

新年の挨拶

国土交通大臣 石井啓一

平成31年という新しい年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。

昨年10月に第4次安倍改造内閣が発足し、引き続き、国土交通大臣の任に当たることとなりました。本年も国土交通行政に対する皆様の変わらぬ御理解と御協力を宜しくお願い申し上げます。

昨年も平成30年7月豪雨、台風21号、北海道胆振東部地震など、各地で多くの自然災害が発生しました。これらの災害により犠牲となられた方々に対して謹んで哀悼の意を表しますとともに、被害にあわれた方々に心よりお見舞い申し上げます。被災地の方々が一日も早く元の暮らしを取り戻していただけるよう、引き続き総力を挙げて取り組んでまいります。

東日本大震災から本年の3月で8年が経過します。被災地では復興への確かな歩みが見られますが、今もなお多くの方々が避難生活を続けられています。平成32年度までの復興・創生期間の総仕上げに向け、一刻も早く生活や生業が再建できるよう、引き続き、全力で取り組んでまいります。

気候変動の影響により更なる頻発・激甚化が懸念される自然災害等から国民の安全・安心を確保することは、国土交通行政の重要な使命です。昨年の一連の災害を踏まえ、政府は重要インフラの緊急点検を行い、12月14日、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」をとりまとめました。国土交通省としてこれに集中的に取り組み、ソフト・ハードの両面からの災害時のインフラ機能の確保等に万全を期してまいります。

また、危機管理面での対応、交通の安全・安心確保への対応等に引き続き、しっかりと取り組んでまいります。

人口減少・超高齢化社会を迎えた我が国では、働き手の減少を上回る生産性の向上によって潜在的な成長力を高め、新たな需要を掘り起こすことは極めて重要です。そのため、国土交通省のあらゆる分野で進められている「生産性革命」を更に推進し、本年を生産性革命「貫徹の年」と位置づけ、成果として結実させていきます。

国土交通省では、平成28年から生産性向上につながる先進事例を「生産性革命プロジェクト」として選定し、着実に取組を進めてきました。本年からは、この「生産性革命プロジェクト」を新たなステージに昇華させ、AIやIoT等を活用して安全・快適なまちづくりを進める「スマートシティ」の推進など、新たな取組にもチャレンジしてまいります。

本年10月1日に消費税率の引上げが予定されていますが、需要変動の平準化、景気変動の安定化のための対策として、住宅ローン減税の控除期間の10年から13年への延長及び一定の性能を満たす住宅を対象にした新たなポイント制度の創設を追加的に行うこととなりました。既に措置することが決定しているすまい給付金の拡充などの対策とあわせて、経済に影響を及ぼすことのないよう、万全を期してまいります。

また、昨年の臨時国会において、新たな外国人受入制度を含む「出入国管理及び難民認



定法及び法務省設置法の一部を改正する法律」が成立しました。本制度により、現場における担い手を確保することに資するものと期待しております。

昨年訪日外国人旅行者数は6年連続過去最高を達成し、初めて3000万人を突破しました。本年も、「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げた2020年4,000万人、その消費額8兆円等の目標達成に向けて、真の観光立国が実現できるよう取り組んでまいります。

さらに、経済の好循環を拡大するとともに、アベノミクスの成果を全国津々浦々に浸透させ、地域においても成長と好循環を実感できるようにするため、コンパクト・プラス・ネットワークの推進、人生100年時代等に対応した居住環境の整備に取り組んでまいります。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催は、東京をはじめ各地域の魅力を発信する絶好の機会です。大会の開催がいよいよ来年に迫ってきましたが、海上警備を含むセキュリティ対策、首都地域の防災対策や渇水対応の強化、円滑な輸送の確保など、大会の成功に万全を期してまいります。また、訪日外国人旅行者、障害者、高齢者等にとっても安全・安心なユニバーサルデザインの街づくりや「心のバリアフリー」に取り組み、未来志向の交通・まちづくりを積極的に推進します。

さらに、昨年11月には、2025年国際博覧会の大阪開催が決定されました。世界に日本をアピールする絶好の機会であり、我が国経済にとっても大きな意義を有するものと考えています。今後、会場へのアクセス環境の整備等、政府一丸となって必要な取組を進めてまいります。

【被災地の復旧・復興】

(東日本大震災からの復興・創生)

東日本大震災からの復興の加速は、政府の最優先課題の一つです。発災当初は約47万人に上った避難者は減少しましたが、昨年11月時点でもなお約5万4千人の方々が避難生活を続けられております。一刻も早く生活や生業が再建できるよう、引き続き総力を挙げて取り組んでまいります。

復興道路・復興支援道路は、被災地復興のリーディングプロジェクトとして早期整備を推進しており、三陸沿岸道路の仙台～宮古は、気仙沼市内を除き平成31年度までに開通、東北中央道の相馬～福島は、平成31年度までに常磐自動車道との接続を目指し、整備を推進します。また、常磐自動車道については、復興・創生期間内での一部四車線化の完成を目指すとともに、大熊IC・双葉ICの整備を推進してまいります。

JR山田線については、三陸鉄道に運営移管し、本年3月23日の運転再開を予定しております。また、JR常磐線については、平成31年度末までに残る不通区間である浪江駅～富岡駅間の運転再開を目指しています。本年も、一日も早い全線開通に向けて取り組んでまいります。

港湾関係では、東日本地域のエネルギー供給を支える拠点として、小名浜港の国際物流ターミナル整備を、平成32年度の完成に向け推進してまいります。

住宅再建・復興まちづくりについても引き続き、「住まいの復興工程表」に沿って災害公営住宅の供給支援や高台移転を推進してまいります。

観光関係では、風評被害を払拭するため、「東北6県の外国人宿泊者数を2020年150万人泊」の実現に向け、東北観光復興対策交付金による地域の取組への支援、海外市場向け

に東北の魅力を発信する集中的なプロモーションを行います。特に福島県においては、国内プロモーションや教育旅行の再生に向けた取組への支援に取り組んでまいります。

（平成 30 年 7 月豪雨、台風 21 号、北海道胆振東部地震等の相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興）

昨年も、平成 30 年 7 月豪雨、台風 21 号、北海道胆振東部地震など、大規模な自然災害が相次ぎ、防災・減災の取組の重要性が再認識される 1 年となりました。これらの自然災害により、地方公共団体が管理する公共土木施設において、多くの被害が発生しました。国土交通省としては、被災自治体が早期に災害復旧事業に着手できるよう、被災直後の TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）による被害状況の調査や、災害査定効率化等の支援を行い、迅速に災害査定を実施していくとともに、再度災害防止対策にも取り組んでまいります。

平成 30 年 7 月豪雨及び北海道胆振東部地震では、関係団体と連携した応急的な住まいの情報提供を行い、公営住宅や UR 賃貸住宅の空室提供や、応急仮設住宅の供給を支援しました。今後、被災者の住まいの再建方法や再建場所の意向把握等を進め、住宅金融支援機構の災害復興住宅融資を通じて、自宅の再建・補修や災害公営住宅等の整備について支援してまいります。

道路分野においては、集中豪雨による土砂災害や冠水などにより、多数の道路が被災しましたが、高速道路及び直轄国道については、全区間で通行を再開しております。引き続き被災箇所の本復旧を進めるとともに、被災時の救急救命活動を支える道路ネットワーク機能を確保するため、道路法面・盛土対策や冠水対策等に取り組んでまいります。

関西国際空港については、台風 21 号により旅客ターミナルや滑走路が浸水するなど大きな被害を受けましたが、被災から 3 日後の 9 月 7 日には第 2 ターミナルが一部再開、14 日には第 1 ターミナルが一部再開し、21 日には旅客ターミナルが全面再開されました。関西国際空港連絡橋については、本年のゴールデンウィークまでに、連絡橋を完全復旧することを目標に作業を進めます。

観光分野では、上記の関西国際空港の復旧に加え、JNTO コールセンターの 365 日、24 時間の多言語対応体制の確立など、関係省庁・機関とも連携し、様々な場面における外国人旅行者の情報入手手段の多重化を図り、災害等の非常時においても外国人旅行者が安心して我が国を旅行できるよう緊急対策を決定しました。また、西日本における「ふっこう周遊割」や北海道における「ふっこう割」による宿泊料金の低廉化の支援等を実施しており、今後も更なる観光需要の回復、増加に繋げるため各施策を引き続き着実に実施してまいります。

鉄道分野では、平成 30 年 7 月豪雨の影響による斜面崩壊などにより、多くの路線が被災しました。被災した鉄道について、道路や河川などの関連事業と連携して、早期復旧を図る取組などを実施しました。引き続き、被災した鉄道が早期に円滑に復旧できるよう必要な措置を講じてまいります。

港湾分野においては、平成 30 年 7 月豪雨の被災地域である呉港にて、国が港湾管理者の要請を受けて港湾管理を初めて代行し、漂流物の回収等を実施しました。また、台風 21 号の高潮による神戸港コンテナターミナルの浸水、北海道胆振東部地震による苫小牧港における液状化等の被害の発生に伴い、緊急点検を実施した結果を踏まえ、全国の主要な港湾の夕

一ミナル等において浸水対策、耐震対策等の緊急対策に注力していきます。

（熊本地震からの復旧・復興）

また、熊本地震が発生してからおよそ2年9ヶ月が経過しましたが、生活再建の支援にあたり、被害にあわれた方々の気持ちに寄り添いながら、災害公営住宅の供給支援等、恒久的な住まいの確保に取り組んでおります。大きな被害を受けた阿蘇大橋地区については、国道57号北側復旧ルート、国道325号阿蘇大橋の2020年度での全線開通を目標に復旧を進めています。また、JR豊肥線や南阿蘇鉄道については、運転を見合わせている区間の復旧工事が進められております。引き続き、国土交通省の持つ技術力を結集し、一日も早い復旧に努めてまいります。

【国民の安全・安心確保】

（防災・減災対策）

今後、気候変動の影響により頻発・激甚化が懸念される水害・土砂災害・渇水被害、切迫する巨大地震・津波災害や火山噴火等にも備えるため、防災・減災対策をさらに強化する必要があります。昨年発生した豪雨等でも、これまでに整備した施設が確実に効果を発揮し被害を防止・軽減しており、こうした事前防災対策が重要です。政府は、昨年の一連の災害を踏まえ、重要インフラの緊急点検を行い、12月14日、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」をとりまとめました。国土交通省では、重要インフラの総点検の結果などを踏まえ、ソフト・ハードの両面から67項目の緊急対策を行ってまいります。具体的には、ソフト対策として、災害時に命を守るため、ハザードマップ等による必要な各種リスク情報の徹底的周知や外国人旅行者等への情報提供体制の確保など国民等の安全確保に資する体制強化等、ハード対策として、河川・砂防等の防災のための重要インフラの機能強化等により大規模な浸水・土砂災害・地震・津波・火山噴火等による被害の防止・最小化等を図るとともに、道路・鉄道・港湾・空港等の国民経済・生活を支える重要インフラの機能強化等により、命を守るための災害時の避難や救助、1日でも早く平常の暮らしや経済活動を取り戻すための迅速な復旧・復興に不可欠な交通ネットワークの確保等、ソフト・ハードの両面からの「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に集中的に取り組んでまいります。

平成20年4月に創設されたTEC-FORCEは、これまで東日本大震災をはじめ、平成30年7月豪雨や北海道胆振東部地震など、全国の91の災害に対してのべ7万8千人を超える隊員を派遣し、被災状況の早期把握や道路啓開など、全力で被災自治体の支援にあたってまいりました。今後、TEC-FORCEの活動をマネジメントする機能の強化やTEC-FORCE隊員を支援できる民間の人材の確保など、TEC-FORCEの体制・機能の拡充強化に努めてまいります。

気象庁では、昨年5月1日にTEC-FORCEの気象・地象情報提供班として活動する「気象庁防災対応支援チーム」（JETT: JMA Emergency Task Team）の運用を開始しました。平成30年7月豪雨、北海道胆振東部地震等の際に派遣され、地方公共団体や各機関の防災対応を支援しました。平成31年度には、JETTを派遣するための体制の強化を計画しております。加えて、平時には地方公共団体の防災担当者が避難勧告の判断等の防災対応を実践的

に学習できる「気象防災ワークショップ」を一層推進するなど、地方公共団体の防災対応力の向上をよりの確に支援してまいります。

切迫する南海トラフ巨大地震や首都直下地震に対しては、「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省首都直下地震対策計画」に基づき、無電柱化の推進や緊急輸送道路における橋梁、住宅・建築物等の耐震化、ブロック塀等の安全確保等により、大規模地震への対応力の向上を図ります。また、「東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた首都直下地震対策ロードマップ」に基づき、列車の行き先案内の多言語化や防災ポータルによる防災情報の一元化・多言語化等の対策等を実施し、首都地域の防災対策に万全を期してまいります。

昨年10月に判明した免震・制振装置における大臣認定等への不適合は、建築物の所有者等に不安を与え、かつ建築物の安全・安心に対する国民の信頼を揺るがす行為であり、極めて遺憾です。国土交通省では、「免震材料及び制振部材に関する外部有識者委員会」において、昨年11月より同様の事案の発生を防止するため必要な対策を検討しているところです。また、引き続き各社を指導し、所有者等の安心の確保と再発防止の徹底について厳正に対処してまいります。

（将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進）

我が国では、高度経済成長期以降に整備したインフラが今後一斉に老朽化すると見込まれることから、インフラ長寿命化計画（行動計画）に基づく計画的な維持管理・更新に引き続き取り組めます。

また、社会資本メンテナンス元年（平成25年）以降の取組の実績や新たな知見等を踏まえ、今後30年後までの維持管理・更新費の推計を行ったところ、「事後保全」から「予防保全」へ切り替えることによる費用の縮減効果が大きいことが分かりました。今後、予防保全の考え方を基本としたインフラのメンテナンスを国、地方公共団体などが一丸となって着実に進めるとともに、新技術やデータの積極的活用、集約・再編等の取組による効率化を図り、持続的・実効的なインフラメンテナンスの実現を目指します。

さらに、「インフラメンテナンス国民会議」の活動を通じて、新技術の開発・社会実装を後押しするなど、メンテナンス産業の育成・活性化を図るとともに、全国10地域に設立した地方フォーラムを活用し、地方への展開を一層強化してまいります。あわせて、優れた取組や技術開発を「インフラメンテナンス大賞」において表彰し、広く共有してまいります。

（交通の安全・安心の確保）

平成28年1月の軽井沢スキーバス事故を受け、平成29年度から33年度までの間、すべての貸切バス事業者の安全管理体制を確認することとしており、本年度も引き続き貸切バス事業者をはじめ運輸事業者に対して運輸安全マネジメント評価を実施し、輸送の安全の確保に取り組んでまいります。

自動車分野では、平成29年9月以降、複数の自動車メーカーにおいて型式指定車の完成検査に係る不適切事案が発覚したことを受け、昨年、完成検査の記録の書き換えをできなくする措置の義務化や勧告制度の創設などを行いました。これに加え、経営層などに対する取組状況の聴取や効果的な監査の実施に取り組むなど、適切な完成検査の確保を図って

まいります。

また、平成6年度及び7年度に自動車損害賠償責任再保険特別会計（現 自動車安全特別会計）から一般会計に繰り入れられた積立金については、平成30年度の23.2億円に引き続き、平成31年度予算において37.2億円に拡充されて繰り戻されることとなりました。今後も引き続き、繰戻額の増額と積立金の取崩額の着実な縮減を図るとともに、被害者救済対策等の一層の充実に取り組んでまいります。

道路分野では、道路の防災性の向上、安全性・快適性の確保等の観点から、昨年策定した「無電柱化推進計画」に基づき、低コスト手法の普及や新設電柱の立地制限の拡大など様々な施策に取り組み、無電柱化を推進してまいります。台風21号の暴風による電柱倒壊を踏まえ、市街地の緊急輸送道路のうち電柱倒壊の危険度が高い区間について無電柱化を推進してまいります。

昨年2月、福井県の国道8号で大規模な車両滞留が発生したことを受け、除雪体制を強化するとともに、従来であれば通行止めとなる状況においてもチェーン装着車両を対象として通行を可能とする制度を導入するなど、大雪時の道路交通確保に向けた対策を推進します。

高速道路での事故による死者数は依然として毎年約200人を数えています。このため、高速道路の四車線化等を計画的に進めるほか、逆走事故対策として、大型矢印路面標示やラバーポール設置等の対策を継続するとともに、逆走検知などの新技術を活用した対策にも取り組んでまいります。

踏切については、ソフト・ハード両面から地域の実情に応じた対策を実施するとともに、大阪北部地震での教訓を踏まえ、長時間遮断時に優先的に開放する踏切への指定等や踏切の立体交差化を推進してまいります。

また、自転車活用推進計画に基づき、私を本部長とする自転車活用推進本部を中心に、政府一体となって、自転車通行空間の計画的な整備、シェアサイクルの普及促進、サイクルツーリズムの推進等、自転車の活用の推進に向けて取り組んでまいります。

鉄道分野では、平成28年12月に発生した新幹線の台車にき裂等が生じる重大インシデントなど社会的影響の大きい鉄道の輸送トラブルが続けて発生したことを踏まえ、「鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会」を開催し、昨年7月に必要な対応策などを取りまとめました。その結果を踏まえ、新幹線をはじめとする鉄道の安全・安定輸送の確保に向けた取組を進めてまいります。

また、昨年9月の台風の来襲に備え、鉄道事業者各社が行った「計画運休」の対応等について、関係者が情報共有を行うとともに今後の計画運休のあり方等について検討を行うため、「鉄道の計画運休に関する検討会議」を開催し、計画運休の実施や運転再開にあたっての安全確認、利用者への情報提供に係る中間とりまとめを行いました。今後は、地方自治体への情報提供の仕方や計画運休する時間の表現方法、計画運休の際の振替輸送のあり方等について、引き続き検討を行ってまいります。

さらに、近年の豪雨災害の頻発化・激甚化を受けて、鉄道事業者が行う河川橋りょうの流失・傾斜を防止するための対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入を防止するための対策を支援してまいります。

航空分野では、日本貨物航空における不適切な整備処置や整備記録の改ざんを受け、昨年7月、同社に対し事業改善命令等を行い、必要な再発防止策の報告を指示しました。ま

た、昨年10月、運航乗務員の飲酒に関する不適切事案の発生を受け、「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」を設置し、昨年12月、アルコール濃度に係る数値基準の新設や検査機器によるアルコールチェックの義務付けなどの基準案を取りまとめました。本年も、航空の安全に対する信頼をできる限り早急に回復できるよう、必要な措置を講じてまいります。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等の大規模イベントの開催を目前に控え、セキュリティ確保に向けた政府全体の取組の中で、国土交通省としても、特にソフトターゲットのテロ対策について省内横断的な検討体制において、引き続き取組を推進してまいります。空港では、ボディスキャナーなど、先進的な保安検査機器を導入し、保安検査の高度化を図ってまいります。

（戦略的海上保安体制の構築等の推進）

尖閣諸島周辺海域での中国公船による領海侵入に加え、日本海大和堆周辺海域における多数の北朝鮮漁船による違法操業が確認されたほか、昨年は北朝鮮からのものと思料される木造船の漂流・漂着件数が過去最大となるなど、我が国周辺海域を取り巻く状況は益々厳しさを増しています。海上保安庁では、尖閣諸島周辺海域の領海警備に万全を期すとともに、日本海側のしょう戒体制を強化し、不審事象の早期発見等に努めております。本年も「海上保安体制強化に関する方針」に基づく体制強化を着実に進め、領土・領海を堅守し、国民の皆様が安全・安心に暮らすことができる平和で豊かな海を守り抜いていく所存です。

【力強く持続的な経済成長の実現】

（生産性革命「貫徹の年」）

人口減少・超高齢化社会を迎えた我が国では、働き手の減少を上回る生産性の向上によって潜在的な成長力を高め、新たな需要を掘り起こすことは極めて重要です。そのため、国土交通省のあらゆる分野で進められている「生産性革命」を更に推進し、本年を生産性革命「貫徹の年」と位置づけ、成果として結実させていきます。

建設現場の生産性向上を目指す i-Construction については、土工、舗装工、浚渫工、維持管理分野、建築（官庁営繕）分野等への ICT の導入を拡大するとともに、積算基準の改定や自治体発注工事に対する専門家の派遣等、自治体や中小企業が更に ICT を導入しやすくなるような環境整備を推進しております。本年は、道路工事であれば、土工や舗装工などの工事の一部だけでなく、地盤改良工や付帯構造物工などへ ICT 導入拡大を進め、一つの工事全体で3次元データや ICT 等の新技術を一貫して活用できる基準等の整備を行います。さらに、3次元データ等を活用して i-Construction の取組をリードするモデル事務所を設置し、設計から維持管理までの先導的な3次元データの活用や ICT 等の新技術の導入を加速化して参ります。また、中小企業等の ICT 活用の普及・促進に向けた環境整備や、コンクリートの施工の効率化、国庫債務負担行為の活用等による施工時期等の平準化についても着実に取組を進めて参ります。

また、実用段階に達していない新技術の導入・促進等に取り組むとともに、建設現場のデータのリアルタイムな取得・活用などの革新的技術を導入・活用するモデルプロジェクトを始動するなど、建設現場への一層の新技術の導入を推進しております。また、平成30

年度補正予算による政府出資金を活用し、国土強靱化、生産性向上等に資する革新的技術の公共事業等への活用を推進すべく、産学連携、産産連携による研究開発の支援を検討しています。

今後はこれらの取組の中で取得、活用される構造物の3次元データや地形、地盤情報等を集約・共有し、サイバー空間上に国土を再現するインフラ・データプラットフォームの構築を進めます。このプラットフォームと防災や交通、民間や自治体のデータなどを連携し、行政サービスの高度化や官民連携による新しい産業やサービスの創出を図って参ります。

道路分野においては、ETC2.0等のビッグデータを活用し、渋滞箇所の状況をきめ細かく把握・整理し、効果的なピンポイント渋滞対策を引き続き推進してまいります。また、高速道路において、混雑状況に応じた戦略的な料金体系を検討してまいります。

不動産市場については、ESG（環境・社会・ガバナンス）投資などの考え方に沿った中長期的な投資を多様な投資家から呼び込む環境整備を行うなど、2020年頃にリート等の資産総額を約30兆円にする政府目標の達成に向けた取組を進めてまいります。

都市分野においては、民間事業者による都市公園の活性化（Park-PFI）、民間都市開発に伴う帰宅困難者用一時滞在施設等の確保やBCD（業務継続地区）の整備促進、スタートアップ企業を支援する創業支援施設等の創出など、「官民ボーダレス化」などによる魅力と競争力を備えた都市空間の創造に取り組んでまいります。

河川分野においては、地域の経済活動・社会活動の生産性を向上させるため、既存の河川空間や堤防整備等により新たに生じる河川空間の民間事業者による活用を推進してまいります。

港湾分野においては、コンテナターミナルにおいて、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルを実現するための取組を進めてまいります。また、増大するクルーズ需要やクルーズ船の大型化に対応するため、既存ストックを活用したハード・ソフト両面の取組みとともに、官民連携による国際クルーズ拠点の形成を進めます。

航空分野においては、首都圏空港について世界最高水準の発着容量年間約100万回を目指し、必要な取組を進めてまいります。羽田空港については、飛行経路見直しに必要な施設整備、騒音対策、落下物対策等を進めるとともに、丁寧な情報提供を行い、国際線増便に向けた準備を進めます。また、成田空港についても地元合意に基づき、騒音対策、落下物対策等を行いつつ、第三滑走路の整備等の機能強化を進めてまいります。さらに、航空交通量の増大に対応するため、国内管制空域の再編に向け、業務実施体制の整備を進めます。

また、空港での地上支援業務や維持管理業務の省力化・効率化のため、貨物牽引車の自動走行の実証実験等を官民連携して実施してまいります。また、空港での搭乗関連手続きの円滑化と旅客負担を軽減するFAST TRAVELの実現のため、顔認証等の最先端の技術・システムを導入する取組を進めてまいります。

海事分野においては、実海域における遠隔操船実証の実施など、自動運航船の実用化に向けた取組の加速化をはじめ、造船・海運分野や海洋開発分野の国際競争力向上を図る

「i-Shipping」や「j-Ocean」の取組を着実に進めるとともに、造船市場における公正な競争条件の環境整備を推進してまいります。また、「内航未来創造プラン」の着実な実施や優秀な船員の養成・確保により、安定的かつ持続的な海上輸送の確保を図ってまいります。

環境対策については、GHG 排出削減戦略の実現に向けた取組や SOx 規制強化の対応を加速化させるとともに、海難事故により船舶の残骸や燃料油による損害が発生した場合の被害者補償を確保するための環境整備に取り組んでまいります。

物流分野では、物流事業の労働生産性を 2020 年度までに 2015 年度に比べて 2 割向上させることを目標に、物流総合効率化法の枠組み等による共同物流等の取組への支援や、受取方法の多様化等による宅配便の再配達削減など、関係者の連携・協働による物流効率化を促進してまいります。併せて、過疎地域等におけるドローンによる荷物配送や「物流・商流データプラットフォーム」の構築等、物流分野における新技術の積極的な活用を図ってまいります。

また、トラック輸送の省人化を図るため、本年 1 月のダブル連結トラックの本格導入に向け、特車許可基準の車両長の緩和に取り組みます。さらに、昨年 3 月に創設した「重要物流道路制度」に基づき、今年度末を目処に物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための機能強化や重点支援・投資を行ってまいります。加えて、特車許可の審査の迅速化に取り組むとともに、ダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現に向け、安全な走行空間の確保等のインフラ面での事業環境整備について検討してまいります。

鉄道分野では、新幹線の新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との結節機能強化や容量制約の解消を図り、全国につながる新幹線ネットワークの充実を図るとともに、新大阪駅を全国の新幹線ネットワークのハブとして位置付ける「地方創生回廊中央駅構想」の実現に向け、平成 31 年度より所要の調査を実施し、この取組の具体化に取り組んでまいります。また、メンテナンスの効率化・省力化のため、平成 31 年度は AI やカメラを活用して線路の検査に係る負担を低減する技術開発や無線等による列車の位置検知システムの簡素化に関する技術開発等を推進してまいります。さらに、高架構造等で実現されている自動運転について、踏切等のある一般的な路線への導入に向け、安全性や利便性の維持・向上を図るための技術的要件についても検討を行ってまいります。

自動車の自動運転については、引き続き、車両の技術基準等の必要なルールの整備や、自動運転技術の開発・普及促進、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験、ニュータウン等における自動運転サービスの検討等、自動運転の社会実装に向けた取組を推進してまいります。

タクシー・バス事業においては、定額タクシーや大型バスドライバーの効率的な運用等の実証実験を実施したところです。今後、制度化に向けた検討を行うなど、新たなサービス等の導入や繁忙期の観光ニーズへの対応による利用者利便の向上を図ってまいります。

気象分野では、気象データを活用した新たなビジネスの創出を図るため、平成 29 年 3 月に設立された「気象ビジネス推進コンソーシアム」を通じ、企業間のマッチングを更に実現させてまいります。また、あらゆる産業の基盤となる気象データのオープン化・高度化を図るとともに、これらの気象データの利活用促進にも一層取り組んでまいります。

これに加え、研究開発や新しいビジネス領域の開拓等を促進するため、民間企業等によるデータ利活用を進めることも重要です。

公共交通分野においても、運行情報等のオープンデータ化の推進を図るため、官民の関係者で構成する検討会を継続的に開催するとともに、オープンデータを活用したスマートフォンアプリによる実証実験を官民連携して実施するなど、引き続き取組を推進してまい

ります。

バス・トラックの生産性向上をはじめ新たな交通サービスの創出に向け、民間からの提案募集の結果を踏まえて、官民連携での ETC2.0 データの活用を推進します。あわせて AI による画像解析の活用など、道路ネットワーク全体の情報収集を充実し、人や自転車等を含めた新たな調査体系や共通情報基盤を構築し、地域のモビリティサービスの強化に取り組んでまいります。

自動運転、ICT 施工等の幅広い分野での生産性向上、新産業創出等を支えるため、高精度測位や 3 次元地図をいつでも・どこでも・誰でも活用できるよう、「電子基準点網」の拡充・高度化及び「基盤地図情報」に基づく地図インフラの利活用を推進してまいります。

海洋情報分野では、海洋状況把握（MDA）の能力強化に向けた取組の一つとして、各関係府省等が保有する広域性・リアルタイム性の高い様々な海洋情報を集約し、民間事業者、行政機関等に共有・提供する「海洋状況表示システム」を運用します。

（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）

社会全体の生産性向上に加え、産業の中長期的な担い手の確保・育成に向けて働き方改革を進めることも重要です。

建設業では、適正な工期設定や週休 2 日の推進など、関係者一丸となった取組が不可欠です。政府で策定した「適正な工期設定等のためのガイドライン」の周知・徹底はもとより、建設業法等の改正に向け、引き続き実効性のある施策を講じてまいります。また、本年 4 月より本運用が開始される「建設キャリアアップシステム」により建設技能者の経験や技能を業界横断的に蓄積し、その処遇改善につなげてまいります。あわせて、建設技能者に必要とされる技能の習得を継続的に行う建設リカレント教育や多能工の推進などの人材育成も進めてまいります。

自動車運送事業では、昨年 5 月に策定された「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に基づく取組をさらに加速させるとともに、物流機能を安定的・持続的に確保するため、荷主企業や利用者などの理解と協力を得つつ、関係省庁と連携しながら「ホワイト物流」推進運動を進めることにより、働きやすい労働環境の実現等への協力を呼びかけてまいります。

（生産性を向上させる社会資本整備の戦略的な推進）

社会資本整備については、厳しい財政制約の下、安全・安心の確保や生産性向上などのストック効果を最大限発揮できるよう、重点投資を加速させることが必要です。このため、まずは現下の低金利状況を活かし、昨年台風 21 号による被害を受けた関西国際空港について、財政融資を活用し、護岸の嵩上げや電源設備等の浸水対策等の防災機能の強化を進めるとともに、高速道路について、昨年度に引き続き、財政投融資を活用して、暫定二車線区間の機能強化による防災減災対策、生産性向上のための新名神高速道路の六車線化を行うこととしています。

これに加え、整備新幹線、リニア中央新幹線や、地域産業の生産性向上に直結するインフラ等を重点的かつ戦略的に整備してまいります。

新幹線については、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）において建設費が増加する見込みとなりましたが、平成 31 年度予算の編成過程において、両

区間についての安定的な財源見通しを立てたところであり、平成 27 年 1 月の政府・与党申合せにおける完成・開業目標時期の確実な実現に向け、着実に整備を進めてまいります。また、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、駅・ルートの公表に向けた詳細調査、環境影響評価の手続きを着実に進めてまいります。九州新幹線（西九州ルート）の今後の整備のあり方については、昨年与党において、今後はフル規格又はミニ新幹線のいずれかの方式を選択すべく検討を進めることとされたことを踏まえ、引き続き与党における検討に、しっかり対応してまいります。さらに、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査については、単線による新幹線整備その他の効果的・効率的な整備手法等の具体的な調査に取り組んでまいります。

リニア中央新幹線については、昨年、品川・名古屋間における電気関係設備の整備等に係る工事实施計画（その 2）及び大深度地下使用の認可を行ったところであり、建設主体の JR 東海において、2027 年の品川・名古屋間の開業に向け、品川駅や名古屋駅、南アルプストンネルの工事等に本格的に取り組んでいくこととなります。国土交通省としても、引き続き、この事業が安全かつ着実に進められるよう、必要な支援を行ってまいります。

また、リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約 1 時間で結ばれ、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化するスーパー・メガリージョンの形成が期待されています。それらの効果を全国に拡大し最大化するため、必要な検討を進めてまいります。

下水道についても、地域の汚水処理事業の持続可能性を確保するため、全都道府県に対して平成 34 年度までに「広域化・共同化計画」を策定するよう要請したところです。国土交通省としても、実効性のある広域化・共同化計画の策定が促進されるよう、具体策の提示や事例集の作成などにより積極的に関与してまいります。

（民間投資やビジネス機会の拡大）

厳しい財政制約の下、経済成長を持続させるためには民間活力の活用が不可欠であり、多様な PPP/PFI を推進することが重要です。コンセッションについては、本年は福岡空港、愛知県国際展示場等において事業が開始される予定です。引き続き、空港、道路、下水道、公営住宅、クルーズ船向け旅客ターミナル施設、MICE 施設といった分野においてコンセッション等の導入を推進してまいります。併せて、産官学金の協議の場となる地域プラットフォームを通じた案件形成を推進するとともに、人口 20 万人未満の地方公共団体を重点的に支援してまいります。

我が国企業のビジネス機会を拡大するには、旺盛な海外需要を取り込むことも重要です。我が国の強みとする「質の高いインフラシステム」の海外展開について、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2018」に基づき、各国ごとの重点プロジェクトに対するトップセールスや、案件形成に向けた官民インフラ会議等の開催、新興国等への制度整備支援を通じたビジネス環境の改善等を行うとともに、平成 31 年度に向けて同計画の改定も行ってまいります。また、昨年 8 月に施行された「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」に基づき、8 分野 15 の独立行政法人等が主要業務の一つとして民間企業の海外展開支援を本格的に支援することになりましたが、政府として、引き続き、独立行政法人等の活動を後押しし、官民一体となったインフラシステムの輸出拡大を図ってまいります。併せて、(株)海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）などの活用や、海外でのインフラフォーラムの開催等を通じた海外企業とのマッチング支援により、中堅・中小企業を含む

我が国企業の積極的な海外市場への参入を促進してまいります。

（観光先進国の実現に向けた取組の推進）

観光は地方創生の切り札、成長戦略の柱です。「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げた2020年訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円等の目標達成に向けて、地方誘客と消費拡大に向けた取組を推進し、「観光先進国の実現」に取り組んでまいります。

まずは、地方に来ていただくため、我が国への玄関口となる空港での搭乗関連手続を顔認証により一元化する「One ID」の導入や、スマートフォンによる移動・滞在環境整備など、ITの力を最大限活用し、最先端の旅行環境を実現します。また、先進的なデジタルプロモーションを推進するとともに、近隣のアジア諸国において増加するリピーターや個人客の確実な取り込みや、欧米豪市場を対象としたグローバルキャンペーン、中南米・中東などの新たなマーケットの観光需要の取り込みや全国27の「訪日誘客支援空港」への支援等を通じた地方空港への国際線就航促進にも一層力を入れてまいります。

また、広域的に渋滞が発生している観光地において、ICT・AI等の革新的な技術を活用し、エリアプライシングを含む交通需要制御などのエリア観光渋滞対策の実証実験を推進します。

2つ目に、地方での満足度を向上させるため、文化財や国立公園などにおける多言語解説の充実や、魅力ある公的施設・インフラの大胆な開放・公開、ナイトタイム活性化等を通じた「コト消費」の拡大に重点的に取り組むことによって、利用者目線でインバウンド向けの設備投資を強化し、「稼ぐ」観光地への改革を目指します。

3つ目に、地方での滞在日数を増加させるため、古民家活用による高付加価値な宿泊施設を創出するとともに、旅館における生産性向上を図ることで、「稼ぐ」旅館への改革を後押ししていきます。これと併せて、健全な民泊サービスの普及や地域の取組を支える世界水準のDMOの形成・育成にも取り組みます。

これらの施策について、本年1月より新たに徴収が開始される国際観光旅客税の税収も活用しながら、政府一丸、官民一体となって取り組んで参ります。

【豊かで活力のある地域づくり】

（コンパクト・プラス・ネットワーク）

コンパクト・プラス・ネットワークについては、昨年8月末までに立地適正化計画の作成に取り組む市町村が420都市、作成・公表した市町村が177都市と着実に増加しております。これを踏まえ、さらなる裾野の拡大を図るとともに、引き続き、省庁横断的な枠組を通じて支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の見える化を進め、市町村の取組を支援してまいります。また、都市内部で空き地等がランダムに発生する「都市のスポンジ化」に対応するため、空き地等の集約再編・利用促進を図る仕組み等を盛り込んだ改正都市再生特別措置法が昨年7月に施行されました。創設した各種ツール（低未利用土地権利設定等促進計画、立地誘導促進施設協定等）を市町村に有効に活用頂けるよう、万全のサポートに取り組んでまいります。

また、地域公共交通については、地域の公共交通のビジョンである「地域公共交通網形

成計画」が昨年11月末までに438件策定される等、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組が各地で進められています。計画策定や地方鉄道やバス路線等の地域公共交通の確保維持にかかる支援の他、人材・ノウハウ面の支援により、これらの取組を積極的に支援してまいります。一方で、利便性の高い地域公共交通ネットワークの実現を促進するためには、事業者間の連携や協働が重要です。このため、このような事業者間の取組を円滑化するために必要な競争政策の見直しについて、各地域の実情を踏まえながら、公正取引委員会をはじめとした関係省庁と連携して、検討を進めてまいります。また、このような競争政策の見直しも含めた、地方部を中心とした移動手段の確保や運転手不足等の諸課題に対する地域公共交通政策のあり方についても検討を進めてまいります。

複数のモードの検索・予約・決済を一括で提供するMaaS（マース。Mobility as a Service）を含む新たなモビリティサービスの推進に向けては、移動の利便性や効率性の飛躍的な向上をもたらし、公共交通の利用の増加等により、都市や地方が抱える交通サービスの様々な課題の解決につながる可能性があります。このため、日本型MaaSのあり方や新モビリティサービスにおける今後の取組について検討を進めていくとともに、実証実験に対する支援、新たなモビリティの走行空間の確保や、交通ターミナルなどの乗り換え拠点の整備についても重点的に進めてまいります。

（スマートシティ構想）

AI・IoT等を活用して安全・快適なまちづくりを進める「スマートシティ」については、昨年11月に日本経済団体連合会と意見交換を行い、Society5.0時代のスマートシティの実現に向けて連携・協力していくことを合意し、国土交通省内に「スマートシティプロジェクトチーム」を設置しました。引き続き、関係省庁と一体となって、関係団体や企業、自治体等と連携してモデル事業を実施するなど、スマートシティの推進に向けて取り組んでまいります。

（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）

既存住宅流通・リフォーム市場の活性化に向けて、中古住宅のマイナスイメージを払拭するため、耐震性があり、インスペクションの結果、構造上の不具合及び雨漏りが認められない等の一定の要件を満たす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団体が広告時に使用することを認める「安心R住宅」制度の取組を進めてまいります。

空き家対策については、「空き家等対策の推進に関する特別措置法」に基づき個々の地方公共団体による除却・利活用等に対する支援と併せ、地方公共団体等が空き家対策情報の共有化を図るための「全国空き家対策推進協議会」の設置等への支援も行っております。また、小規模の戸建て住宅等を他の用途に変更する場合の規制の合理化など、既存建築ストックの有効活用を進めてまいります。さらに、空き家等の流通・マッチングや再生を図るため、「全国版空き家・空き地バンク」の活用促進や、クラウドファンディング等の手法を用いた空き家等の遊休不動産の再生を促進するため、ガイドラインの作成等を進め、不動産特定共同事業等の不動産証券化の活用を支援します。今後とも、空き家の利活用・流通促進に官民総力戦で取り組んでまいります。

加えて、若年・子育て世帯や高齢者世帯等が安心して暮らせる住生活を実現するため、地方公共団体や関係省庁と連携し、新たな住宅セーフティネット制度に基づき、民間の空

き家・空き室を住宅確保要配慮者向けの賃貸住宅として活用する取組を進めるとともに、住宅金融支援機構の住宅ローン金利の引下げを通じた若年・子育て世帯の住宅取得等の支援、サービス付き高齢者向け住宅の整備等を進めてまいります。

住宅・建築物の省エネ化を推進するため、平成29年4月から住宅以外の大規模な建築物の新築に際して、省エネ基準への適合を義務化したところです。また、省エネ性能の高い住宅・建築物の新築・改修に対する補助、税制、融資等による支援、中小工務店等に対する講習会の実施、省エネ性能に関するわかりやすい表示の普及促進等の施策を講じてまいりました。引き続き、関係省庁と連携しつつ、これらの施策を推進し、住宅・建築物の省エネ化に取り組んでまいります。

（個性・活力ある地域の形成）

所有者不明土地問題については、昨年6月に成立した「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」の積極的な活用に向け、ガイドラインの整備や協議会の設置等を通じ、地方公共団体の支援に努めてまいります。また、関係閣僚会議で決定した基本方針に基づき、土地に関する制度の在り方や地籍調査を円滑かつ迅速に進めるための措置について、本年2月をめどに方向性を示した上で、更なる検討を進めてまいります。

景観・歴史まちづくりについては、景観計画や歴史的風致維持向上計画の策定を促進するとともに、国で指定した景観まちづくり刷新モデル地区において景観の優れた観光資源の保全・活用等を行ってまいりました。本年も引き続きこれらの取組を進めてまいります。

昨年10月からは、全国41地域において地域の風景や観光資源などを図柄とした地方版の図柄入りプレートの交付を開始しております。また、2020年度には全国17地域において新たな地域名表示の図柄入りプレートの交付を開始する予定であり、“走る広告塔”として地域の魅力を発信し、地域振興が図られるよう一層の取組を進めてまいります。

高齢者、障害者を含む全ての人々が住みよい街づくりを進める観点から、バリアフリーの推進は大変重要です。特に、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会はその好機であり、共生社会の実現に向けて、バリアフリー法の改正、公共交通機関のバリアフリー基準の見直し等を行いました。本年も、ユニバーサルデザインの街づくり、心のバリアフリーをはじめとする諸施策に省を挙げて取り組んでいくとともに、大会後も見据え、全国各地における高い水準のバリアフリー化を進めてまいります。

厳しい経営状況に置かれているJR北海道について、国土交通省では、昨年7月にJR北海道の経営改善に関する国としての方針・考え方を公表しました。引き続き、JR北海道の経営改善に向け、地域の関係者の皆様とともに、必要な支援、協力を実施してまいります。

奄美群島、小笠原諸島の特別措置法の延長をはじめとして、離島や半島地域、豪雪地帯など、生活条件が厳しい地域や北方領土隣接地域に対しては、引き続き生活環境の整備や地域産業の振興等に対する支援を行ってまいります。明治記念大磯邸園については、「明治150年」関連施策の一環として我が国の歴史遺産の保存・活用を図るため、引き続き、地方公共団体との連携の下、整備を進めてまいります。

アイヌ文化の復興等の拠点となる民族共生象徴空間については、2020年東京オリンピック・パラリンピックに先立ち、同年4月に一般公開することから、年間100万人の来場者

実現に向けて、国立民族共生公園及び慰霊施設を整備するとともに、開業準備を進めてまいります。

【結語】

国土交通省は、本年もその強みである現場力を活かし、諸課題に全力で取り組む所存です。国民の皆様の一層の御支援、御協力をお願いするとともに、本年が皆様方にとりまして希望に満ちた、大いなる発展の年になりますことを心から祈念いたします。