

令和 2 年度予算概要

令和 2 年 1 月

国土交通省

目 次

第 1	令和 2 年度予算のポイント	1
第 2	令和 2 年度予算の概要	3
	Ⅰ. 被災地の復旧・復興	5
	Ⅱ. 国民の安全・安心の確保	8
	Ⅲ. 生産性と成長力の引上げの加速	22
	Ⅳ. 豊かで暮らしやすい地域づくり	39
第 3	令和 2 年度国土交通省関係予算総括表	51
	1. 国土交通省関係予算事業費・国費総括表	51
	2. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画総括表	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）予算事業費・国費総括表	58
公共事業関係費（政府全体）の推移	59
公共事業関係費（国土交通省関係）の推移	60

第1 令和2年度予算のポイント

《令和2年度国土交通省関係予算》

1. 国費総額

※ 倍率は、前年度「通常分」との比較

(1) 一般会計 5兆9,311億円 (1.00倍)

「臨時・特別の措置」を含め 6兆7,363億円 [1.14倍]

公共事業関係費 5兆2,567億円 (1.00倍)

「臨時・特別の措置」を含め 5兆9,368億円 [1.13倍]

○一般公共事業費 5兆2,015億円 (1.00倍)

「臨時・特別の措置」を含め 5兆8,817億円 [1.13倍]

○災害復旧等 552億円 (1.00倍)

非公共事業 6,744億円 (1.01倍)

「臨時・特別の措置」を含め 7,994億円 [1.19倍]

○その他施設費 447億円 (0.84倍)

「臨時・特別の措置」を含め 502億円 [0.94倍]

○行政経費 6,297億円 (1.02倍)

「臨時・特別の措置」を含め 7,492億円 [1.21倍]

(2) 東日本大震災復興特別会計 3,662億円 (0.79倍)

2. 財政投融资 2兆4,555億円 (1.03倍)

(参考) 財投機関債総額 4兆8,157億円 (1.35倍)

《令和2年度予算の基本方針》

(基本的な考え方)

- 令和2年度予算においては、「被災地の復旧・復興」、「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引上げの加速」及び「豊かで暮らしやすい地域づくり」の4分野に重点化し、施策効果の早期発現を図る。
- とりわけ、気候変動の影響により頻発化・激甚化が懸念される自然災害や切迫する巨大地震等から、国民の生命と財産を守ることは最重要の使命である。このため、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を集中的に実施するとともに、3か年緊急対策後も見据え、地方公共団体や民間と連携しつつ、ハード対策・ソフト対策を一体化した防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図り、防災・減災が主流となる安全・安心な社会づくりを実現する。加えて、戦略的なインフラ老朽化対策、通学路等における交通安全対策、戦略的海上保安体制の構築に取り組む。
- また、東京オリンピック・パラリンピック後も持続的な経済成長を確保するとともに、全国各地の地方創生を更に推進し、令和時代にふさわしい豊かで暮らしやすい地域社会を実現することが重要である。このため、生産性の向上や民間投資の誘発等のストック効果が高い社会資本整備の戦略的な推進、観光先進国の実現、コンパクト・プラス・ネットワークの推進、ビッグデータや自動運転等の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推進、誰もが安心して暮らせる住生活環境の整備等に取り組む。
- これらの実施に当たっては、防災・減災、国土強靱化の取組や、消費税率引上げに伴う需要変動対策を講ずるための臨時・特別の措置はもとより、令和元年度補正予算を組み合わせて切れ目のない取組を進めていく。

(社会資本整備のあり方)

- 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かなければならない。既存施設の計画的な維持管理・更新を図るとともに、中長期的な視点に立って、将来の成長の基盤となり、安全で豊かな国民生活の実現に資する波及効果の大きな政策・プロジェクトを全国各地で戦略的かつ計画的に展開していく必要がある。
このためには、必要な公共事業予算の安定的・持続的な確保が不可欠であり、ストック効果を重視した公共投資の推進により、国民の安全・安心や豊かな暮らしを確保するとともに、経済成長を図り、経済再生と財政健全化の双方を実現することが重要である。

(公共事業の効率的・円滑な実施等)

- 公共事業の効率的・円滑な実施を図るため、適正価格での契約、地域企業の活用配慮した適切な規模での発注等に取り組む。併せて、新・担い手3法も踏まえ、中長期的な担い手の確保・育成等に向けて、国庫債務負担行為の活用等による施工時期等の平準化、新技術導入やICT等の活用によるi-Constructionの推進、適正な工期設定等による週休2日の実現等の働き方改革に取り組む。
- また、限られた財政資源の中での効率的な事業執行に向け、地域のニーズを踏まえつつ、情報公開を徹底して、投資効果や必要性の高い事業への重点化を進めるとともに、地域活性化にも資する多様なPPP/PFIの推進により民間資金やノウハウを積極的に活用する。

第2 令和2年度予算の概要

予算の重点化

各事業・施策分野においては、ハード・ソフトの手段の選択・組合せを適切に行い、その目的・成果に踏み込んできめ細かく重点化し、限られた予算で最大限の効果の発現を図る。

I. 被災地の復旧・復興

(1) 東日本大震災からの復興・創生 (P. 5)

- (a) 住宅再建・復興まちづくりの加速 [0.1 億円]
- (b) インフラの整備 [1,785 億円]
- (c) 被災地の公共交通に対する支援 [7 億円]
- (d) 被災地の観光振興 [34 億円]

(2) 大規模自然災害からの復旧・復興 (P. 6)

II. 国民の安全・安心の確保

(1) 社会全体で災害リスクに備える「防災意識社会」への転換に向けた防災・減災、国土強靱化の取組の加速・深化 (P. 8)

- (a) 「^{みず}水防災意識社会」の再構築に向けた水害対策の推進 [6,247 億円 (1.44)] 【うち臨時・特別の措置 1,646 億円】
- (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 [1,309 億円 (1.38)] 【うち臨時・特別の措置 324 億円】
- (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 [2,303 億円 (1.64)] 【うち臨時・特別の措置 794 億円】
- (d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進 [182 億円 (1.03)] 【うち臨時・特別の措置 6 億円】
- (e) 首里城の復元に向けた取組の推進 [国営公園事業(沖縄分) 38 億円の内数]
- (f) 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 [47 億円 (1.38)] 【うち臨時・特別の措置 37 億円】
- (g) 災害時における人流・物流の確保 [4,094 億円 (1.56)] 【うち臨時・特別の措置 1,146 億円】

(2) 将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進 [6,901 億円 (1.41)] (P. 16)

(3) 交通の安全・安心の確保 (P. 17)

- (a) 公共交通等における安全・安心の確保 [4 億円 (1.16)]
- (b) 踏切や通学路等における交通安全対策の推進 [1,688 億円 (1.25)]

(4) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援(防災・安全交付金) [1兆388 億円 (1.00)] 【うち臨時・特別の措置 2,541 億円】 (P. 19)

(5) 戦略的海上保安体制の構築等の推進 [2,254 億円 (1.05)] 【うち臨時・特別の措置 43 億円】 (P. 21)

III. 生産性と成長力の引上げの加速

(1) ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的な推進 (P. 22)

- (a) 効率的な物流ネットワークの強化 [4,304 億円 (1.04)]
- (b) 都市の国際競争力の強化 [129 億円 (1.26)]
- (c) 航空ネットワークの充実 [190 億円 (1.01)]
- (d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円 (1.01)]
- (e) 鉄道ネットワークの充実 [172 億円 (1.15)]
- (f) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化 [530 億円 (1.01)]
- (g) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 [129 億円 (1.02)]
- (h) 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) [7,627 億円 (0.91)] 【うち臨時・特別の措置 349 億円】

(2) 観光先進国の実現 (P. 29)

- (a) 観光の持続的な発展と更なる飛躍に向けた施策の推進 [841 億円 (1.04)]
- (b) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

(3) 民間投資やビジネス機会の拡大 (P. 32)

- (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
[115 億円 (1.07)] 【うち臨時・特別の措置 12 億円】
- (b) PPP/PFIの推進 [375 億円 (1.18)]
- (c) インフラシステム輸出の戦略的拡大 [28 億円 (1.07)]
- (d) 造船・海運の技術革新や海洋開発等の推進 (i-Shipping、j-Ocean) [140 億円 (1.05)]

(4) 現場を支える技能人材の確保・育成等に向けた働き方改革等の推進 (P. 35)

- (a) 建設業、運輸業、造船業における人材確保・育成、物流の生産性向上 [35 億円 (1.02)]
- (b) オープンデータ・イノベーション等によるi-Constructionの推進
[25 億円 (1.35)] 【うち臨時・特別の措置 4 億円】

(5) 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等における対応 (P. 38)

IV. 豊かで暮らしやすい地域づくり

(1) 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による持続可能な地域づくり (P. 39)

- (a) 安全で魅力あふれるコンパクトなまちづくりの推進 [883 億円 (4.89)]
- (b) スマートシティの推進 [2 億円 (2.01)]
- (c) 道路ネットワークによる地域・拠点の連携 [2, 579 億円 (1.05)]
- (d) 利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワークの実現 < 303 億円 >

(2) 個性・活力のある地域の形成 (P. 44)

- (a) 地域資源を活かしたまちづくりの推進 [371 億円 (1.07)]
- (b) 空き家、空き地、所有者不明土地等の有効活用の推進 [58 億円 (1.49)]
- (c) バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 < 82 億円 >
- (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 [52 億円 (1.00)]
- (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等の促進 [18 億円 (1.87)]

(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 [117 億円 (1.18)]
- (b) 若年・子育て世帯や高齢者世帯が安心して暮らせる住まいの確保 [1, 101 億円 (1.05)]
- (c) 省エネ住宅・建築物の普及 [320 億円 (1.03)]
- (d) 消費税率引上げに伴う住宅の需要変動への対応
[1, 146 億円] 【うち臨時・特別の措置 1, 145 億円】

(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, 627 億円 (0.91)] 【うち臨時・特別の措置 349 億円】 (P. 50)

※ < >内の計数は、令和元年度補正予算額を含む。

I. 被災地の復旧・復興

- (1) 令和2年度までの10年間の復興期間の「総仕上げ」として、東日本大震災からの復興を着実に推進。
- (2) 近年相次ぎ発生している大規模自然災害に対し、基幹インフラの復旧等を着実に推進。

(1) 東日本大震災からの復興・創生

(注) 復興庁計上

(a) 住宅再建・復興まちづくりの加速 [0.1 億円]

被災地における住まいの再建や復興まちづくりの取組を着実に推進する。

- ・ 「住まいの復興工程表」等に基づく災害公営住宅等の整備の支援
- ・ 地籍整備による土地境界の明確化の推進

(b) インフラの整備 [1,785 億円]

※令和元年度補正予算 731 億円

被災地の発展の基盤となるインフラの着実な整備を進める。

- ・ 復興道路・復興支援道路の緊急整備等の推進
- ・ 海上物流・エネルギー輸入拠点の形成等に必要港湾施設の整備の推進
- ・ 海岸保全施設の整備、緑の防潮堤を含む粘り強い海岸堤防等の整備の推進
- ・ 堤防のかさ上げや耐震対策など河川管理施設の整備の推進
- ・ 東日本大震災で土砂災害が発生した箇所等における土砂災害対策の推進
- ・ 復興の進捗に伴う下水道施設整備及び地盤沈下地区の雨水排水施設整備の推進
- ・ 復興の象徴となる国営追悼・祈念施設の整備の推進

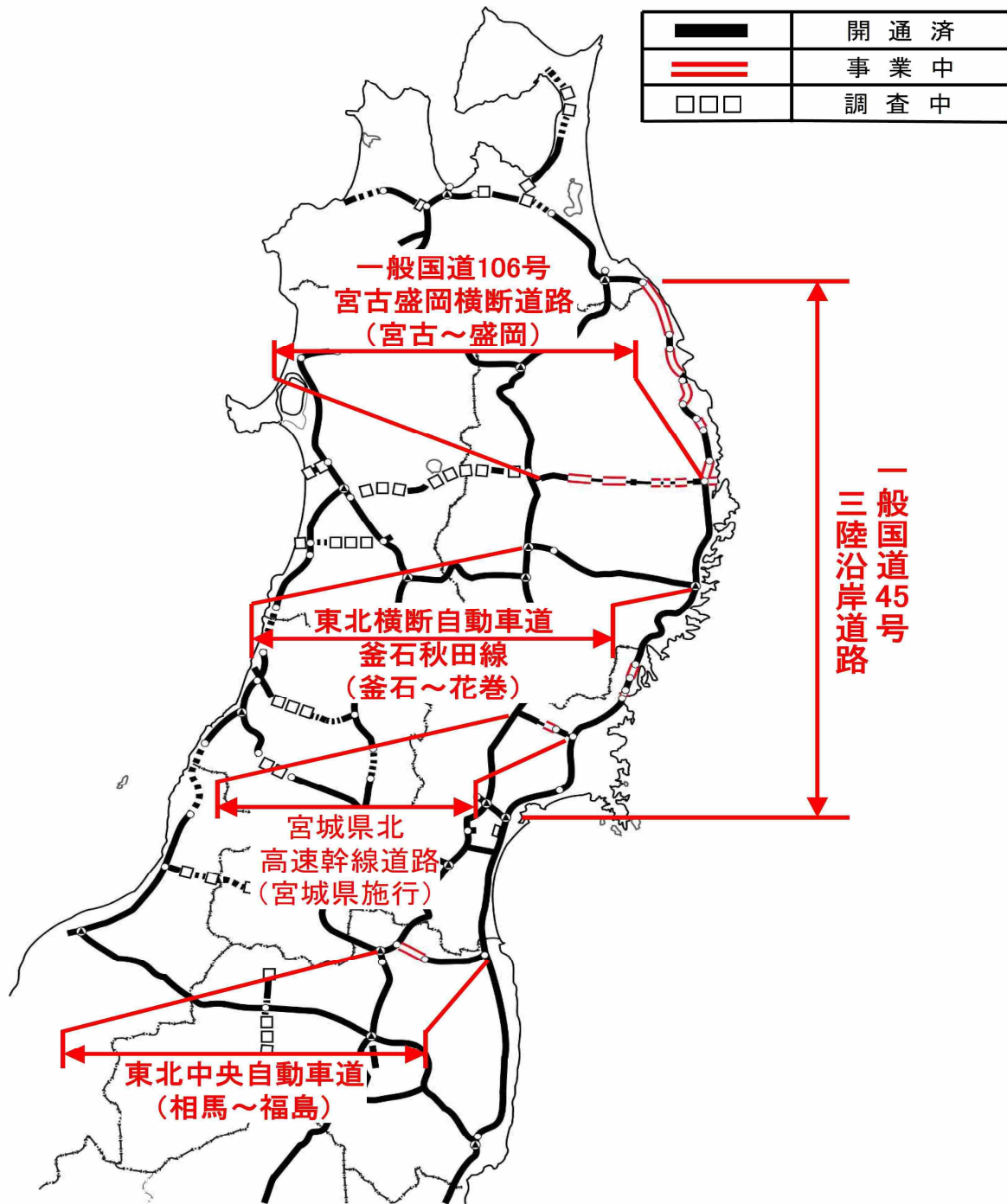
(c) 被災地の公共交通に対する支援 [7 億円]

被災者の暮らしを支える被災地のバス交通等について、住まいの再建や復興まちづくりの進捗に応じた柔軟な支援を継続する。

(d) 被災地の観光振興 [34 億円]

風評被害払拭のため、地域の発案によるインバウンドの取組を支援し、地域の魅力を海外へ発信するとともに、福島県の震災復興に資する国内観光関連事業を支援する。

<復興道路・復興支援道路の整備状況>



(2) 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 6 月山形県沖を震源とする地震、令和元年 6 月下旬からの九州地方を中心とする大雨、令和元年台風第 15 号、令和元年台風第 19 号等の近年相次ぎ発生している大規模自然災害からの復旧・復興に向け、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、観光復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

令和元年台風第15号及び第19号をはじめとした一連の豪雨・暴風を受けて、被災地のニーズや地域ごとの特性を踏まえつつ、被災者の生活・生業の再建に向け、政府として緊急に対応すべき施策を令和元年11月7日に取りまとめました。

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。

- ・廃棄物・土砂の撤去
 - － 家屋内を含めた宅地内やまちなかに堆積した土砂等の迅速な撤去
- ・住宅の再建
 - － 応急的な住まいの確保と空室提供等の情報を一元的把握・情報提供
- ・観光需要喚起に向けた対策
 - － 災害に起因するキャンセルが発生している被災地域における旅行・宿泊料金の割引等の支援
- ・公共土木施設等の災害応急復旧等
 - － 河川・道路等の復旧、二次被害の防止や、災害査定及び災害復旧事業の迅速化
- ・地域住民の交通手段の確保
 - － 被災鉄道の復旧への支援や地域鉄道事業者が行う代行バスの運行経費に対する支援を引き続き、被災自治体等とともに、被災者の目線に立ち、一日も早い被災地の応急復旧、生活の再建、生業の再建等に全力を尽くしていきます。



令和元年11月7日、令和元年台風第19号非常災害対策本部会議（第18回）において、関係閣僚よりパッケージ内施策について発言

事前防災対策の重要性（狩野川放水路）

近年の豪雨・台風災害では、インフラが整備され、かつ、維持管理されてきた箇所での被害は小さく、インフラが未整備または整備途上の箇所では被害が大きかった事例が多数確認されており、事前の防災対策が非常に重要です。その効果としては、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あります。

令和元年台風第19号は、狩野川流域において、昭和33年の狩野川台風よりも多くの雨をもたらしましたが、昭和40年に完成した狩野川放水路での分派により、沼津市や三島市等を流れる狩野川本川の水位を低下させることができました。その結果、狩野川台風では、狩野川流域において死者・行方不明者853人、家屋浸水6,775戸の甚大な被害が発生しましたが、台風第19号では、狩野川本川からの氾濫を防ぐことができ、人的被害をゼロ、家屋の浸水被害も内水等による約1,300戸に抑えることができました。

総降雨量



■狩野川台風（昭和33年）
死者・行方不明者：853人
堤防決壊：14箇所
家屋浸水：6,775戸

■台風第19号（令和元年）
死者・行方不明者：0人
堤防決壊：0箇所
家屋浸水：約1,300戸※
※家屋浸水は内水等による被害



狩野川台風(昭和33年)による浸水被害の範囲

<台風第19号時の狩野川放水路>



Ⅱ. 国民の安全・安心の確保

- (1) 気候変動の影響により頻発化・激甚化が懸念される自然災害や切迫する巨大地震等へ対応するため、「防災意識社会」への転換に向けて、地方公共団体や民間と連携しつつ、ハード対策・ソフト対策を一体化した防災・減災、国土強靱化の取組を加速・深化。
- (2) 急速に進むインフラ老朽化に対応する戦略的な維持管理・更新を推進。
- (3) 公共交通等における安全対策、通学路等における道路交通安全環境の整備等により交通の安全・安心を確保。
- (4) 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) 社会全体で災害リスクに備える「防災意識社会」への転換に向けた防災・減災、国土強靱化の取組の加速・深化

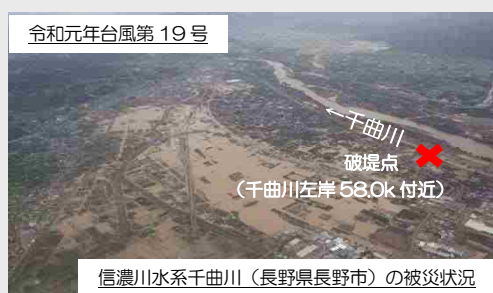
防災・減災、国土強靱化の取組の強力な推進

平成30年12月に、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」がとりまとめられ、国土交通省では、所管する道路、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項目の緊急対策を着実に実施しているところです。

あわせて、甚大な被害をもたらす自然災害が毎年のように発生する中で、一連の台風被害を踏まえた課題を検証し、水害対策を中心に防災・減災、国土強靱化を更に強力に進めていきます。

具体的には、ハード対策として、市街地再開発事業等に併せた集合住宅や住宅団地における浸水防止対策、氾濫発生の危険性が高い河川における河道掘削・堤防強化等による洪水対策、高波等による護岸等の倒壊防止対策や面的防護対策、内水浸水対策強化のための雨水貯留施設等の整備、鉄道や道路の橋梁の損傷防止対策や法面・盛土の防災対策、無電柱化など災害時にも生活・交通機能を失わないためのインフラ整備、都市公園や道の駅などにおける避難場所としての機能向上等を行っていきます。

ソフト対策として、浸水想定図が未作成の河川における水害リスク情報の提供や防災情報アクセス集中対策、台風情報向上のための気象レーダー、アメダス等の観測体制強化、TEC-FORCEの活動に要する災害対策資機材の増強等を行っていきます。



《市街地の緊急輸送道路等における無電柱化事例》



《都市公園や道の駅などにおける避難場所としての機能向上》



《水害リスク情報の評価》



浸水想定図の作成

(a) 「^{みず}水防災意識社会」の再構築に向けた水害対策の推進

[6, 247 億円 (1.44)] 【うち臨時・特別の措置 1, 646 億円】

※令和元年度補正予算 1, 756 億円

近年の水害を踏まえ、事前防災が重要との観点等から社会全体で災害リスクに備えるため、ハード整備と土地利用規制等のソフト施策が一体となった防災・減災、国土強靱化の取組を強化する。

- ・ 気候変動による豪雨の頻発化・激甚化等を踏まえた河川整備計画等の見直しの推進
- ・ 洪水氾濫を未然に防ぐための計画的な河道掘削や堤防強化等の推進
- ・ 施設能力を上回る洪水に対する減災効果の高い危機管理対策の推進
- ・ 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
- ・ 生産拠点等の保全等に資する社会経済被害の最小化に向けた水害対策の推進
- ・ ゼロメートル地帯の堤防決壊による壊滅的な被害を回避する高規格堤防整備の推進
- ・ 都市や地方部の中心市街地等における下水道と河川の連携した集中整備等の推進
- ・ 内水浸水対策強化のための雨水貯留施設の整備や樋門等の自動化・遠隔操作化の推進
- ・ 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
- ・ 市街地における避難路・避難場所等の都市防災施設の整備
- ・ 水害対応タイムラインの策定・運用による警戒避難体制構築の推進
- ・ 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
- ・ 避難行動等を促すための雨水出水特別警戒水位の設定促進による内水氾濫対策の強化
- ・ 大規模水害を想定した早期復旧のための排水対策の推進
- ・ 河川、ダムや海岸保全施設に流入、漂着する流木等の効率的な処理の推進
- ・ 山間狭隘部の河川沿川に点在する小集落等の移転を促進する取組の強化

(既存施設の有効活用)

- ・ 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
- ・ 中小河川等の洪水に対処するための雨水貯留等の流域対策の推進

＜水防災意識社会の再構築(イメージ)＞

○「施設では防ぎきれない水災害は必ず発生する」との考えの下、社会全体でハード・ソフト一体となった防災・減災対策に取り組み水災害に備える「水防災意識社会」を再構築する。


事前防災ハード対策

洪水氾濫、内水氾濫、土石流等が複合的に発生する水災害へのハード対策や、氾濫水の早期排水等の社会経済被害を最小化するハード対策の充実

- 気候変動の影響による豪雨の増加も踏まえ、事前の防災対策を推進
- 社会経済被害を最小化する対策の推進
- 複合的に発生する水災害へのハード対策

土砂・洪水氾濫

上流部の土砂災害により発生した大量の土砂が、洪水で河道を流下し、下流部において土砂が堆積して、河床を上昇させて土砂と洪水の氾濫が複合的に発生

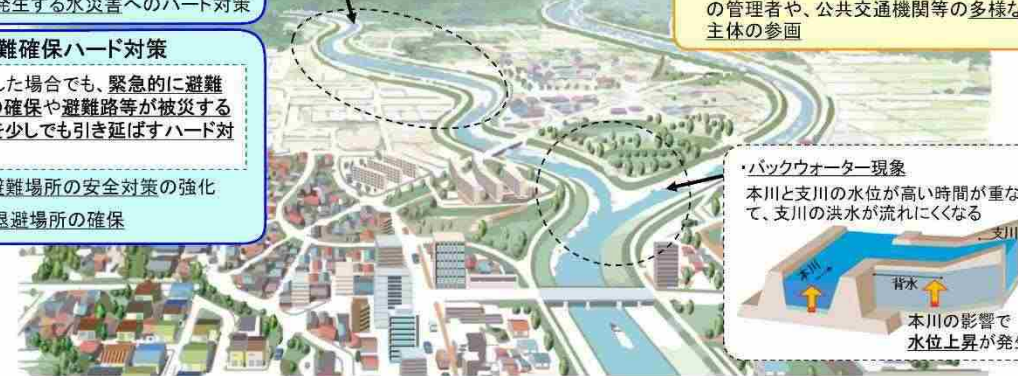


土砂災害 (中上流は河道内で落下) 無被害 氾濫危険点 土砂・洪水氾濫

住民主体のソフト対策

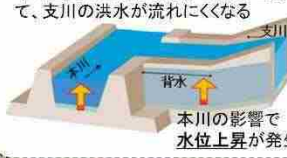
住民が主体的な行動を取れるよう、個人の防災計画の作成や、認識しやすい防災情報の発信方法の充実

- 地区単位で個人の避難計画の作成
- メディアの特性を活用した、情報発信の連携
- 大規模氾濫減災協議会等へ、利水ダムの管理者や、公共交通機関等の多様な主体の参画



バックウォーター現象

本川と支川の水位が高い時間が重なって、支川の洪水が流れにくくなる



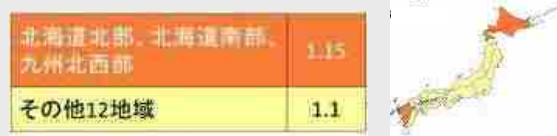
本川 支川 背水 本川の影響で水位上昇が発生

気候変動のスピードに対応した「事前防災対策」の加速化

全国的に河川整備が進捗している一方、氾濫危険水位※1を超える河川数は年々増加し、近年毎年のように水災害が発生しており、河川の整備を上回るスピードで気候変動の影響が顕在化していると考えられます。さらに、産業革命以前と比べて世界の平均地上気温を2℃上昇以下に抑えることを前提としたシナリオの場合でも、一級水系の治水計画で対象とする規模の降雨は、21世紀末には20世紀末と比べて全国平均で、降雨量が1.1倍、洪水発生頻度が2倍になるとの試算結果が示されています。こうした中、令和元年台風第19号では、気象庁のアメダス観測所において、広い範囲で観測史上1位の降水量を記録し、直近10年間で、国管理河川の堤防決壊数や台風による土砂災害発生件数が最多、浸水面積も最大となるなど、自然災害が頻発化・激甚化しています。そのため、予測される将来の降雨量の増加などを反映した治水計画へ転換し、事前防災対策を加速化していくとともに、国・県・市のみならず企業・住民の方々などと連携し、流域全体でのハード・ソフト一体となった水災害対策を進めていく必要があります。

※1 河川が氾濫する恐れのある水位

＜今世紀末時点での降雨量の変化倍率(2℃上昇ケース※2)＞



＜降雨量変化をもとに算出した、流量変化倍率と洪水発生頻度の変化＞

気候変動シナリオ	降雨量	流量	洪水発生頻度
2℃上昇相当	約1.1倍	約1.2倍	約2倍
(4℃上昇相当)	(約1.3倍)	(約1.4倍)	(約4倍)

※2 パリ協定(気候変動に関する国際的枠組み)における将来の気温上昇を2℃以下に抑えるという目標を前提とした場合(IPCCのRCP2.6)の算定結果

(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

[1,309億円(1.38)]【うち臨時・特別の措置324億円】

※令和元年度補正予算462億円

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、避難所等を保全する土砂災害対策の推進
- ・ 要配慮者利用施設に関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

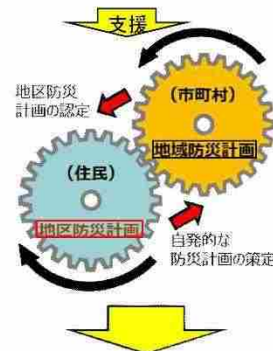
人家、公共施設、インフラ・ライフライン、避難所等を保全する
土砂災害防止施設の重点的整備



平成30年7月豪雨や令和元年台風第19号等を踏まえ、土砂・流木災害だけでなく土砂・洪水氾濫による災害への予防的対策として、遊砂地、砂防堰堤等を重点的に整備するとともに、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集中的に実施する。

【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



既存の市町村の歯車に
新しく住民の歯車を噛み合わせ
大きく力強い防災力を生み出す



自主防災組織等の災害訓練による手作りハザードマップの作成



自主防災組織等による防災訓練



土砂災害に関する講習



土砂災害警戒区域等への標識等の設置

(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

[2, 303 億円 (1.64)] 【うち臨時・特別の措置 794 億円】

※令和元年度補正予算 183 億円

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等の大規模地震に備え、想定される具体的な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。

(施設の耐震化等の予防的対策)

- ・ 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
- ・ 下水道施設の耐震化及びマンホールトイレ設置等の推進
- ・ 地震・津波被害の防止・軽減のための公共施設の耐震化等の推進
- ・ ブロック塀等の安全確保の推進
- ・ 帰宅困難者等を受け入れるための施設の整備への支援の強化
- ・ 巨大地震発生に備えた位置情報基盤の整備・研究、地理空間情報の整備の推進

(救助・救急ルートの確保等の応急対策)

- ・ 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
- ・ 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

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、これまで 106 の自然災害に対して、のべ約 11 万人・日※を越える隊員を派遣し、被災地の早期復旧の支援に当たってきました。

令和元年台風第 19 号による大雨では、発災直後からのべ約3万人・日※の隊員を各機関から被災地に派遣し、ドローンを活用した迅速な被災状況調査を実施するとともに、東日本各地で発生した浸水被害に対し、全国から約 200 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。※令和元年 12 月2日現在

南海トラフ巨大地震や首都直下地震をはじめ、大規模自然災害の発生が懸念されている中、平成 31 年4月までに隊員数を創設当初の5倍規模の1万2千人規模に増強するとともに、ドローン等の ICT 技術を活用した情報収集力・防災対応力の強化などに取り組んでいます。今後とも、体制・機能の拡充・強化に取り組めます。



ドローンによる被災状況調査と衛星回線を用いたリアルタイム映像配信【宮城県丸森町 (福田川)】



排水ポンプ車による 24 時間体制の緊急排水状況【宮城県大崎市 (吉田川)】

(d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進

[182 億円 (1.03)] 【うち臨時・特別の措置 6 億円】

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への支援の強化
- ・ 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・建築物の耐震化を加速するための耐震改修等の取組への支援の強化
- ・ 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の推進や事前対策への支援の強化

(e) 首里城の復元に向けた取組の推進

[国営公園事業（沖縄分） 38 億円の内数]

※令和元年度補正予算 8 億円

令和元年 10 月の火災により焼失した首里城について、首里城復元のための関係閣僚会議において策定された「首里城復元に向けた基本的な方針」に基づき、復元に向けた取組を進める。

(f) 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

[47 億円 (1.38)] 【うち臨時・特別の措置 37 億円】

※令和元年度補正予算 46 億円

先進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等防災上必要な情報を適確に把握・提供し、行政や住民の災害対応能力の強化を図る。

- ・ 異常気象や激甚化する災害に対応するための予測精度の向上や観測体制の強化
- ・ 監視カメラの整備等による河川の水位や画像情報などの河川情報の充実と確実な提供
- ・ 先端技術を活用した水災害の減災・防災技術の開発
- ・ 次世代型流量観測の技術開発による河川観測体制の高度化
- ・ ドローン・画像解析技術を活用した平時からの施設監視の高度化
- ・ リスク管理型の水の安定供給を実現するための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・火山噴火時の防災行動・応急対策を支援するための防災情報の充実強化
- ・ 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
- ・ 大雨特別警報の改善や気象防災専門家の育成支援等による地域防災力の強化
- ・ 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及び利活用の促進

地域防災力向上への取組 ～気象庁の地方公共団体支援～

気象庁では、災害から国民の命を守るため、防災気象情報を広く国民に提供するとともに、市町村等の地方公共団体において、防災気象情報が住民の迅速な避難や復旧活動等に効果的に活用されるよう、地域の様々なニーズに対応した取組を強化しています。

災害発生時には、JETT(ジェット:気象庁防災対応支援チーム)*を地方公共団体へ迅速に派遣し、防災対応において留意すべき気象の解説等を行っています。平成30年5月の創設以来、相次ぐ豪雨や台風、地震などの自然災害に対して、のべ約2,800人・日の職員を派遣し、地域の防災対応に貢献しています。また、平時には、地方公共団体を対象に、刻一刻と変化していく防災気象情報を有効に活用して、避難勧告等を行うべき地域やタイミングを判断するポイントなどを学ぶ「気象防災ワークショップ」を開催し、防災対応職員のスキルアップを支援しています。

気象庁では、これらを通じて、全国各地域の防災力強化に向けた取組を推進していきます。

※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



今後の台風や大雨の見通しについて解説する気象庁職員



気象防災ワークショップにおける机上訓練で指導に当たる気象庁職員

(g) 災害時における人流・物流の確保

[4,094 億円 (1.56)] 【うち臨時・特別の措置 1,146 億円】

※令和元年度補正予算 388 億円

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、豪雪等を想定した防災対策を推進する。

- ・ 広域交通への影響を回避する代替性確保のためのミッシングリンク等の整備の推進
- ・ 大規模災害に備えた道路等の防災（斜面・盛土等）・震災対策（耐震補強等）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
- ・ 代替輸送等に係る物流関係者間の連携強化等による災害に強い物流システムの構築
- ・ 航空輸送上重要な空港等における護岸かさ上げによる浸水対策等の推進

無電柱化の推進

平成 30 年台風第 21 号の災害を踏まえ、3か年(2018～2020 年度)1,400km の無電柱化推進計画に加え、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」として、緊急輸送道路のうち、風による倒壊の可能性の高い 1,000km の無電柱化に着手することとしています。令和元年台風第 15 号でも多くの箇所電柱が倒壊し、災害に強い無電柱化の必要性が改めて認識されています。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無電柱化を推進します。

[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>50cmを埋設</p> <p>従前 径15cm未満</p> <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>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>

[電柱の倒壊による道路閉塞]



< 令和元年台風 15 号による被害 >

[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 >

(2) 将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進 [6,901億円 (1.41)]

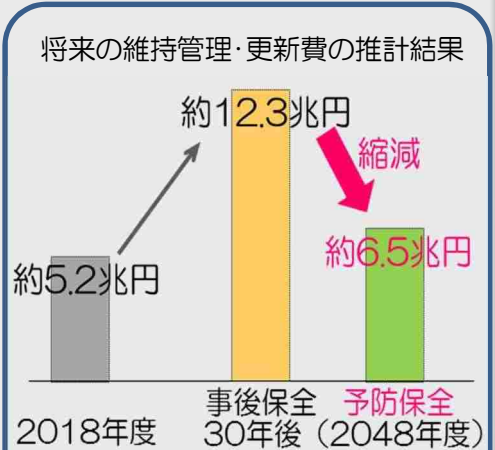
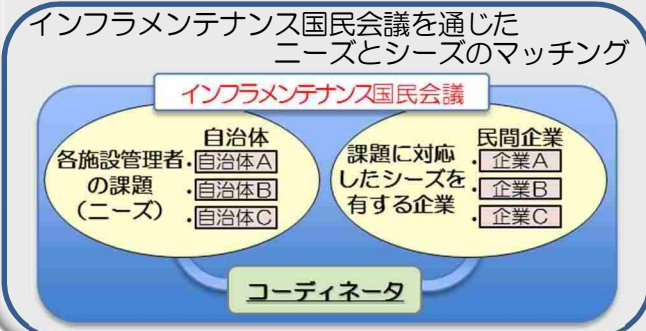
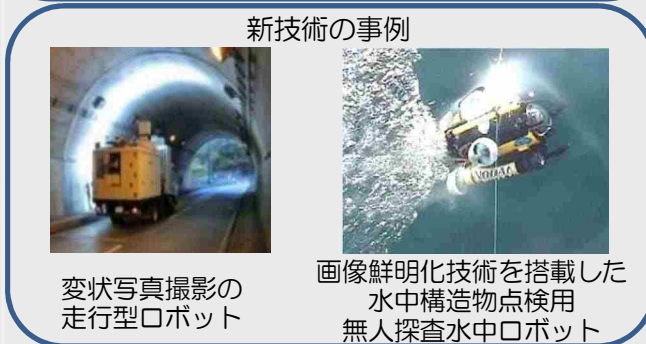
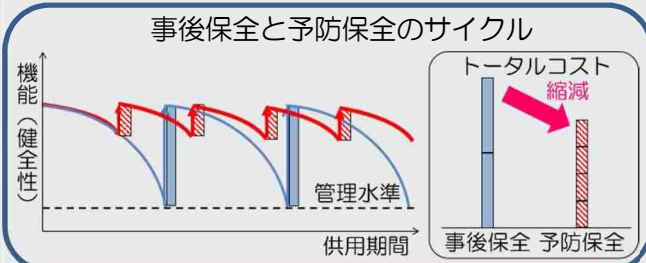
※令和元年度補正予算 431 億円

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の取組を推進する。

インフラメンテナンス革命

我が国のインフラの老朽化が進む中、個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定を各施設管理者が2020年度までに目指すなど、計画的な維持管理・更新に取り組んでいます。一方、維持管理・更新費の増大や担い手不足が懸念されています。将来の維持管理・更新費について、インフラに不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」の取組の場合、インフラに不具合が生じてから対策を行う「事後保全」の場合と比較して、30年後の1年当たりの費用は大幅に抑えられる見込みと推計しています。「事後保全」から「予防保全」への転換（計画的なメンテナンス）による費用の平準化・縮減や新技術の現場への導入による作業の省人化・効率化、多様な分野の技術や民間のノウハウを活用しメンテナンス産業の育成・拡大を図ること等により、インフラメンテナンス革命を進めていくことが必要です。

そのための取組の一つとして、インフラメンテナンス国民会議（2019年11月時点：1,853者）を通じ、施設管理者のニーズと民間企業のシーズのマッチングによる新技術導入の支援等を進めています。国民会議を通じ、紹介された技術の社会実装数は着実に増加しています（2019年3月時点：6技術、71件）。2030年度までに全国の施設管理者におけるインフラ点検等の新技術等の導入を目指しています。これらの取組を通じて、持続的・効率的なインフラメンテナンスの実現を目指します。



※1 国土交通省所管 12 分野（道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設）の国、都道府県、市町村、地方道路公社、（独）水資源機構、一部事務組合、港務局が管理者のものを対象。

※2 維持管理・更新費は様々な仮定をおいた上で幅を持った値として推計。グラフ及び表ではその最大値を記載。

※3 推計値は不確定要因による増減が想定される。

(3) 交通の安全・安心の確保

(a) 公共交通等における安全・安心の確保 [4 億円 (1.16)]

鉄道、自動車、航空など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。

- ・ 運輸事業者への運輸安全マネジメント評価の実施等の取組の推進
- ・ ICT の活用や覆面調査の拡充による自動車運送事業者に対する監査体制の強化
- ・ 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
- ・ 都市部などの有人地帯における無人航空機の利活用実現に向けた安全対策の強化
- ・ 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
- ・ 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検査の高度化

(b) 踏切や通学路等における交通安全対策の推進 [1,688 億円 (1.25)]

※令和元年度補正予算 175 億円

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。

- ・ 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
- ・ 高速道路の暫定2車線区間の安全性確保に向けた4車線化、付加車線設置等の推進
- ・ 高速道路における逆走対策、歩行者等の立入り対策の推進
- ・ 高速道路の休憩施設(SA・PA)の駐車マス不足解消等、サービス水準の向上
- ・ ブロック塀等の安全確保の推進

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18日の「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。

本決定を受けて、国土交通省においては、関係者と連携して子供の移動経路の緊急安全点検を実施し、点検結果を踏まえた、歩道の設置・拡充、防護柵の設置等の安心安全な歩行空間の整備、生活道路のエリアへのハンプ等の設置による速度抑制などの対策及び交差点改良等の幹線道路対策等を推進します。また、未来投資会議における総理発言も踏まえ、Society5.0時代の高齢運転者対策として、安全運転サポート車の市場導入の加速化、高齢者の移動手段の確保(地域交通に係る計画・支援制度の見直し、タクシーの相乗り導入、自家用有償旅客運送の実施の円滑化等)を着実に進めるとともに、自動運転やMaaSなども含め、総合的な対策を推進します。



安全運転サポート車の普及



子供の移動経路の緊急安全点検



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将来イメージ

高速道路の安全・安心の確保

高速道路における4車線化に加え、新技術等を活用した暫定2車線対策等、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的に推進します。

- ・暫定2車線の対策…時間信頼性や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から、課題のある区間を優先整備区間に選定したところ。引き続き、計画的に4車線化等を実施します。また、土工部については令和4年度内(高速道路会社管理区間は令和2年度内)でワイヤロープの設置を緊急対策として実施します。
- ・新東名・新名神6車線化…全国の物流の基軸となり、三大都市圏を連結する東名・名神のダブルネットワーク機能をさらに充実させるべく、新東名・新名神の整備促進・機能強化を図ります。
- ・逆走対策…民間企業から公募・選定した警告システム等の新技術を積極的に展開します。

【暫定2車線の対策】



【新東名・新名神6車線化】



現況写真
(構造物6車線対応区間)

現況写真
(構造物6車線未対応区間)

【逆走対策】



カーナビ

ETC2.0 対応カーナビによる注意喚起例

電光表示による逆走対策



立体的に見える路面標示

レーダーによる逆走探知

逆走対策の実施イメージ

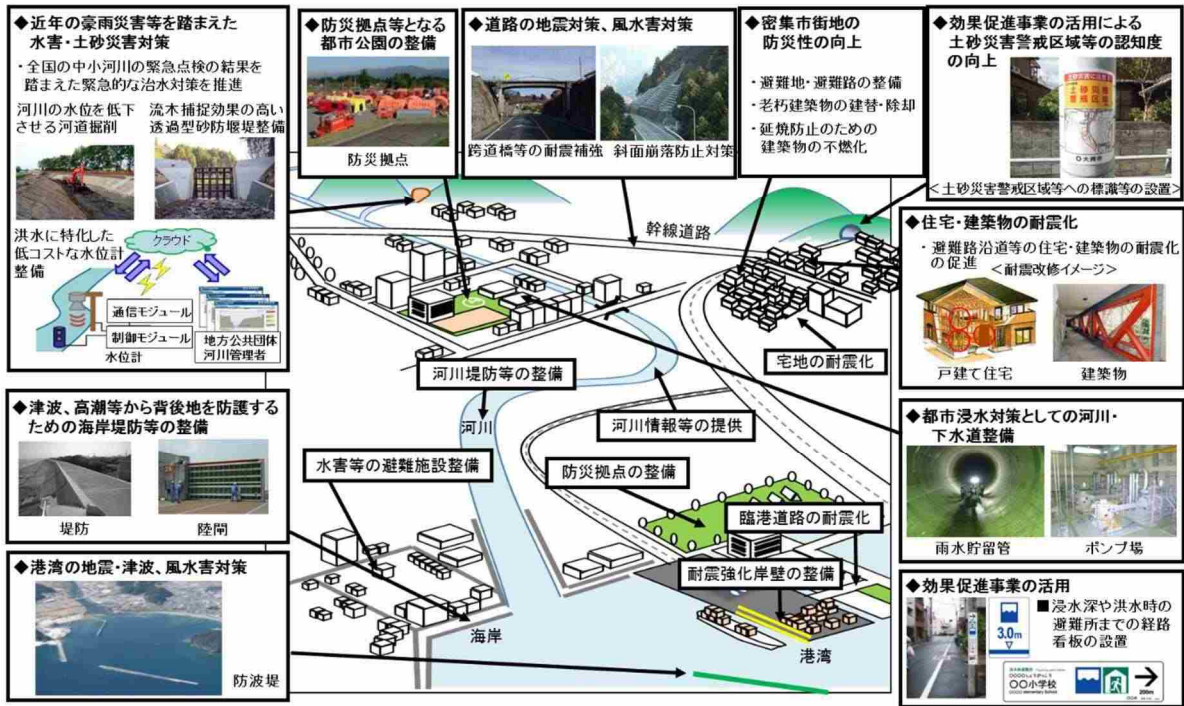
(4) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援（防災・安全交付金）

[1兆 388億円 (1.00)] 【うち臨時・特別の措置 2,541億円】

※令和元年度補正予算 2,292億円

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、インフラ長寿命化計画を踏まえた老朽化対策等、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)>



<インフラ長寿命化計画を踏まえた対策(イメージ)>



【個別補助化の更なる推進について】

- 令和元年度予算においては、地域の防災力強化やインフラ老朽化対策等の観点から、地方公共団体が実施する河川・道路・港湾等の事業に対して集中的に支援することを可能とする個別補助制度を創設・拡充したところ。
- .引き続き、令和2年度予算においても、ストック効果を早期・着実に発現させる必要があるものについて、個別補助化を推進する。

【国民の安全・安心の確保】

- ・危険性の高い区間等における河道掘削事業
- ・老朽化した防災インフラ（河川管理施設等）の更新・改良
- ・雨水処理を担う大規模な下水道施設の整備
- ・道路メンテナンス事業（老朽化対策）
- ・無電柱化推進計画事業
- ・砂防事業と連携した道路の土砂災害対策事業

※ 事業例は、全て制度の創設

【生産性と成長力の引上げの加速】

- ・港湾の物流効率化促進連携事業

【豊かで暮らしやすい地域づくり】

- ・立地適正化計画に基づくエリアを限定した集中的なまちづくり事業
- ・子育て世帯や高齢者が暮らしやすい地域生活拠点型の再開発事業

等

(5) 戦略的海上保安体制の構築等の推進

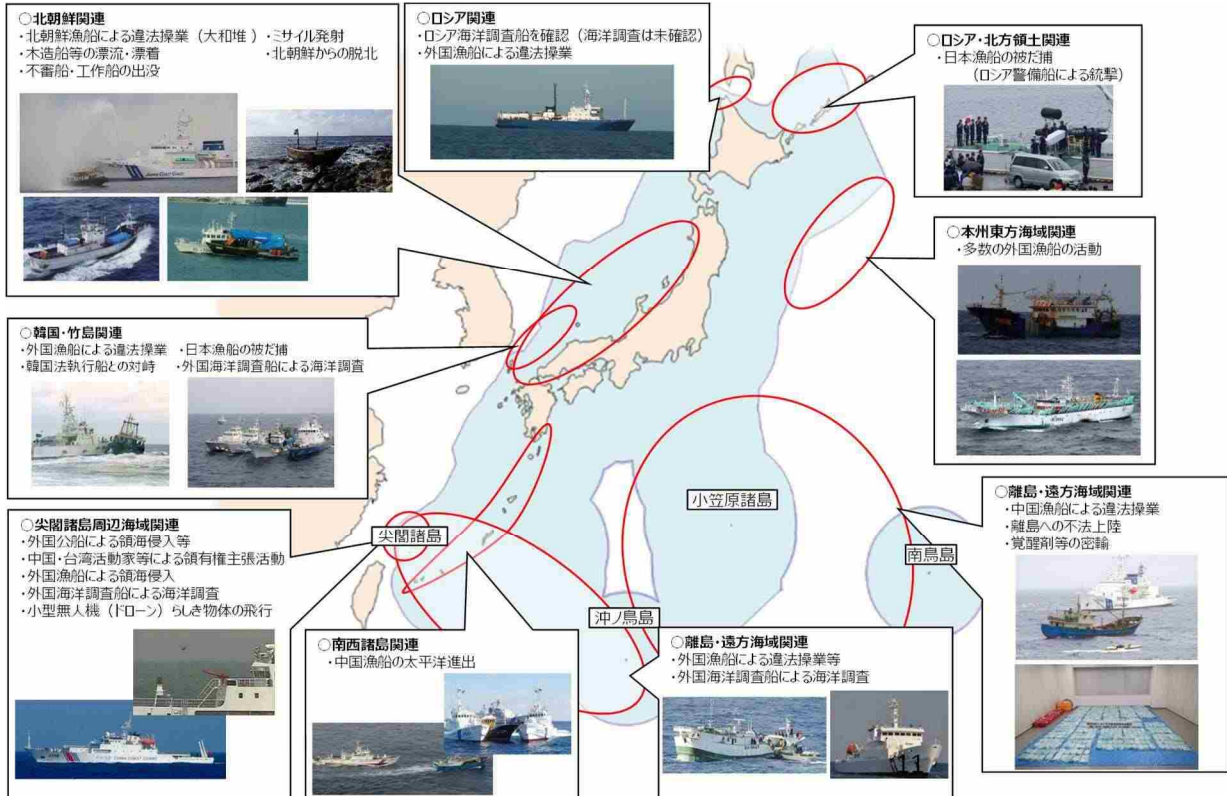
[2,254 億円 (1.05)] 【うち臨時・特別の措置 43 億円】

※令和元年度補正予算 422 億円

「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（MDA）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推進する。

- ・ 「海上保安体制強化に関する方針」に基づく体制の強化
- ・ 海洋状況把握（MDA）、法の支配に基づく海洋秩序維持のための取組の推進
- ・ 治安・救難・防災業務の充実・強化

<我が国周辺海域における重大な事案>



「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて～海上保安庁の国際業務の取組～

主要な物資やエネルギーの輸出入のほとんどを海上輸送に依存する我が国にとって、海上輸送の安全確保は、安定した経済活動を支える上でも極めて重要です。このため、海上保安庁では、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて、法の支配に基づく海洋秩序維持の重要性をアジア諸国等との間で共有するとともに、アジア諸国等の海上保安機関に対する能力向上支援や協力関係の強化を図ることによって、海上輸送の安全確保に貢献しています。

海洋における「法の支配」の重要性の共有

<多国間>

地域の枠組みやそれを越えたグローバルな枠組みを活用し、海洋における「法の支配」の重要性の共有を推進



世界海上保安機関長官級会合の開催（令和元年11月、東京）

<二国間>

関係国との協力覚書の締結等に基づく二国間連携を推進し、各海上法執行機関との信頼関係を構築

海上保安能力向上支援の推進

<現地型>

海上保安庁モバイルコーポレーションチーム※（MCT）の派遣や連携訓練を推進

※外国海上保安機関に対する能力向上支援の専従部門（平成29年10月発足）

<受入型>

海上保安政策プログラム（1年、修士課程）における人材育成支援 海上保安政策プログラム在学生・修了生と安倍総理との記念撮影（令和元年11月、東京）



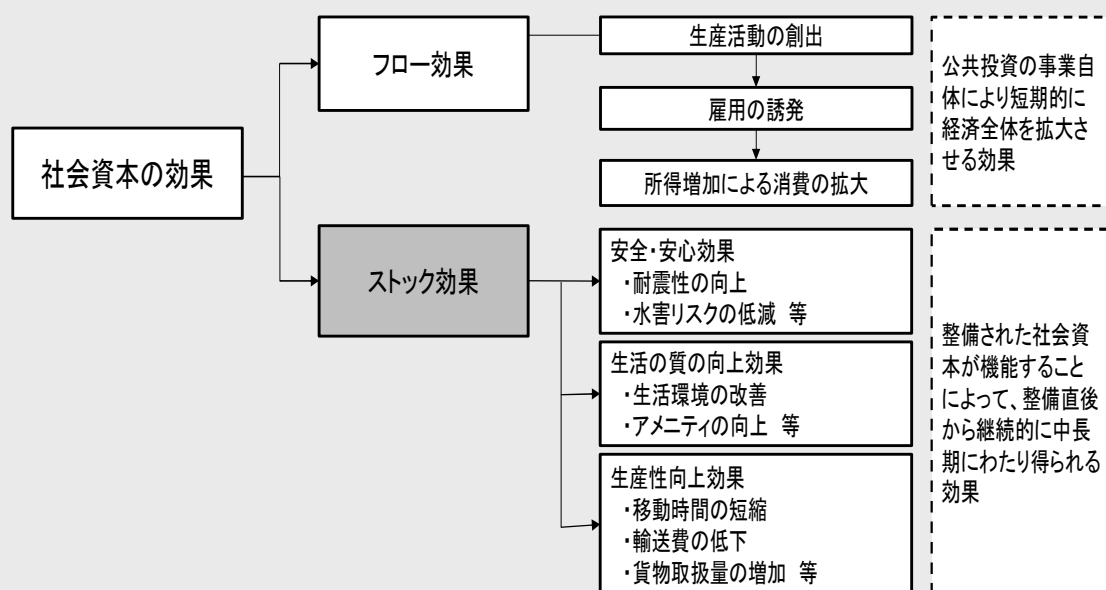
Ⅲ. 生産性と成長力の引き上げの加速

- (1) 社会資本が機能することによって発現する生産性の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に推進。
- (2) 訪日外国人旅行者数 2020 年 4,000 万人、2030 年 6,000 万人等の目標の確実な達成のため、国際観光旅客税も活用し、観光先進国実現に向けた取組を拡充・強化。
- (3) PPP/PFI の推進やインフラシステムの海外展開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。
- (4) 現場を支える人材の確保・育成等を加速化するため、賃金等の処遇改善や女性や若者の活躍促進、外国人の活用等による働き方改革に取り組むとともに、物流の生産性向上や i-Construction を推進。
- (5) 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な推進

社会資本の整備は、未来への投資であり、次の世代に引き渡す資産を形成するものです。我が国の人口が減少していく中においても、経済成長や安全・安心の確保、国民生活の質の向上を持続的に実現していくためには、ストック効果(下図参照)を最大限に発揮する社会資本整備が求められています。

国土交通省では、ストック効果を高める工夫を、これまで以上に、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、ハード・ソフトの総動員、民間活力の最大限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いきます。



(a) 効率的な物流ネットワークの強化 [4,304億円 (1.04)]

※令和元年度補正予算 548 億円

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等の検討
- ・ トラック輸送と空港・港湾等との輸送モード間の接続の強化
- ・ 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
- ・ センシングの活用と新たな審査・モニタリングシステムによる特車通行許可の効率化
- ・ トラック隊列走行の実現も見据えた高速道路インフラの活用策の検討

※現下の低金利状況を活かした財政投融资も活用し、成長力を強化する物流ネットワークの強化等のための高速道路の整備を加速するほか、物流効率化に資する施設整備を推進。

(b) 都市の国際競争力の強化 [129億円 (1.26)]

※令和元年度補正予算 56 億円

都市の国際競争力を強化するため、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・メガリージョン形成及び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。



⇒大阪中心部の魅力を向上させるとともに、なにわ筋線との相乗効果により、ヒト・モノ・カネを呼び込み、民間投資を誘発

(c) 航空ネットワークの充実 [190 億円 (1.01)]

国際競争力の強化や訪日外国人旅行者の受入対応等の観点から、利便性の高い航空ネットワークの実現に向け、我が国の空港の更なる機能強化等を推進する。

(首都圏空港等の機能強化)

- ・ 羽田空港の国際競争力強化のためのアクセス鉄道、駐機場、航空保安施設等の整備
- ・ 成田空港におけるCIQ施設等の整備と出資を通じた空港会社の財務基盤強化
- ・ 関西空港・中部空港等における航空保安施設の整備
- ・ 航空需要増大に対応するための処理容量拡大に向けた管制空域の抜本的再編等の推進
- ・ 空港の供給量拡大に対応する地上支援業務における先端技術を活用した取組等の推進

※現下の低金利状況を活かした財政投融资により、成田空港の更なる機能強化を推進。

(地方空港・地方航空ネットワークの活性化)

- ・ 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推進
- ・ 那覇空港の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強化
- ・ 地方空港における国際線の新規就航・増便の促進や旅客の受入環境高度化
- ・ 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

首都圏空港の機能強化

我が国の国際競争力の強化や訪日外国人旅行者の更なる受入れ等のため、羽田空港における新飛行経路の運用や成田空港におけるB滑走路の延伸及びC滑走路の整備等により、首都圏空港の発着回数を世界最高水準の年間約 100 万回へ拡大します。また、羽田空港については、アクセス鉄道の整備による利便性の向上等を図ります。

具体的な取組

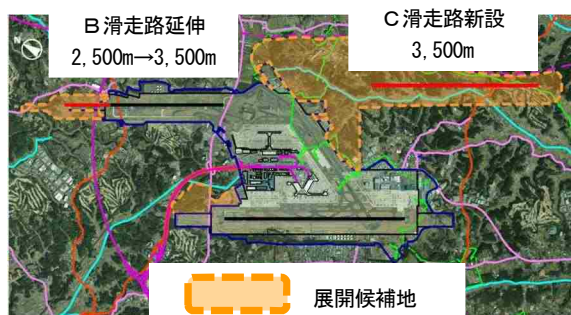
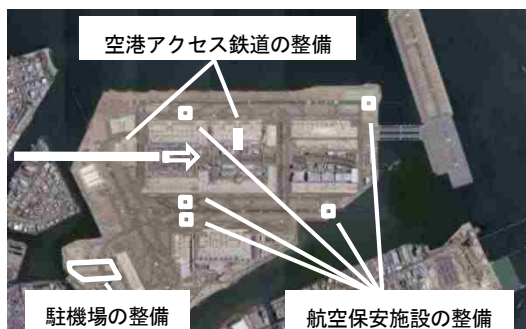
<羽田空港>

令和2年3月29日より新飛行経路の運用を開始し、国際線の年間発着回数を約3.9万回増加。

さらに、羽田空港のアクセス利便性の向上を図るため、アクセス鉄道の基盤施設整備に新規着手するとともに、拠点空港としての機能拡充に向けた駐機場や航空保安施設等の整備を推進。

<成田空港>

平成30年3月の地元との合意に基づき、B滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の更なる機能強化を実施。年間発着回数を年30万回から年50万回に拡大。



(d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円(1.01)]

整備新幹線について、平成 27 年 1 月 14 日の政府・与党申合せの完成・開業目標時期での確実な開業に向け、着実に整備を進める。

(e) 鉄道ネットワークの充実 [172 億円 (1.15)]

※令和元年度補正予算 3 億円

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進めるとともに、幹線鉄道ネットワークのあり方に関する調査を行う。

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 単線での新幹線整備など幹線鉄道ネットワークの効果的・効率的な整備等に係る調査

※現下の低金利状況を活かした財政投融资も活用し、都市鉄道整備を推進。

なにわ筋線の整備の推進

なにわ筋線は、北梅田駅(仮称)とJR難波駅及び南海新今宮駅をつなぐ新たな鉄道路線であり、令和元年7月10日に国土交通大臣が鉄道事業許可を行いました。大阪都心部を南北に縦貫する都市鉄道として整備し、既存の鉄道路線(JR線、南海線)と接続させることにより、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス向上、大阪の南北都市軸の強化など、都市機能の一層の充実が期待されます。



(f) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化 [530 億円 (1.01)]

※令和元年度補正予算 35 億円

我が国産業の国際競争力の強化に向け、コンテナ船の基幹航路の維持・拡大を図るとともに、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
- ・ 環境負荷の小さいLNG燃料船の増加に対応したLNG燃料供給拠点の形成支援

AIターミナルの実現

AI等を活用してターミナルオペレーションを最適化するためのシステムの構築や、遠隔操作RTG※の導入促進等を通じて、人も支援する「AIターミナル」を実現し、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を創出します。これにより、令和5年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指します。

※ RTG:Rubber Tired Gantry Crane の略で、タイヤ式門型クレーンのこと

AI等を活用したターミナルオペレーション最適化実証事業

データの入力 → ディープラーニング → 制御 → AIを活用し 蔵置計画を改善

【従来の蔵置計画】 → 【AI活用後の蔵置計画】

熟練技能者の荷役ノウハウ継承・最大化実証事業

熟練技能者の荷役操作の暗黙知を継承することにより、若手技能者を早期に育成

荷役機械の予防保全的維持管理手法の高度化実証事業

振動・温度などの取得データの送信 → AIによる異常値検知 → 緊急点検・部品交換等を事前に実施

遠隔操作 RTG の導入促進

RTG を遠隔操作化・自動化し、クレーンの能力を最大化しつつ、オペレーターの労働環境を改善

管理棟(遠隔操作室内)のオペレーター → 無人RTG → RTG

外来トレーラーの自動化実証事業

外来トレーラーを自動化することにより、ドライバーの労働環境を改善しつつ、コンテナ輸送力を維持

自動走行に切り替え

(g) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 [129 億円(1.02)]

※令和元年度補正予算 114 億円

農林水産業、製造業等の国際競争力強化に向け、フェリー・RORO 船の活用等の物流効率化に資する港湾施設や洋上風力発電促進のための基地港湾の整備を推進する。

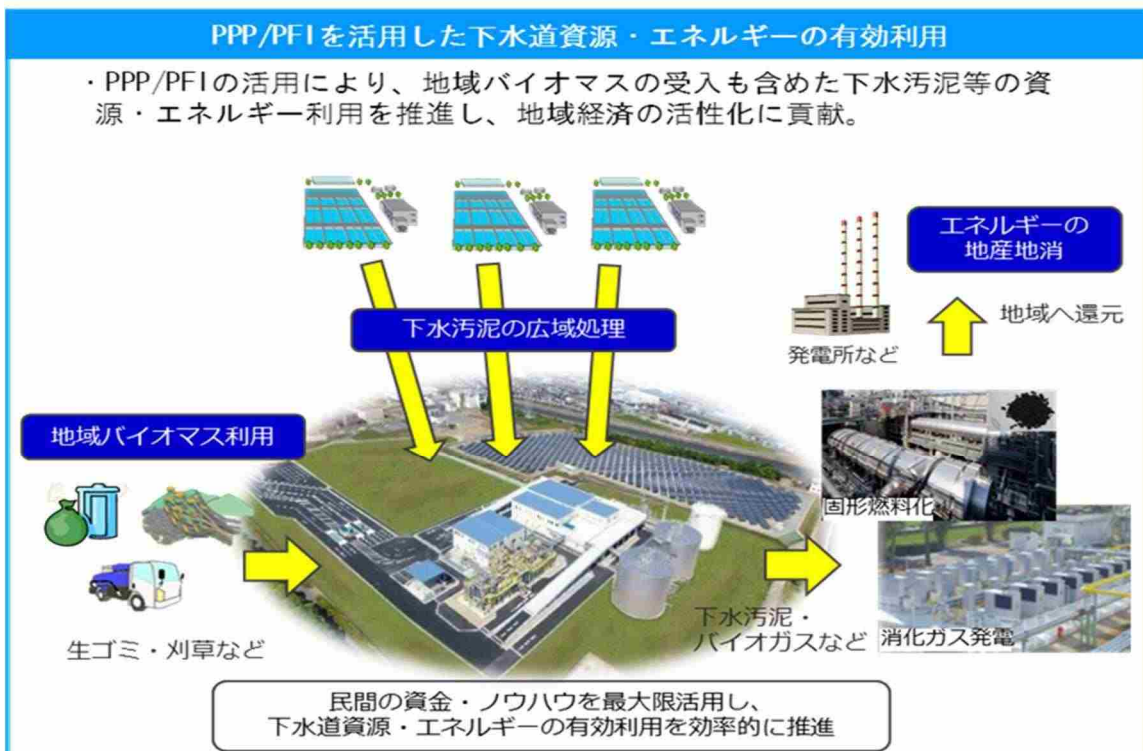
(h) 成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援

(社会資本整備総合交付金)

[7,627億円(0.91)]【うち臨時・特別の措置 349億円】

※令和元年度補正予算 633億円

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等、地方公共団体等の取組を総合的に支援する。



【防災・安全交付金及び社会資本整備総合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る。
- 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つつ、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する。

（※）重点的に取り組むべき事業の例

- ①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
- ②地震時等に著しく危険な密集市街地における防災性の向上に資する住環境の整備
- ③国際的なイベントの開催等に向けた都市公園の整備等

(2) 観光先進国の実現

(a) 観光の持続的な発展と更なる飛躍に向けた施策の推進

[841 億円 (1.04)]

※令和元年度補正予算 113 億円

観光を我が国の基幹産業へと成長させるため、これまでの取組を着実に実施するとともに、国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策を展開する。

(ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備)

- ・ 観光地や公共交通機関、宿泊施設における円滑かつ快適な受入環境の整備の支援
- ・ クルーズ船の受入環境整備や官民連携での拠点機能強化
- ・ 地方空港におけるCIQ施設の拡張整備による機能強化の取組への支援
- ・ 審査待ち時間短縮等を図るための最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現
- ・ 観光地におけるICT等を活用した多言語対応や無料Wi-Fiの整備等の面的な取組の支援
- ・ 地方への外国人旅行者の誘客に向けたシームレスな公共交通の利用環境の整備の支援
- ・ 日本人旅行者の安心な海外旅行のための旅行安全情報共有プラットフォームの展開

<審査待ち時間短縮等を図るための最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現>



(我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化と観光産業の基幹産業化)

- ・ 国別の戦略的なプロモーションや成長市場からの誘客拡大、誘客多角化の取組の強化
- ・ MICE誘致の国際競争力の強化、開催地の魅力向上及びプロモーション等の強化
- ・ 観光産業の生産性向上や人材育成、宿泊業における外国人材の活用等の取組への支援
- ・ 諸外国との相互交流の拡大に向けた若者の海外体験の促進
- ・ 観光施策の検討・評価・改善の基盤となる観光統計の整備
- ・ ICT、ビッグデータ等の分析・活用による個人の関心に合わせた的確な情報発信の推進

(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) が中心となり実施する広域周遊観光促進の取組等への支援
- ・ 観光地域の魅力向上のための観光地域づくり法人 (DMO) の形成・育成
- ・ 地方での長期滞在・消費拡大に向けた国際競争力の高いスノーリゾートの形成
- ・ 外国人旅行者がナイトタイム等も楽しめる滞在型コンテンツの造成
- ・ 文化財や国立公園といった地域観光資源の多言語解説の整備支援
- ・ インフラ等の地域資源を活用したコンテンツ造成とクルーズ寄港地ツアーの魅力向上
- ・ 文化資源を活用した日本文化の魅力発信や新たな観光コンテンツ創出の促進
- ・ 利用拠点の上質化や野生動物観光の推進等による国立公園等の体験滞在の満足度向上

<地方での長期滞在・消費拡大に向けた国際競争力の高いスノーリゾートの形成 (イメージ) >



リフト・ゴンドラの機能向上



スキー以外でも楽しめるコンテンツの造成
(例：ゴンドラサウナやプールのある山上テラス)

<外国人旅行者がナイトタイム等も楽しめる滞在型コンテンツの造成 (イメージ) >



プロジェクションマッピングの活用



伝統文化の夜間活用

(b) 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・開放など社会資本の利活用とともに、観光客の移動円滑化等にも寄与する社会資本の整備を通じ、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
- ・ 景観資源の保全や活用等による魅力の向上
- ・ 官民の連携等による「みなとオアシス」の地域活性化の拠点としての機能強化
- ・ 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
- ・ 増大する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機能強化
- ・ 更なる周遊促進に向けた高速道路の周遊定額パスやナンバリング・英語表記等の推進
- ・ 既存ストックを有効活用した観光地へのアクセス改善等の推進
- ・ 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
- ・ 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

<インフラ施設と地域の連携(イメージ)>



<インフラを活用したツーリズムの例>



社会実験による体験ツアーを実施（首都圏外郭放水路）



定期的な観光放流を実施（宮ヶ瀬ダム）

(3) 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

[115 億円 (1.07)] 【うち臨時・特別の措置 12 億円】

※令和元年度補正予算 19 億円

ビジネスの機会拡大・効率化や新ビジネスの創出に向けて、先進技術の活用によるデータ整備やオープンデータ化を推進する。

- ・ インフラ整備や防災対策、都市開発等に資する地籍整備の推進
- ・ リモートセンシング等の効率的な手法の導入推進等による地籍調査の円滑化・迅速化
- ・ 不動産取引の指標、課税評価の基準等となる地価公示の着実な実施
- ・ 不動産情報の官民連携、賃貸住宅管理業の適正化等を通じた不動産投資環境の整備
- ・ 高精度測位や3次元地図等の地理空間情報を活用した新産業創出等に向けた環境整備
- ・ 港湾情報や貿易手続情報を一元化した情報基盤の構築
- ・ 気象ビッグデータの活用促進に向けた環境整備を通じた気象とビジネスとの連携促進

(b) PPP/PFI の推進 [375 億円 (1.18)]

民間の資金やノウハウを活用した多様なPPP/PFIの推進により、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、経済成長を促進させる。

- ・ 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への支援
- ・ 人口20万人未満の地方公共団体におけるモデル形成支援や職員の能力向上支援
- ・ インフラの維持管理に係る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 [28 億円 (1.07)]

「インフラシステム輸出戦略」、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」等に基づき、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、相手国要人の招聘、セミナー開催、研修等の戦略的展開
- ・ 国際機関や在京大使館等と連携した情報発信の強化
- ・ 相手国の都市・交通マスタープラン等に関する案件発掘・案件形成等の推進
- ・ 相手国の課題解決やニーズに応じた提案型プロジェクトの展開
- ・ 我が国の優れたインフラ点検・診断・補修等のメンテナンス技術の海外展開の推進
- ・ 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

(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・展開
- ・ 我が国の中小企業等が有する優れた技術の海外展開支援
- ・ 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
- ・ 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)

- ・ 相手国の制度構築・人材育成の一体的・効果的实施
- ・ 我が国の技術、規格、制度等の国際標準化の推進

質の高いインフラの海外展開

令和元年6月の大阪G20 サミットにおいて、我が国が議論を牽引し、開放性、透明性、経済性、債務持続可能性等の要素を含む「質の高いインフラ投資に関する G20 原則」が承認されました。

国土交通省では、「質の高いインフラ」の海外展開に取り組むべく、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」に基づき、プロジェクトが形成される前の「川上」段階から、施設の維持・管理や運営等の「川下」までの全ての段階で、積極的な関与を図っています。

例えば、平成 30 年8月に施行された「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」に基づき、インフラ整備等に関する専門的な技術やノウハウを持つ独立行政法人等の公的機関を活用し、官民一体となって、インフラシステム輸出を強力に推進する体制を構築しています。

近年、各国が抱える都市化に伴う多様な課題の解決に向けて、スマートシティに関する様々な取組が行われています。国土交通省では、各府省及び 200 以上の民間企業等で構成する「日 ASEAN スマートシティ・ネットワーク官民協議会」(JASCA)を設立し、官民連携して分野横断的に ASEAN でのスマートシティ実現に向けて協力を進めています。



本邦企業が土木・車両・システム・運営維持管理を受注したジャカルタ MRT 南北線（インドネシア）



成田国際空港株式会社が運営に参画する新ウランバートル国際空港（モンゴル）



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）

(d) 造船・海運の技術革新や海洋開発等の推進 (i-Shipping、j-Ocean)

[140 億円 (1.05)]

※令和元年度補正予算 8 億円

造船・海運の技術革新 (i-Shipping) とともに、海洋資源・エネルギー等の開発・利用のための取組 (j-Ocean)、海洋権益の保全・確保に関する取組等を推進する。

(造船・海運の技術革新等の推進 (i-Shipping))

- ・ 造船・海運における生産性向上に向けた技術開発の支援や新技術活用等の推進

(自動運航船の実現)

- ・ 自動運航船の実用化に向けた先進的技術の実証や安全な運航のための環境整備の推進

(海洋資源開発市場への参入及び海洋エネルギー開発等の推進 (j-Ocean))

- ・ 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安全確保・効率化や海のドローン安全指針策定等の推進
- ・ 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

(国民の理解の増進)

- ・ 海の日やニッポン学びの海プラットフォームを通じた国民の海洋への理解増進

i-Shipping と j-Ocean

～「海事生産性革命」強い産業、高い成長、豊かな地方～

海事産業を取り巻く国際競争環境が激化する中で、日本の海事産業の国際競争力を向上させるためには、強みである高い生産性を一層高める必要があります。このため、船舶の開発・設計、建造から運航に至るまでの生産性向上と自動運航船の実用化を推進する「i-Shipping」、海洋開発市場で求められる低コスト化等の技術を実現し、新市場の開拓を目指す「j-Ocean」の2つのプロジェクトからなる「海事生産性革命」を強力に推進しています。

目標

- 2025 年までの「自動運航船」の実用化
- 2025 年に新造船建造量の世界シェア 3 割の獲得
- 海洋開発分野の 2020 年代の合計売上高を、2010 年代比で 1.1 兆円上積み (4.6 兆円)

具体の取組

○自動運航船

実証事業に取り組み、安全ガイドラインを策定



自動運航船
(イメージ)

○i-Shipping

ICT等を活用し、船舶の開発・設計、建造、運航を効率化する技術開発等を支援



例：AIを活用した
造船現場における溶接の自動化

○j-Ocean

海洋開発のコスト低減に資する製品・サービスの開発支援、浮体式洋上風力発電設備の低コスト化



例：海のドローン (自律型無人潜水機) を
海洋開発施設のメンテナンスに活用し効率化

(4) 現場を支える技能人材の確保・育成等に向けた働き方改革等の推進

(a) 建設業、運輸業、造船業における人材確保・育成、物流の生産性向上

[35 億円 (1.02)]

※令和元年度補正予算 10 億円

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)

- ・ 適正な工期設定等による長時間労働の是正や週休2日確保等の取組の推進
- ・ 建設キャリアアップの促進・活用や社会保険加入等による安心して働ける環境の整備
- ・ 地域建設産業の生産性向上及び持続性確保
- ・ 建設職人の安全・健康の確保の推進
- ・ 外国人材の適正活用に向けた特別監査・巡回指導や管理システムの運営等の推進

(運輸業)

- ・ バス事業や自動車整備業の担い手確保・育成や生産性向上等の取組の推進
- ・ 操縦士・整備士・保安検査員の養成・確保に向けた訓練内容の高度化等の推進
- ・ 船員の確保・育成や船内環境の改善に向けた取組の推進

(造船業)

- ・ 造船業における技術・技能者の確保・育成や外国人材の適正な活用

(物流の生産性向上)

- ・ 企業間連携や新技術等による物流効率化及び国際物流のシームレス化・標準化の推進
- ・ トラック輸送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
- ・ 内航海運業の取引環境改善・生産性向上を通じた内航海運活性化の推進

新・担い手3法等を踏まえた建設業の担い手の確保・育成

第198回通常国会において、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、事業承継の円滑化等による持続可能な事業環境の確保等を内容とした新・担い手3法が成立しました。これを踏まえ、適正な工期設定や地方公共団体における施工時期の平準化の取組等を通じ、引き続き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に取り組み、建設業の担い手の確保等を図ります。

また、処遇改善のため、建設技能者の保有資格や就業履歴を業界横断的に登録・蓄積する建設キャリアアップシステムと連携して「専門工事企業の施工能力等の見える化システム」を構築し、建設技能者を雇用・育成する企業が選ばれる環境整備を推進します。

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



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

[25 億円 (1.35)] 【うち臨時・特別の措置 4 億円】

※令和元年度補正予算 5 億円

BIM/CIM等の3次元データの利活用、AI等を活用した新技術の開発・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。

(BIM/CIMの拡大をはじめとした3次元データ等の利活用)

- ・ 公共から民間まで幅広い建設事業でのBIM/CIMの推進
- ・ 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

(新技術の開発・導入加速に向けた産学官の連携強化)

- ・ 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
- ・ 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やロボットの活用等による建設生産・管理システムの高度化
- ・ 企業・大学等における現場向け新技術開発への助成及び国所管の研究施設の機能強化

(地方公共団体の取組の支援)

- ・ 地方公共団体におけるICT施工導入のための技術者支援の促進

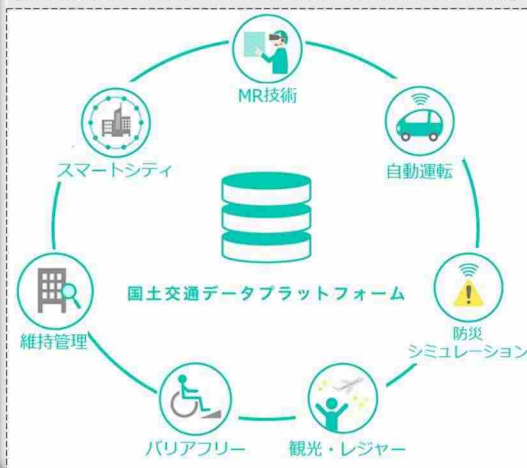
データプラットフォームの構築による施策の高度化・イノベーション創出

国土交通省では、建設業界における賃金水準の向上や休日の拡大等による働き方改革を促進するとともに、ICT等の全面的な活用により建設現場の生産性向上を図る「i-Construction」を推進しています。

また、BIM/CIM や ICT 施工により作成される3次元データをはじめとした i-Construction の取組により得られるデータや、地盤情報、民間建築物等の国土に関する情報をサイバー空間上に再現するインフラ・データプラットフォームを構築し、さらに官民が保有する公共交通や物流・商流等の経済活動に関するデータや気象等の自然現象に関するデータを連携させ国土交通データプラットフォームを構築し、施策の高度化やイノベーションの創出を目指します。国土交通データプラットフォームの活用は建設分野に限らず様々な分野、例えば、地図データと想定浸水深データ等の重ね合わせによる垂直避難に資する情報提供等の活用が期待されます。

多様なデータとの連携やプラットフォームの利活用を促進するため、産学官からなる国土交通データ協議会を設置し、会員に対してプロトタイプ版を公開し、国土交通データプラットフォームの改善方策や利活用方策をいただきながら、構築を進めていきます。

【国土交通データプラットフォームの活用が想定される分野】



【データ連携促進に向けたユースケースの例】
(住民避難に資する情報提供)



AR技術の例
(洪水による浸水イメージ)

地図データと想定浸水深データ等の重ね合わせにより、浸水した場合の現在位置の状況を表示するなど垂直避難に資する情報提供等への活用が期待

※AR: Augmented Reality 拡張現実



VR技術の例
(車両浸水のイメージ)

単独仮想(VR)洪水体験(視覚+聴覚)ツールを構築し、カメラで目視が困難な夜間でも浸水深を表示するなどの活用が期待

※VR: Virtual Reality 仮想現実

(5) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等における対応

目前に迫った2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等の成功に向け、東京都や大会組織委員会、また各省庁等と連携しながら、セキュリティ・防災対策の強化、ユニバーサルデザインの推進、外国人旅行者の受入環境整備等について総力を挙げて取り組んでいきます。

○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、心のバリアフリーを推進



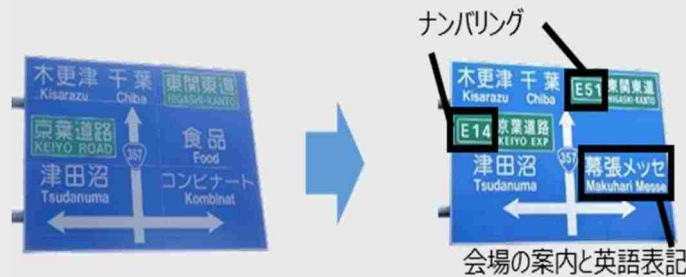
鉄道車両内のフリースペース
(公共交通機関の移動等円滑化ガイドラインより)



視覚障害者サポート体験

○英語表記・高速道路ナンバリング

会場周辺において、英語表記等、道路標識の改善を実施。また、高速道路ネットワークにおいて、路線名に併せ、「ナンバリング」を導入し、利用者にわかりやすい道案内を実現



会場周辺の英語表記改善及びナンバリングの事例（左：改善前、右：改善後）

2025年大阪・関西万博の開催に向けて、関係自治体の検討状況等を踏まえ、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いきます。

○会場となる夢洲へのアクセス鉄道計画



路線図

IV. 豊かで暮らしやすい地域づくり

- (1) 都市・居住機能の誘導・集約、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成、防災機能の確保、利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワークの実現による「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進するとともに、新技術や官民データの活用により地域住民の利便性や快適性が向上する「スマートシティ」、「次世代モビリティ」を推進。
- (2) 空き家や空き地等への対策を進めるとともに、地域の魅力や資源を活かした、個性・活力のある地域を形成。
- (3) 誰もが安心して暮らすことができる住宅や地域全体で子どもを育むことができる住生活環境の整備を促進。

(1) 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による持続可能な地域づくり

(a) 安全で魅力あふれるコンパクトなまちづくりの推進

[883 億円 (4.89)]

※令和元年度補正予算 119 億円

都市・居住機能の誘導・集約、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成のほか、近年の自然災害を踏まえ、土地利用規制や移転促進等も組み合わせた防災機能の確保により、安全で魅力あふれるコンパクトなまちづくりを推進する。

- ・ 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への支援強化
- ・ 生活に必要な都市機能等を誘導するための民間事業者等に対する支援の強化
- ・ 地方都市の再生やまちの賑わいの創出等を図る取組に対する支援の強化
- ・ 「小さな拠点」形成のための既存施設を活用した生活機能等の再編・集約への支援
- ・ 「居心地が良く歩きたくなる」ウォークアブルなまちなかづくりへの支援の強化
- ・ 居住の安全なエリアへの移転促進など安全で強靱なまちづくりへの支援の強化

コンパクト・プラス・ネットワークの推進～安全で魅力あるまちづくり～

コンパクト・プラス・ネットワークは、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮によって、住民の生活利便性の維持・向上、地域経済の活性化につながります。

この取組は着実に拡大しており、令和元年7月31日現在で、約480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、そのうち、272都市が作成・公表済です（うち、172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し、公表済）。

加えて、近年は令和元年台風第19号をはじめ、自然災害の頻発化・激甚化が懸念されることから、防災・減災の観点からも、コンパクトシティに取り組む必要性が増しているところです。ハード整備とともに、都市計画による開発規制、移転促進、立地誘導等を効果的に組み合わせた対策を推進していきます。

併せて、令和元年6月、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」において、今後のまちづくりの方向性として、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォーカブルな人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成すべきと提言されたことを踏まえ、多様な人材が集い、交流するまちなかの形成を推進していきます。



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

(b)スマートシティの推進 [2億円 (2.01)]

※令和元年度補正予算2億円

新技術や官民データの活用により、都市の諸課題を解決するスマートシティを推進する。

スマートシティの推進

令和元年6月に閣議決定された「統合イノベーション戦略 2019」等に基づき、政府が一丸となり、官民の知恵・ノウハウを結集してスマートシティの取組を加速するため、内閣府、総務省、経済産業省、国土交通省が中心となって、同年8月に「スマートシティ官民連携プラットフォーム」が設立されました。

現在、企業、大学・研究機関、地方公共団体、関係府省等、合計 482 団体(令和元年 11 月末時点)から構成される本プラットフォームを軸に、官民が一体となって全国各地のスマートシティ関連事業を強力に推進しています。

国土交通省においては、これまで、移動・物流、インフラ、防災・気象、エネルギー・環境、観光等幅広い分野を対象に、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、都市・地域の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きました。

今後も、取組の更なる加速化・高度化を図るため、「先行モデルプロジェクト」に選定された 15 事業等に対し計画の策定、新技術の実証実験等の支援を行うなど、必要な施策を積極的に実施していきます。



スマートシティ先行モデルプロジェクトの例 (千葉県柏市)

(c) 道路ネットワークによる地域・拠点の連携 [2,579 億円 (1.05)]

※令和元年度補正予算 364 億円

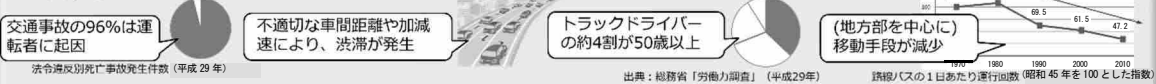
個性ある地域や小さな拠点を道路ネットワークでつなぐことで、広域的な経済・生活圏の形成を促進する。

- ・ 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
- ・ 自動運転に対応した道路空間の基準等の整備、自治体等の社会実装への取組の支援
- ・ 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

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り、安全性の向上、運送効率の向上、新たな交通サービスの創出等が図られ、大幅な生産性向上に資することが期待されます。自動運転の実用化に向けて、制度の整備、システムの実証等に取り組んでいきます。

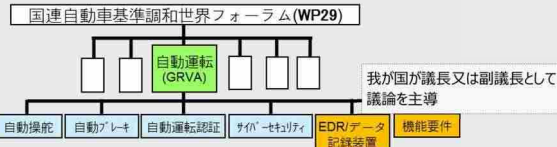
政策課題



自動運転の実用化に向けた取組

【①ルール整備等】

- 令和元年5月に成立した、自動運転車等に対する設計・製造過程から使用過程にわたり一体的な安全性を確保するための「**道路運送車両法の一部を改正する法律**」の円滑な施行のための準備に取り組みます。
- **国連における議論を主導**し策定された、自動車線変更に関する国際基準を踏まえ、平成30年10月に国内基準を導入しました。今後、高速道路における自動車線維持走行(レベル3)の基準案の作成を目指し議論を主導します。



- トラック隊列走行や道の駅等を拠点とした自動運転サービス等の早期の実用化を図るため、自動運転車のための専用の空間、道路に敷設する電磁誘導線など**自動運転に対応した道路空間の基準等の整備を進めます。**
- バス・タクシー事業者が無人自動運転移動サービスの安全性・利便性を確保するための**ガイドラインを令和元年6月に策定し**、今後、自動運転技術の進捗等に応じ適切に見直しを図っていきます。
- 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。**

【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**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、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したところ。今後も引き続き、長期間(1~2ヶ月程度)の実証実験を実施するとともに、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、**ニュータウンにおける自動運転サービスの実証実験や基幹的なバスにおける実証実験等を通じた都市交通のあり方を検討します。**



平成31年1月に後続車無人システム(後続車有人状態)の公道実証実験を実施



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

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「自動運転の実現に向けた今後の国土交通省の取組(令和元年11月)」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。

(d) 利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワークの実現

＜303 億円＞

※令和元年度補正予算 69 億円を含む

人口減少や高齢化を踏まえ、関係者の連携や ICT 等新技術の活用の促進など、利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワーク等の実現に向けた取組を推進する。

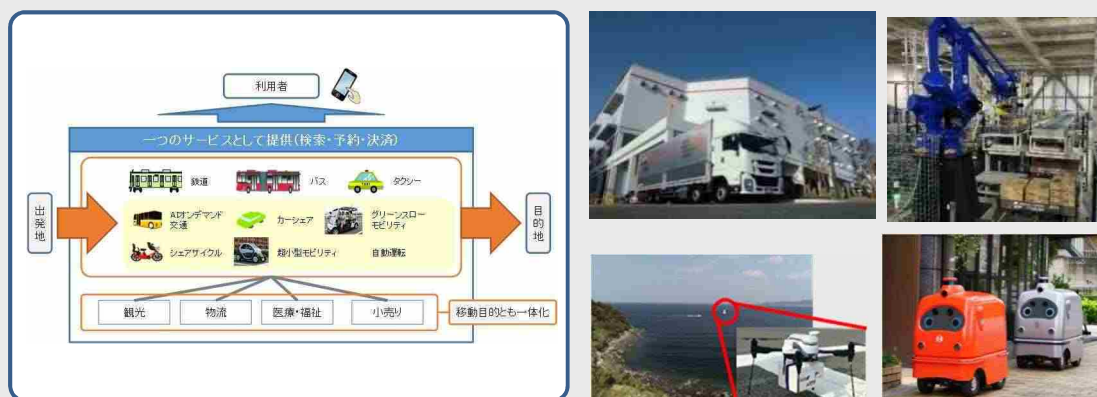
- ・ 地域の関係者の連携・協働による交通サービス提供の促進
- ・ 地域の実情に応じた路線バス、離島航路等の生活交通の確保維持の支援
- ・ ノンステップバスの導入、内方線付点状ブロックの整備等のバリアフリー化の支援
- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の支援
- ・ 日本版MaaS等の次世代モビリティの推進による地域や観光地の移動の利便性向上
- ・ ETC2.0 のデータ活用（オープン化）による地域のモビリティサービス強化
- ・ バスタプロジェクト（集約公共交通ターミナル）の全国展開
- ・ 地域の実情に応じた持続可能な旅客運送サービスの実現に向けた取組の推進
- ・ 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進

AI・IoT等の最新技術を活用した交通・物流のイノベーション

いわゆる第4次産業革命が進展する中、AIやIoTなどの最新技術を活用して利便性・生産性の高い交通・物流が実現できる機会が到来しています。

MaaS (Mobility as a Service)は、スマホアプリにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、地方や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等への寄与が期待されます。実証実験や AI デマンド交通等の新たな輸送サービスへの支援などを通して、公共交通と多様なサービスが一体化した日本版 MaaS[※]を実現し、あらゆる人が移動しやすい豊かな社会を目指します。

また、物流事業の労働生産性は 2017 年度までに 13.1% 向上 (2015 年度比) しています。2020 年度までに 2 割程度向上という目標の達成に向け、引き続き物流分野における働き方改革や国内外における事業者間の連携を進めるとともに、AI やドローン、自動配送ロボットといった新技術の活用を推進し、物流生産性革命を実現します。



※ 「日本版 MaaS」として、各地域の多様な MaaS サービスを全国的にネットワーク化するとともに、まちづくりや商業・観光等の多様なサービスとも連携することで、地域や旅行者にとって利便性の高い仕組みを目指しています。

(2) 個性・活力のある地域の形成

(a) 地域資源を活かしたまちづくりの推進 [371 億円 (1.07)]

※令和元年度補正予算 10 億円

地域の歴史・景観、緑地、農地などの地域資源を活かした魅力あるまちづくりを推進する。

- ・ 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
- ・ 国営公園における観光拠点整備や体験プログラムの展開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
- ・ 豊かな自然や美しい風景を活かした魅力ある水辺空間形成（かわまちづくり）の推進
- ・ 良好な河川環境の保全・復元及び創出による魅力的なまちづくりの推進
- ・ 地域活性化に資する下水道の未普及対策やリノベーション等の取組の推進
- ・ 緑や水を活かした国土・都市・地域の形成を図るグリーンインフラの取組の推進
- ・ 地域に応じて賑わい・安全など道路空間を最適配分する「人中心の道路空間」の推進

下水道リノベーションの推進に向けて

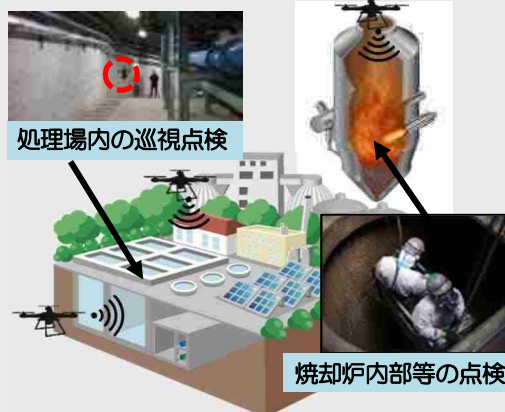
人口減少社会の到来による使用料収入の減少や職員減少により技術継承が困難になるなど、持続可能な事業運営が課題となっています。このことから、ICT 活用による生産性向上等を図るとともに、下水熱やオープンスペース等の下水道施設が有する資源・資産を活用し、処理場を魅力あふれる地域の拠点に再生する「下水道リノベーション」の取組を推進しています。下水熱の活用については、全国 26 箇所で行った実績があり、下水道資源の活用を今後も進めていきます。また、ICT活用や他分野における技術の導入を目指した社会実験(令和元年度は3件)を実施していきます。

■ 下水道資源の活用による地域活性化への取組



大型商業施設への熱供給（大阪府堺市）

■ ICT活用による生産性向上等の取組



ドローンによる処理場内の点検

(b) 空き家、空き地、所有者不明土地等の有効活用の推進

[58 億円 (1.49)]

空き家・空き地等の低未利用不動産の有効活用の推進により生活環境の維持・向上を図り、魅力・活力のある地域の形成を図る。

- ・ 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
- ・ 空き家対策を市町村と専門家が連携して行うモデル的取組への支援
- ・ 不動産業団体等による空き家・空き地の流通等の促進、所有者不明土地の活用等円滑化
- ・ 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
- ・ マンションの適切な維持管理や長寿命化等を図る取組への支援の強化

(c) バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 <82 億円>

※令和元年度補正予算 54 億円を含む

誰もが安心して暮らし、活躍できる社会に向け、鉄道駅の移動円滑化やバリアフリー化された道路空間の創出、ユニバーサルデザインのまちづくりを強力に推進する。

- ・ 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
- ・ 駅前広場やBRTの停留所、駅周辺における道路のバリアフリー対策等への支援の強化
- ・ ホーム拡張等の駅改良や保育所等の公共施設の整備による駅空間の質的進化の推進
- ・ 全国の高速度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
- ・ ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進に向けた取組の推進
- ・ バリアフリー化の推進に向けた調査や「心のバリアフリー」の国民的運動の展開

バリアフリー化の更なる推進に向けて

バリアフリー化は、外国人を含む全ての人が安心して暮らし、活躍する社会の大前提であり、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、全国において更にバリアフリー化を加速化させることが重要です。

2000年の「交通バリアフリー法」の制定以降、バリアフリーの取組を進めてきた結果、鉄道駅のエレベーターの設置など、ハード面のバリアフリー化は着実に進展してきました。その上で、今後はハード面の対策を引き続き推進しながら、ソフト面のバリアフリー化も強化していく必要があります。このような認識の下、国土交通省では、高齢者・障害者等の当事者の意見を伺いながら、鉄道駅等の旅客施設や建築物に関するガイドラインの充実を図るとともに、「バリアフリー教室」の開催やトイレの利用マナー啓発キャンペーンなどの「心のバリアフリー」を含めたソフト対策について、当事者団体や関連事業者団体等からなる検討会の議論も踏まえ、更なる強化に向けた取組を進めているところです。

引き続き、関係者と連携しながらハード・ソフト両面からのバリアフリー化に取り組み、より良いバリアフリーの社会づくりを進めていきます。



鉄道駅等における段差解消



ホームドア整備



トイレ利用マナー啓発キャンペーン

(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

[52 億円 (1.00)]

※令和元年度補正予算 14 億円

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、地域資源や地域の特性、創意工夫等を活かした取組に対する支援を行う。

- ・ 離島における「スマートアイランド」の推進等による定住・交流人口拡大等への支援
- ・ 奄美群島における交流促進、産業振興、定住促進への支援
- ・ 小笠原諸島における防災、自然環境の保全、産業振興や生活環境の改善への支援
- ・ 半島地域における交流促進、産業振興、定住促進への支援
- ・ 豪雪地帯の実情に即した除排雪体制の構築等への支援

スマートアイランドの推進

本土から隔絶し、明確にエリアが限定される離島だからこそ、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、Society5.0の実現が期待されています。

例えば、ICTを活用したグリーンスローモビリティ。夏に観光客が集中し交通需要の季節変動が大きく、細い坂道の多い離島では、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ます。さらに、洋上風力発電などの再生可能エネルギーを組み合わせれば、島外に依存してい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、海が荒れると、船による物資供給は途絶えてしまいますが、ドローンを活用することで、新たな輸送網を構築することができます。さらに、定期的な輸送網がない離島間でも、医薬品や生活必需品を効率的かつ迅速に運ぶことが可能になります。

国土交通省では、こうした様々な新技術の実装により、島民の暮らしを支えて、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きます。



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等の促進

[18 億円 (1.87)]

※令和元年度補正予算 33 億円

令和2年4月開業の「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、アイヌ文化の復興等を促進する。

アイヌ文化の復興・創造の拠点「民族共生象徴空間 (ウポポイ)」

アイヌ文化の復興等の拠点として、北海道しらおいちよ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)歌うことという意味。)」を令和2年4月24日に一般公開します。ウポポイでは、アイヌの伝統芸能・工芸や食文化などの提供に加え、夜間にエンターテインメント性のあるプログラムを提供するなど、アイヌ文化に触れられる魅力ある空間としていきます。本施設は、年間来場者数 100 万人を政府目標としており、国内外から多くの人々にウポポイを訪れていただくことで、アイヌ文化の理解を促進し、共生社会の実現を目指します。



令和元年 11 月撮影

2020.4.24
OPEN



ウポポイの主な施設

- ◆ 国立アイヌ民族博物館
- ◆ 国立民族共生公園
- ◆ 慰霊施設



札幌から約 1 時間
新千歳空港から約 40 分

(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 [117 億円 (1.18)]

新たな住宅循環システム構築に向けて、既存ストックの質の向上と既存住宅流通・リフォーム市場の環境整備を図る。

- ・ 良質な住宅ストックが適正に評価され流通する仕組みの開発等に対する支援
- ・ 良質な住宅ストック形成に資する長寿命化や省エネ化等のリフォームへの支援の強化
- ・ 住宅瑕疵等に係る情報を活用するための情報インフラの整備に対する支援
- ・ 住宅・建築分野における生産性向上に資する新技術の開発等に対する支援

(b) 若年・子育て世帯や高齢者世帯が安心して暮らせる住まいの確保

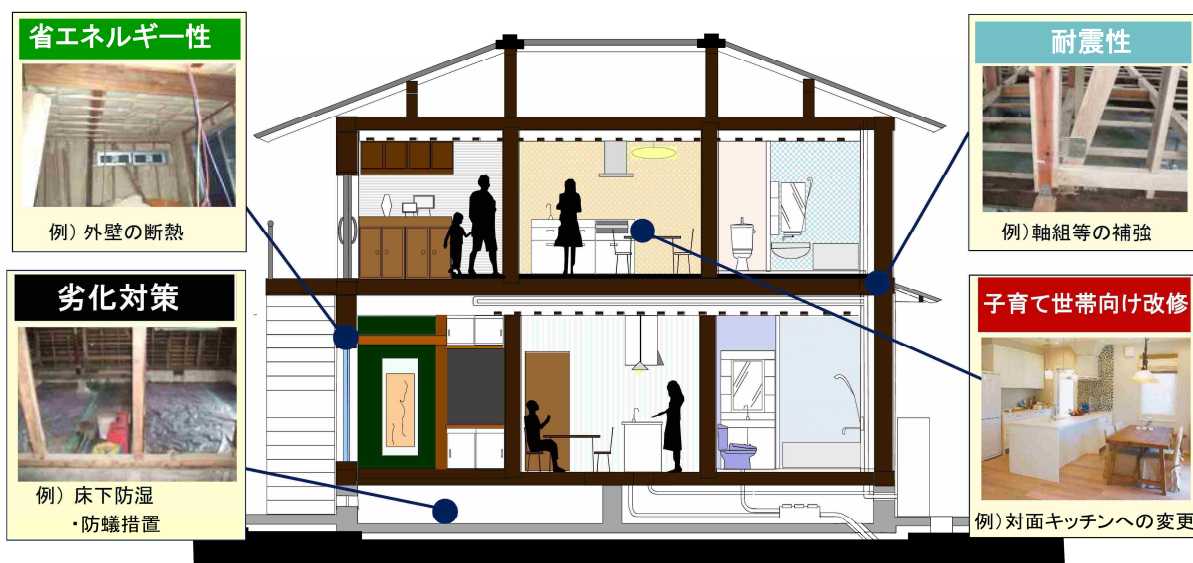
[1,101 億円 (1.05)]

※令和元年度補正予算 22 億円

誰もが安心して暮らすことができる住宅や地域全体で子どもを育てることができる住生活環境を整備する。

- ・ 住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅等を活用した住宅セーフティネット制度の強化
- ・ 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の促進やモデル的取組への支援
- ・ 子育てしやすい住まいへのリフォームに対する支援の強化
- ・ 子育て環境の整備促進のための地方公共団体と協調した金融支援の推進
- ・ 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

<住宅リフォームのイメージ>



(c) 省エネ住宅・建築物の普及 [320 億円 (1.03)]

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。

- ・ 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への支援体制の整備
- ・ 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・改修等への支援の推進
- ・ 先導的な省エネ建築物等の整備の促進や既存建築物等の省エネ改修等への支援の強化
- ・ 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への支援の強化
- ・ IoT等の先導的な技術を活用した住宅等の実証的な取組に対する支援
- ・ 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への支援制度の創設

住宅・建築物の省エネ対策の推進

平成 28 年 11 月に「パリ協定」が発効し、日本では、2030 年度の CO₂ 排出量を 2013 年度比で 25%削減することが掲げられており、住宅・建築物分野においては約4割の削減を求められていることから、住宅・建築物の省エネ対策の更なる充実が喫緊の課題となっています。

そのような中、令和元年 5 月 17 日に公布された改正建築物省エネ法では、住宅・建築物の規模・用途ごとの特性を踏まえつつ、より実効性の高い総合的な省エネ対策として、<①中規模のオフィスビル等の適合義務制度の対象への追加><②注文戸建住宅及び賃貸アパートの住宅トップランナー制度の対象への追加><③戸建住宅等における建築士から建築主への説明義務制度の創設>等の措置が盛り込まれています。さらに、同年 6 月には、『パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略』において、「住宅やオフィス等のストック平均のエネルギー消費量を正味でおおむねゼロ以下 (ZEH・ZEB 相当) としていくために必要となる建材、機器等の革新的な技術開発や普及を促すこと」とする、2050 年以降の目標が示されました。

今後は、改正法の周知徹底や改正法に基づく施策の推進を通じ、2030 年のパリ協定の削減目標の確実な達成に取り組むとともに、長期戦略の動向を踏まえ、更なる省エネ対策の充実に向けた検討を進めていきます。

	改正前		改正後	
	建築物	住宅	建築物	住宅
大規模 (2,000㎡以上)	特定建築物 適合義務 【建築確認手続きに連動】	届出義務 【基準に適合せず、必要と認める場合、指示・命令等】	特定建築物 適合義務 【建築確認手続きに連動】	届出義務 【基準に適合せず、必要と認める場合、指示・命令等】
中規模 (300㎡以上 2,000㎡未満)	届出義務 【基準に適合せず、必要と認める場合、指示・命令等】	届出義務 【基準に適合せず、必要と認める場合、指示・命令等】	適合義務 【建築確認手続きに連動】	所管行政庁の審査手続を合理化 ⇒ 監督(指示・命令等)の実施に重点化
小規模 (300㎡未満)	努力義務 【省エネ性能向上】	努力義務 【省エネ性能向上】	努力義務 【省エネ基準適合】 + 建築士から建築主への説明義務	努力義務 【省エネ基準適合】 + 建築士から建築主への説明義務
		トップランナー制度※ 【トップランナー基準適合】 対象住宅 持家 建売戸建	※大手住宅事業者について、トップランナー基準への適合状況が不十分であるなど、省エネ性能の向上を相当程度行う必要があると認める場合、国土交通大臣の勧告・命令等の対象とする。	トップランナー制度※ 【トップランナー基準適合】 対象の拡大 対象住宅 持家 建売戸建 注文戸建 賃貸アパート

(d) 消費税率引上げに伴う住宅の需要変動への対応

[1, 146 億円] 【うち臨時・特別の措置 1, 145 億円】

2019年10月の消費税率引上げに伴う住宅需要の変動を平準化し、税率引上げ後の消費を喚起・下支えするため、住宅取得に係る給付措置等を着実に実施する。

(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, 627 億円 (0.91)] 【うち臨時・特別の措置 349 億円】

※令和元年度補正予算 633 億円

コンパクト・プラス・ネットワークの推進や子育て世帯・高齢者に対応した地域と暮らしの魅力の向上に資する取組等、地方公共団体等の取組を総合的に支援する。

- ※ 倍率については、「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。
- ※ 令和元年度補正予算の計数については、一部を除き、外数として整理している。
- ※ < >内の計数については、令和元年度補正予算額を含む。
- ※ 計数については、一部重複がある。

第3 令和2年度国土交通省関係予算総括表

1. 国土交通省関係予算事業費・国費総括表

事 項	事 業 費			通 常 分	
	令 和 2 年 度	対前年度 倍 率	前 年 度	通 常 分	対前年度 倍 率
	(A)	(A/B)	(B)	(C)	(C/F)
治 山 治 水	1,178,027	1.24	947,380	852,444	1.02
治 水	1,144,811	1.24	921,675	826,591	1.02
海 岸	33,216	1.29	25,705	25,853	1.04
道 路 整 備	4,579,942	1.15	3,997,849	1,655,734	1.16
港 湾 空 港 鉄 道 等	1,116,860	1.15	968,633	412,825	0.96
港 湾	308,249	1.17	262,625	241,081	1.01
空 港	272,109	1.25	217,641	56,220	0.74
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	80,522	0.97	82,870	24,522	0.98
新 幹 線	443,000	1.12	396,300	80,372	1.01
船 舶 交 通 安 全 基 盤	12,980	1.41	9,197	10,630	1.16
住 宅 都 市 環 境 整 備	4,016,888	1.02	3,943,823	673,673	1.17
住 宅 対 策	3,100,061	0.96	3,243,507	155,063	1.02
宅 地 対 策	5,274	0.73	7,176	0	-
都 市 環 境 整 備	911,553	1.32	693,140	518,610	1.23
市 街 地 整 備	404,106	1.54	261,689	102,141	3.14
道 路 環 境 整 備	480,765	1.18	406,416	391,419	1.07
都 市 水 環 境 整 備	26,682	1.07	25,035	25,050	1.00
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	89,210	1.48	60,258	58,704	1.32
下 水 道	55,315	2.06	26,888	29,659	1.90
国 営 公 園 等	33,895	1.02	33,370	29,045	1.01
社 会 資 本 総 合 整 備	3,647,906	0.95	3,851,686	1,512,468	0.81
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	1,546,255	0.91	1,707,786	727,746	0.87
防 災 ・ 安 全 交 付 金	2,101,651	0.98	2,143,900	784,722	0.75
小 計	14,628,833	1.06	13,769,629	5,165,848	1.00
推 進 費 等	47,300	1.96	24,133	35,657	1.92
一 般 公 共 事 業 計	14,676,133	1.06	13,793,762	5,201,505	1.00
災 害 復 旧 等	70,802	1.02	69,090	55,172	1.00
公 共 事 業 関 係 計	14,746,935	1.06	13,862,852	5,256,677	1.00
そ の 他 施 設	64,853	0.88	73,509	44,701	0.84
行 政 経 費	-	-	-	629,742	1.02
合 計	-	-	-	5,931,120	1.00
国 全 体 公 共 事 業 関 係 計	-	-	-	6,066,866	1.00

(単位：百万円)

国 費			前 年 度 (F)	備 考
令和2年度 臨時・特別 の措置 (D)	合 計 (E=C+D)	対前年度 倍 率 (E/F)		
198,319	1,050,763	1.26	832,435	1. 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む。 2. 推進費等の内訳は、 防災・減災対策等強化事業推進費（仮称） 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。 3. 行政経費には、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し4,030百万円を含む。 4. 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。 5. 本表のほか、東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）366,159百万円がある。 6. 公共工事等の実施の時期の平準化を図るため、2か年国債（国庫債務負担行為）196,629百万円及びゼロ国債124,228百万円を設定している。 7. 前年度予算額は、通常分であり、臨時・特別の措置を含まない。 8. 上段（ ）書きは、前年度予算額に臨時・特別の措置を含めた場合の計数である。
192,698	1,019,289	1.26	807,530	
5,621	31,474	1.26	24,905	
126,197	1,781,931	1.25	1,421,231	
45,612	458,437	1.07	427,840	
41,802	282,883	1.19	238,573	
0	56,220	0.74	75,973	
1,460	25,982	1.04	24,905	
0	80,372	1.01	79,192	
2,350	12,980	1.41	9,197	
21,049	694,722	1.21	574,566	
700	155,763	1.02	152,464	
0	0	-	0	
20,349	538,959	1.28	422,102	
100	102,241	3.14	32,546	
18,617	410,036	1.12	364,521	
1,632	26,682	1.07	25,035	
0	58,704	1.32	44,322	
0	29,659	1.90	15,611	
0	29,045	1.01	28,711	
288,988	1,801,456	0.96	1,876,961	
34,906	762,652	0.91	836,374	
254,082	1,038,804	1.00	1,040,587	
680,165	5,846,013	1.13	5,177,355	
0	35,657	1.92	18,542	
680,165	5,881,670	1.13	5,195,897	
0	55,172	1.00	55,084	
		(1.00)	(5,966,281)	
<u>680,165</u>	<u>5,936,842</u>	<u>1.13</u>	<u>5,250,981</u>	
5,500	50,201	0.94	53,506	
119,500	749,242	1.21	617,162	
		(0.98)	(6,860,945)	
<u>805,165</u>	<u>6,736,285</u>	<u>1.14</u>	<u>5,921,649</u>	
790,200	6,857,066	(0.99) 1.13	(6,909,909) 6,059,609	

2. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画総括表

区 分	財 政 投 融 資		
	令和2年度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)
独立行政法人住宅金融支援機構	50,100	63,500	0.79
独立行政法人都市再生機構	433,900	445,400	0.97
独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構	980,000	1,520,000	0.64
東日本高速道路株式会社	103,000	—	皆増
中日本高速道路株式会社	103,000	—	皆増
西日本高速道路株式会社	54,000	—	皆増
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	160,200	38,300	4.18
成田国際空港株式会社	400,000	—	皆増
新関西国際空港株式会社	—	150,000	皆減
中部国際空港株式会社	17,300	3,400	5.09
独立行政法人水資源機構	3,000	5,800	0.52
一般財団法人民間都市開発推進機構	30,000	25,000	1.20
株式会社海外交通・都市開発事業支援機構	121,000	123,100	0.98
合 計	2,455,500	2,374,500	1.03
国 全 体 財 政 投 融 資	13,219,500	13,119,400	1.01

- (注) 1. 自己資金等との合計所要資金とは、財政投融资や財投機関債のほか、財政投融资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、財政投融资計画以外の過去の住宅金融公庫の融資に係る財政投融资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2年度 (C)	前 年 度 (D)	倍 率 (C/D)	令和2年度 (E)	前 年 度 (F)	倍 率 (E/F)
2,915,100	3,077,000	0.95	2,649,244	2,895,354	0.91
80,000	120,000	0.67	1,357,892	1,364,626	1.00
200,000	230,000	0.87	6,133,221	5,542,220	1.11
490,000	—	皆増	630,651	—	皆増
600,000	—	皆増	747,993	—	皆増
420,000	—	皆増	574,758	—	皆増
105,600	117,000	0.90	457,188	344,164	1.33
—	—	—	409,020	—	皆増
—	10,000	皆減	67,654	172,854	0.39
—	14,800	皆減	28,876	39,935	0.72
5,000	5,000	1.00	129,758	155,390	0.84
—	—	—	40,000	35,000	1.14
—	—	—	127,040	129,160	0.98
4,815,700	3,573,800	1.35	13,353,295	10,678,703	1.25

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2年度					
	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	(481,028)	(1.12)	(23,505)	(1.11)	(14,387)	(1.28)
災害復旧等	433,950	1.01	21,145	0.99	11,580	1.03
	12	0.40	—	—	—	—
公共事業関係計	(481,040)	(1.12)	(23,505)	(1.11)	(14,387)	(1.28)
	433,962	1.01	21,145	0.99	11,580	1.03
農林水産省関係						
一般公共事業	(142,125)	(1.15)	(18,266)	(1.00)	(7,127)	(1.01)
災害復旧等	125,136	1.01	17,544	0.96	7,086	1.01
	22	1.00	—	—	—	—
公共事業関係計	(142,147)	(1.15)	(18,266)	(1.00)	(7,127)	(1.01)
	125,158	1.01	17,544	0.96	7,086	1.01
厚生労働省関係						
	(2,750)	(1.56)	(733)	(1.25)	(51)	(0.14)
	2,550	1.45	733	1.25	51	0.14
環境省関係						
	(1,639)	(1.12)	(1,609)	(1.33)	(169)	(0.72)
	1,468	1.00	1,275	1.05	169	0.72
合 計						
一般公共事業	(627,542)	(1.13)	(44,113)	(1.07)	(21,734)	(1.15)
災害復旧等	563,104	1.02	40,697	0.98	18,886	1.00
	34	0.65	—	—	—	—
公共事業関係計	(627,576)	(1.13)	(44,113)	(1.07)	(21,734)	(1.15)
	563,138	1.02	40,697	0.98	18,886	1.00

※1 計数は臨時・特別の措置を含まず、上段()書きは臨時・特別の措置を含めた場合の計数である。

※2 倍率は前年度に臨時・特別の措置を含まない倍率である。また、令和2年度と前年度に臨時・特別の措置を含めた場合の倍率は、公共事業関係計で北海道(1.00)、離島(0.97)、奄美(1.04)である。

※3 本表のほか、東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)に離島 715百万円がある。

関係資料

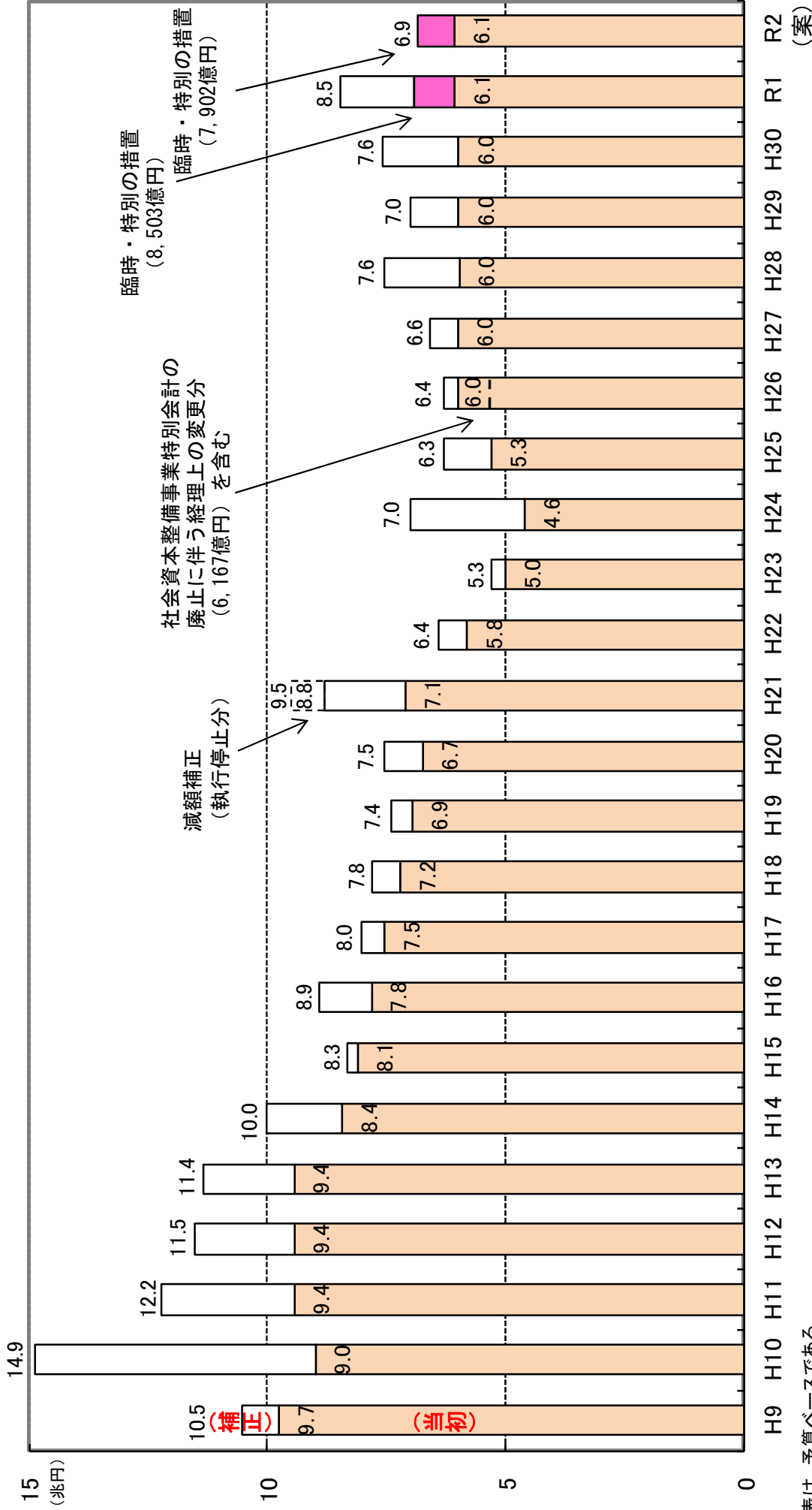
東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算事業費・国費総括表	58
公共事業関係費（政府全体）の推移	59
公共事業関係費（国土交通省関係）の推移	60

東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)予算事業費・国費総括表

(単位:百万円)

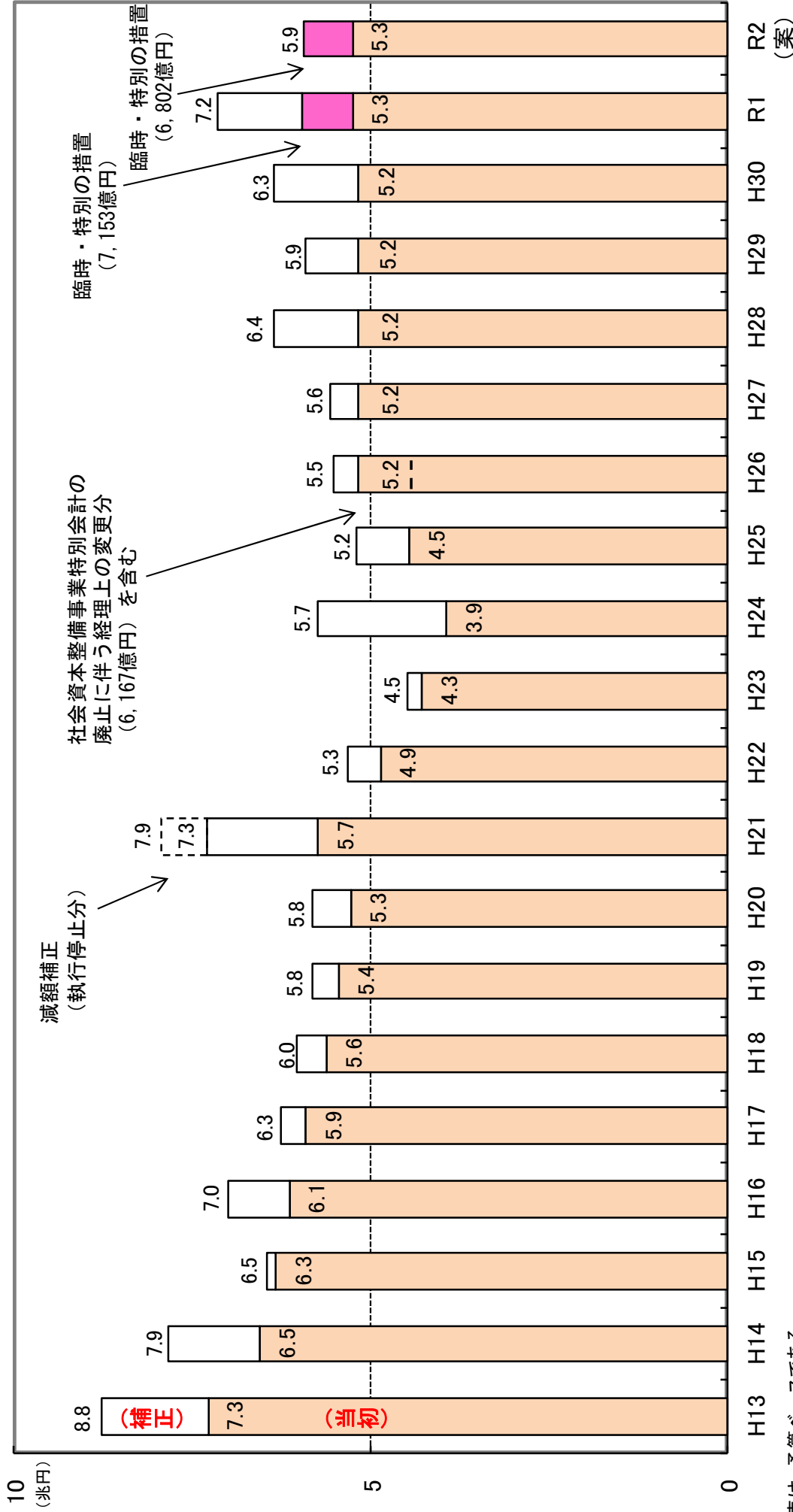
事 項	事 業 費		国 費			備 考
	令和2年度	前 年 度	令和2年度	対前年度 倍 率	前 年 度	
	(A)	(B)				
治 山 治 水	1,311	3,601	1,311	0.36	3,601	○ 本表の計数は、 復興庁所管である。
治 水	1,311	3,601	1,311	0.36	3,601	
道 路 整 備	167,682	176,268	166,165	0.95	174,355	
港 湾 空 港 鉄 道 等	10,741	30,964	10,055	0.34	29,745	
港 湾	10,741	30,964	10,055	0.34	29,745	
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	1,495	2,469	1,495	0.61	2,469	
国 営 公 園 等	1,495	2,469	1,495	0.61	2,469	
社 会 資 本 総 合 整 備	218,476	221,386	119,782	0.98	122,555	
<u>一般公共事業計</u>	399,705	434,688	298,808	0.90	332,725	
災 害 復 旧 等	65,177	128,349	62,542	0.51	123,522	
<u>公共事業関係計</u>	464,882	563,037	361,350	0.79	456,247	
行 政 経 費	—	—	4,809	0.69	6,942	
<u>合 計</u>	—	—	366,159	0.79	463,189	

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。
 ※平成21年度は、平成20年度で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(0.7兆円)が一般会計計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、この特殊要因を除けば6.4兆円(▲5.2%)である。
 ※平成23年度及び平成24年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。
 ※平成25年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)及び国有林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金(29億円)を含む。また、これら及び地域自主戦略交付金の廃止という特殊要因を考慮すれば、対前年度+182億円(+0.3%)である。
 ※平成23年度～令和2年度において、東日本大震災の被災地の復旧・復興や全国的な防災・減災等のための公共事業関係予算を計上しており、その額は以下の通りである。
 H23一次補正:1.2兆円、H23二次補正:0.06兆円、H24当初:0.7兆円、H24一次補正:0.01兆円、H25当初:0.8兆円、H25一次補正:0.1兆円、H26当初:0.9兆円、H26補正:0.002兆円、H27当初:1.0兆円、H28当初:0.9兆円、H28二次補正:0.06兆円、H29当初:0.7兆円、H30当初:0.6兆円、R1補正:0.1兆円、R2当初(案):0.5兆円(平成23年度3次補正までは一般会計ベース、平成24年度当初以降は東日本大震災復興特別会計の廃止に伴う経理上の変更分(これまで同特別会計に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金等を一般会計に計上)を除いた額(5.4兆円)と、前年度(東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)を除く。)を比較すると、前年度比+1,022億円(+1.9%)である。なお、消費税引き上げの影響を除けば、ほぼ横ばいの水準である。

公共事業関係費(国土交通省関係)の推移



※本表は、予算ベースである。
 ※平成21年度は、平成20年度で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(0.7兆円)が一般会計計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+8.7%)しているが、この特殊要因を除けば5.0兆円(▲4.2%)である。
 ※平成23年度及び平成24年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。
 ※平成25年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ(324億円)を含む。また、これ及び地域自主戦略交付金の廃止という特殊要因を考慮すれば、ほぼ横ばいの水準である。
 ※平成25年度～令和2年度において、東日本大震災の被災地の復旧・復興や全国的な防災・減災等のための公共事業関係予算を計上しており、その額(国交省関係)は以下の通りである。
 H23一次補正:1.0兆円、H23三次補正:0.7兆円、H24当初:0.6兆円、H24一次補正:0.01兆円、H25当初:0.5兆円、H25一次補正:0.1兆円、H26当初:0.6兆円、H26当初:0.7兆円、H28当初:0.7兆円、H28二次補正:0.06兆円、H29当初:0.5兆円、H30当初(案):0.4兆円(平成23年度3次補正までは一般会計ベース、平成24年度当初以降は東日本大震災復興特別会計ベース)。また、このほか東日本大震災復興交付金がある。
 ※平成26年度については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分(これまで同特別会計に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金を一般会計に計上)を除いた額(4.6兆円)と、前年度(東日本大震災復興特別会計繰入れ(324億円)を除く。)を比較すると、前年度比+1,012億円(+2.3%)である。なお、消費税引き上げの影響を除けば、ほぼ横ばいの水準である。



国土交通省

(この冊子は、再生紙を使用しています。)