

第II部 国土交通行政の動向

第1章 東日本大震災からの復旧・復興に向けた取り組み

- ・復旧・復興の現状と対応策
- ・福島復興・再生等
- ・インフラ・交通の着実な復旧・復興
- ・復興まちづくりの推進・居住の安定の確保
- ・東日本大震災を教訓とした津波防災地域づくり

第2章 時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

- ・国土政策の推進
- ・社会資本の老朽化対策等
- ・社会資本整備の推進
- ・交通政策の推進
- ・観光政策の推進
- ・海洋政策(海洋立国)の推進
- ・海洋の安全・秩序の確保
- ・水循環政策の推進
- ・土地政策の推進
- ・自転車活用政策の推進
- ・デジタル化による高度化・効率化
- ・公共工事の品質確保と担い手の確保・育成
- ・新たな国と地方、民間との関係の構築
- ・政策評価・事業評価・対話型行政
- ・コロナ禍からの社会経済活動の確実な回復

3章 観光立国の実現と美しい国づくり

- ・観光をめぐる動向
- ・観光立国の実現に向けた取り組み
- ・良好な景観形成等美しい国づくり

4章 地域活性化の推進

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

5章 心地よい生活空間の創生

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

6章 競争力のある経済社会の構築

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

7章 安全・安心社会の構築

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

8章 美しく良好な環境の保全と創造

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

9章 戦略的国際展開と国際貢献の強化

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

10章 ICTの利活用及び技術研究開発の推進

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

■ 東日本大震災からの復旧・復興事業については、国土交通省の最優先課題の一つであり、一日も早い復興を目標に全力で取り組みを実施。その結果、道路、鉄道、港湾等の基幹インフラの復旧・整備や住宅の再建・復興まちづくりのハード事業は、地震・津波被災地域ではおおむね完了。

項目 指標名	進捗率	項目 指標名	進捗率	項目 指標名	進捗率	項目 指標名	進捗率
■海岸対策※1 (本復旧・復興工事に着いた地区海岸、本復旧・復興工事が完了した地区海岸の割合) ※着工は避難指示区域等として指定した、着工計画の12割程度を除く。	88% 100% (完了) (着工)	■交通網(道路) (直轄区間) (本復旧が完了した道路開通延長の割合) ※道路指示区域等を除く。着工、着工完了、着工完了の割合は4割、6割、45%に達する。	100% (完了)	■交通網(港湾) (本復旧工事が完了した復旧工程計画に定められた港湾建設の割合) ※着工は避難指示区域等として指定した、着工計画の12割程度を除く。	100% (完了)	■復興まちづくり (土地地区復興事業※2) (造成工事の着工数、造成工事の完了数、造成工事の完了率の割合) ※造成計画は「住まいの復興支援」(20.8割)による。	100% (完了)
■河川対策 (直轄区間) (本復旧工事が完了した河川管理施設(直轄管理区間)の割合) ※本復旧工事は、本復旧工事に着工した10割、着工完了は、着工完了の割合は4割、6割、45%に達する。	100% (完了)	■交通網(道路) (県・市町村管理区間) (本復旧が完了した道路開通延長の割合)	99%	■災害公営住宅 (災害公営住宅の用地取得が完了した戸数、建設工事に着手した戸数、建設工事が完了した戸数の割合) ※災害公営住宅は、避難指示区域等として指定した、着工計画の12割程度を除く。	100% (完了)	■復興まちづくり (津波復興拠点整備事業) (造成完了した地区復興工事に着手した地区復興の割合)	100% (完了)
■河川対策 (県・市町村管理区間) (本復旧工事が完了した河川管理施設(県・市町村管理区間)の割合)	98%	■交通網(道路) (復興道路・復興支線道路) (復興道路・復興支線道路の着工、復興道路・復興支線道路の完了率)	100% (完了)	■復興まちづくり (防災集団移転促進事業) (造成工事の着工数、造成工事の完了数、造成工事の完了率の割合) ※造成計画は「住まいの復興支援」(20.8割)による。	100% (完了)	■復興まちづくり (造成宅地の集約促進防止) (対策工事が完了した地区数の割合)	100% (完了)
■下水道 (通常処理に移行した下水処理場※3の割合) ※通常処理に移行した下水処理場は、造成計画の12割程度を除く。	100% (完了)	■交通網(鉄道) (運転を再開した鉄道路線延長※4の割合) ※運転を再開した鉄道路線は、造成計画の12割程度を除く。	100%	※1 「復旧」とは、災害復旧事業により行う復旧工事のこと。「復興」とは、社会資本整備総合交付金は、被災地復興事業により行う復興工事のこと。 ※2 「造成計画」とは、被災地復興事業により行う復興工事のこと。 ※3 被災地復興促進事業や災害公営住宅の割合により着工計画される地区を除く。 ※4 被災地の一部を引越した地区を除く。 ※5 被災地は、原則として被災地の造成計画の割合を除く。被災地復興事業により被災した地区を除く。 ※6 被災地の造成計画の割合を除く。被災地復興事業により被災した地区を除く。 ※7 被災地の造成計画の割合を除く。被災地復興事業により被災した地区を除く。	100% (完了)		

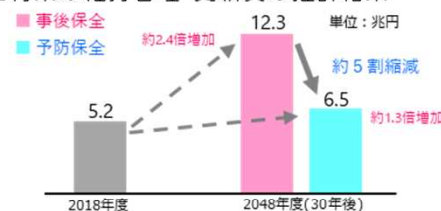
出典：復興庁「公共インフラの本格復旧・復興の進捗状況」

社会資本の老朽化対策等

- 老朽化が進むインフラの維持管理・更新等を着実に推進するため、令和3年6月に「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）令和3年度～令和7年度」を策定。
- 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等を推進。

I. 計画的・集中的な修繕等の確実な実施による「予防保全」への本格転換

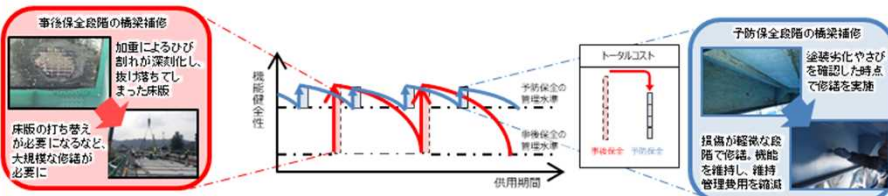
■ 将来の維持管理・更新費の推計結果



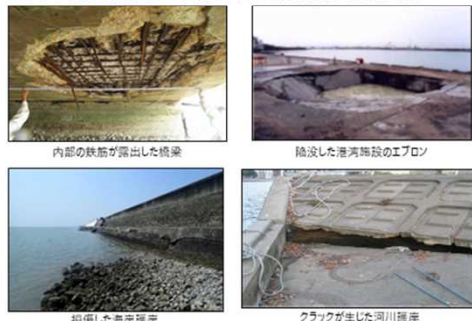
	30年間の合計 (2019～2048年度)
事後保全	約280兆円
予防保全	約190兆円

約3割削減

■ 事後保全と予防保全のメンテナンスサイクル



■ 早期に措置が必要な施設は多数存在



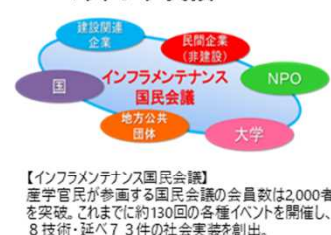
- ・予防保全の管理基準を下回る状態への集中的な修繕等を推進
- ・予防保全型インフラメンテナンスサイクルへ早期に移行し、将来の維持管理・更新費の抑制を図る

II. 新技術・官民連携手法の普及促進等によるインフラメンテナンスの生産性向上の加速化

■ 新技術の導入事例



■ インフラメンテナンス国民会議を通じた新技術導入のマッチング支援



【マッチングによる社会実装例】自動車にスマートフォンを搭載し、走行して収集した加減速度情報の解析により路面の凹凸状況を把握

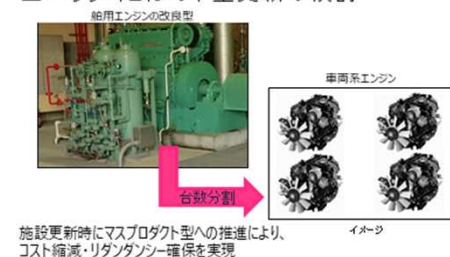
- ・メンテナンスに携わる人的資源が不足する地方公共団体等が、効率的にインフラメンテナンスを実施するため、新技術等の導入促進を支援

III. 集約・再編やパラダイムシフト型更新等のインフラストックの適正化の推進

■ 集約・再編の事例



■ パラダイムシフト型更新の検討



- ・地域社会の変化や将来のまちづくり計画等を見据え、必要性の減少や地域のニーズに応じたインフラの集約・再編の取組を推進

海洋秩序の維持強化

- 厳しさを増す我が国周辺海域を巡る情勢を踏まえ、海上保安庁では海上保安体制を強化。
- 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。

【令和3年度に就役した大型巡視船】



【練習船による乗船実習の様子】



【海上保安大学校初任科の開設】

- 海上保安庁では、巡視船・航空機等の職員を計画的かつ安定的に確保・要請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を開設。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く。

【関連箇所】

白書本文 第Ⅱ部第2章第7節 p133、p144



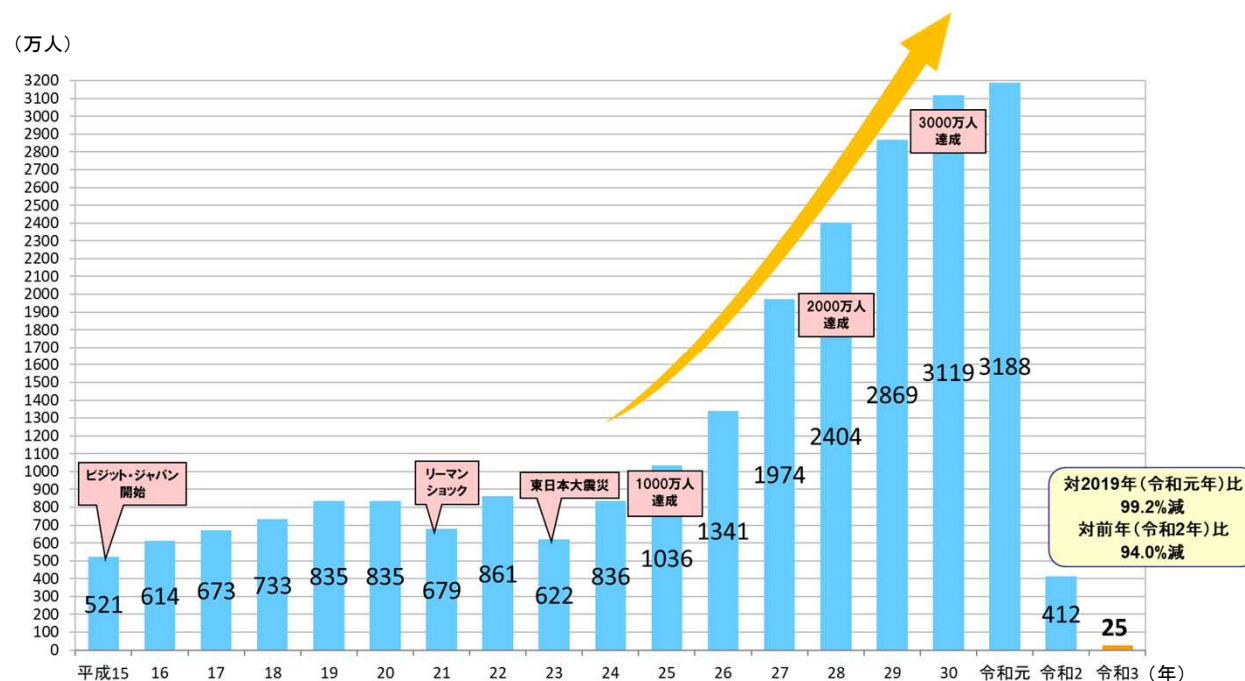
観光の現状

- 2021年の日本人国内旅行消費額は、宿泊旅行と日帰り旅行の合計で約9.2兆円（対前年比7.9%減・対2019年比58.1%減）。
- 2021年の訪日外国人旅行者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、水際措置の強化が継続されたこと等により、対前年比94.0%減（対2019年比99.2%減）の24.6万人。

【2021年の現状】

項 目	実 績	対前年比
国内旅行消費額	9.2兆円	7.9%減
訪日外国人旅行者数	24.6万人	94.0%減
訪日外国人旅行消費額	1,208億円 （※2021年10-12月期より試算）	83.8%減
訪日外国人の地方部における延べ宿泊者数	130 万人泊 （速報値）	83.3%減
出国日本人数	51.2万人	83.9%減

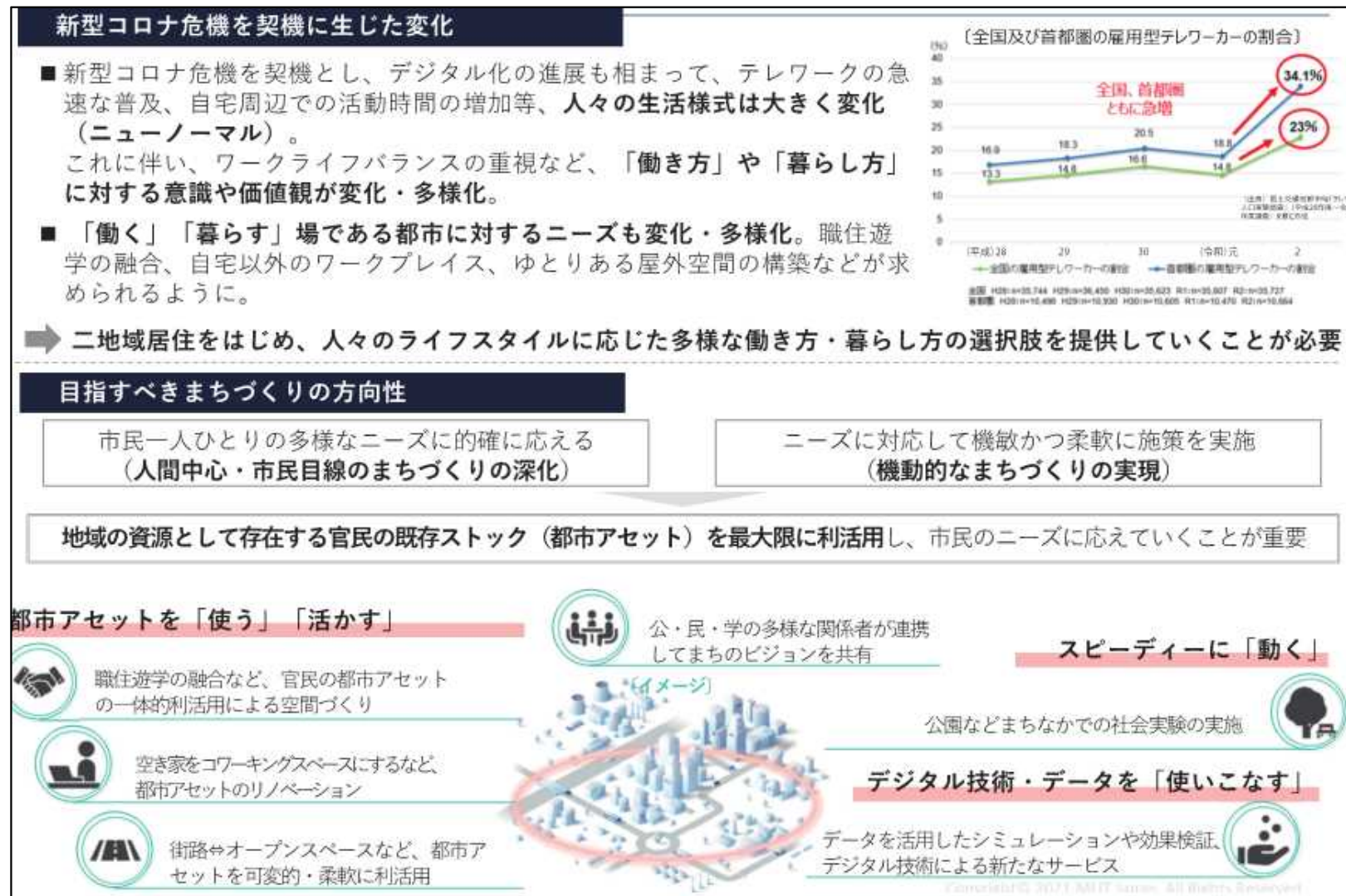
【訪日外国人旅行者数の推移】



新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

- 2021年4月、「ニューノーマルに対応した新たな都市政策はいかにあるべきか」に対する方策として、都市アセットを最大限に利活用した、まちづくりの方向性について公表。

【新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性】



北海道総合開発の推進(新たな北海道総合開発計画に向けて)

- 現在、計画期間をおおむね2025年度までとする第8期北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）を推進中。
- 計画策定から5年目となる令和3年2月に中間点検を実施したところであるが、その後の北海道開発を取り巻く状況の変化を踏まえ、令和3年10月、国土審議会北海道開発分科会の下に計画部会を設置し、新たな計画の策定に向けた検討に着手。

第8期北海道総合開発計画の概要

北海道の強みである「食」「観光」が戦略的産業

農林水産業、観光等を担う
「生産空間」※を支え「世界の北海道」を目指す



※生産空間：主として農業・漁業に係る生産の場を指す。
生産空間は、生産のみならず、観光その他の多面的・公益的機能を提供している。

第8期北海道総合開発計画の中間点検

【今後の第8期計画の推進について(基本的な考え方)】

- 感染症による経済への被害は甚大。感染拡大防止と社会経済活動両立が必要
- 感染症の影響を受けても、「食」「観光」の強み・魅力は失われない
- 「新たな日常」を先導する地域を創出

【今後の重要施策の概要】

人が輝く地域社会

分散型の国土づくりを先導していくため、北海道型地域構造の保持・形成に係る取組を加速

世界に目を向けた産業

- 【食】我が国の食料安全保障を支えるイノベーションを加速
- 【観光】国内外の新たな観光需要を取り込んだ観光の活性化
- 【産業】ポスト・コロナを見据えた産業立地・振興等の促進

強靱で持続可能な国土

- 【強靱化】激甚化・頻発化する災害等対応/冬期複合災害への備え
- 【環境】環境保全、2050年カーボンニュートラルに向けた取組

国の課題解決に貢献する北海道の資源・特性

- 2050年カーボンニュートラルに資する豊富な再生可能エネルギー賦存量等
- 地球規模の資源需要の増加の中で我が国の食料安全保障を支える食料供給力
- 恵み豊かな自然に囲まれて心の豊かさにあふれた開放的な暮らし

中間点検以降の状況変化を踏まえ、
2050年の長期を見据えて、
新たな北海道総合開発計画の策定
に向けた検討に着手

【関連箇所】 白書本文第Ⅱ部第4章 p180～183

国土審議会北海道開発分科会計画部会

https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s103_hokkaido_keikaku01.html

北海道総合開発の推進（アイヌ文化の振興等）

- アイヌ文化の復興・創造等の拠点として、2020年7月にウポポイ（民族共生象徴空間）が開業。
- ウポポイ（民族共生象徴空間）園内には、先住民族アイヌの歴史と文化を主題とした日本初・日本最北の国立博物館「国立アイヌ民族博物館」、先住民族アイヌの文化を五感で感じるフィールドミュージアム「国立民族共生公園」、アイヌの人々による尊厳ある慰霊を実現した慰霊施設等が設置。
- 2021年8月には、札幌での東京オリンピックのマラソン・競歩で注目が集まる機会を活用して、オリンピックの公認プログラムとしてアイヌ舞踊を実施し、その映像を国内外に広く発信することにより、アイヌ文化とウポポイの普及・啓発を実施。

<ウポポイ ロゴマーク>



ウポポイは札幌からは約65分、
新千歳空港からは約40分の立地。



豊かな住生活の実現(住生活基本計画)

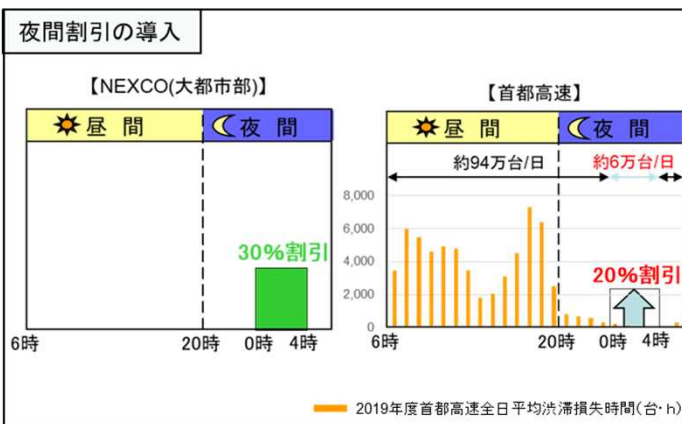
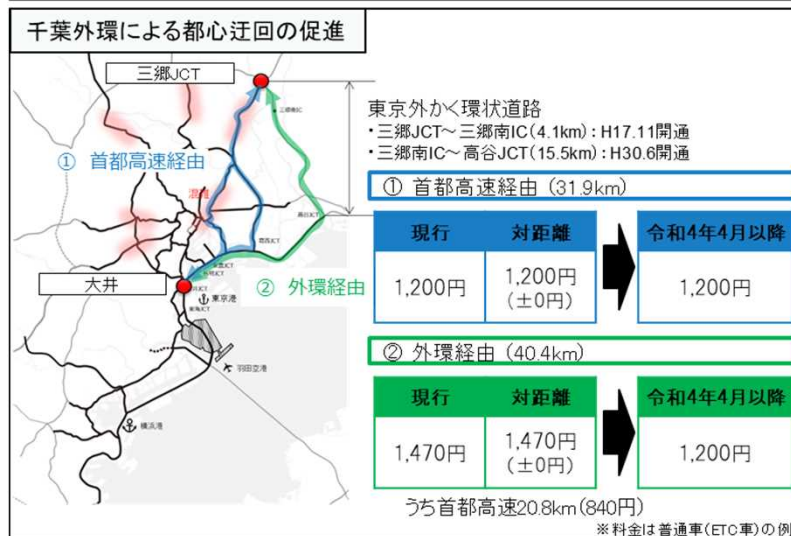
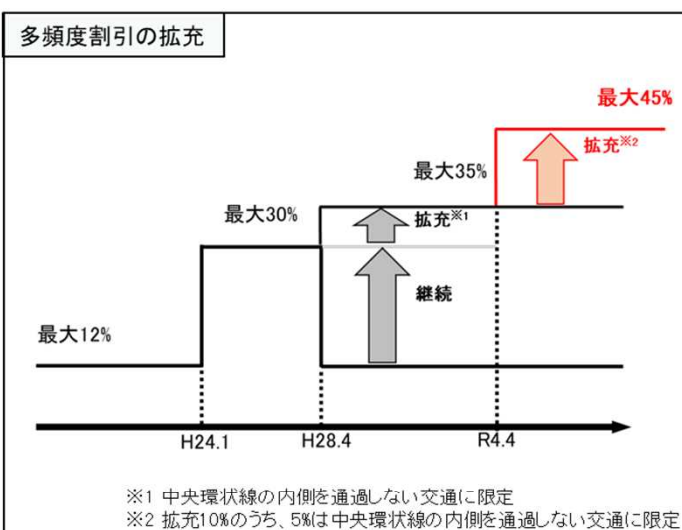
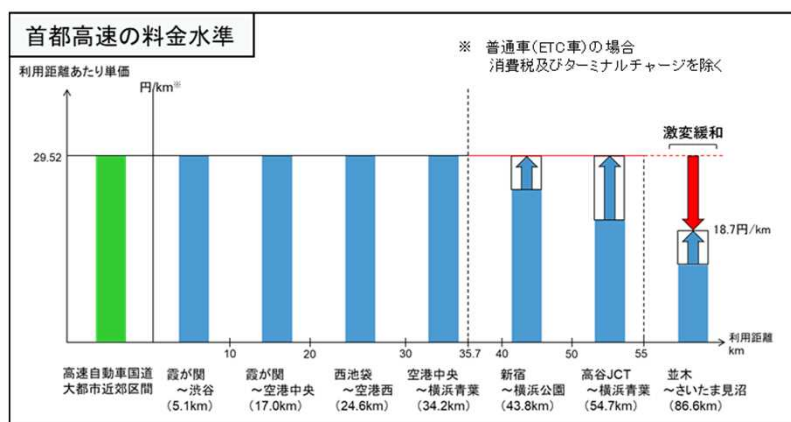
- 2021年3月、新たな時代における住宅政策の指針として、「住生活基本計画」(計画期間:2021年度～2025年度)を閣議決定。
- 今回の計画においては、社会環境の変化を踏まえ、新たな日常や豪雨災害等に対応した施策の方向性及び2050年カーボンニュートラルの実現に向けた施策の方向性を明記。



幹線道路ネットワークの整備

- 2016年4月に首都圏で、2017年6月に近畿圏で、2021年5月からは中京圏で新たな高速道路料金を導入し、外側の環状道路への交通の転換や、都心流入の分散化などの効果が発揮。2022年4月からさらに首都圏の高速道路料金を見直し、引き続き、効果を検証。

【首都圏の新たな高速道路料金(2022年4月導入)】



新幹線鉄道の整備

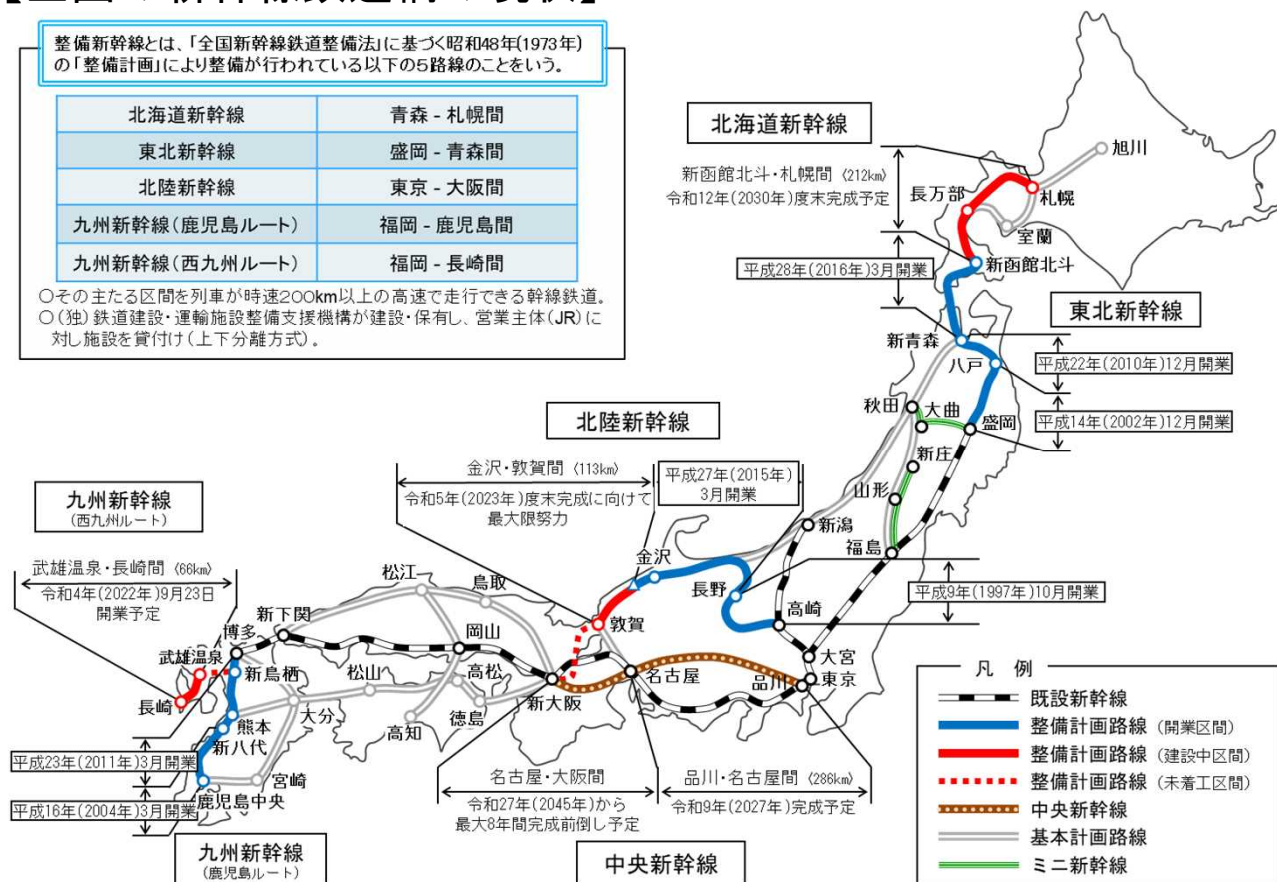
- 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)は2030年度末、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)は2022年秋頃の完成・開業を目指す。
- 中央新幹線については、現在、JR東海において、品川・名古屋間の早期開業に向け工事を進めているところ。

【全国の新幹線鉄道網の現状】

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年)の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。



【整備新幹線(現在整備中区分)】

- 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、2030年度末の完成・開業を目指して整備を進める
- 九州新幹線(武雄温泉・長崎間) 2022年秋頃の完成・開業を目指して整備を進める
- 北陸新幹線(金沢・敦賀間) 2023年度末の完成・開業に向けて最大限努力

【中央新幹線】

- 現在、国土交通大臣が認可した「中央新幹線 品川・名古屋駅間工事実施計画(その1)及び(その2)」に従い、JR東海において、品川・名古屋間の早期開業に向け、工事を進めているところである。

【関連箇所】

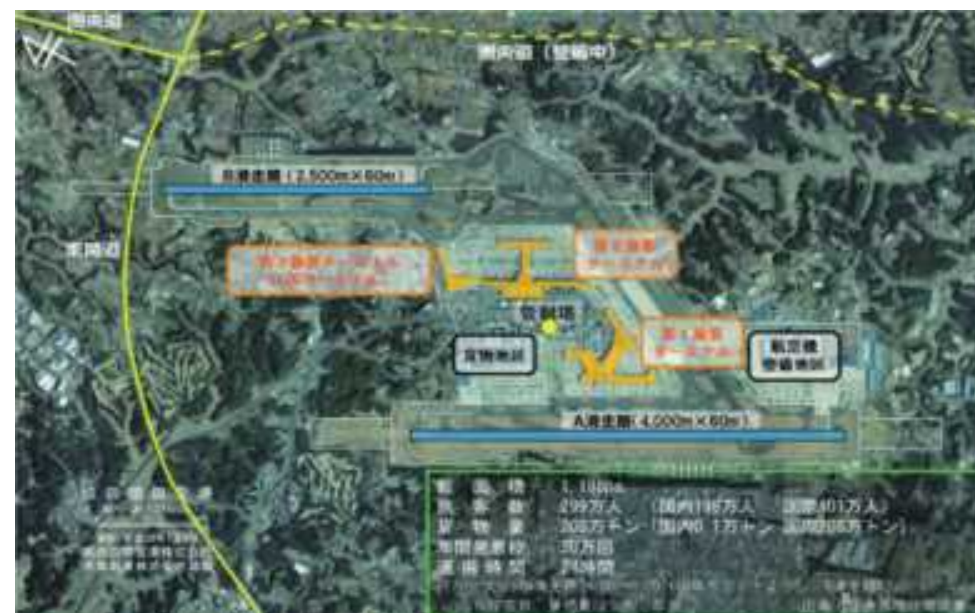
航空ネットワークの拡充

- 「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数を2030年に6,000万人にする目標の達成、我が国の国際競争力の強化の観点から、首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港（成田空港））の機能強化は必要不可欠であり、両空港で年間約100万回の発着容量とするための取組みを推進。
- 羽田空港では、2020年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、国際線の発着容量を年間約4万回拡大しているところであり、引き続き、騒音対策・安全対策や、地域への丁寧な情報提供を実施。
- 成田空港においては、高速離脱誘導路の整備等により、2020年3月29日から空港処理能力を年間約4万回拡大。

【東京国際空港の概要】



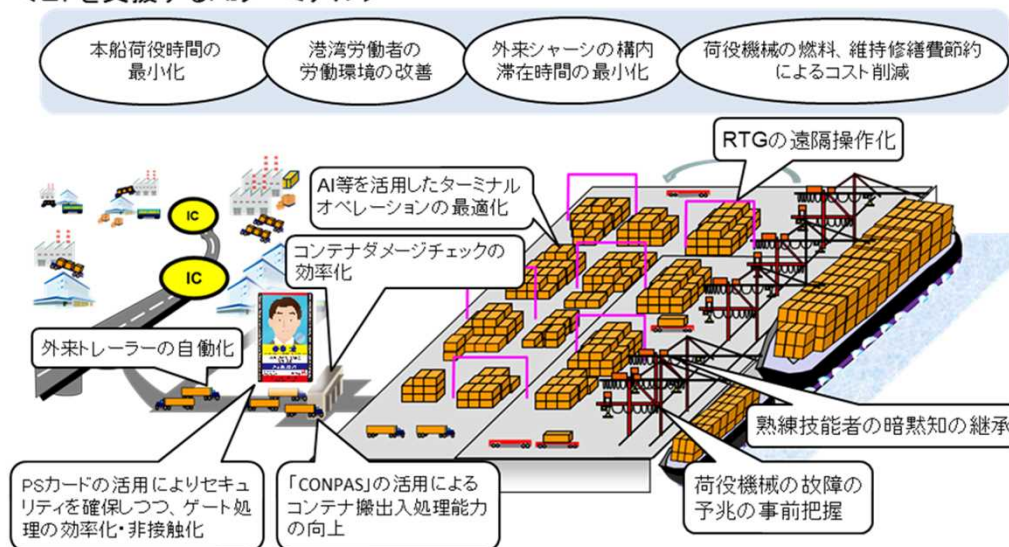
【成田国際空港の概要】



国際コンテナ戦略港湾の機能強化

- 良好な労働環境と世界最高水準の生産性を創出する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組みを推進。
- 2021年4月、港湾物流手続の効率化のため、Cyber Port(サイバーポート)の第一次運用を開始。今後、他のシステムとの連携、利用者ニーズに応じた機能改善を実施。
- 2021年4月、搬入情報の事前照合等を行うCONPAS(コンパス)を横浜港で本格運用開始し、同年8～9月には神戸港での試験運用を実施。

<ヒトを支援するAIターミナル>



【CONPASとは】

コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステム



※Port Security カードの略。港湾の制限区域への人の出入りを確実かつ円滑に管理するために国が発行するICカード

【Cyber Portとは】

紙、メール等で行われてきた民間事業者間の港湾物流手続をはじめ、港湾行政手続や調査・統計業務及び港湾インフラ情報を電子化し、更にこれらをデータ連携により一体的に取扱うことで港湾全体の生産性向上を図ることを目的としたプラットフォーム



【関連リンク】

白書本文第Ⅱ部第6章

Cyber Port / CONPAS ポータルサイト

<https://www.cyber-port.net>

国際コンテナ戦略港湾政策について

https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk2_000002.html

【関連箇所】

白書本文 第Ⅱ部第6章第2節p209、p210

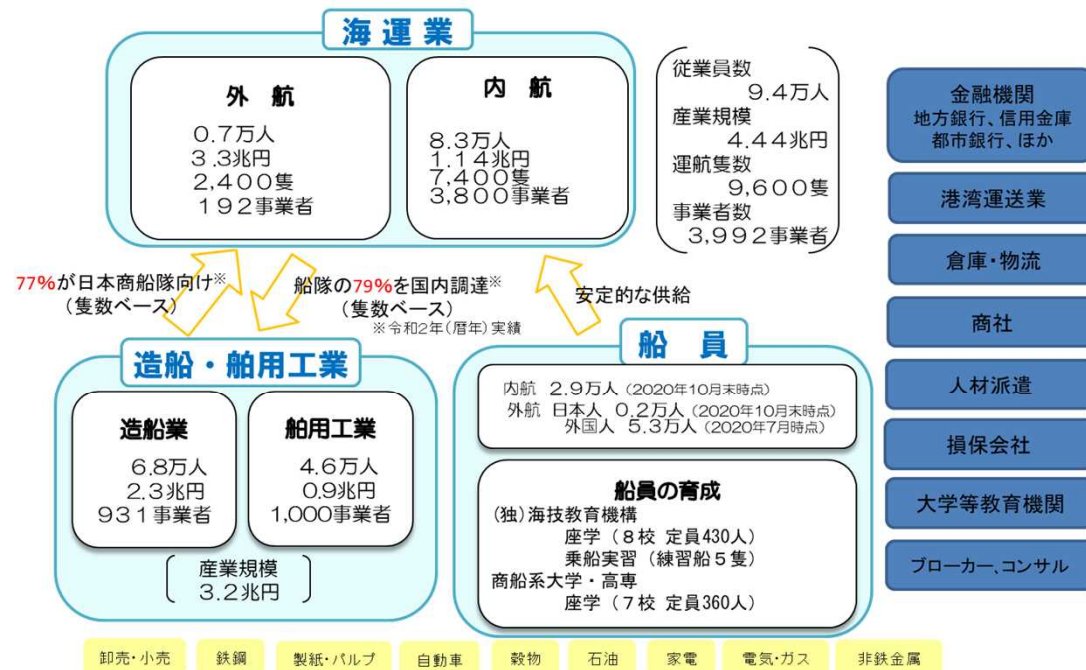
海事産業の動向と施策

- 海事産業の競争力強化に向けて、我が国の海事産業全体の基盤強化を一体的に講じるため、「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」が2021年5月に成立。
- 造船業・船用工業の事業基盤強化のため、「事業基盤強化計画」認定制度を2021年8月に施行し、これまでに14件(28社)を認定。また、この計画の認定を受けた造船事業者が建造し、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶を海運事業者が導入する「特定船舶導入計画」に対しても国土交通大臣による認定制度を創設し、これまでに4件が認定。

【我が国造船業の手持ち工事量の推移】



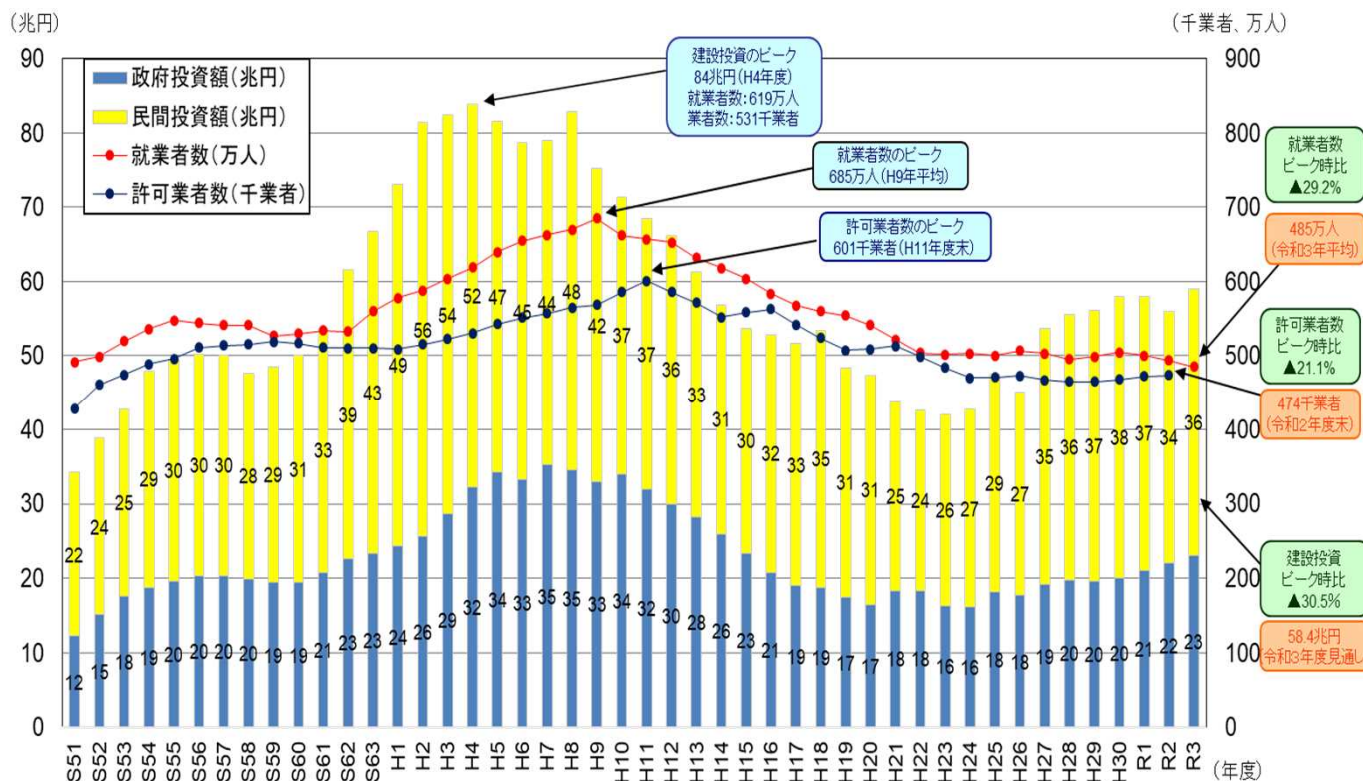
【我が国の海事産業クラスター】



持続可能な建設産業の構築／建設産業の担い手確保・育成

- 建設業の就業者数は、近年横ばいで推移しているが、2021年平均は485万人で、ピーク時(1997年)から約29%減少。
- 高齢化が進む建設業において、将来的な担い手の確保・育成が課題。

【建設投資、許可業者数及び就業者数の推移】



【「新・担い手3法」のポイント】

＜公共工事品確法＞

○休日、準備期間、天候等を考慮した適正な工期の設定を発注者の責務とすること等により働き方改革へ対応

＜建設業法および入札契約適正化法＞

○公共工事の発注者に、必要な工期の確保と施工時期の平準化のための方策を講ずることを努力義務化することで、長時間労働の是正へ

○工事現場の技術者に関する規制を合理化し、限りある人材の有効活用と若者の入職促進等により、建設現場の生産性の向上

○これらにより建設業の働き方改革、建設現場の生産性向上、持続可能な事業環境の確保を推進し、担い手の確保・育成等を図る。

ユニバーサル社会の実現

- 2020年5月、「バリアフリー法」が改正され、2021年4月に全面施行。
- 改正されたバリアフリー法に基づき、「心のバリアフリー」の推進等を図るとともに、2021年4月に、2021年度から5年間を目標期間とする新たなバリアフリー整備目標等を施行。
- 東京2020大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、全国において更にバリアフリー化を推進するための取組みを強化。
- 全国の鉄道駅におけるバリアフリー化の加速に向け、2021年12月に鉄道駅バリアフリー料金制度を創設するとともに、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー設備の整備について、2022年度より、補助率を現行の最大1/3から最大1/2に拡充。

【全国の鉄道駅におけるバリアフリー化の加速】

	旧目標（令和2年度まで）	新目標（令和7年度まで）
段差解消 （エレベーター等 の設置）	3千人以上/日の駅 （実績：令和2年度末） 95.0%で段差解消済み	<u>2千人以上/日の駅</u> （最大+200駅※） ※3千人以上/日の段差未解消駅とあわせ、最大+361駅
ホームドア	約800駅 （実績：令和2年度末） 943駅	<u>3,000番線</u> （+808番線※） ※整備ペースを2倍に加速化 うち10万人以上/日の駅 800番線 （+466番線）

【鉄道駅における主な整備内容】



【関連箇所】

白書本文第Ⅱ部第7章第1節 p233～p235

住民自らの行動に結びつく水害・土砂災害ハザード・リスク情報共有プロジェクト

- 情報を発信する行政と情報を伝えるマスメディア、ネットメディアの関係者等が「水防災意識社会」を構成する一員として、それぞれが有する特性を活かした対応策、連携策を検討し、住民自らの行動に結びつく情報の提供・共有方法を充実させる6つの連携プロジェクト、33の施策を推進。

○プロジェクト参加団体

<マスメディア>

日本放送協会(NHK)
一般社団法人日本民間放送連盟
一般社団法人日本ケーブルテレビ連盟
NPO法人気象キャスターネットワーク
オフィス気象キャスター株式会社
株式会社エフエム東京
株式会社文化放送
全国地方新聞社連合会
一般財団法人道路交通情報通信システムセンター(VICS)

<ネットメディア>

LINE株式会社
Twitter Japan株式会社
ヤフー株式会社
NTTドコモ株式会社
KDDI株式会社
ソフトバンク株式会社

<行政関連団体>

一般財団法人マルチメディア振興センター
(Lアラート)

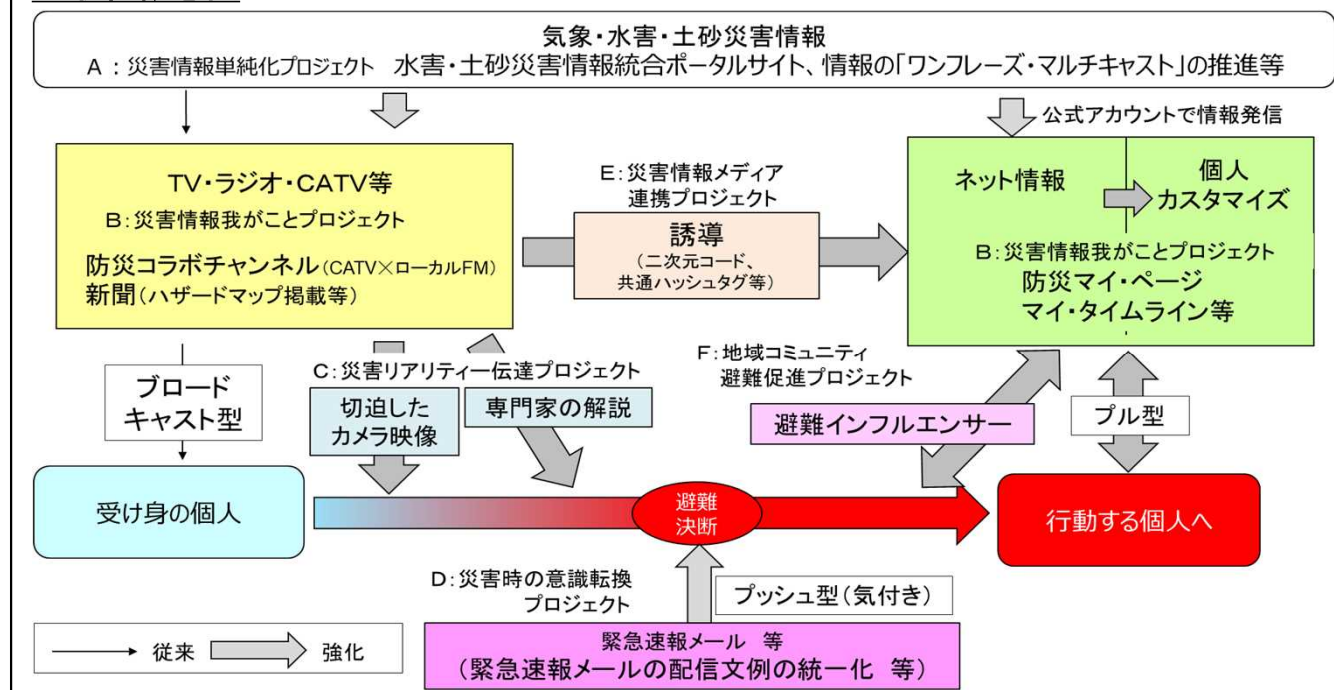
<市町村関係者>

新潟県見附市
<地域の防災活動を支援する団体>
常総市防災士連絡協議会

<行政>

国土交通省水管理・国土保全局、道路局
気象庁

○取組概念図



自然災害伝承碑の取組み

- 我が国は、昔から様々な自然災害にたびたび見舞われており、先人はその教訓を石碑やモニュメントに刻み、後世に遺している。一方で、石碑に遺された教訓が必ずしも地域住民に活かされていないことも懸念。
- 国土地理院は、石碑やモニュメントなどを「自然災害伝承碑」として地図に掲載することにより、災害教訓の伝承に地図・測量分野から貢献し、教訓を踏まえた的確な防災行動による被害の軽減を目指す。



【関連箇所】

白書本文第Ⅱ部第7章第2節 p261



【関連リンク】

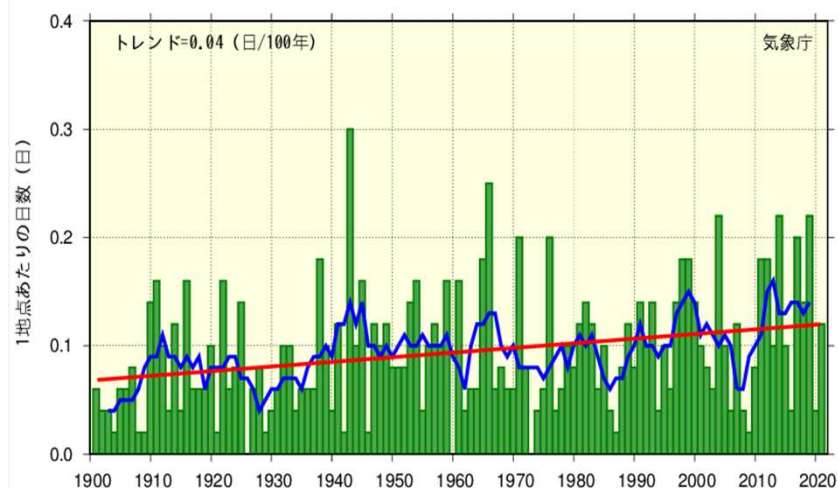
URL: <https://www.gsi.go.jp/bousaichiri/denshouhi.html>

地球環境の観測・監視

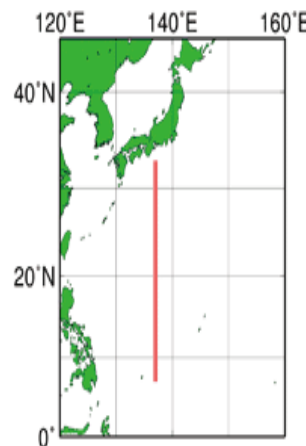
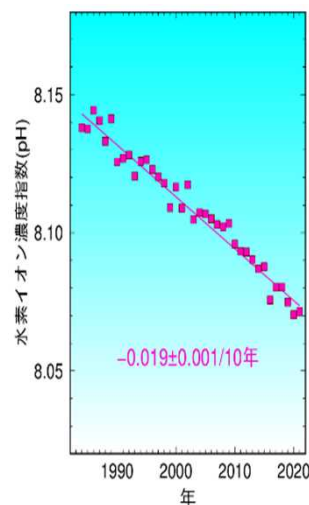
- 気象庁では、地球温暖化の原因となる温室効果ガスの状況を把握するため、大気中のCO₂を国内3地点で、北西太平洋の洋上大気や表面海水中のCO₂を海洋気象観測船で観測。また、気温、降水量、海面水温・水位等、地球温暖化に伴う気候変動の観測・監視を実施。
- 世界気象機関(WMO)温室効果ガス世界資料センターとして、世界中の温室効果ガス観測データを収集・提供。

【日降水量200mm以上の年間日数】

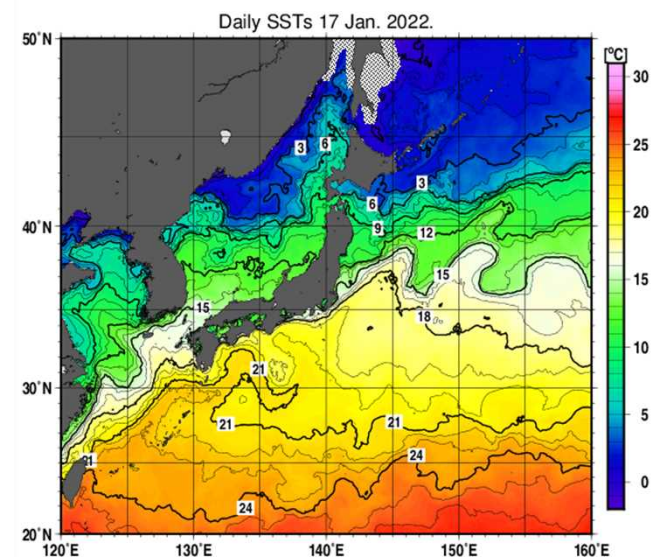
【全国51地点平均】日降水量200mm以上の年間日数



【海洋気象観測船による地球環境の監視】



【海面水温の分布図】



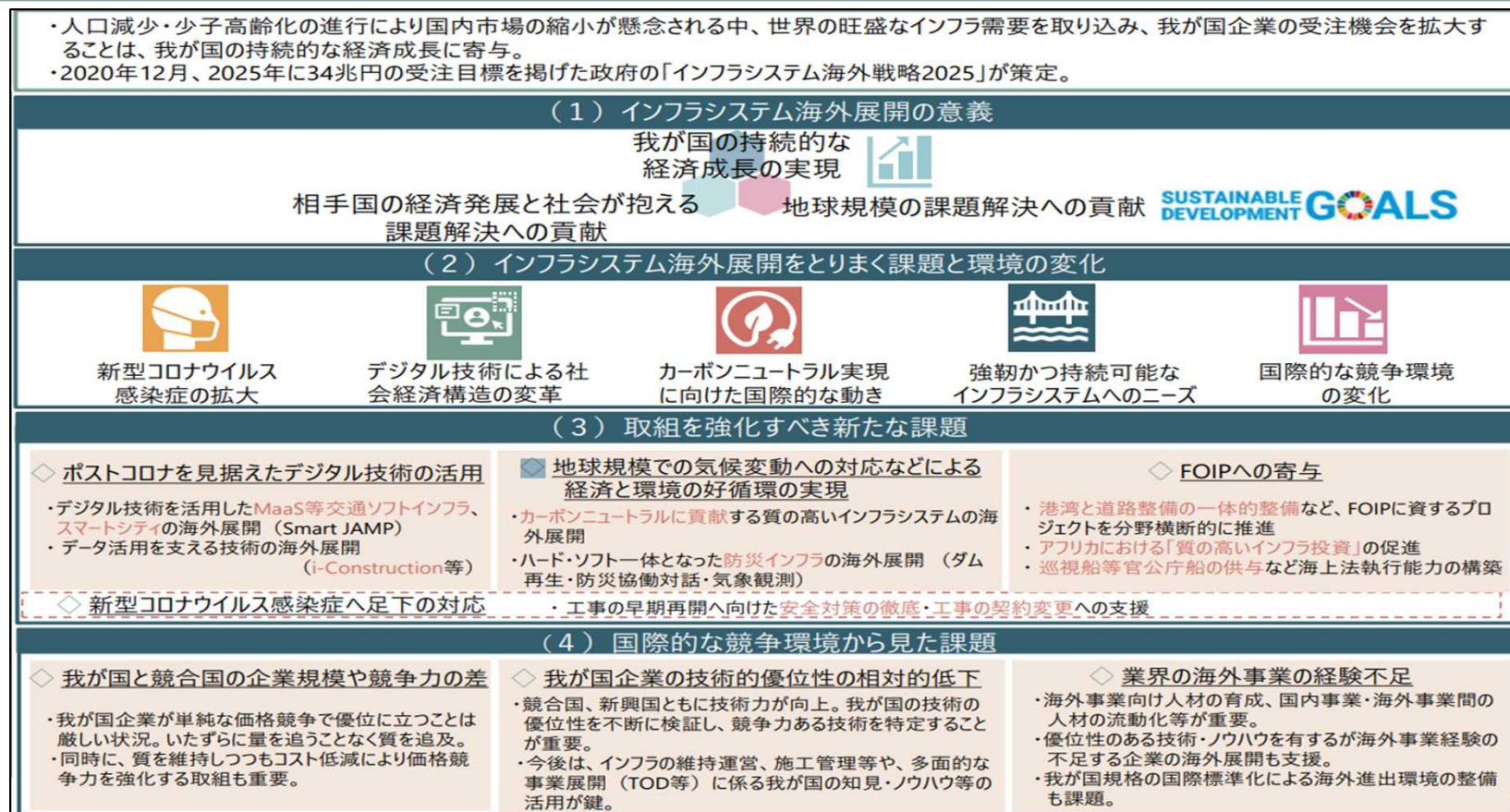
【観測結果の公表等】

- ・観測結果等を「気候変動監視レポート」で毎年公表
- ・文部科学省と共に我が国における気候変動の観測事実と将来予測をまとめた報告書「日本の気候変動2020」(令和2年12月公表)を取りまとめ、気候変動の現状等を公表。また、気象庁は「日本の気候変動2020」に基づき、都道府県レベルにおける気候変動の将来予測をとりまとめ公表(令和3年度)。

【関連箇所】 白書本文第Ⅱ部第8章第2節 p328～p331

インフラシステム海外展開の促進

- 2021年6月、インフラシステム海外展開を推進するため、国土交通分野における今後取り組むべき主な施策や注視すべき主要プロジェクトをまとめた「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2021」を決定。
- 「ポストコロナを見据えたデジタル技術の活用」や「地球規模での気候変動への対応などによる経済と環境の好循環の実現」、「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)への寄与」を目的とし、重点的に取り組む分野として交通ソフトインフラ、スマートシティを位置づけ、取組みを推進。



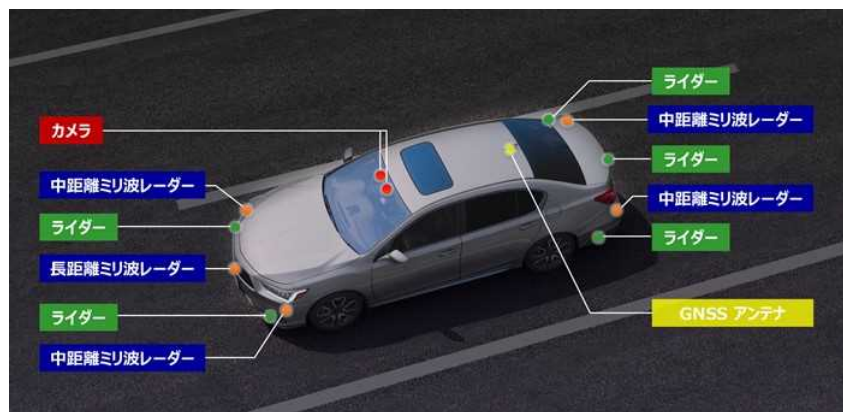
自動運転の実現

- 国土交通省では、交通事故の削減や高齢者の移動支援等に資する自動運転の実現に向けて、「環境整備」、「技術の開発・普及促進」及び「実証実験・社会実装」の3つの観点から取組みを進めている。

【環境整備・技術開発・実証実験等の取組み】

- バスのドライバー不足の解決に資する自動運転バス車両の実用化に向け、大型自動車メーカー等と協働し、技術開発・実証実験を実施し、車両制御に関する知見を収集したほか、衝突被害軽減ブレーキ等の安全運転支援機能を備えた車「安全運転サポート車（サポカー）」の普及啓発、高速道路の合流部等での情報提供による自動運転の支援、自動運転を視野に入れた除雪車の高度化等に取り組んでいる。
- 自動運転に対応した区画線の要件案や、車載センサでは検知困難な前方の道路情報を車両に提供するための仕様案の作成に向け、令和3年11月から官民連携の共同研究を進めている。また、令和3年4月に「奥永源寺溪流の里」（滋賀県）、7月に「みやま市山川支所」（福岡県）、10月に「赤来高原」（島根県）において、社会実装を開始した。

自動運転車両の開発・普及による対応



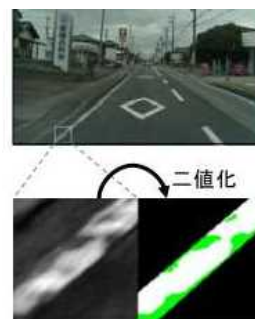
※本田技研工業(株)提供

相互連携

道路からの支援

<維持管理>

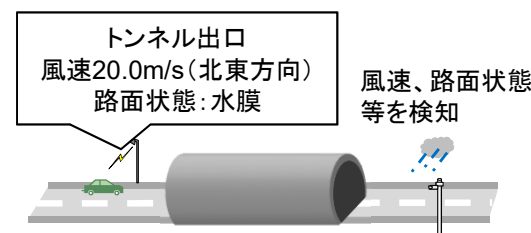
(例) 自動運転に認知可能な区画線管理



剥離状況を踏まえた適切な引き直し

<情報提供>

(例) トンネル出口付近の風速、路面情報



自動運転の適用範囲の拡大