

新年の挨拶

国土交通大臣 赤羽一嘉

令和3年という新年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。

昨年9月に菅内閣が発足し、引き続き国土交通大臣の任に当たることとなりました。本年も国土交通行政に対する皆様の変わらぬ御理解と御協力を宜しくお願い申し上げます。

現在我が国は、昨年からの新型コロナウイルス感染拡大により社会経済や国民生活へ甚大な影響を受けており、国難とも言える状況に直面しております。加えて、毎年のように全国各地で発生する大規模な自然災害による深刻な被害の発生や、少子高齢化、人口減少による地方の過疎化の進行など多くの課題に直面しているところです。

これらの影響は、テレワーク、ワーケーションといった働き方の変化や2拠点居住、地方移住といった住まい方の変化をもたらし、ひいては、国民一人一人の人生の価値観そのものが大きく変わることも予想されます。事実、東京からの転出人口が、転入人口を上回る現象が5ヶ月連続で続いていることも、予兆の1つだと思われまます。

このような大きな変化に対応し、国土交通省本来の使命である「国民の命と暮らしを守る」ための国土交通行政を遂行するため、これまでの「縦割り」や悪しき前例主義を打破し、規制緩和やデジタル革命などの推進により、ウィズ・コロナ時代の生活様式の変化に対応した「新たな日常」を実現し、日本の活力につなげていけるよう全力で取り組んでまいります。

今年は、東日本大震災から10年目の節目の年です。改めて震災で犠牲となられた方々に心から哀悼の意を表します。私自身、経済産業副大臣（兼東京電力福島第一原発の現地対策本部長）や国土交通大臣として、度々被災地を訪れ、被災地のニーズを把握し、被災地に寄り添った支援に努めてまいりました。この間、道路、鉄道、港湾等の基幹インフラの復旧・復興や災害公営住宅の整備などの完了を目指すとともに、観光についても、2020年東北6県の外国人宿泊者数150万人泊の目標を上回るなど、着実に取組を進めてきたところです。

一方で、知事や業界団体の皆様の声や被災地の実情をお聞きすると、今でも被災者の皆様が不自由な生活を強いられているなど、様々な課題が残っているものと痛感しております。特に、福島県では、人口減少、高齢化が進行するとともに、今なお多数の方々が避難生活を余儀なくされるなど、その復興・再生は道半ばです。国土交通省としては、引き続き被災地の皆様に寄り



添いながら、一刻も早く生活や生業が再建するよう、一つ一つの課題解決に向け、全力で取り組んでまいります。

昨年12月、新たな経済対策として「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」が閣議決定されました。この経済対策は、

- ・新型コロナウイルス感染症の拡大防止策
- ・ポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現
- ・防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保

といった3本の柱に関する施策が盛り込まれております。国土交通省としても、これらの施策が迅速かつ着実に実行されるよう、しっかりと取り組んでまいります。

今年は、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が、人類が新型コロナウイルスに打ち勝った証として開催されます。国土交通省としても、空港等の水際における感染症対策の強化やソフトターゲットへのテロ対策、海上警備を含むセキュリティ対策、首都地域の防災対策や渇水対応の強化、円滑な輸送の確保など、関係者と連携して大会の成功に万全を期してまいります。また、大会の開催を契機として、本年が我が国における共生社会の実現に向けて躍進の年となるよう、訪日外国人旅行者、障害者、高齢者の方々にとっても安全・安心なユニバーサルデザインのまちづくりの推進や、「心のバリアフリー」の実現に向けた取組を一層強化してまいります。

本年は、とりわけ以下の3本の柱を中心として諸課題に取り組んでまいります。

- ① 新型コロナウイルス感染拡大防止と社会経済活動の両立
- ② 防災・減災が主流となる安全・安心な社会づくり
- ③ 人口減少と少子高齢化社会への挑戦

①新型コロナウイルス感染拡大防止と社会経済活動の両立

今般の新型コロナウイルス感染症によりお亡くなりになられた方々に改めてお悔やみを申し上げますとともに、直接的、間接的に被害を受けられた全ての皆様に、心よりお見舞い申し上げます。

また、新型コロナウイルス禍の中、国民の命と暮らしを守り、我が国の経済活動を支えるために、献身的に尊い使命と責任を果たしていただいている公共交通や物流、建設工事等の分野に携わる全てのエッセンシャルワーカーの皆様に、心から敬意と感謝を申し上げます。

感染拡大防止対策の徹底と我が国の社会経済活動の両立を図るとともに、新型コロナウイルス禍を契機とする社会経済構造や生活様式の変化を踏ま

え、国土交通省としても必要な施策を講じてしっかりと取り組んでまいります。

（新型コロナウイルス感染予防対策）

国民の皆様の安全・安心を確保するため、まずは感染予防対策の徹底が重要です。このため、関係業界に対し、「感染拡大予防ガイドライン」を個々の事業者にしっかり周知し、感染予防に万全を期すよう要請するとともに、公共交通機関の利用者に対し、「新しい生活様式」の実践について、呼びかけを行っております。引き続き、感染予防に万全を期すようしっかりと取り組んでまいります。

また、ダイヤモンドプリンセス号への対応などの水際対策の教訓を踏まえ、新型コロナウイルス感染症などの水際対策や防災対策等について、平時より関係者で情報を共有・連携し、事前準備を進めるとともに、非常時には関係者が連携して即座に対処するため、各港湾で水際・防災対策連絡会議を設置してまいります。

ウィズ・コロナの状況下、感染防止と社会経済活動の両立が求められる中、港湾において感染またはその疑いが発生した場合でも、必要な機能を継続できるよう、感染症にも対応した港湾BCP（事業継続計画）の策定を支援するため、その指針となる港湾における感染症BCPガイドラインの作成を進めてまいります。

空港については、これまで、検疫強化等の水際対策の実施に当たって、厚生労働省等の関係機関や所管業界と連携して対策を講じてきました。経済を回復軌道に乗せるため、感染再拡大の防止と両立する形で、国際的な人の往来の部分的・段階的再開を政府全体として進めており、空港における出入国が円滑かつ適確に実施されるよう、成田・羽田・関空・中部・福岡・新千歳の6空港では昨年11月までに1日2万人超の検査能力を確保したところで、今年も引き続き、検疫等に必要となる空港内待機場所の確保や旅客動線の確保等について、厚生労働省等の関係機関と協力して取組を進めてまいります。

（感染拡大防止と観光需要回復のための政策プラン）

新型コロナウイルス感染症により深刻な影響が生じている観光関連産業に対しては、Go To トラベル事業によって、国内の旅行需要の喚起を図っているところであり、昨年11月末日までに少なくとも延べ6850万人にご利用いただいたことで、一定の下支え効果があったと考えております。

また、感染対策を講じながら、全国で約900万人の方が従事する観光業を回復させるために必要となる政策プランを昨年12月に策定いたしました。この政策プランは、①感染拡大防止策の徹底とGo To トラベル事業の延長等、

②国の支援によるホテル、旅館、観光街等の再生、③国内外の観光客を惹きつける滞在コンテンツの充実、④観光地等の受入環境整備（多言語化、Wi-Fi整備等）、⑤国内外の感染状況等を見極めた上でのインバウンドの段階的復活、といった5本の柱で構成されております。国土交通省としても、この政策プランに基づき、関係省庁と連携しながら、さらなる国内観光振興とインバウンドの回復に向けて取り組んでまいります。

（感染拡大防止策の徹底とGo To トラベル事業）

ウィズ・コロナ時代においては、感染拡大防止を大前提として、観光需要の回復を図る必要があります。また、国内観光、インバウンドの双方で、観光地で実施されている感染拡大防止策が目的地を選択する際の大きな関心事項になっています。こうしたことから、国内観光、インバウンド問わず、観光需要の回復に向けて、感染拡大防止策を徹底することが必要となります。

昨年から実施しているGo To トラベル事業は、コロナ禍においても国民の『命』と『暮らし』を守るために、『感染拡大防止』と『社会経済活動』の両立を実現し、ウィズ・コロナ時代における、新たな安全・安心な旅のスタイルを普及・定着させるチャレンジです。

私自身、これまでに、全国31の観光地を訪問し、毎回3時間程度の意見交換を首長や観光・運輸関連事業者等と行い、現場からのご要望を伺っています。その中で、『Go To トラベル事業が無ければ廃業が相次ぎ大変なことになっていた』『事業終了予定の2021年1月31日以降も補助率の段階的引き下げなどソフトランディングを図りながら延長してもらいたい』といった声を頂いております。

こうした声も踏まえ、事業者と旅行者の双方において感染拡大防止策を徹底しつつ、Go To トラベル事業を延長し、国内旅行需要の本格的な回復に結びつけてまいります。その際、例えば、中小事業者、公共交通機関、被災地など観光需要の回復が遅れている事業者・地域への配慮を行うとともに、平日への旅行需要の分散化策を講じていきます。さらに、年末年始については特例的かつ強力な予防的措置として全国一律に事業を停止しておりますが、感染の拡大を早期に落ち着かせて、再開することこそが最大の支援策であると考えており、引き続き適切に事業を運用してまいります。

また、コロナ禍によって、働き方が変わり、その結果、暮らし方にも変化が生じ始め、地方への移住や2拠点居住、ワーケーションなどが、現実のものとなり始めています。こうした変化を的確に捉え、ワーケーション等を普及させることで、新たな旅行機会の創出と同時に旅行需要の平準化を図り、混雑や密を低減させることが有効であると考えています。

（観光の基盤強化等）

このコロナ禍のピンチをチャンスとし、我が国の観光の底力を高めるきっかけとすべく、老朽化した観光施設の再生や廃屋の撤去等を通じて、全国100の地域における地域全体の魅力と収益力を高めるための取組を短期集中で支援してまいります。

また、地域に眠る観光資源を磨き上げ、その価値を深く体感・体験できる滞在型コンテンツを造成するとともに、観光地等における受入環境整備を最先端技術も活用して一挙に進め、ストレスフリーで快適な旅行環境を実現してまいります。

その上で、インバウンドについては、国内外の感染状況等も見極めつつ、段階的回復に向けた取組を進める必要があると考えております。シンクタンクなどによる調査では、海外旅行が再開した際に訪れたい国の最上位に『日本』が位置付けられております。これは、日本の公衆衛生レベルの高さなどが高く評価されての結果によるものです。我が国の安全・安心への取組に関する情報や地域の魅力の発信を通じて今後の訪日意欲の喚起を図るとともに、対面とオンラインを組み合わせたハイブリッド型のMICE開催の推進等を通じて、2030年6000万人の誘客につなげてまいります。

（首里城復元を含む沖縄の観光振興）

令和元年10月の火災により焼失した首里城は、沖縄の皆さんの誇りとも言える、極めて重要な建造物であり、早期の復元に向けた取組を進めております。政府としては、昨年3月に「首里城正殿等の復元に向けた工程表」を決定し、首里城正殿の令和4年の本体工事着工、令和8年までの復元を目指すこととしています。国土交通省としては、国営公園事業に責任を持つ立場として、首里城の一日も早い復元に向けて、沖縄県や関係省庁とも連携し、全力で取り組んでまいります。

また、沖縄の観光は非常に大きな可能性を持つものと考えております。昨年3月に、那覇空港において、九州・沖縄で唯一となる2本目の滑走路を供用し、滑走路処理容量を13.5万回/年から24万回/年に拡大しました。これにより、沖縄の観光客の受入拡大や利便性向上など、さらなる沖縄の観光振興に寄与するものと考えております。観光担当大臣として、国内観光そしてインバウンドの本格的な回復を見据えつつ、無限の可能性を持つ沖縄の観光振興により一層注力してまいります。

（各分野における観光施策）

クルーズについては、昨年10月末から国内クルーズの商業運航が再開されました。私自身、一昨年11月に、沖縄の那覇港クルーズターミナルを視察し、那覇港国際クルーズ拠点整備事業起工式へも出席させていただきましたが、クルーズの前後に地域への滞在時間を確保しやすい航空機による移動と

クルーズを組み合わせた「フライ&クルーズ」を通じた地方経済の活性化など、クルーズに期待される役割は非常に大きいものと実感いたしました。このため、まずは、船内や旅客ターミナルでの感染症対策を徹底する等、クルーズを安心して楽しめる環境整備を進めるとともに、国際クルーズについては、国内外の感染状況、我が国を含む諸外国の水際対策の動向等を踏まえつつ、引き続き安全対策について検討を進めてまいります。

昨年7月に開業したアイヌ文化の復興・創造等の拠点である「ウポポイ」については、PR活動の強化やコンテンツの充実などを行い、多くの方々に訪れていただいて、アイヌ文化の素晴らしさを体験し、民族共生の理念に共感していただけるように取り組んでまいります。

景観・歴史まちづくりについては、景観計画や歴史的風致維持向上計画の策定を促進し、良好な景観を形成するとともに、地方公共団体が取り組む地域固有の歴史・文化・風土を活かしたまちづくりへの支援を引き続き進めてまいります。

道の駅については、2020年から2025年を「道の駅」第3ステージとしており、「道の駅」が地方創生・観光を加速する拠点となることを目指し、インバウンド受入環境のさらなる整備や広域的な防災拠点となる「道の駅」を今年より選定するなどの取組を進めてまいります。

また、本年度末に計画期末を迎える「自転車活用推進計画」を改定し、私を本部長とする自転車活用推進本部を中心に、政府一体となって、自転車通行空間の計画的な整備、シェアサイクルの普及促進、ナショナルサイクルルート等を活かしたサイクルツーリズムの推進等、自転車の活用の推進に向けて取り組んでまいります。

鉄道分野においては、日本の鉄道を利用してより快適に旅行を楽しんでいただくために、多言語による案内表示・案内放送の充実、駅・車内における無料Wi-Fiサービスの整備、トイレの洋式化、クレジットカード対応型券売機や交通系ICカードの利用環境整備、大型荷物置き場の設置、観光列車やサイクルトレインの導入等の取組を進めてまいります。

航空分野においては、首都圏空港における年間発着容量約100万回の実現を目指し、必要な取組を進めてまいります。具体的には、成田空港について、第三滑走路の整備等に関し、空港会社が目指す2028年度末の供用に向け、地元自治体等の関係者と連携し、機能強化の実現に最大限取り組んでまいります。また、羽田空港については昨年3月から新飛行経路の運用を開始しており、引き続き、騒音・安全対策に取り組みつつ、丁寧な情報提供を行っていくことはもとより、関係自治体等から、新経路の固定化回避等に関するご要望を頂いていることを受けて、羽田新経路の固定化を回避するための方策について、最近の航空管制や航空機器の技術革新を踏まえ、技術的観点から「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」において検討を進

めてまいります。さらに、地方空港のゲートウェイ機能強化として、福岡空港の滑走路増設事業、那覇空港等において、ターミナル地域の機能強化、エプロン、誘導路等の整備を実施します。加えて、安全かつ効率的な航空機の運航を実現するため、国内管制空域の再編に向けた取組を引き続き実施します。

（IRの整備）

IRについては、コロナ禍の影響により、予定していたスケジュールに遅れが出ていましたが、昨年末にIR区域を認定する際の審査基準などを盛り込んだ基本方針を決定いたしました。本年10月から来年4月にかけて、自治体からIRの区域整備計画の認定申請を受け付け、その後、有識者により構成される審査委員会において審査を行い、国土交通大臣が認定することとなります。IRの整備については、こうした手続きを踏まえ、今後、誘致を希望する自治体において、それぞれ具体的な検討が進められていくものと承知しております。

国土交通省としても、引き続き、国際競争力の高いMICE施設の整備、滞在型観光の促進、国内各地の魅力発信に資する施設を目指し、依存症などの弊害防止対策に万全を期すことにより、国民の懸念を払拭し、その手続きにおいては公正性・透明性を確保しつつ、所要の準備作業を、丁寧に進めてまいります。

（危機に瀕する公共交通の維持・確保等）

人口減少・少子高齢化が進む中、高齢者の運転免許の返納も増えており、その受け皿となる地域の移動手段の確保は喫緊の課題です。

こうしたことを踏まえ、昨年11月に施行された改正地域公共交通活性化再生法等において、地域における移動ニーズに対し、きめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心となって、地域公共交通のマスタープランを策定し、公共交通サービスの改善を図るとともに、過疎地などにおいては、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉車両等の地域の輸送資源を総動員する取組を促進するための制度の充実を図ったところです。

一方、新型コロナウイルス感染症の拡大により、地域公共交通事業者は、エッセンシャルサービスとして、緊急事態宣言下においても必要な機能を維持することが求められましたが、宣言解除後も感染拡大防止のため、外出、移動、イベントの開催等の自粛や、テレワークの普及等の行動様式の変化により、輸送需要の大幅減少に直面しています。

地域公共交通事業者は、新型コロナウイルスの影響以前から人口減少・少子高齢化の進展により厳しい経営状況におかれていたこともあり、今回の事態により深刻な危機に瀕しています。そのため、持続的な運行確保に向け、さらなる経営努力を行う事業者に対し、国としても地方自治体等と連携して、これまで以上に強力的に支援を行う必要があります。

これまで、国土交通省では、各事業者が雇用調整助成金や持続化給付金などの政府の各種支援策や、地方公共団体による新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用を最大限図るよう働きかけるとともに、令和2年度第二次補正予算において、地域公共交通事業者を対象に、十分な感染拡大防止対策の下での運行を確保していくことができるよう、駅・車両等の設備の衛生対策や、車内等で密度を上げないよう配慮した実証運行等に対する支援を行っているところです。

さらに、昨年12月に閣議決定された、「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」に基づき、令和2年度第三次補正予算案において、社会変化に対応した新たな地域公共交通に向けて、例えば、高性能フィルタにより車内のウイルスを除去する空気清浄機の導入をはじめ、新技術等を活用しながら、感染防止対策の徹底を図り、収支の改善を図ろうとする事業者に対する集中的な支援を実施することとしております。

今後もアフターコロナを見据えつつ、公共交通の維持・活性化が図られるようしっかりと取り組んでまいります。

また、現在、交通政策基本法に基づく、「交通政策基本計画」について、来年度からの概ね5年間の次期計画を策定すべく、交通政策審議会において検討いただいているところです。この中において、公共交通の確保・維持も含めて、ウィズ・コロナ、ポスト・コロナ時代における交通政策の方向性についてしっかりと打ち出していきたいと考えています。

旅行需要の減少等により厳しい経営状況に置かれているJR北海道及びJR四国の経営自立も重要な課題です。JR北海道、JR四国は、それぞれの地域における基幹的な公共交通を担っていますが、近年は人口減少や少子高齢化の加速に加えて、今般の新型コロナウイルスの感染拡大の影響により大幅に旅客が減少し、より一層厳しい経営状況に直面しています。これまでも、国鉄債務等処理法による支援の枠組みも活用し、鉄道・運輸機構による助成金の交付や無利子貸付等を行ってきているところですが、法律上の支援期限は今年度末で切れるため、両社に対する今後の支援のあり方については、地域の関係者のご意見も伺いながらしっかりと検討してまいります。

世界規模での新型コロナウイルス感染拡大による移動抑制や水際対策などの影響を大きく受け、航空需要は過去に例を見ない規模で大幅な減少が続いており、航空業界は厳しい経営状況にあります。

航空ネットワークは、公共交通として社会経済活動を支えるとともに、インバウンドなどポストコロナの成長戦略にも不可欠なインフラです。需要回復後の成長投資の確保に向けて、令和3年度予算等の成立を前提に、総額1200億円規模で空港使用料や航空機燃料税のさらなる軽減等を行う予定です。

また、航空会社と同様、厳しい経営環境下にある空港会社等に対し、令和

3年度予算等の成立を前提に、財政投融资も活用しながら、空港整備に対する無利子貸付やコンセッション空港における運営権対価の支払猶予等により支援してまいります。

さらに、空港のCIQ施設等について、新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえ、感染リスク最小化のための受入環境整備を推進してまいります。

タクシーについては、ウィズ・コロナ時代の新しいビジネスモデルとしてタクシーが有償で食料・飲料を運送できるように措置しており、引き続き、地域の交通機関の輸送力や経営状況、貨物自動車運送事業の供給力などの状況も勘案しながら、適切な展開を図ってまいります。

「三密」の回避などの感染症対策を行う飲食店等を支援するため、沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用の許可基準の緩和を昨年6月に措置し、全国で多数の占用実績があり、道路の利活用ニーズの高さが再認識されました。今後も、こうした取組を持続化させていくため、道路の占用許可基準を緩和する歩行者利便増進道路制度の活用を推進します。

新たなモビリティサービスであるMaaSについては、移動の利便性を大幅に向上し、地域の公共交通の維持・活性化や移動手段の確保などの地域課題の解決に資する重要な手段であることから、全国各地でモデル構築に取り組んでおります。混雑を回避した移動や、パーソナルな移動など、ウィズコロナ・ポストコロナ時代における新たなニーズへの対応も含め、移動に求められる様々なニーズに対応できるMaaSを推進し、免許を返納した高齢者、障害者の方々、さらには外国人旅行者も含めて、自らの運転だけに頼ることなく、移動しやすい環境を整備してまいります。

自動車の自動運転については、道の駅「かみこあに」に続いて、昨年12月に福井県永平寺町においても、自動運転サービスの社会実装を開始したところではありますが、引き続き、ラストマイル自動運転や中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス等の実証実験を進め、準備が整った箇所から実装するなど、自動運転サービスの普及促進に向けた取組を推進してまいります。

また、ドローンについて2022年度を目途に有人地帯での目視外飛行を可能とするための制度整備を進めるほか、いわゆる空飛ぶクルマについては、2023年度の事業開始に向けて、機体及び運航の安全基準や操縦者の技能証明基準などの制度整備に取り組んでまいります。

（住宅投資の喚起に向けた取組）

住宅投資は経済波及効果が大きいため、住宅投資を喚起することにより、民需主導の成長軌道に戻し、日本経済全体を回復させていくことが重要です。

そこで、令和3年度税制改正において、住宅ローン減税について、契約期

限と入居期限を1年延長し、令和4年末までの入居者に控除期間13年の措置を適用するほか、住宅取得等資金に係る贈与税非課税措置の拡充や、これらの特例に係る床面積要件を50㎡以上から40㎡以上へと緩和する等の措置を講じたところです。

また、予算上の措置としても、令和2年度第3次補正予算案に、高い省エネ性能を有する住宅を取得する者等に対して、商品や追加工事と交換できるポイントを発行するグリーン住宅ポイント制度を盛り込みました。

住宅投資を喚起する税制・予算措置等を通じ、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ経済の回復に向け、全力で取り組んでまいります。

（企業の経営環境の改善や民間投資の喚起等）

令和3年度は、土地の固定資産税の評価替えの年であり、新型コロナウイルス感染症の影響により、経済状況、事業者の経営環境及び家計の所得環境が悪化する中、固定資産税の負担増が収束後の経済の力強い回復の支障となるおそれがあります。

そこで、令和3年度税制改正において、土地に係る固定資産税について、現行の負担調整措置等を3年間延長するとともに、令和3年度は、評価替えを行った結果、課税額が上昇する全ての土地について、令和2年度税額に据え置くこととなりました。

本特例措置により、企業の経営環境の改善や民間投資の喚起等を図ることで、我が国経済の早期回復につながることを期待しております。

（デジタル革命や規制緩和の推進）

新型コロナウイルス禍を契機とする「新しい生活様式」への対応や、リスクに強い社会経済構造の実現が喫緊の課題となっております。このため、国土交通省においても、デジタル革命や規制緩和の取組を推進し、日本の活力につなげていけるよう全力で取り組んでまいります。

デジタル化については、インフラ・物流分野等におけるDX（デジタル・トランスフォーメーション）や関連する取組を推進してまいります。

インフラ分野においては、公共工場の現場で非接触・リモート型の働き方への転換を図るなど、感染症リスクに対しても強靱な経済構造の構築を加速することが喫緊の課題となっており、このため、DX（デジタル・トランスフォーメーション）を推進し、データとデジタル技術を活用して、国民のニーズに基づき社会資本や公共サービスを変革するとともに、業務そのものや組織、プロセス、建設業や国土交通省の文化・風土や働き方の改革を進めてまいります。具体的には、令和5年度までに、小規模なものを除く全ての公共事業について、BIM/CIM活用へ転換することとしています。BIM/CIMは調査設計、施工、維持管理の一貫した建設生産プロセスの中で3次元データを活用

していくものであり、より一層のインフラのデジタル化に資することが期待されます。また、デジタル技術を活用した行政手続きの迅速化や暮らしにおけるサービスの向上、港湾の各種システムの連携により、セキュリティを確保した非接触型の効率的な物流システムの構築等を推進します。こうした取組により、インフラへの国民理解を推進し、安全・安心で豊かな生活の実現を目指します。

物流分野においては、担い手不足の深刻化、物流生産性の向上という喫緊の課題に加えて、「新しい生活様式」に対応するための接触機会の最小化等にも取り組むことが求められています。このため、これまで取り組んできた、物流・商流データ基盤の構築やトラック隊列走行などの最新技術を活用した物流の効率化に加え、物流施設におけるデジタル化・自動化、ドローンの活用によるラストワンマイルの配送の機械化、港湾における「非接触型」のデジタル物流システムの構築による非接触かつ効率的な貨物搬出入の実現、緊急支援物資輸送プラットフォームの構築による大規模災害時における物資輸送のデジタル化を推進など、DX（デジタル・トランスフォーメーション）をより一層推進してまいります。

交通分野においては、AI・ICT等の活用により、旅客運送事業者の経営効率化や、業務負担の軽減等による働き方改革を通じた生産性の向上を進め、地域を支える強靱な旅客運送サービスの構築を図ります。

このようなインフラ・物流分野等におけるDX（デジタル・トランスフォーメーション）の取組に関連し、建設現場においては、ICT技術の活用等による建設現場の生産性向上を目指すi-Constructionを推進してきました。これまで対象となる国土交通省発注工事の約8割でICTを活用した工事が実施される一方、地方公共団体や中小企業への普及促進が課題として残っており、積算基準の改定やトップランナーによる普及活動等、地方自治体や中小企業がさらにICTを導入しやすくなるような環境整備を推進してまいります。

道路分野においては、今般の新型コロナウイルス感染症への対応に代表される社会・経済状況の変化を踏まえ、ETC専用化等による高速道路の料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進するとともに、道路の賢い利活用を実現する料金制度のあり方を早急に検討してまいります。また、引き続き、ETC2.0等のビッグデータを活用した渋滞状況のきめ細かい把握・整理を進め、効果的なピンポイント渋滞対策を引き続き推進してまいります。

鉄道分野においては、ITやセンシング技術等を活用した視覚障害者のホーム転落防止技術の活用促進、踏切がある等の一般的な路線での自動運転の導入に向けた検討、レーザーの活用によるトンネル等の異常箇所を検出など、駅ホームの安全性向上や現場業務の効率化・省力化に資する取組を進めてまいります。

港湾分野においては、良好な労働環境と世界最高水準の生産性の確保、国

際競争力のさらなる向上のため、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や、港湾情報の電子化、データ連携を核としたサイバーポートの実現に向けた取組を進めてまいります。

海事分野においては、船舶産業におけるサプライチェーンの最適化や、船舶の設計から建造、運航に至る船舶のライフサイクルの全てのフェーズにおけるDX（デジタル・トランスフォーメーション）の加速化、自動運航船などの次世代技術のトップランナーに対する技術開発支援、海洋開発における技術力の強化に向けた支援（j-Ocean）等の施策により、海事産業の国際競争力強化を図るとともに、国際的な安全・環境ルールの策定や造船市場における公正な競争条件の環境整備を推進してまいります。

測量分野においては、自動運転、ICT施工などデジタル化・リモート化社会の実現等に貢献するため、幅広い分野の位置情報が国家座標に準拠し、いつでも、どこでも、誰でも高精度な測位や地図を活用できるよう、「電子基準点網」の耐災害性強化や3次元地図の品質確保・活用促進、詳細な標高データの整備を実施します。

さらに、国土交通省では、自らが多く保有するデータと民間等のデータを連携し、フィジカル空間の事象をサイバー空間に再現するデジタルツインを通じた業務の効率化やスマートシティなどの施策の高度化、産学官連携によるイノベーション創出を目指し、各種データの横断的活用にあ資するデータ連携基盤の整備を進めております。昨年4月には、国や地方公共団体の保有する橋梁やトンネル、ダムや水門などの社会インフラの諸元やボーリング結果と連携した「国土交通データプラットフォーム ver1.0」を公表し、随時連携するデータを拡充しているところです。DX（デジタル・トランスフォーメーション）の推進と合わせて、省内各分野のデータとの連携を進めるとともに、官民から様々な提案を募り、利活用方策を具体化して発信を行うことにより、プラットフォームを活用した価値の創造を図ってまいります。

このようなデータの活用に関する取組に関連し、気象分野では、災害の頻発・激甚化やデジタル化の進展等を背景に、気象業務に対するニーズが増大・多様化していることに対応していくため、気象業務に関係する産学官が対話を行う場を構築することで、これまで以上に円滑かつ継続的な連携を可能とするとともに、産学官が一体となって課題の解決に向けた取組を行うために必要となる気象情報・データを、最新の技術を活用しながら効果的に共有できる環境を構築していくべく、必要な取組を進めてまいります。

公共交通分野では、運行情報等のオープンデータ化の推進を図るため、オープンデータを活用したスマートフォンアプリによる実証実験を官民連携して実施するとともに、官民の関係者で構成する検討会を継続的に開催し、民間の主体的なオープンデータ化の取組を促進してまいります。また、バス・トラックの生産性向上をはじめ、新たな交通サービスの創出に向け、ETC2.0

高速バスロケーションシステムや車両運行管理システムのさらなる利活用促進に向け、官民連携により検討を推進します。あわせて、AIによる画像解析の活用など、道路ネットワーク全体の情報収集を充実し、人や自転車等を含めた新たな調査体系や共通情報基盤を構築し、地域のモビリティサービスの強化に取り組んでまいります。

この他、海洋状況把握（MDA）の能力強化に向けた取組の一つとして、各関係府省等が保有する広域性・リアルタイム性の高い様々な海洋情報を集約し、民間事業者、行政機関等に共有・提供する「海洋状況表示システム」（海しる）について、各利活用分野のユーザーニーズを踏まえつつ、さらなる掲載情報の充実、機能の拡充といった機能強化を進めるとともに、「海しる」を通じて海洋の関係者間でデータを共有・活用する海のデータ連携を着実に進めてまいります。

また、物流分野のDX（デジタル・トランスフォーメーション）の推進や、インフラ点検、医療等の幅広い分野での新たなサービスの拡大のための取組として、無人航空機（ドローン）について、2022年度を目途に有人地帯での目視外飛行を可能にし、荷物配送などのサービスの安心安全な運用の実現を図ることができるよう、機体の安全性を認証する制度や、操縦者の技能を証明する操縦ライセンス制度の整備を図り、規制改革を進めてまいります。

この他、国民の利便性向上のため、例えば、建設業許可や自動車保有関係手続といった国民の皆様のニーズの高い行政手続について、押印の廃止をはじめとするデジタル化・オンライン化やマイナンバーカードの活用促進を図ってまいります。また、書面規制や対面規制の見直しによる不動産取引等のオンライン化の実現、歩行者利便増進道路制度における道路占用許可及びそれに伴う道路使用許可申請手続のオンラインによるワンストップ化などの取組についてもスピード感を持って進めてまいります。

（海事産業の再構築プラン）

造船、海運、担い手である船員のそれぞれの分野は、現在、様々な課題に直面しています。

造船業においては、コロナ禍の影響もあり、新規受注が低迷している中、今後も地域の経済と雇用に貢献し、船舶を安定的に供給できる体制を確保するために、生産性向上や事業再編を通じた事業基盤の強化が急務であり、併せて、海運業に対して新造船発注を喚起する環境を整備することが必要です。

海運業においては、船員は高齢化が顕著で、若手船員の定着が課題であり、船員の働き方改革を進め、人材を持続的に確保できる環境整備が必要であり、併せて、内航海運業の経営力の向上を図るため、取引環境の改善と生産性向上を促すことが必要です。

これら課題に対して、予算・税制・財政投融资による措置に加え、必要な制度の創設や改正を行うことで、我が国海事産業全体の基盤強化を一体的に講じてまいります。

②防災・減災が主流となる安全・安心な社会づくり

(令和2年7月豪雨をはじめとした災害からの復旧・復興)

昨年は、令和2年7月豪雨や台風第10号などの自然災害により、防災・減災の取組の重要性が再認識される年となりました。

政府は、昨年7月、令和2年7月豪雨の被害を踏まえ、一連の災害からの復旧・復興のため、「被災者の生活と生業（なりわい）の再建に向けた対策パッケージ」をとりまとめました。国土交通省としても、土砂等の撤去、漂流物の回収、住宅の再建、観光需要喚起に向けた対策、公共土木施設等の応急復旧等、地域住民の交通手段の確保などの支援策を盛り込んだところです。

廃棄物・土砂の撤去については、発災直後から被災自治体に堆積土砂排除に係る技術的助言を実施するとともに、環境省と連携し生活の早期再建に向け迅速な土砂撤去を支援してきたところです。引き続き、堆積土砂の排除を行う自治体への支援を実施してまいります。

漂流物の回収については、有明海・八代海への流木等の漂流物流入を受け、船の航行や沿岸漁業の支障とならないよう、海上を浮遊する漂流物等を回収しました。国土交通省の海洋環境整備船3隻に加え民間事業者の作業船6隻、漁船83隻と連携し、漂流物等の回収を行い、総回収実績は、平成30年7月豪雨の際の約16倍となる、約1万6千立方メートルにのびります。

住宅の再建については、公営住宅やUR賃貸住宅等の被災者の方々が利用可能な応急的な住まいを確保するとともに、空室提供等の情報を一元的に把握し、被災者の方々に情報提供しております。このほか、被災者の方々に対する（独）住宅金融支援機構による低利融資等を通じ、住宅の再建を支援してまいります。

観光需要喚起に向けた対策については、観光地全体の再建・磨き上げ・収益力向上の支援等を強力に後押ししつつ、Go To トラベル事業においては、まだ十分にご活用いただけていない被災地もあることから、特段の配慮を行うこととしております。また、観光庁のウェブサイトやSNSを通じ、観光地の正確な情報及び魅力を発信してまいります。

公共土木施設等の応急復旧等については、県管理河川や自治体管理道路の復旧工事を国が代行し、迅速な災害復旧事業を実施したほか、二次被害防止のための緊急的な砂防工事の支援等の対策を実施しました。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まいります。また、発災直後から全国の地方整備局等より緊急災害対策派遣隊（TEC-FORGE）を派遣し、1700件を超える

被災状況調査を行ったほか、応急措置や技術的指導・助言を通じ、迅速な災害復旧事業の実施等の被災自治体への支援を実施してきたところです。

地域住民の交通手段の確保については、令和2年7月豪雨により、全国で13の鉄道事業者20路線が被災しましたが、その後、復旧作業が終了した路線から順次運転を再開し、現在は3事業者4路線が運転を休止しています。このうち、JR九州肥薩線、くま川鉄道湯前線では橋りょうの流失等の被害により、復旧には長期間を要する見込みとなっていますが、早期復旧が図られるよう、関係者と連携しながら、必要な支援を行ってまいります。

国土交通省としては、被災地のニーズをより一層きめ細やかに把握しながら、被災者の方々の目線に立った一刻も早い復旧、生活と生業の再建に全力で取り組んでまいります。

（東日本大震災からの復興・創生）

東日本大震災からの復興の加速は、政府の最優先課題の一つです。引き続き、現場主義を徹底し、被災者の方々のお気持ちに寄り添いながら、震災からの復興、そして福島県の復興・再生に取り組んでまいります。

復興道路・復興支援道路については、国が主体となって整備を進めている550kmのうち、令和2年内に466km、全体の85%が開通しました。さらに今年度内には71kmが開通し、総延長が537km、全体の98%が開通する予定です。残る三陸沿岸道路の普代～野田間の13kmについても、令和3年内に開通する予定であり、全線開通に向け、引き続き着実に事業を進めてまいります。さらに、常磐自動車道については、復興・創生期間内での一部4車線化の概成を目指すとともに、小高スマートICの整備を推進してまいります。

港湾関係では、東日本地域の電力供給を支える拠点として、昨年、小名浜港の国際物流ターミナルが供用しました。

住宅再建・復興まちづくりでは、災害公営住宅の整備、防災集団移転促進事業や土地区画整理事業による宅地の整備は概成しており、引き続き、事業の完了に向け支援してまいります。また、避難解除区域等内の復興及び再生を図るため、福島県内の復興再生拠点の整備を支援してまいります。この他、東日本大震災からの復興の象徴として岩手県、宮城県、福島県において国営追悼・祈念施設の整備を推進しており、岩手県、宮城県に設置する施設については、令和2年度末の整備完了、福島県に設置する施設については、令和7年度の整備完了に向け取り組んでまいります。

観光関係では、風評被害の残る福島県に対し、観光振興に向けた「滞在コンテンツの充実・強化」、「受入環境の整備」等の取組を総合的に支援してまいります。

（その他自然災害からの復旧・復興）

平成 28 年熊本地震、北海道胆振東部地震、令和元年東日本台風等で被災した地域についても、被災者の方々のお気持ちに寄り添いながら、引き続き、生活再建の支援に向けて、必要な取組に注力してまいります。

熊本地震で大規模な斜面崩壊が発生し、大きな被害を受けた阿蘇大橋地区については、昨年 10 月に国道 57 号の北側復旧ルート及び現道部が開通し、残る国道 325 号阿蘇大橋も今年 3 月の開通を目標に復旧を進めています。また、落石等の危険がある現場において無人化施工も活用しながらこれまで直轄砂防事業により斜面对策工事を進め、昨年 8 月に完成しました。さらに、JR 九州豊肥線は昨年 8 月に全線で運転を再開しました。南阿蘇鉄道についても、全線の運転再開に向け、引き続き、復旧を支援してまいります。

さらに、益城町の土地区画整理事業をはじめ、被災宅地の復旧・耐震化、恒久的な住まいの確保等に向けた支援などにも引き続き取り組んでまいります。

令和元年東日本台風において特に甚大な被害の発生した 7 つの一級水系においては、再度災害防止のため「緊急治水対策プロジェクト」を昨年 1 月にとりまとめ、国、県、関係市町村が連携しつつ、流域全体でのハード・ソフト一体となった対策を推進しています。道路については、自治体管理道路の復旧工事を国が代行し、迅速な災害復旧事業を実施しております。鉄道については、箱根登山鉄道は昨年 7 月、阿武隈急行は同 10 月に運転を再開し、上田電鉄、JR 東日本水郡線は本年 3 月に運転再開予定となっております。港湾については、通行止めとなっていた南本牧ふ頭連絡臨港道路（南本牧はま道路）の復旧工事が完了し、昨年 5 月より供用が再開されました。国土交通省としては、復旧に向けて、引き続き必要な取組に注力してまいります。

（防災・減災、国土強靱化）

近年の気候変動の影響により、激甚化・頻発化する気象災害や切迫する巨大地震などの自然災害に対応するための防災・減災、国土強靱化、インフラ老朽化対策、サプライチェーンの強化等の加速化・深化は、我が国の喫緊の課題です。

私は、大臣に就任した直後から、台風・地震などの被災地に 30 回以上足を運び、改めて、事前防災対策が重要であると痛感いたしました。また、全国の首長の皆様からは、異口同音に、今年度で終了する「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」後も、防災・減災、国土強靱化の取組をさらに充実させるとともに、中長期的視点に立って計画的に実施できる必要・十分な予算の継続を強く求められてきたところです。

こうした観点から、国土交通省としても、昨年 12 月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」により中長期的な視点に立った計画的な取組として、国民の安全・安心をより一層確保するための必

要かつ十分な対策をしっかりと進めてまいります。本対策において対策を加速化・深化させるために令和7年度までの5年間で追加的に必要となる事業規模は、政府全体でおおむね15兆円程度を目途としており、国土交通省では、おおむね9.4兆円程度を目途として、重点的かつ集中的に53の対策を講ずることとしております。

具体的には、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」として、あらゆる関係者との連携のもと、ハード・ソフト一体となった事前防災対策に取り組む流域治水対策や高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策など26対策、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策」として、緊急または早期に措置すべき社会資本に対する集中的な修繕等の対策など12対策、「国土強靱化に関する施策をより効率的に進めるためのデジタル化等の推進」として、線状降水帯の予測精度向上等の防災気象情報の高度化対策など15対策の計53対策に重点的かつ集中的に取り組んでまいります。

（「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」など災害対策の推進）

気候変動の影響により激甚化・頻発化する自然災害等に対応し、抜本的な防災・減災対策を図るため、昨年1月から、私を本部長とする国土交通省防災・減災対策本部を設置し、「いのちとくらしをまもる防災減災」をスローガンに、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」の検討を進めました。このプロジェクトでは、「連携」と「国民目線」をキーワードとして、国土交通省の防災・減災施策を総ざらいの上、ブラッシュアップを行い、昨年7月にとりまとめを行いました。令和2年7月豪雨や台風10号といった災害の際には、ダムの事前放流や鉄道の計画運休といった本プロジェクトに基づく施策を着実に実施したところです。本年も、昨年の災害の教訓も踏まえながら、国民の皆様命と暮らしを守るため、より一層、省庁間や省内の壁を乗り越え、国民目線に立って、プロジェクトの着実な推進とさらなる充実を図ってまいります。

具体的には、近年、水害の激甚化・頻発化が懸念される中、昨年、気候変動を踏まえた抜本的な治水対策について議論を進め、流域全体のあらゆる関係者が協働して行う「流域治水」という新たな治水対策をスタートさせました。

気候変動の影響による降雨量の増大などを踏まえ、治水計画を、「過去の降雨実績に基づく計画」から「気候変動による降雨量の増加などを考慮した計画」に見直すとともに、こうした外力の増大に対応するために、これまで以上に治水対策を充実させる必要があります。そのため、まずは、氾濫をなるべく防ぐために河川におけるハード対策として、上流下流や本川支川の流域

全体を俯瞰しながら、上流で洪水を貯留するダムや遊水地の整備や、下流から計画的に行う堤防整備や河道掘削などをより一層充実させてまいります。

その上でさらに、未だ治水施設の整備が途上であることや、施設整備の目標を超える洪水の発生が頻発化している現状を踏まえると、氾濫が発生した際の被害を回避するため、リスクのより低い地域への居住誘導やリスクの高い地域における開発抑制などのまちづくり、さらには宅地嵩上げなどの住まい方の工夫等を進めるとともに、地域住民の防災意識を高めるなど、氾濫発生に備えた警戒避難体制の充実や被災地における早期の復旧・復興のための対策などについても組み合わせながら、総合的かつ多層的に取り組むことが重要です。

現在、全国の一級水系において、こうした取組を含め、流域全体で早急に実施すべき対策を「流域治水プロジェクト」として、本年度中に取りまとめるよう検討を進めているところです。また、都道府県等が管理する二級水系についても、今後順次、取組を展開してまいります。

こうした流域治水の取組とも関連しますが、災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転の促進、立地適正化計画と防災との連携強化など、安全なまちづくりのための総合的な対策を内容とする都市再生特別措置法等の改正を行ったところです。安全でコンパクトなまちづくりに向けて、立地適正化計画において居住誘導区域等の防災・減災対策を定める「防災指針」等に基づき、「住まいや医療・福祉施設等の災害ハザードエリアから安全なまちなかへの移転の促進」、「医療・福祉施設等の防災対策や、土地の嵩上げ・浸水対策による居住エリアの安全性強化」、「防災公園の整備や避難場所の機能強化等による、安全・安心な避難場所の確保」等について、総合的に推進します。

加えて、大規模災害に備えた体制の強化も重要です。平成20年4月に創設されたTEC-FORCEは、これまで東日本大震災や令和元年東日本台風をはじめ、全国の108の災害に対して延べ約12万人を超える隊員を派遣し、被災状況の早期把握や道路啓開など、全力で被災自治体の支援にあたってまいりました。今後も、人材や資機材の確保など、TEC-FORCEの体制・機能の拡充・強化に努めてまいります。

近年、線状降水帯による豪雨の被害が頻発している中、令和2年7月豪雨においても線状降水帯により多大な被害が発生しました。このことから、線状降水帯の発生を事前に予測することが、防災上非常に重要な課題です。このため、気象庁では、線状降水帯の発生に結び付く大気の状態を正確に把握するため、アメダスへの湿度計の導入や、最新の技術を用いた気象レーダーへの更新強化に加え、気象庁及び海上保安庁の連携による洋上観測など、観測・監視体制の強化に取り組んでまいります。さらに、今後、線状降水帯の予測技術を高度化するための技術開発をより一層推進し、これらの成果を踏まえ、できるところから順次、防災気象情報の改善を進め、大雨による災害

の防止・軽減に努めてまいります。

加えて、昨年令和2年7月豪雨や台風第10号等の災害の際に、地方公共団体に「気象庁防災対応支援チーム（JETT）」を派遣し、災害の事前対策や二次災害防止に取り組む地方公共団体に必要な気象情報の解説・助言など、現場の実情に応じた支援を行っているところです。この支援業務に、地域特有の気象情報に精通した全国の気象台OB/OGを活用するため、新たに彼らに「気象防災アドバイザー」として委嘱することにしました。早速、先月17日に挙行された気象庁虎ノ門庁舎開庁式典において、直接私から委嘱状を彼らに交付し、気象防災アドバイザーとして激励したところです。今後も「気象防災アドバイザー」を拡充し、市町村の防災対策の支援において一層ご活躍いただくための取組を強く推進してまいります。

水害リスク情報の空白域を解消するため、水防法において浸水想定区域を指定することとなっていない河川、下水道、海岸においても洪水、内水、高潮によって浸水が想定される範囲や浸水深等の情報整備を促進いたします。

また、災害時に地域の方々に適切な防災行動をとっていただくためには、受け手の立場に立った分かりやすい河川情報等の提供が重要であると考えております。そのため、国土交通省では、河川の水位情報などを提供している「川の防災情報」ウェブサイト等において分かりやすく、使いやすい、河川情報等の提供への改善を行ってまいりました。マスメディアやネットメディアからの情報発信についても、国土交通省が提供する河川情報等をもとに、民間の有する新たな技術等を活用して、より分かりやすいものとしていただけるよう、民間事業者等との連携を強化してまいります。

加えて、大型の台風等に備えた鉄道の安全確保のため、令和元年10月の「鉄道の計画運休の実施についてのとりまとめ」や昨年の台風10号などの過去の災害での計画運休の経験を踏まえ、鉄道事業者等と連携し、計画運休の実施の際の適切な運用に取り組むとともに、訪日外国人旅客を含む利用者への情報提供の強化を図ってまいります。新幹線の浸水対策については、一昨年の長野新幹線車両センターの浸水被害を踏まえ、昨年5月にとりまとめた「新幹線における車両及び重要施設に関する浸水対策について」に従い、車両避難計画に基づく車両避難など、関係者と連携して取り組んでまいります。

台風時の走錨等に起因する事故の防止のため、船舶の湾外避難、湾内の錨泊制限等の勧告・命令制度などの法制度創設について、交通政策審議会で審議いただいております。その結果を踏まえ、湾外避難等の法制化を目指してまいります。

自然災害が激甚化・頻発化する中で、無電柱化は台風や地震等の被害を最小化できる上に、災害に強い道路づくりや電力の安定供給の観点からも重要な施策であることから、関係省庁や関係事業者と連携し、令和3年度を初年

度とする新たな無電柱化推進計画を策定するなど積極的に無電柱化を加速してまいります。

こうした取組のほか、交通運輸事業者による「運輸防災マネジメント」や所有者不明土地対策等を含め、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」に基づく施策を着実に推進するとともに、さらなる充実を図りつつ、災害から国民の皆様の命と暮らしを守るための対策を全力で進めてまいります。

（インフラ老朽化対策の推進）

我が国では、高度経済成長期以降に整備したインフラの老朽化が進んでいることから、国民の安全・安心や社会経済活動の基盤となるインフラの維持管理・更新を計画的に進めていくことが重要です。そのため、予防保全型のインフラメンテナンスへの転換や、新技術の開発・導入等を進めていくことが必要であり、これらの施策を盛り込み「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を改定し、持続可能なインフラメンテナンスの実現を目指してまいります。

さらに、会員数が2000者を突破した「インフラメンテナンス国民会議」の活動を通じて、新技術の開発・社会実装を後押しするなど、メンテナンス産業の育成・活性化を図るとともに、地方への展開を一層強化してまいります。あわせて、優れた取組や技術開発を「インフラメンテナンス大賞」において表彰し、広く共有してまいります。

（戦略的海上保安体制の構築等の推進）

尖閣諸島周辺海域では、ほぼ毎日、中国公船による活動が確認され、昨年は接続水域における年間確認日数が過去最多となったほか、尖閣諸島周辺の領海内で操業中の日本漁船への接近事案も繰り返し発生しており、昨年10月に発生した接近事案の際は、中国公船の領海侵入時間が過去最長となっております。

日本海の大和堆周辺海域では、これまでの北朝鮮漁船による違法操業が大半を占める状況から一変し、中国漁船による違法操業が増加したほか、昨年9月には同海域において北朝鮮公船が確認されるなど、我が国周辺海域を取り巻く状況は益々厳しさを増しています。

さらに、近年の自然災害の頻発化・激甚化は海上保安庁の業務にも大きな影響を与え、令和2年7月豪雨では、孤立者等22名を救助するなど、海陸を問わず捜索・救助活動も増大しています。こうした事案にも適切に対応しながら、我が国の領土・領海を断固として守り抜いていくため、巡視船や航空機のさらなる増強等のもとより、業務の省力化・効率化にも取り組みつつ、多様かつ厳しい任務を支えていく人材確保・育成への取組もしっかりと対応していく必要があります。また、複雑化する情勢の中で、適切に業務を遂行す

るためには、関係省庁との連携強化も一層重要となっています。こうした状況認識の下、引き続き、関係省庁と協力しながら、海上保安体制の強化の取組を着実に進めてまいります。

③人口減少と少子高齢化社会への挑戦

我が国では、これまで世界が経験したことのないような人口減少・超高齢化社会を迎えています。その中で、高齢者、障害者等あらゆる方々があらゆる場で活躍できる「一億総活躍社会」を実現し、全ての方々が輝く社会を目指すことが重要です。

(バリアフリー化の推進)

バリアフリー政策は、成熟した国家の品格を体現するものであると考えておりますが、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を目前に控えた今、大会のレガシーとしての「真の共生社会の実現」に向けて、ハード・ソフト両面からバリアフリー化に積極的に取り組んでいく必要があります。

こうした中、昨年5月、ソフト対策の強化等を内容とするバリアフリー法改正を行いました。この改正では、市町村等が学校教育と連携して「心のバリアフリー」を推進するための「教育啓発特定事業」を創設するとともに、優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正利用の推進に向けた措置を講じるなど、「心のバリアフリー」に対する国民のより一層の理解に向けた取組を進めることとしております。

バリアフリー政策の中でも、特に、新幹線のバリアフリー化は「真の共生社会の実現」に向けて、その象徴となるべきものであり、昨年10月に移動等円滑化基準を改正し、本年7月以降に導入される全ての新幹線車両について、車椅子用フリースペースの設置を義務付けました。また、既存の新幹線車両についても、本年7月以降は、この基準に適合するよう努力義務が課せられることとなります。こうしたことにより、例えば、東海道新幹線では6名の車椅子使用者が同時に利用可能となります。さらに、予約面においても、車椅子用フリースペースに対応したウェブ予約システムの導入に向け、取組を進めているところです。これらの取組により、世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道を実現するべく、JR各社をはじめ関係者と共に取り組んでまいります。

さらに、昨年末、2021年度以降5年間の次期バリアフリー整備目標を策定いたしました。この中で、例えば、鉄道駅におけるホームドアについて、その整備ペースを2倍に加速化するなど、より障害当事者目線に立った、新たな目標設定を行いました。

国土交通省としては、これらの取組を通じて、バリアフリー整備の着実な目標達成を図るため、引き続き当事者の皆様のご意見を拝聴しながら、ハード・ソフト両面のバリアフリー化に全力で取り組んでまいります。

（少子高齢化に対応した交通事故対策）

近年、高齢運転者による交通事故割合は増加傾向となっており、高齢運転者による交通事故防止については引き続き喫緊の課題であると認識しております。国土交通省としては、交通事故撲滅に向け、安全運転サポート車の普及等の取組を着実に進めてまいります。一方で、このような先進安全技術はあくまでも安全運転の支援であり、機能には限界がある旨の情報提供をユーザーに対して様々な媒体を用いて行うなど技術に対する過信を防ぐための対策も講じてまいります。

また、国土交通省では、自動車事故の被害に遭われた方々の救済のため、療護施設の拡充や「介護者なき後」への対応などに取り組んでいるところです。今後の自動車事故被害者の救済対策のあり方については、現在、被害者や有識者の方々と検討を進めており、被害者やそのご家族の具体的なニーズをくみ取りながら、その充実に取り組んでまいります。

被害者救済事業の原資となる、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しについては、令和2年度第3次補正予算案と令和3年度予算案において計上されており、これらが成立すれば、4年連続での繰戻しの増額が実現します。今後も、繰戻し額の増額と積立金の取崩し額の着実な縮減に取り組んでまいります。

道路分野においても、歩道の設置・拡充、歩行者と自動車・自転車の利用空間の分離等により、子供や高齢者を含めた歩行者が安全・安心な道路空間の整備を推進してまいります。

また、高速道路については、引き続き、暫定2車線区間の計画的な優先整備区間の4車線化を推進するとともに、世界一安全な高速道路の実現を目指し事故多発地点への集中的な対策や逆走対策等に取り組んでまいります。

（輸送安全の確保）

運輸安全マネジメント評価による運輸事業者の自主的な安全管理体制の構築を促進してまいります。特に、昨今の自然災害の多発化・頻発化に対し、運輸事業者の防災意識の向上や災害対応力の強化を目指し、「運輸防災マネジメント」を本格実施してまいります。

踏切対策については、立体交差化等の対策に加え、周辺の迂回路整備やバリアフリー化等も含めた総合的対策を推進するとともに、災害時の長時間遮断時に優先開放する等の措置を確実に実施するよう取組を進めてまいります。

鉄道分野では、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向け、関係省庁と連携し、鉄道におけるテロ対策を進めてまいります。

自動車分野では、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故が二度と発生

しないよう、これまで「事業用自動車総合安全プラン2020」をはじめとした施策に取り組んでまいりました。本年は、本プランについて、健康起因事故対策や飲酒運転対策など、昨今の自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえたさらなる事故対策を盛り込むよう改訂を行い、本プランでとりまとめた安全対策を着実に推進してまいります。

海事分野では、マラッカ・シンガポール海峡における50年にわたる国際協力を通じた航行安全対策のほか、ソマリア沖・アデン湾等における海賊問題、我が国関係船舶に対する被害事案なども踏まえ、船舶の航行安全の確保に関する取組を引き続き進めてまいります。

航空分野では、空港における保安体制の強化など、セキュリティ確保に万全を期してまいります。全国の空港において、先進的な保安検査機器等の導入を推進し、空港の保安検査の高度化を図るほか、保安検査員の人材確保・育成策の着実な実施、保安検査の位置付けの明確化等の制度的な見直し等、保安検査の質的・量的向上に関する施策の充実を図ってまいります。

（重点的・戦略的な社会資本整備）

社会資本整備については、コロナ禍により落ち込んだ経済を早期回復させ、持続可能な経済成長を確実なものとするため、ストック効果の高い事業を重点的・戦略的に進めることが必要です。

高速道路については、財政投融资を活用して、安全性・信頼性等の向上のための暫定2車線区間における4車線化を行うこととしています。

また、物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するための機能強化や重点支援・投資を行ってまいります。加えて、特車許可の審査の迅速化やデジタル化の推進による新たな制度の施行に向けた準備を進めるとともに、ダブル連結トラックの普及促進、トラック隊列走行の実現を見据え、高速道路インフラの活用について検討してまいります。

これに加え、整備新幹線、リニア中央新幹線や、地域産業の生産性向上に直結するインフラ等について、地元の理解を得つつ、着実に整備が進められるよう、必要な取組を行ってまいります。

新幹線については、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において建設費が増加する見込みとなるとともに、令和4年度の完成・開業時期が遅延する見込みとなりました。当該事業に関わる多くの関係者が完成・開業を待ち望んでおられる中でこのような事態に至り、極めて遺憾です。昨年末、鉄道・運輸機構における工程管理・事業費管理の体制やルール、関係者との情報共有のあり方に問題があったことを踏まえ、同機構に対して、業務運営の改善に向けた業務改善命令を発出したところです。今後、第三者による検証委員会にて原因究明を行うとともに、当該区間に関しては、国土交通省としても、機構に

対する監理・監督体制を強化し、リスク管理を含めた適切な事業管理のもと、地元に対して丁寧に説明しながら、一日も早い金沢・敦賀間の完成・開業に向けて取り組んでまいります。

また、その他の建設中区間である九州新幹線（武雄温泉・長崎間）及び北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）についてはそれぞれ令和4年秋頃、令和12年度末の完成・開業を目指し着実に整備を進めるとともに、残る未着工区間の整備の目途を早期につける等、新幹線の全国ネットワークの構築に取り組んでまいります。

北海道新幹線青函共用走行区間については、現行160km/hで走行しているところ、令和2年12月31日から令和3年1月4日までの一部時間帯において、新幹線と貨物列車がすれ違わない時間帯を設定する時間帯区分方式により、営業運転で初めて青函トンネル内を時速210kmで高速走行する予定です。これにより、東京・新函館北斗間の現行最速時間が約3分短縮され、3時間55分になります。

リニア中央新幹線の品川・名古屋間については、全長約286kmのうち、約8割の区間で工事契約が締結されており、建設主体であるJR東海において、着実に工事が進められているところです。国土交通省としては、引き続きこの事業が着実に進められるよう、必要な調整や協力等を行ってまいります。

また、新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、引き続き、幅広く調査を実施し、この取組の具体化を図ります。

さらに、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査については、効果的・効率的な整備・運行手法等の具体的な調査に取り組んでまいります。

我が国への国際基幹航路の寄港回数を維持・増加し、企業の立地環境等を改善する観点から、国際コンテナ戦略港湾において、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を引き続き推進してまいります。また、昨年、東日本地域の電力供給を支える小名浜港の国際物流ターミナルが供用しました。引き続き、国際バルク戦略港湾を拠点としたバルク貨物輸送の効率化に取り組んで参ります。

加えて、地域の基幹産業を支える港湾の整備や、災害に強いフェリー・ROROネットワークの構築等を通じ、多核連携型の地域づくりを目指します。また、農林水産省と共同で、産地と港湾が連携した農林水産物・食品の輸出促進を目指します。

厳しい財政制約の下、経済成長を持続させるためには民間活力の活用が不可欠であり、多様なPPP/PFIを推進することが重要です。コンセッションについては、本年、広島空港において事業が開始され、宮城県において上工下水一体の事業の優先交渉権者の選定等がされる予定です。引き続き、空港、

道路、下水道、公営住宅、クルーズ船向け旅客ターミナル施設、MICE 施設といった分野においてコンセッション等の導入を推進してまいります。併せて、産官学金の協議の場となる地域プラットフォームを通じた案件形成を推進するとともに、人口 20 万人未満の地方公共団体やインフラの維持管理へ PPP/PFI の導入を検討する地方公共団体などを引き続き支援してまいります。

こうした社会資本整備の中長期的な方向性を示す「社会資本整備重点計画」について、その見直しを進めてまいります。見直しに当たっては、激甚化・頻発化する自然災害や加速化するインフラの老朽化、人口減少等の社会情勢の変化を十分に踏まえるとともに、新型コロナウイルス感染症が社会資本整備にもたらす影響にも注視してまいります。

本計画に基づき、引き続き、中長期的な見通しの下、戦略的・計画的な社会資本整備を進めてまいります。

（現場を支える人材の確保・育成等に向けた働き方改革）

社会全体の生産性向上に加え、産業の中長期的な担い手の確保・育成に向けて働き方改革を進めることも重要です。

建設産業においては、「コロナ禍」をむしろ新たなチャレンジへの契機とするべく、建設業における非接触・リモート型の新技術の導入や i-Construction の推進に取り組むとともに、新・担い手 3 法も踏まえた工期の適正化や施工時期の平準化等を進めることにより、建設業の生産性向上や働き方改革等を一段と加速してまいります。また、建設技能者の処遇改善に向け、技能者の就業履歴や保有資格を蓄積する「建設キャリアアップシステム」(CCUS) のさらなる普及・活用を図るため、CCUS を活用した建設業退職金共済の電子的積立の本格実施や、CCUS 活用工事の対象拡大、建設技能者のレベルに応じた賃金支払いの実現に向けた取組を進めてまいります。

自動車運送事業では、平成 30 年 5 月に策定された政府行動計画を踏まえ、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等の取組を引き続き推進するとともに、物流機能を安定的・持続的に確保するため、荷主企業や利用者などの理解と協力を得つつ、関係省庁と連携しながら「ホワイト物流」推進運動を進めることにより、働きやすい労働環境の実現等への協力を呼びかけてまいります。また、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、トラックドライバーの働き方改革に向けて、荷主への働きかけなどを着実に実施してまいります。さらに、同法により昨年 4 月に告示した標準的な運賃のさらなる普及・浸透を図り、取引環境の適正化等を推進してまいります。

自動車整備業については、近年は自動車の高度化に対応した知識・技能を持った方の活躍が進んでいます。引き続き関係業界と連携し、多様な人材への PR や整備士の技能向上など、人材の確保・育成に取り組んでまいります。

航空分野においては、空港での地上支援業務（グランドハンドリング）や維持管理業務の省力化・効率化のため、自動走行技術の導入に向けた取組等を官民連携して実施してまいります。

（次期総合物流政策大綱の策定について）

物流分野においては、労働力不足や新型コロナウイルス感染症の流行などを背景として、さらなる労働生産性の向上やポストコロナ時代に対応した非接触・非対面型物流への転換が求められているところです。このような中、国土交通省においては、2021年度からを計画期間とする新たな総合物流施策大綱の策定に向けた議論を、関係省庁や荷主、物流事業者等とも連携して進め、昨年12月に有識者検討会から提言を頂きました。

提言では、①AI、IoT、ロボット等の新技術を活用した機械化・省人化の推進や物流標準化、サプライチェーン全体の最適化に資するデータ基盤の整備などによる「簡素で滑らかな物流」の実現、②トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備や働き方改革、共同物流のさらなる展開をはじめとする労働生産性の改善に向けた革新的な取組などの推進による「担い手にやさしい物流」の実現、③感染症や大規模災害等有事においても物流が機能するためのインフラ整備や農林水産物・食品の輸出促進に対応した物流基盤の強化、国際物流のシームレス化や物流事業者の海外展開支援、カーボンニュートラルの実現に向けた施策の推進などによる「強くてしなやかな物流」の実現、という3つの方向性が示されました。

国土交通省としては、この提言を踏まえて本年春頃には新たな大綱を策定し、関係省庁や民間事業者等と連携しながら必要な施策を的確に推進してまいります。

（インフラシステムの海外展開）

我が国企業のビジネス機会を拡大するには、旺盛な海外需要を取り込むことも重要です。昨年12月に経協インフラ戦略会議において「インフラシステム海外展開戦略2025」が決定され、①「カーボンニュートラル、デジタル変革への対応等を通じた、産業競争力の向上による経済成長の実現」、②「展開国の社会課題解決・SDGs達成への貢献」、③「質の高いインフラの海外展開の推進を通じた、「自由で開かれたインド太平洋」の実現等の外交課題への対応」の3本柱を目的として政府をあげて取り組んでいくこととしました。新戦略では、我が国企業が2025年に34兆円のインフラシステムを受注するという新たな目標が立てられており、目標の達成に向けて、国土交通省としても、取組を加速化してまいります。

まず、新型コロナウイルスの感染拡大への対応として、関係省庁とも連携し、工事の一時中断や体制の大幅な縮小を余儀なくされているプロジェクト

の工事の再開にあたっての安全対策の徹底や、工事契約の円滑な変更等に係る支援を行ってまいります。併せて、新型コロナウイルス感染拡大により変容する新たなインフラニーズにも応えていく必要があると考えています。

DX（デジタル・トランスフォーメーション）の分野では、MaaS、自動運転、スマートシティなど、データや ICT 等新技术を活用した都市・交通インフラの海外展開に取り組みます。このため、昨年に続き第2回日 ASEAN スマートシティ・ネットワークハイレベル会合を開催しており、「日 ASEAN スマートシティ・ネットワーク官民協議会」（JASCA）を通じて、政府一体となって官民連携した ASEAN でのスマートシティ実現に向けて引き続き協力を進めてまいります。

また、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）の支援対象として、従来型の交通・都市開発分野に加え、それらを支援するエネルギー関連施設、上水道等幅広い分野も対象とすることで支援パッケージの競争力強化も図ってまいります。

加えて、我が国のコアとなる技術・価値を活用して、インフラ整備と現地人材の育成、技術移転を組み合わせた「技術移転パッケージ」型の案件形成を進めるなど、相手国の持続可能な発展に資する質の高いインフラの海外展開を推進します。

相手国の社会課題の解決や SDGs 達成への貢献の面では、例えば、気候変動対応として、自然災害の多い我が国の経験・技術を活かした防災インフラやその政策の海外展開などに取り組みます。

また、自由で開かれたインド太平洋（FOIP）の実現に貢献すべく、アジアをはじめとする関係地域での港湾整備や巡視船等官公庁船の供与、アフリカでの取組の強化などを進めてまいります。

（2050 年カーボンニュートラルに向けた取組等のグリーン社会の実現）

「2050 年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、我が国全体で地球温暖化対策に戦略的に取り組む必要があります。国土交通省においては、電気自動車等の次世代自動車の普及、公共交通の利用促進や物流の効率化、ZEH（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）の普及促進等の住宅・建築物の省エネ化など、関係省庁と連携しながら、運輸・民生部門における温室効果ガスの排出削減に取り組んでまいります。

また、港湾や下水道等の社会インフラを活用し、洋上風力やバイオマス等の再生可能エネルギーの利活用を推進するとともに、水素やアンモニア等の次世代エネルギーに関して、ゼロエミッション船の実現に向けた技術開発支援や国際ルールの整備等の推進、港湾等における次世代エネルギーの利活用拡大等にも積極的に取り組んでまいります。

これら地球温暖化の緩和策のみならず、自然災害の頻発化・激甚化などの

気候危機に対する気候変動適応策の推進、自然環境が有する多様な機能を活用したグリーンインフラの推進など、グリーン社会の実現に向けた取組を進めてまいります。

（「国土の長期展望」のとりまとめ）

頻発する大規模災害や新型コロナウイルス感染症の拡大、SDGsの動き、デジタル革命といった、現行の第二次国土形成計画策定後の大きな状況の変化を踏まえ、「国土の長期展望」として2050年の国土の姿について検討を進めているところです。「真の豊かさ」を実現するため、地方の生活圈域の在り方等について議論を深め、本年初夏を目処に最終とりまとめを行います。

（「新たな日常」に対応した持続可能な地域社会の形成）

新型コロナウイルス危機を契機として、「働き方」、「住まい方」、そして「人の生き方」に大きな変化がもたらされています。一方で、デジタル化やオンライン化などが一気に進展し、場所にとらわれない「働き方」や「住まい方」が可能になってきました。その結果、テレワークやワーケーション、2拠点居住やふるさと回帰といった動きが現れてきております。例えば、東京都からの転出人口が、転入人口を上回る現象が昨年7月から11月までの5か月連続で続いていることも、その予兆の一つだと思われれます。こうした変化に対応して、移住や2拠点居住等も含めたコロナ後を見据えた「国土の長期展望」の検討を進めつつ、テレワーク拠点の整備等職住近接のまちづくりや、緑とオープンスペースの充実等ゆとりのある都市空間の創出など、人々のライフスタイルに応じた選択肢を広げることができるようなまちづくりを進めてまいります。

AI、IoT等の新技術をまちづくりに取り入れた「スマートシティ」については、スマートシティを実感できるモデル事例を早期に構築するため、関係府省との連携のもと、選定した22のモデル事業を重点的に支援しているところです。今後は、これらのプロジェクトを通じて得られた知識や経験を全国各都市に横展開してまいります。さらに、スマートシティを進めていく上では、そのベースとなる都市データを整備することも重要です。このため、都市の3次元データの整備にも取り組んでまいります。

生活サービス機能と居住を拠点に誘導し、公共交通で結ぶコンパクト・プラス・ネットワークについては、昨年7月末までに立地適正化計画の作成に取り組む市町村が542都市、作成・公表した市町村が339都市、立地適正化計画と地域公共交通計画を併せて作成した市町村が228都市と着実に増加しております。今後、さらなる裾野の拡大を図るとともに、引き続き、省庁横断的な枠組を通じて支援施策の充実、モデル都市の形成・横展開、取組成果の見える化を進め、市町村の取組を支援してまいります。

この他、都市の魅力向上を図るため、まちなかを人中心の空間へ転換し、多様な人々の交流・滞在の場を提供する「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けて、官民一体となった魅力的な公共空間の創出に取り組んでまいります。また、地方都市において、都市のコンパクト化を図りつつ、官民が連携してゆとりとにぎわいある都市空間の創出や地域の稼ぐ力の向上に取り組むまちづくりに対して集中的、重点的に支援を実施します。加えて、賑わいをはじめ、道路に求められる多様なニーズに対応するため、賑わいのある道路を構築するための道路の指定制度（歩行者利便増進道路制度）を活用するとともに、地域内の各道路での役割分担や時間帯に応じた柔軟な道路の使いわけによって、地域の魅力向上、活性化を推進します。

さらに、グローバル化が進展する世界で競争力を保つため、都市再生緊急整備地域等において、引き続き、重要インフラや都市基盤の整備への重点的かつ集中的な支援を行うとともに、大臣認定制度を通じた金融・税制支援により、民間投資の喚起を通じた都市開発事業を推進し、都市の国際競争力強化に取り組んでまいります。

住宅政策の指針となる「住生活基本計画」については、本年3月に見直しを予定しております。次期計画については、社会環境の変化を踏まえ、「新たな日常」に対応した新しい住まい方や災害に強い住まいの実現をはじめ、我が国の住生活を一層豊かにするための計画の策定に向けて、しっかりと検討してまいります。

また、良質な住宅が次の世代に承継されていく住宅循環システムの構築に向け、長期優良住宅の認定促進等による住宅の質の向上に加え、「安心R住宅」など買主が既存住宅を安心して購入できる環境整備を進め、既存住宅流通市場の活性化に取り組んでまいります。

空き家対策については、「空き家等対策の推進に関する特別措置法」に基づき、個々の地方公共団体が行う指導・助言、行政代執行等の措置や、空き家の除却・利活用等に対する支援などに積極的に取り組んでいるところです。さらに、空き家等の流通・マッチングや再生を図るため、「全国版空き家・空き地バンク」の活用を促進し、空き家の利活用・流通促進に取り組んでまいります。

高経年マンションの増加が急速に進む中、建物・設備の老朽化、管理組合の役員の担い手不足、建替え等の合意形成の困難さ等の課題に対応するため、昨年6月にマンションの管理計画の認定制度や団地における敷地分割制度等を創設する「マンションの管理の適正化の推進に関する法律」及び「マンションの建替え等の円滑化に関する法律」の改正法が成立したところです。今後、認定基準やガイドラインの作成等に取り組み、新たな制度等を円滑に施行し、マンション政策を強力に進めてまいります。また、昨年法制化した「賃貸住宅の管理業務等の適正化に関する法律」におけるサブリース規

制の新たなルールについて、建設・不動産などの関係業界や賃貸住宅のオーナーの方々への周知を徹底し、サブリース契約をめぐるトラブルの未然防止を図るとともに、本年6月予定の賃貸住宅管理業登録制度のスタートに向けた準備をしっかりと進めることで、サブリースを含む賃貸住宅管理業の適正化を図ってまいります。

住宅・建築物の省エネ化の推進を目的として、住宅・建築物の省エネ対策の強化を盛り込んだ「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律の一部を改正する法律」が令和3年4月1日に全面施行されることとなりました。制度の円滑な施行に向け、中小工務店をはじめとした建築事業者等に対するオンライン講習会を実施しております。また、これまで省エネ性能の高い住宅・建築物の新築・改修に対する補助、税制、融資による支援等の施策を講じてまいりました。2050年カーボンニュートラル社会の実現に向けて、関係省庁と連携しつつ、さらなる住宅・建築物の省エネ化に取り組んでまいります。

子育て世帯や高齢者など誰もが安心して暮らせる住生活を実現するため、地方公共団体や関係省庁と連携し、新たな住宅セーフティネット制度に基づき、民間の空き家・空き室を住宅確保要配慮者向けの賃貸住宅として活用する取組や、各地の居住支援活動に対する支援、福祉・住宅分野の連携により住まいに関する相談をワンストップで受ける体制の整備を行うとともに、サービス付き高齢者向け住宅の整備等を進めてまいります。

本格的な利用期を迎えた我が国の森林資源の利用先として期待が高まっている木造住宅・建築物の普及のため、拡大余地のある非住宅や中高層の建築物において木造化の取組が進められるよう、先導的な木造プロジェクトやこれらを担う設計者に対する支援等に取り組んでまいります。

所有者不明土地等問題への対応は、防災・減災の観点からも重要です。このため、昨年3月に成立した改正土地基本法等に基づき、具体的施策を着実に展開してまいります。今後は、改正土地基本法において明確化された土地の適正な「管理」に関する理念等について周知を進めるとともに、所有者不明土地の発生予防等の観点から重要となる管理不全の土地・低未利用土地対策等について、地方自治体や関係団体、有識者等の土地に関連する様々な方々の意見を伺いつつ、平成30年に成立した「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」の施行後3年経過の見直しのタイミングに向けて、必要な制度の拡充や見直しについての検討を進めてまいります。

奄美群島、小笠原諸島、離島や半島地域、豪雪地帯など、生活条件が厳しい地域や北方領土隣接地域に対しては、引き続き生活環境の整備や地域産業の振興等の支援を行ってまいります。

さいごに

冒頭でも申し上げましたが、新型コロナウイルス禍は、人々の「働き方」、「住まい方」、そして「生き方」に大きな変化をもたらすと考えております。国土交通省としても、ウィズ・コロナの時代における社会経済構造や生活様式の変化を踏まえ、豊かで暮らしやすい地域づくりに取り組むほか、国土のあり方について長期展望を提示するとともに、関係省庁と連携し2拠点居住やワーケーションを推進するなど、適切な施策を講じてまいります。

本年も「現場主義」を徹底し、諸課題に全力で取り組んでいく所存です。国民の皆様の一層の御理解、御協力をお願いするとともに、本年が皆様方にとりまして希望に満ちた、大いなる発展の年になりますことを心から祈念いたします。