

平成31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、国土強靱化に向けて —

山越 伸浩

大嶋 満

(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) 大規模自然災害からの復旧・復興
3. 国民の安全・安心の確保
 - (1) 社会全体で災害リスクに備える「防災意識社会」への転換に向けた防災・減災対策の推進
 - (2) 将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進
 - (3) 交通の安全・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. 力強く持続的な経済成長の実現
 - (1) ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的な推進
 - (2) 観光先進国の実現
 - (3) 民間投資やビジネス機会の拡大
 - (4) 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
 - (5) 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. 豊かな暮らしの礎となる地域づくり
 - (1) コンパクト・プラス・ネットワークの推進による持続可能な地域づくり
 - (2) 個性・活力のある地域の形成
 - (3) 人生100年時代等に対応した居住環境の整備
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12月21日の閣議で、30年度第二次補正予算及び31年度予算の概算が決定され、31年1月28日、それぞれ国会に提出された¹。

平成31年度一般会計予算のうち国土交通省関係予算は、前年度当初予算（5兆8,074億円）の約1.18倍の6兆8,609億円となった。通常分（5兆9,216億円）に追加して「臨時・特別の措置」（後述）として9,393億円が新たに計上されている。このうち、国土交通省における公共事業関係費については、前年度当初予算（5兆1,827億円）の約1.15倍の5兆9,662億円（「臨時・特別の措置」は、7,153億円）となっている。

なお、平成31年度の政府全体の公共事業関係費は、「臨時・特別の措置」として8,503億円が新たに追加されたため、前年度当初予算（5兆9,789億円）の約1.16倍の6兆9,099億円となっている。

「臨時・特別の措置」²は、2019年10月に予定されている消費税の引上げ前後に係る消費を平準化し、経済の回復基調を持続させるため、あらゆる施策を総動員するとして講じられたものであり、国土交通省関係予算においては、住宅の需要変動の平準化対策及び「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」³（以下「3か年緊急対策」という。）のための経費が計上されている（後述3（1）ア参照）。

「3か年緊急対策」は、平成30年に全国各地で発生した災害において顕在化した重要なインフラに関する様々な問題点⁴に対処するため実施された「重要インフラの緊急点検」（12府省庁132項目）の結果を受け、同年12月14日、閣議決定されたものである。

また、「3か年緊急対策」では、同日改訂された「国土強靱化基本計画」⁵に基づき、同計画に定められた全45プログラムのうち半数近い20プログラムに当たる160項目の施策に関して、「防災のための重要インフラ等の機能維持」、「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から目標を設定し、平成30年度からの3年間で、民間事業も含めて7兆円（国費2.4兆円）程度の事業に集中して取り組むこととされている。

石井国土交通大臣は、「3か年緊急対策」に要する経費として、平成30年度第二次補正予算において6,323億円、31年度当初予算において「臨時・特別の措置」の活用によって7,308億円を確保することができたとしており、これらの予算の活用により、災害時に国

¹ 平成31年度予算については厚生労働省の毎月勤労統計の再集計に伴う雇用保険等の追加給付により31年1月18日に概算の変更が行われているが、国土交通省及び復興庁関係予算は30年12月21日の閣議決定のとおりで変更されていない。また、平成30年度第二次補正予算については「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」のうち初年度の対策として速やかに着手すべきものに必要な経費を中心として編成され、国土交通省関係の国費総額は約8,915億円となっている。

² 平成31年度予算の「臨時・特別の措置」としては、政府全体で国費2兆280億円が計上されている。このうち1兆3,475億円が「3か年緊急対策」の経費とされている。

³ 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.408（平31.1）149～151頁参照。

⁴ 主な問題点としては、大阪北部地震ではブロック塀の倒壊や通勤時間帯の公共交通機関への影響、平成30年7月豪雨では大規模な土砂災害、洪水、ため池の崩壊、台風第21号では関西国際空港の高潮被害、北海道胆振東部地震では北海道の電力全面停止（いわゆるブラックアウト）などが挙げられる。

⁵ 国土強靱化基本計画は、国土強靱化基本法（平成25年法律第95号）に基づき策定された国土強靱化に係る国の計画等の指針となる計画で、平成26年6月に閣議決定されたが、熊本地震の知見等から得られた脆弱性評価や重要インフラの緊急点検結果を受け、30年12月14日に内容変更が閣議決定されている。

民の命を守り、暮らしと経済を支えるため、ソフト・ハードの両面からの対策を関係機関とも連携の上、強力に推進していくとの認識を示している⁶。

加えて、平成 31 年度東日本大震災復興特別会計予算に計上された国土交通省関係予算は、総額 4,632 億円（前年度当初予算比 1.01 倍）となっている。

国土交通省は、平成 31 年度予算において、「被災地の復旧・復興」、「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」及び「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」の 4 分野に重点化し、施策効果の早期発現を図るとしており、以下、本稿では、平成 31 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も紹介する。

2. 被災地の復旧・復興

（1）東日本大震災からの復興・創生

復興の現状としては、インフラの復旧についてはおおむね完了するとともに、住宅再建については着実に進捗し、今年度までにおおむね完了する見込みとなっている。引き続き、災害公営住宅や交通・物流網等の整備等を着実に進めるとともに、インバウンドを中心とした観光振興や風評の払拭等に対する支援が求められている。

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、前述のとおり 4,632 億円となっている。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 1 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 2,090 億円、③被災地の公共交通に対する支援として 9 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 45 億円等が、それぞれ計上されている。

（2）大規模自然災害からの復旧・復興

熊本地震（平成 28 年 4 月）や九州北部豪雨（平成 29 年 7 月）等により被災した地域の復旧・復興に向け、31 年度予算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・河川・砂防・港湾・鉄道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、先述したとおり、平成 30 年においては、大阪北部地震、平成 30 年 7 月豪雨、台風第 21 号、北海道胆振東部地震等、自然災害が相次いで発生し、各地に大きな被害がもたらされた。これらの被災地域の復旧・復興については、被災箇所の早期復旧に加え、再度災害防止のための改良復旧などに取り組むとしている。

⁶ 石井国土交通大臣記者会見（平 30. 12. 21）〈<http://www.mlit.go.jp/report/interview/daijin181221.html>〉（平 31. 1. 31 最終アクセス）

3. 国民の安全・安心の確保

(1) 社会全体で災害リスクに備える「防災意識社会」⁷への転換に向けた防災・減災対策の推進

気候変動の影響により災害の更なる頻発・激甚化等が懸念されることも踏まえ、国民の安全・安心の確保に向け、水害・土砂災害・火山災害や今後発生が予想される南海トラフ地震・首都直下地震に対して、ハード対策・ソフト対策を総動員した防災・減災対策の推進が求められている。

ア 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

国土交通省関係では、ソフト・ハード両面から67項目の対策を集中的に実施することとされ、ソフト対策としては、災害時に命を守るために必要な各種リスク情報の徹底的周知や外国人旅行者等への情報提供体制の確保、ハード対策としては、河川・砂防等の防災のための重要インフラ及び国民経済・生活を支える重要インフラの機能強化等に取り組むとしている。

「3か年緊急対策」は、平成30年度が実施初年度であり、同年度は本対策のうち速やかに着手すべき事業を実施することとされ、30年度第二次補正予算において、「3か年緊急対策」の関係経費として、政府全体で国費1兆723億円が計上されている。このうち国土交通省関係は国費6,323億円が計上され、①防災のための重要インフラ等の機能維持に1,803億円、②国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持に1,701億円、③社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金による緊急対策に2,819億円がそれぞれ計上されている。

平成31年度予算においては、前述の「臨時・特別の措置」の中に、「3か年緊急対策」の経費として政府予算全体で1兆3,475億円が計上されている。国土交通省関係では、同措置として9,393億円が計上されており、このうち、消費税率引上げに伴う住宅の需要変動の平準化対策に充当される2,085億円（後述5（3））を差し引いた、7,308億円が「3か年緊急対策」の経費として計上されている（図1）。本稿において後述する各種予算の説明の際、「3か年緊急対策」に係る事業が含まれ、同措置により予算が充当されるものは、基本的に当該金額も併せて掲載することとする。

イ 「水防災意識社会」⁸の再構築に向けた水害対策の推進

平成30年7月豪雨等の近年の水害を踏まえ、事前防災が重要との観点等から社会全体で災害リスクに備えるハード・ソフト一体となった防災・減災対策を強化するとして6,030億円（前年度当初予算比1.52倍）【うち臨時・特別の措置1,626億円】が計上された。具体的な施策として、水防災意識社会の再構築に向けて、水害対応タイムライン

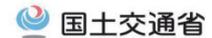
⁷ 「防災意識社会」とは、行政・住民・企業の全ての主体が災害リスクに関する知識と心構えを共有し、洪水・地震・土砂災害等の様々な災害に備える防災意識の高い社会のことであり、「水防災意識社会」（後述）の考え方を他の災害にも拡大したものである。

⁸ 「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。

の策定・運用による避難警戒体制構築の推進、既設ダムの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行うとしている。

図1 平成31年度当初予算における臨時・特別の措置

2019年度当初予算における臨時・特別の措置



- 消費税率の引上げに伴う対応について、引上げの前後の消費を平準化するための十分な支援策を講ずるなど、あらゆる施策を総動員し、経済の回復基調が持続するよう、2019年・2020年度当初予算において臨時・特別の措置を講ずることとされている。
- 重要インフラの緊急点検の結果等を踏まえた「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」について、速やかに対応すべきものは、平成30年度第2次補正予算により対応することとし、さらに2019年・2020年度当初予算の臨時・特別の措置を活用することとされている。

消費税率引上げに伴う住宅の需要変動の平準化対策

臨時・特別の措置額 2,085億円

1. すまい給付金の拡充

○ すまい給付金について、対象となる所得階層を拡充するとともに、給付額を最大30万円から50万円に引上げ。

消費税率8%時		消費税率10%時	
収入額の目安	給付額	収入額の目安	給付額
425万円以下	30万円	450万円以下	50万円
425万円超475万円以下	20万円	450万円超625万円以下	40万円
475万円超510万円以下	10万円	525万円超600万円以下	30万円
		600万円超675万円以下	20万円
		675万円超775万円以下	10万円

➡

2. 次世代住宅ポイント制度の創設

○ 消費税率10%で一定の性能を有する住宅の新築やリフォームを行う者に対して、様々な商品と交換できるポイントを発行。

住宅の新築

発行ポイント数: 1戸あたり上限35万ポイント

ポイント発行対象:

- ・エコ住宅(省エネ性能の高い住宅)
- ・長持ち住宅(耐久性等の高い住宅)
- ・耐震住宅(耐震性能の高い住宅)
- ・バリアフリー住宅(バリアフリー性能の高い住宅)

※上記のいずれかに適合する場合は30万ポイント、より高い性能を有する住宅等の場合はポイントの加算を要する。

住宅のリフォーム

発行ポイント数: 1戸あたり上限30万ポイント

ポイント発行対象:

- ・エコリフォーム
- ・耐震改修
- ・バリアフリー改修
- ・家事負担軽減に資する設備の設置 等

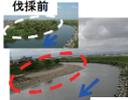
※新築・子育て世帯によるリフォームや一定の既存住宅の購入に伴うリフォームの場合は上限の引上げ等を要する。

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

臨時・特別の措置額 7,308億円

- 3か年緊急対策は、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」(平成30年11月27日)のほか、既往点検の結果等を踏まえ、
 - ・ 防災のための重要インフラ等の機能維持
 - ・ 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持
 の観点から、特に緊急に実施すべきソフト・ハード対策について、3年間で集中的に実施するもの。
- 国土交通省では、緊急点検結果を踏まえた対策62項目及び既往点検結果を踏まえた対策等5項目、合計67項目の緊急対策を実施。
- 2018年度～2020年度の3年間で、対策を完了(概成)または大幅に進捗させ、防災・減災、国土強靱化を推進。

伐採前



伐採後



河道掘削・
樹木伐採
(河川)



法面対策
(道路)



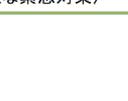
止水扉の設置



電源設備等
の浸水対策
(空港)



鉄道橋梁の
異常検知シス
テムの導入
(鉄道)



〈主な緊急対策〉

(出所) 国土交通省資料

ウ 集中豪雨や火山噴火等に対応した総合的な土砂災害対策の推進

平成30年7月豪雨等の被害を踏まえ、集中豪雨や火山噴火による土砂災害に対して、事前防災等を重視し、土砂災害防止施設の重点的整備の推進、土砂災害の被災地域における集中的な再度災害⁹防止対策等の強化、土砂災害警戒区域等の指定や土砂災害警戒情報の精度向上に向けた検討の推進、高精度な標高データ整備等による火山監視のための観測強化など、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、1,281億円(前年度当初予算比1.67倍)【うち臨時・特別の措置330億円】が計上されている。

エ 南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策等の推進

切迫する南海トラフ巨大地震、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、2,521億円(前年度当初予算比1.46倍)【うち臨時・特別の措置971億円】が計上されている。

⁹ 「再度災害」とは、災害復旧が完了した箇所(一次災害)が起こった同等の規模の自然外力(台風、豪雨、洪水、地震など)で再び起こる災害のことをいう(一般社団法人兵庫県治山林道協会HP <<http://www.chisanrindou.net/data/pdf/books/book12.pdf>> (平31.1.31最終アクセス))。

具体的には、防災ヘリの更新・新規配備や民間人材育成等による TEC-FORCE¹⁰の災害対応能力の向上や、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・ソフト両面の施策を推進するとしている。

オ 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進

大規模地震や大規模火災の発生時における人的・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 187 億円（前年度当初予算比 1.17 倍）【うち臨時・特別の措置 11 億円】が計上されている。具体的には、密集市街地等における建替えや改修等の防災対策への支援の強化、耐震診断義務付け対象建築物等への重点的支援措置等による耐震化支援の強化、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。

カ 災害対応能力の強化に向けた防災情報等の高度化の推進

先進技術の活用や共有体制の構築により、豪雨等の気象情報や災害発生状況など、防災上必要な情報を適確に把握・提供し、行政や住民の災害対応能力の強化を図ることが求められている。具体的な施策として、台風・集中豪雨等に対する予測精度の向上による防災気象情報の高度化や、地震・火山活動等による地殻変動監視や災害対応を着実に推進するシステム・情報等の整備などが挙げられ、その費用として 78 億円（前年度当初予算比 1.46 倍）【うち臨時・特別の措置 67 億円】が計上されている。

キ 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、災害発生時であっても、陸海空の輸送ルートが確保されるよう啓開¹¹体制を構築するとともに、地震・豪雨・豪雪等を想定した防災対策を推進することが求められる。

具体的には、災害発生時における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）の整備や、大雪時の車両の立ち往生を防止又は軽減するための除雪体制の強化、低コスト手法による無電柱化の推進¹²、鉄道施設の耐震・豪雨対策等を行うことが重要であり、これらの経費として 4,318 億円（前年度当初予算比 1.35 倍）【うち臨時・特別の措置 1,275 億円】が計上されている。

（2）将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進

¹⁰ 「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。

¹¹ ここでいう「啓開」とは、災害発生時において、障害物の除去等を行い、緊急車両等の通行ルートを確保するなど、救援ルートを確保することをいう。

¹² 道路上の電線、電柱は、景観を損なうだけでなく、歩行者や車椅子の通行の妨げとなり、地震などの災害時には、電柱が倒れ緊急車両等の通行に支障を来すなど種々の危険があるため、昭和 61 年の「電線類地中化計画」を皮切りに累次の計画により電線の地中化などの手法で無電柱化が推進されている。ただし、電柱よりも地中化は高コストとされ、低コスト化の手法を開発するため様々な取組が行われている。

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）¹³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、地方公共団体等に対する財政支援、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、4,882 億円（前年度当初予算比 1.09 倍）が計上されている。

（3）交通の安全・安心の確保

鉄道、自動車、航空など公共交通等における安全・安心の確保のための取組として、運輸事業者への運輸安全マネジメント評価の実施や、先進技術の活用や情報発信の強化等による小型航空機に係る安全対策、新たなビジネスとしての「空飛ぶクルマ」の実用化に向けた取組等を推進することとしており、3 億円（前年度当初予算比 1.30 倍）が計上されている。

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な交通事故対策の推進、無電柱化推進計画¹⁴に基づく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 1,351 億円（前年度当初予算比 1.01 倍）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。

平成 31 年度予算においては、1 兆 3,173 億円（前年度当初予算比 1.18 倍）【うち臨時・特別の措置 2,767 億円】が計上されている。

また、地域の防災力強化やインフラの老朽化対策の推進等の観点から、地方公共団体が実施する河川・道路・港湾等の事業に対し集中的な支援を可能とする個別補助制度を創設・拡充するとしている（平成 31 年度予算：1,500 億円）。

¹³ 「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。

¹⁴ 「無電柱化推進計画」は、「無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年法律第 112 号）」に基づく、初の法定計画であり、平成 30 年 4 月に策定された。同計画では 30 年度からの 3 年間で約 1,400 km の新たな無電柱化の着手を目標としている。

(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31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の構築等を推進するため、579億円（前年度当初予算比1.04倍）【うち臨時・特別の措置24億円】が計上されており、30年度第二次補正予算においても281億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、423人の新規増員が認められた。定員合理化分223人（減員）を差し引き200人の純増となり、平成31年度定員は1万4,178人になる見込みである。また、要員確保に対応するため、海上保安学校を始めとする教育訓練施設の拡充に3億円（前年度当初予算比2.30倍）が計上されている。

4. 力強く持続的な経済成長の実現

(1) ストック効果¹⁵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月に圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の境古河IC～つくば中央ICが、30年6月に外環道（東京外環自動車道）の三郷南IC～高谷JCTがそれぞれ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8割に達している。

大都市圏環状道路等の整備やピンポイント渋滞対策¹⁶等を併せて推進することで、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、平成31年度予算においては、三大都市圏環状道路の整備やトラック輸送と空港・港湾等との輸送モード間の接続（物流モーダルシフト）の強化、センシング技術¹⁷を活用した自動審査システムの強化による特殊車両通行許可¹⁸の迅速化等に3,699億円（前年度当初

¹⁵ 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。

¹⁶ 「ピンポイント渋滞対策」とは、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を推進している。

¹⁷ 「センシング技術」とは、種々の物理量、化学量を検出するセンサとその応用システムに関する技術をいう（センシング技術応用研究会HP<<http://tri-osaka.jp/dantai/sstj/sstjaisatsu.html>>（平31.1.31最終アクセス））。

¹⁸ 車両の構造が特殊である車両、あるいは輸送する貨物が特殊な車両で、幅、長さ、高さ及び総重量のいずれかの一般的制限値を超えたり、橋、高架の道路、トンネル等で総重量、高さのいずれかの制限値を超える車

予算比 1.10 倍) が計上されている。

また、首都圏の高速道路については、首都圏三環状道路の整備を見越し、ネットワークを「賢く使う」観点から検討された新しい料金制度が平成 28 年 4 月から導入されている。近畿圏においても、29 年 6 月から新たな高速道路料金制度が導入されており、31 年度においては、中京圏における新たな高速道路料金体系等の検討を行うとして、前述の予算に所要の経費が計上されている。

さらに、高速道路の整備については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の有利子債務について超長期かつ低金利の財政投融資への借り換えが行われることで、高速道路株式会社の高速道路への投資余力を増大させる措置が講じられている。平成 30 年度は、1.5 兆円の財政投融資で 1 兆円程度の金利負担を軽減し、大都市圏環状道路等の整備を加速したが、31 年度も引き続き、1 兆円の財政投融資で 7,000 億円程度の金利負担を軽減し、これによる投資余力の増大で、①暫定 2 車線¹⁹区間の機能強化による防災・減災対策、②生産性向上のための新名神高速道路の 6 車線化を図ることとしている。

イ 都市の国際競争力の強化

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じく、国境を越えた経済活動の拠点となり、そして我が国経済のけん引役となるよう、大規模都市開発プロジェクトや広域連携の推進、シティセールス等によって、都市の国際競争力を強化することが重要となっている。

平成 31 年度予算においては、国際ビジネス拠点を支える道路や鉄道施設等の都市基盤の整備や、国際ビジネス環境整備等への支援、広域連携プロジェクトの先行事例形成に向けた支援等に 108 億円（前年度当初予算比 1.09 倍）が計上されている。

ウ 首都圏空港等の機能強化

2020 年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、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いる。

訪日外国人旅行者数については、平成 30 年に初めて年間 3,000 万人を突破し、政府が掲げる 2020 年 4,000 万人という目標達成も視野に入ってきており、羽田・成田両空港における空港処理能力（発着枠）の拡大を始め、航空交通量の処理能力向上が航空行政における重要な課題となっている。こうした中、国土交通省は、羽田空港の飛行経路の見直し等により、2020 年までに羽田・成田両空港の空港処理能力を、現状よりそれぞれ約 4 万回拡大するとしている。

平成 31 年度予算においては、首都圏空港等の機能強化に向け、羽田空港の飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設・誘導路等の整備、同空港の駐機場及び国際線・国内線地区を結ぶトンネル（際内トンネル）等の整備、成田空港における C I Q 施設等の整備等に 155 億円（前年度当初予算比 1.01 倍）が計上されている。

両を「特殊な車両」といい、道路を通行するには特殊車両通行許可が必要となる。

¹⁹ 高速道路は、基本的には 4 車線以上で設計されているが、開通後の交通需要の見込みが低い場合、将来的に交通需要の伸びが見込まれるまでの間、暫定的に 2 車線のみを開通させることがある。

また、台風第 21 号により浸水被害を受けた関西国際空港における護岸のかさ上げ、排水機能の強化、電源設備等の浸水対策の防災機能の強化を推進するため、新関西国際空港株式会社に対し、1,500 億円の財政投融資を実施するとしている。

なお、地方空港・地方航空ネットワークの活性化策として、那覇空港及び福岡空港の滑走路増設事業、新千歳空港の国際線駐機場の拡張整備等に 457 億円（前年度当初予算比 1.00 倍）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（武雄温泉～長崎）各新幹線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。

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を活用することなどにより捻出するとされている。

平成 31 年度予算においては、整備新幹線に関する事業費 3,963 億円（前年度当初予算比 1.14 倍）のうち、国費 792 億円（同 1.05 倍）が計上されている。増加の理由は、労務単価の上昇や消費増税、東日本大震災を踏まえた耐震設計基準の改定等の影響で、北陸（金沢～敦賀）及び九州新幹線（武雄温泉～長崎）の建設費が合計約 3,500 億円増加することを受け、31 年度分の追加経費を計上する必要があるためとしている。

なお、北陸新幹線、九州新幹線・長崎ルート等に導入が検討されてきたフリーゲージトレイン²⁰については、平成 30 年 7 月、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの九州新幹線（西九州ルート）検討委員会において、技術開発の遅れなどの問題から、九州新幹線・長崎ルートへの導入を断念することとされた。30 年度予算に計上されていたフリーゲージトレインの技術開発の経費は、31 年度予算では皆減となっている。

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。

国土交通省は、基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大するため、「集貨」「創貨」「競争力強化」のハード・ソフト一体となった施策などを展開しており、今後は、欧米基幹航路を始めとする多方面・多頻度の直航サービスの充実に向け、更なる集貨の促進やコンテナターミナルの生産性向上等を図る取組を進めていくとしている。

平成 31 年度予算では、コンテナ船の基幹航路の維持・拡大を図るとともに、資源・エネルギー・食糧の輸入等の拠点形成を促進するため、A I ターミナルの戦略的導入や LNG 燃料供給拠点の形成支援等に 874 億円（前年度当初予算比 1.03 倍）が計上されてい

²⁰ フリーゲージトレイン（軌間可変電車）とは、車輪間隔をレールの幅（軌間）に合わせて自動的に変換できる電車のこと。

る。

(2) 観光先進国の実現

先述したように、平成 30 年の訪日外国人旅行者数は、初めて 3,000 万人を突破し、前年比 8.7%増の 3,119 万人となり²¹、同年の訪日外国人旅行消費額についても過去最高の 4.5 兆円となった²²。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、観光先進国の実現に向けた取組の一層の推進が求められている。

特に、今後増加する観光需要に対し、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備など、より高次元の観光施策を展開していく必要があり、観光先進国実現に向けた観光基盤の拡充・強化を図るための恒久的な財源を確保するため、平成 30 年度の税制改正において国際観光旅客税（出国旅客に定額・一律 1,000 円の負担）が創設された。同税は 31 年 1 月 7 日から徴収が開始されており、31 年度の歳入は総額 500 億円が見込まれている。

国際観光旅客税の用途については、「国際観光旅客税の用途に関する基本方針等について」（平成 29 年 12 月観光立国推進閣僚会議決定、30 年 12 月 21 日一部変更）に基づき、受益と負担の関係から負担者の納得が得られること、先進性が高く費用対効果が高い取組であること、地方創生を始めとする我が国が直面する重要な政策課題に合致することを基本的な考え方とし、具体的施策に税収を充当するとしている。

平成 31 年度予算においては、出入国手続の高度化、世界水準の受入環境整備、地域資源を活用した新たな観光コンテンツの拡充など、新規性・緊急性の高い施策・事業²³に当該税収を充当するとしており、当該充当分を含め、観光の持続的な発展と更なる飛躍に向けた各種施策の推進に 806 億円（前年度当初予算比 2.00 倍）が計上されている。また、観光客の移動円滑化等に寄与する社会資本の整備や既存ストックの公開・開放など、社会資本の利活用を通じた観光振興についても推進するとしている。

(3) 民間投資やビジネス機会の拡大

ア ビジネスでの利活用に向けたデータ基盤や提供環境の整備

ビジネス機会の拡大や新ビジネスの創出に向け、先進技術の活用によるデータ整備やオープンデータ化の推進が求められている。

平成 31 年度予算においては、リモートセンシング技術²⁴等を活用した効率的な地籍整備や 3 次元高精度測位と地理空間情報を活用した新産業創出等に向けた環境整備の推進等に 130 億円（前年度当初予算比 1.21 倍）【うち臨時・特別の措置 22 億円】が計上され

²¹ 石井国土交通大臣記者会見（平 31.1.11）〈<http://www.mlit.go.jp/report/interview/daijin190111.html>〉（平 31.1.31 最終アクセス）

²² 観光庁「訪日外国人消費動向調査 2018 年全国調査結果（速報）」

²³ 例えば、「審査待ち時間短縮等を図るための最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現」、「観光地や公共交通機関、宿泊施設における円滑かつ快適な受入環境の整備の支援」、「インフラをはじめとした地域資源を活用したコンテンツの造成と多言語化等の整備」などがある。

²⁴ 「リモートセンシング」とは、人工衛星などに搭載した観測機器（センサ）を使い、離れた位置から地球表面等を観測する技術をいう（一般財団法人リモート・センシング技術センターHP 〈<https://www.restec.or.jp/business>〉（平 31.1.31 最終アクセス））。

ている。

イ PPP/PFIの推進

PPP/PFI²⁵を推進することにより、民間の資金やノウハウを活用し、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の創出・拡大によって経済成長の促進が期待されている。

平成31年度予算においては325億円(前年度当初予算比1.08倍)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、民間の技術を活用した下水道施設のエネルギー拠点化、PFI手法を活用した無電柱化等を推進するとしている。

ウ インフラシステム輸出の戦略的拡大

新興国を中心に世界のインフラ需要が拡大する中、政府は、「インフラシステム輸出戦略(平成30年度改訂版)」において、我が国企業の2020年における約30兆円のインフラシステムを受注するという目標を掲げ、官民一体でインフラシステム輸出の拡大を進めていくとしている。平成30年8月には「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」(平成30年法律第40号)が施行され、独立行政法人等による民間企業への本格的な海外展開支援が可能となったほか、国土交通省においては、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2018」(30年3月決定)に基づき、重点プロジェクトへの政務によるトップセールス等の取組が精力的に実施されている。

平成31年度予算においては、インフラ海外展開に取り組む企業の支援などに26億円(前年度当初予算比1.19倍)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、30年度においてはベトナム・タイにおける都市開発、アメリカにおける高速鉄道事業の開発資金及び代替ジェット燃料運搬供給、ロシアにおける国際空港整備・運営等の事業支援を決定した。31年度も財政投融资(産業投資606億円、政府保証625億円)を活用して財政支援を行うとしている。

エ 造船・海運の技術革新や海洋開発等の推進(i-Shipping、j-Ocean)

国土交通省は、生産性革命プロジェクト²⁶の一環として、①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」と、②海洋開発市場の成長を我が国

²⁵ 公民が連携して公共サービスの提供を行うスキームをPPP(Public・Private・Partnership)と呼び、PFI(Private・Finance・Initiative)は、PPPの代表的な手法の1つであり、公共施設等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うことで、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図るという考え方をいう(特定非営利活動法人日本PFI・PPP協会HP<<http://www.pfikyokai.or.jp/about/index.html>>(平31.1.31最終アクセス))。

²⁶ 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。同省は、平成30年を生産性革命「深化の年」と位置付け、これまでの生産性革命の取組を更に具体化・強化し、生産性革命の基礎にある考え方をあらゆる政策分野に浸透させるとの方針で取組を進めてきた。これまでに31の「生産性革命プロジェクト」が選定されている。

海事産業が獲得することを目指す取組である「j-ocean」などから成る「海事生産性革命」を推進している。

平成 31 年度予算においては、同プロジェクトに基づき、自動運航船の実用化に向けた先進的技術の実証や安全な運航のための環境整備の推進、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を行うほか、海洋権益の保全・確保等に推進するため、163 億円（前年度当初予算比 1.01 倍）が計上された。

（４）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

ア 建設業、運輸業、造船業における人材確保・育成、物流の生産性向上

建設業、運輸業、造船業では、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。

第一に、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 年後の 2024 年 4 月 1 日から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。

第二に、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、建設業労働者と同様に 2024 年 4 月 1 日から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 31 年度予算においては、このような課題の解決に向けて、バス・タクシー事業や整備事業における担い手確保・育成や生産性向上の取組の推進等を行うこととしている。

第三に、航空業界における操縦士等の不足に対応するため、平成 30 年度からの航空大学校の養成規模の拡大（72 人から 108 人）に対応した訓練の着実な実施や、民間養成機関における操縦士の効率的な養成・確保及び高質化、即戦力となり得る防衛省出身操縦士の民間分野における活躍促進のための取組等を実施するとしている。

第四に、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、若年船員の安定的な雇用・育成等を促進するとしている。

第五に、我が国造船業を支える造船技術・技能者の確保・育成や外国人材の適正な活用を図るとしている。

最後に、物流の生産性向上の取組として、企業間連携や新技術等による物流効率化及び国際物流のシームレス化・標準化、トラック輸送の労働生産性の向上や取引環境の適正化等による働き方改革等を推進するとしている。

以上の建設業、運輸業、造船業における人材確保・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1.02倍）が計上されている。

イ オープンイノベーション等による i-Construction の推進

国土交通省は、ICT等の全面的な活用により建設現場の生産性向上を図る「i-Construction」に取り組んでいる。例えば、盛り土等の工事に自動制御可能なICT建機等を活用するICT土工の取組によって、約3割の作業時間短縮効果が確認されとされている。平成31年度予算では、i-Constructionの取組推進のため、公共工事における新技術の開発・現場導入の推進、i-Construction推進コンソーシアム²⁷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ICT施工の普及加速等に33億円（前年度当初予算比2.06倍）【うち臨時・特別の措置15億円】が計上されている。

(5) 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、2020年のオリンピック・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、ユニバーサルデザインの推進、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31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、首都圏空港の機能強化（羽田・成田両空港の空港処理能力拡大等）、公共交通機関の旅客施設等におけるバリアフリー化・心のバリアフリー、高速道路ナンバリング²⁸等を進めていくとしている。

5. 豊かな暮らしの礎となる地域づくり

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの推進による持続可能な地域づくり

人口減少・高齢化が進む中、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、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年に都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）が改正され、立地適正化計画制度²⁹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、420団体（30年8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、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など、都市のコンパクト化を地域公共交通と連携した形で進めることにより、子育て世代や高齢者が安心できる生活環境や持続可能な地域経済圏が実現するとともに、まちのにぎわいの創出につながることでされる。国土交通省は、このような取組を「コンパ

²⁷ 「i-Construction推進コンソーシアム」とは、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。

²⁸ 国土交通省は、訪日外国人を始めとする全ての利用者に分かりやすい道案内を実現するため、整備が進む我が国の高速道路ネットワークにおいて、路線名に併せて路線番号を用いて案内するナンバリングの導入を推進している。

²⁹ 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、公共交通等の様々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。

クト・プラス・ネットワーク」と称し、モデル都市を選定して横展開を図るなど、強く推進している。

平成 31 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のにぎわいの創出等を図る取組に対する支援強化等に 179 億円（前年度当初予算比 1.03 倍）、②個性ある地域や小さな拠点³⁰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やインターチェンジへのアクセス道路の整備等に 2,867 億円（同 1.04 倍）、③持続可能な地域公共交通網の構築や交通圏全体を見据えた協働による取組等への支援、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のバリアフリー化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 255 億円（同 1.07 倍）【うち臨時・特別の措置 3 億円】等が計上されている。

なお、以上の取組等に関連し、社会資本整備総合交付金³¹8,713 億円（前年度当初予算比 0.98 倍）【うち臨時・特別の措置 350 億円】が計上されている。

（2）個性・活力のある地域の形成

個性・活力のある地域の形成に向けた施策として、①地域の歴史・景観、緑地、農地などの地域資源をいかした魅力あるまちづくりを推進するために 293 億円（前年度当初予算比 1.07 倍）、②空き家・空き地等の低未利用不動産や所有者不明土地の有効活用の推進により生活環境の維持・向上を図り、魅力・活力のある地域の形成を図るための経費として 38 億円（同 1.05 倍）、③鉄道駅におけるバリアフリー施設の整備やバリアフリー化対策を講じた道路空間の創出等に 49 億円（同 1.22 倍）、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（同 1.01 倍）等が計上されている。

（3）人生 100 年時代等に対応した居住環境の整備

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、既存住宅の長寿命化や、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、空き家の活用等に取り組むことに加え、中古住宅流通・リフォーム市場の環境整備のため、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³²の実施体制や住宅品質・性能が適切に反映される評価制度の整備等が

³⁰ 「小さな拠点」とは、小学校区など、複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、分散している様々な生活サービスや地域活動の場などを「合わせ技」でつなぎ、人やモノ、サービスの循環を図ることで、生活を支える新しい地域運営の仕組みを作ろうとする取組のことである。

³¹ 社会資本整備の総合的支援に資するため、国土交通省所管の地方公共団体向けの個別補助金を 1 つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫をいかせる総合的な交付金として平成 22 年度に創設された。

³² 平成 28 年 5 月に「宅地建物取引業法の一部を改正する法律」（平成 28 年法律第 56 号）が成立し、宅地建物取引業者に対し、既存住宅の売買等に当たり、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

求められている³³。

平成 31 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 62 億円（前年度当初予算比 1.17 倍）が計上されている。

また、多様なライフステージに対応した誰もが安心して暮らす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³⁴の強化等に 1,189 億円（前年度当初予算比 1.03 倍）、新築住宅・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削減目標の達成に向けて省エネ住宅・建築物の普及を加速するための、中小事業者の連携による省エネ性能に優れた木造住宅の整備等への支援強化、先導的な省エネ建築物等の整備の促進や既存建築物等の省エネ改修等への支援強化等に 533 億円（同 1.09 倍）がそれぞれ計上されている。

さらに、2019 年 10 月の消費税率引上げに際して住宅の需要変動を平準化するため、すまい給付金³⁵の対象となる所得階層の拡充及び給付額の引上げ（最大 30 万円から 50 万円へ）、一定の省エネ性・耐震性・バリアフリー性能を満たす住宅や家事負担軽減に資する住宅の新築やリフォームに対するポイント制度（次世代住宅ポイント制度³⁶）の創設に 2,085 億円【全て臨時・特別の措置】が計上されている。このポイント制度に関しては、平成 30 年度第二次補正予算において、当該制度創設に向けた準備のための経費として 8,600 万円が計上されている。

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、岩手県、宮城県、福島県を中心として、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 年間は「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、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、28 年度からの 5 年間は「復興・創生期

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が義務付けられた。このインスペクションに関する規定は、30 年 4 月 1 日に施行されている。

³³ 適切な管理が行われていない空き家の除却・改築あるいは活用について、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」（平成 26 年法律第 127 号）等に基づいた総合的な施策が講じられている。27 年度から 30 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 89 件、代執行 29 件、命令 88 件、勧告 708 件、助言・指導 13,084 件となっている。（国土交通省・総務省調査）

³⁴ 「住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律の一部を改正する法律（平成 29 年法律第 24 号）」が平成 29 年 10 月 25 日に施行され、①住宅確保要配慮者向け賃貸住宅の登録制度、②登録住宅の改修や入居者への経済的な支援、③住宅確保要配慮者に対する居住支援の 3 つの大きな柱から成る、新たな住宅セーフティネット制度が開始されている。

³⁵ 「すまい給付金」とは、住宅ローン減税の拡充による負担軽減効果が十分に及ばない収入層に対して、住宅ローン減税と併せて現金を給付し、消費税率引上げによる負担軽減を図るものである。

³⁶ 「次世代住宅ポイント制度」とは、消費税率 10% で一定の性能を有する住宅の新築やリフォームを行う者に対し、様々な商品等と交換できるポイントを発行するものである。

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た。

特に、福島県に関しては、上述の28年3月の閣議決定及び「改定福島復興再生基本方針」（平成29年6月30日閣議決定）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じることとしており、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。

平成31年度復興庁予算の総額は、1兆4,781億円であり、被災者支援（614億円）、住宅再建・復興まちづくり（6,927億円）、産業・生業（なりわい）の再生（691億円）、原子力災害からの復興・再生（6,486億円）の4分野から構成されている。

「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」及び「被災者支援」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」に177億円、②住宅が全壊、大規模半壊等の一定の要件に該当した被災世帯を対象に基礎支援金（最高100万円）、加算支援金（最高200万円）を支給する「被災者生活再建支援金補助金」に107億円、③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95億円などが計上されている。

「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2,317億円、②復興道路・復興支援道路の整備に1,744億円、③東日本大震災により著しい被害を受けた地域の復興を進めるため、公共施設等の災害復旧だけでは対応が困難な失われた市街地の再生等を一つの事業計画の提出により一括で支援する「東日本大震災復興交付金」に573億円などが計上されている。

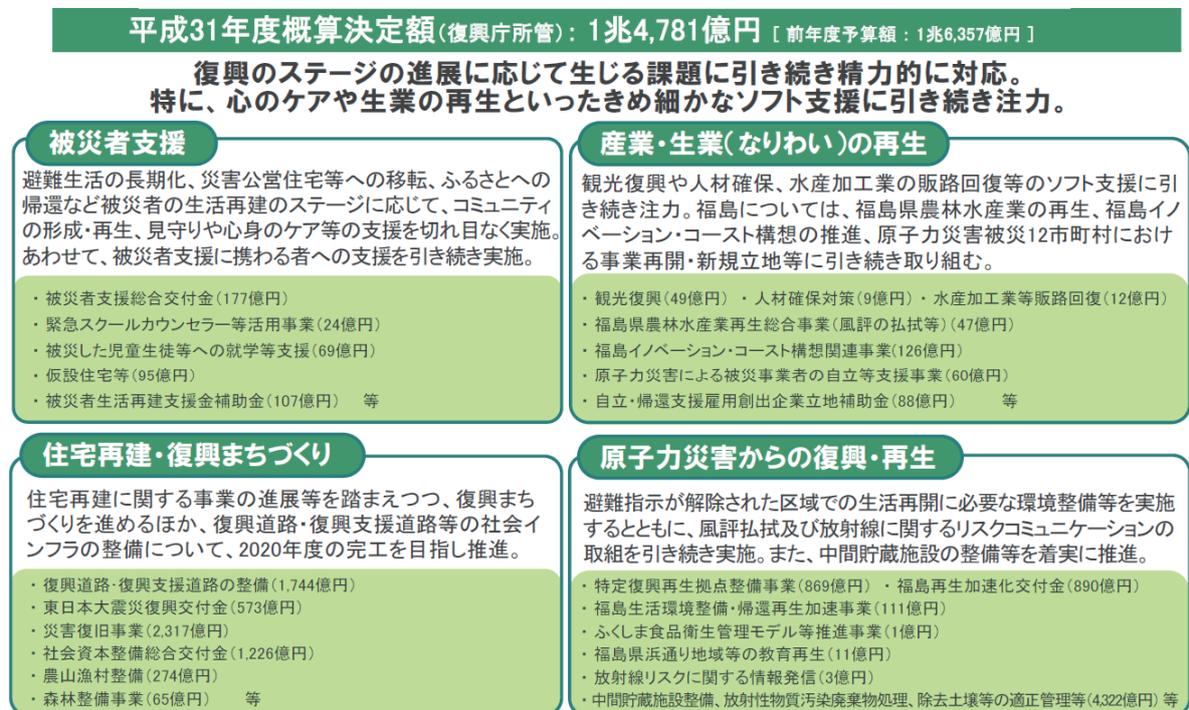
「産業・生業の再生」については、①被災した中小企業、農林漁業者等に対して低利融資等を行うため、株式会社日本政策金融公庫等に対し財政支援を実施する災害関連融資に101億円、②岩手県、宮城県、福島県の津波浸水地域及び福島県の避難解除区域等を対象とした中小企業組合等共同施設等災害復旧事業に76億円、③地域の発案に基づくインバウンドを呼び込む取組等を支援する観光復興関連事業に49億円、④福島ロボットテストフィールドの整備等に係る福島イノベーション・コースト構想関連事業に126億円などが計上されている。

「原子力災害からの復興・再生」については、第一に、「帰還環境の整備、特定復興再生拠点の整備」に関して、①地方自治体等に対して帰還環境整備、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「福島再生加速化交付金」に890億円、②帰還困難区域の特定復興再生拠点に係る除染・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869億円、③公共施設等の機能回復、避難解除等区域への住民の帰還を加速するための取組、将来の帰還に向けた荒廃抑制・保全対策を推進するための「福島生活環境整備・帰還再生加速事業」に111億円などが計上されている。また、第二に、

「汚染廃棄物等の適正な処理」に関して、①福島県における中間貯蔵施設の整備を着実に実施するとともに、最終処分に向けた除去土壌等の減容・再生利用に関する技術開発等を推進するための経費に2,801億円、②除染特別地域からの除染土壌の仮置場での管理、中間貯蔵施設等への搬出後の現状回復等を実施するとともに、地方公共団体が行う除去土壌等の適正管理・搬出等を支援する経費に1,187億円などが計上されている。

なお、平成31年度予算に1.5兆円が計上されたことで復興財源の総額とされる32兆円の残額は1.8兆円となるが、これについて渡辺復興大臣は毎年十分な予算が確保されているとした上で、復興・創生期間後の対応や予算の財源の在り方については今後の課題であるとしている³⁷。

図2 平成31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(7億円)、調整費(2億円)、復興庁一般行政経費等(54億円)を計上

(出所) 復興庁資料

7. おわりに

平成31年度の国土交通省予算は、「臨時・特別の措置」における「3か年緊急対策」を受けて、特に災害対策関連項目が増加している。

災害時にインフラの被害を最小限にとどめ、本来の機能を早期に回復させることは、国民の生命・財産を守るだけでなく、被災地の早期の復旧・復興、引いては我が国の経済回復をも早める強靱化対策の基本である。特に、大規模地震災害や気候変動による大規模気象災害の防災対策については、「3か年緊急対策」にとどまらず、政府全体としてハード・

³⁷ 渡辺復興大臣記者会見(平30.12.21)

<<http://www.reconstruction.go.jp/topics/18/12/20181227090404.html>>(平31.1.31最終アクセス)

ソフトの両面から更なる対策の推進が留意されよう。

また、住宅購入・リフォームなど住宅分野における経済活動は、景気の動向に左右されやすく、「臨時・特別の措置」において実施される消費税引上げに伴う住宅の需要変動の平準化対策としての「すまい給付金」や「次世代住宅ポイント制度」の効果が注目される。

今後、我が国では人口減少が予想されており、これに対応するには、交流人口の拡大による経済活性化策としての観光先進国の推進や、人手不足対策がその中心的施策となっている。

観光先進国の推進に当たっては、ユニバーサルデザインの推進、災害時の観光客への対応、テロ対策などソフト・ハード両面にわたって様々な対策が求められており、新財源の国際観光旅客税の役割は一段と高まる可能性がある。

また、人手不足対策については、働き方改革の推進に加えて、「i-Construction」の推進や自動運転の実用化などの技術革新、物流の効率化及び地域公共交通網の再編など幅広い分野で官民・民民の連携がより重みを増していくと考えられる。

そのほか、我が国周辺海域は不安定な状況が今後も継続されることが予想されるため、人員体制強化に向けた教育訓練施設の充実も含め、海上保安体制の中長期的な一層の強化が留意されよう。

復興庁予算は、東日本大震災の被災地域の着実な復興を推進する内容となっているとはいえ、同被災地の復興については、「原子力災害からの復興・再生」を中心として長期的に取り組んでいく必要があり、復興・創生期間後の対応や予算の財源の在り方に関して更なる検討が必要となるものと思われる。また、2020年度末までの廃止が定められている復興庁の後継組織の在り方についても、注目が集まっている。

東日本大震災、熊本地震、平成30年7月豪雨を始めとする列島各地の被災地の一日も早い復旧・復興は言うまでもなく、防災対策の推進、観光先進国の推進、人手不足対策、技術革新への対応、海上保安体制の強化など上述したように課題は山積している。国会において、予算関連施策に関する議論が、より一層充実し、展開されていくことが望まれる。

(やまごし のぶひろ、おおしま みちる)