

# 平成 27 年度国土交通省予算及び復興庁予算のポイント

## — 防災・減災と「コンパクト＋ネットワーク」の推進 —

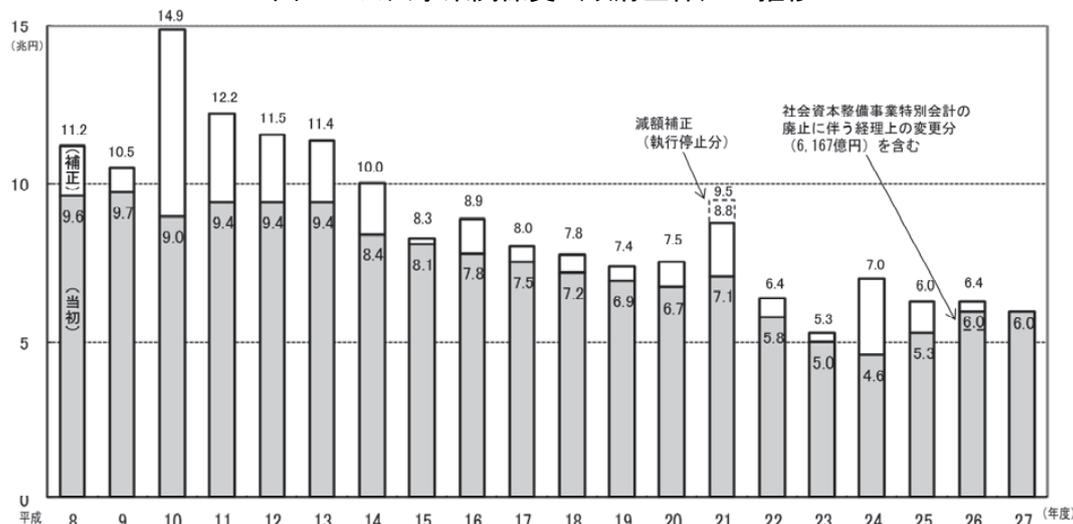
国土交通委員会調査室 廣松 彰彦・加藤 隼

### 1. 国土交通省関係予算の概要

平成 27 年度一般会計予算のうち国土交通省関係予算の総額は、5 兆 7,887 億円（前年度当初予算比 0.0%増）となった。「平成 27 年度予算編成の基本方針」（平成 26 年 12 月 27 日閣議決定）において非社会保障経費は全体として 26 年度に比べてできる限り抑制するとされた中で、大規模化・激甚化する水害・土砂災害や大規模震災からの国民の命と暮らしを守るための防災・減災対策、インフラ老朽化対策等に重点化が図られ、国土交通省関係の公共事業予算は前年度とほぼ同水準の 5 兆 1,767 億円（同 0.0%増）が確保された。

「図 1 公共事業関係費（政府全体）の推移」を見ると、27 年度予算額（6.0 兆円）は 26 年度当初予算（6.0 兆円）と比べてほぼ同水準であり、26 年度当初予算と 25 年度当初予算（5.3 兆円）とを比較した場合も、26 年度は社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更による影響額を除けば 5.4 兆円であり、これに 26 年度からの消費税率引上げ

図 1 公共事業関係費（政府全体）の推移



※本表は、予算ベースである。平成 26 年度補正及び平成 27 年度当初は政府案。  
 ※平成 21 年度は、平成 20 年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額（0.7 兆円）が一般会計計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加（+5.0%）しているが、この特殊要因を除けば 6.4 兆円（▲5.2%）である。  
 ※平成 23 年度及び平成 24 年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。  
 ※平成 25 年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ（356 億円）及び国有林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金（29 億円）を含む。また、これら及び地域自主戦略交付金の廃止という特殊要因を考慮すれば、対前年度+182 億円（+0.3%）である。  
 ※平成 23・24・25・26・27 年度において、東日本大震災の被災地の復旧・復興や全国的な防災・減災等のための公共事業関係予算を計上しており、その額は以下の通りである。  
 H23 一次補正：1.2 兆円、H23 三次補正：1.3 兆円、H24 当初：0.7 兆円、H24 一次補正：0.01 兆円、H25 当初：0.8 兆円、H25 一次補正：0.1 兆円、H26 当初：0.9 兆円、H26 補正：0.002 兆円、H27 当初：1.0 兆円  
 （平成 23 年度 3 次補正までは一般会計ベース、平成 24 年度当初以降は東日本大震災復興特別会計ベース。また、このほか東日本大震災復興交付金がある。）  
 ※平成 26 年度については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分（これまで同特別会計に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金等を一般会計に計上）を除いた額（5.4 兆円）と、前年度（東日本大震災復興特別会計繰入れ（356 億円）を除く。）を比較すると、前年度比+1,022 億円（+1.9%）である。なお、消費税率引き上げの影響を除けば、ほぼ横ばいの水準である。

（出所）『平成 27 年度予算概要』（国土交通省）

の影響額を勘案すれば、両年度も同水準である。これらを勘案すると、公共事業予算は13年にわたり下落し続けてきた状況から転じて、近年は横ばいの状況で推移している<sup>1</sup>。

27年度予算では、インフラ老朽化対策、防災対策等に充てられる「防災・安全交付金」に前年度当初予算比1.0%増となる1兆947億円が計上された一方、インフラ整備に充てられる「社会資本整備総合交付金」は9,018億円（同1.2%減）となった。また、地域の活性化や国際競争力の強化のため、「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」を具現化するコンパクト・プラス・ネットワークの推進、子育て支援や福祉政策等と連携した住宅等の整備推進、首都圏空港等の機能強化、外国人観光客2,000万人の目標実現や観光を通じた地域の活性化等の施策を進めるための予算が盛り込まれた。特に整備新幹線については、北海道新幹線（新函館北斗－札幌間）の開業時期を5年、北陸新幹線（金沢－敦賀間）の開業時期を3年、九州新幹線（武雄温泉－長崎間）の開業時期を可能な限り、それぞれ前倒しすることとされた。さらに、領海警備等の課題に適切に対応するため、海上保安庁の装備及び人員の強化が盛り込まれた。

このほか、国土交通省の東日本大震災復興特別会計予算として、総額6,966億円が計上され、国土交通省関係の財政投融资は2兆1,542億円（前年度当初予算比0.72倍）、財投機関債総額は3兆4,860億円（同1.21倍）となっている。

以下、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、③地域の活性化、④成長戦略の具体化の4分野に重点を置いた27年度国土交通省関係予算の主な事業・施策の概要を紹介するほか、復興庁関係予算について紹介する。

## 2. 東日本大震災からの復興加速

東日本大震災復興特別会計に計上された国土交通省関係予算は6,966億円と、前年度当初予算比17%の大幅増となった。東日本大震災の「集中復興期間」の最終年度に当たり、まちづくり、交通基盤の再生、観光の振興等、被災者が実感できる復興を強力に推進するため、被災地の公共土木施設等の復旧事業に3,000億円、三陸沿岸道路の整備等に1,975億円、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1,171億円、被災地の港湾整備に287億円等が計上された。

このうち、「国営追悼・祈念施設」（仮称）の設計・測量費として2億円が計上されている。同施設は、震災犠牲者への追悼と鎮魂、震災の記憶と教訓の後世への伝承及び国内外に向けた復興に対する強い意志の発信を目的として、東北の被災3県に1か所ずつの設置を目指して、東日本大震災から10年となる平成32年度末を目途に整備が進められる。まずは、岩手県陸前高田市及び宮城県石巻市に自治体が整備する復興祈念公園（仮称）の中に、国が中核的施設となる丘や広場を設けることが想定されている<sup>2</sup>。残る福島県についても、今後、県と調整が進められる。

## 3. 国民の安全・安心の確保

### （1）防災・減災対策及びインフラ老朽化対策

東日本大震災以後、防災・減災対策の充実強化が求められてきたところ、近年我が国の

自然災害が局地化・集中化・激甚化しているとも言われ、国民の安全・安心の確保が最優先かつ喫緊の課題となっていることから、水害・土砂災害や南海トラフ地震・首都直下地震に対し、ソフトとハードを総動員した防災・減災対策を推進することが求められている。

また、我が国の社会資本の多くは高度経済成長期に集中的に整備されたものであり、今後急速に老朽化が進行し、それに伴う維持管理・更新費の増大が見込まれるため、トータルコストの縮減・平準化等につながる戦略的な維持管理・更新を推進することとしている。

#### **ア 気候変動等に備えた災害リスクの最小化のための水害・土砂災害対策**

平成26年8月に広島市で発生した大規模土砂災害で甚大な被害が出たことも踏まえ、激甚化する気象災害への対応として、気候変動などに備え、災害リスクを最小化する水害・土砂災害対策に4,143億円（前年度当初予算比3%増）が計上された。これにより、被災地域の再度災害防止、予防的な治水対策、ダム再生、砂防ダムや放水路の整備などを進めることとしている。また、群馬県の吾妻川に建設中の多目的ダム「八ツ場ダム」関連の事業費として119億円が計上された。ダムの本体工事のほか、付け替え道路の建設や住民補償等が進められ、当初の計画から4年遅れの31年度中に完成する予定とされている。

#### **イ 気象、地震、津波、火山の監視・予測システムの強化**

激甚化する気象災害に対応するため、気象、地震、津波、火山の監視・予測システムの強化に94億円が計上された。このうち、平成26年10月に打ち上げられた静止気象衛星「ひまわり8号」の運用及び28年度打ち上げ予定の「ひまわり9号」の製作に70億3,400万円が計上されており、両衛星により台風・集中豪雨などの予測精度の向上が見込まれる。また、地震・津波・火山に対する防災情報の強化として12億7,500万円が計上されている。火山観測体制の強化については、26年9月の御嶽山（長野・岐阜県）噴火で多数の登山者が犠牲となり、26年11月の火山噴火予知連絡会からの緊急提言で火山観測体制の強化が求められていることを踏まえ、26年度補正予算に64億9,100万円が盛り込まれるとともに、27年度予算に1億9,400万円が計上されている。さらに、気象庁の組織・定員について、地震火山業務・観測予報業務の強化等を図るため「地殻活動監視技術開発推進官」（仮称）の設置及び新規増員60人が認められている。

#### **ウ 南海トラフ地震・首都直下地震対策等の推進**

切迫性が高いとされる南海トラフ地震・首都直下地震の対策等の推進に2,146億円が計上され、河川・海岸堤防の耐震化・液状化対策や水門の自動化・遠隔操作化、粘り強い防波堤・海岸堤防等の整備等、ソフト、ハードの両面の施策を総動員した対策が推進される。

#### **エ 密集市街地対策の推進、住宅・建築物の耐震化の促進**

大規模地震の発生時における被害縮減を図るため、密集市街地対策の推進や住宅・建築物の耐震化促進に216億円が計上されている。密集市街地対策としては、延焼のおそれ強い木造住宅密集地において、住宅の建て替えや老朽化した住宅の撤去などを通じて不燃化を進めるとともに、避難場所や道路の整備が推進される。

一方、住宅・建築物の耐震化については、阪神・淡路大震災から20年がたち、耐震

補強も進められてきたが、想定される南海トラフ地震及び首都直下地震では甚大な被害が予想されており、耐震改修への支援措置の拡充等による対策が急がれる。

#### オ インフラ老朽化対策等のための戦略的な維持管理・更新の推進

国民の安全・安心の確保のため最重要課題の一つとなっているインフラ老朽化対策については、メンテナンスサイクルの構築、トータルコストの縮減・平準化、地方公共団体に対する財政支援などに取り組むこととしており、3,954億円(前年度当初予算比11%増)が計上されている。

#### カ 地域における防災・減災対策、メンテナンス・老朽化対策(防災・安全交付金)

地域における総合的な防災・減災対策、インフラ老朽化対策を集中的に支援するため、「防災・安全交付金」は前年度当初予算から107億円増の1兆947億円が計上された。特に土砂災害対策として、近年の土砂災害の発生状況を踏まえ、防災・安全交付金に70億円の特別枠を新設することとされた。土砂災害防止法<sup>3</sup>に基づく土石流や崖崩れのおそれがある土砂災害危険箇所についての基礎調査が進んでいないことが問題となっていることから、平成26年11月の同法改正も踏まえ、おおむね5年以内の基礎調査の完了に向けて防災・安全交付金に優先配分枠を創設し、危険箇所の基礎調査の着実な実施を支援するものである。

### (2) 戦略的海上保安体制の構築

海上保安庁の予算は、沖縄県・尖閣諸島周辺海域を常時徘徊する中国公船による相次ぐ領海侵入への対応等の領海警備体制を強化するため、戦略的海上保安体制の構築費として371億円(前年度当初予算比52%増)、このうち尖閣諸島周辺の領海警備に専従する建造中の大型巡視船6隻の整備費として117億円が計上された。平成26年度の4隻に続いて27年度中に6隻が就航することにより、ヘリコプター搭載型巡視船2隻と1,000t型巡視船10隻による「大型巡視船14隻相当」(1,000t型巡視船に複数クルー制<sup>4</sup>を導入することにより10隻で12隻分の稼働率を確保し、ヘリコプター搭載型巡視船2隻と合わせて14隻相当)の尖閣領海警備専従体制が完成する。また、小笠原諸島周辺海域等の日本周辺海域での外国漁船取締りの必要性から、遠隔地へ出動できる性能を持つ巡視船が配備される。

なお、海上保安庁の26年度補正予算には、戦略的海上保安体制の構築のための新型ジェット機2機や巡視船等の既着工分の前倒し費用等として192億円が盛り込まれた。

定員については、昨年度に引き続き大量増員435人の新規増員が認められ、定員合理化分221人(減員)を差し引いても純増214人となり、海上保安庁の27年度末定員は創設以来最多となる1万3,422人となる。

## 4. 地域の活性化

「人口急減・超高齢化」が地方において特に深刻な中、太田国土交通大臣は、「地方創生」を掲げる安倍内閣の方針に沿って、第187回国会(臨時会)の参議院国土交通委員会において、地方創生を実現していく上では、平成26年7月に公表された「国土のグランドデザイン2050」(以下「グランドデザイン」という。)を基本とする旨の発言をしている<sup>5</sup>。

## (1) グランドデザイン等を踏まえた国土形成計画の見直し等の実施

我が国の国土政策の根幹をなす国土形成計画は、全国の長期的な国土づくりの指針を提示する「全国計画」と、広域ブロックの自立的発展に向けて、国と地方が相互に連携・協力して策定する「広域地方計画」の二階層からなる。平成20年7月に閣議決定された国土形成計画（全国計画）では、21世紀前半期を展望しつつ、およそ10年間における国土形成に関する基本的な方針、目標及び全国的見地から必要とされる基本的な施策が示されている。また、広域地方計画は8つの広域ブロックにおいて、毎年度その推進状況を把握・検証し、課題を抽出した上で、対応方針を検討するモニタリングを実施している。

こうした中、本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等、我が国の国土を取り巻く状況の変化に対応するため、国土交通省はグランドデザイン等を踏まえて、地域の多様な個性に基づくヒト・モノ・情報等の動きが活発に行われる「対流促進型国土」の形成を目指し、新たな国土形成計画（全国計画、広域地方計画）の策定等を進めるとしている。

27年度予算では、国土形成計画（全国計画、広域地方計画）の改定等に向けた調査・検討に係る経費として、4億円が計上されている<sup>6</sup>。今後については、27年1月19日に公表された「新たな国土形成計画（全国計画）中間整理」（国土審議会計画部会）に基づき、中間とりまとめを行い、27年夏頃の最終報告とりまとめを予定している。

## (2) 「コンパクト+ネットワーク」の推進

### ア コンパクトシティの推進

地方都市では、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するおそれが生じるようになった。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。

政府は打開策として、郊外に分散した都市機能を中心市街地に集める「コンパクトシティ」を提唱している。改正都市再生特別措置法<sup>7</sup>では、複数市町村が連携して「立地適正化計画」を策定することで、居住機能や医療・福祉・商業・公共交通等の様々な都市機能の立地を緩やかに誘導することができるようになり、広域的な地域の活性化と効率的な施設配置を図ることが期待されている。

このため、立地適正化計画の作成等の支援や、都市機能の立地に関する独立行政法人都市再生機構のコーディネート機能の強化、居住誘導エリアにおける高品質な住宅・建築物整備への支援強化等を目的に、145億円が計上されており、社会資本整備総合交付金9,018億円の中にも所要の経費が含まれている。

なお、平成26年12月27日に閣議決定された「まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づくアクションプランでは、関係省庁と連携して、「コンパクトシティ形成支援チーム」（仮称）を創設し、市町村からの相談にワンストップで対応するほか、立地適正化計画を作成する市町村数を2020年（平成32年）までに150市町村に増やす目標なども設定された。

## イ 「小さな拠点」の形成推進

国土交通省は、過疎地域等を持続可能な集落とするため、小学校区のような複数の集落が集まる地域において、商店・診療所等の複数の生活サービスや地域活動を歩いて動ける範囲に集めた「小さな拠点」を核とし、コミュニティバスなどで周辺集落とのアクセス手段を確保した「ふるさと集落生活圏」の形成を推進し、集落の再生・活性化を図ることとしている。

このため、生活圏形成プログラムの策定、コミュニティ内の移動確保等に係る社会実験及び既存公共施設を活用した施設の再編・集約等の具体化に向けた取組について、一体的に支援するとしている。また、宅配サービスの維持改善、買物難民支援及び再配達削減等に資する輸送システムの構築等も進めることとしており、こうした「小さな拠点」の形成推進事業に、3億円が計上されているところである。

## ウ 道路ネットワークによる地域・拠点の連携とインフラを賢く使う取組の推進

平成27年度予算では、個性ある地域やコンパクトな拠点の道路ネットワークによる連携を確保するとともに、時間損失、低い時間信頼度、交通事故、活力低下等の克服を目指し、今ある道路をもっと賢く使う取組を推進するほか、スマートインターチェンジの積極的活用や、高速道路と主要施設の直結によるアクセス強化等により、地域の拠点の形成を図るとしており、4,763億円が計上されている。

また、国土交通省は、全国に1,000か所余り存在する「道の駅」を、地域外から活力を呼び、雇用を創出し、地域経済の好循環を生み出す地域活性化の強力なツールと位置付け、全国のモデルとなる先駆的な取組を「重点『道の駅』」として選定し、国民への周知や計画段階からの重点的支援等を行う新たな制度を創設するとしている<sup>8</sup>。

## エ 地域の公共交通ネットワークの再構築

公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念される中、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通網を確保することが喫緊の課題となっている。改正地域公共交通活性化再生法<sup>9</sup>は、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、市町村等による「地域公共交通網形成計画」<sup>10</sup>及び「地域公共交通再編実施計画」<sup>11</sup>の作成等について定めるものである。

平成27年度予算においては、「地域公共交通確保維持改善事業」に291億円が計上され、26年度補正予算分を含めると359億円となる。その中で、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画策定の支援を目的とした調査を行うほか、国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業（バス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入、LRT・BRT<sup>12</sup>の高度化、地域鉄道の上り分離等）に対する補助要件の緩和等による支援内容の充実等も図ることとしている。

なお、第189回国会（常会）において、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、10億円の財政投融資を原資として、出資等の業務をできるようにする法案の提出が予定されている。

### (3) 地域の観光や産業の振興

#### ア 広域観光周遊ルートの形成促進など、地域の観光振興の促進

近年、訪日外国人旅行者数が順調に伸びてきている一方で、訪問先がいわゆる「ゴールデンルート」と呼ばれる、東京、富士山、大阪、京都等を巡る人気観光コースに集中する傾向にある<sup>13</sup>。こうした状況を踏まえ、全国津々浦々で交流人口を拡大させるために、平成26年度補正予算では3億円、27年度予算では23億円が計上された。

広域観光周遊ルートとは、行政区域を越えてネットワーク化された、一連のテーマ性・ストーリー性を持つ魅力ある観光地のことを指す。ルート形成の際は、各地域の主体的な取組により策定される計画に対して、広域周遊のための交通アクセスの円滑化や海外への情報発信等の支援を行っていくとしている。さらに、26年度補正予算において、ルートの形成に向けた取組体制の早期構築を目的に、地域内の課題把握等の基礎調査や受入環境整備・滞在コンテンツの充実等を前倒しで実施するため、「地域観光振興緊急対策事業」5.3億円の内数として経費が計上されている。それに加えて、同補正予算では、他省庁と連携して、地方への外国人観光客の誘致に資する映像コンテンツの制作・放映を支援するとともに、海外でのプロモーションを実施するため、3億円が計上されているところである。

#### イ 整備新幹線の着実な整備

平成27年3月14日には、北陸新幹線（長野—金沢間）が、27年度末には、北海道新幹線（新青森—新函館北斗間）が、それぞれ開業する予定である。さらに、24年6月に着工認可された北海道新幹線（新函館北斗—札幌間）、北陸新幹線（金沢—敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉—長崎間）については、27年1月14日の政府・与党申合せにおいて、開業時期の前倒しが決定された。新函館北斗—札幌間は5年前倒しの42年度末に、金沢—敦賀間<sup>14</sup>は3年前倒しの34年度末に、それぞれ開業を目指すこととしており、武雄温泉—長崎間については、フリーゲージトレイン（軌間可変電車）<sup>15</sup>の実用化を前提としているため、34年度から可能な限り前倒しするとしている。

国土交通省の試算<sup>16</sup>によると、開業を前倒した場合、約5,400億円の財源が必要となるが、このうち約2,000億円は、前倒し区間の貸付料収入を担保とした借入で賄うことができる。残りの約3,400億円については、「開業前倒しによる貸付料の増加<sup>17</sup>」（約120億円）、「貨物調整金の必要額を精緻に試算<sup>18</sup>」（約640億円）、「貨物調整金制度の見直し<sup>19</sup>」（約1,530億円）、「金利水準の設定方法の変更<sup>20</sup>」（約270億円）、「国費・地方負担の増額」（約840億円）等で賄われる見込みである。それにより、27年度の整備新幹線の事業費1,600億円のうち、国費は前年度比35億円増の755億円が計上された。

### (4) 豊かな地域と暮らしの実現

#### ア 空き家の活用と中古住宅・リフォーム市場活性化

「住宅・土地統計調査（平成25年）」（総務省）によると、全国の空き家数は約820万戸、空き家率は約13.5%と、いずれも過去最高に達した。このうち、適切な管理が行

われず放置された空き家は約 318 万戸に上り、治安や防災面から社会問題化している。

平成 27 年度予算では、空家対策特別措置法<sup>21</sup>を踏まえ、「空き家再生等推進事業」として 1.5 億円が計上され、空き家住宅等の実態把握調査を追加すること等により、市町村の空家等対策計画の策定、当該計画に基づく空き家等の活用・除却の取組を推進することとしている。また、中古住宅の質に対する不安を解消するため、検査（インスペクション）の普及を図るとともに、長期優良化リフォームに対する予算支援等が行われている。

そのほか、26 年 4 月の消費税増税等で低迷している住宅市場の活性化対策として、26 年度補正予算成立に伴い、住宅金融支援機構のフラット 35 S の金利引き下げ幅の拡大（1,150 億円）と、省エネ住宅に関するポイント制度の実施（805 億円）を行うこととしている。

#### イ 離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域の振興支援

条件不利地域では、昭和 40 年代以降ほぼ一貫して人口減少が進むとともに、都市部に先駆けて高齢化が進展しており、依然として、都市部との経済・生活面での格差が存在する状況にある。奄美群島特措法<sup>22</sup>及び小笠原諸島特措法<sup>23</sup>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、平成 26 年度補正予算に 16 億円、27 年度予算に 45 億円をそれぞれ計上している。

半島地域については、26 年度末に期限を迎える半島振興法<sup>24</sup>の延長・改正と併せ、地域内の様々な主体による交流促進・産業振興・定住促進に資する取組を一体的・広域的に推進する 1 億円の「半島振興広域連携促進事業」（仮称）を創設することとし、これを含めて半島振興施策の推進経費 1.2 億円が計上されている。

## 5. 成長戦略の具体化

平成 27 年度予算においては、国際競争力の強化に必要な基盤・環境の整備、インフラシステム輸出等の推進及び人材不足が懸念される分野における人材確保・育成対策を進めるとともに、オリンピック・パラリンピック東京大会への対応と、それを踏まえた訪日外国人旅行者数 2,000 万人時代に向けた観光立国を推進することとしている。

### （1）国際競争力の強化

#### ア 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 27 年度予算に 2,379 億円が計上されている。27 年 3 月 7 日に予定されている首都高速道路中央環状線の全線開通等により、同年度末の首都圏三環状道路の整備率は 80%にまで達する見込みである。

また、我が国における高速道路の料金体系は、高速道路整備の経緯の違い等から、料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なるため、利用者にとって分かりづらいだけでなく、非効率な経路選択が生じている<sup>25</sup>。今後については、27 年 1 月 27 日の「高速

道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針」（社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会）に基づき、シンプルかつシームレスであるとともに、対距離性を基本とする公平で効率的な料金体系を目指すとしている。

### イ 首都圏空港等の機能強化

首都圏における旺盛な航空需要については、これまで羽田・成田両空港が対応してきた。現在、羽田空港の運用実績は年間 39 万回（平成 24 年度）であり、発着枠は 26 年 3 月の国際線 3 万回増枠により年間 44.7 万回となった。また、成田空港の運用実績は過去最多の年間 23 万回（26 年暦年）を記録し、発着枠については LCC 専用ターミナルの整備等により、26 年度中には年間 30 万回化が達成される見通しである。

27 年度予算においては、羽田空港について、夜間駐機場の拡充等に必要なエプロン・誘導路の整備、国際線・国内線地区を結ぶトンネルの整備等に 292 億円が計上されている。成田空港については、我が国の空港で初めてとなるファーストレーン<sup>26</sup>の設置等を進めることとし、44 億円が計上されている。

今後の発着枠については、「首都圏空港機能強化技術検討小委員会中間とりまとめ」（26 年 7 月）において、2020 年までに、運用の見直しや機能の整備を進めることで、羽田空港は年間 3.9 万回、成田空港は年間 4 万回の増枠が可能との試算が示された。それを踏まえて、26 年 8 月 26 日、首都圏空港の機能強化の具体化について、関係自治体や航空会社等の関係者間で協議を行うために「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」が設置され、27 年 1 月 21 日には第 2 回目の協議が行われている。同協議会において、関係自治体からは、飛行経路の見直し等による騒音の影響、安全性等について意見が寄せられており、このような地元の意見に対して、国において丁寧な説明と正確な情報の提供が求められているところである。

### ウ 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

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に選定してから、両港においてハード・ソフト一体の施策を講じてきた。その一方で、コンテナ船の大型化や基幹航路の再編等、海運・航路を取り巻く情勢の変化が生じている。

こうした状況を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会による 26 年 1 月の「最終とりまとめ」では、5 年以内の目標として、「国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路の週 3 便への増加」、「北米基幹航路のデイリー寄港の維持・拡大」及び「アジア、南米などの我が国への寄港が少ない航路の誘致」を進めるとし、10 年以内の目標としては、「国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直行サービスの充実」を図るとしている。

27 年度予算では、687 億円が計上され、その内容としては、「集貨（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整備の推進等）」の 3 本柱の施策を実施することとしている。

## エ インフラシステム輸出等の推進

新興国を中心として世界のインフラ需要が拡大する中、平成 26 年 5 月、「インフラシステム輸出戦略」が改訂され、2020（平成 32）年に約 30 兆円のインフラシステムを受注する目標が維持されたほか、トップセールス案件等のフォローアップのための関係機関の連携強化や事前資格審査と本体入札の一本化等、新たな取組が盛り込まれた。

27 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て、我が国企業の受注の増加を目指すこととされた。新興国との持続的パートナーシップを確立するため、豪雨・浸水対策や都市交通渋滞対策など我が国の強みをいかせる分野について、相手国の実情やライフサイクルなどを考慮した総合的な施策の提案等を行う「ソリューション提案型モデル」を展開し、多角的な案件形成を推進するとしている。

なお、26 年 10 月、「株式会社海外交通・都市開発事業支援機構」が設立され、27 年においては、財政投融资（産業投資 372 億円、政府保証 340 億円）を用いた海外のインフラシステム・都市開発への事業参画・出資を行うことが可能となっている。

### （2）現場を支える技能人材の確保・育成対策等

建設業、運輸業、造船業等では、慢性的な人手不足が発生しており、技能人材の確保・育成のために、適切な賃金水準の確保など処遇の改善、教育訓練の充実、女性や外国人など多様な人材活用、現場の省力化など、官民一体の総合的対策が求められる。

建設産業においては、建設投資の減少やダンピングなど競争の激化等により、離職者の増加や若年入職者の減少など構造的な問題が発生している。このため、平成 27 年度予算では、地域の建設企業等が連携して実践する人材活用・生産性向上等の取組に対する支援（1.9 億円）や、地域の実情に応じた多様な入札契約方式のモデル事業の支援（1 億円）を行う。また、地域ぐるみで女性の活躍を支える建設企業等の取組を支援するほか（0.5 億円）、外国人材の適正な活用に向けた監理体制を構築するとしている（0.8 億円）。

バスやタクシー等の自動車運送事業は、中高年層の男性労働力に依存した就業構造となっており、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念がある。そこで、27 年度予算では、採用から定着まで一貫した取組を促進するための女性・若年者雇用の先駆的モデル事業等を行うほか、柔軟な勤務形態の導入を促進するための IT を活用した中継輸送実証実験や、自動車整備業における外国人材活用の取組等を行うこととしている（0.8 億円）。

また、航空業界における操縦士等の不足に対応するため、27 年度予算ではその対策費として 1.4 億円が計上された（前年度 900 万円）。具体的には、民間養成機関の操縦士供給能力拡充、航空大学校の更なる活用、航空会社が柔軟に訓練・審査プログラムを策定可能な制度の導入に向けた環境整備等が盛り込まれている。

内航船員の著しい高齢化及び外航日本人船員の激減等が進む中、船員の計画的な確保・育成及び雇用促進を図るとともに、育成に必要な訓練設備を整備するために、27 年度予算において 1.7 億円が計上された。

また、地域経済を支える我が国造船業が人材不足により成長のボトルネックとならない

よう、27年度予算では、地域に根ざす造船技術・技術者の確保を図るための対策を実施するとともに、外国人材の適切な活用を図るための受入・監理体制を構築することとしており、1億円が計上されている。

### （3）訪日外国人 2000 万人時代に向けた観光立国の推進

平成 26 年の訪日外国人旅行者数は、前年比 29.4%増の 1,341 万人となり、これまで過去最高であった 25 年の 1,036 万人を 300 万人余り上回る結果となった。「2020 年（平成 32 年）に 2,000 万人」という目標の達成も現実味を帯びてきたところである。訪日外国人旅行者数増加の要因として、ビザの大幅緩和や消費税免税制度拡充のほか、アジア地域における海外旅行需要の拡大、円安による割安感の浸透等が挙げられる<sup>27</sup>。

27 年度から、多くの海外事務所を有する日本政府観光局（JNTO）を「ビジット・ジャパン事業」等の実施主体とすることで、海外の民間事業者のニーズに即応できる体制を整備するため、これまで観光庁で実施してきた「ビジット・ジャパン事業」及び「国際会議等（MICE）の誘致・開発の促進」について、一部観光庁で引き続き実施する分を除き、JNTOに権限委譲されることとなった。

その結果、27 年度予算（26 年度補正予算分含む）では、「ビジット・ジャパン事業」及び「国際会議等（MICE）の誘致・開発の促進」が前年度の約 4 分の 1 となった一方で、JNTOへの運営費交付金については、前年度比約 4 倍増となった。これらの合計として 114 億円が計上されている（前年度 85 億円）。具体的施策としては、ビザ要件の緩和を契機とした集中的なプロモーションの実施<sup>28</sup>、免税店拡大と連動したショッピングの魅力の海外への情報発信<sup>29</sup>を行うほか、今後大幅な成長が期待できる中国の沿岸部・内陸部や東南アジアへのプロモーションを強化するとともに、グローバルレベルの MICE 都市の育成と MICE 誘致のプロモーションの強化を進めるとしている。

### （4）オリンピック・パラリンピック東京大会への対応

国土交通省は、大会運営に際して、臨海部関連施設等の的確な海上警備、海上交通の安全確保等セキュリティ・安心の確保及び公共交通機関等による安全・円滑な輸送の確保等を講じることとしている。

また、オリンピック・パラリンピック東京大会をマイルストーンとし、その後を見据えて都市の魅力を高めていくことも重要となる。そのため、国土交通省は、平成 26 年 6 月に開業した虎ノ門ヒルズにおける国際交流の促進、空港アクセスのあるべき姿など今後の東京圏の都市鉄道のあり方に関する検討、首都圏空港におけるビジネスジェットへの対応強化、多言語対応・無料公衆無線 LAN の整備、本格的な無電柱化の推進等を進めていくとしている。また、大会の円滑な実施やその後の超高齢社会への対応のために、公共交通機関等のバリアフリー化を加速することとし、例えば 27 年度予算では、鉄軌道駅におけるエレベーター、ホームドア及び障害者対応型トイレ等の設置を推進する経費として、「都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）」76 億円の内数が計上されているところである。

さらに、東京のみならず、全国津々浦々に開催の効果を波及させるべく、前述のバリア

フリーの取組等を地方においても展開するとともに、オリンピック・パラリンピックの開催国という国際的注目度をいかして、我が国各地の豊かな文化や魅力をオールジャパンで発信するとしている。

## 6. 復興庁関係予算の概要

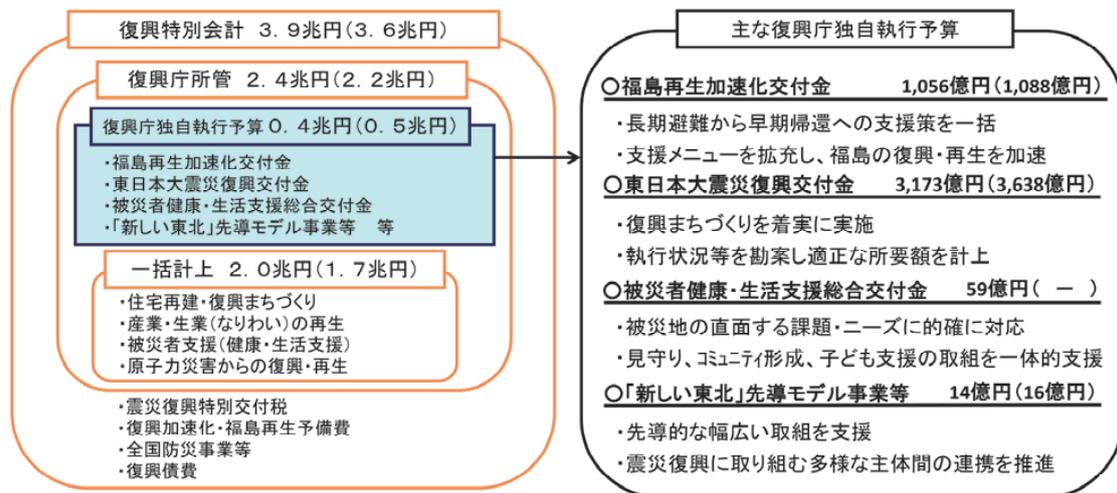
### (1) 「集中復興期間」の最終年度

復興庁の予算は、平成 24 年度から東日本大震災復興特別会計において計上されており、平成 27 年度の予算総額は 3 兆 9,087 億円（前年度当初予算比 7.2%増）となった。このうち復興庁所管として 2 兆 4,364 億円（同 8.6%増）が計上され、福島の再生を加速化する施策の充実や復興まちづくり等の施策の着実な実施が進められる。このほか、復興加速化・福島再生予備費 6,000 億円、震災復興特別交付税 5,898 億円等の 1 兆 4,723 億円が計上されている。

「集中復興期間」（平成 23 年度～27 年度）の 5 年間の事業費総額は、26 年度補正予算及び 27 年度予算の政府案まで合わせて 26 兆 3,500 億円と、政府が確保するとした 25 兆円を超過することとなり、財源確保が課題であったところ、26 年度補正予算において 25 年度一般会計の決算剰余金の一部を、27 年度予算において財政投融资特別会計積立金をそれぞれ東日本大震災復興特別会計へ繰り入れることにより対応することとなった。

今後、集中復興期間が終了する 28 年度以降の復興加速化に必要な財源確保が課題となるが、これについて竹下復興大臣は、28 年度予算の概算要求を決める 27 年夏までに「将来の 5 年間の見通しを一定のものは示さなければならない」との考えを示している<sup>30</sup>。

図 2 東日本大震災復興特別会計及び復興庁所管予算



(注) 括弧内の計数は26年度予算額

(出所) 『平成 27 年度東日本大震災復興特別会計復興庁所管予算のポイント (概要)』 (財務省)

### (2) 「帰還環境整備交付金」(仮称)の創設

福島県では避難指示解除の動きが始まっており、住民の早期帰還に向けた支援を一層推進する段階を迎えている。長期避難者への支援から早期帰還への対応までの施策を一括し

て支援し、福島再生を加速化するための「福島再生加速化交付金」に1,056億円が計上された。

平成27年度予算では、避難住民の早期帰還の促進や地域の再生を加速化するため、同交付金の用途を拡大して新たな事業メニューを追加する「帰還環境整備交付金」(仮称)の新設が盛り込まれた。「帰還環境整備交付金」(仮称)は「福島再生加速化交付金」の一部として位置付けられ、その根拠規定を法定化するため、福島復興再生特別措置法の一部を改正する法律案が第189回国会(常会)に提出される予定である。

### (3)「被災者健康・生活支援総合交付金」の創設

避難生活の長期化や災害公営住宅等への移転による被災者の分散化など、復興の進捗状況に対応した健康・生活支援が求められていることから、被災者支援施策を強化するため、平成27年度から「被災者健康・生活支援総合交付金」を創設することとしている。同交付金は、これまで厚生労働省及び文部科学省による地域コミュニティ復興支援事業、被災した子どもの健康・生活対策等総合支援事業及び福島県の子供たちを対象とする自然体験・交流活動支援事業の3事業を復興庁に移管して一本化、統合するもので、新たに59億円が計上された(一括化前の26年度における予算額の単純合計額は44億円)。被災自治体は一つの事業計画の下で被災者支援に取り組むことが可能となり、各地域の実情に応じた効果的・効率的な被災者支援活動が行われることが期待されている。

## 7. むすび

平成27年度の国土交通省関係予算では、厳しい財政状況の下で、成長戦略、国土強靱化、地方創生の諸政策を踏まえるとともに、防災・減災、インフラ老朽化対策等に重点化された公共事業関係費は当初予算ベースで3年連続ほぼ同水準が確保されることとなった。地域におけるインフラの維持や災害対応、地域の活性化等の担い手となる人材が、確実に育成・確保され、安定的かつ持続的に活動できるようにすることの重要性に着目すれば、各年度における予算規模の過度で急激な増減は必ずしも望ましいものであるとは言い難く、中長期的な建設投資や所要予算の規模がある程度見通せるようにすることにも今後留意が求められよう。

27年度予算では、整備新幹線3線の開業前倒しが盛り込まれることとなったが、これに加え、金沢―福井間のさらなる早期開業を求める声もある。早期開業により人口減少の影響軽減や利用者数増加による経済波及効果があるとされる反面、工期短縮による地元自治体の単年度の負担額の増加や用地買収、工期等の課題も指摘されている。また、防災・減災、インフラ老朽化対策にも今後巨額の費用が見込まれる。これらをはじめとした諸課題について、国会における充実した論議が期待される。

復興庁関係予算については、復興は道半ばであり、全体で10年間とされる復興期間の後半5年間の復興財源の確保策や復興事業の方向性について、政府として今後の展望を極力早期に明らかにすることが望まれる。

- 
- <sup>1</sup> 太田国土交通大臣会見（平 26. 12. 25、平 27. 1. 16 時事通信）を参照。
- <sup>2</sup> 「東日本大震災からの復興の象徴となる国営追悼・祈念施設（仮称）の設置について」（平 26. 10. 31 閣議決定）
- <sup>3</sup> 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（平成 12 年法律第 57 号）
- <sup>4</sup> 年間を通じて時間帯により差のない巡視船艇の緊急出動体制を確保することを目的として、巡視船艇の乗組員のグループを 1 隻に複数編成する体制のこと。
- <sup>5</sup> 第 187 回国会参議院国土交通委員会会議録第 1 号 2 頁（平 26. 10. 14）
- <sup>6</sup> 全国計画の調査・検討の 1 つに、例えば、リニア中央新幹線を含む高速交通ネットワークによるスーパー・メガリージョンの形成による社会の変化に関する検討等が挙げられる。
- <sup>7</sup> 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 69 号）
- <sup>8</sup> 平成 27 年 1 月 30 日に、「全国モデル『道の駅』（地域活性化の拠点として、特に優れた機能を継続的に発揮していると認められるもの）が 6 か所、「重点『道の駅』（地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できるもの）が 35 か所、「重点『道の駅』候補」（地域活性化の拠点となる企画の具体化に向け、地域での意欲的な取組が期待できるもの）が 49 か所、それぞれ選定された。
- <sup>9</sup> 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 41 号）
- <sup>10</sup> 従来の「地域公共交通総合連携計画」に、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携や、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築等の事項を追加したもの。
- <sup>11</sup> 地域公共交通網形成計画に基づき、面的な公共交通ネットワークの再構築の具体的内容（既存路線・ダイヤの見直し、新たなサービスの導入等）を記載したもの。
- <sup>12</sup> LRTとは、Light Rail Transitの略称で、低床式車両の活用や乗降の容易性、定時性、速達性、快適性など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を指す。BRTとは、Bus Rapid Transitの略称で、連接バス、公共車両優先システム、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムを指す。
- <sup>13</sup> 『宿泊旅行統計調査（平成 25 年）』（観光庁）によると、東京都・千葉県・神奈川県・静岡県・愛知県・大阪府・京都府の 1 都 4 県 2 府における外国人延べ宿泊者数は、全体の約 64%を占める状況となっている。
- <sup>14</sup> 金沢～福井間をさらに 2 年前倒しする案も示されたが、福井駅周辺の車両基地の整備などにより、新たな財源が必要となる。今夏までに検討を行うとしている。
- <sup>15</sup> 在来線と新幹線のような異なる軌間を直通運転できるよう、車輪の左右間隔を軌道に合わせて自動的に変換する電車。九州新幹線におけるフリーゲージトレインの技術開発のため 27 年度予算に 20 億円が計上された。
- <sup>16</sup> 『整備新幹線の取扱いについて（政府・与党申合せ）（参考資料）』（平 27. 1. 14）
- <sup>17</sup> 開業前倒しにより利用者が増加し、前倒し区間における JR の受益（貸付料）の増加が見込まれる。
- <sup>18</sup> 貨物列車の走行実態に即して貨物調整金を算出したところ、活用可能な貸付料が増加することとなった。
- <sup>19</sup> 前倒し区間の全線開業時点で、貸付料を財源としない貨物調整金制度へ移行することとし、全線開業以降の貸付料から貨物調整金を留保しないことで、活用可能な貸付料が増加することとなった。
- <sup>20</sup> 一律 2% の設定金利について、設定方法を変更することで金利消失の減少が見込まれる。
- <sup>21</sup> 空家等対策の推進に関する特別措置法（平成 26 年法律第 127 号）
- <sup>22</sup> 奄美群島振興開発特別措置法（昭和 29 年法律第 189 号）
- <sup>23</sup> 小笠原諸島振興開発特別措置法（昭和 44 年法律第 79 号）
- <sup>24</sup> 半島振興法（昭和 60 年法律第 63 号）
- <sup>25</sup> 例えば、『読売新聞』（平 27. 1. 27）によると、圏央道は距離に応じて料金が上がる一方、首都高は一定の距離を超えると料金は上がらない。これが都心部の首都高における渋滞の一因となっている。
- <sup>26</sup> ファーストクラス、ビジネスクラス旅客や航空会社の上級会員等を対象とする保安検査の優先レーン。
- <sup>27</sup> 『2014 年 過去最高の 1,341 万 4 千人！！』（平 27. 1. 20）（日本政府観光局（JNTO））
- <sup>28</sup> 26 年にビザ要件が緩和された主な国は、中国（数次ビザの要件緩和（27 年 1 月実施））、インドネシア（ビザ免除）、フィリピン・ベトナム（一次ビザの実質ビザ免除）、インド（数次ビザの発給開始）等である。
- <sup>29</sup> 26 年 10 月 1 日より、全ての品目を免税対象とするとともに、免税手続の簡素化を行った。27 年 4 月 1 日より、免税手続の第三者への委託を可能とし、免税手続の一括カウンターの設定等が実現される予定である。
- <sup>30</sup> 竹下復興大臣会見（平 27. 1. 14）