

# 令和2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、国土強靱化の取組の加速化・深化 —

齋藤 貢一

小林 航

(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) 「防災意識社会」への転換に向けた防災・減災、国土強靱化の取組の加速・深化
  - (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. 生産性と成長力の引上げの加速
  - (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) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等における対応
5. 豊かで暮らしやすい地域づくり
  - (1) コンパクト・プラス・ネットワーク、スマートシティ、次世代モビリティの推進
  - (2) 個性・活力のある地域の形成
  - (3) 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
6. 復興庁関係予算について
7. おわりに

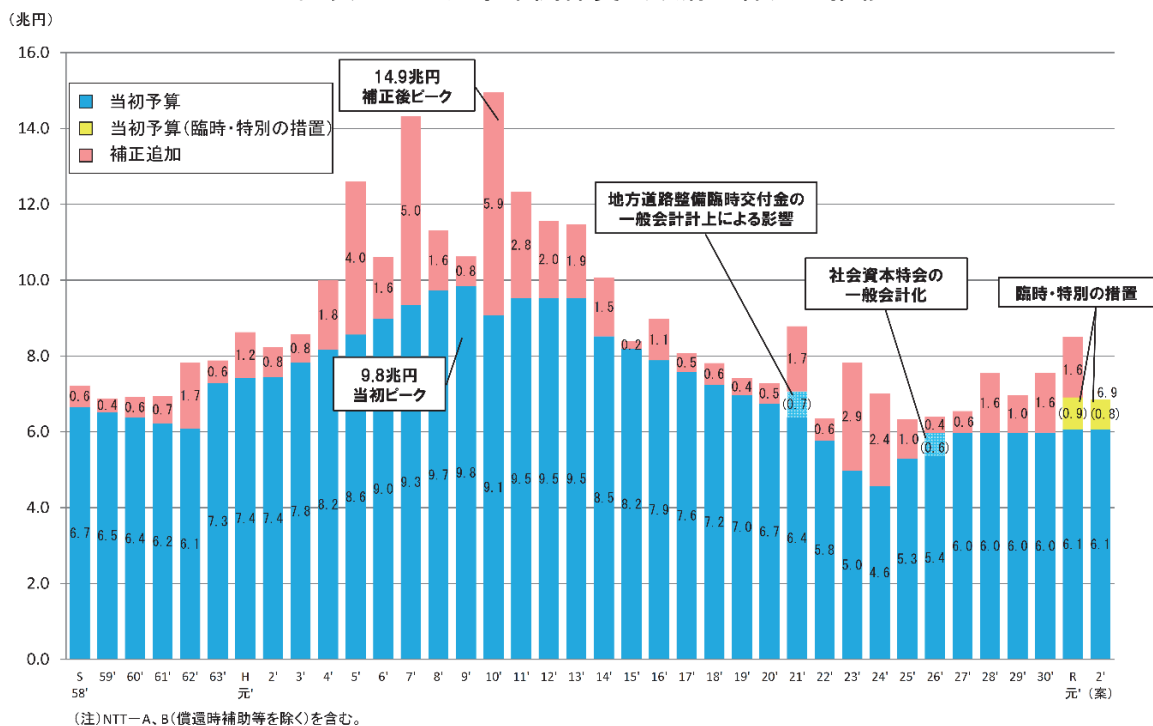
## 1. 国土交通省関係予算の概要

令和2年度一般会計予算のうち国土交通省関係予算は、前年度比1.14倍<sup>1</sup>の6兆7,363億円であり、その内訳は、通常分が5兆9,311億円、「臨時・特別の措置」が8,052億円となっている。

国土交通省は、令和2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」、「生産性と成長力の引上げの加速」及び「豊かで暮らしやすい地域づくり」の4分野に重点化し、施策効果の早期発現を図っている。

令和2年度の政府全体の公共事業関係費は、前年度とほぼ同規模の6兆8,571億円【うち臨時・特別の措置7,902億円】となっている(図表1)。国土交通省関係の公共事業関係費も、前年度とほぼ同規模の5兆9,368億円【うち臨時・特別の措置6,801億円】となっている。

図表1 公共事業関係費(政府全体)の推移



(出所) 財務省資料

令和2年度予算の「臨時・特別の措置」<sup>2</sup>としては、政府全体で国費1兆7,788億円が計上されており、このうち1兆1,432億円が「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」(以下「3か年緊急対策」という。)<sup>3</sup>のための経費とされている。国土交通省関係予

<sup>1</sup> 本稿において倍率は、本年度の「臨時・特別の措置」を含めた予算を、前年度の「通常分」と比較したものである。なお、これは国土交通省「令和2年度予算概要」の表記に沿って表記したものである。

<sup>2</sup> 令和2年度においては、キャッシュレス・ポイント還元事業やマイナンバーカードを活用した消費活性化策、消費税負担増を緩和するために収入に応じ最大50万円を給付する「すまい給付金」、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」の着実な実行に充当される。

<sup>3</sup> 「3か年緊急対策」(平成30年12月14日閣議決定)は、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」

算においては、「3か年緊急対策」(3.(1)ア参照)に6,907億円、消費税率引上げに伴う住宅の需要変動の平準化対策(すまい給付金)(5.(3)参照)の実施に1,145億円が計上されている。

また、国土交通省関係の財政投融资は2兆4,555億円(前年度比(以下同じ。)1.03倍)となっており、高速道路の暫定2車線<sup>4</sup>区間の4車線化や成田空港の滑走路の延伸・新設、なにわ筋線(大阪市)などの都市鉄道の整備等を推進するとしている。

加えて、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、3,662億円(0.79倍)となっている。

以下、本稿では、令和2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<sup>5</sup>。

## 2. 被災地の復旧・復興

### (1) 東日本大震災からの復興・創生

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の主な事項としては、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0.1億円、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1,785億円、③被災地の公共交通に対する支援として7億円、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34億円等となっている。

### (2) 大規模自然災害からの復旧・復興

平成28年熊本地震、平成29年7月九州北部豪雨、平成30年7月豪雨、令和元年台風第15号及び第19号等、近年相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興に向け、道路、河川、砂防、港湾、下水道、公園、鉄道等のインフラの整備や被災地の住宅再建・宅地の復旧、公共交通、観光振興等に対する支援を着実に推進するとしている。

令和元年11月7日、令和元年台風第15号及び第19号を始めとした一連の豪雨・暴風を受けて、被災地のニーズや地域ごとの特性を踏まえつつ、被災者の生活・生業の再建に向け、政府として緊急に対応すべき施策として「被災者の生活と生業の再建に向けた対策パッケージ」を取りまとめている<sup>6</sup>。国土交通省は、本パッケージ内の施策として、廃棄物・

---

(平成30年11月27日重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議報告)のほか、ブロック塀、ため池等に関する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、国土強靱化基本計画における45のプログラムのうち、重点化すべきプログラム等20プログラムに当たるもので、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策としての緊急対策160項目を、3年間(平成30年度～令和2年度)で集中的に実施するものであり、おおむね7兆円の事業規模となっている。

<sup>4</sup> 高速道路は基本計画上4車線以上で設計されているが、初期投資を抑えるためとともに道路網の早期完成を目指すため、暫定的に2車線のみを開通させた道路区間をいう。

<sup>5</sup> 本稿では、事業・施策ごとに分類して予算を記載しているため、一つの事業が複数の分野に該当する場合は、当該事業予算を重複して計上している。

<sup>6</sup> 翌日、本パッケージに盛り込んだ施策のうち、被災者の生活の再建、生業の再建に向け、緊急に対応すべき

土砂の撤去、住宅の再建、観光需要喚起に向けた対策、公共土木施設等の災害応急復旧等、地域住民の交通手段の確保等の取組を進めている<sup>7</sup>。

「安心と成長の未来を拓く総合経済対策」（令和元年12月5日閣議決定）では、上記施策を実施するための元年度予算における予備費とともに、「15 か月予算」の考え方の下、元年度補正予算（12月13日閣議決定）<sup>8</sup>、2年度予算の「臨時・特別の措置」を適切に組み合わせることにより、国民の安心・安全の確保等について機動的かつ万全の対策を講ずるとしている。

### 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、国土強靱化の取組の加速・深化

##### ア 「3か年緊急対策」の着実な実行

「3か年緊急対策」については、3年目に当たる令和2年度予算においても、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に係る各般の対策を、ハード・ソフトの両面から実行するとしている。

国土交通省は、ハード・ソフト両面から67項目の対策を集中的に実施するとしている。ハード対策としては、市街地再開発事業等に併せた集合住宅や住宅団地における浸水防止対策等、ソフト対策としては、浸水想定図が未作成の河川における水害リスク情報の提供や防災情報アクセス集中対策等に取り組むとしている。

##### イ 「水防災意識社会」<sup>9</sup>の再構築に向けた水害対策の推進

令和元年台風第19号等、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ため、ハード整備と土地利用規制等のソフト施策が一体となった防災・減災、国土強靱化の取組を強化するとして6,247億円（1.44倍）【うち臨時・特別の措置1,646億円】が計上された。

具体的な施策として、気候変動による豪雨の頻発化・激甚化等を踏まえた河川整備計画等の見直し、洪水氾濫を未然に防ぐための計画的な河道掘削や堤防強化等を推進するとしている。

##### 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

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

---

策を実施するために必要な措置として1,316億円の予備費の使用を閣議決定している。

<sup>7</sup> 国土交通省関係の令和元年度予備費使用については92億円が計上されている。内訳としては、令和元年台風第15号及び第19号により①災害を受けた河川等において、国が施行する河川維持修繕事業及び砂防災害関連緊急事業に要する経費として63億円、②被災地域における旅行需要を喚起するため、県等が行う観光支援等に要する経費として29億円が、それぞれ計上されている。

<sup>8</sup> 国土交通省関係の令和元年度補正予算国費総額は、1兆2,634億円となった。「安心と成長の未来を拓く総合経済対策」において、取り組む施策として掲げられた①災害からの復旧・復興と安全・安心の確保、②経済の下振れリスクを乗り越えようとする者への重点支援、③未来への投資と東京オリンピック・パラリンピック後も見据えた経済活力の維持・向上の3つの柱について、各項目の実施に必要な経費を計上している。

<sup>9</sup> 「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。

設の重点的整備や要配慮者利用施設に関する土砂災害対策の推進など、ハード・ソフト一体となった総合的な対策を推進することとし、1,309億円（1.38倍）【うち臨時・特別の措置324億円】が計上されている。

#### エ 南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策等の推進

南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型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経費として、2,303億円（1.64倍）【うち臨時・特別の措置794億円】が計上されている。

具体的には、防災ヘリ更新、機器整備、民間人材育成等によるTEC-FORCE<sup>10</sup>等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、水門等の自動化・遠隔操作化等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、住宅・建築物の耐震化や防火対策等の推進に182億円（1.03倍）【うち臨時・特別の措置6億円】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や、住宅・建築物の耐震化を加速するための耐震改修等の取組への支援の強化等を行うとしている。

#### カ 首里城の復元に向けた取組の推進

令和元年10月の火災により焼失した首里城について、首里城復元のための関係閣僚会議において策定された「首里城復元に向けた基本的な方針」に基づき、復元に向けた取組を、国営公園等事業（沖縄分）38億円の内数を充当し、進めるとしている。

#### キ 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等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、異常気象や激甚化する災害に対応するための予測精度の向上や観測体制の強化や、監視カメラの整備等による河川の水位や画像情報などの河川情報の充実と確実な提供などが挙げられ、その経費として47億円（1.38倍）【うち臨時・特別の措置37億円】が計上されている。

#### ク 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とより、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輸送ルートが確保されるよう、啓開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。

<sup>10</sup> 「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構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。

具体的には、広域交通への影響を回避する代替性確保のためのミッシングリンク等の整備、大規模災害に備えた道路等の防災（斜面・盛土等）・震災対策（耐震補強等）等が重要であり、これらの経費として4,094億円（1.56倍）【うち臨時・特別の措置1,146億円】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

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ており、今後急速に老朽化が進行することが予想され、維持管理・更新費の増大等が懸念されている。「事後保全」から「予防保全」への転換（計画的なメンテナンス）による費用の平準化・縮減や、新技術の現場への導入による作業の省人化・効率化、多様な分野の技術や民間のノウハウを活用したメンテナンス産業の育成・拡大等により、インフラメンテナンス革命を進めていくことが必要である。インフラ長寿命化計画（行動計画）<sup>11</sup>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推進する経費として6,901億円（1.41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、都市部などの有人地帯における無人航空機の利活用実現に向けた安全対策等を推進することとしており、4億円（1.16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生活道路のエリア等の効果的な交通安全対策の推進、無電柱化推進計画<sup>12</sup>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1,688億円（1.25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

防災・安全交付金<sup>13</sup>については、頻発する風水害・土砂災害や大規模地震・津波に対する防災・減災対策等、地方公共団体等の取組を集中的に支援するため、令和2年度予算にお

---

<sup>11</sup> 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。

<sup>12</sup> 「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1,400kmの新たな無電柱化の着手を目標としている。なお、その後平成30年台風第21号による電柱倒壊を踏まえ、整備延長について、「3か年緊急災害」による緊急輸送道路約1,000kmが追加されている。

<sup>13</sup> 地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策の取組、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組を集中的に支援する交付金であり、平成24年補正予算において創設された。一方、平成22年度に創設された「社会資本整備総合交付金」は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もので、令和2年度においては7,672億円（0.91倍）【うち臨時・特別の措置349億円】が計上されている。

いては、1兆388億円（1.00倍）【うち臨時・特別の措置2,541億円】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て集中的な支援を可能とする個別補助制度が令和元年度予算において創設・拡充されたが、2年度予算においても、引き続きストック効果を早期・着実に発現させる必要があるものについて、個別補助化を推進するとし2,255億円（皆増）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月に海上保安体制強化に関する関係閣僚会議において決定された「海上保安体制強化に関する方針」に基づき、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海上保安体制の強化が推進されている。

令和2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、2,254億円（1.05倍）【うち臨時・特別の措置43億円】が計上されている。

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、436人の新規増員が認められた。定員合理化分286人（減員）を差し引き150人の純増となり、令和2年度定員は1万4,328人になる見込みである。

## 4. 生産性と成長力の引上げの加速

### （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

#### ア 効率的な物流ネットワークの強化

平成27年3月の首都高速中央環状線の全線開通、29年2月の圏央道（首都圏中央連絡自動車道）及び30年6月の外環（東京外かく環状道路）の延伸などにより、首都圏三環状道路の整備率は8割程度に達した。大都市圏環状道路等の整備やピンポイント渋滞対策<sup>14</sup>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引き続き図るとしている。

令和2年度予算においては、4,304億円（1.04倍）が計上されている。具体的には、三大都市圏環状道路等の整備、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<sup>15</sup>の活用と新たな審査・モニタリングシステムに

<sup>14</sup> 「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。

<sup>15</sup> センシング技術応用研究会によれば、「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。〈<http://tri-osaka.jp/dantai/sstj/sstjaisatsu.html>〉（令2.1.22最終アクセス）

よる特車<sup>16</sup>通行許可の効率化等を実施するとしている。また、中京圏での新たな料金制度導入等の検討を行うとしている。

さらに、高速道路の整備については、低金利環境をいかして超長期かつ低金利の財政融資資金の活用を通じて投資余力を増大させ、高速道路の機能強化を加速させる措置が講じられている。令和2年度は、1兆1,200億円の財政融資資金の活用により6,000億円程度の金利負担の軽減効果が期待され、これによる投資余力の増大により、①暫定2車線区間における4車線化による機能強化、②大都市圏環状道路の整備促進等を図るとしている。

## イ 都市の国際競争力の強化

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催後も成長が期待される都市の中枢拠点において、民間投資の誘発や国際的な人材の誘致を図り、都市の国際競争力を強化するため、道路や鉄道施設等の重要インフラや市街地開発事業の都市基盤整備を重点的かつ集中的に推進するとしている。

令和2年度予算においては、国際ビジネス拠点を支える都市基盤の整備や民間都市開発事業の促進、シティプロモーション等の推進などに129億円（1.26倍）が計上されている。

## ウ 航空ネットワークの充実

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催を前に、首都圏における航空需要は増加の一途をたどっており、また、国際競争力の強化や訪日外国人旅行者の受入対応等の観点からも、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喫緊の課題である。

国土交通省は、令和元年8月7日に「第5回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」を開催し、その席で、関係自治体等から、国がこれまで実施してきた騒音・落下物対策や丁寧な情報提供や追加の対策への評価、機能強化に関し、国の事業として国の責任の下で進めるものと理解する旨の発言等がなされ、国土交通省として、これらの発言及び住民に引き続き心配の声があること等を踏まえ、今後も丁寧に対応する旨の回答がなされた。翌8日には、これら意見を踏まえ、小型機による飛行検査、新飛行経路の周知、実際の航空機による試験飛行を経て、令和2年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、国際線を増便することを発表した。

令和2年度予算においては、首都圏空港等の機能強化に向けて、羽田空港のアクセス鉄道、駐機場、航空保安施設等の整備、成田空港におけるC I Q<sup>17</sup>施設等の整備と出資を通じた空港会社の財務基盤強化、航空需要増大に対応するための処理容量拡大に向けた管制空域の抜本的再編の推進等に190億円（1.01倍）が計上されている。

## エ 整備新幹線の着実な整備

<sup>16</sup> 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両を「特殊な車両」とし、道路を通行するには特殊車両通行許可が必要となる。

<sup>17</sup> 税関（Customs）、出入国管理（Immigration）、検疫所（Quarantine）の略。



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（諫早～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（令和 17 年度）を 5 年前倒し、金沢～敦賀は 37 年度（令和 7 年度）を 3 年前倒し、武雄温泉～長崎は 34 年度（令和 4 年度）を可能な限り前倒しするとされており、令和 2 年度予算においては、804 億円が計上されている（1.01 倍）。

#### オ 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化等

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することは、我が国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、我が国においても港湾の競争力強化が課題となっている。

国土交通省は、今後は、欧州・北米航路を始め、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、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貢献することを政策目標として、「Cargo Volume（貨物量）」「Cost（コスト）」「Convenience（利便性）」の 3 つの要件を備えた国際コンテナ戦略港湾の実現を目指すこととしている。このため、同省は、重点的・効率的な集貨、コンテナターミナルの生産性向上、港湾の完全電子化を始めとする「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の 3 本柱の取組を引き続き推進するとしている。

令和 2 年度予算では、バルク（ばら積み貨物）船の大型化に対応した港湾機能強化や効率輸送に向けた企業連携の促進、環境負荷の小さい LNG 燃料船の増加に対応した LNG バンカリング拠点の形成支援等に 530 億円（1.01 倍）が計上されている。

また、地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備に向けて、フェリー・RORO<sup>18</sup> 船の活用等の物流効率化に資する港湾施設や洋上風力発電促進のための基地港湾の整備を推進するために 129 億円（1.02 倍）が計上されている。

加えて、令和 2 年度関税改正において、欧州・北米航路に就航するコンテナ貨物定期船が国際戦略港湾に入港する際のとん税及び特別とん税について、2 年 10 月 1 日より当分の間引き下げることとされている<sup>19</sup>。

## （2）観光先進国の実現

令和元年の訪日外国人旅行者数は前年比 2.2% 増の 3,188 万人となり、訪日外国人旅行者消費額についても過去最高の 4 兆 8,113 億円となった<sup>20</sup>。2020 年は、訪日外国人旅行者数

<sup>18</sup> RORO 船（Roll-on roll-off ship）とは、貨物を積んだトラックやトレーラーが自走で乗降でき、そのまま運べる船。

<sup>19</sup> なお、本院国土交通委員会において令和元年 11 月に成立した「港湾法の一部を改正する法律案に対する附帯決議」に、「九 国際基幹航路の維持・拡大を図るに当たっては、国際基幹航路に就航する外貿コンテナ定期船の入港に係る負担軽減により、国際競争力を強化することが重要であることから、国際戦略港湾に入港した場合に係るとん税及び特別とん税について、地方財政に与える影響にも勘案しつつ、その負担軽減に向けた取組を推進すること。」が掲げられている。

<sup>20</sup> 日本政府観光局（JNTO）「訪日外客数」、観光庁「訪日外国人消費動向調査 2019 年全国調査結果（速

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に向け、国際観光旅客税を活用し、観光先進国の実現に資する取組を一層推進するとしている。

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。

令和2年度予算においては、出入国審査・税関検査の円滑化、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整備への支援、国別の戦略的プロモーション、MICE<sup>21</sup>誘致の国際競争力の強化、観光産業の生産性向上や人材育成、宿泊業における外国人材の活用等の取組への支援等、各種施策の推進に841億円（1.04倍）が計上されている。

### （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

ビジネスの機会拡大・効率化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おり、令和2年度予算においては、リモートセンシング<sup>22</sup>等を活用した効率的な地籍調査や高精度測位や3次元地図等の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等に115億円（1.07倍）【うち臨時・特別の措置12億円】が計上されている。

#### イ PPP/PFIの推進

PPP/PFI<sup>23</sup>を推進することにより、民間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、民間の事業機会の創出により経済成長を促進させていくとしている。

令和2年度予算では、インフラの維持管理に係る官民連携事業の導入支援、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に375億円（1.18倍）が計上されている。

#### 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（令和元年度改訂版）」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

報）

<sup>21</sup> MICEとは、企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字を使った造語で、これらのビジネスイベントの総称。

<sup>22</sup> リモートセンシングとは、地球観測衛星等のように遠く離れたところから、対象物に直接触れずに対象物の大きさ、形及び性質を観測する技術。

<sup>23</sup> 特定非営利活動法人日本PFI・PPP協会によれば、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がとされる。〈<http://www.pfikyokai.or.jp/about/index.html>〉（令2.1.22最終アクセス）

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。

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 2019」（平成 31 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。

令和 2 年度予算においては、質の高いインフラの海外展開に向けた取組を官民一体で推進するために 28 億円（1.07 倍）が計上されている。

#### **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」<sup>24</sup>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船舶の航行における燃料無駄遣い解消・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海事産業が獲得することを目指す取組である「j-Ocean」から成る「海事生産性革命」を推進している。

令和 2 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 2025 年まで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等の支援を行うほか、海洋権益の保全・確保等を推進するため、140 億円（1.05 倍）が計上されている。

### **（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の活用、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。

具体的施策として、①建設業においては、適正な工期設定等による長時間労働の是正や週休 2 日確保等の取組の推進、建設キャリアアップの促進・活用や社会保険加入等による安心して働ける環境の整備、地域建設産業の生産性向上及び持続性確保、②運輸業においては、バス事業や自動車整備業の担い手確保・育成、操縦士・整備士・保安検査員の養成・育成に向けた訓練内容の高度化等の推進、船員の確保・育成や船内環境の改善に向けた取組の推進、③造船業においては、技術・技能者の確保・育成や外国人材の適正な活用、このほか、物流の生産性向上に向けて、企業間連携や新技術等による物流効率化、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の推進などが挙げられる。

上記の諸施策の推進のための経費として、令和 2 年度予算においては、35 億円（1.02 倍）が計上されている。

<sup>24</sup> 国土交通省は、令和元年を生産性革命「貫徹の年」と位置付け、生産性革命におけるプロジェクトを①次世代モビリティの推進／スマートシティの推進、②データの横断的フル活用、データプラットフォームの構築等、③インフラの整備・管理・機能や産業の高度化、④観光先進国の実現・地域空間の魅力向上の 4 つの体系に分け、計 56 の施策をそれぞれに位置付けた。

## イ オープンデータ・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」を、生産性革命プロジェクトの一環として推進している。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たとしている。

令和2年度予算では、公共から民間まで幅広い建設業でのBIM/CIM<sup>25</sup>の推進、i-Construction 推進コンソーシアム<sup>26</sup>による新技術導入に向けたマッチング等の推進、地方公共団体や中小建設業者におけるICT施工の普及等に25億円(1.35倍)【うち臨時・特別の措置4億円】が計上されている。

### (5) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等における対応

国土交通省は、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向け、セキュリティ・防災対策の強化、ユニバーサルデザインの推進、訪日促進等の施策を講ずるとしている。

令和2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、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<sup>27</sup>等を進めるとしている。

## 5. 豊かな暮らしやすい地域づくり

### (1) コンパクト・プラス・ネットワーク、スマートシティ、次世代モビリティの推進

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等の一部を改正する法律(平成26年法律第39号)が成立し、立地適正化計画制度<sup>28</sup>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、477団体(令和元年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、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、まちの賑わいの創出につながるとされる。国土交通省は、これを「コンパクト・プラス・ネッ

<sup>25</sup> BIM/CIM (Building/ Construction Information Modeling, Management) とは、品質確保とともに生産性向上を目的として、調査、設計段階から3次元モデルを導入し、施工、維持管理の各段階においても、属性情報(材料、強度等)を付与しながら一連の建設生産・管理システムにおいて活用すること。

<sup>26</sup> 「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。

<sup>27</sup> 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。

<sup>28</sup> 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。

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して推進している。

令和2年度予算では、①安全で魅力あふれるコンパクトなまちづくりの推進に資するため、立地適正化計画に基づく都市・居住機能の誘導・集約を図る地方公共団体への支援、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、「居心地が良く歩きたくなる」ウォークブルなまちなかづくりへの支援等に883億円(4.89倍)、②新技術や官民データの活用により、都市の諸課題を解決するスマートシティを推進するために2億円(2.01倍)、③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ネットワークの構築等に2,579億円(1.05倍)、④人口減少や高齢化を踏まえ、関係者の連携やICT等新技術の活用の促進など、利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワーク等の実現に向けた取組を推進するために303億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371億円(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・向上を図るため、市町村が行う空き家の活用や除却等の総合的な支援の強化等の経費として58億円(1.49倍)、③全ての利用者の安全性向上を図るためのホームドアの更なる整備等バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進に82億円、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、定住促進や交流人口の拡大等に向けて、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(1.00倍)、⑤「民族共生象徴空間(ウポポイ)」(令和2年4月開業)を通じたアイヌ文化の復興等の促進に18億円(1.87倍)が計上されている。

## (3) 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

厚生労働省が令和元年12月に公表した「令和元年人口動態統計の年間推計」では、自然増減数が51万2,000人減と人口減少に歯止めがかからない状況である。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。

令和2年度予算では、①既存住宅流通・リフォーム市場の活性化に向けて、既存住宅が適正に評価され流通する仕組みの開発等に対する支援、既存住宅の長寿命化や省エネ化等のリフォームへの支援、住宅瑕疵等に係る情報を活用するための情報インフラ整備に対する支援等に117億円(1.18倍)、②若年・子育て世帯や高齢者世帯が安心して暮らせる住まいの確保のため、住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅等を活用した住宅セーフティネット制度の強化、公的賃貸住宅の建替・改修等と併せて子育て支援施設等を導入する取組への支援、サービス付き高齢者向け住宅の整備促進等に1,101億円(1.05倍)、③2030年度の民生部門のCO<sub>2</sub>削減目標の達成に向け、省エネ住宅・建築物の普及を図るため、中小住宅生産者等への支援体制の整備、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・改修等への支援の促進、CLT等や地域の気候風土に応じた建築技術を活用した先導的な取組への支援の強化等に320億円(1.03倍)、④令和元年10月の消費税率引上げに伴う住宅需要の変動を平準化することで、税率引上げ後の消費を喚起・下支えするため、住宅取得に係る給付措置等を実施するために1,146億円【うち臨時・特別の措置1,145億円】が計上されている。

## 6. 復興庁関係予算について

東日本大震災は、令和2年3月で10年目を迎えることとなる。この間政府は、平成23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、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とした。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。

令和元年12月20日、政府は『復興・創生期間』後における東日本大震災からの復興基本方針を閣議決定し、地震・津波被災地域においては、復興・創生期間後5年間において、国と被災地方公共団体が協力して残事業に全力を挙げて取り組むことにより、復興事業がその役割を全うすることを目指すとしている。また、原子力災害被災地域においては、中長期的な対応が必要であり、引き続き国が前面に立って取り組むとし、当面する10年間は、本格的な復興・再生に向けた取組を行うとしている。なお、5年目には事業全体の在り方を見直すとしている。また、被災地の要望を踏まえ、復興を支える組織として、復興庁の設置期間を令和3年度から12年度まで10年間延長するとともに、令和7年度に組織の在り方を検討するとしている。そのため、第201回国会(常会)において、所要の法案の提出が見込まれている。

令和2年度復興庁予算の総額は、1兆4,024億円であり、被災者支援(493億円)、住宅再建・復興まちづくり(5,472億円)、産業・生業(なりわい)の再生(516億円)、原子力災害からの復興・再生(7,481億円)の4分野から構成されている(図表2参照)。

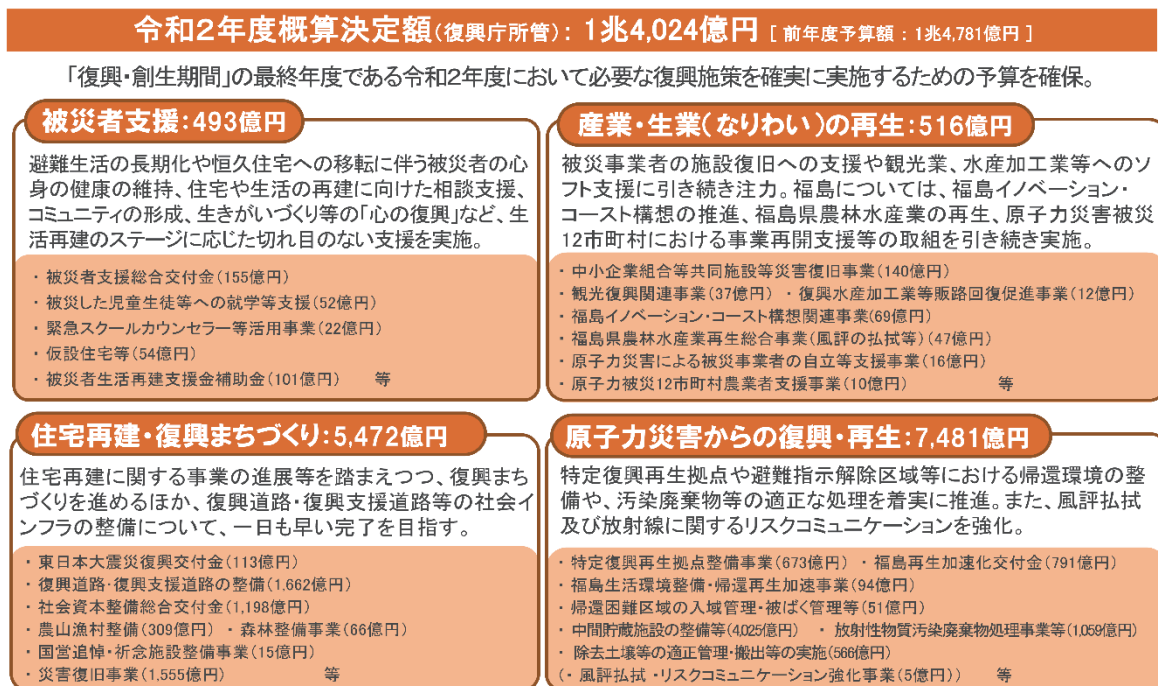
「被災者支援」については、①復興の進展によって生じる「心身のケア」、「コミュニティ形成・再生」、「住宅・生活再建の相談支援」及び「心の復興」等の課題に対する取組を一体的に支援する「被災者支援総合交付金」に155億円、②住宅が全壊、大規模半壊等の一定の要件に該当した被災世帯を対象に基礎支援金(最高100万円)、加算支援金(最高200万円)を支給する「被災者生活再建支援金補助金」に101億円、③被災者に供与している応急仮設住宅(賃貸型を含む)の供与期間の延長に伴う経費等に54億円などが計上されている。

「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 113 億円、②復興道路・復興支援道路の整備に 1,662 億円、③被災した漁港施設、海岸保全施設、農地・農業用施設、上水道、学校等の復旧事業に 1,555 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に被災中小企業者等の施設復旧等を支援する「中小企業組合等共同施設等災害復旧事業」に 140 億円、②地域の発案に基づくインバウンドを呼び込む取組等への支援に 37 億円、③構想の拠点施設運営や農林業に関するロボットなどの先端技術の開発支援等を内容とする福島イノベーション・コースト構想関連事業に 69 億円などが計上されている。

図表 2 令和 2 年度復興庁予算概算決定のポイント



※上記のほか、「新しい東北」の創造(6億円)、東日本大震災 10 周年事業(1億円)、復興庁一般行政経費等(56億円)を計上

(出所)「令和 2 年度復興庁予算概算決定概要」(復興庁)

「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」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 791 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 673 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 94 億円などが計上されている。

第二の「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 4,025 億円、②除染特別地域からの除去土壌等の仮置場で

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 566 億円などが計上されている。

なお、発災から10年の節目を迎えるに当たり、政府主催のシンポジウムの開催やNPO等が行った支援のノウハウ・課題の共有等に関する復興発信事業を実施するため、「東日本大震災10周年事業」の経費として、1億円が計上されている。

## 7. おわりに

令和元年は、台風第15号及び第19号等により、全国各地に甚大な被害が発生した。この10年間だけでも何らかの大規模自然災害が毎年発生しており、改めて災害から身を守るためには、何ができるのかということがクローズアップされた。

災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第2条第1号は、「災害」を「暴風、竜巻、豪雨、豪雪、洪水、崖崩れ、土石流、高潮、地震、津波、噴火、地滑りその他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他その及ぼす被害の程度においてこれらに類する政令で定める原因により生ずる被害をいう。」と定義している。

国土交通省では、一連の災害を踏まえて社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会の都市計画基本問題小委員会での議論を踏まえて、令和元年7月に「中間とりまとめ」を公表した。この中では、まちづくりにおいても、土砂災害特別警戒区域、浸水想定区域など災害のおそれがあるとして指定等がなされている区域における居住や施設立地等の土地利用の在り方を始め、安全な都市の形成への取組の強化が求められていると指摘しており、都市計画と防災対策では、時間軸、対象、対策手法等の面で違いはあるものの、その点を十分に考慮しつつ、災害に対する住民の安全を確保するため、連携を強化していくことが重要であるとしている。

上記「中間とりまとめ」では、土砂災害や浸水被害が念頭に置かれているが、災害の種類は、これだけにとどまらないことは、言うまでもない。このようなことを踏まえても、国民の生命をまもり、社会経済活動の継続性を確保していくことは容易な事ではなく、改めて防災・減災のためのインフラ整備や都市計画、さらにはソフト施策の在り方等、国土交通行政に係る課題は山積している。

我が国の人口減少が進む中、コンパクト・プラス・ネットワークの実効性の確保、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、既存住宅の流通促進、現場を支える技能人材の育成・確保等に向けた働き方改革等の推進、観光施策の充実等限られた財源の中での効率的な事業の執行に向けて、地域のニーズを踏まえつつ、必要性の高い事業への重点化を図ることが求められている。また、復興庁予算については、これまで首都圏の電力供給に大きな役割を果たしてきた福島県に対して、「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む必要があることから、復興・創生期間後の対応や予算の財源の在り方に関する更なる検討が不可欠である。そのためにも、有意義な政策論議が深まることが望まれるところである。

（さいとう こういち、こばやし わたる）