

平成29年度国土交通白書(概要)

国土交通省総合政策局
平成30年6月

平成29年度国土交通白書(概要)

第Ⅰ部 大きく変化する暮らしに寄り添う国土交通行政 ～すべての人が輝く社会を目指して～

第1章 変化する我が国の現状

1. 社会のすがたの変化
2. 国土のすがたの変化
3. 我が国における新たな兆し

第2章 ライフスタイルに対する国民の意識と求められるすがた

1. 働き方について
2. 楽しみ方について
3. 住まい方について
4. 動き方について

第3章 国土交通分野における取組み

1. 働き方に関する取組み
2. 楽しみ方に関する取組み
3. 住まい方に関する取組み
4. 動き方に関する取組み

第Ⅱ部 国土交通行政の動向

平成29年度の国土交通行政の各分野の動向を政策課題ごとに報告

はじめに

政府は、すべての人が輝く「一億総活躍社会」の実現に向けて、「働き方改革」等の取組みを進めており、国土交通省においても、生産性の向上を図るため、「生産性革命」等を推進している。

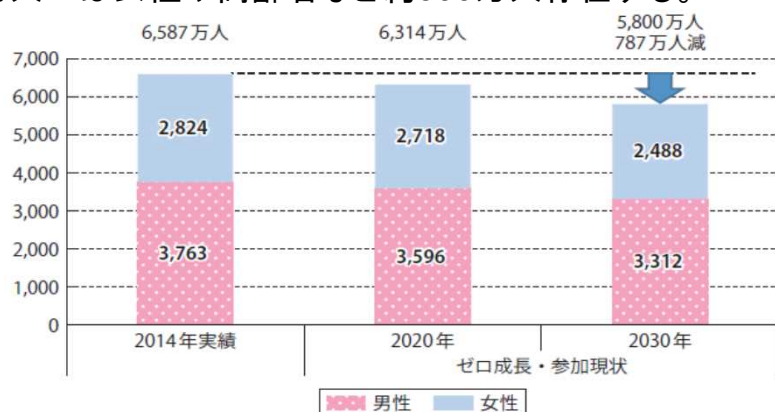
これらを踏まえつつ、平成29年度国土交通白書の第Ⅰ部では、「大きく変化する暮らしに寄り添う国土交通行政」をテーマとし、「働き方」「楽しみ方」「住まい方」「動き方」の4つの観点から、我が国の現状・課題および国民意識調査の結果を分析し、それらに応える国土交通分野の取組みを紹介していく。

- 我が国の労働力人口は減少するため、女性・高齢者等の活用が課題。
- 我が国の労働は、質は高いが生産性は低いと言われており、その向上にはIoT等の活用が重要。
- 我が国周辺のアジア諸国は急速な経済成長を遂げており、その取り込みが必要。

○労働力人口の現状

我が国の労働力人口は、現状のままでは、2030年に約12%(約787万人)が減少すると考えられる。その一方で、現在、就業を希望する非労働力人口は女性や高齢者など約300万人存在する。

(図1)



資料)独立行政法人労働政策研究・研修機構「労働力需給の推計—新たな全国推計(2015年版)を踏まえた都道府県別試算—」記者発表資料より国土交通省作成
 ※2014年実績値は総務省統計局「労働力調査」、2020年及び2030年は労働政策研究・研修機構による推計値。※ゼロ成長・労働参加現状:ゼロ成長に近い経済成長で、性・年齢階級別の労働力率が2014年と同じ水準で推移すると仮定。※図中の数値は、表章単位未満の位で四捨五入しているため、総数と内訳の合計は必ずしも一致しない。

○我が国の周辺状況

(図2) IMFの主要国・地域の実質GDP成長率の推移



我が国周辺の
アジア諸
国のGDP成
長率は高い。

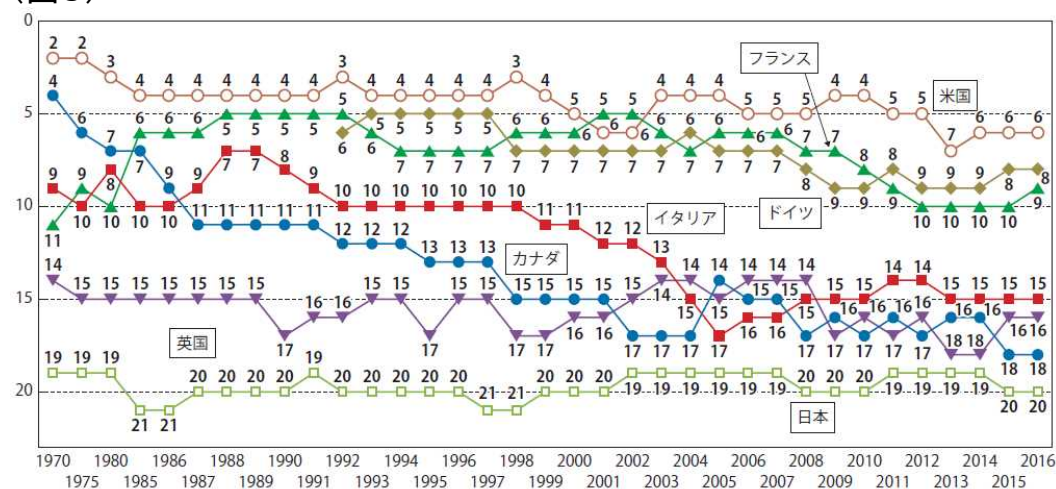
資料)IMF「World Economic Outlook Database April 2018」より国土交通省作成

○労働生産性の現状

■生産性の国際比較

(図3)

主要先進7カ国の時間あたり労働生産性の順位の変遷

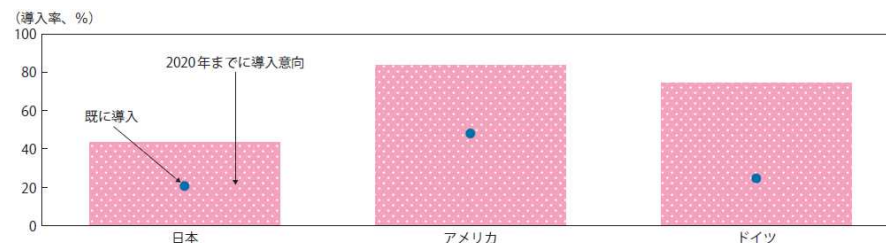


我が国の労働は、一般的に質は高いが、その生産性は低い状況にあると言われている。

資料)公益財団法人 日本生産性本部「労働生産性の国際比較 2017年版」

■IoT導入状況(2015年)と今後の導入意向(2020年)

(図4)



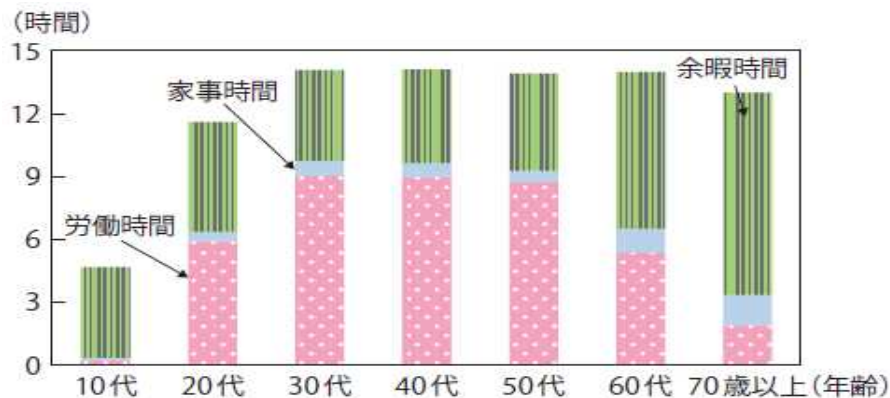
日本の企業は米独に比べてIoTの導入が遅れている。

資料)「ICTの日本国内における経済貢献及び日本と諸外国のIoTへの取組状況に関する国際企業アンケート」を基に内閣府作成

- 依然として、既婚の女性が十分に働くことができていない。
- 現役世代は有給休暇をとれておらず、余暇時間が少ない。

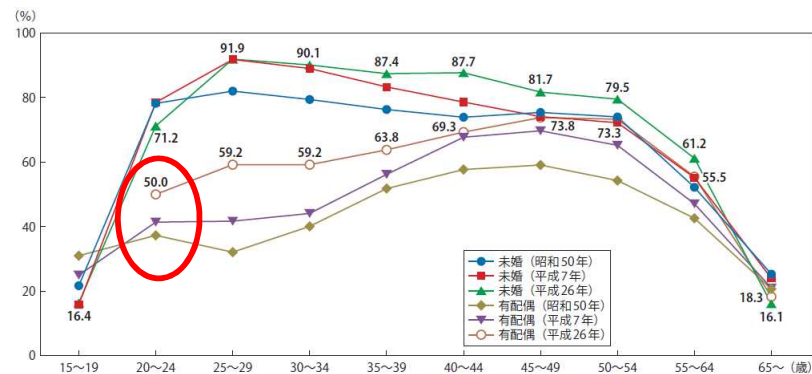
○現役世代の働き方

(図5) ■男性の労働・家事・余暇時間



・現役世代の男性は、依然として労働時間が長く、家庭へ貢献する時間が短い。

(図6) ■配偶関係・年齢階級別女性の労働力率の推移



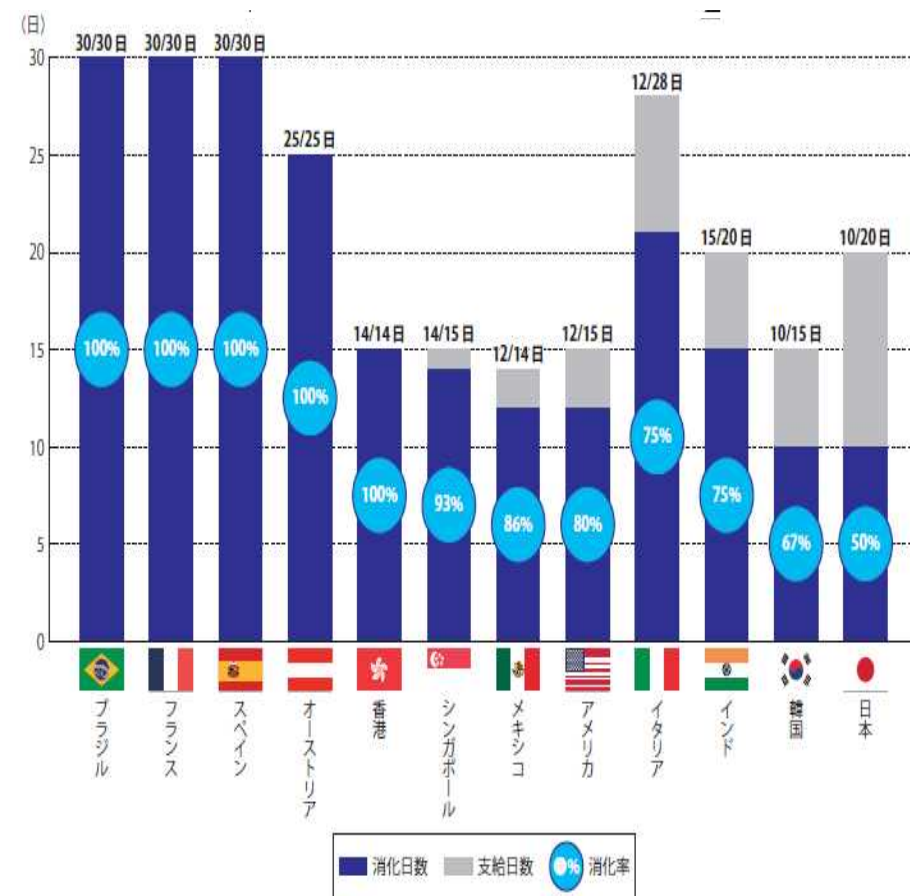
資料)内閣府「平成27年版男女共同参画白書」(総務省「労働力調査」)

・過去に比べると改善しているが、未婚女性に比べて有配偶者の女性の労働力率は低い。

○余暇時間の過ごし方

・有給休暇の消化率について、日本は最も消化率が低い。

(図7)

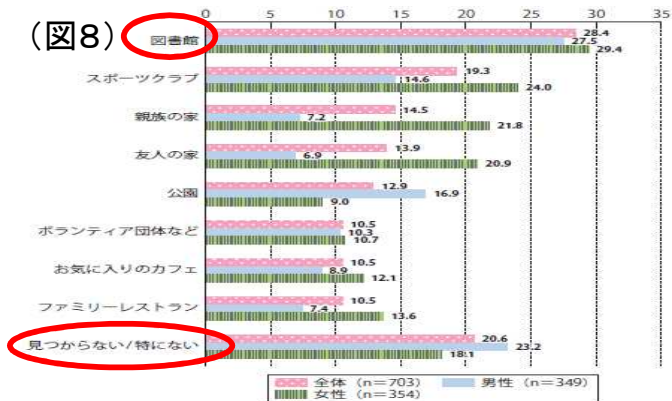


資料)エクスペディア「世界30カ国 有給休暇 国際比較調査2017」

- 高齢者は、意欲を十分に生かす「居場所」がない一方、社会参加している者は、友人やつながりができている。
- 若者は、インターネット世代である一方、インターネット以外の「居場所」が多いほど生活の充実度が高く、体験などの「コト消費」を重視している。

○高齢者のライフスタイル

■ 自宅以外の退職後の居場所についての調査(首都圏の60~74歳以上の男女対象)
(複数回答/「その他」を除く上位9項目)



高齢者にとっての自宅以外の居場所について、「見つからない/特にない」が約2割、「図書館」が約3割となっている。

資料)日本経済新聞社・産業地域研究所『超高齢社会の実像』調査報告書、2014年9月

■ 高齢者が社会参加してよかったこと

社会参加している高齢者は、友人やつながりができている。



資料)内閣府「高齢者の経済・生活環境に関する調査」(平成28年)

○若者のライフスタイル

■ 若者の居場所の種類と生活の充実度

資料)内閣府「平成29年版子供・若者白書」

(図10)



若者は、居場所の種類が多いほど生活充実度が高いと感じる。なお、本調査では、「居場所」を①自分の部屋、②家庭、③学校、④職場、⑤地域、⑥インターネット空間としている。

■ 若者の「コト消費」傾向について

スポーツ観戦・映画・コンサート鑑賞
にお金を掛けている人の割合

(図11)



「スポーツ観戦・映画・コンサート鑑賞」といった「コト消費」について、お金を掛けていると回答した人の割合は、24歳までの年齢層で高くなっている。

備考)「あなたが現在お金をかけているものを以下のうちいくつかもお選びください。」との問に対する回答。

資料)消費者庁「消費者意識基本調査」(2016年度)より国土交通省作成

変化する我が国の現状(国土のすがたの変化)

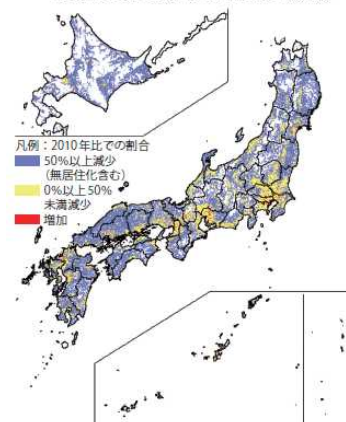
- 今後、首都圏をはじめ一部の大都市を除いて、更に人口減少が進行。
- 地方では、車依存が進行し、車の運転をせざるを得ない高齢者がいる状況であり、交通手段の確保が課題。
- 都市では、今後の高齢化・単身化への対応(バリアフリー・住まいの確保等)及び混雑対策が課題。

○国土のすがたの変化

■2010年から2050年にかけての人口増減状況

(図12)

[2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況]

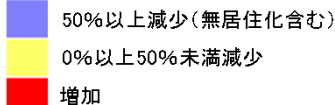


・現在の居住地の6割以上で人口が半分以下。

・増加する地点は約2%のみ(主に大都市圏)。

・人口減少率は規模の小さな市町村ほど高い。

凡例: 2010年比での割合

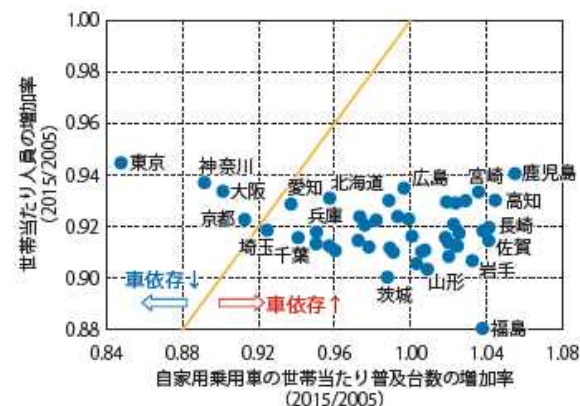


資料) 国土交通省

○地方のすがたの変化

- ・全国で世帯人員減の中、半数の県で乗用車の世帯当たり普及台数増→車依存の進行
- ・地方の高齢者ほど免許の自主返納の意識が低い→車の運転をせざるを得ない状況

(図13)



資料) 総務省、(一財)自動車検査登録情報協会より国土交通省作成

(図14)



資料) 警察庁「運転免許証の自主返納に関するアンケート調査結果」

○都市のすがたの変化

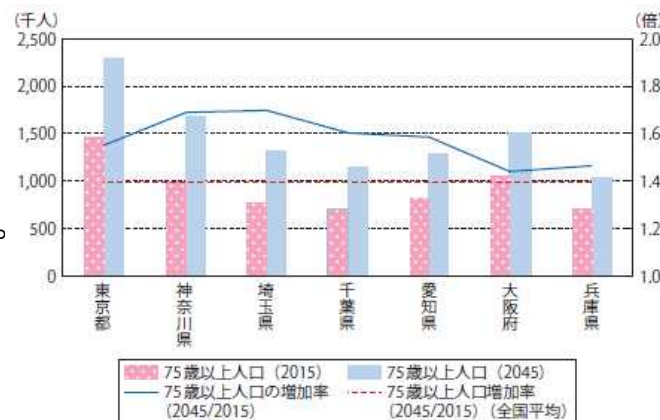
(図15)

■高齢化の更なる進展

- ・75歳以上の高齢者は、三大都市圏を中心に増加の見込み(単身者・夫婦のみ世帯も増加)。
- ・要介護認定者の8割以上が75歳以上(厚生労働省)。

■大都市の混雑

- ・我が国の渋滞損失(年間約280万人分の労働力)の約3割が首都圏に集中。



資料) 国立社会保障・人口問題研究所より国土交通省作成

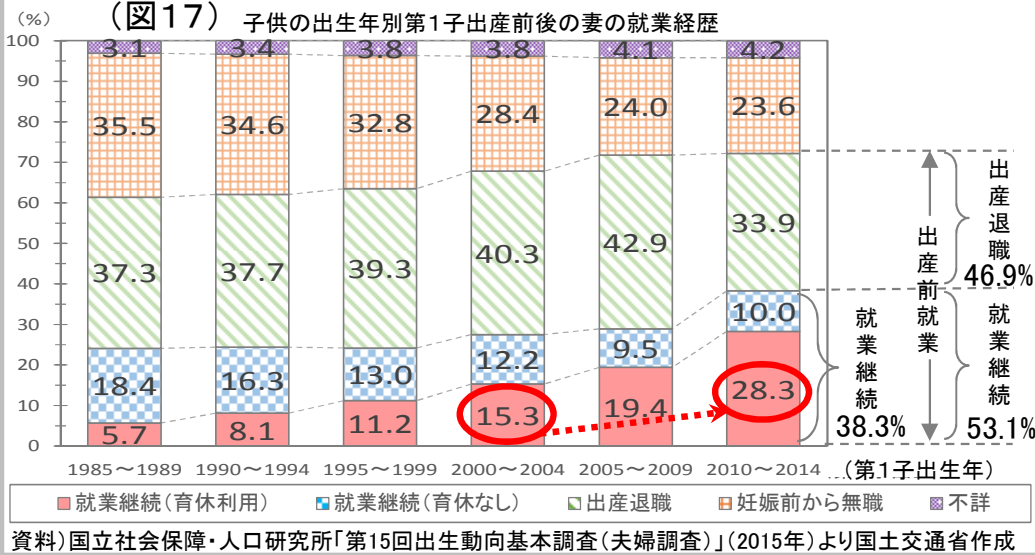
(図16)



資料) 国土交通省「平成28年度首都圏整備に関する年次報告」

○働き方

- 第一子出産前後に育児休業を利用して就業継続する妻の割合は、約10年の間に約2倍に上昇。



○楽しみ方

■人・地域・企業による“手づくり”の公園(大阪府泉佐野丘陵緑地)

- 高齢者を中心とする公園ボランティアを、講座等によりコミュニティ化し、現在約100名が公園内で活動。

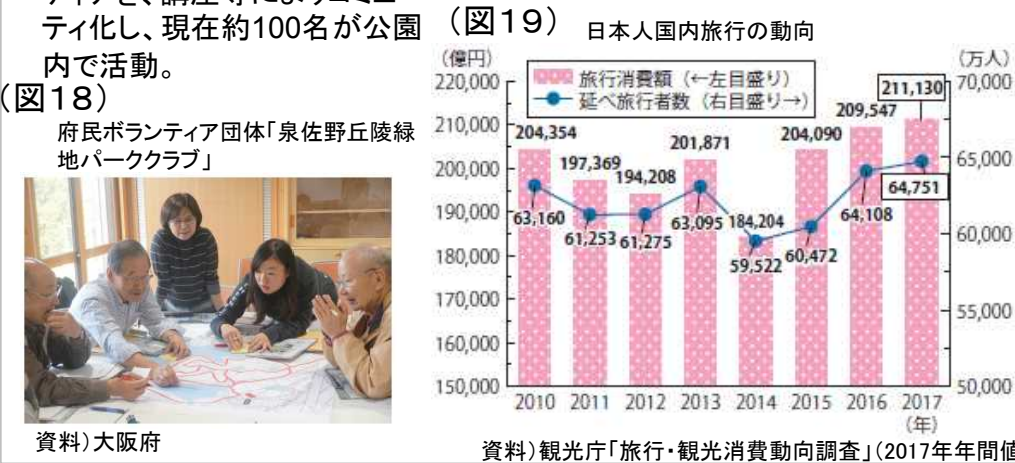
(図18) 府民ボランティア団体「泉佐野丘陵緑地パーククラブ」



資料) 大阪府

■国内旅行需要の伸長傾向

- 日本人の国内旅行消費額および国内旅行延べ人数は、ともに伸長傾向にある。

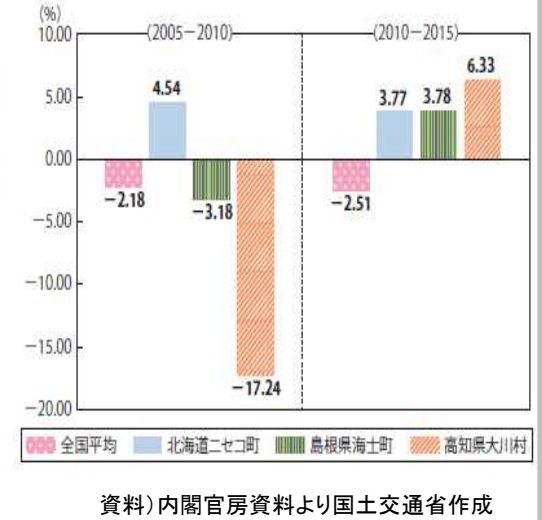
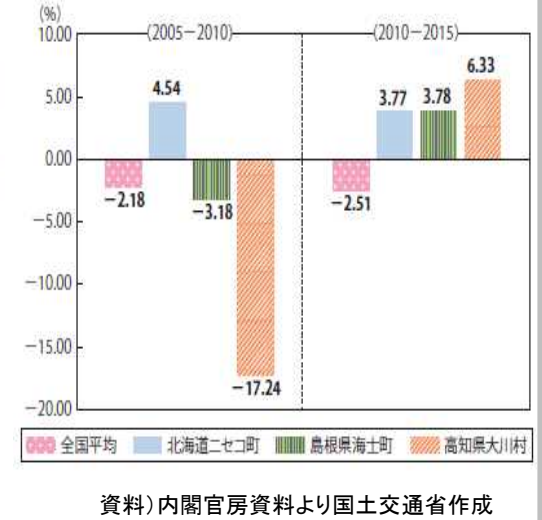


○住まい方

- 地方移住への関心は高まっており、特に、30代までの若い世代の増加傾向が見られる。

- 行政・民間の様々な取組みにより、移住者の増加を実現する市町村が出現。

市町村の社会増減率の推移(三大都市圏除く)

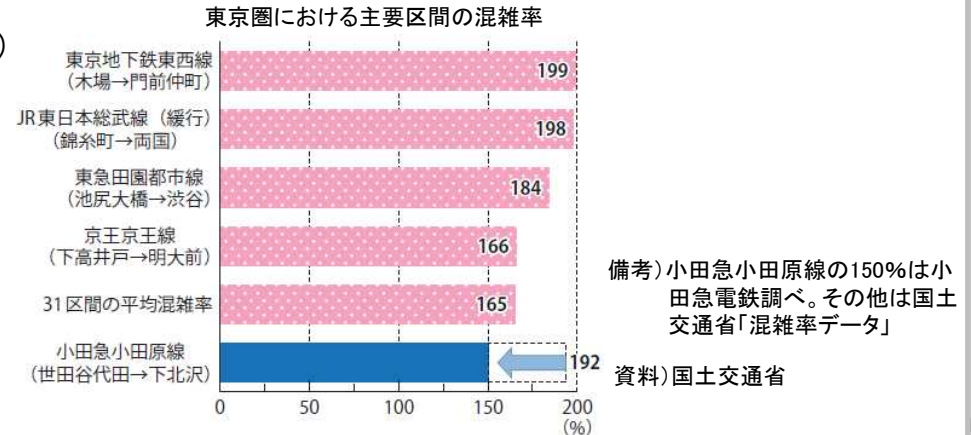


○働き方

■鉄道の混雑緩和

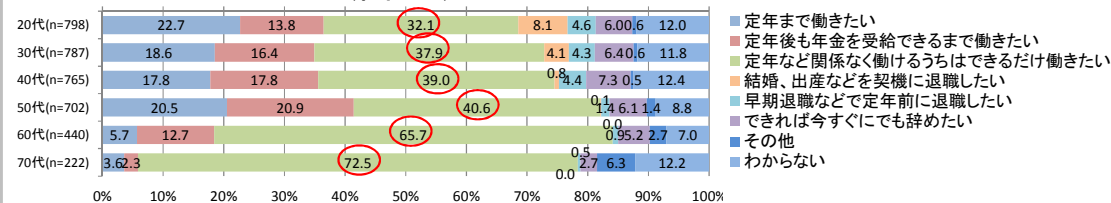
- 小田急電鉄では、朝のラッシュピーク時間帯における混雑率緩和や快適な輸送サービスを実現するため、2018年3月に、上下線を各2本ずつに増やす複々線が代々木上原~登戸間で完成。混雑率は「新聞を広げて楽に読める」とされる平均150%を下回った(2018年4月時点)。

(図22)



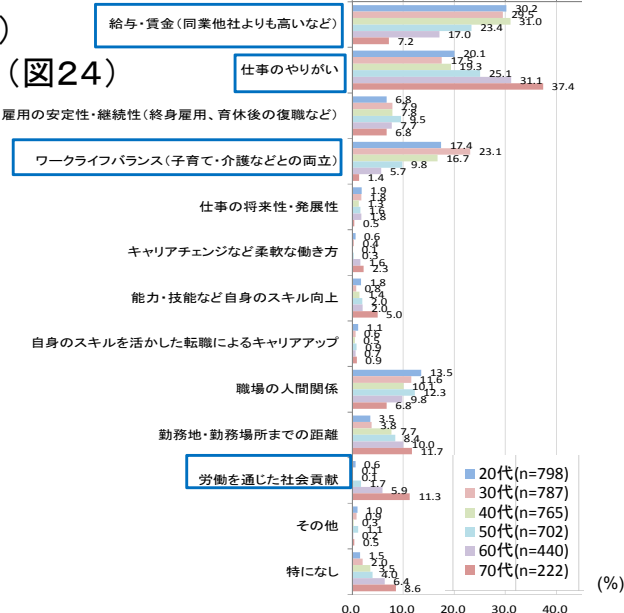
- 「働けるうちは、できるだけ働きたい」と考える就労意欲は、特に高年層を中心に高い。
- 働く上で重視することは年代によって、多様。30代では、ワークライフバランスを重視する傾向にある。
- 働き方を変えるためには、「意識改革」、「テレワークやフレックスタイム制等労働時間や場所の多様化」が特に求められており、次に「高齢者、女性等の多様な人材の就業促進」や、「キャリアを継続できる人事制度」、「技術革新による仕事の効率化」等があげられる。

○就労意欲(年代別)(図23)



○働く上で重視すること(年代別)

- ・20~40代は、給与・賃金、50~70代は仕事のやりがいを、最も重視している。
- ・30代は「ワークライフバランス」、70代は「労働を通じた社会貢献」を他の世代より重視している。

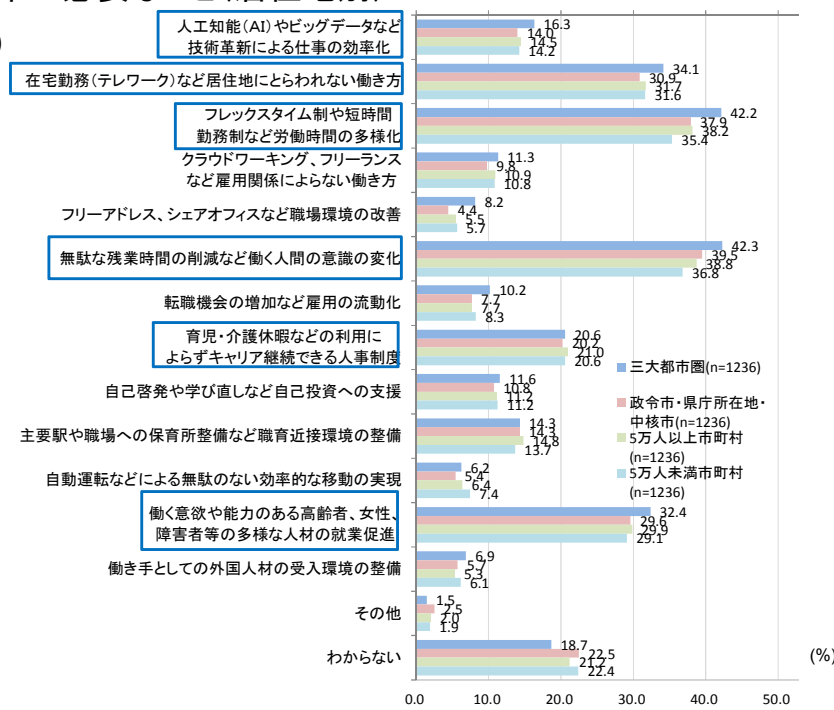


<インターネット国民意識調査の概要>

- ・国土交通省が本年2月に実施。
- ・対象約5,000人(20~70代(6区分)、男・女(2区分)、居住地(4区分))

○働き方改革に必要なこと(居住地別)

(図25)



働き方に求められるすがた

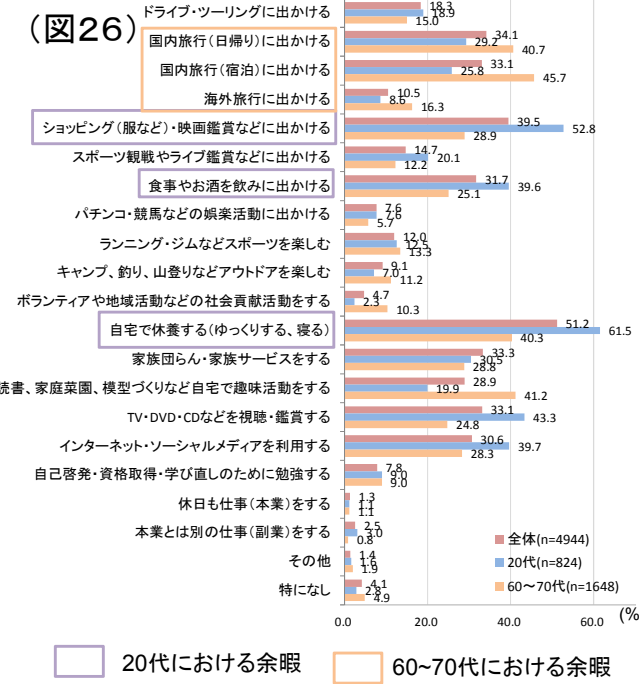
- 高齢者や女性の就労意欲の充足が可能な働き方の実現(キャリア継続や、新たにやりがいを持つことができる仕組みづくり等)
- 子育て世代のワークライフバランスの実現(テレワーク等時間や場所の制約の少ない働き方のできる環境づくり)
- 働き方に対する意識改革や、人工知能(AI)やビッグデータ等の技術革新による仕事の効率化

本ページの図表は全て、国土交通省「国民意識調査」

- 余暇の過ごし方は、年代によって多様化しており、行動範囲にも違いがある。
- 余暇時間が増えた場合、行動範囲の広がりや、学びの時間の充実の可能性もある。
- 余暇を楽しむための不足感は、「お金」や「時間」が大きく、それ以外では「友人・コミュニティ」や「近場で楽しめる場所」が比較的大きい。
- 社会貢献活動への参加を「楽しみ」(いきがい)と捉える人が、特に20代と70代において多い。

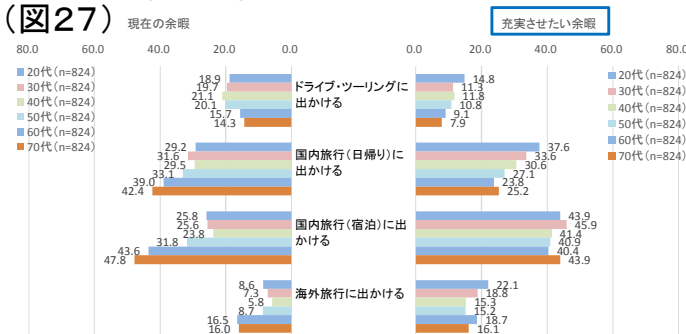
○現在の余暇(年代別)

- ・20代は「自宅で休養」が多く、行動範囲は狭い。
- ・60~70代は、行動範囲が広い。

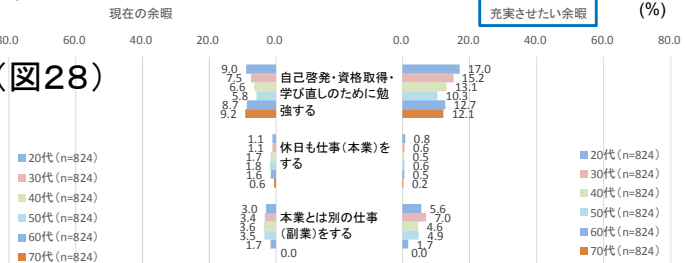


○充実させたい余暇(年代別)

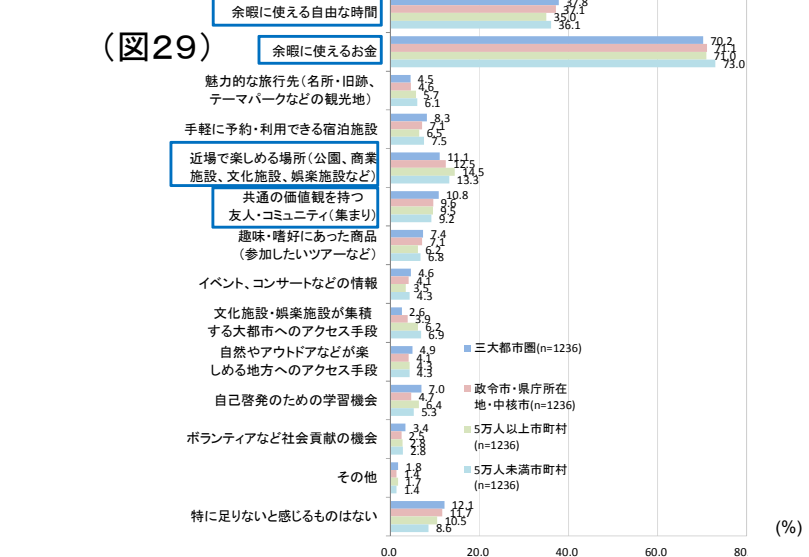
- 外出／遠方
- ・20代は、旅行に出かける等、余暇を充実させたい希望が高い。



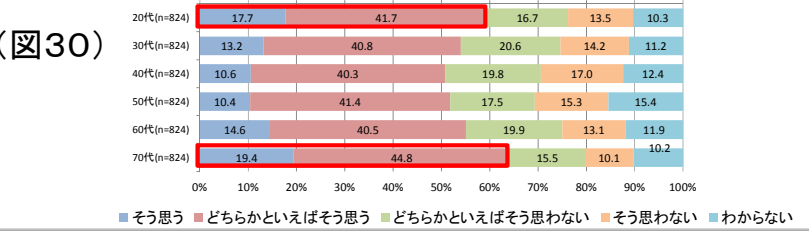
- 自己啓発
- ・20~40代では、自己啓発に時間を割く希望が増加。



○余暇を楽しむために足りないもの(居住地別)



○社会貢献活動は人生の楽しみとなるか(年代別)



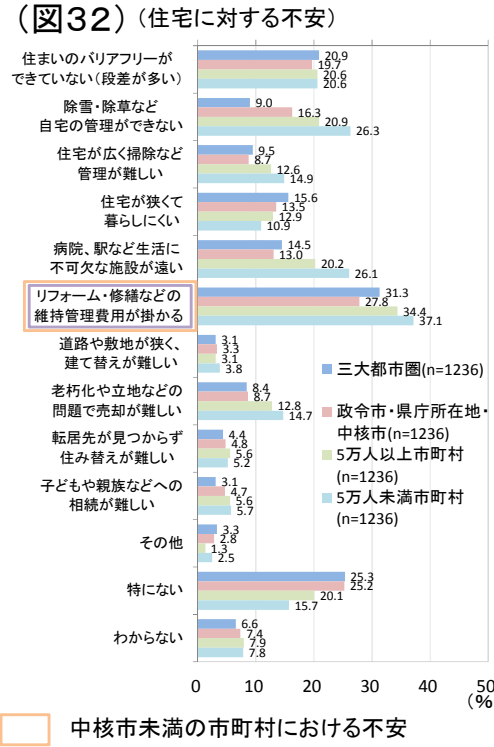
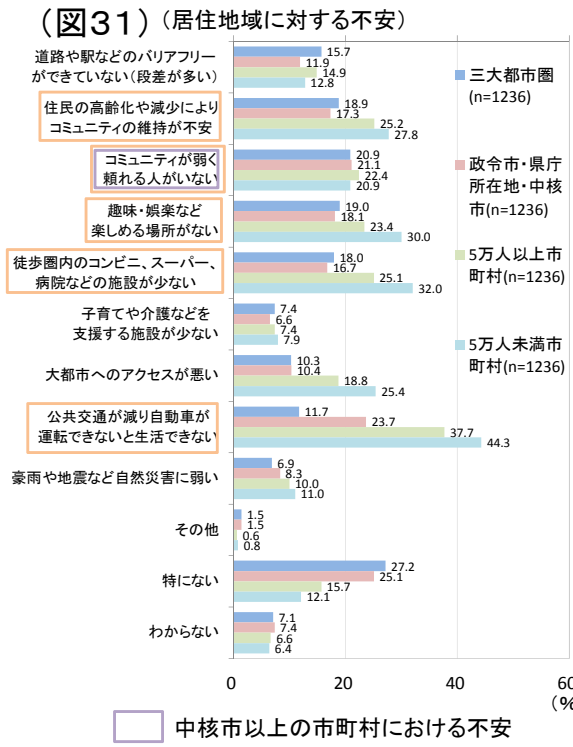
楽しみ方に求められるすがた

- 働き方改革の進展等による余暇時間の創出
- 観光の魅力の向上等、さらに気軽に楽しめる場所や、学び直しの機会の創出
- 人のつながりを生む社会参加の場の創出と、それらをまちづくり等社会貢献に活かすための取組み

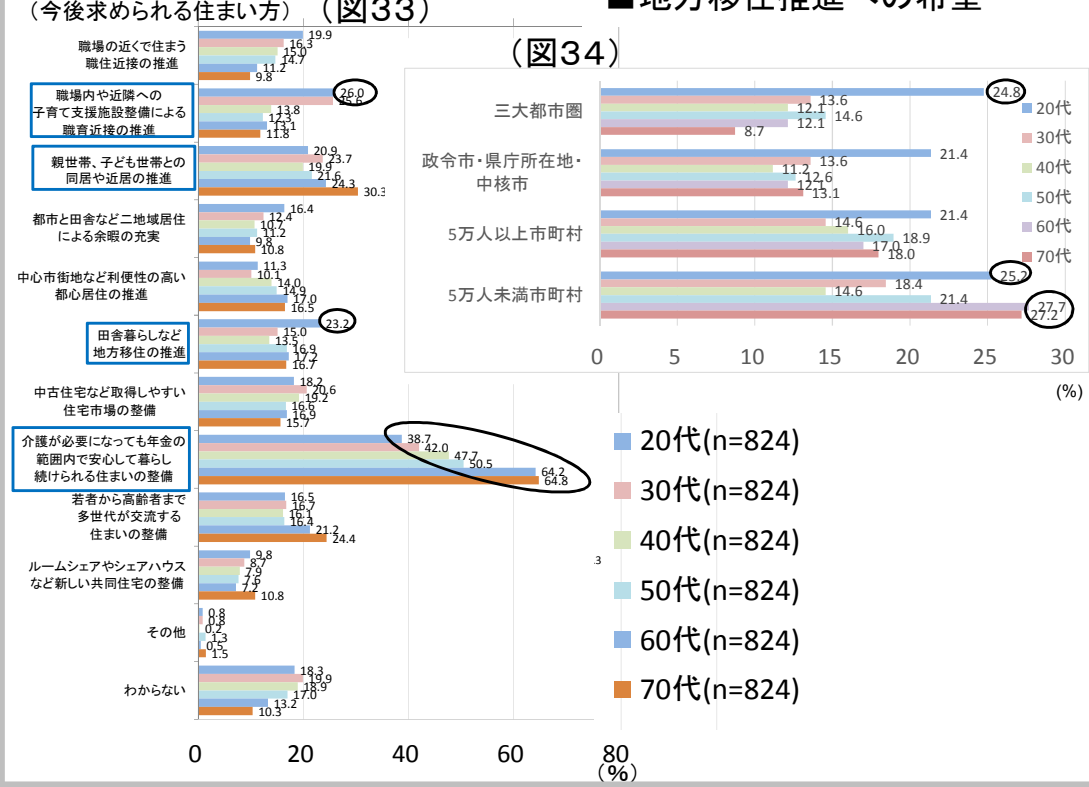
本ページの図表は全て、国土交通省「国民意識調査」

- 全地域において、暮らしを支えるコミュニティの弱さ、現在の住居の維持管理費用に対する不安がある。
- 中核市未満の市町村では、暮らしを支える都市機能の不足、車依存に対する不安が大きい。
- 全世代にわたり、高齢社会を見据えた住まい方が必要であり、また若年層では職育近接が求められている。
- 地方移住について、移住する側・受け入れる側双方での関心が高い(特に三大都市圏と5万人未満市町村)。

○居住地域・住宅に対する不安(居住地別)



○今後求められる住まい方(年代別)



住まい方に求められるすがた

- 都市機能の集約化やコミュニティの維持等による、持続可能な地域づくり
- 住宅の確保等、高齢者等が安心して住まい続けられる環境の整備
- 子育て世代のワークライフバランスを支える住まい方の支援
- 地方移住や二地域居住等、人の交流が広がる住まい方の支援

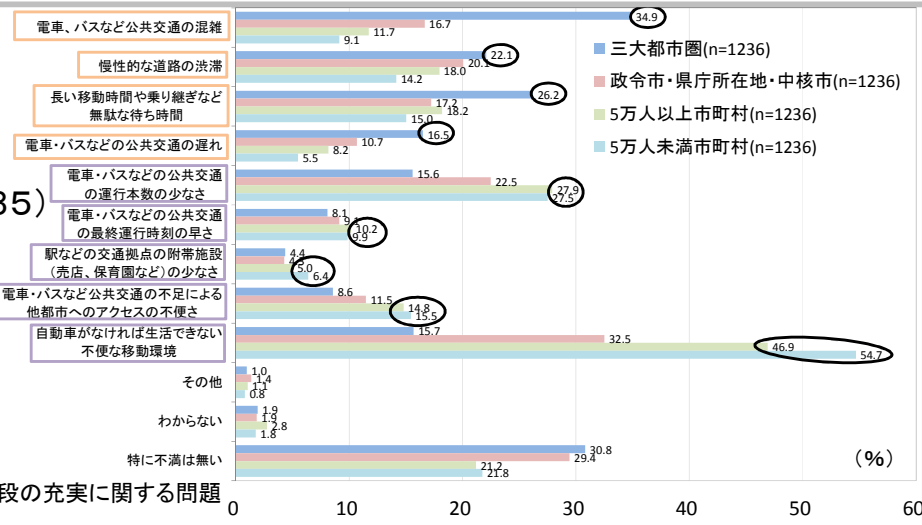
本ページの図表は全て、国土交通省「国民意識調査」

●都市では公共交通の混雑及び道路渋滞、地方では公共交通の確保、車依存に不便を感じている。

○交通手段等の不便・不満
 ・混雑緩和等の「動きの快適性」に関する問題は人口規模に比例して大きく、三大都市圏で特に顕著

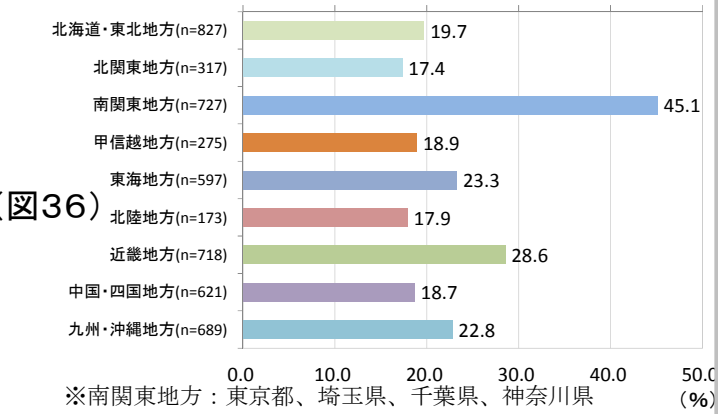
・「交通手段の充実」に関する問題は人口規模が小さいほど大きい。

・中核市に満たない市町村では、車がないと生活が成り立たないとする回答が半数



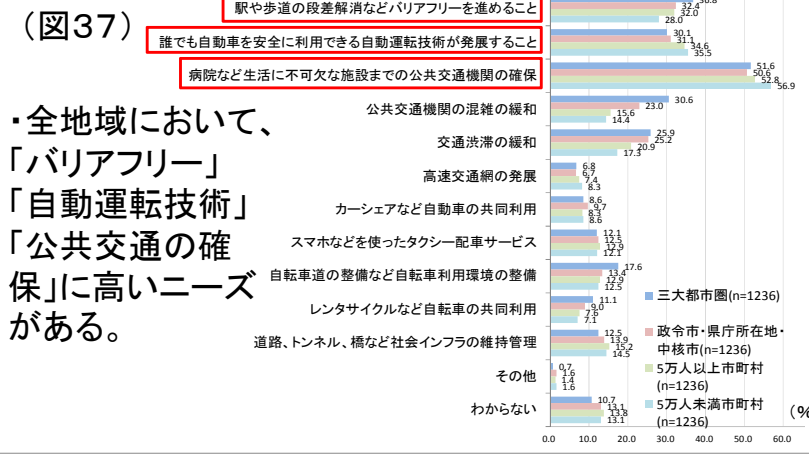
(図35)

○公共交通の混雑緩和のニーズ
 ・東京圏である南関東地方で最もニーズが高い。



(図36)

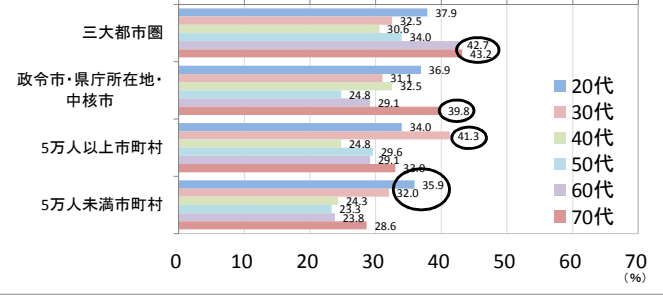
○充実した暮らしのために今後求められる取組み



・全地域において、「バリアフリー」「自動運転技術」「公共交通の確保」に高いニーズがある。

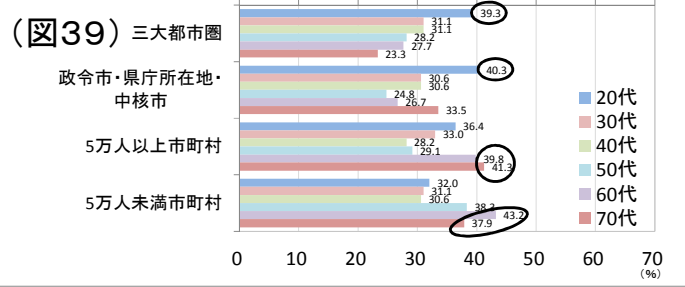
■駅や歩道のバリアフリーへの希望

・70代では、公共交通の利用が多い都市圏ほどニーズが高い。
 ・子育て世代(20,30代)では、総じてニーズが高い。(図38)



■自動運転技術の発展への希望

・中核市未満の市町村では、今後、運転能力の低下が懸念される高齢世代において自動運転へのニーズが顕著。
 ・都市圏の若者は自動運転のニーズが高い。(図39)



動き方に求められるすがた

- 都市における公共交通の混雑(特に東京圏)や道路渋滞の緩和等
- 地方における公共交通の維持・活性化、自動運転等による移動手段の確保
- バリアフリーによる、高齢者等に優しい移動の確保

○女性・高齢者等の新規就労・就業継続への取組み

■保育施設等の設置の推進 (図40)

待機児童を解消し、女性の就業率等を高めるため、都市公園における保育施設の設置を可能とすることや容積率緩和による大規模マンションにおける保育施設の併設などの支援を実施。



公園内に設置された保育園

資料)国土交通省

(図41)

■国土交通関連業界における女性・高齢者等の担い手の確保・育成

建設業・運輸業をはじめとする国土交通関連産業においては、女性・高齢者等の担い手を確保・育成するため、情報発信やネットワーク化等様々な取組みを実施。

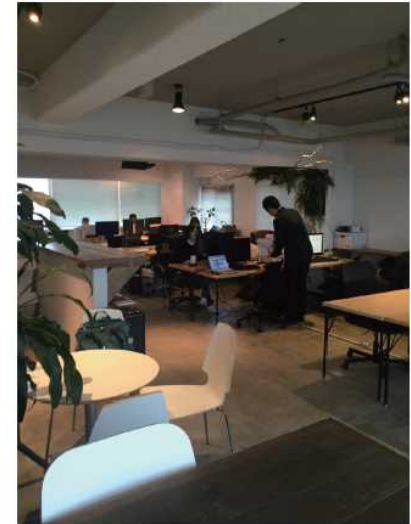


資料)国土交通省

○子育て世代のワークライフバランス実現への取組み

■テレワークの推進 (図42)

国土交通省は、多くの関係府省庁・団体と連携してテレワークの普及を進めており、その一環として、7月24日を「テレワーク・デイ」と位置づけ、テレワークの促進を図っている。福岡県福岡市にあるシェアオフィス「SALT」は、海辺の立地環境を活かし、周辺の居住者のみならずリゾートワークを楽しむ利用者をターゲットとするなど、テレワークセンターの先進事例としても期待される。



資料)国土交通省

○技術革新等を活用した仕事の効率化への取組み

■造船業の現場における仕事の効率化 (i-Shippingの推進) (図43)

技能工の労働負荷を低減させる「アシストスーツ」やAI等の革新的な技術を用いた高効率な「自動溶接機」の導入等に対する取組みを支援。



(図44)



資料)国土交通省

■リカレント教育の支援

中小・中堅建設企業等による、生産性向上のために必要な技能の学び直し等の取組みに対して支援を実施。

○観光の魅力の向上

■観光資源の開拓・魅力の向上

多様な観光資源を開拓し、魅力を向上させ、交流人口の拡大を図るため、名産品を開発することや、酒蔵など特定の観光資源をつなげ地元住民による紹介を行うこと等の取組みを支援。さらに、博物館の夜間開館などナイトタイムの利用といった、観光資源の有効活用の検討も進めている。

(図46)

(図45)



資料)観光庁

■観光地域づくりの支援

訪日外国人旅行者をはじめ観光客が、各地域を周遊し交流人口を拡大させる魅力的な観光地域づくりのため、DMOが地域関係者とともに行う滞在プログラムの造成、商談会の開催などに対する支援を実施。

(図47)



(図48)

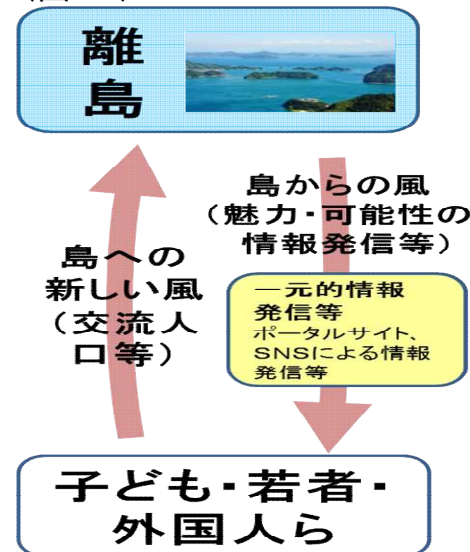


資料)観光庁

■島風構想

離島の魅力を都市部等に発信(島からの風)し、都市部等からの交流人口等を創出する(島への新しい風)取組みを「島風構想」とし、その推進のため、離島を網羅的に紹介する初のポータルサイトの構築や、若者・外国人等に伝わるメディア(SNS等)による情報発信等を実施している。

(図49)



資料)国土交通省

○人のつながりを生む場の創出とそれらを社会貢献活動に活かす取組み

(図50)

■エリアマネジメントの推進

「札幌大通まちづくり(株)」は、まちを「つかってほしい」という思いのもと、市民参加のイベントや美化活動等を実施し、主催者側のネットワーク化を図るとともに、多数の若者が参加者として集い、楽しめる場所を創出。

都市再生特別措置法に基づく市町村指定の「都市再生推進法人」の第1号として、公的位置付けも付与されている。



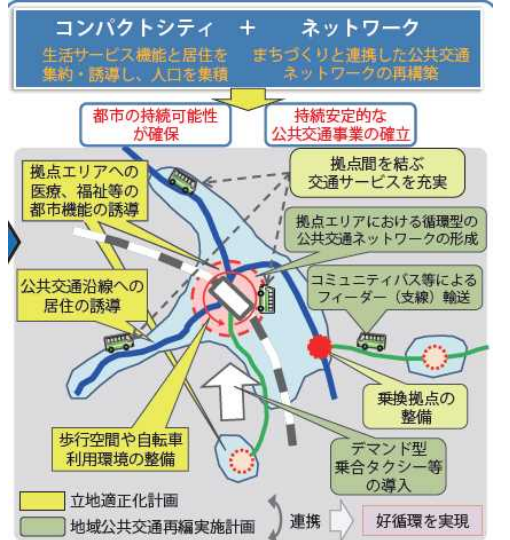
資料)札幌大通まちづくり(株)

国土交通分野における取組み(住まい方)

○都市機能や公共交通、コミュニティの維持等に関する取組み

■コンパクト・プラス・ネットワーク (図51)

必要な都市機能や公共交通の維持・活性化による市民の生活利便性の向上を目指し、都市のコンパクト化と、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築を推進している。
(市町村による、立地適正化計画や、地域公共交通網形成計画の策定の支援等)



資料)国土交通省

○子育て世代等のワークライフバランスを支える取組み

■長期優良住宅化リフォーム推進事業 (図53)

- インスペクションの実施 ○維持保全計画・履歴の作成 ○三世帯同居改修
- 性能向上リフォーム
- ・耐震性 ・劣化対策 ・省エネルギー性 ・維持管理・更新の容易性
- ・バリアフリー性 ・変索性



※三世帯同居改修工事については、工事完了後に、キッチン・浴室・トイレ・玄関のうちいずれか2つ以上が複数か所あることが要件

質の高い住宅ストックの形成及び子育てしやすい環境の整備のため、既存住宅の長寿命化や三世帯同居の実現につながるリフォームを支援(特に40歳未満の若年層における活用を促そうとしている。)

資料)国土交通省

○高齢者等が安心して生活できる住まいの整備に関する取組み

■サービス付き高齢者向け住宅の普及促進(高齢者の住宅確保)

単身高齢者や高齢者夫婦世帯が増えることを踏まえて、高齢者の居住の安定を確保するために、バリアフリー構造等を有し、医療・介護と連携し高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の供給促進を実施(補助・税制・融資による支援等)。(図52)



資料)国土交通省・厚生労働省「サービス付き高齢者向け住宅のご案内」

○人の交流が広がる住まい方を支援する取組み

■全国の空き家・空き地の流通・利活用の促進

地方移住・二地域居住を支援し、地域の活性化につながる空き家・空き地バンクを、全国版として情報の標準化・集約化を図り、地域の魅力紹介や、災害等のハザード情報、学校・病院等の生活支援情報等も加えて提供し、空き家等の流通・利活用を促進。

空き家バンクを利用した地方移住の事例 (図54) (兵庫県宍粟市)



資料)国土交通省

■二地域居住の推進

複数の生活拠点をもちながら複数の地域と関わりを持つ二地域居住等の新たなライフスタイル、コミュニティづくりを推進。

国土交通分野における取組み(動き方)

○公共交通の混雑、道路渋滞の緩和対策の取組み

■ICTを活用した運行サービスの向上 (図55)

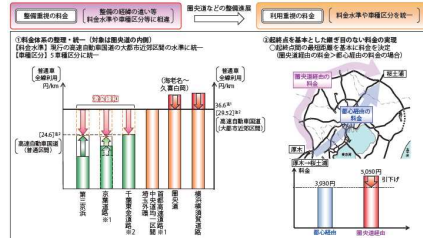
東急電鉄等は、列車の走行位置情報等のリアルタイム表示や車両ごとの混雑状況を発信するためのアプリを開発し、運行サービスの向上を目指している。



資料)東急電鉄(株)

■道路を賢く使う取組み (図56)

料金制度の見直しや、ICTを活用した道路交通に関するビッグデータにより渋滞箇所を特定し、効果的なピンポイント渋滞対策等、道路における渋滞の緩和・解消を図ろうとしている。



(注) 1 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、緊急高規格の料金制度を適用し、ETC専用レーンが設置されている区間は、ETC専用レーンを利用した場合、ETC専用レーン利用料金を適用する。ETC専用レーンを利用しない場合は、ETC専用レーン利用料金を適用しない。2 主要幹線道路ネットワーク(中環外環、環状線、放射線)の整備は、整備事業の中で、整備区間を3車線以上に整備し、1車線あたりに1車線を確保する。

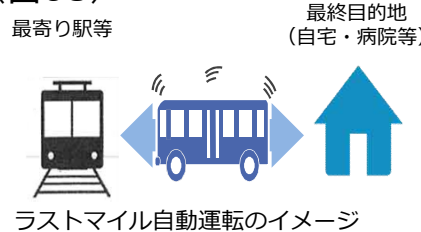
資料)国土交通省

○地方での自動運転等による移動手段の確保の取組み

■ラストマイル自動運転による移動サービス

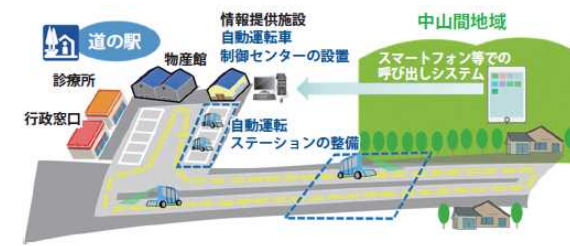
- ・平成29年12月より順次、全国4箇所公道実証を開始。
- 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス
- ・平成29年9月より順次、全国13箇所実証実験を開始予定。

(図58)



ラストマイル自動運転のイメージ

(図59)



資料)国土交通省

○地方での公共交通の維持・活性化への取組み

(図57)

地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業のイメージ

- ① LRT・BRTの整備・運行
- ② 上下分離による地方鉄道の再生
- ③ バス路線網の再編
- ④ これらと一体となったICカードや情報案内システムの導入等



資料)国土交通省

地方自治体や事業者の地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業(LRT、BRTの整備運行、バス路線網の再編等)を推進するために必要な支援を実施。

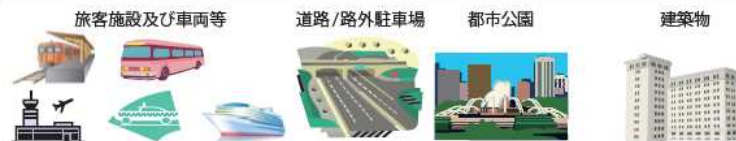
○公共空間におけるバリアフリー化の進展

今通常国会において、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等に向けての対応として、公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組みの推進や、バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組み強化等を行う法律改正を実施し、バリアフリー化をさらに推進。

(図60)

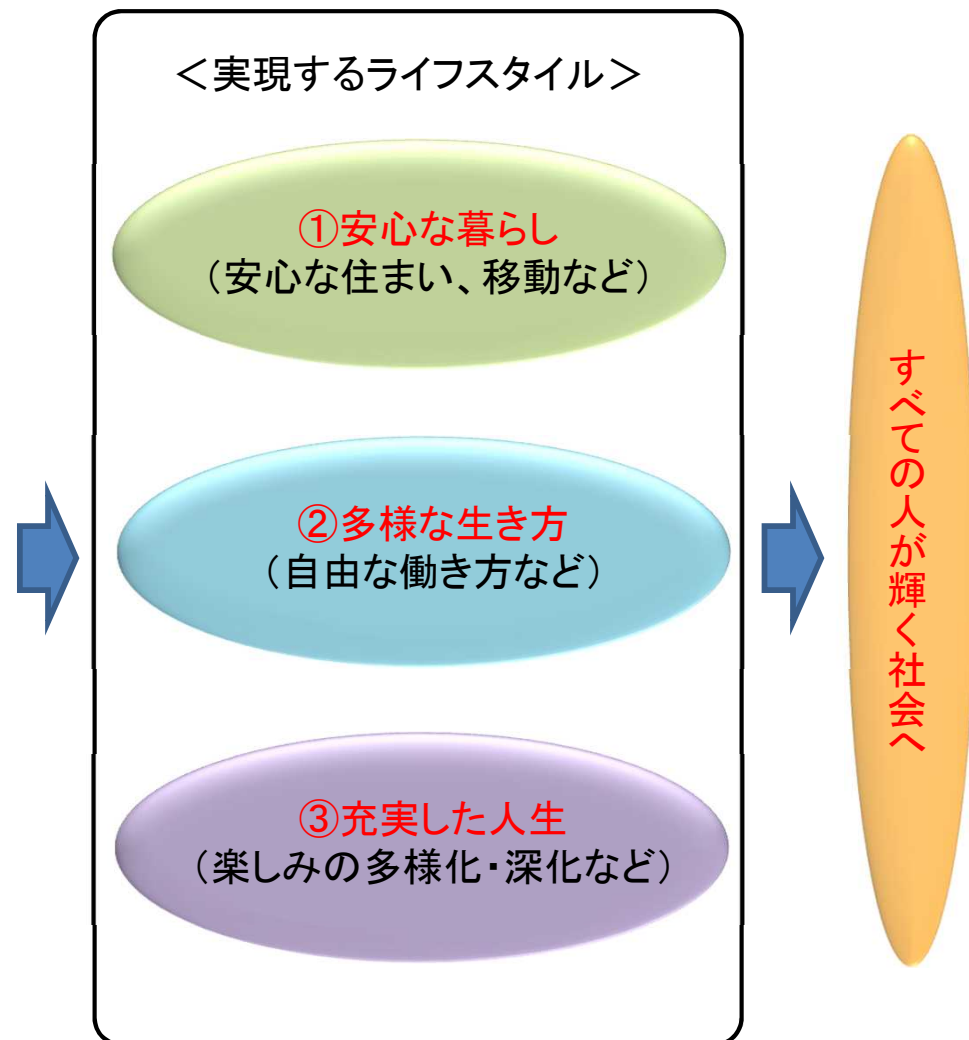
1. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、**整備推進**
 公共交通事業者等については、情報提供・職員に対する教育訓練の努力義務



資料)国土交通省

| ライフスタイルの4分類 | 主な対策の方向性 |
|-------------|--|
| 働き方 | <ul style="list-style-type: none"> 女性・高齢者等の新規就労、子育て世代のワークライフバランスの実現等、ライフステージに応じた働き方の多様化。 意識改革や技術革新等による仕事の効率化。 |
| 楽しみ方 | <ul style="list-style-type: none"> 働き方改革の進展等による余暇時間の創出。 観光の魅力の向上や社会参加の場の創出等による、楽しみの多様化・深化 |
| 住まい方 | <ul style="list-style-type: none"> 持続可能な地域づくりや住宅の確保等、高齢者等が安心して住まい続けられる環境の整備。 地方移住や二地域居住等、人の交流が広がる住まい方の支援。 |
| 動き方 | <ul style="list-style-type: none"> 都市における道路渋滞や公共交通の混雑(特に東京圏)の緩和。 地方における公共交通の維持・活性化、自動運転等による移動手段確保。 バリアフリーによる、高齢者等に優しい移動の確保。 |



未来に向けた国土交通省の役割

- 国土交通分野は、国民一人ひとりのライフスタイルと大きく関わり、その変化に大きな貢献が期待されている。未来に向けて、国土交通行政は、すべての人が輝く社会を実現するため、「安心な暮らし」を支える、安心で便利なインフラの整備を実施し、「多様な生き方」につながる、働き方改革を生産性革命等により推進していくとともに、「充実した人生」を育む、楽しみの多様化・深化等の政策についても、しっかり取り組んでいく。

1章 東日本大震災からの復旧・復興に向けた取組み

- ・復旧・復興の現状と対応策
- ・インフラ・交通の着実な復旧・復興
- ・復興まちづくり推進・居住の安定の確保
- ・地域公共交通の確保と観光振興
- ・復興事業の円滑な施工の確保
- ・福島復興・再生等
- ・東日本大震災を教訓とした津波防災地域づくり

2章 時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

- ・国土政策の推進
- ・社会資本の老朽化対策等
- ・社会資本整備の推進
- ・交通政策の推進
- ・観光政策の推進
- ・海洋政策(海洋立国)の推進
- ・海洋の安全・秩序の確保
- ・水循環政策の推進
- ・自転車活用政策の推進
- ・効率的・重点的な施策展開
- ・新たな国と地方、民間との関係の構築(PPP/PFI事業の推進)
- ・政策評価・事業評価・対話型行政
- ・2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けた取組み

3章 観光先進国の実現と美しい国づくり

- ・観光をめぐる動向
- ・観光先進国の実現に向けた取組み
- ・良好な景観形成等美しい国づくり

4章 地域活性化の推進

- ・地方創生・地域活性化に向けた取組み
- ・地域活性化を支える施策の推進
- ・民間都市開発等の推進
- ・特定地域振興対策の推進
- ・北海道総合開発の推進

5章 心地よい生活空間の創生

- ・豊かな住生活の実現
- ・快適な生活環境の実現
- ・利便性の高い交通の実現

6章 競争力のある経済社会の構築

- ・交通ネットワークの整備
- ・総合的・一体的な物流施策の推進
- ・産業の活性化

7章 安全・安心社会の構築

- ・ユニバーサル社会の実現
- ・自然災害対策
- ・建築物の安全性確保
- ・交通分野における安全対策の強化
- ・危機管理・安全保障対策

8章 美しく良好な環境の保全と創造

- ・地球温暖化対策の推進
- ・循環型社会の形成促進
- ・豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり
- ・健全な水循環の維持又は回復
- ・海洋環境等の保全
- ・大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善
- ・地球環境の観測・監視・予測

9章 戦略的国際展開と国際貢献の強化

- ・インフラシステム海外展開の促進
- ・国際交渉・連携等の推進
- ・国際標準化に向けた取組み

10章 ICTの利活用及び技術研究開発の推進

- ・ICTの利活用による国土交通分野のイノベーションの推進
- ・技術研究開発の推進
- ・建設マネジメント(管理)技術の向上
- ・建設機械・機械設備に関する技術開発等