

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、新型コロナウイルス感染症拡大の社会・経済への影響等も踏まえ、令和2年10月に中間とりまとめを公表した。引き続き、3年初夏の最終とりまとめに向け検討を進めている。

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26年5月に策定した。

この行動計画に基づき、個別施設毎の長寿命化計画（以下「個別施設計画」という。）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

サイクルを構築するとともに、インフラの大部分を管理する地方公共団体への技術的・財政的支援などを実施してきた。また、将来の維持管理・更新費の推計により、損傷が軽微な段階で補修を行うことで施設を長寿命化させる「予防保全」の考え方に基づく取組みの必要性・有効性を周知するとともに、より効率的なメンテナンスを実施するための新技術の開発・導入の推進、社会情勢や地域構造の変化に応じた集約・再編等の取組の促進などを実施してきた。

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。

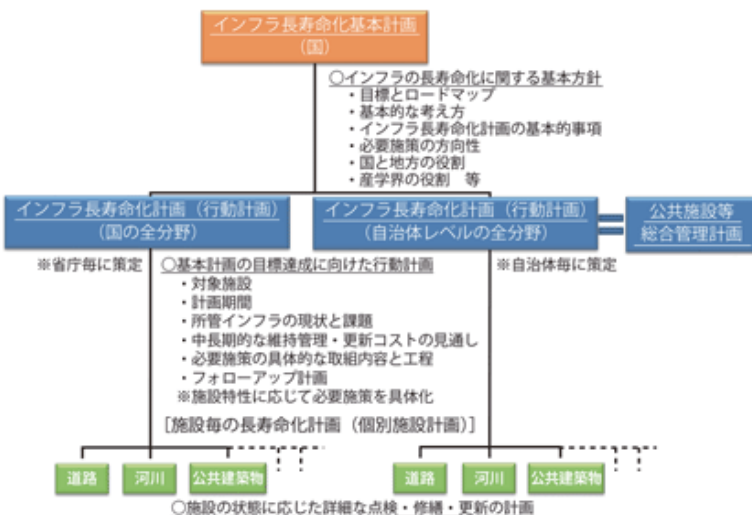
＜建設後50年以上経過する社会資本の割合＞

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



これらの取組を踏まえ、令和3年5月に決定予定である第2次の「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」では、「予防保全」に基づくインフラメンテナンスへの本格転換による維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や、新技術等の普及促進によるインフラメンテナンスの高度化・効率化等を進め、インフラが持つ機能が将来にわたって適切に発揮できる、持続可能なインフラメンテナンスの実現を目的としているところである。

国土交通省では、行動計画に基づき引き続き老朽化対策について、戦略的に取り組んでいく。

（2）メンテナンス産業の育成・拡大

平成25年を「社会資本メンテナンス元年」として、戦略的・計画的なインフラメンテナンスの取組が着実に進められている。

社会資本メンテナンス戦略小委員会（第三期）において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、将来、維持管理・更新費の増加は避けられないものの、「事後保全」から「予防保全」に転換することにより、今後30年間の累計で約3割縮減できる見込みを示した。令和2年より、地方公共団体のインフラ維持管理に

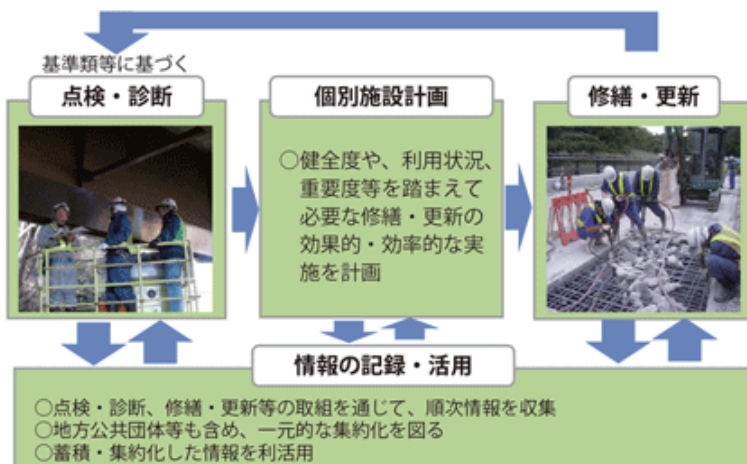
における民間活力活用や新技術導入の促進をテーマとして議論を行っている。さらに、来るべき大更新時代に備え、「単純更新」から「機能向上型更新」へのパラダイムシフトを目指すこととし、当面、河川機械設備を対象に、河川分科会河川機械設備小委員会において更新のあり方について具体的な検討を開始した。

また、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「インフラメンテナンス国民会議」が平成28年に設立されている。令和2年にはこの会員数が2,000者を突破し、3年3月末時点では2,296者に達している。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、平成31年に「インフラメンテナンス新技術・体制等導入推進委員会」を設置し、モデル自治体において実施した新技術マッチングの現場試行の成果を元に、令和3年には新技術導入の手引き（案）を作成した。

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28年に創設した「インフラメンテナンス大賞」について、令和2年（第4回）から経済産業大臣賞を新たに創設し、計7省による合同開催となった。第4回では288件の応募から35件の表彰を選定し、3年1月に開催した表

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



【関連リンク】
インフラメンテナンス国民会議 URL：<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/im/index.html>

彰式を通じて好事例の全国展開を進めた。

さらに、2年12月11日に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けて、早期対応が必要な施設への集中的な老朽化対策の加速化を図っていくこととした。

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）新技術等の導入促進

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。

道路分野においては、点検支援技術性能カタログの充実等の取組を推進し、新技術を定期点検に積極的に活用することで、点検業務の効率化・高度化を図る。また、橋梁の床版やトンネルの覆工などに活用可能な新技術や新材料について、その性能確認等を行う第三者機関を選定し、新技術・新材料の導入に必要な技術基準類の整備を迅速化する。これら点検業務への新技術の活用や、床版等への新技術・新材料の活用に対し、道路メンテナンス事業補助制度において優先的に支援する。

第3節

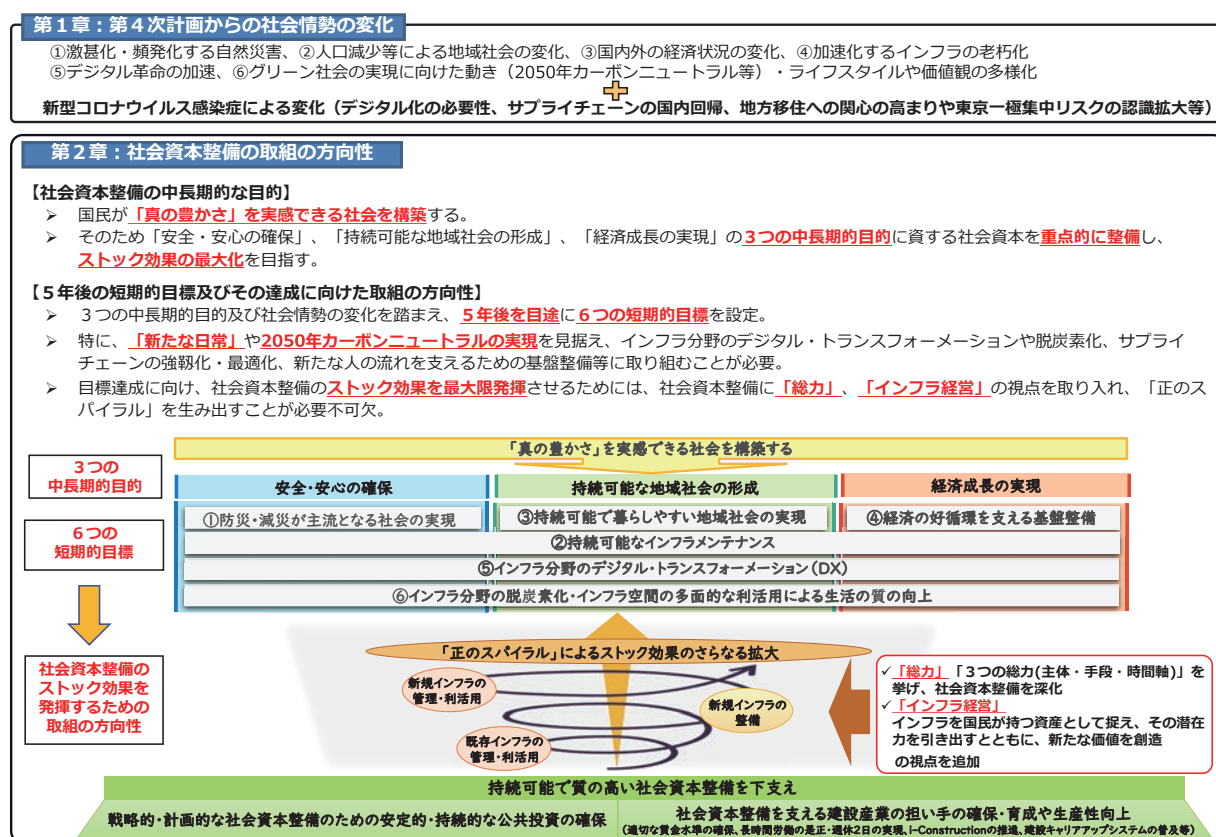
社会資本整備の推進

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。第4次計画の策定（平成27年）以降、自然災害の激甚化・頻発化やインフラの老朽化の進展、人口減少による地域社会の変化や国際競争の激化、デジタル革命の本格化やグリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイル・価値観の多様化など、社会情勢は大きく変化した。これに加え、新型コロナウイルス感染症の拡大により、社会経済活動のあり方や人々の行動・意識・価値観に多大な影響を及ぼしている。こうした点を踏まえ、令和3年5月に閣議決定予定の第5次計画（令和3～7年度）では、今後進むべき社会のあり方を見据えた上で、その実現に資するような社会資本整備を進めていく。具体的には、計画期間内（5年）に達成すべき6つの重点目標（「防災・減災が主流となる社会の実現」、「持続可能なインフラメンテナンス」、「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」、「経済の好循環を支える基盤整備」、「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）」、「インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上」）と19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、その達成に向け、インフラのストック効果を最大限発揮させるため、「3つの総力」と「インフラ経営」の視点を追加している。「3つの総力」については、様々な主体の連携による「主体の総力」、ハード・ソフト一体となった取組や新技術の社会実装などの「手段の総力」、インフラの整備だけでなく、将来の維持管理・利活用まで見据えた取組を行うという「時間軸」の総力により、社会資本整備を深化させていく。「インフラ経営」については、インフラを、国民が持つ「資産」として捉え、整備・維持管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした新たな取組を実施することにより、インフラの潜在力を引き出すとともに、インフラによる新たな価値を創造する。また、持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組として、「戦略的・計画的な社会資本整備のための安定的・持続的な公共投資」と「建設産業の担い手の確保・育成、生産性向

上」が必要である。

さらに、新たに設定される重点目標を達成するため、全国レベルの第5次社会資本整備重点計画に基づき、各地方の特性、将来像や整備水準に応じて重点的、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」を策定する。我が国は、これまでも、安全・安心の確保や持続可能な地域社会の形成、経済成長を図るためにインフラ整備を進めてきたが、引き続きこれらの目的を達成していく上で必要となるインフラが十分ではないとの指摘もある。こうした中、現在の我が国のインフラが置かれている状況をしっかりと把握した上で、必要となる社会資本の整備に戦略的・計画的に取り組んでいかななくてはならない。

図表 II-2-3-1 第5次社会資本整備重点計画の概要



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。

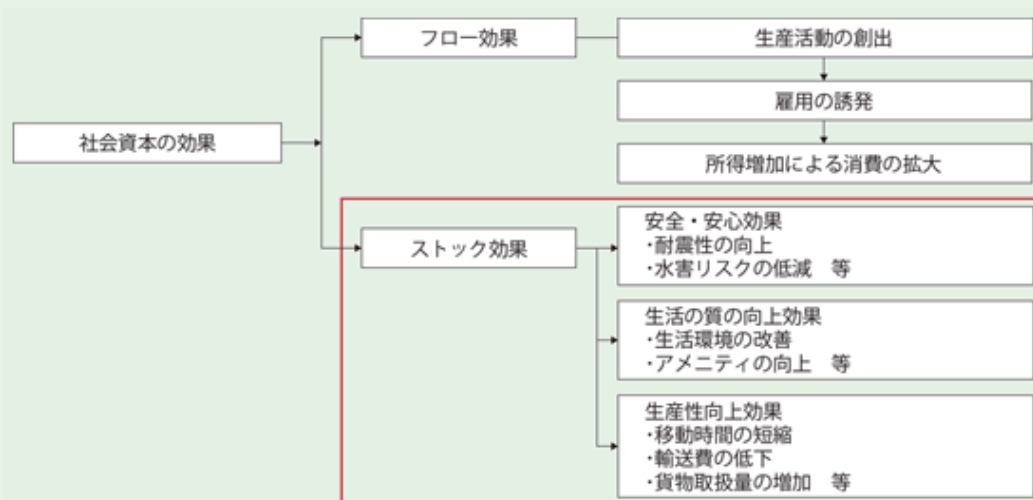
また、ストック効果には、耐震性の向上や水害リスクの低減といった「安全・安心効果」や、生活環境の改善やアメニティの向上といった「生活の質の向上効果」のほか、移動時間の短縮等による「生産性向上効果」といった社会のベースの生産性を高める効果があります（図1）。

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（平成10年～16年）の363件（全国3位）から、開通直前（平成17年～23年）には577件（全国1位）に増加、開通後（平成24年～30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、我が国が持続可能な発展を遂げ、現在を生きる我々や将来の世代が安全・安心に活力ある日々を送るためには、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。

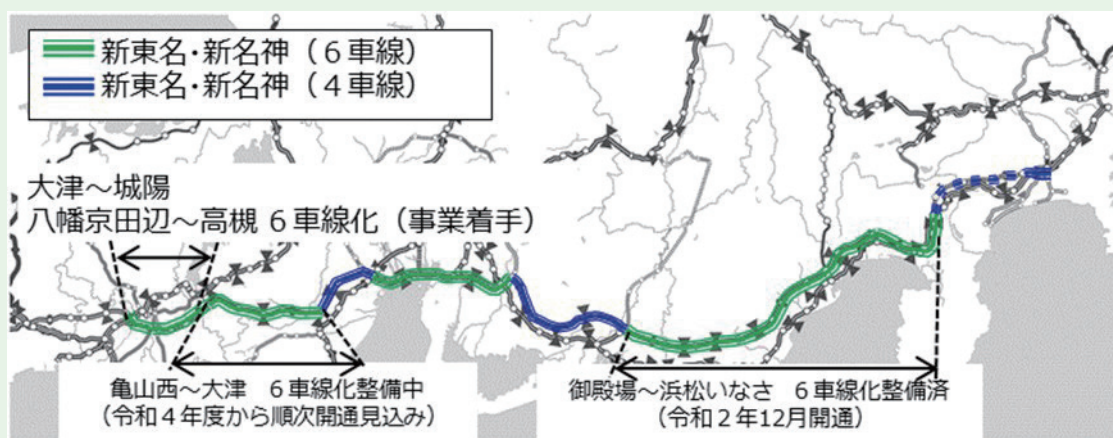
このため、国土交通省では、主体・手段・時間軸の「3つの総力」を挙げ、社会資本整備を深化させていきます。また、インフラを「経営」する発想に立ち、整備・維持管理・利活用の各段階において工夫を凝らした取組を行うことにより、インフラの潜在力を引き出し、新たな価値を創造する取組を進めていきます。

図1 社会資本のストック効果



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



コラム

2040 年、道路の景色が変わる
～人々の幸せにつながる道路～

Column

令和 2 年 6 月に社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の提言として、道路政策ビジョン「2040 年、道路の景色が変わる」がとりまとめられました。

本ビジョンは「人々の幸せの実現」を道路政策の原点におき、概ね 20 年後の日本社会を念頭に、道路政策を通じて実現を目指す将来・社会像と中長期的な政策の方向性を提案しています。

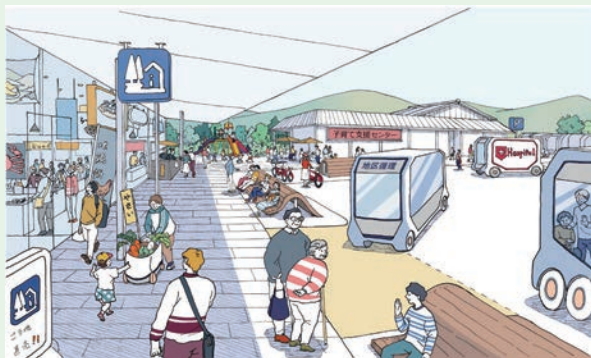
策定にあたっては、有識者の意見に加え、中堅職員の提言も反映されています。

○道路の景色はどう変わる？ ～5つの将来像～

- | | |
|------------------|--------------------------|
| ①通勤・帰宅ラッシュが消滅 | ④店舗（サービス）の移動でまちが時々刻々と変化 |
| ②公園のような道路に人が溢れる | ⑤災害時に「被災する道路」から「救援する道路」に |
| ③人・モノの移動が自動化・無人化 | |

○道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

1. 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会	2. 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会	3. 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全に安心して暮らせる社会
・国土をフル稼働し、国土の恵みを楽しむ ・マイカーなしでも便利に移動できる道路 ・交通事故ゼロ ・行きたくなる、居たくなる道路	・世界に選ばれる都市へ ・持続可能な物流システム ・世界の観光客を魅了	・災害から人と暮らしを守る道路 ・道路交通の低炭素化 ・道路ネットワークの長寿命化



本ビジョンにより、皆様とともに、将来の道路の役割や景色をどう変えていくべきかを考えるきっかけにしたいと考えています。道路政策関係者のみならず、関係省庁、地方公共団体、産業界、大学等研究機関、民間団体等とも議論や連携、具体的取り組みを進め、道路政策のさらなる深化につなげていきます。

HP もぜひご覧ください（<https://www.mlit.go.jp/road/vision/index.html>）

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、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2年6月には、「交通政策基本法」に基づき、「令和2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。

II

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

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		
基本的方針	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	①コンパクト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 ②多様な交通サービスの展開の後押し ③バリアフリーをより一層身近なものに ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ <デマンド交通の導入数> 311市町村 → 700市町村 (2020年度) <主要な旅客施設の段差解消率> [鉄軌道駅] 83% → 100% (2020年度)	①国際交通ネットワークの競争力強化 ②地域間のヒト・モノの流動の拡大 ③訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携 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 <首都圏空港の年間合計発着枠> 71.7万回 → 74.7万回+最大7.9万回(2020年度)	①大規模災害や老朽化への万全な備え 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 ③交通を担う人材の確保、育成 ④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策 <緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率> 79% → 82% (2016年度) <鉄道の貨物輸送量(モーダルシフト関連)> 187億トンキロ → 221億トンキロ (2020年度)
留意事項	・適切な「見える化」やフォローアップを実施 (56のKPI) ・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 ・ICT等の技術革新によるイノベーションを進める ・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		

令和元年度から見直しの議論を開始、令和3年春頃を目途に次期計画を策定予定

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

多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面している。

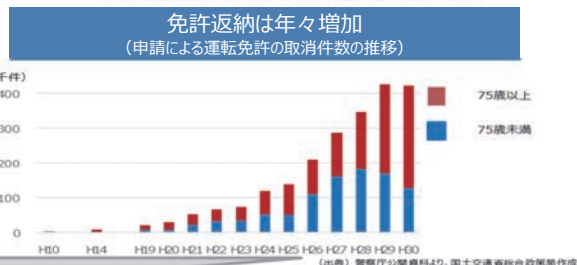
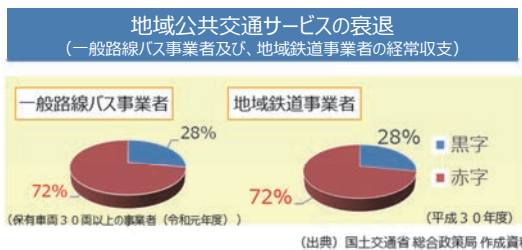
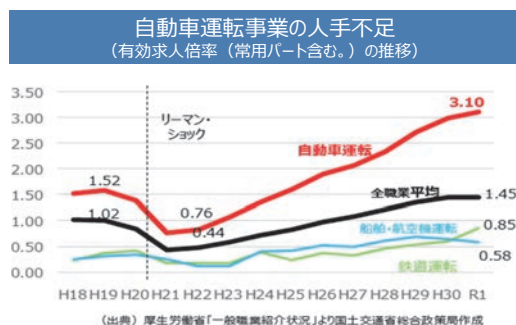
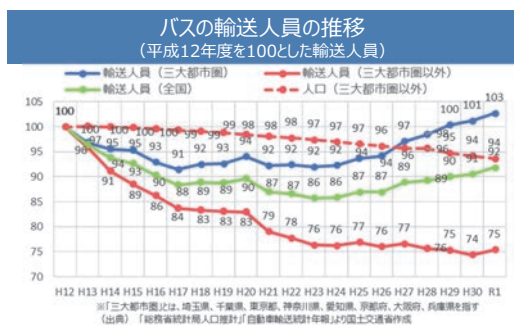
他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっている。

こうした状況を踏まえ、令和2年11月に施行された地域公共交通活性化再生法等の一部改正法（以下、「改正地域公共交通活性化再生法」という。）において、地域における移動ニーズに対し、きめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心となって、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定し、既存の公共交通サービスの改善を図るとともに、過疎地などにおいては、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等の地域の輸送資源を最大限活用する取組を促進するための制度の充実を図った。

同法に基づき、2年度末までに618件の地域公共交通計画が策定されるとともに、42件の地域公共交通利便増進実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域旅客運送サービス提供の確保に資する取組みが進められてきた。

図表 II-2-4-2 地域交通の現状と課題

- 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。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。
- 高齢者の免許返納の数は、近年大幅に増加。



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ことが想定

同法による新たな枠組みの下で、市町村等による地域公共交通計画等の策定や、計画に係る事業の実施を後押しできるよう、予算・ノウハウ面等で引き続き必要な支援を行っていく。

図表 II-2-4-3 改正地域公共交通活性化再生法の概要

○地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成

公布:令和2年6月3日
施行:令和2年11月27日

- ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助 ※予算関連）
- ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化



3 MaaS等新たなモビリティサービスの推進

MaaS^{注1}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。交通結節点の整備等のフィジカル空間の取組とも連携することで、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、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。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」を令和元年度から開始し、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、令和2年度にはコロナ禍の影響を踏まえオンライン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、令和元年度には地域特性に応じたMaaSのモデル構築を進めるための、先駆的な取組

【関連リンク】

国土交通省 日本版 MaaS の推進 URL: <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/>

注1 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で検索・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。

みを行う19地域を、2年度には交通以外の分野と連携し、地域課題の解決に寄与することが見込まれるモデルプロジェクトを36事業選定し、支援を行った。さらに、MaaSの普及に必要な基盤づくりとして、AIオンデマンド交通といった新型輸送サービスの導入支援や交通機関におけるキャッシュレス決済の導入支援を実施した。

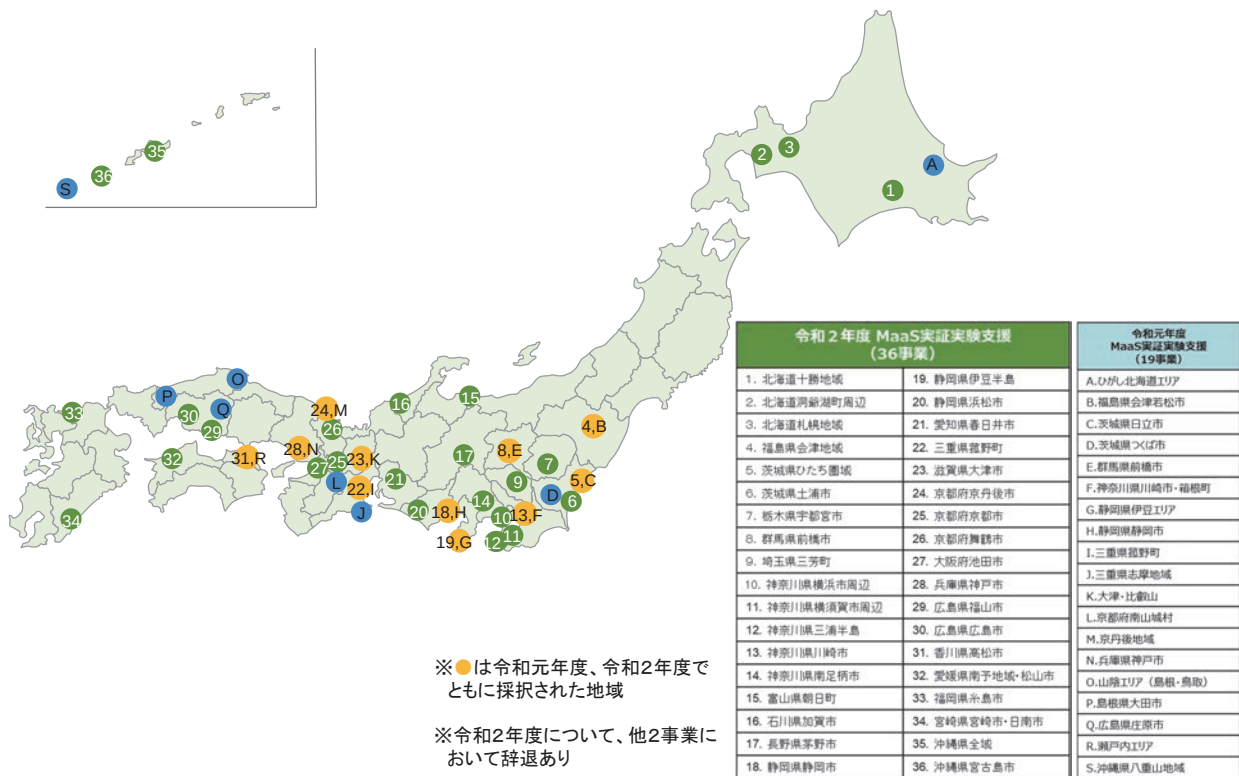
また、経済産業省においては、先駆的に新しいモビリティサービスの社会実装に取り組む地域に対して、令和元年度には、事業計画策定や効果分析等を行うため、「パイロット地域分析事業」を13地域で選定し、2年度には、事業性向上・社会的受容性向上のポイント、地域経済への影響、制度的課題等を横断的に分析するため「地域新MaaS創出推進事業」を16地域で選定し、ベストプラクティスの抽出や横断的な課題の整理等を行った。

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度に「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」（令和3年4月改訂）を策定し、データ連携に係る環境整備を推進している。

また、交通事業者におけるデータ整備を促進させるため、バス及びフェリー・旅客船については、「標準的なデータフォーマット」を策定しており、当該フォーマットに基づいた交通関連データ等のデータ化支援を行った。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。

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。

図表 II-2-4-4 地域におけるMaaSプロジェクトの推進



4 総合的な物流政策の推進

物流は、我が国における豊かな国民生活や産業競争力、地方創生を支える重要な社会インフラであり、昨今の新型コロナウイルス感染症の流行下においても、国民生活や経済活動を支えるエッセンシャルサービスとして、その機能を維持してきた。

一方で、近年、生産年齢人口の減少、AI・IoT等の技術革新の進展、災害の激甚化、地球環境の持続可能性の確保やSDGsに対する社会的気運の高まり等、物流を巡る社会経済情勢は大きく変化している。物流分野においてはかねてより、その厳しい労働条件環境から担い手の確保が課題となっていたが、トラックドライバーに対する時間外労働の上限規制の適用を2024年度に控え、時間外労働の削減などの労働環境の改善や、共同輸配送の推進や宅配便の再配達削減などによる生産性向上が急務となっている。

このような状況を踏まえ、国土交通省では、関係者が連携した物流の総合化及び効率化に関する幅広い取組みを支援することを旨として、平成28年に改正された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）」（改正物流総合効率化法）に基づき共同輸配送、モーダルシフト、トラック予約受付システム等を導入した倉庫への輸送網の集約等を内容とする総合効率化計画の認定を農林水産省及び経済産業省と連携して進めており、令和3年3月までに255件の計画を認定したところ。また「置き配」等の多様な受取方法の推進等による宅配便の再配達削減や、我が国の高品質なコールドチェーン物流サービス等の国際標準等の普及化の推進などの、物流事業の効率化及び高付加価値化に資する取組みを推進している。

政府においては、こうした取組みを政府全体の取組みとして改めて位置づけ、関係省庁の連携の下

で推進していくためのものとして、平成9年以降6次にわたり「総合物流施策大綱」を閣議決定し、対象期間における物流施策の方向性を示してきた。直近では29年7月に「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」を閣議決定し、当該大綱の下で関連する施策を展開してきたところであり、令和2年度においては、3年度からを計画期間とする新たな総合物流施策大綱の策定に向けて、「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」を開催し、同年12月に検討結果が提言としてとりまとめられた。

今後は、これから閣議決定される新たな総合物流施策大綱に基づき、民間事業者や関係省庁と連携しながら、新たな課題である物流DXの推進や、労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進等により取り組んでいく。

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、取組を進めてきた結果、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4.8兆円とそれぞれ7年連続で過去最高を更新した。

一方、2020年は、新型コロナウイルス感染症の影響により、全方面からの訪日旅行者は大幅に減少した。また、国内においても旅行のキャンセル、予約控えや外出自粛の影響を受け、観光需要は大きく減少し、全国の旅行業、宿泊業はもとより、地域の交通や飲食業、物品販売業など多くの産業に深刻な影響が生じている。

ウィズ・ポストコロナにおける対応を着実に進めるため、政府の今後1年を目途とした行動計画として、「観光ビジョン実現プログラム2020」を令和2年7月に策定した。具体的には、①観光関連産業の雇用の維持と事業の継続、②反転攻勢に転じるための基盤の整備、③国内旅行の需要喚起、④インバウンドの回復、等を盛り込んだ。

さらに「感染拡大防止と観光需要回復のための政策プラン」を2年12月に策定した。具体的には、①感染拡大防止策の徹底とGo To トラベル事業の延長等、②ホテル、旅館、観光街等の再生、③国内外の観光客を惹きつける滞在コンテンツの充実、④観光地等の受入環境整備（多言語化、Wi-Fi 整備等）、⑤国内外の感染状況等を見極めた上でのインバウンドの段階的復活、を盛り込んだ。

現在、我が国の観光は厳しい状況にあるが、自然、食、文化、芸術、風俗習慣、歴史など日本各地の観光資源の魅力が失われたものではなく、国内外の感染症の状況を十分に見極めつつ、国内旅行とインバウンドの両輪により、観光立国を実現できるよう、政府、民間、地域が一体となって着実に実行していく。

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、ASV（小型無人ボート）やいわゆる海のドローンとして活用が期待されるAUV（自律型無人潜水機）、ROV（遠隔操作型無人潜水機）等の「海の次世代モビリティ」の活用促進、北極海航路の利活用に向けた環境整備や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。

図表 II-2-6-1 海洋政策（海洋立国）の推進



コラム

"海のドローン"の活躍を目指して

Column

社会のあらゆる分野でロボティクス技術等の活用が高まる中、海分野でも、ASV^{※1}やいわゆる海のドローンとして活用が期待されるAUV^{※2}、ROV^{※3}等の「海の次世代モビリティ」の開発が進展しつつあります。

海における次世代モビリティ

ASV ※1
小型無人ボートAUV ※2
自律型無人潜水機ROV ※3
遠隔操作型無人潜水機

一方、沿岸・離島地域では、水産業、インフラ維持管理、海洋調査等の様々な活動における担い手不足が深刻化しています。

国土交通省では、海の次世代モビリティが沿岸・離島地域の課題解決につながるとともに、こうした利活用の裾野の広がりが新たな技術革新、海洋産業の活性化に資するよう、産学官の協議会において、活用促進に向けた取組の基本的方向性をとりまとめました。また令和3年度には、実装に必要な実証実験を実施する予定です。

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

国連海洋法条約に基づき我が国が平成20年11月に国連の「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km²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



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、排他的経済水域等の外縁を根拠付ける低潮線の保全が必要な海域として185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



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、中国海警局に所属する船舶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2年には、尖閣諸島周辺の接続水域での中国海警局に所属する船舶の年間確認日数が過去最多となり連続確認日数も過去最長を更新した。また、同年5月以降、中国海警局に所属する船舶が日本漁船へ接近しようとする事案が繰り返し発生し、これに伴い、領海侵入時間も過去最長を更新するなど、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、中国海警局に所属する船舶の大型化、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。

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いう方針の下、事態をエスカレートさせないよう、冷静に、かつ、毅然として対応を続けている。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、大和堆周辺海域では、北朝鮮漁船や中国漁船による違法操業が後を絶たず、北朝鮮公船も同海域で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・漂着が相次いで確認される等、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-2-7-1 領海警備を行う巡視船

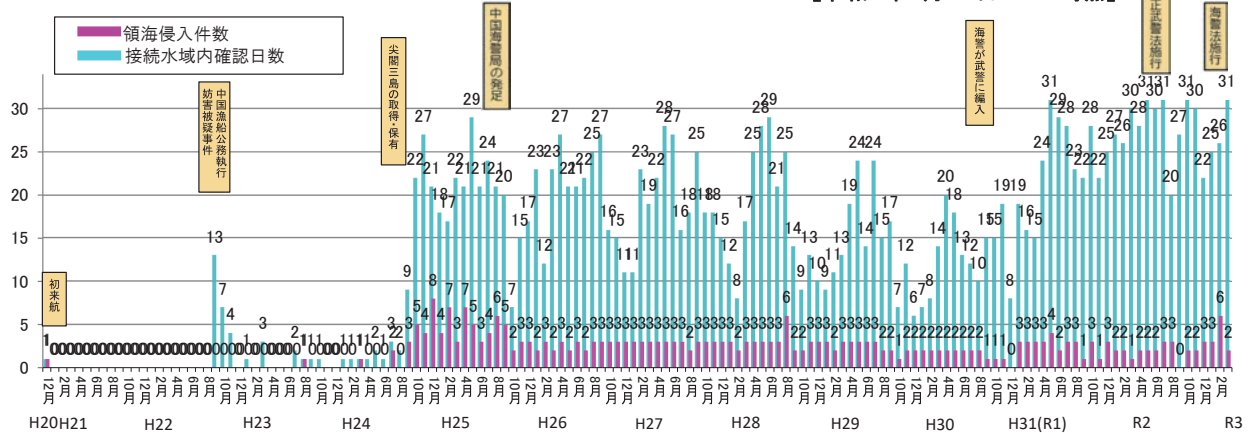


海上保安庁業務紹介動画～海を愛し海を守る～ ※アクセスすると Youtube へ飛ぶ。
URL : <https://youtu.be/9liWgylUpVA>

図表 II-2-7-2 中国海警局に所属する船舶等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海警局に所属する船舶等の動向

【令和3年3月31日0800時点】



コラム

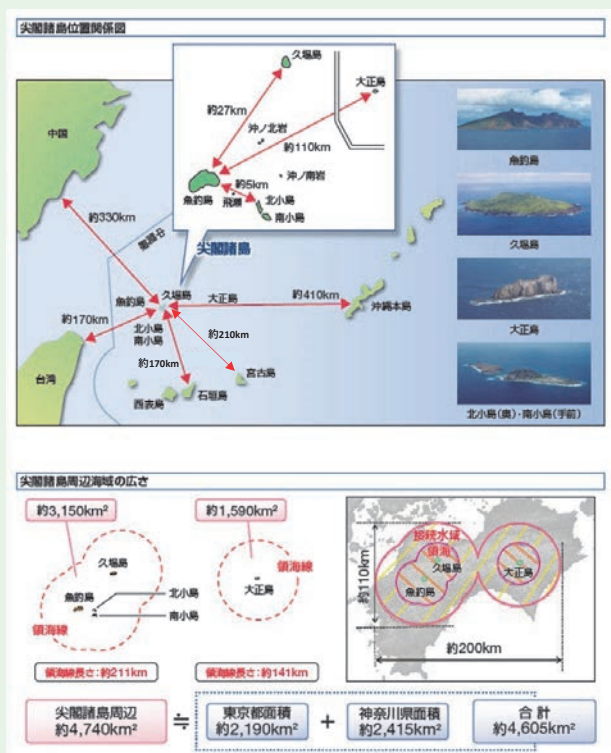
緊迫感が増している尖閣諸島周辺海域

Column

尖閣諸島（沖縄県石垣市）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4,740km²）は東京都と神奈川県の面積を足した面積（約4,605km²）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2年の尖閣諸島周辺の接続水域内において、中国海警局に所属する船舶を確認した日数は333日で、延べ隻数は1,161隻となっており、これは元年の282日、延べ隻数1,097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、中国海警局に所属する船舶を連続して確認した日数も2年は、111日間（2年4月14日から2年8月2日まで）となっており、これは平成31年／令和元年の64日間（平成31年4月12日から令和元年6月14日まで）を上回り過去最長のものです。



さらに、尖閣諸島周辺海域において、令和2年10月11日から13日にかけて発生した中国海警局に所属する船舶による領海侵入時間は、57時間39分であり、これは平成25年に発生した領海侵入の28時間15分（平成25年8月7日から8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いう方針の下、今この瞬間も、冷静に、かつ、毅然として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。

～海上保安体制強化の5つの柱～

- 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2年12月21日、5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等の整備のほか、人材の確保・育成のため、大型練習船の整備等、教育訓練施設の拡充も着実に進めるとともに、関係国の人材育成への貢献など、海洋秩序の維持強化のための取組を推進していくことが確認された。

また、令和2年度は、同方針に基づき整備を進めてきたヘリコプター搭載型巡視船を含む大型巡視船3隻、大型測量船1隻、中型飛行機（測量機）1機が就役したほか、海洋監視体制強化の取組として、無操縦者航空機の国内飛行実証を行った。

図表Ⅱ-2-7-3

海上保安体制強化に関する関係閣僚会議にて発言する菅内閣総理大臣



図表Ⅱ-2-7-4

令和2年度に就役した大型巡視船



コラム

無操縦者航空機の飛行実証について

Column

海上保安庁では、平成28年12月、関係閣僚会議において策定された「海上保安体制強化に関する方針」に基づき、海洋監視体制の強化を図っております。その一環として、無操縦者航空機の活用について検討を進めており、導入の可否を判断するための飛行実証を令和2年10月15日から約1か月間、海上自衛隊八戸航空基地において実施しました。

本実証で、全13回（約150時間）の飛行を実施しましたが、様々な状況で飛行させたところ、昼夜を問わず、かつ、有人機に比べて長時間飛行できることが確認され、有人機と同等またはそれ以上の監視能力を有していることを示すような結果が得られております。

また、本実証で得られた結果を精査したところ、無操縦者航空機は、海難救助、災害対応、広大な海域における犯罪取締り等の各種海上保安業務に十分に活用できるということも確認できました。

海上保安庁では、無操縦者航空機を導入するにあたって、関係省庁の協力を得ながら、有人機との業務分担、導入規模、具体的運用方法などについて、引き続き、導入を見据えた検討を進めております。

飛行実証で使用した無操縦者航空機



レーダー、可視、赤外線画像等監視の様子



※ Web 版では関連動画をご覧ください。

（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している。

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、環境汚染への対応について、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）のほか、29年から開催されている世界海上保安機関長官級会合（CGGS）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。最近では、令和元年11月に第2回CGGSを東京で開催し、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の海上保安機関等が参加した。

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いる。

また、増加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年に発足した能力向上支援の専従部門である「海上保安庁モバイルコーポレーションチーム（MCT）」を、令和2年度末までに、14か国へ合計51回派遣（令和2年度は8か国に10回のオンライン研修を実施）するほか、各国海上保安機関等の職員を日本に招聘して各種研修を実施するなど、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、各国の連携協力と法の支配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8か国から40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。

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7月に施行された「水循環基本法」（平成26年法律第16号）に基づき、令和2年6月、令和2年度からの5年間を対象期間とする新たな「水循環基本計画」が閣議決定された。同計画においては、これまでの水循環に関する施策の実施状況、残されている課題や社会情勢等の変化を踏まえ、特に次の3本柱に重点的に取り組むこととしている。①流域マネジメントによる水循環イノベーション～流域マネジメントの更なる展開と質の向上～、②健全な水循環への取組を通じた安全・安心な社会の実現～気候変動や大規模自然災害等によるリスクへの対応～、③次世代への健全な水循環による豊かな社会の継承～健全な水循環に関する普及啓発、広報及び教育と国際貢献～。

また、2年6月、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、「水循環のこれまでとこれから～1964年東京オリンピックから現在までの水を取り巻く状況の変化を振り返る～」と題し特集を組み、前回の東京オリンピックから現在までの水循環に関する取組と、その取組が国民生活や社会経済活動、水循環に与えた効果について紹介した。

【関連リンク】
「健全な水循環系構築のための計画づくりに向けて」 URL：<https://www.mlit.go.jp/tochimizushigen/mizsei/junkan/index.html>

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。

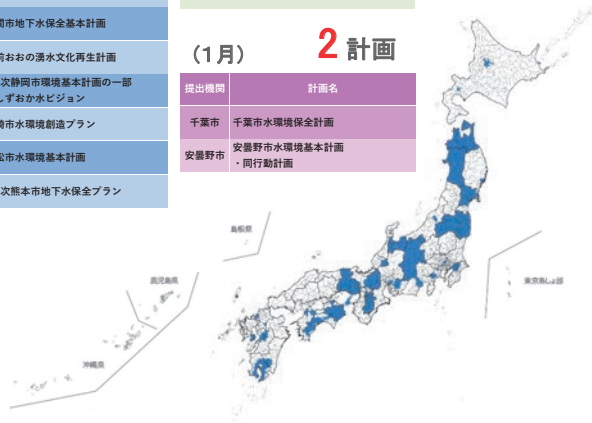
令和2年度は、健全な水循環の維持又は回復に取り組む各地域の水循環に係る計画のうち2年12月に10計画、3年3月に3計画を「流域水循環計画」として公表した（3年3月時点で合計54計画）。

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。

普及啓発については、流域マネジメントの取組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 多様な主体による連携体制編」を令和2年11月に作成した。また、流域マネジメントに取り組む、又は取り組む予定の地方公共団体等からの求めに応じ、知識や経験を有するアドバイザーの現地派遣やオンライン会議を通じて、流域水循環計画の策定・実施に必要な技術的な助言・提案を行うことを目的として「水循環アドバイザー制度」を創設し、3つの地方公共団体（秋田県にかほ市、高知県高知市、沖縄県八重瀬町）への支援を実施した。

図表 II-2-8-1 流域水循環計画の策定・公表状況

平成28年度公表		平成29年度公表		平成30年度公表		令和元年度公表		令和2年度公表	
(1月) 17 計画		(4月) 10 計画		(4月) 1 計画		(1月) 12 計画		(12月) 10 計画	
提出機関	計画名	提出機関	計画名	提出機関	計画名	提出機関	計画名	提出機関	計画名
福島県	うつくしま「水との共生」プラン	宮城県	鳴瀬川流域水循環計画	神奈川県	酒匂川総合土砂管理プラン	青森県	ふるさと森と川と海の保全及び創造に関する基本方針及び流域保全計画（10流域）	長野県	第6次長野県水環境保全総合計画
千葉県	印旛沼流域水循環健全化計画・第2期行動計画	宮城県	北上流域水循環計画			宮城県	鳴瀬川流域水循環計画（第2期）	高知県	物部川清流保全計画
富山県	とやま21世紀水ビジョン	宮城県	名取川流域水循環計画			秋田県	秋田県「水と緑」の基本計画	高知県	第2次に渡川清流保全計画（改訂2版）
兵庫県	ひょうご水ビジョン	奈良県	なら水循環ビジョン			富山県	とやま21世紀水ビジョン	高知県	旭川市環境基本計画（第2次計画・改訂版）の一部
熊本県	熊本地域地下水総合保全管理計画・第2期行動計画	高知県	四万十川流域振興ビジョン			徳島県	とくしま流域水管理計画	旭川市	旭川市環境基本計画（第2次計画・改訂版）の一部
宮崎県	都城盆地硝酸性窒素削減対策基本計画・同実施計画（最終ステップ）	高知県	第2次に渡川清流保全計画			熊本県	熊本地域地下水総合保全管理計画・第3期行動計画	ニセコ町	第2次ニセコ町環境基本計画の一部
さいたま市	さいたま市水環境プラン	長崎県	第2期島原半島産業負荷低減計画（改訂版）			大船渡市	大船渡湾水環境保全計画	仙台市	広瀬川創生プラン
八王子市	八王子市水循環計画	豊田市	水環境協働ビジョン～地域を支える流域の水循環～			品川区	水とみどりの基本計画・行動計画	八王子市	八王子市水循環計画
国立市	国立市水環境基本計画	京都市	京都市水共生プラン			葛飾区	河川環境改善計画	辰野町	辰野町環境基本計画の一部
秦野市	秦野市地下水総合保全管理計画	福岡市	福岡市水循環型都市づくり基本構想			五泉市	第2次五泉市環境基本計画の一部	西条市	西条市地下水保全管理計画
座間市	座間市地下水保全基本計画					加古川市	第2次加古川市環境基本計画の一部	熊本市	第3次熊本市地下水保全プラン
大野市	越前おおの清流文化再生計画					錦江湾 奥会議	錦江湾奥流域水循環計画		
静岡市	第2次静岡市環境基本計画の一部・しずおか水ビジョン								
岡崎市	岡崎市水環境創造プラン								
高松市	高松市水環境基本計画								
熊本市	第2次熊本市地下水保全プラン								



改定

これまでに「流域水循環計画」として認定・公表した計画について、新たな課題や取組の進捗を踏まえて改定されたもの。

合計 54 計画
(令和3年3月現在)

第9節

土地政策の推進

II

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

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、同法制定後バブル崩壊、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きている。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（以下「所有者不明土地法」という。）」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）^{注2}において、関係行政機関の緊密な連携の下で推進し、2年までに必要な制度改革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」が2年3月27日に成立した。

また、改正土地基本法における基本理念、土地所有者等の責務や基本的施策で定める内容に基づき、関係省庁が一体性を持って人口減少時代に対応した土地政策を講じることができるよう、所有者不明土地、管理不全の土地、及び低未利用土地への対策の促進を図る取組をはじめとした今後講じていくべき当面の施策を示すものとして、「土地基本方針」（2年5月26日閣議決定）を策定した。

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

注2 <https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/shoyushafumei/dai4/kettei1.pdf>

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。また、土地基本方針の変更について、3年5月28日に閣議決定予定であり、所有者不明土地対策、管理不全土地対策等の個別施策を着実に推進していく。今後も施策の進捗、社会情勢の変化等を踏まえ、随時見直すことを想定している。

今後は、「所有者不明土地等対策の推進に関する基本方針」（2年7月3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）^{注3}や「所有者不明土地等問題 対策推進工程表」（3年2月24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）^{注4}に基づき、関係省庁が連携して、土地所有者等の責務を具体化する施策を一体的に検討・推進していくこととされている。

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、同法に基づく「自転車活用推進計画」について、第1次計画が平成30年6月8日に閣議決定された。これまで、第1次計画に基づいて、関係府省庁・官民が連携しながら取り組んできたが、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、令和3年5月28日に第2次計画を策定予定である。

第2次自転車活用推進計画に基づき、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、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備の推進に取り組んでいく。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の拡大を図るとともに、都道府県等による自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を促進するほか、利用者等に対する情報提供の強化等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進していく。

【関連リンク】

自転車活用推進官民連携協議会 URL：<https://www.jitensha-kyogikai.jp/>

GOOD CYCLE JAPAN URL：<https://www.mlitt.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/index.html>

注3 <https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/shoyushafumei/dai6/kettei1.pdf>

注4 <https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/shoyushafumei/dai7/kettei.pdf>

図表 II-2-10-1 自転車活用推進計画の概要（令和3年5月28日閣議決定）

自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、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、**令和7（2025）年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等



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

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

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備
 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用推進
 7. 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
・ **計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
・ **計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。（利用者の多様性、将来に渡る使いかた等に留意しガイドラインも見直し）
（利用者の多様性、将来に渡る使いかた等に留意しガイドラインも見直し）
＜自転車歩行者に配慮した排水構造の例＞
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
・ **データを活用した計画策定**への支援
・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
・ **シェアサイクル**への**MaaS**や**AI**の活用 等
＜自転車走行データの分析（前橋市）＞

目標2 サイクスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 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
 10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

- **企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
・ 環境整備のための支援策の具体化 等
＜企業の駐輪スペースの設置＞
【出典：国土交通省】

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

- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 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

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
・ **商業施設**（コンビニ等）等と**連携**した受入サービスの充実
・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。（ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）
＜森林でのMTB走行＞
【出典：林野庁】

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. **多様な自転車の開発・普及【新規】**
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 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
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備（再掲）
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. **損害賠償責任保険等への加入促進【新規】**

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を推進。
- **身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
＜三輪アシスト自転車研究＞
【出典：東北大学田村研究室】
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
・ 対象：**配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体（小学校以上の学校教育に加え）**未就学児**やその**保護者**
・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

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

○関係者の連携・協力 ○計画のフォローアップと見直し ○調査・研究、広報活動等 等

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に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を国が指定するナショナルサイクルートについて、令和元年度に指定した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に続き、令和3年1月31日に、トカプチ400、太平洋岸自転車道、富山湾岸サイクリングコースを候補ルートに指定した。

第11節

デジタル化による高度化・効率化

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年度の土工から始まり、舗装工、浚渫工、河川浚渫工、地盤改良工、法面工へICTを導入し、舗装修繕工や点検などの維持管理分野や、民間等の要望も取り入れながら逐次拡大しており、土工では3割以上の時間短縮効果が確認された。また、積算要領の改定、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ている。

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2年度は約5,700億円に設定した。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。

BIM/CIMについては、5年度までに小規模除く全ての公共工事においてBIM/CIM活用へ転換することを目指しており、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、順次活用を拡大している。令和2年度には、BIM/CIMモデルを作成するとい

II

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

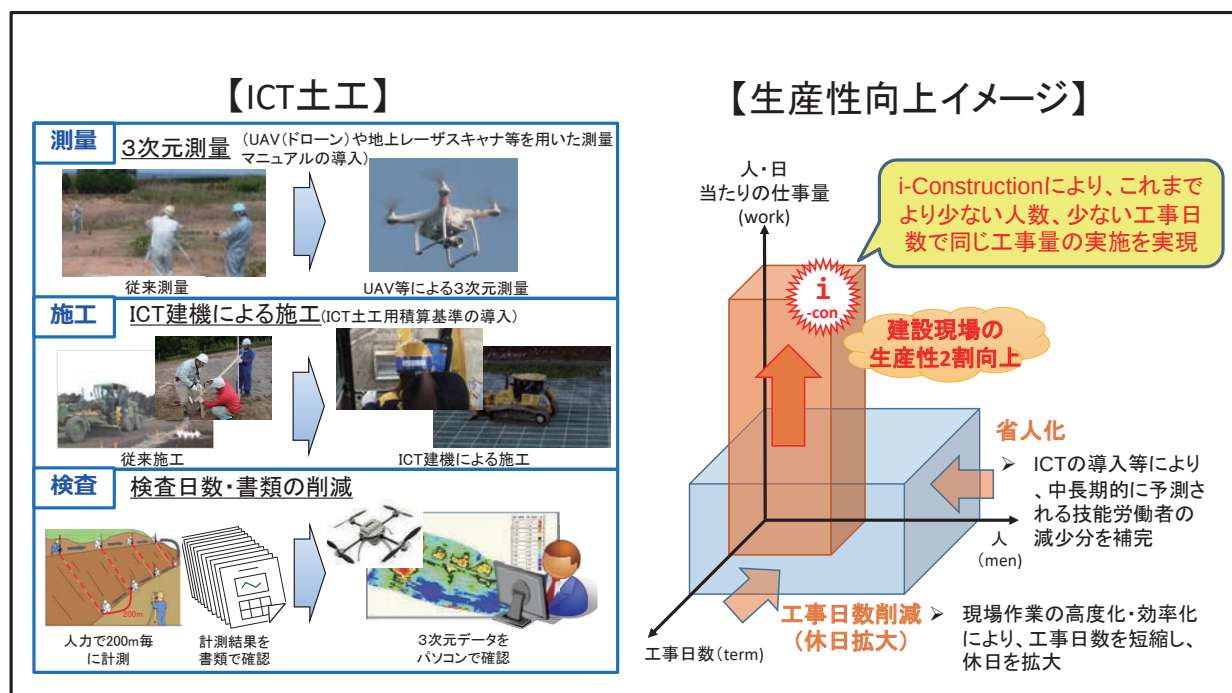
う視点から、事業の各段階においてBIM/CIMを効果的に活用するという視点で既存基準要領等を見直すとともに、3次元モデル成果物の作成方法を明確化し、新規要領の策定を行った。また、BIM/CIMを扱うことのできる技術者を育成するための研修プログラムやテキストの作成を行い、今後更なるBIM/CIMの活用拡大を図っていく。

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んだ。また、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2年度は38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、3次元データを用いた管理の高度化等を図るため、ICT構造物の基準策定や産学官連携した基準類の見直しに取り組んでいく。また、舗装修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



【関連リンク】
i-Construction (再掲) URL : <https://www.mlit.go.jp/tec/i-construction/index.html>

2 国土交通行政のDX

未曾有の危機をもたらした新型コロナウイルス感染症に対応するため、公共工事の現場で非接触・リモート型の働き方への転換を図るなど、感染症リスクに対しても強靱な経済構造の構築を加速することが喫緊の課題となっている。このため、インフラ分野においてもデータとデジタル技術を活用して、国民のニーズに基づき社会資本や公共サービスを変革するとともに、業務そのものや組織、プロセス、建設業や国土交通省の文化・風土や働き方を改革することによって、インフラへの国民理解を促進し、安全・安心で豊かな生活を実現するため、省横断的に取組を推進するインフラ分野の「DX推進本部」を設置し、インフラ分野のDXで実現するものを示した施策概要を公表した。

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

第12節

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。しかし、令和2年度に5年ぶりとなる悉皆調査を実施したところ、歩切りを行っているおそれがある団体が複数あることが判明した。これらの団体に対し、速やかに事実確認の上、改めて歩切りを廃止するように求めている。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」の普及を図るなど、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。

Ⅱ

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

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、令和元年11月時点で95団体あった未導入団体は、2年10月時点で88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国土交通省の事業において実施するとともに、地方公共団体に対して地域の実情等に応じた支援を行っている。また、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・取組状況を把握・公表する「見える化」により、施工時期の平準化の促進を図っている。

⑤適正な工期設定

新・担い手3法では、適正な工期設定が発注者の責務とされるとともに、著しく短い工期での契約締結の禁止が新たに規定されている。国土交通省では、直轄工事において適正な工期を設定するための具体的かつ定量的な工期設定指針を策定している。また、令和2年7月には、中央建設業審議会において「工期に関する基準」が作成・勧告され、同基準においては、週休2日の確保等、適正な工期設定にあたって考慮すべき事項が記載されており、その周知に努めている。

⑥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」、「地方公共工事契約業務連絡協議会」や「都道府県公共工事契約連絡協議会」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。

（3）受発注者間の意思疎通の緊密化等

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等による公共工事の円滑な施工確保を図るため、地域の受発注者間の連携・意思疎通を促すとともに、都道府県公共工事契約連絡協議会等との更なる連携体制の強化を通じて、市町村等に対して直接入札制度の改善の働きかけを行っている。

図表Ⅱ-2-12-1 「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		
	工事	測量、調査及び設計【新】
必ず実施すべき事項	① 予定価格の適正な設定 ② 歩切りの根拠 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	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
実施に努める事項	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
災害対応	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13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2年度は、下水道施設や地方空港におけるコンセッション手法等の導入検討調査や、同年度に創設した人口20万人未満の中小規模団体枠において公共施設の集約・再編や管理のバンドリングを検討する調査など、先導的官民連携支援事業で24の案件を採択した。また、人口20万人未満の地方公共団体における官民連携事業のモデル形成や職員の能力向上を支援したほか、新たに地方公共団体

における利用料金の生じないインフラの維持管理に係る官民連携手法の導入検討を支援した。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76団体が参加したPPP/PFI推進首長会議等を開催した。

第14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。令和2年度は各方式で①142業績指標等のモニタリングを実施、②5テーマ、③6新規施策について評価を実施した^{注5}。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。

令和2年度においては、公共事業評価手法研究委員会において、昨今の社会経済情勢等を踏まえ、費用便益分析を含む事業評価手法の改善方策について、検討を実施している。

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。

注5 「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>

(2) 消費者等に対する情報提供

従来の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15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みを進めた。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、バリアフリー法の改正を進めた。

そのような状況の中、新型コロナウイルス感染症の影響により、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、空港等の感染症対策の強化や交通需要マネジメント（Transportation Demand Management（TDM））の実施時期変更への対応など、延期により生じる課題についても、関係省庁、東京都、大会組織委員会及び関係事業者と連携し対応していく。