

令和 5 年度

予算概算要求概要

令和 4 年 8 月

国土交通省

目 次

第1 令和5年度予算概算要求の基本方針	1
第2 令和5年度予算概算要求の概要	4
I. 令和5年度予算概算要求額	4
II. 重点項目別の要求内容	5
1. 国民の安全・安心の確保	7
2. 経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大	19
3. 豊かで活力ある地方創りと分散型国づくり	37
第3 令和5年度国土交通省関係予算概算要求総括表	45
I. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表	45
II. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画要求総括表	47
第4 公共事業予算の一括計上	49

関係資料

東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算概算要求事業費・国費総括表	52
公共事業関係費（政府全体）の推移	53

第1 令和5年度予算概算要求の基本方針

(基本的な考え方)

- 我が国は、新型コロナウイルス感染症との厳しい戦いの最中にあり、依然として続く感染拡大による交通・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。また、気候変動の影響による豪雨や大雪等の自然災害の激甚化・頻発化や、ロシアのウクライナ侵略等に伴う資源価格高騰等、内外の難局に直面している。一方で、世界や我が国の急速かつ大きな変化を受けた、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたグリーントランスフォーメーション（GX）、イノベーション創出や新規創業等に資するデジタルトランスフォーメーション（DX）への投資の加速、経済安全保障の強化、新たなライフスタイルを見据えた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。こうした現下の状況の中、国民の命と暮らしを守り抜き、未曾有の危機を克服するとともに、デジタル田園都市国家構想の実現等により新しい資本主義を起動させることが急務である。そこで、次の3点を柱に概算要求に取り組む。
- 第一に、激甚化・頻発化する風水害や切迫する地震災害等に屈しない、強靱な国土づくりをより強力に進める必要がある。このため、東日本大震災や大規模自然災害からの復旧・復興を図るとともに、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を計画的に進める。具体的には、「流域治水」の本格的実践、総合的な土砂災害対策の加速化・強化、地震、豪雨、豪雪等災害時における物流・人流の確保が図られる交通ネットワーク整備、盛土の安全確保対策の推進、線状降水帯等の観測・予測体制の強化、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等に取り組み、防災・減災が主流となる安全・安心な社会を構築する。加えて、通学路等の交通安全の確保、知床遊覧船事故を受けた小型船舶における安全対策、戦略的海上保安体制の強化等を図る。
- 第二に、感染症の拡大防止を前提に経済社会活動を確実に回復させるとともに、経済の好循環を加速・拡大させるため、グリーン、デジタル等への重点投資、生産性の向上や国際競争力の強化に取り組むことが重要である。危機に瀕する交通・観光の確保・維持に万全を期しつつ、ポストコロナを見据え、持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築、観光立国の復活等に取り組むとともに、住宅・建築物の省エネ対策や木材利用の促進、自動車の電動化等の促進、国土交通分野のDX、造船・海運業の競争力強化、生産性の向上等に資する社会資本の重点整備、インフラシステム海外展開等を積極的に進める。
- 第三に、ポストコロナにおける住まい方や働き方等を見据え、豊かで活力ある地方創りを行い、これまでの東京一極集中型から脱した分散型国づくりを推進する必要がある。共生社会実現に向けたバリアフリー社会の形成、二拠点居住やワーケーション等住生活環境の充実、条件不利地域の振興、スマートシティの社会実装、次世代モビリティの普及促進、コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくり、孤独・孤立対策の推進等を進める。

- 以上の認識のもと、令和5年度予算は、「国民の安全・安心の確保」、「経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大」、「豊かで活力ある地方創りと分散型国づくり」に重点を置き、「重要政策推進枠」も最大限活用して、メリハリを付けた要求を行うとともに、5か年加速化対策の推進や、新型コロナウイルス感染症対策、原油価格・物価高騰対策等を含めた重要政策のための所要の経費等については、予算編成過程において検討する。加えて、公的統計の不適切な取扱いを繰り返さぬよう、集中的な統計改革を行う。

(公共事業の適確な推進)

- 社会資本整備は未来への投資であり、将来にわたり「真の豊かさ」を実感できる社会の構築に向けて、「総力」を挙げたストック効果の最大化に取り組む必要がある。「インフラ経営」の視点に立ち、既存施設の計画的な維持管理・更新・利活用を図りながら、上記の3本柱の実現に資する波及効果の大きなプロジェクト等を戦略的かつ計画的に展開することが不可欠であり、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・持続的な確保を図る。その際、資材価格の高騰等を踏まえて、必要な事業量を確保する。
- また、公共事業を効率的かつ円滑に実施し、引き続き順調な執行を確保するため、新・担い手3法も踏まえ、施工時期等の平準化や適正価格・工期での契約、国庫債務負担行為の積極的な活用、地域企業の活用配慮した適正規模での発注等を推進する。新技術の導入やi-Construction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。加えて、災害等に備え、防災体制等の拡充・強化を図る。

第2 令和5年度予算概算要求の概要

I. 令和5年度予算概算要求額

1. 国費総額

(1) 一般会計 6兆9,280億円 (1.18倍)

〔うち、「重要政策推進枠」 1兆5,929億円〕

公共事業関係費 6兆2,443億円 (1.19倍)

○一般公共事業費 6兆1,874億円 (1.19倍)

○災害復旧等 569億円 (1.00倍)

非公共事業 6,837億円 (1.13倍)

○その他施設費 426億円 (0.99倍)

○行政経費 6,411億円 (1.15倍)

(2) 東日本大震災復興特別会計 401億円 (1.06倍)

2. 財政投融资 2兆6,153億円 (1.57倍)

(参考) 財投機関債総額 2兆5,637億円 (0.92倍)

- 上記の他、下記項目については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。
- ・ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策
 - ・ 現下の資材価格の高騰等を踏まえた公共事業等の実施に必要な経費
 - ・ 新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえた地域公共交通への支援・地域交通ネットワーク再構築等に向けた支援、ポストコロナを見据えた観光立国の復活等に必要な経費
 - ・ 整備新幹線の整備に追加的に必要な経費
 - ・ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しの更なる増額分
 - ・ 新たな「国家安全保障戦略」に係る海上保安体制の強化等に必要な経費

Ⅱ. 重点項目別の要求内容

1. 国民の安全・安心の確保

(1) 東日本大震災や相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興 (P. 7)

- (a) 東日本大震災からの復興・再生 [401 億円]
- (b) 大規模自然災害からの復旧・復興

(2) 災害に屈しない強靱な国土づくりのための防災・減災、国土強靱化の強力な推進 (P. 8)

- (a) あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の本格的実践 [6,710 億円(1.26)]
- (b) 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加速化・強化 [1,236 億円(1.29)]
- (c) 南海トラフ巨大地震、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 [2,096 億円(1.20)]
- (d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進 [258 億円(1.30)]
- (e) 災害対応能力の強化に向けた線状降水帯等に関する防災情報等の高度化の推進 [125 億円(1.58)]
- (f) 災害時における物流・人流の確保 [5,503 億円(1.21)]
- (g) 盛土の安全確保対策の推進 [9,677 億円の内数]

(3) 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 (P. 14) [8,969 億円(1.24)]

(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) (P. 15) [9,677 億円(1.19)]

(5) 交通の安全・安心の確保 (P. 15)

- (a) 小型船舶の安全対策を含む公共交通等における安全・安心の確保 [162 億円(1.92)]
- (b) 通学路等の交通安全対策の推進 [2,931 億円(1.19)]

(6) 戦略的海上保安体制の強化等 (P. 18) [2,514 億円(1.14)]

2. 経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大

(1) ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的かつ計画的な推進 (P. 19)

- (a) 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用 [4,289 億円(1.20)]
- (b) 地方都市のイノベーション力・大都市の国際競争力の強化 [160 億円(1.23)]
- (c) 航空ネットワークの充実 [150 億円(1.20)]
- (d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円(1.00)]
- (e) 鉄道ネットワークの充実 [243 億円(1.29)]
- (f) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化 [689 億円(1.28)]
- (g) 成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援(社会資本整備総合交付金) [6,900 億円(1.19)]

(2) 脱炭素社会の実現に向けたグリーントランスフォーメーション(GX)の推進 (P. 22)

- (a) ZEH・ZEB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 [1,303 億円(1.18)]
- (b) 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 [171 億円(1.40)]
- (c) 自動車の電動化等の促進 [13 億円(3.19)]
- (d) 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 [664 億円(2.01)]
- (e) 持続可能な航空燃料(SAF)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 [27 億円(1.54)]
- (f) 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 [4 億円(2.00)]

(3)国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション(DX)や技術開発、働き方改革等の推進 (P. 25)

- (a) デジタルトランスフォーメーションの推進 [80 億円(1.57)]
- (b) オープンデータ・イノベーション等による i-Construction の推進 [21 億円(1.42)]
- (c) 建築・都市の DX の推進等による「インフラ分野の DX アクションプラン」のネクスト・ステージ
- (d) 造船・海運の国際競争力強化や海洋開発等の推進 [193 億円(1.37)]
- (e) 建設業、運輸業、海運・造船業、宿泊・観光業における人材確保・育成 [49 億円(1.45)]
- (f) 集中的な統計改革の推進 [3 億円(皆増)]

(4)官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築等 (P. 32)

[343 億円(1.46)]

(5)地方経済・雇用を支える観光立国の復活 (P. 33)

- (a) 地方経済・雇用を支える観光の継続的支援と観光立国の復活に向けた施策の推進 [171 億円(1.28)]
- (b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開 [270 億円(3.34)]
- (c) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

(6)民間投資やビジネス機会の拡大 (P. 35)

- (a) 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 [114 億円(1.12)]
- (b) PPP/PFIの推進 [486 億円(1.19)]
- (c) インフラシステム海外展開の戦略的拡大 [36 億円(1.24)]

(7)大阪・関西万博や国際園芸博覧会に向けた対応 (P. 36)

3. 豊かで活力ある地方創りと分散型国づくり

(1)共生社会実現に向けたバリアフリー社会の形成と活力ある地方創り (P. 37)

- (a) 地域公共交通や観光地・宿泊施設等のバリアフリー化の推進とユニバーサルデザインのまちづくりの実現 [350 億円の内数]
- (b) 空き家対策、所有者不明土地等対策及び適正な土地利用等の促進 [82 億円(1.23)]
- (c) 離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、豪雪地帯等の条件不利地域の振興支援 [70 億円(1.38)]
- (d) 民族共生象徴空間(ウポポイ)を通じたアイヌ文化の復興・創造等の促進 [22 億円(1.22)]
- (e) 首里城の復元に向けた取組の推進 [47 億円の内数]

(2)デジタルの力も活用した分散型国づくりや持続可能な地域活性化 (P. 40)

- (a) 国土計画の再構築 [3 億円(3.23)]
- (b) コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくりの推進 [879 億円(1.18)]
- (c) 個性ある多様な地域生活圏の形成 [270 億円(1.18)]
- (d) スマートシティの社会実装の加速 [37 億円(2.48)]
- (e) 次世代モビリティの普及促進 [7 億円(1.44)]
- (f) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [4,998 億円(1.20)]
- (g) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 [194 億円(1.19)]

(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 (P. 43)

- (a) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [426 億円(1.79)]
- (b) 多様な世帯が安心して暮らせる住宅セーフティネット機能の強化 [1,131 億円(1.05)]

(4)豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援(社会資本整備総合交付金) (P. 44)

[6,900 億円(1.19)]

1. 国民の安全・安心の確保

(1) 東日本大震災や相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興

(a) 東日本大震災からの復興・再生 [401 億円] (注) 復興庁一括計上

「第2期復興・創生期間」における東日本大震災の被災地の住まいの再建や復興まちづくり、インフラの整備を着実に推進するとともに、福島県における被災者の暮らしを支える被災地の地域公共交通や、福島県の震災復興に資する観光関連事業等に対する支援を引き続き実施する。

- ・ 「住まいの復興工程表」等に基づく災害公営住宅等の整備や家賃の減額等に対する支援
- ・ 原子力災害被災地域における道路整備の推進
- ・ 福島県における復興の象徴となる国営追悼・祈念施設の整備の推進
- ・ 福島県における住まいの再建や復興まちづくりの進捗に応じた地域公共交通に対する支援
- ・ 福島県の震災復興に資する観光関連事業等に対する支援

(b) 大規模自然災害からの復旧・復興

近年相次ぐ大規模自然災害からの復旧・復興に向けて、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・宅地の復旧等に対する支援を着実に推進する。

事前防災対策の重要性

近年の豪雨・台風災害では、計画的に整備を実施し、維持管理してきた箇所では被害を免れたり、大きく軽減できた事例が数多く確認されており、事前防災対策は非常に重要です。事前防災の効果としては、被害を大きく軽減できること、特に人命を守ることにつながることで、災害後の復旧や被災者の生活再建に係る負担、社会経済活動への影響の軽減につながるなどが挙げられます。

令和3年8月の大雨は、総降水量で比較した場合、平成30年7月豪雨と概ね同じ規模でした。この大雨にあたっては、ダムの事前放流として西日本を中心とする69ダムでハッ場ダム約0.8個分に相当する約7,600万 m^3 の容量を確保しました。加えて、平成30年以降、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」として、九州、中国

地方の河川においてここ3年間でダンプ約230万台分に相当する約1,130万 m^3 の河道掘削を新たに実施するなど、水位低下対策の取組を推進したことにより、平成30年7月豪雨では315河川において氾濫等が発生したのに対し、この大雨では88河川に抑えられました。一方で、県管理区間の氾濫や、内水氾濫による被害は甚大であり、早期復旧及び流域治水の観点から、更なる国土強靱化が必要です。

「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」による河道掘削

【3か年緊急対策による河道掘削量 (R10~R2)】

	河道掘削量 (m ³)		
	中国地方	九州地方	(参考) 全国
国管理河川	約340万 m^3	約400万 m^3	約3,000万 m^3
県管理河川	約110万 m^3	約280万 m^3	約1,500万 m^3
合計	約450万 m^3	約680万 m^3	約4,500万 m^3

※10tダンプトラックを想定し、1台あたりの積載量は5 m^3 として換算
○河道掘削事例 (佐波川水系佐波川 (山口県防府市))




ダムの洪水調節のための確保容量

【ダムの事前放流による洪水調節のための確保容量】

	平成30年7月豪雨	令和3年8月の大雨
事前放流による確保容量 (国交省所管ダム+利水ダム)	0.76億 m^3 (7,600万 m^3) (69ダム)	0.76億 m^3 (7,600万 m^3) (78ダム)

事前放流実施ダム数

多目的ダム (直轄)	9 ダム
多目的ダム (水機構)	7 ダム
多目的ダム (道府県)	21 ダム
利水ダム	32 ダム
合計	69 ダム

大町ダム事前放流の様子 (国交省管理多目的ダム (長野県) 信濃川水系高瀬川)

※事前放流の対象ダムは全国で1,477ダム (令和3年5月時点) となっており、これらの対象ダムの事前放流により、最大でハッ場ダム約88個分の容量が確保可能
※事前放流の実績としては、令和2年7月豪雨では全国でハッ場ダム約8個分、令和2年台風第10号では全国でハッ場ダム約0.5個分の容量を確保

河道掘削やダムの事前放流等により、氾濫等発生河川数の減少

	平成30年7月豪雨 ^{※2}	令和3年8月の大雨 ^{※3}
国管理	22水系47河川	5水系7河川
都道府県管理	69水系268河川	27水系81河川
合計	75水系315河川	29水系88河川

※1 氾濫や河川沿いの内水などの被害が確認された水系数・河川数を計上
※2 出典:平成30年7月豪雨による被害状況等について (第52報:国土交通省)
※3 出典:令和3年8月11日からの大雨による被害状況等について (第28報:国土交通省)

(2) 災害に屈しない強靱な国土づくりのための防災・減災、国土強靱化の強力な推進

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

国土交通省では、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」(令和2年12月11日閣議決定)に基づき、政府全体の123対策のうち、あらゆる関係者が協働して行う流域治水対策、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た老朽化対策などの53対策について、重点的・集中的に取り組んでいます。

また、令和3年度補正予算より、新たに補正予算からスタート・支出する国債(国庫債務負担行為)として、「事業加速円滑化国債」1,032億円(事業費ベース)を設定し、その9割以上の案件について令和3年度末までに契約を締結しました。これにより、河川の樋門・樋管や排水機場、橋梁、トンネルの整備等の大規模事業等の契約・完成の前倒し、計画的な事業の執行、施工時期の平準化等を図っています。

引き続き、「経済財政運営と改革の基本方針2022」(令和4年6月7日閣議決定)も踏まえ、大規模災害から国民の命と暮らしを守るための防災・減災、国土強靱化の取組をしっかりと進めていきます。

＜「事業加速円滑化国債」を活用した防災・減災、国土強靱化の取組イメージ＞



(a) あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の本格的実践

[6,710億円(1.26)]

気候変動による水災害リスクの増大に備えるために、令和3年11月に全面施行された流域治水関連法も踏まえた「流域治水」の考え方にに基づき、堤防整備、ダム建設・再生などの対策をより一層加速するとともに、自助・共助・公助の観点に立って、国・都道府県・市町村、企業・住民など流域のあらゆる関係者で水災害対策を強力に推進する。

- ・ 気候変動による豪雨の激甚化・頻発化等を踏まえた河川整備計画等の見直しの推進
- ・ 中小河川を含めた洪水氾濫を防ぐための抜本的な治水対策等の推進
- ・ 治水ダムの建設や利水ダムも含めた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
- ・ 流域の関係者と協働した雨水貯留浸透施設整備等の流出抑制対策の推進
- ・ 特定都市河川における浸水被害軽減対策の推進
- ・ 甚大な浸水被害等を受けた地域における改良復旧による再度災害防止対策等の推進
- ・ 雨水排水施設の整備や耐水化等による都市浸水対策の強化
- ・ 背後に人命や財産が集中する海岸における海岸保全施設等の整備の推進
- ・ 水災害リスクを踏まえた安全なまちづくりの推進
- ・ 被災する危険性が高い住宅の安全性確保に対する支援
- ・ 浸水想定区域図の作成・公表等による水害リスク情報の充実
- ・ 民間事業者が提供する洪水の予測情報の企業防災等への活用促進
- ・ 近年頻発する浸水被害を踏まえた内水対策の強化
- ・ 豪雨の激甚化・頻発化を踏まえた水防活動の促進

「流域治水」の本格的実践

今後の気候変動により、水災害が激甚化・頻発化することを踏まえ、治水計画を将来の降雨量の増加を見込んだものへと見直し、効果の早期発現を図るため、より一層のスピード感を持って河川整備の加速化を図るとともに、本川・支川、上流・下流などの流域全体を俯瞰し、国、都道府県、市町村、地域の企業、住民など、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」を強力に推進していく必要があります。令和3年3月には、全国の109の全ての一級水系において、あらゆる関係者の協働による治水対策の全体像を示した「流域治水プロジェクト」を策定・公表し、各水系で設置されている流域治水協議会を活用して、関係機関と連携を図りながら、現場レベルでプロジェクトに基づく対策を推進しており、令和4年3月には、一級水系の流域治水プロジェクトに、水害リスクマップと代表的な取組の指標を活用した「流域治水の見える化」、「グリーンインフラの推進」を追加し公表しています。また、本省レベルにおいても、関係16省庁による実務者会議において、「流域治水推進行動計画」を作成し、本省レベルから現場レベルまで一体となった流域治水の推進に努めます。令和3年11月には流域治水関連法が全面施行され、流域治水の取組を強力に推進するための法的基盤が整備されました。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を強力に推進していきます。また、災害復旧においても、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整備を促進します。

<「流域治水」の施策のイメージ>



(b) 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加速化・強化

[1, 236 億円(1.29)]

気候変動による集中豪雨の増加や火山噴火等による土砂災害に対して、ハード・ソフト一体となった総合的な対策を実施し、地域全体の安全性向上を強力に推進する。

- ・ 流域全体で土砂災害や流木被害を防止・軽減する砂防施設の整備の強化
- ・ 防災まちづくりと連携した社会・経済活動を支えるインフラを保全する土砂災害対策の強化
- ・ 土砂災害の被災地域における集中的な再度災害防止対策等の推進
- ・ 火山地域における土砂災害対策や火山活動活発化時の緊急的な対策の推進
- ・ 被災する危険性が高い住宅の安全性確保の推進

(c) 南海トラフ巨大地震、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

[2,096 億円(1.20)]

切迫する南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震などの大規模地震に備え、想定される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。

(被害の防止・軽減のための施設の耐震化等)

- ・ 河川・海岸堤防等のかさ上げ・耐震対策、水門等の自動化・遠隔操作化等の推進
- ・ 基幹的交通ネットワークを保全するための土砂災害対策の推進
- ・ 津波浸水等を軽減するための粘り強い海岸堤防・防波堤等の整備の強化
- ・ 地震・津波被害の防止・軽減のための公共施設の耐震化や構造物の機能継続性検討等の推進
- ・ 帰宅困難者等を受け入れるための施設の整備に対する支援
- ・ 巨大地震発生に備えた地理空間情報の整備の推進
- ・ 災害時の衛生環境を守るための下水道施設の耐震化やマンホールトイレの設置等の推進
- ・ 津波災害警戒区域における津波避難体制の強化

(応急対応のための救助・救急ルートの確保等)

- ・ デジタル技術を活用したTEC-FORCEの強化等の災害対応能力の向上
- ・ 首都直下地震等の発災時において迅速に道路の被災状況を把握する取組等の推進
- ・ 港湾を活用した災害時における海上からの円滑な被災地支援体制の強化
- ・ 大地震発生時の初動対応に不可欠な地盤災害情報の推計精度向上に関する研究開発

デジタル技術を活用した TEC-FORCE の対応力強化

緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)は大規模自然災害等に際し、被災自治体を支援するため、平成 20 年4月に創設され、令和4年4月時点で約 15,000 人の隊員が任命されています(創設当時約 2,500 人)。

令和3年8月の大雨では、関東、北陸、中部、中国、四国、九州地方の 20 県 27 市町へ、延べ 600 人を超える TEC-FORCE を派遣しました。令和元年に続いて被害が発生した国管理の六角川では、排水ポンプ車で浸水排除を行ったほか、ドローンや防災ヘリコプターによる浸水範囲の調査等を実施しました。大雨特別警報が発表され、浸水被害や土砂災害が多発した広島県北広島市では、一日あたり最大 24 名体制で約 130 件の被災状況調査を実施し、被災地の早期復旧に貢献することが出来ました。

また、令和4年8月の大雨では、東北、北陸、近畿地方等で浸水被害や土砂災害、道路の通行止め等が発生しており、8県 16 市町村へ、延べ 800 人を超える TEC-FORCE を派遣し、被災状況調査等を実施しています(令和4年8月10日時点)。

こうした被災状況調査などでは、デジタル技術を活用した TEC-FORCE の強化(iTEC)として、オンラインで被災状況の集約などを可能にする TEC アプリ等を試行し、活動の効率化や調査結果の迅速な共有等に効果を発揮しました。引き続き、iTEC の取組を推進し、被害全容把握の迅速化などを図るとともに、総合司令部のマネジメント機能の強化に取り組み、TEC-FORCE の対応力強化を図ります。



【令和3年8月の大雨】



【令和4年8月の大雨】



(d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進 [258 億円(1.30)]

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を推進する。

- ・ 密集市街地等における建替えや改修等の防災対策の促進
- ・ 密集市街地における災害の被害拡大防止のための無電柱化の推進
- ・ 住宅・建築物の耐震改修等の取組に対する支援
- ・ 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の促進
- ・ 宅地被害からの復旧や宅地の安全性の確認・向上に向けた取組の促進

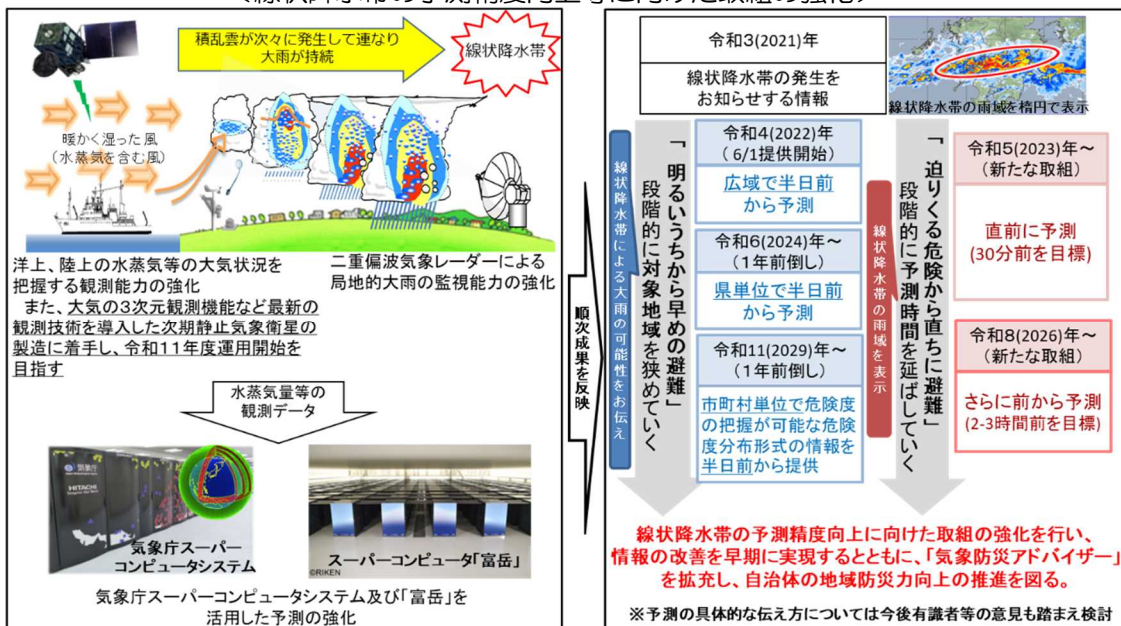
(e) 災害対応能力の強化に向けた線状降水帯等に関する防災情報等の高度化の推進 [125 億円(1.58)]

非接触・リモート型の新技術の活用や共有体制の構築により、線状降水帯等の気象情報や災害発生状況などの防災情報の適確な把握・提供を図り、行政や住民の災害対応能力を強化する。

- ・ 線状降水帯の予測精度向上等の防災気象情報の高度化に向けた取組の強化・加速化
- ・ 大気の大気3次元観測機能など最新の観測技術を導入した気象衛星ひまわりの後継機の整備
- ・ 本川・支川が一体となった洪水予測による予測の高度化
- ・ オープンデータ拡充等によるイノベーション創出を通じた流域防災・減災対策の飛躍的な高度化
- ・ 河川機械設備における広域的な防災対応能力の強化
- ・ 気象・流入量予測を活用したダム運用を支える技術開発の推進
- ・ 浸水センサ等によるリアルタイム情報収集・発信の推進
- ・ 気候変動の影響を踏まえた危機的な渇水に備えた渇水対応タイムラインの策定の推進
- ・ 地下水解析に基づく地下水マネジメントの推進
- ・ 事故・災害時等の水の安定供給に向けたリスク管理の強化
- ・ 地震・津波・火山災害時の迅速な避難行動・救助活動を支援するための防災情報の高度化
- ・ 火山噴火等発生時における大規模土砂災害に関する緊急調査の実施
- ・ 自律的な避難や立地選択等の住民の行動変容に資するリスクコミュニケーションの推進
- ・ 防災・減災に有効な防災地理情報の認知度の向上や利活用の促進
- ・ 港湾における災害関連情報の収集等の高度化
- ・ 高潮・高波予測の高度化等の推進
- ・ 人工衛星の活用による土砂災害の早期把握と警戒避難体制の強化

※ 気象衛星ひまわりの後継機の整備等のための経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

＜線状降水帯の予測精度向上等に向けた取組の強化＞



(f) 災害時における物流・人流の確保 [5,503億円(1.21)]

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。

- ・ 迅速な復旧・復興のための高規格道路のミッシングリンク解消や4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策の推進
- ・ 大規模災害に備えた道路等の防災・減災対策の推進
- ・ 大雪時の道路交通確保に向けたソフト・ハード両面からの取組の強化
- ・ 豪雪地帯の除雪時における死傷事故防止に向けた安全確保のための体制整備等に対する支援
- ・ 緊急輸送道路等の電柱の占用制限拡大や届出対象区域指定による沿道電柱の制限、低コスト手法による無電柱化の推進
- ・ 駅や橋梁等の鉄道施設の耐震・豪雨・浸水対策の促進
- ・ 港湾の基幹的広域防災拠点における緊急物資や支援要員の受入体制の構築
- ・ サプライチェーンの多元化や関係者連携等を通じた災害時における強靱な物流システムの構築
- ・ 空港における護岸かさ上げ等による浸水対策の推進

高規格道路と直轄国道とのダブルネットワークや4車線化による災害時の効果

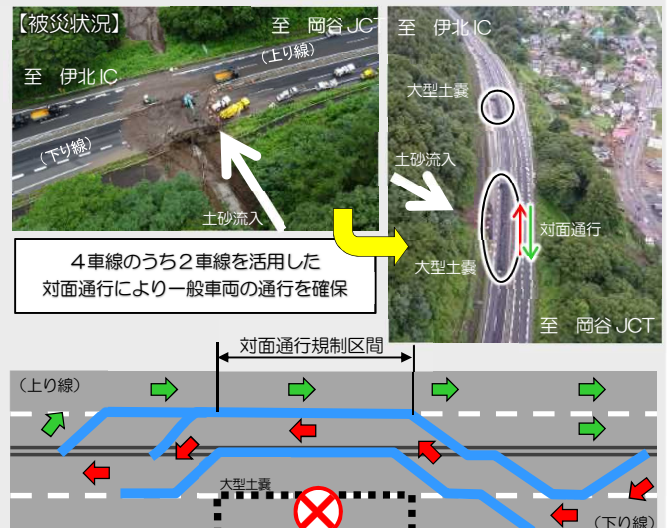
大雨や地震等の災害時、高規格道路と直轄国道のダブルネットワーク区間や高規格道路の4車線区間は、早期交通確保に効果を発揮し、被災地の復旧活動を支えています(例:国道9号(島根県出雲市)と山陰自動車道のダブルネットワークによる発災当日の交通確保(令和3年8月)、中央自動車道の4車線区間を活用した発災後数日の交通確保(令和3年8月))。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進します。



【国道9号と山陰自動車道のダブルネットワーク】

国道9号(島根県出雲市)では地すべりにより通行止めとなったが、ダブルネットワークを形成する山陰自動車道を活用し、交通機能を確保



【中央道における4車線のうち2車線を活用した対面通行】

中央自動車道(岡谷JCT～伊北IC)では道路区域外からの土石流で全面通行止めとなったが、上り線2車線を対面通行させることで約5日半で一般車両の通行を確保

(g) 盛土の安全確保対策の推進 [9, 677 億円の内数]

令和4年5月に公布された盛土規制法による取組や盛土の安全性把握調査、対策工事等に対する支援措置を通じて、盛土の安全確保対策を推進する。

盛土による災害の防止に向けた法制度や支援措置等の整備

梅雨前線による大雨に伴い、令和3年7月3日に静岡県熱海市で土石流が発生し、下流で甚大な被害が発生しました。同様の被害が二度と繰り返されないことがないよう、関係府省・地方公共団体が一体となって、盛土による災害防止に向けた総点検を行い、令和4年3月末時点において、全国の総点検対象となる約 3.6 万箇所のうち、ほぼ全ての盛土について目視等による点検が完了（地方公共団体が国へ報告）しました。これらの盛土については、令和3年度補正予算において、盛土の安全性把握のための詳細調査や応急対策工事のための支援措置を、また、令和4年度予算ではこれに加え、行為者等による是正措置を基本としつつ、対策工事等のための支援措置を盛り込んでいます。

さらに、今年の通常国会においては、有識者検討会における提言も踏まえ、盛土等による災害から国民の生命・身体を守る観点から、盛土等を行う土地の用途やその目的にかかわらず、危険な盛土等を全国一律の基準で包括的に規制する「宅地造成等規制法の一部を改正する法律」（令和4年法律第 55 号。通称「盛土規制法」）が成立し、令和4年5月 27 日に公布されました（公布の日から1年以内に施行）。今後、都道府県等に対し早期に基本方針やガイドライン等を示すなど、円滑な施行に向けた取組を進めることとしています。

こうした法制度や支援措置等を通じて、盛土の安全確保対策を推進していきます。

盛土規制法の概要

1. スキマのない規制

◇盛土等により人家等に被害を及ぼしうる区域を規制区域として指定し、盛土等を許可制に

2. 盛土等の安全性の確保

◇災害防止のために必要な許可基準を設定し、検査等で確認

3. 責任の所在の明確化

◇土地所有者等が常時安全な状態に維持する責務を明確化

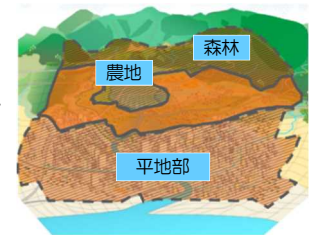
4. 実効性のある罰則の措置

◇条例による罰則の上限より高い水準に強化

＜宅地造成工事規制区域（改正前）のイメージ＞



＜新制度による規制区域のイメージ＞



(3) 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

[8,969 億円(1.24)]

国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）に基づき、将来にわたって必要なインフラの機能を発揮させ続けるため、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向けた取組を推進する。

「待ったなし」のインフラ老朽化対策

平成 24 年 12 月に発生した中央自動車道の笹子トンネル天井板崩落事故を契機に、平成 25 年を「社会資本メンテナンス元年」と位置づけてから、令和4年で 10 年となります。これまでの 10 年間ではメンテナンスサイクルの確立や地方公共団体に対する補助金・交付金等の財政措置など様々な取組を進めてきました。しかし、現状は、インフラ老朽化対策の遅れに起因する事故の発生や損傷が見られる状況にあります。

このため、「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」(令和3年度～令和7年度)に基づき、持続可能なインフラメンテナンスの実現に向け、「予防保全」への本格転換、新技術・官民連携手法の普及促進、集約・再編やパラダイムシフト型更新等の取組を推進しているところです。加えて、令和2年 12 月 11 日に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、対策の加速化を図っているところです。

産学官民が一丸となってメンテナンスに取り組むプラットフォームである「インフラメンテナンス国民会議」(令和4年6月末時点 2,585 者が参画)では、メンテナンスに関する新技術の社会実装等を促進してきました。また、令和4年4月 28 日には、地方自治体における効率的・効果的なインフラメンテナンスの推進を後押しする目的で、メンテナンスに高い関心を有する市区町村長で構成する「インフラメンテナンス市区町村長会議」が設立されました。今後、首長のイニシアティブによるメンテナンスに関する施策の更なる推進が図られることが期待されます。

国土交通省としては、社会資本メンテナンス元年から 10 年を迎えるにあたり、現在「社会資本メンテナンス戦略小委員会」において、これまでの取組を踏まえた今後取り組むべき施策について議論を行っているところであり、引き続き持続可能なメンテナンスサイクルの実現を目指して取組を進めていきます。

課題

早急に修繕等の対策が必要な施設が多数存在。



内部の鉄筋が露出した橋梁



陥没した港湾施設のエプロン部



腐食した排水ポンプ場の羽根車



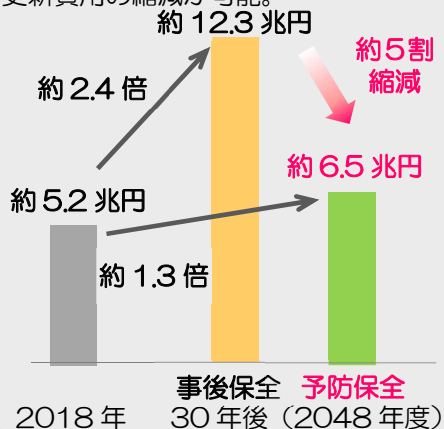
老朽化した海岸堤防



クラックが生じた河川護岸

「予防保全」への本格転換

インフラの機能に支障が生じる前に対策を行う「予防保全」により、増加が見込まれる将来の維持管理・更新費用の縮減が可能。



効率的なインフラメンテナンスの実施

新技術や民間活力の活用等による点検の高度化・効率化、インフラの集約・再編、パラダイムシフト型更新等によるインフラストックの適正化を促進。

<新技術の活用>



ドローンを活用した砂防関係施設点検

<集約・再編の推進>



老朽化が進んだ跨線橋を撤去し、隣接橋へ機能を集約

<官民連携手法の普及促進>



包括的民間委託の導入による維持管理効率化

<パラダイムシフト型更新>



ポンプ駆動用エンジン 車両用エンジン
台数分割
施設更新時にマスプロダクト型製品への更新を推進

インフラメンテナンス国民会議



インフラメンテナンス市区町村長会議設立式典(R4.4.28)



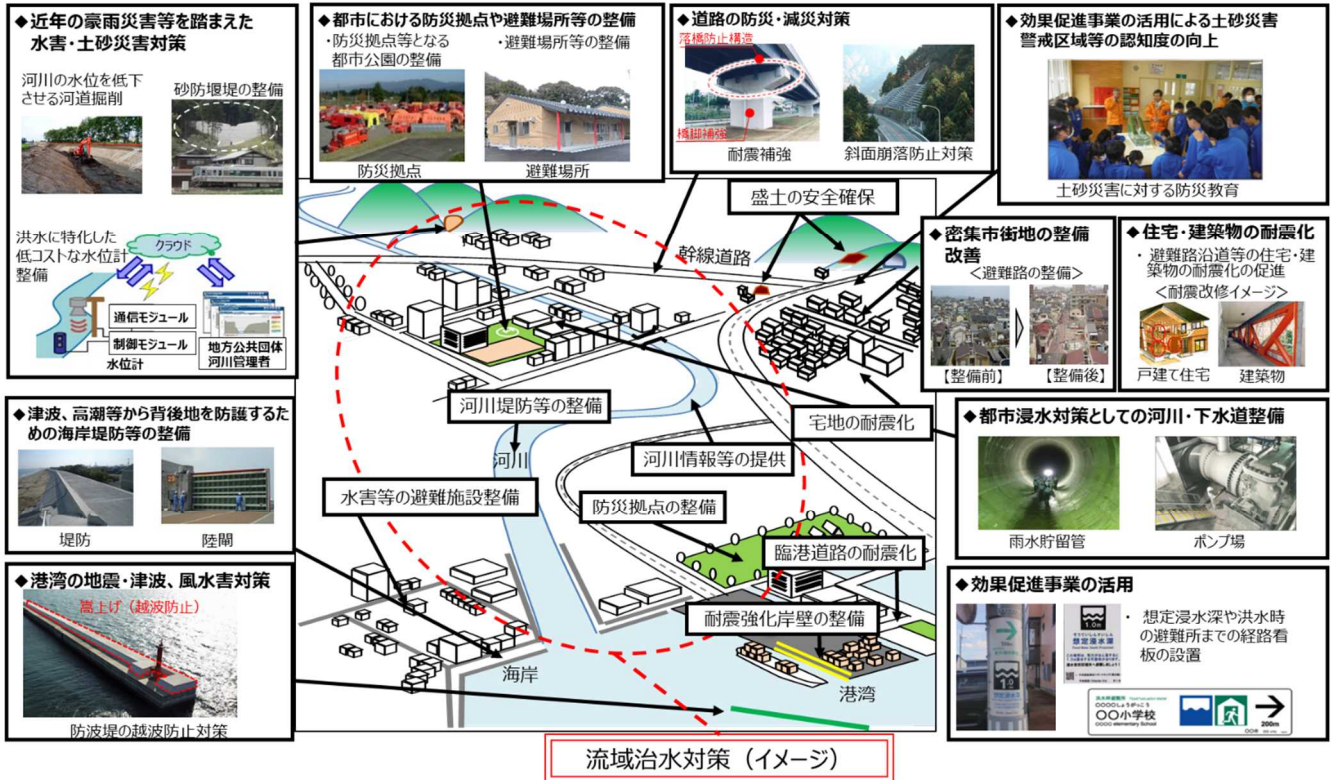
点検技術の現場実証



(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) [9,677億円(1.19)]

激甚化・頻発化する風水害・土砂災害や大規模地震・津波に対する防災・減災対策、予防保全に向けた老朽化対策など、地方公共団体等の取組を集中的に支援する。

＜激甚化・頻発化する風水害・土砂災害や大規模地震・津波に対する防災・減災対策（イメージ）＞



(5) 交通の安全・安心の確保

(a) 小型船舶の安全対策を含む公共交通等における安全・安心の確保

[162億円(1.92)]

小型船舶を含む公共交通等における安全・安心の確保を図る取組を推進する。

(船舶)

- ・ 小型旅客船等の安全設備の導入支援
- ・ 小型船舶の安全対策に係る制度の構築
- ・ 小型旅客船の船員に対する初任教育訓練の実施環境の整備
- ・ 旅客船事業者の安全性の評価・認定制度の構築

(鉄道)

- ・ 安全・安心な鉄道輸送を確保するために地域の鉄道事業者が行う設備更新に対する支援

(自動車)

- ・ 自動車運送事業者に対する監査体制の強化
- ・ リハビリ機会確保や介護者なき後を見据えた支援強化等による自動車事故被害者救済対策の充実

(航空)

- ・ 空港における航空機のオーバーラン対応等の安全性確保の推進
- ・ リスクベース監査の導入による航空運送事業者に対する安全監査体制等の強化
- ・ 「テロに強い空港」を目指した航空保安対策等の強化

(分野横断的な取組)

- ・ 自然災害への対応を含めた運輸安全マネジメント評価等の実施
- ・ テロ等緊急事態を想定した公共交通事業者等における危機管理対応力の充実・強化
- ・ シームレスな測位情報の確保に資する衛星測位情報等の更なる利活用に向けた技術開発の推進

※ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し（54億円）の更なる増額分については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

知床遊覧船事故対策検討委員会における中間とりまとめ

令和4年4月23日、北海道知床において、小型旅客船「KAZU I」（カズワン）が沈没し、乗員2名・乗客24名の計26名が死亡・行方不明となる、我が国では近年類をみない重大事故が発生しました。国土交通省では、この事故を踏まえ、小型船舶を使用する旅客輸送における安全対策を総合的に検討するため、「知床遊覧船事故対策検討委員会」を設置し、5月11日の第1回委員会から計6回にわたり議論を行い、7月14日に中間取りまとめを行いました。

中間取りまとめでは、①事業者の安全管理体制の強化、②監査・行政処分の強化、③船員の資質の向上、④設備要件の強化、⑤船舶検査の実効性の向上、⑥利用者保護・安全情報の提供の6つの検討項目について、「速やかに講ずべき事項」、「今後速やかに具体化を図るべき事項」、「引き続き検討すべき事項」として、各種対策が盛り込まれました。これらの対策については、実施可能なものから速やかに実行に移し、小型旅客船の安全対策に万全を期していきます。

今回の事故の発生を真摯に受けとめ、このような痛ましい事故を決して繰り返さないという強い決意の下、今後、事故調査等を通じて明らかになる課題があれば、必要な検討を行いつつ、年内の安全対策の最終とりまとめに向け、検討を深めていきます。

<知床遊覧船事故対策検討委員会における中間とりまとめ（概要）>

安全対策を「重層的」に強化し 安全・安心な小型旅客船を実現

①事業者の安全管理体制の強化

- ・ 管理者への試験制度の創設
- ・ 事業許可更新制度の創設
- ・ 運航の可否判断の客観性確保
- ・ 地域の関係者による協議会を活用した安全レベル向上 等

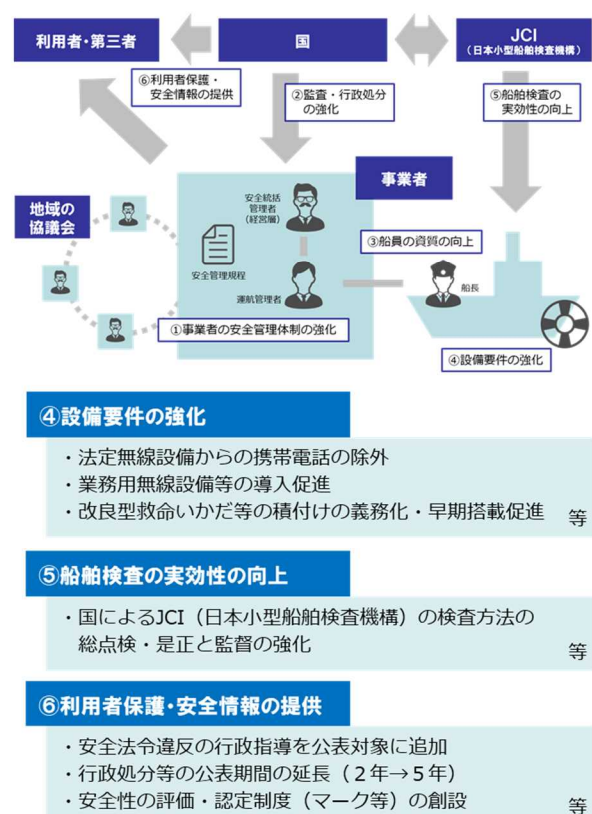
②監査・行政処分の強化

- ・ 海事監査部門の改革
(徹底した意識改革、通報窓口の設置、抜き打ち・リモートによる監視の強化、裏取り・フォローアップの徹底、自動車監査等のノウハウ吸収、監査体制の強化 等)
- ・ 行政処分制度の抜本的見直し
(違反点数制度、船舶使用停止処分の導入 等)
- ・ 罰則の強化 (拘禁刑、法人重課等)
- ・ 許可の欠格期間の延長 (2年→5年) 等

③船員の資質の向上

- ・ 船長の選任要件の創設
(事業用操縦免許の厳格化 (修了試験の創設等)、実船・実海訓練、乗船履歴) 等

※ 今後、事故調査等を通じて明らかになる課題があれば、必要に応じ、検討を行いつつ、年内に安全対策の最終とりまとめを行う。



④設備要件の強化

- ・ 法定無線設備からの携帯電話の除外
- ・ 業務用無線設備等の導入促進
- ・ 改良型救命いかだ等の積付けの義務化・早期搭載促進 等

⑤船舶検査の実効性の向上

- ・ 国によるJCI（日本小型船舶検査機構）の検査方法の総点検・是正と監督の強化 等

⑥利用者保護・安全情報の提供

- ・ 安全法令違反の行政指導を公表対象に追加
- ・ 行政処分等の公表期間の延長 (2年→5年)
- ・ 安全性の評価・認定制度 (マーク等) の創設 等

(b) 通学路等の交通安全対策の推進 [2,931億円(1.19)]

交通安全確保のため、生活道路対策や踏切対策、無電柱化等の道路交通安全環境の整備等を推進する。

- ・ 通学路における合同点検の結果を踏まえた交通安全対策の推進
- ・ 「ゾーン30プラス」の整備等による生活道路の交通安全対策の推進
- ・ 自転車活用推進計画に基づく安全で快適な自転車利用環境の創出
- ・ 立体交差化等の対策に加えて周辺の迂回路整備等も含めた総合的な踏切対策の推進
- ・ 無電柱化推進計画に基づく通学路等における無電柱化の計画的な推進
- ・ 歩行者の立入対策、逆走対策、暫定2車線区間の4車線化等による高速道路の安全対策の推進
- ・ 高速道路の休憩施設(SA・PA)の駐車マス不足解消等のサービス水準の向上

通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策

令和3年6月28日、千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する痛ましい事故が発生しました。この事故を受けた、「子供の安全を守るための万全の対策を講じる」との総理指示を踏まえ、同年8月4日、「交通安全対策に関する関係閣僚会議」において「①通学路等における交通安全の確保」と「②飲酒運転の根絶」を柱とする緊急対策が策定されました。

①通学路等における交通安全の確保のための取組

関係機関等との連携のもと実施した通学路合同点検の結果、道路管理者の対策必要箇所として約4万箇所[※]が抽出されました。国土交通省としては、歩道や防護柵の整備、カラー舗装などの対策を、可能なものから速やかに推進してきたところであり、約4割にあたる約1万7千箇所[※]について対策が完了しています。引き続き、道路管理者への計画的かつ集中的な支援が可能な「交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)」(令和4年度創設)も活用し、早期の対策完了に向けて取り組んでいきます。

※ 令和4年3月末時点

②飲酒運転の根絶のための取組

運送事業者による更なる飲酒運転対策を促進するため、運送事業者へのアンケートによる独自の取組についての情報収集、優良取組事例についてのヒアリング等、詳細な調査を実施し、飲酒運転対策の優良事例に係る情報共有を行っています。また、飲酒傾向の強い運転者に対して適切な指導・監督が実施できるよう、運送事業者による運転者への指導・監督時の実施マニュアルにおいて、アルコール依存症関係の記載を拡充しています。



歩道の整備



防護柵の設置



区画線の設置・カラー舗装

(6) 戦略的海上保安体制の強化等 [2,514億円(1.14)]

一層厳しさを増す現下の国際情勢に的確に対応するため、「海上保安体制強化に関する方針」に基づき、海上保安体制の強化を進めているところ、今後の新たな「国家安全保障戦略」の策定も踏まえ、戦略的海上保安体制の強化等を着実に推進する。

- ・ 情勢の変化に対応した更なる体制の強化
- ・ サイバー対策等新技術の活用強化、海洋状況把握や法の支配に基づく海洋秩序維持のための国際連携体制の強化
- ・ 知床遊覧船事故を受けた救助・救急体制の強化等の推進や海上交通の安全確保

※ 戦略的海上保安体制の強化等に向けた対応が必要となる中、巡視船・航空機の更なる増強や燃料高騰対策等に要する経費については、今後の新たな「国家安全保障戦略」の策定や原油価格・物価の動向等も踏まえつつ、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

<我が国周辺海域における重大な事案>



<海上保安体制強化等の推進>

情勢の変化に対応した更なる体制の強化

・ 十分な装備を保有した大型巡視船の増強、監視強化に必要な航空機の増強

(イメージ) 大型巡視船 (イメージ) 無操縦者航空機の複数機運用

(イメージ) 中型ヘリコプター

※新規の隻数・機数等については予算編成過程において検討

知床遊覧船事故を受けた救助・救急体制の強化

・ 基地ヘリコプターの配備※
・ 大型巡視船の配備※

※既存アセットの活用により実現

機動救難士 1時間出動圏

機動救難士配備に伴う資器材及び施設整備等

※施設整備については予算編成過程において検討

サイバー対策

準天頂衛星 (新規) 通信衛星 (既存)

妨害電波又は偽信号 衛星コンステレーション (新規)

通信傍受

情報通信の強靱化

※対策の具体化については予算編成過程において検討

戦略的アセット管理による長寿命化の推進

耐用年数 8年超過 (腐食の一例)

老朽代替の推進

※新規の隻数等については予算編成過程において検討

巡視船のライフサイクルコストの推移 (イメージ)

① 重点予防整備 {安全、業務執行に支障のない良好な船体、機器を維持するための整備}

② 延命・機能向上整備 {安全性の向上、機器の高機能化のための整備}

③ 老朽代替 {老朽化した巡視船の代替建造}

コスト低減

長寿命化 (使用年数)

巡視船の長寿命化

国際連携体制の強化

USCGカッター

海保巡視船

国際連携のためのアセット整備

※アセット構成については予算編成過程において検討

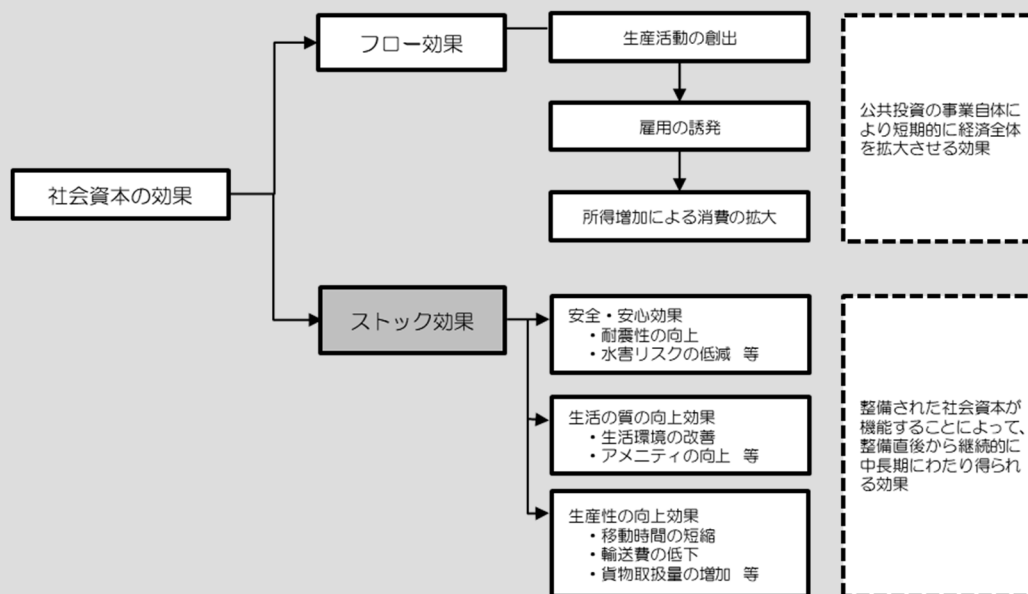
2. 経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大

(1) ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的かつ計画的な推進

ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的かつ計画的な推進

社会資本の整備は、未来への投資であり、その効果には、生産活動による雇用の誘発といった「フロー効果」だけでなく、整備された社会資本が機能することによって、整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果である「ストック効果」があります。このストック効果には、生産性の向上や民間投資の誘発などの経済的な効果や、ゆとりや安らぎ、活力ある地域社会の形成といった社会的な効果があります。近年、自然災害が激甚化・頻発化し、国際競争が激化する中、インフラが本来の役割を果たすことの重要性は一層高まっています。現在を生きる我々や将来の世代が安全・安心に活力ある日々を送るために必要となる社会資本の整備に、戦略的・計画的に取り組んでいくことが重要です。

このため、国土交通省では、引き続き、「第5次社会資本整備重点計画」(令和3年5月)に基づき、主体・手段・時間軸の「3つの総力」を挙げ、社会資本整備を深化させていきます。また、インフラを、国民が持つ「資産」として捉え、インフラのストック効果をいかに最大化させるかという観点から、整備・維持管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした取組を行うことにより、インフラの潜在力を引き出し、新たな価値を創造する「インフラ経営」の取組を進めていきます。



(a) 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用 [4,289億円(1.20)]

大都市圏環状道路等の整備やピンポイント渋滞対策等を併せて推進し、交通渋滞の緩和等による迅速・円滑で競争力の高い物流ネットワークの実現を図る。

- ・ 三大都市圏環状道路等の整備の推進
- ・ トラック輸送と空港・港湾等の主要な物流拠点との接続の強化
- ・ 平常時・災害時を問わない安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進
- ・ 交通の円滑化や都市の活性化等を図る連続立体交差事業の推進
- ・ ダブル連結トラックによる省人化の推進

(b) 地方都市のイノベーション力・大都市の国際競争力の強化

[160 億円(1.23)]

多様な主体の交流、人材の集積に資するイノベーション拠点の形成やデジタル技術等の活用を図り、地方都市と大都市との交流・連携による新たな都市再生を推進する。

(c) 航空ネットワークの充実 [150 億円(1.20)]

ポストコロナの経済社会を見据え、国際競争力の強化や訪日外国人旅行者の受入対応等に資する空港の機能強化等を計画的に推進する。

- ・ 羽田空港の国際競争力強化等のための空港アクセス鉄道、人工地盤、旧整備場地区再編等の整備
- ・ 成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化や新管制塔の整備等の着実な推進
- ・ 関西空港・中部空港等における航空保安施設の整備
- ・ AI 等の先進技術を活用した空港地上支援業務における DX の推進
- ・ 航空路管制空域の再編による処理容量拡大等の推進
- ・ 福岡空港におけるコンセッションを踏まえた滑走路増設事業の着実な推進
- ・ 那覇空港における国際線ターミナル地域再編整備等による地方空港のゲートウェイ機能の強化
- ・ 地方航空ネットワークの維持・活性化のための関係者間の協業の促進

※ 航空需要の回復に的確に対応するため、航空会社・空港会社等航空関連業界の経営基盤強化等に必要な措置について、今後の予算編成過程において検討する。

首都圏空港の機能強化等

新型コロナウイルス感染症収束後の訪日外国人旅行者の受入再拡大、首都圏の国際競争力の強化等の観点から、首都圏空港の利便性向上や発着容量の年間約 100 万回への拡大を図ることとしています。

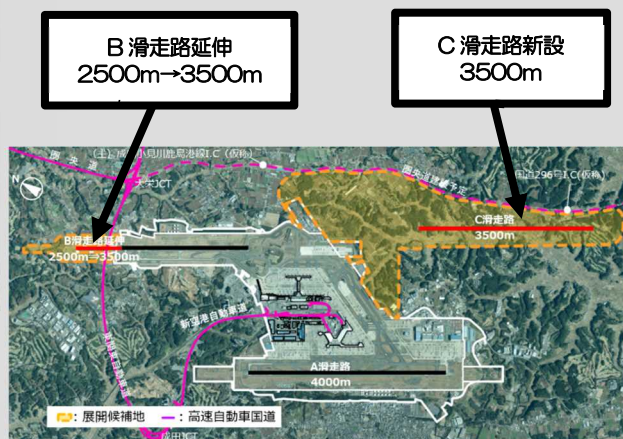
具体的な取組として、羽田空港ではアクセス利便性の向上を図るため、JR 東日本羽田空港アクセス線の基盤施設整備に本格着工するとともに、引き続き京急空港線引上線の整備を進めるほか、国内線・国際線間の乗継ぎ利便性向上のための人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備等を実施します。

また、成田空港においては、B滑走路の延伸やC滑走路の新設等により、発着容量を年間 50 万回に拡大する取組を実施します。

<羽田空港における主要整備事業>



<成田空港における主要整備事業>



(d) 整備新幹線の着実な整備 [804 億円(1.00)]

我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、着実に整備を進める。

※ 整備新幹線の整備に追加的に要する経費への対応については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

(e) 鉄道ネットワークの充実 [243 億円(1.29)]

大都市圏における地下高速鉄道ネットワーク等の都市鉄道整備や技術開発等を進めるとともに、東京圏における今後の都市鉄道のあり方や幹線鉄道ネットワークのあり方に関する調査を行う。

- ・ 国際競争力の強化や利用者の利便性向上を目的とした東京メトロ有楽町線、南北線の延伸やなにわ筋線の整備等都市鉄道の整備の推進
- ・ 鉄道事業者・メーカーの連携強化を通じた鉄道技術の開発・普及の促進
- ・ 東京圏における今後の都市鉄道のあり方や幹線鉄道ネットワークのあり方に関する調査
- ・ 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

(f) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化 [689 億円(1.28)]

サプライチェーンの多元化・強靱化を進めるためのコンテナ船の基幹航路の維持・拡大や資源・エネルギー・食糧の輸入等の拠点形成の促進を図る。

- ・ ハード・ソフト両面でのコンテナターミナルの集貨・創貨・競争力強化の推進
- ・ バルク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

(g) 成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援（社会資本整備総合交付金）

[6,900 億円(1.19)]

将来の成長の基盤となる民間投資・需要を喚起する道路整備やPPP/PFIを活用した下水道事業、民間等と連携した魅力ある河川環境の創出など、地方公共団体等の取組を総合的に支援する。

(2) 脱炭素社会の実現に向けたグリーントランスフォーメーション (GX) の推進

(a) ZEH・ZEB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

[1,303億円(1.18)]

我が国のCO₂排出量の約3割を占める民生部門における省エネ、再エネ利用等を促進するため、カーボンニュートラルの実現に向けた住宅・建築物の省エネ化や地域材を含む木材利用の促進等の対策を強化する。

- ・ LCCM住宅、ZEH、ZEB、長期優良住宅等の整備への支援等の強化
- ・ 既存ストックの省エネ改修への支援等の強化
- ・ 優良な都市木造建築物等の整備や地域の気候風土に応じた建築技術・CLT等の新たな部材を活用した先導的な取組への支援の強化
- ・ 地域の中小工務店等の連携体制による省エネ性能等に優れた木造住宅の整備や地域材の活用促進等への支援の強化
- ・ 省エネ住宅・建築物の普及の加速に向けた中小住宅生産者等による体制整備への支援
- ・ 大工技能者等の担い手確保・育成、都市木造建築物を担う設計者への支援

住宅・建築物の省エネ対策等の推進

2050年カーボンニュートラル、2030年度温室効果ガス46%削減(2013年度比)の実現に向けて、我が国のエネルギー消費量の約3割を占める建築物分野における取組が急務となっています。また、温室効果ガスの吸収源対策の強化を図る上でも、我が国の木材需要の約4割を占める建築物分野における取組が求められているところです。

こうした中、令和4年6月に公布された改正建築物省エネ法等では、①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、②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しています。これらの措置が円滑に施行されるよう、環境整備を進めていきます。

改正法の概要

1. 省エネ対策の加速

【建築物省エネ法・建築基準法・住宅金融支援機構法】

① 省エネ性能の底上げ・より高い省エネ性能への誘導

- ・ 全ての新築住宅・非住宅に省エネ基準適合を義務付け(現行は中大規模の非住宅) ※十分な準備期間を確保
- ・ トップランナー制度(大手事業者による段階的な性能向上)の拡充、誘導基準の強化等を通じ、ZEH・ZEB水準へ誘導
- ・ 販売・賃貸時における省エネ性能表示の推進

② ストックの省エネ改修や再エネ設備の導入促進

- ・ 省エネ改修に対する住宅金融支援機構による低利融資制度を創設
- ・ 市町村が定める再エネ利用促進区域内について、建築士から建築主へ再エネ導入効果の説明義務を導入
- ・ 省エネ改修や再エネ設備の導入に支障となる高さ制限等の合理化



2. 木材利用の促進

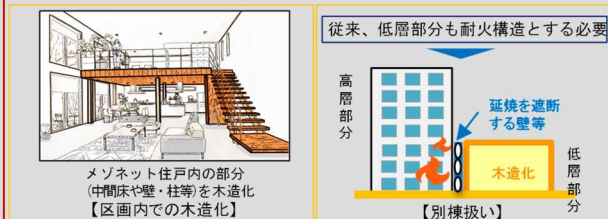
【建築基準法・建築士法】

① 防火規制の合理化

- ・ 大規模建築物について、大断面材を活用した建物全体の木造化や、区画※を活用した部分的な木造化を可能とする
※ 高い耐火性能の壁・床での区画により延焼抑制
- ・ 防火規制上、別棟扱いを認め、低層部分の木造化を可能に

② 構造規制の合理化

- ・ 二級建築士でも行える簡易な構造計算で建築可能な3階建て木造建築物の拡大(高さ13m以下→16m以下)等



<その他>

省エネ基準等に係る適合性チェックの仕組みを整備 等

(b) 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

[171 億円(1.40)]

CO₂ 吸収源対策にとどまらないグリーンインフラ等のインフラの活用推進を図るとともに、脱炭素化にも資するまちづくりを推進する。

- ・ グリーンインフラ官民連携プラットフォームの活動拡大等を通じた社会実装の推進
- ・ エリア一体での脱炭素化、グリーンインフラの社会実装、環境配慮型の民間都市開発等の支援
- ・ 道路における再生可能エネルギーの活用や道路照明の省エネ化、高度化
- ・ インフラ等を活用した太陽光発電等の地域再エネの導入・利用の拡大
- ・ 下水道事業における革新的技術実証やバイオガス発電等による脱炭素化の推進
- ・ 循環型社会に対応した建設資材の再資源化の推進
- ・ ハイブリッドダム の取組による水力発電の導入・増強を通じた再生可能エネルギー供給の拡大
- ・ 河川舟運の活用や河川管理施設の無動力化による脱炭素化の推進
- ・ 生態系ネットワーク形成に寄与するグリーンインフラの推進
- ・ 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、循環型社会の実現に向けた技術開発等の推進

(c) 自動車の電動化等の促進 [13 億円(3.19)]

自動車の電動化等の促進に向けた支援策を強化するとともに、自動車の電動化等に対応した道路インフラの社会実装に向けた検討を行う。

- ・ 地域交通の脱炭素化に資する次世代自動車の本格普及に向けた導入支援の実施
- ・ カーボンニュートラルの実現に向けた電動車を活用した輸送方法等の検討
- ・ 旅客自動車運送事業のカーボンニュートラルに向けた調査
- ・ 次世代自動車に対応した道路インフラの社会実装に向けた検討

(d) 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

[664 億円(2.01)]

脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化によって港湾の競争力強化等を図る「カーボンニュートラルポート (CNP)」の形成を推進するとともに、炭素排出の少ない LNG 燃料船の普及促進、温室効果ガス (GHG) 排出ゼロの実現に向けた国際戦略の推進等による船舶の低・脱炭素化や洋上風力発電の導入等により、海事分野のカーボンニュートラルを推進する。

(港湾における脱炭素化の推進)

- ・ カーボンニュートラルポート (CNP) 形成の推進
- ・ ブルーカーボン生態系を活用した地球温暖化対策の推進

(海運におけるカーボンニュートラルの推進)

- ・ 炭素排出の少ない LNG 燃料船の燃料タンク等の国内生産の推進
- ・ 船舶からの温室効果ガス (GHG) 排出ゼロの実現に向けた国際戦略の推進
- ・ 内航海運におけるカーボンニュートラルに向けた環境整備
- ・ 水素・アンモニア燃料船のバンカリング (燃料供給) に関するガイドラインの整備
- ・ 洋上風力発電等の海洋開発分野への進出に向けた海事産業の技術開発の支援
- ・ 造船所の低・脱炭素化の促進

(洋上風力発電の導入の促進)

- ・ 洋上風力発電の導入を促す基地港湾の整備
- ・ 洋上風力発電の導入促進に向けた環境整備

＜カーボンニュートラルポートの形成に向けた具体的な取組の例＞

<p>船舶への陸上電力供給の推進</p> 	<p>LNGバンカリング拠点の形成</p> 	<p>水素等の活用の検討</p> <p>港湾ターミナルにおける荷役機械への燃料電池の導入</p> 
---	--	---

＜海事分野におけるカーボンニュートラルの推進＞

<p>ガス燃料船の燃料タンク等の国内生産の推進</p> <p>燃料タンク等の内製化を推進し、ガス燃料船の安定的な供給体制を整備する。</p> 	<p>IMOにおける国際ルール策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ●国際海運2050年カーボンニュートラルの目標を達成するためには、国際的な制度を措置する必要。 ●温室効果ガスを排出しない船舶に対して経済的インセンティブを与える制度等の策定を目指して、IMOにおける議論を主導し、我が国海事産業の国際競争力強化を図る。 	<p>水素・アンモニア燃料船導入促進のための環境整備</p> <p>技術開発が進む水素・アンモニア燃料船の導入促進のためのバンカリングガイドラインの策定を行う。</p> 
---	--	--

(e) 持続可能な航空燃料（SAF）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 [27 億円(1.54)]

航空分野における脱炭素化の実現に向けて、航空機の運航及び空港における脱炭素化の取組を推進する。

(航空機の運航における脱炭素化の推進)

- ・ 持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に向けた環境整備
- ・ 産学官の連携による航空機の脱炭素化に資する新技術の早期実用化に向けた取組の推進
- ・ 航空機の運航の改善を通じた消費燃料の削減の推進

(空港における脱炭素化の推進)

- ・ 空港施設・空港車両・地上航空機からのCO₂ 排出削減のための取組の推進
- ・ 太陽光発電設備の導入等空港の再エネ拠点化の推進

(f) 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 [4 億円(2.00)]

鉄道分野における脱炭素化の実現に向けて、鉄道資産を活用した再エネの導入や、沿線地域と連携したグリーン電力の地産地消、鉄道車両の脱炭素化等の取組を推進する。

- ・ 鉄道分野・鉄道関連分野における脱炭素化に向けた取組の検討
- ・ 鉄軌道事業者等による脱炭素化に資する取組の実装への支援

(3) 国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション (DX) や技術開発、働き方改革等の推進

国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション (DX) の推進

社会全体でデジタル化が進んでいる中、経済社会状況の著しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、行政サービスや業務・組織や働き方を含めて国土交通分野全体を変革していくことが求められています。

【インフラ分野のDX】

インフラ分野のDXは、デジタル技術を活用して、管理者側の働き方やユーザーに提供するサービス・手続なども含めて、インフラまわりをスマートに変容させるものです。例えば、3D ハザードマップを活用したりリアルに認識できるリスク情報の提供、現場にいなくても現場管理が可能になるリモートでの立会いによる監督業務やデジタルデータを活用した配筋検査の省力化等に取り組んでいます。令和4年は「挑戦の年」として取組を推進しており、「インフラ分野のDX推進本部」(令和4年3月開催)において、53の個別施策について取組概要や令和7年までの具体的な工程を明らかにした「インフラ分野のDXアクションプラン」を策定しました。今後はこのアクションプランに基づき、関係者と連携・協働しながら施策の実現に取り組んでいきます。加えて、インフラDXアクションプランのネクスト・ステージとして、インフラDXをさらに深化させるための新たなプロジェクトを立ち上げ取組を進めていきます。



【物流DXの推進】

物流業界では、2024年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制適用を控え、担い手不足が今後更に深刻化することが懸念されるほか、カーボンニュートラルへの対応も求められており、物流生産性の向上は喫緊の課題です。こうした課題解決に向けて、令和3年6月に閣議決定された新たな「総合物流施策大綱」も踏まえつつ、物流施設におけるデジタル化・自動化やドローン物流の実用化、物流・商流データ基盤の構築など、物流分野のDXや、その前提となる物流標準化をより一層強力に推進します。



自動倉庫型ピッキングシステム



ピッキングロボット



ドローンを活用した配送

【国土交通データプラットフォーム】

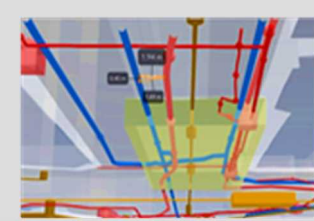
国土に関するデータ、経済活動、自然現象に関するデータを連携させ、分野を跨いだデータ検索・取得を可能とするデータ連携基盤として「国土交通データプラットフォーム」の構築を進めています。令和2年4月に、国や地方公共団体の保有する社会インフラの諸元やボーリング結果等の地盤データと連携し、APIを活用して同一地図上で表示・検索・ダウンロードを可能とした「国土交通データプラットフォーム ver1.0」を公表しました。その後も各種データ連携を拡充しており、現在は ver2.1 として工事基本情報約 2.8 万件や、BIM/CIM データや3次元点群データ、3D都市モデル (PLATEAU) と連携したほか、3D地形図の表示も可能となっています。今後は、UIの改良や検索性の向上、ユースケースの一般公募等を通して、さらなるデータ利活用の促進に向けた取組を進めていきます。

国土交通データプラットフォームの公開



- <連携しているデータ>
- ・全国約 12 万件のインフラ施設
 - ・全国約 25 万件の地質データ
 - ・工事基本情報約 28 万件
 - ・BIM/CIM データ
 - ・3D 都市モデル 等

3D都市モデルを重畳表示させた例 将来のデータ連携のイメージ



ガスや水道等の地下構造物のデータ化

(a) デジタルトランスフォーメーションの推進 [80 億円(1.57)]

ポストコロナの新たな経済社会の実現に向けて、デジタルトランスフォーメーションの加速化を図る。

(社会資本の整備・維持管理等のデジタル化・スマート化)

- ・ 公共工事におけるBIM/CIM活用への転換を目指した活用拡大
- ・ 公共工事における 5Gを活用した無人化施工等の新技術の現場実装の推進
- ・ デジタル技術等を活用した建設現場の非接触・リモート型の働き方の実現
- ・ 道路システムの DX「xROAD(クロスロード)」の推進による安全・安心の確保及び持続可能でスマートな道路管理への変革
- ・ UAV 等を活用した河川・ダム・砂防関係施設の巡視・点検等の効率化の推進
- ・ デジタル化・リモート化社会の推進に資する位置情報基盤等の環境整備
- ・ 施設情報や維持管理情報のデジタル化による下水道管理の高度化・効率化
- ・ 砂防事業における 5G 等を活用した無人化施工等の現場実装の推進

(交通・物流分野の非接触化・リモート化)

- ・ ICT 等の活用による省力化・効率化を通じた持続可能な鉄道システムへの転換
- ・ 物流現場の機械化・デジタル化等を通じた簡素で滑らかな物流等の構築
- ・ 港湾物流情報の電子化・データ連携による港湾物流の生産性向上・国際競争力強化

(デジタル・ガバメントの構築の加速化)

- ・ 国民の安全・安心、事業者の生産性向上等に直結する国土交通行政における DX の推進

国土交通行政におけるデジタル化の推進

デジタル社会実現に向けて、国民の暮らしに深く関与する国土交通省においても、国民生活の利便性向上を図る観点から、大臣をトップとする「国土交通省 DX 推進本部」のもと、国民・事業者向けの行政手続のオンライン化と業務の効率化・デジタル化に両輪で取り組み、デジタル・ガバメント確立に向けた国土交通行政のデジタル化を強力に推進します。

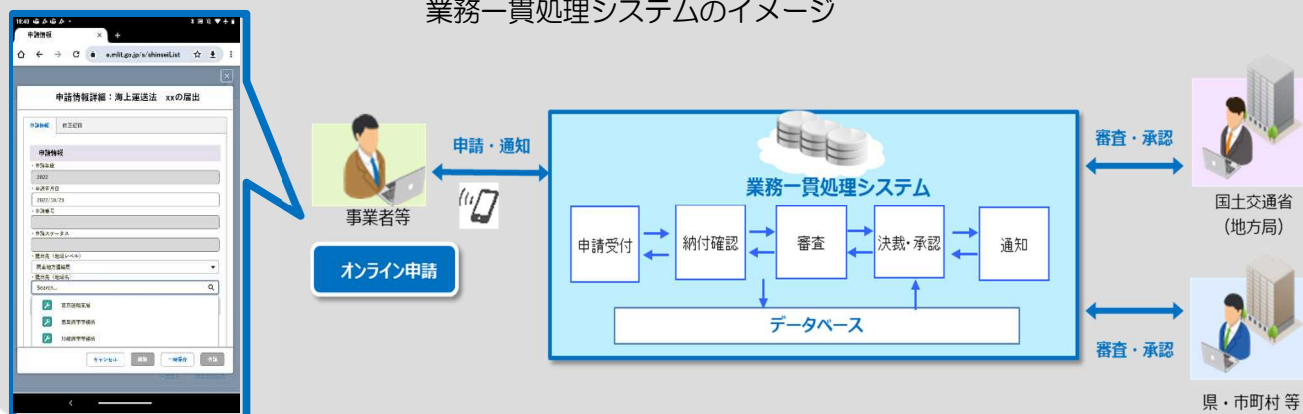
①行政手続のオンライン化

申請受付から審査、通知等の申請業務に係るプロセスを一貫して処理できるシステムを段階的に拡充し、行政手続のオンライン化を加速することで、国民・事業者がいつ・どこからでも申請可能な環境の構築を目指します。

②業務の効率化・デジタル化

国土交通省における業務の工程の根本的な見直し・適正化を行った上で、定型的な業務については、ロボットによる自動化を行います。自動化する業務の範囲は、効果検証を行いながら段階的に拡大し、業務コストの削減・生産性の向上を図るとともに、職員がより政策立案に注力できる環境の実現を目指します。

業務一貫処理システムのイメージ



(b) オープンデータ・イノベーション等による i-Construction の推進

[21 億円(1.42)]

官民の保有する 3 次元データや新技術の活用拡大、現場導入、地方公共団体への普及等により、生産性向上等を目的とした i-Construction を推進する。

(新技術・デジタルデータの活用拡大)

- ・ 直轄事業における個別活用事例の情報提供等を通じた新技術の活用推進
- ・ 新技術やデジタルデータを活用した道路メンテナンスの効率化・高度化の推進
- ・ 建築物の生産・維持管理の高度化・円滑化の推進
- ・ 地下空間に関する安全技術の確立に向けた地盤情報の収集・共有・利活用等の推進
- ・ i-Construction 推進コンソーシアムによる新技術導入に向けたマッチング等の推進
- ・ 企業・大学等における現場向け新技術開発への助成と国所管の研究施設の機能強化

(普及拡大や人材育成)

- ・ 地方公共団体における ICT 施工の導入に向けた技術者支援の促進

(c) 建築・都市の DX の推進等による「インフラ分野の DX アクションプラン」の ネクスト・ステージ

建築・都市の DX として、建築物の 3 次元データと属性情報を併せ持つ BIM、3D 都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進する Project PLATEAU、不動産の共通コードである不動産 ID 等について、活用・連携を進める等、令和 4 年 3 月に策定した「インフラ分野の DX アクションプラン」のネクスト・ステージとして、インフラ DX をさらに深化させるべく、取組を推進する。

(建築・都市の DX)

- ・ BIM 活用の推進
- ・ 3D 都市モデルの整備・活用・オープンデータ化の推進 (Project PLATEAU)
- ・ 不動産 ID の利活用・情報連携の促進

(「インフラ分野の DX アクションプラン」のネクスト・ステージ)

- ・ デジタル化・リモート化による建設生産プロセス全体の飛躍的な生産性向上
- ・ デジタル技術を活用したインフラ利活用の高度化

建築・都市のDXの推進

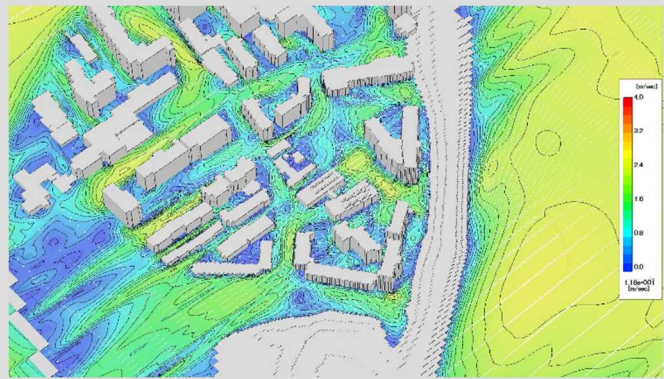
少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少、東京一極集中に伴う地方都市の活力の低下、地球温暖化、災害の激甚化・頻発化等の社会課題の解決に資するため、建築生産、都市開発、不動産に関する業務の生産性の向上を図るとともに、建築物、屋外空間、不動産の快適性、安全性、利便性の向上を図ることが求められています。

例えば、3D形状・属性情報を活用した可視化やシミュレーションによる設計・施工・管理の効率化・高品質化、不動産流通の際の行政情報取得コストの低減、一人ひとりのニーズや行動を捉えたエリアマネジメントの実現等により、これまでのビジネスモデルや空間利用を変革するとともに、イノベーションを創出し、建築・都市分野の経済性と社会性の最適化を進める必要があります。

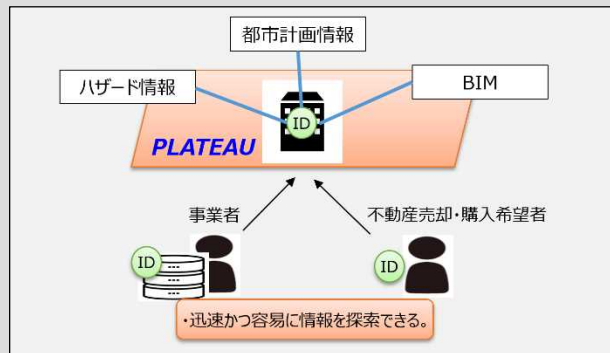
このため、個別分野のDXの推進とともに、建築・都市・不動産分野の情報が連携・蓄積・活用できる社会の実現を目指す取組である「建築・都市のDX」として、「建築分野のデジタル・インフラとなる建築BIM」、「都市分野のデジタル・インフラとなるPLATEAU」及び「不動産を一意に特定することができ情報連携のキーとなる不動産ID」等について連携を図りつつ社会実装を進めていきます。



建築BIMとPLATEAUの連携により
実現する高精細なデジタルツイン



建築BIMとPLATEAUのデータ連携・統合による
風環境シミュレーション



建築BIMやPLATEAU上にある建物等に関する
様々なデータ同士を連携させるキーとして不動産IDを活用

(d) 造船・海運の国際競争力強化や海洋開発等の推進 [193 億円(1.37)]

造船・海運の国際競争力強化・生産性向上、海洋資源・エネルギー等の開発・利用、海洋権益の保全・確保に関する取組等を推進する。

(海事産業の国際競争力強化・生産性向上)

- ・最先端の技術開発や船舶産業のサプライチェーン全体の最適化による海事産業の競争力強化
- ・DX造船所の実現による船舶産業の生産性の向上、自動運航船の実用化に向けた環境整備
- ・内航海運業の取引環境改善・生産性向上の推進

(海洋資源・エネルギー等の開発・利用の推進)

- ・海のドローン等の社会実装等の推進
- ・北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進

(海洋権益の保全・確保)

- ・海洋開発等を支える特定離島における港湾の整備・管理の推進
- ・沖ノ鳥島における戦略的維持管理等による恒久的な島の保全の推進
- ・海洋権益の確保を目的とした広域かつ詳細な海洋調査、精緻な海洋情報の整備の推進

(国民の海洋・海事に対する理解の増進)

- ・海洋教育の推進や官民一体での国民の海洋・海事への理解の増進

(e) 建設業、運輸業、海運・造船業、宿泊・観光業における人材確保・育成

[49 億円(1.45)]

現場を支える技能人材の確保・育成や生産性の向上のため、適切な賃金設定等の処遇改善、教育訓練の充実、外国人の活躍促進等の働き方改革等を官民一体で推進する。

(建設業)

- ・ICTの活用や適正な工期設定等を通じた建設業の長時間労働の是正や生産性向上の推進
- ・ICTの活用状況を踏まえた技術者配置要件の合理化等を通じた建設産業における働き方改革の推進
- ・地方公共団体の取組等の見える化等を通じた施工時期の平準化の推進
- ・建設分野における外国人材の円滑かつ適正な活用の推進
- ・建設キャリアアップシステムの普及・活用等を通じた建設技能者の処遇の改善

(運輸業・造船業)

- ・トラック運送業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
- ・自動車整備業の担い手の確保・育成や生産性向上等に向けた取組の推進
- ・航空機の操縦士の着実な養成や養成手法の効率化等の推進
- ・海運・造船業の事業基盤を支える海事人材の確保・育成

(宿泊・観光業)

- ・観光産業における人材の確保・育成等の支援

新・担い手3法等を踏まえた建設業の担い手の育成・確保

令和元年6月、適正な工期設定等による働き方改革の推進や技術者に関する規制の合理化等による生産性の向上等を内容とした新・担い手3法が成立しました。これらの法律を踏まえ、令和2年7月に中央建設業審議会が作成・勧告した「工期に関する基準」に基づく適正な工期設定や地方公共団体の取組等の「見える化」等を通じた施工時期の平準化等に取り組み、建設業の長時間労働是正や週休2日制の推進等の働き方改革を進め、建設業の担い手確保を図っています。さらに、建設技能者の技能と経験に応じた評価・処遇改善が図られるよう、建設キャリアアップシステム(CCUS)の普及を官民一体で推進し、モデル工事等を通じた国直轄工事や地方公共団体発注工事でのCCUS活用の促進とともに、建設業退職金共済制度との連携による利便性向上や、技能者の評価レベルを手当支給に反映する企業独自の取組の水平展開などに取り組んでいます。

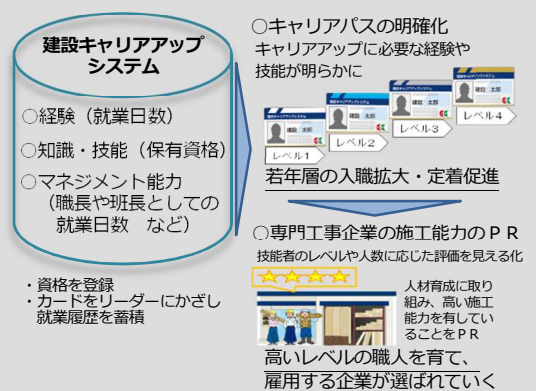
また、国土交通省の公共事業予算も順調に執行されています。

※ 現下の資材価格の高騰等を踏まえた公共事業等の実施に必要な経費については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

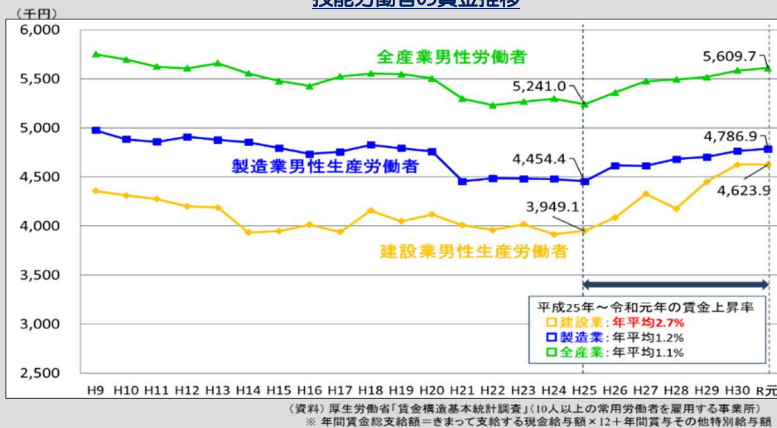
新・担い手3法（品確法と建設業法・入契法の一体的改正）の概要

<p>○発注者の責務</p> <ul style="list-style-type: none"> 適正な工期設定 施工時期の平準化等 <p>○受注者（下請含む）の責務</p> <ul style="list-style-type: none"> 適正な請負代金・工期での下請契約締結 <p>働き方改革の推進</p>	<p>○発注者・受注者の責務</p> <ul style="list-style-type: none"> 情報通信技術の活用等による生産性向上 <p>生産性向上への取り組み</p>	<p>○発注者の責務</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急性に応じた随意契約・指名競争入札等の適切な選択 災害協定の締結等 <p>品確法</p>	<p>○調査・設計の品質確保</p> <p>建設業法</p>
<p>○工期の適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共工事の発注者が、必要な工期の確保と施工時期の平準化のための措置を講ずることを努力義務化 <p>入契法</p>	<p>○工期の適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> 著しく短い工期の禁止 工期に関する基準の作成 現場の処遇改善 社会保険加入を許可要件化 	<p>○技術者に関する規制の合理化</p> <ul style="list-style-type: none"> 監理技術者を補佐する者(技士補)を配置する場合、監理技術者の兼任を容認等 <p>○災害時の緊急対応強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 持続可能な事業環境の確保 <p>○災害時における建設業者団体の責務の追加</p> <ul style="list-style-type: none"> 持続可能な事業環境の確保 経営管理責任者に関する規制を合理化等 	<p>○調査・設計の品質確保</p> <p>建設業法</p>

建設キャリアアップシステムの概要



技能労働者の賃金推移



・技能労働者の賃金の上昇が、公共工事設計労務単価の上昇に繋がる。この労務単価の上昇が、適正利潤の確保、更なる賃金の引上げに繋がるという好循環になっている。（建設業男性生産労働者の平成25年～令和元年の賃金上昇率は年平均2.7%）

公共事業の執行状況（国土交通省関係）＜6月末時点＞ ※直轄、補助、独法等の合計

【当初予算（前年度からの繰越含む）】

区分	(単位: 兆円、%)		
	予算現額	契約額計	率
令和4年度	10.0	6.2	61.9
令和3年度	11.3	6.8	60.2
令和2年度	12.1	6.9	56.7
過去5年平均 (平成29～令和3)			58.3

【補正予算】

区分	(単位: 兆円、%)		
	予算現額	契約額計	率
令和3年度	1.5	0.9	68.4
令和2年度 (第3号)	2.0	1.3	66.8
令和元年度	1.4	0.8	60.9
平成30年度 (第2号)	0.8	0.5	58.4

過去と比較しても順調に執行

(f)集中的な統計改革の推進 [3億円(皆増)]

建設工事受注動態統計調査等の不適切事案を踏まえ、国土交通省の所管統計に対する信頼を回復するため、「国土交通省統計改革プラン」(令和4年8月10日)を踏まえ、統計の抜本的な改革を実施し、省横断的に所管統計全般の点検・企画立案・品質改善を図る。

- ・ 統計作業プログラムの改修・再構築による統計改革の基盤整備
- ・ 統計品質改善会議における議論を踏まえた所管統計の品質向上
- ・ 国の職員が行っている調査票の回収・集計作業等の統計調査業務の民間委託

国土交通省所管統計の信頼回復に向けて～開かれ、使われ、改善し続ける統計へ～

公的統計は、政策の企画立案のための根拠となるだけでなく、国民生活や企業活動における合理的な意思決定に不可欠な社会的情報基盤であり、国家の基盤をなす情報です。しかしながら、建設工事受注動態統計調査等の一連の不適切処理事案が発生し、国土交通省の所管統計に対する信頼が失われている状況にあります。公的統計の持つ意義を改めて認識し、同様の事案を決して再発させないという強い決意のもと、国土交通省所管統計の抜本的な改革を推進するため、令和4年8月10日に「国土交通省統計改革プラン」を策定しました。

①統計部局の組織体制の改革

所管統計の企画立案・改善を担う体制を立ち上げるとともに、研修の受講を推進し、人事交流等を促進していきます。また、民間事業者を適切に活用し、業務の棚卸しを実施します。

②「開かれ、使われ、改善し続ける統計」への改革

統計の業務プロセスをできる限り開示するとともに、業務マニュアルを改善します。また、統計の利活用を促進するために、EBPM(エビデンス・ベースト・ポリシー・メイキング。合理的根拠に基づく政策立案。)を推進します。加えて、専門家による会議を設置し、ユーザーニーズ等を踏まえた、品質改善を進めます。さらに、事務負担の軽減、誤り防止等のため、統計のデジタル化を進めます。

③公文書管理の改善に向けた具体策

各統計の業務マニュアルに公文書管理法に定める手続を反映するとともに、主任文書管理者の配置等により管理体制を強化します。

国土交通省では、これらの取組を通じて、統計の改善に加え、合理的根拠に基づく政策立案機能の向上を図ることにより、効果的な政策形成を推進していきます。

(4) 官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築等 [343 億円(1.46)]

地域の生活や経済活動を支えるエッセンシャルサービスとしての公共交通を守り抜くため、デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能な地域公共交通の確保・維持を図るとともに、ポストコロナにおける地域のくらしや移動ニーズに応じた交通サービスの活性化に向けた取組を推進する。

- ・ 地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通の確保に向けた支援
- ・ 安全・安心な鉄道輸送を確保するために地域の鉄道事業者が行う設備更新に対する支援
- ・ MaaS連携高度化による移動のシームレス化の推進
- ・ デジタル技術を活用した持続可能な旅客運送事業の構築

※ 新型コロナウイルス感染症の影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保に向けた支援や官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築等に向けた支援については、公共交通のグリーン化の要請や、今後の感染状況及び経済情勢や輸送需要、政府全体の動向等も踏まえつつ、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

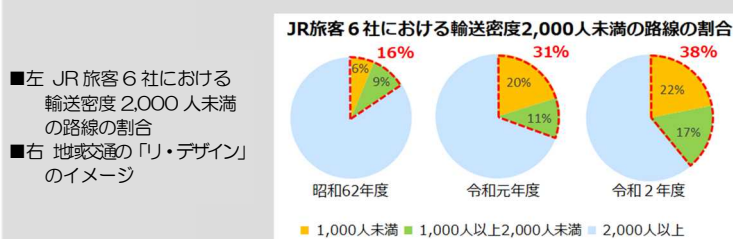
地域交通の「リ・デザイン」

地方の鉄道やバス等の地域交通は、人口減少等により長期的に極めて厳しい経営状況にある中、コロナ禍の影響により輸送需要が激減し、存続が深刻に懸念される危機的状況にあります。地域交通は、住民の豊かなくらしを支える「地域の足」として不可欠なサービスであり、持続可能な運行を確保するための支援が引き続き求められています。

国土交通省では、地域の多様な関係者の連携による「共創」を推進し、アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」を図るための検討会を設置し、同検討会において、①官民共創:交通事業者にエリア一括して複数年にわたり運行委託する場合の長期安定的な支援、②交通事業者間共創:事業者や交通モードを超えた連携の推進、③他分野共創:地域のくらしに関わる領域が垣根を越えて行うプロジェクトの支援を図るべきとの議論が進められました。

また、危機的状況にあるローカル鉄道について、より利便性と持続可能性が高い地域モビリティに刷新するための具体的な方策を議論するための検討会を設置し、本年7月に提言がとりまとめられました。提言では、沿線自治体を中心となり地域公共交通の在り方について検討することを原則としつつ、より厳しい状況にあり広域的調整が必要な線区は、関係者の協議が円滑に進むよう、国が新たな協議の場を設置する方向性が示されるとともに、必要な経費を財政面で支援すべきとされました。

「交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築」(「経済財政運営と改革の基本方針 2022」(令和4年6月7日閣議決定)・「デジタル田園都市国家構想基本方針」(令和4年6月7日閣議決定))を図るため、今後は、両検討会を踏まえた地域公共交通戦略の実現に向けて、法整備等を通じた従来と異なる実効性ある支援等について検討していきます。



(5) 地方経済・雇用を支える観光立国の復活

(a) 地方経済・雇用を支える観光の継続的支援と観光立国の復活に向けた施策の推進 [171 億円(1.28)]

観光立国復活に向けた基盤を強化するため、国内における新たな交流市場の開拓、コロナ後のニーズ変化も踏まえた地域の魅力向上・持続可能な観光地域づくり、観光産業の高付加価値化に取り組む。また、インバウンド回復に向けた戦略的取組を実施し、地方への誘客強化・消費拡大に取り組む。これらの取組を通じ、デジタル田園都市国家構想の実現に貢献する。

(観光立国復活に向けた基盤の強化)

- ・ 新たな交流市場の開拓の支援
- ・ 地域の魅力向上と持続可能な観光地域づくりの支援
- ・ 観光産業の高付加価値化の支援

(インバウンド回復に向けた戦略的取組)

- ・ 戦略的な訪日プロモーションの実施
- ・ MICE誘致の促進
- ・ 地方における高付加価値なインバウンド観光地づくりの支援
- ・ 海外教育旅行の付加価値向上等の支援
- ・ 地方空港における国際線の運航再開等の促進及び感染症対策の推進
- ・ クルーズを安心して楽しめる環境整備の推進

※ ポストコロナを見据え、地方経済・雇用を支える観光立国の復活を図り地方創生を進めるための経費については、今後の感染状況や観光需要の動向等を踏まえつつ、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

(b) 国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開

[270 億円(3.34)]

「国際観光旅客税の用途に関する基本方針等について」(令和3年12月24日観光立国推進閣僚会議決定)に基づき、より高次元な観光施策を展開する。

※ 国際観光旅客税を充当する施策の考え方については、既存施策の財源の単なる穴埋めをするのではなく、①受益と負担の関係から負担者の納得が得られること、②先進性が高く費用対効果が高い取り組みであること、③地方創生をはじ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とする。

※ 国際観光旅客税を充当する具体的な施策・事業については、硬直的な予算配分とならず、常に上記の考え方を満たすものとなるべく、毎年度洗い替えが行えるよう、観光戦略実行推進会議において、民間有識者の意見も踏まえつつ検討を行い、予算を編成する。(以下は前年度事業の例示)

(ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備)

- ・ 最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現等
- ・ 公共交通利用環境の革新等
- ・ ICT等を活用した多言語対応等
- ・ 旅行安全情報共有プラットフォームを通じた旅行者の安全の確保 等

(我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化)

- ・ 戦略的な訪日プロモーションの実施 等

(地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上)

- ・ 世界に誇る観光地を形成するための観光地域づくり法人(DMO)の体制整備
- ・ 新たなインバウンド層の誘致のためのコンテンツ強化等
- ・ 文化財や国立公園等に関する多言語解説の整備
- ・ 文化財や国立公園等を活用したインバウンドのための環境整備 等

地方経済・雇用を支える観光立国の復活

観光は我が国の成長戦略の柱、地域活性化の切り札であり、ポストコロナにおいても、人口減少を迎える我が国において、観光を通じた国内外との交流人口の拡大による地域活性化の重要性に変わりはありません。

国際交流の本格的な回復までに、まずは、国内交流の振興を図ることが重要です。全国旅行支援等の観光需要喚起策を実施するとともに、ワーケーションや第2のふるさとづくり(何度も地域に通う旅、帰る旅)といった新たな国内交流市場を開拓していきます。

また、観光産業について、地域活性化の好循環を創出することとなるよう、収益力強化や生産性向上、労働環境の改善など積年の課題を解決しつつ、観光客・地域経営の視点も含めてデジタル技術の活用を進めます。

さらに、地域一体となった観光地の再生・高付加価値化や、自然、食、生業などの地域資源を活用した観光コンテンツの創出等により「稼げる地域」を実現するとともに、交流を通じて住民側も地域の良さを改めて認識できる「住んでよし、訪れてよし」の観光地域づくりとして、環境や伝統、産業の維持と観光が両立する「持続可能な観光」を推進していきます。

こうした取組を進めつつ、国際交流の本格的な回復に向けて、コロナによる旅行者の意識変化やこれまでのインバウンドに係る取組状況を踏まえた新たなインバウンド戦略を構築します。消費額の増加、地方部への誘客促進、持続可能な観光の推進などに配慮しながら、ポストコロナの旅行ニーズへの対応を図るとともに、データ分析に基づいた効果的なマーケティングの強化を進めていきます。



第2のふるさとづくりプロジェクト



観光地の再生・高付加価値化



観光コンテンツの創出
(地域資源の活用)



持続可能な観光
(地域資源の維持)

(c) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

観光資源としての既存ストックの公開・開放などの社会資本の利活用や、観光客の移動円滑化等にも資する社会資本の整備を通じて、地域の観光振興に貢献する。

- ・ インフラツーリズムの拡大に向けたインフラ施設と地域との連携手法の検討
- ・ 地域の水辺や緑などの景観資源を活用した魅力の向上
- ・ 官民連携等を通じた地域活性化の拠点としての「みなとオアシス」の機能強化
- ・ 道の駅やSA・PAにおけるインバウンド受入環境整備の推進
- ・ 訪日客への対応のための地域の拠点空港等における滑走路整備等の推進
- ・ 更なる周遊促進に向けた高速道路の周遊パスや案内標識の英語表記等の推進
- ・ 広域的な観光周遊を支援するサインや休憩施設等の充実
- ・ 駐車場事前予約システムの導入やパーク&ライド等の活用による面的な観光渋滞対策の導入支援
- ・ 道路空間のオープン化、無電柱化等による観光地の快適な空間づくりの推進
- ・ ETC2.0等を活用した外国人特有の危険箇所におけるピンポイント事故対策の推進
- ・ ナショナルサイクルルート等における走行環境・受入環境の整備、沿線の魅力づくりや情報発信等の推進
- ・ 民間等と連携した賑わいある水辺空間の創出による地域活性化の推進

<インフラツーリズムの例>



内部見学ツアー（首都圏外郭放水路）



主塔登頂ツアー（白鳥大橋）



すだれ放流イベント（鳴子ダム）

(6) 民間投資やビジネス機会の拡大

(a) 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

[114 億円(1.12)]

新型コロナウイルス感染症の社会経済や国民生活等への影響も踏まえ、土地の適正価格の把握や社会資本整備の基盤となる地籍整備等を通じた不動産投資市場の活性化等のビジネスの機会拡大・効率化や新ビジネスの創出に向けた環境整備を推進する。

- ・ デジタル化や ESG 投資等の新たな動向を踏まえた不動産投資市場の環境整備
- ・ 不動産価格の変動を的確に把握するための地価公示等の着実な実施
- ・ 人流データ等の地理空間情報を活用した土地・不動産利用の高度化や新サービス創出等の推進
- ・ 不動産管理業の適正化・発展に係る環境整備
- ・ 社会資本整備や防災対策、まちづくり等と連携した地籍整備の更なる推進
- ・ リモートセンシング等の先進的・効率的な手法の導入を通じた地籍調査の円滑化・迅速化

(b) PPP/PFI の推進 [486 億円(1.19)]

民間の資金・ノウハウを活用した多様な PPP/PFI を通じて、低廉かつ良質な公共サービスを提供するとともに、民間の事業機会を創出し、経済成長の加速化を図る。

- ・ 先導的な PPP/PFI の案件形成や地域プラットフォームを通じた案件形成に対する支援
- ・ 脱炭素社会の実現に寄与する官民連携事業の導入支援の創設
- ・ 地方公共団体への専門家派遣を通じた自立的な案件形成・職員の能力向上に対する支援
- ・ インフラの維持管理・修繕等における指標連動方式等を活用した官民連携事業の導入支援
- ・ 民間事業活動と一体的に実施する基盤整備の事業化検討の機動的な支援
- ・ 都市公園における官民連携の強化による整備・管理運営の推進
- ・ 小規模な地方公共団体等による公営住宅整備に関する PPP/PFI 推進の支援
- ・ 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
- ・ コンセッション方式の活用による空港経営改革の推進
- ・ PPP/PFI 手法の導入や広域化・共同化による持続的な下水道事業の推進
- ・ 民間の技術を活用した下水道施設のエネルギー拠点化の推進
- ・ PFI 手法を活用した無電柱化の推進

(c) インフラシステム海外展開の戦略的拡大 [36 億円(1.24)]

デジタル変革、カーボンニュートラルへの対応等を通じ、世界のインフラ需要を取り込んでいくため、「インフラシステム海外展開戦略 2025」及び「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」等を踏まえ、我が国の強みである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。

(「川上」からの継続的関与の強化)

- ・ トップセールス、相手国要人の招請、セミナー開催、研修等の戦略的展開
- ・ 国際機関等と連携した情報発信の強化
- ・ 海外インフラ展開法に基づく高速鉄道、水資源・下水道のインフラ海外展開の推進
- ・ 相手国の制度構築・人材育成支援の効果的実施

(我が国の強みを生かした案件形成)

- ・ デジタル・気候変動・FOIP に資する案件形成
- ・ 運営・維持管理 (O&M) への参画
- ・ CORE JAPAN の取組の推進
- ・ 人材育成・技術移転とのパッケージ型案件の形成

(我が国企業の競争力の強化等)

- ・ 国際標準化等に係る戦略的取組の推進
- ・ 第三国市場に進出する際の補完的連携
- ・ インフラメンテナンスの海外展開支援
- ・ スタートアップ企業、中堅・中小企業、地方企業等の海外展開支援
- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大を踏まえた対応

(7) 大阪・関西万博や国際園芸博覧会に向けた対応

2025年大阪・関西万博の開催に向けて、令和2年9月に政府の国際博覧会推進本部が設置され、同年12月に基本方針を閣議決定しました。また、令和3年8月に大阪・関西万博に関連するインフラ整備計画を策定し、これに基づき国の直轄事業、地方公共団体の補助事業等を実施しています。さらに、同年12月に、大阪・関西万博のコンセプトである「未来社会の実験場」の具体化に向けた現時点における取組、検討状況をまとめたアクションプランを策定(令和4年6月に改訂)したところです。国土交通省としては、関係省庁や地元自治体等と緊密に連携し、会場となる夢洲周辺のインフラ整備等を行うとともに、空飛ぶクルマの実証等、大阪・関西万博の成功やその後の大阪・関西の発展に資するよう必要な取組を着実に進めていきます。

○会場周辺のインフラ整備

例：大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業及び大阪港臨港鉄道整備事業



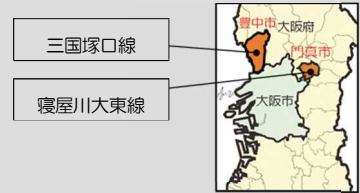
○会場へのアクセス向上

例：淀川左岸線(2期)整備



○安全性の向上

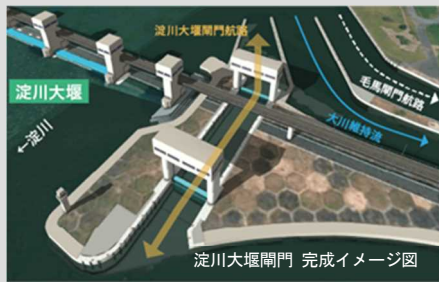
例：延焼遮断帯整備促進事業



延焼遮断帯整備のイメージ



○にぎわい・魅力の向上



淀川大堰門整備による淀川舟運活性化

○広域的な交通インフラの整備



○空飛ぶクルマの実証



空飛ぶクルマの移動体験の実現を目指し、試験飛行の実施を支援

国際園芸博覧会は、国際的な園芸・造園の振興や、花と緑のあふれる暮らしの創造等を目的に各国で開催されている博覧会です。2027年には、神奈川県横浜市(旧上瀬谷通信施設)で、最上位のクラス(A1)としての国際園芸博覧会が開催されます。これまで、本博覧会の準備及び運営のために必要な特別措置に関する法律の公布・施行(令和4年3月)、同法律に基づく本博覧会の開催者としての一般社団法人2027年国際園芸博覧会協会の指定(令和4年4月)等、国際条約に基づく国際博覧会としての認定を受けるための準備を整え、閣議決定を経た上で、令和4年6月に博覧会国際事務局(BIE)に対する認定申請を行いました。今後、令和4年11月頃開催されるBIE総会での認定取得を目指します。国土交通省としては、関係省庁、地元自治体及び経済界等と緊密に連携し、本博覧会の開催が、グリーンインフラの社会実装、ウォークアブルなまちづくりの実現、スマートシティの先導・発展に寄与し、花と緑との関わりを通じ、自然と共生した持続可能で幸福感が深まる社会を創造する機会となるよう必要な取組を着実に進めていきます。

○開催場所の位置図



○2027年国際園芸博覧会の会場イメージ



3. 豊かで活力ある地方創りと分散型国づくり

(1) 共生社会実現に向けたバリアフリー社会の形成と活力ある地方創り

(a) 地域公共交通や観光地・宿泊施設等のバリアフリー化の推進とユニバーサルデザインのまちづくりの実現 [350 億円の内数]

誰もが安心して暮らし、快適に移動できる環境を整備するため、鉄道駅における移動等円滑化や地域公共交通、観光地・宿泊施設等のバリアフリー化を推進する。また、全ての人に優しいユニバーサルデザインのまちづくりを実現するため、幅広い世代が利用する駅前広場や公園施設等のバリアフリー化を推進する。

- ・ 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の促進
- ・ ホーム拡幅等の駅改良やバリアフリー施設等の整備による駅空間の質的進化の推進
- ・ 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバスや福祉タクシーの導入等に対する支援
- ・ 観光地・宿泊施設等のバリアフリー化による誰もが安心して旅行を楽しめる環境整備の推進
- ・ 心のバリアフリーの普及・啓発に向けた、障害者等用施設の適正利用の推進やモデル的な取組の調査の実施
- ・ 駅前広場等のバリアフリー化や都市公園におけるユニバーサルデザインの推進
- ・ 全国の「道の駅」における子育て支援施設の整備の推進
- ・ ICTを活用した歩行空間における自律移動支援の普及促進に向けた取組の推進

<鉄道駅のバリアフリー化>



ホームドア



エレベーター



バリアフリーストイレ



段差・隙間の解消

<バス・タクシーのバリアフリー化>

<宿泊施設のバリアフリー化>



エレベーター式リフト付きバス



福祉タクシー



ユニバーサルデザイン
タクシー



客室のバリアフリー化

(b) 空き家対策、所有者不明土地等対策及び適正な土地利用等の促進

[82 億円(1.23)]

空き家・空き地、所有者不明土地等の適正かつ効果的な活用により地域の生活環境の維持・向上を図り、魅力・活力のある地域の形成を推進する。

- ・ 空き家の活用や除却等の総合的な支援の強化
- ・ 空き家の発生を抑制する官民連携の取組や空き家関連ビジネスのスタートアップへの支援の強化
- ・ 不動産証券化手法による地域の価値向上に向けた空き家等の活用促進
- ・ 所有者不明土地等の円滑な利活用・管理を図るための仕組みに対する支援の強化
- ・ 空き家等の流通活性化に向けた環境整備の推進
- ・ 住宅団地における良好な居住環境の確保・再生を図る取組への支援
- ・ マンションの管理適正化と再生の円滑化の推進

空き家対策・所有者不明土地対策の充実強化

人口減少・高齢化が進む中、今後更なる増加が見込まれる空き家や所有者不明土地への対策が喫緊の課題となっています。

空き家対策については、「空き家等対策の推進に関する特別措置法」に基づく措置や財政支援及び税制措置により、周辺に悪影響を及ぼしている空き家の除却や地域活性化のための空き家の活用等を推進しています。

所有者不明土地対策については、令和4年5月に「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法の一部を改正する法律」が公布され、同年秋頃の法施行後、都道府県知事の裁定を受けることで、朽廃した空き家がある場合を含め、所有者不明土地を地域住民のための広場や太陽光発電設備等の設置場所等として使用できるようになります。また、この法改正に併せて、全国 10 ブロックで関係省庁や地方公共団体、関係士業団体等から構成される土地政策推進連携協議会を設立し、所有者不明土地対策の推進を図っていきます。

今後は、空き家対策と所有者不明土地対策の連携を強化し、空き家や所有者不明土地について、発生予防、管理の適正化、活用の円滑化に係る取組の強化を図っていきます。

空き家対策

居住環境の整備改善のため、特定空き家等を除却



地域活性化のため、空き家を地域交流施設に活用



所有者不明土地対策

所有者の分からない土地に地域住民の役に立つ施設を整備



・ ポケットパーク (公園)



・ 防災空地、防災倉庫



・ 太陽光発電設備



(c) 離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、豪雪地帯等の条件不利地域の振興支援

[70 億円(1.38)]

離島、奄美群島、小笠原諸島、半島、豪雪地帯等の条件不利地域について、地域資源や地域の特性、創意工夫等を活かした取組に対する支援を行う。

- ・ 離島における定住促進等に対する支援やデジタル技術等を通じた「スマートアイランド」の推進
- ・ 奄美群島における周遊観光の促進や産業振興等に対する支援
- ・ 小笠原諸島における老朽化・狭小化した小中学校の改築や産業振興、生活環境改善等に対する支援
- ・ 半島地域の交流促進、産業振興、定住促進等に対する支援
- ・ 豪雪地帯の除雪時における死傷事故防止に向けた安全確保のための体制整備等に対する支援

(d) 民族共生象徴空間（ウポポイ）を通じたアイヌ文化の復興・創造等の促進

[22 億円(1.22)]

令和2年7月に開業した「民族共生象徴空間(ウポポイ)」への年間来場者数 100 万人を目指し、コンテンツの充実や広報活動等の推進を図り、アイヌ文化の復興・創造等を促進する。

「民族共生象徴空間（ウポポイ）」～アイヌ文化の復興・創造等の拠点～

令和2年7月にアイヌ文化の復興・創造等の拠点としてオープンした「民族共生象徴空間(ウポポイ)」に国内外から多くの人々が訪れ、アイヌ文化の素晴らしさを体験し、民族共生の理念に共感してもらえるよう、年間来場者数 100 万人を目指し、国立民族共生公園等の新型コロナウイルス感染症対策にも対応した適切な管理運営、コンテンツの充実、誘客促進に向けた広報活動等を推進していきます。

民族共生象徴空間(ウポポイ)※

※ アイヌ語で「(おおぜいで) 歌うこと」という意味



◇札幌から
高速道路利用で約 65 分
特急列車利用で約 65 分

◇新千歳空港から
高速道路利用で約 40 分
特急列車利用で約 40 分



ウポポイ 検索

<https://ainu-upopoy.jp/>

(e) 首里城の復元に向けた取組の推進 [47 億円の内数]

首里城復元のための関係閣僚会議で決定された「首里城正殿等の復元に向けた工程表」に基づき、令和4年秋に正殿の本体工事に着工し、令和8年の復元に向けた取組を進める。

(2) デジタルの力も活用した分散型国づくりや持続可能な地域活性化

(a) 国土計画の再構築 [3 億円(3.23)]

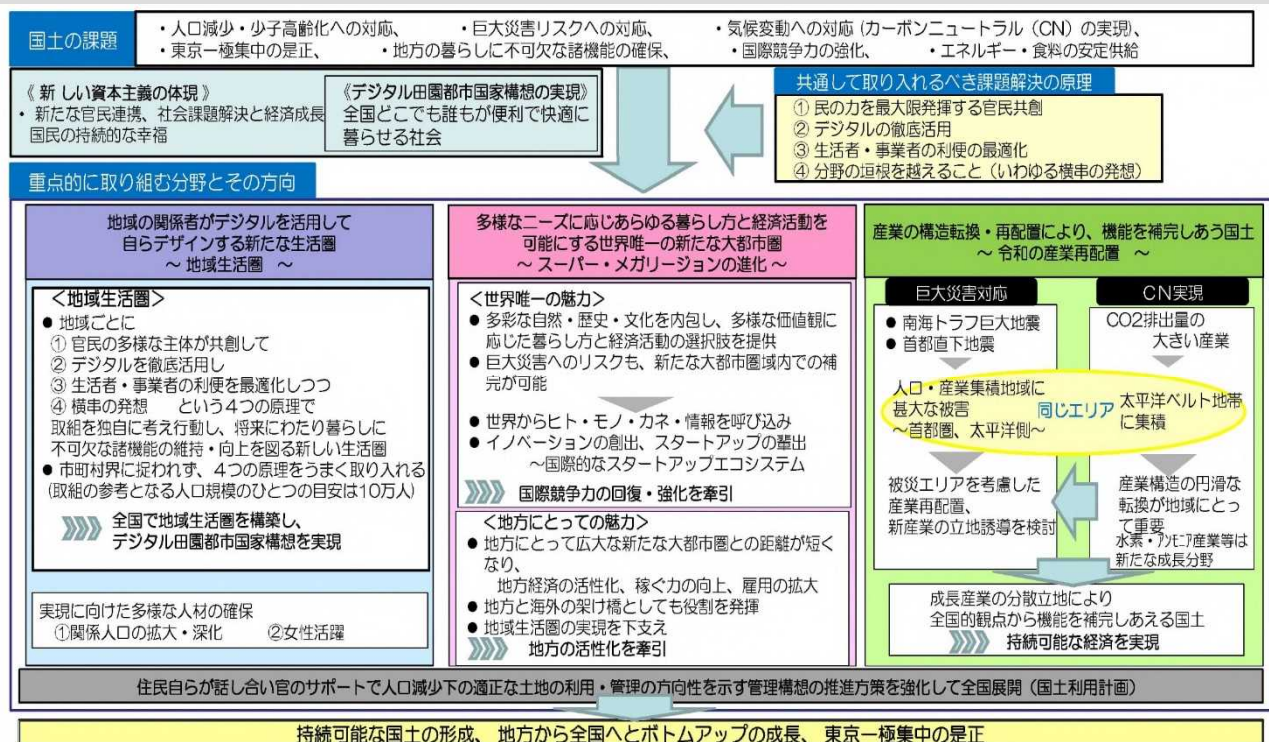
新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画やデジタル田園都市国家構想の基本方針を踏まえ、新たな国土計画を策定し、人々が安心して暮らし続けることができる持続可能な国土づくりを推進する。

- ・ デジタルとリアルを融合して地域の諸機能の維持・向上を図る「地域生活圏」の構築
- ・ 国際競争力強化や地方活性化を牽引する「スーパー・メガリージョンの進化」
- ・ 巨大災害対応とカーボンニュートラル実現の同時解決を図る「令和の産業再配置」の推進
- ・ 人口減少下での適正な土地の利用・管理を進める「管理構想」の全国展開

国土計画の再構築

コロナ禍による生活・経済の変化やデジタル化の進展などを踏まえ、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を示す新たな国土形成計画の策定を進めています。「国土形成計画(全国計画)中間とりまとめ」(令和4年7月)では、新しい資本主義、デジタル田園都市国家構想を実現する国土づくりの基本的な方向性を整理しました。重点分野として、①デジタルとリアルを融合して、医療・介護、買い物、交通、産業等の諸機能の維持・向上を図る「地域生活圏」の構築、②リニア中央新幹線の開業や5G 活用等の効果を活かし国際競争力強化や地方活性化を牽引する「スーパー・メガリージョンの進化」、③巨大災害リスク対応とカーボンニュートラル実現の同時解決を図る「令和の産業再配置」、④人口減少下での適正な土地の利用・管理を進める「管理構想」を掲げています。こうした分野を中心に来年夏頃に策定する新たな計画を効果的に実行していくとともに、各広域ブロックでの広域地方計画についても策定していくこととしています。

<国土形成計画中間とりまとめの概要>



(b) コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくりの推進 [879 億円(1.18)]

地域の生活機能の誘導・集約や防災指針を軸とした防災・減災を推進するとともに、多様なライフスタイルを支えるコンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくりを推進する。

- ・ 防災・減災を主流化したコンパクトシティの推進
- ・ ウォーカブルなまちづくり、まちの資源利活用によるエリア価値の向上に対する支援
- ・ 多様なライフスタイルを支える持続可能な多極連携型まちづくりの強化
- ・ 歩道や路肩等の柔軟な利活用や「人中心の道路空間」の実現等による、「多様なニーズに応える道路」の推進

多様なライフスタイルを支える持続可能な多極連携型まちづくり

コンパクト・プラス・ネットワークの取組は着実に拡大しており、令和4年4月1日時点で、約630都市が居住や都市機能の集約を目的とした立地適正化計画の作成に取り組み、このうち、448都市が計画を作成・公表済みです(うち、316都市が持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目的とした地域公共交通計画を作成・公表済)。

また、これまで、まちなかにおけるゆとりとにぎわいのあるウォーカブルなまちづくりを推進(令和4年6月末時点までに73市町村が滞在快適性等向上区域を設定)してきたところですが、コロナ禍以降、在宅勤務の急速な普及などによって、より自宅周辺の身近なエリアで多くの時間を過ごしたり、活動を行ったりする人が増えてきています。

そのため、ポストコロナの多様な暮らし方・働き方を支える人間中心のコンパクトなまちづくりの実現に向けて、都心拠点(中心市街地)の充実だけではなく、日常生活を営む身近なエリア(ネイバーフッド)にも必要な機能が確保された地域生活拠点の充実に向けた取組を推進していきます。

さらに、都市圏全体のコンパクト・プラス・ネットワークに向けた取組を更に深化させていくためには、そのような地域生活拠点や都心拠点間を都市の骨格となるネットワーク(公共交通)が有機的に結び、誰もが不自由なく、様々な都市機能にアクセスできる環境を維持・確保していくことがまちづくりにおいても非常に重要であるため、公共交通と連携したまちづくりを一層推進していきます。これらを郊外住宅地や周辺集落を含む都市圏全体で取り組むことにより、人々の Well-being を高めつつ、デジタルの力も活用し持続可能な多極連携型の都市構造の実現を目指していきます。

＜多様なライフスタイルを支える持続可能な多極連携型まちづくりのイメージ＞

■ 日常生活を支える地域生活拠点の形成

- ✓ 日常生活に必要な機能の誘導や公共施設の整備、公園緑地の充実
- ✓ 憩いの場となるオープンスペース、ウォーカブル空間の創出、コミュニティ拠点や就業拠点等の充実



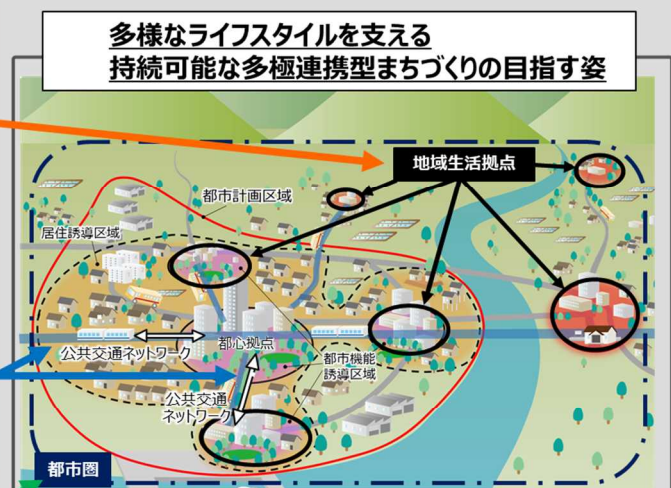

地域生活拠点のイメージ
ウォーカブル空間の創出イメージ

■ 都市の骨格となる公共交通の確保

- ✓ 立地適正化計画と地域公共交通計画等の連携を強化し、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸で持続可能な交通軸を形成する取組を推進

■ 都市圏全体での実効性のあるコンパクト化の推進

- ✓ 都市計画区域外の郊外住宅地や周辺集落を含め、都市圏全体で地域生活拠点の形成や移動手段の確保を推進
- ✓ 市町村管理構想等と連携した取組への重点支援



持続可能な都市構造の実現／人々のWell-beingの向上

(c) 個性ある多様な地域生活圏の形成 [270 億円(1.18)]

二拠点居住やワーケーションにも対応した新たな国土づくりに向けて、多様な公園緑地の整備や、固有の歴史・景観資源の活用等により、安全で魅力ある地域づくりを進める。

- ・ 住まい方や働き方の変化を踏まえた二拠点居住やワーケーション等住生活環境充実の推進
- ・ 官民が連携した公園緑地等の活用を通じた都市の防災・減災対策等の推進
- ・ 国営公園等の整備・活用、都市の緑地や農地、歴史・景観資源等を活かしたまちづくりの推進
- ・ 水源地域における交流促進、産業振興等の推進
- ・ 公衆衛生の確保のための下水道の未普及対策等の推進

(d) スマートシティの社会実装の加速 [37 億円(2.48)]

デジタル田園都市国家構想の実現等に向けて、新技術や官民データを活用して地域の課題解決、新たな価値の創出を図るスマートシティの実装の加速化を図るとともに、その基盤となる 3D 都市モデルの整備等を推進する。

(e) 次世代モビリティの普及促進 [7 億円(1.44)]

ポストコロナにおけるヒト・モノの移動ニーズの変化に対応するため、デジタル田園都市国家構想の実現に資する AI・IoT 等の新技術を活用した次世代モビリティの普及等を促進する。

- ・ MaaS連携高度化による移動のシームレス化の推進
- ・ 道路空間における新たなモビリティサービスの利用環境の整備
- ・ 自動運転時代の ITS として、車両内外のデータをセキュアに連携させる基盤の構築
- ・ 無人航空機（ドローン）の有人地帯での目視外飛行の活性化に向けた環境整備の推進
- ・ 新たなビジネスとしての「空飛ぶクルマ」の社会実装に向けた環境整備の推進
- ・ スタートアップ支援に向けた交通運輸分野の優れた技術開発・国際標準化の推進
- ・ 運輸分野における水素の利活用の拡大を目指した環境整備の推進

(f) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [4,998 億円(1.20)]

分散型国づくりへの転換を図るとともに、デジタル実装した社会を支え、人流・物流の円滑化・活性化を図るため、地域・拠点をつなぐ道路ネットワークを整備する。

- ・ 地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築
- ・ IC や空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する安定的な支援
- ・ スマートICの活用による地域の拠点形成や民間施設との直結による産業振興の支援
- ・ 防災拠点化やポストコロナに向けた取組等「道の駅」第3ステージの取組の推進
- ・ バスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）の推進

(g) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 [194 億円(1.19)]

デジタル実装した社会を支え、地域における基幹産業の競争力強化や民間投資の誘発、雇用と所得の維持・創出を推進するための地域経済を支える製造業・農林水産業等の立地・輸出拡大等に資する港湾整備を推進する。

- ・ 自動車産業の競争力強化等に資する港湾整備の推進
- ・ 産地と連携した更なる農林水産物・食品輸出促進の実現等に資する岸壁等の港湾整備の推進
- ・ 国内物流を将来にわたり安定的に支える内航フェリー・RORO輸送網構築に資する港湾整備の推進

(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

(a) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [426 億円(1.79)]

既存住宅流通・リフォーム市場の環境整備や既存ストックの質の向上、住宅・建築分野のDXを推進する。

- ・ 良質な住宅ストック形成に資する長寿命化等のリフォームへの支援
- ・ 既存住宅ストックの活用の推進等のための不動産取引環境の整備
- ・ 長期優良住宅の認定取得促進に向けたモデル事業に対する支援
- ・ 良質な住宅ストックの適正な評価・流通・金融等に関する仕組みの開発等に対する支援
- ・ 建築行政手続・建築生産のDXを促進する取組への支援

(b) 多様な世帯が安心して暮らせる住宅セーフティネット機能の強化

[1,131 億円(1.05)]

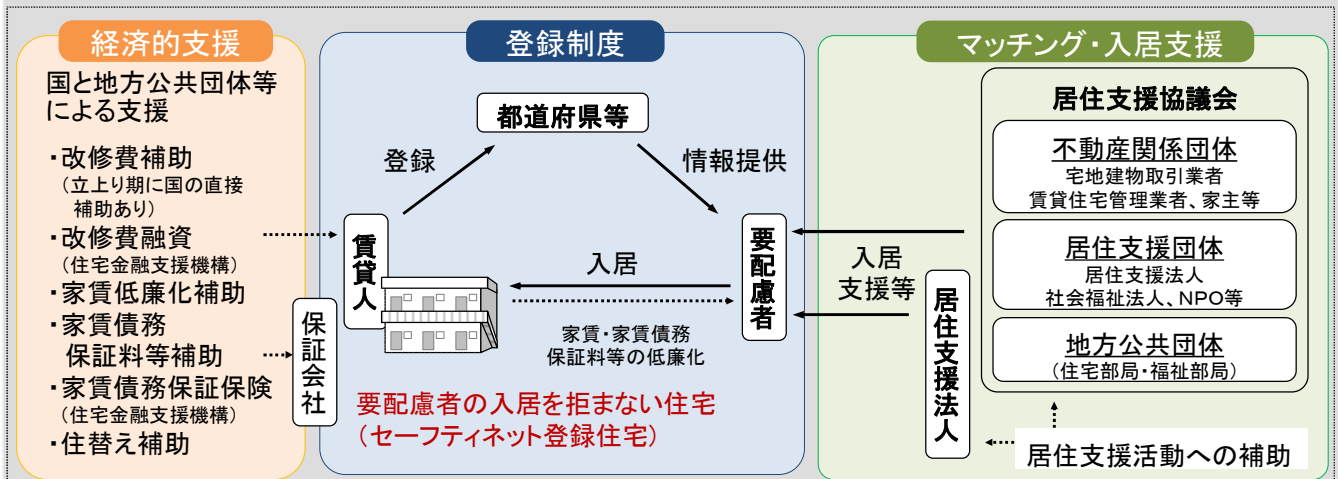
住まいの確保に困難を抱えている世帯や深刻化する社会的な孤独・孤立の問題を抱える世帯をはじめとして、子育て世帯、高齢者世帯など、誰もが安心して暮らせる多様な住まいの確保を図る。

- ・ 孤独・孤立対策にも資する住宅セーフティネット機能の充実・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や誰もが安心して暮らせるモデル的な住環境整備等への支援
- ・ バリアフリー性能等の優れた住宅の取得促進のための金融支援の推進
- ・ 住宅ストックの活用と医療福祉施設等の誘致によるUR団地の医療福祉拠点化の推進

住宅セーフティネット機能の充実・強化

住まいの確保に困難を抱えている世帯や深刻化する社会的な孤独・孤立の問題を抱える世帯をはじめとして、子育て世帯、高齢者、障害者、外国人、出所者など、誰もが安心して暮らせる多様な住まいの確保を図ることは重要な課題です。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(住宅セーフティネット法)に基づき、住宅確保要配慮者の入居を拒まないセーフティネット登録住宅について、改修や入居者負担の軽減に対する支援や、入居支援や入居後の見守り等を行う居住支援法人等に対する支援などにより、多様な世帯が安心して暮らせる住宅セーフティネット機能の充実・強化に取り組んでいきます。

<住宅セーフティネット制度のイメージ>



(4) 豊かな暮らしを支える社会資本整備の総合的支援

(社会資本整備総合交付金)【再掲】

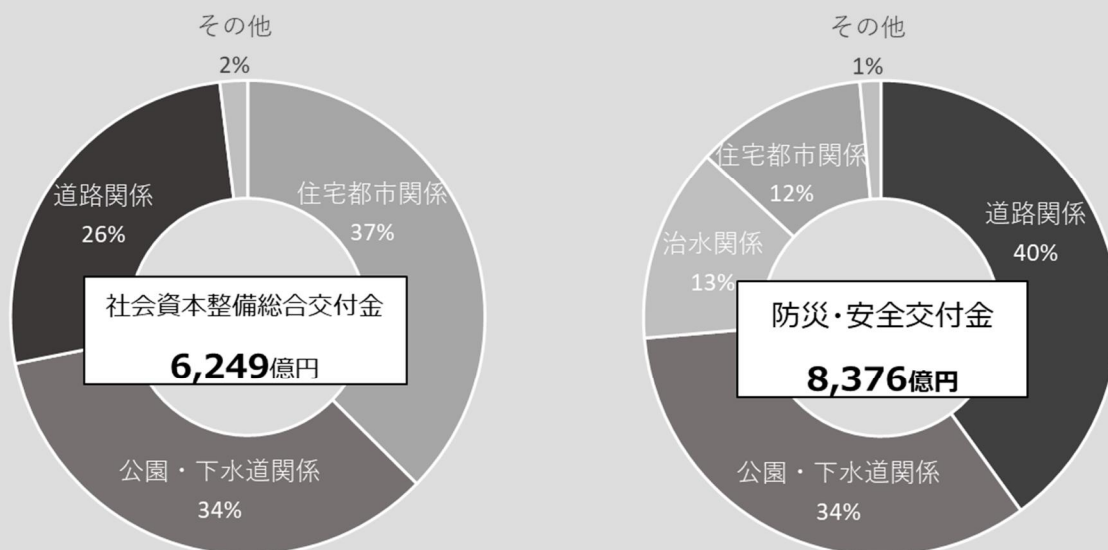
[6,900億円(1.19)]

コンパクト・プラス・ネットワークの推進や歩いて暮らせるゆとりとにぎわいのあるまちづくりなど、地方公共団体等の取組を総合的に支援する。

社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の事業別交付決定額

社会資本整備総合交付金及び防災・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対して国が予算配分を行い、計画内の各事業について、地方公共団体が地域の实情に応じて自由に活用することができます。令和3年度における交付決定額の内訳は以下のとおりです。

<令和3年度当初予算における事業別交付決定額(令和4年3月末時点)>



※ 計数については、一部重複がある。

[参考] デジタル庁一括計上 [355億円]

国土交通省が所管する政府情報システムに係る予算については、デジタル庁に一括計上した上で、国土交通省において執行する。

(一括計上されるシステム)

- ・ 国土交通本省行政情報ネットワークシステム
- ・ 次世代河川情報システム
- ・ 特殊車両通行許可システム
- ・ 地方整備局等行政情報システム
- ・ 数値解析予報システム

等

第3 令和5年度国土交通省関係予算概算要求総括表

I. 国土交通省関係予算概算要求事業費・国費総括表

事 項	事 業 費			令 和 5 年 度 要 求 ・ 要 望 額 (C)
	令 和 5 年 度 要 求 ・ 要 望 額 (A)	前 年 算 額 (B)	対 前 年 度 倍 率 (A/B)	
治 山 治 水	1,174,659	999,256	1.18	1,045,633
治 水	1,128,255	959,381	1.18	1,007,226
海 岸	46,404	39,875	1.16	38,407
道 路 整 備	5,216,983	4,225,955	1.23	1,990,357
港 湾 空 港 鉄 道 等	900,632	820,376	1.10	481,614
港 湾	334,254	283,006	1.18	289,587
空 港	222,158	209,926	1.06	47,600
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	130,306	69,584	1.87	44,141
新 幹 線	194,000	240,000	0.81	80,372
船 舶 交 通 安 全 基 盤	19,914	17,860	1.12	19,914
住 宅 都 市 環 境 整 備	4,086,140	3,879,452	1.05	869,955
住 宅 対 策	2,905,714	2,895,358	1.00	189,259
都 市 環 境 整 備	1,180,426	984,094	1.20	680,696
市 街 地 整 備	491,269	397,047	1.24	123,868
道 路 環 境 整 備	659,600	562,173	1.17	527,271
都 市 水 環 境 整 備	29,557	24,874	1.19	29,557
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	186,305	157,577	1.18	111,651
下 水 道	141,138	117,282	1.20	73,631
国 営 公 園 等	45,167	40,295	1.12	38,020
社 会 資 本 総 合 整 備	3,399,430	2,861,672	1.19	1,657,721
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	1,407,809	1,183,594	1.19	689,983
防 災 ・ 安 全 交 付 金	1,991,621	1,678,078	1.19	967,738
<u>小 計</u>	14,964,149	12,944,288	1.16	6,156,931
推 進 費 等	41,297	34,189	1.21	30,438
<u>一 般 公 共 事 業 計</u>	15,005,446	12,978,477	1.16	6,187,369
災 害 復 旧 等	69,005	74,078	0.93	56,900
<u>公 共 事 業 関 係 計</u>	15,074,451	13,052,555	1.15	6,244,269
そ の 他 施 設	61,987	64,992	0.95	42,578
行 政 経 費	-	-	-	641,132
<u>合 計</u>	-	-	-	6,927,979

(単位：百万円)

国		費		対前年度 倍率 (C/E)	備考								
うち「重要政策 推進枠」 (D)	前 予	年 算	度 額										
249,164		880,636		1.19	<p>1. 本表は、内閣府計上の沖縄振興予算のうち、国土交通省関係分を含み、国土交通省計上の北海道開発予算、離島振興予算、奄美群島振興開発予算等のうち、他省庁関係分を含まない国土交通省関係予算の概算要求総括表である。</p> <p>2. 本表から内閣府計上の国土交通省関係分を除き、国土交通省計上の他省庁関係分等を加えた国土交通省所管の要求・要望額は、7兆1,286億円である。</p> <p>3. 推進費等の内訳は、</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>防災・減災対策等強化事業推進費</td> <td style="text-align: right;">23,966百万円</td> </tr> <tr> <td>官民連携基盤整備推進調査費</td> <td style="text-align: right;">398百万円</td> </tr> <tr> <td>北海道特定特別総合開発事業推進費</td> <td style="text-align: right;">5,191百万円</td> </tr> <tr> <td>社会資本整備円滑化地籍整備事業費</td> <td style="text-align: right;">883百万円</td> </tr> </table> <p>である。</p> <p>4. 本表のほか、委託者の負担に基づいて行う附帯・受託工事費88,120百万円がある。</p> <p>5. 本表のほか、国土交通省所管の政府情報システムのデジタル庁一括計上分として35,497百万円がある。</p> <p>6. 本表のほか、東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）40,098百万円がある。</p> <p>7. 本表のほか、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 ・ 現下の資材価格の高騰等を踏まえた公共事業等の実施に必要な経費 ・ 新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえた地域公共交通への支援・地域交通ネットワーク再構築等に向けた支援、ポストコロナを見据えた観光立国の復活等に必要な経費 ・ 整備新幹線の整備に追加的に必要な経費 ・ 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し(5,400百万円)の更なる増額分 ・ 新たな「国家安全保障戦略」に係る海上保安体制の強化等に必要な経費 <p>については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。</p>	防災・減災対策等強化事業推進費	23,966百万円	官民連携基盤整備推進調査費	398百万円	北海道特定特別総合開発事業推進費	5,191百万円	社会資本整備円滑化地籍整備事業費	883百万円
防災・減災対策等強化事業推進費	23,966百万円												
官民連携基盤整備推進調査費	398百万円												
北海道特定特別総合開発事業推進費	5,191百万円												
社会資本整備円滑化地籍整備事業費	883百万円												
239,861		848,413		1.19									
9,303		32,223		1.19									
494,269		1,665,986		1.19									
104,862		398,783		1.21									
68,526		243,903		1.19									
0		32,826		1.45									
31,048		23,822		1.85									
0		80,372		1.00									
5,288		17,860		1.12									
201,026		729,932		1.19									
47,176		157,963		1.20									
153,850		571,969		1.19									
30,856		102,141		1.21									
115,962		444,954		1.19									
7,032		24,874		1.19									
27,491		93,330		1.20									
18,407		61,359		1.20									
9,084		31,971		1.19									
429,759		1,397,301		1.19									
175,103		581,731		1.19									
254,656		815,570		1.19									
1,506,571		5,165,968		1.19									
7,610		25,177		1.21									
1,514,181		5,191,145		1.19									
0		56,900		1.00									
1,514,181		5,248,045		1.19									
22,154		43,024		0.99									
56,576		559,739		1.15									
1,592,911		5,850,808		1.18									

Ⅱ. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画要求総括表

区 分	財 政 投 融 資		
	令和5年度 要 求 額 (A)	前 年 度 (B)	対前年度 倍 率 (A/B)
独立行政法人住宅金融支援機構	254,200	254,900	1.00
独立行政法人都市再生機構	500,000	512,400	0.98
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	1,542,000	320,000	4.82
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	38,800	240,100	0.16
自動車安全特別会計	79,100	164,500	0.48
新関西国際空港株式会社	10,000	—	皆増
中部国際空港株式会社	16,100	23,100	0.70
独立行政法人水資源機構	500	1,400	0.36
一般財団法人民間都市開発推進機構	35,000	35,000	1.00
株式会社海外交通・都市開発事業支援機構	139,600	116,900	1.19
合 計	2,615,300	1,668,300	1.57

- (注) 1. 自己資金等との合計所要資金とは、財政投融资や財投機関債のほか、財政投融资計画における民間借入、業務収入等との総計である。
2. 自動車安全特別会計は、空港整備勘定分である。

(単位：百万円)

(参 考)					
財 投 機 関 債			自己資金等との合計所要資金		
令和5年度 (C)	前 年 度 (D)	対前年度 倍 率 (C/D)	令和5年度 (E)	前 年 度 (F)	対前年度 倍 率 (E/F)
2,181,000	2,377,200	0.92	2,445,124	2,491,485	0.98
110,000	110,000	1.00	1,388,420	1,355,283	1.02
200,000	200,000	1.00	3,807,593	4,461,825	0.85
53,000	80,000	0.66	232,012	447,362	0.52
—	—	—	186,483	174,933	1.07
—	—	—	111,938	—	皆増
9,700	5,000	1.94	31,823	28,559	1.11
10,000	7,000	1.43	129,448	131,305	0.99
—	—	—	45,000	45,000	1.00
—	—	—	147,110	122,700	1.20
2,563,700	2,779,200	0.92	8,524,951	9,258,452	0.92

第4 公共事業予算の一括計上

○ 北海道総合開発、離島振興、奄美群島振興開発の推進

北海道、離島及び奄美群島において、地域の総合開発等の推進を図るため、国土交通省においては、これらの地域に係る公共事業予算について、農林水産省関係等を含めて予算の一括計上を行っている。

(単位:百万円)

区分	令和5年度要求・要望額					
	北海道		離島		奄美	
		対前年度 倍率		対前年度 倍率		対前年度 倍率
国土交通省関係						
一般公共事業	511,605	1.19	24,013	1.21	10,399	1.06
災害復旧等	9	0.85	—	—	—	—
公共事業関係計	511,614	1.19	24,013	1.21	10,399	1.06
農林水産省関係						
一般公共事業	150,312	1.20	18,031	1.17	7,490	1.17
災害復旧等	9	0.32	—	—	—	—
公共事業関係計	150,321	1.20	18,031	1.17	7,490	1.17
厚生労働省関係	2,804	1.10	1,032	1.77	352	2.59
環境省関係	2,214	1.20	1,021	1.20	259	1.20
合計						
一般公共事業	666,935	1.19	44,097	1.20	18,500	1.11
災害復旧等	18	0.46	—	—	—	—
公共事業関係計	666,953	1.19	44,097	1.20	18,500	1.11

※ 本表のほか、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策等については、事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

関 係 資 料

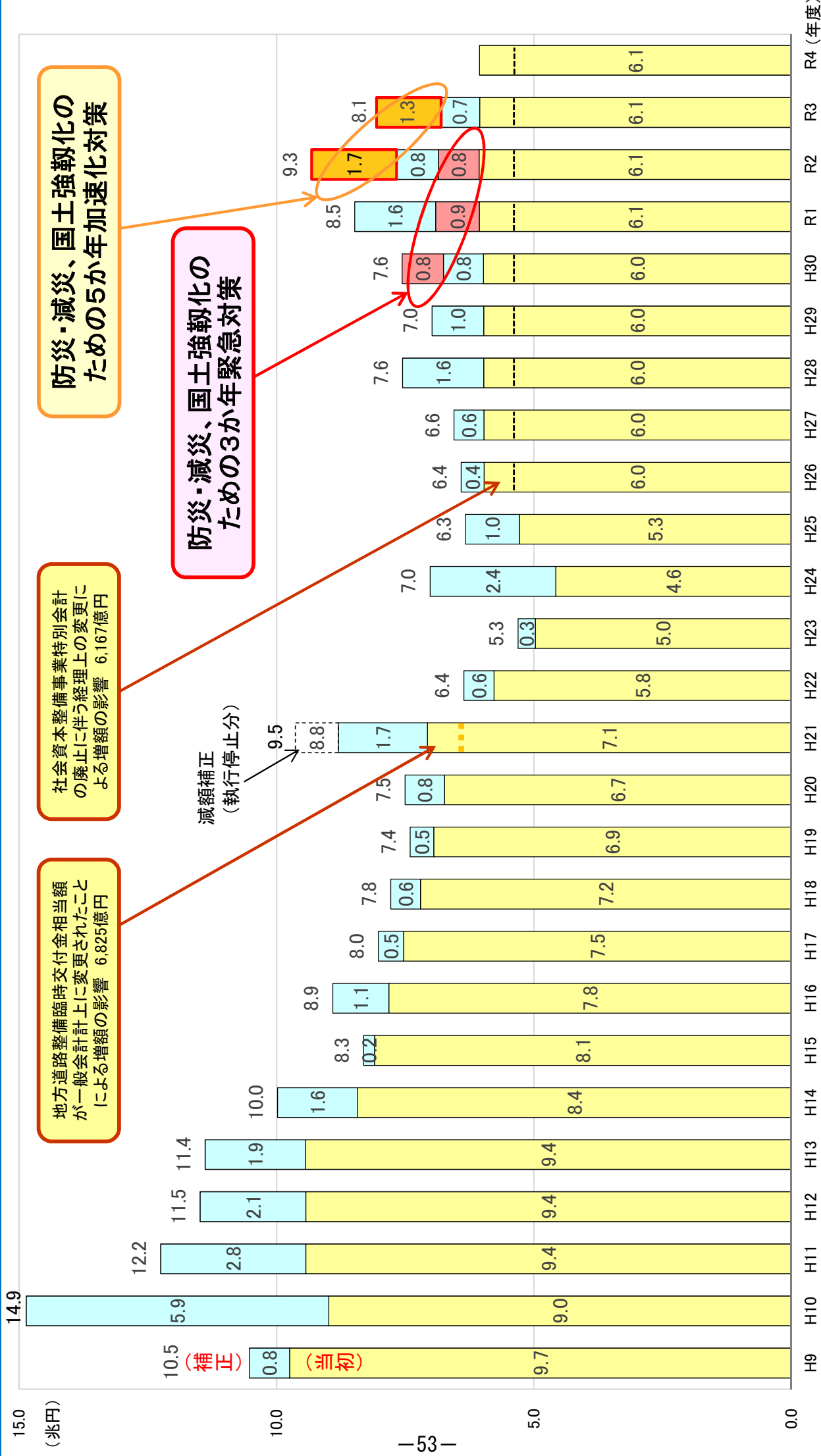
東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算概算要求事業費・国費総括表・・・	52
公共事業関係費（政府全体）の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	53

東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)予算概算要求事業費・国費総括表

(単位:百万円)

事 項	事 業 費		国 費			備 考
	令和5年度 要 求 額	前 年 度 算 額	令和5年度 要 求 額	前 年 度 算 額	対前年度 倍 率	
	(A)	(B)	(C)	(D)	(C/D)	
治 山 治 水	3	0	3	0	皆増	○ 本表の計数は、 復興庁所管である。
治 水	3	0	3	0	皆増	
道 路 整 備	3	0	3	0	皆増	
港 湾 空 港 鉄 道 等	277	9	277	9	31.55	
港 湾	277	9	277	9	31.55	
住 宅 都 市 環 境 整 備	28,850	26,624	21,910	22,133	0.99	
住 宅 対 策	28,850	26,624	21,910	22,133	0.99	
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	420	494	420	494	0.85	
国 営 公 園 等	420	494	420	494	0.85	
社 会 資 本 総 合 整 備	21,636	19,237	11,553	10,272	1.12	
<u>一般公共事業計</u>	51,189	46,364	34,166	32,908	1.04	
災 害 復 旧 等	5,394	4,363	5,025	4,141	1.21	
<u>公共事業関係計</u>	<u>56,583</u>	<u>50,727</u>	<u>39,191</u>	<u>37,049</u>	<u>1.06</u>	
行 政 経 費	—	—	907	899	1.01	
合 計	—	—	<u>40,098</u>	<u>37,948</u>	<u>1.06</u>	

公共事業関係費(政府全体)の推移



防炎・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

防炎・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更による増額の影響 6,167億円

地方道路整備臨時交付金相当額が一般会計計上に変更されたことによる増額の影響 6,825億円

減額補正 (執行停止分)

※ 本表は、予算ベースである。また、計数は、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは一致しないものがある。

※ 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。

※ 防炎・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の初年度及び2年度分は、それぞれ令和2年度及び令和3年度の補正予算により措置されている。

※ 令和3年度予算額(6兆549億円)は、デジタル庁一括計上分145億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えられた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆695億円である。



国土交通省