

平成 29 年度国土交通省予算及び復興庁予算のポイント

— 国民生活の安心・安全の確保と生産性革命の推進 —

国土交通委員会調査室 牛上 直行・大谷 知久

1. 国土交通省関係予算の概要

平成 29 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 7,767 億円）と同規模の 5 兆 7,946 億円となった。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 5,318 億円（前年度当初予算比 23%減）となった。29 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「生産性向上による成長力の強化」、④「地域の活性化と豊かな暮らしの実現」の 4 つの分野に重点化し、施策効果の早期の発現を図ることとしている。その主な取組として、ハード・ソフトを総動員した防災・減災対策の推進、戦略的なインフラ老朽化対策、戦略的海上保安体制の構築、ストック効果を重視した社会資本整備の推進、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成など地域の魅力・活力の向上、観光先進国の実現等が掲げられており、石井国土交通大臣は、今般の予算について、国土交通省が抱える喫緊の課題に対応する予算を確保できたとの認識を示している¹。

また、国土交通省関係の財政投融资は 3 兆 6,362 億円（前年度当初予算比 2.09 倍）、財投機関債総額は 2 兆 9,666 億円（同 7%増）となっている。財政投融资の大幅な伸びは、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の JR 東海に対するリニア中央新幹線の全線開業前倒しのための貸付け 1.5 兆円が平成 28 年度第 2 次補正予算に引き続き計上されていることに起因している。

以下、平成 29 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. 公共事業関係費の確保と公共工事の円滑な施工のための平準化の取組

（1）公共事業関係費の確保

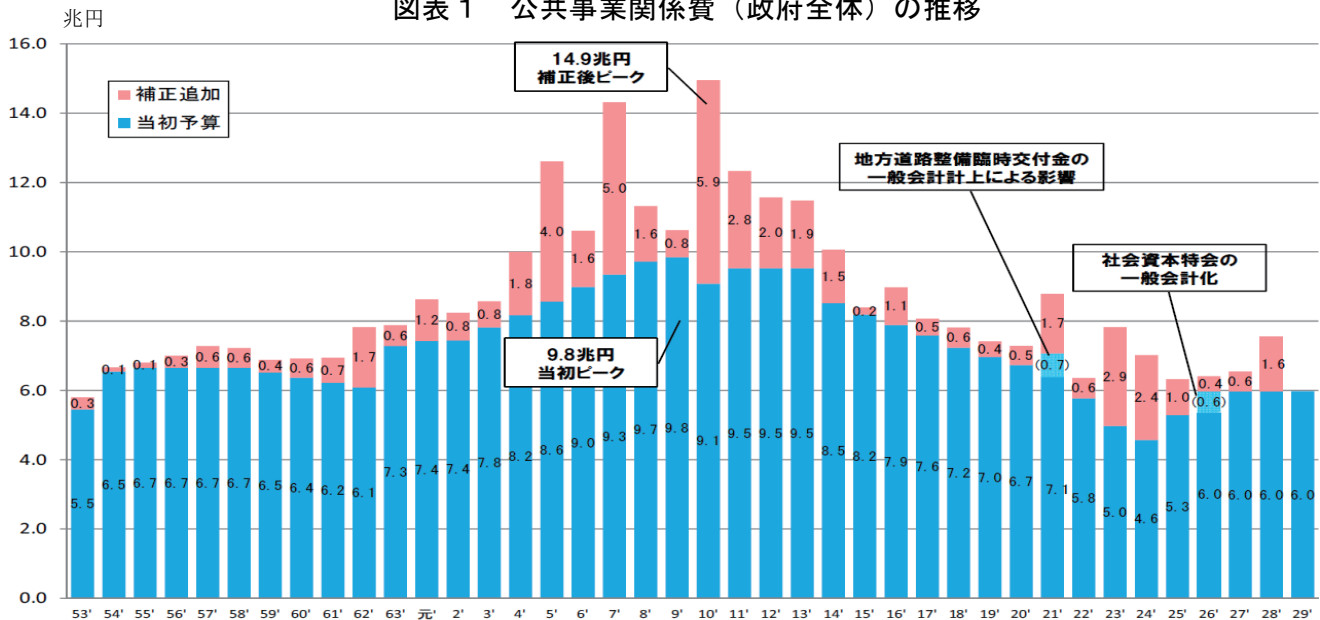
平成 29 年度国土交通省関係予算における公共事業関係費については、前年度当初予算（5 兆 1,787 億円）と同規模の 5 兆 1,807 億円となった。社会資本整備については、生産性向上を導く社会資本のストック効果を重視し、真に必要な事業への重点化（「賢く投資」）、既存施設の最大の活用（「賢く使う」）といった取組の徹底で、ストック効果の高い公共投資により経済成長を図り、経済再生と財政健全化が両立するよう、必要な公共事業予算を安定的・持続的に確保するという基本認識の下で、所要の額が計上されている。

なお、政府全体の公共事業関係費は、平成 9 年度のピーク時（当初予算ベース）以降、

¹ 石井国土交通大臣会見（平 28. 12. 22）

減少傾向であったが、26年度以降は、当初予算ベースで約6兆円となり横ばいで推移しており（図表1参照）、29年度においては、①豪雨・台風等を踏まえた防災・減災対策、②民間投資を誘発し日本の成長力を高める事業などへの重点化を進めることとしている。

図表1 公共事業関係費（政府全体）の推移



（注）NTT-A、B（償還時補助等を除く）を含む。

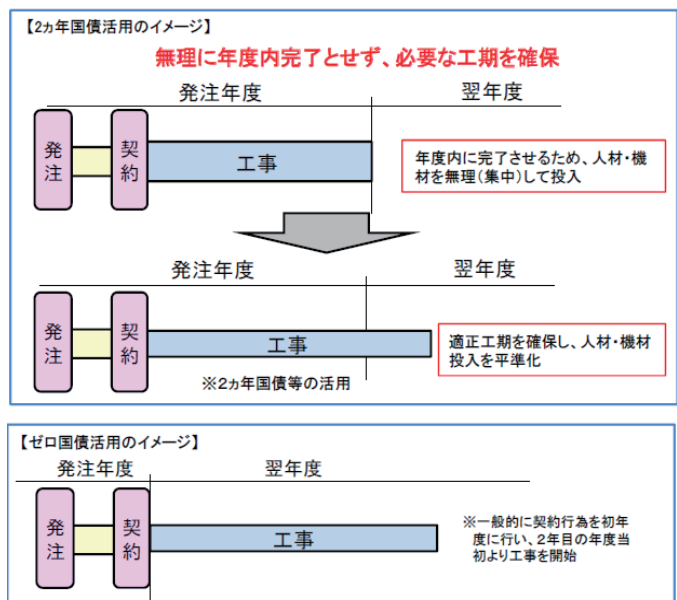
（出所）財務省資料

（2）公共工事の円滑な施工のための平準化の取組

公共工事については、閑散期（年度当初）と繁忙期（年度末）の工事量の差が著しく、人材・資機材の効率的な活用や適切な休暇の取得等の良好な労働環境を実現する上で障害となることから、このような閑散期と繁忙期の谷と山をならし、施工時期の平準化を図ることが課題となっている。

そのため、施工時期の平準化措置として、従前より適正な工期を設定するための2か年国債（国庫債務負担行為）²の活用が行われており、平成27年度は約200億円、28年度は約700億円の規模で設定されてきた。29年度はその更なる活用を図るため前年度の倍増となる1,492億円

図表2 2か年国債及びゼロ国債活用のイメージ



（出所）財務省資料より一部抜粋して作成

² 国庫債務負担行為とは、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て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であり、2か年度にわたるものを2か年国債という。

の規模となっている。

加えて平成 29 年度予算では、当初予算で初めて、ゼロ国債³として 1,413 億円が設定されている。通常、ゼロ国債は補正予算で活用されており、28 年度第 3 次補正予算では 2,984 億円が設定されている。当初予算でのゼロ国債の設定を実施することにより早期の発注手続が可能となり、準備期間を確保した上での発注の前倒しが可能となる。その結果、更なる施工時期の平準化に寄与することが期待されている。

3. 被災地の復旧・復興

(1) 東日本大震災からの復興・創生

前記のとおり、平成 29 年度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 5,318 億円（前年度当初予算比 23%減）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 2,833 億円、③住宅再建・復興まちづくりの進捗に応じたバス交通等の被災地の公共交通に対する支援として 14 億円、④風評被害払しょく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、観光魅力の海外発信、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) 熊本地震や鳥取県中部地震、相次ぐ台風による豪雨からの復旧・復興

熊本地震、鳥取県中部地震、東北及び北海道における豪雨・台風などで被災した地域の復旧・復興については、平成 28 年度当初予算や第 2 次補正予算等を活用して、被災した公共土木施設等の災害復旧等が行われてきた。29 年度においても、引き続き災害復旧事業や防災・安全交付金等の活用により、復興を支援する道路などの基幹インフラの整備、被災地の住宅再建・宅地の復旧、被災した公共交通に対する支援、観光振興のためのインバウンドの取組等に対する支援などを行うこととしている。

4. 国民の安全・安心の確保

(1) ハード・ソフトを総動員した防災・減災対策の推進

近年、世界的規模で大地震や気候変動に伴う異常気象が頻発している。我が国においても、平成 28 年 4 月の熊本地震、10 月の鳥取県中部地震などの大規模な地震が連続して発生した。また、28 年は日本への台風のの上陸数が統計開始以降 2 番目に多い 6 個となった。中でも 8 月に東北から北海道にかけて相次いで上陸・接近した台風は記録的な大雨をもたらし、土砂崩れや堤防の決壊、住宅の流出等を招くとともに、多数の死者・行方不明者を出し、農林水産業も大きな被害を受けた。このような災害を踏まえ、国民の安全・安心の確保に向け、水害・土砂災害・火山や今後発生が予想される南海トラフ地震・首都直下地

³ 国庫債務負担行為のうち、初年度の国費の支出がゼロのもので、年度内に契約を行うが国費の支出は翌年度のものという。

震に対する防災・減災対策を、ソフトとハードの両面から推進することが求められている。

その一方で、我が国の社会資本の多くは高度経済成長期に集中的に整備されたものであり、今後急速に老朽化が進行し、それに伴う維持管理・更新費の増大が見込まれるため、トータルコストの縮減・平準化等につながる戦略的な維持管理・更新を推進することが重要となっている。そのため国土交通省は、平成 29 年度予算において、以下のような防災・減災対策、老朽化対策を推進することとしている。

ア ^{みず}水防災意識社会の再構築に向けた水害対策や土砂・火山災害対策の推進

近年の激甚化する水害・土砂災害への対応として、ハード・ソフト一体となった対策推進のため 4,735 億円（前年度当初予算比 3 % 増）が計上されている。具体的施策として、ハザードマップの改良等を通じた水防災意識社会⁴の再構築、既存施設の有効活用や選択と集中による対策等を通じたダム再生や堤防の強化などを進めることとしている。

イ 南海トラフ地震・首都直下地震対策等の推進

南海トラフ地震・首都直下地震の対策等の推進に 1,622 億円（同 6 % 増）が計上され、「防災意識社会」⁵への転換を進めるとともに、首都直下地震対策ロードマップの策定、河川・海岸堤防等の嵩上げ・耐震化や水門の自動化・遠隔操作化、粘り強い海岸堤防・防波堤などの整備等、ハード・ソフト両面の施策を推進することとしている。

ウ 火山、地震、津波、台風、集中豪雨等に対する観測・監視体制の強化

激甚化する気象災害等に対応するため、観測・監視体制等の強化に 57 億円（同 2.85 倍）が計上されている。この中で、火山対策として、噴火警報等を迅速に発表するための火山観測機器やデータ処理システム等の整備を行うこと、地震・津波への対策として、大規模地震に対応した震度予測の精度を向上させるとともに、活断層等における地震活動の監視等を強化すること、台風・集中豪雨等への対策として、次世代スーパーコンピュータ等の導入による豪雨等の予測技術の向上等を図ることとしている。

エ 災害時における人流・物流の確保

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

そのため、交通ネットワークの多重性・代替性確保に向けたミッシングリンク（未整備区間による断絶）解消のための整備の推進、大雪時の車両の立ち往生の防止のための除雪体制の強化、主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策、東京湾における一元的な海上交通管制の整備等の経費として、4,517 億円（同 6 % 増）が計上されている。

⁴ 「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。

⁵ 「防災意識社会」とは、施設では防ぎきれない大洪水は必ず発生するとの考えに立ち、社会全体で常にこれに備える「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。

（２）インフラ老朽化対策の推進

国民の安全・安心の確保のため最重要課題の一つとなっているインフラ老朽化対策については、メンテナンスサイクルの構築、トータルコストの縮減・平準化、地方公共団体に対する支援、メンテナンス産業の育成・拡大などに取り組むこととしており、4,249 億円（前年度当初予算比 5 %増）が計上されている。

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

なお、地域における総合的な防災・減災対策、インフラ老朽化対策等を集中的に支援するため、「防災・安全交付金」として 1 兆 1,057 億円（同 1 %増）が計上されている。

（３）生活空間の安全・安心の確保

大規模地震発生時の人的・経済的被害の軽減を図るため、密集市街地の改善や住宅・建築物の耐震化を推進するための経費として前年度と同規模の 180 億円が計上されている。

具体的には密集市街地における防災対策と生活支援機能等の整備、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、超高層建築物等に係る長周期地震動⁶対策の強化等を行うこととしている。

また、公共交通における安全・安心を確保するための経費として 3 億円（前年度当初予算比 3.51 倍）、踏切や通学路等の生活空間等における交通安全対策を推進するための経費として 2 億円（同 21%増）が計上されている。この中で、平成 28 年 1 月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえた、バスの運行に関する法令違反等を早期に確認するための監査体制の強化、「テロに強い空港」を目指した航空保安検査の高度化・空港内監視の強化、ビッグデータを活用した生活道路の速度超過箇所・急ブレーキ箇所等の対策、踏切事故の防止対策等を図ることとしている。

（４）戦略的海上保安体制の構築等

尖閣諸島周辺海域の中国公船による相次ぐ領海侵入、外国海洋調査船の活動活発化など海上の安全及び治安の確保に関し厳しい情勢となっていることに鑑み、政府は、平成 28 年 12 月 21 日、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。同方針を踏まえ、尖閣領海警備体制の強化と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等の 5 つを柱とする海上保安体制の強化を

⁶ 揺れが一往復するのにかかる時間（周期）が長く、ゆっくりとした揺れ。建物には固有の揺れやすい周期があり、地震動の周期が近い場合に大きく揺れる（共振）。一般的に高層建築になるほど固有周期は長くなる。平成 27 年 12 月、内閣府において「南海トラフ沿いの巨大地震による長周期地震動に関する報告」が取りまとめられ、国土交通省は、平成 28 年 6 月、太平洋沿岸の大都市圏（東京地域、静岡地域、中部地域、大阪地域）を対策強化地域に指定するとともに、関係地方公共団体等に通知した。平成 29 年 4 月 1 日以降に新築する高さ 60m 超の建築物等に対し、長周期地震に耐えられる構造とすること等を義務付けた。

推進することとしている。

前記の方針を踏まえて、平成 29 年度予算では、戦略的海上保安体制の構築等として 548 億円（前年度当初予算比 44%増）を計上している。このうち尖閣領海警備体制の強化と大規模事案の同時発生に対応できる体制の整備として、ヘリコプター搭載型巡視船 1 隻の新規整備費に 93.6 億円、大型巡視船 1 隻の新規整備に 29.7 億円がそれぞれ充てられ、28 年度第 2 次補正予算と合わせて大型巡視船は 5 隻の増強となる。海洋監視体制の強化としては、監視拠点の整備や秘匿通信機能の強化等に 41.0 億円を計上している。海難、海上火災等への迅速な対応のための高性能化を図った巡視船等の計画的な整備としては、小型巡視船 1 隻、大型巡視艇 3 隻、小型巡視艇 1 隻の計 5 隻の新規整備に 43.7 億円を計上している。また、東南アジア諸国の海上保安機関に対する能力向上支援として、海上保安政策課程の基盤強化に 0.7 億円を計上している。

なお、平成 28 年度第 3 次補正予算では、尖閣専従船への映像伝送機能の強化に 29.9 億円を計上している。

定員については、平成 28 年度において尖閣への応援派遣船の体制強化のための要員等として 104 名の緊急増員を行うこととしている。29 年度では治安・安全対策等の強化のための要員や規制能力型巡視船⁷の乗組員確保などに 338 人の新規増員が認められ、同年度の定員合理化分 220 人（減員）を差し引くと 118 人の純増となる。海上保安庁の 29 年度末定員は、28 年度の緊急増員分 104 人に 29 年度の純増分 118 人を加え、13,744 人になる見込みである。

5. 生産性向上による成長力の強化

（１）「生産性革命」運動の推進

我が国は人口減少時代を迎えているが、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、経済成長が実現できることが期待されている。生産性を向上させるためには、①都市の渋滞解消による移動時間の短縮・有効労働時間の増大、事故や災害リスクの低減といった「社会のベース」の生産性の向上、②建設産業、住生活産業、造船業、物流産業、観光産業等の「産業別」の生産性の向上、③急速に発達しつつある ICT（情報通信技術）、IoT⁸、ロボットの活用など「未来型」の投資や新技術の活用が欠かせないものとなっている。

こうした観点から、国土交通省は平成 28 年を「生産性革命元年」と位置付け、同年 3 月、省内に「国土交通省生産性革命本部」を設置し、「社会のベース」、「産業別」、「未来型」の 3 つの切り口から生産性革命に取り組むこととしており、現在、同本部においては、後述する建設現場の生産性向上に係る i-Construction など 20 のプロジェクトを選定している。国土交通省では、29 年を生産性革命「前進の年」として、これらのプロジェクトの更なる

⁷ 規制能力強化型巡視船とは、違法外国漁船等に対し迅速かつ的確に対応するために、追跡捕捉能力、情報伝達能力等が高い小型の巡視船である。

⁸ Internet of Things の略称。自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出すというもの。

具体化を進め、その基礎にある「生産性革命」の考え方を施策全般に組み込む方針を示している。

（２）ストック効果を重視した生産性向上に寄与する戦略的な社会資本整備

ア 効率的な物流ネットワークの強化

平成 27 年 3 月の首都高速道路中央環状線の全線開通や同年 10 月の圏央道の桶川北本 I C～白岡菖蒲 I C 間の開通により、首都圏三環状道路の整備率は 74%に達している⁹。さらに、29 年 2 月 26 日には圏央道の境古河 I C～つくば中央 I C が、29 年度中には外環道の三郷南 I C～高谷 J C T（仮称）が開通予定となっている。

迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るために、三大都市圏環状道路や空港・港湾等へのアクセス道路等を切れ目のないネットワークとして整備するとともに、道路の物流拠点との接続強化や電子データを活用した特殊車両通行許可の審査の迅速化などのため、平成 29 年度予算では 2,529 億円（前年度当初予算比 6%増）が計上されている。

なお、平成 28 年度から外環道埼玉区間を除く圏央道の内側の高速道路において、経路によらない起終点間の最短距離を基本とした料金体系及び E T C 2. 0¹⁰利用者への割引制度の導入が行われており、将来的には都心部高速道路の混雑解消に向けて混雑度に応じた変動料金制の導入が検討されている。

イ 都市の国際競争力の強化

海外との国際競争力強化に向け、都市機能の集積、交通利便性、防災機能向上のため、大規模都市開発プロジェクトに対する支援の強化やシティセールスを推進することとし、平成 29 年度予算に 94 億円（同 10%増）が計上されている。

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開催などにより首都圏における航空需要は増加の一途をたどることが見込まれており、羽田・成田両空港における旅客便の計画処理能力が不足することが予測されている¹¹。

平成 26 年 8 月には、首都圏空港の機能強化の具体化について関係自治体や航空会社等の関係者間で協議を行うための「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」が設置され、検討が進められている。

平成 29 年度予算においては、首都圏空港の国際競争力強化に向けて、羽田空港に関しては駐機場及び国際線・国内線乗り継ぎ専用のトンネル等の整備、羽田空港の飛行経路

⁹ 国土交通省関東地方整備局「諸外国の環状道路 3 環状」〈<http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/3kanjo/international/foreign.htm>〉（平 29. 1. 10 最終アクセス）

¹⁰ 「E T C 2. 0」とは、道路側のアンテナである I T S スポットとの高速・大容量、双方向通信により、運転支援サービスを受けることができる世界初の路車協調システムである。また、特定の時間や場所への交通の集中軽減、事故の未然防止、道路の劣化の緩和が可能となるものである。その結果、限られた道路ネットワークでも、より効率的に、長期的に使える「賢い使い方」ができるようになるとされる。

¹¹ 『首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ参考資料』（平 26. 7. 8）を参照。ここにおける「旅客便の計画処理能力」とは、羽田・成田両空港の計画処理能力（約 75 万回）から羽田・成田の貨物便の枠（約 4 万回）を除いた約 71 万回のことを意味する。

見直しに伴う保安施設等の整備等に 609 億円（同 22%増）、成田空港についてはターミナルビル（C I Q施設）の利便性向上のための整備に向けた実施設計等に 39 億円（同 20%減）がそれぞれ計上されている。

エ 整備新幹線の着実な整備

平成 28 年 3 月に北海道新幹線（新青森－新函館北斗間）が開業したが、今後の整備新幹線の開業時期については、27 年 1 月の政府・与党申合せにおいて、24 年 6 月に着工認可された北海道新幹線（新函館北斗－札幌間）、北陸新幹線（金沢－敦賀間）及び九州新幹線（武雄温泉－長崎間）の前倒しが決定されている。新函館北斗－札幌間は 5 年前倒しの 42 年度末に、金沢－敦賀間¹²は 3 年前倒しの 34 年度末に、それぞれ開業を目指すこととなっている。武雄温泉－長崎間については、フリーゲージトレイン（軌間可変電車）¹³の実用化を前提として、34 年度から可能な限り前倒しすることとしているが、28 年 2 月、国土交通省は、フリーゲージトレインの量産化が 36 年度末となる見通しを明らかにし、今後、沿線自治体等と 34 年度の開業時点の運行方法を検討することとしている。

平成 29 年度予算においては、整備新幹線に関する事業費 2,630 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。

オ 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

平成 22 年 8 月、阪神港及び京浜港は国際コンテナ戦略港湾に選定され、両港においてハード・ソフト一体の施策が重点的に講じられてきた。その一方で、コンテナ船の大型化や基幹航路の再編等、海運・航路を取り巻く情勢は変化してきている。

こうした状況を踏まえ、国土交通省は、平成 26 年 1 月、①戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、②戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、③大深水コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の 3 本柱から成る「最終取りまとめ」を公表した。

最終取りまとめなどに基づき、平成 29 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 766 億円（同 3 %増）が計上されている。これにより、集貨、創貨、競争力強化の 3 本柱の施策を実施することに加え、船舶の燃料を重油からクリーンエネルギーとされる LNG（液化天然ガス）に転換するため、港湾における LNG 燃料供給拠点の形成を進めることとしている。

（3）観光先進国の実現に向けた取組の推進

平成 29 年 1 月 10 日、石井国土交通大臣は、28 年の訪日外国人旅行者数が約 2,403 万 9,000 人に達したことを発表した。これは、過去最高であった前年の 1,973 万 7,409 人を 21.8%上回り、4 年連続で過去最高を更新することとなった。このような訪日外国人旅行

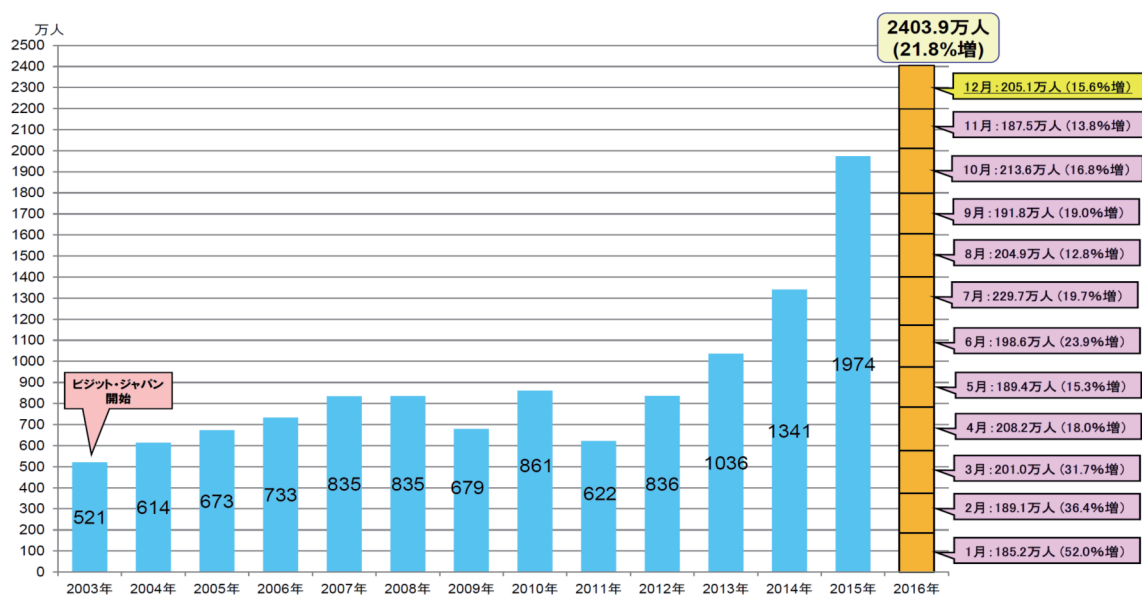
¹² 与党のプロジェクトチームである「福井駅先行開業等検討委員会」においては 32 年度の福井駅先行開業の可能性を示唆しており、政府・与党ワーキンググループにおいて検討を続けることとしている。

¹³ 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。

者数の増加要因として、近年の査証発給要件緩和、消費税の免税制度の拡充等が挙げられる¹⁴。政府は、28 年 3 月には「明日の日本を支える観光ビジョン」を取りまとめ、この中で、訪日外国人旅行者数の新たな政府目標を 2020 年に 4,000 万人とするなどとしている。また、同年 12 月には訪日外国人旅行者 4,000 万人時代に向けたインフラ整備について、ハード・ソフトの両面から整合的かつ計画的に進めるための取組である「観光インフラ整備プログラム」を策定している。

平成 29 年度予算においては、前記ビジョンや整備プログラムに盛り込まれた取組を実施するため、以下の措置を講ずることとしている。

図表 3 訪日外国人旅行者数の推移



(注) 2015 年の値は確定値、2016 年 1 ～ 10 月の値は暫定値、2016 年 11 ～ 12 月の値は推計値、%は対前年 (2015 年) 同月比である。

(出所) 日本政府観光局 (J N T O) 資料

ア 観光産業の革新と国際競争力の強化

地域の雇用を生み出し、国際競争力のある観光産業への転換を図るため、日本政府観光局 (J N T O) が中心となり、欧米豪地域や富裕層等といった新規市場の開拓による訪日外国人誘致の促進、国際会議等 (M I C E) の誘致や開催地の魅力向上・プロモーションの強化とともに、地方誘客のための L C C やクルーズ船の誘致等を行うこととし、94 億円 (前年度当初予算比 6 % 増) が計上されている。

イ 快適な旅行環境の整備

訪日外国人旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できるよう、滞在時の快適性、観光地までの移動の円滑化等を図ることとし、224 億円 (同 2.29 倍) が計上されている。具体的にはクルーズ船の受入環境整備の推進や観光案内所の機能向上、宿泊施設のイン

¹⁴ 石井国土交通大臣会見 (平 29. 1. 10)

バウンド対応、公衆トイレの洋式化や交通機関における多言語化、無料 Wi-Fi の整備等の推進を図ることとしている。

ウ 観光資源の魅力向上

国内観光を振興するため、地域の観光資源をいかした魅力ある観光地域づくりと新たな旅行需要の創出を図ることとし、広域観光周遊ルートの形成や「テーマ別観光」の推進による新たな旅行需要の創出、地域資源を活用した観光地の魅力の創造や観光地域のブランド化の確立への支援等を行うこととし、前年度と同規模の 28 億円が計上されている。

(4) 民間のビジネス機会の拡大

ア PPP／PFI の推進

PPP／PFI の推進により民間の持つ資金や運用等のノウハウを活用し、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・経済成長を図ることとしており、277 億円（前年度当初予算比 3 % 増）が計上されている。

具体的には下水道・空港・道路等の分野における PPP／PFI の推進、PPP／PFI を活用した公的賃貸住宅団地の再生・福祉拠点化の推進、官民連携による地域活性化のための基盤整備の検討に対する支援等を行うこととしている。

イ 土地情報の拡充等による不動産の取引・投資環境の整備

地籍整備、地価公示や国が保有する不動産情報の公開、利用環境の整備等により、不動産の流動化・最適活用・再生投資を促すこととしており、107 億円（同 1 % 増）が計上されている。

具体的には民間都市開発・インフラ整備等に資するための地籍整備の推進、不動産取引の指標・課税評価基準等となる地価公示の着実な実施、国が保有する情報の提供に必要なシステムの構築、不動産証券化手法による公的不動産（PRE）活用の推進等を行うこととしている。

ウ インフラシステム輸出戦略の推進

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 28 年 5 月、「インフラシステム輸出戦略」が改訂された。この中で、インフラの海外展開に向けた施策として、①我が国の強みである ICT の高度な技術力・人材育成協力等をいかし、海外の鉄道・海運等のインフラについては、IoT、AI（人工知能）、センサー等の情報通信技術等を活用し、サービスの向上、維持管理の更なる効率化・高度化を図ること、②防災先進国としての経験・技術を防災インフラとして海外に普及させるため、フィリピンとの防災分野での協力の促進やベトナムにおける日本のノウハウをいかした災害に強い都市開発の可能性の検討、などの施策が提言された。このような取組により、政府全体としての目標である 2020 年における約 30 兆円のインフラシステムの受注を目指している。

平成 29 年度予算では、トップセールス・相手国要人の招聘・セミナー等の戦略的展開や情報発信の強化、インフラの海外展開に取り組む企業の支援、ソフトインフラ（技術・規格等の国際標準化や相手国への普及等）の展開、人材育成などのため 37 億円（同 14%

増)を計上し、プロジェクトの「川上(構想段階)」から「川下(管理・運営)」まで官民一体となって、我が国企業の受注の増加を目指すこととしている。

また、平成26年10月に設立された株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)においては、29年度は、財政投融资(産業投資649億円、政府保証488億円)を活用して日本企業の海外展開の支援を行うこととしている。

(5) 現場を支える技能人材の確保・育成等

建設業、運輸業、造船業等では、慢性的な人手不足が発生しており、技能人材の確保・育成のために、適切な賃金水準の確保など処遇の改善、教育訓練の充実、女性や外国人など多様な人材活用、現場の省力化など、官民一体の総合的対策が求められている。

建設産業においては、建設投資の減少やダンピングなど競争の激化等により、離職者の増加や若年入職者の減少など構造的な問題が発生している。そのため、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の推進、生産性向上に向けた取組に対する支援等を行うこととしている。

また、国土交通省は建設現場における生産性向上を図るi-Constructionの取組に着手している。i-Constructionとは、①ICT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)、③2か年国債・ゼロ国債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。例として、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(ICTの全面的な活用)。

平成29年度予算では、i-Constructionコンソーシアム¹⁵を通じた最新技術の現場導入に向けた研究開発等の推進、ICTに対応可能な人材の育成、地方公共団体・中小建設業者への普及の加速等に3億円(前年度当初予算比で皆増)が計上されている。

バスやタクシー等の自動車運送事業は、中高年層の男性労働力に依存した就業構造となっており、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念がある。このような課題の解決に向けて、配送の効率化などによる長時間労働の抑制に向けた実証実験や、タクシーの実車率向上のためのICT(配車アプリ等)活用、新たなタクシーサービス(運賃事前確定サービス・相乗りサービス)実現のための実証実験、外国人を始めとする自動車整備士の技能向上の取組等を行うこととしている。

航空業界における操縦士等の不足に対応するため、民間養成機関と国の連携によるヘリコプター・エアライン操縦士の養成・確保の促進、航空大学校における操縦士の供給体制の強化等を行うこととしている。

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対応するため、船員の計画的な確保・育成及び雇用促進や育成に必要な訓練設備の整備、アジア地域における船員養成の支援等を行うこととしている。

さらに、我が国造船業を支える造船技術・技術者の確保を図るための対策を実施すると

¹⁵ 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月頃の設定が見込まれている。

ともに、外国人材の適切な活用を図るための受入・監理体制を構築することとしている。

これら建設業、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、平成 29 年度予算において 34 億円（同 10%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運営に際して、セキュリティの万全と安心の確保、アスリート・観客等の円滑な輸送、外国人受入れのための対策・訪日の促進、暑さ対策・環境問題への配慮、ユニバーサルデザイン・心のバリアフリーなどの分野において取組を講ずることとしている¹⁶。

また、同大会をマイルストーン（節目）として、その後を見据えて都市の魅力を高めていくことも重要となる。そのため、国土交通省は、具体的な施策として、台風等に備えた防災機能の強化（堤防の嵩上げ等）、首都圏空港の機能強化（羽田空港の飛行経路の見直し等）、大会会場や選手村へのアクセス道路や高速道路等の整備、案内標識の多言語対応や無料公衆無線 LAN の整備、高速道路ナンバリング、公共交通機関の旅客施設におけるバリアフリーの推進、大会特別仕様ナンバプレートの交付等に取り組むこととしている。

こうした取組により、オリンピック・パラリンピックを単に一過性のスポーツの大会とするのではなく、大会開催後も、東京のみならず、日本全国の地域が力強く発展していくためのレガシー（遺産）を残していくことが期待される。

6. 地域の活性化と豊かな暮らしの実現

（1）コンパクト・プラス・ネットワークの形成

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交通ネットワークの形成は、居住や都市機能の集積を図ることによる住民の生活利便性の維持・向上、サービス産業の生産性の向上等による地域経済の活性化、行政サービスの効率化等による行政コストの削減など具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段であり、中長期的な視野をもって継続的に取り組む必要がある。

国土交通省は、子育て世帯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ため、都市機能の集約・再編等によるコンパクトシティを推進する取組を進めている。

平成 29 年度予算では、①コンパクトシティの推進に係る立地適正化計画や公的不動産（PRE）活用計画の作成支援、拠点地区における医療福祉施設整備への支援及び市街地整備手法の充実等に前年度と同規模の 166 億円、②個性ある地域や小さな拠点を道路ネットワークでつなぐことによる広域的な経済・生活圏の形成に資する高速道路等の整備に 3,693 億円（前年度当初予算比 4 %増）、③地方の路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線再編等への支援、離島航路等の生活交通の確保維持の支援、ホームドアの整備等バリアフリー化への支援などによる公共交通ネットワークの再構築に 245 億円（同

¹⁶ 「第 4 回国土交通省 2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会準備本部」会議資料（平 28. 10. 13）

4 %減) 等が計上されている。

(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

平成 25 年住宅・土地統計調査(総務省)によると、全国の住宅総数 6,063 万戸のうち空き家は 820 万戸(13.5%)に上り、増加傾向を示している。空き家のうち、長期不在、取壊し予定の住宅は 318 万戸あり、特に増加率が高い。都市部、地方部を問わず、適切な管理が行われない空き家は防災、防犯、衛生、景観等の地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼしている。

このような中、平成 26 年 11 月、市町村による空家等対策計画の策定を可能とするなど、空き家等に関する施策を推進するために必要な事項を定めることにより、これらの施策を総合的かつ計画的に推進しようとする「空家等対策の推進に関する特別措置法」が制定された。さらに、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不可欠として、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づけた「宅地建物取引業法の一部を改正する法律」が成立した。

平成 29 年度予算では、市町村の空き家対策の取組を支援するとともに、既存ストックの質の向上や既存住宅流通・リフォーム市場の環境整備を図るために 80 億円(前年度当初予算比 8 %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ぐるみで子どもを育て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新たな住宅セーフティネット制度の創設等に 1,106 億円(同 1 %増)、②省エネ住宅・建築物等の普及を促進するための、中小工務店による省エネ性能等に優れた住宅・建築物の整備等に対する支援、先導的な省エネ住宅等の整備や既存建築物の省エネ改修に対する支援等に 223 億円(同 1 %増)が計上されている。

(3) 地域の魅力・活力の向上

地域の魅力の向上に向けた施策として、①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、観光拠点としての国営公園等の整備の推進等に 339 億円(前年度当初予算比 6 %増)、②鉄道駅におけるエレベーターやホームドア等のバリアフリー施設の整備等に 27 億円(同 14 %増)、③離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等における地域の資源や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 16 %増)等が計上されている。

このほか、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のため、前年度と同規模の社会資本整備総合交付金 8,940 億円が計上されている。

7. 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32年度までの10年間と定め、そのうち27年度までの5年間で「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・復興対策を講じてきた。

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32年度を「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。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」を策定し、「復興・創生期間」における重点的な取組事項を定めている。

図表4 平成29年度復興庁概算決定のポイント

平成29年度概算決定額(復興庁所管): 1兆8,153億円 [前年度予算額: 2兆4,055億円]	
被災地の抱える課題の解決に直結する取組を着実に実施。 復興のステージの進展に応じて生じる新たな課題に迅速かつ適切に対応。	
被災者支援 心のケアやコミュニティ形成など、復興の進展に応じて生じる被災者に係る課題にきめ細やかに、かつ弾力的に対応する取組を支援。 ・被災者支援総合交付金(200億円) ・災害救助法による災害救助等(230億円) ・被災者生活再建支援金補助金(135億円) (新)被災地域における地域医療の再生支援(236億円) 等	産業・生業(なりわい)の再生 観光復興の取組を更に強化するとともに、新たに被災地(特に三陸沿岸部)の人材不足に対処するための施策を実施。また、農林水産業を含め、原子力災害被災地域の産業再生に向けた支援を推進。 ・中小企業組合等共同施設等災害復旧事業(210億円) ・観光復興関連事業(51億円) ・復興水産加工業等販路回復促進事業(15億円) (新)福島県農林水産業再生総合事業(47億円) (新)被災地の人材確保対策事業(10億円) ・事業復興型雇用確保事業(制度拡充) ・福島イノベーション・コースト構想関連事業(101億円) ・原子力災害による被災事業者の自立等支援事業(54億円) ・自立・帰還支援雇用創出企業立地補助金(185億円) 等
住宅再建・復興まちづくり 住宅再建に関する事業の進展等を踏まえつつ、復興まちづくりを進めるほか、復興道路をはじめとする社会インフラの整備を推進。 ・復興道路・復興支援道路の整備(2,400億円) ・東日本大震災復興交付金(525億円) ・災害復旧事業(2,599億円) ・社会資本整備総合交付金(復興)(1,090億円) 等	原子力災害からの復興・再生 住民の帰還促進や生活の再構築に向け、きめ細やかな支援を実施するとともに、除去土壌等の搬出等・放射性汚染廃棄物の処理・中間貯蔵施設や情報発信拠点の整備等を着実に推進。 加えて、帰還困難区域の復興拠点整備や、帰還困難区域等からの避難者への生活支援を実施。 ・福島再生加速化交付金(807億円) (新)復興拠点内環境回復事業(仮称)(309億円) ・福島生活環境整備・帰還再生加速事業(181億円) ・帰還困難区域の入域管理・被ばく管理等(61億円) ・福島県双葉郡中高一貫校の設置等に係る支援(27億円) ・除去土壌等の適正管理・搬出等の実施(2,855億円) ・放射性物質汚染廃棄物処理事業等(1,851億円) ・中間貯蔵施設の整備等(1,876億円) 等

※上記のほか、「新しい東北」の創造(9億円)、調整費(8億円)等も計上。

(出所)「平成29年度予算概算決定概要」(復興庁)

平成29年度復興庁予算の総額は1兆8,153億円である。その主な内容は、(1)被災者支援については、①新規事項として、福島県の避難指示解除区域等における医療提供体制の再構築のための取組を支援する地域医療再生基金として236億円、②復興の進展に伴い生じる長期避難者の心のケアやコミュニティ形成などの課題に対応するための取組を一体的に支援する被災者支援総合交付金に200億円、(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2,599億円、②被災地復興のリーディングプロジェクトとしての三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の整備に2,400億円、(3)産業・生業(なりわい)の再生については、①新規事項として、福島県の農林水産業の再生に向けた生産から流通・販売に至るまでの風評の払しょくを総合的に支援する事業に47億

円、②同じく新規事項として、被災地特に三陸沿岸の人材不足解消に向け若者や専門人材等を幅広く呼び込み人材獲得力の向上等を図る支援策をパッケージで推進する事業に 10 億円、(4) 原子力災害からの復興・再生については、①新規事項として、帰還困難区域での復興拠点の整備に向け、国の直轄事業として除染、家屋解体、インフラ整備などを一体的に実施する「復興拠点内環境回復事業（仮称）」として 309 億円、②福島再生を加速するため、長期避難者への支援から早期帰還への対応までの施策等を一括して支援する福島再生加速化交付金に 807 億円、③原子力被災 12 市町村を対象とした公共施設等の機能回復、避難解除区域への帰還を加速化するための取組等の福島生活環境整備・帰還再生加速事業に 181 億円、④除染によって生じた除去土壌等の適正管理・搬出等の実施に 2,855 億円などが計上されている。

なお、政府は、原子力災害からの福島の復興・再生を一層加速化していくため、平成 28 年 12 月 20 日に「原子力災害からの福島復興の加速のための基本指針」を閣議決定した。同指針は、避難指示の解除と帰還に向けた取組の拡充、帰還困難区域の復興の取組、新たな生活の開始に向けた取組等の拡充など 6 項目から構成されている。特に注目すべき内容として、帰還困難区域の復興の取組において、同区域の復興拠点の整備に当たり除染費用を東京電力に求償せず国費で賄う考えなどが示されており、これに基づき前記の「復興拠点内環境回復事業（仮称）」の予算が計上されている。

8. おわりに

平成28年は、前述したとおり、国民の安全・安心を損なうこととなった熊本地震、台風などによる自然災害や軽井沢スキーバス事故を始めとする各種の事故などが頻発した。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、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確保の重要性が再認識されている。

また、我が国が人口減少時代を迎える中、国土交通省は、これまで成長を支えてきた労働者が減少しても、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の認識の下、平成 28 年を「生産性革命元年」、29 年については「生産性革命前進の年」と位置付け、現在 20 のプロジェクトを選定した上で、その取組を強力に推し進めることとしている。そして、社会的な生産性を高めることで、一時的な需要喚起にとどまらない、経済の持続的で力強い成長や地域の活性化につなげていくことを目指している。

このような中で、国民生活の安全・安心の確保及び生産性革命による経済成長といった施策を両立させるとともに、限られた予算において、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のベストミックスにより最大限の効果を発現することが求められる。そのためにも、今後の国会における充実した予算論議が望まれる。

(うしがみ なおゆき、おおたに ともひさ)