

平成 28 年度国土交通省予算及び復興庁予算のポイント

— 社会資本のストック効果の最大化 —

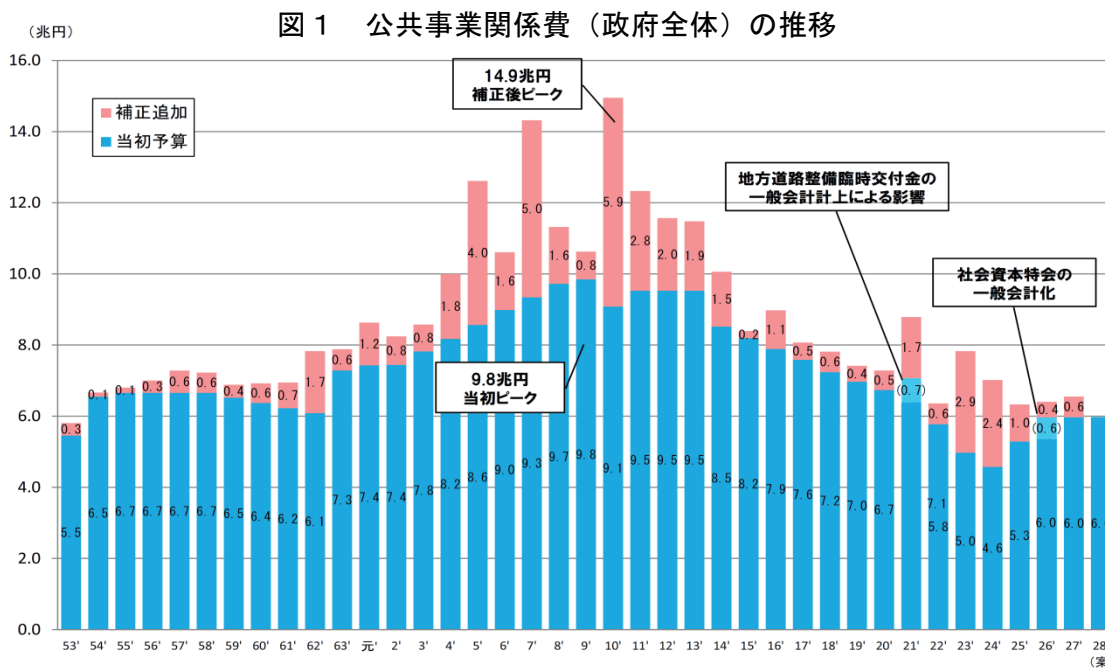
国土交通委員会調査室 齋藤 貢一・西田 玄

1. 国土交通省関係予算の概要

平成 28 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 7,767 億円（前年度当初予算比 1.00 倍）となった。

「平成 28 年度予算編成の基本方針」（27 年 11 月 27 日閣議決定）では、28 年度は「経済・財政再生計画」の初年度（対象期間・5 年間）に当たることから、「デフレ脱却・経済再生」への取組を加速させ、歳出改革を着実に推進するとの基本的考え方に立ち、東日本大震災からの復興を加速させるとともに、我が国財政の厳しい状況を踏まえ、歳出全般にわたり聖域なき徹底した見直しを推進するとしている。このような中、国土交通省では、激甚化する気象災害や切迫する巨大地震等に備えるための防災・減災対策、高度成長期以降に整備されたインフラの老朽化対策が、喫緊の課題となっているとの認識の下、28 年度予算については、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「豊かで利便性の高い地域社会の実現」④「日本経済の再生」の 4 つの分野に重点化するとともに、社会資本のストック効果を重視しつつ、施策効果の早期の発現を図ることを基本方針としている。

国土交通省関係予算における公共事業関係費は前年度とほぼ同水準の 5 兆 1,787 億円（前年度当初予算比 1.00 倍）が確保された。



(注) NTT-A、B(償還補助等を除く)を含む。

(出所) 財務省資料

なお、政府全体の公共事業関係費は、2000年代以降ほぼ一貫して減少傾向にあったが、第二次安倍内閣となり、ここ数年は横ばいの状況で推移している（前頁図1参照）。国土交通省関係予算に占める公共事業関係費の割合については、平成26年度88.3%、27年度89.4%に対し、28年度は89.6%である。

このほか、国土交通省関係の東日本大震災復興特別会計予算として、総額6,897億円（前年度当初予算比1.05倍・全国防災関係経費を除く）が計上され、国土交通省関係の財政投融资は1兆7,409億円（同0.81倍）、財投機関債総額は2兆7,714億円（同0.80倍）となっている。

以下、平成28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

前記のとおり、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6,897億円と、前年度当初予算比1.05倍の額となった。平成28年度から32年度までは東日本大震災の「復興・創生期間」とされ、今後は同期間における追加的な復興事業費を6.5兆円程度と見込む新たな復興財源フレームに基づくこととされた。

平成28年度予算では、①住宅再建・復興まちづくりの取組を着実に推進するための災害公営住宅等の整備の支援や地籍整備の推進に2億円、②復興道路・復興支援道路の緊急整備、海上物流・エネルギー輸入拠点の形成等に必要な港湾施設の整備、海岸保全施設の整備等インフラ整備に2,777億円、③被災した公共交通の復興支援として15億円、④地域の発案によるインバウンドの取組への支援や福島県の震災復興に資する国内観光関連事業への支援等被災地の観光振興として45億円等がそれぞれ計上されている。

3. 国民の安全・安心の確保

（1）新たなステージに対応した防災・減災対策、老朽化対策の推進

近年、世界的規模での気候変動に伴う異常気象が頻発している。日本国内においても、平成26年8月の広島市における土砂災害や27年9月の鬼怒川決壊などの集中豪雨に伴う災害が発生した。また、27年5月の口永良部島新岳を始めとする火山噴火も生じている。このような気候変動等を踏まえ、国民の安全・安心の確保に向け、火山・水害・土砂災害や今後発生が予想される南海トラフ地震・首都直下地震に対する防災・減災対策を、ソフトとハードの両面から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が重要となっている。そのため、このような「新たなステージ」に対応して、以下のとおり、防災・減災対策、老朽化対策を推進することとしている。

ア 気候変動に備えるための水害・土砂災害対策や火山災害対策の推進

近年の世界規模での気候変動により激甚化する水害・土砂災害への対応として、ハー

ド・ソフト両面の対策推進のため4,434億円(前年度当初予算比3%増)が計上された。具体的施策として、ハザードマップの改良等を通じた水防災意識社会¹の再構築、ダム再生や堤防の強化などを進めることとしている。また、鬼怒川等の被災地域における再度災害防止に向けた河川激甚災害対策特別緊急事業として143億円が計上されている。

イ 火山、地震、津波、台風、集中豪雨等に対する観測・監視体制等の強化

激甚化する気象災害に対応するため、観測・監視体制等の強化に98億円が計上された。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70.3億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期待される。また、火山噴火・大規模地震・津波に対する観測・監視体制の拡充費用として4.5億円が、台風・集中豪雨等に対する防災情報の向上に向けた整備費として5.6億円がそれぞれ計上されている。気象庁の定員については、地震火山業務・観測予報業務の強化等を図るため、123人の新規増員が認められ、定員合理化分121人(減員)を差し引いても2名の純増となっている。

なお、平成27年度補正予算において、噴火等の突発的な火山活動に対応するための緊急増設用機動観測機器等の整備費として5.2億円が盛り込まれている。

ウ 南海トラフ地震・首都直下地震対策等の推進

南海トラフ地震・首都直下地震の対策等の推進に1,651億円(前年度当初予算比2%増)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推進することとしている。

エ 災害時における人流・物流の確保

南海トラフ地震、首都直下地震等が発生し、物流システムが寸断された場合、被災地域への災害支援物資の輸送はもちろんのこと、国民生活や国内外の経済活動に甚大かつ広域的な影響を生じさせることが懸念される。

そのため、災害発生時に備えて、交通ネットワークのリダンダンシー(多重性・代替性)確保に向けたミッシングリンク(未整備区間による断絶)の整備の推進、異常降雪に備えた除雪体制の構築、鉄道施設の耐震対策、東京湾における一元的な海上交通管制の整備等の経費として、4,327億円(前年度当初予算比4%増)が計上されている。

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4%増)が計上された。

以上のほか、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

¹「水防災意識社会」とは、社会資本整備審議会河川分科会の「大規模氾濫に対する減災のための治水対策検討小委員会」の答申(平成27年12月)で提言された、「行政・住民・企業等の各主体が水害リスクに関する知識と心構えを共有し、氾濫した場合でも被害の軽減を図るための、避難や水防等の事前の計画・体制、施設による対応が備えられた社会」のことである。

支援するため、「防災・安全交付金」については前年度当初予算から 55 億円増の 1 兆 1,002 億円が計上されている。

また、社会インフラの老朽化の進行や現場の担い手不足が懸念される昨今の状況下において、維持管理の更なる効果的・効率的な実施のため、次世代社会インフラ用のロボットの開発・導入が求められている。そのため、ロボットの試行的導入及びその結果を踏まえた本格導入・普及展開時の点検手順要領作成等の経費として 0.6 億円が計上されている。

（２）戦略的海上保安体制の構築

尖閣諸島周辺海域を常時徘徊する中国公船による領海侵入が相次いでいることから、海上保安庁による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 381 億円（前年度当初予算比 6 % 増）、このうち尖閣諸島周辺の領海警備に専従する新型ジェット機 3 機の整備費として 22.6 億円、規制能力強化型巡視船 6 隻の増強整備費として 16.7 億円が計上された。平成 27 年度中に巡視船による尖閣専従体制の完成が見込まれ、31 年度には航空機による尖閣 24 時間監視体制の構築が予定されている。また、離島・遠方海域における対応能力の強化や巡視船等の代替整備など、全国における隙のない海上保安体制の構築費用として 302.2 億円が計上されている。

なお、平成 27 年度補正予算には、戦略的海上保安体制の構築のためのジェット機や巡視船の前倒し整備費用、宮古島庁舎の整備費用等として 255 億円が盛り込まれている。

定員については、平成 28 年 5 月に開催される伊勢志摩サミット及び 32 年のオリンピック・パラリンピック東京大会の開催に伴うテロ対策の体制強化等のため、316 人の新規増員が認められた。定員合理化分 216 人（減員）を差し引いても 100 人の純増となるため、海上保安庁の 28 年度末定員は創設以来最多の 1 万 3,522 人になる見込みである。

（３）生活空間の安全・安心の確保

大規模地震発生時の人的・経済的被害の軽減を図るため、密集市街地の改善や住宅・建築物の耐震化を推進するとともに、住宅・建築物の省エネ化促進に 354 億円が計上されている。

具体的には、密集市街地における防災対策と生活支援機能等の整備、住民の防災意識の向上に向けた防災まちづくり活動等への支援、耐震診断が義務付けられた建築物への重点的支援による耐震化の推進等を行うこととしている。

また、平成 27 年 3 月には大臣認定を取得した免震材料の不正事案が判明し、同年 10 月には横浜市の分譲マンションにおける基礎ぐいの支持層未達、施工データの流用が明らかとなるなど、建築物の安全性が疑われ、建築業界に対する信頼が揺らぐ事態となっていることから、国土交通省は大臣認定を取得した建築材料等に関する立入検査やサンプル調査を実施することにより信頼の早期回復を図ることとしている。

省エネ化の推進としては、平成 27 年 7 月に成立した「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」（建築物省エネ法）を踏まえて、省エネ住宅の整備や省エネ診断・表示に

対する支援、省エネ住宅・建築物整備のための設計・施工・審査に係る講習会等の実施への支援を行うこととしている。

4. 豊かで利便性の高い地域社会の実現

(1)「コンパクト+ネットワーク」の実現等

地方都市では、これまで、都市への人口の流入等を背景として市街地が拡大してきたが、人口が減少へと転じる中では、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とされている。一方で、居住者が健康・快適に暮らし、経済活動が維持され、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に配置することが求められている。このため、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を推進するとともに、公共交通に対する支援や景観改善・緑化推進の取組への支援を強化することにより、まちの活力の維持・増進を図ることが課題となっている。

一方、大都市では、いわゆる「団塊の世代」が大量に退職し、特に大都市圏の郊外部では、今後、高齢者の数が大幅に増加することが見込まれており、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ている。

以上のような状況を踏まえ、平成 26 年 5 月、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図るため、市町村による立地適正化計画²の作成について定めるとともに、当該施設についての容積率及び用途の制限の緩和等の所要の措置を講じる、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が成立し、同年 8 月 1 日に施行された。

このような中で、国土交通省は、将来の人口減少等を見据え、既存施設の集約・再編、地域の公共交通ネットワークの再構築等により、「コンパクト+ネットワーク」の形成を推進する取組を進めている。

平成 28 年度予算では、①コンパクトシティの推進のための計画作成支援、沿線市町村と鉄道事業者が連携したコンパクトシティ形成の推進、都市機能の誘導のための地域の実情に応じた市街地整備事業に対する支援等に 136 億円、②個性ある地域や小さな拠点を道路ネットワークでつなぐことによる広域的な経済・生活圏の形成に資する高速道路整備、地域高規格道路と一体的に行われるアクセス道路整備への支援制度の創設等に 3,621 億円、③地方の路線バスで車両の小型化やデマンド交通を一体で行う取組の支援、地域特性に応じた路線バス、離島航路等の生活交通の確保維持の支援、LRT・BRTの整備の支援等による公共交通ネットワークの再構築に 271 億円等が計上されている。

²「立地適正化計画」は、市町村が都市全体の観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランである。また、同計画は都市全体を見渡したマスタープランとしての性質を持つものであることから、都市計画法に基づく市町村マスタープランの一部として見なされるものである。平成 27 年 7 月 31 日現在、同計画の作成について具体的な取組を行っている都市は、198 団体となっている。

(2) 地域と暮らしの魅力の向上等

平成 25 年住宅・土地統計調査（総務省）によると、全国の住宅総数 6,063 万戸のうち空き家は 820 万戸（13.5%）に上り、増加傾向を示している。空き家のうち、賃貸用住宅が 429 万戸、売却用住宅が 31 万戸あり、供給可能な住宅が過半数を占める一方、これらの住宅や別荘等を除いた「その他の住宅」（長期不在、取壊し予定）が 318 万戸あり、特に増加率が高い。都市部、地方部を問わず、適切な管理が行われない空き家は防災、防犯、衛生、景観等の地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼしている。

平成 26 年 11 月から 27 年 2 月にかけて、前記調査の対象となった空き家から無作為に抽出し、調査した「平成 26 年空家実態調査」（国土交通省）によると、対象とされた空き家のうち、昭和 55 年以前（旧耐震基準）のものは 62.3% に上っており、耐震性能が不十分な空き家への対応が必要となっている。また、「その他の住宅」の今後 5 年程度の利用意向については、「空き家にしておく」が 31.9% となっており、空き家にしておく理由（複数回答可）として「解体費用をかけたくないから」が 39.9% と大きな割合を占めており、空き家の縮小には費用面での更なる施策の充実が求められている。

このような中、平成 26 年 11 月、議員立法により、空家等に関する施策に関し、①国による基本指針の策定、②市町村による空家等対策計画の作成、③所有者の把握等に資するため固定資産税情報の利用を可能とすることなど、空家等に関する施策を推進するために必要な事項を定めることにより、空家等に関する施策を総合的かつ計画的に推進しようとする「空家等対策の推進に関する特別措置法」が制定された。

平成 28 年度予算では、同法の施行を踏まえた市町村の空き家対策の取組を支援するとともに、既存ストックの質の向上や中古住宅流通・リフォーム市場の環境整備を図るために 277 億円が計上されている。

このほか、地域と暮らしの魅力の向上に向けた施策として、①三世同居に対応した住宅や子育て支援・福祉施策等と連携した住宅等の整備促進のために 540 億円（前年度当初予算比 6% 増）、②鉄道駅のバリアフリー化やホームドアの整備、バリアフリー化対策を講じた道路空間の創出等を推進するために 19 億円（同 5% 増）、③地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進に 4 億円（同 39% 増）、④離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、豪雪地帯等について、地域の資源や特性を生かした創意工夫ある取組に対する支援のために 45 億円等が計上されている。

さらに、地域を支える社会資本整備の総合的支援のため、社会資本整備総合交付金 8,983 億円（前年度当初予算比 1.00 倍）が計上されている。

5. 日本経済の再生

(1) 社会資本のストック効果の最大化

昨今の本格的な人口減少社会への移行、経済の低迷と国際競争の激化、強まる財政制約等の状況下において、さらなる経済成長を維持するには、既存の社会インフラの適切な維持管理を行うとともに、生産性向上を導く社会資本のストック効果の最大化を図ることが重要とされている。

社会資本整備の効果には、フロー効果とストック効果があると言われている。フロー効果とは、公共事業の実施に伴うお金の動きにより、生産、雇用、消費等の経済活動が派生的に創出され、経済全体が拡大する効果のことである。これに対し、ストック効果とは、社会資本の整備により、国土や国民の安全を長期にわたって守り、工場進出などの民間投資、観光交流、雇用などを増加させつつ、中長期にわたり経済を成長させるといった効果とされ、①安全・安心効果、②生活の質の向上効果、③生産拡大効果に分類される³。

平成 28 年度予算では、このストック効果の最大化を図るため、既存インフラの機能をより高めることができる事業への重点的な投資や、既存インフラの効果的な利用に取り組むこととしている。具体例としては、開通により渋滞の劇的緩和・企業立地が見込まれる自動車道や設備補強により大型クルーズ船の寄港増加が見込まれる港湾等に対する重点的整備、国際線着陸料の値下げによる地方空港への外国人観光客の直接誘致や ETC2.0⁴を活用した料金制度の導入による都心高速道路の渋滞緩和などが挙げられる。

(2) 経済成長を支える基盤の整備

ア 効率的な物流ネットワークの強化

平成 27 年 3 月に首都高速道路中央環状線が全線開通し、同年 10 月には圏央道の桶川北本 IC～白岡菖蒲 IC 間が開通したことにより、首都圏三環状道路の整備率は 74% に達している⁵。

平成 28 年度予算では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、これらの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、28 年度予算に 3,170 億円（前年度当初予算比 6% 増）が計上されている。

なお、平成 27 年 9 月 11 日に公表された「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」に基づき、28 年度から外環道埼玉区間を除く圏央道の内側の高速道路において、起終点を基本とした継ぎ目のない料金体系への整理・統一、ETC2.0 利用者への割引を導入することとしており、将来的には都心部高速道路の混雑解消に向けて混雑度に応じた変動料金制の導入が検討されている。

イ 首都圏空港等の機能強化

平成 26 年において、羽田空港の発着枠は年間 44.7 万回、運用実績は 42.6 万回、成田空港の発着枠については 30 万回、運用実績は 23 万回となっている。しかし、オリンピックなどにより首都圏における航空需要は増加の一途をたどることが見込まれており、2020 年代に羽田・成田両空港における旅客便の計画処理能力が不足することが予測され

³ 岩井聖「ストック効果の最大化に向けて」『河川』832号（平27.11）33～34頁

⁴ 「ETC2.0」とは、道路側のアンテナであるITSスポットとの高速・大容量、双方向通信により、運転支援サービスを受けることができる世界初の路車協調システムである。また、特定の時間や場所への交通の集中軽減、事故の未然防止、道路の劣化の緩和が可能となるものである。その結果、限られた道路ネットワークでも、より効率的に、長期的に使える「賢い使い方」ができるようになるとされる。

⁵ 国土交通省関東地方整備局「諸外国の環状道路 | 3環状」

<<http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/3kanjo/international/foreign.htm>>（平28.1.20最終アクセス）

る⁶。

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」（平成 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、検討が進められている。

また、飛行経路の見直し等羽田空港機能強化方策の具体化に向けた地域住民への説明会を 2 つのフェーズに分けて開催している。第 1 フェーズの説明会は、関係自治体の協力も得ながら、平成 27 年 7 月から 9 月にかけて開催された。さらに第 2 フェーズの説明会については、同年 12 月から 28 年 1 月まで開催され、第 1 フェーズの説明会において寄せられた住民からの意見や質問に対する回答や、想定される騒音の体験など、より多くの住民に幅広く理解を得るための工夫を講じている。

こうした中、平成 28 年度予算においては、首都圏空港の国際競争力強化に向けて、羽田空港に関しては駐機場及び国際線・国内線乗り継ぎ専用のトンネル整備、羽田空港の飛行経路見直しに伴う保安施設の調査・設計等に 498 億円、成田空港については C I Q（税関・出入国管理・検疫）エリアの利便性向上を検討するための調査を進めるため 49 億円がそれぞれ計上されている。

ウ 整備新幹線の着実な整備

平成 27 年 3 月 14 日に、北陸新幹線（長野—金沢間）が開業し、同年 11 月末時点で計 700 万人以上が利用する⁷順調な滑り出しを見せており、28 年 3 月 26 日には北海道新幹線（新青森—新函館北斗間）が開業する予定である。整備新幹線の開業時期については、27 年 1 月 14 日の政府・与党申合せにおいて、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）の前倒しが決定されており、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⁸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なっている。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）⁹の実用化を前提として、34 年度から可能な限り前倒しすることとしているが、27 年 12 月 4 日に開催された国土交通省の軌道可変技術評価委員会において、耐久走行試験時に発生した不具合の影響により、34 年度までのフリーゲージトレインの量産化は困難との見通しが示されたため、今後、沿線自治体等と開業時の運行方法を検討することとしている。

⁶『首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ 参考資料』（平 26. 7. 8）を参照。ここにおける「旅客便の計画処理能力」とは、羽田・成田両空港の計画処理能力（約 75 万回）から羽田・成田の貨物便の枠（約 4 万回）を除いた約 71 万回のことを意味する。

⁷ JR 西日本社長定例会見にて発表される「北陸新幹線ご利用者数」の総計（平成 27 年 11 月末時点で 709.7 万人）

⁸ 与党のプロジェクトチームである「福井駅先行開業等検討委員会」が 32 年度の福井駅先行開業の可能性を示唆しているものの、政府・与党ワーキンググループにおいて検討を続けることとしている。

⁹ 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。

平成 28 年度予算においては、整備新幹線に関する事業費 2,050 億円のうち、国費は 755 億円（前年度当初予算比 1.00 倍）が計上されている。

エ 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

平成 22 年 8 月、ストック効果の最大化を目指して阪神港及び京浜港¹⁰を国際コンテナ戦略港湾に選定し、両港においてハード・ソフト一体の施策を重点的に講じてきた。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が変化してきている。

そのため、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会による平成 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。

こうした状況を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾等のさらなる機能強化のために 815 億円（前年度当初予算比 8% 増）が計上されている。これにより、①「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等）」、②「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等）」、③「競争力強化（大水深コンテナターミナルの整備推進や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等）」の 3 本柱の施策を実施することとしている。

（3）民間のビジネス機会の拡大

ア 都市再生制度の見直し等による都市の競争力の強化

近年のグローバル化が進んだ世界経済においては、国際競争力を有し、世界経済の中心となり得るような大都市の形成が重要となる。このため、一層の国際ビジネス・生活環境・防災機能の向上が必要不可欠となる。

このような都市競争力強化に向けた都市再生制度の見直しや、民間による都市の機能に着目した都市開発の推進等のため、143 億円（前年度当初予算比 13% 増）が計上されている。具体的な施策としては、民間都市再生事業計画の大臣認定¹¹申請期限の延長、民間都市開発推進機構による金融支援の拡充等を通じて、外国語対応医療施設や研究開発促進施設、国際会議施設、防災性に優れた業務継続地区などの都市開発・整備を行うこととしている。

イ インフラシステム海外展開など民間企業の海外進出の支援

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 27 年 6 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

¹⁰ 京浜港については、特例港湾運営会社の指定の失効期日が 28 年 9 月 11 日に迫る中、3 社の経営統合に向けた取組が進められていたが、横浜港、川崎港が先行して、28 年 2 月を目途に京浜港の港湾運営会社を設立することとし、東京港については、同社への参画を当面見送る方針が示されている。

¹¹ 国土交通大臣認定を受けた優良な民間都市再生事業に対して、金融支援及び税制支援を行う制度。平成 26 年 3 月 31 日現在、67 件が認定されている。

注する目標が維持されたほか、輸出国等に対する日本の質の高いインフラのPR、各国駐日大使等を対象とした我が国の都市開発・都市インフラ事例を視察する「シティ・ツアー」の開催等、新たな取組が盛り込まれた。

平成28年度予算では、インフラシステム海外展開など民間企業の海外進出支援に19億円（前年度当初予算比15%増）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している。

また、平成26年10月に設立された株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）は海外のインフラシステム・都市開発への事業参画・出資を官民一体で行っており、27年度はブラジル都市鉄道、テキサス高速鉄道、ベトナム港湾等の事業支援を決定した。28年度も財政投融资（産業投資380億円、政府保証520億円）を活用して財政支援を行うこととしている。

（4）質の高い観光立国の実現

平成28年1月19日、石井国土交通大臣は、27年の訪日外国人旅行者数が1,974万人であることを発表した¹²。これにより、過去最高であった26年の1,341万人を600万人以上も上回る結果となった。このような訪日外国人旅行者数の増加要因として、円安基調の継続と消費税免税制度の拡充による買物需要、航空路線の拡大、燃油サーチャージの値下がり、近年の査証免除や要件緩和等が挙げられる¹³。27年11月9日、訪日観光客2,000万人の目標を達成した後の「次の時代」に向けた新たな目標の設定等のため、関係閣僚や有識者により構成される「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」（議長：安倍総理）の初会合が開催され、27年度内をめぐりにビジョンを取りまとめることとなっている。

平成28年度予算においては、「次の時代」に向けたインバウンド受入環境整備のため101億円（前年度当初予算比7.67倍）が計上されている。

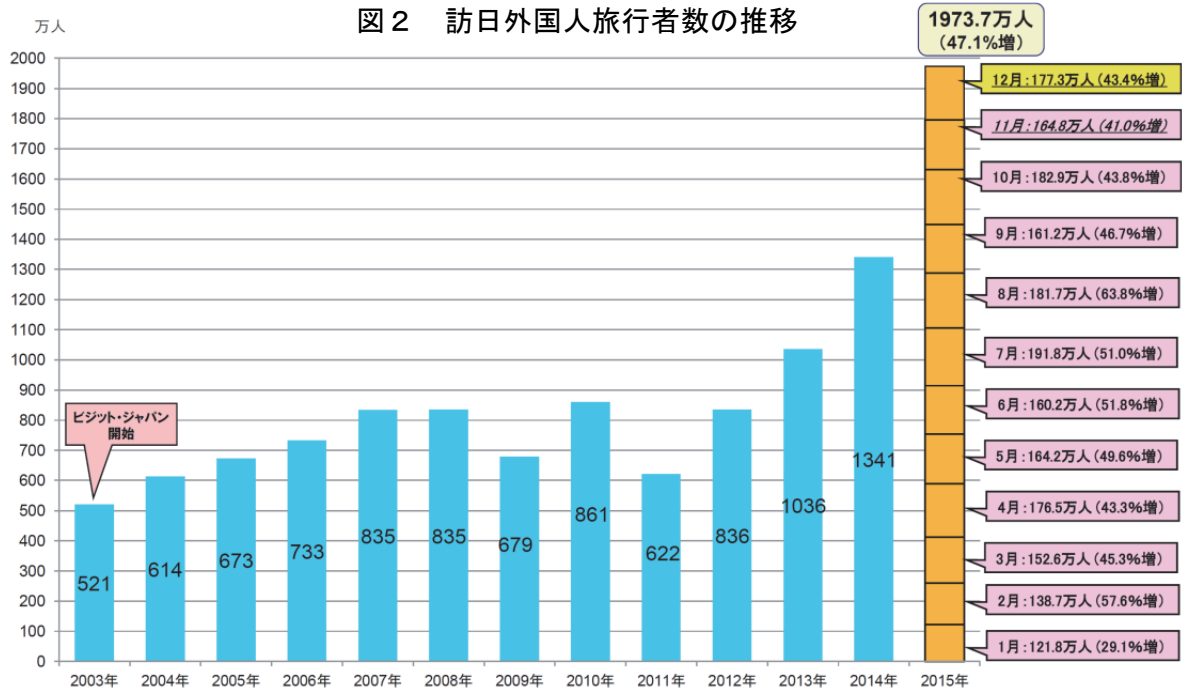
また、平成27年度から日本政府観光局（JNTO）が実施主体となっている「ビジット・ジャパン事業」及び「国際会議等（MICE）の誘致・開発の促進」についても、引き続き国費及びJNTOの運営費交付金として合計85億円（前年度当初予算比6%増）が計上されている。具体的施策としては、欧米等からの長期滞在旅行の誘致の促進、免税店拡大と連動した魅力あるショッピングの海外に対する情報発信の強化、地方誘客のためのLCCやクルーズ船の誘致を行うとともに、グローバルレベルのMICE都市の育成とMICE誘致のプロモーションの強化を進めるとしている。

さらに、国内観光を振興する観点から、地域の観光振興の促進のため28億円（前年度当初予算比1.90倍）が計上されている。

¹² 石井国土交通大臣会見（平28.1.19）

¹³ 『11月までの訪日外客数、1,796万人に達し累計で過去最高を更新！』（平27.12.16）（日本政府観光局（JNTO））

図2 訪日外国人旅行者数の推移



注)2014年以前の値は確定値、2015年1月～10月の値は暫定値、2015年11月～12月の値は推計値、%は対前年(2014年)比
 (出所)『平成28年度予算決定概要』(観光庁)

(5) 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ている。

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。そのため、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を行うこととしている。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、建設技能労働者の就労履歴を一元的に管理するシステム構築を推進することとしている。

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。このような課題の解決に向けて、長時間労働の抑制に向けた実証実験や、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、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。

また、航空業界における操縦士等の不足に対応するため、民間養成機関と国の連携によるヘリコプター・エアライン操縦士の養成・確保の促進、航空大学校の更なる活用、短期的な操縦士不足に対する現役操縦士の有効活用¹⁴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に対応するため、船員の計画的な確保・育成及び雇用促進や育成に必要な訓練設備の整備、アジア地域における船員養成の

¹⁴ 平成27年4月より操縦士の年齢制限が64歳から67歳へと引き上げられており、それに伴う付加検査などの費用が計上されている。

支援等を行うこととしている。

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、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いる。

これらの技能人材の確保及び育成対策等の費用として、平成 28 年度予算において合計 32 億円（前年度当初予算比 3 % 増）が計上されている。

（6）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、オリンピック・パラリンピック東京大会の運営に際して、安全・円滑な輸送の確保、バリアフリーの推進、大会関係者・観光客の受入れ体制の確保、セキュリティ・安心の確保等の分野において取組を講じることとしている¹⁵。

また、同大会をマイルストーン（節目）として、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、具体的な施策として、空港アクセスも含めた首都圏空港の機能強化、首都圏三環状道路や都市鉄道などの公共交通機関の在り方に関する検討、多言語対応・無料公衆無線 LAN の整備、隅田川の連続テラス化や東京都と連携した水環境の改善等による魅力ある水辺空間の創出、本格的な無電柱化の推進、鉄道駅・道路空間等のバリアフリー対策の強化等を進めていくとしている。

さらに、東京のみならず、全国に開催の効果を波及させるべく、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体制で発信し、訪日観光客の増加等に取り組むこととしている。

6. 復興庁関係予算について

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災は、広範な地域で甚大な被害をもたらし、地震・津波・原発事故による複合的な災害として、国民生活に重大な影響を及ぼすものとなった。政府は、23 年 7 月に「復興期間」を 10 年間と定め、被災地の早期の復旧・復興を目指す観点から、当初の 5 年を「集中復興期間」と位置付ける「東日本大震災からの復興の基本方針」を策定し、被災者への生活支援、被災地の復旧・復興対策が講じられてきた。

平成 27 年度までの「集中復興期間」においては、被災地が安心して事業を実施できるための財源（平成 23 年 7 月に 19 兆円程度。25 年 1 月に 25 兆円程度に拡大し、27 年度予算段階で 26.3 兆円程度）をあらかじめ確保するとともに、実質的な自治体の負担をなくす措置が講じられてきた。また、各種規制の特例等もあわせて行われた。

一方、平成 28 年度からは、「復興・創生期間」がスタートすることとなる。これまでのハード整備中心の「集中復興期間」の 5 年間とは異なり、これからの 5 年間は、原子力災害被災地域の再生に加え、切れ目ない被災者支援や、震災からの回復に遅れの生じている分野へのてこ入れなどに一層注力することが重要となる。

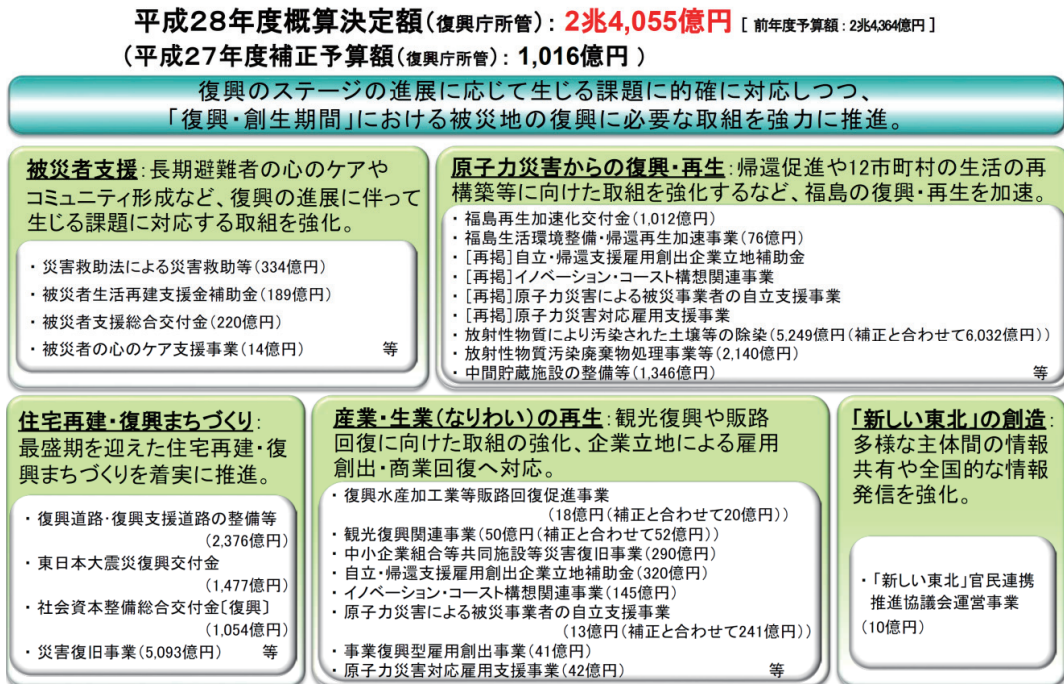
¹⁵ 『第 3 回国土交通省 2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会準備本部』会議資料（平 27. 12. 7）

平成 28 年度予算では、このような認識を踏まえ、「復興・創生期間元年」の予算として、被災地の復興・再生に向けた取組に対して、重点的かつ細やかな対応をすることとしている。

平成 28 年度復興庁予算の総額は約 2 兆 4,055 億円であり、その主なポイントは、①被災者支援として、被災者支援総合交付金の拡充により長期避難者の心のケアやコミュニティ形成など、仮設住宅等から恒久住宅への移行まで被災者が直面する課題に総合的に対応することに資するための経費 220 億円、②住宅再建・復興まちづくりに対して、被災地からの要望の多い三陸沿岸道路等の復興道路や最盛期を迎えた住宅再建等の事業を着実に推進するための経費として 1 兆 1,318 億円が計上されている。これにより、28 年度末には、災害公営住宅の約 9 割、高台移転の約 7 割が完成すると見込まれている。

さらに、③産業・生業（なりわい）の再生に関しては、水産加工業の販路回復事業を 18 億円に倍増するとともに、観光復興予算として 50 億円、福島県の避難指示区域等 12 市町村を対象とした自立・帰還支援創出企業立地補助金として 320 億円、福島県浜通り地域の産業復興のための福島イノベーション・コースト構想関連事業として 145 億円、被災事業者自立支援事業として、人材マッチングや商工会の広域連携等に要する経費 13 億円がそれぞれ新規事項として計上されている。

図 3 平成 28 年度復興庁概算決定のポイント



(出所) 『平成 28 年度予算概算決定概要』(復興庁)

また、④原子力災害からの復興・再生については、前述の福島再生に係る予算に加えて、住民の帰還促進や生活の再構築に向け、福島再生加速化交付金をほぼ前年度同額となる 1,000 億円規模で確保したほか、避難指示解除の前提となる除染や放射性物質汚染廃棄物

の処理等の推進などの予算が計上されている。

なお、平成 27 年 5 月 12 日に復興庁が公表した『集中復興期間の総括及び 28 年度以降の復旧・復興事業のあり方』においては、28 年度以降の復興支援について、被災地の「自立」につながるものとする必要があるとした上で、復興事業と整理されるものであっても、地域振興策や将来の災害への備えなど全国共通の課題への対応との性質を併せ持つものについては、被災自治体においても一定の負担（約 80 億円と推計¹⁶）を行うこととする方針が明記されている。

7. おわりに

国立社会保障・人口問題研究所による「日本の将来推計人口（平成 24 年 1 月推計）」によると、今後我が国の人口は減少する見通しであり、2010 年国勢調査による 1 億 2,806 万人から、2030 年に 1 億 1,662 万人、2048 年には 1 億人を割って 9,913 万人、2060 年には 8,674 万人になるものと推計され、2060 年までの 50 年間で人口は 4,132 万人（当初人口の 32.3%）の減少が見込まれるとされている¹⁷。

平成 27 年 8 月に国土形成計画（全国計画）の変更が閣議決定された。その中では、国土づくりの目標として、①安全で、豊かさを実感することのできる国、②経済成長を続ける活力ある国、③国際社会の中で存在感を発揮する国を掲げている。

また、その目標を達成するためには、避けて通ることのできない課題を重圧ではなく特徴としてとらえ、国土づくりに活かしていくことが必要であるとしている。例えば、人口減少を規模拡大、開発圧力への対応からの解放、超高齢社会を豊富な経験と知恵を有する人材の集積ととらえるなどの、発想の転換である。

国土交通省の平成 28 年度予算における基本方針によれば、今後の社会資本整備に当たっては、生産性向上を導く社会資本のストック効果を重視することとし、そのため、真に必要な事業への重点化と既存施設の最大限の活用や地域のニーズを踏まえた社会資本の集約・再編に留意しつつ、その整備を推進することとしている。

社会資本のストック効果を重視することは、限られた財政資源の中においても必要とされる公共事業予算を安定的かつ持続的に確保するための方策として、現実に即したものと評価されるだろう。

その上で、防災・減災対策、インフラの老朽化対策、さらには、経済成長を支える基盤づくり等、諸課題が山積している中、これからの人口減少を踏まえつつ、予算の重点化とハード・ソフトの手段を適切に組み合わせることなどにより、各事業の目的・効果が最大限に発現されるよう、今後の国会における予算論議の充実が期待される。

（さいとう こういち、にしだ ひかる）

¹⁶ 高木復興大臣会見（平 27. 12. 24）

¹⁷ 国立社会保障・人口問題研究所ホームページ 『日本の将来推計人口（平成 24 年 1 月推計）平成 23(2011)年～平成 72(2060)年』〈<http://www.ipss.go.jp/syoushika/tohkei/newest04/sh2401top.html>〉（平 28. 1. 20 最終アクセス）