目　次

はじめに …… 1

第Ⅰ部　持続可能な暮らしと社会の実現に向けた国土交通省の挑戦

第１章　人口減少と国土交通行政 …… 4

第１節　本格化する少子高齢化・人口減少における課題 …… 4
1　我が国の経済社会と人口減少 …… 5
2　将来の生産年齢人口の減少 …… 16
3　高齢社会と地域活力の維持 …… 27

第２節　未来につながる変革と持続可能で豊かな社会を目指して …… 35
1　海外と比較した我が国の現状 …… 35
2　政府の施策と国土交通分野における動き　37
3　今後の社会課題解決への期待 …… 52

第２章　国土交通分野における取組みと今後の展望 …… 57

第１節　国土交通分野の現状と方向性 …… 57
1　技術活用による持続可能な社会に向けた取組み …… 57
2　子ども・子育て等にやさしい社会に向けた取組み …… 71
3　地域の持続性につなげる取組み …… 86

第２節　望ましい将来への展望 …… 101
1　国民の願う将来の社会像（2050年代以降の新たな暮らしと社会） …… 101
2　持続可能で豊かな社会が実現する将来の展望 …… 115

特集　令和６年能登半島地震への対応

特集　令和６年能登半島地震への対応 …… 124

1　災害の状況 …… 124
2　国土交通省における発災直後の対応 …… 126
3　国土交通省におけるインフラ復旧支援 …… 128
4　国土交通省における物流・物資支援 …… 131
5　国土交通省における生活・生業支援 …… 132
6　予備費 …… 135
7　おわりに …… 135

第Ⅱ部　国土交通行政の動向

第１章　時代の要請にこたえた国土交通行政の展開 …… 138

第１節　東日本大震災からの復旧・復興の現状と対応策 …… 138
第２節　東日本大震災を教訓とした津波防災地域づくり …… 138
第３節　国土政策の推進 …… 139
第４節　社会資本の老朽化対策等 …… 139
第５節　社会資本整備の推進 …… 141
第６節　交通政策の推進 …… 144
1　交通政策基本法に基づく政策展開 …… 144
2　年次報告の実施 …… 144
3　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 …… 144
第７節　海洋政策（海洋立国）の推進 …… 145
1　海洋基本計画の着実な推進 …… 145
2　我が国の海洋権益の保全 …… 146
第８節　海洋の安全・秩序の確保 …… 148
第９節　土地政策の推進 …… 150
1　土地政策の動向 …… 150
2　年次報告の実施 …… 150
第10節　新たな国と地方、民間との関係の構築 …… 151
1　官民連携等の推進 …… 151
第11節　政策評価・事業評価・対話型行政 …… 151
1　政策評価の推進 …… 151
2　事業評価の実施 …… 151
3　国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進 …… 152

第２章　観光立国の実現と美しい国づくり …… 153

第１節　観光をめぐる動向 …… 153
1　観光立国の意義 …… 153
2　年次報告の実施 …… 153
第２節　観光立国の実現に向けた取組み …… 153
1　観光資源の魅力を極め、地方創生の礎に 153
2　観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に …… 154
3　すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に …… 155
第３節　良好な景観形成等美しい国づくり …… 157
1　良好な景観の形成 …… 157
2　自然・歴史や文化を活かした地域づくり …… 158

第３章　地域活性化の推進 …… 160

第１節　地方創生・地域活性化に向けた取組み 160
第２節　地域活性化を支える施策の推進 …… 161
1　地域や民間の自主性・裁量性を高めるための取組み …… 161
2　コンパクトシティの実現に向けた総合的取組み …… 162
3　地域特性を活かしたまちづくり・基盤整備 …… 162
4　広域圏の自立・活性化と地域・国土づくり …… 166
5　地域の連携・交流の促進 …… 167
6　地域の移動手段の確保 …… 167
第３節　民間都市開発等の推進 …… 169
1　民間都市開発の推進 …… 169
第４節　特定地域振興対策の推進 …… 170
1　豪雪地帯対策 …… 170
2　離島振興 …… 170

3　奄美群島・小笠原諸島の振興開発 …… 170
4　半島振興 …… 170
第５節　北海道総合開発の推進 …… 171
1　北海道総合開発計画の推進 …… 171
2　特色ある地域・文化の振興 …… 171

第４章　心地よい生活空間の創生 …… 173

第１節　豊かな住生活の実現 …… 173
1　住生活の安定の確保及び向上の促進 …… 173
2　良好な宅地の供給及び活用 …… 176
第２節　快適な生活環境の実現 …… 177
1　緑豊かな都市環境の形成 …… 177
2　歩行者・自転車優先の道づくりの推進 177
第３節　自転車活用政策の推進 …… 178
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 …… 178
第４節　利便性の高い交通の実現 …… 178

第５章　競争力のある経済社会の構築 …… 180

第１節　交通ネットワークの整備 …… 180
1　幹線道路ネットワークの整備 …… 180
2　幹線鉄道ネットワークの整備 …… 181
3　航空ネットワークの整備 …… 183
4　空港への交通アクセス強化 …… 186
第２節　総合的・一体的な物流施策の推進 …… 187
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 …… 187
2　時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進 …… 187
3　強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築 …… 190
第３節　産業の活性化 …… 192
1　鉄道関連産業の動向と施策 …… 192
2　自動車運送事業等の動向と施策 …… 194
3　海事産業の動向と施策 …… 195
4　航空事業の動向と施策 …… 199
5　貨物利用運送事業の動向と施策の推進 199
6　倉庫業の動向と施策 …… 199
7　トラックターミナル事業の動向と施策 200
8　不動産業の動向と施策 …… 200
9　公共工事の品質確保 …… 203
10　持続可能な建設産業の構築 …… 205

第６章　安全・安心社会の構築 …… 208

第１節　ユニバーサル社会の実現 …… 208
1　ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の実現 …… 208
2　少子化社会の子育て環境づくり（こどもまんなかまちづくり等） …… 209
3　高齢社会への対応 …… 210
4　歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化 …… 211
第２節　自然災害対策 …… 211
1　防災減災が主流となる社会の実現 …… 211
2　災害に強い安全な国土づくり・危機管理に備えた体制の充実強化 …… 213
3　災害に強い交通体系の確保 …… 232
第３節　建築物の安全性確保 …… 234
第４節　交通分野における安全対策の強化 …… 234
1　運輸事業者における安全管理体制の構築・改善 …… 234
2　鉄軌道交通における安全対策 …… 235

3　海上交通における安全対策…… 237
4　航空交通における安全対策…… 239
5　航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と事故等防止…… 242
6　公共交通における事故による被害者・家族等への支援 …… 243
7　道路交通における安全対策…… 243
第５節　危機管理・安全保障対策…… 249
1　犯罪・テロ対策等の推進 …… 249
2　事故災害への対応体制の確立 …… 252
3　海上における治安の確保 …… 252
4　安全保障と国民の生命・財産の保護 …… 253
5　重篤な感染症及び影響の大きい家畜伝染病対策 …… 254

第７章　美しく良好な環境の保全と創造 …… 255

第１節　地球温暖化対策の推進 …… 255
1　地球温暖化対策の実施等 …… 255
2　地球温暖化対策（緩和策）の推進 …… 255
3　再生可能エネルギー等の利活用の推進　260
4　地球温暖化対策（適応策）の推進 …… 261
第２節　循環型社会の形成促進 …… 262
1　建設リサイクル等の推進 …… 262
2　循環資源物流システムの構築 …… 262
3　自動車・船舶のリサイクル…… 263
4　グリーン調達に基づく取組み …… 263
5　木材利用の推進…… 264
第３節　豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり …… 264
1　生物多様性の保全のための取組み …… 264
2　豊かで美しい河川環境の形成 …… 265
3　海岸・沿岸域の環境の整備と保全 …… 266
4　港湾行政のグリーン化 …… 266
5　道路の緑化・自然環境対策等の推進 …… 267
第４節　健全な水循環の維持又は回復…… 267
1　水循環政策の推進 …… 267
2　水の恵みを将来にわたって享受できる社会を目指して …… 267
3　水環境改善への取組み …… 268
4　水をはぐくむ・水を上手に使う …… 269
5　下水道整備の推進による快適な生活の実現 …… 270
第５節　海洋環境等の保全…… 272
第６節　大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善…… 273
1　道路交通環境問題への対応…… 273
2　空港と周辺地域の環境対策…… 274
3　鉄道騒音対策 …… 274
4　ヒートアイランド対策 …… 274
5　シックハウス等への対応 …… 275
6　建設施工における環境対策…… 275
第７節　地球環境の観測・監視・予測 …… 276
1　地球環境の観測・監視 …… 276
2　地球環境の予測・研究 …… 277
3　地球規模の測地観測の推進…… 278

第８章　戦略的国際展開と国際貢献の強化 …… 279

第１節　インフラシステム海外展開の促進 …… 279
1　政府全体の方向性 …… 279
2　国土交通省における取組み…… 279
3　国土交通省のインフラシステム海外展開に係るアプローチ …… 281
4　各国・地域における取組み…… 282
第２節　国際交渉・連携等の推進…… 286
1　経済連携における取組み …… 286
2　国際機関等への貢献と戦略的活用 …… 286
3　各分野における多国間・二国間国際交渉・連携の取組み …… 292
第３節　国際標準化に向けた取組み …… 297

第９章　DX 及び技術研究開発の推進 …… 300

第１節　DXによる高度化・効率化 …… 300
1　国土交通行政のDX …… 300
第２節　デジタル技術の活用によるイノベーションの推進 …… 301
1　ITSの推進 …… 301
2　自動運転の実現 …… 302
3　地理空間情報を高度に活用する社会の実現 …… 303
4　デジタル・ガバメントの実現 …… 304
5　公共施設管理用光ファイバ及びその収容空間等の整備・開放 …… 305
6　水管理・国土保全分野におけるDXの推進 …… 305
7　ビッグデータの活用 …… 306
8　気象データを活用したビジネスにおける生産性向上の取組み …… 306
9　まちづくりDXの推進 …… 306
10　国土交通データプラットフォーム …… 307
第３節　技術研究開発の推進 …… 308
1　技術政策における技術研究開発の位置付けと総合的な推進 …… 308
2　公共事業における新技術の活用・普及の推進 …… 309
第４節　建設マネジメント（管理）技術の向上 310
1　公共工事における積算技術の充実 …… 310
2　BIM/CIMの取組み …… 310
第５節　建設機械・機械設備に関する技術開発等 …… 310

コラム

■3Dプリンタ技術による住宅建築の省人化・省力化 …… 13
■子連れ出勤 …… 23
■子育てしやすい環境づくりの推進 …… 24
■砧公園　～だれもが利用できる遊び場～ …… 26
■まちなかの再生による賑わいの創出 …… 34
■被災地における短時間での住空間の提供 …… 38
■男性の育児休業取得に向けた支援 …… 39
■男性の育児休業の取得を促す「パパ・クオータ」 …… 40
■子ども目線のまちづくり教育プログラム …… 41
■子どもにやさしいコーポラティブハウス …… 42
■人口規模が小さい地域への店舗出店 …… 45
■自家用有償旅客運送の取組み …… 46
■移住・定住促進 …… 47
■フェローシップ・プログラムによる移住・定住の促進 …… 48
■ホーバークラフトの導入による観光振興を通じた地域活性化 …… 49
■健康と社会的交流を促す高齢者複合施設 …… 50
■ドローンによる災害時対応 …… 51
■インフラDXの推進 …… 58
■一般道と専用道を走行する自動運転車両 …… 61
■自動運転・隊列走行BRT …… 62
■無人運航船 …… 65
■「レベル3.5飛行」制度の新設 …… 66
■チョイソコりゅうおう …… 68
■NORTH-AI/Eye ～官学連携したAI活用によるインフラ管理のイノベーション～ …… 70
■持続可能な水道インフラ …… 71
■子育て世帯の視点に立ったまちづくり …… 77
■習い事への子ども送迎サービス …… 79
■中国地方の物流問題への取組み …… 84
■担い手不足の解消～外国人材に選ばれる国へ～ …… 85
■公共交通を軸としたまちづくり …… 88
■交通モードの切替えによる地域の足の確保 …… 89
■農山村における交通・物流の連携 …… 94
■群マネモデル地域について …… 96
■道の駅整備による地域活性化 …… 99
■2050年代以降に向けた持続可能で活力ある暮らしと社会 …… 102
■人口減少局面でも持続可能な都市構造へ …… 109
■AI・ロボット・ドローンによる次世代のインフラメンテナンス …… 115
■BIM/CIMを活用した建設生産プロセス全体のデータの連携 …… 115
■物流のインターネット …… 116
■新しい水道インフラのかたち …… 116
■新しい防災のかたち …… 117
■デジタルツイン実現プロジェクト …… 117
■多様な自動運転の未来 …… 118
■自動運転移動サービスの実用化による地域の足の確保 …… 119
■ドローンの未来 …… 120
■モビリティ・ハブ …… 120
■子ども・子育てにやさしい自動運転 …… 120
■ロボットによる住宅建築 …… 121
■未来の働き方（ワーケーション等） …… 121
■パーク・アンド・ライド等を活用した観光地域づくり …… 122
■ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的かつ計画的な推進 …… 143
■AUV戦略の実現に向けて …… 145
■海のデータの総合図書館　海しる（海洋状況表示システム） …… 146
■ゴジラが海底に！？ …… 147
■地域の自家用車・ドライバーの活用に関する各制度の見直し・創設 …… 168
■ウポポイでアイヌ文化を体験してみませんか？　～開業３周年を迎えて～ …… 172
■物流2024年問題への対応について …… 188
■国土交通省と鉄道・運輸機構が連携した鉄道の早期復旧支援 …… 228
■「交通事故被害者ノート」による自動車事故被害者へのアウトリーチ …… 248

■水道整備・管理行政の移管について …… 272
■日本初！IGS解析センターに認定 …… 278
■G7三重・伊勢志摩交通大臣会合 …… 290
■G7香川・高松都市大臣会合 …… 291
■第３回世界海上保安機関長官級会合を開催 297
■地理空間情報を活用した「建築・都市のDX」の推進 …… 304

インタビュー

■建設業界における働き方改革・イノベーションとD&I …… 11
■我が国の労働市場の流動性と賃上げ・イノベーションの関係 …… 14
■子ども・若者の声を聞くことを社会のスタンダードに …… 43
■モビリティにおける自動運転の可能性 …… 63
■少子高齢化時代の地域公共交通のあり方 …… 110
■『ゆき みず だいち つなんまち』持続可能な町の実現への挑戦 …… 113

※本白書に掲載した我が国の地図は、必ずしも、我が国の領土を包括的に示すものではない。

令和6年版　国土交通白書　はじめに

我が国は、少子化の進行が危機的な状況にある。最新の人口動態統計月報年計（概数）の結果（2024年６月厚生労働省発表）によると、2023年の合計特殊出生率（出生率）は全国で1.20となり、過去最低を更新した。東京都は、全国で初めて１を割り込み、0.99となった。出生数も全国で72.7万人と、過去最低を更新した。

少子化の進行は、将来にわたって、人口（特に生産年齢人口）の減少、高齢化の進展を通じ、経済規模の縮小、産業や社会の担い手不足、地域の衰退等、我が国の経済や社会に深刻な影響を及ぼすことから、少子化に歯止めをかけ、出生率を向上させることが何よりも重要である。

このような中、こども家庭庁が発足し（2023年４月）、こどもまんなか社会や次元の異なる少子化対策の実現に向け、こども大綱やこども未来戦略が策定された（同年12月閣議決定）。第三次国土形成計画（全国計画）（同年７月閣議決定）においても、人口減少等の加速による地方の危機など直面する課題に対応するため、地域の活性化の将来ビジョンとして「地域生活圏の形成」を打ち出すなど、「新時代に地域力をつなぐ国土」を目指すこととしている。

国土交通行政は、社会資本、交通をはじめ国民一人ひとりの暮らしと密接に関わっている。人口減少がもたらす影響を最小限に抑え、我が国の経済成長、地域の足の確保や担い手不足への対応、災害の激甚化・頻発化への対応等の大きな課題に、今後も「挑戦」し続けることが肝要である。

こうした背景等を踏まえ、令和６年版国土交通白書の第Ⅰ部では、「持続可能な暮らしと社会の実現に向けた国土交通省の挑戦」をテーマとし、本格化する少子高齢化・人口減少の課題に対して国土交通分野で期待される取組みについて分析し、現状を俯瞰するとともに、我が国の将来像を展望する。

まず、少子高齢化・人口減少の進展が社会経済に及ぼす影響について、課題を整理した上で、新技術の活用等による省人化･省力化の推進、子ども･子育て等にやさしい「こどもまんなかまちづくり」の推進、持続可能で活力ある地域生活圏の形成等の施策を取り上げ、その上で、持続可能で豊かな社会が実現する将来を展望している。

また、2024年１月１日に発生した令和６年能登半島地震は、広範囲に甚大な被害をもたらした。本白書では、「特集」として、令和６年能登半島地震への対応（2024年５月時点）について報告する。

さらに、第Ⅱ部では、令和５年度の国土交通行政の各分野の動向を、政策課題ごとに報告する。

第Ⅰ部

持続可能な暮らしと社会の実現に向けた国土交通省の挑戦

第1章　人口減少と国土交通行政

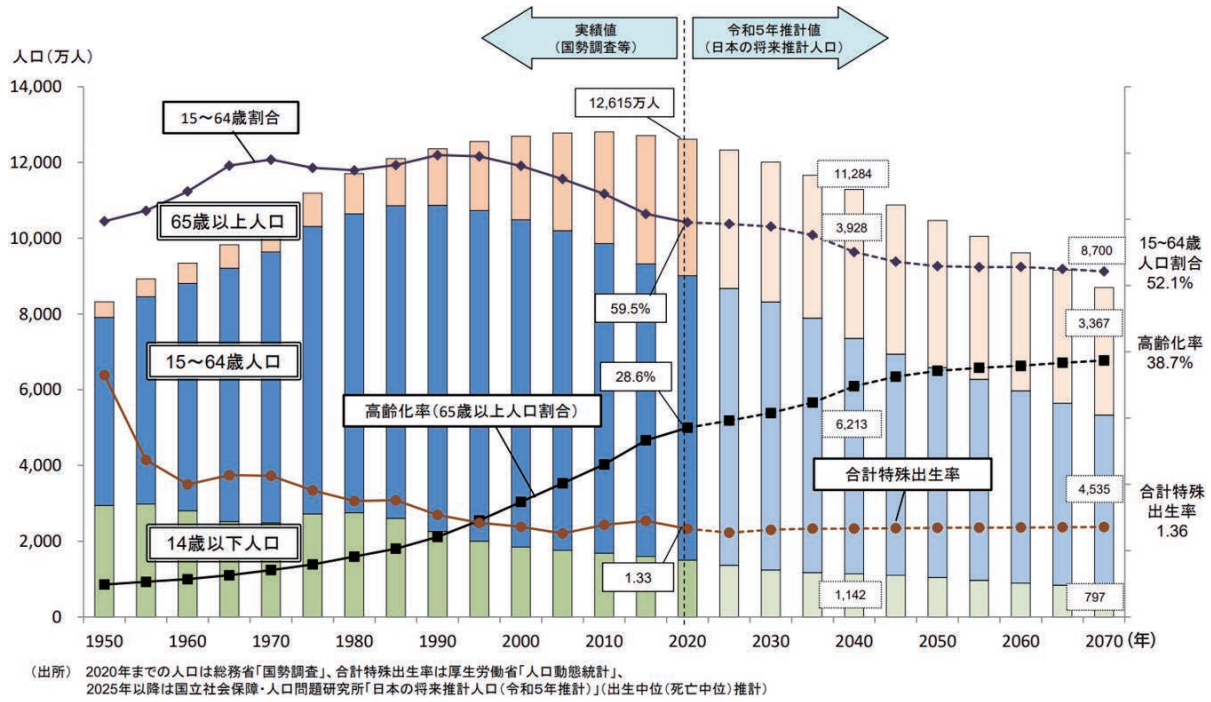
第1章「人口減少と国土交通行政」においては、まず、第2章以下の議論の前提として、我が国で進展する少子高齢化・人口減少をめぐる厳しい状況を認識し、労働力（生産年齢人口）の減少が経済等に及ぼす影響について取り上げる。次に、国内の出生率等の低下といった少子化の進行における課題等について、そして、高齢社会と地域活力の維持における課題等について概観する。

第1節　本格化する少子高齢化・人口減少における課題

少子高齢化・人口減少は、我が国の未来を左右する。我が国の人口は、2008年の1億2,808万人をピークに、2011年以降13年連続で減少しており、2023年10月時点の総人口は1億2,435万人と、前年に比べて約60万人減少している[注1]。

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口では、2070年には、我が国の人口が9,000万人を割り込むと推計されている。また、高齢化も進行し、65歳以上の人口割合を示す高齢化率は、2020年の28.6%から、2070年には38.7%へ上昇すると推計されている。

図表Ⅰ-1-1-1　日本の人口の推移



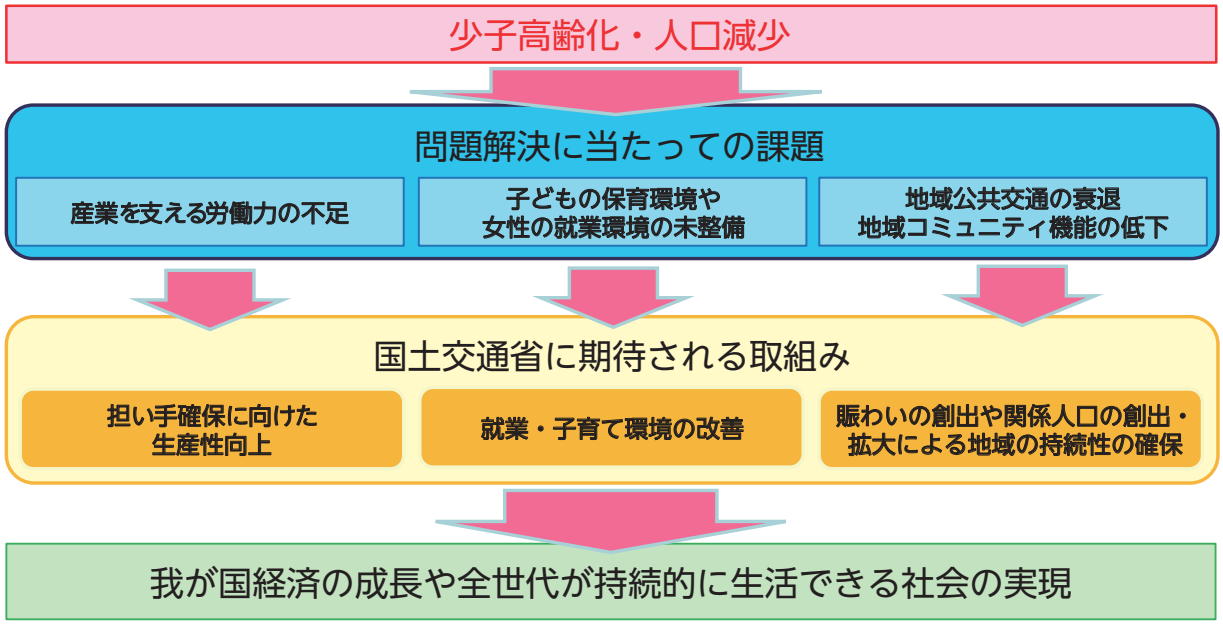
（出所）　2020年までの人口は総務省「国勢調査」、合計特殊出生率は厚生労働省「人口動態統計」、
2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」（出生中位（死亡中位）推計）

資料）国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口（令和５年推計）の概要」

注1　総務省「人口推計（2023年（令和５年）10月１日現在）」より。

ここでは、持続可能で豊かな未来につながる社会を実現していくために、深刻化する少子高齢化・人口減少において直面する課題を整理するとともに、国土交通分野を中心に期待される取組みについて取り上げる。

図表Ⅰ-1-1-2　直面する課題と期待される取組み



資料）国土交通省

1 我が国の経済社会と人口減少

少子高齢化・人口減少の進展により、産業を支える労働力の不足が懸念される中、我が国の持続的な経済成長に向けては、担い手確保に向けた取組みや生産性の向上が求められる。

（1）生産年齢人口の減少における課題

①労働力の減少

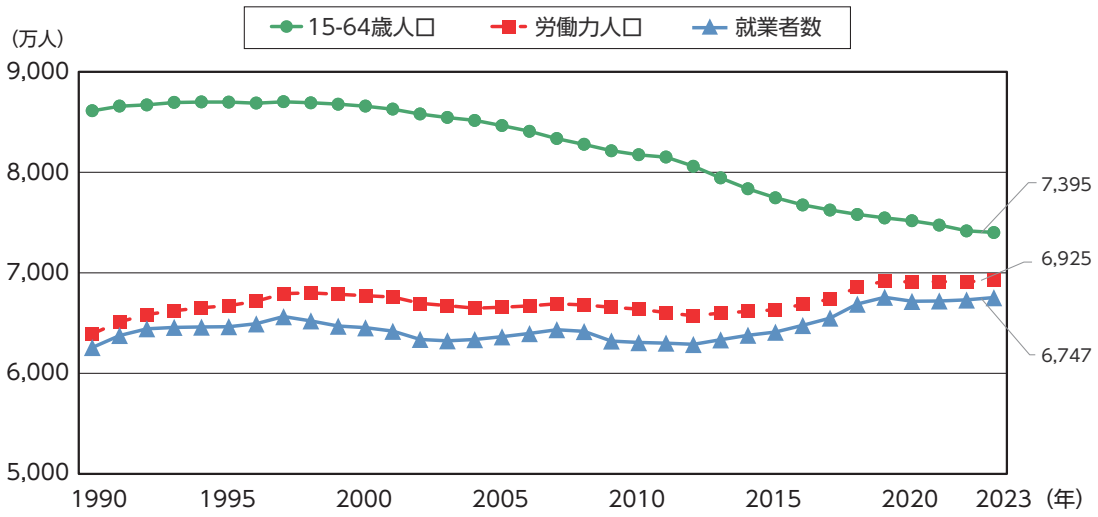
(生産年齢人口と就業者数の推移)

我が国の生産年齢人口[注2]は、1995年の8,726万人（総人口比69.5%）をピークに減少に転じており、2023年10月時点では7,395万人（同比59.5%）に減少している[注3]。

一方で、我が国の就業者数を見ると、2023年の就業者数は6,747万人と、1990年代後半の水準を上回っており、15歳～64歳の女性就業者数2,671万人（1995年比＋225万人）、65歳以上の高齢就業者数914万人（同比＋476万人[注4]）が就業者数の増加に寄与している[注5]。

注2　経済協力開発機構（OECD）では、15歳から64歳までの人々を生産年齢人口としている。
注3　総務省「人口推計（2023年（令和5年）10月1日現在）」より。
注4　総務省「労働力調査」によると、1995年の女性就業者数は2,446万人、65歳以上の高齢就業者数は438万人である。
注5　総務省「労働力調査（基本集計）2023年（令和5年）平均結果」より。

図表Ⅰ-1-1-3　労働力人口・就業者数の推移



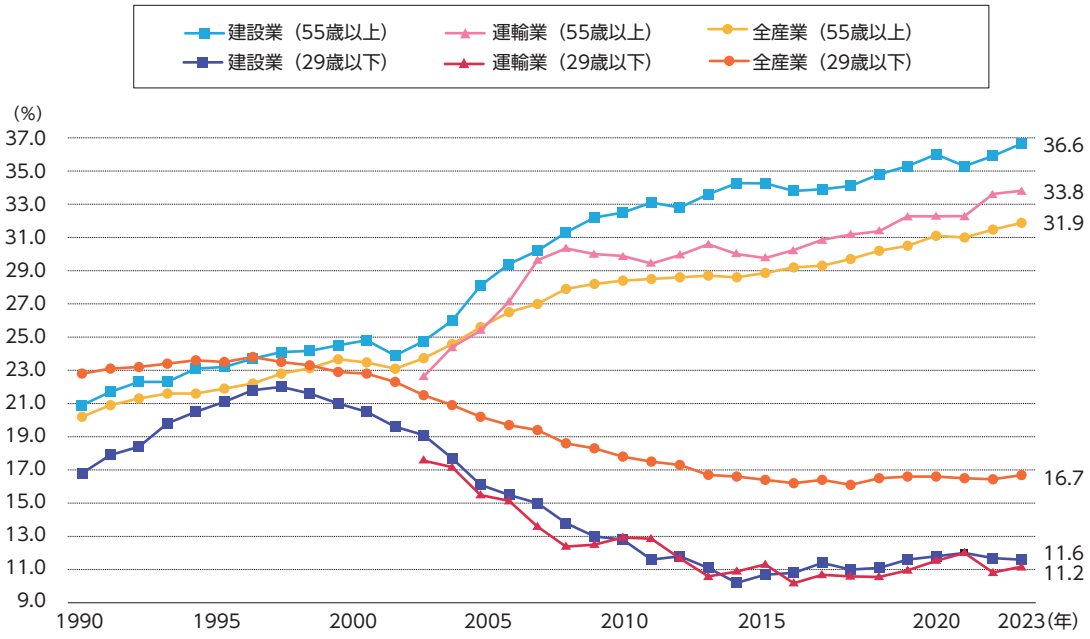
(注) 2022年3月4日に公表されたベンチマーク人口の新基準に基づいて遡及集計した数値を用いている。
資料) 総務省統計局「労働力調査（基本集計）」より国土交通省において作成

(就業者の高齢化)

我が国の就業者は増加傾向にある一方で、ここ20年で急速に高齢化が進んでいる。2023年の産業別就業者の年齢構成比を見ると、全産業の就業者のうち、55歳以上の高齢就業者の占める割合が31.9%であるのに対し、29歳以下の就業者の占める割合は16.7%にとどまっている。

建設業及び運輸業について見ると、全産業平均に比べ、55歳以上の割合は高く、29歳以下の割合は低く推移しており、高齢化が進行している。今後、高齢就業者の大量退職や、少子化による若年層の就業者の減少が見込まれることから、担い手不足の深刻化が懸念される。

図表Ⅰ-1-1-4　産業別就業者の年齢構成の推移



資料) 総務省統計局「労働力調査（基本集計）」より国土交通省において作成

②経済成長の抑制

（労働投入量の減少と生産性向上の必要性）

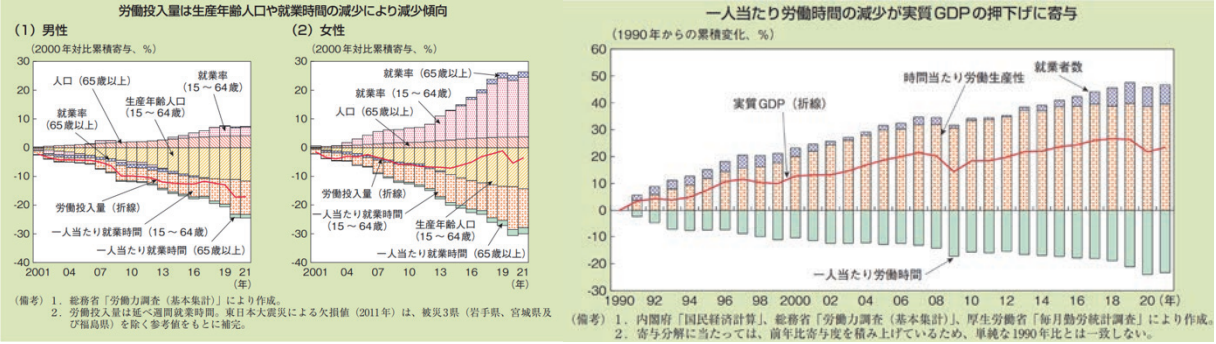
生産年齢人口の減少により、経済成長の供給面の源泉の一つであるマンアワーベースの労働投入量（一人当たり労働時間×就業者数）の減少が懸念される。

図表「労働投入量の伸びの要因分解」によると、就業率や就業時間を踏まえた労働投入量は、この20年間、65歳以上の人口や女性の就業率の上昇がプラスに寄与してきた一方で、生産年齢人口や就業時間の減少により、減少傾向にある。

図表「実質GDP成長率の要因分解」では、一人当たりの労働時間の減少が実質GDPの押下げに大きく寄与している一方で、時間当たり労働生産性の上昇と就業者数の増加が押上げに寄与している。

長期的に労働投入量が総体として減少し、労働市場における担い手不足が課題となる中、経済成長に向けて、女性や高齢者等の労働参加を促すだけでなく、生産性を向上させる取組みも重要である。

図表Ⅰ-1-1-5　労働投入量の伸びの要因分解、実質GDP成長率の要因分解（就業者数・労働時間・労働生産性）

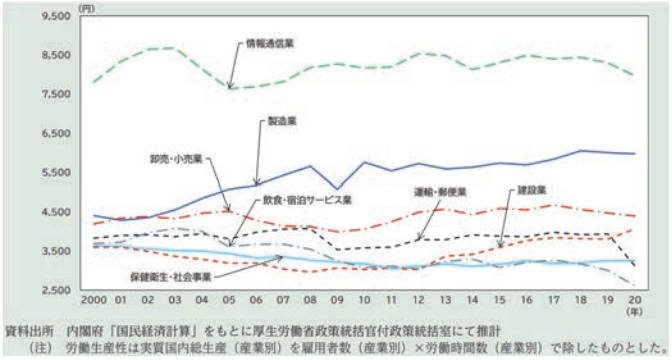


資料）内閣府「令和４年度年次経済財政報告」

（産業別労働生産性の推移）

我が国の産業別の労働生産性を見ると、保健衛生・社会事業、飲食・宿泊サービス業、建設業、運輸・郵便業は、労働生産性の水準が元々低く、一人当たりの労働生産性の向上が課題となっている。特に、運輸・郵便業、飲食・宿泊サービス業については、近年、低下傾向にあり、より一層の労働生産性の向上に向けた取組みが必要である。

図表Ⅰ-1-1-6　産業別の労働生産性の推移



資料）厚生労働省「令和４年版労働経済の分析」

（2）期待される取組み

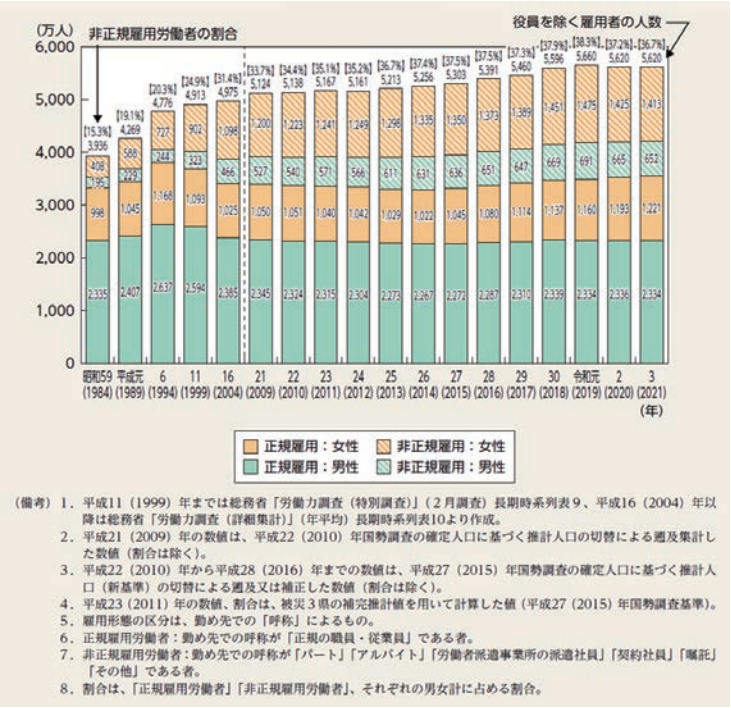
①ダイバーシティ[注6]の推進

（女性・高齢者の労働参加の拡大）

女性の就業者数は年々増加しており、正規雇用も非正規雇用も増加傾向にある[注7]ことから、更なる労働参加を拡大させるため、ライフスタイルに合わせた多様な働き方の推進や、キャリア形成のサポート体制の構築等が重要である。

また、女性と同様に、高齢者の就業者数も増加傾向にあり、2023年の65歳以上の高齢就業者数は、914万人と過去最高の水準である。定年延長や継続雇用制度の導入を含め、高齢者の雇用継続を促進するためには、時代に合わせたスキルの習得が可能なリカレント教育や、高齢者の知識や経験等を生かした職種への配置等が重要である。

図表Ⅰ-1-1-7　正規雇用労働者と非正規雇用労働者数の推移（男女別）



（備考）1．平成11（1999）年までは総務省「労働力調査（特別調査）」（2月調査）長期時系列表9、平成16（2004）年以降は総務省「労働力調査（詳細集計）」（年平均）長期時系列表10より作成。
2．平成21（2009）年の数値は、平成22（2010）年国勢調査の確定人口に基づく推計人口の切替による遡及集計した数値（割合は除く）。
3．平成22（2010）年から平成28（2016）年までの数値は、平成27（2015）年国勢調査の確定人口に基づく推計人口（新基準）の切替による遡及又は補正した数値（割合は除く）。
4．平成23（2011）年の数値、割合は、被災3県の補完推計値を用いて計算した値（平成27（2015）年国勢調査基準）。
5．雇用形態の区分は、勤め先での「呼称」によるもの。
6．正規雇用労働者：勤め先での呼称が「正規の職員・従業員」である者。
7．非正規雇用労働者：勤め先での呼称が「パート」「アルバイト」「労働者派遣事業所の派遣社員」「契約社員」「嘱託」「その他」である者。
8．割合は、「正規雇用労働者」「非正規雇用労働者」、それぞれの男女計に占める割合。

資料）総務省「労働力調査」

図表Ⅰ-1-1-8　就業者総数に占める高齢就業者（65歳以上）の割合の推移（2012年～2022年）



資料）総務省「統計からみた我が国の高齢者」

注6　多様な人材（ダイバーシティ）とは、性別や国籍、雇用形態等の統計等で表されるものであり、広義の多様性には、個々人の価値観など統計では表されない深層的なものも含まれる（出典：内閣府「令和元年度年次経済財政報告」）。

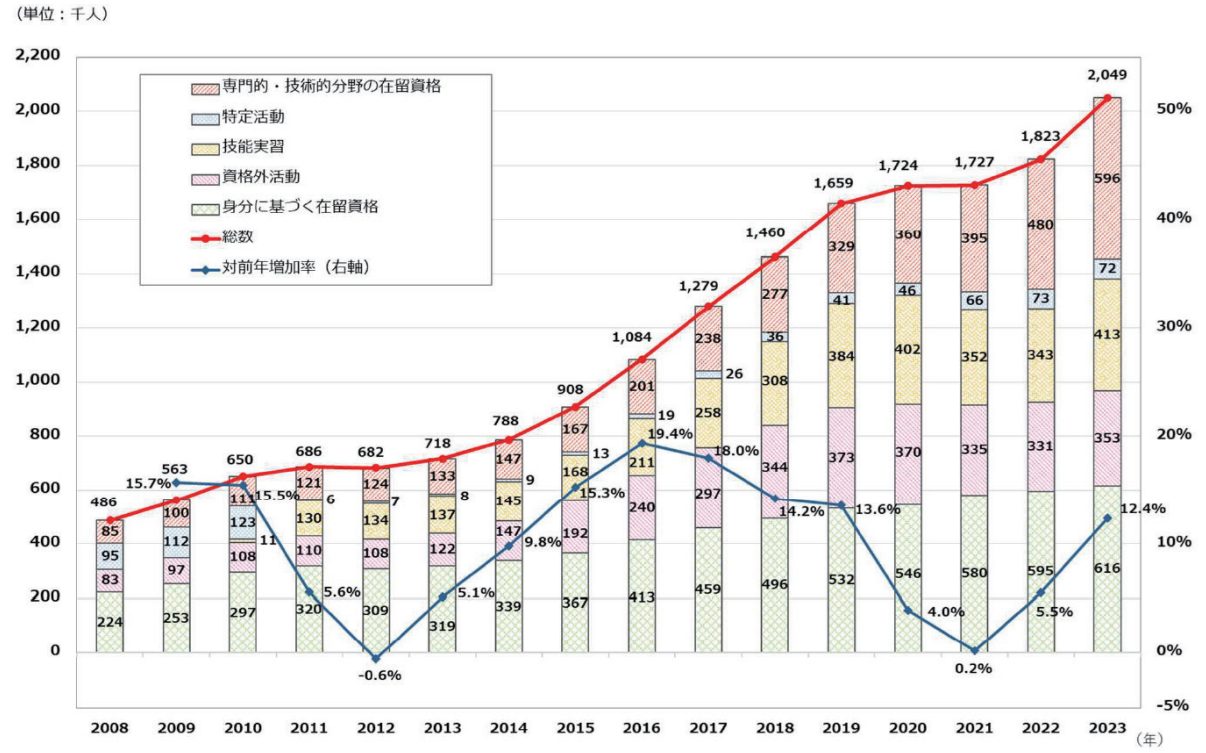
注7　女性における2023年平均の正規職員・従業員数は1,268万人（前年比＋18万人）、非正規職員・従業員数は1,441万人（前年比＋9万人）である（出典：総務省「労働力調査（基本集計）2023年（令和5年）平均結果」）。

（外国人の受入強化）

我が国の外国人労働者数は増加傾向にあり、2023年10月末時点の労働者数は約205万人と、2008年以降最高となった。人口減少による労働力不足が懸念される中、女性や高齢者の労働参加を促進させるだけでなく、外国人材の受入れを強化することも重要である。

専門的・技術的分野の外国人は、積極的に受入れを行っており、人手不足とされる分野において、一定の専門性・技能を有し、即戦力となる外国人材を受け入れるため、特定技能[注8]制度を創設した。また、そのうち「特定技能２号」について、2023年６月の閣議で対象分野を２分野から11分野まで拡大する決定をするなど、外国人材の受入れを強化しており、更なる雇用促進が期待される。

図表Ⅰ-1-1-9　在留資格別外国人労働者数の推移



資料）厚生労働省「『外国人雇用状況』の届出状況まとめ（令和５年 10 月末時点）」

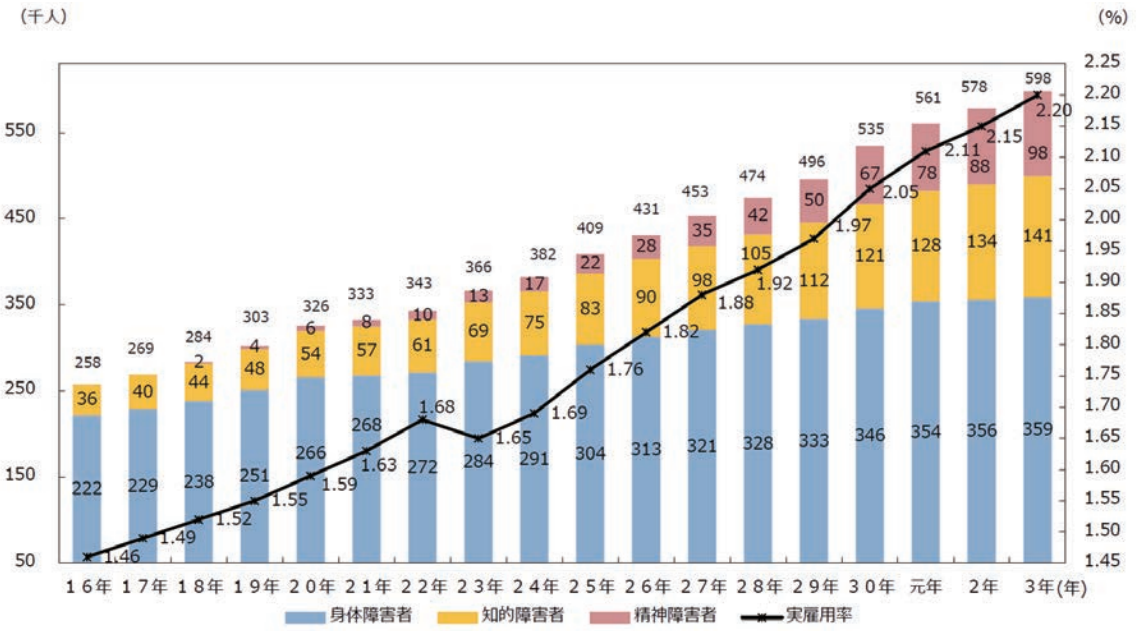
注８　「特定技能」には２種類の在留資格があり、「特定技能１号」は、特定産業分野に属する相当程度の知識又は経験を必要とする技能を要する業務に従事する外国人向け、「特定技能２号」は、特定産業分野に属する熟練した技能を要する業務に従事する外国人向けの在留資格である（出典：出入国在留管理庁「特定技能ガイドブック」）。

（障がい者雇用の推進）

我が国の雇用障がい者数は増加傾向にあり、実雇用率も上昇していることから、障がい者雇用が進展している。2024年４月には、障害者雇用促進法に基づく障がい者の法定雇用率が2.5％に引き上げられ、これに伴い障がい者を雇用しなければならない事業主の範囲が、従業員を40.0人以上雇用している事業主まで拡大された。さらに、2026年７月には、法定雇用率が2.7％へ引き上げられ[注9]、これに伴い、障がい者を一人雇用しなければならない事業主の範囲が、従業員37.5人以上雇用している事業主に拡大されることから、事業主に対する雇入れ支援、障がい者の就労支援が必要である。

例えば、希望や能力、適性を十分に活かし、障がいの特性等に応じて活躍できるよう、職業訓練や職業紹介、職場適応援助等の職業リハビリテーションの実施等が重要である。また、障がい者の特性に応じた勤務形態や勤務時間等の柔軟な働き方や、容易に作業ができるよう配慮された作業施設、職場内のバリアフリー化等、障がい者が働きやすい就業環境を整備することにより、従来から雇用されている障がい者にとっても更に働きやすい環境となることが期待される。

図表Ⅰ-1-1-10　雇用障がい者数と実雇用率の推移



資料）厚生労働省「障害者雇用のご案内」

このように、働き手の多様化が進展している中で、働き方改革や生産性の向上等が求められていることから、こうした多様な人材が、お互いに認め合い、自らの能力を最大限発揮し、活躍できるダイバーシティ＆インクルージョン（Diversity & Inclusion、D & I）の推進や、多様化を支える社会への変革が求められている。

注９　2024年４月１日から国及び地方公共団体の機関に係る障がい者の法定雇用率は2.8％（教育委員会にあっては2.7％）に引き上げられた。国及び地方公共団体の機関についても、2026年７月から3.0％（教育委員会にあっては2.9％）に引き上げられる（出典：総務省「地方公共団体における障がい者の雇用促進について」）。

Interview インタビュー[注10]

建設業界における働き方改革・イノベーションとD&I
～（公社）土木学会第112代会長・早稲田大学教授　佐々木 葉氏～



担い手確保のための働き方改革と、生産性向上が求められる業界で、企業は多様な個を活かす経営がより重要となってくる。景観まちづくりがご専門で、土木学会理事、景観・デザイン委員会委員長、ダイバーシティ＆インクルージョン推進委員会委員長等の要職を務め、2024年6月より土木学会会長に就かれた佐々木氏に、日本の社会や土木業界における働き方に通じる、D&I（ダイバーシティ＆インクルージョン）の状況、豊かな暮らしと社会の実現に向けた将来展望等について、お話を伺った。

（Ⅰ）D&I（ダイバーシティ＆インクルージョン）の現在地

●言葉は浸透したが、必要性の理解にはなお格差がある

建設業界では、D&Iの言葉自体は浸透したものの、ほかの業界と比較すると、なお格差があると感じる。コロナ前になるが、土木学会D&I委員会で育休取得率、女性管理職数・率等の指標を調査したところ、建設業界は、現場でのものづくりに関わるための条件等やむを得ない事情があるとはいえ、数値としては他業界に比べて低かった。

また、建設業界の内でも、格差がみられる。これは大企業が進んでいて中小企業が進んでいない、というものでもない。例えば地方の中小企業では、深刻な人手不足から、女性、外国人に広く門戸を開き、手探りでその会社に合ったインクルージョンの工夫を進めている。一方、大企業は男性育休取得率向上等、指標の上では進んでいるようにみえるが、社員としては多様化を必ずしも実感できておらず、実態と数値にずれがあるともいえる。

●「土木D&I 2.0」の実現に向けて

土木学会では2021年から「土木D&I 2.0」を掲げたプロジェクトに取り組み、D&Iについて「理解する」段階から「実践する」段階へ移行しようとしている。これまでに建設現場には女性用のトイレや着替えのブースを設置するといった職場環境の改善が進んできた。一方トンネル坑内に女性の技術者は入れても、女性の技能者は入ることができない、という制度の壁が依然としてある。これは危険な坑内労働から女性を守るための制度であったが、労働環境の改善や機械化によって今は肉体労働としての安全性は格段に高まっている。国際労働基準（国際労働機関：ＩＬＯ）の関係もあり、制度変更の手続は容易ではないかもしれないが、依然として仕組みや制度が女性活躍の障壁になっているという現実もある。当事者間の意識や決定で環境を変えられる側面と、制度として取り組むべき側面とがある。

●人手不足対策という意識があるうちは、意義あるものにできない

環境、制度どちらを考えるにしても、人手不足を補うために、これまで働いていなかった女性や外国人、高齢者を入れよう、そのためにD&Iが必要だ、という昨今よくみられる議論は、D&Iの本来の趣旨とは違う。女性活躍の議論においても、能力はあるのに活かせられなかった人材として女性を入れようという意味では良いけれども、足りない労働力を補うために様々なところから人を連れてくる、そういう考え方でD&Iを進めるというのには違和感を覚えるし、そもそも良い結果につながらない。

個々人の性別、国籍、年齢等の属性に関わらず、一人ひとりが思い描く生き方を広げ、目標に向けて活動できること、活動を妨げるものを取り除くこと、そして目標を達成できるよう相互に支援することにこそ、D&Iの意義がある。こうした側面をより明確にして「DE&I（D&Iにエクイティ（Equity；公正性）を加える）」ともいう。

●属性の多様性ではなく、考え方・経験の多様性を増やすことが大事

D&Iを推進する意義は、個々の人間が、日頃から多様な考え方に触れ、多様な経験をし、多様な立場を経験することにより、自分自身の幅が広がり、充実した人生を生きられるようになることにある。真に必要なのは、性別や年齢、国籍や宗教等の属性の多様性ではなく、考え方や経験の多様性である。ただ、考え方や経験のような内面のことは観察が難しいため、まずは外から観察可能な属性の多様性に配慮する必要がある。このことは、表層・深層のダイバーシティという言葉で説明されており、いきなり深層のダイバーシティを揃えるのは難しいから、まずは表層のダイバーシティを揃えていこう、そして最終的には一人ひとりの考え方、経験を活かすことこそが、創造的な仕事、社会には重要であるとされている[注1]。

注1　谷口真美「ダイバシティ・マネジメント－多様性をいかす組織」白桃書房 2005

注10　本白書掲載のインタビューは、2024年2月～3月に国土交通省が実施した取材によるものであり、記載内容は取材当時のインタビューに基づくものである。

その意味でも、クオータ制（性別、人種、宗教等を基準に、一定の比率で人数を割り当てる制度）のように一定程度、属性でとらえた多様性を確保する戦術も必要であると思う。仕組みとして「これをやる」と決めることで世の中が変わっていくこともある。今はD&Iに関する意識、理解、取組み、実践それぞれにおいて過渡期にあるのでたくさん議論し、やってみることが必要である。

●D&Iとイノベーションは密接不可分

規格化されたものを分業で効率よくつくる仕事では人は均質な方がいい。しかし、多様な知恵・価値自体をつくる仕事では、それに携わる人自体も当然、多様でなくてはならない。現場の多様性と会社の業績の関係性について論じる研究もあり、世界中の業務データを長期的に見れば、多様な人がいる職場の方が生産性は伸びているとされている。

さらに、AIやロボット、自動翻訳が日常的に使われるようになり、リモートワークやアプリによる働く形のマネジメントも普及してきた現在、D&Iとイノベーションは密接で不可分な関係にある。

（Ⅱ）多様な価値観を受け入れるインクルーシブな社会に向けて

●大きな動きの中に、小さくユニークな動きを同時に認めること

理想的な建設業界を言語化してほしいとのことだが、あえていうならば、「私にとって理想的」、「やりがいがある」と皆が思える職場、すなわち、一人ひとりの具体的な理想像は少しずつ違うが、それらをインクルーシブ（包摂）できる業界が理想的な業界なのではないかと思う。

土木界では依然として国、地方公共団体が発注者で業務の実施方法を仕様書で詳細に規定している。仕様ではなく性能規定というやり方もあるが、どの程度使われているのだろう。いずれにしても、やりたいこと、やらねばならないこと、その解の形を当事者同士が議論して合意することが大事で、そのためには、各々が主体性を発揮し、自治することをもっと積極的に促していく必要がある。当然のことながら、つくるもの自体も、一律的になりがちな全国一斉方式ではなく、小規模分散型や多様な個別解を増やしていくことも重要である。

その一方で、クオータ制、労働時間規制のように有無を言わさず一律に実施すると決めないと社会は動かない。こうした大きな動きの中に小さくてユニークな動きを同時に認めていく。国土交通省の施策でも、ミズベリング、ほこみち等、個別のユニークな解を探る動きがある。つまり、様々なことに対してアンビバレントに取り組まなければならない。

●社会全体で価値観の多様性を広げるには

少し抽象的な話になるが、価値観の多様性を広げるには、一人ひとりが今いる立場、場所から離れ、異なる立場、場所に身を置いてみるのが一番いいのではないか。

「一人D&I」で色んなことをやってみる。例えば、地域の活動に参加する、消防団に入る、地域のお祭りに参加する、家での役割を交代してみるなど。研究室OBで長い育休を取って積極的に地域の子育ての場に出て行った男性がいて、名簿には子どもと「お母さん」の名前を書くようになっているのを見て、パパは子育て世界ではマイノリティであることに気づいたという。こうした実体験から様々なことを考える視点を得ることができる。

（Ⅲ）豊かな暮らしと社会に向けた将来展望

●地域社会では、人それぞれの活躍の場があった

D&Iによる豊かな暮らしと社会の実現に必要なことは、小さな単位のコミュニティ（地域社会だけでなく、職場や団体等）で、主体性を持って自ら生きる場の環境づくりに関与できる機会をつくることだと思う。一人ひとりが持つ能力、得意なことはそれぞれ異なる。ある時はAさん、ある時はBさんが活躍するというのが元々の地域社会だった。一人ひとりが活躍できる社会を実現するためには、かつて地域の中で面倒くさい人も受け入れながらやってきたような懐の深さが重要だと思う。

●いいデザイン・景観には多様な人の関わりが必要

デザイン・景観は、関わる人が多様でないといいものにならない。多様な人が関わる地域のデザインは、その延長上に、今生きている人だけではなく未来の人や地球の裏側の人、人間以外の生き物が存在する。目の前に見えている多様なものの向こう側に、さらに多様なものとのつながりがある。そういう想像力を持てる仕事を心がけてやっていきたい。そこで生まれるものは、きっといいものになるし、持続可能なものになると考えている。

●一人ひとりが力を発揮して楽しく生きていくという意味での持続可能

私が長年研究で関わっている地方のまちでも、人口減少がすべて問題の根底にある。しかし、人口をかつてのように増やすのは無理である。人の数に依存した持続可能性ではなく、一人ひとりが力を無理なく発揮して楽しく生きていくという意味での持続可能性を目指していきたい。その際に、デザインや景観、まちづくりというのは力を持てると思う。現場でものをつくる時、色んな人が関わることが、ソーシャルキャピタルを育むことになる。私が専門とするデザインや景観も単に色形のことと狭くとらえられているが、それは、女性を入れることがD&Iだと思われているのと共通する。どちらも、多くの人がそうではないということに気づき、自分に関わりのある問題なのだと主体的になることができるよう、様々な活動をしていきたい。

②生産性の向上

（新技術の活用による省人化・省力化）

人口減少による労働力の減少が見込まれる中では、新技術の活用により省人化・省力化を図り、生産性を向上させていくことが重要である。例えば、インフラ施設の保守・点検業務におけるドローンの活用や移動・物流サービスにおける自動運転技術の活用、住宅建築における３Ｄプリンタの活用等により省人化・省力化が図られ、生産性の向上が期待される。

（イノベーションの創出）

生産性を飛躍的に向上させるためには、従来の枠組みにとらわれないイノベーションの創出も重要である。例えば、上下水道インフラ不要の水循環システム、空飛ぶクルマやドローン等の次世代モビリティの開発・実装を通じた新たなサービス等、生産性の向上に結び付くイノベーションの創出が求められる。

そのためには、先進的な技術やアイデアを強みに新しいビジネスを創り出すスタートアップへの支援や産学官連携の推進等、イノベーションの創出につながる取組みを加速化させることが重要である。

Column コラム[注11]

3D プリンタ技術による住宅建築の省人化・省力化（セレンディクス㈱）

建設業は、就業者の高齢化が進行し、将来の担い手不足が喫緊の課題になっており、若手の人材の確保だけでなく、省人化・省力化に取り組んでいく必要がある。このような背景もあり、建設業界では、施工現場でのロボットによる作業や、ICT活用による作業効率化等、様々な技術の導入を進めてきた。

セレンディクス㈱においては、住宅建設に3Dプリンタを活用し、低コストかつ短時間施工を実現している。同社は、3Dプリンタを導入することにより、施工現場の省人化を進め、工程の短縮、施工人員の削減に取り組んでいる。

2022年３月、同社は愛知県小牧市において、日本初の3Dプリンタ住宅「serendix10」を23時間12分で施工することに成功し、世界26か国59媒体で報道され、注目を集めた。翌年７月には同市で２人世帯向け3Dプリンタ住宅「serendix50」を竣工し、こちらは施工時間44時間30分で完成させた。

同社は、「工期24時間」等をコンセプトとした家の開発も進めるなど、「誰もが自動車を買える価格で家を購入できる社会の実現」を目指し、今後も建設業界の担い手不足解消、住宅建築の省人化に向けて3Dプリンタの普及を推進していくとしている。

ロボット技術が今後も進化する中で、住宅建築分野における省人化の動きが、建設産業全体に浸透していき、こうした3Dプリンタの導入による施工の効率化が主流になっていくかもしれない。

＜3Dプリンタ住宅「serendix50」＞



＜3Dプリンタ住宅の内装イメージ（©CLOUDS AO）＞



資料）セレンディクス㈱

注11　本白書掲載のコラムは、2023年度に国土交通省が実施した調査・取材によるものである。

Interview インタビュー

我が国の労働市場の流動性と賃上げ・イノベーションの関係
～経済産業研究所上席研究員、神戸大学准教授　近藤 恵介氏～



人口減少社会における経済成長を考える上で、生産性の向上、賃上げやイノベーションも必要だが、我が国には高度専門人材を育む労働市場の流動性の実現が急がれる。都市・地域経済学がご専門で、集積の経済、研究成果の社会実装等、数々の研究成果を挙げられている近藤氏に、我が国の労働市場における課題、革新的技術で変わる豊かな暮らしと社会について、お話を伺った。

●個人が持つ「潜在的な労働生産性」は高い

ほかの先進国と比較して、日本の労働生産性は低いと言われる。しかし、巷に言われるマクロ経済指標としての労働生産性（付加価値を労働人口や労働時間等で割った数）だけでは、その本質的な部分を見ることができない。

経済学で知りたい「生産性」は、労働者もしくは企業が持つ生産活動に寄与する潜在的な能力であるが、私たちはそれを直接観測できない。それが労働市場で賃金として評価される、あるいは生産活動を行いアウトプットとして観測されることで初めて潜在的な生産性を知る手掛かりとなる。私たちが生産性を議論する時、まず評価すべきは、個人が持つ能力が十分発揮できているかである。東京大学・川口教授の研究にもあるように[注1]、日本では個人が持っている能力は非常に高いが、それを有効活用できていないことが問題であり、制度や労働市場の問題と考えている。

日本の労働市場の伝統的な慣習には、年功序列、終身雇用に基づく賃金体系がある。若い人が成長し、生産性が非常に高くなった時に賃金が上がるかといえば、そこがリンクしてこない。AI等の技術進歩のスピードが加速し知識の陳腐化の速度が高まる中、継続的な人的資本投資が必要とされるが、賃金上昇につながらないならばリスキリングの誘因も生まれない。現在持っている能力を十分発揮できないだけでなく、将来に向けた能力開発にもつながらない。制度や慣習により本来のポテンシャルを引き出せていない状態であり、それを発揮できる仕組みが社会に浸透すれば、更に生産性は高くなるのではないか。労働者にとって、そもそも最初に就職した企業が長期に生き残れるのかも定かではない時代になっている。

企業での一つの解決策として人事評価制度の改革が考えられる。早稲田大学・大湾教授の研究[注2]にあるように、多面評価（360度評価）の導入はその一例だ。大手企業を中心に多面評価をはじめとする人事評価の再考が行われている。新たな人事評価制度の導入は簡単ではないが、既存の枠組みを乗り越えた取組みが期待される。

●労働生産性向上の報酬はボーナスも含めて賃上げの仕組みを柔軟に

物価と賃金の好循環が求められる中、賃上げに向けた労働生産性の向上は、日本経済の伝統的な枠組みの中では難しいところがある。我が国は年功序列、終身雇用の下で、賃金が決まっており、人的資本投資による労働生産性向上に連動して必ずしも賃金が上昇しない。また、労働生産性向上が資本の投下によって達成された場合、資本側へ分配され、労働者の賃金として分配されない。あとは、全要素生産性の向上によってもたらされた収益が誰にどのように分配されるかである。

定期昇給は年功序列の下で存在するが、厳密には生産性向上を反映した賃上げではない。生産性向上による賃上げは主にベースアップで対応するが、将来の不確実性が増す中、終身雇用の下でベースアップを受け入れることは、経営層側にはリスクの高い判断である。日本の賃金体系を前提にするならば、月給のベースアップだけではなく、ボーナスも含めて賃上げを評価することだろう。全要素生産性向上による収益増加分が可視化され、柔軟にボーナスとして還元される仕組みがあれば有効と考える。

●研究シーズを社会実装する人材が不足

イノベーション創出と生産性向上はセットで考えなくてはならない。労働力不足だから生産性を高め、効率的な生産を目指すという考え方は必要であるが、労働力不足を抜本的に解決する新しい発想の下でのイノベーションを目指す方がより重要である。

大学発スタートアップでは、大変興味深い様々な研究成果からイノベーションが生み出されている。また、異分野間の共創が社会に与える影響は非常に大きい。日本の研究者はすばらしい技術を持っている。

問題は、社会実装して収益化につなげられる高度専門人材が不足していることである。大学研究者がすべてを

注1　川口大司、「女性活躍へ政策的障害除去　人的資本を生かすには」、『日本経済新聞』、経済教室、2022年6月3日付朝刊
注2　大湾秀雄、『日本の人事を科学する：因果推論に基づくデータ活用』、日本経済新聞出版社、2017年

担うには限界がある。海外では、専門的な研究論文を読み解ける博士号（PhD）を持った人材がスタートアップに入ってきて、新たな価値創造を行っている。新型コロナウイルスのワクチン開発もスタートアップ企業によるものだ。大学の研究シーズを掘り起こし、どうやって社会に役立てるかを事後的に考える発想が求められているが、海外に比べ、我が国は必要な人材が圧倒的に不足している。研究シーズの価値を自ら評価でき、次の社会実装につなげる人材の豊富さが求められる。

では、なぜ海外でPhDが多いかといえば、労働市場で評価されるからである。転職しやすい労働市場では自己投資をどんどん行い、より優れた環境があれば移ることができるというメリットがある。企業側にとっては必要な人材が離れてしまうリスクがあるが、カウンターオファーの仕組みにより、より高く評価される人材にはより高い報酬が支払われることになる。流動的な労働市場の下で、労働者がどうやって自己投資するのかと、企業が高度専門人材のモチベーションを高めどう活用するのかという相互性は、技術進歩を引き上げる形で機能している。

●革新的技術で変わる暮らしや社会

国土交通分野においてAI・ロボット等の革新的技術で期待されるものの一つが、移動や輸送の自動運転技術である。人口減少の下で公共交通の維持が難しくなる中、特に高齢者の移動難民が増えている。また、運送業界では、過酷な労働環境にさらされ、ドライバー不足が問題になっており、その解決策として期待される。また、災害時の状況把握や捜索・救助活動、インフラの保守点検・維持管理では、危険を伴う作業にドローンのような無人化技術を活用する方向性も重要だ。

今、公共交通の採算性の問題から、貨客混載が期待されているが、生産性の高い状態を維持することが求められる。現状、駅での荷役作業に人手を要したり、旅客専用車両の空いたスペースに貨物を置いたりする状況ではまだ非効率であるため、AIを利用した需給マッチングシステムの利用や貨客混載を効率的に行える駅の構造や車両の改善も必要となる。

●再分配政策をどう達成するか

経済成長と格差是正は必ずセットで考える必要がある。経済が成長すると同時にどこかで経済格差が生じ、社会問題化するのは、歴史を見てもどの国でもあり得ることだ。

重要なのは、再分配政策をどのように達成するのかである。経済成長と異なり、再分配政策は市場メカニズムによって決まるのではなく、民主主義の下で議論を通じて決めなければならない。民主主義の機能不全が起こると、経済成長の結果、富める人と貧しい人の間で軋轢が生じ、社会的不安や緊張関係が増してしまうのが資本主義の失敗と言われる所以でもある。

経済成長をあきらめ、過度な経済格差を生まない社会を目指すという考え方もある。しかし、日本では、少子高齢化が引き起こす社会保障制度の軋轢が世代間格差の拡大へつながっている。いずれにせよ、民主主義が機能する社会であることが重要と考える。

●民主主義を育む上で重要な場所への愛着

民主主義の重要性は理解されている一方で、最近はその機能不全がより顕著になっている。平成17年度国土交通白書では、特に大都市において地域コミュニティの衰退が進んでいることが指摘されている。地域コミュニティの自治は、最も身近な民主主義を育む場となるが、どこか他人任せにならざるを得ない。

民主主義の機能不全の原因を遡ると、場所への愛着の希薄化が関係しているのではないか。地理学の分野では、1970年代にエドワード・レルフ氏が「没場所性」という概念を『場所の現象学』という本の中で論じている。没場所性とは、今いる場所への愛着がなくなることで、場所を良くしようという能力が衰え、そこが画一的な場所になっていくこととされる。むしろ、私たちは場所に縛られており、解放を望んだ結果なのかもしれない。

東北大学・本江准教授が興味深い議論[注3]をしているが、本来コミュニケーションは対面で行われ、高いコストを払ってでも直接会う「場所」があった。しかし、情報通信技術の発展によるコミュニケーションコストの低下は、私たちのリアルの生活から「場所」を切り離したという。場所への愛着を取り戻すことは、地域コミュニティの自治に必要な集合的意思決定の土台を維持することであり、一人ひとりの参加意識の高まりは民主主義の質を高め、国の経済成長を考える上で重要なものになると考えている。

●DXがもたらす持続可能で豊かな暮らしとは

持続可能で豊かな暮らしとは本来、どこで働くかより、まず自分がどこに住み、どんな生活がしたいかを求める先にあると思う。コロナ禍を機に柔軟な働き方が進み、居住地選択がより自由になったように、これからは自治体DXをはじめとした社会基盤の整備が進むことで、仕事に偏った都市への集中構造から、どこに住んでも自己実現ができる、都市も地方も持続可能で豊かな未来社会になるのではないか。

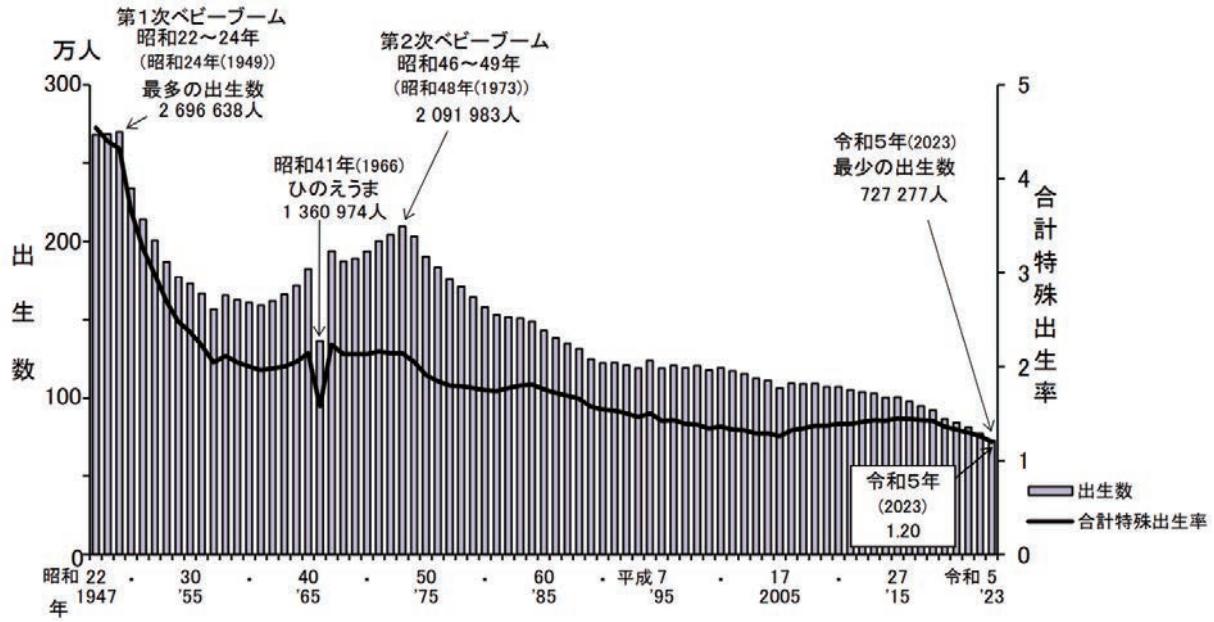
注3　本江正茂、「没場所性に抗して」、『10 + 1』No.42、2006年3月

2 将来の生産年齢人口の減少

我が国の合計特殊出生率（出生率）は、2005年に1.26を記録して以降、やや持ち直しの傾向にあったものの、近年は低下しており、2023年は1.20と、過去最低の水準にまで低下している。出生数についても減少傾向にあり、2023年の出生数は約73万人と８年連続の減少で、過去最少を更新している。

出生率の低下や出生数の減少は、将来の生産年齢人口の減少に直結することから、出生率の向上や出生数の増加に寄与する取組みが求められる。

図表Ⅰ-1-1-11　出生数及び合計特殊出生率の年次推移



資料）厚生労働省「令和５年（2023）人口動態統計月報年計（概数）の概況」

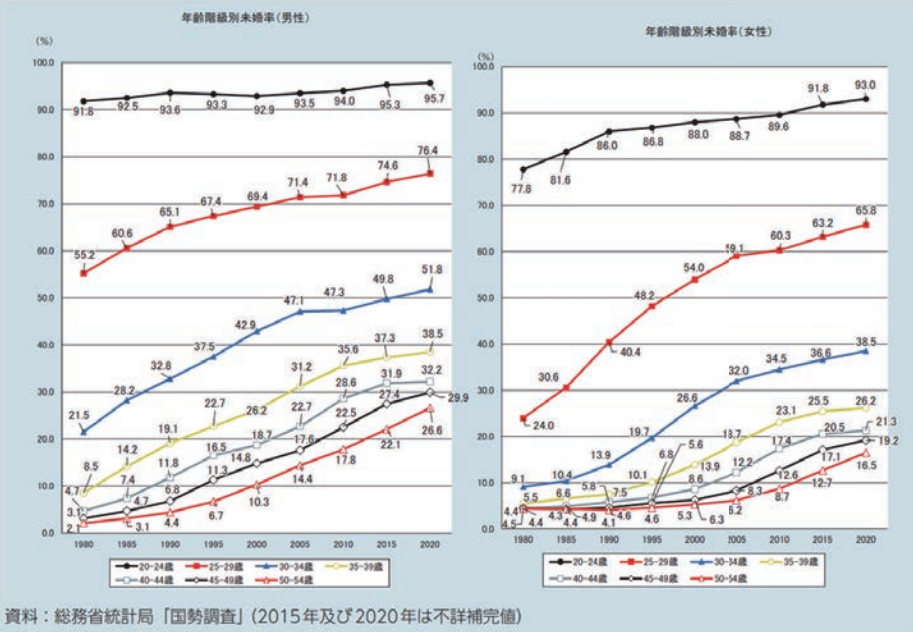
（1）出生率・出生数の向上における課題

①女性の育児負担

(未婚率の上昇)

我が国の出生率の低下の要因は、未婚率の上昇の影響が大きいとの指摘もある。未婚率は男女とも、どの年齢階級においても上昇傾向にあり、特に、若年女性ほどその傾向が強く、2020年時点では、25歳～29歳は65.8%、30歳～34歳は38.5%と、1980年と比べて、それぞれ2.7倍程度、4.2倍程度に膨らんでいる。

図表Ⅰ-1-1-12　年齢階級別未婚割合の推移



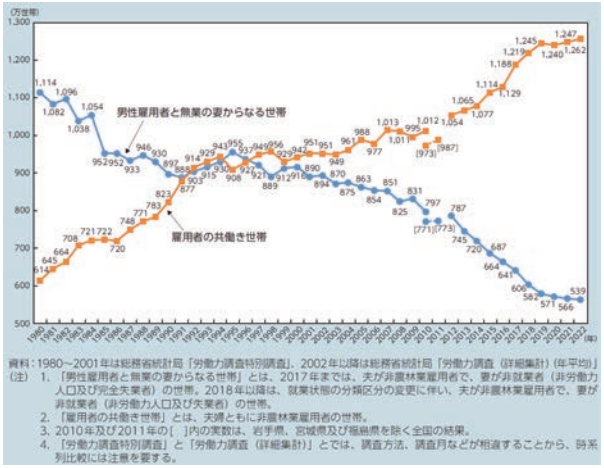
資料）厚生労働省「令和５年版厚生労働白書」

（共働き世帯の増加、出産後の女性の就業継続率の上昇）

「１．我が国の経済社会と人口減少」で見た通り、女性の就業者が増加する中、結婚後も就業を継続する女性が増加している。共働き等世帯数の推移を見ると、1992年時点では、共働き世帯は、専業主婦世帯（男性雇用者と無業の妻からなる世帯）を上回り、その後も増加を続け、2022年時点では専業主婦世帯の2.3倍程度となっている。

また、第１子出産後も就業を継続する女性が増加している。第１子出産前に就業していた女性の出産後の就業継続率（育休利用有り・無しの合計）は、1985年～1989年では39.0％であったのに対し、2015～2019年では69.5％と、７割近くまで上昇している。

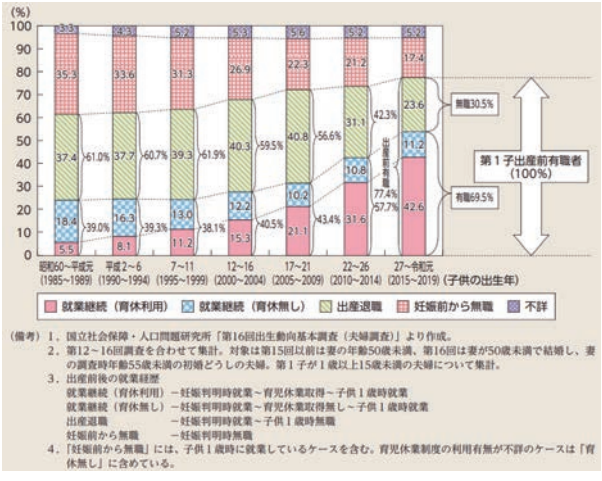
図表Ⅰ-1-1-13　共働き等世帯数の年次推移



資料：1980～2001年は総務省統計局「労働力調査特別調査」、2002年以降は総務省統計局「労働力調査（詳細集計）」（年平均）
（注）1．「男性雇用者と無業の妻からなる世帯」とは、2017年までは、夫が非農林業雇用者で、妻が非就業者（非労働力人口及び完全失業者）の世帯。2018年以降は、就業状態の分類区分の変更に伴い、夫が非農林業雇用者で、妻が非就業者（非労働力人口及び失業者）の世帯。
2．「雇用者の共働き世帯」とは、夫婦ともに非農林業雇用者の世帯。
3．2010年及び2011年の［　］内の実数は、岩手県、宮城県及び福島県を除く全国の結果。
4．「労働力調査特別調査」と「労働力調査（詳細集計）」とでは、調査方法、調査月などが相違することから、時系列比較には注意を要する。

資料）厚生労働省「令和５年版厚生労働白書」

図表Ⅰ-1-1-14　子どもの出生年別第１子出産前後の妻の就業経歴

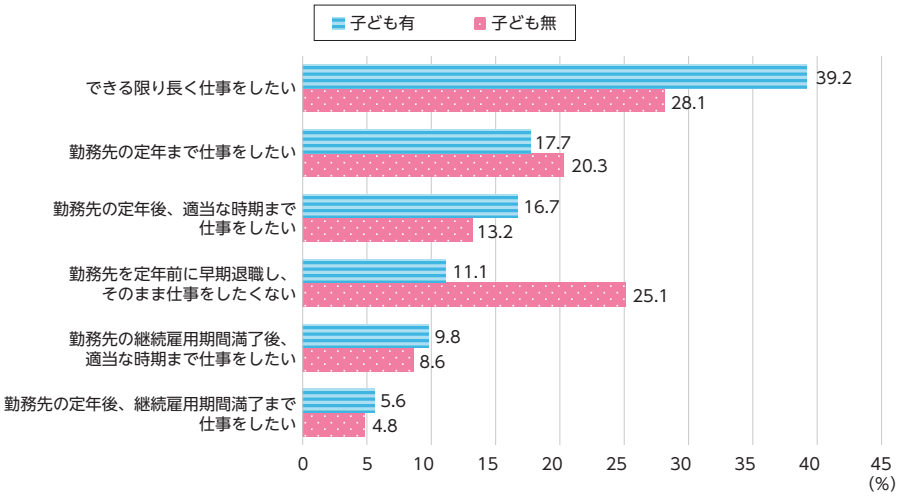


（備考）1．国立社会保障・人口問題研究所「第16回出生動向基本調査（夫婦調査）」より作成。
2．第12～16回調査を合わせて集計。対象は第15回以前は妻の年齢50歳未満、第16回は妻が50歳未満で結婚し、妻の調査時年齢55歳未満の初婚どうしの夫婦。第１子が１歳以上15歳未満の夫婦について集計。
3．出産前後の就業経歴
就業継続（育休利用）－妊娠判明時就業～育児休業取得～子供１歳時就業
就業継続（育休無し）－妊娠判明時就業～育児休業取得無し～子供１歳時就業
出産退職　－妊娠判明時就業～子供１歳時無職
妊娠前から無職　－妊娠判明時無職
4．「妊娠前から無職」には、子供１歳時に就業しているケースを含む。育児休業制度の利用有無が不詳のケースは「育休無し」に含めている。

資料）国立社会保障・人口問題研究所「第16回出生動向基本調査（夫婦調査）」

国土交通省では、持続可能な暮らしと社会の実現に向けた人々の認識や国土交通分野の取組み等に関する国民の意識調査[注12]（以下、国土交通省「国民意識調査」）を実施し、女性に対して現在の就労意欲についてたずねたところ、「できる限り長く仕事をしたい」と答えた人が最も多かった。子どもの有無別に見ると、子どもがいる女性ほどその傾向が強く、出産後も就業を継続する女性が増加していることから、出産・育児と仕事の両立を支援する職場環境の整備が必要である。

図表Ⅰ-1-1-15　女性の就労意欲



（注）回答者総数女性 1,059 人（子ども有：521 人、子ども無：538 人）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

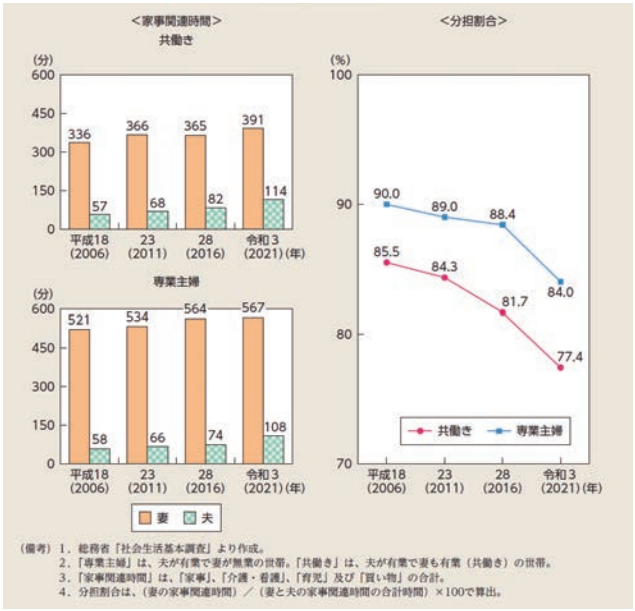
（家事等の分担動向）

育児を含む、男性の家事関連時間は増加傾向にあり、6歳未満の子どもを持つ共働き世帯における男性の家事関連時間（週平均）は、2006年の57分から2021年には114分と2倍に増加している。

男性の家事関連時間の増加に伴い、女性の家事関連の分担割合は低くなっているが、2021年時点の分担割合を見ると、専業主婦の場合は84.0%、共働きの場合でも77.4%と、女性の家事関連に対する負担が依然として大きいことがうかがえる。

注12　2024年2月に全国に居住する18歳以上の個人4,320人を対象とし、インターネットを通じて実施（性別：男・女の2区分で均等割り付け、年齢：10代～20代※、30代、40代、50代、60代、70代の6区分で均等割り付け、居住地：3大都市圏、地方中枢都市圏、地方圏の3区分※の人口構成比で割り付け）。
※10代～20代の内訳は、10代：26人、20代：694人
※3大都市圏　　：東京圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）、大阪圏（大阪府、兵庫県、京都府、奈良県）、名古屋圏（愛知県、岐阜県、三重県）
地方中枢都市圏：北海道、宮城県、広島県、福岡県
地方圏　　：そのほかの32県

図表Ⅰ-1-1-16　6歳未満の子どもを持つ妻・夫の家事関連時間及び妻の分担割合の推移（週全体平均）



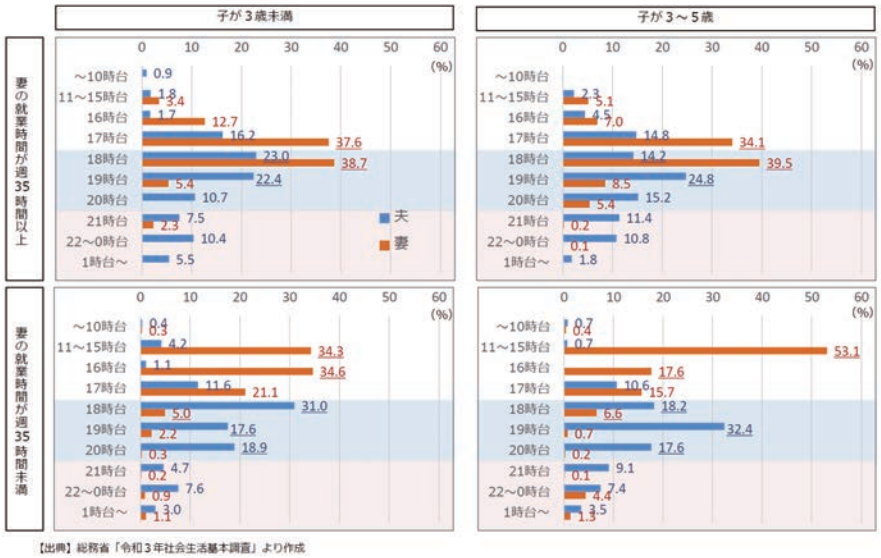
資料）総務省「社会生活基本調査」

（男性の帰宅時間、育児休業取得率）

女性の家事関連の負担が大きい中、子どもがいる共働き夫婦の平日の帰宅時間では、男性の帰宅時間は女性に比べて遅い傾向にある。女性の就業時間が週35時間以上の場合でも、約４人に１人の男性の帰宅時間は21時以降であり、平日における男性の育児時間の確保が困難であることがうかがえる。

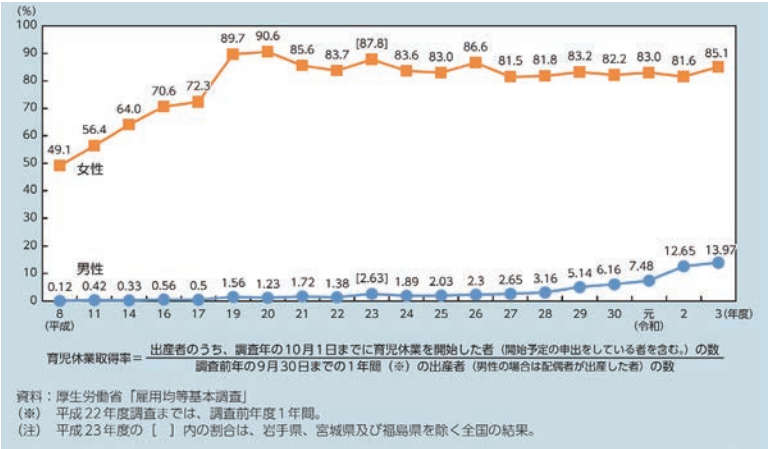
また、男女別の育児休業取得率を見ると、女性の取得率は、2007年以降、８割以上と高い水準で推移している。一方、男性の取得率は、近年は上昇傾向にあるものの、2021年時点の取得率は13.97％と、女性に比べて低い水準であり、男性の取得率向上に向けた取組みが必要である。

図表Ⅰ-1-1-17　子がいる男女の仕事のある日（平日）の帰宅時間



（注）ここでいう「共働き」とは、「夫婦と子どもの世帯」のうち「夫も妻も雇用されている人」を対象としている。
資料）厚生労働省「仕事と育児・介護の両立に係る現状及び課題」

図表Ⅰ-1-1-18　育児休業取得率の推移



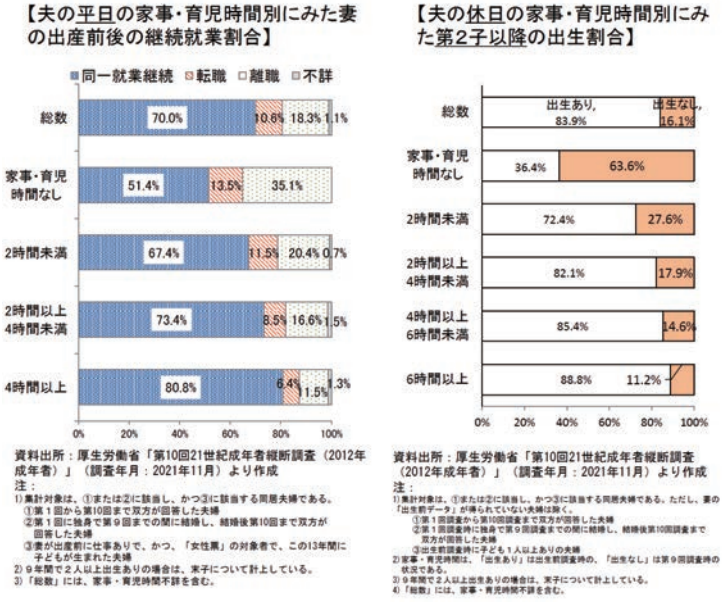
資料）厚生労働省「令和５年版厚生労働白書」

(男性の家事・育児時間と女性の就業継続、出生割合との関係)

男性の家事・育児時間と、女性の出産前後の継続就業割合、第２子以降の出生割合には相関関係があることがうかがえる。厚生労働省「第10回21世紀成年者縦断調査（2012年成年者）」の男性の平日の家事・育児時間別にみた女性の出産前後の継続就業割合では、男性の家事・育児時間がゼロの場合、女性の継続就業割合は51.4%であったのに対し、４時間以上では80.8%であった。また、男性の休日の家事・育児時間別にみた第２子以降の出生割合では、男性の家事・育児時間がゼロの場合、出生割合は36.4%であったのに対し、４時間以上６時間未満では85.4%であった。

男性の家事・育児の時間が多いほど、出産前後の女性の継続就業割合や第２子以降の出生割合が高まる傾向にあることから、男性の家事・育児時間の創出を支援する職場環境の整備が求められる。

図表Ⅰ-1-1-19　夫の平日の家事・育児時間別にみた妻の出産前後の継続就業割合、夫の休日の家事・育児時間別にみた第２子以降の出生割合



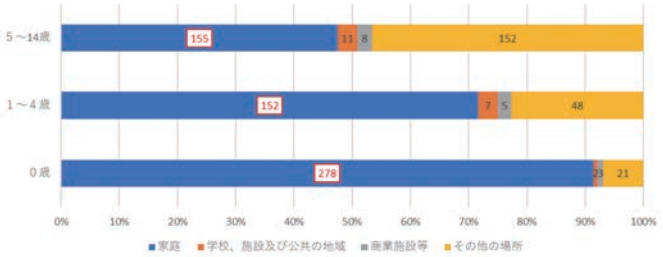
資料）厚生労働省「仕事と育児・介護の両立に係る現状及び課題」

②子どもの生活環境

（居住環境・住環境における安全性の確保）

交通事故を除く子どもの不慮の事故の多くは、家庭内で発生している。子どもの不慮の事故に関する調査（2018年～2022年）によると、家庭内で発生した不慮の死亡事故は、0歳で278件（不慮の事故全体の91.4%）、1～4歳で152件（同71.7%）、5～14歳で155件（同47.5%）発生している。また、年齢別に見た不慮の事故による死因の詳細順位では、住宅設備に関わる浴槽での溺水や建物からの転落事故[注13]が上位に入る年齢もあり、子どもの安全・安心に資する居住環境の整備が求められる。

図表Ⅰ-1-1-20　交通事故を除く「不慮の事故」における年齢別の死亡事故発生場所（平成30年～令和4年）



（注）人口動態調査（厚生労働省）を基に、こども家庭庁で作成。
資料）こども家庭庁「こどもの不慮の事故の発生傾向と対策等」

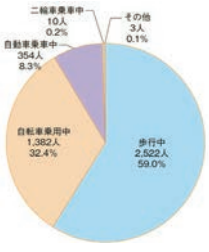
図表Ⅰ-1-1-21　こどもの「不慮の事故」による死因の年齢別の詳細順位（平成30年～令和4年の累計）

	1位	2位	3位	4位	5位
0歳	ベッド内での窒息	胃内容物の誤えん	詳細不明の窒息	その他の物体の誤えん	浴槽での溺水
	35.2%	22.7%	7.5%	6.9%	5.6%
1歳	交通事故	浴槽での溺水	胃内容物の誤えん 食物の誤えん		その他の物体の誤えん
	26.5%	17.6%	9.6%		7.4%
2歳	交通事故	食物の誤えん	浴槽での溺水	建物からの転落事故	胃内容物の誤えん
	41.3%	12.0%	10.7%	8.0%	6.7%
3歳	交通事故	胃内容物の誤えん	海・川等自然水域での溺水	自然災害	
	40.0%	9.2%	7.7%	6.2%	
4歳	交通事故	建物からの転落事故			
	35.6%	22.2%			
5～9歳	交通事故	海・川等自然水域での溺水	浴槽での溺水	その他の溺水 煙、火災等	
	40.7%	17.8%	7.9%	5.9%	
10～14歳	交通事故	浴槽での溺水 海・川等自然水域での溺水		建物からの転落事故	その他
	31.5%	15.2%		6.6%	6.2%

（注）人口動態調査（厚生労働省）を基に、こども家庭庁で作成。
資料）こども家庭庁「こどもの不慮の事故の発生傾向と対策等」

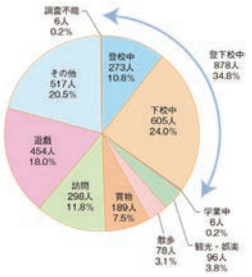
また、死因の詳細順位が上位の交通事故について、2017年から2021年までの小学生の状態別（歩行中、自転車乗用中等）死者重傷者数を見ると、歩行中が2,522人と最も多く、全体の59.0%を占めている。そのうち登下校中の事故が878人と、全体の34.8%を占めており、通学路等の安全性の確保も求められる。

図表Ⅰ-1-1-22　小学生の状態別死者重傷者数（平成29年～令和3年合計）



資料）内閣府「令和4年版交通安全白書」

図表Ⅰ-1-1-23　小学生の歩行中の通行目的別死者重傷者数（平成29年～令和3年合計）



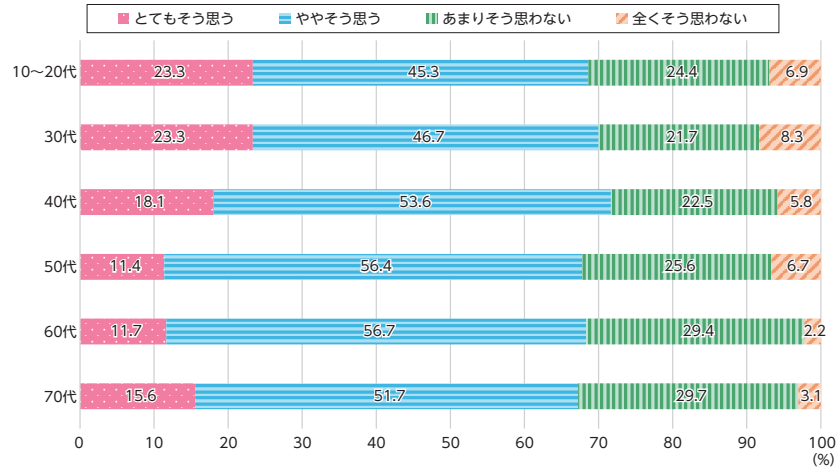
資料）内閣府「令和4年版交通安全白書」

注13　2018年～2022年の5年間に発生した建物からの転落事故40件のうち、37件が家庭内で発生した転落事故である（出典：こども家庭庁「こどもの不慮の事故の発生傾向と対策等」）。

(子どもの習い事への送迎)

習い事の場所が自宅や学校から離れている場合、親の送迎が必要となり、共働き世帯にとっては仕事との調整が必要となる場合がある。国土交通省「国民意識調査」において、女性が子どもを産み育てたいと思えるようになるために必要なこととして、「塾や習い事等への日常的な送迎負担の軽減」について、そう思う（とてもそう思う、ややそう思う）と答えた女性は、女性全体の約７割であった。とてもそう思うと答えた女性は10代～ 30代に多く、若年層にとって子どもの日常的な送迎が負担になっていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-1-24　塾や習い事等への日常的な送迎負担の軽減の必要性

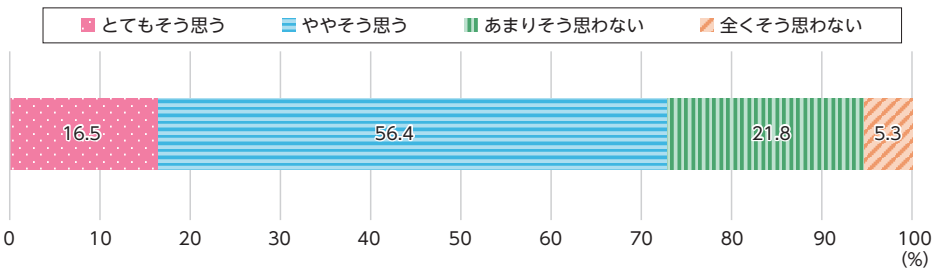


（注）回答者総数女性 2,160 人（年齢層ごと 360 人の６層）。グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

(公園等に対するニーズ)

子どもの健やかな成長のためには、様々な学びや、社会で生き抜く力を得るための糧となる多様な体験活動や外遊びの機会等が必要であり、その機会等の場となる公園は、子どもにとって重要な役割を担っている。また、国土交通省「国民意識調査」において、女性が子どもを産み育てたいと思えるようになるために必要なこととして、「スポーツや公園等の子どもが遊べる施設」について、そう思う（とてもそう思う、ややそう思う）と答えた人は全体の７割を超えており、子どもを産み育てる上で、公園等の子どもが遊べる場へのニーズが高いことがうかがえる。

図表Ⅰ-1-1-25　スポーツや公園等の子どもが遊べる施設の必要性



（注）回答者総数 4,320 人。グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

（2）期待される取組み

①男女共に子育てしやすい就業環境の整備

(女性の柔軟な働き方の推進)

女性の出産後の就業継続率が上昇傾向にある中、産前産後休業・育児休業の取得を推進するだけでなく、復職後の希望に応じた部署や事業所への異動、時間単位での年次有給休暇取得の推進等も重要である。また、短時間勤務制度やフレックスタイム制度等、子どもの年齢に合わせて勤務時間が設定できる柔軟な働き方を導入することにより、女性の育児時間の確保が可能となり、仕事と育児の両立に資することが期待される。

Column コラム

子連れ出勤（つくばみらい市）

茨城県つくばみらい市は、人口約５万人、世帯数約２万世帯のうち約19%の世帯が12歳未満の子どもを抱える子育て世帯である。市の「第２期つくばみらい市こども・子育て支援事業計画」においては、「みんなで見守るこどもの笑顔 ～すくすく育つ“みらい”の子～」を基本理念に、「質の高い幼児教育・保育サービスの充実」「地域で子育てを支えるまちづくり」「子どもの育ちを支える社会環境づくり」「仕事と生活の調和を実現した子育て環境づくり」を基本目標として掲げている。

市職員の子育て支援、及び多様な働き方を推進すること、また、同市の取組みが民間企業にも広がることを目的として、2023年12月に「子連れ出勤」が正式導入された。この制度は、保育施設等の一時的な閉鎖や、一時的に保育者が不在となる場合に利用することができ、小学６年生までの児童が対象である。

同市では、「子連れ出勤」の正式導入前に、試験的実施（2023年７月24日～同年８月25日）を行っており、利用した職員にアンケートを実施したところ、回答者14人のうち12人が「利用したい」との回答であり、肯定的な意見が多くを占めた。また、利用者以外を対象とした職員アンケートでも、６割の職員が肯定的な意見であった。

同市は、「子連れ出勤」について、小学校等の長期休業期間（夏季・冬季等）については、理由を問わずに「子連れ出勤」を可能とするなど、制度の利用促進を図っている。このような多様な働き方が広く認知されることで、民間企業を含め、子育て支援の一つのあり方として制度が普及し、利用が拡大していくことが期待される。

＜子連れ出勤の様子＞



資料）つくばみらい市

(男性の育児休業取得の推進)

育児に対する女性の負担が大きいことから、男性の育児時間の創出により、女性の育児負担の軽減を図ることが重要である。

2022年には育児・介護休業法の改正により、１歳までの育児休業とは別に出生時育児休業（産後パパ育休）が創設され、子どもが生まれた男性は、出生後８週間以内に４週間を限度とした休業を２回まで分割して取得することが可能となった。

産後パパ育休に関する研修の実施や、相談窓口の設置、産後パパ育休取得者の事例収集・事例周知等、産後パパ育休を取得しやすい環境づくりを推進することにより、産後パパ育休の取得が促され、男性の育児時間の創出につながることが期待される。

（就労を支援する保育環境の整備）

共働き世帯の育児時間の確保・創出が課題となる中、就業中に子どもを預けられる保育所等は重要な施設であり、就労を支援する保育環境の整備が求められる。

例えば、延長保育や夜間保育等の保護者の勤務時間に応じて子どもを預かる保育所や、子どもを駅前等に設置された施設へ送り届けるだけで、郊外の保育所への送迎を行う送迎保育ステーション等の整備により、育児負担が軽減されるとともに、仕事と育児の両立につながることが期待される。

Column コラム

子育てしやすい環境づくりの推進（流山市・松戸市）

流山市は、千葉県の北西部に位置し、人口が約21万人、普通世帯のうち26.4%が子育て世帯で構成されている。同市は、つくばエクスプレスの開業による沿線の開発に伴い、主に首都圏在住の共働き子育て世帯を対象に、同市への移住を促進し、その結果、子育て世帯の人口は増加したものの、一方で、保育施設の整備が課題となっていたことから様々な取組みを行ってきた。

同市は、家族等からのサポートがない子育て世帯を対象に、家事・育児を支援するヘルパーを無料で派遣する制度や、保育士への支援制度（家賃補助、手当等）を実施している。また、同市は、既存の保育所を有効活用し、「送迎保育ステーション」の整備にも取り組んでおり、子どもの送迎に係る保護者負担の大幅な軽減を図ってきた。

その結果、同市は、子育てしやすく、都心への利便性も高い街として魅力度が高まり、2017年から6年連続で、全国の市の中での人口増加率1位を記録している。また、2020年には合計特殊出生率1.55を記録しており、全国平均（1.33）や千葉県平均（1.27）を大きく上回っている。

今後も、同市は、子育て世帯の支援等に引き続き取り組むこととしている。

流山市に隣接する松戸市においても、子育て支援の取組みが行われている。同市は人口約50万人、普通世帯のうち18.5%（2020年度）が子育て世帯で構成されている。同市では、送迎保育ステーション（10か所）や、育児支援・家事支援を行う育児支援等サービス事業以外にも、小規模保育施設の子どもを対象とした幼稚園入園への推薦制度を実施している。

同制度は、待機児童が発生しやすい0～2歳児については、駅周辺に多数存在する、小規模保育施設の利用を促した上で、施設を利用してもらいながら、子どもが3歳になった時に、希望すれば幼稚園へ推薦し入園しやすくするものである。

また、市内主要駅に存在する送迎保育ステーションが、幼稚園降園後の預かりも実施することで、保育園と同程度の受入れ時間を実現し、保護者の勤務時間の確保を可能にしている。

これにより、同市は、2016年度から9年連続で、待機児童ゼロを達成している。今後は、妊産婦支援の充実のほか、ヤングケアラー支援の充実、保育所・放課後児童クラブ等の子育て支援施設での医療的ケア児の受入れ強化を図るなど、支援が必要な子育て世帯や子どもたちへ、きめ細やかな対応を行うこととしている。

＜多くの人で賑わうまちなか（流山市）＞



＜コワーキングスペース付き送迎保育ステーション（松戸市）＞



資料）流山市・松戸市

②子育てしやすいまちづくり

（子育てしやすい居住環境・住環境の整備）

居住環境の安全性が求められる中、子育て環境に優れた公営住宅等への子育て世帯の優先入居や、子育て世帯向けの空き家活用を推進するとともに、子どもの事故防止を目的とした、浴室扉への外鍵設置や転落防止の手すりの設置等に係る支援をすることにより、子育て世帯の居住に供する良質な住宅の確保、取得につながることが期待される。

また、小学生の交通事故の多くが登下校中に発生している中では、安全性を確保する通学路等の整備も重要である。例えば、歩道や防護柵の整備等により、道路交通環境における安全性の向上が期待されるとともに、子どもの見守りカメラや見守りサービス等、ICTを通じた通学路を整備していくことで、交通事故への抑止力が働くことが期待される。

（習い事等への子どもの移動手段の確保）

共働き世帯の育児時間の確保・創出が課題であり、習い事等への送迎が負担となる中では、子どもの移動手段を確保することが必要である。例えば、習い事の送迎を取り入れている家事代行サービスや、子どもの習い事に特化した送迎サービスは、子どもの移動手段の確保につながるとともに、親の送迎負担の軽減が図られ、送迎時間に縛られない勤務が可能となることが期待される。

（安全・安心に過ごせる公園の整備）

子どもや子育て世帯にとって重要な施設である公園では、年齢、性別、障がいの有無等に関わらず、誰もが安全・安心に利用できる環境の整備が重要である。バリアフリーをはじめ、防犯、防災・減災、老朽化対策等に取り組むことにより、公園利用の安全・安心につながることが期待される。また、公園は、子ども・子育て支援のみならず、コミュニティ形成や健康増進等の地域の様々な社会課題に取り組む場としても活用されており、ほかの政策分野と連携することにより、公園の機能向上も期待される。

Column コラム

砧公園　～だれもが利用できる遊び場～（東京都）

東京都は、誰もが互いの違いを理解しながら交わり、支え合う社会の実現に向けた取組みを行っている。東京都建設局では、これまでに、障がいの有無や年齢、性別、言語等に関わらず、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、都立公園の整備を進めてきたが、公園利用者の多様なニーズに応え、更に快適に利用できる公園環境を目指し、新たな広場の整備の検討を進めてきた。

そうした中、同局は2020年3月に全国で初めて、だれもが利用できる遊び場（インクルーシブな遊び場）である「みんなのひろば」を世田谷区の砧（きぬた）公園内にオープンさせた。インクルーシブな遊び場とは、障がいの有無や大人・子ども（又は性別や国籍、貧富の差等）も問わず、すべての人が利用できる場所を意味し、全国で導入が進められている。

この「みんなのひろば」では、身体の違いや世代、国籍、文化等の違いを考慮し、音や手触り等の感覚も活かして遊べるように工夫されている。ブランコや複合遊具、伝達管、シェルター遊具、迷路等、様々な遊具が整備され、車いす利用者や視覚障がいのある子どもも楽しめるように配慮されているほか、園路へのアプローチも車いすでの移動や介助が容易にできるように設計されており、安全性と遊びやすさを両立させる施設となっている。また、ひろば中央には高さや形の違う様々な種類のベンチが配置され、車いす利用者や身体の力が弱い人でも利用しやすいように手すりが設置されている。

こうした取組みにより、開園から4年が経過している現在でも、多くの人が来園しており、休日やイベントが開催された日には、最大2,000名程度が来園する。なお、2022年に実施された砧公園の満足度に関するアンケートでは、公園を利用した人のほぼ全員が満足又はやや満足といった回答であり、施設の利用のしやすさや安全性、静けさや開放感等に高い評価が得られている。

今後も、同局は、砧公園での整備事例を足掛かりに、誰もが過ごしやすい公園環境の整備に取り組んでいくとしている。

＜「みんなの広場」に設置されている遊具＞



車いす利用者も遊ぶことができる遊具



背もたれやベルトの付いたブランコ

資料）東京都

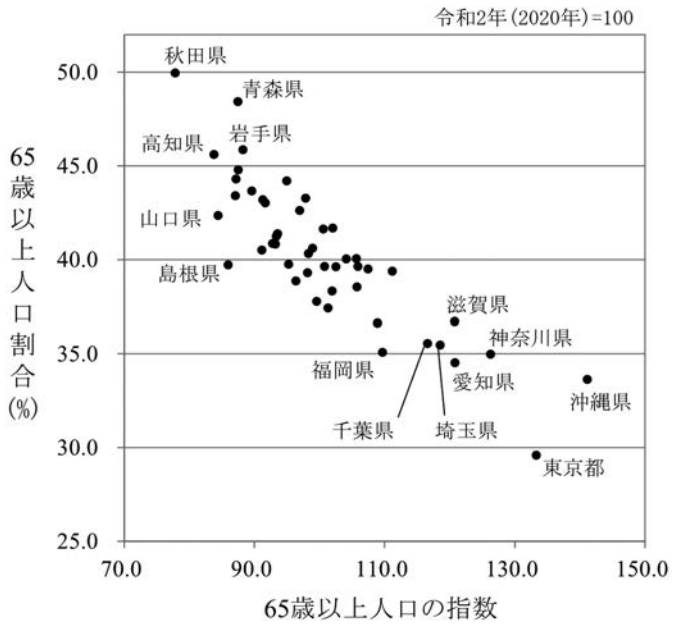
3 高齢社会と地域活力の維持

(高齢化の進行)

我が国の高齢化は、ここ30年で急速に進行しており、1990年の高齢化率12.1％から、2020年には28.6％まで上昇している。さらに、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和５(2023) 年推計)」では、2050年の高齢化率は37.1％にまで上昇し、高齢化率が40％を超える都道府県は、2020年時点ではゼロであったものの、2050年には25の道県に増加すると推計されている。

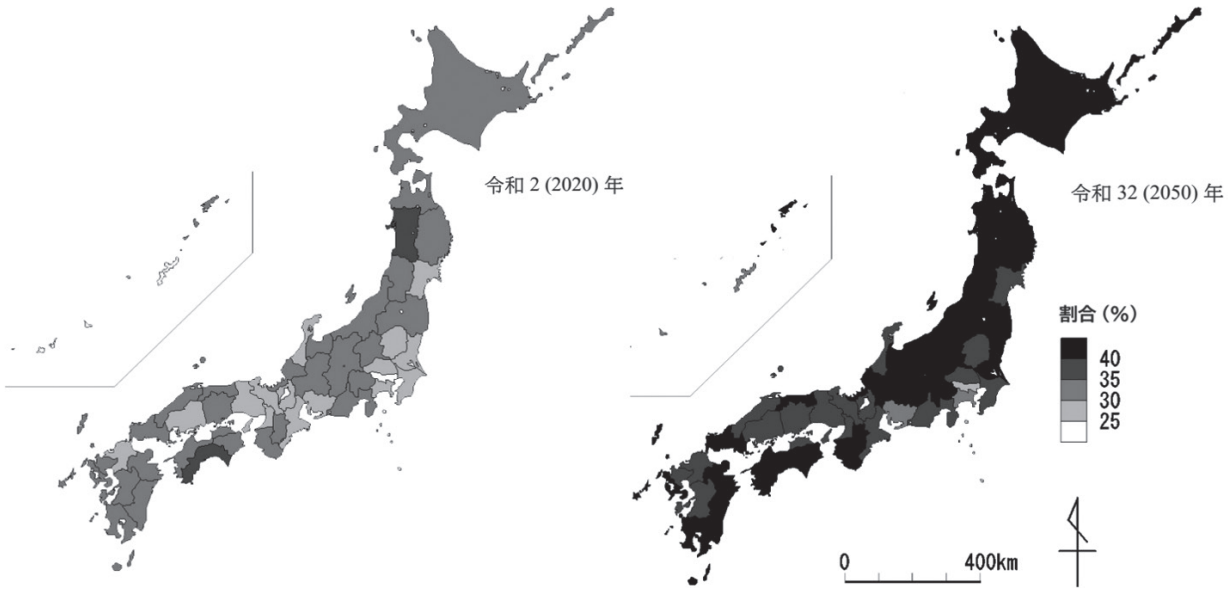
また、大都市圏に属する都県では、高齢化率は相対的に低い水準にとどまるものの、65歳以上の人口の増加率が高く、都市部・地方部を問わず、高齢化に対応した取組みが求められる。

図表Ⅰ-1-1-26　令和32(2050)年の 65 歳以上人口の指数と65 歳以上人口の割合



資料）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和５(2023)年推計)」

図表Ⅰ-1-1-27　都道府県別65歳以上人口の割合

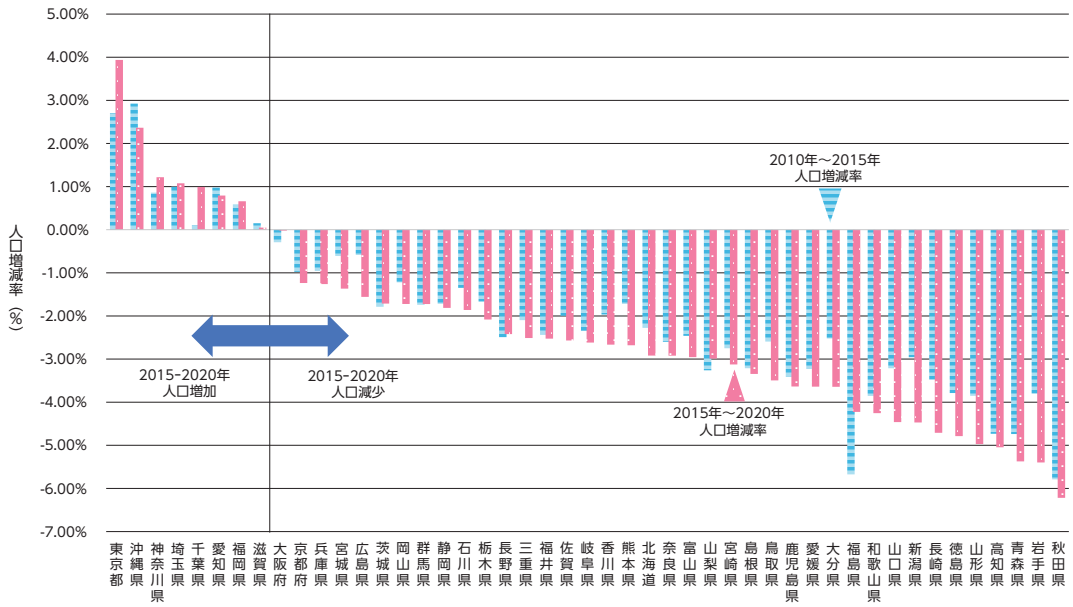


資料）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和５（2023）年推計)」より国土交通省において作成

（地域の人口減少）

人口の変動は、自然増減（出産・死亡）と社会増減（転入・転出）によってもたらされる。増減傾向や増減幅等は地域によって異なるものの、2015年から2020年にかけての都道府県別人口増減率では、39道府県で人口が減少している。人口が減少する都道府県は今後も増え続け、2020年から2025年にかけては東京都を除く46道府県で、2040年から2045年以降は、東京都を含むすべての都道府県で人口が減少すると推計されている[注14]。

図表Ⅰ-1-1-28　都道府県別人口増減率（2010年～2015年、2015年～2020年）

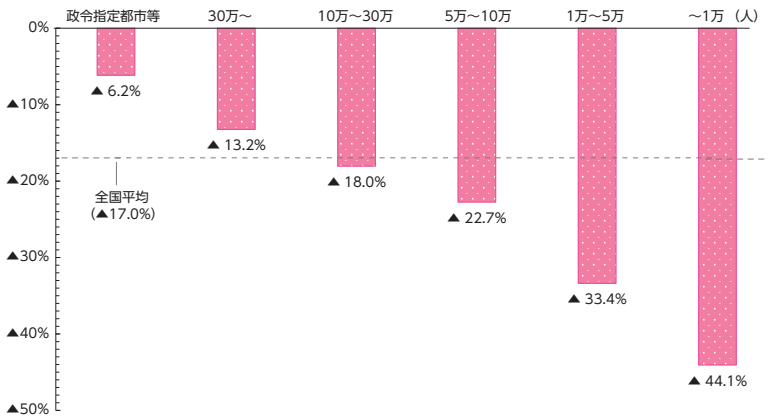


資料）総務省「令和２年国勢調査（人口等基本集計）」

また、2020年から2050年の人口規模別人口減少率の推計によると、人口規模が小さい市区町村ほど、人口減少率が高まる傾向にあり、人口30万人未満の市区町村に居住する人口については、約２割以上減少すると推計されている。

我が国の人口は東京に一極集中する一方で、人口減少は、小規模都市のみならず、日常生活の中心的な役割を担う中規模都市へも拡大することが見込まれており、人口減少に応じた暮らしや社会を支える取組みが必要である。

図表Ⅰ-1-1-29　市区町村の人口規模別人口減少率の推計（2020年～2050年）



（注）福島県浜通り地域（13市町村）は人口規模別の人口減少率の計算から除いている。
資料）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和５（2023）年推計）」より国土交通省において作成

注14　国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和５（2023）年推計）」より。

（1）地域活力の低下による懸念

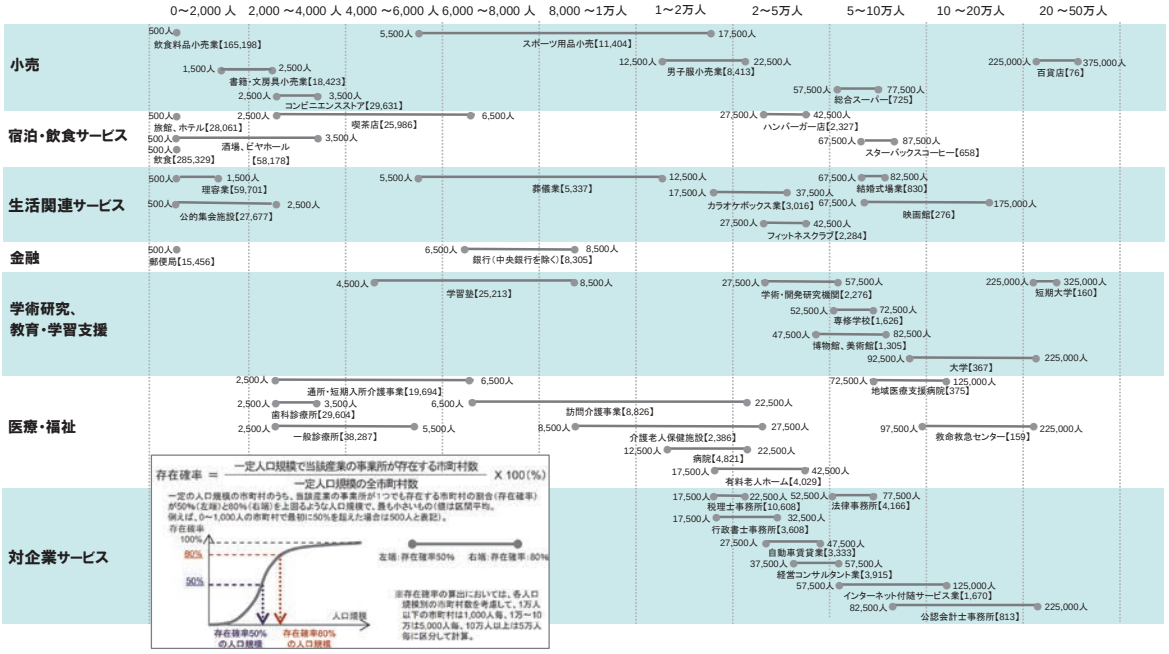
①生活利便性の低下

(生活サービス提供機能の低下・喪失)

人口減少の進む地域では、暮らしを支える生活サービス提供機能の低下・喪失が懸念される。買い物、医療・福祉・介護、教育等、各生活サービス施設の立地には、一定の人口規模が必要であり、人口規模が小さくなると、立地する確率が低下する。例えば、病院・有料老人ホーム等は、人口が１万人まで減少すると、立地している確率は50%以下とされている。

人口減少とともにサービス産業の撤退が進めば、生活サービス提供機能が低下・喪失し、生活利便性の低下のみならず、更なる人口減少・流出を招き、地域の衰退への悪循環に拍車をかけるおそれがある。

図表Ⅰ-1-1-30　サービス施設の立地する確率が50%及び80%となる自治体の人口規模



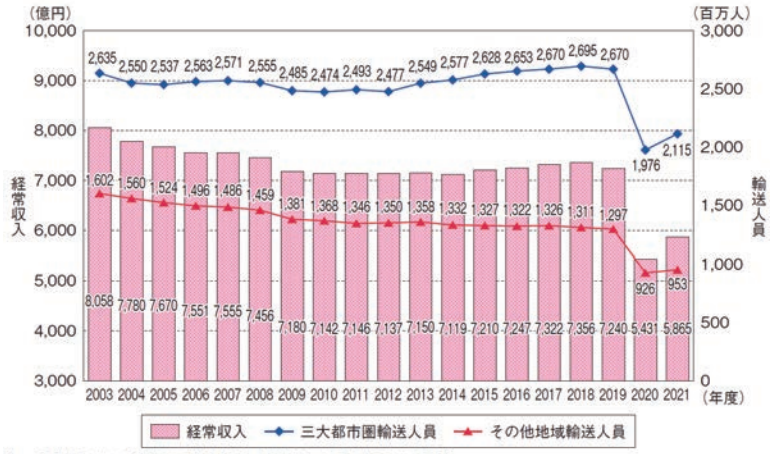
※【 】内は全国（三大都市圏を除く）の施設総数
※三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
（出典）総務省・経済産業省「平成28 年経済センサス-活動調査」、国土交通省「国土数値情報」、文部科学省「専修学校・各種学校一覧」、同「令和3 年度全国大学一覧」、同「令和3 年度全国短期大学一覧」、厚生労働省「地域医療支援病院について」、同「救命救急センター設置状況一覧、マピオン「マピオン電話帳（2022年 10 月 13 日時点）」、日本百貨店協会「百貨店店舗所在地」、スターバックスコーヒージャパンWEBサイトをもとに、国土交通省国土政策局作成

資料）国土交通省

(地域公共交通の衰退)

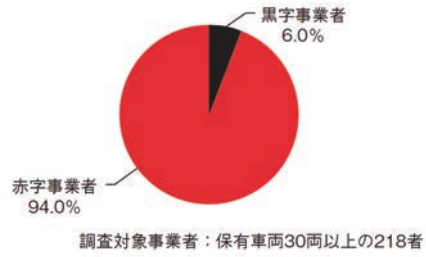
地域鉄道や路線バス等は、地域住民の通勤・通学、買い物等の移動手段として、不可欠な役割を担っており、地域の社会経済活動の基盤である。一方で、人口減少を背景に、地域鉄道、路線バス共に、輸送人員は減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の拡大前の水準まで回復しておらず、約９割が赤字事業者となっている。これら経営環境の変化により、廃線や運行回数の減少等が発生している。

図表Ⅰ-1-1-31　都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



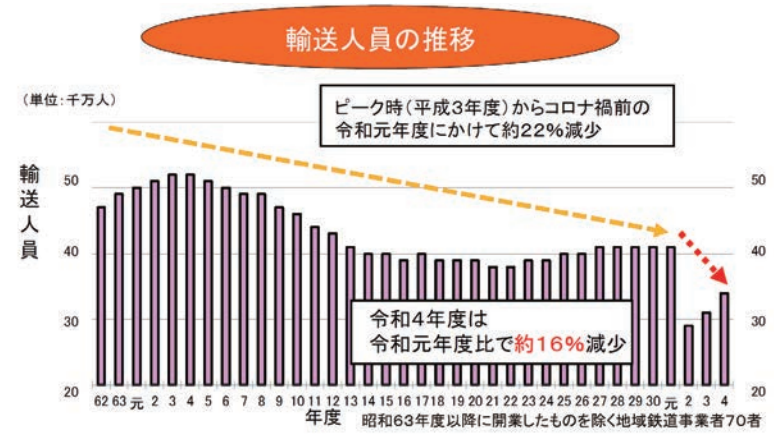
資料）国土交通省「令和５年版交通政策白書」（第Ⅰ部 交通の動向）

図表Ⅰ-1-1-32　乗合バス事業者の収支状況（2021年度）



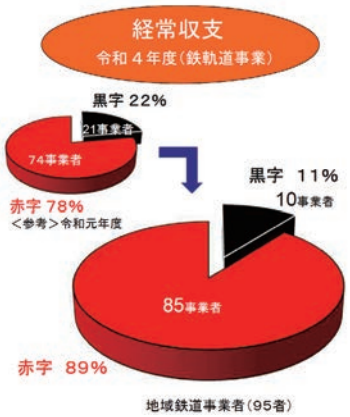
資料）国土交通省「令和５年版交通政策白書」（第Ⅰ部 交通の動向）

図表Ⅰ-1-1-33　鉄道の輸送人員の推移



資料）「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

図表Ⅰ-1-1-34　鉄道事業の経常収支（2022年度）

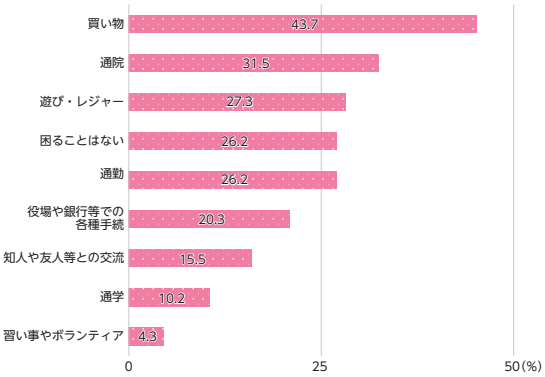


資料）「鉄道統計年報」等から国土交通省鉄道局作成

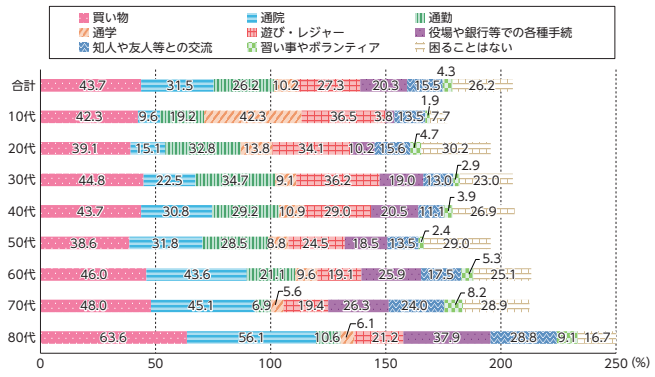
公共交通の減便・廃線等により移動手段が減少して困ることとして、「買い物」、「通院」を挙げている高齢者は多く、高齢者の暮らしにおける公共交通の重要度は高い。高齢化が進行する地域において、生活サービス施設へのアクセスとして、公共交通は欠くことができない移動手段であり、高齢者を含めた交通弱者に対する移動手段の確保が課題である。

図表Ⅰ-1-1-35　公共交通の減便・廃線等により移動手段が減少して困ること

＜項目別集計＞



＜年代別クロス集計＞



（注）回答者総数 3,000 人（クロス集計は 10 代～ 30 代、40 代～ 50 代、60 代～ 80 代の３区分で均等割り付け）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「令和５年版国土交通白書」

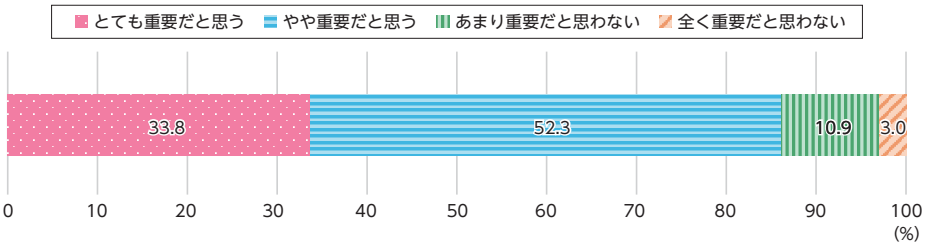
②地域維持・存続の困難化

（インフラの老朽化）

道路橋やトンネル、河川、上下水道、港湾等のインフラは、防災・減災機能や人々の安全・安心な社会経済活動の基盤であるが、その多くが高度経済成長期以降に集中的に整備されており、今後、建設から50年以上経過するインフラの割合は加速度的に増加していくことが見込まれる。

国土交通省「国民意識調査」では、人口減少や高齢化が進んでいる地方における取組みとして、「インフラの老朽化への対応」が重要であるかたずねたところ、８割を超える人が重要だと思う（とても重要だと思う、やや重要だと思う）と答えており、その重要性がうかがえる。

図表Ⅰ-1-1-36　インフラの老朽化への対応の重要度



（注）回答者総数 4,320 人。グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

インフラに不具合が生じてから対策を行う「事後保全」から、不具合が生じる前に対策を行う「予防保全」へ転換するなどしているが、適切な維持管理が求められる中、多くのインフラを管理する地方公共団体においては、財政面・体制面から老朽化への対応が課題となっている。

（空き地・空き家の増加）

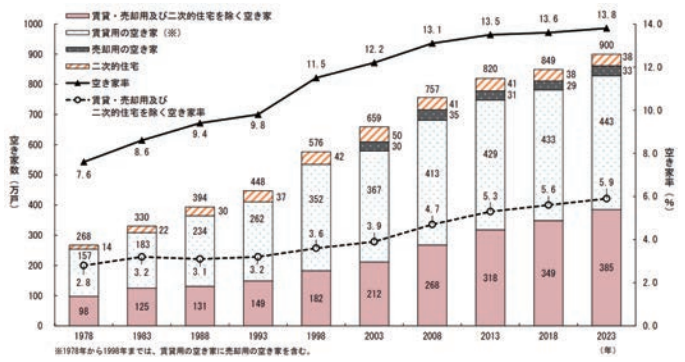
生活サービスの低下や地域公共交通の衰退は、地域の住宅需要を低下させるとともに、利便性の高い地域への人口移動につながり、空き家・空き地の増加に拍車をかける。

総務省「住宅・土地統計調査」によると、空き家の総数は、この30年間で、448万戸から900万

戸へと約２倍に増加し、二次的利用、賃貸用又は売却用の住宅を除いた、長期にわたって不在の住宅等の「賃貸・売却用及び二次的住宅を除く空き家」については、149万戸から385万戸へと約2.5倍に増加している。

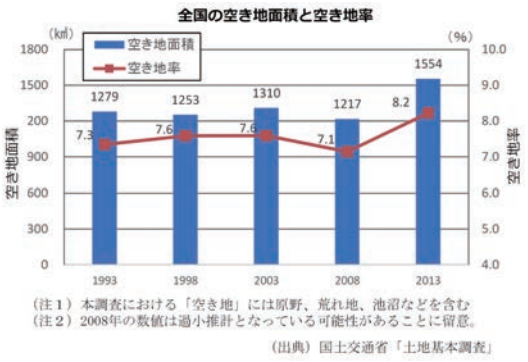
管理不全な空き家、空き地、空き店舗の増加は、防災性の低下、風景・景観の悪化等、土地利用効率の低下や管理水準の低下の懸念があり、効果的な活用が求められる。

図表Ⅰ-1-1-37　空き家数及び空き家率の推移－全国（1978年～2023年）



資料）総務省「令和５年住宅･土地統計調査」（住宅数概数集計（速報集計）結果）

図表Ⅰ-1-1-38　全国の空き地面積と空き地率



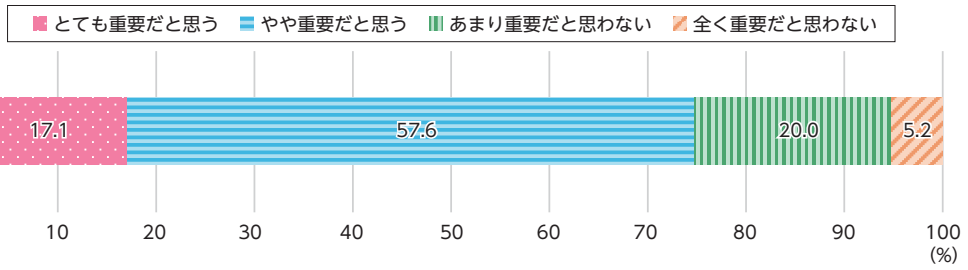
資料）国土交通省「空き家等の現状について」

（地域コミュニティの機能低下）

地域での高齢化の進行は、経済活動への影響のみならず、地域社会の維持に支障をきたすおそれがある。地域コミュニティの活動は、街の美化・保全や、防犯・防災上の安全の確保、共同施設・設備の維持・管理の分担、生活のゆとりや活力の向上等、様々な面で住民の生活を支えている。地域住民の高齢化が進むと、コミュニティ活動への参加や経済的分担が困難となるため、住民のネットワークも疎遠なものとなり、地域コミュニティの機能低下が懸念される。

国土交通省「国民意識調査」では、人口減少や高齢化が進んでいる地方における取組みとして、「地域コミュニティの維持」が重要であるかたずねたところ、７割を超える人が重要だと思う（とても重要だと思う、やや重要だと思う）と答えており、地域社会を維持していく上で、コミュニティの維持が重要であることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-1-39　地域コミュニティの維持の重要度



（注）回答者総数 4,320 人。グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

（2）期待される取組み

①生活利便性の改善

（生活サービスを維持する地域づくり）

人口減少の進行により、生活サービス提供機能の低下・喪失のおそれがある地域においては、生活サービス施設が維持・存続できるよう、近隣地域を含む利用者の確保が必要不可欠である。

そのためには、場所や時間の制約を解消するデジタル技術の活用により、近隣地域からの買い物や通院等の移動の負担の軽減を図るとともに、その推進に当たっては、社会経済的な結びつきがある近隣地域同士が連携し、自治体や民間事業者、団体、住民等関係者が協働することで、地域全体で生活サービス提供機能を維持していくことが重要である。

（地域における移動手段の確保）

地域鉄道や路線バス等の公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤であり、その維持・存続が求められる中、地域の関係者との連携・協働を通じて、利便性や生産性を高め、持続可能な交通ネットワークの構築を図ることが重要である。

例えば、バスやタクシー等が運行されていない過疎地域等において、市町村、ＮＰＯ等が自家用車を使用して有償で運送する自家用有償旅客運送や、自宅や指定場所から目的地まで、途中乗り合う人を乗せながら、それぞれの行き先に送迎するデマンド型乗合タクシー等の活用により、高齢者を含めた交通弱者の移動手段の確保につながることが期待される。

②地域の持続性

（関係人口の創出・拡大）

人口減少による地域活力の低下が懸念される中、地域に住む人々のみならず、地域に必ずしも居住していない地域外の人々にも地域の担い手としての活躍を促し、地域活力を維持・発展させることが必要不可欠である。

そのためには、人口の一極集中が進む東京をはじめとした都市部から地方部への人の流れを促進させ、地域外から地域の祭りやイベントに毎年参加し運営にも携わる、副業・兼業で週末に地域の企業やNPOで働くなど、特定の地域に継続的に多様な形で関わる「関係人口」の創出・拡大が重要である。特に、高齢化・人口減少が深刻な地域においては、関係人口が地域住民の共助の取組みに参画していくことで、地域の社会課題解決や地域の活性化につながるほか、将来的な移住者の増加につながることが期待される。

（インフラ維持管理の効率化）

インフラ維持管理の効率化の観点から、新技術の活用や官民連携の促進のほか、地域のニーズに応じてインフラの廃止・除却や機能転換等を行う「集約・再編等」によるインフラストック適正化を進めるとともに、既存の行政区域にこだわらない広域的な視点で、複数・多分野のインフラを群としてとらえ、効率的・効果的にマネジメントする取組み等が重要である。これらの取組みにより、持続可能なインフラメンテナンスの実現に向けて、予防保全型への本格転換が図られることが期待される。

（賑わいの創出による地域活性化）

地方では、郊外の開発による中心市街地の空洞化も懸念されており、公共施設や商業施設等の集積

によって生活利便性を向上させるまちづくりが重要である。例えば、中心市街地は、公共交通ネットワークや都市機能・インフラ等のストックが整備されていることから、空き家・空き地、既存施設を有効活用するとともに、公共施設や商業施設を備えた複合施設を再生拠点とすることで、賑わいの創出による地域活性化が期待される。また、中心市街地における都市機能増進や経済活力向上により、空間活用の連鎖につながることから、周辺地域の活性化も期待される。

Column コラム

まちなかの再生による賑わいの創出（熊本市ほか）

熊本市は、2015年度を境に人口減少局面に入っており、高齢化率も27.0％（2022年時点）と、高齢者の割合は増加している。同市は、自動車利用の増加や、市街地拡大に伴う大型商業施設の郊外への進出により、中心市街地の居住人口や歩行者交通量の減少、商業機能の低下が生じ、地域経済と活力の衰退が懸念されていた。これらの課題に対して、同市は、交通結節点の機能強化と都市機能の強化を図るため、「熊本市中心市街地活性化基本計画」に基づき、中心市街地の賑わい創出や回遊性の向上を推進してきた。

こうした中、熊本桜町再開発㈱が設立され、市街地再開発事業により、2019年９月に九州産交ランドマーク㈱が運営する日本最大級のバスターミナルと大型商業施設「SAKURA MACHI Kumamoto（サクラマチクマモト）」がオープンした。同施設は、熊本城ホール、ホテル、住宅、オフィス等の都市機能によって構成されている。開業初日には、全国初となる県下全域での公共交通無料化を民間事業者主催で実施し、来館者数は、年間目標（約2,500万人）の100分の１となる約25万人に達したほか、開業から10日間で100万人を突破した。

また、桜町地区に隣接したシンボルロードでは、車中心から人中心の考え方に転換し、市道を廃止した花畑広場の整備が2021年11月に完了し、更なる賑わいが創出されている。

今後、同市は、歩行者空間の拡充や利活用の促進、多様な移動手段の提供により、「ウォーカブル都市」の推進に取り組むこととしている。

＜花畑広場＞



＜SAKURA MACHI Kumamoto（サクラマチクマモト）＞



資料）熊本市、九州産交ランドマーク㈱

（高齢者が安心して暮らせる地域づくり）

高齢化が進行する地域では、サービス付き高齢者向け住宅をはじめ、医療・福祉・介護等のサービス拠点施設の整備を進めるとともに、公共交通機関や公共施設等のバリアフリー化を図ることにより、高齢者を含むすべての人が安心する地域づくりにつながることが期待される。

また、社会の価値観が多様化する中、高齢者にも社会の変化に対応した新たな知識や技術を習得する機会が必要であり、高齢期の学びを支援することが重要である。さらに、高齢者によるボランティア活動やNPO活動等を通じた社会参加は、生きがい、健康維持、孤立防止等につながるとともに、世代間、世代内の人々の交流を深めて相互扶助の意識醸成が期待されることから、その推進を図ることが重要である。

第2節　未来につながる変革と持続可能で豊かな社会を目指して

少子高齢化・人口減少が進展する中、未来につながる変革と持続可能で豊かな社会の実現に向けて、担い手不足を補う労働力の確保や生産性の向上、出生率の向上に向けた就業・子育て環境の改善、賑わいの創出や関係人口の創出・拡大による地域の持続性確保が求められる。

ここでは、我が国における労働生産性、出生率、高齢化の現状を踏まえ、政府の施策と国土交通分野における動き、今後の社会課題解決への期待について記述する。

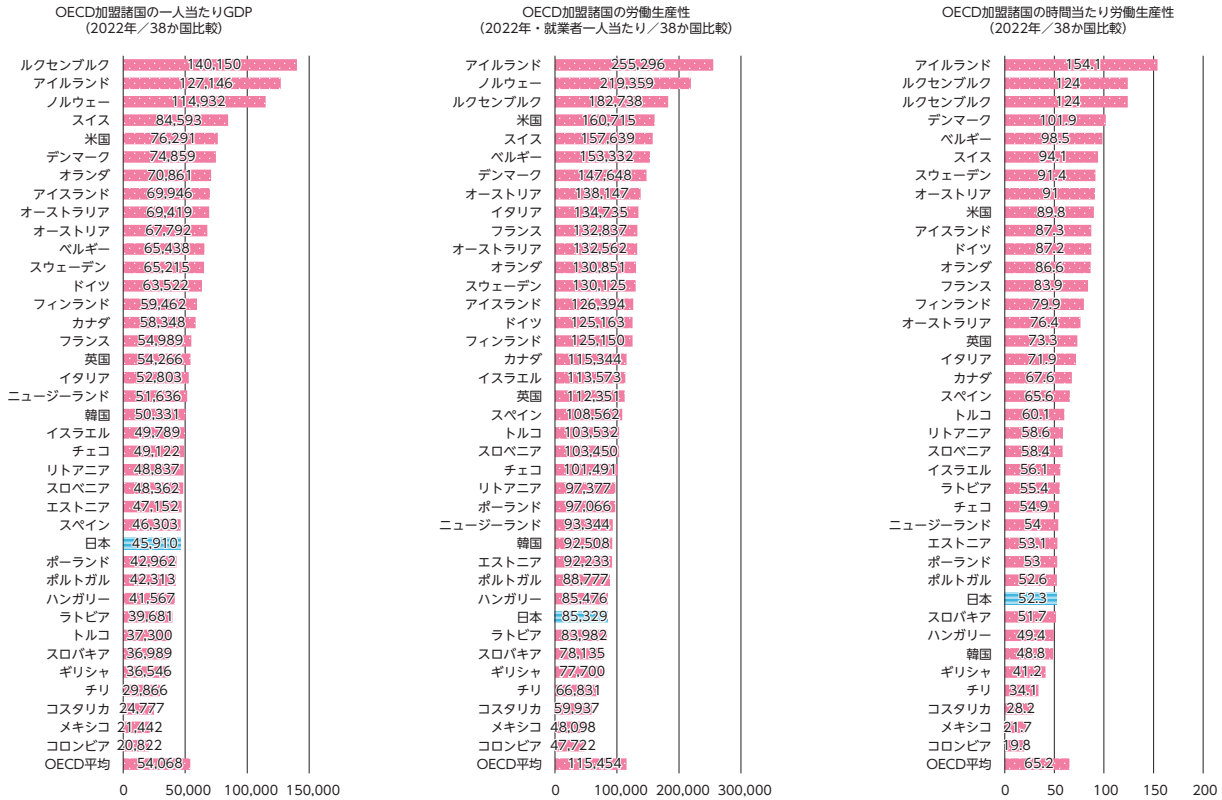
1　海外と比較した我が国の現状

（1）労働生産性の動向

我が国の労働生産性は、先進国と比較すると相対的に低いとの指摘がある。例えば、公益財団法人日本生産性本部が発表した「労働生産性の国際比較2023」によると、我が国の就業者一人当たり労働生産性は、OECD加盟国38か国中31位、時間当たり労働生産性は30位と、1970年以降、最も低い順位に落ち込み、主要先進７か国では最下位となっている。

生産年齢人口の減少による労働力不足が懸念される中、就業者一人当たり・時間当たり労働生産性を高めていくことが重要である。

図表Ⅰ-1-2-1　OECD加盟諸国の一人当たりGDP、就業者一人当たり労働生産性、時間当たり労働生産性



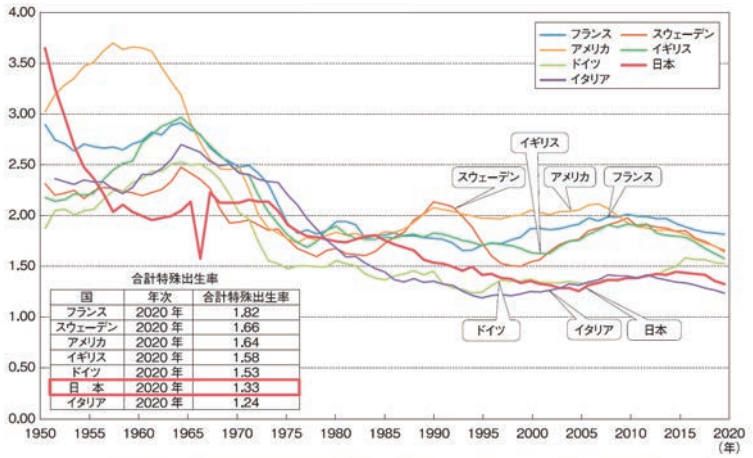
(注)1　単位は、購買力平価（PPP）換算 US ドル。
(注)2　GDP は、購買力平価（PPP）により US ドル換算。
(注)3　労働生産性は、GDP（付加価値）/ 就業者（又は就業者×労働時間）として計測。
資料）（公財）日本生産性本部「労働生産性の国際比較 2023」

（2）出生率の動向

我が国の出生率は、諸外国と比較すると現在は低い水準にあり、1960年には2.0程度あった出生率も、1990年代以降は1.5を下回る水準となっている。

出生率が低下している諸外国の中には、家族手当等の経済的支援のみならず、保育や育児休業制度の充実、出産・子育てと就労に関して幅広い選択ができるような環境整備等の施策を推進する動きもみられる。我が国においても出生率の向上に向けた取組みの推進が必要である。

図表Ⅰ-1-2-2　諸外国の合計特殊出生率の動き（欧米）



合計特殊出生率

国	年次	合計特殊出生率
フランス	2020年	1.82
スウェーデン	2020年	1.66
アメリカ	2020年	1.64
イギリス	2020年	1.58
ドイツ	2020年	1.53
日　本	2020年	1.33
イタリア	2020年	1.24

資料：諸外国の数値は1959年までUnited Nations "Demographic Yearbook"等、1960～2018年はOECD Family Database、2019年は各国統計、日本の数値は厚生労働省「人口動態統計」を基に作成。
注：2020年のフランス、アメリカの数値は暫定値となっている。

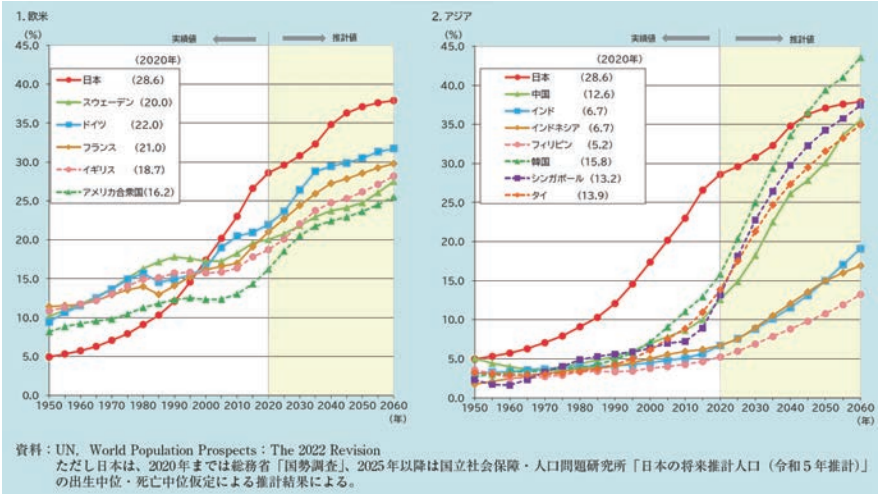
資料）内閣府「令和４年版少子化社会対策白書」

（3）高齢化率の動向

高齢化率の推移について、欧米の先進諸国と比較すると、我が国の高齢化率は1980年代までは低い水準であったが、急速な高齢化により2005年以降は最も高い水準となっている。

少子化が進む我が国において、今後も高齢化率の上昇は続くと予想されており、高齢社会への対応がより一層求められる。

図表Ⅰ-1-2-3　世界の高齢化率の推移



資料：UN, World Population Prospects：The 2022 Revision
ただし日本は、2020年までは総務省「国勢調査」、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和５年推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果による。

資料）内閣府「令和５年版高齢社会白書」

2 政府の施策と国土交通分野における動き

（1）政府の施策

①新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画

急速な少子高齢化が進行する中では、国内市場の縮小や、労働市場と企業組織の硬直化等、日本経済の様々な構造問題を背景とする、人への投資や設備投資の遅れといった課題に取り組む必要がある。「成長と分配の好循環」と「コロナ後の新しい社会の開拓」を目指す「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂版」（2023年５月）では、イノベーションは、多くの社会的課題解決の可能性を秘めるとともに、新時代の競争力の源泉ともなり得ることから、新たな官民連携によりイノベーションを大胆に推進し、コストカットによる競争からマークアップの確保を通じた付加価値の創造へ大胆に変革していくこととしている。

②こども未来戦略

我が国の若年人口は、2030年代に入ると、現在の倍速で急減することが予想され、少子化はもはや歯止めの利かない状況となる[注1]ことが予測される中、次元の異なる少子化対策の実現に向けた「こども未来戦略」（2023年12月）では、すべての子ども・子育て世帯を対象にライフステージ全体を俯瞰し、切れ目のない子育て支援の充実を図るとともに、男女が共に働き、共に子育てする共働き・共育てを推進していくための総合的な対策を推進することとしている。また、子どもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるようにするため、子どもや子育て世帯の目線に立ち、子どものための近隣地域の生活空間を形成する「こどもまんなかまちづくり」を加速化していくとしている。

③国土強靭化基本計画及び国土形成計画

少子高齢化の影響により、従来に比べて様々な活動が弱まる地方都市や中山間地域では、時代の変化に適応しながら、地域力を高め、それを発揮していくことが求められる。「国土強靭化基本計画」（2023年７月）では、国土強靭化のための投資は、災害を防ぐだけでなく、新しい生活スタイルや地域の魅力の創出にも貢献するとしており、経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギー等ライフラインの強靭化や、地域における防災力の一層の強化等を推進していくこととしている。

また、本計画は、新時代に地域力をつなぐ国土を目指す「第三次国土形成計画（全国計画）」（2023年７月）等と一体として取組みを強化することとしており、同計画では、地域公共交通や買い物等の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域生活圏を形成し、地域課題の解決を図るとともに、地域資源を活かしながら地域の魅力向上を図り、地方への人の流れの創出・拡大につなげることとしている。また、自然災害から国民の命と暮らしを守る安全・安心な国土づくりに向け、事前防災、事前復興の観点からの地域づくりを推進するとともに、デジタル技術を活用した地域防災力の向上等を図ることとしている。

注１　年間出生者数の推移を見ると、2000 年代に入るまでは 120 万人程度で推移していたが、その後急速に減少しており、減少した世代が 30 代を迎える 2030 年代に入ると若年人口は急減することが見込まれる（出典：「こども未来戦略」（2023年 12 月 22 日閣議決定））。

（2）国土交通分野における動き

（生産性の向上に資するイノベーションの創出）

スタートアップの先進的な技術やアイデアによって創出されたイノベーションは、社会課題を解決していくとともに、市場に新たな刺激を与えることで、市場の活性化や既存企業の生産性の向上を促すことが期待される。

防災分野では、自然災害によって住まいを失った被災者に、テントシートを活用した住空間を短時間で提供することにより、被災現場における社会課題を解決する取組みがみられる。

Column コラム

被災地における短時間での住空間の提供（㈱ LIFULL ArchiTech）

我が国の自然災害が激甚化・頻発化する中で、被災地では、被災者の住まいを確保するため、仮設住宅の建設が必要となる場合がある。建設用地の確保、建設資材の確保や運搬、労働力の確保等から、建設されるまで数ヶ月程度を要するのが一般的である。

このような中、㈱LIFULL ArchiTechでは、被災地に短時間で住空間を提供できる「インスタントハウス」を開発している。

「インスタントハウス」の設営に重機は不要であり、設置したい場所に防炎性のテントシートを固定し、送風機でシートを膨らませ、内側から断熱性のある液状の硬質発泡ウレタン材を吹き付け、乾燥させるだけで完成する。仮設住宅の場合、通常、着工から３週間から４週間程度要するが、「インスタントハウス」は１棟当たりわずか３時間から４時間程度で完成し、施工したその日から活用できる。

テントシートは、スーツケースに納まる大きさであり、小型トラック１台でも60棟分を運搬できるため、道路復旧が進んでいない被災初期でも被災地への搬入が可能である。

建築基準法上は工作物の扱いだが、震度６強の地震にも耐えることができ、風雨、強風、積雪等の外的要因の影響も受けにくく、災害時には仮設住宅としてだけでなく、医療救護室や断熱を要する備蓄倉庫、子どもやコミュニティの休憩所等にも活用できる。

2023年２月に発生したトルコ及びシリアにおける地震では、トルコのアンタキヤ市に被災地支援として「インスタントハウス」３棟を設置し、復興業務を行う同市のスタッフや関係者のワークスペース兼宿泊スペースとして活用された。令和６年能登半島地震では、被災地に25棟が設置され、避難所で子どものケアスペース、感染者隔離スペース、支援団体の休憩所等に活用されている。

同社は、被災地での施工経験を活かし、日常生活でも災害時でも役立つ、備えない防災「フェーズフリー」として、日本国内及び世界中の被災地に「インスタントハウス」を普及させることを目指している。

＜インスタントハウスの施工工程＞



膨らませる
設置したい場所にドーム型の生地を固定し、空気を入れて生地を大きく膨らませます。

吹き付ける
膨らませた生地の中に入り、内側から断熱性のあるウレタン材を吹き付けます。

完成
しばらく乾燥させ、生地と吹き付けたウレタン材が定着すると完成です。

資料）㈱LIFULL ArchiTech

（共働き・共育ての推進）

共働き・共育てを定着させていく第一歩として、男性の育児休業取得を促進することが重要である。

民間の取組みには、子育てにおける父親の重要性を学ぶセミナーや、育児休業の取得に向けた準備を語り合う座談会の開催等により、男性の育児休業取得率の向上を図っていくものがみられる。

Column コラム

男性の育児休業取得に向けた支援（大成建設㈱）

建設業は、ほかの産業と比べて、男性の育児休業取得率が低いとされている。原因の一つに、建設業界は担い手不足ということもあり、資格があっても育児休業を取得しづらい労働環境になっていることが挙げられる。しかし、建設業界の人材の確保や働き方改革を進めていくためには、男性の育児休業取得率の向上は、解決すべき課題の一つである。

総合建設業を営む大成建設㈱は、育児支援に関するセミナーの開催や柔軟な働き方の促進等により、2023年度時点で５年連続育児休業取得率100％を達成している。また、2021年度の男性の育児休業平均取得日数は、17.3日（対象者259名）を記録するなど、年々育児休業取得日数も増加している。

特徴的な取組みとして「パートナーと考える両立支援セミナー」では、仕事と生活の両立のためには、配偶者の理解と協力が不可欠であるとの意識の下、家庭での家事分担やワーク・ライフ・バランスのあり方を考える機会が設けられており、家庭での協力体制づくりを支援することを目的としている。

そのほかにも、同社では、男性への育児支援として「父親セミナー」を実施している。「父親セミナー」では、子育てにおける父性の重要性を学ぶことを目的として、子育てに悩む父親同士の意見交換を行っている。また、新たに子供が生まれる男性社員には「パパの育児と仕事　両立サポートＢＯＯＫ」を配付しており、育児休業取得に向けた準備、同社の制度、育児休業中の過ごし方等を提案している。さらに、生後８週間以内に最大28日まで有給化が可能な「出生時育児休業」や、より柔軟な働き方が可能になり継続的な男性の育児支援につながる「両立支援フレックスタイム制度」等の支援を充実させている。

このように、同社では、社員の働く環境を整備することにより、人材確保や継続就業につなげようと努めており、このような取組みが建設業界全体に浸透することで、魅力が高まり、人材の確保につながると期待されている。

＜父親セミナー＞



＜パパの育児と仕事　両立サポートBOOK＞



資料）大成建設㈱

なお、男性の育児休業取得率の高い諸外国では、男性だけに割り当てられた育児休業期間や、日本に比べて高い育児休業給付割合といった特徴的な育児休業制度が設けられている。

Column コラム

男性の育児休業の取得を促す「パパ・クオータ」（ノルウェー）

ノルウェーでは、育児休業に対する考え方が「女性のためのもの」から、ジェンダー平等を図る目的で「男性女性のいずれが取得するかを選択できるもの」へと変化してきたことを背景に、1993年に世界で初めて育児休業の一定期間を男性に割り当てる「パパ・クオータ」を導入している。

「パパ・クオータ」の導入により、男性による育児休業の取得が促され、制度導入前は４％程度であった男性の育児休業取得率が、2010年～2018年の平均では90％まで上昇している。「パパ・クオータ」の日数は、選択する育児休業期間（49週間又は59週間）によって異なり、子どもが３歳になるまで分割して取得することができる。男性が取得しなければ権利は消滅してしまうものの、2019年12月と2020年3月に生まれた子どもの父親は、平均して「パパ・クオータ」とほぼ同じ日数（15週間又は19週間）の育児休業を取得している。

また、育児休業給付割合は、国民保険の基礎給付（2022年では約80万円）の６倍を上限として、49週間の場合は休業前収入の100％、59週間の場合は80％が給付されており、同国の家族政策は、仕事と家庭の両立を支援することで、男性と女性の労働市場への参加を促進している。

＜男女別育児休業取得可能期間＞

育児休業期間	男性（パパ・クオータ）	女性		男女どちらでも
49週間	15週間	18週間	出産前3週間 出産後6週間 産前産後どちらでも取得可能な9週間	16週間
59週間	19週間	22週間	出産前3週間 出産後6週間 産前産後どちらでも取得可能な13週間	18週間

（注）ノルウェー労働福祉局（NAV）へのヒアリング調査（2024年５月）に基づく。

（子ども・子育てにやさしい社会づくり）

子ども・子育てにやさしい社会づくりに向け、子どもや子育て世帯の目線に立ち、子どものための近隣地域の生活空間を形成することが重要である。子どもの遊び場の確保、親同士や地域住民との交流の機会を創出する空間づくり等により、子どもや子育て世帯の安心・快適な日常生活につながることが期待される。

諸外国では、子どもの視点を取り入れたまちづくりや、子育て世帯が設計段階から関わる住まいづくりに取り組む動きがみられる。

Column コラム

子ども目線のまちづくり教育プログラム（スウェーデン・マルメ市）

スウェーデン南部のマルメ市は、子育てにとって良好な環境づくりを進めており、同市のまちづくりのプロセスでは、大人の視点だけでなく、子どもの視点も重視されている。同市の学内の課外活動では、主に小学３年から５年までの子どもたちを対象に、まちづくりへの参画を促す教育プログラムが実践されている。この教育プログラムは「Min Plats」（マイプレイス）といい、子どもたちが普段訪れる場所、避けている場所について、子どもたちは教師や課外活動の指導員と共に現地調査を行い、発見した問題点や課題、具体的な解決策等を調査結果としてまとめるプログラムである。

このプログラムの特長としては、子どもたちからマルメ市に対し、問題点や課題が報告されると、同市は調査をした上で、緊急度合いに応じた対応を行い、更に具体的な解決策の提案がなされると、ほかの提案書と同様に、同市の電子サービス上に一般公開されるというものである。もし一定期間内に100人以上からの支持を得られれば、その提案書は所管の各委員会の会議に回付され議題となる。

このプログラムは、市内の複数の学校で実践されており、Klagshamn（クラグシャムン）校の小学１年の子どもたちは、実際に、このプログラムを通じ、まちづくりのプロセスに参画し、良好な環境づくりに貢献している。同市に対し、「子どもを送迎する保護者の不適切な駐車が、危険な交通状況を生み出す」ことを報告したのに加え、高学年向けの遊び場が不足しているという調査結果に基づき、「高学年向けの新しい遊び場の整備」に関する提案書を同市に提出した。この提案書については、その後、遊び場を管理する同市の技術委員会の会議で取り上げられることとなった。同委員会では、既存の遊び場の更新計画を見直すとともに、数年以内に予定している駅前公園の改修について、地域の子どもたちと対話する機会を設けたいとの意思を表明している。

同市では、現在、このプログラムを通じた子どもが参画するまちづくりの定着と、このプログラムの利用促進に取り組んでいる。

＜調査場所を選定するグループワーク＞



地図を用いて、好きな場所、嫌いな場所、避けている場所について話し合い、調査場所を選定する。

＜子どもたちが作成した道路状況の模型＞



危険な交通状況を発信するために作成し、学校や市庁舎に展示された。

資料）City of Malmö

Column コラム

子どもにやさしいコーポラティブハウス（英国・ケンブリッジ市）

英国のケンブリッジ市には、子どもにやさしいコーポラティブハウス[注1]（42世帯）が建設されている。このコーポラティブハウスは、子ども時代に経験した外遊びを自分たちの子どもにも経験させたいと考えていた入居者たちが設計段階から関わっており、子どもの外遊びに配慮した設計となっている。

コーポラティブハウスの駐車場は、敷地内の１か所に集約され、敷地内を貫く小道は、自動車の通行を禁止することで、子どもの安全な遊び場として利用されるだけでなく、住民同士の交流ができる共有スペースとしての役割も果たしている。敷地内には塀やフェンス等がなく、自由に歩き回ることができるため、幼い子どもの自立を促す設計となっている。

また、住民たちは、子どもの成長や興味の変化に応じた屋外の空間づくりが重要であると考えており、子どもたちは、敷地内にガーデニング専用エリアや多目的スペースを新たに設けるなど、自ら共有スペースを形作っている。2021年時点で、このコーポラティブハウスには約30人の子どもが住んでいる。

ほかの地方公共団体やデベロッパーは、多世代向け住宅や高齢者向け住宅の開発に取り組む一方で、子どもにも配慮したアプローチを検討している。

＜敷地内の遊び場・憩いの場＞





資料）David Butler

注１　コーポラティブとは、協同の、組合の、という意味で、コーポラティブハウスは、住宅の購入を希望する人たちが建設組合を結成して共同で自由な設計で住宅を建てる方式を指す（出典：国土交通省「高齢社会における持続可能な地域づくりに関する調査」（平成18年３月））。

（子ども等の意見の反映）

2023年４月に施行されたこども基本法（令和４年法律第77号）は、子どもの視点に立った子ども施策が具体的に展開されていくよう、国や地方公共団体が、施策の対象となる子どもや子育て当事者の意見を幅広く聴取して施策に反映させるために必要な措置を講ずることを規定している（第11条）。その措置の内容、意見の聴取方法や施策への反映は、個々の施策の目的に応じて、適切に行われることが重要である。

Interview インタビュー

子ども・若者の声を聞くことを社会のスタンダードに
～NPO法人わかもののまち　代表理事　土肥 潤也氏～



子ども・子育てにやさしい社会の実現には、子どもや子育て当事者の視点に立った取組みが肝要である。こども家庭庁のこども家庭審議会の有識者委員であり、子ども・若者参画のまちづくりがご専門の土肥氏に、子育て環境の整備や子どもの生活空間の形成等における課題、こどもまんなか社会に向けた展望について、お話を伺った。

●子どもの声を聞く取組みが人口減少対策に

令和５年４月に施行された「こども基本法」には、子ども・子育て当事者の意見を聞く義務規定が設けられた（第11条）。これは大きな政策転換の表れともいえる。子どもや子育て当事者を、これまでは支援対象とみて、必ずしも「主体」とはとらえてこなかったが、今後は、子ども・子育て当事者を「主体」として考えていくことが、国や自治体に求められてくる。

子どもたちが自己実現と自己効力感、すなわち、自分達の声が届いて、まちが住みやすくなっていく手応えが感じられるかが、今後住み続けるかどうかと密接に絡んでいく。人口減少が進んでいる自治体の方が、より真剣に子どもたちの声を聞いている。人口減少対策としても、子どもの声を聞く取組みが重要になっていくと考える。

●子ども・若者の声を聞く取組みを

従来からある各自治体の児童館でも、子どもの声を聞く取組みを増やしていった方がいいのではないか。一つは、子どもたちの声を聞いて、どういう児童館にしていくかという取組みで、関係者の意識改革も必要である。もう一つは、児童館で周辺地域の課題についても考えていく取組みである。地方の中高生の最大の関心事はインフラ問題であり、地方に行くほど、電車が１～２時間に１本とか、自転車で悪路を走らないといけない。児童館について考える中で、こういう声を行政に伝えていくことも重要である。行政に予算がなければ、子どもたちも一緒に道路を整備していく主体になり得、「自分たちの通学路だから自分たちできれいにしよう」という行動につながっていく。

山形県遊佐町は、「少年議会」の開催を2003年から続けており、子ども・若者の声をまちづくりに反映している。例えば、電車が１時間に１本しかなく、１本乗り遅れると授業に間に合わないということで、「少年議会」として、JRに対し、運行ダイヤの組替えを求める提言書を出して実現したとか、遊佐町独自で通学タクシー条例を作ったこと等、子ども・若者の声が国土交通施策に影響を与えた事例がある。

なお、2018年に実施した「子ども議会・若者議会自治体調査」の結果では、全体の約６割の自治体が、子ども議会・若者議会に「現在取り組んでいる」、若しくは「取り組んでいた」経験があった。ただし、「参加のはしご」[注1]で言えば、まだ非参画段階のものが多いという印象だった。形だけのパブリックコメント、タウンミーティングを実施し、意見を聞きましたとするのか、子ども・若者の主体的な参加を得て意見を聞こうとするのか、大人の側の姿勢が問われる。

こども基本法に則って、子ども・若者の声を聞く取組みを、国土交通省でも積極的に推進すると良いのではないか。

●交通弱者の子どもたちに居場所を届ける

子どもが生きていく上で、居場所があることは不可欠だが、広く点在する住宅地の中に、子どもの遊び場や公園を整備することが難しくなっている。子どもたちは交通弱者であることに留意すべきで、居場所の確保とともに、移動方法も含めたまちづくりでなければ、居場所にアクセスできない子どもが出てくる。

例えば、ドイツでは「プレイカー」という移動型の遊び場が広がっている。ハード整備よりも、遊び道具を公園や道路に運んでいく方が、より平等・公平に届けられるという発想である。日本にも広がりつつあるが、こうした出張型・出前型の居場所も考えられる。

●子どもの居場所は子どもたちが決める

子どもの居場所は、押しつけにならないことが重要である。「こどもの居場所づくりに関する指針」[注2]にもある

注１　「子どもの参加のはしごモデル」：ニューヨーク市立大学環境心理学及び発達心理学の教授であるロジャー・ハート氏が著書「子どもの参画」内で提唱するモデル。子どもの社会参画の様々な形態を８つの段階で示す。はしごの上段に行くほど、子どもが主体的に関わる程度が大きい。

注２　こども家庭審議会の答申を受けて閣議決定された、すべての子どもが安全で安心して過ごせる多くの居場所を持ちながら、将来にわたって幸せな状態で成長し、社会で活躍していけるよう、こども家庭庁等が「こどもまんなか」の居場所づくりを後押しするための方針である。

ように、「ここが居場所だ」というのは、子ども自身で決めること。また、オンラインの居場所も、対面で意見を言いづらい子どもが、匿名だから言えることもあり、重要な場といえる。

人口減少、税収減の社会では、居場所づくりも含め、まちづくりには「自治」の視点が必要である。これは民間も含め、あらゆるアクター（まちづくりの主体）にいえる点である。私が運営している焼津の私設図書館「さんかく」[注3]も、自分たちのパブリックスペースをつくるために、お金も時間も自分たちで出し合っている。ボランティアで店番に入り、みんなでみんなの場所をつくっている。

今までは、まちづくりがうまくいかないというと、「役所がいけない」といった話になることがみられたが、そうではなく、市民参加や自治の意識が低いからダメだという認識を持つ時代になってきている。今や地域課題は、民間企業も含め、住民の主体的参加や当事者意識の下、民間主体で解決する時代である。そこには、多様な主体が連携することの難しさもあるが、アクターの多様な考え方や価値観をうまくつなぎ合わせることが重要である。

●公共スペースを民間利用で子どもの居場所、地域コミュニティの場に

子どもの居場所を整備するに当たり自治体独自で予算を持てない場合、どの地域も活用されていない公共施設・空間があると思うが、例えば、公共施設の統廃合の議論の中で、民間利用かつ低コストによる、子どもの居場所づくりや地域コミュニティの場づくりも検討されて良い。INBase（中高生のためのフリースペース、岡山県備前市）の例では、旧駅舎という公共施設の民主導の活用という意味で、ほかの自治体の参考になる。

●子育て世代にはつながりの実感が得られる小さな居場所や地域コミュニティも必要

子育て支援施策の中で、育休や見守りは、ソフトというよりハードに近いと考えている。よりソフトな部分で子育て世代が求めているのは、もう少し手触りが感じられる支援である。焼津の「さんかく」（私設図書館）でも、結婚を機に知らない土地に来た子育て世代の人が、友達も知り合いもいないため、孤独に子育てをしなければいけない中で、「さんかく」に来たことで様々な人とつながり、子育てしやすくなったという話がある。なかなか目に見えにくい支援やコミュニティをどのように提供していくかも重要であり、制度的な仕組みづくりと同時に、コミュニティの場づくりの検討も必要である。

●子ども・若者の声を聞いているかが一つの指標

こどもまんなか社会の実現に向けた将来展望としては、子ども・若者の声を聞くことが社会のスタンダードとなり、きちんと聞いているかが一つの指標となれば良い。

今の子どもたちは30～40年後、経営層の年齢になる。民間企業では、18歳未満のCFO（Chief Future Officer: 最高未来責任者）と共に会社の未来をつくる取組みを進めている例もみられる。

●人口増加している自治体でも住民の声を聞く

人口減少地域だけでなく、人口が増加している自治体でも、移り住んだ人の住民参加や満足度を高める施策を併せて進めていく必要がある。

手厚い子育て支援施策で人口が増加している地域でも、そこに住んでいる子どもたちや新住民の満足度が低いという話を聞く。外向けのPR施策とともに、住民の声を聞く施策もバランスよく、移り住んできた人の声や子どもの声を聞きながら、まちづくりをしていくことが重要である。

注3　「みんなの図書館 さんかく」静岡県焼津市焼津駅前通り商店街に開設した私設図書館

（物流の効率化による生活利便性の維持）

サービス産業の撤退により買い物困難者が発生する地域では、地域に応じた買い物支援に取り組むことにより、生活利便性の維持が期待される。例えば、小売事業者の中には、サプライチェーン全体での物流の効率化により、人口規模が小さい地域においても店舗出店を継続するものもある。

Column コラム

人口規模が小さい地域への店舗出店（セコマグループ）

セコマグループは、北海道を中心にコンビニエンスストアチェーン「セイコーマート」を展開しており、茨城県・埼玉県にも店舗を持つ。また、道内最大の店舗数（約1,100店舗）を誇っている。同グループが拠点を置く北海道は、人口減少・高齢化が全国平均より早く進んでおり、「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（過疎法）」（令和3年法律第19号）[注1]に基づき、道内の152市町村が過疎地域に指定されている（2023年4月1日時点）。このような地域では、住民の暮らしを支える生活サービス機能の低下が懸念されていた。特に、商店の閉鎖等により無店舗地域が発生し、生活必需品の日常的な購入に不便を感じる買い物困難者が増加していることは、道内の人口が少ない地域に共通してみられる課題であった。

このような課題の中、自治体や地域からの出店要請に応じ、セイコーマートは人口規模が小さい地域に出店してきた。人口規模が小さい低収益の地域でも出店を可能にしている機能の一つが、北海道に特化したサプライチェーン及び内部化された物流機能である。同グループの事業は、コンビニの枠を越え、原料生産・製造、物流や情報システム開発、また小売店の運営に関わる様々な分野に拡大しており、㈱セコマがグループ会社の管理業務を行うことにより、独自のサプライチェーンモデルを構築した。中でも北海道は、町から町への距離が長いことから、物流の効率化が重要であった。そこで、同グループは、物流網の整備に注力し、継続的に多額の投資を行ってきた。これにより、道内に13か所の物流施設が配置された。加えて、自社工場も多く所有しており、物流センター間の配送後、工場に立ち寄り新たに荷物を積み込む、という工夫も行っている。このような取組みの結果、積載効率は約8割を維持している。

このように、同グループの持つ物流網やサプライチェーンの強みを活かし、人口規模が小さい地域へ積極的に出店することにより、セイコーマートをはじめとしたセコマグループ小売店の、北海道内での人口カバー率は99.8%に達した（179市町村のうち175市町村）。サプライチェーン全体で収益を確保することで、人口規模が小さい低収益の地域への出店を可能にしている。道内で最も人口が少ない音威子府村においては、開店から20年経ち、人口が半減した一方で、売上は微増傾向にある。

今後更に人口減少・高齢化が進展すると予測される北海道で、セコマグループは、地域からの出店要請があれば、物流の効率化による道内全域における小売事業の維持とグループ製造工場の連携に、引き続き取り組むこととしている。

＜セコマグループの物流網と製造工場＞



＜セイコーマート店舗外観＞



資料）㈱セコマ

注1　過疎地域の持続的発展を支援し、人材の確保及び育成、雇用機会の拡充、住民福祉の向上、地域格差の是正並びに美しく風格ある国土の形成に寄与することを目的とする。人口の著しい減少に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備等がほかの地域に比較して低位にある地域を「過疎地域」としている。

（地域の需要に応じた移動手段の確保）

公共交通の衰退等により移動手段が不十分な地域においては、地域公共交通の再構築を進めるとともに、地域の需要に応じて、タクシー、乗合タクシー、自家用有償旅客運送等の移動サービスを提供することにより、地域の移動手段の確保につながることが期待される。

高齢化が進行する地域では、自家用有償旅客運送によるデマンド交通の導入により、高齢者の移動手段を確保する取組みがみられる。

Column コラム

自家用有償旅客運送の取組み（島根県邑南町）

島根県中部に位置する邑南町（おおなんちょう）は、人口約9,700人の町であり、高齢化率は45.5％と、全国的に見ても高齢化が急速に進む一方で、若年者比率は減少傾向が続いている。中でも阿須那地区と口羽地区からなる羽須美地域は、高齢化率が55％を超えており、人口減少が大幅に進んでいる。そのような同地域では、少子高齢化・人口減少の進展による利用者の減少を受けて、住民の交通を支えてきたJR三江線が2018年３月に廃止された。これを受け、同年４月に町営のバス路線が新設されたものの、人口減で利用者を確保できず、事業継続が困難となり、2020年３月に廃止された。また、同地域にはタクシー事業者がおらず、高齢者の買い物や通院といった生活交通の確保が大きな課題となっていた。

このような中、2017年３月に「羽須美地域の交通を考える会」が立ち上がり、2018年７月には、同会に参加していた地域住民により「NPO法人はすみ振興会（デマンド交通事業部門）」を設立、2019年４月に自家用有償旅客運送「はすみデマンド」が導入された。2020年４月には、廃止された三江線代替交通が運行していた区間も運行可能となり、羽須美エリア全域に、予約制のドアツードアの交通サービスが整備された。

デマンド交通の導入により、自宅への送迎が可能となったことから、高齢者の移動の負担が大幅に軽減した[注1]。2019年の年間運行回数は約1,800回で、令和２年度の年間運行回数は約2,800回であった。利用者の８割以上が通院目的で利用しており、利用者からは、羽須美地域以外の医療機関にも通院したいという要望が挙がっている。

今後は、住民が地域外へも移動できるよう、バスターミナルを備えた交通拠点を整備することとしている。また、はすみデマンドを活用した貨客混載を実施できるような仕組みを構築することにより、移動が難しく、日常の買い物に不便を感じている高齢者を支えることが期待されている。

＜はすみデマンド利用の様子＞



資料）特定非営利活動法人はすみ振興会

注１　登録運転手は、国土交通省の運転者認定講習「交通空白地有償運送運転者講習」を受け、自家用車を使い自宅を含む羽須美地域内を送迎する。

（移住・定住の促進）

人口減少が進む地域においては、関係人口の創出・拡大とともに、移住・定住を促進する取組みも重要である。例えば、テレワークを活用した柔軟な働き方を推進するコワーキングスペースや、移住者同士や地域住民との交流を促す交流施設の整備等、移住者が暮らしやすい環境づくりを進めることにより、移住・定住の促進が期待される。

自治体によっては、お試し居住施設の整備をはじめ、子育て世帯や若者夫婦世帯に対する住宅取得支援、家賃・改修費の支援等、円滑な住まいの確保を支援することにより、地域の将来を担う若者の移住・定住の促進を図る取組みもみられる。

Column コラム

移住・定住促進（七ヶ宿町）

宮城県七ヶ宿町（しちかしゅくまち）は、宮城県の最南西部に位置している。総面積263.1km^{2}のうち約90％を山林が占めており、1960年に5,177人だった人口は、2024年には1,241人まで減少している。さらに、高齢者人口割合は全国及び宮城県と比較して高い数値（2020年に46.2%）となっており、高齢化が著しい地域である。近年は、集落を維持していくための担い手確保が大きな課題となっている。

そうした中、同町では、移住・定住を促進する取組みとして「七ヶ宿町地域担い手づくり支援住宅」、「お試し住宅事業」等、若者世帯向けを中心とした多様な移住・定住策を推進しているほか、町の魅力をアピールし、住宅や生活環境の相談に積極的に応じる取組みによって、移住希望者とのマッチングに力を注いでいる。

中でも2015年から始まった「七ヶ宿町地域担い手づくり支援住宅」は、先進的な取組みであり、新築戸建て住宅に20年以上住めば、無償でその住宅及び土地が譲渡される。対象はおおむね40歳未満の夫婦で、中学生以下の子どもがいる世帯としており、戸建て住宅が月々家賃３万９千円で提供される。また、住宅には20年以上居住することが条件となっている。また、設計段階から打合せに参加ができ自由に間取りを決めることができる（3～4LDK程度）。

ほかにも同町では、町内２か所にお試し住宅を用意（最長30泊）しており、移住前に七ヶ宿町での暮らしを体験できる。また、新築やリフォームにかかる費用を最大300万円で補助する制度、賃貸住宅の家賃を最大２万円助成する制度等を実施している。

こうした、子育て世代や若者の移住・定住を目指した様々な取組みにより、同町では子育て世帯の移住が増加しており、1985年度から1990年度の５年間で約7.4％上昇していた同町の高齢化率は、2015年度から2020年度の５年間では、１％以下まで上昇が緩和されている。

今後、同町は、手厚い子育て支援施策[注1]を引き続き推進することにより、町内で安心して子どもを産み育てられる環境を充実させることに取り組んでいく。また、核家族が増えてきている子育て世代の孤立化を防ぐため、産後ママたちの交流会や子育て支援センターの活動を活発化させていくこととしている。さらには、移住者同士や移住者と地元住民との交流の場となる住民交流会事業を企画することにより、子育て世代や若者の移住・定住につながることが期待されている。

＜地域担い手づくり支援住宅の例＞



資料）七ヶ宿町

注１　子育て応援支援金として第１子30万円、第２子50万円、第３子以降70万円の支給や３歳までの紙おむつ費助成等

また、人口減少が進む地域では、地域づくりへの多様な主体の参加と連携の拡大が重要であり、自治体のみならず、企業や大学、NPO 等の様々な主体の参加が必要である。

諸外国の中では、米国のように、人口減少が進む地域において、NPOが主体となり、若者向けの人材育成プログラムを通じた若者の定住化促進を図る動きがみられる。

Column コラム

フェローシップ・プログラムによる移住・定住の促進（米国・デトロイト市）

ミシガン州のデトロイトは、世界の自動車産業の中心地として栄えたアメリカの都市である。1970年代以降、生産拠点の移転や外国自動車の輸入により、市の発展を支えてきた自動車産業が低迷し、デトロイトは、雇用の喪失とともに人口減少に見舞われ、1970年代に約150万人もあった人口も2010年には約70万人まで減少していた。

才能のある若者の流出に対応すべく、非営利団体チャレンジ・デトロイトは、全国からデトロイトに若者を呼び込み、人材育成を通じて定住を促すフェローシップ・プログラムを2012年より開始している。

プログラムの募集は、毎年30人程度、デトロイトを含む全国の学士号以上を取得した若者を対象に行っている。参加者は、プログラム期間の１年間、デトロイト又はデトロイト都市圏に居住しながら、毎週月曜日から木曜日は、市内の大企業や中小企業等の受入企業での勤務を通じて、キャリアアップを図ることができる。毎週金曜日は、市内の非営利団体が直面している課題を同団体と協力しながら解決するプロジェクトに取り組むことにより、実践を学びながら地域貢献を果たす機会を得ることができる。

プロジェクトに関わる非営利団体は毎年変わり、2023年度のプロジェクトの一つでは、求人や職業訓練に関する情報を提供する団体Detroit at Work（デトロイト･アット･ワーク）のサービス向上をテーマに、参加者たちは、キャリアポータルサイトの再設計に向けた戦略づくり、求人や職業訓練に対する市民の認知度を高めるためのコミュニケーションガイドの作成等に取り組んだ。

チャレンジ・デトロイトは、設立以来、350人以上のプログラム修了生を輩出している。2023年度のプログラム修了生の約８割は、デトロイト市外に在住していた若者であり、プログラム終了後も約８割のプログラム修了生がデトロイトにとどまっている。

＜プロジェクトに取り組む参加者＞



＜チャレンジ・デトロイトの活動実績＞



資料）Challenge Detroit

（地域の活性化を支援する交通体系の整備）

地域活性化に資する交通体系の整備により、地域が有する観光資源やその魅力を活かした経済活動の活性化が期待される。

Column コラム

ホーバークラフトの導入による観光振興を通じた地域活性化（大分県）

大分県は、アジアへの玄関口である九州の北東部に位置しており、県内全域に広がる温泉は日本一の湧出量と源泉数を誇るなど、多くの観光資源を有している。同県北部にある大分空港は、旅行客等の空の玄関口として、コロナ期間を除き、利用者数が年々増加し、2018年には200万人を突破、今後もLCC[注1]の発着便シェアの拡大により、更なる利用者増加が見込まれている。

同県では、航空需要増を県内経済に確実に取り込み、観光振興等を通じた地方創生の加速化を進める一方で、公共交通[注2]による中心市街地へのアクセス時間が約65分と、国内の空港の中でアクセス時間が最も長いという課題があった。

同県は、そうした課題を解決するため、定期運航に供されるものとしては日本で唯一となる、ホーバークラフト[注3]を活用した空港と西大分の間を結ぶ航路を整備することとした。ホーバークラフトによる海上アクセスは、鉄道等の陸上交通と比べ、事業費が安く、導入期間が短く済み、また、空港から中心市街地への経路を直線で結ぶことで、従来の別府湾の迂回が必要な陸路による移動手段（高速バス等）に比べ、大幅な時間短縮効果が期待されている。

ホーバークラフト１隻当たりの収容人数は約80名、車いすの利用を考慮し、船内に車いすスペースを２か所、優先座席を８席備えており、段差の解消や、乗降用のスロープを備えたバリアフリー対応となっている。さらに、プロペラを使用するホーバークラフト特有の騒音問題に対しては、船体後方のプロペラを大型化し、回転速度を抑えることにより、大幅に騒音を低減することが可能となった。同県は、2024年秋頃までのホーバークラフトの就航を目指しており、年間利用者は45万人程度を見込んでいる。

ホーバークラフトを導入することで、空港から中心市街地へのアクセス時間が現行の約65分から約30分へ大幅に削減されるとともに、移動の利便性向上による県外空港から大分空港への利用転換や、世界的に希少性の高いホーバークラフトを目的とした同県への観光客数の増加等により、運航開始してからの約20年間において、同県は、県内で約614億円の経済波及効果を見込んでいる。また、西大分の旅客ターミナル「ＨＯＶ．ＯＴＡ」（ホボッタ）は、大分の魅力で来訪者を迎え入れることをコンセプトとして、同県の原風景である杉林をイメージしてデザインされた空間が来訪者を出迎える。施設内のテナントにて飲食や県内特産品の購入ができることに加え、屋外では、展望デッキから別府湾を一望することができるなど、同県における観光の魅力を高める新たなランドマークとしての役割も期待されている。

同県は、今後は大分市との連携の下、従来の公共交通（バス・タクシー）の活性化を図り、同市内の別府湾沿岸部における各観光拠点への回遊性を高めるなど、観光振興を通じた地方創生の更なる加速化に向けた取組みを目指していくこととしている。

＜船体＞



＜ホーバーターミナル「ＨＯＶ．ＯＴＡ」（ホボッタ）＞



資料）大分県

注１　Low Cost Carrier：格安航空会社
注２　大分県の場合は高速バス
注３　ホーバークラフトとは、船体上部から吸い込んだ大量の空気を下部へ勢いよく噴出し続け、船体を宙に浮かせたままの状態で、飛行機のようにプロペラを動力として地面や水の上を走行する、水陸両用の乗り物である。英国製で、商品名はホバークラフトであるが、大分県では以前からホーバークラフトと呼ばれている。

（高齢者が健康で安心して暮らせるまちづくりの推進）

高齢化が進行する地域においては、サービス付き高齢者向け住宅をはじめ、医療・福祉・介護・健康、コミュニティ等のサービス拠点施設の整備を進めることにより、高齢者が健康で安心できる暮らしにつながることが期待される。

諸外国では、これらのサービス拠点を集約した高齢者複合施設を整備することにより、高齢者の健康と社会的交流を促す暮らしを推進する動きがみられる。

Column コラム

健康と社会的交流を促す高齢者複合施設（シンガポール）

シンガポールでは、高齢化が急速に進んでおり、2010年には約10人に1人であった65歳以上の高齢者が、2020年には約6人に1人、2030年には約4人に1人になると予測されている。

シンガポール政府は、2015年、活動的で健康的な高齢社会の実現を目指す「高齢化を成功裏に迎えるための行動計画（Action Plan for Successful Ageing）」を策定した。

これを背景に、住宅開発庁主導の下、複数の政府機関により、住まいや買い物、食事、医療、コミュニティ施設が1か所で完結する一体型の高齢者複合施設「カンポン・アドミラリティ」を建設した。同施設は、ユニバーサルデザインを採用した高齢者向け公営住宅104世帯に加え、医療施設、高齢者向け施設が完備されている。

地上1階の施設利用者で賑わうコミュニティプラザでは、地域の芸術や文化活動等のイベントが定期的に開催されており、高齢者がほかの住民と交流する場が提供されている。

施設内に併設されているアクティブ・エイジング・センターは、高齢者が交友関係を広げたり、プログラムに参加したり、ケアサービスの情報や紹介を受けたりするための窓口となっている。また、デイケア、認知症デイケア、虚弱高齢者向け通所リハビリテーション・サービス等の様々なサービスを提供している。

また、世代間交流を促すため、保育所が併設されており、高齢者は、子どもへの読み聞かせや工作等のボランティア活動への参加を通じ、子どもたちと交流を深めることができる。

2023年には「高齢化を成功裏に迎えるための行動計画」が改定された。これに続き、生活環境を改善することでアクティブ・エイジングを推進し、介護を必要とする高齢者への支援を強化するための国家プログラムである「Age Well SG」が始動した。これらの一環として、シンガポール政府は、地域社会で高齢化を支えるインフラ強化に取り組んでいる。

シンガポール政府としては、このような「カンポン・アドミラリティ」をモデルとした一体型の高齢者複合施設の建設を更に進めていくことを目指しており、2027年には同国西部のチョア・チュー・カン町の公営住宅の敷地内にも建設が予定されている。

＜高齢者複合施設「カンポン・アドミラリティ」＞



＜高齢者によるボランティア活動を通じた世代間交流＞



資料）Housing & Development Board、NTUC Enterprise

（デジタル技術の活用による地域防災力の向上）

自然災害が激甚化・頻発化する中、災害時にドローン・センサ等を活用した情報収集を行うなど、デジタル技術を活用した防災・減災対策の推進は、地域防災力の向上につながることが期待される。

土砂災害等で道路が寸断され、孤立集落が発生するおそれのある地域では、ドローンを活用した被災状況の早期把握、物資配送の円滑化に取り組む動きがみられる。

Column コラム

ドローンによる災害時対応（大分県）

大分県は、県土の約７割が森林であり、山地が多い地形が特徴である。九州北部地方は、梅雨期にかけて降水量が全国で最も多い地域のひとつであり、台風通過に伴う大雨の影響を受けやすい地域である。このような地勢的特徴から、同県の土砂災害警戒区域の数は、全国で６番目に多く、山崩れや地すべり等、山地に起因する災害が、毎年のように起こっている。災害によって道路が寸断され、外部からのアクセスが途絶し、孤立集落が発生した際の救援作業は、徒歩で行われてきたが、時間がかかることが課題となっていた。

このような中、同県は「大分県版第４次産業革命“OITA4.0”」[注1]の推進の一環として、ドローンを含む先端技術の開発や地域での活用を進めてきた。同県は、2017年度にドローン産業の振興を目的として「大分県ドローン協議会」を立ち上げ、産学官の連携により、研究開発、人材育成、補助事業に取り組むとともに、災害時の調査や救援物資配送を含む地域課題の解決に向けたドローン物流事業の実証実験に取り組んできた。さらに、同県と同協議会は、2023年３月にドローンを活用した被災状況の調査を実施する協定[注2]を締結した。これにより、早期に被害状況の全容把握が可能となるとともに、災害対応の高度化や救援活動の迅速化につながる仕組みを構築した。

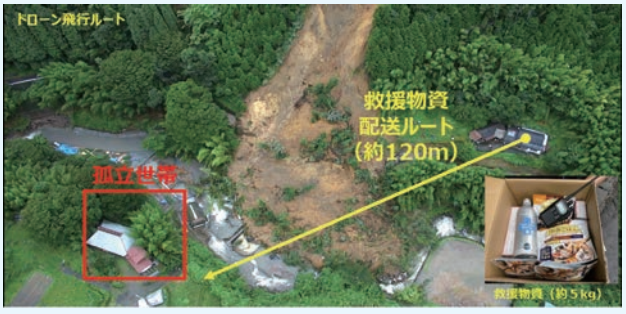
こうした動きの中、2023年６月に九州地方を襲った豪雨によって、由布市湯布院町の山間において孤立世帯が発生した。その際、協定に基づくドローンによる緊急被災状況調査を行うとともに、県内事業者と連携の上、発災直後の救援物資輸送を行った。救援物資輸送に使用した機体は、物資運搬に特化したモデルとなっている。また、機体の前方と下方にはカメラが搭載されており、送信機画面で確認しながら、目視外飛行を行うことができる。

こうした災害時のドローン活用により、土砂災害で陸路が遮断され、雨で防災ヘリが出動できない状況においても、被害状況の早期把握及びその後の災害対策につながり、救援活動の早期化や救援者の作業軽減が可能と判明した。具体的には、2023年６月の災害時では、孤立世帯までの道路や橋が、土砂等の影響で通行できず、迂回を要するため、徒歩では２時間かかるところ、ドローンでは３分で救援物資の配送を行っている。また、孤立世帯に無線電話等を届けることで、被災者との通信連絡手段の確保につながった。

今後も、同県は、地域課題解決に向けたドローンを活用した取組みを継続的に行っていくこととしている。

＜ドローンによる災害時救援物資配送の様子＞





資料）大分県

注１　大分県版第４次産業革命“OITA4.0”とは、「先端技術を活用する第４次産業革命の流れを大分県にも取り込んでいくことにより、先端技術を活用した新しい製品やサービスを数多く生み出し、県内産業の振興を図るとともに、本県の製造業やサービス業など産業の構造転換を進め様々な地域課題の解決を目指す取組」（大分県長期総合計画「安心・活力・発展プラン 2015（2020 改訂版）」：182）。

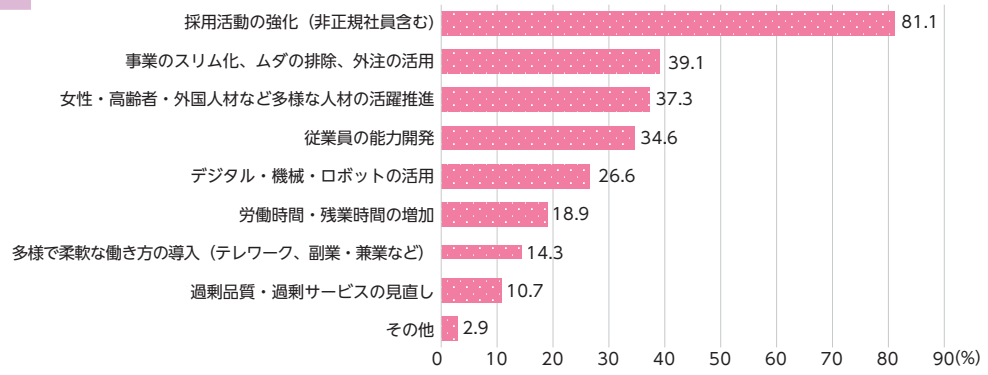
注２　「災害時におけるドローンによる緊急被災状況調査に関する協定」

3 今後の社会課題解決への期待

(担い手不足の解消に向けた取組みの現状)

担い手不足の解消に向けた民間の取組みに関する調査では、「採用活動の強化（非正規社員含む）」といった労働力の確保に取り組んでいる割合が高い。一方で、「事業のスリム化、ムダの排除、外注の活用」、「女性・高齢者・外国人材など多様な人材の活躍推進」、「デジタル・機械・ロボットの活用」といった省人化・省力化や多様な人材の活躍推進等に取り組んでいる割合は低く、今後、更なる取組みの余地がうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-4　人手不足への対応方法

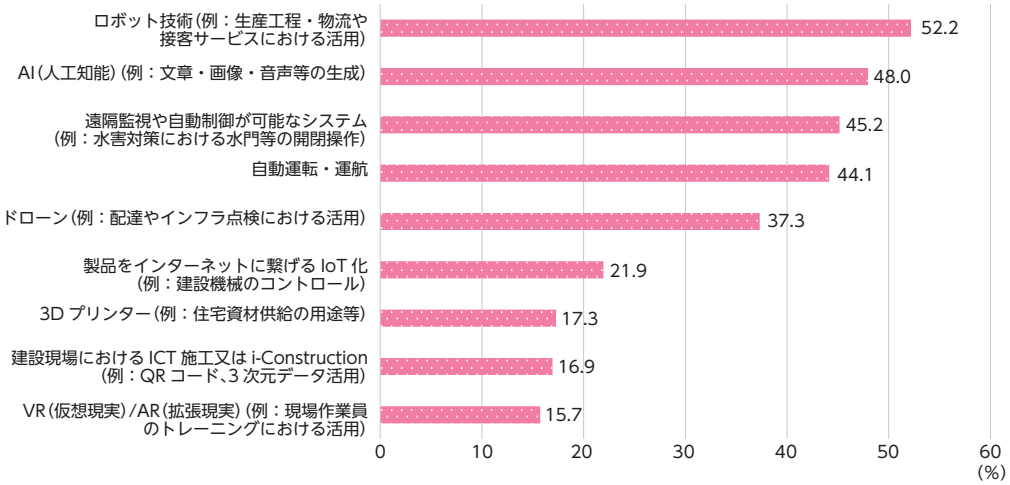


（注）n=1,961 社の複数回答
資料）日本商工会議所・東京商工会議所「中小企業の人手不足、賃金・最低賃金に関する調査」(2024 年 2 月)

(生産年齢人口の減少に対する意識の動向)

省人化・省力化に向けた取組みが求められる中、国土交通省「国民意識調査」において、産業の担い手不足の解消に必要な技術についてたずねたところ、「ロボット技術」と答えた人が５割を超えており、必要性が高い技術であることがうかがえる。また、「AI（人工知能）」、「遠隔監視や自動制御が可能なシステム」、「自動運転・運航」、「ドローン」と答えた人も一定数おり、これらの技術を用いた担い手不足の解消に資する取組みへの期待がうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-5　担い手不足の解消に必要な技術

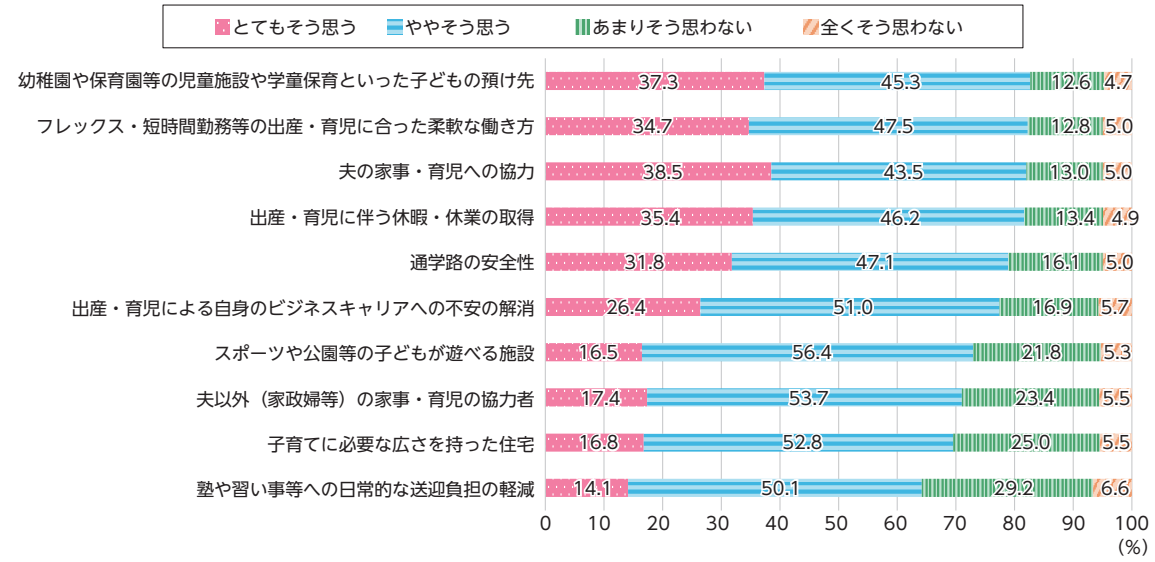


（注）回答者総数 4,320 人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

（子ども・子育てに対する意識の動向）

国土交通省「国民意識調査」において、女性が子どもを産み育てたいと思えるようになるために必要と考えられることについてたずねたところ、全体の８割以上の人が「幼稚園や保育園等の児童施設や学童保育といった子どもの預け先」、「フレックス・短時間勤務等の出産・育児に合った柔軟な働き方」、「夫の家事・育児への協力」、「出産・育児に伴う休暇・休業の取得」について、そう思う（とてもそう思う、ややそう思う）と答えており、子育てしやすい就業環境の整備や女性の育児負担を軽減する取組みが必要であることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-6　子ども・子育てに対する考え方

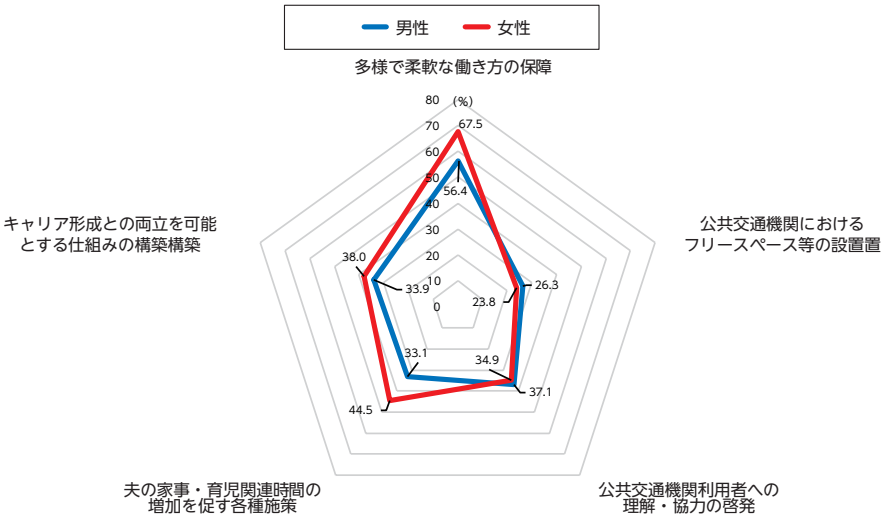


（注）回答者総数 4,320 人。グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

また、子ども・子育てにやさしい社会の実現に向けた対策について男女別にたずねたところ、「多様で柔軟な働き方の保障」が必要であると答えた女性は６割以上、男性は５割以上と、男女共に最も多く、子育てにおいて就業環境の整備を重視していることがうかがえる。また、「多様で柔軟な働き方の保障」、「夫の家事・育児関連時間の増加を促す各種施策」については、男性に比べて女性の方が必要であると答えた人の割合が高く、男女間で意識の差があることがうかがえる。

共働き・共育てや、子どもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるような環境整備を進める上で、女性に配慮した就業環境の整備や、男性の子育てを促す施策に対する期待が高いことがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-7　子ども・子育てにやさしい社会の実現に向けて必要と思う対策



(注) 回答者総数 4,320 人 (性ごとに 2,160 人の２層)。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料) 国土交通省「国民意識調査」

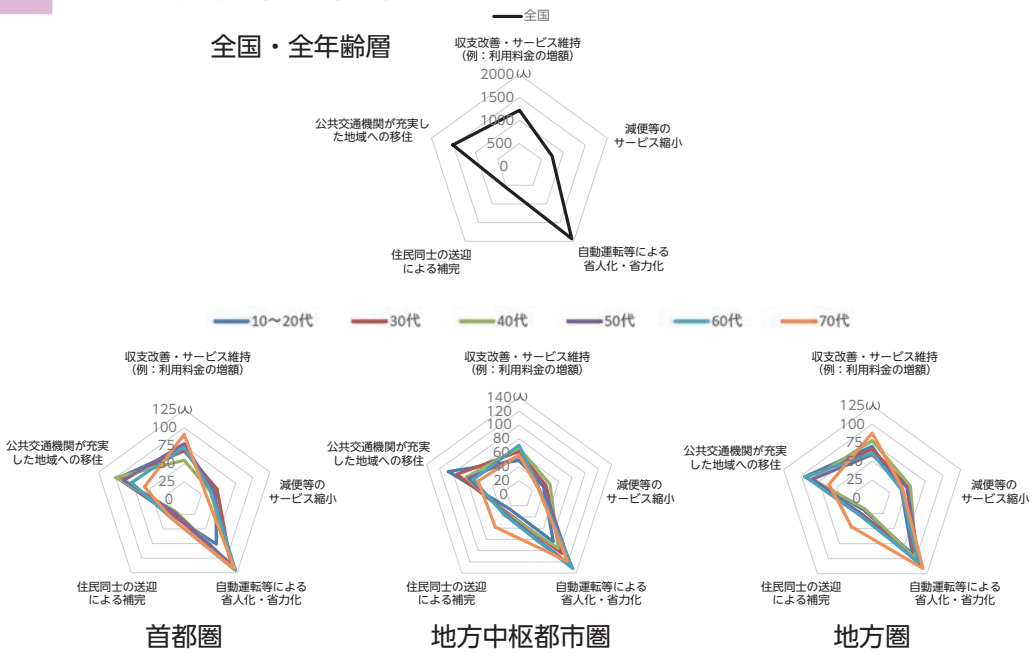
(移動に対する意識の動向)

国土交通省「国民意識調査」において、公共交通を維持できなくなった場合の暮らしや移動に対する考え方についてたずねたところ、「自動運転等による省人化・省力化」と答えた人が最も多く、自動運転等による公共交通の維持が求められていることがうかがえる。

ほかの項目について年代別・居住エリア別に見ると、「公共交通機関の充実した地域への移住」と答えた10代～30代はどの居住エリアにおいても多く、公共交通の充実は若者の移住に影響することがうかがえる。

また、「公共交通機関の充実した地域への移住」と答えた70代はどの居住エリアにおいても少ない一方で、ほかの年代と比べて首都圏と地方圏では「収支改善・サービス維持」、地方中枢都市圏と地方圏では「住民同士の送迎による補完」と答えた人が多かった。住み慣れた地域にとどまり、居住エリアによって、利用料金の増額等による公共交通の維持や、住民同士の互助による移動手段の確保を望む傾向にあることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-8　暮らしや移動に対する考え方

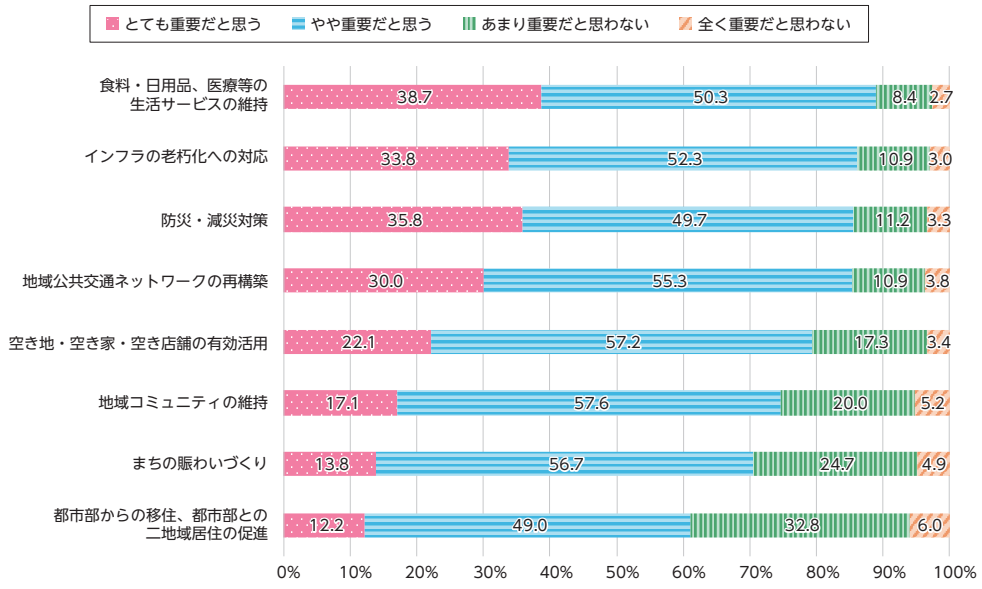


（注）回答者総数 4,320 人（年齢層・地域圏ごとに 240 人の 18 層）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

（高齢社会、地域活力の維持に対する意識の動向）

人口減少や高齢化が進んでいる地方において、重要だと思う取組みについてたずねたところ、全体の８割以上の人が「食料・日用品、医療等の生活サービスの維持」、「インフラの老朽化への対応」、「防災・減災対策」、「地域公共交通ネットワークの再構築」と答えており、生活サービスの維持や、安全・安心な生活を支える基盤の整備等の取組みへの期待が高いことがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-9　高齢社会、地域活力維持に向けた取組みの方向性

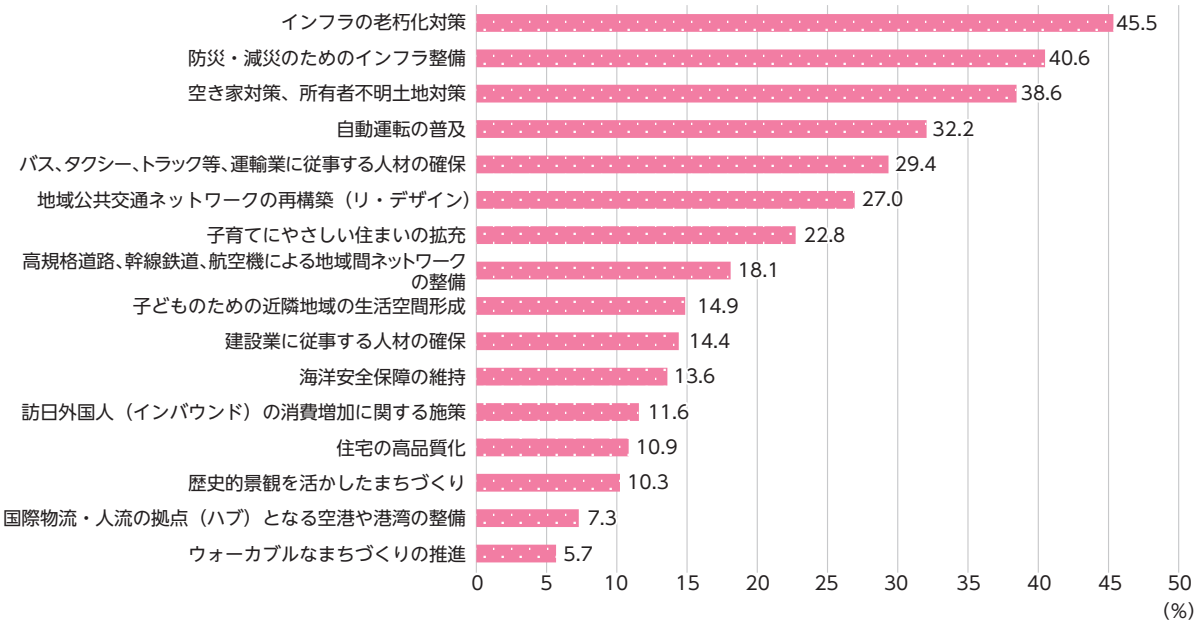


（注）回答者総数 4,320 人。グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

（国土交通分野の施策への期待）

少子高齢化・人口減少の進展によって直面する課題を解決し、持続可能で豊かな暮らしと社会を実現していく必要がある中、国土交通省「国民意識調査」において、国土交通分野のこれからの施策に期待することをたずねたところ、全体の約４割以上の人が「インフラの老朽化対策」、「防災・減災のためのインフラ整備」と答えており、生活基盤を支えるインフラに関する施策への期待が高いことがうかがえる。また、「空き家対策、所有者不明土地対策」、「自動運転の普及」等に期待する人の割合も高く、地域の持続性を支える施策も求められていることがうかがえる。

図表Ⅰ-1-2-10　国土交通分野に期待する施策



（注）回答者総数 4,320 人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

第2章　国土交通分野における取組みと今後の展望

深刻な少子高齢化と人口減少に直面している我が国を取り巻く状況や課題を踏まえ、第２章では、国土交通分野における取組みと、今後の持続可能で豊かな社会像を展望する。

第１節　国土交通分野の現状と方向性

1　技術活用による持続可能な社会に向けた取組み

我が国では、急激な人口減少による労働力不足に伴う経済活動の停滞を回避すべく、マンパワーを要せずとも様々な技術を活用することにより、生産性の向上につなげる取組みを進めていく必要がある。ここでは、国土交通分野において、現在進められている取組みや、今後期待される取組みについて記述する。

（１）省人化・省力化の推進

① i-Construction

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・安心の確保を担っており、労働力不足が進む中でも、その重要な役割を果たすために、生産性の向上が必要不可欠である。国土交通省では、2016年度よりi-Construction[注1]に取り組んでおり、ICTの活用等により、生産性の向上を目指すとともに、インフラ分野について、データとデジタル技術を活用することにより、インフラ関連の業務、組織、プロセス、文化・風土や働き方の変革を行うDX（デジタル・トランスフォーメーション）の実現を目指している。

(ICT 施工)

i-Constructionのトップランナー施策の一つであり、2016年度より土工、舗装工、地盤改良工、法面工等へICTを導入している。土工の場合、３割以上の作業時間削減の効果が確認されているように、ICT建機による施工等、あらゆる建設生産プロセスにおいてICTを全面的に活用することにより、建設現場の生産性向上に役立っている。

(BIM/CIM)

BIM/CIM（Building/Construction Information Modeling, Management）とは、建設事業で取り扱う情報をデジタル化することにより、調査・測量・設計・施工・維持管理等の建設事業の各段階に携わる受発注者のデータ活用・共有を容易にし、建設事業全体における一連の建設生産・管理システムの効率化を図るものである。2023年度よりすべての直轄土木業務・工事（小規模なもの等は

注１　国土交通省では、2024年４月に「i-Construction 2.0」を策定し、オートメーション化等による抜本的な建設現場の省人化対策に取り組むこととした。「i-Construction 2.0」を推進していくことで、建設現場の生産性を2040年度までに1.5倍以上向上させることが目標である。

除く）にBIM/CIMを原則として適用している。BIM/CIMの適用により、３次元を含めたデータの活用・共有が容易となり、受発注者双方の生産性向上に資する。

Column コラム

インフラDXの推進（国土交通省 中国地方整備局）

中国地方では、2020年から2050年にかけて人口が半減する市町村が、全体の１割超と予測されている。特に、中山間地域や島しょ部等では、生活サービス機能の確保が難しく、地域の存続危機が迫っている。

建設業界においても、労働力不足が深刻化していくと予想されており、生産性の向上が急務である。

国土交通省では、インフラ分野のデータやデジタル技術を活用したインフラDXを推進しており、施工プロセスにおいても、ICT施工の導入等、業務効率化、生産性向上を図っている。2021年度より、順次、地方整備局の技術事務所に設置されたインフラDX推進センター（又はインフラDXセンター）では、地方公共団体を含む発注者及び民間技術者に対して、BIM/CIM活用や、ICT施工普及促進への各種研修・講習を実施しており、業界全体のDX普及を加速化させている。

国土交通省中国地方整備局中国技術事務所内に設置された中国インフラDXセンターでも、建設生産プロセスにおいて活用されているDX技術が体験できるなど、生産性向上に向けたDX技術の普及促進、人材育成に取り組んでいる。

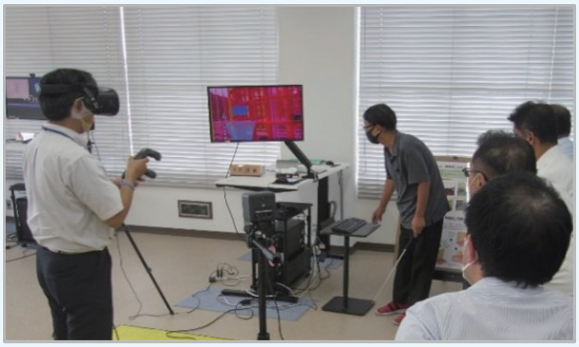
管内における2022年度のICT活用工事実施率は84％であり、地域企業累計130社が、ICT施工を実施した。施工会社へのアンケート調査では、土工工事や舗装工事で、のべ作業時間が従来に比べて３割以上縮減するなど生産性向上が効果に表れている。具体的には、「小田川付替え南山掘削他工事」（土工）や「令和３年度下関国道維持出張所管内舗装修繕工事」（舗装工）等においてICT建機の活用、ドローンによる点群測量や３次元モデルの活用、レーザースキャナによる出来形管理の実施等の取組みが行われ、施工管理の円滑化や作業人員の削減といった効果がみられた。

今後は、ICT活用工事の実施企業において、工事施工の様々な場面へのICT技術活用の定着化や、施工データの見える化による効率的な施工管理に向けた取組み等、ICT活用への深化が必要となる。同センターでは、引き続き管内の建設会社への技術的なサポートの継続を通じ、地域の建設業界を支えていくとしている。

＜無人化施工体験【ICTバックホウの遠隔操縦】＞



＜VR（仮想現実）体験【VR技術による橋梁施工現場確認】＞



資料）国土交通省

（インフラ分野のDXが目指す将来像）

国土交通省が推進するインフラ分野のDX（デジタル・トランスフォーメーション）は、データとデジタル技術を活用し、業務変革を目指す取組みであり、建設現場の生産性向上だけではなく、国民生活の安全・安心の確保やインフラサービスの向上等、新たな価値創出を目指しているものである。

「第５期国土交通省技術基本計画」にも記載がある通り、国土交通省は「国土、防災・減災」、「交

通インフラ、人流・物流」、「くらし、まちづくり」、「海洋」、「建設現場」、「サイバー空間」の６つの将来社会のイメージの実現を目指している。

図表Ⅰ-2-1-1　インフラ分野のDXの目指す姿



国土交通省に関連する分野におけるSociety5.0の具体例とも言える、上記の「将来の社会イメージ」の実現を目指す

資料）国土交通省

②連節バス

連節バスは、従来の路線バスで使用される形状のバス車両を２連以上つなげて走行することが可能であり、路線バスに比べて、少ない車両台数・ドライバー数で、多くの利用者を輸送することができる利点がある。また、次世代の交通システムであるBRT（Bus Rapid Transit：バス高速輸送システム）と組み合わせることにより、速達性・定時性の確保及び輸送能力の増大が可能となる。

我が国の公共交通機関として、地域住民や高齢者等にとって必要不可欠である路線バス（乗合バス）は、ほかの産業に比べ担い手不足が年々深刻化している。一方で、人口減少や自家用車（マイカー）の普及に伴い輸送人員についても減少傾向にあり、路線の維持が難しくなっている。地方部においても、公共交通利用者は減少を続けているが、高齢化に伴い自動車運転免許の返納者も増えているため、移動手段としてのバス路線の維持・確保は重要である。

国土交通省では、地域公共交通の見直しのプロセスにおいて、インフラ整備や車両購入等に対する支援のほか、新たなモビリティサービスの実証等についても様々な支援制度を設けている。

図表Ⅰ-2-1-2　国の支援メニュー活用事例（清流ライナー：岐阜県岐阜市）

岐阜市では、「岐阜市総合交通戦略（2014―2018）」の戦略の一つとして掲げられた「BRT を軸とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築」において、各種施策等に対して様々な支援制度を活用している。

支援制度を活用した施策

・バス優先レーンの導入（カラー舗装化）
　⇒社会資本整備総合交付金

・PTPS（公共車両優先システム）の導入
　⇒地域公共交通確保維持改善事業

・連節バス車両の拡充
　⇒地域公共交通確保維持改善事業
　⇒岐阜市 BRT システム導入事業費補助金

・ハイグレードバス停整備
　⇒社会資本整備総合交付金

・バスロケーションシステム表示器の設置
　⇒地域公共交通確保維持改善事業
　⇒岐阜市 BRT システム導入事業費補助金



総合バスロケーションシステム

資料）国土交通省

③ダブル連結トラック

ダブル連結トラックは、１台で通常の大型トラック２台分の輸送が可能であり、トラック輸送の省人化を促進する取組みである。

物流は、国民生活や経済活動を支える必要不可欠な社会インフラであるが、荷待ち・荷役に伴う長時間労働、価格競争に伴う厳しい取引環境・雇用環境等、物流が直面している諸課題は深刻化しており、物流を支える担い手の中でも、特にトラックドライバーが不足する原因となっている。

そこで、トラックドライバー不足や物流の効率化に資する取組みの一つとして、ダブル連結トラックが2019年１月より本格導入されている。今後は、運行状況や物流事業者のニーズを踏まえ、ダブル連結トラックの通行区間の拡充や、ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備、高速道路インターチェンジ近傍に立地した物流拠点施設の整備促進を予定している。

④自動運転

旅客や貨物輸送の運転者不足の解消、高齢者等の移動支援や渋滞の緩和、生産性の向上等の社会課題を解決する手段の一つとして、自動運転の社会実装が求められている。

国土交通省では、2018年４月に「自動運転に係る制度整備大綱」を策定し、レベル３（時速50キロ以下、晴天、高速道路上等の一定条件下で自動運転）以上の高度な自動運転の実用化を図るなど、必要な整備を行い、自動運転を活用した公共交通サービスの導入に向けた取組みを進めている。今後は、自家用車でのレベル４（遠隔監視の条件下で実現可能な完全自動運転）の実現と、移動サービスのレベル４の普及拡大を目標としている。

図表Ⅰ-2-1-3　自動運転のレベル



資料）国土交通省

Column　コラム

一般道と専用道を走行する自動運転車両（茨城交通㈱）

地域公共交通として欠かせない路線バス（乗合バス）は、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響により、輸送人員が減少し、収益面で課題があった。また、全国的にバスドライバー不足という課題もあり、路線維持が厳しい状況となっている。

こうした中、茨城県の県央・県北地域で路線バスを運行する茨城交通㈱は、日立市内において、地域の公共交通維持に向けて同市、関係省庁と連携し、自動運転バスの実証実験を進めている。2018年度から実証実験が実施されている路線の「ひたちBRT」は、廃線となった日立電鉄線の跡地を利用した路線であり、「多賀駅前」から「おさかなセンター」を結ぶ全長約8.0kmのうち6.0kmが、廃線跡地に敷設された専用道路となっている。専用道路は一般道路とは分離されているほか、合流部にはバーゲートが設置され、誤進入を防いでいる。一般車両と混在する環境や交差点等は、自動運転車両の運転難易度が上がるため、自動運転の様々な検証に適した環境となっている。

自動運転車両の走行に当たっては、車両に取り付けられた各種センサーによって安全を確保しつつ走行しており、さらにカメラやセンサー等の路側インフラを整備することにより、自動運転バスが走りやすい走行環境の実現を目指している。

今後、同社が目指している一般道路を含むレベル4での自動運転サービスが可能となり、遠隔監視型で運転士なしでの運行が実現すれば、より柔軟な体制でのバスの運行が可能になる。また、同社はこのような取組みを通じて、基幹交通とハブを用いたネットワークの形成を目指すこととしている。

＜実証実験で使用された自動運転バス＞



資料）茨城交通㈱

（路車協調システム）

「路車協調システム」は、交差点等に設置したセンサやカメラ等によって検知した道路状況を、自動運転車両等へ情報提供する仕組みである。

自動車分野と連携する道路分野では、これまで、道の駅等において自動運転サービスの実証実験を実施するとともに、車両単独では把握困難な道路状況に関する情報提供等について、官民連携による共同研究を推進してきた。今後は、道路インフラによる「路車協調システム」の実証実験を実施し、一般道の交差点等における状況の検知や、高速道路における合流支援情報・落下物情報・工事規制情報等を自動運転車両等へ提供する環境について整備・検証する。

Column コラム

自動運転・隊列走行 BRT（東広島市・西日本旅客鉄道㈱）

東広島市は、市政施行以来、大学の統合移転や産業団地の建設等を進め、学生や企業の従業員の転入を促し、域内住民の増加に取り組んできた。このまちづくりを進める中で、BRT等による都市軸の強化を進めることが市の政策課題となっており、近年の乗務員不足の問題を含めた周辺部のバス路線の維持が大きな課題となっている。

この課題を解決するため、同市は、西日本旅客鉄道㈱（以下、JR西日本）と連携協定を締結し、同社が開発する自動運転・隊列走行BRTの導入の検討を開始し、同市の都市軸を形成する幹線道路において実証運行を行った。この実証運行は、２台の自動運転車両（連節バスと大型バス）を用いて、自動運転レベル２での走行で実施され、「自動運転化した連節バスの公道での実証実験」、「バス車両が隊列を組んで走行する公道での実証実験」という２点において国内初の実証運行となった。

実証運行で使われた自動運転車両（連節バスと大型バス）は、様々なタイプの車両で隊列走行することが可能な機能を有しており、隊列車両の台数を調整することで、朝夕の通勤・通学ラッシュ等のピークやイベント時等、バス需要の変動に応じて、柔軟な運行を可能にすることを企図している。

また、この実証実験では、車両側にGNSS[注1]アンテナや、LiDARセンサ・カメラ等の装置を備え、さらに道路側に設置された通信装置が、車両の死角情報を補完し、情報を車両側へ伝達する路車協調システムも取り入れている。

今後、同市は、自動運転・隊列走行BRTの実現を目指すこととしており、これが実現すれば、都市交通としての公共交通ネットワークの向上や、現行のバスドライバー不足解消に向けて、重要な役割を果たすことが期待されている。さらに同市は、その先にある「東広島市次世代学園都市構想」の実現に向けて、多様な価値や交流の創造に貢献する交通システムの構築を目指し、JR西日本を含む関係機関との連携を進めている。

＜連節バス・隊列走行＞



資料）東広島市



注１　GNSS（衛星測位システムの総称）から受信する信号を利用してRTK測位（相対測位）を行うことで高精度測位を実現する技術

Interview インタビュー

モビリティにおける自動運転の可能性
～㈱ティアフォー バイスプレジデント　岡崎 慎一郎氏～



モビリティにおける自動運転の実用化には、高度な技術開発に加え、自動運転に対する人々の理解と信頼・安心感の醸成が鍵となる。2015年にオープンソースの自動運転用オペレーションシステム（OS）を無償で公開し、世界各地のパートナー企業と協力して自動運転の社会実装に取り組む同社の岡崎氏に、自動運転の現在地、社会課題に対する有用性、自動運転の未来等について、お話を伺った。

●自動運転に期待される社会的役割

少子高齢化・人口減少が進展し、ドライバー不足が深刻化し地域の足がなくなるといった課題の解決に、自動運転は大きく貢献する。例えば、廃線の危機にあったバスや鉄道の路線が、自動運転に置き換われることで、地域の足を維持でき、住民の生活や地域のビジネスを維持できる。増便や混雑緩和につながる可能性もある。自動運転タクシー等が普及すれば、高齢者が外出しやすくなるし、また介護タクシーや福祉タクシーの担い手不足をカバーできれば、障害があって運転や外出が難しかった人も、外出しやすくなる。

自動運転の利点としては、プロのドライバーの負荷を下げられることも挙げられる。宅急便やフードデリバリーの需要が増加する中、デリバリーする担い手が減少している現状に対し、プロでなくてもできる部分は自動運転やロボットに担ってもらえる。

●自動運転の現在地

自動運転が一番進んでいるのは、バスの分野である。それは、二種免許を保有するドライバーが不足するという課題の明確性、また、今の自動運転技術のレベルに照らし、様々なルートパターンの走行は難しいものの、バス走行のような予め決定されたルートの条件下における開発やチューニングによる技術的対応のしやすさからである。政府も、「RoAD to the L4」や2025年に50か所、2027年に100か所以上の自動運転移動サービスを実現する目標を掲げ、様々な支援を行っており、実用化に向けた大きな鍵になっているという面も大きい。

次に、自動運転が進んでいるのは、タクシーとトラックの分野である。トラックの分野は、長距離ドライバーの減少という大きな課題を抱えている。政府も「デジタルライフライン全国総合整備計画」において、自動運転対応レーンを高速道路に作る議論等トラック分野に対し政策的な後押しをしており、自動運転技術の開発も加速していく。

●自動運転を可能とするインフラ

自動運転車を導入しやすい環境は、人も自動車を運転しやすいと感じる環境である。逆に、歩行者と自動車が混在し、いつどこから歩行者が出てくるかわからない環境では、人間も緊張するが、自動運転も導入しにくい。歩車分離の環境、あるいは路幅の広い道路で、自転車や路駐車があっても余裕をもって運転できる環境であれば、自動運転を導入しやすい。交通課題が明確な地域、例えばドライバー不足で公共交通が成り立たない地域、バラバラに居住地がある地域でも、導入しやすい。

自動運転にとって、将来、自動運転車と人が運転する車が混在しない道路環境が理想である。自動運転車が事故を起こす場所は、ロータリーや交差点のような複雑性が増すところであるため、様々なものが交錯しにくい道路環境が増えてほしい。もう一つは、自動運転車に付属する様々なセンサーは、物理的に見ることができない範囲である「死角」のところは、車両側のセンサーでは捉えきれない。そのため、いきなり物陰から人が出てくるような場所では、インフラ側にセンサーをつけ、車両に伝えるなど、車両側だけでできないことをインフラ側でカバーしてもらえるのが理想である。

将来的に、自動運転が完全自動運転に近いレベルに進んだとしても、遠隔監視は何らかの形で残ると言われており、室内で倒れている人がいないか、事故が起きていないかなど監視する時に安定した通信環境はやはり必要となる。今も5G等、高速通信環境は整備されつつあるが、地域や場所によって不安定なところがある。コストとの見合いも重要だが、遅延しない安定した高速通信環境の整備も自動運転導入を進める一つの鍵になる。

●技術のクオリティを上げ、自動運転への理解を促進

イノベーションの創出ということが言われるが、自動運転の分野であれば、新技術を社会実装するために必要なのは、技術のクオリティを上げること、そして、社会に根付かせるための時間である。長野県塩尻市で開催した住民向けのシンポジウムでは、自動運転の仕組みを小・中・高校の授業で取り上げてもらうことで、親だけでなく、その児童・生徒も一緒に、自動運転の技術を学べる機会となった。こうした取組みは、自治体が主導す

ることが多いが、自治会の方向けの説明会を公民館で開催したり、広く市民向けにシンポジウムを開催したりと、地域や自治体により様々なアプローチを丁寧に行っている。

●自動運転における「官」の役割

自動運転は、公共交通でこそ有効に活用できると考えている。公共交通は、その地域のまちづくりや様々な計画と連携し、資金面も含め、持続可能なものにすることが重要であり、「官」が果たすべき役割は大きい。公共交通への自動運転の導入に当たり、計画や資金調達等において、官の支援が重要になってくる。国は、地域公共交通の確保の観点から、自治体に対する補助金支出、自動運転に係るルールの策定等、産学官の連携を進め、様々な公的支援を行っている。これまで人がやっていたことを機械が代替することにより、ルールの増加、コスト思考の変化といった新たな状況が生じてくることに対し、国として前向きに解決策を考える文化が重要と考える。

●最終形は完全自動運転

自動運転自体の最終形は、完全自動運転であるが、当面は、完全自動運転の実現よりも、一定程度、何らか人が介在したところが残る。また、人の介在を残してでも自動運転の活用の幅を広げていく方が、自動運転の普及は早まる。

まずは、ドライバー不足の課題に対して、自動運転がいかに、どの程度、解決できるのかが鍵となる。ODD（自動運転システムが作動する走行環境）が徐々に広がることで、最初は、例えばバスのように決まった路線だけ自動で走れるものだったのが、路線が延びたり、別の路線も走れるようになったり、ある地域ではほぼ自動運転で走れるようになるといった形で、徐々に完全自動運転に近づいていく。

そして将来、完全自動運転（レベル５）が実現すると、今よりも移動が気楽になるのではないか。これまでは、ここからここまでは電車に乗るしかない、バスしかない、自家用車しかないといった限られた選択肢しかなかったのが、多様化していく。そして、移動のしやすさが変わる。

●完全自動運転によって変わるライフスタイル

完全自動運転の実現により可処分時間が増えることで、ライフスタイルの変化が生じる。例えば、通勤や仕事での車移動が多い人は、移動中は運転するしかないが、自動運転の実現によって、移動中もほかのことに時間を有効に使えるようになる。また、日中、運転していた時間に仕事ができれば、夜の残業が減らせるかもしれない。車の中での過ごし方が多様化し、ライフスタイルが大きく変化する。

また、自動運転が進むことで心理的なことも含め移動のコストが減ってくれば、これまで不便だったところにも住みやすくなってくる。そうすると、これまであまり価値がないと見られていた地域に、新たな価値が生まれ、その結果として、都市計画を変えるかも知れないような「場所の価値」の変化も起こるかもしれない。

（自動運航船）

海事分野では、2025年までの自動運航船の実用化を目指している。自動運航船の実用化は、海上での人為的要因による海難事故の防止に資するだけでなく、内航船員の高齢化への対応や造船業の競争力強化にもつながるため、従来の造船技術に加えて、電気・電子、情報通信、AI、ビッグデータ解析等の技術領域を有することが重要である。今後、自動運航船の実用化に向けて、我が国の海運業、造船業、舶用工業等から構成される海事クラスターが引き続き連携し、強みを発揮することが必要である。

Column コラム

無人運航船（㈱商船三井）

内航海運の船員は、近年高齢化が進んでおり、年齢構成で見ると50歳以上の割合が全体の約44%（2022年時点）を占めている。特に、内航貨物船員は長期間の連続乗船により、総労働時間が長くなる傾向にあり、長時間労働も深刻な問題である。

海運業を営む㈱商船三井は、この課題の解決に向けて、演算アルゴリズムや画像認識技術を活用した無人運航船の実用化に取り組んでいる。

同社は、（公財）日本財団の無人運航船プロジェクト「MEGURI2040」のコンソーシアム「内航コンテナ船とカーフェリーに拠る無人化技術実証実験」に参画し、2022年１月に世界で初めて、商業運航コンテナ船の無人運航技術実証実験（航路は福井県敦賀港から鳥取県境港）を成功させた。また、同実証実験では、係船作業の自動化を目的として、ドローンによる実験も行われた。さらに、同年２月には大型カーフェリーの無人運航技術実証実験（航路は北海道苫小牧港から茨城県大洗港）も成功させ、世界で実施された無人運航の中で最長距離となる約750km、かつ最長時間となる約18時間の航行を達成した。

今後、このような技術を活用することで、内航海運の人手不足解消や、ヒューマンエラーによる海難事故の防止、さらには船員の労務負担軽減につながることが期待されている。

＜無人運航実証実験に使用した内航コンテナ船＞



資料）（株）商船三井

（空港制限区域内における自動運転）

航空分野では、人口減少等を背景に、地上支援業務等における人手不足の懸念を解消するため、2025年までに、空港制限区域内における、トーイングトラクターやランプバスの、無人による自動運転（レベル４）を目指している。今後、官民連携による実証実験を実施し、レベル４導入に必要となる共通インフラや運用ルールの検討に取り組む予定である。

⑤無人航空機（ドローン）

ドローン物流の導入は、単なる輸送・配送の効率化や迅速化だけでなく、医薬品配送や買い物支援等、地域生活を支える社会基盤・システムの最適化や、少子高齢化等により人口減少が進む地域での生活を持続可能とし、さらには地域の発展に資する取組みである。

2022年12月には改正航空法が施行され、ドローンの有人地帯における補助者なし目視外飛行（レベル４飛行）が制度上可能となった。一方、地域におけるドローン配送は、無人地帯における目視外飛行（レベル３飛行）として行われているが、その事業化に当たっては、レベル３飛行の実施に必要な立入管理措置（補助者や看板の配置、道路横断前の一時停止等）により生じるオペレーションコストの低減が課題となっていた。このため、「レベル3.5飛行」制度（デジタル技術（機上カメラの活用）により、補助者や看板の配置等の従来の立入管理措置を講じることなく、移動車両上空を含む道路、鉄道等の上空の横断を新たに可能とする制度）を新設した。

図表Ⅰ-2-1-4　無人航空機の飛行レベル



資料）国土交通省

Column　コラム

「レベル 3.5 飛行」制度の新設（国土交通省）

国土交通省では、ドローンを活用した物資配送の検討を行い、2023年11月に「レベル3.5飛行」制度を新設する方針を示した。

「レベル3.5飛行」制度は、ドローンの操縦ライセンスを保有する者が、機上のカメラにより歩行者等の有無を確認することを条件に、補助者や看板の配置等といった従来の立入管理措置を不要とする飛行形態であり、ドローン飛行の効率化、運航コストの低減等を可能とするものである。また、2023年12月には「無人航空機の事業化に向けたアドバイザリーボード」を設置するなど、引き続き事業者等の意見を踏まえた、的確な制度整備を図り、無人航空機の事業化を強力に推進している。





資料）㈱NEXT DELIVERY

資料）国土交通省

⑥空飛ぶクルマ

「空飛ぶクルマ」は、電動化、自動化といった航空技術や、垂直離着陸等の運航形態によって実現される、利用しやすく持続可能な次世代の空の移動手段であり、都市部や離島・山間部での新たな移動手段、災害時の救急搬送等への活用が期待されている。国土交通省では、関係省庁、民間事業者等と連携しつつ、「空の移動革命に向けたロードマップ」等に基づき、2025年の大阪・関西万博における運航の実現を目指して、機体や運航の安全基準、操縦者の技能証明や離着陸場に関する基準等を

整備したほか、交通管理等についても検討を行っている。今後は、万博での遊覧飛行や二地点間運航の実現に向けて、2023年度末に整備した基準に従い、安全性の審査等を着実に進めるとともに、交通管理に必要な体制を整備する予定である。

図表Ⅰ-2-1-5　空飛ぶクルマのイメージ



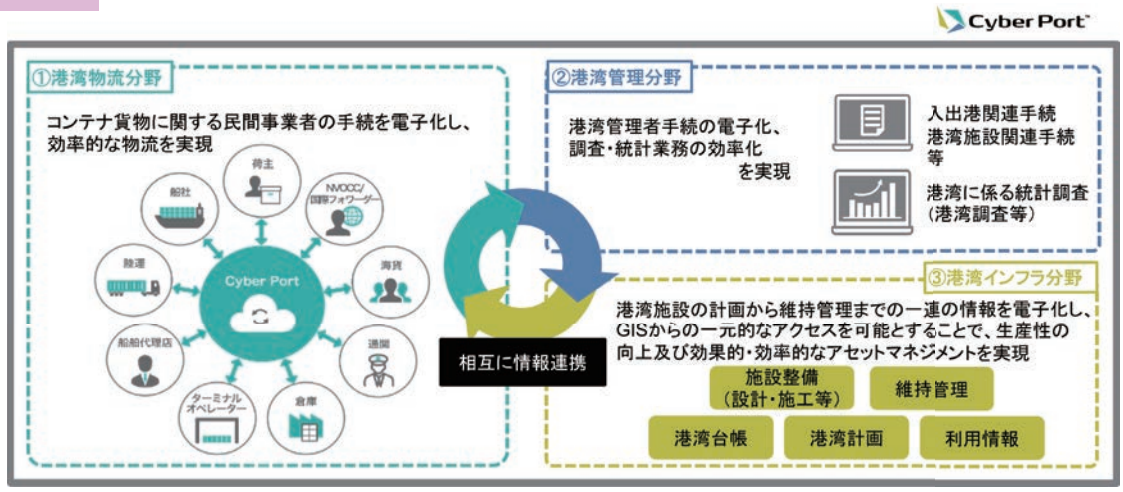
資料）㈱SkyDrive

⑦サイバーポート

サイバーポートとは、港湾物流分野（民間事業者間の港湾物流手続）、港湾管理分野（港湾管理者の行政手続や調査・統計業務）、港湾インフラ分野（港湾の計画から維持管理までのインフラ情報）の３つの分野の情報を一体的に取り扱うデータプラットフォームである。現状、港湾関係者間のやり取りには、未だに紙、電話、メール等で行われている手続が存在しているため、情報を電子化するための再入力作業や、電話での問合せ等、非効率な業務が発生している。

国土交通省では、港湾関係者間のやり取りを電子化し、港湾を取り巻く様々な情報が有機的につながる環境の構築と、港湾全体の生産性向上を図ることを目的として、サイバーポートを構築し、導入に向けた取組みを進めている。2024年１月には、サイバーポート（港湾管理分野）の運用を開始し、港湾調査については、甲種港湾166港中121港（2024年４月時点）にて、サイバーポートを用いた調査票の提出が可能となっている。

図表Ⅰ-2-1-6　サイバーポートの全体像



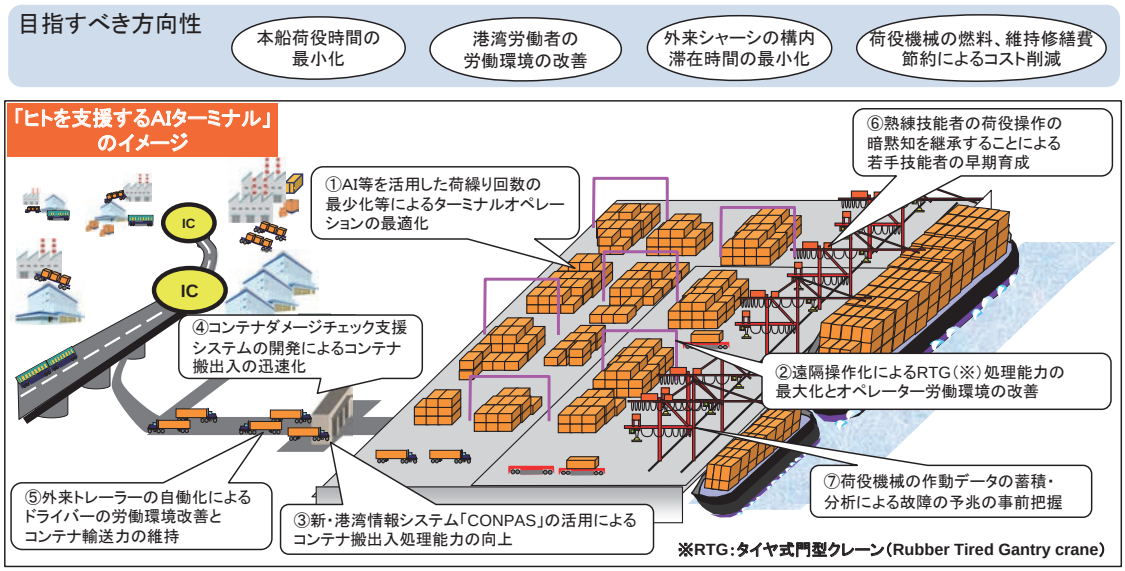
資料）国土交通省

⑧AIターミナル

我が国では、労働力人口の減少や高齢化の進展により、港湾労働者不足の深刻化が懸念されている。海外の港湾では、コンテナターミナルの自動化・遠隔化が進展している中、国土交通省では、AIやIoT技術を組み合わせることにより、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を目指し、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に取り組んでいる。具体的には、AI等を活用したターミナルオペレーションの最適化や、荷役機械の高度化、コンテナ搬出入処理能力の向上等の取組みを行っているほか、新たな技術開発を通じて、更なる生産性向上や労働環境改善を目指している。

図表Ⅰ-2-1-7　AIターミナル

我が国コンテナターミナルにおいて、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、AI等を活用したターミナルオペレーションの最適化に関する実証等を行うとともに、遠隔操作RTGの導入を促進する。



資料）国土交通省

⑨ AIオンデマンドバス

AIオンデマンドバスとは、AIやシステムを活用した効率的な配車により、利用者予約に対して、リアルタイムに最適配車を行うシステムを用いており、時刻表や規定経路が存在しない、予約制の乗合バスをいう。利用者が、スマートフォン等を用いて、乗降バス停及び希望時刻を予約すると、AIやシステムが出発地から目的地までの最適な経路を抽出し、利用者を輸送する。

Column　コラム

チョイソコりゅうおう（滋賀県竜王町）

滋賀県竜王町には鉄道駅がなく、路線バスがあるものの、町民の移動手段としては不便であった。そこで、同町は、中心核を整備するとともに、この中心核と既存の集落を「交通・道路・情報」のネットワークでつなげることにより、町のコンパクトシティ化を目指す構想を打ち出した。これにより導入されたのが、予約制乗合ワゴン「チョイソコりゅうおう」である。このサービスは、利用者が行きたい時間・場所と乗車する停留所を予約すると、ほかの利用者の予約状況と併せて、AIを活用した配車システムが経路を導き出し、複数の利用者との乗り合わせにより目的地まで移動することが可能となるものであり、町民にとっての貴重な移動手段として利用されている。



資料）竜王町

（2）技術・イノベーションのインフラ分野

①建機の自動施工

建設現場の生産性向上に資する技術の一つとして、建設機械施工の自動化・遠隔化の取組みが進められている。

建設現場から人がいなくなる自動・遠隔施工は、開発途上の新しい領域であり、この施工方法を導入・促進するためには、現場の施工における安全対策が最も重要であることから、2024年3月に「自動施工における安全ルールVer.1.0」を策定した。今後、自動化・遠隔化の技術の実装が期待されている。

図表Ⅰ-2-1-8　最近の自動・遠隔施工技術の開発状況



Cat Command リモートステーション
（キャタピラージャパン合同会社 HP より）



5G を活用して 3 種類の建設機械を遠隔操縦する
実証実験を開始（日立建機日本株式会社 HP より）

資料）国土交通省

② AI の活用

AIを活用することにより、災害時の被災状況等の把握やインフラの維持・管理が効率化・高度化することが期待される。

例えば、被害状況を正確かつ迅速に把握するために、防災ヘリコプターによる映像から、浸水範囲・土砂崩壊部を、AIを活用することにより自動的に抽出することが可能となる。

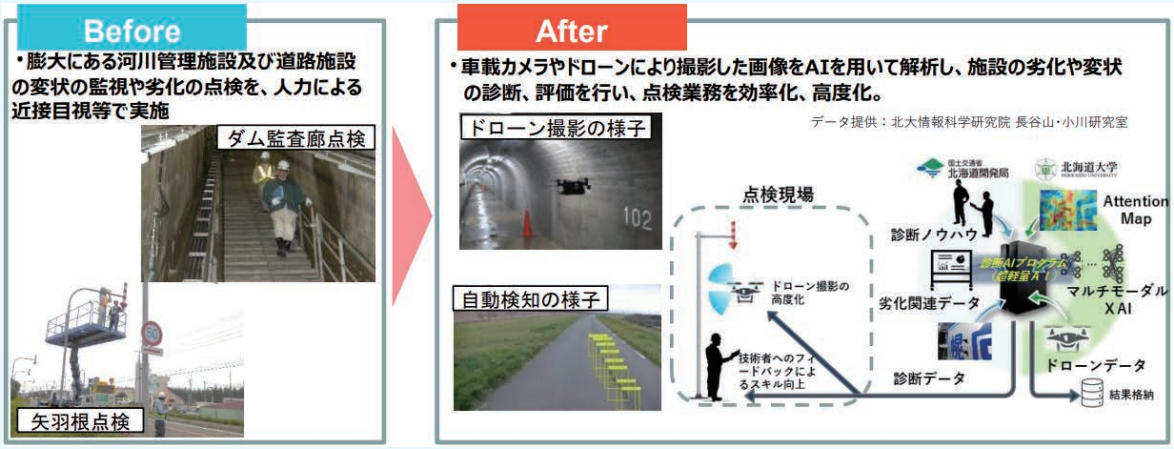
また、道路の異常・変状を確認・把握するための道路巡視及び舗装点検の実施に当たり、従来は人による目視で行っていたものを、カメラ・携帯電話等が搭載されたパトロール車が、AIによる自動解析を実施することで、効率的かつ高度な情報収集・状況把握が可能となる。

Column コラム

NORTH-AI/Eye ～官学連携したAI活用によるインフラ管理のイノベーション～（北海道開発局）

国土の約22%を占める北海道は、冬季には積雪寒冷環境下にあり、長大な河川管理延長（約1,900km）・道路管理延長（約6,900km）のインフラ管理に当たり、点検作業の効率化等に課題があった。

そこで、インフラを管理する国土交通省北海道開発局と、DXの推進や先端AI研究に取り組む北海道大学大学院情報科学研究院が、連携協定を締結し、官学連携したAIの活用によるインフラ管理のイノベーション「North-AI/Eye」に取り組んでいる。具体的には、車載カメラやドローンにより撮影した画像を、AI活用により解析し、施設の劣化や変状の診断、評価を行い、点検業務の効率化、高度化を試行・検証している。今後も両者は連携し、インフラ管理のイノベーション「North-AI/Eye」を推進することとしている。



資料）国土交通省

③インフラ代替技術

（上下水道インフラ不要の水循環システム）

上下水道インフラ不要の水循環システムとは、生活用水を循環ろ過し、再利用する技術を用いて、上下水道が断水していても、温水シャワー等として利用できるシステムである。被災地をはじめ、水の確保に制約がある環境においても、水を利用し続けることが可能となる。

Column コラム

持続可能な水道インフラ（WOTA㈱）

近年、人口減少により水需要が減少する一方で、上下水道インフラの老朽化が進行し、施設の維持、更新が各自治体にとって大きな負担となっている。

WOTA㈱は、こうした課題を解決するため、水の再生技術と水インフラの分散化を活用した、既存の水道インフラとは異なる水供給システムを開発している。同社は、2023年度から愛媛県の３自治体（西予市、今治市、伊予市）で、各建物単位での全生活排水の再生・循環利用を可能にする小規模分散型水循環システムの実証事業を始めている。

小規模分散型水循環システムが実現すれば、浄水場から地域に水を供給するために必要な配管等の整備・更新費用が不要となり、給水、排水処理コストを引き下げることが期待される。同社と西予市の試算では、既存給水、排水処理設備の更新・維持費用と量産時の同システムの整備・維持費用を比較した場合、４割のコストカットが期待される結果となった。

今後も、同社は水問題の課題解決に取り組み、次世代が安心して水を使える、持続可能な社会の実現を目指している。

また、既存製品であるポータブル水再生システム『WOTA BOX』、水循環型手洗いスタンド『WOSH』は、上下水道等のインフラが遮断される災害時にも有効であり、令和６年能登半島地震では、断水エリア全域に設置され、避難所での個室シャワー、手洗い器として利用された。

このような技術が普及することで、災害時の避難所における水不足問題を解決し、衛生環境が維持されることが期待されている。

＜個室シャワー「WOTA BOX」＞



資料）WOTA㈱

2 子ども・子育て等にやさしい社会に向けた取組み

急激な人口減少を抑制するためには、子どもの出生率の低下に歯止めをかけ、反転させることが重要である。子どもを持つかどうかは個人や家族の意思決定に基づくべきことを前提にしつつも、若者・子育て世代が、結婚や出産、子育てに対する安心感を抱けるような環境を整備することが必要である。

（1）こどもまんなかまちづくり等の推進

国土交通省では、「こども未来戦略」（2023年12月22日閣議決定）や「こども大綱」（2023年12月22日閣議決定）を踏まえ、子どものための近隣地域の生活空間を形成する施策「こどもまんなかまちづくり」を加速化するとともに、子どもや子育て当事者を社会全体で支える機運を醸成するための取組みを実施している。

①子育て世帯等への住宅支援

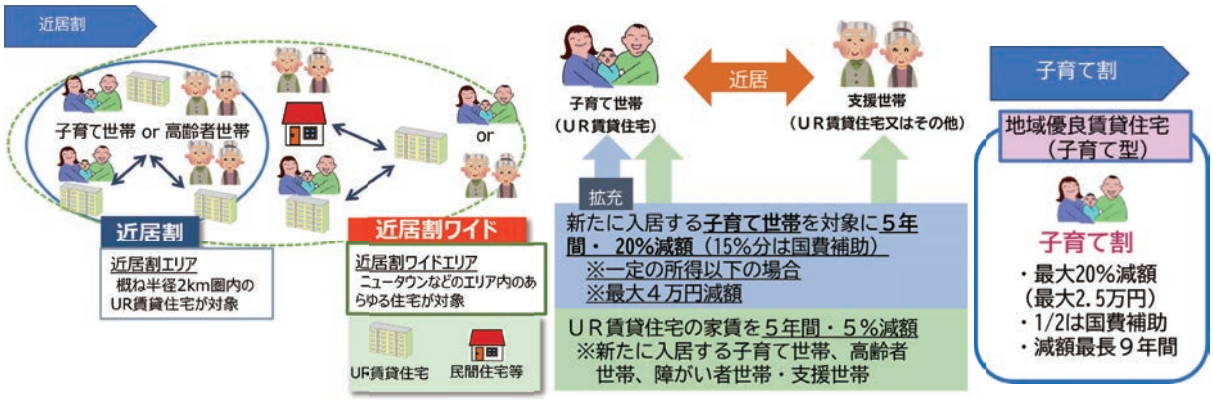
子育て世帯等に対する住宅支援の強化として、例えば、子育てをする上で必要な広さや間取りを備えた住戸の供給や、多子世帯に特に配慮した住宅取得、防犯性や利便性に優れた住戸の確保等、子育てしやすい住まいの実現に向けた取組みを実施する。

図表Ⅰ-2-1-9　子育て世帯向けの家賃減額制度（近居割・子育て割）

安心して子育てできる環境整備を図るため、緑豊かで子育て環境に優れたUR賃貸住宅を活用した、子育て世帯の近居が促進されている。新たにＵＲ賃貸住宅に入居する子育て世帯が、これを支援する親世帯等と交流、援助しながら生活する近居について、一定の所得以下であることを条件に、UR賃貸住宅の家賃減額制度（近居割）の減額率（５％減額）が、国の財政支援により、20％に拡充されている。

また、地域優良賃貸住宅を活用した子育て世帯・新婚世帯向けの家賃減額制度（子育て割、最大20％減額）もある。

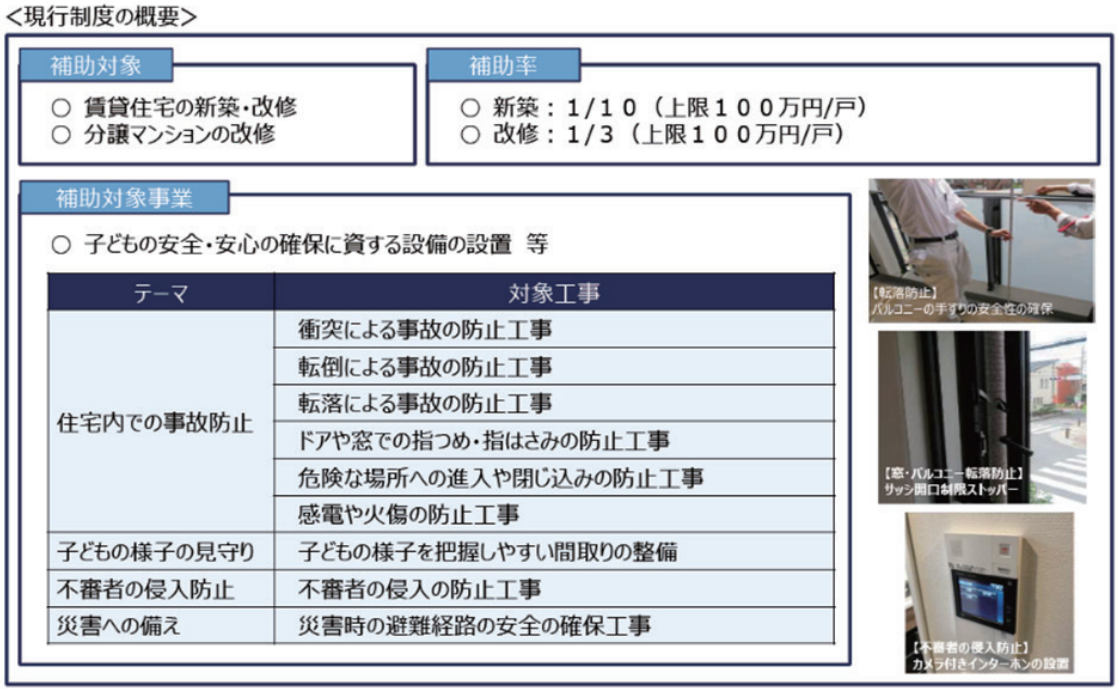
＜現行制度の概要＞



資料）独立行政法人都市再生機構

図表Ⅰ-2-1-10　子育て支援型共同住宅推進事業

子育て世帯等が安心して暮らせる住まいの実現に向けて、子どもの安全・安心や、快適な子育て等に配慮された共同住宅の整備への支援を強化する。



資料）国土交通省

また、住まいだけでなく、子育てしやすい居住環境・周辺環境の実現に向けた取組みも必要である。例えば、高齢化の進行や空き家の発生等が見込まれる住宅団地を再生し、将来にわたり持続可能

なまちを形成するため、既存ストックを活用した子育て世代の生活支援施設等の整備や若年世帯の住替えを促進するリフォーム等に対する支援が挙げられる。

図表Ⅰ-2-1-11　住宅市街地総合整備事業（住宅団地ストック活用型）

開発から数十年郊外の戸建住宅団地を再活性化し、子育て支援施設の整備等、居住環境や周辺環境の改善について支援する。〔国費率 1/3〕

＜活用事例（菱野団地・愛知県瀬戸市）＞



交流スペースの整備　　広場へウッドデッキを整備

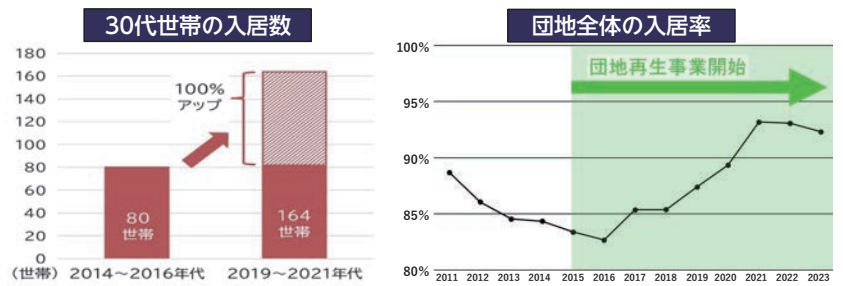
資料）瀬戸市

図表Ⅰ-2-1-12　茶山台団地の事例（大阪府堺市南区）

泉北ニュータウン（大阪府堺市・和泉市）は、16 住区全体で約 3 万人が居住しているが、建設から約 60 年が経過し、高齢化の進行や若年世帯の転出超過が続き、2020 年時点の高齢化率は約 36%まで上昇している。

そうした中、16 住区の一つである茶山台団地（約 1,000 戸）では、大阪府住宅供給公社がコーディネーター役となり、住民との対話による課題解決を目指す共創体制を構築し、入居者のニーズを採用した改修（惣菜屋、ニコイチ、DIY のいえ等）を可能とした結果、若年世帯の新規入居が増加し、入居率の改善も見られている。





資料）大阪府住宅供給公社

②子ども・子育てにやさしいまちづくり

子どもの遊び場や親同士の交流の場の整備等による、子ども・子育て支援環境の充実、子どもが安全に自然環境に触れられる河川空間の整備、通学路等の交通安全対策の推進、全国の「道の駅」における子育て応援施設の整備の推進、公共交通機関における「こどもまんなか」の意識醸成のための普及啓発等の実施に取り組んでいる。

国土交通省では、居住地周辺における子ども・子育て支援環境の充実を図るため、こども基本法に基づく「市町村こども計画」と「都市再生整備計画」が連携した取組みに対する支援を強化するべく、都市構造再編集中支援事業等において、基幹事業「こどもまんなかまちづくり事業」を創設した。

図表Ⅰ-2-1-13　子ども・子育てにやさしいまちづくり

子どもや子育て当事者が安心・快適に日常生活を送ることができるようにするため、子どものための近隣地域の生活空間を形成する「こどもまんなかまちづくり」を加速させ、関係局と連携しながら、子どもの遊び場や親同士の交流の場を整備するなど、子ども・子育て支援環境の充実に向けた取組みを強力に推進する。



資料）国土交通省

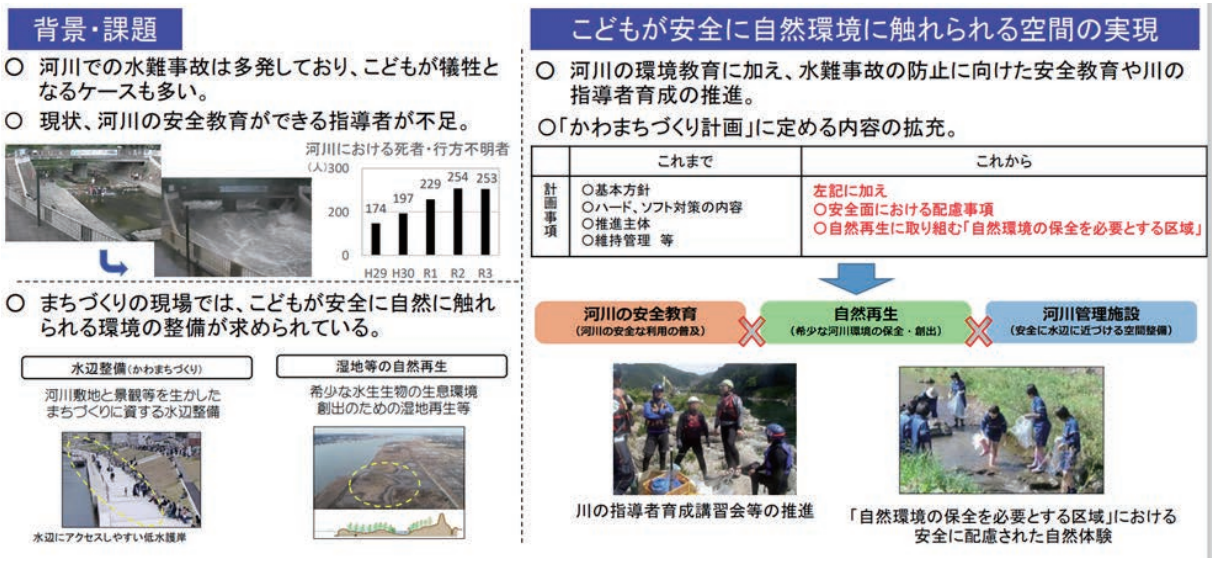
図表Ⅰ-2-1-14　「道の駅」における子育て応援施設の整備



資料）国土交通省

図表Ⅰ-2-1-15　子どもの命を守り、安全に自然環境で子育てできるかわまちづくりの推進

河川での水難事故は毎年多発しており、河川の安全教育の普及とそのための空間の整備が急務。これまで、賑わいのあるまちづくりに資する河川管理施設を整備する「水辺整備」と、自然環境の保全・復元に資する区域を整備する「自然再生」はそれぞれ実施されてきた。特に子どもにとって安全な水辺空間の整備の促進のため、「こどもまんなかまちづくり」に取り組む地域が水辺整備を実施する場合に、自然再生にも一体的に取り組むことができる仕組みを構築する。



資料）国土交通省

「こどもまんなかまちづくり」への対応例として、（ア）まちなかのバリアフリー化、（イ）子育て当事者が移動・外出しやすい環境の構築等が挙げられる。

（ア）まちなかのバリアフリー化
（子育て当事者向け駐車場・ベビーカー貸出しサービス）

公共施設等の駐車場に、子育て当事者優先駐車区画を設けることで、ベビーカー利用者等が目的地へ円滑に移動できる。また、駐車場利用者を対象に、ベビーカーを無料で貸出しするサービスを実施している場合もある。

図表Ⅰ-2-1-16　子育て世帯に向けた駐車場の取組み例

・子育て応援駐車場（鳥取県の取組み）
　妊産婦、ベビーカー利用者専用の駐車区画を、目的施設にアクセスしやすい場所に確保

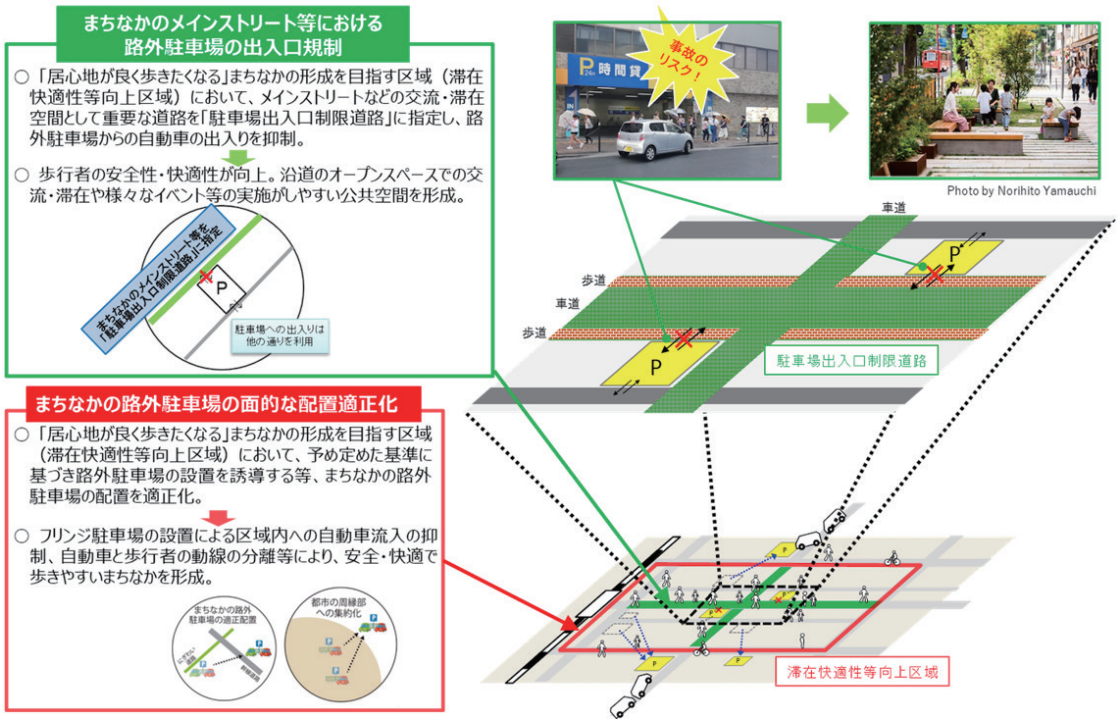


資料）鳥取県

（まちなかのメインストリート等における路外駐車場出入口規制）

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域のメインストリート等に、路外駐車場の出入口の設置を規制することにより、メインストリート等への車両の流入を抑制し、利用する歩行者の安全性及び快適性を向上させる。

図表Ⅰ-2-1-17　駐車場出入口の設置制限



資料）国土交通省

（イ）子育て当事者が移動・外出しやすい環境の構築

駅等の公共交通関連施設内に、育児に必要な授乳室や育児用品自動販売機を設置したり、ベビーカーの貸出しサービス等を駅利用者に対して提供したりすることにより、子育て当事者が安心して外出できる環境が実現されている。

図表Ⅰ-2-1-18　こどもスマイルスポット（都営大江戸線上野御徒町駅に2023年7月7日開設）

都営大江戸線上野御徒町駅では、2023年2月に駅構内に授乳室を設置し、4月からは、国内の地下鉄駅として初めて、ベビーカーレンタルサービスを開始している。7月からは乳児用液体ミルクや紙おむつ等の育児用品が購入できる自動販売機を新たに設置するとともに、これらのサービスをより分かりやすく気軽に利用できるよう装飾を施し、「こどもスマイルスポット」として展開している。





資料）東京都

Column コラム

子育て世帯の視点に立ったまちづくり（山形県東根市）

東根市は、人口約４万８千人、山形県の中部に位置し、さくらんぼの最高級品種「佐藤錦」発祥の地で、さくらんぼの生産量は日本一として知られる。また、県内の交通網の要衝であり、「子育てするなら東根市」を掲げて充実した子育て支援策を推進している。

同市は、定住人口が増加していたが、子育て支援施設が少なく、母子センター、休日診療所、市立東根保育所といった福祉施設の老朽化や機能不足が課題になっていた。市民が生涯にわたり安心して健やかに生活できるように、それまで同市にはなかった保健福祉の拠点施設を求める住民の声があったため、1999年から市民会議での検討等を重ね、2005年に総合保健福祉施設である「さくらんぼタントクルセンター」を建設した。この施設は、保育所（定員150名規模）等のほか、屋内大型遊戯施設「けやきホール」が整備された複合型の施設で、施設には市の子育て支援センター等も併設されており、子育て中の住民をワンストップでサポートしている。

「さくらんぼタントクルセンター」が子育て支援の拠点として機能する中、外遊びができる場所も住民から求められるようになり、屋外版子どもの遊び場として、2013年５月に「ひがしねあそびあランド」が整備された。

これらの施設は「遊びから学ぶ」という基本理念のもと、自然とのふれあいや様々な人たちとの関わりの中で自由に遊び、子どもたちの自主性、創造性、社会性を育み、たくましい人材の育成を目指していて、誰でも無料で利用することができる。

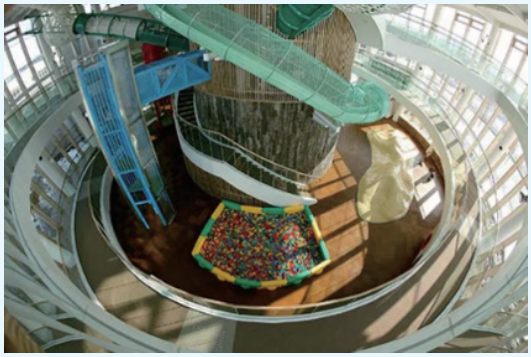
これら屋内外施設は、基本構想策定段階から「さくらんぼタントクルセンター」等の整備に携わっている一部の市民検討委員が創設したNPO法人が、施設管理・運営（指定管理者制度等を活用）に当たっており、住民目線を大切にした遊び場つくりをサポートしている。

さらに、子育ての先にある教育にも力を入れており、県内初となる併設型公立中高一貫校を誘致したほか、近隣に誰でも利用できる市立図書館を整備し、都市計画と一体となったコンパクトシティの形成を推進している。

子育て支援施設の整備をはじめとした同市の取組みの効果として、子育て世代を中心に社会増（転入超過）が続いており、合計特殊出生率は全国平均、山形平均よりも高い数値となっている。また、同市は、山形県内で最も低い高齢化率を維持している（2023年４月１日時点）。

今後も引き続き、充実した子育て支援策を推進していくとともに、「長生きするのも東根市」を掲げて、高齢者福祉事業等にも力を入れ、すべての住民が元気で生き生きと活躍し生活できるまちづくりを推進していくこととしている。

＜屋内遊び場「けやきホール」＞



＜屋外遊び場「ひがしねあそびあランド」＞



＜子どもの遊びをサポートする大人＞



資料）東根市、特定非営利活動法人クリエイトひがしね

（2）子ども・子育て当事者向け輸送サービス

子育てしやすい社会環境づくりを進めるに当たり、親が子どもを連れて、気軽に外出できる環境の整備が求められる。例えば、親子で外出することを望んでいても、自家用車（マイカー）がない、運転免許資格がない、体調に不安があるなどの理由によって自家用車（マイカー）での移動が困難な状況や、ベビーカー等の荷物が多く、周囲への気遣いによる気疲れが大きいため、外出を控えようとする場合には、目的地までピンポイントで移動できる公共交通手段を利用することが有効である。

①「子育てタクシー」®

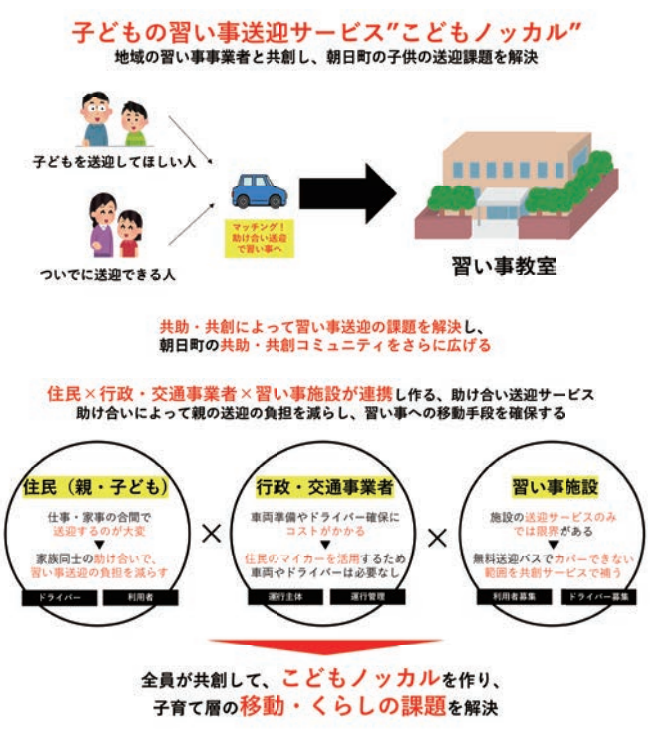
乗客一人ひとりの多様なニーズに応えて、移動サービスを提供できる公共交通機関が、タクシーである。少子高齢化が進行する現在、子どもや子育て当事者のニーズを踏まえ、個別に目的地までの輸送に対応できる特徴を持つタクシーには、公共交通の担い手としてだけではなく、企業の社会的責任として、地域コミュニティの一員としての役割を果たすことが求められている。

「子育てタクシー」®は、一般社団法人全国子育てタクシー協会（2006年度（平成18年度）設立）主催のタクシードライバー養成講座課程を修了したドライバーが専門に乗務する、子育て当事者にやさしいタクシーである。「子育てタクシー」®を運転するのは、全国子育てタクシー協会が認めた優良会社で協会指定の養成講座（８時間以上）、及び子育て支援施設での保育実習を修了したドライバーのみである。乳幼児を連れた外出、保育園や学童保育所、塾等の習い事の際、送迎を代行して子育て当事者をサポートしている。

②「こどもノッカル」

富山県朝日町では、2021年10月より、公共交通サービス「ノッカルあさひまち」の本格運用を開始している。これは、町の住民が会員登録を行い、電話、又はアプリによるマッチングを活用して事前予約することで、同じ町の住民の自家用車に相乗りして移動することが可能となる仕組みである。具体的には、町が運行主体として、旅客運送用の保険を完備するとともに、運行管理を地元の交通事業者に委託し、第２種運転免許保持者、又は安全講習を受けたドライバーが、登録された車両の安全性等を確認の上、元々行く予定のある場所（居住地区から中心市街地までの範囲）に利用者を乗せて送迎を行う。

図表Ⅰ-2-1-19　こどもノッカルあさひまち



資料）朝日町

他方で、子どもの習い事に関して、移動手段が不足していることや、共働き世帯が多く、親による習い事送迎が困難な状況であることが町の課題であった。そこで、2022年11月より、「ノッカルあさひまち」を子どもの習い事の送迎にも適用させた「こどもノッカ

ルあさひまち」[注2]の実証運行が行われている。これは、アプリによるマッチングを通じて、子どもを通わせる近所の親同士が助け合い、子どもの習い事の送迎を可能とするサービスである。

国土交通省では、地域交通共創モデル実証プロジェクトを2022年度から実施しており、本取組みは多分野共創の好事例の一つとして選定されている。地域交通共創モデル実証プロジェクトは、交通を地域のくらしと一体として捉え、地域公共交通の維持・活性化を目的として複数の主体が連携して行う取組みであり、その萌芽となる交通の実証事業における運行経費等を補助するとともに、実地伴走型のフォローを行うことにより、必要な課題等を整理し、地域公共交通の持続可能性を高めていくことを目指している。

Column コラム

習い事への子ども送迎サービス（hab㈱）

子育て世帯の保護者にとって、子どもの習い事の送迎対応は、働き方や日常生活に大きな影響を与えている。横浜市で実施された、横浜市子ども・子育て支援事業計画の策定に向けた利用ニーズ把握のための調査＜小学生保護者調査＞（2023年度実施）によると、共働き率は約７割で増加傾向にあり、一方で小学生の実に７割が、平日の過ごし方の状況として「習い事」と回答している。このことから、習い事の送り迎えのために、保護者が時短勤務をせざるをえない状況が発生し、働き方や就労時間を制限されることに起因するキャリア形成の問題や、送迎手段が確保できないことによって、習い事に通わせることを諦めるなど子どもの送迎が家族全員の生活を左右する可能性がある。

このような中、子育て世帯向けの送迎サービスの実用化に向けて取り組んでいるのが、横浜市に本社を置くhab㈱である。同社の送迎サービスでは、利用希望者はスマホ上で子どもの習い事の情報のほか、授業等の終了・開始情報、希望の乗降場所をリクエストすることで、AIシステムが自動でバス停・走行ルート・ダイヤを確定し、アプリに通知される仕組みとなっている。送迎は、各地域で提携するタクシー会社が担当し、hab㈱の乗降サポートスタッフが助手席で子どもの対応をする。また、当サービスは、子ども達だけでタクシーの相乗りが可能でありながら、専用マイページから現在の位置のほか車内画像を確認することもできるため、利便性と安全性を両立させる仕組みとなっている。2023年３月には、「横浜市スタートアップ社会実装推進事業」の採択企画として、関内駅周辺で習い事に通う小学生14名を対象として実証実験を実施、同年12月～2024年２月にかけて実施した試験運行においては、運行エリアを鶴見区、中区、青葉区に拡大し、料金を片道500円としている。

2023年３月の実証実験（小学生14名（のべ48名）が利用）に参加した保護者を対象としたアンケートでは、「サービスが有償でも継続利用したい」と回答した人が100%という結果となった。

こうした取組みを通して、同社（及び同社が幹事を行うコンソーシアム）は、「誰もが諦めない世界を創る」をコンセプトに、「子どもの移動対応による様々な社会問題の解決」（①子育て層の送迎負担軽減による可処分時間向上、②家庭の経済的負担軽減、③子どもの習い事選択肢の多様化、④タクシードライバーの業務効率化）を目指すこととしている。

＜実証実験の様子＞



資料）hab㈱

注２　2024年３月31日をもって実証運行は終了。同年４月１日以降は「ノッカルあさひまち」と統合し、サービスを継続。

（3）女性等の新規就労・就業継続への取組み

働く女性が増加する中、育児等による負担から女性が離職を余儀なくされることを防止し、女性の定着率を向上させるため、女性が働きやすい職場環境づくりが重要となる。労働力不足が深刻となりつつある中、女性を含む多様な人材が就業しやすい職場環境づくりに向けた取組みが進められている。

①建設産業

建設業では、他産業を上回る高齢化が進んでおり、近い将来、高齢者の大量離職による担い手の減少が見込まれることから、中長期的な担い手の確保・育成が喫緊の課題となっている。このため、建設業への女性の定着促進に向けた環境を整備し、更に魅力的な産業にしていき、担い手の確保につなげていくことが必要である。

国土交通省では、業界全体を活性化させ、男女問わず誰もが働きやすい業界とすることを目的に、2020年に「女性の定着促進に向けた建設産業行動計画」を策定し、官民一体となって、女性の入職促進や就労継続に向けた様々な取組みを実施しているところである。

②自動車運送業

トラック・バス・タクシーといった自動車運送業について、そのドライバーは、全職業平均と比べ、年間労働時間が1～2割長い一方、年間賃金は低いといった労働環境のため、その不足が深刻化しており、担い手の確保は喫緊の課題となっている。

国土交通省では、トラック業界において、女性を含めた多様な人材を確保するため、荷役作業の負担軽減に資する機械等の導入支援、トラック業界で活躍する女性ドライバーの生の声やトラック事業者による先進的な取組み等の発信、「ホワイト物流」推進運動等、トラック運送事業者における職場環境改善に向けた取組みの後押し等を進めている。

（4）ワークライフバランス実現への取組み

企業は、若者をはじめとする担い手の確保・育成を図るため、ワークライフバランスの実現を図り、働きがいや働きやすさを高めることが求められる。

（「2024年問題」の解決等に向けた持続可能な建設業の実現）

①建設業の担い手確保・育成に向けた取組み

建設業界は、インフラの老朽化や災害の激甚化等に対して、適切な社会資本の整備や維持を行う、重要な産業の一つである。

地域の建設業が、引き続きその役割を果たし続けるためには、中長期的な担い手の確保が重要であり、国土交通省では、建設業の担い手の処遇改善、働き方改革、生産性向上に取り組んでいる。特に、2024年度からの時間外労働規制の適用を踏まえ、働き方改革を推進していくことが重要である。

（ア）建設業の担い手の処遇改善

これまで、社会保険への加入の徹底を推進するとともに、公共工事設計労務単価を12年連続で引

き上げ、技能労働者の賃金を、優れた技能や厳しい労働環境にふさわしい水準に引き上げる取組み[注3]を行ってきた。

（イ）働き方改革の推進

建設業では、他産業と比べ労働時間が長く、労働者の休日取得日数においては、４週６休の割合が多くなっている。

このような状況の中、2019年６月に成立した新・担い手三法の下、働き方改革の推進、生産性の向上等に向けて、週休２日の実現に向けた工期の適正化等に関する「工期に関する基準」の周知・徹底を図るほか、地方公共団体の取組みの「見える化」等を通じた施工時期の平準化等に取り組んでいる。

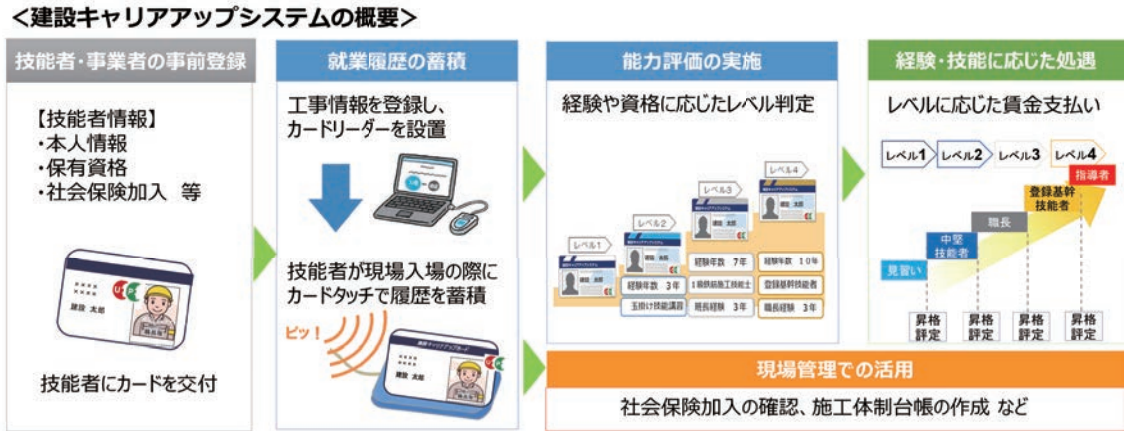
さらに、生産性向上として、測量、設計、施工、維持管理に至る建設プロセス全体におけるICTの活用、インフラ分野全体のDXを進めている。

②建設キャリアアップシステムの概要・活用拡大

担い手の技能・経験の見える化や、適正な能力評価を業界横断的に進めるための建設キャリアアップシステム（CCUS）について、業界共通の制度インフラとして普及を促進しており、国や地方公共団体等が発注する工事において、モデル工事の実施や総合評価落札方式における加点等の取組みの促進を図っている。

加えて、技能労働者の処遇改善に資する観点から、技能労働者の技能と経験に応じた能力評価制度の活用を更に進めるとともに、CCUSレベル別の年収を試算・発表することで、キャリアパスを見える化し、能力に応じた処遇を目指している。また、CCUSは、施工体制台帳の作成機能の活用等により、事務の効率化や書類削減等にも資するものであり、その普及を通じて、建設産業の生産性向上への寄与を図ることとしている。

図表Ⅰ-2-1-20　CCUSの概要図



資料）国土交通省

注３　技能労働者の賃金の上昇が、公共工事設計労務単価の上昇につながる。この労務単価の上昇が、適正利潤の確保、さらなる賃金の引上げにつながるという好循環になっている（建設業（職別工事業）の 2018 年～ 2022 年の賃金上昇率は年平均 4.2%）。

③制度のあり方の検討

これらに加えて、2023年９月には、中央建設業審議会・社会資本整備審議会の基本問題小委員会において、請負契約の透明化による適切なリスク分担、賃金引上げ、働き方改革の３つの観点から、持続可能な建設業に向けた制度のあり方について、中間とりまとめが策定された。これを受け、第213回通常国会に「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」[注4]を提出した。

（「2024 年問題」の解決等に向けた持続可能な物流業の実現）

物流は、国民生活や経済を支える重要な社会インフラである。一方、物流業界では、長年の非効率な商慣習や荷主企業の優位性（多重下請構造）等により、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業等による長時間労働[注5]が常態化しているだけでなく、物流に関わるトラックドライバーの年収が他業種に比べて低い[注6]など、働き手にとっての課題が深刻化しており、人手不足の原因となっている。

①物流分野における働き方改革

物流業の担い手不足、カーボンニュートラルへの対応等の課題に加え、物流産業を魅力ある職場とする必要がある。特に、トラックドライバーへの2024年度からの時間外労働規制の適用もあり、物流が停滞しないよう対策を講じる必要がある。

②物流革新に向けた政策パッケージ

2023年３月に、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置し、同年６月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定した。

（ア）物流の効率化

即効性のある設備投資・物流DXの推進、モーダルシフトの推進等

（イ）荷主・消費者の行動変容

トラックドライバーの労働負担の軽減、担い手の多様化の推進、物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援、宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組み等

（ウ）商慣行の見直し

トラックＧメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11 ～ 12月）の創設）、現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引上げ等

注４　2024年６月に成立した。
注５　トラックドライバーの年間労働時間は全産業平均に比べて２割程度長く、労災請求件数、支給決定件数共に、最も多い業種である。
注６　トラックドライバーの年収は、全産業平均に比べて５％～ 10%程度低い状況にある。

図表Ⅰ-2-1-21　物流革新に向けた政策パッケージ



資料）「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」（2023 年 10 月６日）資料より国土交通省において作成

③持続可能な物流の実現に向けた検討会

持続可能な物流の実現は、物流業者だけで解決できる課題ではないため、荷主企業及び消費者も一緒にそれぞれの立場で担うべき役割を再考するため、課題解決に向けた検討会（持続可能な物流の実現に向けた検討会）を、関係省庁と連携の下、2022年９月に設置し、2023年８月に検討結果の最終とりまとめを公表した。

④検討会後の対応

トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準的な運賃」の改正、再配達率「半減」に向けた対策、2030年度に向けた政府の中長期計画を策定・公表した。また、第213回通常国会に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」[注7]を提出した。

注７　2024年４月に成立した。

Column コラム

中国地方の物流問題への取組み（福山通運㈱、田中倉庫運輸㈱）

中国地方では、配送ドライバーの人手不足により、多くの荷物が運べなくなる可能性がある。業務効率化、担い手確保、ドライバーの働き方改革は運送業、さらには荷物の保管、入出庫を担う倉庫業にとっても大きな課題となっている。

◆中国地方の運送業界の取組み

福山通運㈱は、広島県福山市に本社を置き、主に運送業を営む企業である。トラック運送だけでなく、鉄道や船舶による輸送も行っている。同社は「物流2024年問題」におけるドライバー不足という課題への対応として様々な取組みを行っている。

取組みの一つとして、同社は既に2017年から、日本初となる車両全長25mのフルトレーラー「ダブル連結トラック」[注1]の実証運行を開始しており、2019年1月から本格導入している。「ダブル連結トラック」を使用することで、ドライバーが一度に配送可能な荷量が、約二倍に増加し、労働力不足の解消や環境負荷低減等の効果が期待されている。実際に「ダブル連結トラック」の導入により、ドライバーの削減が実現し、大型車ドライバーの全体休日が約７％増加した。現在、同社の「ダブル連結トラック」の走行可能区間は、全国で5,000kmを超えており、今後も拡充を予定している。また、同社は「ダブル連結トラック」を全国で50台所有（2024年３月時点）しているが、今後も更に台数を増やし、輸送の効率化を加速させる予定である。

そのほか、同社は同業他社と連携し、共同配送に取り組んでいる。共同配送とは、各企業が同じ納品先への配送を予定してる場合に、連携し荷物を集約し、配送業務を行う取組みである。これにより、一台当たりの積載効率が向上し、効率的な配送が実現した。

さらに、同社はエリア毎の強みが異なる同業他社との共同運行も実施している。共同運行では、同社の拠点を利用しドライバーが他社の車両へ乗り換える中継輸送も取り入れることで、空車回送の削減を実現している。また、中継輸送により、これまで宿泊が必要であった長距離ドライバーの日帰り運行が可能になり、労働環境の改善につながっている。

今後、同社はトラック等の車両を使用した運送だけでなく、船舶や鉄道を活用した多様な輸送を更に強化し、また、それらをDX戦略等と合わせて、労働生産性の向上を目指している。

＜ダブル連結トラック＞



◆中国地方の倉庫業界の取組み

運送業だけではなく、物流の一翼を担う倉庫業においても、人手不足という課題を抱えており、倉庫内作業の省人化・自動化が重要視されている。また、荷役時間によるドライバーの手待ち時間の短縮等、配送ドライバーの長時間労働抑制のための取組みに着手し、物流業界全体で効率化を進めていく必要がある。

このような課題を解消するために、広島県広島市で倉庫業を営む田中倉庫運輸㈱は、倉庫内作業の省人化・自動化を積極的に推進してきた。

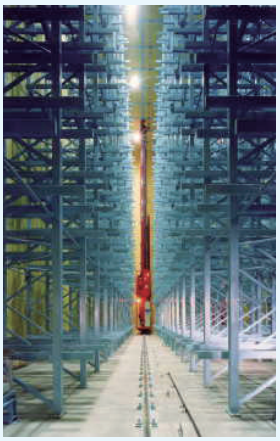
同社の倉庫には、ダブルリーチ式の全自動立体倉庫が導入されており、PCに入力された情報から、クレーンが荷物の場所を判断し、自動でピッキング作業を行っている。導入前は、従業員がマイナス23度の低温室内に立ち入り作業していたが、現在では、その大部分を自動化している。そのほかには、電動移動棚を使用し、荷繰り作業を軽減、また、目視作業による作業ミスを軽減するため、設定した各棚の高さまで自動で上昇するフォークリフトを導入し、作業負荷軽減を図っている。

注１　トレーラーを２台連結させて走行する車両。１台で通常のトラック２台分の輸送が可能。

また、同社は、災害時でも倉庫内の食材等の品質を保ち、物流が停滞しないよう、BCP（事業継続計画）を策定し、設備投資を進めている。その取組みの一つとして、同社は断水時にも稼働可能な、空冷式自然冷媒冷凍機を導入している。この冷凍機は、CO_2単体の自然冷媒冷凍機としては中国・四国地方第１号機であった。

今後も同社は、積極的に設備投資を行い、業務の効率化と持続可能な物流を目指していくこととしている。

＜立体自動倉庫＞



資料）福山通運㈱、田中倉庫運輸㈱

（テレワークの推進）

働く場所にとらわれない環境の整備や通勤時間の短縮は、子育てと仕事の両立や柔軟な働き方を実現し、子育て世代をはじめとしたワークライフバランスの実現につながるとともに、交通渋滞や鉄道の混雑緩和に貢献している。

Column コラム

担い手不足の解消～外国人材に選ばれる国へ～

我が国で働く外国人材は年々増加し、厚生労働省の「外国人雇用状況」の届出状況（2023年10月末時点）によると、2023年の外国人労働者数は2,048,675人となり、統計を取り始めた2008年以降、初めて200万人を超えた。これは、前年（2022年）から22万5,950人（前年比12.4%）増加し、伸び率も前年の5.5%から6.9%上昇している。国籍別で見ると、ベトナムが51万8,364人（前年比12.1%増）で首位、次いで中国39万7,918人（3.1%増）、フィリピン22万6,846人（10.1%増）の順となった。産業別で見ると、「製造業」が55万2,399人で全体の27.0%を占め、「建設業」は14万4,981人（同7.1%）であったが、増加率では「建設業」が24.1%と最も高かった。

我が国では、人口減少を背景に、様々な産業で担い手不足が深刻化する中、人手不足対策を目的に2019年４月に新たな外国人在留資格の「特定技能」が導入された。生産性向上や国内人材の確保のための取組みを行ってもなお人材を確保することが困難な状況にある産業上の分野において、一定の専門性・技能を有し即戦力となる外国人を受け入れていく制度として構築され、建設分野もその対象となっている。

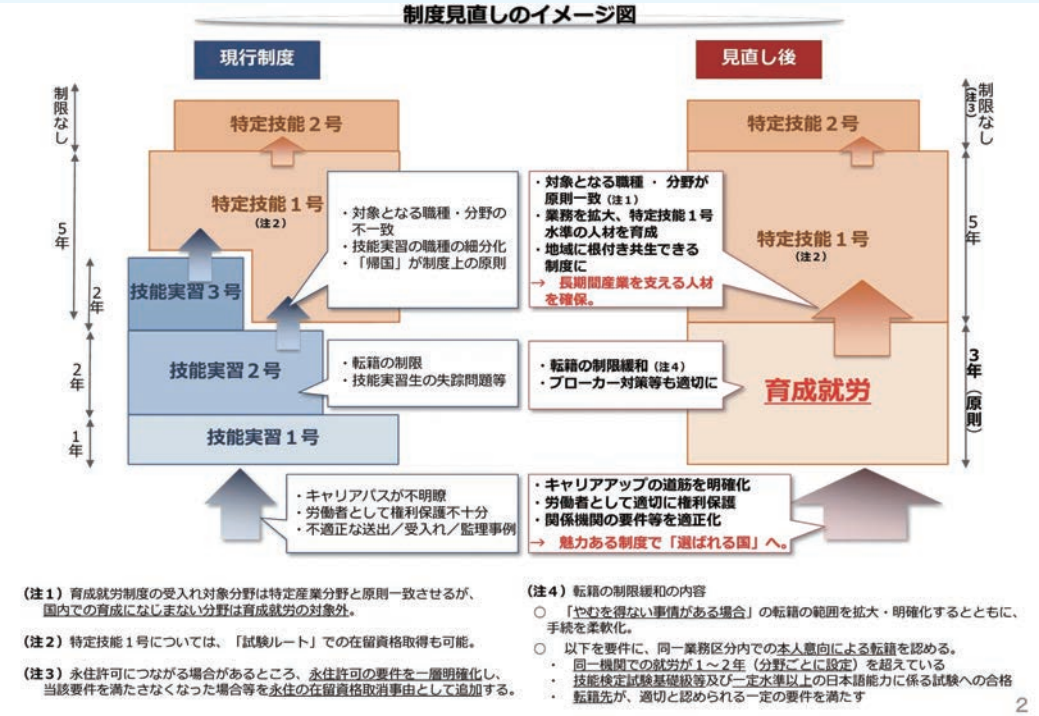
そうした中、人材確保の困難化等を背景に、外国人材の受入体制が拡大されてきている。2023年６月、熟練した技能を要する特定技能２号の対象分野が、元々の建設に加え、航空、宿泊を含む11分野に拡大されたほか、2024年３月には、在留期間が最長５年の特定技能１号の対象に、自動車運送業、鉄道等、４分野を追加している。この特定技能１号のうち、自動車運送業では、バス、タクシー、トラックのドライバーを対象とし、鉄道では、運転士や車掌、駅係員業務を担う運輸係員のほか、軌道整備、電気設備整備、車両製造、車両整備を対象としているところ、特に、バス、タクシーのドライバーや鉄道の運輸係員については、特に利用者への説明や事故時等の緊急時の対応が求められるため、他分野よりも高いレベルの日本語能力を要件としている。

今後も、従来の技能実習制度を廃し、就労を通じた人材育成・人材確保を目的とする新たな在留資格（育成就労）を創設する法案[注1]が、第213回国会に提出されるなど、外国人材の適正な受入れに向け進んでいく中で、我が国社

注１　2024年６月に成立した。

会もまた、多様性を推進し持続的な発展を目指すことが重要である。

昨今の円安傾向に加え、アジア各国の生活水準も上がっており、我が国が外国人材から就労先として引き続き「選ばれる国」となるには、外国人材が安心して働き、生活できる受入環境の整備や、外国人材の定着・活躍に向けた一層の意識変化が求められている。



資料）法務省「改正法の概要（育成就労制度の創設等）」

3 地域の持続性につなげる取組み

人口減少による人手不足の中で、地域公共交通やインフラ等の存続が危ぶまれており、持続性や安全・安心を脅かすリスクが高まっている。このような中で地域力を高めつつ、都市部以外の地域への人の流れを創出・拡大するような環境整備に取り組むことが重要である。

（1）地域公共交通の再構築（リ・デザイン）

①地域公共交通の抱える課題

ローカル鉄道・路線バス等の地域公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤であるが、人口減少や少子高齢化、自家用車の普及やライフスタイルの変化により、利用者が長期的に減少している一方、運転者等の人手不足は深刻化している。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、公共交通事業者の経営環境は悪化し、交通事業者は従来のサービス水準を維持することが困難となっており、移動手段の確保に関する不安が地域住民の間で高まっている。

こうした状況を打開するには、交通事業者の経営努力だけでは限界があるところ、日々の暮らしや生活において、交通がどのような役割を果たしているのか、また、今後どのような役割を果たすことができるのかといった観点を重視しながら、施策の方向性を示す必要がある。すなわち、交通事業者等の交通サービス提供主体が、能動的に人の流れを生み出し、地域コミュニティを活性化させることや、交通事業者等と地域の産業を担うプレイヤーが、領域を越えた協力を行いながら、地域コミュニ

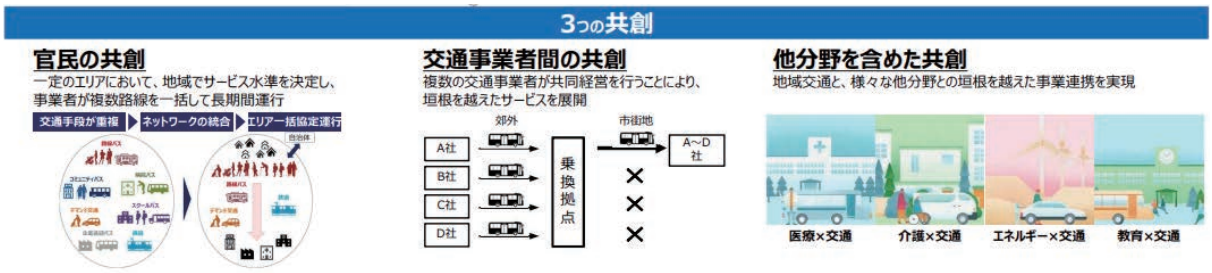
ティの課題を解決するとともに、交通サービスの価値を最大化する機運を醸成することが必要である。

②地域における「連携と協働」

国土交通省では、自動運転やMaaS（Mobility as a Service）、キャッシュレス等のデジタル技術実装を目指す交通DX（デジタル・トランスフォーメーション）、車両電動化や効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進する交通GX（グリーン・トランスフォーメーション）、交通事業者をはじめとした地域の多様な関係者との連携と協働（①官民の共創、②交通事業者間の共創、③他分野を含めた共創の「３つの共創」）の推進を通じて、利便性・生産性・持続可能性の高い交通へのリ・デザインを進めている。また、地域の公共交通の「リ・デザイン」と社会的課題解決を一体的に推進するために、国土交通省を中心に、関係府省庁・有識者で構成される「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」を2023年９月に設置した。様々な論点に係る議論を踏まえ、関係者の連携・協働を一層深め、地域における移動手段の確保を推進するための施策の方向性について、2024年５月にまとめられる予定である。

また、地域公共交通計画には、各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現に向け、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張等、「アップデート」が求められることから、「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」を2023年12月に設置し、その方向性や官民に期待される取組みについて検討を行った。

図表Ⅰ-2-1-22　３つの共創



資料）国土交通省

地域交通の「共創」を産み出す土壌として、地域の移動に関わるすべての関係者が「連携・協働」に取り組む必要があるものの、地域の公共交通が置かれている現状や、地域が抱える社会課題は様々である。ここでは、地方の中心都市がマイカー依存から脱却し、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりに取り組んでいる事例を紹介する。

Column コラム

公共交通を軸としたまちづくり（栃木県宇都宮市）

宇都宮市は、首都圏の北の拠点都市として発展を続けており、過度に自動車に頼らずに、各拠点で医療、子育て支援等、様々なサービスを享受できる、「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を推進している。

同市は、市街地が郊外に拡大することにより、中心市街地の密度低下を招くとともに、公共交通が脆弱なため通勤時及び帰宅時の道路渋滞が慢性化する課題に直面していた。そこで、基幹となる公共交通として輸送力に優れたLRT（Light Rail Transit）の整備を開始し、中心市街地のJR宇都宮駅東口から東部地域の産業拠点である清原工業団地と芳賀・高根沢工業団地を結ぶルートを2023年8月26日に開業した（芳賀・宇都宮LRT「ライトライン」）。

ライトラインの特徴として、様々な公共交通機関をつなぎ、利用しやすくするための乗換施設であるトランジットセンターが５つあり、中でも清原地区市民センター前のトランジットセンターは、ほかのトランジットセンターの中でも大きく、乗換可能な手段も豊富で、LRTからバス、LRTからタクシー等の乗換えがスムーズに行えるほか、無料の駐車場や駐輪場もあり、多くの人が利用可能である。

ライトラインの運営は、公設型上下分離方式を採用している。具体的には、宇都宮市・芳賀町が、軌道整備事業者として、軌道施設や車両を整備・保有し、維持管理の責任を持ち、宇都宮ライトレール㈱が、軌道運送事業者としてそれらを借り受け、運行サービスを提供している。

開業後の利用状況は、開業から半年で、約227万人（当初予測の約1.2倍）で、平日は、通勤や通学での利用を中心に、当初需要予測と同程度の１日当たり約12,000人～13,000人、土休日は、沿線のイベントや商業施設に向かう方々を中心に、当初需要予測の約２倍超となる１日当たり約9,000人～13,000人が利用している。また、沿線地域の交通利便性が向上したことで魅力が高まり、地価の上昇が目立った。

そのほか、バス路線の再編にも取り組み、トランジットセンターを起終点として、各地域の暮らしの拠点や産業拠点とを結ぶバス路線等の新設を行い、再編後の平日１日当たりの運行本数が121本増加するなど、運行サービスの向上を図っている。

また、地域を面的にカバーする地域内交通の整備にも取り組み、決まった時間・ルートを運行する定時定路型や、予約に応じて自宅と事前に設定した目的地を結ぶデマンド型により運行しており、ライトライン沿線の地区では、開業に併せて、ライトラインの停留場を目的施設に設置するなど、公共交通の乗継ぎの利便性向上を図っている。

今後は、2025年度内にJR宇都宮駅西側の整備区間（JR宇都宮駅から教育会館付近までの５km）の特許申請を行い、2030年代前半の開業に向けて検討を進めており、将来的には観光地である大谷エリアまでの延伸も検討している。

同市は、人口減少・高齢社会においても、子どもから高齢者まで誰もが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望がかなうまちの実現を目指している。

＜芳賀・宇都宮LRT＞



ライトライン



車内の様子

資料）宇都宮市

Column コラム

交通モードの切替えによる地域の足の確保（宮城県気仙沼市ほか）

気仙沼市の海岸沿いを走行するJR気仙沼線は、2011年３月、東日本大震災の津波により、気仙沼駅・柳津駅間の沿岸部の線路が流失し、運行不可能となった。鉄路復旧の代替手段として、2012年８月から気仙沼駅・柳津駅間で運行を開始したのが、JR気仙沼線BRT（Bus Rapid Transit）である。主に通勤・通学として年間約30万人に利用されており、BRTとしての復旧後も、日常生活に密着した地域の基幹交通を担っている。

気仙沼駅・柳津駅間55.3kmのうち約50kmはBRT専用道であることから、速達性が維持され、遅延時間５分未満の運行が９割以上と、定時性も確保されている。また、専用道から離れた市立病院構内へ乗り入れるといった柔軟なルート設定や、混雑状況に合わせた輸送力の調整が可能であり、地域の声を反映した柔軟な運行サービスが提供されている。

一方で、震災前には７万人であった同市の人口は、現在は６万人を割り込み、沿線地域でも人口減少が進む中、BRTを運行する東日本旅客鉄道㈱（以下、JR東日本）では、少子高齢化の進行によるさらなるドライバー不足を懸念し、2018年度より、BRT専用道の一部区間における、自動運転の実証実験に取り組んでいる。

自動運転区間は、一般道との交差が少ない柳津駅・陸前横山駅間のBRT専用道約4.8kmで、自動運転バスには、障害物を検知するカメラやセンサーが搭載されているほか、走行路面2m毎に敷設された磁気マーカーを、車両の磁気センサーで検知することにより、電波の届かないトンネルを含む専用道上においても、高精度な自車位置推定を実現し、正確な自動運転を可能としている。このような技術により、2022年12月から、ドライバーの監視が必要な自動運転レベル２、最高速度時速60kmでの営業を開始している。

また、2024年３月、JR気仙沼線BRTの自動運転バスは、柳津駅・陸前横山駅間において、特定の条件下で自動運転車レベル４として、日本で初めて最高速度時速60㎞での認可を受けており、今後、JR東日本では、有人での自動運転レベル４の運行実現を目指すとともに、陸前横山駅から水尻川アプローチまでの自動運転区間の延伸（自動運転区間計15.5km）を進めていくこととしている。

＜特定の条件下でレベル4の認可を受けた自動運転バス＞



＜鉄道とBRTが同じホームに乗り入れる気仙沼駅＞



資料）東日本旅客鉄道㈱

（2）関係人口の創出・拡大

関係人口とは、移住した「定住人口」でも、観光に来た「交流人口」でもない、特定の地域に継続的に多様な形で関わる人々を意味し、主な生活拠点とは別の特定の地域に生活拠点（ホテル等も含む。）を設ける暮らし方である、いわゆる二地域居住を行う人も含まれる。関係人口は、「訪問系」と「非訪問系」の大きく２つの類型に分類でき、訪問系は地域との結びつきの度合いの強さに応じて、さらに５つ（直接寄与型、就労型（現地就労）、参加・交流型、就労型（テレワーク）、趣味・消費型）に分類される。

図表Ⅰ-2-1-23　関係人口の分類と推計値（コロナ禍前）



関係人口の人数は、「地球との関わりについてのアンケート」（国土交通省、令和２年９月実施）による 18 歳以上を対象とした推計値。

資料）国土交通省

地方を中心として、人口減少が著しく進行している地域では、居住者の生活環境が持続不可能になるおそれがある中、2020年に発生した新型コロナウイルス感染症の感染拡大を経て、いわゆるUIJターン[注8]を含めた若者や子育て世帯等を中心とする二地域居住へのニーズが高まっている。

二地域居住は、関係人口を創出・拡大させるのみならず、地方への人の流れを生み、魅力的な地域づくりに資するものである。高齢化の進行により、地域づくりの担い手不足に直面している地域では、若者を中心に、変化を生み出す人材がその地域に流入し、地域づくりの担い手となることが期待されている。また、地域コミュニティを維持するためにも、関係人口の拡大・深化は重要である。普段生活している場と異なる地域との関わりを楽しむことにより、居場所や活躍の場が得られ、地域に貢献することで、お互いwin-winの関係を構築できる。また、災害時には二地域居住先等が円滑な避難先となり得ることや、関わりを持つ地域が被災したときに何かしらの支援を行うなど、災害時の支え合いの基盤になる可能性を秘めている。

国土交通省では、二地域居住の普及・定着を通じた、地方への人の流れの創出・拡大を促進するに当たり、「広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律の一部を改正する法律案」[注9]を2024年２月９日に閣議決定し、第213回通常国会へ提出した。同法案には、二地域居住促進のための市町村計画制度、二地域居住者に「住まい」・「なりわい」・「コミュニティ」を提供する活動に取り組む法人の指定制度や二地域居住促進のための協議会制度の創設等を盛り込んでいる。

注８　Ｕターンとは、生まれ育った場所以外で働いたのち、再び生まれ故郷に戻って働くこと。Ｉターンとは、生まれ育った場所で働いたのち、出身地ではない場所へ移住して働くこと。Ｊターンとは、地方出身者が一度都会で就職し、地方に移住・転職すること。地元から近い都道府県や同じ県内でも異なる市町村に移住する場合も含まれる。

注９　2024年５月に成立した。

図表Ⅰ-2-1-24　広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律改正案



資料）国土交通省

関係人口の拡大・深化に向けて、人々の多様な暮らし方や働き方が実現可能となるには、「人」、「場」、「仕組み」づくりを進めていく必要がある。

地域課題の解決に関心を持つ人材を育成するためには、学校における探究学習や農山漁村体験、自然体験活動等の取組みを推進することや、地域外の人が地域と関わるきっかけを創出するとともに、地域と関係人口を結びつける関係案内人等の育成や活動支援が必要となる。また、関係人口の拡大が求められる農村地域への関心を持つきっかけの場として、農家民宿や古民家等に滞在する「農泊」を推進することも有効である。さらに、継続的に地域を訪問する関係人口がその地域で円滑に活動できる仕組みづくりも必要となる。

（第２のふるさとづくりプロジェクト「何度も地域に通う旅、帰る旅」）

新型コロナウイルス感染症の影響等により、働き方・住まい方に関する意識が変化する中で、密を避け、自然環境に触れる旅へのニーズが高まったことを踏まえ、国内観光の新しい需要を掘り起こし、地域経済を活性化する観点から、いわば「第２のふるさと」として、何度も地域に通う旅のスタイルの普及・定着を図るため、観光庁は2022年度より「第２のふるさとづくりプロジェクト」を推進している。2023年度には、「『第２のふるさとづくりプロジェクト』継続した来訪促進のためのモデル実証事業」において、反復継続した来訪を促すための仕掛けづくり等の先進事例創出に取り組む事業の選定を行い、モデル実証を実施した。

図表Ⅰ-2-1-25　第２のふるさとづくりプロジェクト



資料）国土交通省

（３）高齢者等が安心して暮らせる社会

①高齢者等の居住の安定確保

人生100年時代の高齢社会において、高齢者等が地域で安心して暮らせる社会を実現するためには、高齢者等を取り巻く環境の整備が重要である。

「住生活基本計画（全国計画）」（2021年3月閣議決定）では、多様な世代が支え合い、高齢者等が健康で安心して暮らせるコミュニティの形成とまちづくりに向けて、高齢者、障害者等が健康で安心して暮らせる住まいの確保が挙げられ、エレベーターの設置を含むバリアフリー性能等を備えた住宅の整備等を推進している。

また、住宅確保要配慮者（低額所得者、高齢者、障害者、外国人等）の住まいの確保に向けて、住宅セーフティネットの中心的役割を担う公営住宅の計画的な建替え等やストック改善の推進と

図表Ⅰ-2-1-26　高齢者向け住宅の整備



サービス付き高齢者向け住宅の例

資料）国土交通省

ともに、住宅確保要配慮者が安心して暮らせる、セーフティネット登録住宅の制度が活用されている。

②バリアフリーの推進

高齢者や障害者等も含め、すべての人が安全・安心に生活し、快適に移動できる環境を整備するため、ハード・ソフト両面からバリアフリー化を推進している。

駅等の旅客施設における段差の解消等、高齢者を含むすべての人の利用に配慮した施設・車両の整備の促進等により、公共交通機関のバリアフリー化を図るとともに、公共性の高い建築物についても、誰もが安全・安心、円滑かつ快適に利用できる施設を目指した整備を図っている。

また、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、幅の広い歩道等の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化等により、歩行空間のユニバーサルデザインを推進している。

このほか、心のバリアフリーの普及・啓発に向けて、バリアフリーに対する国民の理解増進を図る「バリアフリー教室」の開催や、高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進に向けたキャンペーンを実施している。

図表Ⅰ-2-1-27　バリアフリー化の事例



資料）国土交通省

③交通システムの再構築

公共交通が充実していない、都市部以外の交通空白地では、自家用車での移動が普及しているが、運転免許返納等により自動車を運転できない高齢者等も存在する。交通空白地の農山村地域に住む高齢者等が、日常生活において移動に困らないようにするため、交通システムの再構築に取り組む必要がある。具体的な取組みの方向性として、①地域にある資源（人材、車両、施設）を最大限に活用し、当該資源のマルチタスク化を図る、②自家用車を用いた旅客輸送サービスの更なる活用を図る、③デジタルを活用したコンパクトな移動サービス（自動運転等）の提供を推進する、④エネルギーの地産地消やエネルギー収益の公共交通への活用等を通じて、地域内経済循環を図る、⑤自動車運転免許を返納した高齢者が安心して利用できる新たなモビリティの開発を推進することが考えられる。

Column コラム

農山村における交通・物流の連携（北海道上士幌町）

上士幌町は、人口約5,000人弱、東京23区全体の面積を上回る広さを有し、農業・酪農をはじめ第１次産業や公共牧場、温泉、鉄道遺産等、観光資源も豊富に有する町である。

少子高齢化・人口減少が進み、担い手不足等により交通サービスが維持できないおそれだけでなく、市街地と農村地域間の物流では、荷物の量に比して配送時間が膨大に発生するなど非効率な状態が続いていた。

上士幌町には、「上士幌セントラルベルト構想」（コンパクトシティ）に基づき、徒歩圏内に町役場をはじめ、こども園等の公共施設エリア、スーパーマーケット等の商業エリアが配置されており、近隣の自治体との間を運行する路線バス等の乗り場が集約された「上士幌交通ターミナル」が整備されている。また、交通・物流に係る実証実験やデータを収集し、町民のニーズを見える化することにより、効率的なサービス提供の実現に向けた取組みを行っている。

旅客輸送の面では、2022年12月より自動運転バスの定期運行を開始しており、「レベル４」の自動運転移動サービスの実現に向けて、信号協調による交差点安全走行や、路車協調システムの実証に取り組んでいる。2024年度中に、一部区間でのレベル４実施を目指すとともに、温泉街等の観光資源を有するぬかびら地区と市街地をつなぐ約20kmについて、高速自動運転が可能な車両の実証走行を検討している。

物流の面では、農村部への配送手段として、トラックによる配送に加えて、ドローンを用いた空路での配送を活用する「空陸ハイブリッド配送」の実現を目指しており、2023年12月に、国土交通省により新設された「レベル3.5」飛行によるドローン配送が、日本国内で初めて行われた。ドローン配送導入により、従来トラックで運んでいた荷物を約半分近く減らすことが可能となるため、トラックによる配送効率を上げる効果が得られる。

また、福祉バスを委託している地元の交通事業者が空いているときに、町内の交通・物流リソースを最大限活用するため、貨客混載の実証も進めている。

今後、自動運転バス、ドローン共に、システムによる管理が可能となるレベル４を実現し、中山間地域でのデジタルを活用した持続可能なまちづくりを進めていく。同町の事例が横展開されて、ほかの自治体にも次々に導入されることで、システムの普及・共通化が進むと、各自治体の負担するコストは下がるため、導入を検討する自治体が更に増加するといった好循環が生まれることが期待される。

＜農山村における交通・物流の取組み＞



自動運転バス：かみしほろアルマ



ドローン配送の様子

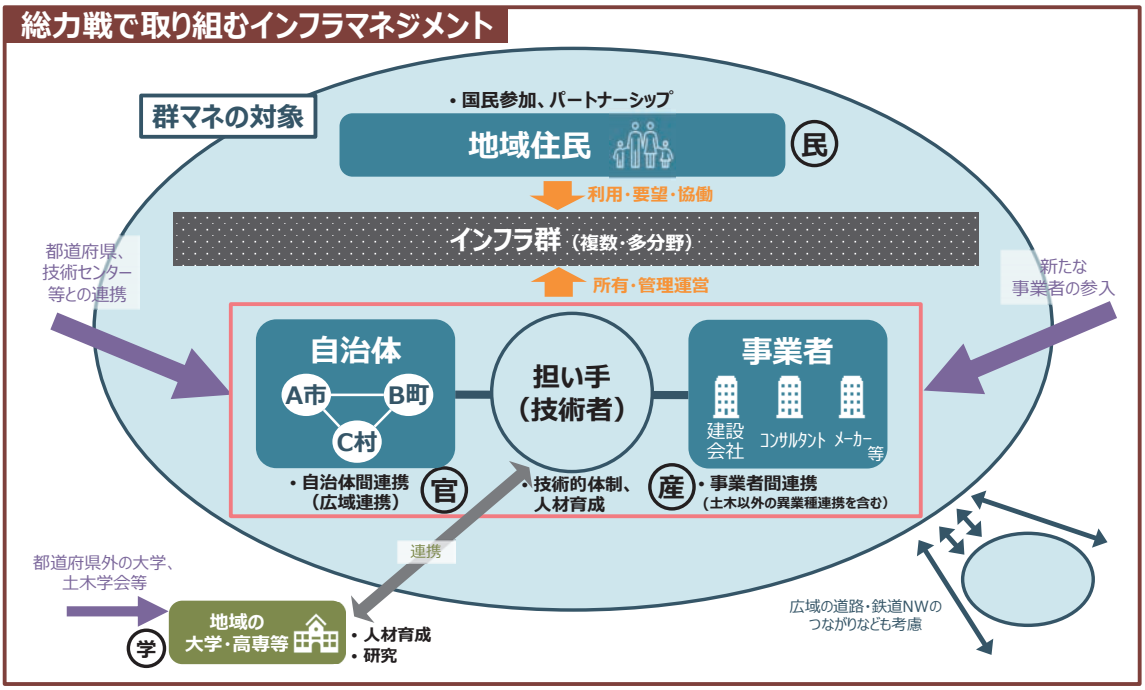
資料）上士幌町

（４）地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）

インフラの高齢化が進展する中、適切な維持管理を進める上で、体制面・予算面に課題を抱えており、予防保全への転換に向けた取組みが不十分な地方公共団体が多く見受けられる。インフラメンテナンスを計画的かつ適切に進めていくためには、新技術の活用や官民連携の促進等、取組みの高度化・効率化を図るとともに、広域・複数・多分野のインフラを群としてとらえ、総合的かつ多角的な視点から、地域のインフラを戦略的にマネジメントする、「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」を推進していくことも重要である。

国土交通省では、「群マネ」の取組みを展開していくため、2023年12月、先行的に課題解決に取り組むモデル地域について、11件（40地方公共団体）を公募の上、選定した。モデル地域に選定された地方公共団体に対しては、有識者の助言を得ながら、「群マネ」の計画策定や業務・工事実施の支援を行うとともに、モデル地域の検討を通じて得られた知見を踏まえて、「群マネ」検討の手引き等を作成すること等により横展開を図り、地方公共団体の持続可能なインフラメンテナンスの実現を支援していく。

図表Ⅰ-2-1-28　地域インフラ群再生戦略マネジメントの全体イメージ案



資料）国土交通省

Column コラム

群マネモデル地域について

【選定案件】計11件（40地方公共団体）　**令和5年12月1日選定**

No.	自治体名	
①	北海道	幕別町＊
		音更町
②	秋田県	大館市＊
③	滋賀県	草津市＊
④	大阪府	岸和田市
		泉大津市
		貝塚市＊
		泉佐野市
		和泉市
		高石市
		泉南市
		阪南市
		忠岡町
		熊取町
		田尻町
		岬町
		大阪府
⑤	兵庫県	養父市＊
		豊岡市
		朝来市
		香美町
		新温泉町
⑥	奈良県	宇陀市＊
		曽爾村
		御杖村
		東吉野村
		奈良県
⑦	和歌山県	和歌山県＊
		橋本市
		かつらぎ町
		九度山町
		高野町
⑧	島根県	益田市＊
		津和野町
		吉賀町
⑨	広島県	広島県＊
		安芸太田町
		北広島町
⑩	広島県	三原市＊
⑪	山口県	下関市＊

（＊応募自治体）

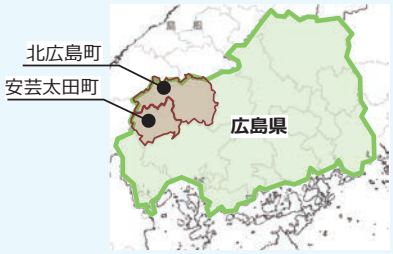
※旗あげの自治体名は、
応募の代表自治体のみ記載



出典：国土地理院

●事例①　広島県・安芸太田町・北広島町
＜広域連携（垂直）＞

安芸太田町と北広島町では、人口減少に伴う職員数の更なる減少やベテラン職員の退職による技術継承の課題等、インフラメンテナンスを含む行政サービスの維持が困難な状況となっている。そのため、将来にわたりサービス水準を維持していくため、群マネのモデル地域として、県・２町の管理者の枠を越えた持続可能な取組み・実施体制の構築を目指している。具体的には、道路管理業務全般（維持・修繕、除雪、緊急対応等）を対象とし、県・町の一括発注等も含めた効率的・効果的な業務実施のあり方を検討することとしている。




空から見た北広島町市街地



三段峡（安芸太田町）

■想定する実施体制



	自治体名	人口（万人）	面積（km²）	土木職員の数※1（人）
広島県	広島県	-	-	13※2
	安芸太田町	0.6	342	0
	北広島町	1.8	646	0

※1 各自治体への聞き取りによる(R6.4現在)
※2 西部建設事務所安芸太田支所管内の維持管理を担当する職員数

●事例②　秋田県大館市　＜多分野連携＞

秋田県大館市では、市の技術職員の減少や災害業務の増加に伴う事業者側の体制不足等が課題となっている。これまでに市内の一部地域で道路や普通河川、公園等の分野横断的な包括的民間委託を実施し、一定の効果が得られているものの、受発注者それぞれの経験不足による事務負担増加等、課題も浮き彫りになったところである。これらの知見を踏まえ、群マネのモデル地域として、包括的民間委託のエリアや分野の拡大とともに、ＤＸ技術の導入や民間ノウハウの活用等も進め、メンテナンス業務のさらなる発展に向けて検討を進めている。



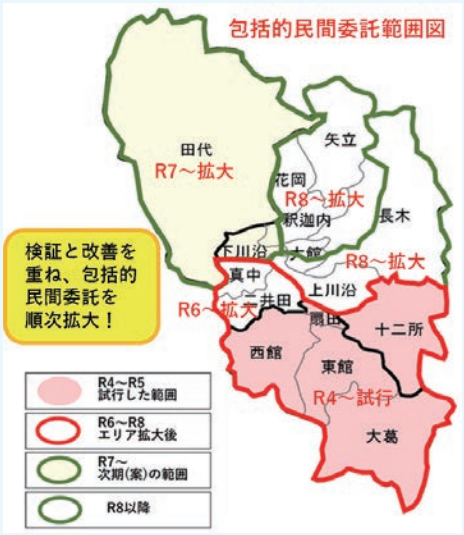

長根山から見た大館市街地


冬期の排雪状況

	自治体名	人口（万人）	面積（km²）	土木職員の数※（人）
秋田県	大館市	6.6	913	48

※自治体への聞き取りによる（R6.4現在）

	第１期（試行）	第２期
対象地域	大館市　比内地域及び　十二所地区	大館市　南部（エリアを拡大）
事業規模	36百万円	約１億円／年間
契約期間	16か月（R4.12～R6.3）	３年間（R6.4～R9.3）
対象施設	道路・普通河川等	左記のほか、法定外公共用財産・公園
業務内容	計画準備、マネジメント、道路維持管理、河川維持管理	同左
契約方式・業務実施方法	総価契約・単価契約併用仕様規定（道路除草工のみ性能規定）	総価契約（性能規定）
参加要件	共同企業体	同左
選定方法	公募型プロポーザル方式	同左



資料）国土交通省

（５）地域の活力維持に向けた取組み

人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少に直面している地方では、その進展に伴い、地域経済の縮小といった問題を抱えており、そのまま放置すればヒト・モノ・カネが地域外へ流出し続けるおそれがある。地方が衰退に向かわぬよう活力を維持し続けるためには、民間の消費、投資を喚起し、産業立地の促進やまちなかの再生を推進するためのまちづくりを進めることが重要である。また、地域経済を牽引する中小企業等の成長促進や地域産業の稼ぐ力の向上を図ることにより、地域の雇用創出の動きや地域内における消費行動が生まれ、地域経済の好循環が生まれることが期待できる。

①産業立地の促進

我が国の国際競争力の強化を図るとともに、経済成長を牽引する産業を創出すべく、企業の立地戦略等を踏まえ、地方における生産拠点の整備や強化を図っていく必要がある。また、経済安全保障の観点から、国際情勢の複雑化に加え、グローバリゼーションの進展や社会経済構造の変化等に伴い、サプライチェーン上の脆弱性が課題として顕在化している。このような課題への対策として、製造業の国内回帰の動きや、地域資源を活用して高い付加価値を創出できる産業等、域内で稼げる産業の地方立地を促し、地域雇用の創出と地域経済の底上げを図ることが必要となる。

図表Ⅰ-2-1-29　産業立地の促進事例（岩手県北上市）



産業集積の促進（北上市）

資料）国土交通省

②まちなかの再生

人口減少等を背景に、所有者不明土地や空き家等の更なる増加が懸念されているため、それらの発生の抑制や活用の拡大が重要である。特に、地域経済やコミュニティの活性化を図る観点では、まちなかの賑わい空間の整備や、地域の核となる商業施設及びまちに点在する空き店舗・空き家の改修等により、まちなかの再生を図り、域内の消費を促進する必要がある。国と地方公共団体が連携して取り組むとともに、産業立地政策と併せて実施することにより、限られた人材・ノウハウ等のリソースを効率的に活用することが可能である。

図表Ⅰ-2-1-30　まちなか再生の事例



まちなかの賑わい空間の整備（熊本市）



空閑地を活用し新築したレストラン（豊岡市）

資料）国土交通省

③地域における道の駅の役割

全国に広がる「道の駅」は、「休憩」「情報発信」「地域の連携」の３つの機能を併せ持つ施設で、道路利用者のオアシスとなっている。近年は、地域の活性化・観光の拠点として地域再生の役割を担うだけでなく、災害時の防災機能や子育て支援等の施設整備が進むなど、地域の防災・交流等の拠点となっているものもみられる。

Column コラム

道の駅整備による地域活性化（山都町・東広島市）

■道の駅「通潤橋」

熊本県山都町（やまとちょう）は、九州のほぼ中央に位置し、北は阿蘇南外輪山、南は九州脊梁山地が連なる景観豊かな山間の町である。また、近世石橋の傑作である「通潤橋」等の歴史遺産も豊富である。

同町は1955年のピーク以降人口減少が進み、現在は約13,000人（2024年２月）、高齢化率は約50%であり、後継者・担い手不足等の深刻な課題を抱えている。

このような中、2024年２月に、九州を横断する九州中央自動車道の「山都中島西インターチェンジ」から「山都通潤橋インターチェンジ」までの10.4キロメートルが開通した。町内への移動を促すインフラが整ったことを好機と捉え、同町は、山都通潤橋ICの供用開始に合わせる形で、「道の駅」整備事業を進めた。

2024年１月、同町は、国道218号線沿いに道の駅「通潤橋」を移転オープンさせた。同駅の最大の特徴は、2023年に土木構造物として初めて国宝指定された「通潤橋」が車で５分圏内に位置していることである。そのほか、構内には地元の食材を使った料理を提供するレストランや、地元の特産品を多く揃えた物産館等を備えており、賑わいを創出する工夫がなされている。

現在、同施設の来場者数は月間で約15,000人であり、売上については月間約2,000万円を記録している。今後、同施設は道の駅を軸に、定住人口や産業と雇用の拡大により、地域の活性化及び情報発信等の取組みをより一層進めていくこととしている。

＜道の駅「通潤橋」＞



＜通潤橋＞



資料）山都町

■道の駅「西条のん太の酒蔵」

東広島市西条地区は、酒造りに適した気候や清らかな水を利用した日本酒づくりが盛んであり、日本三大銘醸地として知られる。その一方で、日本酒をはじめとした地域の特産品の魅力を発信する拠点がないという課題があった。そうした中、同市が運営主体となり2022年７月に中国地方最大の道の駅「西条のん太の酒蔵」がオープンした。

当施設の取組みは、市の観光資源につながるゲートウェイとして、来場者に対し、地元特産品の魅力を発信し、消費の拡大につなげることで、賑わいを創出し、ひいては地域活力の向上を図ることを目的とするものである。日本酒やジビエ、野菜等の市の特産品を取扱う直売所や、地元食材を使用したフードコートが設けられている。また、一度に100人が利用可能な屋内遊戯場（こどもひろば）も有しており、子育て世代にも利用しやすくなっている。

ほかにも、当施設は、長距離ドライバーの休憩拠点として、施設内にシャワー設備や24時間利用可能な無人コンビニを備えている。

同施設のオープン後、来場者数は増加の一途を辿っており、一日の平均直売所利用者は平日570人、休日1,150人を記録している。売上についても、３ヶ月間で約1.61億円（2024年１月～同年３月）を記録しており、前年同期間の売上から10%以上の増加を達成していることもあり、地域経済に貢献している。

そのほか、当施設は、従来の道の駅の役割である休憩機能、情報提供機能、地域連携機能に加え、防災機能を備えており、県内で初めて「防災道の駅」に指定されている。災害時には、地域住民、長距離ドライバー等の避難所としての役割もあり、施設内に非常用電源、貯水タンク、防災倉庫、防災トイレ等が備えられている。さらに、広大な駐車場を活かし、警察や自衛隊の救援部隊の拠点としても機能する。

今後は、当施設と市内観光拠点とがつながる仕組みや、子育て機能と連携したイベントの開催、大学や学生の知見を活かしたコンテンツの創出等、地域の中心拠点を目指すとしている。

＜道の駅「西条のん太の酒蔵」＞



＜直売所＞



資料）東広島市

④地域生活圏の形成

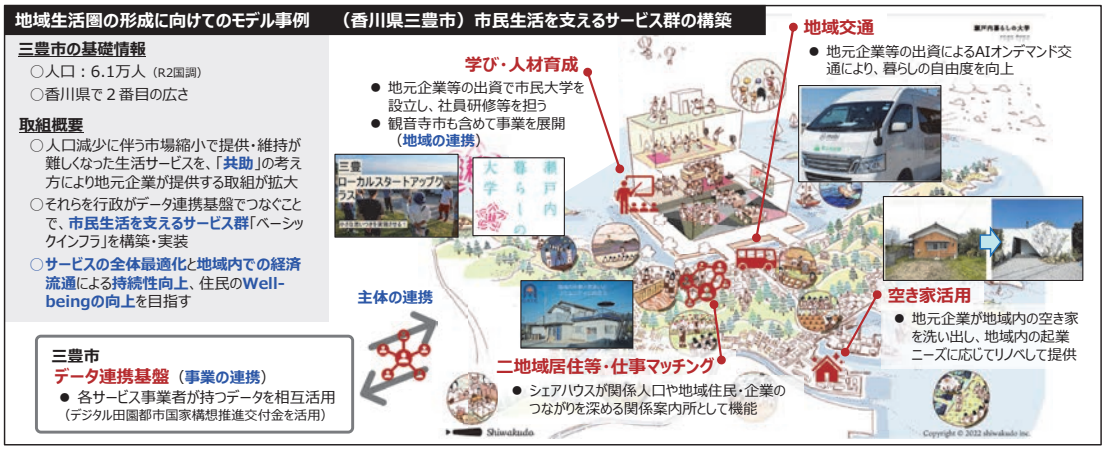
人口減少・少子高齢化が進むことにより、地域の暮らしを支える中心的な生活サービス提供機能が低下・喪失するおそれがある。こうした状況に対し、従来の縦割りの分野ごとの地方公共団体での対応だけでは限界がある。そのため、分野の垣根を越えた、市町村界にとらわれない、官民パートナーシップによる地域経営と、デジタルの徹底活用によるリアル空間の質的向上により、日常の暮らしに必要なサービスが、持続的に提供される地域生活圏の形成を目指すことが重要である。

地域生活圏の形成に向けて、地域公共交通や買い物、医療・福祉・介護、教育等の暮らしに必要なサービスの利便性の最適化や複合化、そのデジタル技術実装の加速化、地域内経済循環の仕組みの構築等に取り組み、地域課題の解決と地域の魅力向上を図ることが期待される。

例えば、地域公共交通では、鉄道、路線バス、コミュニティバス等の交通手段が重複している場合、地域の関係者との共創を通じて、交通ネットワークの統合・再編等を実施することにより、利用者にとっての利便性、事業の持続可能性・生産性を向上させることができ、地域をつなぐ持続的なモビリティ社会の実現に資する。

また、デジタル技術を活用することにより、これまで場所や時間の制約により実現できなかった新たな生活サービス（テレワーク、遠隔医療等）の提供が可能となることや、自動運転バスやドローン物流等の輸送サービス提供機能の省人化・自動化・効率化の実現も期待できる。

図表Ⅰ-2-1-31　地域生活圏の形成に資する取組み事例



資料）三豊市等関係者提供資料より国土交通省において作成

第2節　望ましい将来への展望

前節において、少子高齢化・人口減少による深刻な影響に対応するべく、国土交通分野における施策を整理するとともに、取組みの現状と方向性を記述した。

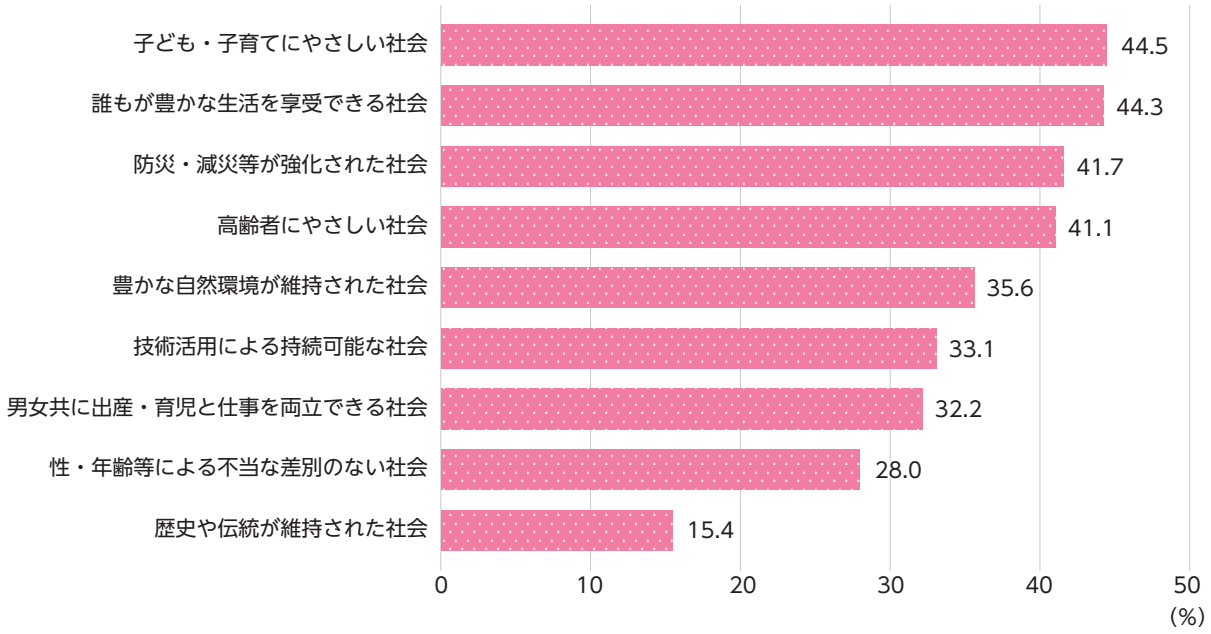
ここでは、今後の社会の望ましい姿についての国民の意識調査結果や、有識者の意見を踏まえつつ、わたしたちの暮らしや社会を展望する。

1　国民の願う将来の社会像（2050 年代以降の新たな暮らしと社会）

我が国の少子化の傾向は、今後も続いていくことが予想される。

このような社会状況の中、今後、2050年代以降の新たな暮らしや社会について、日本国民が期待していることについてたずねたところ、最も期待されている将来像は、「子ども・子育てにやさしい社会」（44.5%）であり、次いで「誰もが豊かな生活を享受できる社会」（44.3%）、「防災・減災等が強化された社会」（41.7%）、「高齢者にやさしい社会」（41.1%）を回答した人が多かった。

図表Ⅰ-2-2-1　2050年代以降の新たな暮らしや社会に期待する将来像



（注）回答者総数 4,320 人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

「子ども・子育て」、「高齢者」にやさしい社会への期待度が高いことから、子どもから高齢者まで、中間層の子育て世代を含めた「全世代にとってやさしい社会」の期待度が高いことといえる。「誰もが豊かな生活を享受できる社会」（44.3%）に対する期待度が高いことから、性別・年齢・国籍等を問わない、多様性のある豊かな生活を享受できる社会への期待もうかがえる。

Column コラム

2050年代以降に向けた持続可能で活力ある暮らしと社会

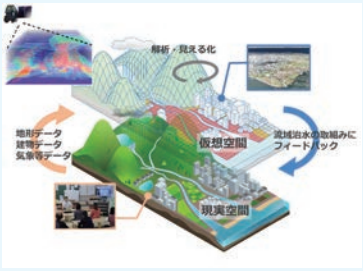
さらに人口減少が進展していると予測される2050年代の社会について、国民が願うのは、豊かな生活を享受できる多様性ある社会という未来像である。

技術の進歩は、私たちの生活や社会経済を大きく変革してきたが、国民の意識・価値観において、多様化が進み、人々の働き方、住まい方、生活様式等において、技術と同様、多様化もより進展すると考えられる。

2050年代の更なる人口減少を見据えながら、我が国の経済、地域の足の衰退や担い手不足への対応、災害の激甚化・頻発化への対応等の大きな課題に対処し、誰もが豊かで持続可能な暮らしと社会を実現するため、技術の革新とともに、子ども・子育て、高齢者等への対応や地域の活性化に向けて取組みを加速させ、一人ひとりが幸せを実感する社会の実現が重要である。

○技術革新による防災

デジタル技術を活用し、災害リスクや被災状況の推定・可視化、予測情報の精度向上、早期の情報発信・周知により、災害リスクを低減等が期待される。



（資料：国土交通省）

○子ども・子育てにやさしく、多様性を支える社会

多様性のあるインクルーシブな空間等、子ども・若者が自立、成長できる場や安心して結婚・出産・子育てができ、共働き・共育てが可能な環境の整備が期待される。



（資料：東京都）

○自動運転・連結トラック

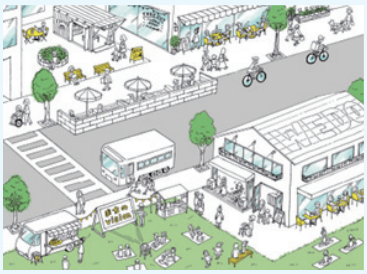
自動運転車の普及により、事故リスクを低減させることが期待され、省人化により担い手不足の解消が期待される。



（資料：まちづくり㈱ ZEN コネクト）

○歩きたくなるまちづくり

地域の中心市街地にて人中心の居心地良く歩きたくなるまちづくりが行われることで地域の活性化が期待される。



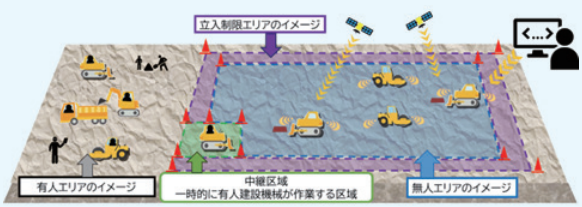
（資料：国土交通省）

○ドローン・自動施工

工事現場の完全無人化、また、橋梁等のインフラ点検でドローンを活用し、事故リスクを低減させることが期待され、省人化・省力化により担い手不足の解消が期待される。



（資料：国土交通省）

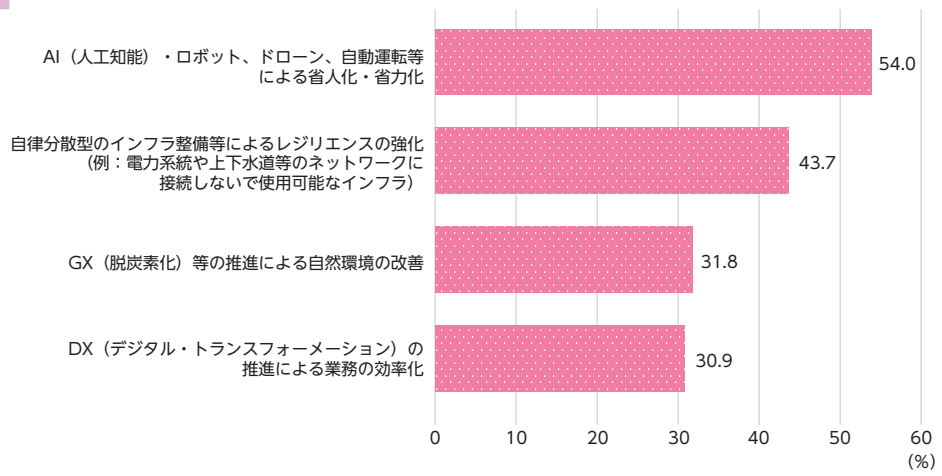


（資料：国土交通省）

（技術活用による持続可能な社会）

今後、少子高齢化が一層進む中、経済成長の実現、国民の安全・安心の確保、地域コミュニティの維持等、持続可能な社会を実現するための手段として、新しい技術の活用・普及による効率化が重要である。そこで、どのような目的でどのような技術が活用されることを期待しているかたずねたところ、半数以上の人が「AI（人工知能）・ロボット、ドローン、自動運転等による省人化・省力化」に期待していることがわかった。

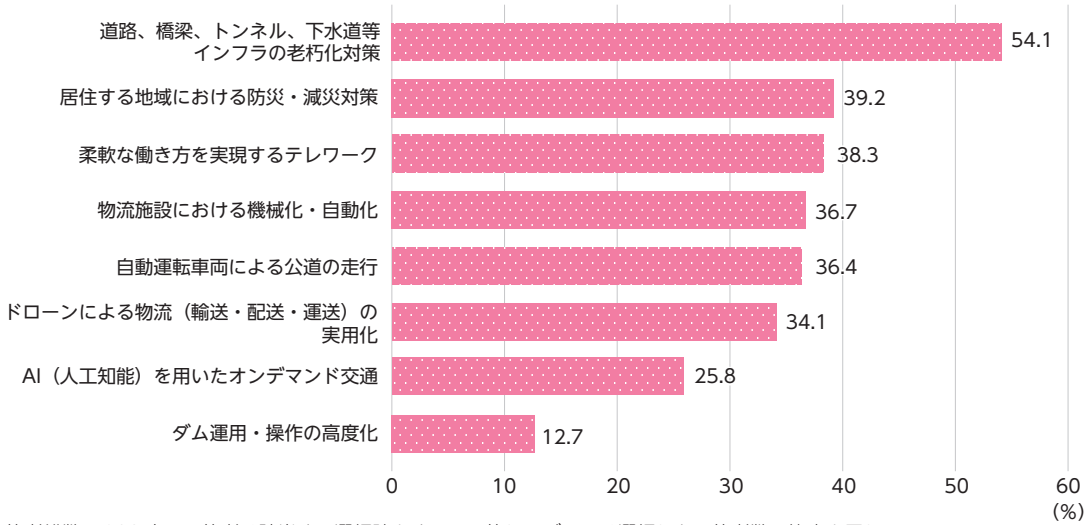
図表Ⅰ-2-2-2　持続可能な社会に向けて期待する技術



（注）回答者総数 4,320 人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

また、産業の担い手が不足する状況の中、この問題を解決すべく省人化・省力化・自動化を実現可能にするAI（人工知能）・ロボット等の技術の進歩や活用が期待される分野をたずねたところ、最も期待されているのは、「道路、橋梁、トンネル、下水道等インフラの老朽化対策」（54.1%）であり、次いで「居住する地域における防災・減災対策」（39.2%）、「柔軟な働き方を実現するテレワーク」（38.3%）が多かった。

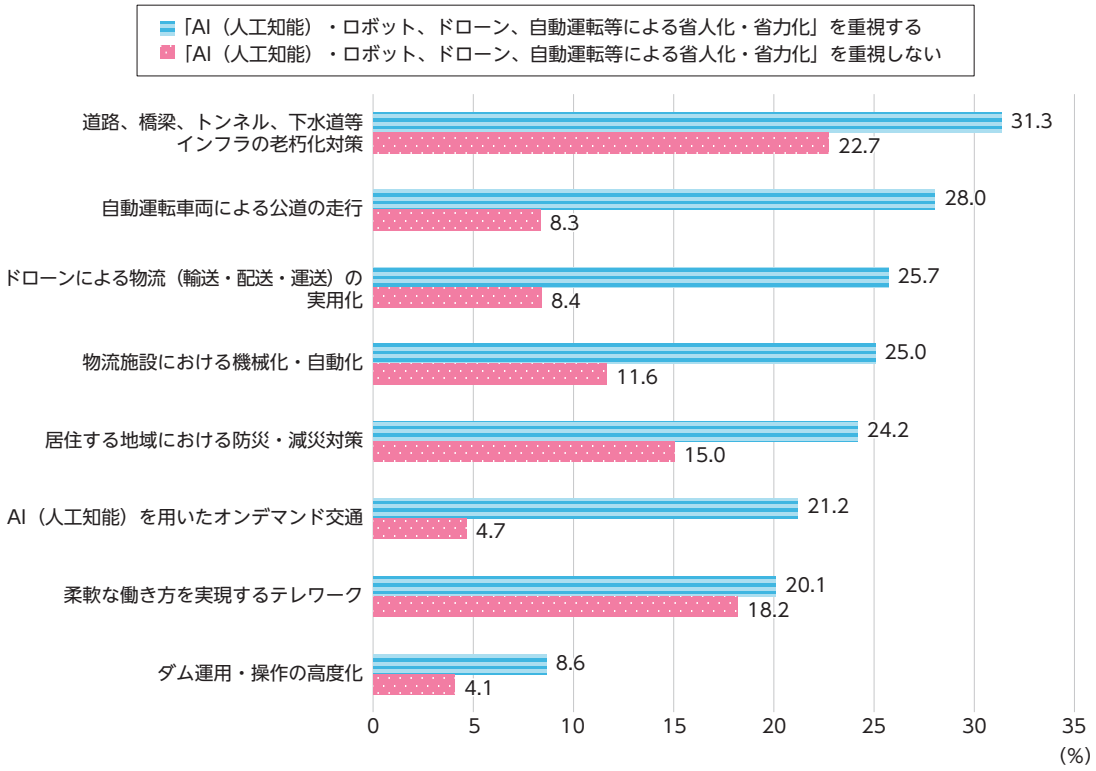
図表Ⅰ-2-2-3　AI（人工知能）・ロボット等の技術進歩・活用が期待される分野



（注）回答者総数 4,320 人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

さらに、AI（人工知能）・ロボット、ドローン、自動運転等による省人化・省力化に期待すると回答した人が、省人化・省力化・自動化の技術が具体的にどの分野で活用されることに期待しているか分析すると、最も多かったのが「道路、橋梁、トンネル、下水道等インフラの老朽化対策」（31.3%）、次いで「自動運転車両による公道の走行」（28.0%）、「ドローンによる物流（輸送・配送・運送）の実用化」（25.7%）、「物流施設における機械化・自動化」（25.0%）が多かった。また、AI（人工知能）・ロボット、ドローン、自動運転等による省人化・省力化に期待しないと回答した人においても、同様に回答を分析したところ、最も多かったのが「道路、橋梁、トンネル、下水道等インフラの老朽化対策」（22.7%）であり、AI（人工知能）・ロボット、ドローン、自動運転等による省人化・省力化に関する技術の利用先として、多くの国民に期待されている分野であるということが判明した。

図表Ⅰ-2-2-4　省人化・省力化・自動化が特に期待される分野



（注）回答者総数 4,320 人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

近年、災害の激甚化・頻発化に伴い、道路や下水道等のインフラの被害が頻繁に発生している。また、我が国のインフラの多くは、高度経済成長期以降に整備されており、建設後から50年以上経過する施設は今後増加が見込まれ、老朽化が懸念される。社会資本の適切な整備・維持管理により、国民の命や暮らしに対する不安やリスクを軽減すること、持続可能な地域社会を形成すること、経済が成長し雇用や所得が安定的かつ持続的に確保されることにつながる。

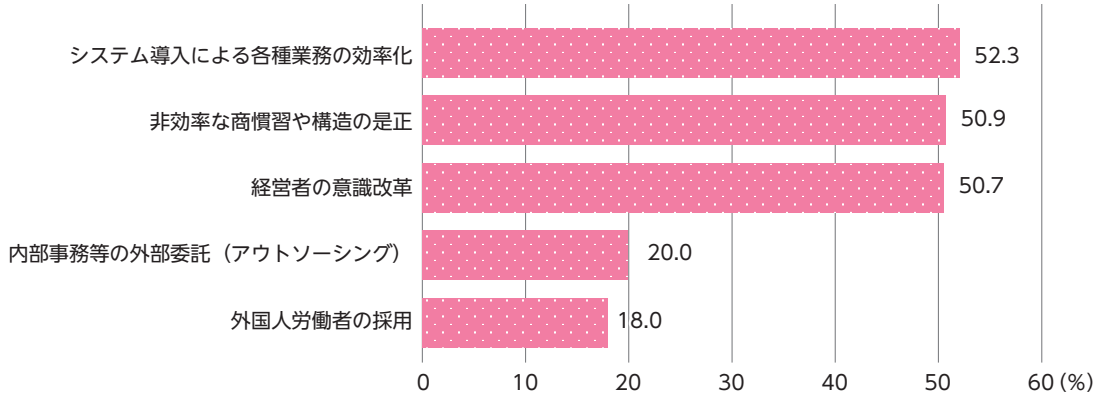
（企業の生産性向上に向けて）

人口減少に伴う労働力、とりわけ、生産年齢人口の急激な減少が今後見込まれる中、我が国の産業を引き続き国際競争力を有する状態で持続するには、多様な人材の確保につなげる雇用の創出と、生産性の向上を実現することが不可欠である。我が国の経済成長に資する生産性向上に向けて、必要と

思う対策についてたずねたところ、必要性が最も高いと考えられる対策は「システム導入による各種業務の効率化」（52.3%）であり、「非効率な商慣習や構造の是正」（50.9%）、「経営者の意識改革」（50.7%）についても、ほぼ同水準であった。

それら３つの項目に共通するのは、デジタル技術の活用による新たな商品・サービスの提供や、新しいビジネスモデルを通じて商慣習や組織等の変革を目指す取組みである、デジタル・トランスフォーメーション（DX）である。デジタル化による新たな付加価値及びイノベーションの創出が、機械化・自動化等による効率的な生産活動を可能とし、ひいては生産性向上や働き方改革につながる。

図表Ⅰ-2-2-5　企業の生産性向上に必要な対策

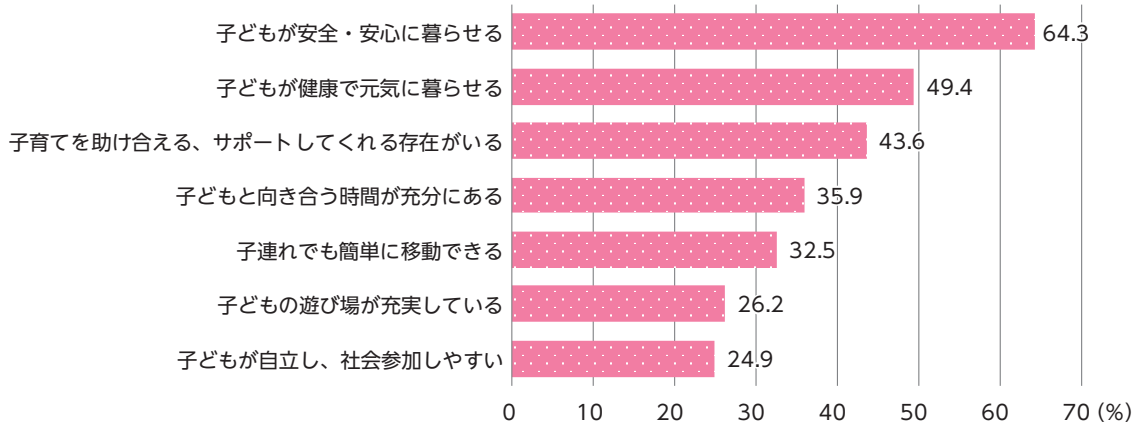


（注）回答者総数 4,320 人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

（子ども・子育てにやさしい社会）

今後の少子高齢化のスピードを少しでも遅らせるためには、現在の社会が、子どもや子育て当事者に対して寛容であり続けることが重要である。「子ども・子育てにやさしい社会」について重視することをたずねたところ、最も多かった回答が「子どもが安全・安心に暮らせる」（64.3%）であり、次いで「子どもが健康で元気に暮らせる」（49.4%）、「子育てを助け合える、サポートしてくれる存在がいる」（43.6%）が続いている。

図表Ⅰ-2-2-6　「子ども・子育てにやさしい社会」を実現するために重視すること



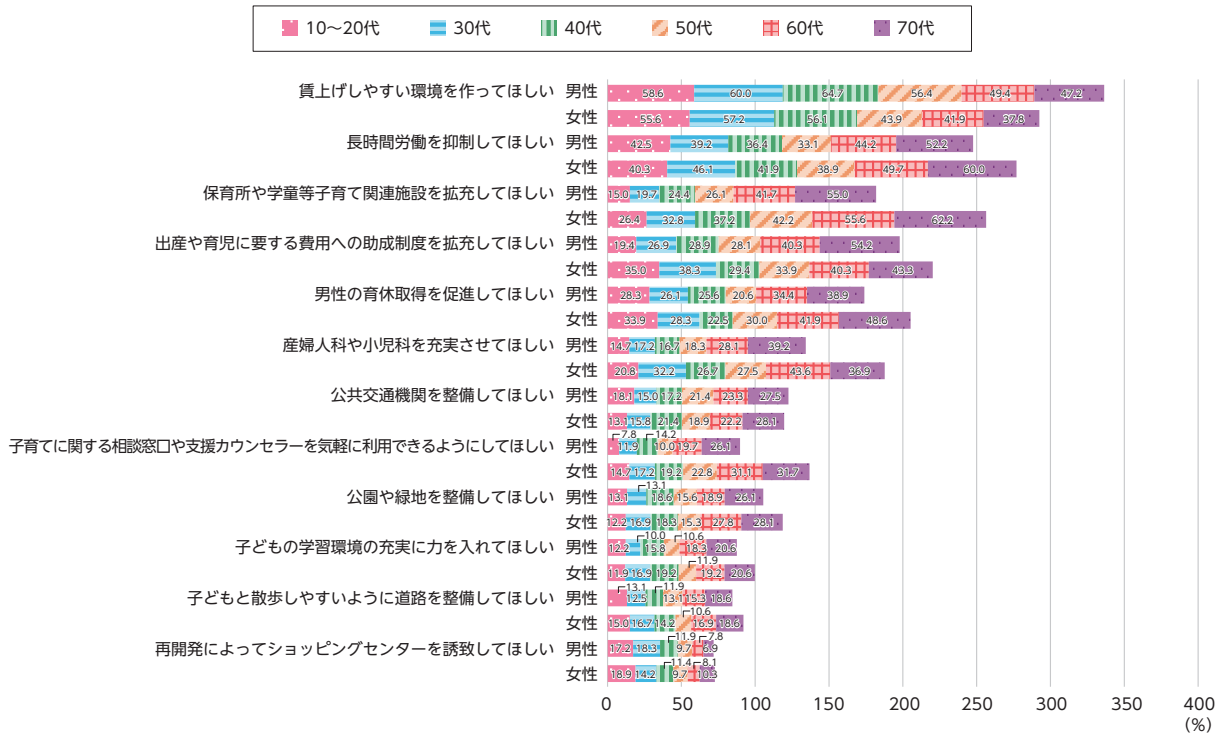
（注）回答者総数 4,320 人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

また、子どもを産み、育てやすい社会を実現するためには、結婚や子育てに対する多様な価値観・考え方が存在する中、特に、若い世代の男女が、将来に明るい希望を持つことが重要であるとともに、結婚しても、子どもを持って働きたいと希望しているが、その希望がかなわず、結果的に、少子化が進んでいるとも考えられることを踏まえ、子どもを産み育てやすい環境の整備が重要となる。

そこで、子どもを産み育てやすい社会を築く上で、国民が行政に期待する役割についてたずねたところ、最も多く挙げられているのが、「賃上げしやすい環境を作ってほしい」（52.4%）であり、次いで「長時間労働を抑制してほしい」（43.7%）、「保育所や学童等子育て関連施設を拡充してほしい」（36.5%）が続いている。

上記について、性別・年代別に見ると、最も回答の多かった「賃上げしやすい環境を作ってほしい」は、男女共に60代未満の回答が多く占める一方、「長時間労働を抑制してほしい」と「保育所や学童等子育て関連施設を拡充してほしい」が60代以上の回答で特に多く、高齢者を支える現役世代と、定年退職等により現役を退いた世代との間に意識の違いがある。

図表Ⅰ-2-2-7　「子ども・子育てにやさしい社会」実現のために行政が果たすべき役割（性別・年代別）



（注）回答者総数 4,320 人（性・年齢層ごとに 360 人の 12 層）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した層ごとの回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

「こども未来戦略」（2023年12月22日閣議決定）においても、「政府として、若者・子育て世代の所得向上に全力で取り組む。」と明記されており、少子化対策として、賃上げ等を含めた経済的支援により若い世代の所得を増やすことや、社会全体の構造や意識を変えること等が必要である。

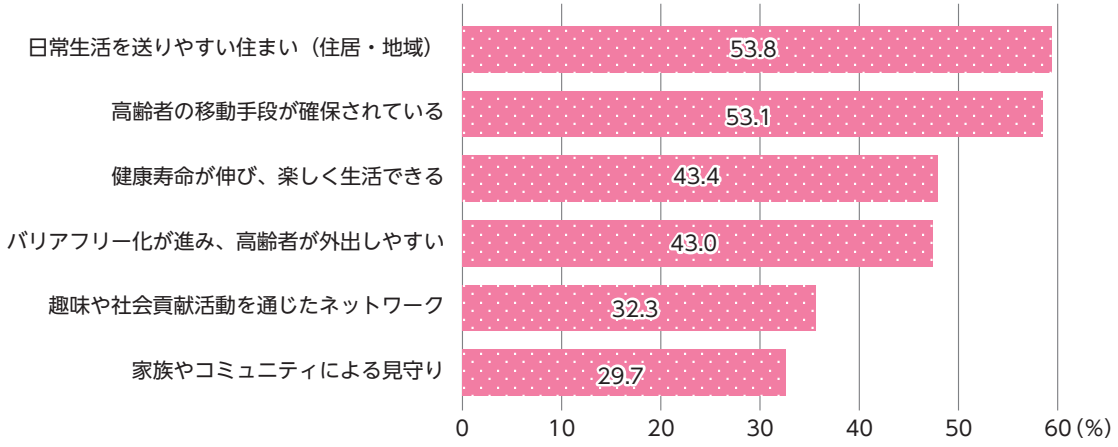
また、第１章第２節に記述したとおり、子ども・子育てにやさしい社会の実現に向け、すべての年代の女性の半数以上が、「多様で柔軟な働き方の保障」が必要と回答していることから、子育てをしながら収入を得て生計を立てるには、安心して働くことができる制度や環境の存在が必須である。働き方改革関連法が2019年４月に施行されて以来、今年で５年になるが、企業をはじめ、今の社会が、子育て当事者に対して、理解を示す構造や意識に変わるよう、引き続き啓発していくことが必要である。

（高齢者等にやさしい社会）

我が国の高齢者（65歳以上）人口は、3,622万７千人（総務省「人口推計」令和５年10月１日現在）であり、総人口に占める割合（高齢化率）は29.1％となっており、高齢化の進行速度が世界中の先進諸国等の間でも特に高い状況が、今後も続くことが予想されている。

今後、ますます増えていく高齢者が平穏に生活できるよう、高齢者にとってやさしい社会の実現のために、何を最も重視しているかについてたずねたところ、「日常生活を送りやすい住まい（住居・地域）」が一番多く、53.8％であった。次いで、「高齢者の移動手段が確保されている」（53.1％）、「健康寿命が伸び、楽しく生活できる」（43.4％）、「バリアフリー化が進み、高齢者が外出しやすい」（43.0％）を回答した人が多かった。

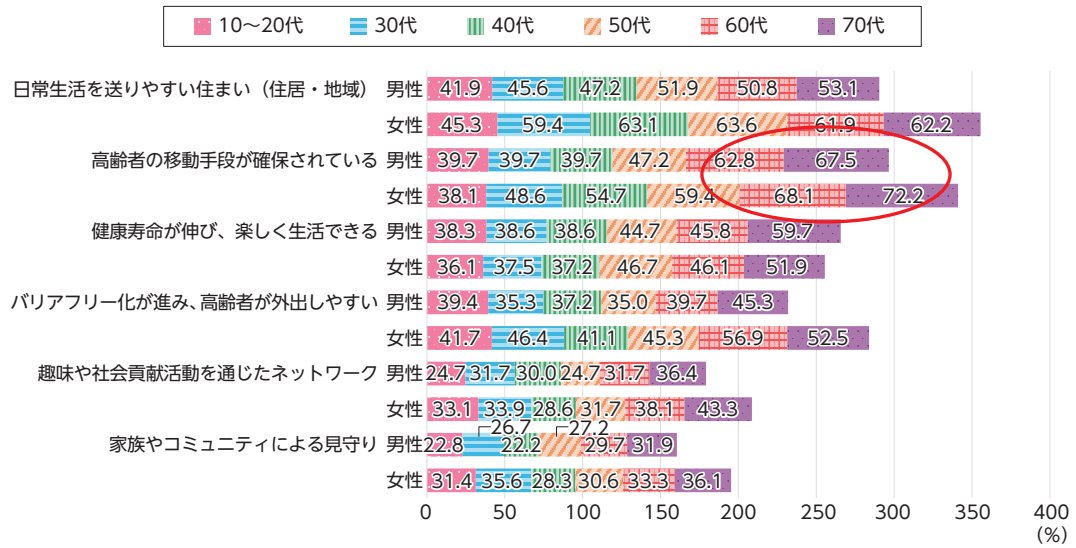
図表Ⅰ-2-2-8　高齢者等にやさしい社会の実現に向けて重視すべきこと



（注）回答者総数 4,320 人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

また、高齢者にやさしい社会の実現に向けて、高齢者（60代～ 70代）が最も重視することは、男女共に「移動手段が確保されている」（60代男性：62.8％、60代女性：68.1％、70代男性：67.5％、70代女性：72.2％）であった。

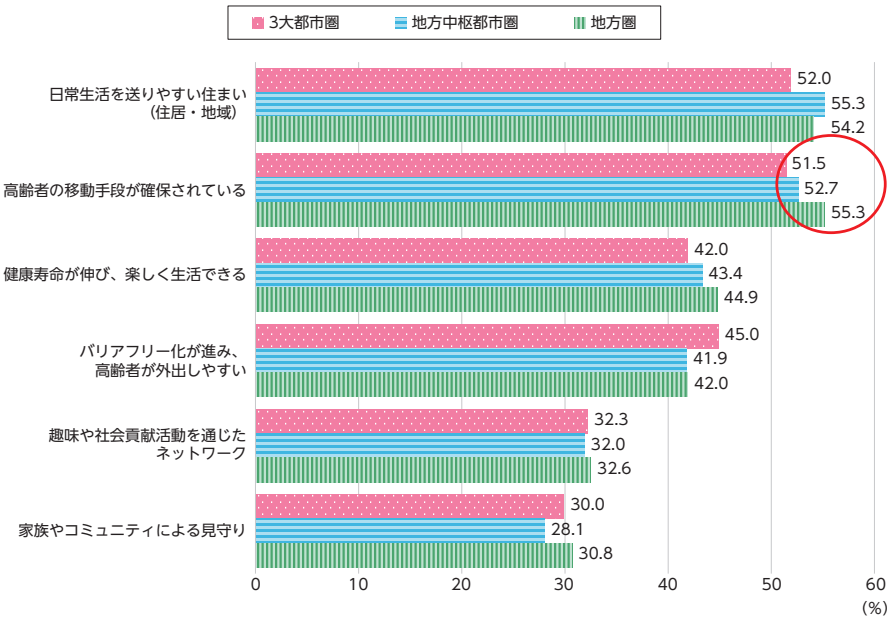
図表Ⅰ-2-2-9　高齢者にやさしい社会の実現に向けて重視する要素（性別・年代別）



（注）回答者総数 4,320 人（性・年齢層ごとに 360 人の 12 層）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した層ごとの回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

さらに、居住エリア別に見ると、地方圏に居住する者ほど「高齢者の移動手段が確保されている」ことを重視する傾向が高く、3大都市圏[注1]が51.5%、地方中枢都市圏[注2]が52.7%、地方圏[注3]が55.3%であった。

図表Ⅰ-2-2-10　高齢者にやさしい社会の実現に向けて重視する要素（居住エリア別）

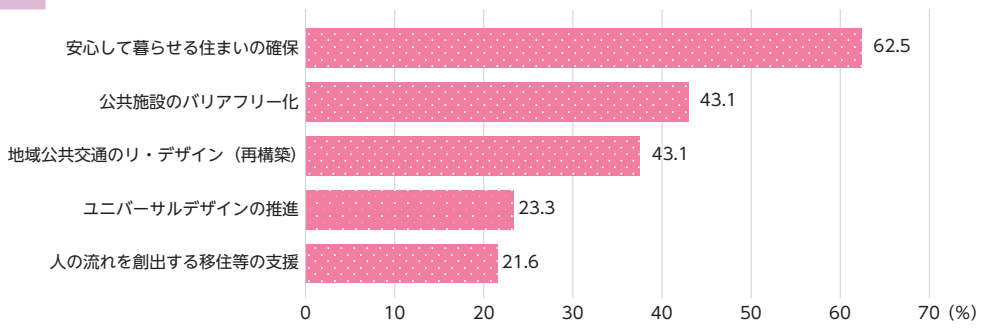


（注）回答者総数 4,320 人（地域圏ごとに 1,440 人の 3 層）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した層ごとの回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

注1　本調査における3大都市圏とは、東京圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）、大阪圏（大阪府、兵庫県、京都府、奈良県）、名古屋圏（愛知県、岐阜県、三重県）をいう。
注2　本調査における地方中枢都市圏とは、北海道、宮城県、広島県、福岡県をいう。
注3　本調査における地方圏とは、3大都市圏、地方中枢都市圏以外のそのほかの県をいう。

また、高齢者等が安心して居住できる地域を維持し続けるために必要と思う対策についてたずねたところ、「安心して暮らせる住まいの確保」（62.5%）が最も多く、次いで「公共施設のバリアフリー化」（43.1%）、「地域公共交通のリ・デザイン（再構築）」（37.5%）と続く結果であった。

図表Ⅰ-2-2-11　高齢者等の生活を持続可能なものとするために必要な対策



（注）回答者総数 4,320 人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

これらの結果の通り、都市部以外の地域に住む高齢者をはじめ、誰もが安心して暮らせる多様な住まいを確保するとともに、移動手段の確保による生活の質の安定的向上を図ることが、今後の暮らしや生活を充実させるためには必要不可欠である。個人の幸福を実現するだけでなく、住んでいるまちの活性化や地域の持続性にも資するため、多様な世帯が安心して暮らせる環境の充実・強化に取り組んでいく必要がある。

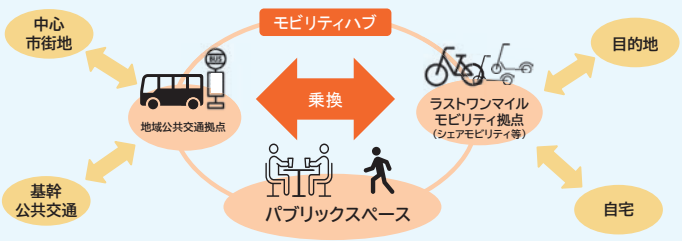
Column コラム

人口減少局面でも持続可能な都市構造へ

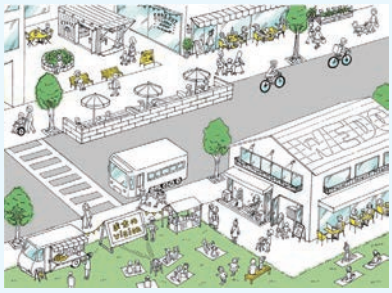
コンパクト・プラス・ネットワークの取組みは着実に拡大しており、持続可能な都市を目指すための「立地適正化計画」と、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目的とした「地域公共交通計画」を共に作成した市町村は、424都市に及ぶ（令和５年７月末時点）。また、まちなかにおけるゆとりと賑わいのあるウォーカブルなまちづくりを推進したのは101市区町村（令和５年６月末時点、滞在快適性等向上区域を設定）である。

人口減少の深刻化等の課題への対応と併せ、多様な暮らし方・働き方を支える持続可能で人間中心のコンパクトなまちづくりの実現に向けて、両計画の連携の強化を図りつつ、都市中心部だけでなく、日常生活を営む身近なエリアにも必要な機能が確保された地域生活拠点を形成し、魅力向上を図ることが重要である。

そこで、地域公共交通と連携しつつ、近隣の生活圏内における移動サービスの質の向上を図るための拠点（モビリティハブ）の整備を推進し、持続可能な都市構造を実現することとしている。



モビリティハブ（イメージ）

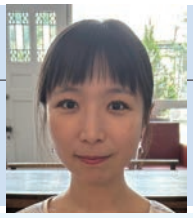


ウォーカブルなまちづくり

資料）国土交通省

Interview インタビュー

少子高齢化時代の地域公共交通のあり方
～福島大学准教授　村上 早紀子氏～



人口減少が加速していく中、地域の「足」を確保する上で、地域の公共交通の存続が鍵となる。地域経営、地域計画等がご専門で、国土交通省の審議会等委員であり、地域公共交通の課題解決に取り組んでおられる村上氏に、地域公共交通をどのように持続可能なものとすべきか、地域のまちづくりや公共交通のあり方について、お話を伺った。

●地域住民の負担と行政からの補助のバランスが重要

公共交通を維持していくために、重要なものが大きく二つある。一つは担い手の確保であり、もう一つは費用負担の問題である。これらを考慮し、地域交通を確保・維持していく仕組みづくりが重要である。

担い手の確保に関しては、各地域の状況によってできることが違うし、行政、事業者、住民それぞれの役割等でできることは違うため、役割等に応じた体制づくりが重要となる。担い手として、住民が主体となり、事業者と連携し、行政が強固なサポートをしていくことも必要である。

費用負担については、地域住民による負担のあり方について考えていく必要があり、運賃収入のほか、例えば、自家用有償旅客運送の場合、地区全体で支える「地区負担金」方式を採る地域もある一方で、行政からの補助にどのくらい頼れるかといったバランスの取れた費用負担スキームを構築していく必要がある。

●誰でも交通弱者になり得るため、路線バスへの支援が必要

「交通弱者」と一言で言われるが、様々な弱者のケースがあり、弱っていたり、困っていたりする度合いは異なる。例えば雪国（積雪寒冷地）の場合、夏は良いが冬だけ困る等、季節により弱者が生じることもある。困っている度合いやニーズにできる限り対応した対策を講じていく必要がある。

具体的には、事業者の努力により、路線バスを維持している地域であれば、それを補完する交通弱者支援策、輸送サービスの導入の可能性が考えられる。自家用有償旅客運送では、運行範囲を地域内に限定して、まちなかへ買い物に行く時は既存の路線バスに接続するケースもみられる。現在アドバイザーを務めている岩手県北上市においても、路線バスと連携した自家用有償旅客運送の取組みがあり、既存の交通機関を補完する対策が採られている。

路線バスやタクシーの事業者が撤退し、完全に公共交通空白地域になっている場合、新たな輸送サービスを別途検討する必要がある。

地方都市では、自分で車を運転ができなければ、移動や日常生活が困難になることが懸念されるため、高齢になっても、無理して運転し続けるという声も聞かれる。そのような交通弱者や、今後弱者になり得る人に対する移動支援策が必要であると強く感じている。

●地域内での共創が進んでほしい

国が進める地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）については、特に「３つの共創」（官と民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創）に注目している。実証段階において、「共創」が実際にどのように実現しているか、中長期的にも検証していく必要がある。

私が設立時から研究で関わっている、秋田県大館市の「大館版mobiプロジェクト」においても、共創モデル実証事業を進めているが、その効果検証や課題分析を進める中で、新たなモビリティサービスの受け皿にならなかった需要が、既存のタクシー利用に流れた事例もみられる。様々な分野と連携することが「共創」の狙いであるが、商業施設等との連携はまだ模索段階にあるようにみえる。「共創」がさらに浸透し、その実現性や効果について、引き続き検証していく必要があり、今後に期待している。

●制度をつくる立場から積極的に地域への助言・評価をいただきたい

地域との連携・協働を進めていく上で、それが完全に地域任せであってはならない。地域でできること（できないこと）、国や自治体にできること（できないこと）はそれぞれ異なるため、地域に委ね過ぎず、役割に応じて体制を築いていくことを期待したい。

これは、事業者との連携を進めていく上でも同様で、事業者と連携したくても、あるいは補助したくても、事業者側の高齢化や担い手不足等の事情から、補助金を入れても路線を維持することが困難なケースもみられる。こうしたケースをどうするかは今後の課題であるが、体制づくりの問題であると考える。

国の場合、制度をつくる側なので、その立場から、自治体レベルに落とし込んだ時に、ぜひ助言をいただきたい。実際に制度を活用している自治体や地域で進められていることがどう評価されるのか、どこをさらに

磨けばいいかという助言等あれば、自治体や地域の現場は勇気づけられるのではないか。

●新技術導入はあくまでも手段に過ぎない

新技術導入の取組事例が多く散見されているが、デジタルを活用した取組みや新しいサービスは、あくまで手段であり、目的ではないことに留意する必要がある。また、どのように地域に定着させていくかが大前提であると考えている。

大館市で実証実験が行われているmobiは、AIシステムの導入が目的ではなく、移動総量の増加や共生社会の実現が大きな目的である。事業者との連携を図りつつ、棲み分けを図っていくことをこれまでも確認してきており、事業者からは様々な意見をいただいている。顧客の奪い合いを引き起こさないよう、「共創」を前提とした体制づくりと、新たなサービスやデジタルを活用した取組みを進めていく必要がある。

デジタルの活用については、高齢者がアプリを使えるか等心配されがちだが、今は自治体を含め、スマートフォンの操作方法を教える相談室を開く等の支援を行っており、利用者である高齢者等への定着を図っている。

●車を運転できなくても移動と生活が密接につながっている状態が理想的

移動ができることにより、地域で暮らせる幸せを感じられる社会を築けるような交通サービスが望ましい。極端に言えば、どの交通手段かを問わず、地域公共交通が育っていき、それを使い、住民が安心して出かけられるようになることが究極の目的である。

マイカーを持つことが当たり前な地域社会に対し、マイカーがなければ生活できない状況を打破していきたい。研究を通して、公共交通を使いながら生活ができていることを身をもって示したい。

そのために、特に地方都市では、ミクロな交通の仕組みや、路線バスに接続する輸送サービスの導入等が対策として考えられる。ただし、元々、人口減少、過疎化が著しく進んでいるエリアでは、担い手不足等の課題があるため、行政や事業者との連携が必要である。

また、50年後を見据えた時、自動運転はさらに進化していると期待したいが、それでも自動運転でカバーできない地域をどうするかも考える必要があるのではないか。

●地域の暮らしの中の移動拠点整備が重要

持続可能な地域づくりやコンパクト・プラス・ネットワークを考える上で重要なのは、交通に加えて「拠点」である。拠点があって移動が生まれ、逆に言えば、移動が確保できなければ拠点まで行くことはできない。交通と拠点移動の両者が、密接に関係し合ってのコンパクト・プラス・ネットワークであると考える。

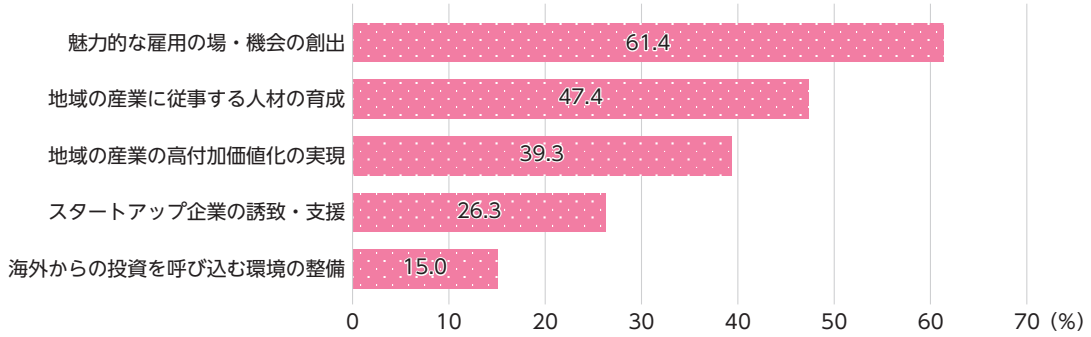
コンパクト・プラス・ネットワークの模範的な事例として、岩手県北上市の「あじさい都市」が挙げられる。アジサイの花びら一つひとつを各集落と捉えて、それぞれが独自に地域づくりを進めていくことを掲げている。各花びら（地域）が拠点をつくり、地域公共交通でつないでいくというコンパクト・プラス・ネットワークの取組みが継続的に行われている。

私が研究調査で伺った富山市における調査結果でいえば、LRT（Light Rail Transit）や路線バス、コミュニティバスだけでなく、地域の方が主体となって動かしている自主運行バスがあって、枝や葉に栄養を送ろうとしているからこそ、ネットワークが活きているのだと思う。いわば、「リ・デザイン」でいうところの、「幹」だけでなく、「枝や葉の部分」までも栄養が行き届いてこそのコンパクト・プラス・ネットワークである。

（地域の活性化維持に向けて）

子育て当事者や高齢者等の多様な世代が、安心して暮らせる環境の実現には、居住する地域に元気があり、地域経済が活性化していることが必要不可欠である。少子高齢化による人口減少が今後も続くことが予想される中、地域の活性化を維持するために必要である対策についてたずねたところ、最も多かったのが「魅力的な雇用の場・機会の創出」（61.4%）であり、次いで「地域の産業に従事する人材の育成」（47.4%）、「地域の産業の高付加価値化の実現」（39.3%）といった回答が多かった。

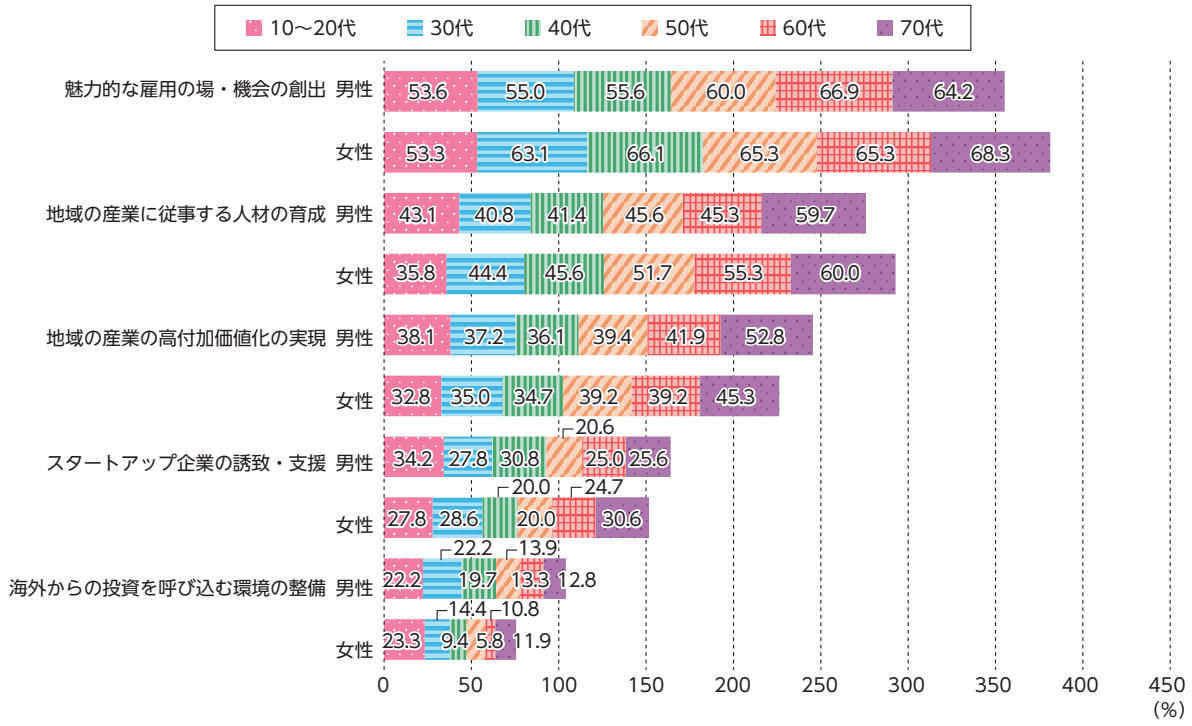
図表Ⅰ-2-2-12　地域活性化を維持するために必要な対策



（注）回答者総数 4,320 人。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

また、性別・年代別に見ると、男女共にすべての年齢層で半数以上が、「魅力的な雇用の場・機会の創出」が必要な対策であると回答している。

図表Ⅰ-2-2-13　地域活性化を維持するために必要な対策（性別・年代別）



（注）回答者総数 4,320 人（性・年齢層ごとに 360 人の 12 層）。回答者は該当する選択肢をすべて回答し、グラフは選択した層ごとの回答者数の比率を示している。
資料）国土交通省「国民意識調査」

地域活性化を維持するためには、魅力ある雇用の場が存在していなければならないが、上記調査において、「地域の産業に従事する人材の育成」が多かったという結果のとおり、地域の産業の高付加価値化や人材の育成を進めていく必要がある。地域の稼ぐ力が向上する取組みを推進することにより、域外からのカネを原資に地域経済が回り、ヒトの働く場が生まれる。また、都市部との連携により、ヒト、モノ、カネ、情報の流通が活発化し、ますます地域経済が潤うといった好循環が期待できる。

Interview インタビュー

『ゆき みず だいち つなんまち』持続可能な町の実現への挑戦
～新潟県津南町長　桑原 悠氏～



持続可能なまちづくりには、地域の産業に従事する人材の育成や、地域の稼ぐ力の向上が重要となる。国土審議会計画部会の有識者委員であり、現職の首長としては当時、全国最年少となる31歳で津南町長に就任、二児の母として子育てと仕事とを両立させながら、町政に取り組まれる桑原氏に、人口減少が進む厳しい環境の下で、持続可能な町を実現するための取組みや将来の展望についてお話を伺った。

（Ⅰ）持続可能な町の実現に向けた取組み

●経済的な拠り所としての産業づくり

日本一の信濃川が流れ、日本有数の河岸段丘の大地を有し、日本屈指の豪雪地帯としても知られている津南町は、春先には雪解け水が田畑を潤し、その豊富な水資源を活かし、特色ある農産物の生産が行われている。

全国的に人口減少・高齢化は深刻な問題であるが、津南町も近い将来、大幅な人口減少が見込まれている。昨年末の将来人口推計によれば、2050年に町の人口が半減するという非常に厳しい状況に直面しており、厳しい環境変化に対応していかなければならないと認識している。

持続可能な町を実現するためには、経済的な拠り所をつくることが重要である。「農を以て立町の基と為す」という町是のとおり、基幹産業が農業である津南町には、「魚沼産コシヒカリ」として有名な米、雪下にんじん、アスパラガス等の特産野菜、世界一の作付けを誇るカサブランカのユリ等、数々の「大地の恵み」があり、これらの生産振興は、町の重要課題である。また、町には酒蔵が２つあり、日本酒を海外にアピールできるチャンスがある。

地域で有数、又は国のレベルで有数の「戦える産業」が残っている今こそ、「儲かる産業づくり」を進めることが重要であり、注力するポイントをどこに置くか、各自治体が整理していく必要がある。

●産業の担い手づくり、省力化・自動化等生産性の向上を推進

町では、産業の担い手の確保･育成にも力を入れている。農業法人の設立支援等の町の取組みにより、10以上の農業法人が立ち上がり、30代、40代の方々が会社経営者として参画した。それにより、新技術が入りやすい環境が生まれ、ドローンの操縦者技能証明も既に40名ほどが取得するなど、スマート農業の導入が進んでいる。

また、町では、就農者の省力化につなげるため、農地に情報通信（IT）環境を敷設し、水田の自動給水栓やビニールハウスの温度管理を行う、モデルエリアの推進に取り組んでいる。

農地へのIT環境の整備は、それだけに終わらせず、ゆくゆくは子ども・お年寄りの見守り等にも活用していきたい。面的に整備したIT環境が、新しいビジネスに繋がっていければと期待している。

これからもテクノロジーを駆使して公の課題を解決する「パブリテック」を重視し、進めていきたい。

●仕事や結婚、子育ての希望がかなえられる、こどもまんなか社会の津南へ

また、持続可能な町づくりで優先すべきなのは、子どもたちのより良い育ちのための環境整備である。町では、子育て環境の充実に力を入れており、学童保育や学校施設の環境改善を進めているほか、特徴的な取組みとして、県立の中高一貫校と連携して学習内容に「総合学習・探究学習」を取り入れている。これは、生徒が自分たちの地域で課題を見つけてきて解決策を見出し、実践までするという取組みである。

また、高校生までに、地元産業・地元企業の認知度があればUターンする率が高いというデータに基づき、地元企業の協力による草の根の取組みとして、中高生に向けた「産業発見塾」を行っている。企業が直接、中高生に対しプレゼンテーションをすることで、中高生の地元企業についての認知度を高めるというもので、子どもたちが自分の町を知り、町に愛着をもてるような取組みである。

価値観の多様化が進む中で、個性を生かした共生社会の実現が求められている。例えば、「仕事と子育ての両立」の前に立ちはだかる、長時間労働の問題や、仕事と家事・育児の双方を女性が担うといった障壁をどう乗り越えていくかが重要である。現代の夫婦やカップルの中には、男性も女性も共に協力し合いながら、家族もあきらめないし、キャリアもあきらめないといった「デュアルキャリア・カップル」と呼ばれる形がある。町でも、カップルのお互いの状況を、その都度話し合って進めていけるような、夫婦やカップルのモデルづくりから始め、夫婦のウェルビーイングな働き方の実現へつなげていきたい。

●移住人口、関係人口の創出と町の情報発信

令和４年９月から、移住相談を担当する「移住コーディネーター」を町に設置した。これにより、移住相談や空き家バンク対応がきめ細やかにでき、また、情報発信の強化にもつながっている。住民や町内企業がサポーターとなる「移住サポーター」が、「移住コーディネーター」と連携しながら、移住ツアー等を地域で主催する動きも出ている。住民自ら、人口減少に危機感を持ち、活動する流れは、町にとってもありがたく、今後も応援していきたい。

また、故郷の津南町に家を建て、暮らしつつ、勤務先のある東京との間を行き来する働き方を選ぶ人が、少しずつ増えている。こうした二地域居住を選ぶ住民にとって過ごしやすい環境となるよう、「まちなかオープンスペース　だんだん」という、リモートワークに適した施設を整備している。また、二地域居住する人々同士のコミュニティができていくことも期待している。町内の空き家の有効活用を図る、移住者向けの空き家改修事業、住宅取得や賃貸住宅に対する補助事業等、補助金も用意しており、町への移住人口等の拡大につなげたい。

二地域居住までいかなくとも、関係人口の皆さんとの交流を通じ、ふるさと納税や実際の来訪等につなげようという取組みも始めている。例えば、「おてつたび」（お手伝いと旅の造語）は、関係人口づくりに有効で、町直営の「ひまわり広場」へ「おてつたび」の方に来てもらうなど、町内の事業者に「おてつたび」の利用を促し、好評をいただいている。

そのほか、町のイベントや仕事の情報発信、地元産業の認知度向上を目的として、「つながる、つなん」というサイトを、アプリ上で展開している。

●防災力を高め、万が一に備える

町の持続可能性という観点では、防災の取組みに力を入れることも重要である。令和元年に信濃川が出水したことから、堤防整備等のハード面で、国や県と一丸となり進めたほか、ソフト面でも、町の防災訓練を、県立の中高一貫校と連携し、地域住民や地元小学校の児童との協働で取り組んでいるが、これらの取組みは全国的にも高い評価を受けている。

（Ⅱ）全国に誇れる津南に

●地域経済の好循環を生み出す

津南には、全国に誇れる独自の価値がある。農業や商工業、観光が連携することで、その価値を活かした地域経済の好循環を生み出したい。豊富な水資源のおかげで、大地の恵みの農産物があるように、自然力に育まれ、自然とともに生きている町の「つなんブランド」の価値向上につなげるため、「ゆき みず だいち つなんまち」を統一的なブランドスローガンに決定し、タウンプロモーションを進めている。また、観光で意識しているのが、地域連携である。地域全体で盛り上げていく意識を持ち、広域で訪問客を増やす、全体のパイを広げる取組みを進めていきたいと考えている。

これからも多様な資源を活かし、知恵と工夫で、町や地域の魅力・個性を発揮していきたい。

●「いつかは津南に帰りたい」と思ってもらえる町に

持続可能な町づくりに率先して行動できる人材を育成するためには、子どもの頃から、町や地域に関わり、自分たちが変えられるという手応えを感じ、経験を積むことが重要と考える。そのような経験を積む機会（フィールド）や人材を、町が提供したりつないだりすることで、将来の町づくりや国づくりに関わる人を増やしていくことができる。

そのため現在、中高生を対象に実施している「総合学習・探究学習」について、今後は「総合学習・探究学習魅力化アドバイザー」を設置し、対象を小学生まで拡充することを考えている。

「大きくなっていつかは津南に戻りたい」と子どもたちに思ってもらえる、より魅力的な津南町を実現していきたい。

2 持続可能で豊かな社会が実現する将来の展望

ここでは、１．における国民意識調査により得られた国民の願う今後の社会像を基に、我が国の未来予想について、３つの分野（国土・インフラ整備、交通、暮らし）ごとに記述する。

（1）国土・インフラ整備

（進化するインフラメンテナンス～新技術を組み合わせた効率的なインフラ点検）

人手不足の中、AI・ロボット、ドローン等を活用することにより、道路・橋梁等のインフラやモノをより安全に、効率よく、維持・管理することが可能になっている。

Column コラム

AI・ロボット・ドローンによる次世代のインフラメンテナンス

インフラの点検や整備における様々な場面で、AI・ロボット・ドローンが活用されるようになれば、これまでとは次元の異なる生産性を発揮し、より精度の高いインフラの管理が行えるようになる。例えばMR（Mixed Reality）ゴーグルを用いて、現実世界をカメラで捉え、インフラの状態をAIで診断しつつ、遠隔地にいるオペレーターが出す指示をレンズに表示することで、点検員が迷わず正しい手順で点検や整備を実施できることが期待される。

橋梁等の高所や狭い場所での目視点検を、ドローンのカメラで代替できれば、危険な高所作業を減らすことができる。また、人の体に装着するロボットアームを用いて、作業時のサポートを行うことで、疲れにくく、かつ、より安全作業を実施できることが期待される。

点検結果を情報システムに蓄積することで、整備の優先順位をより詳細に検討できるようになり、例えば、インフラが導入された年月日だけではなく、インフラの使用状況や周りの環境等、インフラの寿命に関わる様々な要因を考慮することで、より効率的なインフラの更新計画を策定することが可能となることが期待される。

（進化する建設生産・管理システム）

BIM/CIMにより、調査・測量から維持・管理までの、建設生産・管理システムの全体における一連の業務が一元管理され、３次元データの活用・共有が容易になっている。

Column コラム

BIM/CIM を活用した建設生産プロセス全体のデータの連携

BIM/CIMを活用することにより、調査･測量･設計･施工・維持管理等の各段階から、データを一元的に蓄積することで、生産性の向上が可能となる。例えば、詳細設計において、適切な構造計算やコストの比較等を自動で実施することで、複数案の比較により、適切な構造形状を決定することができる。BIM/CIMから自動で数量を算出することで、積算や設計変更の効率化も期待できる。

施工後も、建築位置や規格、出来形、品質、数量等、すべて属性情報として登録されているため、維持管理に必要な作業を過不足なく効率的に実施できるようになる。点検・補修の履歴を残すことで、その際に得られたフィードバックを蓄積し、持続可能なインフラメンテナンスの実現が期待できる。

（進化する物流システム）

AI・ロボット、ドローン等による自動化等により、在庫管理から梱包、車両への積込み、荷物の仕分け、配送ルートが最適化され、かつ各作業が無人化されており、次世代モビリティが効率的な運搬を行っている。

Column コラム

物流のインターネット

これまでも、物流基地に荷物を集約し、貨物鉄道や特積トラック等を利用することによって、幹線輸送が実施されているが、荷物の出し手と荷物の受け手を直接結ぶ輸送形態も多い。ここに、AI・ロボット・自動運転の技術が加わることで、物流が様変わりするかもしれない。

倉庫では、荷物をピッキングし、梱包まで実施するロボットはすでに存在するが、今後は、そこに、荷物の量によってAIが配備した、自動運転トラックが整然と並び、貨物を積み込み、結節点となる物流基地に運ぶようになる。また、自動化された倉庫を持たなくとも、リクエストを出せば、自動的に荷物を回収してくれるようになるだろう。

結節点は、インターネット世界のルーターと同様に、目的地までの経路を割り出し、できるだけ効率よく輸送できるよう、輸送モードを組み合わせ、荷物を送り出すようになる。高速道路では、貨物輸送専用レーンを高速に走行し、渋滞に巻き込まれずに運ばれ、目的地近くの結節点につけば、ラストワンマイルを担う自動運転車両が、各配送先を巡るようになり、効率化された輸送によって、より便利でエコな輸送が実現することが期待される。

（新しいインフラのかたち）

既存のインフラ技術での維持管理が難しい地域に、代替技術を導入することにより、持続可能な地域が実現できている。

Column コラム

新しい水道インフラのかたち

上下水道インフラは、給水所や浄水場等の設備と、管路を整備する必要があり、大規模な設備投資が必要となるため、人口減少により小規模となった集落等においては、維持費用を支えることが難しくなっている。これまでの大規模な設備から、需要地にあった上下水道インフラを整備することで、維持費用を抑え、また、集落単位で整備することで、災害へのレジリエンスを高めることを期待できる。例えば、水質センサー、浄水装置、AIを組み合わせることで、自律制御が可能になる浄水装置を整備することで、その場で排水を浄化し、再利用することができる。また、容易に展開可能な下水処理技術についても、実証実験が行われており、災害時の利用だけでなく、平時の利用も可能となることが期待される。

（新しい防災のかたち：AI・デジタルによる災害予測・調査）

気象の観測を目的に、様々な機器が設置・運用されている。観測データの処理能力の向上を含む観測技術の進歩と気象予測技術の向上により、災害をもたらすような気象現象の、精度の高い予測が可能となっている。

Column コラム

新しい防災のかたち

気候変動により豪雨や土砂災害が頻発する中、台風や線状降水帯のような、災害の要因となり得る気象の予測精度向上に取り組んでいるところ、将来的な気象予測の高度化により、より早い段階から、対象地域を狭めた気象情報の発表が可能となる。また、発災時の人流や避難経路のシミュレーションの精度が高まり、被災状況をより精度高く予測できる。

衛星画像やAI等の活用をすることで、広範囲で高精度に土砂災害発生リスクの高い箇所の抽出が可能となり、土砂災害の予兆の観測が可能となることが期待される。

地すべりが発生する地域及び時期を予想するシステムが整備されるようになり、万が一、地すべりが発生した場合であっても、道路への土砂流出による道路寸断を防げることで、災害に強い道路の整備が実現する。

大雨による河川氾濫が発生した場合であっても、洪水を防ぐための堤防の更なる強化や、未然に浸水エリアや洪水到達時間を予想するシステムが整備されることが期待される。

発災後においても、被災状況の迅速な観測により、被災状況の見える化が進むことにより、迅速な復旧策の計画・実施、更なる減災に向けた公共インフラの整備、交通機関の運行制御、企業等のBCP策定の促進等の対策を進めることが可能となる。

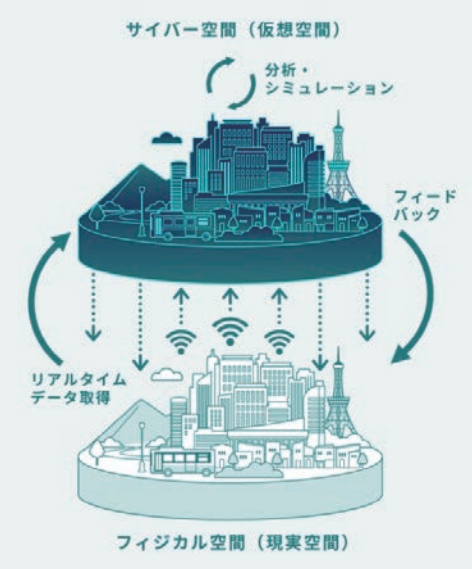
Column コラム

デジタルツイン実現プロジェクト（東京都）

東京都では、様々な都市課題の解決に向けて、デジタルツイン[注]の推進による社会基盤の構築に取り組んでいる。デジタルツインの実現により、フィジカル空間（現実空間）における都市の状況が、サイバー空間上でリアルタイムに把握可能となり、災害やインフラ、まちづくり等の課題に対して、最新データを利用した分析・シミュレーションの実施が期待されている。

取組みの一つとして、東京都は、令和６年能登半島地震において、石川県や国土地理院から提供された発災前の点群データ等に、発災後の斜面崩落・堆積分布データを重ねて表示することにより、災害状況を広域・即時に把握できる場として「デジタルツイン３Dビューア」上でデータを公開している。今後、発災後の点群データが提供されることにより、災害前データと３次元で重ね合わせることで、更に正確な災害状況の把握が可能になり、復旧・復興活動に活用されることが期待されている。

また、東京都は、デジタルツインを活用した水害シミュレーションにも取り組んでおり、浸水や土砂災害の被害の様相をシミュレートし、訓練で活用することで、行政機関のより効果的な災害対応オペレーションにつなげることを目指すとしている。

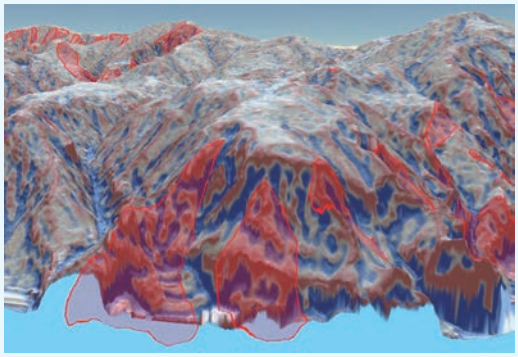


デジタルツイン概念図

注　インターネットに接続した機器等を活用して現実空間の情報を取得し、サイバー空間内に現実空間の環境を再現したもの。



発災前の高精細な地形を点群データで表示



発災後の斜面崩落・堆積分布を表示

資料）東京都

（2）交通

（進化する自動運転）

自動車運転免許や自家用車（マイカー）を持たなくても、気軽にまちなかや遠距離を移動できるようになる。

Column コラム

多様な自動運転の未来

高度な自動運転が実現し、様々なニーズに対応した自動運転車両が開発され、社会に実装されていくことで、例えば、一人暮らしの高齢者には、一人乗りの小型モビリティで、玄関先から病院、スーパーへ、音声認識等を使った機能で、複雑な操作を必要とせずに、どこへでも運んでくれるようになったり、家族全員でくつろぎながら移動ができるようになる。また、路線バス等の公共交通機関についても、自動運転化されることによって、より柔軟に増発等の調整が行えるようになることが期待される。

Column コラム

自動運転移動サービスの実用化による地域の足の確保（福井県永平寺町）

福井県内は、高齢運転者による死亡事故が多く、死亡事故全体の約５割を占めている。永平寺町も高齢化が進む中で、町全体が車社会のつくりとなっていることから、高齢者による死亡事故の多発が危惧されている。

そこで、同町は、2016年より電動カートを用いた遠隔型自動運転システムの実証実験に取り組み、2023年５月には、自家用有償旅客運送としては国内で初めて、一定の条件下で運転手が不要となる、レベル４による自動運転移動サービスを開始した。

これは、旧京福電鉄の跡地を自転車歩行者専用道に改修した町道（「永平寺参ろーど」）上で行われ、途中の停留所から曹洞宗の大本山永平寺の門前にある停留所までの２㎞の区間を、時速12㎞で運行するものである。電波が不安定な山間部にあるため、高精度GPSや高精度地図を用いての位置認識は困難であるが、路面に敷設された電磁誘導線からの電磁波を検知することにより、自動運転による経路運行を可能としている。自転車や歩行者のいる公道上を運行するため、AIカメラやミリ波レーダー、超音波ソナー等を搭載し、走路上の障害物を検知すると減速又は自動停止する技術が備わっている。

遠隔監視室からは、停留所や車両搭載のカメラ映像等を通し、車両の周囲状況や、制御状態・通信状態等を確認でき、車両の緊急停止、発進許可の指令が可能である。ただ、車両自ら不具合を感じれば自動停止をし、遠隔監視者に自動通報されるため、遠隔監視者が常時監視する必要はない。なお、遠隔監視者は１名で足り、１名で最大３台の車両を運行管理できる。2023年５月のサービス開始から2024年３月までの間に1,229名が利用した。

同町は、自動運転の実用化に向けた取組みによって、自動運転に対する町民の理解の促進だけでなく、地域の移動交通に対する町民の関心も高めたことが、2020年の自家用有償旅客運送によるデマンド型乗合タクシーの実用化につながったと考えている。

今後は、公共交通の補完となるよう、自動運転の運行エリアを拡大し、永平寺の門前からふもとまでの運行区間の延伸を検討するほか、観光資源としての活用を進めることとしている。

＜レベル４自動運転車両＞



＜遠隔監視室＞



資料）永平寺町

（ドローン）

無人航空機（以下、ドローン）による配送サービスの事業化が進み、人が居住するエリア（有人地帯）での目視外飛行（いわゆる「レベル４飛行」）が可能となるルートの構築数が拡大している。

Column コラム

ドローンの未来

ドローン技術がさらに発展し、高速かつ安定して貨物を輸送できるようになれば、災害時の支援物資の輸送や、平時においても新鮮な魚介類を遠隔の需要地に高速で輸送する等、これまでヘリコプターやトラック等で担っていた輸送を、効率的かつ低コストで実現できるようになり、空での輸送が、より身近で当たり前の時代になると期待される。

（住民の移動ニーズをスムーズに満たす輸送ルートの実現）

高度な自動運転技術が確立され、交通拠点間の移動に当たり、需要に応じた公共交通の輸送ルートが網の目に結ばれるようになっている。

Column コラム

モビリティ・ハブ

様々な交通モードの接続・乗換え地点（モビリティ・ハブ）が道路ネットワーク上に整備され、自動運転バス・タクシー、小型モビリティ等のシェアリングが可能な、シームレスな拠点が整備されている。

そのため、自家用車（マイカー）を持たなくても、例えば、自動運転バスからシェアモビリティ等にスムーズに乗り継ぐことができ、通期・通学ができる。

また、中心市街地への自家用車（マイカー）の流入を抑えつつ、拾いきれない細かなニーズに対して、自動運転タクシーが対応することで、地域で暮らす住民の多様な移動ニーズがスムーズに満たされることが期待できる。

（子ども・子育てにやさしいバス送迎）

子どもを近所の保育園又は幼稚園へ送迎できるオンデマンドバスや自動運転車両による送迎が当たり前になっている。

Column コラム

子ども・子育てにやさしい自動運転

子の送迎にかかっていた時間を仕事又は家事に充てることができ、親にとって効率的な時間の使い方が可能となることから、生産性の向上も期待される。また、AI技術により、保育園・幼稚園を特定せず、複数の園を結ぶシェアバス送迎が実現され、いつでも最適なルート運行のバス送迎を利用できる。

高度な自動運転技術の確立によりドライバーの負担を考慮する必要がなくなり、より柔軟な園外学習の実施や子どもの体調に配慮した送迎の多頻度化等、より子どもに寄り添った対応が可能となる。

（3）暮らし

（ロボットによる住宅建築）

プレキャスト工法やプレカット等、事前に工場でロボットによる建築資材の準備が行われてきたが、将来において、事前に準備された設計図を基に、建築現場において住宅用3Dプリンタを用いて短期間かつより安価な建設方法が普及している。

Column コラム

ロボットによる住宅建築

住宅建築における3Dプリンタによるロボット建築技術は、すでに社会実装の段階に入っており、将来は、このロボット技術が更に進展することが予測されている。建築基準法等の法令に準拠する、AIのロボット建築によって、将来の住宅建築は、より効率的に、かつ、より創造的なものに進化し、かつ、素材等の改善から、強度も耐久性も高まっていることが期待される。

消費者は、豊富な住宅カタログの中から、好みの住宅モデルを選択したり、ライフスタイルに合わせて家を建て替えたりすること等が容易になり、一生に一度の買い物と言われる住宅を、必要に応じて何度も購入し、住み替える未来が予想される。

短期間かつ廉価な住宅建築が可能なことから、大規模災害時に被災者向けに応急的な簡易住宅を短期間に提供することで、被災者の負担を早期に軽減し、復興を早めることが期待される。

（多様な働き方を通じた誰もが活躍できる社会）

様々な事情から、通勤してフルタイムの業務を実施できない状況でも、自宅でのテレワークやフレックスタイム等多様な働き方が推奨され、社会に広く浸透している。

Column コラム

未来の働き方（ワーケーション等）

多様な働き方とは、画一的な環境や労働条件ではなく、働く人すべてが、各々のワークライフバランスを追求しながら、柔軟な環境や労働条件によって実現する働き方である。過度なストレスや疲労の予防となり、離職を回避できたり、モチベーションや従業員満足度、労働生産性の向上につながる。組織が活性化され、新しいアイデアも創出されやすくなるという、企業側のメリットにもなる。

正社員と非正規社員という区分の緩和、労働時間、時間帯や働く場所等の選択肢を広げ、多くの人が意欲やスキルに応じて活躍できる場を作り、働き方を自律的に決められるようになることが期待される。また、ICTの活用による在宅勤務、サテライト勤務等テレワークの就業形態が普及しているが、さらに、平日といった観光地等の閑散期に、非日常の環境の下で、仕事と休暇を組み合わせた滞在旅行を行う、いわゆる「ワーケーション」の普及が進んでいくことが期待される。また、子連れ出勤等、様々な働き方が模索され、誰もが活躍できる多様な働き方が浸透していくことが期待される。

（インバウンド振興と観光地域づくり）

域外からの観光客等を受け入れるための観光地域づくりを行うことで、地域の活性化につながっている。

Column コラム

パーク・アンド・ライド等を活用した観光地域づくり

少子高齢化・人口減少が先行する地方において、交通ターミナル等の地域の拠点性・機能性を強化することで、域外からの訪問者を集積させるとともに、その先の観光地エリアへの進入を、自家用車（マイカー）以外に限定し、連節バス等の公共交通機関の利用による移動を促すことにより、交通渋滞、騒音・大気汚染等の環境問題を防ぎながら、域外からの観光客を受け入れる観光地域づくりを行うことで、持続可能な観光の実現につなげることが期待される。

また、域外からの観光客等による消費活動から稼ぐ外貨を、地域の行政サービス等を通じ、域内の住民に還元する好循環につなげ、地域の活性化を図ることが期待される。

特集

令和６年能登半島地震への対応

特集　令和6年能登半島地震への対応

2024年１月１日16時10分に発生した、最大規模の地震（マグニチュード7.6、最大震度７）により、能登半島を中心とした広い範囲で、激しい揺れを観測したほか、輪島市等の沿岸部には津波も押し寄せた。家屋の倒壊、土砂崩れ等により多くの人的被害、避難者が発生したほか、道路の陥没・損壊、電力や水道といったライフライン、交通機関等に甚大なる被害が発生した。

ここでは、2024年５月21日時点の国土交通省の対応状況を、「特集」として報告する。

1　災害の状況

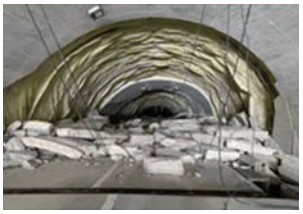
2024年１月１日16時06分の最大震度５強の地震以降、震度７が１回、震度６弱が２回、震度５強が８回発生し、震度１以上の地震は1,837回に及んでいる（５月21日時点）。金沢で80cmの津波を観測するなど、北海道から九州地方にかけて、日本海沿岸を中心に広い範囲で津波を観測した。液状化による被害が広範囲に発生したほか、輪島市では市街地の大規模火災が発生した。

今回の地震に伴い、電子基準点「輪島２」（国土地理院）で南西方向に2.0m程度の変動、1.3m程度の隆起が見られるなど、能登半島を中心に広い範囲で地殻変動が観測された。

５月21日14時現在、石川県内で死者245人が確認されている。避難者は最大で４万人を超えた。また、家屋の倒壊や土砂災害、道路や鉄道の寸断等の交通インフラの被害や一部地域の浸水被害、電気、ガス、水道等のライフライン関係の被害が多数発生するなど、甚大な被害をもたらした[注1]。

図表-特-1　主な被害


津波による浸水被害
（石川県珠洲市）


国道249号大谷トンネル崩落
（石川県珠洲市）


輪島港　岸壁背後の沈下
（石川県輪島市）


能登空港 滑走路
（石川県輪島市）


津波による施設被害
（石川県珠洲市）


浄水場からの水道管破損・露出
（石川県輪島市）


JR七尾線　七尾駅-和倉温泉駅間


液状化被害
（石川県内灘町）

注１　政府は、１月11日に令和６年能登半島地震を、激甚災害に対処するための特別の財政援助等に関する法律（昭和37年法律第150号）に基づく激甚災害に指定したほか、19日に大規模災害からの復興に関する法律（平成25年法律第55号）に基づく非常災害の指定を行った。

図表-特-2　災害の状況[注2]

人的被害

○死者 245 名（石川 245）、行方不明者３名（石川３）、重傷 334 名（新潟 5、富山 5、石川 324）
　軽傷 979 名（新潟 44、富山 44、石川 876、福井 6、岐阜 1、愛知 1、大阪 5、兵庫 2）

建物被害

○住宅被害：全壊 8,571 棟（新潟 106、富山 244、石川 8,221）、半壊 20,402 棟（新潟 3,065、富山 741、石川 16,584、福井 12）
　床上浸水６棟（石川６）、床下浸水 19 棟（新潟 14、石川５）
　一部損壊 94,558 棟（新潟 20,103 棟、富山 17,432 棟、石川 56,426 棟、福井 579 棟、長野 18 棟）
　火災の発生 17 件（新潟１，富山５，石川 11）

ライフライン

○水道：（総断水戸数）：最大約 136,440 戸　※石川県内の２事業者において、約 2,230 戸が断水中。一部は断水解消済。
○電力（停電）：北陸電力管内で最大約 40,000 戸（経済産業省調べ）　※北陸電力管内の停電は、安全確保等の観点から電気の利用ができない家屋等を除き復旧。
○都市ガスは、最大 148 戸（石川県・富山県）の供給支障が発生。ガス小売事業（旧簡易ガス）は、石川県内の７団地で、最大 509 戸の供給支障が発生。LP ガスは、石川県内で津波被害により 16 本の容器が流出（回収済）。都市ガス等の供給に支障なし。ガス小売事業は、住宅崩壊等により復旧困難な場所を除き、供給再開（経済産業省調べ）
○通信関係（最大不通回線数 / 停波局数）　固定電話：約 10,000 回線、携帯電話：約 860 局　※固定電話はインターネット約 50 回線、アナログ電話約 180 回線、携帯電話は停波局数 19 局。車載型基地局、可搬型基地局計 16 台で支障エリアの一部を応急復旧中。

下水道

○下水道：処理場 33 か所（石川 25、新潟４、富山４）ポンプ場 14 か所（石川 14）　管路施設 30 市町村（石川 17、新潟５、富山７、福井１）※機能確保済

道路

○高速道路　１路線１区間で南向き通行止め（最大７路線 75 区間）
○直轄国道　通行止めなし（最大４路線６区間）
○補助国道　２路線８区間で通行止め（最大４路線 40 区間）
○都道府県道：３県 37 区間で通行止め（最大３県 145 区間）

河川

○国管理河川
　・４水系４河川 16 箇所で堤防沈下、天端クラック等を確認、信濃川における緊急復旧工事の完了を含め、必要な応急対策は実施済。
○県管理河川
　・４県（新潟県、富山県、石川県、福井県）が管理する 66 水系 113 河川で護岸損傷、天端クラック等を確認、応急対策を順次実施中（石川県北部は継続中、ほかは実施済）。

ダム

○石川県管理　２ダム（北河内ダム、小屋ダム）で損傷を確認。
　・北河内ダム；貯水池周辺斜面に小規模崩落、ダム堤内のポンプ故障。
　・小屋ダム；ダム天端の舗装に一部クラック、ダム堤体表面被覆の一部変状等。
※応急対策は実施済。

海岸

○直轄海岸
　・石川県 石川海岸：海岸堤防等の管理用通路に段差・クラックあり。立入禁止措置済。
○補助海岸
　・津波被害情報（速報値）：石川県珠洲市、能登町及び志賀町の３市町で、合計約 190ha の津波による浸水を確認。新潟県上越市で約４ha の津波による浸水を確認。浸水深は最大１m 程度と推定。
　・石川県の 12 海岸で、堤防護岸損壊そのほかの被害あり。必要に応じて立入禁止措置等を実施中。

土砂災害

○土砂災害 455 件（新潟 18、富山 13、石川 424）
　人家被害 全壊 63 戸、半壊 35 戸、一部損壊 46 戸　※いずれも土砂災害による被害と判明した箇所のみ

鉄道

○ JR 西日本：七尾線　※七尾駅～和倉温泉駅間は、2/15 から運転再開（全線）
○のと鉄道七尾線　※能登中島駅～穴水駅間は、4/6 から運転再開（全線）

港湾

○４県（石川・富山・新潟・福井）の計 22 港で防波堤・岸壁等の被害を確認しているが、能登地域以外の港湾は概ね利用可能な状態。３県（石川・富山・新潟）の計９海岸で護岸等の被害を確認。※能登地域の港湾において、利用可能な水深 4.5m 以上の岸壁は４港 10 岸壁（七尾港：８岸壁中３岸壁、輪島港：１岸壁、飯田港：２岸壁中１岸壁、小木港：５岸壁中５岸壁）。※小木港、宇出津港は、応急復旧工事が完了し、３月５日より供用開始。

航空

○能登空港
　滑走路　滑走路に亀裂が発生　閉鎖（～ 1/24）　※復旧
　旅客定期便　ANA が羽田線の運航を再開

公園・都市

○都市公園：113 施設被災（新潟 30、富山 17、石川 65、福井 1）
○都市排水施設等：40 施設被災（新潟 5、富山 5、石川 30）

住宅・建築物

○公営住宅
　13 団地で一部損壊、半壊（新潟１団地、富山２団地、石川 10 団地）そのほか建物周辺の地盤沈下等の被害報告あり。

物流・自動車

○物流施設
　倉庫事業者　建物被害 16 事業者 26 棟（石川６事業者 14 棟（４棟復旧済）、新潟８事業者９棟（４棟復旧済）、富山２事業者３棟（１棟復旧済））
　　貨物被害 19 事業者 31 棟（石川９事業者 15 棟（７棟復旧済）、新潟９事業者 14 棟（９棟復旧済）、富山１事業者２棟（復旧済））
○トラック事業者（石川県内）　営業所施設が一部損壊（２事業者５営業所）（全営業所再開）
○タクシー事業者（石川県内）　営業所施設の外壁崩落や津波により車両２台に被害発生（１事業者１営業所）

観光

○宿泊施設　石川県 88 軒（全壊、半壊、一部損傷の被害）、新潟県 54 軒（配管の損傷等）、富山県 63 軒（エレベーター停止等）、
　福井県４軒（浴場ボイラー破損等）、岐阜県１軒（落石による施設一部損壊）

注２　特に記載がなければ、「人的被害」、「建物被害」、「ライフライン（上下水道を除く）」については内閣府の非常災害対策本部情報に、そのほかの項目については国土交通省の災害情報に基づき、2024 年５月 21 日時点までの情報を抜粋して記載している。

2 国土交通省における発災直後の対応

政府は、地震発生後、非常災害対策本部を設置し、関係機関が実施する災害応急対策の総合調整を実施している。翌２日９時15分に第１回非常災害対策本部会議が開催された。

国土交通省においても、地震発生後、非常体制をとり、１日18時15分には第１回特定災害対策本部会議を開催、翌２日10時15分に第１回非常災害対策本部会議を開催した。以後、同年１月23日時点で計13回の非常災害対策本部会議を開催している。

国土交通省は、地震発生当初から、被災状況の確認、TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）等の派遣、土砂災害警戒情報の発表基準の引下げ等による警戒避難体制の強化、生活物資の提供、応急的な住まいの確保等、二次避難先及び移動手段の確保等、災害復旧対応や生活再建支援を行っている。具体的には以下の通りである。

（１）被災状況の確認

（リエゾン等による情報支援）

国土交通省では、地震発生直後から、震度６弱以上を観測した石川県３市４町との間にホットラインを構築（その後、北陸地方を中心に43市16町４村に対象拡大）した。

また、地震発災直後から石川県、３市４町（七尾市、輪島市、珠洲市、志賀町、中能登町、穴水町、能登町）の被災自治体にリエゾン（災害対策現地情報連絡員）を派遣し、自治体の被災情報や支援ニーズを把握し、支援調整を実施した。リエゾンが得た情報は、災害対策本部に速やかに報告され活用されることにより、迅速な自治体支援につながっている。

図表-特-3　リエゾン・JETTによる情報支援



市町村長へ支援ニーズの確認
（石川県珠洲市）



政府現地対策本部の実動機関に対する気象解説
（石川県庁）

（２）TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）等による被災地方公共団体支援

また、国土交通省は、全国の地方整備局、地方運輸局、地方航空局等から、北陸地方の被災自治体へ、のべ25,882人・日（５月21日時点）のTEC-FORCEを派遣して、迅速な復旧・復興に当たっている。

（被害状況調査の代行）

広域TEC-FORCEによる被災状況調査では、リエゾンが収集した被災状況、支援ニーズに関する

情報を基に、地方公共団体に代わり被害状況調査（河川・砂防・海岸・道路・港湾）を迅速に実施した。国土地理院が撮影した空中写真による、斜面崩壊・堆積分布及び津波浸水域（推定）等の被害判読等と併せ、その調査結果は、各被災自治体へ報告し、災害報告等に活用された。

図表-特-4　自治体が管理する公共施設の被災状況調査



道路の被災状況調査
（石川県内灘町）



ドローンを使った被災状況調査
（石川県輪島市）

（応急復旧支援等）

土砂崩れ等により通行不能となった県、市町管理道路に対し、建設業者と連携した道路の緊急復旧等の応急対策を行ったほか、断水となった地域では、給水機能付き散水車による給水支援や、独立行政法人水資源機構が保有する可搬式浄水装置を投入した。

図表-特-5　給水機能付散水車、可搬式浄水装置による給水支援



給水機能付散水車による給水支援
（石川県かほく市）



可搬式浄水装置の設置
（石川県珠洲市）

また、市町村等が所管する各種インフラ（道路、河川、砂防、海岸、鉄道、港湾、空港等）の被災状況調査を行い、復旧に向けた支援を実施した。さらに、建築物の応急危険度判定を実施した。

これらの活動では、国土交通省が所有する災害対策用機械等（照明車、対策本部車、待機支援車、排水ポンプ車、衛星通信車、Ku-SAT等）を全国から派遣し、被害に対する各種支援を実施している。

このほか、停電が長期にわたった避難所等へ、照明車を電源車として派遣し、被災者への電源支援と、市町村等からの資材調達要請に応えた物資支援等を実施した。

図表-特-6　照明車による電源支援・被災建築物の応急危険度判定



待機支援車による宿泊場所の確保
（石川県輪島市）



避難所へ照明車からの電源支援
（石川県輪島市）



被災建築物応急危険度判定
（石川県穴水町）

（３）ヘリコプター・航空機・人工衛星・船舶の活用

発災直後より、国土交通省が所有する防災ヘリコプター４機（ほくりく号、みちのく号、あおぞら号、きんき号）とCar-SATによる広域被災状況調査を実施し、土砂災害等の被災状況について上空から把握を行った。

また、国土地理院は、測量用航空機を用いた空中写真の撮影や、地球観測衛星「だいち２号」による地殻変動把握等を実施した。

さらに、海上保安庁は、巡視船艇及び航空機等を発動させ、沿岸部の被害状況の調査を実施するとともに、救急患者等の搬送や、津波による行方不明者等の捜索を行った。また、測量船等により、被災した港湾の水深等を確認するための港内調査を実施した。

3　国土交通省におけるインフラ復旧支援

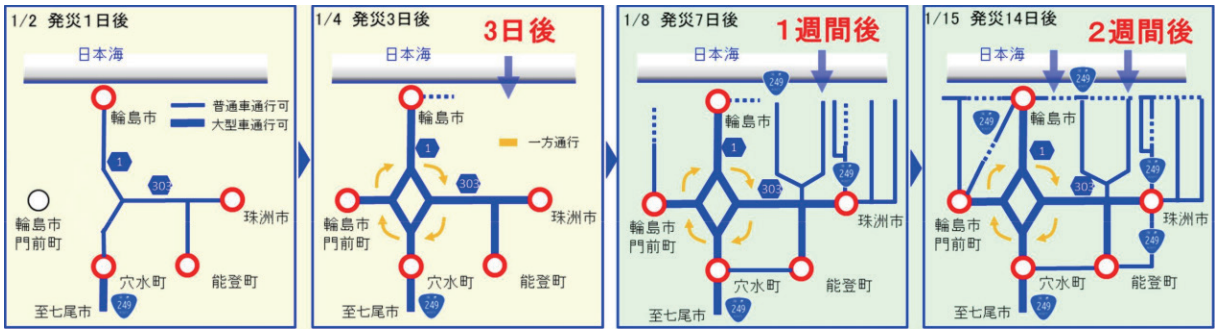
国土交通省では発災直後から、現地対策本部に職員を派遣するとともに、海上保安庁の巡視船艇や各地方整備局から集結したTEC-FORCE等、陸・海・空すべての力を結集し、総力を挙げて対応にあたった。

（１）道路関係

半島内の主要な幹線道路である能越自動車道等、７路線で最大75区間、国道や県道では最大191区間で通行止めが発生するなど、支援物資等の物流、ライフラインの復旧にとり、大きな打撃となった。発災直後から、重要な輸送ルートである陸路の確保に向け、道路の緊急復旧を実施した。

能越自動車道や、多数の孤立集落を生じさせていた国道249号沿岸部、そのほかの国道等の道路には甚大な被害が生じており、24時間体制を構築し、自衛隊等とも連携しながら、内陸・海側両方から、くしの歯状の緊急復旧を進めた。

図表-特-7　能登半島へのアクセス・道路の緊急復旧



発災後３日で縦軸・横軸ラインを確保　　１月９日に主要な幹線道路の約８割、１月 15 日に約９割の緊急復旧が完了

○緊急復旧（道路啓開の様子）



県道１号 輪島市三井町での啓開作業（１月３日）



深見海岸 海側からの重機運搬（１月 14 日）





建設業者と連携した道路の緊急復旧（石川県輪島市）

（２）港湾関係

能登地域の港湾では、港湾全体に被害が及んでおり、石川県からの要請により、七尾港、輪島港、飯田港、小木港、宇出津港、穴水港の計６港について、１月２日より、港湾法に基づき、港湾施設の一部管理を国土交通省にて実施している。

また、石川県、富山県、七尾市からの要請により、上記６港に伏木富山港、和倉港を加えた計８港２海岸について、大規模災害復興法に基づく代行復旧により、「海上支援物資輸送拠点」「生業再開支援拠点」「建設資材供給拠点」「再度災害防止」の各方針に沿って、２月１日より本格的な復旧作業を進めている。

（３）空港関係

能登空港は、ターミナルビルや、亀裂被害が生じた滑走路等の空港施設が閉鎖されたが、TEC-FORCEの派遣により、固定翼機受入れのための、応急復旧や空港運用時間拡大等を支援し、災害救援活動の拠点として、発災翌日の１月２日から救援ヘリコプターの受け入れを開始し、１月12日には自衛隊固定翼機の離着陸、１月27日から民間航空機の運航が再開された。

２月１日からは、大規模災害復興法の適用による権限代行により、国土交通省が本格的な復旧工事を実施している。

（４）鉄道関係

鉄道は、JR西日本七尾線の津幡駅～和倉温泉駅間（59.5km）、のと鉄道（33.1km）の全線で、レール損傷等により運行休止となった。TEC-FORCEの派遣による現地調査を行ったほか、復旧作業の支援に当たり、運休区間は代行バス等の対応を行った。

JR西日本七尾線は２月15日から、のと鉄道七尾線は４月６日から全線で運転を再開した。

（５）砂防、河川、ダム、海岸関係

土砂災害は、３県で455件発生した（新潟県18件、富山県13件、石川県424件）。石川県では、６河川（14箇所）で河道閉塞等（土砂ダム）が確認され、国土交通省は、県と連携し、TEC-FORCEの派遣による調査や、監視カメラを設置するなど、監視体制を構築した。

河道閉塞が確認された６河川等に対し、対策工事を実施した。そのうち、不安定な状態で斜面や渓流内に土砂・流木が堆積し、今後の降雨等により二次災害が発生するおそれが高い、河原田川や町野川では、緊急的な対策工事を、国土交通省が権限代行等により実施した。特に、河原田川では、河川砂防一体となって、土砂崩落及びそれに伴う河川の埋塞への緊急的な対策工事を実施した。また、国道249号沿岸部の地すべり崩壊が発生した箇所では、緊急的な地すべり対策工事を国土交通省が権限代行等により実施した。

石川県管理の２ダム（小屋ダム、北河内ダム）で一部損壊等が確認され、応急対策が実施された。国土交通省は、応急対策の実施・検討に当たって、専門家（国土技術政策総合研究所）の派遣による調査や技術支援を実施した。

国管理河川では、４河川で施設の損傷等が確認され、応急対策を実施した。また、県管理河川では、113河川で施設の損傷等が確認され、応急対策が順次進められている。

海岸については、石川県の12海岸において堤防護岸損壊等の施設の被災を確認した。宝立正院海岸では、復旧工事を権限代行により国土交通省が実施することとし、地域の復興まちづくり計画と整合を図りながら、本復旧を進めることとしている。

（６）上下水道関係

地震により、水道等のライフラインも被害を受け、石川県では大規模な断水が発生し、水道の復旧が進められた。また、下水道は、石川県内の１ポンプ場において機能停止するなどし、下水管の流下機能に支障が発生した。

国土交通省は、石川県内の上下水道の復旧に向け、自治体の相互支援の枠組みに加え、厚生労働省とともに、職員を現地に派遣し、上下水道関連団体とも連携し、関係者一丸となって、上下水道一体の早期復旧に向けて支援を行った。

図表-特-8　上下水道施設の対応状況（石川県）

○国土交通省・厚生労働省職員が現地で連携し支援



熊谷汚水中継ポンプ場から珠洲市浄化センターまでの仮設圧送管の布設（石川県珠洲市））



七尾市長へ支援方針について説明（石川県七尾市）

4 国土交通省における物流・物資支援

（1）陸上輸送

令和６年能登半島地震における物資支援では、物流事業者と連携した支援物資輸送を実施した。

１次輸送（全国から県の物資拠点（金沢市郊外の石川県産業展示館）まで）については、国が、被災地方公共団体からの具体的な要請を待たずに、避難所避難者へ食料、飲料水、衛生用品等、必要不可欠と見込まれる物資を調達し、民間の物資供給事業者の協力を得て、被災地に物資を緊急輸送する「プッシュ型支援」を実施した。物資供給事業者が輸送手段を確保できない場合、全日本トラック協会に協力を要請し、トラックの手配を実施した。

２次輸送（県の物資拠点から市町の物資拠点まで）については、自衛隊による輸送や、県からの要請に応じた県トラック協会による輸送で対応した。

県の物資拠点や市町の物資拠点での荷捌きや物資管理の効率化、各避難所までのラストマイル（３次輸送）の着実な配送のため、県や市町と、トラック事業者及び自衛隊との協力に向けた調整も実施した。

（2）海上輸送

海上輸送においても、船舶を利用した飲料水の提供や支援物資の輸送を実施した。

支援物資輸送・給水支援のため、１月３日に北九州港を出港した大型浚渫（しゅんせつ）兼油回収船（九州地方整備局所有）「海翔丸」が、１月５日に七尾港に到着し、輪島市内の避難所に支援物資を輸送した。

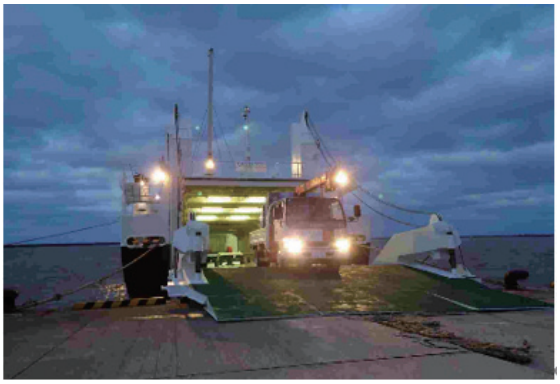
海上保安庁では、１月２日から、簡易トイレ、食料品、飲料水、ブルーシート等の支援物資を回転翼機や巡視船により、輪島市、七尾市及び珠洲市へ輸送するとともに、輪島港及び七尾港において、自衛隊給水車等に対して給水支援を実施した。

また、被災地をはじめとした関係者のニーズの摺り合わせ等も行いながら、民間船舶による物資等の海上輸送支援を実施した。具体的には、RORO船「フェリー粟国（あぐに）」による灯油や軽油、シャワールーム等の支援物資輸送、液体苛性ソーダ運搬船「東駿丸（とうしゅんまる）」による水や保存食等の支援物資輸送等が行われた。加えて、民間の長距離フェリー等による緊急車両や物資等の広域輸送が実施された。

図表-特-9　飲料水、物資等の支援活動



九州地方整備局所有の作業船「海翔丸」により、
飲料水や食料等の支援物資を輸送



民間企業所有の RORO 船「フェリー粟国」により、
発電機等の支援物資を輸送

5 国土交通省における生活・生業支援

復旧・復興に向けた取組として、内閣府とともに、住まいを失った被災者に、一日も早く、応急的な住まいを確保することとし、公営住宅・民間賃貸住宅の空室利用や、応急仮設住宅の建設を速やかに進めた。

政府でも、非常災害対策本部において、１月25日、緊急に取り組むべき施策について、「被災者の生活と生業（なりわい）支援のためのパッケージ」として取りまとめた。

国土交通省としても、一日も早い被災地の早期復旧、生活と生業の再建に向け、住宅の再建、観光需要喚起に向けた対策、公共土木施設等の災害復旧等や交通の確保等を掲げ、引き続き、地域に寄り添った支援を行うこととしている。

（１）住宅の再建

国土交通省は、被災者の住まいの確保を精力的に進め、能登地域における住宅再建や補修等を支援している。

住まいを失った被災者の方々には、避難生活の一刻も早い解消を図るため、応急的な住まいに移っていただけるよう、２次避難の推進や、公営住宅・民間賃貸住宅の空室活用、応急仮設住宅の建設を速やかに進めている。

①２次的避難所の確保・輸送方法

国土交通省は、宿泊関係団体等に対し旅館・ホテル等への被災者の受入れについての協力を要請した。４月19日時点で166施設、2,232人が受入れが決定済となっている。

②応急的な住まいの確保

公営住宅等については、全国の地方公共団体に対し、被災者の一時的な住まいとして、公営住宅等の空き住戸の提供への協力を要請した。即入居可能な住宅を、全国で約9,500戸確保したほか、高齢者が安心して暮らせるよう、各種相談等に対応する「生活支援アドバイザー」を配置したUR賃貸住宅を、全国で300戸確保した（４月19日時点）。

賃貸型応急住宅については、賃貸・不動産関係団体に対し、被災者に対する民間賃貸住宅の情報提供や、応急仮設住宅としての民間賃貸住宅の借上げについての必要な協力を要請した。

石川県内では、提供可能戸数約4,500戸のうち、入居決定戸数は3,253戸となった（４月19日）。また、石川県から近隣県に転居する場合は、新潟県：1,000戸、富山県：1,500戸、福井県：1,200戸が提供可能となっている。

建設型応急住宅については、住宅生産関係団体に協力を要請し、石川県で３月末までに約5,000戸が着工済（1,643戸完成）である。４月19日現在、応急仮設住宅は5,382戸着工し、うち1,957戸が完成している。

図表-特-10　応急仮設住宅

ムービングハウス



プレハブ



トレーラーハウス



木造(長屋型)



（２）観光需要喚起に向けた対策

北陸地方においては、通常通りの営業が可能な地域でも、予約のキャンセルが相次ぐ宿泊施設が多数発生しているなど、観光業界が大きな打撃を受けた。

＜北陸応援割＞



①北陸応援割

今般の令和６年能登半島地震による風評被害を早期に払拭するため、キャンセルにより失われた旅行需要を新たに喚起することを目的に、北陸４県において、国内旅行者や訪日外国人旅行者を対象に旅行代金の割引を支援する「北陸応援割」を実施し、観光需要を喚起した。能登地域については、復興状況を見ながら、より手厚い旅行需要喚起策を検討することとしている。

②風評被害対策プロモーション

また、観光復興に向けては、観光庁のウェブサイト等を通じて、観光地や交通機関の現状に関する正確な情報を発信するとともに、被災地域の意向を踏まえつつ、JNTOウェブサイトやSNSによる海外向け情報発信等で、北陸地域の観光プロモーションを実施している。

（３）復興まちづくりの基盤づくり

国土交通省では、復興まちづくりの基盤となる災害復旧等を急ぐため、自治体に代わり、国が責任を持って本格復旧まで行う権限代行も活用し、道路、河川、港湾、漁港等の迅速な災害復旧を推進している。

①被災状況調査、資料収集、事業相談等対応

地震により著しい被害が発生した被災自治体が行う復興まちづくりを支援するため、都市局職員（TEC-FORCE）を石川県、富山県、新潟県に派遣し、被災状況調査、資料収集、事業相談等の対応を20市町にて実施した。

②令和６年能登半島地震からの復興まちづくり計画の策定に向けた支援

被災市町や被災地域の住民のニーズ、意向に寄り添い、直轄調査の実施により、被災市町における復興まちづくり計画の策定を支援するとともに、国土交通省職員による地区担当の配置、都市再生機構による技術支援、関係省庁連携による横断的支援等により、復興まちづくりを継続的に支援していく。

③液状化災害の調査、再発防止

国土交通省では、発災以降、TEC-FORCEによる現地調査を実施したほか、国・県・被災市町村による会議等を通じて、液状化対策に関する支援制度や取組事例について情報提供してきた。

また、液状化に伴い、地表面が横方向に移動する、いわゆる「側方流動」が発生し、特に著しい液状化被害が集中した地域については、地形・地質等の条件を踏まえた、効率的な対策工法を検討することとしている。

加えて、地方公共団体が実施する、公共施設と隣接宅地等の一体的な液状化対策に対する支援策である「宅地液状化防止事業」について、補助率を通常の1/4から1/2に引き上げるなど、支援策の強化を行い、被災市町村による取組みを支援している。

被災地の円滑な復旧・復興に向けては、宅地液状化防止事業により面的な液状化対策等を行うことが重要となるため、国の直轄調査によって得られた知見の活用等により、被災した地方公共団体に対する技術的支援を行い、可能な限り広い範囲で早期の事業化が実現するよう支援することを通じて、液状化による被害が再び発生しないようなまちづくりを推進していく。

（４）交通の確保

①被災鉄道事業者等の早期復旧支援

地域公共交通は、地域住民の通勤・通学の足として、地域社会の生活の基盤であることから、移動手段の早急な確保・再構築に取り組んでいる。

被災した能登空港、のと鉄道等の早期復旧について、TEC-FORCE、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）による技術的助言を実施するなど、必要な支援を行っている。また、道路管理者等、関係者との連携も確保し、効果的に事業を行うとともに、航路標識等の早期復旧を行った。

②生活の足の確保

鉄道の運休区間における移動手段を確保するため、国が鉄道事業者等とバスによる代替輸送について調整を行うとともに、運行経費に対する支援を講じた。また、代替輸送の情報について、国土交通省HP等で発信すること等を通じ、利用者の利便性の確保を行った。

また、被災地における公共交通の輸送力を確保するため、バス事業者やタクシー事業者に対し、道路運送法の弾力的運用を行った。

6 予備費

政府は、令和５（2023）年度予算における予備費の使用として、１月９日に水・食料、燃料・生活用品等の物資を送る「プッシュ型支援」の財政的裏付けとして、47億円の支出を閣議決定し、また、１月25日に決定した「被災者の生活と生業（なりわい）支援のためのパッケージ」に充てるため、１月26日に1,553億円の支出を閣議決定した。さらに、住宅再建の支援やインフラ復旧等に向け、３月１日に1,167億円の支出を閣議決定した。また、令和６（2024）年度予算における予備費の使用として、４月23日に1,389億円を支出することを閣議決定した。

7 おわりに

国土交通省は、発災直後より、被害全容の把握、被災者支援物資の搬送、インフラの復旧等に、総力を挙げて取り組んでいる。被災地の住まいの再建や復興まちづくり、インフラの復旧、公共交通、観光振興等に対する支援を引き続き行っていく。

国民の安全・安心の確保は、国土交通省の基本的かつ最重要な任務の一つであり、激甚化・頻発化する水災害のほか、切迫化する大規模地震災害等から国民の命と暮らしを守るため、ハード整備に加え、円滑・迅速な避難等ソフト対策との一体的な取組により、防災・減災、国土強靱化を推進することが重要である。

第Ⅱ部

国土交通行政の動向

第1章　時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

第1節　東日本大震災からの復旧・復興の現状と対応策

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んできた。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が、地震・津波被災地域ではおおむね完了するなど、復興は着実に進展している。

他方で、特に福島の原子力災害被災地域を中心に、未だに不自由な生活を強いられている被災者も多くいる。国土交通省としては、令和３年３月に閣議決定され６年３月に見直しが行われた「「第２期復興・創生期間」以降における東日本大震災からの復興の基本方針」等に基づき、引き続き、被災者に寄り添いながら、被災地の復興に向けて、総力を挙げて取組みを進める。

具体的には、地震・津波被災地域においては、引き続き、海岸や下水道等、残る基幹インフラ事業の早期完了に向けて着実に事業を実施する。

原子力被災地域においては、令和５年度にすべての特定復興再生拠点区域における避難指示が解除されたところであり、引き続き、双葉町、大熊町等における市街地整備の支援を継続するとともに、新たに設定された特定帰還居住区域等への帰還・居住も見据え、被災者の生活や生業が再建できるよう取り組む。また、ALPS処理水の海洋放出による風評への対策としてのブルーツーリズムや福島県が推進するホープツーリズム等における滞在コンテンツの充実、プロモーションの強化等の取組みを引き続き支援し、観光復興を促進する。加えて、「福島国際研究教育機構基本構想」（令和４年３月29日復興推進会議決定）に基づき、関係省庁と一丸となって取組みを進める。

第2節　東日本大震災を教訓とした津波防災地域づくり

東日本大震災を契機として平成23年12月に制定された「津波防災地域づくりに関する法律」に基づき、各地で津波防災の取組みが進められており、令和６年３月末時点で、最大クラスの津波に対応した津波浸水想定の設定（40都道府県）、警戒避難体制を整備するための津波災害警戒区域の指定（26道府県）、さらに津波災害特別警戒区域の指定（静岡県伊豆市）、津波防災地域づくりの総合的な推進計画の作成（22市町）が行われている。

また、東日本大震災被災地では、24地区の「一団地の津波防災拠点市街地形成施設」が都市計画決定される（令和５年３月末時点）など、同法を活用した復興の取組みも進められている。国土交通省は、関係部局で構成される支援チームを設置して地方公共団体によるこれらの取組みに係る支援を実施しており、今後も国民の命を守るための津波防災地域づくりを積極的に推進していく。

第３節　国土政策の推進

国土形成計画は、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を示すものである。第三次国土形成計画（令和５年７月閣議決定）では、我が国が直面するリスクと構造的な変化を踏まえ、地方に軸足を置いたビジョンとして、目指す国土の姿に「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、そのための国土構造の基本構想として、広域レベルにおいては、広域圏の自立的発展と日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」や、リニア中央新幹線等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成等から、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図ることにより、地域の魅力を高め、地方への人の流れの創出・拡大を図ることとしている。また、国土の刷新に向けた４つの重点テーマとして、「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」、「持続可能な産業への構造転換」、「グリーン国土の創造」、「人口減少下の国土利用・管理」を掲げるとともに、これを支える横断的な重点テーマとして、「国土基盤の高質化」、「地域を支える人材の確保・育成」を位置付け、相互に連携しながら相乗効果を発揮できるように、統合的に取り組むこととしている。

計画の実装に当たっては、地域生活圏の形成をはじめ、計画が描く将来ビジョンを国民全体で共有していくとともに、関係省庁とも緊密に連携しながら推進していく。また、令和５年10月に国土審議会の下に推進部会を設置し、検討を行っていく。二地域居住等の促進については、推進部会の下に設置された移住・二地域居住等促進専門委員会において検討を行い、中間とりまとめを公表した。今後はそれに基づき、計画の掲げる「地方への人の流れの創出・拡大」の実現を図っていく。

国土利用計画（全国計画）は、国土の利用に関する基本的な方向を示すものである。第六次国土利用計画（全国計画）（令和５年７月閣議決定）では、人口減少や高齢化等の国土利用をめぐる基本的条件の変化と課題を踏まえ、「地域全体の利益を実現する最適な国土利用・管理」、「土地本来の災害リスクを踏まえた賢い国土利用・管理」、「健全な生態系の確保によりつながる国土利用・管理」等を基本方針とし、持続可能で自然と共生した国土利用・管理を目指すこととしている。

第六次国土利用計画（全国計画）では、特に、中山間地域や都市の縁辺部において、人口減少により、従来と同様に労力や費用をかけて土地を管理し続けることは困難になることが想定されることから、地域の目指すべき将来像を見据えた上で、優先的に維持したい農地をはじめとする土地を明確化し、粗放的な管理や最小限の管理を導入するなど、地域の合意形成に基づき、管理方法の転換等を図る「国土の管理構想」を全国で進めることとされた。

国土形成計画（全国計画）を基本とする国土形成計画（広域地方計画）については、新たな計画策定に向けて、令和５年７月に公表した基本的な考え方の議論を進め、６年度冬頃に中間とりまとめを公表する。

第４節　社会資本の老朽化対策等

（１）社会資本の老朽化対策

我が国においては、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度的に増加していく。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である「インフラ長寿命化基本計画」が取りまとめられた。

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み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）」を平成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・財政的支援等を実施してきた。

さらに、令和３年６月に策定した「第２次国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」に基づき、損傷が軽微な段階で補修を行う「予防保全型」のインフラメンテナンスへの本格転換、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、集約・再編等によるインフラストック適正化等の取組みを推進し、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していく。

（2）地域インフラ群再生戦略マネジメントの推進

平成25年を「社会資本メンテナンス元年」として位置付け、メンテナンスサイクルの確立等、様々な取組みを行ってきた。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。このことから、今後、予防保全への転換を進めることにより費用の縮減・平準化を図り、持続的・効率的なインフラメンテナンスを推進することが重要である。

しかし、多くの地方公共団体では、適切な維持管理を進める上で体制面・予算面に課題を抱えている。このような状況を踏まえ、今後は、各地方公共団体が個々のインフラを管理するのではなく、広域・複数・多分野のインフラを群としてとらえ、戦略的にマネジメントを行う「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」を推進していく必要がある。令和５年12月に11件40地方公共団体を先行的に課題解決に取り組むモデル地域に選定した。まずはモデル地域において取組みを進め、その知見を全国展開へつなげていくことで、持続可能なインフラメンテナンスの実現を図っていく。

（3）インフラメンテナンスに関する理念の普及と新技術等の導入促進

社会インフラの維持管理における理念の普及や業務効率を飛躍的に高めるための新技術の社

【関連リンク】
建設後 50 年以上経過する社会資本の割合
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/_pdf/50year_percentage.pdf

【関連リンク】
令和４年 12 月社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会 技術部会　提言本文
URL：https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001574054.pdf

【関連リンク】
地域インフラ群再生戦略マネジメント　戦略マネジメント実施手法検討会
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_02_06.html

【関連リンク】
群マネモデル地域への支援
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_02_07.html

会実装を進める。

具体的には、産学官民が一丸となって総力戦でメンテナンスに取り組むプラットフォームとして平成28年に「インフラメンテナンス国民会議」が設立され、シンポジウム・セミナーの開催や、自治体等が抱える技術的な課題（ニーズ）と民間企業等が保有する技術（シーズ）のマッチング等、インフラメンテナンスの技術導入を支援するイベントを全国で実施している。そして、首長のイニシアティブによるインフラメンテナンスの強力な推進を後押しするため、令和４年に「インフラメンテナンス市区町村長会議」が設立され、（公社）土木学会と技術的助言や人材育成等の面で連携するための協定を締結し、地方公共団体に対し技術的助言を行うなどの取組みが進められている。

また、インフラメンテナンスに係る優れた取組みや技術開発を表彰するため平成28年に創設した「インフラメンテナンス大賞」について、インフラメンテナンスの重要性を踏まえ、受賞の価値向上や分野の拡充を目的に、内閣総理大臣賞及び環境大臣賞を創設した。

さらに、インフラメンテナンスに関する新技術の活用促進を目的に、アドバイザーによる自治体支援を行う「ハンズオン支援事業」を実施している。令和５年度は、全国13のモデル自治体にて支援を開始した。

また、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付け、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。橋梁・トンネル・舗装・土工について、点検支援技術性能カタログの充実等の取組みを推進するとともに、橋梁、トンネル等の定期点検要領を見直し、令和６年度からの三巡目点検においても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５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、デジタル革命の加速やグリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイル・価値観の多様化等、社会情勢は大きく変化した。加えて、新型コロナウイルス感染症の拡大が、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、第５次計画（令和３年５月閣議決定）では、計画期間内（５年）に達成すべき６つの重点目標を設定するとともに、インフラのストック効果を最大限発揮させるため、

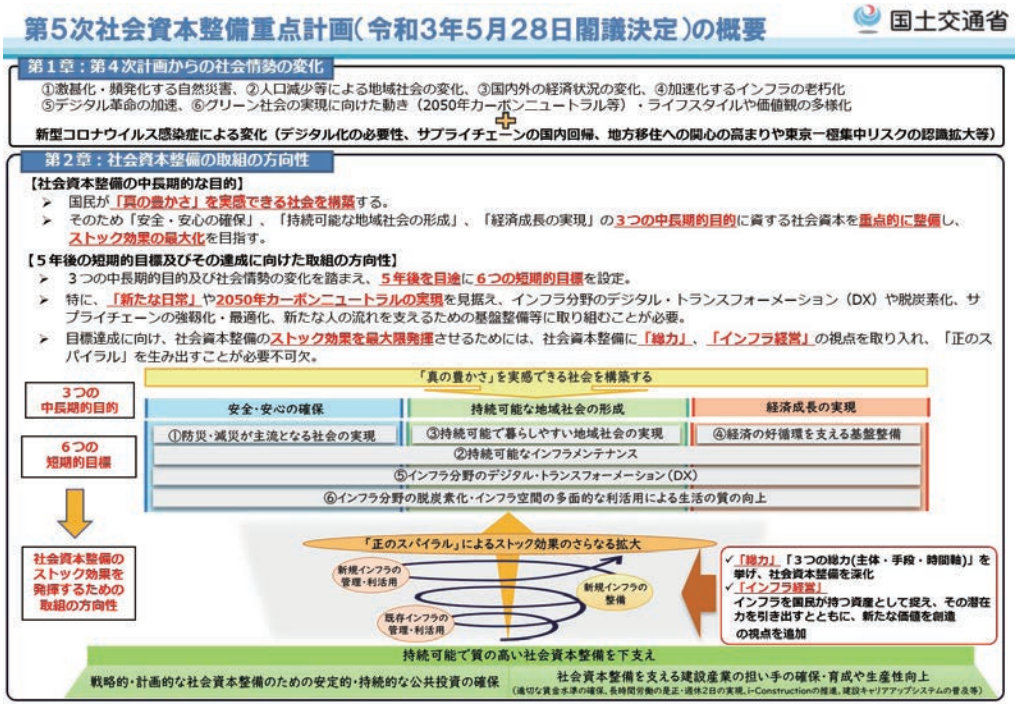
【関連リンク】
インフラメンテナンス国民会議
URL：https://jcim.jp/

【関連リンク】
インフラメンテナンス大賞　- インフラメンテナンス情報
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/03activity/03_award.html

「３つの総力」と「インフラ経営」の視点を追加した。「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・ソフト一体で相乗効果を生み出す「手段の総力」、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みを行う「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」としてとらえ、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み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みとして、「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、新たに設定された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、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。これにより、各地方の特性、将来像や整備水準に応じた重点的、効率的、効果的な社会資本の整備を推進する。

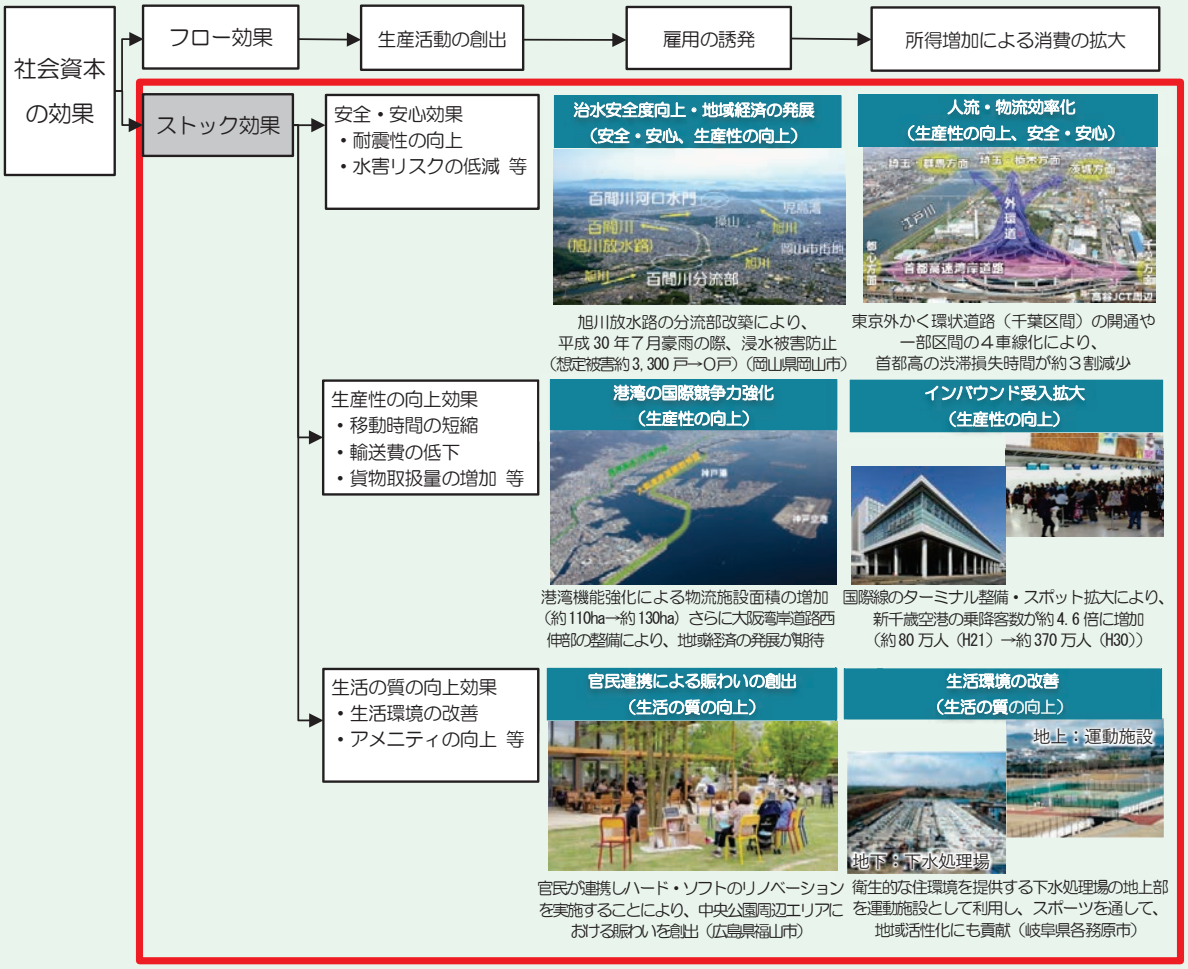
図表Ⅱ-1-5-1　第5次社会資本整備重点計画



Column コラム

ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的かつ計画的な推進

社会資本の整備は、未来への投資であり、その効果には、生産活動による雇用の誘発といった「フロー効果」はもとより、整備された社会資本が機能することによって、整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果である「ストック効果」があります。このストック効果には、生産性の向上や民間投資の誘発等の経済的な効果や、ゆとりや安らぎ、活力ある地域社会の形成といった社会的な効果があります。近年、自然災害が激甚化・頻発化し、国際競争が激化する中、インフラが本来の役割を果たすことの重要性は一層高まっています。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くことが重要です。



【関連リンク】
日本のインフラの今
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/infra/

【関連リンク】
ストック効果の事例等
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/stock/case.html

第６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、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つの柱を掲げている。

2　年次報告の実施

交通政策白書は、交通政策基本計画の着実な推進を図るため、「交通政策基本法」に基づき、交通の動向並びに政府が交通に関して講じた施策及び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５年版交通政策白書は、令和５年６月に閣議決定・国会報告した。

3　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

人口減少等による長期的な需要の減少に加え、運転手等の人手不足による供給の減少により、地域公共交通を取り巻く状況は厳しいものとなっている。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は重要性を増している。

これまで、地方公共団体が中心となって、地域交通法に基づき、令和５年度末までに1,021件の地域公共交通計画が作成されるなど、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いる。

また、依然として厳しい状況を踏まえ、地域の関係者の連携と協働の促進を国の努力義務として位置付けるとともに、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充、エリア一括協定運行事業の創設、道路運送高度化事業の拡充等を盛り込んだ改正地域交通法が施行されたほか、地域の関係者の連携・協働（共創）の取組みの支援やDX・GXによる経営改善支援、社会資本整備総合交付金等、地域公共交通の再構築を図るための所要の予算が措置された。このうちローカル鉄道の再構築については、JR芸備線について、JR西日本からの要請に基づき、国が主催する再構築協議会の設置を決定、開催したほか、鉄道の維持・高度化により利便性・持続可能性の向上を図る鉄道事業再構築事業について、JR城端線・氷見線等７件の実施計画の認定を行った。

引き続き、あらゆる政策ツールを最大限活用しつつ、デジタル田園都市国家構想実現会議の下に設置された地域の公共交通リ・デザイン実現会議における議論も踏まえ、関係府省庁とも連携して利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通へのリ・デザインを加速化させる。

【関連データ】
地域交通の現状
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

第７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、令和５年４月に閣議決定された「第４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。

国土交通省においても、「第４期海洋基本計画」に基づき、総合的な海洋の安全保障の観点から、海上保安能力の強化、旅客船の安全・安心な運航の確保等の各種施策、また持続可能な海洋の構築の観点から、洋上風力発電の導入促進、ゼロエミッション船の開発等の各種施策に取り組む。そのほか、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、昨今の情勢を踏まえた北極海航路の利活用に向けての調査等、各般の施策を推進している。

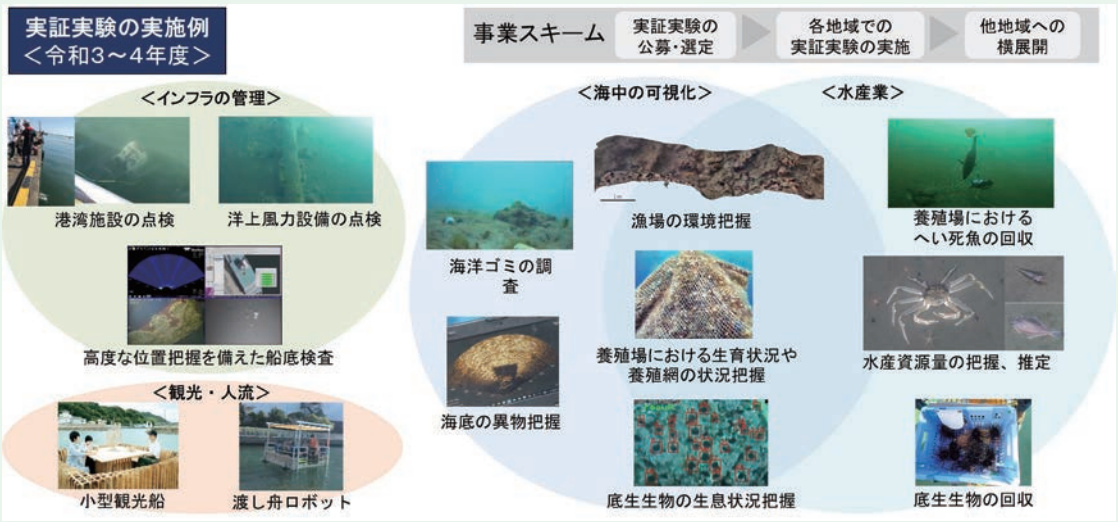
Column コラム

AUV 戦略の実現に向けて

令和５年12月、「自律型無人潜水機（AUV）の社会実装に向けた戦略」（AUV戦略）が総合海洋政策本部において決定されました。

これは、少子高齢化による人口減少や産業構造の転換等を見据え、広大な海洋の開発・利用における省人化や生産性向上のため、AUVの国産化・産業化が急務であること等から、2030年までに我が国のAUV産業が育成され、海外展開まで可能となるよう、官民が連携して取組みを推進するための戦略となっています。

国土交通省では、AUV戦略の実現に寄与する取組みとして、高齢化・過疎化による担い手不足等に直面する我が国沿岸・離島地域を主な対象に据え、AUVのほか、ASV（小型無人ボート）、ROV（遠隔操作型無人潜水機）等を含む「海の次世代モビリティ」により、実海域における課題解決のための社会実装事業を令和３年度より開始し、５年度までの３年間で合計18件の実証実験を実施しています。



【関連リンク】
海における次世代モビリティに関する産学官協議会
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/ocean_policy/seamobi.html

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、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、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、平成31年４月から運用を開始した。

Column コラム

海のデータの総合図書館　海しる（海洋状況表示システム）

「海しる」はウェブブラウザ上で、様々な海洋に関する地理空間情報を一元的に閲覧することができる情報サービスです。政府機関等が保有する250項目以上の海のデータを地図上に重ねて見ることができます。また、「海しる」上で見るだけでなく、外部のアプリやシステムがデータを直接扱えるようAPI[注]を公開しています。「海しる」を通じて海上安全、海洋開発、環境保全、水産等の分野を横断したデータの共有・連携が可能となり、海洋教育といった新たな分野での利用シーンの拡大にもつながっています。今後も「海のデータの総合図書館」として、様々な分野の利用者のニーズに応えられるよう、掲載情報の充実や機能強化を進めていきます。



【関連リンク】
海しる
URL：https://www.msil.go.jp/

注　API（Application Programing Interface）とは、ソフトウェアやアプリケーションの一部を外部に向けて公開することで他のソフトウェアと機能を共有できるようにするもの。

（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「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

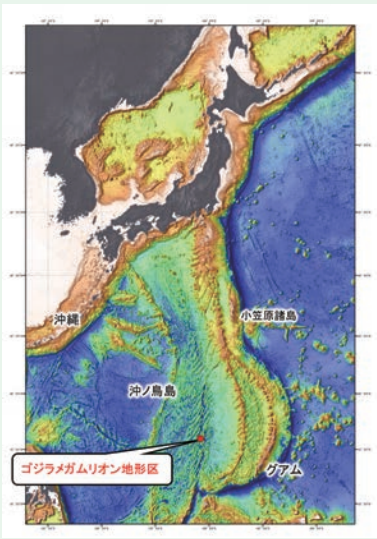
ついて、海上保安庁では、内閣府総合海洋政策推進事務局の総合調整の下、関係省庁と連携し、引き続き大陸棚の限界画定に向けた対応を行っている。そのうち、小笠原海台海域においては、令和５年12月、関係国である米国との調整が進捗し、大部分を我が国の延長大陸棚とするための政令を定めることが可能となった。

Column コラム

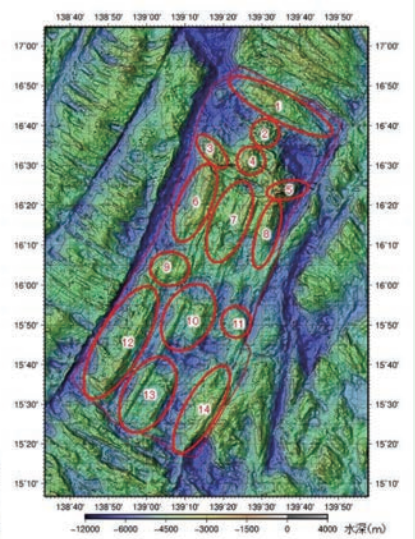
ゴジラが海底に！？

海底地形名を国際的に標準化するため設置された海底地形名小委員会（SCUFN）において、我が国は世界的に有名な東宝の映画のキャラクター、巨大怪獣「ゴジラ」に因んだ提案をしました。令和４年にゴジラメガムリオン地形区が、５年に同地形区内の顕著な地形をゴジラの身体の部位（腕（アーム）、尾（テール）等）に見立てた海底地形名が承認されました。

メガムリオンは海底面にマントル物質等が露出し、表面の畝状の構造が特徴的なドーム状の高まりで、海洋プレート形成過程の理解に極めて重要と考えられています。ゴジラメガムリオンは、東京都面積の約３倍もあり、その巨大さからゴジラに関連した名前が付けられました。







（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km^{2}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。

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、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。

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８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５年には、尖閣諸島周辺の接続水域での中国海警局に所属する船舶の年間確認日数が過去最多を更新した。また、中国海警局に所属する船舶が領海に侵入し、日本漁船等に近づこうとする事案も繰り返し発生しており、これに伴う領海侵入時間も過去最長を更新するなど、情勢は依然として予断を許さない状況となっている。また、昨今では、中国海警局に所属する船舶の大型化、武装化、増強が確認されており、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、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等においては、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・航空機による監視警戒等、その時々の状況に応じて適切に対応している。

さらに、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、依然として予断を許さない状況が続いており、海上保安庁では、同海域で操業する日本漁船の安全確保を最優先とし、関係省庁と連携しつつ、これら外国漁船に対して退去警告を行うなど、厳正に対応している。

このほか、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-1-8-1　領海警備を行う巡視船



（２）海上保安能力強化の推進

海上保安庁では、我が国周辺海域を取り巻く情勢が一層厳しさを増していることを踏まえ、令和４年12月に決定された「海上保安能力強化に関する方針」に基づき、巡視船・航空機等の増強整備等のハード面の取組みに加え、無操縦者航空機等の新技術の積極的活用、警察、自衛隊、外国海上保安機関等の国内外の関係機関との連携・協力の強化、サイバー対策の強化等のソフト面の取組みを推進することにより、海上保安業務に必要な能力を一層強化しているところである。５年12月に開催された「海上保安能力強化に関する関係閣僚会議」においても、これらの取組みを一層進めていくことが確認された。

なお、令和５年度は、大型巡視船５隻、中型ヘリコプター７機が就役したほか、無操縦者航空機３機による24時間365日の海洋監視体制を構築した。

図表Ⅱ-1-8-2　海上保安能力強化の推進



海上保安能力強化に関する関係閣僚会議で発言する岸田総理大臣



令和５年度に就役した大型巡視船

（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法の支配、航行の自由、自由貿易等の普及・定着、②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）、③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、海賊対策等での協力）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）を日本の主導で開催し、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５年度は、９月にカナダにて開催された第23回NPCGFに参加し、同じく９月にトルコにて開催された第19回HACGAMに参加した。さらに10月には東京において、４年ぶりとなるCGGSを日本財団と共催し、過去最大となる96の海上保安機関等の代表が参加した。”the first responders and front-line actors”たる海上保安機関等が直面する課題を克服し、”Peaceful, Beautiful, and Bountiful Seas”（平和で美しく豊かな海）を次世代に受け継ぐために、海上部門における共通の行動理念への理解を深め、全世界の海上保安機関の能力を向上させることが重要であることを再認識した。

二国間の連携については、覚書や協定を締結して二国間の枠組みを構築、引き続き共同訓練等を実施していく。

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Mobile Cooperation Team（MCT）」を、令和５年度末までに、20か国へ合計105回派遣、８か国１機関に22回のオンライン研修を実施したほか、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。

第９節　土地政策の推進

1　土地政策の動向

人口減少等に伴い、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、不動産登記簿等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等、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。

これらの課題に対し、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が立ち上げられ、同年の「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」（平成30年法律第49号。以下「所有者不明土地法」という。）の制定、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」や、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を追加した令和２年の「土地基本法」（平成元年法律第84号）の改正、３年の民事基本法制の総合的な見直し、４年の「所有者不明土地法」の改正等、政府一丸となって所有者不明土地等に対する取組みを進めてきた。

また、所有者不明土地等対策のための制度の整備が進捗したことを踏まえ、ガイドライン等の見直しによる運用改善、地域における取組みを支援するモデル調査等を通じて得られた知見の横展開等により、制度の円滑な運用を図った。

今後は、共通する課題の多い所有者不明土地等対策と空き家対策との一体的・総合的な推進を図るとともに、「土地基本法」に基づき、関係省庁が一体性を持って人口減少時代に対応した土地政策を迅速に講じることができるように策定されている「土地基本方針」（令和３年５月28日閣議決定）を令和６年中に改定し、「サステナブルな土地利用・管理の実現」に向けて、最適な土地利用への転換、土地の適正な管理や流動性の確保等のための取組みを推進する。

地籍調査は、市町村等が土地の境界、面積、所有者等を調査し明確にすることにより、災害からの迅速な復旧・復興やインフラ整備の円滑化等のほか、所有者不明土地の発生抑制等に貢献するものであり、その推進も重要である。第７次国土調査事業十箇年計画に基づき、令和２年の「国土調査法」（昭和26年法律第180号）の改正等で新たに措置された、所有者が不明な場合等の調査手続や、都市部での街区境界調査及び山村部でのリモートセンシングデータを活用した調査の手法について、５年には、市町村等への財政支援のほか、調査事例の横展開、手引きの作成、研修会の開催等に取り組み、着実にその活用が進展してきている。

2　年次報告の実施

土地白書は、「土地基本法」の規定に基づき、毎年国会に報告するものである。令和５年版土地白書では、令和４年度の不動産市場等の動向や、適正な土地の利用・管理及び円滑な取引に向けたデジタル技術の活用、４年度に政府が土地に関して講じた基本的施策、５年度に政府が

【関連リンク】
人口減少時代における土地政策の推進～所有者不明土地等対策～
URL：https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo_tk2_000099.html

土地に関して講じようとする基本的施策を取りまとめ、５年６月に閣議決定・国会報告した。

第10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PPP/PFIの普及啓発や案件形成支援を実施している。

令和５年度は、複数の地方公共団体が連携してインフラ維持管理・修繕等における包括的民間委託の導入検討調査や、人口20万人未満の中小規模団体枠における公共施設の集約・再編や管理のバンドリングの検討調査等、27の案件を先導的官民連携支援事業で支援した。また、インフラ維持管理・修繕等を対象に、４の案件について民間提案に基づく新たな官民連携手法を構築するとともに、地方公共団体が所有・取得する空き家・遊休公的不動産等の既存ストックを活用した小規模なPPP/PFI事業（スモールコンセッション）の推進に向け有識者会議を設置し、推進方策を検討した。加えて、官民が案件形成に向け対話を行うサウンディングや、PPP/PFI推進首長会議等を開催した。

第11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、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、特定テーマに絞り込み詳細な分析を行う政策レビューのほか、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。加えて、「独立行政法人通則法」に基づき、所管15独立行政法人の業務実績の評価を、「中央省庁改革基本法」に基づき、実施庁である気象庁及び海上保安庁の実績評価を実施している。

令和５年度は、政策チェックアップは44施策目標、115業績指標について、政策レビューは５テーマについて評価を実施した。

また、政策評価の制度・運用の改善に向けた見直しを行った上で、令和６年度からの５年間を計画期間とする新たな「国土交通省政策評価基本計画」を策定した。

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

【関連リンク】
国土交通省　総合政策局　社会資本整備政策課ウェブサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/index.html

【関連リンク】
国土交通省政策評価関係
URL：http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/index.html

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。

直轄事業等の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。

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関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1,900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

従来の行政による監督に加え、消費者等による適切な選択及び市場による監視を通じた安全・安心の確保を図ることを目的に、住宅等の建築物や公共交通機関に関する事業者等の過去の行政処分等の履歴を集約した「ネガティブ情報等検索サイト」を国土交通省ウェブサイト上に公開している。

第2章　観光立国の実現と美しい国づくり

第1節　観光をめぐる動向

1　観光立国の意義

観光は、成長戦略の柱、地域活性化の切り札である。我が国には、国内外の観光客を魅了するすばらしい「自然、気候、文化、食」が揃っており、新型コロナウイルス感染症によってもこれらの魅力は失われたわけではない。人口減少を迎える我が国において、観光を通じた国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の重要性に変わりはなく、「持続可能な観光」の実現に向けて、引き続き、政府一丸となって取り組む。

2　年次報告の実施

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項の規定に基づき、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り、令和５年版観光白書は、令和５年６月に閣議決定・国会報告した。

第2節　観光立国の実現に向けた取組み

1　観光資源の魅力を極め、地方創生の礎に

「明日の日本を支える観光ビジョン」や観光立国推進基本計画（令和５年３月31日閣議決定）を踏まえ、「持続可能な観光」、「消費額拡大」及び「地方誘客促進」をキーワードに、観光地の高付加価値化や住民生活との調和による持続可能な観光地域づくり等に、政府一丸となって取り組んできた。

（1）魅力ある公的施設・インフラの大胆な公開・開放

インフラを観光資源として活用・開放し地域振興を図るインフラツーリズムを推進している。

（2）新たな交流市場・観光資源の創出

訪日外国人旅行消費額の向上や地方誘客の促進に向け、地域固有の自然や文化、食等の観光

【関連リンク】
「令和４年度観光の状況」及び「令和５年度観光施策」（観光白書）について
URL：https://www.mlit.go.jp/kankocho/news02_000517.html

【関連リンク】
インフラツーリズム
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/infratourism/about/

資源を活用したコンテンツの造成・磨き上げを行った。

また、近年の働き方や住まいのニーズの多様化等を踏まえ、反復継続した来訪を促進する「第２のふるさとづくり」やテレワークを活用したワーケーションの普及・定着といった国内における新たな交流市場の開拓に向けてモデル実証を実施した。

（３）地域周遊・長期滞在の促進

地方部での滞在の増加に資する取組みをより一層推進していく必要があることから、旅行者の地域周遊・長期滞在を持続可能なあり方で促進するため、調査、戦略策定、滞在コンテンツの充実、受入環境の整備、旅行商品の流通環境の整備、プロモーション等、地域が一体となって行う取組みを支援している。また、これら取組みに対する助言をするため、地域への専門家派遣を支援している。

また、訪日外国人の移動の実態（利用交通機関や周遊ルート等）を把握し周遊ルートの分析や戦略的なプロモーション施策の企画立案・見直しに活用できる訪日外国人流動データ（FF-Data）を作成した。

（４）東日本大震災からの観光復興

福島県では教育旅行やのべ宿泊者数の回復に課題が残ることから、同県における観光復興を最大限に促進するため、同県が実施する風評被害対策及び震災復興に資するホープツーリズム等の滞在コンテンツの充実・強化や国内外へのプロモーション等に対して支援を行っている。

また、ALPS処理水の海洋放出による風評への対策として、海の魅力を高めるブルーツーリズムの推進を目的として、海水浴場等の受入環境整備やプロモーションの実施等に対して支援を行っている。

2 観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に

（１）観光関係の規制・制度の適切な運用及び民泊サービスへの対応

平成30年１月に施行された「通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律」に基づき導入された地域通訳案内士制度について、市町村及び都道府県とも連携して育成を推進し、令和６年４月１日時点で42 地域にて導入し、3,782名が登録されている。

また、旅行サービス手配業の登録制度について、登録行政庁である都道府県等とも連携して制度周知を図り、同年４月１日時点で2,617社の登録がなされている。

また、「住宅宿泊事業法」に基づき、健全な民泊を推進している。住宅宿泊事業の届出住宅数は、令和６年３月15日時点で23,142件となった。健全な民泊サービスの更なる普及に向けて、営業日数を効率的に集約するシステムの活用等により、違法民泊対策の実効性を向上させた。

（２）ポストコロナ時代を支える観光人材の育成・強化

観光庁では、観光地・観光産業の高付加価値化、持続可能な観光地域づくりを進めることが必要であるとの認識の下、これからの時代に求められる新たな観光人材の育成に向けて、令和４年度に「ポストコロナ時代における観光人材育成ガイドライン」を策定した。令和５年度は、本ガイドラインに基づき、観光人材育成のためのプログラム開発の支援等を実施した。

（３）観光地域づくり法人（DMO）を核とする観光地域づくりの推進

観光地域のマネジメント及びマーケティングを担う観光地域づくり法人（DMO）を核とする観光地域づくりを推進するため、令和６年３

月29日時点で348団体（登録DMOが302団体、候補DMOが46団体。）を登録するとともに、観光地域づくり法人に対する各種情報提供や観光地域づくり法人の体制強化、観光地域づくり法人が行う着地整備の取組みに対する支援を行った。また、「住んでよし、訪れてよし」の観光地域づくりを実現するため、地域主体で住民理解を深めつつ、観光で得られた収益を地域内で循環させることにより、地域の社会経済の活性化や文化・環境の保全・再生を図っていく。

（4）観光遺産産業化ファンド等の継続的な展開

観光庁では、観光庁と包括的連携協定を締結している㈱地域経済活性化支援機構（REVIC）が、地域金融機関等と連携して組成した観光遺産産業化ファンド等も活用し、関係事業者や関係省庁、自治体と連携して、地域の観光資源の磨き上げ等を図るための取組みを行った。

（5）戦略的な訪日プロモーション

個人旅行再開等の水際措置の緩和以降、インバウンドの回復が進む中、日本政府観光局を通じ、コロナ禍を経た旅行者の意識変化を踏まえ、メディアやSNS、インフルエンサー等を活用し、戦略的な訪日プロモーションを実施している。

また、「2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）」開催を契機とした日本各地の魅力発信や、持続可能な観光、消費額拡大、地方誘客促進をキーワードとした、国・地域ごとのニーズを踏まえたきめ細やかなプロモーションに取り組んでいる。

（6）MICE 誘致の促進

MICEの更なる誘致に向けて、MICEの誘致・開催に意欲的な地方都市に対する誘致力の強化に向けた支援を実施するとともに、ユニークベニューの活用やエクスカーションの実施、テクニカルビジット等の開発を促進する実証事業を実施した。さらに、MICE誘致の基盤整備のために、国際会議開催の際のCO_2排出量を数値化するための算出モデルの作成、ポストコロナにおけるMICEの総消費額及び経済波及効果の算出に向けた調査、MICE施設におけるコンセッション導入に向けた支援に取り組んだ。

（7）ビザの戦略的緩和

インバウンド需要の回復に向けて、今後のビザ緩和の実施について関係省庁間で検討を実施し、2024年３月には国際的なリモートワーカー（いわゆる「デジタルノマド」）のための新たな在留制度を創設した。

3 すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に

（1）訪日外国人旅行者の受入環境整備

観光地や公共交通機関等における多言語対応、無料公衆無線LAN環境の整備、公衆トイレの洋式化や多様な移動手段の整備等に対する支援を行った。また、旅館・ホテル等の宿泊施設におけるインバウンド対応の取組みへの支援を実施した。また、インバウンド需要の本格的な回復を見据え、免税制度の利用促進や、令和５年４月の免税品購入対象者の明確化等を踏まえ、必要な情報の周知広報に取り組んだ。加えて、免税品販売手続を行う自動販売機（別途国税庁長官が観光庁長官と協議して指定するものに限る。）の指定の告示が行われ、空港等への設置が11か所（６年３月31日現在）で進んでいる。さらに「道の駅」について、外国人観光案内所のJNTO認定取得や多言語表示の整備

【関連リンク】
観光遺産産業化ファンド
URL：https://www.mlit.go.jp/kankocho/page06_000361.html

等のインバウンド対応を促進し、地域のインバウンドの受入拠点とする取組みを推進した。

（2）急患等にも十分対応できる外国人患者受入体制の充実

外国人患者を受け入れる医療機関について、令和５年度に2,222（うち都道府県が指定する「外国人患者を受け入れる拠点的な医療機関」は1,703）の医療機関をリスト化し、情報発信を行うとともに、多言語案内機能等の整備に対する支援を行った。また、引き続き外国人旅行者が医療費の不安なく治療が受けられるように、旅行保険への加入を促進した。

（3）「地方創生回廊」の完備

バスタプロジェクトの全国展開を推進している。その際、民間ノウハウを活用しつつ効率的に整備・運営するため、官民連携での整備・運営管理を可能とするコンセッション制度等を活用しつつ、多様な交通モード間の接続を強化し、MaaS等の新たなモビリティサービスにも対応可能な施設としている。

訪日外国人旅行者をはじめ、すべての利用者にわかりやすい道案内を実現するため、観光地と連携した道路案内標識の改善等に取り組んでいる。

高速道路会社等において、地域振興や観光振興のため、周辺地域や観光関係事業者等と連携し、一定の期間及びエリア内の高速道路が乗り降り自由となる観光周遊パス[注1]を販売している。また、各鉄道事業者において、「ジャパン・レール・パス」をはじめとする訪日外国人旅行者向けの企画乗車券販売に取り組んでいる。

（4）クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組み

クルーズについては、令和５年３月より本格的に国際クルーズの運航が再開したところ、「観光立国推進基本計画（令和５年３月31日閣議決定）」で日本におけるクルーズ再興に向けた令和７年までの目標として「訪日クルーズ旅客250万人」「外国クルーズ船の寄港回数2,000回」「外国クルーズ船が寄港する港湾数100港」を掲げ、安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進めるとともに、訪日クルーズ本格回復への取組みを進めた。具体的には、クルーズ船受入れに関するハード・ソフト両面からの支援や上質な寄港地観光の造成へ向けた意見交換会の実施等を行った。

このほか、新型コロナウイルス感染症へのこれまでの取組みや今後のあり方を整理した「国土交通省におけるクルーズの安全・安心の確保に係る検討・最終とりまとめ（令和５年９月11日）」の公表等に取り組んだ。

【関連リンク】
インバウンド受入環境整備高度化事業
URL：https://www.mlit.go.jp/kankocho/page08_000150.html

【関連リンク】
インバウンド安全・安心対策推進事業
URL：https://www.mlit.go.jp/kankocho/page08_000146.html

【関連リンク】
宿泊施設インバウンド対応支援事業
URL：https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/jizoku_kankochi/kankosangyokakushin/seibisokushin/shienseido.html

【関連リンク】
外国人患者受入体制の充実
URL：https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaifuku/ukeire/kankochi/kanja.html

注１　観光周遊パスは、従来平均約３割であるところ、令和４年11月からは、平日のみの利用を対象として合計で約４割お得となる拡充措置を実施している。

（5）公共交通利用環境の革新

「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（国際観光振興法）」に基づき実施している外国人観光旅客利便増進措置については、令和５年４月に同措置を講ずべき区間等として、鉄道244区間・バス265区間・旅客船34区間・旅客船ターミナル3港・エアライン16事業者・空港ビル64空港を指定しており、公共交通事業者等から外国人観光旅客利便増進措置実施計画が提出され、ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金等を活用して取組みを進めている。

JNTO（日本政府観光局）と連携して、手ぶら観光のウェブサイトを活用して手ぶら観光カウンター認知度向上を図るとともに、手ぶら観光カウンターを24件新たに認定した。

（6）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、サイクリストの受入環境や走行環境の整備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、世界に誇り得るサイクルルートを国が指定する「ナショナルサイクルルート制度」を創設し、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、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ナショナルサイクルルートとして指定した。

第３節　良好な景観形成等美しい国づくり

1　良好な景観の形成

（1）景観法等を活用したまちづくりの推進

「景観法」に基づく景観行政団体は令和６年３月末時点で818団体に増加し、景観計画は668団体で策定、景観計画に基づく重点的な取組みは400団体で進められるなど、良好な景観形成の取組みが推進されている。また、「屋外広告物法」に基づく条例を制定している景観行政団体は、同年４月１日時点で233団体に増加し、総合的な景観まちづくりが進められている。

（2）無電柱化の推進

良好な景観の形成や観光振興、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上等の観点

【関連リンク】
景観まちづくり
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/townscape/toshi_townscape_tk_000021.html

【関連データ】
欧米やアジアの主要都市と日本の無電柱化の現状
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

動画
脱・電柱社会 キーワードは低コスト化！
URL：https://www.youtube.com/watch?v=w0sJdcjKIh4

から、新設電柱の抑制、低コスト手法の普及、事業期間の短縮等により、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進している。

（3）「日本風景街道」の推進

多様な主体による協働の下、道を中心に、地域資源を活かした景観美化や修景等を進め、観光立国の実現や地域の活性化に寄与することを目的に「日本風景街道」を推進している。令和６年３月末現在145ルートが日本風景街道として登録されており、「道の駅」との連携を図りつつ、道路を活用した美しい景観形成や地域の魅力向上に資する活動を支援している。

（4）水辺空間等の整備の推進

地域の景観、歴史、文化、観光基盤等の「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村、民間事業者及び地元住民と河川管理者の連携の下、河川空間とまち空間が融合した良好な空間の形成を目指す「かわまちづくり」、河川空間をオープン化する「河川敷地占用許可準則の緩和措置」や更なる規制緩和に向けた社会実験「RIVASITE」、ダムを活用した水源地域活性化を図る「水源地域ビジョン」、広く一般に向けて川の価値を見いだす機会を提供する「ミズベリングプロジェクト」等により、水辺空間を活用した賑わいの創出を推進している。

また、下水処理水のせせらぎ水路としての活用等を推進し、水辺の再生・創出に取り組んでいる。さらに、汚水処理の適切な実施により、良好な水環境を保全・創出している。

図表Ⅱ-2-3-1　かわまちづくり（岐阜県大垣市）



2 自然・歴史や文化を活かした地域づくり

（1）我が国固有の文化的資産の保存・活用等に資する国営公園等の整備

我が国固有の優れた文化的資産の保存及び活用等を図るため、国営公園等（22か所）の整備及び維持管理を行っている。令和５年度には、首里城正殿の復元整備工事等を実施した。

（2）歴史的な公共建造物等の保存・活用

地域のまちづくりに寄与するために、長く地域に親しまれてきた歴史的な官庁施設の保存・活用を推進している。歴史的砂防関係施設（令和５年12月31日現在、重要文化財３件、登録有形文化財217件）については、土砂災害を防止する施設及びその周辺環境一帯を地域の観光資源として位置付け、環境整備を行うなどの

【関連リンク】
国営公園
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/park/toshi_parkgreen_kokuei.html

【関連リンク】
首里城公園
URL：https://oki-park.jp/shurijo/fukkou/

【関連リンク】
～我が国の歴史的な砂防施設を紹介します～
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/sabo01_fr_000014.html

取組みを推進している。

（3）歴史文化を活かしたまちづくりの推進

地域の歴史や伝統文化を活かしたまちづくりを推進するため、「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（歴史まちづくり法）」に基づき、95市町（令和6年3月31日現在）の歴史的風致維持向上計画を認定し、計画に基づく取組みを支援している。また、良好な景観や歴史的風致の形成を推進するため、景観・歴史資源となる建造物の改修等の支援を行った。

（4）グリーンインフラの推進

社会資本整備や土地利用等において自然環境の多様な機能を活用する「グリーンインフラ」の取組みを推進している。令和5年度は、グリーンインフラの導入を目指す地域を対象に技術的・財政的支援を行うとともに、企業によるグリーンインフラ関連技術の地域実証を支援した。さらに、地域向け「グリーンインフラ実践ガイド」を発行し、グリーンインフラ官民連携プラットフォームの活動を通じて、グリーンインフラの社会実装に取り組んだ。

図表Ⅱ-2-3-2　グリーンインフラ実践ガイド



【関連リンク】
歴史まちづくり
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/rekimachi/toshi_history_tk_000010.html

【関連リンク】
グリーンインフラ官民連携プラットフォーム
URL：https://gi-platform.com/

第3章　地域活性化の推進

第1節　地方創生・地域活性化に向けた取組み

少子高齢化の進展に的確に対応し、人口の減少に歯止めをかけるとともに、東京圏への人口の過度の集中を是正し、それぞれの地域で住みよい環境を確保して、将来にわたって活力ある日本社会を維持していくため、政府は、平成26年11月に成立した「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、地方創生の取組みを推進してきた。

令和５年においては、仕事・交通・教育・医療をはじめとする地方が抱える課題をデジタル実装を通じて解決し、地域の個性を生かした地方活性化を図る、「デジタル田園都市国家構想」の具体化を進めるため、４年に策定した「デジタル田園都市国家構想総合戦略」の改訂を行った。同構想を通じて、全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会を目指し、施策を展開していくこととし、国土交通省においては、主に以下の取組みを行う。

・地域公共交通について、法制度や予算等、あらゆる政策ツールを総動員し、交通 DX・GX の活用や、地域の関係者の連携･協働（共創）を通じ、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における議論も踏まえ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」を加速化させる。
・多様な暮らし方を支える人間中心のまちづくりを実現し、持続可能な都市を形成するため、コンパクトでゆとりと賑わいのあるまちづくりを進めるとともに、地方都市と大都市の交流･連携や、不動産 ID を含む不動産関係ベースレジストリ、建築 BIM（個々の建築物情報の３次元データ）、PLATEAU（3D 都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進するプロジェクト）等の「建築・都市の DX」を進め、まちづくりの高度化や官民データ連携による新サービスの創出を促進する。
・観光分野の DX を推進し、観光消費の拡大、観光産業の生産性向上等に一体的に取り組む観光 DX のモデルとなる地域の創出に向けて重点的な支援を実施し、稼ぐ地域を創出するとともに、事業者間・地域間のデータ連携の強化により、広域で収益の最大化を図る。
・自動運転、ドローン物流、バース予約システム、求貨求車マッチングや自動倉庫、AI ターミナル、サイバーポートといった物流 DX、生産性向上に資する道路ネットワークの整備等を推進する。
・基盤的な地理空間情報である電子国土基本図の活用をはじめとする国土の状況把握・見える化等の国土利用・管理 DX を推進する。
・「流域治水」の取組みをソフト面から推進するため、例えば、一級水系において、本川・支川が一体となった洪水予測の高度化を図り、早期の災害対応や避難を支援しつつ、浸水範囲と浸水頻度の関係を示した水害リスクマップを新たに整備して、防災まちづくり等での活用を促進する。
・国土形成計画を踏まえ、「共」の視点からの地域経営を実現する観点から、デジタルを徹底活用しながら、暮らしに必要な日常の生活サービスが持続的に提供される「地域生活圏」の形成を推進する。

都市再生については、民間活力を中心とした都市の国際競争力の強化や地方都市と大都市の連携促進等を図るとともに、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出等による都市再生の推進に取り組んでいる。

第2節　地域活性化を支える施策の推進

1　地域や民間の自主性・裁量性を高めるための取組み

（1）地方における地方創生・地域活性化の取組み支援

地域の発展及び持続可能性の向上を図ることを目的に、創意工夫を活かした自主的な優れた地域づくり活動に対し、各団体と協働し「地域づくり表彰（国土交通大臣表彰等）」を昭和59年度より実施している。40回目となる令和５年度は、全国より41件の推薦があり、計８件を表彰した。

財政面の支援としては、デジタル田園都市国家構想交付金や、地方創生応援税制（企業版ふるさと納税）等により、地方が地方創生に中長期的見地から安定的に取り組めるよう、支援を行っている。

また、全国各地の個性的で魅力ある地域づくりに向けた取組みを一層推進するため、社会インフラと関わりのある地域活性化の取組みを「手づくり郷土賞（国土交通大臣表彰）」として昭和61年度より表彰している。38回目となる令和５年度は15件（一般部門13件、大賞部門２件）が同賞を受賞した。

（2）民間のノウハウ・資金の活用促進

地方都市の成長力・競争力の強化を図るため、立地適正化計画の区域内において行われる都市機能の誘導に効果的である民間都市開発事業で国土交通大臣認定を受けた優良な民間都市開発事業等に対し、一般財団法人民間都市開発推進機構による出資等の支援を行った。あわせて、同機構が地域金融機関との間で設立するまちづくりファンドを通じて、一定のエリア内において連鎖的に行われるリノベーション事業、老朽ストックを活用したテレワーク拠点等の整備を含む事業を出資等により支援した。

また、まちの魅力・活力の維持・向上を通じた地域参加型の持続可能なまちづくりの実現と定着を図るため、民間まちづくり活動における先進団体が持つ、活動を行う中で一定の収益を継続的に得ることができるノウハウ等を、これから活動に取り組もうとする他団体に水平展開するための普及啓発に関する事業や、「都市再生特別措置法」の都市利便増進協定に基づく施設整備等を含む先進的な民間まちづくり活動に関する実験的な取組み等への支援を行っている。

さらに、まちなかにおける道路、公園、広場等の官民空間の一体的な利活用等による「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進する観点から、官民が連携して賑わい空間を創出する取組みを市町村のまちづくり計画に位置付けることなどの措置を講ずる「都市再生特別措置法」等に基づき、引き続き法律・予算・税制のパッケージで支援した。

加えて、首都高速道路日本橋地区の地下化の取組みでは、老朽化対策のみならず、その機能向上を図るとともに、日本橋川周辺の水辺空間の再生や都心のビジネス拠点の整備等の民間再

【関連リンク】
国土交通省「地域づくり表彰」ウェブサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001705457.pdf

【関連リンク】
手づくり郷土賞
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/tedukuri/index.html

【関連リンク】
官民連携まちづくりポータルサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000047.html

開発プロジェクトと連携している。あわせて、地域の賑わい・交流の場の創出や道路の質の維持・向上を図るため、立体道路制度等を活用した官民連携による取組みを推進している。このほか、平成27年度に改正「構造改革特別区域法」が施行され、民間事業者による公社管理有料道路の運営が可能となった。

2 コンパクトシティの実現に向けた総合的取組み

都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする都市の周辺等の交通ネットワーク形成は、居住や都市機能の集積を図ることにより、住民の生活利便性の維持・向上、サービス産業の生産性の向上等による地域経済の活性化、行政サービスの効率化等による行政コストの削減などの具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段であり、中長期的な視野をもって継続的に取り組む必要がある。

コンパクトシティの実現に向けた市町村の取組みを促進するため、経済的インセンティブによって居住と都市機能の立地誘導を進める「立地適正化計画制度」を創設した。令和５年12月末時点において、立地適正化計画の作成については、703市町村が具体的な取組みを行っており、そのうち、537市町村が立地適正化計画を作成・公表済みとなった。地域公共交通計画については、令和５年度末において、1,021件が公表済みとなった。

また、こうした市町村の取組みが、医療・福祉、住宅、公共施設再編、国公有財産の最適利用等のまちづくりに関わる様々な関係施策との連携による総合的な取組みとして推進されるよう、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」（事務局：国土交通省）を通じ、現場ニーズに即した支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組み成果の「見える化」等に取り組んでいる。

さらに、頻発・激甚化する自然災害に対応した安全なまちづくりを推進するため、災害ハザードエリアにおける開発抑制、災害ハザードエリアからの移転の促進、立地適正化計画と防災との連携強化を進めるとともに、まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を形成し、そのような公共交通軸で結ばれる拠点内の回遊性や滞在快適性を向上させ、持続可能な多極連携型のまちづくりの取組みを推進していく。

3 地域特性を活かしたまちづくり・基盤整備

（1）民間投資誘発効果の高い都市計画道路の緊急整備

市街地における都市計画道路の整備は、沿道の建替え等を誘発することで、都市再生に大きな役割を果たしている。このため、残りわずかな用地買収が事業進捗の隘路となっている路線について、地方公共団体（事業主体）が一定期間内の完了を公表する取組み（完了期間宣言路線（令和５年４月現在49事業主体136路線））を通じ、事業効果の早期発現に努めている。

（2）交通結節点の整備

鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点には、様々な交通施設が集中し、大勢の人が集まるため、都市再生の核として高い利便性と可能性を有する。

【関連リンク】
品川駅西口駅前広場の将来イメージ
URL：https://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/toukoku00018.html

このため、品川駅や神戸三宮駅、虎ノ門ヒルズ駅等の交通結節点及びその周辺において、直轄道路事業、又は社会資本整備総合交付金や国際競争拠点都市整備事業、都市・地域交通戦略推進事業、鉄道駅総合改善事業等の活用により、交通機関相互の乗換え利便性の向上や鉄道等により分断された市街地の一体化、駅機能の改善等を実施し、都市交通の円滑化や交通拠点としての機能強化等を推進している。

（3）交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化

バスタ新宿をはじめとする集約型公共交通ターミナル『バスタプロジェクト』について、官民連携を強化しながら戦略的に展開して、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れの促進や生産性の向上、地域の活性化や災害対応の強化等のため、バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を推進している。

また、民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進に向けて、交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設（特定車両停留施設）を道路附属物として位置付けるとともに、施設運営については、民間の技術やノウハウを最大限に活用するため、コンセッション制度の活用を可能とする事業スキームの構築等を内容とする「道路法」等の改正法が、令和2年5月に成立し、11月に施行された。

このほか、カーシェアリングやシェアサイクルといった新たな交通モードについて、道路空間を有効活用しながら、公共交通との連携を強化させる取組みを推進している。東京都においては、地下鉄大手町駅及び新橋駅付近に、カーシェアリングステーションを設置し、公共交通の利用促進の可能性を検証する社会実験を実施している。今後は、この社会実験の結果を踏まえながら、道路空間の有効活用による道路利用者の利便性向上に向けた検討を進めていく。

（4）企業立地を呼び込む広域的な基盤整備等

各地域が国際競争力の高い成長型産業を呼び込み集積させることは、東アジアにおける競争・連携及び地域活性化の観点から大きな効果がある。このため、空港、港湾、鉄道や高規格道路ネットワーク等、地域の特色ある取組みのために真に必要なインフラへ集中投資を行い、地域の雇用拡大・経済の活性化を支える施策を推進している。

①空港整備

国内外の各地を結ぶ航空ネットワークは、地域における観光振興や企業の経済活動を支え、地域活性化に大きな効果がある。アジア等の世界経済の成長を我が国に取り込み、経済成長の呼び水となる役割が航空に期待される中、我が国全体の国際競争力や空港後背地域の地域競争力強化のため、空港の処理能力向上や空港ターミナル地域再編による利便性向上等を図っている。

②港湾整備

四方を海に囲まれている我が国においては、海外との貿易の大部分を海上輸送が担っており、国内においても、地域間の物流・交流等に海上輸送が重要な役割を担っている。こうした中で、港湾インフラは海外との貿易の玄関口であるとともに、企業活動の場として日本の産業を支えている。物流効率化等による我が国の産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図るため、地域の基幹産業を支える港湾において、国際物流ターミナルの整備等を行っている。

【関連リンク】
バスタプロジェクト
URL：https://www.mlit.go.jp/road/busterminal/

③鉄道整備

全国に張り巡らされた幹線鉄道網は、旅客・貨物輸送の大動脈としてブロック間・地域間の交流を促進するとともに、産業立地を促し、地域経済を活性化させることで、地域の暮らしに活力を与えている。特に全国一元的なサービスを提供する貨物鉄道輸送は、カーボンニュートラルの達成やトラックドライバー不足の中で、環境に優しく効率の高い大量輸送手段として大きな役割が期待されている。

④道路整備

迅速かつ円滑な物流の実現等により国際競争力を強化するとともに、地域活性化の観点から高規格道路等の幹線道路ネットワークの形成を進めている。

（5）地域に密着した各種事業・制度の推進

①道の駅

「道の駅」は道路の沿線にあり、駐車場、トイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域情報の「情報発信機能」、地域と道路利用者や地域間の交流を促進する「地域の連携機能」の３つを併せ持つ施設で、令和６年３月末時点1,213駅が登録されている。

近年、地元の名物や観光資源を活かして、多くの人々を迎え、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上にも貢献するなど、全国各地で「道の駅」を地域活性化の拠点とするだけではなく、災害時の防災拠点としての活用や子育て応援施設の整備等の取組みも進展している。「地方創生・観光を加速する拠点」及び「ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献」というコンセプトを実現するための取組みを推進していく[注1]。

②高速道路の休憩施設の活用による拠点の作成

高速道路利用者だけの使用を前提とした「高速道路の休憩施設」は、近年、ウェルカムゲートやハイウェイオアシス等により、沿道地域への開放による地域活性化が図られており、その促進のため、関係機関が連携の上、進捗状況に応じた支援を実施している。

③官民連携による道路管理の充実

道路の管理は、これまでも地域の方々と協働しながらボランティア・サポート・プログラム（VSP）等により民間団体等の協力を得て進めている。さらに「道路法」により指定された道路協力団体は、道路の美化清掃やイベント等の実施により地域の魅力向上のための活動を実施し、活動で得られた収益により、道路管理の充実を図っている。なお、道路協力団体が行う道路に関する工事や道路占用の手続について、業務内容の範囲において柔軟化しており、令和６年３月末までに直轄国道において44団体を指定している。

④「かわまちづくり」支援制度

河口から水源地まで様々な姿を見せる河川とそれにつながるまちを活性化するため、地域の景観、歴史、文化、観光基盤等の「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村、民間事業者及び地元住民と河川管理者の連携の下、「かわまちづくり」計画を作成し、河川空間とまち空間が融合した良好な空間形成を推進している。令和５年８月末までに264か所が「かわまちづくり」支援制度に登録している。

【関連リンク】
道の駅
URL：https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/index.html

【関連リンク】
海の駅
URL：https://www.umi-eki.jp/

注１　令和元年の『「道の駅」第３ステージの提言』に示されたもので、令和２年からを「道の駅」第３ステージとして位置付けている。

⑤地域住民等の参加による地域特性に応じた河川管理

河川環境について専門的知識を有し、豊かな川づくりに熱意を持った人を河川環境保全モニターとして委嘱し、河川環境の保全、創出及び秩序ある利用のための啓発活動等をきめ細かく行っている。

また、河川に接する機会が多く、河川愛護に関心を有する人を河川愛護モニターとして委嘱し、河川へのごみの不法投棄や河川施設の異常といった河川管理に関する情報の把握及び河川管理者への連絡や河川愛護思想の普及啓発に努めている。

⑥海岸における地域の特色を活かした取組みへの支援

海岸利用を活性化し、観光資源としての魅力を向上させることを目的に、砂浜確保のための養浜や海岸保全施設等の整備を行う海岸環境整備事業の支援を行っている。海岸保全に資する清掃、植栽、希少な動植物の保護、防災・環境教育等の様々な活動を自発的に行う法人・団体を海岸協力団体に指定することにより、地域との連携強化を図り、地域の実情に応じた海岸管理の充実を推進しており、令和５年６月末時点で25団体が指定されている。

⑦港湾を核とした地域振興

地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組みが継続的に行われる施設を国土交通省港湾局長が申請に基づき「みなとオアシス」として登録している（令和５年12月31日時点、160か所）。

「みなとオアシス」は、「みなとオアシス全国協議会」等が主催する「みなとオアシスSea級グルメ全国大会」等の様々な活動を通じ、地域の賑わい創出に寄与している。

近年では、クルーズ船寄港時のおもてなし等、港湾の多様化するニーズに対応するため、官民連携による港湾の管理等を促進するなどの目的で、港湾管理者が適正な民間団体等を指定する「港湾協力団体」制度を活用し、みなとを核とした地域の更なる活性化を図ることとしている（令和５年12月１日時点、44団体）。

また、令和４年12月には、港湾緑地等において収益施設の整備とそこから得られる収益を還元して緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、緑地等の貸付けを可能とする港湾環境整備計画制度（みなと緑地PPP）を創設し、官民連携によるみなとの賑わい空間を創出することとしており、６年３月末時点で２件の港湾環境整備計画が認定されている。

⑧プレジャーボートの利用振興

ボートの利用振興や市場拡大を目的に、既存のマリーナや漁港等の施設を活用して、ボート利用者がクルージング時に気軽に寄港して憩える「海の駅」の設置を推進しており、令和６年３月末時点で180駅が登録されている。コロナ禍を機に、ボート免許取得者が増加したことで、利用拡大が期待されている。

（６）地籍整備の積極的な推進

災害後の迅速な復旧・復興、インフラ整備の円滑化等に資する地籍整備を円滑かつ迅速に推進するため、「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）に基づき、地籍

【関連リンク】
「みなとオアシス」の概要
URL：https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk1_000001.html

【関連リンク】
「みなと緑地 PPP」の概要
URL：https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000061_2.html

調査を行う市町村等への財政支援のほか、新たな調査手続や効率的な調査手法の活用促進、国が実施する基本調査による効率的な調査手法の事例の蓄積・普及、地籍調査以外の測量成果の活用を推進している。

（7）大深度地下の利用

大深度地下の利用については、大深度地下使用制度に関する内容をウェブサイトに掲載する等、大深度地下の適正かつ合理的な利用を図っている。

4 広域圏の自立・活性化と地域・国土づくり

（1）新時代に地域力をつなぐ国土・地域づくり

①広域的地域活性化のための基盤整備の推進

自立的な広域圏の形成に向け、広域にわたる活発な人の往来又は物資の流通を通じた地域の活性化を図るため、令和５年度においては、36府県が、２～４府県ごとに協働して34の共通目標を掲げ、のべ82の府県別の広域的地域活性化基盤整備計画を作成しており、同計画に基づくハード・ソフト事業に対して、交付金を交付した。

②官民連携による地域活性化のための基盤整備推進支援事業

官民が連携して策定した広域的な地域戦略に資する事業について、民間の意思決定のタイミングに合わせ、機を逸することなく基盤整備の構想段階から事業実施段階への円滑かつ速やかな移行を図るため、令和５年度においては、地方公共団体が行う概略設計やPPP/PFI導入可能性検討といった事業化に向けた検討に対して、21件の支援を行った。

③連携中枢都市圏等による活力ある経済・生活圏の形成

地方圏の政令指定都市・中核市等を中心とする一定規模以上の人口・経済を擁する都市圏においては、経済成長のけん引、高次都市機能の集積・強化及び生活関連機能サービスの向上の実現を目指す「連携中枢都市圏」の形成を促進しており、令和５年４月１日時点で合わせて38圏域が形成されている。国土交通省では、地域公共交通確保維持改善事業等について、連携中枢都市圏で策定された都市圏ビジョンに基づき実施される事業に対して一定程度配慮するなどの支援を行っている。

（2）地域の拠点形成の促進等

①多様な広域圏の自立的発展のための拠点整備

「多極分散型国土形成促進法」に基づく業務核都市において、引き続き、業務施設の立地や諸機能の集積の核として円滑に整備が実施されるよう、必要な協力を行っている。さらに、「関西文化学術研究都市建設促進法」に基づき、文化・学術・研究の拠点形成を目指すため、地元関係機関等と連携し、関西文化学術研究都市の建設を推進している。

②集落地域における「小さな拠点」づくりの推進

人口減少や高齢化の進む中山間地域等では、買い物、医療等の生活サービス機能やコミュニティ機能が維持できなくなりつつある地域がある。このため、持続可能な生活圏を再構築する観点から、複数の集落を包含する地域において、日常生活に必要な機能・サービスを集約し、周辺の集落との交通ネットワークを確保した「小さな拠点」の形成を推進しており、関係府省と連携して普及・啓発に取り組んでいる。

【関連リンク】
大深度地下利用
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/daisindo/index.html

5 地域の連携・交流の促進

（1）地域を支える生活幹線ネットワークの形成

医療や教育等の都市機能を有する中心地域への安全で快適な移動を実現するため、日常の暮らしを支える道路網の整備や現道拡幅等による隘路の解消を支援している。また、合併市町村の一体化を促進するため、合併市町村内の中心地や公共施設等の拠点を結ぶ道路、橋梁等の整備について、社会資本整備総合交付金等により推進している。

（2）都市と農山漁村の交流の推進

高規格道路等の整備による広域的な交流・連携軸の形成、農山村地域、都市の近郊等における優良な住宅の建設を促進するための住宅・宅地供給、交流の拠点となる港湾の整備等を実施している。

（3）二地域居住等の推進

令和６年１月に国土審議会移住・二地域居住等促進専門委員会において、移住・二地域居住等の促進に向けた対応の方向性等の中間取りまとめを行った。また、先導的な二地域居住等の取組みの実証調査を実施し、地方公共団体等からなる全国二地域居住等促進協議会と連携の上、調査結果をウェブサイトで共有するなど、関連する支援策や先駆的な取組みの情報提供等に取り組んでいる。また、若者の地方圏での交流拡大を推進するため、国土交通省ウェブサイトに地方公共団体等が実施する体験交流プログラムの情報を集約して掲載している。

（4）地方版図柄ナンバーの導入について

地域・観光振興の促進を目的に「走る広告塔」として、平成30年10月より、地方版図柄入りナンバープレートを導入した。令和５年10月には新たに10地域を追加し、全国73の地域名表示で交付を行っている。７年度には全国５地域において新たな地域名表示の同ナンバープレートの交付を予定している。申込時には寄付が可能であり、集まった寄付金は各地域の交通改善や地域・観光振興等の取組みに充てられる。

また、「2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）」の開催機運の醸成を図ることを目的に、大阪・関西万博特別仕様ナンバープレートを令和４年10月から７年12月まで交付する。申込時には寄付が可能であり、集まった寄付金は大阪・関西万博の開催に関連した交通サービスの充実等に充てられる。

6 地域の移動手段の確保

（1）地域の生活交通の確保・維持・改善

地域社会の活性化を図るため、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保は重要な課題である。

このため、地域公共交通確保維持改善事業において、多様な関係者の連携により、地方バス路線、離島航路・航空路等の生活交通の確保・維持を図るとともに、地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備、バリアフリー化等、快適で安全な公共交通の構築に向けた取組みを支援している。

また、地方公共団体における交通施策の立案に当たって参考となるよう、デジタル技術活用の好事例等、地域交通体系を支えるために必要な調査を行い、今後の地域交通のあり方を検討した。

（2）地域バス路線への補助

地域の需要規模や人口特性に応じた最適な生活交通ネットワークの確保・維持が可能となる

よう、地域をまたがる地域間幹線バスや地域内のバス交通・デマンド交通等の運行に対する支援を強化するとともに、バス車両の更新への支援を引き続き行う。また、キャッシュレス化の推進等、バス事業者におけるDX化等の経営効率化・経営力強化を図る取組み等に対して支援を行い、利便性・生産性・持続可能性が向上する形で地域交通の再構築を促進する。

（3）地域の自家用車・ドライバーの活用

都市部を含め、移動の不便への対応が喫緊の課題となっている現状を踏まえ、移動の足の不足を、地域の自家用車や一般ドライバーを活かすことにより補うこととし、これまでの自家用有償旅客運送に加えて、令和５年度にタクシー事業者の管理の下での地域の自家用車・ドライバーを活用する新たな運送サービス（以下、「自家用車活用事業」という。）を創設した。

Column コラム

地域の自家用車・ドライバーの活用に関する各制度の見直し・創設

地域交通の担い手不足や移動の足の不足を解消するために、デジタル行財政改革会議や交通政策審議会自動車部会等で議論がなされ、自家用有償旅客運送に関して、「対価」の目安をタクシー運賃の「約８割」とし、「交通空白地」に「時間帯による空白」の概念を取り込むなど、制度の改善を行いました。

また、令和５年度に、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・ドライバーを活用することができるよう、自家用車活用事業を創設しました。





（4）地域鉄道の活性化、安全確保等への支援

中小民鉄や第三セクターが運営する地域鉄道は、通勤や通学の足として沿線住民の暮らしを支えるとともに、観光等地域間の交流を支える基幹的な公共交通として、重要な役割を果たしているが、その経営は極めて厳しい状況にある。このため、鉄道施設総合安全対策事業費補助や地域公共交通確保維持改善事業等及び税制特例により、安全設備の整備等に対して支援している。

（5）地方航空路線の維持・活性化

地域航空を持続可能なものとするため、国土交通省では有識者からなる研究会等において検討を行い、その結果、令和元年10月に九州の地域航空３社（天草エアライン、オリエンタルエアブリッジ、日本エアコミューター）及び大手航空２社（全日本空輸、日本航空）が「地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合」を設立し、様々な協業の取組みを進めた。５

【関連リンク】
自家用車活用事業
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000416.html

【関連リンク】
地域公共交通確保維持改善事業
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

年10月には上記５社が同組合を発展させ、新たに「地域航空サービスアライアンス協議会」（EAS Alliance）を設立したところであり、地域航空における協業が一層効果的なものとなるよう取り組んでいる。

（6）離島との交通への支援

離島航路は、離島住民が日常生活を行う上で必要不可欠な交通手段である。令和４年度は286航路で輸送人員需要は35.2百万人（ここ５年で約21％減少）となっているが、その多くは本土より深刻な人口減少、高齢化により、航路の運営は極めて厳しい状況である。このため、唯一かつ赤字が見込まれる航路に対し、地域公共交通確保維持改善事業により、運営費への補助、離島住民向け運賃割引への補助、運航効率のよい船舶建造への補助を行っている（令和６年３月末現在の補助対象航路：126航路）。

離島航空路については、地域の医療の確保をはじめ、離島の生活を支えるのに欠かせない交通手段であることから、安定的な輸送の確保を図るため、離島に就航する航空運送事業者に対して、総合的な支援（予算：機体購入費補助、運航費補助等　公租公課：着陸料の軽減、航空機燃料税の軽減措置等）を講じている。なお、令和５年度の離島航空路線の数は65路線、うち国庫補助対象は15路線となっている。

第3節　民間都市開発等の推進

1　民間都市開発の推進

（1）特定都市再生緊急整備地域制度等による民間都市開発の推進

都市の再生の拠点として都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、全国52地域（令和６年３月末時点）が「都市再生緊急整備地域」に政令指定され、各地域で様々な都市開発事業が着々と進行している。また、昨今の成長が著しいアジア諸国の都市と比較し、我が国都市の国際競争力が相対的に低下している中、国全体の成長をけん引する大都市について、官民が連携して市街地の整備を強力に推進し、海外から企業・人等を呼び込むことができるような魅力ある都市拠点を形成することが、重要な課題になっている。このため、特に都市の国際競争力の強化を図る地域として、15地域（令和６年３月末時点）が「特定都市再生緊急整備地域」に政令指定され、多くの地域において、官民連携による協議会により整備計画が作成されている。整備計画に基づき、地域の拠点や基盤となる都市拠点インフラの整備を重点的かつ集中的に支援する補助制度として、「国際競争拠点都市整備事業」を設けている。

（2）都市再生事業に対する支援措置の適用状況

①都市再生特別地区の都市計画決定

既存の用途地域等に基づく規制を適用除外とした上で、自由度の高い新たな都市計画を定める「都市再生特別地区」は、令和６年３月末現在で125地区の都市計画決定がなされ、うち90地区が民間事業者等の提案によるものとなっている。

②民間都市再生事業計画の認定

国土交通大臣認定（令和６年３月末現在159件）を受けた民間都市再生事業計画については、一般財団法人民間都市開発推進機構による

【関連リンク】
都市再生緊急整備地域
URL：https://www.chisou.go.jp/tiiki/toshisaisei/kinkyuseibi_list/index.html

金融支援（メザニン支援事業）や税制上の特例措置が講じられている。

（3）大街区化の推進

我が国の主要都市中心部の多くは、戦災復興土地区画整理事業等により街区が形成されており、現在の土地利用や交通基盤、防災機能に対するニーズ等に対して、街区の規模や区画道路の構造が十分には対応できていない。大都市の国際競争力の強化や地方都市の活性化、今日の土地利用ニーズを踏まえた土地の有効高度利用等を図るため、複数の街区に細分化された土地を集約し、敷地の一体的利用と公共施設の再編を推進している。

第4節　特定地域振興対策の推進

1　豪雪地帯対策

豪雪地帯は、「豪雪地帯対策特別措置法」に基づき、全国で532市町村が指定され、国土の51％に及ぶ広大な面積を占めており、毎年の恒常的な降積雪によって住民の生活水準の向上や産業の発展が阻害されてきた。このため、同法及び「豪雪地帯対策基本計画」に基づき、交通の確保、生活環境・国土保全関連施設の整備、除排雪の担い手の確保及び親雪・利雪の取組みの促進等の対策を推進している。特に、除排雪時の死傷事故が多発していることを踏まえ「豪雪地帯安全確保緊急対策交付金」により、将来を見据えた戦略的な方針の策定と持続可能な除排雪体制の整備等に取り組む自治体を支援している。

2　離島振興

「離島振興法」に基づき、都道県が策定した離島振興計画による離島振興事業を支援するため、公共事業予算の一括計上に加え、「離島活性化交付金」により、離島における産業の育成による雇用拡大等の定住促進、観光の推進等による交流の拡大促進等の取組みへの支援を行っている。また、「離島広域活性化事業」により、移住者受入れのための空き家の改修、シェアオフィスや交流施設の整備、安全な定住環境のための避難施設の整備等への支援を行っている。加えて、ICTやドローン等の新技術を離島の課題解決に役立てる「スマートアイランド推進実証調査」を行っているほか、離島と都市との交流事業「アイランダー」を開催している。

3　奄美群島・小笠原諸島の振興開発

世界自然遺産に登録された自然環境をはじめとする様々な魅力を有する奄美群島や小笠原諸島について、自立的で持続可能な発展や移住・定住の促進を図るため、「奄美群島振興開発特別措置法」、「小笠原諸島振興開発特別措置法」に基づく振興開発事業による社会資本整備等を実施しているほか、交付金等により地域の特性に応じた産業振興等の地域の取組みを支援している。

4　半島振興

「半島振興法」に基づき、道府県が作成した半島振興計画による半島振興施策を支援するた

め、半島振興対策実施地域（令和６年４月現在23地域（22道府県194市町村））を対象として、「半島振興広域連携促進事業」により、半島地域における資源や特性を活かした交流促進、産業振興、定住促進に資する取組みへの補助を行っている。

また、半島産品の発掘、販路拡大等のための官民連携体制構築に必要な実証調査を行うとともに、「半島税制」による産業の振興等や、半島循環道路等の整備を図っている。

第５節　北海道総合開発の推進

1　北海道総合開発計画の推進

（１）北海道総合開発計画について

我が国は、北海道の豊富な資源や広大な国土を利用し、国全体の安定と発展に寄与するため、明治２年の開拓使設置以降、特別な開発政策の下、積極的に北海道開発を推進してきた。

「北海道開発法」（昭和25年法律第126号）制定後は、同法に基づきこれまで８期にわたり北海道総合開発計画を策定し、国民経済の復興や人口問題の解決をはじめ、産業の適正配置、エネルギーや食料の供給、観光等、その時々の国の課題の解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展に寄与してきた。令和６年３月、新型コロナウイルス感染症の拡大や2050年カーボンニュートラルに向けた国の政策展開、さらにはウクライナ情勢等を背景とした食料安全保障問題の顕在化等、我が国を取り巻く状況の変化を受け、第９期北海道総合開発計画が閣議決定された。

（２）第９期北海道総合開発計画について

第９期北海道総合開発計画は、計画期間を令和６年度からおおむね10年間とし、「我が国の豊かな暮らしを支える北海道～食料安全保障、観光立国、ゼロカーボン北海道」と「北海道の価値を生み出す北海道型地域構造～生産空間[注2]の維持・発展と強靱な国土づくり」の２つの目標を掲げている。

これらの目標を達成するため、官民の垣根を越えた共創により、食料供給力、観光資源、脱炭素化に関するポテンシャル等、ほかで代替できない北海道の価値の最大化を図るとともに、経済安全保障に貢献する先端産業拠点の形成や、デジタル技術の活用による生産空間の維持・発展、世界を見据えた人流・物流ネットワークの形成等の施策を推進することとしている。

2　特色ある地域・文化の振興

（１）アイヌ文化の振興等

アイヌ文化の復興・創造等の拠点であるウポポイ（民族共生象徴空間）においては、国内外から多くの人々が訪れ、アイヌ文化のすばらしさを体験し、民族共生の理念に共感してもらえるよう、年間来場者数100万人を目指し、コ

【関連リンク】
第９期北海道総合開発計画について
URL：https://www.mlit.go.jp/hkb/hkb_tk7_000112.html

注２　主として農業・漁業に係る生産の場（特に市街地ではない領域）を指す。生産空間は、生産のみならず、観光、脱炭素化に資する森林資源、豊富な再生可能エネルギー導入ポテンシャル、そのほかの多面的・公益的機能を提供し、北海道の価値を生み出している。

ンテンツの充実、広報活動等を行っている。令和６年３月には「ウポポイ誘客促進戦略」を策定し、更なる効果的な誘客施策を実施している。このほか「アイヌの人々の誇りが尊重される社会を実現するための施策の推進に関する法律」（平成31年法律第16号）に基づき、アイヌの伝統等に関する知識の普及啓発等を推進している。

（２）北方領土隣接地域の振興

領土問題が未解決であることから、望ましい地域社会の発展が阻害されている北方領土隣接地域[注3]を対象に、「北方領土問題等の解決の促進のための特別措置に関する法律」に基づく第９期北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する計画（令和５年度～令和９年度）の下、魅力ある地域社会の形成のために必要な施策を総合的に推進している。

Column コラム

ウポポイでアイヌ文化を体験してみませんか？　～開業３周年を迎えて～

北海道白老町にあるウポポイは、アイヌの歴史・文化を学び伝えるナショナルセンターとして、国立アイヌ民族博物館、国立民族共生公園等から構成され、令和２年７月に開業しました。令和５年７月には、開業３周年記念式典やアイヌの踊りと食がテーマのウポポイ祭等、様々なイベントが開催されました。

ウポポイでは、アイヌの文化や世界観、自然観等を実際に体験し、理解を深めていただくために、伝統芸能上演や楽器演奏体験等のプログラムを多数用意しているほか、季節イベントも開催しています。北海道にお越しの際は、新千歳空港から約40分、登別温泉からも近いウポポイで、アイヌ文化に触れてみてはいかがでしょうか。



ウポポイ PR キャラクター「トゥレッポん」とチセ（家屋）



伝統芸能上演
（開業３周年記念式典より）



熊の形をしたパネルを用いた弓矢体験

【関連リンク】
国土交通省　アイヌ関連施策
https://www.mlit.go.jp/hkb/hkb_fr1_000001.html

【関連リンク】
国立アイヌ民族博物館
https://nam.go.jp/

【関連リンク】
内閣官房　アイヌ政策推進会議
https://www.kantei.go.jp/jp/singi/ainusuishin/

【関連リンク】
ウポポイ（民族共生象徴空間）
URL：https://ainu-upopoy.jp/

動画
アイヌ文化に出会う旅
URL：https://www.youtube.com/watch?v=X18o6t6QBDk

【関連リンク】
北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する施策
URL：https://www.mlit.go.jp/hkb/hoppo.html

注３　根室市、別海町、中標津町、標津町、羅臼町（１市４町）

第4章　心地よい生活空間の創生

第1節　豊かな住生活の実現

1　住生活の安定の確保及び向上の促進

（1）目標と基本的施策

①「新たな日常」やDXの進展等に対応した新しい住まい方の実現

働き方改革の進展やコロナ禍を契機として、多様な住まい方、新しい住まい方への関心が高まる中、地方、郊外、複数地域での居住等、国民の新たな生活観をかなえる居住の場の多様化を推進している。また、家族構成、生活状況、健康状況等に応じて住まいを柔軟に選択できるよう、既存住宅市場・賃貸住宅市場の整備を推進している。さらに、社会経済のDXの進展等を踏まえ、住宅分野においても、契約・取引プロセスのDXや生産・管理プロセスにおけるDXを推進している。

②頻発・激甚化する災害新ステージにおける安全な住宅・住宅地の形成と被災者の住まいの確保

安全な住宅・住宅地の形成に向けて、ハザードマップの整備・周知をはじめとする災害リスク情報の提供、防災・まちづくりと連携し、ハード・ソフトを組み合わせた住宅・住宅地の浸水対策の推進とともに、地震時等に著しく危険な密集市街地の解消、住宅・住宅地のレジリエンス機能の向上等に取り組んでいる。また、災害発生時には、今ある既存住宅ストックの活用を重視して被災者の住まいを早急に確保することとしている。

③子どもを産み育てやすい住まいの実現

子どもを産み育てやすく良質な住宅が確保されるよう、子育てしやすく家事負担の軽減に資するリフォームの促進とともに、若年世帯・子育て世帯のニーズに合わせた住宅取得の推進、子どもの人数、生活状況等に応じた柔軟な住替えの推進に取り組んでいる。また、良質で長期に使用できる民間賃貸住宅ストックの形成と賃貸住宅市場の整備を推進している。あわせて、子育てしやすい居住環境の実現とまちづくりに向けて、住宅団地の建替えや再開発等における子育て支援施設・公園・緑地、コワーキングスペースの整備等、職住・職育が近接する環境の整備とともに、地域のまちづくり方針と調和したコンパクトシティの推進等を行っている。

④多様な世代が支え合い、高齢者等が健康で安心して暮らせるコミュニティの形成とまちづくり

高齢者、障害者等が健康で安心して暮らせる住まいの確保に向けて、バリアフリー性能や良好な温熱環境を備えた住宅の整備・リフォームを促進するとともに、サービス付き高齢者向け住宅等について、地方公共団体の適切な関与を通じての整備・情報開示を推進している。また、三世代同居や近居、身体・生活状況に応じた円滑な住替えが行われるとともに、家族やひとの支え合いで高齢者が健康で暮らし、多様な世代がつながり交流するミクストコミュニティの形成等を推進している。

⑤住宅確保要配慮者が安心して暮らせるセーフティネット機能の整備

住宅確保要配慮者（低額所得者、高齢者、障害者、外国人等）の住まいの確保に向けて、公営住宅の計画的な建替え等やストック改善を推進するとともに、住宅確保要配慮者の入居を拒まないセーフティネット登録住宅（令和５年度末時点で900,096戸登録）の活用を進め、地方公共団体のニーズに応じて家賃低廉化等の支援を行っている。

また、住宅確保要配慮者の入居・生活支援として、地方公共団体の住宅・福祉・再犯防止関係部局、居住支援協議会（令和５年度末時点で142協議会（全都道府県、100市区町村）が設立）、居住支援法人（５年度末時点で851法人を指定）等が連携して、住宅確保要配慮者に対する入居時のマッチング・相談、入居中の見守り・緊急時対応や就労支援等を行っている。

一方、今後、単身高齢世帯等の増加により住宅確保要配慮者の賃貸住宅への居住ニーズは高まる見込みであること等から取組みの強化が必要となっている。こうした背景を踏まえ、住宅政策と福祉政策が一体となった居住支援機能等のあり方を検討するため、国土交通省、厚生労働省及び法務省の３省合同で令和５年７月に「住宅確保要配慮者の居住支援機能等のあり方に関する検討会」を設置し、中間とりまとめ（６年２月）において今後講ずべき取組み等について整理が行われた。

これを踏まえ、住宅と福祉が連携した居住支援体制の構築を推進し、住宅確保要配慮者が安心して居住できる環境を整備するため「住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律等の一部を改正する法律案」を令和６年通常国会に提出した。

⑥脱炭素社会に向けた住宅循環システムの構築と良質な住宅ストックの形成

（ア）既存住宅流通の活性化

既存住宅流通の活性化に向けて、基礎的な性能や優良な性能が確保された既存住宅の情報が購入者に分かりやすく提示される仕組みを改善し、購入物件の安心感を高めていく。具体的には、「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」に基づき、住宅の構造や設備について、一定以上の耐久性、維持管理容易性等の性能を備えた住宅（長期優良住宅）の普及を図ってきたところである（認定長期優良住宅のストック数（令和４年度末時点）：148万戸）。また、既存住宅に関する瑕疵保険の充実、既存住宅状況調査や「安心Ｒ住宅制度」の普及、紛争処理体制の拡充等により、購入後の安心感を高めるための環境整備に取り組んでいる。

加えて、既存住宅流通の活性化には、良質な既存住宅が適正に評価される環境を整備することも重要である。そのため、宅地建物取引業者や不動産鑑定士の適正な評価手法の普及・定着を進め、建物の性能やリフォームの状況が評価に適切に反映されるよう取り組んでいる。また、住宅ストックの維持向上・評価・流通・金融等の仕組みを一体的に開発・普及等する取組みに対して支援を行っている。

（イ）長寿命化に向けた適切な維持管理・修繕、老朽化マンションの再生円滑化

適切な維持管理・修繕がなされるよう、住宅の計画的な点検・修繕と履歴情報の保存を推進している。加えて、耐震性・省エネルギー性能・バリアフリー性能等を向上させるリフォームや建替えに対して補助・税制面での支援を行い、安全・安心で良好な温熱環境を備えた良質な住宅ストックへの更新を図っている。また、「マンションの管理の適正化の推進に関する法

【関連リンク】
住宅確保要配慮者に対する居住支援機能等のあり方に関する検討会
URL：https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk7_000043.html

律」に基づく管理計画認定制度等により、マンション管理の適正化や長寿命化、再生の円滑化を推進している。

（ウ）世代を超えて既存住宅として取引され得るストックの形成

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、まずは2025年までにすべての新築住宅に省エネルギー基準を義務付けることを含めた省エネ対策の強化に取り組んでおり、さらに長期優良住宅やZEHのストックの拡充を行っている。

既存住宅については、省エネ改修への支援や、住宅の温熱環境と居住者の健康との関係を調査・周知しており、これらの取組みによって、2050年にストック平均でZEH基準の水準の省エネ性能の確保を目指している。

また、炭素貯蔵効果の高い木造住宅等の普及や、CLT等を活用した中高層住宅等の木造化等により、まちにおける炭素の貯蔵を促進している。

⑦空き家の状況に応じた適切な管理・除却・利活用の一体的推進

平成27年5月に施行された「空家等対策の推進に関する特別措置法」に基づき、周辺の居住環境に悪影響を及ぼす空き家（特定空家等）の除却や、立地・管理状況の良好な空き家の多様な活用の推進等、着実に取組みは進展してきた。

しかし、使用目的のない空き家はこの20年間で約２倍に増加しており、今後も増加が見込まれている。これを踏まえ、空き家の除却等の更なる促進に加え、空き家が周囲に悪影響を及ぼす前の段階から有効活用や適切な管理の確保、所有者等の空き家の管理や活用を支援する「空家等管理活用支援法人制度」の創設等、対策を総合的に強化するため、「空家等対策の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律」（令和５年法律第50号。以下、「改正空家法」という。）が令和５年６月14日に公布、同年12月13日に施行された。

この施行に係るガイドライン等の作成・公表等により改正空家法を円滑に施行するとともに、地方公共団体や民間事業者等による空き家の除却や活用等に係る取組みに対して支援することにより、空き家対策を推進している。

⑧居住者の利便性や豊かさを向上させる住生活産業の発展

居住者の利便性や豊かさを向上させるために欠かせない住生活産業については、その担い手の確保・育成を図るとともに、更なる成長に向けて新技術の開発や新分野への進出等による生産性向上や海外展開しやすい環境の整備に取り組んでいる。

（２）施策の総合的かつ計画的な推進

①住宅金融

消費者が、市場を通じて適切に住宅を選択・確保するためには、金利や家賃等に関する理解を深め、変動型や固定型といった多様な住宅ローンが安定的に供給されることが重要である。

民間金融機関による相対的に低利な全期間固定金利型住宅ローンの供給を支援するため、独立行政法人住宅金融支援機構では証券化支援業務（【フラット35】）を行っている。証券化支援業務の対象となる住宅については、耐久性等の技術基準を定め、物件検査を行うことで住宅の質の確保を図るとともに、耐震性、省エネルギー性、バリアフリー性及び耐久性・可変性の４つの性能のうち、いずれかの基準を満たした住宅の取得に係る融資金利を引き下げる【フ

【関連リンク】
空家等対策の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律（令和５年法律第 50 号）について
URL：https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk3_000138.html

ラット35】Sや、子どもの人数等に応じて融資金利を引き下げる【フラット35】子育てプラスを実施している。

また、同機構は、高齢者が安心して暮らすことができる住まいを確保するため、住宅融資保険を活用したリバースモーゲージ[注1]型住宅ローンの供給の支援（【リ・バース60】）を行っている。

②住宅税制

令和６年度税制改正において、住宅ローン控除については、住宅価格の高騰等の現下の住宅取得環境や、子育て世帯への支援強化の必要性を踏まえ、子育て世帯・若者夫婦世帯が令和６年に入居する場合には一定の上乗せ措置を講ずることとした。その結果、令和４・５年入居の場合の借入限度額の水準が維持されることとなった。既存住宅のリフォームに係る所得税の特例措置については、現行の措置（耐震・バリアフリー・省エネ・三世代同居・長期優良住宅化）の適用期限を２年間（令和７年12月31日まで）延長した上で、住宅ローン控除と同様に、子育て世帯への支援強化の必要性を踏まえ、子育て世帯・若者夫婦世帯の行う子育てに対応した住宅へのリフォームを本特例措置の適用対象に追加した（適用期限：令和６年12月31日）。

2 良好な宅地の供給及び活用

（1）宅地供給の現状

良好な居住環境を備えた宅地の供給を促進するため、宅地開発に関連して必要となる公共施設の整備に対する支援等を実施している。

（2）ニュータウンの再生

高度成長期等において大都市圏の郊外部を中心に計画的に開発された大規模な住宅市街地（ニュータウン）は、急速な高齢化及び人口減少の進展を背景に地域の活力の低下等の課題を抱えており、老朽化した住宅・公共施設の更新や生活を支える機能の充実等を通じて、誰もが暮らしやすい街へと再生を進めていく必要がある。また、ニュータウンの再生に資するための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組みを推進するため、地方公共団体、民間事業者等からなる「住宅団地再生」連絡会議を開催し、推進の手法や取組事例に関する情報提供及び意見交換等を行っている。

注１　所有する住宅及び土地を担保に融資を受け、毎月利息のみを支払い、利用者（高齢者等）が死亡したとき等に、担保不動産の処分等によって元金を一括して返済する金融商品。住宅金融支援機構の住宅融資保険制度を活用する場合は、住宅の建設・購入等に関する融資に限られる。

第2節　快適な生活環境の実現

1　緑豊かな都市環境の形成

令和４年度末現在の都市公園等整備状況は、114,707か所、約130,531haとなっており、一人当たり都市公園等面積は約10.8m^{2}となっている。

2　歩行者・自転車優先の道づくりの推進

①人優先の安全・安心な歩行空間の形成

安全・安心な社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保し、人優先の安全・安心な歩行空間を形成することが重要である。幹線道路等において安全性を一層高めつつ自動車交通を生活道路から転換するとともに、生活道路において速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策等を実施することにより、人優先の安全・安心な歩行空間の形成を推進している。

②安全で快適な自転車利用環境の創出

過去10年間で自転車が関係する事故件数は、減少傾向であるが、自転車対歩行者の事故件数は近年増加傾向にあり、また、「道路交通法」の改正等（令和４年４月27日公布。令和５年４月１日等施行。）により新たなモビリティも自転車通行空間を走行することなどを踏まえ、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、自転車の交通ルールの効果的な啓発や、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」の見直し・周知を図っている。

③多様なニーズに応える道路空間の実現

賑わいのある道路を構築するため、令和２年度に歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を創設した。また、社会情勢の変化に伴い多様化する道路へのニーズに対応するため、道路空間の柔軟な利活用等による「人中心の道路空間」の実現に取り組んでいる。

④わかりやすい道案内の推進

地図を用いた案内標識（地図標識）を交通結節点や観光地へ設置するなど、訪日外国人等の公共交通機関の乗換えやまちあるき等の支援を進めている。

⑤柔軟な道路管理制度の構築

自動車交通の一層の円滑化と安全に加え、安全な歩行空間としての機能や地域の賑わい・交流の場としての機能等の道路が有する多様な機能を発揮し、沿道住民等のニーズに即した柔軟な道路管理ができるよう、（ア）指定市以外の市町村による国道又は都道府県道の歩道の新設等の特例、（イ）市町村による歩行安全改築の要請制度、（ウ）NPO等が設置する並木、街灯等に係る道路占用の特例、（エ）道路と沿道施設を一体的に管理するための道路外利便施設の管理の特例、（オ）道路協力団体が設置する施設等に係る道路占用の特例、（カ）道を活用した地域活動における道路占用許可の弾力的な運用等を実施している。

【関連リンク】
都市公園データベース
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/park/toshi_parkgreen_tk_000156.html

第３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、環境にやさ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日に施行された「自転車活用推進法」（平成28年法律第113号）に基づいて定められた「自転車活用推進計画」（令和３年５月28日閣議決定）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ほか、令和５年度に公表した「サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き」や「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」を活用するなど、サイクルトレイン・サイクルバスやシェアサイクルをはじめとする公共交通と連携した自転車の活用を推進している。

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。

第４節　利便性の高い交通の実現

（１）都市・地域における総合交通戦略の推進

安全で円滑な交通が確保された集約型のまちづくりを実現するためには、自転車、鉄道、バス等の輸送モード別、事業者別ではなく、利用者の立場でモードを横断的にとらえる必要がある。このため、地方公共団体が公共交通事業者等の関係者からなる協議会を設立し、協議会において目指すべき都市・地域の将来像と提供すべき交通サービス等を明確にした上で、必要となる交通施策やまちづくり施策、実施プログラム等を内容とする「都市・地域総合交通戦略」を策定（令和６年３月末現在130都市で策定・策定中）し、関係者がそれぞれの責任の下、施策・事業を実行する仕組みを構築することが必

【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/

【関連リンク】
GOOD CYCLE JAPAN
URL：https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/index.html

【関連リンク】
「第２次自転車活用推進計画を閣議決定しました！」
URL：https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/torikumi.html

【関連リンク】
サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き～国内外の参考事例集～
URL：https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/bikesonboard/index.html

【関連リンク】
シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン
URL：https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/share-cycle/index.html

要である。国は、同戦略に基づき実施されるLRT[注2]等の整備等、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を支援することとしている。

（2）公共交通の利用環境改善に向けた取組み

地域公共交通の利用環境改善や訪日外国人旅行者の受入環境整備を促進するために、LRT、BRT、キャッシュレス決済手段の導入等を支援している。

（3）都市鉄道ネットワークの充実

既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しつつ速達性の向上を図ること等を目的とする「都市鉄道等利便増進法」を活用し、神奈川東部方面線（相鉄～JR・東急直通線）の整備を進めてきた結果、相鉄・JR直通線先行開業に続き、令和５年３月には相鉄・東急直通線が開業した。このほか、３年７月に取りまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」を踏まえ、東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）及び南北線（品川～白金高輪）の延伸について、４年３月に鉄道事業許可を行った。また、利用者サービスの向上等を図るための東京メトロの完全民営化の促進等に向け、関係者とも連携して必要な取組みを推進する。

また、これまで大都市圏の鉄道において慢性的に続いていた通勤混雑は、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化等によって緩和された状態が続いている。今後は、鉄道の利用状況を継続的に把握するとともに、ポストコロナの利用状況を十分に検証の上、必要な施策を検討する。これらの取組みの推進により、国際競争力の強化に資する都市鉄道や豊かな国民生活に資する都市鉄道等、我が国の都市鉄道が目指すべき姿の実現に向けた取組みを推進していく。

（4）都市モノレール・新交通システム・LRTの整備

少子高齢化に対応した交通弱者のモビリティの確保を図るとともに、都市内交通の円滑化、環境負荷の軽減、中心市街地の活性化の観点から公共交通機関への利用転換を促進するため、LRT等の整備を推進している。令和５年度は、各都市において都市モノレール・新交通システムの延伸事業や路面電車のバリアフリー化が進められるなど、公共交通ネットワークの再構築等が進められており、８月には新規路線として、芳賀・宇都宮LRTが開業した。

（5）バスの利便性の向上

人口減少により利用者も減少する中、バス・タクシーを積極的に利用してもらうためには、利便性の向上が重要であり、バスの位置情報を提供するバスロケーションシステム、円滑な乗降を可能とするキャッシュレス決済等のシステム導入や、電気自動車の導入等によるクリーンかつ快適な利用環境の提供を促進している。

また、高齢者や障害者、大きな荷物を持った外国人旅行者等も含め、誰もが利用しやすいバス・タクシーの利用環境を整備するため、地域公共交通確保維持改善事業補助金や税制特例等を活用し、ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシー・福祉タクシー等の導入を促進している。

さらに、令和５年10月に取りまとめられた「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」に基づいて、タクシーへの複数アプリの導入の促進による実車率の向上、連節バスやジャンボタクシー等、輸送力の大きな車両導入の支援や観光スポットへの急行バスの導入による混雑緩和等に取り組んでいる。

注２　Light Rail Transit の略で、低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性等の面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

第5章　競争力のある経済社会の構築

第1節　交通ネットワークの整備

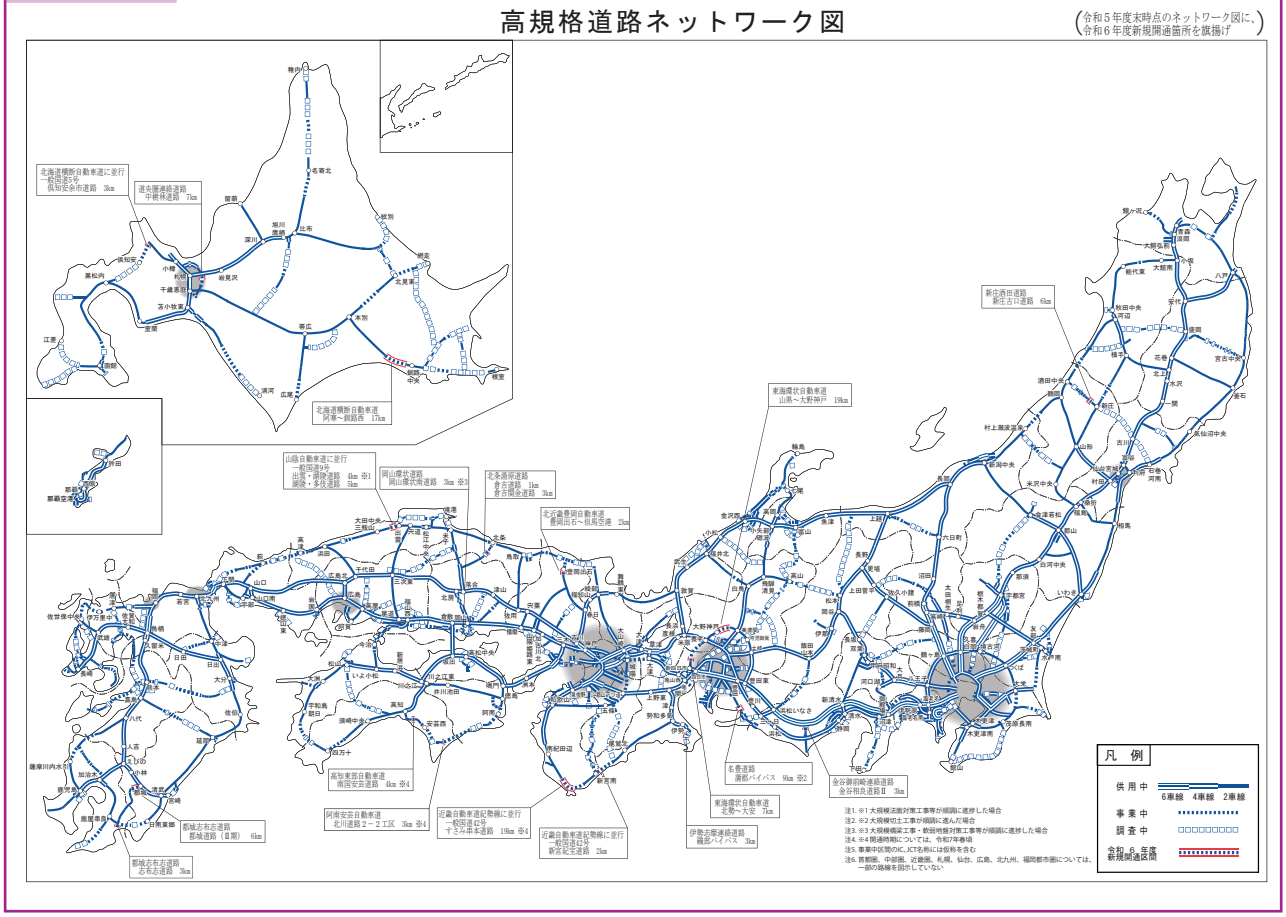
1　幹線道路ネットワークの整備

（1）幹線道路ネットワークの整備

幹線道路の整備は、昭和29年に策定された「第1次道路整備五箇年計画」以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

例えば、東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）は平成30年6月2日に15.5kmが開通し、東京外かく環状道路の全体で約6割がつながった。これにより、中央環状内側の首都高（中央環状含む）の渋滞損失時間が約3割減少した。このようなストック効果が最大限発揮されるよう、幹線道路ネットワークの整備を引き続き推進する。

図表Ⅱ-5-1-1　高規格道路ネットワーク図



一方で、全国においては未だ高速道路等の幹線道路ネットワークが繋がっていない地域があることから、計画的に整備を推進していく。

また、令和５年10月31日に社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会が取りまとめた「高規格道路ネットワークのあり方　中間とりまとめ」及び、国土交通省道路局として今後取り組む具体的な政策を取りまとめた「WISENET2050・政策集」の下、取組みを進める。

（２）道路のネットワークの機能を最大限発揮する取組みの推進

生産性の向上による経済成長の実現や交通安全確保の観点から、必要なネットワークの整備と合わせ、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する取組みを推進している。特に、平成27年８月より本格的な導入が開始されたETC2.0がその取組みを支えている。

①道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する取組みを支えるETC2.0

ETC2.0とは、全国の高速道路上に約1,800か所設置された路側機と走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでのETCと比べて、（ア）大量の情報の送受信が可能となる、（イ）ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となるなど、格段と進化した機能を有し、ITS推進に大きく寄与するシステムである。

②賢い料金

平成28年４月及び令和４年４月に首都圏で、平成29年６月に近畿圏で、令和３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、都心流入の分散化等の効果が発揮されている。

③賢い投資

今あるネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取組みとして、上り坂やトンネル等の構造上の要因で、速度の低下や交通の集中が発生する箇所を、ETC2.0等により収集したきめ細かい旅行速度データや加減速データ等のビッグデータにより特定し、効果的に対策するピンポイント渋滞対策を実施している。これまで、関越自動車道の大泉JCT付近等12か所で、既存の道路幅員の中で、付加車線等を設置する運用を開始している。現在、関越自動車道の高坂SA付近等12か所で、ピンポイント渋滞対策を実施している。

2　幹線鉄道ネットワークの整備

（１）新幹線鉄道の整備

新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系であり、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす。また、新幹線は安全（昭和39年の東海道新幹線の開業以来、鉄道事業者の過失による乗客の死亡事故はゼロ）かつ環境にもやさしい（鉄道のCO_2排出原単位（g-CO_2／人キロ）は航空機の1/5、自家用車の1/6）という優れた特性を持っている。「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、昭和48年に整備計画が定められた、いわゆる整備新幹線については、平成９年10月の北陸新幹線（高崎・長野間）の開業を皮切りに、これまで東北新幹線、九州新幹線、北陸新幹線、北海道新幹線が開業しており、令和６年３月には北陸新幹線（金沢・敦賀間）が開業

【関連リンク】
WISENET（ワイズネット）2050・政策集
URL：https://www.mlit.go.jp/road/wisenet_policies/

した。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、工事延長（212km）のうち約８割を占めるトンネル区間や、高架橋・橋りょう等において、工事を進めているところであり、引き続き、安全や環境に配慮し、関係者と協力しつつ、着実な整備を進める。青函共用走行区間のうち、青函トンネル内では、令和６年度より、貨物列車の本数が少ない特定時期において、新幹線列車と貨物列車の走行時間帯を区分し、新幹線の時速260km走行を実施することとしている。引き続き、安全の確保に万全を期して、新幹線の高速化と鉄道貨物輸送との両立について検討を進める。

未着工区間である北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、従来、工事実施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査を、先行的・集中的に実施している。

また、九州新幹線（西九州ルート）については、九州地域、西日本地域の未来にとってどのような整備のあり方が望ましいか議論を積み重ねることが重要と考えており、今後も関係者との協議を引き続き進める。

「全国新幹線鉄道整備法」では、全国で計11路線が、基本計画路線に位置付けられており、基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等に関する調査」を行っている。引き続き、幹線鉄道ネットワークの今後の方向性について、調査・検討に取り組んでいく。

リニア中央新幹線は、東京・名古屋・大阪の三大都市圏を一つの圏域とする「日本中央回廊」を形成して日本経済を牽引するとともに、令和６年10月に開業60周年を迎える東海道新幹線とのダブルネットワークによるリダンダンシーの確保を図るものである。

これにより、我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものである。全線開業の時期については、平成28年に「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」の改正を行い、財政投融資（３兆円）を活用することにより、当初令和27年であった大阪までの全線開業を最大８年間前倒すことを可能としたところである。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」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り、名古屋・大阪間については、令和５年にJR東海が環境影響評価に着手したところである。

（２）技術開発の促進

①超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）

超電導リニアの技術開発については、「超電導磁気浮上方式鉄道技術開発基本計画」に基づき、既に確立している実用技術のより一層の保守の効率化、高温超電導磁石の運用安定性の確保を目指した技術開発を推進する。

②軌間可変電車（フリーゲージトレイン）

フリーゲージトレインについては、軌間の異なる在来線間での直通運転を想定し、技術開発を行う。

【関連リンク】
全国の新幹線鉄道網の現状
URL：https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001732043.pdf

3 航空ネットワークの整備

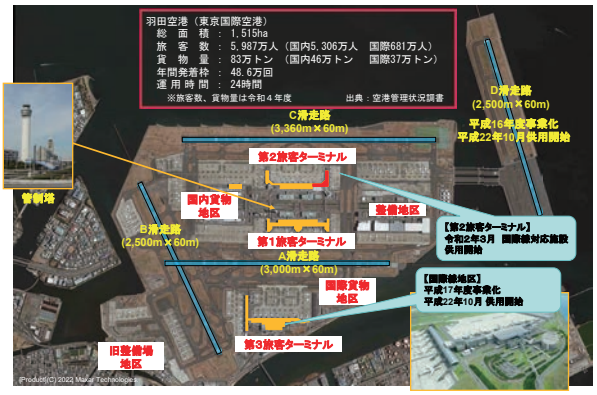
（1）航空ネットワークの拡充

①首都圏空港の機能強化等

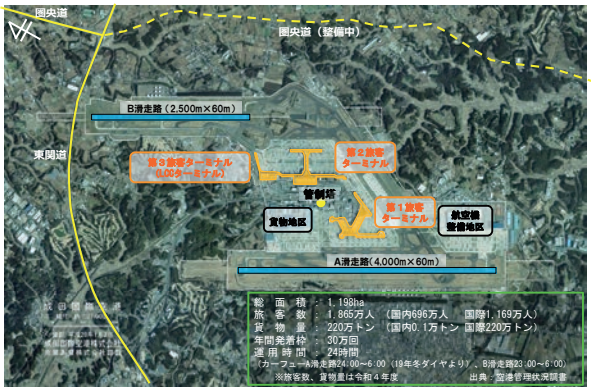
訪日外国人旅行者の受入拡大、我が国の国際競争力の強化等の観点から、首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港（成田空港））の機能強化は必要不可欠であり、両空港で年間約100万回の発着容量とするための取組みを進めているところである。

具体的には、羽田空港において、令和２年３月から新飛行経路の運用を開始し、国際線の発着容量を年間約４万回拡大しているところであり、引き続き、騒音対策・落下物対策や、地域への丁寧な情報提供に努めるとともに、新飛行経路の固定化回避に向けた取組みを進める。また、引き続き空港アクセス鉄道の基盤施設整備、国内線・国際線間の乗継利便性向上のための人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備等を実施する。成田空港においては、地域との共生・共栄の考え方の下、C滑走路新設等の年間発着容量を50万回に拡大する取組みを進めるとともに、空港会社において、旅客ターミナルの再構築や航空物流機能の高度化等の検討を進めている。

図表Ⅱ-5-1-2　羽田空港の概要



図表Ⅱ-5-1-3　成田空港の概要

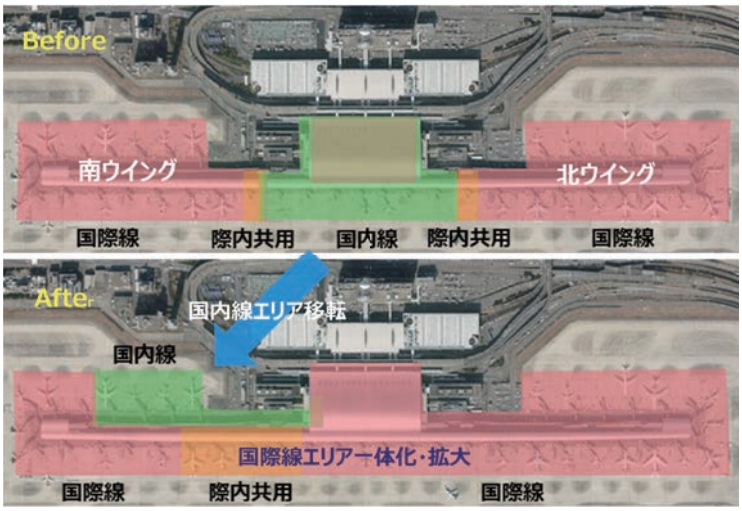


②関西国際空港・中部国際空港の機能強化

関西国際空港については運営権者において、民間の創意工夫を生かした機能強化が図られており、令和５年12月には新国際線出発エリアがオープンした。引き続き、国際線キャパシティーを向上させるため、第１ターミナルにおける国際線/国内線エリアの配置の見直しによる施設配置の再編等を含む、第１ターミナル改修等による同空港の機能強化を推進し、関西３空港における年間発着容量50万回の実現を目指す。

中部国際空港においては、国際線キャパシティーの向上を目的に、第１ターミナル改修等を引き続き行うとともに、現滑走路の大規模補修を速やかに実施するため代替滑走路の整備等の取組みを推進する。

図表Ⅱ-5-1-4　関西国際空港における第1ターミナル改修



③地方空港の機能強化

福岡空港においては、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路増設事業を実施しており、北九州空港においては、北米・欧州の主要都市へ貨物専用機の直行便運航に対応するため、滑走路延長事業を実施している。また、那覇空港においては、空港の利便性向上を図るため、国際線ターミナル地域再編事業を、新千歳空港においては、航空機や除雪車両の混雑緩和等を図るため、誘導路複線化等を実施している。

そのほかの地方空港においては、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロンの拡張やターミナル地域の整備等を実施している。

また、航空機の安全運航を確保するため、老朽化が進んでいる施設について予防保全型の維持管理を踏まえた空港の老朽化対策を実施するとともに、地震災害時における空港機能の確保を図るため、滑走路等の耐震対策を進めている。

④航空自由化の戦略的推進による我が国の国際航空網の拡充

国際航空網の拡充を図るため、我が国では航空自由化（オープンスカイ）[注1]を推進している。首都圏空港の厳しい容量制約を背景に、羽田空港を自由化の対象外とするなど一部制約が残るが、我が国を発着する国際旅客便数は、成田空港における二国間輸送を自由化の対象に追加した平成22年時点（2,649便/週[注2]）と比べて、令和元年時点（5,516便/週[注2]）で2倍強に増加した。

その後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、国際旅客便数は一時激減したが、水際措置が大幅に見直された令和４年10月以降、回復の傾向にある（５年10月末時点：4,311.5便/週）。

⑤航空機操縦士等の養成・確保

我が国の航空業界においては、操縦士・整備士共に50代あたりを中心とした年齢構成のピークがあり、将来の大量退職が見込まれている。操縦士等が航空会社において第一線で活躍するまでには長い時間を要することから、今後の航空需要の回復・増加に対応するためには、中長期的な視点で計画的に操縦士等の養成を継続する必要がある。

注１　航空会社の新規参入や増便、航空会社間の競争促進による運賃低下等のサービス水準の向上を図るため、国際航空輸送における企業数、路線及び便数に係る制約を２か国間で相互に撤廃すること。
注２　いずれも各年の夏期スケジュールの第１週目の事業計画便数（期首時点での数値、往復で１便とカウント）。

これらを踏まえ、先進的な訓練手法の更なる効果向上に資する訓練データ分析手法の確立に向けた検討、国家資格についてのより合理的で利便性の高い試験方式の着実な運用及び航空大学校における操縦士の着実な養成、航空会社等と連携した指定航空従事者養成施設等における航空整備士養成課程の学生に対する無利子貸与型奨学金の創設・開始、航空業界を志望する若年者の裾野拡大に向けたイベントの開催等に取り組む。

（2）空港運営の充実・効率化

①空港経営改革の推進

国管理空港等において、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」（民活空港運営法）を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。具体的には、国管理空港について、平成28年7月に仙台空港、30年4月に高松空港、31年4月に福岡空港、令和2年4月に熊本空港、2年6月より順次北海道内7空港（うち3空港は地方管理空港）、3年7月に広島空港の運営委託が開始された。

② LCC の持続的な成長に向けた取組み

平成24年3月に本邦初となるLCCが就航した。それ以降、令和5年冬ダイヤ当初計画時点で、ピーチ・アビエーションは国内25路線及び国際12路線、ジェットスター・ジャパンは国内17路線及び国際3路線、スプリング・ジャパンは国内2路線及び国際3路線、ジップエア トーキョーは国際8路線へネットワークを展開している。

政府は、国内各地域における、LCCを含む国際線就航を通じた訪日外国人旅行客の増大や国内観光の拡大等、新たな需要を創出するため「令和7年の地方空港における国際線就航都市数130都市」を目標とした施策を行っている。また、様々な空港においても、政府の方針に沿った取組みが行われている。

具体的には、主に①着陸料軽減措置、②空港経営改革、③受入環境整備の3つの観点から実施している。

③ビジネスジェットの受入推進

ビジネスジェットとは、数人から十数人程度を定員とする小型の航空機であり、利用者のスケジュールに応じた時間設定や、プライバシーが確保されるため搭乗中に商談等が可能となるなど、時間価値の高いビジネスマン等が利用の対象となっている。

欧米では既にビジネスジェットがグローバルな企業活動の手段となっている中、我が国においても経済のグローバル化に伴い、従来より、東京国際空港・成田国際空港を中心に、アジア地域における経済成長の取り込みの観点から、ビジネスジェットの振興は重要な課題であったが、近年は高付加価値旅行者の取込み等インバウンド拡大の観点からも重要性が増している。そこで、我が国ではビジネスや高付加価値旅行者の観光需要等に応えるべく、ビジネスジェットの利用環境の改善を図っている。例えば、令和5年度においては、観光目的の外国籍ビジネスジェットに係る運航許可に関する航空局への申請期限を緩和し、また、新千歳空港及び下地島空港において、ビジネスジェット専用動線を整備し、一般旅客と動線を分離して利便性の向上を図るなど、ビジネスジェットの利用環境改善を着実に進めている。

【関連リンク】
我が国の LCC 旅客数の推移等
URL：https://www.mlit.go.jp/koku/content/001622512.pdf

④地方空港における国際線の就航促進

平成28年３月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げられている、令和12年に訪日外国人旅行者数6,000万人という目標の実現に向けては、国際線就航による地方イン・地方アウトの誘客促進が重要である。各地域における国際線就航を通じた訪日客誘致の促進のため、東京国際空港以外の国管理空港（コンセッション空港を除く）・共用空港について、国際線の着陸料の軽減措置を講じている。また、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査をはじめとする空港業務は、コロナ禍の影響等により、人手不足に直面している。このため、令和５年２月に有識者会議を設置し、同年６月には「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」の中間とりまとめを公表したところであり、空港業務が持続可能な形で発展するよう、地方公共団体等の地域の関係者が一丸となって、人材確保・育成、職場環境改善等を推進する。加えて、ボーディングブリッジやCIQ施設の整備等の旅客の受入環境高度化への支援等を実施し、各地における国際線就航に向けた取組みを促進している。

（3）航空交通システムの整備

長期的な航空交通需要の増加やニーズの多様化に対応するとともに、国際民間航空機関（ICAO）や欧米等の動向も踏まえた世界的に相互運用性のある航空交通システムの実現のため、平成22年に「将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（CARATS）」を産学官の航空関係者により策定し、ICAOの「世界航空交通計画（GANP）」と協調しつつ、その実現に向けた検討を進めている。今後、準天頂衛星システム７機体制が確立されることを踏まえ、静止衛星３機を用いた衛星航法補強システム（SBAS）の測位精度の向上により、高度化したサービスの提供を開始し、視界不良時における航空機の着陸機会の増加等を図ることで、長期ビジョンを実現していく。

（4）航空インフラの海外展開の戦略的推進

アジア・太平洋地域における航空市場は今後も成長が見込まれる。このため、同地域の航空ネットワークの強化に貢献するとともに、各国の成長を我が国に積極的に取り込むべく、我が国企業による海外空港整備・運営への参画及び我が国企業が強みを有する個別技術の海外空港への展開を推進している。

令和５年度は、パプアニューギニアにおいて、円借款で整備したナザブ空港ターミナルの供用式典が行われた。また、タイにおいて、スワンナプーム国際空港の地上直接送信型衛星航法補強システム（GBAS）の導入を推進した。加えて、タイ・フィリピン・ベトナムにおいて、我が国企業が有する技術を紹介する航空技術セミナーを開催した。

4 空港への交通アクセス強化

空港への鉄道アクセスの更なる改善のため、国際拠点空港等へのアクセス線の整備等に向けた取組みを推進している。

東京圏では、平成28年４月に取りまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえ、羽田空港と多方面とを結ぶJR東日本の羽田空港アクセス線については令和５年３月に工事の施行の認可を行い、JR東日本が同年６月に工事に着手した。羽田空港発着列車の増発のための京

【関連リンク】
グランドハンドリングの体制強化
URL：https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr5_000059.html

急空港線羽田空港第１・第２ターミナル駅引上線（京急空港線引上線）については４年３月に鉄道施設の変更を認可した。加えて、羽田空港内においては、空港整備事業として、京急空港線引上線の鉄道基盤施設整備に必要な歩行者通路の切回し工事を引き続き実施したほか、JR東日本の羽田空港アクセス線についても本格着工した。そして、京浜急行電鉄品川駅において、線路の増設やホームドア設置、昇降施設の増設工事を進める等、空港アクセス乗換駅等の利便性向上やバリアフリー化の推進を図った。

大阪圏では、令和13年春の新線「なにわ筋線」開業に向けて、関西国際空港と新大阪駅・大阪都心部とのアクセス改善に資する整備を引き続き推進していく。

第2節　総合的・一体的な物流施策の推進

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

総合物流施策大綱の１つ目の柱として、「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）」を掲げている。これまで生産性向上等の観点からその必要性が認識されながらもなかなか進捗してこなかった、物流の機械化やデジタル化、そしてそれらの前提となる伝票やデータ、外装やパレット等、物流を構成する各種要素の標準化の推進を通じて物流分野におけるデジタル・トランスフォーメーション（物流DX）の実現を目指していくこととしている。

2 時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進

大綱の２つ目の柱である、「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）」については、生産年齢人口の減少や、トラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用を踏まえ、トラックドライバーや船員の働き方改革や、労働生産性の改善に向けた革新的な取組みの推進等を図っていくこととしている。

【関連リンク】
総合物流施策大綱
URL：https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000179.html

Column コラム

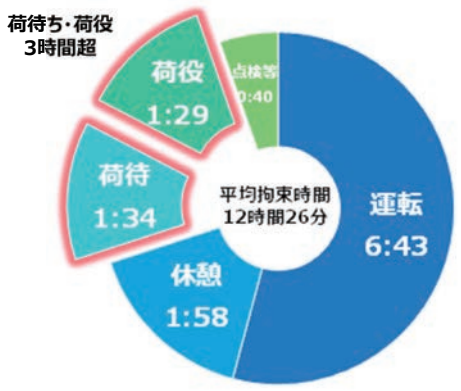
物流 2024 年問題への対応について

物流は、国民生活や経済を支える社会インフラである一方、依然として多くの課題に直面しています。2024年４月からは、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用される一方、このまま対策を講じなければ、2024年度には14％、2030年度には34％の輸送力が不足すると見込まれており、物流が停滞するおそれがあります。

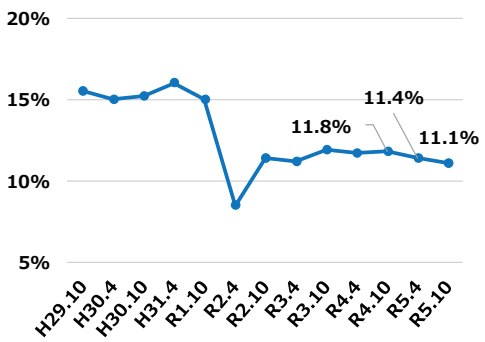
こうした状況を踏まえ、政府では2023年６月に、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容を３つの柱とした「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定しました。さらに10月には、このうち緊急的に取り組むべき対策を具体化した「物流革新緊急パッケージ」を決定しました。

また構造的な対策として、一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画策定の義務付けや、トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成の義務付け等について、今般成立した法律に盛り込んだところです。

2024年問題を、年々深刻化していく担い手不足に抜本的な手を打つ「始まり」にすべく、法の円滑な施行に向けた施策を含め、引き続きしっかりと取り組んでいきます。



荷待ちがある1運行の平均
拘束時間と内訳



再配達率の推移

【関連リンク】我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定
URL：https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/kettei.html

（1）物流分野における働き方改革

少子高齢化や人口減少を背景として、物流分野においても、特にトラック業界、内航海運業界を中心として高齢化が進んでおり、大量退職や、生産年齢人口の減少に伴う人材確保が困難になることへの対応が引き続き必要となる。

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働時間規制、カーボンニュートラル、燃料高・物価高への対応として、令和５年８月の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」による最終とりまとめや、５年６月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」により取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき、抜本的・総合的な対策に取り組んでいる。

トラック運送事業については、平成30年12月に成立した改正「貨物自動車運送事業法」に基づき、令和２年４月に告示した「標準的な運賃」の浸透を図るなど各種施策に取り組むとともに、賃上げ原資となる適正運賃の収受に向け「標準的な運賃」の見直しを行ったほか、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行

動計画」に基づき、物流の効率化、取引環境の適正化等を推進している。

休憩施設の駐車マス不足解消や使いやすさの改善に向けた取組みとして、令和５年12月に高速道路機構及び高速道路会社が取りまとめた整備方針に基づき、休憩施設の駐車マス数の拡充等の対策を推進する。

内航海運業については、令和３年５月に成立した「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」に基づき、労務管理責任者の選任制度の創設等により船員の労務管理の適正化を推進するとともに、オペレーターに対して船員の労働時間を考慮した適切な運航計画の作成を義務付けること等により、船員の働き方改革を推進した。

（２）高度化・総合化・効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組み

物流分野における労働力不足、多頻度小口輸送の進展等に対応し、物流事業の省力化及び環境負荷低減を推進するため、関係者が連携した物流の総合化・効率化に関する幅広い取組みを支援することを旨とした「物流総合効率化法」に基づき、共同輸配送、モーダルシフト、輸送網の集約等を内容とする合計406件（令和６年３月現在）の総合効率化計画を認定し、運行経費等補助や税制特例措置等の支援を行った。また、令和５年10月の「物流革新緊急パッケージ」において、鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させることを目指すとしたことを踏まえ、大型コンテナ導入等に係る支援を進めることとしている。

また、令和３年９月から開催している「官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会」において、標準的なパレットの規格と運用やその推進方策について議論を行った。また、物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」の活用促進を図るため、「物流情報標準ガイドライン利用手引き」を作成し、周知を行った。

（３）地域間物流の効率化

複合一貫輸送等の推進に向け、港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めている。貨物鉄道輸送については、他の輸送モードとの連携（モーダルミックス）が不可避であり、誰でもいつでも利用できる体制づくり、貨物駅の高度利用、貨物鉄道のスマート化の推進等を促進していくこととしている。また、船舶大型化等に応じた複合一貫輸送ターミナルの整備や次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に向けた取組みを推進している。

（４）都市・過疎地等の地域内物流の効率化

路上荷さばき駐車を削減するため、駐車場法に基づく駐車場附置義務条例に荷さばき駐車施設を位置付けるよう地方公共団体に促している。令和５年３月末現在で、89都市において、一定規模以上の商業施設等への荷さばき駐車施設の設置を義務付ける条例が適用されている。

トラックドライバー不足が深刻化する中、再配達の削減に向けては、令和５年10月の関係閣僚会議で決定した「物流革新緊急パッケージ」を受け、消費者が再配達削減に取り組むよう促すため、宅配便やＥコマースの注文時に、コンビニ受取等、物流負荷軽減に資する受取方法等を選択した場合に、消費者にポイントが還元される仕組みを社会実装すべく、実証事業を実施することとしている。

無人航空機（いわゆるドローン等）は、離島や山間部等における物流網の維持や買い物における不便を解消するなど、地域課題の解決手段として期待されている。令和２年度には「過疎

【関連リンク】
高速道路における SA・PA における利便性向上に関する検討会
URL：https://www.jehdra.go.jp/torikumi/ribenseikoujyou.html

地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業」を創設し、５年度までの４か年において、全国63地域の事業を採択するとともに、「無人航空機等を活用したラストワンマイル配送実証事業」において、レベル４飛行によるドローン物流等の先進的な実証事業を９件採択し、実証事業を行った。また、2023年３月に公表した「ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドラインVer.4.0」も活用しながらドローン物流の社会実装を推進した。

3 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築

３つ目の柱である、「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）」においては、昨今激甚化・頻発化している自然災害や新型コロナウイルス感染症の流行によるサプライチェーンの途絶等を踏まえ、物流ネットワークの強靱性・持続可能性の確保を喫緊の課題としてとらえて、我が国産業の国際競争力強化等に資する物流ネットワークの構築のほか、脱炭素社会の実現という目標達成に向けた取組みを推進することとされている。

（1）物流上重要な道路ネットワークの戦略的な整備・活用

国内輸送の約９割を担う貨物自動車による輸送における効率的な物流ネットワークの構築は極めて重要であり、三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めている。平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、トラックの大型化に対応した道路構造の強化や災害時の道路の啓開・復旧の迅速化等の機能強化及び重点支援を実施している。令和４年４月１日からは、調査中、事業中区間を重要物流道路に追加指定し、４年７月１日には、重要物流道路のうち国際海上コンテナ車（40ft背高）の通行に道路構造等の観点から支障のない区間を、特車許可不要区間として追加指定した。

また、車両運行管理支援サービス等の、ETC2.0を活用した取組みを推進しているほか、令和２年５月27日に公布された改正「道路法」により創設された特殊車両通行確認制度を４年４月１日に運用を開始した。また、道路情報の電子化の多頻度化、特に利用が多い経路の国による道路情報の電子化の代行、確認システム利用マニュアルの作成等の確認制度の利用促進を行った。

さらに、複数のドライバーが長い輸送行程を分担することで日帰り運行を実現する「中継輸送」の拠点として、令和６年４月には、「コネクトパーキング岡山・早島」を新規事業化した。

トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、一台で大型トラック２台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」を平成31年１月より本格導入し、令和４年11月には、事業者の要望を踏まえ、更なる対象路線の拡充を行った。引き続き、利用促進を進める。

加えて、高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC制度の活用を推進するとともに、引き続き、スマートICの整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図っていく。

（2）国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化等が進展している。

コンテナ貨物については、日本の港湾は、釜山港や上海港といったアジア主要港に比較して相対的に貨物量が少ないこと等により、船舶の大型化が進む、北米・欧州等と日本とを結ぶ国際基幹航路の寄港数が減少傾向にある。さら

に、新型コロナウイルス感染症拡大を契機として、北米西岸を中心とする港湾混雑等により船舶の運航スケジュールに乱れが生じ、外航コンテナ船社による、運航スケジュールの正常化に向けた更なる寄港地の絞り込みが行われた結果、国際基幹航路の日本への寄港数が減少している。

また、バルク貨物[注3]については大型船への対応が遅れており、相対的に不利な事業環境による国内立地産業の競争力低下等が懸念されている。

このような状況を踏まえ、サプライチェーンの安定化等に向けて、国際基幹航路の維持・拡大に、より一層取り組む必要があるほか、主要な資源・エネルギー等の輸入の効率化・安定化に向けた取組みを行っている。

また、このような取組みとともに、引き続き、国際・国内一体となった効率的な海上輸送ネットワークを実現するための取組みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとしている。

①国際コンテナ戦略港湾の機能強化

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済・産業の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾である京浜港・阪神港に、国内外から貨物を集約する「集貨」、港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナル等の整備の推進等によるコストや利便性の面での「競争力強化」の３本柱の施策に加え、世界に選ばれる港湾の形成を目指し、港湾の脱炭素化や港湾におけるデジタル・トランスフォーメーション等の取組みを進めている。

「集貨」については、既存ストックを最大限に活用しつつ、集貨を促進するため、国際コンテナ戦略港湾における実証事業を通じて、複数のターミナル間における国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網等との円滑な接続・積み替え等に関する課題を検証し、ターミナルの一体利用に向けた機能強化を推進している。

「創貨」については、多様な物流ニーズに対応するロジスティクス・ハブを形成し、新たな貨物需要を創出するため、流通加工機能を有する物流施設のコンテナターミナル近傍への立地の促進を図った。「競争力強化」については、国際基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾において、国際標準の水深、広さを有するコンテナターミナル等の整備を推進した。

さらに、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組みを深化させて、コンテナターミナルの更なる生産性向上や労働環境改善に資する技術開発を推進するため、技術開発テーマを国において設定し、具体の技術開発案件の実施を支援している。また、情報通信技術を活用し、ゲート処理の迅速化を図るために開発した新・港湾情報システム「CONPAS」の導入促進に向けた取組みを推進するとともに、ターミナルゲート作業を迅速化・効率化するための高機能なゲートの導入を支援する。

加えて、港湾を取り巻く様々な情報を電子化し、生産性向上を図る「サイバーポート」については、港湾管理分野（港湾行政手続等）の運用を令和６年１月より順次開始、港湾物流分野（民間事業者間の港湾物流手続）は商流・金流分野のプラットフォームとの連携等、港湾インフラ分野（港湾施設情報）は令和６年度中に全932港への拡大を行い、３分野一体での利活用を推進する。

【関連リンク】
サイバーポート
URL：https://www.cyber-port.mlit.go.jp/

注３　穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材等のように、包装されずにそのまま船積みされる貨物の総称。

②資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成

我が国産業や国民生活に不可欠な資源・エネルギー・食糧の安定的かつ安価な輸入を実現するため、企業間連携による大型船を活用した共同輸送に対応可能となるよう、徳山下松港、水島港、志布志港において岸壁等の整備を進めている。

（3）国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

我が国の国際航空貨物輸送については、今後も伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むため、首都圏空港の機能強化や関西国際空港の貨物ハブ化の推進、中部国際空港の利活用の促進に向けた取組み等を進めている。

（4）農林水産物・食品の輸出拡大に向けた物流の改善

農林水産物・食品の輸出拡大に向けて、輸配送の共同化や輸送網の集約等による物流の効率化、輸出拠点となる港湾・空港における温度・衛生管理が可能な荷さばき施設の整備への支援等に取り組むとともに、我が国の質の高いコールドチェーン物流サービスの国際標準化を推進している。

（5）我が国物流システムの海外展開の推進

サプライチェーンのグローバル化が深化する中、我が国の産業の国際競争力を維持・向上させていくためには、質の高い国際物流システムの構築が求められている。しかし、我が国の物流システムのアジア地域への展開に当たっては、相手国の制度上・慣習上等の課題が存在している。

このため、物流パイロット事業、政府間での政策対話、㈱海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）による物流関連インフラ整備への資金支援、人材育成事業、物流システムの国際標準化の推進等を通じ、官民連携により物流システムの海外展開に向けた環境整備を図っている。

（6）国際物流機能強化に資するそのほかの施策

大都市圏における国際物流の結節地域である国際港湾等周辺及び物流・産業の拠点である港湾において物流拠点及び物流施設の整備・再整備を推進することにより、大規模災害時における防災機能の向上を図りつつ、都市環境の改善と併せた国際競争力の強化及び効率的な物流網の形成を図る。

国際物流については、ウクライナ情勢の影響や海外港湾の混雑等の様々なサプライチェーンの途絶リスクを踏まえ、我が国企業にとって代替的な輸送オプションを確保し、強靱なサプライチェーンの構築を図るため、従来の輸送手段・ルートを代替又は補完する輸送手段・ルートについて実態調査や実証輸送を実施している。

第3節　産業の活性化

1　鉄道関連産業の動向と施策

（1）鉄道事業の概況

鉄道の旅客輸送量は、1980年代後半にかけて大きく伸び、近年は人ベース、人キロベースともに緩やかな増加傾向にあったが、令和２年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、減少している。

令和３年度の鉄道の旅客輸送量は、人ベースでは対元年度比約25％減の約188億人、人キロベースでは対元年度比約33％減の約2,901億人キロとなっている。全国に218社ある事業者をカテゴリ別に分けて旅客輸送量を見ると、人ベースでは、都市部に通勤路線等を多く

持つ大手民鉄（16社）やJR（６社）がそれぞれ約４割前後で多く、次に地方交通（175社）、都市部で地下鉄や路面電車を運営する公営（11社）である。一方、人キロベースでは、新幹線をはじめ幹線輸送網を有するJRが５割を超え、大手民鉄の約1.8倍以上となっている。

（２）鉄道事業

①鉄道分野の事業基盤強化に向けた取組み

人材不足に対応し、特に経営の厳しい地方鉄道におけるコスト削減等を図るため、踏切があるなどの一般的な路線での自動運転の導入促進に向けた要素技術の開発、無線通信技術の活用により信号機等の地上設備の削減を可能とする地方鉄道向けの無線式列車制御システムの開発、鉄道車両における屋根上検査業務の効率化に向けた画像解析手法の開発等、鉄道分野における生産性向上に資する取組みを推進する。

また、担い手確保のため、鉄道運賃に係る収入原価算定要領を見直し、適正な賃金上昇を反映できるよう人件費の算定方法等の見直しを行った。さらに、特定技能制度の活用による外国人材の受入れ、動力車操縦者試験の受験資格の見直し（年齢要件の引下げ）等の取組みを進めている。

② JR の完全民営化に向けた取組み

かつての国鉄は、公社制度の下、全国一元的な組織であったため、適切な経営管理や地域の実情に即した運営がなされなかったこと等から、巨額の長期債務を抱え経営が破綻した。このため、昭和62年４月に国鉄を分割民営化し、鉄道事業の再生が行われたところである。

令和５年４月には、JR各社の発足から36年を迎えた。国鉄の分割民営化によって、効率的で責任のある経営ができる体制が整えられた結果、全体として鉄道サービスの信頼性や快適性が格段に向上し、経営面でも、JR東日本、JR西日本及びJR東海に続いてJR九州も完全民営化されるなど、国鉄改革の所期の目的を果たしつつある。一方で、JR北海道、JR四国及びJR貨物については、未だ上場が可能となるような安定的利益を計上できる段階には至っていないため、国としても、設備投資に対する助成や無利子貸付け等、経営自立に向けた様々な支援を行ってきた。しかしながら、JR北海道及びJR四国については、地域の人口減少や他の交通手段の発達、低金利による経営安定基金の運用益の低下等に加え、新型コロナウイルスの感染拡大の影響やその後の利用者の行動変容により、その経営環境はより一層厳しさを増している。また、JR貨物については、近年は経常黒字を計上している年度もあるものの、災害等の影響を受けやすいなど安定的な事業運営にはなお課題が残されている。

こうした背景を踏まえ、令和３年度以降も各社の経営状況に応じた適切な支援を講じ、各社の完全民営化に向けた経営自立を図っていくことを目的に、３年３月に「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（令和３年法律第17号）が可決・成立し、各社への支援の期限が延長された。これに基づき、３年度より、各社に対して経営安定基金の下支え、安全に資する設備投資や修繕費に対する助成金の交付、省力化・省人化に資する設備投資のための出資、DES（債務の株式化）等、経営自立に向けた支援を順次実施している。

（３）鉄道車両工業

鉄道新造車両の生産金額は、国内向けは平成28年度から増加傾向である一方、輸出向けはその年の受注状況によって波がある。令和４年度の生産金額は2,542億円（1,798両）であった。生産金額の構成比は国内向け79.6％（2,023億円）、輸出向け20.4％（518億円）であり、前年度比は国内向け9.7％減少、輸出向け37.7％増加であった。

また、鉄道車両部品（動力発生装置、台車等）の生産金額は3,769億円（前年度比6.9％

減)、信号保安装置（列車自動制御装置用品、電気連動装置等）の生産金額は1,282億円（前年度比11.6%増）となっている。

車両メーカー等は、鉄道事業者と連携し、高速化、安全性・快適性等の向上、低騒音・バリアフリーといった様々な社会的ニーズを満たす車両の開発を進めている。

2 自動車運送事業等の動向と施策

（1）旅客自動車運送事業

バス事業（乗合・貸切)、タクシー事業については、新型コロナウイルス感染症の拡大等により、輸送人員・運送収入が大きく減少し、厳しい経営状況が続いている。

また、長引くコロナ禍において全国的に運転者が不足しており、バス・タクシー合わせて2年で約5.5万人の運転者が減少しており、地域住民や観光客の移動手段確保の観点からも危機的な状況である。

こうした運転者不足を解消するため、令和４年度補正予算に引き続き、令和５年度補正予算において、第二種運転免許取得支援を含む人材確保支援を実施することとした。具体的には、事業者が負担する第二種運転免許取得費用に加え、人材確保セミナーの開催経費やPR資料の作成等の広報業務等についても補助対象としており、不足する人員を事業者が確保するために必要な支援を行うこととしている。

また、自動車運送事業の給与水準は他産業に比べて低く、職業としての魅力を高めるためにも賃金を上げていくことが重要である。

そこで、乗合バスについては、令和５年までに、人件費の算出方法の見直しや地方運輸局への認可権限の大幅な委任と申請書類の簡素化による審査の迅速化を行い、事業者による賃上げ等の労働条件改善を目的とした積極的な運賃改定の実施を促し、令和２年４月以降令和５年末までに、84事業者で運賃改定がされた。

また、タクシーについては、運賃ブロック見直しにより、定期的な改定を可能とする環境整備に取り組んでおり、令和２年４月以降令和５年度末までに93地域で運賃改定を実施し、賃金引上げに向けた取組みを進めている。

また、貸切バスについても、令和５年８月に新運賃の公示を行い、10月より順次適用開始されたところであり、今後、運賃改定後の賃金の引上げ等の状況について、適切にフォローアップしていくこととしている。

他方、主に訪日外国人旅行者を相手として行われる、道路運送法（昭和26年法律第183号）に違反する自家用車を使用したタクシー行為、いわゆる「白タク」行為については、関係府省庁と連携して対応してきたところであり、令和５年度には、コロナウィルス感染症に起因する水際対策が緩和された以降、訪日外国人旅行者が増加している状況を踏まえ、白タク対策を強化しているところである。

（2）自動車運転代行業

自動車運転代行業は、飲酒時の代替交通手段として活用されており、令和５年12月末現在、総事業者数7,707者となっている。近年の動向としては、利用料金について、各都道府県に対して条例で最低利用料金を設定することが可能である旨の通知を発出したところである。

【関連データ】・乗合バスの輸送人員、営業収入の推移
・貸切バス事業の概況
・タクシー事業の現状
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

（3）貨物自動車運送事業（トラック事業）

トラック事業者数は長期にわたり増加していたが、平成20年度以降はほぼ横ばいで推移しており、足下では約63,000者となっている。中小企業が99％を占めるトラック運送事業では、荷主都合の長時間の荷待ち等によるドライバーの長時間労働、荷主に対して立場が弱く適正な運賃が収受できないなどの課題があることからドライバーの健康と安全を確保するため、令和６年４月よりトラックドライバーにも時間外労働の上限規制を適用し、労働環境の改善を図ることとされている。

一方で、何も対策を講じなければ輸送力が不足し物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面している。このため、令和５年６月に関係閣僚会議により抜本的・総合的な対策として取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、賃上げ原資である適正運賃の収受に向けて「標準的な運賃」の見直しを行ったほか、５年７月に創設した「トラックＧメン」による、長時間の荷待ちや運賃・料金の不当な据置き等の適正取引の阻害行為の疑いがある悪質荷主に対する監視・指導強化等を図っている。

さらに、適正運賃の収受等に向けて、トラック事業における多重下請構造の是正等に関する仕組みの創設等のため、令和６年の通常国会に貨物自動車運送事業法等の改正案を提出した。

（4）自動車運送事業等の担い手確保・育成

ヒト・モノの輸送を担っている自動車運送事業等は、日本経済及び地域の移動手段として重要な社会基盤産業であるが、担い手不足が深刻化している。

自動車運送事業においては、職場環境改善に向けた各事業者の取組みを「見える化」するための運転者職場環境良好度認証制度の普及を推進しているほか、業種別に様々な対策に取り組んでいる。バス・タクシーについては、運転者不足への対応が喫緊の課題であり、賃金引上げ実現に向けた運賃改定の円滑な実施や第二種運転免許取得支援の導入等により、人材確保に取り組んでいる。トラックについては、荷主や消費者等も巻き込んだ「ホワイト物流」推進運動や「標準的な運賃」の見直し・更なる普及浸透等に取り組んでいる。このほか、2024年３月、特定技能制度の対象分野に自動車運送業分野等、４分野を新たに追加することが閣議決定されたことを受け、特定技能制度の活用により外国人材を早期に受け入れられるよう、分野別協議会における議論を開始し、制度の運用開始に向けた準備等を行う。自動車整備については、「自動車整備の高度化に対応する人材確保に係る検討WG」を設置し、産学官が協力して人材確保・育成に取り組んでいる。

3 海事産業の動向と施策

（1）海事産業の競争力強化に向けた取組み

四面を海に囲まれる我が国において、海上輸送は、我が国の貿易量の99.6％、国内の貨物輸送量の約４割を担い、我が国の国民生活や経済活動を支える社会インフラであり、海運とその物的基盤である造船業及び人的基盤である船

【関連データ】
トラック事業者数の推移
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

【関連リンク】
「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案」を閣議決定
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji01_hh_000512.html

員の３分野が一体となって支えている。

このような特徴を持つ海事産業全体が近年直面している様々な課題に一体的に対応するため、令和３年５月に成立した「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」に基づき、各種支援を行っている。

具体的には、造船・海運分野の競争力強化のため、造船・舶用事業者が生産性向上等に取り組む「事業基盤強化計画」について32件（50社）[注4]、事業基盤強化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」について35件（36隻）[注4]をそれぞれ認定した。認定事業者に対しては、税制特例及び政府系金融機関からの長期・低利融資等の措置が必要に応じて講じられており、令和５年５月には指定金融機関[注5]として、初めて民間金融機関を指定した。

また、船員の労務管理の適正化、荷役作業の効率化を通じて船員の働き方改革に取り組むとともに、内航分野における内航海運業者と荷主間の取引環境の改善や生産性の向上、行政手続のデジタル化に取り組んでいく。

（２）造船・舶用工業

①造船・舶用工業の現状

貿易を海上輸送に依存している我が国において、造船・舶用工業は、経済安全保障上不可欠であるとともに、地域経済・雇用に貢献している。また、艦艇・巡視船をすべて国内で建造・修繕しており、我が国の安全保障を支える重要な産業である。

船舶は我が国と中国・韓国で世界需要の９割以上を建造しており、し烈な国際競争を繰り広げている。そのような中、原材料費の高騰や人手不足の深刻化等、我が国の造船・舶用工業は依然として様々な課題に直面しており、事業基盤の強化が重要である。また、世界の海上輸送の荷動き量の増加に伴い、今後の船舶市場の拡大が見込まれる中、海運分野の脱炭素化の加速、船舶の省人化・自動化の進展等の世界的な潮流に対応しつつ市場の成長を取り込めるよう、国際競争力の強化を図る必要がある。

②経済安全保障の確保に関する取組み

安定的な海上輸送を確保するためには、船舶及びこれを構成する舶用機器の安定的な調達が不可欠である。経済安全保障確保の観点から、「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律」に基づき、特定重要物資に指定された船舶用機関（エンジン）・航海用具（ソナー）・推進器（プロペラ）について、安定的な供給体制の確保を図るため、これまでに８件の供給確保計画の認定を行い、設備投資に必要な支援を講じている。エンジンについては、従来の支援対象である２ストロークエンジン及びそのクランクシャフトに加え、令和６年２月、新たに４ストロークエンジンを追加した。引き続き、当該制度の適切な運用を通じて、舶用機器製造事業者の取組みを支援していく。

加えて、「デジタル技術を用いた高性能次世代船舶開発技術」が同法に基づく特定重要技術の１つとして位置付けられたことを受けて、令和６年度から、船舶の開発・設計・建造の効率や船舶の性能を革新的に高める技術の研究開発支援を行っていく。

③造船・舶用工業の国際競争力強化のための取組み

造船・舶用業界の垣根を越えたサプライチェーン全体の最適化を推進するため、業界における仕様書の標準化や舶用機器の共同輸送実証等を行い、その成果の普及を図っている。さ

注４　各計画の認定制度が開始されて以降の累積。
注５　国土交通大臣が認定した計画に従って事業を行う認定事業者に対し、政府系金融機関からの貸付けを受けて、当該事業に必要な資金の融資を実施する金融機関。造船法及び海上運送法に基づき国土交通大臣及び財務大臣が指定する。

らに、造船事業者による生産性向上やビジネスモデルの変革を促進するため、令和４年度から５年度にかけて、造船所のデジタル・トランスフォーメーション（DX）に向けた技術開発等への支援を行ってきたところ、令和６年度には、人手不足への対処を目的として、シミュレーションにより効率よく船を造る技術（バーチャル・エンジニアリング技術）の開発・実証を行っていく。

加えて、海運分野の脱炭素化推進のため、令和６年度から、水素、アンモニア等の新燃料に対応した舶用機器の生産設備及び造船所におけるそれらの機器の艤装設備の整備に対する支援を行っていく。

我が国の造船業がDXを実現し、成長力のある産業となるためには、現場で船づくりを支える技能者と、技術開発や設計を行う技術者の確保に加え、必要な高度技術の習得に向けた人材育成も重要である。このため、国内人材の持続的な確保・育成に向け、産学官連携の取組みを後押ししつつ、次世代の造船人材のあり方の検討等を進める。

また、現場を支える技能者の安定的な確保に向け、令和元年度より開始された「特定技能制度」について、令和５年６月に造船・舶用工業分野の業務区分[注6]の追加を行った。技能実習制度及び特定技能制度のあり方について見直しが進められているところ、これらの動きも踏まえつつ、引き続き、巡回指導の実施等により、外国人材の適正な受入れを進めていく。

一方で、造船分野における世界的な供給能力過剰問題が長期化する中、一部の国においては市場を歪曲するような公的支援が行われていることから、我が国は、WTO紛争解決手続を用いて、その是正が図られるよう取り組むとともに、経済協力開発機構（OECD）造船委員会において、コストを船価に適切に反映しないような不当廉売の抑止や市場歪曲的な公的支援の抑制に取り組んでいるほか、船舶関連の公的輸出信用アレンジメント[注7]の改定の議論を通じて環境に配慮した船舶の輸出促進に向けて取り組んでいる。引き続き、これらの取組みを推進し、公正な競争条件の確保に努める。

（３）海上輸送産業

①外航海運

外航海運は、経済安全保障の確保に重要な役割を果たしていることから、日本船舶・日本人船員を確保することは極めて重要である。この課題に対処するため、「海上運送法」に基づき、日本船舶・船員確保計画の認定を受けた本邦対外船舶運航事業者が確保する日本船舶等（航海命令発令時に日本籍化が可能である外国船舶（準日本船舶）や、本邦船主の子会社が保有する一定の要件を満たした外国船舶を含む。）について、トン数標準税制[注8]を適用し、安定的な海上輸送の早期確保を図っている。

さらに、令和５年４月に成立した「海上運送法等の一部を改正する法律」にて創設された外航船舶確保等計画の認定制度が同年７月より施行された。認定を受けた上記の計画に基づき導入する一定の船舶について、特別償却率を最大32％まで引き上げることにより、外航船舶の日本船主による計画的な導入・確保を促進している。

【関連データ】
国内旅客船事業者数及び旅客輸送人員の推移
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

注６　特定技能２号における塗装、鉄工、仕上げ、機械加工、電気機器組み立ての５業務区分
注７　政府系金融機関による船舶輸出への融資の金利や償還期間等に関する国際的なルール
注８　毎年の利益に応じた法人税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じた一定のみなし利益に基づいて法人税額を算出する税制。世界の主要海運国においては、同様の税制が導入されている。

②国内旅客船事業

国内旅客船事業は地域住民の移動や生活物資の輸送手段として重要な役割を担う一方、令和４年度の国内旅客船事業の輸送需要は63.3百万人（３年度比28.8%増）と、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による落ち込みから回復の途上にあるが、燃油価格高騰も相まって、経営環境は厳しい状況にある。このため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度や税制特例措置により省エネ性能の高い船舶の建造等を促進している。さらに、海運へのモーダルシフトを一層推進するため、モーダルシフトに最も貢献度の高かったと認められる事業者を表彰する「海運モーダルシフト大賞」を元年度に創設し、表彰を実施している。

③内航海運

令和４年度の内航海運の輸送量は1,627億トンキロであり、国内物流の約４割、産業基礎物資輸送の約８割を担っており、モーダルシフトの受け皿としても重要である。

一方で、船齢が法定耐用年数（14年）以上の船舶が全体の約７割を占め、また、年齢50歳以上の船員が半数近くとなっており、こうした状況の改善が課題である。加えて、令和３年８月に船舶の供給に関する規制が終了したことで、内航海運を取り巻く環境は大きく変化している。

これらの課題や環境の変化に対応するため、令和４年４月に施行された改正内航海運業法では、内航海運業に係る契約の書面交付を義務化し、契約書に盛り込むべき事項を法定化することで、契約内容の「見える化」を図るとともに、内航海運業者による法令違反が荷主の要求に起因する場合の「荷主に対する勧告・公表制度」や、「船舶管理業の登録制度」等を創設し、例えば、船舶管理業者については、328社（令和６年３月末現在）まで増加した。また、内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドラインの周知や、荷主業界と内航海運業界との意見交換の場である「安定・効率輸送協議会」等の開催を通じて、取引環境の改善や内航海運の生産性向上等に取り組んでいる。

④港湾運送事業

港湾運送事業は、海上輸送と陸上輸送の結節点として、我が国の経済や国民の生活を支える重要な役割を果たしている。令和５年３月末現在、「港湾運送事業法」の対象となる全国93港の指定港における一般港湾運送事業等の事業者数は856者（前年度より２者増）となっており、令和４年度の船舶積卸量は、全国で13億6,700万トン（前年度比1.5%減）となっている。

また、近年、港湾運送事業においても生産年齢人口の減少などを背景とした担い手不足の実態にかんがみ、民間事業者による先進的取組事例の共有、事業者間の協業の促進、適正な取引環境の実現に向けた取組み等を通じ、安定的な港湾物流の確保を図ることとしている。

（4）船員

船員の確保・育成は我が国経済の発展や国民生活の維持・向上に必要不可欠であり、国土交通省では我が国最大の船員養成機関として独立行政法人海技教育機構（JMETS）を活用し、優秀な船員を育成している。外航船員については、経済安全保障等の観点から、一定数の日本人船員の確保・育成に取り組んでいるのに対し、内航船員については、船員教育機関を卒業していない者を対象とした短期養成課程の支援や新人船員を計画的に雇用して育成する事業者への支援など、若手船員確保に取り組んでおり、業界関係者の努力も相まって、若手船員の割合はこれまで増加傾向にある。

一方、厳しい労働環境等を背景に若手船員の定着が課題となっていることから、労務管理責任者制度の創設による船員の労務管理の適正化や船員の健康確保に関する新たな制度、海上における通信環境の改善等を通じて、船員の働き方改革の実現に取り組んでいる。

（5）海洋産業

浮体式洋上風力発電は、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札であるとともに、海事産業にとっても新たな市場として期待されており、造船業界もグリーンイノベーション基金による要素技術開発に参画している。国土交通省では、日本の海域に合わせたメンテナンス作業員輸送船の設計上の留意事項等を取りまとめたガイドラインを策定するなど、浮体式洋上風力発電の普及に向けた環境整備を行っている。

（6）海事思想普及、海事振興の推進

海洋立国である我が国において、国民の海洋に対する理解や関心の増進や、暮らしや経済を支える海事産業の認知度向上は、安定的な海上輸送及びそれを支える人材の確保のために重要な取組みである。このため、国土交通省は、海事関連団体等と連携して、海事振興事業及び海洋教育事業を全国で展開している。令和５年度には、海事振興事業として「海の日プロジェクト2023」を開催し、海や船にまつわる各種ブースの展示やステージイベント等を行った。また、海洋教育事業では、児童・生徒・教員・保護者に対し、出前講座や体験型学習等の場を提供することで、海洋や海事産業の理解増進を図った。

4 航空事業の動向と施策

航空産業を取り巻く状況は、LCCの路線拡充や訪日外国人の増加等もあり、航空旅客数は国内・国際ともに７年連続で増加していた。令和２年２月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少したが、我が国航空企業の輸送実績についてみると、３年度以降は回復傾向にあり、４年度の国内旅客は9,066万人（前年度比82.4％増）、国際旅客は951万人（前年度比約440.1％増）となっている。

5 貨物利用運送事業の動向と施策の推進

貨物利用運送事業は、複数の輸送機関を組み合わせることで、多様な利用者のニーズに対応したサービスの提供を行っている。近年は、荷主企業のグローバル化に伴い、荷主企業のニーズを踏まえた国際輸送に関する貨物利用運送事業への関心が高まっている。国際貿易の重要性が一層高まり、その迅速性が求められる一方で、輸送の安全確保も重要である。国土交通省では監査等を通じて事業者のコンプライアンスの徹底を図るなど、安全で確実な物流サービスの確保に取り組んでいる。加えて、2030年度にはトラックの輸送力が34％不足すること、また、2050年カーボンニュートラル実現の必要性も踏まえ、トラック輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に推進していくことが不可欠となっている。

6 倉庫業の動向と施策

倉庫業は、物流の結節点として生産者と消費者を結ぶ中核的な役割を担っている。近年の倉庫においては、2024年問題への対応や、電気料金の高騰や労働力不足、カーボン・ニュート

【関連リンク】
航空輸送統計調査
URL: https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00600360&metadata=1&data=1

ラル（CN）への対応等が課題となっており、国土交通省においては、「総合物流施策大綱」や「物流の革新に向けた政策パッケージ」等を踏まえ、物流のDX・GXを推進するとともに、省人化機器と太陽光発電設備等の導入支援や脱炭素型自然冷媒機器の導入支援を関係省庁と連携して取り組んでいる。

7 トラックターミナル事業の動向と施策

トラックターミナル事業は、幹線と端末のトラック輸送の結節点として、輸送の効率化等に重要な役割を果たしている。近年は、高度化・多様化する物流ニーズに対応するため、配送センター機能（仕分け・流通加工等）も有する施設の整備が進んでいる。

8 不動産業の動向と施策

（1）不動産業をめぐる動向

①不動産業の動向

不動産業は、全産業の売上高の2.9%、法人数の12.9%（令和４年度）を占める重要な産業の１つである。

②地価の動向

令和６年地価公示（令和６年１月１日時点）によると、全国の地価動向は、全用途平均・住宅地・商業地のいずれも３年連続で上昇し、上昇率が拡大した。

住宅地では、都市中心部や利便性・住環境に優れた地域などでは住宅需要は堅調であり、地価上昇が継続している。また、三大都市圏や地方四市の中心部における地価上昇に伴い、周辺部においても上昇の範囲が拡大しており、特に地方四市の周辺の市等では、高い上昇となった地点が見られる。

商業地では、都市部を中心に、人流回復を受けて店舗需要の回復傾向が続いたほか、オフィス需要も底堅く推移したことなどから、地価の回復傾向が進んでいる。再開発事業等が進展している地域では、利便性や賑わいの向上への期待感等から、地価上昇が継続しており、また、インバウンドを含めた観光客が回復した観光地や、人流回復が進む繁華街では、地価の大幅な回復が見られる。

大手半導体メーカーの工場が進出する地域では、関連企業も含めた従業員向けの住宅用地等の需要のほか、関連企業の事務所用地等の需要も旺盛となっており、住宅地、商業地、工業地ともに高い上昇となっている。

③既存住宅流通の動向

既存住宅の流通市場については、指定流通機構（レインズ）における令和５年度の成約件数が18.3万件（前年度比5.1%増）となった。

（2）不動産業の現状

宅地建物取引に係る消費者利益の保護と流通の円滑化を図るため、「宅地建物取引業法」の的確な運用に努めている。令和４年度末において、宅地建物取引業者数は129,604業者である。

国土交通省及び都道府県は、関係機関と連携しながら苦情・紛争の未然防止に努めるとともに、同法に違反した業者には、厳正な監督処分を行っており、４年度の監督処分件数は139件（免許取消63件、業務停止38件、指示38件）となっている。

不動産管理業については、マンション管理業・住宅宿泊管理業・賃貸住宅管理業それぞれ法律に基づき管理業を営む者に係る登録制度を設け、適正な業務運営を確保するための措置を実施している。マンション管理業については、

立入検査や指導監督を行い管理の適正化を図るとともに、令和５年度には標準管理委託契約書の改訂を行った。また、住宅宿泊管理業については、地方部における担い手確保を目的とした講習制度を創設するとともに、関係法令等の遵守徹底等を図っている。さらに、賃貸住宅管理業については、登録の義務化（令和３年６月施行）により、法施行前の任意登録制度での登録数5,104件を上回る9,482件の登録（令和６年３月末日時点）を行うとともに、法律の解釈・運用の考え方の普及・啓発等により、事業の適正な運営の確保に努めている。

（３）市場の活性化のための環境整備

①不動産投資市場の現状

我が国における不動産の資産額は、令和４年末現在で約3,055兆円となっている[注9]。

国土交通省では、令和12年までにリート等[注10]の資産総額を約40兆円にするという目標を新たに設定したところ、不動産投資市場の中心的存在であるJリートについては、６年３月末現在、58銘柄が東京証券取引所に上場されており、対象不動産の総額は約23.1兆円、私募リートと不動産特定共同事業と合わせて約30.5兆円[注11]となっている。

Jリート市場全体の値動きを示す東証REIT指数は、令和５年４月から11月まではおおむね1,800ポイント台から1,900ポイント台を推移したが、同年12月からは金融政策の一部見直しへの懸念等も背景に下落し、６年３月には一時1,700ポイントを下回った。しかし、金融政策の具体的な見直し内容が示された後は回復し、同月末時点で1,800ポイント近くとなった。また、Jリートにおける令和５年度の１年間における資産取得額は、約1.2兆円となった。

②不動産特定共同事業の推進

不動産特定共同事業の意義・活用のメリットや好事例等をまとめた「不動産特定共同事業（FTK）の利活用促進ハンドブック」を更新・周知した。また、地域における不動産特定共同事業の普及促進に向けたワークショップの開催やクラウドファンディングを活用した不動産特定共同事業に係る実務手引書の公表等、民間の資金・アイデアを活用した老朽・遊休不動産の再生の推進に向けた取組みを実施した。

③ ESG 投資等による良好な不動産の形成促進

我が国不動産へのESG投資を促進するため、不動産分野TCFD対応ガイダンスについて、国内外の動向変化や開示事例の充実等の改訂を行うとともに、「社会的インパクト不動産」の実践ガイダンスに関するセミナー等を通じて普及啓発を行った。また、環境不動産等の良質な不動産の形成を促進するため、耐震・環境不動産形成促進事業においては、令和５年度には約131.5億円の出資を決定した。

④不動産に係る情報の環境整備

国土交通省では、不動産市場の透明化、不動産取引の円滑化・活性化等を図るため、以下のとおり、不動産に係る情報を公表している。

（ア）不動産取引価格情報

令和６年４月１日より、地価公示等の価格情報、ハザード情報、都市計画情報、周辺施設情報等の不動産に関するオープンデータを利用者のニーズに応じて地図上に分かりやすく表示する「不動産情報ライブラリ」を公開している。

【関連リンク】
不動産情報ライブラリ
URL：https://www.reinfolib.mlit.go.jp/

注９　国民経済計算をもとに建物、構築物及び土地の資産額を合計
注10　Ｊリート、私募リート、不動産特定共同事業
注11　不動産特定共同事業については、令和４年度末時点の数値を使用

複数のテーマの情報をＷｅｂ地図上で重ねて閲覧することができるようにし、消費者の不動産購入等に係る検討を支援することにより、不動産取引の円滑化・活性化を図る。

（イ）不動産価格指数

国際通貨基金（IMF）等の国際機関が作成した基準に基づき、不動産価格指数（住宅）を毎月、不動産価格指数（商業用不動産・試験運用）を四半期ごとに公表している。即時的な動向把握を可能とするため、令和２年６月より、季節調整を加えた指数の公表を開始した。

（ウ）既存住宅販売量指数

令和２年４月より、建物の売買を原因とした所有権移転登記個数を基に、個人が購入した既存住宅の販売量に係る動向を指数化した「既存住宅販売量指数」の公表（試験運用）を開始した。

（エ）法人取引量指数

令和４年３月より、建物の売買を原因とした所有権移転登記件数を基に、法人が購入した既存建物の取引量に係る動向を指数化した「法人取引量指数」の公表（試験運用）を開始した。

⑤市場の活性化のための環境整備

既存住宅の流通促進を図るため、建物状況調査（インスペクション）の活用促進や、建物状況調査が行われた既存住宅であること等を示す「安心Ｒ住宅」制度等を通じ、消費者が安心して既存住宅を取引できる市場環境の整備を推進している。さらに、地方公共団体が把握・提供している空き家・空き地の情報について、横断的に簡単に検索することを可能とする「全国版空き家・空き地バンク」の活用促進を通じた需要と供給のマッチングにより取引を促進している。

加えて、不動産取引における書面の電磁的方法による提供を可能とする「宅地建物取引業法」改正（令和４年）等を踏まえ、不動産分野におけるDXの推進について議論する有識者会議を開催するなど、不動産取引のオンライン化に係る環境整備に向け、検討を行った。

⑥土地税制の活用

令和６年度税制改正においては、光熱費や修繕費などのコストが増加する中、企業の設備投資を促進し、コロナ禍からの経済回復を確実なものとするため、令和６年度から８年度までの間、下落修正措置を含め土地に係る固定資産税の負担調整の仕組みと地方公共団体の条例による減額制度を継続することとした。

このほか、土地等に係る不動産取得税の特例措置や、工事請負契約書及び不動産譲渡契約書に係る印紙税の特例措置についても、それぞれ適用期限の延長を行った。

⑦「不動産 ID」の活用による不動産関連情報の連携・活用促進

我が国の不動産については、土地・建物いずれも、幅広い主体で共通で用いられている番号（ID）が存在せず、現状、住居表示の表記ゆれ等により、物件情報の照合やデータ連携が困難となっている。このため、官民が保有する不動産関連情報のデータ連携のキーとして活用されるべく、国土交通省において、令和４年３月に「不動産IDルールガイドライン」を策定・公表するとともに、令和５年５月に設置した不動産ID官民連携協議会を通じ、新サービスの実現を目指した社会実装に向けて取組みを進めている。

⑧不動産鑑定評価の信頼性の向上

不動産市場を支える制度インフラである不動産鑑定評価の信頼性を更に向上させるため、不動産鑑定業者に対する立入検査等を内容とする鑑定評価モニタリングを引き続き実施した。

9 公共工事の品質確保

国土交通省では、「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）」、「建設業法」を改正する「新・担い手３法」が令和元年６月に成立したことを踏まえて、市町村をはじめとするすべての公共工事の発注者が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、「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」（適正化指針）や「発注関係事務の運用に関する指針」（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、「入札契約適正化法等に基づく実態調査」等を行うとともに、その結果を取りまとめ、公表するとともに、これらの結果を「見える化」した「適正化マップ」を公表している。

①適正な予定価格の設定

公共工事の品質確保と担い手の育成・確保に必要な適正な利潤の確保のため、国土交通省直轄工事では、予定価格の設定に当たっては、適切に作成された仕様書及び設計図書に基づき、賃金の上昇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適切に反映しており、地方公共団体に対しても適正な予定価格の設定について様々な機会を通じて働きかけを行っている。また、公共建築工事積算基準とその運用に係る各種取組みを取りまとめた「営繕積算方式活用マニュアル」を令和６年３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、地方公共団体に対して低入札価格調査制度及び最低制限価格制度の適切な活用を徹底することによりダンピング受注を排除するよう、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、５年７月時点で72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などダンピング対策の実効性の確保を要請するとともに、各市区町村における工事・業務に関する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、取組みの適切な見直しを求めている。

③適切な設計変更

国土交通省直轄工事では、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している。また、令和４年５月に閣議決定にて一部変更した「適正化指針」において、「設計変更ガイドライン」の策定・公表及びこれに基づいた適正な手続の実施に努めることを明記するとともに、地方公共団体に対して適切な設計変更が実施されるよう、様々な機会を通じて働きかけを行っている。

④施工時期の平準化

繰越明許費や国庫債務負担行為の適切な活用により、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、地方公共団体における平準化の進捗・取組状況を把握・公表する「見える化」を実施するなどして、平準化の促進を図っている。

⑤適正な工期設定

新・担い手３法では、適正な工期設定が発注者の責務とされるとともに、著しく短い工期で

の契約締結の禁止が規定されている。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月に中央建設業審議会が作成・勧告した「工期に関する基準」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いる。令和６年度からの時間外労働規制適用も踏まえ、「工期に関する基準」の周知徹底等、工期の適正化に向けて発注者等に働きかけを行っている。

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」等を通じて、情報共有を実施し、発注者間の一層の連携に努めている。また、都道府県公共工事契約連絡協議会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。

（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・意思疎通を促している。

図表Ⅱ-5-3-1　「発注関係事務の運用に関する指針」の主なポイント



【関連リンク】
「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
URL：https://www.mlit.go.jp/tec/content/200130unyoshsishipoit.pdf

10 持続可能な建設産業の構築

（1）建設産業を取り巻く現状と課題

建設産業は、社会資本の整備を支える不可欠の存在であり、都市再生や地方創生など、我が国の活力ある未来を築く上で大きな役割を果たすとともに、震災復興、防災・減災、老朽化対策など「地域の守り手」としても極めて重要な役割を担っている。一方、建設業の現場では担い手の高齢化が進んでおり、将来的な担い手の確保が課題となっており、処遇改善、働き方改革の推進、生産性向上等を推進するための取組みを進めていく必要がある。また、平成28年12月に成立した「建設工事従事者の安全及び健康の確保の推進に関する法律」及び同法に基づく基本計画に基づき、安全衛生経費が下請まで適切に支払われるような施策の検討を進めてきた検討会の提言[注12]を踏まえ、安全衛生対策項目の確認表及び安全衛生経費を内訳として明示するための標準見積書の作成・普及等の取組みを進める。

（2）建設産業の担い手確保・育成

建設産業は、多くの「人」で成り立つ産業である。建設業就業者数は近年、横ばいで推移しているが、今後、高齢者の大量離職が見込まれており、建設産業が地域の守り手として持続的に役割を果たしていくためには、令和６年度からの時間外労働規制の適用も踏まえた働き方改革を含め、引き続き、将来の担い手の確保・育成に取り組んでいくことが重要である。

このため、長時間労働の是正を図るとともに、賃金引き上げに向けた取組みや社会保険への加入徹底、建設キャリアアップシステムの活用等による処遇改善に加え、教育訓練の着実な実施による円滑な技能承継に取り組む。また、将来の労働力人口の減少を踏まえ、建設プロセス全体におけるICT活用、インフラ分野全体のDX、技術者制度の合理化、重層下請構造の改善、書類作成等の現場管理の効率化等による生産性の向上も図っていく。

また、現下の建設資材の高騰等を反映した請負代金や工期の設定が図られるよう、取組みを進めていく。

これらに加えて、令和５年９月には中央建設業審議会・社会資本整備審議会の基本問題小委員会において、請負契約の透明化による適切なリスク分担、賃金引き上げ、働き方改革の３つの観点から、持続可能な建設業に向けた制度のあり方について、中間とりまとめが策定された。これを受け、第213回通常国会に「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を提出した。さらに、令和６年４月からの建設業の時間外労働規制適用を踏まえ、規制の遵守を図るべく、同年３月に「工期に関する基準」を改定した。

こうした取組みを官民一体となって推進し、建設業への入職を促進し、誇りを持って仕事に打ち込めるような環境整備に取り組んでいく。

また、将来的に生産性向上や国内人材確保の取組みを行ってもなお不足すると考えられる労働力を、外国人材の受入れによって中長期的に確保する必要がある。現在、平成31年度より開始された在留資格「特定技能」（建設分野）による外国人材24,463人（令和５年12月末時点）が在留しており、その数は着実に増加している。引き続き外国人材の適正な受入れ環境の確保に取り組んでいくとともに、我が国が外

【関連データ】
建設投資、許可業者及び就業者数の推移
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

注12　建設工事における安全衛生経費の適切な支払いに向けて（提言）、令和４年６月27日第７回建設工事における安全衛生経費の確保に関する実務者検討会。

国人材から「選ばれる国」であり続けるための施策の実施、円滑な受入れを促進することで建設業の担い手の確保を図る。

（3）建設キャリアアップシステムの推進

建設産業における中長期的な担い手の確保・育成を図るためには、技能労働者がキャリアパスや処遇について将来の見通しを持ちながら、働きがいや希望をもって働くことができる環境を構築するとともに、ダンピング受注が起こりにくい市場構造を構築し、業界全体として人材への投資や賃金設定が適切に行われる好循環を生み出すことが重要である。

このため、担い手の技能・経験の見える化や適正な能力評価を業界横断的に進めるための建設キャリアアップシステム（CCUS）について、建設産業の持続的な発展のための業界共通の制度インフラとして普及を促進するとともに、更なる処遇改善などのメリットを技能労働者が実感できる環境づくりを目指す。また、公共工事において率先してCCUSの活用を促す見地から、国や地方公共団体等が発注する工事において、CCUSの活用状況を評価するモデル工事の実施や総合評価落札方式における加点等の取組みの促進を図る。

加えて、技能労働者の処遇改善に資する観点から、技能労働者の技能と経験に応じた能力評価制度の活用を更に進めるとともに、能力評価制度と連動した専門工事業者の施工能力の見える化を推進する。

技能労働者の処遇改善を着実に進めるため、公共工事設計労務単価を基にCCUSレベル別の年収を試算・発表することでキャリアパスを見える化し、能力に応じた処遇を目指すとともに、能力評価を技能労働者の手当につなげるなどの個々の元請建設企業の取組みについて水平展開を行う。また、CCUSは、施工体制台帳の作成機能の活用等により、事務の効率化や書類削減などにも資するものであり、その普及を通じて、建設産業の生産性向上への寄与を図る。

（4）公正な競争基盤の確立

技術力・施工力・経営力に優れた建設業者が成長していく環境を整備する上で、建設業者の法令遵守の徹底をはじめとする公正な競争基盤の確立が重要である。

そのため、従前より下請取引等実態調査や立入検査等の実施、建設工事の請負契約を巡るトラブル等の相談窓口である「建設業取引適正化センター」の設置、「建設業取引適正化推進期間」の取組み、また請負代金や工期などの契約内容に関する実地調査の実施等により、発注者・元請・下請間の取引の適正化に取り組んでいる。

（5）建設企業の支援施策

①地域建設業経営強化融資制度

地域建設業経営強化融資制度は、元請建設企業が工事請負代金債権を担保に融資事業者（事業協同組合等）から工事の出来高に応じて融資を受けることを可能とするものであり、これにより元請建設企業の資金繰りの円滑化を推進している。本制度では、融資事業者が融資を行うにあたって金融機関から借り入れる転貸融資資金に対して債務保証を付すことにより、融資資金の確保と調達金利等の軽減を図っている。

②下請債権保全支援事業

下請債権保全支援事業は、ファクタリング会社[注13]が、下請建設企業等が元請建設企業に対して有する工事請負代金等債権の支払保証又は買取を行う場合に、保証、買取時における下請建設企業等の保証料、買取料負担を軽減するとともに、保証債務履行時等のファクタリング会

注13　他人が有する売掛債権の保証や債権の買取りを行い、その債権の回収を行う金融事業会社のこと。現在、銀行子会社系、前払保証会社系、リース会社系等８社のファクタリング会社が、当事業を運営している。

社の損失の一部を補償することにより、下請建設企業等の資金繰りの改善、連鎖倒産の防止を図る事業である。なお、本事業は令和５年度末を期限としていたが、６年度においても引き続き実施することとした。

③建設産業の担い手確保に向けた女性・若者の入職・定着の促進事業

他産業を上回る高齢化が進行する建設業にとって将来の担い手確保が喫緊の課題であり、多様な人材が入職し、かつ、働き続けられる業界とする取組みが必要である。官民で策定した令和６年度までの５か年計画である「女性の定着促進に向けた建設産業行動計画」の最終年を迎えるに当たり、計画を総括するとともに、次期５か年に向けて新たな行動計画策定に向けた検討を実施する。

（6）建設関連業の振興

社会資本整備・管理を行う上で、工事の上流に当たる測量や調査設計の品質確保が重要であることから、令和元年６月の改正で新たに、広く公共工事品確法の対象として位置付けられたところであり、建設業だけでなく、建設関連業（測量業、建設コンサルタント、地質調査業）も重要な役割が求められている。

国土交通省では、建設関連業全体の登録業者情報を毎月、その情報を基にした業種ごとの経営状況の分析を翌年度末に公表しており、また関連団体と協力し就職前の学生を対象に建設関連業の説明会を開催するなど、建設関連業の健全な発展と登録制度の有効な活用に努めている。

（7）建設機械の現状と建設生産技術の発展

我が国における主要建設機械の保有台数は、令和元年度で約103万台であり、建設機械の購入台数における業種別シェアは、建設機械器具賃貸業が約49%、建設業が約27%となっており、建設業とともに、建設機械器具賃貸業が欠かせないものとなっている。i-Constructionの取組みの一環として、ICT施工の普及促進を推進しており、3次元データを活用した建設機械の自動制御等により高精度かつ効率的な施工を実現するマシンコントロール/マシンガイダンス技術等の積極的な活用を図っている。ICT施工の普及促進のためには、ICT建設機械等の普及が必要である。

（8）建設工事における紛争処理

建設工事の請負契約に関する紛争を迅速に処理するため、建設工事紛争審査会において紛争処理手続を行っている。令和４年度の申請実績は、中央建設工事紛争審査会では30件（仲裁５件、調停22件、あっせん３件）、都道府県建設工事紛争審査会では71件（仲裁19件、調停41件、あっせん11件）である。

第6章　安全・安心社会の構築

第1節　ユニバーサル社会の実現

1　ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の実現

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、旅客施設等（旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等）の新設等の際の「移動等円滑化基準」への適合義務、既存の旅客施設等に対する適合努力義務を定めている。

この「バリアフリー法」に基づき、令和３年度から７年度までを目標期間としたバリアフリー整備目標を策定し、地方部を含めたバリアフリー化、聴覚障害及び知的・精神発達障害に係るバリアフリーや心のバリアフリーの推進等をはじめハード・ソフト両面での一層のバリアフリー化に取り組んでいる。

また、令和３年に改正された「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」が令和６年４月に施行され、事業者による障害のある人への合理的配慮の提供が義務化されることを踏まえ、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本方針（令和５年３月閣議決定）」に即しつつ、障害当事者及び事業者双方の関係者と意見交換を実施し、「国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針」及び「国土交通省における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応要領」の改正を行った（令和５年11月公表、令和６年４月施行）。

（1）公共交通機関のバリアフリー化

「バリアフリー法」に基づき、公共交通事業者等に対して、旅客施設の新設・大規模な改良及び車両等の新規導入の際に公共交通移動等円滑化基準への適合を義務付け、既存施設については同基準への適合努力義務を課すとともに、その職員に対し、バリアフリー化を図るために必要な教育訓練を行うよう努力義務を定めている。また、一定の要件を満たす公共交通事業者等に対して、施設整備、旅客支援等を盛り込んだハード・ソフト取組計画の毎年度報告・公表を義務付ける制度などにより、ハード・ソフト対策を一体的に推進している。さらに、旅客船ターミナル、鉄道駅等の旅客施設のバリアフリー化やノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー等の車両の導入等に対する支援措置を実施している。

また、導入が進みつつある鉄道における精神障害者割引について、更なる導入に向け、鉄道事業者に対して働きかけを行った。

（2）居住・生活環境のバリアフリー化

①住宅・建築物のバリアフリー化

高齢者、障害者等が地域の中で安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、一定のバリアフリー性を満たした住宅を取得する際の独立行政法人住宅金融支援機構の【フラット35】Sにおける融資金利の引下げ、バリアフ

【関連データ】
公共交通機関のバリアフリー化の現状
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

リー改修工事に対する支援等によって住宅のバリアフリー化を促進しているほか、公営住宅や建替え事業によって新たに供給する都市再生機構賃貸住宅については、バリアフリー化を標準仕様とするとともに、民間事業者等によるサービス付き高齢者向け住宅の整備に対する支援等を実施している。

また、公共施設や店舗等については、「バリアフリー法」に基づく義務付け制度や容積率の特例措置のほか、「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」の周知等を通じてバリアフリー化を促進している。官庁施設については、不特定かつ多数の者が利用する施設について「バリアフリー法」に基づく建築物移動等円滑化誘導基準を満たした整備を推進している。

②歩行空間のバリアフリー化

駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高齢者・障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、踏切道におけるバリアフリー対策、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進している。

③都市公園等におけるバリアフリー化

都市公園等において、出入口や園路の段差解消、高齢者や障害者等が利用しやすいトイレの設置等のバリアフリー化を推進するため、「バリアフリー法」に基づく基準やガイドラインを定めるとともに、それに基づく公園施設の整備を支援している。

2 少子化社会の子育て環境づくり（こどもまんなかまちづくり等）

子どもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるよう、子どもや子育て世帯の目線や、住宅を起点とした「近隣地域」といった視点に立った、「こどもまんなか」の生活空間を形成することが重要である。この考え方に基づき、子育てを住まいと周辺環境の観点から支援する「こどもまんなかまちづくり」を進めるとともに、子育てにやさしい移動支援等子どもや子育て当事者を社会全体で支える機運を醸成するための取組みを実施している。

（1）仕事と育児との両立の支援

①子育て世帯に適した住宅確保等の支援

子育てにやさしい住まいの拡充に向けて、子育て環境の優れた公営住宅等や、子育て世帯に向けた民間の空き家等の活用を進めるとともに、全期間固定金利の住宅ローン【フラット35】における子どもの人数に応じた金利引下げ、入居や生活に関する相談等を行う居住支援法人への支援等、住宅支援の強化に取り組んでいる。

また、公的賃貸住宅と子育て支援施設等との一体的整備に対して、地方公共団体を通じて支援しているほか、子どもの安全確保や、親の孤立・孤独防止に資する共同住宅の整備や子育て世帯に適した住宅・居住環境を確保するため、高齢者等が有する比較的広い住宅を子育て世帯等向けの賃貸住宅として活用する取組みを支援している。

②テレワークの推進

令和５年６月９日に閣議決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」等において、テレワークの推進が位置付けられている。テレワークは、働き方を変えるだけでなく、人々の日常生活における時間の使い方に大きな変化をもたらすものであり、その更なる導入・定着は不可欠である。

国土交通省では、総務省、厚生労働省、経済産業省とともにテレワーク関係４省をはじめとする関係府省庁や関係団体からなる「テレワーク月間実行委員会」において、毎年11月を「テレワーク月間」と定め、テレワークの普及

促進に向けた広報等を集中的に実施しており、周知ポスターやチラシによるPRのほか、テレワーク関連イベントの開催等を行った。

また、新たな働き方・住まい方への対応として、職住近接・一体の生活圏の形成に向け、テレワーク拠点整備等の推進を行ったほか、テレワークによる働き方の実態やテレワーク人口の定量的な把握を行った。

（2）子どもがのびのびと安全に成長できる環境づくり

「こどもまんなかまちづくり」を加速化させる観点から、子どもの遊び場の確保や、親同士・地域住民との交流機会の創出に資する都市公園の整備を推進している。また、子どもをはじめとした公園利用者の安全・安心を確保するため、「都市公園における遊具の安全確保に関する指針（改訂第２版）」等の指針について周知を行うとともに、地方公共団体における公園施設の改築等を支援している。

（3）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

全国の高速道路のサービスエリア及び「道の駅」において、子育て応援の目的から24時間利用可能なベビーコーナーの設置、屋根付きの優先駐車スペースの確保等を実施しており、高速道路のサービスエリアについては整備が完了した。

（4）子育てにやさしい移動支援に関する取組み

公共交通機関における子連れの方等への優先的な取扱いに関する取組として、鉄道・バス車内におけるベビーカー利用に適したフリースペース、駅構内における乳幼児用設備や子ども用トイレ等の設置を促進している。また、公共交通機関・商業施設におけるベビーカーの利用環境改善を図るため、ベビーカー使用者及び周囲の利用者に対し、お互いの理解促進や協力を求めるベビーカー利用に関するキャンペーンを実施している。

3 高齢社会への対応

（1）高齢者が安心して暮らせる生活環境の整備

バリアフリー化された公営住宅等の供給とライフサポートアドバイザーによる日常の生活相談、緊急対応等のサービスを併せて提供するシルバーハウジング・プロジェクトを実施している。また、高齢者や子育て世帯等の多様な世帯が安心して健康に暮らすことができる住環境（スマートウェルネス住宅）を実現するため、スマートウェルネス住宅等推進事業等において、サービス付き高齢者向け住宅の整備、住宅セーフティネット制度に基づく住宅確保要配慮者専用賃貸住宅等への改修、先導的な高齢者等向けの住まいづくり・まちづくり及び高齢者や子育て世帯等の生活支援施設等を導入する再開発事業に関する取組み等を支援している。

（2）高齢社会に対応した輸送サービスの提供

市町村やNPO等による自家用車を使用した有償運送を可能とする自家用有償旅客運送が、令和４年度末現在3,126団体において実施されている。自家用有償旅客運送は、営利事業として行われているバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難であり、かつ、地域の旅客輸送の確保に必要な輸送であることについて地域の関係者間で協議が調っている場合に、実施できることとなっている。

また、地域の移動の足の確保のためには、既存の交通モードのほか、自家用有償旅客運送を

【関連リンク】
子育て支援の取組みについて
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000092.html

含む多様な交通サービスを組み合わせて移動手段を確保していくことが重要であり、「ラストワンマイル・モビリティ／自動車交通DX・GXに関する検討会」における提言も踏まえ、自家用有償旅客運送の円滑な導入や持続可能性を向上していくために、「運送の対価」の目安の適正化等の方策を講じている。

また、互助活動等の一環で、ボランティア等により道路運送法の許可又は登録の対象外の運送が行われている。なお、国土交通省では、無償運送の判断の基準となるガイドラインを示している。

4 歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化

移動支援サービスの普及・高度化に向けて、2023年６月に「人・ロボットの移動円滑化のための歩行空間DX研究会」と有識者を含めた２つのワーキンググループを立ち上げ、現地実証の結果等を踏まえたデータ整備プラットフォームのプロトタイプ構築やデータ整備仕様の改定について検討を行った。また、施策の普及・展開を目的として、2024年１月に第１回「歩行空間DX研究会シンポジウム」を開催した。

第2節 自然災害対策

我が国の国土は、気象、地形、地質等が極めて厳しい状況下にあり、毎年のように地震、津波、風水害・土砂災害等の自然災害が発生している。令和５年度も、令和６年能登半島地震、梅雨前線による大雨や台風第２号及び台風第７号等、多くの災害が発生した。また、気候変動の影響による水害・土砂災害の激甚化・頻発化、南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の巨大地震の発生等も懸念されることから、自然災害対策の重要性はますます高まっている。

1 防災減災が主流となる社会の実現

（1）総力戦で挑む防災・減災プロジェクト

近年、毎年のように全国各地で地震災害や水災害、火山災害などあらゆる自然災害が頻発し、甚大な被害が発生しており、今後も気候変動の影響によって水災害の更なる激甚化・頻発化が懸念される中、国民の命と暮らしを守り、我が国の経済成長を確保するためには、防災・減災、国土強靱化等の取組みをさらに強化する必要がある。

こうした状況を踏まえ、これまでの災害を教訓とし、あらゆる自然災害に対し、国土交通省として総力を挙げて防災・減災に取り組むべく、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省防災・減災対策本部」を設置した。「国民目線」と「連携」をキーワードとして施策の検討を進め、令和２年７月に「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」として主要10施策を取りまとめた。

その後、令和３年６月には「住民避難」と「輸送確保」、４年６月には「再度災害の防止」と「初動対応の迅速化・適正化」を、特に強化すべきテーマとして設定し、プロジェクトを取りまとめた。

これまで、プロジェクトのPDCAサイクルを回しながら、施策の実行に必要な予算要求や

【関連リンク】
総力戦で挑む防災・減災プロジェクト
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/sosei_point_tk_000034.html

制度改正を行い、プロジェクトに盛り込んだ防災・減災対策を着実に推進するとともに災害対応等を踏まえ、プロジェクトの充実・強化を図るなど、継続的に取組みを推進し、施策の進捗状況等を踏まえ、防災業務計画等への反映を図っている。

令和５年度プロジェクトでは、社会情勢等も踏まえ、施策の充実・強化を図るため、特に強化すべきテーマとして「首都直下地震等の大規模地震対策の強化」と「デジタル等の新技術を活用した防災施策の推進」の２つを設定した。引き続き、災害対応を踏まえ、プロジェクトについて不断の見直しや改善を行い、防災・減災に関する取組みの更なる充実・強化を図っていく。

（２）気候変動を踏まえた水災害対策「流域治水」の推進

気候変動による災害の激甚化・頻発化を踏まえ、これに対応した治水計画への見直しを行うとともに、施設管理者が主体となって行う河川整備等の事前防災対策を加速化させることに加え、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」への転換を推進し、総合的かつ多層的な対策を行っている。

（ア）気候変動を踏まえた計画の見直し

河川・下水道分野では、計画的に事前防災対策を進めるために、気候変動の影響による将来の降雨量の増加等を踏まえた治水計画への見直しを順次進めている。

海岸分野では、平均海面水位の上昇や台風の強大化等を踏まえ、「海岸保全基本方針」の変更（令和２年）や海岸保全施設の技術上の基準の見直し（令和３年）を実施した。今後は、気候変動の影響を明示的に考慮した海岸保全対策へと転換していく。

また、砂防分野では、土砂災害発生数の増加等の課題・解決の方向性をまとめた「気候変動を踏まえた砂防技術検討会　令和５年度版とりまとめ資料（案）」を受け、これに基づいた適応策を検討している。

（イ）流域治水の加速化・深化

河川管理者等が主体となって行う治水事業等を強力に推進するとともにあらゆる関係者が協働して、流域全体で治水対策に取り組む「流域治水」を推進する。流域治水では、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、地域の特性に応じ、堤防整備や河道掘削、ダム、遊水地、砂防堰堤等の整備といった、①氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策に加えて、②被害対象を減少させるための対策や、③被害の軽減、早期復旧・復興のための対策をハード・ソフト一体で総合的、かつ、多層的に進めることとしている。

具体的には、各水系で重点的に実施する治水対策の全体像を取りまとめた「流域治水プロジェクト」について、気候変動の影響による降雨の増大を踏まえ、流域治水の取組みを更に加速化・深化させるため、気候変動を踏まえた計画への見直しに加え、まちづくりや内水対策などの流域対策を充実させた「流域治水プロジェクト2.0」に順次更新する。また、流域治水の実効性を高めるため、「特定都市河川浸水被害対策法」に基づく特定都市河川を全国の河川に拡大し、ハード整備の加速に加え、国・都道府県・市町村・企業等のあらゆる関係者の協働による水害リスクを踏まえたまちづくり・住まい

【関連リンク】
気候変動を踏まえた治水計画のあり方 提言 改訂版【概要】
URL: https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/chisui_kentoukai/pdf/r0304/00_gaiyou.pdf

【関連リンク】
「流域治水」の基本的な考え方
URL: https://www.mlit.go.jp/river/kasen/suisin/pdf/01_kangaekata.pdf

づくり、流域における貯留・浸透機能の向上等を推進している。

（3）南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震への対応

南海トラフ巨大地震が発生した場合、地震発生後数分から数十分で巨大な津波が関東から九州の太平洋側に押し寄せ、沿岸部を中心に広域かつ甚大な被害の発生が想定される。

また、首都直下地震が発生した場合、強い揺れに伴う建物の倒壊や火災により、特に密集市街地で甚大な被害の発生が想定される。

さらに、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震が発生した場合、巨大な津波が、北海道から千葉県にかけての太平洋沿岸に襲来し、甚大な被害の発生が想定される。特に、冬季には積雪寒冷地特有の対応が必要となる。また、南海トラフ及び日本海溝・千島海溝沿いでは、Ｍ７クラス以上の地震が発生した後に続けてＭ８クラス以上の大規模地震が発生する可能性があり、被害が拡大する恐れがある。

これらの切迫する地震に対し国土交通省では、「応急活動計画」と「発生に備え推進する対策」の２本柱で構成される「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省首都直下地震対策計画」について、近年の地震における知見等を踏まえ、適宜計画を見直しながら、地震防災対策を推進している。

日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震対策については、令和４年５月に「日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策の推進に関する特別特措法」が改正されたことを受け、同年11月に「国土交通省日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策計画」の改定を行った。この計画では、積雪寒冷地特有の課題を考慮した避難路・避難場所の整備や後発地震への注意を促す情報の発信の実施などを位置付けており、対策を推進している。

2　災害に強い安全な国土づくり・危機管理に備えた体制の充実強化

（1）水害対策

我が国の大都市の多くは洪水時の河川水位より低い低平地に位置しており、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。これまで、洪水を安全に流下させるための河道拡幅、築堤、ダム等の治水対策により、治水安全度は着実に向上してきている。しかしながら、令和５年６月の梅雨前線による大雨や台風第２号及び８月の台風第７号等、近年毎年のように水害が発生している。今後の気候変動による水害の頻発化・激甚化も踏まえ、河道掘削、築堤、ダムや遊水地などの河川整備等の加速化を図るとともに、流域全体を俯瞰し、国・都道府県・市町村、地元企業や住民などあらゆる関係者が協働してハード・ソフト対策に取り組む「流域治水」の取組みを強力に推進する必要がある。

①計画的に実施する治水対策

気候変動等に伴う水害の激甚化・頻発化を踏まえて、事前防災対策を計画的に実施することが重要である。このため、築堤、河道掘削、遊水地、放水路、ダム等の整備を計画的に推進している。そのうち、既存ストックの有効活用として、ダムの貯水容量を増加させるためのかさ上げや放流設備の増設による機能向上等のダム再生、大雨が見込まれる場合に利水容量の一部を事前に放流して空き容量を確保する事前放流等に取り組んでいる。

また、人口・資産が高密度に集積している首都圏・近畿圏のゼロメートル地帯等の低平地において、堤防決壊による甚大な被害を回避するため高規格堤防の整備を実施している。高規格堤防はまちづくりと一体となって整備を行い、幅を広くなだらかな勾配で堤防を整備することにより、堤防の決壊を防ぐとともに、高台の避難

場所としての機能や良好な住環境・都市空間が提供されるなど多様な効果の発揮が期待される。

②水害の再度災害防止対策

激甚な水害の発生や床上浸水の頻発により、人命被害や国民生活に大きな支障が生じた地域等において、再度災害の防止を図るため、河川の流下能力を向上させるための河道掘削や築堤等を短期集中的に実施している。

③流域の特性等を踏まえた様々な治水対策

（ア）流域関係者が連携した流域での取組み

集水域においては、公共に加え、民間による雨水貯留浸透施設の整備促進や水田に降った雨を貯留する仕組み（「田んぼダム」）、ため池の活用、また特定都市河川流域における貯留機能保全区域の指定等により流域での貯留を強化し、河川への雨水の流出を抑制することで氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策を推進する。また、氾濫域における土地利用や住まい方についての対応も重要である。例えば、災害危険区域や特定都市河川流域における浸水被害防止区域の指定等による災害リスクを抱えた地域において発災前の段階からより安全なエリアへの住居や施設の移転、人口動態や土地利用等を踏まえた居住誘導、立地適正化計画の防災指針に基づく居住の安全性強化等の防災対策を推進し、安全なまちづくりを促進していく。

（イ）内水対策

近年、計画規模を上回る局地的な大雨等の多発や、都市化の進展による雨水流出量の増加など、内水氾濫の被害リスクが増大している。このため、河道掘削等の水位を下げる取組みや、雨水幹線やポンプ施設等の下水道整備をはじめ、雨水流出抑制対策などのハード対策の加速化に加え、特定都市河川制度を活用した浸水リスクが高い区域における土地利用・住まい方の工夫、内水ハザードマップの作成、止水板や土のうの設置等のソフト対策の充実により、流域のあらゆる関係者が一体となった総合的な浸水対策を推進している。

④水防体制の強化

水防管理団体等と連携し、出水期前に洪水に対しリスクの高い区間の共同点検を実施するとともに、水防技術講習会、水防演習等を実施し、水防技術の普及を図るなど、水害による被害を最小限にするための水防体制の強化に向けた支援を行っている。

また、市町村地域防災計画に位置付けられた浸水想定区域内の地下街等（建設予定・建設中のものを含む。）、要配慮者利用施設、大規模工場等における避難確保・浸水防止計画作成等の取組みを支援している。

⑤自衛水防の取組みの推進

市町村地域防災計画に定められた高齢者施設等の要配慮者利用施設については、「水防法」及び「土砂災害防止法」により、当該施設管理者等に洪水等に対する避難確保計画の作成及び避難訓練の実施が義務付けられている。また、令和３年の「水防法」及び「土砂災害防止法」の改正により、要配慮者利用施設における避難の実効性確保のため、避難確保計画や避難訓練の結果報告を受けた市町村長が施設管理者等に対して必要な助言・勧告を行うことができる制度が創設された。国土交通省としては、水災害の防止・軽減を図るため、こうした自衛水防の取組みを推進している。

⑥洪水時の予報・警報の発表や河川情報の提供

国土交通大臣又は都道府県知事は、流域面積が大きい河川で洪水によって国民経済上重大又は相当な損害が生じるおそれのある河川を洪水予報河川として指定し、気象庁長官と共同して水位又は流量を示した洪水予報を発表している。令和５年５月31日に公布された「気象業務法及び水防法の一部を改正する法律」により、国から都道府県に対して都道府県管理河川

の水位予測情報を提供する仕組みが構築され、都道府県管理河川でもバックウォーターを考慮した長時間先の水位予測情報の活用が可能となることにより、新たな洪水予報河川の指定促進、洪水予報の早期化が期待される。また、洪水予報河川以外の主要な河川を水位周知河川として指定し、洪水時に氾濫危険水位（洪水特別警戒水位）への到達情報を発表している。令和５年３月末現在、洪水予報河川は429河川、水位周知河川は1,774河川が指定されている。さらに、国が管理する洪水予報河川を対象に洪水情報のプッシュ型配信も行っている。このような河川を対象にした情報のほか、洪水によって災害が起こるおそれがある場合に、国土交通省令で定める予報区を対象に気象庁は洪水警報等を発表している。

雨量観測については、適切な施設管理や防災活動等に役立てるために、高分解能・高頻度に集中豪雨や局地的な大雨を的確に把握できる国土交通省XRAIN（高性能レーダー雨量計ネットワーク）での観測を行っており、インターネット上でもほぼリアルタイムなレーダー雨量情報の提供を行っている。

また、国管理河川においては、災害の切迫感をわかりやすく伝えるため、雨量や観測水位を基に、河川の上下流連続的な水位を推定し、堤防等の高さとの比較により危険度を表示する、洪水の危険度分布（水害リスクライン）を公表している。また、洪水予報河川以外の河川を対象に、河川の上流域の降雨が地表面や地中を通って河川を流れ下る流量を指数化し、過去の災害時の指数値と比較して洪水危険度を表した「洪水キキクル（洪水警報の危険度分布）」を公表しており、これらの洪水危険度を気象庁ウェブサイトにおいて一体的に表示している。なお、この「洪水キキクル（洪水警報の危険度分布）」においても、危険度が上昇したときに、希望者向けのプッシュ型通知を民間事業者と協力して実施している。

河川の水位やカメラ画像、洪水予報、水防警報等の河川情報や、河川の水位に影響を及ぼす雨量等の気象データや気象警報等の発表状況については、国土交通省「川の防災情報」ウェブサイトより、リアルタイムで河川管理者、市町村、住民等に提供を行っており、洪水時の警戒や避難等に役立てられている。

また、河川の水位等の河川情報をデータ配信し、民間企業によりウェブサイトやアプリを通じて配信する等、メディア等と連携した防災情報の発信を推進するとともに、アプリ等を活用して離れて暮らす家族の住む地域の防災情報をプッシュ型で入手し、直接電話をかけて避難を呼びかける「逃げなきゃコール」等により、住民の適切な避難行動等を支援する取組みの高度化を図っている。

⑦水害リスク情報の充実

令和３年の「水防法」改正により、住宅等の防護対象のあるすべての一級・二級河川について、想定最大規模の降雨に対応した洪水浸水想定区域の指定・公表の対象に追加された。

都道府県が実施する洪水浸水想定区域の指定・公表及び市町村が実施する洪水ハザードマップの作成・公表について、防災・安全交付金により支援する。

洪水浸水想定区域については、洪水予報河川及び水位周知河川の約100％[注1]において指定・公表済みであり、洪水ハザードマップについては、この浸水想定区域を含む市町村の約99％[注2]で作成済みである。

ハザードマップは、住民の避難に役立つことが期待されている一方、情報の理解には一定のハードルがあるとともに、利用者の多様な特性に対応できていないため、ハザードマップのユ

注１　令和５年３月末現在
注２　令和５年３月末現在

ニバーサルデザインに関する検討会を行い「わかる・伝わる」ハザードマップのあり方について報告書を取りまとめ、公表するとともに、「水害ハザードマップ作成の手引き」を改定し、市町村へ周知している。この取組みの一環として「重ねるハザードマップ」のウェブサイトを改良し、誰でも簡単に災害リスクと災害時に取るべき行動が分かるよう公開している。

また、浸水範囲と浸水頻度の関係をわかりやすく図示した「水害リスクマップ（浸水頻度図）」の整備を推進し、水害リスク情報の充実を図り、防災・減災のための土地利用等の促進を図る。

さらに、このような水害リスク情報等の提供を通じて、民間企業における「気候関連財務情報開示タスクフォース」（TCFD）への対応等の気候変動リスク開示の取組みを支援する。

⑧河川の戦略的な維持管理について

樋門、水門、排水機場等の河川管理施設が洪水時等に所要の機能を発揮できるよう、施設の状態を把握し、適切な維持管理を行う必要がある。河川整備の推進により管理対象施設が増加してきたことに加え、今後はそれら施設の老朽化が加速的に進行する中、「河川法」では、管理者が施設を良好な状態に保つように維持・修繕し、施設の点検を適切な頻度で行うことが明確化されている。

このことから、河川管理施設等の維持管理は、機能に支障が生じてから対策を行う従来の事後保全型から、点検等により状態を把握して適切な時期に対策を行う予防保全型への転換を図りつつ、主要な河川構造物については長寿命化計画を策定し、計画的に施設の修繕や更新等を行うこととしている。あわせて、長寿命化のために必要な技術開発等を進めるとともに、中小河川についても適切な維持管理が進むよう、維持管理に関する技術基準等の検討を都道府県等と連携して進めている他、各地方整備局等に相談窓口を設け、技術支援等を行っている。

⑨河川における不法係留船対策

河川において不法係留船は、河川管理上の支障（河川工事実施の支障、洪水時の流下阻害、河川管理施設の損傷、燃料漏出による水質汚濁、河川利用の支障等）となるため、その所有者等に対し、適法な係留・保管施設への移動を指導するとともに、必要に応じて所有者に代わり行政代執行等を実施して、不法係留船の解消に取り組んでいる。

なお、平成25年５月に「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」を策定し、令和３年３月には放置艇解消に向けた対策の実効性を高めるための方策を「プレジャーボートの放置艇対策の今後の対応について」として取りまとめ、取組みを推進しているところである。また、令和５年８月には、対策の効果を検証するため、三水域（港湾・河川・漁港）合同による「プレジャーボート全国実態調査」の結果を公表した。

⑩道路における洪水・冠水対策

道路においては、近年の豪雨被害を踏まえ、渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策を行うとともに、各道路管理者、警察、消防等とアンダーパス等の冠水危険箇所に関する情報を共有し、情報連絡及び通行止め体制を構築するとともに、冠水の警報装置や監視施設の整備、ウェブサイト[注3]による冠水危険箇所の公開等を推進している。

⑪下水道の耐水化

令和元年東日本台風や令和２年７月豪雨において、河川からの氾濫や内水氾濫の発生によ

注３　「道路防災情報ウェブマップ」ウェブサイト：
https://www.mlit.go.jp/road/bosai/doro_bosaijoho_webmap/index.html

り、下水処理場、ポンプ場の浸水に伴う機能停止等の被害が発生したことを踏まえ、耐水化を検討する上での浸水深の設定方法や効率的・効果的な対策手法などを通知するとともに、令和３年度までに耐水化計画を策定し、早期にポンプ設備等の耐水化を目指すとともに、浸水への備えを盛り込むなどのBCP（業務継続計画）の見直しを実施している。

（２）土砂災害対策

我が国は、平地が少なく急峻な地形と脆弱な地質が広く分布しており、さらに経済の発展・人口の増加に伴い、丘陵地や山麓斜面にまで宅地開発等が進展している。その結果、土砂災害のおそれのある箇所は令和５年３月末時点で約68万箇所存在することが明らかとなっており、多くの人々が土砂災害の危険に曝されている。また、豪雨や地震等に伴う土砂災害は、過去10年（平成25年～令和４年）の平均で、１年間に約1,440件発生しており、５年も1,471件の土砂災害が発生し、死者が８名となるなど、多大な被害が生じている。

図表Ⅱ-6-2-1　いのちとくらしを守る土砂災害対策の推進



今後の気候変動に伴う降雨の増加による土砂災害の頻発化・激甚化を踏まえ、従来の土砂災害防止施設整備による事前防災対策や、土砂災害警戒区域等の指定及び標識の設置等による土砂災害リスクに関する周知に加えて、林野部局と連携した流木対策や、まちづくりの計画と一体的に実施する土砂災害対策等、関係部局と連携した効率的・効果的な土砂災害対策を推進している。

また、人工衛星等を活用した土砂災害状況等の把握も強化しており、令和６年能登半島地震等では、宇宙航空研究開発機構（JAXA）との協定に基づいて人工衛星による被災地域の緊急観測を実施し、土砂移動等が発生したと推定される箇所を早期に把握し、地方整備局による迅速な被災状況調査を実施した。

①根幹的な土砂災害防止施設の整備

近年の大規模な土砂災害では、人命だけでなく道路やライフライン等の公共インフラが被災し、応急対策や生活再建に時間を要する事例が多数生じている。土石流や土砂・洪水氾濫等の大規模な土砂災害から、人命はもちろん地域の社会・経済活動を支える公共インフラを保全するため、土砂災害防止施設の整備を推進している。

【関連リンク】
砂防設備の効果事例
URL：https://www.mlit.go.jp/river/sabo/shisetsu_kouka/koukajirei/index.html

②土砂災害発生地域における緊急的な土砂災害対策

土砂災害により人命被害や国民の生活に大きな支障が生じた地域において、安全・安心を確保し、社会経済の活力を維持・増進していくため、再度災害防止を目的とした土砂災害防止施設の集中的な整備を推進している。

③要配慮者の円滑かつ迅速な避難の確保

自力避難が困難な高齢者や幼児等は、日本の人口の約３割（総務省統計局『人口推計（2022年（令和４年）10月１日現在)』より算出）にもかかわらず過去20年間の土砂災害による死者行方不明者の約半分を占めている。このため「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」（土砂災害防止法）に基づき、土砂災害警戒区域内に位置する要配慮者利用施設のうち、市町村地域防災計画に名称及び所在地等を定められた施設の管理者等に対し避難確保計画の作成及び計画に基づく訓練の実施・報告を義務づけている。また、それらの報告を受けた市町村長が施設管理者等に対して必要な助言・勧告を行うことができる制度とすることで、施設利用者の円滑かつ迅速な避難の確保が図られるよう支援を行っている。

④市街地に隣接する山麓斜面における土砂災害対策

山麓斜面に市街地が接している都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境と景観を保全・創出するために、市街地に隣接する山麓斜面にグリーンベルトとして一連の樹林帯の形成を図っている。

⑤道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

高度化された点検手法等により把握した災害リスク等に対し、法面・盛土対策を実施している。

⑥地域防災力向上に資する土砂災害対策

土砂災害リスクが高い地域において、地域社会の維持・発展を図るため、人命を守るとともに、避難場所や避難路、役場等の地域防災上重要な役割を果たす施設を保全する土砂災害防止施設の整備を推進している。また、リスク情報の提示など避難体制の充実・強化に係る取組みや、「ダイナミックSABOプロジェクト」により砂防を活用した防災啓発・地域活性化の取組みに対して支援している。

⑦土砂災害警戒区域等の指定等による土砂災害対策の推進

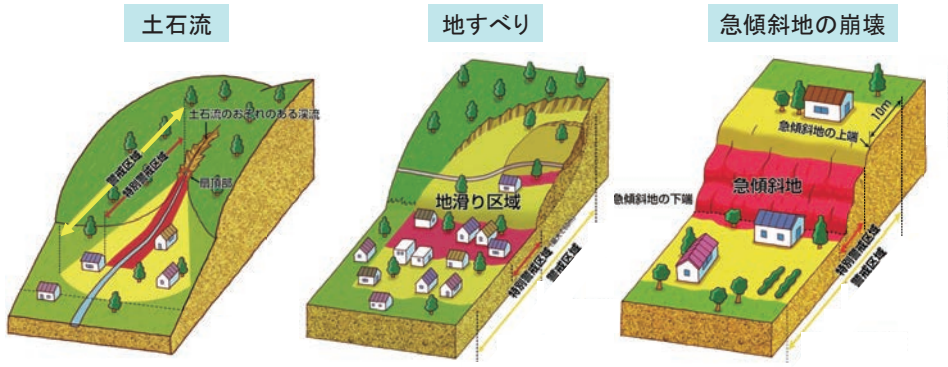
「土砂災害防止法」に基づき、土砂災害が発生するおそれがある土地の区域を明らかにするため、法に基づく基礎調査を行い、土砂災害により住民等の生命又は身体に危害が生ずるおそれのある区域を土砂災害警戒区域に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれのある区域を土砂災害特別警戒区域に指定している。土砂災害警戒区域にかかる基礎調査は令和元年度末までに一通り完了し、それらの箇所については３年度末までに区域指定をおおむね完了している。また、近年の土砂災害の発生状況等を踏まえた社会資本整備

【関連データ】
土砂災害による死者・行方不明者に占める高齢者、幼児等の割合（平成16年～令和５年）
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

【関連リンク】
ダイナミック SABO プロジェクト
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/dynamic_sabo.html

【関連リンク】
警戒避難体制の構築
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/keikaihinan.html

図表Ⅱ-6-2-2　土砂災害警戒区域等のイメージ図



審議会からの答申を受け、２年８月に土砂災害対策基本指針を変更し、土砂災害警戒区域等の指定基準を満たす箇所の抽出精度を向上させるため、今後の基礎調査においてより詳細な地形図データを用いることとした。さらに、土砂災害警戒区域等の認知度向上を図るため、標識の設置等の取組みを推進している。

土砂災害警戒区域においては、市町村地域防災計画に避難場所、避難経路等に関する事項を定める等により警戒避難体制の整備を図るとともに、土砂災害特別警戒区域においては、一定の開発行為の制限、建築物の構造規制等を図るなどのソフト対策を講じている。また、警戒避難体制の整備やハザードマップの作成のためのガイドラインや事例集を示し、市町村における土砂災害に対する取組みを促進している。

⑧大規模な土砂災害への対応

河道閉塞（天然ダム）や火山噴火に伴う土石流等のおそれがある場合には、「土砂災害防止法」に基づく緊急調査を行い、被害が想定される土地の区域及び時期の情報を市町村へ提供している。近年、雨の降り方の激甚化・頻発化に伴い土砂災害が発生しているため、緊急調査を含め災害対応力向上を図る訓練や関係機関との連携強化を推進している。

⑨土砂災害警戒情報の発表

大雨による土砂災害発生の危険度が高まった時に、市町村長が警戒レベル４避難指示を発令する際の判断や住民の自主避難の参考となる情報を対象となる市町村等を特定し、土砂災害警戒情報として都道府県と気象庁が共同で発表している。さらに、都道府県知事に対しては、土砂災害警戒情報の関係市町村長への通知及び一般への周知を義務付けており、情報伝達体制の確立を図っている。また、土砂災害警戒情報を補足する情報として、土砂災害発生の危険度をより詳細に示したメッシュ情報等を提供している。

（３）火山災害対策

①活発な火山活動に伴う土砂災害への対策

火山噴火活動に伴い発生する火山泥流や降雨による土石流等に備え、被害を防止・軽減する砂防堰堤や導流堤等の整備を進めている。また、継続的かつ大量の土砂流出により適正に機能を確保することが著しく困難な施設は、除石等を行い機能の確保を図っている。

【関連リンク】
土砂災害警戒情報・土砂キキクル（大雨警報（土砂災害）の危険度分布）
URL：https://www.jma.go.jp/jma/kishou/know/bosai/doshakeikai.html

【関連リンク】
土砂災害警戒情報
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/sabo_ken_link.html

火山噴火活動に伴う土砂災害は、大規模となるおそれがあるとともに、あらかじめ噴火位置や規模を正確に予測することが困難であることから、被害が大きくなる傾向にある。このため、活発な火山活動等があり噴火に伴う土砂災害のおそれがある49火山を対象として、事前の施設整備とともに噴火状況に応じた機動的な対応によって被害を軽減するため「火山噴火緊急減災対策砂防計画」を策定し、訓練等を通じて適宜見直しを進めている。また、「活動火山対策特別措置法」においては、火山防災協議会の構成員となる都道府県及び地方整備局等の砂防部局が、噴火に伴う土砂災害の観点から火山ハザードマップの検討を行うこととなった。そのため、「火山砂防ハザードマップ（火山ハザードマップのうち、土砂災害に関するもの）」を整備することにより、火山防災協議会における一連の警戒避難体制の検討を支援している。

火山噴火の際に噴火前後の比較による迅速な状況把握を可能とするため、測量用航空機に搭載したSAR観測機器を用いて、全国の活動的な火山を対象とした周期的な観測を実施している。

また、火山噴火リアルタイムハザードマップシステムの整備を行い、浅間山や富士山をはじめとした16火山を対象に運用するなど（令和５年度末時点）、噴火時に自治体を支援する取組みを推進している。

②活発な火山活動に伴う降灰対策

道路においては、噴火に伴う路上への降灰が交通の支障になるなど、社会的影響が大きいことから、路面清掃車による迅速かつ的確な除灰作業を行うための体制整備を推進している。

③気象庁における取組み

火山噴火災害の防止と軽減のため、全国111の活火山について、火山活動の監視を行い、噴火警報等の迅速かつ的確な発表に努めている。そのうち50火山については、観測施設を整備し、24時間体制で火山活動を監視している（常時観測火山）。

また、平成26年９月の御嶽山の噴火災害を踏まえた「活動火山対策特別措置法」の改正等による火山防災協議会の必須構成員として、警戒避難体制の整備に必要な事項である噴火警戒レベルについて、火山災害警戒地域に指定されている49火山すべてで運用するとともに改善を進めている。

④海上保安庁における取組み

海域における火山活動に伴う現象として、周辺海域に認められる変色水等を観測し、航行船舶に情報を提供している。また、海域火山の活動状況を把握するための基礎資料とするため、海底地形、地質構造等の基礎情報の整備を行っている。

令和５年10月に鳥島近海を震源とする地震があり、その後、八丈島をはじめとする太平洋沿岸の広範囲で津波が観測された。この地震は、通常の津波を伴う地震と比べて規模が小さく、火山活動による津波であることも考えられたことから、航空機による観測を実施したところ、鳥島の西方約50kmの海上において広範囲にわたる軽石の浮遊が認められた。また測量船による海底地形調査を実施し、他機関による過去の調査結果と比較することで海底噴火の痕跡を確認した。令和５年11月には硫黄島南岸の翁浜（おきなはま）沖約１kmの海上で、噴火活動とそれに伴う新島の出現を認めた。また、西之島についても、平成25年の再噴火以来、噴火と休止を繰り返していることから、今後もこれら海域火山の火山活動の監視観測を実施していく。

【関連リンク】
火山防災のために監視・観測体制の充実が必要な火山
URL：https://www.mlit.go.jp/river/sabo/pdf/hmkinkyugensailevel.pdf

⑤国土地理院における取組み

（ア）火山活動観測・監視体制の強化

全国の活動的な火山において、電子基準点（GNSS[注4]連続観測施設）や可搬型GNSS連続観測装置（REGMOS）等によるGNSS連続観測、自動測距測角装置による連続観測を実施し、地殻の三次元的な監視を行っている。さらに、他機関のGNSS観測データを合わせた統合解析や、陸域観測技術衛星２号（だいち２号）のデータを使用したSAR干渉解析[注5]により、火山周辺の地殻変動をより詳細に監視している。

（イ）火山周辺の地理空間情報の整備

火山特有の地形等を詳細に表した火山基本図データや火山の地形分類を表した火山土地条件図の整備・更新を行っている。

（ウ）火山噴火等に伴う自然災害に関する研究等

GNSSや干渉SAR等の観測と解析の精度を向上する研究や、それらの観測データの解析結果から火山活動のメカニズムを解明する研究を行っている。

（４）高潮・侵食等対策

①高潮・高波対策の推進

頻発する高潮や高波による災害等から人命や財産を守るため、海岸堤防の整備等のハード対策を行うとともに、「水防法」に基づく水位周知海岸及び高潮浸水想定区域の指定等のソフト対策を推進しており、令和３年には高潮浸水想定区域の指定対象を拡大し、浸水リスク情報の空白域を解消するために、「水防法」が改正された。この「水防法」改正を踏まえ、高潮浸水想定区域図作成の手引きを改定した。４年３月末までに20都道府県で高潮浸水想定区域図が公表されている。

また、物流・産業・生活機能が集積する重要なエリアである港湾・臨海部を高潮・高波による被害から守るため、気候変動による影響も踏まえ、官民の多様な主体が合意の上でハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」による防災・減災対策を推進する等、高潮・高波対策に取り組む。

②海岸侵食対策の推進

様々な要因により全国各地で海岸侵食が生じていることから、離岸堤・突堤等の整備や養浜等に加え、河川、海岸、港湾、漁港の各管理者間で連携したサンドバイパス[注6]やサンドリサイクル等[注7]の侵食対策を進めている。

③高潮にかかる防災気象情報の提供

気象庁では、高潮による災害のおそれがある場合には高潮特別警報、高潮警報、高潮注意報を発表して警戒・注意を呼びかけるとともに、高潮にかかる防災気象情報の改善を進めている。台風や発達した低気圧等の接近に伴う高潮災害では、潮位が上昇する前に風が強まり屋外への立退き避難が困難な状況となることがあり、暴風が吹き始める前に避難を完了することが重要である。このため、警戒レベル４避難指示を発令する目安となる高潮警報について、暴風が吹き始める時間帯も考慮して十分なリードタイムを確保して発表する運用をしている。

【関連リンク】
日本列島の地殻変動
URL：https://www.gsi.go.jp/kanshi/

注４　Global Navigation Satellite System：全球測位衛星システム
注５　人工衛星で宇宙から地球表面の変動を監視する技術
注６　海岸の構造物によって砂の移動が断たれた場合に、上手側に堆積した土砂を、下手側海岸に輸送・供給し、砂浜を復元する工法。
注７　流れの下手側の海岸に堆積した土砂を、侵食を受けている上手側の海岸に戻し、砂浜を復元する工法。

（5）津波対策

①津波対策の推進

南海トラフ巨大地震等による大規模な津波災害に備え、最大クラスの津波に対しては「津波防災地域づくりに関する法律」に基づき、ハードとソフトの施策を組み合わせた多重防御による対策を進めており、津波浸水想定の設定、ハザードマップの作成支援、津波災害警戒区域等の指定、推進計画の作成、避難計画の立案等において地方公共団体を支援している。

また、地方公共団体の津波防災地域づくりに関する取組みを支援する相談窓口を国に設け、ワンストップで相談・提案を行う体制を構築している。

海岸の津波対策においては、堤防の損傷等を軽減する機能を発揮する粘り強い構造の海岸堤防等の整備や耐震化、水門・陸閘（りっこう）等の統廃合や自動化・遠隔操作化等のハード対策を行うとともに、水門・陸閘等の安全かつ確実な操作体制の構築等のソフト対策を推進している。水門・陸閘等については、「海岸法」において操作規則の策定を義務付けるとともに、平成28年4月に補訂した「津波・高潮対策における水門・陸閘等管理システムガイドライン」により、現場操作員の安全の確保を最優先した上で、津波・高潮等の発生時に水門等の操作を確実に実施できる管理体制の構築を図っている。

港湾の津波対策においては、大規模津波発生時にも港湾機能を維持するため、「粘り強い構造」の防波堤の整備や航路啓開訓練、大規模災害発生後における緊急物資・救援部隊の輸送等の海上交通ネットワーク確保等、防災・減災対策を推進している。また、津波防災等の分野で顕著な功績を挙げた方々を表彰する「濱口梧陵国際賞」授賞式を開催し、津波防災に係る普及啓発活動を行っている。

道路の津波対策においては、避難誘導標識システムの整備、地域住民の方々と避難訓練等を実施し、防災機能の強化を図っている。

空港の津波対策においては、津波被災の可能性のある空港において、津波被災後に早期に緊急物資・人員の輸送拠点機能を確保するための、地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画を策定し、計画に基づき避難訓練等の取組みや関係機関との協力体制構築等の取組みを推進している。

鉄道の津波対策においては、南海トラフ巨大地震等による最大クラスの津波からの避難の基本的な考え方（素早い避難が最も有効かつ重要な対策であること等）を踏まえた津波発生時における鉄道旅客の安全確保への対応方針と具体例等を取りまとめており、鉄道事業者における取組みを推進している。

そのほか、切迫する巨大地震・津波等に備え、津波浸水リスクの高い地域等において、河川堤防のかさ上げ、液状化対策、復興まちづくりの事前準備等を推進している。

②津波に係る防災情報の提供

津波による災害の防止・軽減を図るため、気象庁は、全国の地震活動を24時間体制で監視し、津波警報、津波情報等の迅速かつ的確な発表に努めている。また、海底津波計、GPS波浪計及び沿岸の津波観測点のデータを監視し、津波警報の更新や津波情報等に活用している。令和5年度には、長時間継続する津波に関する情報提供のあり方を検討したほか、令和6年3月から、津波避難の緊急性をより分かりやすく伝えるため、津波到達予想時刻をビジュアル化した資料の提供に係る取組みを始めた。

今後の取組みとして、聴覚障害者や遊泳中の方等への情報伝達手段として「赤と白の格子模様の旗（津波フラッグ）」の全国的な周知・普及をさらに進めるほか、長時間継続する津波に関して、情報提供のあり方を踏まえた取組みを進める。

船舶の津波対策に役立てるため、海上保安庁は、南海トラフ巨大地震、首都直下地震等による津波の挙動を示した津波防災情報図を作成、提供している。

③津波避難対策

将来、南海トラフ巨大地震をはじめとする巨大地震の発生による津波被害が懸念されることから、都市計画の基礎的なデータを活用した避難施設等の適正な配置を行うための方法を取りまとめた技術的な指針を平成25年６月に策定し、公表するとともに、都市防災総合推進事業等を通じて、地方公共団体が実施する避難場所・避難経路等の整備を支援している。

④津波被害軽減の機能を発揮する公園緑地の整備

東日本大震災の教訓を踏まえ、地方公共団体が復興まちづくり計画の検討等に活用できるよう「東日本大震災からの復興に係る公園緑地整備に関する技術的指針」を平成24年３月に取りまとめ、公園緑地が多重防御の１つとしての機能、避難路・避難地としての機能、復旧・復興支援の機能、防災教育機能の４つの機能を有するものとし、減災効果が発揮されるための公園緑地の計画・設計等の考え方を示している。

⑤官庁施設における津波対策

「津波対策の推進に関する法律」（平成23年法律第77号）の制定を受け、「大津波等を想定した官庁施設の機能確保の在り方について」（平成25年２月社会資本整備審議会答申）において、津波襲来時における人命の安全確保、防災拠点としての機能維持と行政機能の早期回復を図ることを目標とし、ソフト対策（避難計画の策定等）とハード対策（改修等）の一体的な実施により津波防災機能強化を図る考え方が示された。同答申を踏まえ、官庁施設を運用管理する機関と連携しつつ、官庁施設の総合的かつ効果的な津波対策を推進している。

（６）地震対策

①住宅・建築物の耐震・安全性の向上

令和12年までに耐震性が不十分な住宅を、７年までに耐震性が不十分な耐震診断義務付け対象建築物を、それぞれおおむね解消とする目標を達成するため、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づき、耐震診断義務付け対象建築物の耐震診断結果の公表等により耐震化の促進を図っている。住宅・建築物の耐震化については、耐震診断及び耐震改修等に要する費用の補助、税制優遇、融資等による支援を行うとともに、耐震診断義務付け対象建築物については、重点的な支援を実施している。ブロック塀等については、所有者等に向けた安全点検チェックポイントの周知を行うとともに、耐震診断や除却・改修等に要する費用への支援等により、安全確保の推進を図っている。

②宅地耐震化の推進

地震等による盛土造成地の滑動崩落や宅地の液状化による被害を防ぐため、宅地耐震化推進事業により地方公共団体が実施する変動予測調査を支援するとともに、大規模盛土造成地における宅地被害の再度災害防止等、宅地の安全性確保についての対策を支援している。

③被災地における宅地の危険度判定の実施

地震等により被災した宅地における二次災害を防止し、住民の安全確保を図るため、被災後に迅速かつ的確に宅地の危険度判定を実施できるよう、都道府県・政令市から構成される被災宅地危険度判定連絡協議会と協力して体制整備を図っている。

④密集市街地の改善整備

防災・居住環境上の課題を抱えている密集市街地の早急な改善整備は喫緊の課題であり、

【関連リンク】
密集市街地の整備改善
URL: https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/content/001485928.pdf

「地震時等に著しく危険な密集市街地（危険密集市街地）」（約1,875ha、令和４年度末）について令和12年度までに最低限の安全性を確保し、おおむね解消することとしている。

また、地域防災力の向上に資するソフト対策について、令和７年度までに、すべての危険密集市街地で実施されることを目標としている。

この実現に向け、幹線道路沿道建築物の不燃化による延焼遮断機能と避難路機能が一体となった都市の骨格防災軸（防災環境軸）や避難地となる防災公園の整備、防災街区整備事業、住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進事業等による老朽建築物の除却と合わせた耐火建築物等への建替え、避難や消防活動に資する狭あい道路の拡幅等のハード対策及び感震ブレーカーの設置や防災マップの作成、訓練の実施等の地域防災力の向上に資するソフト対策を推進している。

⑤オープンスペースの確保

防災機能の向上により安全で安心できる都市づくりを図るため、地震災害時の復旧・復興拠点や物資の中継基地等となる防災拠点、市街地火災等から避難者の生命を保護する避難地等として機能する防災公園等の整備を推進している。また、防災公園と周辺市街地の整備改善を一体的に実施する防災公園街区整備事業を実施している。

⑥防災拠点等となる官庁施設の整備の推進

官庁施設については、災害応急対策活動の拠点としての機能を確保するとともに人命の安全を確保する必要があることから、官庁施設の耐震基準を満足する割合を令和７年度までに100％とすることを目標とし、所要の耐震性能を満たしていない官庁施設について、耐震改修等による耐震化を推進している。また、地方公共団体をはじめとする様々な関係者との連携の下、大規模災害の発生に備え、防災拠点等となる官庁施設の整備を推進している。

⑦公共施設等の耐震性向上

河川事業においては、いわゆるレベル２地震動においても堤防、水門等の河川構造物が果たすべき機能を確保するため、耐震照査を実施するとともに、必要な対策を推進している。

道路事業においては、地震による被災時に円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送、復旧活動に不可欠な緊急輸送を確保するため、緊急輸送道路上の橋梁及び同道路をまたぐ跨道橋、ロッキング橋脚橋梁の耐震補強対策や無電柱化を実施している。

海岸事業においては、ゼロメートル地帯等において地震により堤防等が損傷し、大規模な浸水が生じないよう、また、南海トラフ地震等において、津波到達前に堤防等の機能が損なわれないよう、施設の機能や背後地の重要度等を考慮して、耐震対策を推進している。

港湾事業においては、災害時に陸上輸送機能が低下した場合でも、必要となる緊急物資輸送を実施できるようにするとともに、発災直後から企業活動の継続性を確保するため、耐震強化岸壁の整備、臨港道路の耐震化及び民有港湾施設の耐震化支援等を推進している。

空港事業においては、地震発生後における緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持及び背後圏経済活動の継続性確保と首都機能維持に必要となる滑走路等の耐震対策を実施している。

鉄道事業においては、首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時における、鉄道ネットワークの維持や鉄道利用者の安全確保等を図るため、主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策を推進している。また、令和４年３月に発生した福島県沖を震源とする地震による東北新幹線の脱線及び施設被害を契機に立ち上げた検証委員会の中間とりまとめを踏まえ、地震に対する更なる安全性の向上に向けた対策を推進するため、５年３月に「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」等を改正し、新幹線鉄道については７年度、新幹線鉄道

以外については令和９年度までに前倒しする形で、優先的に耐震補強を進めている。

下水道事業においては、地震時においても下水道が果たすべき役割を確保するため、重要な下水道施設の耐震化を図る「防災」と、被災を想定して被害の最小化を図る「減災」を組み合わせた総合的な地震対策を推進している。

⑧大規模地震に対する土砂災害対策

南海トラフ地震等の大規模地震に備え、防災拠点や重要交通網等への影響、孤立集落の発生が想定される土砂災害警戒区域等において、ハード・ソフト一体となった総合的な土砂災害対策を推進している。

また、大規模地震発生後は、関係機関と連携を図り、災害状況等を迅速に把握するとともに、応急対策を的確に実施することが重要である。このため、衛星等を活用した状況把握の迅速化や関係機関等と実践的な訓練を行うなど危機管理体制の強化を図っている。

⑨気象庁における取組み

地震による災害の防止・軽減を図るため、全国の地震活動及び南海トラフ沿いの地殻変動を24時間体制で監視し、緊急地震速報、地震情報、長周期地震動に関する情報、南海トラフ地震に関連する情報、北海道・三陸沖後発地震注意情報等の迅速かつ的確な発表に努めている。

令和５年度には、緊急地震速報の精度向上のための技術的改善を実施したほか、より一層の利活用の拡大に向けた取組みを推進した。また、関東大震災から100年という節目にあたり、各種情報や地震・津波への備えについて普及啓発の取組みを推進した。

⑩海上保安庁における取組み

巨大地震発生メカニズムの解明のため、海溝型巨大地震の発生が将来予想されている南海トラフ等の太平洋側海域において、海底地殻変動観測を実施し、想定震源域におけるプレート境界の固着状態の把握に努めている。これまでの観測で南海トラフの強固着域の沖側における「ゆっくりすべり」の検出及び東北地方太平洋沖地震後の経時的な地殻変動メカニズムの理解に貢献している。

⑪国土地理院における取組み

（ア）地殻変動観測・監視体制の強化

全国及び南海トラフ沿いの地域等において、電子基準点等約1,300点によるGNSS連続観測、だいち２号の観測データを使用したSAR干渉解析、水準測量等による地殻変動の監視を強化している。

（イ）防災地理情報の整備

主要な活断層が存在する地域や、人口や社会インフラが集中している地域を対象に、活断層の位置情報及び土地の自然条件等に関する防災地理情報を整備・更新している。

（ウ）地震に伴う自然災害に関する研究等

GNSS、干渉SAR、水準測量等の測地観測成果から、地震の発生メカニズムを解明するとともに、観測と解析の精度を向上する研究を行っている。また、国土の基本的な地理空間情報と震度を組み合わせて解析し、災害時における迅速な情報の提供に関する研究開発及び評価を行っている。さらに、観測・研究に携わる機関が参加し、地殻活動（地震活動・地殻変動等）のモニタリング結果と地震発生の予知・予測に関わる研究についての情報交換とそれらに基づく学術的な検討を行う地震予知連絡会、地殻変動研究を目的として関係行政機関等が観測した潮位記録の収集・整理・提供を行う海岸昇降検知センターを運営している。

⑫帰宅困難者対策

大都市において大規模地震が発生した場合、都市機能が麻痺し東日本大震災以上の帰宅困難者が発生することが予想されることから、人

口・都市機能が集積した地域における滞在者等の安全確保のため、平成24年に都市再生安全確保計画制度を創設し、都市再生緊急整備地域（全国52地域：令和６年３月末現在）において、都市再生安全確保計画の作成や、都市再生安全確保施設に関する協定の締結、各種規制緩和等により、官民の連携による都市の防災性の向上を図っている。また、主要駅周辺等も補助対象地域としている都市安全確保促進事業により、都市再生安全確保計画等の作成や計画に基づくソフト・ハード両面を総合的に支援している。加えて、帰宅困難者等への対応能力を都市機能として事前に確保するため、「災害時拠点強靱化緊急促進事業」により、防災拠点の整備を支援している。

⑬災害時の業務継続機能の確保

大都市の業務中枢拠点において、世界水準のビジネス機能・居住機能を集積し、国際的な投資と人材を呼び込むためには、大都市の災害に対する脆弱性を克服していくことが必要である。このため、災害に対する対応力の強化として、災害時の業務継続に必要なエネルギーの安定供給が確保される業務継続地区の構築を行うため、エネルギー面的ネットワークの整備を推進している。

⑭地下街の安心安全対策

都市内の重要な公共的空間である地下街は、大規模地震等災害発生時に利用者等の混乱が懸念されるとともに、施設の老朽化も進んでいることから、「地下街の安心避難対策ガイドライン」を策定し、利用者等の安心避難のための防災対策を推進している。

（７）雪害対策

①冬期道路交通の確保（雪寒事業）

冬期の道路交通確保のため、道路管理者と関係機関で構築した情報連絡本部等で策定したタイムラインに基づき、出控えなどの行動変容を促すとともに、必要に応じて、並行する高速道路と国道の同時通行止めを含む計画的・予防的な通行止めや集中除雪などを実施している。また、立ち往生等の発生が懸念される箇所の事前把握や消融雪施設等の整備、除雪機械の確保や適切な配置、AI技術を活用したカメラ画像の解析による交通障害自動検知の推進、関係機関及び民間企業との災害時における協定の締結等を推進している。さらに、通行止めが長時間見込まれる際は乗員保護を実施することとしている。

②豪雪地帯における雪崩災害対策

全国には、約21,000か所の雪崩危険箇所があり、集落における雪崩災害から人命を保護するため、雪崩防止施設の整備を推進している。

③大雪に関する防災気象情報の提供

気象庁では大雪による災害の防止や交通障害等の雪による社会的な混乱を軽減するために、警報・注意報や気象情報等を発表し段階的に警戒や注意を呼びかけている。５日先までに警報級の大雪が予想されている時には、「早期注意情報（警報級の可能性）」を発表して注意を呼びかけ、冬型の気圧配置により日本海側で数日間降雪が持続するようなときなどで精度良く予測が可能な場合には48時間先からの24時間予想降雪量を情報発表して、早めの対策を呼びかけている。社会的影響の大きい災害が起こるおそれのある時には、そのおおむね３～６時間前に「大雪警報」を発表して警戒を呼びかけ、短時間に顕著な降雪が観測され今後も継続すると見込まれる場合には、「顕著な大雪に関する気象情報」を発表し大雪への一層の警戒を呼びかけている。

加えて、積雪の深さと降雪量について24時間前の状況から６時間先までの予報を一体的に確認できる、「今後の雪（降雪短時間予報）」を気象庁ホームページで公開しており、外出予定の変更や迂回経路の選択等の行動判断を支援する資料となっている。

（8）防災情報の高度化

①防災情報の集約

「国土交通省防災情報提供センター」[注8]では、国民が防災情報を容易に入手・活用できるよう、保有する雨量等の情報を集約・提供しているほか、災害対応や防災に関する情報がワンストップで入手できるよう公開している。

②ハザードマップの整備

災害発生時に住民が適切な避難行動をとれるよう、市町村によるハザードマップの作成及び住民への周知・活用を促進するとともに、全国の各種ハザードマップを検索閲覧できるハザードマップポータルサイト[注9]を整備し、公開している。

③防災気象情報の改善

気象庁では、気象災害を防止・軽減するために、特別警報・警報・注意報や気象情報等を発表し段階的に警戒や注意を呼びかけるとともに、実際にどこで危険度が高まっているかリアルタイムで予測し地図上で確認できるキキクル（大雨・洪水警報の危険度分布）等を提供している。また、国土交通省や都道府県と共同で土砂災害警戒情報、指定河川洪水予報を発表している。

令和５年度は、線状降水帯の発生をお知らせする「顕著な大雨に関する気象情報」について、大雨の危機感を少しでも早く伝えるため、これまで発表基準を実況で満たしたときに発表していたものを、予測技術を活用し、最大30分程度前倒しして発表する運用を開始した。また、防災気象情報の複雑化が指摘されていることを踏まえ、河川・砂防・海岸部局等との緊密な連携の下、「防災気象情報に関する検討会」を開催し、防災気象情報全体の体系整理について検討を進めている。

（9）危機管理体制の強化

自然災害への対処として、災害に結びつくおそれのある自然現象の予測、迅速な情報収集、災害時の施設点検・応急復旧、海上における救助活動、被災自治体の支援等の初動対応体制を構築するとともに、災害対応の更なる迅速化・高度化を図るため、「統合災害情報システム（DiMAPS）」等を用いて災害初動期の情報収集・共有体制を強化するなど、災害対応力の向上を図っている。

① TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）による災害対応

令和５年度はこれまで17の災害に対して、のべ約27,700人・日のTEC-FORCEの派遣を行っている。

このうち、６月29日からの大雨では、各地で土砂崩れや浸水等の被害が発生したため、中国、四国、九州、北陸及び北海道地方の地方公共団体へTEC-FORCEを派遣し、リエゾン活動、気象解説（JETT）、浸水排除、給水支援、地理情報支援、被災状況調査等、被災地の早期の復旧・復興を支援した。

また、台風第７号では、京都府、鳥取県内で道路被災による孤立が発生したほか、土砂崩れや浸水等の被害が発生したため、近畿、中国地方の地方公共団体へTEC-FORCE等を派遣し、リエゾン活動、気象解説（JETT）、被災状況調査のほか、排水ポンプ車による浸水排除や、発災後の迅速な被害状況把握として防災ヘリによる広域被災状況調査を行い、映像等を自治体と共有した。

令和６年１月１日に発生し、甚大な被害と

【関連データ】
ハザードマップの整備状況
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

注８　「国土交通省防災情報提供センター」ウェブサイト：https://www.mlit.go.jp/saigai/bosaijoho/
注９　「ハザードマップポータルサイト」：https://disaportal.gsi.go.jp/

なった令和６年能登半島地震では、全国から北陸地方へTEC-FORCEを派遣し、発災直後より防災ヘリ等による広域被災状況調査等を開始し、被害全容の迅速な把握を行い、土砂崩れ等で通行不能となった道路に対して建設業者と連携した緊急復旧等を実施した。このほか、断水となった地域への給水機能付き散水車による給水支援等、様々な被災地支援を実施した。

Column コラム

国土交通省と鉄道・運輸機構が連携した鉄道の早期復旧支援

近年、激甚化・頻発化する自然災害により、被災した鉄道の復旧が長期化するケースが相次いでいます。他方、その復旧には、幅広い分野の専門的な知見が必要ですが、中小鉄道事業者等では、人員不足等により十分な体制確保が困難な状況も見受けられます。

そこで、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構では、国土交通省からの要請に基づき、鉄道の整備について豊富なノウハウを有する職員を現地に派遣し、被災状況調査をはじめ、鉄道事業者等を技術的な観点から支援する「鉄道災害調査隊（RAIL-FORCE）」を創設し、初年度である令和５年度には５事業者に対して派遣を行っています。

これまでも被災した鉄道事業者等に対して、国土交通省から緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）を派遣するなどの支援を行ってきたところですが、鉄道災害調査隊の支援活動と連携することで、被災した鉄道施設等の復旧の早期化が図られることが期待されます。



のと鉄道における、鉄道災害調査隊の活動状況

【関連リンク】
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構　鉄道災害調査隊
URL：https://www.jrtt.go.jp/construction/outline/emergency-control.html

②業務継続体制の確保

首都直下地震発生時に防災対策業務を遅滞なく実施するとともに、業務停止が社会経済活動に重大な影響を及ぼす業務の継続性を確保することを目的に、平成30年５月に国土交通省業務継続計画（第４版）を取りまとめた。また、業務の継続体制確保に向け、首都直下地震を想定した職員非常参集訓練等を毎年実施している。

③災害に備えた情報通信システム・機械等の配備

災害時の情報通信体制を確保するため、本省、地方整備局、関係機関等の間で、マイクロ回線と光ファイバを用いた信頼性の高い情報通信ネットワーク整備に加え、災害現場からの情報収集体制を強化するために衛星通信回線を活用した通信機器や臨時回線を構築可能なi-RAS、公共BBといった通信機器も全国に配備し、機動性の高い運用体制を整えている。また、大規模災害が発生した場合、全国の地方整備局等に配備している災害対策用ヘリコプター、移動型衛星通信設備（Car-SAT）、衛星通信車、排水ポンプ車、照明車等の災害対策用

機械を迅速に派遣できる体制をとっており、令和５年度に発生した災害時においてこれらの災害対策用機械を現地へ派遣し、復旧活動の支援等を行った。

④実践的・広域的な防災訓練の実施

「水防月間」（５月、北海道は６月）において、全国９か所にて各地域の特性に応じた総合水防演習を実施し、水防技術の向上・伝承及び水防団の士気高揚を図るとともに、幅広い主体の参加による地域社会全体の防災意識の向上、災害対処能力の更なる向上を図った。

「防災の日」（９月１日）には、首都直下地震を想定した国土交通省緊急災害対策本部運営訓練を実施したほか、地方整備局等において自治体とのTV会議等による情報伝達訓練等を実施し、大規模地震への対応力の向上を図った。さらに、「津波防災の日」「世界津波の日」（11月５日）に際し、11月11日に愛知県名古屋市名古屋港で国・県・市の参加の下、南海トラフ巨大地震を想定した大規模津波防災総合訓練を実施し、住民等の避難訓練、救助訓練、道路・航路啓開や緊急排水訓練等を行った。

⑤海上保安庁による災害対策

海上保安庁では、組織力・機動力を活かし、海上で発生した災害のほか、陸域で発生した災害に対しても巡視船艇・航空機や特殊救難隊等を出動させ、人命救助や被害状況調査を実施するとともに、被災地域の状況やニーズに合わせ情報発信を行いつつ、被災者支援を実施している。

令和５年も自然災害による被害が各地にもたらされ、行方不明者の捜索のほか、多数の漂流物等に関する航行警報や海の安全情報による情報提供、さらには、電気等のライフライン確保のため、協定に基づく電力会社の人員及び資機材の搬送や、給水支援による被災者支援を実施した。

図表Ⅱ-6-2-3　海上保安庁による災害対応の状況



⑥地方整備局及び北海道開発局の体制の確保

国土交通省の現場を支える地方整備局及び北海道開発局は、災害からの復旧・復興や新たな社会資本整備等に努めてきたところであり、近年の激甚化・頻発化する自然災害やインフラ老朽化対策に対応する中で、その役割や地域からの期待も大きくなっている。

一方で、地方整備局等については、避難につながる迅速な情報提供や災害発生時の機敏な初動対応等、国民の命と暮らしを守るための的確な対応を行う上で多くの課題に直面している。

こうした中、数多くの自然災害からの復旧・復興や、防災・減災、国土強靱化への取組み等に対応するため、地方整備局等に必要な体制を

確保していく。

（10）ICTを活用した施設管理体制の充実強化

危機に備えるため、ICTを活用した公共施設管理体制の充実強化を図っている。具体的には、インターネット等を活用した防災情報の提供等、安全な道路利用のための対策を進めているほか、排水機場等の河川管理施設や下水処理場・ポンプ場等の遠隔監視・操作、河川の流況や火山地域等の遠隔監視を実施するなど、管理の高度化を図っている。

さらに、津波・高潮等による災害に対して、水門・陸閘等を安全かつ迅速、確実に閉鎖するため、衛星通信等を利用した水門・陸閘等の自動化、遠隔操作化について、防災・安全交付金により支援している。

（11）公共土木施設の災害復旧等

令和５年の国土交通省所管公共土木施設（河川、砂防、道路、海岸、下水道、公園、港湾等）の被害は、「令和５年梅雨前線豪雨」等、全国的に災害が頻発したことにより、約3,693億円（10,903か所）と報告されている。

これらの自然災害による被害について、被災直後から現地にTEC-FORCEを派遣し、被災調査等を実施したほか、災害復旧や改良復旧の計画立案を支援するため、本省防災課の専門家を派遣し、復旧方針、工法等の技術的助言等、被災自治体への支援を実施している。

大規模災害時においては、災害時に急増する業務を円滑に遂行することが困難な状況となるため、様々な災害査定の効率化（机上査定限度額の引上げ、設計図書の簡素化等）やデジタル技術の活用により、被災地域における迅速な災害復旧が図られている。特に技術職員が不足する市町村においては、新たな査定方式として「早期確認型査定[注10]」の試行を行っている。

さらに、災害復旧においては、原形復旧のみならず、再度災害を防止するため、施設の機能を強化する改良復旧の観点から取り組んでいる。あわせて、環境省と連携し宅地内やまちなかに堆積した廃棄物や土砂を一括して撤去できるスキームを活用する等、関係機関が緊密に連携することにより、市町村が行う土砂等の撤去の迅速化に努めている。加えて、地方公共団体からの要請に基づき、直轄権限代行による災害復旧事業や応急組立橋の貸出しによる早期の交通確保を支援している。

このほか、「令和５年梅雨前線豪雨」等により被災した地域や事前防災・減災対策を図る必要の生じた地域等66地区において、緊急的かつ機動的に防災・減災対策等強化事業推進費を配分し、住民等の安全・安心の確保を図っている。

（12）盛土による災害防止に向けた取組み

①盛土による災害防止に向けた対策の推進

令和３年７月に静岡県熱海市伊豆山で発生した土石流災害を契機とする盛土による災害防止対策については、同年12月に有識者会議である「盛土による災害の防止に関する検討会」において取りまとめられた提言を踏まえ、危険な盛土箇所に関する対策や、危険な盛土等を規制するための新たな法制度の創設等、関係府省の緊密な連携の下、提言に位置付けられた施策の推進に全力で取り組んでいる。

②盛土の安全確保対策の推進

盛土等を行う土地の用途やその目的にかかわらず、危険な盛土等を全国一律の基準で包括的に規制する「宅地造成及び特定盛土等規制法」（昭和36年法律第191号）の令和５年５月の施行後の円滑な運用のため、農林水産省及び林野庁と連携し、規制区域の指定等のための基礎調

注10　申請時は積算を不要とし、従来の査定よりも更に早い段階で被災確認を行うことで、手戻りのないシームレスな設計を実現し、災害復旧工事着手等のスピードアップを図る査定方式。

査実施要領や「盛土等の安全対策推進ガイドライン」、「盛土等防災マニュアル」等を策定した。

引き続き、本法に基づく規制が速やかに、かつ、実効性を持って行われるよう、地方公共団体による早期の規制区域指定のための基礎調査の実施や危険な盛土等に対する安全性把握調査、安全対策等の取組みを支援する等、盛土等による災害防止に向けて取組む。

（建設工事から発生する土の搬出先の明確化等）

盛土等に伴う災害防止を促進するため、盛土等の行為に関する規制（盛土規制法）と併せて、建設発生土の搬入・搬出プロセスに着目し、必要な対策を講ずる。具体的には、工事の発注段階で建設発生土の搬出先を指定するなど指定利用等を進めるとともに、「資源有効利用促進法」等に基づく計画制度の強化やストックヤード運営事業者登録制度の創設により搬出先の明確化を図る。加えて、建設発生土が不法・危険な盛土等に利用されることがないよう、建設発生土を搬出する工事を請け負う元請業者等が、最終搬出先まで確認することの義務づけを令和６年６月より実施する。

（13）災害危険住宅移転等

自然災害の発生した地域又は災害のおそれのある区域内の住居について、防災集団移転促進事業や、がけ地近接等危険住宅移転事業により移転を促進している。

（14）水道分野における災害対応能力の強化

「生活衛生等関係行政の機能強化のための関係法律の整備に関する法律」（令和５年法律第36号）が５年５月26日に公布され、水道整備・管理行政を厚生労働省から国土交通省及び環境省へ６年度に移管することが決まった。

国土交通省では、令和６年度の移管を待つことなく、国土交通省の知見と現場力を活用した水道事業における災害対応能力の強化に取り組んだ。具体的には、災害時における国土交通省による水道事業体等への応援ルール（暫定版）を５年６月から運用し、災害時の情報連絡、応急給水や応急復旧等の応援に関する留意事項等を水道事業体等と共有することで、応急給水支援等の災害対応を実施した。

特に、令和６年能登半島地震対応においては、応急給水支援をはじめ、水道施設の早期復旧に向け、厚生労働省と連携して本省及び地方整備局等から被災地に職員を派遣し、被災自治体を支援した。さらに、地方整備局の有する待機支援車（寝泊りが可能な車両）を全国の自治体の水道職員にも利用いただくなど、水道施設の復旧支援を実施した。

図表Ⅱ-6-2-4　近畿地方整備局による中能登町での給水支援の状況



【関連リンク】
防災集団移転促進事業の概要
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001609106.pdf

【関連リンク】令和６年１月８日プレスリリース
「水道施設の早期復旧を支援するため地方整備局等の職員を被災地に派遣」
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/mizukokudo13_hh_000549.html

【関連リンク】令和６年１月５日プレスリリース
「水道施設の早期復旧を支援するため職員を被災地に派遣」
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/mizukokudo13_hh_000548.html

3 災害に強い交通体系の確保

（1）多重性・代替性の確保等

風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪・原子力災害等が発生した直後から、救命・救助活動等が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないことなどを目指し、高規格道路の未整備区間の整備及び暫定２車線区間の４車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化、災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化等を推進し、災害に強い道路ネットワークの構築を進め、鉄道・港湾・空港等の施設の耐災化、地震を想定した代替海上輸送に関する訓練の実施や緊急輸送体制の確立を図ることにより多重性・代替性を確保するとともに、利用者の安全確保に努めている。

（2）道路防災対策

大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築、レーザープロファイラ等を活用した土砂災害等の危険箇所の把握及び防災対策（法面・盛土対策等）、震災対策（耐震補強等）、雪寒対策（防雪施設の整備等）、道路施設への防災機能強化（道の駅及びSA・PAの防災機能の付加、避難路・避難階段の整備）等を進めるとともに、大規模地震に備えた道路啓開計画の実効性を高めるため、民間企業等との災害協定の締結や、道路管理者間の協議会による啓開体制の構築を推進している。また、平成26年11月の「災害対策基本法」の改正を踏まえ、速やかな道路啓開に資する、道路管理者による円滑な車両移動のための体制・資機材の整備を推進している。

さらに、発災時には、道路管理用カメラ等による状況把握や官民のプローブデータ等も活用した「通れるマップ」により関係機関に通行可否情報の共有・提供を実施している。

能登半島地震においては、防災道の駅「のと里山空港」（石川県輪島市）が支援物資の集配拠点や道路啓開活動の拠点として機能したほか、停電や断水状況下でも使用可能な防災コンテナ型トイレを防災道の駅「うきは」（福岡県うきは市）より被災地へ派遣するなど、「道の駅」が防災拠点としての役割を果たした。

また、令和６年３月までに、近年の自然災害の頻発化・激甚化を踏まえ、災害時に防災拠点としての利用以外の禁止・制限等が可能となる防災拠点自動車駐車場として、道の駅366か所、SA・PA 146か所を指定した。能登半島地震においては、防災拠点自動車駐車場に指定されている道の駅「千枚田ポケットパーク」の駐車場の一部で道路法に基づく一般利用の制限を行い、道路復旧作業に活用した。

このほか、地方公共団体のニーズを踏まえた、津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所において、避難階段等の整備を推進している。また、津波被害を軽減するための対策の一つとして、標識柱等へ海抜表示シートを設置し、道路利用者への海抜情報の提供を推進している。

（3）無電柱化の推進

道路の防災性の向上や安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成、観光振興の観点から、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進しており、道路事業等実施時の原則無電柱化、将来の電力需要が見込める場合の道路との同時整備、狭隘道路や交通安全への占用制限の拡大、事業中区間等への既設電柱の占用制限等の取組みを行う。

今後はDID地区[注11]等で防災上重要な区間を優先しつつ、観光地等にも配慮し整備を推進する。

（4）各交通機関等における防災対策

空港については、平成30年の台風第21号や北海道胆振東部地震や令和元年房総半島台風により空港機能やアクセス機能が喪失し、多くの滞留者が発生したことを踏まえ、このような大規模自然災害による多様なリスクに対し、アクセス事業者を含めた関係機関が一体となって対応する「統括的災害マネジメント」の実現による自然災害に強い空港作りを目指している。

そのため、耐震対策や浸水対策等のハード対策に加え、ソフト対策として「統括的災害マネジメント」の考え方を踏まえ、各空港で策定された空港BCP[注12]に基づき、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による空港BCPの実効性強化に取り組んでいる。

鉄道については、旅客会社等が行う落石・雪崩対策等の防災事業や、開通以来30年以上が経過する青函トンネルについて、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う先進導坑や作業坑に発生している変状への対策等に対し、その費用の一部を助成している。

また、風水害・雪害等からの鉄軌道の安全確保を図るため、トンネル、雪覆、落石覆そのほかの災害等防止設備等の点検や、除雪体制の整備、災害により列車の運転に支障が生ずるおそれのある場合の当該路線の監視等の適切な実施、適切な計画運休等の実施等、災害に強く安全な鉄道輸送の確保のために必要な対応を行っている。

さらに、令和２年12月に取りまとめられた「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」に基づき、豪雨対策や浸水対策、耐震対策、老朽化対策を７年度までの間に集中的に実施することとしている。

被災した鉄道に対する復旧支援については、「鉄道軌道整備法」に基づく災害復旧事業費補助により、地震や豪雨等の災害で被災した鉄道の早期復旧を支援している。また、特に大規模な災害で甚大な被害を受けた鉄道において、事業構造を変更し、公的主体が鉄道施設を保有する場合に、国の支援を手厚くし、復旧を強力に支援している。

港湾については、令和６年能登半島地震において、能登地域の港湾全体に被害が及んだことから、港湾法第55条の３の３の規定に基づき、港湾管理者である石川県の要請を受け、七尾港、輪島港、飯田港、小木港、宇出津港、穴水港について、管理の一部を国が代行し、利用調整や応急措置等を行うことで、円滑な支援物資輸送に貢献した。また、大規模災害時でも港湾機能を維持するため、関係機関と連携した防災訓練の実施や港湾BCPの改善、衛星・ドローン・カメラ等を活用した港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化等により、災害発生時に迅速に港湾機能を回復し、船舶による交通ルートを確保するなど、災害対応力強化に取り組んでいる。

（5）円滑な支援物資輸送体制の構築等

首都直下地震や南海トラフ巨大地震等の広域かつ大規模な災害が発生し、物流システムが寸断された場合、国民生活や経済活動へ甚大かつ広域的な影響が生じることが想定される。被災者の生活の維持のためには、必要な支援物資を確実・迅速に届けることが重要であることから、災害時における円滑な支援物資物流を実現するため、引き続き、地方ブロックごとに国、地方公共団体、物流事業者団体等の関係者が参

注11　DID（Densely Inhabited District）：人口集中地区。市区町村の境域内で人口密度の高い基本単位区（原則として人口密度が１km^2あたり4,000人以上）が隣接し、その人口が5,000人以上となる地域

注12　空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担等を明確化した空港の事業継続計画（A2（Advanced/Airport）-BCP）

画する協議会等において、物流専門家の派遣を含む都道府県と物流事業者団体との災害時協力協定の締結の促進や、平成30年度に策定した「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」（以下、「ハンドブック」）の改定、周知、新たな民間物資拠点のリストアップの促進を行った。また、物流拠点において電源・通信機能を維持し、迅速、円滑な物資輸送体制を確保することを目的とするため、非常用電源設備導入の支援を行った。

第３節　建築物の安全性確保

（１）住宅・建築物の安全性の確保

構造・防火安全性等が確保されたストック形成、既存ストックの有効活用等の観点から、建築基準及び関係規定等の適切な運用及び見直しに継続的に取り組んでいる。

近年のビル火災等を踏まえ、令和４年12月に「直通階段が一つの建築物等向けの火災安全改修ガイドライン」を策定するとともに、５年度より建築物の火災安全改修に係る支援制度を新たに設けるなど、既存建築物の火災安全対策の推進に取り組んでいる。

（２）昇降機や遊戯施設の安全性の確保

昇降機（エレベーター、エスカレーター）や遊戯施設の事故原因究明のための調査並びに地方公共団体及び地方整備局職員を対象とした安全・事故対策研修を引き続き行うとともに、昇降機の適切な維持管理に関する指針等の積極的な活用及び既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置の促進等についての周知を行い、安全性の確保に向けた取組みを進めた。

第４節　交通分野における安全対策の強化

1　運輸事業者における安全管理体制の構築・改善

「運輸安全マネジメント制度」は、運輸事業者に安全統括管理者の選任と安全管理規程の作成を義務付け、経営トップのリーダーシップの下、会社全体が一体となった安全管理体制を構築することを促し、国土交通省が運輸安全マネジメント評価（運輸事業者の取組状況を確認し、必要な助言等を行うもの）を行う制度であり、JR西日本福知山線列車脱線事故等の教訓を基に、平成18年10月に導入されたものである。

令和５年度においては、運輸安全マネジメント評価を、のべ318者（鉄道44者、自動車114者、海運150者、航空10者）に対して実施した。

また、同制度への理解を深めるため、国が運輸事業者を対象に実施する運輸安全マネジメントセミナーについては、令和５年度において2,516人が受講した。加えて、中小事業者に対する同制度の一層の普及・啓発等を図るため、平成25年７月に創設した認定セミナー制度（民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナーを国土交通省が認定する制度）に関しては、令和５年度において6,110人がセミナーを受講した。そのほか、運輸事業の安全に関するシンポジウム等も実施した。

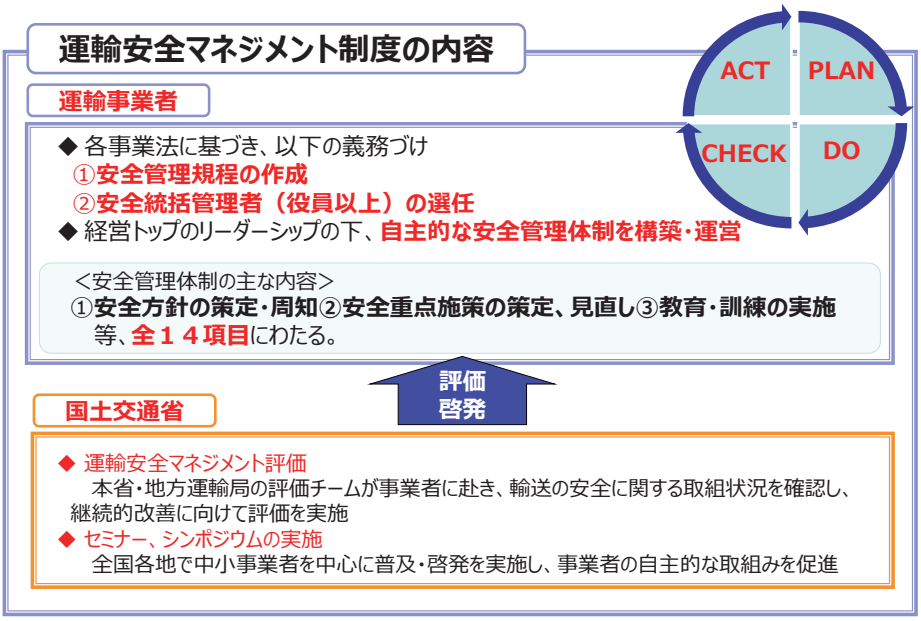
さらに、知床遊覧船事故を受け、小型旅客船事業者に対し、運輸安全マネジメントの取組みの強化を通じ、経営トップの安全意識の底上げ・向上を図ることや、効果的な評価実施のため国の体制強化を図ることが急務となっている。特に、小型旅客船不定期航路事業者に対しては、令和５年３月に「小型旅客船事業者に対する運輸安全マネジメント評価の実施方法につ

いて」を策定し、経営トップの交代があった事業者や重大な事故を発生させ又は行政処分を受けた事業者等の評価を優先するとともに、令和９年度末までにすべての事業者の評価を実施することとした。

加えて、テロへの対応について、先進事例の情報収集を行い集約した知見を事業者間で共有し、その対応が求められる事業者を中心に評価を実施するとともに、感染症への対応についても、効果的な手法を検討し評価を実施した。

また、昨今の自然災害の頻発化・激甚化を受け、運輸安全マネジメント制度の中に自然災害対応を組み込むことにより運輸事業者の取組みを促進するため、運輸事業者が防災マネジメントに取り組む際のガイダンスとなる「運輸防災マネジメント指針」を策定・公表したところであり、以後の運輸安全マネジメント評価においては、同指針を活用し、防災マネジメントに関する評価を実施している。これらの取組みにより、運輸安全マネジメント制度の強化・拡充を図った。

図表Ⅱ-6-4-1　運輸安全マネジメント制度の概要



2 鉄軌道交通における安全対策

鉄軌道交通における運転事故件数は、自動列車停止装置（ATS）等の運転保安設備の整備や踏切対策の推進等を行ってきた結果、長期的には減少傾向にあるが、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、引き続き安全対策の推進が必要である。

（１）鉄軌道の安全性の向上

過去の事故等を踏まえて、必要な基準を制定するなどの対策を実施し、これを鉄軌道事業者が着実に実行するよう指導するとともに、保安監査等を通じた実行状況の確認や、監査結果等のフィードバックによる更なる対策の実施を通じて、鉄軌道の安全性の向上を促している。

また、鉄軌道事業者に対し、計画的に保安監査を実施するほか、重大な事故、同種トラブル等の発生を契機に臨時に保安監査を実施するなど、メリハリの効いた効果的な保安監査を実施することにより、保安監査の充実を図っている。

（2）踏切対策の推進

都市部を中心とした「開かずの踏切」[注13]等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。このため、道路管理者と鉄道事業者が連携し、「踏切道改良促進法」及び「第11次交通安全基本計画」に基づき、立体交差化、構造改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、踏切遮断機等の踏切保安設備の整備等により踏切事故の防止に努めている。

令和５年度は、視覚障害者の踏切道内での事故を受け令和６年１月に「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定し、踏切道内誘導表示の設置方法や構造等を規定するとともに、「踏切道改良促進法」に基づき、改良すべき踏切道として、この改定も踏まえ、新たに408か所を指定した。指定した踏切道をはじめ、課題のある踏切道については、地方踏切道改良協議会等を適宜開催し、道路管理者と鉄道事業者が、地域の実情に応じた踏切対策の一層の推進を図った。

また、災害時の管理方法の指定制度に基づき、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道として97か所を指定した。指定した踏切道については、道路管理者と鉄道事業者が、災害時に長時間遮断が生じないよう、連絡体制や優先開放の手順等の管理方法の策定に向けた協議を行い、取組みを推進した。さらに、道路管理者と鉄道事業者が連携して作成・公表している「踏切安全通行カルテ」を更新し、踏切対策の「見える化」を進めた。

令和６年度は、引き続き、改良すべき踏切道を国土交通大臣が機動的に指定し、立体交差化や踏切周辺道路の整備、踏切保安設備の整備、特定道路等を優先とした踏切道におけるバリアフリー対策の推進等の総合的かつ一体的な対策を推進する。また、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道として、法指定を進めるとともに、指定された踏切道における管理の方法の策定を目指し、災害時の的確な管理の促進を図る。併せて、改良後の踏切対策の評価により、着実なフォローアップを実施する。

（3）ホームドアの整備促進

視覚障害者等をはじめとしたすべての駅利用者の安全性向上を図ることを目的に、ホームからの転落等を防止するホームドアの整備を促進しており、「交通政策基本計画」（令和３年５月28日閣議決定）及び「移動等の円滑化の促進に関する基本方針」（２年12月25日）に基づき、令和７年度までに、優先度が高い3,000番線、うち平均利用者数が10万人/日以上の駅で800番線を整備することとしている。４年度末時点において、駅全体で2,484番線、うち平均利用者数が10万人/日以上の駅で493番線が整備された。この整備目標の達成に向け、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度（令和３年12月創設。６年３月末時点で17社より届出）、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄道駅のバリアフリー化を推進していくこととしている。

図表Ⅱ-6-4-2　ホームドア



注13　列車の運行本数が多い時間帯において、踏切遮断時間が40分／時以上となる踏切。

（4）鉄道施設の戦略的な維持管理・更新

鉄道の橋梁やトンネル等の老朽化が進んでおり、これらの鉄道施設を適切に維持管理することが課題となっている。鉄道利用者の安全確保及び鉄道の安全・安定輸送の確保を図るため、地域の人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、鉄道事業の継続性等を確認した上で、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の改良・補強を支援している。

3 海上交通における安全対策

（1）船舶の安全性の向上及び船舶航行の安全確保

①知床遊覧船事故を受けた安全・安心対策

令和４年４月に発生した知床遊覧船事故を受け、同年12月に「知床遊覧船事故対策検討委員会」において取りまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」を踏まえ、事業者の安全管理体制の強化や船員の資質の向上等を内容とする「海上運送法等の一部を改正する法律」が令和５年４月に成立し、同年５月に公布された。同法の施行に向け、政省令等の整備を順次進めている。

このほか、抜き打ち・リモートによる監査の実施、通報窓口の設置といった監査体制の強化、日本小型船舶検査機構の検査方法の見直しや国による監督の強化等、実施可能なものから速やかに実行に移している。国土交通省では、このような痛ましい事故を決して繰り返さないとの強い決意の下、利用者の皆様に安心してご乗船いただけるよう、これらの取組みを着実に進め、その進捗に応じフォローアップも行っていくことにより、旅客船の安全・安心対策に万全を期していく。

②船舶の安全性の向上

船舶の安全に関しては、国際海事機関（IMO）を中心に国際的な基準が定められており、我が国はIMOにおける議論に積極的に参画している。また、我が国で航行する船舶の安全を確保するため、日本籍船に対する船舶検査を実施し、国際基準等への適合性を確認している。ヒューマンエラーの防止による海上安全の向上や船員の労働環境改善が期待される自動運航船については、IMOにおいて自動運航船に係る国際ルールの検討が進められている。今後、国内での実証事業の成果等も活用し、IMOにおけるルール策定を主導しつつ、我が国の海事産業の国際競争力強化等につながるよう必要な環境整備を進め、2030年頃までの自動運航船の本格的な商用運航の実現を目指す。

③船舶航行の安全確保

船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）に準拠した「船員法」及び「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に基づき、船員に必要な資格・教育訓練等を定めるとともに、小型船舶操縦者の資格及び遵守事項について定め、人的な面から船舶航行の安全を確保するとともに、運航労務監理官による監査を通じて、関係法令の遵守状況等の確認を行い、関係法令に違反していることが判明した事業者等に対して、行政処分等を行うことにより再発防止を図っている。また、小型船舶の安全確保のため、小型船舶操縦者が遵守すべき事項として、酒酔い等操縦の禁止、危険操縦の禁止、ライフジャケットの着用等を義務づけており、これらについて、小型船舶乗船者を中心に規制内容の説明やリーフレットの配布を行う等、関係省庁、団体と連携して周知・啓発を図るとともに、違反者への再教育講習を行っている。

また、「水先法」に基づき、水先人の資格を定め、船舶交通の安全を確保しており、水先業務の安定的な提供や人材の確保・育成に向けた

施策を推進している。

海難審判所では、職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士、小型船舶操縦士及び水先人等に対して「海難審判法」に基づく調査、審判を実施しており、令和５年には264件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人等計357名に対する業務停止（１から２か月）及び戒告の懲戒を行うなど、海難の発生防止に努めている。

海上保安庁では、５年間ごとに取組むべき海上安全行政の方向性と具体的施策を「交通ビジョン」として位置付けており、令和５年３月に策定された「第５次交通ビジョン」に基づき各種施策を推進している。

令和５年における船舶事故の特徴として、船舶種類別では、プレジャーボート、漁船、貨物船の順で船舶事故隻数が多く、プレジャーボートの船舶事故隻数は約５割を占めている。また、プレジャーボートの船舶事故について海難種類別でみると、運航不能（機関故障）が最も多く発生しており、プレジャーボートの船舶事故全体の約２割を占めている。

このため、海上保安庁では、プレジャーボートの機関故障対策として、海事局等の関係機関と連携し海難防止講習会や訪船指導等のあらゆる機会を通じて、発航前検査のみでなく、整備事業者等による定期的な点検整備の実施を呼び掛けている。

また近年、カヌー、SUP（スタンドアップパドルボード)、ミニボート等のマリンレジャーが盛んになっている状況を踏まえ、関係機関、民間団体、販売店等の事業者及び海難防止活動に協力的なマリンレジャー愛好家と連携し、広く安全啓発活動を実施している。

このほか、海上保安庁が運用している総合安全情報サイト「ウォーターセーフティガイド」において、マリンレジャーの事故防止のための情報を掲載し、周知することで愛好者の安全意識の向上を図っている。

加えて「海の安全情報」では、避難勧告等の緊急情報、全国各地の灯台等で観測した気象現況等の海難防止に資する情報を海事関係者からマリンレジャー愛好者まで幅広く提供している。

平成30年９月の台風21号の影響により発生した関西国際空港連絡橋への船舶衝突事故を受け、走錨事故対策のために、レーダー及び監視カメラ等を増設することにより、令和５年度をもって、大阪湾海上交通センターにおける大阪湾北部海域の監視及び情報提供体制の強化を完了した。さらに、「海上交通安全法等の一部を改正する法律」が３年７月に施行されたところ、５年８月の台風接近時には、大型船等の一定の船舶に対し、湾外等の安全な海域への避難等を勧告する制度やバーチャルAIS（Automatic Identification System：船舶自動識別装置）航路標識の緊急表示制度を運用するなどして、船舶交通の安全確保に努めた。加えて、走錨対策の一環として、船員が錨泊予定地における自船の走錨リスクを判定し、リスクに応じた走錨対策（錨泊地や錨泊方法の変更等）の実施を促すスマートフォン等向けのアプリである「走錨リスク判定システム」を開発、３年７月に無料公開し、普及促進を図った。

海図については、電子海図情報表示装置（ECDIS）の普及に伴い、重要性の増した電子海図の更なる充実を図っている。また、外国人船員に対する海難防止対策の一環として英語にも対応した海図等を刊行している。このほか、航路、港湾施設、潮汐等に関する情報を水路書誌として刊行するとともに、水路通報、航行警報等により最新の情報提供を行っている。

航路標識については、海水の浸入を防止する対策及び電源喪失時における予備電源設備の整備等、船舶交通の環境及びニーズに応じた効果的かつ効率的な整備を行っており、令和５年度に361か所の改良・改修を実施した。

我が国にとって輸入原油の９割以上が通航する極めて重要な海上輸送路であるマラッカ・シンガポール海峡については、船舶の航行安全確保が重要であり、沿岸国及び利用国による「協

力メカニズム」[注14]の下、我が国として航行援助施設基金[注15]への資金拠出等の協力を行っている。これに加え、我が国と沿岸三カ国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）において、日ASEAN 統合基金（JAIF）事業として承認された同海峡の水路測量調査については、令和５年７月、同海峡の共同水路測量調査の結果を基に、沿岸三カ国が電子海図を更新・刊行した。今後も官民連携して同海峡の航行安全・環境保全対策に積極的に協力していく。

（２）乗船者の安全対策の推進

乗船者の事故における死者・行方不明者のうち約４割は海中転落によるものである。転落後に生還するためには、まず海に浮いていること、その上で速やかに救助要請を行うことが必要である。小型船舶（漁船・プレジャーボート等）からの海中転落による乗船者の死亡率は、ライフジャケット非着用者が着用者の約８倍と高く、ライフジャケットの着用が海中転落事故からの生還に大きく寄与していることがわかる。また、通報時に携帯電話のGPS機能を「ON」にしていることで、緊急通報位置情報通知システムにより遭難位置を早期に把握することができ、救助に要する時間の短縮につながる。

このため、海上保安庁では、海での痛ましい事故を起こさないために①ライフジャケットの常時着用、②防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保、③118番・NET118の活用という「自己救命策３つの基本」のほか「家族や友人・関係者への目的地等の連絡」について講習会やメディア等を活用して周知・啓発を行っている。

（３）救助・救急体制の強化

海上保安庁では、迅速かつ的確な救助・救急活動を行うため、緊急通報用電話番号「118番」の運用を行っているほか、「海上における遭難及び安全に関する世界的な制度（GMDSS）」により、24時間体制で海難情報の受付を行うなど、事故発生情報の早期把握に努めている。また、海上において発生した海難や人身事故に適切に対応するため、特殊救難隊、機動救難士、潜水士等の救助技術・能力の向上を図るとともに、救急救命士及び救急員が実施する救急救命処置等の質を医学的・管理的観点から保障するメディカルコントロール体制の構築、巡視船艇・航空機の高機能化、関係機関及び民間救助組織との連携を推進するなど、救助・救急体制の充実・強化を図っている。

また、令和４年４月に発生した知床遊覧船事故を受け、捜索救助に係る関係機関との調整機能の強化や自衛隊への災害派遣要請の迅速化を図るとともに、釧路航空基地に新たに機動救難士を配置したほか、同基地のヘリコプターを増強し、紋別海上保安部に大型巡視船を配備するなど、迅速かつ的確な救助・救急体制の強化に取り組んでいる。

4 航空交通における安全対策

（１）航空の安全対策の強化

①航空安全プログラム（SSP）

航空局は、国際民間航空条約第19附属書に従い、民間航空の安全に関する目標とその達成のために講ずべき対策等を航空安全プログラム（SSP）として定め、平成26年から実施している。令和５年５月に国際民間航空機関（ICAO）におけるSSPに関する動向を踏まえ、安全目

注14　国連海洋法条約第 43 条に基づき沿岸国と海峡利用国の協力を世界で初めて具体化したもので、協力フォーラム、プロジェクト調整委員会及び航行援助施設基金委員会の３要素で構成されている。
注15　マラッカ・シンガポール海峡に設置されている灯台等の航行援助施設の代替又は修繕等に要する経費を賄うために創設された基金。

標に対する進捗度合いの評価のために統計的手法を導入するなど、我が国SSPの有効性を向上させるための改正を行った。さらに、我が国の航空の安全上の課題を特定し、これに対処するための具体的取組み等を取りまとめた、我が国における国家航空安全計画（NASP）（仮称）を策定することとしている。

また、報告が義務づけられていない航空の安全情報の収集のため、平成26年より航空安全情報自発報告制度（VOICES）を運用しており、空港の運用改善等に向けた提言が得られている。引き続き、安全情報の重要性の啓蒙を通じ、制度の更なる活用を図るとともに、得られた提言を活用して安全の向上を図ることとしている。

②航空輸送安全対策

特定本邦航空運送事業者[注16]において、航空機に起因する乗客の死亡事故は昭和61年以降発生していないが、安全上のトラブルに適切に対応するため、航空会社等における安全管理体制の強化を図り、予防的安全対策を推進するとともに、国内航空会社の参入時・事業拡張時の事前審査及び抜き打ちを含む厳正かつ体系的な立入監査を的確に実施している。また、我が国に乗り入れる外国航空機に対する立入検査等により、航空機の運航及び機体の安全性の監視を実施している。

航空機からの落下物対策については、平成29年９月に落下物事案が続けて発生したことを踏まえ、30年３月に「落下物対策総合パッケージ」を策定した。同パッケージに基づき、同年９月に「落下物防止対策基準」を策定し、本邦航空会社のみならず、日本に乗り入れる外国航空会社にも対策の実施を義務付けており、本邦航空会社は31年１月から、外国航空会社は同年３月から適用している。

また、平成29年11月より、国際線が多く就航する空港を離着陸する航空機に部品欠落が発生した場合、外国航空会社を含むすべての航空会社等から報告を求めている。報告された部品欠落情報については、原因究明の結果等を踏まえて国として航空会社への情報共有や指示、必要に応じて落下物防止対策基準への対策追加等を実施しており、再発防止に活用している。引き続き「落下物対策総合パッケージ」に盛り込まれた対策を関係者とともに着実かつ強力に実施していく。

平成30年10月末以降航空従事者の飲酒に係る不適切事案が相次いで発生したことを踏まえ、31年１月から令和元年７月にかけて厳格な飲酒基準を策定し、こうした基準が適切に遵守されるよう、監査等を通じて指導・監督を実施してきたところである。令和３年度から２か年度にわたり、客室乗務員による飲酒検査での不正、アルコール検知、飲酒事案の虚偽報告事案が発生したことを踏まえ、飲酒検査体制の強化、アルコール教育の適切な実施（効果測定含む。）及び組織的な飲酒傾向の把握等が図られるよう、引き続き指導・監督を実施していく。

③無人航空機・「空飛ぶクルマ」に係る環境整備

無人航空機については、「航空法」において、飛行禁止空域や飛行の方法に加え、飛行禁止空域における飛行や規定の飛行の方法によらない

【関連リンク】
航空安全プログラムについて
URL：https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk2_000005.html

【関連データ】
国内航空会社の事故件数及び発生率
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

注16　客席数が100又は最大離陸重量が５万キログラムを超える航空機を使用して航空運送事業を経営する本邦航空運送事業者のこと。

飛行の場合の許可・承認等の基本的なルールが定められている。また、無人航空機の所有者等の把握や安全上問題のある機体の排除を通じた無人航空機の飛行の更なる安全性向上を図るため、令和４年６月から無人航空機の機体登録が義務化された。さらに、有人地帯（第三者上空）での目視外補助者なし飛行（レベル４飛行）の実現のため、同年12月から機体認証制度や操縦者技能証明制度等が導入された。５年３月には、まずは山間部において、レベル４飛行が開始されたところ、今後は安全性確保を前提としつつ段階的に人口密度の高いエリアへ拡大していく。また、５年12月には、ドローンによる配送サービスの事業化のため、レベル3.5飛行の制度を新設した。こうした取組みを通じ、安全性を確保しつつ、ドローンの社会実装を強力に推進していく。また、いわゆる「空飛ぶクルマ」については世界各国で機体開発の取組みがなされているが、我が国においても、都市部での送迎サービスや離島や山間部での移動手段、災害時の救急搬送等の活用を期待し、次世代モビリティシステムの新たな取組みとして、世界に先駆けた実現を目指している。令和７年の大阪・関西万博における飛行の開始に向けて、５年度に策定した機体や運航の安全基準、操縦者の技能証明や離着陸場に関する基準に基づき、安全性の審査を実施するとともに、交通管理に必要な情報提供・モニタリング等を行うための施設整備等を進める。

④航空機等の安全性審査

国土交通省では、米国・欧州の航空当局等との密接な連携をするとともに、安全性審査を担当する職員の能力維持・向上等を図ることにより、「空飛ぶクルマ」を含む国産及び輸入航空機の安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施している。また、令和５年３月にはレベル４飛行に対応した無人航空機に対して我が国初となる第一種型式認証を行うなど、無人航空機の安全性審査にも取り組んでいる。

⑤小型航空機の安全対策

小型航空機については、平成27年７月に東京都調布市における住宅への墜落事故等が発生したことから、平成28年12月に有識者や関係団体等から構成される「小型航空機等に係る安全推進委員会」を立ち上げ、「新技術の活用」、「操縦士に対する指導監督の強化」及び「安全情報の発信強化」の三つの柱で、安全対策を推進している。

「新技術の活用」においては、小型航空機の事故等の発生時の原因究明や操縦士の技量向上等への効果が期待される簡易型飛行記録装置（FDM機器）について、これまでに実施した調査及び実証実験の結果を踏まえて、令和５年８月に「小型航空機用FDM導入ガイドライン」を策定したところであり、同ガイドラインによりFDMの普及促進に取り組んでいる。「操縦士に対する指導監督の強化」では、特定操縦技能審査を行う技能審査員への指導・監督を強化しているほか、安全講習会の開催、違反者への行政指導等により、操縦士の技能向上や法令遵守を徹底している。また、メールマガジンやSNSによる安全情報の発出、実際に発生した事故等の概要や対策、教訓等を盛り込んだ安全啓発動画や空港ごとの最終進入時に注意すべき点をまとめた参考動画の配信等により、「安全情報の発信強化」を図っている。

（２）安全な航空交通のための航空保安システムの構築

安全性を確保しつつ、ポストコロナの航空交通の増大に対応しながら、脱炭素化（カーボンニュートラル）の実現に向け、航空機の運航の改善を図るべく、今後、航空情報や運航情報等航空機の運航に必要な情報のより迅速かつ正確な共有を実現するシステムの運用を開始するとともに、運用サービスの拡充を順次計画している。

5 航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と事故等防止

運輸安全委員会は、独立性の高い専門の調査機関として、航空・鉄道・船舶の事故及びインシデント（事故等）の調査により原因を究明し、国土交通大臣等に再発防止及び被害の軽減に向けた施策等の実施を求めている。

令和５年度中、調査対象となる事故等は、航空30件、鉄道15件、船舶753件発生した。また、同年度中、航空31件、鉄道16件、船舶923件の調査報告書を公表した。

①令和５年度中に調査報告書を公表した主な事案

航空事故等では、令和３年２月、貨物機が復行中に機体後部下面が滑走路に接触し損傷した事案について、機体の姿勢が不安定となり復行操作を行った際、機体の速度が不十分なままピッチ角が過大となったことにより発生したことを明らかにした（５年８月公表[注17]）。

鉄道事故等では、令和４年３月、福島県沖を震源とする地震により東北新幹線が脱線し、一部の輪軸が逸脱した事案について、地震動による列車の脱線や逸脱のメカニズム等の分析を行い、車体のローリングの発生やそれに伴う空気ばねの空気抜け等の影響を明らかにした。また、それらの脱線・逸脱の原因を踏まえた再発防止策として、列車の先頭軸を含む輪軸の逸脱防止機能の更なる高機能化を実施していくことが必要であること等を提言した（６年３月公表[注18]）。

船舶事故等では、令和４年４月、北海道知床沖で旅客船が沈没した事案について、船体動揺でハッチ蓋が開き、海水が流入して上甲板下の区画に浸水が拡大したことのほか、発航や運航継続の判断、安全管理規程の遵守、運航会社への監査や船舶検査の実効性等の複合的な要因により発生したことを明らかにした（５年９月公表[注19]）。

②事故等防止に関する普及啓発活動

各種統計に基づく分析や参考にすべき事故事例をまとめた「運輸安全委員会ダイジェスト」等の発行や安全啓発のための特集ページのホームページ上での公開[注20]、地図上から船舶事故等調査報告書を検索できる「船舶事故ハザードマップ」の提供[注21]等啓発活動を行っている。

③デジタル技術の活用

デジタル・トランスフォーメーション（ＤＸ）が推進されている中で、多様な交通分野で情報化・自動化等の先端情報技術を活用した次世代モビリティの実用化が計画されている。事故調査において確実性の高い原因究明を行うため、進展する交通システムの最新技術に関する情報を調査・研究し、事故等調査能力を強化している。

また、３Ｄスキャナーやドローンにより高精度な測量を行い、事故現場を３Ｄモデル化することが事故等調査において有効となっている。効率的かつ確実な事故等調査を行うために、今後も最新のデジタル技術を活用した事故等調査手法を推進することとしている[注22]。

注17　報告書　https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-5-1-JA13KZ.pdf
注18　報告書概要　https://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/p-pdf/RA2024-1-1-p.pdf
注19　報告書概要　https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/p-pdf/MA2023-9-1-p.pdf
注20　安全へのツール　http://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki.html
注21　船舶事故ハザードマップ　https://www.mlit.go.jp/jtsb/hazardmap.html
注22　運輸安全委員会年報 2024
https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbannualreport/annualreport_2024/jtsbannualreport_2024.html

6 公共交通における事故による被害者・家族等への支援

令和５年度においても、公共交通事故発生時には、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談を聞き取って適切な機関を紹介し、平時には、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働きかけ等を行った。

平成28年１月に発生した軽井沢スキーバス事故については、継続的な遺族会との意見交換会の開催や、遺族会が開催する安全を誓う集いについて関係者とともに支援を実施している。また、令和４年４月に発生した知床遊覧船事故に関しては、被害者ご家族への捜索結果や再発防止策等の継続的な情報提供を行うとともに、定期的にご家族同士やご家族と国土交通省との話し合いの場を設ける等、ご家族と相互に連絡を取り合う体制を継続し、支援を実施している。

7 道路交通における安全対策

令和５年の交通事故死者数は、2,678人（前年比68人、2.6%増加）で、８年ぶりに増加に転じた。また、交通事故死者の約半数が歩行中・自転車乗用中で、その多くが自宅から500m以内の身近な場所で発生するなど依然として厳しい状況である。このため、更なる交通事故の削減を目指し、警察庁等と連携して各種対策を実施している。

（１）道路の交通安全対策

①ビッグデータ等を活用した幹線道路・生活道路の交通安全対策の推進

道路の機能分化を推進することで自動車交通を安全性の高い高速道路等へ転換させるとともに、幹線道路については、安全性を一層高めるために都道府県公安委員会と連携した「事故危険箇所」の対策や「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」により、効果的・効率的に事故対策を推進している。

一方、生活道路については、車両の速度抑制や通過交通進入抑制による安全な歩行空間の確保等を目的として、警察庁と国土交通省は、「ゾーン30プラス」として設定し、人優先の安全・安心な通行空間の整備を推進している。

具体的には、警察と道路管理者は検討段階から緊密に連携して、最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、ハンプや狭さくの設置等による車両の速度抑制対策や通過交通の進入抑制対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等を推進している。これらの交通安全対策の立案等にあたっては、急減速や速度超過等の潜在的な危険箇所を見える化するため、ビッグデータ等の活用を推進している。また、自転車対歩行者の事故件数が近年増加傾向であり、車道通行を基本とする自転車と歩行者が分離された形態での整備を推進している。

②通学路等の交通安全対策の推進

通学路については、平成24年に発生した集団登校中の児童等の死傷事故を受け、通学路緊急合同点検を実施し、学校、教育委員会、道路管理者、警察等の関係機関が連携して、交通安全対策を実施した。その後、継続的な通学路の

【関連データ】
交通事故件数及び死傷者数等の推移
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

安全確保のため、市町村ごとの「通学路交通安全プログラム」の策定等により、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組みを推進しており、「通学路交通安全プログラム」に位置付けられた交通安全対策事業への支援を重点的に実施している。

また、令和元年に発生した園児等の死傷事故を受け決定された「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（元年６月18日関係閣僚会議決定）に基づき行われた緊急安全点検の結果を踏まえた交通安全対策事業への支援も重点的に実施している。

さらに、令和３年６月に発生した下校中の小学生の死傷事故を受け決定された「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」（３年８月４日関係閣僚会議決定）に基づき通学路合同点検を実施し、この結果を踏まえ、学校、教育委員会、警察、道路管理者等の関係者が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進している。なお、道路管理者の対策必要箇所においては、個別補助制度等を活用し、暫定的な安全対策を含め、５年度末までにすべての箇所において安全対策を講じることを目指して取り組んでおり、５年12月末時点で石川県、富山県及び新潟県を除き、約84％で対策が完了、暫定的な安全対策を含めると約96％で対策が完了している。残る歩道整備等の通学路交通安全対策を引き続き早急に推進するとともに、令和６年度以降は、子どもの安全性を更に高めるべく、小学校周辺のゾーン30内にある通学路に着目し、事故の状況、交通規制、自動車走行速度などのデータ分析・評価を基に、ゾーン30プラスの導入などの面的な対策を、警察や学校、地域などとも連携して実施する。

③高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組み

令和元年９月に策定した「高速道路における安全・安心基本計画」等を踏まえ、利用者視点の下、新技術等を活用しつつ、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組みを計画的に推進していく。

具体的には、暫定２車線区間における走行性や安全性の課題を効率的に解消するため、時間信頼性の確保や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から選定した優先整備区間の中から財源確保状況も踏まえ、計画的に４車線化等を実施していく。また、正面衝突事故防止対策として、土工部及び中小橋においては令和４年度に概成しており、長大橋及びトンネル区間においては、車両の逸脱防止性能等を満たす区画柵を全国13か所（約３km）の実道で令和３年度より試行設置し、効果検証を実施している。今後、試行設置箇所を約11km拡大し、引き続き効果検証を推進していく。

また、世界一安全な高速道路の実現を目指し、事故多発地点での集中的な対策に取り組むだけでなく、高速道路での逆走事故対策として、高速道路出入口部の一般道のカラー舗装や画像認識技術を活用した路車連携技術の実用化を推進する。

（２）安全で安心な道路サービスを提供する計画的な道路施設の管理

全国には道路橋が約73万橋、道路トンネルが約１万本存在し、高度経済成長期に集中的に整備した橋梁やトンネルは、今後急速に高齢化を迎える。こうした状況を踏まえ、平成26年より、全国の橋やトンネルなどについて、国が定める統一的な基準により、５年に１度の頻度で点検を行っている。30年度までに実施した橋梁、トンネル等の一巡目点検の結果、橋梁では次回点検までに措置を講ずべきものが全国に約７万橋存在する。このうち、地方公共団体管理の橋梁では修繕が完了したものが約46％（令和３年度末時点）に留まることを踏まえ、「道路メンテナンス事業補助制度」により計画的かつ集中的に支援している。

今後、地方公共団体が計画的に措置できるよ

う、具体的な対策内容を盛り込んだ長寿命化修繕計画の策定・公表を促すとともに、直轄診断・修繕代行による支援、地域単位での一括発注の実施、修繕に係る研修の充実等、技術的にも支援していく。さらに、高速道路の老朽化に対応するため、大規模更新・修繕事業を計画的に進めているほか、跨線橋の計画的な維持及び修繕が図られるよう、あらかじめ鉄道事業者等との協議により、跨線橋の維持又は修繕の方法を定め、第三者被害の予防及び鉄道の安全性確保等に取り組んでいる。

（3）バスの重大事故を受けた安全対策の実施

平成28年の軽井沢スキーバス事故等を踏まえ、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、安全対策を取りまとめ、着実に実施してきた。令和４年10月には静岡県の県道において観光バスが横転し、乗客が亡くなる痛ましい事故が発生したところ、貸切バスの安全性向上に関する関係法令等の改正を行うとともに、事業者に対する指導や監査により法令遵守を改めて徹底し、事故調査等を通じて明らかになる事実関係も踏まえつつ、再発防止に向けた対策を検討していく。

（4）事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

「事業用自動車総合安全プラン2025」を令和３年３月に策定し、７年までに事業用自動車の事故による24時間死者数を225人以下、重傷者数を2,120人以下、人身事故件数を16,500件以下、飲酒運転を０件とする事故削減目標を掲げ、その達成に向けた各種取組みを進めている。

①業態毎の事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全の確保を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組みについて評価し、更なる事故削減に向け、必要に応じて見直しを行う等、フォローアップを実施している。

②運輸安全マネジメントを通じた安全体質の確立

平成18年10月より導入した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を、令和５年度は自動車運送事業者114者に対して実施した。特に、平成29年７月の運輸審議会の答申を踏まえ、令和３年度までにすべての事業者の運輸安全マネジメント評価を行うとした貸切バス事業者については、すべての評価を終了した。その後、新規許可を受けた貸切バス事業者や一定規模以上の貸切バス事業者について優先的に評価を実施した。

（5）自動車の総合的な安全対策

①今後の車両安全対策の検討

第11次交通安全基本計画（計画年度：令和３～７年度）を踏まえ、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会において、今後の車両の安全対策のあり方、車両の安全対策による事故削減目標等について審議され、令和３年６月に報告書が取りまとめられた。報告書では「歩行者・自転車等利用者の安全確保」、「自動車乗員の安全確保」、「社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止」及び「自動運転関連技術の活用・適正利用促進」を今後の車両安全対策の柱とするとともに、12年までに、車両安全対策により、年間の30日以内交通事故死者数を1,200人削減、重傷者数を11,000人削減するとの目標が掲げられた。また、高齢運転者の事故防止対策として、ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、「安全運転サポート車（サポカー）」の普及促進に取り組むとともに、３年11月以降の国産新車乗用車から順次衝突被害軽減ブレーキの

装着義務化を進めるなどにより、先進的な安全技術を搭載した自動車の性能向上と普及促進に取り組んだ。

②安全基準等の拡充・強化

自動車の安全性の向上を図るため、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）において日本が副議長を担うなど議論を主導しているところ、例えば、車両の直前等の近傍の死角に幼児等がいることに気づかず発進してしまうといった悲惨な事故を防止する「直前直左右確認装置」の国連基準化などを通じ、安全基準の拡充・強化を行った。引き続き、自動車の安全性向上に向けて、更なる安全基準の拡充・強化を図っていく。

③先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進

産学官の連携により、先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進し、交通事故削減を目指す「先進安全自動車（ASV）推進プロジェクト」では、令和３年度から７年度の５年間にわたる第７期ASV推進検討会において「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」を基本テーマに掲げ、令和５年度は、誰もが使用する技術となったASVの正しい理解・利用の徹底と効果的な普及戦略を図るための動画の作成、ドライバー異常時対応システム作動時の車外への報知性改善の検討等を行った。

④自動車アセスメントによる安全情報の提供

安全な自動車及びチャイルドシートの開発やユーザーによる選択を促すため、これらの安全性能を評価し結果を公表している。令和５年度（令和６年３月31日時点）は、８車種について、衝突安全性能、予防安全性能等の評価に取り組み、「自動車安全性能2023」として結果を公表した。さらに歩行者に対応したペダル踏み間違い時加速抑制装置について、評価を開始した。

⑤自動運転の実現に向けた取組み

高速道路でのより高度な自動運転の実現に向け、国連WP.29における議論を主導し、令和４年６月に車線変更、高速度域に対応した自動運転機能等についての国際基準の改正が合意された。

また、令和６年10月より開始される「OBD検査[注23]」（電子的な検査）の導入に向けて、検査の合否判定に必要なシステムの開発など、環境整備を進めた。

⑥自動車型式指定制度

自動車型式指定制度においては、保安基準への適合性及び生産過程における品質管理体制等の審査を独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所と連携して実施し、自動車の安全・環境性の確保を図っている。令和５年度の自動車型式指定件数は1,641件、装置型式指定件数は646件であった。

また、近年相次いで発覚した型式指定申請における不正事案を踏まえ、審査・監査の強化をはじめとした不正事案の抑止、早期発見のための手法について、多角的に検討を行い、必要な措置を講ずることとしている。

⑦リコールの迅速かつ着実な実施・ユーザー等への注意喚起

設計・製造過程における問題を原因とした自動車の事故・トラブルを未然に防止するため、リコール制度を運用し、自動車製作者等から届

【関連リンク】
自動車の型式指定制度等の概要
URL：https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001610987.pdf

注23　OBD（On Board Diagnosis）検査：自動車に搭載された電子装置の故障や不具合の有無の検査

出された情報について、ウェブサイト等を通じて発信している。令和５年度のリコール届出件数は349件、対象台数は810万台であった。

この制度の的確な運用のため、不具合情報等について、自動車製作者等及びユーザーからの収集に努めるとともに、安全・環境性に疑義のある自動車について、独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所において技術的検証を行い、自動車製作者等への確認・指導を行っている。

また、収集した不具合情報や事故・火災情報等を公表し、ユーザーへの注意喚起が必要な事案や適切な使用及び保守管理、不具合発生時の適切な対応について、ユーザーへの情報提供を実施している。令和５年度は、電動車の加減速時における特性についての啓発動画を作成し、注意喚起を行った。冬季の冬用タイヤやチェーンの適切な使用については、季節に合わせた報道発表やX（旧Twitter）を通じて、ユーザー等への注意喚起を行った。

⑧自動車の整備・検査の高度化

令和２年４月に施行された「道路運送車両法の一部を改正する法律」により、高度な整備技術を有するものとして国が認証を与えた整備工場（認証工場）でのみ作業が可能な整備の範囲を拡大することで、自動車の使用者が安心して整備作業を整備工場に委託できる環境作りを進めている。具体的には、これまで「対象装置の取り外しを行う整備（分解整備）」がその対象であったのに対し、対象装置に「自動運行装置」を加えるとともに、取り外しは行わずとも制動装置等の作動に影響を及ぼすおそれがある作業を対象に含め、特定整備と改称した。

また、「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」最終報告書を踏まえ、新たな電子的検査（OBD検査）を令和６年10月から開始するための環境整備を進めている。

（６）被害者支援

①自動車損害賠償保障制度による被害者保護

自動車損害賠償保障制度では、クルマ社会の支え合いの考えに基づき、自賠責保険の保険金支払いとともに、自動車事故対策事業として、ひき逃げ・無保険車事故による被害者の救済（保障事業）や、重度後遺障害者への介護料の支給や療護施設の設置・運営等（被害者保護増進等事業）を実施している。今後も「被害者保護増進等事業に関する検討会」を通じた施策の効果検証等を踏まえ、被害者支援等の更なる充実に取り組むとともに、自動車事故被害者への情報提供の充実、自動車損害賠償保障制度に係る自動車ユーザーの理解促進にも取り組み、安全・安心なクルマ社会を実現していく。

②交通事故相談活動の推進

地方公共団体に設置されている交通事故相談所等の活動を推進するため、研修や実務必携の発刊を通じて相談員の対応能力の向上を図るとともに、関係者間での連絡調整・情報共有のための会議やホームページで相談活動の周知を行うなど、地域における相談活動を支援している。これにより、交通事故被害者等の福祉の向

【関連リンク】
車の異常を連ラクダ！自動車のリコール・不具合情報サイト
URL：https://www.mlit.go.jp/RJ/

【関連リンク】
令和４年度の自動車不具合情報について
URL：https://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/common/data/r4-defects.pdf

動画
【動画】
電動車等の特性を理解して運転しましょう～電動車を運転するときの注意点をビデオで解説します～
URL：https://youtu.be/b6xSocRravE

上に寄与している。

Column コラム

「交通事故被害者ノート」による自動車事故被害者へのアウトリーチ

国土交通省では、自動車事故被害者ご本人やそのご家族などが、事故の概要等の記録を残していただくこと、警察、独立行政法人自動車事故対策機構（ナスバ）や自治体、民間被害者支援団体などで行われている支援制度を知っていただくことなどを目的とした「交通事故被害者ノート」を作成しています。

国土交通省及びナスバのウェブサイトにてPDFデータの配布を行うほか、全国の都道府県にある犯罪被害者の方向けの総合的対応窓口等にて冊子の配布を行っております。

「交通事故被害者ノート」がこのノートを必要とする事故被害者の方々のお手元に届き、不安の解消やサポートにつながるよう、引き続き周知に取り組んで参ります。





【関連リンク】
自賠責ポータル
URL：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jibaiseki/index.html

【関連リンク】
物流・自動車局
URL：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidoshajiko.html

【関連リンク】
ナスバ
URL：https://www.nasva.go.jp

（7）機械式立体駐車場の安全対策

機械式駐車装置の安全性に関する基準について、国際的な機械安全の考え方に基づく質的向上と多様な機械式駐車装置に適用するための標準化を図るため、平成29年5月にJIS規格を制定しており、令和5年5月に更なる安全性向上を図るため、ワイヤーロープの強度及び安定性に関する基準等について一部改正した。

また、平成29年12月の社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキン

ググループ」とりまとめを踏まえ、30年７月に策定した「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」について、近年、機器等の交換が適切に実施されなかったことによる機械式駐車設備の事故が発生している状況を踏まえ、令和３年９月に指針の一部見直しを行っており、機械式駐車装置設置後の点検等による安全確保を推進している。

第５節　危機管理・安全保障対策

鉄道、航空機等における多数の死傷者を伴う事故や船舶からの油流出事故等の事故災害が発生した場合には、国土交通省に災害対策本部を設置し、迅速かつ的確な情報の収集・集約、関係行政機関等との災害応急対策が実施できるよう体制整備を行っている。海上における事故災害への対応については、巡視船艇・航空機・大型浚渫兼油回収船等の出動体制の確保、防災資機材や救助資機材の整備等を行うとともに、合同訓練等を実施し、関係機関等との連携強化を図っている。また、油等防除に必要な沿岸海域環境保全情報を整備し、海洋状況表示システム（海しる）を通じて提供している。

1　犯罪・テロ対策等の推進

（1）各国との連携による危機管理・安全保障対策

①セキュリティに関する国際的な取組み

主要国首脳会議（G7）、国際海事機関（IMO）、国際民間航空機関（ICAO）、アジア太平洋経済協力（APEC）等の国際機関における交通セキュリティ分野の会合やプロジェクトに参加し、我が国のセキュリティ対策に活かすとともに、国際的な連携・調和に向けた取組みを進めている。平成18年に創設された「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ（IWGLTS）」には、現在16か国以上が参加しており、陸上交通のセキュリティ対策に関する枠組みとして、更なる発展が見込まれているほか、日米、日EUといった二国間会議も活用し、国内の保安向上、国際貢献に努めている。

②海賊対策

国際海事局（IMB）によると、令和５年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は120件であり、地域別では、ソマリア周辺海域が１件、西アフリカ（ギニア湾）が22件及び東南アジア海域が67件となっている。

平成20年以降、ソマリア周辺海域において凶悪な海賊事案が急増したが、各国海軍等による海賊対処活動、商船側によるベスト・マネジメント・プラクティス（BMP）[注24]に基づく自衛措置の実施、商船の民間武装警備員の乗船等国際社会の取組みにより、近年は低い水準で推移していた。しかしながら、令和６年１月以降同海域で海賊事案が続発するようになり、商船の航行にとって予断を許さない状況が続いている。

このような状況の下、我が国としては、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」に基づき、海上自衛隊の護衛艦により、アデン湾において通航船舶の護衛を行うと同時に、P-3C哨戒機による警戒監視活動を行っている。国土交通省においては、船社等からの護衛申請の窓口及び護衛対象船舶の選定を担うほ

注24　国際海運会議所等海運団体により作成されたソマリア海賊による被害を防止し又は最小化するための自衛措置（海賊行為の回避措置、船内の避難区画（シタデル）の整備等）を定めたもの。

か、一定の要件を満たす日本船舶において民間武装警備員による乗船警備を可能とする「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法」の運用を適切に行い、日本船舶の航行安全の確保に万全を期していく。

海上保安庁においては、ソマリア沖・アデン湾における海賊対処のために派遣された護衛艦に、海賊行為があった場合の司法警察活動を行うため海上保安官を同乗させ、海上自衛官とともに海賊行為の警戒及び情報収集活動に従事させている。また、同周辺海域沿岸国の海上保安機関との間で海賊の護送と引渡しに関する訓練等を実施している。

東南アジア海域等においては、巡視船や航空機を派遣し、公海上でのしょう戒のほか、寄港国海上保安機関等と連携訓練や意見・情報交換を行うなど連携・協力関係の推進に取り組んでいる。

③中東地域における対応

我が国に輸入される原油の９割以上を中東地域に依存しており、中東地域における船舶の安全確保は必要不可欠である。しかしながら、中東地域においては、高い緊張状態が継続しており、令和元年６月13日には、オマーン湾において、我が国海運事業者が運航する船舶が攻撃を受ける事態が発生した。

また、令和５年11月19日には、紅海において、我が国海運事業者が運航する船舶が「拿捕」される事案が発生した。

我が国としては、令和５年11月に閣議決定にて一部変更した「中東地域における日本関係船舶の安全確保に関する政府の取組みについて」を踏まえ、引き続き、更なる外交努力や航行安全対策の徹底、自衛隊による情報収集活動を行い、我が国関係船舶の航行安全の確保に万全を期していく。

（２）公共交通機関等におけるテロ対策の徹底・強化

国際的なテロの脅威は極めて深刻な状況であり、公共交通機関や重要インフラにおけるテロ対策の取組みを進めることは重要な課題である。今後の大阪・関西万博の開催等も見据え、国土交通省では、所管の分野においてハード・ソフトの両面からテロ対策を強化するなど、引き続き、関係省庁と連携しつつ、取組みを進める。

①鉄道におけるテロ対策の推進

令和３年10月に発生した京王線車内傷害事件等を受けて同年12月に取りまとめた対応策等を踏まえ、各種非常用設備の表示の共通化ガイドラインの運用、非常時の通報装置の活用や危険物の持ち込み制限の利用者への呼びかけ実施等に取り組んでいる。また、他人に危害を及ぼすおそれのある行為などを抑止する効果を高めるため、「鉄道運輸規程及び軌道運輸規程の一部を改正する省令」を令和５年10月に施行し、新幹線や利用者の多い在来線の新造車両に車内防犯カメラの設置を義務付けた。

②船舶・港湾におけるテロ対策の推進

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づく国際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びポートステートコントロール（PSC）を通じて、保安の確保に取り組んでいる。

③航空におけるテロ対策の推進

国際民間航空条約に規定される国際標準や航空法に基づき策定している危害行為防止基本方針等に従って、関係者と連携を図りながら、航空保安対策を推進している。具体的には、各空港において、車両及び人の侵入防止対策としてフェンス等にセンサーを設置するなど、侵入が

あった場合の迅速な対応を可能とする対策を講じているほか、先進的な保安検査機器の導入を促進するなど航空保安検査の高度化を図っている。

加えて、令和２年７月に「重要施設の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律」に基づき８空港[注25]を対象空港として指定し、当該空港周辺での小型無人機等の飛行を禁止するとともに、これに違反して飛行する小型無人機等に対する退去命令や飛行妨害等の措置をとることができるよう体制整備を行っている。また、上記８空港以外の空港についても、同年９月より、空港の機能を確保する観点から、空港の設置者に対し、空港周辺における無人航空機の飛行等の行為に関し、行為が禁止されていることの周知や場周警備の一環としての巡視の実施、違反行為が確認された場合の連絡体制の構築等を義務付け、空港の設置者においてこれらの実施のための体制整備を行っている。

④自動車におけるテロ対策の推進

車内の点検、営業所・車庫内外における巡回強化、警備要員等の主要バス乗降場への派遣、防犯カメラの設置、不審者・不審物発見時の警察への通報や協力体制の整備等、テロの未然防止対策を推進している。さらに、バスジャック対応訓練の実施等についても推進している。

⑤重要施設等におけるテロ対策の推進

河川関係施設等では、河川・砂防・海岸等の点検・巡視時における不審物等への特段の注意、ダム管理庁舎及び堤体監査廊等の出入口の施錠強化等を行っている。道路関係施設では、高速道路や直轄国道の点検・巡視時における不審物等への特段の注意、休憩施設のごみ箱の集約等を行っている。都市公園関係施設では国営公園における、巡回警備の強化、貼り紙掲示等による注意喚起等を行っている。

（３）物流におけるセキュリティと効率化の両立

航空貨物に対する保安体制については、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護することを目的に、ICAOの国際基準に基づき制定されたKS/RA制度[注26]を運用している。

また、主要港のコンテナターミナルにおいては、トラック運転手等の本人確認及び所属確認等を確実かつ迅速に行うため、出入管理情報システムを導入し、平成27年１月より本格運用を開始しているほか、CONPAS（新・港湾情報システム）における入場受付にもPS（Port Security）カードを活用することでゲート処理時間の短縮を図った。また、感染症が流行した際においても、港湾物流事業を継続する必要があるため、セキュリティを確保しつつ本人確認及び所属確認等を非接触に行えるよう出入管理情報システムの改修を進めている。

さらに、令和５年７月の名古屋港のコンテナターミナルに対するサイバー攻撃事案を受け、港湾における情報セキュリティ対策に取り組んでいる。

（４）サイバーセキュリティ対策

近年、情報システムのサプライチェーンリスクが指摘される中、サイバー攻撃が複雑化・巧妙化しており、サイバーセキュリティ対策の重要性がますます高まっている。

国土交通省においては、所管する独立行政法人や重要インフラ事業者等とともにサイバーセキュリティ対策の強化に取り組んでおり、内閣サイバーセキュリティセンター（NISC）との連携の下、サイバー攻撃への対処態勢の充実・強化等の取組みを推進している。

注25　新千歳空港、成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港、福岡空港、那覇空港。
注26　航空機搭載前までに、特定荷主（Known Shipper）、特定航空貨物利用運送事業者又は特定航空運送代理店業者（Regulated Agent）又は航空会社においてすべての航空貨物の安全性を確認する制度。

2 事故災害への対応体制の確立

海上における船舶の海難に伴って発生する油等の汚染や難破物除去等の損害に関し、船舶油濁等損害賠償保障法により、船舶所有者等の賠償責任、船舶所有者に対する保険者との保障契約締結義務が課せられており、地方運輸局等において、保障契約証明書の交付、入港予定の外航船舶から通報される保障契約情報の確認により、無保険船舶の排除を行うとともに、船舶の海難等からの被害者保護を図り、海上輸送の健全な発達に寄与している。

また、タンカーの事故により油濁損害が発生した際、船舶所有者等の賠償責任を超える被害に対する補償を行うなどの国際的な枠組みである国際油濁補償基金（IOPCF）において、我が国は最大拠出国の一つとして、基金の運営をリードし、世界各地で発生する油濁損害対応に大きく貢献している。

3 海上における治安の確保

（1）テロ対策の推進

テロの未然防止措置として、原子力発電所や石油コンビナート等の重要インフラ施設に対して、巡視船艇・航空機による監視警戒を行っているほか、旅客ターミナル、フェリー等のいわゆるソフトターゲットにも重点を置いた警戒を実施している。

また、新たなテロの脅威として、ドローンを使用したテロの発生も懸念されていることから、関係機関と連携して不審なドローン飛行に関する情報を把握するとともに、ドローン対策資機材を活用するなど複合的な対策を講じている。

さらに、テロ対策については、官民の連携が重要であるところ、海上保安庁では、平成29年度から官学民が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を定期的に開催しており、令和7年の大阪・関西万博等を見据えて、官民一体となったテロ対策を推進している。

図表Ⅱ-6-5-1　フェリーターミナルにおける警戒の様子



（2）不審船・工作船対策の推進

不審船・工作船は、覚醒剤の運搬や工作員の不法出入国等の重大犯罪に関与している可能性が高く、我が国の治安を脅かすこれらの活動を未然に防止することは重大な課題である。

海上保安庁では、巡視船艇・航空機により不審な船舶に対する監視警戒を行うとともに、海上自衛隊との共同訓練を含む各種訓練を通じて不審船対処能力の維持・向上にも努めている。引き続き、関係機関等との連携を一層強化して、不審船・工作船の早期発見に努め、発見時には厳格に対処していく。

（3）海上犯罪対策の推進

最近の海上犯罪の傾向として、国内密漁事犯では、密漁者と買受業者が手を組んだ組織的な形態で行われるものや、暴力団が資金源として関与するものなどが見受けられる。海上環境事犯では、発覚を逃れるため沖合海底に廃船を不

法投棄するものや、企業が設備整備への投資を惜しんで汚水を不法排出するものなどが発生している。外国漁船による違法操業事犯においても、取締りを逃れるために、夜陰に乗じて違法操業を行うものなどが発生している。密輸事犯では、一度に大量の違法薬物を海上貨物に隠匿して密輸する事件が発生している。密航事犯では、貨物船等からの不法上陸等が発生している。

このような各種海上犯罪については、その様態が悪質・巧妙化しており、依然として予断を許さない状況にあるが、海上保安庁では、巡視船艇・航空機を効率的かつ効果的に運用することで監視・取締りや犯罪情報の収集・分析、立入検査を強化するとともに、国内外の関係機関との情報交換等、効果的な対策を講じ、厳正かつ的確な海上犯罪対策に努めている。

4 安全保障と国民の生命・財産の保護

（1）北朝鮮問題への対応

我が国では、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づき、すべての北朝鮮籍船舶、北朝鮮の港に寄港したことが確認された第三国籍船舶及び日本籍船舶並びに国際連合安全保障理事会の決定等に基づき制裁措置の対象とされた船舶が入港禁止措置の対象とされているが、令和５年４月７日の閣議において、国際情勢にかんがみ、当該入港禁止措置の期限を７年４月13日まで延長することが決定された。

国土交通省・海上保安庁では、本措置の確実な実施を図るため、これら船舶の入港に関する情報の確認等を実施しているほか、関係行政機関と緊密に連携し、「国際連合安全保障理事会決議第千八百七十四号等を踏まえ我が国が実施する貨物検査等に関する特別措置法」に基づく対北朝鮮輸出入禁止措置の実効性確保に努めている。

国土交通省・海上保安庁及び気象庁では、累次の北朝鮮関係事案の発生を踏まえ、関係省庁との密接な連携の下、即応体制の強化、北朝鮮に対する監視・警戒態勢の継続をしているところであり、弾道ミサイル等発射事案や核実験においても、関係する情報の収集や必要な情報の提供を行うなど、国民の安全・安心の確保に努めている。特に、北朝鮮の弾道ミサイル等が我が国周辺に発射された場合等には、我が国周辺の航空機や船舶に対して直接、又は、事業者等を通じて迅速に情報を伝達し、注意を促すこととしている。

（2）国民保護計画による武力攻撃事態等への対応

「武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律」及び「国民の保護に関する基本指針」を受け、国土交通省・観光庁、国土地理院、気象庁及び海上保安庁において「国民の保護に関する計画」を定めている。

国土交通省・観光庁では、地方公共団体等の要請に応じ、避難住民の運送等について運送事業者である指定公共機関との連絡調整等の支援等を実施すること、国土地理院では、地理空間情報を活用した被災状況や避難施設等に関する情報を関係省庁等と連携して国民に提供すること、気象庁では、気象情報等について関係省庁等と連携して国民に提供すること、海上保安庁では、警報及び避難措置の指示の伝達、避難住民の誘導等必要な措置を実施することを定めている。

また、国民保護や部隊の展開、災害時の対応等において、自衛隊・海上保安庁の能力を最大限発揮するため、多様な空港・港湾を平素から円滑に利用できることが重要であり、国土交通省・海上保安庁としても、令和４年12月に策定された「国家安全保障戦略」に基づき、関係省庁と連携して、「特定利用空港・港湾」にお

いて、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁による円滑な利用にも資するよう、必要な整備や既存事業を促進するなど、総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラの整備に取り組んでいる。

5 重篤な感染症及び影響の大きい家畜伝染病対策

（1）重篤な感染症対策

重篤な感染症対策については、関係省庁と緊密に連携し対応している。

①新型インフルエンザ等対策

「新型インフルエンザ等対策特別措置法」（特措法）において、国土交通省を含む指定行政機関は自ら新型インフルエンザ等対策を的確かつ迅速に実施し、並びに地方公共団体及び指定公共機関が実施する対策を的確かつ迅速に支援することにより、国全体として万全の態勢を整備する責務を有するとされている。

国土交通省では、「国土交通省新型インフルエンザ等対策行動計画」において、特措法の各種措置の運用等について、（ア）運送事業者である指定（地方）公共機関の役割等、（イ）新型インフルエンザ等緊急事態宣言時の対応等を規定している。

②新型コロナウイルス感染症対策

令和元年12月に中国武漢市で感染が広がった新型コロナウイルス感染症について、我が国でも2年1月15日に最初の感染者が確認され、政府は同年1月30日に新型コロナウイルス感染症対策本部（以下「政府対策本部」という。）を設置した。同日、国土交通省に「国土交通省新型コロナウイルス感染症対策本部」（以下「省対策本部」という。）を設置、感染症法上の位置付けが5類感染症へ移行された5年5月8日までの間に45回の省対策本部を開催し、国内における感染防止対策、水際対策等に省を挙げて取り組んだ。

（2）影響の大きい家畜伝染病対策

影響の大きい家畜伝染病対策については、平成30年9月、岐阜県の養豚場において、26年ぶりとなる豚熱の発生が確認され、令和6年3月31日までに、20都県で90例の発生が確認されている。また、5年11月、佐賀県の養鶏場において、我が国では前年度に引き続き高病原性鳥インフルエンザの発生が確認され、5年度では9県で10例の発生が確認されている。

国土交通省では、地方公共団体が実施する防疫措置に必要となる資機材の提供、同地方公共団体が行う防疫措置についての関係事業者に対する協力要請を行うなど、更なる感染拡大の防止のため、関係省庁と緊密に連携して必要な対応を講じている。

第7章　美しく良好な環境の保全と創造

第1節　地球温暖化対策の推進

1　地球温暖化対策の実施等

気候変動の影響により、自然災害が激甚化・頻発化するなど、地球温暖化対策は世界的に喫緊の課題となっている。世界平均気温は上昇傾向にあり、1970年以降、過去2000年間のどの50年間よりも気温上昇は加速している。（IPCC AR6）世界気象機関（WMO）の報告によると、既に温室効果ガスの排出をはじめとする人類の活動が、産業革命以前の1850～1900年の平均と比較して2014～2023年に約1.20℃（±0.12）の地球温暖化を引き起こしている。特に2023年においては、世界の年平均気温が観測史上最も高く、産業革命以前より1.45℃（±0.12）高くなったと報告した。

我が国においては、「2050年カーボンニュートラル」の実現及び2030年度温室効果ガス46％削減、さらに50％の高みに向けた挑戦を目標として掲げ、GX（グリーントランスフォーメーション）に係る取組みを加速化させている。令和５年５月には「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律」が成立し、同法に基づき、脱炭素成長型経済構造への円滑な移行に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画である「脱炭素成長型経済構造移行推進戦略」を７月に閣議決定した。

こうした中で、地域のくらしや経済を支える幅広い分野を所管する国土交通省では、民生・運輸部門の脱炭素化等に貢献するため、住宅・建築物や公共交通・物流等における省エネ化、インフラを活用した太陽光や水力、バイオマス等の再エネの導入・利用拡大（創エネ）、輸送・インフラ分野における非化石化等を推進している。

2　地球温暖化対策（緩和策）の推進

（1）まちづくりのグリーン化の推進

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、脱炭素に資する都市・地域づくりを推進していくため、「まちづくりのグリーン化」に取り組んでいる。具体的には、都市のコンパクト・プラス・ネットワークや居心地が良く歩きたくなる空間づくりを進め公共交通の利用の促進等を図ることでCO_2排出量の削減につなげる「都市構造の変革」、エネルギーの面的利用や環境に配慮した民間都市開発等を推進することでエネルギー利用の効率化につなげる「街区単位での取組」、グリーンインフラの社会実装の推進等により都市部のCO_2吸収源拡大につなげる「都市における緑とオープンスペースの展開」の３つの柱で取組みを進めている。

さらに、まちづくりGXとして、都市緑地の多様な機能の発揮及び都市開発における再生可能エネルギーの導入促進やエネルギーの面的利用の推進を図る取組み等を進める。

（2）環境にやさしい自動車の開発・普及、最適な利活用の推進

環境性能に優れた自動車の普及を促進するため、エコカー減税等による税制優遇措置を実施

している。また、地球温暖化対策等を推進する観点から、関係省庁とも連携し、トラック・バス・タクシー事業者等に、燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車等の導入に対する補助を行っている。

（3）道路におけるカーボンニュートラルの取組み

道路分野においては、道路ネットワークの整備や渋滞ボトルネックの解消等により旅行速度を向上させ、CO_2排出量を抑制する「道路交通の適正化」、安全で快適な自転車利用環境の向上に関する取組みや荷物そのものが自動で輸送される新たな物流形態として、道路空間を活用したクリーンエネルギーによる自動物流道路の構築に向けた検討等による「低炭素な人流・物流への転換」、EV充電施設や水素ステーションの設置協力等による次世代自動車の普及と走行環境の向上に向けた「道路交通のグリーン化」、道路照明のLED化・高度化の推進等による「道路のライフサイクル全体の低炭素化」の４つの柱に基づき、カーボンニュートラル社会の実現のための脱炭素化の取組みを推進している。

（4）公共交通機関の利用促進

自家用乗用車からCO_2排出の少ない公共交通機関へのシフトは、地球温暖化対策の面から推進が求められている。このため、LRT・BRTシステムの導入支援や、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再編、MaaS等の交通DXの推進等、公共交通サービスの更なる利便性向上を図るとともに、エコ通勤優良事業所認証制度を活用した自治体・事業者によるエコ通勤の普及促進に取り組んだ。

（5）高度化・総合化・効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組み

国内物流の輸送機関分担率（輸送トンキロベース）はトラックが最大であり、５割を超えている。トラックのCO_2排出原単位[注1]は、大量輸送機関の鉄道、内航海運より大きく、物流部門におけるCO_2排出割合は、トラックが太宗を占めている。国内物流を支えつつ、CO_2の排出を抑制するために、トラック単体の低燃費化や輸送効率の向上と併せ、鉄道、内航海運等のエネルギー消費効率の良い輸送機関の活用を図ることが必要である。更なる環境負荷の小さい効率的な物流体系の構築に向け、大型CNGトラック等の環境対応車両の普及促進、港湾の低炭素化の取組みへの支援や冷凍冷蔵倉庫において使用する省エネ型自然冷媒機器の普及促進等を行っている。また、共同輸配送やモーダルシフトの促進、省エネ船の建造促進等内航海運・フェリーの活性化に取り組んでいる。加えて、「エコレールマーク」（令和５年11月現在、商品163件（187品目）、取組企業100社を認定）や「エコシップマーク」（６年３月末現在、荷主213者、物流事業者239者を認定）の普及に取り組んでいる。貨物鉄道においては、４年７月の「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」における提言を踏まえ、貨物鉄道が物流における諸課題の解決を図る重要な輸送モードとして、その特性を十分に活かした役割を発揮できるよう、指摘された課題の解決に向けて関係者と連携して取り組んでいる。

また、港湾においては、我が国の港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進しており、横浜港・神戸港において水素

【関連リンク】
エコレールマークの認定状況
https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000009.html

注１　貨物トンを１km輸送するときに排出されるCO_2の量。

を燃料とする荷役機械の現地実証の準備に着手したほか、低炭素型荷役機械の導入支援等を行った。さらに、国際海上コンテナターミナルの整備、国際物流ターミナルの整備、複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の整備等を推進することにより、貨物の陸上輸送距離削減を図っている。

このほか、関係省庁、関係団体等と協力して、グリーン物流パートナーシップ会議を開催し、荷主と物流事業者の連携による優良事業者への表彰や普及啓発を行っている。総合物流施策大綱（2021 ～ 2025年度）策定後は、「物流DXや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」、「労働力不足対策の推進と物流構造改革の推進」、「強靭で持続可能な物流ネットワークの構築」の３つの柱に即した取組みも表彰対象とし、物流分野全般の課題解決に資する取組みを幅広く周知している。

（6）鉄道・船舶・航空・港湾における脱炭素化の促進

①鉄道分野における脱炭素化の取組み

鉄道分野については、令和５年５月に出された「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」の最終とりまとめにおいて、鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿と、それに向けて取り組むべき施策の方向性を整理したところであり、同とりまとめを踏まえ、関係省庁とも連携しながら、エネルギー効率の高い鉄道車両の導入、水素燃料電池鉄道車両の開発やバイオディーゼル燃料の導入等を推進するほか、鉄道アセットを活用した再生可能エネルギーの導入拡大、環境優位性のある鉄道の利用促進等の取組みを進める。

具体的には、鉄道事業の低炭素化に係る補助制度や、令和６年度の税制改正で対象設備に鉄道車両が追加されることになったカーボンニュートラル投資促進税制により、鉄道事業者の積極的な取組みを後押しするとともに、鉄道の脱炭素に関心を持つ幅広い主体が参加する「鉄道脱炭素官民連携プラットフォーム」における情報共有、協力体制の構築を通じて、鉄道分野における脱炭素化の取組みを推進していく。

②海運における省エネ・低脱炭素化の取組み

国際海運分野においては、令和５年７月に国際海事機関（IMO）において我が国の提案をベースとした「2050年頃までにGHG排出ゼロ」を目標とする新たなGHG削減戦略が全会一致で合意された。この目標達成のため、IMOにおいて、技術的手法と経済的手法を組み合わせたゼロエミッション船の建造を促す制度の検討が始まっており、欧州連合からは技術的手法として、燃料のGHG強度による規制制度を提案し、我が国からは経済的手法として、化石燃料船に対する課金と、ゼロエミッション船に対してインセンティブを与えることを組み合わせた制度等を提案しているところであり、引き続き、具体的な対策を主導していく。欧州連合からは燃料のGHG強度による規制制度が技術的手法として提案されており、引き続き、具体的な対策の策定を主導していく。加えて、３年度より、グリーンイノベーション基金を活用して水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船の実用化に向けた技術開発・実証プロジェクトを行っており、アンモニア燃料船については８年、水素燃料船については９年の実証運航開始を目指している。また、５年11月には、アンモニア燃料船の社会実装に向けた取組みを加速するため、温室効果の高い亜酸化窒素（N_2O）の排出低減やアンモニアの燃料補給時の安全対策等に資する開発をプロジェクトに追加した。内航海運分野においても、船舶の省エネ・低脱炭素化を促進しており、荷

【関連リンク】
カーボンニュートラルポート（CNP）
URL: https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000054.html

主等と連携して離着桟・荷役等も含めた運航全体で省エネに取り組む連携型省エネ船の開発・導入、バイオ燃料の活用に向けた取組み、省エネルギー性能の見える化（内航船省エネルギー格付制度（６年３月末時点で172隻認定））を推進している。また、平成25年に策定した「LNGバンカリングガイドライン」については、LNG燃料船への燃料供給実績の蓄積を踏まえ令和5年６月に改訂版を公表した。引き続き夜間及び錨泊中の安全な燃料供給について検討し、ガイドラインに反映する。さらに、LNG燃料船、水素FC船、バッテリー船等の開発・導入・実証に対する支援等、関係省庁と連携し、船舶の低・脱炭素化に向けた取組みを一層加速させている。

③航空分野の CO_2 排出削減の取組み

航空の脱炭素化に向けて、航空会社や空港会社による主体的・計画的な脱炭素化の取組みを後押しすることが重要であり、航空法等に基づく「航空運送事業脱炭素化推進計画」及び「空港脱炭素化推進計画」の認定等を進めている。「航空運送事業脱炭素化推進計画」については、令和６年１月にはANAグループ、JALグループの２計画を初認定した。「空港脱炭素化推進計画」については、５年12月には成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港の４空港の計画を、さらに6年3月には地方公共団体が管理する県営名古屋空港の計画を初認定した。

航空機運航分野においては、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、官民協議会の場等を活用して関係省庁や民間事業者と連携しながら、SAF（Sustainable Aviation Fuel：持続可能な航空燃料）の導入促進、管制の高度化等による運航の改善、機材・装備品等への環境新技術の導入等に取り組んでいる。特に CO_2 削減効果の高いSAFについては、2030年時点の本邦航空会社による燃料使用量の10％をSAFに置き換えるという目標を設定しており、経済産業省等と連携し、国際競争力のある価格で安定的に国産SAFを供給できる体制の構築や、国産SAFの国際認証取得に向けた支援等に取り組んでいる。

空港分野においては、各空港において空港脱炭素化推進協議会を設置し、空港脱炭素化推進計画の検討を進めるとともに、空港施設・空港車両等からの CO_2 排出削減、空港への再エネの導入等に取り組んでいる。また、「空港の脱炭素化に向けた官民連携プラットフォーム」を活用し空港関係者等と情報共有や協力体制を構築するとともに、空港関係者の意識醸成や空港利用者への理解促進を図る。

④港湾におけるカーボンニュートラルポート（CNP）形成の推進

港湾においては、我が国の港湾や産業の競争力の強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進しており、港湾法に基づき港湾管理者が作成する港湾脱炭素化推進計画について、計画の作成に対する補助、助言等による支援を行った。また、横浜港・神戸港において水素を燃料とする荷役機械の現地実証の準備に着手したほか、低炭素型荷役機械の導入、停泊中船舶に陸上電力を供給する設備の導入、LNGバンカリング拠点の整備、洋上風力発電の導入等を推進した。

加えて、コンテナターミナルの脱炭素化の取組み状況を客観的に評価するCNP認証（コンテナターミナル）の運用に向けて試行を実施した。

（7）住宅・建築物の省エネ性能の向上

2022年６月の建築物省エネ法の改正により、2025年までに原則すべての新築住宅・非住宅に省エネ基準適合が義務化されることとなった。当該改正法の円滑な施行のため、2023年11月から2024年の２月にかけて住

宅・建築物の設計・施工等に携わる方を対象に、講習会等を開催した。また、省エネ性能が市場において適切に評価されるよう、建築物の販売・賃貸時の省エネ性能表示制度を強化し、告示に規定する省エネラベルを用いて表示するよう見直された（2024年４月施行）ところ、2023年９月には本制度のガイドラインを策定・公表し、同制度の周知を図っている。加えて、再エネ設備導入促進のための措置として、市町村が地域の実情に応じて再エネ設備の設置を促進する区域を設定できることとなった（2024年４月施行）ところ、2023年９月には本制度のガイドラインを策定・公表し同制度の周知を図っている。

このほか、省エネ・省CO_2等に係る先導的なプロジェクトやZEH・ZEB等の省エネ性能の高い住宅・建築物に対する支援を行うとともに、独立行政法人住宅金融支援機構の【フラット35】Sにおける ZEH等への融資金利引下げ等を実施している。さらに、住宅の省エネ化を推進するため、国土交通省、環境省及び経済産業省は住宅の省エネリフォーム等に関する補助制度について予算規模を拡大した上で引き続き実施するとともに、ワンストップで利用可能とするなど、連携して支援を行う。

（8）下水道における脱炭素化の推進

高効率機器の導入等による省エネ対策、下水汚泥のバイオガス化等の創エネ対策、下水汚泥の高温焼却等による一酸化二窒素の削減を推進している。

（9）建設機械の環境対策の推進

燃費基準値を達成した油圧ショベル、ブルドーザ等の主要建設機械を燃費基準達成建設機械として認定する制度を運営しており、令和６年１月現在で183型式を認定している。一方、これらの建設機械の購入に対し低利融資制度等の支援を行っている。

また、2050年目標である建設施工におけるカーボンニュートラルの実現に向けて、動力源の抜本的な見直しが必要であり、GX建設機械（電動等）の導入拡大を図るため、令和５年10月に電動建機を対象としたGX建設機械認定制度を創設した。

（10）都市緑化等によるCO_2の吸収源対策の推進

都市緑化等は、パリ協定に基づく我が国の温室効果ガス削減目標の吸収源対策に位置付けられており、市町村が策定する緑の基本計画等に基づき、都市公園の整備や、道路、港湾等の公共施設や民有地における緑化を推進している。また、地表面被覆の改善等、熱環境改善を通じたヒートアイランド現象の緩和による都市の低炭素化や緑化によるCO_2吸収源対策の意義や効果に関する普及啓発にも取り組んでいる。

（11）ブルーカーボンを活用した吸収源対策の推進

CO_2吸収源の新しい選択肢として、沿岸域や海洋生態系により吸収・固定される炭素（ブルーカーボン）が注目されている。国土交通省では藻場・干潟等及び多様な海洋生物の定着を促す港湾構造物を「ブルーインフラ」と位置付け、ブルーカーボンを活用したCO_2吸収源の拡大によるカーボンニュートラルの実現への貢献や生物多様性による豊かな海の実現を目指し、「命を育むみなとのブルーインフラ拡大プロジェクト」の取組みを推進するとともに、ブルーカーボンクレジット制度の活用促進等に取り組んでいる。

【関連リンク】
ブルーカーボンとは
URL：https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk6_000069.html

3 再生可能エネルギー等の利活用の推進

（1）海洋再生可能エネルギー利用の推進

洋上風力発電の導入に関し、港湾区域内において港湾管理者が事業者を選定済みの全国６港のうち、石狩湾新港内において、令和６年１月に、我が国２か所目となる大型商用洋上風力発電の運転が開始された。また、一般海域においても、「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律」に基づく公募により、経済産業省及び国土交通省が５年12月及び６年３月に新たに計４区域において事業者を選定し、事業者選定済みの海域は計９区域となった。６年３月には「青森県沖日本海（南側）」、「山形県遊佐町沖」の計２区域において事業者公募を開始するなど、洋上風力発電の導入が加速化している。

さらに洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される港湾（基地港湾）について、これまで国土交通大臣が５港を指定し、必要な整備を実施している。このうち、秋田港では整備が完了し、令和３年４月に港湾法に基づく発電事業者への埠頭の長期貸付けを開始した。

また、今後普及拡大が期待される浮体式洋上風力発電について、令和５年５月には発電設備の建設に対応した施設の規模等の検討を目的とした「洋上風力発電の導入に向けた港湾のあり方に関する検討会」、同年６月にはサプライチェーンの構築といった産業のあり方等の検討を目的とした「浮体式産業戦略検討会」を設置し、検討を進めている。さらに、浮体式洋上風力発電施設の安全性と経済合理性を両立させるべく、その構造や設備の要件を定めた技術基準等の見直しや拡充を図るための検討を行っている。６年３月には排他的経済水域への拡大のための制度的措置として「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を閣議決定し、第213回国会に提出した。

（2）未利用水力エネルギーの活用

気候変動への適応・カーボンニュートラルへの対応のため、ダムによる治水機能の強化と水力発電の促進を両立する「ハイブリッドダム」の取組みを推進している。この取組みの一環として、国が管理する治水等多目的ダム等において最新の気象予測技術を活用した洪水後期放流の活用、非出水期水位の弾力的運用等のダム運用の高度化を72ダムで試行的に行うとともにダム管理用水力発電設備の積極的な導入等による未利用エネルギーの徹底的な活用を図ることとしている。

また、河川等における取組みとして、登録制による従属発電の導入、現場窓口によるプロジェクト形成支援、砂防堰堤における小水力発電の導入事例の共有、技術的支援及び発電設備の導入支援等を実施し、小水力発電の導入促進を図っている。

（3）下水道バイオマス等の利用の推進

国土交通省では、下水汚泥のエネルギー利用、下水熱の利用等を推進している。平成27年５月には、「下水道法」が改正され、民間事業者による下水道暗渠への熱交換器設置が可能になったほか、下水道管理者が下水汚泥をエネルギー又は肥料として再生利用することが努力義務化された。バイオガス利用等による下水汚泥のエネルギー利用、再生可能エネルギー熱である下水熱の利用について、PPP/PFI等により推進している。

【関連リンク】
洋上風力発電
URL：https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_mn6_000005.html

（4）太陽光発電等の導入推進

公的賃貸住宅、官庁施設や、道路、空港、港湾、鉄道・軌道施設、公園、ダム、下水道等のインフラ空間等を活用した太陽光発電等について、施設等の本来の機能を損なわないよう、また、周辺環境への負荷軽減にも配慮しつつ、可能な限りの導入拡大を推進している。

（5）水素社会実現に向けた国土交通省における水素政策

①燃料電池自動車の普及促進

燃料電池自動車の世界最速普及を達成すべく、また、比較的安定した水素需要が見込まれる燃料電池バスやトラック等を普及させることが水素供給インフラの整備においても特に重要であるとの認識の下、民間事業者等による燃料電池自動車の導入事業について支援している。

②水素燃料電池船の実用化に向けた取組み

「水素燃料電池船の安全ガイドライン」について、最新の知見や動向を踏まえて、水素燃料電池船の安全性を確保しつつ、開発・実用化をより推進する観点から令和３年８月に改訂版を公表した。

③水素燃料船の開発

令和３年より、グリーンイノベーション基金を活用した「次世代船舶の開発」プロジェクトにおいて、水素燃料エンジン、燃料タンク・燃料供給システムの開発を支援しており、９年までの実証運航開始を目指している。このような船舶のゼロエミッション化に向けた取組みを通して、我が国の海事産業の競争力を高めていく。

④液化水素の海上輸送システムの確立

液化水素運搬船の大型化等に向け、令和５年６月に日豪海事当局間で協議を行い、新たな貨物タンク断熱システムを含む液化水素の運送要件について合意した。

さらに、合意した運送要件を国際基準に反映するようIMOにおいて我が国主導で基準の策定作業を進めている。

⑤水素燃料電池鉄道車両の開発

水素燃料電池鉄道車両等の水素を活用した鉄道車両の実用化に当たっては、技術課題の解決及び社会実装に向けた量産化・コスト低減が必要不可欠であり、今後の水素の供給量や更なる技術開発の動向、水素供給拠点等のインフラの整備状況を見極めつつ、制度面での措置を含めた官民一体の取組みを進めることが重要である。

このため、国と鉄道事業者等から構成される「水素燃料電池鉄道車両等の導入・普及に関する連絡会」を設置し、水素の利活用に関する検討状況等を共有するなど、必要な情報を収集・整理し、我が国の鉄道における水素燃料電池鉄道車両等の導入・普及の推進を図った。

4　地球温暖化対策（適応策）の推進

気候変動による様々な影響に備えるための取組みは、「気候変動適応法」（平成30年法律第50号）に基づき策定された、政府の「気候変動適応計画」（令和３年10月22日閣議決定）に基づいて、総合的かつ計画的に推進している。

第2節　循環型社会の形成促進

1　建設リサイクル等の推進

（1）建設リサイクルの推進

「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（建設リサイクル法）」に基づき、全国一斉パトロール等による法の適正な実施の確保に努めている。

また、国土交通省における建設リサイクルの推進に向けた基本的考え方、目標、具体的施策を示した「建設リサイクル推進計画2020～「質」を重視するリサイクルへ～」（計画期間：最大10年間、必要に応じて見直し）を令和２年９月に策定し、各種施策に取り組んでいる。

具体的には、今後は、リサイクルの「質」の向上が重要な視点と考え、①建設副産物の高い再資源化率の維持等、循環型社会形成へのさらなる貢献、②社会資本の維持管理・更新時代到来への配慮、③建設リサイクル分野における生産性向上に資する対応等を主要課題とした取り組むべき施策を実施するとともに、建設発生土の更なる有効利用を促進している。

（2）下水汚泥資源の肥料利用等の推進

国土交通省と農林水産省は令和４年12月に「下水汚泥資源の肥料利用の拡大に向けた官民検討会」を共同で設置し、取組みの方向性として、肥料の国産化と安定的な供給、資源循環型社会の構築を目指し、農林水産省、国土交通省等が連携し、安全性・品質を確保しつつ、下水汚泥資源の肥料利用の大幅な拡大に向けて総力を挙げて取り組むとして方向性を取りまとめた。５年３月には、下水汚泥の処理を行うに当たっては、肥料としての利用を最優先し、最大限の利用を行うことを基本方針として明確化するとともに、下水道管理者に通知した。

令和５年度には、下水汚泥の重金属や肥料成分の分析（83処理場）、肥料の流通確保に向けた案件形成（20団体）を行うとともに、３自治体の下水道施設において、下水処理過程からのリン回収に関する技術実証を行い、下水汚泥資源の肥料利用の推進を行っている。

2　循環資源物流システムの構築

（1）海上輸送を活用した循環資源物流ネットワークの形成

循環型社会の構築に向けて循環資源の「環」を形成するため、循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポート（総合静脈物流拠点港）として全国で22港指定している。リサイクルポートでは、岸壁等の港湾施設の確保、循環資源取扱支援施設の整備への助成、官民連携の促進、循環資源の取扱いに関する運用等の改善を行っている。

また、大規模災害時に発生する災害廃棄物の迅速かつ円滑な処理を進めるため、災害廃棄物の仮置き場や処分場等としての港湾の活用可能性について関係機関等と連携して検討する。

（2）廃棄物海面処分場の計画的な確保

港湾整備により発生する浚渫土砂や内陸部での最終処分場の確保が困難な廃棄物等を受け入れるため、海面処分場の計画的な整備を進めている。特に大阪湾では、大阪湾フェニックス計

【関連リンク】
建設リサイクル推進計画２０２０ ～「質」を重視するリサイクルへ～
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo03_hh_000247.html

画[注2]に基づいて広域処理場を整備し、大阪湾圏域から発生する廃棄物等を受け入れている。また、首都圏で発生する建設発生土をスーパーフェニックス計画[注3]に基づき海上輸送し、全国の港湾等の埋立用材として広域利用を行っている。

3 自動車・船舶のリサイクル

（1）自動車のリサイクル

「使用済自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）」に基づき、使用済自動車が適切にリサイクルされたことを確認する制度を導入している。また、「道路運送車両法」の抹消登録を行う際、自動車重量税還付制度も併せて実施し、使用済自動車の適正処理の促進及び不法投棄の防止を図っている。なお、令和４年度において、自動車リサイクル法に基づき解体が確認され、永久抹消登録及び解体届出がなされた自動車は1,049,773台である。

（2）船舶のリサイクル

船舶の再資源化解体（シップ・リサイクル）[注4]は、インド、バングラデシュ等の開発途上国を中心に実施されており、労働災害と環境汚染等が問題視されてきた。この問題を国際的に解決するため、我が国は世界有数の海運・造船国として国際海事機関（IMO）における議論及び条約起草作業を主導し、「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香港国際条約」（シップ・リサイクル条約）が採択された。

我が国は、平成31年３月に同条約を締結するとともに、同条約の早期発効に向けて各国に対して締結を働きかけてきた。令和５年４月には、最大の船舶解撤国であるバングラデシュとの首脳会談において同国の早期条約締結の必要性を確認し、国土交通省と同国工業省の間で協力覚書を締結した。その後、令和５年６月に同国及びリベリアが同条約を締結したことにより、条約の発効要件が充足され、７年６月に同条約が発効することとなった。これを受け、円滑な条約の発効に向けた国際協力を推進するとともに、日本国内においては、同条約の国内法である「船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律」（シップ・リサイクル法）の円滑な施行に向けて、執行準備を進めている。

4 グリーン調達に基づく取組み

「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（グリーン購入法）」に基づく政府の基本方針の一部変更を受け、「環境物品等の調達の推進を図るための方針（調達方針）」を令和６年３月４日に策定した。これに基づき、公共工事における資材、建設機械、工法、目的物等のグリーン調達を積極的に推進している。

注２　近畿２府４県 169 市町村から発生する廃棄物等を、海面埋立により適正に処分し、港湾の秩序ある整備を図る事業。
注３　首都圏の建設発生土を全国レベルで調整し、埋立用材を必要とする港湾において港湾建設資源として有効利用する仕組み。
注４　寿命に達した船舶は、解体され、その大部分は鋼材として再活用される。

5 木材利用の推進

木材は、加工に要するエネルギーが他の素材と比較して少なく、多段階における長期的利用が地球温暖化防止、循環型社会の形成に資するなど環境にやさしい素材であることから、公共工事等において木材利用推進を図っている。

令和３年10月１日に施行された「脱炭素社会の実現に資する等のための建築物等における木材の利用の促進に関する法律」（通称：都市（まち）の木造化推進法）により、法律の対象が公共建築物から建築物一般に拡大された。また、同法等に基づき、自ら整備する公共建築物において木造化、内装等の木質化、CLTの活用等に取り組むとともに、木材利用に関する技術基準、手引き等の作成及び関係省庁や地方公共団体等への普及に努めている。

また、温室効果ガスの吸収源対策の強化を図る上でも、我が国の木材需要の約４割を占める建築物分野における取組みが求められている。このような中、建築物分野における木材利用の更なる促進に資する規制の合理化等も盛り込んだ「脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律」を令和４年６月17日に公布し、防火規制の合理化については、令和６年４月１日に施行したところであり、引き続き７年４月に予定する全面施行に向け準備を行っている。

さらに、木造建築物の整備推進に向け、先導的な技術を導入する建築物や木造化の普及に資する建築物の整備に対する支援等に取り組んでいる。また、国産木材を多く活用する住宅で使用量を表示する仕組み（国産木材活用住宅ラベル）の運用を開始した。

図表Ⅱ-7-2-1　木材利用の事例

農林水産研修所つくば館水戸ほ場庁舎 研修本館（木造化）[注5]



第３節 豊かで美しい自然環境を保全・再生する国土づくり

1 生物多様性の保全のための取組み

令和４年12月にカナダ・モントリオールで開催されたCOP15において、「昆明・モントリオール生物多様性枠組」が採択され、さらに令和５年３月に「生物多様性国家戦略2023-2030」が策定されたことを受け、グリーンインフラを含め、河川、都市の緑地、海岸、港湾等において生物の生息・生育地の保全・再生・創出等の取組みを引き続き推進することとした。特に、都市の緑地については、量・質両面での都市の緑地の確保等を進めるまちづくりGXを通じて、生息・生育空間の保全・再生・創出による生物多様性の確保を進める。

注５　農林水産省予算の委任を受け国土交通省が整備を実施

2 豊かで美しい河川環境の形成

（1）良好な河川環境の保全・再生・創出

①多自然川づくり、生態系ネットワークの形成

河川整備に当たっては、「多自然川づくり基本指針（平成18年10月策定）」に基づき、河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出する「多自然川づくり」をすべての川づくりにおいて推進している。

また、自然再生事業による湿地再生、魚道整備による魚類の遡上・降下環境の改善等を図るとともに、多様な主体と連携した生態系ネットワークの形成による流域の生態系の保全・創出を推進している。

②河川における外来種対策

生物多様性に対する脅威の１つである外来種は、全国の河川において生息域を拡大している。この対策として、「地域と連携した外来植物防除対策ハンドブック（案）」等の周知を行うなどの対策を実施している。

（2）河川水量の回復のための取組み

良好な河川環境を保全するには、豊かな河川水量の確保が必要である。このため、河川整備基本方針等において動植物の生息・生育環境、景観、水質等を踏まえた必要流量を定め、この確保に努めているほか、水力発電所のダム等の下流の減水区間における清流回復の取組みを進めている。また、ダム下流の河川環境を保全するため、洪水調節に支障を及ぼさない範囲で洪水調節容量の一部に流水を貯留し、活用放流するダムの弾力的管理及び弾力的管理試験を行っているほか、河川の形状等に変化を生じさせる中規模フラッシュ放流の取組みを進めている。さらに、平常時の自然流量が減少した都市内河川では、下水処理場の処理水の送水等により、河川流量の回復に取り組んでいる。

（3）流域の源頭部から海岸までの総合的な土砂管理の取組みの推進

土砂の流れの変化による河川環境の変化や海域への土砂供給の減少、沿岸漂砂の流れの変化等による海岸侵食等が進行している流砂系について、流域の源頭部から海岸まで一貫した総合的な土砂管理の取組みを関係機関が連携して推進している。具体的には、砂防、ダム、河川、海岸等における土砂の流れに関する問題に対応するため、適正な土砂管理に向けた総合土砂管理計画の策定や、土砂を適切に下流へ流すことのできる透過型砂防堰堤の設置並びに既設砂防堰堤の改良、ダムにおける土砂バイパス等による土砂の適切な流下、河川の砂利採取の適正化、サンドバイパス、養浜等による砂浜の回復等の取組みを行っている。

（4）河川における環境教育

川は身近に存在する自然空間であり、環境学習や自然体験活動等の様々な活動が行われている。安全に川で学び、遊ぶためには、河川への理解を深めるとともに、正しい知識が不可欠であることから、教育関係者や一般利用者向けの学習支援素材の作成や、市民団体が中心となっ

【関連リンク】
総合的な土砂管理と流砂系
URL：https://www.mlit.go.jp/river/sabo/sougoudoshakanri/sougoudosyatowa.pdf

【関連リンク】
子どもの水辺再発見プロジェクト・水辺の楽校プロジェクト
URL：https://www.mlit.go.jp/river/kankyo/play/kawanimanabu.html

て設立された特定非営利活動法人「川に学ぶ体験活動協議会（RAC）」等と連携した川の指導者の育成等を推進している。

3 海岸・沿岸域の環境の整備と保全

津波、高潮、高波等から海岸を防護しつつ、生物の生息・生育地の確保、景観への配慮や海岸の適正な利用の確保等が必要であり、「防護」「環境」「利用」の調和のとれた海岸の整備と保全を推進している。また、「美しく豊かな自然を保護するための海岸における良好な景観及び環境並びに海洋環境の保全に係る海岸漂着物等の処理等の推進に関する法律（海岸漂着物処理推進法）」に基づき、関係機関と緊密な連携を図り、海岸漂着物等に対する実効的な対策を推進している。

また、海岸に漂着した流木等が異常に堆積し、これを放置することにより海岸保全施設の機能を阻害する場合は、海岸管理者に対して「災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業」により支援している。なお、海岸保全施設の機能の確保や海岸環境の保全と公衆の海岸の適正な利用を図ることを目的に、放置座礁船の処理や海域において異常に堆積しているヘドロ等の除去についても支援している。

4 港湾行政のグリーン化

（1）今後の港湾環境政策の基本的な方向

我が国の港湾が今後とも物流・産業・生活の場としての役割を担い、持続可能な発展を遂げていくためには、過去に劣化・喪失した自然環境を少しでも取り戻し、港湾のあらゆる機能について環境配慮に取り込むことが重要である。そのため、港湾の開発・利用と環境の保全・再生・創出を車の両輪としてとらえた「港湾行政のグリーン化」を図る。

（2）良好な海域環境の積極的な保全・再生・創出

港湾整備で発生する浚渫土砂等を有効に活用した干潟造成、覆砂、深掘跡の埋め戻し、生物共生型港湾構造物の普及方策の検討を実施するとともに、行政機関、研究所等の多様な主体が環境データを登録・共有することができる環境情報データベースを構築し、環境データの収集・蓄積・解析・公表を図りつつ、沿岸域の良好な自然環境の保全・再生・創出に積極的に取り組む。

また、自然環境の大切さを学ぶ機会の充実を図るため、保全・再生・創出した場を活用した「海辺の自然学校」を全国各地で実施する。

（3）放置艇対策の取組み

放置艇は、景観や船舶の航行等に影響を及ぼすとともに津波による二次被害も懸念されることから、小型船舶の係留・保管能力の向上と放置等禁止区域の指定等の規制措置の対策を実施している。

【関連リンク】
河川水難事故防止ポータルサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/river/kankyo/play/anzenriyou.html

5 道路の緑化・自然環境対策等の推進

道路利用者への快適な空間の提供、周辺と一体となった良好な景観の形成、地球温暖化やヒートアイランドへの対応、良好な都市環境の整備等の観点から、道路の緑化は重要である。このため、道路緑化に係る技術基準に基づき、良好な道路緑化の推進及びその適切な管理を図っている。

図表Ⅱ-7-3-1　道路緑化の事例（兵庫県神戸市）



第4節 健全な水循環の維持又は回復

1 水循環政策の推進

（1）水循環基本法に基づく政策展開

令和５年６月、水循環基本法に基づき、「水循環白書」を閣議決定、国会報告した。「水循環白書」は、政府が水循環に関して講じた施策について、毎年、国会に報告するものであり、今回は、「水循環の取組みの新たなフェーズ～流域マネジメントを中心に～」と題した特集を組み、地方公共団体の水循環に係る先行事例を紹介するとともに、４年度に政府が講じた施策を報告した。

（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等の公的機関、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５年度は、各地域の水循環に係る計画のうち９月に１計画、３月に８計画を「流域水循環計画」として公表した（６年３月時点で合計78計画）。

流域水循環協議会の設置、流域水循環計画の策定、資金確保等に関する実務的な手順等を体系的に取りまとめた「流域マネジメントの手引き」の見直しを行い令和６年１月に公表した。また、流域マネジメントに関する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・実施に必要となる技術的な助言・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つの地方公共団体への支援を実施した。

2 水の恵みを将来にわたって享受できる社会を目指して

水資源政策については、平成27年３月国土審議会答申に基づき、安全で安心できる水を確保し、安定して利用できる仕組みをつくり、水の恵みを将来にわたって享受することができる社会を目指した取組みが進められている。このような中、気候変動の影響の顕在化、水需要の

変化と新たなニーズの顕在化、大規模災害・事故による水供給リスクの更なる顕在化等、近年、水資源を巡る様々な情勢の変化がみられていることから、令和５年10月に国土審議会水資源開発分科会調査企画部会において、気候変動や災害、社会情勢の変化等を踏まえた「リスク管理型の水資源政策の深化・加速化について」提言が取りまとめられた。

また、我が国の産業と人口の約５割が集中する全国７水系６計画の水資源開発基本計画においては、平成29年５月国土審議会答申を受けて、リスク管理型の「水の安定供給」へと抜本的に見直すこととしており、令和６年３月末時点において、４計画（吉野川水系、利根川及び荒川水系、淀川水系、筑後川水系）が閣議決定・国土交通大臣決定し、計画の見直しが完了した。

3 水環境改善への取組み

（1）水質浄化の推進

水環境の悪化が著しい全国の河川等においては、地方公共団体、河川管理者、下水道管理者等の関係機関が連携し、河川における水質浄化対策や下水道整備による生活排水対策等、水質改善に取組んでいる。

（2）水質調査と水質事故対応

良好な水環境を保全・回復する上で水質調査は重要であり、令和４年は一級河川109水系の1,085地点を調査した。また、市民と協働で水質調査マップの作成や水生生物調査等を実施した。

油類や化学物質の流出等による河川の水質事故は、令和３年に一級水系で674件発生した。水質汚濁防止に関しては、河川管理者と関係機関で構成される水質汚濁防止連絡協議会を109水系のすべてに設立しており、水質事故発生時の速やかな情報連絡や、オイルフェンス設置等の被害拡大防止に努めている。

（3）閉鎖性海域の水環境の改善

東京湾、伊勢湾、大阪湾を含む瀬戸内海等の閉鎖性海域では、陸域からの汚濁負荷量は減少しているものの、干潟・藻場の消失による海域の浄化能力の低下等により、依然として赤潮や青潮が発生し漁業被害等が生じている。

また、漂流ごみ・油による環境悪化や船舶への航行影響等が生じている。このため、海洋環境整備船による漂流ごみや油の回収を行うとともに、漁業者等の関係者と連携しつつ、海域環境の改善を図っている。併せて、海洋環境整備船を設計標準化することで地域間の相互補完機能の強化を図り、災害対応力の向上を目指す。

加えて、きれいで豊かな海を取り戻すため、①汚泥浚渫、覆砂、深掘跡の埋め戻しによる底質改善、②干潟・藻場の再生や生物共生型港湾構造物の普及による生物生息場の創出、③海洋環境整備船による漂流ごみ・油の回収、④下水道整備等による汚濁負荷の削減、⑤多様な主体が連携・協働して環境改善に取組む体制の整備等の取組みを推進する。また、東京湾においては、これらの取組みを引き続き推進するため、令和５年３月に東京湾再生推進会議において「東京湾再生のための行動計画（第三期）」を策定した。

【関連リンク】
リスク管理型の水資源政策の深化・加速化について 提言
URL：https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/water02_sg_000164.html

【関連リンク】
令和４年全国一級河川の水質現況（令和５年７月６日発表）
URL：https://www.mlit.go.jp/river/toukei_chousa/kankyo/kankyou/suisitu/r4_suisitu.html

（4）下水道における戦略的な水環境管理

豊かな海の再生や生物の多様性の保全に向け、近傍海域の水質環境基準の達成・維持等を前提に、冬期に下水放流水に含まれる栄養塩類の濃度を上げることで不足する窒素やリンを供給する、栄養塩類の能動的運転管理を進めている。合流式下水道の改善は、全国一律の基準の達成に向けて、緊急改善対策を実施してきたが、今後は地域の望ましい水環境の創造に向けて、水域の特性や水環境へのニーズ・利用用途に応じて改善対策の強化を図ることとしている。

このような、豊かな海等、水環境に対する新たなニーズの高まりに加え、人口減少社会への対応や脱炭素社会への貢献等、下水道における水環境施策が大きな転換期にあることを踏まえ、望ましい水環境管理のあり方について検討を行っている。

4 水をはぐくむ・水を上手に使う

（1）水資源の安定供給

水利用の安定性を確保するためには、需要と供給の両面から地域の実情に応じた多様な施策を行う必要がある。具体的に、需要面では水の回収・反復利用の強化、節水意識の向上等があり、供給面ではダム等の水資源開発施設の建設、維持管理、老朽化対策、危機管理対策等がある。

また、地下水の適正な保全及び利用、雨水・再生水の利用促進のほか、「水源地域対策特別措置法」に基づいて、水源地域の生活環境、産業基盤等を整備し、併せてダム貯水池の水質汚濁の防止等に取り組んでいる。

さらに、気候変動の影響により、渇水がより深刻化し、渇水による社会生活や経済への更なる影響が発生することが懸念されている。このため、渇水による被害を防止、軽減する対策を推進するべく、既存施設の水供給の安全度と渇水リスクの評価を行うとともに、渇水被害を軽減するための対策等を定める渇水対応タイムライン（時系列の行動計画）の作成を促進する。渇水による影響が大きい水系から渇水対応タイムラインの作成を進め、令和５年度末に国が管理する30水系32河川で運用を開始している。

（2）水資源の有効利用

①下水処理水の再利用拡大に向けた取組み

下水処理水は、都市内において安定した水量が確保できる貴重な水資源である。下水処理水全体のうち、約1.5％が用途ごとに必要な処理が行われ、再生水としてせせらぎ用水、河川維持用水、水洗トイレ用水等に活用されており、更なる利用拡大に向けた取組みを推進している。

②雨水利用等の推進

水資源の有効利用を図り、併せて下水道、河川等への雨水の集中的な流出の抑制に寄与するため、雨水の利用を推進する取組みを実施している。具体的には、雨水を一時的に貯留し水洗トイレ用水や散水等へ利用する取組みを推進しており、これらの利用施設は、令和４年度末において4,198施設あり、その年間利用量は約1,252万m^3である。

（3）安全で良質な水の確保

安全で良質な水道水の確保のため、河川環境や水利用に必要となる河川流量の確保や、水質事故等の不測の事態に備えた河川管理者や水道事業者等の関係機関の連携による監視体制の強化、下水道、集落排水施設、浄化槽の適切な役割分担の下での生活排水対策の実施により、水道水源である共用水域等の水質保全に努めた。

（4）雨水の浸透対策の推進

近年、流域の都市開発による不浸透域の拡大により、降雨が地下に浸透せず短時間で河川に流出する傾向にある。降雨をできるだけ地下に

浸透させることにより、豪雨による浸水被害等を軽減させるとともに、地下水の涵養や湧水の復活等の健全な水循環系の構築にも寄与する雨水貯留浸透施設の整備を推進・促進している。

（5）地下水の適正な保全及び利用

地下水の減少や汚染による地下水障害はその回復に極めて長時間を要し、特に地盤沈下は不可逆的な現象である。このため、地下水障害の防止や生態系の保全等を確保しつつ、地域の地下水を守り、水資源等として利用していくことが求められている。これらの課題に対応するため、より一層地域の実情に応じた地下水マネジメントの推進を支援する。

5 下水道整備の推進による快適な生活の実現

（1）下水道による汚水処理の普及

汚水処理施設の普及率は令和４年度末において、全国で92.9%（下水道の普及率は81.0%）となった（東日本大震災の影響により、調査対象外とした福島県の一部市町村を除いた集計データ）ものの、地域別には大きな格差がある。特に人口５万人未満の中小市町村における汚水処理施設の普及率は83.4%（下水道の普及率は54.3%）と低い水準にとどまっている。今後の下水道整備においては、人口の集中した地区等において重点的な整備を行うとともに、地域の実情を踏まえた効率的な整備を推進し、普及格差の是正を図ることが重要である。

①汚水処理施設の早期概成に向けた取組み

汚水処理施設の整備を進めるに当たっては、汚水処理に係る総合的な整備計画である「都道府県構想」において、経済性や水質保全上の重要性等の地域特性を踏まえ、適切な役割分担を定めることとしている。令和８年度末までの汚水処理施設整備の概成を目指して整備を促進しており、人口減少等の社会状況変化を踏まえ、汚水処理手法の徹底的な見直しを推進している。

また、早期かつ安価な整備を可能とするため、地域の実情に応じた新たな整備手法を導入するクイックプロジェクトの導入や、民間活力を活用して整備を推進するための官民連携事業の導入等、整備手法や発注方法の工夫により、未普及地域の解消を推進している。

（2）下水道事業の持続性の確保

①ストックマネジメントの推進

下水道は、令和４年度末現在、管渠延長約49万km、終末処理場約2,200か所に及ぶ膨大なストックを有している。これらは、高度経済成長期以降に急激に整備されたことから、今後急速に老朽化施設の増大が見込まれている。小規模なものが主ではあるが、管路施設の老朽化や硫化水素による腐食等に起因する道路陥没が年間に約2,600か所で発生している。下水道は人々の安全・安心な都市生活や社会経済活動を支える重要な社会インフラであり、代替手段の確保が困難なライフラインであることから、効率的な管路点検・調査手法や包括的民間委託の導入検討を行うとともに、予防保全管理を実践したストックマネジメントの導入に伴う計画的かつ効率的な老朽化対策を実施し、必要な機能を持続させることが求められている。平成27年５月には「下水道法」が改正され、下水道の維持修繕基準が創設された。これを受け、腐食のおそれが大きい排水施設については、５年に１度以上の適切な頻度で点検を行うこととされ、持続的な下水道機能の確保のための取組みが進められている。また、本改正においては、

【関連リンク】
都市規模別汚水処理人口普及率
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001628140.pdf

下水道事業の広域化・共同化に必要な協議を行うための協議会制度が創設されるなど、地方公共団体への支援を強化することにより、下水道事業の持続性の確保を図っている。

②下水道の広域化の取組み

下水道の持続可能な事業運営に向け、すべての都道府県において令和４年度末までに広域化・共同化計画が策定された。国土交通省としても、平成30年度に創設した「下水道広域化推進総合事業」やマニュアルの策定、先行して取り組む事例の水平展開等により、引き続き財政面、技術面の双方から支援を行っていく。

また、国土交通省では、令和３年度より、下水道革新的技術実証事業（B-DASHプロジェクト）として、ICTを活用した下水道施設広域管理システムの実証を進めている。

③経営健全化の促進

下水道は、国民生活に不可欠なインフラであるが、その経営は汚水処理費（公費で負担すべき部分を除く）を使用料収入で賄うことが原則とされている。人口減少等に伴う収入の減少や老朽化施設の増大等、課題を克服し、将来に渡って下水道サービスを維持するため、経営に関する的確な現状把握や中長期収支見通しを含む経営計画の策定、定期検証に基づく収支構造の適正化を促すなど、経営健全化に向けた取組みを推進している。

（３）下水道分野における「ウォーターPPP」等、PPP/PFI（官民連携）の推進

水道、下水道及び工業用水道分野において、コンセッション方式と、同方式に準ずる効果が期待できる管理・更新一体マネジメント方式を総称するものとして、令和５年６月２日に公表された「PPP/PFI推進アクションプラン（令和５年改定版）」の中で、新たに「ウォーターPPP」が位置付けられた。下水道分野においては、導入を検討する自治体に対する定額補助を創設するとともに、自治体等向けの説明会において情報提供や意見交換を実施し、自治体に対する支援の充実や枠組みに関する周知に積極的に取り組んでいる。

（４）下水道分野の広報の推進

下水道の使命を果たし、社会に貢献した好事例を平成20年度より「国土交通大臣賞（循環のみち下水道賞）」として表彰しその功績を称えるとともに、広く発信することで全国的な普及を図っている。また、先進的な下水道広報活動の事例を各地方公共団体と共有し全国展開を図るほか、将来の下水道界を担う人材の育成や下水道の多様な機能の理解促進を目的に、広報素材を提供するなど下水道環境教育を推進している。

【関連リンク】
国土交通大臣賞「循環のみち下水道賞」
URL：https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sewerage/mizukokudo_sewerage_tk_000848.html

Column コラム

水道整備・管理行政の移管について

令和６年４月に厚生労働省の所管する水道整備・管理行政が国土交通省・環境省へ移管されました。水道については、水道事業の経営基盤強化、老朽化や耐震化への対応、災害発生時における早急な復旧支援、渇水への対応等の課題があります。これらの問題に対し、施設整備や下水道運営、災害対応に関する能力・知見や、層の厚い地方組織を有する国土交通省が所掌することで、そのパフォーマンスの一層の向上を図ることが期待されています。

「清浄にして豊富低廉な水の供給を図り、もつて公衆衛生の向上と生活環境の改善とに寄与すること」という水道法第一条に掲げる目的を果たし続けるとともに、水道整備・管理行政の機能強化や上下水道一体のシナジー効果を発現できるようしっかりと取り組んでまいります。



水道整備・管理行政移管準備チーム設置式（令和５年５月 23 日）

第５節　海洋環境等の保全

（１）船舶からの排出ガス対策[注6]

船舶の排ガス中の硫黄酸化物（SOx）による人や環境への悪影響低減のため、MARPOL条約[注7]により、船舶用燃料油の硫黄分濃度の上限が規制されている。同条約に基づき令和２年１月１日から、基準値が従来の3.5%から0.5%へ強化されている。

国土交通省としては、規制適合油が適切に使用され、安全に運航が行われるよう、引き続き状況の把握に努めていく。

（２）大規模油汚染等への対策

日本海等における大規模な油汚染等への対応策として、日本、中国、韓国及びロシアによる海洋環境保全の枠組みである「北西太平洋地域海行動計画（NOWPAP）」における「NOWPAP地域油危険物質及び有害物質流出緊急時計画」の見直し等、国際的な協力体制の強化に取り組んでいる。また、「油等汚染事件への準備及び対応のための国家的な緊急時計画」及び「排出油等防除計画」を見直し、本邦周辺海域で発生した大規模油流出事故における防除体制等を整えるとともに、大型浚渫兼油回収船による迅速かつ確実な対応体制を確立している。

さらに、MARPOL条約において船舶からの

注６　国際海運からの温室効果ガス（GHG）削減に向けた我が国の取組みは、第８章第２節２(4) ① 国際海事機関の項目を参照。
注７　船舶による汚染の防止のための国際条約

油や廃棄物等の排出が規制されていることを受け、国土交通省では、港湾における適切な受入れを確保するため、港湾管理者の参考となるよう「港湾における船内廃棄物の受入れに関するガイドライン（案）」を策定している。

（3）船舶を介して導入される外来水生生物問題への対応

水生生物が船舶のバラスト水[注8]に混入し、移動先の海域の生態系に影響を及ぼす問題に対応すべく、IMOにおいて平成16年に船舶バラスト水規制管理条約が採択され、29年に発効した。本条約は、規制対象船舶に対して、有害水バラスト処理設備を用いてバラスト水中の水生生物を除去するなどのバラスト水管理の実施を求めている。現在、IMOでは、当該条約の実運用を通じて確認された課題を踏まえた条約改正の検討が行われており、我が国は合理的な改正により課題の解決が図られるよう議論に参画している。

（4）条約実施体制の確立

船舶事故や海洋汚染の大きな要因となり得るサブスタンダード船[注9]を排除するため、国際船舶データベース（EQUASIS）の構築等、国際的な取組みに積極的に参加するとともに、日本への寄港船舶に立入検査を行って基準に適合しているかを確認するポートステートコントロール（PSC）[注10]を実施している。また、サブスタンダード船を排除するため、IMOは、国際条約で求められている必要な措置の確実な実施状況について、平成28年よりすべての加盟国に対し、監査を実施している。なお、我が国の船舶検査やPSC等は、ISO9001に基づく品質管理システムを導入し、国際的な水準での条約実施体制を確立している。

第6節　大気汚染・騒音の防止等による生活環境の改善

1　道路交通環境問題への対応

（1）自動車単体対策

①排出ガス低減対策

新車の排出ガス対策に関しては、四輪車及び二輪車について国際調和排出ガス試験法を導入しており、世界的にトップレベルの排出ガス規制を適用している。

また、平成27年９月に発覚したフォルクスワーゲン社の排出ガス不正問題を契機としてディーゼル乗用車等の型式指定時に路上走行検査を導入し、令和４年から順次適用開始している。

一方、排気管から排出される有害物質を規制値よりも大きく低減させる自動車については、消費者が排出ガス低減性能に優れた自動車を容易に識別・選択できるよう、その低減レベルに応じ、低排出ガス車として認定する制度を実施している。

②騒音対策

自動車騒音対策に関しては、四輪車及び二輪車の騒音に係る国際基準を導入している。また、定常走行時の寄与率が高い四輪車用タイヤ単体の騒音に係る国際基準を導入し、平成30年４月から順次適用を開始している。

注8　主に船舶が空荷の時に、船舶を安定させるため、重しとして積載する海水等
注9　旗国による十分な検査が行われず、条約の技術基準を満足しないまま航行している船があり、こうした船を「サブスタンダード船」と呼んでいる。
注10　寄港国による外国船舶の監督。

（2）交通流対策等の推進

①大気汚染対策

自動車からの粒子状物質（PM）や窒素酸化物（NOx）の排出量は、発進・停止回数の増加や走行速度の低下に伴い増加することから、沿道環境の改善を図るため、バイパス整備による市街地の通過交通の転換等を推進している。

②騒音対策

交通流対策とともに、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の整備等を進めている。

また、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」に基づき、道路交通騒音により生ずる障害の防止等に加えて、沿道地区計画の区域内において、緩衝建築物の建築費又は住宅の防音工事費への助成を行っている。

2 空港と周辺地域の環境対策

これまで我が国では、低騒音型機の導入等による機材改良、夜間運航規制等による発着規制、騒音軽減運航方式による運航方法の改善や空港構造の改良、防音工事や移転補償等の周辺環境対策からなる航空機騒音対策を着実に実施してきたところである。近年、低騒音機の普及等により、航空機の発着回数が増加する中でも、空港周辺地域への航空機騒音による影響は軽減されてきている。

今後も、航空需要の変動等、状況の変化に応じ、地域住民の理解と協力を引き続き得ながら総合的な航空機騒音対策を講じることで、空港周辺地域の発展及び環境の保全との調和を図っていく必要がある。

3 鉄道騒音対策

新幹線の騒音については、昭和50年環境庁告示「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」に基づき、環境基準が達成されるよう、音源対策では防音壁の設置や嵩上げ等を引き続き推進している。

また、在来線の騒音については、平成7年環境庁通達「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針」に基づき、指針を満たすよう、音源対策ではロングレール化等を引き続き推進している。

4 ヒートアイランド対策

ヒートアイランド現象とは、都市の中心部の気温が郊外に比べて島状に高くなる現象である。1927年からの統計において、日本の年平均気温は、都市化の影響の比較的小さい地点では、主に地球温暖化の影響により100年あたり約1.3度の割合で上昇している。一方、日本の大都市では、100年当たり約2～3℃の割合で上昇しており、地球温暖化の傾向に都市化の影響が加わり、気温の上昇は顕著に現れている。総合的・効果的なヒートアイランド対策を推進するため、関係省庁の具体的な対策を体系的に取りまとめた「ヒートアイランド対策大綱」（平成16年策定、25年改定）に基づき、空調システムや自動車から排出される人工排熱の低減、公共空間等の緑化や水の活用による地表面被覆の改善、「風の道」に配慮した都市づ

【関連データ】
自動車からの粒子状物質（PM）、窒素酸化物（NOx）の排出量と走行速度の関係
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

くり、ヒートアイランド現象に関する観測・監視及び調査等の取組みを進めている。

5 シックハウス等への対応

（1）シックハウス対策

住宅に使用する内装材等から発散する化学物質が居住者等の健康に影響を及ぼすおそれがあるとされるシックハウスについて、「建築基準法」に基づく建築材料及び換気設備に関する規制や、「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく性能表示制度等の対策を講じている。

また、官庁施設の整備に当たっては、化学物質を含有する建築材料等の使用の制限に加え、施工終了時の室内空気中濃度測定等による対策を講じている。

（2）ダイオキシン類問題等への対応

「ダイオキシン類対策特別措置法」で定義されているダイオキシン類について、全国一級水系で水質・底質調査を実施している。令和４年度は、水質は約98％（202地点／207地点）、底質はすべての地点で環境基準を満たした。

なお、河川や港湾では、「河川、湖沼等における底質ダイオキシン類対策マニュアル（案）」や「港湾における底質ダイオキシン類対策技術指針（改訂版）」に基づき、必要に応じてダイオキシン類対策を実施している。

（3）アスベスト問題への対応

アスベスト問題は、人命に係る問題であり、アスベストが大量に輸入された1970年代以降に造られた建物が今後解体期を迎えることから、被害を未然に防止するための対応が重要である。アスベスト含有建材の使用実態を的確かつ効率的に把握するため、平成25年度に創設した「建築物石綿含有建材調査者講習」制度に基づき、調査者の育成を行ってきており、30年度には、更なる充実を図るため、当該制度を厚生労働省及び環境省との共管制度とした。令和４年度には新たに『工作物石綿事前調査者』制度を設けた。また、「建築基準法」により、建築物の増改築時における吹付けアスベスト等の除去等を義務付けており、既存建築物における吹付けアスベスト等の除去等を推進するため、社会資本整備総合交付金等の補助制度を行っているほか、各省各庁の所管の既存施設における吹付けアスベスト等の除去・飛散防止の対策状況についてフォローアップを実施している。さらに、アスベスト含有建材情報のデータベース化、建築物のアスベスト対策の普及啓発に係るパンフレット等により情報提供を推進している。

6 建設施工における環境対策

公道を走行しない建設機械等に対し、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」等により排出ガス（NOx、PM等）対策を実施している。また、最新の排出ガス規制等に適合する環境対策型建設機械の購入に対して低利融資制度等の支援を行っている。

第7節　地球環境の観測・監視・予測

1　地球環境の観測・監視

（1）気候変動の観測・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CO_2を国内３地点で、北西太平洋の洋上大気や表面海水中のCO_2を海洋気象観測船で観測しているほか、航空機を利用して北西太平洋上空のCO_2等を観測している。また、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の収集・提供を行っている。

（2）異常気象の観測・監視

気象庁は、我が国や世界各地で発生する異常気象を監視して、極端な高温・低温や多雨・少雨等が観測された地域や気象災害について、定期及び臨時の情報を取りまとめて発表している。

また、社会的に大きな影響をもたらした異常気象が発生した場合は、特徴と要因、見通しをまとめた情報を随時発表している。さらに、気象庁では、アジア太平洋地域の気候情報提供業務支援のため、世界気象機関（WMO）の地区気候センターとしてアジア各国の気象機関に対し、異常気象の監視・解析等の情報を提供するとともに、研修や専門家派遣を通じて技術支援を行っている。

（3）静止気象衛星による観測・監視

気象庁は、静止気象衛星「ひまわり８号・９号」の運用を継続して実施している。「ひまわり８号・９号」の２機体制によって長期にわたる安定的な観測体制を確立し、東アジア・西太平洋地域の広い範囲を、24時間常時観測している。これらの衛星では、台風や集中豪雨等に対する防災機能の向上に加え、地球温暖化をはじめとする地球環境の監視機能を世界に先駆けて強化している。

（4）海洋の観測・監視

海洋は、大気と比べて非常に多くの熱を蓄えていることから地球の気候に大きな影響を及ぼしているとともに、人類の経済活動により排出されたCO_2を吸収することによって、地球温暖化の進行を緩和している。このことから、地球温暖化をはじめとする地球環境の監視のためには、海洋の状況を的確に把握することが重要である。気象庁では、国際的な協力体制の下、海洋気象観測船により北西太平洋において高精度な海洋観測を行うとともに、人工衛星や海洋の内部を自動的に観測する中層フロート（アルゴフロート）によるデータを活用して、海洋の状況を監視している。

その結果については、気象庁ウェブサイト「海洋の健康診断表」により、我が国周辺海域の海水温・海流、海面水位、海氷等に関する情報とともに、現状と今後の見通しを解説している。

海上保安庁では、日本周辺海域の海況を自律型海洋観測装置（AOV）、漂流ブイ及び海洋短波レーダーにより常時監視・把握するとともに、観測結果を公表している。また、日本海洋データセンターにおいて、我が国の海洋調査機関により得られた海洋データを収集・管理し、関係機関及び一般国民へ提供している。

【関連データ】
海洋気象観測船による地球環境の監視
URL：https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html

（5）オゾン層の観測・監視

気象庁では、オゾン・紫外線を観測した成果を毎年公表しており、それによると世界のオゾン量は2000年以降ではわずかな増加がみられるが、1970年代と比較すると少ない状態が続いている。

また、国民の有害紫外線対策に資するため、気象庁ウェブサイト「紫外線情報」において、現在の紫外線の強さ（紫外線解析値）を毎時間提供し、当日、又は翌日の紫外線の強さの予測（紫外線予測値）を毎日提供している。紫外線の強さには、有害紫外線の人体への影響度を示す指標（UVインデックス）を用いている。

（6）南極における定常観測の推進

気象庁は、昭和基地でオゾン、日射・赤外放射、地上、高層等の気象観測を継続して実施しており、観測データは南極のオゾンホールや気候変動等の地球環境の監視や研究に寄与するなど、国際的な施策策定のために有効活用されている。

国土地理院は、南極地域観測隊の活動、地球環境変動の研究及び測地測量に関する国際的活動等に寄与するため、GNSS連続観測等により位置の基準を整備し、地形図の作成・更新、衛星画像図の整備等を実施している。

海上保安庁は、海底地形調査を実施しており、観測データは、海図の刊行、氷河による浸食や堆積環境等の過去の環境に関する研究等の基礎資料として役立てられている。また、潮汐観測を実施し、地球温暖化と密接に関連している海面水位変動の監視にも寄与している。

2 地球環境の予測・研究

文部科学省及び気象研究所では、世界全体の炭素循環過程等を含む地球システムモデルや、日本付近の気候の変化を詳細に予測可能な地域気候モデルの開発等を行い、気候変動の予測研究を行うとともに、世界気候研究計画（WCRP）等の国際研究計画に積極的に参加している。文部科学省と気象庁が公表した「日本の気候変動2020」（令和２年12月公表）では、日本の気候変動について、今後の世界平均気温が２℃上昇シナリオ及び４℃上昇シナリオで推移した場合の将来予測を取りまとめており、この報告書の後継となる「日本の気候変動2025」の作成に向けて、気候変動に関する懇談会 評価検討部会を開催するなど議論を深めた。さらに、文部科学省と気象庁では気候変動の影響評価研究者や地方公共団体、民間企業等の様々な分野で気候変動対策に活用できるデータを取りまとめた「気候予測データセット2022」及び解説書（４年12月公表）に、日本全国を対象とした5kmメッシュでの過去、２℃上昇、４℃上昇実験のアンサンブル気候予測データセットを追加するとともに、データ統合・解析プラットフォーム（DIAS）を通じて公開した。

このような取組みにより、気候変動の自然科学的根拠について観測成果や予測結果を提供し、気候変動影響評価報告書（令和２年12月公表）、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第６次評価報告書（３～５年公表）、地球温暖化対策計画（３年10月閣議決定）や気候変動適応計画（３年10月22日閣議決定）に基づき、地方公共団体等による適応策策定に向けた取組み等に対し積極的に貢献した。

3 地球規模の測地観測の推進

VLBI（天体からの電波を利用してアンテナの位置を測る技術）やSLR（レーザ光により人工衛星までの距離を測る技術）を用いた国際観測、験潮、絶対重力観測、電子基準点によるGNSS連続観測等を通じて全球統合測地観測システム（GGOS）に参加し、地球の形状と動きの決定に貢献することで、地球規模の測地基準座標系（GGRF）の構築を推進している。

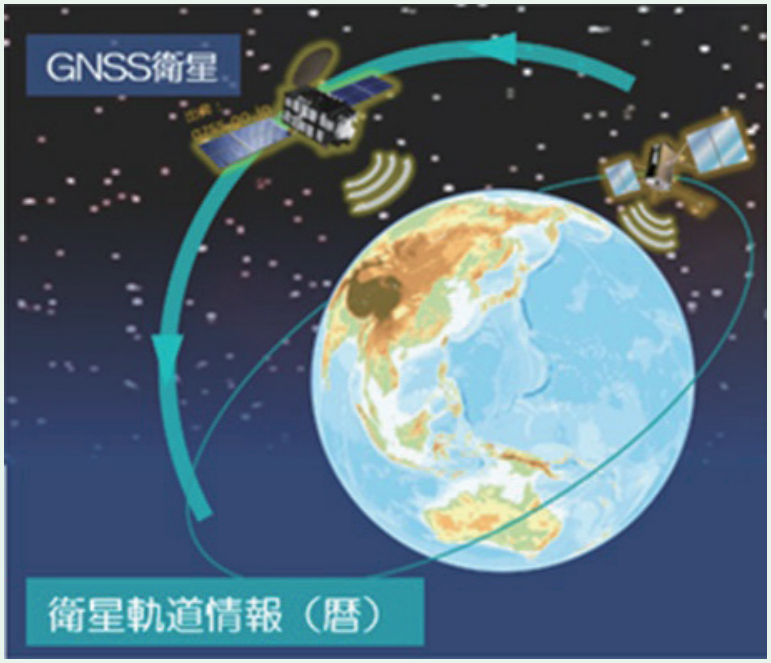
また、日本の機関で初めての国際GNSS事業の解析センターとして、2023年からJAXAと共同でGNSS衛星の軌道情報の算出に取り組み、高精度測位基盤の構築に貢献している。

Column コラム

日本初！ IGS 解析センターに認定

GNSSは衛星の軌道情報（暦：れき）を基にして地上の位置決定を行うシステムであり、高精度な位置決定には、高精度な暦（精密暦：せいみつれき）が必要不可欠です。現在、最も高精度とされている精密暦は、国際GNSS事業（IGS）が「IGS解析センター」から提出された精密暦を統合処理することで算出されており、IGS解析センターは、IGSの認定を受けた世界各地の測量・宇宙関係機関で構成されています。

国土地理院はJAXAと連携し、独自の方法で精密暦を算出する方法を確立し、2023年12月に日本で初めて解析センターに認定されました。これによりIGSを通じた国際貢献を果たすとともに、高精度測位に必要となる基盤の整備に貢献しています。



【関連リンク】
https://www.gsi.go.jp/denshi/denshi65011.html

第8章　戦略的国際展開と国際貢献の強化

第1節　インフラシステム海外展開の促進

1　政府全体の方向性

新興国を中心とした世界の膨大なインフラ需要を積極的に取り込むことにより、我が国の経済成長につなげていくため、政府は平成25年３月に国土交通大臣を含む関係閣僚を構成員とする「経協インフラ戦略会議」を設置し、政府一体となってのインフラ海外展開に取り組んできた。

その一方で、新興国企業の台頭により競争環境が激化しているほか、新型コロナウイルス感染拡大への対応を機に、世界全体でデジタル化が加速しているなかで、これに伴うインフラニーズの変容も想定される。加えて、カーボンニュートラルの実現や、ロシアのウクライナ侵略等による経済安全保障が国際的な関心事となる中、インフラシステム海外展開においても、これらへの貢献に向けた取組みの一層の促進が期待されている。

このような状況を踏まえ、令和５年６月には、政府全体のインフラシステム海外展開の方向性を示した「インフラシステム海外展開戦略2025」の追補が策定され、今後の重点戦略を①DX等新たな時代の変革への対応の強化、②脱炭素社会に向けたトランジションの加速、③自由で開かれたインド太平洋（FOIP）を踏まえたパートナーシップの促進の３つの柱として整理し、政府全体で「質の高いインフラシステム」の海外展開に取り組んでいる。

2　国土交通省における取組み

国土交通省では、政府の方針である「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づき、関係者と情報・戦略を共有し、官民一体となった取組みを進めるため、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」を策定している。具体的には以下の（１）～（７）を主な施策として精力的に推進しているところである。

（１）「川上」からの継続的関与の強化

我が国企業が確実に案件を獲得するために、案件が成立するか不明確な「川上」の段階から相手国に働きかけ、我が国企業が参入しやすい環境を整備する必要がある。このため、相手国の国土計画・マスタープラン等の上位計画から関与し、トップセールス、二国間枠組みによる政府間対話等のGtoGによる情報発信等に取り組んでいる。

（２）PPP案件等への対応力の強化

世界の膨大なインフラ需要を公共投資だけで賄うことは困難であり、対外債務増加に消極的な国もあることから、民間資金を活用する官民連携（PPP：Public-Private Partnership）への期待が高まっている。しかしながら、PPP案件を円滑に進めるための相手国における法制度が未整備な場合や、相手国政府における官民の適正なリスク分担に対する理解が不十分な場合もあることから、政府としても相手国の状況

を十分に踏まえ、環境整備を働きかけている。

（3）我が国の強みを活かした案件形成

我が国の「質の高いインフラシステム」は、①使いやすく長寿命かつ低廉なライフサイクルコスト、②技術移転、人材・企業育成等相手国発展のための基盤づくり、③工期等契約事項の確実な履行、④環境や防災、安全面にも配慮した経験に基づいた技術導入を特長として有し、これらの強みを活かした案件形成や「川下」までを見据えた案件形成後の継続的なフォローを行う。

（4）我が国コンサルタントによる調査等の質の向上

案件形成を円滑に進めるためには、我が国コンサルタントによる成果の質の更なる向上を図る必要がある。このため、第三者による技術的助言への支援、事業調査の早期段階における我が国企業の知見を聴取する仕組みの構築及びコンサルタントの業務実施環境の整備等に取り組む。

（5）我が国企業の競争力の強化

競合国企業は、海外展開事業の規模と実績において我が国企業を大きく上回っており、価格面及び提供する商品の質の柔軟性を含めた供給能力面において、我が国企業の競争力を強化していく必要がある。そのため、現地ローカル企業との連携の促進、海外での設計・製造拠点の設置や現地職員の活用並びにM&Aによる現地・海外企業の取得といった取組みを支援するとともに、国際標準化等に係る戦略的取組みを推進する。

（6）我が国企業の海外展開に係る人材の確保と環境の整備

海外案件に従事できる能力を有する人材不足を解消し、我が国企業の人材流動化を促進するため、技術者の海外工事・業務の実績を国内事業で活用できるよう認定・表彰する「海外インフラプロジェクト技術者認定・表彰制度」の運用等を行うほか、インフラ分野に特化したジョブマッチング等の人材育成に係る具体の支援策の検討を行う。また、現場で活躍できる基礎的能力等を付与することを目的とした「海外インフラ展開人材養成プログラム」や中堅・中小建設企業海外展開促進協議会（JASMOC）の設置・運営、各種セミナーや個別相談等を通した中堅・中小建設企業の海外展開の支援を行っている。

（7）案件受注後の継続的なフォローアップ

海外案件においては、プロジェクトの受注後に発生する、相手国からの金銭の支払遅延等のトラブルが潜在的なリスクと見込まれており、事業価格の高騰等や海外事業への参入意欲の低下を招いている。このようなトラブルの解決を働きかける相手方が相手国政府や自治体、公的機関であることも多く、我が国企業の独力での解決は困難を伴う。

このため、トラブル発生時のトップクレーム等の実施や相談窓口の設置、政変・騒乱等への対応支援を行っている。

3 国土交通省のインフラシステム海外展開に係るアプローチ

国土交通省は、具体的には以下の（1）～（4）を利用して、企業が海外インフラ展開に参入しやすい環境を形成するために、様々な形で支援を行っている。

（1）トップセールスによる案件形成への働きかけ

政務レベルによるトップセールスは、インフラ案件獲得等に重要な役割を有しており、コロナ禍においてはオンライン会議等による相手国への働きかけを実施してきた。

一方で、対面での取組みによって我が国の「質の高いインフラシステム」に対する理解を醸成する重要性も再認識された。往来を再開する動きが本格化していることを踏まえ、国土交通省として政務レベルのトップセールス等による政府間対話を復活させ、我が国企業の参入・受注に向けた活動を支援している。

（2）官民ファンドによる事業支援

海外における交通・都市開発分野の事業は、初期投資が大きく資金回収までに長い期間を要することに加えて、政治リスク、需要リスク等の様々なリスクが存在するため、民間だけでは参入が困難なケースもみられる。

(株)海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）は、このようなリスクを分担し、出資や人材派遣等を通じて事業参画を行う、ハンズオン機能を有する官民ファンドとして平成26年に設立され、これまでに44事業への支援決定を行っている（令和6年3月末時点）。

令和5年度においては、デジタルや脱炭素等のポストコロナの投資ニーズを踏まえつつ、リベリアにおける大型コンテナ船保有用船事業やアラブ首長国連邦における廃棄物処理施設を通じた都市機能増進事業等の支援・認可を行った。

（3）官民合同の協議会等による情報提供やビジネスマッチングの機会提供

我が国のスタートアップ企業、地方・中小企業が高い技術力やノウハウを有していながら、海外進出を具体化するに及んでいないケースも考えられることから、インフラシステム海外展開の担い手の裾野を広げることを目指し、支援を進めてきた。

中堅・中小建設企業を対象とした海外展開に係る情報提供や技術PR等のプロモーション、ビジネスマッチング等の機会提供といった取組みを推進していく。具体的には、JOINがスタートアップ企業、中堅・中小企業や地方企業からの相談を受ける窓口を設置するとともに、JOINの支援施策を知る機会が限られる地方企業を対象とした説明会を各地方ブロックごとに開催している。

（4）国際標準化の推進と戦略的活用

海外展開を有利に進める上で、我が国の技術・ノウハウの国際標準化は極めて重要であり、国際機関で決定される国際基準を戦略的に活用し、我が国企業が受注しやすい環境を整備する必要がある。それぞれの分野の実情を踏まえて戦略的な取組みを行う必要があるため、①国際標準化機関（ISO、IEC等）における国際標準の獲得、国連機関等での基準化、②国際標準となった後、相手国での採用を働きかけ他国との差別化を確保、③国際標準未取得の場合、日本規格のデファクトスタンダード化、を柱に取組みを進めている。

4 各国・地域における取組み

①東アジア・大洋州

中国については、令和５年７月に斉藤国土交通大臣が呉江浩駐日中国大使の着任に伴う表敬訪問を受け、日中両国における観光交流の促進等について意見交換を行った。

韓国については、令和５年４月に斉藤国土交通大臣が訪日した朴普均文化体育観光部長官と日韓観光交流の促進について意見交換を行った。

大洋州については、令和５年10月に斉藤国土交通大臣が訪日したパラオ共和国人的資源・文化・観光・開発省のメトゥール大臣と会談し、パラオ共和国における公共交通の導入に向けた取組みや観光の振興についての意見交換を行い、両国間の協力を更に深めていくことを確認した。

② ASEAN 地域

（ア）インドネシア

令和５年７月、ジャカルタ下水道整備事業（第１区）における管渠を整備するパッケージ２及びパッケージ３に関し、本邦企業がインドネシア政府と契約を締結し、工事を受注した。令和５年11月、斉藤国土交通大臣は訪日したバスキ公共事業・国民住宅大臣と会談を行い、二国間で連携している水資源・水防災等について意見交換を行った。また、会談に合わせ2013年に公共事業・国民住宅省と締結した社会資本整備に関する協力覚書を更新した。同月、國場国土交通副大臣は、英国・ロンドンで開催された国際海事機関（IMO）総会に際し、ブディ運輸大臣と会談を行い、二国間で進めている交通分野の協力案件について意見交換を行った。

令和６年１月、インドネシア・バンドンにおいて「第11回日インドネシア交通次官級会合」を開催し、交通分野の協力インフラ案件について、課題に対する解決策や今後の協力の方向性等の意見交換を行い、今後も各分野において両国間で緊密な協力・連携を図っていくことを確認した。また、同会合において、2010年にインドネシア運輸省との間で締結した交通分野における協力覚書を更新した。

令和６年３月、東京において「第10回日インドネシア建設次官級会合」を開催し、両国における「質の高いインフラ投資」、「水資源、水災害管理および気候変動対策」、「地域道路政策と地域道路管理」について、両国の取組みの現状、課題及び今後の計画等について意見交換を行った。また、個別ワーキングを合わせて開催し、両国間の緊密な協力・連携を図っていくことを確認した。

（イ）カンボジア

令和４年11月の日・カンボジア首脳会談において合意された通り、５年に両国関係は包括的戦略的パートナーシップに格上げされた。こうした中、５年12月、石橋国土交通大臣政務官が訪柬し、官民双方の連携により、都市開発・不動産開発分野における協力の推進を目的とする「日カンボジア都市開発・不動産開発プラットフォーム」の第４回会合を開催した。その際、サイ・サムオル副首相兼国土整備・都市計画・建設大臣と会談し、土地管理や住宅・建築分野の協力について意見交換を行うとともに、1990年代後半より我が国政府が継続的に開発を支援しているシハヌークビル港の新ターミナルの起工式に出席し、ペン・ポーニア公共事業・運輸大臣と会談し、シハヌークビル港の整備・運営をはじめとしたカンボジアにおける今後の社会インフラ等に関する協力について意見交換を行った。また、６年２月には斉藤国土交通大臣が、訪日したサイ・サムオル副首相兼国土整備・都市計画・建設大臣と会談を行い、国土地理空間情報の整備や住宅政策等に関する連携について意見交換を実施するとともに、住宅・都市計画・測量等の分野を協力範囲とする両省間の協力覚書の更新を行った。

（ウ）シンガポール

令和５年８月、斉藤国土交通大臣は、訪日したフー持続可能性・環境大臣と、気候変動の影響によって頻発する水災害への対応等について会談し、「気候科学・気候適応に関する協力覚書」を締結した。また、同年12月には、シンガポール運輸省との間で「グリーン・デジタル海運回廊に関する協力覚書」を締結した。

（エ）タイ

令和５年６月に、バンコク都市鉄道レッドラインの整備での両国の協力を記念して、タイ国鉄から斉藤国土交通大臣に車両模型が贈られた。また、12月には、斉藤国土交通大臣は訪日したタイ王国スリヤ運輸大臣と会談し、鉄道、都市、航空、道路、港湾といった分野での協力について意見交換を行い、両国間の協力を更に深めていくことを確認した。

（オ）フィリピン

令和５年11月、「道路トンネルの建設・O&Mに関するビジネスワークショップ」を開催し道路トンネル技術を共有するとともに、高速道路会社を含む両国民間企業のビジネスマッチングの促進を図った。同月、フィリピン観光省との間で「観光分野における協力覚書」を締結した。また、12月には、日ASEAN友好協力50周年特別首脳会議の機会を捉え、2017年に署名した「海上保安庁とフィリピン沿岸警備隊との間の協力覚書」について、多国間合同訓練の実施や海洋状況把握に関しての情報交換に関する内容を盛り込んだ新覚書の交換を行った。

令和６年３月、「インフラメンテナンス国民会議　海外市場展開フォーラム」の活動の一環として、インフラメンテナンスの海外市場展開セミナーをフィリピン国政府、民間企業と対面及びオンライン併用のハイブリッド形式で開催し、フィリピン国政府のニーズに合わせた日本企業保有技術の提案や同年１月に開催した日本及びフィリピン民間企業間のビジネスマッチング結果等を紹介し、日本企業のフィリピンにおけるインフラメンテナンス事業への参画・協同に向けたネットワーク構築を支援した。

（カ）ベトナム

令和５年４月にラム公安大臣による豊田国土交通副大臣表敬、８月にチャウ・ホーチミン市人民副委員長による古川国土交通大臣政務官表敬が実施された。10月には、国土交通省とベトナム農業農村開発省間の水防災等の協力覚書に基づく防災協働対話を官民協働で開催し、同分野における二国間関係を強化した。11月にトゥオン国家主席が訪日して日越首脳会談が行われ、包括的戦略的パートナーシップへの格上げに関する共同声明が発出され、日本のODAの再活性化と日本のODA事業の実施に際しての課題解決を加速すること、またインフラ分野での協力を強化することを確認した。12月のチン首相との首脳会談では、両国の協力を進めていくべき主要な経済プロジェクトをまとめたファクトシートが発表された。合わせて訪日したタン交通運輸大臣と斉藤国土交通大臣は会談し、鉄道や道路を中心とした交通インフラ分野の協力案件に関し、両国の取組みや課題について意見交換を行った。さらに、同月に、ベトナム・ハノイにおいて第６回日ベトナム交通次官級会合を開催し、交通分野の両国の協力案件における現在の状況・課題・今後の方向性について認識を共有した。また、上原国土交通審議官は、クォン・ホーチミン市人民副委員長を表敬し、主にホーチミンにおけるインフラ事業の現在の状況・課題について意見交換を行った。６年３月に国土交通省とベトナム交通運輸省との間で「道路分野に関する協力覚書」を締結し、協力関係をより一層強化していくことを確認した。

（キ）マレーシア

令和４年10月から５年３月までの間、マレーシアにおける3L水位計の展開を図ること

を期待し、日本企業の参画の下、3L水位計の導入に向けた観測性能・維持管理性能等の検証を行う試験観測を現地にて実施した。

（ク）ミャンマー

ミャンマー国内で日本企業により実施されていた建設等のプロジェクトについて、現下の情勢を踏まえ、引き続き今後の事態の推移を注視し対応を検討していく。

③南アジア

（ア）インド

令和５年９月にG20ニューデリー・サミットに付随して行われた日印首脳会談において、両首脳は、日印の旗艦プロジェクトであるムンバイ・アーメダバード間高速鉄道事業の4,000億円の第５期円借款の供与が進められていることを歓迎した。

同年12月に「第14回都市開発に関する日印交流会議」を開催し、下水道、スマートシティ、アフォーダブル住宅、公共交通指向型開発（TOD）分野について、意見交換を行うとともに、日本企業が各社の技術をアピールした。令和６年１月に「第９回日印道路交流会議」を開催し、高規格道路の維持管理、鋼橋の建設、カーボンニュートラル推進施策等について意見交換を実施した。

また、令和５年12月に国土交通省水管理・国土保全局とインド水活力省水資源・河川開発・ガンガー再生局との水資源分野における協力に関する覚書に基づき、地下水管理等について意見交換を実施した。ほか、COP28でインドが提唱した「国際河川都市連合」への協力を表明した。

（イ）バングラデシュ

PPP庁との覚書に基づき日本バングラデシュ・ジョイントPPPプラットフォームを構築し、政府間協力の下でバングラデシュ側の関係省庁と我が国関心企業による各種プロジェクトの案件形成を支援している。

令和６年３月に「第６回日本バングラデシュ・ジョイントPPPプラットフォーム会合」をダッカにて開催し、既存プロジェクトに関する進捗や課題等について議論するとともに、バングラデシュ側から新規プロジェクトの提案を受けた。

④北米・欧州

（ア）米国

令和５年６月、G７三重・伊勢志摩交通大臣会合に際し、斉藤国土交通大臣がブティジェッジ運輸長官と会談し、船舶や航空の脱炭素化等について意見交換を行った。

令和６年２月、ミシガン州デトロイトで第６回日米インフラフォーラムを開催し、国土交通省、米国運輸省及びミシガン州より日米間のインフラ分野における協力関係の発展への期待が示された。また、日米企業による取組みの紹介やブース展示を通じて、日米企業の連携強化を支援した。

（イ）カナダ

令和５年６月、G７三重・伊勢志摩交通大臣会合に際し、斉藤国土交通大臣がアルガブラ運輸大臣と会談し、グリーン海運回廊や航空の脱炭素化等について意見交換を行った。また令和６年１月に、第33回日本・カナダ次官級経済協議が開催され、サプライチェーンの強靱化等について意見交換を行った。

（ウ）欧州

令和５年６月、G7三重・伊勢志摩交通大臣会合に際し、斉藤国土交通大臣がEUのヴァレアン運輸担当欧州委員と会談し、航空分野での協力やウクライナ支援等について意見交換を行ったほか、英国のハーパー運輸大臣と会談し、鉄道分野での協力や船舶の脱炭素化等について意見交換を行った。

ウクライナ復興に関しては、令和６年２月に、

ウクライナ地方・国土・インフラ発展省との間で、インフラ復旧と復興の促進に向けた協力覚書を締結した。この覚書には、協力内容として道路輸送、ダム等の分野における案件形成等が含まれている。

⑤中南米

令和２年９月に、国土交通省海事局は、Web形式の局長級会合を通じ、パナマ運河庁に対し、水不足に起因する運河の水位低下による船舶通航量の調整を目的とした上水サーチャージ導入経緯の説明を求めるとともに、今後我が国がどのような協力ができるか検討する旨伝えた。このような背景から３年度より、「パナマ運河の水不足問題の解消に向けた調査」を開始し、５年度においては、パナマ運河庁で作成されている水不足対策案の妥当性評価及び代替案の作成等を実施した。

令和５年５月に、JICAによる「持続的な経済開発・地域統合のための中米地域物流ロジスティックス開発マスタープラン策定支援プロジェクト」における招聘事業の一環で、中米諸国の訪日団（中米経済統合一般条約常設事務局（SIECA）事務局長、エルサルバドル共和国公共事業・運輸大臣ほか中米各国運輸交通担当副大臣等から構成される一行）による西田国土交通大臣政務官への表敬が行われるとともに、物流、道路分野に関する施策等の講義提供・意見交換を行った。

⑥アフリカ

第６回アフリカ開発会議（TICADⅥ）にあわせて平成28年８月に開催した「日・アフリカ官民インフラ会議」を契機として設立した「アフリカ・インフラ協議会（JAIDA）」と連携し、アフリカにおける「質の高いインフラ投資」を推進するため、我が国の「質の高いインフラ」を支える技術や経験等について積極的に情報発信するとともに、相手国との官民双方の関係構築を促進している。

令和４年度までにアフリカ14か国において「官民インフラ会議」（閣僚級）を開催してきたのに加え、これまでに官民インフラ会議を開催した国との関係を継続・発展させることを目的とした、「質の高いインフラ対話」を開催しているほか、実務者レベルでテーマを絞って議論することを目的とした「分科会」、これまで官民インフラ会議を開催していない国との新たな関係構築に向けたセミナー等を開催している。

令和５年12月にはウガンダで「日・ウガンダインフラワークショップ」を開催し、ウガンダ側から同国のインフラ概況の説明や我が国への期待が述べられ、我が国からは「質の高いインフラ」のコンセプトを紹介した。また、６年１月にはケニアで國場国土交通副大臣出席の下、「第２回日・ケニア官民インフラ会議」を開催したほか、ケニア・タンザニアの政府要人へのトップセールスを実施し「質の高いインフラ」の理解促進を図るとともに、両国との関係の維持・拡大に貢献した。

第2節　国際交渉・連携等の推進

1　経済連携における取組み

（1）経済連携協定 / 自由貿易協定（EPA/FTA）

我が国は、アジア・太平洋地域、東アジア地域、欧州等との経済連携を戦略的に推進している。令和６年３月現在、21のEPA/FTA等について、発効済み・署名済みであり、EPA/FTAを活用し、我が国の運輸、建設業等の国際競争力の強化及び海外展開の推進の観点から、相手国の外資規制の撤廃・緩和等を通じたサービス分野の自由化、相手国の政府調達に関する参加機会の拡大に取り組んでいる。

（2）世界貿易機関（WTO）

WTOは、多角的貿易体制の中核であり、①貿易自由化・ルール形成のための交渉の場、②加盟国によるWTO協定の履行状況の監視、③加盟国間のWTO協定上の貿易紛争を手続に従って解決する制度の運用という機能を果たしている。

2　国際機関等への貢献と戦略的活用

（1）アジア太平洋経済協力（APEC）

APECは、アジア太平洋地域の持続可能な成長と繁栄に向けて、貿易・投資の自由化、ビジネスの円滑化、経済・技術協力等の活動を行う経済協力の枠組みであり、国土交通省では、APECの交通・観光分野に係る大臣会合及び作業部会に出席し、APEC域内における効率的でシームレスな輸送システムの構築等に積極的に取り組んでいる。

令和５年５月、「第11回APEC交通大臣会合」がアメリカ・デトロイトで開催され、我が国からは国土交通審議官が出席した。本会合においては、サプライチェーンと連結性、気候変動、包摂性とジェンダーをテーマとした議論が行われ、我が国からは、「気候変動」のテーマで、海上分野の脱炭素化、船舶燃料の転換に向けた技術開発、国際海運のGHG削減目標の野心的かつ実現可能な目標導入に向けた考え方、港湾における脱炭素化の取組みであるカーボンニュートラルポート等についてプレゼンテーションを行った。

APECの交通分野を取り扱う作業部会「APEC交通ワーキンググループ」については、令和５年９月から10月にかけて第53回がオンラインにて開催され、コロナからの回復、包摂的かつ持続可能な交通、技術革新について議論された。

APECの観光分野を取り扱う作業部会「APEC観光ワーキンググループ」については、令和５年４月に第61回がフィリピン・イロイロ、同年８月に第62回がアメリカ・シアトルで開催され、APEC域内における包括的で持続可能な観光の実現に向けた取組み等について議論された。

（2）東南アジア諸国連合（ASEAN）との協力

国土交通省は、ASEANにおける「質の高い交通」を更に推進するため、日本とASEANの交通分野の協力枠組みである「日ASEAN交通連携」の下、陸上、海上、航空にわたる様々な協力プロジェクトを実施している。これらのプロジェクトの進捗状況を確認し、今後の方向性、新たなプロジェクトについて議論するため、「日ASEAN交通大臣会合」等の会合が毎年開催されている。令和５年11月、「第21回日ASEAN交通大臣会合」がラオス・ルアンパバーンで開催され、我が国からは国土交通審議官が出席した。本会合においては、更なる連携

強化のため、今後10年間（2024 ～ 2033年）に向けた新たな行動計画「ルアンパバーン・アクションプラン」を採択し、「日ASEAN交通連携」の具体的実施計画である「日ASEAN交通連携ワークプラン2023-2024」とともに、新規協力プロジェクトとして「ASEAN地域におけるカーボンニュートラルポート形成ガイドラインの策定」、「ASEANにおけるGNSS導入計画の要員養成プロジェクト（2.0）」、「港湾保安地域行動計画2024」、「船舶通航サービス（VTS）管制官の人材育成（2024-2026）」及び「ASEAN国際物流網における舗装維持管理技術共同研究」の５つが承認された。さらに、これまでのプロジェクトの成果物として、「ASEANにおけるGNSS導入計画の要員養成プロジェクト報告書」、「ASEAN地域におけるコンテナターミナルの能力・性能に関する評価ガイドライン」及び「船舶通航サービス（VTS）管制官要員の増強に係る事業完了報告書」の３つが承認された。あわせて、日ASEAN友好協力50周年及び日ASEAN交通連携20周年を記念して特別セッションが開催された。

また、ASEAN各国のスマートシティ実現に向けたプラットフォームである「ASEANスマートシティ・ネットワーク（ASCN）」への協力の一環として、令和５年10月、「第５回日ASEANスマートシティ・ネットワーク　ハイレベル会合」をASEAN各国、国内関係省庁、関係自治体と連携して、茨城県にて開催した。本会合では、「防災―レジリエンス」をテーマに、スマートシティの成功事例を共有し、その成功要因について議論し、防災分野での一層のデジタル化の必要性を確認し、本会合の継続的な開催と、ASEANでのスマートシティ実現に向けて引き続き協力をしていくことを確認した。併せて、日本とASEANの協力を促進するための枠組みである、日ASEANスマートシティ・ネットワーク官民協議会（JASCA）の活動の一環として、５年11月にインドネシア・ジャカルタにおいて、両国からスマートシティ開発における知見の共有を行うセミナーを開催し、併せて開催したビジネスマッチングイベントでは、両国の官民セクターからの参加者同士で関係づくりや情報交換が行われた。

さらに、観光分野においては、ASEANとの観光協力やASEAN+３（日中韓）地域における観光の促進を目的に、毎年「ASEAN+３観光大臣会合」が開催されている。５年10月には、日ASEAN友好協力50周年を記念して、日ASEANの観光分野では初めての閣僚級会合である「日ASEAN観光大臣特別対話」が東京で開催された。

（３）経済協力開発機構（OECD）

国土交通省は、OECDの活動のうち、国際交通フォーラム（ITF）、造船委員会（SBC）（令和６年１月に造船部会（WP６）から名称変更）、地域開発政策委員会（RDPC）、開発センター（DEV）、観光委員会等における議論に参画している。

ITFは、加盟66か国が全交通モードを対象に交通政策に関する議論・研究を行っており、毎年５月には各国の交通担当大臣を中心に、著名な有識者・経済人を交えて交通政策に関する議論を行うITFサミットをドイツ・ライプチヒにて開催している。令和５年５月に開催されたサミットでは、「持続可能な経済を実現するための交通」をテーマに、持続可能な経済を促進するための交通のグリーン化や、ウクライナにおける交通分野の持続可能な復興に向けたITF加盟国及びITFが果たす役割等について議論が行われた。また、ITFの調査研究部門である交通研究委員会（TRC）の「公共交通の財政」ワーキンググループや「都市内物流ハブ」ラウンドテーブル等に我が国から多くの専門家が参画し、国際的な研究活動の推進に貢献している。

SBCは、造船に関する唯一の多国間フォーラムとして、国際造船市場に関する政策協調のための重要な役割を担っており、公的支援の

適正化や透明性確保、輸出信用等に関する議論を行っている。令和５年11月の会合では、環境に配慮した船舶への融資等を促進するための国際的なルールの改正に向けて、６年３月より特別会合を開催することに合意した。同特別会合では、我が国が提出した環境に配慮した船舶の定義及び金融条件に関する提案文書をベースに議論が行われている。我が国は同委員会及び同特別会合の副議長国として活動しており、引き続き、政策協調のための議論を継続的に実施し、加盟国間による公的支援の相互監視等を通じて、公正な競争条件の確保に努める。

RDPCでは、国土・地域政策等に関する各加盟国の政策レビューや、我が国の提案により高齢化等の人口動態の変化に伴う課題への対応に関する調査等に積極的に取り組んでいる。また「スマートシティと包括的成長に関するOECDプログラム」の一環としてスマートシティのデータ利活用に関する調査に取り組んできた。

DEVは、途上国及び新興国における成長を促進し、生活水準を向上させるための政策的解決策を見つける手助けを行う機関であり、今後の開発に関する議論を行うとともに、セミナー等により質の高いインフラの途上国への普及・実施についても取り組んでいる。

観光委員会では、各国の観光関連政策のレビューや、観光統計データの整備及び分析等を行っている。我が国は同委員会の副議長国として参加し、引き続き積極的に議論に関与している。令和５年には、同委員会で策定した優先課題である①エビデンスに基づく観光施策の立案と持続可能な観光開発のための手法改善、②より強靱な観光経済の構築に関する加盟国における取組についての議論を進めるとともに、「OECD諸国の観光動向と政策2024年」の発刊に向けて、我が国の関連施策や取組事例等を共有した。

（４）国際連合（UN）

①国際海事機関（IMO）

IMOは、船舶の安全・環境等に関する国際ルールを定めている国連の専門機関である。我が国は、令和５年12月に実施された理事国選挙において、カテゴリーA（主要海運国）でトップでの再選を果たすなど、同機関において中心的な役割を担いつつ、世界の主要海運・造船国として海事分野におけるルール作りを主導している。

特に、世界的に関心が高まっている気候変動対策を海運分野で強力に進めるべく、令和５年７月に国際海事機関（IMO）において我が国の提案をベースとした「2050年頃までにGHG排出ゼロ」を目標とする新たな国際海運GHG削減戦略が全会一致で合意された。現在目標達成に向けた具体的な対策の議論が行われており、引き続きIMOにおけるルール作りを主導していく。

また、安全面においては、我が国やニュージーランド等の提案に基づき検討が開始された、船上揚貨装置（船上クレーン及びアンカーハンドリングウィンチ）の設計、製造、保守点検、検査等に関する安全基準を新たに設ける条約改正案が採択されるなど、IMOにおける安全に関する国際ルール作りに貢献した。

さらに、令和５年11月以降、紅海等においてホーシー派による船舶の自由かつ安全な運航を阻害する行為が続いていることを踏まえ、５年11月、IMO総会において、國場国土交通副大臣より、このような行為が船舶だけでなく国際海上輸送にも深刻な脅威となるとして断固非難すること、また、脅威に対し、連帯を示して断固として対応していくため、IMOや関係諸国と緊密に連携していくことを発言した。

②国際民間航空機関（ICAO）

ICAOは、国連の専門機関の一つとして、国際民間航空の安全・保安・環境等に関する国際標準の策定、各国の安全監視体制の監査等

の取組みを実施している。昭和28年に加盟した我が国は、令和５年に加盟70周年を迎えた。ICAOの本部が所在するモントリオールで開かれた記念レセプションにおいては、斉藤国土交通大臣がビデオメッセージを通じて、国際民間航空の発展に向けて今後も積極的に貢献をしていく旨強い決意を示した。

③国連人間居住計画（UN-Habitat）

UN-Habitatは、人間居住問題を専門に扱う国連の基金・計画の一つである。我が国は、設立以来の理事国としてUN-Habitatの諸活動に積極的に参加し、我が国の国土・地域・居住環境改善分野での経験、知見を活かした協力を通じ、世界、特にアジアでの人口爆発、急激な都市化に伴う人間居住問題の改善に貢献している。

令和５年６月には、UN-Habitat総会が「包括的かつ効果的な多国間主義による持続可能な都市の未来」をテーマに開催された。本総会において我が国からは、UN-Habitat福岡本部（アジア太平洋担当）との緊密な連携の下、国土・地域計画分野等への支援を通じて持続可能な開発目標（SDGs）の達成に貢献する旨を表明した。

④国連における水と防災に関する取組み

令和５年３月に、国連本部にて国連水会議2023が開催された。同会議では、世界の水問題に対して具体的な行動を起こすための議論が行われ、５つのテーマ別討議のうち、気候変動下における水の強靱性がテーマとなった討議の共同議長を日本とエジプトが務めた。同討議において、日本の水防災の知見を活かして議論を主導し、世界が今後取り組むべき水の強靱化に向けた提言を取りまとめた。

⑤国連における地理空間情報に関する取組み

国土地理院は、国連経済社会理事会に設置されている「地球規模の地理空間情報管理に関する国連専門家委員会（UN-GGIM）」に防災WG共同議長として、また、UN-GGIMの地域委員会の１つである「国連地球規模の地理空間情報管理に関するアジア太平洋地域委員会（UN-GGIM-AP）」に副会長として、更には、「国連地名専門家グループ（UNGEGN）」に参加し、我が国で培った技術や経験を活かして、地球規模の測地基準座標系（GGRF）の普及や、地理空間情報によるパートナーシップの推進等により貢献している。

（５）G7 交通大臣会合

我が国がG7議長国を務めた令和５年、国土交通省では、交通分野について、同年６月に三重県志摩市において、「G7三重・伊勢志摩交通大臣会合」を開催し、本会合では「イノベーションによる誰もがアクセス可能で持続可能な交通の実現」というテーマについて議論を行い、G7交通大臣宣言を採択した。加えて、同年11月以降、紅海等においてホーシー派による船舶の自由かつ安全な運航を阻害する行為が続いていることを踏まえ、令和６年２月に紅海危機に関するG7臨時交通大臣会合において、ホーシー派による攻撃を強く非難すること、「拿捕」された船舶及び乗組員の解放並びに船舶に対する攻撃停止を求めること、G7の協調を強化していくこと等を内容とするG7交通大臣宣言を採択した。

Column コラム

G7 三重・伊勢志摩交通大臣会合

令和５年６月16日から18日に、斉藤国土交通大臣の議長の下、G7三重・伊勢志摩交通大臣会合を開催しました。日本での開催は、平成28年の長野県での会合に続き、今回が２度目です。セッションでは、交通大臣会合として初めて、「地域における移動手段の確保」、「バリアフリー化の推進」、「交通分野の脱炭素」を主要テーマとして取り上げました。我が国からは、更なるバリアフリーの普及・実現に向けた実務者会合の開催や、地方を含む地域公共交通等に関するG7各国の関連政策集の編纂について提案し、いずれもG7各国から賛同を得て、大臣宣言に盛り込まれました。また、ウクライナのクブラコフ復興担当副首相兼地方自治体・国土・インフラ発展大臣を招待し、交通分野の復興のあり方についても議論しました。



フォトセッション


ウクライナに関する特別セッション


歓迎レセプション（鏡開き）

【関連リンク】
国際：G7 交通大臣会合 - 国土交通省 (mlit.go.jp)
https://www.mlit.go.jp/kokusai/kokusai_tk1_000107.html

（6）G7 都市大臣会合

令和５年７月に、香川県高松市において、日本を議長国としてG7都市大臣会合を開催し、「持続可能な都市の発展に向けた協働」をテーマに議論を行い、会合の成果として、コミュニケと「香川・高松原則」を取りまとめた。

Column コラム

G7 香川・高松都市大臣会合

令和４年のドイツ・ポツダムにおける第１回に続き、第２回のG7都市大臣会合を、日本を議長国として５年７月７日から９日に香川県高松市において開催しました。

今回の会合では「持続可能な都市の発展に向けた協働」をテーマに、「都市におけるネットゼロ・レジリエンス」「インクルーシブな都市の実現」「都市のデジタル化」等に取り組む必要があることを確認し、会合の成果をコミュニケとして取りまとめるとともに、コミュニケの実現に向け、多様な主体との協働のあり方の指針として、開催都市の名前を冠した「香川・高松原則」を発表した。また、ウクライナに関する特別セッションを開催し、ウクライナの復旧・復興に向けた議論を行いました。

次回は、６年に次期G7議長国であるイタリアにおいて開催予定であり、本会合の成果を将来にしっかりと引き継いでいきます。



オープニング



共同記者会見



フォトセッション

【関連リンク】
G7 香川・高松都市大臣会合
URL：https://www.mlit.go.jp/g7sud2023-takamatsu-kagawa/

（7）世界銀行（WB）

「質の高いインフラ」及び「アフォーダブル（手頃な価格の）住宅」を主題とした「都市開発実務者向け対話型研修（テクニカル・ディープ・ダイブ）」が、世界銀行により開催された。同研修において、国土交通省は、日本政府が提唱する「質の高いインフラ」の原則と好事例、並びに日本における住宅政策の変遷や住宅確保要配慮者のための住宅供給政策等に関する知見を紹介した。

（8）アフリカ開発会議（TICAD）

アフリカにおける「質の高いインフラ投資」を推進するために、「アフリカ・インフラ協議

会（JAIDA）」と連携し、官民インフラ会議の開催等の取組みを進めてきたところ、令和７年に我が国にてTICAD ９の開催が予定されており、これに向けて「質の高いインフラ投資」に対する理解を促進する取組みを加速していく。

（９）アジア欧州会合（ASEM）

ASEMは、アジア・欧州関係の強化を目指して平成８年に発足した対話と協力の場であり、アジア側参加メンバー（21か国と１機関）、欧州側参加メンバー（30か国と１機関）の合計51か国と２機関によって構成されている。

3 各分野における多国間・二国間国際交渉・連携の取組み

（１）国土政策分野

アジア各国等において、政府関係者、国際機関等様々なステークホルダーをネットワーク化し、会議、ウェブサイト等により国土・地域政策に係る課題や知見を共有する仕組みである「国土・地域計画策定・推進支援プラットフォーム（SPP）」の第６回会合を、令和５年11月にインドネシアにおいて、インドネシア政府、国連人間居住計画（UN-Habitat）福岡本部と共催し、国土交通省からは令和５年７月に閣議決定した第三次国土形成計画について基調講演を行った。

また、10月には、都市・地域政策に係る日欧交流会議において政策対話を実施したほか、12月には、カンボジア国土整備・都市計画・建設省の要請により、第４回日カンボジア都市開発・不動産開発プラットフォーム会合において、我が国の国土計画や大都市圏政策等を紹介した。

（２）都市分野

我が国企業の海外展開促進を図るため、令和５年度は以下の取組みを行った。

ベトナム及びインドにおける都市開発案件の形成に向けたビジネスマッチングイベントを各国現地で開催し、日本企業と現地企業との交流、商談を行った。

タイでは、同国運輸省の要請を受け、クルンテープ・アピワット中央駅周辺（バンスー地区）における都市開発推進について、現地JICA専門家を通じて技術協力を行うとともに、国土交通省、独立行政法人都市再生機構、タイ王国運輸省、タイ国有鉄道の４者で、令和２年度に交換した覚書に基づいて継続して事業協力を行っている。

また、独立行政法人都市再生機構は調査やセミナー等を実施しており、オーストラリアにおいては、同国ニューサウスウェールズ州と平成30年に交換した覚書に基づき、令和８年開港予定の西シドニー国際空港周辺地域における開発計画について、日本企業と現地企業とのネットワーキングイベントを現地で開催した。

また、韓国・EU・フランスそれぞれとの間で二国間会議を行い、都市政策に関する意見交換を行ったほか、視察により日本の都市開発の事例を紹介した。

さらに、国際的な不動産見本市である「MIPIM」（フランス・カンヌ開催）において、日本の都市開発・不動産市場のPRを行い、シティセールス等を図っている。

なお、J-CODE（一般社団法人海外エコシティプロジェクト協議会）による案件形成推進等の取組みを支援している。

（３）水分野

水問題は地球規模の問題であるという共通認

【関連リンク】
国土・地域計画策定・推進支援プラットフォーム（SPP）
URL：https://www.spp-pr.com/conferences/6thMeeting/

識の下、国際会議等において問題解決に向けた議論が行われている。令和５年３月には、第６回国連水と災害に関する特別会合、及び46年ぶりに水に特化して開催された国連会議となる国連水会議2023が国連本部で開催され、約200の国・地域・機関から首脳級20人・閣僚級120人を含む6,700人以上が参加した。国連水会議2023の全体討議では、上川総理特使が日本政府の代表として、気候変動による将来の変化を意識した「バックキャスティング」、グリーン／グレーインフラのバランス等の重要性を指摘し、日本のコミットメントとして「熊本水イニシアティブ」により技術面、財政面の両方で世界の水問題に貢献していくこと、及び日本の知見・経験を共有することを通じて、健全な水循環の維持・回復に貢献することを表明した。また、同会議における５つのテーマ別討議の３「気候、強靱性、環境に関する水」の共同議長を、上川総理特使とエジプトのスウィリアム水資源・灌漑大臣が務めた。上川総理特使は共同議長として、日本の水防災の経験を活かしつつ、多様な水災害の解決に向けた行動プロセスである「アクション・ワークフロー」を提案し、40を超える国と国際機関等から様々な課題、対策、提案が表明され、実際の行動や課題解決につながる形で共同議長提言を取りまとめた。

それに加え、水資源分野では、独立行政法人水資源機構を事務局とし関係業界団体や関係省庁からなる「水資源分野における我が国事業者の海外展開活性化に向けた協議会」を活用して相手国のニーズや課題を把握し、治水機能やCO_2削減に資する発電を含む利水機能の向上を図るダム再生事業の案件形成に向けた調査を行うなど、水資源分野の案件形成に向けた取組みを実施した。また、アジア河川流域機関ネットワーク（NARBO）と連携し、統合水資源管理（IWRM）の普及、促進に貢献している。このほか、アジアにおける汚水管理の意識向上等を目的として平成30年に設立したアジア汚水管理パートナーシップ（AWaP）について、第３回総会を令和５年８月に札幌市で開催（カンボジア、インドネシア、フィリピン、ベトナム、日本が参加）し、現行活動計画の下、参加国がこれまで実施してきた活動を振り返るとともに、参加国における汚水管理に関する共通課題の共有や解決に向けた次期活動計画を取りまとめた。

（４）防災分野

世界の水関連災害による被害の軽減に向けて、災害予防が持続可能な開発の鍵であるという共通認識を形成するため、我が国の経験・技術を発信するとともに、水災害予防の強化に関する国際連帯の形成に努めている。また、相手国の防災課題と日本の防災技術をマッチングさせるワークショップ「防災協働対話」をインドネシアやベトナム、ミャンマー、トルコで実施している。現在、既存ダムを有効活用するダム再生や危機管理型水位計等の本邦技術を活用した案件形成を進めているところである。また、国立研究開発法人土木研究所水災害・リスクマネジメント国際センター（ICHARM）では、統合洪水解析システム（IFAS）や降雨流出氾濫（RRI）モデル等の開発、リスクマネジメントの研究、博士課程及び修士課程を含む人材育成プログラムの実施、UNESCOやアジア開発銀行、及び世界銀行のプロジェクトへの参画及び国際洪水イニシアチブ（IFI）事務局としての活動等を通じ、水災害に脆弱な国・地域を対象にした技術協力・国際支援を実施している。また、砂防分野においては、イタリア、韓国、スイス及びオーストリアと砂防技術に係る二国間会議を開催しているほか、JICA専門家の派遣等や研修の受入を通じて土砂災害対策や警戒避難、土地利用規制等の技術協力を行っている。

（５）道路分野

世界道路協会（PIARC）の各技術委員会等に継続的に参画し、国際貢献に積極的に取り組

んでおり、令和６年からは４年間の戦略計画がスタートし、加盟国による調査研究が進められている。５年10月には第27回世界道路会議がチェコ共和国・プラハ市において開催され、世界120か国から約6,000名の道路行政担当者が参加した。会議では「Together on the road again」をテーマとして、自動運転、カーボンニュートラル、交通安全等、各国の最新動向が報告され、意見交換が行われた。40か国の大臣等も参加し、数多くの討議セッションが開催された。日本からは交通安全のセッションにおいて発表を行った。

また、令和５年11月に日ASEAN交通大臣会合にて、ASEAN地域における舗装維持管理の質の向上を目指す「舗装維持管理技術共同研究プロジェクト」の実施が承認され、６年２月にASEAN各国の専門家を招集し専門家会合を開催し、共同研究プロジェクトの具体的な進め方について議論を行った。

（6）住宅・建築分野

国際建築規制協力委員会（IRCC）、日米加建築専門家会合（BEC）等への参加等、建築基準等に係る国際動向について関係国間での情報交換を行った。また、カンボジアからの要請を受け、建築物の構造安全や火災安全に関する建築技術基準の策定支援に取り組んでいる。

（7）鉄道分野

令和５年度も、インド高速鉄道に関する合同委員会や日英鉄道協力会議の開催、JICA専門家の派遣を通じた技術協力等、二国間での連携に向けた取組みを実施している。

（8）自動車分野

平成27年の第13回日ASEAN交通大臣会合にて承認された、「自動車基準・認証制度をはじめとした包括的な交通安全・環境施策に関する日ASEAN新協力プログラム」に基づく取組みとして、アジア地域官民共同フォーラムを開催するなどにより、アジア地域における基準調和・相互認証活動、交通安全・環境保全施策等について情報交換を行っている。

（9）海事分野

海事分野では、IMOにおける世界的な議題への対応の他、局長級会談等を通じた二国間協力、CSG会議（海運先進国当局間会議）や日ASEAN交通連携を通じた多国間協力の取組み等を実施している。

令和５年６月のCSG会議において、我が国から、パナマ運河及びスエズ運河の通航料改訂について改めて問題提起を行い、海運先進国間の連携を呼びかけた。

我が国は、ASEAN等新興国・途上国に対する海上保安能力向上や公共交通インフラの整備として巡視船や旅客船等の供与を行っており、令和６年３月末現在、インドネシア、ベトナム向け巡視船等、５か国に対し計11隻の船舶の供与に向けたODA事業が進行中である。この他、５年７月に我が国の協力によってマラッカ・シンガポール海峡の電子海図が更新・刊行された。

また、日ASEAN交通連携協力プロジェクトの一環として、ASEAN域内の内航船等において低環境負荷船を普及促進させるため、「ASEAN低環境負荷船普及戦略」に基づき、令和５年５月及び10月の海上交通WGにおいて、ASEAN各国の具体的取組み等を共有し、６年３月には、インドネシア及びタイにおいて、ASEAN各国を対象とした低環境負荷船の技術に関するセミナーを開催した。

さらに、東南アジアでの浮体式洋上風力発電のニーズが高まっている中、我が国の優れた海

【関連リンク】
国際機関への参画　（1）世界道路協会（PIARC）
URL：https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/kokusai/sankaku/index02.html

事技術である洋上浮体技術の海外展開に取り組んでいる。

（10）港湾分野

我が国の質の高い港湾技術の発信、世界の様々な港湾技術に関する最新の知見の取得、技術基準等の海外展開・国際標準化の推進のため、国際航路協会（PIANC）や国際港湾協会（IAPH）等と協調し、港湾関連の技術基準・ガイドラインを作成している。また、PIANC、IAPHには、日本から副会長を輩出し、2023年9月には、PIANCアジアセミナーの開催を支援するなど、我が国技術の海外展開を促進するための議論に参画している。

（11）航空分野

令和５年７月には日・チェコ航空協定について、６年１月には日・ルクセンブルク航空協定について、それぞれ実質合意に至るなど、航空分野における条約の締結に向けた進展がみられた。加えて、５年10月にはパプアニューギニア、11月にはアラブ首長国連邦、12月にはサウジアラビア、トルクメニスタン、６年１月にはエチオピアの各航空当局と協議を実施し、日本路線における輸送力の拡大につなげた。

また、令和５年５月には韓国、６月にはオーストラリア、７月にはシンガポール、６年２月にはフランスの各航空当局との間で政策対話を実施したほか、５年10月にバングラデシュで開催された第58回アジア太平洋航空局長会議において、航空安全、航空保安、航空管制等に関するアジア太平洋地域各国の取組みについて意見交換を行うなど、多国間・二国間における航空当局間の連携強化に取り組んでいる。

（12）物流分野

日中韓物流大臣会合における合意に基づき、北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の加盟国・加盟港湾の拡大等、日中韓の物流分野における協力の推進について中韓と議論を進めた。令和６年２月には、中国にて第９回日中韓物流大臣会合が開催され、物流による環境への影響を踏まえ、持続可能な物流の構築に向けた三国間の連携強化を確認した。

また、ASEANとの関係では、令和６年２月にフィリピン、同年３月にベトナムとの間で物流政策対話を開催し、両国政府の物流関連政策や物流課題等について情報交換を行った。

（13）地理空間情報分野

ASEAN地域等に対し、電子基準点網の設置・運用支援等を行っている。具体的にはベトナムを対象に、電子基準点の利活用に関する調査検討業務を実施し、ベトナムの状況調査、政府関係者の理解促進に取り組んだ。

（14）気象・地震津波分野

気象庁は、世界気象機関（WMO）の枠組みの下、気象観測データや予測結果等の国際的な交換や技術協力により各国の気象災害の防止・軽減に貢献しており、令和５年10月にアジア各国の国家気象水文機関の専門家を東京に招いて、気象レーダーの整備・運用等に関するワークショップを開催した。

また、国際連合教育科学文化機関（UNESCO）政府間海洋学委員会（IOC）の枠組みの下、北西太平洋における津波情報を各国に提供し、関係各国の津波防災に貢献している。

さらに、国際協力機構（JICA）等と協力して、開発途上国に対し気象、海洋、地震、火山等の様々な分野で研修等を通した人材育成支援・技術協力を行っている。

（15）海上保安分野

海上保安庁は、世界海上保安機関長官級会合、北太平洋海上保安フォーラム、アジア海上保安機関長官級会合といった多国間会合や、二国間での長官級会合、連携訓練等を通じて、捜索救助、海上セキュリティ対策等の各分野で海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進している。

また、シーレーン沿岸国等における海上保安能力向上支援のため、独立行政法人国際協力機構（JICA）や公益財団法人日本財団及び笹川平和財団の枠組みにより、海上保安庁MCT（Mobile Cooperation Team）や専門的な知識を有する海上保安官を各国に派遣しているほか、各国の海上保安機関等の職員を日本に招へいし、能力向上支援に当たっている。

また、海上保安政策に関する教育を行う海上保安政策プログラム（修士課程）を開講し、アジア諸国等の海上保安機関職員を受け入れるなどして各国の連携協力、認識共有を図っている。

図表Ⅱ-8-2-1　フィリピン沿岸警備隊に対する能力向上支援



Column コラム

第３回世界海上保安機関長官級会合を開催 ～ For Peaceful, Beautiful and Bountiful Seas ～

海上保安庁は、令和５年10月、東京において「第３回世界海上保安機関長官級会合」を日本財団と共催し、過去最大となる96の海上保安機関等のリーダー等が出席しました。

会合において、会合運営ガイドライン、情報共有手法、人材育成や先進的な取組み等について議論が行われ、この会合の枠組みを世界の海上保安機関間の連携・協力のプラットフォームとして引き続き有効に機能させていく必要性や、“the first responders and front-line actors”たる海上保安機関等が直面する課題を克服し、“Peaceful, Beautiful and Bountiful Seas”（平和で美しく豊かな海）を次世代に受け継ぐために、海上部門における共通の行動理念への理解を深め、全世界の海上保安機関能力を向上させることの重要性を確認しました。



岸田内閣総理大臣挨拶



國場国土交通副大臣挨拶



令和５年　第３回世界海上保安機関長官級会合

第３節　国際標準化に向けた取組み

（１）自動車基準・認証制度の国際化

我が国は、安全で環境性能の高い自動車を早期に普及させるため、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）等に積極的に参加し、安全・環境基準の国際調和を推進するとともに、その活動を通じ、高度な自動運転技術等の優れた日本の新技術を国際的に普及させていくこととしている。令和５年のWP.29では我が国が欧州以外から初めて副議長を務めるとともに、引き続き、①日本の技術・基準の戦略的国際標準化、②国際的な車両認証制度（IWVTA）の実現、③アジア諸国の国際基準調和への参加促進、④基準認証のグローバル化に対応する体制の整備の４つの柱を着実に実施し、自動車基

準認証制度の国際化を積極的に推進している。

（2）鉄道に関する国際標準化等の取組み

欧州が欧州規格の国際標準化を積極的に推進する中、日本の優れた技術が国際規格から排除されると、鉄道システムの海外展開に当たって大きな障害となる可能性があるなど、鉄道分野における国際競争力へ大きな影響を与えることから、鉄道技術の国際標準化を推進することが重要である。このため、鉄道関係の国際規格を一元的に取り扱う組織である公益財団法人鉄道総合技術研究所「鉄道国際規格センター」において、鉄道の更なる安全と鉄道産業の一層の発展を図るべく、活動を行っている。

このような取組みの結果、国際標準化機構（ISO）の鉄道分野専門委員会（TC269）では議長として国際標準化活動を主導し、国際電気標準会議（IEC）の鉄道電気設備とシステム専門委員会（TC9）と併せ、それぞれにおける個別規格の提案・審議等の国際標準化活動で中心的な役割を担い、成果を上げている。引き続き、これら国際会議等における存在感を高め、鉄道技術の国際標準化の推進に取り組むこととしている。

また、国内初の鉄道分野における国際規格の認証機関である独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所は、鉄道認証室設立以来、着実に認証実績を積み重ね、鉄道システムの海外展開に寄与している。

（3）船舶や船員に関する国際基準への取組み

我が国は、海運の環境負荷軽減や安全性向上を目指すとともに、我が国の優れた省エネ技術等を普及するため、国際海事機関（IMO）における「SOLAS条約[注1]」、「MARPOL条約」、「STCW条約」等に関連する基準等の策定を主導している。

また、海上保安庁は、国際水路機関（IHO）での海図や水路書誌、航行警報等の国際基準に関する議論に参画している。さらに、船舶交通の安全を確保するとともに、船舶の運航能率のより一層の増進を図るため、国際航路標識協会（IALA）DTEC委員会において新たな海上データ通信方式であるVDESの国際標準化に関する議論を主導している。

（4）土木・建築分野における基準及び認証制度の国際調和

土木・建築・住宅分野において、外国建材の性能認定や評価機関の承認等の制度の運用や、JICA等による技術協力等を実施している。また、設計・施工技術のISO制定に参画するなど、土木・建築分野における基準及び認証制度の国際調和の推進に取り組んでいる。

（5）高度道路交通システム（ITS）の国際標準化

効率的なアプリケーション開発や国際貢献、国内の関連産業育成のため、ISO等の国際標準化機関におけるITS技術の国際標準化を進めている。

特にISOのITS専門委員会（ISO/TC204）に参画し、ITS関連サービスの役割機能モデルに関する標準化活動を行っている。また、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）の自動運転に係る基準等について検討を行う各分科会等の共同議長等又は副議長として議論を主導している。

（6）地理情報の標準化

地理空間情報を異なる地理情報システム（GIS）間で相互利用する際の互換性を確保すること等を目的として、ISOの地理情報に関する専門委員会（ISO/TC 211）における国際規格の策定に積極的に参画している。あわせて、国内の地理情報の標準化に取り組んでいる。

注1　海上における人命の安全のための国際条約

（7）技術者資格に関する海外との相互受入の取決め

APECアーキテクト・プロジェクト、APECエンジニア・プロジェクトでは、一定の要件を満たすAPEC域内の建築設計資格者、構造技術者等に共通の称号を与えている。APECアーキテクト・プロジェクトでは、我が国は、オーストラリア、ニュージーランドとの二国間相互受入の取決めの締結、APECアーキテクト中央評議会への参加等を通じ、建築設計資格者の流動化を促進している。

（8）下水道分野

我が国が強みを有する下水道技術の海外展開を促進するため、現在、「水の再利用」に関する専門委員会（ISO/TC282）、「汚泥の回収、再生利用、処理及び廃棄」に関する専門委員会（ISO/ TC275）、「雨水管理」に関するワーキンググループ（ISO/TC224/WG11）等へ積極的・主導的に参画している。

（9）物流システムの国際標準化の推進

コールドチェーン物流への需要の拡大が見込まれるASEAN等を念頭に置いて、我が国の質の高いコールドチェーン物流サービスの国際標準化を推進している。

具体的には、日本式コールドチェーン物流サービス規格（JSA-S1004）のASEAN各国への普及を推進するため、令和2年度に策定した普及戦略に基づき、ASEAN各国のアクションプランを策定している。コールドチェーンの重要性等について理解を醸成するため、6年2月にはフィリピン政府、同年3月にはベトナム政府との共催により、現地物流事業者等を対象としたコールドチェーン物流ワークショップを開催した。また、同規格をベースとした当該分野の国際規格化に向けて、国際標準化機構（ISO）に設置された技術委員会（TC315）において、我が国は議長国として議論を主導している。

（10）港湾分野

日ベトナム間で、平成26年に署名し、29年及び令和2年に更新した「港湾施設の国家技術基準の策定に関する協力に係る覚書（MOC）」に基づき、我が国のノウハウを活用した、ベトナムの国家技術基準の策定協力を実施しており、これまでに、10項目の国家技術基準の発行に至った。

なお、令和6年度以降もMOCを更新し、基準等の策定及び普及に係る支援を引き続き予定している。

第9章　DX及び技術研究開発の推進

第1節　DX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、デジタル行財政改革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みを、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、「デジタル社会の実現に向けた重点計画」（以下「重点計画」）（令和５年６月閣議決定）等に基づき、利用者中心の行政サービスの確立のため、行政手続のデジタル化を進めるとともに、オープンデータ化等の行政サービスや行政データ連携の推進に取り組んでいる。

（1）インフラ分野のDX

インフラ分野のDXは、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・手続等も含めて、インフラまわりをスマートに変容させるものである。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いによる監督業務やデジタルデータを活用した配筋検査の省力化、及び自動施工・遠隔施工等に取り組んでいる。令和５年８月には「インフラ分野のDXアクションプラン（第２版）」を策定し、個別施策毎の取組概要や目指す姿、８年度までの具体的な工程等といった実行計画を取りまとめた。

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にあっても、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、前述のインフラ分野のDXの取組みに先駆けて、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年度より推進しており、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。

i-Constructionのトップランナー施策の一つでもあるICT施工については、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を導入した他、舗装修繕工や点検等の維持管理分野や、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、直轄工事におけるICT施工を経験した建設企業の割合は大手で9割を超える一方で、中小では約5割程度に留まっているため、自治体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。また、今後はICTによる作業の効率化からICTによる工事全体の効率化を目指し、更なる生産性の向上を図る。

また、生コンの製造から現場打込みまでの情報について、これまで紙管理としていたものを

電子媒体化し、クラウド上で関係者が共有可能な取組みを令和５年度の直轄土木工事で試行した。６年度はJIS規格の改正を踏まえた取組みを継続して進めていく。

建設現場の生産性向上に関するベストプラクティスの横展開に向けて、平成29年度より「i-Construction大賞」を実施しているが、令和４年度には、この取組みをさらに拡大するため「インフラDX大賞」と改称し、インフラの利用・サービスの向上や建設業界以外の取組みについても含めて広く募集した。また、インフラ分野におけるスタートアップの取組みを支援し、活動の促進、建設業界の活性化へつなげることを目的に、これまでの「国土交通大臣賞」「優秀賞」のほか、新たに「スタートアップ奨励賞」を設置した。令和５年度は計24団体（国土交通大臣賞３団体、優秀賞20団体、スタートアップ奨励賞１団体）を表彰しており、引き続きインフラDXの普及促進に取り組んでいく。

（２）行政手続等のDX

国土交通分野における行政手続のデジタル化、行政情報のデータ化・オープン化によりビジネス創出や政策立案等を促進する取組み（Project　LINKS）等を進める。

第２節　デジタル技術の活用によるイノベーションの推進

1　ITSの推進

ITSは、高度な道路利用、ドライバーや歩行者の安全性、輸送効率及び快適性の飛躍的向上の実現とともに、交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題等の様々な社会問題の解決を図り、自動車産業、情報通信産業等の関連分野における新たな市場形成の創出につながっている。

また、令和５年６月に閣議決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、交通安全対策・渋滞対策・災害対策等に有効となる道路交通情報の収集・配信に係る取組み等を積極的に推進している。

①社会に浸透したITSとその効果

（ア）ETCの普及促進と効果

ETCは、今や日本全国の高速道路及び多くの有料道路で利用可能であり、車載器の新規セットアップ累計台数は令和６年３月時点で約8,622万台、全国の高速道路での利用率は令和６年３月時点で約94.7％となっている。従来高速道路の渋滞原因の約３割を占めていた料金所渋滞はほぼ解消され、CO_2排出削減等、環境負荷の軽減にも寄与している。さらに、ETC専用ICであるスマートICの導入や、ETC車両を対象とした料金割引等、ETCを活用した施策が実施されるとともに、有料道路以外においても駐車場やドライブスルーでの決済等への応用利用も可能となるなど、ETCを活用したサービスは広がりと多様化を見せている。

（イ）道路交通情報提供の充実と効果

走行経路案内の高度化を目指した道路交通情報通信システム（VICS）対応の車載器は、令和６年３月時点で約8,217万台が出荷されている。VICSにより旅行時間や渋滞状況、交通規制等の道路交通情報がリアルタイムに提供されることで、ドライバーの利便性が向上し、走行燃費の改善がCO_2排出削減等の環境負荷の軽減に寄与している。

②新たなITSサービスの技術開発・普及

（ア）ETC2.0の普及と次世代のITS推進

平成27年８月より本格的に車載器の販売が開始されたETC2.0は、令和６年３月時点で約

1,142万台がセットアップされている。

ETC2.0では、全国の高速道路上に設置された約1,800か所のETC2.0路側機を活用し、渋滞回避支援や安全運転支援等の情報提供の高度化を図り、交通の円滑化と安全に向けた取組みを進めている。また、収集した速度や利用経路、急ブレーキのデータ等、多種多様できめ細かいビッグデータを活用して、ピンポイント渋滞対策や交通事故対策、生産性の高い賢い物流管理等、道路ネットワークの機能を最大限に発揮する取組みを推進している。

更なる取組みとして、社会経済活動が成熟化・複雑化する中で、交通課題の解決を超えて、社会経済活動に貢献するため、革新的な技術を活用した次世代のITSを推進する。

2 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おり、特に、自動運転移動サービスについては、2025年度目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上の地域での実現を政府目標に掲げ、施策を講じている。

「環境整備」については、自動運転の国連基準の議論を主導するため、令和5年から国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）副議長を欧州以外の国で初めて我が国が務めている。令和5年4月には、道路交通法の一部を改正する法律が施行され、レベル4に相当する運転者がいない状態での自動運転を可能とする制度が創設された。令和5年10月には、経済産業省と合同で「レベル4モビリティ・アクセラレーション・コミッティ」を立ち上げ、大規模かつ複雑な交通環境での新たな無人自動運転移動サービスの早期実現に向け、事業者及び関係省庁間での適切な情報共有の促進等を実施している。さらに、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、官民連携の共同研究を進めている。

「技術の開発・普及促進」については、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。

「実証実験・社会実装」については、国土交通省及び経済産業省において「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト」を実施しており、令和5年5月には、福井県永平寺町において国内で初めてレベル4での無人自動運転移動サービスを実現した。

また、自動運転の社会実装に向けた取組みを行う地方公共団体に対して、地域公共交通確保維持改善事業（自動運転事業関係）により62件の支援を行うなど、自動運転の普及・拡大に向けた取組みを進めている。

【関連リンク】
ETC 総合情報ポータルサイト
URL：https://www.go-etc.jp/

【関連リンク】
ETC 2.0
URL：https://www.mlit.go.jp/road/ITS/j-html/etc2/

3 地理空間情報を高度に活用する社会の実現

誰もがいつでもどこでも必要な地理空間情報[注1]を活用できる「G空間社会（地理空間情報高度活用社会）」の実現のため、令和４年３月に閣議決定された「地理空間情報活用推進基本計画」に基づき、地理空間情報のポテンシャルを最大限に活用した多様なサービス創出・提供に向けた取組みを産学官民が一層連携して推進している。

（1）社会の基盤となる地理空間情報の整備・更新

電子地図上の位置の基準として共通に使用される基盤地図情報[注2]及びこれに国土管理等に必要な情報を付加した国の基本図である電子国土基本図[注3]について、関係行政機関等と連携して迅速な整備・更新、３次元化に向けた取組みを進めている。また、空中写真、地名に関する情報、標高データ、都市計画基礎調査により得られたデータや国土数値情報等の国土に関する様々な情報の整備、GIS化の推進等を行っている。国土数値情報については、有識者等で構成される検討会を設置し、民間ニーズの把握手法や効率的な整備のあり方等についての検討を進めている。

（2）地理空間情報の活用促進に向けた取組み

各主体が整備する様々な地理空間情報の集約・提供を行うG空間情報センターを中核とした地理空間情報の流通の推進、Web上での重ね合わせができる地理院地図[注4]の充実、先進データである人流データの社会実装に向けた実証事業の展開（三次元空間活用・EBPM等）等、社会全体での地理空間情報の共有と相互利用を更に促進するための取組みを推進している。さらに、激甚化しつつ多発する自然災害を受け、地形と自然災害には密接な関係があるため、地形分類データ、明治期の低湿地データ、自然災害伝承碑等の防災に役立つ地理空間情報を地理院地図から提供することは、地域における自然災害へのリスクを把握する上で極めて有用であることから、防災・減災の実現等につながるそれらの地理空間情報の活用力の向上を意図して、地理院地図の普及活動を行った。また、地理空間情報を活用した技術を社会実装するためのG空間プロジェクトの推進のほか、産学官民連携による「G空間EXPO」の開催等、更なる普及・人材育成の取組みを行った。

（3）建築・都市のDX

EBPMに基づくまちづくりやオープンイノベーションによる新サービス・産業創出を加速化するため、地理空間情報も活用し、建築BIM、PLATEAU及び不動産を一意に特定する分野横断的な情報連携のキー（不動産ID）に係る取組みを進め、これらが一体的に情報連携された高精細なデジタルツインの整備を促進することとしている。

今後、これらの取組みにより、まちづくり、防災、カーボンニュートラル等の多様な分野での情報連携の社会実装を加速化させる。

注1　空間上の特定の地点又は区域の位置を示す情報（当該情報に係る時点に関する情報を含む）及びこの情報に関連づけられた情報。G空間情報（Geospatial Information）とも呼ばれる。
注2　電子地図上における地理空間情報の位置を定める基準となる、測量の基準点、海岸線、公共施設の境界線、行政区画等の位置情報。項目や基準等は国土交通省令等で定義される。国土地理院において、平成23年度までに初期整備が行われ、現在は電子国土基本図と一体となって更新されている。
注3　電子的に整備される我が国の基本図であり、我が国の領土を適切に表示するとともに、全国土の状況を示す最も基本的な情報として、国土地理院が整備する地理空間情報。ベース・レジストリに指定されている。
注4　国土地理院の運用するウェブ地図（https://maps.gsi.go.jp/）。国土地理院が整備した地形図、写真、標高、地形分類、災害情報等の地理空間情報を一元的に配信。

Column コラム

地理空間情報を活用した「建築・都市のDX」の推進

建築BIM・PLATEAU・不動産IDを一体的に推進する「建築・都市のDX」により、屋内外シームレスな高精細なデジタルツインが構築されます。これと地理空間情報を連携させることにより、可視化・高度なシミュレーションによる維持管理、都市開発、不動産取引の効率化・高度化、建築・都市に関するデジタル情報等を活用した新サービス・新産業の創出、地域政策の高度化等に寄与します。

例えば、中小の設計事務所・建設業者のBIM活用を促進することで、建築BIMの社会実装を加速化する取組みや、PLATEAUとBIMの統合マップを利用したドローンの自律運航システムの精度向上、様々な業界から成る不動産ID 官民連携協議会の下で実証事業のさらなる検証を進めてまいります。



•オープンデータ、XR活用による不動産取引や都市開発の効率化

•水道使用データ等の重ね合わせによる空き家の把握

•建物内外にわたるドローン等のピンポイント配送（宅配の効率化）

•建物内外にわたる避難誘導・計画の高度化

•緑化施策効果の把握による適地選定の効率化

4 デジタル・ガバメントの実現

重点計画等に基づき、デジタル社会の実現に向けた取組みを行っている。特に、国・地方を通じた行政全体のデジタル化により、国民・事業者の利便性向上を図る施策については、「重点計画」を踏まえ、政府全体で取組みを進めており、国土交通省においても積極的に推進している。また、国民・事業者に対して書面の作成・提出等を求める行政手続を原則オンライン化するという政府目標の下、国土交通省所管手続についてもこれに基づき対応を進めているところである。

自動車保有関係手続に関しては、検査・登録、保管場所証明、自動車諸税の納付等の諸手続をオンラインで一括して行うことができる「ワンストップサービス（OSS）」を平成17年から新車の新規登録を対象として、関係省庁と連携して開始し、以後、対象地域や対象手続の拡大を進めてきた。

OSSの利用率は、新規登録手続について令和３年度で34.1％（126.5万件）、４年度で37.1％（135.6万件）、継続検査について３年度で38.7％（821.1万件）、４年度で43.6％

（952.4万件）となっている[注5]。

OSS利用率の更なる向上のため「オンライン利用率引上げに係る基本計画」（令和３年12月改定）において目標利用率を設定した上で、OSSの利用促進策を講じているところ。具体的には、５年１月の自動車検査証の電子化に伴い、継続検査等の手続において、OSSで申請を行った場合に運輸支局等以外でも自動車検査証のICタグ情報の記録等を可能とすることにより、自動車検査証を受け取るための運輸支局等への来訪が不要となった。

5 公共施設管理用光ファイバ及びその収容空間等の整備・開放

令和５年３月時点で、国の管理する河川・道路管理用光ファイバのうち、芯線約18,000kmを民間事業者等へ開放した。

また、民間事業者等による光ファイバ整備を支援するため、国及び地方公共団体が管理する道路及び河川に係る収容空間等の位置情報の集約・開示等について、安全保障やセキュリティにも配慮しつつ、一元的な情報公開と手続のワンストップ化に向けた環境整備を進めていく。

6 水管理・国土保全分野におけるDXの推進

水管理・国土保全分野においては、流域に関する様々なデジタルデータの自動取得、取得したデータの蓄積・共有、知りたいことが一目で分かるようなデータの分析・可視化、流域のあらゆる関係者の行動変容、といった一連の流れ「流域ビジネスインテリジェンス（BI）」により、インフラの整備や管理、防災対策の省人化・高度化が図られるよう、デジタル技術を活用した変革を進めている。

例えば、建設機械の自動化・遠隔化、ドローン等により取得した画像や三次元点群データを活用した点検に関する技術開発を進め、インフラ施設の整備や管理の高度化・効率化を推進している。また、センサや衛星の活用による浸水範囲や土砂移動箇所の把握や統合災害情報システム（DiMAPS）の改良、AIを活用したダム操作支援、火山噴火時の緊急減災対策支援、洪水予測の高度化等により、発災時の迅速な災害対応や早期の避難等を支援している。下水道分野では、局地的な大雨等に対して、センサ、レーダー等に基づく管路内水位、雨量、浸水等の観測情報の活用により、既存施設の能力を最大限活用した効率的な運用、地域住民の自助・共助の促進を支援する取組みを進めている。

さらに、サイバー空間上に流域を再現し予測技術等の実証や水害リスクの可視化等が行えるデジタルテストベッドの整備や流域に関するデジタルデータを蓄積するデータプラットフォームの構築を進め、他分野のデータと連携もしつつ、様々なDX施策での活用を目指している。

【関連リンク】
河川・道路管理用光ファイバの民間事業者等への開放
URL：https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/tk_000048.html

注５　「オンライン利用率引き上げに向けた基本計画」（令和３年12月10日）に基づいて算出。

7 ビッグデータの活用

（1）交通関連ビッグデータ等を活用した新たなまちづくり

移動に関するビッグデータやシミュレーション技術、調査結果の利活用方策等の都市交通調査体系のあり方を検討するため、令和３年度から「新たな都市交通調査体系のあり方に関する検討会」を開催している。

令和５年度は、人々の活動を把握する都市交通調査手法や調査結果のオープンデータ化手法等の具体化を進めてきた。今後は、上記検討会の中間とりまとめを踏まえたガイダンス策定に合わせ、新たな都市交通調査体系の普及を図るため検討を行う。

（2）ビッグデータを活用した電子国土基本図の修正

電子国土基本図は、国土の基本図として様々な地図のベースとして利用されている。この電子国土基本図の登山道をより正確に表示するため、民間事業者との協力協定により提供された、登山者がスマートフォンで取得した経路情報（ビッグデータ）を活用して、登山道の修正に取り組んでいる。

8 気象データを活用したビジネスにおける生産性向上の取組み

ビッグデータである気象データを活用して企業の生産性向上を図るべく、気象庁では、産学官連携の「気象ビジネス推進コンソーシアム（WXBC）」における「気象ビジネスフォーラム」や各種セミナーの開催等の取組みを行っている。

また、「気象データアナリスト」の育成のため、教育内容等が一定以上の水準を満たすと認められる民間講座を「気象データアナリスト育成講座」として認定し、気象データ等を活用したビジネス創出や課題解決等、産業界における気象データ利活用促進に努めている。

9 まちづくりDXの推進

（1）スマートシティの推進

先進的技術や、官民データをまちづくりに取り込み、地域の抱える課題解決、新たな価値の創出を図るスマートシティについて、国土交通省においては、「スマートシティモデルプロジェクト」として、令和元年度より全国の牽引役となる先駆的な取組みについて、都市サービスの導入に向けた実証実験への支援を行っている。

令和５年度は「スマートシティ実装化支援事業」として13地区を選定し、実証事業の支援を行った。また、「スマートサービスによるWell-beingの改善方策検討ワーキンググループ」で今後のスマートシティの方向性に関する議論を行うとともに、都市局の示すべき施策を整理し、住民の生活改善のために「真に」必要なスマートサービスを推進していく。

（2）3D都市モデル（PLATEAU）

国土交通省ではこれまで、地方公共団体に対する補助制度等により、全国約200都市で3D都市モデルを整備し、さらに100件以上の多様な分野におけるユースケース開発に取り組んできた。令和５年度は、地下構造物の作成や実証を行うとともに建築BIMや不動産IDとの連携による「建築・都市DX」を進めたほか、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化が自律的に発展していく「PLATEAUエコ

システム」の構築を目指し、データ利用環境の改善（SDK開発等）、地域ハッカソンへの支援、地方公共団体のデジタルスキルアップのための支援、PLATEAUコンソーシアムの設立等を実施した。今後も「建築・都市のDX」をはじめ、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化の取組みを一層推進し、サービス創出や社会変革を促す。

10 国土交通データプラットフォーム

国土に関するデータ、経済活動、自然現象に関するデータを連携させ、分野を跨いだデータ検索・取得を可能とすることで業務の効率化やスマートシティ等の施策の高度化、産学官連携によるイノベーション創出等を実現するためのデータ連携基盤として「国土交通データプラットフォーム」の構築を進めている。

令和２年４月に、国や地方公共団体等が保有するデータと連携し、APIを活用して同一地図上で表示・検索・ダウンロードを可能とした「国土交通データプラットフォーム」を一般公開した。その後も連携データの拡充や機能改良等に取り組んでおり、５年には新たに国土交通省や高速道路会社の工事データを連携したほか、自動的かつ一括でデータの検索や取得ができる利用者向けAPIの提供を開始したところである。今後も、データ連携や機能の充実等により、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の実現に向け取組みを進めていく。

【関連リンク】
PLATEAU ウェブサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/plateau/

【関連リンク】
PLATEAU 補助制度ポータルサイト
URL：https://www.mlit.go.jp/toshi/daisei/plateau_hojo.html

【関連リンク】
X（旧 Twitter）の PLATEAU アカウント
URL：https://twitter.com/ProjectPlateau

【関連リンク】
YouTube の PLATEAU チャンネル
https://www.youtube.com/channel/UC3glW7rxyDRCQLq-Jfmx5SA

【関連リンク】
GitHub の PLATEAU ページ
URL：https://github.com/Project-PLATEAU

第３節　技術研究開発の推進

1　技術政策における技術研究開発の位置付けと総合的な推進

国土交通省では、事業・施策の効果・効率をより一層向上させ、国土交通に係る技術が広く社会に貢献することを目的として、「国土交通省技術基本計画」で技術政策の基本方針を示し、技術研究開発の取組みを推進している。今般、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会での議論を踏まえ、「第５期国土交通省技術基本計画」（期間：令和４～８年度）で作成した、技術研究開発等を通じて実現を目指す将来の社会イメージを実現すべく、技術の社会実装及び普及の検討を深めるため、分野横断的技術政策ワーキンググループの設置を承認した。

（１）施設等機関、特別の機関、外局、国立研究開発法人等における取組み

施設等機関、特別の機関、外局や国土交通省所管の国立研究開発法人等における主な取組みはリンク先のとおりである。国立研究開発法人においては、我が国における科学技術の水準の向上を通じた国民経済の健全な発展その他の公益に資するため研究開発の最大限の成果を確保することを目的とし、社会・行政ニーズに対応した研究を重点的・効率的に行っている。

（２）地方整備局における取組み

技術事務所及び港湾空港技術調査事務所においては、管内の関係事務所等と連携し、建設工事用材料及び水質等の試験・調査、施設の効果的・効率的な整備や維持管理に関する調査・検討等、地域の課題に対応した技術開発や新技術の活用・普及等を実施している。

（３）産学官の連携による技術研究開発の推進

建設技術に関する重要な研究課題のうち、特に緊急性が高く、対象分野の広い課題を取り上げ、行政部局が計画推進の主体となり、産学官の連携により、総合的・組織的に研究を実施する「総合技術開発プロジェクト」において、令和５年度は、「建設事業各段階のDXによる抜

【関連リンク】
国土地理院
URL：https://www.gsi.go.jp/cais/index.html

【関連リンク】
国土交通政策研究所
URL：https://www.mlit.go.jp/pri/gaiyou/kenkyutheme.html

【関連リンク】
国土技術政策総合研究所
URL：http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/youran.htm

【関連リンク】
気象庁気象研究所
URL：https://www.mri-jma.go.jp/Research/project/plans.html

【関連リンク】
海上保安庁
URL：https://www.kaiho.mlit.go.jp/soshiki/soumu/center/center.html

【関連リンク】
土木研究所
URL：https://www.pwri.go.jp/jpn/about/pr/publication/index.html

【関連リンク】
建築研究所
URL：https://www.kenken.go.jp/english/pdf/pamphlet.pdf

【関連リンク】
交通安全環境研究所
URL：https://www.ntsel.go.jp/main.html

【関連リンク】
海上・港湾・航空技術研究所（分野横断的な研究）
URL：https://www.mpat.go.jp/news/index.html

【関連リンク】
海上・港湾・航空技術研究所（船舶に係る技術及びこれを活用した海洋の利用等に係る技術に関する研究開発）
URL：https://www.nmri.go.jp/study/research_organization/

【関連リンク】海上・港湾・航空技術研究所
（港湾、航路、海岸及び飛行場等に係る技術に関する研究開発）
URL：https://www.pari.go.jp/about/summary/

【関連リンク】
海上・港湾・航空技術研究所（電子航法に関する研究開発）
URL：https://www.enri.go.jp/jp/research.html

本的な労働生産性向上に関する技術開発」等、計４課題について、研究開発に取り組んだ。

また、交通運輸分野においても、安全環境、人材確保難等の交通運輸分野が抱える政策課題解決に資する技術研究開発を、官民の連携により推進しており、令和５年度は、「運輸分野における水素の利活用拡大に向けた戦略策定」に取り組んだ。

（4）スタートアップ等への支援

建設分野の技術革新を推進していくため、国土交通省の所掌する建設技術の高度化及び国際競争力の強化、国土交通省が実施する研究開発の一層の推進等に資する技術研究開発に関する提案を公募する「SBIR建設技術研究開発助成制度」では、政策課題解決型技術開発公募（２～３年後の実用化を目標）の公募を行い、令和５年度は新規23課題、継続８課題を採択した。また、スタートアップの技術開発支援を目的に『中小・スタートアップ企業タイプ』を新設し、FS調査を開始した。

交通運輸分野については、安全安心で快適な交通社会の実現や環境負荷軽減等に資するイノベーティブな技術を発掘から社会実装まで支援する公募型研究開発支援制度「交通運輸技術開発推進制度」において、新規８課題、継続９課題（スタートアップ支援枠を含む）を実施した。また、令和５年度補正予算を活用し、本制度の充実化を図った。さらに、同制度の成果の普及･促進等を図るため、「交通運輸技術フォーラム」を６年３月に開催した。

上記に加え、研究開発投資に関する税制上の特例措置により、スタートアップを含む民間企業等の研究開発を引き続き支援している。

2 公共事業における新技術の活用・普及の推進

国土交通省では、民間業者等による技術開発の促進、優れた技術の創出による公共工事の品質確保、良質な社会資本の整備に寄与することを目的とし公共工事等において新技術の活用を推進している。

公共工事等における新技術の活用促進の一例として、実用段階前の要素技術について現場実証を行うとともに、各設計段階において活用の検討を行い、活用の効果の高い技術については工事発注時に発注者指定を行っている。

また、国土交通省では新技術に係る情報を共有及び提供するためのデータベースである新技術情報提供システム（以下、NETIS）を運用している。NETISには令和6年1月現在約3,200の新技術が登録されており、登録者からの情報だけでなく、実際に技術を使用した使用者の評価情報も掲載している。加えて、発注者や施工者が新技術を選定する際に参考となる技術の比較表を、関係業界からの提案も踏まえながらテーマごとに作成しており、NETISで公開を行っている。

【関連リンク】
研究開発税制について（経済産業省 HP）
URL：https://www.meti.go.jp/policy/tech_promotion/tax/about_tax.html

【関連リンク】
新技術情報提供システム（NETIS）
URL：https://www.netis.mlit.go.jp/netis/input/pubsearch/search

第4節　建設マネジメント（管理）技術の向上

1　公共工事における積算技術の充実

公共工事の品質確保の促進を目的に、中長期的な担い手の育成及び確保や市場の実態の適切な反映の観点から、予定価格を適正に定めるため、積算基準に関する検討及び必要に応じた見直しに取り組んでいる。

2　BIM/CIMの取組み

BIM/CIM（Building/Construction Information Modeling, Management）とは、建設事業で取り扱う情報をデジタル化することにより、調査・測量・設計・施工・維持管理等の建設事業の各段階に携わる受発注者のデータ活用・共有を容易にし、建設事業全体における一連の建設生産・管理システムの効率化を図ることを言う。令和５年度からすべての直轄土木業務・工事（小規模なもの等は除く）にBIM/CIMを原則適用した。現場から挙げられる課題について検討・解決するとともに生産性を高めるため、デジタルデータによるマネジメントを推進し、３次元データによる上流工程からの手戻り防止に加え、データを活用した作業効率の向上を目指していく。

また、官民一体となってBIMの推進を図る「建築BIM推進会議」（事務局：国土交通省）を令和元年６月から開催し、「建築BIMの将来像と工程表」を取りまとめたほか、設計・施工・維持管理のワークフロー等を整理したガイドラインを策定した。その後、モデル事業による試行・検証や推進会議における議論を踏まえ４年３月にガイドライン、５年３月に将来像と工程表の改定を行った。

官庁営繕事業におけるBIM活用については、令和５年度から、原則としてすべての新築の設計業務と工事においてEIR（発注者情報要件）を適用とすること等により、設計業務及び工事の品質の確保及び事業の円滑化を図るとともに、BIM活用の考え方や手続等を「官庁営繕事業におけるBIM活用ガイドライン」等の技術基準として示すことにより、受発注者におけるBIM活用の円滑化・効率化を図っている。

第5節　建設機械・機械設備に関する技術開発等

（1）建設機械の開発及び整備

国が管理する河川や道路の適切な維持管理、災害復旧の迅速な対応を図るため、維持管理用機械及び災害対策用機械の全国的な整備及び老朽化機械の更新を実施している。また、治水事業及び道路整備事業の施工効率化、省力化、安全性向上等を図るため、建設機械と施工に関する調査、技術開発に取り組んでいる。

（2）機械設備の維持管理の合理化と信頼性向上

災害から国民の生命・財産を守る水門設備・揚排水ポンプ設備、道路排水設備等は、その多くが高度経済成長以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みである。これらの機械設備は、確実に機能を発揮することが求められているため、設備の信頼性を確保しつつ効率的・効果的な維持管理の実現に向け、状態監視型の保全手法の適用を積極的に推進している。

また、河川機械設備については、令和４年７月に取りまとめられた社会資本整備審議会答申「河川機械設備のあり方について」においてシステム全体の信頼性の確保、担い手不足等に対応した遠隔化・自動化・集中管理への移行、技術力の維持向上の観点から提言された内容を踏まえ、量産品のエンジンを採用したマスプロダクツ型排水ポンプの開発等を推進することで、総合信頼性の向上を目指している。

（3）建設施工における技術開発成果の活用

大規模水害、土砂災害、法面崩落等の二次災害の危険性が高い災害現場において、安全で迅速な復旧工事を行うため、遠隔操作が可能で、かつ、分解して空輸できる油圧ショベルを開発し、災害復旧活動に活用している。

（4）建設施工への自動化・自律化技術の導入に向けた取組み

建設機械施工の自動化・遠隔化技術は、建設機械を人が搭乗することなく稼働させるものである。本技術は、１人のオペレーターが複数の建設機械を稼働させることや、遠隔地から建設機械を稼働させることを可能にするものであるため、建設現場の抜本的な生産性向上や働き方改革に資する技術として期待されている。

本技術の普及を産官学一体となって推進していくことを目的として、関係する省庁、業界団体、研究機関が参画する「建設機械施工の自動化・自律化協議会」を令和３年度に設置した。本協議会では、自動・遠隔施工の技術開発の促進に資する協調領域や機能要件の策定、現場導入の促進に資する安全ルールや施工管理基準の整備に向けた検討を実施している。

【関連リンク】
建設機械施工の自動化・自律化協議会
URL：https://www.mlit.go.jp/tec/constplan/sosei_constplan_tk_000049.html