

## 「持続可能で活力ある国土・地域づくり」に向けた主要政策

- 人口減少、少子高齢化、財政制約に加え、震災を契機としたエネルギー制約等の課題を克服し、子ども達や孫達の世代にすばらしい国土を残すため、国土交通省は「持続可能で活力ある国土・地域づくり」を推進し、新たな政策フロンティアを開拓する。
- 主要政策の内容は、「4つの価値、8つの方向性」ごとに以下のとおりである。(※)
- これらの主要政策の多くは政府の「日本再生戦略」にも盛り込まれている。今後、予算要求、税制改正要望、制度改正等を通じて、施策の具体化を図る。
- 政策の実現に当たっては、陸海空に幅広く関わる国土交通省の現場力・統合力・即応力を十分に活かす。省内各部局はもちろんのこと、更には関係省庁、地方公共団体、民間とも積極的に連携して、モデルとなるプロジェクトを推進する。

※ 政策内容の記述はできる限り具体的なものとし、可能なものについては中期の数値目標を盛り込んでいる。

※【連携】：特に他府省との連携を図りながら取り組む施策。  
(→P. O)：本文と対応する参考資料の該当ページを表す。

## I 持続可能な社会の実現

### 1 低炭素・循環型システムの構築

東日本大震災を契機として、エネルギー問題をはじめ、我が国の社会・政策が大きく変化している中、広範な国民生活・経済活動に直接関わるという国土交通行政の特性を踏まえつつ、エネルギー・資源の有効活用、自然共生に向けた総合的・横断的な政策展開を図る。

#### ▶ まち・住まい・交通が一体となった創エネ・蓄エネ・省エネ化の推進

○ 都市の低炭素化の促進に関する法律（法案提出中）等に基づき、都市機能の集約化、これと連携した公共交通の利用促進、住宅・建築物の低炭素化、緑地の保全及び緑化の推進、未利用・再生可能エネルギーの利用等を総合的に推進するとともに、支援措置の強化・充実を図る。【連携】（→P. 33）

○ ゼロエネ住宅・省エネ住宅の普及を支援するとともに、住宅の省エネルギー性能の表示制度の充実、環境に配慮したオフィス等の評価手法の開発等に向けて取り組む。また、2020年までの新築住宅等の段階的な省エネ基準適合義務化に向けて、伝統的な木造住宅等に配慮しつつ、環境整備を推進する。【連携】（→P. 33）

- ・ゼロエネ住宅の標準化・ゼロエネビルの実現（2020年度）
- ・既存住宅の省エネリフォーム：現在の2倍程度（2020年度）
- ・環境に配慮した不動産の延床面積：1,000万㎡（2020年度）

○ 公共建築物・施設の率先した低炭素化・ゼロエネ化のため、国の一般事務庁舎整備に当たって適合すべき低炭素基準の策定、官庁施設のゼロエネルギー化を目指したモデル事業の実施、直轄国道におけるLED道路照明灯の導入等に取り組む。（→P. 33）

○ 次世代自動車の普及を支援する。特に、電気自動車等については先導的な導入の支援等により普及を一層加速する。また、次世代ITS（高度道路交通システム）の推進等による道路交通流の円滑化、モーダルシフト等による物流の低炭素化等に取り組む。【連携】（→P. 34）

- ・新車販売における次世代自動車の割合：最大で50%（2020年度）
- ・普通充電器200万基、急速充電器5000基（2020年度）

○ 鉄道全体の低炭素化・省エネ化を図るため、下記の蓄電池関連施策のほか、駅等への再生可能エネルギー発電設備、省エネ設備の設置等に取り組む。【連携】（→P. 34）

○ 公共施設や防災拠点等への定置型蓄電池の導入、「走る電源」としての車載蓄電池と家庭等の一体的エネルギー管理、蓄電池を活用した鉄道車両・施設の技術開発・導入等を支援する。【連携】（→P. 34）

➤ 次世代再生可能エネルギーの開発

○ 浮体式洋上風力発電の普及に向けた安全ガイドラインの策定、洋上大型風車作業船の早期実用化の推進、下水熱・汚泥等のエネルギー利用のための革新的技術の開発・普及促進、小水力発電に係る規制緩和等に取り組む。【連携】（→P. 35）

➤ 水と緑のエコロジカル・ネットワーク形成

○ 国・自治体等の多様な主体が連携して、生物の生息・生育地の広域的なつながりの確保に留意しつつ、湿地や干潟等の貴重な自然地の保全・再生等に取り組む。【連携】（→P. 35）

・過去の開発等により失われた多様な生物の生息・生育環境である湿地のうち特に重要な水系における湿地の再生の割合：約5割（2016年度）（2011年度：約3割）

➤ 水循環の再生

○ 水資源の有効利用のための雨水・再生水の利用の推進や、地下水の適正な保全と利用、水資源に関わる中長期計画のフォローアップ、水供給システムの低炭素・省エネルギー化に向けたガイドラインの策定等に取り組む。【連携】（→P. 35）

## I 持続可能な社会の実現

### 2 地域の生活・経済機能の強化と集約化

社会全体の高齢化が進む中、子育て世代が住みやすく、高齢者が自立して健康、安全、快適に生活できるよう、集約化されたまちづくりを進め、持続可能な地域社会を構築する。

#### ▶ 「医職住」の近接化

- 都市の低炭素化の促進に関する法律（法案提出中）等に基づき、医療・福祉施設と共同住宅等の集約整備、歩いて暮らせるまちづくり（歩道・自転車通行空間の整備、バリアフリー化）、高齢者住宅整備等を推進するとともに、支援措置の強化・充実を図る。【連携】（→P. 37）
- 団地再生や公共賃貸住宅の建替え、鉄道駅の拠点化等に際して、高齢者向け住宅、医療・介護施設、子育て施設等の新設、併設等を支援する。【連携】（→P. 38、39）
- 都市機能の高度化・相互補完を図るため、生活幹線ネットワークの整備、鉄道の利便性向上等を支援する。また、交通基本法（法案提出中）に基づく交通基本計画等を踏まえ、公共交通の確保・充実のための取組を推進する。（→P. 40）

#### 【「医職住」の近接化の目標】

- ・公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合  
（2010年→2016年度末）三大都市圏 85.8%→85.8%、地方中枢圏 69.1%→69.5%、地方都市圏 33.0%→33.0%  
（2010年→2020年度末）三大都市圏 85.8%→85.8%、地方中枢圏 69.1%→69.8%、地方都市圏 33.0%→33.0%
- ・高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合を3～5%（2020年度）（2005年：0.9%）
- ・生活支援施設を併設している公的賃貸住宅団地を25%（2020年度）（2005年：16%）

#### ▶ 次世代型の生活支援

- 「超小型モビリティ」について、公道走行を可能とする認定制度を創設するとともに、国民理解の醸成等の観点から、地方公共団体等による先導・試行導入を支援する。【連携】（→P. 41、42）

○ 公共交通機関の利便性の向上及び利用促進を図るため、速達性・定時性等に優れたBRT（Bus Rapid Transit）の導入を支援する。  
（→P. 43）

○ 鉄道駅のホームにおける旅客の接触転落事故対策として、ホームドアの整備を進めるとともに、車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなホームドアの技術開発を促進する。（→P. 44）

➤ **離島・過疎地域等の生活・経済機能の維持・確保**

○ 日常生活サービス機能が集約した「小さな拠点」づくりに取り組むとともに、タクシー・バスの貨客混載等の実現など生活交通を確保するための規制緩和等を検討する。（→P. 45）

○ 離島・豪雪地帯等の地域活性化のため、改正離島振興法に基づく離島における雇用創出や交流人口拡大等に向けた支援方策について検討する。【連携】（→P. 46）

## II 安全と安心の確保

### 3 災害に強い国土・地域づくり等の推進

東日本大震災等の教訓を踏まえ、災害のリスクと向き合っ、南海トラフ地震、首都直下地震、大規模水害等に備えるため、従来の「防災」対策に加え、低頻度で大規模な災害に備えたハード・ソフト施策の適切な組合せによる「減災」対策を推進する。

#### ▶ 災害に強い国土・地域・経済の構築

- 津波防災地域づくり法等に基づき、全国で津波災害に強い地域づくりを推進するとともに、粘り強い防波堤・防潮堤の導入、水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化の推進、沖合津波観測体制の強化等による津波警報の改善に取り組む。(→P. 48～51)
  - 公共施設、交通施設、住宅・建築物等の耐震化を進めるため、耐震診断、耐震改修・更新に係る取組の強化を図る。(→P. 52)
- 耐震住宅ストック比率：90% (2015年度)、95% (2020年度) (2008年度 79%)
- 高層建築物等の被害軽減に資する長周期地震動に関する情報提供を開始する。(→P. 53)
  - 台風・集中豪雨や局地的大雨等に対する防災情報の強化に取り組むとともに、その確実な伝達・有効活用に向けて、法改正を含めた検討を行う。(→P. 54)
  - 地球温暖化に伴う災害リスクの変化(洪水・濁水リスクの増大等)の予測を行うとともに、適応策の検討を行い必要な施策を実施する。(→P. 55)
  - 総合的な水管理のため、流域における水害対策の推進とともに、濁水被害リスクへの対応、水供給システムの危機管理指針の策定等に取り組む。【連携】(→P. 56)
  - 南海トラフ地震及び首都直下地震等の被害想定を踏まえた国土交通省の業務継続計画の見直し、緊急災害対策派遣隊(TO-FORCE)や海上保安庁の活動体制の強化、基幹的広域防災拠点の機能強化、広域的な防災訓練の実施等に取り組む。(→P. 57)

- 港湾の事業継続計画(BCP)の策定等を通じ、震災時における三大湾等の物流・産業機能の確保を図るため、法改正を含めた検討を行う。(→P. 58)
- 陸海空が連携した人流・物流におけるリダンダンシーの確保(広域バックアップ体制の構築、各モード間のアクセス性の改善、国土のミッシングリンクの解消等)、災害に強い人流・物流システムの構築、施設の重要度に応じた耐震性・耐津波性の確保等に取り組む。(→P. 59)

➤ 地域防災力の向上

- 地域ごとの各種の災害リスクの評価を踏まえたハザードマップの作成及びその活用による防災訓練の実施を支援する。(→P. 60)

ハザードマップ策定率(2011年度末→2016年度末)

最大クラスの津波:0%→100%、水害:(洪水)約5割→100%、(内水)約15%→100%、土砂災害:約45%→100%

- 帰宅困難者・避難者等の安全確保のため、改正都市再生特別措置法に基づき、退避経路、退避施設、備蓄倉庫等の整備・管理等を支援するとともに、鉄道においては、適切な運行情報の提供等の取組を推進する。(→P. 61)
- 多様な主体が地域間相互に連携し、その特性や資源を補完しあう新たな地域間共助を推進するため、法改正を含めた検討を行う。【連携】(→P. 62)

➤ 企業防災力の向上

- 建設関連企業等の事業継続計画(BCP)の作成を支援する。(→P. 63)

## II 安全と安心の確保

### 4 社会資本の適確な維持管理・更新

厳しい財政制約の中、老朽化が進行する社会資本の適確な維持管理・更新により、中長期的に持続可能な良質な社会資本によるサービス提供を実現する。

#### ▶ 社会資本の実態把握と維持管理・更新費の推計

- 地方公共団体の管理施設を含め、国土交通省所管の主な社会資本の実態を継続的に把握するとともに、今後の維持管理・更新費の推計を行い、戦略的な維持管理・更新等に役立てる。(→P. 65)

#### ▶ 施設の長寿命化によるトータルコストの縮減

- 施設の補修対策の時期、内容等を記載した長寿命化計画の策定及びそれに基づく対策の実施を推進する。(→P. 66)

長寿命化計画策定率(2011年度末→2016年度末)

河川構造物: 約3%→100%、下水道: 約51%→約100%、道路橋: 76%→100%

- 道路における大型車両の利用適正化や、計画的に点検・診断・補修を行うPDCAサイクルの定着、技術支援体制の構築に取り組む。(→P. 66)

#### ▶ 維持管理・更新のあるべき姿(官民連携、機能高度化等)の検討

- PFIの活用や包括的な契約の導入推進など、社会資本の維持管理への民間の参画・民間との協働を推進する。(→P. 67)

- 都市高速の長寿命化、補修、更新等の検討、更新時の民間資金の活用、下水道施設の更新に併せた機能高度化(エネルギー利用技術の導入等)、ダム管理用発電の導入の促進を検討する。(→P. 67)



### Ⅲ 経済活性化

#### 5 住宅・不動産、観光等の分野における消費・投資の拡大

潜在需要の大きい住宅・不動産市場の活性化や観光振興等を図ることにより、消費・投資を拡大し、我が国・地域の経済活性化、資産デフレからの脱却を図る。

##### ▶ 良質な住宅ストックの供給と不動産流通システムの改革

- 中古住宅の流通円滑化やリフォームの促進等の住宅確保方策の充実のため、インスペクションのガイドライン作成、中古住宅についての長期優良住宅等の認定・評価基準や住宅性能表示基準の整備、瑕疵保険やローンの充実・普及等に取り組む。(→P. 69、70)
- 不動産流通市場の活性化のため、消費者に必要な情報の整備・提供、建物の評価手法の見直し、不動産価格指数の整備等に取り組む。また、不動産事業者のコンサルティング機能の向上等のため、法改正を含めた検討を行う。(→P. 71、72)

##### 【良質な住宅ストックの供給と不動産流通システムの改革の目標】

- ・ 既存住宅の流通シェア：25%、リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数の割合：6% (2020年度末)
- ・ 中古住宅流通市場・リフォーム市場の規模を倍増 (中古住宅流通市場：8兆円、リフォーム市場：12兆円) (2020年度)
- ・ GDPに占める住宅投資の割合：5% (2020年度)

##### ▶ 不動産投資市場の活性化

- 改正不動産特定共同事業法(法案提出中)に基づき、民間資金を導入して、建築物の耐震化や民間施設の整備等を推進する。【連携】(→P. 73)
- Jリート市場の活性化のため、金融庁と連携しつつ、不動産取得の円滑化に向けて必要な措置を行う。また、海外投資不動産鑑定評価ガイドラインの充実を通じ、海外不動産取得の円滑化に向けた検討を行う。【連携】(→P. 74)
- 都市の開発・整備改善向けの長期のリスク性資金の供給拡大策の検討を行う。(→P. 75)

▶ 観光振興

- オールジャパン体制による訪日旅行の推進や、訪日外国人旅行者が安心して快適に移動・滞在・観光できる外客受入環境の整備を推進する。【連携】（→P. 76）

訪日外国人旅行者：1800万人（2016年）、2500万人（2020年初めまで）

- 観光地域のブランド化、ニューツーリズムの振興、複数地域間の連携促進や無電柱化等により、国内外から選好される魅力ある観光地域づくりを推進する。また、東北観光博の開催等を通じ、東北・北関東旅行の需要を喚起・拡大する。【連携】（→P. 77）

・国内における旅行消費額：30兆円（2016年）（2010年：23.8兆円）  
・日本人の国内旅行による一人あたりの宿泊数：年間2.5泊（2016年）（2010年：2.12泊）

- 国際会議等（MICE）の誘致・開催を推進するため、誘致対象の戦略的掘り起し、マーケティング戦略の再構築等を通じたMICE産業の競争力強化等に取り組む。（→P. 78）

国際会議開催件数：2010年比で5割以上増（2016年）（2010年 741件）

▶ 多様な航空需要への対応

- ローコストキャリア（LCC）やビジネスジェットの推進等につながる受入体制の整備や安全の確保を前提とした技術規制の見直し等に取り組むほか、オープンスカイの対象地域・国を拡大する。（→P. 79）

・国内外航空旅客輸送に占めるLCCの割合：新規需要の喚起により航空需要の底上げを図ることにより、2～3割程度（2020年度）  
・訪日外国人旅行者：1800万人（2016年）、2500万人（2020年初めまで）（再掲）

### Ⅲ 経済活性化

#### 6 公的部門への民間の資金・知見の取込み

社会資本整備や既存施設の維持管理等に民間の知恵、人材、資金等を活用するため、PPP/PFIの活用を推進する。

##### ▶ PPP/PFIの具体的な案件形成の促進

###### ・公共施設の設置運営と周辺地域の整備振興の一体的推進

- PPPの活用による、空港を核とした地域活性化、外航クルーズ機能強化と港湾周辺整備との連携、交通結節点整備を通じた交通施設とまちづくりの連携等を推進する。(→P. 81)

###### ・国際競争基盤の整備

- 重要施設等(大都市圏拠点空港アクセス鉄道、関西空港・伊丹空港等)におけるPPP/PFIの活用、特定都市再生緊急整備地域等における都市開発プロジェクトの推進、改正不動産特定共同事業法(法案提出中)による民間資金を活用した都市機能の更新、都市高速の長寿命化、補修、更新時等における民間資金の活用、官民連携による公共空間の複層・共同利用(道路空間のオープン化)等を図る。【連携】(→P. 82~84)
- 上記以外でも空港や下水道等におけるコンセッション方式や包括的民間委託、港湾運営会社など先駆的な取組を含め、各公共施設の整備・維持管理・運営におけるPPP/PFIの導入を促進する。【連携】(→P. 85)
- 官民の協定・協力等による公的機能の確保や、官民からなる多様な主体による新たな地域間共助を推進するための法改正を含めた検討を行う。【連携】(→P. 86、87)

##### ▶ 企画構想段階からの民間知見・ノウハウの取込み

- 被災地復興事業の円滑な推進のため、新たな契約方式(プロジェクト・マネジメント(PM)、コンストラクション・マネジメント(CM))の導入を支援する。そのため、標準約款の制定、試行的な実施等を推進する。【連携】(→P. 88)
- 復興道路(三陸沿岸道路等)における事業促進PPP(官民連携による事業進捗管理・関係機関との協議等)を推進する。(→P. 88)

【公的部門への民間の資金・知見の取込み】

国土交通省関連の PPP/PFI 事業費：2010 年から 2020 年までの合計で、新たに 2 兆円実施

## IV 国際競争力と国際プレゼンスの強化

### 7 我が国が強みを有する分野の海外展開、国際貢献

国土交通省の総合力を活かした、ハード・ソフトを含む分野横断的なインフラ海外展開を推進し、アジアをはじめとする海外の旺盛な需要を取り込むことにより、我が国の経済成長につなげるとともに、相手国経済の発展・安定化にも貢献する。

#### ▶ 分野横断的なパッケージによるインフラ展開

- 重要パートナー国のインフラ整備需要に対し、鉄道・道路・港湾・空港・防災・海洋・水・ITS等を組み合わせた分野横断的なパッケージによる展開を支援する。また、エコシティ開発、鉄道と沿線開発のパッケージ、港湾と後背地整備とのパッケージのような面的プロジェクトを推進するとともに、これらに係る民間金融の補完やプロジェクトのコーディネート等の支援策について検討を行う。  
【連携】（→P. 90）
- 我が国の技術の優位性やノウハウ・実績等のPRに資するモデルプロジェクトについて国による認定制度等を通じて支援する。  
（→P. 91）

#### ▶ 管理運営も含めた「川上から川下まで」の受注に向けた体制強化

- 企画から施工、管理・運営までのノウハウ等を有する我が国の公的機関（鉄道・運輸機構、下水道事業団、水資源機構等）による民間企業の海外展開支援、技術的評価等を積極的に実施するため、制度改革を含めて検討を行う。また、勝てるチームづくりのための人材育成及び人的ネットワークの構築等を図る。（→P. 92、93）
- より早期の構想段階からの参画を含めた相手国のニーズに沿った案件発掘の取組みの強化、ODA との連携による PPP プロジェクトの推進等の案件組成手法の多様化に取り組む。（→P. 94）
- 資金回収リスクへの対応を含む個別のプロジェクトにおける条件の調整、相手国の制度改革要望等の観点から、国土交通関係の二国間会議の場等を活用した政府間対話を積極的に活用する。（→P. 95）

▶ ソフトインフラも含めた海外展開

- アジアをはじめとする災害に脆弱な国に対して、それぞれの国のニーズに応じて、産や学と協働、関係省庁・機関間で連携し、調査・計画段階から整備、管理・運用段階まで一貫して、防災情報、警戒避難体制、インフラ、土地利用規制、制度・体制を組み合わせた対策をヒト・モノ・ノウハウを合わせて総合的に提供する「防災パッケージ」を戦略的に世界へ展開する。【連携】（→P. 96）
- 自動車基準・認証、港湾関連電子手続き（EDI）、物流システム、航空管制システム等、建設技術の基準類、船舶基準等、日本がこれまで築き上げてきた「ソフトインフラ」である制度・基準、技術・運用ノウハウ等について、ソフト・ハードの一体的プロジェクトの展開や関連産業との連携等を通じて、アジアをはじめとした世界への展開、国際標準化を図る。（→P. 97）

【我が国の強みを有する分野の海外展開、国際貢献の目標】

建設業の新規年間海外受注高：2兆円以上（2020年度）

## IV 国際競争力と国際プレゼンスの強化

### 8 国際競争の基盤整備の促進

我が国経済を支える都市・産業の国際競争力を強化するため、選択と集中という基本的な考え方に基づき、都市・産業基盤の整備を促進するとともに、交通ネットワークの強化による移動・物流サービスの高度化等を重点的・効率的に推進する。

#### ▶ 大都市等の再生

- 大都市等の防災機能の向上と国際競争力強化に向け、防災・減災に資する施設の容積率の緩和等の規制緩和、特定都市再生緊急整備地域等におけるインフラ等の整備、都市再生安全確保計画の策定・実施、民間都市開発における民間金融機関だけでは十分でないファイナンス面での支援や税制支援等に取り組む。【連携】（→P. 99～101）

民間投資：4～5兆円（2015年度）、最大8～11兆円（2020年度）

#### ▶ 交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化

- 首都圏空港、関西国際空港及び国際戦略港湾の機能拡充・強化、福岡空港及び那覇空港の抜本的な空港能力向上等の検討、大都市圏拠点空港へのアクセス改善、大都市圏の環状道路の整備及び渋滞ボトルネック対策、高速道路等と拠点空港・港湾・鉄道駅とのアクセス向上、大都市間の交通ネットワークの多重化（新東名・新名神、整備新幹線、リニア中央新幹線）等に取り組む。（→P. 102～104）

- ・日本発着貨物の東アジア主要港でのトランシップ率半減（2008年比）（2015年）
- ・羽田空港の国内線発着枠2万回の増枠（2012年度）、発着枠昼間40.7万回＋深夜早朝4.0万回（うち国際枠9万回）の実現（2013年度）
- ・成田空港の発着枠27万回の実現（2012年度）、30万回の実現（2014年度）
- ・三大都市圏環状道路整備率：約75%、道路による都市間速達性の確保率：約50%（2016年度）
- ・国土の大動脈のダブルネット化率（新東名・新名神）約85%（2020年度）

#### ▶ グローバル・サプライチェーンの深化に対応した物流対策

- 国別・地域別戦略の策定や物流設備のアジアにおける標準化、北東アジア物流情報サービスネットワークの構築、社会関連インフラの海外展開と合わせた我が国物流システムの海外展開、官民連携によるプロモーション等に取り組む。（→P. 105）

主要物流企業の海外市場売上高比率：50%（2020年度）

## IV 国際競争力と国際プレゼンスの強化

### 8-2 海洋の開発・利用・保全の戦略的な推進

我が国の経済の発展と国民生活の安定を確保しつつ、広大なフロンティアである海洋に挑戦するとともに、これらを促進するための基本的施策を強化することにより、我が国の国土と経済社会の存立基盤である海洋の開発・利用・保全を戦略的に推進する。

#### ▶ 海洋権益保全・海洋開発分野におけるビジネス拡大

- 海洋開発等を支える海洋権益の保全のため、海上保安体制の強化、海洋調査の推進、海洋情報の一元化、低潮線の保全、離島振興等に取り組む。(→P. 107)
- 海洋開発に用いるオフショア船舶・リグ等の海洋施設の建造・保有、技術開発に対する支援等による海洋資源開発プロジェクトへの我が国の企業の参画を推進する。また、海洋資源の開発・利用等を支える活動拠点整備を推進する。【連携】(→P. 107)

#### ▶ 海洋環境分野における技術開発

- 洋上風力発電の普及拡大に必要な環境整備や、天然ガス燃料船・船舶の革新的省エネ技術などの研究開発・普及促進に取り組む。また、港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減を図るための新技術の導入を推進する。(→P. 107)

海洋開発関連新市場：2.5兆円(2020年度)

#### ▶ 海洋観光の振興と離島・沿岸域の活性化

- チャータークルーズ等の魅力発信、離島・沿岸域における予備船などを活用した新たな観光ルートの開拓、瀬戸内海等における小型船によるクルーズ振興を図るためのマリーナネットワークの構築等に取り組む。(→P. 108)



## ※ その他横断的事項

### ▶ 東日本大震災の被災地の新たな地域づくりの支援

- 公共建築物・住宅のゼロエネルギー化等のモデル的な取組を支援するとともに、公共施設へのPPP/PFI導入等により復興を促進する。  
【連携】(→P. 110)

### ▶ 国土・地域づくりを支える建設産業の再生

- 建設産業の体質を強化するため、新事業展開等を図る企業の支援や、適正施工を確保するための法改正を含めた検討を行う。  
(→P. 111)

建設企業の新規事業展開等：5000社（2015年度）、1万社（2020年度）

### ▶ 公共交通の安全確保（事故原因究明のあり方の検討等）

- 公共交通の安全規制の実効性確保に向けて、事故・インシデント等のデータ収集・分析に基づく安全規制の検証システムを構築するとともに、運輸安全マネジメント制度の高度化と中小事業者に対する啓発・普及を推進するなど、国・事業者等それぞれの主体的な取組の強化を図る。また、重大な事業用自動車事故等について、運輸安全委員会の調査対象の見直しの検討を行う。(→P. 112)
- 高速ツアーバス事故を受けて、貸切バス等の安全性向上を図るため、安全規制の強化や事後チェック体制の強化等を行う。  
(→P. 113)