令和2年度

予 算 概 算 要 求 概 要

令和元年8月

国土交通省

<u>目 次</u>

第1	令和2年度予算概算要求のポイント・・・・・・・・・・ 1
第2	令和2年度予算概算要求の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
	I. 被災地の復旧・復興・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
	Ⅱ. 国民の安全・安心の確保・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
	Ⅲ. 生産性と成長力の引上げの加速・・・・・・・・・・・・・ 1 8
	Ⅳ. 豊かで暮らしやすい地域づくり・・・・・・・・・・・・・・ 3 4
第3	令和2年度国土交通省関係予算概算要求総括表・・・・・・・45
	1. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表・・・・・・・・・ 4 5
	2. 国土交通省関係財投機関財政投融資計画要求総括表・・・・・・・・ 4.7
第4	公共事業予算の一括計上・・・・・・・・・・・・・・49
関係	<u>資料</u>
東日	日本大震災復興特別会計(復旧・復興)予算概算要求事業費・国費総括表・・・ 5 2
公共	共事業関係費(政府全体)の推移・・・・・・・・・・・・・・・ 5 3

第1 令和2年度予算概算要求のポイント

(基本的な考え方)

- 東日本大震災や近年相次ぎ発生している大規模自然災害を踏まえ、切迫する 巨大地震等や気候変動の影響により頻発・激甚化が懸念される気象災害から国 民の生命と財産を守るため、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」 を集中的に実施するとともに、3か年緊急対策後も見据え、こうした取組の加 速化・深化を図ることが重要である。
- また、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会後も経済の好循環を更に持続・拡大させていくため、成長力を強化し支える社会資本整備、観光先進国の実現、ビッグデータや自動運転等の新技術の活用等を戦略的に推進し、生産性と成長力の引上げを加速することが強く求められている。
- さらに、地方における経済の好循環の端緒が見られる中、地方創生の更なる 推進により、豊かで暮らしやすい地方を実現し、地域住民の生活の質を向上さ せる必要がある。
- こうした認識の下、令和2年度予算においては、「被災地の復旧・復興」、「国 民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引上げの加速」及び「豊かで暮らし やすい地域づくり」に取り組む。
- 特に、社会資本の整備は、未来への投資であり、質の高い社会資本ストックを将来世代に確実に引き継いでいかなければならない。このため、既存施設の計画的な維持管理・更新を図るとともに、中長期的な視点に立って、将来の成長の基盤となり、安全で豊かな国民生活の実現に資する波及効果の大きな政策・プロジェクトを全国各地で戦略的に展開していく必要がある。

このようなストック効果を重視した公共投資の推進により、国民の安全・安心や豊かな暮らしを確保するとともに、経済成長を図り、経済再生と財政健全化の双方を実現するため、必要な公共事業予算の安定的・持続的な確保が不可欠である。

○ これらを踏まえ、令和2年度予算においても、「新しい日本のための優先課題 推進枠」を最大限活用し、要求を行うこととする。

なお、令和2年度予算における臨時・特別の措置については、必要な規模を確保することとし、その具体的な内容については、予算の編成過程において検討する。

(公共事業の効率的・円滑な実施等)

- 公共事業の効率的・円滑な実施を図るため、適正価格での契約、地域企業の活用に配慮した適切な規模での発注等に取り組む。併せて、新・担い手3法も踏まえ、中長期的な担い手の確保・育成等に向けて、国庫債務負担行為の活用等による施工時期等の平準化、新技術導入やICT等の活用によるi-Constructionの推進、適正な工期設定等による週休2日の実現等の働き方改革に取り組む。
- また、限られた財政資源の中での効率的な事業執行に向け、地域のニーズを 踏まえつつ、情報公開を徹底して、投資効果や必要性の高い事業への重点化を 進めるとともに、地域活性化にも資する多様な PPP/PFI の推進により民間資金 やノウハウを積極的に活用する。

1. 国費総額

<u>(1) 一般会計 7兆 101億円(1.18倍)</u>

うち、「新しい日本のための優先課題推進枠」 1兆6,034億円

公共事業関係費

6兆2, 699億円(1. 19倍)

〇一般公共事業費

6兆2,147億円(1.20倍)

○災害復旧等

552億円(1.00倍)

非公共事業

7,401億円(1.10倍)

〇その他施設費

7 1 6 億円 (1.34倍)

〇行政経費

6.685億円(1.08倍)

(2) 東日本大震災復興特別会計 4,754億円(1.03倍)

2. 財政投融資

8,953億円(0.38倍)

(参考) 財投機関債総額 3 兆 3 、 9 6 7 億円 (O . 9 5 倍)

※倍率は、「臨時・特別の措置」を除く前年度予算額に対する倍率である。

第2 令和2年度予算概算要求の概要

予算の重点化

各事業・施策分野においては、ハード・ソフトの手段の選択・組合せを適切に行い、その目的・成果に踏み込んできめ細かく重点化し、限られた予算で最大限の効果の発現を図る。

Ⅰ. 被災地の復旧・復興

- (1) 東日本大震災からの復興·創生 (P. 5)
 - (a)住宅再建・復興まちづくりの加速
 - (b)インフラの整備
 - (c)被災地の公共交通に対する支援
 - (d)被災地の観光振興
- (2) 大規模自然災害からの復旧・復興 (P. 6)

Ⅱ. 国民の安全・安心の確保

(1) 社会全体で災害リスクに備える「防災意識社会」への転換に向けた防災・減災対策、国土強靱化の 取組の加速・深化 (P. 7)

- (a)「水防災意識社会」の再構築に向けた水害対策の推進
- (b)集中豪雨や火山噴火等に対応した総合的な土砂災害対策の推進
- (c) 南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策等の推進
- (d)密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進
- (e) 災害対応能力の強化に向けた防災情報等の高度化の推進
- (f) 災害時における人流・物流の確保
- (2) 将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進(P. 14)
- (3) 交通の安全·安心の確保 (P. 15)
 - (a)公共交通等における安全・安心の確保
 - (b) 踏切や通学路等における交通安全対策の推進
- (4) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援(防災・安全交付金)

(P. 16)

(5) 戦略的海上保安体制の構築等の推進 (P. 17)

Ⅲ. 生産性と成長力の引上げの加速

- (1) ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的な推進 (P. 18)
 - (a) 効率的な物流ネットワークの強化
 - (b)都市の国際競争力の強化
 - (c) 航空ネットワークの充実
 - (d)整備新幹線の着実な整備
 - (e) 鉄道ネットワークの充実
 - (f) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化
 - (g) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備
 - (h) 成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援(社会資本整備総合交付金)

(2) 観光先進国の実現 (P. 24)

- (a) 観光の持続的な発展に向けた施策の着実な推進
- (b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開
- (c)社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

(3) 民間投資やビジネス機会の拡大 (P. 27)

- (a) ビジネスでの利活用に向けたデータ基盤や提供環境の整備
- (b) PPP/PFI の推進
- (c)インフラシステム輸出の戦略的拡大
- (d)造船・海運の技術革新や海洋開発等の推進 (i-Shipping、j-Ocean)

(4) 現場を支える技能人材の確保・育成等に向けた働き方改革等の推進 (P. 30)

- (a)建設業、運輸業、造船業における人材確保・育成、物流の生産性向上
- (b) オープンデータ・イノベーション等によるi-Constructionの推進
- (5) 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等における対応 (P. 33)

Ⅳ. 豊かで暮らしやすい地域づくり

(1) コンパクト・プラス・ネットワーク、スマートシティ、次世代モビリティの推進による持続可能な地域づくり

(P. 34)

- (a) コンパクトシティ・スマートシティの推進
- (b) 道路ネットワークによる地域・拠点の連携
- (c) 利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワークの実現

(2) 個性·活力のある地域の形成 (P. 38)

- (a) 地域資源を活かしたまちづくりの推進
- (b) 空き家、空き地、所有者不明土地等の有効活用の推進
- (c) バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進
- (d) 離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域の振興支援
- (e)「民族共生象徴空間(ウポポイ)」を通じたアイヌ文化の復興等の促進

(3) 安心して暮らせる住まいの確保と魅力ある住生活環境の整備 (P. 42)

- (a) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化
- (b) 若年・子育て世帯や高齢者世帯が安心して暮らせる住まいの確保
- (c)省エネ住宅・建築物の普及
- (4) 豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援(社会資本整備総合交付金) (P. 44)

Ⅰ. 被災地の復旧・復興

- (1)令和2年度までの10年間の復興期間の「総仕上げ」として、東日本 大震災からの復興を着実に推進。
- (2) 近年相次ぎ発生している大規模自然災害に対し、基幹インフラの復 旧等を着実に推進。

(1) 東日本大震災からの復興・創生

(注) 復興庁計上

(a) 住宅再建・復興まちづくりの加速 [0.1億円]

被災地における住まいの再建や復興まちづくりの取組を着実に推進する。

- 「住まいの復興工程表」等に基づく災害公営住宅等の整備の支援
- ・地籍整備による土地境界の明確化の推進

(b) インフラの整備 [2,500 億円]

被災地の発展の基盤となるインフラの着実な整備を進める。

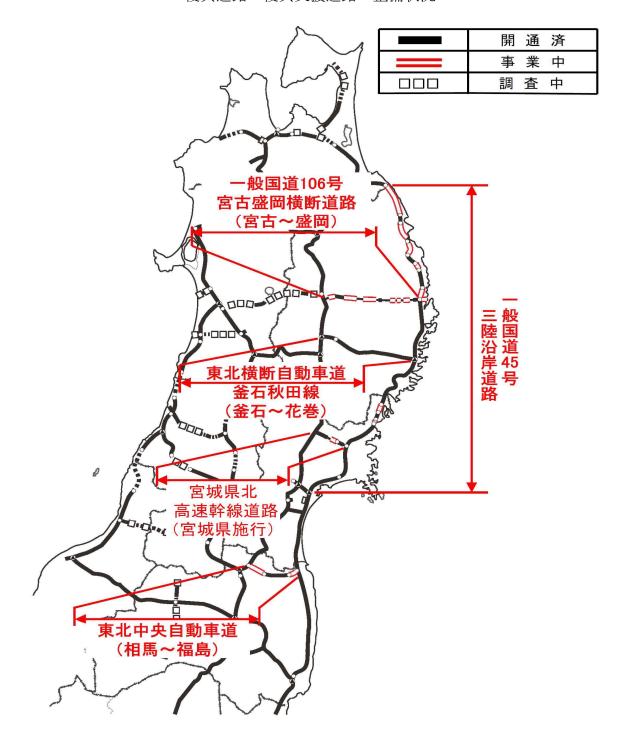
- 復興道路・復興支援道路の緊急整備等の推進
- 海上物流・エネルギー輸入拠点の形成等に必要な港湾施設の整備の推進
- 海岸保全施設の整備、緑の防潮堤を含む粘り強い海岸堤防等の整備の推進
- 堤防のかさ上げや耐震対策など河川管理施設の整備の推進
- 東日本大震災で土砂災害が発生した箇所等における土砂災害対策の推進
- 復興の進捗に伴う下水道施設整備及び地盤沈下地区の雨水排水施設整備の推進
- 復興の象徴となる国営追悼・祈念施設(仮称)の整備の推進

(c)被災地の公共交通に対する支援 [7億円]

被災者の暮らしを支える被災地のバス交通等について、住まいの再建や復興まちづくりの進捗に応じた柔軟な支援を継続する。

(d) 被災地の観光振興 [34 億円]

風評被害払拭のため、地域の発案によるインバウンドの取組を支援し、地域の魅力を海外へ発信するとともに、福島県の震災復興に資する国内観光関連事業を支援する。



(2) 大規模自然災害からの復旧・復興

平成28年熊本地震、平成29年7月九州北部豪雨、平成30年大阪府北部を震源とする地震、平成30年7月豪雨、平成30年台風第21号、平成30年北海道胆振東部地震、本年6月中旬に発生した山形県沖を震源とする地震、本年6月下旬からの大雨等の近年相次ぎ発生している大規模自然災害からの復旧・復興に向け、道路、河川、砂防、港湾、鉄道等のインフラの整備や被災地の住宅再建・宅地の復旧等に対する支援を着実に推進する。

Ⅱ. 国民の安全・安心の確保

- (1) 気候変動による影響が顕在化しつつある中、災害の更なる頻発・激 甚化へ対応するため、「防災意識社会」への転換に向けて、ハード対策・ ソフト対策を総動員した防災・減災対策、国土強靱化の取組を加速・ 深化。
- (2) 急速に進むインフラ老朽化に対応する戦略的な維持管理·更新を推進。
- (3)公共交通等における安全対策、通学路等における道路交通安全環境 の整備等により交通の安全・安心を確保。
- (4)領海警備等に万全を期すための戦略的海上保安体制の構築等を推進。
- (1)社会全体で災害リスクに備える「防災意識社会」への転換に向けた 防災・減災対策、国土強靱化の取組の加速・深化

(a)「水防災意識社会」の再構築に向けた水害対策の推進

[5,623 億円(1.30)]

近年の水害を踏まえ、事前防災が重要との観点等から社会全体で災害リスクに備えるハード・ソフト一体となった防災・減災対策、国土強靱化の取組を強化する。

- 気候変動による豪雨の頻発・激甚化等を踏まえた河川整備計画等の見直しの推進
- 洪水氾濫を未然に防ぐための計画的な堤防のかさ上げや浸透対策等の強化
- 施設能力を上回る洪水に対する減災効果の高い危機管理対策の推進
- 甚大な浸水被害を受けた地域における再度災害防止対策等の推進
- 生産拠点等の保全等に資する社会経済被害の最小化に向けた水害対策の推進
- ゼロメートル地帯の堤防決壊による壊滅的な被害を回避する高規格堤防整備の推進
- ・ 都市や地方部の中心市街地等における下水道と河川の連携した集中整備等の推進
- 背後に人命や財産が集中する海岸における海岸保全施設等の整備の推進
- ・ 水害対応タイムラインの策定・運用による避難警戒体制構築の推進
- 要配慮者利用施設における警戒避難体制の強化
- ・避難行動等を促すための雨水出水特別警戒水位の設定促進による内水氾濫対策の強化
- 大規模水害を想定した早期復旧のための排水対策の推進
- 河川、ダムや海岸保全施設に流入、漂着する流木等の効率的な処理の推進

(既存施設の有効活用)

- 既設ダムの徹底活用を図るためのダム再生のより一層の推進
- 中小河川等の洪水に対処するための雨水貯留等の流域対策の推進

<水防災意識社会の再構築(イメージ)>

○「施設では防ぎきれない水災害は必ず発生する」との考えの下、社会全体でハード・ソフトー体となった防災・減災対策に取り組み水災害に備える「水防災意識社会」を再構築する。



「事前防災対策」の加速化

近年の豪雨・台風災害では、インフラが整備され、かつ、維持管理されてきた箇所での被害は小さく、インフラが未整備または整備途上の箇所では被害が大きかった事例が多数確認されています。 そのため、「事前防災対策」の重要性が広く認識されるとともに、その推進が求められています。

平成30年の台風第21号では、大阪港で昭和36年の第二室戸台風を上回る既往最高の潮位を記録したものの、約13万戸が浸水した第二室戸台風以降の海岸・河川堤防、水門の整備(約1,300億円)や適切な維持管理(約200億円)により市街地の高潮浸水は完全に防がれ、その被害防止の効果は約17兆円に上ると推定されております。これらの戦後整備を進めてきた施設は今後順次耐用年数を迎えるため、状態監視を行いながら、計画的に更新していく必要があります。

また、全国的に河川整備が進捗している一方、氾濫危険水位*1を超える河川数は年々増加し、近年毎年のように水害が発生しており、河川の整備を上回るスピードで気候変動の影響が顕在化していると考えられます。さらに IPCC*2の報告書等を踏まえると、今後、気候変動による豪雨の更なる頻発・激甚化がほぼ確実と考えられることから、河川整備計画等の見直しや、利水ダムも含めた既存ストックの有効活用等を進めながら、「事前防災対策」を加速化していきます。

※1 河川が氾濫する恐れのある水位 ※2 気候変動に関する政府間パネル





(b) 集中豪雨や火山噴火等に対応した総合的な土砂災害対策の推進

[1, 167 億円(1, 23)]

集中豪雨や火山噴火による土砂災害に対して、事前防災等を重視し、ハード・ソフトー体となった総合的な対策を推進する。

- 近年の災害を踏まえた土砂災害防止施設の重点的整備の推進
- ・ 土砂・洪水氾濫対策としての遊砂地等の整備の推進
- 流木等を確実に捕捉する砂防堰堤等の整備の推進
- インフラ・ライフライン、避難所等を保全する土砂災害対策の推進
- 要配慮者利用施設に関する土砂災害対策の推進
- 土砂災害の被災地域における集中的な再度災害防止対策等の強化
- 警戒情報の精度向上や警戒区域の周知拡大等避難の実効性を高める取組の推進
- 火山活動活発化時の緊急的な対策や危険区域の想定による減災対策等の推進
- 被災する危険性が高い住宅の安全性確保の推進

ハード・ソフトー体となった総合的対策

人家、公共施設、インフラ・ライフライン、避難所等を保全する 土砂災害防止施設の重点的整備





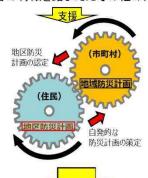
【平成30年7月豪雨】 流木捕捉効果の高い 透過型堰堤により、 土砂と流木を捕捉

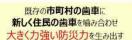


平成30年7月豪雨等を踏まえ、土砂・流木災害だけでなく 土砂・洪水氾濫による災害への予防的対策として、<u>遊砂</u>地、砂防堰堤等を重点的に整備するとともに、激甚な災害が発生した地域における再度災害防止対策を集中的に実施する。

【実効性のある避難を確保するための取組】

- ①土砂災害警戒情報の精度向上等
- ②土砂災害警戒区域等の認知度の向上等
- ③市町村の防災力向上の支援体制の構築
- ④地区防災計画に基づく警戒避難体制の構築
- ⑤地区防災計画と連携した砂防施設の整備
- ⑥災害の特徴を踏まえたその他の対策







自主防災組織等の災害訓練に よる手作りハザードマップの作成



自主防災組織等による防災訓練



土砂災害に関する講習



土砂災害警戒 区域等への 標識等の設置

(c) 南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策等の推進

[1,999 億円(1.42)]

切迫する南海トラフ巨大地震、首都直下地震等の大規模地震に備え、想定される具体的な被害特性に合わせた実効性のある対策を総合的に推進する。

(救助・救急ルートの確保等の応急対策)

- 首都直下地震等の発災時において、迅速に道路の被災状況を把握する取組等を推進
- 港湾を活用した災害時における海上からの円滑な被災地支援体制の強化
- 防災ヘリ更新、機器整備、民間人材育成等によるTEC-FORCE等の災害対応能力の向上

(施設の耐震化等の予防的対策)

- ・ 河川・海岸堤防等のかさ上げ・耐震対策、水門等の自動化・遠隔操作化等の推進
- ・ 津波浸水等を軽減するための粘り強い海岸堤防・防波堤等の整備の強化
- 基幹的交通ネットワークを保全するための土砂災害対策の推進
- 下水道施設の耐震化及びマンホールトイレ設置等の推進
- ・ 地震・津波被害の防止・軽減のための公共施設の耐震化等の推進
- ブロック塀等の安全確保の推進
- 帰宅困難者等を受け入れるための施設の整備への支援の強化
- ・巨大地震発生に対応するための位置情報基盤の研究及び地理空間情報の整備

TEC-FORCE の体制・機能の拡充・強化に向けて

大規模自然災害等に際し、被災自治体を支援するため、平成 20 年4月に緊急災害対策派遣隊 (TEC-FORCE)を創設し、これまで 96 の自然災害に対して、のべ約8万人・日を越える隊員を派遣 (令和元年7月 18 日現在)し、被災地の早期復旧の支援に当たってきました。

自然災害が頻発した平成30年度は、7月豪雨や北海道胆振東部地震などの被災自治体に、発 災直後から隊員を派遣し、被災状況調査や二次災害防止のための災害応急対応など支援を行いま した。また、令和元年6月下旬からの大雨においては、山間部の斜面崩落箇所で、ドローンを活用し た迅速な詳細調査を行うなど、被災自治体の復旧活動を支援しました。

南海トラフ巨大地震や首都直下地震をはじめ、大規模自然災害の発生が懸念されている中、本年4月までに隊員数を創設当初の5倍規模の1万2千人規模に増強するとともに、ドローン等のICT技術を活用した情報収集力・防災対応力の強化などに取り組んでいます。さらに、TEC-FORCEの活動の円滑化・迅速化を図るための法的措置等の検討も含め、体制・機能の拡充・強化に取り組みます。



防災ヘリによる被災状況調査 【平成30年北海道胆振東部地震/北海道勇弘都厚質節】





ドローンによる崩落箇所の詳細調査 【令和元年6月下旬からの大雨/鹿児島県鹿屋市】

(d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進

[197 億円(1.12)]

大規模地震や大規模火災の発生時における人的・経済的被害の軽減を図るため、密集市街地の改善、住宅・建築物の耐震化や防火対策等を推進する。

- 密集市街地等における建替えや改修等の防災対策への支援の強化
- 密集市街地における災害の被害拡大防止のための無電柱化の推進
- ・ 住宅・建築物の耐震化を加速するための耐震改修等の取組への支援の強化
- ・ 耐震診断義務付け対象建築物等への重点的支援措置等による耐震化の促進
- 宅地被害からの復旧や事前対策への支援の強化

(e) 災害対応能力の強化に向けた防災情報等の高度化の推進

[17 億円(2.11)]

先進技術の活用や共有体制の構築により、豪雨等の気象情報や災害発生状況等防 災上必要な情報を適確に把握・提供し、行政や住民の災害対応能力の強化を図る。

- 異常気象や激甚化する災害に対応するための予測精度の向上や観測体制の強化
- 簡易型河川監視カメラの設置と新たな洪水予測システムの導入による洪水の見える化
- ・ 先端技術を活用した水災害の減災・防災技術の研究開発
- 次世代型流量観測の技術開発による河川観測体制の高度化
- ・ドローン・画像解析技術を活用した平時からの施設監視の高度化
- 気候変動が水供給に与える影響の簡易評価手法検討等の渇水対策の推進
- 水循環解析に基づく地下水マネジメントの推進
- ・地震・津波・火山噴火時の防災行動・応急対策を支援するための防災情報の充実強化
- 火山噴火等発生時における大規模土砂災害に関する緊急調査の実施
- ・ 大雨特別警報の改善や気象防災専門家の育成支援等による地域防災力の強化
- 避難行動に資するハザードマップの改良やリスク情報のオープンデータ化等の推進
- ・ 防災・減災に有効な防災地理情報の認知度の向上及び利活用の促進

地域防災力向上への取組 ~気象庁の地方公共団体支援~

気象庁では、災害から国民の命を守るため、防災気象情報を広く国民に提供するとともに、市町村等の地方公共団体において、防災気象情報が住民の迅速な避難や復旧活動等に効果的に活用されるよう、地域の様々なニーズに対応した取組を強化しています。

災害発生時には、JETT(ジェット: 気象庁防災対応支援チーム)*を地方公共団体へ迅速に派遣し、防災対応において留意すべき気象の解説等を行っています。平成30年5月の創設以来、相次ぐ豪雨や台風、地震などの自然災害に対して、のべ約1,300人・日の職員を派遣し、地域の防災対応に貢献しています。また、平時には、地方公共団体を対象に、刻一刻と変化していく防災気象情報を有効に活用して、避難勧告等を行うべき地域やタイミングを判断するポイントなどを学ぶ「気象防災ワークショップ」を開催し、防災対応職員のスキルアップを支援しています。

気象庁では、これらを通じて、全国各地域の防災力強化に向けた取組を推進していきます。

※JETTは、TEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)の気象・地象情報提供班として活動



今後の台風や大雨の見通しについて解説する気象庁 職員



気象防災ワークショップにおける机上訓練で指導 に当たる気象庁職員

(f) 災害時における人流・物流の確保 [3,824 億円 (1.26)]

災害発生時であっても陸上・海上・航空輸送ルートが確保されるよう、啓開体制を 構築するとともに、地震、豪雨、豪雪等を想定した防災対策を推進する。

- 広域交通への影響を回避する代替性確保のためのミッシングリンク等の整備の推進
- ・ 大規模災害に備えた道路等の防災(斜面・盛土等)・震災対策(耐震補強等)の推進
- 大雪時の車両の立ち往生を防止又は軽減するための除雪体制の強化
- 緊急輸送道路や生活道路等の電柱の占用制限拡大や低コスト手法による無電柱化推進
- ・ 駅や橋りょう等の鉄道施設の耐震・豪雨・浸水対策の促進
- 港湾の基幹的広域防災拠点における緊急物資や支援要員の受入体制の構築
- ・ 代替輸送等に係る物流関係者間の連携強化等による災害に強い物流システムの構築
- 航空輸送上重要な空港等における護岸かさ上げによる浸水対策等の推進

高速道路の安全・安心の確保

高速道路における4車線化に加え、新技術等を活用した暫定2車線対策等、高速道路の安全性、 信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的に推進します。

- ・暫定2車線の対策…時間信頼性や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から、課題ある区間を優先整備区間に選定し、計画的に4車線化等を実施します。また、土工部については令和4年度内(高速道路会社管理区間は令和2年度内)でワイヤロープの設置を緊急対策として実施します。
- ・新東名・新名神6車線化…全国の物流の基軸となり、三大都市圏を連結する東名・名神のダブルネットワーク機能をさらに充実させるべく、新東名・新名神の整備促進・機能強化を図ります。
- ・逆走対策…民間企業から公募・選定した警告システム等の新技術を積極的に展開します。



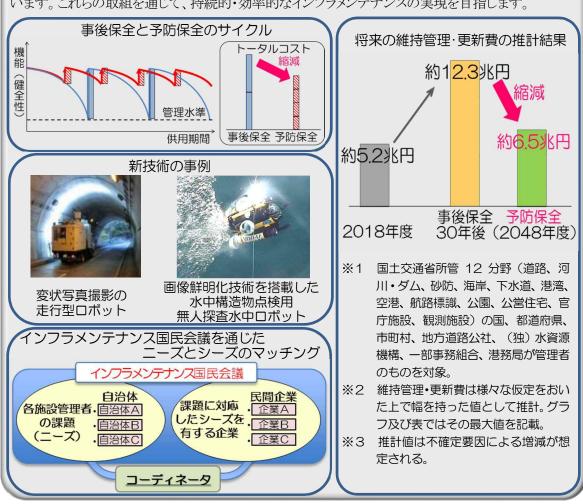
(2) 将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進 [5,827億円 (1,19)]

インフラ長寿命化計画(行動計画)に基づき、将来にわたって必要なインフラの機能を発揮し続けるための取組を推進する。

インフラメンテナンス革命

我が国のインフラの老朽化が進む中、個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定を各施設管理者が2020年度までに目指すなど、計画的な維持管理・更新に取り組んでいます。一方、維持管理・更新費の増大や担い手不足が懸念されています。将来の維持管理・更新費について、インフラに不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」の取組の場合、インフラに不具合が生じてから対策を行う「事後保全」の場合と比較して、30年後の1年当たりの費用は大幅に抑えられる見込みと推計しています。「事後保全」から「予防保全」への転換(計画的なメンテナンス)による費用の平準化・縮減や新技術の現場への導入による作業の省人化・効率化、多様な分野の技術や民間のノウハウを活用しメンテナンス産業の育成・拡大を図ること等により、インフラメンテナンス革命を進めていくことが必要です。

そのための取組の一つとして、インフラメンテナンス国民会議(2019年3月時点:1,705者)を通じ、施設管理者のニーズと民間企業のシーズのマッチングによる新技術導入の支援等を進めています。 国民会議を通じ、紹介された技術の社会実装数は着実に増加しています(2019年3月時点:6技術、71件)。2030年度までに全国の施設管理者におけるインフラ点検等の新技術等の導入を目指しています。これらの取組を通じて、持続的・効率的なインフラメンテナンスの実現を目指します。



(3)交通の安全・安心の確保

(a) 公共交通等における安全・安心の確保 [8 億円 (2.31)]

鉄道、自動車、航空など公共交通等における安全・安心の確保を図る取組を推進する。

- 運輸事業者への運輸安全マネジメント評価の実施等の取組の推進
- ICT の活用や覆面調査の拡充による自動車運送事業者に対する監査体制の強化
- ・ 先進技術の活用や操縦士への指導・監督の強化等による小型航空機の安全対策の推進
- 都市部などの有人地帯における無人航空機の利活用実現に向けた安全対策の強化
- 新たなビジネスとしての「空飛ぶクルマ」等の社会実装に向けた環境整備の推進
- テロ等緊急事態を想定した公共交通事業者等における危機管理対応力の充実・強化
- 「テロに強い空港」を目指した航空保安検査の高度化

(b) 踏切や通学路等における交通安全対策の推進

[1,619 億円(1.20)]

交通安全確保のため、ビッグデータを活用した生活道路対策や踏切対策、無電柱化等の道路交通安全環境の整備等を推進する。

- ビッグデータの活用による生活道路のエリア等の効果的な交通安全対策の推進
- 自転車活用推進計画に基づく、安全で快適な自転車利用環境の創出
- ソフト・ハード両面の幅広な対策を取り込んだ計画的な踏切対策の推進
- ・ 無電柱化推進計画に基づく、通学路等における無電柱化の計画的な推進
- 高速道路の暫定2車線区間の安全性確保に向けた4車線化、付加車線設置等の推進
- 高速道路における逆走対策、歩行者等の立入り対策の推進
- 高速道路の休憩施設(SA·PA)の駐車マス不足解消等、サービス水準の向上
- ブロック塀等の安全確保の推進

未就学児や高齢運転者に関する交通安全対策の取組

相次ぐ痛ましい事故を受け、令和元年6月 18 日の「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」において、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定されました。

本決定を受けて、国土交通省においては、関係者と連携して子供の移動経路の緊急安全点検を実施します。また、点検結果を踏まえ、歩道の設置・拡充、防護柵の設置等の安心安全な歩行空間の整備、生活道路のエリアへのハンプ等の設置による速度抑制などの対策及び交差点改良等の幹線道路対策等を推進します。また、高齢運転者対策として、安全運転サポート車の普及、高齢者の移動手段の確保(地域交通に係る計画・支援制度の見直し、タクシーの相乗り導入、自家用有償旅客運送の実施の円滑化等)を着実に進めるとともに、自動運転や MaaS なども含め、

総合的な対策を推進します。



安全運転サポート車の普及



生活道路における速度抑制対策



中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの将来イメージ

(4) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援(防災・安全交付金) [12,611 億円 (1.21)]

頻発する風水害・土砂災害や大規模地震・津波に対する防災・減災対策、インフラ 長寿命化計画を踏まえた老朽化対策等、地方公共団体等の取組を集中的に支援する。

<頻発する風水害・土砂災害や大規模地震・津波に対する防災・減災対策(イメージ)>



<インフラ長寿命化計画を踏まえた対策(イメージ)>

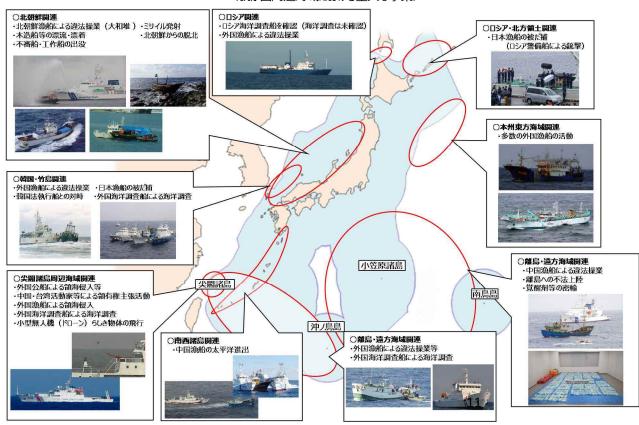


(5) **戦略的海上保安体制の構築等の推進** [1,457 億円 (1,28)]

「海上保安体制強化に関する方針」に基づく体制の強化や、海洋状況把握 (MDA) の能力強化に向けた取組など、戦略的海上保安体制の構築等を推進する。

- 「海上保安体制強化に関する方針」に基づく体制の強化
- ・ 海洋状況把握 (MDA)、法の支配に基づく海洋秩序維持のための取組の推進
- ・ 治安・救難・防災業務の充実・強化

< 我が国周辺海域における重大な事案>



「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて〜海上保安庁の国際業務の取組〜

主要な物資やエネルギーの輸出入のほとんどを海上輸送に依存する我が国にとって、海上輸送の 安全確保は、安定した経済活動を支える上でも極めて重要です。このため、海上保安庁では、「自由 で開かれたインド太平洋」の実現に向けて、法の支配に基づく海洋秩序維持の重要性をアジア諸国 等との間で共有するとともに、アジア諸国等の海上保安機関に対する能力向上支援や協力関係の強 化を図ることによって、海上輸送の安全確保に貢献しています。

海洋における「法の支配」の重要性の共有

<多国間>

地域の枠組みやそれを越えたグローバルな枠組みを活用 し、海洋における「法の支配」の重要性の共有を推進



世界海上保安機関長官級会合の開催(平成29年9月、東京)

<二国間>

関係国との協力覚書の締結等に基づく二国間連携を推進し、各海上法執行機関との信頼関係を構築

海上保安能力向上支援の推進

〈現地型〉

海上保安庁モバイルコーポレーションチーム*(MCT) の派遣や連携訓練を推進

※外国海上保安機関に対する能力向上支援の専従部門(平成 29 年 10 月発足)

<受入型>

海上保安政策プログラム(1 年、修士課程)における人 材育成支援



海上保安政策プログラムによる内閣総理大臣表敬(平成30年8月、東京)

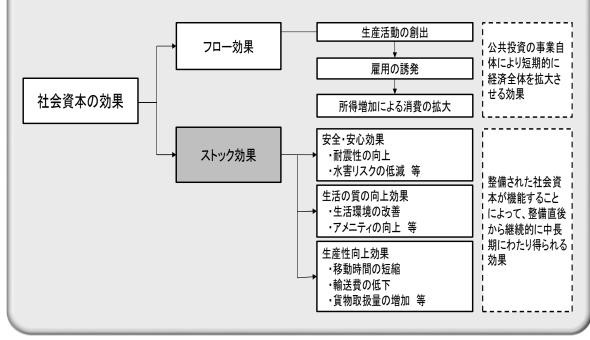
Ⅲ. 生産性と成長力の引上げの加速

- (1) 社会資本が機能することによって発現する生産性の向上等のストック効果を重視した社会資本整備を戦略的に推進。
- (2) 訪日外国人旅行者数 2020 年 4,000 万人、2030 年 6,000 万人等の目標の確実な達成のため、国際観光旅客税も活用し、観光先進国実現に向けた取組を拡充・強化。
- (3) PPP/PFI の推進やインフラシステムの海外展開等を通じて新たな有望成長市場の創出を図り、民間投資やビジネス機会を拡大。
- (4) 現場を支える人材の確保・育成等を加速化するため、賃金等の処遇 改善や女性や若者の活躍促進、外国人の活用等による働き方改革に取り組むとともに、物流の生産性向上や i-Construction を推進。
- (5) 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等に向けて適切に対応。

<u>(1)ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的な推進</u>

社会資本の整備は、未来への投資であり、次の世代に引き渡す資産を形成するものです。我が国の人口が減少していく中においても、経済成長や安全・安心の確保、国民生活の質の向上を持続的に実現していくためには、ストック効果(下図参照)を最大限に発揮する社会資本整備が求められています。

国土交通省では、ストック効果を高める工夫を、これまで以上に、社会資本整備のあらゆるプロセスで講じることとしており、既存施設の有効活用、ハード・ソフトの総動員、民間活力の最大限活用などの取組を進め、「賢く投資・賢く使う」を徹底することにより、ストック効果の最大化を目指していきます。



(a) 効率的な物流ネットワークの強化 [5, 106 億円 (1, 38)]

大都市圏環状道路等の整備やピンポイント渋滞対策等を併せて推進し、交通渋滞の緩和等による迅速・円滑で競争力の高い物流ネットワークの実現を図る。

- 三大都市圏環状道路等の整備の推進
- 中京圏の新たな高速道路料金体系等の検討
- ・ トラック輸送と空港・港湾等との輸送モード間の接続(物流モーダルコネクト)の強化
- 平常時・災害時を問わない安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進
- 交通の円滑化や都市の活性化等を図る連続立体交差事業の推進
- ダブル連結トラックによる省人化
- センシングの活用と新たな審査・モニタリングシステムによる特車通行許可の効率化
- ・ トラック隊列走行の実現も見据えた高速道路インフラの活用策の検討

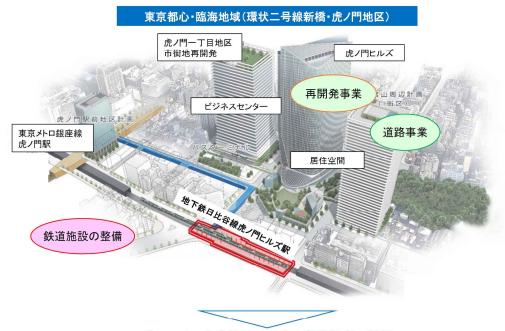
(b) **都市の国際競争力の強化** [145 億円 (1.42)]

都市の国際競争力を強化するため、大規模都市開発プロジェクトや広域連携等を 推進する。

- 国際ビジネス拠点を支える都市基盤の整備の推進や民間都市開発事業の促進
- 内外の人材が集結する地域プラットフォームの形成やシティプロモーション等の推進
- スーパー・メガリージョン形成及びその効果の広域的拡大の促進に関する検討

<国際ビジネス拠点を支える都市基盤の整備>

○ 我が国の都市の国際競争力を強化するため、大都市の拠点となるエリアにおいて、道路や鉄道施設等の都市基盤整備を 進めることにより、世界水準のビジネスセンターと居住空間の形成を図り、国際的な人材と投資を呼び込む。



グローバル企業等が入居する業務拠点の整備

地域の拠点や基盤となる都市拠点インフラの整備をスピードアップ

(c) 航空ネットワークの充実 [259 億円 (1.37)]

国際競争力の強化や訪日外国人旅行者の受入対応等の観点から、利便性の高い航空ネットワークの実現に向け、我が国の空港の更なる機能強化等を推進する。

(首都圏空港等の機能強化)

- 羽田空港の国際競争力強化のためのアクセス鉄道、駐機場、航空保安施設等の整備
- 成田空港におけるCIQ施設等の整備
- 関西空港・中部空港等における航空保安施設の整備
- 航空需要増大に対応するための処理容量拡大に向けた管制空域の抜本的再編等の推進
- 空港の供給量拡大に対応する地上支援業務における先端技術を活用した取組等の推進

(地方空港・地方航空ネットワークの活性化)

- 福岡空港におけるコンセッションを踏まえた滑走路増設事業の推進
- 那覇空港の国際線ターミナル地域再編整備等による地方空港のゲートウェイ機能強化
- ・ 地方空港における国際線の新規就航・増便の促進や旅客の受入環境高度化
- 地方航空ネットワークの維持・活性化のための関係者間の協業の促進

空港アクセスの向上

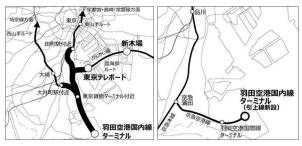
訪日外国人数の約9割が航空機を利用して訪日するため、「訪日外国人旅行者、2030 年 6,000 万人」の受入対応等の観点から、空港アクセスの向上は重要な課題です。このため、アクセス利便性の向上に資する鉄道や道路の整備等を推進します。

具体的な取組

<羽田空港>

「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について (答申)」(平成 28 年 4 月) において、「羽田空港ア クセス線の新設」及び「京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設」が、「国際競争力の強化に資 する鉄道ネットワークのプロジェクト」として位置づけられていることを踏まえ、羽田空港のアクセス利便 性向上に向けた取組を推進します。

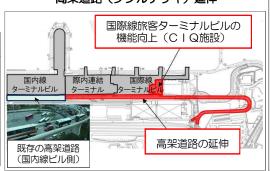
羽田空港アクセス線 京急空港線羽田空港国内線 ターミナル駅引上線



<那覇空港>

観光客の増加に伴い、バス、タクシー、レンタカー送迎車、一般車等による構内道路の混雑が深刻化しているため、国内線ターミナルビル前面の高架道路(ダブルデッキ)を国際線部分まで延伸することで混在解消を図る等ターミナル地域の機能強化を推進します。

高架道路 (ダブルデッキ) 延伸



(d) 整備新幹線の着実な整備 「792 億円 (1.00)]

我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、着実に整備を進める。

※ 北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の完成・開業目標 時期での確実な開業に追加的に要する経費の一部への対応については、予算編成過程で 検討する。

(e) 鉄道ネットワークの充実 [182 億円 (1.22)]

空港等とのアクセス向上に資する都市鉄道新線の建設や技術開発等を進めるとと もに、幹線鉄道ネットワークのあり方に関する調査を行う。

- 空港等とのアクセス向上に資する都市鉄道新線等の建設の推進
- 国・鉄道事業者・メーカーの連携強化を通じた鉄道技術の開発・普及の促進
- 単線での新幹線整備など幹線鉄道ネットワークの効果的・効率的な整備等に係る調査

地方創生回廊中央駅構想の実現

現在、東海道新幹線、山陽新幹線が乗り入れる新大阪駅では、1日当たり約 700 本以上もの新幹線が発着しており、ホーム容量は逼迫している状況です。一方で、新大阪駅には将来的に北陸新幹線等の路線も乗り入れる予定となっており、今後新大阪駅が新幹線ネットワークのハブとなり、東京と並び地方と地方をつなぐ中心的な役割を担うことが期待されます。

このため、乗り継ぎ利便性の観点から、新大阪駅の結節機能の強化や容量制約の解消を図るため、地下ホーム等の新設に係る調査を行っているところです。



(f) **国際コンテナ戦略港湾等の機能強化** 「732 億円 (1.39)]

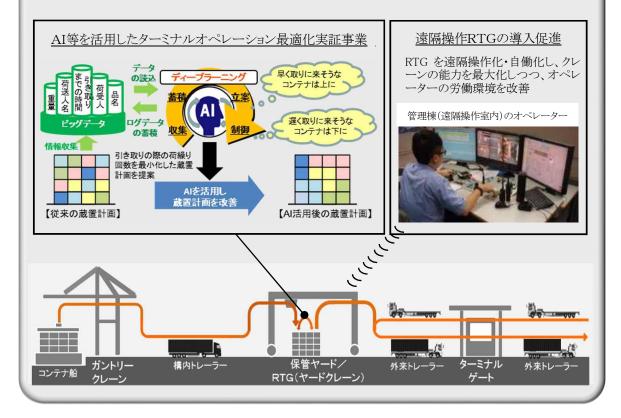
我が国産業の国際競争力の強化に向け、コンテナ船の基幹航路の維持・拡大を図る とともに、資源・エネルギー・食糧の輸入等の拠点形成の促進を図る。

- ・ ハード・ソフト両面でのコンテナターミナルの集貨・創貨・競争力強化の推進
- バルク船の大型化に対応した港湾機能強化や効率輸送に向けた企業連携の促進
- 環境負荷の小さいLNG燃料船の増加に対応したLNG燃料供給拠点の形成支援

AIターミナルの実現

AI 等を活用してターミナルオペレーションを最適化するためのシステムを構築するとともに、遠隔操作RTG※の導入促進等を行い、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有する AI ターミナルを実現します。これにより、令和5年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指します。

※ RTG: Rubber Tired Gantry Crane の略で、タイヤ式門型クレーンのこと



(g) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 [164 億円(1.31)]

農林水産業、製造業等の国際競争力強化に向け、フェリー・RORO 船の活用等の物流効率化に資する港湾施設や洋上風力発電の促進のための基地港の整備を推進する。

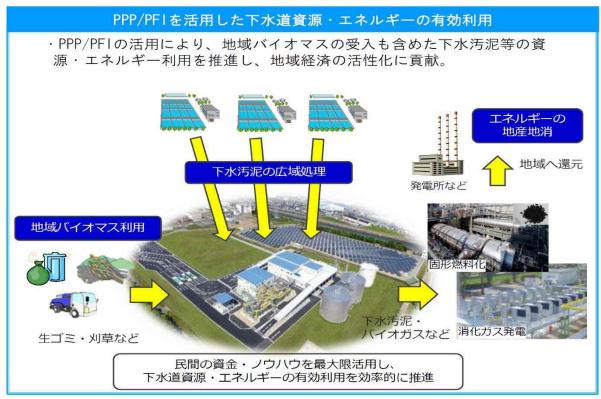
(h) 成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援

(社会資本整備総合交付金)

[10,037億円(1,20)]

駅の整備などと供用時期を連携したアクセス道路等の成長基盤の整備やPPP/PFIを活用し民間投資を誘発する取組等、地方公共団体等の取組を重点的に支援する。





(2)観光先進国の実現

(a) 観光の持続的な発展に向けた施策の着実な推進 [422 億円(1.32)]

我が国の経済を支える産業へと成長しつつある観光の発展が持続的なものとなるよう、魅力の発信や観光資源の活用といった施策を着実に推進する。

(戦略的な訪日プロモーションの実施と観光産業の基幹産業化)

- 国別戦略に基づくプロモーションの徹底と成長市場からの誘客拡大に向けた取組実施
- MICE誘致の国際競争力の強化、開催地の魅力向上及びプロモーション等の強化
- 観光産業の生産性向上や人材育成、宿泊業における外国人材の活用等の取組への支援
- 諸外国との相互交流の拡大に向けた若者の海外体験の促進
- 観光施策の検討・評価・改善の基盤となる観光統計の整備

(観光資源を活用した地域への誘客促進)

- ・ 観光地域づくり法人 (DMO) が中心となり実施する広域周遊観光促進の取組等への支援 (訪日外国人旅行者の受入環境の向上)
 - 観光地や公共交通機関、宿泊施設における円滑かつ快適な受入環境の整備の支援
 - クルーズ船・国際旅客船の受入環境整備や官民連携での拠点機能強化
 - 地方空港におけるCIQ施設の拡張整備による機能強化の取組への支援

(b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開

「520 億円(1.07)]

観光立国推進閣僚会議で決定されている「国際観光旅客税の使途に関する基本方針等について」に基づき、より高次元な観光施策を展開する。

※ 国際観光旅客税を充当する施策の考え方については、既存施策の財源の単なる穴埋めをするのではなく、①受益と負担の関係から負担者の納得が得られること、②先進性が高く費用対効果が高い取り組みであること、③地方創生をはじめとする我が国が直面する重要な政策課題に合致することを基本とする。

(ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備)

- 最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現等
- 公共交通利用環境の革新等
- ICT等を活用した多言語対応等
- 旅行安全情報共有プラットフォームを通じた旅行者の安全の確保 等

(我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化)

- 欧米豪を対象としたグローバルキャンペーン
- デジタルマーケティングを活用したプロモーションの高度化 等

(地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度 向上)

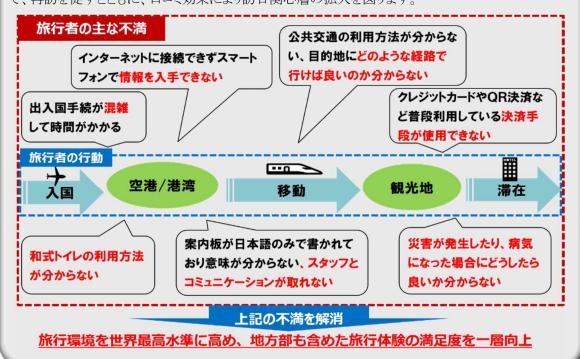
- 地域の観光戦略推進の核となる観光地域づくり法人 (DMO) の改革
- 地域資源を活用したコンテンツの造成等
- 文化財や国立公園等に関する多言語解説の整備
- ・ 文化資源(文化財等)を活用したインバウンドのための環境整備
- 国立公園のインバウンドに向けた環境整備

等

国際観光旅客税を活用した訪日外国人旅行者の受入環境の向上

訪日外国人旅行者数 2020 年 4,000 万人、2030 年 6,000 万人など、「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げた目標の達成に向けては外国人旅行者が我が国に入国してから出国するまでの間の旅行環境を世界最高水準に高めることで、地方部も含めた旅行体験の満足度を一層向上させることが必要です。

このため、まずは、多言語対応や Wi-Fi、キャッシュレス対応など、外国人旅行者にとって「当たり前」の環境整備を早急に進めていくことが重要であり、出入国、移動、観光地等における滞在の各シーンにおける旅行体験の満足度を一層向上させ、外国人旅行者を我が国の強力なファンとすることで、再訪を促すとともに、口コミ効果により訪日関心層の拡大を図ります。



(c) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

観光資源としての既存ストックの公開・開放など社会資本の利活用とともに、観光客の移動円滑化等にも寄与する社会資本の整備を通じ、地域の観光振興に貢献する。

- インフラツーリズムの推進にも資する水辺の整備や公園等の魅力の向上
- 歴史的景観の保全や活用等による魅力の向上
- 官民の連携等による「みなとオアシス」の地域活性化の拠点としての機能強化
- 道の駅や SA・PA におけるインバウンド受入環境整備の推進
- 増大する訪日客への対応のための地域の拠点空港等における滑走路整備等の機能強化
- 更なる周遊促進に向けた高速道路の周遊定額パスやナンバリング・英語表記等の推進
- 既存ストックを有効活用した観光地へのアクセス改善等の推進
- ・ ICT・AIを活用した交通需要調整のための料金施策を含めた面的な観光渋滞対策の導入
- 道路空間のオープン化、無電柱化等による観光地の快適な空間づくりの推進
- ETC2.0 等を活用した外国人特有の危険箇所におけるピンポイント事故対策の推進
- 世界に誇りうるナショナルサイクルルートの指定、魅力向上のための取組の推進

<インフラ施設と地域の連携(イメージ)>





地域のおみやげ



インフラ施設の観光資源化



構造を活用した コンサート





地元観光ガイドの 育成・活用

人気の自然スポット



温泉地での宿泊



<インフラを活用したツーリズムの例>



社会実験による体験ツアーを実施(首都圏外郭放水路)



定期的な観光放流を実施(宮ヶ瀬ダム)

(3) 民間投資やビジネス機会の拡大

(a) ビジネスでの利活用に向けたデータ基盤や提供環境の整備

[118 億円(1.10)]

ビジネスの機会拡大・効率化や新ビジネスの創出に向けて、先進技術の活用による データ整備やオープンデータ化を推進する。

- インフラ整備や防災対策、都市開発等に資する地籍整備の推進
- リモートセンシング等の効率的な手法の導入推進等による地籍調査の円滑化・迅速化
- 不動産取引の指標、課税評価の基準等となる地価公示の着実な実施
- 不動産情報の官民連携、賃貸住宅管理業の適正化等を通じた不動産投資環境の整備
- 高精度測位や3次元地図等の地理空間情報を活用した新産業創出等に向けた環境整備
- 港湾情報や貿易手続情報を一元化した情報基盤の構築
- 気象ビッグデータの活用促進に向けた環境整備を通じた気象とビジネスとの連携促進

(b) PPP/PFI の推進 [558 億円 (1.76)]

民間の資金やノウハウを活用した多様なPPP/PFIの推進により、低廉かつ良質な公共サービスを提供するとともに、民間の事業機会を創出し、経済成長を促進させる。

- 先導的な PPP/PFI の案件形成や地域プラットフォームを通じた案件形成への支援
- ・ 人口 20 万人未満の地方公共団体におけるモデル形成支援や職員の能力向上支援
- インフラの維持管理に係る官民連携事業の導入支援
- 民間事業活動と一体的に実施する基盤整備の事業化検討の機動的な支援
- 都市公園において民間事業者が行う公園施設の整備等への支援の推進
- ・ 小規模な地方公共団体等による公営住宅整備に関するPPP/PFI推進の支援
- PPP/PFIを活用した公的賃貸住宅団地の再生・福祉拠点化の推進
- コンセッション方式の活用による空港経営改革の推進
- PPP/PFI手法の導入や広域化・共同化による持続的な下水道事業の推進
- 民間の技術を活用した下水道施設のエネルギー拠点化の推進
- · PFI手法を活用した無電柱化の推進

(c) インフラシステム輸出の戦略的拡大 [33 億円 (1.27)]

「インフラシステム輸出戦略」、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」 等に基づき、質の高いインフラの海外展開に向けた取組を官民一体で推進する。

(プロジェクトの「川上」からの参画・情報発信)

- トップセールス、相手国要人の招聘、セミナー開催、研修等の戦略的展開
- 国際機関や在京大使館等と連携した情報発信の強化
- ・ 相手国の都市・交通マスタープラン等に関する案件発掘・案件形成等の推進
- 相手国の課題解決やニーズに応じた提案型プロジェクトの展開
- 我が国の優れたインフラ点検・診断・補修等のメンテナンス技術の海外展開の推進
- ・ 海外インフラ展開法に基づく高速鉄道、水資源・下水道のインフラ海外展開の推進

(インフラ海外展開に取り組む企業の支援)

- ・ 官民連携によるプロジェクトの受注拡大に向けた枠組の構築・展開
- 我が国の中小企業等が有する優れた技術の海外展開支援
- 我が国企業の現地における実証実験(パイロットプロジェクト)の支援
- 外国企業との第三国連携海外進出の推進

(ソフトインフラ支援の着実な実施)

- 相手国の制度構築・人材育成の一体的・効果的実施
- 我が国の技術、規格、制度等の国際標準化の推進

質の高いインフラの海外展開

施設の維持管理まで含めたライフサイクルコストが低廉であり、使いやすく長寿命なインフラを提供するのみならず、納期を遵守し、環境・防災面へも配慮し、将来的に現地の人材で運営しうるようなスキルを高める人材育成や制度構築支援も併せて行う「質の高いインフラ」の海外展開を進めています。 国土交通省では、「APEC 質の高いインフラ東京会議」平成31年3月に開催するなどして、「質の高いインフラ」のコンセプトに対する理解の定着・普及促進につとめています。

これにより、急速に人口集中や都市化が進む新興国等の課題解決に貢献するとともに、海外進出している我が国企業の利便性向上やサプライチェーンの強化につながります。



インドネシア/ジャカルタ都市高速鉄道

交通渋滞が深刻化しているジャカルタにおいて、大量輸送が可能な都市高速鉄道を導入する事業で、2019 年 3 月に、全線約 24km の南北線のうち約 16km が開通した(有償資金協力)。土木工事、車両納入、電機・機械システム等の整備の全てを本邦企業が実施した「オールジャパン」の事業であるとともに、本邦企業が現地企業と合弁会社を設立するなどして日本の技術移転が行われた。



ミャンマー/ドーボン橋(新タケタ橋)

経済発展が著しいヤンゴン市中心部と郊外のティラワ経済特区を結ぶ重要な路線上に位置。片側2車線、全長256mで、ミャンマーにおける0DA再開後に初めて完成した橋梁(2018年8月開通。無償資金協力)。安価かつ高耐久性を有するPCエクストラドーズド形式を同国で初めて採用し、本邦企業が受注。建設に当たってはミャンマー建設省の若手職員も参加し、「道路橋梁技術能力強化プロジェクト」と連携して日本の技術移転が行われた。

(d) 造船・海運の技術革新や海洋開発等の推進 (i-Shipping、j-Ocean) [155 億円 (1.16)]

造船・海運の技術革新(i-Shipping)とともに、海洋資源・エネルギー等の開発・利用のための取組(j-Ocean)、海洋権益の保全・確保に関する取組等を推進する。

(造船・海運の技術革新の推進 (i-Shipping))

・ 造船・海運における生産性向上に向けた技術開発の支援や新技術活用の推進

(自動運航船の実現)

• 自動運航船の実用化に向けた先進的技術の実証や安全な運航のための環境整備の推進

(海洋資源開発市場への参入及び海洋エネルギー開発等の推進 (j-0cean))

- 海洋資源開発分野におけるビジネス拡大に向けた技術開発等の支援
- ・ 洋上風力発電の導入促進と安全確保・効率化や海のドローン安全指針策定等の推進
- ・ 北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進

(海洋権益の保全・確保)

- ・ 海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理の推進及び研究利用の支援
- 沖ノ鳥島における戦略的維持管理等による恒久的な島の保全の推進
- ・ 海洋権益の確保を目的とした広域かつ詳細な海洋調査、精緻な海洋情報の整備の推進

(国民の理解の増進)

海の日やニッポン学びの海プラットフォームを通じた国民の海洋への理解増進

i-Shipping と j-Ocean

~「海事生産性革命」強い産業、高い成長、豊かな地方~

海事産業を取り巻く国際競争環境が激化する中で、日本の海事産業の国際競争力を向上させるためには、強みである高い生産性を一層高めることが必要です。このため、船舶の開発・設計、建造から運航に至るまでの生産性向上と自動運航船の実用化を推進する「i-Shipping」、海洋開発市場で求められる低コスト化等の技術を実現し、新市場の開拓を目指す「j-Ocean」の2つのプロジェクトからなる「海事生産性革命」を強力に推進しています。

目標

- 2025年までの「自動運航船」の実用化
- 2025年に新造船建造量の世界シェア3割の獲得
- 海洋開発分野の 2020 年代の合計売上高を、2010 年代比で 1.1 兆円上積み (4.6 兆円)

具体の取組







(4)現場を支える技能人材の確保・育成等に向けた働き方改革等の推進

(a)建設業、運輸業、造船業における人材確保・育成、物流の生産性向上 「43 億円 (1. 24)]

現場を支える技能人材の確保・育成や生産性の向上のため、適切な賃金設定等の処遇改善、教育訓練の充実、外国人の活躍促進等の働き方改革等を官民一体で推進する。

(建設業)

- ・ 適正な工期設定等による長時間労働の是正や週休2日確保等の取組の推進
- 建設キャリアアップの促進・活用や社会保険加入等による安心して働ける環境の整備
- 地域建設産業の生産性向上及び持続性確保
- 建設職人の安全・健康の確保の推進
- ・ 外国人材の適正活用に向けた特別監査・巡回指導や管理システムの運営等の推進

(運輸業)

- バス事業や自動車整備業の担い手確保・育成や生産性向上等の取組の推進
- ・ 操縦士・整備士・保安検査員の養成・確保に向けた訓練内容の高度化等の推進
- 船員の確保・育成や船内環境の改善に向けた取組の推進

(造船業)

・ 造船業における技術・技能者の確保・育成や外国人材の適正な活用

(物流の生産性向上)

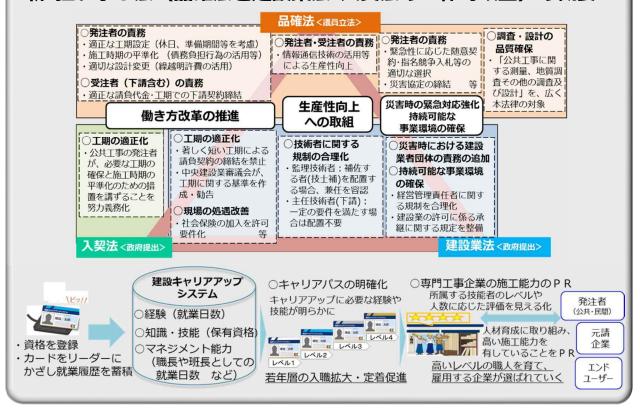
- 企業間連携や新技術等による物流効率化及び国際物流のシームレス化・標準化の推進
- トラック輸送の労働生産性の向上や取引環境の適正化等による働き方改革の推進
- 内航海運業の取引環境改善・生産性向上を通じた内航海運活性化の推進

新・担い手3法等を踏まえた建設業の担い手の確保・育成

第196回通常国会において、適正な工期設定等による働き方改革の推進や技術者に関する規制の合理 化等による生産性の向上、事業承継の円滑化等による持続可能な事業環境の確保等を内容とした新・担い 手3法が成立しました。これを踏まえ、適正な工期設定や地方公共団体における施工時期の平準化の取組 等を通じ、引き続き建設業の長時間労働是正や週休2日制の推進等の働き方改革に取り組み、建設業の担い手の確保等を図ります。

また、処遇改善のため、建設技能者の保有資格や就業履歴を業界横断的に登録・蓄積する建設キャリアアップシステムと連携して「建設技能者の能力レベル判定システム」及び「専門工事企業の施工能力等の見える化」を構築します。

新・担い手3法(品確法と建設業法・入契法の一体的改正)の概要



(b)オープンデータ・イノベーション等による i-Construction の推進

[28 億円(1.51)]

BIM/CIM等の3次元データの利活用の推進、AI活用等の新技術の開発・現場導入、地方公共団体への取組拡大等によりi-Constructionを推進する。

(BIM/CIMの拡大をはじめとした3次元データ等の利活用)

- ・ 公共から民間まで幅広い建設事業でのBIM/CIMの推進
- インフラに係るデータ連携基盤の構築によるオープンイノベーションの促進
- ・ 地下空間に関する安全技術の確立に向けた地盤情報の収集・共有・利活用等の推進 (新技術の開発・導入加速に向けた産学官の連携強化)
 - i-Construction推進コンソーシアムによる新技術導入に向けたマッチング等の推進
 - 公共工事における新技術の現場実装の推進
 - ・ AIやロボットの活用等による建設生産・管理システムの高度化
- ・企業・大学等における現場向け新技術開発への助成及び国所管の研究施設の機能強化 (地方公共団体の取組の支援)
 - ・地方公共団体におけるICT施工導入のための技術者支援の促進

データプラットフォームの構築による施策の高度化・イノベーション創出

国土交通省では、建設業界における賃金水準の向上や休日の拡大等による働き方改革を促進するとともに、ICT等の全面的な活用により建設現場の生産性向上を図る「i-Construction」を推進しています。例えば、調査・設計から維持管理までBIM/CIMを活用しつつ、3次元データの活用やICT等の新技術の導入を加速化させる「3次元情報活用モデル事業」を実施しています。

今後は、BIM/CIM やICT 施工により作成される3次元データをはじめとした i-Construction の取組により得られるデータや、地盤情報、民間建築物等の国土に関する情報をサイバー空間上に再現するインフラ・データプラットフォームを構築し、さらに官民が保有する公共交通や物流・商流等の経済活動に関するデータや気象等の自然現象に関するデータを連携させ国土交通データプラットフォーム(仮称)を構築します。これにより、フィジカル(現実)空間の事象をサイバー空間に再現するデジタルツインを実現し、業務の効率化やスマートシティ等の国土交通省の施策の高度化、産学官連携によるイノベーションの創出を目指します。



(5)2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等における対応

目前に迫った 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等の成功に向け、東京都や大会組織委員会、また各省庁等と連携しながら、セキュリティ・防災対策の強化、ユニバーサルデザインの推進、外国人旅行者の受入環境整備等について総力を挙げて取り組んでいきます。また、2025 年大阪・関西万博等の開催に向けても、必要な取組を着実に進めていきます。

○海上警備体制の強化

競技会場等周辺海域におけるテロ対応能力を向上

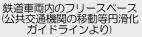


海上におけるテロ対策訓練

○ユニバーサルデザインの 街づくり・心のバリアフリー

公共交通機関の旅客施設等における バリアフリー化、心のバリアフリーを推進







視覚障害者サポート 体験

○英語表記・高速道路ナンバリング

会場周辺において、英語表記等、道路標識の改善を実施。また、高速道路ネットワークにおいて、路線名に併せ、「ナンバリング」を導入し、利用者にわかりやすい道案内を実現







会場周辺の英語表記改善及びナンバリングの事例(左:改善前、右:改善後)

Ⅳ. 豊かで暮らしやすい地域づくり

- (1) 都市機能の誘導・集約や利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワークの実現による「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進するとともに、新技術や官民データの活用により地域住民の利便性や快適性が向上する「スマートシティ」、「次世代モビリティ」を推進。
- (2) 空き家や空き地等への対策を進めるとともに、地域の魅力や資源を活かした、個性・活力のある地域を形成。
- (3) 誰もが安心して暮らすことができる住宅や地域全体で子どもを育むことができる住生活環境の整備を促進。

<u>(1) コンパクト・プラス・ネットワーク、スマートシティ、次世代</u> モビリティの推進による持続可能な地域づくり

(a) コンパクトシティ・スマートシティの推進 [242 億円 (1.33)]

都市機能の誘導・集約等によるコンパクトシティを推進するとともに、新技術や官 民データの活用によるスマートシティを推進する。

(コンパクトシティの推進)

- 効果的な立地適正化計画を策定する地方公共団体への支援の強化
- 生活に必要な都市機能等を誘導するための民間事業者等に対する支援の強化
- 地方都市の再生やまちの賑わいの創出等を図る取組に対する支援の強化
- まちなかに人中心の「居心地がよく歩きたくなる空間」を創出する取組への支援の強化
- 「小さな拠点」形成のための既存施設を活用した生活機能等の再編・集約への支援

コンパクト・プラス・ネットワークの推進

コンパクト・プラス・ネットワークは、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮によって、住民の生活利便性の維持・向上、地域経済の活性化につながります。

この取組は着実に拡大しており、令和元年5月1日現在で、約470都市が居住や都市機能の集約を目的とした立地適正化計画の作成に取り組み、そのうち、250都市が作成・公表済です(うち、155都市が持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目的とした地域公共交通網形成計画を作成し、公表済)。

国土交通省では、優れた取組を行っている都市をモデル都市として選定し、横展開を図っています。モデル都市のひとつである石川県金沢市では、立地適正化計画における居住誘導区域を公共交通沿線に設定し、面積を市街化区域の半分以下に絞り込むことにより、同区域における人口密度の維持と、徒歩と公共交通でまちなかを楽しめるまちづくりを目指しています。

併せて、本年6月、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」において、今後のまちづくりの方向性として、官民のパブリック空間(街路、公園、広場、民間空地等)をウォーカブルな人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成すべきと提言されたことを踏まえ、多様な人材が集い、交流するまちなかの形成を推進してまいります。

(スマートシティの推進)

新技術やビッグデータを活用した都市のスマート化に向けた取組に対する支援の強化

スマートシティの推進

本年6月に閣議決定された「統合イノベーション戦略 2019」等に基づき、政府が一丸となり、官民の知恵・ノウハウを結集してスマートシティの取組を加速するため、内閣府、総務省、経済産業省、国土交通省が中心となって、本年8月に「スマートシティ官民連携プラットフォーム」が設立されました。

今後は、企業、大学・研究機関、地方公共団体、関係府省等、合計 471 団体から構成される本プラットフォームを軸に、官民が一体となって全国各地のスマートシティ関連事業を強力に推進していきます。

国土交通省においては、これまで、移動・物流、インフラ、防災・気象、エネルギー・環境、観光等幅広い分野を対象に、AI、IoT等の新技術や官民データ等をまちづくりに取り入れ、都市のマネジメントを最適化し、都市・地域の課題解決を図るスマートシティの取組を積極的に推進してきました。

今後も、取組の更なる加速化・高度化を図るため、「先行モデルプロジェクト」に選定された 15 事業等に対し計画の策定、新技術の実証実験等の支援を行うなど、必要な施策を積極的に実施していきます。



- 35 -

(b) 道路ネットワークによる地域・拠点の連携 [3, 299 億円 (1. 15)]

個性ある地域や小さな拠点を道路ネットワークでつなぐことで、広域的な経済・生活圏の形成を促進する。

- 地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築
- ICへのアクセス道路の整備に対する安定的な支援
- スマートICの活用による地域の拠点形成や民間施設との直結による産業振興の支援
- 自動運転に対応した道路空間の基準等の整備、自治体等の社会実装への取組の支援
- インバウンド対応や防災拠点の機能強化等「道の駅」の新たなステージの検討を推進

クルマの ICT 革命 ~自動運転×社会実装~

自動運転の実用化により、安全性の向上、運送効率の向上、新たな交通サービスの創出等が図られ、大幅な生産性向上に資することが期待されます。自動運転の実用化に向けて、制度の整備、システムの実証等に取り組んでいきます。



自動運転の実用化に向けた取組

【①ルールの整備等】

- 令和元年5月に成立した、自動運転車等に対する設計・製造 過程から使用過程にわたり一体的な安全性を確保するための「道 路運送車両法の一部を改正する法律」の円滑な施行のための 準備に取り組みます。
- 国連における議論を主導し策定された、自動車線変更に 関する国際基準を踏まえ、平成30年10月に国内基準を 導入しました。今後、令和2年3月までに、高速道路における 自動車線維持走行(レベル3)の基準案の作成を目指し議論 を主導します。



- トラック隊列走行や道の駅等を拠点とした自動運転サービス等の早期の実用化を図るため、自動運転車のための専用の空間、道路に敷設する電磁誘導線など自動運転に対応した道路空間の基準等の整備を進めます。
- バス・タクシー事業者が無人自動運転移動サービスの安全性・ 利便性を確保するための**ガイドラインを令和元年6月に策定し ました**。
- 自動運転の実現に向け、産学官が連携し、その**要素技術となる** る最先端の先進安全技術の開発・実用化を促進します。

【②システムの実証】

- トラックの隊列走行やラストマイル自動運転による移動サービスの実現に向け、技術開発・実証実験等を行います。
- 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転 サービスの実証実験について、長期間(1~2ヶ月程度) の実験を引き続き実施するとともに、準備の整った箇 所から順次、社会実装を実現します。
- 都市交通における自動運転技術の活用を図るため、二ユータウンにおける自動運転サービスの実証実験や基幹的なバスにおける実証実験等を通じた都市交通のあり方を検討します。



【 プロジェクトの推進 】

「国土交通省自動運転戦略本部」における「自動運転の実現に向けた今後の国土交通省の取組(平成30年12月)」を踏まえ、自動運転の早期実現に向けた国際基準等のルール整備や社会実験・システムの実証等の取組を着実に進めます。

(c) 利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワークの実現

[316 億円(1.25)]

人口減少や高齢化を踏まえ、関係者の連携や ICT 等新技術の活用の促進など、利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワーク等の実現に向けた取組を推進する。

- 地域の関係者の連携・協働による交通サービス提供の促進
- 地域の実情に応じた路線バス、離島航路等の生活交通の確保維持の支援
- ノンステップバスの導入、内方線付点状ブロックの整備等のバリアフリー化の支援
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の支援
- 日本版MaaS等の次世代モビリティの推進による地域や観光地の移動の利便性向上
- ETC2.0 のデータ活用 (オープン化) による地域のモビリティサービス強化
- バスタプロジェクトの全国展開
- ・ 地域の実情に応じた持続可能な旅客運送サービスの実現に向けた取組の推進
- 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進

AI·IoT 等最新技術を活用した交通・物流のイノベーション

いわゆる第4次産業革命が進展する中、AIやIoTなどの最新技術を活用して利便性・生産性の高い交通・物流が実現できる機会が到来しています。

MaaS (Mobility as a Service)は、スマホアプリにより、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て検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、地方や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等への寄与が期待されます。実証実験への支援などを通して、全国どこでも利用できる日本版 MaaS**を実現し、あらゆる人が移動しやすい豊かな社会を目指します。

また、物流事業の労働生産性は2017年度までに13.1%向上(2015年度比)しています。2020年度までに2割程度向上という目標の達成に向け、引き続き物流分野における働き方改革や国内外における事業者間の連携を進めるとともに、AIやドローン、自動配送ロボットといった新技術の活用を推進し、物流生産性革命を実現します。











※「日本版MaaS」として、各地域の多様なMaaSサービスを全国的にネットワーク化するとともに、 まちづくりや商業・観光等の多様なサービスとも連携することで、地域や旅行者にとって利便性 の高い仕組みを目指しています。

(2)個性・活力のある地域の形成

(a) 地域資源を活かしたまちづくりの推進 [418 億円 (1.21)]

地域の歴史・景観、緑地、農地などの地域資源を活かした魅力あるまちづくりを推進する。

- 歴史文化資源や景観等を活用したまちづくりに対する支援の強化
- 明治立憲政治の確立等の歴史や意義を後世に伝える明治記念大磯邸園の整備の推進
- 国営公園における観光拠点整備や体験プログラムの展開等によるストック活用の推進
- 都市の緑地や農地を活かした魅力あるまちづくりの推進
- 豊かな自然や美しい風景を活かした魅力ある水辺空間形成(かわまちづくり)の推進
- ・ 良好な河川環境の保全・復元及び創出による魅力的なまちづくりの推進
- 地域活性化に資する下水道の未普及対策やリノベーション等の取組の推進
- 緑や水を活かした国土・都市・地域の形成を図るグリーンインフラの取組の推進
- ・ 地域に応じて賑わい・安全など道路空間を最適配分する「人中心の道路空間」の推進

下水道リノベーションの推進に向けて

人口減少社会の到来による使用料収入の減少や職員減少により技術継承が困難になるなど、持続可能な事業運営が課題となっています。このことから、ICT 活用による生産性向上等を図るとともに、下水熱やオープンスペース等の下水道施設が有する資源・資産を活用し、処理場を魅力あふれる地域の拠点に再生する「下水道リノベーション」の取組を推進しています。下水熱の活用については、全国 26 箇所で活用実績があり、下水道資源の活用を今後も進めていきます。また、ICT活用や他分野における技術の導入を目指した社会実験(令和元年度は3件)を実施してまいります。

■下水道資源の活用による地域活性化への取組



大型商業施設への熱供給(大阪府堺市)

■ICT活用による生産性向上等の取組 処理場内の巡視点検 焼却炉内部等の点検

ドローンによる処理場内の点検

(b) 空き家、空き地、所有者不明土地等の有効活用の推進

[81 億円(2.03)]

空き家・空き地等の低未利用不動産の有効活用の推進により生活環境の維持・向上を図り、魅力・活力のある地域の形成を図る。

- 市町村が行う空き家の活用や除却等の総合的な支援の強化
- 空き家対策を市町村と専門家が連携して行うモデル的取組への支援
- 不動産業団体等による空き家・空き地の流通等の促進、所有者不明土地の活用等円滑化
- 住宅団地における良好な居住環境の確保・再生を図る取組への支援の強化
- ・ 地方公共団体等が行う都市の空き地等の利用促進の取組に対する支援
- マンションの適切な維持管理や再生を図る取組への支援

(c) バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 [96 億円 (1.97)]

鉄道駅の移動円滑化やバリアフリー化された道路空間の創出に加え、誰もが安全で快適に移動できるユニバーサルデザインのまちづくりを強力に推進する。

- 全ての利用者の安全性向上を図るためのホームドアの更なる整備等の促進
- 駅前広場やBRTの停留所、駅周辺における道路のバリアフリー対策等への支援の強化
- ホーム拡幅等の駅改良や保育所等の公共施設の整備による駅空間の質的進化の推進
- ・ 全国の高速道路のサービスエリアや「道の駅」における子育て応援施設の整備の推進
- ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進に向けた取組の推進
- ・バリアフリー化推進のための調査及び心のバリアフリーの国民的運動の展開

(d) 離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域の振興支援

[61 億円(1.17)]

離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域について、地域資源や地域の特性、創意工夫等を活かした取組に対する支援を行う。

- 離島における「スマートアイランド」の推進等による定住・交流人口拡大等への支援
- ・ 奄美群島における交流促進、産業振興、定住促進への支援
- ・ 小笠原諸島における防災、自然環境の保全、産業振興や生活環境の改善への支援
- 半島地域における交流促進、産業振興、定住促進への支援
- 豪雪地帯の実情に即した除排雪体制の構築等への支援

スマートアイランドの推進

本土から隔絶し、明確にエリアが限定される離島だからこそ、公共交通や医療・教育の不足、 ライフラインの脆弱性といった課題の解決に向けて、Society5.0の実現が期待されています。

例えば、ICTを活用したグリーンスローモビリティ。夏に観光客が集中し交通需要の季節変動が大きく、細い坂道の多い離島では、地域交通を補完し島民の生活の足となることが期待されます。さらに、洋上風力発電などの再生可能エネルギーを組み合わせれば、島外に依存しているガソリン等に代わるエネルギーの地産地消にもつながります。

また、海が荒れると、船による物資供給は途絶えてしまいますが、ドローンを活用することで、 新たな輸送網を構築することができます。さらに、定期的な輸送網がない離島間でも、医薬品や 生活必需品を効率的かつ迅速に運ぶことが可能になります。

国土交通省では、こうした様々な新技術の実装により、島民の暮らしを支えて、離島を活性化する「スマートアイランド」の取組を推進してまいります。



グリーンスローモビリティに よる地域交通の補完 (広島県福山市)



洋上風力発電によるエネルギーの 地産地消(長崎県五島市) 写真提供:五島市



血液検体搬送の実証実験 (広島県大崎上島町) 写真提供:広島大学病院

(e) 「民族共生象徴空間(ウポポイ)」を通じたアイヌ文化の復興等の促進 [14 億円 (1. 43)]

令和2年4月開業の「民族共生象徴空間(ウポポイ)」への年間来場者数100万人を目指し、広報活動やコンテンツ充実等を図り、アイヌ文化の復興等を促進する。

アイヌ文化の復興・創造の拠点「民族共生象徴空間(ウポポイ)」

アイヌ文化の復興等の拠点として、北海道白老町のポロト湖畔に「民族共生象徴空間(愛称:ウポポイ。アイヌ語で(おおぜいで)歌うことという意味。)」を令和2年4月24日に一般公開します。ウポポイでは、アイヌの世界観を感じられる体験型コンテンツなど多彩なプログラムを提供し、アイヌ文化に触れる魅力ある空間としていきます。年間来場者数100万人を政府目標としており、国内外から多くの人々にウポポイを訪れていただくことで、アイヌ文化の理解を促進し、共生社会の実現を目指します。







2020.4.24

OPEN

ウポポイの主な施設

- ◆国立アイヌ民族博物館
- ◆国立民族共生公園
- ◆慰霊施設

札幌市 新千歳空港 利幌から約 1 時間 新千歳空港から約 40 分

(3)安心して暮らせる住まいの確保と魅力ある住生活環境の整備

(a) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [140 億円 (1.41)]

新たな住宅循環システム構築に向けて、既存ストックの質の向上と既存住宅流通・ リフォーム市場の環境整備を図る。

- 良質な住宅ストックが適正に評価され流通する仕組みの開発等に対する支援
- ・良質な住宅ストック形成に資する長寿命化や省エネ化等のリフォームへの支援の強化
- 住宅瑕疵等に係る情報を活用するための情報インフラの整備に対する支援
- ・ 住宅・建築分野における生産性向上に資する新技術の開発等に対する支援

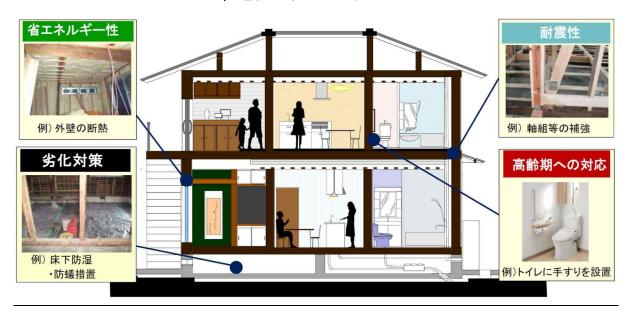
(b) 若年・子育て世帯や高齢者世帯が安心して暮らせる住まいの確保

[1, 331 億円(1. 27)]

誰もが安心して暮らすことができる住宅や地域全体で子どもを育むことができる 住生活環境を整備する。

- 住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅等を活用した住宅セーフティネット制度の強化
- 公的賃貸住宅の建替や改修と併せて生活支援施設等を導入する取組への支援
- サービス付き高齢者向け住宅の整備の促進やモデル的取組への支援
- 子育てしやすい住まい、高齢期に備えた住まいへのリフォームに対する支援の強化
- 子育て環境の整備促進のための地方公共団体と協調した金融支援の推進
- ・ 住宅ストックの活用と医療福祉施設等の誘致によるUR団地の医療福祉拠点化の推進

<住宅リフォームのイメージ>



(c) 省エネ住宅・建築物の普及 [360 億円 (1.16)]

2030年度の民生部門のCO₂削減目標の達成に向けて、省エネ住宅・建築物の普及を加速する。

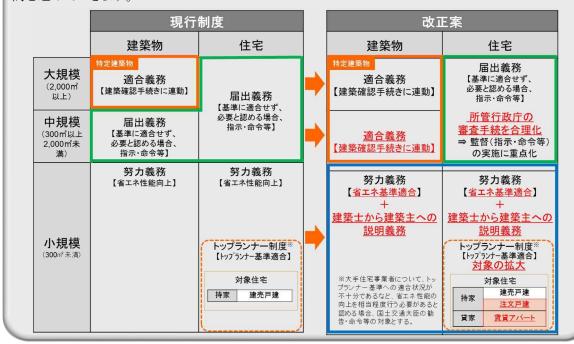
- ・ 省エネ住宅・建築物の普及の加速に向けた中小住宅生産者等への支援体制の整備
- ・中小事業者の連携による省エネ性能に優れた木造住宅の整備・改修等への支援の推進
- 先導的な省エネ建築物等の整備の促進や既存建築物等の省エネ改修等への支援の強化
- CLT等や地域の気候風土に応じた建築技術を活用した先導的な取組への支援の強化
- IoT等の先導的な技術を活用した住宅等の実証的な取組に対する支援
- 大工技能者等の担い手確保・育成、都市木造建築物を担う設計者への支援制度の創設

住宅・建築物の省エネ対策の推進

平成28年11月に「パリ協定」が発効し、日本では、2030年度のCO2排出量を2013年度比で25%削減することが掲げられており、住宅・建築物分野においては約4割の削減を求められていることから、住宅・建築物の省エネ対策の更なる充実は喫緊の課題となっています。

そのような中、本年5月17日に公布された改正建築物省エネ法では、住宅・建築物の規模・用途ごとの特性を踏まえつつ、より実効性の高い総合的な省エネ対策として、<①中規模のオフィスビル等の適合義務制度の対象への追加><②注文戸建住宅及び賃貸アパートの住宅トップランナー制度の対象への追加><③戸建住宅等における建築士から建築主への説明義務制度の創設>等の措置が盛り込まれています。さらに、本年6月には、『パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略』において、「住宅やオフィス等のストック平均のエネルギー消費量を正味でおおむねゼロ以下(ZEH・ZEB 相当)としていくために必要となる建材、機器等の革新的な技術開発や普及を促すこと」とする、2050年以降の目標が示されました。

今後は、改正法の周知徹底や改正法に基づく施策の推進を通じ、2030年のパリ協定の削減目標の確実な達成に取り組むとともに、長期戦略の動向を踏まえ、更なる省エネ対策の充実に向けた検討を進めていきます。



※ 消費税率の引上げに伴う住宅取得に係る給付措置等の取扱いについては、予算編成過程で検討する。

(4)豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援(社会資本整備総合交付金) [10,037億円(1.20)]

コンパクト・プラス・ネットワークの推進や子育て世帯・高齢者に対応した地域と暮らしの魅力の向上に資する取組等、地方公共団体等の取組を重点的に支援する。

【社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の運用改善について】

- 交付金のより効果的・効率的な執行を図り、重要な政策に関する事業を着実に進める観点から、 重点的に取り組むべき事業(※)を地方公共団体と共有し、それらのみで構成される計画に対して、 交付金を重点的に配分する取組を進めている。
- 引き続き、地域の実情や地方公共団体のニーズ等に十分に対応しつつ、交付金制度の運用改善の 取組を推進する。
 - (※) 重点的に取り組むべき事業の例
 - ①駅の整備や工業団地の造成などと供用時期を連携したアクセス道路の整備
 - ②下水汚泥のエネルギー利用のため追加的に必要となる施設整備
 - ③インフラ長寿命化計画を踏まえた老朽化対策

※ 計数については、一部重複がある。

第3 令和2年度国土交通省関係予算概算要求総括表

1. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表

	事	業費		
事項	令 和 2 年 度 要 求 ・ 要 望 額	前 年 度 予 算 額	対 前 年 度 倍 率	令 和 2 年 度 要 求 · 要 望 額
	(A)	(B)	(A/B)	(C)
治 山 治 水	1,097,446	947,380	1.16	990,585
治水	1,066,265	921,675	1.16	960,825
海岸	31,181	25,705	1.21	29,760
道路整備	4,315,441	3,997,849	1.08	1,698,339
 港湾空港鉄道等	1,148,958	968,633	1.19	499,950
港湾	321,295	262,625	1.22	285,094
空 港	261,490	217,641	1.20	86,990
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	109,423	82,870	1.32	34,924
新 幹 線	443,000	396,300	1.12	79,192
船舶交通安全基盤	13,750	9,197	1.50	13,750
住宅都市環境整備	4,072,766	3,943,823	1.03	685,576
住 宅 対 策	3,146,206	3,243,507	0.97	183,261
宅 地 対 策	5,274	7,176	0.73	0
都 市 環 境 整 備	921,286	693,140	1.33	502,315
市街地整備	412,454	261,689	1.58	39,128
道路環境整備	479,047	406,416	1.18	433,402
都 市 水 環 境 整 備	29,785	25,035	1.19	29,785
公園水道廃棄物処理等	72,508	60,258	1.20	53,129
下水道	33,303	26,888	1.24	18,776
国 営 公 園 等	39,205	33,370	1.17	34,353
社会資本総合整備	4,648,854	3,851,686	1.21	2,264,834
社会資本整備総合交付金	2,050,968	1,707,786	1.20	1,003,691
防 災・安 全 交 付 金	2,597,886	2,143,900	1.21	1,261,143
<u>小</u> 計	15,355,973	13,769,629	1.12	6,192,413
推進費等	29,167	24,133	1.21	22,304
一般公共事業計	15,385,140	13,793,762	1.12	6,214,717
災害復旧等	69,724	69,090	1.01	55,208
公共事業関係計	15,454,864	13,862,852	1.11	6,269,925
その他施設 行政経費	86,494 -	73,509 –	1.18 -	71,596 668,535
<u>숨</u> 計	_	_	_	7,010,056

			(単位:百万円)
国	費		
うち「新しい日本のため の優先課題推進枠」	前 年 度 予 算 額	対前年度	備
(D)	(E)	(C/E)	
234,400	832,435	1.19	1. 本表は、内閣府計上の沖縄振興予算のうち、国土交通省関係
227,198	807,530	1.19	分を含む。
7,202	24,905	1.19	
			2. 推進費等の内訳は、
416,627	1,421,231	1.19	災害対策等緊急事業推進費 16,463百万円
			官民連携基盤整備推進調査費 398百万円
126,321	427,840	1.17	北海道特定特別総合開発事業推進費 5,443百万円
72,764	238,573	1.19	である。
22,770	75,973	1.15	
20,859	24,905	1.40	3. 本表のほか、委託者の負担に基づいて行う附帯・受託工事費
0	79,192	1.00	74,784百万円がある。
9,928	9,197	1.50	
			4. 本表のほか、東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)
158,343	574,566	1.19	475, 419百万円がある。
45,816	152,464	1.20	
0	0	_	5. 消費税率引上げの需要変動等に対応する臨時・特別の措置に
112,527	422,102	1.19	ついては、予算編成過程において検討する。
9,782	32,546	1.20	
95,761	364,521	1.19	6. 北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び九州新幹線(武雄温泉・長
6,984	25,035	1.19	崎間)の完成・開業目標時期での確実な開業に追加的に要する 経費の一部への対応については、予算編成過程で検討する。
12,818	44,322	1.20	
4,694	15,611	1.20	7. 行政経費には、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し
8,124	28,711	1.20	3,720百万円を含み、更なる増額分については、予算編成過程 で検討する。
580,243	1,876,961	1.21	
253,034	836,374	1.20	8.前年度予算額には、臨時・特別の措置を含まない。
327,209	1,040,587	1.21	
1,528,752	5,177,355	1.20	
5,577	18,542	1.20	
1,534,329	5,195,897	1.20	
0	55,084	1.00	
1,534,329	5,250,981	1.19	
24,359	53,506	1.34	
44,685	617,162	1.08	
1,603,373	5,921,649	1.18	

2. 国土交通省関係財投機関財政投融資計画要求総括表

	財 政	投融	資
区 分	令和2年度 要 求 額 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)
独立行政法人住宅金融支援機構	53, 300	63, 500	0. 84
独立行政法人都市再生機構	483, 900	445, 400	1. 09
独 立 行 政 法 人 日本高速道路保有・債務返済機構	120, 000	1, 520, 000	0. 08
独 立 行 政 法 人	44, 900	38, 300	1. 17
新関西国際空港株式会社	I	150, 000	皆減
中部国際空港株式会社	17, 300	3, 400	5. 09
独立行政法人水資源機構	3, 000	5, 800	0. 52
一般財団法人民間都市開発推進機構	30, 000	25, 000	1. 20
株 式 会 社 海外交通・都市開発事業支援機構	142, 400	123, 100	1. 16
<u>合 計</u>	894, 800	2, 374, 500	0. 38

- (注) 1. 自己資金等との合計所要資金とは、財政投融資や財投機関債のほか、財政投融資計画における 民間借入、業務収入等との総計である。
 - 2. 独立行政法人住宅金融支援機構の財投機関債の対象には、財政投融資計画以外の過去の住宅金融公庫の融資に係る財政投融資の償還を含む債務償還費等も含まれるため、財投機関債が自己資金等との合計所要資金を上回っている。
 - 3. 本表のほか、物流生産性向上の推進(財投機関未定:500百万円)がある。

(参考)						
財 投	機関	債	自己資金	等との合計所要資	金	
令和2年度	前年度	倍 率	令和2年度	前年度	倍 率	
(C)	(D)	(C/D)	(E)	(F)	(E/F)	
2, 915, 100	3, 077, 000	0. 95	2, 652, 444	2, 895, 354	0. 92	
80, 000	120, 000	0. 67	1, 424, 092	1, 364, 626	1. 04	
290, 000	230, 000	1. 26	3, 464, 030	3, 411, 220	1. 02	
106, 600	117, 000	0. 91	342, 531	344, 164	1. 00	
_	10, 000	皆減	67, 654	172, 854	0. 39	
_	14, 800	皆減	28, 876	39, 935	0. 72	
5, 000	5, 000	1. 00	129, 687	155, 390	0. 83	
_	-	_	40, 000	35, 000	1. 14	
_	_	_	143, 900	129, 160	1. 11	
3, 396, 700	3, 573, 800	0. 95	8, 293, 214	8, 547, 703	0. 97	

第4 公共事業予算の一括計上

い北海道総合開発、離島振興、奄美群島振興開発の推進

北海道、離島及び奄美群島において、地域の総合開発等の推進を図るため、 国土交通省においては、これらの地域に係る公共事業予算について、農林水産 省関係等を含めて予算の一括計上を行っている。

		令和2年度要求・要望額						
区分	北海道		離島		奄美			
	70/04/20	倍率	ME (20)	倍率	电天	倍率		
国土交通省関係								
一般公共事業	503,548	1.18	25,533	1.20	12,975	1.16		
災害復旧等	23	0.76	_	_	_	_		
公共事業関係計	503,571	1.18	25,533	1.20	12,975	1.16		
農林水産省関係								
一般公共事業	151,979	1.23	21,056	1.15	7,212	1.02		
災害復旧等	23	1.05	_	_	_	_		
公共事業関係計	152,002	1.23	21,056	1.15	7,212	1.02		
厚生労働省関係	2,550	1.45	733	1.25	51	0.14		
環境省関係	1,878	1.28	1,455	1.20	169	0.72		
<u></u> 수 計								
一般公共事業	659,955	1.19	48,777	1.18	20,407	1.08		
災害復旧等	46	0.88	_	_	_	_		
公共事業関係計	660,001	1.19	48,777	1.18	20,407	1.08		

[※]本表のほか、東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)に離島 912百万円がある。

[※]倍率は、「臨時・特別の措置」を除く前年度予算額に対する倍率である。

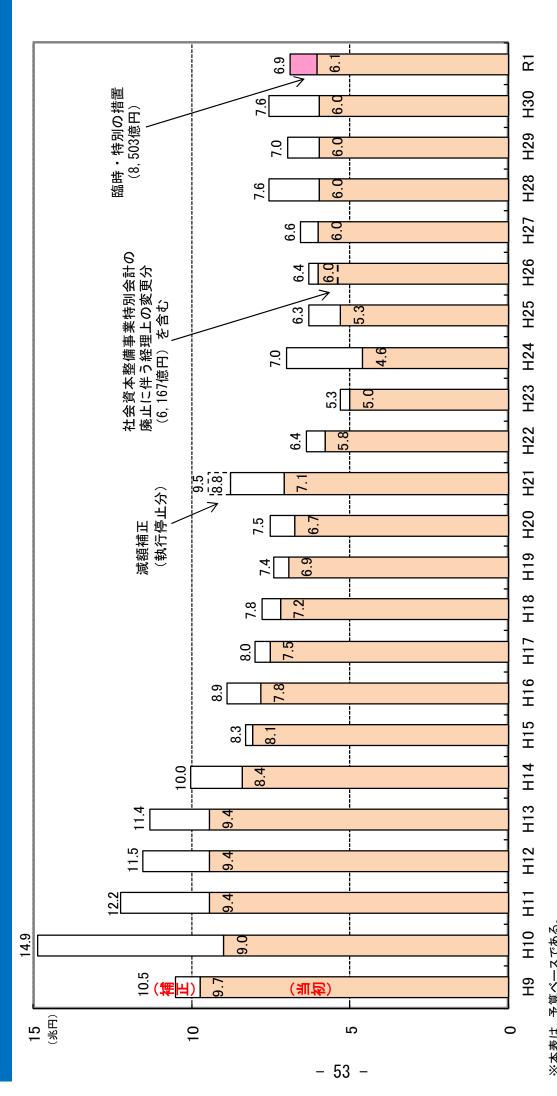
関係 資料

東日本大震災復興特別会計	(復旧・復興)	予算概算要求事業費•	国費総括表・・	5 2
公共事業関係費 (政府全体)	の推移・・・			5.3

東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)予算概算要求事業費・国費総括表

	事	業 費	Ξ	費		(単位:百万円)
事項	令和 2 年度 要 求 額	前年度	令和 2 年度 要 求 額	前年度	対前年度 倍 率	備考
	(A)	(B)	(C)	(D)	(C/D)	
治 山 治 水	1,311	3,601	1,311	3,601	0.36	○ 本表の計数は、復興庁所管である。
治	1,311	3,601	1,311	3,601	0.36	
道路整備	219,705	176,268	218,188	174,355	1.25	
港湾空港鉄道等	30,263	30,964	29,577	29,745	0.99	
港湾	30,263	30,964	29,577	29,745	0.99	
公園水道廃棄物処理等	1,502	2,469	1,502	2,469	0.61	
国 営 公 園 等	1,502	2,469	1,502	2,469	0.61	
社会資本総合整備	247,459	221,386	136,297	122,555	1.11	
<u>一般公共事業計</u>	500,240	434,688	386,875	332,725	1.16	
災害復旧等	87,087	128,349	83,735	123,522	0.68	
<u>公共事業関係計</u>	587,327	563,037	470,610	456,247	1.03	
行 政 経 費	_	_	4,809	6,942	0.69	
<u>合</u> 計	_	_	475,419	463,189	1.03	

公共事業関係費(政府全体)の推移



※平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額(0.7兆円)が一般会計計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、 この特殊要因を除けば6.4兆円(▲5.2%)である。

※平成23年度及び平成24年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。

※平成25年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)及び国有林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金(29億円)を含む。また、これら及び地域自主戦略交付金 の廃止という特殊要因を考慮すれば、対前年度+182億円(+0.3%)である。

H23一次補正:1.2兆円、H23三次補正:1.3兆円、H24当初:0.7兆円、H24一次補正:0.01兆円、H25当初:0.8兆円、H25一次補正:0.1兆円、H26当初:0.9兆円、H26補正:0.002兆円、H27当初:1.0兆円、 H28当初:0.9兆円、H28二次補正:0.06兆円、H29当初:0.7兆円、H30当初:0.6兆円、R1当初:0.6兆円(平成23年度3次補正までは一般会計ベース、平成24年度当初以降は東日本大震災復興特別 ※平成23~令和元年度において、東日本大震災の被災地の復旧・復興や全国的な防災・減災等のための公共事業関係予算を計上しており、その額は以下の通りである。 会計ベース。また、このほか東日本大震災復興交付金がある。)

※平成26年度については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分(これまで同特別会計に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金等を一般会計に計上)を除いた額(5.4兆円) と、前年度(東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)を除く。)を比較すると、前年度比+1,022億円(+1.9%)である。なお、消費税率引き上げの影響を除けば、ほぼ横ばいの水準である。



(この冊子は、再生紙を使用しています。)