

1. 国民の安全・安心の確保

- 「第2期復興・創生期間」の初年度における東日本大震災からの復興・再生と近年相次ぐ大規模自然災害からの基幹インフラの復旧等を着実に推進。
- 気候変動の影響により激甚化・頻発化する水災害や切迫する自然災害等に屈しない、強靱な国土づくりを進めるため、3か年緊急対策後も中長期的な視点に立った計画的な取組として、防災・減災、国土強靱化等を加速化・深化。
- 「待ったなし」のインフラ老朽化対策を計画的かつ戦略的に推進。
- 交通の安全・安心の確保のため、踏切や通学路等における道路交通安全環境の整備や公共交通等における安全対策等を着実に推進。
- 「新たな日常」を支える地域の足を守り抜くため、新型コロナウイルス感染症の影響等で危機に瀕する地域公共交通の確保・維持に向けた取組を推進。
- 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) 東日本大震災や相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興

(a) 東日本大震災からの復興・再生 [402 億円]

(注) 復興庁計上

「第2期復興・創生期間」の初年度における東日本大震災の被災地の住まいの再建や復興まちづくり、インフラの整備を着実に推進するとともに、福島県については、被災者の暮らしを支える被災地の地域公共交通や福島県の震災復興に資する観光関連事業に対する支援を引き続き実施する。

- ・ 「住まいの復興工程表」等に基づく災害公営住宅等の整備や家賃の減額等に対する支援
- ・ 原子力災害被災地域における道路整備等の推進
- ・ 復興の象徴となる国営追悼・祈念施設の整備の推進
- ・ 福島県における住まいの再建や復興まちづくりの進捗に応じた地域公共交通に対する支援
- ・ 福島県の震災復興に資する観光関連事業に対する支援

(b) 大規模自然災害からの復旧・復興

平成28年熊本地震、平成29年7月九州北部豪雨、平成30年大阪府北部を震源とする地震、平成30年7月豪雨、平成30年台風第21号、平成30年北海道胆振東部地震、令和元年房総半島台風、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨等の近年相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興に向けて、道路、河川、砂防、港湾、下水道、公園、鉄道等のインフラの整備や被災地の住宅再建・宅地の復旧、公共交通、観光振興等に対する支援を着実に推進する。

被災者の生活と生業の再建に向けた対策パッケージ

新型コロナウイルス感染症の影響下で発生した令和2年7月豪雨については、被災者の生活と^{なりわい}生業の再建に向けて、被災地のニーズや地域ごとの特性を踏まえながら、令和2年7月30日、政府として緊急に対応すべき施策がとりまとめられました。国土交通省としては、本パッケージ内の施策として、主に以下の取組を進めています。

- ・土砂等の撤去・漂流物の回収
 - －宅地内や道路、まちなかの土砂等の迅速な撤去や流木等の漂流物の早期回収
- ・住宅再建
 - －被災者に対する空室提供等の情報提供
- ・観光需要喚起等に向けた対策
 - －経済産業省の「なりわい再建補助金」も活用しながら、宿泊施設等の復旧等を支援
 - －観光地全体の再建・磨き上げ・収益力向上の支援等とあわせ、観光需要回復・復興を強力に後押し
- ・公共土木施設等の災害応急復旧等
 - －河川・道路等インフラの復旧や災害査定・災害復旧事業の迅速化
- ・地域住民の交通手段の確保
 - －地域鉄道の代行バスや被災鉄道の災害復旧への支援

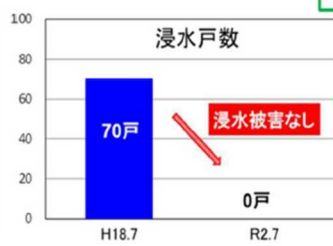
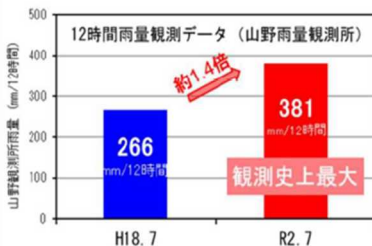
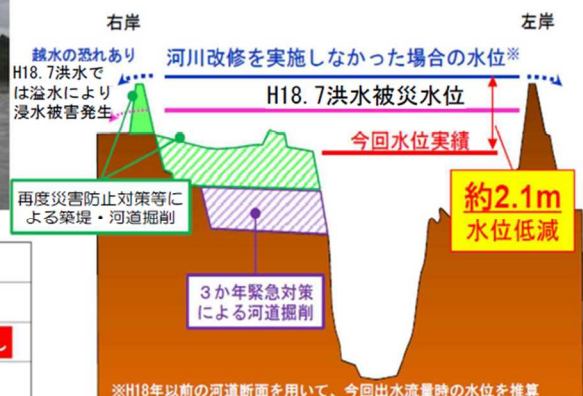


第12回令和2年7月豪雨非常災害対策本部会議
(令和2年7月30日)

事前防災対策の重要性

近年の豪雨・台風災害では、計画的に整備を実施し、維持管理してきた箇所では被害を免れたり、大きく軽減できた事例が数多く確認されており、事前の防災対策は非常に重要です。事前防災の効果としては、被害を大きく軽減できること、特に人命を守ることにつながることで、災害後の復旧や被災者の生活再建に係る負担、社会経済活動への影響の軽減につながるなどが挙げられます。

令和2年7月豪雨は、川内川水系^{せんだいがわ}羽月川^{はづきがわ}において、浸水面積約180ha、浸水戸数70戸という浸水被害が発生した平成18年7月洪水を上回る降雨をもたらしましたが、平成18年以降、計画的に実施してきた堤防整備等と3か年緊急対策による河道掘削が整備効果を発揮した結果、羽月川の水位を大きく低下させ、浸水戸数をゼロに抑えることができました。



(2) 災害に屈しない強靱な国土づくりのための防災・減災、国土強靱化等の取組の加速化・深化

防災・減災、国土強靱化等の取組の強力な推進

令和2年度が最終年度の「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」について、国土交通省では、道路、鉄道、港湾などの交通インフラ、河川、砂防などの防災関係インフラ等を対象に67項目の緊急対策を集中的に実施しているところ。これまでに対策が完了した箇所では、大雨の際に、河道掘削による河川の水位低下、砂防堰堤の整備による土石流の捕捉、道路排水構造物の補修等による冠水防止など、被害の防止につながった事例が確認されているところであり、着実に実施してまいります。

さらに、令和元年の台風災害や令和2年7月豪雨などの激甚化・頻発化する水災害のほか、切迫化する大規模地震災害、いつ起こるか分からない火山災害から国民の命と暮らしを守るため、国・地方自治体をはじめ関係者が一致団結し総力を挙げ、ハード・ソフト一体となった取組を強力に推進していく必要があります。

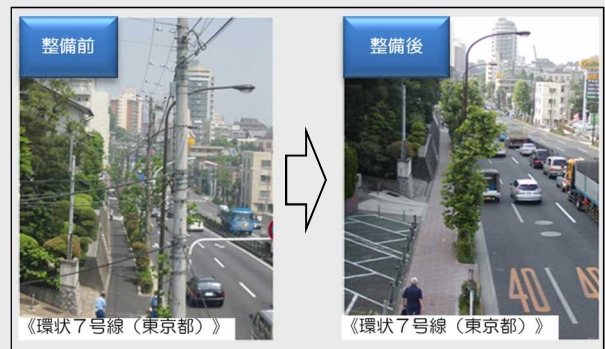
このため、具体的には、堤防整備、ダム建設・再生などを含め、あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の推進や、インフラの老朽化対策、強靱で信頼性の高い道路ネットワークの構築、無電柱化の推進、港湾施設の耐震・耐波性能の強化、空港施設の耐震化・浸水対策、密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化、防災気象情報の高度化等を行っていきます。

また、令和2年7月に閣議決定された「骨太方針 2020」の記載も踏まえ、防災・減災、国土強靱化等の取組の加速化・深化を図り、3か年緊急対策後も中長期的視点に立って具体的 KPI(数値)目標を掲げ計画的に取り組むため、必要かつ十分な予算の確保に全力で取り組み、総力を挙げて防災・減災が主流となる安全・安心な社会の実現を目指してまいります。

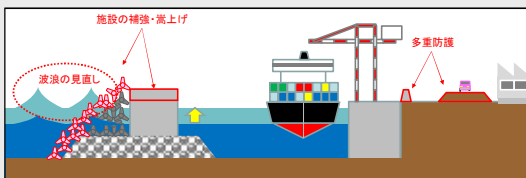
《「流域治水」の考え方》



《無電柱化の推進》



《港湾施設の耐波性能の強化》



施設の高上げや補強等の対策イメージ

《防災気象情報の高度化》



線状降水帯の監視・予測精度向上

大雨特別警報の改善・津波情報の充実

(a) あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」への転換

[5,027億円(1.04) + α]

気候変動による水災害リスクの増大に備えるために、「流域治水」の考え方にに基づき、堤防整備、ダム建設・再生などの対策をより一層加速するとともに、自助・共助・公助の観点に立って、国・都道府県・市町村、企業・住民など流域のあらゆる関係者で水災害対策を推進する。

- ・ 気候変動による豪雨の激甚化・頻発化等を踏まえた河川整備計画等の見直しの推進
- ・ 洪水氾濫を防ぐための計画的な河道掘削や「粘り強い河川堤防」を目指した堤防強化等の推進
- ・ 利水ダムも含めた既設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
- ・ 流域の関係者と協働した雨水貯留浸透施設整備等の流出抑制対策の推進
- ・ 甚大な浸水被害を受けた地域における改良復旧による再度災害防止対策等の推進
- ・ 雨水排水施設の整備や耐水化等による都市浸水対策の強化
- ・ 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
- ・ ゼロメートル地帯の高台まちづくりの推進
- ・ 災害ハザードエリアからの移転の促進や宅地の浸水被害軽減に向けた取組の推進
- ・ 災害時における避難路・避難場所等の防災施設の整備の推進
- ・ 被災する危険性が高い住宅の安全性確保に対する支援
- ・ 浸水想定図が未策定の河川における水害リスク情報の提供

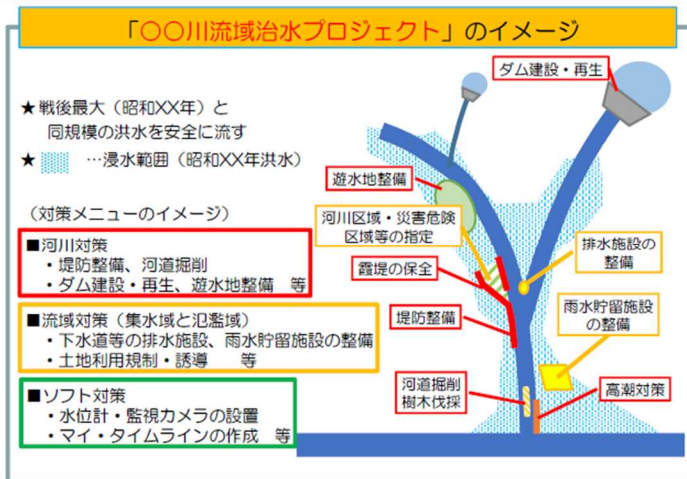
<「流域治水」の施策のイメージ>

- 気候変動の影響や社会状況の変化などを踏まえ、河川の流域のあらゆる関係者が協働して流域全体で行う治水対策、「流域治水」へ転換。
- 治水計画を「気候変動による降雨量の増加などを考慮したもの」に見直し、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、地域の特性に応じ、①氾濫をできるだけ防ぐ・減らす対策、②被害対象を減少させるための対策、③被害の軽減、早期復旧・復興のための対策をハード・ソフト一体で多層的に進める。



流域治水プロジェクト

国土交通省では、令和2年1月に「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト～いのちとくらしを守る防災減災～」を立ち上げ、国土交通省の総力を挙げて、抜本的かつ総合的な防災・減災対策について検討を進め、同年7月のとりまとめにおいて、国・都道府県・市町村、企業、住民などあらゆる関係者が協働して流域全体で水災害対策を行う「流域治水」への転換が、本プロジェクトの主要施策の一つとして位置付けられました。令和元年東日本台風で甚大な被害を受けた7水系における「緊急治水対策プロジェクト」に基づく再度災害防止対策を推進するとともに、「流域治水」への転換を進めるため、全国の一級水系においては、流域全体で早急に実施すべき河川対策、流域対策、ソフト対策からなる流域治水の全体像をとりまとめ、ハード・ソフト一体の事前防災対策を加速することとしています。このため、国・都道府県・市町村等との協議会を設置し、構成員との議論を進め、令和2年度末までに「流域治水プロジェクト」として策定する予定であり、これらの取組を通じて、流域全体で早急に実施すべき対策の全体像について、国民にわかりやすく提示してまいります。



庄内川流域治水協議会の開催状況
（令和2年7月6日開催）

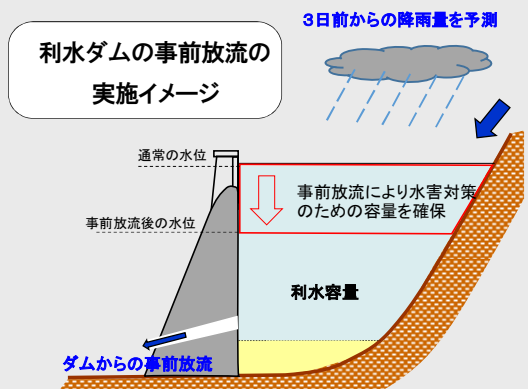
利水ダムを含む既存ダムの洪水調節機能の強化

我が国には、治水を目的に含む国土交通省所管の約 570 基のダムのほか、発電や農業利用など、もっぱら利水を目的とするダムが約 900 基ありますが、これら全てのダムの貯水容量のうち、洪水調節のための貯水容量は約3割にとどまっています。

そこで、政府では、「既存ダムの洪水調節機能の強化に向けた基本方針」（令和元年 12 月 12 日）に基づき、関係省庁の所管にとらわれない緊密な連携の下、関係利水者等の協力により、利水のための貯水をあらかじめ放流する事前放流の取組を抜本的に拡大することとし、一級水系のうち、ダムのある 99 水系全てにおいて治水協定を締結し、令和2年6月から運用を開始しました。この結果、一級水系全体では、洪水調節に使える貯水容量の割合が、これまでの約3割から約6割へ倍増します。

新たな運用を開始した令和2年6月以降、既に 38 基（うち利水ダム 13 基）延べ 50 回の事前放流を実施（令和2年8月 28 日時点）しており、例えば、木曾川水系（長野県内）では、令和2年7月5日～8日において、利水ダムである牧尾ダム（水資源機構管理）で事前放流等により約 1,500 万³の容量を確保し、利水運用により元々水位を低下させていた7基のダムと合わせ、8基の利水ダムで合計約 4,200 万³の容量を確保し、洪水を貯留しました。その結果、長野県木曾郡上松町の桃山地点において、その上流での洪水の貯留により、洪水流量を約2割減らす効果があったものと推定されます。

また、二級水系においても、令和2年度より同様の取組を順次進めており、近年、水害が生じた水系や貯水容量の大きなダムがある86水系において、令和2年8月までに治水協定に合意し、運用を開始しています。



(b) 集中豪雨や火山噴火等に対応した総合的な土砂災害対策の推進

[1,155億円(1.01) + α]

集中豪雨や火山噴火による土砂災害に対して、事前防災等を重視し、ハード・ソフト一体となった総合的な対策を推進する。

- ・ 近年の災害を踏まえた土砂災害防止施設の重点的整備の推進
- ・ 土砂・洪水氾濫対策としての遊砂地等の整備の推進
- ・ 流木等を確実に捕捉する砂防堰堤等の整備の推進
- ・ インフラ・ライフラインや集落の基幹的施設等を保全する土砂災害対策の推進
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 被災する危険性が高い住宅の安全性確保の推進

ハード・ソフト一体となった総合的対策

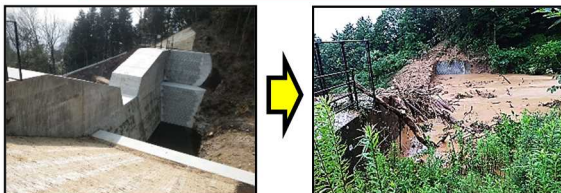
【命とともに地域住民の暮らしを守る取組】

令和元年東日本台風や令和2年7月豪雨など近年の災害を踏まえ、命を守るとともに地域の社会生活や経済活動における被害を最小化するため、住民の生活を支えるインフラ・ライフラインを保全する施設整備を計画的・集中的に推進します。

また、激甚な災害が発生した地域における再度災害防止対策を確実に実施します。

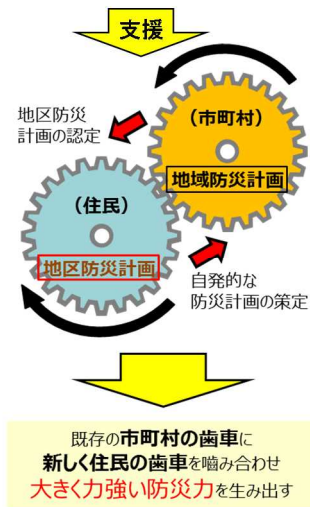


【令和2年7月豪雨】砂防堰堤が土砂と流木を捕捉



【実効性のある避難を確保するための取組】

- ①土砂災害警戒情報の精度向上等
- ②土砂災害警戒区域等の認知度の向上等
- ③市町村の防災力向上の支援体制の構築
- ④地区防災計画に基づく警戒避難体制の構築
- ⑤地区防災計画と連携した砂防施設の整備
- ⑥災害の特徴を踏まえたその他の対策



自主防災組織等による
手作りハザードマップの作成



土砂災害に関する講習

(c) 南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震

対策等の推進

[1,646 億円(1.12) + α]

感染拡大防止対策を講じながら、切迫する南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震などの大規模地震に備え、想定される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。

(被害の防止・軽減のための施設の耐震化等)

- ・ 河川・海岸堤防等のかさ上げ・耐震対策、水門等の自動化・遠隔操作化等の推進
- ・ 津波浸水等を軽減するための粘り強い海岸堤防・防波堤等の整備の強化
- ・ 基幹的交通ネットワークを保全するための土砂災害対策の推進
- ・ 地震・津波被害の防止・軽減のための公共施設の耐震化や構造物の機能継続性検討等の推進
- ・ 帰宅困難者等を受け入れるための施設の整備に対する支援
- ・ 巨大地震発生に備えた位置情報基盤の整備・研究や地理空間情報の整備の推進
- ・ 災害時の衛生環境を守るための下水道施設の耐震化やマンホールトイレの設置等の推進
- ・ 感染症リスクを踏まえた研究施設の改修や技術開発等の推進

(応急対応のための救助・救急ルートの確保等)

- ・ 防災ヘリ更新、機器整備、民間人材育成等によるTEC-FORCE等の災害対応能力の向上
- ・ 首都直下地震等の発災時において迅速に道路の被災状況を把握する取組等を推進
- ・ 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
- ・ 大地震発生時の初動対応に不可欠な地盤災害情報の推計精度向上に関する研究開発

TEC-FORCE の体制・機能の拡充・強化に向けて

大規模自然災害等に際し、被災自治体を支援するため、平成 20 年4月に緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)を創設し、令和2年4月には隊員数を約14,000 人に増強(創設当時約 2,500 人)しました。これまで 107 の自然災害に対して、のべ約 12 万人※を超える隊員を派遣し、被災地の早期復旧の支援に当たってきました。

令和2年7月豪雨では、発災直後から隊員を派遣し、のべ約1万人※の隊員が被災地で活動しました。甚大な被害を受けた球磨川流域を始めとする河川や道路等の被災状況調査を実施するとともに、各地で発生した浸水被害に対し、のべ約 2,000 台※の排水ポンプ車を派遣し緊急排水を行うなど、迅速な応急対応を実施しました。

近年、水害・土砂災害が激甚化・頻発化し、また南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の、大規模地震災害の発生が懸念されています。このような大災害にも的確に対応するため、TEC-FORCE活動に必要な災害対策用資機材の更なる充実に努めるとともに、訓練や研修等を充実し、隊員の能力向上を図っています。さらに、建設業者等が一体的に活動できるよう、連携体制の強化など更なる体制・機能の拡充・強化を図ってまいります。※令和2年8月 24 日現在



球磨川水系小川の被災状況調査
【熊本県球磨村】



国道 219 号の被災状況調査
【熊本県球磨村】



排水ポンプ車による緊急排水状況
【福岡県久留米市】

(d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進 [548 億円(1.09) + α]

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

- ・ 密集市街地等における建替えや改修等の防災対策の促進
- ・ 密集市街地における災害の被害拡大防止のための無電柱化の推進
- ・ 住宅・建築物の耐震改修等の取組に対する支援
- ・ 耐震診断義務付け対象建築物等への重点的支援措置等による耐震化の促進
- ・ 宅地被害からの復旧や宅地の安全性の確認・向上に向けた取組の促進

(e) 災害対応能力の強化に向けた防災情報等の高度化の推進

[40 億円(3.29) + α]

自然災害と感染症の複合災害にも備え、非接触・リモート型の新技術の活用や共有体制の構築により、豪雨等の気象情報や災害発生状況などの防災情報の適確な把握・提供を図り、行政や住民の災害対応能力を強化する。

- ・ 線状降水帯の予測精度向上をはじめとする防災気象情報の高度化や気象観測体制の強化
- ・ 河川監視カメラ等を活用した堤防越流の自動検知技術の開発やVRでの水災害の切迫性の見える化
- ・ 被災状況把握の迅速化・効率化のためのAIを活用した画像解析技術の開発
- ・ 画像処理技術等を活用した洪水時の河川の流量観測の無人化・省力化
- ・ 気候変動の影響を踏まえた危機的な渇水に備えた渇水対応タイムラインの策定の推進
- ・ 水循環解析に基づく地下水マネジメントの推進
- ・ 地震・津波・火山災害時の迅速な避難行動・救助活動を支援するための防災情報の高度化
- ・ 火山噴火等発生時における大規模土砂災害に関する緊急調査の実施
- ・ 避難行動に資するハザードマップの改良やリスク情報のオープンデータ化等の推進
- ・ 防災・減災に有効な防災地理情報の認知度の向上や利活用の促進
- ・ 激甚化する自然災害に起因する船舶事故等の調査・分析を通じた再発防止対策の推進

地域防災力の向上に向けた取組 ～気象庁の地方公共団体支援～

自然災害から国民の尊い命を守るためには、地域の防災対応力の向上が欠かせません。各地の気象台においては、地域の皆様に防災気象情報を広く提供するとともに、地方公共団体に対しては、住民の迅速な避難や復旧活動等に防災気象情報が効果的に活用されるよう、様々な支援を強化しています。

具体的には、災害が発生、または発生が予測される場合には、気象庁職員からなる「JETT(ジェット:気象庁防災対応支援チーム)※」を災害対策本部等に派遣し、地方公共団体などの防災機関が行う応急対応に対して、必要な解説を行っています。また、気象台長が市町村長へ直接連絡し、気象台の危機感を伝える「ホットライン」も実施しています。さらに、平時には、防災気象情報に基づく避難情報発令等を実践的に体験する「気象防災ワークショップ」やeラーニング教材の提供等を通じて、地方公共団体の防災担当職員や地域の気象防災リーダーを育成する取組も進めているところです。

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

令和2年7月豪雨では、西日本から東日本にかけての広い範囲で長期間の大雨となり、特に熊本県を中心とする九州地方では長さ約280kmの大規模な線状降水帯が発生し、各地に甚大な被害をもたらしました。こうした教訓も踏まえ、気象の予測精度の向上を図るとともに、地方公共団体や住民により効果的に危機感が伝わるよう、特別警報や危険度分布等の防災気象情報の改善に取り組んでいます。加えて、地方公共団体等における気候変動適応策の具体化のため、「地域気候変動予測情報」の提供を通じて、地域ごとの地球温暖化対策の支援も行っています。



「令和2年7月豪雨」の熊本県人吉市災害対策本部会議において、気象の見通しを解説する気象庁職員



気象防災ワークショップにおいて、地方公共団体職員に助言する気象庁職員

(f) 災害時における人流・物流の確保 [2,992億円(1.03) + α]

災害発生時であっても輸送ルートが確保されるよう、啓開体制を構築するとともに、地震、豪雨、豪雪等と感染症の同時発生も想定した防災対策を推進する。

- ・ 迅速な復旧・復興のためのミッシングリンク解消や4車線化、ダブルネットワーク強化の推進
- ・ 大規模災害に備えた道路等の防災・減災対策の推進
- ・ 大雪時の車両の立ち往生を防止又は軽減するための除雪体制の強化
- ・ 緊急輸送道路や生活道路等の電柱の占用制限拡大や低コスト手法による無電柱化推進
- ・ 駅や橋梁等の鉄道施設の耐震・豪雨・浸水対策の促進
- ・ 港湾の基幹的広域防災拠点における緊急物資や支援要員の受入体制の構築
- ・ 感染症対策やサプライチェーンの多元化を通じた強靱な物流システムの構築
- ・ 空港における護岸かさ上げ等による浸水対策の推進
- ・ 移動困難者等の避難支援と緊急物資輸送の円滑化

高速道路と国道のダブルネットワークや高速道路の4車線化による災害時の効果

令和2年7月豪雨では、全国各地で高速道路や国道等が被災しましたが、高速道路と国道のダブルネットワーク区間や高速道路の4車線区間が早期の交通確保に効果を発揮し、被災地の復旧活動を支えました(例:南九州西回り自動車道と国道3号のダブルネットワークによる八代ー水俣間の発災当日の交通確保、九州自動車道や大分自動車道の4車線区間を活用した発災後数日での交通確保)。

災害に強い道路ネットワークの構築に向けて、ミッシングリンク解消や4車線化、ダブルネットワーク強化を推進してまいります。



【南九州西回り自動車道と国道3号のダブルネットワーク】
国道3号が大規模土砂災害により2週間以上通行止めとなったが、並行する南九州西回り自動車道により発災当日に八代ー水俣間の広域交通を確保



【九州自動車道 横川IC～溝辺鹿児島空港IC】
土砂崩れなどにより通行止めが発生したが、4車線区間であったことから、被害のない車線を活用し、発災当日に交通確保

【大分自動車道 九重IC～湯布院IC】
九重IC～湯布院IC間の上り線で路肩崩壊が発生し、並行する国道210号も同時に被災。一時交通が寸断されたものの、大分自動車道の下り線を対面通行として活用することで、発災4日後に広域交通を確保



(3) 将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進 [7, 176 億円(1.03) + α]

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、持続可能なインフラ管理の実現に向けた取組を推進する。

「待ったなし」のインフラ老朽化対策

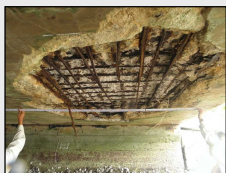
これまで経験したことがない自然災害に対応するためには、国民の命と暮らしを守るインフラの機能が発揮されるよう、平時からのメンテナンスに万全を期すことが不可欠です。しかし、現状は、インフラ老朽化対策の遅れによってすでに損傷が見られるなど、機能に支障が生じているインフラが多数存在しています。

「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」（現行：平成 26 年度～令和 2 年度）について、「予防保全」への本格転換や新技術の活用、インフラの集約・再編の取組等を盛り込んだ内容として改定し、持続可能なメンテナンスサイクルの実現に向けた取組を推進します。

また、産学官民が一丸となってメンテナンスに取り組む社会の実現に向けて設立された「インフラメンテナンス国民会議」（令和 2 年 8 月時点：2,035 者）では、これまでに約 130 回の各種イベントを開催した結果、メンテナンスに関する新技術の社会実装が進む等の成果が生まれており、引き続き取組を推進します。

課題

早急に修繕等の対策が必要な施設が多数存在。



内部の鉄筋が露出した橋梁



陥没した港湾施設のエロン



腐食した排水ポンプ場の羽根車



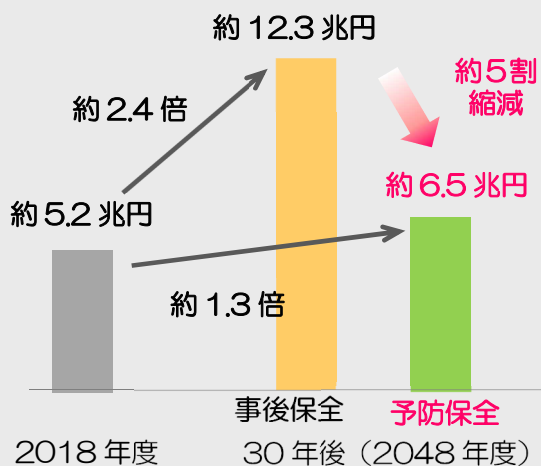
老朽化した海岸堤防



クラックが生じた河川護岸

「予防保全」への本格転換

インフラの機能に支障が生じる前に対策を行う「予防保全」により、増加が見込まれる将来の維持管理・更新費用の縮減が可能。



効率的なインフラメンテナンスの実施

新技術の活用等による点検の高度化・効率化、インフラの集約・再編等によるインフラストックの適正化を促進。

＜新技術の活用＞



道路橋の損傷写真を撮影するカメラを搭載したドローン



下水道管路の欠陥を画像認識技術により自動検出するロボット

＜集約・再編＞



老朽化が進んだ跨線橋を撤去し隣接橋へ機能を集約

インフラメンテナンス国民会議（会員数 2,000 者突破）



■会員による意見交換会



■点検技術の現場実証

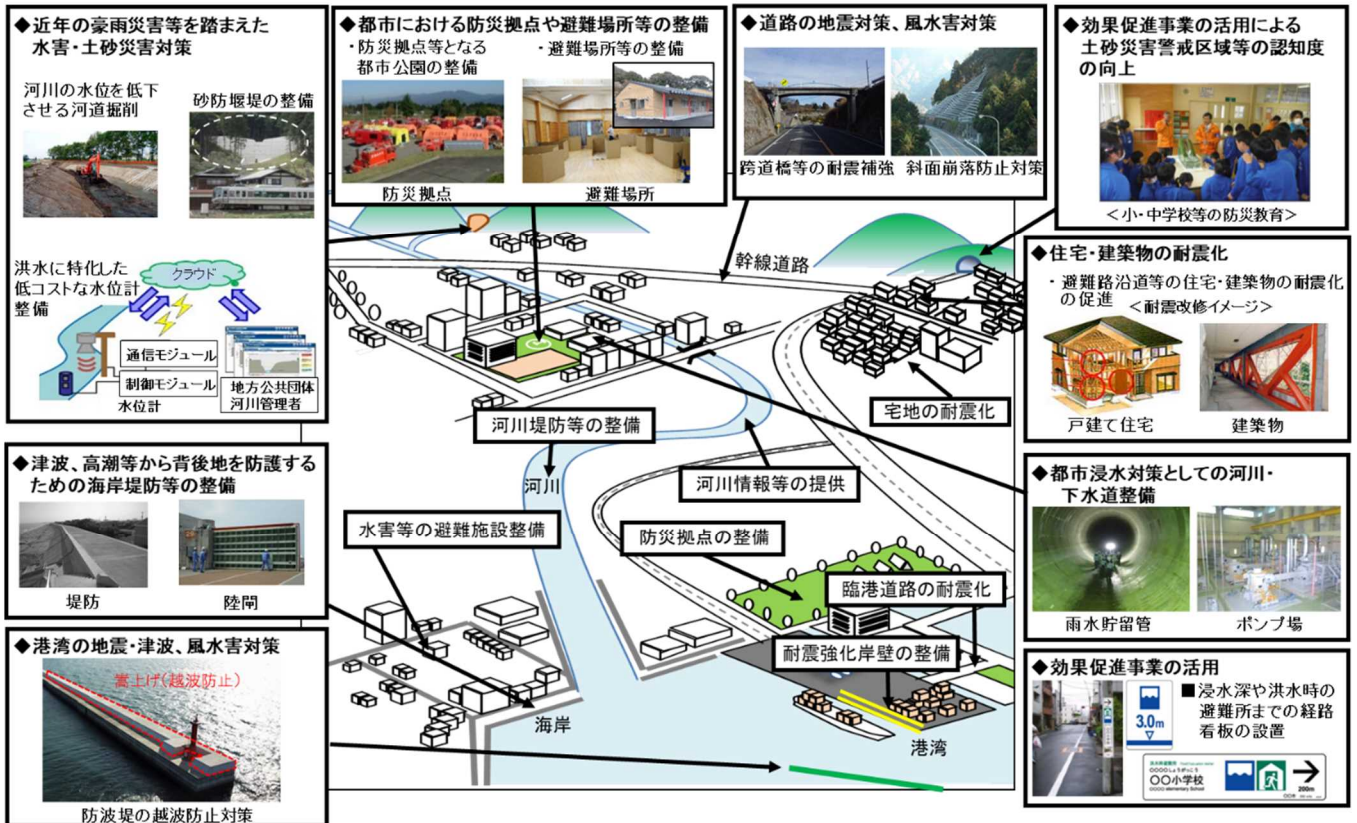
(4) 地域における総合的な防災・減災対策等に対する集中的支援

(防災・安全交付金)

[7,847 億円(1.00) + α]

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・減災対策など、地方公共団体等の取組を集中的に支援する。

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



(5) 交通の安全・安心の確保

(a) 踏切や通学路等における交通安全対策の推進 [1,788 億円(1.00) + α]

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、無電柱化等の道路交通安全環境の整備等を推進する。

- ・ 通学路と未就学児が移動する経路の総合的な交通安全対策の推進
- ・ ビッグデータの活用による生活道路のエリア等の効果的な交通安全対策の推進
- ・ 自転車活用推進計画に基づく安全で快適な自転車利用環境の創出
- ・ ソフト・ハード両面の幅広い対策を取り込んだ計画的な踏切対策の推進
- ・ 無電柱化推進計画に基づく通学路等における無電柱化の計画的な推進
- ・ 歩行者の立入対策、逆走対策、暫定2車線区間の4車線化等による高速道路の安全対策の推進
- ・ 高速道路の休憩施設(SA・PA)の駐車マス不足解消等のサービス水準の向上

未就学児や高齢運転者に関する交通安全対策の取組

子供が犠牲となる事故、高齢運転者による事故など痛ましい自動車事故が相次いで発生したことを受け、令和元年6月、「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」において「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定されました。

本対策に基づく緊急安全点検等を踏まえ、各道路管理者による対策が必要な箇所として約28,000箇所を決定し、うち約8割について令和2年度中に対策を完了する見込みです(令和2年1月時点調べ)。

また、高齢運転者対策として、安全運転サポート車の導入支援や令和2年1月に衝突被害軽減ブレーキの国内基準を策定し、世界に先駆け、令和3年11月以降の国産新モデルから段階的に衝突被害軽減ブレーキの装着を義務付けることとしたほか、令和2年4月より、安全運転支援装置の性能認定制度を開始しています。

このほか、高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策として、改正地域公共交通活性化再生法等に基づく移動手段の確保・充実に向けた取組や自動運転サービスの社会実装に向けた取組など、総合的な対策を推進しています。



安全運転サポート車の普及



生活道路における速度抑制対策



中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実施

無電柱化の推進

道路の防災性の向上、安全・円滑な交通の確保、良好な景観形成に向けて、低コスト手法の採用や電柱の占用制限の拡大等も活用しつつ、現行の無電柱化推進計画(約1,400km)及び3か年緊急対策(約1,000km)の合計約2,400kmの無電柱化について、着実に事業を推進します。また、更なる無電柱化の推進のため、総務省や経済産業省その他関係事業者とも連携し、「無電柱化の推進に関する法律」に基づく次期無電柱化推進計画を策定します。

[低コスト手法の取組]

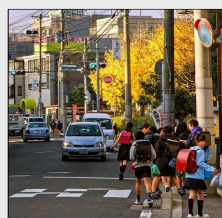
管路の浅層埋設	小型ボックス活用埋設	角型多条電線管
<p>舗装厚 50cmを想定 35cm 80cm 45cm 従前 径15cm未満 交通量の少ない生活道路の場合</p>	<p>通信ケーブル 電力ケーブル</p> <p>電力・通信ケーブルの離隔距離に関する技術的検証を踏まえ、小さな収容空間に埋設</p>	<p>安価で弾性があり施工性に優れた角型多条電線管を道路の地下に埋設</p>
<p>技術的検証を踏まえた基準緩和により、従来よりも浅い位置に管路等を埋設</p>		

[電柱の倒壊による道路閉塞]



＜令和元年房総半島台風による被害＞

[占用制限の対象道路]



＜児童が車道にはみ出す道路＞



＜幅員が狭く交通がふくそうする道路＞

(b) 公共交通等における安全・安心の確保 [22 億円(1.56)]

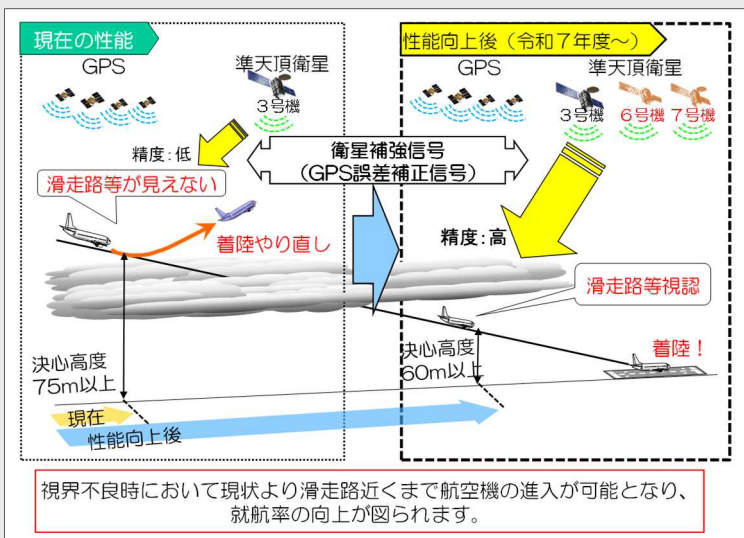
感染拡大防止対策を徹底した上で、鉄道、自動車、航空などの公共交通等における安全・安心の確保を図る取組を推進する。

- ・ 感染症対策を徹底した上での運輸事業者への運輸安全マネジメント評価等の実施
- ・ トラックの運行実態の把握や ICT を活用した自動車運送事業者に対する監査体制の強化
- ・ 空港における航空機のオーバーラン対応等の安全性確保の推進
- ・ 先進技術の活用や操縦士への指導・監督の強化等による小型航空機の安全対策の推進
- ・ 無人航空機（ドローン）を活用した非接触・リモート型の航空事故調査等の推進
- ・ テロ等緊急事態を想定した公共交通事業者等における危機管理対応力の充実・強化
- ・ 「テロに強い空港」を目指した航空保安対策等の強化
- ・ シームレスな測位情報の確保に資する衛星測位情報等の更なる利活用に向けた技術開発の推進

宇宙システムを活用した国土交通行政の展開

国土交通省では、令和2年6月に閣議決定された新たな宇宙基本計画に基づき、航空、気象、測量等の様々な分野で宇宙システムを活用し、国民の安全・安心等に直結する国土交通行政に役立てているところです。具体的には、準天頂衛星システムによる衛星航法システム(Satellite-Based Augmentation System(SBAS))※の高度化を通じた悪天候時における航空機の就航率の向上や海洋状況把握(Maritime Domain Awareness(MDA))のための海洋状況表示システム(「海しる」)を活用した船舶事故の防止等による交通の安全・安心の確保に努めています。また、静止気象衛星「ひまわり」による気象観測や測位衛星を利用した電子基準点網による地殻変動監視等から得られる防災情報の的確な提供を通じ、災害時の地域住民の避難行動の迅速化等に貢献しています。

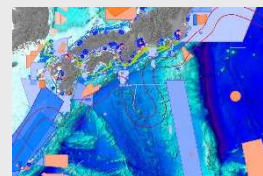
※GPS 信号の誤差や異常を地上で監視し、誤差補正信号等を静止軌道衛星よりユーザー(航空機等)へ送信するシステム。



準天頂衛星システムを利用した衛星航法システム(SBAS)



静止気象衛星「ひまわり」



海洋状況表示システム(「海しる」)



電子基準点

(6) 危機に瀕する地域公共交通の確保・維持 [336 億円(1.48) + α]

「新たな日常」における地域の生活や経済活動を支えるエッセンシャルサービスとしての公共交通を守り抜くため、感染症に対応した持続可能な地域公共交通の確保・維持を図る。

- ・ 感染症の拡大や生活様式の変化に対応した持続可能な地域公共交通の運行確保に向けた支援
- ・ 持続可能な旅客運送サービスの確保に向けた地域の交通事業者等の連携・協働に対する支援
- ・ 安全・安心な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う設備更新に対する支援
- ・ 自動車運送事業の事業継続の確保に向けた新たなビジネスモデルの構築等に対する支援
- ・ 旅客運送事業の業務効率化や生産性向上のためのデジタル化等の推進
- ・ 車両等の内部における感染症拡大防止や混雑回避に資する技術開発や実証実験等の推進
- ・ 快適な交通社会の実現や環境負荷の低減等に向けた交通運輸分野の優れた技術開発シーズの発掘
- ・ バスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）の全国展開

「新たな日常」にも対応した地域公共交通サービスの提供に向けて

地域の公共交通は、自家用車を持たない高齢者や学生などの通院・通学を支える「地域の足」の役割を果たしており、新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて発出された「緊急事態宣言」下においても、エッセンシャルサービスとしてサービスの提供を維持することが求められました。しかし、感染症の拡大に伴う外出の手控えやテレワークの普及によって、地域の輸送需要は大幅に減少しており、公共交通事業者は厳しい経営環境に直面しています。

このため、国土交通省では、公共交通事業者による持続化給付金等の政府の各種支援策の活用を促すとともに、地方創生臨時交付金による公共交通事業者への支援が円滑に行われるよう、地方公共団体へ働きかけを行うほか、令和2年度第2次補正予算で地域公共交通事業者が講じる感染拡大防止対策を支援しています。

「新たな日常」においても、地域の公共交通が「地域の足」として不可欠なサービスであることに変わりはなく、地域の公共交通事業者の持続可能な運行を確保するための支援を行っていく必要があります。また、令和2年6月に成立した改正地域公共交通活性化再生法等に基づき、地方公共団体が中心となって、従来の公共交通事業者による輸送だけでなく自家用有償旅客運送やスクールバス等の地域の輸送資源を最大限活用するなど、地域公共交通を自らデザインし、「地域の足」を守っていく取組を促していくことも求められます。

今後は、独占禁止法特例法の施行も見据えて、路線やダイヤの見直しといった事業者間の協調等による利用者の利便性を高める取組を進めていくとともに、維持が困難な路線バスの小型化・デマンド化による輸送の効率化やAI・IoT等の新技術を活用した混雑緩和・利用分散等の「新たな日常」にも対応したMaaS(Mobility as a Service)等の取組を推進することにより、新型コロナウイルス感染症への対応や「新しい生活様式」への移行等の円滑化・高度化を通じ、安全・安心かつより効率的で持続可能な地域公共交通を実現してまいります。

地域公共交通活性化再生法改正

地域公共交通網形成計画（H26改正）

（市町村又は都道府県（市町村と共同）が作成）
まちづくりと連携した
地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画（今回改正後）

（市町村又は都道府県（市町村と共同）が作成）

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成

地域における
輸送資源の総動員

メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス

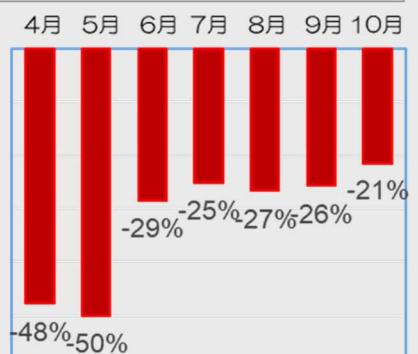
公共交通機関



自家用有償旅客運送



一般路線バスの輸送人員（令和2年）

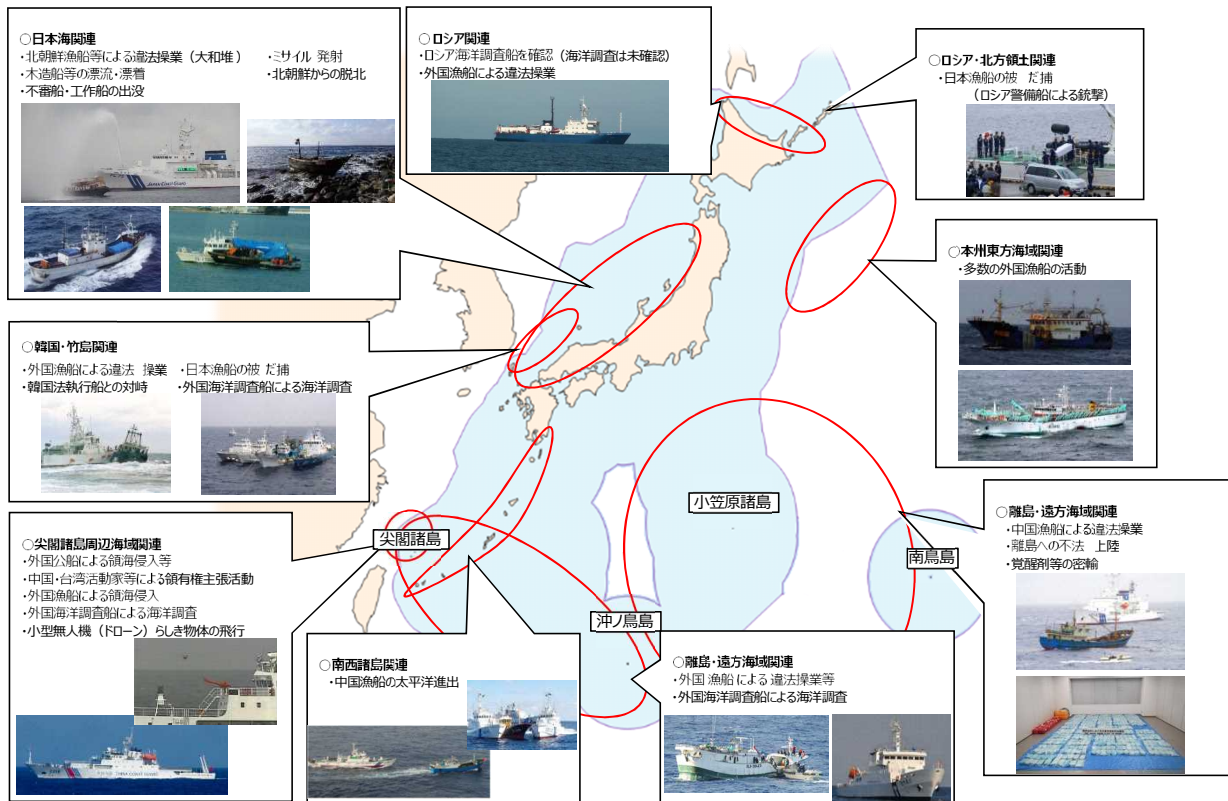


(7) 戦略的海上保安体制の構築等の推進 [2,301億円(1.04) + α]

国際秩序が不安定化する中で領海警備等に隙を見せることがないように、「海上保安体制強化に関する方針」に基づく体制の強化や海洋状況把握の能力強化に向けた取組など、戦略的海上保安体制の構築等を着実に推進する。

- ・ 「海上保安体制強化に関する方針」に基づく領海警備体制等の強化
- ・ 海洋状況把握や法の支配に基づく海洋秩序維持のための取組の推進
- ・ 感染症対策を徹底した治安・救難・防災業務の充実・強化や海上交通の安全確保

＜我が国周辺海域における重大な事案＞



海上保安体制の強化

海上保安庁では、「海上法執行能力」、「海洋監視能力」、「海洋調査能力」の強化を図るため、「海上保安体制強化に関する方針」(平成28年12月関係閣僚会議決定)に基づき、着実に整備を進めてまいります。

1 尖閣領海警備体制の強化と大規模事案の同時発生に対応できる体制の整備

- ◆ 中国公船の大型化・武装化等に対応できる巡視船等の整備
- ◆ 大規模事案が同時発生した場合であっても対応できる体制



- ヘリコプター搭載型巡視船



2 海洋監視体制の強化

- ◆ 航空機による監視体制に加え、監視拠点の整備等による監視能力の強化
- ◆ 監視情報の集約・分析等に必要の情報通信体制の強化



- 新型ジェット機



3 原発等テロ対処・重要事案対応体制の強化

- ◆ テロ対処等に万全を期すために必要な巡視船による対応体制の強化



- 大型巡視船 等



4 海洋調査体制の強化

- ◆ 他国による大陸棚延長申請等に対し、我が国としても必要な海洋調査体制を強化



- 大型測量船 等



5 基盤整備

- ◆ 海上保安業務対応能力の向上を図るための人材の育成、必要となる定員の増員、教育訓練施設の拡充等



- 定員の増員
- 教育訓練施設の拡充 等

