

社会資本整備

財務省

2023年10月19日

1. 公共投資をめぐる現状と課題

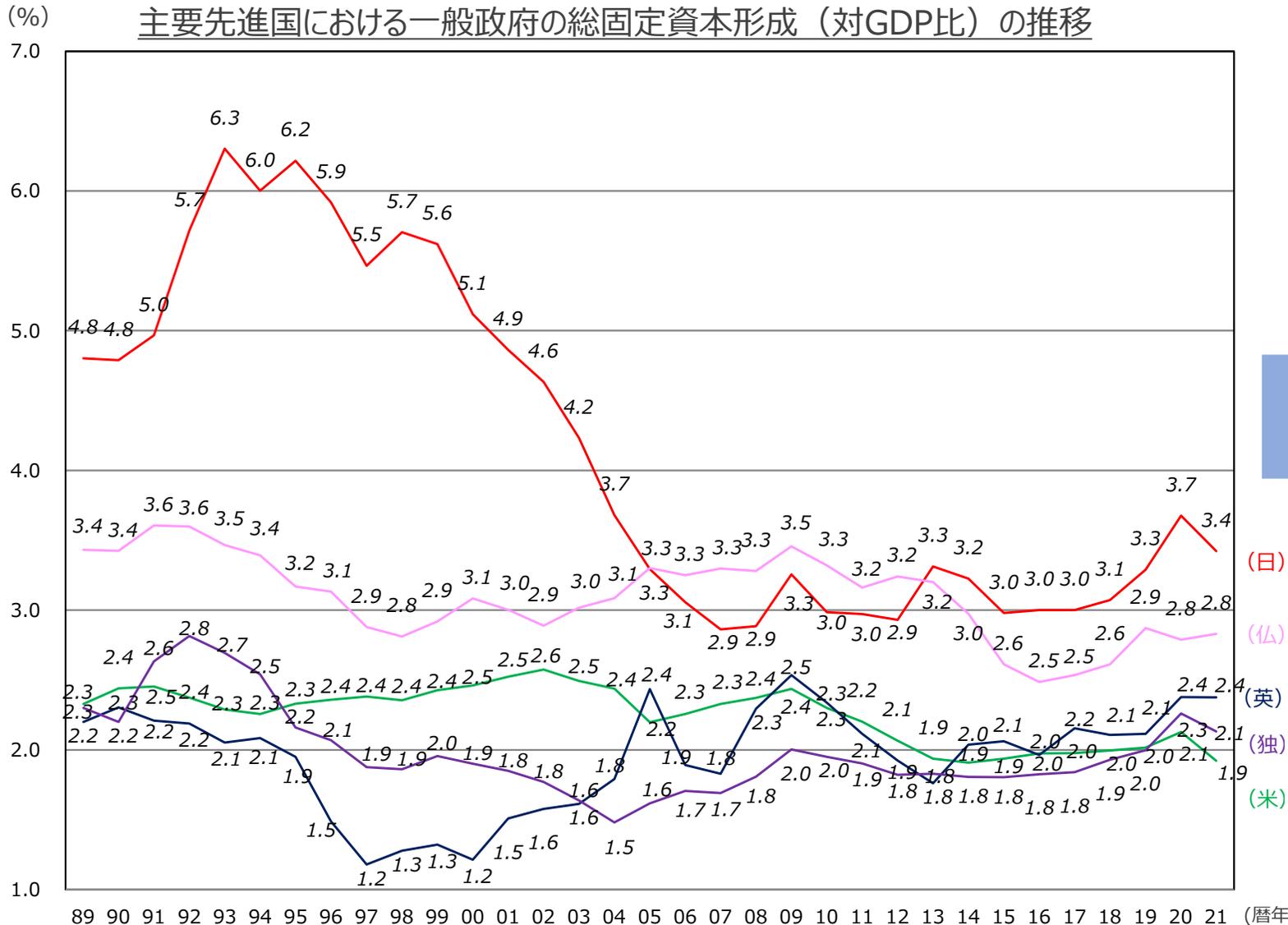
2. 防災・減災、国土強靱化の進捗と課題

3. 地域公共交通について

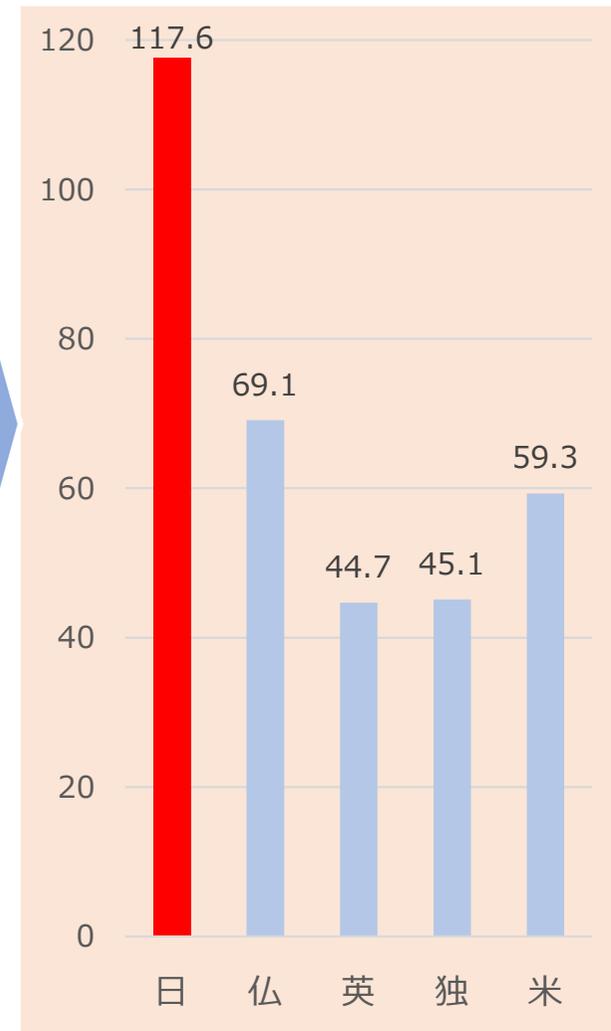
公共投資の規模（国際比較）

○ これまでの公共投資の規模について、主要先進国で比較すると、日本では長期に亘って固定資本形成（フロー）が高水準で推移しており、その結果、固定資本ストックについても極めて高い水準にある。

主要先進国における一般政府の総固定資本形成（対GDP比）の推移



政府固定資本ストック（対GDP比）



(注) 1. 日 本・・・内閣府「国民経済計算」に基づいて計算した数値。
 諸外国・・・OECD「National Accounts」等に基づいて計算した数値。
 2. 日本は年度ベース、諸外国は暦年ベース。
 3. グラフ中、2004年度までは旧基準（93SNAベース等）、2005年以降は08SNAベースのIGから研究開発投資（R&D）や防衛関連分を控除。

社会資本の整備水準

- これまでインフラ整備を着実に進めてきた結果、約30年前の整備水準と比較しても、高速道路、新幹線、空港、港湾、生活関連施設等の社会資本の整備水準は大きく向上しており、社会インフラは概成しつつある。
- 例えば高規格幹線道路については、全都道府県の県庁所在地を通過するとともに、計画延長約14,000kmに対して、事業中の区間も含めると総延長は約13,000km（約95%）に至っている。

【1988年時点の高速ネットワーク】

新幹線：1,832km
 高規格幹線道路：4,387km
 空港（滑走路長2,000m以上）：33箇所



【現在の高速ネットワーク（2021年5月1日時点）】

（点線は事業中及び未事業区間）

【直近の整備状況】

新幹線
 : 2,832km (1.5倍)

高規格幹線道路
 : 12,217km (2.8倍)
 (事業中 1,121km)

空港 (滑走路長2,000m以上)
 : 66箇所 (2.0倍)

(※) いずれも2023年4月1日時点の整備状況



凡例

- 高規格幹線道路等（開通区間2021年3月末時点）
- ▨ 高規格幹線道路等（事業中区間）
- ⋯ 高規格幹線道路等（未事業区間）
- 新幹線（開業区間）
- ▨ 新幹線（建設中区間）
- ⋯ 新幹線（未着工区間）
- ⋯ リニア中央新幹線
- ✈ 拠点空港
- ✈ その他空港（滑走路長2km以上）



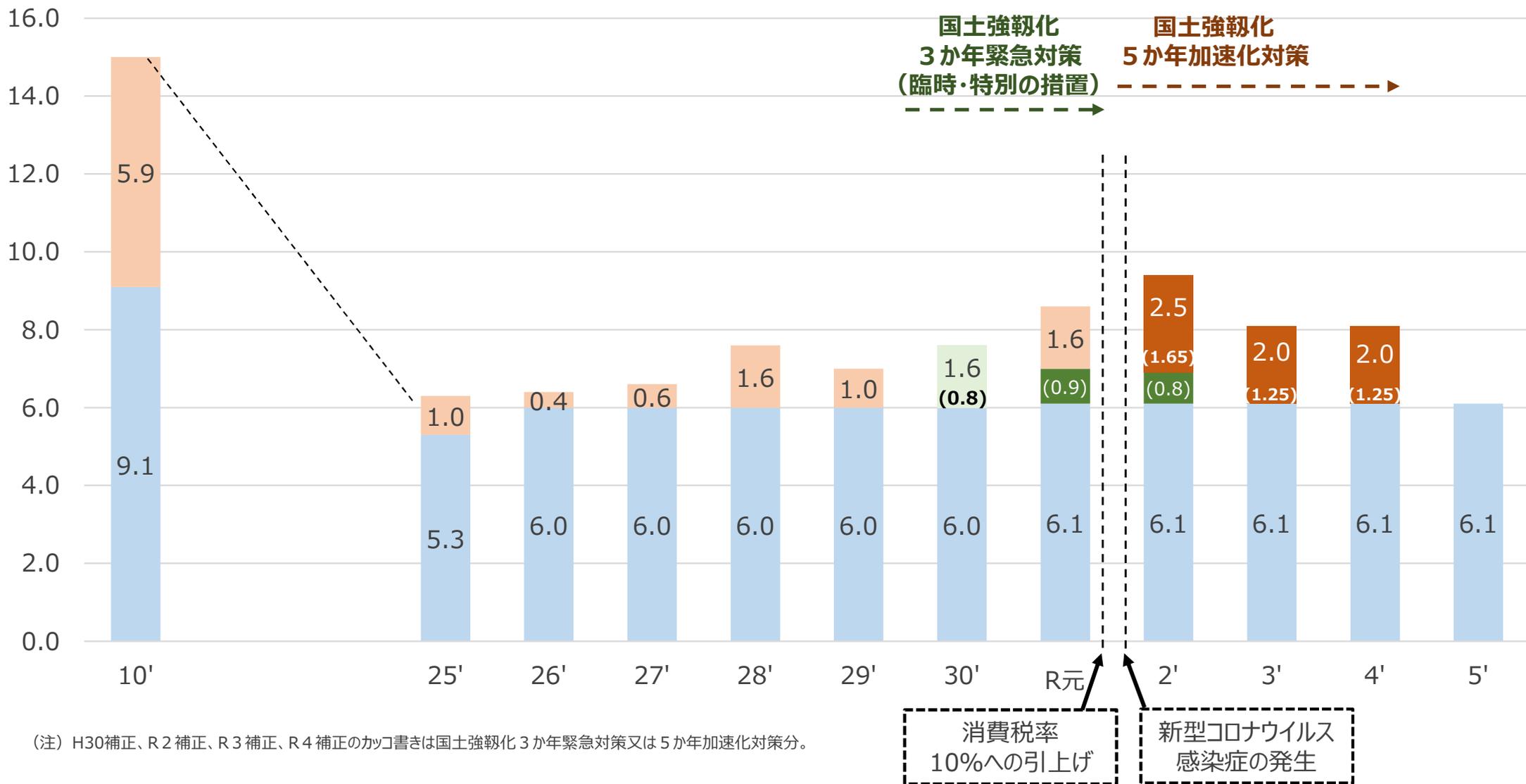
(出所) 国土交通省資料を基に作成。

公共事業関係費をめぐる現状

○ 公共事業関係費は、ピーク時の半分程度に減少している一方、近年、臨時・特別の措置（反動減対策）や防災・減災、国土強靱化5か年加速化対策への取組などにより予算規模が増加。

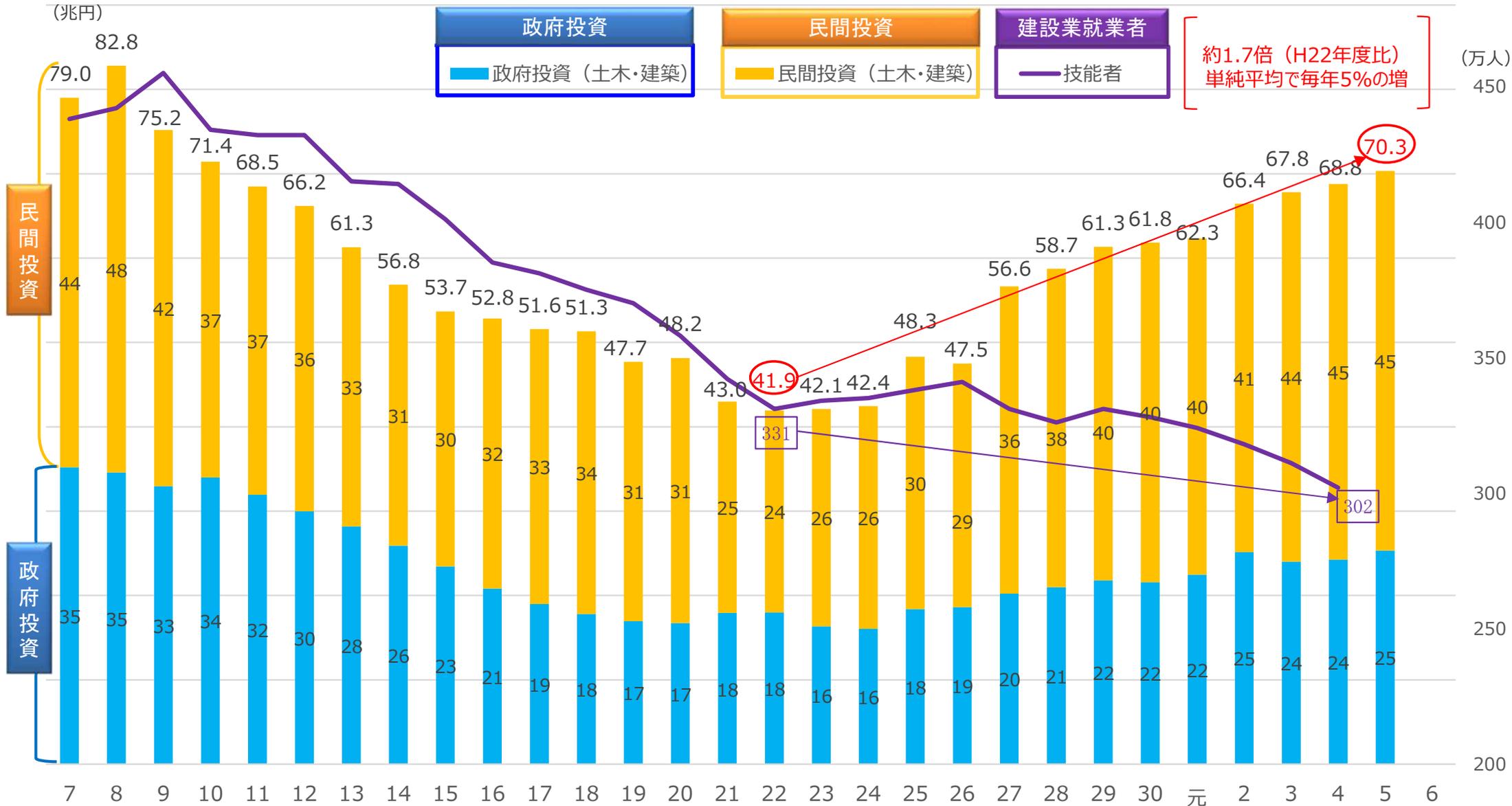
公共事業関係費（当初+補正）の推移

（公共事業関係費：兆円）



建設投資額と建設技能者数の推移

- 平成22年度以降、建設投資額は上昇に転じ、近年は相当程度の増加傾向にある。令和5年度は70.3兆円となり、平成22年度比で1.7倍に達する見通し。
- それとは対照的に、建設技能者数については減少傾向が継続している。

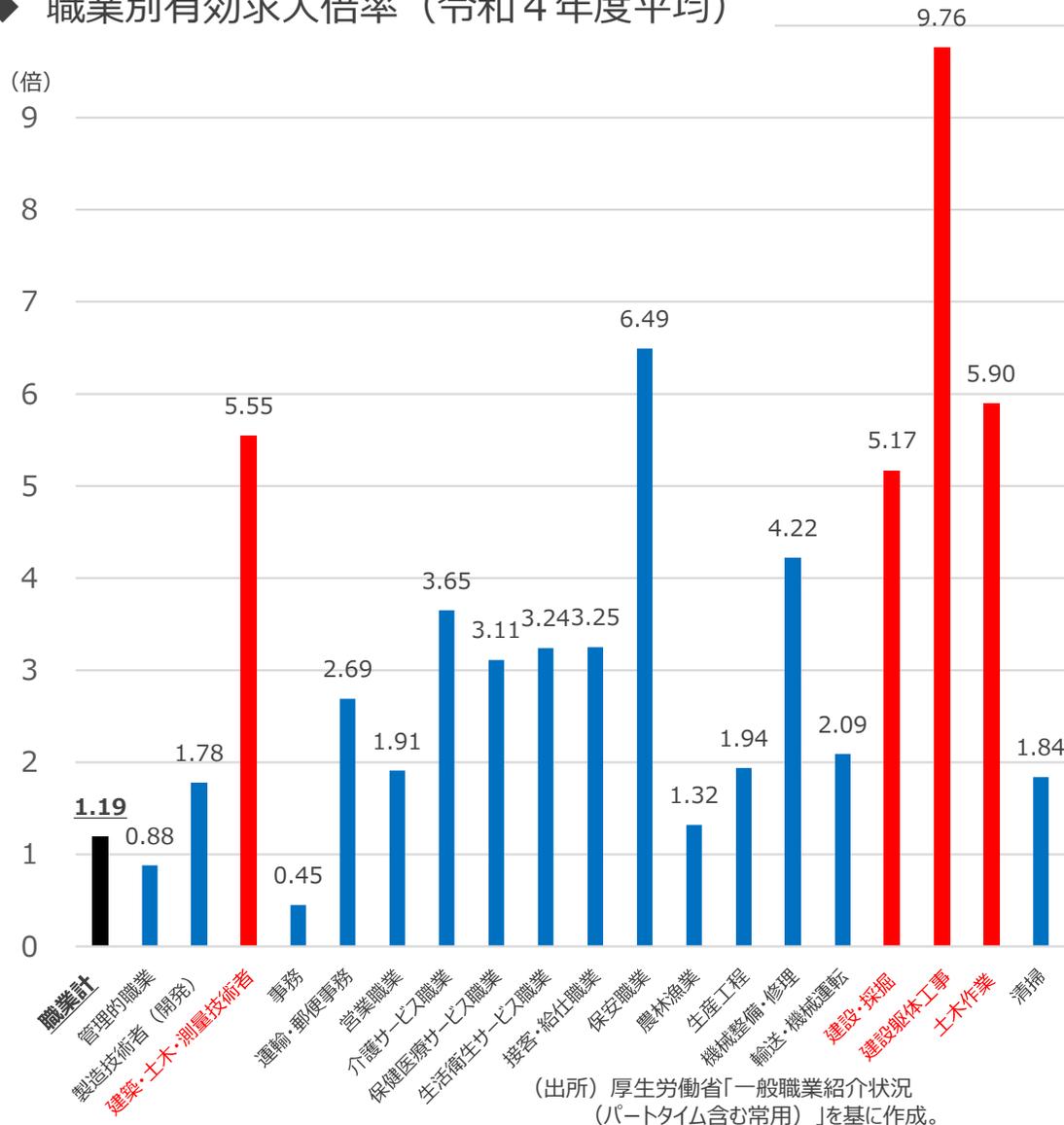


(出所) 国土交通省「建設投資見通し」(投資額は令和2年度まで実績、令和3年度・令和4年度は見込み、令和5年度は見通し)、総務省「労働力調査」(暦年平均)を基に国土交通省で算出。

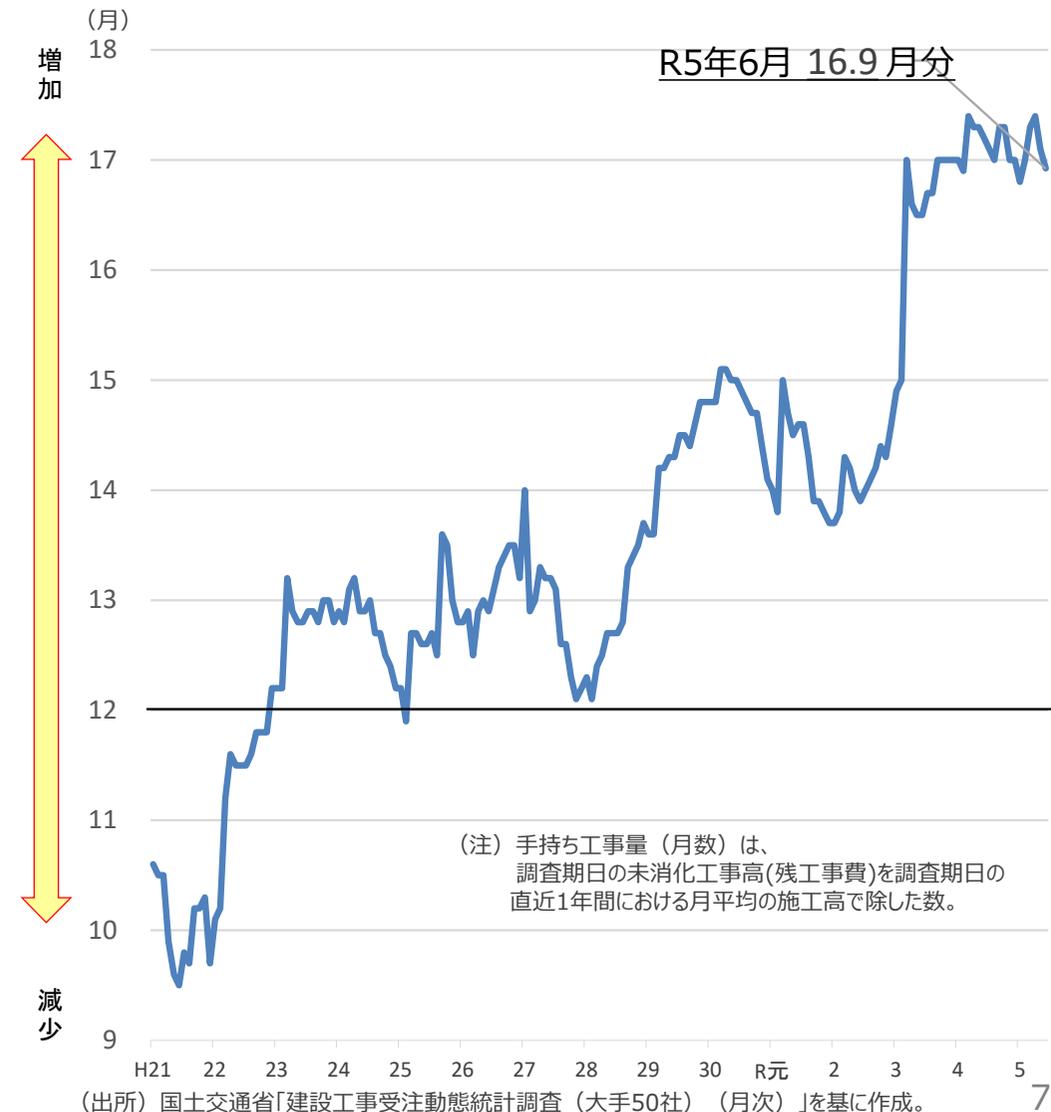
建設業における人手不足と手持ち工事量の状況

- 建設業の職業別有効求人倍率は他業種に比べて高く、手持ち工事量も高く積み上がるなど、総じて見れば労働需給はタイトな方向ではないか。
- こうした状況もよく踏まえながら、今後の公共投資の適切な規模を見極めていく必要。

◆ 職業別有効求人倍率（令和4年度平均）



◆ 大手建設業者の手持ち工事量

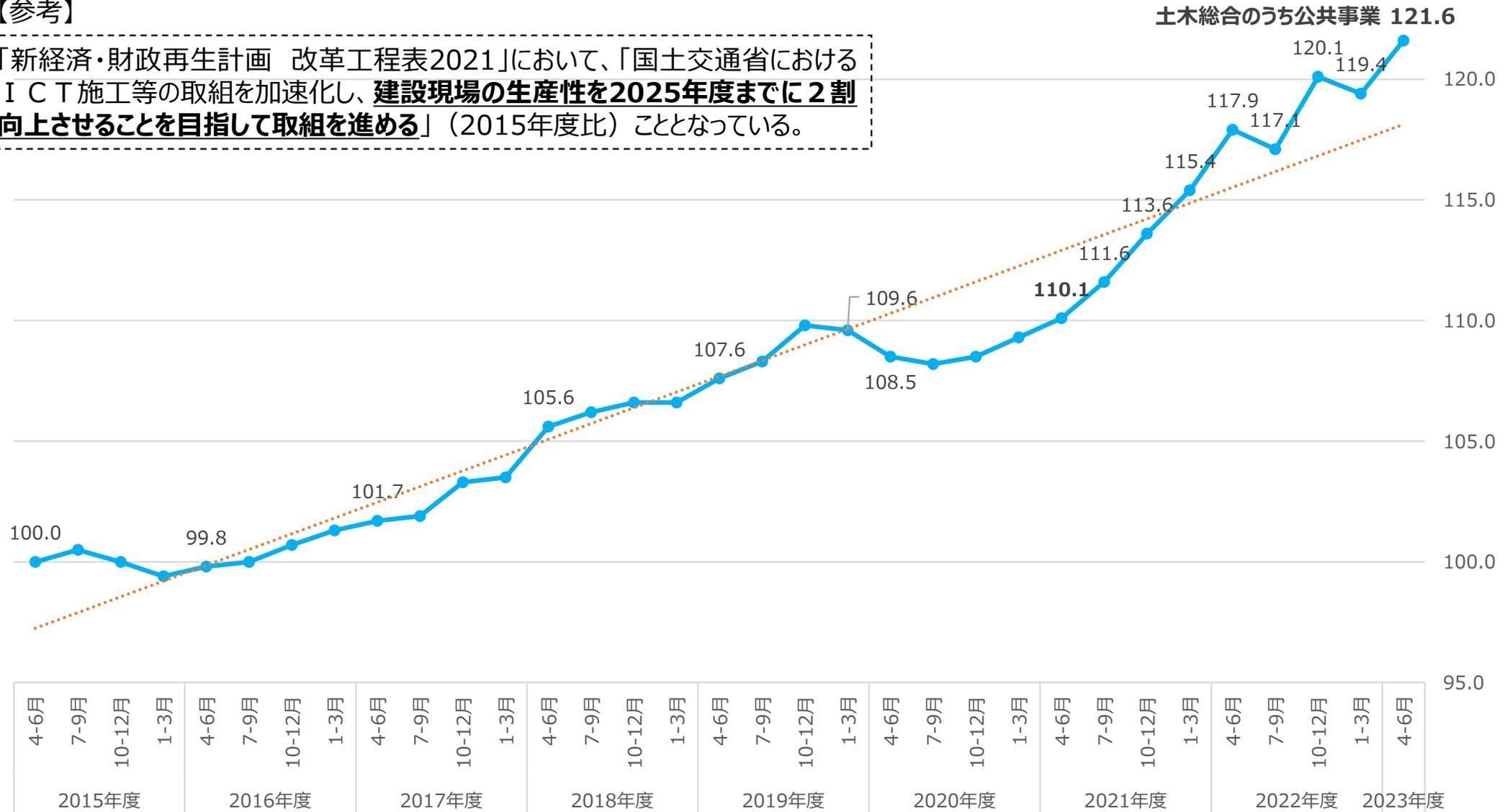


(参考) 建設工事デフレーターの推移 (2015年度以降)

○ 建設工事デフレーター (2015年度平均 = 100) は、土木総合のうち公共事業の推移を見ると、現在 (2023年4-6月期) までの約8年間で21.6% (2.5%/年) 上昇しており、2020年4-6月期以降の直近3年間は、12.1% (3.9%/年) 上昇している。

【参考】

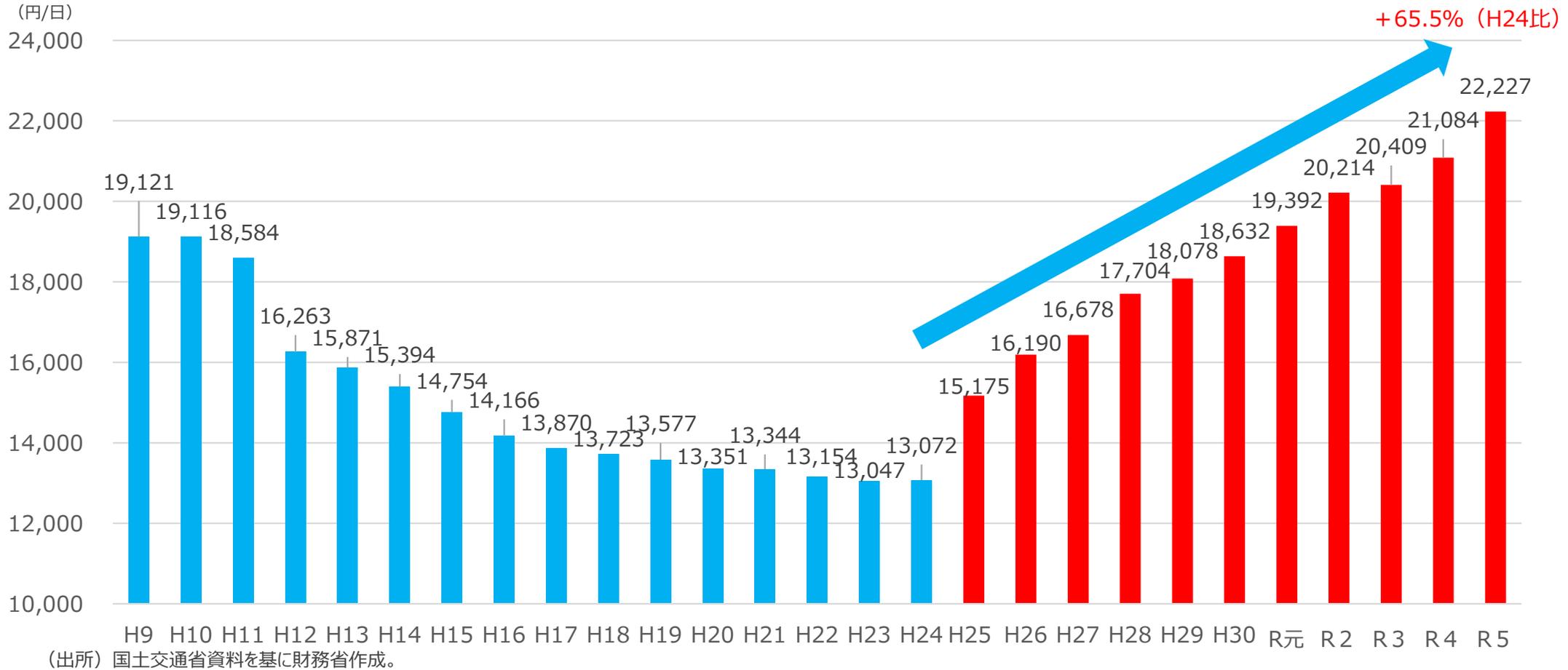
「新経済・財政再生計画 改革工程表2021」において、「国土交通省におけるICT施工等の取組を加速化し、**建設現場の生産性を2025年度までに2割向上させることを目指して取組を進める**」(2015年度比) こととなっている。



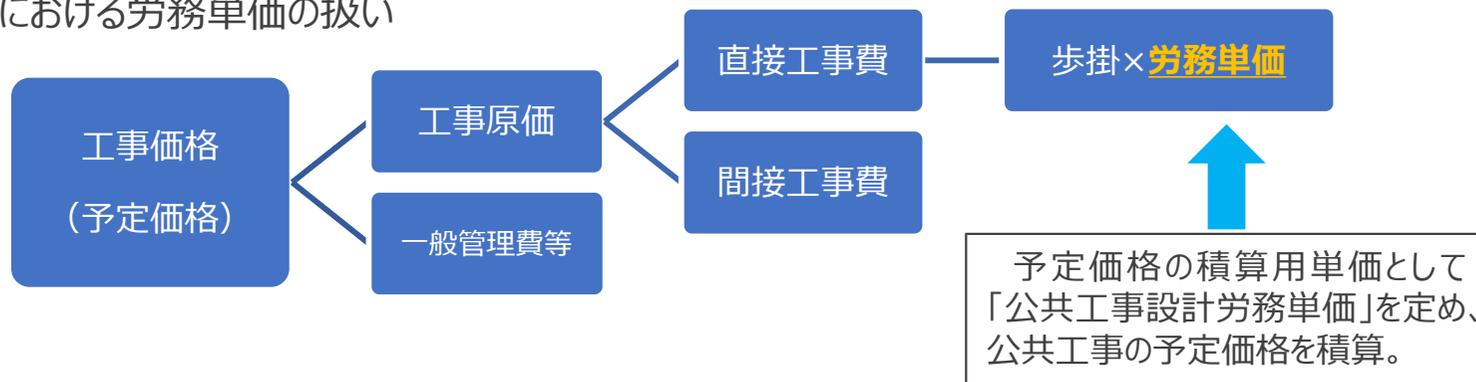
(出所) 国土交通省「建設工事費デフレーター (四半期別)」を基に作成。

(参考) 公共工事の設計労務単価

◆ 公共工事設計労務単価の推移 (全国全職種平均値)



◆ 公共工事における労務単価の扱い



1. 公共投資をめぐる現状と課題（ポイント）

- これまで長期にわたり国際的に高い水準の公共投資を行い、インフラ整備を着実に進めてきた結果、社会資本の整備水準は大きく向上し、社会インフラは概成しつつある。
- その中で近年、公共事業関係費は、防災・減災、国土強靱化 5 か年加速化対策への取組などにより、予算規模は増加している。
- また、近年、建設投資額は増加を続けており、令和 5 年度は平成22年度比で1.7倍にも達する一方、建設技能者数は減少傾向にある。建設業の有効求人倍率は他業種に比べて高く、手持ち工事量も高く積み上がるなど、総じて見れば労働需給はタイトな方向ではないか。
- こうした様々な状況をよく踏まえながら、今後の公共投資の適切な規模を見極めていく必要。

1. 公共投資をめぐる現状と課題

2. 防災・減災、国土強靱化の進捗と課題

3. 地域公共交通について

防災・減災、国土強靱化のこれまでの取組状況

○ 近年、防災・減災、国土強靱化については「3か年緊急対策」、「5か年加速化対策」により、大きな予算規模を確保しながら、取り組んできたところ。

◆ これまでの経緯

平成25年12月	国土強靱化基本法 成立 ※ 国土強靱化推進本部の設置、国土強靱化基本計画の策定
平成26年6月	国土強靱化基本計画 閣議決定 ※ おおむね5年ごとに計画を見直し
平成30年6～9月	西日本豪雨、台風21号、北海道胆振東部地震
平成30年12月	国土強靱化基本計画 変更 閣議決定 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策 閣議決定 ※ 事業規模：「おおむね7兆円程度」(H30～R2)
令和元年9～10月	房総半島台風（台風15号） 東日本台風（台風19号）
令和2年12月	防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 閣議決定 ※ 追加的に必要となる事業規模：「おおむね15兆円程度を目途」(R3～7)
令和5年6月	国土強靱化基本法 改正法案 成立 ※ 国土強靱化中期計画の策定、国土強靱化推進会議の設置
令和5年7月	国土強靱化基本計画 変更 閣議決定

◆ ハード整備の具体例

<床上浸水対策特別緊急事業>



整備前



整備後

※ 遊水地を整備

未整備の場合

氾濫により、大和町市街地（町役場、病院）で浸水するなどの被害が想定

324mm/2日の雨量を記録（観測史上第3位）※基準地点「落合」における流域平均2日雨量

氾濫による被害なし

<事業間連携砂防等事業>



未整備の場合

下流の人家や重要なインフラが土石流により被災するなどの被害が想定

土石流が発生した際、整備した砂防堰堤が下流の保全対象を保全

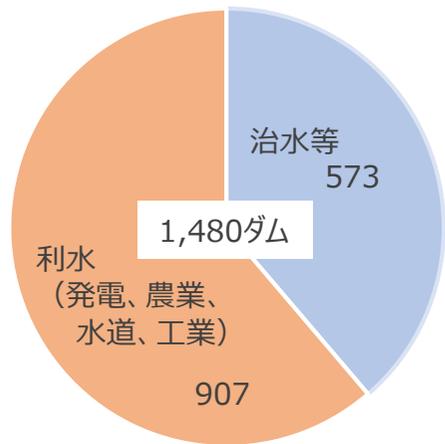
ハード整備によらない対策

- ハード整備によらない対策としても、既存ダムでの事前放流や、新技術を活用した線状降水帯の事前予測の強化など様々なソフト対策を実施。

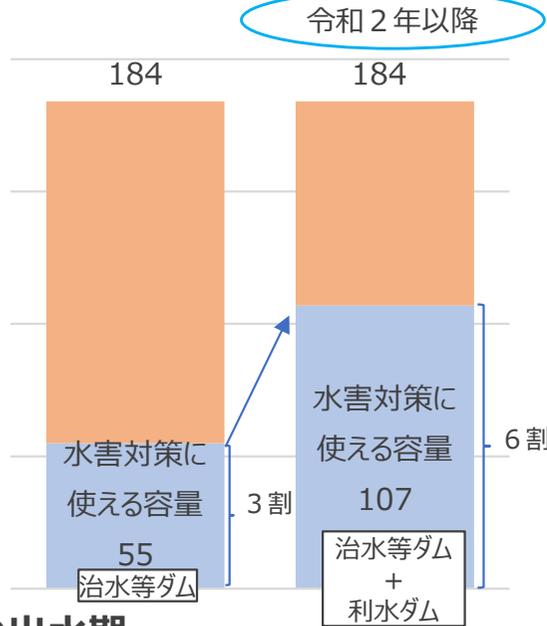
事前放流の取組

- 洪水調節については、これまで治水等のダム約600でしか行われてこなかったが、令和2年以降、利水のダム約900を含め、ほぼ全てのダム(約1,500)で取組を開始。
- これにより、ダム全体の貯水量(約184億 m^3)のうち、水害対策に使える容量が3割(約55億 m^3)から6割(約107億 m^3)に増加(ハツ場ダム58個分に相当)。

<全国のダムの数>



<ダム全体の貯水量> (億 m^3)

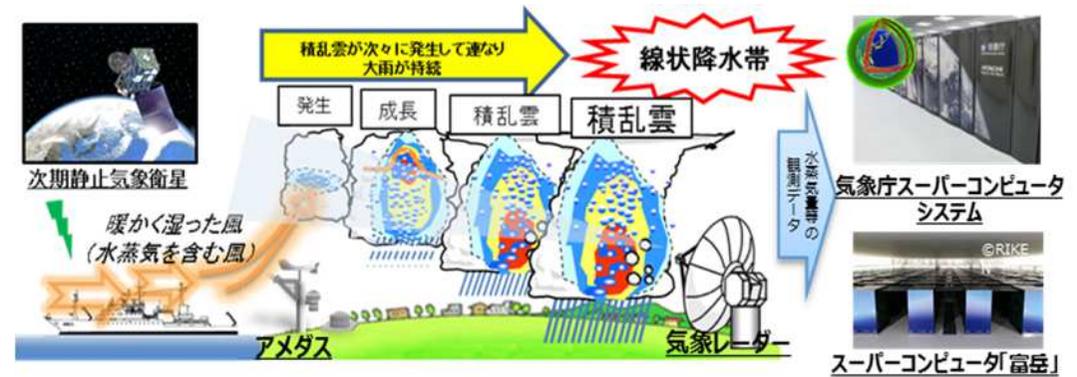


(参考) 令和4(2022)年の出水期

- 143ダム(延べ162回)で実施。
- 5億5,332万 m^3 (ハツ場ダム6.1個分)の容量を確保

線状降水帯の事前予測

次期静止気象衛星の整備、アメダスへの湿度計の整備や二重偏波気象レーダーへの更新等により水蒸気等の観測能力を強化するとともに、気象庁スーパーコンピュータの整備前倒しや「富岳」を活用した予測技術の開発等により予測を強化。



段階	対象地域	提供開始
令和4(2022)年~	● 広域で半日前から予測	令和5(2023)年~ 5月25日提供開始
令和6(2024)年~	● 県単位で半日前から予測	● 線状降水帯の発生を最大30分程度前倒しして発表
令和11(2029)年~	● 市町村単位で半日前から予測	令和8(2026)年~ ● 2~3時間前を目標に発表

(出所) 国土交通省資料等を基に財務省作成。ダム数は令和5年3月31日時点。

(出所) 国土交通省資料等を基に財務省作成。

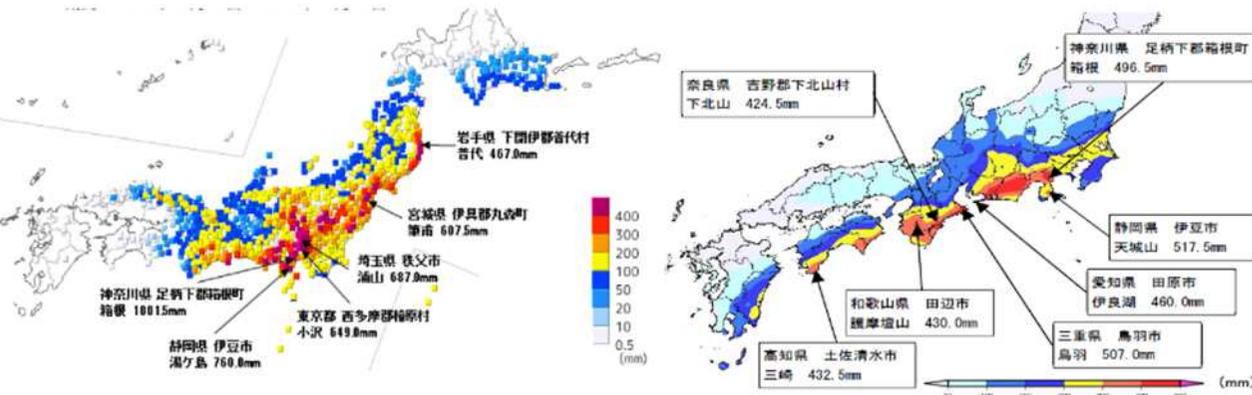
防災・減災、国土強靱化の取組の成果

○ ハード整備とソフト対策を組み合わせしてきた結果として、直近の大雨による被害は以前と比べて相当程度低減しており、災害への対応力には全国的に大幅な向上が見られ、一定の成果が出ている。

◆ 令和元年東日本台風と令和5年6月大雨の比較
 【全国1,032地点における期間降水量の総和】

◆ 早期の災害情報を基とした早めの避難により人的被害を防いだ事例(愛知県豊川市の事例)

<令和元年東日本台風：約10.2万mm（4日間）> <令和5年6月大雨：約9.1万mm（3日間）>



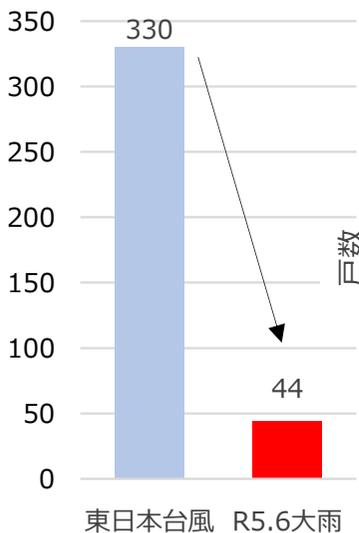
土砂災害警戒情報発表 [6/2 19:25]

豊川市で避難指示 [6/2 20:00]

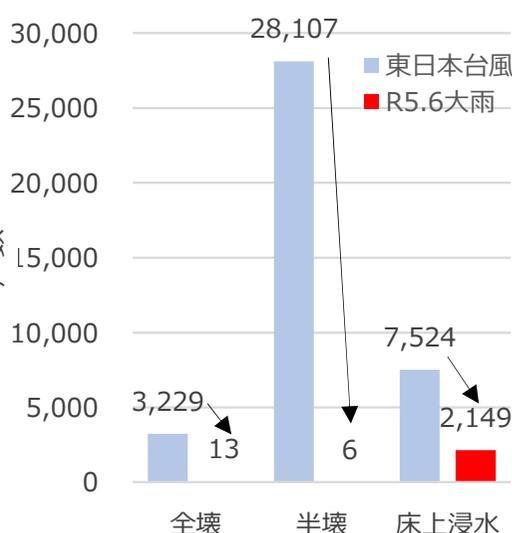
避難開始 [6/2 20:30頃]

災害発生(推定) [6/2 21時頃]

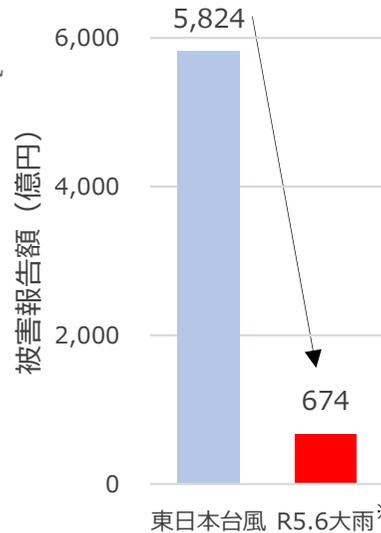
【氾濫等発生河川数】



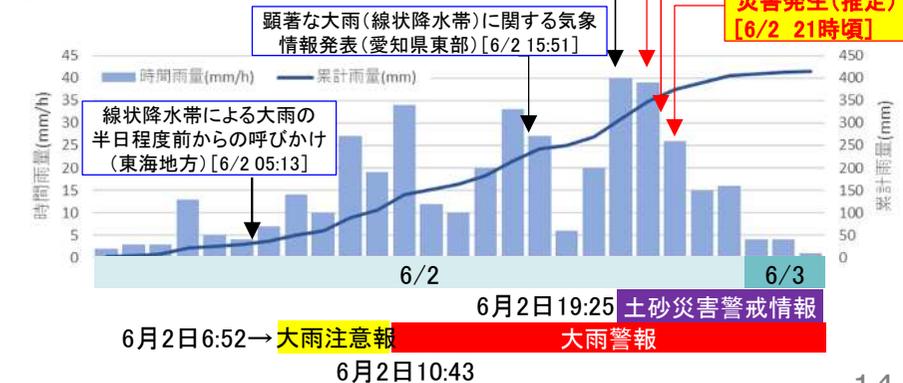
【住家被害】



【公共土木施設の被害額】



【降水量の時間変化と情報等の発表状況】

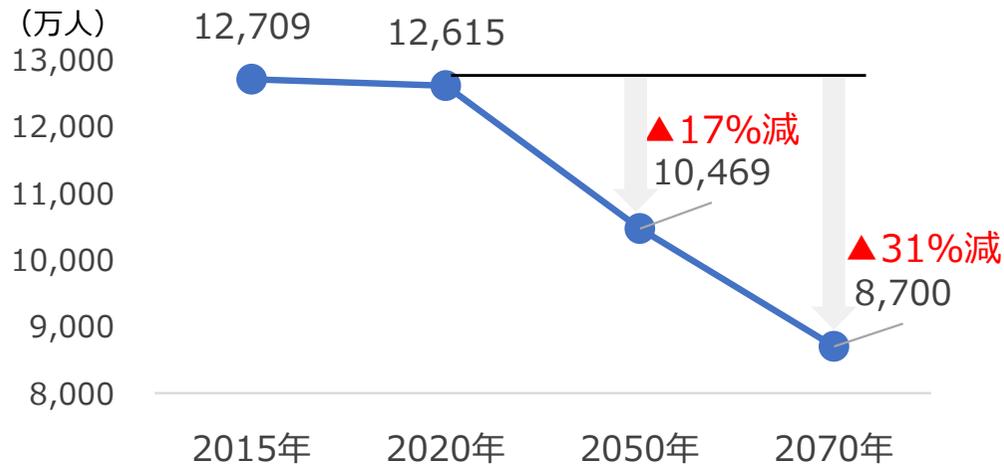


※ 5月31日～6月22日の梅雨前線豪雨等による被害の総額(令和5年10月1日時点)
 (出所) 氾濫等発生河川数と公共土木施設の被害額は国土交通省資料、住家被害は総務省資料を基に財務省作成。

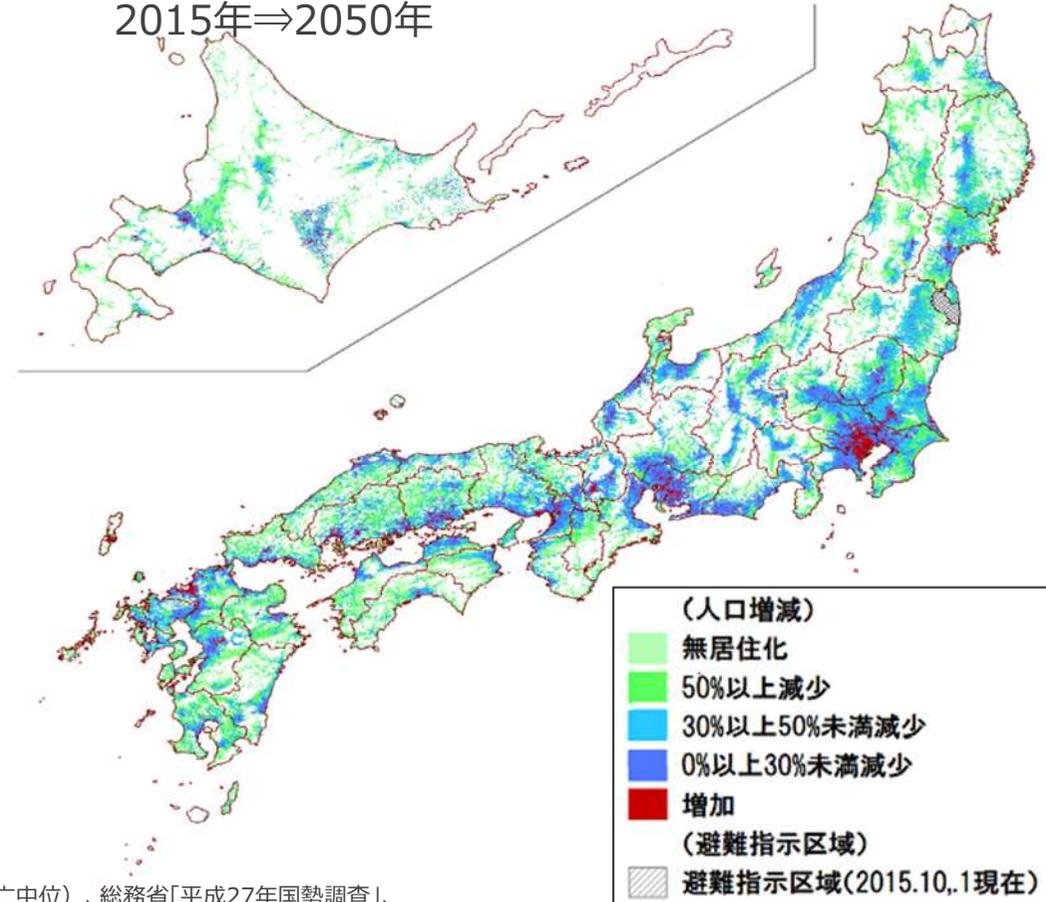
将来の人口減少・居住動態を見据えたハード整備

- 日本の将来推計人口は、2050年には約2,000万人（約2割減）、2070年には約1,700万人（約3割減）減少し、約8,700万人になると見込まれている。
- また、過去の人口動態が続くと仮定すると、2050年には、無居住となる地域が2割、30%以上の減少となる地域が8割になるとの推計もある。
- 今後の社会資本整備にあたっては、こうした人口減少や居住動態も見据えて、将来世代にも確実に受益が及ぶ事業に一層の重点化を図るべき。

◆ 日本の将来推計人口（2023年推計）



◆ 将来の人口増減状況（1 kmメッシュベース、全国図） 2015年⇒2050年



◆ 人口増減割合別の地点数（1 kmメッシュベース） 2015年⇒2050年



全国の約8割の地域で人口が30%以上減少

(出所) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（2023年推計）」の中位推計（出生中位、死亡中位）、総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年推計）」を基に国土交通省が作成したものを加工。

(注) 無居住化：2015年の有人地域が2050年に無人となること。

人口減少等を踏まえた適切な事業評価の必要性

- ハード整備の実施にあたっては、将来的な人口減少を踏まえた適切な事業評価を行う必要があるが、現時点では、事業によっては人口減少の影響を反映していないものがある他、人口減少の影響を反映していても、例えば同じ都道府県内の都市部と地方部における人口減少の度合いを区別していないといった課題がある。
- また、新規事業化段階の評価とその後の事後評価を比較すると、多くの事業でB/Cが低下している状況も見られることから、より精度の高い評価を通じて、事業着手の可否を検討する必要。

◆ 事業評価の手法

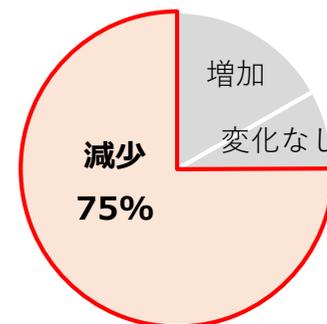
- 費用便益分析 (B/C) : 投資によって整備される施設等がもたらす便益 (貨幣換算した効果) と投入される費用とを比較する分析。

事業名	便益の評価項目	人口減少の反映
河川・ダム事業	<ul style="list-style-type: none"> 年平均被害軽減期待額 流水の正常な機能の維持 (ダム事業) 	なし (現在の資産価値に基づく被害想定額により便益を算出)
港湾整備事業	<ul style="list-style-type: none"> 輸送コストの削減 (貨物) 国際観光収入の増加 (クルーズ) 	なし (利用企業やクルーズ船社に対する需要調査により便益を算出)
道路・街路事業	<ul style="list-style-type: none"> 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益 	あり (ただし、同じ都道府県内において都市部と地方部で人口減少の度合いを区別していない。)
整備新幹線整備事業	<ul style="list-style-type: none"> 利用者便益 (時間短縮効果等) 供給者便益 環境への効果・影響 	

(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

◆ 新規事業化段階とその後のB/Cの状況

① 道路

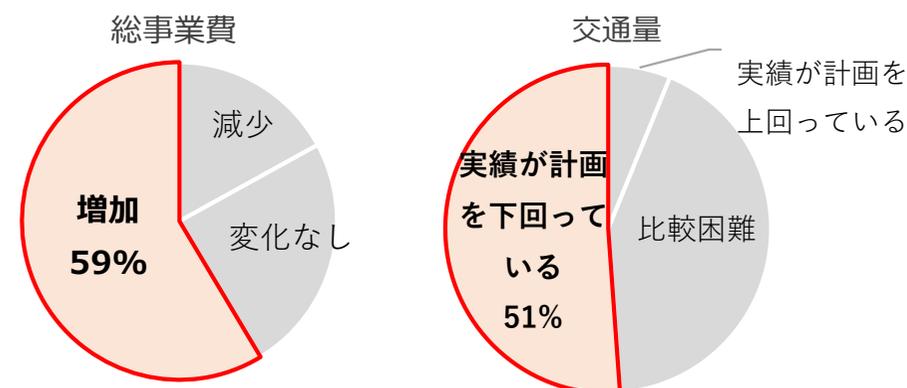


② 新幹線

	当初	直近
金沢・敦賀	1.1 (H24)	0.8 (R2)
新函館北斗・札幌	1.1 (H24)	0.9 (R4)

(出所) 令和3年度予算執行調査結果、(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構資料を基に財務省作成。

◆ B/C減少の原因 (道路事業の例)



(出所) 令和3年度予算執行調査結果を基に財務省作成。

人口減少等を踏まえた適切なKPIの設定

- 防災・減災、国土強靱化に向けた取組については、各事業ごとに将来的に達成すべき目標であるKPIが設定されているが、今後の中長期的な人口減少に伴うインフラの需要動向の変化を踏まえたKPIとすべき。
- また、各事業のKPIの内容を見ると、その事業によりハード整備をどれだけ実施するかといったアウトプット目標にとどまる。その整備により最終的にどれだけの被害が軽減できるかといったアウトカム指標を設定すべき。

◆ 国土強靱化に係るKPIの現状

対策名	流域治水対策（下水道）
対策内容	雨水排水施設等の整備により、近年浸水実績がある地区等において、再度災害を防止・軽減
指標名（KPI）	浸水実績地区等（雨水排水施設の整備が必要な面積約390,000ha）における下水道による浸水対策達成率
対策後の達成目標	約70%（令和7年度）
中長期の目標	100%（令和22年度）



- ✓ 整備が必要な面積とされている約390,000haについては、近年浸水実績のある地区全てを対象としており、今後の人口減少に伴う利用状況の変化が十分に勘案されていない。
- ✓ 全国の約8割の地域で人口が30%以上減少するとの推計もある中、単に100%の達成を目標とするのではなく、中長期的な人口動態やインフラの需要動向を踏まえたKPIを設定すべきではないか。

◆ 国土強靱化施策のアウトカム指標に関する有識者の意見（ナショナル・レジリエンス懇談会）

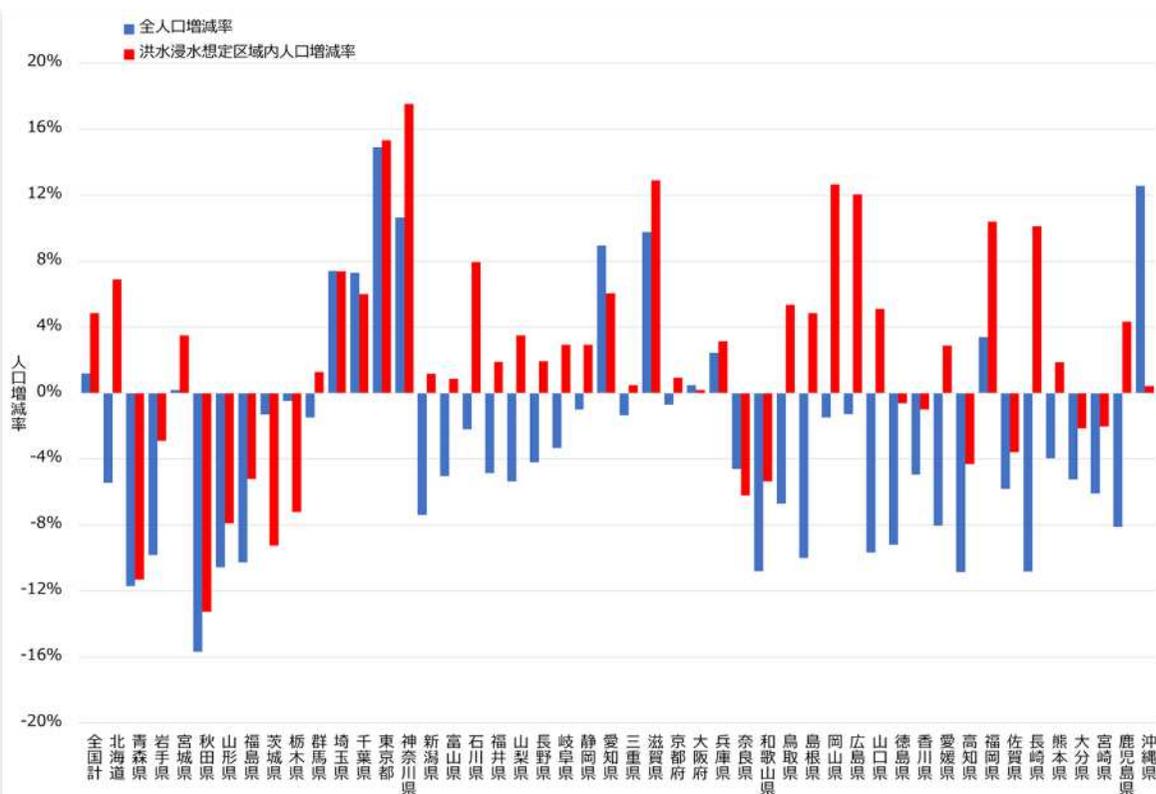
これまでの主な意見
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 強靱化対策をすると、どれだけの被害が軽減できるのかといった点を念頭に脆弱性評価を進めるべき。 ➤ KPIについて、継続性の観点からその結果の原因を分析し、次へのアクションとしてブラッシュアップしていくことが必要。 ➤ 施策の進捗率はわかるが、減災効果は見えにくい。 ➤ 評価が個々の施策の必要性の列記に留まっており、現状どれだけ脆弱かわかりにくい。

災害リスクエリアにおける人口増の状況

- これまで防災・減災、国土強靱化に向けたハード・ソフトの取組を進めてきた一方で、災害リスクの高いエリアにおいて人口が増加するといった状況にある。
- 自治体によっては、立地適正化計画を策定して居住誘導区域を設けたものの、その後居住誘導区域「外」に多くの住宅が建築され、災害リスクエリアにも住宅が広がっている事例もある。

◆ 都道府県全体の人口増減率と洪水浸水想定区域の人口増減率

32の都道府県で、洪水浸水想定区域内人口が増加
 うち 21の道府県で、人口が減少し、洪水浸水想定区域内人口が増加
 6の都県で、人口増加率を上回って、洪水浸水想定区域内人口が増加



(出所) 令和4年4月20日財政制度等審議会歳出改革部会資料より抜粋
 (注) 洪水浸水想定区域内人口増減率は、平成24年時点の洪水浸水想定区域における平成7年と平成27年の人口を比較して算出。

◆ 居住誘導区域「外」の浸水想定区域で住宅建築が進む事例 (X市)



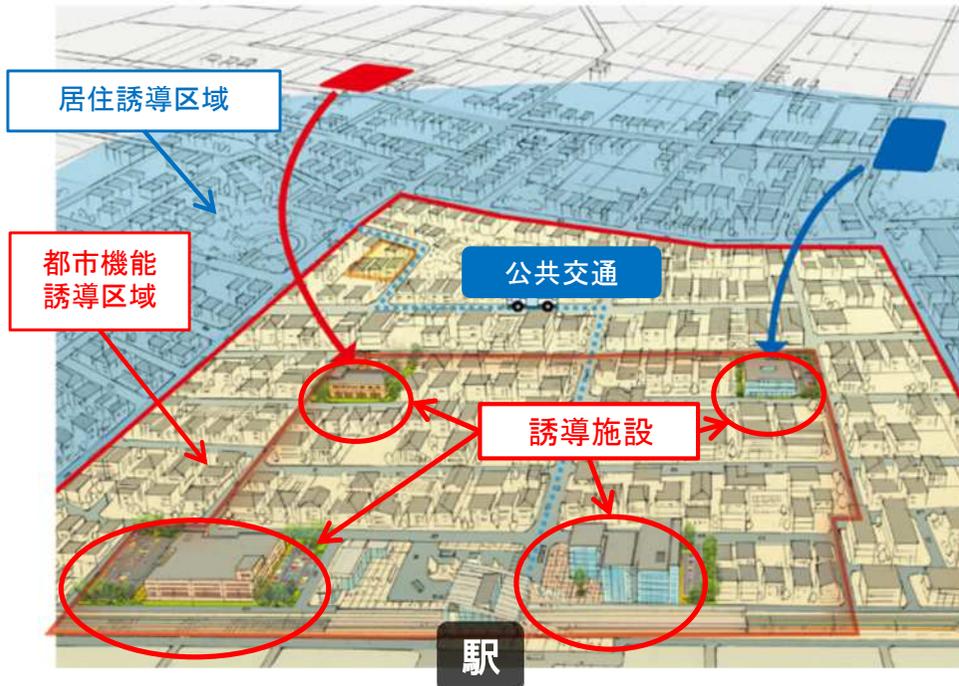
2017年に立地適正化計画を策定。それ以降に建築された7,015戸のうち、居住誘導区域「外」は2,770戸。そのうち、浸水想定区域内に603戸。

(出所) 国土地理院「重ねるハザードマップ」(洪水浸水想定区域(計画規模))、X市立地適正化計画を基に財務省作成。

コンパクトシティ政策と立地適正化計画について

- 近年、国土交通省はコンパクトシティ政策を推進し、自治体による立地適正化計画の策定と居住誘導区域の設定を促進。市街地をコンパクト化することで人口密度を維持しつつ、災害リスクの低いエリアへの居住誘導を進めてきた。
- 現時点で立地適正化計画を策定していない自治体は約6割あり、今後更なる策定を促していく必要。

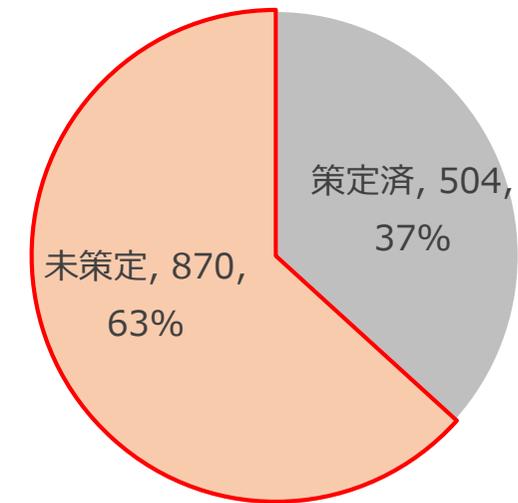
◆ コンパクトシティ政策の概要



- 立地適正化計画に沿って市街地をコンパクト化し、人口密度を維持することにより、様々な行政コストを削減するとともに、医療・商業・公共交通など生活サービスを維持。
- 医療・福祉施設や商業施設などを集める「都市機能誘導区域」を定め、容積率の緩和、税制優遇、補助金等により郊外からの移転を促進。指定した都市機能施設が区域外で立地する場合には届出が必要。
- 住宅等を集める「居住誘導区域」を定め、区域外での3戸以上の宅地開発などに対しては届出が必要。

(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

◆ 地方自治体における立地適正化計画の策定状況



(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。立地適正化計画策定可能自治体数を母数としている。

立地適正化計画の策定済は令和5年3月31日時点、策定可能自治体数は令和4年3月31日時点。

令和7年度以降、立地適正化計画の策定に取り組んでいない自治体については、都市再生整備計画事業（新規）の補助対象外となるが、それ以外の道路・治水・住宅などの個別事業は、引き続き支援対象となる。

コンパクトシティ政策の課題

- 立地適正化計画を策定し居住誘導区域を設定した場合であっても、郊外の居住誘導区域「外」に新たに道路を整備した結果、その周辺に新たな住宅整備が進むなど、居住誘導と逆行する事例も見られる。コンパクトシティ政策の推進に向けて、都市政策と道路政策など、縦割りを排した整合性のある支援の在り方が必要。
- 災害リスクエリアにおける規制の現状を見ると、浸水想定区域に必ずしも開発規制がかからず、居住誘導区域に浸水想定区域が広範に含まれるケースも少なくない。災害リスクの低いエリアへの居住誘導が実効的に機能しているか検証が必要。

◆ 居住誘導区域「外」における道路整備の事例

▶ 居住誘導区域「外」に新たに道路整備を行ったところ、その道路周辺に新たな住宅整備が進む結果となった。



(出所) Googleマップ、立地適正化計画を基に財務省作成。

◆ 災害リスクエリアにおける規制

◆ 災害リスクエリアにおける開発規制

<災害レッドゾーン>

-都市計画区域全域で、住宅等（自己居住用を除く）に加え、**自己の業務用施設**（店舗、病院、社会福祉施設、旅館・ホテル、工場等）の**開発を原則禁止**

<災害イエローゾーン>

-**市街化調整区域における住宅等の開発許可を厳格化**（安全上及び避難上の対策等を許可の条件とする）

◆ 立地適正化計画の強化

-立地適正化計画の**居住誘導区域から災害レッドゾーンを原則除外**



(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

◆ 規制上の様々な課題

- ① 開発を原則禁止しているのは災害レッドゾーンのみであり、例えば居住誘導区域外の浸水想定区域でも、市街化区域であれば開発規制がない。
- ② 災害レッドゾーンであっても、「自己居住用」の住宅は規制の対象外となっている。
- ③ 居住誘導区域内に浸水想定区域が広範に含まれるケースが少なくない。

災害リスクエリアにおける住宅支援の課題

- 国の住宅政策の一環として、新築住宅に対する各種支援が実施されているが、災害リスクの高いエリアと低いエリアによって、支援内容にほぼ違いがない状況。また、災害リスクの高いエリアへ住宅立地を誘導する事例すら見られる。
- 防災・減災の観点から、災害リスクの低いエリアへの居住を促す支援内容とすべきではないか。

◆ 新築住宅に対する支援（「こどもエコすまい支援事業」）

<支援の概要>

- エネルギー価格高騰の影響を受けやすい子育て世帯・若者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等を支援。
（令和4年度補正予算：1,500億円）

対象住宅	補助額
ZEH住宅の新築	100万円/戸

<補助要件>

- ① 所有者（購入者）自らが居住する
- ② 住戸の床面積が50㎡以上である
- ③ **土砂災害防止法に基づく、土砂災害特別警戒区域（災害レッドゾーン）外に立地する**
- ④ 都市再生特別措置法第88条第5項の規定により、当該住宅に係る届出をした者が同条第3項の規定による勧告に従わなかった旨の公表がなされていないもの
- ⑤ 不動産売買契約締結時点において、未完成または完成から1年以内であり、人の居住の用に供したことがないもの

等

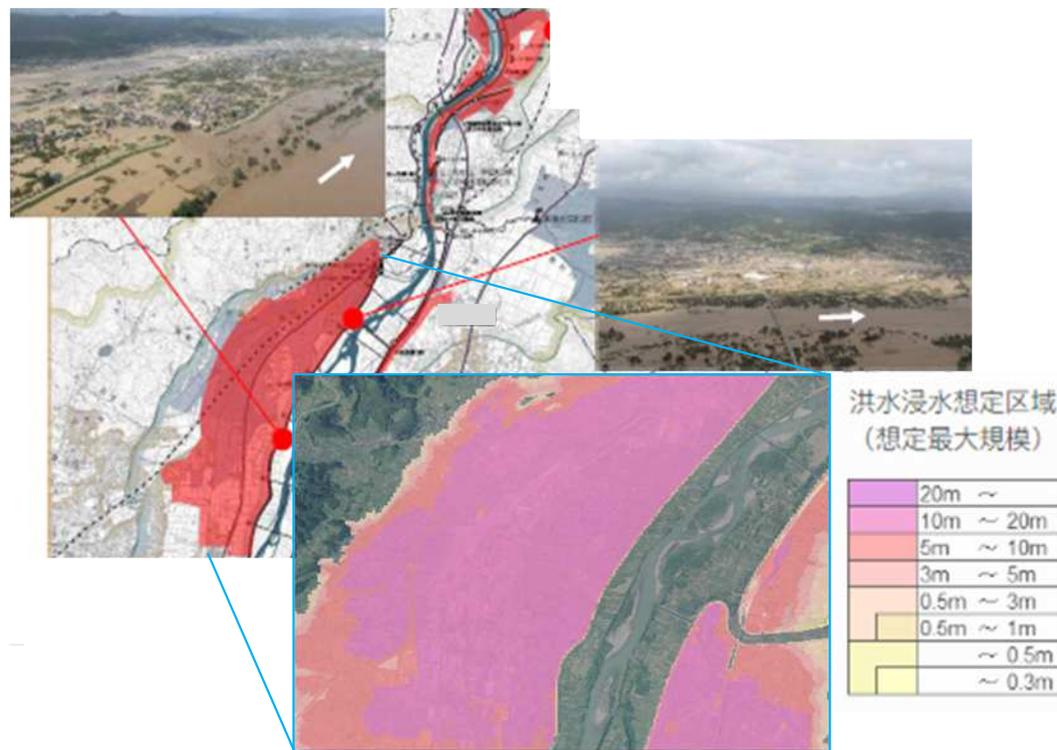
被災防止の観点からの要件は、上記③のみであり、例えば災害レッドゾーンの外にある5mの浸水リスクエリアの住宅であれば支援が可能。

（注）土砂災害特別警戒区域：土砂災害のおそれのある区域のうち、建築物に損壊が生じ、住民に著しい危害が生じるおそれがある区域（災害レッドゾーン）

◆ 災害リスクの高いエリアへの移住支援の例

<支援の概要>

- X市においては、市内の人口増を目的に、近年被災した地区の空き地へ、被災地区以外から移住した者への新築支援事業を実施。
- 被災防止の観点からは何ら要件が課されておらず、災害リスクの高いエリアへ居住を誘導する支援となっている。



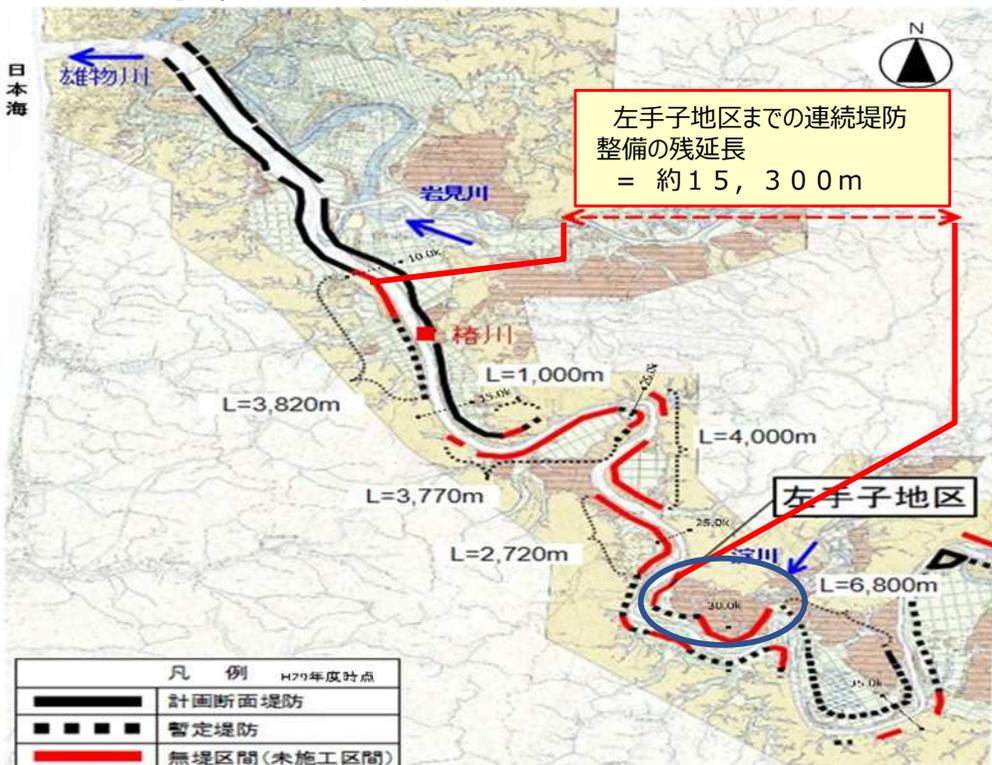
（出所）国土交通省資料を基に財務省作成。

土地利用規制と組み合わせた治水対策（災害危険区域の設定）

- 一般的に、上中流域の浸水被害を防ぐための堤防を整備するには、先の下流域の堤防を整備した後に行う必要があるなど、時間・コストを要する。
- 雄物川では、中流部の家屋浸水被害を軽減させるため、下流部に負担をかけない土地利用規制（災害危険区域の設定）による遊水機能の確保と輪中堤等の整備を組み合わせることで実施し、連続堤防の整備と比較して、時間・コストを大幅に圧縮。結果、令和5年7月の大雨の際には、災害危険区域は冠水したものの、家屋浸水被害を回避。
- このように、土地利用規制と組み合わせることで時間を短縮し、コストを効率化させる治水対策に対し、優先的に予算を配分していく必要。

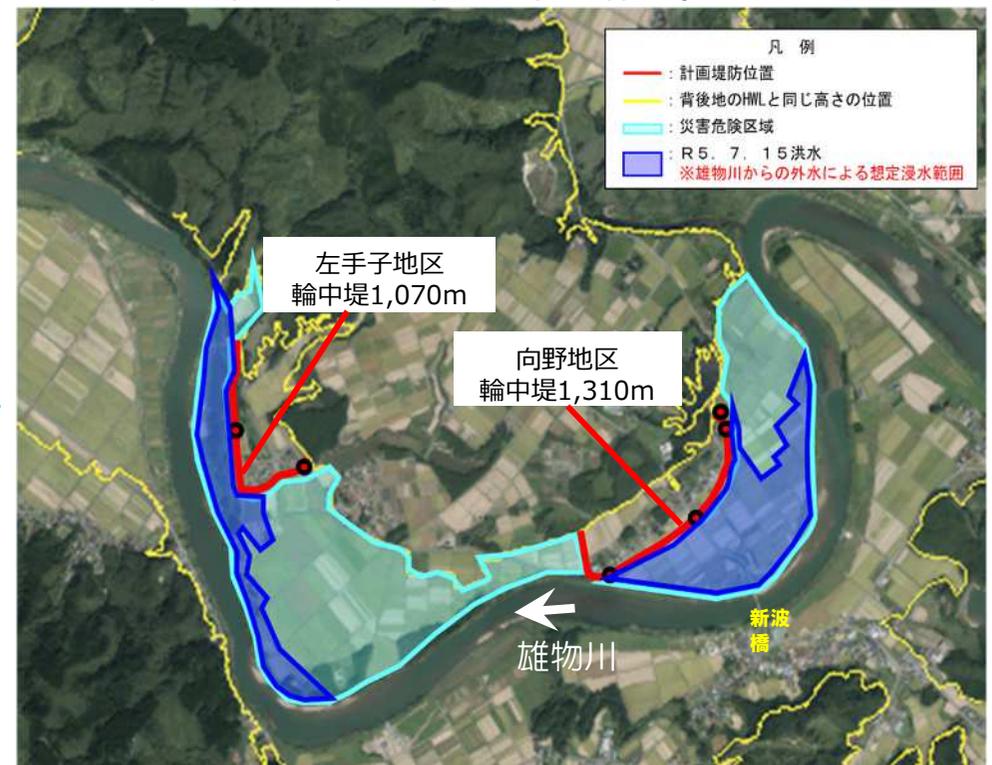
下流部の無堤区間の整備後に連続堤防で対策

時間 約19年（下流部11年、当該地区8年）
 事業費 約63億円 ※下流部の堤防整備を除く



土地利用規制と浸水エリア内集落を輪中堤で対策

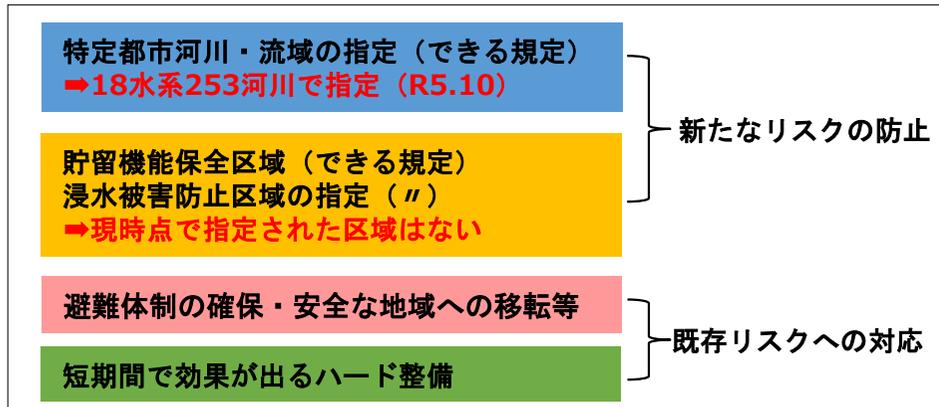
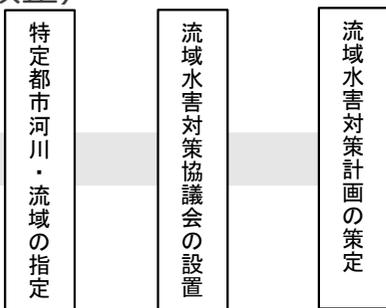
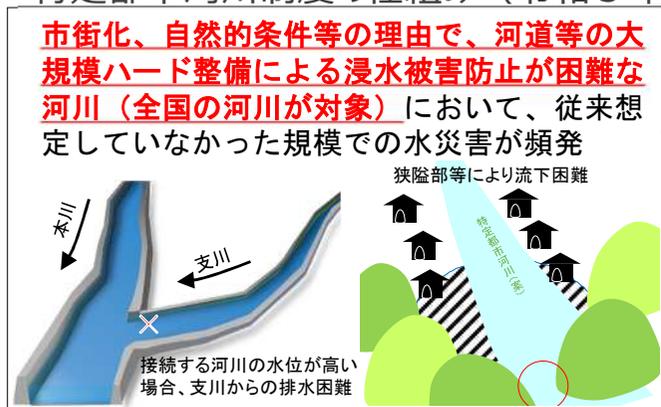
約5年（▲14年、約7割減）
 約40億円（▲23億円、約4割減） ※下流部の堤防整備を除く



(参考) 特定都市河川制度を活用した治水対策

- 市街化の進展などにより、大規模ハード整備による浸水被害防止が困難な河川について、令和3年に新たに特定都市河川制度を創設。この中で、洪水時に生命の危険が生じるおそれがある区域や、浸水した水を一時的に貯留する区域を指定して土地利用規制をかけることにより、新たなリスクの防止に取り組むべき(現時点では指定された区域はない)。

◆ 特定都市河川制度の仕組み (令和3年法改正)



◆ 取組のイメージ

浸水被害防止区域の指定

(洪水が発生した場合に著しい危害が生じるおそれがある区域)

- 洪水時に建物が損壊・浸水し、生命の危険が生じるおそれがある区域を縦覧・意見聴取等を経て指定
- **住宅(自己の居住用を除く)、高齢者施設等の開発は許可制**



貯留機能保全区域の指定

(土地の貯留機能を将来にわたって保全する区域)

- 田んぼなど浸水した水を一時的に貯留する区域を所有者の同意・意見聴取を経て指定
- **盛土など貯留機能を阻害する行為の届出・助言・助告**



海岸堤防等の津波・高潮対策について

- 海岸堤防等の津波・高潮対策については、5か年加速化対策として災害リスクの高い沿岸域を対象として事業を推進。
- 一方で、避難体制等の充実・強化など、ソフト面の対策である津波災害警戒区域等の指定状況については、5か年加速化対策の対象区間においても未指定区間が半分程度存在している状況。
- 津波・高潮対策についても、ハード整備だけでなく、津波災害警戒区域等の指定を併せて行うなど、ハード面の対策とソフト面の対策を組み合わせた総合的な対策が必要。

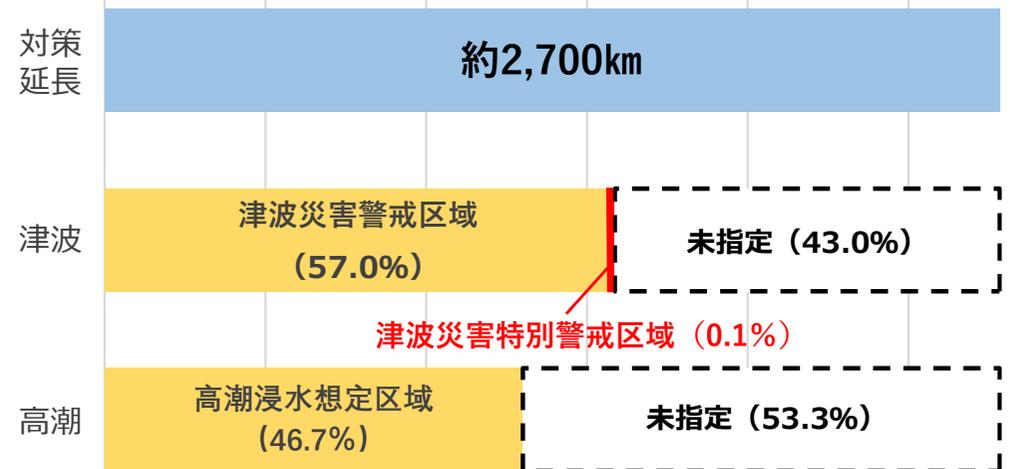
津波・高潮対策について

- ◆ 海岸保全施設である**堤防・護岸等にかかる津波・高潮対策**は、気候変動による海面水位の上昇等が懸念される中、**巨大地震による津波**や東京湾をはじめとする**ゼロメートル地帯の高潮**等に対し沿岸域における安全性向上を図るため、5か年加速化対策も活用しながら実施。
- ◆ なお、対策の実施にあたっては、背後地の人口集積の状況等を勘案しつつ、**災害リスクの高い沿岸域**(例:南海トラフ地震などの大規模地震が想定される地域、ゼロメートル地帯)**の海岸堤防等に集中(約2,700km)して実施。**

(注) 海岸保全施設のうち、堤防・護岸にかかる延長は全体で約9,100km

津波災害警戒区域及び高潮浸水想定区域の指定状況等

＜津波・高潮対策の対象区間における区域指定の状況＞



(出所) 国土交通省及び農林水産省の資料を基に作成。
指定状況は、津波はR5年8月末現在、高潮はR5年3月末現在。

	津波 (津波防災地域づくり法)	高潮 (水防法)
イエローゾーン →建築や開発行為等の規制はなく、区域内の警戒避難体制の整備等を求めている	津波災害警戒区域 (指定：都道府県知事)	高潮浸水想定区域 (指定：都道府県知事)
オレンジ・レッドゾーン →住宅等の建築や開発行為等の規制あり	津波災害特別警戒区域 (指定：都道府県知事等) ※静岡県(1市)のみ	



2. 防災・減災、国土強靱化の進捗と課題（ポイント）

- 近年、防災・減災、国土強靱化に向けて「5か年加速化対策」等により取り組んできた。この取組はハード整備だけではなく、ダムの事前放流や線状降水帯の事前予測などソフト対策と一体で実施することにより、以前と比べて被害が相当程度低減するなど成果を出している。
- 今後のハード整備は、急速に進む人口減少等の変化を見据え、将来世代にも確実に受益が及ぶ事業に重点化する必要。特に、ハード整備の事業評価(費用便益分析)や、国土強靱化事業のKPI設定などの際、人口減少に伴うインフラの需要動向を踏まえる必要。
- また、災害リスクの高いエリアでは人口が増加している実態がある。近年、自治体は立地適正化計画の策定等により、災害リスクの低いエリアへの居住誘導を進めてきたが、居住誘導区域「外」で新たに整備された道路の周辺に住宅整備が進んだり、災害リスクの高いエリアにもかかわらず低いエリアと同様の住宅支援を行うなど、様々な課題がある。
- 今後、防災・減災対策としてハード整備を進めるにあたっては、土地利用規制やソフト対策等も組み合わせることで時間短縮やコスト効率化を図り、防災・減災効果をさらに高めていく必要。

1. 公共投資をめぐる現状と課題

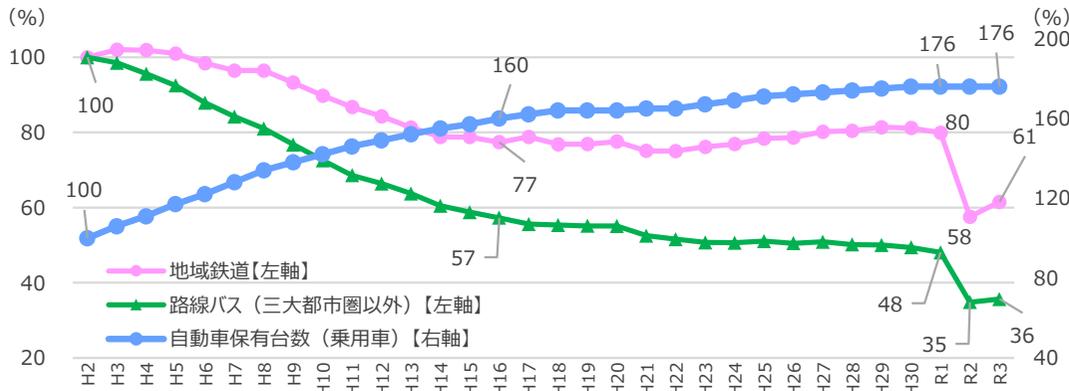
2. 防災・減災、国土強靱化の進捗と課題

3. 地域公共交通について

地域公共交通を巡る課題

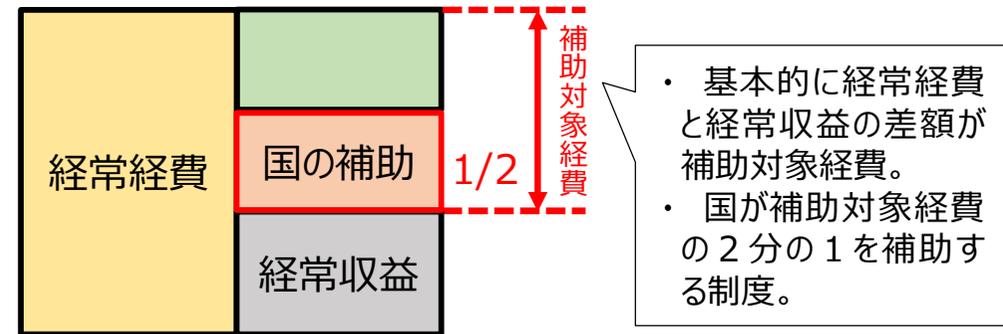
- 地域公共交通の利用者数は、道路整備の進展とマイカーの普及を背景に、平成前半に大幅に減少。利用者数の減少に伴い、事業の収支は厳しい状況。
- 国はこれまで、赤字バス路線等に対して赤字額の1/2の補助(欠損補助)のほか、バス車両等の設備購入への補助を実施。近年、新型コロナによる大幅な利用者数の減少により事業の採算性が低下する中、欠損補助等の予算規模が増大。
- 公共交通は、基本は民間事業者において利用者からの料金収入をもって運営されるもの。収益性が見込めなくとも、地域住民の選択として地域の公共交通を維持しようとする場合には、まずはその地域の自治体が主体的に、利用促進や経営改善などの様々な取組を行う必要。その上で、国の支援の在り方を検討すべき。

◆路線バスと地域鉄道の利用者数の推移

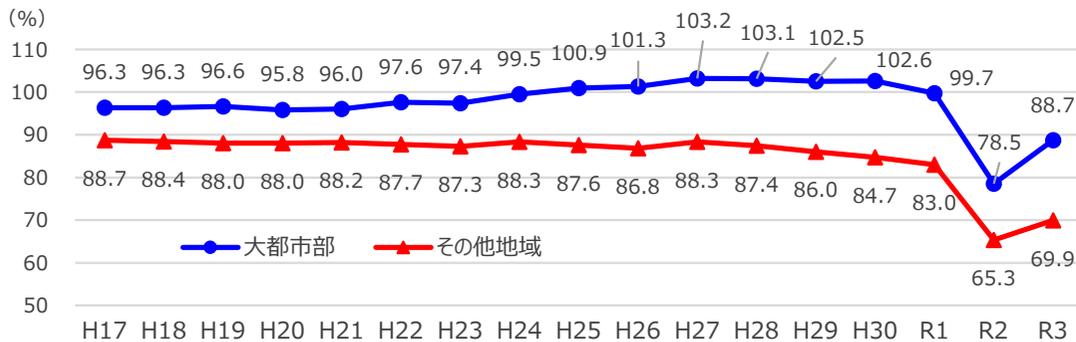


(出所) 国土交通省「令和5年版交通政策白書」「自動車保有車両数統計」を基に作成。
 (注) 平成2年度を100とした場合の動き。乗用車には軽自動車を含む。

◆路線バス等への欠損補助の制度 (地域公共交通確保維持事業)

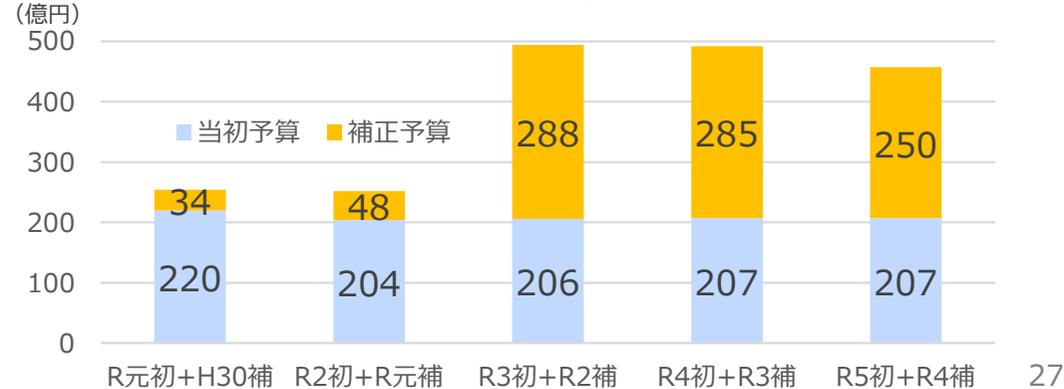


◆乗合バス事業の経常収支率の推移



(出所) 国土交通省「乗合バス事業の収支状況」より作成

◆地域公共交通確保維持改善事業の予算額の推移 (直近5年)



地域公共交通の経営の効率化に向けた取組

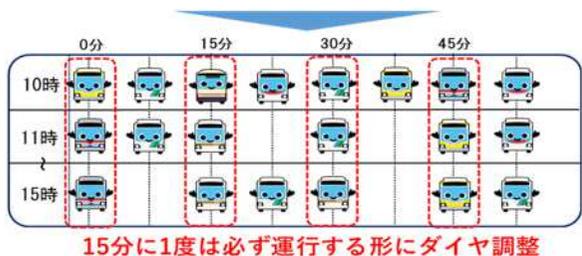
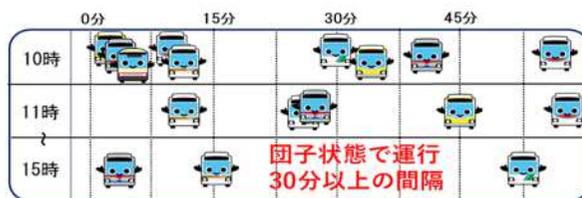
- 今後、地域公共交通の維持や利便性の向上を図っていくためには、自治体が主体的に運営上の工夫を行いながら、経営の効率性を高めていく必要。例えば、以下のような取組をさらに進めていくことが考えられる。
 - ・ 街の中心部等において路線が競合している場合は、地域の複数会社による乗合バスの共同経営（独占禁止法の特例）の枠組を活用し、競合路線の再編・運行効率化により最大限収益を確保。
 - ・ 利用者が少なく需要が分散している地域等においては、AIを活用したオンデマンド交通の導入等により、利用者の需要に応じた効率的な運送サービスを提供。

<地域の複数会社による共同経営（独占禁止法の特例）>

- ・ 令和2年の法改正で、独占禁止法の特例として、地域の公共交通事業者がダイヤや運賃等について調整を行うことが可能となった。
- ・ 特定の時間にバスが集中して一便あたりの乗客が減ったり、日中に次の便までの間隔が遠くなったりすることを改善して利用者の利便性が向上するとともに、事業者の収支を改善する効果が期待される。

前橋市 乗合バス事業者6社による共同経営の取組事例

- 対象路線：6社11路線
- 最大15分間隔にダイヤ調整
- JRの発着時刻とダイヤを連動



⇒ 令和8年度には
約460～530万円の
収支改善を見込む。

(出所) 前橋市内乗合バス事業共同経営計画を基に財務省作成。

<オンデマンド交通>

北海道上士幌町

高齢者等福祉バスのデマンド化による利用促進・運行効率化の検証事例 (令和2年10月2日～12月29日)

- ・ 利用頻度の低い郊外線2路線をデマンド化し、事前予約式にすることで空き時間を可視化するとともに、沿線住民の利用拡大を図る。
 - ・ 高齢者にタブレットを配布し、使いやすさにこだわったUI設計のプラットフォームで高齢者自身がバスを予約し利用。
- ⇒ デマンドバス運行と定時定路線運行を比較した場合、運行回数の削減と利用人数の増加が図られた。

<利用実績>

定時定路線		10月	11月	12月	合計	増加率
2019	運行回数	56回	52回	48回	156回	-
	利用人数	8人	6人	8人	22人	-
デマンド運行		10月	11月	12月	合計	増加率
2020	運行回数	20回	13回	14回	47回	▲70%
	利用人数	25人	19人	31人	75人	241%

(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。

地域公共交通とまちづくりの実効的な連携

- 人口減少下においては、コンパクトなまちづくりにより都市機能・居住エリアを集約することが、効率的な地域公共交通の提供にも繋がることから、まちづくりと地域公共交通の一体的な検討が重要。中心部への車両進入を抑制し、歩行者中心とすることで、地域公共交通の利用を促すといったまちづくりも考えられる。
- そうした観点から、コンパクトなまちづくりのための立地適正化計画と、持続可能な地域公共交通を実現する地域公共交通計画を相互に連携させることが必要。
- 令和7事業年度以降は、地域公共交通への国の補助(欠損補助)を受けるにあたって地域公共交通計画の作成が要件となる。今後、さらにまちづくりと地域公共交通の一体的な検討を促すため、例えば、欠損補助の前提として地域公共交通計画と立地適正化計画の連携の強化を図るなどの措置を講じるべき。

<まちづくりと地域公共交通の一体的な検討>

茨城県ひたちなか市の事例

- 経営難の茨城交通の湊線を引継ぎ、平成20年4月に第三セクター鉄道として開業後、沿線地域のまちづくりと連携を推進。
- 沿線の5小中学校統合に併せた新駅（美乃浜学園駅）設置で、通学時の利便性向上等。

- ✓ 利用者数が70万人⇒106万人
- ✓ 単年度収支も黒字達成
- ✓ まちづくりと連携した路線延伸予定



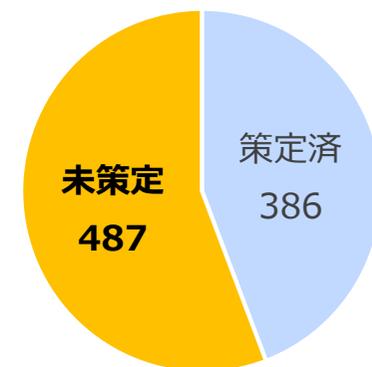
(出所) 国土交通省資料より財務省作成

ナント市（フランス）中心部の事例

- 市中心部をゾーン分けし、**中心部を歩行者専用**にするとともに、**中心部に近づくに従い駐車料金を上げる**ことで、車の進入を抑制。（パークアンドライド）
- LRTについては、当初の想定1.8万人/日に対して、**4万人に達する日も**ある。



◆地域公共交通計画を策定した自治体の立地適正化計画策定状況



(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成。
(注) 策定状況は、地域公共交通計画が令和5年7月末時点、立地適正化計画は同年3月末時点であり、時期に若干の異同がある。

(参考) 地域公共交通に対する新たな支援策

- 地域公共交通に対する赤字補填中心の支援策からの脱却に向け、構造的な課題の解決に向けた地域の計画的な取組を後押しするため、令和5年度予算において以下の補助制度を創設。
 - ① 地域づくりの一環として、利便性・効率性の高い「地域公共交通ネットワーク」の再構築に取り組む地方自治体への支援を可能とするため、社会資本整備総合交付金の基幹事業に「地域公共交通再構築事業」を創設
 - ② 赤字補填よりも交通事業者の事業改善インセンティブが働くよう、地方自治体が交通事業者に一定エリアの公共交通を一括して長期で運営委託する場合への補助制度を創設。（エリア一括協定運行事業）
- これらの取組を進めるに当たっては、地域づくりや事業改善に資するものとなるよう、実効性を確認するための目標設定やそのフォローアップを徹底していくことが重要。

◆ 地域公共交通再構築事業

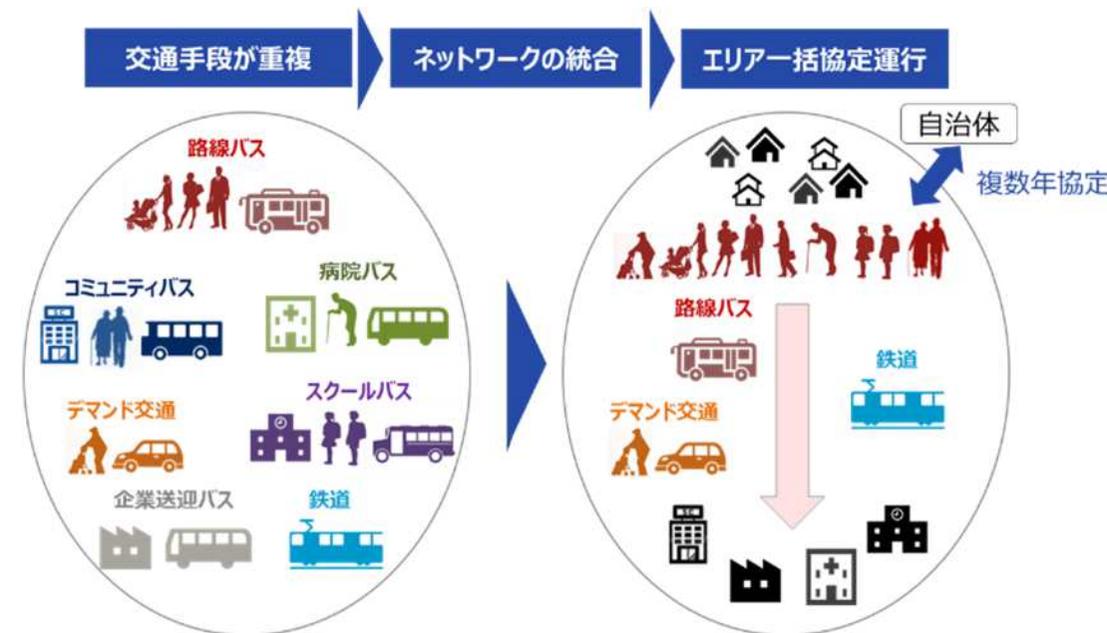
（社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設）

- 地域交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設・バス施設のインフラ整備を支援
【交付金事業者】 地方公共団体 【補助率】 1/2

◆ エリア一括協定運行事業（地域公共交通活性化再生法の改正）

- 自治体と交通事業者は、**複数年かつエリア単位**で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
- 国は、当該運行について複数年（最長5年）定額を支援し、当該**支援額を初年度に明示**。
- 協定期間中に経営改善により生じた**収益は交通事業者**に帰属。次の協定期間には**要補助額が減少**。

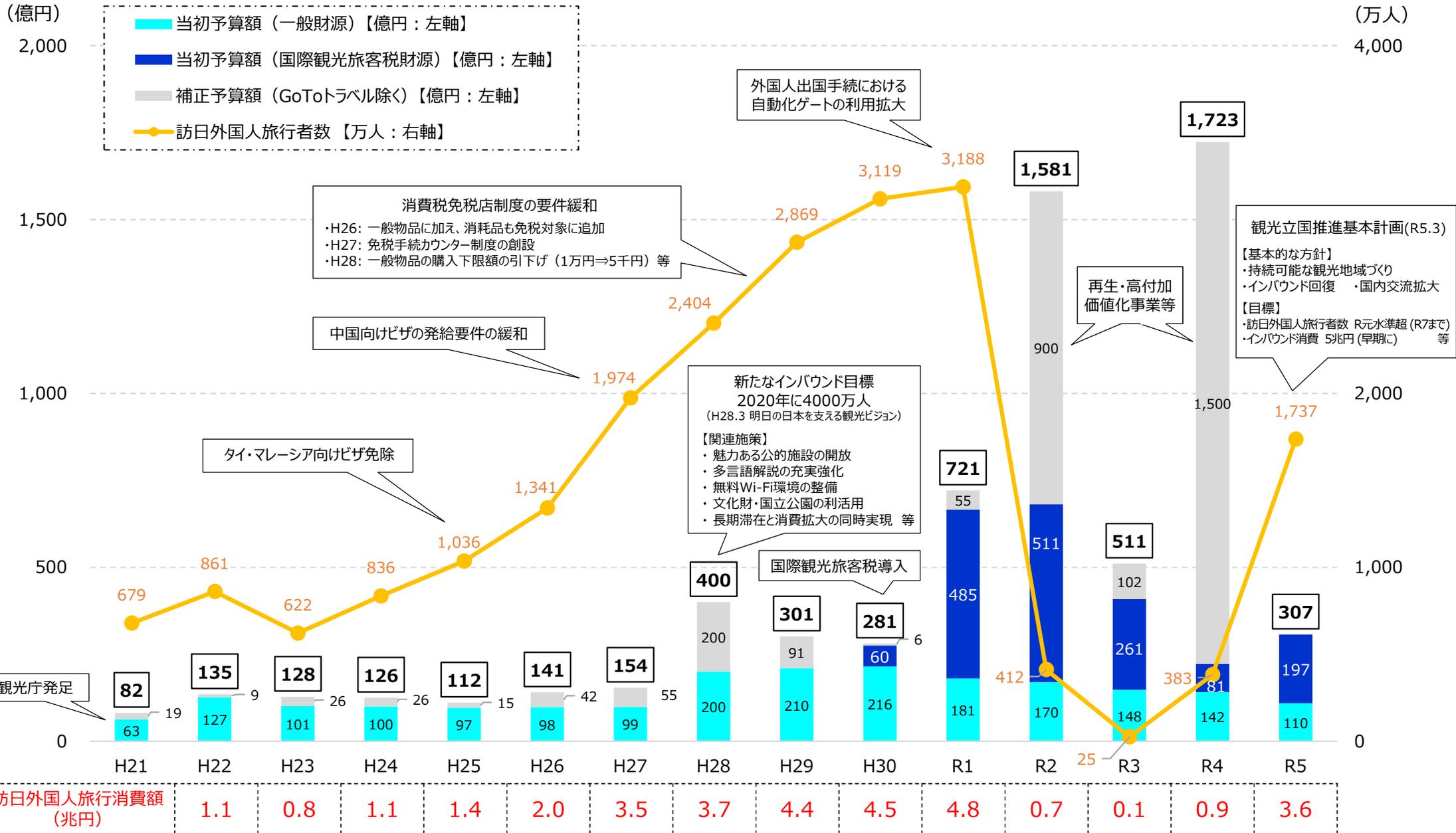
＜エリア一括協定運行事業のイメージ＞



3. 地域公共交通について（ポイント）

- 近年、地域公共交通の利用者数の減少等により、国による赤字バス路線等への欠損補助が増大。一方で、公共交通は利用者からの料金収入により運営されることが基本。収益性が見込めなくとも、地域の選択として公共交通を維持するのであれば、まず地域の自治体が利用促進や経営改善などに主体的に取り組む必要。
- 今後、地域公共交通の維持や利便性の向上を図るにあたっては、例えば地域の複数会社による乗合バスの共同経営やAIを活用したオンデマンド交通の導入など、自治体が主体的に運営上の工夫を行いながら、経営の効率性を高めていく必要。
- また、人口減少下においては、コンパクトなまちづくりにより都市機能・居住エリアを集約することが、効率的な地域公共交通の提供にも繋がるため、まちづくりと地域公共交通の一体的な検討を更に促す必要。

(参考) 観光庁関係予算の推移



〔出所〕 JNTO「訪日外客統計」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」

〔注1〕 国際観光旅客税財源について、H30に限り、観光庁一括計上ではなく各省庁計上としており、上記には各省庁計上分も含む。R元以降は、上記のほか、三の丸尚蔵館の整備（宮内庁）にも国際観光旅客税財源を一部充当。

〔注2〕 R4以降の予算額には、デジタル庁一括計上分を含む。

〔注3〕 訪日外国人旅行者数・訪日外国人旅行消費額は暦年ベース。R5における訪日外国人旅行者数は9月時点推計値、旅行消費額は1-9月速報値。なお、R5年10-12月の旅行消費額について、R元年10-12月期と同程度の訪日旅客数（約750万人）にR5年1-9月期の消費単価（21.0万円）を乗じて試算すると約1.6兆円となる。