

令和2年版 国土交通白書 概要

国土交通省総合政策局

特集 新型コロナウイルス感染症への対応

1. 新型コロナウイルスの発生と感染拡大
2. 感染拡大防止の取組み
3. 国土交通分野への影響と対応
4. 今後の対応

第Ⅰ部 社会と暮らしのデザイン改革 ～国土交通省20年目の挑戦～

第1章 これまでの我が国を取り巻く環境変化とこれに対する国土交通省の取組み

1. 我が国を取り巻く環境変化
2. 環境変化に対する国土交通省の取組み

第2章 将来予測される様々な環境変化

1. 社会構造に関する予測
2. 地球環境・自然災害に関する予測
3. 国際環境に関する予測

第3章 今後の国土交通行政が向き合うべき課題と方向性

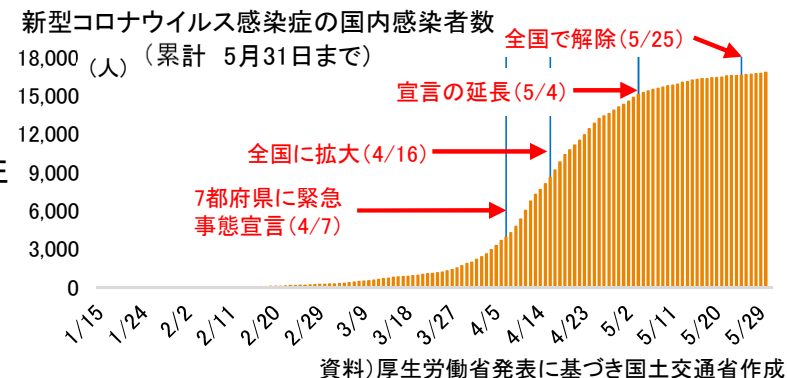
1. 災害から身を守るために
2. 持続可能なインフラメンテナンスサイクルの実現のために
3. 地域における移動手段を確保するために
4. 海外から活力を取り込むために
5. 新技術をさらに活用するために

第Ⅱ部 国土交通行政の動向

～国土交通行政の各分野の動向を政策課題ごとに報告～

1. 新型コロナウイルスの発生と感染拡大

- ・新型コロナウイルスは、コロナウイルスのひとつ。コロナウイルスには、風邪の原因となるウイルスやSARS、MERSも含まれる。
- ・感染により、発熱や呼吸器症状が1週間前後続く。罹患者の約8割は軽症で経過するが、季節性インフルエンザよりも死亡リスクが高く、高齢者や基礎疾患者は重症化リスクが高い。
- ・感染経路は主に飛沫感染、接触感染であり、「三つの密」のある場で感染拡大のリスクが高い。
- ・2019年12月下旬に中国武漢市で発生し、日本を含め、世界中に感染が拡大した。
- ・5月31日現在の感染者数(累計)は、全世界で約600万人、国内で1万6,884人。



2. 感染拡大防止の取組み

(1) 対策本部の設置

- ・1月30日 新型コロナウイルスの世界的な感染拡大の状況を鑑み、政府対策本部を設置。国土交通省においても対策本部を設置。
- (参考)・2019年12月下旬 中国湖北省武漢市で最初の集団感染が発生
 - ・2020年1月15日 日本国内で初の感染発覚
 - ・同年1月30日 WHOが緊急事態宣言

(2) 中国湖北省武漢市からの邦人退避オペレーション

- ・政府は、中国武漢市における封鎖措置を受け、同市に滞留する邦人828人を5回にわたるチャーター便により帰国させた。

(3) ダイヤモンド・プリンセス号における感染者発生対応

- ・2月3日 大型クルーズ船ダイヤモンド・プリンセス号が横浜港内の錨地に到着し、検疫開始。
- ・3月1日 乗員・乗客約3,700人全員の下船が完了。



ダイヤモンド・プリンセス号

(4) 水際対策の強化

- ・2月1日 政府対策本部決定により、中国湖北省における滞在歴がある外国人等について、入国拒否を実施。以降、順次対象の国・地域を拡大(5月31日時点で111カ国)。

- ・国土交通省としても、主に以下の対策を実施

- ①2月1日以降随時、航空会社、外航旅客船事業者等に、入国拒否措置等の旅客への周知やパスポートの確認、CIQ官庁との連携等を要請
- ②3月6日 中国及び韓国からの航空旅客便の到着空港について、成田国際空港と関西国際空港に限るよう要請。
- ③4月1日 外国との間の航空旅客便について、減便等により到着旅客数を抑制することを要請。

(5) 国内における感染拡大防止対策

- ・2月26日 政府対策本部において、イベント等の中止、延期または規模縮小等の対応を要請。
- ・2月27日 全国すべての学校について、臨時休校を行うよう要請
- ・国土交通省としても、主に以下の対策を実施。
 - ①鉄道、バス、航空等の事業者や、道の駅、高速道路のSA・PA、国営公園等において、感染予防策の徹底、従業員等が感染した場合の速やかな報告を要請
 - ②鉄道、バス等の公共交通機関等において、時差出勤・テレワークの実施や感染予防策の徹底を呼びかけるアナウンスの実施。
 - ③ゴールデンウィークに向けて、主要空港、鉄道駅、道路交通情報センター、道路情報板、道の駅及び高速道路のSA・PA等において都道府県を跨ぐ移動自粛呼びかけ、期間中の高速道路料金の休日割引の適用除外の要請等を実施。
 - ④羽田空港等におけるサーモグラフィーによる検温の実施、鉄道駅における地方自治体による検温への協力。



羽田空港での検温 2

(6) 影響を受ける産業等への対応

- ・2月13日 政府対策本部において、「新型コロナウイルス感染症に関する緊急対応策」を決定。
- ・3月10日 政府対策本部において、「新型コロナウイルス感染症に関する緊急対応策－第2弾－」を決定。
- ・4月20日 過去最大117兆円(GDP2割)規模の「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策」を閣議決定。
- ・5月27日 第2次補正予算案を閣議決定(約32兆円)、第1次補正予算等と併せ、事業規模は230兆円を超える。

(7) 緊急事態宣言

- ・3月13日 「新型インフルエンザ等対策特別措置法の一部を改正する法律」が成立・公布。新型コロナウイルス感染症が同法の対象になった。

- ・4月7日 5月6日までの間、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府、兵庫県及び福岡県を対象区域として、緊急事態宣言を発出。
- ・4月16日 上記対象区域に、北海道、茨城県、石川県、岐阜県、愛知県、京都府を加えた13都道府県を特定警戒都道府県に指定するとともに、非常事態宣言の対象区域を全国に拡大。
- ・5月4日 緊急事態措置の実施期間を5月31日まで延長することを決定。
- ・5月14日 緊急事態宣言を、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、大阪府、京都府、兵庫県、北海道を除く39県で解除。
- ・5月21日 緊急事態宣言を、大阪府、京都府、兵庫県で解除。5都道県で継続。
- ・5月25日 緊急事態宣言を、全国で解除

※公共交通、物流、公共事業など多くの分野のエッセンシャルワーカーの方々は、緊急事態宣言時でもなお、その機能維持のため職務に従事してきたところ。

3. 国土交通分野への影響と対応

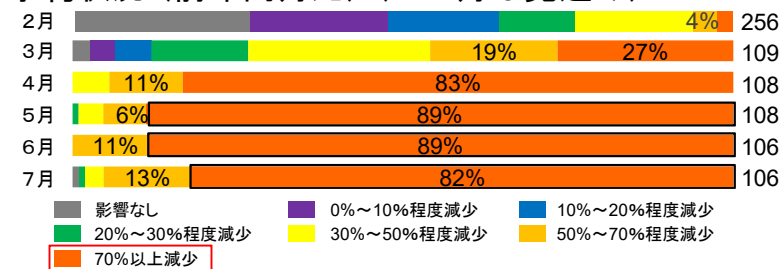
(1) 新型コロナウイルス感染拡大による各分野における影響

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、観光関係業界、交通関係業界等においては、感染拡大防止のための外出等の自粛により、利用者数や予約が大幅に減少し、経営に極めて大きな影響が出ている状況。このため、こうした各業界の実情を把握するための調査を実施。(5/31時点)

① 宿泊

・宿泊予約について、5月は約9割の施設が70%以上減少し、6月についても引き続き、約9割の施設が70%以上減少を見込んでおり、極めて厳しい状況が続く見込み。

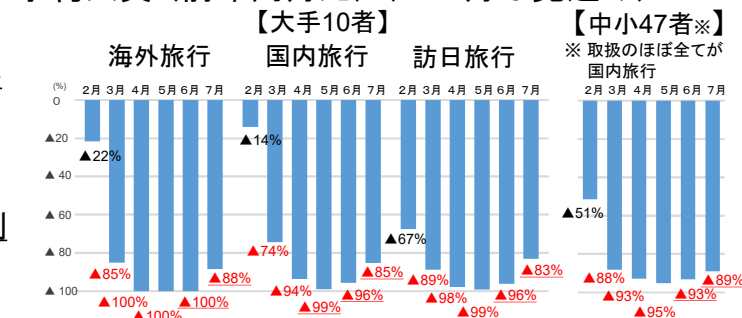
予約状況(前年同月比)(6・7月は見込み) (回答数)



② 旅行

- ・大手旅行会社の予約人員については、緊急事態宣言の延長等により、4月に引き続き、5月も海外旅行、国内旅行、訪日旅行のすべてが取扱ゼロに近い状況。
- ・中小旅行業者の予約人員については、4月に引き続き、5月は9割以上減少。6月以降も同様の極めて厳しい状況が続く見込み。

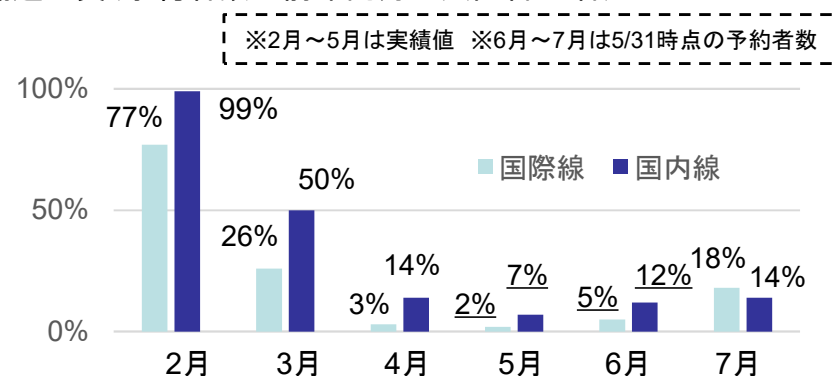
予約人員(前年同月比)(6・7月は見込み)



③ 航空

・本邦航空運送事業者の輸送人員については、国際線は、5月が98%減の状況であり、6月も95%減の見込み、国内線は、5月が93%減の状況であり、6月も88%減の見込み。

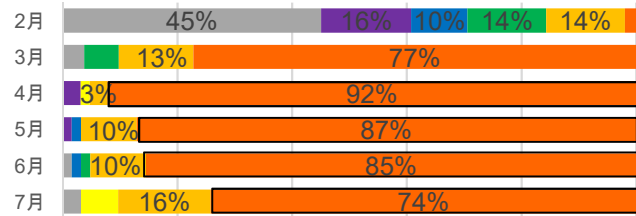
輸送人員(予約者数の前年同月比)(回答17者)



④貸切バス

・運送収入が70%以上減少する事業者は、緊急事態宣言の発出後の4月・5月は約9割まで急増。6月以降も引き続き厳しい状況が続く見込み。

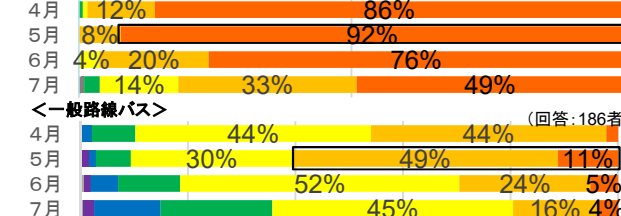
運送収入（前年同月比）（6・7月は見込み）※
（回答：62者）



⑤乗合バス

・高速バス等における5月の運送収入が70%以上減少する事業者は約9割に及んだ。
・一般路線バスにおける5月の運送収入が50%以上減少する事業者は6割に達した。

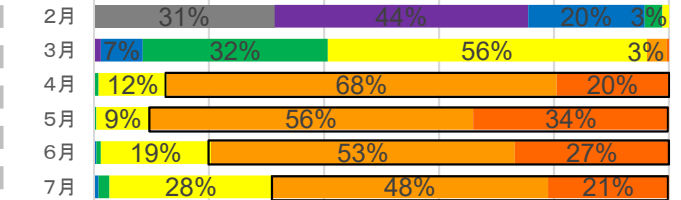
運送収入（前年同月比）（6・7月は見込み）※
＜高速バス等＞（回答：130者）



⑥タクシー

・5月の運送収入が50%以上減少する事業者は4月に引き続き約9割に及ぶ。6月以降も、6月は約8割、7月は約7割の事業者が、運送収入が50%以上減少する見込み。

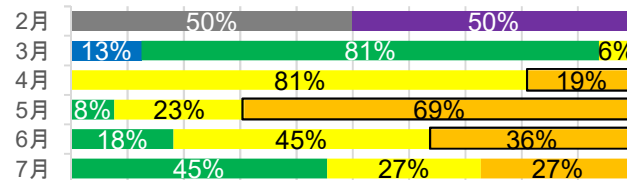
運送収入（前年同月比）（6・7月は見込み）※
（回答：235者）



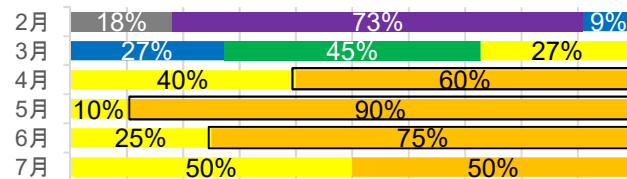
⑦鉄道

・輸送人員については、50%以上減少した事業者が、大手民鉄は4月の約2割から5月の約7割へ、公営は4月の6割から5月の9割へ、中小民鉄は4月の約6割から5月の7割へ増加しており、鉄道業界全体で大きな影響が見られる。
・6月以降は、全国の緊急事態宣言解除に伴い、通勤・通学利用等の需要の一定の回復を見込んでいるが、引き続き厳しい状況。

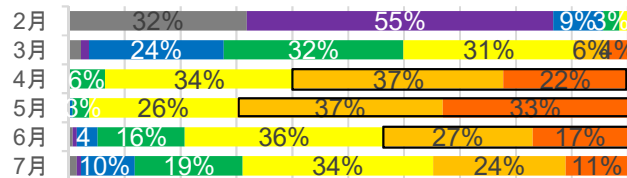
輸送人員（前年同月比）（6・7月は見込み）※
【大手民鉄16者】



【公営11者】



【中小民鉄142者】



⑧内航・外航旅客
（内航旅客）

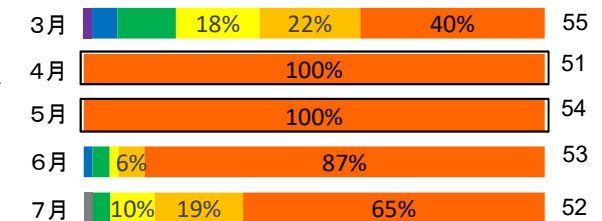
・観光船（主に観光地に就航する船舶）については、4月に引き続き5月も、全事業者において運送収入が70%以上減少の極めて厳しい状況。

・観光船以外については、5月における運送収入が70%以上減少した事業者は4月より拡大し、6割以上に及んでいる。

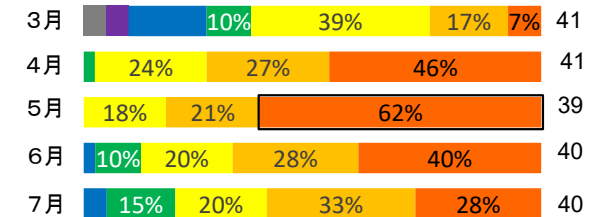
（外航旅客）

・定期航路事業については、日中航路（1者）は1/26以降、日韓航路（3者）は3/9以降旅客輸送を休止。旅客輸送専門の1者を除き貨物のみの輸送を継続。
・クルーズ船事業（邦船社）については、3~7月は全事業者が運休予定。

運送収入（前年同月比）（6・7月は見込み）※
【観光船】（回答数）



【観光船以外】



(2) 影響を受ける産業等への対応

①雇用の維持と事業の継続

新型コロナウイルス感染症により影響を受ける分野における雇用の維持と事業の継続を支援するため、以下の対応を実施。

- ・雇用調整助成金の要件の緩和、助成率引上げ、助成対象の非正規雇用労働者への拡大、助成額上限の引上げ
- ・日本政策金融公庫等による実質無利子・無担保融資の融資枠の拡充、既往債務の実質無利子・無担保債務への借換
- ・中小・小規模事業者等に対する新たな給付金(「持続化給付金」)の創設
- ・納税の猶予(無担保・延滞税なしで1年間猶予) ・中小企業に対する固定資産税等の減免
- ・家賃支援給付金(仮称)の創設 ・地域公共交通の感染防止対策補助金(仮称)の創設

②官民を挙げた経済活動の回復

・Go Toキャンペーン事業(仮称)の実施

(宿泊・日帰り旅行商品の割引、地域で広く使えるクーポン券の発行など)

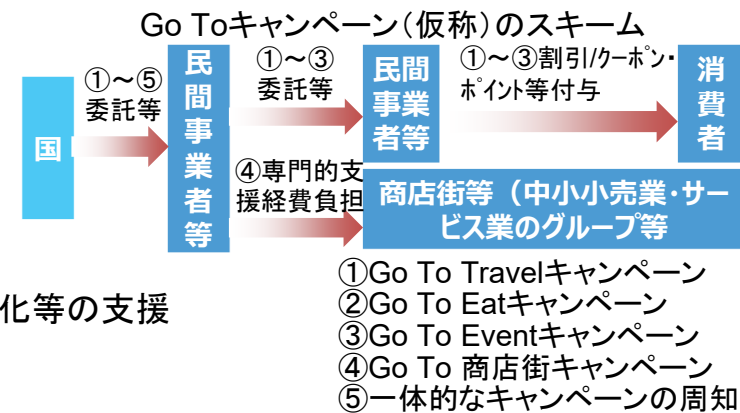
- ・新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の創設・拡充
- ・魅力的な滞在コンテンツの造成、訪日外国人旅行者受入環境の整備、観光地の誘客先の多角化等の支援

③強靱な経済構造の構築

- ・インフラ・物流分野等におけるデジタル・トランスフォーメーションを通じた抜本的な生産性向上
- ・公共投資の円滑な執行等

④その他の対応

- ・タクシー事業者が、緊急事態宣言期間に調整期間を加えた期間(～2020年9月30日)、有償で貨物運送することを特例的に許可
- ・国直轄の工事・業務において、受注者の希望に応じた一時中止の実施及び発注者による費用負担



資料)経済産業省

4. 今後の対応

(1) 感染拡大の防止と社会経済活動の維持の両立

5月25日に全国で緊急事態宣言が解除され、感染拡大抑止と社会経済活動の維持を両立する新たなステージが始まった。今後、「新しい生活様式」の定着、業種ごとの感染拡大予防ガイドラインの実践等を前提として、段階的に社会経済の活動レベルを引き上げていく。

(2) ガイドラインの実践、「新しい生活様式」

今後は、事業者においてガイドラインに沿った感染予防対策を確実に実践することが重要であるところ、国土交通省としては、関係業界に対するガイドライン作成への支援や、事業者の講ずる感染予防対策への支援、経済団体等に対する協力の呼びかけ等を行っていく。

(3) 感染収束後の社会の変化への対応

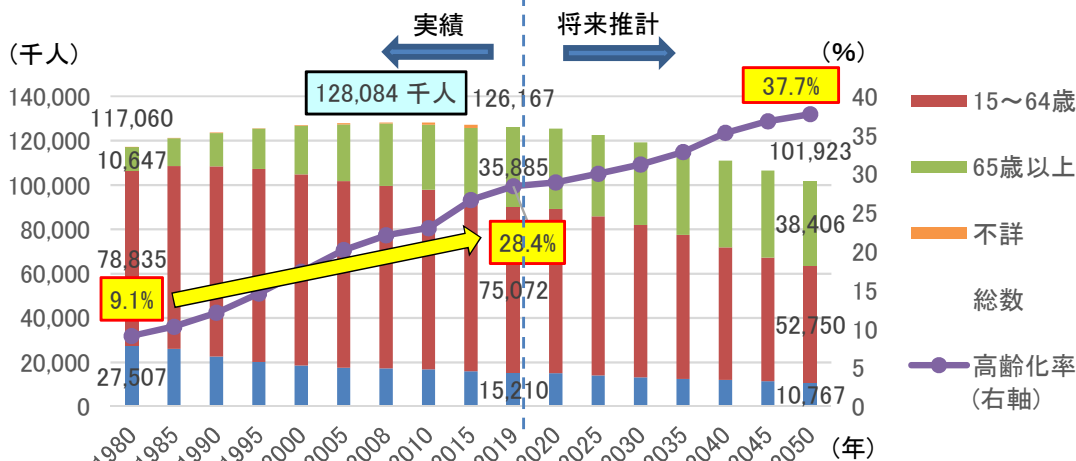
今回の感染拡大を契機に、例えば下記の社会の変化が生じ、今後も進行・定着すると考えられる。国土交通分野においてもこれらに的確に対応。

- ・企業におけるテレワーク、ローテーション勤務、時差出勤などが促されたことにより、働き方が変化
- ・ICT等を活用したリモート・サービスへのニーズの高さが浮き彫りになり、様々なサービスのリモート化等によるDX(Digital Transformation)が加速
- ・サプライチェーンの脆弱性が顕在化したことを踏まえ、国内回帰や多元化を通じた強固なサプライチェーンの構築が進展

第1節 我が国を取り巻く環境変化 ①

1. 人口減少・高齢化

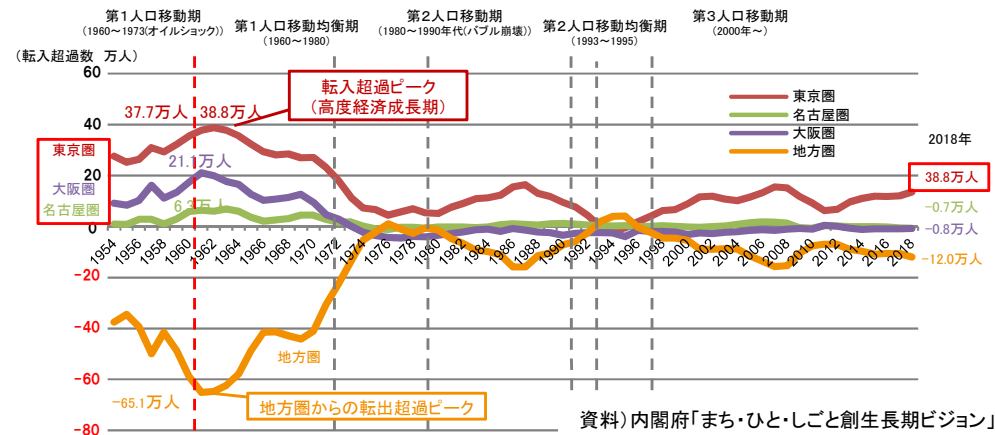
- ・我が国の総人口は2008年の1億2,808万人をピークに減少。
- ・高齢化率は1980年の9.1%から2019年には28.4%まで上昇。



資料)総務省「国勢調査」等より国土交通省作成

2. 東京一極集中

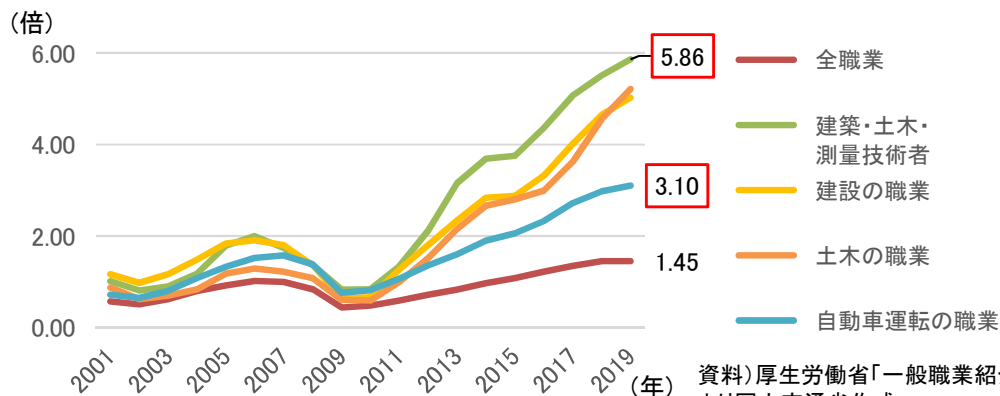
- ・名古屋圏と大阪圏は1970年代以降転入と転出が均衡。
- ・東京圏はバブル崩壊後の一時期を除いて転入超過が継続。
- ・2018年の東京都の出生率は1.20と全国最小であり、東京一極集中の結果、更なる人口減少を招く可能性。



資料)内閣府「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」

3. 有効求人倍率上昇

- ・有効求人倍率は、建設・土木・測量技術者で5.86倍、自動車運転の職業で3.10倍。
- ・生産年齢人口は1995年の8,716万人(ピーク)から2019年は7,507万人に減少(14%減)し、担い手不足が進行。



資料)厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

4. 国土基盤整備の進捗

- ・国土交通省の公共事業関係費(当初予算)は、2001年度から2012年度まで減少傾向にあったが、2014年度以降はほぼ横ばいで推移。

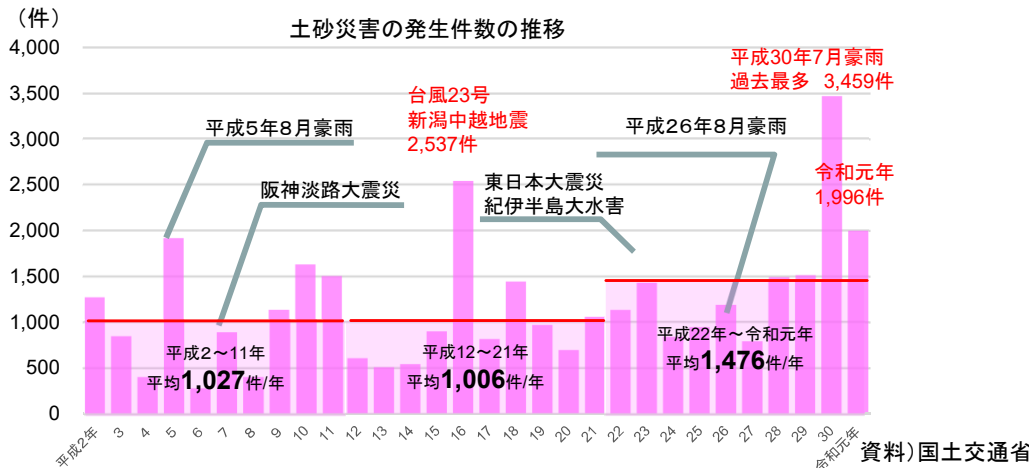


資料)国土交通省

第1節 我が国を取り巻く環境変化 ②

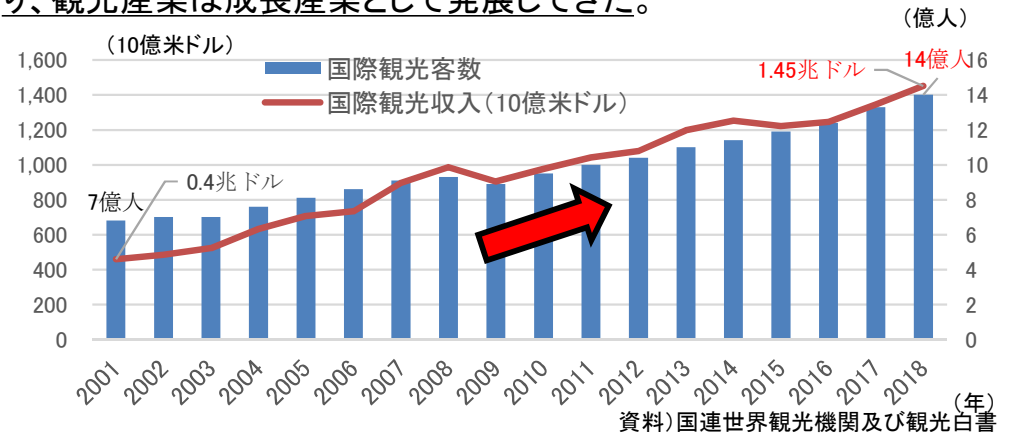
5. 自然災害の頻発・激甚化

・土砂災害の発生件数は、1990～2009年では年平均約1,000件であるが、2010年以降は約1,500件と約1.5倍に増加。2018年は過去最多の3,459件を記録した。



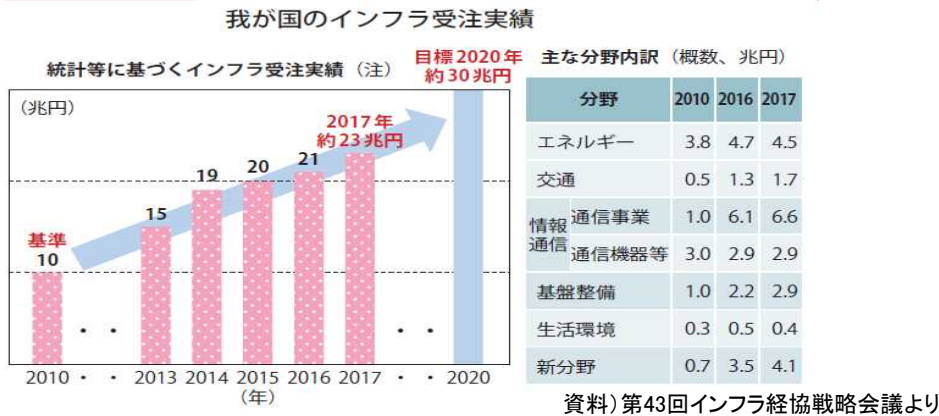
6. 観光産業の発展

・国際観光客数は、1980年から2000年で約4億人の増加に対し、2000年以降の20年間では約7億人増加し、2018年には14億人となった。
 ・国際観光収入は、1980年から2000年で約0.4兆ドルの増加に対し、2000年以降の20年間では約1兆ドル増加の2018年には1.45兆ドルとなり、観光産業は成長産業として発展してきた。



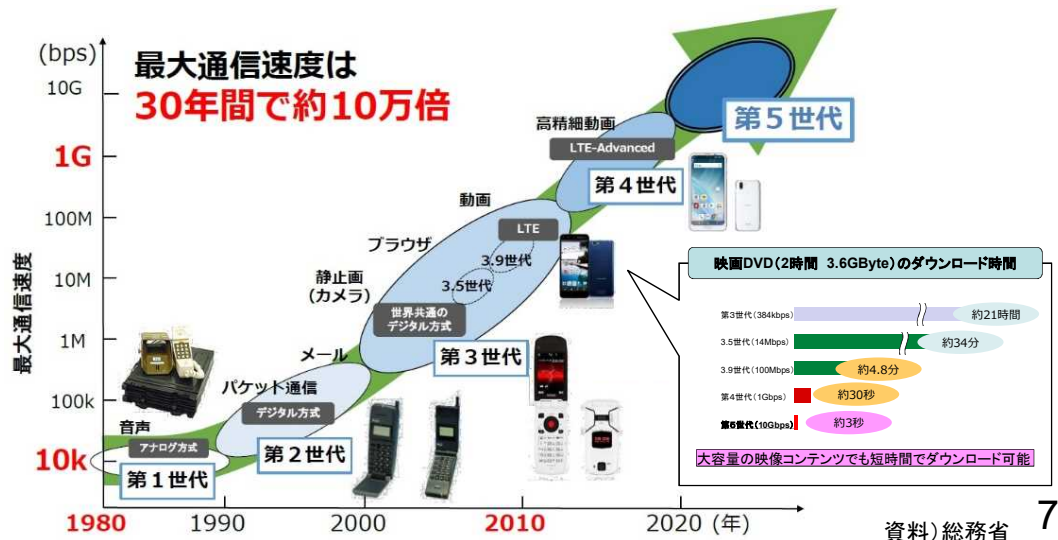
7. グローバル化の進展

・我が国のインフラ受注実績は、2010年の約10兆円から2017年には約23兆円へ2倍以上の増加。
 ・交通、基盤整備は、それぞれ2010年の0.5兆円、1.0兆円から、2017年は1.7兆円(3.4倍)、2.9兆円(2.9倍)に増加しており、全体の伸び(10兆円→23兆円(2.3倍))と比べても高い伸び。



8. 情報技術の発展

・2020年に5Gが実用化されることで、通信速度はこの30年間で約10万倍に。

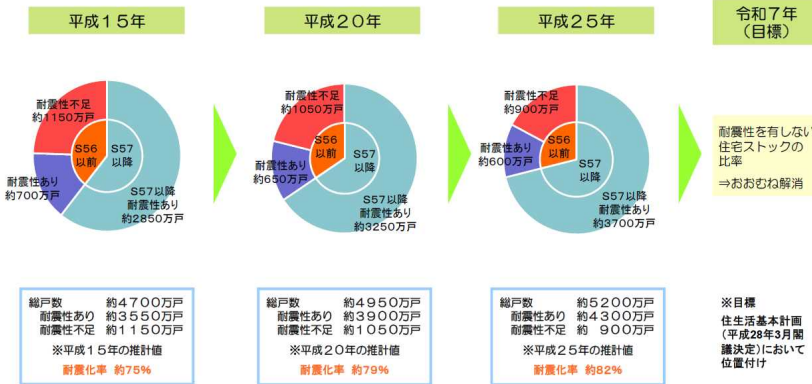


第2節 環境変化に対する国土交通省の取組み ①

1. 安全・安心かつ豊かな暮らしに向けた対応事例 (第1節4, 5への対応)

(耐震化の促進)

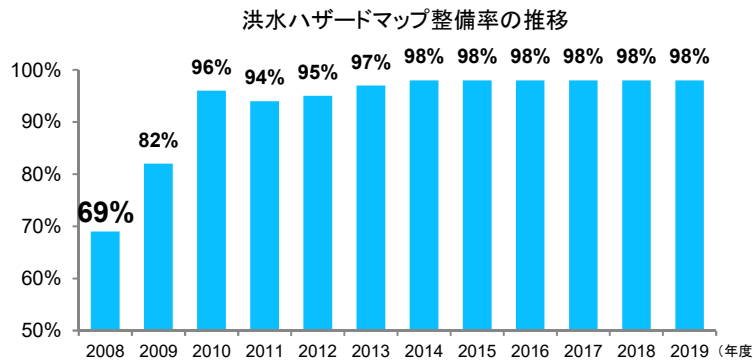
- ・阪神淡路大震災以降、**住宅等の耐震化を推進**。
- ・2013年には82%の住宅の耐震化が完了し、**2025年におおむね全ての住宅の耐震化完了(目標)**。



資料)国土交通省

(ソフト面の対策強化)

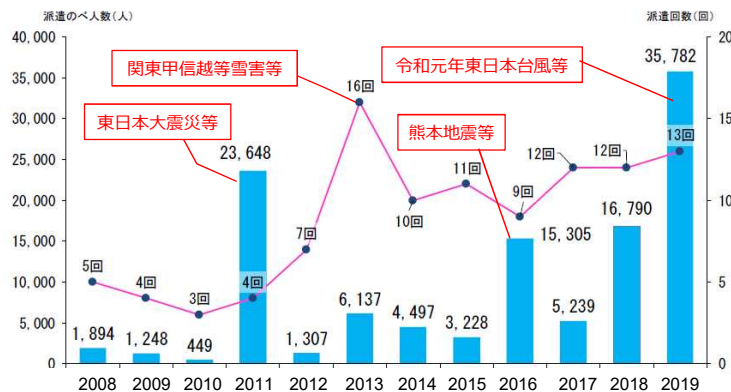
- ・2005年に改正された「水防法」で、**ハザードマップ作成を市町村に義務付け**。
- ・**ハザードマップの整備率は2008年度の69%から、2019年度98%まで上昇**。



資料)国土交通省

(人的支援の強化)

- ・大規模自然災害等で活動するTEC-FORCEについて、2008年の設立時は年4回前後、近年は年12回前後と約3倍の派遣回数。
- ・また、2019年度には設立時の約13倍にあたる約3.6万人日を派遣。

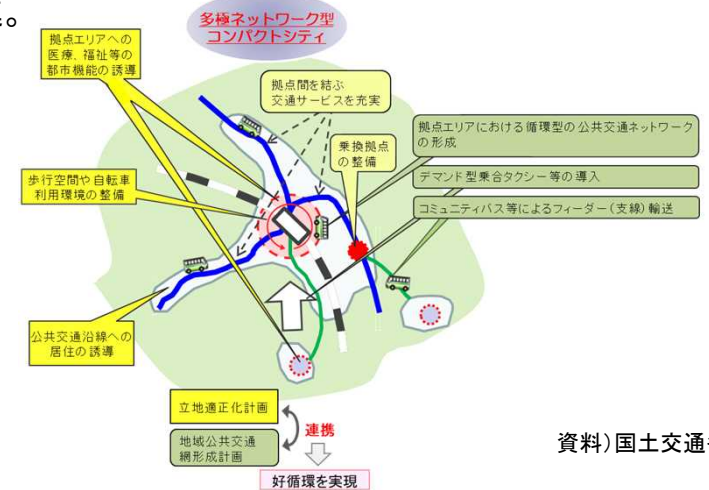


資料)国土交通省

2. 地域・経済の活性化への対応事例 (第1節1, 2, 3への対応)

(活力ある地域づくり)

- ・医療・福祉・商業等の都市機能や居住を一定の地域に誘導し、公共交通ネットワークで結ぶ「**コンパクト・プラス・ネットワーク**」を推進。

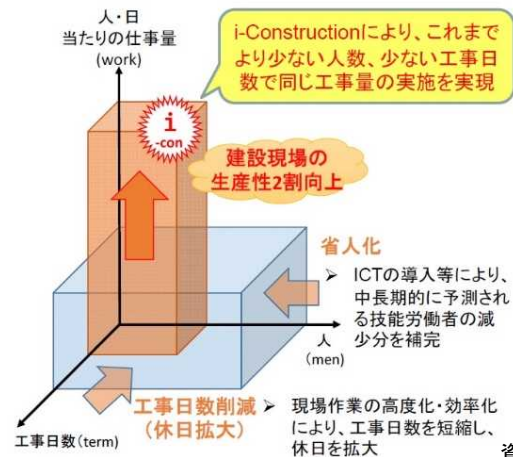


資料)国土交通省

(i-Constructionの推進)

- ・ICTの全面的活用により建設現場の生産性を向上。
- 2025年度までに建設現場の生産性の2割向上を目指す。

【生産性向上イメージ】



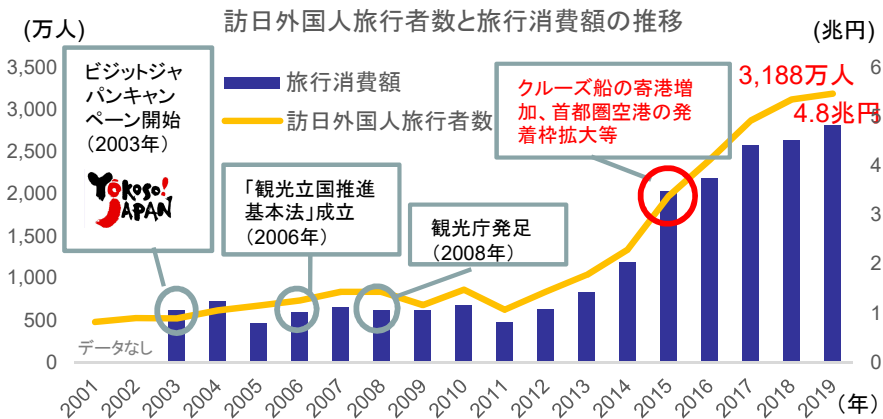
資料)国土交通省

第2節 環境変化に対する国土交通省の取組み ②

3. 観光立国の実現に向けた対応事例 (第1節6への対応)

(観光立国としての歩み)

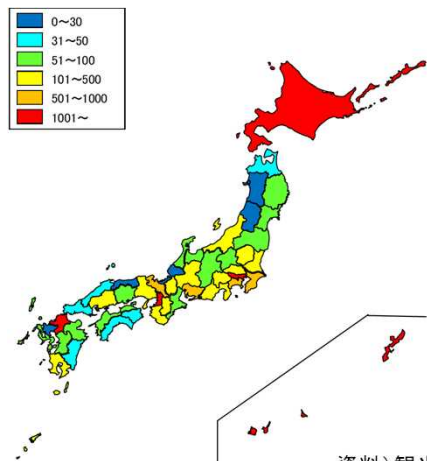
- ・2003年、訪日旅行の飛躍的拡大のための国を挙げた戦略的な取組みとして「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を開始。
- ・2006年には「観光立国推進基本法」が制定され、2008年には観光庁設置→観光立国の実現に尽力。
- ・ただし、2020年は新型コロナウイルスの影響により4月の訪日外国人旅行者数が前年比▲99.9%となるなど、厳しい状況にある。



(宿泊ニーズへの対応)

- ・訪日外国人旅行者の増加により、宿泊ニーズが多様化。
- ・2017年に「住宅宿泊事業法(民泊新法)」を制定。
- 届出住宅数は2020年3月時点で24,850件。

住宅宿泊事業法に基づく届出件数の分布



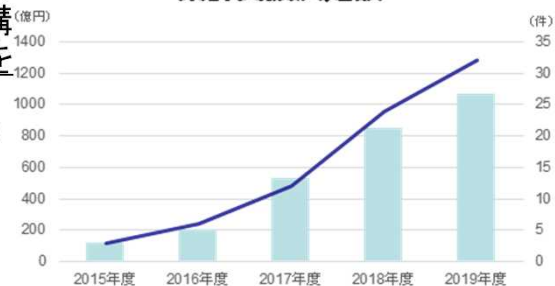
4. 国際展開の対応事例 (第1節7への対応)

- ・国内企業の海外市場への参入促進を図るため、2014年に(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)を設立するなど、インフラシステム輸出を推進。
- ・JOINは、2019年度末までに累計約1,000億円の支援を決定。

(事例)
・インドネシア初ジャカルタ都市高速鉄道(MRT) 2019年3月開業(円借款支援)



累計支援決定案件及び累計支援決定額



5. 進歩する技術への対応事例 (第1節8への対応)

(自動運転の推進)

- ・自動運転は、交通事故の削減や過疎地域における高齢者の移動手段の確保等に貢献することを期待。

- 最寄駅と目的地を結ぶ自動運転による移動サービスについて、地元の運行事業者による6ヶ月程度のサービス実証を実施。
- 道の駅等を拠点とした自動運転サービスについて長期間の実験を実施し、準備が整った箇所から順次社会実装。



(ドローンの活用と安全性の確保)

- ・物流分野でのドローンの活用を進めることで、過疎地域等における物流網の維持に貢献することを期待。
- 検証実験の実施やビジネスモデルの整理を通じて、実用化を推進。
- ・2015年の法改正により、ドローンを「無人航空機」として新たに定義し、飛行禁止区域や飛行方法等の基本的なルールを整備。
- 2020年には、無人航空機の登録制度の創設等内容を、航空法等改正案を国会に提出。

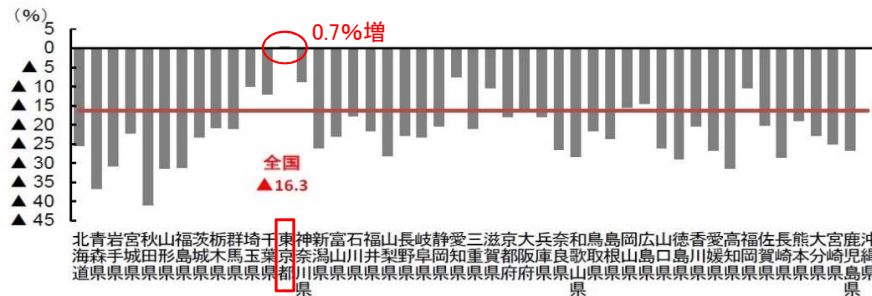
ドローン物流の検証実験(埼玉県秩父市)



1. 人口構造の変化

- ・2015年から2045年にかけて東京都以外の46道府県で人口減少。
- ・東京圏への人口集中度は28.4%から31.9%に上昇、東京一極集中が更に進行。

2015年から2045年にかけての都道府県別人口増加率予測

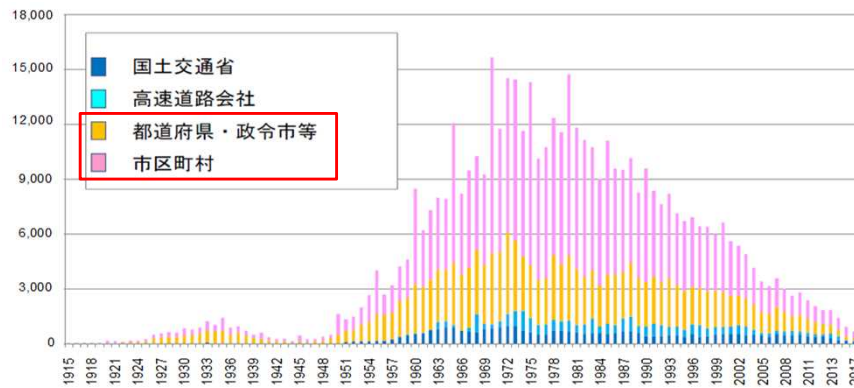


資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」よりみずほ総合研究所作成

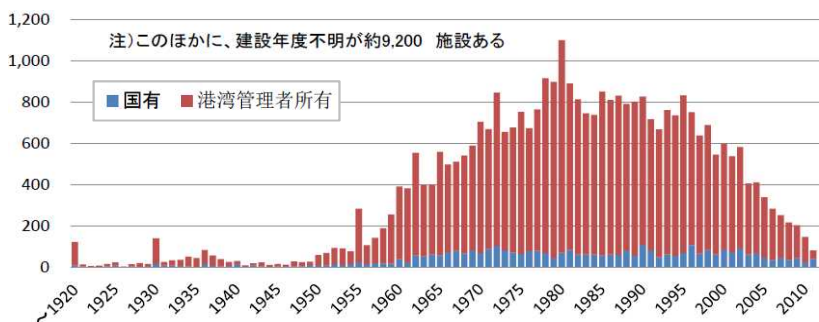
2. 老朽化インフラの増加

- ・建設後50年を経過した橋梁の割合は、2029年時点で52%になると予想される。
- ・全橋梁約72万橋のうち、9割以上を管理している地方公共団体は、今後大量の老朽化したインフラを管理することになる。
- ・建設後50年を経過した港湾施設の割合は、2023年時点で32%になると予想される。

建設年度別橋梁数



建設年度別港湾施設数

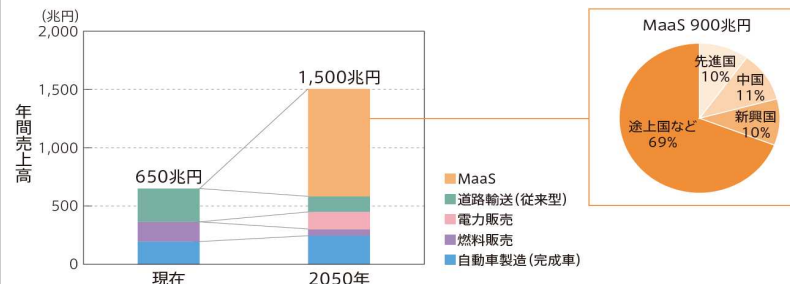


資料) 国土交通省

3. 技術革新の進展

- ・世界のMaaS市場は途上国を中心に拡大。
→2050年では900兆円規模となる。

世界のMaaSと自動車関連市場の予測



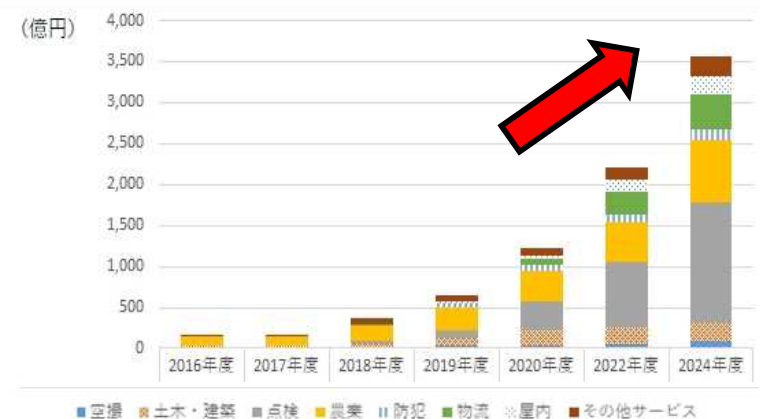
注: 2050年にMaaSが先進国で50%、中国・新興国で75%、途上国などで100%普及すると仮定した場合の関連産業ごとの年間売上額を推計。ここでのMaaSは、自動走行する電気自動車のシェアリングによる道路輸送サービス(旅客・貨物)のほか、付随する情報提供サービスを指す。

出所: 三菱総合研究所

資料) 三菱総合研究所

- ・ドローンのサービス別の市場規模予測を見ると、特に点検分野での拡大が顕著。
→2020年から2024年の4年間で4倍以上に拡大。

ドローンのサービス別市場規模予測



インプレス総合研究所『ドローンビジネス調査報告書2019』

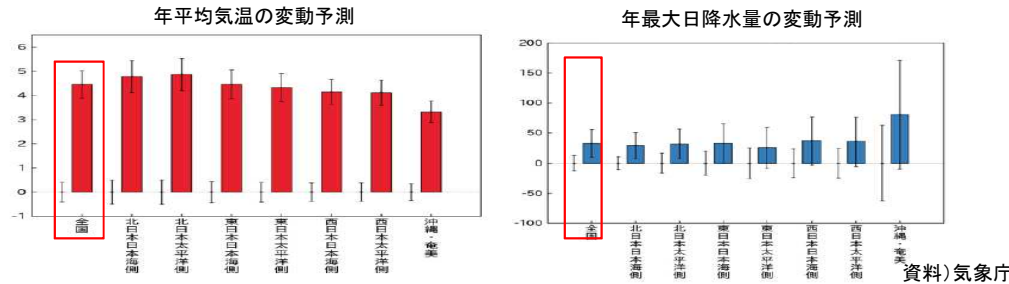
資料) インプレス総合研究所

1. 地球温暖化

100年間での全国平均変動予測

(100年間の変動: 1980~1999年の20年間平均値と2076~2095年の20年間平均値の比較。気象庁が国連気候変動に関する政府間パネルの第5次評価報告書に基づき、地球温暖化の影響予測を最大値で示している)

- ・年平均気温: 最大4.5°C上昇
- ・年最大日降水量: 32.8mm増加
- ・1日降水量200mm以上の年間日数: 2倍以上

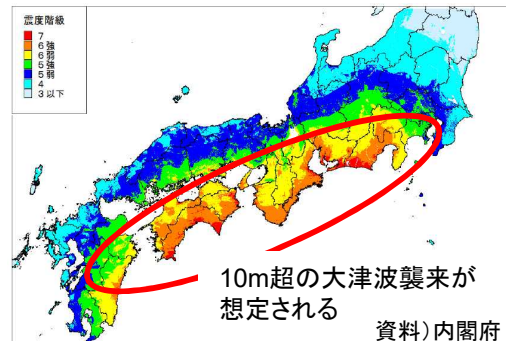


2. 巨大地震のリスク

【南海トラフ地震】

・30年以内に70~80%の確率で発生(最大死者約32.3万人)。

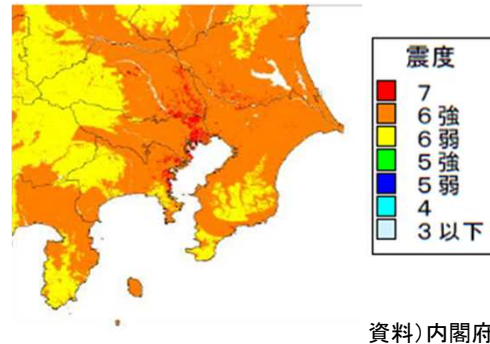
震度の最大値の分布図



【首都直下地震】

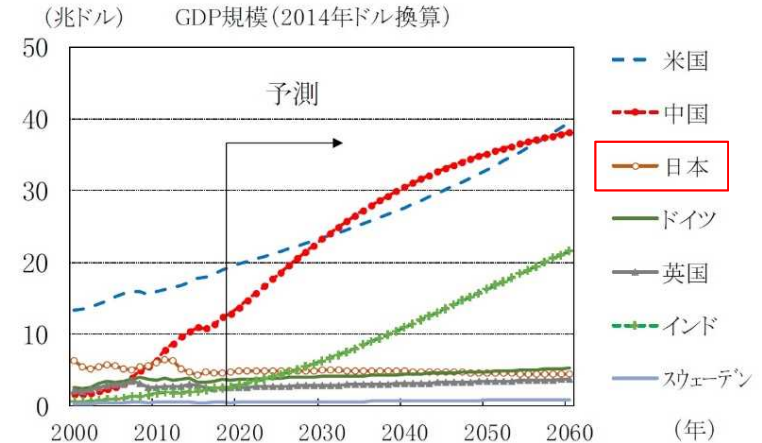
・30年以内に70%程度の確率で発生(最大死者約2.3万人)。

震度の最大値の分布図



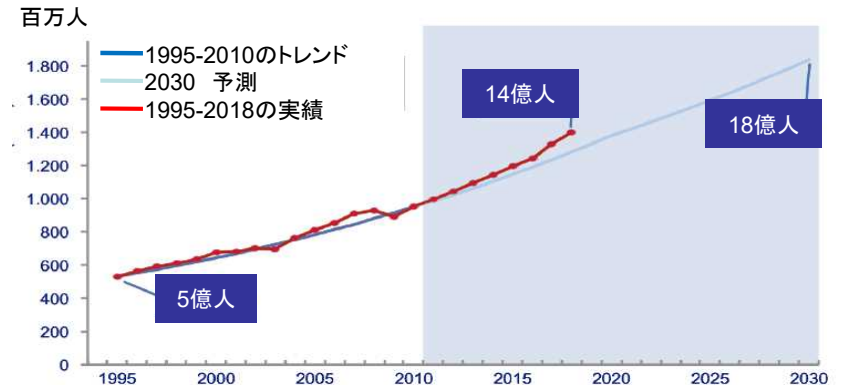
1. 日本を取り巻く国際環境

・主要国における2060年の実質GDPは、米国が中国と拮抗するものの1位、日本は、インド、ドイツに抜かれ5位と予測。



(注) 名目ドル換算値を米GDPデフレーター(2014年=100)で実質化した値。
(資料) IMF「World Economic Outlook Database」、予測は日本経済研究センター

- ・国連世界観光機関は、2019年1月にそれまでのトレンドに基づき、国際観光客数は引き続き増加し、2030年は18億人に達するという予測を発表した。
- ・しかし、新型コロナウイルスの影響により、2020年は前年比△60%~80%になると下方修正された(2020年5月時点)。



資料)国連世界観光機関(UNWTO)「International Tourism Results 2018 and Outlook 2019」

第2章の将来予測から、今後、国土交通行政に関して(1)災害の頻発・激甚化、(2)老朽化インフラの増加、(3)地域の移動手段の確保、といった課題への対応が特に重要になると予想される。また、(4)グローバルな活力の取り込みや(5)新技術活用の推進も必要である。これらの5項目に対する今後の取組みの方向性について展望する。なお、新型コロナウイルス感染症への今後の対応についても極めて重要であり、P5 4. のとおり対応していく。

1. 災害から身を守るために

(1) 将来予測に基づく課題

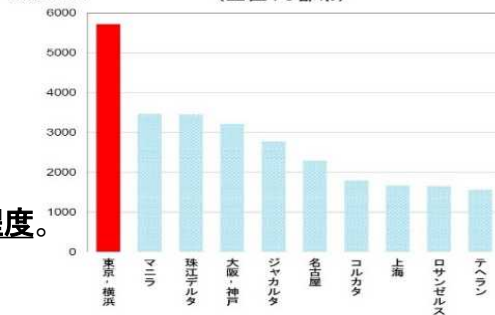
① 気候変動

・平均気温上昇、降水量増加、海面水位上昇等により**災害リスクが増大**。

② 巨大地震のリスク

・30年以内の地震発生確率は、**南海トラフ70~80%、首都直下地震70%程度**。
 ・東京・横浜圏で巨大地震等の大災害が発生すると約6,000万人が影響を受ける可能性がある。

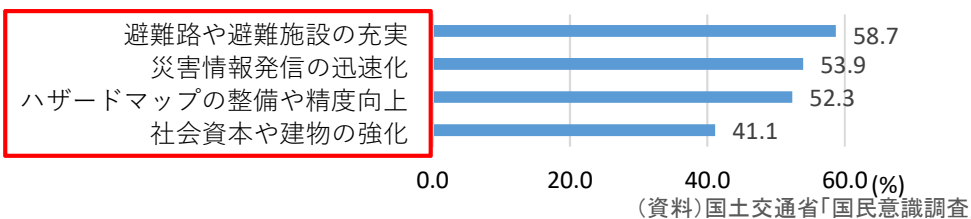
図 洪水・嵐・高潮・地震・津波により影響を受ける可能性のある人々が多い都市圏 (上位10都市)



(資料)国土交通省

(2) 国民の意識

・自然災害から自身や地域を守るために必要だと思う対策についての回答結果



・自分自身の行動に直結する対策を重視する傾向。

→ **国民への理解を広めて身近なものにすることで、施策の実現性や効果向上が期待できる。**



抜本的かつ総合的な防災・減災対策を講じていく必要

(3) 今後の取組みの方向性

○「防災・減災が主流となる社会」の実現

行政、民間、国民一人ひとりの「意識」・「行動」・「仕組み」に、防災・減災を考慮することなどが組み込まれ、当たり前となる社会の実現を目指す。

【基本的な考え方】

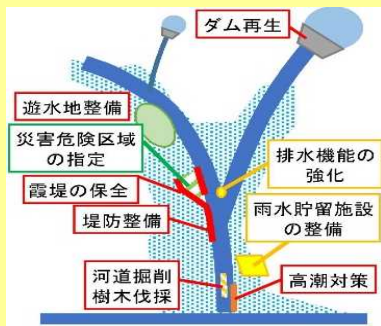
① **国民目線**: 国民の視点に立った、わかりやすい、抜本的かつ総合的な防災・減災対策を立案。

② **手段・主体・時間軸の3つの総力**: 分野別の取組み(ハード・ソフト)に横串を刺し、平時から非常時、復旧・復興時に至るすべての時間軸で、国土交通省の強みである現場力を活かしながら、国・県・市、企業・住民連携を強化。

【具体的な施策例】

・あらゆる関係者により流域全体で治水を行う「流域治水」への転換

・治水計画等を気候変動を考慮したものに転換し、抜本的対策へ着手



・災害ハザードエリア等にできるだけ住まわせないための土地利用規制・誘導

・不動産取引における水害リスク情報の提供

・大雨特別警報の切換後の氾濫に対する注意喚起など、住民の主体的な避難につながるわかりやすい情報発信の推進

・運輸事業者の防災意識の向上、計画運休、空港運用の制限等の実施など交通分野の防災・減災対策の推進

・道路・河川・鉄道等関連する事業の連携による復旧・復興の迅速化

・激甚化・広域化する災害にも機能を発揮する交通ネットワークの構築

・管理不全土地対策・所有者不明土地対策の推進

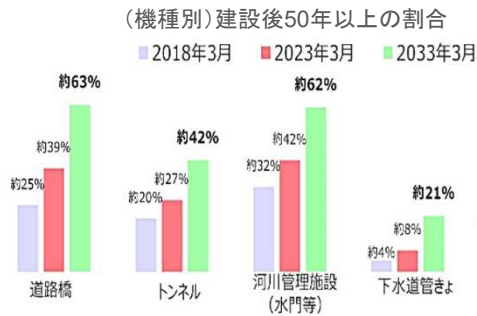
いのちとくらしをまもる
防 災 減 災

2. 持続可能なインフラメンテナンスサイクルの実現のために

(1) 将来予測に基づく課題

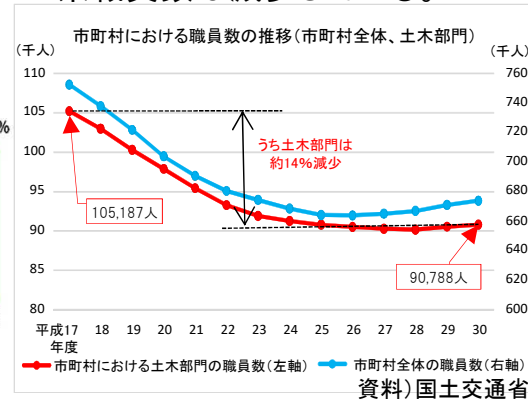
① 老朽化の進行

建設後50年以上となる施設の割合は、増加傾向にある。



② 技術者の減少

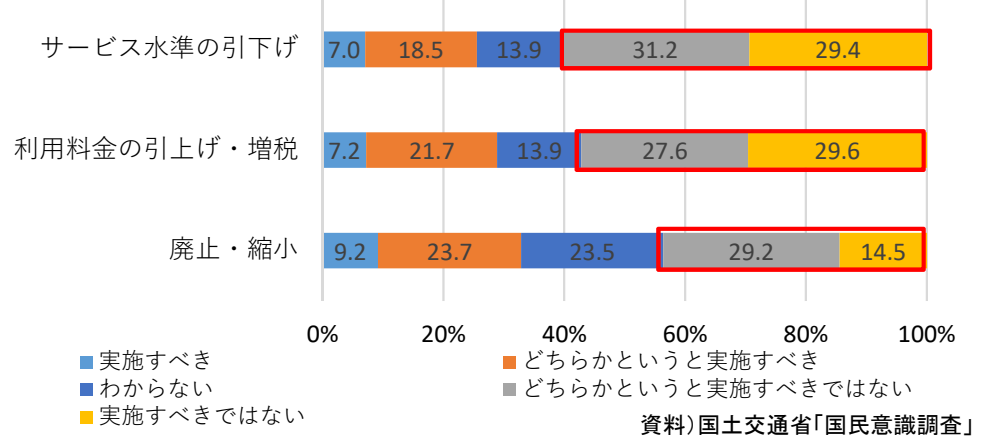
市町村における土木・建築部門系職員数は減少している。



老朽化や技術者減少がさらに進行したときに、適切な維持管理がさらに困難になる可能性がある。

(2) 国民の意識

社会資本の適切な維持管理・更新が現状のままでは困難となった場合の対応の方向性それぞれに対する意識



サービス水準の引き下げ、利用料金の引き上げ・増税、廃止・縮小の順に反対が多い。

将来も継続して適切にインフラを維持管理できる手法や体制を確立する必要

(3) 今後の取組みの方向性

① 「予防保全」への転換

・施設に不具合が生じてから対策を行う「事後保全」から、施設に不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」への転換より、今後増加が見込まれる維持管理・更新費の縮減を図る。

【具体的施策の例】

・これまでの点検・診断により判明した早期に対策が必要となったインフラに対し、集中的に対策を実施。

② 新技術の活用

・AI、ロボット、ドローン、5G等の新技術の活用やデータの整備・活用により、インフラの維持・管理を高度化・効率化する。

【具体的施策の例】

・AIカメラを活用した越流検知等による河川監視の強化。
 ・各管理者の維持管理情報をデータ化・蓄積し、利活用可能な環境整備を支援することで、地方自治体のインフラメンテナンスを高度化・効率化。

③ 地方自治体間の連携や国による地方自治体への支援

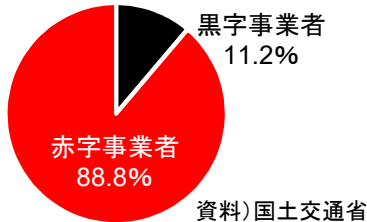
・持続的かつ効率的なインフラの維持管理のため、地方自治体間の連携や、国から地方自治体への支援が重要。また、費用負担のあり方も含め、議論を深める必要がある。

3. 地域における移動手段を確保するために

(1) 将来予測に基づく課題

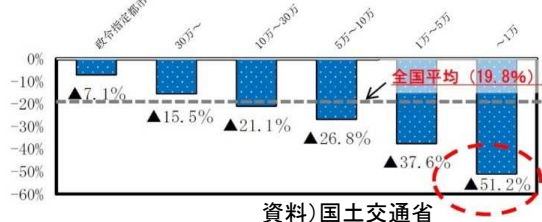
- ・人口減少に伴う輸送人員の減少によりバス事業者の約7割(地方部では約9割)が赤字。
- ・自動車運送事業では、担い手不足も深刻化。

地方圏のバス事業者の収支状況(2018年)



- ・人口規模が小さい市区町村ほど、将来の人口減少率は高く、人口1万人未満の市区町村では、2050年に人口が半減。→事業者の経営はさらに苦しくなり、**公共交通等の公共サービスが維持できなくなる可能性がある。**

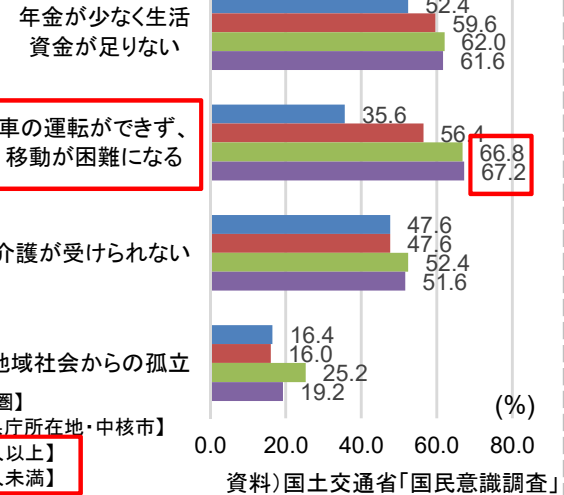
市区町村の人口規模別の人口減少率(2015年から2050年の変化)



(2) 国民の意識

- ・地方においては、**公共交通の衰退を不安に感じる**人が多く、活力を維持するために公共交通の充実が求められている。
- ・特に、地方に住む高齢者は、車の運転ができなくなると**移動が困難になることに強い不安を抱いている。**

老後の生活に関する不安(60代以上)



将来においても地域の移動ニーズに応えられる持続可能な交通サービスの体制や形態を確立する必要

(3) 近年の取組み

- ・2020年5月、私的独占禁止法を適用除外する特例法が成立
→乗合バス事業者は、基盤的サービスの提供を維持するため、**他の事業者との合併や共同経営等**をすることが可能となる。
- ・2020年6月、地域公共交通活性化再生法等の改正法が成立
→**市町村等と交通事業者の連携により自家用有償旅客運送の実施を円滑化する**など、地域の移動ニーズにきめ細やかな対応が可能となる。

(4) 今後の取組みの方向性

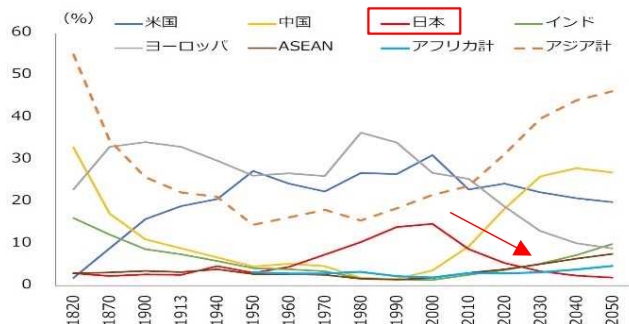
- ①関係者による**最適な役割分担**のあり方
 - ・地域の交通サービスの維持のための、**利用者や住民全体を含む関係者の費用負担のあり方**をはじめとした**適切な役割分担について、議論を深める。**
 - ・地域において、**交通事業者同士の連携**、上下分離方式(資産の保有・整備は自治体が担い、事業者は運送事業に専念)による**官民連携**、さらに、複数自治体に跨がる公共交通にかかる**地域を超えた連携**等の手法を活用することで、持続可能な運営方式を確立。
- ②**持続可能な移動手段**のあり方
 - ・地域において、既存交通の自家用有償旅客運送等への転換も含めて議論し、地域の実情に応じた**持続可能な移動手段を確保**(例:JR西日本の三江線は利用者減少に伴い2018年に廃止、代替バスを運行)。
- ③**まちづくりと一体となった効率的な交通ネットワーク**形成
 - ・公共交通沿線に居住エリア、医療・福祉施設等を誘導し、**コンパクトシティを形成**することで、公共交通の利便性が向上。その推進のため、**住民の一層の理解促進**が必要。

4. 海外から活力を取り込むために

(1) 将来予測に基づく課題

- 世界的に新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受け、当面は、人の移動が制約され、国際観光客数は感染拡大前より減少。
- 新興国の成長により世界における日本のGDPシェアは低下。

主要な新興国及び先進国のGDPシェア

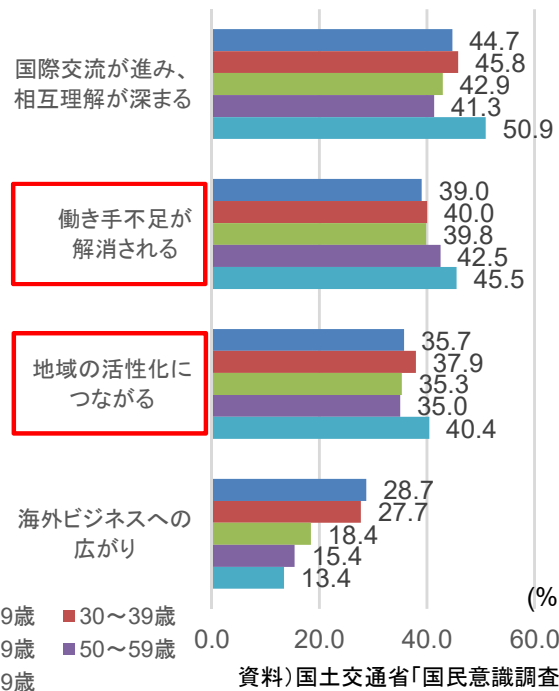


注：ヨーロッパはユーロ圏諸国。アフリカ（北アフリカとサブサハラ合計）は国連および世界銀行のデータがともに取得可能な53か国。
出所：実績は世界銀行「World Development Indicator」、予測は三菱総合研究所

(2) 国民の意識

- 訪日外国人旅行者の増加に対しては、**地域経済活性化への期待が高い**。
- 在留外国人の増加に対しては、**国際交流や地域活性化に加え、働き手としての期待も高い**。

在留外国人の増加に期待する効果



(3) 近年の取組み

- 観光ビジョン実現プログラム
 - 多言語対応、無料Wi-Fi、キャッシュレス対応等の整備・観光地におけるMaaSの推進
 - 体験型宿泊コンテンツ(城泊、寺泊、農泊)
 - 夜間・早朝等を活用した新しい観光コンテンツ
 - 出入国の円滑化(顔認証システム、空港の発着回数増)
- 在留資格「特定技能」の創設
 - 担い手不足に対応するため、建設分野等で即戦力となる外国人材の受入れを開始。



感染症等のリスクにも備えつつ、観光先進国の実現へのさらなる取組みや、有能な外国人材に選ばれる環境づくりが必要

(4) 今後の取組みの方向性

① 観光先進国実現への取組み強化

- アジアだけでなく**欧米からの観光需要取り込み、長期滞在、一人当たり旅行支出の増加**による経済効果の向上。コト消費の充実等による**魅力的な観光地づくり**。
- 今後、感染症流行等の事象が起こった際、国際観光は大幅な下振れのリスクがあり、国内観光にも力を入れる必要がある。例えば、**ワーケーション(観光地等で休暇を取りながらテレワークを行う)を活用した長期滞在の推進**。
- 新型コロナウイルス感染症により観光業界は大きな影響を受けたため、今後、**これまでの施策の検証や、感染拡大を防止しながら観光を振興するための施策のあり方**を検討をする必要がある。

② 有能な外国人材に選ばれる環境づくり

- 人口減少により働き手が減少する中で、すでに外国人労働者に依存しており、今後さらに働き手として期待されている。しかし、日本の存在感が低下した場合、**働き先として選ばれなくなる可能性がある**。**日本に定住して働きたいと思われるよう、外国人にとって魅力的な環境をつくる必要がある**。
- 例) 円滑な居住先の確保、交通機関や災害時における「わかりやすい日本語」対応。

5. 新技術をさらに活用するために

(1) 課題1～日本企業の存在感の低下

- ・技術革新が続く中、近年はGAF A等のデジタルプラットフォーマーが時価総額上位に台頭。
- ・2018年においては、日本企業はトヨタ自動車の35位が最高位。

世界企業の時価総額ランキングの変化

1989年				2018年			
順位	社名	時価総額(億ドル)	国名	順位	社名	時価総額(億ドル)	国名
1	NTT	1,638.6	日本	1	アップル	9,409.5	米国
2	日本興行銀行	715.9	日本	2	アマゾン・ドット・コム	8,800.6	米国
3	住友銀行	695.9	日本	3	アルファベット(グーグルの親株会社)	8,336.6	米国
4	富士銀行	670.8	日本	4	マイクロソフト	8,158.4	米国
5	第一勧業銀行	660.9	日本	5	フェイスブック	6,092.5	米国
6	IBM	646.5	米国	6	パークシャー・ハサウェイ	4,925.0	米国
7	三菱銀行	592.7	日本	7	アリババ・グループ	4,795.8	中国
8	エクソン	549.2	米国	8	テンセント・ホールディングス	4,557.3	中国
9	東京電力	544.6	日本	9	JPモルガン・チェース	3,740.0	米国
10	ロイヤル・ダッチ・シェル	543.6	英国	10	エクソン・モービル	3,446.5	米国
				...			
				35	トヨタ自動車	1,939.8	日本

資料)ダイヤモンド社資料より国土交通省作成

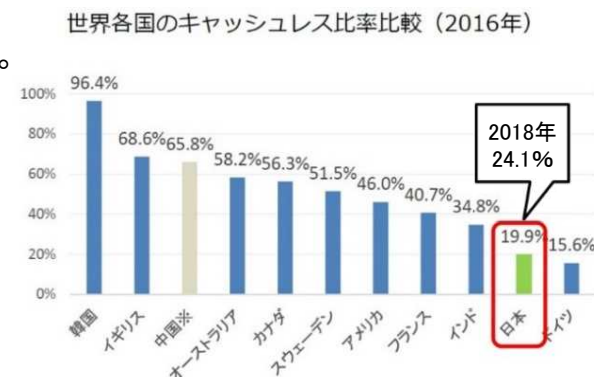
(2) 課題2～生活への浸透の遅れ

①テレワークの普及率

- ・日本における導入企業の割合は19%(2018年)と諸外国に比べ低い(2015年調査では、米国85%、英国38%)。
- ・新型コロナウイルス感染症の拡大によっても普及が加速したと考えられるが、浸透・定着を図るためには更なる環境整備が必要。

②キャッシュレス決済比率

- ・主要各国は40～60%台、韓国では90%超に対し、日本は24%(2018年)と低水準。

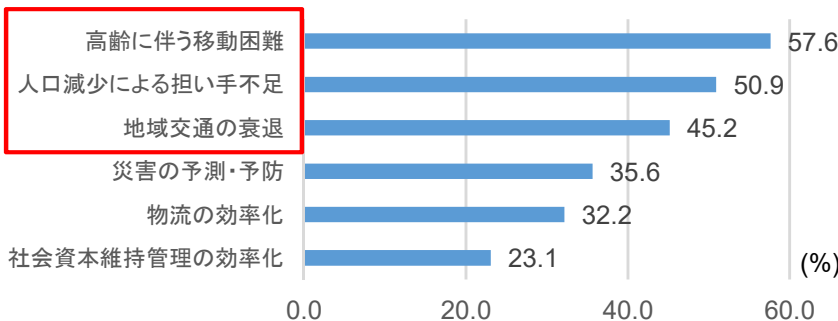


資料)一般社団法人キャッシュレス推進協議会

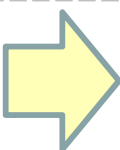
(3) 国民の意識

- ・技術の進歩により様々な課題の解決が期待されている。
- ・特に交通や就業など生活面での活用が望まれている。

技術の進歩により解決を期待する課題



資料)国土交通省「国民意識調査」



素早く普及させる必要に、優れた技術を効果的に、

(4) 今後の取組みの方向性

①安全と両立した普及の促進

- ・諸外国において既に活用が進んでいる技術の普及について、セキュリティ等を確保しつつ、普及を一層促進するための方策が必要。
- ・自動運転車に関する安全基準を策定(2020年4月施行)。今後、国際議論をリードし、国際基準への反映に取り組む。

②日本独自の技術の深化

- ・災害現場における無人化施工技術を発展させてきた。
- 今後は5G活用により通信性能が向上、更なる発展が見込まれる。

③デジタル・トランスフォーメーションによる生産性向上

- ・生産性の向上とともに、新型コロナウイルスの感染拡大予防の観点からも、インフラ・物流分野等におけるデジタル化・リモート化を一層徹底。