

## 第2章

# 時代の要請にこたえた 国土交通行政の展開

## II

### 第2章

#### 時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

### 第1節

### 国土政策の推進

国土交通省では、平成27年8月に、おおむね10年間を計画期間とする国土形成計画（全国計画）及び国土利用計画（全国計画）の変更について閣議決定し、28年3月に国土形成計画（広域地方計画）を国土交通大臣決定した。

第二次国土形成計画（全国計画）では、多様な地域間のヒト、モノ、カネ、情報の活発な動き（対流）を生み出すことにより新たな価値を創造する「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想とし、そのための国土構造、地域構造として、生活に必要な各種サービス機能を提供できるコンパクトな地域を、交通や情報通信のネットワークで結ぶ「コンパクト＋ネットワーク」の形成を提示した。これらは、各地域の固有の自然、文化、産業等の独自の個性を活かした、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展の実現につながるものである。

第五次国土利用計画（全国計画）では、国土の安全性を高め、持続可能で豊かな国土を形成する国土利用を目指している。

両計画の有効な推進方策を検討するため、国土審議会計画推進部会に設置した専門委員会において検討を行い、その結果を国土審議会及び計画推進部会に報告した。

また、広域地方計画に定められた、全国8ブロックごとの特性、資源を活かしたプロジェクトを推進している。さらに、国土利用計画（都道府県計画・市町村計画）の策定・変更が進められており、その推進に向けた調査・支援を実施している。

さらに、中長期の視点に立った今後の国土づくりの方向性を考えるため、おおむね2050年の国土を見据えた長期的な課題と解決方策を整理する「国土の長期展望」の検討を実施している。

## 第2節 社会資本の老朽化対策等

### (1) 社会資本の老朽化対策

我が国のインフラは、その多くが高度経済成長期以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速的に増加する見込みである（図表II-2-2-1）。老朽化が進むインフラを計画的に維持管理・更新することにより、国民の安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化等を図る必要がある。

このため、平成25年11月、政府全体の取組みとして、計画的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的な計画として、「インフラ長寿命化基本計画」がとりまとめられた。

国土交通省では、この基本計画に基づき、国土交通省が管理・所管するインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組みの方向性を明らかにする計画として、予防保全の考え方を導入した「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を他省庁に先駆けて平成26年5月に策定した。

現在、行動計画に基づき、各施設の管理者が点検や修繕等を行うとともに、個別施設ごとの具体的な対応方針を定める長寿命化計画（個別施設計画）を策定するなど、計画的な維持管理・更新に取り組んでいる。

国土交通省では、必要なインフラが持続可能なものとして維持されるよう、引き続き老朽化対策について、戦略的に取り組んでいく。

図表II-2-2-1 社会資本の老朽化の現状

高度成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、建設後50年以上経過する施設の割合が加速的に高くなる。  
※施設の老朽化の状況は、建設年度で一律に決まるのではなく、立地環境や維持管理の状況等によって異なるが、ここでは便宜的に建設後50年で整理。

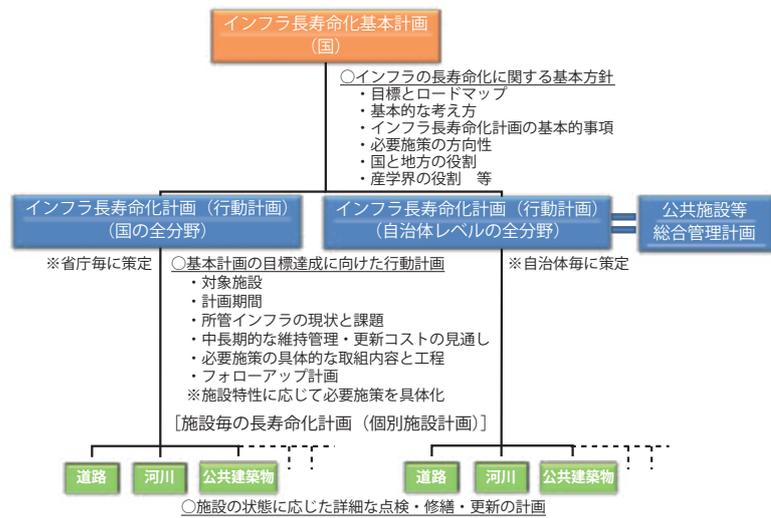
《建設後50年以上経過する社会資本の割合》

	2018年3月	2023年3月	2033年3月
道路橋 [約73万橋 <sup>注1)</sup> (橋長2m以上の橋)]	約25%	約39%	約63%
トンネル [約1万1千本 <sup>注2)</sup> ]	約20%	約27%	約42%
河川管理施設 (水門等) [約1万施設 <sup>注3)</sup> ]	約32%	約42%	約62%
下水道管きよ [総延長：約47万km <sup>注4)</sup> ]	約4%	約8%	約21%
港湾岸壁 [約5千施設 <sup>注5)</sup> (水深-4.5m以深)]	約17%	約32%	約58%

- (注) 1 道路橋約73万橋のうち、建設年度不明橋梁の約23万橋については、割合の算出にあたり除いている。(2017年度集計)  
2 トンネル約1万1千本のうち、建設年度不明トンネルの約400本については、割合の算出にあたり除いている。(2017年度集計)  
3 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。) (2017年度集計)  
4 建設年度が不明な約2万kmを含む。(30年以内に布設された管きよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。) (2017年度集計)  
5 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。(2017年度集計)

資料) 国土交通省

図表II-2-2-2 インフラ長寿命化に向けた計画の体系



資料) 国土交通省

## (2) メンテナンス産業の育成・拡大

今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について、社会資本整備審議会・交通政策審議会の下に設置された社会資本メンテナンス戦略小委員会で平成25年に出された答申を踏まえ、着実な取組みが進められている。点検・診断に関する資格制度については、業務内容に応じた必要な知識・技術等を定め、民間資格の登録制度を創設するとともに、登録された点検・診断等の資格を27年度発注業務から活用している。維持管理を円滑に行うための体制、地方公共団体等の支援については、複数

の分野や施設の維持管理業務を包括的に民間に委託する手法について、地方公共団体と協力して検討を進めている。維持管理・更新に係る情報の共有化・見える化については、インフラメンテナンス情報ポータルサイトにおいて各施設の点検の実施状況等、社会資本の維持管理情報のうち特に重要な情報の見える化を行っている。

平成29年からは社会資本メンテナンス戦略小委員会（第三期）を開始し、30年には、国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推計を行い、「事後保全」から「予防保全」に転換することにより、維持管理・更新費を今後30年間の累計で約3割削減できる見込みを示した。令和2年においては、民間活力活用や新技術導入の促進をテーマとして議論を行っている。

加えて、多様な産業の技術やノウハウを活用し、メンテナンス産業の育成・活性化を図るため、産学官民が一丸となって知恵や技術を総動員するプラットフォームとして平成28年に設立された「インフラメンテナンス国民会議」において、30年までに全国10地域で地方フォーラムが設立され、各地域での活動が本格化した。あわせて、国民会議の場を活用した新技術の導入を促進するため、31年2月に「インフラメンテナンス新技術・体制等導入推進委員会」が開始された。

さらに、インフラメンテナンスに係る優れた取組みや技術開発を表彰するため平成29年に創設された「インフラメンテナンス大賞」について、第3回表彰式を令和元年11月に開催し好事例の全国展開を進めた。

今後は、以上の取組み等を充実させ、メンテナンス産業の育成・活性化によって、着実かつ効率的なインフラメンテナンスの実現や地域活性化を図っていく。

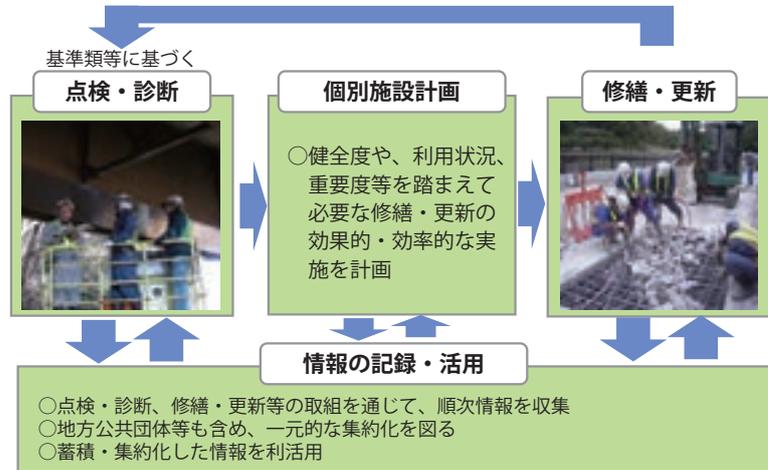
## (3) 維持管理技術の開発・導入

社会インフラの維持管理における業務効率を飛躍的に高めるため、「革新的社会資本整備研究開発推進事業」等の制度を活用し、維持管理に資する革新的技術の研究開発・現場実証を促進させ、戦略的に新技術の社会実装を進める。

図表 II -2-2-3

### 個別施設計画を核としたメンテナンスサイクルの構築

個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）を核として、点検・診断、修繕・更新、情報の記録・活用といったメンテナンスサイクルを構築



資料) 国土交通省

#### (4) ロボットの開発・導入

今後増大するインフラ点検を効果的・効率的に行い、人が近づくことが困難な災害現場の調査や応急復旧を迅速かつ的確に実施する実用性の高いロボット開発・導入を推進している。

### 第3節

## 社会資本整備の推進

社会資本整備重点計画は、「社会資本整備重点計画法」に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画である。

平成27年9月に第4次社会資本整備重点計画（平成27～令和2年度）が閣議決定された。同計画では、厳しい財政制約の下、①切迫する巨大地震や激甚化する気象災害、②加速するインフラ老朽化、③人口減少に伴う地方の疲弊、④激化する国際競争という4つの構造的課題に対応するため、社会資本のストック効果の最大化を図ることを基本理念とし、「既存施設の有効活用（賢く使う）」や「集約・再編」を進めながら、ストック効果の高い事業に「選択と集中」を徹底することとしている。また、社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成を位置付け、計画的な社会資本整備の実施及び担い手の確保育成の観点から、安定的・持続的な公共投資の見通しの確保が重要であるとしている。さらに、中長期的な見通しを持った社会資本整備を進めていくため、4つの重点目標（「社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う」、「災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する」、「人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する」、「民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する」）と13の政策パッケージを設定するとともに、代表的な指標についてはKPI（Key Performance Indicator）として位置づけている。

また、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会の下に設置された専門小委員会において、「賢く投資・賢く使う」ための工夫の視点や類型、ストック効果の「見える化・見せる化」の方法、こうした取組みを体系的に進めるための仕組み等について調査審議が行われ、「ストック効果の最大化に向けて～その具体的戦略の提言～」(平成28年11月)が取りまとめられた。引き続き、提言に示された考え方を踏まえながら、施策の具体化に取り組み、第4次社会資本整備重点計画を着実に推進していく。

さらに、第4次社会資本整備重点計画に基づき、各地方の特性に応じて重点的、効率的、効果的に社会資本を整備するための計画として「地方ブロックにおける社会資本整備重点計画」を平成28年3月に策定した。加えて、当該計画に記載された将来のインフラ整備の時間軸を地図化（可視化）する「インフラみらいMAPプロジェクト」を28年8月より開始し、実現に向けた検討を進めている。

図表 II-2-3-1 第4次社会資本整備重点計画

1. 社会資本整備が直面する4つの構造的課題

- (1) 加速するインフラ老朽化 (2) 脆弱国土（切迫する巨大地震、激甚化する気象災害） (3) 人口減少に伴う地方の疲弊 (4) 激化する国際競争

国土形成計画（平成27年8月14日閣議決定）を踏まえ、その実現に向けて社会資本整備を計画的に実施

2. 持続可能な社会資本整備に向けた基本方針

社会資本のストック効果の最大化を目指した戦略的インフラマネジメントへ

社会資本のストック効果を最大限に発揮するためのマネジメントを徹底

①集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンス

- ・メンテナンスサイクルの構築による老朽化インフラの安全性の確保
- ・中長期的にトータルコストを縮減・平準化（集約化等による規模の適正化を含む）
- ・メンテナンス産業の競争力強化

②既存施設の有効活用（賢く使う取組）

- ・既存施設の機能の最大化（例：羽田空港における飛行経路見直しによる空港処理能力拡大等）
- ・既存施設の機能の強化・高度化（例：公営住宅における集約等に伴う福祉施設の設置等）
- ・既存施設が多機能化（例：下水処理場の上部空間を活用した発電施設の整備等）

③社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底（優先度や時間軸を考慮）

安全安心インフラ

南海トラフ・首都直下地震や局地化・集中化・激甚化している雨の降り方への対応等、ハード・ソフトの取組を総動員し、人命と財産を守る事業に重点化

生活インフラ

地域生活サービスの持続的・効率的な提供を確保し、生活の質の向上を図る事業に重点化

成長インフラ

国際戦略による競争力強化、民間事業者等との連携強化を通じ、生産拡大効果を高める事業に重点化

時間軸の明確化

・中長期的（おおむね10～20年）を目指す姿、計画期間中（R2（2020）年度まで）に進める重点施策と実現すべき数値目標等を策定

経済再生と財政健全化

・2020年以降への安定成長を支え、経済再生と財政健全化に貢献

PPP/PFIの積極活用

社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材に係る構造改革等

- 地域の守り手である現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成
- 現場の生産性向上による構造改革
- 公共工事の品質確保と担い手確保に向けた発注者による取組の推進
- 社会資本整備に関わる多様な人材の確保・育成（メンテナンス、PPP/PFI等を担う人材）

安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性

- 過去の公共投資の急激な増減は、様々な弊害（不適格業者の参入やダンピングの多発、人材の離職等）をもたらしてきた
- メンテナンスを含めた社会資本整備を計画的かつ着実に実施し、担い手を安定的に確保・育成するため、持続的な経済成長を支えられるよう、経済規模に見合う公共投資を安定的・持続的に確保することが必要

コラム

ストック効果最大化を目指して

Column

社会資本の整備には、フロー効果とストック効果があります。フロー効果は、公共投資の事業自体により、雇用等の経済活動が創出され、短期的に経済全体を拡大させる効果です。一方で、ストック効果は、インフラが社会資本として蓄積され、機能することで継続的に中長期的にわたり得られる効果です。

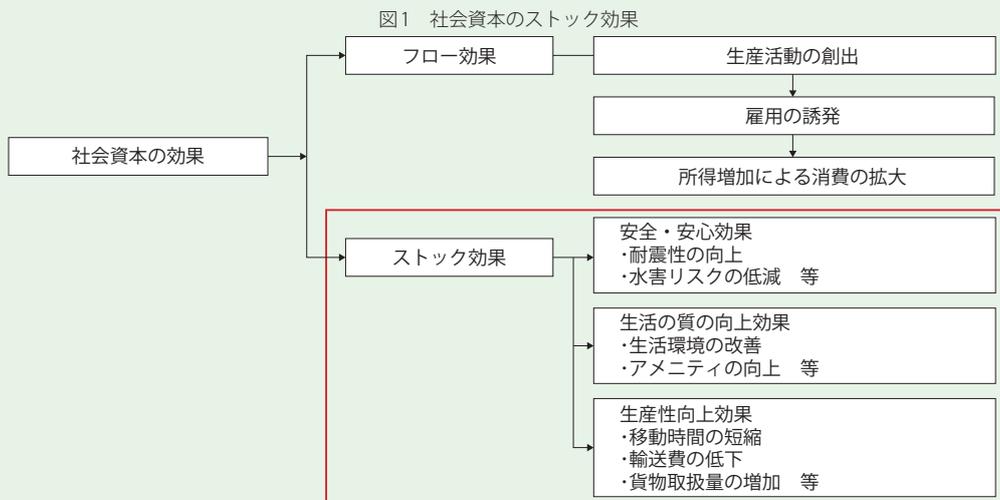
また、ストック効果には、耐震性の向上や水害リスクの低減といった「安全・安心効果」や、生活環境の改善やアメニティの向上といった「生活の質の向上効果」のほか、移動時間の短縮等による「生産性向上効果」といった社会のベースの生産性を高める効果があります（図1）。

ストック効果の具体例としては、新東名高速道路・新名神高速道路の整備により、物流の効率化など生産性の向上を図ることで、民間投資の誘発にもつながっています。これにより、静岡県では、県内における工場立地が進み、立地件数は開通前（1998年～2004年）の363件（全国3位）から、開通直前（2005年～2011年）には577件（全国1位）に増加、開通後（2012年～2018年）も463件（全国1位）となっています。また、今後のトラック隊列走行の実現も見据えた新東名高速道路・新名神高速道路の6車線化完成により更なる工場立地件数の増加も期待

されます。(図2)。

我が国の人口が減少していく中においても、経済成長や安全・安心の確保、国民生活の質の向上を持続的に実現していくためには、ストック効果を最大限に発揮する社会資本整備が求められています。

このため、国土交通省では、発現した多様なストック効果を積極的に幅広く把握し、「見える化」していくとともに、ピンポイントの渋滞対策やダム再生による既存施設の有効活用、ハード・ソフトを総動員した防災・減災対策等の取組みの推進など「賢く投資・賢く使う」を徹底することにより、さらなるストック効果の最大化を目指していきます。



資料) 国土交通省

図2 新東名高速道路・新名神高速道路の6車線化



# 第4節 交通政策の推進

## 1 交通政策基本法に基づく政策展開

「交通政策基本法」に基づき、平成27年2月に閣議決定された交通政策基本計画は、平成26年度から令和2年度までを計画期間としており、「交通政策基本法」の規定に則り、基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めている。具体的には、基本的方針として、A)「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、B)「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、C)「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」の3つの柱を掲げるとともに、それぞれについて、施策目標を4つずつ設定した上で、具体的な施策を提示している。また、同計画のフォローアップに際して取組みの進捗を確認するための数値指標を定めるとともに、AからCまでの3つの柱に沿った施策を進めるに当たって留意すべき事項等を示しており、それらに基づき政策を進めている。

令和元年6月には、「交通政策基本法」に基づき、「令和元年版交通政策白書」を閣議決定・国会報告した。交通政策白書は、交通の動向並びに政府が交通に関して講じた施策及び交通に関して政府が講じようとする施策について、毎年、国会に報告するものであり、交通政策基本計画に掲げられた施策や数値目標の進捗状況のフォローアップも行っている。

引き続き、毎年作成する交通政策白書を活用しつつ、同計画のフォローアップ等を適切に行い、同計画の着実な推進を図ることとしている。

現行計画については、令和2年度を期限としていることから、次期計画の策定に向けて、令和元年11月に社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会にて議論を開始した。

図表 II-2-4-1 交通政策基本計画の概要

社会・経済の動き	(1) 人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2) グローバリゼーションの進展 (3) 巨大災害の切迫、インフラの老朽化 (4) 地球環境問題 (5) ICTの劇的な進歩など技術革新の進展 (6) 東日本大震災からの復興 (7) 2020年の東京オリ・パラの開催		
基本方針	A. 豊かな国民生活に資する 使いやすい交通の実現	B. 成長と繁栄の基盤となる 国際・地域間の旅客交通・ 物流ネットワークの構築	C. 持続可能で安心・安全な 交通に向けた基盤づくり
施策の目標	<p>① JPOパブリック化等まちづくりと連携した地域交通ネットワークの再構築</p> <p>② 多様な交通サービスの展開の後押し</p> <p>③ バリアフリーをより一層身近なものに</p> <p>④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ</p> <p style="font-size: small; border: 1px dashed gray; padding: 2px;">&lt;デマンド交通の導入数&gt; 311市町村 → 700市町村 (2020年度) &lt;主要な旅客施設の段差解消率&gt; [鉄軌道駅] 83% → 100% (2020年度)</p>	<p>① 国際交通ネットワークの競争力強化</p> <p>② 地域間のヒト・モノの流動の拡大</p> <p>③ 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携</p> <p>④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスのグローバル展開</p> <p style="font-size: small; border: 1px dashed gray; padding: 2px;">&lt;首都圏空港の年間合計発着枠&gt; 71.7万回 → 74.7万回+最大7.9万回 (2020年度)</p>	<p>① 大規模災害や老朽化への万全な備え</p> <p>② 交通関連事業の基盤強化による安定的な運行と安全確保</p> <p>③ 交通を担う人材の確保、育成</p> <p>④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策</p> <p style="font-size: small; border: 1px dashed gray; padding: 2px;">&lt;緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率&gt; 79% → 82% (2016年度) &lt;鉄道の貨物輸送量 (モーダルシフト関連)&gt; 187億トンキロ → 221億トンキロ (2020年度)</p>
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な「見える化」やフォローアップを実施 (56のKPI)</li> <li>・ICT等の技術革新によるイノベーションを進める</li> <li>・国、自治体、事業者、利用者、住民等の関係者が責務・役割を担い連携・協働</li> <li>・2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める</li> </ul>		

## 2 持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に資する取組みの推進

地域公共交通に関する施策については、平成26年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者と適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興等の地域戦略と連携しつつ、地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を、関係者の合意の下で実現していくための枠組みを構築した。

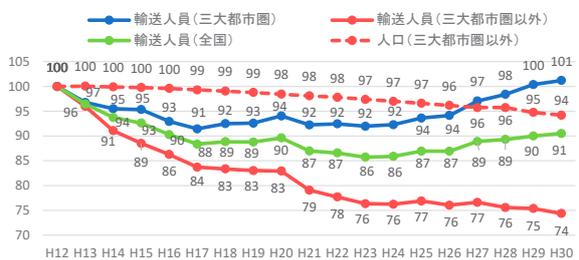
同法に基づき、令和元年度末までに585件の地域公共交通網形成計画が国土交通大臣に送付され、38件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組みが進められてきた。

一方で、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。

図表 II-2-4-2 地域公共交通の現状と課題

- 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向にあるが、特に地方部の減少は激しい。
- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。また、地域鉄道事業者の7割以上の経常収支が赤字。

### バスの輸送人員の推移 (平成12年度を100とした輸送人員)



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す  
(出典)「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す  
(出典)「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

	平成3年	平成12年	平成22年	平成28年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人	43億人 (90年に比べ34%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人	4.1億人 (90年に比べ20%減)

(出典)自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

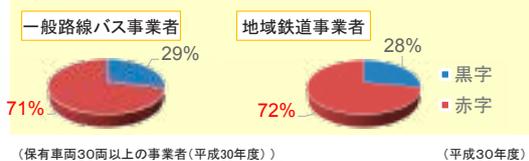
### 地域公共交通サービスの衰退

- ・ 一般路線バスについては、平成20年度から平成29年度までの10年間に約13,249 kmの路線が完全に廃止。  
鉄道については、平成12年度から令和2年度までの21年間に44路線・約1,042 kmが廃止。  
※鉄道については、令和2年度5月7日現在
- ・ 公共交通空白地域の存在

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	38,710 km <sup>2</sup> (我が国の可住地面積の約33%)	7,669千人 (我が国の人口の6%)

(出典)平成29年度国土交通省調査による

- ・ 一般路線バス事業者及び、地域鉄道事業者の7割以上の経常収支が赤字



今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなるのが想定

出典) 国土交通省 総合政策局 作成資料

このため、令和元年9月より交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を5回にわたり開催し、令和2年1月に中間とりまとめ「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～地域交通のオーバーホール～」がとりまとめられた。この中では、地域ごとに地方公共団体が中心となって、国が予算面やノウハウ面から支援を行いつつ、既存の公共交通サービスについて、最新技術等も活用しつつ、その改善を図ることに加え、公共交通だけでは対応できない場合には、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等の多様な輸送資源を総動員して、地域の移動ニーズにしっかり応えられる体制を強化すべき、との方向性が打ち出された。

これを受け、国土交通省では、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」を第201回国会に提出し、令和2年5月に成立した。

同法による新たな枠組みの下で、地方公共団体による地域公共交通計画等の策定や、それに基づく鉄道・バス等の確保・充実の取組みに対し、予算・ノウハウ面等で引き続き必要な支援を行っている。

図表 II-2-4-3 地域公共交通活性化再生法等改正の概要



資料) 国土交通省

### 3 MaaS等新たなモビリティサービスの推進

MaaS<sup>注</sup>は、ICTやAI等の技術革新やスマートフォンの急速な普及を背景に、公共交通の分野におけるサービスを大きく変える可能性がある。MaaSは既存の公共交通の利便性の向上や、地域や観光地における移動手段の確保・充実に資するものであり、その普及により、免許を返納した高齢者、障害者の方々、更には外国人旅行者も含めて、自らの運転だけに頼ることなく、移動しやすい環境が整備されることが期待できる。令和元年度には、国土交通省及び経済産業省では、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による挑戦を促すプロジェクトである「スマートモビリティチャレンジ」を開始し、全国各地での実証実験を支援するとともに、最新の知見の共有や地域の関係者の連携を深めることを目的に、全国8ヶ所でのシンポジウムを開催した。

国土交通省では「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」中間とりまとめ（平成31年3月）を踏まえ、地域特性に応じたMaaSのモデル構築を進めるため、令和元年6月に全国の牽引役となる先駆的な取り組みを行う「先行モデル事業」を大都市近郊型・地方都市型で6地域、地方郊外・過疎地型で5地域、観光地型で8地域の19地域選定し、実証実験への支援を行った。また、MaaSが各地域に普及する中で、AIオンデマンド交通やグリーンスローモビリティといった新型輸送サービスの導入も図られつつある。

また、経済産業省では、「パイロット地域分析事業」を13地域で選定し、ベストプラクティスの抽出や横断的な課題の整理等を行った。

MaaSを提供するためには、フィジカル空間における交通結節点の整備等、多様な交通モードの接続の強化を推進するとともに、交通事業者等によるデータが連携されることが不可欠であり、これらのデータが円滑に連携されることが重要となる。このため、国土交通省では令和元年9月に有識者等から構成される検討会を開催し、2年3月に「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」を策定した。

また、MaaSにおいては複数の交通事業者間において、柔軟に運賃等を設定し、さらに目的地における観光・小売・医療・福祉・教育等の交通以外の幅広い分野における関係者との連携を促進することが重要であることから、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法（令和2年5月成立）に基づく、「認定新モビリティサービス事業計画」及び当該計画に基づく交通事業者の運賃設定に係る手続きをワンストップ化する特例措置や、幅広い関係者の協議・連携を促進するための「新モビリティサービス協議会（MaaS協議会）」の活用を図っていくことが求められる。

今後は、MaaSによる付加価値をさらに高めるため、モビリティと幅広い分野との連携を深め、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築及び横展開を推進するとともに、交通機関におけるキャッシュレス化や交通情報のデータ化等のMaaSの基盤づくりを行い、早期の全国普及を目指す。

**注** MaaS（マース：Mobility as a Service）…スマホアプリ又はwebサービスにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス。新たな移動手段（AIオンデマンド交通、シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能。



の機能を持続的に果たす「強い物流」を実現するため、働き方改革や新技術の活用等の新しい視点を取り込んだ6つの視点から今後の物流施策の方向性を示している。

また、30年1月には本大綱で示された方向性に基づいて「総合物流施策推進プログラム」を策定し、具体的な施策を政府が一体となって計画的に実施することとしている。31年3月及び令和2年3月には施策の実施状況を検証し、プログラムの改定を行った。

## 第5節

## 観光政策の推進

### 1 「明日の日本を支える観光ビジョン」の着実な推進

平成28年3月、内閣総理大臣を議長とする「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」は「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、2020年に訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円等を目指すこととした。これらの目標の確実な達成に向け、今後1年を目途とした政府の行動計画として、「観光ビジョン実現プログラム2019」を令和元年6月に策定した。具体的には、①多言語対応やWi-Fi、キャッシュレス対応など、訪日外国人旅行者にとって「当たり前」の環境整備、②美術館・博物館の夜間開放や外国人が楽しめるカフェの設置など、地域の新たな観光コンテンツの開発、③日本政府観光局と地域（自治体・観光地域づくり法人）の適切な役割分担と連携強化等の施策を盛り込んだ。これに基づく取組み等によって、2019年の訪日外国人旅行者数は3,188万人、訪日外国人旅行消費額は4兆8,135億円と過去最高となり、この7年間で旅行者数は約3.8倍、消費額は約4.4倍に拡大した。

2020年訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円等の目標達成に向けて、より高次元な観光施策を展開し、「観光先進国」を目指して、全力で取り組んでいく。

## 第6節

## 海洋政策（海洋立国）の推進

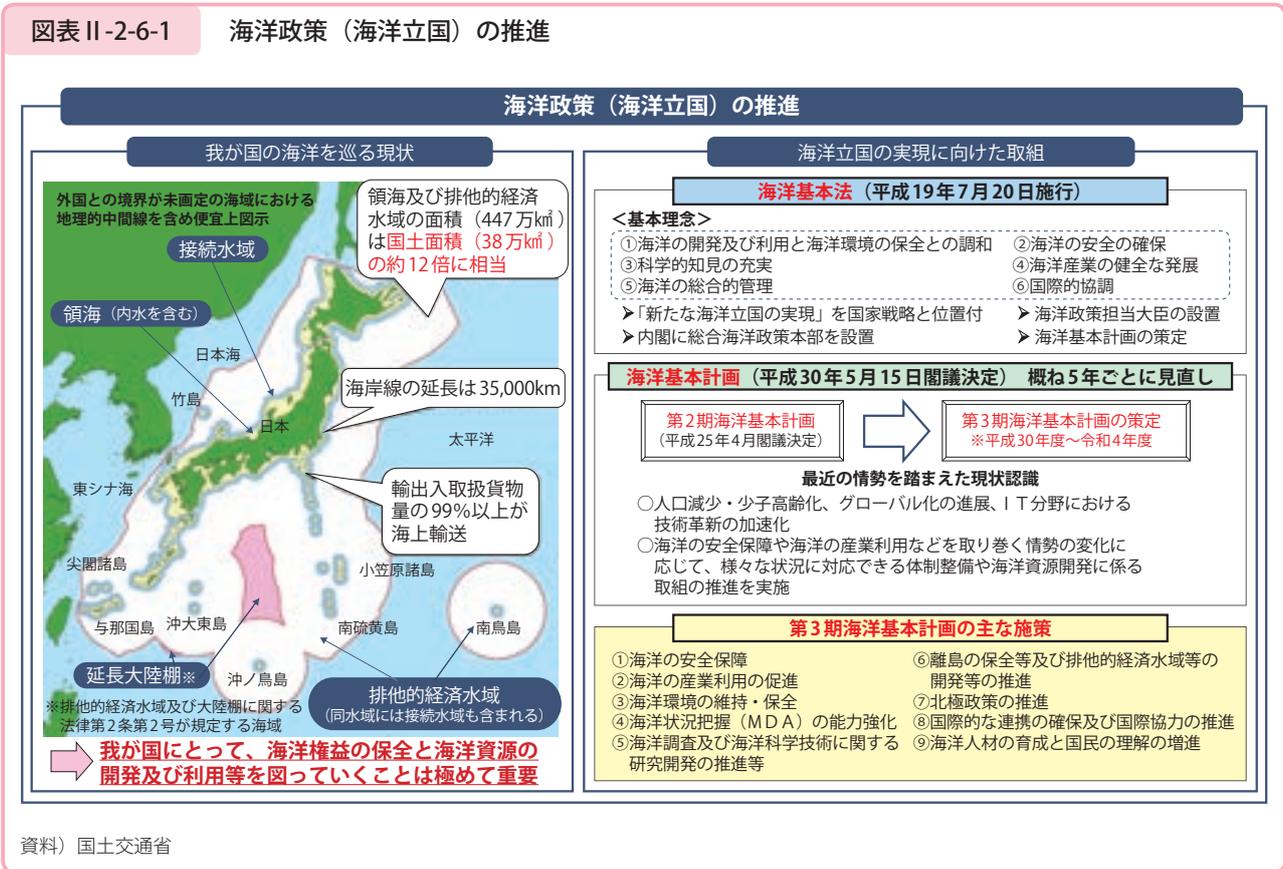
### 1 海洋基本計画の着実な推進

四方を海に囲まれている我が国では、海洋の平和的かつ積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る新たな海洋立国の実現を目指して制定された「海洋基本法」に基づき、平成30年5月に閣議決定された「第3期海洋基本計画」の下、関係機関が連携し、海洋政策を推進しているところである。

安全保障上の情勢変化、海洋資源開発や海洋エネルギー開発への期待や海洋環境保全への関心の高まり、人口減少や少子高齢化といった我が国の海洋を取り巻く状況が変化していることを踏まえ、第3期海洋基本計画では「新たな海洋立国への挑戦」を海洋政策の方向性として掲げるとともに、(1)総合的な海洋の安全保障、(2)海洋の産業利用の促進、(3)海洋環境の維持・保全、(4)科学的知見の充実、(5)北極政策の推進、(6)国際連携・国際協力、(7)海洋人材の育成と国民の理解の増進を基本的な方針として定めている。

国土交通省においても、第3期海洋基本計画に基づき、海上保安体制の強化、海洋由来の自然災害対策、海洋状況把握（MDA）の能力強化、洋上風力発電の導入拡大に向けた環境整備、海洋産業の国際競争力強化に向けた「海事生産性革命」の推進、海上輸送の確保、沖ノ鳥島等の保全・管理、低潮線の保全、海洋人材の育成のほか、北極海航路の利活用に向けた環境整備や令和元年6月のG20大

阪サミットでも大きなテーマとなった海洋プラスチックごみ問題の解決に向けた取組み等、各般の施策を推進している。



## 2 我が国の海洋権益の保全

### （1）領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進及び海洋情報の一元化

我が国の領海及び排他的経済水域には、調査データの不足している海域が存在しており、海上保安庁では、この海域において、海底地形、地殻構造、底質及び低潮線等の海洋調査を重点的に実施し、船舶交通の安全や我が国の海洋権益の確保、海洋開発等に資する基礎情報の整備を戦略的かつ継続的に実施している。

また、内閣府総合海洋政策推進事務局の総合調整の下、海洋情報の所在を一元的に収集・管理・提供する「海洋情報クリアリングハウス」を運用している。さらに、平成28年7月に総合海洋政策本部において決定された「我が国の海洋状況把握の能力強化に向けた取組」を踏まえ、政府関係機関等が保有する様々な海洋情報を地図上に重ね合わせて表示できるウェブサービス「海洋状況表示システム（海しる）」を構築し、31年4月から運用を開始した。

### （2）大陸棚の限界画定に向けた取組み

平成20年11月に我が国が国連海洋法条約に基づき、国連の「大陸棚限界委員会」へ提出した、200海里を超える大陸棚に関する情報について、同委員会は24年4月20日に勧告を採択した。勧告

では、我が国の国土面積の約8割に相当する大陸棚の延長が認められ、26年10月、四国海盆海域と沖大東海嶺海域が日本の大陸棚として新たに政令で定められた。一方、一部海域では国連での審査が先送りされたため、海上保安庁では、内閣府総合海洋政策推進事務局の総合調整の下、関係省庁と連携して、引き続き、大陸棚の限界画定に向けた対応を行っている。

(3) 沖ノ鳥島の保全、低潮線の保全及び活動拠点の整備等

① 沖ノ鳥島の保全・管理

沖ノ鳥島は、我が国最南端の領土であり、国土面積を上回る約40万km<sup>2</sup>の排他的経済水域の基礎となる極めて重要な島であることから、基礎データの観測・蓄積や護岸等の点検、補修等を行うほか、観測拠点施設の更新等を行い管理体制の強化を図っている。

今後も引き続き、同島全体の保全を図るため、国の直轄管理により十全な措置を講じる。

図表 II-2-6-2 沖ノ鳥島の保全・管理



資料) 国土交通省

② 低潮線の保全

「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（低潮線保全法）」等に基づき、全国185箇所の低潮線保全区域を政令で指定し、掘削等の行為規制を実施している。また、防災ヘリコプターや船舶等による巡視や衛星画像等を用いた低潮線及びその周辺の状況の調査を行い、区域内における制限行為の有無や自然侵食による地形変化を確認することにより、排他的経済水域及び大陸棚の基礎となる低潮線の保全を図るとともに、保全を確実にかつ効率的に実施していくために、低潮線に関する各種情報を適切に管理している。

図表 II-2-6-3 低潮線の保全

「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（低潮線保全法）」（平成22年6月施行）に係る施策の推進

《低潮線の保全》

- ・排他的経済水域及び大陸棚の基礎となる低潮線の周辺の水域で、保全を図る必要があるものを低潮線保全区域（185区域）に指定し区域内で行為を規制。
- ・衛星画像や防災ヘリコプター、船舶等を活用し、低潮線及びその周辺の人為的な損壊や自然侵食等の巡視、状況調査を実施。

《特定離島における活動拠点の整備・管理》

- ・海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、国土交通大臣が港湾の施設（低潮線保全法に基づく基本計画において整備内容を明示）の整備・管理を実施。

（南鳥島）平成22年度事業着手  
（沖ノ鳥島）平成23年度事業着手



資料) 国土交通省



<排他的経済水域及び南鳥島・沖ノ鳥島の位置> (海上保安庁海洋情報部ホームページより引用加筆)

### ③特定離島（南鳥島・沖ノ鳥島）における活動拠点の整備・管理

「低潮線保全法」等に基づき、本土から遠隔の地にある南鳥島・沖ノ鳥島において、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用に関する活動拠点として、船舶の係留、停泊、荷さばき等が可能となる港湾の施設の整備とともに、国による港湾の管理を実施している。

## 第7節

## 海洋の安全・秩序の確保

### （1）近年の現況

尖閣諸島周辺海域においては、ほぼ毎日、中国公船による接続水域での活動が確認され、領海侵入する事案も発生しており、令和元年の尖閣諸島周辺の接続水域での中国公船の確認日数と延べ隻数はいずれも過去最多となるなど、情勢は依然として予断を許さない状況となっている。また、昨今では、中国公船の大型化・武装化・増強が確認されており、平成30年7月には、中国海警局が人民武装警察部隊（武警）に編入されるなど、中国の動向を引き続き注視していく必要がある。

図表 II-2-7-1 領海警備を行う巡視船

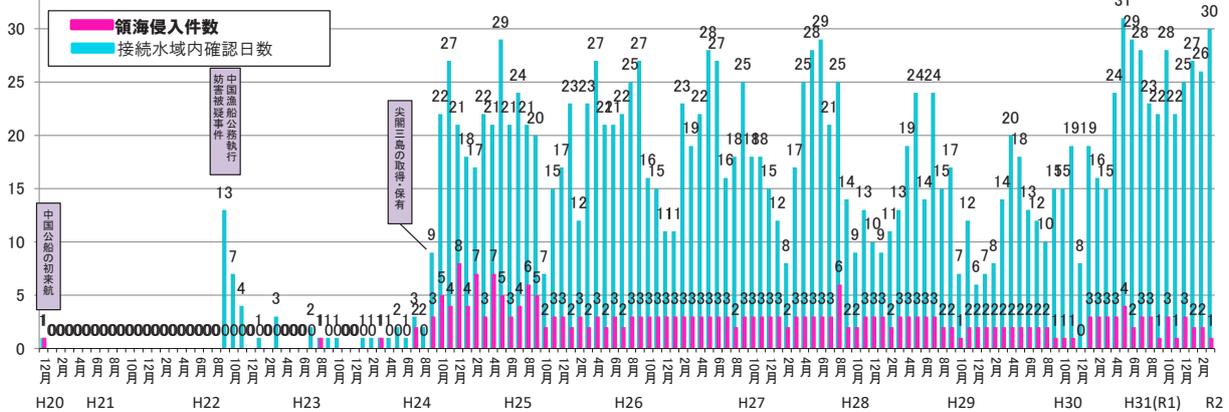


海上保安庁では、現場海域に巡視船を配備するなど、我が国の領土・領海を断固として守り抜くとの方針の下、事態をエスカレートさせないよう、冷静に、かつ、毅然とした対応を続けている。また、東シナ海等の我が国排他的経済水域においては、外国海洋調査船による我が国の事前の同意を得ない調査活動等も確認されており、海上保安庁では、関係機関と連携しつつ、巡視船等による警戒監視等、その時々状況に応じて適切に対応をしている。さらに、大和堆周辺海域における多数の外国漁船の違法操業が確認されるとともに、日本海沿岸部への北朝鮮からのものと思料される木造船等の漂流・漂着が増加する等、我が国周辺海域を巡る状況は、一層厳しさを増している。

図表 II-2-7-2 中国公船による接続水域入域・領海侵入件数

尖閣諸島周辺海域における中国公船の動向

【令和2年3月31日0800時点】



コラム

中国公船の確認日数等が過去最多に

尖閣諸島は、南西諸島西端に位置する魚釣島、北小島、南小島、久場島、大正島等からなる我が国固有の領土です。尖閣諸島周辺の領海の面積（約4,740km<sup>2</sup>）は東京都と神奈川県を足した面積（約4,605km<sup>2</sup>）とほぼ同じ広さです。海上保安庁では、この広大な海域で、昼夜を分かたず、巡視船艇・航空機により領海警備を実施しています。

令和元年の尖閣諸島周辺の接続水域内において、中国公船を確認した日数は282日で、延べ隻数は1097隻となっており、これは平成26年の243日、25年の819隻を上回り、いずれも過去最多となりました。

また、尖閣諸島周辺の接続水域において、中国公船を連続して確認した日数も令和元年は、64日間（平成31年4月12日から令和元年6月14日まで）となっており、これは平成26年の43日間（同年8月9日から9月20日まで）を上回り過去最長のものです。

このように、尖閣諸島周辺海域を巡る情勢は依然として予断を許さない中、海上保安庁では、領土・領海を断固として守り抜くとの方針の下、冷静に、かつ、毅然とした態度で今この瞬間も対応を継続しています。



## (2) 海上保安体制強化の推進

厳しさを増す我が国周辺海域を巡る情勢を踏まえ、平成28年12月21日に開催された「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」において、「法執行能力」、「海洋監視能力」及び「海洋調査能力」の強化を図るため、以下5つの柱からなる「海上保安体制強化に関する方針」が決定され、海上保安庁では、同方針に基づき、海上保安体制の強化を進めてきたところである。①尖閣領海警備体制の強化と大規模事案の同時発生に対応できる体制の整備、②広大な我が国周辺海域を監視できる海洋監視体制の強化、③テロ対処や離島・遠方海域における領海警備等の重要事案への対応体制の強化、④我が国の海洋権益を堅守するための海洋調査体制の強化、⑤以上の体制を支える人材育成などの基盤整備。

令和元年12月20日、4回目となる「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」が開催され、平成28年12月の同会議において決定された「海上保安体制強化に関する方針」に基づく取組みの進捗状況を確認するとともに、尖閣領海警備のための大型巡視船、新型ジェット機、海洋監視のための大型無人機の国内飛行実証、教育訓練施設の拡充など、海上保安体制の強化を引き続き進めていくことが確認された。加えて、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて、諸外国との連携を通じた法の支配に基づく国際的な海洋秩序を維持・強化することの重要性が確認された。

また、令和2年1月以降、同方針に基づき整備を進めてきたヘリ搭載型巡視船を含む大型巡視船3隻、大型測量船1隻、新型ジェット機1機が就役した。

図表 II -2-7-3

海上保安体制強化に関する関係閣僚会議



資料) 国土交通省

図表 II -2-7-4

進水式の様子



資料) 国土交通省

## コラム

### 海上保安体制強化に関する方針に基づく巡視船・測量船・新型ジェット機就役

「海上保安体制強化に関する方針」に基づき、平成28年度から整備を進めてきた大型巡視船、大型測量船、新型ジェット機が令和2年1月以降、続々と就役を迎えています。現在までに、ヘリコプター搭載型巡視船「れいめい」「しゅんこう」、大型巡視船「みやこ」、大型測量船「平洋」の計4隻と新型ジェット機1機が就役しました。

就役した巡視船は、尖閣諸島周辺海域における領海警備のほか、海上犯罪取締り、海難救助などの多岐に渡る業務に従事し、「平洋」は、日本周辺海域において、我が国の海洋権益の確保に必要な海底地形や地質に関する調査等大陸棚調査に従事します。また、新型ジェット機は、東シナ海をはじめとした我が国周辺海域における監視業務のほか、海難救助等に従事します。



### (3) 「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて

我が国は「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP = Free and Open Indo-Pacific)の実現に向け、①基本的原則の定着とそれに基づく秩序形成(法の支配、航行の自由、自由貿易の普及・定着)、②平和と安定の確保(海上法執行能力の向上、人道支援、災害救援、海賊対策などでの協力)、③経済的繁栄の追求(連結性、EPAや投資協定を含む経済連携強化)の3点を「三本柱の施策」と定め、地域全体の平和と繁栄を確保するため、各種取組みを推進している。

海上保安庁では、この「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向け、多国間及び二国間の連携・協力の取組みを強化するとともに、シーレーン沿岸国等の海上保安機関の能力向上を支援し、年々深化・多様化する国際業務に適切に対応する体制を構築するため、令和元年7月、国際戦略官を新設した。

多国間の連携・協力については、グローバル化あるいはボーダレス化する傾向にある国際犯罪への対応や、大規模化する事故や災害への対応、環境汚染への対応など、各国で連携していくことが重要という認識の下、いずれも日本のイニシアチブのもとでスタートし、平成12年から開催されている北太平洋海上保安フォーラム(NPCGF)や16年から開催されているアジア海上保安機関長官級会合(HACGAM)を通じて、海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進している。

さらに、このような地域の枠組を超え、世界の海上保安機関が法の支配に基づく海洋秩序の維持など基本的な価値観を共有し、力を結集して地球規模の課題に取り組むため、29年9月、世界で初めて世界各国の海上保安機関等のトップが一堂に会する「世界海上保安機関長官級会合」を日本財団と共催した。令和元年11月には、これまで海上保安庁が主催した国際会議の中で史上最大となる、世

界75か国、84の海上保安機関等の長官級をはじめ約190名以上が参加した「第2回世界海上保安機関長官級会合」を東京で開催した。

一方、二国間の連携については、地政学上重要なシーレーン沿岸国と、事案対応時に迅速かつ的確な連携・協力を行うために覚書や協定を締結して二国間の枠組を構築しており、令和元年6月には、インドネシア海上保安機構との間で、海上安全に係る能力向上、情報共有、定期的な会合の開催等に関し、両機関の連携強化を目的とした長官級の協力覚書に署名した。

また、増大する諸外国からの海上保安能力向上支援の要望に応えるため、平成29年10月、海上保安国際協力推進官を責任者とする能力向上支援の専従部門「海上保安庁モバイルコーポレーションチーム：MCT」を立ち上げ、令和元年度末までに、MCT職員を14か国へ合計30回派遣し、各国の海上保安能力向上を支援した。

さらに、アジア諸国の海上保安機関の相互理解の醸成と交流の促進を通じて、海洋の安全確保に向けた各国の連携協力、そして「力ではなく、法とルールが支配する海洋秩序」の強化の重要性について認識の共有を図るため、平成27年10月、政策研究大学院大学と連携の上、海上保安政策に関する修士課程「海上保安政策プログラム」を開設し、アジア諸国の海上保安機関の若手幹部職員を受入れており、これまで7か国から32名が修士号を取得した。

このように、海上保安庁では、「自由で開かれたインド太平洋」の推進という政府方針の下、法の支配に基づく自由で開かれた海洋秩序の維持のための取組みを推進している。

## コラム

### 第2回世界海上保安機関長官級会合開催 ～史上最大!七つの海と五大陸から84の海上保安機関等の代表が結集～

令和元年11月20日、21日の2日間にわたり、『第2回世界海上保安機関長官級会合』を海上保安庁と日本財団で共催しました。平成29年の第1回世界海上保安機関長官級会合、30年の第1回世界海上保安機関実務者会合に続いての開催で、アジア、オセアニア、アメリカ、ヨーロッパ、アフリカ、その他の地域の海上保安機関等の代表が出席、議長は海上保安庁の岩並秀一長官が務めました。

会合において、下記内容の議長総括を取りまとめました。

- ・海で繋がる海上保安機関間の結束が極めて重要として、対話と連携・協力の強化の場としての本会合の開催を評価
- ・大規模な自然災害や薬物犯罪など国境を越える犯罪等、海上保安分野に係る地球規模の課題に対応できる人材の育成に向けた取組みの着手に合意
- ・各国から多くの先進事例の共有が行われるとともに、今後参加者間で有益な情報を共有するための取組みの着手に合意

赤羽大臣は、冒頭、「是非ともこの貴重な機会を最大限活用し、海が抱える課題に対する理解を深め、平和で豊かな海に安全・安心という成果をもたらす議論となることを大いに期待いたします。」と述べました。

会合終了後に催されたフェアウェルレセプションでは、安倍晋三内閣総理大臣が「世界各国の海上保安機関の協力が盤石なものとなり、その下で平和で豊かな海となる、そんな新しい時

代を皆さんが切り拓いていただくことを期待します」と挨拶されました。

また、世界中の海上保安機関との相互理解及び信頼醸成を促進し、事案対応に係る技術・知見を共有するため、展示訓練を実施しました。

令和2年には第2回世界海上保安機関実務者会合が東京で開催される予定です。



## 第8節

## 水循環政策の推進

### 1 水循環基本法に基づく政策展開

平成26年4月に公布、同年7月に施行された「水循環基本法」に基づき、27年7月に閣議決定された「水循環基本計画」においては、「水循環に関する施策に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策」として、流域の総合的かつ一体的な管理の枠組みとしての「流域連携の推進等」をはじめ、9つの施策を掲げ、これに基づき関係省庁等において取組みがなされている。

さらに、令和元年6月には、「水循環基本法」に基づき、「水循環白書」を閣議決定、国会報告した。「水循環白書」は、政府が水循環に関して講じた施策について、毎年、国会に報告するものであり、今回は、「世界の水問題と我が国の取組」と題し特集を組み、世界に向けた我が国の国際連携の枠組み、国際協力及び水インフラの海外展開の取組みを紹介した。また、第1部では、水循環と我々の関わり、水循環に関する施策の背景と展開状況について例を挙げてわかりやすく説明し、教材としても活用できる内容となっている。

### 2 流域マネジメントの推進

流域の森林、河川、農地、都市、湖沼、沿岸域等において、人の営みと水量、水質、水と関わる自然環境を良好な状態に保つ、又は改善するため、水循環に関する施策を通じ、関係する行政などの公的機関、事業者、団体、住民等が連携して活動することを「流域マネジメント」とし、更なる普及と活動の活性化を推進している。

令和元年度は、健全な水循環の維持又は回復に取り組む各地域の計画のうち12計画を「流域水循環計画」として認定し、2年1月に公表した（2年3月時点で合計44計画）。

財政的な支援として、平成30年度より、社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の配分に当たって、「流域水循環計画」に基づき実施される事業を含む整備計画である場合には、一定程度配慮されることとなっている。

また、普及啓発については、流域マネジメントの取組みの鍵となるポイントを具体事例で紹介した「流域マネジメントの事例集」を令和元年10月に作成するとともに、全国において水循環に関する取組みをより広がりのあるものとするため、流域マネジメントを担う行政、企業、一般等の方々を対象としたセミナー（仙台、名古屋、大阪、福岡）とシンポジウム（東京）を11月から2年2月にかけて開催した。

図表 II-2-8-1 流域水循環計画の策定・公表状況



資料) 内閣官房水循環政策本部事務局

## コラム

## 第4回アジア・太平洋水サミット～熊本開催～

アジア太平洋地域の49か国の首脳などハイレベルな参加者が、地域の水に関する諸問題について幅広い視点から議論を行う、第4回アジア・太平洋水サミットがアジア・太平洋水フォーラム及び熊本市の共催により、熊本市で開催される予定です。

第1回サミットは、平成19年12月に大分県別府市で開催され、我が国からは、皇太子殿下（当時）がご臨席されたほか、福田内閣総理大臣（当時）等が参加しました。

今回のサミットのテーマである「持続可能な発展のための水～実践と継承～」の下での議論の成果は、27年9月に国連サミットで採択された持続可能な開発目標（SDGs）の達成に大きく寄与するものです。

開催地の熊本は、地域の11市町村が地下水盆を共有し、生活用水のほぼ100%を地下水でまかなうなど、豊富な地下水の恵みに支えられてきました。しかし、1970年代に地下水位の低下や湧水量の減少が表面化し、以来、地下水保全の機運が高まり、住民・企業・行政などの参加による保全と利用の取組みが進められています。このような熊本地域独自の高度化された地下水保全・管理の仕組みは、世界からも高く評価されています。加えて、平成28年4月に発生した熊本地震からの復旧・復興も進捗していることから、この地での本サミットの開催は有意義なことです。

国土交通省としても、関係行政機関と必要な協力を行いつつ、我が国が世界の水問題の解決のリーダーシップを発揮できるよう、水災害をはじめとするさまざまな水問題に関する経験や教訓を積極的に発信していきます。

第3回アジア・太平洋水サミットの参加国代表（平成29年12月 ミャンマー）



出展 Myanmar News Agency

## 第9節

## 土地政策の推進

土地政策は、高度成長期からバブル期にかけては、地価高騰による住宅取得の困難化、社会資本整備への支障等の当時の社会的問題への対応を背景に、投機的取引の抑制等により地価対策を図ることが主眼であり、平成元年に制定された土地政策の基本理念を示す土地基本法も、それに対応するものであった。しかしながら、現在直面する課題は、土地基本法制定後30年余りを経て、大きく変容している。すなわち、バブル崩壊、その後の長期にわたる地価の下落、グローバル化の進展など経済社会の構造変化等を経て、今日、人口減少、少子高齢化に伴う土地利用ニーズの低下、地縁・血縁関係の希薄化、大都市への人口移動等を背景とした土地の所有意識の希薄化等により、資産としての「土地」に対する国民の意識に変化が生じている。これらの変化は、不動産登記簿などの公簿情報等を参照しても所有者の全部又は一部が直ちに判明せず、又は判明しても所有者に連絡がつかず、円滑な土地利用や事業実施の支障となる土地、いわゆる「所有者不明土地」や、適正な利用・管理がなされないことで草木の繁茂や害虫の発生など周辺に悪影響を与える管理不全の土地の増加につながっている。

政府においては、所有者不明土地問題について、「経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）」において取り上げる等、重要課題として取り組んで来ている。平成30年には、所有者不明土地の公共的目的での円滑な利用を実現するための「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」が制定された。

さらに、残された課題である所有者不明土地の解消・発生抑制については、「所有者不明土地等対策の推進に関する基本方針」（令和元年6月14日所有者不明土地等対策の推進のための関係閣僚会議決定）<sup>注</sup>において、関係行政機関の緊密な連携の下で推進し、令和2年までに必要な制度改正を行うことを目指すこととされた。

国土交通省においては、同基本方針や、国土審議会における調査審議を踏まえ、適正な土地利用及び管理を確保する施策を推進するため、土地基本法について、法全般で土地の適正な「利用」「管理」の確保の必要性や土地所有者等の土地の適正な「利用」「管理」に関する責務（登記等の権利関係や境界の明確化）を明示し、国・地方公共団体の講ずべき施策について土地の適正な「利用」「管理」を促進する観点から見直すこととした。また、地籍調査の円滑化・迅速化を図るため、国土調査法等の改正により、新たな十箇年計画の策定とあわせて、調査手続の見直しや地域特性に応じた効率的調査手法の導入等を行うこととした。これらの内容を盛り込んだ「土地基本法等の一部を改正する法律案」が第201回国会に提出され、同法は、2年3月27日に成立した。

今後は、新たな土地基本法において創設された土地基本方針の策定を通じ、同法に示された土地政策に関する基本的考え方をより具体化し、政府全体の取組みの方向性を示すことにより、各個別施策の整合性や連携の確保を図り、土地政策全体の施策の実効性を高めることとしている。

2年5月に閣議決定された土地基本方針においては、現在直面している課題に対応した新たな土地政策として、①土地の利用及び管理に関する計画の策定等に関する基本的事項としての防災対策等とも連携した地域の持続可能性を高める立地適正化計画の策定の促進、②適正な土地の利用及び管理の確保を図るための措置に関する基本的事項としての低額な低未利用土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の100万円特別控除やランドバンクの取組みによる低未利用土地の利用・管理の促進、周辺に悪影響を与える管理不全の土地の適正な管理に向けた対策の推進、所有者不明土地法の円滑な施行や民事基本法制の見直し等による所有者不明土地の円滑な利用及び発生抑制・解消の促進、③土地の取引

注 <https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/shoyushafumei/dai4/kettei1.pdf>

に関する措置に関する基本的事項としての投資環境整備等による不動産投資市場の活性化、④土地に関する調査の実施及び情報の提供等に関する基本的事項としての地籍調査の円滑化・迅速化及び不動産登記情報の最新化による土地の境界及び所有者情報の明確化等、政府全体の施策について記載されており、こうした施策について関係省庁間で緊密に連携して、より一層効果的な取組みを進めていく。

## 第10節 自転車活用政策の推進

### 1 自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画の推進

自転車は、環境に優しい交通手段であり、災害時の移動・輸送や国民の健康の増進、交通の混雑の緩和等に資するものであることから、環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている我が国においては、自転車の活用の推進に関する施策の充実が一層重要となっている。

このため、平成29年5月1日に自転車活用推進法（平成28年法律第113号）が施行され、同法に基づき30年6月8日に、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる自転車活用推進計画が閣議決定された。

同計画に基づき、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成のため、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進するよう取り組んでいる。また、自転車通勤導入に関する手引きの周知や「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト等の展開により自転車通勤を拡大するとともに、条例制定の支援や地方公共団体等と連携した情報発信を強化することにより、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進している。

図表 II-2-10-1 自転車活用推進計画の概要（平成30年6月8日閣議決定）

<b>1. 総論</b> (1) 自転車活用推進計画の位置付け 自転車活用推進法 <sup>※</sup> に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画 (2) 計画期間 長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで (3) 自転車を巡る現状及び課題 ※自転車活用推進法（議員立法） 2016年12月9日成立 （衆・参とも全会一致） 2017年5月1日施行		
<b>2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策</b>		
<b>目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</b> 1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進 【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数 【実績値】0団体（2017年度）→目標値200団体（2020年度） 【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク構成市町村数 【実績値】1市町村（2016年度）→目標値10市町村（2020年度） 2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保 3. シェアサイクルの普及促進 【指標】サイクルポートの設置数【実績値】852箇所（2016年度）→目標値1,700箇所（2020年度） 4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 5. 自転車のIoT化の促進 6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備	<b>目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</b> 11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数 【実績値】0ルート（2017年度）→目標値40ルート（2020年度）	
<b>目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</b> 7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 10. 自転車通勤の促進 【指標】通勤目的の自転車分担率【実績値】15.2%（2015年度）→目標値16.4%（2020年度）	<b>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</b> 13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率 【実績値】29.2%（2016年度）→目標値40%（2020年度） 【指標】自転車乗用中の交通事故死者数 <sup>※</sup> 【実績値】480人（2017年度）→目標値第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。（2020年度）※（13～17の関連指標） 14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 【指標】自転車技士の資格取得者数 <sup>※</sup> 【実績値】80,185人（2017年度）→目標値84,500人（2020年度）※（13,14の関連指標） 15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 16. 学校における交通安全教室の開催等の推進。 【指標】交通安全について指導している学校の割合 【実績値】99.6%（2015年度）→目標値100%（2019年度） 17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲） 18. 災害時における自転車の活用の推進	
<b>3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置</b> 施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理	<b>4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項</b> (1) 関係者の連携・協力 (2) 計画のフォローアップと見直し (3) 調査・研究、広報活動等 (4) 財政上の措置等 (5) 附則に対する今後の取扱方針 > 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討 > 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討	

資料) 国土交通省

## 2 安全で快適な自転車利用環境の創出

過去10年間で自転車に関係する事故件数は、概ね半減しているが、自転車対歩行者の事故件数はほぼ横ばいとどまっている状況であり、より一層安全で快適な自転車の利用環境整備が求められている。このため、警察庁と共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに、自転車ネットワーク計画の作成や車道通行を基本とする自転車通行空間の整備や、自転車の交通ルール遵守の効果的な啓発等を進めている。

## 3 サイクリング環境向上によるサイクルツーリズムの推進

インバウンド効果を全国へ拡大するために、自転車を活用した観光地域づくりは有望であるものの、サイクリングの受入環境や走行環境は不十分な状況である。このため、官民連携による先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、走行環境整備、受入環境整備、魅力づくり、情報発信を行う等、サイクルツーリズムの推進に取り組んでいる。

また、国内外のサイクリストの誘客を図るため、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングロードについて国内外へPRを図るナショナルサイクルルート制度を令和元年9月9日に創設し、走行環境の整備及びサイクルツーリズム推進に向けたソフト施策の取組みが一定程度進んでいる、つくば霞ヶ浦りんりんロード、ビワイチ、しまなみ海道サイクリングロードを11月7日に第1次ナショナルサイクルルートに指定した。

## 第11節 効率的・重点的な施策展開

### 1 i-Constructionの推進～建設現場の生産性向上～

建設業は社会資本の整備の担い手であると同時に、社会の安全・安心の確保を担う、我が国の国土保全上必要不可欠な「地域の守り手」である。人口減少や高齢化が進む中であっても、これらの役割を果たすため、建設業の賃金水準の向上や休日の拡大等による働き方改革とともに、生産性向上が必要不可欠である。国土交通省では、ICTの活用等により調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までのあらゆる建設生産プロセスにおいて、抜本的な生産性向上を目指す「i-Construction」に取り組んでいる。

平成28年度から土工、29年度からは舗装工、浚渫工、30年度からは河川浚渫や点検などの維持管理分野、令和元年度からは地盤改良工や法面工事へICTを導入し、例えば土工では3割以上の時間短縮効果が確認された。また、積算基準の改定や自治体発注工事に対する専門家の派遣等、自治体や中小企業が更にICTを導入しやすくなるような環境整備を行った。

さらに、コンクリートの施工の効率化、施工時期等の平準化に取り組んでおり、施工時期の平準化に資する国庫債務負担行為については、令和元年度は約3,200億円に設定した。また、コンクリートの施工の効率化についても、プレキャスト製品の活用により、現場打ちの約2～5倍といった効果などを確認した。

3次元設計（BIM/CIM）については、平成24年度からBIM/CIM活用業務・工事の試行を始め、令

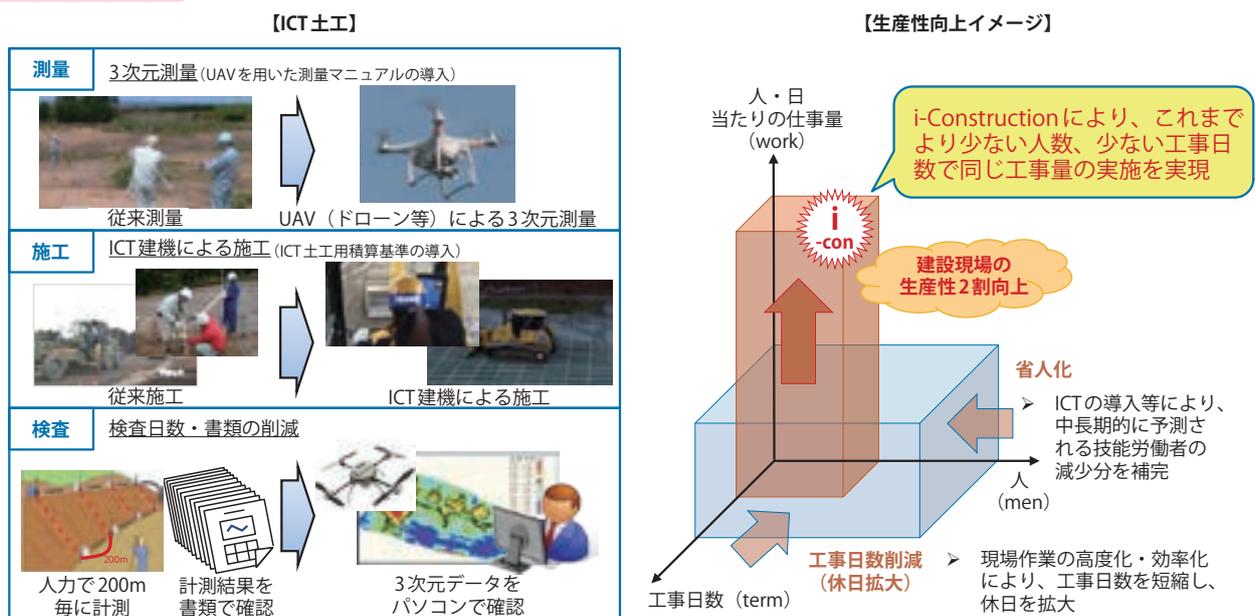
和2年3月までに累計991件を実施し、活用を拡大させている。元年度には、BIM/CIMを作成するという視点から、BIM/CIMを活用するという視点で既存基準要領等を見直すとともに、発注者自らがBIM/CIMを活用するために必要な事項を整理し、BIM/CIMに関する基準要領等の制・改定を行った。また、平成30年度から大規模構造物の詳細設計においてはBIM/CIMを原則適用するとともに、令和元年度から詳細設計のBIM/CIMモデルの成果品がある工事においてもBIM/CIMを原則適用とするなど、更なるBIM/CIMの活用拡大を図っている。

新技術の活用については、「新技術導入促進調査経費」を活用して、実用段階に達していない技術シーズ・要素技術の現場実証や、技術シーズの試行・検証や新技術の現場実装に取り組むとともに、内閣府の官民研究開発投資拡大プログラム（PRISM）の予算を活用して、建設現場のデータのリアルタイムな取得・活用などの革新的技術を導入・活用するモデルプロジェクトを令和元年度は25件実施するなど、革新的技術を活用した建設現場の一層の生産性向上を推進した。

また、平成29年1月に設立した産学官連携のi-Construction推進コンソーシアムでは、1,000者以上の会員の参画のもと、現場ニーズと技術シーズのマッチングの取組みを各地方整備局等に拡大するなど、技術開発・導入の促進などに取り組んでいる。加えて、建設現場の生産性向上に係る優れた取組みを表彰するために29年度に創設した「i-Construction大賞」について、表彰対象に地方公共団体等の取組みを拡大するなど、i-Constructionの更なる普及・促進に取り組んでいる。

今後は、5G、AI、クラウドなどの革新テクノロジーの導入を進め、無人化施工技術の現場実証や、現場作業員を支援する技術の公募、映像データを活用した監督検査の省力化など発注者も含めた働き方改革に資する取組みを推進するとともに、基準類の見直しに産学官連携して取り組んでいく。また、舗装繕繕工など維持修繕分野へのICT施工の拡大、施工プロセスにおける3次元データの部分的活用を認める「簡易型ICT活用工事」の導入、ICT人材の育成等を進め、中小企業や地方公共団体などへの裾野拡大を図る。

図表 II-2-11-1 i-Construction



資料) 国土交通省

## 2 公共工事の品質確保と担い手の確保・育成

建設業の働き方改革、生産性向上、災害時の緊急対応強化等を目的として、令和元年6月に「公共工事の品質確保の促進に関する法律」（公共工事品確法）、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」（入札契約適正化法）及び「建設業法」を改正する「新・担い手3法」が成立した。同改正を受け、同年10月には、「公共工事品確法」第9条に基づく「基本方針」及び入札契約適正化法第17条に基づく「適正化指針」の改正が閣議決定された。さらに、2年1月に「公共工事品確法」第7条に規定された「発注者の責務」を果たすため、発注関係事務を適切かつ効率的に運用することができるよう、同法第22条に基づき「発注関係事務の運用に関する指針（運用指針）」（公共工事の品質確保の促進に関する関係省庁連絡会議申合せ）が策定された。

国土交通省では、新・担い手3法の本格運用を受けて、市町村をはじめとするすべての公共工事の発注者が本指針等を踏まえた具体的な取組みを進めるよう求めている。

### （1）発注者責務を果たすための取組み

国土交通省では、「適正化指針」や「運用指針」を踏まえた発注関係事務の適切な運用に向けて様々な取組みを行っている。また、各発注者においてこれらの指針を踏まえた発注関係事務が適切に実施されているかについて、毎年、「入札契約適正化法等に基づく実態調査」等を行うとともに、その結果を取りまとめ、公表している。

#### ① 予定価格の適正な設定

適正な積算に基づく設計書金額の一部を控除して予定価格とするいわゆる「歩切り」の根絶に向けた取組みとして、総務省とも連携し、あらゆる機会を通じて早期に見直すよう求めてきた結果、平成27年1月時点で慣例や自治体財政の健全化等のため歩切りを行っていたすべての地方公共団体（459団体）が、28年4月時点で、歩切りを廃止することを決定した。また、公共建築工事積算基準とその運用に係る各種取組みをとりまとめた「営繕積算方式活用マニュアル」を31年3月に改訂するなど、積算に係る最新の各種基準・マニュアル類の整備・周知にも努めている。

#### ② ダンピング対策

ダンピング受注は建設業の健全な発達を阻害することから、国土交通省では低入札価格調査制度及び最低制限価格制度をいずれも未導入の地方公共団体に対して、早急に導入に向けた検討を行うようあらゆる機会を通じて求めてきた。この結果、平成29年3月時点で126団体あった未導入団体は、30年8月時点で109団体まで減少した。

#### ③ 適切な設計変更

設計図書に施工条件を適切に明示するとともに、必要があると認められたときは、適切に設計図書を変更することとし、設計変更業務の円滑化を図るため、「設計変更ガイドライン」を策定し、地方公共団体に対しても策定を求めている。

#### ④ 施工時期等の平準化

繰越明許費や債務負担行為の活用による翌年度にわたる工期設定等の取組みについて地域の実情等

に応じた支援を行うとともに、施工時期の平準化の取組みの意義についての周知や好事例の収集・周知、発注者ごとの施工の時期の平準化の進捗・取組状況の把握・公表により、施工時期の平準化の促進を図っている。

### ⑤多様な入札契約方式の活用

「公共工事品確法」では、多様な入札契約方式の選択・活用、段階的選抜方式、技術提案・交渉方式、地域における社会資本の維持管理に資する方式（複数年契約、包括発注、共同受注による方式）等が規定されている。国土交通省では、事業の特性等に応じた入札契約方式を各発注者が選定できるよう、「公共工事の入札契約方式の適用に関するガイドライン」を策定している。

### （2）発注者間の連携・支援

国土交通省では、公共工事の品質確保等に資する各種取組みについて、「地域発注者協議会」、「国土交通省公共工事等発注機関連絡会」や「地方公共工事契約業務連絡協議会」等を通じて、情報共有を実施し、発注者間の一層の連携に努めている。また、公共建築工事の分野では、品確法に規定された「発注者の責務」も踏まえ、平成29年1月に社会資本整備審議会より答申された「官公庁施設整備における発注者のあり方について」及び30年10月に改定した答申解説書等を地方公共団体等へ普及するなど、発注者の役割に関する理解の促進に努めている。

図表 II-2-11-2 「発注関係事務の運用に関する指針（運用指針）」の主なポイント

「発注関係事務の運用に関する指針（運用指針）」改正の主なポイント	
運用指針とは：品確法第22条に基づき、地方公共団体、学識経験者、民間事業者等の意見を聴いて、国が作成（令和2年） ▶ 各発注者が発注関係事務を適切かつ効率的に運用できるよう、発注者共通の指針として、体系的にとりまとめ ▶ 国は、本指針に基づき発注関係事務が適切に実施されているかについて毎年調査を行い、その結果をとりまとめ、公表	
	<b>工事</b>
<b>必ず実施すべき事項</b>	① 予定価格の適正な設定 ② 歩切りの根絶 ③ 低入札価格調査基準又は最低制限価格の設定・活用の徹底等 ④ 施工時期の平準化【新】 ⑤ 適正な工期設定【新】 ⑥ 適切な設計変更 ⑦ 発注者間の連携体制の構築
	<b>測量、調査及び設計【新】</b>
	① 予定価格の適正な設定 ② 低入札価格調査基準又は最低制限価格の設定・活用の徹底等 ③ 履行期間の平準化 ④ 適正な履行期間の設定 ⑤ 適切な設計変更 ⑥ 発注者間の連携体制の構築
<b>実施に努める事項</b>	① ICTを活用した生産性向上【新】 ② 入札契約方式の選択・活用 ③ 総合評価落札方式の改善【新】 ④ 見積りの活用 ⑤ 余裕期間制度の活用 ⑥ 工事中の施工状況の確認【新】 ⑦ 受注者との情報共有、協議の迅速化
	① ICTを活用した生産性向上 ② 入札契約方式の選択・活用 ③ プロポーザル方式・総合評価落札方式の積極的な活用 ④ 履行状況の確認 ⑤ 受注者との情報共有、協議の迅速化
<b>災害対応</b>	① 随意契約等の適切な入札契約方式の活用 ② 現地の状況等を踏まえた積算の導入 ③ 災害協定の締結等建設業者団体等や、他の発注者との連携
	① 随意契約等の適切な入札契約方式の活用 ② 現地の状況等を踏まえた積算の導入 ③ 災害協定の締結等建設業者団体等や、他の発注者との連携

## 第12節 新たな国と地方、民間との関係の構築

### 1 官民連携等の推進

官民連携事業（PPP/PFI）の案件形成を推進するため、地方公共団体等への支援や産官学金の協議の場（地域プラットフォーム）の形成を促進している。

令和元年度は、MICE施設やクルーズ船向け旅客ターミナル施設におけるコンセッション導入の可能性等を検討する調査など、先導的官民連携支援事業で29件の案件を採択した。また、人口規模が小さい地方公共団体における官民連携事業のモデルを形成するため、分野横断的な包括的民間委託や公共施設等の集約・再編事業などを検討する地方公共団体に対する支援を実施した。加えて、全国9ブロックに設置したブロックプラットフォームにおいて、官民対話を通じて案件形成を促進するためのサウンディングや計83団体が参加したPPP/PFI推進首長会議等を行うとともに、自治体プラットフォーム形成支援として、平成27年度から延べ41地域を支援した。

## 第13節 政策評価・事業評価・対話型行政

### 1 政策評価の推進

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づく「国土交通省政策評価基本計画」により、①各施策の達成状況を定期的に測定・評価する政策チェックアップ、②特定テーマに絞り込み詳細な分析を行う政策レビュー、③新規施策の必要性等について分析を行う政策アセスメントの3つを基本的な政策評価の方式として実施し、それらの方式を連関させて政策のマネジメントサイクルを推進している。平成30年度は各方式で①141業績指標等のモニタリングを実施、②5テーマ、③21新規施策について評価を実施した<sup>注</sup>。加えて、個別公共事業、個別研究開発課題、規制及び租税特別措置等の政策評価を政策の特性に応じた政策評価の方式として実施しており、その結果を予算要求や新規施策等の立案へ反映させている。

また、「独立行政法人通則法」に基づき、主務大臣として所管15独立行政法人の業務実績評価を実施した。

### 2 事業評価の実施

個別の公共事業について、事業の効率性及び実施過程における透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価による一貫した事業評価体系を構築している。評価結果については、新規採択時・再評価時・完了後の事後評価時における費用対効果分析のバックデータも含め、評価結果の経緯が分かるように整理した事業評価カルテを作成し、インターネット等で公表している。また、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組みとして、直轄事業等において、計画段階評価を実施している。

注 「国土交通省政策評価関係」ウェブサイト：<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/index.html>

### 3 国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進

#### (1) 国土交通ホットラインステーション

国民生活に極めて密接にかかわる国土交通行政の推進に当たっては、国民からの意見・要望等を幅広く把握し、国民に直結した行政を展開することが重要である。このため、「国土交通ホットラインステーション」を開設しており、月平均約1,300件の意見等が寄せられている。

#### (2) 消費者等に対する情報提供

従来 of 行政による監督に加え、消費者等による適切な選択及び市場による監視を通じた安全・安心の確保を図ることを目的に、住宅等の建築物や公共交通機関に関する事業者等の過去の行政処分等の履歴を集約した「ネガティブ情報等検索サイト」を国土交通省ウェブサイト上に公開している。

#### (3) 社会資本整備における計画策定プロセスの透明性の更なる向上

社会資本整備の推進に当たっては、構想段階から透明性や公正性を確保し、住民等の理解と協力を得ることが重要である。このため、住民を含めた多様な主体の参画を促進するとともに、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行い、計画を合理的に策定するための基本的な考え方を示したガイドラインを活用することにより、更なる透明性の向上に取り組んでいる。

## 第14節

## 東京2020大会開催に向けた取組み

東京2020大会に向け、政府としては、平成27年6月25日に「平成三十二年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会特別措置法」が施行され、大会の円滑な準備に資するよう推進本部を設置した。また、同法に基づき、基本方針を同年11月27日に閣議決定した。

国土交通省としては、大臣を本部長とする「国土交通省2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会準備本部」を26年4月18日に設置し、以後、公共交通機関等のセキュリティ・テロ対策、道路輸送インフラの整備等による円滑な輸送の確保、多言語対応・無料公衆無線LANの整備等の外国人受入のための対策・訪日促進、道路緑化や環境舗装等による暑さ対策、バリアフリーの推進等の課題について省をあげて取り組んでいる。さらに、すべての人が共生する社会の実現が東京2020大会のレガシーとなるよう、「心のバリアフリー」などソフト対策の強化等に向けたバリアフリー法の改正にも取り組んでいる。

そのような状況の中、新型コロナウイルス感染症の状況等を踏まえ、東京2020大会は1年延期となったが、国土交通省としては、大会の成功に向け、これまで進めてきた取組みを引き続き着実に進めるとともに、延期により生じる課題についても、関係省庁、東京都、組織委員会及び事業者と連携し対応していく。