

## 参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	令和5年度国土交通省関係予算のポイント
著者 / 所属	村田 和彦 / 国土交通委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	453号
刊行日	2023-2-8
頁	148-162
URL	<a href="https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20230208.html">https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20230208.html</a>

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください (TEL 03-3581-3111 (内線 75013) / 03-5521-7686 (直通))。

## 令和5年度国土交通省関係予算のポイント

村田 和彦

(国土交通委員会調査室)

1. 令和5年度国土交通省関係予算の概要
2. 防災・減災、国土強靱化の推進
3. 知床遊覧船事故への対応
4. 国土交通分野におけるカーボンニュートラルの実現
5. 観光立国の復活
6. 国際海上輸送の確保
7. 海上保安体制の強化に向けた取組
8. 統計改革の推進

### 1. 令和5年度国土交通省関係予算の概要

国土交通省は、令和5年度予算の基本方針において、新型コロナウイルス感染症の影響による交通・観光需要の減少等に伴い、関係事業者は未曾有の危機に瀕しているとともに、豪雨や大雪等の自然災害の激甚化・頻発化や資源価格高騰等、内外の難局に直面しているとの現状認識を示した上で、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたGX、イノベーション創出や新規創業等に資するDXへの投資の加速、経済安全保障の強化、分散型国づくり等の新たな時代の課題にも適切に対応しなければならないとした。その上で、令和5年度予算では、①国民の安全・安心の確保、②経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大、③豊かで活力ある地方創りと分散型国づくりの3点を柱に、令和4年度第2次補正予算と合わせて切れ目なく取組を進め、施策効果の早期発現を図るとしている。

基本方針の下、令和5年度国土交通省関係予算は、一般会計分が5兆8,714億円であり、切れ目なく取組を進めるとしている令和4年度第2次補正予算と合算すると7兆8,930億円となる（図表1参照）。また、これとは別に、東日本大震災復興特別会計分として401億円、財政投融资として2兆3,275億円がある。

国土交通省関係予算と公共事業関係費（国費）の関係を見ると、国土交通省関係予算のうち、公共事業関係費が89%を占めており、また、政府全体の公共事業関係費（令和5年度予算：6兆600億円）のうち、国土交通省分が87%を占めている。近年、公共事業関係費

については、繰越額が増加しており、建設工事の中核を担う技能労働者の人手不足、高齢化等の課題とも相まって施工余力が乏しいのではないかと指摘もなされている。

図表 1 国土交通省予算（国費）の概要

	令4・2次補正	令5当初	合計
治山治水	304,816	884,019	1,188,835
道路整備	312,556	1,671,083	1,983,639
港湾空港鉄道等			
港湾	80,275	244,403	324,678
空港	—	28,742	28,742
都市・幹線鉄道	8,198	22,822	31,020
新幹線	—	80,372	80,372
船舶交通安全基盤	5,897	21,245	27,142
住宅都市環境整備			
住宅対策	172,389	156,171	328,560
都市環境整備	75,400	574,486	649,886
公園水道廃棄物処理等			
下水道	7,592	77,295	84,887
国営公園等	4,713	32,386	37,099
社会資本総合整備			
社会資本整備総合交付金	29,066	549,190	578,256
防災・安全交付金	285,327	831,299	1,116,626
推進費等	200	19,542	19,742
災害復旧等	326,785	57,191	383,976
公共事業関係計	1,613,214	5,250,246	6,863,460
行政経費等	408,424	621,104	1,029,528
合計	2,021,638	5,871,350	7,892,988

(注) 単位：百万円

(出所) 国土交通省「令和4年度国土交通省関係第2次補正予算の概要」(令4.11)、  
国土交通省「令和5年度予算概要」(令5.1)

決算額で見た場合、近年、歳出予算現額に対する繰越額は30%台で推移している一方、不用額は1%前後となっている<sup>1</sup>。国土交通省は、公共事業関係費の執行について、繰越額が多額に上る原因は大型の補正予算が年度末近くに成立したためであり、繰越分も含め、公共事業予算はほぼ全額が執行されているとしている。また、建設業者の施工余力については、建設技能労働者の過不足率は落ち着き、ICT施工の増加等により施工効率も向上

<sup>1</sup> 国土交通省分の公共事業関係費における前年度繰越額等を含む歳出予算現額に対する翌年度繰越額の割合は、令和元年度が32.9%、2年度が35.1%、3年度が30.8%であり、同じく不用額の割合は、1.4%、0.8%、1.0%となっている。国土交通省によると歳出予算現額に対する契約額の割合は、令和4年度が78.1%、令和3年度補正予算が89.7%とされる。(各年度決算より計算、国土交通省「令和5年度予算決定概要」参照)

してきており、建設業団体等からも十分に施工余力があると聞いており特段問題ないとしている<sup>2</sup>。

国土交通省は、前述の基本方針において、公共事業の適確な推進を目指して、中長期的な見通しの下、必要かつ十分な公共事業予算の安定的・持続的な確保、資材価格の高騰等を踏まえた必要な事業量の確保に加えて、公共事業の効率的かつ円滑な実施、順調な執行のため、施工時期等の平準化や適正価格・工期での契約、必要な変更契約等による適切な価格転嫁、国庫債務負担行為の積極的な活用、地域企業の活用に配慮した適正規模での発注等を推進するとしている。また、新技術の導入やi-Construction<sup>3</sup>の推進、建設キャリアアップシステムの普及、技能者の賃金引上げ、週休2日の実現、外国人技能労働者の受入・育成等、生産性向上や働き方改革等にも取り組むとした上で、災害等に備え、防災体制等の拡充・強化を図るとの方針を示している。

以下、令和5年度国土交通省関係予算（以下「5年度予算」という。）のうち、主な事項を紹介することとしたい。その際、関連する主な税制改正や切れ目なく執行するとされる令和4年度第2次補正予算（以下「4年度2次補正」という。）も併せて紹介したい。

## 2. 防災・減災、国土強靱化の推進

令和4年は、1月に、トンガ諸島付近のフンガ・トンガ-フンガ・ハアパイ火山の大規模噴火に伴う我が国太平洋沿岸部への潮位変化、3月に、最大震度6強の福島県沖を震源とする地震、6月に、最大震度6弱の石川県能登地方を震源とする地震、7月以降の低気圧や前線による大雨、令和4年台風第14号、同台風第15号、12月下旬の日本海側を中心とした大雪等の災害に見舞われている。また、7月には、桜島の南岳山頂火口で爆発が発生し、一時噴火警戒レベル5の全員避難が発令される事態に至った。

自然災害が多発する我が国において、事前防災や減災その他迅速な復旧復興を成し遂げられる体制の整備が求められている。平成25年に、強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法が制定され<sup>4</sup>、府省庁横断的に地方公共団体や民間とも連携しながら施策が推進されている。

国土交通省では、防災・減災、国土強靱化の取組の一つとして、流域全体を俯瞰し、国や流域地方公共団体、企業・住民等のあらゆる関係者が協働して行う「流域治水」の取組を推進している。令和3年11月には、特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律（流域治水関連法）が全面施行され、流域治水の取組を推進するための法的基盤が整えられた。具体的には、その中核となる特定都市河川の指定を通じた河川への雨水の流出増加の抑制や、民間施設等も活用した流域における貯留・浸透機能の向上、水害リスクを踏まえたまちづくり・住まいづくりなどの取組が推進されている。また、災害対策として、

<sup>2</sup> 第210回国会参議院災害対策特別委員会会議録第3号5頁（令4.11.16）

<sup>3</sup> 調査・測量から設計・施工・維持管理までのあらゆるプロセスでICT等を活用して建設現場の生産性向上を図る取組をいい、国土交通省において基準類を整備の上、平成28年度から実施されている。

<sup>4</sup> 自然災害が頻発化、激甚化し、南海トラフ地震や首都直下地震等の発生も懸念される中、大規模な災害が発生した場合においても交通の機能が維持され、社会経済活動が持続可能となるよう必要な施策を講ずる必要があることから、令和2年12月に交通政策基本法とともに改正されている。

輪中堤や遊水地等、遊水機能を確保し早期に浸水被害の軽減が可能な流域治水型の施設整備が進められている。

令和3年7月に、静岡県熱海市で大雨に伴って盛土が崩落し、大規模な土石流災害が発生し死者・行方不明者28名（災害関連死1名含む。）、住家被害98棟に上る被害が発生した。同災害を受けた盛土の総点検の結果、危険な盛土等について法律による規制が必ずしも十分でない箇所が1,089か所に上っていることが判明した。令和4年5月、規制対象区域や規制対象行為の拡大、工事の許可基準の強化や中間検査・定期報告制度の新設等を内容とする宅地造成等規制法の一部を改正する法律（宅地造成及び特定盛土等規制法に題名変更）が成立した。令和4年12月20日に宅地造成等規制法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令が閣議決定され、令和5年5月26日に施行されることとなった。

水災害に加えて、南海トラフ地震、首都直下地震などの大規模地震の発生が懸念される中、発災後おおむね1日以内に緊急車両の通行を確保し、おおむね1週間以内に一般車両の通行を確保できるよう、ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化、高規格幹線道路等と並行する直轄国道とのダブルネットワーク化等が推進されている。

一方、高度成長期以降に集中的に整備された道路橋、トンネル、河川管理施設、下水道、港湾等の社会資本は、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる状況にあり、適切に予防保全を進め、機能の維持を図っていくことが重要となっている。

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令2.12.11閣議決定）の下、国土交通省では、所管の各種インフラ等を対象に、流域治水対策、道路ネットワークの機能強化対策、鉄道、港湾、空港等の耐災害性強化対策、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けて早期対応が必要な施設への集中的な老朽化対策、国土強靱化に関する施策をより効率的に進めるためのインフラDXの推進などの対策を推進している<sup>5</sup>。

他方、市区町村の防災対応や住民の主体的な避難行動を支援するため、気象庁、水管理・国土保全局や都道府県等により、注意報、警報、特別警報、土砂災害警戒情報、指定河川洪水予報など、様々な防災気象情報を段階的に発表し、大雨や暴風等とそれにより引き起こされる災害への警戒を呼び掛ける取組が進められている。その一環として、令和4年6月から警戒レベル相当情報（警戒レベル4相当（避難指示対象）以上）を補足する解説情報として線状降水帯による大雨の半日程度前からの呼び掛けが実施されている。令和4年度出水期の実績では、13回の呼び掛けに対し線状降水帯が3回発生した一方、呼びかけを行わなかった11回に対し線状降水帯が8回発生しており、予測精度の向上が課題となっている。

5年度予算として、防災・減災、国土強靱化の強力な推進に向けて、①「流域治水」の本格的実践に5,406億円（4年度2次補正との合計7,516億円）、②総合的な土砂災害対策の加速化・強化に966億円（同1,333億円）、③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に1,637億円（同2,648億円）、④密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進に150億円（同160億円）、⑤災害対応能力の強化に向けた線状降

<sup>5</sup> 5か年加速化対策分として、令和2年度第3次補正、令和3年度補正、令和4年度第2次補正において政府全体で5兆208億円が措置され、そのうち国土交通省分が3兆5,523億円となっている。

水帯等に関する防災情報等の高度化の推進に73億円（同889億円）、⑥災害時における物流・人流の確保に4,610億円（同6,648億円）、⑦盛土の安全確保対策の推進（令和5年度の防災・安全交付金の内数に加えて4年度2次補正に7億円）がそれぞれ計上されている。また、インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現に7,388億円（4年度2次補正との合計8,923億円）が計上され、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のため防災・安全交付金として8,313億円（同1兆1,166億円）が計上されている。

### 3. 知床遊覧船事故への対応

近年、船舶海難事故は減少傾向にあるが、令和3年の船舶海難隻数は1,942隻、船舶海難に伴う死傷者は263名に上っている。プレジャーボートが船舶海難隻数の52%、漁船が22%を占める一方、旅客船は2%となっている。船舶海難に伴う死傷者はプレジャーボート、漁船で85%を占め、旅客船は2%となっている<sup>6</sup>。しかし、令和元年は旅客船による死傷者が93名に上るなど、旅客船による事故の死傷者が必ずしも少ないわけではない。海上保安庁は、第4次交通ビジョン<sup>7</sup>の計画期間最終年である令和4年までに船舶事故隻数を1,600隻以下とするなどの目標を定め、船舶交通安全を始めとする海上安全の更なる向上を目指して取組を進めている。

こうした中、令和4年4月、知床半島西側カシュニの滝沖にて小型旅客船が沈没し、旅客18名と船長及び甲板員が死亡し、旅客6名が行方不明となる事故が発生した<sup>8</sup>。

「知床遊覧船事故対策検討委員会中間取りまとめ」（令4.7.14）では、事故を起こした事業者については、①令和3年6月の監査以降も、届出をした安全管理規程によらず事業を行うなど、多数の法令違反をしていたこと、②運航管理者の資格要件について虚偽の届出を行い、運航管理者による運航管理の実態が存在しない状態となっていたこと、③事故当日、運航基準に基づく発航を中止すべき条件に達するおそれがあったことが明らかであるにも関わらず、船長は発航を中止せず、かつ、運航管理者である社長は発航中止の指示を行わなかったこと、④事業者から無線設備を携帯電話に変更したい旨申出があり、日本小型船舶検査機構は内規に従ってこれを認めたものの、今回の事故の際、実際には当該設備で通話できなかつたと推測され、同機構が定める検査方法が十分でなかったことなどの問題を指摘している。

国土交通省は、6月30日に「小型旅客船事業者の安全情報の提供に係る指針」を策定するとともに、9月30日には、日本小型船舶検査機構において実施される検査方法の強化に向けた見直しを認可している。

12月15日、運輸安全委員会は、知床遊覧船事故の調査についての経過報告を行った。その中で、直接的な原因として船体構造に問題があったとした上で、発航の可否判断及び運

<sup>6</sup> 海上保安庁「令和3年海難の現況と対策～大切な命を守るために～」

<sup>7</sup> 交通政策審議会海事分科会船舶交通安全部会「船舶交通安全をはじめとする海上安全の更なる向上のための取組 答申」（平30.4.20）において示されている。

<sup>8</sup> 運輸安全委員会「船舶事故調査の経過報告について」（令4.12.15）

航継続の判断に問題があったこと、会社が安全管理規程を遵守していなかったこと、監査・検査の実効性に問題があったこと、これらの要因が重なった結果、事故の発生に至ったとしている。加えて、救命設備や通信設備に不備があったこと、捜索・救助体制に課題があったことにより、旅客等に甚大な被害を生じ、捜索・救助活動に時間を要したとしている。

これを踏まえて、国土交通大臣は、翌16日、事業者に対し、①船首甲板開口部を確実に閉鎖し、波浪などがたたいた時に容易に開くことがないかを確認するなど、船体に浸水のおそれがないことを緊急に点検すること、②航行する海域における避難港の存在、活用等について再確認することを求めた。また、安全性を更に高める観点から、限定沿海区域を航行区域とする小型旅客船の隔壁の水密化に関し、検討することを求めた。令和5年1月20日、日本小型船舶検査機構に対し、現場における検査実態を総ざらいした上で、2月20日までに検査業務の改善のための具体的方策を報告するよう指示した。

知床遊覧船事故対策検討委員会が取りまとめた「旅客船の総合的な安全・安心対策」（令4.12.22）では、主な対策として、①事業者の安全管理体制の強化、②船員の資質の向上、③船舶の安全基準の強化、④監査・処分の強化、⑤船舶検査の実効性の向上、⑥安全情報の提供の拡充、⑦利用者保護の強化を挙げている。また、留意すべき事項として、対策の早期かつ着実な実施とその進捗状況の検証とともに、対策の実効性確保策として、国の船舶の監査体制の強化、旅客船事業者や業界による積極的な取組、メリハリのある制度設計、IT等の積極的な活用を挙げている。

そこで、小型旅客船等の安全対策として、海事局に4年度2次補正に35.6億円が計上されている。また、知床遊覧船事故を受けた救助・救急体制の強化として、海上保安庁に5年度予算に3.6億円（4年度2次補正との合計10.8億円）が計上されている。

なお、旅客船の総合的な安全・安心対策を迅速に講ずるため、第211回国会に海上運送法等の一部を改正する法律案が提出される予定となっている。同法律案では、海上旅客輸送の安全の確保等を図るため、一般旅客定期航路事業等に係る許可制度の充実、対外旅客定期航路事業等に係る登録制度の導入及び旅客運送船舶運航事業（仮称）に係る安全統括管理者等の資格、職務等に関する規定の整備に加えて、旅客の輸送の用に供する小型船舶（仮称）の乗組員に対する教育訓練の実施の船舶所有者への義務付け等の措置が盛り込まれることとなっている。

#### 4. 国土交通分野におけるカーボンニュートラルの実現

地球の平均気温の上昇を1.5℃に抑えるためには、地球規模での2050年カーボンニュートラルの実現が必要とされている。我が国においても2050年カーボンニュートラルの実現が宣言され、2030年度の新たな温室効果ガス削減目標として、2013年度比46%削減を目指し、さらに、50%の高みに向けて挑戦を続ける方針が示されている。

2020年度の日本のCO<sub>2</sub>排出量10.4億トンのうち、国土交通省所管と関係の深い、運輸、業務その他、家庭の3部門は、1.85億トン、1.82億トン、1.66億トンであり<sup>9</sup>、我が国のC

<sup>9</sup> 国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2020年度）確報値」（令4.5）

CO<sub>2</sub>全排出量の約5割を占めている。地球温暖化対策計画（令3.10.22閣議決定）では、2030年度の温室効果ガス削減目標を達成するため、運輸、業務その他、家庭の3部門のCO<sub>2</sub>排出量を、それぞれ1.46億トン（2013年度比削減率35%）、1.16億トン（同51%）、0.70億トン（同66%）とする目標を掲げている。

「国土交通省環境行動計画」（令3.12）では、「国土交通グリーンチャレンジ」として、①省エネ・再エネ拡大等につながるスマートで強靱なくらしとまちづくり、②グリーンインフラを活用した自然共生地域づくり、③自動車の脱炭素化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築、④デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開、⑤港湾・海事分野におけるカーボンニュートラルの実現、グリーン化の推進、⑥インフラのライフサイクル全体でのカーボンニュートラル、循環型社会の実現の6つの重点プロジェクトを中心に主体や手段の総力を挙げ、また、6つの重点プロジェクト相互の連携の視点も含めて取り組んでいくとしている<sup>10</sup>。

このような中、国土交通分野での脱炭素社会の実現に向けて、相次いで関係法律が成立している<sup>11</sup>。第208回国会において、航空法等の一部を改正する法律では、持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進<sup>12</sup>や空港の再エネ拠点化等の航空分野における脱炭素化を推進するための仕組みが講じられた。

また、脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律では、住宅を含む全ての建築物への省エネ基準適合義務の対象拡大、建築物における木材利用の促進に資する建築基準の合理化等の措置により、建築物分野における省エネ対策の強化や木材利用の拡大等を図ることとされた。

第210回国会において、港湾法の一部を改正する法律では、臨海部に集積する産業と連携し、港湾における官民関係者が一体となった、カーボンニュートラルポートの取組を推進するための仕組みが講じられた。

鉄道は、他の交通機関と比較してエネルギー効率が高く、総じて環境負荷の低い交通機

<sup>10</sup> 計画には各分野の施策が実現した際のCO<sub>2</sub>削減見込量が示されており、主なものとして、ZEH・ZEB（脚注13参照）、建築・運用・廃棄時のCO<sub>2</sub>排出量に配慮したLCCM住宅・建築物等の普及促進（1,630万t）、事業用のバス・トラック・タクシー等への次世代自動車の普及促進、燃費改善（2,674万t）、省エネ・省CO<sub>2</sub>排出船舶の普及促進（181万t）、航空機の脱炭素化（202.4万t）、モーダルシフトの推進（334.5万t）等が挙げられている。

<sup>11</sup> 航空法関係では、本邦航空会社全体で2030年度までにCO<sub>2</sub>の年間排出量を基準年（国際航空：2019年、国内航空：2013年）の総排出量以下とすること、空港全体で2030年度までにカーボンニュートラルを実現することが、建築物省エネ法関係では、2013年度からの対策の進捗により、2030年度までに建築物に係るエネルギー消費量を約889万kℓ削減することが、港湾法関係では、港湾における水素・燃料アンモニア等の取扱貨物量（水素換算）をほぼゼロ（2020年）から100万トン（2030年）へと、港湾においてコンテナ貨物を取り扱う低炭素化荷役機械（トランスファークレーン、ストラドルキャリア）の導入割合を43%（2021年度）から60%（2022年度）、更に75%（2030年度）へと拡大すること等が目標・効果として挙げられている。

<sup>12</sup> 国土交通省航空局「航空の脱炭素化推進に係る工程表」（令3.12）では、2030年時点のSAF使用量について、「本邦エアラインによる燃料使用量の10%をSAFに置き換える」という目標を設定している。一方、2022年10月の第41回ICA O（国際民間航空機関）総会において、2050年にネット・ゼロとする長期目標と合わせて、排出量削減スキームであるCORSIA（市場メカニズムを活用した排出削減制度）における2035年までの取組についてカーボン・オフセット量の算定の基準となるベースラインを従来の2019年・2020年排出量の平均から2019年排出量の85%へと変更とする案が採択された。新たな国際目標に向けたSAFの導入促進が求められるが、世界のSAF供給量は2020年時点で6.3万kℓと世界のジェット燃料供給量の0.03%に過ぎず、国産SAFの安定的な供給体制の構築が急がれる。

関とされるが、CO<sub>2</sub>排出量の9割が電力由来であり、使用電力の4分の3が火力由来であること、また、日本全体の電力の約2%を消費しているとされる。そのため、鉄道分野においても脱炭素化に向けた取組が求められることとなる。国土交通省は、「鉄道脱炭素の方向性「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」中間とりまとめ」(令4.8)を踏まえて、①目指すべき姿、目標値の設定、②委託調査の実施、③支援制度の検討、④官民プラットフォームの設置、⑤ロードマップの作成に向けた取組を進めている。

5年度予算では、①ZEH・ZEB<sup>13</sup>の普及や木材活用、ストックの省エネ化など住宅・建築物の省エネ対策等の強化に980億円(4年度2次補正との合計2,480億円)、②グリーンインフラ等のインフラ・まちづくり分野における脱炭素化の推進に135億円(同224億円)、③自動車の電動化等の促進として4年度2次補正に21億円、④カーボンニュートラルポートの形成等の港湾・海事分野における脱炭素化の推進に427億円(同468億円)、⑤SAFの導入促進や空港の再エネ拠点化等の航空分野における脱炭素化の推進に21億円(同21.1億円)、⑥鉄道資産を活用した再エネ導入や沿線地域と連携したグリーン電力の地産地消等の鉄道分野における脱炭素化の推進に2億円(同6億円)などが計上されている。

また、令和5年度税制改正(以下「5年度税制改正」という。)<sup>14</sup>では、低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置(固定資産税)の令和7年3月31日までの2年間延長、海運・鉄道・航空に係る地球温暖化対策税(石油石炭税の上乗せ分)の還付措置の令和8年3月31日までの3年間延長をそれぞれ行うこととされている。

## 5. 観光立国の復活

観光関連産業の裾野は広く、大きな経済波及効果を有する総合産業と言い得るものであり、そのポテンシャルは大きい。国土交通省観光庁「旅行・観光関連産業の経済効果に関する調査研究報告書」(令3.3)によると、令和元年における国内の観光消費が29.2兆円に対し、直接効果として、国内生産額が27.8兆円、粗付加価値が14.0兆円、就業者数が260万人、税収が2.5兆円に上り、波及効果として、生産誘発額が55.8兆円、粗付加価値誘発額が28.4兆円、雇用誘発者数が456万人、誘発税収額が5.3兆円に上ると推計されている<sup>15</sup>。

明日の日本を支える観光ビジョン構想会議「明日の日本を支える観光ビジョン—世界が訪れたい日本へ—」(平28.3.30)において、観光を地方創生の切り札、成長戦略の柱

<sup>13</sup> ZEH(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)とは、20%以上の省エネを図った上で、再生可能エネルギー等の導入により、エネルギー消費量を更に削減した住宅をいい、その削減量に応じて、①ZEH(100%以上削減)、②Nearly ZEH(75%以上100%未満削減)、③ZEH Oriented(再生可能エネルギー導入なし)と定義している。また、ZEB(ネット・ゼロ・エネルギー・ビル)とは、50%以上の省エネを図った上で、再生可能エネルギー等の導入により、エネルギー消費量を更に削減した建築物をいい、その削減量に応じて、①ZEB(100%以上削減)、②Nearly ZEB(75%以上100%未満削減)、③ZEB Ready(再生可能エネルギー導入なし)と定義しており、また、30~40%以上の省エネを図り、かつ、省エネ効果が期待されているものの、建築物省エネ法に基づく省エネ計算プログラムにおいて現時点で評価されていない技術を導入している建築物のうち1万㎡以上のものを④ZEB Orientedと定義している。(「国土交通省環境行動計画」(令3.12)参照)

<sup>14</sup> 令和5年度税制改正での措置内容は、第211回国会に提出予定の所得税法等の一部を改正する法律案、地方税法等の一部を改正する法律案に盛り込まれている。本稿記載内容は、「令和5年度税制改正の大綱」(令4.12.23閣議決定)、国土交通省「令和5年度国土交通省税制改正概要」(令4.12)による。以下同じ。

<sup>15</sup> 令和4年3月に令和2年推計が公表されているが、本稿では、新型コロナウイルス感染症の流行前の令和元年推計を用いている。

と位置付け、我が国の基幹産業へと成長させるべく、特に外国人旅行者の訪日しやすい環境づくりが求められ、これを踏まえた観光施策が推進された。

令和2年に入り、世界的な新型コロナウイルス感染症の流行により移動制限が課され、内外の旅行者が減少する中、インバウンド需要はほぼ蒸発し、度重なる緊急事態宣言やまん延防止等重点措置による行動制限に伴い国内旅行も大きく減少した。令和4年3月21日にまん延防止等重点措置が終了し、移動制限の緩和や令和4年6月以降の外国人観光客の入国規制の緩和を受け、観光関連分野の回復傾向が見られるものの、コロナ禍前の水準には達していない。(図表2参照)

図表2 我が国の観光の推移

	2019年	2020年	2021年	2022年
○ 訪日外国人				
旅行者数	3,188万人	412万人	25万人	383万人
延べ宿泊者数	1億1,566万人泊	2,035万人泊	432万人泊	1,096万人泊
旅行消費額	4兆8,135億円	7,446億円	1,208億円	8,991億円
○ 日本人				
国内旅行者数	5億8,710万人	2億9,341万人	2億6,821万人	3億675万人
延べ宿泊者数	4億8,027万人泊	3億1,131万人泊	3億1,346万人泊	3億9,572万人泊
旅行消費額	21兆9,312億円	9兆9,738億円	9兆1,835億円	12兆668億円

(注) 2022年欄は、訪日外国人旅行者数：12月(推計値)、同延べ宿泊者数：11月(1次速報値)、同旅行消費額：7-9月期まで試算値、10-12月期は1次速報値、日本人国内旅行者数：7-9月期(速報値)、同延べ宿泊者数：11月(1次速報値)、同旅行消費額：7-9月期(速報値)、全て1月以降の累計値

(出所) 独立行政法人国際観光振興機構、観光庁資料より作成

深刻な影響が続く観光関連産業の事業継続と雇用維持を図るため、雇用調整助成金の特例措置や実質無利子・無担保融資などの取組に加えて、全国一律に観光需要の底上げを図る「Go To トラベル事業」(令2.7~令2.12(一時停止))や都道府県が実施する「県民割」事業への支援としての「地域観光事業支援」(令3.4~令4.9)、「全国旅行支援」(令4.10~)などの需要喚起策が実施されてきた。全国旅行支援は、令和5年1月10日の再開以降、割引率20%、割引上限額を交通付き旅行商品が1泊当たり5,000円、それ以外が3,000円、クーポン券が平日2,000円、休日1,000円とした上で、これまでに措置した予算の範囲内で都道府県において設定することとされ、予算がなくなり次第、順次終了される。

一方、新型コロナウイルス感染症の流行前から、観光地や宿泊業、旅行業については、構造的課題を抱えており、稼ぐ力の低下が課題とされていた。売上高営業利益率は、宿泊業は令和元年度においても全産業平均と比較しても低いが、2年度、3年度と続けて20%台半ばのマイナスとなっている。従業員一人当たりの付加価値額は、令和元年度は宿泊業が全産業平均の約6割の水準であったが、3年度は約4割の水準に低下している。また、平均従業員数は、令和元年度と比較して3年度は、全産業平均がやや増加しているのに対

し、宿泊業は11.5万人減少している。(図表3参照)

なお、四半期別法人企業統計調査(令和4年7～9月期)によると、売上高営業利益率は、全産業平均の4.0%に対し、宿泊業は▲2.0%と厳しい状況が続いている。

図表3 全産業・陸運業・宿泊業における経営状況の比較

	売上高営業利益率(%)			従業員一人当付加価値(万円)			期中平均従業員数(万人)		
	全産業	陸運業	宿泊業	全産業	陸運業	宿泊業	全産業	陸運業	宿泊業
令和元年度	3.7	5.3	0.1	715	634	428	4,122.8	254.9	60.7
令和2年度	3.1	-3.2	-26.5	688	497	242	3,971.9	244.9	52.4
令和3年度	3.7	-0.2	-25.1	722	537	268	4,157.3	255.0	49.2

(出所) 財務省「年次別法人企業統計調査」(各年度)より作成

アフターコロナ時代における地域活性化と観光産業に関する検討会が取りまとめた「アフターコロナを見据えた観光地・観光産業の再生に向けて～稼げる地域・稼げる産業の実現～(最終とりまとめ)」(令4.5)では、①観光地の面的な再生・高付加価値化の推進、持続可能な観光地経営の確立、②その中核を担う宿泊業や旅行業などの観光産業の構造的課題の解決を通じて、地域・産業・住民における地域活性化の好循環の創出、「稼げる地域・稼げる産業」の実現を目指していくことを求めている。

また、インバウンド分野について、観光庁が取りまとめた「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくりに向けたアクションプラン」(令4.5)では、いわゆる高付加価値旅行者(着地消費額100万円以上/人)は、訪日旅行者全体の0.9%(28.7万人)である一方、消費額は11.5%(5,523億円)を占め買物などモノ消費の割合が大きいとしている。そのため、三大都市圏への訪問率が高く、地方への訪問率が低いとの課題があるとした上で、高付加価値旅行者の地方への誘客を目指して、今後、全国10か所程度のモデル観光地を決定の上、令和5年度以降、施策を集中的に実施していくとしている。

政府は、訪日外国人旅行消費額の年間5兆円超の速やかな達成を目指し、集中的な政策パッケージを推進するとともに、世界的な旅行需要の回復が見込まれ、大阪・関西万博が開催される2025年をターゲットに、我が国の観光を持続可能な形で復活させるため、新たな観光立国推進基本計画<sup>16</sup>を令和4年度末までに策定する方針を示している。

また、「OECD諸国の観光 動向と政策2022年」(令4.12.8)<sup>17</sup>では、ロシアによるウクライナ侵略が及ぼす経済的・社会的影響が新型コロナウイルス感染症の流行による打撃から立ち直り始めた矢先の観光産業の回復見通しに新たな打撃を与え、先行き不透明としつつも、国際観光の完全な回復は2025年又はそれ以降になるとしており、我が国観光関連産業の強化が急がれる。

<sup>16</sup> 観光立国推進基本法第10条に基づく計画であるが、令和2年度末に計画期間が終了した後、コロナ禍での観光を取り巻く状況の見通しが立たないことから新計画の策定が先送りされている。

<sup>17</sup> 原文: OECD Tourism Trends and Policies 2022, 30 Nov 2022

5年度予算では、地方経済・雇用を支える観光立国の復活に向けた施策の推進として297億円（4年度2次補正との合計1,812億円）が計上されている。これとは別に、東日本大震災復興分として、福島県における観光関連復興支援事業、ブルーツーリズム推進支援事業に合計7.69億円が計上されている。

## 6. 国際海上輸送の確保

我が国は、エネルギー資源、衣類等の原料、食料など多くの資源や、白物家電や衣類などの消費財を輸入し、機械類や自動車など付加価値の高い製品を輸出している。外航海運は、我が国の輸出入貨物の輸送の99.5%（トン数ベース、令和3年）を担っている<sup>18</sup>。

日本商船隊<sup>19</sup>は、海上貿易量の60.1%の輸送（輸入62.6%、輸出48.8%）を担っている<sup>20</sup>。特に、産業・生活の根底を支える資源エネルギーの輸入は海運が完全に担っており、この役割は他に代替不可能である。災害、事故等により緊急に物資や邦人の輸送を行う必要がある場合やテロ・政変等による治安悪化といった世界・日本の諸事情の変化の中で貿易物資を輸送する必要がある場合であっても、日本への安定的な国際海上輸送を確保することが我が国の産業活動や国民生活を継続していく上でも極めて重要である。日本を最重要マーケットと考える我が国外航海運事業者とこれらの事業者が運航する外航船舶で構成される日本商船隊の存在は大変重要となる。

しかしながら、円高等によるコスト競争力の喪失から、外航日本船舶は昭和47年の1,580隻から平成19年には92隻まで減少するとともに、外航海運を支える日本人船員も昭和47年の56,833人から減少傾向にあり、近年は約2,000人台で推移している<sup>21</sup>。

平成20年7月、外航日本船舶及び外航日本人船員を計画的に増加させようとする外航海運事業者に対して、主要海運国でも導入されているトン数標準税制が導入された<sup>22</sup>。トン数標準税制は、平成21年度から5年間適用することとされ、以降5年間の期限到来ごとに延長措置が講じられ、現行のものは令和4年度末に適用期限を迎える。

トン数標準税制は、外航船舶運航事業者が、海上運送法第35条に基づく「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、①日本船舶、②準日本船舶（航海命令が発せられた場合に、迅速に日本船舶となることが可能な外国船舶）による利益について、国際的な水準を踏まえて設定したみなし利益水準に対し、本来の利益が同水準を超える場合は超過分を損金算入する一方、本来の利益が同水準を下回った場合はその差額分を益金算入する仕組みであり、法人税、法人住民税、法人事業税が対象となっている。これにより、利益の変動が激しい外航船舶運航事業者にとって、毎年の納税額が一定程度に収まることにより予見可能となり、船舶投資を安定的・計画的に行うことを可能として

<sup>18</sup> 公益財団法人日本海事広報協会「日本の海運 SHIPPING NOW 2022-2023」

<sup>19</sup> 我が国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいい、①日本籍船（日本国民、日本の法令により設立された会社等が所有している船舶）、②外国籍船（外国企業（我が国外航海運企業の海外子会社を含む。）から用船（チャーター）している船舶）で構成されている。（国土交通省海事局「海事レポート2022」）

<sup>20</sup> 前掲注18

<sup>21</sup> 前掲注18

<sup>22</sup> 1996年にオランダ、ノルウェーにおいて導入され、現在、日本を含め21か国・地域で導入されている。（公益財団法人日本海事広報協会「日本の海運 SHIPPING NOW 2022-2023」）

いる。一方、「日本船舶・船員確保計画」の認定が取り消された場合は、トン数標準税制の適用を受けていた全ての年度で得られた減税額を国に返還することとなっている。

令和3年時点で、外航日本船舶は273隻と増加しているが<sup>23</sup>、外航日本人船員は2,165人と大きな変化が見られない。なお、日本船舶や日本人船員の必要規模については450隻、5,500人とされており<sup>24</sup>、その実現に向けた取組が求められている。

5年度税制改正では、関係法令の改正を前提に、①純トン数に応じた利益の金額の計算の基礎となる100純トン<sup>25</sup>・1日当たりのみなし利益の金額、②日本船舶・船員確保計画の計画期間における日本船舶の隻数の増加の割合等の見直しを行った上で、適用期限を令和10年3月31日までの5年間延長することとされている<sup>26</sup>。

一方、我が国の海上輸送は、海運と、その物的基盤である造船業及び人的基盤である船員の3分野が一体となって支える海事産業クラスターを形成している。日本商船隊が使用する船舶の約8割が国内造船業等で製造されている。我が国の海事産業の競争力を強化するため、令和3年5月に成立した海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律に基づき、造船・船用事業者が生産性向上や事業再編等に取り組む事業基盤強化計画認定制度<sup>27</sup>と、事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者が建造し、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶（特定船舶）を海運事業者が導入する特定船舶導入計画認定制度<sup>28</sup>が創設され、それぞれ認定事業について税制特例及び政府系金融機関からの長期・低利融資等の支援措置が講じられている。

5年度予算では、4.4億円（4年度2次補正との合計70.7億円）が計上され、船舶関連機器のサプライチェーン強靱化事業、船舶産業におけるサプライチェーン全体の最適化等の国際競争力強化・生産性向上の取組を進めていくとしている。また、5年度税制改正では、特定船舶の特別償却制度（所得税・法人税）について、海上運送法の改正<sup>29</sup>を前提に、同法の認定外航船舶確保等計画（仮称）に従って取得等をした同法の認定外航船舶（仮称）の特別償却率を最大30%（日本船舶については32%）とする仕組みを創設するなどの見直しの上、適用期限を令和8年3月31日までの3年間延長することとされている。

---

<sup>23</sup> 令和4年度には、日本船舶は300隻程度まで増加し、日本船舶及び準日本船舶の合計隻数は330隻程度になる見込みとされる。平成30年度以降5年間の現行のトン数標準税制の適用期間内での日本船舶及び準日本船舶の合計隻数の目標を415隻としていたが、海運不況により、各社が船隊規模の縮小を行ったため、準日本船舶が減少し、目標に達しなかったとしている。（国土交通省海事局外航課「令和5年度税制改正要望事項」参照）

<sup>24</sup> 「交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会 中間とりまとめ」（令2.12.22）

<sup>25</sup> 船舶の容積の単位の一つであり、総トン数とその船舶の容積全体を表す場合に用いるのに対し、純トン数は、総トン数から機関室、船員常用室、バラストタンクなどの船舶の運航に直接供せられる区画を除いた容積を表しており、トン数標準税制、とん税、係船料などの税金や手数料の算出に用いられている。（国土交通省港湾局監修「数字でみる港湾2022」（公益社団法人日本港湾協会、令和4年）参照）

<sup>26</sup> 海運業界からは、日本船舶の一律な右肩上がりの増加要件、連動した日本人船員の確保・育成義務といった硬直的な要素が含まれており、次期トン数標準税制については、我が国外航海運の存続・強化に資する観点から、柔軟な制度を検討するべきであるとの意見が示されていた。（「交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会 中間とりまとめ」（令2.12.22））

<sup>27</sup> 令和5年1月20日現在、認定事業基盤強化計画は17計画となっている。

<sup>28</sup> 令和5年1月20日現在、認定特定船舶導入計画は外航が3計画、内航が2計画となっている。

<sup>29</sup> 第211回国会に提出予定の海上運送法等の一部を改正する法律案に、安定的な国際海上輸送の確保に資するため、対外船舶貸渡業者等（仮称）が作成する外航船舶確保等計画（仮称）の認定制度の創設が盛り込まれることとなっている。

## 7. 海上保安体制の強化に向けた取組

我が国の海洋の面積は、領海、排他的経済水域合わせて約447万km<sup>2</sup>と国土面積の約12倍に及ぶ。海上保安庁は、海上の安全及び治安の確保を図るという任務を果たすため、国内の関係機関のみならず、国外の海上保安機関等とも連携・協力体制の強化を図りつつ、領海警備、治安の確保、海難救助、海洋環境の保全、自然災害への対応、海洋調査、海洋情報の収集・管理・提供、船舶交通の安全確保等の業務を行っている。

尖閣諸島周辺海域では、中国海警局に所属する船舶がほぼ毎日確認され、繰り返し領海に侵入されている。加えて、中国海警局に所属する船舶の大型化、武装化、増強も進んでいる。日本海の大和堆周辺海域では、北朝鮮漁船や中国漁船による違法操業が後を絶たず、北朝鮮公船も同海域で確認されている。我が国の日本海沿岸部では北朝鮮漁船の漂着や北朝鮮からのものと思料される漂流・漂着木造船も引き続き確認されている。加えて、我が国の同意を得ない外国海洋調査船による調査活動などが見られる。令和4年は、北朝鮮におけるかつてない高頻度のミサイル発射、ロシアによるウクライナ侵略に伴う北方領土や千島列島周辺におけるロシア軍の活動の更なる活発化が懸念されるなど、我が国周辺海域を取り巻く情勢は厳しさを増している。

こうした中、「国力としての防衛力を総合的に考える有識者会議」報告書（令4. 11. 22）では、国家安全保障局、防衛省及び国土交通省を含む関係府省会議において、南西地域（特に先島諸島）における空港・港湾、自衛隊・海上保安庁の配備・利用が想定される空港・港湾、国民保護のために必要な空港・港湾等について、自衛隊・海上保安庁のニーズを踏まえ、「特定重要拠点空港・港湾」（仮称）の整備・運用方針を定めた上で、空港法・港湾法に基づく基本方針に反映させ、利用等に係る規程の整備を行うとの考え方が示された。

国家安全保障戦略、国家防衛戦略、防衛力整備計画（いずれも令4. 12. 16国家安全保障会議決定・閣議決定）では、海上保安庁との連携・協力を一層強化するとして、武力攻撃事態時における防衛大臣による海上保安庁の統制要領の作成や共同訓練の実施を含め、各種の対応要領や訓練の充実を図ることが明確にされた。

「海上保安能力強化に関する方針」（令4. 12. 16海上保安能力強化に関する関係閣僚会議決定）では、①新たな脅威に備えた高次的な尖閣領海警備能力、②新技術等を活用した隙のない広域海洋監視能力、③大規模・重大事案同時発生に対応できる強靱な事案対処能力、④戦略的な国内外の関係機関との連携・支援能力、⑤海洋権益確保に資する優位性を持った海洋調査能力、⑥強固な業務基盤能力の強化を行っていく方針を示した上で、そのために必要となる巡視船・航空機等の勢力等の整備を進めていくとしている。また、海上保安能力確保のための体制や運用の強化のための所要の経費及び定員の確保が行えるよう、令和9年度における海上保安庁の当初予算額を令和4年度の水準からおおむね0.1兆円程度増額するとの方針が示されている。

他方、海で船舶事故や海浜事故等が発生した際の救助体制は、特殊救難隊38人、機動救難士9基地81人、潜水指定船22隻121人（令4. 4. 1現在）となっている<sup>30</sup>。知床遊覧船事故で

<sup>30</sup> 海上保安庁「海上保安レポート2022」（令4. 5）

は、ヘリコプターからつり上げ救助等を行う要員を同乗させる必要があったことに加え、悪天候が重なったため、海難情報を受けてから航空機等の現場海域への到着に約3時間要したとされる<sup>31</sup>。事故発生海域は、機動救難士等が航空機に同乗し、出動から約1時間で到達する1時間出動圏外にあったとされ<sup>32</sup>、海難救助・救急体制の強化が課題となっている。

海上保安庁は、①新たな脅威に備えた高次的な尖閣領海警備能力、②新技術等を活用した隙のない広域海洋監視能力、③大規模・重大事案同時発生に対応できる強靱な事案対処能力、④戦略的な国内外の関係機関との連携・支援能力、⑤海洋権益確保に資する優位性を持った海洋調査能力、⑥強固な業務基盤能力の一層の強化により、新安保戦略を踏まえた海上保安能力の強化を図るとともに、⑦知床遊覧船事故を受けた救助・救急体制の強化、⑧治安・救難・防災業務の充実、⑨海上交通の安全確保、⑩防災・減災、国土強靱化の推進により、国民の安全・安心を守る業務基盤の充実を図るとしている。そのため、5年度予算として2,415億円（4年度2次補正との合計3,083億円）が計上されている。

海上保安庁の定員については、新安保戦略を踏まえた海上保安能力の強化分として228人、国民の安全・安心を守る業務基盤の充実分として200人の合計428人の増員が図られる。合理化等により285人が減員となるため、純増数は143人となり、その結果、令和5年度は14,681人となる予定となっている。

## 8. 統計改革の推進

建設工事受注動態統計調査は、建設業者の建設工事受注動向及び公共機関・民間等からの受注工事の詳細を把握することを目的としたものであり、建設工事施工統計調査において完工高が1億円以上の業者から約12,000業者を抽出して行う甲調査と大手49業者（甲調査にも含まれる）を対象とする乙調査に分かれ、それぞれ毎月実施されている。甲調査は都道府県を通じて実施するのに対し、乙調査は国土交通省が直接実施している。いずれも郵送、オンラインにて実施されている。

本調査は、政府の月例経済報告の基礎資料、国土交通省が作成する建設総合統計の推計の基礎資料に活用されるほか、中小企業者を対象とするセーフティネット保証5号の対象業種を指定する際の根拠資料として活用されている。

令和3年12月、建設工事受注動態統計調査については、令和3年3月まで調査対象の事業者から提出された調査票の数値が書き換えられており「二重計上」が生じていたとの報道を契機として、不適切処理がなされていたことが明るみに出た。

この不適切処理に伴う遡及改定の影響として、平成25年度から令和3年度までの間で、受注高合計が各年度0.7～5.2兆円となり、その影響の割合は0.7～6.5%であったとされ、建設総合統計に対して▲0.3～0.3兆円となり、その影響の割合は▲0.5～0.6%であったとされる<sup>33</sup>。建設総合統計の遡及改定に合わせて、2022年4－6月期GDP速報（1次速報値）において、国内総生産（GDP）の過去期間の係数が改定されたが、建設総合統計の不適

<sup>31</sup> 第208回国会衆議院国土交通委員会議録第13号7頁（令4.5.18）

<sup>32</sup> 第208回国会衆議院国土交通委員会議録第13号4頁（令4.5.18）

<sup>33</sup> 国土交通省「建設工事受注動態統計調査の不適切処理に係る遡及改定の影響（概要）」（令4.8.5）

切処理の是正要因として2020年度、2021年度にそれぞれ0.1%ポイント生じたとされた<sup>34</sup>。

令和4年1月に国土交通大臣に報告された「建設工事受注動態統計調査の不適切処理に係る検証委員会」による調査報告書を受け、事務次官を始めとする職員の処分が行われるとともに、建設工事受注動態統計調査の不適切処理に係る再発防止策の検討や、国土交通省の所管統計の検証等を行う「建設工事受注動態統計調査の不適切処理に係る再発防止策検討・国土交通省所管統計検証タスクフォース」と建設工事受注動態統計調査を適正な姿に遡及改定するため、調査票の精査手法や推計手法等について、客観的かつ統計技術的な観点から妥当な方法等について検討を行う「建設工事受注動態統計調査の不適切処理に係る遡及改定に関する検討会議」が設置され、それぞれの会議体において検討が進められた。

国土交通省所管の9つの基幹統計の点検の結果、①統計作成プロセスごとの実施機関、人員・体制、②調査・集計プロセスのマニュアルの整備状況、③調査・集計プロセスの変更時の対応状況、④遅延調査票の取扱い、⑤内閣府から依頼があった基幹統計調査の文書管理に関する点検結果等において、課題が指摘された。また、同省所管の55の一般統計の検査の結果、基幹統計と同様の課題が指摘された。

令和4年8月、建設工事受注動態統計調査の不適切処理に係る再発防止策検討・国土交通省所管統計検証タスクフォースは、「国土交通省統計改革プラン～開かれ、使われ、改善し続ける統計へ～」を取りまとめた。この中で、統計改革に向けた具体策として、①統計部局の体制強化（組織体制の強化、人材育成の充実、統計プロセスの合理化・効率化、問題発見と解決を奨励する組織風土づくり）、②「開かれ、使われ、改善し続ける統計」への改革（統計のオープン化、E B P Mの推進等）、③公文書管理の改善に向けた具体策が挙げられた。国土交通省所管統計の適正化や更なる進化のため、統計専門家の参画を得て設置する「統計品質改善会議」において、同プランについてその実施状況を確認し、必要に応じた見直しを行う等、更なる改革を推進していくことを求めている。

国土交通省は、同プランで示された具体策の着実な実施により、正確で的確な統計の提供を通じて社会に貢献し、一刻も早く国民からの信頼を回復するよう具体的な取組を進めていくとしている。

5年度予算に1.15億円（4年度2次補正との合計2.59億円）を計上し、統計改革の基盤整備、統計の精度向上に向けた取組、民間委託など統計調査業務の効率化を推進するとしている。

（むらた かずひこ）

---

<sup>34</sup> 内閣府経済社会総合研究所「建設総合統計の遡及改定による影響について」（令4.8.15）