令和2年版 国土交通白書　要旨

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

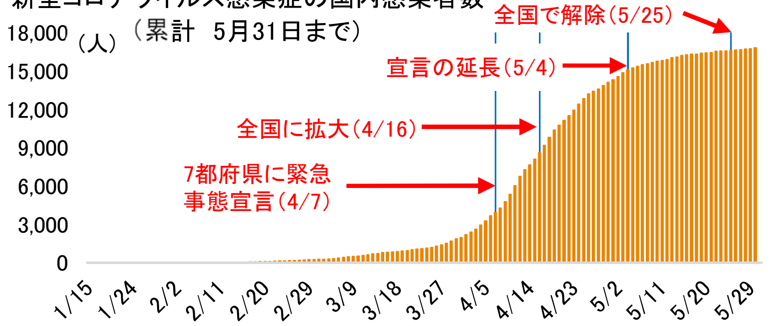
1. 災害から身を守るために
2. 持続可能なインフラメンテナンスサイクルの実現のために
3. 地域における移動手段を確保するために
4. 海外から活力を取り込むために
5. 新技術をさらに活用するために

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。

新型コロナウイルス感染症の国内感染者数



資料）厚生労働省発表に基づき国土交通省作成

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

（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

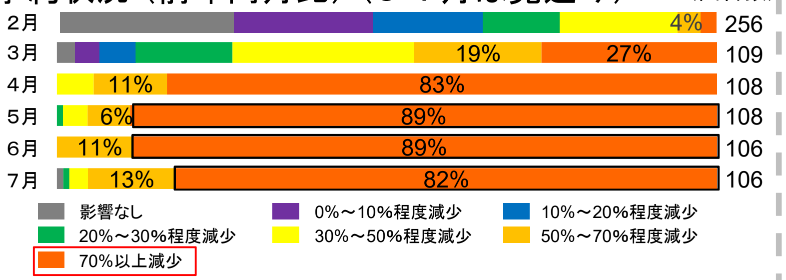
（1）新型コロナウイルス感染拡大による各分野における影響

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。

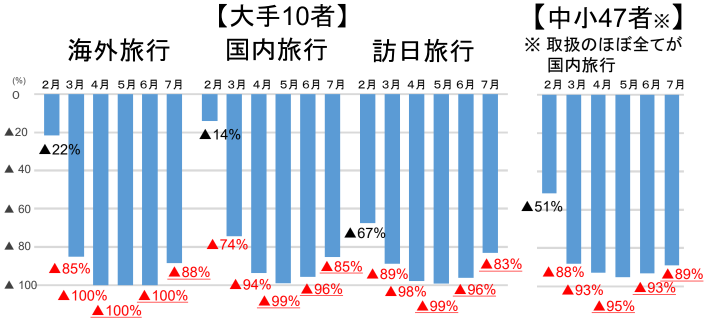
予約状況（前年同月比）（6・7月は見込み）



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）

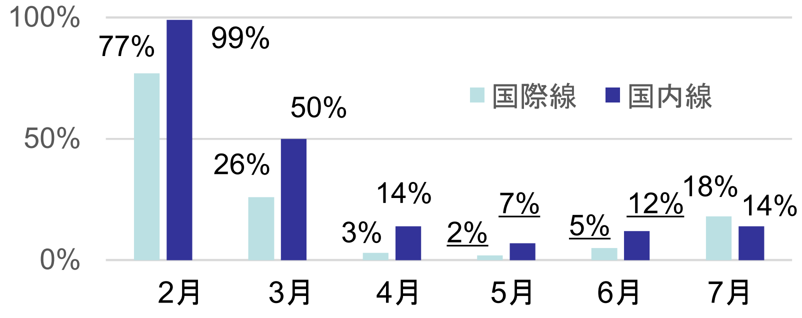


③航空

・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）

※2月～5月は実績値　※6月～7月は5/31時点の予約者数



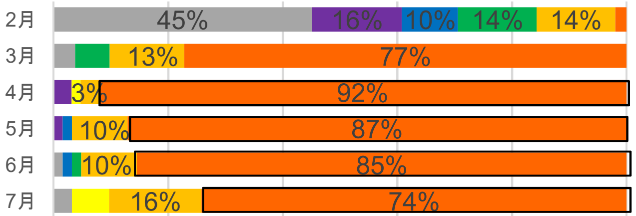
資料）いずれも国土交通省

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）※

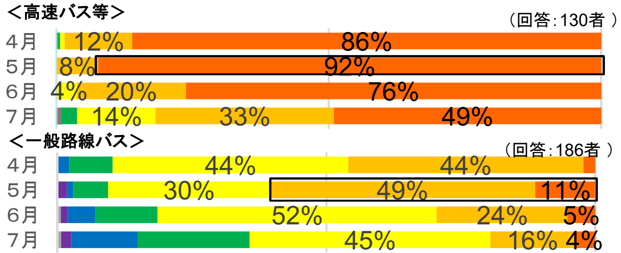
（回答：62者）



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）※

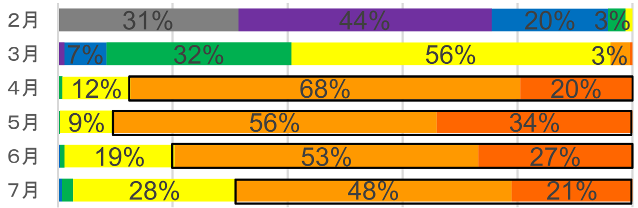


⑥タクシー

・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）※

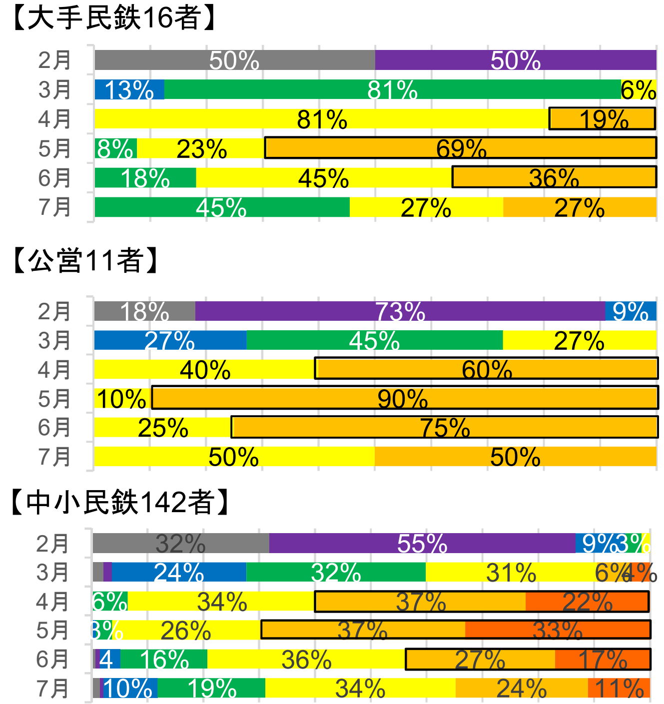
（回答：235者）



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）※



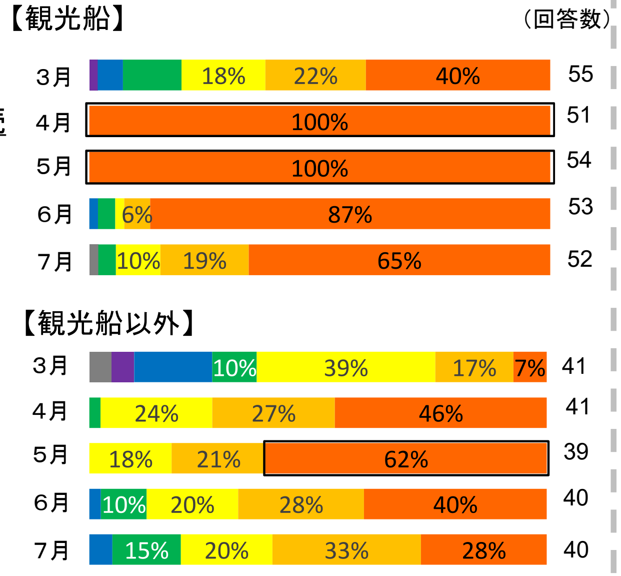
⑧内航・外航旅客

（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。

運送収入（前年同月比）（6・7月は見込み）※



（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。

※ 影響なし　0%～10%程度減少　10%～20%程度減少　20%～30%程度減少　30%～50%程度減少　50%～70%程度減少　70%以上減少　資料）国土交通省

（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

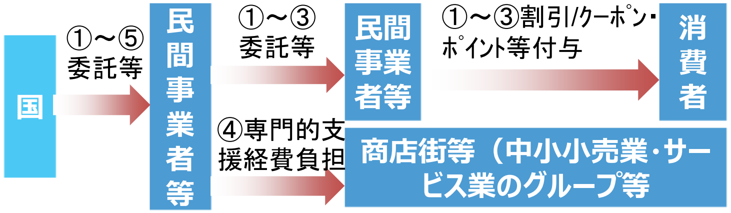
新型コロナウイルス感染症により影響を受ける分野における雇用の維持と事業の継続を支援するため、以下の対応を実施。

・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

Go Toキャンペーン（仮称）のスキーム



①Go To Travelキャンペーン
②Go To Eatキャンペーン
③Go To Eventキャンペーン
④Go To 商店街キャンペーン
⑤一体的なキャンペーンの周知

資料）経済産業省

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

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。

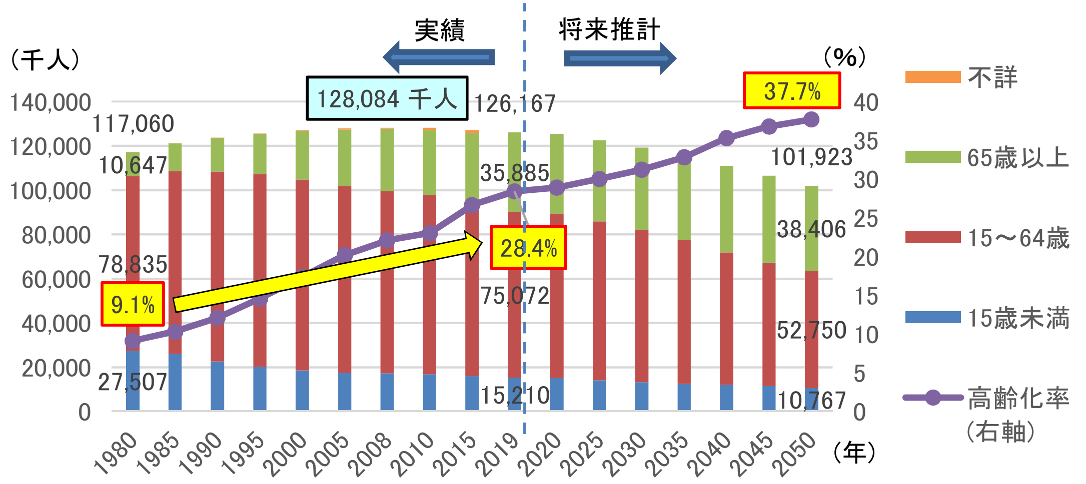
（3）感染収束後の社会の変化への対応

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

1. 人口減少・高齢化

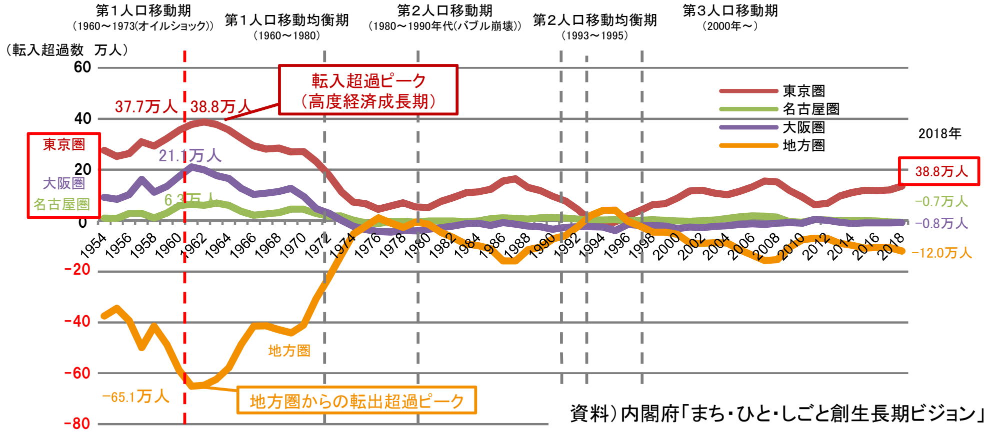
・我が国の総人口は2008年の1億2,808万人をピークに減少。
・高齢化率は1980年の9.1%から2019年には28.4%まで上昇。



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

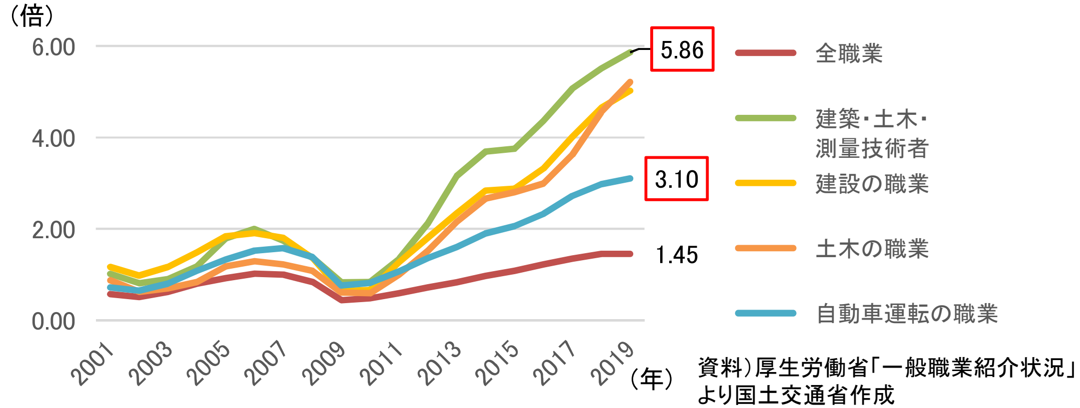
・名古屋圏と大阪圏は1970年代以降転入と転出が均衡。
・東京圏はバブル崩壊後の一時期を除いて転入超過が継続。
・2018年の東京都の出生率は1.20と全国最小であり、東京一極集中の結果、更なる人口減少を招く可能性。



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

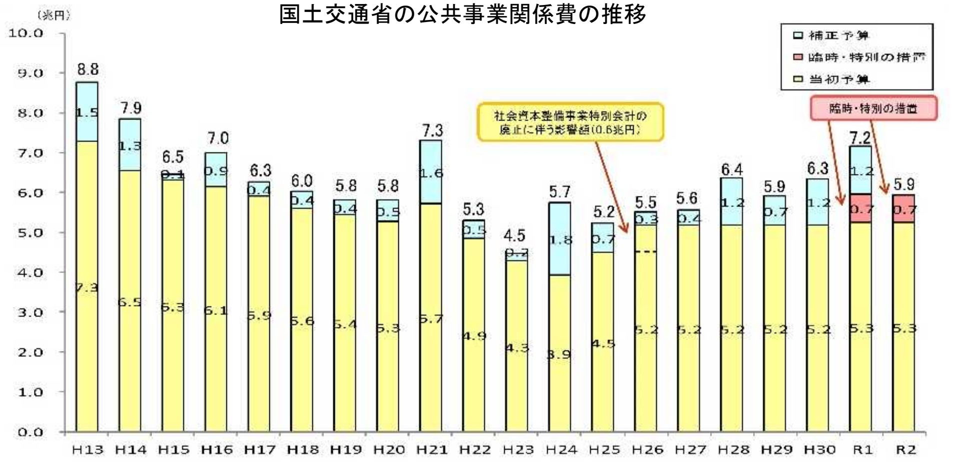
・有効求人倍率は、建設・土木・測量技術者で5.86倍、自動車運転の職業で3.10倍。
・生産年齢人口は1995年の8,716万人（ピーク）から2019年は7,507万人に減少（14%減）し、担い手不足が進行。



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

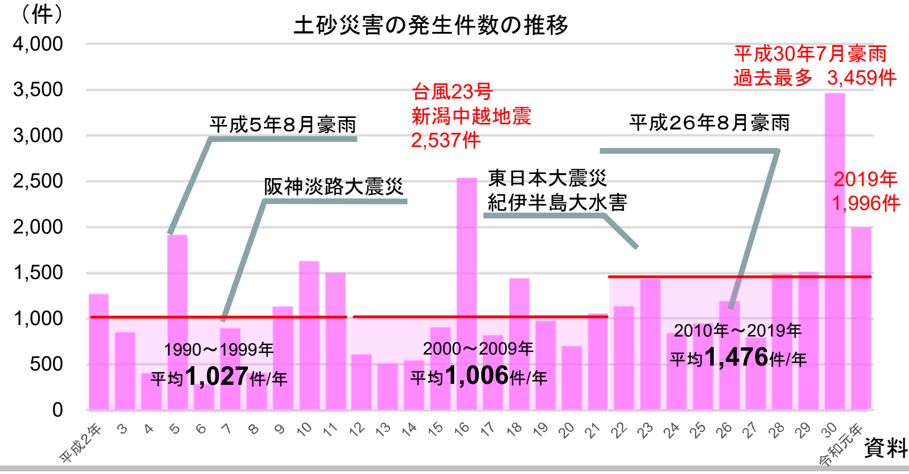
・国土交通省の公共事業関係費（当初予算）は、2001年度から2012年度まで減少傾向にあったが、2014年度以降はほぼ横ばいで推移。



資料）国土交通省

5. 自然災害の頻発・激甚化

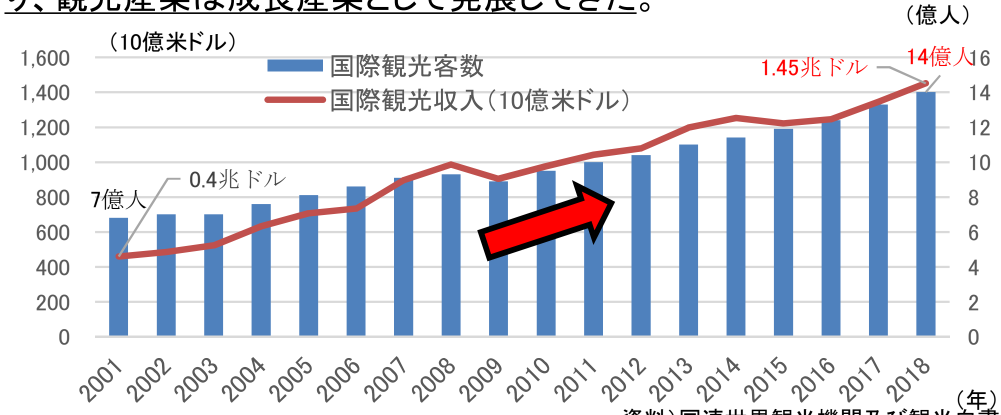
・土砂災害の発生件数は、1990～2009年では年平均約1,000件であるが、2010年以降は約1,500件と約1.5倍に増加。2018年は過去最多の3,459件を記録した。



資料）国土交通省

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。

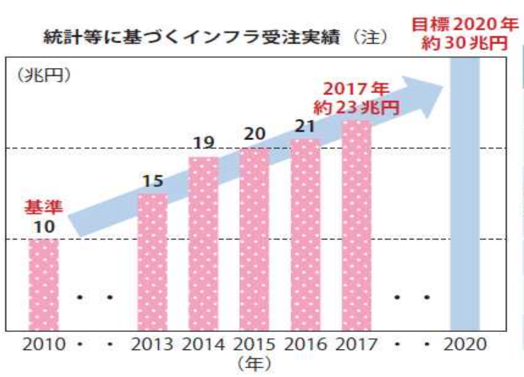


資料）国連世界観光機関及び観光白書

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。

我が国のインフラ受注実績



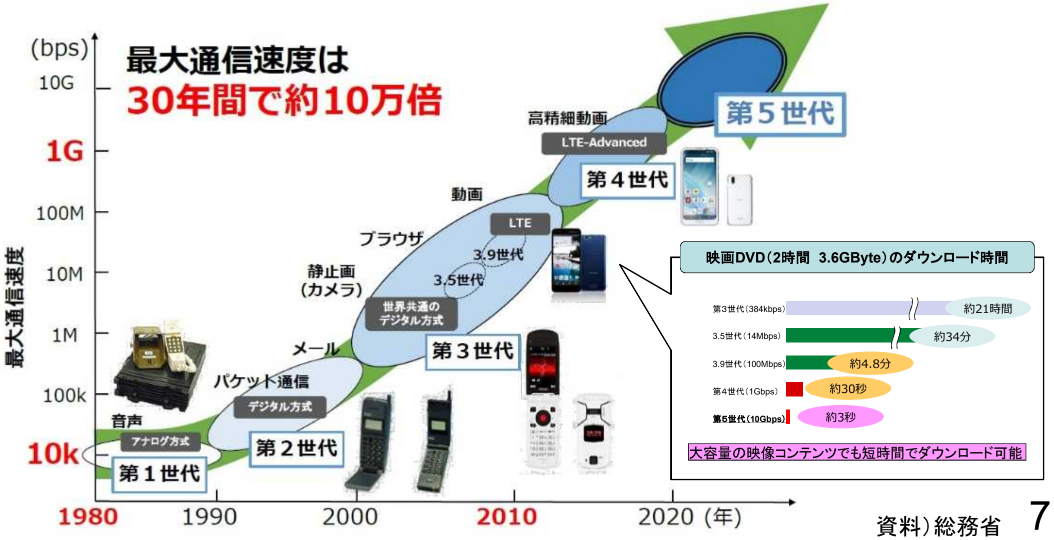
主な分野内訳（概数、兆円）

分野		2010	2016	2017
エネルギー		3.8	4.7	4.5
交通		0.5	1.3	1.7
情報通信	通信事業	1.0	6.1	6.6
	通信機器等	3.0	2.9	2.9
基盤整備		1.0	2.2	2.9
生活環境		0.3	0.5	0.4
新分野		0.7	3.5	4.1

資料）第43回インフラ経協戦略会議より

8. 情報技術の発展

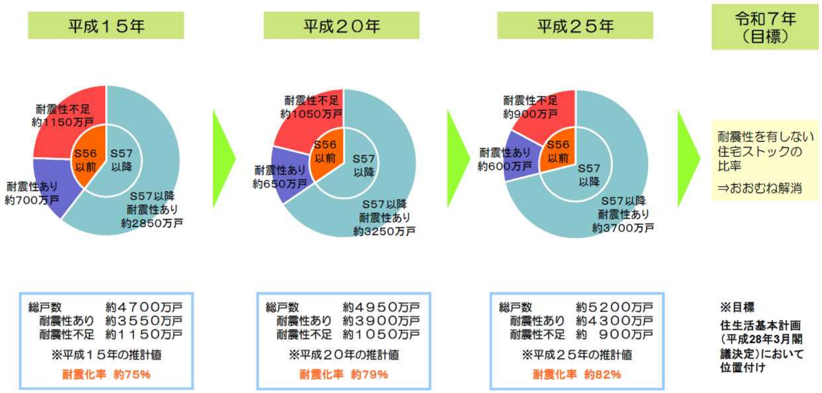
・2020年に5Gが実用化されることで、通信速度はこの30年間で約10万倍に。



資料）総務省

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）

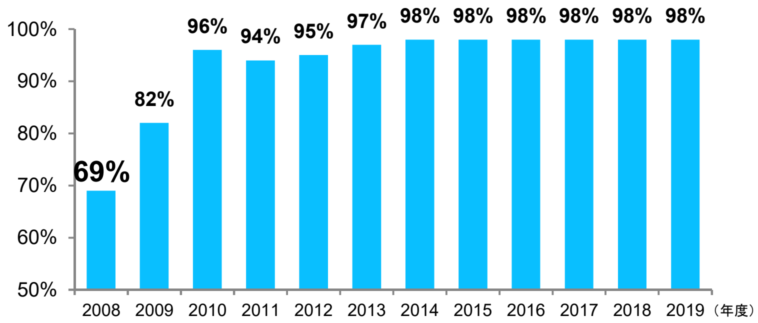
（耐震化の促進）
- 阪神淡路大震災以降、住宅等の耐震化を推進。
- 2013年には82%の住宅の耐震化が完了し、2025年におおむね全ての住宅の耐震化完了（目標）。



資料）国土交通省

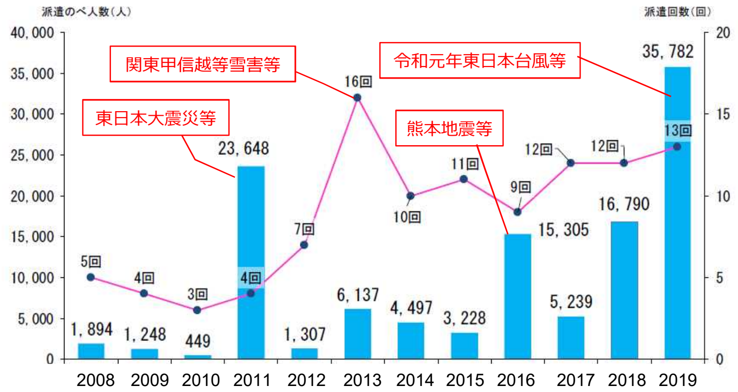
（ソフト面の対策強化）
- 2005年に改正された「水防法」で、ハザードマップ作成を市町村に義務付け。
- ハザードマップの整備率は2008年度の69%から、2019年度98%まで上昇。

洪水ハザードマップ整備率の推移



資料）国土交通省

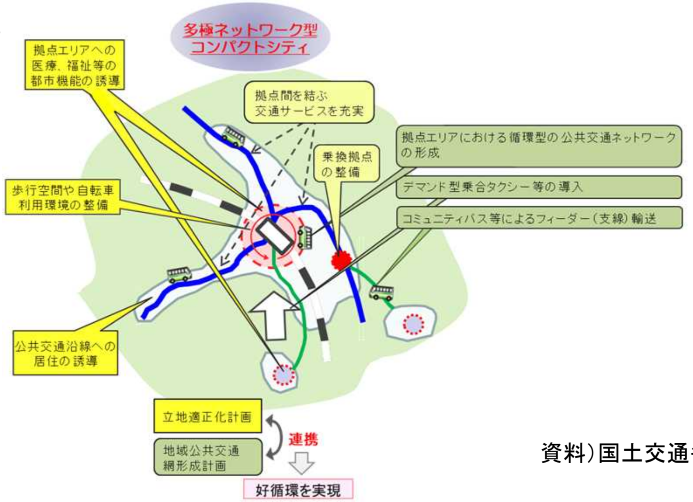
（人的支援の強化）
- 大規模自然災害等で活動するTEC-FORCEについて、2008年の設立時は年4回前後、近年は年12回前後と約3倍の派遣回数。
- また、2019年度には設立時の約13倍にあたる約3.6万人日を派遣。



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。

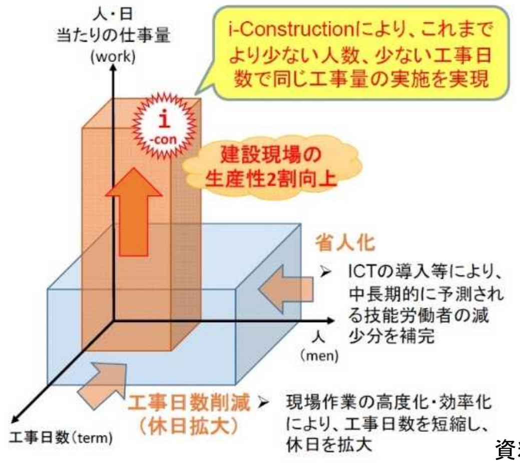


資料）国土交通省

（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

３．観光立国の実現に向けた対応事例 （第１節６ への対応）

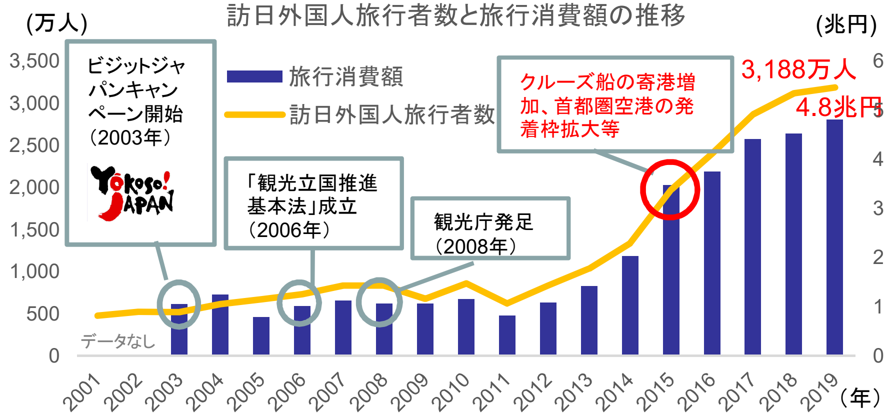
（観光立国としての歩み）

・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。

訪日外国人旅行者数と旅行消費額の推移



資料）観光庁

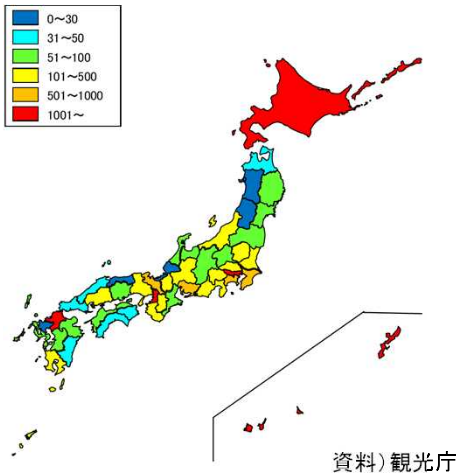
（宿泊ニーズへの対応）

・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



資料）観光庁

４．国際展開の対応事例（第１節７ への対応）

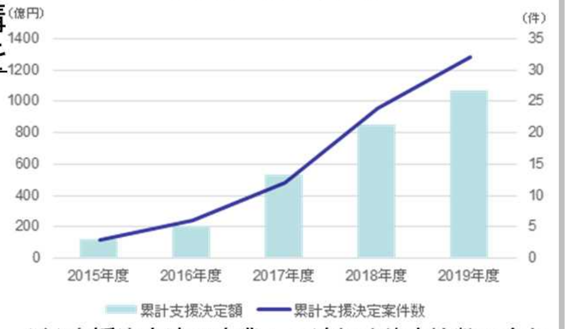
・国内企業の海外市場への参入促進を図るため、2014年に(株)海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を設立するなど、インフラシステム輸出を推進。

・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



（注）支援決定済み事業への追加出資も件数に含む。

資料）国土交通省

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。

道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービス（令和元年11月社会実装開始）

資料） 国土交通省

（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を内容とする、航空法等の一部改正法が成立。

ドローン物流の検証実験（埼玉県秩父市）

（画像提供：楽天株式会社）

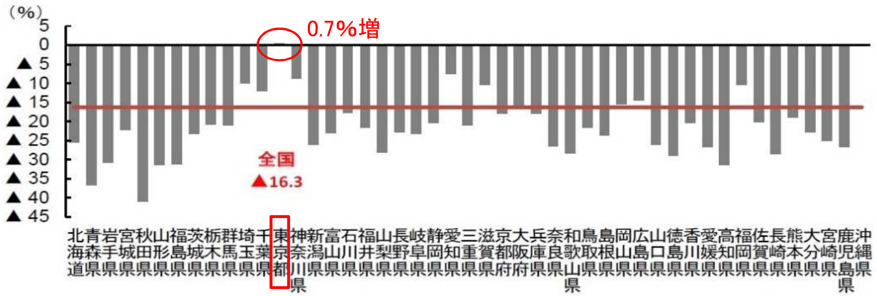
出典：国土交通省生産性革命プロジェクト

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

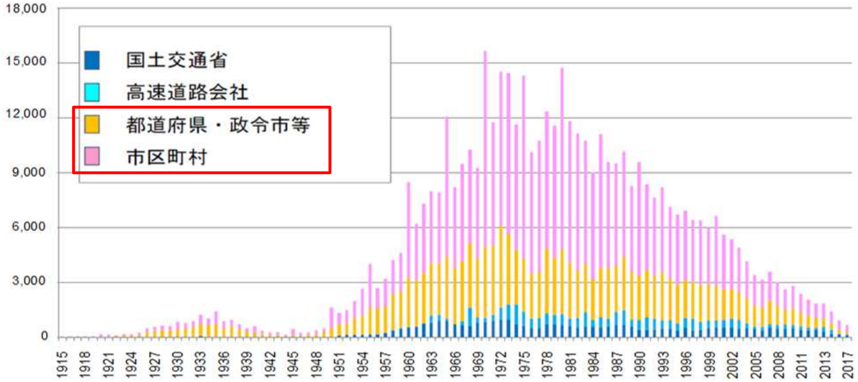


資料）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」より
みずほ総合研究所作成

2. 老朽化インフラの増加

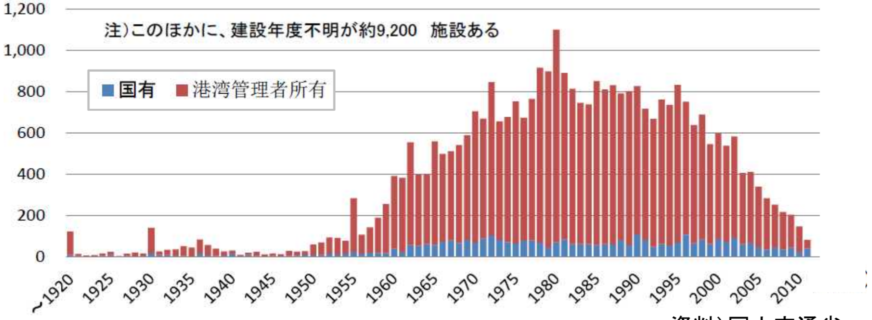
・建設後50年を経過した橋梁の割合は、2029年時点で52%になると予想される。
・全橋梁約72万橋のうち、9割以上を管理している地方公共団体は、今後大量の老朽化したインフラを管理することになる。

建設年度別橋梁数



・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

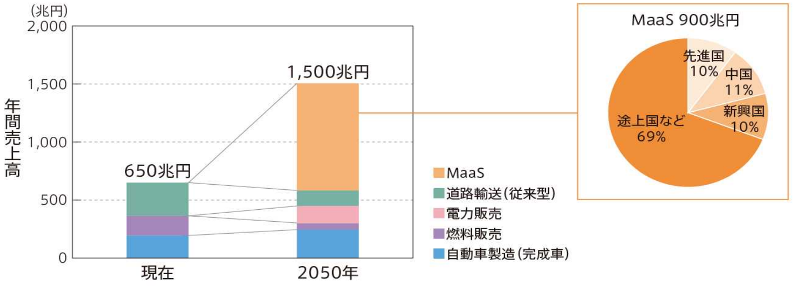


資料）国土交通省

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

資料）インプレス総合研究所

第2節　地球環境・自然災害に関する予測

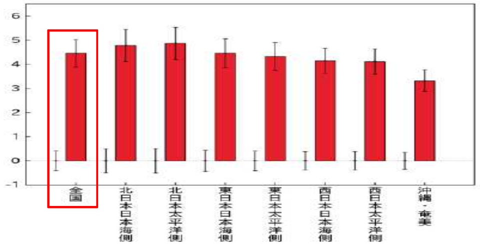
1．地球温暖化

日本の気温上昇とそれに伴う気象現象の変化

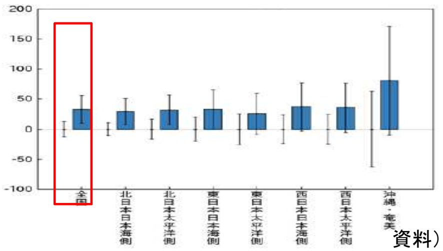
IPCC第5次評価報告書で用いられた温室効果ガス排出シナリオのうち、地球温暖化による影響が最も大きく現れる場合の気象に関する将来予測。20世紀末（1980～1999年の20年平均値）と将来（2076～2095年の20年平均値）を比較。

- 年平均気温：全国平均で4.5℃上昇
- 年最大日降水量：全国平均で32.6mm増加
- 日降水量200mm以上の年間日数：2倍以上

年平均気温の変化



年最大日降水量の変化

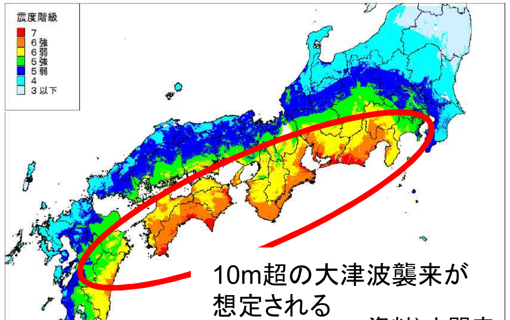


資料）気象庁

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）。

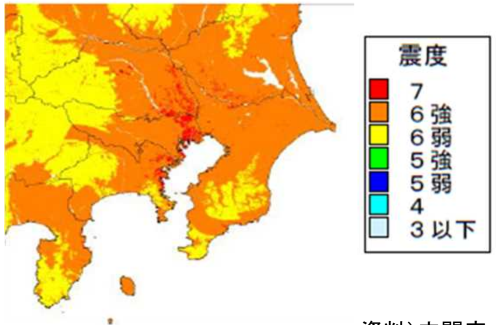
震度の最大値の分布図



資料）内閣府

【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

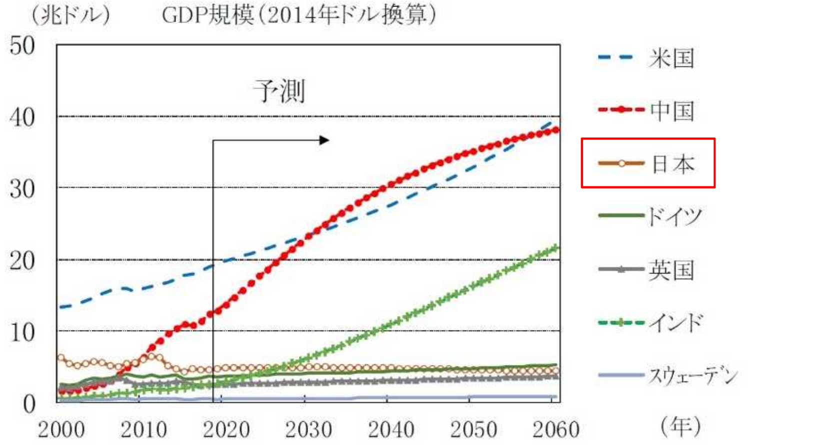


資料）内閣府

第3節　国際環境に関する予測

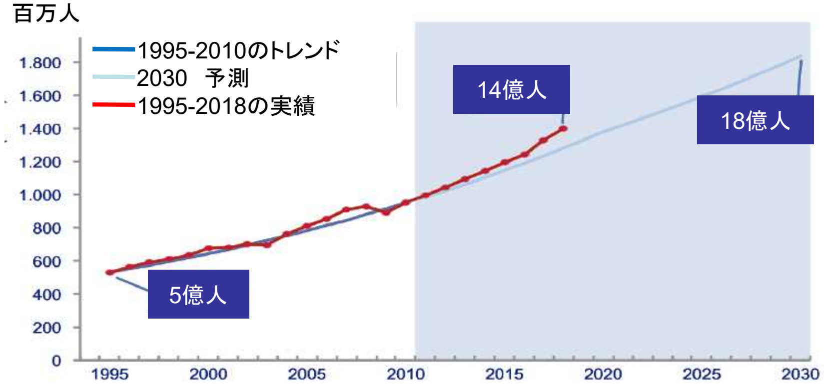
1．日本を取り巻く国際環境

- 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

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

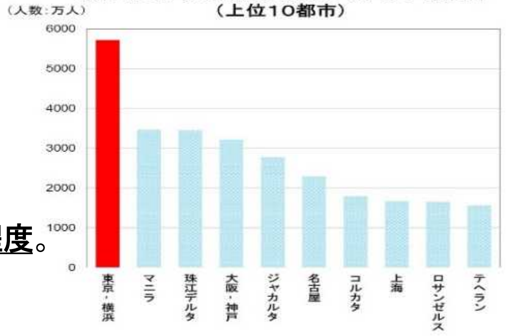
・平均気温上昇、降水量増加、海面水位上昇等により**災害リスクが増大**。

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。

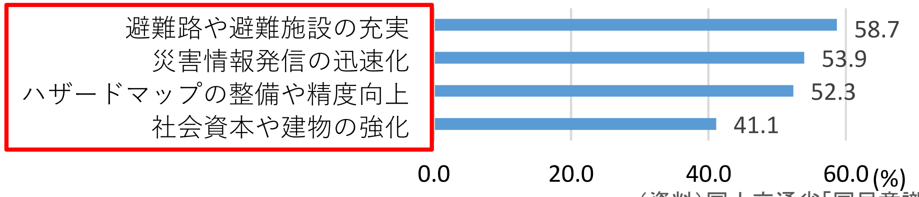
図　洪水・嵐・高潮・地震・津波により影響を受ける可能性のある人々が多い都市圏（上位10都市）



（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



（資料）国土交通省「国民意識調査」

・**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

いのちとくらしをまもる 防　災　減　災

○**「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】

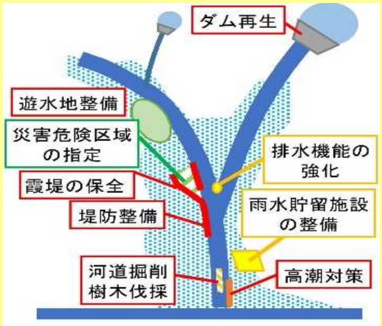
①**国民目線**：国民の視点に立った、わかりやすい、抜本的かつ総合的な防災・減災対策を立案。

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

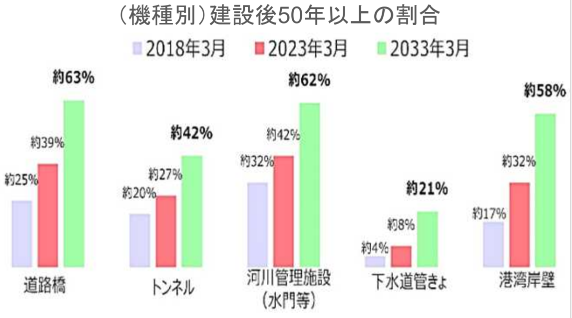
・激甚化・広域化する災害にも機能を発揮する交通ネットワークの構築

・管理不全土地対策・所有者不明土地対策の推進

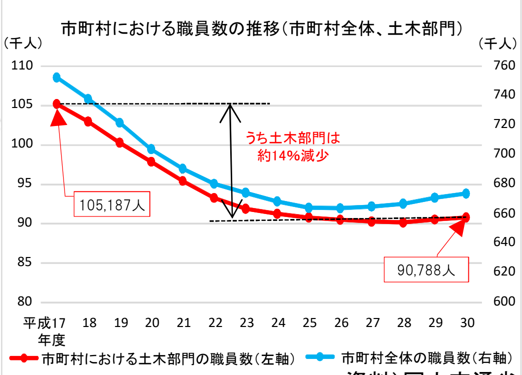
2. 持続可能なインフラメンテナンスサイクルの実現のために

（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。

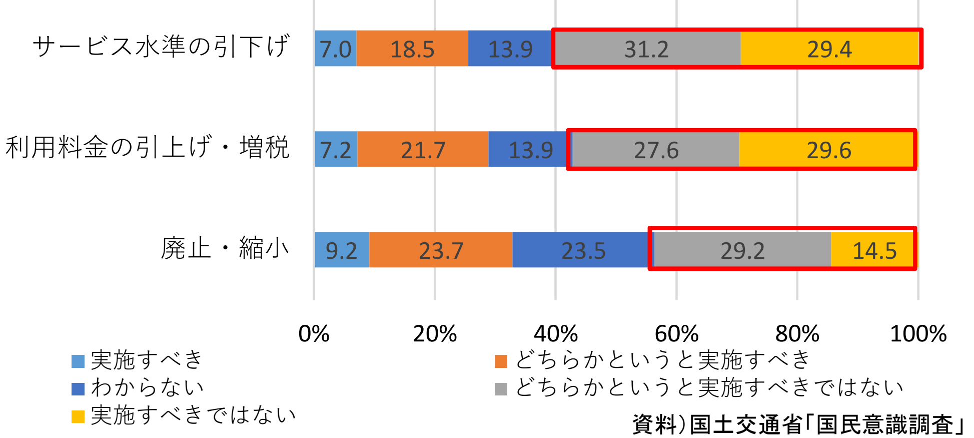


資料）国土交通省

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

（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



資料）国土交通省「国民意識調査」

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<u>「予防保全」への転換</u>
・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<u>新技術の活用</u>
・<u>**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**</u>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、<u>**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**</u>必要がある。

国土交通省

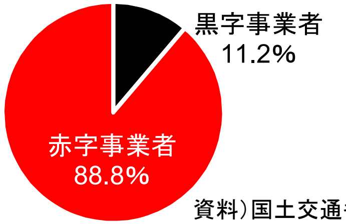
３. 地域における移動手段を確保するために

（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。

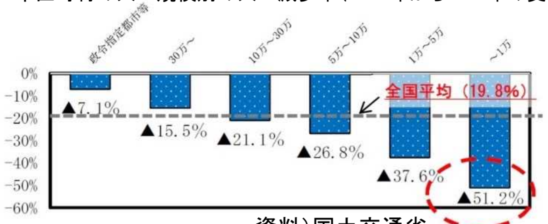
・人口規模が小さい市区町村ほど、将来の人口減少率は高く、人口１万人未満の市区町村では、2050年に人口が半減。
→事業者の経営はさらに苦しくなり、**公共交通等の公共サービスが維持できなくなる可能性がある**。

地方圏のバス事業者の収支状況（2018年）



資料）国土交通省

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）

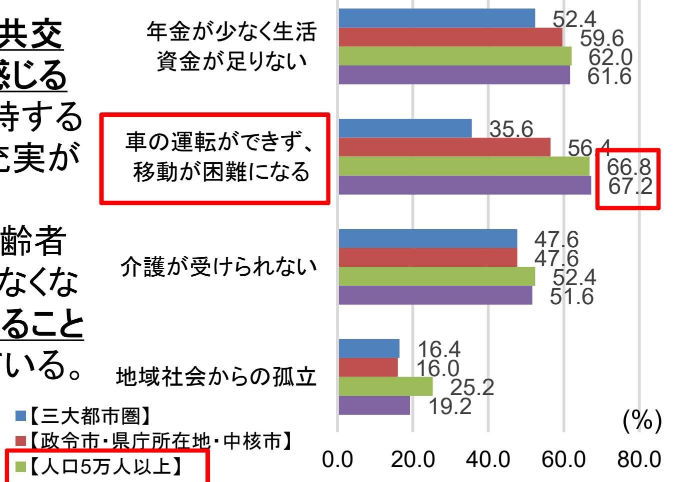


資料）国土交通省

（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）



資料）国土交通省「国民意識調査」

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。

国土交通省

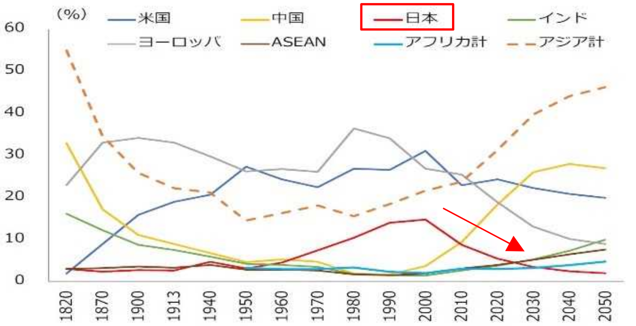
4. 海外から活力を取り込むために

（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



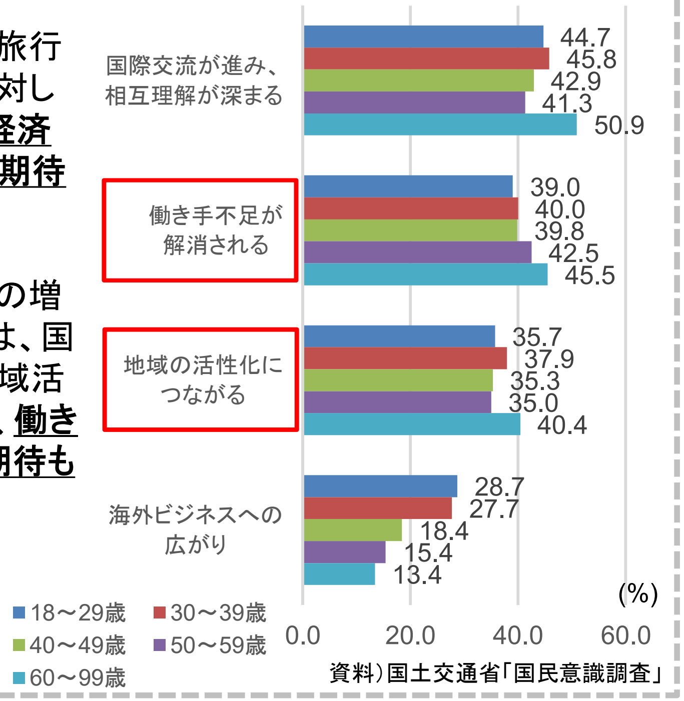
注：ヨーロッパはユーロ圏諸国。アフリカ（北アフリカとサブサハラの合計）は国連および世界銀行のデータがともに取得可能な53か国。
出所：実績は世界銀行「World Development Indicator」、予測は三菱総合研究所

（2）国民の意識

・訪日外国人旅行客の増加に対しては、**<u>地域経済活性化への期待が高い</u>**。

・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、**<u>働き手としての期待も高い</u>**。

在留外国人の増加に期待する効果



資料）国土交通省「国民意識調査」

（3）近年の取組み

①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）

②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**<u>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</u>**による経済効果の向上。コト消費の充実等による**<u>魅力的な観光地づくり</u>**。
・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、<u>ワーケーション</u>（観光地等で休暇を取りながらテレワークを行う）**<u>を活用した長期滞在</u>**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、**<u>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</u>**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、**<u>働き先として選ばれなくなる可能性がある</u>**。**<u>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</u>**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。

国土交通省

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GAFA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

順位	社名	時価総額（億ドル）	国名
1	NTT	1,638.6	日本
2	日本興行銀行	715.9	日本
3	住友銀行	695.9	日本
4	富士銀行	670.8	日本
5	第一勧業銀行	660.9	日本
6	IBM	646.5	米国
7	三菱銀行	592.7	日本
8	エクソン	549.2	米国
9	東京電力	544.6	日本
10	ロイヤル・ダッチ・シェル	543.6	英国

2018年

順位	社名	時価総額（億ドル）	国名
1	アップル	9,409.5	米国
2	アマゾン・ドット・コム	8,800.6	米国
3	アルファベット（グーグルの親株会社）	8,336.6	米国
4	マイクロソフト	8,158.4	米国
5	フェイスブック	6,092.5	米国
6	バークシャー・ハサウェイ	4,925.0	米国
7	アリババ・グループ	4,795.8	中国
8	テンセント・ホールディングス	4,557.3	中国
9	JPモルガン・チェース	3,740.0	米国
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

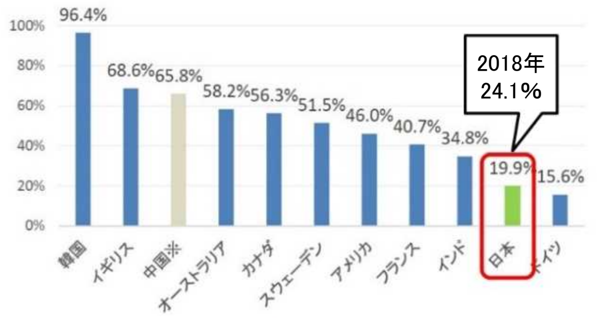
資料）ダイヤモンド社資料より国土交通省作成

（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。

世界各国のキャッシュレス比率比較（2016年）

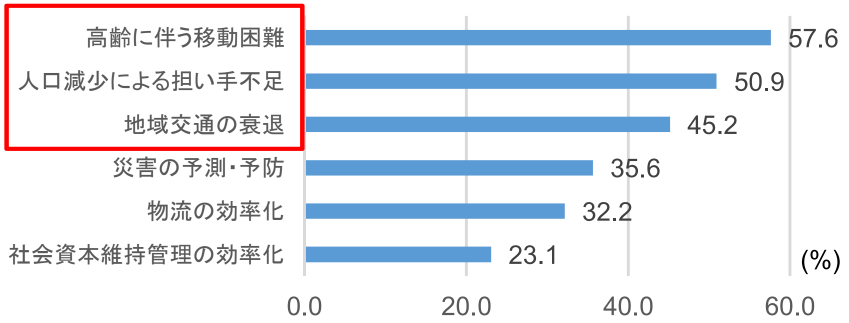


資料）一般社団法人キャッシュレス推進協議会

（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」

優れた技術を効果的に、素早く普及させる必要

（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**。

第Ⅱ部 国土交通行政の動向

国土交通省

1章 東日本大震災からの復旧・復興に向けた取組み

- 復旧・復興の現状と対応策
- インフラ・交通の着実な復旧・復興
- 復興まちづくりの推進・居住の安定の確保
- 地域公共交通の確保と観光振興
- 復興事業の円滑な施工の確保
- 福島の復興・再生等
- 東日本大震災を教訓とした津波防災地域づくり

2章 時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

- 国土政策の推進
- 社会資本の老朽化対策等
- 社会資本整備の推進
- 交通政策の推進
- 観光政策の推進
- 海洋政策（海洋立国）の推進
- 海洋の安全・秩序の確保
- 水循環政策の推進
- 土地政策の推進
- 自転車活用政策の推進
- 効率的・重点的な施策展開
- 新たな国と地方、民間との関係の構築
- 政策評価・事業評価・対話型行政
- 東京2020大会開催に向けた取組み

3章 観光先進国の実現と美しい国づくり

- 観光をめぐる動向
- 観光先進国の実現に向けた取組み
- 良好な景観形成等美しい国づくり

4章 地域活性化の推進

- 地方創生・地域活性化に向けた取組み
- 地域活性化を支える施策の推進
- 民間都市開発等の推進
- 特定地域振興対策の推進
- 北海道総合開発の推進

5章 心地よい生活空間の創生

- 豊かな住生活の実現
- 快適な生活環境の実現
- 利便性の高い交通の実現

6章 競争力のある経済社会の構築

- 交通ネットワークの整備
- 総合的・一体的な物流施策の推進
- 産業の活性化

7章 安全・安心社会の構築

- ユニバーサル社会の実現
- 自然災害対策
- 建築物の安全性確保
- 交通分野における安全対策の強化
- 危機管理・安全保障対策

8章 美しく良好な環境の保全と創造

- 地球温暖化対策の推進
- 循環型社会の形成促進
- 豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり
- 健全な水循環の維持又は回復
- 海洋環境等の保全
- 大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善
- 地球環境の観測・監視・予測

9章 戦略的国際展開と国際貢献の強化

- インフラシステム海外展開の促進
- 国際交渉・連携等の推進
- 国際標準化に向けた取組み

10章 ICTの利活用及び技術研究開発の推進

- ICTの利活用による国土交通分野のイノベーションの推進
- 技術研究開発の推進
- 建設マネジメント（管理）技術の向上
- 建設機械・機械設備に関する技術開発等

インフラ・交通の着実な復旧・復興

■ **東日本大震災により被災した鉄道は、2020年３月14日JR常磐線全線開通により、すべて復旧（BRTによる復旧も含む）。**

BRT：Bus Rapid Transitの略。バス専用道路を走行する交通システム

＜被災鉄道の全線区復旧＞

〇2020年３月14日、JR常磐線の浪江～富岡駅間が約9年ぶりに開通し、JR常磐線は全線開通となった。

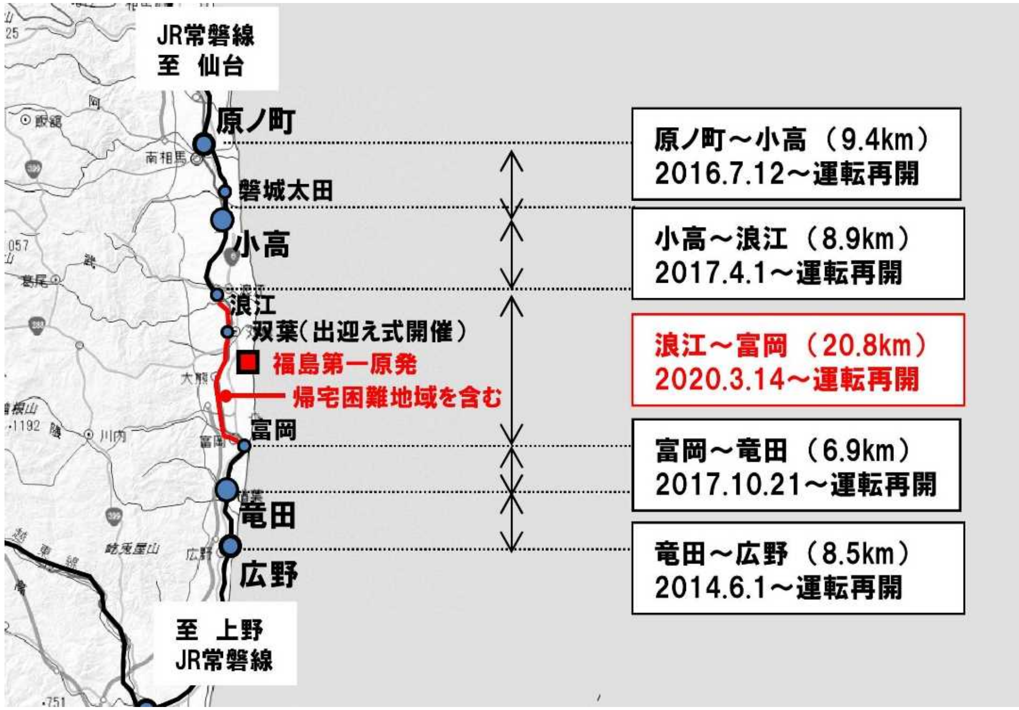
〇これにより、東日本大震災で被災した鉄道は、全線区で復旧した。

＜JR双葉駅での全線運転再開記念＞

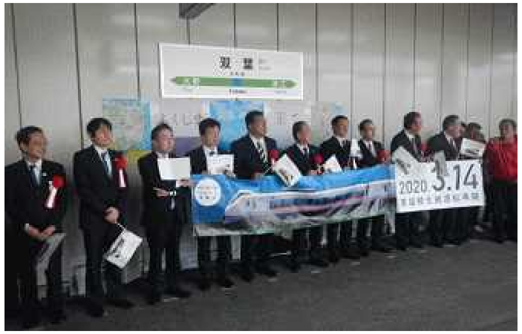
〇全線開通当日、JR双葉駅において、「全線運転再開記念の特急列車出迎え式」が開催された。

〇JR上野駅発（仙台行き）の特急一番列車「ひたち３号」をホームで出迎え歓迎した。

JR常磐線の開通状況



JR双葉駅の出迎え式の様子



交通政策の推進／土地政策の推進

■ MaaS推進のため、「先行モデル事業」の選定（2019年６月）や「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」の策定（2020年３月）を実施。
■ 所有者不明土地等対策を盛り込んだ「土地基本法等の一部を改正する法律」が成立（2020年３月）。

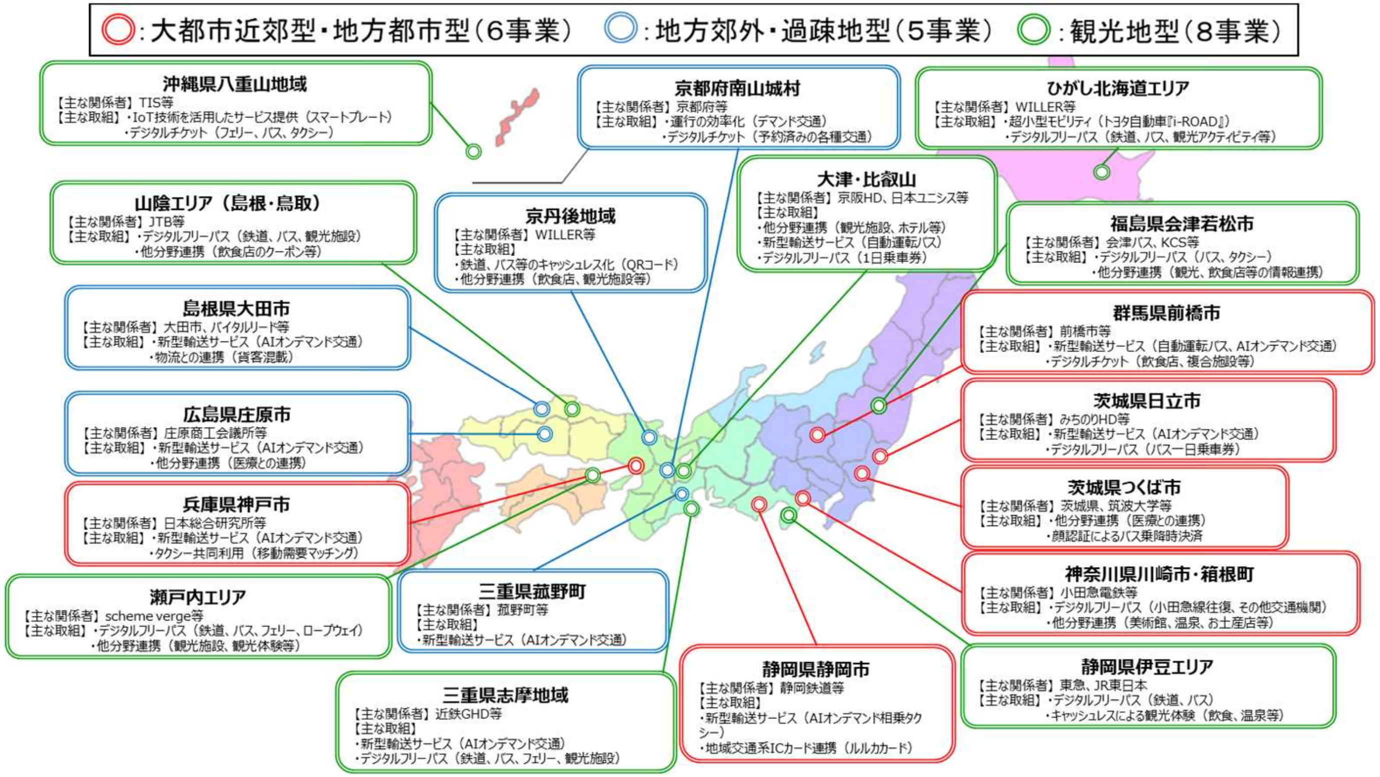
＜MaaS等の推進＞

○MaaS※等の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、「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（2019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、2019年６月に、全国の牽引役となる先駆的な取組みを行う「先行モデル事業」を19事業選定し、実証実験を支援。

○交通事業者等によるデータの円滑な連携の推進のため、2020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。

※MaaS：スマホアプリ又はwebサービスにより、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て検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

「先行モデル事業」箇所図



＜所有者不明土地等の対策＞

○「所有者不明土地等対策の推進に関する基本方針」（2019年６月決定）等を踏まえ、適正な土地の利用及び管理を確保するため、土地所有者等の責務の明示や、地籍調査の円滑化・迅速化のための施策等を盛り込んだ「土地基本法等の一部を改正する法律」が成立（2020年３月）。また、同法に基づき、2020年５月に「土地基本方針」を策定。

国土交通省

観光をめぐる動向／観光先進国の実現に向けた取組み／良好な景観形成等美しい国づくり

■ 世界に誇れるサイクリングロード「ナショナルサイクルルート制度」を創設（2019年９月）。
■ 新幹線車両の無料Wi-Fi導入をほぼ完了（2020年３月）。

＜2019年の現状＞

項　目	実　績	対前年比
国内旅行消費額	21.9兆円	7.1%増
訪日外国人旅行者数	3,188万人	2.2%増
訪日外国人旅行消費額	4.8兆円（過去最高）	6.5%増
国際会議の開催件数（速報値）	527件（世界8位）	4.4%増
出国日本人数	2,008万人（政府目標を前倒しで達成）	5.9%増

＜主な取組み＞

○国内外のサイクルリストの全国各地への誘客を図るため、日本を代表し世界に誇れるサイクリングロード「ナショナルサイクルルート制度」を2019年９月９日に創設（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指定）。

○若者のアウトバウンド推進実行会議の取組みとして、官民連携による「ハタチの一歩～20歳初めての海外体験プロジェクト～」を2019年度実施し、若者のアウトバウンドの活性化を図っている。

○訪日外国人旅行者のニーズが多い鉄道車両の無料Wi-Fiについて、ほぼすべての新幹線車両での導入を完了（2020年３月）。

○地域のまちづくりに寄与するために、長く地域に親しまれてきた歴史的な官庁施設の保存・活用を推進。

昭和７年創建当時の姿で保存改修した彦根地方気象台と創建当時の意匠を残しリニューアルした木造階段

地域活性化を支える施策の推進／北海道総合開発の推進

■　「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進するための措置を講ずる「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が成立（2020年６月）。
■　アイヌ文化の復興等の拠点として、北海道白老町にウポポイ（民族共生象徴空間）が2020年７月開業。

＜地方創生・地域活性化＞
○地方創生の取組みを推進するため、第２期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」(2019年12月閣議決定)に基づき、災害に強く安心して暮らせるまちづくり、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり、高齢者等の移動手段の確保や観光による地域振興、魅力ある観光地域づくり等を進めている。

○まちなかにおける道路、公園、広場等の官民空間の一体的な修復・利活用等による「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進する観点から、官民が連携して賑わい空間を創出する取組みを市町村のまちづくり計画に位置づけることなどの措置を講ずる「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が成立（2020年６月）。

＜アイヌ文化の振興＞
○アイヌ文化の復興等の拠点として、北海道白老町に「国立アイヌ民族博物館」「国立民族共生公園」などから成る「ウポポイ」（民族共生象徴空間）が誕生し、2020年７月に開業。

○ウポポイでしか体験できない多様なプログラムにより、アイヌの暮らしや伝統芸能を様々な視点から体感することができる。

ウポポイ中核区域イメージ

ウポポイロゴマーク

ウポポイ
NATIONAL AINU MUSEUM and PARK
民族共生象徴空間

資料）公益財団法人アイヌ民族文化財団

豊かな住生活の実現／快適な生活環境の実現／利便性の高い交通の実現

■ 道路法等を改正(2020年５月）し、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設する。
■ 富山市の路面電車南北接続事業が完成（2020年３月開業）。

＜住生活＞
〇老朽化マンションの再生を促進するため、マンション敷地売却事業の税制特例（法人税等）の対象を拡充。団地型マンションの敷地分割の円滑化のため、税制特例（法人税等）を創設。

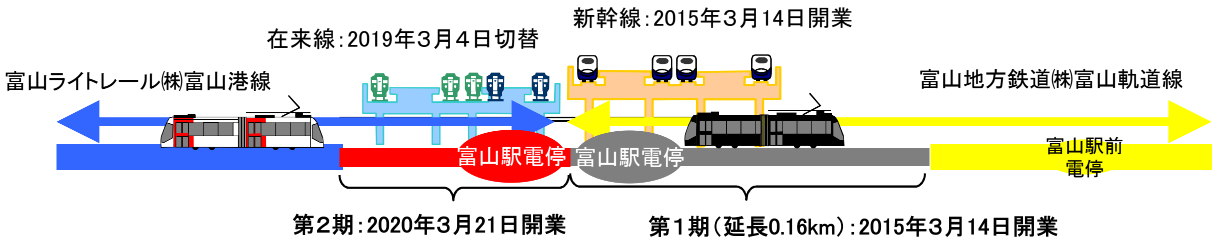
＜道路の交通安全対策＞
〇「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に基づき行われた緊急安全点検の結果を踏まえた交通安全対策事業への支援を重点的に実施。
〇2020年度予算において、一定区域における計画的かつ集中的に実施する交通安全対策（速度低下、進入抑制等を促す面的対策や歩道の設置等）を支援する補助制度を創設。

＜賑わいのある道路空間の構築＞
〇歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度の創設により、歩道等の中にテラス席などの“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることを可能とし、道路空間の再構築、利活用を推進。

＜利便性の高い交通の実現＞
〇都市内交通の円滑化等のため、都市モノレール・新交通システム・LRT※の整備を推進している。2020年３月には、富山市の路面電車南北接続事業が完成し開業した。

※LRT：低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、快適性などが優れた次世代の軌道系交通システム

路面電車南北接続事業



資料）富山市

交通ネットワークの整備

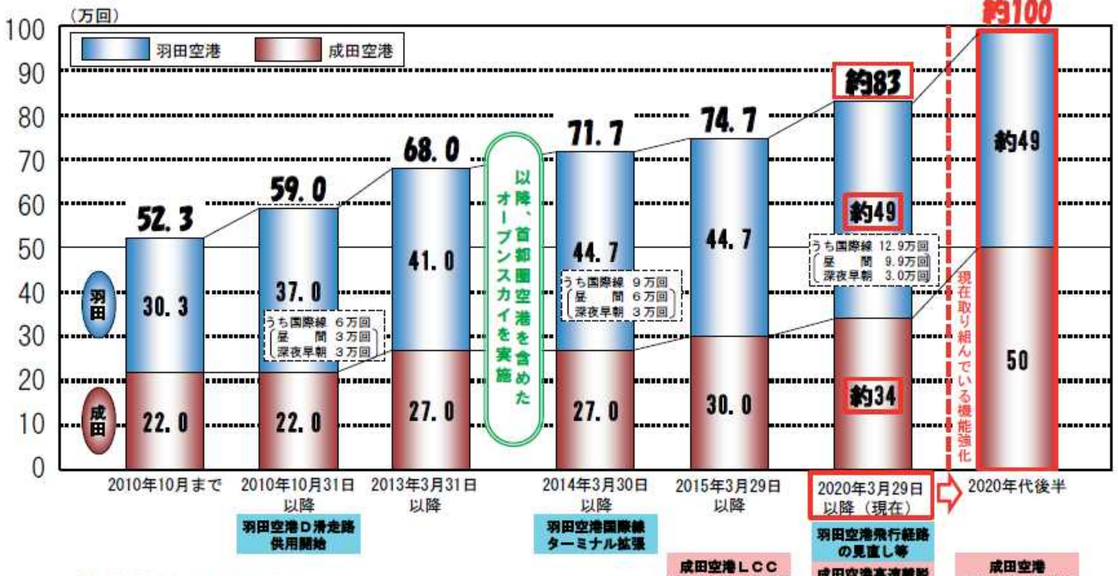
- ■ 羽田空港において、新ルートの運用を開始（2020年３月）、国際線発着容量を年間約４万回拡大。
- ■ 中部国際空港において、LCC専用ターミナルを開業（2019年９月）。

＜航空ネットワークの拡充＞

○首都圏空港の機能を強化し、羽田空港、成田空港合わせて年間約100万回の発着容量とするための取組みを進めている。羽田空港については、2020年３月から新飛行経路の運用を開始し、国際線の発着容量を年間約４万回拡大。成田空港については、2019年12月に高速離脱誘導路の整備が完了し、2020年３月から空港処理能力を年間約４万回拡大。

○中部国際空港においては、2019年の旅客数・発着回数が過去最高を更新。LCCの新規就航等に対応するためLCC専用ターミナルを整備、2019年９月に開業。

首都圏空港（羽田・成田）の空港発着容量



（注）１　いずれも年間当たりの回数である。
　　　２　回数のカウントは、１離陸で１回、１着陸で１回のため、離着陸で２回とのカウントである。

中部国際空港　LCC専用第２ターミナル

資料）中部国際空港(株)

国土交通省

総合的・一体的な物流施策の推進

■ 「港湾法」を改正（2019年11月）し、国際基幹航路の維持・拡大に関する取組みを強化。
■ 物流の省力化・環境負荷低減の取組みに対し、運行経費補助や税制特例措置等を実施。

＜港湾の機能強化＞

〇我が国産業の国際競争力の強化を図るため、2019年11月に「港湾法の一部を改正する法律」が成立。国際基幹航路に就航するコンテナ船の寄港回数の維持・増加に関する取組みを強化。

〇2020年度税制改正において、とん税・特別とん税の負担を軽減する特例措置を創設（2020年10月施行予定）、国際戦略港湾の入出港コストの低減を図る。

＜特殊車両の通行手続きの迅速化＞

〇特殊車両の通行手続きの更なる迅速化に向けて、デジタル化の推進により、登録を受けた特殊車両が即時に通行できる新たな制度を創設する「道路法等の一部を改正する法律」が成立（2020年５月）。

＜物流の効率化＞

〇物流事業の省力化・環境負荷低減推進のため、共同輸配送、モーダルシフト、輸送網の集約等を内容とする223件の総合効率化計画を認定（2020年７月末現在）、運行経費補助や税制特例措置等の支援を実施。

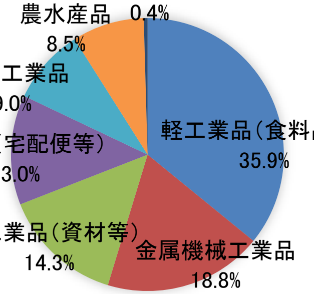
＜総合効率化計画の実績と効果（2020年７月末現在）＞

類型別

項目	件数
モーダルシフト	88
輸配送の共同化	20
輸送網の集約	123
その他	10

※複数の類型に該当する取り組みは類型毎に集計
※モーダルシフト:トラック等の自動車による貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へ転換すること

主要取扱品目別



CO_2削減量

・約▲8.8万t-CO_2/ 年
・約1,000万本のスギのCO_2吸収量に相当（面積に換算：約99.98km²）

省力化量

・約▲119万時間/年の省力化に相当
・約551人のトラックドライバー相当の労働力確保

荷待ち時間の削減

・「トラック予約受付システム」78件導入

物流効率化法に基づく認定事例

●貨客混載事業

宮崎交通㈱、日本郵便㈱、ヤマト運輸㈱
一般路線バスの活用（共同輸配送含む）
（2018年2月認定）

佐川急便㈱、北海道旅客鉄道㈱
複数の旅客輸送モード（鉄道とタクシー）の組合せ（2019年4月認定）

●特定流通業務施設整備を伴う輸送網集約事業

横浜冷凍㈱「横浜みらいサテライト」
（2020年4月認定）

澁澤倉庫㈱「恵比須町２号倉庫」
（2020年1月認定）

国土交通省

産業の活性化

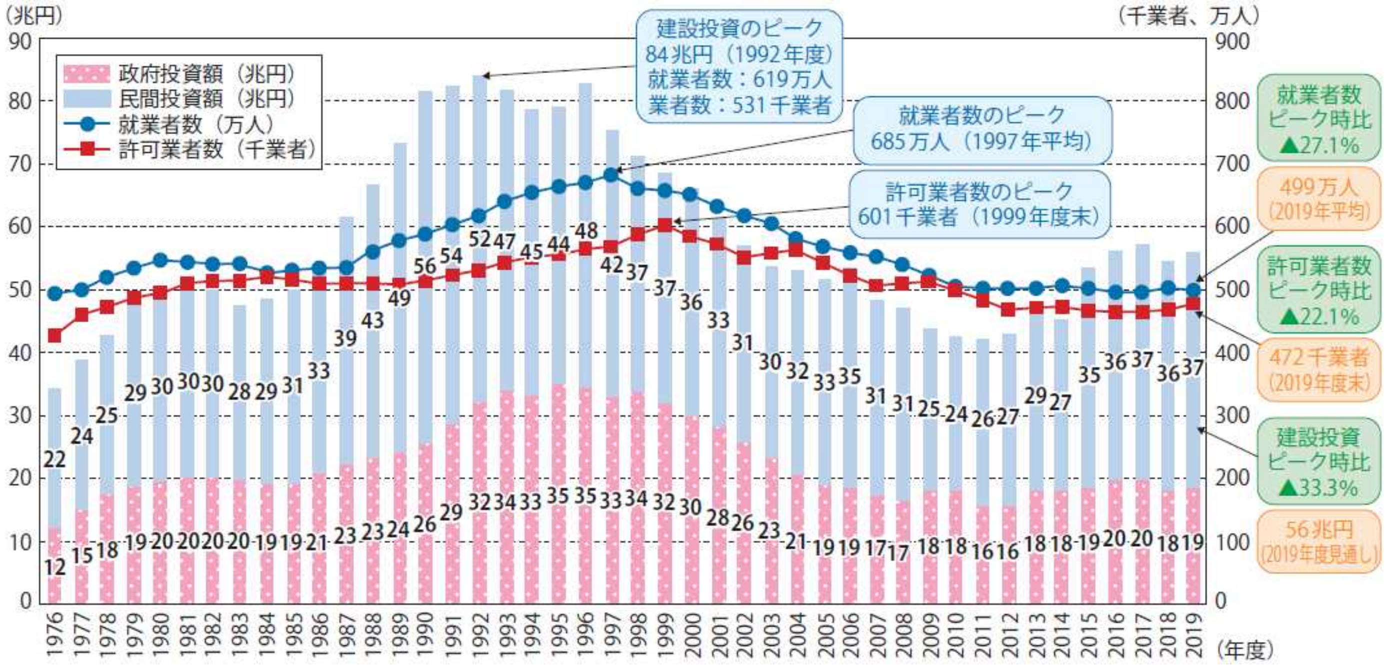
■ 建設業の働き方改革、建設現場の生産性向上、持続可能な事業環境の確保を目的に、「新・担い手３法」が成立（2019年６月）。
■ 海運へのモーダルシフトを推進するため、「海運モーダルシフト大賞」を創設、大賞として２事業者を表彰（2020年２月）。

＜建設産業＞

〇建設業就業者数は近年横ばいで推移しているが、担い手の高齢化が進んでおり、将来的な担い手の確保・育成が課題。

〇2019年６月に公共工事品確法、入札契約適正化法、建設業法を改正する「新・担い手３法」が成立。同法も踏まえ、建設業の働き方改革、建設現場の生産性向上、持続可能な事業環境の確保を推進し、担い手の確保・育成等を図る。

建設投資、許可業者数及び就業者数の推移



資料）総務省、国土交通省

＜海事産業＞

〇地域住民の移動、生活物資の輸送手段のほか、災害時の輸送にも重要な役割を担う海運へのモーダルシフトを一層推進するため、新たな表彰制度である「海運モーダルシフト大賞」を創設。最も貢献度の高かった月桂冠(株)、日本通運(株)京都支店の２事業者を大賞に選定し、2020年２月に第１回の表彰を実施。

第7章　安全･安心社会の構築①

ユニバーサル社会の実現

- ■ 「バリアフリー法」を改正（2020年５月）し、「心のバリアフリー」の観点からのソフトの対策を強化。
- ■ テレワーク推進のため、2019年７月22日～９月６日に「テレワーク・デイズ2019」を実施し、2,887団体、約68万人が参加。

＜バリアフリー化＞

○ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフトの対策を強化する「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の一部を改正する法律」が成立（2020年５月）。

「バリアフリー法」改正の概要（一部）

優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

（車両等の優先席）

（車椅子使用者用駐車施設）

学校教育等と連携した「心のバリアフリー」の推進（教育啓発特定事業）

（高齢者疑似体験）

（車椅子サポート体験）

＜テレワーク＞

○女性・高齢者・障害者等の社会進出、企業活動の生産性向上等を支援するため、テレワークを推進。

○2019年は７月22日～９月６日の約１ヶ月半を「テレワーク・デイズ2019」とし全国一斉のテレワーク実施を呼びかけ、2,887団体・約68万人が参加。

テレワーク・デイズの実績

開催年	期間	参加団体	参加人数
2017年	7月24日	約950団体	約6.3万人
2018年	7月23日～27日	1,682団体	約30.2万人
2019年	7月22日～9月6日	2,887団体	約68万人

自然災害対策

■ 「逃げなきゃコール」など、逃げ遅れを防ぐ取組みを推進。
■ 海上保安庁では、機動力を活かし、災害時の人命救助や被害状況調査等を実施。

＜逃げなきゃコール＞

○アプリやメールで家族の住む地域を登録し、警報や避難情報を受け取ったら、家族へ直接電話をかけて避難を呼びかける仕組み。

○令和元年東日本台風（台風第19号）では、災害・避難情報を確認した人の54%が家族へ連絡をし、連絡を受けた家族の58%が避難行動をとった。

逃げなきゃコール登録
http://www.mlit.go.jp/river/risp/policy/33nigecall.html

＜防災気象情報の伝え方改善＞

○「防災気象情報の伝え方に関する検討会」において、2020年３月に今後の改善策をとりまとめ、大雨特別警報の解除を「大雨警報への切替」と改善するなど、危機感をより的確に伝えられるようにした。

＜海上保安庁の災害対応＞

○2019年の大雨・台風では、孤立者の吊上げ救助や行方不明者の捜索、流出油の回収作業等を実施。また、被災自治体に海上保安官を派遣し情報収集にあたったほか、巡視船艇による給水等の被災者支援を実施。

航空機による要救助者の搬送

健全な水循環の維持又は回復

■ 首都圏に水を安定的に供給するため、洪水期のダムの弾力的管理に八ッ場ダム・渡良瀬貯水池を新たに加え、「渇水対応行動計画」拡充・強化（2020年４月）

（八ッ場ダム）
３月10日 貯留開始、 ４月１日 本格運用開始

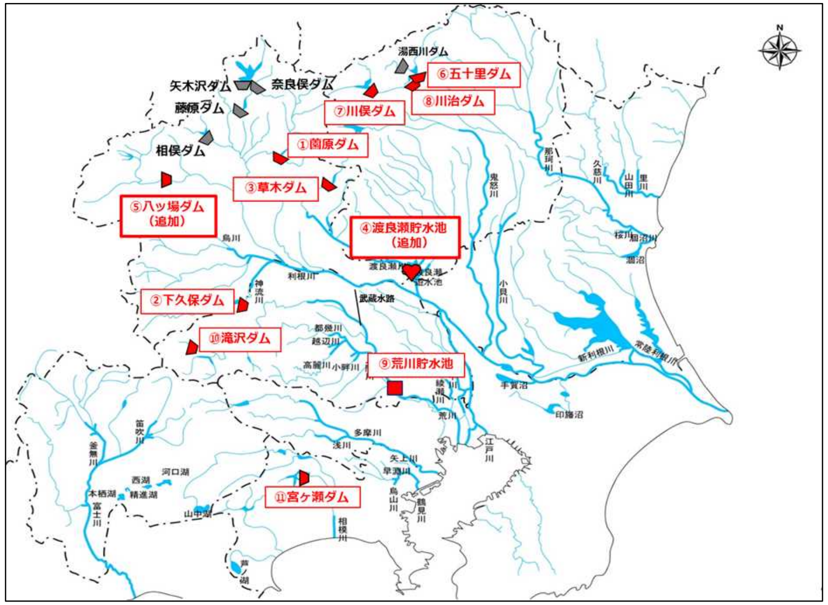
（渡良瀬貯水池）
２月17日 貯留開始（例年より1カ月半早い）

＜水資源の安定供給＞

〇首都圏への水の安定的な供給に万全を期すため、2019年８月に策定した「東京2020オリンピック・パラリンピック渇水対応行動計画」に基づき、水資源のより効果的かつ計画的な活用を実施。

〇2020年４月には、利根川上流域の少雪に伴う水利用への影響に備えるため、洪水期のダムの弾力的管理に渡良瀬貯水池等を追加し、計11ダムで実施するなど、「渇水対応行動計画」を拡充・強化。

弾力的管理　対象ダム位置図（2020年４月13日時点）



※ダムの弾力的管理： 洪水調調節に支障をきたさない範囲で貯水し、利水補給で活用すること。

インフラシステム海外展開の促進

■ **国交大臣によるトップセールスや国際会議の開催等によりインフラシステムの海外展開を促進し、日本企業のプロジェクト参入を支援。**

＜トップセールス＞

○2019年12月の赤羽大臣のインドネシア、ミャンマー及びシンガポール訪問をはじめ、2019年には政務三役が計26ヶ国、延べ35件のトップセールスを実施。

赤羽大臣がジャカルタMRT南北線ODAプレート除幕式へ出席（2019年12月）

＜国際会議＞

・2019年８月、アフリカ地域への「質の高いインフラ」の海外展開を推進する「第２回日・アフリカ官民インフラ会議」を開催。
・2019年10月、ASEAN地域へのスマートシティの海外展開を推進する「第１回日ASEANスマートシティ・ネットワーク・ハイレベル会合」を開催。
・2019年11月、日本とASEANとの間の交通分野における協力連携を進める「第17回日ASEAN交通大臣会合」を開催。
・2020年２月、インフラ分野における日米協力を促進する「第３回日米インフラフォーラム」を開催。

日・ASEANスマートシティ・ネットワーク・ハイレベル会合
御法川副大臣によるシンポジウム開会挨拶（2019年10月）

＜日本企業が受注したプロジェクト例＞

○新ウランバートル国際空港運営事業（モンゴル）

・円借款により建設したウランバートルの新空港を運営する事業。
・2019年７月、成田国際空港㈱を含む、日本企業連合が同空港の運営に参画。独法等の知見を活用したチームジャパンとしての取組みが結実し、航空分野で５件目となるO&M（空港の運営・維持管理）案件の受注。

新ウランバートル国際空港
旅客ターミナル

○マカッサル高速道路事業（インドネシア）

・有料道路を管理・運営するPPP事業。
・2020年５月、JEXWAYとNEXCO西日本がインドネシアの高速道路運営会社を管理する現地企業の株式を取得し、事業へ参画。JOINも日本企業とともに出資し、日本企業のPPP案件への参入を促進。

※マカッサルの有料道路に加え、ジャカルタの有料道路の管理・運営にも参画。

(マカッサル)タロ橋

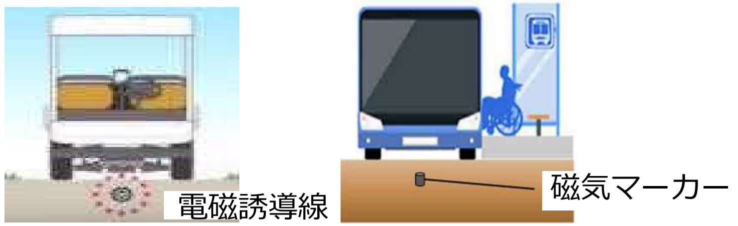
ICTの利活用による国土交通分野のイノベーションの推進

- ■ 自動運転の実現に向けた法改正により、国が定める安全基準の対象装置に自動運行装置を追加（2019年５月）。また、自動運転車の運行を補助する施設を道路へ整備することが可能に（2020年５月）。
- ■ 「地図」と高精度の「測位結果」とのズレを解消する「定常時地殻変動補正システム（POS2JGD）」を構築し運用を開始（2020年３月）。

＜自動運転の実現＞

〇レベル3及び4の自動運転車の安全確保を図るため、国が定める安全基準の対象装置に「自動運行装置」を追加する、「道路運送車両法の一部を改正する法律」が成立（2019年５月）。また、当該装置に係る安全基準を策定。

〇自動運転車の運行を補助する施設（磁気マーカー等）を「自動運行補助施設」として道路附属物に位置付けるとともに、民間事業者が整備した場合は占用物件とする、「道路法等の一部を改正する法律」が成立（2020年５月）。



▲電磁誘導線や磁気マーカーによる自車位置特定による運行の補助

＜地理空間情報の活用＞

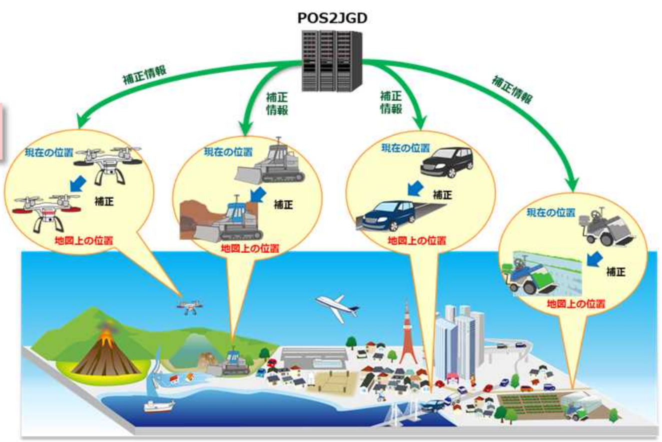
〇近年、 i-Constructionやスマート農業等の分野で、数センチメートルの精度で位置を知ることができる高精度測位の利用が始まっている。

〇「地図」と高精度の「測位結果」とのズレを解消するため、測位結果を補正して地図上の位置に合わせる「定常時地殻変動補正システム（POS2JGD）」を構築し運用を開始（2020年３月）。

〇 高精度な位置情報を誰でも簡単に利用できる環境を整え、自動運転やドローン物流等、新たなサービスの創出に貢献。

地図と測位結果のズレを補正する
「定常時地殻変動補正システム（POS2JGD）」

「定常時地殻変動補正システム（POS2JGD）」利用イメージ



ICTの利活用による国土交通分野のイノベーションの推進／建設マネジメント(管理)技術の向上

■ 自動車検査証のICカード化（2023年導入予定）。
■ 新たに設置した「i-Constructionモデル事務所」において実施する「３次元情報活用モデル事業」を通じ、３次元データの活用やICT等の新技術の導入を加速化。

＜自動車検査証のICカード化＞

○自動車検査証をICカード化、自動車検査証への記録等の事務を国から委託する制度を創設（「道路運送車両法の一部を改正する法律」が成立（2019年５月））。これにより、自動車保有関係手続をオンラインで一括で行う“ワンストップサービス（OSS）”の利用拡大を推進。

○国土交通省では、「国土交通省デジタル・ガバメント中長期計画」を2020年３月に改定し、OSSをはじめとする電子政府の実現に向けた取組みを積極的に推進。

＜BIM/CIMの取組み＞

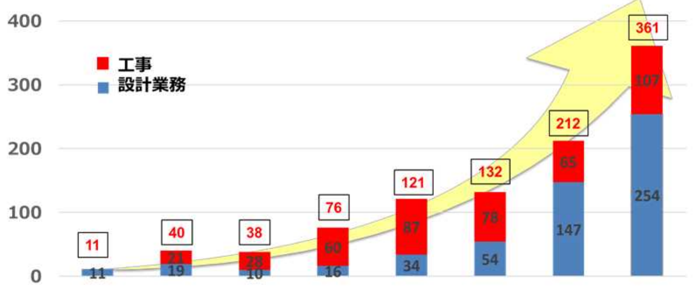
○測量・調査、設計、施工、維持管理・更新の各段階において、情報を充実させながらBIM/CIMモデルを連携・発展させ、併せて事業全体にわたる関係者間の情報共有を容易にすることで、一連の建設生産・管理システム全体の効率化・高度化を図るBIM/CIM※の取組みを推進。

※BIM/CIM：Building/ Construction Information Modeling, Management

○更なるBIM/CIM活用に向けて、先導的に３次元データを活用するi-Constructionモデル事務所（10事務所）、地方公共団体等の取組みを支援するi-Constructionサポート事務所（53事務所）を新たに設置。

○土木分野では、2019年度から、大規模構造物の詳細設計及び工事（詳細設計でBIM/CIMを活用）にBIM/CIMを原則適用とするなど、活用拡大の取組みを進めている。BIM/CIM活用業務・工事は、2020年３月までに累計991件に。

土木分野においてBIM/CIMを活用した業務・工事の推移

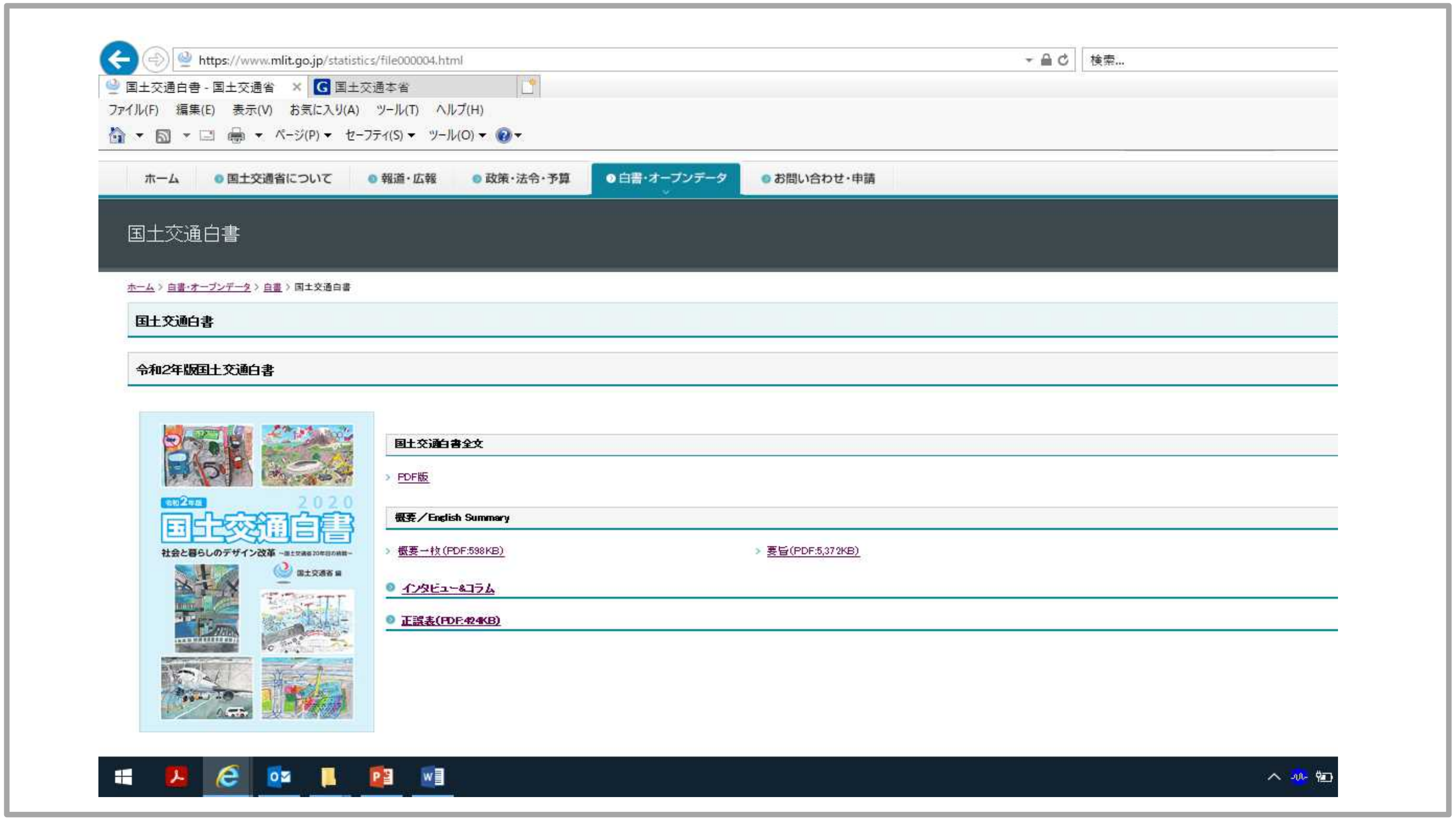


累計事業数	設計業務：５４５件	工事：４４６件	合計：９９１件

○建築分野では、官民一体となってBIMの推進を図る「建築BIM推進会議」を2019年６月に設置し、「建築BIMの将来像と工程表」及びそれに基づくガイドラインをとりまとめた。また、官庁営繕事業では新築工事に加え改修工事にも施工BIMの試行を拡大。

ウェブサイトのご案内

本資料と国土交通白書の本体は、国土交通省の

ホームページでもご覧頂けます。

https://www.mlit.go.jp/statistics/file000004.html