

令和 3 年度

予算概算要求概要

令和 2 年 9 月

国土交通省

目 次

第 1 令和 3 年度予算概算要求の基本方針	1
第 2 令和 3 年度予算概算要求の概要	2
I. 総括表	2
II. 「緊要な経費」に係る主な要望内容	3
III. 重点項目別の要求内容	5
1. 国民の安全・安心の確保	7
2. 持続的な経済成長の実現	23
3. 豊かで暮らしやすい地域の形成と多核連携型の国づくり	39
第 3 令和 3 年度国土交通省関係予算概算要求総括表	51
I. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表	51
II. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画要求総括表	53
第 4 公共事業予算の一括計上	55

関係資料

東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算概算要求事業費・国費総括表	58
公共事業関係費（政府全体）の推移	59

第1 令和3年度予算概算要求の基本方針

(基本的な考え方)

- いま、日本は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う社会経済や国民生活等への甚大な影響、そして、令和2年7月豪雨など、連年発生する大規模自然災害の深刻な被害に直面している。国民目線に立って、「縦割り」を超えた関係省庁の力強い連携のもと、感染症や自然災害等から国民の命と暮らしを守り抜き、未曾有の危機を克服し、コロナによる生活様式の変化に対応した「新たな日常」を実現することこそ、国の責務であり、次の3点を柱に概算要求に取り組む。
- 第一に、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地震災害等に屈しない、強靱な国土づくりが欠かせない。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を行い、総力を挙げて防災・減災、国土強靱化やインフラ老朽化対策、サプライチェーン等を強化する交通ネットワーク整備等の更なる加速化・深化を図り、防災・減災が主流となる安全・安心な社会の構築を進める。同時に、東日本大震災や大規模自然災害からの着実な復旧・復興を図るとともに、コロナの影響等で危機に瀕する地域公共交通の確保・維持や、領海警備等にも万全を期す。
- 第二に、感染症の拡大防止と社会経済活動の早期回復の両立を図るとともに、ウィズ・コロナにおける持続的な経済成長の実現に向け、生産性の向上や国際競争力の強化、リスクに強い社会経済構造の構築を図ることが重要である。地域経済を支える観光の継続的支援による「新たな旅のスタイル」の普及・定着や落ち込んだ民間投資の喚起に取り組むとともに、我が国産業の競争力強化等に資する社会資本の重点整備やインフラ・物流分野等のデジタルトランスフォーメーション、我が国の技術力・人材育成を活かしたインフラ輸出などを積極的に進め、経済の好循環を作り上げていく。
- 第三に、コロナを機とする住まい方や働き方の変化等を踏まえ、東京一極集中型から多核連携型の国づくりに転換し、地方の魅力を活かし、豊かで暮らしやすい地域づくりを行う必要がある。全ての人に優しいバリアフリー社会の形成、二拠点居住やワーケーションなど住生活環境の充実、スマートシティ・次世代モビリティやグリーンインフラの導入、コンパクトで歩いて暮らせるゆとりとにぎわいあるまちづくり等を進め、地域の活性化を図る。
- 以上のような認識のもと、令和3年度予算については、「国民の安全・安心の確保」、「持続的な経済成長の実現」、「豊かで暮らしやすい地域の形成と多核連携型の国づくり」に重点を置いて、メリハリを付けながら要求を行うとともに、防災・減災、国土強靱化等の強力な推進や新型コロナウイルス感染症への対応などの緊要な経費について、所要の要望を行う。

(公共事業の適確な推進)

- 社会資本の整備は、未来への投資であり、質の高い社会資本ストックを将来世代に確実に引き継いでいく必要がある。既存施設の計画的な維持管理・更新とともに、将来の成長の基盤となり、安全・安心で豊かな国民生活の実現に資する波及効果の大きなプロジェクト等を戦略的かつ計画的に展開していくことが必要であり、中長期的な見通しの下、必要かつ十分な公共事業予算の安定的・持続的な確保を図る。

また、公共事業を効率的かつ円滑に実施し、引き続き順調な執行を確保するため、新・担い手3法も踏まえ、施工時期等の平準化や適正価格での契約、地域企業の活用に配慮した適正な規模での発注等を推進する。同時に、非接触・リモート型の新技術の導入やi-Constructionの推進、建設キャリアアップシステムの普及、週休2日の実現、外国人技能労働者の受入・育成など、生産性向上や働き方改革等に取り組む。

加えて、災害等に備え、防災体制等の拡充・強化を図る。

第2 令和3年度予算概算要求の概要

I. 総括表

1. 国費総額

※下記のほか、別途、事項要求を行う。

(1) 一般会計 5兆9,617億円(1.01倍)

公共事業関係費 5兆2,579億円(1.00倍)

○一般公共事業費 5兆2,027億円(1.00倍)

○災害復旧等 552億円(1.00倍)

非公共事業 7,038億円(1.04倍)

○その他施設費 497億円(1.11倍)

○行政経費 6,541億円(1.04倍)

※非公共事業については、「緊要な経費」のうち、事項要求以外の要望額を含む。

(2) 東日本大震災復興特別会計 402億円(0.11倍)

2. 財政投融资 9,100億円(0.37倍)

(参考) 財投機関債総額 3兆2,712億円(0.68倍)

Ⅱ. 「緊要な経費」に係る主な要望内容

- 激甚化・頻発化する自然災害に対応するための防災・減災、国土強靱化等の加速化・深化を図ることに加え、新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえ、民需の補完や新たな投資等を通じて、国民生活や社会経済活動に不可欠なサービス・産業を守り抜くとともに経済の再建・成長軌道への回復を図ることは、我が国の喫緊の課題である。
- このため、国民の安全・安心の確保を最優先に、3か年緊急対策後の激甚化・頻発化する自然災害や新型コロナウイルス感染症への対応等に必要な「緊要な経費」について、以下の要望を行う。

1. 3か年緊急対策後の激甚化・頻発化する自然災害への対応〈事項要求〉

防災・減災、国土強靱化やインフラ老朽化対策、サプライチェーン等を強化する交通ネットワーク整備等の更なる加速化・深化を図るものとして行う、3か年緊急対策後の中長期的な視点に立った計画的な取組のための予算については、激甚化・頻発化する自然災害等にかんがみ、3か年緊急対策として講じられてきたこれまでの実績（※）を踏まえ、今後中長期的に達成すべき安全度等の水準を見据えて、これまでの実績を上回る必要かつ十分な規模となるよう、予算編成過程で検討する。

（※）「3か年緊急対策」に係る国土交通省関係予算：2兆538億円

	公共事業関係費	非公共事業
平成30年度第2次補正予算	6,183億円	140億円
令和元年度当初予算の臨時・特別の措置	7,153億円	155億円
令和2年度当初予算の臨時・特別の措置	6,802億円	105億円

2. 新型コロナウイルス感染症への対応

〈事項要求〉

① 危機に瀕する地域公共交通の持続可能な運行確保に向けた支援

感染症の拡大等を受けて、輸送需要の大幅な減少に直面している地域公共交通の持続可能な運行確保に向けた支援については、今後の経済情勢や需要動向等を踏まえつつ、予算編成過程で検討する。

② 観光の再生と新たな展開

感染症の拡大等を受けて、大きな打撃を受けた観光の再生と新たな展開のための支援については、今後の感染状況や観光需要の動向等も踏まえつつ、また、国際観光旅客税の歳入見通しを考慮し、予算編成過程で検討する。

③ 今後の経済情勢を踏まえた住宅対策

新型コロナウイルス感染症拡大及びその防止策による影響を含む今後の経済情勢を踏まえた住宅に関する対策の取扱いについては、予算編成過程で検討する。

④ 新型コロナウイルス感染症やその影響への対応として行う公共事業

新型コロナウイルス感染症やその影響への対応として行う公共事業の取扱いについては、感染症の拡大防止に係る知見等を踏まえ、予算編成過程で検討する。

⑤ 東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に係る水際における新型コロナウイルス感染症対策の強化

東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に係る水際における新型コロナウイルス感染症対策については、予算編成過程で検討する。

＜事項要求以外＞

[523 億円]

○ 国土交通行政のデジタルトランスフォーメーション等の加速化

社会資本の整備・維持管理や交通・物流分野等のデジタル化・スマート化を進め、非接触・リモート型の働き方への転換、スマートシティ・次世代モビリティの社会実装等の加速化を図る。

○ 住宅セーフティネット機能の強化

新型コロナウイルス感染症の影響を受けて住まいの確保に困難を抱えている世帯等の暮らしを守る住宅セーフティネット機能の強化を図る。

○ 感染症等への対応力強化

感染症の拡大防止のための官庁施設等における換気設備等の改修や、鉄道・バス車両等の混雑回避に資する技術開発、多核連携型の国土づくりに向けた調査・研究等を推進する。

○ 質の高いインフラシステムの海外展開

新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえた海外のインフラニーズを的確に把握するなど、我が国の強みである質の高いインフラシステムの積極的な海外展開を推進する。

3. その他＜事項要求＞

① 海上保安体制の強化

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」に基づく新規の大型巡視船、練習船、航空機の整備等については、予算編成過程で検討する。

② 整備新幹線の着実な整備

北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の開業に追加的に要する経費の一部への対応については、予算編成過程で検討する。

Ⅲ. 重点項目別の要求内容

※「 α 」は、「緊要な経費」のうち、事項要求を行い、予算編成過程で検討するものである。

1. 国民の安全・安心の確保

(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 (P. 7)

- (a) 東日本大震災からの復興・再生 [402 億円]
- (b) 大規模自然災害からの復旧・復興

(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 (P. 9)

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

(3) 将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進 (P. 17) [7,176 億円 (1.03) + α]

(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) (P. 18) [7,847 億円 (1.00) + α]

(5) 交通の安全・安心の確保 (P. 18)

- (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]
- (b) 公共交通等における安全・安心の確保 [22 億円 (1.56)]

(6) 危機に瀕する地域公共交通の確保・維持 (P. 21) [336 億円 (1.48) + α]

(7) 戦略的海上保安体制の構築等の推進 (P. 22) [2,301 億円 (1.04) + α]

2. 持続的な経済成長の実現

(1) ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的かつ計画的な推進 (P. 23)

- (a) 効率的な物流ネットワークの強化 [3,999 億円 (1.03) + α]
- (b) 都市の国際競争力の強化 [130 億円 (1.01)]
- (c) 航空ネットワークの充実 [211 億円 (1.11)]
- (d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円 (1.00) + α]
- (e) 鉄道ネットワークの充実 [200 億円 (1.01) + α]
- (f) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化 [523 億円 (1.01) + α]
- (g) 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) [7,277 億円 (1.00) + α]

(2) インフラ・物流分野等のデジタルトランスフォーメーション(DX)や技術開発、働き方改革等の促進 (P. 27)

- (a) インフラ・物流分野等のデジタルトランスフォーメーションの推進 [183 億円 (3.30) + α]
- (b) オープンデータ・イノベーション等による i-Construction の推進 [15 億円 (1.34)]
- (c) 海運・造船の国際競争力強化や海洋開発等の推進 [159 億円 (1.15) + α]
- (d) 建設業、運輸業、海運・造船業、宿泊・観光業における人材確保・育成 [68 億円 (1.79)]

(3) 観光の再生と新たな展開 (P. 33)

- (a) 観光の再生と新たな展開に向けた施策の推進 [162 億円 (1.00) + α]
- (b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の推進 [290 億円 (0.57)]
- (c) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

(4) 民間投資やビジネス機会の拡大 (P. 36)

- (a) ビジネスでの利活用に向けたデータ基盤や提供環境の整備 [46 億円 (1.07)]
- (b) PPP/PFIの推進 [433 億円 (1.16)]
- (c) インフラシステム輸出の戦略的拡大 [36 億円 (1.31)]

(5) 東京オリンピック・パラリンピックや大阪・関西万博等に向けた対応 (P. 38)

3. 豊かで暮らしやすい地域の形成と多核連携型の国づくり

(1) バリアフリー社会と魅力ある地域の形成 (P. 39)

- (a) 地域公共交通や観光地・宿泊施設等のバリアフリー化の推進 [382 億円の内数 + α]
- (b) 全ての人に優しいユニバーサルデザインのまちづくりの実現
- (c) 空き家対策や地域の魅力を活かすための適正な土地利用等の促進 [128 億円 (1.15) + α]
- (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 [58 億円 (1.13)]
- (e) 民族共生象徴空間 (ウポポイ) を通じたアイヌ文化の復興・創造等の促進 [19 億円 (1.03) + α]
- (f) 首里城の復元に向けた取組の推進 [41 億円の内数]

(2) コンパクト・プラス・ネットワーク、スマートシティ・次世代モビリティの推進等による持続可能な地域づくりや多核連携型の国づくり (P. 43)

- (a) コンパクトで歩いて暮らせるゆとりとにぎわいあるまちづくりの推進 [752 億円 (1.01) + α]
- (b) グリーンインフラ等を活用した安全で魅力あふれる都市環境の構築 [366 億円 (1.01) + α]
- (c) スマートシティの社会実装の加速 [3 億円 (1.51)]
- (d) 次世代モビリティ等の普及促進 [21 億円 (2.62)]
- (e) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備等 [2,646 億円 (1.03) + α]
- (f) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 [161 億円 (1.26) + α]

(3) 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. 48)

- (a) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [92 億円 (1.13) + α]
- (b) 多様な世帯が安心して暮らすことができる住宅セーフティネット機能の強化 [1,139 億円 (1.03) + α]
- (c) 省エネ住宅・建築物の普及 [329 億円 (1.03) + α]

(4) 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) (P. 50)

[7,277 億円 (1.00) + α]

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

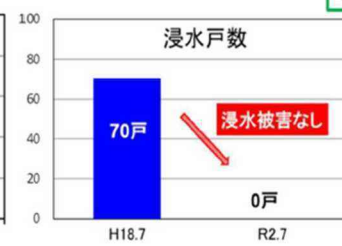
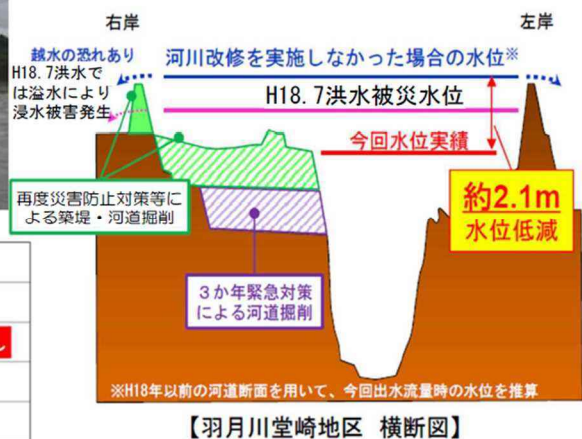


第12回令和2年7月豪雨非常災害対策本部会議
(令和2年7月30日)

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、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です。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。

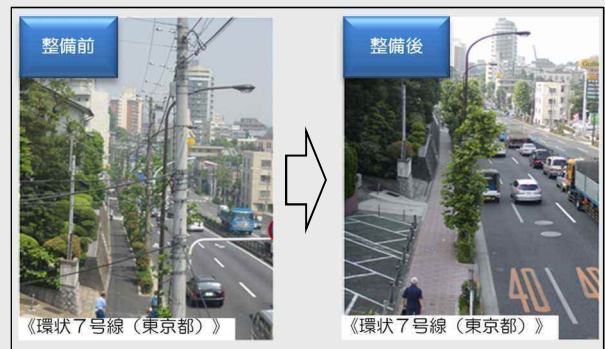
このため、具体的には、堤防整備、ダム建設・再生などを含め、あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の推進や、インフラの老朽化対策、強靱で信頼性の高い道路ネットワークの構築、無電柱化の推進、港湾施設の耐震・耐波性能の強化、空港施設の耐震化・浸水対策、密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化、防災気象情報の高度化等を行っていきます。

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。

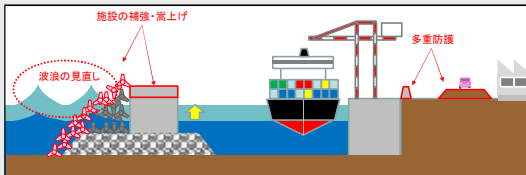
《「流域治水」の考え方》



《無電柱化の推進》



《港湾施設の耐波性能の強化》



《防災気象情報の高度化》



(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

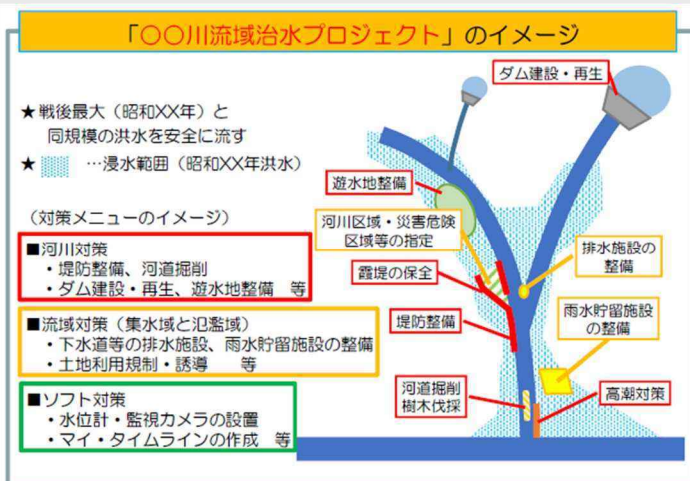
<「流域治水」の施策のイメージ>

- 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）

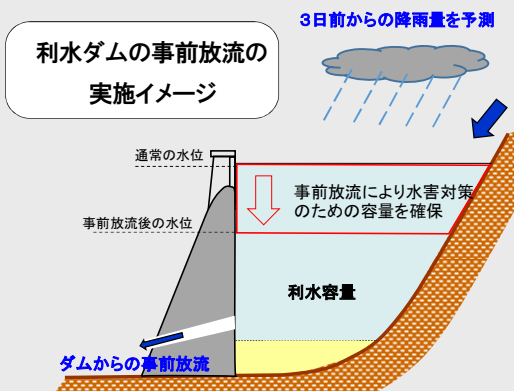
利水ダムを含む既存ダムの洪水調節機能の強化

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^m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^m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。

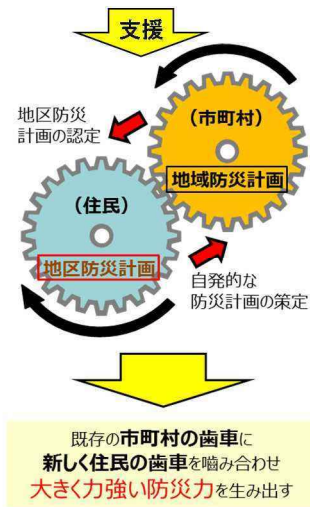


【令和2年7月豪雨】砂防堰堤が土砂と流木を捕捉



【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]

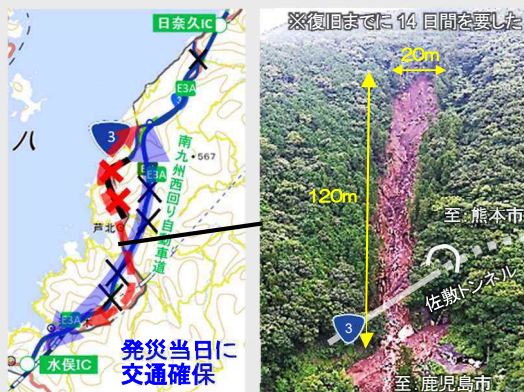
災害発生時であっても輸送ルートが確保されるよう、啓開体制を構築するとともに、地震、豪雨、豪雪等と感染症の同時発生も想定した防災対策を推進する。

- ・ 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



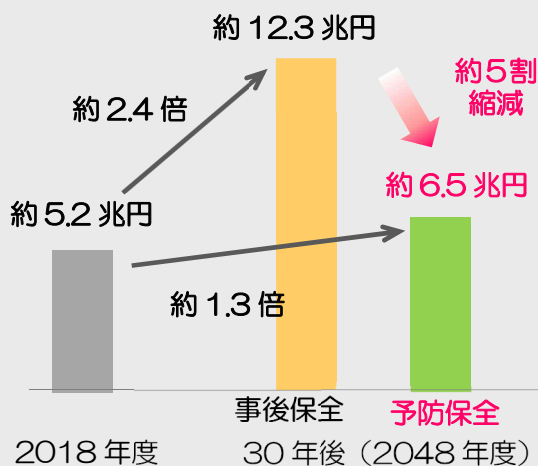
老朽化した海岸堤防



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。



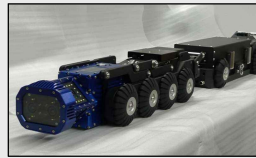
効率的なインフラメンテナンスの実施

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＞



交通の集約



撤去する跨線橋

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

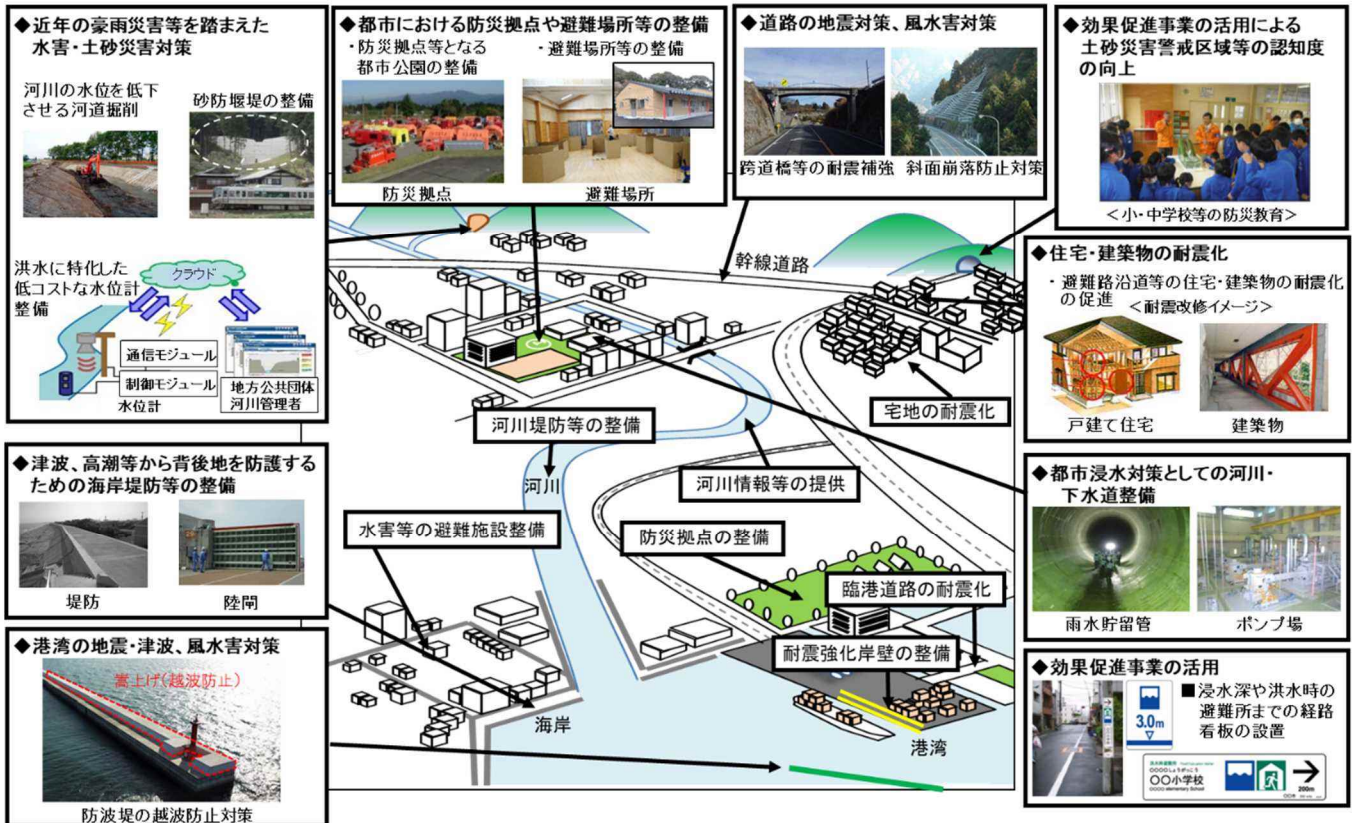
(4) 地域における総合的な防災・減災対策等に対する集中的支援

(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>交通量の少ない生活道路の場合</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>	<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>

[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)]

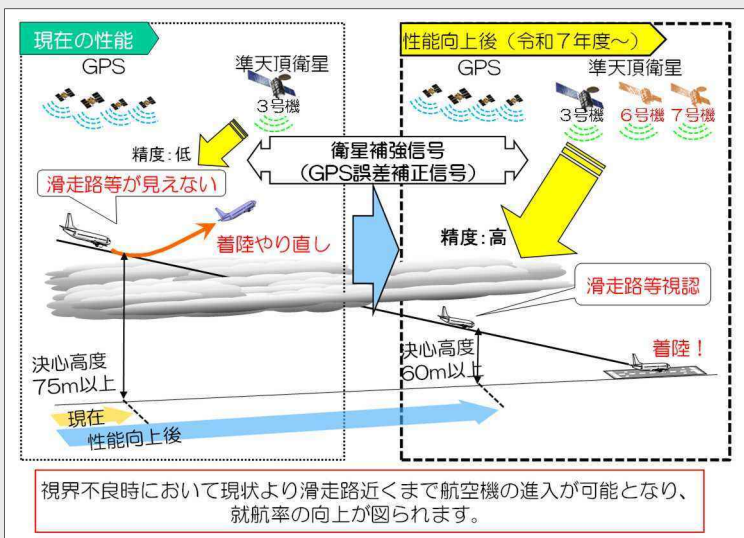
感染拡大防止対策を徹底した上で、鉄道、自動車、航空などの公共交通等における安全・安心の確保を図る取組を推進する。

- ・ 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。

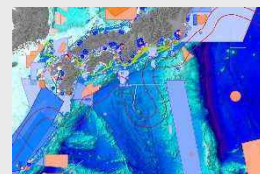
※GPS 信号の誤差や異常を地上で監視し、誤差補正信号等を静止軌道衛星よりユーザー(航空機等)へ送信するシステム。



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

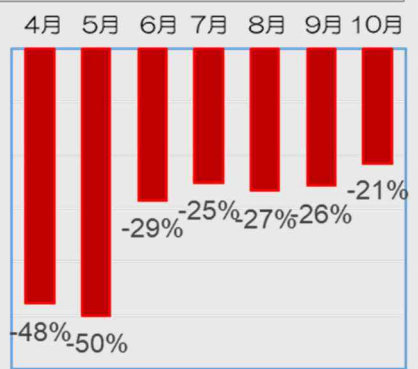
公共交通機関



自家用有償旅客運送



一般路線バスの輸送人員（令和2年）

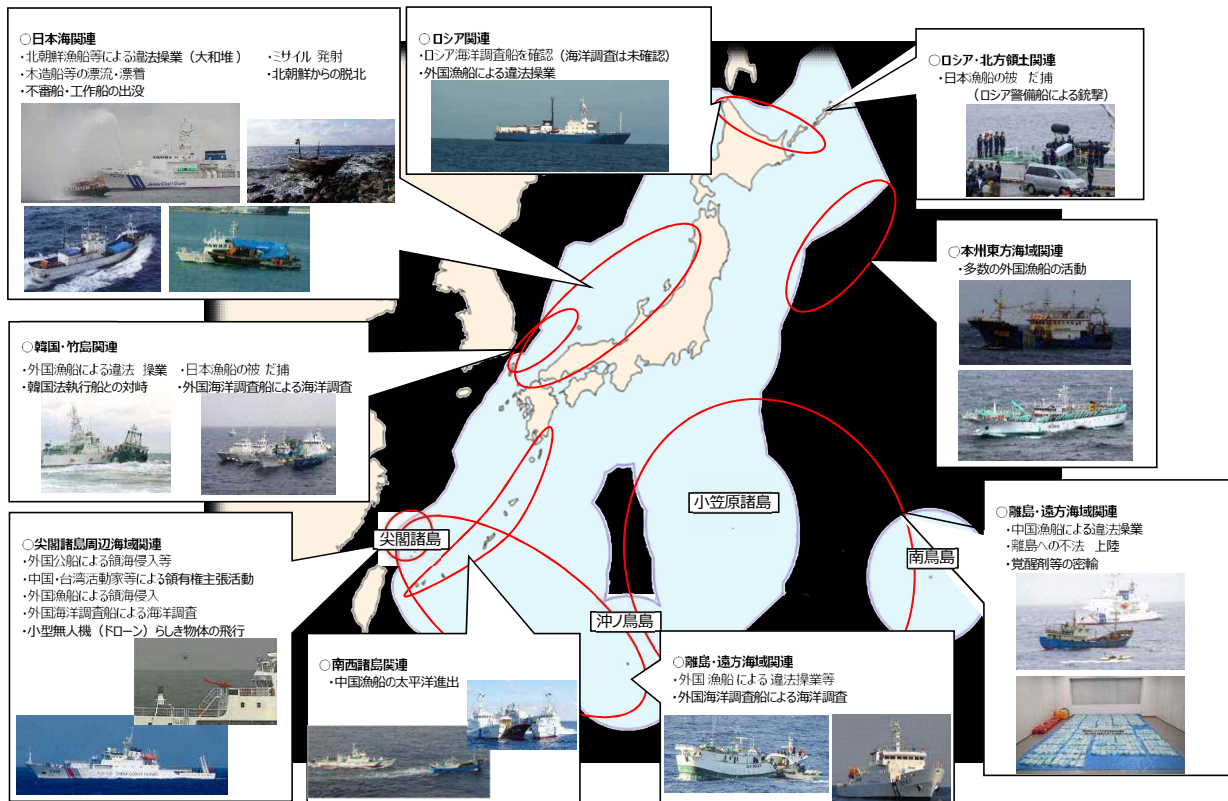


(7) 戦略的海上保安体制の構築等の推進 [2,301億円(1.04) + α]

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



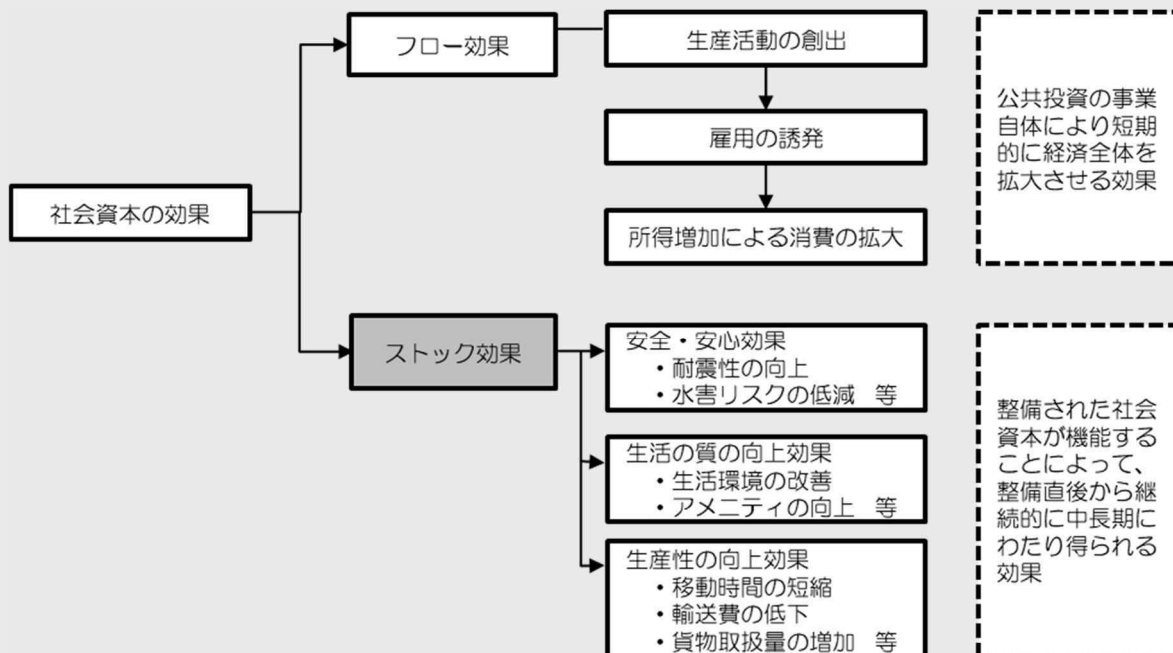
2. 持続的な経済成長の実現

- ウィズ・コロナにおける持続的な経済成長の実現に向けて、生産性向上等のストック効果を重視した社会資本整備を戦略的かつ計画的に推進。
- リスクに強い社会経済構造の構築に向けたインフラ・物流分野等のデジタルトランスフォーメーションや技術開発を推進するとともに、現場を支える人材の確保・育成等のため、i-Constructionの推進、建設キャリアアップシステムの普及、週休2日の実現などの処遇改善等を通じた働き方改革を推進。
- 地域経済を支える観光の再生と新たな展開のための「新たな旅のスタイル」の普及・定着を図るとともに、インバウンドの再開を見据え、訪日外国人旅行者数2030年6,000万人等の目標の達成に向けた取組を推進。
- PPP/PFIの推進やインフラシステムの輸出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。
- 2021年に延期された東京オリンピック・パラリンピック競技大会や2025年の大阪・関西万博等に向けて適切に対応。

(1) ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的かつ計画的な推進

社会資本の整備は、未来への投資であり、その効果には、生産活動による雇用の誘発といった「フロー効果」だけでなく、整備された社会資本が機能することによって、整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果である「ストック効果」があります。このストック効果には、生産性の向上や民間投資の誘発などの経済的な効果や、ゆとりや安らぎ、活力ある地域社会の形成といった社会的な効果があります。ウィズ・コロナの時代にあって、こうした社会資本の効果は、更に重要になっています。質の高い社会資本ストックを将来世代に確実に引き継いでいくためにも、社会資本整備を戦略的かつ計画的に推進することが重要です。

国土交通省では、ストック効果を高める工夫を社会資本整備のあらゆるプロセスで講ずることとしており、既存施設の有効活用や計画的な維持管理・更新、ハード・ソフトの総動員、民間の資金・ノウハウの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まいります。



(a) 効率的な物流ネットワークの強化 [3,999億円(1.03) + α]

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
- ・ 中京圏の新たな高速道路料金体系の導入
- ・ トラック輸送と空港・港湾等の主要な物流拠点との接続の強化
- ・ 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
- ・ 交通の円滑化や都市の活性化等を図る連続立体交差事業の推進
- ・ ダブル連結トラックによる省人化
- ・ 特殊車両の新たな通行制度の導入による通行手続の迅速化
- ・ 高速道路でのトラック隊列走行の実現も見据えたインフラ側からの支援策の検討推進

(b) 都市の国際競争力の強化 [130億円(1.01)]

「3密」の回避など「新たな日常」に対応しつつ、都市の国際競争力を強化するため、ゆとりある空間を確保した大規模都市開発プロジェクトや広域連携等を推進する。

- ・ 国際ビジネス拠点を支える都市基盤の整備の推進や民間都市開発事業の促進
- ・ 内外の人材が集結するエリアプラットフォーム形成やシティプロモーション等の推進
- ・ スーパー・メガリージョンの形成とその効果の広域的拡大の促進に関する検討

<国際ビジネス拠点を支える都市基盤の整備>

○我が国の都市の国際競争力を強化するため、大都市の拠点となるエリアにおいて、道路や鉄道施設等の都市基盤整備を進めることにより、世界水準のビジネスセンターと居住空間の形成を図り、国際的な人材と投資を呼び込む。



(c) 航空ネットワークの充実 [211 億円(1.11)]

新型コロナウイルス感染症の収束を見据え、国際競争力の強化や訪日外国人旅行者の受入対応等に資する航空ネットワークを維持するための空港の機能強化等を着実に推進する。

- ・ 羽田空港の国際競争力強化のためのアクセス鉄道、航空保安施設、駐機場等の整備
- ・ 成田空港の新管制塔の整備や第3ターミナルビルの増築の着実な推進
- ・ 関西空港・中部空港等における航空保安施設の整備
- ・ 先端技術を活用した空港地上支援業務の生産性向上の推進
- ・ 航空路管制空域の抜本的再編による処理容量拡大等の推進
- ・ 福岡空港におけるコンセッションを踏まえた滑走路増設事業の着実な推進
- ・ 那覇空港における国際線ターミナル地域再編整備等による地方空港のゲートウェイ機能の強化
- ・ 地方空港における国際線の運航再開等の促進
- ・ 地方航空ネットワークの維持・活性化のための関係者間の協業の促進

(d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円(1.00) + α]

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。

※ 北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の開業に追加的に要する経費の一部への対応については、予算編成過程で検討する。

(e) 鉄道ネットワークの充実 [200 億円(1.01) + α]

ウィズ・コロナの大都市圏における鉄道の混雑緩和や幹線鉄道ネットワークのあり方を調査するとともに、空港等とのアクセス向上に資する都市鉄道整備や技術開発等を推進する。

- ・ 大都市圏における鉄道の混雑緩和や幹線鉄道ネットワークのあり方に関する調査
- ・ 国・鉄道事業者・メーカーの連携強化を通じた鉄道技術の開発・普及の促進
- ・ 空港等とのアクセス向上に資するなにわ筋線などの都市鉄道の整備の推進
- ・ 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

(f) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化 [523 億円(1.01) + α]

感染症の世界的流行を踏まえ、サプライチェーンの多元化・強靱化を進めるためのコンテナ船の基幹航路の維持・拡大や資源・エネルギー・食糧の輸入等の拠点形成の促進を図る。

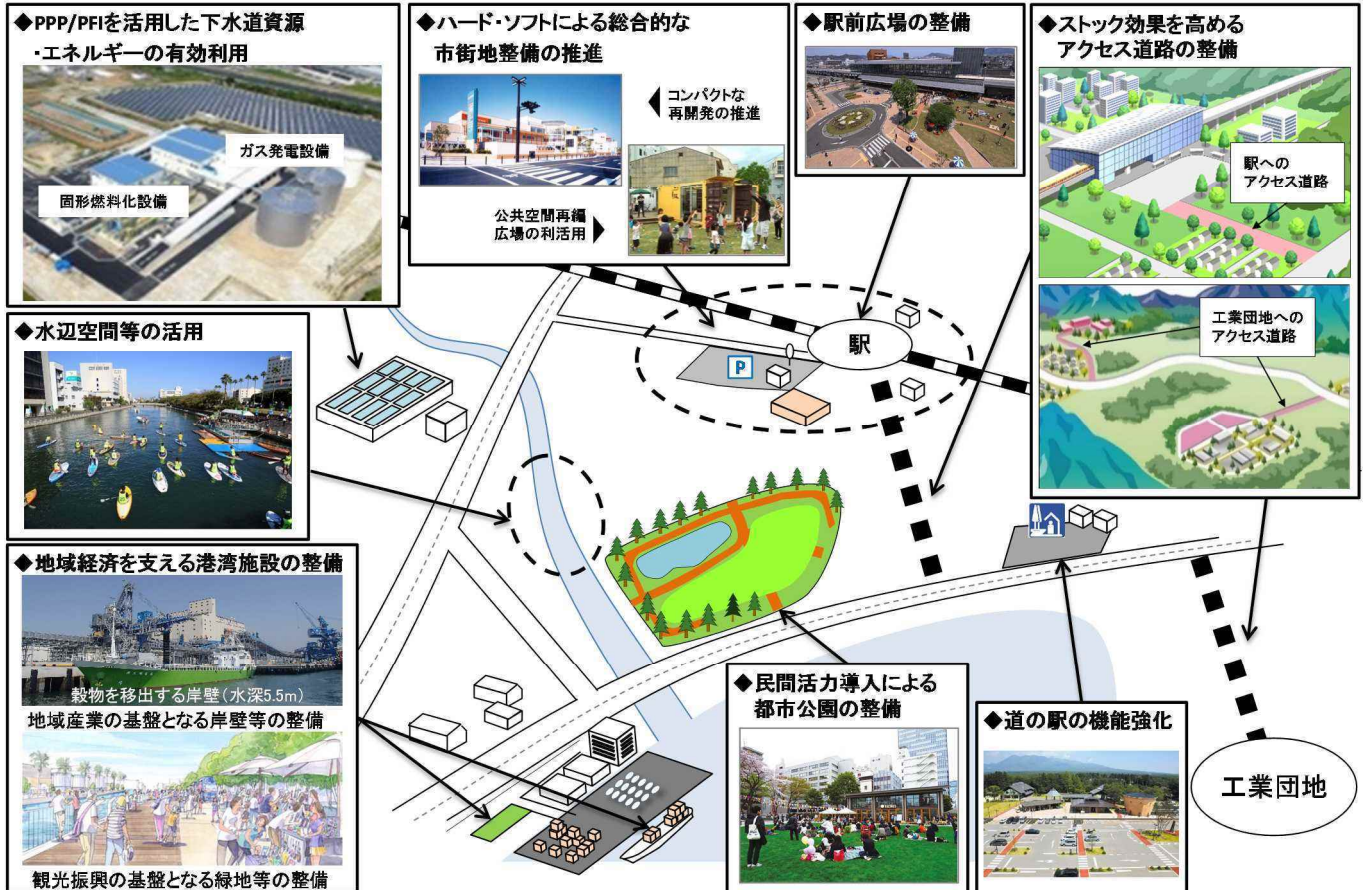
- ・ ハード・ソフト両面でのコンテナターミナルの集貨・創貨・競争力強化の推進
- ・ バルク船の大型化に対応した港湾機能強化や効率輸送に向けた企業連携の促進

(g) 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）

[7,277 億円(1.00) + α]

将来の成長の基盤となる民間投資・需要を喚起する道路整備やPPP/PFIを活用した下水道事業、地域経済を支える基幹産業の国内回帰・サプライチェーンの強靱化等に資する港湾の機能向上、「3密」を避けられる水辺空間等の魅力を活かした「かわまちづくり」など、地方公共団体等の取組を総合的に支援する。

＜成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援(イメージ)＞



(2) インフラ・物流分野等のデジタルトランスフォーメーション (DX) や技術開発、働き方改革等の促進

インフラ・物流分野等のデジタル・トランスフォーメーション (DX) の推進

未曾有の危機をもたらした新型コロナウイルス感染症に対応するため、公共工事の現場で非接触・リモート型の働き方への転換を図るなど、感染症リスクに対しても強靱な経済構造の構築を加速することが喫緊の課題となっています。このため、インフラ分野においてもデータとデジタル技術を活用して、国民のニーズに基づき社会資本や公共サービスを変革するとともに、業務そのものや組織、プロセス、建設業や国土交通省の文化・風土や働き方を改革することによって、インフラへの国民理解を促進し、安全・安心で豊かな生活を実現するため、省横断的に取組を推進するインフラ分野の「DX 推進本部」を令和2年7月 29 日に設置しました。

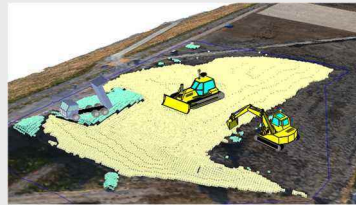
本推進本部では、「行動の DX」・「知識・経験の DX」・「モノの DX」の3つの柱を軸として取組を進めていきます。例えば、建設現場において従来現場で行っていた施工状況や材料の確認等を映像と音声データを活用して机上で行うなど、データとデジタル技術の活用を図ることにより、公共事業の円滑な実施や感染リスクの低減などを実現し、建設業の新しい働き方への転換等を進めてまいります。

「行動」の DX



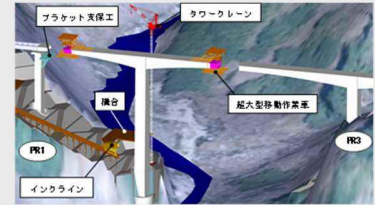
遠隔での現場確認の実施

「知識・経験」の DX



AI 搭載建設機械による自動施工

「モノ」の DX



BIM/CIM を活用した施工計画

また、担い手不足が深刻化している物流業界では、物流生産性の向上という喫緊の課題に加えて、「新しい生活様式」に対応するための接触機会の最小化等にも取り組むことが求められています。

国土交通省では、これまでにも物流・商流データ基盤の構築やトラック隊列走行など、最新技術を活用した物流の効率化に取り組んでまいりましたが、今後は「新しい日常」の実現も見据えた物流施設におけるデジタル化・自動化やドローンの活用によるラストワンマイル配送の機械化など、物流分野の DX をより一層強力に推進してまいります。

自動倉庫型ピッキングシステム



ピッキングロボット



ドローンを活用した配送



さらに、国土交通省では、自らが多く保有するデータと民間等のデータを連携し、フィジカル空間の事象をサイバー空間に再現するデジタルツインを通じた業務の効率化やスマートシティなどの施策の高度化、産学官連携によるイノベーション創出を目指し、各種データの横断的活用に資するデータ連携基盤の整備を進めています。令和2年4月には、国や地方公共団体の保有する橋梁やトンネル、ダムや水門などの社会インフラの諸元やボーリング結果と連携した「国土交通データプラットフォーム ver1.0」を公表し、随時連携するデータを拡充しています。

新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえた国土交通省における所管分野の DX の推進と合わせて、省内各分野のデータとの連携を進めるとともに、官民から様々な提案を募り、利活用方策を具体化して発信を行うことにより、プラットフォームを活用した価値の創造を図ってまいります。

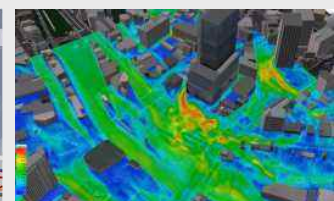


国土交通データプラットフォーム

<将来の利活用イメージ>



データ連携のイメージ
ガスや水道等の地下構造物



シミュレーションのイメージ
出典：ESRI ジャパン

(a) インフラ・物流分野等のデジタルトランスフォーメーションの推進

[183 億円(3.30) + α]

「新たな日常」を支えるリスクに強い社会経済構造の構築に向けて、インフラ・物流分野等におけるデジタルトランスフォーメーションの加速化を図る。

(社会資本の整備・維持管理等のデジタル化・スマート化)

- ・ 公共工事におけるBIM/CIM活用への転換を目指した活用拡大
- ・ 公共工事における5Gを活用した無人化施工等の新技術の現場実装の推進
- ・ AI・ロボット等を活用した建設現場の「3密」を避けた非接触・リモート型の働き方の実現
- ・ 道路システムのデジタル化による安全・安心の確保と持続可能でスマートな道路管理への変革
- ・ ドローン・画像解析技術等を活用した平時からの河川管理等の高度化・効率化
- ・ マイナンバーカード・マイナポータルとの連携等による建設キャリアアップシステムの普及促進
- ・ デジタル化・リモート化社会の推進に資する位置情報基盤等の環境整備

(交通・物流分野の非接触化・リモート化)

- ・ ICTを活用した旅客運送事業のデジタル化等の推進を通じた生産性向上
- ・ ICT等の活用による省力化・効率化を通じた持続可能な鉄道システムへの転換
- ・ 物流現場の省人化・自動化等を通じた非接触・非対面型の物流システム等の構築
- ・ 港湾物流情報の電子化・データ連携による港湾物流の生産性向上・国際競争力強化

(デジタル・ガバメントの構築の加速化)

- ・ 建設業・宅地建物取引業などの許可申請手続等のデジタル化の推進
- ・ 審査業務等の効率化に向けた交通事業者等の申請手続のデジタル化・オンライン化の推進
- ・ 国民の安全・安心等に直結する国土交通省の業務継続の確保等のためのデジタル化等の推進

(b) オープンデータ・イノベーション等による i-Construction の推進

[15 億円(1.34)]

官民の保有する3次元データや新技術の活用拡大、現場導入、地方公共団体への普及等により、生産性向上等を目的としたi-Constructionを推進する。

(新技術・デジタルデータの活用拡大)

- ・ 直轄事業における個別活用事例の情報提供等を通じた新技術の活用推進
- ・ 新技術・新材料の導入を可能とする技術基準類の整備
- ・ インフラに係るデータ連携基盤の構築によるオープンイノベーションの促進
- ・ 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
- ・ i-Construction推進コンソーシアムによる新技術導入に向けたマッチング等の推進
- ・ 企業・大学等における現場向け新技術開発への助成と国所管の研究施設の機能強化

(普及拡大や人材育成)

- ・ 地方公共団体におけるICT施工の導入に向けた技術者支援の促進

(c) 海運・造船の国際競争力強化や海洋開発等の推進 [159 億円(1.15) + α]

生産性向上等を通じた海運・造船の国際競争力強化や地球温暖化対策、海洋資源・エネルギー等の開発・利用、海洋権益の保全・確保に関する取組等を推進する。

(海事産業の国際競争力強化)

- ・ デジタル化時代に対応した船舶産業の抜本的な生産性の向上
- ・ 次世代技術を核とした海事産業の競争基盤の強化
- ・ 自動運航船の実用化に向けた環境整備の推進

(国際海運の温室効果ガス (GHG) ゼロエミッション等の実現)

- ・ 船舶からの温室効果ガス (GHG) 排出ゼロの実現等に向けた国際戦略の推進
- ・ ブルーカーボン生態系を活用した地球温暖化対策の推進

(海洋資源・エネルギー等の開発・利用の推進)

- ・ 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等の支援
- ・ 洋上風力発電の導入促進と商用化に向けた安全確保・効率化や海のドローン等の社会実装等の推進
- ・ 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
- ・ 沖ノ鳥島における戦略的維持管理等による恒久的な島の保全の推進
- ・ 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

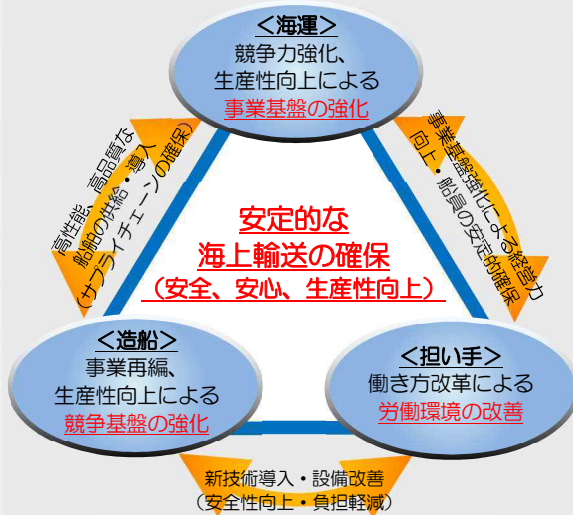
(国民の海洋・海事に対する理解の増進)

- ・ 海の日や海洋教育等を通じた官民一体での国民の海洋・海事への理解の増進

我が国海事産業の再構築プラン ～担い手・海運・造船の一体的な改革～

我が国海事産業は地域の経済と雇用を支えるとともに、国民生活と経済活動の基盤として重要な役割を担っていますが、陸上分野に遅れを取る船員の働き方改革、厳しい市況変化に対応できない脆弱な事業基盤等の構造的な課題に直面しています。こうした中、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行に伴い、海運業では荷動量や観光需要の減少、担い手ではエッセンシャルワーカーたる船員の労働環境改善、船舶産業ではサプライチェーンの毀損や新規受注の減少といった新たな課題が顕在化しており、これまで以上に危機的な状況に陥っています。これらの課題の克服のため、担い手・海運・造船の各分野で、必要な措置を総合的かつ一体的に講じ、相互に好循環を生み出すことで、我が国海事産業の更なる発展と安定的な海上輸送の確保を実現してまいります。

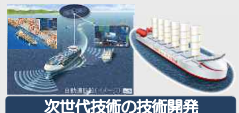
我が国海事産業の目指すべき姿



対策の方向性

総合的かつ一体的な措置

- 【制度の見直し】**
 - 造船業の**競争基盤の強化**に向けた制度の見直し
 - 海運業の**事業基盤の強化**に向けた制度の見直し
 - 新技術（自動運航船等）の導入促進**に向けた規制の見直し
 - 内航海運における荷主等との**取引環境適正化・経営効率化**に向けた措置等の検討
 - 船員の**労働環境の改善・健康確保等**に向けた措置等の検討
- 【財政】**
 - 造船業の**事業再編、生産性向上**に係る支援（事業再編に係る計画策定支援、サプライチェーン最適化実証等）
 - 官公庁船の輸出促進**
 - 次世代技術（自動運航船等）の技術開発支援**
 - 船員の**労務管理手法の構築**
- 【税制】**
 - 船舶産業の**競争基盤整備**に係る税制特例の要望
 - 国際船舶、先進的な船舶導入等**に係る税制特例の要望
- 【その他】**
 - 船舶供給、導入に係る政府系金融機関を活用した**金融支援**
 - 内航船舶の建造支援の強化
 - 船員の育成**の推進
 - 造船業における**人材の確保・育成**
 - 港湾施設の柔軟かつ一体的な利用の推進



(d) 建設業、運輸業、海運・造船業、宿泊・観光業における人材確保・育成

[68 億円(1.79)]

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)

- ・ ICT の活用や適正な工期設定等を通じた建設業の長時間労働の是正や生産性向上の推進
- ・ ICT を活用した技術者配置要件の合理化等を通じた建設産業における働き方改革の推進
- ・ 地方公共団体の取組の見える化等を通じた施工時期等の平準化の推進
- ・ 建設分野における外国人材の円滑かつ適正な活用の推進
- ・ 測量士の確保・育成に向けた試験実施時における感染症対策等の徹底

(運輸業)

- ・ トラック運送業の労働生産性の向上や取引環境の適正化等による働き方改革の推進
- ・ 自動車整備業の担い手の確保・育成や生産性向上等に向けた取組の推進
- ・ 感染拡大防止対策を講じた操縦士養成施設整備や訓練手法の高度化等の推進

(海運・造船業)

- ・ 海運・造船業等の事業基盤の強化を支える海事人材の確保・育成
- ・ 内航海運の生産性向上と船員の働き方改革の推進

(宿泊・観光業)

- ・ 観光産業における人材の確保・育成や宿泊業における外国人材活用等に対する支援

新・担い手3法等を踏まえた建設業の担い手の育成・確保

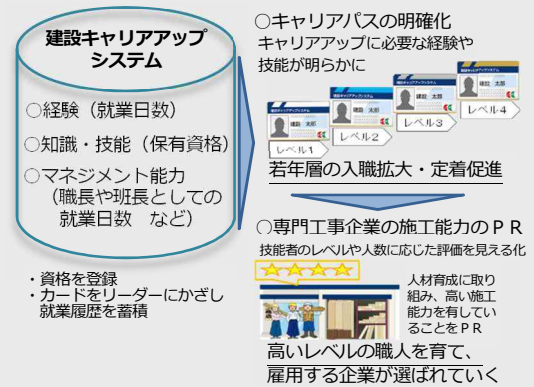
令和元年6月、適正な工期設定等による働き方改革の推進や技術者に関する規制の合理化等による生産性の向上等を内容とした新・担い手3法が成立しました。これらの法律を踏まえ、適正な工期設定や地方公共団体の取組の「見える化」を通じた施工時期の平準化等に取り組み、建設業の長時間労働是正や週休2日制の推進等の働き方改革を進め、建設業の担い手確保を図っています。さらに、建設技能者の技能と経験に応じた評価・処遇改善と現場の生産性向上のための建設キャリアアップシステム(CCUS)の普及に向けて、令和5年度からの建設業退職金共済制度のCCUS完全移行とそれに連動したあらゆる工事におけるCCUS完全実施を目指します。

また、新型コロナウイルス感染症が拡大する中で、一部のゼネコンでは工事の一時中止が行われましたが、工事現場の「3密」を避ける対策等を講じた上で順次再開されており、事業執行に与える影響は極めて限定的でした。国土交通省の令和2年度の公共事業予算の契約率も例年と同様の水準で推移しており、順調に執行されています。

新・担い手3法（品確法と建設業法・入契法の一体的改正）の概要

<ul style="list-style-type: none"> ○発注者の責務 <ul style="list-style-type: none"> ・適正な工期設定 ・施工時期の平準化等 ○受注者（下請含む）の責務 <ul style="list-style-type: none"> ・適正な請負代金・工期での下請契約締結 <p>働き方改革の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○発注者・受注者の責務 <ul style="list-style-type: none"> ・情報通信技術の活用等による生産性向上 <p>生産性向上への取り組み</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○発注者の責務 <ul style="list-style-type: none"> ・緊急性に応じた随意契約・指名競争入札等の適切な選択 ・災害協定の締結等 <p>災害時の緊急対応強化 持続可能な事業環境の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○調査・設計の品質確保 <p>品確法</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○工期の適正化 <ul style="list-style-type: none"> ・公共工事の発注者が、必要な工期の確保と施工時期の平準化のための措置を講ずることを努力義務化 <p>入契法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○工期の適正化 <ul style="list-style-type: none"> ・著しく短い工期の禁止 ・工期に関する基準の作成 ○現場の処遇改善 <ul style="list-style-type: none"> ・社会保険加入を許可要件化 	<ul style="list-style-type: none"> ○技術者に関する規制の合理化 <ul style="list-style-type: none"> ・監理技術者を補佐する者（技士補）を配置する場合、監理技術者の兼任を容認等 	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時における建設業者団体の責務の追加 ○持続可能な事業環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・経営管理責任者に関する規制を合理化等 <p>建設業法</p>

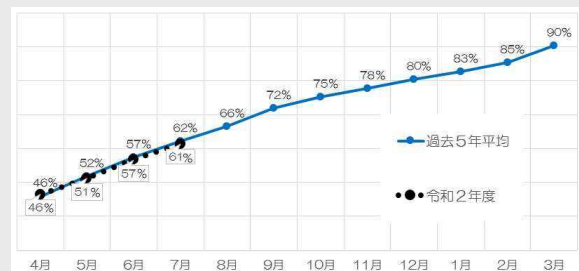
建設キャリアアップシステムの概要



新型コロナウイルス感染症の公共事業（直轄事業）への影響

	一時中止件数	全工事に対する割合
緊急事態宣言中 （対象地域：全国） 令和2年4月30日時点	約280件	4%
緊急事態宣言解除後 令和2年7月28日時点	0件	0%

公共事業の執行状況（国土交通省関係）



※ 前年度からの繰越分と当該年度当初予算をあわせた予算に係る契約率
※ 直轄、補助、独法等の合計

(3) 観光の再生と新たな展開

(a) 観光の再生と新たな展開に向けた施策の推進 [162 億円(1.00) + α]

地域経済を支える観光の再生と新たな展開に向けて、「新たな旅のスタイル」の普及・定着や、インバウンドの再開を見据えた戦略的プロモーションと水際対策を推進する。

(「新たな旅のスタイル」の普及・定着)

- ・ 観光地域づくり法人 (DMO) 中心で行う「3密」を避けた広域周遊観光の促進等に対する支援
- ・ 混雑状況の見える化など観光地・宿泊施設等の受入環境整備に対する支援
- ・ 観光施策の検討・評価・改善の基盤となる観光統計等の整備

(インバウンドの再開を見据えた戦略的プロモーションと水際対策)

- ・ 安全・安心な目的地として世界の旅行者から選ばとられるような戦略的プロモーションの実施
- ・ MICE誘致の国際競争力の強化や感染症に備えた開催地の魅力向上、プロモーション等の強化
- ・ 教育旅行を通じた青少年の国際交流の促進
- ・ 空港における感染リスク最小化に向けた受入環境整備の推進
- ・ 港湾へのライブカメラや非接触型設備の導入等を通じたクルーズ船の寄港再開に対する支援

(b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の推進 [290 億円(0.57)]

観光立国推進閣僚会議で決定されている「国際観光旅客税の使途に関する基本方針等について」に基づき、より高次元な観光施策を展開する。

※ 国際観光旅客税を充当する施策の考え方については、既存施策の財源の単なる穴埋めをするのではなく、①受益と負担の関係から負担者の納得が得られること、②先進性が高く費用対効果が高い取り組みであること、③地方創生をはじめとする我が国が直面する重要な政策課題に合致することを基本とする。

※ 国際観光旅客税を充当する具体的な施策・事業については、硬直的な予算配分とならず、常に上記の考え方を満たすものとなるべく、毎年度洗い替えが行えるよう、観光戦略実行推進会議において、民間有識者の意見も踏まえつつ検討を行い、予算を編成する。(以下は前年度事業の例示)

(ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備)

- ・ 最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現等
- ・ 公共交通利用環境の革新等
- ・ ICT等を活用した多言語対応等
- ・ 旅行安全情報共有プラットフォームを通じた旅行者の安全の確保 等

(我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化)

- ・ デジタルマーケティングを活用したプロモーションの高度化 等

(地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上)

- ・ 観光地域づくり法人 (DMO) の改革
- ・ 地域資源を活用した付加価値の高いコンテンツの造成等
- ・ 文化財や国立公園等に関する多言語解説の整備
- ・ 文化資源 (文化財等) を活用したインバウンドのための環境整備
- ・ 国立公園のインバウンドに向けた環境整備 等

(c) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

観光資源としての既存ストックの公開・開放などの社会資本の利活用や、観光客の移動円滑化等にも資する社会資本の整備を通じて、地域の観光振興に貢献する。

- ・ インフラツーリズムの推進にも資する水辺の整備や公園等の魅力の向上
- ・ 地域の水辺や緑などの景観資源を活用した魅力の向上
- ・ 官民連携等を通じた地域活性化の拠点としての「みなとオアシス」の機能強化
- ・ 道の駅やSA・PAにおけるインバウンド受入環境整備の推進
- ・ 訪日客への対応のための地域の拠点空港等における滑走路整備等の推進
- ・ 更なる周遊促進に向けた高速道路の周遊定額バスやナンバリング・英語表記等の推進
- ・ 広域的な観光周遊を支援するサインや休憩施設等の充実
- ・ ICT・AIを活用した交通需要調整のための料金施策を含めた面的な観光渋滞対策の導入支援
- ・ 道路空間のオープン化、無電柱化等による観光地の快適な空間づくりの推進
- ・ ETC2.0等を活用した外国人特有の危険箇所におけるピンポイント事故対策の推進
- ・ 世界に誇りうるナショナルサイクルルート等における魅力向上のための取組の推進

<インフラを活用したツーリズムの例>



体験ツアーを実施（首都圏外郭放水路）



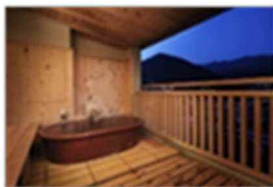
ナショナルサイクルルート（しまなみ海道・多々羅大橋）

ウィズ・コロナにおける新しい観光の実現

観光業は地域の経済を支える重要な産業ですが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う旅行需要の激減等によって、大変深刻なダメージを受けています。こうした状況を踏まえ、観光庁では、雇用調整助成金や持続化給付金など、事業の継続と雇用の維持に向けた支援を関係省庁と連携しながら講じるとともに、ウィズ・コロナ時代における安心・安全な旅行環境づくりを行いつつ、「Go To トラベル事業」を適切に実施して観光需要を喚起しています。

今後、「3密」を避けることに伴って、1宿泊施設当たりの宿泊客、または1団体旅行当たりの旅行客は減少する可能性があるため、宿泊施設等の安心・安全な環境づくりを行いながら、高付加価値化するなど、観光産業の収益力を向上する取組が必要です。また、ワーケーション等の普及を通じて旅行需要の分散化を進めながら、デジタルトランスフォーメーションを活用して今までにない新しい観光コンテンツ・価値を生み出すなど、観光サービスの変革と新たな需要の創出を後押しして行くことも重要です。

加えて、インバウンド再開までの期間を活用し、魅力的な滞在コンテンツ造成や訪日外国人旅行者の受入環境の整備をしっかりと進め、世界的な収束が見通せた段階で、積極的な訪日プロモーションに取り組んでまいります。



宿泊施設の高付加価値化



ワーケーション



オンラインツアー



魅力的な観光コンテンツの造成

国土交通省における水際対策の取組

感染が世界的に拡大している新型コロナウイルス感染症については、国外からの新型コロナウイルスの流入防止に万全を期すため、政府全体として水際対策の徹底に取り組んでいます。国土交通省としても、これまで、外国人等の入国拒否、検疫強化等の水際対策の実施に当たって、CIQ※官庁などの関係府省庁や所管業界と連携して対策を講じてきました。例えば、航空会社や空港ビル会社において、感染拡大予防ガイドラインに沿って、機内・空港でのマスク着用の要請、消毒などの感染拡大防止対策を講じるとともに、機内の空気が3分ですべて入れ替わる仕組みになっていることを周知するなど、安全・安心な利用環境の確保に努めています。また、検疫が適切に実施されるよう、外国との間の航空旅客便について到着旅客数を抑制すること等を要請するとともに、検査結果が出るまで待機していただくための宿泊施設や移動手段の確保等について、厚生労働省等と連携して対応しています。

※CIQ: 税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫所(Quarantine)の略で、貿易上必要な手続・施設

< 空港・航空機における感染拡大防止対策 >



機内消毒



マスク着用の要請

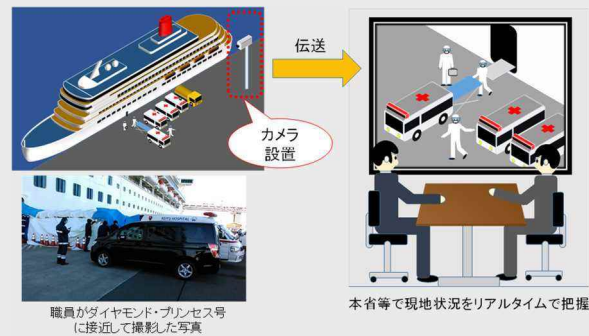


機内の空気が3分ですべて入れ替わる

また、経済を回復軌道に乗せていく上では、感染再拡大の防止と両立する形で国際的な人の往来を部分的・段階的に再開していくことが重要であることから、水際対策を維持しながら、追加的な防疫措置を講じることを条件に、感染状況が落ち着いている指定の国とのビジネス上必要な人材等の往来や在留資格保持者等の再入国等が順次始まっています。こうした状況を踏まえ、第42回新型コロナウイルス感染症対策本部において、入国時の検査について成田・羽田・関西空港で令和2年9月中には1日1万人超の検査能力を確保し、その後、当該3空港及びその他の空港についても検査体制整備を更に推進することとされました。国土交通省としては、空港における出入国が円滑かつ適確に実施されるよう、検疫等に必要となる空港内待機場所の確保や旅客動線の確保等について関係者との連携・調整を図るなど、厚生労働省等の関係機関と協力して取組を進めてまいります。

こうした取組に加え、新型コロナウイルス感染症のような感染症が発生した際の港湾における水際対策の強化に向けて、感染リスクを回避しながら迅速にふ頭の状況等に係る情報収集を行うため、デジタル画像等によるリモートかつリアルタイムな情報収集を可能とするためのカメラの設置にも取り組んでまいります。

< 港湾における感染拡大防止対策 >



(4) 民間投資やビジネス機会の拡大

(a) ビジネスでの利活用に向けたデータ基盤や提供環境の整備

[46 億円(1.07)]

新型コロナウイルス感染症の社会経済や国民生活等への影響も踏まえてビジネスの活性化を図るため、ビジネスの機会拡大・効率化や新ビジネスの創出に向けた環境整備を推進する。

- ・ 感染症の拡大に伴う不動産市場の変化を踏まえた不動産投資市場の活性化の推進
- ・ 感染症の拡大に伴う不動産価格の変動を的確に把握するための地価公示等の着実な実施
- ・ 人流データや地理空間情報を活用した「新しい生活様式」に対応した官民一体のまちづくりの推進
- ・ 不動産管理業の健全な発展を図るための制度周知や実態調査の実施

(b) PPP/PFI の推進 [433 億円(1.16)]

民間の資金・ノウハウを活用した多様なPPP/PFIを通じて、低廉かつ良質な公共サービスを提供するとともに、民間の事業機会を創出し、経済成長の加速化を図る。

- ・ 先導的なPPP/PFIの案件形成や地域プラットフォームを通じた案件形成に対する支援
- ・ 地方公共団体への専門家派遣を通じた自立的な案件形成・職員の能力向上に対する支援の充実
- ・ インフラの維持管理におけるアベイラビリティペイメント等を活用した官民連携事業の導入支援
- ・ 民間事業活動と一体的に実施する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・共同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
- ・ PFI手法を活用した無電柱化の推進

(c) インフラシステム輸出の戦略的拡大 [36 億円(1.31)]

「新たな日常」も見据えながら、世界のインフラ需要を取り込んでいくため、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」等を踏まえ、我が国の強みである質の高いインフラの海外展開に向けた取組を官民一体で推進する。

(プロジェクトの「川上」からの参画・情報発信)

- ・ トップセールスの実施や国際機関と連携した情報発信等の戦略的展開
- ・ スマートシティや運営・維持管理など我が国の強みを活かした案件発掘・案件形成
- ・ 海外インフラ展開法に基づく高速鉄道、水資源・下水道のインフラ海外展開の推進
- ・ 相手国の課題やニーズを踏まえた提案力の強化

(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の構築
- ・ 優れた技術を有する中小企業等の円滑な海外展開支援
- ・ 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
- ・ 海外プロジェクトの現場における対応力の強化
- ・ 外国企業との第三国連携海外進出の推進

(ソフトインフラ支援の着実な実施)

- ・ 我が国の技術、規格や制度の国際標準化等の促進
- ・ 相手国の制度構築・人材育成の一体的・効果的实施
- ・ インフラ点検・診断・補修等のメンテナンス技術の海外展開の推進

質の高いインフラの海外展開

「質の高いインフラ」とは、ライフサイクルコストが低廉であるとともに、整備に当たって技術移転や現地の人材育成等も合わせて行うことで相手国の持続的な成長に貢献するインフラであり、インフラシステムの海外展開における我が国の強みとしているものです。「質の高いインフラ」という考え方については令和元年6月の G20 サミット(大阪)で「質の高いインフラ投資に関する G20 原則」が採択されるなど、国際的な理解も進んでいるところです。

国土交通省では、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2020」に基づき、国際会議や政府間対話の機会での情報発信等により、「質の高いインフラ」のコンセプトの定着に取り組んでいますが、我が国のインフラシステムは競合国と比較してイニシャルコストが高額なため、案件が不採用になる場合があります。こうした状況を踏まえ、我が国が比較的優位性を持つ施工管理や O&M(運用・管理)等の技術移転、現地人材の育成のパッケージ型案件の形成、相手国のニーズに合わせた柔軟な提案のカスタマイズ、価格競争力強化のための現地企業との連携などに取り組んでいます。

さらに、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、世界中の人々が移動制限や都市封鎖等を経験したことにより、ポストコロナ時代においては、人が移動し、集まり、交流することを前提とした従来型の社会から、人と人との接触や移動、集合をできるだけ回避しようという生活様式・価値観の変容が想定されるため、スマートシティ、MaaS、自動運転等の新技術を活用した新たなニーズへの対応も重要になると考えられます。こうした新技術を活用したインフラシステムの海外展開にも取り組み、世界のインフラ需要を取り込んでまいります。

<我が国企業が建設・運営に参画し、技術移転等を実施した案件>



トルコ・オスマン・ガーズィ橋(イズミット湾横断橋)プロジェクト(平成28年6月開通)



ミャンマー・ティラワ港多目的ターミナル(令和元年6月開港)



日・ASEAN スマートシティ・ネットワーク・ハイレベル会合 オープニングセッション(令和元年10月8日)

(5) 東京オリンピック・パラリンピックや大阪・関西万博等に向けた対応

新型コロナウイルス感染症の影響で2021年に延期された東京オリンピック・パラリンピックの成功に向けて、セキュリティ対策・防災対策の強化やユニバーサルデザインの推進など、これまで進めてきた取組を着実に推進するとともに、交通需要マネジメント(Travel Demand Management (TDM))の実施時期変更への対応など、延期に伴って生じる課題についても、東京都や大会組織委員会、また各省庁等と連携しながら、しっかりと取り組んでまいります。

○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

○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や心のバリアフリーを推進



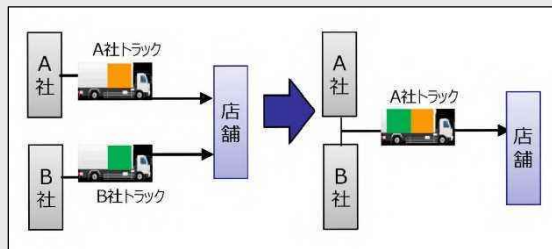
鉄道車両内のフリースペース
(公共交通機関の移動等円滑化ガイドラインより)



視覚障害者サポート体験

○物流の効率化による混雑緩和

大会開催時の交通量の抑制や分散、平準化を行うTDMを推進し、円滑な大会輸送の実現と経済活動の維持との両立を目指す



複数事業者の連携による共同輸配送でトラック走行量削減

また、2025年大阪・関西万博の開催に向けては、令和2年9月16日に政府の国際博覧会推進本部が設置されたところであり、国土交通省としても、関係省庁や地元自治体等と緊密に連携し、会場となる夢洲へのアクセス機能の確保等について必要な取組を着実に進めてまいります。

○夢洲へのアクセス鉄道計画



路線図

3. 豊かで暮らしやすい地域の形成と多核連携型の国づくり

- 全ての人に優しいバリアフリー社会を形成するとともに、空き家対策や適正な土地利用等を通じて地方の魅力を活かしながら、離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域の振興と北海道・沖縄の文化の復興・創造等を支援。
- 二拠点居住やワーケーションにも対応した多核連携型の国づくりに向けて、歩いて暮らせるゆとりとにぎわいあるまちづくりやグリーンインフラの導入等を通じた「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進するとともに、新技術等を活用した「スマートシティ」・「次世代モビリティ」の社会実装を加速。
- 新型コロナウイルス感染症を機とする住まい方や働き方の変化等を踏まえ、既存住宅流通・リフォーム市場の活性化、多様な世帯が安心して暮らすことができる住宅セーフティネットの強化、省エネ住宅・建築物の普及を促進。

(1) バリアフリー社会と魅力ある地域の形成

(a) 地域公共交通や観光地・宿泊施設等のバリアフリー化の推進

[382 億円の内数+ α]

誰もが安心して暮らし、快適に移動できる環境を整備するため、鉄道駅における移動等円滑化や地域公共交通、観光地・宿泊施設等のバリアフリー化を推進する。

- ・ 全ての利用者の安全性向上を図るためのホームドアの更なる整備等の促進
- ・ ホーム拡幅等の駅改良やバリアフリー施設等の整備による駅空間の質的進化の推進
- ・ 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバスや福祉タクシーの導入等に対する支援
- ・ 観光地・宿泊施設等のバリアフリー化による誰もが安心して旅行を楽しめる環境整備の推進
- ・ 公共交通事業者等の従業員に対する接遇研修等を通じた「心のバリアフリー」の実践

(b) 全ての人に優しいユニバーサルデザインのまちづくりの実現

全ての人に優しいユニバーサルデザインのまちづくりを実現するため、幅広い世代が利用する駅前広場や公園施設等のバリアフリー化を推進する。

- ・ 混雑しやすい駅前広場やBRTの停留所等のバリアフリー化に対する支援の強化
- ・ 全国の高速道路のサービスエリアや「道の駅」における子育て応援施設の整備の推進
- ・ 幅広い世代が滞在する公園施設のバリアフリー化の推進
- ・ ICTを活用した歩行空間における自律移動支援の普及促進に向けた取組の推進
- ・ 全ての人々が屋内や地下空間でも移動しやすい高精度測位技術活用サービスの創出

バリアフリー・ユニバーサルデザイン施策の更なる推進に向けて

成熟国家にふさわしいバリアフリー社会を創り上げていくためには、バリアフリー・ユニバーサルデザインの取組を着実に進めることが極めて重要です。バリアフリー法制定以来、ハード面でのバリアフリー化は全国で一定程度進展してきましたが、地方におけるハード面のバリアフリー化の更なる推進や面的なバリアフリー計画である市町村の基本構想等の策定の促進、「心のバリアフリー」の実践を中心とするソフト対策の充実など、ハード・ソフト両面からの更なる取組強化が求められています。また、東京オリンピック・パラリンピックを契機とした真の共生社会の実現に向けて、全国各地におけるバリアフリーの取組を大会のレガシーとして今後も定着させていく必要があります。

こうした中、令和2年5月、ソフト対策の強化等を内容とするバリアフリー法改正が行われました。今回の改正では、市町村等が学校教育と連携して「心のバリアフリー」を推進するための「教育啓発特定事業」が創設されるとともに、優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正利用の推進に向けた措置を講じるなど、「心のバリアフリー」に対する国民の理解に向けた取組を進めることとされました。これを受けて、新型コロナウイルス感染症の状況等も踏まえつつ、教育啓発特定事業を含む基本構想等の策定の促進や交通事業者の接遇向上に向けた取組、優先席等の適正利用のキャンペーンの実施など、「心のバリアフリー」の普及・定着に向けたソフト対策の更なる強化を図っていきます。このほか、今後もハード面の対策を着実に実施するため、同法に基づく基本方針を改正し、旅客施設や公共施設等の更なるバリアフリー化に向けた整備目標の見直しも進めているところです。



教育啓発特定事業の例



車椅子用駐車施設の例



交通事業者の接遇研修



マナーキャンペーンポスター

鉄道駅等のバリアフリー化

駅構内における段差の解消、多機能トイレや転落防止設備（ホームドア等）の整備などの鉄道駅等のバリアフリー化については、交通政策基本計画やバリアフリー法の基本方針に基づき、目標年次である令和2年度に向けて取組を推進しています。令和3年度以降についても、今後とりまとめられる次期整備目標に基づき、着実にバリアフリー化を進め、誰もが安心して暮らし、快適に移動や旅を楽しむことができる、真の共生社会の実現を目指してまいります。

【現行整備目標の達成状況】

- ・鉄道駅における段差解消率：90.4%（平成30年度末時点）
- ・ホームドアの整備状況：855 駅（令和元年度末時点） ※整備目標（令和2年度までに約 800 駅）を達成

【次期整備目標に関する考え方】（バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（中間とりまとめ））

- ・段差解消等：1日当たり利用者数 3,000 人以上の駅に加えて、バリアフリー基本構想の生活関連施設として位置付けられた1日当たり利用者数 2,000 人以上の駅を原則として全てバリアフリー化。このほかの鉄道駅も可能な限りバリアフリー化。
- ・ホームドア：1日当たり利用者数 10 万人以上の駅の優先的な整備を引き続き推進し、番線単位の数値目標を設定。また、1日当たり平均利用者数が 10 万人未満の駅を含む全体の番線単位の数値目標を設定。

また、東京オリンピック・パラリンピックを契機に、世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道の実現に向けて、新幹線のバリアフリー対策を抜本的に見直し、「車椅子用フリースペース」の導入を進めることとしております。これにより、例えば、東海道新幹線N700Sについては、現在2箇所の車椅子スペースが6箇所に大幅に拡大し、複数の車椅子使用者がグループで快適に旅行できるようになります。このほかにも、ウェブ上での車椅子スペースの予約・購入を可能とするなど、車椅子スペースの利用環境の改善を図っているところです。



段差の解消（エレベーター）



多機能トイレの整備



駅ホームからの転落防止対策（ホームドア）



車椅子用フリースペース（イメージ図）

(c) 空き家対策や地域の魅力を活かすための適正な土地利用等の促進

[128 億円(1.15) + α]

空き家・空き地、所有者不明土地等の適正かつ効果的な活用により地域の生活環境の維持・向上を図り、魅力・活力のある地域の形成を推進する。

- ・ 市町村が行う空き家の活用や除却等の総合的な支援の強化
- ・ 市町村と民間事業者等が連携して行う空き家対策モデル事業に対する支援
- ・ 地方移住への関心の高まり等の不動産市場の変化に対応した空き家・低未利用土地等の活用促進
- ・ 感染症の拡大に伴う遠隔地居住者の移動控え等に対応した空き家・空き地の管理委託等の推進
- ・ 社会資本整備や防災対策、まちづくり等と連携した地籍整備の更なる推進
- ・ リモートセンシング等の先進的・効率的な手法の導入を通じた地籍調査の円滑化・迅速化
- ・ 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の強化
- ・ 感染症等のリスクにも配慮したマンションの適切な維持管理や長寿命化等の推進

(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

[58 億円(1.13)]

医療体制やライフライン等が脆弱な離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域について、島民の生活を支える非接触・リモート型の新技术などの導入に対する支援を行う。

- ・ ICT 等を通じて離島の医療体制やライフライン等を支える「スマートアイランド」の推進
- ・ 離島における感染症拡大防止のための隔離施設の整備等に対する支援
- ・ 奄美群島における ICT を活用したデジタル化の促進や産業振興等に対する支援
- ・ 小笠原諸島における共同利用施設の衛生環境整備や産業振興、生活環境改善等に対する支援
- ・ 「新しい生活様式」に対応した半島地域の交流促進、産業振興、定住促進等に対する支援
- ・ 豪雪地帯の実情に即した除排雪体制の構築等に対する支援

新技术で離島の課題を解決する「スマートアイランド」の推進

本土から隔絶し、四方を海等に囲まれた離島だからこそ、公共交通や医療・教育の不足、ライフラインの脆弱性といった課題の解決に向けて、Society 5.0 の実現が期待されています。このため、国土交通省では、令和2年度より、新技术の実装を通じて離島が抱える様々な課題の解決を図り、島民の暮らしを支え、離島を活性化する「スマートアイランド」の取組を推進しています。「スマートアイランド」の取組のうち、例えば、ICTを活用したグリーンスローモビリティは、夏に観光客が集中するなど交通需要の季節変動が大きく、細い坂道の多い離島において、地域交通を補完し、島民の生活の足となることが期待されています。また、洋上風力発電などの再生可能エネルギーと組み合わせれば、島外に依存するガソリン等に代わるエネルギーの地産地消にもつながります。

また、約4割の島で常勤医師が不在であり、かつ、海が荒れると船舶による移動や物資供給ができなくなるという特有の問題を抱えている有人離島では、新型コロナウイルス感染症の拡大に対応するための医療体制の確保が急務です。こうした状況を踏まえ、島民が医薬品や生活必需品を迅速に受け取り、必要な時に医療サービスを受けられるよう、無人航空機(ドローン)の活用や遠隔で診察を行うための環境整備に向けた取組を進めています。

引き続き、地域の創意工夫と新しい技術の活用を通じて離島地域の資源や魅力を十分に活かし、離島の活性化を推進してまいります。



グリーンスローモビリティによる地域交通の補完
(広島県福山市)



洋上風力発電によるエネルギーの地産地消(長崎県五島市)
写真提供: 五島市



血液検体搬送の実証実験(広島県大崎上島町)
写真提供: 広島大学病院

(e) 民族共生象徴空間（ウポポイ）を通じたアイヌ文化の復興・創造等の促進

[19 億円(1.03) + α]

令和2年7月に開業した「民族共生象徴空間(ウポポイ)」への年間来場者数 100 万人を目指し、広報活動やコンテンツ充実等を図り、アイヌ文化の復興・創造等を促進する。

「民族共生象徴空間（ウポポイ）」 北海道白老町にオープン

令和2年7月 12 日、アイヌ文化の復興・創造等の拠点として、北海道しらおいちょう白老町のポロト湖畔に「民族共生象徴空間(愛称:ウポポイ。アイヌ語で(おおぜいで)歌うことを意味する)」がオープンしました。ウポポイでは、ユネスコの無形文化遺産に登録されたアイヌ古式舞踊やアイヌに伝わるユカラ(口承文芸)を光と音で演出したプロジェクションマッピングショーなど、多様なプログラムを通じてアイヌ文化を体感することができます。国土交通省では、新型コロナウイルスの感染拡大防止対策を適切に講じつつ、充実したプログラムを提供して魅力あるアイヌ文化を伝えていくとともに、政府目標である年間来場者数 100 万人を目指し、ウポポイの魅力を発信する取組を推進してまいります。



2020.7.12
OPEN



◇札幌から
高速道路利用で約 65 分
特急列車利用で約 65 分

◇新千歳空港から
高速道路利用で約 40 分
特急列車利用で約 40 分



ウポポイ 検索

<https://ainu-upopoy.jp/>

(f) 首里城の復元に向けた取組の推進 [41 億円の内数]

首里城復元のための関係閣僚会議で策定された「首里城正殿等の復元に向けた工程表」に基づき、首里城正殿の復元に向けた取組を進める。

(2) コンパクト・プラス・ネットワーク、スマートシティ・次世代モビリティの推進等による持続可能な地域づくりや多核連携型の国づくり

(a) コンパクトで歩いて暮らせるゆとりとにぎわいあるまちづくりの推進

[752 億円(1.01) + α]

地域の生活機能の誘導・集約や防災指針を軸とした事前防災を推進するとともに、オープンスペースを活用したコンパクトで歩いて暮らせるゆとりとにぎわいあるまちづくりを行う。

- ・ 立地適正化計画に基づく都市・居住機能の誘導・集約を図る地方公共団体に対する支援強化
- ・ 災害ハザードエリアからの移転や居住エリアの安全性強化、避難場所の確保等に対する支援強化
- ・ ウォーカブルでゆとりとにぎわいあるまちなかづくりに対する支援
- ・ 感染症の拡大を機とした新たな働き方・住まい方を支える都市のテレワーク拠点整備等への支援
- ・ 官民の共同出資等による民間事業者等が行うゆとりとにぎわいあるまちづくりに対する支援強化
- ・ 賑わい・物流・安全等の機能を地域内の各道路で分担する「多様なニーズに応える道路」の推進

コンパクト・プラス・ネットワークの推進 ～安全で魅力あふれるまちづくり～

「コンパクト・プラス・ネットワーク」は、都市全体の構造を見渡し、居住・都市機能の集積を図ることによって、住民の生活利便性の維持・向上や地域経済の活性化を目指すものです。

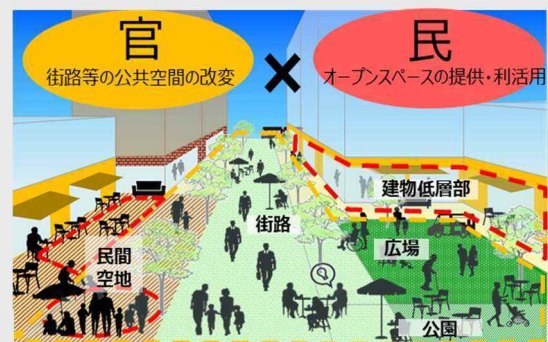
「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組は着実に拡大しており、令和2年7月末時点で、約540都市が居住や都市機能の集約を目的とした立地適正化計画の作成に取り組み、このうち、339都市が計画を作成・公表済です(うち228都市が持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目的とした地域公共交通網形成計画を作成・公表済)。

都市再生特別措置法等の改正(令和2年6月10日公布)では、近年の自然災害の激甚化・頻発化を踏まえ、立地適正化計画に災害ハザードエリアにおける総合的な防災・減災対策を定める「防災指針」の作成等を位置付け、コンパクトシティの取組と一体となった防災まちづくりを推進することとしました。また、まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組をまちづくり計画に位置付け、法律・予算・税制のパッケージ支援を行うことによって、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促し、魅力あふれるまちづくりも進めていきます。

また、感染症の拡大を機に顕在化した都市における過密という課題に対応するため、コンパクトで歩いて暮らせるゆとりとにぎわいあるまちづくりを進めていきます。



防災機能を備えたコンパクトシティのイメージ



「居心地が良く歩きたくなる」まちなかのイメージ



ゆとりとにぎわいあるまちづくりのイメージ

(b) グリーンインフラ等を活用した安全で魅力あふれる都市環境の構築

[366 億円(1.01) + α]

グリーンインフラを通じた都市の防災機能の強化や快適な生活環境の構築等を図るとともに、地域の歴史・景観などの地域資源も活用し、安全で魅力あふれる地域づくりを推進する。

- ・ 官民が連携した公園緑地等のグリーンインフラの活用を通じた都市の防災・減災対策等の推進
- ・ 国営公園における豊かな自然を活かした施設整備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
- ・ 「3密」を避けられる水辺空間の魅力を活かした「かわまちづくり」の推進
- ・ 良好な河川環境の保全・復元・創出による魅力的なまちづくりの推進
- ・ 公衆衛生の確保のための下水道の未普及対策やデジタル化等の推進
- ・ 歴史文化資源や景観等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歴史や意義を後世に伝える明治記念大磯邸園の整備の推進

持続可能で魅力ある社会の実現に向けたグリーンインフラの推進

「グリーンインフラ」とは、社会資本整備や土地利用等において、ハード・ソフト両面から自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組です。世界が気候危機とコロナ危機に直面する中、豪雨災害時の雨水の貯留・浸透等を通じた防災・減災、「新しい生活様式」に対応した健康でゆとりあるまちづくり、持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals(SDGs))に沿った環境に優しい地域づくりに対する貢献など、多面的な効果が期待されています。国土交通省では、令和元年7月の「グリーンインフラ推進戦略」の公表後、令和2年3月に「グリーンインフラ官民連携プラットフォーム」を設立し、グリーンインフラの社会的な普及、調査・研究、資金調達手法等の検討を分野横断的な取組を通じて進めています。また、「先導的グリーンインフラモデル形成支援事業」において、地方公共団体を対象に専門家等を派遣し、グリーンインフラを活用した地域づくりに関する計画策定等を支援するとともに、「グリーンインフラ活用型都市構築支援事業」において、緑や水を活かした都市空間の形成に対して支援するなど、グリーンインフラの社会実装を推進していきます。

グリーンインフラの活用を推進すべき場面

- | | | |
|-------------------------|----------------------------|------------------|
| (1) 気候変動への対応 | (4) 持続可能な国土利用・管理 | (7) 生態系ネットワークの形成 |
| (2) 投資や人材を呼び込む都市空間の形成 | (5) 人口減少等に伴う低未利用地の利活用と地方創生 | (8) 豊かな生活空間の形成 |
| (3) 自然環境と調和したオフィス空間等の形成 | (6) 都市空間の快適な利活用 | |

【二子玉川ライズ】 (東京都世田谷区)

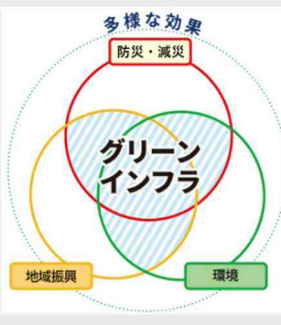
屋上庭園、みどりの広場、遊歩道の整備による自然環境と調和したオフィス空間の形成



Futakotamagawa Rise

【立梅用水土地改良区】 (三重県多気町)

山間の荒廃した水田をビオトープや環境教育の場として活用



【四条堀川交差点】 (京都府京都市)

雨水を一時的に貯めてゆっくり地中へ浸透させ雨水流出を抑制し、緑化・修景の効果も期待される「雨庭」



【渡良瀬遊水地】 (栃木県小山市等)

豪雨時に河川の水を貯留し、防災・減災に資する遊水地がコウノトリの繁殖場としても機能



(写真：わたらせ未来基金 青木章彦氏)

(c) スマートシティの社会実装の加速 [3 億円(1.51)]

新型コロナウイルス感染症の拡大等によって顕在化した都市の課題を解決するため、新技術や官民データ等を活用したスマートシティの社会実装の加速化を図る。

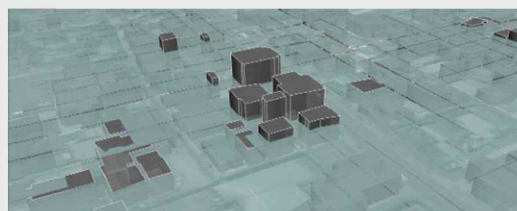
「新たな日常」を支えるスマートシティの推進

国土交通省では、AI・IoT等の新技術や官民データ等をまちづくりに取り入れ、都市のマネジメントを最適化し、課題解決を図るスマートシティの取組を積極的に推進しています。令和元年度に選定した15件のモデルプロジェクトについては、令和2年4月に各地区の実行計画が策定されました。また、同年7月には7件のプロジェクトが追加選定されています。今後は、地方公共団体や民間事業者等により構成されるコンソーシアムが行う実証実験に対する支援などを通じて、全国の牽引役となるモデル事例を構築し、スマートシティの社会実装・全国展開を加速化してまいります。さらに、感染症の拡大等によって顕在化した都市の課題を解決するため、「3D都市モデル」を活用したまちづくりのデジタルトランスフォーメーションも進めていく必要があります。令和2年度には、全国数十都市で3D都市モデルを構築することとしており、今後、スマートシティの実現を支えるデジタル基盤として、全国各地における構築・利活用を推進してまいります。

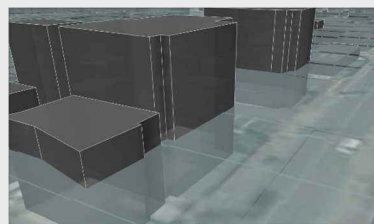
スマートシティの取組事例（東京都千代田区大丸有エリア）



「3D都市モデル」の活用イメージ



【例】浸水しない建物がどこにあるか確認できる



【例】浸水がどれくらいの高さまで迫るのか確認できる

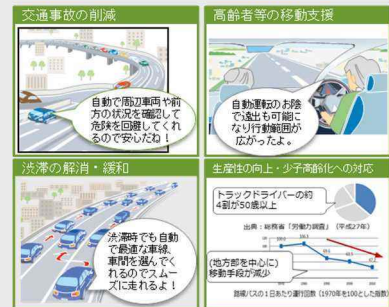
(d) 次世代モビリティ等の普及促進 [21 億円(2.62)]

「新しい生活様式」がもたらすヒト・モノの移動を巡る構造変化に対応するため、AI・IoT等の新技術を活用した次世代モビリティ等の普及を促進する。

- ・ 感染症の拡大を踏まえた混雑回避等の新たなニーズに対応したMaaSの推進
- ・ 自動運転の実用化に向けた技術要件の確立や道路空間の基準等整備、地域の実装への取組支援
- ・ 地域交通のグリーン化に資する次世代自動車の本格普及に向けた導入支援策の推進
- ・ ETC2.0のデータ活用（オープン化）による地域のモビリティサービス強化
- ・ 無人航空機（ドローン）の有人地帯での目視外飛行の実現に向けた環境整備の推進
- ・ 新たなビジネスとしての「空飛ぶクルマ」等の社会実装に向けた環境整備の推進

クルマの ICT 革命 ～自動運転×社会実装～

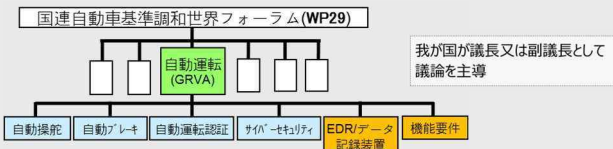
自動運転の実用化によって、運転者が原因の交通事故の大幅な低減、高齢者等の移動支援渋滞の緩和、生産性の向上等に資することが期待されています。自動運転の実用化に向けて、制度の整備やシステムの実証等に取り組んでまいります。



自動運転の実用化に向けた取組

①ルールの整備等

- 安全な自動運転車の開発・実用化・普及を図るために、令和2年4月に**改正道路運送車両法を施行し、自動運転車に関する安全基準を策定**しました。また、国際的にも、**国連における議論を主導し、同年6月に国内基準と同等の国際基準が成立**しました。今後も自動運転技術の進展や国際議論を踏まえ、より高度な自動運転機能に係る安全基準の策定に取り組んでいきます。



- 令和2年5月に成立した「**道路法等の一部を改正する法律**」において、自動運転車の運行を補助する施設（磁気マーカー等）を道路の附属物として位置付けることとしたところであり、今後は、**関係政省令の制定や技術基準の策定等に取り組**みます。
- 高速道路での分合流等高度な自動運転技術の型式認証審査において、**想定すべき走行環境（道路、天候、速度、他の車両の挙動等）を整理し、実車、シミュレーション等による具体的な審査方法を策定**します。
- 自動運転の実現に向け、産学官が連携し、その**要素技術となる最先端の先進安全技術の開発・実用化を促進**します。

プロジェクトの推進

「国土交通省自動運転戦略本部」における議論を踏まえ、自動運転の早期実現に向けた国際基準等のルール整備や社会実験・システムの実証等の取組を着実に進めます。



国土交通省自動運転戦略本部

②システムの実証

- トラックの隊列走行やラストマイル自動運転による移動サービスの実現・普及に向け、技術開発・実証実験等を行います。
- **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**については、社会実装を果たした道の駅「かみこあに」（秋田県上小阿仁村）に続き、準備の整った箇所から**順次社会実装を実現**します。
- 都市交通における自動運転技術の活用を図るため、**都市部での自動運転サービスの実証実験等を通じた都市交通のあり方を検討**します。



ラストマイル自動運転について、令和2年度内の事業化に向けて、実証実験等を実施

令和元年11月に道の駅「かみこあに」において自動運転サービスの本格導入を開始



(e) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備等

[2,646 億円(1.03) + α]

多核連携型の国づくりへの転換を図るため、地域・拠点をつなぐ道路ネットワークを整備するとともに、二拠点居住やワーケーションにも対応した新たな国土づくりを進める。

(地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備)

- ・ 地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築
- ・ ICや空港・港湾等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
- ・ インバウンド対応や防災拠点の機能強化等「道の駅」第3ステージの取組の推進

(多核連携型の新たな国土づくり)

- ・ 感染症リスクも踏まえた新たな国土形成計画の策定に向けた現行計画の総点検等
- ・ 感染症の拡大を機とした住まい方や暮らし方の変化を踏まえた二拠点居住等の推進
- ・ リモートワークやワーケーション等の新しい働き方に対応した「小さな拠点」の形成に向けた支援

(f) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 [161 億円(1.26) + α]

感染症の経験を踏まえたリスク分散を念頭に置いたサプライチェーンの多元化・強靱化、多核連携型の国づくりに向け、地域経済を支える製造業・農林水産業等の立地・輸出拡大、洋上風力発電の導入促進等のための港湾整備を推進する。

- ・ 自動車産業等の競争力強化に資するふ頭の再編・集約化に併せた港湾整備の推進
- ・ 産地と連携した更なる農林水産物・食品輸出促進の実現等に資する岸壁等の港湾整備の推進
- ・ 国内物流を将来にわたり安定的に支える内航フェリー・RORO輸送網構築に資する港湾整備の推進
- ・ 関連産業が多く地域活性化に資する洋上風力発電の導入を促す基地港湾の整備

多核連携型の国づくりを支える港湾物流

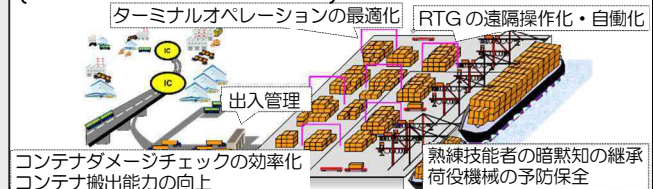
新型コロナウイルス感染症の世界的な流行によって、我が国では、生活物資や製造業に不可欠な部品の供給が滞るなど、特定国・地域に依存していたサプライチェーンの脆弱さが表面化しました。

「新たな日常」においても、物流・人流を支える拠点として重要な役割を担う港湾については、感染症の経験を踏まえたサプライチェーンの強靱化や生産拠点の国内回帰・多元化、リスク分散や多核連携型の国づくりを念頭に置いた機能が求められます。このため、港湾のデジタル化等を通じた生産性の向上や労働環境の改善等を推進し、地域の経済、住民生活に不可欠な港湾機能の強化を図ってまいります。

【多核連携型の国づくり～地域の産業を支える港湾整備～】



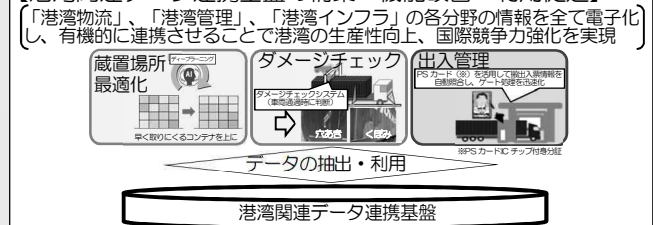
【セキュリティを確保した「非接触型」の効率的な物流システムの構築】



【港湾物流や臨海部産業の脱炭素化】



【港湾関連データ連携基盤の構築・機能改善・利用促進】



(3) 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

(a) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [92 億円(1.13) + α]

新型コロナウイルス感染症の影響を受けた住宅市場の活性化のため、既存住宅流通・リフォーム市場の環境整備や既存ストックの質の向上、住宅・建築産業のリモート化を推進する。

- ・ 耐風改修や蓄電池設置等の住まいの防災性・レジリエンス性の向上に資するリフォームの支援
- ・ 感染症の拡大に伴う二拠点居住等の需要の高まりに応じた既存住宅ストックの活用の推進
- ・ 長期優良住宅の認定取得促進に向けたモデル事業に対する支援制度の創設
- ・ 良質な住宅ストックの適正な評価・流通を促す仕組みの開発等に対する支援
- ・ 住宅・建築分野における行政手続の非接触化・リモート化に向けた技術開発等に対する支援
- ・ 住宅瑕疵情報・履歴情報等の住宅情報の統合的な収集・調査のためのデータベースの構築支援

(b) 多様な世帯が安心して暮らすことができる住宅セーフティネット機能の強化 [1,139 億円(1.03) + α]

新型コロナウイルス感染症の影響等で苦境に陥った人々の命と生活を守る住宅を確保するとともに、感染症蔓延下においても誰もが安心して暮らせる住生活環境の充実を図る。

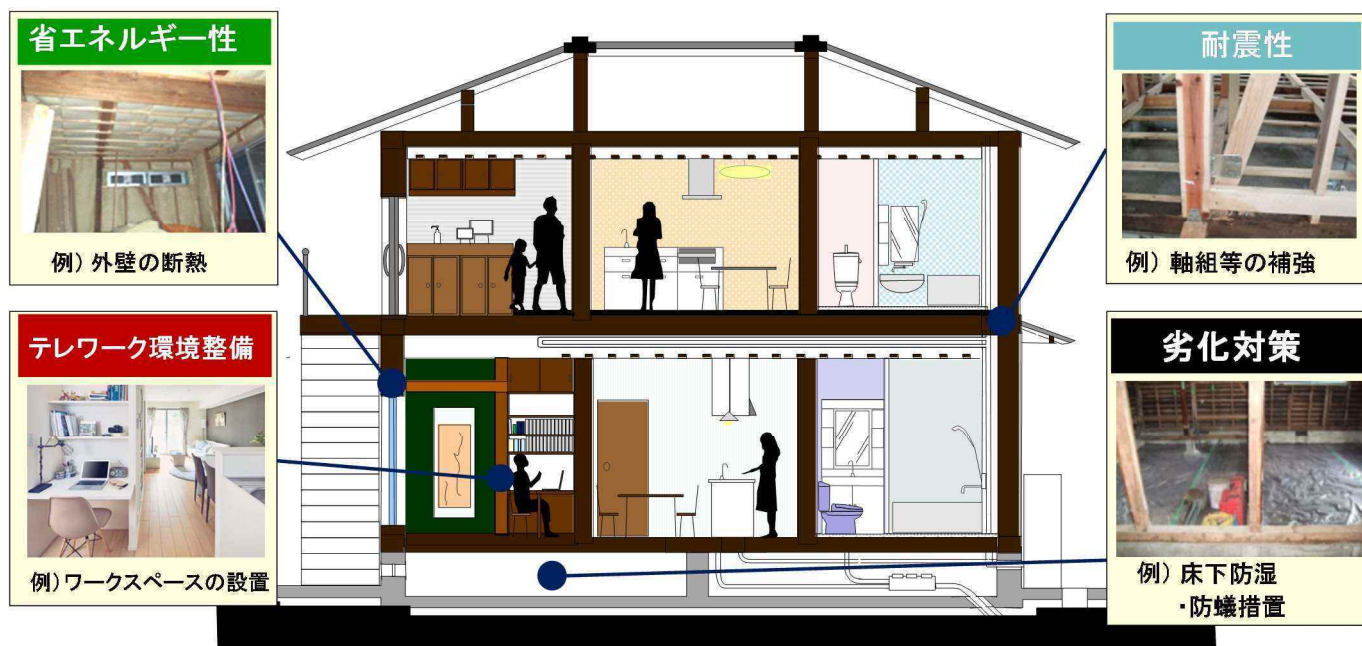
- ・ 感染症の影響を受けた住宅確保要配慮者等を守るための住宅セーフティネット制度の充実・強化
- ・ 公的賃貸住宅の建替・改修等と併せて子育て支援施設等を導入する取組への支援
- ・ サービス付き高齢者向け住宅の整備促進や誰もが安心して暮らせる住まいのモデル事業への支援
- ・ テレワークに適した住まいへのリフォーム等に対する支援
- ・ バリアフリー性能等の優れた住宅の取得促進のための金融支援の推進
- ・ 住宅ストックの活用と医療福祉施設等の誘致によるUR団地の医療福祉拠点化の推進

(c) 省エネ住宅・建築物の普及 [329 億円(1.03) + α]

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う環境意識の高まりも踏まえ、パリ協定に基づく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に優れた木造住宅の整備・改修等への支援
- ・ 先導的省エネ建築物等の整備促進や新たな働き方にも適したテレワーク拠点施設整備の支援強化
- ・ CLT等や地域の気候風土に応じた建築技術を活用した先導的な取組に対する支援
- ・ 省エネ改修と合わせた感染拡大防止対策のための換気設備等の導入に対する支援
- ・ 大工技能者等の担い手確保・育成、都市木造建築物を担う設計者に対する支援
- ・ 省エネ住宅・建築物の普及の加速に向けた中小住宅生産者等に対する支援体制の整備

<住宅リフォームのイメージ>



マンションの未来

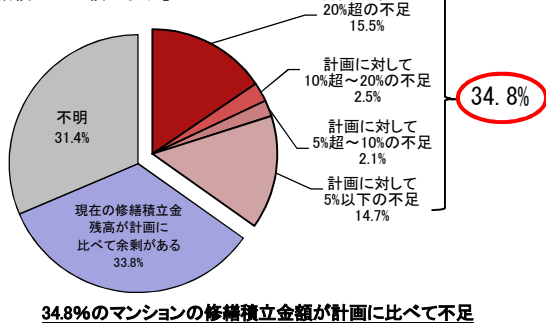
令和2年6月に成立した改正マンション管理適正化法によって、市区等の作成する計画に基づき、適切に管理されるマンションの認定制度が始まります。認定に必要なのは、国のガイドラインに準拠した長期修繕計画や修繕積立金の設定などであり、築年数の経過、管理組合の高齢化という「二つの老い」などからマンションの管理不全を防ぎ、管理に対する区分所有者の意識向上と市場の評価につなげるのが狙いです。

また、同じく成立した改正マンション建替円滑化法では、要除却認定の対象拡充や団地の敷地分割制度の創設など、老朽化したマンションの再生を促す仕組みが設けられています。

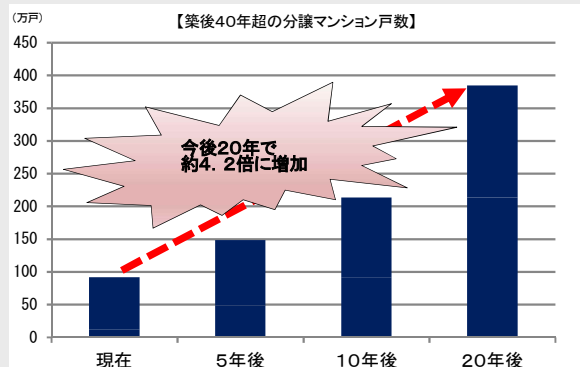
現在、国民の1割以上がマンションに居住していますが、意識・世代・経済力等が異なる区分所有者間の合意形成には困難が伴い、大規模化によってマンション管理も専門化・複雑化しています。しかし、居住者の安全は勿論のこと、地域価値の維持向上のためにも、老朽化のおそれがあるマンションへの対応は「待ったなし」の課題です。

国土交通省においては、築40年を超えるマンションの急増を見越して、住宅ストックが好循環する未来を創り上げるため、自治体の計画作成や管理組合への専門家派遣、マンションの長寿命化に向けた改修等を支援してまいります。

【修繕積立金の積立状況】



【築後40年超の分譲マンション戸数】



※ 消費税率の引上げに伴う住宅取得に係る給付措置の取扱いについては、予算編成過程で検討する。

(4) 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)

[7,277億円(1.00) + α]

コンパクト・プラス・ネットワークの推進や誰もが暮らしやすく豊かな生活を実感できる地域づくり、感染症の拡大を機に価値が再認識された公園等のオープンスペースを活用した歩いて暮らせるゆとりとにぎわいあるまちづくりなど、地方公共団体等の取組を総合的に支援する。

【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】

- 交付金のより効果的・効率的な執行を図り、重要な政策に関する事業を着実に進める観点から、重点的に取り組むべき事業(※)を地方公共団体と共有し、それらのみで構成される計画に対して、交付金を重点的に配分する取組を進めています。
- 引き続き、地域の実情や地方公共団体のニーズ等に十分に対応しながら、地方単独事業との適切な役割分担の下、交付金制度の運用改善の取組を推進してまいります。

(※) 重点的に取り組むべき事業の例

- ① まちなかウォークアブル区域における「居心地が良く歩きたくなる」空間の整備
- ② 多様な主体と連携した地域の賑わい創出に資する水辺の整備等
- ③ 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
- ④ 地方ブロックの経済活性化を図るための港湾施設の整備

※ 「 α 」は、「緊要な経費」のうち、事項要求を行い、予算編成過程で検討するものである。

※ 計数については、一部重複がある。

第3 令和3年度国土交通省関係予算概算要求総括表

I. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表

事 項	事 業 費		
	令和3年度額 要 求 (A)	前年度額 年 算 (B)	対前年度率 倍 (A/B)
治 山 治 水	963,596	962,659	1.00
治 海 岸	935,981	935,064	1.00
	27,615	27,595	1.00
道 路 整 備	4,367,079	4,453,745	0.98
港 湾 空 港 鉄 道 等	1,047,215	1,064,974	0.98
港 湾	270,177	264,079	1.02
空 港	204,466	272,109	0.75
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	75,942	75,156	1.01
新 幹 線	486,000	443,000	1.10
船 舶 交 通 安 全 基 盤	10,630	10,630	1.00
住 宅 都 市 環 境 整 備	3,909,420	3,994,941	0.98
住 宅 对 策	3,010,334	3,098,663	0.97
宅 地 对 策	3,868	5,274	0.73
都 市 環 境 整 備	895,218	891,004	1.00
市 街 地 整 備	408,613	403,806	1.01
道 路 環 境 整 備	461,547	462,148	1.00
都 市 水 環 境 整 備	25,058	25,050	1.00
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	89,700	89,210	1.01
下 水 道 等	55,349	55,315	1.00
国 営 公 園 等	34,351	33,895	1.01
社 会 資 本 総 合 整 備	3,098,051	3,098,735	1.00
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	1,483,596	1,483,173	1.00
防 災 ・ 安 全 交 付 金	1,614,455	1,615,562	1.00
小 計	13,475,061	13,664,264	0.99
推 進 費 等	46,293	47,300	0.98
一 般 公 共 事 業 計	13,521,354	13,711,564	0.99
災 害 復 旧 等	70,587	70,802	1.00
公 共 事 業 関 係 計	13,591,941	13,782,366	0.99
そ の 他 施 設	(64,597)		(1.09)
	54,942	59,353	0.93
行 政 経 費	-	-	-
合 計	-	-	-

(単位：百万円)

国 費			備 考
令和3年度額 (C)	前年度額 (D)	対前年度率 (C/D)	
852,767	852,444	1.00	1. 3か年緊急対策後の激甚化・頻発化する自然災害への対応等に 必要な「緊要な経費」については、事項要求を行い、予算編 成過程で検討する。
826,909	826,591	1.00	
25,858	25,853	1.00	
1,656,099	1,655,734	1.00	2. () 書きは、「緊要な経費」のうち、事項要求以外の要望額 を含めた計数である。
413,315	412,825	1.00	3. 消費税率の引上げに伴う住宅取得に係る給付措置の取扱いに ついては、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。
241,571	241,081	1.00	
56,220	56,220	1.00	
24,522	24,522	1.00	
80,372	80,372	1.00	
10,630	10,630	1.00	
673,681	673,673	1.00	
155,063	155,063	1.00	
0	0	-	
518,618	518,610	1.00	
102,141	102,141	1.00	
391,419	391,419	1.00	
25,058	25,050	1.00	
58,711	58,704	1.00	
29,659	29,659	1.00	
29,052	29,045	1.00	
1,512,468	1,512,468	1.00	5. 本表は、内閣府計上の沖縄振興予算のうち、国土交通省関係 分を含み、国土交通省計上の北海道開発予算、離島振興予算、 奄美群島振興開発予算等のうち、他省庁関係分を含まない国土 交通省関係予算の概算要求総括表である。
727,746	727,746	1.00	
784,722	784,722	1.00	
5,167,041	5,165,848	1.00	6. 推進費等の内訳は、 防災・減災対策等強化事業推進費 31,001百万円 官民連携基盤整備推進調査費 331百万円 北海道特定特別総合開発事業推進費 4,325百万円 である。
35,657	35,657	1.00	
5,202,698	5,201,505	1.00	7. 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 83,029百万円がある。
55,172	55,172	1.00	
5,257,870	5,256,677	1.00	8. 本表のほか、東日本大震災復興特別会計（復旧・復興） 40,213百万円がある。
(49,725)		(1.11)	
40,172	44,701	0.90	9. 前年度予算額には、臨時・特別の措置を含まない。 なお、臨時・特別の措置を含めた場合の前年度予算額は、公 共事業関係計5兆9,368億円、合計6兆7,363億円である。
(654,078)		(1.04)	
611,311	629,742	0.97	10. 本表から、内閣府計上の国土交通省関係分を除き、国土交通 省計上の他省庁関係分等を含んだ国土交通省所管の要求・要望 額は6兆1,437億円である。
(5,961,673)		(1.01)	
5,909,353	5,931,120	1.00	

Ⅱ. 国土交通省関係財投機関財政投融資計画要求総括表

区 分	財 政 投 融 資		
	令和3年度 要 求 額 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)
独立行政法人住宅金融支援機構	43,100	50,100	0.86
独立行政法人都市再生機構	492,700	433,900	1.14
独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構	120,000	980,000	0.12
東日本高速道路株式会社	—	103,000	皆減
中日本高速道路株式会社	—	103,000	皆減
西日本高速道路株式会社	—	54,000	皆減
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	49,500	160,200	0.31
成田国際空港株式会社	—	400,000	皆減
中部国際空港株式会社	8,900	17,300	0.51
独立行政法人水資源機構	2,000	3,000	0.67
一般財団法人民間都市開発推進機構	35,000	30,000	1.17
株式会社 海外交通・都市開発事業支援機構	158,800	121,000	1.31
合 計	910,000	2,455,500	0.37

- (注) 1. 自己資金等との合計所要資金とは、財政投融資や財投機関債のほか、財政投融資計画における民間借入、業務収入等との総計である。
2. 独立行政法人住宅金融支援機構の財投機関債の対象には、財政投融資計画以外の過去の住宅金融公庫の融資に係る財政投融資の償還を含む債務償還費等も含まれるため、財投機関債が自己資金等との合計所要資金を上回っている。

(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		
令和3年度 (C)	前 年 度 (D)	倍 率 (C/D)	令和3年度 (E)	前 年 度 (F)	倍 率 (E/F)
2,864,000	2,915,100	0.98	2,594,233	2,649,244	0.98
110,000	80,000	1.38	1,380,506	1,357,892	1.02
200,000	200,000	1.00	5,100,018	6,133,221	0.83
—	490,000	皆減	—	630,651	—
—	600,000	皆減	—	747,993	—
—	420,000	皆減	—	574,758	—
81,300	105,600	0.77	294,198	457,188	0.64
—	—	—	—	409,020	—
10,900	—	皆増	46,661	28,876	1.62
5,000	5,000	1.00	134,695	129,758	1.04
—	—	—	45,000	40,000	1.13
—	—	—	166,370	127,040	1.31
3,271,200	4,815,700	0.68	9,761,681	13,285,641	0.73

第4 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	令和3年度要求額					
	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	434,279	1.00	22,155	1.05	10,599	0.92
災害復旧等	22	1.75	—	—	—	—
公共事業関係計	434,301	1.00	22,155	1.05	10,599	0.92
農林水産省関係						
一般公共事業	126,267	1.01	16,348	0.93	6,306	0.89
災害復旧等	32	1.45	—	—	—	—
公共事業関係計	126,299	1.01	16,348	0.93	6,306	0.89
厚生労働省関係	2,550	1.00	329	0.45	51	1.00
環境省関係	1,839	1.25	851	0.67	222	1.31
合 計						
一般公共事業	564,935	1.00	39,683	0.98	17,178	0.91
災害復旧等	54	1.56	—	—	—	—
公共事業関係計	564,989	1.00	39,683	0.98	17,178	0.91

※1 本表には新型コロナウイルス感染症への対応等に必要な「緊要な経費」は含まない。
このほか、3か年緊急対策後の激甚化・頻発化する自然災害への対応等に必要な「緊要な経費」については、事項要求を行い、予算編成過程で検討するものがある。

※2 倍率は、臨時・特別の措置を除く前年度予算額に対する倍率である。

関 係 資 料

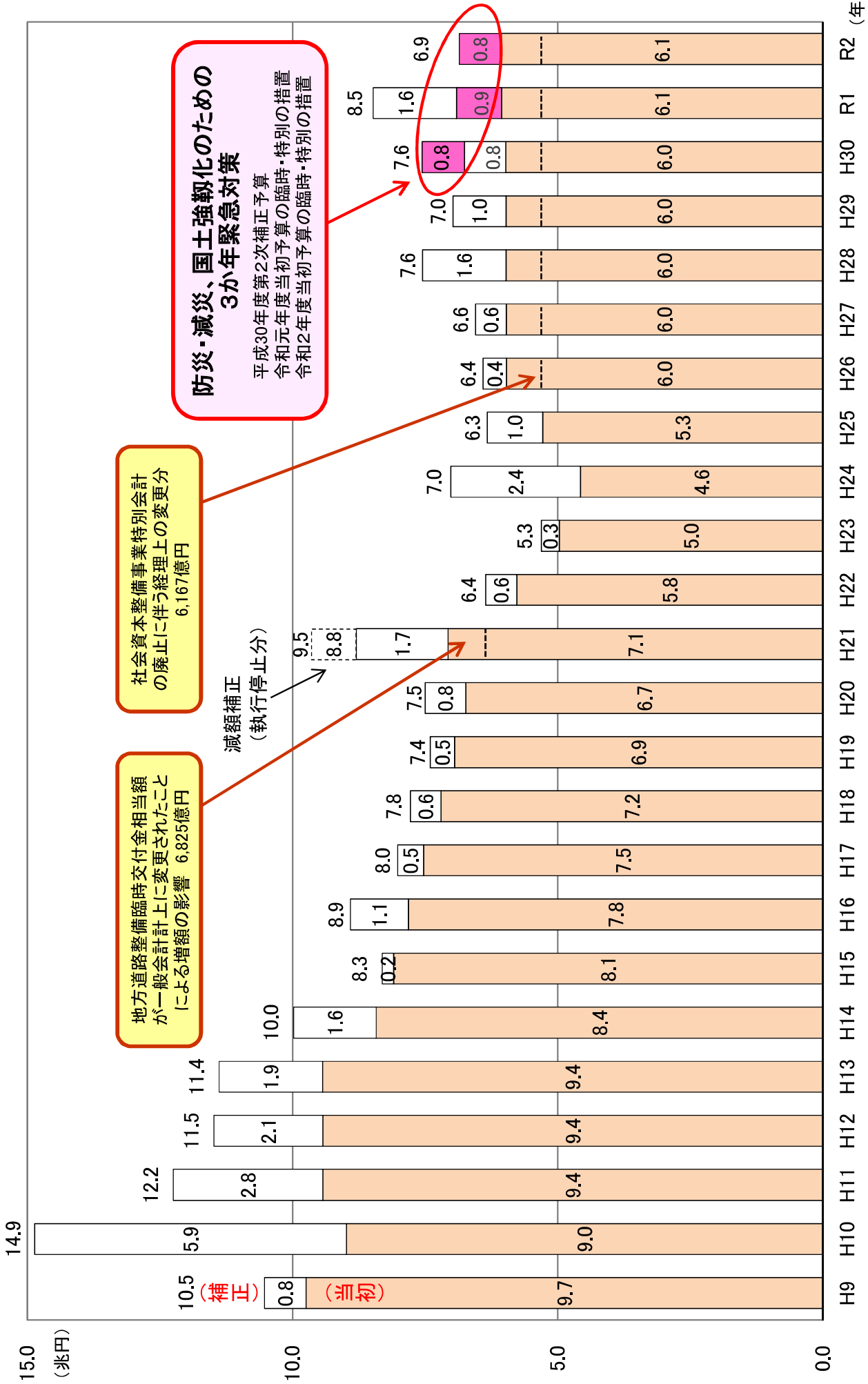
東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算概算要求事業費・国費総括表	・ ・ 5 8
公共事業関係費（政府全体）の推移	・ ・ ・ ・ ・ 5 9

東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)予算概算要求事業費・国費総括表

(単位:百万円)

事 項	事 業 費		国 費			備 考
	令和3年度 要 求 額	前 年 度 算 額	令和3年度 要 求 額	前 年 度 算 額	対前年度 倍 率	
	(A)	(B)	(C)	(D)	(C/D)	
治 山 治 水	0	1,311	0	1,311	皆減	○ 本表の計数は、 復興庁所管である。
治 水	0	1,311	0	1,311	皆減	
道 路 整 備	0	167,682	0	166,165	皆減	
港 湾 空 港 鉄 道 等	0	10,741	0	10,055	皆減	
港 湾	0	10,741	0	10,055	皆減	
住 宅 都 市 環 境 整 備	26,679	0	22,353	0	皆増	
住 宅 対 策	26,679	0	22,353	0	皆増	
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	354	1,495	354	1,495	0.24	
国 営 公 園 等	354	1,495	354	1,495	0.24	
社 会 資 本 総 合 整 備	10,236	218,476	7,667	119,782	0.06	
<u>一般公共事業計</u>	37,269	399,705	30,374	298,808	0.10	
災 害 復 旧 等	11,000	65,177	9,159	62,542	0.15	
<u>公共事業関係計</u>	48,269	464,882	39,533	361,350	0.11	
行 政 経 費	—	—	680	4,809	0.14	
<u>合 計</u>	—	—	40,213	366,159	0.11	

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。また、計数は、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは一致しないものがある。
 ※ 平成21年度予算については、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(6,825億円)が一般会計計上に変更されたことによる影響額を含む。
 ※ 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。
 ※ 平成26年度予算については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額(6,167億円)を含む。



国土交通省

(この冊子は、再生紙を使用しています。)