に向けた基礎調査の推進</p> <p>土砂災害警戒区域</p> <ul style="list-style-type: none">● 住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがある区域 <p>土砂災害特別警戒区域</p> <ul style="list-style-type: none">● 建築物に損壊が生じ、住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがある区域  <p>土石流</p> <p>要配慮者利用施設に関する警戒避難体制及び土砂災害対策の強化</p>  <p>自主防災組織等による要配慮者の避難支援訓練 自主防災組織等の災害訓練による手作りハザードマップの作成 土砂災害に関する講習</p>

(c) 南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策等の推進

[2,189 億円 (1.30)]

切迫する南海トラフ巨大地震、首都直下地震等の大規模地震に備え、想定される具体的な被害特性に合わせた実効性のある対策を総合的に推進する。

(救助・救急ルート確保計画策定等の応急対策)

- ・ 首都直下地震等の発災時における道路啓開計画の実効性を高める取組の推進
- ・ 首都圏で緊急輸送ルートを補完する河川敷道路や船着場等の利活用計画策定の推進
- ・ 港湾を活用した災害時における海上からの円滑な被災地支援体制の強化
- ・ 防災ヘリ更新や民間人材育成等によるTEC-FORCEの災害対応能力の向上

(施設の耐震化等の予防的対策)

- ・ 河川・海岸堤防等のかさ上げ・耐震対策及び水門等の自動化・遠隔操作化等の推進
- ・ 津波浸水等を軽減するための粘り強い海岸堤防・防波堤等の整備の強化
- ・ 基幹的交通ネットワークを保全するための土砂災害対策の推進
- ・ 下水道施設の耐震化及びマンホールトイレ設置等の推進
- ・ 地震・津波被害の防止・軽減のための公共施設の耐震化等の推進
- ・ ブロック塀等の安全確保に対する支援の強化
- ・ 帰宅困難者等を受け入れるための施設の整備への支援の強化
- ・ 巨大地震発生の可能性評価に必要な研究開発及び活断層帯の詳細位置情報整備の推進

創設 10 年を迎えた TEC-FORCE

大規模な自然災害等に際して、被災自治体が行う被災状況の迅速な把握、被害の拡大の防止、被災地の早期復旧等に対する技術的な支援を円滑かつ迅速に実施するため、各地方整備局等の職員から構成される TEC-FORCE (緊急災害対策派遣隊) を平成 20 年に創設しました。

以来 10 年にわたり、計 88 の自然災害に対して、のべ約 7 万人を超える隊員を派遣し、大きな成果を上げてきており、平成 26 年には人事院総裁賞「職域部門」を受賞しています。

平成 30 年 7 月豪雨においても、全地方整備局等職員数の 4 割強に相当するのべ約 1 万人*の隊員を被災地に派遣し、岡山県倉敷市真備町^{くらしきしまびちょう}では全国から集結した 23 台の排水ポンプ車で宅地・生活道路の浸水を排水開始から概ね 3 日間で解消するなど早期復旧に貢献しています。

南海トラフ巨大地震の発生や気候変動に伴う水害・土砂災害の頻発・激甚化が懸念される中、TEC-FORCE の活動は一層重要となっているため、体制・機能の拡充・強化を図っていきます。
※8 地方整備局、北海道開発局及び内閣府沖縄総合事務局からの派遣人数を集計。このほか、地方運輸局、気象庁、国土地理院、国土技術政策総合研究所、土木研究所からも派遣されている。(平成 30 年 8 月 20 日時点)



排水ポンプ車による排水状況
岡山県倉敷市真備町^{くらしきしまびちょう}



被災状況調査
愛媛県宇和島市吉田町^{うわじまよしだちょう}

(d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進

[208 億円 (1.30)]

大規模地震や大規模火災の発生時における人的・経済的被害の軽減を図るため、密集市街地の改善、住宅・建築物の耐震化や防火対策等を推進する。

- ・ 密集市街地等における建替えや改修等の防災対策への支援の強化
- ・ 密集市街地における災害の被害拡大防止のための無電柱化の推進
- ・ 住宅・建築物の耐震化を加速するための耐震改修等の取組への支援の強化
- ・ 耐震診断義務付け対象建築物等への重点的支援措置等による耐震化支援の強化
- ・ 宅地被害を事前に防ぐための擁壁等の危険度調査や防災対策への支援の強化

(e) 災害対応能力の強化に向けた防災情報等の高度化の推進

[83 億円 (1.56)]

先進技術の活用や共有体制の構築により、豪雨等の気象情報や災害発生状況等防災上必要な情報を適確に把握・提供し、行政や住民の災害対応能力の強化を図る。

- ・ 台風・集中豪雨等に対する予測精度の向上による防災気象情報の高度化
- ・ 簡易型河川監視カメラの開発と新たな洪水予測システムの導入による洪水の見える化
- ・ 先端技術を活用した水災害の減災・防災技術の研究開発と実装に必要な基準類の整備
- ・ 次世代型流量観測の導入による河川観測体制の高度化
- ・ リスク管理型の水の安定供給を実現するための渇水対応タイムラインの策定の推進
- ・ 水循環解析に基づく地下水マネジメントの推進
- ・ 地震・津波・火山噴火に対する観測体制の強化による防災情報の提供
- ・ 地震・火山活動等による地殻変動監視を着実に継続するためのシステム整備の推進
- ・ 地域防災力向上のための気象情報の共有体制構築など地方公共団体との連携強化
- ・ 避難行動に資するハザードマップの改良やリスク情報等のオープンデータ化の推進

地域防災力の強化 ～JETTによる災害時の気象解説支援～

気象庁では、市町村における緊急時の防災対応判断に気象情報・データが一層「理解・活用」されるよう、平時・緊急時・災害後の一連の取組を推進しています。

平成30年4月に大分県中津市で発生した土砂災害に際し、発災当日から職員を現地に派遣し、二次災害を防止するための気象解説・助言を実施しました。この活動に対して、後日、市長より「安全に捜索活動を進める上でも、大変重要であった」との評価を受けました。

こうした経験も踏まえ、5月にはJETT(気象庁防災対応支援チーム)*を創設し、大規模な災害時に、都道府県や市町村等へ職員を迅速に派遣し、現場のニーズを踏まえた気象等の解説を行う体制を整備しました。平成30年7月豪雨においては、首長に危機感を直接伝えるホットラインや、JETTの派遣による大雨の状況等の解説を行い、地方公共団体の防災対応を支援しました。

今後、豪雨等の振り返りを通じ、ニーズや更なる改善点を把握し、取組を改善・推進していきます。

※JETTは、TEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)の気象・地象情報提供班として活動



大分県中津市の土砂災害発生現場において気象の見通しを解説する気象庁職員



平成30年7月豪雨で被災した広島県呉市にJETTとして派遣した気象庁職員

(f) 災害時における人流・物流の確保 [4,156億円(1.30)]

災害発生時であっても陸上・海上輸送ルートが確保されるよう、啓開体制を構築するとともに、地震、豪雨、豪雪等を想定した防災対策を推進する。

- ・ 広域交通への影響を回避する代替性確保のためのミッシングリンク等の整備の推進
- ・ 大規模災害に備えた道路等の防災（斜面・盛土等）・震災対策（耐震補強等）の推進
- ・ 大雪時の車両の立ち往生を防止または軽減するための除雪体制の強化
- ・ 緊急輸送道路や生活道路等の電柱の占用制限拡大や低コスト手法による無電柱化推進
- ・ 駅や橋りょう等鉄道施設の耐震・豪雨対策の促進
- ・ 港湾の基幹的広域防災拠点における緊急物資や支援要員の受入体制の構築
- ・ 地域に応じた支援物資輸送体制の確立・強化による災害に強い物流システムの構築

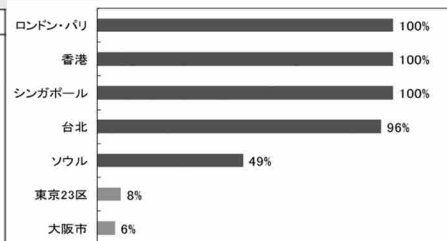
無電柱化の推進

我が国における無電柱化の水準は、欧米はもとよりアジアの主要都市と比較しても大きく立ち後れています。諸外国に負けない我が国本来の美しさを取り戻し、安全で災害にもしなやかに対応できる「脱・電柱社会」を目指すため、無電柱化の推進に関する法律に基づく、初めての無電柱化推進計画(2018～2020年度)を2018年4月に策定しました。国、地方公共団体及び電線管理者が連携し、3年間で1,400kmの無電柱化を目標に掲げ、低コスト手法や電柱の占用制限の拡大等により無電柱化を推進します。

【低コスト手法の取組】

管路の浅層埋設	小型ボックス活用埋設	直接埋設
 <p>交通量の少ない生活道路の場合</p> <p>技術的検証を踏まえた基準緩和により、従来よりも浅い位置に管路等を埋設</p>	 <p>電力・通信ケーブルの離隔距離に関する技術的検証を踏まえ、小さな収容空間に埋設</p>	 <p>直接埋設用ケーブル調査や舗装の検知を踏まえ、ケーブルそのものを道路の地下に埋設</p>

【無電柱化の現状】



【占用制限の対象道路のイメージ】



＜ 児童が車道にはみ出す道路 ＞



＜ 幅員が狭く交通がふくそうする道路 ＞

(2) 将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進 [5,440 億円 (1.21)]

国民の安全・安心の確保のため、インフラ長寿命化計画（行動計画）に基づき、将来にわたって必要なインフラの機能を発揮し続けるための取組を推進する。

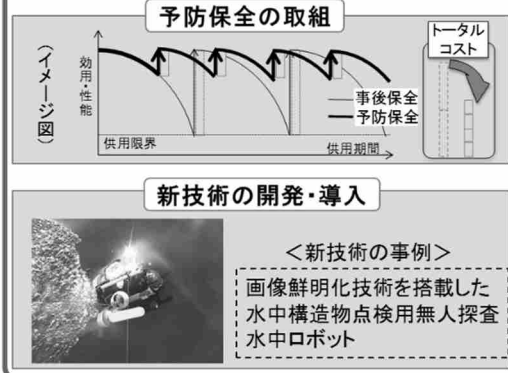
メンテナンスサイクルの構築

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



トータルコストの縮減・平準化

予防保全の考え方に基づく長寿命化の推進や、新技術の開発・導入により、トータルコストを縮減・平準化



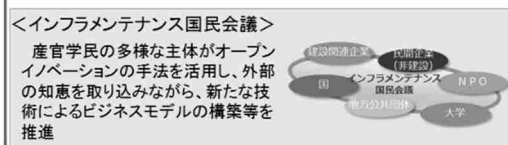
地方公共団体等への支援

研修の充実・強化、資格制度の構築、基準類の体系的整備、技術的助言、財政支援 等



メンテナンス産業の育成・拡大

インフラメンテナンス国民会議の活動推進及びインフラメンテナンス大賞の実施



確実かつ効率的なインフラメンテナンスの実現に向けて

我が国のインフラは急速に老朽化が進み、維持管理・更新費用が増大するとともに、将来的な担い手が不足することが懸念されており、予防保全等の計画的なメンテナンスによる費用の平準化・縮減や作業の省人化、効率化を図っていくことが必要です。

このため、「インフラメンテナンス国民会議」において、産学官民の技術や知恵を総動員して、メンテナンスに係る新技術の開発・実装の加速や施設管理者における民間企業のノウハウ活用等を推進します。また、優れた技術開発や取組を表彰する「インフラメンテナンス大賞」を実施するとともに、メンテナンスのベストプラクティスの全国への水平展開を進めていきます。

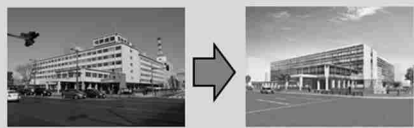
第2回インフラメンテナンス大賞 国土交通大臣賞

ベストプラクティスの例①

メンテナンス実施現場における工夫部門

県有施設の保有総量縮小・効率的利用・長寿命化の推進
～次世代への価値ある施設の継承のために～
(青森県)

全国に先駆けて県有施設の効果的・効率的な維持管理や長寿命化等の取組を進め、全庁的な公共施設等のマネジメントを組織的かつ継続的に実施。



ベストプラクティスの例②

メンテナンスを支える活動部門

みんなで守ろう。
「橋のセルフメンテナンスふくしまモデル」
の構築と実践
(日本大学大学院)

地域の橋を住民でも日常点検可能なチェックシートを作成し、住民だけでなく高校生の課外活動やインハウスエンジニアの巡回点検にも活用。点検結果を電子地図上にまとめ地域の橋の清掃活動等の予防保全活動を実施。



(3) 交通の安全・安心の確保

(a) 公共交通等における安全・安心の確保 [8 億円 (2.85)]

鉄道、自動車、航空など公共交通等における安全・安心の確保のための取組を推進する。

- ・ 運輸事業者への運輸安全マネジメント評価の実施等の取組の推進
- ・ ICT の活用や覆面調査の実施による自動車運送事業者に対する監査体制の構築
- ・ 先進技術の活用や指導監督の強化等による小型航空機に係る安全対策の推進
- ・ 無人航空機による物流等を都市部などあらゆる地域で実現するための安全対策の推進
- ・ 新たなビジネスとしての「空飛ぶクルマ」の実用化に向けた取組の推進
- ・ テロ等緊急事態を想定した公共交通事業者等における危機管理対応力の充実・強化
- ・ 「テロに強い空港」を目指した航空保安検査の高度化

(b) 踏切や通学路等における交通安全対策の推進

[1,568 億円 (1.17)]

交通安全確保のため、ビッグデータを活用した生活道路対策や踏切対策、無電柱化等を推進する。

- ・ ビッグデータにより潜在的な危険箇所を特定した効果的な交通事故対策の推進
- ・ 自転車活用推進計画に基づく、安全で快適な自転車利用環境の創出
- ・ ソフト・ハード両面の幅広い対策を取り込んだ計画的な踏切対策の推進
- ・ 無電柱化推進計画に基づく、通学路等における無電柱化の計画的な推進
- ・ 高速道路の暫定2車線区間の安全性確保に向けた4車線化、付加車線設置等の推進
- ・ 高速道路における逆走対策、歩行者等の誤進入対策の推進
- ・ 高速道路の休憩施設(SA・PA)の駐車マス不足解消等、サービス水準の向上

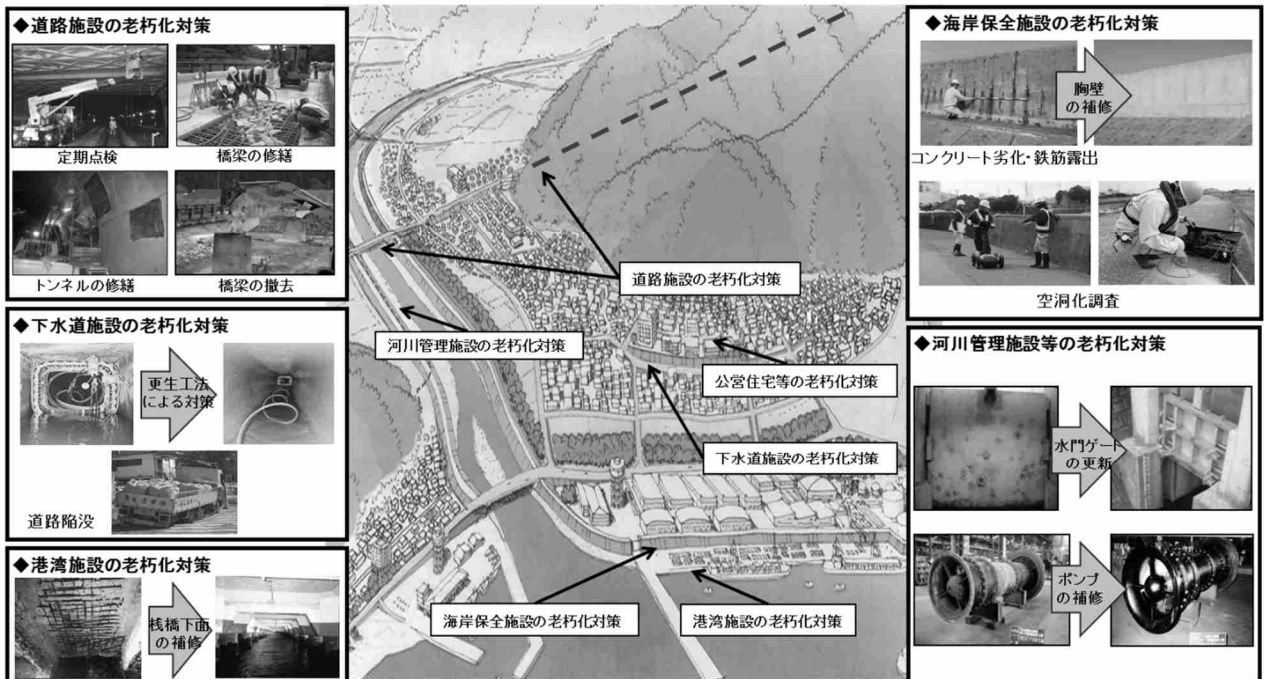
(4) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する 集中的支援(防災・安全交付金) [13,431億円(1.21)]

頻発する風水害・土砂災害や大規模地震・津波に対する防災・減災対策、インフラ長寿命化計画を踏まえた老朽化対策等、地方公共団体等の取組を集中的に支援する。

<頻発する風水害・土砂災害や大規模地震・津波に対する防災・減災対策(イメージ)>



<インフラ長寿命化計画を踏まえた対策(イメージ)>

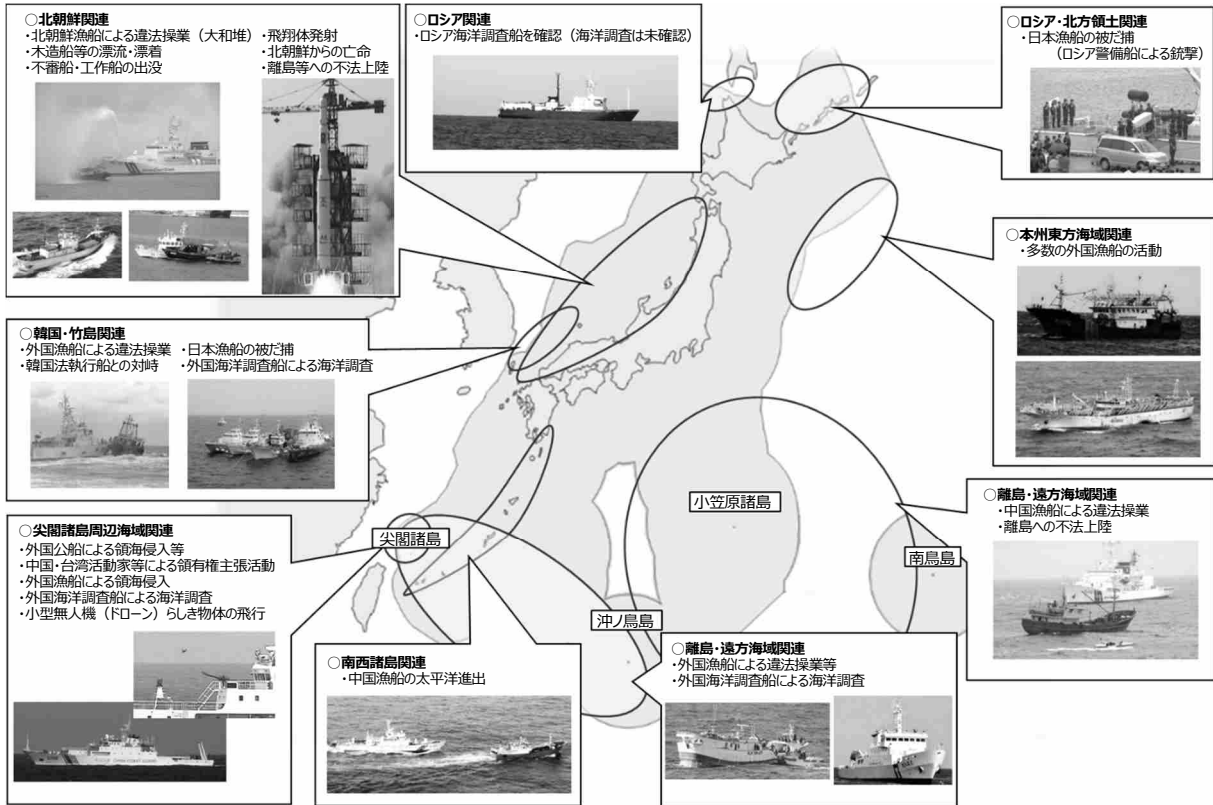


(5) 戦略的海上保安体制の構築等の推進 [617億円(1.11)]

「海上保安体制強化に関する方針」に基づく体制の強化や、海洋状況把握（MDA）の能力強化に向けた取組など、戦略的海上保安体制の構築等を推進する。

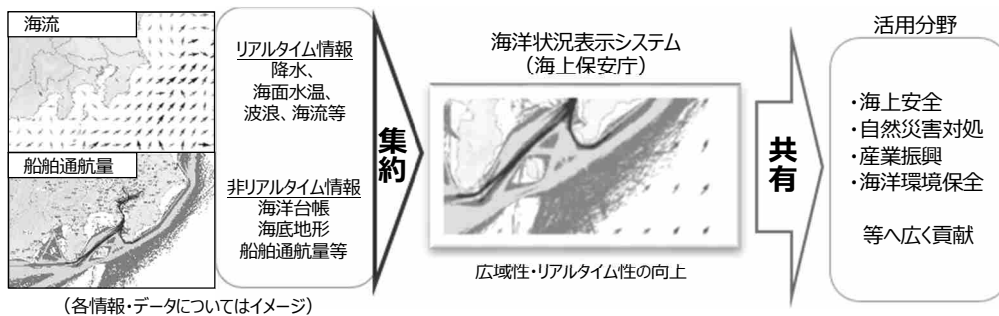
- ・ 「海上保安体制強化に関する方針」に基づく体制の強化
- ・ 海洋状況把握（MDA）、法の支配に基づく海洋秩序維持のための取組の推進
- ・ 治安・救難・防災業務の充実・強化

＜我が国周辺海域における重大な事案＞



＜海洋状況把握（MDA : Maritime Domain Awareness）の取組例＞

■ 海洋状況表示システムの機能強化



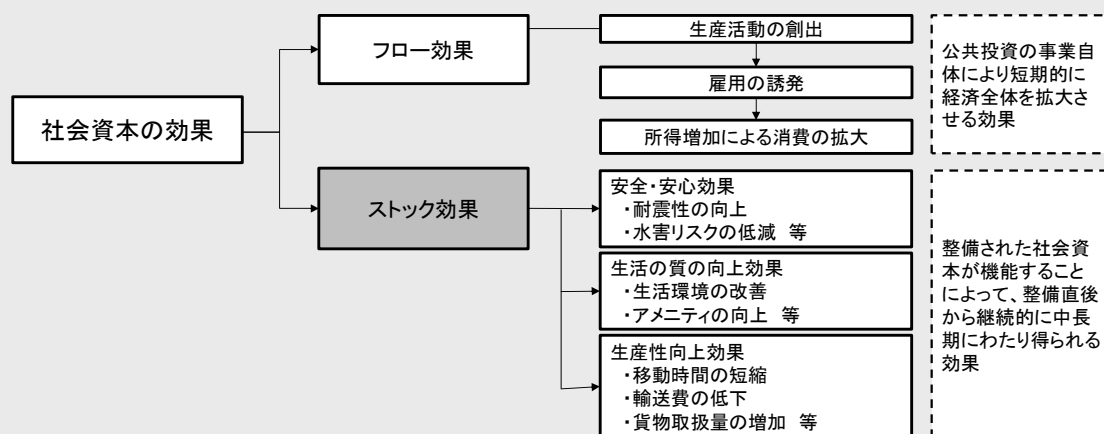
Ⅲ. 力強く持続的な経済成長の実現

- (1) 社会資本が機能することによって発現する生産性の向上等のストック効果を重視した社会資本整備を戦略的に推進。
- (2) 2020年訪日外国人旅行者数4,000万人等の目標の確実な達成のため、国際観光旅客税の活用も含め、観光先進国の実現に向けた取組を強化。
- (3) PPP/PFIの推進やインフラシステムの海外展開等を通じて新たな有望成長市場の創出を図り、民間投資やビジネス機会を拡大。
- (4) 現場を支える人材の確保・育成等を加速化するため、賃金等の処遇改善や女性や若者の活躍促進、外国人の活用等による働き方改革に取り組むとともに、物流の生産性向上やi-Constructionを推進。
- (5) オリンピック・パラリンピック東京大会等に向けて適切に対応。

(1) ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的な推進

社会資本の整備は、未来への投資であり、次の世代に引き渡す資産を形成するものです。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(下図参照)を最大限に発揮する社会資本整備が求められています。

国土交通省では、ストック効果を高める工夫を、これまで以上に、社会資本整備のあらゆるプロセスで講ずることとしており、既存施設の有効活用、ハード・ソフトの総動員、民間活力の最大限活用などの取組を進め、「賢く投資・賢く使う」を徹底することにより、ストック効果の最大化を目指していきます。



(a) 効率的な物流ネットワークの強化 [4,374 億円 (1.29)]

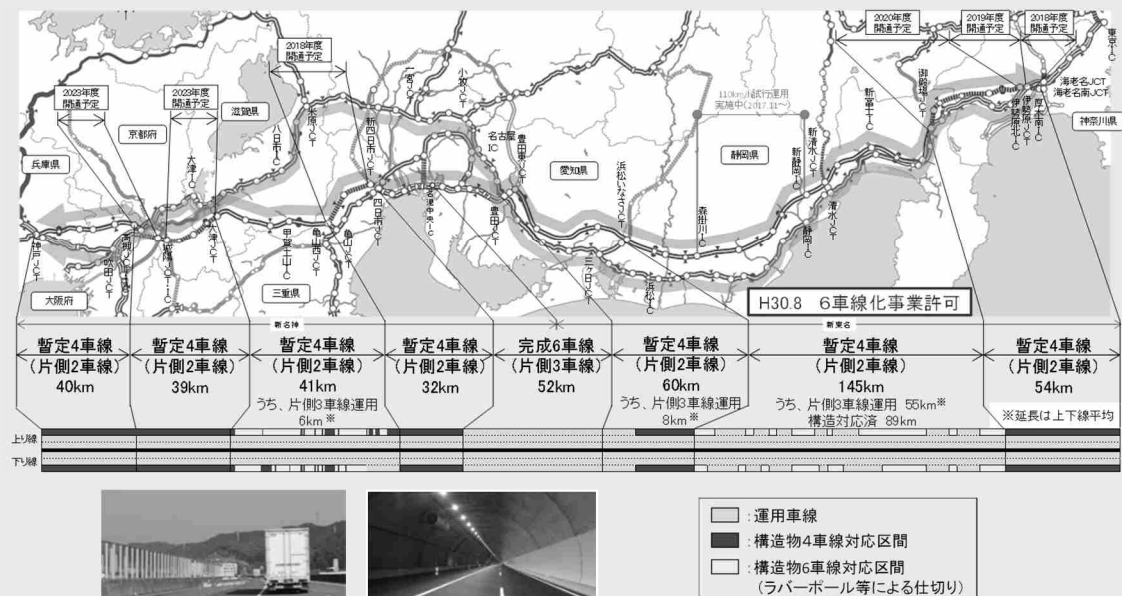
大都市圏環状道路等の整備やピンポイント渋滞対策等を併せて推進し、交通渋滞の緩和等による迅速・円滑で競争力の高い物流ネットワークの実現を図る。

- ・ 三大都市圏環状道路等の整備の推進
- ・ 中京圏の新たな高速道路料金体系等の検討
- ・ トラック輸送と空港・港湾等との輸送モード間の接続(物流モーダルコネクト)の強化
- ・ 平常時・災害時を問わない安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進
- ・ ダブル連結トラックによる省人化
- ・ センシング技術を活用した自動審査システムの強化による特車通行許可の迅速化

新東名の6車線化など既存ストックを活用した機能強化

未来投資戦略 2018(平成 30 年6月 15 日 閣議決定)において、「新東名・新名神の6車線化など既存ストックを活用した機能強化」が物流の生産性向上等のために講ずべき施策として位置付けられました。新東名の6車線化等により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性の更なる向上を図ります。中でも、東名が通行止めの際などの安定的な交通確保の観点で特に課題が大きい、新東名の御殿場JCT～浜松いなさJCT※を先行着手します。

※ほぼ全線で6車線運用に対応した構造物で整備済み



現況写真 (構造物6車線対応区間)

(b) 都市の国際競争力の強化 [138 億円 (1.39)]

都市の国際競争力を強化するため、大規模都市開発プロジェクトや広域連携を推進するとともに、シティセールスを強化する。

- ・ 国際ビジネス拠点を支える道路や鉄道施設等の都市基盤の整備の推進
- ・ 外国企業や外国人を呼び込むための計画策定や国際会議施設の整備等への支援の強化
- ・ 我が国の都市の魅力や将来像等を一体的に発信する手法の構築
- ・ 広域地方計画に示された広域連携プロジェクトの先行的な事例の形成への支援
- ・ リニア中央新幹線等の高速交通網によるスーパー・メガリージョン形成に関する検討

(c) 首都圏空港等の機能強化 [178 億円 (1.15)]

国際競争力の強化や訪日外国人旅行者の受入対応等の観点から、首都圏空港等の機能強化に必要な施設整備等を重点的に実施する。

- ・ 羽田空港の飛行経路見直しに必要となる航空保安施設、誘導路等の整備
- ・ 羽田空港の国際競争力強化のための駐機場、際内トンネル等の整備
- ・ 成田空港におけるCIQ施設等の整備
- ・ 関西空港・伊丹空港における航空保安施設の整備
- ・ 中部空港におけるLCC専用ターミナルビルのCIQ施設等の整備
- ・ 管制空域の再編等による処理容量の拡大に向けた航空保安システムの高度化等の推進

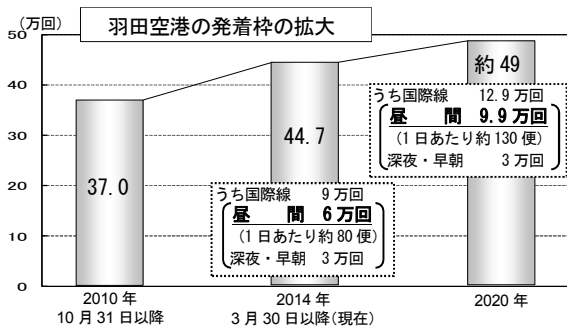
「2020年航空新ステージ」に向けた展開

訪日外国人旅行者の9割以上が航空機を利用して訪日するため、「訪日外国人旅行者 2020年 4,000万人、2030年 6,000万人」の目標達成には、航空交通量の処理能力拡大が極めて重要です。このため、滑走路の増設などのハード面に加えて、飛行経路や管制運用方式の見直し、管制空域の再編等のソフト面を組み合わせ、航空交通量の増大に対応していきます。

空港処理能力（発着枠）の拡大

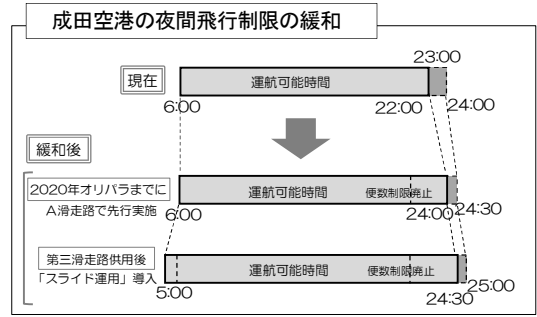
<羽田空港>

飛行経路の見直し等により、2020年までに、国際線の発着枠（昼間時間帯）を年約6万回から年約10万回に拡大



<成田空港>

2018年3月の四者協議会の合意を踏まえた、夜間飛行制限の緩和や第三滑走路の建設等の更なる機能強化により、発着枠を年30万回から年50万回に拡大

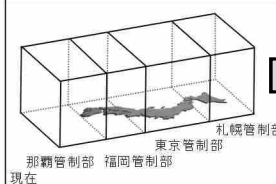


管制処理容量の拡大

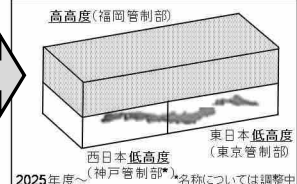
国内管制空域の抜本的再編（上下分離）を段階的に実施し、管制取扱可能機数を増加

- 国内管制空域を
- ・ 巡航機が中心となる「高高度」
 - ・ 近距離及び空港周辺の上昇降下機に専念する「低高度」に上下分離

180万機



200万機



(d) 地方空港・地方航空ネットワークの活性化 [476 億円 (1.05)]

訪日外国人旅行者の受入環境としての空港機能を強化するとともに、地方航空ネットワークの維持・拡充に向けて総合的な支援を実施する。

- ・ 福岡空港におけるコンセッションを踏まえた滑走路増設事業の推進
- ・ 沖縄の更なる振興を図るための那覇空港の滑走路増設事業の推進
- ・ 新千歳空港の国際線駐機場の拡張整備等による地方空港のゲートウェイ機能強化
- ・ 地方空港における国際線の新規就航・増便の促進に向けた取組への支援
- ・ 地方航空ネットワークの維持・拡充のための関係者間の連携・協業の促進

(e) 整備新幹線の着実な整備 [755 億円 (1.00)]

我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、着実に整備を進める。

※北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の完成・開業目標時期での確実な開業に追加的に要する経費への対応については、予算編成過程で検討する。

(f) 鉄道ネットワークの充実 [156 億円 (1.09)]

移動円滑化による生産性向上等のため都市鉄道ネットワークの充実や技術開発等を推進するとともに、幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査を行う。

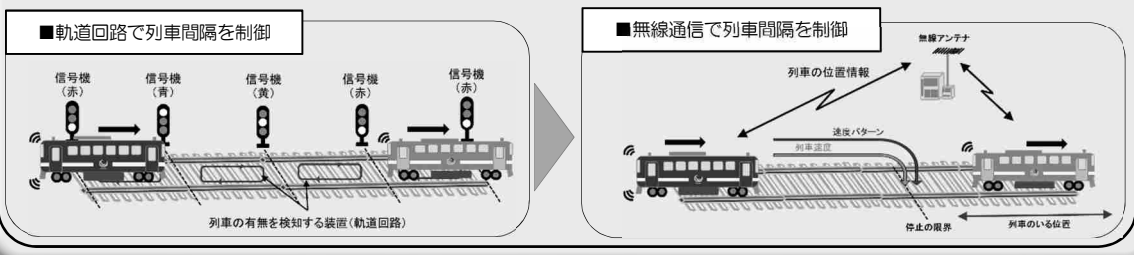
- ・ 新線建設による都市鉄道ネットワークの充実等に向けた取組推進
- ・ 国・鉄道事業者・メーカーの連携強化を通じた鉄道技術開発・普及の促進
- ・ 単線での新幹線整備など幹線鉄道ネットワークの効果的・効率的な整備等に係る調査

人口減少やインフラ老朽化等を踏まえた鉄道技術の開発・普及の促進

メンテナンス技術者の減少や老朽インフラの増加を踏まえ、次世代技術を活用したメンテナンスの省力化・効率化等の鉄道生産性革命に資する技術開発や普及促進を図ることが必要です。例えば、地方ローカル線におけるメンテナンスの省力化など、国が主体的に関与しなければ実現が困難と思われる分野の開発・導入・普及に係る調査を行います。

本制度によって取り組む分野のイメージ（設備・車両等の維持管理の省力化）

無線通信による列車間隔を制御するシステムは、先行列車の位置から後続列車が走行可能な位置を算出し、後続列車の運転士に減速や停止の情報を伝えることができます。このシステムにより、これまでの信号機や軌道回路等でやってきた地上設備を省力化することができ、効率的なメンテナンス体制の構築が可能となります。



(g) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化 [1,023 億円 (1.20)]

我が国産業の国際競争力の強化に向け、コンテナ船の基幹航路の維持・拡大を図るとともに、資源・エネルギー・食糧の輸入等の拠点形成の促進を図る。

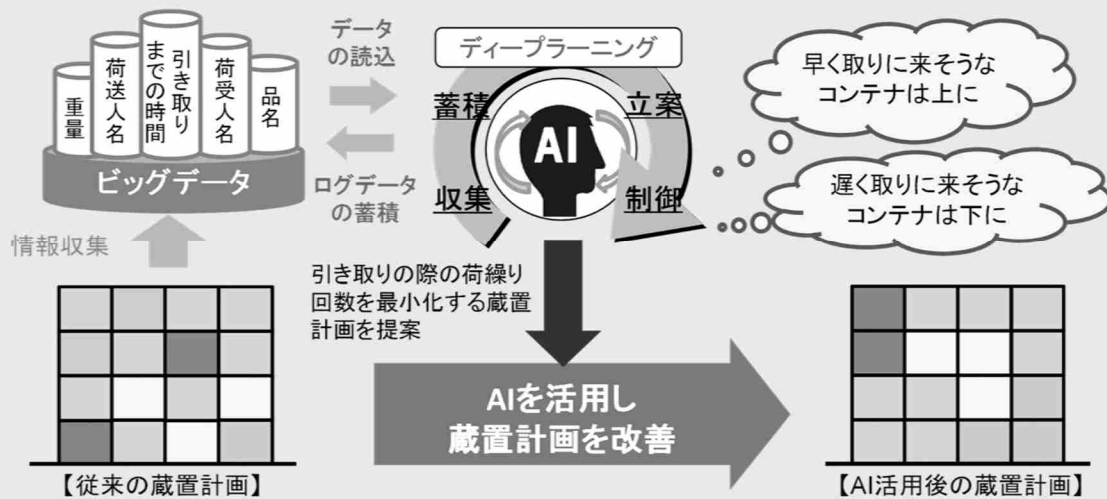
- ・ AIターミナルの戦略的導入等による競争力強化や集貨、創貨の推進
- ・ ばら積み貨物船の大型化に対応した港湾機能強化や効率輸送に向けた企業連携の促進
- ・ 環境負荷の小さいLNG燃料船の増加に対応したLNG燃料供給拠点の形成支援

AIターミナルの実現

コンテナ車両の構内滞在時間やコンテナ船の荷役時間の最小化等に向け、AI^{*}やビッグデータを活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化等の実証事業を行い、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するコンテナターミナルとして、AIターミナルの実現を目指します。

※ AI: Artificial Intelligence の略で人工知能を意味し、ビッグデータに対して高度な処理・分析による将来予測等を実施するもの

AI等を活用したターミナルオペレーション最適化実証事業



(h) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 [147 億円 (1.20)]

地域の基幹産業である農林水産業や製造業等の国際競争力強化に向けて、産業物流の効率化や企業活動の活性化に直結する港湾施設の整備を推進する。

(i) 成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援

(社会資本整備総合交付金)

[10,663億円(1.20)]

駅の整備などと供用時期を連携したアクセス道路等の成長基盤の整備やPPP/PFIを活用し民間投資を誘発する取組等、地方公共団体等の取組を重点的に支援する。

ストック効果を高めるアクセス道路の整備

・駅の整備や工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携し、人流・物流の効率化や成長基盤の強化に資するアクセス道路を整備。

※交通拠点連携を図り、物流の効率化など生産性向上に資する空港、港湾等へのアクセス道路等について、国庫債務負担行為を活用しながら個別箇所ごとに計画的・集中的な支援を実施

下水道イノベーションの推進

・PPP/PFIの活用により、下水汚泥や処理水等の下水道資源を有効利用し、地域経済の活性化に貢献。

佐賀市の取組み概要

生活排水等 → 下水処理場 → 処理水 → 生産者(農家・漁業等) → 海苔の養殖(左) アスパラガス(右)

下水汚泥の堆肥化施設 → 堆肥 → 生産者

地域の資源循環 地産地消に貢献

下水処理場の処理量

年度	処理量 (t)
平成20年度 全量産廃処分	約13,000
平成29年度 全量堆肥化	約7,000

下水処理場の処理量 (対H20年度比 -46% 処理単価縮減)

農業事業者のメリット (アスパラガス生産者)

項目	24年度	27年度
経費 (万円)	97	30 (-69%)
収量 (kg)	11,791	13,870 (+18%)
売上 (万円)	約1,500	約1,775

UP! (売上げ) DOWN! (経費)

○下水汚泥を堆肥化して農業利用
○栄養塩を含む処理水を海苔養殖に供給

(2) 観光先進国の実現

(a) 観光の持続的な発展に向けた施策の着実な推進 [460 億円(1.34)]

我が国の経済を支える産業へと成長しつつある観光の発展が持続的なものとなるよう、魅力の発信や観光資源の活用といった施策を着実に推進する。

(戦略的なプロモーションの実施と観光産業の基幹産業化)

- ・ 国別戦略に基づくプロモーションの徹底と成長市場からの誘客拡大に向けた取組実施
- ・ MICE誘致の国際競争力の強化、開催地の魅力向上及びプロモーション等の強化
- ・ 観光産業の生産性向上や人材育成、宿泊業における外国人材の活用等の取組への支援
- ・ 諸外国との相互交流の拡大に向けた若者の海外体験の促進
- ・ 観光施策の検討・評価・改善の基盤となる観光統計の整備

(観光資源を活用した地域への誘客の促進)

- ・ DMO等が中心となり地域が連携して行う、広域周遊や長期滞在を促進する取組への支援

(訪日外国人旅行者の受入環境の向上)

- ・ 公共交通機関や宿泊施設におけるストレスフリーで快適な受入環境の整備の支援
- ・ クルーズ船「お断りゼロ」の実現に向けた受入環境整備や官民連携での拠点機能強化
- ・ 地方空港におけるCIQ施設の機能強化

DMOを核とする観光地域づくり

平成 29 年の訪日外国人旅行者数は 2,800 万人を超え、また、地方部における外国人延べ宿泊者数は 3,000 万人泊を超えました。地方創生の観点から、今後更に戦略的に取組を進め、観光による経済効果の地方部への波及を加速させていく必要があります。

このため、地域の多様な関係者を巻き込みつつ、科学的アプローチを取り入れた観光地域づくりを行う舵取り役となる DMO※を中心とした訪日外国人旅行者等の各地域への周遊を促進するための取組の推進を図ります。具体的には、訪日外国人旅行者の誘客のための調査・戦略策定、地域資源を活かした滞在コンテンツの充実、広域周遊観光促進のための環境整備、対象市場への情報発信・プロモーションの取組を総合的に推進します。

※DMO:Destination Management/Marketing Organization

DMO の具体的な取組例

■ WEBを活用した情報発信とマーケティング分析調査

地域の魅力を盛り込んだ動画を活用し、広告配信により認知度向上を図るとともに、配信結果から市場や属性等、当該地域に興味関心の高いマーケティングデータを取得し、分析を行う。



「縁の道～山陰～」の紹介動画
(山陰インバウンド機構)

■ 地域の魅力を活かした滞在コンテンツの充実

地域の特色や景色・自然等を訪日外国人旅行者等に体感してもらうためのプログラムの開発など、地域の魅力を活かした滞在コンテンツの充実を図る。



サイクルツーリズム
(せとうち観光推進機構)

(b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開 [480 億円]

平成 29 年 12 月に観光立国推進閣僚会議で決定された「国際観光旅客税(仮称)の使途に関する基本方針等について」に基づき、より高次元な観光施策を展開する。

※ 国際観光旅客税を充当する施策の考え方については、既存施策の財源の単なる穴埋めをするのではなく、①受益と負担の関係から負担者の納得が得られること②先進性が高く費用対効果が高い取り組みであること③地方創生をはじめとする我が国が直面する重要な政策課題に合致することを基本とする。

(ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備)

- ・ 最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現等
- ・ 公共交通利用環境の革新等
- ・ ICT等を活用した多言語対応等
- ・ 旅行安全情報等に関する情報プラットフォームの構築 等

(我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化)

- ・ 欧米豪を対象としたグローバルキャンペーン
- ・ デジタルマーケティングを活用したプロモーションの高度化 等

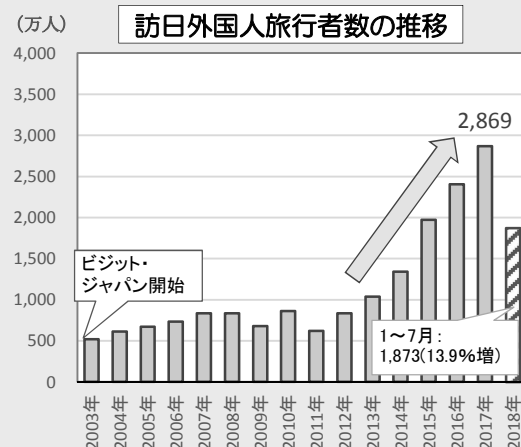
(地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上)

- ・ 文化財や国立公園等に関する多言語解説の整備
- ・ 文化財の観光資源としての開花
- ・ 国立公園の「ナショナルパーク」としてのブランド化
- ・ 魅力ある公的施設・インフラの大胆な公開・開放
- ・ 古民家等の歴史的資源を活用した観光まちづくり
- ・ 新たな観光資源の開拓
- ・ 世界水準のDMOの形成・育成 等

国際観光旅客税とは

政府では、観光を地方創生の切り札、成長戦略の柱として位置付け、2017 年の訪日外国人旅行者数は前年比 19%増の 2,869 万人、5年連続で過去最高を更新し、政権発足後5年で約 3.5 倍に拡大するなど、着実に成果も上がってきているところです。

2020 年の訪日外国人旅行者数 4,000 万人等の大きな目標を掲げ、達成のためには、今後さらに増加する観光需要に対し、より高次元な観光施策を展開していく必要があります。このため、国際観光旅客税を創設し、2019 年1月7日から出国 1 回につき 1,000 円の負担を求めることにより、観光先進国実現に向けた観光基盤の拡充・強化を図るための恒久的な財源を確保することとしたものです。



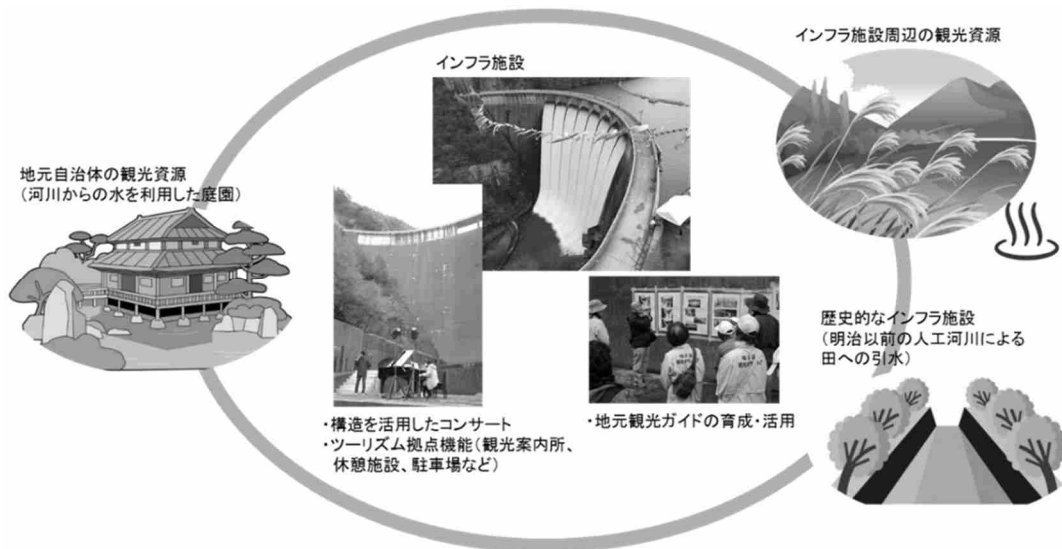
注) 2017 年以前の値は確定値、
2018 年 1 月～5 月の値は暫定値、
2018 年 6 月～7 月の値は推計値、%は対前年同月比
出典:JUNTO(日本政府観光局)

(c) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

観光資源としての既存ストックの公開・開放など社会資本の利活用とともに、観光客の移動円滑化等にも寄与する社会資本の整備を通じ、地域の観光振興に貢献する。

- ・ 水辺、公園等の魅力を活かしたインフラツーリズムの推進
- ・ 歴史的景観の保全や活用等による魅力の向上
- ・ 官民の連携等による「みなとオアシス」の地域活性化の拠点としての機能強化
- ・ 道の駅やSA・PAにおけるインバウンド受入環境整備の推進
- ・ 訪日外国人旅行者の受入環境整備を推進するための地域の拠点空港等の機能強化
- ・ 更なる周遊促進に向けた高速道路の周遊定額パスやナンバリング等の推進
- ・ 既存ストックを有効活用した観光地へのアクセス改善等の推進
- ・ ICT・AIを活用した交通需要調整のための料金施策を含めた面的な観光渋滞対策の導入
- ・ 道路空間のオープン化、無電柱化等による観光地の快適な空間づくりの推進
- ・ ETC2.0等を活用した外国人特有の危険箇所におけるピンポイント事故対策の推進
- ・ 官民が連携した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

<インフラ施設と地域の連携(イメージ)>



<インフラを活用したツーリズムの例>



コンシェルジュによる現場見学(ハツ場ダム)



“地下神殿”と称される調圧水槽(首都圏外郭放水路)

(3) 民間投資やビジネス機会の拡大

(a) ビジネスでの利活用に向けたデータ基盤や提供環境の整備

[123 億円 (1.14)]

ビジネス機会の拡大や新ビジネスの創出に向けて、先進技術の活用によるデータ整備やオープンデータ化を推進する。

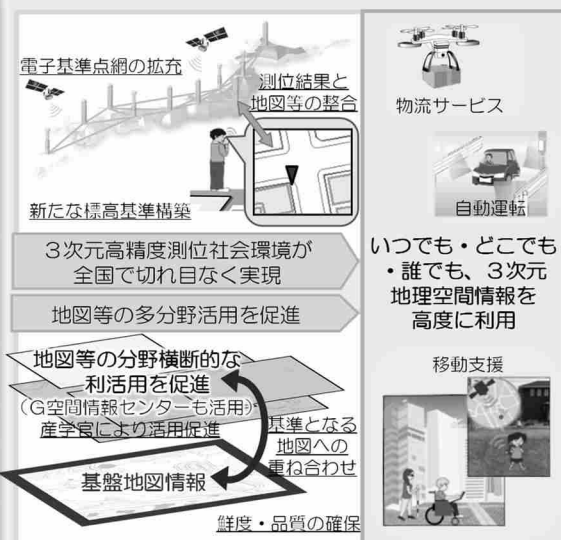
- ・ インフラ整備や防災対策、都市開発等に資する地籍整備の推進
- ・ リモートセンシング技術等を活用した効率的な地籍整備の推進
- ・ 不動産取引の指標、課税評価の基準等となる地価公示の着実な実施
- ・ 不動産情報の官民連携、賃貸住宅管理業の適正化等を通じた不動産投資環境の整備
- ・ 3次元高精度測位と地理空間情報を活用した新産業創出等に向けた環境整備の推進
- ・ 港湾情報や貿易手続情報を一元化した情報基盤の構築
- ・ 気象ビッグデータの活用促進に向けた環境整備を通じた気象とビジネスとの連携促進

地図情報や海洋情報のオープン化によるデータ活用の促進

幅広い分野での生産性向上、新産業・サービスの創出を推進するため、基盤地図情報の着実な維持管理等の取組に加え、電子基準点網の拡充等の新たな取組を進め、オープンかつ3次元の地理空間情報を、「いつでも・どこでも・誰でも」高度に活用できる社会基盤として提供します。

第3期海洋基本計画等を踏まえ、海洋状況把握(MDA)体制の情報基盤となる「海洋状況表示システム」を整備・運用し、広域・リアルタイム情報を含む様々な海洋情報を集約・共有・提供します。これにより、民間事業者等のデータの利活用を促進し、海洋関連産業の生産性向上に貢献します。

(3次元地理空間情報の活用)



(海洋情報の活用)



(b) PPP/PFI の推進 [505 億円 (1.67)]

民間の資金やノウハウを活用した多様なPPP/PFIの推進により、低廉かつ良質な公共サービスを提供するとともに、民間の事業機会を創出し、経済成長を促進させる。

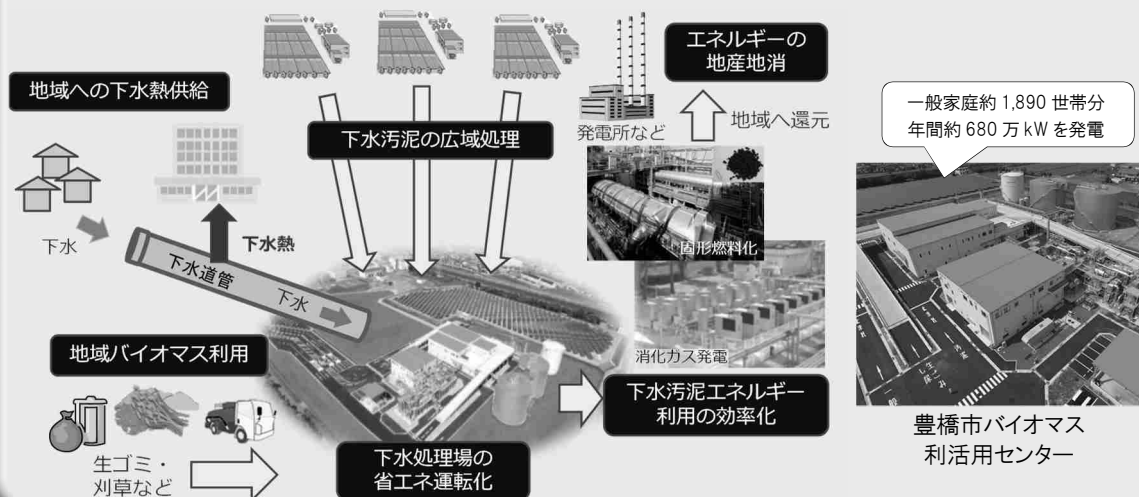
- ・ 先導的な PPP/PFI の案件形成や地域プラットフォームを通じた案件形成への支援
- ・ 人口 20 万人未満の地方公共団体における官民連携事業モデルの形成支援
- ・ 民間事業活動と一体的に実施する社会基盤整備の事業化検討の機動的な支援
- ・ 都市公園において民間事業者が行う公園施設の整備等への支援の推進
- ・ 小規模な地方公共団体等による公営住宅整備に関するPPP/PFI推進の支援
- ・ PPP/PFIを活用した公的賃貸住宅団地の再生・福祉拠点化の推進
- ・ コンセッション方式の活用による空港経営改革の推進
- ・ PPP/PFI手法の導入や広域化・共同化による持続的な下水道事業の推進
- ・ 民間の技術を活用した下水道施設のエネルギー拠点化の推進
- ・ 都市再生と連携した首都高再生の検討や特区による公社有料道路コンセッションの推進
- ・ PFI手法を活用した無電柱化の推進

下水道施設のエネルギー拠点化に向けて

下水汚泥は、バイオガス、汚泥燃料、肥料等の多様な資源として活用が可能ですが、他の処理場の汚泥や生ゴミ・し尿等の地域バイオマスの集約により、より効率的な有効利用が期待されます。平成 29 年 10 月には、豊橋市にて地域バイオマス受入量が国内最大となる集約利用施設が稼働し、下水汚泥のみの場合と比べて 1.5 倍のエネルギーを地域に供給しています。

今後も、地域バイオマス集約も含めた効率的な下水汚泥の有効利用により、下水道施設のエネルギー拠点化を推進します。

■ エネルギー拠点化のイメージ



(c) インフラシステム輸出の戦略的拡大 [31 億円 (1.43)]

「インフラシステム輸出戦略」や「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」等に基づき、インフラ海外展開を一層強化し、我が国企業の受注増加を目指す。

(「川上」からの参画・情報発信)

- ・ トップセールス、相手国要人の招聘、セミナー開催、研修等の戦略的展開
- ・ 国際機関や在京大使館等と連携した情報発信の強化
- ・ 相手国の都市・交通マスタープラン等に関する案件発掘・形成等の推進
- ・ 相手国の課題やニーズに応じた提案型プロジェクトの展開
- ・ 新技術等を活用した新たなインフラ海外展開に向けた取組
- ・ インフラメンテナンスの海外展開の推進

(インフラ海外展開に取り組む企業の支援)

- ・ 官民連携によるプロジェクトの受注拡大に向けた枠組の構築・展開
- ・ 我が国の中小企業等が有する優れた技術の海外展開支援
- ・ 我が国企業の現地における実証実験（パイロットプロジェクト）の支援

(ソフトインフラの展開と人材育成)

- ・ 相手国の制度構築・人材育成の一体的・効果的实施
- ・ 我が国の技術、規格、制度等の国際標準化の促進

オールジャパンで戦略的に取り組むインフラ海外展開

新興国等におけるインフラ需要は旺盛である一方、相手国政府の影響力が強いことなどから、民間企業のみでの海外インフラ事業への参入には限界がありました。

このため、高速鉄道、水資源、都市開発、住宅、下水道、空港、道路、港湾の8分野について、我が国企業が参入しやすい環境づくりを目的とする、「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」が成立しました。

これにより、独立行政法人等の公的機関が本格的に海外業務を実施することができるようになり、各分野における官民一体となったインフラシステム輸出の拡大をさらに図っていきます。



(d) 造船・海運の技術革新や海洋開発等の推進 (i-Shipping, j-Ocean)

[184 億円 (1.14)]

造船・海運の技術革新 (i-Shipping) とともに、海洋資源・エネルギー等の開発・利用のための取組 (j-Ocean)、海洋権益の保全・確保に関する取組等を推進する。

(造船・海運の技術革新の推進 (i-Shipping))

- ・ 造船・海運における生産性向上に向けた技術開発の支援や新技術活用の推進

(自動運航船の実現)

- ・ 自動運航船の実用化に向けた先進的技術の実証や安全な運航のための環境整備の推進

(海洋資源開発市場への参入及び海洋エネルギー開発等の推進 (j-Ocean))

- ・ 海洋資源開発分野におけるビジネス拡大に向けた技術開発の支援
- ・ 洋上風力発電に係る海域調査、基地港機能強化や海のドローン安全指針策定等の推進
- ・ 北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進

(海洋権益の保全・確保)

- ・ 海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理の推進及び研究利用の支援
- ・ 沖ノ鳥島における観測拠点施設の更新等による管理体制の強化
- ・ 海洋権益の確保を目的とした広域かつ詳細な海洋調査、精緻な海洋情報の整備の推進

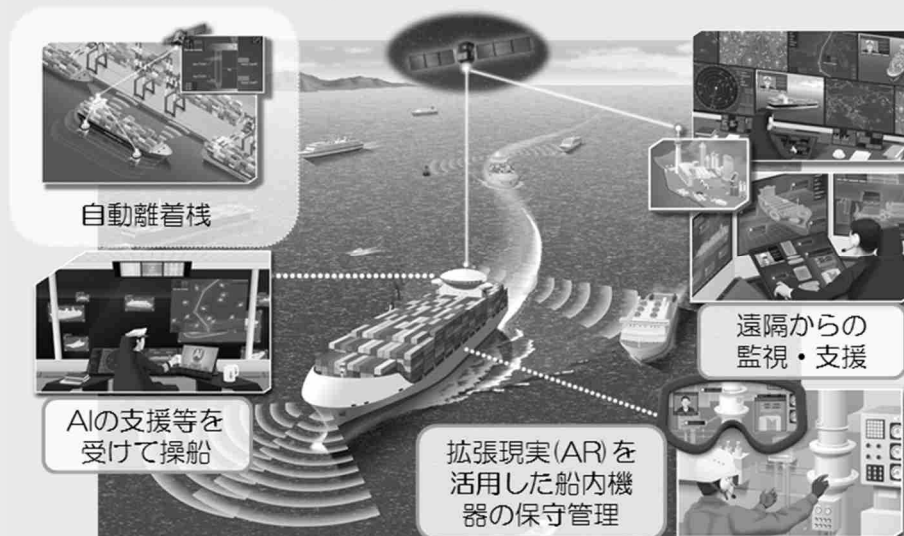
(国民の理解の増進)

- ・ 海の日やニッポン学びの海プラットフォームを通じた国民の海洋への理解増進

自動運航船の実用化に向けた環境整備

自動運航船は、海上ブロードバンド通信や高度なセンサー等の活用によって、離着岸や操船といった船内業務の自動化が図られた船舶です。近年、海上安全の一層の向上、船員労働環境の改善といった海事分野の社会的課題を解決する技術的ソリューションとして世界的に注目、関心が高まっており、国際海事機関(IMO)では国際基準策定に向けた議論が行われています。2025年までの自動運航船の実用化を目指し、それに向けた環境整備を推進しています。

(自動運航船のイメージ)



(4) 現場を支える技能人材の確保・育成等に向けた働き方改革等の推進

(a) 建設業、運輸業、造船業における人材確保・育成、物流の生産性向上

[43 億円 (1.24)]

現場を支える技能人材の確保・育成や生産性の向上のため、適切な賃金設定等の処遇改善、教育訓練の充実、外国人の活躍促進等の働き方改革等を官民一体で推進する。

(建設業)

- ・ 適正な工期設定等による長時間労働の是正や週休2日確保等の取組の推進
- ・ リカレント教育や社会保険加入等による安心して働き続けられる環境整備の推進
- ・ 多能工化の推進や建設業許可制度の見直しに併せた地域企業の持続性確保の推進
- ・ 建設職人の安全・健康の確保の推進
- ・ 建設分野の外国人材の適正活用に向けた巡回指導や管理システムの運営等の推進

(運輸業)

- ・ バス・タクシー事業や整備事業における担い手確保・育成や生産性向上の取組の推進
- ・ 操縦士・整備士・保安検査員の養成・確保に向けた訓練内容の高度化等の推進
- ・ 若年船員の雇用・育成や女性・高齢船員等の潜在的労働力の活用の促進

(造船業)

- ・ 造船業における技術・技能者の確保・育成や外国人材の適正な活用

(物流の生産性向上)

- ・ 企業間連携や新技術等による物流効率化及び国際物流のシームレス化・標準化の推進
- ・ トラック輸送の労働生産性の向上や取引環境の適正化等による働き方改革の推進
- ・ 船舶管理事業者登録制度の普及促進等を通じた内航海運活性化の推進

建設業・自動車運送事業における働き方改革

(建設業における働き方改革)

将来の担い手確保・育成のため、長時間労働是正や週休2日制の推進等の働き方改革に取り組んでおり、民間発注者の協力も得て、「適正な工期設定等のためのガイドライン」を策定しています。また、建設技能者の保有資格や就業履歴を業界横断的に登録・蓄積する建設キャリアアップシステムの構築を進めており、概ね5年で全ての建設技能者の加入を目標としているほか、建設技能者の処遇改善を図るため、システムを活用した能力評価制度等の策定を進めています。

(自動車運送事業における働き方改革)

トラック事業では、運転者不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を安定的に確保するため、関係省庁、荷主や物流事業者の関係団体、労働組合等が連携し、労働生産性の向上と、女性や高齢者を含む多様な人材が現場労働者として活躍できる労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流」実現国民運動(仮称)を推進するとともに、取引環境の改善や長時間労働の是正に向け、荷主との連携による実証事業等に取り組んでいます。

建設キャリアアップシステムの構築



技能者の処遇改善が図られる環境を整備

「ホワイト物流」実現国民運動(仮称)

～物流プロセス全体で取組を展開～

発荷主

元請物流事業者

トラック事業者

着荷主

(b) オープンイノベーション等による i-Construction の推進

[23 億円 (1.39)]

オープンデータ・イノベーション等による新技術の開発・現場導入、ICT活用の拡大、施工時期の平準化等の取組により i-Construction を推進する。

- ・ 公共工事における新技術の開発・現場導入の推進
- ・ 大学・ベンチャー等と連携したオープンイノベーションによる新技術等の導入促進
- ・ AIの活用やロボットの導入等による建設生産・管理システムの高度化
- ・ 企業・大学等における現場向け新技術開発への助成及び国所管の研究施設の機能強化
- ・ i-Construction推進コンソーシアムによる新技術導入や3次元データの利活用の推進
- ・ 地方公共団体や中小建設業者におけるICT施工の普及加速
- ・ 地下空間に関する安全技術の確立に向けた地盤情報の収集・共有・利活用等の推進

3次元データを活用した新技術の導入による i-Construction の「深化」

建設業における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、ICT等の全面的な活用により建設現場の生産性向上を図る「i-Construction」を推進しています。

i-Construction では、測量から設計、施工、維持管理に至る全ての建設生産プロセスで一貫通貫した3次元データの利活用を推進しており、例えば、九州の大分川ダムでは、3次元データを活用して建設機械の自動運転技術を導入した工事を行っています。

今年度は、大規模構造物において3次元設計を拡大するとともに、3次元データモデルの国際標準化の動きと連携するなど、建設現場における3次元データの利活用を加速させ、AI やロボット等の更なる新技術の導入を推進し、i-Construction を「深化」させていきます。



(5) オリンピック・パラリンピック東京大会等に向けた対応

目前に迫った 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等の成功に向け、東京都や大会組織委員会、また各省庁等と連携しながら、セキュリティ・防災対策の強化、円滑な輸送の確保、ユニバーサルデザインの推進、外国人旅行者の受入環境整備等について総力を挙げて取り組んでいきます。

○公共交通機関等のソフトターゲットのテロ対策の強化

効果的な装備資機材の導入やテロ対応訓練等の実施を推進



ボディスキャナー
空港における先進的な保安検査機器



鉄道駅におけるテロ対応訓練

○海上警備体制の強化

競技会場等周辺海域におけるテロ対応能力を向上



海上におけるテロ対策訓練

○台風・首都直下地震等に備えた対策の推進

局所的に低い堤防のかさ上げや水門・陸閘の自動化・遠隔操作化、堤防の耐震対策等を推進



橋梁部周辺が約3.0m低い堤防



東京港海岸の水門

○首都圏空港の機能強化

羽田・成田両空港の空港処理能力約8万回の拡大に向けた取組を推進



羽田空港における施設整備

○ユニバーサルデザインの街づくり・心のバリアフリー

公共交通機関の旅客施設等におけるバリアフリー化、心のバリアフリーを推進



鉄道駅におけるエレベーターの設置

○高速道路ナンバリング

整備が進む高速道路ネットワークにおいて、路線名に併せ、「ナンバリング」を導入し、訪日外国人をはじめ、利用者にわかりやすい道案内を実現



高速道路 | Cランプ部分



一般道案内標識

IV. 豊かな暮らしの礎となる地域づくり

- (1) 都市機能の誘導・集約や持続可能な地域公共交通ネットワーク等の実現による「コンパクト・プラス・ネットワーク」の推進。
- (2) 空き家や空き地等への対策を進めるとともに、地域の魅力や資源を活かした、個性・活力のある地域を形成。
- (3) 多様なライフステージに対応した誰もが豊かに暮らせる住生活環境の整備を促進。

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの推進による持続可能な地域づくり

(a) コンパクトシティの推進 [251 億円 (1.14)]

子育て世代や高齢者が安心できる生活環境、持続可能な地域経済圏の実現、まちの賑わいを創出するため、都市機能の誘導・集約等によるコンパクトシティを推進する。

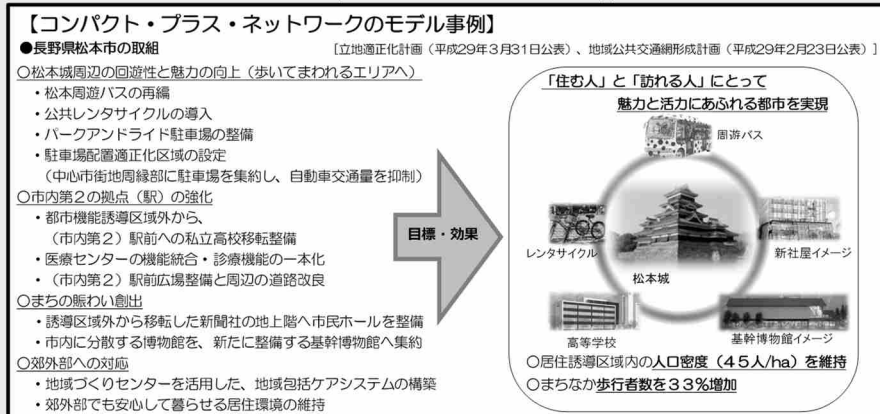
- ・ 効果的な立地適正化計画を策定する地方公共団体への支援の強化
- ・ 生活に必要な都市機能等を誘導するための民間事業者等に対する支援の強化
- ・ 地方都市の再生やまちの賑わいの創出等を図る取組に対する支援の強化
- ・ 公共公益施設の再編を促進する民間都市開発事業への支援
- ・ 新技術やビッグデータを活用した都市のスマート化に向けた取組に対する支援の強化
- ・ 「小さな拠点」形成のための既存施設を活用した生活機能等の再編・集約への支援

コンパクト・プラス・ネットワークの推進

コンパクト・プラス・ネットワークは、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮によって、住民の生活利便性の維持・向上、地域経済の活性化につながります。

この取組は着実に拡大しており、平成 30 年5月1日現在で、約 400 都市が居住や都市機能の集約を目的とした立地適正化計画の作成に取り組み、161 都市が計画を公表済みです（うち、地域公共交通網形成計画公表:97 都市）。

国土交通省では、優れた取組を行っている都市をモデル都市として選定し、横展開を図っています。モデル都市のひとつである長野県松本市では、まちなかの歩行者数の増加等を目標として、公共交通の再編や、まちなかへの自動車流入の抑制による松本城周辺の回遊性向上などに取り組んでおり、「住む人」と「訪れる人」にとって魅力と活力にあふれる都市の実現を目指しています。



（小さな拠点の形成）

中山間地域等でも、様々な生活サービスなどを集約し、周辺集落等とのネットワークを確保した「小さな拠点」を全国 1,000 か所で形成することを目指し、廃校舎を雑貨屋、診療所や保育所に活用する取組などを支援して、住み続けられる地域の実現を図っていきます。

(b) 道路ネットワークによる地域・拠点の連携【再掲】

[3,532 億円 (1.29)]

個性ある地域や小さな拠点を道路ネットワークでつなぐことで、広域的な経済・生活圏の形成を促進する。

- ・ 地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築
- ・ ICへのアクセス道路の整備に対する安定的な支援
- ・ スマートICの活用による地域の拠点形成や民間施設との直結による産業振興の支援
- ・ 自動運転の実現に向けた道の駅等を拠点とする実証実験等の取組の強化
- ・ 「小さな拠点」の形成を目指した「道の駅」の取組の支援

(c) 持続可能な地域公共交通ネットワーク等の実現 [355 億円 (1.49)]

人口減少や高齢化の進展も踏まえ、関係者の適切な連携や ICT 等新技術の活用の促進など、持続可能な地域公共交通ネットワーク等の実現に向けた取組を推進する。

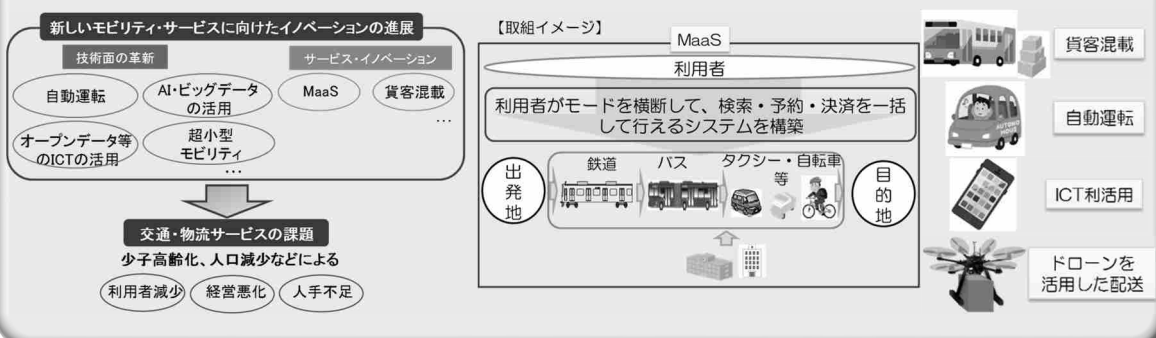
- ・ 持続可能な地域公共交通網への再編や交通圏全体を見据えた先行的な取組等の支援
- ・ 地域特性に応じた路線バス、離島航路等の生活交通の確保維持の支援
- ・ ノンステップバスの導入、内方線付点状ブロックの整備等のバリアフリー化の支援
- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の支援
- ・ 持続可能な交通手段の確保に向けた新たなモビリティ・サービスの構築
- ・ ETC2.0 のデータ活用（オープン化）による地域のモビリティサービス強化
- ・ 交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化
- ・ 地域の実情に応じた持続可能な旅客運送サービスの実現に向けた取組の推進
- ・ EV バスなど地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進

交通・物流における新しいモビリティ・サービスの推進

近年の交通・物流分野においては、過疎地域では、そのサービスの維持確保が困難な状況にあり、大都市圏では、道路混雑やドライバー不足が発生するなど、様々な問題が生じています。

一方で、ICT、自動運転等の新たな技術開発や、貨客混載等の分野連携が進展するとともに、移動を単なる手段の提供としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える MaaS (Mobility as a Service) の概念の登場など、交通・物流分野の様々な問題を解決する可能性のある取組の検討が民間主導で進みつつあります。

都市・地方における効率的で利便性が高い交通・物流の実現に向け、地域特性を踏まえたモデル構築や運行情報等のオープンデータを活用した基盤構築、ICT 等新技術を活用した輸送効率化に向けた取組など新しいモビリティ・サービスの推進を図ることで、問題の解決に取り組んでいきます。



クルマの ICT 革命 ～自動運転×社会実装～

自動運転技術の実用化により、安全性の向上、運送効率の向上、新たな交通サービスの創出等が図られ、大幅な生産性向上に資することが期待されます。自動運転技術の実用化に向けて、制度の整備、システムの実証等に取り組んでいきます。

政策課題

交通事故の96%は運転者に起因
法令違反別死亡事故発生件数（平成28年）

不適切な車間距離や加減速により、渋滞が発生

トラックドライバーの約4割が50歳以上

(地方部を中心に)移動手段が減少

出典：総務省「労働力調査」（平成29年）

路線バスの1日あたり運行回数（1970年を100とした指数）

自動運転の実用化に向けた取組み

【①ルールの整備等】

○ 安全性を十分考慮した自動運転車の開発、実用化を促す観点から、レベル3以上の高度な自動運転システムを有する車両が満たすべき安全性についての要件や安全確保のための方策について整理し、平成30年6月にガイドラインのパブリックコメントを実施。意見集約後、速やかにとりまとめ予定。

○ 国連における国際的な議論を主導する。
 自動車線変更に関する基準を平成30年度中に国内に導入予定。



我が国が議長又は副議長として議論を主導

○ 平成30年3月にまとめた自動運転車が人に損害を与えた場合の責任のあり方の整理を踏まえ、引き続き求償のあり方などの具体的な事項について検討。

○ 自動運転の実現に向け、産学官が連携し、その要素技術となる最先端の先進安全技術の開発・実用化を促進。

【②システムの実証】

○ トラックの隊列走行やラストマイル自動運転による移動サービスの実現に向け、技術開発・実証実験等を行う。

○ 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験について、ビジネスモデル構築のため、長期間（1～2ヶ月程度）の実験を中心に実施し、2020年までの社会実装を目指す。

○ 都市交通における自動運転技術の活用を図るため、ニュータウンにおける持続可能な公共交通サービスの実現に向けた自動運転サービスの実証実験の実施や、基幹的なバスにおける実証実験準備及び情報共有の場を開催予定。



プロジェクトの推進

「国土交通省自動運転戦略本部」における「自動運転の実現に向けた今後の国土交通省の取り組み（平成30年3月）」を踏まえ、自動運転の早期実現に向けた国際基準等のルール整備や社会実験・システムの実証等の取組みを着実に進める。

(2) 個性・活力のある地域の形成

※計数については、一部重複がある

(a) 地域資源を活かしたまちづくりの推進 [440億円 (1.22)]

地域の歴史・景観、緑地、農地などの地域資源を活かした魅力あるまちづくりを推進する。

- ・ 歴史文化資源や景観等を活用したまちづくりに対する支援の強化
- ・ 明治立憲政治の確立等の業績を後世に伝える明治記念大磯邸園の整備の推進
- ・ 国営公園における観光拠点整備や体験プログラムの展開等によるストック活用の推進
- ・ 都市の緑地や農地を活かした魅力あるまちづくりの推進
- ・ 豊かな自然や美しい風景を活かした魅力ある水辺空間形成（かわまちづくり）の推進
- ・ 河川を軸とした生態系ネットワークの構築によるまちづくりの推進
- ・ 地域活性化に資する下水道の未普及対策やリノベーション等の取組の推進

(b) 空き家、空き地、所有者不明土地等の有効活用の推進

[48 億円 (1.32)]

空き家・空き地等の低未利用不動産の有効活用の推進により生活環境の維持・向上を図り、魅力・活力のある地域の形成を図る。

- ・ 市町村が行う空き家の活用や除却等の総合的な支援の強化
- ・ 空き家対策を市町村と専門家が連携して行うモデル的取組への支援
- ・ 不動産業団体等による空き家・空き地の流通等の促進、所有者不明土地の活用等円滑化
- ・ 住宅団地における良好な居住環境の確保・再生を図る取組への支援
- ・ 地方公共団体等が行う都市の空き地等の利用促進の取組に対する支援

所有者不明土地問題への対応 ～土地の有効活用に向けて～

人口減少、高齢化の進展による土地利用ニーズの低下等を背景に所有者不明土地が増加しており、所有者の探索に多大なコストを要するなど都市開発やインフラ整備等を行う際の支障となっていることから、国土交通省をはじめ政府一体となってその対策を進めています。

第 196 回国会では「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」が成立し、所有者不明土地の利用の円滑化のため、地域住民等の福祉又は利便の増進を図る事業のため所有者不明土地に使用権の設定を可能とする制度(地域福利増進事業)の創設や土地収用手続の合理化等が行われました。また、今後、所有者不明土地の発生抑制・解消に向け、法務省等の関係省庁と連携しつつ検討を進め、今年度中に方向性を提示した上で、2020 年までに必要な制度改正を実現していきます。

平成 28 年度地籍調査における所有者不明土地

- ・ 不動産登記簿上で所有者の所在が確認できない土地の割合 : 約 **20%**
(所有者不明土地の外縁)
- ・ 探索の結果、最終的に所有者の所在が不明な土地 : **0.41%**
(最狭義の所有者不明土地)

地域福利増進事業のイメージ



ポケットパーク(公園)

(出典) 杉並区



直売所(購買施設)

(出典) 農研機構 広島県

(c) バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 [70 億円 (1.74)]

子育て世帯や高齢者、障害者等に配慮した環境を整備するため、鉄道駅におけるバリアフリー施設の整備やバリアフリー化対策を講じた道路空間の創出等を推進する。

- ・ 鉄道駅におけるエレベーターやホームドア等のバリアフリー施設の整備の推進
- ・ 駅前広場やBRTの停留所、駅周辺における道路のバリアフリー対策等への支援の強化
- ・ ホーム拡幅等の駅の改良や保育所等の公共施設の整備による駅空間の質的進化の推進
- ・ ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進に向けた取組の強化
- ・ バリアフリー化推進のための調査及び心のバリアフリーの国民的運動の展開

(d) 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 [62 億円 (1.20)]

離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域について、地域資源や地域の特性、創意工夫等を活かした取組に対する支援を行う。

- ・ 離島における定住・交流人口の拡大や地域資源を活かした産業の活性化への支援
- ・ 奄美群島における交流促進、産業振興、定住促進への支援
- ・ 小笠原諸島における防災、自然環境の保全、産業振興や生活環境の改善への支援
- ・ 半島地域における交流促進、産業振興、定住促進への支援
- ・ 豪雪地帯の実情に即した除排雪体制の構築等への支援

(e) アイヌ文化復興等の促進のための民族共生象徴空間の整備 [36 億円 (1.78)]

2020年4月までに国立民族共生公園及び慰霊施設を開設するなど、アイヌ文化の復興の促進や国際親善等に寄与するための民族共生象徴空間の整備等を進める。

(3) 人生100年時代等に対応した居住環境の整備

※計数については、一部重複がある

(a) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [71億円(1.35)]

新たな住宅循環システム構築に向けて、既存ストックの質の向上と既存住宅流通・リフォーム市場の環境整備を図る。

- ・ 良質な住宅ストックが適正に評価され流通する仕組みの開発等に対する支援
- ・ 良質な住宅ストック形成に資する長寿命化や省エネ化等のリフォームへの支援の強化
- ・ 住宅瑕疵等に係る情報を活用するための情報インフラの整備に対する支援
- ・ 住宅・建築分野における新技術の開発等への支援制度の創設

安心R住宅 ～既存住宅流通・リフォーム市場の活性化～

我が国においては、少子高齢化・人口減少の急速な進展、空き家問題の深刻化等を踏まえ、既存住宅を活用する社会への転換が求められております。そのような中、平成28年度から2年連続で首都圏における中古マンションの成約件数が新築マンションの発売戸数を上回っており、既存住宅流通市場の芽が育ちつつあります。

しかし、依然として、既存住宅取引に不安を感じる消費者は多く、既存住宅に対して「不安」「汚い」「わからない」といったマイナスイメージを持っています。

国土交通省では、消費者が「住みたい」「買いたい」既存住宅を円滑に選択できるようにするため、耐震性があり、インスペクション(建物状況調査等)の結果、構造上の不具合および雨漏りが認められず、想定されるリフォームの内容・費用等について適切な情報提供が行われる既存住宅について、国が商標登録したロゴマークを事業者が広告時に使用することを認める「安心R住宅」制度を創設しました。平成30年7月末現在、6つの事業者団体が国の登録を受け、本制度の活用が始まっております。

本制度の運用にあわせ、長寿命化や省エネ化等による住宅の質の向上や消費者が安心してリフォームできる環境整備を図るとともに、適切な維持管理やインスペクション等を促進し、良質な住宅が適切に評価される既存住宅流通・リフォーム市場を活性化していきます。

「安心R住宅」 ～「住みたい」「買いたい」既存住宅～



「安心R住宅」ロゴマーク



- 耐震性あり
- インスペクション済み
(構造上の不具合・雨漏りなし)
- 現況の写真
- リフォーム等の情報

など

<数値目標>

既存住宅流通の市場規模
4兆円(平成25年)
↓ +4兆円
8兆円(平成37年)

リフォームの市場規模
7兆円(平成25年)
↓ +5兆円
12兆円(平成37年)

(b) 若年・子育て世帯や高齢者世帯が安心して暮らせる住まいの確保

[1,434億円 (1.24)]

多様なライフステージに対応した誰もが安心して暮らすことができる住宅や地域全体で子どもを育むことができる住環境を整備する。

- ・ 民間賃貸住宅や空き家を活用した住宅セーフティネット制度の強化
- ・ 公的賃貸住宅の建替や改修と併せて生活支援施設等を導入する取組への支援
- ・ サービス付き高齢者向け住宅の整備の促進やモデル的取組への支援の強化
- ・ 三世帯同居や若年・子育て世帯に対応したリフォーム等への支援の強化
- ・ 子育て環境の整備促進や移住支援等の地方公共団体と協調した金融支援の強化
- ・ 住宅ストックの活用と医療福祉施設等の誘致によるUR団地の医療福祉拠点化の推進

<住宅リフォームのイメージ>



(c) 省エネ住宅・建築物の普及 [574億円 (1.09)]

新築住宅・建築物の2020年度までの省エネルギー基準への段階的な適合や、2030年度の民生部門のCO₂削減目標の達成に向けて、省エネ住宅・建築物の普及を加速する。

- ・ 省エネ住宅・建築物の普及の加速に向けた中小住宅生産者等への支援体制の整備
- ・ 中小事業者の連携による省エネ性能等に優れた木造住宅の整備等への支援の強化
- ・ 先導的な省エネ建築物等の整備の促進や既存住宅等の省エネ改修への支援の強化
- ・ CLT等や地域の気候風土に応じた木造建築技術を活用した先導的な取組に対する支援
- ・ IoT等の先導的な技術を活用した住宅等の実証的な取組に対する支援
- ・ 地域の木造住宅施工技術体制の強化に向けた大工技能者の育成・技術力向上への支援

※2019年10月の消費税率引上げに際し、税率引上げ後の支援について、需要変動を平準化するため、過去に講じた措置の効果も踏まえ、税制・予算による総合的な対策について、予算編成過程で検討する。

(参考) 住宅について前回の消費税率引上げに関連して実施した予算措置

- ・すまい給付金
- ・省エネや耐震化に資するポイント制度
- ・住宅金融支援機構の金利優遇

(4) 豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援

(社会資本整備総合交付金)【再掲】

[10,663億円(1.20)]

コンパクト・プラス・ネットワークの推進や子育て世帯・高齢者に対応した地域と暮らしの魅力の向上に資する取組等、地方公共団体等の取組を重点的に支援する。

【社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の運用改善について】

交付金のより効果的・効率的な執行を図り、重要な政策に関する事業を着実に進める観点から、地域の実情や地方公共団体のニーズ等に十分に対応しつつ、引き続き交付金制度の運用改善の取組を推進する。

(1) 国として重点的に取り組むべき事業の明確化

- ・国として重点的に取り組むべき事業(「重点配分対象」)を明確化し、地方公共団体と共有した上で、重点配分対象のみで構成される計画(「重点計画」)に重点配分する。

例) 国として重点的に取り組むべき事業

- ① 駅の整備や工業団地の造成などと供用時期を連携したアクセス道路の整備
- ② 下水汚泥のエネルギー利用のため追加的に必要となる施設整備
- ③ インフラ長寿命化計画を踏まえた老朽化対策

(2) 交付金事業の「見える化」

- ・一定の線引きを行った上で、費用対効果(B/C)の算出を要件化し、事業の効率性の明確化を図る。
- ・整備計画ごとの不用率・未契約繰越率を把握・公表し、執行状況を踏まえた適切な要望・配分の徹底を図る。
- ・整備計画の事前評価(目標の妥当性等)・事後評価(目標の実現状況等)の公表の徹底等を行い、住民等に対する説明責任の向上を図る。

第3 平成31年度国土交通省関係予算概算要求総括表

1. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表

事 項	事 業 費			平成31年度 要求・要望額 (C)
	平成31年度 要求・要望額 (A)	前 予 算 度 額 (B)	対前年度 倍 率 (A/B)	
治 山 治 水	1,006,967	850,481	1.18	927,513
治 水	978,645	826,725	1.18	899,191
海 岸	28,322	23,756	1.19	28,322
道 路 整 備	4,157,174	3,837,858	1.08	1,606,893
港 湾 空 港 鉄 道 等	1,040,788	923,774	1.13	485,467
港 湾	311,665	249,215	1.25	278,141
空 港	222,226	236,192	0.94	90,040
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	106,215	81,428	1.30	31,154
新 幹 線	390,000	348,000	1.12	75,450
船 舶 交 通 安 全 基 盤	10,682	8,939	1.19	10,682
住 宅 都 市 環 境 整 備	4,017,703	3,605,708	1.11	628,231
住 宅 対 策	3,316,922	2,986,091	1.11	180,636
宅 地 対 策	7,177	12,678	0.57	0
都 市 環 境 整 備	693,604	606,939	1.14	447,595
市 街 地 整 備	284,038	261,256	1.09	38,529
道 路 環 境 整 備	380,258	320,967	1.18	379,758
都 市 水 環 境 整 備	29,308	24,716	1.19	29,308
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	46,214	39,376	1.17	39,811
下 水 道	8,099	6,478	1.25	6,451
国 営 公 園 等	38,115	32,898	1.16	33,360
社 会 資 本 総 合 整 備	4,949,362	4,106,143	1.21	2,409,463
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	2,182,375	1,816,724	1.20	1,066,329
防 災 ・ 安 全 交 付 金	2,766,987	2,289,419	1.21	1,343,134
小 計	15,218,208	13,363,340	1.14	6,097,378
推 進 費 等	28,438	23,472	1.21	21,850
一 般 公 共 事 業 計	15,246,646	13,386,812	1.14	6,119,228
災 害 復 旧 等	68,605	67,023	1.02	54,359
公 共 事 業 関 係 計	15,315,251	13,453,835	1.14	6,173,587
そ の 他 施 設	89,828	66,324	1.35	69,763
行 政 経 費	-	-	-	663,620
合 計	-	-	-	6,906,970

(単位：百万円)

国	費			備 考
	前 予	年 算 度 額	対 前 年 度 倍 率	
うち「新しい日本のための優先課題推進枠」 (D)	(E)	(C/E)		
218,433	781,142	1.19	<p>1. 本表は、内閣府計上の沖縄振興予算のうち、国土交通省関係分を含む。</p> <p>2. 推進費等の内訳は、 災害対策等緊急事業推進費 16,127百万円 官民連携基盤整備推進調査費 391百万円 北海道特定特別総合開発事業推進費 5,332百万円 である。</p> <p>3. 本表のほか、委託者の負担に基づいて行う附帯・受託工事費 73,873百万円がある。</p> <p>4. 本表のほか、東日本大震災復興特別会計(復旧・復興) 457,716百万円がある。</p> <p>5. 消費税率引上げに伴う需要変動への対応については、予算編成過程において適切に検討する。</p> <p>6. 北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の完成・開業目標時期での確実な開業に追加的に要する経費への対応については、予算編成過程で検討する。</p> <p>7. 行政経費の前年度予算額には、平成31年度から観光庁に一括計上されることとなった国際観光旅客税を財源とする経費の他省庁計上分を含む。</p>	
211,634	757,386	1.19		
6,799	23,756	1.19		
357,240	1,347,227	1.19		
120,476	420,317	1.16		
70,989	232,754	1.19		
24,802	78,498	1.15		
17,888	24,676	1.26		
0	75,450	1.00		
6,797	8,939	1.19		
180,668	527,818	1.19		
45,159	150,529	1.20		
0	0	-		
135,509	377,289	1.19		
9,633	32,106	1.20		
119,008	320,467	1.19		
6,868	24,716	1.19		
9,544	33,406	1.19		
1,613	5,375	1.20		
7,931	28,031	1.19		
617,346	2,000,308	1.20		
270,255	888,572	1.20		
347,091	1,111,736	1.21		
1,503,707	5,110,218	1.19		
5,463	18,206	1.20		
1,509,170	5,128,424	1.19		
0	54,359	1.00		
1,509,170	5,182,783	1.19		
16,049	53,121	1.31		
54,417	571,591	1.16		
1,579,636	5,807,495	1.19		

2. 国土交通省関係財投機関財政投融資計画要求総括表

区 分	財 政 投 融 資		
	平成31年度 要 求 額 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)
独 立 行 政 法 人 住 宅 金 融 支 援 機 構	74,000	68,100	1.09
独 立 行 政 法 人 都 市 再 生 機 構	510,700	346,400	1.47
独 立 行 政 法 人 日 本 高 速 道 路 保 有 ・ 債 務 返 済 機 構	645,000	2,745,000	0.23
独 立 行 政 法 人 鉄 道 建 設 ・ 運 輸 施 設 整 備 支 援 機 構	38,400	27,200	1.41
新 関 西 国 際 空 港 株 式 会 社	12,300	20,100	0.61
中 部 国 際 空 港 株 式 会 社	3,400	30,700	0.11
独 立 行 政 法 人 水 資 源 機 構	7,200	5,700	1.26
一 般 財 団 法 人 民 間 都 市 開 発 推 進 機 構	30,000	28,100	1.07
株 式 会 社 海 外 交 通 ・ 都 市 開 発 事 業 支 援 機 構	140,200	126,800	1.11
合 計	1,461,200	3,398,100	0.43

- (注) 1. 自己資金等との合計所要資金とは、財政投融資や財投機関債のほか、財政投融資計画における民間借入、業務収入等との総計である。
2. 独立行政法人住宅金融支援機構の財投機関債の対象には、財政投融資計画以外の過去の住宅金融公庫の融資に係る財政投融資の償還を含む債務償還費等も含まれるため、財投機関債が自己資金等との合計所要資金を上回っている。

(単位：百万円)

(参 考)					
財 投 機 関 債			自己資金等との合計所要資金		
平成31年度 (C)	前 年 度 (D)	倍 率 (C/D)	平成31年度 (E)	前 年 度 (F)	倍 率 (E/F)
3,082,000	2,604,800	1.18	2,905,677	2,451,568	1.19
70,000	50,000	1.40	1,369,807	1,347,082	1.02
250,000	330,000	0.76	4,650,811	5,489,002	0.85
115,000	141,100	0.82	342,614	378,059	0.91
20,000	15,879	1.26	45,154	50,803	0.89
14,800	17,100	0.87	39,935	56,270	0.71
5,000	4,000	1.25	158,260	157,431	1.01
—	—	—	43,028	41,059	1.05
—	—	—	147,900	133,200	1.11
3,556,800	3,162,879	1.12	9,703,186	10,104,474	0.96

第4 公共事業予算の一括計上

○北海道総合開発、離島振興、奄美群島振興開発の推進

北海道、離島及び奄美群島において、地域の総合開発等の推進を図るため、国土交通省においては、これらの地域に係る公共事業予算について、農林水産省関係等を含めて予算の一括計上を行っている。

(単位:百万円)

区分	平成31年度要求・要望額					
	北海道		離島		奄美	
		倍率		倍率		倍率
国土交通省関係						
一般公共事業	498,213	1.19	24,931	1.12	12,263	1.11
災害復旧等	22	1.75	—	—	—	—
公共事業関係計	498,235	1.19	24,931	1.12	12,263	1.11
農林水産省関係						
一般公共事業	151,025	1.24	21,163	1.13	7,357	1.01
災害復旧等	3	1.00	—	—	—	—
公共事業関係計	151,028	1.24	21,163	1.13	7,357	1.01
厚生労働省関係	1,758	1.52	588	1.52	361	1.52
環境省関係	1,730	1.20	1,426	1.20	276	1.20
合 計						
一般公共事業	652,726	1.20	48,108	1.13	20,257	1.08
災害復旧等	25	1.61	—	—	—	—
公共事業関係計	652,751	1.20	48,108	1.13	20,257	1.08

※ 本表のほか、東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)に離島 2,990百万円がある。

関 係 資 料

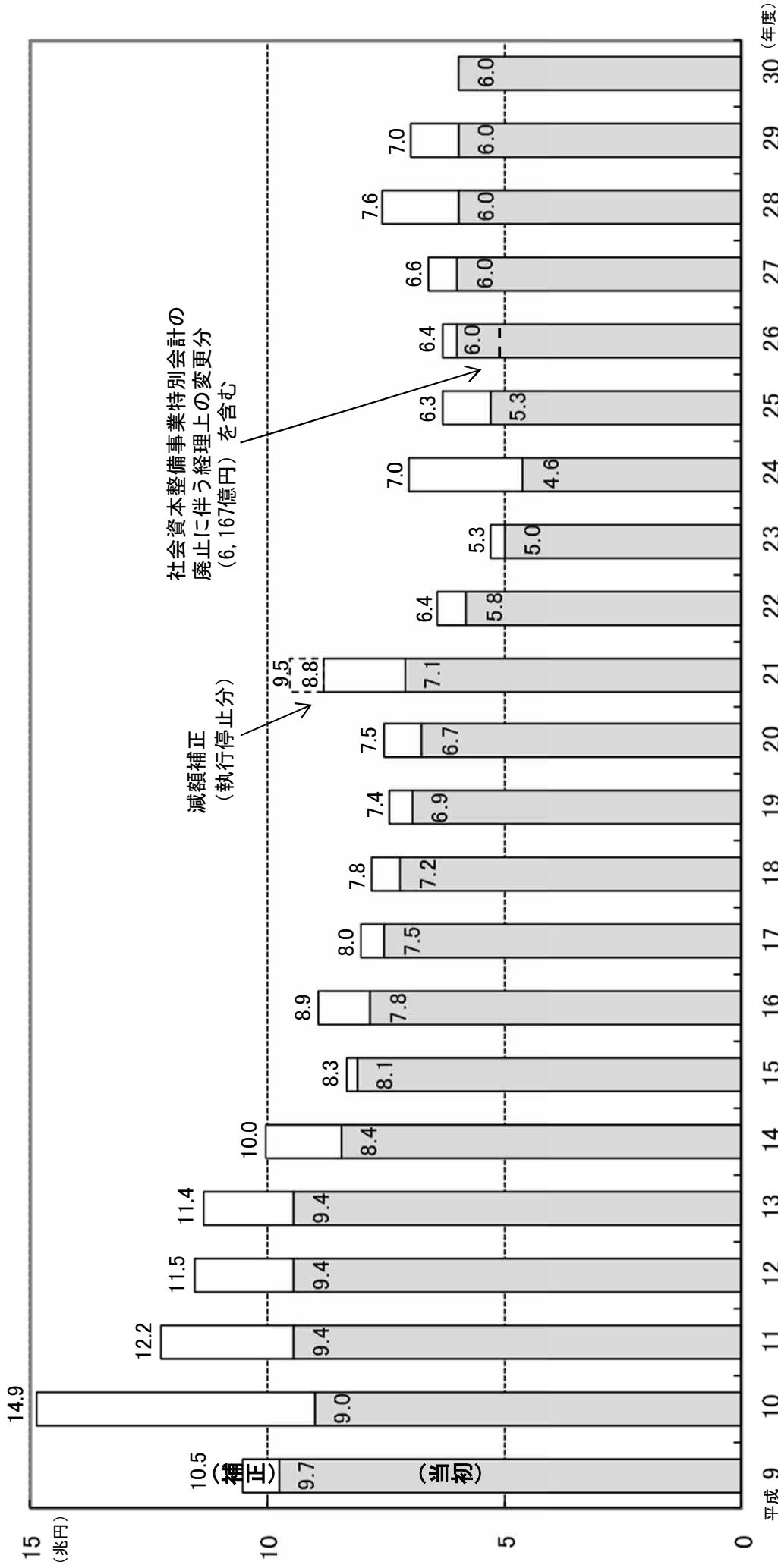
東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算概算要求事業費・国費総括表・・・	48
公共事業関係費（政府全体）の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	49

東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)予算概算要求事業費・国費総括表

(単位:百万円)

事 項	事 業 費		国 費			備 考
	平成31年度 要 求 額	前 年 度 予 算 額	平成31年度 要 求 額	前 年 度 予 算 額	対前年度 倍 率	
	(A)	(B)	(C)	(D)	(C/D)	
治 山 治 水	3,582	6,340	3,582	6,340	0.56	○ 本表の計数は、 復興庁所管である。
治 水	3,582	6,340	3,582	6,340	0.56	
道 路 整 備	175,436	214,349	173,563	208,957	0.83	
港 湾 空 港 鉄 道 等	30,482	30,926	29,284	30,444	0.96	
港 湾	30,482	30,926	29,284	30,444	0.96	
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	2,441	2,246	2,441	2,246	1.09	
国 営 公 園 等	2,441	2,246	2,441	2,246	1.09	
社 会 資 本 総 合 整 備	217,508	173,744	120,473	96,079	1.25	
<u>一般公共事業計</u>	429,449	427,605	329,343	344,066	0.96	
災 害 復 旧 等	126,145	109,899	121,401	105,946	1.15	
<u>公共事業関係計</u>	555,594	537,504	450,744	450,012	1.00	
行 政 経 費	—	—	6,972	6,394	1.09	
<u>合 計</u>	—	—	457,716	456,406	1.00	

公共事業関係費(政府全体)の推移



※本表は、予算ベースである。

※平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額(0.7兆円)が一般会計計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、この特殊要因を除けば6.4兆円(▲5.2%)である。

※平成23年度及び平成24年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。

※平成25年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)及び国有林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金(29億円)を含む。また、これら及び地域自主戦略交付金の廃止という特殊要因を考慮すれば、対前年度+182億円(+0.3%)である。

※平成23～30年度において、東日本大震災の被災地の復旧・復興や全国的な防災・減災等のための公共事業関係予算を計上しており、その額は以下の通りである。

H23一次補正:1.2兆円、H23三次補正:1.3兆円、H24当初:0.7兆円、H24一次補正:0.01兆円、H25当初:0.8兆円、H25一次補正:0.1兆円、H26当初:0.9兆円、H26補正:0.002兆円、H27当初:1.0兆円、H28当初:0.9兆円、H28二次補正:0.06兆円、H29当初:0.7兆円、H30当初:0.6兆円(平成23年度3次補正までは一般会計ベース、平成24年度当初以降は東日本大震災復興特別会計ベース)。

また、このほか東日本大震災復興交付金がある。

※平成26年度については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分(これまで同特別会計に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金等を一般会計に計上)を除いた額(5.4兆円)と、前年度(東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)を除く。)を比較すると、前年度比+1,022億円(+1.9%)である。なお、消費税率引き上げの影響を除けば、ほぼ横ばいの水準である。



国土交通省

(この冊子は、再生紙を使用しています。)