

平成 26 年度国土交通省予算及び復興庁予算のポイント

— インフラ老朽化対策と国際競争力強化に重点 —

国土交通委員会調査室 廣松 彰彦・松岡 亮

1. 国土交通省関係予算の概要

国土交通省の平成 26 年度一般会計予算の総額は、5 兆 8,651 億円と前年度当初予算比 15.6%増となった。ただし、この増加分には 26 年 4 月からの消費増税に伴う公共事業等の資材価格上昇分が含まれているほか、26 年度の特異要因として、国全体の財政の一層の効率化及び透明化を図るために行われた特別会計改革により、26 年度予算から社会資本整備事業特別会計（治水勘定、道路整備勘定、港湾勘定、空港整備勘定及び業務勘定の 5 勘定）が廃止され、空港整備勘定を除く 4 勘定が一般会計に統合されたことに伴う移行分（以下「特会改革影響額」という。）7,034 億円が含まれており¹、この特会改革影響額を除くと 5 兆 1,616 億円、前年度当初予算比 2.4%増にとどまる（以下特記しない場合は特会改革影響額を含まない計数を記載する。）。また、公共事業関係費は、4 兆 5,580 億円（前年度比 2.3%増）、官庁営繕及びその他施設費が 470 億円（同 4.2%減）、行政経費は 5,566 億円（同 4.3%増）となっている。

このほか、財政投融资は 2 兆 9,914 億円（同 8.9%減）、財投機関債の総額は、2 兆 8,909 億円（同 15.7%減）となっている。

なお、26 年度予算は、25 年度補正予算（経済対策関連 5.5 兆円）と一体の、いわゆる「15 ヶ月予算」と位置付けられている。25 年度補正予算は、主に 26 年 4 月からの消費増税による景気の反動減を緩和するための経済対策として、26 年度予算の政府案決定に先立ち閣議決定されたもので、このうち 1 兆 151 億円が国土交通省関係予算として計上されている。

26 年度の国土交通省関係予算は、23 年 3 月の東日本大震災以後、全国的に防

図表 1 国土交通省関係予算(国費)の内訳

	前年度	26年度	増減率
	(百万円)	(百万円)	
治水	579,847	597,320	3.0%
海岸	21,031	21,768	3.5%
道路整備	1,032,297	1,047,754	1.5%
港湾	169,632	173,418	2.2%
空港	77,202	89,701	16.2%
都市・幹線鉄道	23,324	24,087	3.3%
新幹線	70,600	71,950	1.9%
航路標識	3,788	3,788	0.0%
住宅対策	152,696	154,296	1.0%
都市環境整備	267,420	267,977	0.2%
下水道	5,350	5,324	△0.5%
国営公園等	27,153	27,797	2.4%
社会資本整備総合交付金	903,136	912,362	1.0%
防災・安全交付金	1,045,953	1,084,057	3.6%
推進費等	23,913	22,931	△4.1%
災害復旧等	53,449	53,449	0.0%
公共事業関係計	4,456,791	4,557,979	2.3%
官庁営繕	17,700	17,633	△0.4%
その他施設	31,421	29,406	△6.4%
行政経費	533,445	556,625	4.3%
合計	5,039,357	5,161,643	2.4%

(注) 前年度には東日本大震災復興特別会計への繰入額を、26年度には社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額をそれぞれ含まない計数を記載。

(出所) 国土交通省「平成26年度予算決定概要」より作成

災・減災対策が求められていること、24年12月の中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を契機として、老朽化しつつある道路や橋などのインフラ（社会資本）の維持管理・更新の重要性が再認識されたこと等を踏まえて、25年度予算に引き続きインフラの老朽化対策が重視されたものとなった。また、2020（平成32）年の開催が決まった東京オリンピック・パラリンピックや経済成長著しいアジア諸国との都市間競争に勝ち抜くための国際競争力の強化に向けた交通、物流網の整備等にも重点が置かれた。

以下では、国土交通省関係予算の重点分野として挙げられている3分野、すなわち、①東日本大震災からの復興加速、②国民の安全・安心の確保及び③経済・地域の活性化の主な事業・施策の概要に加えて、復興庁関係予算の主要事項の概要を紹介したい。

2. 東日本大震災からの復興加速

東日本大震災から間もなく3年を迎える。「東日本大震災からの復興の基本方針」（平成23年7月29日 東日本大震災復興対策本部決定）において定められた「集中復興期間」の5年間も既に折り返し点を過ぎたが、平成26年度も被災地の一刻も早い復旧・復興が我が国の最優先かつ最重要の課題であることに変わりはない。

東日本大震災復興特別会計に計上されている国土交通省関係の復旧・復興予算の総額は、特会改革影響額を含め5,958億円、特会改革影響額を除くと5,385億円で前年度当初予算比1.0%減となる。ただし、「15ヶ月予算」の観点から26年度予算と25年度補正予算との合計を前年度（25年度当初予算と24年度補正予算）と比較すると、同7.6%増となる。

国土交通省関係の復興予算の主なものとしては、「三陸沿岸道路」（宮城、岩手、青森の各県の太平洋沿岸を結ぶ延長359kmの自動車専用道路）等の道路整備に1,706億円、被災地の港湾整備に278億円、被災地の津波遡上対策等の治水に81億円、市街地整備に伴う道路整備等の社会資本整備総合交付金に763億円、地域公共交通の確保に25億円、観光振興対策に5億円が計上されるなどしている（いずれも特会改革影響額を含む）。

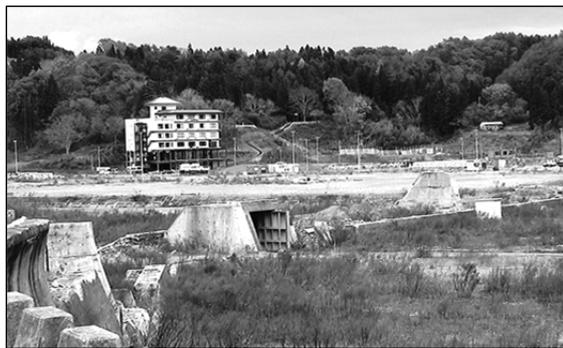
国土交通省は、今後被災地の復興が山場を迎える中で、安心な生活を送れるまちづくり、生活や生業を支える交通基盤の再生、賑わいを取り戻すための観光の振興など、被災者が実感できる復興を強力で推進することとしている。

3. 国民の安全・安心の確保

（1）防災・減災、老朽化対策

将来起こり得る南海トラフ巨大地震、首都直下地震等に備えた事前防災・減災対策について、政府は、第185回国会（臨時会）に議員立法で成立した南海トラフ地震特措法²及び

図表2 宮古市田老地区の近況



（出所）筆者撮影（平25.11.10）

首都直下地震特措法³や国土強靱化法⁴、「国土強靱化政策大綱」（平成 25 年 12 月 17 日 国土強靱化推進本部決定）等を踏まえ、府省横断的な国土強靱化への取組を推進することとしている。平成 26 年度予算においては、大規模災害対策、広域応援等を円滑に実施するための災害対応標準化に向けた検討、公共施設等の耐震化、消防団を中核とした地域防災力の充実強化、交通ネットワークの代替性の確保を含めた防災・減災の取組やインフラの老朽化対策の推進を重視した編成が行われた⁵。

我が国の道路や橋等のインフラの多くは、かつて高度経済成長期に集中的に整備されてきたもので、今後、急速にこれらの老朽化が進行すると想定される。その対策として、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減、予算の平準化、メンテナンス産業の発展等が課題となっている。そこで政府は、「日本再興戦略－JAPAN is BACK－」（平成 25 年 6 月 14 日閣議決定）（以下「日本再興戦略」という。）に基づき策定された「インフラ長寿命化基本計画」（平成 25 年 11 月 29 日 インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議決定）において、民間企業等が管理するものを含めたあらゆるインフラを対象に国・地方公共団体、その他民間企業等が一丸となってインフラの戦略的な維持管理・更新等を推進するとしている。

これらを踏まえて国土交通省においては、26 年度予算と 25 年度補正予算とを一体として、国民の命と暮らしを守るため、以下のとおり、ハードとソフト両面からの防災・減災、老朽化対策を進めることとしている。

ア 老朽化建築物の建替え・耐震改修等の促進

耐震診断が義務付けられた建築物に耐震診断費、改修工事費等を補助する耐震対策緊急促進事業について、緊急的に耐震化の促進を図るため、前年度倍増の 200 億円が計上された。これにより、耐震診断費の 2 分の 1、改修工事費の 3 分の 1 が国費で補助されることとなる。さらに、長周期振動に対して安全性が確保されていないおそれがある既設の超高層マンション等の制震改修等に対しても補助を行うため、長周期地震動対策緊急促進事業を創設することとしている。

南海トラフ巨大地震、首都直下地震等の大規模災害が発生した場合には、帰宅困難者や負傷者が大量に発生すると見込まれる。そこで、事前に地方公共団体と協定を締結した帰宅困難者等を受入れ可能な一時滞在施設（主要駅周辺のオフィスビル、学校等）や災害拠点病院が、受入スペース、備蓄倉庫、自家発電設備等を整備するための費用を国・地方公共団体が全額補助する災害時拠点強靱化緊急促進事業を創設するため、新たに 30 億円が計上された。

イ 災害発生時の応急活動の強化・充実

ソフト面の施策として、大規模災害を想定して地図、標高データ等と災害発生からのリアルタイム情報を 1 枚の電子地図に重ね合わせて分析、共有することができる電子防災情報システムの整備等に 1 億円（加えて平成 25 年度補正予算に 5.7 億円）が新たに計上された。

また、気象庁の気象監視・予測システムの強化に 91 億円（加えて 25 年度補正予算に 103 億円、前年度比 17%増）が計上されており、26 年度中に打ち上げ予定の静止気象衛

星ひまわり 8号による防災気象情報の高度化を図るとともに、特別警報を含めた防災気象情報の運用の改善等により、台風・集中豪雨等に対する防災情報を強化することとしている。

ウ 地域における総合的な事前防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援（防災・安全交付金）

地方公共団体が老朽化した県道やトンネルの補修・更新など防災目的のインフラ整備に用途を限って工事費用を補助する防災・安全交付金については、南海トラフ巨大地震、首都直下地震、台風・土砂災害等に備えた事前防災・減災対策とインフラの老朽化対策が求められているとして、1兆841億円（前年度比3.6%増）が確保された。国からの集中的な支援が可能となることで、地方公共団体による防災・減災、老朽化対策が進むことが期待される。

エ 社会資本の戦略的な維持管理・更新

国の直轄管理施設については、道路の老朽化対策に2,684億円（前年度比6.7%増）、河川管理施設等の維持管理・更新に1,471億円が計上された。これらは「インフラ長寿命化基本計画」に沿って計画的な補修・更新等を行おうとするものである。このほか、砂防設備の土砂捕捉機能の回復、老朽化した下水道管渠の緊急対策、航空管制施設の更新・改良、鉄道・港湾・海岸保全施設・官庁施設等の長寿命化対策等、多くの分野でインフラの戦略的な維持管理・更新が推進される。

また、ソフト面でも、インフラの長寿命化を推進するための「社会資本情報プラットフォーム」の構築やモニタリング技術にIT先端的技術の適用性を検討すること等に対し、新たに1億円が計上された。

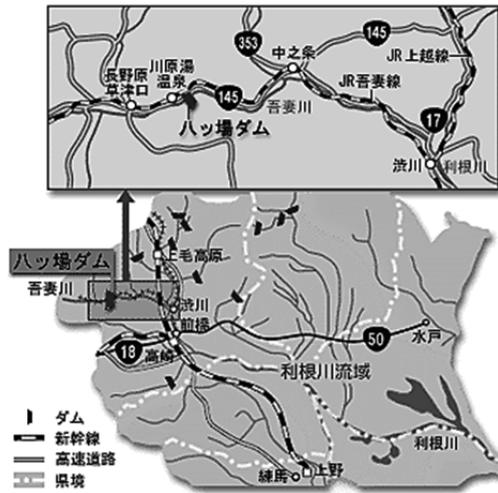
オ 大規模水害・土砂災害等に備えた治水対策、渇水対策の推進

治水事業等関係費のうち防災・減災対策として、大規模地震に備えた地震・津波対策に国費で191億円、大規模水害等に備えた治水対策に国費で3,088億円、深層崩壊や火山噴火等に備えた土砂災害対策に国費で499億円が計上されている。国民の生活の安全・安心を確保するため、災害の起こりやすさや災害が発生した際に想定される被害の程度を考慮し、抜本的な治水安全度の向上に寄与する対策や堤防強化対策など予防的な治水対策を重点的に取り組むとともに、激甚な水害が発生した地域において再度災害防止対策を集中的に実施することとされている。

群馬県の八ッ場ダムについては、平成26年度予算では国費で51億円、地元負担分を含む事業費として99億円が計上され（いずれも前年度比2%増）、このうちダム本体工事費が5年ぶりに計上された。八ッ場ダムの総事業費は、ダム本体、用地取得費、付け替え道路・鉄道等の4,600億円とされるが、21年9月に前原国土交通大臣（当時）が建設中止の方針を発表したことから、その建設の是非が改めて問われ、本体建設工事が中断されて再検証の対象となっていた。25年度から道路等の関連工事が再開されており、今後は本体工事に着手し、31年度完成予定とされている。

図表3 ハッ場ダムの位置及び建設事業の進捗状況

(平成25年8月末時点)



補償基準他	H136 長野原町補償基準要結 H16.11 吾妻町補償基準要結 H17.9 代谷地分譲基準要結	} 地権者との用地補償等に係る基準はすべて要結
用地取得 (456ha)	90.9% (414ha)	
家屋移転 (470世帯)	96.2% (452世帯) ^{*1}	
代替地造成	5地区で整備中 (うち移転済み 72世帯)	
付替鉄道 (10.4km)	89.7% (9.3km) ^{*2}	
付替国道・付替県道 (24.4km)	92.1% (22.5km) ^{*3}	
ダム本体及び関連工事	仮排水トンネル (H21.7完成)	基礎掘削
		コンクリート打設
		試験湛水

ダム事業の進捗率は83% (平成24年度末)

(出所) 『ハッ場ダム建設事業の進捗状況』(群馬県ウェブサイト
<<http://www.pref.gunma.jp/06/h5210024.html>>)

(出所) 『ハッ場ダムの建設場所・ダムの概要』
(国土交通省ハッ場ダム工事事務所ウェブサイト
<http://www.ktr.mlit.go.jp/yanba/about/what_yanba.htm>)

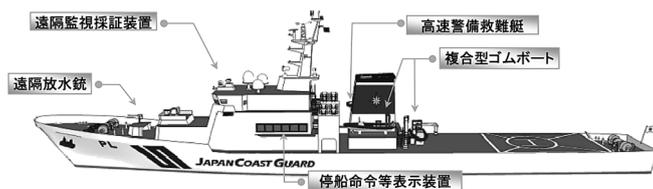
(2) 戦略的海上保安体制の構築

平成24年9月に沖縄県・尖閣諸島を国有化して以降、中国政府所属の船舶(中国公船)が頻繁に接続水域に入域するとともに、領海侵入を繰り返すようになっており⁶、これに対処する我が国の警戒監視能力の強化が喫緊の課題となっている。そこで海上保安庁は、尖閣諸島周辺海域の領海警備に万全を期すため、従来の全国各地の巡視船等の応援派遣に代えて、27年度までに大型巡視船14隻相当による尖閣領海警備専従体制を確立して、戦略的海上保安体制を構築することを目指している。

26年度予算では、尖閣諸島周辺海域の領海警備体制を強化するため393億円が計上され、25年度補正予算分を含めると584億円となる。これにより、1,000トン型大型巡視船10隻の新規建造費が確保されるとともに、既存のヘリコプター搭載型巡視船2隻の機能向上等が進められる。関連して、拠点となる沖縄県石垣島の棧橋建設費22億円が25年度補正予算に前倒して認められている。

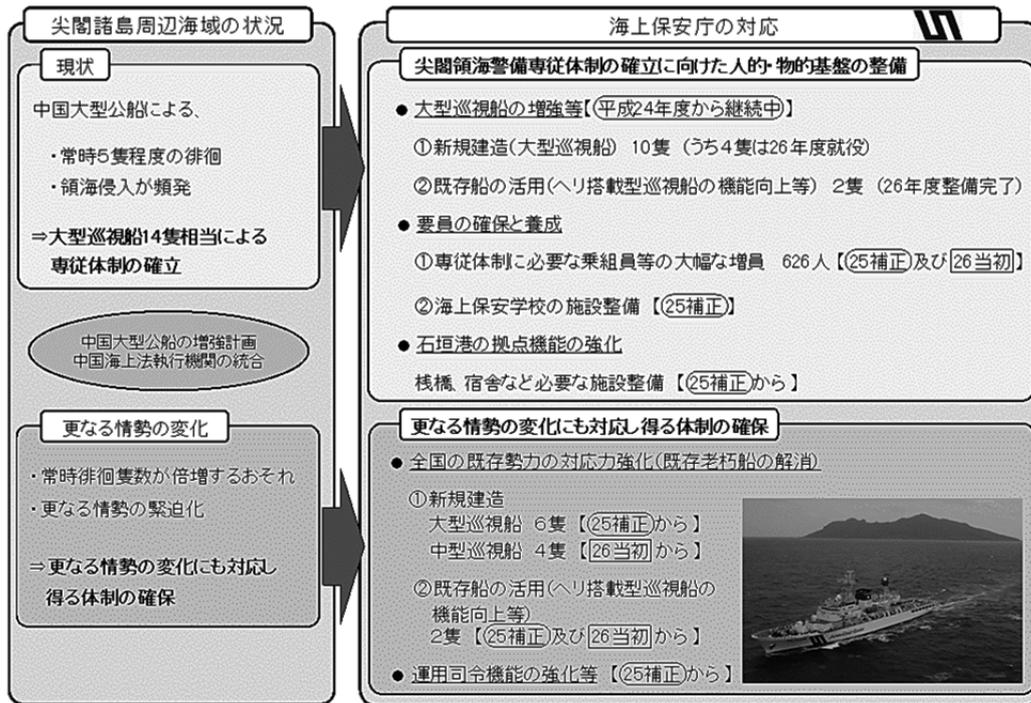
定員についても、新たな巡視船・巡視艇等の乗組員の確保及び指揮・支援要員の拡充等のため、海上保安学校の学生等の増員306人が25年度補正予算に前倒して認められ、26年度予算の320人と合わせて626人増、26年度定員合理化等の減員△226人を差し引き純増400人となった。さらに人員増に対応するため、石垣島に職員宿舎の整備が進められるほか、海上保安学校の施設整備費として25年度補正予算に8億円が盛り込まれた。

図表4 1,000トン型巡視船の新規建造



(出所) 『平成25年度海上保安庁関係補正予算の概要』(海上保安庁)

図表5 戦略的海上保安体制の構築



(出所)『平成26年度海上保安庁関係予算決定概要』(海上保安庁)

4. 経済・地域の活性化

昨今の我が国経済は、実質GDPが平成24年10-12月期から4四半期連続でプラス成長となるなど、上向きの動きを見せている。このような動きを確実な成長軌道につなげていくこと、また、その成長の果実を全国津々浦々まで届けていくことが求められている。

こうした中、平成26年度の国土交通省予算では、経済・地域の活性化として、基幹的交通インフラ整備やインフラシステム輸出の推進等による我が国の国際競争力の強化、都市の再興や公共交通の活性化等による地域の活性化と豊かな暮らしの実現を図るとともに、観光立国を推進することとされている。以下、(1)国際競争力の強化等、(2)地域の活性化と豊かな暮らしの実現及び(3)観光立国の推進のそれぞれについて、主なポイントを掲げる。

(1) 国際競争力の強化等

ア 首都圏空港の機能強化

我が国の経済成長を牽引する首都圏には、アジア諸国の著しい成長を取り込み、激化する都市間競争を勝ち抜いていくことが求められており、そのため、海外からのヒト・モノの玄関口である首都圏空港(羽田及び成田の両国際空港)の役割は一層重要となっている。しかしながら、首都圏空港の容量は恒常的に不足しており、これまでも内外の航空各社の新規乗入れや増便要望に対応できない状況が続いてきた。また、近年においては、LCC(ロー・コスト・キャリア)やビジネスジェット等の新たなニーズへの対応強化も重要性を増している。

首都圏空港の容量は段階的に拡大されてきた。羽田空港に関しては、平成 25 年度末に空港容量が 44.7 万回となり、22 年 5 月の国土交通省成長戦略で示された容量の目標が達成される見込みである。25 年度補正予算においては、羽田空港の 24 時間国際拠点空港化の推進に必要なエプロンの整備等に 70 億円が計上され、26 年度予算においては、長距離国際線機材の大型化を実現するための C 滑走路延伸事業、乗継ぎ利便向上のための国際線・国内線地区を結ぶトンネル（際内トンネル）の整備、首都直下地震等に備えるための C 滑走路耐震対策等に 119 億円が計上されている。成田空港に関しては、国土交通省成長戦略で示された 26 年度中の空港容量 30 万回化の実現に向けて、LCC 専用ターミナル（CIQ 施設⁷）の整備を進めることとし、26 年度予算に 16 億円が計上されている。

また、空港自体の機能強化と併せて、都心と首都圏空港のアクセスを改善し、東京都心の立地競争力を強化することにより、グローバル企業の誘致を促進するため、26 年度予算における新線調査費等補助金（1.8 億円）の一部を用いて、首都圏空港と都心とを直結し、短時間かつ乗換なしでの移動を可能とする「都心直結線」の整備に向けた調査・検討を進めることとしている。

なお、国土交通省成長戦略で示された首都圏空港全体の容量 74.7 万回は、26 年度中に達成される見込みであるが、その後の首都圏空港の機能強化策については、交通政策審議会航空分科会基本政策部会等において検討が進められており、26 年 3 月末には具体的な機能強化策に係る技術的な選択肢が示される予定である。

イ 整備新幹線の着実な整備

整備新幹線の整備についての基本的考え方として、平成 23 年 12 月 26 日の政府・与党確認事項において、「財政規律に配慮して公共事業関係費やそれに伴う地方負担に過度に依存せず、整備新幹線の貸付料収入を、必要に応じた前倒しも含めて建設財源に活用する」、「財源を有効活用する観点から新たな区間の事業ペースを調整し、多重的な輸送体系の確保等を考慮しつつ、各線区の適切な事業期間や開業時期を設定する」等とされている。この考え方に沿って各線区の事業ペースを調整して整備するため、既に開業した整備新幹線の貸付料を前倒しで活用するとともに、各線区の開業予定時期がずらされている。24 年 6 月に着工が認可された北海道新幹線の新函館～札幌間、北陸新幹線の金沢（白山総合車両基地）～敦賀間及び九州新幹線（長崎ルート）の諫早～長崎間の開業時期は、それぞれ 47 年度、37 年度、34 年度と設定されている。

かかる経緯を踏まえ、26 年度予算において整備新幹線の事業費に 1,560 億円が計上されており、各線区の配分は、新青森～新函館間（北海道新幹線）に 524 億円、新函館～札幌間に 120 億円、長野～金沢間（北陸新幹線）に 466 億円、金沢～敦賀間に 140 億円、武雄温泉～長崎間に 310 億円となっている。このうち、長野～金沢間は 26 年度末に開業が予定されており、最終年度の予算措置となる。また、事業費 1,560 億円のうち国費は 720 億円とされており、残部は整備新幹線の貸付料と地方公共団体の負担で賄われる。

ウ 効率的な物流ネットワークの強化

迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るために、三

大都市圏環状道路や空港・港湾等へのアクセス道路等を切れ目のないネットワークとして整備することとし、平成 26 年度予算に 1,681 億円（加えて 25 年度補正予算に 176 億円）が計上されている。また、26 年度予算では、物流ネットワークの供用効果の早期発現のため、全体予算は 25 年度の 1,523 億円から 158 億円増額されている一方で、そのうち供用が 3 年先超と見込まれる箇所向けの予算は 614 億円から 528 億円へと 86 億円減額されている。

エ 港を核とした国際コンテナ物流網の強化(国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速)

国土交通省は、平成 22 年 8 月、選択と集中に基づき阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定するとともに、目標として、2015（平成 27）年までにアジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率⁸を半減し、2020（平成 32）年までに東アジア主要港として選択される港湾を目指すこととした。しかし、2012（平成 24）年の速報値では、港湾別コンテナ取扱個数に関して国内最大の東京港が、世界では 29 位と依然厳しい状況が続いている。

平成 26 年度予算でも国際コンテナ戦略港湾の機能強化のため、公共・非公共の合計で 446 億円（加えて 25 年度補正予算に公共事業関係費 94 億円）が計上されている。国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会による 25 年 8 月の中間とりまとめ等に基づき、「集荷（国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集荷支援制度の創設等）」、「創貨（国際コンテナ戦略港湾の背後に立地する物流施設の整備に対する支援の拡充等）」、「競争力強化（コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための大水深コンテナターミナルの機能強化等）」の 3 本柱の施策を実施することとされている。

なお、競争力強化の柱の中では、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資制度の創設も掲げられているが、この点について関係地方公共団体や港湾運営会社からは、地方分権の流れに逆行する、港湾経営の機動性が失われる等を理由として慎重な意見も出ており、今後、制度の詳細がどのようなものになるのか注目される。

オ インフラシステム輸出等の推進

いわゆる新興国を中心とした世界のインフラ需要は膨大であり、急速な都市化と経済成長により、今後の更なる市場の拡大が見込まれる。このため、政府においては、内閣官房長官を議長とする「経協インフラ戦略会議」を設置し、平成 25 年 5 月には「インフラシステム輸出戦略」を取りまとめた。インフラシステム輸出戦略においては、我が国企業が 2020（平成 32）年に約 30 兆円（現状約 10 兆円）のインフラシステムを受注することを目指すこととしている。また、日本再興戦略においても、国際展開戦略の分野で「『インフラシステム輸出戦略』を迅速かつ着実に実施する」と明記されている。

国土交通省も、かねてよりインフラシステム輸出に取り組んできたところであるが、平成 26 年度予算では、官民連携による海外プロジェクトの推進に 10.5 億円を計上し、プロジェクトの川上（構想段階）から川下（管理・運営）まで官民一体となった取組、我が国が強みを有するインフラ・サービスへの進出支援等を通じて、我が国企業の受注の増加を目指すこととしている。また、建設業の海外展開の促進についても、2012（平成 24）年度に 1 兆 1,828 億円であった受注実績を 2020（平成 32）年までに 2 兆円以上

とすることを目標に、プロジェクトの「川上」への参入支援や、法制度整備支援等による日本企業にとってビジネスがしやすい環境の整備を実施するため、0.84 億円を計上している。プロジェクトの「川上」に対する取組は、「川上」において日本のインフラとは別の規格が採用されてしまうと参入が事実上不可能となる場合もあることから、非常に重要な取組と言えよう。

なお、「インフラシステム輸出戦略」推進のために、財政投融资のうちの産業投資 585 億円及び政府保証 510 億円を用いて、海外の鉄道等の交通インフラシステムや都市開発に事業参画・出資を行う機関を新たに創設することとしている。

(2) 地域の活性化と豊かな暮らしの実現

ア 民間事業者の資金や公的不動産を活用した都市機能の立地誘導等

我が国が直面する人口減少・少子高齢化という課題は、地方都市と大都市とで異なる様相を呈している。地方都市では、従来、人口の流入等を背景として市街地が拡大してきたが、人口が減少へ転じる中では、拡大した市街地において生活機能が低下し、地域経済・活力が衰退するおそれがある。こうした事態の発生を防ぎ、持続可能な都市経営がなされるためには、一定の人口密度を保ち、医療・福祉・学校・商業等について、それらの都市機能が十分発揮されるよう配置することが求められる。一方、大都市では、団塊の世代が退職期を迎える中、高齢者の数が大幅に増加することが見込まれる。増加する高齢者が効率的に医療・福祉サービス等の都市機能にアクセスできるよう、これらの都市機能の適切な配置や公共交通の確保等が求められる。

こうした課題を背景として、国土交通省は、平成 26 年度予算において、民間事業者の資金や公的不動産を活用した都市機能の立地誘導等に 48 億円を計上している。具体的には、まず、地方公共団体が都市機能等を誘導するマスタープラン（計画）を作成するに当たって、計画作成に係る費用を支援する（集約都市形成支援事業 2.5 億円）。計画を実行する段階では、まちの拠点となるエリアにおいて、都市の生活を支える機能を整備する民間事業者に対して、地方公共団体が学校跡地等の公的不動産を安価で賃貸させる場合等に、国からも民間事業者に直接支援する新たな補助制度を創設することで、公的不動産を有効に活用したまちづくりを推進する（都市機能立地支援事業 40 億円等）。また、居住や都市機能を誘導するエリアにおいては、景観・歴史資源となる建造物の修理・増築等、まちの景観・歴史的風致形成に資する取組を支援することで、当該エリアに求心力を与えて居住等機能を誘導する（集約促進景観・歴史的風致形成推進事業 3.5 億円等）。さらに、経済活動や生活上の拠点への交通アクセスを高めるため、地域の交通戦略が都市のマスタープランに位置付けられた場合には、交通インフラの整備に対して重点的な支援を実施するとともに、駅等とまちの拠点における病院等の都市機能とを結ぶ歩行空間の整備等に対する支援の充実を図ることとしている（社会資本整備総合交付金 9,124 億円の内数）。

イ スマートウェルネス住宅・シティの実現に向けた支援

国立社会保障・人口問題研究所の「日本の将来推計人口（平成 24 年 1 月推計）」によ

れば、団塊の世代が65歳以上の老年人口に参入を始めたこともあり、老年人口は2010（平成22）年時点の2,950万人から2020（平成32）年までの10年間で3,610万人まで急激に増加する。その後、増加のペースが比較的鈍化し、2042（平成54）年の3,880万人でピークを迎える。このことから、増加する高齢者への対応は、まさに今取り組むべき課題と言えよう。

国土交通省の所管におけるこの分野での課題の一つに、高齢者が安心して必要な医療・介護サービスを受けながら生活できる住環境の整備が挙げられる。現在、国土交通省は、こうした高齢者対応と併せて、省エネ、バリアフリー、生活拠点集約等を包括した、安全・安心・健康で、地域に住み続けられる「スマートウェルネス住宅・シティ」実現に向けた取組を進めている。平成26年度予算では、「スマートウェルネス住宅等推進事業」に340億円を計上し、サービス付き高齢者向け住宅の整備や、住宅団地等における併設施設の整備、ICTを活用した見守りや生活支援など高齢者、障害者、子育て世帯の居住の安定確保・健康維持増進に係る先導的な住まいづくりの取組の支援等を実施することとしている。また、「地域居住機能再生推進事業」に140億円を計上し、公的賃貸住宅団地等の建替えを契機とした福祉拠点化や公的不動産を有効活用したまちづくりを推進することとしている。

ウ 公共交通の充実

人口減少・少子高齢化の進展等、交通を取り巻く社会経済情勢が変化する中、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤である交通の確保・充実を図るため、地域公共交通に係る補助金等の支援策を一本化した「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～」が平成23年度より実施されてきたところである。26年度予算においても同事業に331億円（うち復興庁計上分25億円）が計上されており、地域の交通に関する連携計画等に基づき実施される取組を支援することとされている。

同事業は、従来の国の支援策が、期間限定の立上げのみの補助、事後的な欠損の補填等となっていた問題点を抜本的に見直し、関係予算を統合した上で、公共交通が独立採算では確保できない地域等において地域特性に応じ効率的に確保・維持されるため必要な支援を一体的に行おうとするものである。地域公共交通の確保・維持・改善に向けた地域の関係者の取組に対する支援を通じ、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等が進むことが期待される。

なお、25年6月の日本再興戦略においては、「地域の関係者間の役割分担と合意の下で公共交通の充実を図る仕組みの構築」について、今年度中に結論を得ることとされた。このため、現在の地域公共交通確保維持改善事業に代わる新たな仕組みの構築を含め、今後の地域公共交通政策の在り方について検討するため、同年9月より交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会が開催されているところである。

エ 離島、奄美群島、小笠原諸島等の条件不利地域の振興支援

上記のほか、離島、奄美群島、小笠原諸島や、半島地域、豪雪地帯においても成長の

実感が得られるよう、平成 25 年度末に期限を迎える奄美群島特措法⁹及び小笠原諸島特措法¹⁰を含めた各地域振興立法等に基づき、これら条件不利地域の振興を支援するため、26 年度予算に行政経費 45 億円、公共事業関係費 675 億円を計上している。特に、奄美群島については、奄美群島特措法の延長・改正と併せ、ソフト面を中心に自立的で持続可能な発展に向けた地域の取組を後押しする「奄美群島振興交付金（仮称）」を創設することとし、行政経費 45 億円のうち 21 億円をこれに充てている。

（3）観光立国の推進

我が国政府による観光立国の本格的な取組が始まってから 10 年目となる平成 25 年において、年間の訪日外国人旅行者数が史上初めて 1,000 万人を超えた。1,000 万人は、政府が観光立国の本格的な取組を始めるに当たって最初に掲げた目標であり、今回これを達成したことは我が国のインバウンド観光にとって非常に大きな意義を有するものと言えよう。日本再興戦略では、さらに 2,000 万人の高みを目指すとともに、2030（平成 42）年には 3,000 万人を超えることを目指すとしており、26 年度における観光立国の取組はその第一歩となる。

平成 26 年度予算では、かねてより実施してきたビジット・ジャパン事業に 61 億円を計上しており、「クールジャパン¹¹」、「インベストジャパン¹²」等と一体となった日本ブランドの発信に強力に取り組むこととしている。また、26 年度は、ビジット・ジャパン事業予算のうちの 12 億円を用いて、東南アジア及び訪日外国人旅行者数の大幅な増加が期待できる市場に特化した事業である「戦略的訪日拡大プラン」を新たに推進することとしている。戦略的訪日拡大プランでは、25 年からビザの緩和・免除措置が実施されている東南アジア諸国を、東アジア各国と並ぶ訪日市場へと育成するための集中プロモーションを実施するとともに、2,000 万人時代を見据えた送客拡大が期待できる欧州、インド、トルコ等の潜在市場において、テレビCMの活用等による旅行先としての日本の認知度向上等の取組を戦略的に実施することとしている。

太田国土交通大臣は、東京オリンピック・パラリンピックが開催される 2020（平成 32）年に訪日外国人旅行者数 2,000 万人達成を目標にすると述べており、東京オリンピック・パラリンピック開催を見据えた戦略的・効果的なインバウンド政策が期待される。

5. 復興庁関係予算について

復興庁の予算は、復興に係る国の資金の流れの透明化や復興債の償還を適切に管理するため、復興事業に関する経理を明確にすることを目的として平成 24 年度に創設された「東日本大震災復興特別会計」において計上されている。26 年度の同特会予算には、復興庁予算（2 兆 2,441 億円）以外にも、復興加速化・福島再生予備費（財務省所管：6,000 億円）、震災復興特別交付税（総務省所管：5,723 億円）、全国防災事業（1,159 億円）等が計上され、その総額は 3 兆 6,464 億円となっている。この総額は、25 年度当初予算（4 兆 3,840 億円）比で 16.8%減となっているが、このほか、25 年度補正予算に東日本大震災復興関係経費が 5,638 億円計上されており、これらを合わせると 4 兆 2,102 億円となる。

26年度の復興庁予算は、「1. 被災者の抱える課題の解決に直結する予算とすること。その際には、復興の加速化を進めていく中で、隘路となっている課題についても着実に解決すること」、「2. 新しい東北の創造に向け、被災地における先駆的な取組を加速する施策を講じること」、「3. 福島に関しては、福島復興再生基本方針等を踏まえ、避難者の支援や、ふるさとへの帰還を加速する総合的かつ迅速な施策を講じること」及び「4. 使途の厳格化を行い、被災地の復旧・復興に直接資するものとなるよう要求額の精査を行うこと」という四つの方針に基づき要求し、決定されたものである。以下、26年度の復興庁予算について主なポイントを掲げる。

(1) 福島の復興・再生加速のための施策

ア 福島再生加速化交付金

福島県では平成25年8月に区域見直しが全域で完了し、今後は避難指示解除を経て、住民の帰還、更には新規転入も含めた復興の新たな段階を迎えることになる。そこで、福島の復興の動きを加速するため、復興拠点の整備、放射能不安を払拭する生活環境の向上、健康管理、産業再開に向けた環境整備等の新たな施策と、長期避難者生活拠点形成交付金（コミュニティ復活交付金）や福島定住等緊急支援交付金（子ども元気復活交付金）などこれまで個別に実施していた長期避難者支援から早期帰還までの対応策を一括し、福島復興の柱として「福島再生加速化交付金」を25年度補正予算（512億円）において新たに創設するとともに、26年度予算で1,088億円を計上している。

イ 福島原子力災害避難区域等帰還・再生加速事業

平成25年8月に区域見直しが全域で完了した福島県では、今後、避難指示の解除に伴い、帰還を希望する避難者の増加が予想される。そこで、被災12市町村¹³の避難解除区域の住民の帰還を促進するために、医療等の生活関連サービスの代替や補完、地域コミュニティの維持等を図る「福島原子力災害避難区域等帰還・再生加速事業（地域の希望復活応援事業）」について、26年度の予算措置を前年度48億円から80億円へと拡充させた。また、被災12市町村の一部には、直ちに帰還できない区域も存在することから、同事業では、そのような区域の住民に対する支援として、避難区域の荒廃抑制・保全や住民の一時帰宅支援等も実施することとしている。

(2) 東日本大震災復興交付金

東日本大震災により著しい被害を受けた地域において、地域づくりに必要な事業を地域が主体となって実施できるよう、ハード事業の幅広い一括化、自由度の高い資金の交付、地方負担の軽減等を図り、被災地の復興を支援する目的で設けられた「東日本大震災復興交付金」について、平成26年度予算では3,638億円（加えて25年度補正予算で611億円）が計上されている。同交付金の対象事業は、被災地方公共団体の復興地域づくりに必要なハード事業を幅広く一括化して行う「基幹事業」（5省40事業）と、使途の自由度の高い資金により基幹事業と関連した復興のためのハード・ソフト事業を実施可能とする「効果促進事業」からなっており、一つの事業計画の提出によって一括で支援される仕組みとさ

れている。

(3) 「新しい東北」の創造に向けた取組

平成25年6月の復興推進委員会の中間とりまとめ「『新しい東北』の創造に向けて」では、応急的な復旧から新たな局面を迎えるところも出てきている中で、我が国の人口減少、高齢化、産業の空洞化といった課題を抱えたままの現状に単に復旧するのではなく、震災復興を契機にこうした課題を解決し、我が国や世界のモデルとなる「創造と可能性ある未来社会」を全国に先駆けて形成することが必要であるとされた。そして、「1. 元気で健やかな子供の成長を見守る安心な社会」、「2. 『高齢者標準（低下した高齢者の身体・認知機能を標準とする）』による活力ある超高齢社会」、「3. 持続可能なエネルギー社会（自律・分散型エネルギー社会）」、「4. 頑健で高い回復力を持った社会基盤（システム）の導入で先進する社会」、「5. 高い発信力を持った地域資源を活用する社会」という五つの社会を将来像に掲げ、それらに向けての施策の方向性が示されている。

この中間とりまとめを踏まえた施策の一つとして、26年度予算において「『新しい東北』先導モデル事業」が創設され、15億円が新規に計上されている（25年度は東日本大震災復興推進調整費を用いて9億円を執行）。同事業は、「新しい東北」の実現に向け、被災地で既に芽生えている新たな取組を育て、被災地での横展開を進め、東北、ひいては日本のモデルとしていくため、被災地の住民や団体の発意による「新しい東北」に資する先導的な取組を公募し、プロジェクトの立ち上がり段階における専門家派遣や関係者の合意形成など、様々な取組を包括的に支援するものである。同事業により、「新しい東北」の実現に向けた被災地の主体的な復興の取組を推進し、復興を加速化させるとともに、我が国や世界のモデルとなる「創造と可能性ある未来社会」の形成を促進することが期待される。

6. むすび

国土交通省関係予算の多くを占める公共事業費は、近年減額が続いていた。平成26年度予算編成においても、経済財政諮問会議の民間議員などから我が国の今後の人口減少や厳しい財政状況を踏まえた一層の重点化・効率化が求められた。これに対し、多くの国民が東日本大震災以降「安心、安全」というものを最大関心事にしているとの主張もなされ¹⁴、結果として公共事業費は2年連続で増額となった。しかし、最近の公共事業では、資材価格の高騰、建設業界の人手不足・人件費の高騰等による入札不調の例も目立ち、公共事業による景気刺激や地域経済活性化への有効性、即効性を疑問視する向きもある。また、今後は「国土強靱化」や東京オリンピック・パラリンピック開催を名目とした公共事業費が膨張する可能性もあり、その有効性のチェックも重要となる。これらの予算措置が適切かつ効果的なものとなりうるのか、今後の国会における予算論議が充実したものになるよう期待される。

(ひろまつ あきひこ、まつおか りょう)

¹ 国土交通省関係予算においては、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴い、これまで同特会に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金等が一般会計に計上されたため、名目上増額となっている。

² 東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律（平成 25 年法律第 87 号）

³ 首都直下地震対策特別措置法（平成 25 年法律第 88 号）

⁴ 強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法（平成 25 年法律第 95 号）

⁵ 平成 26 年度予算編成の基本方針（平 25. 12. 12 閣議決定）

⁶ 『尖閣諸島周辺海域における中国公船等の動向と我が国の対処－中国公船等による領海侵入の実態－』（外務省ウェブサイト〈http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/page24_000162.html〉）

⁷ 国境を越える交通及び物流において必要とされる手続である税関（Customs）、出入国管理（Immigration）、検疫（Quarantine）の頭文字をとった略称を指す。

⁸ 日本発着のコンテナ貨物のうち、東アジア主要港で積み替えられて諸外国へ又は諸外国から輸送される貨物の率。東アジア主要港とは、釜山港のほか、光陽港、上海港、寧波港、基隆港、台中港及び高雄港を指す。

⁹ 奄美群島振興開発特別措置法（昭和 29 年法律第 189 号）

¹⁰ 小笠原諸島振興開発特別措置法（昭和 44 年法律第 79 号）

¹¹ ポップカルチャー（アニメ、漫画、映画、音楽等）、ファッション、食文化、デザイン、建築、地域産品、伝統芸能等、海外で高い評価を受けている我が国の文化、コンテンツ、サービス等を海外に発信していく取組を指す。

¹² 平成 23 年 12 月に内閣府の「アジア拠点化・対日投資促進会議」において決定された「アジア拠点化・対日投資促進プログラム」に基づき、対日投資の促進を目指し、世界レベルで魅力ある事業・生活環境の整備を進める取組を指す。

¹³ 田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村及び飯館村を指す。

¹⁴ 『麻生副総理兼財務大臣兼内閣府特命担当大臣閣議後記者会見の概要』（平 25. 12. 24 財務省ウェブサイト〈http://www.mof.go.jp/public_relations/conference/my20131224.htm〉）