

令和4年度

予算概算要求概要

令和3年8月

国土交通省

目 次

第 1 令和 4 年度予算概算要求の基本方針	1
第 2 令和 4 年度予算概算要求の概要	4
I. 令和 4 年度予算概算要求額	4
II. 重点項目別の要求内容	5
1. 国民の安全・安心の確保	7
2. 社会経済活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大	24
3. 豊かで活力ある地方創りと分散型の国づくり	48
第 3 令和 4 年度国土交通省関係予算概算要求総括表	59
I. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表	59
II. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画要求総括表	61
第 4 公共事業予算の一括計上	63

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	66
公共事業関係費（政府全体）の推移	67

第1 令和4年度予算概算要求の基本方針

(基本的な考え方)

- 我が国は、昨年来の新型コロナウイルス感染症との厳しい戦いの最中にあり、依然として続く感染拡大による交通・観光需要の減少等に伴い、関係事業者は未曾有の危機に直面している。また、気候変動の影響により豪雨や大雪等の自然災害も年々激甚化・頻発化している。一方で、世界や我が国の急速かつ大きな変化を受けた、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたグリーン投資の加速、デジタル技術の積極的な活用、新たなライフスタイルを見据えた分散型の国づくり等の新たな時代の課題にも適切に対応しなければならない。こうした現下の状況の中、国民の命と暮らしを守り抜き、未曾有の危機を克服するとともに、グリーン、デジタル、地方活性化、子供・子育てを原動力に、ポストコロナの新たな経済社会を実現することが急務であり、次の3点を柱に概算要求に取り組む。
- 第一に、激甚化・頻発化する風水害や切迫する地震災害等に屈しない、強靱な国土づくりをより強力に進める必要がある。このため、東日本大震災や大規模自然災害からの復旧・復興を図るとともに、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を計画的に進める。「流域治水」の本格的展開や総合的な土砂災害対策の加速化・強化、線状降水帯等の観測・予測体制の強化、インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現、地震、豪雨、豪雪等災害時における人流・物流の確保のための交通ネットワーク整備、通学路等の交通安全対策等に取り組み、防災・減災が主流となる安全・安心な社会を構築する。加えて、戦略的海上保安体制の構築等を図る。
- 第二に、感染症の拡大防止を前提に社会経済活動を確実に回復させるとともに、経済の好循環を加速・拡大させるため、グリーン化やデジタル化の推進、生産性の向上や国際競争力の強化に取り組むことが重要である。危機に瀕する交通・観光の確保・維持に万全を期しつつ、ポストコロナを見据え、公共交通の活性化、地域経済を支える観光の本格的な復興の実現等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、住宅・建築物の省エネ対策や次世代自動車の普及促進の強化等の「国土交通グリーンチャレンジ」の実行、国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション、インフラシステム海外展開などを積極的に進める。
- 第三に、ポストコロナにおける住まい方や働き方等を見据え、豊かで活力ある地方創りを行い、これまでの東京一極集中型から脱した分散型の国づくりを推進する必要がある。真の共生社会実現に向けた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、孤独・孤立対策の推進等を進める。
- 以上の認識のもと、令和4年度予算は、「国民の安全・安心の確保」、「社会経済活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大」、「豊かで活力ある地方創りと分散型の国づくり」に重点を置き、「新たな成長推進枠」も最大限活用して、メリハリを付けた要求を行うとともに、5か年加速化対策の推進やコロナの影響に対応するための所要の経費については、予算編成過程において検討する。

(公共事業の適確な推進)

- 社会資本整備は未来への投資であり、将来にわたり「真の豊かさ」を実感できる社会の構築に向けて、「総力」を挙げてストック効果の最大化に取り組む必要がある。「インフラ経営」の視点に立ち、既存施設の計画的な維持管理・更新を図りながら、上記の3本柱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することが不可欠であり、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・工期での契約、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。また、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・育成等、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4年度予算概算要求の概要

I. 令和4年度予算概算要求額

1. 国費総額

(1) 一般会計 6兆9,349億円 (1.18倍)

〔うち、「新たな成長推進枠」 1兆5,989億円〕

公共事業関係費 6兆2,492億円 (1.19倍)

○一般公共事業費 6兆1,932億円 (1.19倍)

○災害復旧等 560億円 (1.00倍)

非公共事業 6,857億円 (1.07倍)

○その他施設費 626億円 (1.54倍)

○行政経費 6,230億円 (1.04倍)

(2) 東日本大震災復興特別会計 380億円 (0.95倍)

2. 財政投融资 1兆7,634億円 (0.88倍)

(参考) 財投機関債総額 2兆7,892億円 (0.92倍)

- 上記の他、下記項目については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。
- ・防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策
 - ・盛土による災害の防止に向けた総点検を踏まえた対応
 - ・新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた地域公共交通・観光の確保・維持等に必要経費
 - ・消費税率の引上げ等に伴う住宅取得に係る給付措置の取扱い
 - ・一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しに係る更なる増額分

II. 重点項目別の要求内容

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 [380 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、国土強靱化の強力な推進 (P. 9)

- (a) あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の本格的展開 [5,401 億円(1.07)]
- (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加速化・強化 [1,028 億円(1.08)]
- (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 [2,028 億円(1.22)]
- (d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進 [663 億円(1.10)]
- (e) 災害対応能力の強化に向けた線状降水帯等に関する防災情報等の高度化の推進 [132 億円(1.51)]
- (f) 災害時における人流・物流の確保 [5,771 億円(1.25)]

(3) インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現 (P. 18) [8,350 億円(1.20)]

(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) (P. 19) [10,291 億円(1.21)]

(5) 交通の安全・安心の確保 (P. 20)

- (a) 通学路の合同点検等を踏まえた交通安全対策の推進 [2,265 億円(1.24)]
- (b) 公共交通等における安全・安心の確保 [134 億円(1.67)]

(6) 戦略的海上保安体制の構築等の推進 (P. 23) [2,488 億円(1.12)]

2. 社会経済活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大

(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. 25)

- (a) 効率的な物流ネットワークの強化 [4,369 億円(1.22)]
- (b) 都市の国際競争力の強化 [154 億円(1.20)]
- (c) 航空ネットワークの充実 [144 億円(1.20)]
- (d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円(1.00)]
- (e) 鉄道ネットワークの充実 [198 億円(1.22)]
- (f) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化 [625 億円(1.20)]
- (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) [7,441 億円(1.18)]

(2) 2050年カーボンニュートラル等グリーン社会の実現に向けた施策の展開 (P. 29)

- (a) ZEH・ZEBの普及や木材活用、ストックの省エネ化など住宅・建築物の省エネ対策等の強化 [1,384 億円(1.36)]
- (b) グリーンインフラ等のインフラ・まちづくり分野におけるグリーン化の推進 [204 億円(1.94)]
- (c) 自動車の電動化促進と電動化に対応した道路インフラの社会実装の推進 [9 億円(1.87)]
- (d) カーボンニュートラルポート等の港湾・海事分野におけるグリーン化の推進 [682 億円(1.77)]
- (e) 持続可能航空燃料(SAF)の導入促進や空港の再エネ拠点化等の航空分野における脱炭素化の推進 [36 億円(2.05)]

(3)国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション(DX)や技術開発、働き方改革等の推進 (P. 35)

- (a) デジタルトランスフォーメーションの推進 [70 億円 (1.80)]
- (b) オープンデータ・イノベーション等による i-Construction の推進 [12 億円 (1.33)]
- (c) 海運・造船の国際競争力強化や海洋開発等の推進 [154 億円 (1.16)]
- (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 [38 億円 (1.04)]

(4)危機に瀕する地域公共交通の確保・維持と新技術の活用等による地域のくらしや移動ニーズに応じた交通サービスの活性化 (P. 41) [329 億円 (1.42)]

(5)地域経済を支える観光の存続と本格的な復興の実現 (P. 42)

- (a) 地域経済を支える観光の継続的支援と本格的な観光の復興に向けた施策の推進 [180 億円 (1.21)]
- (b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開 [240 億円 (0.92)]
- (c) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

(6)民間投資やビジネス機会の拡大 (P. 45)

- (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 [109 億円 (1.05)]
- (b) PPP/PFIの推進 [504 億円 (1.15)]
- (c) インフラシステム海外展開の戦略的拡大 [35 億円 (1.20)]

(7)大阪・関西万博や国際園芸博覧会等に向けた対応 (P. 47)

3. 豊かで活力ある地方創りと分散型の国づくり

(1)真の共生社会実現に向けたバリアフリー社会の形成と活力ある地方創り (P. 48)

- (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 [395 億円の内数]
- (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、所有者不明土地等対策及び適正な土地利用等の促進 [76 億円 (1.11)]
- (d) 離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、豪雪地帯等の条件不利地域の振興支援 [60 億円 (1.20)]
- (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 [23 億円 (1.25)]
- (f) 首里城の復元に向けた取組の推進 [47 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活性化や分散型の国づくり (P. 52)

- (a) コンパクトで歩いて暮らせるゆとりとにぎわいのあるまちづくりの推進 [1,663 億円 (2.12)]
- (b) 個性ある多様な地域生活圏の形成 [225 億円 (1.07)]
- (c) スマートシティの社会実装の加速 [23 億円 (7.70)]
- (d) 次世代モビリティの普及促進 [4 億円 (1.40)]
- (e) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [5,319 億円 (1.24)]
- (f) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 [171 億円 (1.05)]

(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. 57)

- (a) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [393 億円 (1.74)]
- (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 [1,209 億円 (1.11)]

(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. 58)

[7,441 億円 (1.18)]

1. 国民の安全・安心の確保

- 「第2期復興・創生期間」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・頻発化する風水害や切迫する地震災害等に屈しない、強靱な国土づくりに向け、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を計画的に進め、防災・減災、国土強靱化を強力に推進。
- インフラ老朽化対策をはじめとする持続可能なインフラメンテナンスを実施。
- 交通の安全・安心の確保のため、通学路の合同点検等を踏まえた交通安全対策や公共交通等における安全対策等を着実に推進。
- 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 [380億円]

(注) 復興庁一括計上

「第2期復興・創生期間」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等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の推進
- ・ 福島県における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等に対する支援

(b) 大規模自然災害からの復旧・復興

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、令和2年末から令和3年初にかけての大雪、令和3年7月1日からの大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。

【コラム】令和3年7月1日からの大雨に係る支援策とりまとめ

令和3年7月1日からの大雨について、被災者の生活と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3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、本とりまとめに基づき、主に以下の取組を進めています。

- ・住まいの確保
 - －被災者の住宅に関する相談窓口の設置、現地相談実施への支援等
- ・災害廃棄物の処理
 - －宅地内の土砂等の迅速な撤去による生活の早期再建促進
- ・観光復興に向けた支援
 - －被災観光地における「地域観光事業支援」を活用したクーポン券の上限金額のかさ上げや正確な情報発信等による観光需要回復や風評被害の払拭
- ・公共土木施設等の迅速な災害応急復旧等
 - －大規模な土石流災害が発生した逢初川(=写真)において、再度の災害防止のため国直轄の緊急的な砂防工事を実施
- ・被災した地域の復興まちづくり
 - －住宅地に局所的かつ甚大な土石流災害が生じ、更なる災害発生に警戒する必要がある熱海市について、まちづくりの方針策定を重点的に支援
- ・今後の課題
 - －盛土による災害の防止に向けた総点検と対応策の検討
 - －線状降水帯の予測精度向上に向けた取組の強化・加速化



逢初橋付近の土石流被害(静岡県提供)

引き続き、被災者の目線に立ち、被災自治体等とともに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。

【コラム】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3年7月1日からの大雨では、九州南部において戦後最大を記録した平成18年7月洪水時に匹敵する雨量を観測しましたが、防災・減災、国土強靱化事業と鶴田ダムの洪水調節容量の増強等により、川内川の洪水被害を大幅に軽減しました。一方で、県管理区間の氾濫や、内水氾濫による被害は甚大であり、早期復旧及び流域治水の観点から、更なる国土強靱化が必要です。



(2) 災害に屈しない強靱な国土づくりのための防災・減災、国土強靱化の強力な推進

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

【主要施策】防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

令和2年12月11日に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」では、国土強靱化基本計画に基づき、そのプログラムの重点化の観点から、全45のプログラムから選定された15の重点化すべきプログラムの取組の推進を図ることを基本としつつ、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」、「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の各分野について、取組の更なる加速化・深化を図ることとなっています。令和3年度から令和7年度までの5か年に追加的に必要となる事業規模は、政府全体でおおむね15兆円程度を目途としており、初年度となる令和3年度分は約4.2兆円の事業規模となっています。

政府全体の123対策のうち、国土交通省では、53対策について、重点的・集中的に取り組んでいます。

＜流域治水による総合的かつ抜本的な対策＞

＜道路ネットワークの機能強化対策＞

堤防整備
砂防関係施設整備

ダム建設・ダム再生
大規模地下貯留施設

既存ダムの治水活用
洪水調節容量 + 確保した容量
洪水発生前に、利水容量の一部を事前に放流し、洪水調節に活用

海岸保全施設整備

事前放流のイメージ
利水容量等
事前放流
放流施設の新設等

【国土強靱化に資するミッシングリンクの解消】

整備前は、緊急輸送道路が津波浸水区域を通過
津波浸水区域を回避

熊野尾鷲道路（Ⅱ期）

至松阪市
尾鷲北IC
尾鷲市役所
尾鷲総合病院
尾鷲南IC
至熊野市

：津波浸水想定区域
：津波による浸水箇所
：整備前の緊急輸送道路
：整備後に想定される緊急輸送道路

【暫定2車線区間の4車線化】

九州道（横川～溝辺鹿兒島空港）において、法面崩落が発生
4車線のうち被害のない2車線を活用し、約8時間で一般車両の下り線の通行を確保（約19時間後には一般車両の上下線の交通機能を確保）

＜防災気象情報の高度化対策＞

＜鉄道橋梁の老朽化対策＞

水蒸気等の観測強化
線状降水帯
暖かく湿った風（水蒸気を含む風）
解析・予測技術向上
防災気象情報高度化
イメージ
スーパーコンピュータシステム
半日前から線状降水帯による集中豪雨に伴う危険度分布（R12までに提供開始）
台風予測精度の向上

橋梁
塗膜劣化
【改良前】
橋梁
重防食塗装
【改良後】

＜港湾の耐震性能の強化＞

耐震強化岸壁
非耐震強化岸壁

大規模地震時の緊急物資輸送機能等の確保のため、社会資本の耐震対策等を推進

(a) あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の本格的展開

[5,401億円 (1.07)]

気候変動による水災害リスクの増大に備えるために、令和3年5月に公布された流域治水関連法も踏まえた「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強力に推進する。

- ・ 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
- ・ 中小河川を含めた洪水氾濫を防ぐための抜本的な治水対策等の推進
- ・ 治水ダムの建設や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
- ・ 特定都市河川における浸水被害軽減対策の推進
- ・ 甚大な浸水被害等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対策の推進
- ・ 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
- ・ 浸水想定区域図の作成・公表等による水害リスク情報の充実
- ・ 民間事業者が提供する洪水の予測情報の企業BCP等への活用促進

<「流域治水関連法」の改正内容を踏まえた「流域治水」施策イメージ>

- 「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律(流域治水関連法)」が令和3年5月に公布、令和3年7月に同法の一部を施行。
- 法改正により、「堤防整備等のハード対策」を実施すると共に、「浸水被害防止区域の創設による水防災に対応したまちづくりとの連携、住まい方の工夫」、「リスク情報の空白域解消」などハード・ソフト一体で総合的・多層的な水災害対策を進める。



【コラム】「流域治水」の本格的展開

令和元年東日本台風や令和2年7月豪雨など、近年、激甚化・頻発化する水災害に対し、国、都道府県、市町村、地域の企業、住民など、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」を推進していく必要があります。河川管理者や下水道管理者等が主体となって行う治水対策を加速することに加え、関係省庁・官民が連携して、利水ダムを含む既存ダムやため池の洪水調節機能の強化、水田等による雨水貯留浸透機能の活用、森林整備・治山対策等に取り組んでおります。本年3月には、全国の109の全ての一級水系において、あらゆる関係者の協働による治水対策の全体像を示した「流域治水プロジェクト」を策定・公表し、流域治水を現場レベルで本格的に実践するスタートを切ったところです。また、並行してこれら現場での取組に関わる16省庁による実務者会議を新たに設置し、取組を推進するための「流域治水推進行動計画」を令和3年7月に作成・公表しました。今後、関係者で連携してプロジェクトに基づくハード・ソフト一体となった事前防災対策をより一層加速化するとともに、令和3年5月に公布された流域治水関連法における法的枠組みも活用し、対策の更なる充実や協働体制の強化を図ってまいります。

流域治水の推進のための対策の柱

① 氾濫をできるだけ防ぐ・減らす

堤防整備、河道掘削、ダム建設・再生、砂防関係施設や雨水排水網の整備等



例) 河道掘削

② 被害対象を減少させる

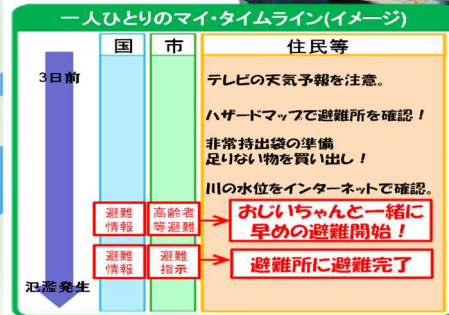
土地利用規制・誘導、止水板設置、不動産業界と連携した水害リスク情報提供等



例) 土地利用規制 (浸水被害防止区域の指定)

③ 被害の軽減、早期復旧・復興

マイ・タイムラインの活用、危機管理型水位計、監視カメラの設置・増設等



例) マイ・タイムラインの作成

【コラム】洪水予測の高度化（水系・流域が一体となった水位予測情報の提供）

河川の氾濫は、ひとたび発生すると人命にかかわる重大な災害を引き起こすため、地方公共団体の防災対応や住民の避難等に資するよう、国や都道府県が洪水予報を行っています。令和3年6月には、国の洪水予報河川で提供する水位予測情報を、従来の3時間先から6時間先まで延長しました。

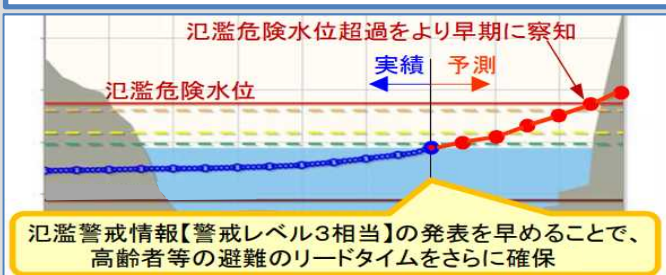
近年の技術の進展に伴い、国や都道府県の雨量・水位や河道等の情報を一体的に取り扱い、水系・流域が一体となった水位予測モデルの構築が可能となってきました。これにより、今まで提供されてこなかった中小河川における水位予測情報の提供が可能となるだけでなく、山間部や本支川の合流部等での予測精度の向上や、主要な幹線における河川水位の予測時間の延長が見込まれます。これらの水位予測の高度化により、早期の警戒や更なるリードタイムの確保などが可能となり、地方公共団体の着実な防災対応、住民の的確な避難等へ寄与することが期待されます。

水害時の防災対応や避難等が着実に進むよう、更なる水位予測の高度化に努めていきます。

■水系・流域が一体となった水位予測情報の提供（イメージ）

【これまで】

令和3年出水期からすべての国管理の洪水予報河川で
3時間先まで提供してきた予測水位を**6時間先**まで延伸



【これから】

水系・流域が一体となった洪水予報により、

- 予測水位の精度向上
- 予測時間の更なる長時間化
- 水位予測情報を提供する範囲の拡大
(本川上流・支川等)

を実現

(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加速化・強化

[1,028億円(1.08)]

集中豪雨や火山噴火等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強力に推進する。

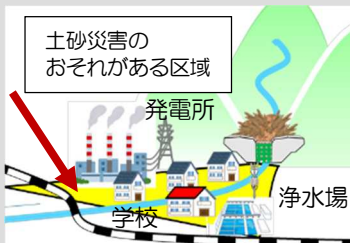
- ・ 土砂・洪水氾濫対策のための砂防施設の整備の推進
- ・ 流木被害を防止・軽減する流域流木対策の推進
- ・ 物流ネットワーク等を保全する砂防施設の整備の推進
- ・ 住宅や基礎的な公共インフラを集約しようとする地域等を保全する土砂災害対策の推進
- ・ 土砂災害の被災地域における集中的な再度災害防止対策等の強化
- ・ 火山地域における土砂災害対策や火山活動活発化時の緊急的な対策の推進
- ・ 被災する危険性が高い住宅の安全性確保の推進

【コラム】流域流木対策等による流域治水に資する土砂災害対策の推進

【「いのち」と「暮らし」を守る土砂災害対策】

令和2年7月豪雨や令和3年7月1日からの大雨など、近年の土砂災害を踏まえて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の計画的・集中的整備、および既存施設の高機能化や多機能化による効率的な整備を推進します。また、土砂災害リスク情報をより分かりやすく伝えることで地域住民の理解を深めるとともに、自助・共助を強力に支援し、地域全体の防災力を向上させます。

社会・経済活動を支える基礎的なインフラ・ライフラインの集中保全



ハード施設により、確実に「いのち」を守ることに加え、物流ネットワークや電力、水道、学校、病院など「暮らし」に直結する基礎的なインフラ・ライフラインを集中的に保全

既存施設の高機能化・多機能化



流木捕捉工の追加設置(多機能化)

警戒避難体制の強化



土砂災害警戒区域の標識設置や住宅地図への土砂災害警戒区域の明示

【流域流木対策】

土砂・洪水氾濫に伴って大量に発生・流下する流木が、人家やインフラ施設への被害を増大させるため、森林整備や治山ダムによる流木発生の抑制、透過型砂防堰堤等による流木の捕捉を、林野事業と砂防事業を一体的に実施することで、流域全体の流木被害を防止・軽減します。



森林管理・治山対策との連携



流木捕捉効果の高い砂防堰堤の設置

(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 [2,028 億円(1.22)]

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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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

(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

【コラム】 TEC-FORCE の新たな取り組みと対応力の強化

令和2年台風第10号では、大規模災害の発生に備え、台風接近前から、九州地方整備局のほか本省、研究所、各地方整備局等からも九州ヘリエゾンを広域派遣するとともに、近畿以東の地方整備局等から排水ポンプ車約40台を前進配備しました。こうした災害発生前からの広域的な応援派遣は、平成20年のTEC-FORCE創設以来初めての取り組みであり、宮崎県椎葉村においては、事前に派遣していたリエゾンからの被災報告により、土砂災害専門家のいち早くの派遣が可能となり、不明者の搜索活動への助言等の迅速な支援につながりました。

令和3年7月1日からの大雨では、中部、九州、中国の14県20市町村へ、のべ1千人※を超えるTEC-FORCEを派遣しました。大規模な土石流が発生した静岡県熱海市では、土砂災害専門家による雨天時の搜索活動を中止する判断基準等の助言に加え、溪流の監視体制強化、ドローンによる被災状況調査等を実施しました。また、土砂災害等が発生した島根県雲南市、飯南町では、一日あたり最大44名体制で約350件の被災状況調査等を実施しました。これらの活動では、オンラインでの被災状況の集約などを可能とするiTEC(TECアプリ)を試行し、活動の効率化や調査結果の迅速な共有等に効果を発揮しました。

引き続き、iTECの開発等を推進し、隊員の負担軽減、被害全容把握の迅速化などを図るとともに、総合司令部のマネジメント機能の強化に取り組み、災害発生前からの派遣を含め、TEC-FORCEの対応力強化を図ります。

※令和3年8月3日時点



リエゾンによる被害状況の聞き取り



ドローン調査



iTECの試行

パソコン等で確認

【令和2年台風第10号】

【令和3年7月1日からの大雨】

(d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進 [663 億円(1.10)]

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線状降水帯等に関する防災情報等の高度化

の推進

[132 億円(1.51)]

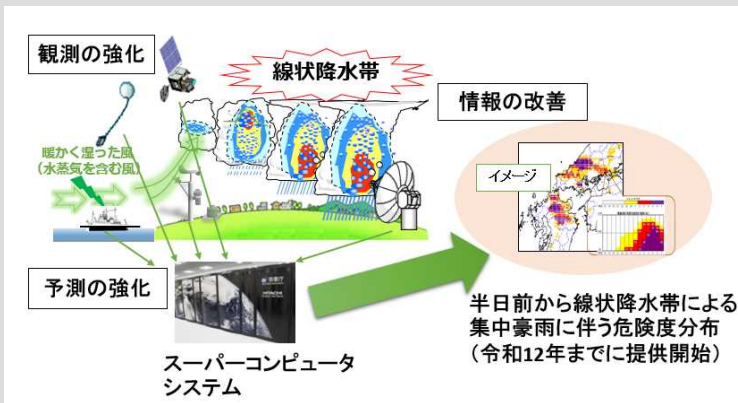
非接触・リモート型の新技術の活用や共有体制の構築により、線状降水帯等の気象情報や災害発生状況などの防災情報の適確な把握・提供を図り、行政や住民の災害対応能力を強化する。

- ・ 線状降水帯の予測精度向上等の防災気象情報の高度化に向けた取組の強化・加速化
- ・ 水系・流域が一体となった洪水予測の推進
- ・ 河川機械設備における広域的な防災対応能力の強化
- ・ 気象・流入量予測を活用したダム運用を支える技術開発の推進
- ・ デジタル・マイ・タイムライン等による避難に繋がるリアルタイム情報発信の推進
- ・ 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
- ・ 地下水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
- ・ 自律的な避難や立地選択等の住民の行動変容に資するリスクコミュニケーションの推進
- ・ 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
- ・ 港湾における災害関連情報の収集等の高度化
- ・ 高潮・高波予測の高度化の推進

【コラム】線状降水帯等による豪雨災害への対応

令和2年7月豪雨や令和3年7月1日からの大雨など、豪雨災害の多くが線状降水帯によりもたらされています。気象庁では線状降水帯の予測精度向上のため、二重偏波気象レーダーへの更新、アメダス気象計への湿度計追加、海上保安庁とも連携した船舶 GNSS 観測装置等の整備による観測体制の強化や、スーパーコンピュータを活用した予測技術の高度化などの大学等と連携した技術開発を進めています。線状降水帯の観測・予測システムの開発も含め、線状降水帯の予測の実現に向けた取組を強化し、加速化していきます。さらには、自治体の気象防災業務を直接支援できるよう、地域の気象と防災に精通し、首長の判断を的確にサポートする気象防災アドバイザーの拡充を推進します。

また、河川の流域全体を俯瞰し、国や流域自治体、企業・住民等、あらゆる関係者が協働し、ハード・ソフトを総動員した流域治水の取組を強力に推進すべく、令和3年5月に流域治水関連法が公布されました。これにより、危険なエリアから安全なエリアへの住まいの移転促進や、リスク情報の空白域の解消を行うことになります。住民等の実際の行動変容に繋がるためには、関係者間での双方向の「リスクコミュニケーション」を行うことが重要です。今後、こうした視点も取り入れながら、ハザードマップなどの防災情報の改善や、マイ・タイムラインの作成を通じた防災意識の向上等に取り組む、線状降水帯等による豪雨災害の被害軽減を図っていきます。



線状降水帯予測の実現に向けた取組



首長の判断を的確にサポートする気象防災アドバイザー

(f) 災害時における人流・物流の確保 [5,771 億円(1.25)]

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。

- ・ 迅速な復旧・復興のための高規格道路のミッシングリンク解消や4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策の推進
- ・ 大規模災害に備えた道路等の防災・減災対策の推進
- ・ 大雪時の道路交通確保に向けたソフト・ハード両面からの取組の強化
- ・ 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
- ・ サプライチェーンの多元化や関係者連携等を通じた災害時における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

【コラム】 高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化や4車線化による災害時の効果

令和2年7月豪雨では、全国各地で道路が被災した一方、高規格道路と直轄国道のダブルネットワーク区間や高規格道路の4車線区間が、早期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数日の交通確保)

災害に強い道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路のミッシングリンクの解消や4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策を推進します。

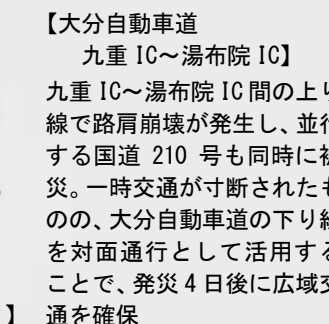


【南九州西回り自動車道と国道3号のダブルネットワーク】
国道3号が大規模土砂災害により2週間以上通行止めとなったが、並行する南九州西回り自動車道により発災当日に八代ー水俣間の広域交通を確保



【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



<盛土による災害の防止に向けた総点検を踏まえた対応>

※ 盛土による災害の防止に向けた総点検を踏まえた対応については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

【コラム】盛土による災害の防止に向けた総点検と対応策の検討

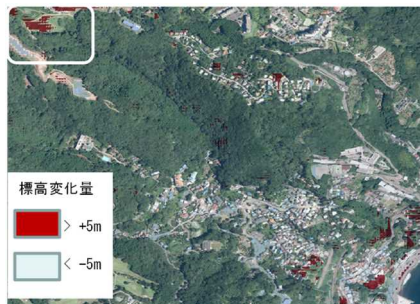
梅雨前線による大雨に伴い、令和3年7月3日に静岡県熱海市伊豆山の逢初川において土石流が発生し、下流で甚大な被害が発生しました。政府では、今回の災害対応を教訓として、今後起こり得る豪雨や台風等への対応に万全を期し、被害の発生を最小限に抑えるよう、関係機関が一体となって、盛土による災害の防止に向けた総点検と対応策の検討を行うこととなりました（「令和3年7月1日からの大雨に係る支援策とりまとめ」）。

これを踏まえ、第1回関係府省連絡会議が8月10日に開催され、関係府省・地方公共団体が一体となって、土砂災害警戒区域上流域及び区域内の盛土や大規模盛土造成地等について、許可・届出等の情報や盛土可能性箇所等を参照しつつ点検を行い、年内を目途に暫定とりまとめを行います。点検状況等を踏まえ、行為者による是正措置を基本に、盛土の撤去や対策工の実施など危険箇所への対応や土地利用規制など安全性を確保するために必要な対応策を検討していきます。



静岡県熱海市伊豆山で発生した
土石流災害

【盛土可能性箇所 (標高差+5m以上の抽出(イメージ))】



基盤地図情報と航空レーザ測量の標高差分データから
地形変化可能性箇所を抽出(国土地理院作成)

(3) インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現

[8, 350 億円(1.20)]

国土交通省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、インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現に向けた取組を推進する。

【コラム】「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。

このように、インフラ老朽化対策は「待ったなし」の課題であり、令和2年12月11日に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、対策の加速化を図ります。

また、「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」(令和3年度～令和7年度)に基づき、持続可能なインフラメンテナンスの実現に向け、「予防保全」への本格転換、新技術・官民連携手法の普及促進、集約・再編やパラダイムシフト型更新等の取組を推進します。

「インフラメンテナンス国民会議」(令和3年6月末時点 2,374 者)では、これまでに約 150 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います。さらなる取組の推進に向け、産学官民のネットワークを有効活用したプラットフォームの機能強化を目指します。

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プロン部



腐食した排水ポンプ場の羽根車



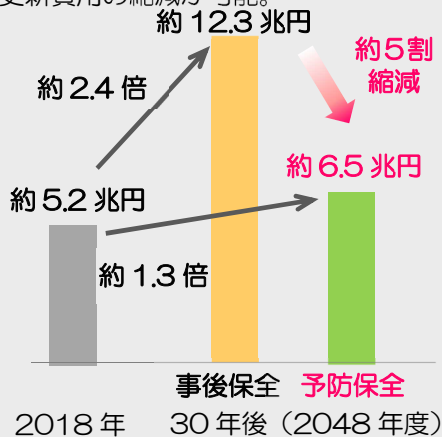
老朽化した海岸堤防



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

新技術や民間活力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、パラダイムシフト型更新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＞



ドローンを活用した砂防関係施設点検

＜集約・再編の推進＞



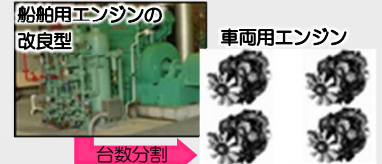
老朽化が進んだ跨線橋を撤去し、隣接橋へ機能を集約

＜官民連携手法の普及促進＞



包括的民間委託の導入による維持管理効率化

＜パラダイムシフト型更新＞



船舶用エンジンの改良型 車両用エンジン
台数分割
施設更新時にマストロダクト型製品への更新を推進

インフラメンテナンス国民会議



■会員による意見交換会



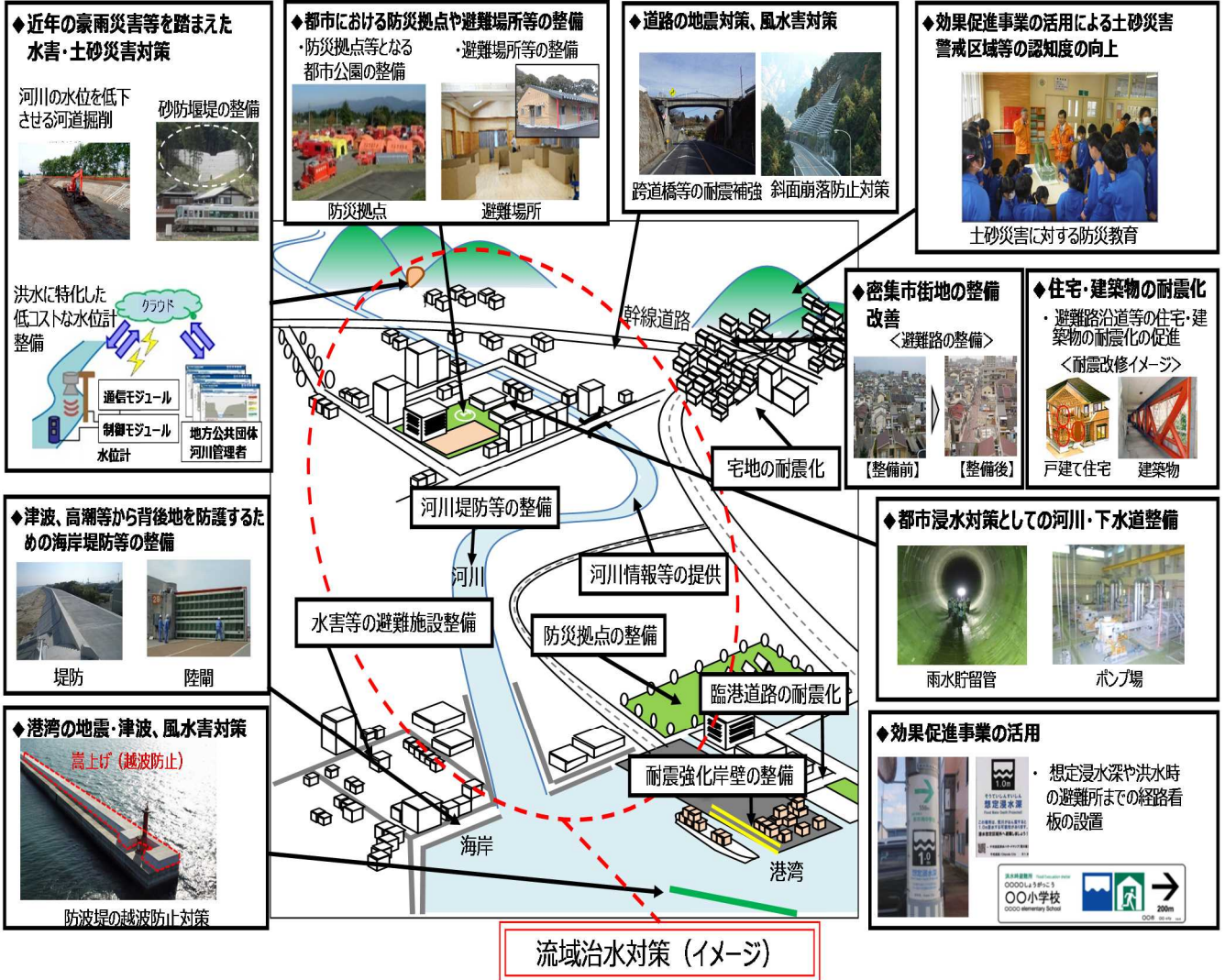
■点検技術の現場実証



(4) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援
(防災・安全交付金) [10,291億円(1.21)]

激甚化・頻発化する風水害・土砂災害や大規模地震・津波に対する防災・減災対策、予防保全に向けた老朽化対策など、地方公共団体等の取組を集中的に支援する。

＜激甚化・頻発化する風水害・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) 通学路の合同点検等を踏まえた交通安全対策の推進 [2,265億円(1.24)]

交通安全確保のため、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。

- ・ 通学路における合同点検の結果を踏まえた交通安全対策の推進
- ・ 面的速度規制と物理的デバイスの適切な組み合わせ等による生活道路の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
- ・ 立体交差化等の対策に加えて周辺の迂回路整備等も含めた総合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

【コラム】 通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策

令和3年6月28日、千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する痛ましい事故が発生しました。この事故を受けた、「子供の安全を守るための万全の対策を講じる」との総理指示を踏まえ、8月4日、交通安全対策に関する関係閣僚会議において「①通学路等における交通安全の確保」と「②飲酒運転の根絶」を柱とする緊急対策が策定されました。

①通学路等における交通安全の確保のための取組

関係機関と連携し、通学路の合同点検を実施し、9月末までを目途に対策必要箇所を抽出、10月末までを目途に対策案を作成します。この結果を踏まえ、歩道の設置・拡充、歩行者と自動車・自転車の利用空間の分離、ガードレール等の防護柵などの交通安全施設等の整備、無電柱化、踏切対策などの交通安全対策のほか、ゾーン30をはじめとする低速度規制と組み合わせてハンプ等の物理的デバイスを設置する速度抑制・通過交通の進入抑制対策、交差点改良や改築等の幹線道路対策による幹線道路と生活道路の機能分化について、可能なものから速やかに実施します。

②飲酒運転の根絶のための取組

運送事業用自動車において従来からの取組を引き続き実施するとともに、更なる対策として、飲酒運転対策の優良事例の情報共有、運転者の指導・監督時の実施マニュアルにおけるアルコール依存症関係の記載の拡充、アルコールインターロック装置に関して運送事業者への情報提供等による普及促進を図ります。



歩道の設置



生活道路における速度抑制対策

【コラム】無電柱化の推進

道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興の観点から、令和3年5月に策定した新たな無電柱化推進計画(約4,000km)に基づき、着実に無電柱化を推進します。

また、平成20年度から平成30年度まで電柱の設置本数は、年間約7万本のペースで増えているため、新設電柱の抑制に向けて、関係者が連携して新設電柱の増加要因の調査・分析を行い、削減に向けた対応方策を取りまとめます。更に、災害時の緊急輸送道路等の閉塞を予防するため、令和3年3月の道路法改正を踏まえて沿道区域に電柱等を設置する場合の届出・勧告制度の運用を開始します。

【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 >

【新たな無電柱化推進計画のポイント】

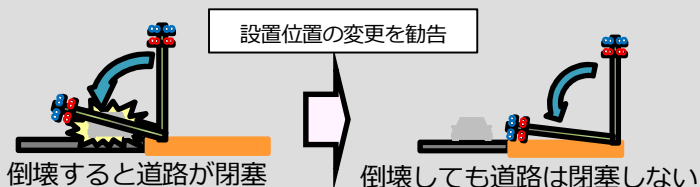
- ・ 新設電柱を増やさない
⇒ 特に緊急輸送道路は減少させる
- ・ 徹底したコスト縮減
⇒ 平均して約2割のコスト縮減
- ・ 事業の更なるスピードアップ
⇒ 事業期間半減(平均7→4年)を目標

【届出・勧告制度の運用イメージ】



< 届出対象区域の指定例 >

- ・ 道路管理者は、沿道区域の全部又は一部を「届出対象区域」として指定することができる
- ・ 届出対象区域において、電柱等の工作物等を設置しようとする者に対し、届出を義務付け
- ・ 道路管理者は、届出に係る行為に関し、場所又は設計の変更等を勧告することができる



(b) 公共交通等における安全・安心の確保 [134 億円(1.67)]

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。

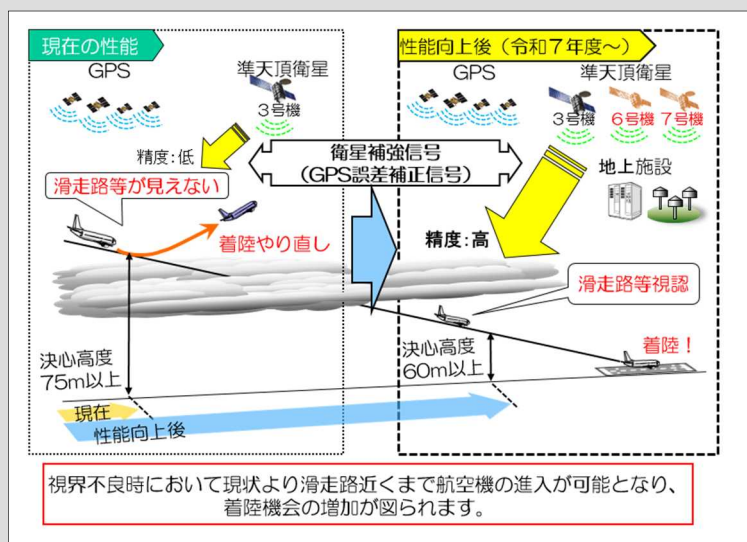
- ・ 自然災害への対応を含めた運輸安全マネジメント評価等の実施
- ・ 全ての利用者の安全性向上を図るためのホームドアの更なる整備等の促進
- ・ ICTを活用した自動車運送事業者に対する監査体制の強化
- ・ リハビリの機会確保や介護者なき後を見据えた支援の強化等による自動車事故被害者救済対策の充実
- ・ 空港における航空機のオーバーラン対応等の安全性確保の推進
- ・ 先進技術の活用や操縦士への指導・監督の強化等による小型航空機の安全対策の推進
- ・ テロ等緊急事態を想定した公共交通事業者等における危機管理対応力の充実・強化
- ・ 「テロに強い空港」を目指した航空保安対策等の強化
- ・ 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

【コラム】宇宙システムを活用した交通の安全・安心の確保、防災情報の充実

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、防災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ます。

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着陸機会の増加や海洋状況把握(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、衛星測位を活用する上での基盤となる電子基準点網の整備等に努めています。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、喫緊の課題である線状降水帯を含む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。

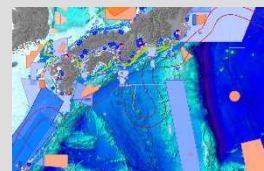
※GPS信号の誤差や異常を地上で監視し、誤差補正信号等を静止軌道衛星よりユーザー(航空機等)へ送信するシステム。



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」)



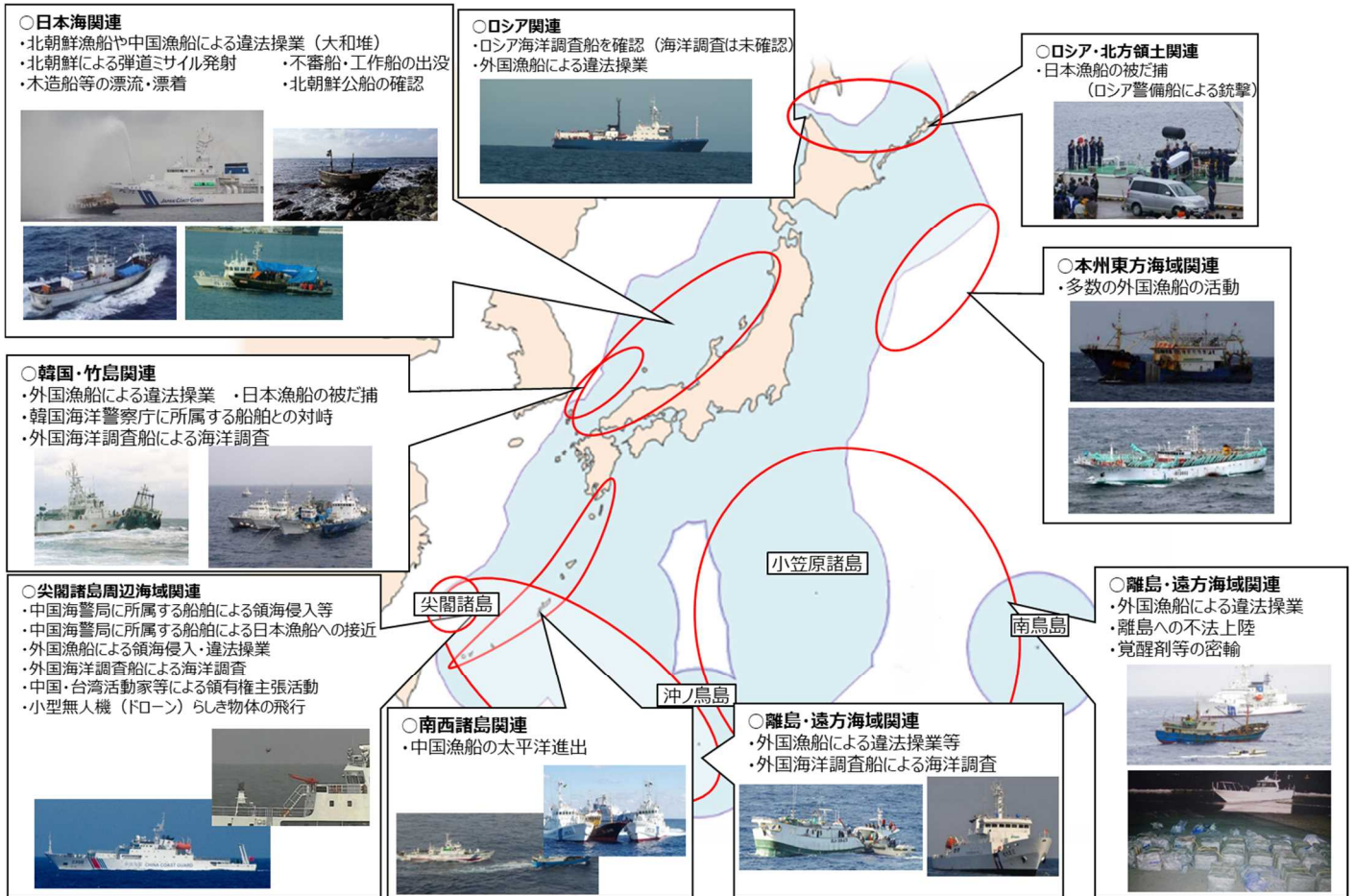
電子基準点

(6) 戦略的海上保安体制の構築等の推進 [2,488 億円(1.12)]

一層厳しさを増す我が国周辺海域の情勢を踏まえ、「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
- ・ 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>



<「海上保安体制強化に関する方針」に基づく体制強化の推進>

➤ 十分な装備を保有した巡視船や航空機の増強

武装化した中国海警船に対応可能な大型巡視船の増強

➤ 新技術により監視能力を高めた無操縦者航空機の導入

高精度な遠隔操作や映像撮影技術、広域的な情報収集技術、AI を活用した情報分析技術等の活用により監視能力を高めた無操縦者航空機の導入

➤ 老朽巡視船艇の代替、教育訓練施設の拡充等

老朽化が著しい巡視船艇の代替や教舎等の拡張のほか、尖閣領海警備に必要な装備資器材の整備、岸壁・格納庫の整備、宿舎修繕、巡視船艇・航空機の後年度負担、所要の燃料費・修繕費等



2. 社会経済活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大

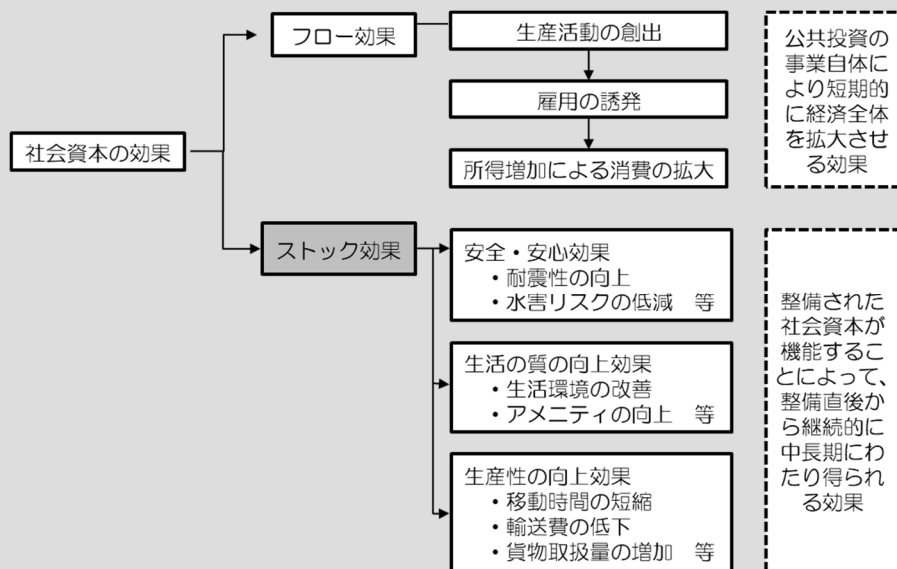
- ポストコロナにおける経済好循環の加速・拡大に向けて、生産性向上等のストック効果を重視した社会資本整備を戦略的かつ計画的に推進。
- 2050年カーボンニュートラル等グリーン社会の実現に向けて、我が国のCO₂排出量の約5割を占める運輸・民生部門を広く所管する国土交通分野のグリーン化を推進。
- ポストコロナの新たな経済社会の実現に向けたデジタルトランスフォーメーションや技術開発を推進するとともに、現場を支える人材の確保・育成等のため、i-Constructionの推進、建設キャリアアップシステムの普及、週休2日の実現などの処遇改善等を通じた働き方改革を推進。
- 地域の足である公共交通を守り抜くため、危機に瀕する地域公共交通の確保・維持を図るとともに、ポストコロナにおける地域のくらしや移動ニーズに応じた交通サービスの活性化に向けた取組を推進。
- 地域経済を支える観光の存続のため、観光産業への継続的支援を行うとともに、本格的な観光の復興の実現に向けて、国内観光需要の回復、インバウンドの段階的復活を見据えた取組を推進。
- 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。
- 2025年の大阪・関西万博や2027年国際園芸博覧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かつ計画的な推進

【コラム】 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。近年、自然災害が激甚化・頻発化し、国際競争が激化する中、インフラが本来の役割を果たすことの重要性は一層高まっています。現在を生きる我々や将来の世代が安全・安心に活力ある日々を送るために必要となる社会資本の整備に、戦略的・計画的に取り組んでいくことが重要です。

このため、国土交通省では、令和3年5月に閣議決定された「第5次社会資本整備重点計画」に基づき、主体・手段・時間軸の「3つの総力」を挙げ、社会資本整備を深化させていきます。また、インフラを、国民が持つ「資産」として捉え、インフラのストック効果をいかに最大化させるかという観点から、整備・維持管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした取組を行うことにより、インフラの潜在力を引き出し、新たな価値を創造する「インフラ経営」の取組を進めていきます。



(a) 効率的な物流ネットワークの強化 [4,369億円(1.22)]

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
- ・ 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

(b) 都市の国際競争力の強化 [154 億円(1.20)]

ポストコロナの経済社会に対応しつつ、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。

大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域(うめきた地区)



「みどり」と「イノベーション」の融合拠点の整備

地域の拠点や基盤となる都市拠点インフラの整備をスピードアップ

(c) 航空ネットワークの充実 [144 億円(1.20)]

ポストコロナの経済社会を見据え、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計画的に推進する。

- ・ 羽田空港の国際競争力強化のための人工地盤、アクセス鉄道、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

※ 依然として厳しい状況に置かれている航空会社、空港会社等航空関連業界への支援等新型コロナウイルス感染症への対応のために必要な措置について、航空旅客需要の回復状況等を踏まえ、今後の予算編成過程において検討する。

(d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円(1.00)]

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。

(e) 鉄道ネットワークの充実 [198 億円(1.22)]

大都市圏における地下高速鉄道ネットワーク等の都市鉄道整備や技術開発等を進めるとともに、東京圏における今後の都市鉄道のあり方や幹線鉄道ネットワークのあり方に関する調査を行う。

- ・ 国際競争力の強化や利用者の利便性向上を図るため、都心における移動円滑化、幹線交通ネットワークへのアクセス向上、通勤・通学混雑の緩和に資する東京8号線（有楽町線）の延伸や都心部・品川地下鉄等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
- ・ 東京圏における今後の都市鉄道のあり方や幹線鉄道ネットワークのあり方に関する調査

(f) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化 [625 億円(1.20)]

経済安全保障の確保の観点も踏まえ、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。

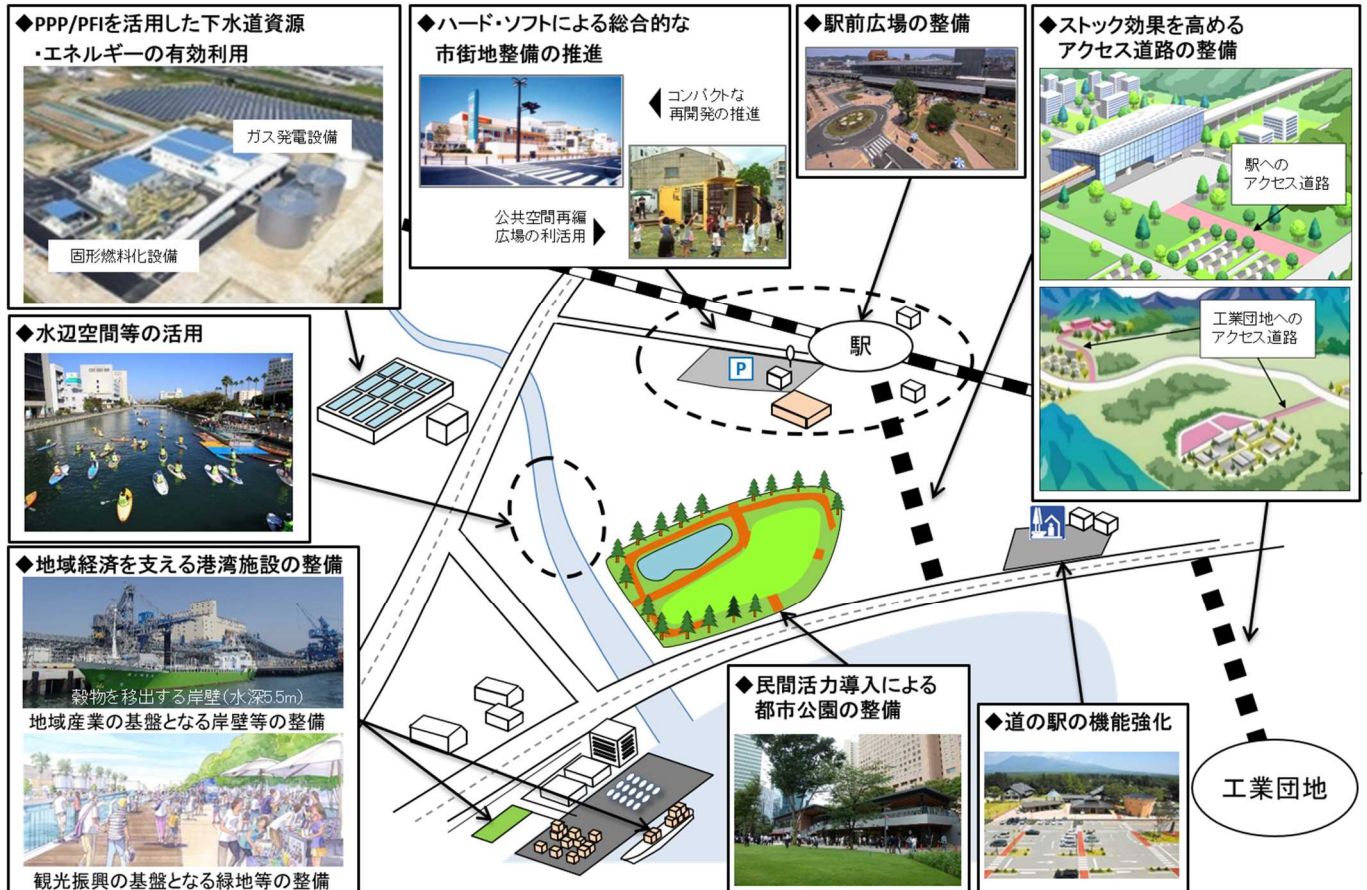
- ・ ハード・ソフト両面でのコンテナターミナルの集貨・創貨・競争力強化の推進
- ・ バルク船の大型化に対応した港湾機能強化や効率輸送に向けた企業連携の促進

(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）

[7,441億円(1.18)]

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、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) 2050年カーボンニュートラル等グリーン社会の実現に向けた施策の展開

【主要施策】2050年カーボンニュートラルの実現に向けた取組

近年の気候変動による自然災害の激甚化・頻発化など、地球温暖化対策は「待ったなし」の課題となっています。かけがえのない地球環境を守り、将来の世代に受け継いでいくことは我々世代の重要な責務であり、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、我が国全体で温暖化対策に戦略的に取り組む必要があります。

我が国のCO₂排出量の約5割を占める運輸、民生(家庭・業務)部門の脱炭素化に向け、国土交通省として、現場を持つ強みや技術力を活かして貢献すべく、有識者の知見を集め、2030年度までの10年間に取り組む6つの重点プロジェクトを、「国土交通グリーンチャレンジ」として令和3年7月に取りまとめました。

具体的には、住宅・建築物の更なる省エネ対策の強化、インフラ等を活用した太陽光発電等の地域再エネの導入・利用の拡大、脱炭素と気候変動に配慮したまちづくり、次世代自動車の普及促進、グリーン物流の推進、船舶・鉄道・航空の脱炭素化、カーボンニュートラルポートの形成等の取組を盛り込んでいます。

この「国土交通グリーンチャレンジ」を着実に実行するため、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省グリーン社会実現推進本部」を令和3年7月に新たに設置し、総力を挙げて取り組んでいきます。

「国土交通グリーンチャレンジ」(令和3年7月)

- 省エネ・再エネ拡大等につながるスマートで強靱な暮らしとまちづくり
- グリーンインフラを活用した自然共生地域づくり
- 自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築
- デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開
- 港湾・海事分野におけるカーボンニュートラルの実現、グリーン化の推進
- インフラのライフサイクル全体でのカーボンニュートラル、循環型社会の実現



グリーンインフラ



中高層の木造建築物



電気バス



LRT (Light Rail Transit)

国土・都市・地域空間における
グリーン社会の実現に向けた
分野横断・官民連携の取組推進



EV充電施設の道路内配置
(社会実験イメージ)

(a) ZEH・ZEBの普及や木材活用、ストックの省エネ化など住宅・建築物の

省エネ対策等の強化

[1,384億円(1.36)]

我が国のCO₂排出量の約3割を占める民生部門における省エネ、再エネ利用等を推進するため、カーボンニュートラルの実現に向けた住宅・建築物の省エネ化や木材利用の推進等の対策を強化する。

- ・ LCCM住宅、ZEH、ZEB、長期優良住宅等の整備への支援等の強化
- ・ 既存ストックの省エネ改修への支援等の強化
- ・ 優良な都市木造建築物等の整備や地域の気候風土に応じた建築技術・CLT等の新たな部材を活用した先導的な取組への支援の強化
- ・ 地域の中小工務店等の連携体制による省エネ性能等に優れた木造住宅の整備への支援の強化
- ・ 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よる体制整備への支援
- ・ 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

【コラム】脱炭素社会に向けた住宅循環システムの構築と良質な住宅ストックの形成

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、我が国の最終エネルギー消費の約3割を占める民生部門の更なる省エネルギー化や炭素貯蔵効果の高い木材利用の拡大に向けた取組が不可欠となっています。

このため、住宅・建築物分野においては、建設から除却までのライフサイクルにおけるCO₂排出量がマイナスとなるLCCM住宅、高断熱化や設備の高効率化による省エネルギー化と併せて再生可能エネルギーの導入を図るZEH、長寿命でライフサイクルCO₂排出量が少ない長期優良住宅等のストックの拡充を図るとともに、既存住宅・建築物の省エネ改修の推進及び省エネ基準の適合義務づけ等の規制措置の強化を進めます。

また、住宅・建築物において炭素貯蔵効果の高い木材の利用拡大を図ることが重要です。令和3年6月には公共建築物等木材利用促進法が改正され、法律名が「脱炭素社会の実現に資する等のための建築物等における木材の利用の促進に関する法律」に改められ、木材利用の促進を図るべき対象が公共建築物から建築物一般に拡大されました。国土交通省では、本法等を踏まえ、CLT等の新たな部材を活用した工法等や中高層住宅等の新たな分野における木造技術の普及等の取組を進めます。

※ LCCM住宅:使用段階のCO₂排出量に加え資材製造や建設段階のCO₂排出量の削減、長寿命化により、ライフサイクル全体(建築から解体・再利用等まで)を通じたCO₂排出量をマイナスにする住宅



(b) グリーンインフラ等のインフラ・まちづくり分野におけるグリーン化の

推進

[204 億円(1.94)]

CO₂ 吸収源対策にとどまらないグリーンインフラ等のインフラの活用推進を図るとともに、脱炭素化にも資するまちづくりを推進する。

- ・ グリーンインフラ官民連携プラットフォームの活動拡大等を通じた社会実装の推進
- ・ エリア一体となったまちづくりのグリーン化、グリーンインフラの社会実装、環境に配慮した民間都市開発等の取組の支援
- ・ 道路における再生可能エネルギーの活用や道路照明の省エネ化、高度化
- ・ インフラ等を活用した太陽光発電等の地域再エネの導入・利用の拡大
- ・ 下水道事業における革新的技術実証やバイオガス発電等による創エネ、省エネの推進
- ・ 循環型社会に対応した建設資材の再資源化の推進
- ・ 気象予測技術を活用したダム運用の高度化等による水力エネルギーの活用推進
- ・ 生態系の機能を積極的に保全又は再生する生態系ネットワークの形成
- ・ 遊水地整備や山地緑化などの流域治水の取組と一体となった自然豊かな緑の創出
- ・ インフラのライフサイクル全体でのカーボンニュートラル、循環型社会の実現に向けた技術開発等の推進

(c) 自動車の電動化促進と電動化に対応した道路インフラの社会実装の推進

[9 億円(1.87)]

自動車の電動化促進に向けた支援策を強化するとともに、自動車の電動化に対応した道路インフラの社会実装を推進する。

- ・ 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
- ・ カーボンニュートラルの実現に向けた電動車を活用した輸送方法等の検討
- ・ 社会実験を踏まえた EV 充電器の公道設置に向けた方策の立案
- ・ 道路への走行中給電システム導入に向けた検討

【コラム】自動車分野のカーボンニュートラルに向けた取組

2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて、運輸部門における CO₂ 排出量の大半(約 86%)を占める自動車からの排出量を削減するためには、次世代自動車*の普及促進を図ることが不可欠です。令和3年6月に公表された「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、乗用車、商用車の具体的な電動化目標も示されました。

国土交通省では、これまで野心的な燃費・排ガス基準の策定による自動車燃費・排ガス性能の向上、税制優遇措置・補助制度等や基準の国際調和等に取り組んできましたが、カーボンニュートラルの実現に向け、我が国自動車産業の競争力と技術力を最大限発揮できるよう、次世代自動車の普及促進に係る対策をしっかりと実施していきます。

(※)電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHEV)、ハイブリッド自動車(HV)等

燃費・排出ガス基準の策定

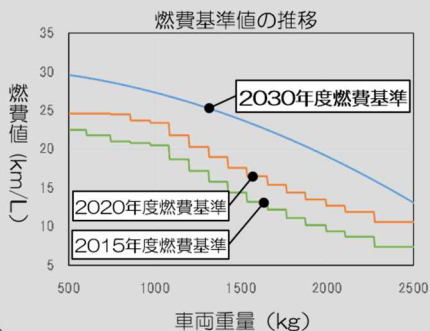
■野心的な燃費・排出ガス基準の策定

《燃費基準》

- 2006年に世界で初めて重量車の燃費基準を策定し、2019年3月に2025年度基準を策定
- 2019年6月に2016年度と比較して32.4%の改善を求める新たな乗用車燃費基準(2030年度基準)を決定

《排出ガス基準》

- 2016年に乗用車にWLTPを導入(2018年10月から段階的に適用開始)



税制優遇措置・補助制度

■税制優遇措置(エコカー減税等)

- 電気自動車等次世代自動車への減免
- ガソリン自動車等への燃費及び排出ガス性能に応じた減免

■次世代自動車の導入補助

- 環境性能に優れた自動車を導入する場合等に、一定額を補助



燃料電池バス

基準の国際調和 (WP29)

■FCVとEVの基準に係る国際調和

- 日本が主導となって基準策定を推進
- これら国際基準を保安基準に採用

国際連合 (UN)

欧州経済委員会 (UNECE)

自動車基準調和世界フォーラム (WP29)



- 安全一般 (GRSG)
- 衝突安全 (GRSP)
- 自動運転 (GRVA)
- 排出ガスとエネルギー (GRPE)
- 騒音とタイヤ (GRBP)
- 灯火器 (GRE)

(d) カーボンニュートラルポート等の港湾・海事分野におけるグリーン化の推進

[682 億円(1.77)]

脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成を推進するとともに、炭素排出の少ない LNG 燃料船の普及促進、温室効果ガス（GHG）排出ゼロの実現に向けた国際戦略の推進等による船舶の低・脱炭素化や洋上風力発電の導入等を推進する。

(港湾におけるグリーン化の推進)

- ・ カーボンニュートラルポート（CNP）形成の推進
- ・ 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

(海運におけるカーボンニュートラルの推進)

- ・ 炭素排出の少ない LNG 燃料船の燃料タンクの国内生産の推進
- ・ 内航海運におけるカーボンニュートラルに向けた環境整備
- ・ 船舶からの温室効果ガス（GHG）排出ゼロの実現に向けた国際戦略の推進

(洋上風力発電の導入の促進)

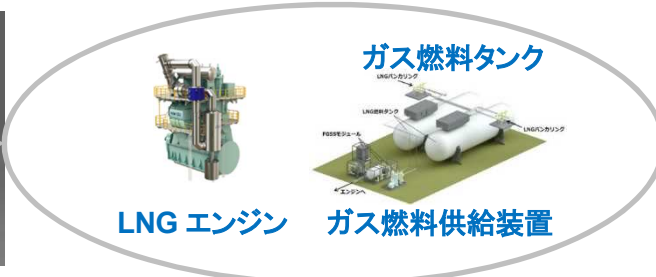
- ・ 洋上風力発電の導入を促す基地港湾の整備
- ・ 洋上風力発電施設の導入拡大に向けた環境整備

<港湾におけるカーボンニュートラルの実現（イメージ）>



<LNG 燃料船の燃料タンクの国内生産の推進>

- **海事分野の脱炭素化に向け、船舶用燃料を LNG、水素・アンモニア等のガス燃料に転換することが必要。先駆けとして 2020 年代前半から LNG が普及。**
 - **海運業者が LNG 燃料船の導入を加速する一方、燃料タンクを海外からの調達に依存する現状。**
- ⇒ 燃料タンクの内製化を推進し、**ガス燃料船の安定的な供給体制を整備する。**



(e) 持続可能航空燃料 (SAF) の導入促進や空港の再エネ拠点化等の航空分野における脱炭素化の推進 [36 億円(2.05)]

航空分野における脱炭素化の実現に向けて、航空機の運航及び空港における脱炭素化の取組を推進する。

(航空機の運航における脱炭素化の推進)

- ・ 持続可能な航空燃料 (SAF) の導入促進に向けた環境整備
- ・ 産学官の連携強化を通じた航空機における脱炭素化に資する新技術の早期実用化に向けた取組の推進
- ・ 管制の高度化による航空機の運航方式の改善を通じた消費燃料の削減の推進

(空港における脱炭素化の推進)

- ・ 空港施設・空港車両・地上航空機からのCO₂排出削減のための取組の推進
- ・ 太陽光発電設備の導入等空港の再エネ拠点化の推進

【コラム】 航空分野のカーボンニュートラルに向けた取組

2050年カーボンニュートラルや、国際民間航空機関(ICA0)が採択した2020年以降CO₂排出量を増加させないとの目標に対応するため、航空分野におけるCO₂削減に向けた取組を加速させる必要があります。このため、新たに①航空機運航分野と②空港分野について、学識経験者、航空会社、関係省庁等からなる検討会を令和3年3月にそれぞれ立ち上げ、検討を進めています。

今後、持続可能な航空燃料(SAF:Sustainable Aviation Fuel)の導入促進、機材・装備品等への新技術導入、管制の高度化による運航方式の改善、空港施設・空港車両のCO₂排出削減等の取組を推進するとともに、空港を再生可能エネルギー拠点化する方策を検討・始動し、官民連携の取組を推進します。

① 運航分野

■ 持続可能な航空燃料 (SAF) の導入促進

- 国産SAFの開発促進
- SAFの円滑な利用のための環境整備
- その他SAFの導入・普及促進



SAFを使用した飛行検査機フライト
(赤羽大臣による羽田空港視察)

■ 機材・装備品等への新技術導入

- 環境技術(電動化、軽量化、水素航空機等)の早期実用化に向け、関係団体等との連携体制を構築し、安全基準を整備
- 国際会議等への積極的な参画等を通じ国際標準化を推進



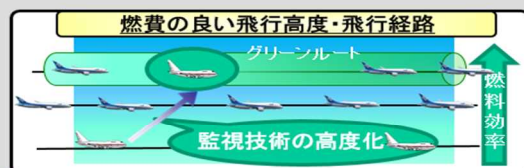
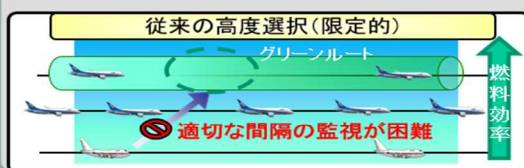
(IHI HPより)

ー 期待される国産技術の例

- 電動化(高出力密度モータ等)
- 軽量化(炭素繊維複合材の活用等)
- 水素航空機(燃焼器等)

■ 管制の高度化による運航方式の改善

- 飛行高度・飛行経路の選択自由度を向上



② 空港分野



エネルギーの見える化システム		
	CO ₂ 削減量	削減状況
太陽光発電	●●トン	◎
GPU利用	▲▲トン	○
...	■●トン	△

■ 「空港の」カーボンニュートラル化

空港施設・空港車両からのCO₂排出削減

- 空港車両のEV・FCV化の促進
- 照明・灯火のLED化



EV車の一例

地上航空機からのCO₂排出削減

- 走行距離の縮減
- GPU利用の促進



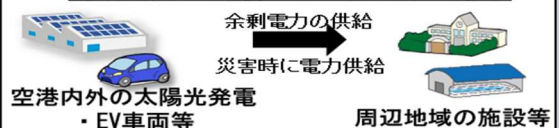
■ 「空港による」カーボンニュートラル化

再生可能エネルギーの生産拠点化



太陽光発電設備の導入促進

周辺地域との連携・レジリエンスの強化



(3) 国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション (DX) や技術開発、働き方改革等の推進

【主要施策】国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション (DX) の推進

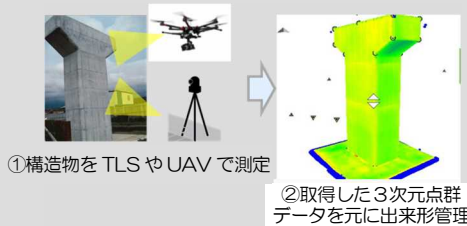
新型コロナウイルス感染症に対応するため、公共工事の現場で非接触・リモート型の働き方への転換を図るなど、感染症リスクに対しても強靱な経済構造の構築を加速することが喫緊の課題となっています。このため、令和2年7月に省横断的に取組を推進する「インフラ分野のDX推進本部」を設置し、令和3年2月にインフラ分野のデジタルトランスフォーメーション施策をとりまとめました。

【インフラ分野におけるDX】

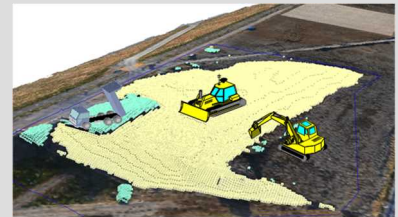
ETC によるタッチレス決済の普及など国民の暮らしのサービス向上に向けた取組や、3次元測量等を活用した出来形管理の効率化の実現による仕事のプロセス変革など、データとデジタル技術の活用を図ることにより、公共事業の円滑な実施や感染リスクの低減などを実現し、新しい働き方への転換等を進めます。



ETC によるタッチレス決済の普及



①構造物を TLS や UAV で測定
②取得した3次元点群データを元に出来形管理
3次元測量等を活用した出来形管理の効率化



AI 搭載建設機械による自動施工

【物流生産性の向上】

2024 年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制適用を控え、担い手不足が今後更に深刻化することが懸念される物流業界では、物流生産性の向上は喫緊の課題です。こうした課題解決に向けて、物流・商流データ基盤の構築や自動運転トラックの実現などに取り組んでいます。今後は令和3年6月に閣議決定した新たな「総合物流施策大綱」も踏まえつつ、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



【国土交通データプラットフォーム】

国土交通省保有の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、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、同一地図上で表示・検索・ダウンロードを可能とした「国土交通データプラットフォーム ver1.0」を公表しました。現在は ver2.0 として人流データや災害情報、電子納品データ、3D 都市モデル等についても連携しています。併せて、データプラットフォーム上の多種多様な膨大なデータから、ユーザーが求めるデータを検索するために必要な技術の開発にも取り組んでいます。

国土交通データプラットフォームの公開

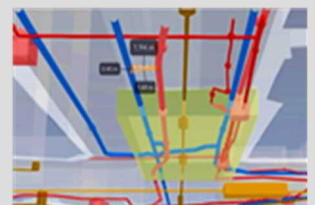


＜連携しているデータ＞
 ・全国約12万件のインフラ施設
 ・全国約14万件の地質データ
 ・人流データ
 ・災害情報
 ・3D都市モデル
 等

3D都市モデルを重畳表示させた例



将来のデータ連携のイメージ



ガスや水道等の地下構造物のデータ化

(a) デジタルトランスフォーメーションの推進 [70 億円(1.80)]

ポストコロナの新たな経済社会の実現に向けて、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
- ・ デジタル技術等を活用した建設現場の非接触・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
- ・ UAV 等を活用した河川・砂防関係施設の巡視・点検等の効率化の推進
- ・ 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
- ・ 施設情報や維持管理情報のデジタル化による下水道管理の高度化・効率化
- ・ 砂防事業における 5G 等を活用した無人化施工等の現場実装の推進
- ・ 衛星画像を利用した海岸線モニタリング等の推進

(交通・物流分野の非接触化・リモート化)

- ・ デジタル技術等を活用したポストコロナにおける持続可能な旅客運送事業の構築
- ・ 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
- ・ 物流現場の機械化・デジタル化等を通じた簡素で滑らかな物流等の構築
- ・ 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)

- ・ 国民の安全・安心、事業者の生産性向上等に直結する国土交通行政における DX の推進

【コラム】 国土交通行政におけるデジタル化の推進

デジタル社会実現に向けて、国民の暮らしに深く寄与する国土交通省においても、自ら率先して国民・事業者向けの行政サービスのデジタル化と省内業務のデジタル化に取り組み、デジタル・ガバメント確立に向けた国土交通行政のデジタル化を推進し、国民生活の利便性向上を図ることが求められています。

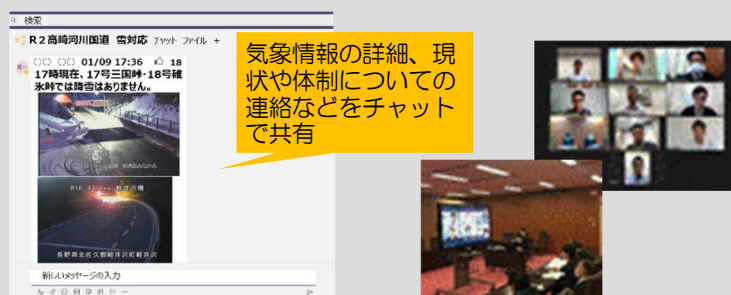
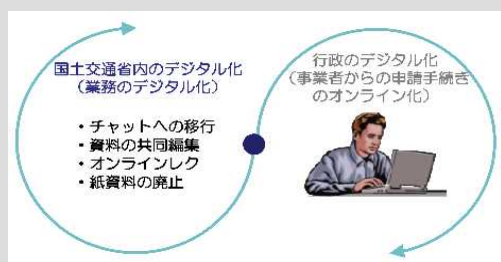
①行政サービスのデジタル化

多くの許認可手続きを所管する国土交通行政にとって、行政サービスのデジタル化による関係事業者等の利用者の手続きに係る負担の軽減及び生産性の向上は喫緊の課題です。行政手続のデジタル化を急ピッチで進め、いつ・どこからでも利用者が行政サービスを利用できる環境の構築を目指します。

②省内業務のデジタル化

新型コロナウイルス感染症の感染拡大による緊急事態宣言の発出を契機に、コミュニケーションツールの導入やテレワーク環境の整備をはじめとした、ICT 環境の整備を急速に進めています。これにより、職員のワーク・ライフ・バランスの改善や業務の効率化のみならず、遠隔地の自治体や事業者等のニーズの的確かつスピーディーな把握や災害時における柔軟な現地対応等を可能とすることで、国土交通省としての行政能力の向上につなげていきます。

国土交通省では、今後も引き続き行政サービスのデジタル化・省内業務のデジタル化を両輪で強力に推進し、国民生活の利便性向上に取り組んでいきます。



国土交通行政におけるデジタル化のイメージ

コミュニケーションツールを活用した災害対応(左)及び意見交換(右)

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

[12 億円(1.33)]

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
- ・ 建築物の生産・維持管理の高度化・円滑化の推進
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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 [154 億円(1.16)]

海運・造船の国際競争力強化・生産性向上、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・生産性向上)

- ・ 最先端の技術開発やサプライチェーンの最適化による海事産業の競争力強化
- ・ DX 造船所の実現による船舶産業の生産性の向上、自動運航の実用化に向けた環境整備
- ・ 内航海運の生産性向上・船員の働き方改革の推進

(海洋資源・エネルギー等の開発・利用の推進)

- ・ 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)

- ・ 海洋教育の推進や官民一体での国民の海洋・海事への理解の増進、海事観光の普及促進

【コラム】造船・海運・担い手の一体的な改革を通じた我が国の海事産業の更なる発展

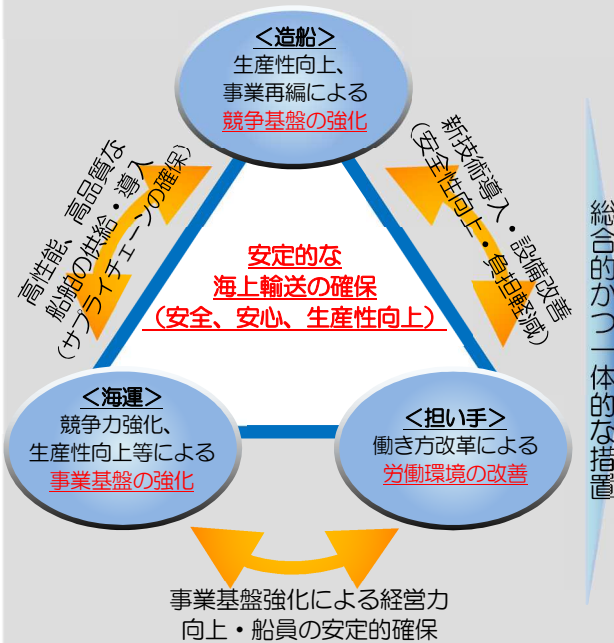
我が国の造船業は、公的支援を背景とした中韓勢の低船価攻勢に加えコロナ禍による市況低迷により、手持ち工事が激減(通常2年以上必要なところ約1年)するなど危機的な状況にありました。引き続き国際競争は熾烈であり、造船業が今後も地域の経済・雇用や我が国の安全保障に貢献し続けるためには、生産性向上や事業再編を通じた競争基盤の強化が急務です。併せて、熾烈な国際競争にさらされている海運業においても、安全・環境性能に優れた船舶の導入の推進により、競争力強化を図るとともに新造船発注を喚起する環境整備が必要です。

また、内航船員の高齢化が依然として顕著(46%が50歳以上)であるほか、若手船員の定着が課題であり、船員の働き方改革が求められています。併せて、内航海運業について経営力の向上を図るため、取引環境の改善・生産性向上を促すことも必要です。

こうした状況を踏まえ、海事産業(造船・海運・担い手(船員))の基盤強化のための措置を一体的に講じるため、国土交通省では、令和3年通常国会に「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」(海事産業強化法)を提出し、全会一致で成立しました。今後は、同法を着実に施行させるとともに、カーボンニュートラルの世界的潮流を国際競争力を高める好機として、これらに係る必要な予算措置を講じること等により、海事産業の更なる発展、安定的な海上輸送の確保、国民生活の安定と経済の持続的成長に取り組んでいきます。

我が国の海事産業の目指すべき姿

主な対策の内容



- 【制度の見直し】
 - 海事産業強化法により、**造船業における生産性向上・事業再編等**や**海運業における高性能・高品質な船舶の導入**を支援する計画認定制度、**船員の労務管理の適正化**を図るための規制等を導入
 - 我が国海事産業の更なる競争力強化、**脱炭素化の推進**に向け、外航海運の**新船への代替を促す**国際制度の国内制度化を推進
- 【予算】
 - 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)
 - 海事分野の**DX・カーボンニュートラルの推進**
 - 最先端の技術開発**支援(自動運航船等)
 - 新技術の活用や運航・経営効率化による**内航海運の生産性向上**
 - 船員の**労働時間管理のリモート化、船員向け産業医の導入支援**
- 【税制】
 - 国際船舶に係る**固定資産税の特例措置**、船舶に係る**特別償却制度**
 - 国際船舶に係る**登録免許税の特例措置**
- 【財政】
 - 造船業、海運業の競争力強化に係る**日本政策金融公庫・日本政策投資銀行を通じた金融支援**
 - 内航船舶の建造支援の強化
- 【その他】
 - 船員の確保・育成**の推進
 - 造船業における**人材の確保・育成**
 - カーボンニュートラルポートとの連携



(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

[38 億円(1.04)]

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 の活用状況を踏まえ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等の見える化等を通じた施工時期の平準化の推進
- ・ 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
- ・ 建設キャリアアップシステムの普及・活用を通じた建設技能者の処遇の改善

(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
- ・ 操縦士の着実な養成や養成手法の効率化等の推進

(海運・造船業)

- ・ 海運・造船業の事業基盤を支える海事人材の確保・育成

(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

【コラム】新・担い手3法等を踏まえた建設業の担い手の育成・確保

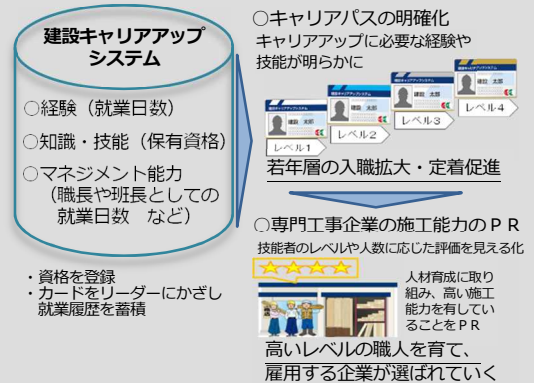
令和元年6月、適正な工期設定等による働き方改革の推進や技術者に関する規制の合理化等による生産性の向上等を内容とした新・担い手3法が成立しました。これらの法律を踏まえ、令和2年8月に中央建設業審議会が作成・勧告した「工期に関する基準」に基づく適正な工期設定や地方公共団体の取組等の「見える化」等を通じた施工時期の平準化等に取り組み、建設業の長時間労働是正や週休2日制の推進等の働き方改革を進め、建設業の担い手確保を図っています。さらに、建設技能者の技能と経験に応じた評価・処遇改善が図られるよう、建設業退職金共済制度との連携等を通じて、建設キャリアアップシステム(CCUS)の普及促進を図っています。

また、工事現場の「3密」を避ける対策等を講じた上で工事が実施されており、新型コロナウイルス感染症の事業執行に与える影響は極めて限定的です(一時中止等の件数の全工事に対する割合は 0.04%)。国土交通省の公共事業予算の契約率も例年以上に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

発注者の責務 ・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 ・適正な請負代金・工期での下請契約締結	発注者・受注者の責務 ・情報通信技術の活用等による生産性向上	発注者の責務 ・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	調査・設計の品質確保
働き方改革の推進	生産性向上への取り組み	災害時の緊急対応強化 持続可能な事業環境の確保	品確法
入契法	工期の適正化 ・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 ・工期の適正化 ・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 ・社会保険加入を許可要件化	建設業法 ・技術者に関する規制の合理化 ・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 ・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 ・経営管理責任者に関する規制を合理化 等	

建設キャリアアップシステムの概要



公共事業の執行状況(国土交通省関係) <6月末時点> ※直轄、補助、独法等の合計

【当初予算(前年度からの繰越含む)】(単位:兆円、%)

区分	予算現額	契約額計	率
令和3年度	11.3	6.8	60.2
令和2年度	12.1	6.9	56.7
令和元年度	11.2	6.4	56.7
過去5年平均(H28~R2)			57.8

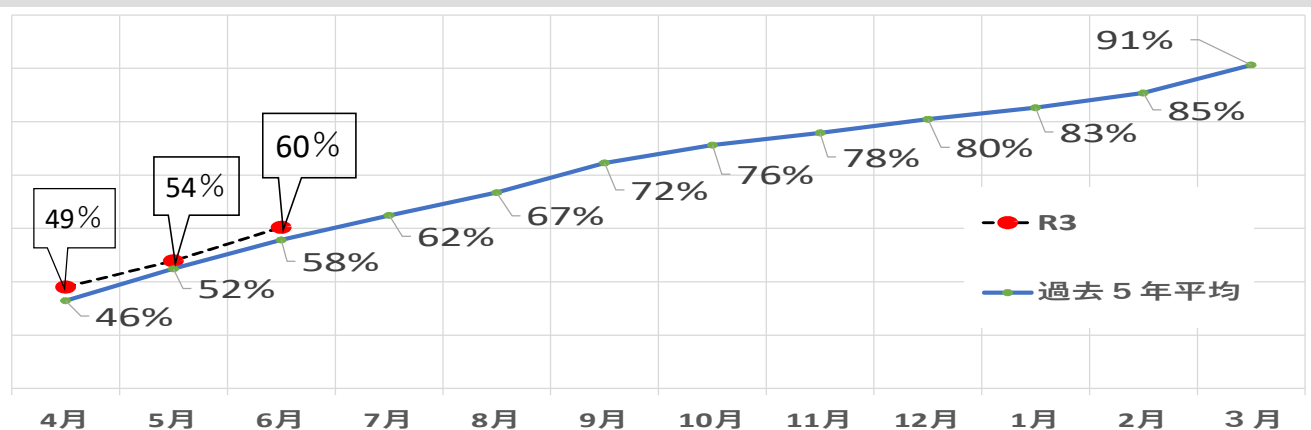
【補正予算】

(単位:兆円、%)

区分	予算現額	契約額計	率
令和2年度補正予算(第3号)	2.0	1.3	66.8
令和元年度補正予算	1.4	0.8	60.9
平成30年度補正予算(第2号)	0.8	0.5	58.4
過去の大型補正平均(※)			63.1

約1割早く執行

※年度末に成立した概ね1兆円程度の補正予算(H24,H25,H29,H30,R1)



※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

(4) 危機に瀕する地域公共交通の確保・維持と新技術の活用等による地域の

くらしや移動ニーズに応じた交通サービスの活性化

[329 億円(1.42)]

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、持続可能な地域公共交通の確保・維持を図るとともに、ポストコロナにおける地域のくらしや移動ニーズに応じた交通サービスの活性化に向けた取組を推進する。

- ・ 地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通の運行確保に向けた支援
- ・ 安全・安心な鉄道輸送を確保するために地域の鉄道事業者が行う設備更新に対する支援
- ・ ポストコロナの移動需要を取り込むための公共交通等の高度化の推進
- ・ ポストコロナにおける持続可能な旅客運送事業の構築
- ・ 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

※ 新型コロナウイルス感染症の影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保等に向けた支援については、今後の感染状況及び経済情勢や輸送需要等を踏まえつつ、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

【コラム】ポストコロナを見据えた持続可能な地域公共交通の実現に向けた取組

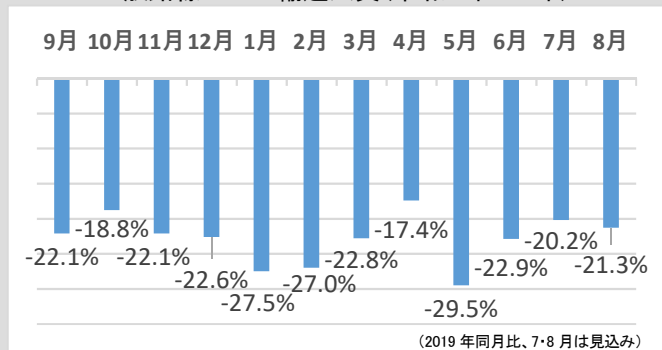
地域公共交通事業者は、人口減少・少子高齢化の進展、新型コロナウイルスの影響による外出控えやテレワーク等の行動変容による輸送需要の減少により厳しい経営環境にあります。ポストコロナ時代においても、地域公共交通は「地域の足」として「くらし」に不可欠なサービスであり、持続可能な運行を確保するための支援が必要です。

このため、令和2年11月に施行された改正地域公共交通活性化再生法や独占禁止法特例法等に基づき、地方公共団体を中心とした、次の取組を推進しています。

- 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」を創っていく取組(地域公共交通計画の策定 等)
- 地域の実情に応じ、地域が主導して地域公共交通事業実施枠組みの再構築やモードの転換などにより輸送サービスの継続を図る取組(地域旅客運送サービス継続事業 等)
- 複数のバス事業者が競合・重複して運行している路線について、運行主体や運行便数などの見直しによる運行の効率化、ダイヤの調整による待ち時間の平準化など利用者目線に立ったサービスに改善する取組

今後は、こうした法制度を活用しつつ、地域の関係者が連携して、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いくとともに、新技術の活用等による地域のくらしや移動のニーズに応じた交通サービスの活性化を積極的に進めていきます。

一般路線バスの輸送人員(令和2年～3年)



地域公共交通計画

(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



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど



(5) 地域経済を支える観光の存続と本格的な復興の実現

(a) 地域経済を支える観光の継続的支援と本格的な観光の復興に向けた施策の

推進

[180 億円(1.21)]

地域経済を支える観光の存続のため、観光産業への継続的支援を行うとともに、本格的な観光の復興に向けて、国内観光需要の回復、インバウンドの段階的復活を見据えた取組を推進する。

(観光産業の再生と「新たな旅のスタイル」の普及・定着)

- ・ 観光産業の付加価値向上のための取組に対する支援
- ・ ワークーション等の地域や企業における普及・定着に向けた環境整備の推進
- ・ 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

(国内外の旅行者を惹きつける滞在コンテンツの造成)

- ・ 第二の故郷づくりなど新たな市場等を開拓し誘客に取組む地域の仕掛けづくりに対する支援
- ・ デジタル技術による観光サービスの変革と観光需要の創出
- ・ 観光地域づくり法人（DMO）中心で行う広域周遊観光の促進に対する支援

(受入環境整備やインバウンドの段階的復活)

- ・ 観光地・宿泊施設の受入環境整備に対する支援
- ・ ポストコロナを見据えた戦略的なプロモーションの実施
- ・ MICE誘致の国際競争力の強化に向けた開催地の魅力向上、プロモーション等の実施
- ・ 教育旅行を通じた青少年の国際交流の促進
- ・ 地方空港における国際線の運航再開等の促進及び感染症対策の推進
- ・ クルーズを安心して楽しめる環境整備の推進

※ 地域経済を支える観光の本格的な復興に向けた対応が必要となる中、新型コロナウイルス感染症への対応に必要な施策については、今後の感染状況や観光需要の動向等も踏まえつつ、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

(b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開 [240 億円(0.92)]

観光戦略実行推進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等を活用した先進的なプロモーション等の高度化

(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
- ・新たなインバウンド層の誘致のためのコンテンツ強化等
- ・文化財や国立公園等に関する多言語解説の整備
- ・文化財や国立公園等を活用したインバウンドのための環境整備 等

【コラム】 地域経済を支える観光の継続的支援とポストコロナを見据えた観光の復興

観光関連産業には全国で約900万人の方が従事し、地域経済を支える重要な役割を果たしています。新型コロナウイルス感染症の拡大以降、国内外の観光需要は大幅に減少し、観光産業は深刻な影響を受けており、雇用の維持と事業の継続に全力を尽くすとともに、感染拡大防止対策の徹底等への支援を行ってきました。

これらの支援とともに、令和2年12月に観光戦略実行推進会議において決定された「感染拡大防止と観光需要回復のための政策プラン」などに基づき、国内旅行の需要を喚起しつつ、段階的なインバウンド回復に備えた取組も行っています。具体的には、宿泊施設のリニューアル、廃屋の撤去等による魅力ある観光地への再生、多様な関係者が連携した地域の観光資源の磨き上げ、感染症拡大防止を徹底した安全・安心の旅のスタイルの定着、ワーケーションの推進、観光地の受入環境整備、地域観光事業支援による旅行需要の喚起などの取組を進めています。

我が国には、全国各地に国内外の観光客を魅了する「自然、食、歴史、文化、芸術」が揃っており、これらの魅力が失われた訳ではありません。国内では、地域への来訪者がこれらの魅力に繰り返し触れ、第二の故郷と感ずることができるような取組などを後押しすることにより、短期滞在者だけでなく中長期的な滞在者や反復継続的な来訪者も増やす取組を進めます。また、インバウンドに大きな可能性があるのは今後も同様であり、デジタルマーケティングの高度化や新しい稼げる地域の看板商品となるコンテンツの創出などにより、2030年訪日外国人6000万人・訪日外国人旅行消費額15兆円等の目標の達成に向け取り組んでいきます。



観光拠点の再生



地域の観光資源の磨き上げ
(漁業×観光)



ワーケーション

(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拡大に向けたインフラ施設と地域との連携手法の検討
- ・ 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パスや案内標識の英語表記等の推進
- ・ 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を活用した駐車場事前予約システムの導入や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
- ・ ナショナルサイクルルート等における走行環境・受入環境の整備、沿線の魅力づくりや情報発信等の推進

<インフラツーリズムの例>



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（太平洋岸自転車道・伊豆）

(6) 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

[109 億円(1.05)]

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。

- ・ デジタル化や ESG 投資等の新たな動向を踏まえた不動産投資市場の環境整備
- ・ 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
- ・ 不動産管理業の適正化・発展に係る環境整備
- ・ 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

(b) PPP/PFI の推進 [504 億円(1.15)]

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
- ・ グリーン社会の実現に寄与する官民連携事業の導入支援の創設
- ・ 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
- ・ インフラの維持管理における指標連動方式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) インフラシステム海外展開の戦略的拡大 [35 億円(1.20)]

デジタル変革、カーボンニュートラルへの対応等を通じ、世界のインフラ需要を取り込んでいくため、「インフラシステム海外展開戦略 2025」及び「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。

(官民連携によるプロジェクトの「川上」から受注までの継続的関与)

- ・ 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
- ・ 官民連携による、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
- ・ 相手国の制度構築・人材育成の一体的・効果的实施

(ポストコロナを見据えたデジタル技術の活用)

- ・ デジタル技術を活用した MaaS 等交通ソフトインフラ、スマートシティの海外展開
- ・ DX 時代の基盤となるデータ活用を支える技術の海外展開

(地球規模での気候変動への対応などによる経済と環境の好循環の実現)

- ・ カーボンニュートラルに貢献する質の高いインフラシステムの海外展開
- ・ ハード・ソフト一体となった防災インフラの海外展開

(我が国企業の競争力強化や案件受注後の継続的なフォローアップ)

- ・ 国際機関とも連携した、我が国の技術、規格や制度の国際標準化等の推進
- ・ 外国企業との第三国連携海外進出の推進
- ・ 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
- ・ 案件受注後の継続的なフォローアップ
- ・ 中小企業等の円滑な海外展開支援と官民一体での我が国企業の海外展開の環境整備

【コラム】 質の高いインフラシステムの海外展開

我が国のインフラシステム海外展開については、2025 年までの新しい戦略として「インフラシステム海外展開戦略 2025(以下「新戦略」という。)」が令和2年 12 月に策定され、2025 年に 34 兆円の受注を目指すこととされました。

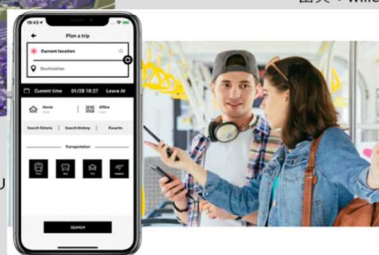
この新戦略を遂行していくため、国土交通省では、令和3年6月に「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2021(以下「行動計画」という。)」を策定しました。この行動計画に基づき、我が国が比較優位をもつ運営・維持管理や技術移転などの強みを活かした案件形成に取り組むとともに、ポストコロナや脱炭素社会の実現を見据え、スマートシティや交通ソフトインフラといったデジタル技術を活用したインフラシステム、カーボンニュートラルに資するインフラシステムの案件形成を進めるほか、防災インフラの海外展開の取組を強化するなど、引き続き、質の高いインフラシステムの海外展開に取り組んでいきます。

■スマートシティ・交通ソフトインフラの案件形成

- ・ 「日ASEAN相互協力による海外スマートシティ支援策 (Smart JAMP)」により、案件形成を加速化。
- ・ 官民連携により交通ソフトインフラの案件形成を推進。
- ・ WEF、ITF等のインフラ整備の潮流を形成する国際的議論への参画
- ・ 案件形成から出資・ハンズオン支援等までJOINにより支援を実施。



▲スマートシティの基盤の一つとなる3D都市モデルのイメージ (新宿駅周辺)
出典：国土交通省 Project PLATEAU



▼統合型MaaSアプリの提供
出典：willer

■気候変動対策に資する防災インフラの海外展開の取組強化

- ・ 既設ダムを運用しながら治水機能の回復、強化や、CO₂削減にも資する発電機能の増強等を行うダム再生等のハード・ソフト一体となった流域治水のノウハウの海外展開の促進。



◀ダム再生の案件形成を進めるスタミダム (インドネシア)



◀ダム再生技術の例 (新丸山ダム)

■ 部分は新丸山ダムの完成時に撤去します。

(7) 大阪・関西万博や国際園芸博覧会等に向けた対応

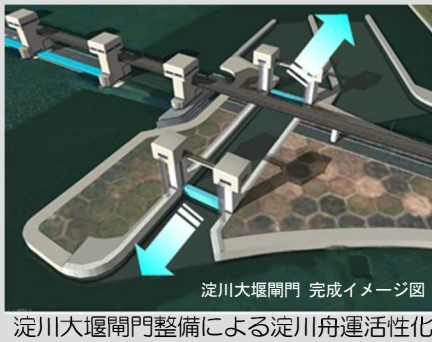
2025年大阪・関西万博の開催に向けて、令和2年9月16日に政府の国際博覧会推進本部が設置され、同年12月21日に「2025年に開催される国際博覧会(大阪・関西万博)の準備及び運営に関する施策の推進を図るための基本方針」が策定されました。また、大阪府・市等から要望を受けて、国の直轄事業、地方公共団体の補助事業等を国の計画に位置付け、万博関連のインフラ整備について関係府省庁間で合意したインフラ整備計画の策定を今夏に予定しています。国土交通省としては、関係省庁や地元自治体等と緊密に連携し、インフラ整備計画に基づき、会場となる夢洲周辺のインフラ整備や会場へのアクセス向上、安全性やにぎわい・魅力の向上、広域的な交通インフラの整備を行うとともに、空飛ぶクルマの実証等、大阪・関西万博の成功やその後の大阪・関西の発展に資するよう必要な取組を着実に進めていきます。

○会場周辺のインフラ整備

例：大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業及び大阪港臨港鉄道整備事業



○にぎわい・魅力の向上



○会場へのアクセス向上

例：淀川左岸線(2期)整備



○広域的な交通インフラの整備



○安全性の向上

例：延焼遮断帯整備促進事業



○空飛ぶクルマの実証



国際園芸博覧会は、国際的な園芸・造園の振興や、花と緑のあふれる暮らしの創造等を目的に各国で開催されている博覧会であり、2027年に神奈川県横浜市(旧上瀬谷通信施設)で、最上位のクラス(A1)の国際園芸博覧会が開催されます。令和3年6月22日に閣議了解が行われ、国際博覧会に関する条約上の手続を進めることが決定されました。国土交通省としては、関係省庁、地元自治体及び経済界等と緊密に連携し、博覧会の開催が、グリーンインフラの社会実装、ウォークアブルなまちづくりの実現、スマートシティの先導・発展に寄与し、花と緑を通じた新たなライフスタイルを提示する機会となるよう、会場基本計画の策定や基本設計に対する支援を実施する等、必要な取組を着実に進めていきます。

○開催場所の位置図



○2027年国際園芸博覧会の会場イメージ



3. 豊かで活力ある地方創りと分散型の国づくり

- 真の共生社会の実現に向けたバリアフリー社会を形成するとともに、空き家対策、所有者不明土地等対策及び適正な土地利用等を通じて地域の魅力を活かしながら、離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、豪雪地帯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分散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のあるまちづくりや「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。
- ポストコロナにおける住まい方や働き方等を見据え、令和3年3月に閣議決定された新たな「住生活基本計画（全国計画）」に基づき、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を促進。

(1) 真の共生社会実現に向けたバリアフリー社会の形成と活力ある地方創り

(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

[395 億円の内数]

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
- ・ 高齢者・障害者用施設の適正利用の推進等を通じた「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「道の駅」における子育て支援施設の整備の推進
- ・ 幅広い世代が利用する都市公園におけるユニバーサルデザインの推進
- ・ 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

【主要施策】真の共生社会の実現に向けたハード・ソフト両面からのバリアフリーの取組強化

国土交通省では、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしての「真の共生社会の実現」に向けて、令和3年をターニングポイントの1年としてハード・ソフト両面からのバリアフリー化に取り組んでいます。具体的には、新幹線における車椅子用フリースペースの導入をはじめ、駅のエレベーター・ホームドア整備の加速化、UDタクシーの導入促進、建築物のバリアフリー化の推進、学校教育と連携したバリアフリー教室の展開など、ユニバーサルデザインの街づくりと心のバリアフリーを一体的に推進しています。

今後は、都市部に加え、地方部におけるバリアフリー化を加速させるため、市町村の面的・一体的なバリアフリー計画であるマスタープラン・基本構想の作成促進に向けた取組等を強化していく必要があります。また、車椅子使用者用駐車施設やバリアフリートイレ等の施設・設備を真に必要とする当事者の方が円滑に利用できるよう、適正利用の推進に向けた啓発活動等のソフト対策を充実させる必要があります。

さらに、障害の有無や特性にかかわらず、全ての方が同じように便利で安心な公共交通機関を利用できるよう、障害者用 IC カードやオンライン予約・決済など当事者の利便性向上や負担軽減に資する取組についても官民連携による課題解決を図るなど、真の共生社会の実現に向けたバリアフリーの取組の高度化を進めていきます。



車椅子使用者用駐車施設



適正利用に向けた啓発キャンペーン



乗車券オンライン予約・決済イメージ

【コラム】鉄道駅等のバリアフリー化

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、令和7年度末までを目標期間とする整備目標の達成に向けて、駅構内における段差の解消、バリアフリートイレや転落防止設備（ホームドア等）の整備等を推進しています。

【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新たな整備目標について）

- ・段差解消等：1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅と2,000人以上3,000人未満で基本構想の生活関連施設に位置付けられた鉄軌道駅を原則として全てバリアフリー化。その他、利用者数のみならず、地域の実情を踏まえて可能な限りバリアフリー化。
- ・ホームドア：転落及び接触事故の発生状況、ホームをはじめとする鉄軌道駅の構造・利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、鉄軌道駅全体で3,000番線、うち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅で800番線を整備。

さらに、バリアフリー法の基本方針では、駅施設・車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全を確保しつつ、可能な限りホームと車両の段差・隙間の縮小を進めることとし、この整備にあわせて、車椅子使用者が単独乗降しやすいドア位置などを移動経路に応じて表示するアプリ、一般利用者への啓発のためのポスター掲示、案内表示の共通化などの環境整備を推進しています。

また、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「車椅子用フリースペース」の導入を進めています。例えば、東海道新幹線N700Sでは、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ます。加えて、より地域に根ざした在来線特急車両における車椅子用フリースペースの導入にも取り組んでいきます。



エレベーター



バリアフリートイレ



ホームドア



段差・隙間の縮小



車椅子用フリースペース

(c) 空き家対策、所有者不明土地等対策及び適正な土地利用等の促進

[76 億円(1.11)]

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。

- ・ 空き家の活用や除却等の総合的な支援の強化
- ・ 住宅市場を活用した空き家対策に関する新たなビジネスの構築等のモデル的な取組に対する支援の強化
- ・ 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等の活用促進
- ・ 所有者不明土地等の円滑な利活用・管理を図るための仕組みに対する支援の強化
- ・ 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
- ・ 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
- ・ マンションの適切な管理と円滑な再生の推進

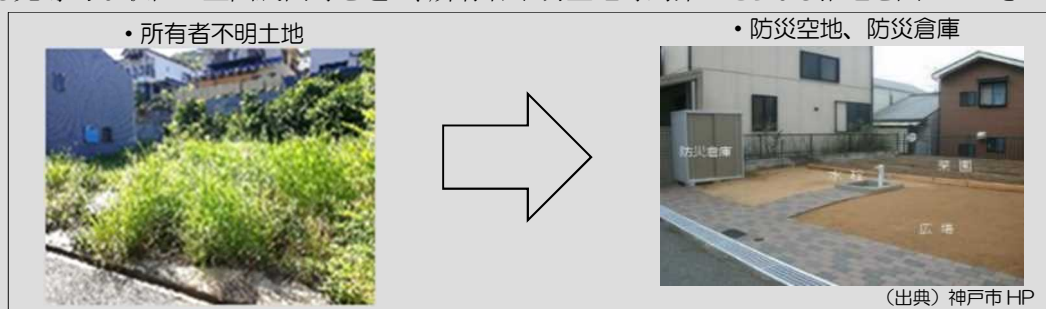
【コラム】所有者不明土地等対策の推進

所有者不明土地への対応が喫緊の課題となっていることから、平成30年に所有者不明土地法を制定し、所有者不明土地を広場や公民館など地域住民のために使用することができる事業(地域福利増進事業)の創設や、所有者探索の際に、固定資産課税台帳等の土地所有者等の関連情報を利用可能にする等の措置を講じました。

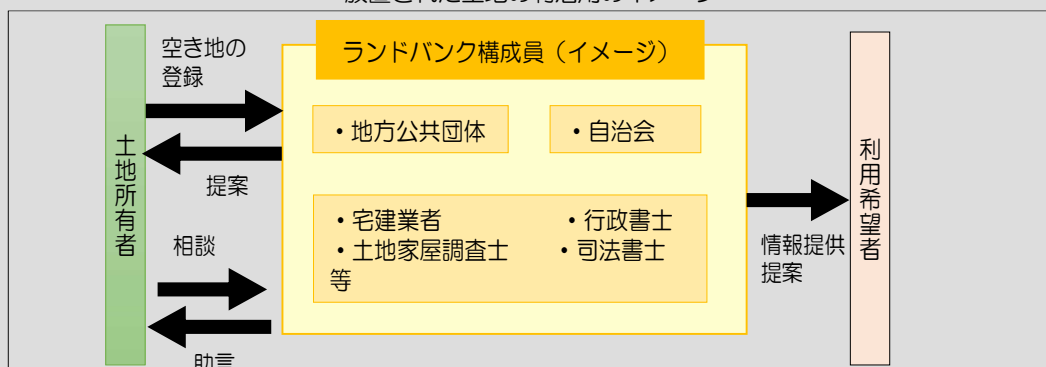
現在、土地所有者等の関連情報の利用は300件を超え、また、地域福利増進事業の実施に向けた取組が全国13団体で行われるなど、制度の活用が進んでいます。また、民事基本法制の見直しにより、相続等により取得した土地の所有権を国庫に帰属させることができる制度等も創設されました(令和3年4月28日公布)。

こうした中、国土交通省においては、所有者不明土地等の発生自体を事前に抑制する対策を講じていくこととしています。具体的には、土地が使われずに放置・荒廃すること等を避けるため、雑草が繁茂している状態等を解消してすぐに土地を使える状態にする新たな手法の構築や、土地所有者と利用希望者のマッチング・コーディネート等に取り組む法人(「ランドバンク」)の指定制度を創設する等の制度拡充をめざしています。

こうした対策を加速化するため、新たな仕組みの活用に取り組む市町村等に対する支援や、ランドバンクの指定制度等に係る先導的な取組の全国展開等を通じ、所有者不明土地等対策のさらなる推進を図っていきます。



放置された土地の利活用のイメージ



ランドバンクのマッチング・コーディネートのイメージ

(d) 離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、豪雪地帯等の条件不利地域の振興支援

[60 億円(1.20)]

離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、豪雪地帯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。

- ・ 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
- ・ 奄美群島における世界自然遺産登録を契機とした観光の促進や産業振興等に対する支援
- ・ 小笠原諸島における老朽化・狭小化した小中学校の改築や産業振興、生活環境改善等に対する支援
- ・ 半島地域の交流促進、産業振興、定住促進等に対する支援
- ・ 豪雪地帯の除雪時における死傷事故防止に向けた安全確保のための体制整備等に対する支援

(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

[23 億円(1.25)]

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。

【コラム】「民族共生象徴空間（ウポポイ）」～アイヌ文化の復興・創造等の拠点

「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。)」は北海道白老町^{しらおいちょう}のポロト湖畔に令和2年7月に開業しました。新型コロナウイルス感染防止対策を徹底して運営する中、道内外の教育旅行による児童生徒を含め、多くの方々に御来場いただきました。ウポポイでは、ユネスコ無形文化遺産に登録されたアイヌ古式舞踊や野外プロジェクションマッピングなどの多様なプログラムを通じて、アイヌ文化の素晴らしさを体感することができます。国土交通省では引き続き新型コロナウイルス感染防止対策を適切に講じつつ、充実したコンテンツを提供してアイヌの人々の歴史、文化について国民の理解を促進するとともに、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いきます。



- ◇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 [47 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活性化や分散型の国づくり

(a) コンパクトで歩いて暮らせるゆとりとにぎわいのあるまちづくりの推進

[1,663億円(2.12)]

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、ポストコロナに対応し、多様な働き方・暮らし方を実現するコンパクトで歩いて暮らせるゆとりとにぎわいのあるまちづくりを行う。

- ・ コンパクト・プラス・ネットワークの更なる推進
- ・ 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、事前復興まちづくりの加速化
- ・ ウォーカブルでゆとりとにぎわいのあるまちなかづくりに対する支援
- ・ ポストコロナに対応し、まちの資源を最大限活用した官民連携によるエリア価値の向上に対する支援
- ・ エリア価値向上に向けた自立的なまちづくりの推進
- ・ 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
- ・ 魅力ある水辺空間を創出するためのかわまちづくりの推進
- ・ 高台まちづくりや河川空間の活用などによる安心・安全かつ魅力的な地域づくりの推進

【コラム】コンパクトで歩いて暮らせるゆとりとにぎわいのあるまちづくり

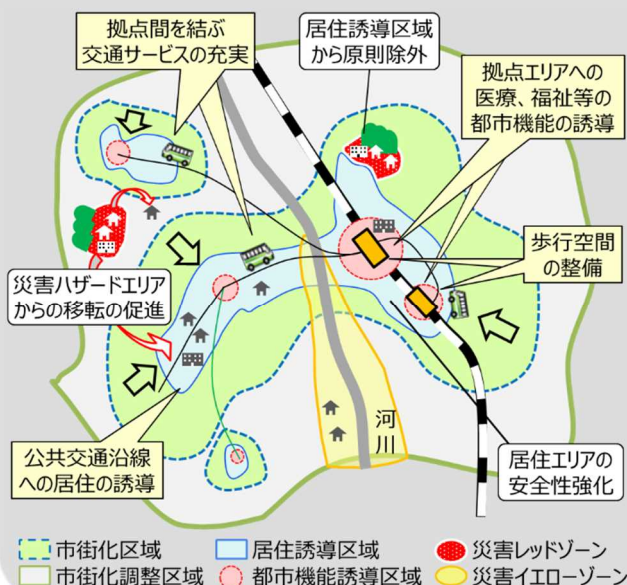
コンパクト・プラス・ネットワークの取組は着実に拡大しており、令和3年4月1日時点で、約 580 都市が居住や都市機能の集約を目的とした立地適正化計画の作成に取り組み、このうち、383 都市が計画を作成・公表済です(うち 257 都市が持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目的とした地域公共交通計画を作成・公表済)。

併せて、近年の自然災害の激甚化・頻発化を踏まえ、立地適正化計画に居住エリアの安全性強化のための総合的な防災・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・プラス・ネットワークの取組と一体となった防災まちづくりを推進してまいります。

また、駅前等のまちなかにおける歩行者空間の不足等の課題に対応して、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、多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進しています(令和3年6月末時点で 52 市町村が滞在快適性等向上区域を設定)。引き続き、ポストコロナに対応した、ゆとりとにぎわいあるウォーカブルなまちづくりを進めてまいります。

<コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ>

<「居心地が良く歩きたくなる」まちなかのイメージ>



(b)個性ある多様な地域生活圏の形成 [225 億円(1.07)]

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とともに、都市の防災機能の向上や快適な生活環境の構築等に結び付く公園緑地の整備、地域の歴史・景観などの地域資源の活用により、安全で魅力あふれる地域づくりを推進する。

- ・ 新たな国土形成計画の策定に向けた検討等
- ・ ポストコロナにおける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に対応した「小さな拠点」の形成に向けた支援
- ・ 官民が連携した公園緑地等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
- ・ 水源地域における交流促進、産業振興等の推進
- ・ 公衆衛生の確保のための下水道の未普及対策等の推進
- ・ 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
- ・ 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

【コラム】二拠点居住の進展と新たな国土計画の策定に向けた取組

今般、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機として、テレワークの導入など、人々の働き方、生き方、住まい方が大きく変わろうとしています。今後のポストコロナ社会では、テレワークを前提として、都市との関わりを残しつつ、地方中心の二拠点居住・多拠点居住(以下「二拠点居住等」)が進展していくことが見込まれます。二拠点居住等は、ライフスタイルに応じた自己実現が図られるなど人生を豊かにすると共に、東京一極集中の是正や地方創生、関係人口を始めとする人の流れの拡大等にも資する、極めて大きな社会的な意義があります。

そのため、関係省庁、地方公共団体、関係団体・事業者が連携して施策や事例等の情報を共有し、発信するとともに、二拠点居住等の一層の普及促進と機運の向上を図ることを目的として、令和3年3月に全国二地域居住等促進協議会を設立(令和3年8月1日現在、692 団体が参加)しました。国土交通省では、今後とも協議会の活動に協力しながら、二拠点居住等の促進に対し、最大限の支援を行っていきます。

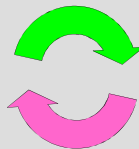
さらに、このような動きを見据えた国土の将来像を考える必要があります。このため、令和3年6月、2050 年を見据えた「真の豊かさを実感できる国土」づくりの方向性として、①持続可能な多彩な地域生活圏の形成、②産業基盤の構造転換と大都市のリノベーション、③情報通信・交通ネットワークの強化・充実等を示した「国土の長期展望」をとりまとめました。今後、国土審議会に設置した計画部会において、新たな「国土形成計画」と「国土利用計画」の策定に向け、議論を進めていきます。

「都市軸」の二拠点居住だけでなく、これからは「地方・郊外軸」の二拠点居住が可能に

都市部



地方部



《二拠点居住のスタイル例》

- ・ 平日は都市部で暮らし仕事をして、週末などの休みを活用して趣味等のゆとりある生活
- ・ テレワークの進展等により、毎日通勤する必要がなくなり、住まいの拠点を地方や郊外へ

(c) スマートシティの社会実装の加速 [23 億円(7.70)]

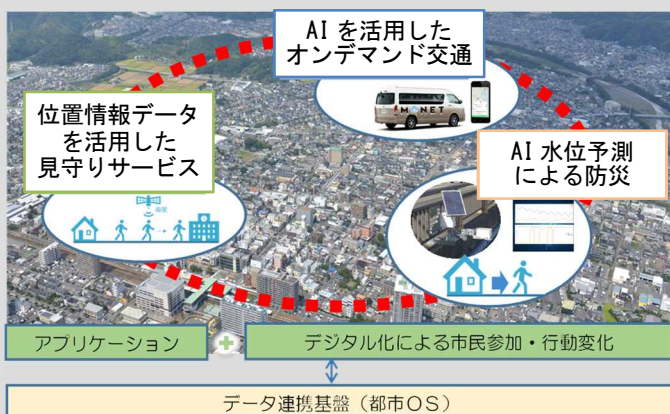
新技術や官民データの活用により都市が抱える諸課題の解決や新たな価値の創出に向け、住民満足度の向上やグリーン化など多様で持続可能なスマートシティの社会実装の加速化を図る。また、スマートシティを始めとしたまちづくりの DX を進めるため、基盤となる 3D 都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進する。

【コラム】スマートシティの社会実装の加速

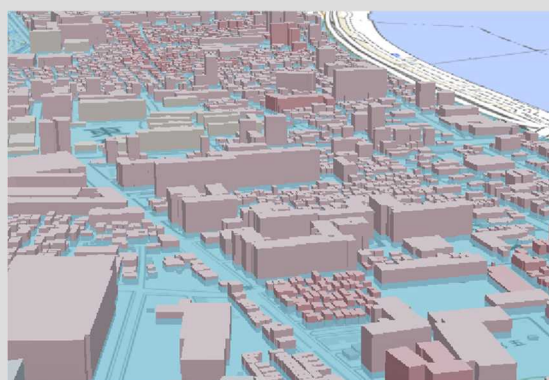
国土交通省では、AI・IoT等の新技術や官民データ等をまちづくりに取り入れ、都市のマネジメントを最適化し、課題解決を図るスマートシティの取組を積極的に推進しています。令和2年度までに全国の牽引役となる先駆的な取組みとして 22 の「先行モデルプロジェクト」や、国が重点的に支援を実施する 21 の「重点事業化促進プロジェクト」を選定し、実行計画の策定や実証実験に対する支援を実施しています。今後も引き続き全国の牽引役となるモデル事例を構築するとともに、モデル事例から得られた知見を基に令和3年4月に策定したガイドブックの普及展開等を通じて、スマートシティの社会実装・全国展開を加速化していきます。

さらに、都市空間情報のデジタル化・オープン化も重要であることから、令和2年度に、Project PLATEAU(プラトー)を開始しました。全国 56 都市で「3D 都市モデル」を整備し、災害ハザード情報の 3D 表示などのユースケースの実証を行いました。今後も、スマートシティの実現を支える都市空間情報の基盤として 3D 都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進していきます。

スマートシティの取組事例（静岡県藤枝市）



災害ハザード情報の 3D 表示例（東京都江東区）



(d) 次世代モビリティの普及促進 [4 億円(1.40)]

ポストコロナにおけるヒト・モノの移動ニーズの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の普及を促進する。

- ・ ポストコロナの移動需要を取り込むための公共交通等の高度化の推進
- ・ 道路空間における新たなモビリティサービスの利用環境の整備
- ・ 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
- ・ CT スキャンを活用した非破壊検査による無人航空機事故調査等の実施
- ・ 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

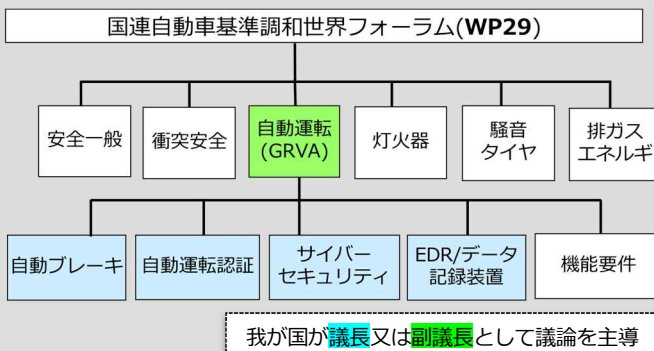
【コラム】クルマの ICT 革命 ～自動運転×社会実装～

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みます。

自動運転の実用化に向けた取組

【①ルール整備等】

- 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。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11月に世界で初めての自動運転車(レベル3)の型式指定を行いました。今後、より高度なレベル4の自動運転技術の審査を行うため、センサー等の安全性評価手法の策定に取り組めます。



世界初となる自動運転車
(レベル3)
令和2年11月 型式指定
令和3年3月 発売

- 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自動走行技術の実証】

- 令和3年3月に、国内初となるレベル3での無人自動運転移動サービスが開始されました。引き続き、遠隔監視のみでの無人自動運転移動サービス等の実現・普及に向け、技術開発・実証実験等を行います。



令和3年3月に福井県永平寺町において無人自動運転移動サービスを開始
(1人の遠隔監視・操作者が3台の無人自動運転車両を運行)



- 本格導入に移行した道の駅等を拠点とした自動運転サービスの知見を踏まえ、自動運転を活用したまちづくりの計画的な取組を支援します。

令和3年7月から道の駅等を拠点とした自動運転サービス3箇所目となる「福岡県みやま市山川支所」において、本格導入を開始



- 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。

(e) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [5,319 億円(1.24)]

分散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。

- ・ 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
- ・ 防災拠点化やポストコロナに向けた取組等「道の駅」第3ステージの取組の推進
- ・ バスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）の推進

(f) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 [171 億円(1.05)]

経済安全保障の観点を踏まえた、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、分散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

【コラム】豊かで活力ある地方創りと分散型の国づくりを支える港湾

港湾は、輸出入貨物の 99.6%を取扱う国際物流の拠点として、また、発電所、製鉄所等が集中的に立地する経済・産業活動の拠点として、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、カーボンニュートラルの実現など、我が国の国家的課題の解決に重要な役割を果たしています。

また、成長の起爆剤である“デジタル”、“グリーン”に対応する港湾機能の強化により、生産性の向上による競争力の強化、地域の雇用の創出等を実現し、経済好循環の加速・拡大と豊かで活力ある地方創りとともに推進します。

港湾における“デジタル”、“グリーン”への対応

- “デジタル”～DXの推進～
 - ・ 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現
 - ・ サイバーポートの構築
- “グリーン”
 - ～港湾におけるカーボンニュートラルの実現～
 - ・ カーボンニュートラルポート（CNP）の形成
 - ・ 洋上風力発電の導入促進

2023 年度中までに、コンテナ船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の解消を目指す

AI等を活用した荷繰り回数の最少化

等

荷役機械の遠隔操作化

等

・ コンテナ搬出入処理能力の向上
・ 外来トレーラーの自動化実証

・ 熟練技能者の荷役操作の暗黙知の継承
・ 荷役機械の故障の予兆の事前把握

<「ヒトを支援するAIターミナル」の実現(イメージ)>

「経済好循環の加速・拡大」と「豊かで活力ある地方創り・分散型の国づくり」をともに実現する港湾整備



国際コンテナ戦略港湾



国際バルク戦略港湾



内航フェリー・RORO輸送網の構築



地域の基幹産業を支える港湾

(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 [393 億円(1.74)]

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。

- ・ 良質な住宅ストック形成に資する長寿命化等のリフォームへの支援
- ・ 既存住宅ストックの活用の推進等のための不動産取引環境の整備
- ・ 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
- ・ 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

[1,209 億円(1.11)]

新型コロナウイルス感染症の影響により、住まいの確保に困難を抱えている世帯や深刻化する社会的な孤独・孤立の問題を抱える世帯をはじめとして、子育て世帯、高齢者世帯など、誰もが安心して暮らせる多様な住まいの確保を図る。

- ・ 孤独・孤立対策にも資する住宅セーフティネット機能の充実・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や誰もが安心して暮らせるモデル的な住環境整備への支援
- ・ 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

<住宅リフォームのイメージ>



※ 消費税率の引上げ等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。

(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)

[7,441 億円(1.18)]

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、歩いて暮らせるゆとりとにぎわいの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。

【コラム】社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の運用の改善

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。

(※) 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(滞在快適性等向上区域)における「居心地が良く歩きたくなる」空間の整備
- ② 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
- ③ 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

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いきます。

※ 計数については、一部重複がある。

(注) デジタル庁一括計上 [281 億円]

令和3年9月1日にデジタル庁が設置されることに伴い、国土交通省が所管する政府情報システムに係る予算については、デジタル庁に一括計上した上で、国土交通省において執行する。

(一括計上されるシステム)

- ・ 国土交通本省行政情報ネットワークシステム
- ・ 次世代河川情報システム
- ・ 特殊車両通行許可システム
- ・ 地方整備局等行政情報システム
- ・ 地震活動等総合監視システム
- ・ 海上保安業務システム

等

第3 令和4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 4 年 度 要 求 ・ 要 望 額 (C)
	令 和 4 年 度 要 求 ・ 要 望 額 (A)	前 年 算 額 (B)	対 前 年 度 倍 率 (A/B)	
治 山 治 水	1,157,862	963,207	1.20	1,021,559
治 水	1,122,662	933,134	1.20	989,378
海 岸	35,200	30,073	1.17	32,181
道 路 整 備	4,588,429	4,368,847	1.05	1,979,959
港 湾 空 港 鉄 道 等	929,347	1,025,038	0.91	473,291
港 湾	324,872	269,059	1.21	287,647
空 港	209,992	182,569	1.15	44,743
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	138,615	73,180	1.89	44,661
新 幹 線	240,000	486,000	0.49	80,372
船 舶 交 通 安 全 基 盤	15,868	14,230	1.12	15,868
住 宅 都 市 環 境 整 備	4,112,744	3,916,323	1.05	817,998
住 宅 対 策	3,059,741	2,998,926	1.02	189,558
都 市 環 境 整 備	1,053,003	917,397	1.15	628,440
市 街 地 整 備	455,191	411,883	1.11	122,571
道 路 環 境 整 備	568,336	480,464	1.18	476,393
都 市 水 環 境 整 備	29,476	25,050	1.18	29,476
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	140,503	117,717	1.19	86,889
下 水 道	100,802	83,328	1.21	52,392
国 営 公 園 等	39,701	34,389	1.15	34,497
社 会 資 本 総 合 整 備	3,635,326	3,040,328	1.20	1,773,172
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	1,518,235	1,284,781	1.18	744,121
防 災 ・ 安 全 交 付 金	2,117,091	1,755,547	1.21	1,029,051
<u>小 計</u>	14,564,211	13,431,460	1.08	6,152,868
推 進 費 等	55,159	43,975	1.25	40,331
<u>一 般 公 共 事 業 計</u>	14,619,370	13,475,435	1.08	6,193,199
災 害 復 旧 等	67,280	71,923	0.94	56,000
<u>公 共 事 業 関 係 計</u>	14,686,650	13,547,358	1.08	6,249,199
そ の 他 施 設	84,805	55,451	1.53	62,630
行 政 経 費	-	-	-	623,026
<u>合 計</u>	-	-	-	6,934,855

(単位：百万円)

国		費		対前年度 倍率 (C/E)	備考
うち「新たな 成長推進枠」 (D)	前 予	年 算	度 額		
244,975		863,760		1.18	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。 2. 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7兆1,249億円である。 3. 推進費等の内訳は、 防災・減災対策等強化事業推進費 34,082百万円 官民連携基盤整備推進調査費 398百万円 北海道特定特別総合開発事業推進費 5,191百万円 社会資本整備円滑化地籍整備事業費 660百万円 である。 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81,887百万円がある。 5. 本表のほか、令和3年9月1日設置予定のデジタル庁一括計上分として28,116百万円がある。 6. 本表のほか、東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）37,978百万円がある。 7. 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。 8. 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた地域公共交通・観光の確保・維持等に必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。 9. 消費税率の引上げ等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。 10. 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4,700百万円を含み、更なる増額分については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。
237,168		836,684		1.18	
7,807		27,076		1.19	
457,239		1,663,434		1.19	
104,353		396,908		1.19	
68,197		241,181		1.19	
0		37,303		1.20	
31,540		23,822		1.87	
0		80,372		1.00	
4,616		14,230		1.12	
223,799		687,173		1.19	
47,390		157,963		1.20	
176,409		529,210		1.19	
30,643		102,141		1.20	
138,729		402,019		1.19	
7,037		25,050		1.18	
21,305		72,704		1.20	
13,098		43,659		1.20	
8,207		29,045		1.19	
454,345		1,485,112		1.19	
190,429		631,128		1.18	
263,916		853,984		1.21	
1,506,016		5,169,091		1.19	
10,083		33,607		1.20	
1,516,099		5,202,698		1.19	
0		56,000		1.00	
1,516,099		5,258,698		1.19	
40,598		40,638		1.54	
42,162		598,802		1.04	
1,598,859		5,898,138		1.18	

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4年度 要 求 額 (A)	前 年 度 (B)	対前年度 倍 率 (A/B)
独立行政法人住宅金融支援機構	256,900	263,100	0.98
独立行政法人都市再生機構	512,400	492,700	1.04
独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構	463,000	620,000	0.75
独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	241,000	349,200	0.69
自動車安全特別会計	98,400	117,800	0.84
中部国際空港株式会社	23,100	22,100	1.05
独立行政法人水資源機構	1,500	1,000	1.50
一般財団法人民間都市開発推進機構	35,000	35,000	1.00
株式会社 海外交通・都市開発事業支援機構	132,100	107,800	1.23
合 計	1,763,400	2,008,700	0.88

(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. 自動車安全特別会計は、空港整備勘定分である。

(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4年度 (C)	前 年 度 (D)	対前年度 倍 率 (C/D)	令和4年度 (E)	前 年 度 (F)	対前年度 倍 率 (E/F)
2,387,200	2,644,000	0.90	2,493,485	2,594,233	0.96
110,000	110,000	1.00	1,359,892	1,375,639	0.99
200,000	200,000	1.00	4,362,843	5,666,341	0.77
80,000	82,000	0.98	448,268	1,108,313	0.40
—	—	—	131,912	135,843	0.97
5,000	4,700	1.06	28,559	56,076	0.51
7,000	5,000	1.40	133,716	127,479	1.05
—	—	—	45,000	45,000	1.00
—	—	—	139,210	113,110	1.23
2,789,200	3,045,700	0.92	9,142,885	11,222,034	0.81

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4年度要求・要望額					
	北海道	対前年度 倍率	離島	対前年度 倍率	奄美	対前年度 倍率
国土交通省関係						
一般公共事業	520,888	1.21	24,848	1.15	11,179	1.05
災害復旧等	12	0.96	—	—	—	—
公共事業関係計	520,900	1.21	24,848	1.15	11,179	1.05
農林水産省関係						
一般公共事業	151,688	1.21	18,086	1.14	6,409	1.03
災害復旧等	32	1.03	—	—	—	—
公共事業関係計	151,720	1.21	18,086	1.14	6,409	1.03
厚生労働省関係	3,060	1.20	241	0.73	36	0.71
環境省関係	2,394	1.30	884	1.04	216	0.99
合 計						
一般公共事業	678,030	1.21	44,059	1.14	17,840	1.04
災害復旧等	44	1.01	—	—	—	—
公共事業関係計	678,074	1.21	44,059	1.14	17,840	1.04

※1 本表のほか、令和3年9月1日設置予定のデジタル庁一括計上分として1,837百万円がある。

※2 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

関 係 資 料

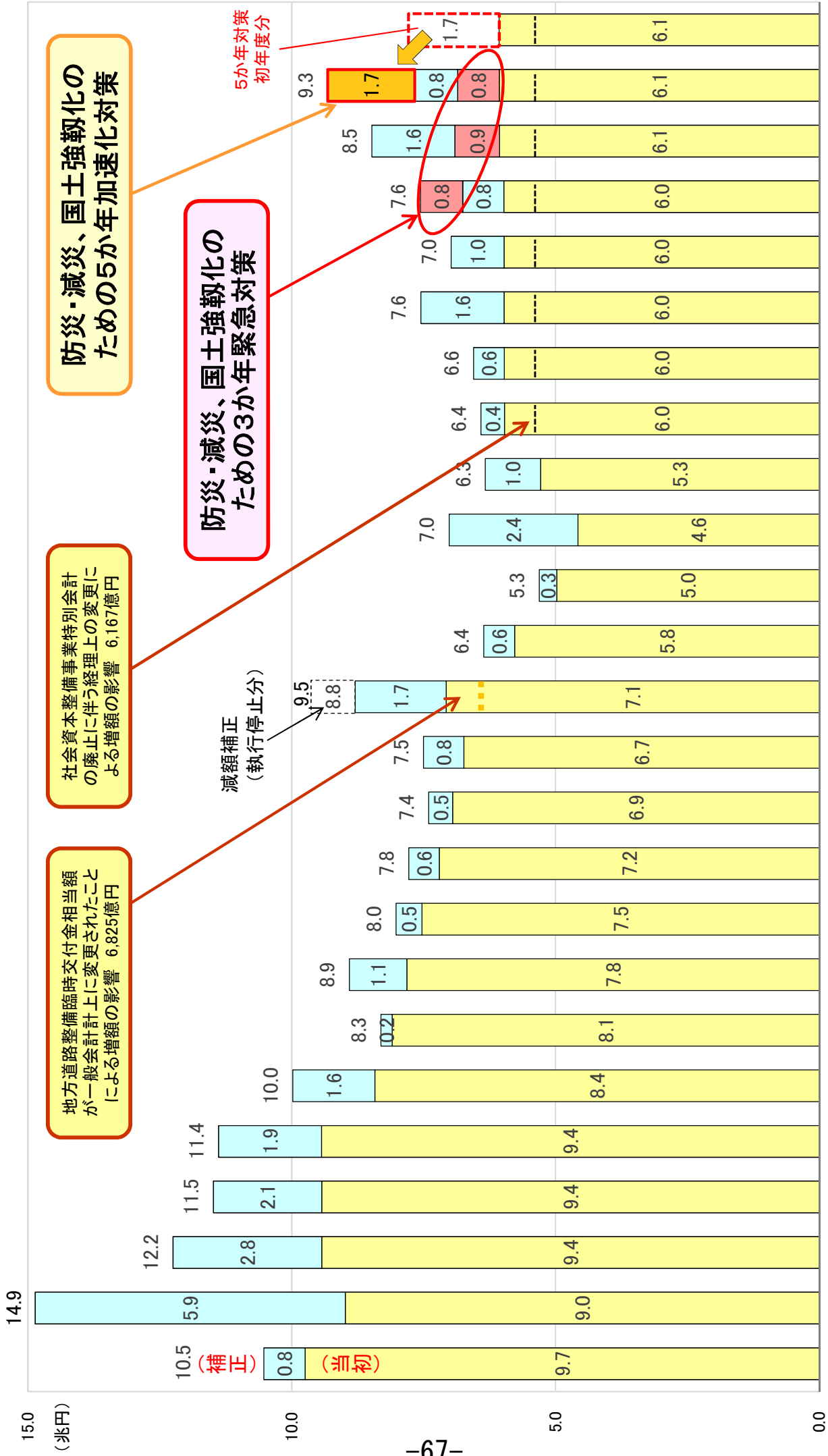
東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算概算要求事業費・国費総括表・・・	66
公共事業関係費（政府全体）の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	67

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4年度 要 求 額	前 年 度 予 算 額	令和4年度 要 求 額	前 年 度 予 算 額	対前年度 倍 率	
	(A)	(B)	(C)	(D)	(C/D)	
港湾空港鉄道等	9	0	9	0	皆増	○ 本表の計数は、 復興庁所管である。
港 湾	9	0	9	0	皆増	
住宅都市環境整備	26,624	26,679	22,133	22,353	0.99	
住 宅 対 策	26,624	26,679	22,133	22,353	0.99	
公園水道廃棄物処理等	494	354	494	354	1.40	
国 営 公 園 等	494	354	494	354	1.40	
社会資本総合整備	19,237	10,236	10,272	7,650	1.34	
<u>一般公共事業計</u>	46,364	37,269	32,908	30,357	1.08	
災 害 復 旧 等	4,363	10,276	4,140	8,739	0.47	
<u>公共事業関係計</u>	50,727	47,545	37,048	39,096	0.95	
行 政 経 費	—	—	930	680	1.37	
<u>合 計</u>	—	—	37,978	39,776	0.95	

公共事業関係費(政府全体)の推移



地方道路整備臨時交付金相当額が一般会計計上に変更されたことによる増額の影響 6,825億円

社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更による増額の影響 6,167億円

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

※ 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している。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。

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の初年度分は、令和2年度第3次補正予算により措置する。(「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」令和2年12月11日閣議決定)



国土交通省

(この冊子は、再生紙を使用しています。)