

平成 30 年度 予算 概要

平成 30 年 1 月

国土交通省

目 次

第 1	平成 3 0 年度予算のポイント	1
第 2	平成 3 0 年度予算の概要	3
	Ⅰ. 被災地の復旧・復興	5
	Ⅱ. 国民の安全・安心の確保	7
	Ⅲ. 生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化	17
	Ⅳ. 豊かで活力のある地域づくり	35
第 3	公共事業予算の一括計上	42
第 4	平成 3 0 年度国土交通省関係予算総括表	43
	1. 国土交通省関係予算事業費・国費総括表	43
	2. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画等総括表	45

関係資料

東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算事業費・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30年度予算のポイント

《平成30年度国土交通省予算》

1. 国費総額

(1) 一般会計 5兆8,047億円 (1.00倍)

公共事業関係費 5兆1,828億円 (1.00倍)

○一般公共事業費 5兆1,284億円 (1.00倍)

○災害復旧等 544億円 (1.02倍)

非公共事業 6,220億円 (1.01倍)

○その他施設費 531億円 (0.86倍)

○行政経費 5,688億円 (1.03倍)

(2) 東日本大震災復興特別会計 4,564億円 (0.86倍)

2. 財政投融资 3兆3,981億円 (0.93倍)

(参考) 財投機関債総額 3兆1,629億円 (1.07倍)

《平成30年度予算の基本方針》

(基本的な考え方)

- 平成30年度予算においては、東日本大震災や熊本地震、九州北部豪雨等による「被災地の復旧・復興」、「国民の安全・安心の確保」、「生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化」及び「豊かで活力のある地域づくり」の4分野に重点化し、施策効果の早期発現を図る。
- 特に、気候変動の影響により激甚化・頻発化する災害や切迫する巨大地震等から国民の生命と財産を守ることは最重要の使命である。このため、国土強靱化に向けて、防災意識社会への転換を図りつつ、ハード・ソフトを総動員した防災・減災対策を推進するとともに、戦略的なインフラ老朽化対策に取り組む。また、我が国の領土・領海を守るため、戦略的海上保安体制を構築する。
- また、「成長と分配の好循環」の拡大に向けて、生産性革命の推進により、人口減少下でも生産性向上による持続的な経済成長を実現するとともに、アベノミクスの成果を十分に実感できていない地域の隅々までその効果を波及させる必要がある。このため、ストック効果を重視した社会資本整備の推進、コンパクト・プラス・ネットワークの推進、子どもから高齢者まで誰もが豊かに暮らせる住生活環境の整備、空き家や空き地等への対策など魅力・活力のある地域の形成に取り組む。さらに、訪日外国人旅行者数2020年4000万人等の目標達成を目指し、観光先進国の実現に取り組む。

(ストック効果を重視した社会資本整備)

- 社会資本整備に当たっては、既存施設の活用を図りつつ、生産性向上をはじめとしたストック効果が最大限発揮されるよう戦略的な取組を進めることにより、我が国の持続的発展を支えていくことが重要である。このため、地域における生産性を向上させる社会資本整備についても、重点的かつ計画的に取り組んでいく必要がある。
このようなストック効果を重視した公共投資により経済成長を図り、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を安定的・持続的に確保する。

(公共事業の効率的・効果的な実施等)

- 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。

第2 平成30年度予算の概要

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) 熊本地震等の相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興 (P. 6)

II. 国民の安全・安心の確保

(1) 「防災意識社会」への転換に向けた防災・減災対策の推進 (P. 7)

- (a) 「^{みず}水防災意識社会」の再構築に向けた水害対策の推進
- (b) 総合的な土砂・火山災害対策の推進
- (c) 南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策等の推進
- (d) 先進技術の活用や情報の高度化等による災害対応の強化
- (e) 災害時における人流・物流の確保

(2) インフラ老朽化対策の推進 (P. 12)

- (a) インフラ老朽化に対応する戦略的な維持管理・更新の推進

(3) 生活の安全・安心の確保 (P. 13)

- (a) 密集市街地対策の推進、住宅・建築物の耐震化の促進
- (b) 公共交通における安全・安心の確保
- (c) 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 (P. 15)

- (a) 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)

(5) 戦略的海上保安体制の構築等の推進 (P. 16)

- (a) 戦略的海上保安体制の構築等の推進

III. 生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化

(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)

○「ストック効果最大化戦略」の推進

- (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) 観光先進国の実現に向けた取組の推進 (P. 24)

- (a) 訪日プロモーションの抜本改革と観光産業の基幹産業化
- (b) 「楽しい国 日本」の実現に向けた観光資源の開拓・魅力向上
- (c) 世界最高水準の快適な旅行環境の実現
- (d) 社会資本整備と一体となった観光振興

(3) 民間投資やビジネス機会の拡大 (P. 27)

- (a) PPP/PFI の推進
- (b) 不動産市場の活性化に向けた環境整備
- (c) インフラシステム輸出の戦略的拡大
- (d) 海洋開発等の戦略的な推進、造船・海運の技術革新の推進 (j-Ocean、i-Shipping)

(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. 31)

- (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) AI や新技術の導入による i-Construction の取組の拡大

(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. 34)

IV. 豊かで活力のある地域づくり

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの推進 (P. 35)

- (a) 都市機能の誘導・集約等による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) 安心して暮らせる住まいの確保と魅力ある住生活環境の整備 (P. 37)

- (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

(3) 魅力・活力のある地域の形成 (P. 39)

- (a) 空き家対策の推進、空き地や所有者不明土地等の有効活用の推進
- (b) 歴史や景観等を活かしたまちづくりの推進
- (c) バリアフリー・ユニバーサルデザイン化等の推進
- (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

(4) 地域と豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援 (P. 41)

- (a) 地域と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】

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) 熊本地震等の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 [2億円]

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 [2,470億円]

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

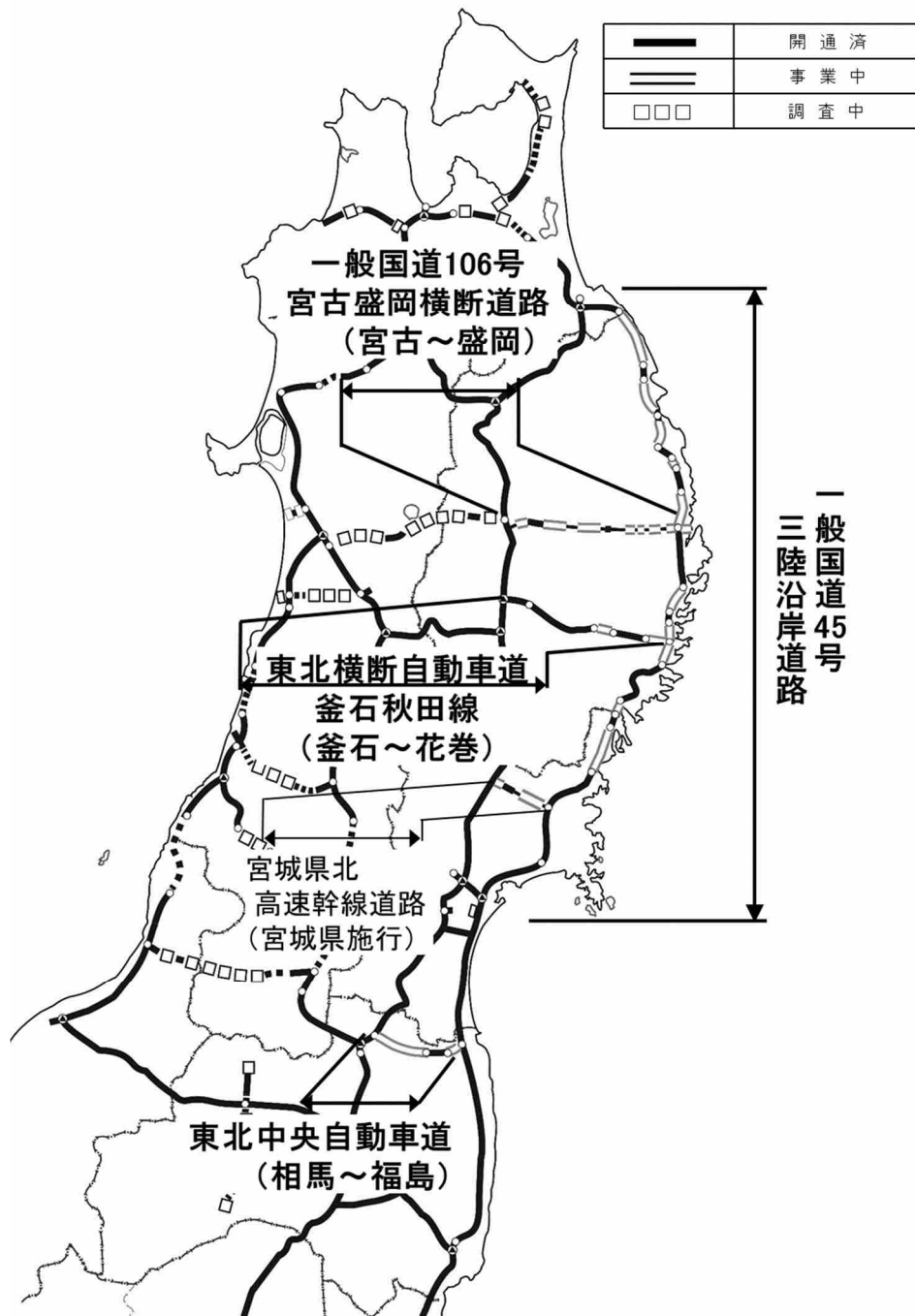
(c) 被災地の公共交通に対する支援 [12億円]

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) 熊本地震等の相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興

平成28年度に発生した熊本地震等により被災した地域の復旧・復興については、平成28年度及び平成29年度予算を活用して取り組んできたところであるが、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、港湾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。

九州北部豪雨や台風21号等で被災した地域の復旧・復興については、再度の災害を防止する観点から、被災箇所の早期復旧に加え、洪水流量の増加への対応等の改良復旧等に取り組む。

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激甚化・頻発化が懸念される中、「防災意識社会」への転換に向けて、ハード・ソフトを総動員した防災・減災対策を推進。
- (2) 加速する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) 密集市街地対策、住宅・建築物の耐震化や公共交通における安全対策、無電柱化の推進等により生活の安全・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) 「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

[3,927億円(1.03)]

近年の洪水被害を踏まえ、中小河川を含む河川の氾濫等の発生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推進
- ・ 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
- ・ 水害の被災地域における集中的な再度災害防止対策等の推進
- ・ 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排水計画の作成・共有
- ・ 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。



⇒ 平成 28 年の相次ぐ台風災害による甚大な被害状況等を踏まえ、平成 29 年 6 月に施行された「水防法等の一部を改正する法律」に基づき、水防災意識社会の再構築に向けた取組を中小河川も含めた全国の河川で加速させ、洪水等からの「逃げ遅れゼロ」と「社会経済被害の最小化」の実現を目指す。

(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暫定調整池やため池等の改良への支援の強化

生産性革命プロジェクト **ダム再生** ～地域経済を支える利水・治水能力の早期向上～

近年、頻発する渇水や洪水により、企業等の生産活動に支障を及ぼすリスクが増大しています。早期にこのリスクを軽減するためには、大水深での大口径の堤体掘削などの新たな施工技術等を用いて放流設備の増設等を進め、既設ダムの貯水能力を最大限活用することが有効です。

平成 29 年 6 月に策定した「ダム再生ビジョン」を踏まえ、既設ダムを最大限に活用したソフト・ハード対策(賢く柔軟な運用×賢く整備)を戦略的・計画的に進め、利水・治水両面にわたる効果を早期に発揮させます。

ダムの柔軟な運用に向けて、全国 123 ダム(国・水資源機構管理)で操作規則等の総点検を実施するとともに、全国 20 ダムで堤体のかさ上げや放流設備の増強等の施設改良等を進めています。

また、平成 30 年度から新たに「雨竜川ダム再生事業」、「矢作ダム再生事業」、「早明浦ダム再生事業」に着手するとともに、都道府県によるダム再生の計画策定を支援するため、ダム再生計画策定事業を創設します。

賢く柔軟な運用 (操作規則の見直し)	賢く整備 (ダム再生事業)
○降雨予測等の精度向上を踏まえ、渇水・洪水時に応じて、 ダムを柔軟に運用 する手法を導入。	○既設ダムの堤体への 放流設備増設 やかさ上げを進め、 既設ダムの大幅な能力向上 を図る。
<洪水調節容量の利水への活用> 利水者のニーズを確認しながら洪水調節容量を利水に活用(渇水対応の強化)	<堤体のかさ上げ> 増加分
<利水容量の洪水調節への利用> 洪水発生前に、利水容量の一部を事前に放流し、洪水調節に活用	<放流設備増設による容量拡大>
<洪水時に下流の流量を更に低減する操作> さらなる豪雨や次の洪水が当面は発生しないことが見込まれる場合などに、通常よりも放流量を減量してダムにさらに貯留	[堤体のかさ上げ] 少しの堤体のかさ上げにより、ダムの貯水能力を大きく増加させ、工業用水等を確保
■この他、「ダム再生ビジョン」を踏まえ、ダム再生の取組をより一層推進。(取組例) <ul style="list-style-type: none">・都道府県によるダム再生の計画策定を支援するため、ダム再生計画策定事業を創設・施設改良によるダム再生を推進する調査の実施・ダムの洪水調整機能を十分に発揮させるため、流下能力の不足によりダムからの放流の制約となっている区間の河川改修の実施	[放流設備の増設] 死水容量等を活用することにより、洪水調節容量等を増大

流域の生産拠点等の水害リスクを低減

(b) 総合的な土砂・火山災害対策の推進 [768 億円 (1.02)]

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。

- ・ 警戒避難体制の整備等と一体となった土砂災害防止施設の重点的整備の推進
- ・ 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に向けた基礎調査の推進
- ・ 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

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>砂防堰堤 山腹工 溪流保全工</p> <p>土砂・流木捕捉効果の高い透過型砂防堰堤</p> <p>九州北部豪雨では、大量の土砂や流木が発生し被害が拡大したことから、被害の危険性が高い中小河川において、土砂・流木捕捉効果の高い透過型砂防堰堤等の整備により土砂・流木の流出を防止する。</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> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="805 757 1189 929"> <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 </div> <div data-bbox="949 784 1189 929"> <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 </div> <div data-bbox="1197 757 1396 929">  <p>土石流</p> </div> </div> <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> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="798 974 965 1153">  <p>自主防災組織等による要配慮者の避難支援訓練</p> </div> <div data-bbox="965 974 1189 1153">  <p>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</p> </div> <div data-bbox="1189 974 1396 1153">  <p>土砂災害に関する講習</p> </div> </div>

(c) 南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策等の推進

[1,621 億円 (1.00)]

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深化
- ・ 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
- ・ 大規模地震発生後の土砂災害警戒避難体制の強化
- ・ 防災ヘリ更新や活動計画策定によるTEC-FORCEの能力向上、地方公共団体の支援強化

(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・防波堤等の整備の推進
- ・ 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の推進
- ・ 帰宅困難者等を受け入れるための施設の整備への支援

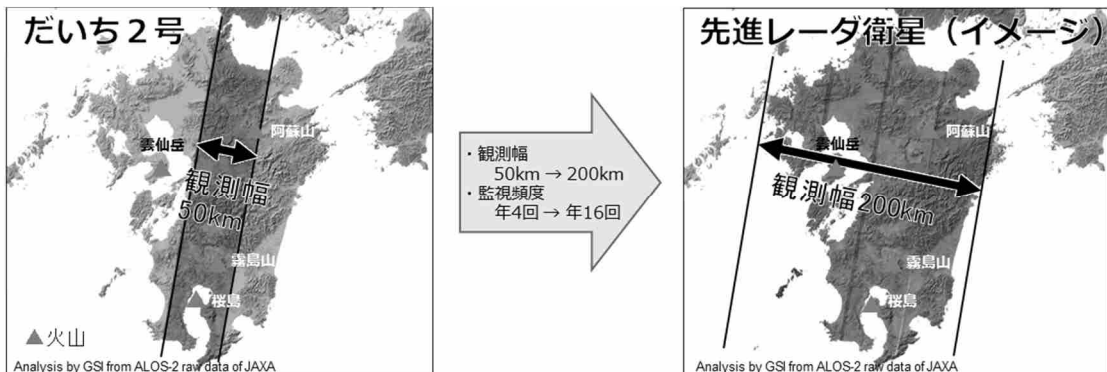
(d) 先進技術の活用や情報の高度化等による災害対応の強化

[55 億円 (1.10)]

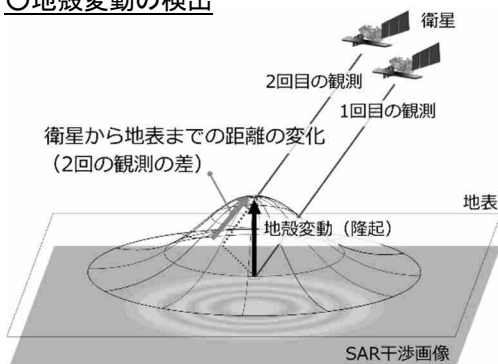
先進技術の活用や情報基盤の高度化等により、災害の発生や被災状況等を適確に把握し、災害時における住民避難の円滑化や行政の災害対応能力の強化を図る。

- ・ 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
- ・ 市町村等における防災気象情報の理解・活用への支援を通じた地域防災力の強化
- ・ 次世代の気象レーダー・スーパーコンピュータ等の整備による気象予測精度の向上
- ・ 主体的な避難行動を促すため緊急速報メールを活用した洪水情報の配信の推進
- ・ 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
- ・ IoT技術により低コスト、メンテナンスフリー化を図った水位計等の開発・設置の推進
- ・ 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
- ・ 地震・火山噴火等の自然災害等に備えた地理空間情報の整備及び円滑な流通の推進
- ・ 地震・津波・火山噴火に対する観測体制の強化
- ・ 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
- ・ 産業分野における気象データの利活用促進

<「先進レーダ衛星」(平成 32 年度打ち上げ予定)運用後の地殻変動監視イメージ>



○地殻変動の検出



【効果】

- ・ 衛星 SAR(合成開口レーダ)を用いて効率的かつ安全に国土の地殻変動監視を着実に継続
- ・ 国土の変動監視がより迅速かつ高頻度(年16回)に実施可能

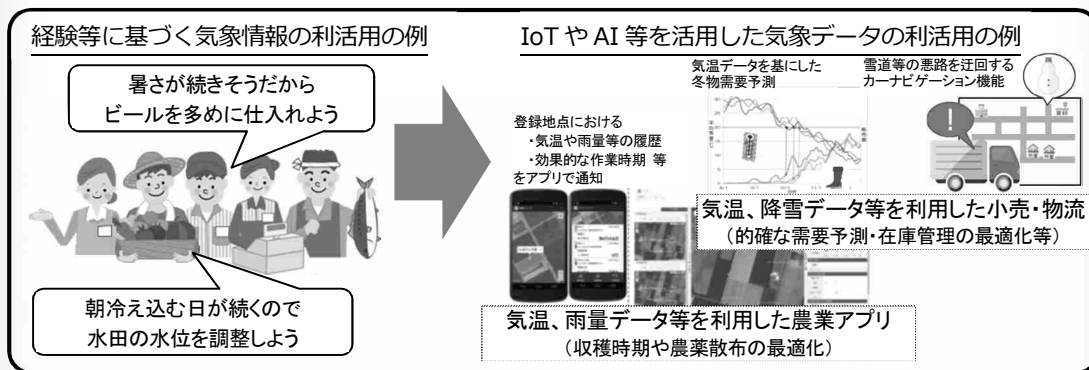
生産性革命プロジェクト 気象ビジネス市場の創出

気象データは防災対応への利用だけでなく、IoT や AI 等の技術を活用することで、農業、小売業、運輸業をはじめとする幅広い産業における生産性を向上させることが期待されます。一方、企業等の具体的ビジネスにおいては、気象データを高度に利用する取組は低調な状況です。

このため、IoT や AI 等の先端技術を活用して気象とビジネスが連携することを目的に、「気象」、「IT」、「ビジネス」の各分野の企業や研究者が参加する「気象ビジネス推進コンソーシアム (WXBC[※])」が、平成 29 年 3 月に設立されました。

コンソーシアムにおいては、気象データに関するセミナーや気象データを利用したビジネスの実例の紹介等を進め、気象庁としても、IoT や AI 等での活用を念頭に置いた新たな気象データを試行的に提供するなど、新たな気象ビジネスの創出を目指します。

※ 無線等で気象を表す「WX」で気象を表すとともに、WとBの間のXにより気象 (Weather) とビジネス (Business) が組み合わせられることも表現。



(e) 災害時における人流・物流の確保 [4,252 億円 (1.06)]

災害発生時に備えて、陸上・海上輸送ルートの整備、耐震対策、啓開体制、情報提供体制の構築等を推進する。

(陸上・海上輸送ルートの整備等)

- ・ 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
- ・ 緊急輸送道路で新設電柱を禁止する措置の拡大や低コスト手法による無電柱化の推進
- ・ 避難所等までの末端輸送 (ラストマイル) を含む円滑な支援物資輸送体制の構築
- ・ 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強化

(耐震対策や情報提供体制の構築)

- ・ 主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策の推進
- ・ 船舶の安全航行に不可欠な航路標識の耐震・耐波浪補強

(2) インフラ老朽化対策の推進

(a) インフラ老朽化に対応する戦略的な維持管理・更新の推進

[4, 472 億円 (1.04)]

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。



生産性革命プロジェクト インフラメンテナンス革命

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、将来的な担い手不足が懸念されており、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」は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、平成29年度中に全国10ブロックに地方フォーラムを設立し、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。



(3) 生活の安全・安心の確保

(a) 密集市街地対策の推進、住宅・建築物の耐震化の促進

[160億円(1.03)]

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積極的に推進する。

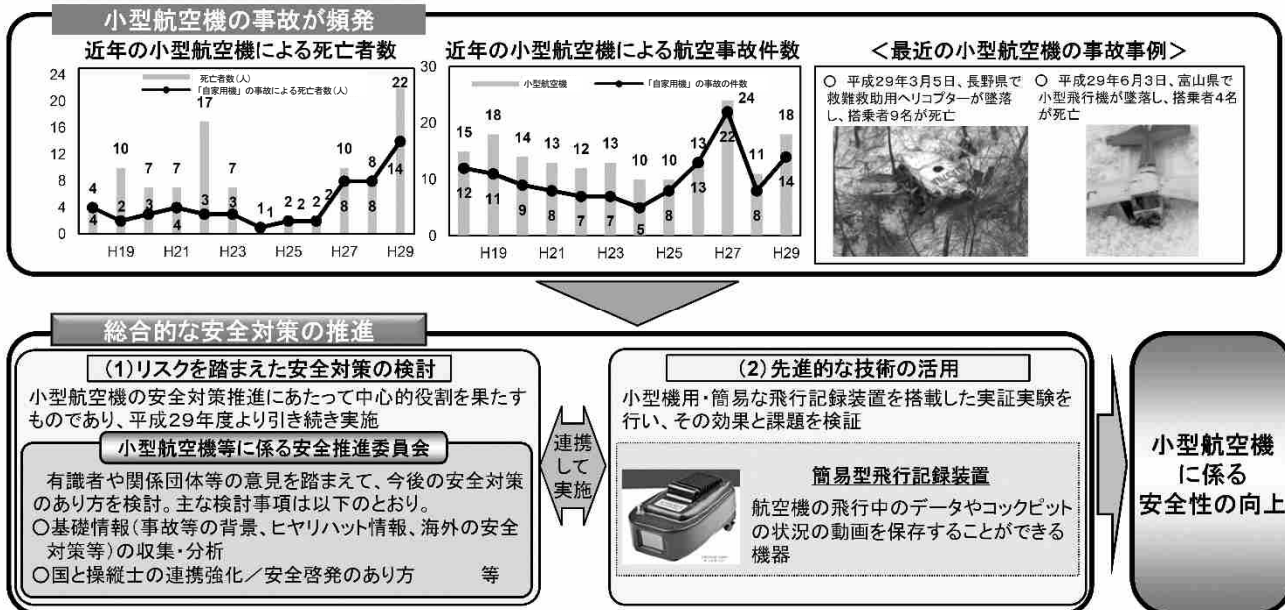
- ・ 密集市街地等における建替えや改修等の防災対策への支援の強化
- ・ 住宅耐震化を加速するための耐震改修等の取組への支援の強化
- ・ 耐震診断義務付け対象建築物への重点的支援措置等による耐震化の推進
- ・ 宅地被害を事前に防ぐための擁壁等の危険度調査や防災対策への支援の強化

(b) 公共交通における安全・安心の確保 [3億円(1.20)]

自動車、航空など公共交通における安全・安心の確保のための取組を推進する。

- ・ 貸切バス事業者への運輸安全マネジメント評価の重点的実施等の取組の推進
- ・ 公共交通事業者における危機管理対応力の充実・強化
- ・ 事業用自動車に係る事故の未然防止及び削減に向けた監査体制の強化
- ・ 「テロに強い空港」を目指した航空保安検査の高度化・空港警備体制の強化
- ・ 無人航空機を使用した都市部等での荷物配送の実現に向けた安全対策の推進
- ・ 先進的な技術の活用等による小型航空機に係る総合的な安全対策の推進

<小型航空機に係る総合的な安全対策>



(c) 踏切や通学路等における交通安全対策の推進

[1,337億円(1.01)]

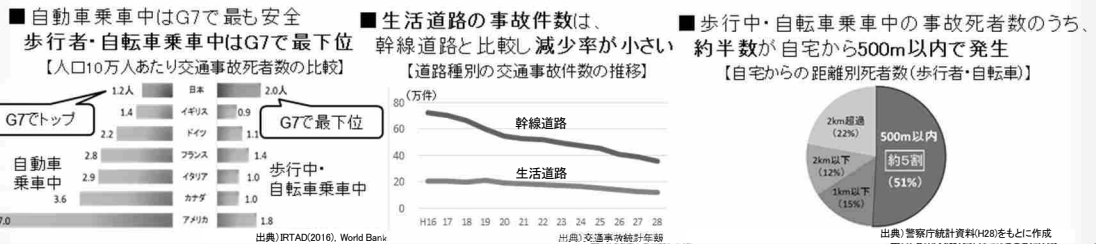
交通安全確保のため、ビッグデータを活用した生活道路対策や踏切対策、無電柱化等を推進する。

- ・ 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・効率的な交通事故対策の推進
- ・ 自転車活用推進法を踏まえた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
- ・ 無電柱化推進法を踏まえた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の推進

生産性革命プロジェクト **ビッグデータを活用した交通安全対策**

ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通の進入抑制対策を実施する「生活道路対策エリア」の登録を全国的に拡大し、対策を推進します。

【交通事故の状況】



平成28年度から「生活道路対策エリア」の登録・取組を開始
(平成29.11末時点で458エリア(273市町村)で取組を実施中)

<ビッグデータを活用した生活道路対策>

[これまで]

■ 事故発生箇所に対する 対症療法型対策



[今後]

■ 速度超過、急ブレーキ発生、抜け道等の 潜在的な危険箇所を特定



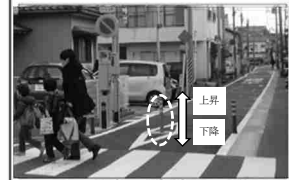
[対策例]

[速度抑制]



ハンプ

[通過交通の進入抑制]



ライジングボラード

(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

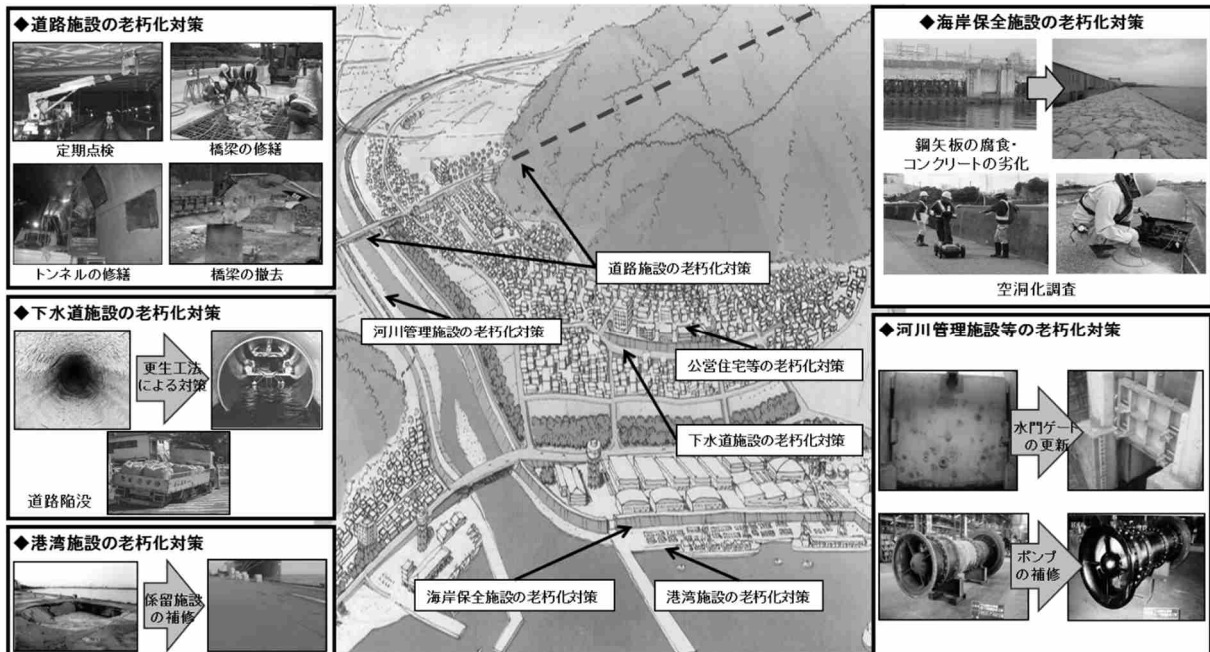
(a) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援（防災・安全交付金） [11, 117 億円 (1.01)]

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、地域における総合的な取組を集中支援する。

＜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）＞



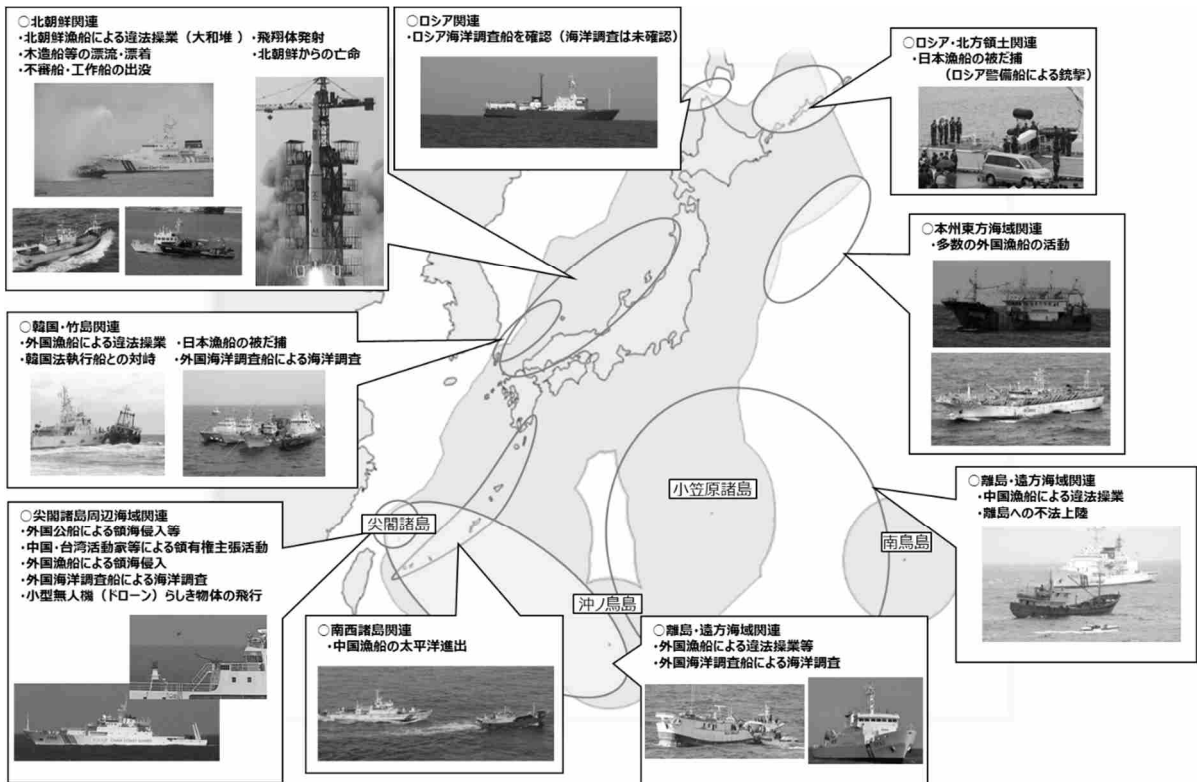
(5) 戦略的海上保安体制の構築等の推進

(a) 戦略的海上保安体制の構築等の推進 [563 億円 (1.00)]

我が国周辺海域の重大な事案に対応するため、「海上保安体制強化に関する方針」に基づく巡視船等の整備を進めるなど、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等の推進
- ・ 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>



<整備を進める主な巡視船・航空機・測量船>

■ヘリコプター搭載型巡視船 (増強)

■大型巡視船 (増強)

※下図はヘリコプター搭載型巡視船



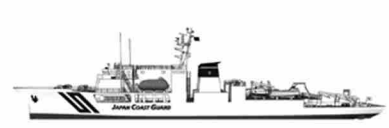
搜索監視能力や指揮能力等に優れた巡視船

■新型ジェット機 (増強)



航続距離や搜索監視能力に優れたジェット機

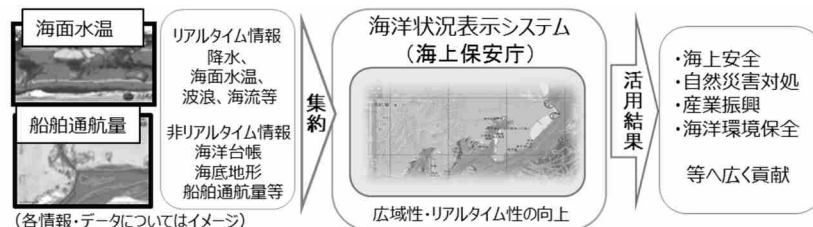
■大型測量船 (増強)



海底地形調査能力や底質調査能力等に優れた測量船

<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構築



Ⅲ. 生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化

- (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や民間投資の喚起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) 訪日外国人旅行者数 2020 年 4,000 万人、2030 年 6,000 万人を目指し、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・育成等を図るため、賃金等の処遇改善や女性や若者の活躍促進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（建設現場の生産性向上）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)～(5)に係る一般会計予算のほかに、現下の低金利状況を活かし、財投債を原資とする財政投融資の手法を活用することにより、大都市圏環状道路等の整備加速を図る。(財政融資：1.5兆円)

※ 国土交通省においては、生産性向上や新たな市場の創出につながる“工夫度の高い”先進的な取組として「生産性革命プロジェクト20」を選定しており、引き続き強力に推進していく。

(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

○「ストック効果最大化戦略」の推進

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じることとしています。例えば、

- ・ピンポイントの渋滞対策やダム再生による既存施設の有効活用
- ・ハード・ソフトを総動員した防災・減災対策
- ・空港コンセッションによる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 [2, 283 億円 (1.05)]

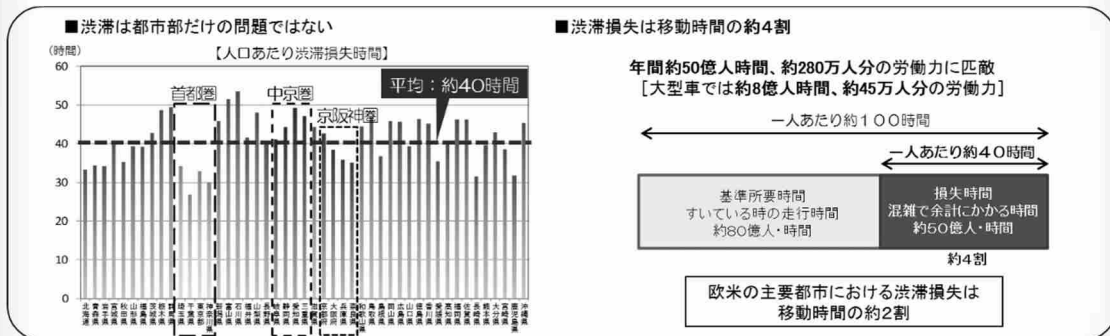
大都市圏環状道路等の整備やピンポイント渋滞対策等を併せて推進し、交通渋滞の緩和等による迅速・円滑で競争力の高い物流ネットワークの実現を図る。

- ・ 三大都市圏環状道路等の整備の推進
- ・ 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
- ・ 電子データ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

生産性革命プロジェクト **ピンポイント渋滞対策**

人流・物流は、あらゆる生産活動の根幹です。

効率的な渋滞対策により、有効労働時間を増加するとともに、トラックやバスの担い手不足にも対応します。



[ネットワーク整備]

[事例]

- 中国道 宝塚トンネル付近
⇒新名神(高槻JCT~神戸JCT)の整備

[効果例]

- 東名 音羽蒲郡付近
新東名(浜松いなさJCT~豊田東JCT)の開通(H28.2)により、東名の交通が分散し、渋滞回数が大幅に減少
・お盆時期における渋滞回数
⇒9割減 (H27.22回→H28.2回)

[ピンポイント対策(主な箇所)]

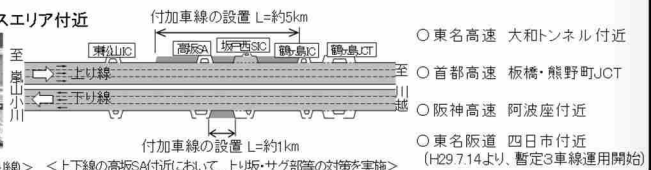
■ 渋滞の発生要因 ※NEXCO3社(平成25年(2013年)1月~12月)

サグ部及び上り坂 約28%	インターチェンジ 約10%	接続道路からの渋滞など 約26%	事故 約20%	工事 約12%	その他 約5%
------------------	------------------	---------------------	------------	------------	------------

データ分析による対策で解消を図る

関係機関や地元の合意を得ながら、対策を検討・実施

■ 関越道 高坂サービスエリア付近

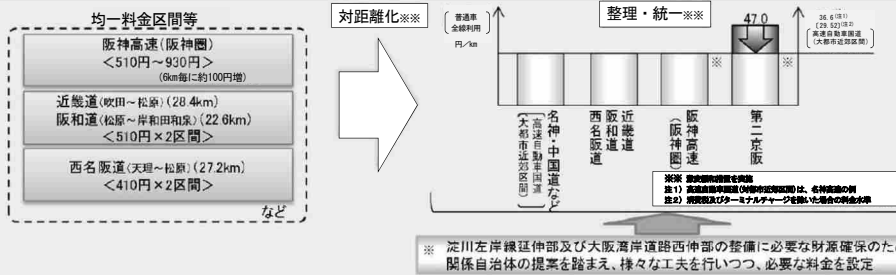


生産性革命プロジェクト **高速道路を賢く使う料金制度**

近畿圏の高速道路について、より効率的に賢く使われるよう、平成 29 年 6 月より新たな料金を導入しました。必要なネットワークの充実を図りつつ、新しい料金体系に移行することで、近畿圏の交通の流れの最適化を目指し、高速道路を賢く使う取り組みを推進していきます。（首都圏の高速道路については、平成 28 年 4 月に圏央道や外環をより賢く使う利用重視の新しい料金体系を導入しています。）

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

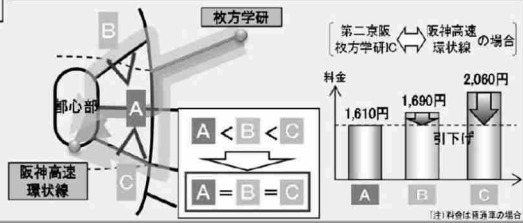
- ① 料金水準を現行の高速自動車国道の大都市近郊区間を基本とする対距離制を導入し、車種区分を5車種区分に統一する。
- ② 阪神高速については、関係自治体の提案を踏まえ、淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、有料道路事業について、事業費の概ね5割を確保するために、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定する。



(2) 管理主体の統一も含めた雑ぎ目のない料金の実現

- ③ 高速道路会社と一体的なネットワークを形成している路線で、地方道路公社等の管理となっている区間は、合理的・効率的な管理を行う観点から、地方の意向を踏まえ、高速道路会社での一元的管理を行う。
- ④ 大阪及び神戸都心部への流入に関して、交通分散の観点から、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定する。

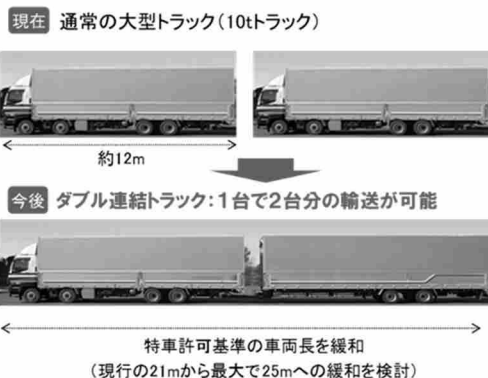
- 大阪府道路公社・南阪奈有料道路及び堺東北有料道路
→ ネクスコ西日本に移管（平成30年4月）
- 阪神高速・京都線の油小路線・斜久世橋
→ ネクスコ西日本に移管（平成31年4月）
- 阪神高速・京都線の新十条通
→ 京都市に移管して無料に（平成31年4月）



生産性革命プロジェクト **道路の物流イノベーション**

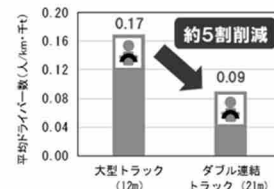
深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送について、特車許可基準を緩和し、1台で大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、省人化を促進します。

平成 28 年 11 月 22 日より、ダブル連結トラックの実験をトラック輸送の主要幹線である新東名を中心とするフィールドで実施しているところであり、平成 29 年 11 月現在で 3 社 10 台が実験に参加しています。実験結果を踏まえ、平成 30 年度の本格導入を目指します。

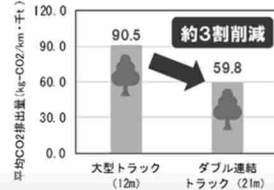


【ダブル連結トラックによる効果】

■省人化(千t・km当たりの必要ドライバー数)



■CO2削減効果(千t・km当たりの排出量)



(b) 都市の国際競争力の強化 [146 億円 (1.03)]

都市機能の集積や交通利便性等の向上を図り、国際競争力強化のための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
- ・ 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の強化
- ・ 外国企業や高度外国人材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
- ・ 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

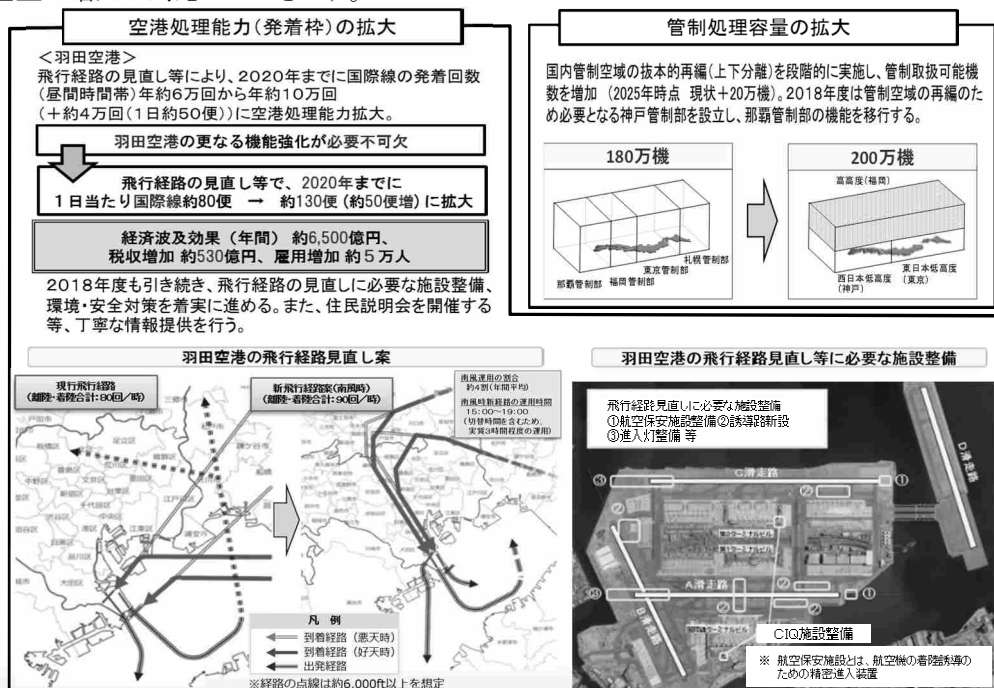
(c) 首都圏空港等の機能強化 [155 億円 (1.01)]

首都圏空港等において、国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、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
- ・ 航空需要の増大に対応するための管制空域再編や航空保安システムの高度化等の推進

生産性革命プロジェクト **航空インフラ革命** ～空港と管制のベストミックス～

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、先端技術を活用した空港運用等の航空イノベーションを推進することにより、航空交通量の増大に対応していきます。



(d) 地方空港・地方航空ネットワークの活性化 [463 億円 (1.12)]

訪日外国人旅行者の受入環境整備を推進するとともに、地方航空ネットワークの安定的な確保に向けて総合的な支援を実施する。

- ・ 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
- ・ 福岡空港の空港経営改革（コンセッション）を踏まえた滑走路増設事業の推進
- ・ 新千歳空港等の利便性向上や航空機の増便対応等に資するターミナル地域の機能強化
- ・ 地方空港の着陸料割引等による国際線就航促進や搭乗橋等整備による受入環境高度化
- ・ 地方航空路線の維持・拡充のための官民・地域間の連携推進

(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。

(f) 鉄道ネットワークの充実 [156 億円 (1.02)]

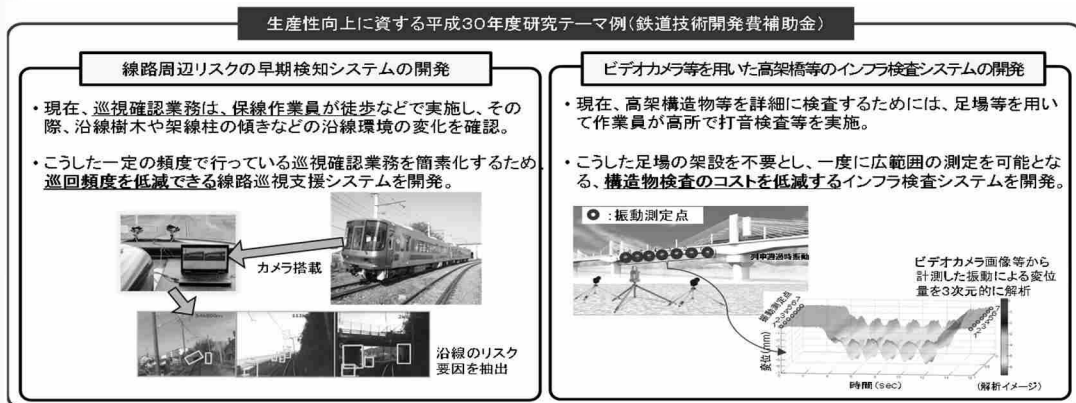
移動円滑化による生産性向上等のため都市鉄道ネットワークの充実や技術開発等を推進するとともに、幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査を行う。

- ・ 新線建設や貨物線の旅客線化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
- ・ 鉄道の生産性向上に向けたメンテナンスの効率化等の技術開発の推進
- ・ 幹線鉄道ネットワークの現況や幹線鉄道等の効率的な整備手法等についての調査

生産性革命プロジェクト **鉄道生産性革命** ～次世代技術の展開による生産性向上～

メンテナンス技術者の減少や老朽インフラの増大がますます進む中、効率的なメンテナンス体制の構築が重要であり、鉄道輸送における安全を維持するための取組が急務となっています。また、大都市圏において、混雑を原因とした遅延や、増加傾向にある輸送障害による社会的・経済的な損失が発生しているため、遅延を防止・解消する対策が必要です。

このため、国土交通省として、次世代技術を活用したメンテナンスの効率化・省力化、モニタリング技術を活用した事故や災害の未然防止などに資する施策を展開します。具体的には、鉄道技術開発費補助金により、メンテナンスの効率化に資する技術開発等を推進するほか、「鉄道分野における新技術の活用に関する懇談会」を活用し、新技術の横展開を促進します。

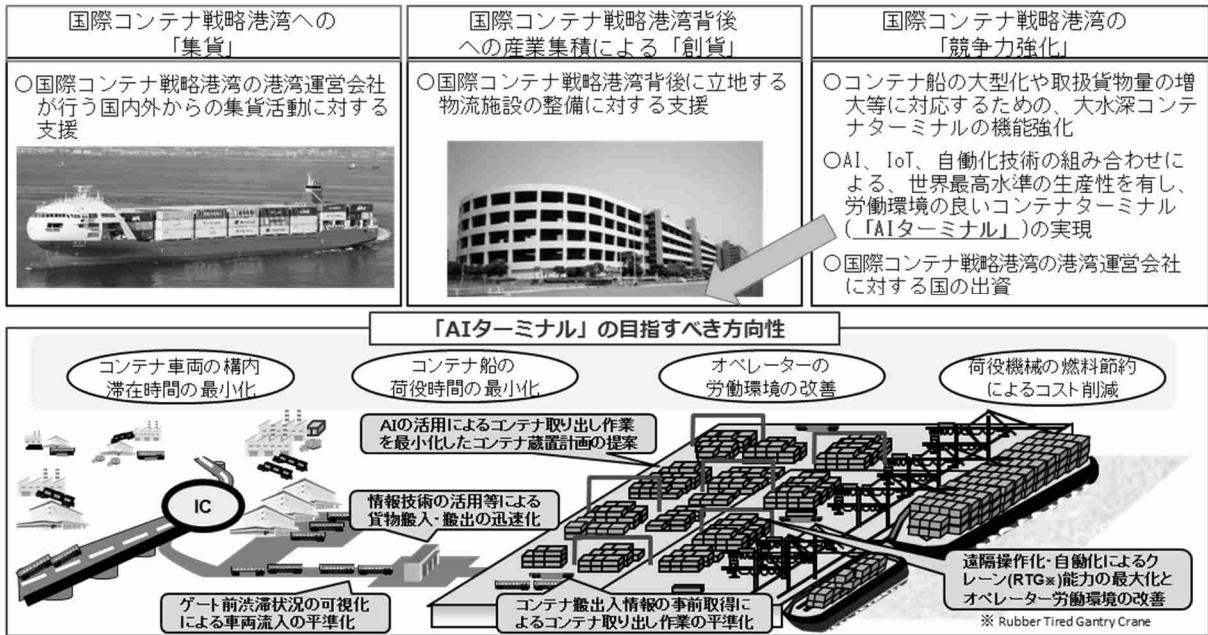


(g) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化 [855 億円 (1.02)]

我が国の産業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・エネルギー等の安定的・効率的な海上輸送網の形成等を推進する。

- ・ 国内外からの集貨、産業集積による創貨、AIターミナル等による競争力強化の推進
- ・ 大型のばら積み貨物船に対応した港湾機能の強化や企業間連携による共同輸送の促進
- ・ LNG燃料船の増大に対応したLNG燃料供給（バンカリング）拠点の形成促進

＜国内外からの集貨、産業集積による創貨、AIターミナル等による競争力強化の推進＞



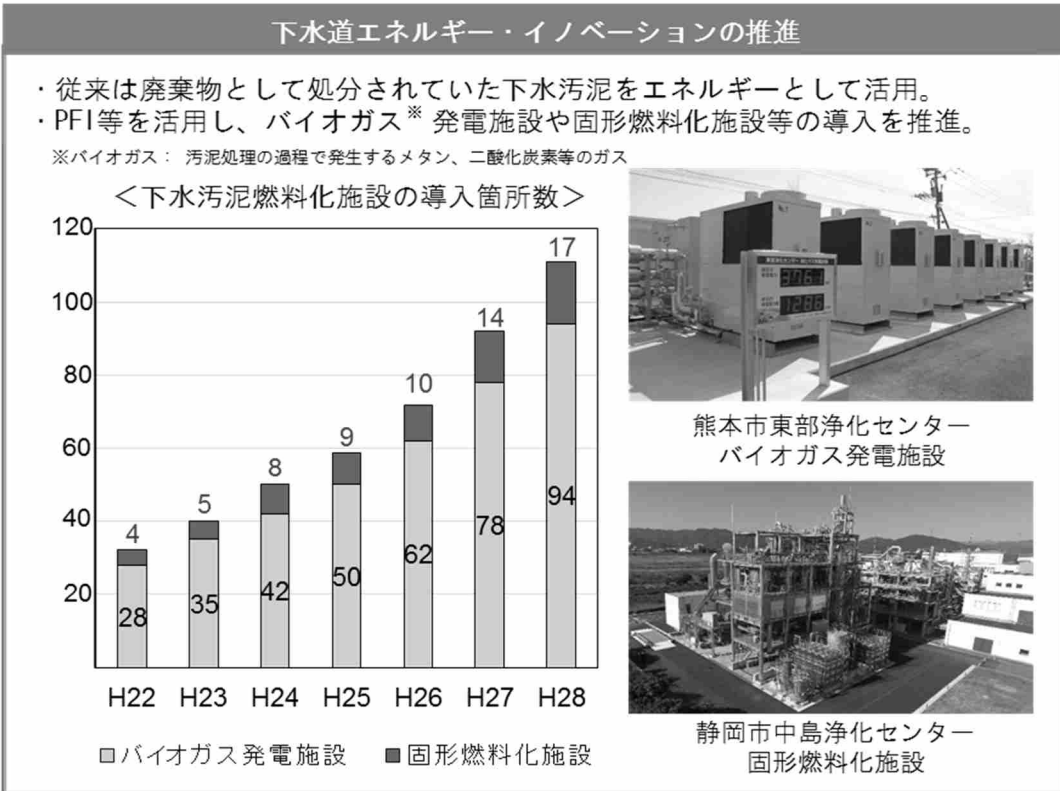
(h) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

[122 億円 (1.08)]

地域の雇用と所得を維持・創出するため、地域の基幹産業を支える産業物流の効率化及び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） [8,886億円(0.99)]

港湾・空港等の整備と供用時期を連携させて行われるアクセス道路等の成長基盤の整備やPPP/PFIの活用により民間投資を誘発する取組等を重点的に支援する。



(2) 観光先進国の実現に向けた取組の推進

(a) 訪日プロモーションの抜本改革と観光産業の基幹産業化

[114 億円 (1.15)]

訪日旅行の関心を高めるグローバルキャンペーンや市場別プロモーションの展開等を実施するとともに、地域での雇用創出と生産性の高い観光産業の確立を図る。

- ・ 欧米豪市場を中心に訪日旅行への関心を高めるグローバルキャンペーンの実施
- ・ 国別戦略に基づくきめ細やかなプロモーションの徹底
- ・ 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の強化
- ・ 地域の魅力発信による地方への誘客の促進
- ・ 宿泊業をはじめとする観光産業の生産性向上や人材育成等に向けた取組の支援
- ・ 観光施策の検討・評価・改善の基盤となる観光統計の整備

生産性革命プロジェクト **観光産業の革新** ～観光産業を我が国の基幹産業に～

平成 29 年の訪日外国人旅行者数は、平成 28 年の 2,400 万人を超え、2,800 万人に達する見込みです。また、訪日外国人旅行消費額は、通年では、初めて4兆円を超える見通しとなっています。観光は我が国経済を支える基盤であり、人口減少・少子高齢化が進む中、交流人口を拡大させ、消費の活性化を図るためには、観光産業の生産性を向上させることが必要です。このため、ICT 利活用等による宿泊業の改革、観光地域づくりの舵取り役となる DMO の形成・育成等による観光地経営の改革等により、観光産業の生産性向上を図ります。

※DMO: Destination Management/Marketing Organization の略

宿泊業の改革	観光地経営の改革
<p>■ ICTの利活用等による業務効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ICTの利活用による厨房業務や在庫管理の効率化 ・ マルチタスク化（従業員の多能工化）による業務効率化 ・ ワークショップ実施による経営者のスキルアップの促進 等 	<p>■ 観光地域づくりの舵取り役となるDMO形成に向けた「3本の矢」による地域支援</p> <ol style="list-style-type: none"> ①観光地域の効果的・効率的なマネジメント・マーケティングを支援するシステム「DMOネット」による情報支援 ②DMOを担う人材の育成・確保に向けた支援 ③DMOの活動を支える財政支援
<p>■ 産学連携による人材育成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一橋大学・京都大学での観光MBAの平成30年度設置・開学に向けた運営支援等の強化 ・ 地方大学における観光産業の経営力強化のためのプログラム開発・ブラッシュアップの支援 ・ ホスピタリティ向上のためのワークショップの開催による宿泊施設の実務人材の育成 等 ・ 雇用のミスマッチ解消のためのインターンシップモデルの調査及び先進事例の発信 等 	<p>平成32年までに世界水準のDMO（先駆的インバウンド型DMO）を全国で100組織形成し、効果的・効率的な集客を図る「稼げる」観光地域づくりを推進</p> <p>※日本版DMO登録制度において、全国で174法人が登録（平成29年11月28日時点）</p> <p>〈観光地域づくりに向けた取組事例〉</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1005 1758 1157 1859">  <p>古民家の再生・活用</p> </div> <div data-bbox="1165 1758 1316 1859">  <p>多様な体験プログラムの提供</p> </div> </div>
<p>■ インバウンド対応の充実による旅館の客室稼働率の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ インバウンド受入対策に取り組む宿泊事業者への支援（例：多言語対応の充実） 等 	

(b) 「楽しい国 日本」の実現に向けた観光資源の開拓・魅力向上

[27 億円 (1.23)]

歴史、文化だけにとどまらない潜在的観光資源等の充実を図るとともに、地方への訪日外国人旅行者の周遊促進に資する観光地域づくり等を支援する。

- ・ 夜間の観光資源、潜在的観光資源の開拓や最先端コンテンツの育成
- ・ DMO等が中心となって行う広域周遊観光を促進する観光地域における取組への支援
- ・ テーマ別観光に取り組む複数地域のネットワーク化を通じた新たな旅行需要の創出
- ・ 地域の多様な観光資源の魅力発信に必要となる多言語解説の整備支援

＜夜間の観光資源や潜在的観光資源、最先端コンテンツの例＞



(c) 世界最高水準の快適な旅行環境の実現 [243 億円 (1.09)]

すべての旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できるよう、訪日外国人旅行者の滞在時の快適性向上、コミュニケーションや移動の円滑化等を推進する。

- ・ 観光案内所等の機能向上や訪日ムスリム対応の支援など受入環境整備の推進
- ・ 多言語案内用タブレットや車内Wi-Fi整備、トイレ洋式化等公共交通機関の利便性向上
- ・ クルーズ船の受入環境整備の推進
- ・ 地方空港におけるCIQ施設の機能強化

生産性革命プロジェクト クルーズ新時代の実現

～訪日クルーズ旅客 500 万人の目標実現に向けて～

近年、我が国への大型クルーズ船の寄港が急増しており、受入環境の整備が必要となっています。

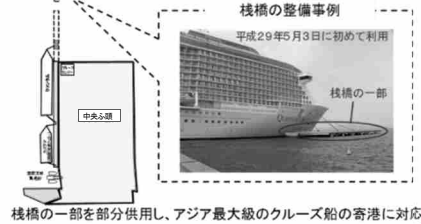
そこで、既存ストックを活用した大型クルーズ船の受入れに取り組み、世界最大のクルーズ船の我が国港湾への寄港実現を目指すとともに、クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現を目指します。あわせて、平成 29 年 7 月に改正された港湾法に基づき、「国際旅客船拠点形成港湾」として指定された 6 港(横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港及び平良港)において、官民連携による国際クルーズの拠点形成を推進し、「訪日クルーズ旅客を 2020 年に 500 万人」の目標※実現に積極的に取り組みます。 ※明日の日本を支える観光ビジョン(平成 28 年 3 月 30 日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定)

①既存ストックを活用した大型クルーズ船の受入

〈清水港〉

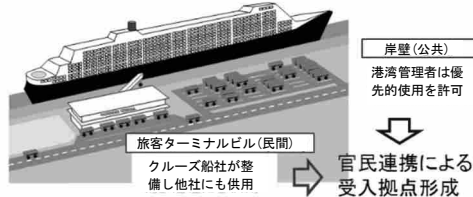


〈博多港〉

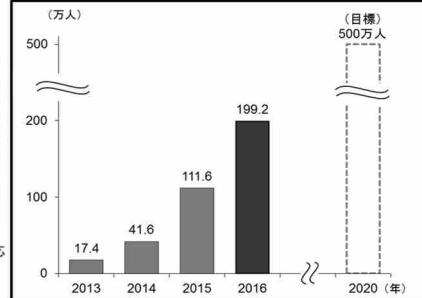


②民間活力の活用

【官民の連携による拠点形成のイメージ】



【訪日クルーズ旅客数】



注 1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。
注 2) 1 回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく) 1 人の入国として計上している。

「国際旅客船拠点形成港湾」として指定された港湾において、公共がクルーズ船専用の岸壁を整備するとともに、当該岸壁の優先使用を希望するクルーズ船社が、クルーズ船の受入れに必要な旅客ターミナルビル等の整備を行うことにより、官民が連携して国際クルーズ拠点の形成を推進。

(d) 社会資本整備と一体となった観光振興

社会資本整備に当たり観光振興に寄与する取組を推進するとともに、観光資源としても社会資本の利活用を推進する。

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 広域周遊ネットワークの形成や観光地周辺の渋滞対策等による円滑なアクセスの確保
- ・ ICT・AIを活用した交通需要制御などのエリア観光渋滞対策の実験・実装
- ・ 高速道路ナンバリングや観光地と連携した標識改善によるわかりやすい道案内の実施
- ・ 観光地の快適な空間づくりの推進のための、道路空間のオープン化、無電柱化の推進
- ・ 自転車活用推進計画を踏まえた官民連携によるサイクリング環境向上に資する取組の推進
- ・ 観光案内や地域産品を活かした商品開発等の拠点としての道の駅等の活用の支援
- ・ レンタカーから得られるビッグデータにより、外国人特有の事故危険箇所の特定・対策
- ・ 川を活用した賑わいのある良好な水辺空間の創出とインフラツールの推進

(3) 民間投資やビジネス機会の拡大

(a) PPP/PFI の推進 [302 億円 (1.09)]

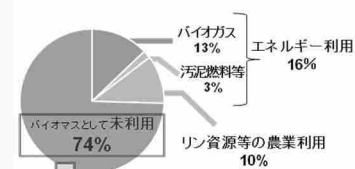
民間の資金やノウハウを活用した多様なPPP/PFIの推進により、民間のビジネス機会の創出を図ることで、経済成長を促進させる。

- ・ 地方公共団体の案件形成に向けた地域プラットフォームの形成や先導的事業への支援
- ・ 事業間連携や広域化を促進する事業のためのモデル案件の形成支援
- ・ 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

生産性革命プロジェクト 「下水道イノベーション」 ～“日本産資源”創出戦略～

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できる「日本産資源」です。平成 28 年度には、汚泥のバイオガス発電施設等が新たに 19 箇所稼働し、累計で 111 箇所となるなど、これらの資源を積極的に活用する取組が大きく前進しています。今後も、下水汚泥を徹底的に活用し、下水道施設のエネルギー拠点化を図るとともに、農業の生産性向上に大きく貢献します。

■ 日本の下水汚泥の利用状況(2015年度末)



【2020年までの目標】

- 徹底的な活用で、下水汚泥のエネルギー・農業利用率を、約26%(現状)から約40%に向上

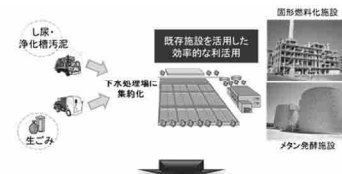
- 年間約200億円相当のエネルギーを、化石燃料に代わって下水汚泥から生産

<汚泥のポテンシャル>
 ※全国の下水道処理場で発生する汚泥は、約110万世帯分の電力を発電するエネルギーを保有
 ※下水処理場に流入するリン量を農業利用すれば、海外からの輸入するリンの約10%(約120億円/年)相当の前減に貢献

■ 創エネルギー分野における徹底活用戦略

- 民間主導のバイオガス発電等を促進。
- 地域のバイオガスを集約し、スケールメリットを發揮(平成29年10月に豊橋市にてバイオガスの集約利用施設が稼働)。

【豊橋市におけるPFI手法を用いた下水汚泥と地域バイオガスの利活用のイメージ】



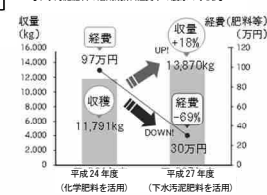
<プロジェクト推進のための国土交通省の取組>

- 地域バイオガスを下水処理場で受け入れる際の技術的事項や事業採算性等に関するマニュアルの策定(平成29年3月)、平成30年度に創設する「下水道エネルギー・イノベーション推進事業」(汚泥有効利用に係る計画策定から施設整備までの一体的な支援制度)等により、下水道施設のエネルギー拠点化を推進。

■ リン資源等の農業利用(BISTRO下水道)

- 下水道由来肥料の生産性向上により下水道発で農業における生産性を向上(収量増、肥料代削減)。

【下水汚泥肥料の活用効果(佐賀市の農家の事例)】



【下水道由来肥料等で育てた作物のPR】



<プロジェクト推進のための国土交通省の取組>

- 下水道発食材の愛称『じゅんかん青』(平成29年4月決定)のPR等を通じて下水道由来肥料等の利用を促進。
- BISTRO下水道の優良取組・効果等の発信、メティエーター(仲介役)を介した農業関係者と下水道事業者の連携を促進。

(b) 不動産市場の活性化に向けた環境整備 [150 億円 (1.01)]

※計数については、一部重複がある

地籍整備や地価公示、不動産の取引価格等の情報整備・提供により、土地や不動産の利活用や流通の活性化に向けた環境を整備する。

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 不動産市場の透明性向上・活性化に向けた不動産の取引価格や価格指標等の提供
- ・ 不動産証券化手法を活用した地域振興のための事業者ネットワークの形成促進
- ・ 環境性、快適性等に優れた不動産への投資促進に向けた評価制度構築等の環境整備

生産性革命プロジェクト 不動産最適活用の促進

増加する空き家・空き地の問題や高性能なオフィスビル等への需要に対応するため、空き家・空き地など低未利用の不動産への投資の活性化や、成長性・生産性の高い不動産への転換や供給に向けた投資の促進に取り組んでいきます。具体的には、「不動産投資市場の成長に向けたアクションプラン」を踏まえ、主に以下のような施策に取り組みます。

- ① 小規模不動産特定共同事業の創設やクラウドファンディングを活用するための環境整備を主な内容とする「不動産特定共同事業法の一部を改正する法律」を平成 29 年 12 月に施行し、これにより小口投資を活用した空き家等の再生等に取り組んでいきます。さらに、空き家の円滑な流通・マッチング等を促進するため、先進的な取組を行う不動産業団体への支援等を行います。
- ② 環境性・快適性等の品質に優れた不動産投資を促進するため、新たな認証制度の創設や適切に鑑定評価に反映する仕組みの検討を行います。
- ③ 不動産取引価格情報に加え賃料等に関する指標の開発を行い、不動産情報の充実に取り組みます。

不動産投資市場の成長に向けたアクションプラン (2017年6月21日)公表

<p>1. CRE(企業不動産)の改革</p> <p>① CRE戦略ガイドライン・手引きの拡充 -企業・団体の先導的なCRE戦略について調査・分析を行いガイドライン・手引きを拡充。(例)百貨店の複合施設化、空きビル等のリノベーション・コンバージョン</p> <p>② CREフォーラムの設置・運営等 -CRE戦略が十分に進んでいない業界・団体と、不動産会社、金融機関、機関投資家、有識者等からなるフォーラムを開催し、ボトルネックの把握と解消に向けた取組につなげる。</p> <p>③ 老朽化不動産の更新・活用の促進</p> <p>④ PRE(公的不動産)戦略の一層の推進 -多様な資金調達手法を活用したPREの質の向上を図るため、先導的なモデル事業を支援。</p>	<p>2. リート市場等の改革</p> <p>① リートの多様化の促進 -病院・インフラ・海外不動産等対象不動産の多様化や、CRE戦略の一環としての私募リート組成等の促進。</p> <p>② ESG(環境・社会・ガバナンス)不動産投資の基盤整備 -環境性等に優れた不動産について、新たな認証制度を設け、鑑定評価に反映する仕組みを構築。</p> <p>③ 地方創生型の不動産証券化の促進 -小規模不動産特定共同事業の活用のための自治体・事業者等のネットワークづくりを促進。</p>	<p>3. 不動産投資家の投資環境の改革</p> <p>① 不動産投資運用に関する評価手順を示したガイドラインの策定等</p> <p>② 不動産情報基盤の充実 -オフィス、住宅市場に係る不動産情報の充実を推進。成約資料のインデックス等を検討。</p> <p>③ 不動産投資環境のグローバル化に向けた不動産投資運用サービスの高度化</p> <p>4. 人材育成の改革 -不動産投資環境のグローバル化に対応するための人材育成。 -不動産投資運用の評価等を行う不動産アナリストの育成。</p>
---	--	---

(c) インフラシステム輸出の戦略的拡大 [21 億円 (1.02)]

「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、相手国要人の招請、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促進

(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みの構築・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

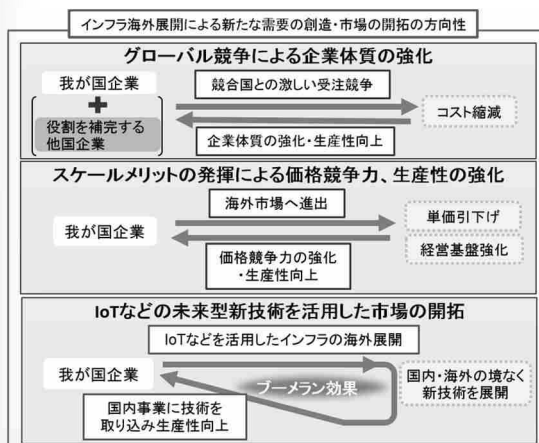
生産性革命プロジェクト 「質の高いインフラ」の海外展開

～巨大市場を日本の起爆剤に～

インフラシステムの海外展開の推進によって、我が国の企業がより大きな国際市場へ参入し、国際競争力の強化を図ることが重要です。さらに、IoTなどを活用したインフラの導入によって国内事業の生産性向上にもつながります。

国土交通省では、我が国企業によるインフラシステム受注に向けて、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2017」に基づき、我が国企業が関心を有する今後 3～4 年間に入札が見込まれる重点プロジェクトへの政務によるトップセールス等の取組を精力的に実施しています。平成 29 年 8 月には、石井大臣がマレーシア及びシンガポールを訪問し、マレーシア国ナジブ首相等に対し、マレーシア・シンガポール高速鉄道計画について、我が国の新幹線の優位性、人材育成・技術移転、現地企業との協働の方針について説明し、先方からは高い関心と評価が示されました。

引き続き、政府全体としての目標である「我が国企業の 2020 年における約 30 兆円(2010 年:約 10 兆円、2015 年:約 20 兆円)のインフラシステム受注」を目指していきます。



石井大臣とマレーシア国ナジブ首相との会談（平成 29 年 8 月）



都市間特急車両更新プロジェクト（イギリス）

(d) 海洋開発等の戦略的な推進、造船・海運の技術革新の推進

(j-Ocean、i-Shipping) [154 億円 (1.07)]

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・確保に関する取組とともに、造船・海運の技術革新 (i-Shipping) 等を推進する。

(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維持管理の方法の基準や海のドローンの安全指針の策定等の推進
- ・ 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
- ・ 沖ノ鳥島の管理体制の強化を目的とした観測拠点施設の更新等の推進
- ・ 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

(造船・海運の技術革新の推進 (i-Shipping))

- ・ 船舶の開発・設計から建造・運航に至る全段階での生産性向上に向けた取組推進
- ・ 自動運航船の導入に向けた環境整備の推進

(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

生産性革命プロジェクト i-Shipping と j-Ocean

～「海事生産性革命」強い産業、高い成長、豊かな地方～

情報技術等を活用することで船舶の開発・設計から建造・運航に至る全ての段階で生産性の向上を図る「i-Shipping」の更なる推進に向け、平成 30 年度は自動運航船の導入に向けた環境整備に着手するなど、日本の造船業の国際競争力強化に取り組んでいきます。(目標:2025 年世界建造シェア 30%、売上 6 兆円)

また、海洋開発分野の船舶等の設計、建造から操業に至るまで幅広く技術力向上を図る「j-Ocean」の一層の強化に向け、平成 30 年度は我が国の高い技術力の結集によりパッケージ化製品等の開発を支援するなど、より付加価値の高いビジネスの実現に取り組んでいきます。(目標:2020 年代売上計 4.6 兆円)



(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

[35 億円 (1.08)]

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)

- ・ 社会保険加入の徹底・定着を図るための取組の推進
- ・ 職人の安全・健康の確保に向けた取組の推進
- ・ 優れた技能者を雇用・育成し、施工能力の高い専門工事企業が選ばれる環境の整備
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 中小・中堅建設企業の生産性向上に向けた技能者の多能工化への支援

(運輸業)

- ・ タクシーのサービス改革や整備事業の生産性向上を通じた労働環境の改善の推進
- ・ バスの運行管理の高度化や地域・業種を超えた大型車ドライバーの融通の推進
- ・ 操縦士の養成・確保に向けた航空大学校の養成規模拡大や民間との連携等の推進
- ・ 船員の確保・育成の推進及び離船職員に対する就労復帰等の支援

(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)

- ・ モーダルシフト等の連携・協働の促進、国際物流のシームレス化・標準化の推進
- ・ トラック輸送における荷主との連携による長時間労働の是正に向けた取組の支援
- ・ 船舶管理会社の活用、省エネ船舶の普及等を通じた内航海運の活性化の推進

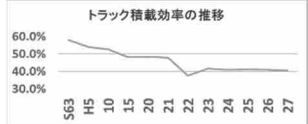
生産性革命プロジェクト 物流生産性革命

～効率的で高付加価値なスマート物流の実現～

物流生産性革命では、荷主協調のトラック業務改革など「業務効率の改善」、受け取りやすい宅配便、物流システムの国際標準化の推進など「付加価値の向上」を推進し、物流事業の労働生産性を2割程度向上させることを目標としています。また、平成29年7月には「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」が閣議決定されました。同大綱の目指す、社会構造やニーズの変化に対応できる「強い物流」を構築するため、関係省庁と連携し、物流生産性の向上に向けた取組を推進します。

我が国の物流を取り巻く現状

■ トラックの輸送能力の約6割は未使用

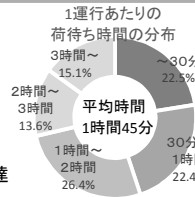


(出典) 国土交通省「自動車輸送統計年報」

■ 1運行で2時間弱の荷待ち時間が発生

■ 約4割の荷役業務で対価が支払われていない

■ 宅配便の約2割は再配達



■ 天井高さ3mでは、70%以上の路線トラックが屋内駐車場に入れない

■ アジア等の新興国では高品質なコールドチェーン等が構築されていない国が存在

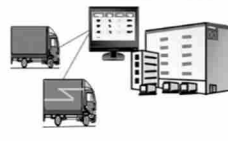
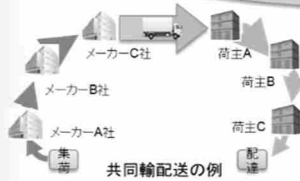
業務効率の改善と付加価値の向上により、物流の大幅なスマート化を図る「物流生産性革命」を断行

- (1) 移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダ等の様々なムダを大幅に効率化し、業務効率を改善
- <施策例>
- ・ 中継輸送を含む共同輸送や、荷待ち時間の削減のためのトラック予約受付システム導入を支援
 - ・ 港湾におけるゲートの受付自動化の推進、海上交通管制の一元化
 - ・ ドローンによる荷物配送のための環境整備 等

- ・ 荷主も参画する協議会でトラック業務の課題抽出、対策実施
- ・ オープン型宅配ボックスの導入促進等による宅配便再配達の削減
- ・ 物流を考慮した建築物の設計・運用の促進 等

<施策例>

- ・ 我が国物流システムの国際標準化の推進
- ・ 高度な鮮度保持輸送技術の開発・普及
- ・ 手ぶら観光の促進 等



物流事業の労働生産性を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、2020年度までに2割程度向上

(b) AI や新技術の導入による i-Construction の取組の拡大

[19 億円 (2.78)]

AI等の新技術の開発・現場導入やICT工種の拡大及び現場施工の効率化に向けた基準類等の整備、施工時期の平準化といったi-Constructionの取組を拡大する。

- ・ 新技術の現場導入に向けた工事施工と一体となった実証的な新技術開発の推進
- ・ 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等の推進
- ・ 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活用の普及・拡大の推進
- ・ 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
- ・ 衛星測位システム（GNSS）を用いた標高決定による測量現場の生産性向上

生産性革命プロジェクト i-Construction の推進

建設業は社会資本の整備の担い手であると同時に、社会の安全・安心の確保を担う、我が国の国土保全上の必要不可欠な「地域の守り手」です。

人口減少や高齢化が進む中でも、建設業がこれらの役割を果たせるよう、国土交通省では調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までの全ての建設生産プロセスでICT等を活用するi-Constructionを推進し、2025年度までに建設現場の生産性の2割向上を目指しています。

具体的には、土工、舗装工、浚渫工などへのICTの活用、3次元モデル設計の推進、コンクリート工の規格の標準化、施工時期の平準化、産学官連携のi-Construction推進コンソーシアム等を通じた技術開発や導入促進などに取り組んでいます。

今後は維持管理や建築分野等へのICTの活用拡大、大規模構造物等における3次元設計の拡大、コンソーシアムにおける現場ニーズと技術シーズのマッチング等を通じた建設現場への新技術導入の推進、中小企業の取組を加速させるための支援の充実などにより、i-Constructionの更なる推進を図るとともに、若者や女性にとっても働きやすく、魅力ある建設現場の実現を目指します。

主要な工種について ICT 導入等

・主要な工種について ICT 活用拡大

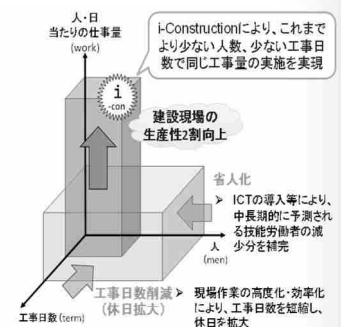


・国庫債務負担行為の活用等により、施工時期を平準化



※上記のほか、現場施工の効率化等の取組により、生産性向上を推進し、働き方改革を実現

【生産性向上イメージ】



(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

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて、その準備とスムーズな運営に資するため、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、円滑な輸送対策、バリアフリー化の推進、訪日促進等の面で積極的に対応していきます。また、2019年に迫ったラグビーワールドカップに向けて、大会会場となる都市公園のスタジアム改修等を推進していきます。

○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

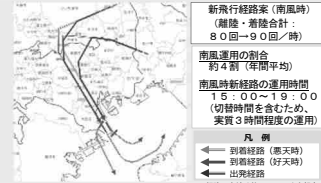


橋脚部周辺が2m低い堤防

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



羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し（案）

○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

バスでの研修の様子

○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

○都市公園のスタジアム改修

競技場のスタンド改修や会場周辺のバリアフリー化等の環境整備を実施



エコパスタジアム（静岡県）

IV. 豊かで活力のある地域づくり

- (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) 子育てがしやすく、子どもから高齢者まで誰もが豊かに暮らせる住生活環境の整備を促進。
- (3) 空き家や空き地等への対策を進めるとともに、地域の個性や資源を活かした、魅力・活力のある地域を形成。

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの推進

(a) 都市機能の誘導・集約等によるコンパクトシティの推進

[245 億円 (1.03)]

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推進
- ・ 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推進
- ・ ICT等を活用した都市のスマート化に向けた実証的な取組の推進
- ・ 「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

生産性革命プロジェクト **コンパクト・プラス・ネットワーク**

～密度の経済で生産性を向上～

都市のコンパクト化・公共交通の利便性向上による密度の経済の発揮を通じて、訪問介護等の移動時間の減少、中心市街地での消費額の増加など、サービス産業の生産性の大幅な向上を図ります。

コンパクト・プラス・ネットワークの取組は、平成 29 年度末時点で、累計 170 都市が立地適正化計画を作成・公表予定であり、平成 29 年 10 月 31 日時点で、21 件の地域公共交通再編実施計画が認定されるなど、本格的な実行段階に移行しています。(※)

※ 立地適正化計画に係る目標値を上方修正し、2020 年までに立地適正化計画を作成する市町村数を 300、地域公共交通再編実施計画の認定総数 100 を目標として、更に取組を加速していきます。

国土交通省は、実行段階に対応した支援を一層強化するため、平成 29 年 5 月には、全国 10 都市をモデル都市として選定し、優れた取組の横展開を図るとともに、取組成果の「見える化」に向けて、「健康増進効果」を測る指標の開発などの取組を進めています。

今後とも、コンパクトシティ形成支援チームの枠組みを活用しつつ、市町村の取組を省庁横断的に支援していきます。

岐阜県岐阜市の取組

[立地適正化計画(平成29年3月31日公表)、地域公共交通網形成計画(平成27年4月3日公表)]

○公共交通沿線やまちなかへの居住誘導

- ・ 公共交通の便利な地域を居住誘導区域に設定(市街化区域の57%)
- ・ まちなか2地域の5プロジェクトで約1100戸供給(予定を含む。)。更に4プロジェクトも検討中。
- ・ まちなか居住を支援(取得：上限50万円/戸 賃貸：上限24万円/年)

○健康をテーマとしたまちなかへ出かける仕掛けづくり

- ・ 市街地再開発と合わせて、まちなかに健康・運動施設(トレーニング施設等)を整備
- ・ 中心市街地空き店舗を活用した健康ステーション
- ・ 歩車分離、ウォーキングコースの案内、トイレ整備
- ・ 健康づくり活動へのポイント制度を導入
- ・ 住民参加型の健康づくり運動(各地域で実施)



○持続可能な地域公共交通の再構築

- ・ ビックデータで乗車率の高いダイヤを設定
- ・ 乗継拠点の整備と併せて路線分割を行い、幹線と支線を役割分担(岐阜駅のハブ化も実施)
- ・ 地域住民が、ルート、ダイヤ、運賃を決定するコミュニティバスを運行



目標・効果

- 居住誘導区域の人口密度を維持(512人/ha [H27] → 512/ha [H47])
- 歩行数を増やし医療費を約27億円/年抑制
- バス利用者増・運行の効率化により乗車効率を約2割向上

※効果については、岐阜市資料を基に国土交通省にて試算

(b)道路ネットワークによる地域・拠点の連携【再掲】

[3,765億円(1.07)]

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
- ・ 高規格ICを新たに対象とし、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
- ・ 高速道路の休憩施設を活用した地域の活性化
- ・ 道の駅等を拠点とする自動運転実証実験の取組の強化
- ・ 「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 [238億円(0.97)]

※Ⅲ.(2)(c)の公共交通機関の利便性向上関連施策と連携し、事業を実施

持続可能な地域公共交通ネットワークの実現や高齢者の移動手段の確保に向けた取組等に対する各種支援・調査を着実に実施する。

- ・ 利便性と効率性のバランスがとれた持続可能な地域公共交通網への再編等の支援
- ・ 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
- ・ 交通政策の総合的な推進に向けた交通政策基本計画の着実な実行に必要な調査
- ・ 交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化
- ・ 地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車の普及促進

生産性革命プロジェクト **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。

国土交通省では、自動運転技術の実用化に向けて、ルールを整備、システムの実証等に取り組んで参ります。

政策課題

交通事故の96%は運転者に起因
法令違反別死・重傷発生件数（平成27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
出典：物流省「労働力調査」（平成27年）

(地方部を中心に)移動手段が減少
路線バスの1日あたり運行回数（1970年を100とした指数）

【課題1】
自動運転車が満たすべき技術基準や事故時の賠償のルールが定まっていない。自動運転車の安全性・信頼性等について、社会的にまだ十分認知されていない。

【課題2】
自動運転車の安全性・信頼性等について、社会的にまだ十分認知されていない。

自動運転の実用化に向けた取組み

【①ルールの整備等】

- G7交通大臣会合（イタリア・カリアリ）において、より高度な自動運転の実用化に向けて、国連の場における国際的なレベルでの協力を目指すことで合意。
- 国連における国際的な議論を主導し、自動運転に関する基準を早期に策定。
- 自動運転車が人に損害を与えた場合の責任のあり方について検討するため、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」を設置し、平成29年4月に論点整理。今後も議論を進めていく。
- 自動ブレーキ等を備えた「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議を開催し、中間取りまとめ（平成29年3月）
- 自動運転車両安全対策ワーキンググループを平成30年1月に設置し、高度な自動運転車両の安全性に関する考え方について整理する。

【②システムの実証】

- トラックの縦列走行等の実現に向け、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現地実証実験を9月より順次、全国13箇所にて行う。
(5箇所でフィージビリティスタディを実施)
- ニュータウンにおける多様な自動運転サービス、ガイドウェイバスを活用した基幹的なバスにおける自動運転サービスの検討を行う。

プロジェクトの推進

大臣を本部長とする「国土交通省自動運転戦略本部」を設置し、自動運転の実現に向けた今後の国土交通省の取組みについて中間とりまとめ（平成29年6月）。

自動運転の早期実現に向けて世界をリードしていけるよう、国際基準等のルール整備、社会実験・実装等を着実に進める。

(2) 安心して暮らせる住まいの確保と魅力ある住生活環境の整備

※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 [53 億円 (1.04)]

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
- ・ 良質な既存住宅ストックの形成に資する長寿命化や省エネ化等のリフォームの促進
- ・ 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制度の創設

生産性革命プロジェクト 住生活産業の新たな展開

～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・人口減少が急速に進展し、空き家問題も深刻化する中で、既存住宅活用型市場への転換が求められており、平成 28 年の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逆転するなど、既存住宅流通市場が育ちつつあります。

しかし、依然として、既存住宅取引には売主と消費者の間に情報の非対称性が存在しており、消費者は既存住宅に対して、「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)が行われた住宅であって、消費者のニーズに沿ったリフォームの実施等について適切な情報提供が行われる既存住宅に国の関与のもとで標章付与を行う「安心R住宅」制度を創設し、平成 29 年 12 月 1 日に運用を開始しました。この標章が付された住宅は、平成 30 年 4 月から流通が始まります。

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を図るとともに、住宅瑕疵情報等に係るデータベース整備・活用により適切な維持管理やインスペクション等を促進し、資産価値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。

さらに、多様な居住ニーズへの対応や住生活産業の成長について、公的賃貸住宅における生活支援サービスへの IoT 技術の活用等を通じ、住生活関連サービスなどの新たなビジネス市場の創出・拡大を促進します。



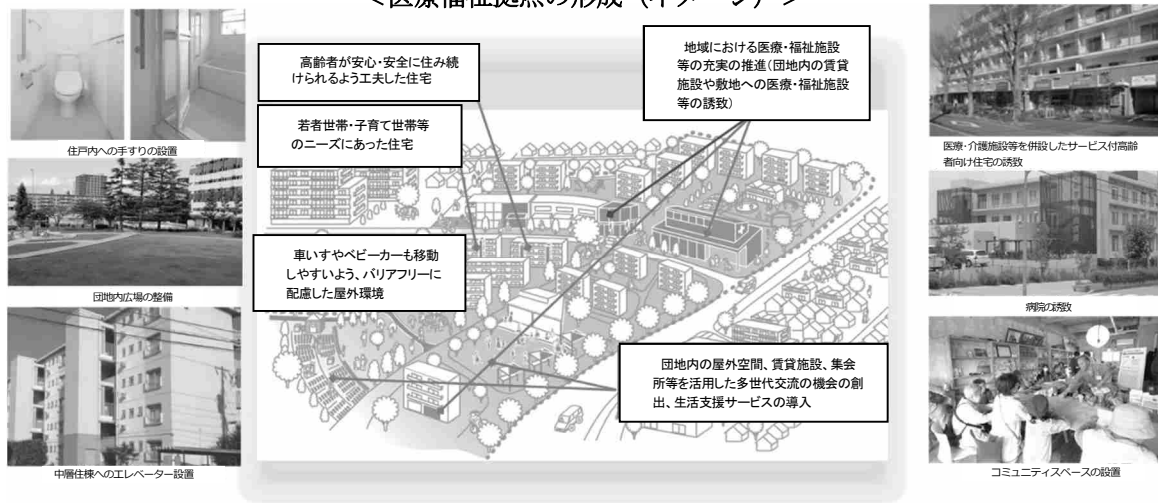
(b) 若年・子育て世帯や高齢者世帯が安心して暮らせる住まいの確保

[1,110億円 (1.00)]

若年・子育て世帯や高齢者世帯が安心して住まうことができる住宅や地域全体で子どもを育てる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推進
- ・ 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の強化
- ・ 既存ストックの活用等によるサービス付き高齢者向け住宅の整備への支援の強化
- ・ 三世帯同居など複数世帯の同居に対応した良質な住宅の整備やリフォームへの支援
- ・ 近居等の子育て環境の整備促進のための地方公共団体と協調した金融支援の推進
- ・ 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

<医療福祉拠点の形成（イメージ）>



(c) 省エネ住宅・建築物の普及 [222億円 (1.00)]

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。

- ・ 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
- ・ 先導的な住宅・建築物の整備や既存建築物の省エネ改修への支援
- ・ CLT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プロジェクトへの支援
- ・ 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

(3) 魅力・活力のある地域の形成

※計数については、一部重複がある

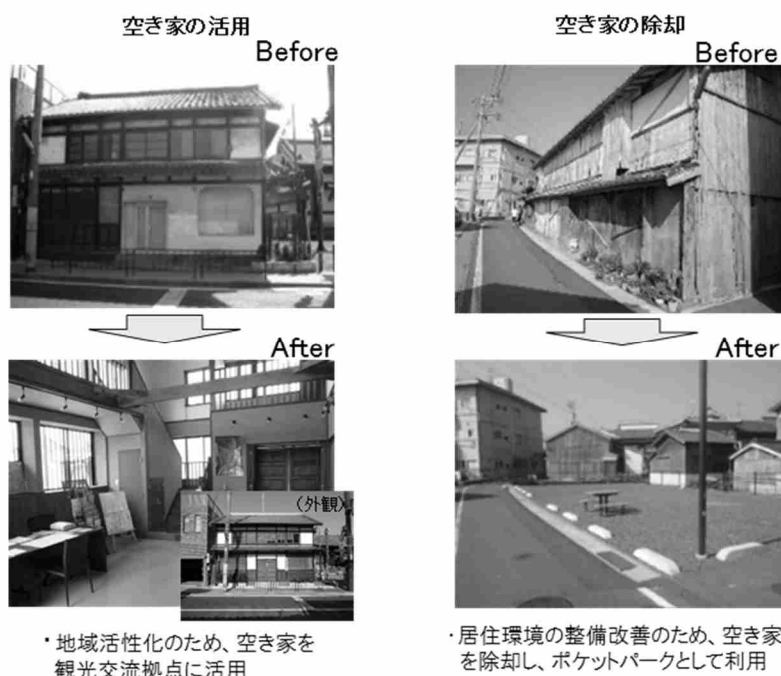
(a) 空き家対策の推進、空き地や所有者不明土地等の有効活用の推進

[36 億円 (1.20)]

空き家の利活用や除却、空き地や所有者不明土地等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推進
- ・ 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制度の創設
- ・ 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制度の創設
- ・ 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制度の創設

<空き家対策総合支援事業 (イメージ) >



(b) 歴史や景観等を活かしたまちづくりの推進 [414 億円 (1.01)]

歴史・景観等の地域資源、都市の緑地や農地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（仮称）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推進
- ・ 地域活性化に資する効率的な下水道未普及対策への支援

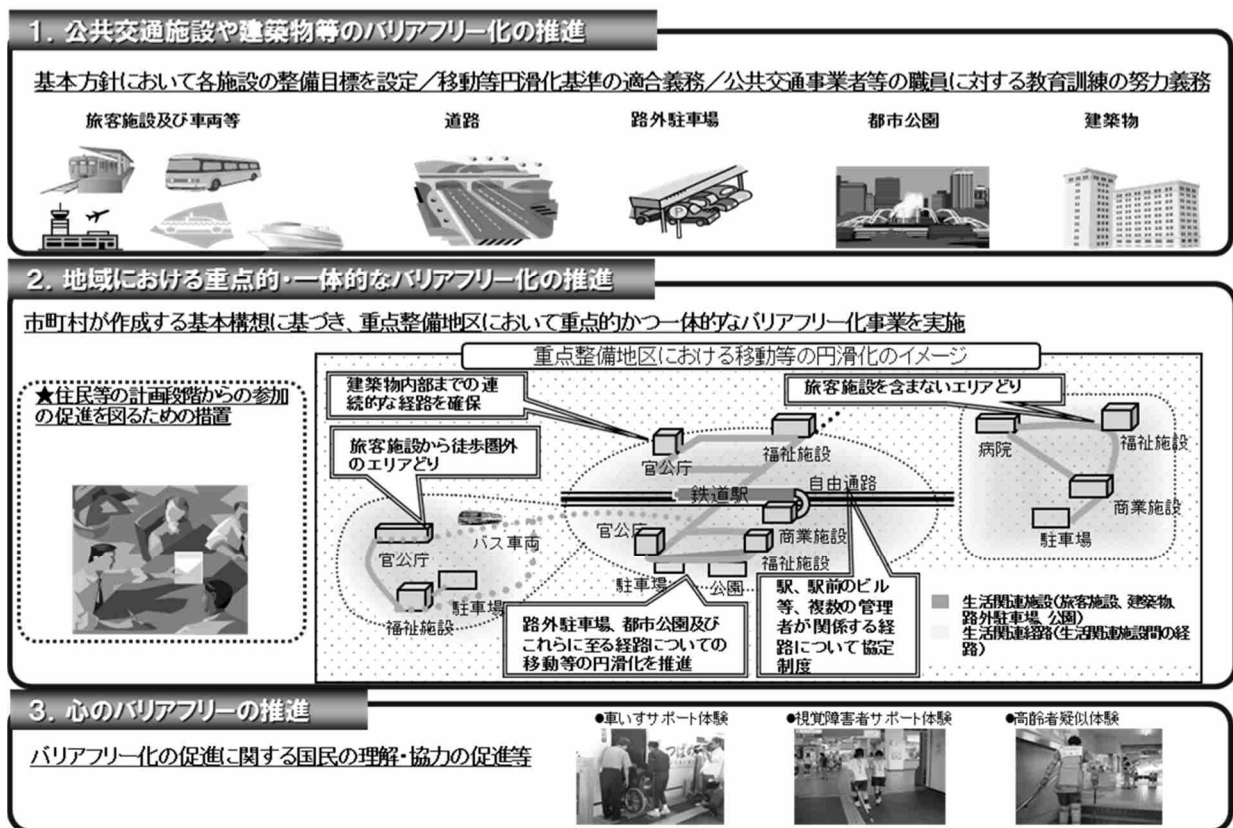
(c) バリアフリー・ユニバーサルデザイン化等の推進

[41 億円 (1.52)]

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
- ・ 路面電車やBRTの停留所のバリアフリー対策等への支援の強化
- ・ 全ての駅利用者からの受容性が高いホームドアの整備に資する技術開発の推進
- ・ 駅の総合的改善や子育て支援施設、公共施設等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推進
- ・ 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

＜バリアフリー法に基づくバリアフリー施策の推進＞



(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

[52 億円 (1.00)]

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。

- ・ 離島における定住促進、交流促進、安全安心向上への支援
- ・ 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

[20 億円 (3.08)]

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。

(4) 地域と豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援

(a) 地域と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】 [8,886 億円 (0.99)]

コンパクト・プラス・ネットワークの推進に資する取組や子育て世帯・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】

平成 29 年度より本格化した交付金制度の運用改善の取組を推進し、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、交付金事業のより効果的・適切な執行を図る。

(1) 重点配分対象の明確化

- ・ 交付金事業の効果的な執行を図るため、国として重点的に取り組むべき事業を明確化し、地方公共団体と共有した上で、重点配分対象事業のみで構成される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港湾・空港等の整備と供用時期を連携させて行われる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、交付金事業の「見える化」を推進する。
- ・ 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 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30年度					
	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	420,104	1.02	22,297	1.02	11,075	1.01
災害復旧等	13	0.18	—	—	—	—
公共事業関係計	420,117	1.02	22,297	1.02	11,075	1.01
農林水産省関係						
一般公共事業	121,987	1.02	18,754	0.96	7,277	0.94
災害復旧等	3	0.21	—	—	—	—
公共事業関係計	121,990	1.02	18,754	0.96	7,277	0.94
厚生労働省関係	1,154	0.73	386	0.73	237	0.73
環境省関係	1,442	1.00	1,188	1.00	230	1.00
合 計						
一般公共事業	544,687	1.02	42,625	0.99	18,819	0.98
災害復旧等	16	0.19	—	—	—	—
公共事業関係計	544,703	1.02	42,625	0.99	18,819	0.98

※ 本表のほか、復旧・復興事業(東日本大震災復興特別会計)に離島1,413百万円がある。

第4 平成30年度国土交通省関係予算総括表

1. 国土交通省関係予算事業費・国費総括表

事 項	事 業 費			国
	平成30年度 (A)	対前年度 倍率 (A/B)	前 年 度 (B)	平成30年度 (C)
治 山 治 水	850,481	1.02	833,695	781,142
治 水	826,725	1.02	809,939	757,386
海 岸	23,756	1.00	23,756	23,756
道 路 整 備	3,837,858	1.02	3,756,658	1,347,227
港 湾 空 港 鉄 道 等	923,774	1.14	809,558	420,317
港 湾	249,215	0.99	250,497	232,754
空 港	236,192	1.23	192,049	78,498
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	81,428	0.86	95,073	24,676
新 幹 線	348,000	1.32	263,000	75,450
船 舶 交 通 安 全 基 盤	8,939	1.00	8,939	8,939
住 宅 都 市 環 境 整 備	3,605,708	0.99	3,633,646	527,818
住 宅 对 策	2,986,091	1.00	2,982,386	150,529
宅 地 对 策	12,678	0.39	32,834	0
都 市 環 境 整 備	606,939	0.98	618,426	377,289
市 街 地 整 備	261,256	0.97	268,243	32,106
道 路 環 境 整 備	320,967	0.99	325,467	320,467
都 市 水 環 境 整 備	24,716	1.00	24,716	24,716
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	39,376	1.00	39,428	33,406
下 水 道	6,478	0.99	6,560	5,375
国 営 公 園 等	32,898	1.00	32,868	28,031
社 会 資 本 総 合 整 備	4,106,143	1.00	4,105,004	2,000,308
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	1,816,724	0.99	1,827,905	888,572
防 災 ・ 安 全 交 付 金	2,289,419	1.01	2,277,099	1,111,736
<u>小 計</u>	<u>13,363,340</u>	<u>1.01</u>	<u>13,177,989</u>	<u>5,110,218</u>
推 進 費 等	23,472	0.97	24,170	18,206
<u>一 般 公 共 事 業 計</u>	<u>13,386,812</u>	<u>1.01</u>	<u>13,202,159</u>	<u>5,128,424</u>
災 害 復 旧 等	67,023	1.05	63,953	54,359
<u>公 共 事 業 関 係 計</u>	<u>13,453,835</u>	<u>1.01</u>	<u>13,266,112</u>	<u>5,182,783</u>
そ の 他 施 設 費	66,324	0.84	78,682	53,121
行 政 経 費	—	—	—	568,841
<u>合 計</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>5,804,745</u>
<u>国 全 体 公 共 事 業 関 係 計</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>5,978,947</u>

(単位：百万円)

費		備 考
対前年度 倍率 (C/D)	前 年 度 (D)	
1.00	780,642	<p>1. 本表は、沖縄振興予算の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 13,438百万円 官民連携基盤整備推進調査費 325百万円 北海道特定特別総合開発事業推進費 4,443百万円</p> <p>3. 平成30年度の行政経費には、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し2,320百万円を含む。</p> <p>4. 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82,081百万円がある。</p> <p>5. 本表のほか、復旧・復興事業（東日本大震災復興特別会計）456,406百万円がある。</p> <p>6. 公共工事の施工時期の平準化等を図るため、2か年国債（国庫債務負担行為）174,022百万円及びゼロ国債134,505百万円を設定している。</p>
1.00	756,886	
1.00	23,756	
1.00	1,341,227	
1.00	421,097	
1.00	232,057	
0.97	80,898	
1.04	23,753	
1.00	75,450	
1.00	8,939	
0.99	533,018	
1.00	151,019	
-	0	
0.99	381,999	
0.99	32,316	
0.99	324,967	
1.00	24,716	
1.00	33,406	
1.00	5,375	
1.00	28,031	
1.00	1,999,694	
0.99	893,958	
1.01	1,105,736	
1.00	5,109,084	
1.00	18,206	
1.00	5,127,290	
1.02	53,449	
1.00	5,180,739	
0.86	61,528	
1.03	552,291	
1.00	5,794,558	
1.00	5,976,325	

2. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画等総括表

区 分	財 政 投 融 資		
	30 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)
独立行政法人住宅金融支援機構	68,100	93,100	0.73
独立行政法人都市再生機構	346,400	442,000	0.78
独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構	2,745,000	1,385,000	1.98
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	27,200	1,529,400	0.02
新関西国際空港株式会社	20,100	32,000	0.63
中部国際空港株式会社	30,700	8,200	3.74
独立行政法人水資源機構	5,700	5,600	1.02
一般財団法人民間都市開発推進機構	28,100	27,200	1.03
株式会社海外交通・都市開発事業支援機構	126,800	113,700	1.12
合 計	3,398,100	3,636,200	0.93
国 全 体 財 政 投 融 資	14,463,100	15,128,200	0.96

- (注) 1. 独立行政法人都市再生機構は、都市再生勘定に係る業務分である。
2. 一般財団法人民間都市開発推進機構は、メザニン支援業務分である。

(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		
30 年 度 (C)	前 年 度 (D)	倍 率 (C/D)	30 年 度 (E)	前 年 度 (F)	倍 率 (E/F)
2,604,800	2,337,900	1.11	2,451,568	2,523,757	0.97
50,000	90,000	0.56	1,347,082	1,364,241	0.99
330,000	370,000	0.89	5,489,002	3,995,624	1.37
141,100	104,700	1.35	378,059	1,882,053	0.20
15,879	60,000	0.26	50,803	114,354	0.44
17,100	—	皆増	56,270	18,786	3.00
4,000	4,000	1.00	157,431	150,763	1.04
—	—	—	41,059	47,268	0.87
—	—	—	133,200	122,600	1.09
3,162,879	2,966,600	1.07	10,104,474	10,219,446	0.99

関 係 資 料

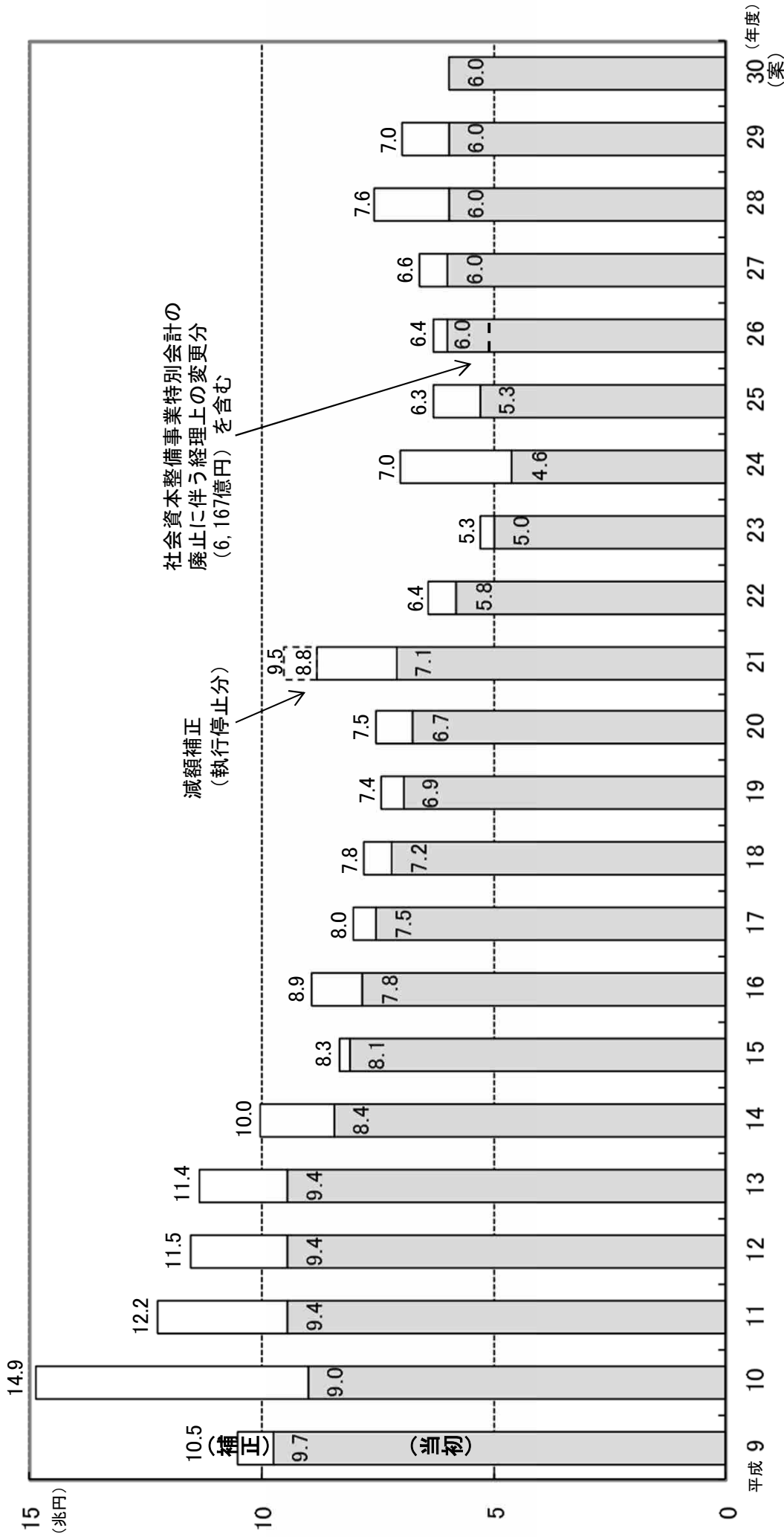
東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算事業費・国費総括表	48
公共事業関係費（政府全体）の推移	49

東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)予算事業費・国費総括表

(単位:百万円)

事 項	事 業 費		国 費			備 考
	平成30年度	前 年 度	平成30年度	対前年度 倍 率	前 年 度	
	(A)	(B)	(C)	(C/D)	(D)	
治 山 治 水	6,340	6,898	6,340	0.92	6,898	○ 本表の計数は、 復興庁所管である。
治 水	6,340	6,898	6,340	0.92	6,898	
道 路 整 備	214,349	245,653	208,957	0.87	239,952	
港 湾 空 港 鉄 道 等	30,926	36,631	30,444	0.84	36,131	
港 湾	30,926	36,631	30,444	0.84	36,131	
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	2,246	1,289	2,246	1.74	1,289	
国 営 公 園 等	2,246	1,289	2,246	1.74	1,289	
社 会 資 本 総 合 整 備	173,744	196,525	96,079	0.88	108,952	
一 般 公 共 事 業 計	427,605	486,996	344,066	0.87	393,222	
災 害 復 旧 等	109,899	137,425	105,946	0.80	131,706	
公 共 事 業 関 係 計	537,504	624,421	450,012	0.86	524,928	
行 政 経 費	—	—	6,394	0.93	6,846	
合 計	—	—	456,406	0.86	531,774	

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(案):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。)