

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、その結果を計画推進部会に報告した。令和3年6月には、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」の最終とりまとめを公表した。また、人口減少下での適切な国土管理のあり方を示した「国土の管理構想」を同月にとりまとめ公表しており、これに基づき、市町村や地域における管理構想の取組等を推進している。

第二次国土形成計画（広域地方計画）では、全国8ブロックごとの特性、資源を活かした広域連携プロジェクトを特定し、推進している。また、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、政府のデジタル田園都市国家構想を踏まえながら、デジタルを前提とした国土づくりを目指す新たな国土形成計画及び国土利用計画の策定に向け、令和3年9月より国土審議会計画部会での検討を開始しており、国土形成計画については4年夏に中間とりまとめを公表することとしており、広域地方計画については、骨子とりまとめに向けた議論を進める。

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

我が国において、高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化が深刻であり、今後、建設から50年以上経過する施設の割合が加速的に進行していく（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。

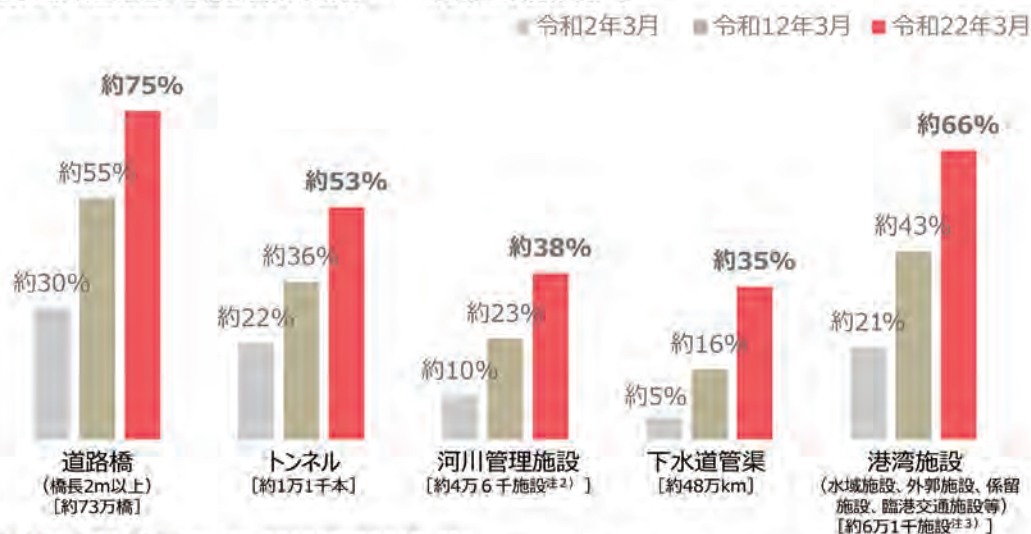
この基本計画に基づき、国土交通省が管理・所管するインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画である「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を26年5月に策定し、メンテナンスサイクルの核となる個別施設毎の長寿命化計画である「個別施設計画」の策定促進や、インフラの大部分を管理する地方公共団体への技術的・財政的支援などを実施してきた。

令和3年6月には、第2次の「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定し、損傷が軽微な段階で補修を行う「予防保全」に基づくインフラメンテナンスへの本格転換、新技術等の普及促進によるインフラメンテナンスの生産性向上、集約・再編等によるインフラストック適正化などの取組を推進し、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指すこととしている。

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度的に高くなる。
※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^{注1)}（令和2年度算出）】



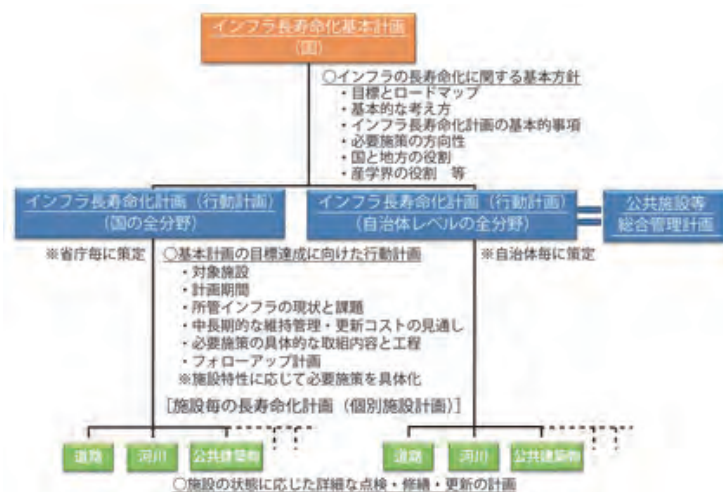
注1) 建設後50年以上経過する施設の割合については、建設年度不明の施設数を除いて算出。

注2) 国・道、床止め、閘門、水門、揚水機場、排水機場、樋門・樋管、陸門、管理橋、浄化施設、その他（立坑、遊水池、ダム、独立行政法人水資源機構法に規定する特定施設を含む）。

都道府県・政令市：堰（ゲート有り）、閘門、水門、樋門・樋管、陸門等ゲートを有する施設及び揚水機場、排水機場、ダム。

注3) 一部事務組合、港務局を含む。

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

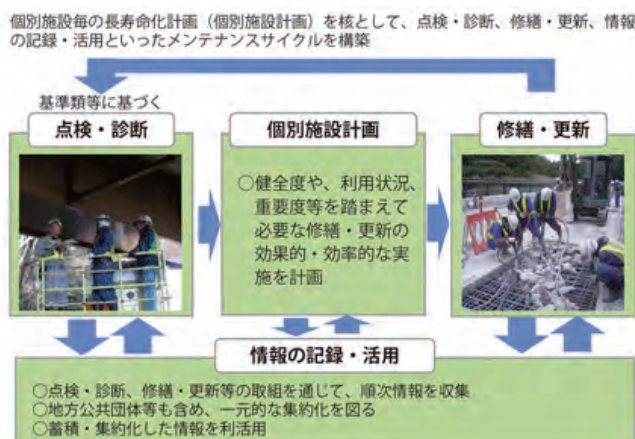
平成25年を「社会資本メンテナンス元年」として、戦略的・計画的なインフラメンテナンスの取組が着実に進められている。

社会資本メンテナンス戦略小委員会（第三期）において平成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年からはワーキンググループを設置し、地方公共団体のインフラ維持管理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。民間活力活用については包括的民間委託の導入に着目し、モデル自治体を選定しての導入検討支援や先進事例の分析を行い、維持管理分野での包括的民間委託の導入促進に向けた手引きの作成を進めている。新技術の導入促進については令和3年3月末に公表した新技術導入の手引き（案）の改訂に向け検討を進めている。また、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年に設立されており、令和4年3月末時点では2,508者に達している。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、第5回では247件の応募から33件の表彰を選定し、令和4年1月に開催した表彰式を通じて好事例の全国展開を進めた。

さらに、令和2年12月11日に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」や、3年5月28日に閣議決定された「第5次社会資本整備重点計画」、3年6月18日に改訂された「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」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に取り組んでいる。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。

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



資料) 国土交通省

(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、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、行政の技術開発ニーズを踏まえた新技術について、研究開発から現場への活用まで積極的に推進している。具体的には、道路分野に携わる広範な研究者の技術研究開発を支援する新道路技術会議において、行政ニーズに応じた研究を中心に支援し、その中でも活用が期待される研究開発については、新技術導入促進計画に位置づけ、必要な技術基準類の整備を迅速化する等、現場実装を推進していく。特に、橋梁・トンネルについては、点検支援技術性能カタログの充実等の取組を推進するとともに、直轄国道の定期点検において新技術の活用を原則化するなど、新技術を積極的に活用し、点検業務の効率化・高度化を図る。また、これら点検や、補修・補強への新技術・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

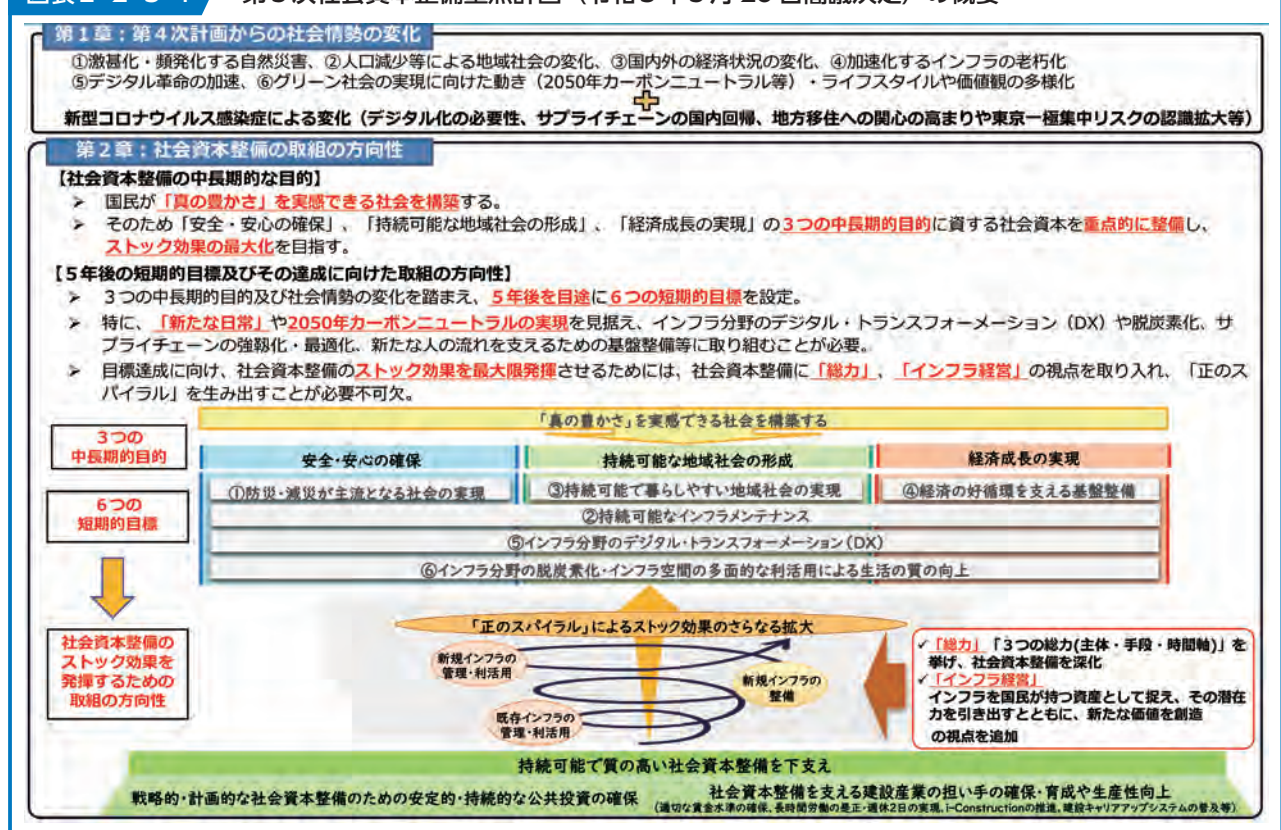
社会資本整備重点計画は、「社会資本整備重点計画法」に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画である。第4次計画の策定（平成27年）以降、自然災害の激甚化・頻発化やインフラの老朽化の進展、人口減少による地域社会の変化や国際競争の激化、デジタル革命の本格化やグリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイル・価値観の多様化など、社会情勢は大きく変化した。これに加え、新型コロナウイルス感染症の拡大により、社会経済活動のあり方や人々の行動・意識・価値観に多大な影響を及ぼしている。こうした点を踏まえ、令和3年5月に閣議決定された第5次計画（令和3年度～令和7年度）では、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

【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>

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、北海道から沖縄まで全国10ブロックにおいて「地方ブロックにおける社会資本整備重点計画」を令和3年8月に策定し、個別事業の完成時期や今後見込まれる事業費を記載するなど、事業の見通しをできるだけ明確化した。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ければならない。

図表Ⅱ-2-3-1 第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）の概要

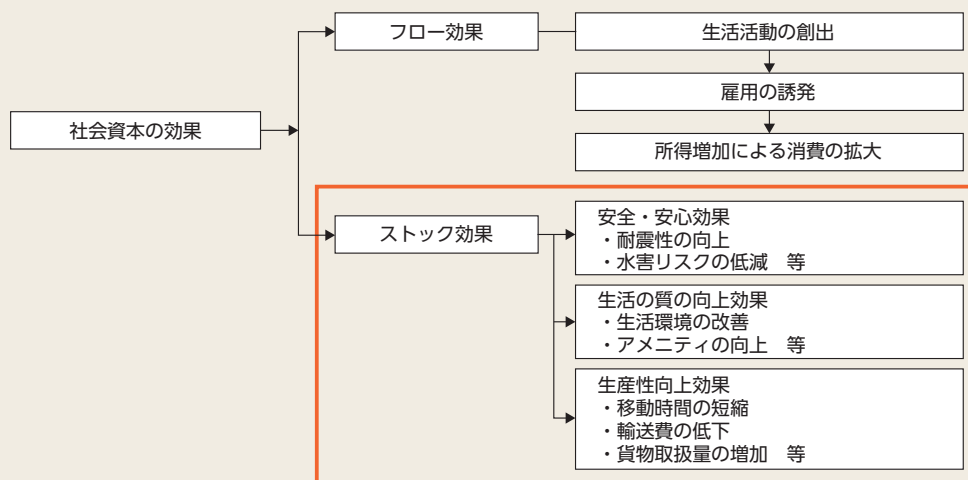


コラム
Column

ストック効果最大化を目指して

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（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）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（ストック効果の詳細や具体的な事例は「関連リンク」をご覧ください）。



■インフラ経営の取組事例



ダムコンシェルジュによる
ダム案内
(鶴田ダム)



サイクリングロードの
整備
(瀬戸内しまなみ街道)



釣り施設として一般解放
(相馬港5号ふ頭防波堤)

【関連リンク】

インフラストック効果（ストック効果の事例等）

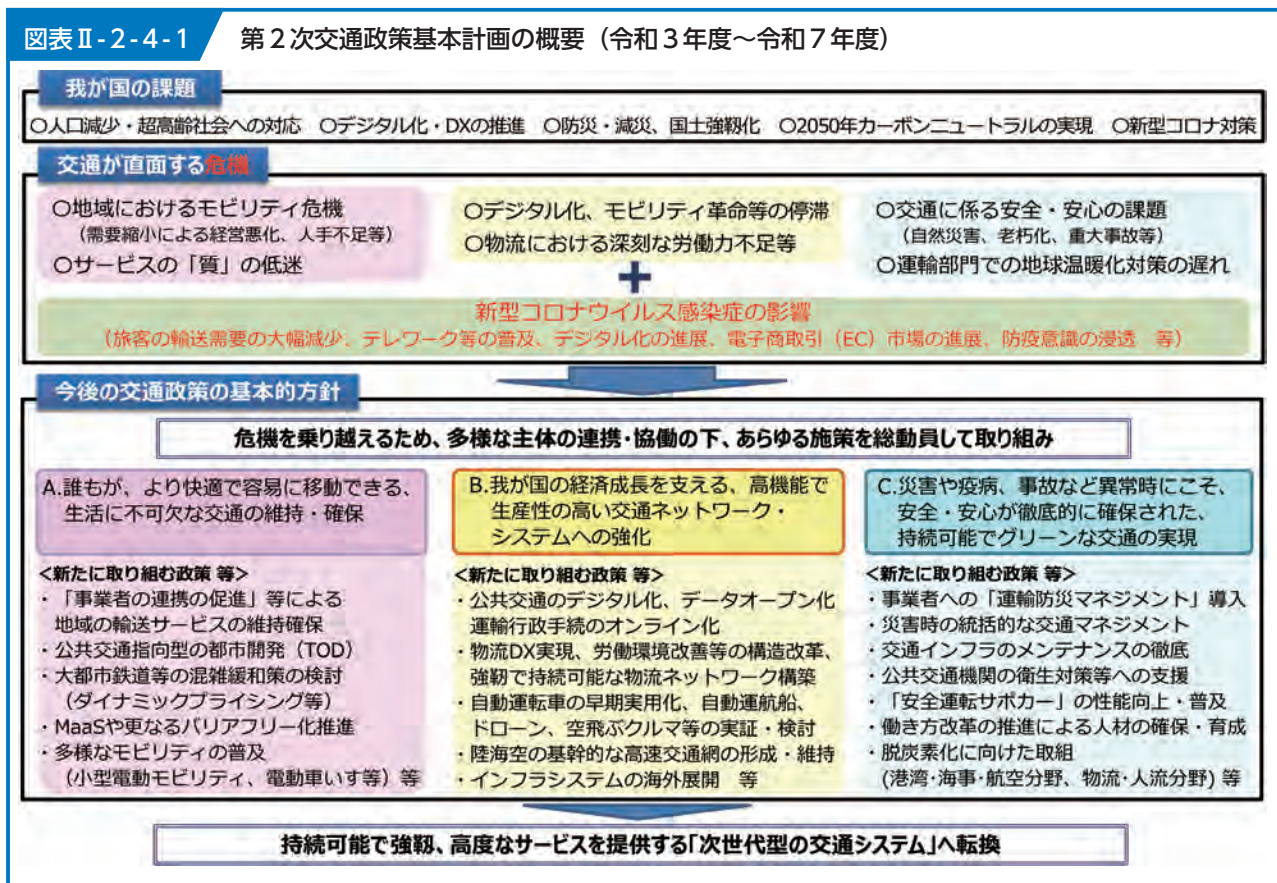
URL : <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/stock/index.html>

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、令和3年5月に閣議決定された第2次交通政策基本計画は、3年度から7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「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保」、B「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化」、C「災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」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3～4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の推進に当たって必要となる取組を示しており、それらに基づき政策を進めている。

図表Ⅱ-2-4-1 第2次交通政策基本計画の概要（令和3年度～令和7年度）



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件数は依然高い水準にあり、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。

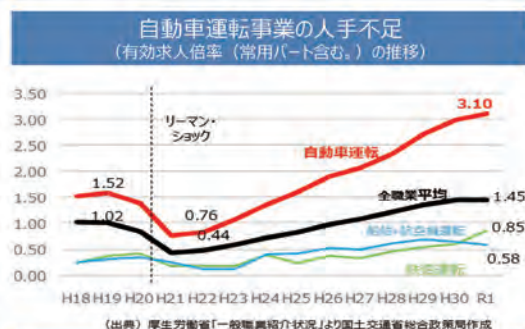
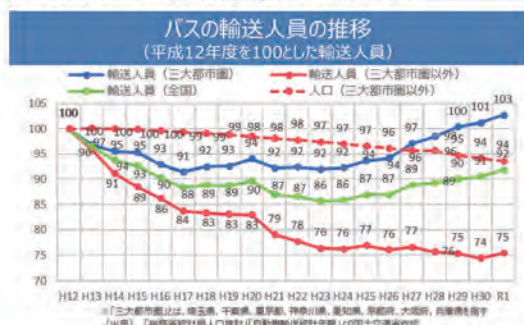
こうした状況を踏まえ、令和2年11月に施行された地域公共交通活性化再生法等の一部改正法（以下、「改正地域公共交通活性化再生法」という。）において、地域における移動ニーズに対し、きめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心となって、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定し、既存の公共交通サービスの改善を図るとともに、過疎地などにおいては、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等の地域の輸送資源を最大限活用する取組を促進するための制度の充実を図った。

同法に基づき、令和3年度末までに714件の地域公共交通計画が策定されるとともに、47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。

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-2-4-2 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

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からMaaSのモデル構築を進めており、令和3年度にはwith/afterコロナにおける新たなニーズにも対応したMaaSを推進するため、公共性の高い取組であることを12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オンデマンド交通やマイクロモビリティ等の導入支援や、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。

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。

また、経済産業省においては、令和元年度から、新しいモビリティサービスの社会実装及びその高度化に取り組む地域の MaaS 実証を通じた、地域課題の解決と全国への横展開のモデルとなる先進事例の創出を推進しているところ、令和3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の14地域を選定し、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、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とから、国土交通省では「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 による面的な移動サービスの利便性向上、高度化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



【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/>

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、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・頻発化、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令和6年度に控え、時間外労働の削減などの労働環境の改善や、機械化・デジタル化やそれらの前提となる物流標準化の推進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）」（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4年3月までに312件の計画を認定した。また、ドローン物流の社会実装の推進、「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、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、こうした取組を政府全体の取組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、平成9年以降7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、令和7年度までを計画期間とする「総合物流施策大綱（令和3年度～令和7年度）」を令和3年6月に閣議決定した。今回の大綱においては、「①物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流）」、「②労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流）」、「③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流）」の3つの柱を掲げている。新たな大綱に基づき、民間事業者や関係省庁と連帯し、物流政策の推進に取り組んでいく。

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、令和12年に訪日外国人旅行者数6,000万人、訪日外国人旅行消費額15兆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、令和元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4.8兆円となり、過去最高を更新し続けてきたが、令和2年から現在にかけては、インバウンド旅行者はほぼ蒸発し、国内旅行も大きく減少となるなど、新型コロナウイルス感染拡大は、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甚大な影響を与えている。

このため、深刻な影響が続く観光関連産業の事業継続と雇用維持を図るため、事業復活支援金や、

雇用調整助成金の特例措置、実質無利子・無担保融資による資金繰り支援など、関係省庁が連携し、支援を行ってきた。

また、全国的な移動を前提とする GoTo トラベルを停止している中、感染が落ち着いている地域において、令和2年4月より、いわゆる「県民割」を支援する「地域観光事業支援」を実施してきた。

さらに、全国各地の観光地の底力を高めるため、約230地域での宿・観光地のリニューアルや、約1,000地域での観光コンテンツの充実に係る支援などに戦略的に取り組んだほか、令和3年11月に閣議決定された「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」においては、観光産業の生産性向上やデジタル化の推進支援などを盛り込んだ。

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、ポストコロナ期においても、人口減少を迎える日本において、観光を通じた内外との交流人口の拡大を通じて地域を活性化することがこれまで以上に重要であることから、引き続き、観光立国の実現に向けて政府一丸となって取り組む。

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

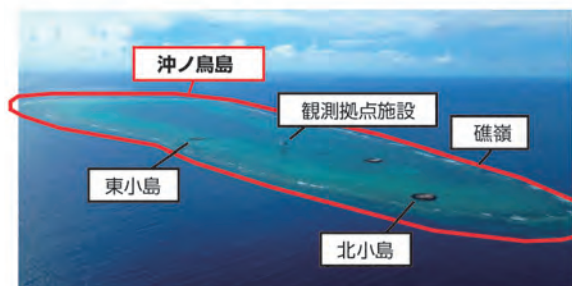
国連海洋法条約に基づき我が国が平成20年11月に国連の「大陸棚限界委員会」へ提出した200海里を超える大陸棚に関する情報について、24年4月、同委員会から我が国の国土面積の約8割に相当する大陸棚の延長を認める勧告を受領し、26年10月、四国海盆海域と沖大東海嶺南方海域が延長大陸棚として政令で定められた。一方、隣接する関係国との調整が必要な海域と同委員会からの勧告が先送りされた海域について、海上保安庁では、内閣府総合海洋政策推進事務局の総合調整の下、関係省庁と連携し、引き続き大陸棚の限界画定に向けた対応を行っている。

（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



護岸の点検・補修



クラック補修状況（注入工）

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



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活動が確認され、領海侵入する事案も発生しており、令和3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連続確認日数が過去最長を更新したことに加え、領海に侵入し、日本漁船に近づこうとする事案も繰り返し発生している。尖閣諸島周辺の領海に侵入し、独自の主張をする中国海警局に所属する船舶の活動はそもそも国際法違反であり、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、

図表Ⅱ-2-7-1 領海警備を行う巡視船



II

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

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、令和3年2月には中国海警法が施行されるなど、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、巡視船等による監視警戒等、その時々状況に応じて適切に対応している。大和堆周辺海域では、外国漁船による違法操業が確認されるなど、依然として緊迫した状況が続いており、さらに、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。

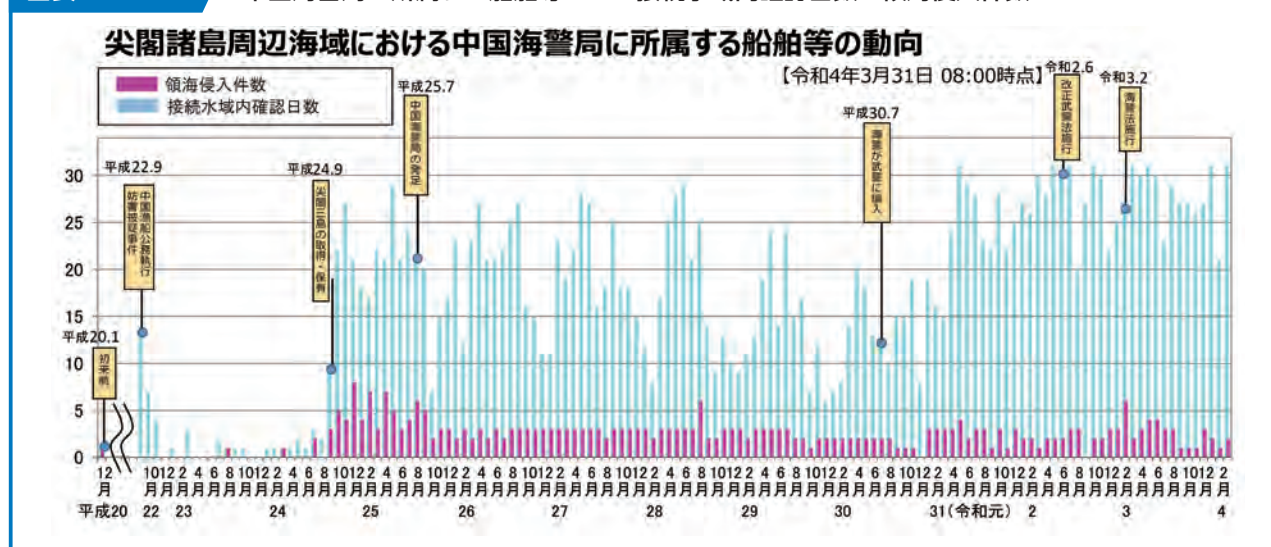
図表Ⅱ-2-7-2

外国海洋調査船に中止要求を行う巡視船



図表Ⅱ-2-7-3

中国海警局に所属する船舶等による接続水域内確認日数・領海侵入件数



【動画】

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>

コラム Column

緊迫感が増している尖閣諸島周辺海域

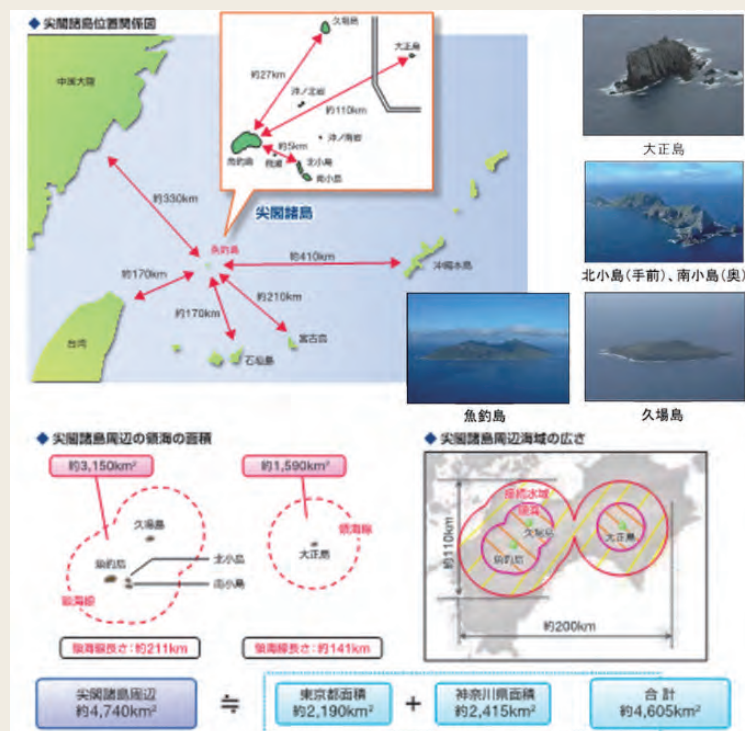
尖閣諸島（沖縄県石垣市）は、南西諸島西端に位置する魚釣島、北小島、南小島、久場島、大正島等からなる我が国固有の領土です。尖閣諸島周辺の領海の面積（約4,740km²）は東京都と神奈川県を足した面積（約4,605km²）とほぼ同じ広さです。また、尖閣諸島周辺の領海・接続水域を四国と重ね合わせると、その広大さが見て取れます。海上保安庁では、この広大な海域で、昼夜を分かたず、巡視船艇・航空機により領海警備を実施しています。

令和3年の尖閣諸島周辺の接続水域内における中国海警局に所属する船舶の確認日数は332日となり、過去最多の333日（令和2年）と同程度となったことに加え、連続確認日数は157日間（令和3年2月13日～令

和3年7月19日）となり、これは令和2年の111日間（令和2年4月14日～8月2日）を上回り過去最長となりました。

また、中国海警局に所属する船舶が尖閣諸島周辺の領海に侵入し、日本漁船に近づこうとする事案も繰り返し発生しており、令和2年は8件であったのに対し、令和3年は18件となりました。

このように尖閣諸島周辺海域をめぐる情勢は依然として予断を許さない厳しい状況の中、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。



II

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

（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3年12月24日、6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、海洋監視能力を高めるため、海上保安庁初となる無操縦者航空機の導入など、海洋秩序の維持強化のための取組みを推進していくことが確認された。

また、令和3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1隻、中型ジェット機1機、中型ヘリコプター1機が就役した。

図表Ⅱ-2-7-4

海上保安庁体制強化に関する関係閣僚会議にて発言する岸田内閣総理大臣



図表Ⅱ-2-7-5

令和3年度に就役した大型巡視船



コラム

幹部海上保安官養成の新たなコース誕生！ ～海上保安大学校初任科第1期生～

海上保安庁では、「海上保安体制強化に関する方針」に基づき増強される巡視船・航空機等の職員を計画的かつ安定的に確保・養成していく必要があることから、令和3年4月、幹部養成課程として新たに、大学卒業者を対象とした初任科が開設され、海上保安大学校に第1期生30人が入学しました。初任科研修生は、2年間の教育期間で海技免状を取得するために必要な海事系の専門的知識や、練習船による乗船実習により船舶運航に関する技能等、幹部海上保安官として必要な能力を身に付け

ます。

卒業後は、海上保安庁の初級幹部として全国各地の巡視船に乗り組み、海難救助、海上環境の保全、海上における治安の確保、海上交通の安全確保等に従事していきます。

人材確保・育成は海上保安業務の根幹をなすものであることから、引き続き優秀な人材の確保に努め、国民の負託に応えられる海上保安官を育成していきます。



(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している。

多国間の連携・協力に関しては、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や、大規模化する事故や災害、環境汚染について、各国で連携して対応していくことが重要であるという認識の下、平成12年から北太平洋海上保安フォーラム(NPCGF)、16年からアジア海上保安機関長官級会合(HACGAM)のほか、29年から世界海上保安機関長官級会合(CGGS)を日本のイニシアチブにより開催し、海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進している。なお、令和3年度は、9月に第21回NPCGF、12月に第17回HACGAMに、それぞれオンラインで参加した。さらに、第2回世界海上保安機関実務者会合を日本財団との共催により、11月にオンラインにて開催した。

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3年度末までに、14か国へ合計54回派遣、8か国1機関に18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へい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52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

「水循環基本法」(平成26年法律第16号)に基づき、令和2年6月に閣議決定された新たな「水循環基本計画」においては、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～、を重点3本柱とし、健全な水循環の維持又は回復のための取組を進めている。

令和3年6月には、水循環基本法の改正が行われ、水循環における地下水の適正な保全及び利用が明確に位置づけられた。法改正の趣旨に基づき、地下水を含めた健全な水循環を維持又は回復していくため、国及び地方公共団体等において、地下水マネジメントの一層の推進を図っている。

また、令和3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、「多様な主体の参画・連携による新・水戦略の推進～新たな水循環基本計画の始動～」と題し特集を組み、水循環基本法や水循環基本計画の歴史を振り返るとともに、新たな水循環基本計画が目指す「多様な主体の参画・連携による新・水戦略」に向けた取組の現状と展望について紹介した。

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適正で良好な状態に保つ又は改善するため、流域において関係する行政などの公的機関、事業者、団体、住民等の様々な主体が連携して活動することを「流域マネジメント」とし、更なる展開と質の向上を図っている。

令和3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令和3年7月に12計画、同年12月に7計画を「流域水循環計画」として公表した(同年12月時点で合計61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みのポイントを、具体事例を通して紹介した「流域マネジメントの事例集 普及啓発広報・地下水編」を令和4年3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から、流域水循環計画の策定・実施に必要な技術的な助言・提案等を行うことを目的とした「水循環アドバイザー制度」により、6つの地方公共団体(秋田県にかほ市、福島県、栃木県小山市、大阪府狭山市、大阪府摂津市、愛媛県松山市)への支援を実施した。

【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>

図表Ⅱ-2-8-1 流域水循環計画の策定・公表状況

合計 **61** 計画 (令和3年12月現在) **改定** これまでに「流域水循環計画」に該当する計画であることを確認し、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。

年度【計画数】	提出機関	計画名
平成28年度 (17計画)	福島県	うつくしま「水との共生」プラン
	千葉県	印旛沼流域水循環健全化計画・第2期行動計画
	富山県	とやま21世紀水ビジョン
	兵庫県	ひょうご水ビジョン
	熊本県	熊本地域地下水総合安全管理計画・第2期行動計画
	宮崎県	都城盆地開発性産業削減対策基本計画・同実行計画（最終ステップ）
	さいたま市	さいたま市水環境プラン
	八王子市	八王子市水環境計画
	国立市	国立市水環境基本計画
	長野市	長野市地下水総合安全管理計画
	岡岡市	岡岡市地下水保全基本計画
	大野市	越前おおの湧水文化再生計画
	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
	宮城県	宮城県水循環計画
平成29年度 (12計画)	宮城県	北上流域水循環計画
	宮城県	名取川流域水循環計画
	奈良県	なら水循環ビジョン
	高知県	四万十川流域水循環ビジョン
	高知県	第2次仁淀川清流保全計画
	長崎県	第2期長崎県半島開発計画（改訂版）
	豊田市	水環境協働ビジョン →地域が変える流域の水循環→
	京都市	京都市水共生プラン
	福岡市	福岡市水循環型都市づくり基本構想
	千葉市	千葉市水環境保全計画
	安曇野市	安曇野市水環境基本計画・期行動計画
	神奈川県	道川総合水管理プラン
平成30年度 (6計画)	長野県	諏訪湖水循環ビジョン
	滋賀県	琵琶湖総合保全整備計画（マザーレイク21計画（第2期改定版））
	鹿児島県	鹿児島湾ブルー計画
	鹿児島県	第4期池田湖水質環境管理計画
	高知市	2017鏡川清流保全基本計画

年度【計画数】	提出機関	計画名	状況
令和元年度 (12計画)	青森県	ふもととの森と川と海の保全及び都市に関する基本方針及び流域保全計画（18年度）	改定
	宮城県	鳴瀬川流域水循環計画（第2期）	改定
	秋田県	秋田県「水と緑」の基本計画	改定
	富山県	とやま21世紀水ビジョン	改定
	徳島県	とくしま流域水循環計画	改定
	熊本県	熊本地域地下水総合安全管理計画・第3期行動計画	改定
	大船渡市	大船渡市水環境保全計画	
	品川区	水とみどりの基本計画・行動計画	
	荏原区	河川環境改善計画	
	五島市	第2次五島市環境基本計画の一部	
	加吉川市	第2次加吉川市環境基本計画の一部	
	鶴江湾開発協議会	鶴江湾流域水循環計画	
令和2年度 (13計画)	長野県	第6次長野県水環境保全総合計画	改定
	高知県	物部川清流保全計画	改定
	高知県	第2次仁淀川清流保全計画（改訂2版）	改定
	旭川市	旭川市環境基本計画（第2次計画・改訂版）の一部	改定
	ニセツ町	第2次ニセツ町環境基本計画の一部	改定
	仙台市	広瀬川水環境プラン	改定
	八王子市	八王子市水環境計画	改定
	坂野町	坂野町環境基本計画の一部	改定
	西条市	西条市地下水保全管理計画	改定
	那本市	第3次那本市地下水保全プラン	改定
	名古屋市	水の循環2050なごや戦略・第2期実行計画	改定
	松山市	長期的水循環計画基本計画（改訂版）	改定
	うきは市	第2次うきは市環境基本計画の一部	改定
令和3年度 7月 (12計画)	調布市	調布市環境基本計画の一部	改定
	宮城県	北上流域水循環計画（第2期）	改定
	宮城県	名取川流域水循環計画（第2期）	改定
	滋賀県	琵琶湖保全再生推進に関する計画（第2期）	改定
	岡崎市	岡崎市水環境総合計画	改定
	高松市	高松市水環境基本計画	改定
	さいたま市	第2次さいたま市環境基本計画 別冊水と生きものプラン	改定
	鹿児島県	鹿児島湾ブルー計画	改定
	鹿児島県	池田湖水質環境管理計画	改定
	豊野市	豊野市地下水総合安全管理計画	改定
	加吉川市	第3次加吉川市環境基本計画の一部	改定
	大野市	大野市水環境基本計画	改定
令和3年度 4月 (7計画)	厚岸町	第2期厚岸町豊かな環境を守り育てる基本計画の一部	改定
	佐久地域	佐久地域流域水循環計画	改定
	流域水循環協議会	第3次地下水及び湧水の保全・利用に係る計画	改定
	小金井市	第3次小金井市水環境基本計画の一部	改定
	世田谷区	世田谷区みどりの基本計画の一部	改定
	大塚市	大塚市エコ都市環境プランの一部	改定
	日光市	第2次日光市環境基本計画の一部	改定
	長崎県	第2期長崎県半島開発計画（令和2年度改訂版）	改定

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（平成元年法律第84号）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、少子高齢化が進む中、相続件数の増加、土地の利用ニーズの低下と所有意識の希薄化が進行しており、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・管理が行われず草木の繁茂や害虫の発生など周辺の地域に悪影響を与える土地の増加が懸念されている。

この課題に対し、政府は、平成30年に「所有者不明土地等対策の推進のための関係閣僚会議（主宰：内閣官房長官）」を立ち上げ、関係省庁が一体となって取り組んできた。

平成30年には、所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法（平成30年法律第49号）（以下「所有者不明土地法」という。）が制定され、所有者不明土地の利用の円滑化を図るための仕組みとして、同法に規定された要件を満たす所有者不明土地について、公共的な目的のために利用することができる制度（地域福利増進事業）や、公共事業において所有者不明土地を収用する際に収用委

員会の審理手続を省略する制度（土地収用法の特例手続）が創設された。また、所有者の探索を合理化するための仕組みとして、探索に必要な場合には、公的書類（固定資産課税台帳や地籍調査票等）を調査することができる制度等が創設された。

令和2年には、平成元年の制定時以来約30年ぶりに土地基本法が改正され、土地に関する基本理念として土地の適正な「管理」に関する土地所有者等の「責務」が規定されたほか、所有者不明土地の円滑な利用及び管理の確保に関する規定が追加された。また、改正土地基本法に基づき、土地政策の総合的な推進を図るための具体的施策の方向性を示す「土地基本方針」（令和2年5月26日閣議決定）を策定し、令和3年5月には、土地に関する施策の進捗、社会情勢の変化を踏まえた変更を行った。

令和3年には、所有者不明土地の発生予防・利用の円滑化を目的として、民事基本法制の総合的な見直しが行われた。相続登記等の申請を義務化することとされたほか、相続等により土地所有権を取得した者が一定の要件の下でその土地の所有権を国庫に帰属させることができる制度が創設された。また、個々の所有者不明土地や管理不全土地について、裁判所が管理人を選任して管理を命ずることができる制度等が創設された。これらの施策は、令和5年4月から段階的に施行される。

このように、政府一丸となって所有者不明土地に対する取組を進めてきたところであるが、今後も引き続き所有者不明土地の更なる増加が見込まれ、その利用の促進を求める声や、管理がされていない所有者不明土地がもたらす悪影響を懸念する声が高まる中、「所有者不明土地等対策の推進に関する基本方針」（令和3年6月7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）において、制度見直しの内容を令和3年中目途でとりまとめ、令和4年通常国会に必要となる法案を提出することとされた。これを受け、国土審議会土地政策分科会企画部会において議論、検討を重ね、令和3年12月24日にはその内容を整理した「所有者不明土地法の見直しに向けた方向性のとりまとめ」が公表された。これを踏まえ、喫緊の課題である所有者不明土地の利用の円滑化の促進と管理の適正化を図るため、市町村をはじめとする関係者による対策のための手段を充実させる「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法の一部を改正する法律案」（令和4年2月4日閣議決定）を令和4年通常国会に提出した。

さらに、地籍調査は、土地に関する基礎的情報（境界、面積、地目、所有者等）を調査し明確にすることで、災害後の迅速な復旧・復興やインフラ整備の円滑化等のほか、所有者不明土地等の発生抑制にも貢献するものであり、その推進は重要である。

令和2年には、地籍調査の促進を図るため、土地基本法とともに国土調査法（昭和26年法律第180号）等が改正され、この法改正により導入された土地所有者が不明な場合に筆界案を公告して行う調査、都市部において街区境界（官民境界）を先行して行う調査、山村部において航空機に搭載したレーザ機器等を活用して行う調査等、新たな調査手続・調査手法の活用促進等を盛り込んだ第7次国土調査事業十箇年計画（令和2年5月26日閣議決定）が策定された。

令和3年には、同計画に基づき、地籍調査を行う市町村等への財政支援のほか、調査事例の蓄積・横展開等による新たな調査手続・調査手法の普及の促進等に取り組み、市町村等が行う地籍調査の現場において、その活用が進展してきている。

【関連リンク】

所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法の一部を改正する法律案の概要
URL：<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001462673.pdf>

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、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次計画が閣議決定された。

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、自転車及び自動車が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る。

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)



【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.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/index.html>

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に関する計画が位置付けられた地方版自転車活用推進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 11 月に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第 1 次ナショナルサイクルートとして、令和 3 年 5 月に、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第 2 次ナショナルサイクルートとして指定した。

第11節 デジタル化による高度化・効率化

1 国土交通行政のDX

社会全体のデジタル化は喫緊の課題であり、政府として、デジタル庁の創設やデジタル田園都市国家構想といった政策が進められているところ、国土交通省においても必要な取組を、より一層加速させる必要がある。このため、国土交通行政の DX を推進すべく、全省的な推進組織として、令和 3 年 12 月に「国土交通省 DX 推進本部」を設置した。DX を推進する羅針盤となる、長期的な視点にたったビジョンを策定し、所管分野における業務、ビジネスモデルや国土交通省の文化・風土の変革、行政庁としての生産性向上に取り組む。

インフラ分野においては、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、デジタル技術を活用して、管理者側の働き方やユーザーに提供するサービス・手続きなども含めて、インフラまわりをスマートにし従来の「常識」を変革する、「インフラ分野の DX」を推進しており、例えば、3D ハザードマップを活用したリアルに認識できるリスク情報の提供、現場にいなくても現場管理が可能になるリモートでの立会による監督検査やデジタルデータを活用した鉄筋検査の試行、および無人化施工・自動化施工等に取り組んでいる。また、令和 3 年度末には施策ごとの今後の具体的な工程や「実現できる事項」を示したアクションプランを策定した。令和 4 年はアクションプ

ランの具体的な工程に基づき、DXによる変革に果敢に取り組む「挑戦の年」として一層取り組みを加速化させる。

2 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、インフラ分野のDXを推進する上で中核となるi-Constructionを平成28年度より推進し、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、構造物工へ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対象工種を拡大しており、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、小規模な現場へのICT施工の導入、ICT施工を行うことのできる技術者の育成等、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等も行っている。

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、令和3年度は施工時期の平準化に資する国庫債務負担行為を約5,700億円に設定した。また、コンクリートの施工の効率化を作業量/人・日で判断した際、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、令和5年度までに小規模なものを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3年3月までに累計1,506件を実施し、順次活用を拡大している。3年度は、BIM/CIMモデルを活用して複数業務・工事の事業監理を効率的に行うための運用方法等を取りまとめるとともに、プロセス間の円滑なデータ受け渡しのための3次元モデル成果物の作成方法を明確化し、既存基準要領等の見直しを行った。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コンテンツを「BIM/CIMポータルサイト」に公開し、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令和3年度は29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、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平成29年度に創設した「i-Construction大賞」について、令和3年度においては国や地方公共団体等が発注した工事・業務の取組や地方公共団体等の取組、i-Construction推進コンソーシアム会員の取組について計22団体（国土交通大臣賞5団体、優秀賞17団体）を表彰するなど、i-Constructionの更なる普及・促進に取り組んでいる。

平成28年度よりこれまで5年間実施してきたi-Constructionの取組について、施策の効果を検証し今後取り組むべき施策の方向性を取りまとめる政策レビューを実施し、令和3年度末にその結果

を公表した。これまで i-Construction は直轄工事を中心に取り組んできたが、民間部門へも取り組みを拡大していくことが求められる。さらに、これまでの i-Construction を「インフラ分野の DX」の取組へと拡大し、インフラ分野の DX を通じて「働き方改革」「グリーン・イノベーション、グリーンインフラの推進」の取組みや、「海外展開」へと広げていくことが求められる。

図表 II-2-11-1 i-Construction とインフラ分野の DX の関係



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

公共工事の品質確保と担い手の育成・確保に必要な適正利潤の確保を図るため、予定価格の設定にあたっては、適切に作成された設計図書に基づき、賃上げの状況や資機材価格の高騰などを含む市場における労務・資材等の最新の実勢価格を反映するよう、様々な機会を通じて地方公共団体に対して働きかけを行っている。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」の根絶に向けては、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、直接是正の働きかけを行い、歩切りを行わないことを確認し、「歩切り根絶」を再度徹底した。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」を令和3年4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、令和元年11月時点で95団体あった未導入団体は、3年10月時点で84団体まで減少した。また、地方公共団体に対して調査基準価格及び最低制限価格の見直しやその適切な実施によるダンピング対策の実効性の確保を要請するとともに、3年10月には、各市区町村のダンピング対策の取組状況を把握・公表する「見える化」等により、ダンピング対策の取組みの適切な見直しを求めている。

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

繰越明許費や国庫債務負担行為の活用により、やむを得ず年度内に工事の完了が困難となった際には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。さらに、令和3年11月には、施工時期の平準化の促進に向けては議会の理解も不可欠であることから、市議会議長や町村議会議長に対して取組みの重要性などについて働きかけを行った。

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。

(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3年度は、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（公共施設等運営事業）手法等の導入検討調査や、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、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、ブロックプラットフォームを活用し、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147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3年度は各方式で①44施策目標、143業績指標、②4テーマ、③3新規施策について評価を実施した注²。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2 「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 1,600 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。

④ 年次報告の実施

(1) 令和2年度交通の動向 令和3年度交通施策（交通政策白書）

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、令和3年6月には、「交通政策基本法」に基づき、「令和3年版交通政策白書」を閣議決定・国会報告した。

また、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おり、同計画の着実な推進を図ることとしている。

(2) 令和2年度土地に関する動向 令和3年度土地に関する基本的施策（土地白書）

土地白書は、土地基本法（平成元年法律第84号）第11条第1項及び第2項の規定に基づき、毎年国会に報告するものである。令和3年版土地白書では、令和2年度の不動産市場等の動向や、新型コロナウイルス感染症による不動産市場等への影響と対応、防災・減災に対応した土地等の活用等の国民の生命・生活を守るための土地利用等に係る取組、令和2年度に政府が土地に関して講じた基本的施策、令和3年度に政府が土地に関して講じようとする基本的施策を取りまとめ、令和3年6月15日に国会に報告した。

【関連リンク】
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport_policy/sosei_transport_policy_fr1_000009.html

【関連リンク】
<https://www.mlit.go.jp/statistics/file000006.html>

(3) 令和2年度首都圏整備に関する年次報告（首都圏白書）

首都圏白書では、「首都圏整備法」第30条の2の規定に基づき、首都圏整備計画の実施に関する状況を、毎年度国会に報告している（令和3年度は6月15日策定）。令和3年版においては、「首都圏が向き合う多様なリスクへの対応と活力ある社会の構築」をテーマにした特集を設けるとともに、計画の実施状況として、人口、産業機能等の動向、生活環境や社会資本の整備状況等を報告した。

(4) 令和2年度 観光の状況 令和3年度 観光施策（観光白書）

観光白書は観光立国推進基本法（平成18年法律第117号）第8条第1項及び第2項の規程に基づき、観光の状況及び政府が観光立国の実現に関して講じた施策並びに観光に関して講じようとする施策について、毎年国会に報告しているものである。

令和3年版観光白書は、令和3年6月15日に閣議決定され、最近の観光の動向や、新型コロナウイルス感染症が観光にもたらした影響を幅広い観点から分析するとともに、観光立国の実現に向けて講じようとしている施策を報告した。

第15節 コロナ禍からの社会経済活動の確実な回復

1 新型コロナウイルス感染症による影響

新型コロナウイルス感染症は令和元年12月に中国湖北省武漢市で感染者が報告されて以降、日本も含め世界中に感染が拡大した。

新型コロナウイルス感染症の影響で、観光関係業界、交通関係業界等を中心に、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。

国土交通省においては、こうした各業界における実情を把握べく、令和2年3月より、聞き取り調査等により関連業界への影響を調査するとともに公表した^{注3}。

【関連リンク】
https://www.mlit.go.jp/toshi/daisei/toshi_daisei_fr_000049.html

【関連リンク】
https://www.mlit.go.jp/kankocho/news02_000447.html

注3 「新型コロナウイルス感染症に伴う関係業界の影響について」
参照 https://www.mlit.go.jp/kikikanri/kikikanri_tk_000018.html

図表Ⅱ-2-15-1 新型コロナウイルス感染症に伴う関係業界の影響（令和4年3月31日時点）



2 コロナ禍からの社会経済活動の確実な回復

新型コロナウイルス感染症の影響により、国土交通関係業界が影響を受けている中、国土交通省では、関係事業者等を支援し、事業の継続が確保されるべく取組みを行ったとともに、デジタル化の推進、カーボンニュートラルの実現等に向けた取組み等のポストコロナの新しい事業展開を見据えた投資促進等を行った。観光については、ワーケーションや「第2のふるさとづくり」などにより、新たな国内交流需要の開拓に取り組むとともに、デジタル化等による生産性向上、宿泊施設を核とした観光地の再生・高付加価値化など、観光産業や地域を多面的に支援した。また、航空については、ポストコロナにおける我が国航空分野の国際競争力の強化にも資するよう、脱炭素化の取組み等を推進した。