

平成 30 年度国土交通省予算及び復興庁予算のポイント

— 生産性革命の推進と豊かで活力ある地域づくり —

斎藤 貢一

小口 晴香

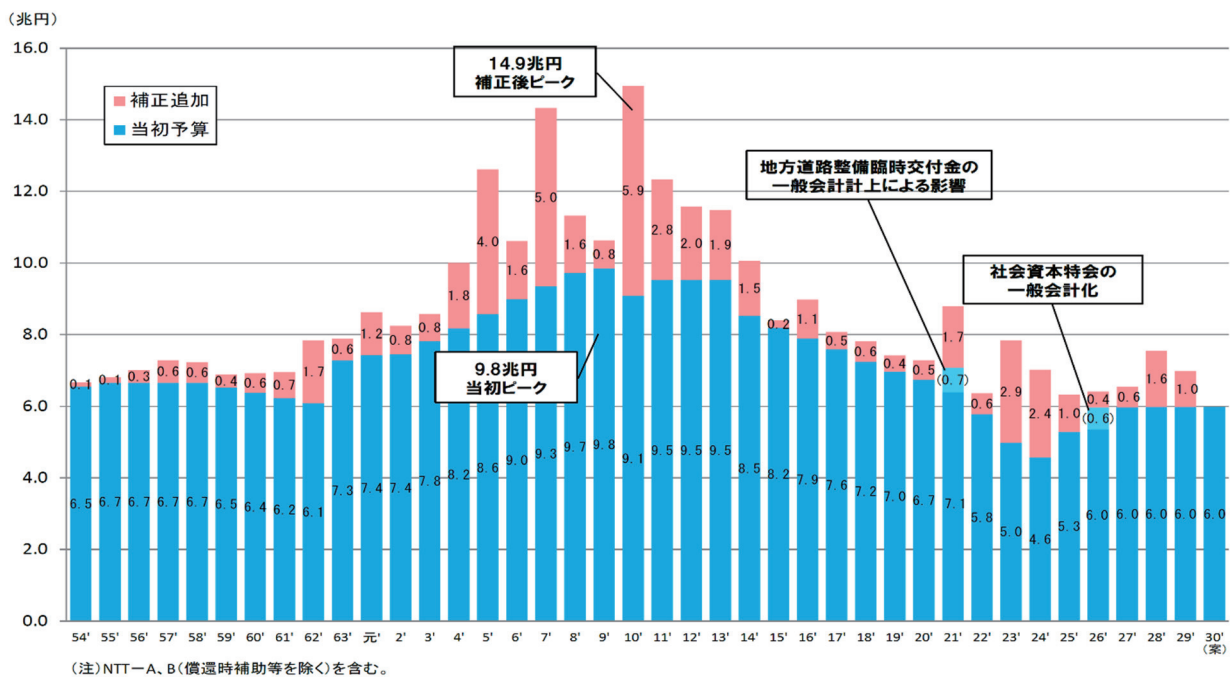
(国土交通委員会調査室)

1. 国土交通省関係予算の概要
2. 被災地の復旧・復興
 - (1) 東日本大震災からの復興・創生
 - (2) 熊本地震等の相次ぐ大規模災害からの復旧・復興
3. 国民の安全・安心の確保
 - (1) 「防災意識社会」への転換に向けた防災・減災対策の推進
 - (2) インフラ老朽化対策の推進
 - (3) 生活の安全・安心の確保
 - (4) 地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援
 - (5) 戦略的海上保安体制の構築等の推進
4. 生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化
 - (1) 生産性革命の推進
 - (2) ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的な推進
 - (3) 観光先進国の実現に向けた取組の推進
 - (4) 民間投資・ビジネス機会の拡大
 - (5) 現場を支える技能人材の確保・育成等に向けた働き方改革等の推進
 - (6) オリンピック・パラリンピック東京大会等に向けた対応
5. 豊かで活力ある地域づくり
 - (1) コンパクト・プラス・ネットワークの推進
 - (2) 安心して暮らせる住まいの確保と魅力ある住生活環境の整備
 - (3) 魅力・活力のある地域の形成
6. 復興庁関係予算について
7. おわりに

1. 国土交通省関係予算の概要

平成30年度一般会計予算のうち国土交通省関係予算の総額は、前年度当初予算（5兆7,946億円）と同規模の5兆8,047億円（前年度当初予算比0.2%増）となった。国土交通省関係の東日本大震災復興特別会計予算については、総額4,564億円（同14.2%減）となった。30年度国土交通省関係予算は、①「東日本大震災や熊本地震等による被災地の復旧・復興の加速」、②「国民の安全・安心の確保」、③「生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化」、④「豊かで活力ある地域づくり」の4つの分野に重点化し、施策効果の早期発現を図ることとしている。石井国土交通大臣は、今般の予算について、大規模自然災害による被災地の復旧・復興、防災・減災、老朽化対策や戦略的海上保安体制の構築など国民の安全・安心の確保、生産性の向上等による成長力の強化、コンパクト・プラス・ネットワークの推進など豊かで活力のある地域づくり等の重要課題に対応するため、これまでの流れを変えることなく必要な予算を確保することができたとの認識を示した¹。

図1 公共事業関係費（政府全体）の推移



(出所) 財務省資料

平成30年度の政府全体の公共事業関係費は、前年度当初予算（5兆9,763億円）と同規模の5兆9,789億円となり（図1）、国土交通省関係予算における公共事業関係費についても、前年度当初予算（5兆1,807億円）と同規模の5兆1,828億円となった。社会資本整備については、生産性の向上を始めとしたストック効果²が最大限発揮されるよう戦略的な

¹ 石井国土交通大臣会見（平29.12.22）〈<http://www.mlit.go.jp/report/interview/daijin171222.html>〉（平30.1.25最終アクセス）

² 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。「フロー効果」とは、公共投資の事業自

取組を進めることにより、経済成長を図り、経済再生と財政健全化の双方を実現するとの方針で、必要な公共事業予算を安定的・持続的に確保するとしている。

また、国土交通省関係の財政投融资は3兆3,981億円（前年度当初予算比0.93倍）、財政機関債総額は3兆1,629億円（同1.07倍）となっている。平成30年度においては、財政融資を約1兆5,000億円追加することにより、圏央道（首都圏中央連絡自動車道）等の整備を加速するとしている。

なお、平成6年度及び7年度に自動車損害賠償責任再保険特別会計（現・自動車安全特別会計）から一般会計に繰り入れられた繰入金（1兆1,200億円）の未繰戻し残高（6,169億円）に関しては、30年度までに一般会計から自動車安全特別会計に繰り戻すこととされていた。このため、大臣折衝において協議が行われ、交通事故の被害者保護増進事業等の充実を図るとともに、一般会計から同特別会計に23.2億円を繰り戻すことについて合意がなされた。一般会計からの繰戻しは、569億円が繰り戻された平成15年度以来のこととなる。

以下、平成30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、併せて復興庁関係予算について紹介する。

2. 被災地の復旧・復興

（1）東日本大震災からの復興・創生

前述のとおり、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4,564億円となった。主な事項として、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のインフラ整備に2,470億円、③被災地の公共交通に対する支援として12億円、④風評被害払拭のための地域の発案によるインバウンドの取組への支援、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46億円等が、それぞれ計上されている。

（2）熊本地震等の相次ぐ大規模災害からの復旧・復興

平成28年4月に発生した熊本地震等により被災した地域の復旧・復興については、28年度及び29年度予算を活用して、被災した公共土木施設等の災害復旧等が行われてきた。30年度においても、引き続き災害復旧事業や防災・安全交付金等を活用し、道路・港湾等の基幹インフラの整備や被災地の住宅再建・宅地の復旧等に対する支援を着実に推進するとしている。

また、平成29年度には、九州北部豪雨や台風第21号による土砂災害等が発生し、全国

体によって生産、雇用や消費といった経済活動が派生的に創り出され、短期的に経済全体を拡大させる効果とされている。これに対して、ストック効果とは、整備された社会資本が機能することで整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果のことであり、耐震性の向上や水害リスクの低減などの「安全・安心効果」、生活環境の改善やアメニティの向上などの「生活の質の向上効果」、移動時間の短縮等による「生産性向上効果」がある。

各地に大きな被害をもたらされた。被災地域の復旧・復興については、再度災害を防止する観点から、被災箇所を早期復旧に加え、洪水流量の増加への対応等改良復旧などに取り組むとしている。

3. 国民の安全・安心の確保

(1) 「防災意識社会」への転換に向けた防災・減災対策の推進

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状況等を踏まえ、国民の安全・安心の確保に向け、水害・土砂・火山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、ハードとソフトの両面から推進していくことが求められている。

ア 「水防災意識社会」の再構築に向けた水害対策の推進

近年の頻発・激甚化する水害に対し、中小河川を含む河川の氾濫等の発生に社会全体で備えるためのハード・ソフト一体となった防災・減災対策を強化するとして、3,927億円（前年度当初予算比3%増）が計上された。具体的な施策として、水防災意識社会³の再構築に向けて、水害対応タイムラインの策定・運用による避難警戒体制の強化、既存ダムを徹底活用を図るためのダム再生のより一層の推進などを進めるとしている。

イ 総合的な土砂・火山災害対策の推進

九州北部豪雨においては、大量の土砂や流木が発生し被害が拡大した。そのため集中豪雨等に起因する土砂・流木災害への予防的対策として、流木等を確実に捕捉する砂防堰堤等の整備の推進、土砂災害の被災地域における集中的な再度災害防止対策等の強化のほか、土砂災害警戒区域等の指定に向けた基礎調査、常時監視・観測の必要がある火山における高精度な標高データ整備の推進など、土砂・火山災害に対してハード・ソフト一体となった総合的な対策を行うこととし、768億円（前年度当初予算比2%増）が計上されている。

ウ 南海トラフ地震・首都直下地震対策等の推進

切迫する南海トラフ地震、首都直下地震等の大規模地震に備え、想定される具体的な被害特性に合わせた実効性のある対策を総合的に推進するための費用として、1,621億円（前年度とほぼ同額）が計上されている。具体的には、防災への更新や活動計画の策定によるTEC-FORCE⁴の能力向上、地方公共団体の支援強化や、河川・海岸堤防等のかさ上げ・耐震対策及び水門等の自動化・遠隔操作化など、ハードとソフト両面の施策を推進するとしている。

エ 先進技術の活用や情報の高度化等による災害対応の強化

³ 「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。なお、「防災意識社会」とは、この「水防災意識社会」の考え方を他の災害にも拡大したものである。

⁴ 「TEC-FORCE」とは、大規模自然災害に際し、被災自治体が行う被災状況の把握、被害拡大防止、被災地の早期復旧等に対する技術的支援を迅速に実施するため、国土交通省地方整備局職員等で結成される緊急災害対策派遣隊のことであり、平成20年4月に創設された。

災害時における住民避難の円滑化や行政の災害対応能力の強化を図るため、先進技術の活用や情報基盤の高度化等を推進し、災害の発生や被災状況等を的確に把握することが求められている。具体的な施策として、次世代の気象レーダー・スーパーコンピュータ等の整備による気象予測精度の向上、地震・火山活動等による地殻変動の監視を着実に継続するためのシステム整備の推進等が挙げられ、その費用として55億円（前年度当初予算比10%増）が計上されている。

オ 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。

災害の発生に備え、交通ネットワークのリダンダンシー（多重性・代替性）の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、大雪時の車両立ち往生に備えた除雪体制の強化、鉄道施設の耐震対策、航路標識の耐震・対波浪補強等を行うことが重要であり、これらの経費として4,252億円が計上されている。

（2）インフラ老朽化対策の推進

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ることから、建設後30～50年が経過しており、今後急速に老朽化が進行することが想定される。維持管理・更新費の増大が見込まれる中、国民の安全・安心を確保するため、インフラ長寿命化計画（行動計画）⁵に基づき、将来にわたって必要なインフラの機能を発揮し続けるための取組を行っていくことが求められている。

具体的には、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、メンテナンス産業の育成・拡大等に取り組むこととしており、4,472億円（前年度当初予算比4%増）が計上されている。

（3）生活の安全・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・防火対策等の推進に160億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への支援の強化、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、宅地被害を事前に防ぐための擁壁等の危険度調査や防災対策への支援の強化等を行うこととしている。

また、自動車、航空など公共交通における安全・安心を確保するための取組として、貸切バス事業者への運輸安全マネジメント評価の重点的実施、先進的な技術の活用等による小型航空機に係る総合的な安全対策等を推進することとしており、3億円が計上されてい

⁵ インフラ長寿命化計画（行動計画）は、平成25年11月にインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議において取りまとめられた「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、国土交通省が管理・所管するインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにするため、26年5月、社会資本の老朽化対策会議において取りまとめられたものである。

る。

さらに、踏切や通学路等における交通安全確保のため、ビッグデータの活用による潜在的な危険箇所を特定した効果的・効率的な交通事故対策の推進、無電柱化推進法を踏まえた通学路等における無電柱化の計画的な推進等に係る経費として1,337億円が計上されている。

（４）地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援

平成24年度補正予算において創設された防災・安全交付金は、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、①地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策及び事前防災・減災対策の取組、②地域における総合的な生活空間の安全確保の取組、③効果促進事業の活用による効果的な取組について、基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備や効果促進事業を総合的・一体的に支援するものである。30年度予算においては、1兆1,117億円（前年度当初予算比1%増）が計上されている。

（５）戦略的海上保安体制の構築等の推進

近年、我が国の領海等において、尖閣諸島周辺海域を常時徘徊する中国公船や外国漁船による侵入・違法操業が繰り返されているほか、日本海沿岸部への北朝鮮籍と見られる木造船の漂流・漂着等が相次いでいる。平成28年12月、政府は海上保安体制強化に関する関係閣僚会議において、「海上保安体制強化に関する方針」を決定した。同方針では、尖閣領海警備体制の強化、大規模事案の同時発生に対応できる体制の整備、海洋監視体制の強化など5つの内容を柱とする海上保安体制の強化を推進することとされている。

平成30年度予算においては、同方針に基づき、戦略的海上保安体制を構築するため、563億円（前年度とほぼ同額）が計上されており、29年度補正予算においても、287億円が盛り込まれている。

また、海上保安庁の定員については、戦略的海上保安体制の構築、国民の安全・安心を守る業務基盤の充実・強化へ対応するための要員として、467人の新規増員が認められた。定員合理化分217人（減員）を差し引いても250人の純増となり、平成30年度定員は1万3,994人になる見込みである。

4. 生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化

（１）生産性革命の推進

平成30年度予算における国土交通省の基本的な考え方では、「成長と分配の好循環」の拡大に向けて、生産性革命⁶を推進することで持続的な経済成長の実現を図るとしている。同省は、28年を「生産性革命元年」と位置付け、社会全体の生産性向上につながるストッ

⁶ 国土交通省は、我が国が人口減少時代を迎えている中、これまで成長を支えてきた労働者が減少しても、社会の様々な無駄を減らし労働者の減少を上回る生産性を向上させることで、経済成長の実現が可能であるとして、生産性革命に取り組んでいる。詳細については、清野和彦「国土交通行政をめぐる主要課題」『立法と調査』No. 396（平30.1）159頁参照。

ク効果の高い社会資本の整備・活用や関連産業の生産性向上、新市場の開拓を支える取組を進めている。これまでに、20の「生産性革命プロジェクト」が選定されており、引き続き各種施策を強力に推進していくとしている。

(2) ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的な推進

ア 効率的な物流ネットワークの強化

平成27年3月に首都高速中央環状線が全線開通し、29年2月には圏央道の境古河IC～つくば中央ICが開通したことなどにより、首都圏三環状道路の整備率は約79%に達している。さらに、30年6月までの開通を目標に外環道（東京外環自動車道）の三郷南IC～高谷JCTの整備が進められている。

平成30年度予算では、大都市圏環状道路等の整備とピンポイント渋滞対策⁷等を併せて推進し、交通渋滞の緩和等による迅速・円滑で競争力の高い物流ネットワークの実現を図るために、三大都市圏環状道路、空港・港湾へのアクセス道路等の切れ目のないネットワークとしての整備、ダブル連結トラックによる省人化などのため、2,283億円が計上されている。

イ 都市の国際競争力の強化

我が国経済のけん引役として、我が国の大都市が、ニューヨークやロンドン等の都市と同様に、国境を越えた経済活動の拠点となるよう、国際的ビジネス環境等の改善や防災性の向上等を図るため、平成30年度予算に146億円（前年度当初予算比3%増）が計上されている。具体的には、既存都市基盤を整備・活用しつつ、民間の力による都市開発事業を推進することとしている。特に、大都市の業務中核拠点に対し、積極的なインフラ整備の推進を図るとしている。

ウ 首都圏空港等の機能強化

2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会の円滑な開催、さらには訪日外国人旅行者の増加などにより、首都圏における航空需要は増加の一途をたどることが予想されており、羽田・成田両空港における旅客便の計画処理能力の更なる向上が航空行政における当面の課題となっている。

これに対して、国土交通省の首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間とりまとめでは、飛行経路に係る東京都心上空等内陸部の活用などにより、オリンピック・パラリンピック東京大会が開かれる2020年までに、両空港の発着枠を現行の74.7万回から最大約82.6万回まで増加可能としている。

現在、騒音、落下物への対応などに留意しつつ、羽田空港の飛行経路の見直しに向け地方公共団体等との協議や地域住民への説明が行われている。また、成田空港では機能強化方策の具体化に向けて、第3滑走路の整備等についての検討が国土交通省などにより進められており、今後の動向が注目されている。

⁷ 既存の道路幅員の中で2車線運用を行ったり、既存の道路幅員を最大限活用しつつ、付加車線を設置したりするものである。既に事業着手している東名高速道路大和トンネル付近の付加車線の設置については、東京オリンピック開催までに運用を開始することを目標に事業が推進されている。

平成 30 年度予算においては、首都圏空港の機能強化に向けて、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（際内トンネル）の整備、飛行経路見直しに伴う保安施設の整備等に 712 億円（前年度当初予算比 17%増）、成田空港についてはターミナルビルにおける出入国管理などの C I Q 施設の利便性向上のための施設整備等に 52 億円（同 33%増）がそれぞれ計上されている。

なお、地方空港の活性化策として、那覇空港及び福岡空港の滑走路増設事業、新千歳空港の利便性向上等に 463 億円（同 12%増）が計上されている。

エ 整備新幹線の着実な整備

整備新幹線については、その整備効果の早期発現を図る観点から、現在建設中である線区の早期完成が課題とされている。北海道（新函館北斗～札幌）、北陸（金沢～敦賀）及び九州新幹線（武雄温泉～長崎）の三区間の開業時期について、平成 27 年 1 月の政府・与党申合せにおいては、新函館北斗～札幌は 47 年度を 5 年前倒し、金沢～敦賀は 37 年度を 3 年前倒し、武雄温泉～長崎は 34 年度を可能な限り前倒しすることとされた。

なお、前倒しされる期間の国費及び地方負担に相当する約 5,400 億円については、前倒しされる区間の整備新幹線貸付料収入⁸を活用することなどによることとされている。また、平成 33 年度から貸付料から支払われることとなる貨物調整金⁹についても、その財源の在り方を見直すこととされている。加えて、フリーゲージトレインの技術開発等が課題¹⁰となっている。

平成 30 年度予算においては、整備新幹線に関する事業費 3,480 億円のうち、国費は前年度と同規模の 755 億円が計上されている。このほか、北陸新幹線の敦賀～大阪間について、詳細なルートの調査等を行うための調査費（設計施工法等調査費 11 億円の内数）も計上されている。

オ 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することは、産業の国際競争力を支え、生活物資の安価かつ安定的な輸送を確保するために重要であるとされている。周辺諸国が国家戦略として港湾機能の強化を図る中、我が国港湾の競争力強化は大きな課題となっている。このような中、「第 4 次社会資本整備重点計画」（平成 27 年 9 月閣議決定）に基づき、国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）において、コンテナ船大型化に対応した大水深コンテナターミナルが平成 28 年度までに整備された。さらに、「集貨」「創貨」「競争力強化」のハード・ソフト一体となった施策により、30 年度までに欧州基幹航路の寄港便数を週 3 便に増便し、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大すること

⁸ 新幹線などの鉄道建設の業務等を行っている独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が J R から収受した整備新幹線の貸付料収入であり、鉄道建設等の財源の一部となっている。

⁹ 経営分離された並行在来線を運営する鉄道事業者（並行在来線事業者）の経営環境が厳しいことから、使用実態に応じた線路使用料を確保することが必要である一方、J R 貨物の負担増を回避する必要もあることから、差額相当分を調整金として J R 貨物に交付するものである。

¹⁰ 29 年 7 月、J R 九州は九州新幹線長崎ルートへのフリーゲージトレインの導入について、採算面や安全面を考慮した結果、その導入を断念する意向を正式に表明した。フリーゲージトレインとは、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のことである。

が目標とされている。

平成30年度予算では、国際コンテナ戦略港湾の更なる機能強化のために855億円（前年度当初予算比2%増）が計上されている。具体的には、AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証等の実施、LNGバンカリング拠点¹¹として必要となる施設整備に対する補助制度の創設等を講ずるとしている。

（3）観光先進国の実現に向けた取組の推進

平成30年1月16日、観光庁及び日本政府観光局（JNTO）は、29年の訪日外国人旅行者数が2,869万人を超え過去最高となったこと、また、同年の訪日外国人旅行消費額が4兆4,161億円となり初めて4兆円を突破したことを発表した。2020年訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円等の政府目標達成のためには、観光先進国の実現に向けた更なる取組が必要となる。

そのため、平成30年度予算においては、海外旅行市場の規模に対して訪日旅行者数が十分に多いとはいえない欧米豪市場を中心とした訪日旅行への関心を高めるグローバルキャンペーンを実施するとともに、国際会議等（MICE）の誘致に係る国際競争力の強化、開催地の魅力向上及びプロモーションの強化、宿泊業を始めとする観光産業の生産性向上や人材育成等に向けた取組の支援等を行うこととしている。これらの経費として114億円（前年度当初予算比15%増）が計上されている。

また、訪日外国人の旅行需要を踏まえた夜間の観光資源、潜在的観光資源の開拓や最先端コンテンツの育成等、「楽しい国 日本」の実現に向けた取組として27億円（同23%増）が計上されている。

さらに、近年急増している大型クルーズ船の受入環境整備の推進等、世界最高水準の快適な旅行環境の実現のため、243億円（同9%増）を計上するとともに、社会資本整備と一体となった観光振興を推進するとしている。

税制に関しては、観光促進のための税として、国際観光旅客税（仮称）を創設し、平成31年1月7日（予定）以後の出国旅客に定額・一律（1,000円）の負担を求めることにより、高次元の観光施策のための財源を確保するとしている。これにより、30年度予算においては、総額60億円の歳入見込みとなる。使途については、「国際観光旅客税（仮称）の使途に関する基本方針等について」（29年12月観光立国推進閣僚会議決定）に基づき、受益と負担の関係を明確化するため、特に新規性・緊急性の高い施策や日本人旅行者にもメリットが感じられるCIQ体制の整備に充てるとされている。

（4）民間投資・ビジネス機会の拡大

ア PPP／PFIの推進

¹¹ 近年、船舶からの排出ガス規制の強化が国際的に進展し、排出ガスのクリーンなLNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の増加が見込まれており、LNGの燃料供給拠点（バンカリング）の有無が港湾の国際競争力を左右する状況となっている。我が国はLNGの世界最大の輸入国であり、整備に多大な費用を要するLNG基地も、既に港湾に多数立地していることから、その拠点施設の形成を図ろうとするものである。

PPP/PFIを推進することにより、民間の持つ資金や運用等のノウハウを活用し、公的負担の抑制を図りながら公共インフラや施設等を維持していくとともに、民間のビジネス機会を創出・拡大していくことが期待されている。

平成30年度予算においては302億円（前年度当初予算比9%増）が計上されており、コンセッション方式の活用による空港経営改革、PPP/PFI手法の導入や広域化による持続的な下水道事業、PPP/PFIを活用した公的賃貸住宅団地の再生・福祉拠点化等を推進するとしている。

イ 不動産市場の活性化に向けた環境整備

不動産の流動化・最適活用・再生投資を促すため、地籍整備、地価公示や国が保有する不動産情報の公開、利用環境の整備等を行うこととしており、150億円（前年度当初予算比1%増）が計上されている。

具体的な施策として、インフラ整備等に資する地籍整備の推進、不動産取引の指標・課税評価の基準等となる地価公示の着実な実施、不動産市場の透明性向上・活性化に向けた不動産の取引価格や価格指標等の提供、不動産証券化手法を活用した地域振興のための事業者ネットワークの形成促進等を講ずることとしている。

ウ インフラシステム輸出の戦略的拡大

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29年5月、「インフラシステム輸出戦略」が改訂され、2020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、相手国のニーズ等を踏まえた適切な都市交通システムの提案を行うためのモード横断的な連携体制の強化、新技術を用いたビジネスモデルの構築や他国企業と連携した実証実験実施への支援等、新たな施策が提言された。

平成30年度予算においては、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21億円を計上し、プロジェクトの構想段階から管理・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、29年度においてはインドネシア、ミャンマーにおける都市開発、インドにおける有料道路運営等の事業支援を決定した。30年度も財政投融资（産業投資639億円、政府保証629億円）を活用して財政支援を行うとしている。

エ 海洋開発等の戦略的な推進、造船・海運の技術革新の推進

国土交通省は、生産性革命プロジェクトの一環として、海洋開発市場の成長を我が国海事産業が獲得することを目指す取組である「j-ocean」と、船舶の開発・建造から運航に至る全てのフェーズでICTを取り入れ、造船業の生産性向上と燃料無駄遣い解消・故障ゼロの運航を目指す取組である「i-Shipping」から成る「海事生産性革命」を推進している。

平成30年度予算においては、同プロジェクトに基づき、海洋資源開発分野におけるビジネス拡大に向けた技術開発の支援、自動運航船の導入に向けた環境整備の推進を行うほか、海洋権益の保全・確保等に取り組むため、154億円が計上された。

（５）現場を支える技能人材の確保・育成等に向けた働き方改革等の推進

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。

まず、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。加えて、「働き方改革実行計画」（平成 29 年 3 月働き方改革実現会議決定）において、建設業についても改正労働基準法施行から 5 年後に時間外労働の上限規制を適用することとされており、建設業における働き方改革を推進していく必要がある。このような中で、労働者の処遇改善の面から、社会保険等未加入対策や女性・若者・外国人の適正な人材活用を推進するとともに、施工技術の進展を踏まえた現場実務の見直し等の検討により長時間労働の是正を行うことが課題となっている。

なお、国土交通省は建設現場における生産性向上を図る i-Construction に取り組んでいる。i-Construction とは、① I C T の全面的な活用、②全体最適の導入（コンクリート工の規格の標準化等）、③ 2 か年国債・ゼロ国債¹²の活用等による施工時期の平準化等を柱とし、建設現場のプロセス全体の最適化を図る施策である。例えば、I C T の全面的な活用については、ドローン等を利用した 3 次元測量、そのデータを基にした設計・施工、検査を行うこと等により、必要日数の大幅な短縮・省人化・省力化が期待されるとしている。

平成 30 年度予算では、新技術の現場導入に向けた工事施工と一体となった実証的な新技術開発の推進、i-Construction 推進コンソーシアム¹³による新技術導入や 3 次元データの利活用の推進、地方公共団体や中小建設業者における I C T 活用の普及・拡大の推進に 19 億円（前年度当初予算比 2.78 倍）が計上されている。

また、タクシーやバス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生じている。さらに、前述の「働き方改革実行計画」において、改正労働基準法施行から 5 年後に時間外労働における年 960 時間（月平均 80 時間）以内の規制を設けることとされており、自動車運送業においても働き方改革推進のための取組が求められている。平成 30 年度予算においては、このような課題の解決に向けて、タクシーのサービス改革や整備事業の生産性向上を通じた労働環境の改善の推進、バスの運行管理の高度化や地域・業種を越えた大型車ドライバーの融通の推進等を行うこととしている。

さらに、航空業界における操縦士等の不足に対応するため、航空大学校の養成規模の拡大（72 人から 108 人）や民間との連携の推進等を行うとともに、即戦力となり得る防衛省出身操縦士の供給数を増加させるための調査などを実施するとしている。

¹² 「2 か年国債」及び「ゼロ国債」とは、ともに国庫債務負担行為（工事等の実施が複数年度にわたる場合、あらかじめ国会の議決を経ることにより後年度にわたって債務を負担（契約）することができる制度）のことを指す。国庫債務負担行為のうち、2 か年度にわたるものを「2 か年国債」、初年度に契約を行うが、国費の支出は翌年度以降に行うものを、初年度の国費支出がゼロであることから「ゼロ国債」と呼ぶ。

¹³ 産官学が連携し、新技術の開発や企業間連携の促進、3 次元データの利活用に向けた検討等を行うものであり、平成 29 年 1 月 30 日に設立された。

また、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関しては、船員の確保・育成の推進及び離船職員に対する就労復帰の支援等を行うこととしている。

このほか、我が国造船業を支える造船技術・技能者の確保を図るための対策を実施するとともに、外国人材の適正な活用を図るための受入・監理体制を構築するとしている。

また、物流生産性革命の取組として、モーダルシフト（トラック輸送から大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換）、トラック積載効率向上等を推進するとしている。

以上の建設業、運輸業、造船業等における人材確保・育成、物流の生産性向上のための経費として、35 億円（前年度当初予算比 8 % 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等に向けた対応

国土交通省は、オリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向け、セキュリティ・防災対策、円滑な輸送対策、バリアフリー化の推進、訪日促進等の分野において対応を講ずることとしている。平成 30 年度予算における具体的な施策として、競技会場等周辺海域におけるテロ対応能力の向上、台風等に備えた防災機能の強化（堤防のかさ上げ等）、首都圏空港の機能強化（羽田空港の飛行経路の見直し等）、公共交通機関の旅客施設におけるバリアフリー化、高速道路ナンバリング等を進めていくとしている。

さらに、2019 年に日本で開催されるラグビーワールドカップに向けて、大会会場となる都市公園のスタジアム改修（競技場のスタンド改修や会場周辺のバリアフリー化等）を推進することとしている。

5. 豊かで活力ある地域づくり

（1）コンパクト・プラス・ネットワークの推進

我が国の様々な政策分野において避けられない最大の課題は、人口減少・超高齢社会の到来である。人口構造は、都市計画行政においてもその在り方を律する極めて重要な条件であり、都市住民の生活を支える環境が維持された、持続可能な都市の構築に向けて、都市機能や居住の立地誘導を通じて都市のコンパクト化を図るため、平成 26 年の改正都市再生特別措置法により立地適正化計画制度¹⁴が創設された。現在では、立地適正化計画の作成について具体的な取組を行っている都市は、357 団体（29 年 7 月 31 日現在）を数えるなど、その取組が本格化している。

さらに、都市のコンパクト化と周辺地域等における公共交通網の再構築を始めとする地域公共交通ネットワークの形成は、子育て世代や高齢者が安心できる生活環境、持続可能な地域経済圏の実現、まちのにぎわいを創出するとされることから、中長期的な視野をもって継続的に取り組む必要があるとされている。

国土交通省は、このような取組を「コンパクト・プラス・ネットワーク」と称し、その意義を強調するとともに、まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 26 年 12 月閣議決定）

¹⁴ 国土交通省は立地適正化計画について、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置付けられる市町村マスタープランの高度化版であると定義している。

に基づき、コンパクトシティ形成に向けた市町村の取組が一層円滑に進められるよう、関係施策が連携した支援策について検討するなど、関係府省庁を挙げて市町村の取組を強力に支援するため、コンパクトシティ形成支援チームを設置している。

平成 30 年度予算では、①効果的な立地適正化計画を策定する地方公共団体への支援強化、生活に必要な都市機能等を誘導するための民間事業者等に対する支援、地方都市の再生やまちなぎわいの創出等を図る取組に対する支援等に 245 億円（前年度当初予算比 3%増）、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、インターチェンジへのアクセス道路の整備等に 3,765 億円（同 7%増）、③持続可能な地域公共交通網への再編等への支援、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、ノンステップバスの導入・内方線付点状ブロックの整備等バリアフリー化への支援などによる持続可能な地域公共交通ネットワーク等の実現に 238 億円（同 3%減）が計上されている。

（2）安心して暮らせる住まいの確保と魅力ある住生活環境の整備

人口減少が進展し、住宅ストック数が世帯数を上回る中、従来の新築中心の住宅市場から、ストック型の住宅市場への転換を図ることが課題とされている。このため、老朽化マンションの再生、計画的な維持管理など既存住宅の長寿命化、高齢者の住み替え促進、空洞化・老朽化の進んだニュータウン再生、空き家の活用などの取組が行われている。また、住宅ストックの有効活用を図るためには、中古住宅流通・リフォーム市場の環境整備も必要とされ、リフォーム等による住宅ストックの品質向上、消費者への情報提供の充実、インスペクション（後述）の実施体制の整備、住宅品質・性能が適切に反映される評価制度の整備等が求められている。さらに、適切な管理が行われていない空き家が、住民の生活環境に著しい影響を与えている例が増加し、その除却・改築あるいは活用が重要な課題となっており、平成 26 年 11 月に制定された「空家等対策の推進に関する特別措置法」等に基づいた総合的な施策¹⁵が講じられつつある。また、既存（中古）住宅の流通を図るためには質に対する不安の払拭が欠かせないとして、28 年 5 月、宅地建物取引業者に対し、既存住宅の売買等について、媒介契約時に買主又は売主に当該住宅の基礎・外壁等のひび割れ・雨漏り等の現況を調査（インスペクション）する業者をあっせんすること等を義務付けた「宅地建物取引業法の一部を改正する法律」が成立した。このインスペクションに関する規定については、30 年 4 月 1 日から施行される。

このような中で、平成 30 年度予算では、新たな住宅循環システム構築に向けて、既存ストックの質の向上と既存住宅流通・リフォーム市場の環境整備を図るために 53 億円（前年度当初予算比 4%増）が計上されている。

このほか、①若年・子育て世帯や高齢者世帯が安心して住むことができる住宅や地域全体で子どもを育むことができる住環境の整備のための、民間賃貸住宅や空き家を活用した住宅セーフティネット制度の推進等に 1,110 億円（前年度とほぼ同額）、②省エネ住宅・建

¹⁵ 27 年度から 29 年 10 月までの間の特定空家等に対する措置の実績は、略式代執行 47 件、代執行 13 件、命令 36 件、勧告 417 件、助言・指導 8,555 件となっている。（国土交通省・総務省調査）

建築物の2020年度までの省エネルギー基準への段階的適合や2030年度の民生部門のCO₂削減目標達成に向けて、省エネ住宅・建築物の普及を加速化するため、中小事業者の連携による省エネ性能等に優れた木造住宅の整備等に対する支援、先導的な住宅・建築物の整備や既存建築物の省エネ改修に対する支援等に222億円（前年度とほぼ同額）が計上されている。

（3）魅力・活力のある地域の形成

魅力・活力のある地域の形成に向けた施策として、平成30年度予算では、①空き家の利活用や除却、空き地・所有者不明土地等の有効活用の推進により生活環境の維持・向上を図るための経費として36億円（前年度当初予算比20%増）、②歴史・景観等の地域資源、都市の緑地や農地をいかした魅力あるまちづくりを推進するための経費として、414億円（同1%増）、③鉄道駅におけるエレベーター・ホームドア等の施設整備などバリアフリー・ユニバーサルデザイン化等の推進のために41億円（同52%増）、④離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域について、地域資源や地域の特性、創意工夫等をいかした取組に対する振興支援に52億円（前年度とほぼ同額）等が計上されている。

なお、平成22年度に創設された社会資本整備総合交付金（国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括化したもの）は、8,886億円（同1%減）が計上されており、地域と豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援を講ずることとしている。

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すとともに、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した。政府は、同年7月の「東日本大震災からの復興の基本方針」において、復興期間を同年から向こう10年間と定め、そのうち27年度までの5年間を「集中復興期間」と位置付け、被災者への生活支援、被災地の復旧・復興対策を講じた。

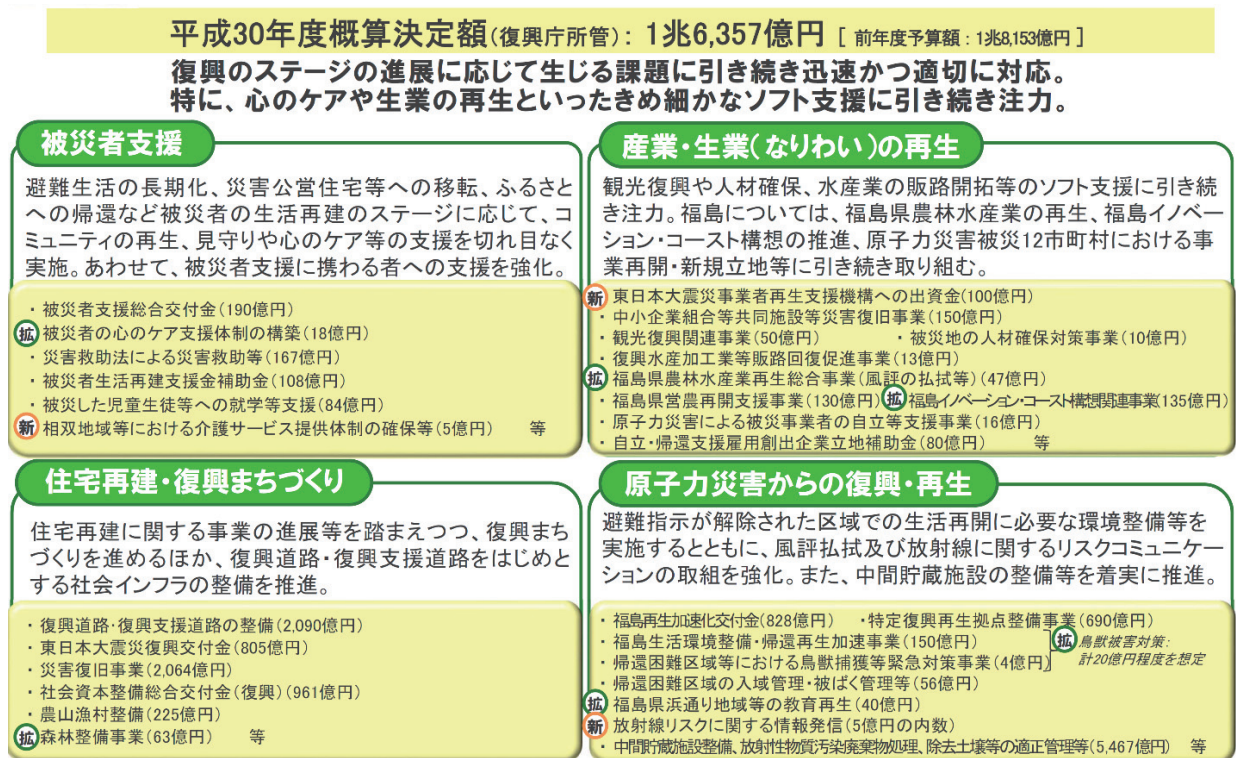
その後、政府は、平成27年6月「平成28年度以降の復旧・復興事業について」を決定した。そして、28年度からの5年間を「復興・創生期間」と位置付け、当該期間における復旧・復興事業の考え方を示すとともに、復興期間の復旧・復興事業の財源として、10年間の総額で32兆円程度を確保することとした。さらに28年3月には、「『復興・創生期間』における東日本大震災からの復興の基本方針」を閣議決定し、「復興・創生期間」における分野ごとの重点的な取組事項が定められている。

平成30年度復興庁予算の総額は1兆6,357億円である（図2）。その主な内容は、（1）被災者支援については、①復興の進展によって生じる「心身のケア」、「コミュニティ形成・再生」、「心の復興」等の課題に対する取組を一体的に支援する「被災者支援総合交付金」（28年度創設）に190億円、②被災者に供与している応急仮設住宅（借り上げ型を含む）の供与期間の延長に伴う経費等に167億円、このほか、新たに福島県相双地域等における介護サービス提供体制の確保等のために5億円などが計上されている。

(2) 住宅再建・復興まちづくりについては、①被災した社会インフラの災害復旧事業に2,064億円、②被災地復興のリーディングプロジェクトとして、復興まちづくりを支援するため、早期整備を推進するための復興道路・復興支援道路の整備に2,090億円などが計上されている。

(3) 産業・生業(なりわい)の再生については、①東日本大震災事業者再生支援機構の財務基盤を強化することで、二重債務問題を抱える被災事業者に対し、引き続き適切・円滑な支援を実施するために同機構に対する出資金として100億円(新規事項)、②岩手県、宮城県、福島県の津波浸水地域及び福島県の避難解除区域等を対象とした、中小企業組合等共同施設等災害復旧事業に150億円、③東北の観光振興を実現するため、地域の発案に基づくインバウンドを呼び込む取組等を支援する観光復興関連事業に50億円、④福島ロボットテストフィールドの整備等に係る福島イノベーション・コースト構想関連事業に135億円などが計上されている。

図2 平成30年度復興庁概算決定のポイント



※上記のほか、「新しい東北」の創造(8億円)、調整費(2億円)、復興庁一般行政経費等(55億円)を計上

(出所)「平成30年度復興庁予算概算決定のポイント」(復興庁)

(4) 原子力災害からの復興・再生については、①地方自治体等に対して、「長期避難者への支援から早期帰還への対応まで」の施策として帰還環境整備・長期避難者生活拠点形成・福島定住等緊急支援等の施策を一括して支援することで福島県の再生を加速化させるために、「福島再生加速化交付金」として828億円、また、②帰還困難区域の特定復興再生拠点に係るインフラ整備、除染・家屋解体等を実施するための「特定復興再生拠点整備事

業」に690億円が計上されている。さらに、避難解除区域等や帰還困難区域に多数のイノシシ等の出没が確認されており、このことも帰還の妨げの要因の一つとなっていることから、鳥獣捕獲対策として、計20億円程度が想定されている。このほか、③福島県における放射性物質により汚染された大量の土壌を安全かつ集中的に管理・保管する中間貯蔵施設の整備を着実に実施するとともに、現時点ではその最終処分の方法が明らかではない中で、除去土壌等の減容・再生利用に関する技術開発等を推進するための経費として、2,799億円などが計上されている。

なお、政府は、前述の平成28年3月の閣議決定及び「改定福島復興再生基本方針」（29年6月閣議決定）等を踏まえ、原子力事故災害からの福島の復興・再生を加速化させる施策を講ずることとし、特に、被災者の心身のケア、風評の払拭、事業・生業の再建に向けた取組を行うことに加え、避難指示が解除された区域での生活再開に必要な環境整備や帰還困難区域における特定復興再生拠点の整備などに取り組むこと等の方針が示されており、これらに基づき各種施策についての予算が計上されている。

7. おわりに

平成29年は、九州北部豪雨や台風第21号等により、全国各地で甚大な被害が発生し、改めて災害に強い地域づくりに向けた取組の必要性がクローズアップされた。また、国民の安全・安心、公共交通機関に対する信頼を損なうこととなった事案が多く発生するとともに、我が国の主権を脅かす他国からの行為も頻発した。

このようなことから、国民の生命を守り、社会経済活動の継続性を確保していくためにも、改めて防災・減災のためのインフラ整備、さらには輸送の安全性確保の重要性を追求し、施策に反映させることなど、国土交通行政に係る課題は山積している。

我が国が人口減少時代を迎えた中、生産性革命の取組は重要度を増しており、小さなインプットで、できるだけ大きなアウトプットを生み出すという考え方をあらゆる分野での施策の立案に生かすことが求められている。例えば、ピンポイント渋滞対策、既設ダムを徹底活用するダム再生等のストック効果を最大化する取組を全国に拡大するとともに、i-Construction、海事生産性革命、物流生産性革命等の取組の一層の推進などである。また、国土交通行政の真価は、現場の力にあるとされることから、建設業、運輸業、観光業等の担い手の確保、育成や処遇改善、若者や女性等の活躍の推進への取組も課題とされている。

さらに人口減少時代は、コンパクト・プラス・ネットワークの具体化、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組、空き家、空き地の利活用・流通促進、所有者不明土地への対応等の課題も内包しており、右肩上がりの人口増加が当然であった時代の発想からの柔軟な転換が求められていることは論を待たない。

このような中、限られた予算の範囲内において、従来からの課題とされている事業の重点化の徹底やハード・ソフト両面からの適切な対策等により、各種施策の効果が最大限に発揮されることが求められており、そのためにも、通常国会における有意義な政策論議が望まれる。

(さいとう こういち、おぐち はるか)