

# 令和5年度予算決定概要

令和4年12月

国土交通省



## 目 次

第1 令和5年度予算のポイント	1
第2 令和5年度予算の基本方針	2
第3 令和5年度予算の概要	3
1. 国民の安全・安心の確保	5
2. 経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大	17
3. 豊かで活力ある地方創りと分散型国づくり	36
第4 令和5年度国土交通省関係予算総括表	45
1. 国土交通省関係予算国費総括表	45
2. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画総括表	47
第5 公共事業予算の一括計上	48

### 関係資料

東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算国費総括表	50
----------------------------	----

# 第1 令和5年度予算のポイント

## 《令和5年度国土交通省関係予算》

### 1. 国費総額

(1) 一般会計 5兆8,714億円(1.00倍)

公共事業関係費 5兆2,502億円(1.00倍)

○一般公共事業費 5兆1,931億円(1.00倍)

○災害復旧等 572億円(1.01倍)

非公共事業 6,211億円(1.03倍)

○その他施設 467億円(1.09倍)

○行政経費 5,744億円(1.03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 2兆3,275億円(1.40倍)

(参考) 財投機関債総額 2兆7,472億円(0.99倍)



## 第2 令和5年度予算の基本方針

### (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、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、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。一方で、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。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加速させることが急務であり、令和5年度予算では次の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。

### 1. 国民の安全・安心の確保

- 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」をはじめ、国土強靱化の取組を計画的に進める。具体的には、「流域治水」の本格的実践、健全な水循環の維持・回復、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、新たな国家安全保障戦略を踏まえた海上保安能力の強化等を図る。

### 2. 経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大

- 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・効率性の高い地域公共交通ネットワークへのリ・デザイン(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。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。

### 3. 豊かで活力ある地方創りと分散型国づくり

- 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。

### (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、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。
- 公共事業の効率的かつ円滑な実施、順調な執行のため、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、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3 令和5年度予算の概要

## 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. 5)

- (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. 6)

- (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 [5,406 億円(1.01)]
- (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 [966 億円(1.01)]
- (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 [1,637 億円(1.01)]
- (d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進 [150 億円(1.06)]
- (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 [73 億円(0.93)]
- (f) 災害時における物流・人流の確保 [4,610 億円(1.02)]
- (g) 盛土の安全確保対策の推進 [8,313 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. 12) [7,388 億円(1.03)]

### (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. 13) [8,313 億円(1.02)]

### (5)交通の安全・安心の確保 (P. 13)

- (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 [95 億円(1.12)]
- (b) 通学路等の交通安全対策の推進 [2,509 億円(1.02)]

### (6)新たな国家安全保障戦略を踏まえた海上保安能力の強化等 (P. 16) [2,415 億円(1.10)]

## 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. 17)

- (a) 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用 [3,627 億円(1.01)]
- (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 [130 億円(1.00)]
- (c) 航空ネットワークの充実 [125 億円(1.00)]
- (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 [178 億円(0.95)]
- (f) 国際コンテナ戦略港湾等の機能強化 [568 億円(1.06)]
- (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) [5,492 億円(0.94)]

### (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. 20)

- (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 [980 億円(1.01)]
- (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 [135 億円(1.14)]
- (c) 自動車の電動化等の促進 [21 億円]
- (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 [427 億円(1.29)]
- (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 [21 億円(1.16)]
- (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 [2 億円(1.02)]

**(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. 23)**

- (a) デジタルトランスフォーメーションの推進 [39 億円(0.77)]
- (b) オープンデータ・イノベーション等による i-Construction の推進 [15 億円(1.03)]
- (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 [170 億円(1.20)]
- (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 [34 億円(1.00)]
- (f) 集中的な統計改革の推進 [1 億円(皆増)]

**(4)官民共創等による持続可能性と利便性・効率性の高い地域公共交通ネットワークへのリ・デザイン(再構築)等 (P. 30)**  
[252 億円(1.02)]

**(5)航空関連業界の経営基盤強化等への措置 (P. 31)**

**(6)地方経済・雇用を支える観光立国の復活 (P. 31)**

- (a) 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 [297 億円(1.38)]
- (b) 社会資本の整備・利活用を通じた観光振興

**(7)民間投資やビジネス機会の拡大 (P. 33)**

- (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 [103 億円(1.01)]
- (b) PPP/PFIの推進 [379 億円(0.93)]
- (c) インフラシステム海外展開の戦略的拡大 [31 億円(1.06)]

**(8)大阪・関西万博や国際園芸博覧会に向けた対応 (P. 35)**

**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. 36)**

- (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 [276 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 [71 億円(1.07)]
- (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 [48 億円(0.95)]
- (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 [18 億円(1.00)]
- (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. 39)**

- (a) 国土計画の再構築 [2 億円(1.70)]
- (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 [746 億円(1.00)]
- (c) 個性ある多様な地域生活圏の形成 [232 億円(1.02)]
- (d) スマートシティの社会実装の加速 [26 億円(1.74)]
- (e) 次世代モビリティの普及促進 [4 億円(0.94)]
- (f) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [4,199 億円(1.01)]
- (g) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 [169 億円(1.03)]

**(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. 42)**

- (a) 既存住宅流通・リフォーム市場の活性化 [313 億円(1.32)]
- (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 [1,035 億円(1.03)]

**(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)**

[5,492 億円(0.94)]

# 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

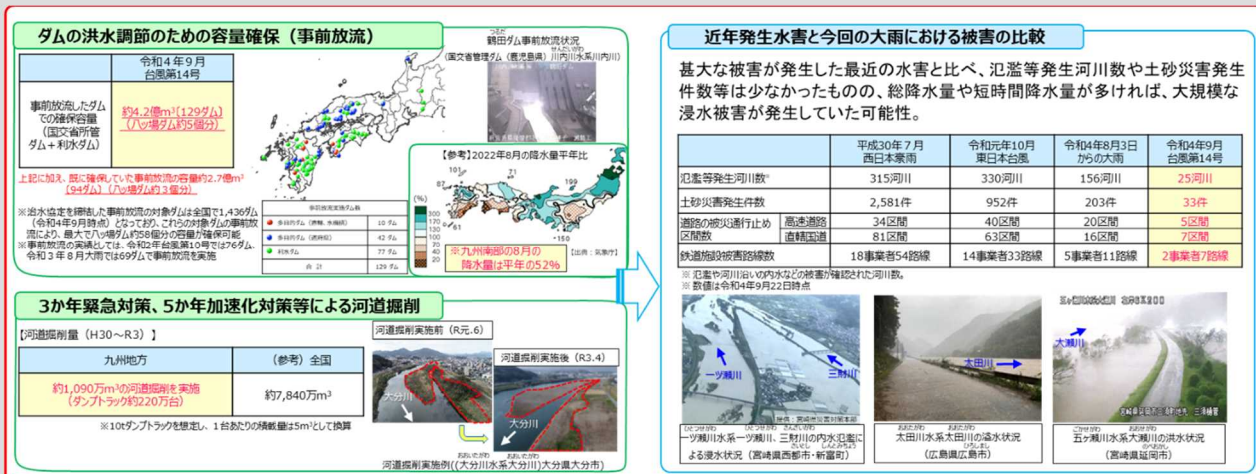
### (b) 大規模自然災害からの復旧・復興

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4年は、8月の大雨や9月の台風第14号及び台風第15号等の自然災害が発生し、全国各地で河川の氾濫及び内水等による浸水被害や土砂災害による被害等が生じました。記録的な勢力を保ったまま九州に上陸した台風第14号では、過去最多となる129ダムでの事前放流を実施しました。加えて、平成30年から令和3年にかけて、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」や「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」等として、九州地方の河川において、ダンプトラック約220万台分に相当する約1,090万m<sup>3</sup>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、氾濫等発生河川数は25河川に抑えられました。一方で、降雨量があと少しでも増加すれば氾濫するところまで水位が上昇した河川も多く、今後、気候変動による降雨量の増加も予測されていることから、更なる事前防災対策が必要です。





## (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

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おり、令和4年度第2次補正予算では政府全体で事業費約2.4兆円を確保しています。

引き続き、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強力に推進するとともに、これまでの成果や経験をいかし、更なる取組を推進するための次期国土強靱化基本計画の検討を進め、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に取り組んでいきます。

#### <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

[5,406億円(1.01)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算2,110億円。合計7,516億円(1.41)

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、遊水地で洪水貯留を行った後、早期に機能を復旧させるため、堆積土砂等の撤去が可能な制度を創設するなど、激甚化・頻発化する洪水に対応できるような取組を進めていきます。

### <「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

[966 億円(1.01)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 367 億円。合計 1,333 億円 (1.39)

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

[1,637 億円(1.01)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算1,011億円。合計2,648億円(1.63)

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ました。

また、令和4年8月の大雨では、東北・北陸地方の日本海側を中心に記録的な大雨となり1道18県27市町村へ、延べ1,400人を超えるTEC-FORCEを派遣しました。各地の河川氾濫箇所等において、排水ポンプ車による浸水排除を行ったほか、大雨特別警報が発表された山形県内では、一日あたり最大58名体制で約180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。

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。



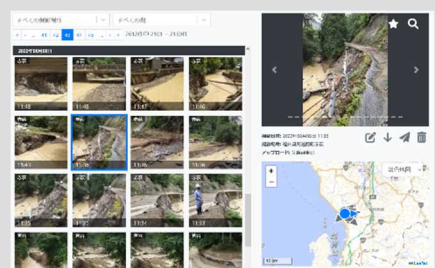
自治体要請により排水作業を実施

【令和3年8月の大雨】



TECアプリの試行活用

【令和4年8月の大雨】



TECアプリによる被災情報集約

**(d) 密集市街地対策や住宅・建築物の耐震化の促進 [150 億円(1.06)]**

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 10 億円。合計 160 億円 (1.13)

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
- ・ 既存建築物の火災安全改修の促進
- ・ 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**

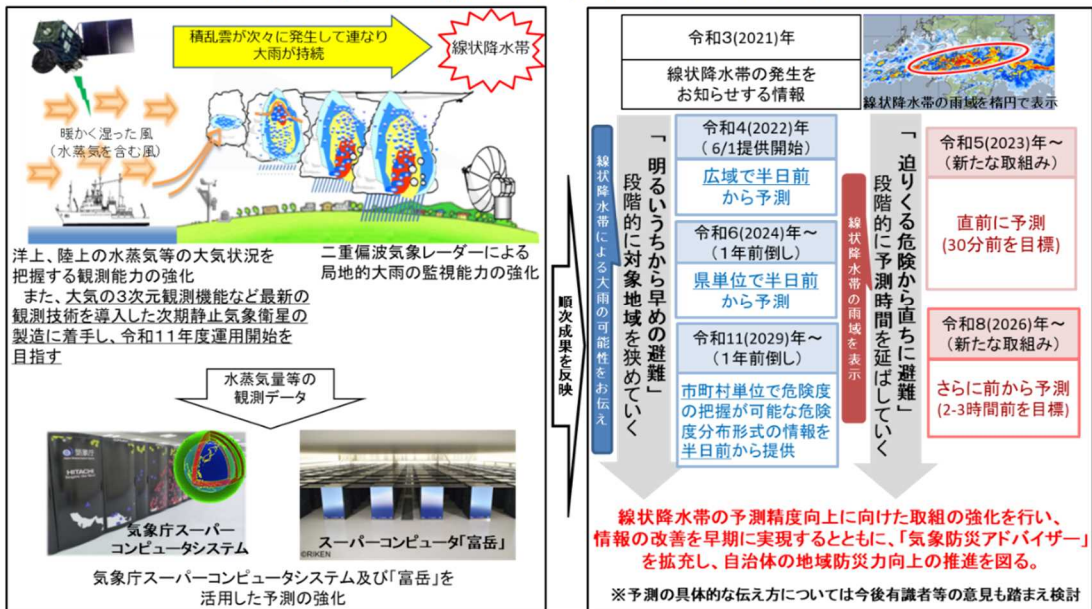
**[73 億円(0.93)]**

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 815 億円。合計 889 億円 (11.23)

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
- ・ 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
- ・ 火山噴火リアルタイムハザードマップの現場実装、および高精度化の推進
- ・ 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
- ・ 健全な水循環の維持・回復に向けた水供給のリスク管理強化や地下水マネジメントの推進

＜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 [4,610億円(1.02)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算2,037億円。合計6,648億円(1.47)

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
- ・ 豪雪地帯における除雪時の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化や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274号(北海道日高町～清水町)と道東自動車道のダブルネットワークによる交通確保(令和4年8月)、東北自動車道の4車線区間における早期交通確保(令和4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274号と道東自動車道のダブルネットワーク】

国道274号(北海道日高町～清水町)では土砂流入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道東自動車道を活用し、交通機能を確保



#### 【東北自動車道の4車線区間における早期交通確保】

東北自動車道(小坂IC～碓ヶ関IC)では土砂流入で全面通行止めとなったが、下り線(2車線)のうち、1車線を応急復旧等で活用しつつ、残る1車線を開放することで約3日間で一般車両の通行を確保

## (g) 盛土の安全確保対策の推進 [8, 313 億円の内数]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算7億円。

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年度予算ではこれらに加え、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、第208回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。

盛土規制法は公布の日から1年以内に施行することとされており、危険な盛土に対する同法に基づく規制が円滑に行われるよう、今後、都道府県等に対して基本方針やガイドライン等を示すとともに、規制区域を指定するための基礎調査に対して支援措置を講じるなど、地方公共団体の取組を支援していきます。

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。



※1 宅地造成等工事規制区域：市街地や集落など、人家等がまとまって存在し、盛土等がされれば人家等に危害を及ぼしうるエリア

※2 特定盛土等規制区域：市街地や集落等からは離れるものの、地形等の条件から、盛土等がされれば人家等に危害を及ぼしうるエリア



### (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

[7,388 億円(1.03)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算1,535億円。合計8,923億円(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11月末時点2,709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。

今後、令和4年12月2日に取りまとめられた社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会 提言『総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」～インフラメンテナンス第2フェーズへ～』を計画的かつ速やかに具体的な実行に移し、持続可能なインフラメンテナンスの実現に向けて取り組んでいきます。

**課題**

- ・早急に修繕等の対策が必要な施設が多数存在。
- ・技術系職員が5人以下の市町村が全体の約5割

建設後50年以上経過する社会資本の割合

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 クラックが生じた河川護岸

地方公共団体の技術職員数

#### 「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。

約12.3兆円 (事後保全) vs 約6.5兆円 (予防保全)

約2.4倍 vs 約1.3倍

約5割縮減

2018年度30年後(2048年度)

#### 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

＜パラダイムシフト型更新＞

ポンプ駆動用エンジン vs 車両用エンジン

台数分割

河川の排水ポンプ更新時にマスプロダクト型製品への更新を推進

＜官民連携手法の普及促進＞

河川巡視 河川維持管理 橋梁点検 公園維持管理 道路巡回 上下水道維持管理

複数の施設・種類の業務を一括で発注

包括的民間委託の導入による維持管理効率化

#### 地域インフラ群再生戦略マネジメントの推進

各地域の将来像に基づき、複数・広域・多分野のインフラを「群」として捉え、総合的かつ多角的な視点から戦略的に地域のインフラをマネジメント

対象エリア(イメージ)

道路/河川/緑地/海岸防備施設/鉄道/港湾/空母/下水処理/公園/公共住宅等

※対象エリアを越える国境を越えた必要機能も考慮し、対応が必要



■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

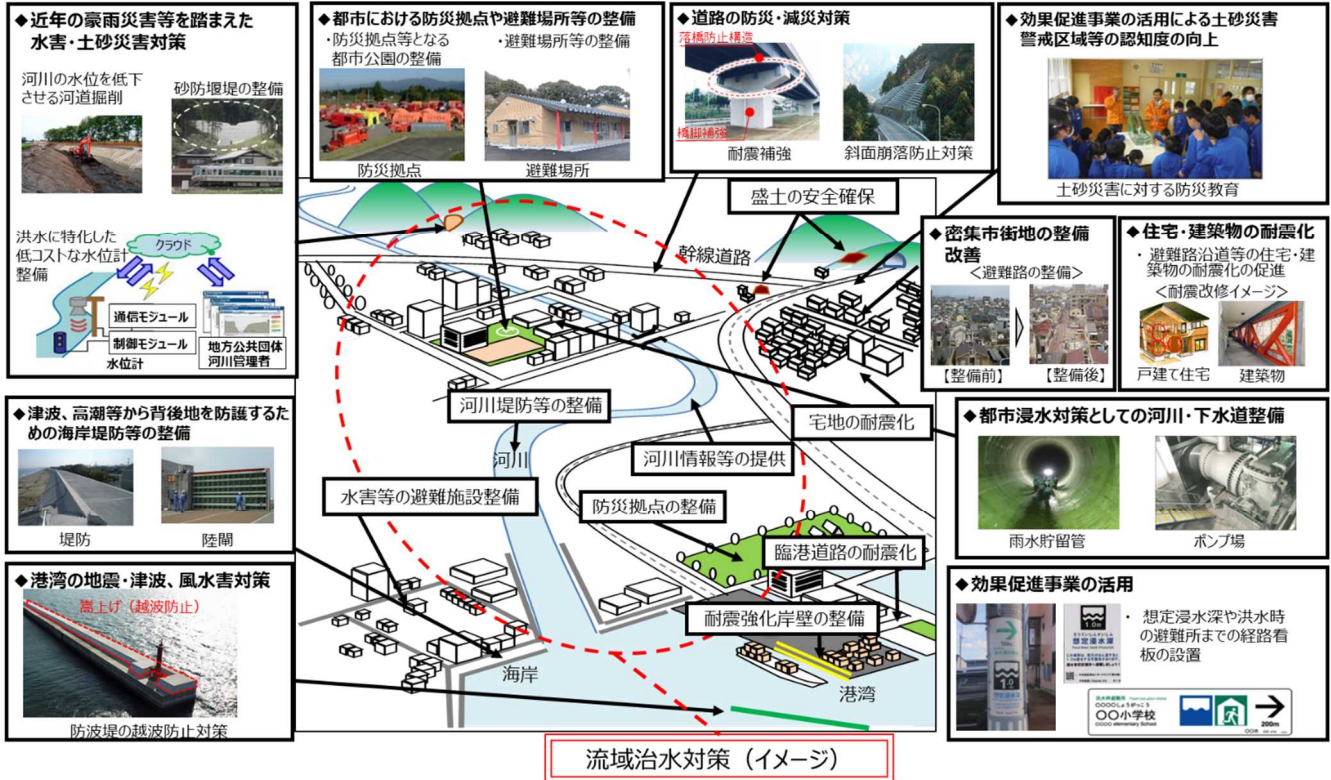
(防災・安全交付金)

[8,313億円(1.02)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算2,853億円。合計11,166億円(1.37)

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

[95億円(1.12)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算77億円。合計172億円(2.03)

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等に対する支援

(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

知床遊覧船事故を踏まえた「旅客船の総合的な安全・安心対策」

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、同年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。なお、「速やかに講ずべき事項」とされたもののうち、抜き打ち監査の実施、通報窓口の設置、安全情報の提供など、同年12月末までに実施することとされた15項目については、全て取組を開始しています。

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、年内に「旅客船の総合的な安全・安心対策」を取りまとめる予定です。

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

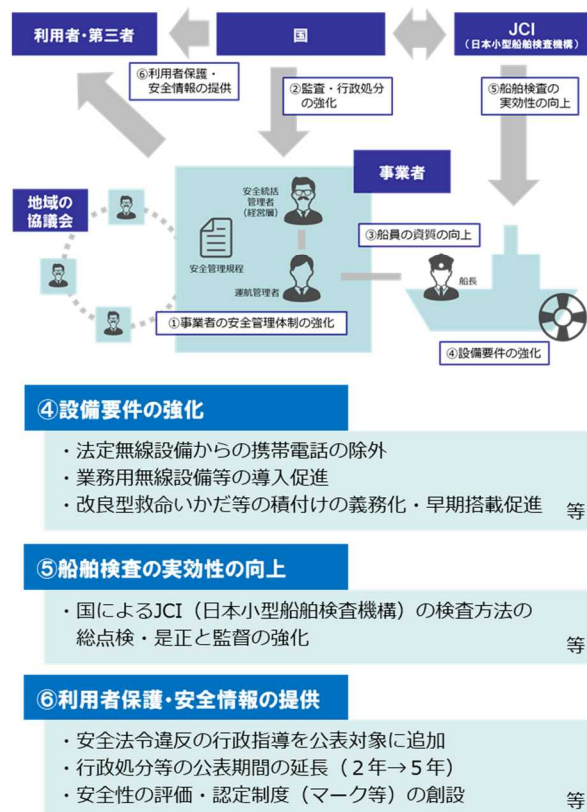
②監査・行政処分の強化

- ・ 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 [2,509億円(1.02)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算220億円。合計2,729億円(1.11)

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

### 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<sup>※</sup>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<sup>※</sup>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) 新たな国家安全保障戦略を踏まえた海上保安能力の強化等

[2,415億円(1.10)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算668億円。合計3,083億円(1.40)

厳しさを増す我が国周辺海域の情勢等に対応するため、新たな国家安全保障戦略を踏まえ、海上保安業務の遂行に必要な能力を強化する。

- ・ 新たな脅威に備えた高次的な尖閣領海警備能力の強化
- ・ 新技術等を活用した隙の無い広域海洋監視能力の強化
- ・ 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の強化
- ・ 戦略的な国内外の関係機関との連携・支援能力の強化
- ・ 海洋権益確保に資する優位性を持った海洋調査能力の強化
- ・ 強固な業務基盤能力の強化
- ・ 知床遊覧船事故を受けた救助・救急体制の強化等や海上交通の安全確保

### ＜我が国周辺海域における重大な事案＞



### ＜海上保安能力の強化等の推進＞

**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

R4 補正

R4 補正

R4 補正 (一部)

R5 当初

**サイバー対策**

衛星通信機器の取壊通信機能の強化、サイバー攻撃に耐性のあるシステム

海上保安業務システム

情報通信システムの強化

R4 補正 R5 当初

**国際連携体制の強化**

国際業務対応・練習船 1隻

本庁（船が関） MCT移転 青海庁舎

※MCT：海上保安庁の国際能力向上支援部隊

執務室及び訓練場の拡充

R4 補正

**知床遊覧船事故を受けた救助・救急体制の強化**

R4 補正：機動救難士資器材整備等 R5 当初：釧路航空基地格納庫整備

機動救難士

釧路航空基地

機動救難士1時間出勤圏

釧路基地機動救難士配備及びヘリコプター増強配備に伴う資器材等整備

**老朽化対策**

戦略的アセット管理等老朽化対策

R4 補正 R5 当初

小型巡視艇2隻

R4 補正 R5 当初

小型測量船1隻

R4 補正

**その他**

海保大施設整備

R4 補正

G7広島サミット警備対策経費

R4 補正 R5 当初

その他、岸壁等整備、宿舎修繕、燃料費の確保、国土強靱化5か年加速化対策等

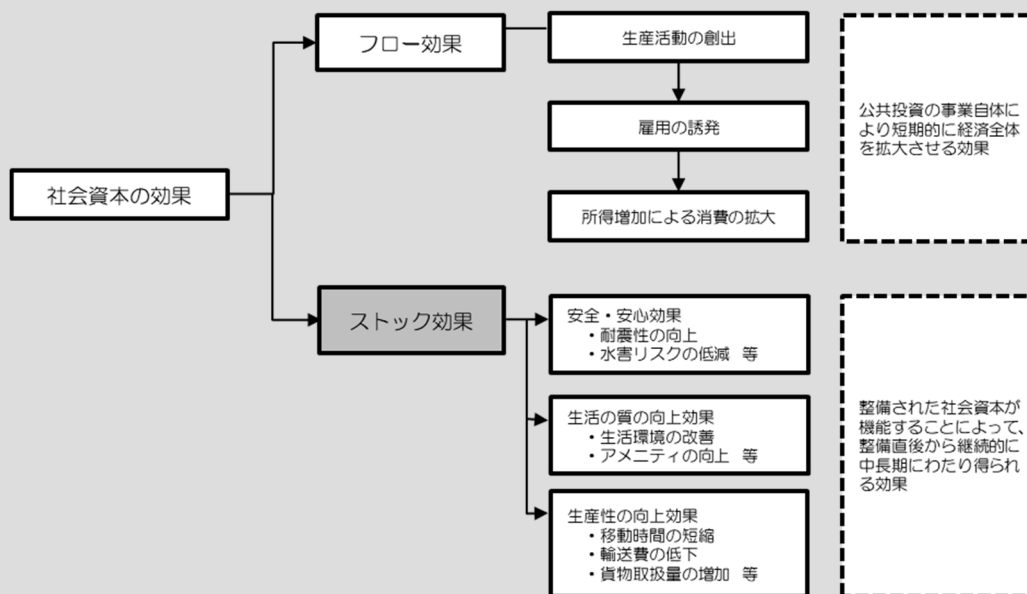
## 2. 経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大

### (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 [3,627億円(1.01)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算156億円。合計3,783億円(1.06)

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
- ・ 高速道路の休憩施設(SA・PA)の大型車駐車マス不足解消等のサービス水準の向上



## (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

[130 億円(1.00)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算6億円。合計136億円(1.04)

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 [125 億円(1.00)]

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

### 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。

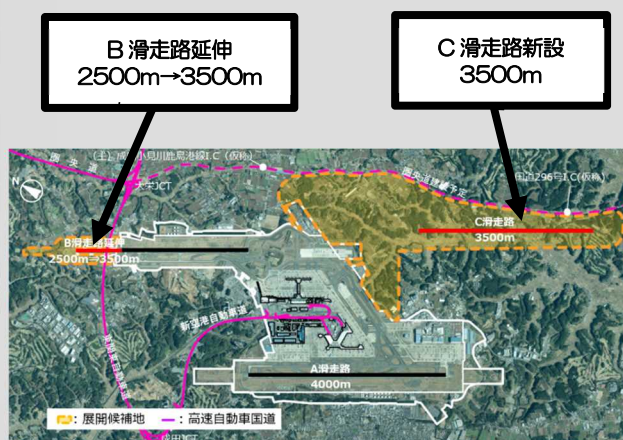
具体的な取組として、羽田空港ではアクセス利便性の向上を図るため、JR東日本羽田空港アクセス線の基盤施設整備に本格着工するとともに、引き続き京急空港線引上線の整備を進めるほか、国内線・国際線間の乗継ぎ利便性向上のための人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備等を実施します。

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。

※ この他、北陸新幹線について、従来、工事实施計画の認可後に行っていた調査も含め、施工上の課題を解決するための調査等を先行的・集中的に行う。

#### **(e) 鉄道ネットワークの充実 [178 億円(0.95)]**

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 24 億円。合計 203 億円 (1.07)

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も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 [568 億円(1.06)]**

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 21 億円。合計 589 億円 (1.09)

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）**

[5,492 億円(0.94)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 291 億円。合計 5,783 億円 (0.99)

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

[980 億円(1.01)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 1,500 億円。合計 2,480 億円 (2.55)

我が国の CO<sub>2</sub> 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推進
- ・ 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。

また、令和4年度第2次補正予算において、「こどもエコすまいる支援事業」を創設し、エネルギー価格高騰の影響を受けやすい子育て世帯・若年夫婦世帯による高い省エネ性能(ZEH レベル)を有する新築住宅の取得や、住宅の省エネ改修等に対して支援し、エネルギー価格高騰下における省エネ投資の下支えを行っていきます。

#### 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



従来、低層部分も耐火構造とする必要



###### <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**

**[135 億円(1.14)]**

**※上記の他、令和4年度第2次補正予算 89 億円。合計 224 億円 (1.89)**

CO<sub>2</sub> 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、下水汚泥資源の肥料利用の推進
- ・ 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 [21 億円]**

**※上記は、令和4年度第2次補正予算。**

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。

- ・ 事業用自動車の脱炭素化に資する電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
- ・ 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**

**[427 億円(1.29)]**

**※上記の他、令和4年度第2次補正予算 41 億円。合計 468 億円 (1.42)**

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><b>船舶への陸上電力供給の推進</b></p> 	<p><b>LNGバンカリング拠点の形成</b></p>  <p>出典：セントラルLNGマリンフューエル 伊勢湾・三河湾エリア(2020年10月～) 東京湾エリア(2022年度見込み) 九州・瀬戸内海エリア(2023年度見込み)</p>	<p><b>水素等の活用の検討</b></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>  <p>出典：三井E&amp;Sマシナリー</p>
---	---	--

＜海事分野におけるカーボンニュートラルの推進＞

<p><b>ガス燃料船の燃料タンク等の国内生産の推進</b></p> <p>燃料タンク等の内製化を推進し、<b>ガス燃料船の安定的な供給体制を整備</b></p> 	<p><b>IMOにおける国際ルール策定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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、<b>国際的な制度</b>を措置する必要。</li> <li>●温室効果ガスを排出しない船舶に対して<b>経済的インセンティブ</b>を与える制度等の策定を目指して、<b>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。</b></li> </ul> 	<p><b>水素・アンモニア燃料船導入促進のための環境整備</b></p> <p>技術開発が進む<b>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</b>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** [21 億円(1.16)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算0.1億円。合計21億円(1.16)

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CO<sub>2</sub>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** [2 億円(1.02)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算4億円。合計6億円(2.81)

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3月には「インフラ分野のDXアクションプラン」を策定し、個別施策毎の取組概要や目指す姿、令和7年度までの具体的な工程等といった実行計画をとりまとめました。今後は、取組を更に深化・加速化させ、インフラDXアクションプランのネクスト・ステージとして分野網羅的・組織横断的な取組を推進するため、「インフラの作り方」や「インフラの使い方」、「インフラまわりのデータの伝え方」の変革に取り組めます。令和5年はDXによる変革を一層加速させる「躍進の年」として、引き続き取組を進めていきます。

インフラ分野全般でDXを推進するため **分野網羅的** に取り組む

業界内外・産学官も含めて **組織横断的** に取り組む

<p><b>①「インフラの作り方」の変革</b> ～現場にいなくても現場管理が可能に～</p> <p>インフラ建設現場（調査・測量、設計・施工）の生産性を飛躍的に向上させるとともに、安全性の向上、手続き等の効率化を実現する</p> <p>自動化測量機・ドローン施工</p>  <p>公共工事に係るシステム・手続や、工事業務のデジタル化等による作業や業務効率化に向けた取組実施 ・次期土木工事構築システム等の検討 ・ICT技術を活用した構造物の出来形確認等</p>	<p><b>②「インフラの使い方」の変革</b> ～賢く“Smart”、安全に“Safe”、持続可能に“Sustainable”～</p> <p>インフラ利用申請のオンライン化に加え、デジタル技術を使って利用者自線でインフラの潜在的な機能を最大限に引き出す（Smart）とともに、安全（Safe）で、持続可能（Sustainable）なインフラ管理・運用を実現する</p> <p>ハイドロダムの取組による治水機能の強化 【平常時・発電最大化】 【洪水時・治水最大化】 インフラ容量 治水容量</p> <p>気象・IT技術を活用した高度運用</p> <p>VRを用いた、緑化整備・効率化 自動化・効率的なサービス提供</p> <p>VRカメラで撮影した線路を、空間における地上支援業務VR空撮上で再現（車内）の自動化・効率化</p>	<p><b>③「インフラまわりデータの伝え方」の変革</b> ～より分かりやすく、より使いやすく～</p> <p>「インフラまわりのデータ」を誰にでもわかりやすい情報形式で提供するとともに、オープンに提供することで、新たな民間サービスが創出される社会を実現する</p> <p>国土交通データプラットフォームでのデータ公開</p> <p>今後、VR/AR・ライブポート（視覚空間情報）等と連携</p> <p>データ連携による信頼提供推進、体験の高度化</p> <p>周辺建物の形状・スタイルを3Dデータで連携した3D都市モデル表示、都市の災害リスク分析</p> 
---	---	--

#### 【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】

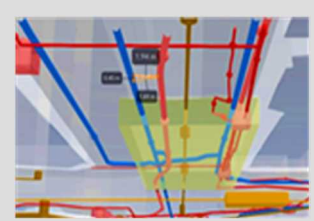
国土に関するデータ、経済活動、自然現象に関するデータを連携させ、分野を跨いだデータ検索・取得を可能とするデータ連携基盤として「国土交通データプラットフォーム」の構築を進めています。令和2年4月に、国や地方公共団体の保有する社会インフラの諸元やボーリング結果等の地盤データと連携し、APIを活用して同一地図上で表示・検索・ダウンロードを可能とした「国土交通データプラットフォーム ver.1.0」を公表しました。その後も各種データ連携を拡充しており、現在はver.2.2として工事基本情報約4万件や、BIM/CIMデータや3次元点群データ、3D都市モデル（PLATEAU）と連携したほか、3D地形図の表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4万件
  - ・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 [39 億円(0.77)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 150 億円。合計 189 億円 (3.72)

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
- ・ 公共工事における自動化・遠隔化技術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。

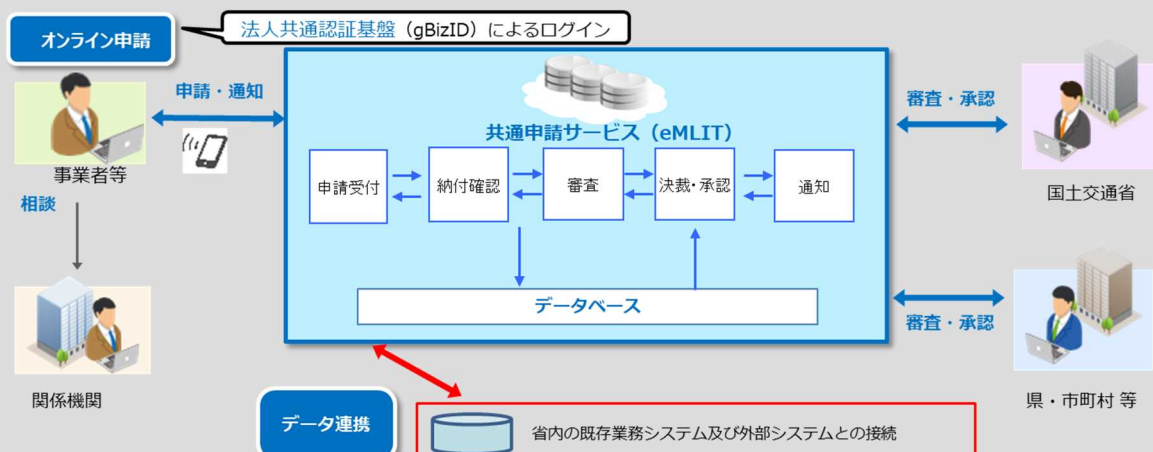
#### ①行政手続のオンライン化

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**

[15 億円(1.03)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 81 億円。合計 96 億円 (6.56)

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。また、これらも含め、「インフラ分野のDXアクションプラン」(令和4年3月策定)のネクスト・ステージとして、分野網羅的、組織横断的な観点で、「インフラの作り方」や「インフラの使い方」、「インフラまわりのデータの伝え方」の変革に向けて取り組む。

(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、建物内からエリア・都市スケールまでシームレスに再現した高精細なデジタルツインを実現し、都市開発・まちづくりの効率化・迅速化の実現や、建築・都市に関するデジタル情報等を活用した新サービス・新産業の創出にも寄与する「建築・都市のDX」を推進するため、令和4年度第2次補正予算において約100億円を計上したところ です。

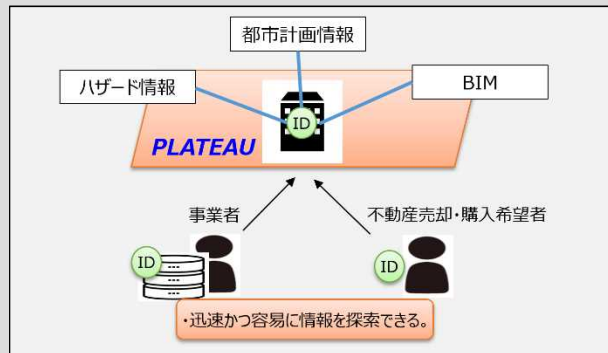
今後、「建築分野のデジタル・インフラとなる建築BIM」、「都市分野のデジタル・インフラとなるPLATEAU」及び「不動産を一意に特定することができ情報連携のキーとなる不動産ID」等について、データの充実と相互連携を加速化し、社会実装を着実に進めていきます。



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** [170 億円(1.20)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 74 億円。合計 245 億円 (1.73)

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
- ・ 経済安全保障の強化のためのサプライチェーン強靱化

(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**

[34 億円(1.00)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 10 億円。合計 44 億円 (1.30)

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

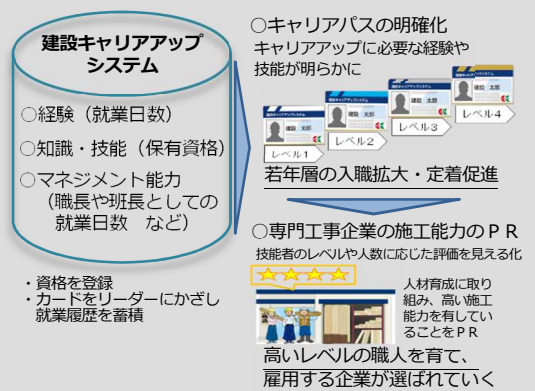
令和元年6月、適正な工期設定等による働き方改革の推進や技術者に関する規制の合理化等による生産性の向上等を内容とした新・担い手3法が成立しました。これらの法律を踏まえ、令和2年7月に中央建設業審議会が作成・勧告した「工期に関する基準」に基づく適正な工期設定や地方公共団体の取組等の「見える化」等を通じた施工時期の平準化等に取り組み、建設業の長時間労働是正や週休2日制の推進等の働き方改革を進め、建設業の担い手確保を図っています。さらに、建設技能者の技能と経験に応じた評価・処遇改善が図られるよう、建設キャリアアップシステム(CCUS)の普及を官民一体で推進し、モデル工事等を通じた国直轄工事や地方公共団体発注工事での 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の執行は順調であり、最終的には繰り越した分も含め、ほぼ全額が執行されています。

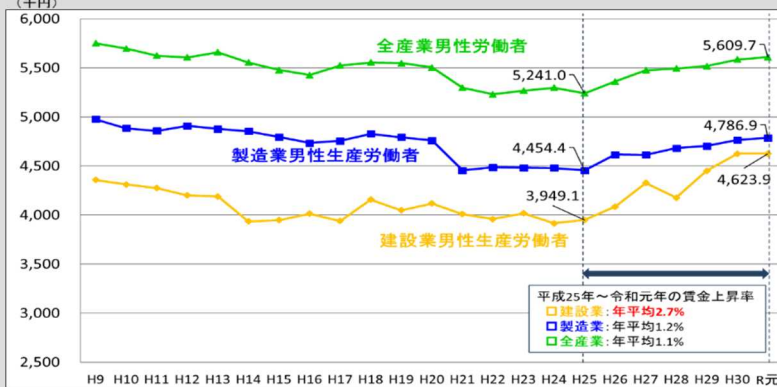
## 新・担い手3法（品確法と建設業法・入契法の一体的改正）の概要

<b>○発注者の責務</b> ・適正な工期設定 ・施工時期の平準化等 <b>○受注者（下請含む）の責務</b> ・適正な請負代金・工期での下請契約締結	<b>○発注者・受注者の責務</b> ・情報通信技術の活用等による生産性向上	<b>○発注者の責務</b> ・緊急性に応じた随時契約・指名競争入札等の適切な選択 ・災害協定の締結等	<b>○調査・設計の品質確保</b>
<b>働き方改革の推進</b>	<b>生産性向上への取り組み</b>	<b>災害時の緊急対応強化 持続可能な事業環境の確保</b>	<b>品確法</b>
<b>○工期の適正化</b> ・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	<b>○工期の適正化</b> ・著しく短い工期の禁止 ・工期に関する基準の作成 <b>○現場の処遇改善</b> ・社会保険加入を許可要件化	<b>○技術者に関する規制の合理化</b> ・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 <b>○災害時における建設業者団体の責務の追加</b> ・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	<b>建設業法</b>
<b>入契法</b>			

## 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）＜10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	7.9	78.1
令和3年度	11.3	8.7	76.8
令和2年度	11.9	9.0	75.3
過去5年平均 (平成29～令和3)			75.1

※前年度からの繰越額には補正予算の繰越額も含んでいる。

### 【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	1.2	89.7
令和2年度 (第3号)	2.0	1.8	86.9
令和元年度	1.4	1.2	86.1
平成30年度 (第2号)	0.8	0.7	82.4

## 公共事業関係費の不用額

区分	(単位:兆円、%)	
	不用額	率
令和3年度	国全体	0.2 / 1.2
	国交省	0.1 / 1.0
令和2年度	国全体	0.1 / 1.1
	国交省	0.1 / 0.8
令和元年度	国全体	0.2 / 1.5
	国交省	0.1 / 1.4

執行状況は、例年以上に順調。繰り越した予算も含め、ほぼ全額を執行。

## **(f) 集中的な統計改革の推進 [1億円(皆増)]**

※上記の他、令和4年度第2次補正予算1億円。合計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、取組を進めています。

#### 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「統計品質改善会議」において、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・効率性の高い地域公共交通ネットワークへのリ・デザイン（再構築）等 [252 億円(1.02)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 811 億円。合計 1,063 億円 (4.29)

ポストコロナにおける地域のくらしや移動ニーズを踏まえ、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とともに、デジタル田園都市国家構想の実現に資するよう、持続可能性と利便性・効率性の高い地域公共交通ネットワークへのリ・デザイン（再構築）を図る取組を推進する。

- ・ 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
- ・ ローカル鉄道を含め、官民共創によるまちづくり・観光戦略の観点からの持続可能性と利便性・効率性の高い地域公共交通ネットワークへのリ・デザイン（再構築）に向けた支援
- ・ 鉄道・バスに係る先進車両の導入支援
- ・ 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等に対する支援
- ・ MaaS連携高度化による移動のシームレス化の推進

※ この他、交通 DX・交通 GX を通じた利便性向上と経営力強化を図る取組への財政投融資を活用した支援を行う。

### 地域公共交通のリ・デザイン（再構築）

ローカル鉄道や路線バス等の地域公共交通は、地域の活性化やデジタル田園都市国家構想の実現に不可欠ですが、人口減少やマイカーへの転移等による長期的な需要減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響等により、持続可能性と利便性が低下し、地域公共交通ネットワークの維持が難しい状況になっております。

令和4年6月に閣議決定した骨太の方針(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))等において、「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」について「従来と異なる実効性ある支援等を実施する」とこととされている中で、国土交通省に設置した2つの有識者検討会\*で同年夏に提言がなされ、この2つの提言を踏まえ、現在、交通政策審議会において、地域公共交通のリ・デザイン(再構築)に関する新たな制度について議論を進めております。

※「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」

- 危機的状況にあるローカル鉄道について国による再構築協議会の設置や実証事業の実施、再構築に係る設備投資等への支援などを提言(令和4年7月とりまとめ)

※「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」

- 交通 DX、交通 GX、3つの共創(官民・交通事業者間・他分野)により、持続可能性・利便性・生産性が向上する形で地域交通をリ・デザイン(再構築)することを提言(令和4年8月とりまとめ)

令和4年度第2次補正予算において、ローカル鉄道に係る公共交通再構築支援も含め、地域公共交通関係で約 800 億円を計上したところですが、今後は、新たに、社会資本整備総合交付金も活用して、公共交通を地域の社会資本の一部として位置づけ、まちづくりの観点から地域公共交通の持続可能性と利便性・効率性を向上させるための取組を支援するなど、制度・予算等を総動員して、地域公共交通のリ・デザイン(再構築)を強力に推進していきます。

#### ■事業者間・分野間共創



医療・介護×交通



エネルギー×交通

#### ■交通DX・GX



自動運転バスの運行

#### ■官民連携



市街地でのLRT運行



ローカル鉄道

## **(5) 航空関連業界の経営基盤強化等への措置**

国際線をはじめとする航空旅客需要はいまだ回復途上にあり、航空ネットワークの担い手である航空関連事業者を取り巻く経営環境は依然として厳しい状況が続いていることを踏まえ、航空会社の経営基盤の強化を図りつつ、航空ネットワークを維持するため、航空会社が支払う航空機燃料税や空港使用料の軽減措置（約 500 億円）を実施する。また、空港会社等に対しても、空港の機能強化について、無利子貸付等を活用した支援を実施する。

- ・ 公租公課（航空機燃料税、空港使用料）の軽減等による航空会社への支援
- ・ 無利子貸付や運営権対価の猶予等による空港会社等への支援
- ・ 航空・空港人材確保等緊急対策への支援

## **(6) 地方経済・雇用を支える観光立国の復活**

### **(a) 地方経済・雇用を支える観光立国の復活に向けた施策の推進**

**[297 億円(1.38)]**

**※上記の他、令和4年度第2次補正予算 1,515 億円。合計 1,812 億円 (8.43)**

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
- ・ 地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化等の支援

(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
- ・ インバウンドの本格的な回復に向けた集中的な取組等の実施
- ・ 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
- ・ 新たなインバウンド層の誘致等のためのコンテンツ強化や地域資源の磨き上げの実施
- ・ 地方での長期滞在・消費拡大に向けた国際競争力の高いスノーリゾートの形成
- ・ 文化資源を活用した日本文化の魅力発信や新たな観光コンテンツ創出の促進
- ・ 利用拠点の上質化や自然体験コンテンツの創出等による国立公園等の体験滞在の満足度向上
- ・ 観光地の魅力向上のための観光地域づくり法人（DMO）の育成
- ・ 文化財や自然景観等を含む地域観光資源の多言語解説の整備支援
- ・ 審査待ち時間短縮等を図るための最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現
- ・ 地方への外国人旅行者の誘客に向けたシームレスな公共交通の利用環境の整備の支援
- ・ 日本人旅行者の安心な海外旅行のための旅行安全情報共有プラットフォームの展開
- ・ 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受入再開に向けた運航再開便等への支援、旅客の利便性向上のための受入環境高度化、感染リスク最小化のための受入環境整備及び人材の確保・育成、業務効率化の推進
- ・ クルーズを安心して楽しめる環境整備の推進

## 地方経済・雇用を支える観光立国の復活

観光関連産業は、新型コロナウイルス感染症により最も深刻な影響を受けている産業の一つですが、観光は、人口減少が進む我が国にとって、成長戦略の柱、地域活性化の切り札として期待されている重要な分野です。

観光立国の復活に向けては、これまでの観光の課題や旅行者の意識変化も踏まえ、「消費額拡大」、「地方誘客促進」、「持続可能な観光」の3つのキーワードに特に留意し、以下の3つの戦略を総合的かつ強力に推進していきます。

第1に、全国旅行支援等の国内需要喚起策の実施や、第2のふるさとづくり(何度も地域に通う旅、帰る旅)、ワーケーションの推進といった新たな交流市場の開拓などによる「国内交流拡大戦略」に取り組みます。

第2に、全国各地で特別な体験を提供し、日本各地の魅力を全世界に発信する「観光再始動事業」の実施や、観光消費の旺盛な高付加価値旅行者の地方への誘致促進などによる「インバウンド回復戦略」に取り組みます。

第3に、宿泊施設のリノベーション等、観光地・観光産業の再生・高付加価値化に向けた取組の計画的・継続的な支援や、自然・文化の保全と観光の両立等の持続可能な観光地域づくり、地域資源の磨き上げや観光 DX の推進などによる「高付加価値で持続可能な観光地域づくり戦略」に取り組みます。

以上により、地方経済・雇用を支える観光立国の復活に向けて、しっかりと取組を進めていきます。



第2のふるさとづくりプロジェクト



特別な体験の提供  
(天守等の限定公開)



観光地・観光産業の  
再生・高付加価値化



持続可能な観光  
(地域資源の保全・活用)

## (b) 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）

## (7) 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

[103 億円(1.01)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 30 億円。合計 133 億円 (1.30)

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 [379 億円(0.93)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 101 億円。合計 479 億円 (1.17)

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
- ・ 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 [31 億円(1.06)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算3億円。合計33億円(1.15)

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

(G7交通大臣会合・都市大臣会合の開催)

- ・ 我が国の優れた技術・取組の発信と国際的な議論の主導

## (8) 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



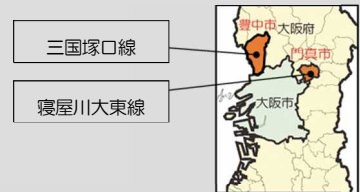
### ○会場へのアクセス向上

例：淀川左岸線(2期)整備



### ○安全性の向上

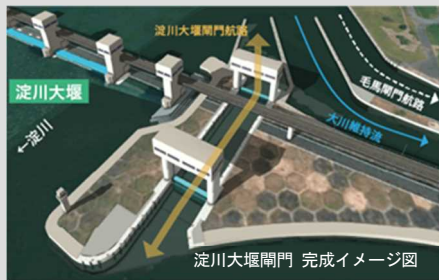
例：延焼遮断帯整備促進事業



延焼遮断帯整備のイメージ



### ○にぎわい・魅力の向上



淀川大堰閘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(同年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、同年6月に博覧会国際事務局(BIE)に対する認定申請を行い、同年11月に開催されたBIE総会において認定を受けました。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 [276 億円の内数]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 671 億円の内数。合計 947 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



バリアフリースイットイレ



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

[71 億円(1.07)]

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
- ・ 空き家対策促進の環境整備から事業実施までの各段階に応じたモデル的な取組への支援の強化
- ・ 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。

また、今後の空き家のさらなる増加を踏まえると、一層空き家対策を強化する必要があることから、令和4年10月に社会資本整備審議会の下に設置した「空き家対策小委員会」において、空き家の発生抑制や空き家の利活用・適切な管理・除却に向けた取組の強化等、総合的な空き家対策について検討を行っています。

所有者不明土地対策については、令和4年11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」が施行され、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のために使用できるようになりました。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を推進しています。

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			
		→		



### (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

[48 億円(0.95)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算17億円。合計65億円(1.29)

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。

- ・ 離島振興法の改正も踏まえた、離島における定住促進やデジタル実装等に対する支援\*
- ・ 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
- ・ 半島地域における交流促進、産業振興、定住促進等に対する支援
- ・ 豪雪地帯における除雪時の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

※離島振興にあたっては社会資本整備総合交付金も新たに活用

### (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

[18 億円(1.00)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算12億円。合計30億円(1.68)

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)\*



アイヌ古式舞踊



ウポポイ全景



木彫体験



※ アイヌ語で「(おおぜいで) 歌うこと」という意味  
伝統的家屋(チセ)



トゥレップン  
(ウポポイ PR キャラクター)



◇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]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算3億円の内数。合計50億円の内数。

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11月に首里城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 [2 億円(1.70)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算1億円。合計3億円(3.19)

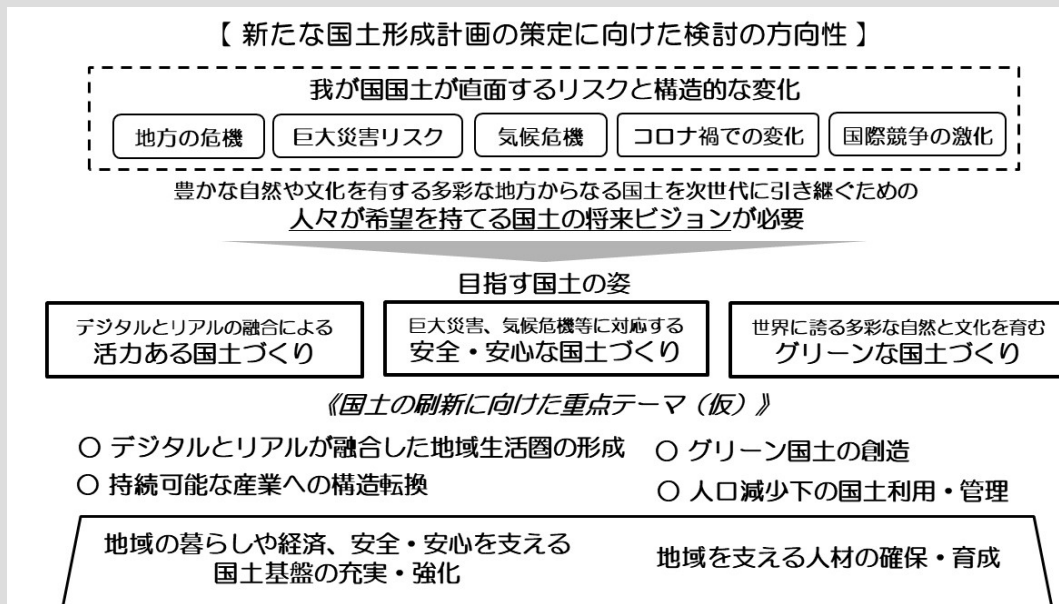
新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画やデジタル田園都市国家構想の基本方針を踏まえ、新たな国土計画を策定し、人々が安心して暮らし続けることができる持続可能な国土づくりを推進する。

- ・ 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」
- ・ 国土を取り巻く状況変化に対応するための「持続可能な産業への構造転換」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

人口減少が加速し、地方では生活利便性の低下がさらなる人口流出の悪循環をもたらすなど危機的な状況が懸念されるほか、巨大災害の切迫や地球規模の気候変動の影響の深刻化など、我が国は大きなリスクに直面しています。また、コロナ禍を契機としたテレワークの進展など、デジタル化の波は社会経済に大きな変化をもたらしています。こうした時代の転換点ともいえる状況を踏まえ、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(全国計画)を令和5年夏頃に策定する予定です。

新たな計画では、人口減少下でも地方で人々が安心して暮らし続けていけるよう、デジタルを最大限活用し、リアルの地域空間の質的な向上を官民のパートナーシップにより取り組む「地域生活圏」の形成を図るなど、地域や産業、環境等に関して、未来を担う若者が希望の持てる国土の将来ビジョンを示すべく、検討を進めており、各広域ブロックでの広域地方計画を含め、その策定及び効果的な実行を推進します。



## (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 [746 億円(1.00)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算13億円。合計759億円(1.02)

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7月31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、460都市が計画を作成・公表済です(うち、336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、このような地域生活拠点や都心拠点間を結ぶ都市の骨格となるネットワーク(公共交通)の確保が非常に重要です。このため、立地適正化計画と地域公共交通計画等の連携を強化し、まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を都市機能や居住機能の集約と併せて形成していく取組を推進していきます。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

#### ■ 都市の骨格となる公共交通の確保

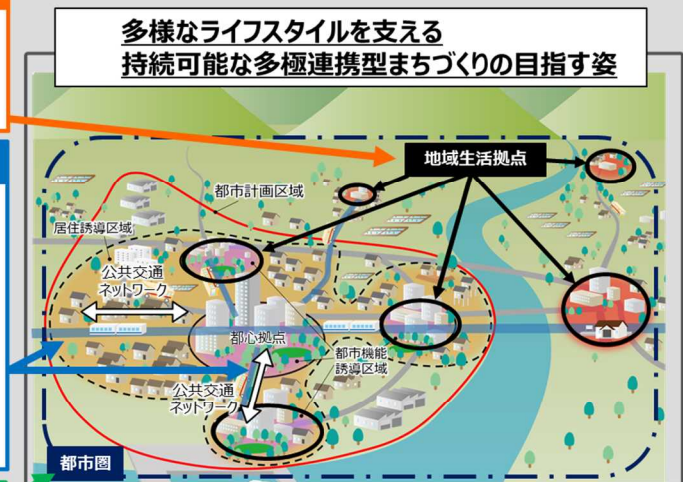
- ✓ 立地適正化計画と地域公共交通計画等の連携を強化し、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸で持続可能な交通軸を形成する取組を推進



都市の骨格を支える交通インフラの整備(支援イメージ)

#### ■ 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 [232 億円(1.02)]**

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 10 億円。合計 243 億円 (1.06)

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 [26 億円(1.74)]**

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 17 億円。合計 42 億円 (2.86)

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 [4 億円(0.94)]**

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 2 億円。合計 6 億円 (1.40)

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** [4,199 億円(1.01)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 1,730 億円。合計 5,928 億円 (1.43)

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
- ・ 高速道路SA・PAの機能高度化の推進
- ・ 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** [169 億円(1.03)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 56 億円。合計 225 億円 (1.37)

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** [313 億円(1.32)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 80 億円。合計 393 億円 (1.66)

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

[1,035 億円(1.03)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算103億円。合計1,138億円(1.13)

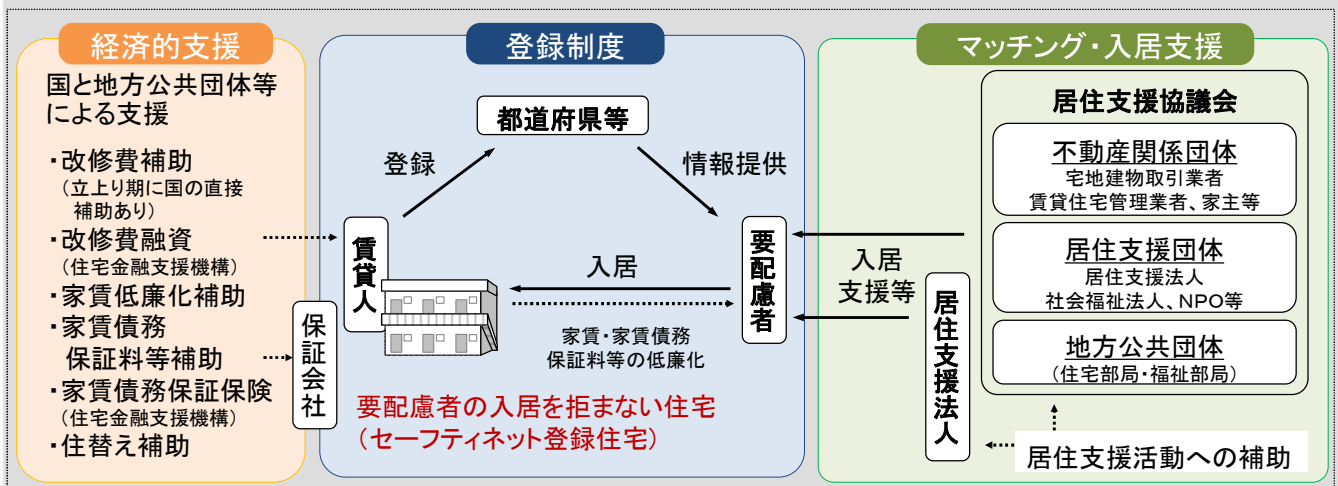
住まいの確保に困難を抱えている世帯や深刻化する社会的な孤独・孤立の問題を抱える世帯をはじめとして、子育て世帯、高齢者世帯など、誰もが安心して暮らせる多様な住まいの確保を図る。

- ・ 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
- ・ 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】

[5,492億円(0.94)]

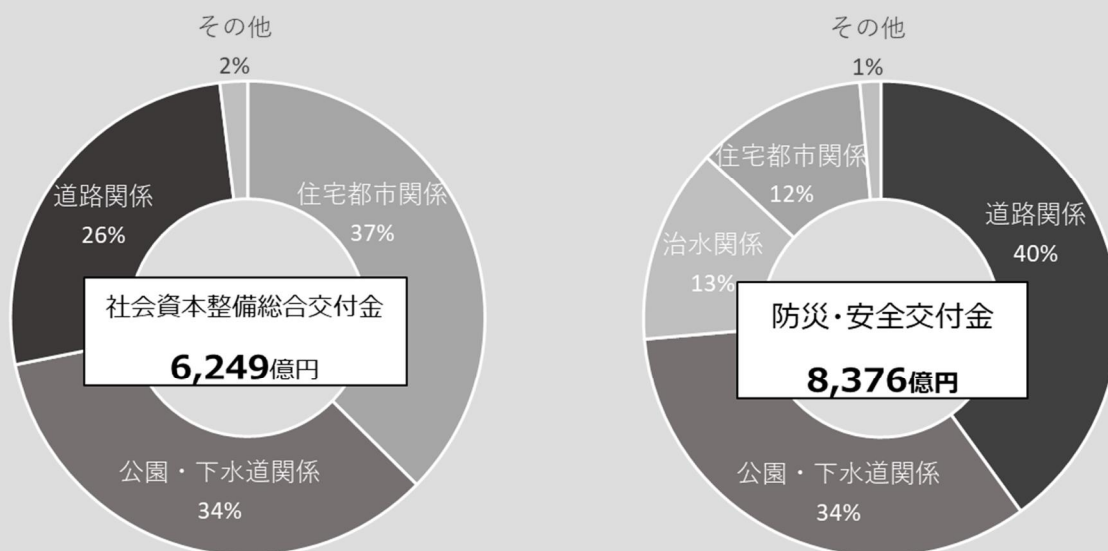
※上記の他、令和4年度第2次補正予算291億円。合計5,783億円(0.99)

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、地域公共交通ネットワークのリ・デザイン(再構築)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実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 [324億円]

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。

(一括計上されたシステム)

- ・ 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4 令和5年度国土交通省関係予算総括表

## 1. 国土交通省関係予算国費総括表

事 項	令 和 5 年 度	対前年度 倍 率
	(A)	(A/B)
治 山 治 水	884,019	1.00
治 海 水 岸	851,796	1.00
	32,223	1.00
道 路 整 備	1,671,083	1.00
港 湾 空 港 鉄 道 等	397,584	1.00
港 湾	244,403	1.00
空 港	28,742	0.88
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	22,822	0.96
新 幹 線	80,372	1.00
船 舶 交 通 安 全 基 盤	21,245	1.19
住 宅 都 市 環 境 整 備	730,657	1.00
住 宅 対 策	156,171	0.99
都 市 環 境 整 備	574,486	1.00
市 街 地 整 備	102,433	1.00
道 路 環 境 整 備	447,179	1.01
都 市 水 環 境 整 備	24,874	1.00
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	109,681	1.18
下 水 道 等	77,295	1.26
国 営 公 園 等	32,386	1.01
社 会 資 本 総 合 整 備	1,380,489	0.99
社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金	549,190	0.94
防 災 ・ 安 全 交 付 金	831,299	1.02
小 計	5,173,513	1.00
推 進 費 等	19,542	0.78
一 般 公 共 事 業 計	5,193,055	1.00
災 害 復 旧 等	57,191	1.01
公 共 事 業 関 係 計	5,250,246	1.00
そ の 他 施 設	46,714	1.09
行 政 経 費	574,390	1.03
合 計	5,871,350	1.00



(単位：百万円)

前 年 度 (B)	備 考								
880,636 848,413 32,223	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総括表である。								
1,665,986									
398,783 243,903 32,826	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予算額は、6兆524億円である。								
23,822 80,372 17,860	3. 推進費等の内訳は、								
	<table border="0"> <tr> <td>防災・減災対策等強化事業推進費</td> <td>13,886百万円</td> </tr> <tr> <td>官民連携基盤整備推進調査費</td> <td>331百万円</td> </tr> <tr> <td>北海道特定特別総合開発事業推進費</td> <td>4,325百万円</td> </tr> <tr> <td>社会資本整備円滑化地籍整備事業費</td> <td>1,000百万円</td> </tr> </table>	防災・減災対策等強化事業推進費	13,886百万円	官民連携基盤整備推進調査費	331百万円	北海道特定特別総合開発事業推進費	4,325百万円	社会資本整備円滑化地籍整備事業費	1,000百万円
防災・減災対策等強化事業推進費	13,886百万円								
官民連携基盤整備推進調査費	331百万円								
北海道特定特別総合開発事業推進費	4,325百万円								
社会資本整備円滑化地籍整備事業費	1,000百万円								
729,932	である。								
157,963									
571,969	4. 行政経費には、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し5,950百万円を含む。								
102,141									
444,954									
24,874									
93,330	5. 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97,911百万円がある。								
61,359									
31,971	6. 本表のほか、国土交通省所管の行政情報システムのデジタル庁一括計上分として32,444百万円がある。								
1,397,301									
581,731									
815,570	7. 本表のほか、東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）40,087百万円がある。								
5,165,968									
25,177	8. 公共工事等の実施の時期の平準化等を図るため、2か年以上の国債（国庫債務負担行為）727,163百万円及びゼロ国債192,553百万円を設定している。								
5,191,145									
56,900	9. 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策に基づく事業等について計画的かつ円滑な事業執行を図るため、事業加速円滑化国債93,071百万円を設定している。								
5,248,045									
43,024									
559,739	10. 計数は、整理の結果異動することがある。								
5,850,808									

## 2. 国土交通省関係財投機関財政投融资計画総括表

(単位：百万円)

区 分	令和5年度 (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	250,700	254,900	0.98
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	1,253,000	320,000	3.92
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	45,100	240,100	0.19
自動車安全特別会計	118,500	164,500	0.72
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	400	1,400	0.29
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	108,700	116,900	0.93
合 計	<u>2,327,500</u>	<u>1,668,300</u>	<u>1.40</u>

(参考)

1. 本表のほかに、以下の財投機関債がある。

・独立行政法人住宅金融支援機構	21,745億円	( 23,772億円 )
・独立行政法人都市再生機構	1,100億円	( 1,100億円 )
・独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	3,900億円	( 2,000億円 )
・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	530億円	( 800億円 )
・中部国際空港株式会社	97億円	( 50億円 )
・独立行政法人水資源機構	100億円	( 70億円 )
計	27,472億円	( 27,792億円 )

※ ( ) 内は、前年度

2. 自動車安全特別会計は、空港整備勘定分である。

3. 計数は、整理の結果異動することがある。

## 第5 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					
	北海道		離島		奄美	
		倍率		倍率		倍率
<b>国土交通省関係</b>						
一般公共事業	429,155	1.00	20,593	1.04	9,810	1.00
災害復旧等	11	1.05	—	—	—	—
公共事業関係計	429,166	1.00	20,593	1.04	9,810	1.00
<b>農林水産省関係</b>						
一般公共事業	125,067	1.00	15,251	0.99	7,281	1.14
災害復旧等	17	0.61	—	—	—	—
公共事業関係計	125,084	1.00	15,251	0.99	7,281	1.14
厚生労働省関係	2,804	1.10	1,032	1.77	352	2.59
環境省関係	1,845	1.00	851	1.00	216	1.00
<b>合 計</b>						
一般公共事業	558,871	1.00	37,727	1.03	17,659	1.06
災害復旧等	28	0.73	—	—	—	—
公共事業関係計	558,899	1.00	37,727	1.03	17,659	1.06

# 関係資料

東日本大震災復興特別会計（復旧・復興）予算国費総括表	50
----------------------------	----



東日本大震災復興特別会計(復旧・復興)予算国費総括表

(単位:百万円)

事 項	令和5年度	対前年度 倍 率	前 年 度	備 考
	(A)	(A/B)	(B)	
治 山 治 水	3	皆増	0	○ 本表の計数は、復興庁所管である。 ○ 計数は、整理の結果異動することがある。
治 水	3	皆増	0	
道 路 整 備	3	皆増	0	
港 湾 空 港 鉄 道 等	277	31.55	9	
港 湾	277	31.55	9	
住 宅 都 市 環 境 整 備	21,910	0.99	22,133	
住 宅 対 策	21,910	0.99	22,133	
公 園 水 道 廃 棄 物 処 理 等	420	0.85	494	
国 営 公 園 等	420	0.85	494	
社 会 資 本 総 合 整 備	11,553	1.12	10,272	
<u>一般公共事業計</u>	<u>34,166</u>	1.04	<u>32,908</u>	
災 害 復 旧 等	5,025	1.21	4,141	
<u>公共事業関係計</u>	<u>39,191</u>	1.06	<u>37,049</u>	
行 政 経 費	896	1.00	899	
<u>合 計</u>	<u>40,087</u>	1.06	<u>37,948</u>	



国土交通省