

## 新年の挨拶

国土交通大臣 齊藤鉄夫

令和4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10月に発足した第1次岸田内閣において国土交通大臣を拝命し、同年11月に発足した第2次岸田内閣においても、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。

昨年からの新型コロナウイルス感染拡大は、依然として我が国の社会経済や国民生活へ甚大な影響をもたらしております。引き続き感染防止対策を行いつつ、通常に近い社会経済活動と国民の皆様が安心して暮らせる日常を取り戻すため、政府一丸となって全力で取り組んでまいります。

我が国は、気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化により、毎年のように深刻な被害が発生しています。私自身、平成26年に発生した地元広島市での大規模土砂災害や、平成30年7月豪雨をはじめ、実際に災害の現場に入り、その被害を目の当たりにし、また、被害に遭われた方々の声を聞いてまいりました。この中で、災害により犠牲となる方を少しでも減らすことこそが政治の役割であるという想いを強く抱き、これを忘れずに政治家として活動を行ってまいりました。今回、国土交通大臣を拝命し、国土交通省の持つ役割、すなわち、災害を防ぎ、国民の生命・財産を守るという極めて重要な役割を前にし、この想いを新たにしております。

また、我が国は、少子高齢化や人口減少に伴い、経済が停滞したり、生活利便性が低下しかねないという厳しい状況に直面しております。さらに、かつて環境大臣を拝命した際にも取り組ませていただいた温暖化対策は、今や、地球規模での喫緊の課題となっております。

今あらためて、政府として、国民の皆様の将来への不安を解消し、未来への希望が持てるようにすること、国民の皆様幅広く成長の果実を行きわたらせること、一人一人の多様性が尊重され、全国津々浦々の地域の多様な魅力が発揮される社会や経済を実現していくことが求められていると実感しております。

このため、今後、政府一丸となって、国民の皆様と丁寧な、そして誠実に対話し、小さな声ひとつひとつをよく聞き、真摯に受け止めるとともに、国土交通行政において、現場を持つ強み、技術力を活かして、施策の立案・実行に全力で取り組んでいく所存です。

本年は、特に以下の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 コロナ禍からの社会経済活動の確実な回復

## ② 国民の安全・安心の確保

## ③ 未来を創る経済好循環と明るい希望の持てる社会の実現

### ① コロナ禍からの社会経済活動の確実な回復

新型コロナウイルス感染症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、コロナ禍の中、献身的に尊い使命と責任を果たしていただいてい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。

国土交通省としては、感染状況を常に見極めながら、コロナ禍により深刻な影響を受けている観光と公共交通の確実な復活を図るなど、必要な施策を講じてまいります。

#### （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ても、感染予防にご協力いただくよう呼びかけを行っております。引き続き、感染予防対策に万全を期すよう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症などへの水際対策について、今年も引き続き、「水際・防災対策連絡会議」を活用した関係者間の情報共有・連携を進めるとともに、港湾において感染症が発生した場合等において必要な機能を継続できるように、感染症にも対応した港湾BCPの策定を支援してまいります。

空港については、これまで、検疫を担う厚生労働省や関係省庁、所管業界と連携し、水際対策の強化等を実施してきました。本年も引き続き、関係省庁等と連携し、感染拡大の防止に必要な水際対策を着実に講じてまいります。

#### （観光の存続と復興）

観光は、我が国の成長戦略の柱、地方創生の切り札であり、感染拡大防止と経済の回復の両立を実現する必要があると考えております。

新型コロナウイルス感染症の影響により深刻な影響を受けている、全国で約900万人の方が従事する観光関連産業の雇用の維持と事業の継続に関する支援とともに、感染拡大防止と経済の回復の両立の観点から、「新たなGo Toトラベル事業」等による観光需要の喚起を図ってまいります。

加えて、アフターコロナを見据えて、地域の関係者が連携して実施する宿

泊施設を中心とした観光地のリニューアルや新たな観光コンテンツの創出、観光地の高付加価値化とともに、国内外の感染状況等を見極めつつ、インバウンドの段階的な回復を戦略的に進めてまいります。

第一に、観光地や地域経済の維持・復興を実現することが必要であることから、今後も観光需要喚起策を進めていくこととし、感染状況等を十分に確認しながら、段階的に、その支援対象となる旅行の範囲を拡大していきたいと考えております。

まず、都道府県が行う、いわゆる県民割について、これまでは県内旅行のみを支援していましたが、昨年11月から、隣県からの旅行も支援の対象に追加しました。また、今後は、感染状況等を踏まえつつ、適切なタイミングで、県民割の支援対象を近隣圏域、いわゆる地域ブロックへ拡大し、その後、年末年始の感染状況等を改めて確認した上で、全国規模での「新たなGo Toトラベル事業」を実施していきたいと考えております。

さらに、インバウンドの本格的な回復までの間に、国内観光の新しい需要の掘り起こしが必要です。コロナ禍で生じた働き方や生活に対する人々の意識変化等の新しい動きも踏まえ、ワーケーション等の「新たな旅のスタイル」の普及促進や、いわば「第2のふるさと」として「何度も地域に通う旅、帰る旅」というスタイルの推進・定着にも取り組んでまいります。

第二に、地方の経済がコロナ禍から力強く立ち直り、成長と分配の好循環や豊かさを実感できる地域を実現するためには、地方創生の牽引役となる観光地の再生が不可欠であり、これを支える観光産業の強化を推進していくことが必要です。

このため、アフターコロナを見据え、観光を通じた地域活性化と観光産業の強化について検討を進めるとともに、観光分野においても、デジタル技術の積極的な活用により、宿泊業における生産性向上、安全・安心な旅行環境の整備、観光地経営の高度化を図ってまいります。

第三に、観光地の顔となる宿泊施設を中心とした、地域一体となった観光地再生・高付加価値化に向けた、宿泊施設の改修や廃屋の撤去等の取組を強力に支援するとともに、地域の稼げる看板商品の創出を図るため、自然、食、歴史・文化・芸術、生業、交通等の地域独自の観光資源を活用したコンテンツ造成から販路開拓まで一貫した支援を実施してまいります。

第四に、外国人旅行者が我が国に入国できない状況が続いておりますが、インバウンドの回復に備え、訪日外国人旅行者の受入環境を整備してまいります。あわせて、地方の経済・雇用に寄与し、所得を上げる等の観点から、高付加価値なインバウンド観光地づくりのため、宿泊施設整備促進や人材育成等の支援を実施してまいります。

加えて、我が国の安全・安心への取組に関する情報のほか、地域の魅力の

発信等、旅行消費額増加や地方部への誘客を促進するため戦略的な訪日プロモーションの実施や対面とオンラインを組み合わせたハイブリッド型の MICE 開催を推進してまいります。

引き続き 2030 年 6000 万人、15 兆円等の目標を堅持しつつ、観光立国の実現に向け政府一丸となって取り組んでまいります。

#### （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であるとともに、国民的な歴史・文化遺産として極めて重要な建造物です。その復元に向け、防火対策の強化をはじめとした技術的な検討等を行っています。本年は首里城正殿の本体工事着工を行う重要な年であり、引き続き、国営公園事業に責任を持つ立場として、沖縄県や関係省庁とも連携し、令和 8 年までの復元に向けて、全力で取り組みます。

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。那覇空港においては、一昨年に 2 本目の滑走路を供用したほか、引き続き国際線ターミナル地域の機能強化を推進することにより、沖縄の観光客の受入拡大や利便性向上など、更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、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）

国内クルーズについては、船内や旅客ターミナルでの感染症対策の徹底により、運航を再開しております。国際クルーズについては、地域の安全・安心を前提とした上で、国内外の感染状況や水際対策の動向等を踏まえながら、必要な取組を進めてまいります。

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、コンテンツの充実や誘客促進に向けた広報活動等を行い、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、ポストコロナにおける新たな生活様式への対応や広域的な防災拠点となる「防災道の駅」の機能強化などの取組を進めてまいります。

また、昨年 5 月に閣議決定された、「第 2 次自転車活用推進計画」に基づ

き、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、インバウンドにも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、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2020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・安全対策や新飛行経路の固定化回避に向けた取組、丁寧な情報提供を行ってまいります。地方空港においては福岡空港の滑走路増設事業、新千歳空港の誘導路複線化事業などを推進し、ゲートウェイ機能の強化を図ってまいります。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、誘致を検討している自治体において、既に事業者を選定するなど、区域整備計画の申請に向けた準備が進められている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施設等が整備され、滞在型観光の促進や国内各地の魅力発信に資する我が国に相応しい優れた計画を認定すべく準備を進めてまいります。その際、国民の懸念を払拭するため、依存症などの弊害防止対策に万全を期すとともに、手続の公正性・透明性を確保するよう留意しつつ、所要の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確保・維持等）

地域公共交通事業者を取り巻く環境は、人口減少・少子高齢化の進展に加え、新型コロナウイルス感染症や燃料価格高騰の影響等により一層厳しさを増しております。このため、持続的な運行確保に向け、更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、引き続き強力で支援を行う必要があります。

これまで、国土交通省では、各事業者に対し、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の活用を働きかけるとともに、地方公共団体に

対し、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した公共交通事業者への支援の実施を最大限働きかけてまいりました。また、業界のニーズも踏まえ、地域の鉄道、バス、離島航路等の運行維持や、感染症防止対策の強化等について、累次の補正予算などにより、これまでにない手厚い支援を行ってまいりました。

さらに、昨年 11 月に閣議決定された「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」に基づき、令和 3 年度補正予算においても、地域の暮らしを創るサステイナブルな地域公共交通の実現として、地域公共交通事業者による持続可能な運行の確保に向けた支援を盛り込んでいるところであり、引き続き、地域公共交通事業者をしっかりと支援してまいります。

また、地域公共交通の在り方については、地域全体で多様な関係者の参画の下、検討いただくことが重要です。地域公共交通活性化再生法に基づき、地域公共交通のマスタープランの策定を通じて、多様な関係者により地域の暮らしのニーズを踏まえた最適な在り方を検討いただくとともに、その実現に際し、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有効に活用いただけるよう、制度の充実を図ったところです。国土交通省として、地方運輸局も含め、地域での議論や取組を全力で後押ししてまいります。

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。

世界規模での新型コロナウイルス感染拡大により、航空需要は過去に例を見ない規模の大幅な減少が継続しており、航空業界は昨年に引き続き厳しい経営状況にあります。航空ネットワークは、公共交通として国民の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「空のインフラ」です。航空ネットワークの維持と今後の成長投資の下支えのため、航空会社や空港会社等に対しては、令和 4 年度予算等の成立を前提に、航空会社に対する総額 700 億円規模での空港使用料や航空機燃料税の軽減、空港会社に対する無利子貸付等を行うこととしております。さらに、空港における感染リスク最小化のための受入環境整備を引き続き推進してまいります。

自動車の自動運転については、昨年 3 月に福井県永平寺町において、国内で初めてレベル 3 での無人自動運転移動サービスを開始したほか、道の駅「奥永源寺溪流の里」（滋賀県）、「赤来高原」（島根県）、みやま市山川支所（福岡県）においても新たに自動運転サービスを導入したところです。また、民間企業等とともに実施する自動運転の普及拡大に向けた道路との連携に関する研究も昨年 11 月から開始したところであり、引き続き、レベル 4 自動運転の実現に向けた環境整備など自動運転の高度化や自動運転サービスの全国展開に向けた取組を推進してまいります。

ドローンについては、2022年度を目途に有人地帯での補助者なし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、2025年の大阪・関西万博に向けて、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。

#### （原油価格高騰への対応）

今般の燃料価格の上昇により、トラック、バス、タクシー、海運等の物流・交通業界への影響の拡大が懸念されております。

昨年11月に閣議決定された「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」において、燃料価格の高騰への対応が盛り込まれ、経営に大きな影響を受けている地域公共交通の維持に向けた事業者の取組を支援することとしております。また、「燃料サーチャージ」の導入に向けた荷主企業等への理解と協力の呼びかけや、トラック事業者や内航海運事業者に対する相談窓口の設置などを通じ、引き続き、燃料価格上昇分の価格転嫁を進めてまいります。

あわせて、政府としては、現行の石油備蓄法に反しない形で国家備蓄の一部売却に限らず、産油国に対する増産の働きかけ、さらには燃料の急激な値上がりに対する激変緩和措置などを着実に講じることとしております。これにより、交通・物流事業者の使用する燃料の小売価格の上昇が、適切に抑制されることを期待しております。今後とも、関係省庁と連携しつつ、しっかりと対応してまいります。

#### （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ことから、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4年度税制改正において、住宅ローン減税については、適用期限を4年間延長した上で、控除率を0.7%に、控除期間を13年として子育て世帯等中間層に対する支援を充実させるとともに、借入限度額の上乗せにより環境性能等の優れた住宅への誘導機能を強化しました。

住宅投資を喚起する税制措置等を通じ、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。

#### （事業者の経済活動と経済回復の後押し）

昨年は、緊急事態宣言等の影響により、経済活動が長期間制限される状況が続き、今なお事業者は厳しい経済状況に直面しており、オミクロン株など先行きも不透明なところがあります。

そこで、令和4年度税制改正においては、土地に係る固定資産税について、商業地等において税額上昇分を半減する措置を講じ、税負担増の緩和を

図ることとなりました。

本特例措置により、事業者の経済活動と経済回復を後押しすることで、我が国経済の早期回復につなげてまいります。

## ②国民の安全・安心の確保

(令和3年7月及び8月の大雨をはじめとした災害からの復旧・復興)

昨年は、7月及び8月の大雨をはじめとする自然災害により全国各地で甚大な被害が生じました。犠牲となられた方々に謹んで哀悼の意を表します。

政府は、昨年7月、一連の災害からの復旧・復興のため、「令和3年7月1日からの大雨に係る支援策とりまとめ」を策定しました。国土交通省としても、廃棄物・土砂の撤去、住宅の再建、風評被害対策、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。

住宅の再建については、公営住宅など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、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。

観光地における風評被害対策については、旅行者の皆様安心して訪れていただけるよう地域と連携し、観光庁ホームページ及びSNSにおいて、観光地や交通機関の現状に関する正確な情報を引き続き発信してまいります。また、宿泊事業者等の不安を解消するため、地方運輸局内に設置している特別相談窓口において、関係省庁と連携し、活用可能な支援策の紹介等を引き続き行ってまいります。

公共土木施設等の応急復旧等については、昨年8月の豪雨により被災した青森県の国道279号の復旧工事等を国が代行し、迅速な災害復旧事業を実施したほか、昨年7月の豪雨で被災した静岡県熱海市の土砂災害等に対して、二次被害防止のための緊急的な砂防工事を国直轄で実施しております。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、各地で発生する自然災害に対し、緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)を派遣し、被災状況調査や危険箇所の監視、排水ポンプ車による浸水排除、道路啓開支援等、被災地の早期復旧・復興支援に全力で取り組みました。

地域住民の交通手段の確保については、熱海市の土砂災害に伴う国道135号の通行止めの影響を受けた地域における住民の生活に必要な足を確保するため、国道135号の代替路となった一般自動車道について、国道135号の通



行規制解除までの間、無料通行を可能としたとともに、運休となっていた路線バスの円滑な代替交通等の運行や 125cc 以下の自動二輪及び原動機付自転車の通行など道路運送法の弾力的運用を実施しました。

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、現場の声にしっかりと耳を傾け、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。

国が主体となって整備を進めている復興道路・復興支援道路 550km については、昨年 12 月 18 日に全線開通しました。さらに、復興・創生期間内での概成を目指していた常磐自動車道の一部 4 車線化については、昨年 6 月までに完成し、今後残る区間の 4 車線化及び小高スマート IC の整備を推進してまいります。

住宅再建・復興まちづくりでは、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。このほか、東日本大震災からの復興の象徴としての国営追悼・祈念施設については、昨年 3 月に岩手県、宮城県で整備が完了するとともに、福島県では敷地造成等を実施しました。本年は中核的な施設の整備を進め、令和 7 年度の整備完了に向けて着実に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するとともに、ALPS 処理水の海洋放出による風評への対策として、ブルーツーリズム等の推進に向けて支援を行ってまいります。

#### （その他自然災害からの復旧・復興等）

平成 28 年熊本地震、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の道路は、残る国道 325 号阿蘇大橋についても昨年 3 月 7 日に開通しました。また、落石等の危険がある現場においては、無人化施工も活用しながら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。南阿蘇鉄道については、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、益城町における被災宅地の復旧・耐震化は本年 3 月末までに完了する見込みであり、引き続き土地区画整理事業や恒久的な住まいの確保

等に向けた支援などにも取り組んでまいります。

令和元年東日本台風や令和2年7月豪雨においては、各地において深刻な被害が発生しました。河川については、特に甚大な被害が発生した9つの一級水系において、同規模の災害が発生したとしても被害を防止できるよう、被災から5年から10年で完了させることを目的として「緊急治水対策プロジェクト」をとりまとめ、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、令和元年東日本台風で被災した路線は昨年3月までに全て運転を再開し、また令和2年7月豪雨で被災した路線についても復旧をすすめて、再開できていないのは残り2路線まで進んでおります。国土交通省としては、被災地の復旧・復興に向けて、引き続き必要な取組に注力してまいります。

小笠原の海底火山「福德岡ノ場」の噴火によるものとみられる軽石は、東京都、鹿児島県、沖縄県等の港湾で漂着を確認しており、鹿児島県や沖縄県の定期航路において、旅客船の運休が断続的に発生する等、軽石の漂着状況を確認しながらの運航が続いている状況です。昨年11月、港湾局と水産庁連携による「漂流軽石回収技術検討ワーキンググループ」における軽石の回収技術にかかる検討結果や海事局によるこれまでの海運事業者の対応の実例を踏まえた安全運航のポイント・対策事例集について、公表いたしました。国土交通省といたしましては、引き続き、状況を注視するとともに、関係機関等と連携し、必要な対応を進めてまいります。

#### （防災・減災、国土強靱化）

激甚化・頻発化する豪雨災害、切迫化する大規模地震、いつ起こるか分からない火山災害から国民の命と暮らしを守ることは国の重大な責務と認識しております。国土交通省としては、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和2年12月閣議決定）により、中長期的な視点に立った計画的な取組として、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」、「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」、「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」について、重点的かつ集中的に実施してまいります。この5か年加速化対策や、国土交通省としてとりまとめた「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」を含め、今後も、ハード・ソフトの施策を総動員することで、防災・減災、国土強靱化の取組をしっかりと進めてまいります。

気候変動の進展により水災害が激甚化・頻発化することを踏まえ、効果の早期発現に向けて、河道掘削、堤防整備、ダムや遊水地の整備などの河川整備や下水道整備の加速化を図るとともに、本川・支川、上流・下流など流域

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」の取組を強力に推進する必要があります。昨年11月には流域治水関連法が全面施行され、流域治水の取組を強力に推進するための法的基盤が整備されました。特定都市河川の指定を通じた河川への雨水流出増加の抑制や、民間施設等も活用した貯留・浸透機能の向上、水害リスクを踏まえたまちづくり・住まいづくりなど、取組を強力に推進してまいります。

さらに、ハード整備の長期目標である河川整備基本方針については、気候変動の影響による将来の降雨量の増大を考慮するとともに、流域治水の観点も踏まえたものへと見直しが必要であり、全国の一級水系で速やかに方針の見直しを進めてまいります。また、各地で本川上流や支川での氾濫が発生していることを踏まえ、災害復旧においても輪中堤や遊水地等、遊水機能を確保し早期に浸水被害の軽減が可能な整備を促進することで、流域治水の取組のスピードアップを図ってまいります。

このほか、4月に熊本市で開催される「第4回アジア・太平洋水サミット」では、我が国企業が有するダム再生などの優位技術や水関連SDGsの達成に向けた取組を積極的に発信し、インフラ海外展開を推進するとともに、世界の水問題の解決に貢献できるよう取り組んでまいります。

安全でコンパクトなまちづくりの推進のため、立地適正化計画の居住誘導区域等について防災・減災対策を定める「防災指針」については、令和2年9月の制度創設から1年を待たず、昨年7月時点には23都市が作成・公表しております。引き続き計画作成を支援していくとともに、防災指針に基づく防災まちづくりの取組を、省庁横断的な連携体制の下、支援施策の充実、モデル都市の事例の横展開、直接的な助言対応等により支援してまいります。さらに、災害ハザードエリアにおける開発を抑制するために令和2年の都市計画法改正により措置した開発許可制度の見直しについては、本年4月に全面施行となることから、引き続き、地方公共団体が安全なまちづくりの実現を図れるよう国土交通省としても支援してまいります。

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TEG-FORCEは、東日本大震災をはじめ、昨年までの災害に対して延べ13万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、排水ポンプ車による浸水排除など、全力で被災自治体の支援にあたってまいりました。今後、人材や資機材の確保など、TEG-FORCEの体制・機能の拡充・強化に努めてまいります。

線状降水帯による災害から命を守るため、住民の事前の避難行動につなげられるよう、線状降水帯の予測精度向上に向けた取組を前倒しで推進してまいります。具体的には、新たな水蒸気観測機器（マイクロ波放射計）の整備等の観測の強化に加え、気象庁スーパーコンピュータの機能強化やスーパー

コンピュータ「富岳」を活用した予測技術の開発等を早急に進めます。これらの取組を推進することにより、令和4年度より、半日程度前から線状降水帯の発生可能性について情報提供を開始するとともに、防災気象情報の改善を順次進め、大雨による災害の防止・軽減に努めてまいります。また、次期静止気象衛星に高密度観測等の最新技術を取り入れるための調査を進める等、線状降水帯、台風等による大雨に対する防災気象情報の高度化に向けた取組を進めてまいります。

加えて、昨年も、前線や台風に伴う大雨等の災害が発生した際には、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。今後も迅速なJETT派遣が可能となるよう体制の確保に努めてまいります。また、気象庁OB/OG等を活用し、地域の気象と防災に精通する「気象防災アドバイザー」の拡充を進めるとともに、地方公共団体の防災対策に役立てていただくための取組を一層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、昨年改正した水防法に基づき、住宅等の防護対象のあるすべての一級河川、二級河川及び下水道における浸水想定区域図及びハザードマップの作成・公表を促進します。加えて、土地を適正に利用していただくための参考となるよう、浸水範囲と頻度の関係を分かりやすく図示した「水害リスクマップ」を新たに整備し、リスクの見える化にも取り組んでまいります。さらに、発災時の迅速な災害対応や早期の広域避難等を可能にするため、3日程度先の水位予測情報の提供に取り組むほか、水害時の浸水範囲をリアルタイムに把握するため、今年の夏までにモデル地区において、浸水センサーを活用した実証を開始します。

令和2年度の大雪に伴う大規模車両滞留の発生を踏まえ、今後は「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避する」という考えの下、ハード・ソフト対策の両面から必要な対策を進めてまいります。具体的には、短期間の集中的な大雪時には、通行止め予測等を繰り返し、内容を具体化して公表することにより、出控えなどの行動変容を促すとともに、躊躇ない、広範囲での通行止めや必要に応じて実施する高速道路と並行する国道等との同時通行止めと、その後の物流等の長時間途絶を回避するための集中除雪等を行うこととしています。また、車両側の取組としては、昨年1月に自動車関係団体等から構成される勉強会を設置し、立ち往生の原因や防止策について技術的に分析・検討を実施し、冬用タイヤやチェーンの効果、注意点等をパンフレット等により自動車運送事業者を含む自動車ユーザーに周知しました。加えて、経済産業省及び農林水産省と連携し、荷主に対して、大雪時の不要不急の運送依頼の回避、運送経路の変更や運行の中止等輸送の安全確保に関する要請を実施しました。今後も引き続き同様の取組を行い、

大雪時の立ち往生防止の取組を進めてまいります。さらに、不幸にして雪下ろし等に伴う死傷事故が毎冬多発していることから、事故なき雪下ろしを実現すべく、「豪雪地帯安全確保緊急対策交付金」を創設し、地域による戦略的な取組を支援していきます。

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、昨年5月に策定した新たな無電柱化推進計画に基づき、関係省庁や関係事業者と連携し、積極的に無電柱化を加速してまいります。

台風時の走錨等に起因する事故の防止のため、改正海上交通安全法等に基づき、船舶の湾外避難、湾内の錨泊制限等の勧告・命令制度を適切に運用してまいります。

昨年7月に熱海市で発生した土石流災害を受け、省庁横断的に必要な対応策について検討を進め、昨年12月に、有識者会議の提言と政府としての対策がとりまとめられたところです。国土交通省としては、これらを踏まえ、今年の通常国会で関連する法案を提出するなど、盛土による災害の防止に向け率先して取り組んでまいります。

近年の激甚化・頻発化する自然災害を踏まえ、盛土を含めた土地の形状に関する災害リスクの把握や災害対策に資するため、地形分類情報や航空レーザ測量による高精度標高データの整備を実施します。

#### （インフラ老朽化対策の推進）

加速度的に進行するインフラの老朽化に対し、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、昨年6月に改訂した「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」に基づき、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」も活用し、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた取組などを推進してまいります。

さらに、産学官民の会員から構成される「インフラメンテナンス国民会議」において、「インフラメンテナンス市区町村長会議」が本年立ち上がることから、首長からのトップダウンによるインフラメンテナンスの強力な推進に期待いたします。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。

#### （通学路の安全対策をはじめとする交通安全対策）

昨年6月に、千葉県八街市において、下校中の小学生が犠牲となる、大変痛ましい交通事故が発生いたしました。このため、通学路の合同点検の結果に基づく交通安全対策を計画的・集中的に支援できるよう、財務大臣と折衝

を経て、個別補助制度の創設を令和4年度予算案に盛り込みました。引き続き、歩道の設置や防護柵の整備、速度規制とハンプ等の物理的デバイスの整備を組み合わせた「ゾーン30プラス」などの、通学路における交通安全の確保に取り組んでまいります。

また、高速道路については、引き続き、暫定2車線区間の4車線化を計画的に推進するとともに、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。

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。国土交通省では、「安全運転サポート車」(サポカー)の普及促進、衝突被害軽減ブレーキの装着義務化等により、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でまいりました。その結果、9割を超える新車乗用車に衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が搭載されております。更なる事故削減に向けて、ドライバー異常時対応システムなど、より高度な安全技術の開発・普及の促進に取り組んでまいります。

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、リハビリの充実や「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。昨年夏にとりまとめた今後の自動車事故被害者の救済対策のあり方を踏まえ、継続して、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。加えて、被害者救済対策や交通事故発生防止対策の財源となる、積立金の状況を注視しつつ、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しの継続に取り組むとともに、被害者救済事業等の持続可能性の確保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制度による運輸事業者の安全管理体制の構築を促進してまいります。特に、昨今の自然災害の激甚化・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」の取組を進めてまいります。

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、昨年8月の小田急線車内傷害事件のほか、10月の京王線車内傷害事件以降も乗客の安全を脅かす事件が相次いで発生しています。このため、鉄道事業者との意見交換も踏まえ、12月に今後の再発防止に向けた対応策をとりとまとめ、順次実施しているところです。引き続き、関係省庁、鉄道事業者等と連携し、鉄道における安全・安心の確保に取り組んでまいります。

自動車分野では、昨年改訂した「事業用自動車総合安全プラン 2025」に基づき、運行管理業務の高度化、健康起因事故対策や飲酒運転対策等の安全対策を着実に推進し、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、自動車運送事業の安全性向上に向けた取組を進めてまいります。

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、「テロに強い空港」を目指し、昨年 6 月に成立した改正航空法の着実な施行を含め、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。また、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。

#### （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、中国海警局に所属する船舶による活動が確認され、昨年は接続水域における連続確認日数が過去最長となったほか、尖閣諸島周辺の領海内で操業中の日本漁船へ近づこうとした事案も繰り返し発生しております。また、日本海の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ているほか、我が国の排他的経済水域においては、外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動が実施されるなど、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、海上保安庁では、近年頻発化する自然災害に対し、巡視船艇、航空機による被害状況調査や潜水士等による行方不明者の捜索・救助活動など、海・陸の隔てなく機動力を活かして災害応急活動にあたっています。

こうした状況にも適切に対応できるよう、巡視船や航空機の更なる増強等のもとより、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行っていく必要があるため、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未来を創る経済好循環と明るい希望の持てる社会の実現

我が国は、少子高齢化や人口減少により、経済の停滞や生活利便性の低下が起こりかねない厳しい状況に直面しておりますが、そうした中であっても、国民の皆様の将来への不安を解消し、未来への希望が持てる社会や経済の実現に向け、しっかりと取り組んでまいります。

#### （戦略的・計画的な社会資本整備）

社会資本整備については、コロナ禍からの社会経済活動の確実な回復と経済の好循環を実現するため、ストック効果の高い事業を戦略的・計画的に進める必要があります。

高速道路については、財政投融資を活用して、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を行ってまいります。加えて、デジタル化による特車手続の迅速化を進めるとともに、ダブル連結トラックの普及促進等を通じ物流の効率化を促進してまいります。

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、去年は優良な民間都市開発プロジェクトの認定を11件行うなど、都市の国際競争力強化に取り組んでいます。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。

整備新幹線、リニア中央新幹線については、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。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、昨年9月に長崎駅構内において、最後のレール敷設工事が完了し、武雄温泉駅と長崎駅間の全線のレールが1本につながりました。沿線地域ではホテル・商業施設・住宅の開発が進むなど地域活性化への期待が高まっており、今年の秋頃の完成・開業を目指し、着実に整備を進めてまいります。

また、現在建設中の北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）についても、着実に整備を進めるとともに、残る未着工区間の整備について、判明している課題の解決に目途を立てる等、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。

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9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、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安全かつ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。

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、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



も引き続き取り組んでまいります。

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。公共施設等運営事業（コンセッション）については、本年、宮城県において上工下水一体の事業が開始される予定です。引き続き、国土交通省所管分野における公共施設等運営事業等の導入を推進してまいります。あわせて、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分野に係る PPP/PFI の導入検討を行う地方公共団体などを引き続き支援してまいります。

#### （国土交通分野におけるデジタルトランスフォーメーションの推進）

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

インフラ分野においては、公共工事の現場で非接触・リモート型の働き方への転換を図るなど、感染症リスクに対しても強靱な経済構造の構築を加速することが喫緊の課題となっております。このため、デジタル技術を用いて、管理者側の働き方や国民の皆様へ提供するサービス・手続きなども含めて、インフラまわりをスマートにし、従来の「常識」を変革するインフラ分野の DX の取組を進めてまいります。例えば、遠隔での監督検査やデジタルデータを活用した配筋検査等の試行、3D ハザードマップの公開等を進めております。令和 3 年度中には、施策ごとの今後の工程を明らかにした「アクションプラン」を策定することとしており、令和 4 年は DX による変革に果敢に取り組む「挑戦の年」となるよう進めてまいります。

デジタル技術を活用して地域の課題解決、新たな価値の創出を図る「スマートシティ」に関して、関係府省との連携の下、昨年は新たに 10 地区をモデル事業として選定する等実装を推進しました。加えてそのデジタル・インフラである 3D 都市モデルを全国約 60 都市で整備し、様々なユースケース開発の実証実験にも取り組んでまいりました。令和 4 年も引き続きスマートシテ

ィの実装化を推進するとともに、3D都市モデルのユースケース開発の拡充や3D都市モデルの整備促進に向け、地方公共団体による整備・活用を国として支援し、整備・活用・オープンデータ化を一層促進してまいります。

不動産分野は、市場の透明性確保や業務効率化、他業種との連携による新たなビジネスの創出など、DXの効果が期待される分野であり、書面規制の見直しによる不動産取引のオンライン化や取引でのデジタル技術活用、不動産関連情報の連携・蓄積・活用の推進に向けた不動産IDのルール整備の検討など、DXを推進する環境整備に取り組んでまいります。

このようなインフラ分野等におけるDX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、ICT施工未経験企業への講習会の実施や3次元測量や3次元設計データ作成等に関する助言を行うアドバイザー制度の全国展開など、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。

物流分野においては、昨今の労働力不足や新型コロナウイルス感染症への対応の観点から、サプライチェーン全般にわたって無駄を排し、生産性を向上させることが喫緊の課題となっています。このため、昨年6月に閣議決定した総合物流施策大綱も踏まえ、物流・商流データ基盤の構築等の物流のデジタル化や、物流施設へのロボット導入による自動化、ドローン物流の実用化等の物流分野の機械化による物流DXを推進してまいります。また、物流DXを促進するため、伝票・外装サイズ・パレット等の物流を構成する要素の標準化に向けた取組を進めてまいります。

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。公共交通等の面的な利便性向上や、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。

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、令和4年3月から高速道路の一部の料金所でETC専用化を開始し、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、レーザーの活用によるトンネル等の異常箇所の検出、踏切がある路線等での自動運転の導入に向けた検討など、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、国際競争力の更なる向上のため、昨年4月に横浜港での本格運用を開始した新・港湾情報システム（CONPAS）の他港への展開等を進めます。また、同じく昨年4月に運用を開始した民間事業者間の港湾物流手続を電子化するプラットフォームである「サイバーポート」とNACCSとの直接連携等の機能改善を行うとともに、港湾行政手続情報や港湾施設情報等の電子化を令和4年度中に行います。

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、デジタル改革により船舶の設計から建造、運航に至る船舶のライフサイクル全体を効率化する「DX造船所」の実現等を通じて生産性向上を図ってまいります。自動運航船等の次世代船舶技術のトップランナーに対する技術開発支援、浮体式洋上風力発電のコスト低減等に向けた環境整備等の施策により、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を資するデータ連携基盤の整備を進めております。令和2年に公開した「国土交通データプラットフォーム」上では各種データを拡充しており、BIM/CIMデータや3次元点群データの表示・検索・ダウンロードが可能になったほか、3D地形図での表示が可能になるとともに、3D都市モデル（PLATEAU）などとのデータ連携を拡充しました。引き続き、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、ICT（情報通信技術）の急速な進展や災害の頻発・激甚化等により気象業務へのニーズが多様化しており、これらニーズに産学官が一体となって取り組むため、気象情報・データを効果的に共有できる環境の構築やそれら気象情報・データの高度な利活用の支援等、一層のデジタル化（DX）を進めてまいります。

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更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。

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、海洋関係のデータ連携を着実に進めてまいります。昨年 10 月にはデータ連携標準規格の試行版を公開するなど、各利活用分野のユーザーニーズを踏まえつつ、更なる掲載情報の充実、機能の拡充といった機能強化を行いました。

国民の利便性向上のため、令和 7 年までとされている国土交通省の行政手続のオンライン化実現に向け、汎用的な申請システムの構築等の必要な取組を進めてまいります。また、ほこみち（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。

#### （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）

近年、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、地球温暖化対策は喫緊の課題となっております。2050 年カーボンニュートラル、2030 年度の 46%削減目標の実現に向け、政府一丸となって取り組む必要があります。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としても、民生・運輸部門の脱炭素化等に貢献してまいります。

このため、国土交通省では、地球温暖化の緩和策や適応策、自然共生等の環境関連施策全般の実施方針を定める「国土交通省環境行動計画」を昨年末に改定いたしました。

脱炭素社会の実現に向けては、住宅・建築物の省エネ対策等を強化することとしています。省エネルギー基準の適合義務化や木材利用促進に向け、建築物分野の脱炭素化に資する法案の次期国会提出を目指すとともに、優良な都市木造建築物等の整備や中小工務店等による木造の ZEH 等への支援を促進してまいります。また、都市のコンパクト・プラス・ネットワークの推進等とあわせて、街区単位での面的な取組など脱炭素に資するまちづくりを推進してまいります。

運輸部門の脱炭素化に向けて、自動車分野では、次世代自動車の普及促進を図ってまいります。関係省庁と連携し、グリーンイノベーション基金を活用した貨物・旅客事業での実証に向けた取組を進めていくほか、燃費規制や

税制優遇、導入補助等の取組を進めてまいります。

航空分野では、持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進等の航空機からのCO<sub>2</sub>排出削減、空港の施設・車両のCO<sub>2</sub>排出削減等や再エネ拠点化の取組を推進するとともに、国際民間航空機関(ICAO)におけるCO<sub>2</sub>排出削減の議論を引き続き主導します。

鉄道分野では、鉄道車両・施設の省エネ化を促進するとともに、燃料電池鉄道車両の開発の推進やバイオディーゼル燃料の導入の促進等の取組を進めてまいります。

船舶分野では、国際海事機関(IMO)において我が国が米英等と提案した国際海運2050年カーボンニュートラルを目指し、国際ルール作りの主導、水素・アンモニア燃料船の実用化に必要な技術開発を進めてまいります。加えて、ガス燃料船の供給体制整備を推進するとともに、内航海運の省エネ・省CO<sub>2</sub>化に取り組みます。

港湾においては、水素・燃料アンモニア等の輸入や貯蔵が可能となる受入環境の整備や、事業者間の連携による水素等の需要創出、供給拡大等を図るカーボンニュートラルポートの形成に向けて取り組んでまいります。

トラックから海運・鉄道へのモーダルシフトや共同輸配送の推進といった取組に加え、ドローン物流の実用化や物流施設の脱炭素化等により、物流分野における脱炭素化を推進してまいります。

建設分野では、直轄工事において企業のカーボンニュートラルに向けた取組を評価するモデル工事等を行い、更なる取組の推進を図ります。

また、再エネの導入拡大に向け、再エネ海域利用法に基づく案件形成や基地港湾の計画的な整備等により洋上風力発電の導入を促進するとともに、道路、空港、鉄道施設、公園等のインフラ空間を活用した太陽光発電の導入拡大等に取り組んでまいります。

さらに、気候変動適応策として、流域治水の推進や線状降水帯等による集中豪雨等の観測体制強化・予測精度向上等に取り組むとともに、生物多様性の保全等の自然共生に向け、グリーンインフラの社会実装等を推進してまいります。

(現場を支える人材の確保・育成等に向けた働き方改革等)

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」を契機に取組が進んでいる非接触・リモート型の新技術の導入やi-Constructionの一層の推進を図るとともに、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て、技能者の資格や就業履歴を蓄積する

「建設キャリアアップシステム」(CCUS)の更なる普及・活用を図るため、公共工事におけるCCUS活用工事の拡充や建設業退職金共済制度との連携、建設技能者の技能や経験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。さらに、ダンピング対策の徹底や下請取引の適正化などを通じ、官民一体となって賃金引上げ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更なる普及・浸透を図り、取引環境の適正化等を推進してまいります。

自動車整備業では、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とともに、先進技術に対応した整備士の育成に取り組んでまいります。

海事産業については、国民生活と経済活動の基盤として重要な役割を担っていますが、中韓との厳しい競争にさらされる我が国造船業の事業基盤強化、燃費性能に優れた船舶の導入等による外航海運業の競争力強化、さらに内航の若手船員の定着に向けた働き方改革や内航の経営力・生産性の向上を目的として、昨年5月に造船、海運及び船員の基盤強化を一体的に措置する「海事産業強化法」が成立しました。昨年8月から同法に基づく新たな計画認定制度を開始し、これまで11件の造船事業者が作成した事業基盤強化計画を認定したところ、引き続き積極的な制度活用を促すとともに、海運事業者による安全・環境に優れた船舶の導入の促進も含め、造船・海運の好循環による海事産業の競争力強化を支援してまいります。あわせて、内航海運業においては荷主等との取引環境改善や生産性の向上に取り組むとともに、船員の労務管理の適正化等「船員の働き方改革」等を進めてまいります。

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。

#### (インフラシステムの海外展開)

我が国の持続的な経済成長を実現する上で、世界の旺盛なインフラ需要を取り込み、我が国企業の受注機会の拡大を図ることが大変重要です。

一昨年決定された「インフラシステム海外展開戦略2025」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ました。国土交通省では、この目標の達成に向け、昨年6月に「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2021」を策定しました。行動計画では、海外展開戦略2025を踏まえ、①ポストコロナ社会を見据えたデジタル技術の活用、②地球規模での気候変動への対応などによる経済と環境の好循環の実現、③「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」への寄与、の3つの課題への取組を強化していくこととしています。

デジタル技術を活用したインフラシステムの海外展開については、「SmartJAMP」によりASEANにおけるスマートシティの実現に向けた取組を引き続き戦略的に推進するとともに、オンデマンド交通やMaaSなどの交通ソフトインフラの社会実装に向けた取組を重点化してまいります。

脱炭素化については、昨年開催されたCOP26の決定文書で、パリ協定の1.5°C努力目標達成のため、今世紀半ばのカーボン・ニュートラル及びその経過点である2030年に向けて野心的な気候変動対策を締約国に求めています。インフラシステム海外展開においても、渋滞解消効果の高い都市鉄道や道路、カーボンニュートラルポート、ダム再生や気象観測システムといった防災インフラ等の海外展開の取組を強化し、この目標の達成に貢献してまいります。

FOIPの実現のためには、地域内の連結性を高め、経済発展の基盤となる「質の高いインフラシステム」の整備が重要であり、ASEANをはじめアジア地域での港湾等の整備、巡視船等官公庁船の供与等を進めるとともに、第8回アフリカ開発会議（TICAD8）等を通じて、我が国企業のアフリカ進出を支援してまいります。

また、近年、新興国を中心に民間の資金とノウハウを期待するPPP案件が増加する傾向にあります。日本企業の海外ビジネスを後押しするため、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）の一層の活用を図るべく、交通・都市開発分野にとどまらず、それらを支援するエネルギー関連施設、通信施設、水道、廃棄物処理施設等の整備・運営等、関連する幅広い分野の事業についても支援対象とし、積極的に民間企業の事業参画を支援してまいります。

さらに、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引き続き行ってまいります。

#### （共生社会の実現への取組）

共生社会の実現に向けて、鉄道などの公共交通機関、建築物等のバリアフリー化を進めることが重要です。

昨年4月には、バリアフリースイールの適正利用などの心のバリアフリーの推進等を内容とする改正バリアフリー法が全面施行されるとともに、令和7

年度までの5年間を目標期間とする新たな整備目標がスタートし、鉄道駅などの旅客施設の段差解消やホームドアの整備、地方部の面的なバリアフリー化の取組等を加速化させることとしております。

また、東海道・山陽新幹線において、6席分の車椅子用フリースペース導入が実現したところであり、今後は、より地域に根ざした在来線の特急車両における導入に向けて、今年度中の基準改正を目指して取組を進めてまいります。

さらに、障害者用ICカードの導入、ウェブによる障害者用乗車券等の予約・決済の実現、精神障害者割引の導入促進といった当事者の方々の利便や負担軽減に資する施策について、事業者に対する要請や実務的な検討を着実に進めてまいります。

国土交通省としては、これらの取組を通じて、引き続き、当事者の方々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。

#### （安心して暮らせる住まいの確保）

誰もが安心して暮らせる住まいの確保に向け、セーフティネット登録住宅の入居者負担軽減に対する支援や、見守り等の活動に取り組む居住支援法人等への支援など、地方公共団体等と連携して住宅セーフティネット機能の強化等に取り組むとともに、安心して子育てできる環境整備に向けては、子育て世帯の住宅取得・リフォーム支援にも取り組んでまいります。

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、昨年5月に公布された改正長期優良住宅法等に基づき、長期優良住宅の普及促進等による住宅の質の向上や、安心R住宅、住宅瑕疵担保責任保険、インスペクション等の普及促進により、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。

令和2年のマンション管理適正化法及びマンション建替円滑化法の改正を受け、高経年マンションの増加に対応した「マンションの管理計画の認定制度」と「敷地分割制度」が4月1日から施行されます。引き続き、自治体と連携して、新たな制度の周知や管理計画の認定の手続きが円滑に行われるような準備を進めることによって、マンションの管理・建替えに関する新たな取組を強力に進めてまいります。



賃貸住宅の管理業務等の適正化に関する法律が、昨年6月に完全施行され、賃貸住宅管理業について、200戸以上管理する業者の登録、登録業者への業務管理者の設置や重要事項説明の義務化などが措置されました。昨年12月には、登録業者は3000者を超え、申請の約4分の3が電子申請となっております。今後、電子申請等の利便性向上を図りながら、早期の登録申請を呼びかけてまいります。

(2025年の大阪・関西万博、2027年国際園芸博覧会の開催に向けた取組)

2025年の大阪・関西万博に向け、万博に関連するインフラ整備や、空飛ぶクルマの実現に向けた環境整備等の大阪・関西万博のコンセプトである「未来社会の実験場」を具体化するための取組を関係省庁や地元自治体と連携しながら進めてまいります。

2027年国際園芸博覧会については、昨年は閣議了解を受けて、開催に必要な博覧会国際事務局(BIE)への認定申請に向けた手続きを開始いたしました。本年は、年内にBIEの認定を得る予定であり、本博覧会の開催に向け非常に重要な一年となることから、引き続き関係省庁や地元自治体、経済界と連携し、準備を着実に進めてまいります。

(豊かな田園都市国家の形成に向けた国土づくり)

激甚化・頻発化する大規模災害、新型コロナウイルスの感染拡大など、国土を巡る状況に大きな変化が生じていることから、政府のデジタル田園都市国家構想も踏まえ、デジタルを前提とした国土の再構築を進める新たな国土形成計画を策定してまいります。現在、国土審議会計画部会において検討を進めており、本年初夏を目途に中間とりまとめを公表します。

新型コロナ禍を契機として、二地域居住等への関心が高まっており、昨年3月には関係省庁や地方公共団体等と連携して全国二地域居住等促進協議会を設立し、支援施策や先進的取組の情報発信等に取り組んできたところであり、引き続き二地域居住等を推進してまいります。あわせて、ポストコロナに向けた民需主導の好循環の実現のため、新しい働き方・住まい方に対応したテレワーク拠点等を整備し、職住が近接・一体となった柔軟な働き方等に対応したまちづくりを推進してまいります。

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594都市、作成・公表した市町村が398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281都市と着実に増加しております。今後、更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。

このほか、変化・多様化する人々のニーズに対応するため、まちの資源を最大限に利活用し、エリア価値を向上させることにより、ゆとりとにぎわいあるウォーカブルなまちづくりに取り組んでまいります。昨年までに50を超える自治体が、法律に基づく区域を設定し、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりに取り組んでいます。令和4年度においても引き続き、法律・予算・税制等のパッケージによる支援を行い、本取組を推進してまいります。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である、ほこみち（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。

所有者不明土地は、今後も更なる増加が見込まれ、公共事業の実施や民間の土地取引に大きな支障を及ぼすほか、管理が行き届かないことにより周辺地域に悪影響を及ぼす恐れがあることから、その対策は喫緊の課題となっております。こうした中、令和元年に全面施行した「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」について改正法案の提出を目指しております。具体的には、所有者不明土地を広場や公民館等の公益性の高い施設として活用可能とする制度の拡充や、所有者不明土地が周辺地域に及ぼしている悪影響を解消する仕組みの創設、また、所有者不明土地などの有効利用に民間の立場から取り組む法人の指定制度の創設などを検討しております。引き続き関係省庁との連携を強化しながら、こうした制度的な対応をはじめ、所有者不明土地の利用の円滑化と管理の適正化に向けた取組を着実に進めてまいります。

離島や豪雪地帯をはじめ、半島地域、奄美群島、小笠原諸島など、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

本年は、ポストコロナの新たな経済社会への転換に向け、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。