

社会資本整備

財務省

2021年4月30日

1. 令和2年度第3次補正予算、令和3年度予算の概要

2. 今後の課題

(1) ソフト・ハードが一体となった防災・減災対策

(2) 建設公債の増加抑制と事業評価の徹底

(3) その他

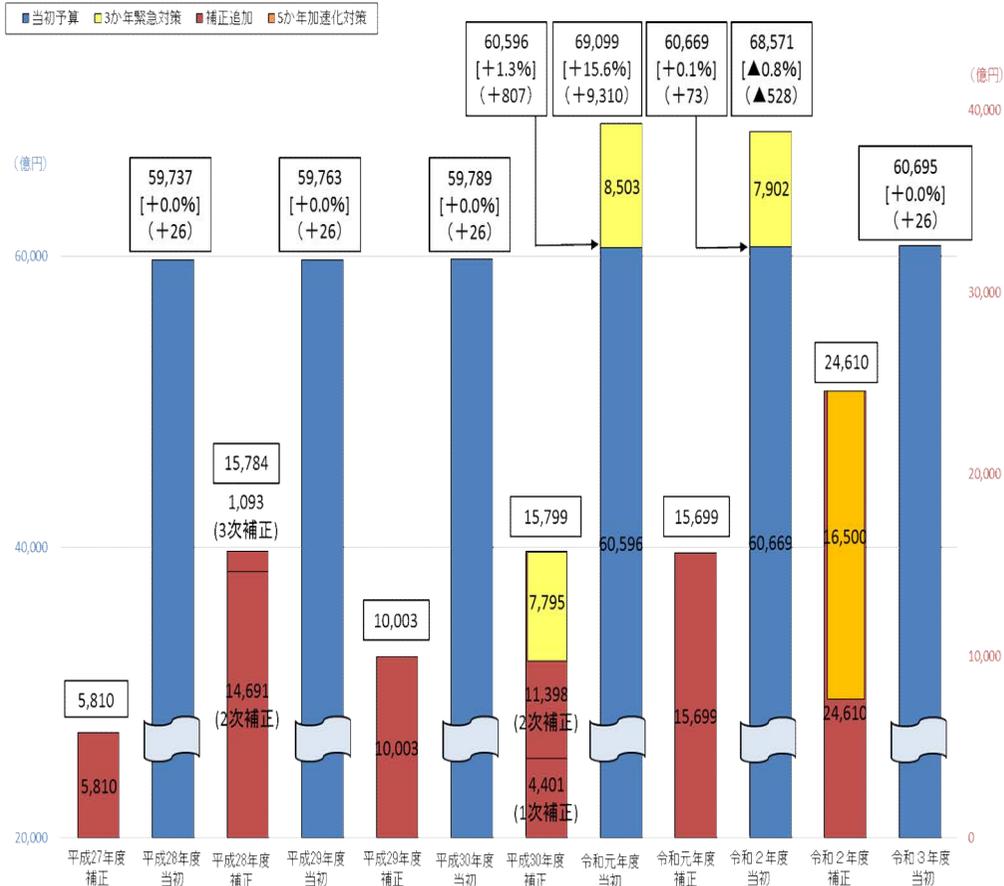
- ・建設業の生産性向上

- ・広域的な立地適正化の推進

我が国の公共事業予算の状況

- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の初年度（令和3年度）は、出水期前の対策等のため、令和2年度3次補正予算で対応（事業規模2.4兆円，対GDP比0.4% ※）。令和3年度予算においても、国土強靱化関連予算に重点化（3.5→3.8兆円）。 ※令和2年度のGDPは政府見通しに基づく
- 我が国の公的固定資本は主要先進国と比べて依然、高い水準。

公共事業関係費の推移



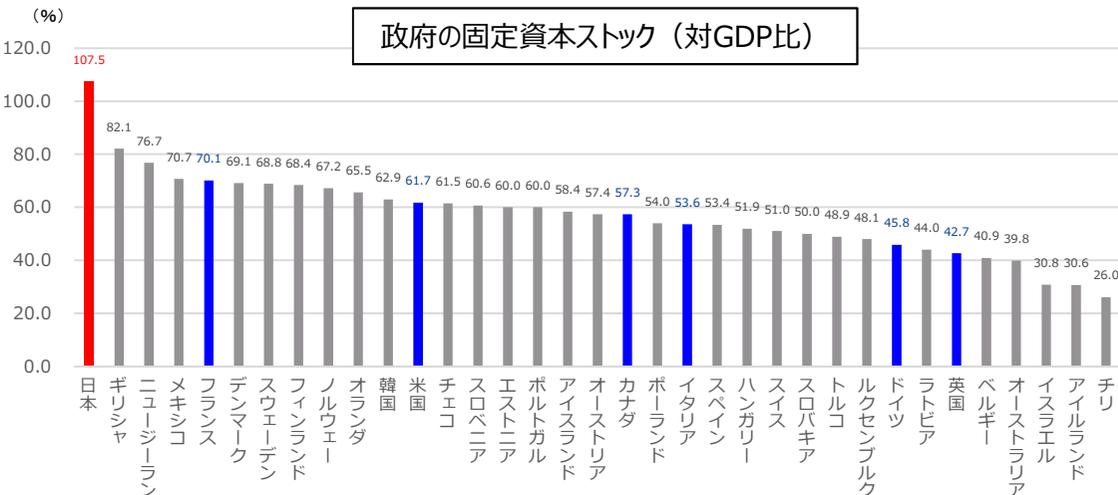
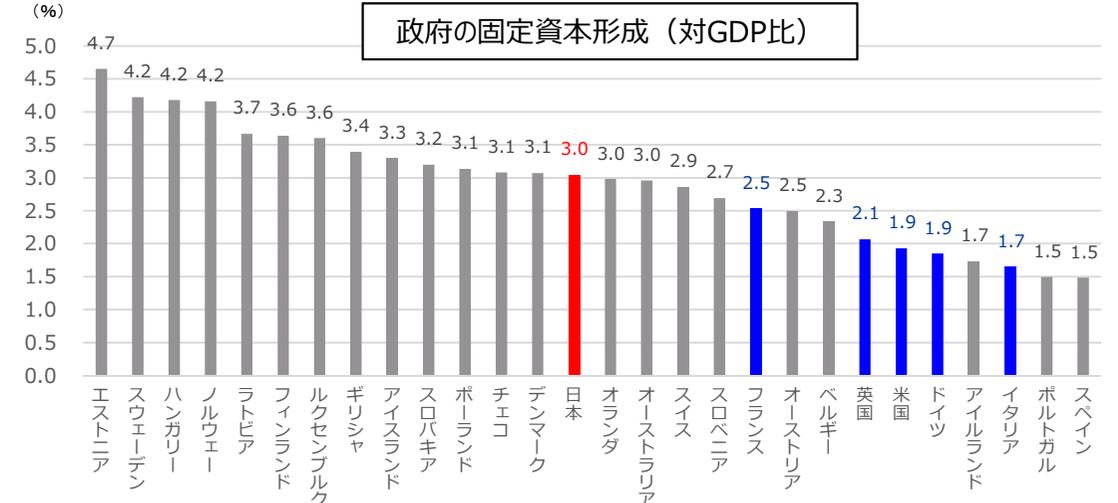
※公共事業関係費について安定的な確保（6兆695億円）を行い、その中で

●ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策

●インフラの人口一人当たり維持更新コストの増加抑制

といった観点を踏まえつつ、防災・減災、国土強靱化関連予算として、3兆7,591億円（対前年度比+2,964億円）を確保し、重点化を実施。

政府の固定資本（対GDP比）の国際比較（2017年）



(出典) 政府の固定資本形成 日本…内閣府「国民経済計算」等に基づいて計算した数値。諸外国…OECD「National Accounts」に基づいて計算した数値。
 政府の固定資本ストック IMF「Investment and Capital Stock Dataset」
 (注1) 政府の固定資本形成について、日本は年度ベース。諸外国は暦年ベース。総固定資本形成から研究開発投資分(R&D)や防衛装備品分を控除。
 (注2) 一般政府(中央政府、地方政府、社会保障基金を合わせたもの)ベース。

国土強靱化関係予算の推移

(単位：兆円)

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3
当初予算	2.9 [2.5]	3.6 [3.1]	3.6 [3.1]	3.7 [3.2]	3.7 [3.3]	3.8 [3.3]	4.0 [3.4]	4.0 [3.5]	4.4 [3.8]
3か年緊急対策 又は 5か年加速化対策	—	—	—	—	—	1.2 [0.8] <small>(H30年度 予備費 1・2次補正)</small>	1.3 [0.9] <small>(R元年当初 「臨時・特 別の措置」)</small>	1.1 [0.8] <small>(R 2年当初 「臨時・特 別の措置」)</small>	2.0 [1.7] <small>(R 2年度 3次補正)</small>
その他	—	0.8 [0.5] <small>(H25年度 補正)</small>	0.4 [0.2] <small>(H26年度 補正)</small>	0.4 [0.3] <small>(H27年度 補正)</small>	0.8 [0.5] <small>(H28年度 2次補正)</small>	0.7 [0.5] <small>(H29年度 補正)</small>	—	1.2 [0.8] <small>(R元年度 補正)</small>	0.3 [0.1] <small>(R 2年度 3次補正)</small>

(注1) 「その他」の計数については、想定される執行状況を踏まえ翌年度に記載している。

(注2) 数字は国土強靱化関係予算。[]内の数字は、うち公共事業関係費。

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

- 昨年12月、5年間（令和3年度～令和7年度）で事業規模おおむね15兆円程度を目途とする5か年加速化対策を閣議決定。
- 予算措置を伴う事業については、初年度は令和2年度3次補正で対応（事業規模3.1兆円（非公共を含む））。次年度以降も災害の発生状況等を踏まえ機動的・弾力的に対応する方針。

【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）

【「5か年加速化対策」による加速化のイメージ】

第4章 対策の事業規模

第2章において示した重点的に取り組むべき対策について、加速化・深化を図る観点から、追加的に必要となる事業規模は、今後5年間でおおむね15兆円程度を目途としており、別表のとおりである。また、対策の初年度については、令和2年度第3次補正予算により措置する。

次年度以降の各年度における取扱いについても、予算編成過程で検討することとし、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応する。

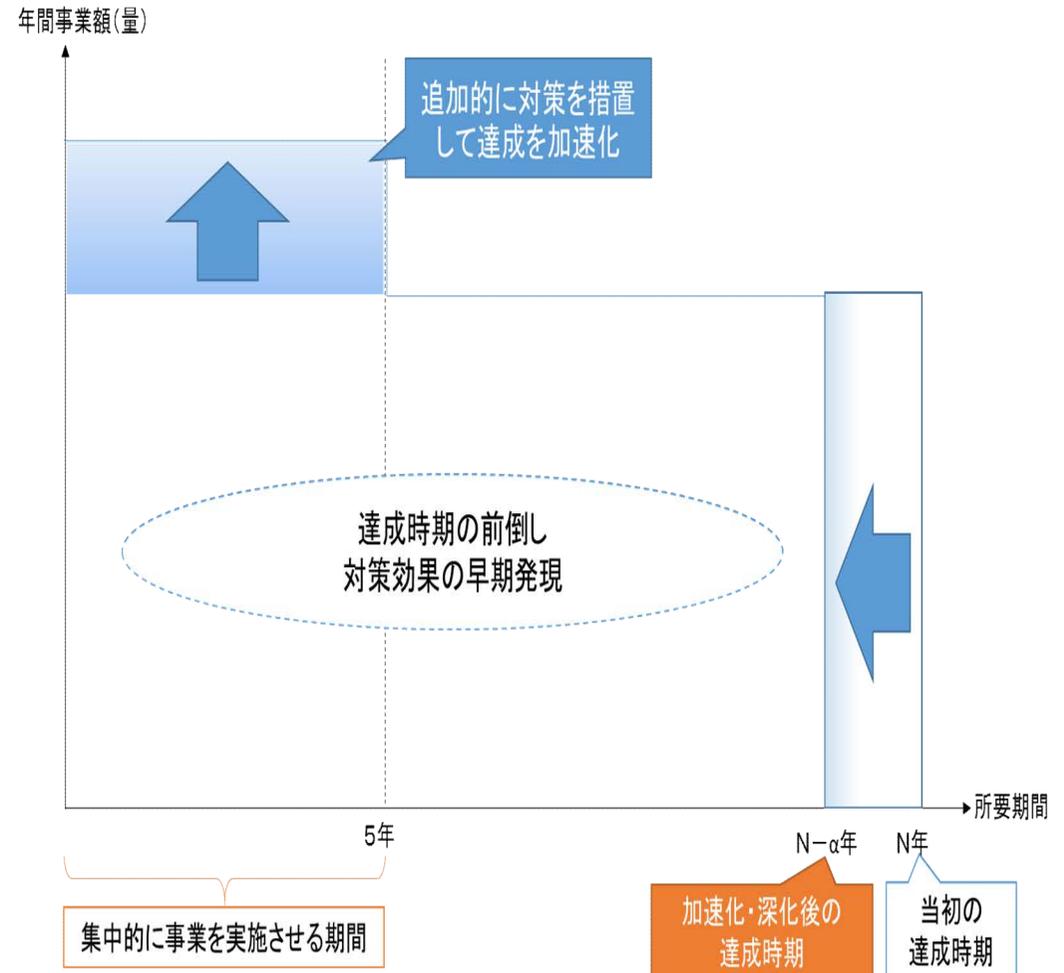
また、本対策には、財政措置に加え、財政投融资のほか、民間事業者等による事業が想定されている。

別表 本対策の事業規模

	（事業規模の目途）
1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策	おおむね12.3兆円程度
2 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	おおむね 2.7兆円程度
3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進	おおむね 0.2兆円程度
合 計	おおむね 15兆円程度 (注)

(注)令和2年12月時点において本対策の達成目標を達成するために必要と想定される事業規模の目途を示したものであり、各対策の実施段階における諸調整の結果等により、変動する場合がある。

○ 重点的に取り組むべき対策について、更なる加速化・深化を図るため、今後5年間、追加的に財政措置等を講じ、目標達成時期を前倒しさせる。



1. 令和2年度第3次補正予算、令和3年度予算の概要

2. 今後の課題

(1) ソフト・ハードが一体となった防災・減災対策

(2) 建設公債の増加抑制と事業評価の徹底

(3) その他

- ・建設業の生産性向上

- ・広域的な立地適正化の推進

(1) ソフト・ハードが一体となった防災・減災対策

「流域治水」の推進

- 令和2年度中に、全ての一級河川（109水系）において流域治水協議会を設置し、関係省庁が垣根を超えて一元的に被害軽減を推進するための「流域治水プロジェクト」を策定。
- このため令和3年度予算では、国土交通省における防災・安全交付金8,540億円のうち3,320億円を優先配分することとしたほか、農林水産省における水田の貯留機能向上関連事業等（合計1,915億円の内数）や文部科学省における学校等の防災機能向上関連事業等（合計656億円の内数）など関係省庁が連携して対策を実施。

ソフト対策の例

- ・災害リスクを考慮した居住誘導
- ・災害危険区域の指定促進
- ・防災教育
- ・要配慮者の避難促進
- ・利水ダムの治水活用 等

ハード対策の例

- ・治水事業
- ・学校等の防災機能向上
- ・要配慮者利用施設の浸水対策
- ・水田の貯留機能向上
- ・国有地の遊水機能活用 等

ハード対策・ソフト対策を一体的に行うことにより、効果的な治水対策を実施

事業総数：約70事業

(参考)

国土交通省以外の予算総額

約3,200億円の内数



浸水災害レッドゾーンの指定促進

- 流域治水対策の実効性を高めるため、浸水被害の危険が著しく高いエリアを都道府県知事が指定し、一定の開発・建築行為を制限する「浸水被害防止区域」（浸水災害レッドゾーン）を創設するための流域治水関連法が今国会で成立。
- 浸水被害防止区域の指定には、当該河川を特定都市河川に指定することが必要。早期の区域指定を促すため、財政支援は浸水被害防止区域を指定した自治体を優先すべき。

<災害リスクエリアの分類>

土砂災害と水害の例

	土砂災害	水害
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	土砂災害警戒区域 〈土砂災害警戒区域等における土砂災害防災対策の推進に関する法律〉	浸水想定区域 (洪水、雨水出水、高潮)〈水防法〉 都市洪水想定区域、都市浸水想定区域 (特定都市河川浸水被害対策法) ※水害ハザードマップを作成
レッドゾーン →住宅等の建築や開発行為等の規制あり	土砂災害特別警戒区域 〈土砂災害警戒区域等における土砂災害防災対策の推進に関する法律〉 ・災害危険区域(建築基準法)	浸水被害防止区域 (特定都市河川浸水被害対策法)※創設等を含む法律が今国会で成立。

<特定都市河川の指定要件の拡充>

特定都市河川浸水被害対策法において、特定都市河川の指定要件に、「市街化の進展により河川整備で被害防止が困難な河川」に加え、「**自然的条件により被害防止が困難な河川**」※を追加。

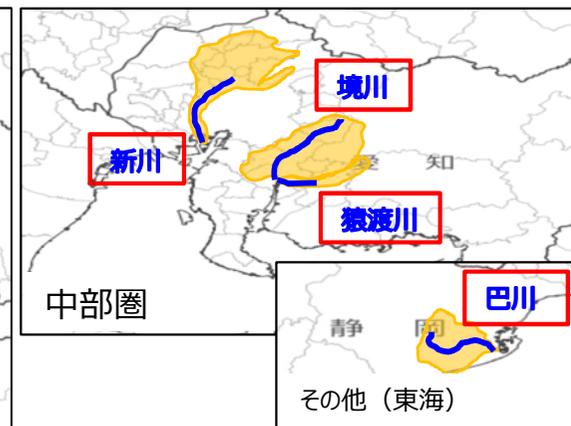
※バックウォーター現象のおそれがある河川、狭窄部の上流の河川等

【対象を市街化した地域の河川から全国の河川に拡大】

<現在の特定都市河川>

- 【首都圏】鶴見川、境川、引地川
 - 【近畿圏】寝屋川
 - 【中部圏】境川、新川、猿渡川
 - 【その他】巴川
- 計 8 河川**

特定都市河川(8河川)
 河川流域(特定都市河川)



「浸水被害防止区域」を創設し、建築物の安全性を事前確認

- 浸水被害の**危険が著しく高いエリア**
- **都道府県知事が指定**
- 個々の**開発・建築行為を許可制**に
(居室の床面の高さが浸水深以上、建築物の耐水化)



浸水被害の危険が著しく高いエリアのイメージ

災害ハザードエリアからの都市機能移転の促進

- 令和3年度予算では、都市構造再編集中支援事業の支援要件の緩和を行うことで、災害ハザードエリアに立地する医療・福祉施設等の安全なまちなか移転を促進。
- 本事業を、今般創設される「浸水被害防止区域」を指定した自治体に対して優先的に実施するなど、安全な場所に都市機能を立地させる取組を進め、災害リスクを踏まえたまちづくりを推進する必要。

防災指針※に位置付けられた事業で災害ハザードエリアから移転する場合、都市機能誘導施設整備の支援要件を緩和。

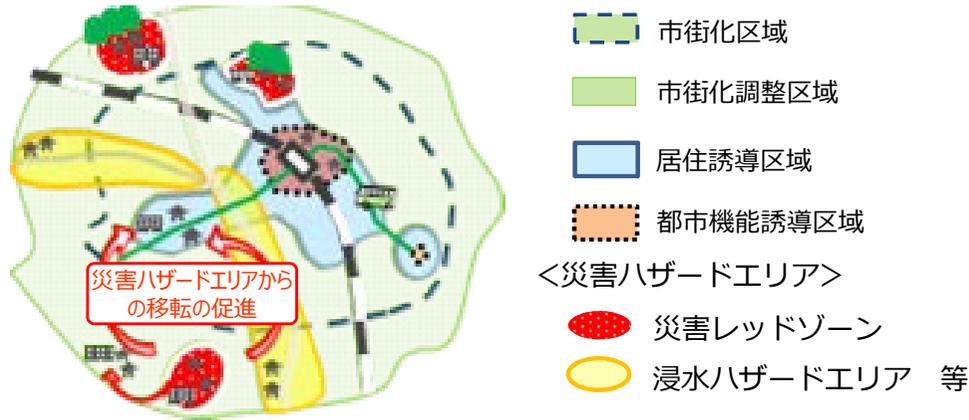
【対象事業】

都市構造再編集中支援事業

【要件緩和】

上記の移転の場合、都市機能誘導施設※の整備にかかる「同種施設1都市1施設まで」との支援要件を撤廃

※医療施設、社会福祉施設、教育文化施設、子育て支援施設



病院



老人デイサービスセンター

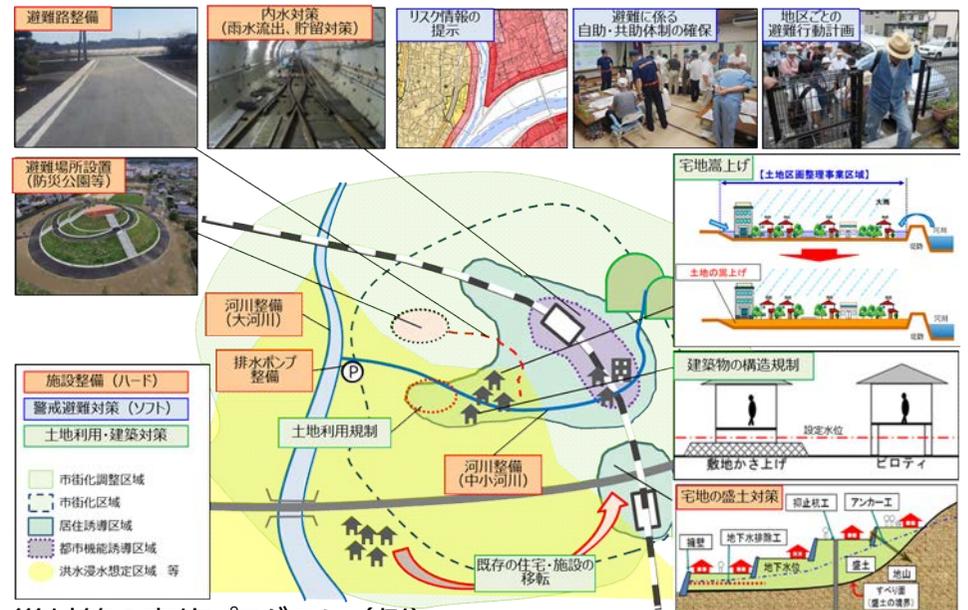


子育て支援施設

(出典) 国土交通省資料を基に作成

※「防災指針」の概要 (R2年6月法改正により立地適正化計画の記載事項として追加)

■ 防災指針に位置付ける対策 (例)



■ 防災対策の実施プログラム (例)

施策	重点的に実施する区域	実現時期の目標		
		短期 (5年)	中期 (10年)	長期 (20年)
警戒避難対策 (ソフト)	リスク情報の提示	市全域	→	
	地区ごとの避難行動計画	市全域	→	
	避難に係る自助・共助体制の確保	市全域	→	
	既存の住宅・施設の移転	居住誘導区域外	→	→
土地利用 (ハード)	土地利用規制	市全域	→	→
	建築物の構造規制	市全域	→	→
	宅地高上げ	居住誘導区域内	→	→

施策	重点的に実施する区域	実現時期の目標		
		短期 (5年)	中期 (10年)	長期 (20年)
施設整備 (ハード)	河川整備 (大川)	市全域	→	→
	河川整備 (中小川)	市全域	→	→
	避難場所設置 (防災公園等)	居住誘導区域内	→	→
	避難路整備	居住誘導区域内	→	→
	排水ポンプ整備	居住誘導区域内	→	→
	内水対策 (雨水流出、貯留対策)	居住誘導区域内	→	→
	宅地の盛土対策	居住誘導区域内	→	→

災害リスクが高い場所に住まないための政策誘導

- 令和3年度予算では、新築住宅にかかる政策金融支援（フラット35S等）や、その他住宅関係の複数の補助事業において、災害リスクエリアを支援対象から除外。
- 水害リスクを考慮し、一定の開発・建築行為を制限する「浸水被害防止区域」の指定の促進と併せて、引き続き、災害リスクが高い区域における住宅の立地抑制を図ることが重要。

災害リスクが高い地区における住宅の立地抑制・移転誘導

- ・ 防災の観点から建築規制のかかる災害リスクの高い区域において、住宅の立地抑制や同地域からの移転誘導を図ることが必要

＜建築規制がかかる災害リスクが高い区域＞
 「災害危険区域（建築物の建築の禁止が定められた区域内に限る）」
 「土砂災害特別警戒区域」

令和3年度中より、新築住宅に係る支援事業の対象から
 災害リスクが高い区域を除外

対象支援事業		令和元年度 新築支援実績
住宅 金融 支援 機構	【フラット35】S	61,831戸
	子育て世帯向け省エネ賃貸 住宅融資	22,279戸
	サービス付き高齢者向け賃貸 住宅融資	759戸
サービス付き高齢者向け住宅整備事業		14,583戸
地域型住宅グリーン化事業		9,728戸

データ：国土交通省提供

参考：【フラット35】S

質の高い住宅ストックの形成を図るため、省エネルギー性や耐震性等に優れた住宅を取得する場合に「フラット35」の借入金利を一定期間引き下げる制度

■【フラット35】Sの住宅の技術基準レベル



■【フラット35】Sの金利プラン

金利引下げメニュー	金利引下げ期間	金利引下げ幅
【フラット35】S (金利Aプラン)	当初 10 年間	年 ▲ 0.25%
【フラット35】S (金利Bプラン)	当初 5 年間	

発災リスクが高い地域の人口動態の可視化

- 市区町村において、人口減少に関わらず洪水浸水想定区域内の人口が増加している地域がある。
- 自治体の適切な土地利用規制を促進するため、現在行っている自治体ごとのハザードマップの公表状況に加え、洪水浸水想定区域内の人口動態の変化の表示を含め、関係者の認識を促すための方策を検討すべき。

【洪水浸水想定区域内人口等の変化（H7とH27の比較）】

※ GIS（地理情報システム）において、中心点が洪水浸水想定区域に存する500m四方メッシュ内の人口を各市町村ごとに合計することにより推計。

◆ 洪水浸水想定区域内の人口の増加率が高い市区町村（%）

特別区・政令市		中核市		その他の市	
	増加率		増加率		増加率
1位	149%	1位	41%	1位	219%
2位	84%	2位	34%	2位	194%
3位	66%	3位	27%	3位	148%
		4位	20%	4位	140%
		5位	19%	5位	122%

◆ 総人口は減少したが、洪水浸水想定区域内の人口は増加した都市のうち、両者の差が大きい市区町村（%pt）

特別区・政令市		中核市		その他の市	
	差 増加率 - 減少率		差 増加率 - 減少率		差 増加率 - 減少率
1位	17%pt 11 - (-6)	1位	33%pt 27 - (-6)	1位	207%pt 194 - (-14)
2位	5%pt 0 - (-5)	2位	26%pt 11 - (-15)	2位	120%pt 94 - (-26)
		3位	23%pt 11 - (-12)	3位	92%pt 72 - (-20)
		4位	18%pt 4 - (-14)	4位	77%pt 63 - (-14)
		5位	13%pt 5 - (-9)	5位	55%pt 28 - (-26)

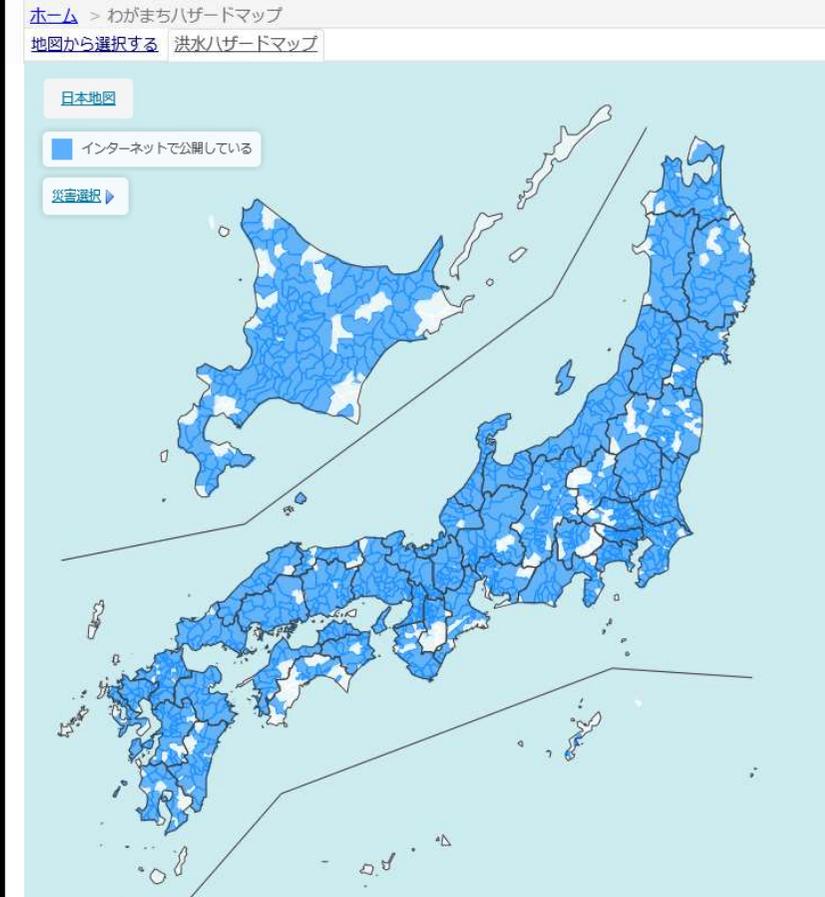
※青文字は洪水浸水想定区域内の人口増加率、赤文字は総人口減少率を示している。

- (注1) 四捨五入によって合計が一致しない場合がある。
 (注2) 洪水浸水想定区域内人口は、H24時点に指定されていた洪水浸水想定区域に基づき算出。
 (注3) 洪水浸水想定区域人口の増加率が高いものの増加人数の実数が極めて少ない（50人未満）と推計される市区町村は除いている。

【現在の取組】

- ◆ 国土地理院が自治体のハザードマップの公表状況を集約し、「ハザードマップポータルサイト」で公開。

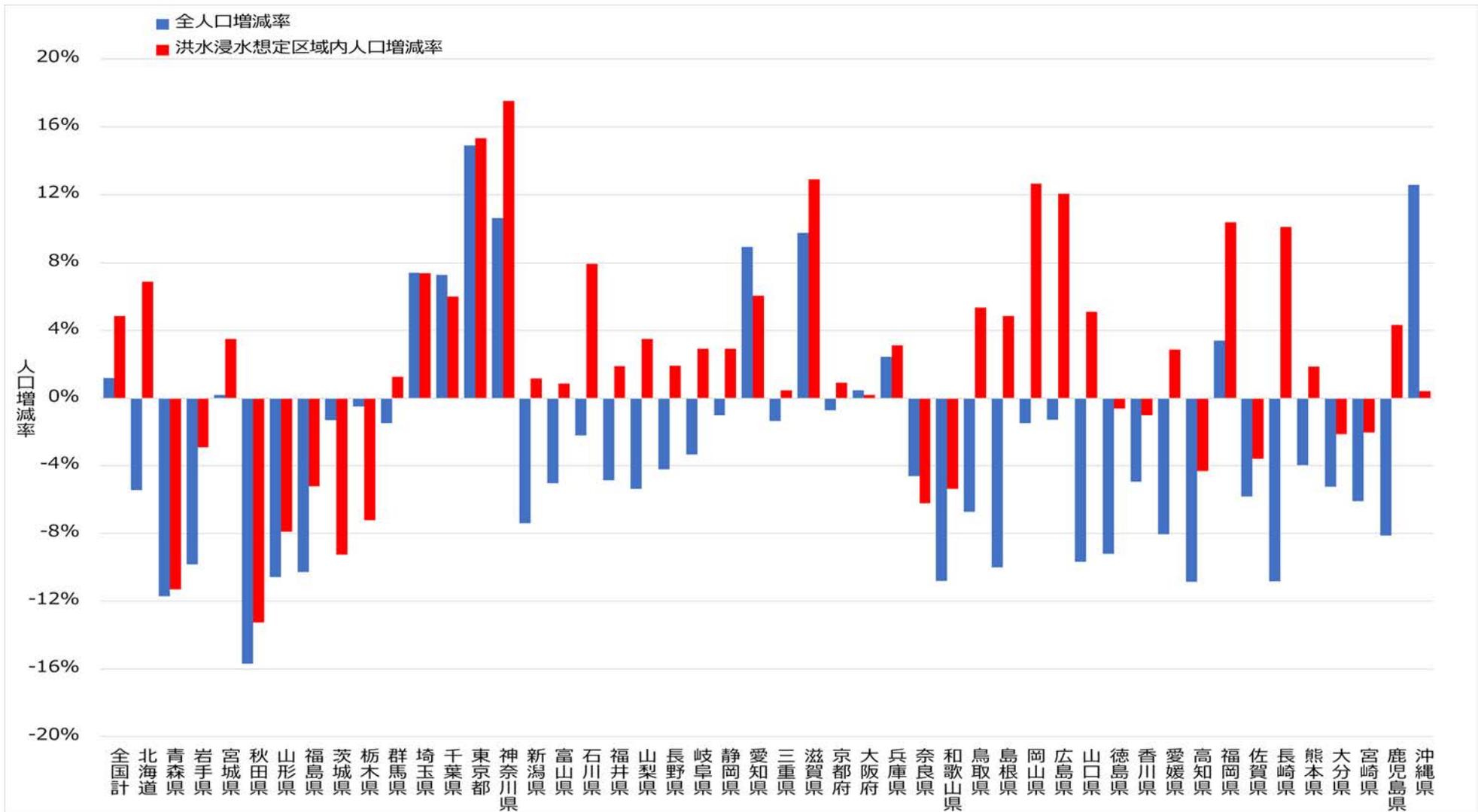
わがまちハザードマップ ~地域のハザードマップを入手する~



(出典)「わがまちハザードマップ(<https://disaportal.gsi.go.jp/hazardmap/>)」を基に作成

(注) 令和3年4月15日現在の公表状況(1,378自治体で公表済)

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



(注) 洪水浸水想定区域内人口増減率は、H24時点に指定されていた洪水浸水想定区域に基づき算出。

津波災害特別警戒区域等の指定促進

- 津波災害については、科学的調査に基づく津波浸水想定公表が都道府県に義務付けられているとともに、津波災害警戒区域等の指定が可能となっているが、津波災害特別警戒区域を指定しているのは、伊豆市のみ。
- その背景には自治体における区域指定趣旨の理解不足や関係者との意見調整の難しさが考えられるため、自治体に対する制度趣旨の周知徹底が急務。

津波災害警戒区域・特別警戒区域とは

○津波災害警戒区域

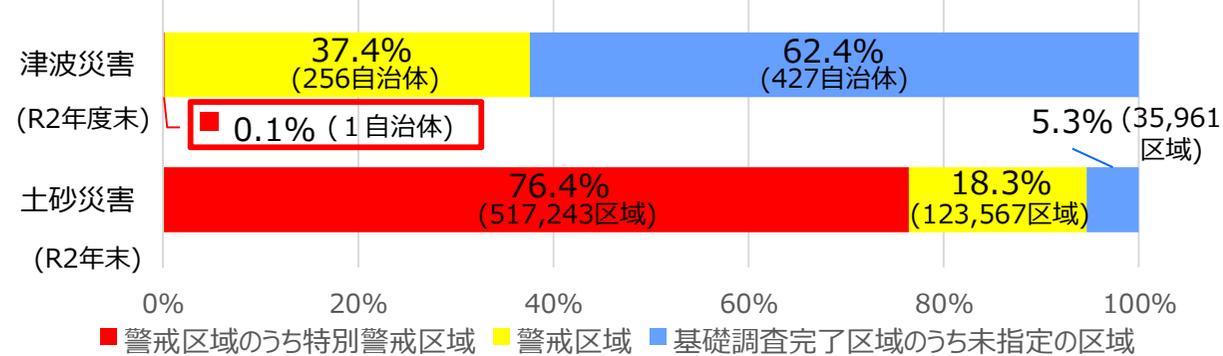
津波が発生した場合に、住民等の生命・身体に危害が生ずるおそれがある区域であり、危険の周知、警戒避難体制の整備が行われる。

○津波災害特別警戒区域

津波災害警戒区域のうち津波が発生した場合に、建築物が損壊・浸水し、住民等の生命・身体に著しい危害を生じるおそれがある区域で、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われる。

※警戒区域は、市町村の意見を聞いた上で、都道府県が指定。
(土砂災害も同様に、都道府県が市町村の意見を聞いた上で指定。)

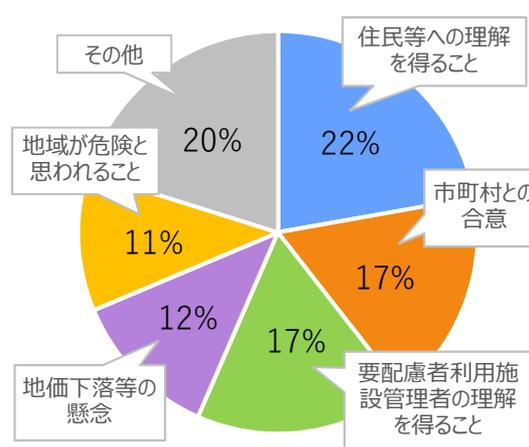
津波災害警戒区域等の指定状況について



(出典) 国土交通省資料を基に作成

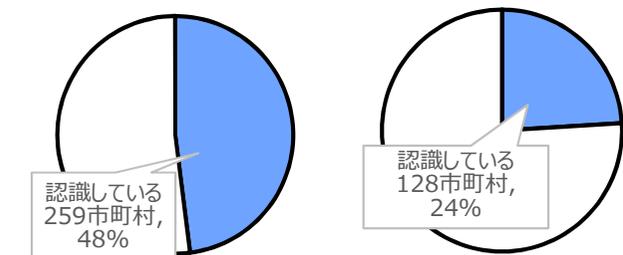
津波災害特別警戒区域等の指定にかかる隘路

○津波災害特別警戒区域の指定に係る支障 (対象：津波の影響を受ける可能性のある40都道府県)



○自治体の担当職員へのアンケート (対象：津波災害警戒区域を知っていると回答した544市町村)

区域指定の趣旨が『津波による人的災害を防止するために警戒避難体制を整備し、いざというときに津波から「逃げる」ことができるようにする区域』であると認識しているか。



(出典) 『平成29年度政策レビュー「津波防災地域づくりに関する法律に基づく施策」結果 (評価書) 国土交通省』を基に作成

特別警戒区域内における規制等について

	社会福祉施設、学校及び医療施設 (要配慮者利用施設) の建築	住宅の建築	建築物の構造	建築物の移転等の勧告
津波災害	許可制	一部許可制※1	規制あり	可能
(参考) 土砂災害	許可制	許可制※2	規制あり	可能

※1 市町村条例により制限が可能

※2 自己の居住用は除く

大規模災害に備えた事前の復興計画の策定促進

- 東日本大震災からの復興まちづくりの教訓を踏まえると、早期に的確な復興まちづくりに着手できるよう、平時から、災害発生を前提とした都市再建プランを準備しておくことが重要。
- 被災後の復興における目標等の設定まで至った自治体は、5%に留まっている一方で、災害を前提に、被災後の復興の課題を想定し、復興まちづくりの方向性や進め方といった方針を定めた都市再建プランを予め策定している自治体がある。
- 自治体において、災害リスクが高い地域について、被災後の早期かつ的確な復興まちづくりに向けた復興の体制・目標等を事前検討し、都市再建プランの策定を一層進めるべき。

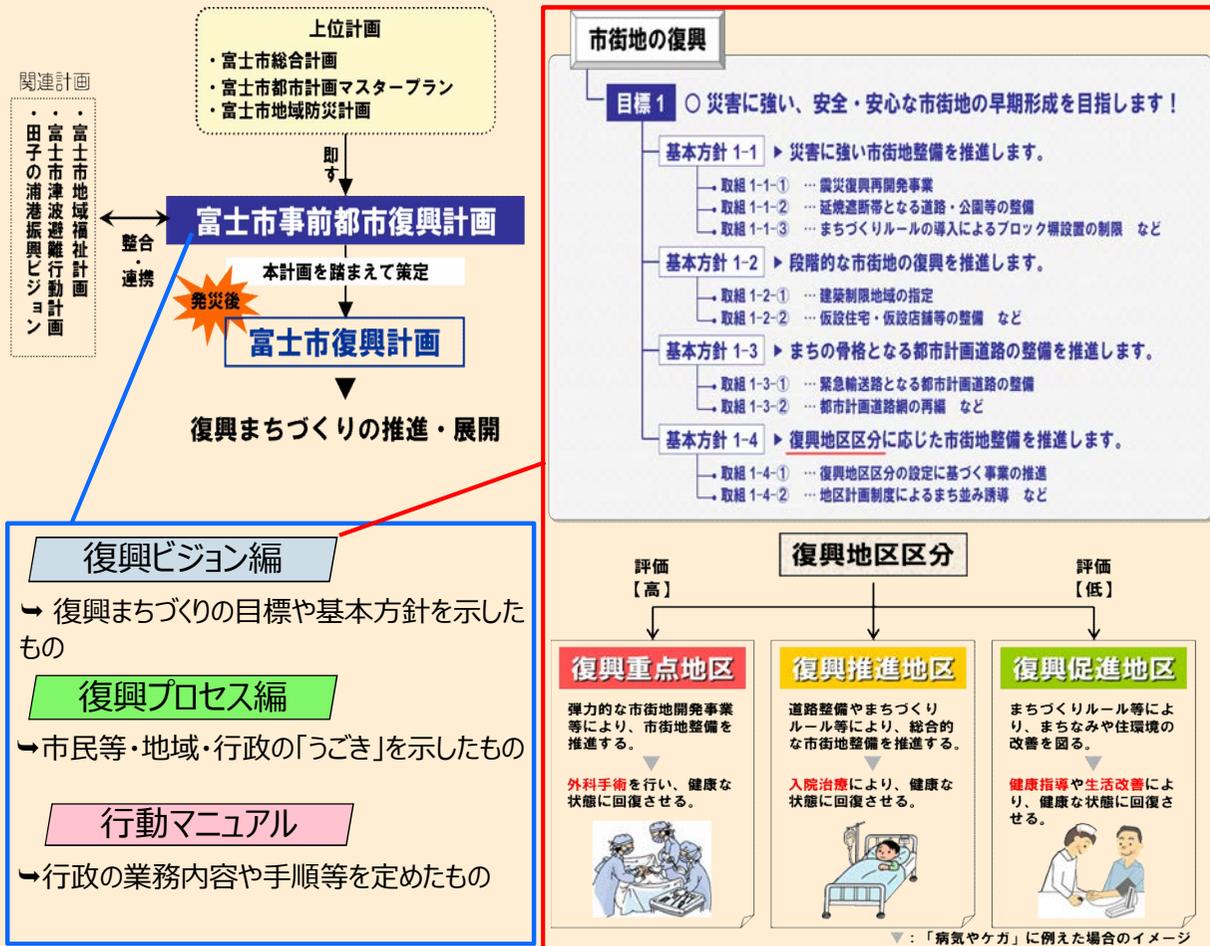
東日本大震災からの教訓

④ 事前に復興まちづくりの準備を行う (略)

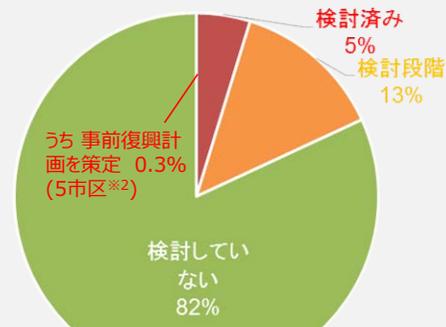
- ・ 災害時には元々のまちづくりの課題が顕在化あるいは加速化することから、平時より人口減少や高齢化など社会経済状況の変化に向き合い、将来を見据えながら事前の復興まちづくりを考えておくことが有効である。
- ・ 復興まちづくりは、(略)市町村の総合計画における目標や都市計画のマスタープランにおける将来都市構造を踏まえることが基本となるが、大規模災害時により市街地が壊滅し、社会経済活動に甚大な影響が生じた場合には、従来のまちづくりの方向性を再考しなければならない事態もありうる。そのような場合への事前準備として、被災状況や住民意向等を踏まえ、必要に応じ、復興で目指す都市構造の方向性を市町村マスタープランに位置づけることが考えられる。

(出典) 東日本大震災 復興の教訓・ノウハウ集 (令和2年度復興庁委託事業) より抜粋

災害発生時の都市再建プランを予め策定している事例



災害発生時の都市再建プランの策定状況※1



※1 令和2年7月末時点の状況について、全国の都道府県及び市区町村(1,788自治体)を対象に調査し、回答のあった1,783自治体(回答率99%)のうち、復興まちづくりの目標・実施方針について、地域防災計画、都市計画マスタープラン等に位置付けている自治体の割合

※2 国土省の復興事前準備ガイドラインに基づき、復興まちづくりの「体制」「手順」「訓練」「基礎データ」「目標等」の5項目全てを位置づけた計画等(地域防災計画、都市計画マスタープランを除く)を有する市区町村数を集計

(出典) 国土交通省資料を基に作成

インフラの原形復旧を前提としない柔軟な復興を可能とする仕組み

- 被災後、一定の居住人口を前提に、インフラの復旧・復興を行ったものの、その後居住人口が減少した事例がある一方で、将来の社会情勢の変化等を予め考慮し、復旧工事の実施を見送ったり、地域の実情や利用状況に応じた復旧を行ったりした事例もある。
- こうした事例に鑑みれば、災害が起きた地域での原形復旧に拘らず、例えば「災害を前提とした都市再建プラン」を踏まえ早期によりリスクの低い別地域での再建を図るインセンティブが働くような仕組みを検討すべき。

整備後の社会情勢の変化等で施設の保全対象となる居住エリアに変更があった事例



地域の実情や利用状況に応じた復旧方法の変更を行った事例



気象衛星の多目的利活用

- 気象衛星ひまわりについては、令和11年度目途の後継機の運用開始に向け、令和5年度を目途に後継機の製造に着手する予定。
- 後継機については、省庁の縦割りを排除し、民間も含めた他の衛星との共同プロジェクトや衛星観測データの多方面への活用等を通じた他組織との共同製作などの工夫により、機能の向上やコストダウンを図るべき。

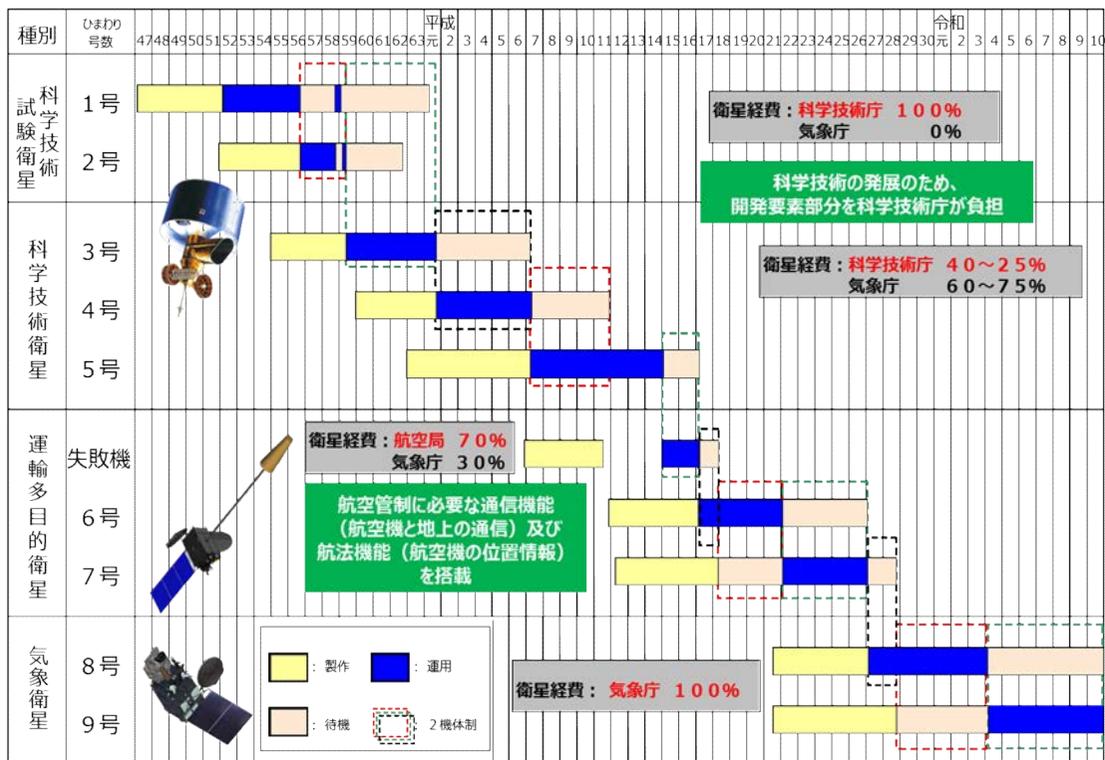
<気象衛星「ひまわり」の概要>

<ひまわりと同時期に打ち上げ予定の衛星(例)> <民間の静止衛星(例)>

- ・静止気象衛星「ひまわり」は東経約140.7度、高度約35,800kmの静止軌道から、東アジア・西太平洋域を常時監視。
- ・現在、ひまわり8号・9号の2機が静止軌道上に存在し、台風の監視や航空機、船舶等の安全で経済的な航行に寄与。

分野	衛星名称	関係機関	打上目途	分野	衛星名称	関係企業	
気象観測	ひまわり後継機	気象庁	令和10年度	通信	JCSAT 2A JCSAT 10/3A JCSAT 6/4A JCSAT 13/4B JCSAT 9/5A JCSAT 14/2B JCSAT 12/RA JCSAT 16 JCSAT 17 JCSAT 18	スカパーJSAT	
地球観測	ALOS-3 ALOS-3後継機	文部科学省	令和3年度 令和9年度		放送	BSAT-3A BSAT-3B BSAT-4A BSAT-4B	放送衛星システム(B-SAT)
地球観測	ALOS-4 ALOS-4後継機	文部科学省	令和4年度 令和10年度				

<気象衛星「ひまわり」の経緯>



<衛星機能の有効活用の例>



- ・防災・減災 (浸水状況等の把握等)
- ・環境・エネルギー (太陽光発電量予測)
- ・農業・漁業 (農作物発育予測、漁場予測)
- ・航空 (安全効率的な航路決定)
- ・交通 (鉄道運行計画、道路の通行規制の計画等)
- ・国際貢献 (森林火災等の集中監視)
- ・宇宙開発 (宇宙環境観測) 等

日本の常時監視が可能な東経140.7度の軌道位置を確保する「ひまわり」を気象観測以外にも活用

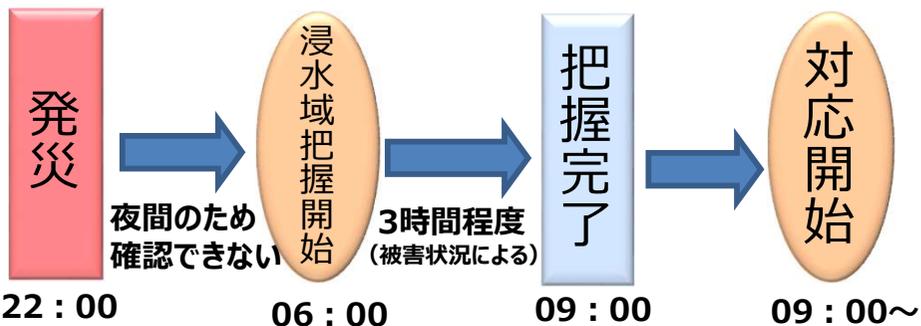
現在の8、9号を除けば、過去の衛星は他組織と共同で実施

(出典) 気象庁資料を基に作成

衛星を活用した災害対応の迅速化・高度化

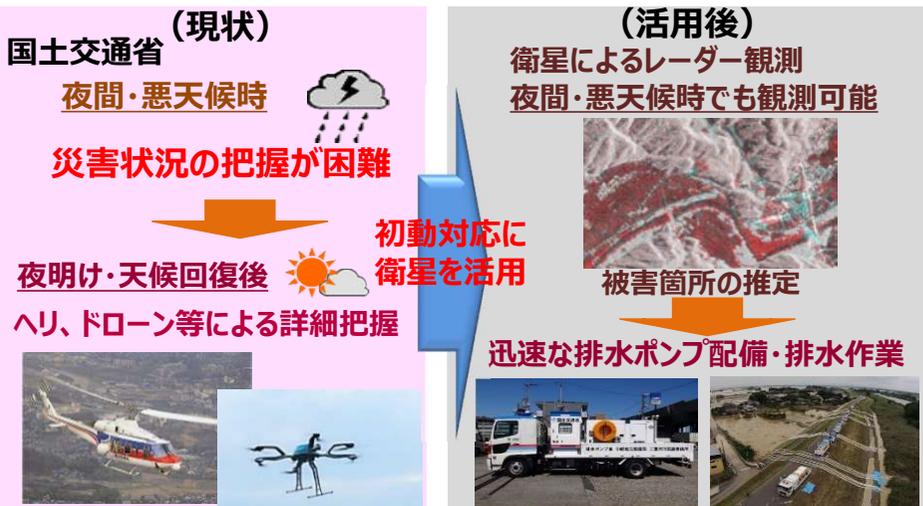
- 現状、被災状況の把握は、日中にヘリコプターやドローン等で行っているため、夜間や天候が悪化している状況では迅速な状況把握ができていない。
- 衛星画像等を有効活用すれば、災害対応までの時間を短縮可能であるが、現在、JAXAの地球観測衛星を活用して行っている実証事業では、解析精度や観測できるタイミング・範囲に課題。
- 切れ目のない観測・監視が可能な静止衛星の活用も、技術の進捗や費用対効果等を踏まえて検討すべき。

<災害情報把握の流れ(例)>



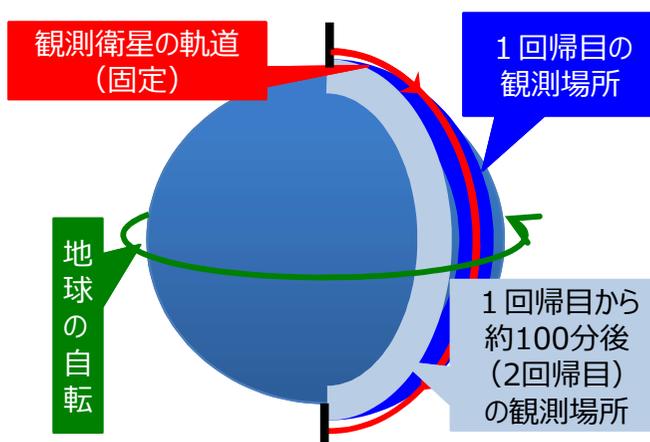
⇒衛星を活用すれば、夜間でも観測可能となり、観測結果の判読後すぐに災害対応を開始することが可能。
 ※上記例の場合、JAXAの衛星は24時に観測が可能であるため、明朝5時に浸水範囲の把握ができ、対応開始が可能となる。(衛星画像の解析に要する時間は平均5時間程度)

<衛星画像の活用(イメージ)>



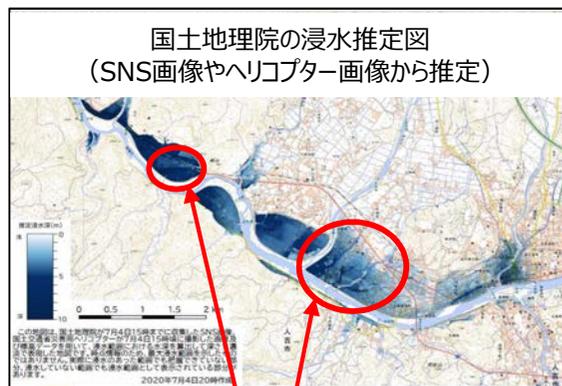
<地球観測衛星活用への課題>

①恒常的な観測や広範囲の観測が必要



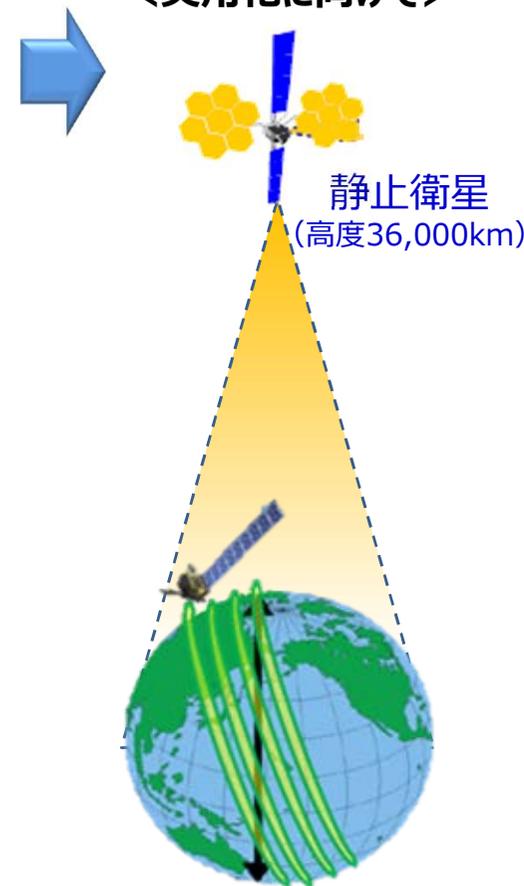
⇒地球観測衛星は地球の自転により、観測場所が毎回変わる。同地点の観測は1日に1回程度。

②解析精度の技術的向上が必要



衛星画像の解析では、未抽出

<実用化に向けて>



⇒機能や精度を向上させた静止衛星を活用し、災害時を含む常時監視・全範囲監視を可能とすることを検討すべき。

(2) 建設公債の増加抑制と事業評価の徹底

建設公債の特徴と推移

- 建設公債で整備される社会資本は、それ自体は利用料収入等の収益を生じない資産が大宗であるため、（企業の投資とは異なり） 税金等で建設公債の償還を行うことが本来必要。
- 建設公債は、見合いの資産の平均的な効用発揮期間が概ね60年であるとの前提に立ち、その効用を60年間受益しているであろう国民が負担するものとの考えのもと、毎年度の定率繰入等により全体として60年で償還し終える原則としている。
- 建設公債残高は、令和3年度末に見込まれる普通国債残高990兆円の約3割（285兆円）を占めることとなる。

財政法第4条

第4条 国の歳出は、公債又は借入金以外の歳入を以て、その財源としなければならない。但し、公共事業費、出資金及び貸付金の財源については、国会の議決を経た金額の範囲内で、公債を発行し又は借入金をなすことができる。

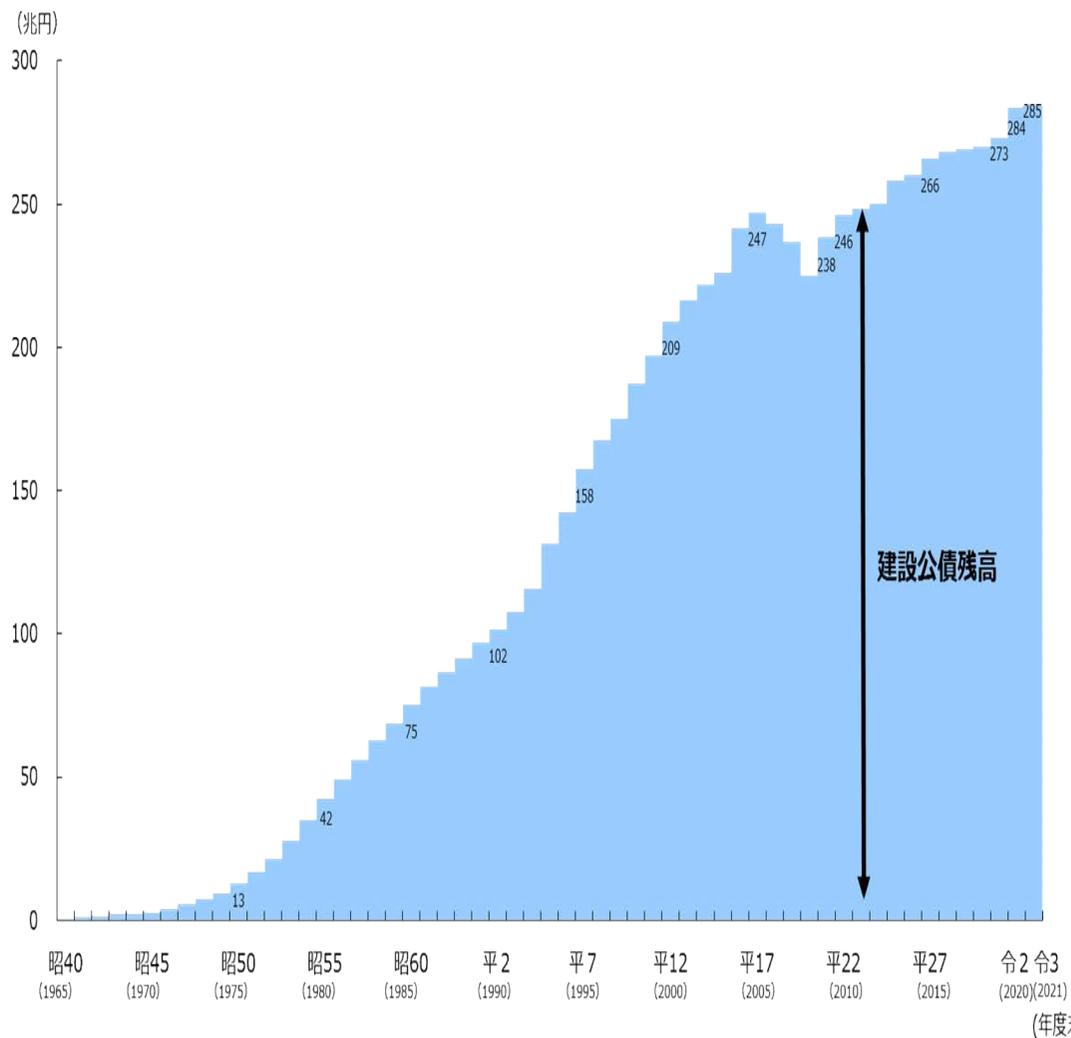
⇒公共事業費等については、国の資産を形成するものであり、通常、その資産からの受益も長期にわたるので、後世代にも相応の負担を求めることを許しているもの。

60年償還ルール

- 戦後の国債発行に際して、建設公債の見合資産（政府が公共事業などを通じて建設した建築物など）の平均的な効用発揮期間が概ね60年であることから、建設公債の償還については、毎年度の定率繰入等により、借換債を含め、全体として60年で償還し終える原則としている。



建設公債の発行残高

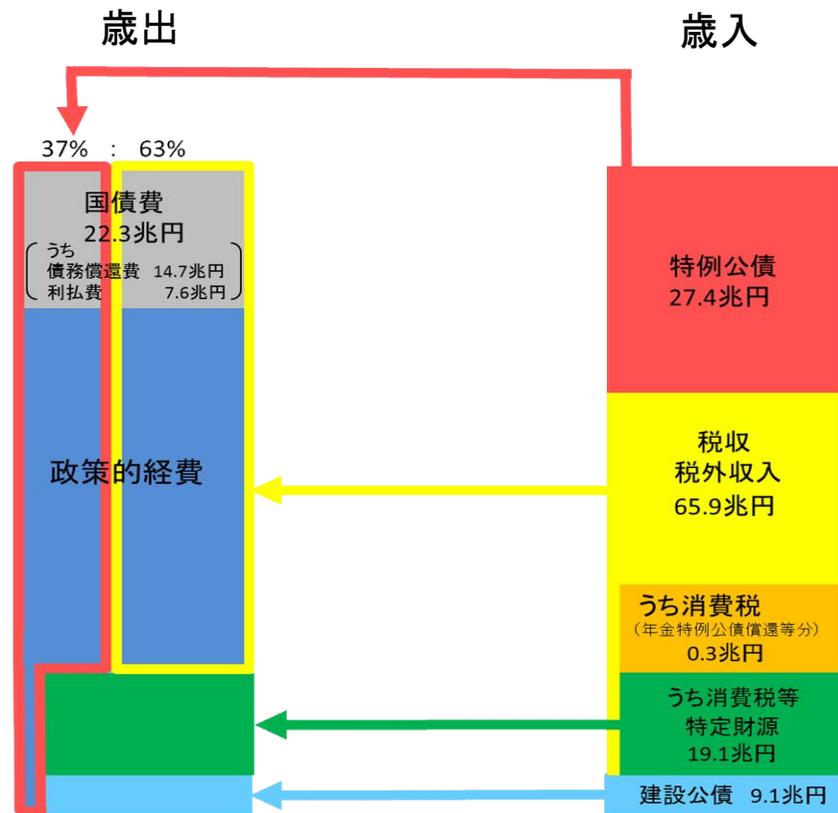


(注) 令和元年度末までは実績、令和2年度末は第3次補正後予算、令和3年度末は政府案に基づく見込み。

建設公債の元利償還に由来する特例公債

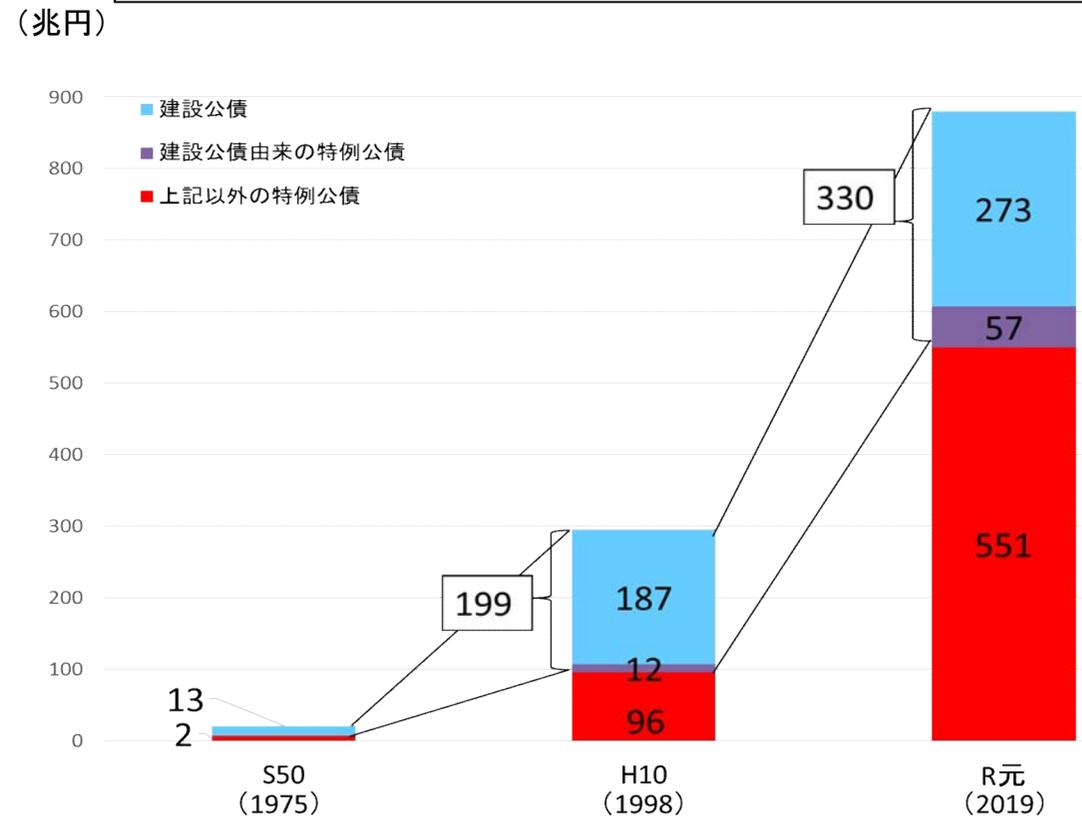
- 特例公債の発行が続く現下の財政状況においては、公債の元利償還を税収等で賄うことができず、建設公債の元利償還に当たっても、税収等では足りず特例公債が追加発行されていると言える。
- 一定の仮定を置いて試算すると、平成10年度末における特例公債残高108兆円のうち12兆円、令和元年度末における特例公債残高608兆円のうち57兆円が建設公債の元利償還に由来したものであると推計される。
- 建設公債の発行が特例公債残高の増加につながっていると捉えうることや、後世代の人口が減少していくことを踏まえれば、今後、真に必要なインフラを見極めて、債務残高の抑制に努めるべき。

国債費の財源イメージ(令和元年度決算の例)



- ・一定の仮定を置いて試算すれば、国債費のうち建設公債に係る債務償還費(定率繰入)は4.3兆円、利払費は2.4兆円、合計6.7兆円。
- ・これらが税収・税外収入(一定の特定財源を控除した46.5兆円)と特例公債(27.4兆円)により比例的に賄われていると仮定。
- ・建設公債の元利償還の財源の37.1%が特例公債であると言える。

建設公債とそれに由来する特例公債の積み上がり状況



- ・各年度における建設公債の元利償還のための特例公債発行額を算出。
- ・それぞれが60年償還ルールに沿って毎年度60分の1ずつ償還されていると仮定し、平成10年度及び令和元年度時点における未償還額を試算。
- ・この未償還額を積み上げた額は、建設公債の元利償還に由来して過去発行された特例公債の残高に相当すると言える。

費用便益分析（B/C）（1）

- 公共事業予算6兆円（当初予算ベース）のうち、B/Cを活用して事業決定をしているものは半分に満たない。
- 維持管理事業や自治体向けの交付金の多くはB/Cが算出されておらず、人口減少等も踏まえて真に必要なインフラを峻別するためにも費用対効果を把握した上で事業実施を判断する仕組みを検討すべき。

費用便益分析の状況（R2当初予算）

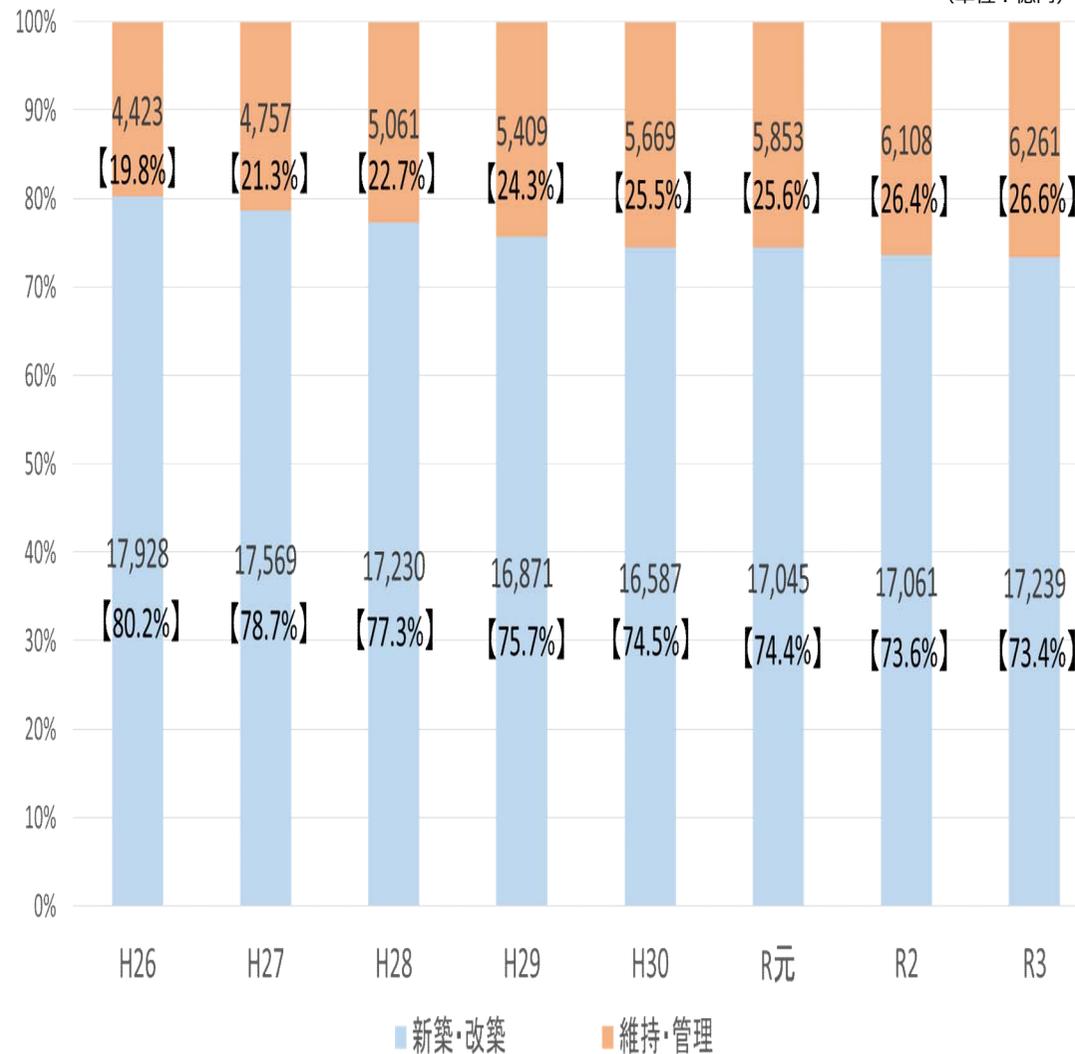
（単位：億円）

	令和2年度当初予算（国費配分ベース）							
	うちB/C算出事業			うちB/C未算出事業				
	計	算出率	維持・管理費等	災害関係経費	その他	計	未算出率	
治水	8,266	4,617	56%	1,889	631	1,128	3,649	44%
道路整備	20,472	9,895	48%	6,401	0	4,176	10,577	52%
港湾	2,411	1,688	70%	457	0	266	723	30%
住宅対策	1,551	483	31%	158	51	858	1,068	69%
社会資本総合整備	15,125	3,455	23%	0	0	11,670	11,670	77%
社総交	7,277	2,023	28%	0	0	5,254	5,254	72%
防交	7,847	1,431	18%	0	0	6,416	6,416	82%
国交省計	52,015	22,787	44%	9,204	815	19,210	29,228	56%
農水省計	6,793	5,060	74%	328	51	1,354	1,733	26%
経産省計	22	17	77%	5	0	0	5	23%
厚労省計	168	168	100%	0	0	0	0	0%
環境省計	495	356	72%	33	1	105	138	28%
内閣府計	424	26	6%	0	0	398	398	94%
<一般公共計>	59,917	28,414	47%	9,570	866	21,067	31,503	53%
災害復旧等	752	0	0%	0	752	0	752	100%
<合計>	60,669	28,414	47%	9,570	1,618	21,067	32,255	53%

(注1)「臨時・特別の措置」を除く。
 (注2)国交省の内訳は主な事業。
 (注3)政策評価法施行令に基づき、「施設の維持又は修繕に係る事業」は事前評価の対象から除くこととされている。
 (注4)「その他」には、工事諸費等3,539億円を含む。

道路整備事業及び治水等事業の維持管理費の推移

（単位：億円）



(注1)R元、R2は、「臨時・特別の措置」を除く。
 (注2)道路整備事業は直轄。
 (注3)治水等事業は、都市水環境を含み、補助を含む。

費用便益分析（B/C）（2）

- 公共事業の費用便益分析（B/C）は、新規事業採択時のほか、事業開始後一定年数が経過した場合等に再評価を行うこととされているが、再評価時には、事業費の増加等により全体として下振れる傾向。
- インフラのストック効果を最大化するためにも、B/Cがより高い事業に重点化するのみならず、費用・便益ともに様々なリスクを織り込んだ慎重な新規事業採択時評価を行う必要。

≪国土交通省公共事業における再評価箇所における新規事業採択時のB/C平均値の比較≫

事業区分	H30年度再評価		R元年度再評価		R2年度再評価	
	新規事業採択時		新規事業採択時		新規事業採択時	
道路	1.8	1.4	1.7	1.5	1.9	1.6
河川	3.8	3.8	2.0	1.8	—	—
港湾整備	3.4	2.9	2.5	2.4	4.7	3.6

- ※ 国土交通省では、新規事業採択後5年間経過した時点で継続中の事業や、再評価実施後5年間（直轄事業で未着工の場合は3年）経過している事業等を対象として再評価を実施している。
- ※ 上記の表は、現在の推計手法に改正された平成22年度以降に新規事業採択時評価を実施し、かつ、各年度に再評価を実施した直轄事業を対象として、事業区分毎の平均値を算出している。
- ※ 「新規事業採択時」の値は、再評価箇所を新規事業採択した当時のB/C平均値。
- ※ 「河川」については、レクリエーション空間等の整備に係るものを除く。
- ※ 「河川」の2年度再評価については、平成22年度以降に新規事業採択時評価を実施した事業がないため、「—」としている。

≪国土交通省における主な事業毎の費用便益分析に係る評価項目≫

事業区分	主な便益	主な費用
道路	走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少	事業費、維持管理費
港湾	輸送コストの削減、移動コストの削減	事業費、維持管理費、再投資費
鉄道	移動時間の短縮、鉄道事業者の収益改善	事業費、維持管理費
空港	移動・輸送時間の短縮、空港管理者の収益改善	事業費、再投資費
土地区画整理	事業地区とその周辺地域の地価の上昇	事業費、維持管理費
市街地再開発	再開発ビルの収益改善、周辺地域の地価の上昇	施設整備費、維持管理費
住宅市街地総合整備	住宅等や土地の賃料の上昇、周辺地域の地価の上昇	事業費、維持管理費
都市公園	健康・レクリエーション空間の提供（健康促進、レクリエーションの場の提供等） 都市環境の維持・改善（緑地保存、ヒートアイランド現象緩和等） 都市景観、都市防災（洪水調整、地下水涵養等）	事業費、維持管理費
治水	建物、自動車等の浸水被害の軽減 浸水による事業所や公共サービスの生産等の停止・停滞の被害の軽減 浸水世帯の清掃等の事後活動や飲料水等の代替品購入に伴う新たな出費等の被害の軽減	事業費、維持管理費

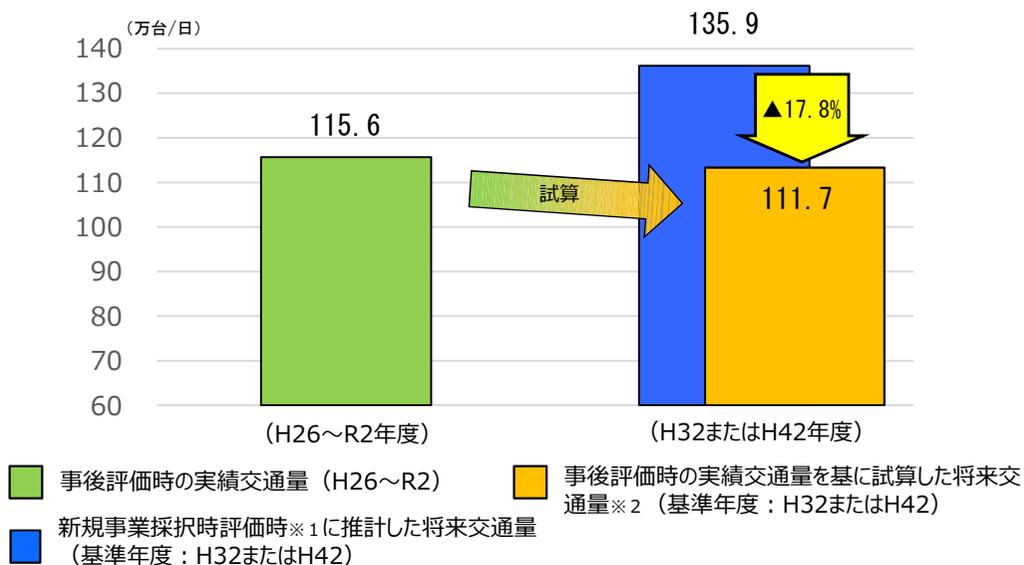
適正な便益算定の徹底

- 道路事業の便益算定の基となる将来交通量については、新規事業採択時の推計値が、事業完了後の実績を基にして再計算した推計値を上回っている。
- 同様に、港湾整備事業においても、便益算定の基となる貨物量について、新規事業採択時における目標年度の値が、事業完了後に再計算した目標年度の値を上回っている。
- これらを踏まえれば、新規事業採択時のB/Cの算出に当たって過大な便益計算を行っていたと言えることから、今後の便益算定については、足元の動向や慎重な将来推計に基づいて行い、事業完了後に下方修正されることがないようにすべき。

道路事業の便益算出

- 道路事業の便益（走行時間短縮や走行経費の減少等）算出に当たり、**5年～10年超前の道路交通センサス**（H29～R3新規事業採択時評価に、H22道路交通センサスを使用）等の各交通機関の統計調査結果を基に、基準年度の**交通量を推計**。
- 推計した基準年度の交通量を基に算出した便益から、将来人口やGDP等に基づいて供用開始時の便益を割り出して算定し、供用開始後50年間の総便益を算定。

<便益対象交通量の変化>



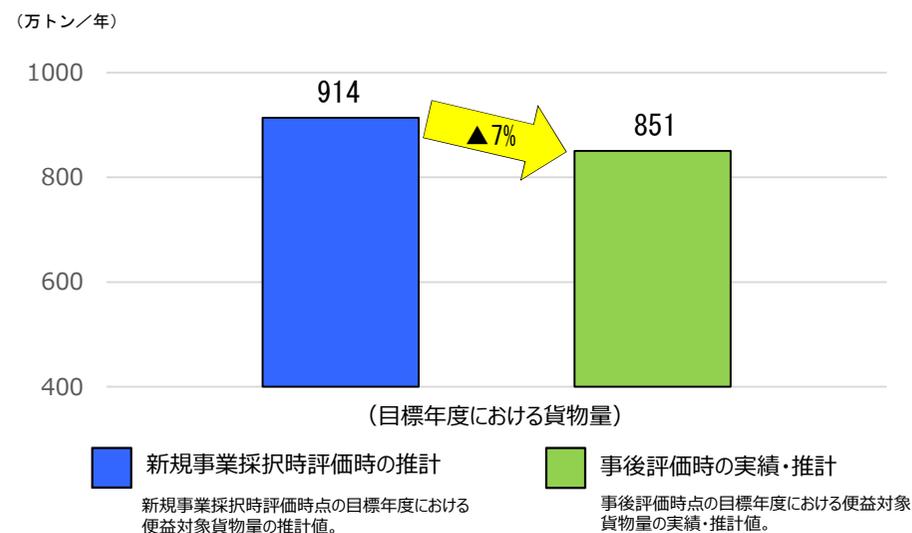
OH30年度～R2年度に事後評価を実施した直轄事業（53事業※3）の交通量の総計について、国土交通省公表資料を基に作成。

- ※1 新規事業採択時評価時のデータがない事業は、最も古い再評価時の将来交通量としている。
- ※2 将来交通量の試算は、便益の推計に用いられる伸び率を用いて機械的に算定したもの。実績交通量の実測年度が不明である事業は、事後評価時の実測データと仮定、また、基準年度が不明である事業は、H42年度を基準年度と仮定。
- ※3 事後評価を実施する直轄事業（88事業）のうち、B/Cを算出しており、交通量が比較可能な事業（53事業）を抽出。

港湾整備事業の便益算出

- 港湾整備事業の便益（物流ターミナル整備については貨物量の増加に伴う輸送コストの削減効果等）の算出に当たり、**各港湾の実績、企業ヒアリング等を基に**、各事業毎に設定した目標年度における**貨物量を推計**。
- 目標年度に見込まれる便益が供用開始から50年間継続するものとして総便益を算定。

<便益対象貨物量の変化>



OH25年度～R2年度に事後評価を実施した物流ターミナルの整備事業（12事業）の便益対象貨物の総量について、国土交通省公表資料を基に作成。

- (注) 各事業における便益対象貨物量を単純に合計したもの。新規事業採択時評価と事後評価では、社会経済情勢の変化により事業の対象貨物等が異なる場合もある。

整備新幹線（1）北陸新幹線 金沢・敦賀間

- 北陸新幹線金沢・敦賀間については、昨年末に2,658億円の工事費（再）増高と、1年程度の工期遅延が判明。（工事費 14,121億円→16,779億円、工事の完了予定時期 令和4年度末→5年度末）
- 国交省に設置された「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」の中間報告書（令和2年12月）においては、鉄道・運輸機構内部における開業時期ありきでの工程・事業費管理をはじめ、機構における事業の管理体制や鉄道局による監理監督のあり方等の課題が指摘された。
- これを受けて変更された機構の中期計画において、工区単位でのミクロな事業費の管理を徹底する旨等追加されているが、これを確実に履行するとともに、他の線区も含めて徹底する必要。
- またその際、工期については、進捗を踏まえたものとしていくべき。

金沢・敦賀間の費用増加の概要

■ 事業実施に伴うもの 1,693億円	■ 外的要因に伴うもの 965億円
<ul style="list-style-type: none"> ・ 不調不落対策 718億円 ・ 工期短縮策 686億円 ・ 生コン不足対策 144億円 ・ その他 145億円 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物価上昇 901億円 ・ 地質不良対策 53億円 ・ 法令改正 11億円
合計増高額 2,658億円	

検証委員会における委員からの指摘事項

- 3年前倒しの時点で間に合うと思っていたのか。どのような計画を具体的に立てていたのか。（R2.11.17 第1回）
- 工期の設定についてヒアリングを行いたい。事業費と比べると工期設定は暗黙知に近く、根拠が曖昧。用地に加えて盤ぶくれ、一般的に想定していないリスクについても知見やデータの収集・蓄積が大切。（R3.1.23 第6回）

（出典）北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会議事概要より抜粋

検証委員会中間報告（令和2年12月8日）での指摘事項【抜粋】

- ・ 機構の事業費管理は、所要額が実行目標額を上回らないことをチェックすることを主眼としているものであり、各工事の進捗管理や個別の契約額の逐次評価・管理を目的とするものではない。
- ・ このため、所要額が実行目標額を超えるおそれが生じるまでは、通常の見積り以上のコスト削減は実施されにくい仕組みとなっている。
- ・ 工事に関する情報や権限は大阪支社に集中していたが、大阪支社が目標となる完成・開業時期ありきの考え方に起因する甘い見通しの工期設定を本社に継続して報告したため、現場の情報が本社に正確に伝わっていなかった。

（出典）北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会中間報告書

鉄道・運輸機構 中期計画（令和3年3月変更後）【抜粋】

（下線部は変更後追加事項）

事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているか、また、事業費が予定の範囲内で進捗しているかを適切に把握する。さらに、工区単位で事業費や工程に課題が発生していないか機構内で随時確認し、課題が発生した場合は、速やかに関係者との調整を行うなど、事業費・工程の管理を一層徹底する。

整備新幹線（2）北海道新幹線 新函館北斗・札幌間

- 事業実施中の北海道新幹線新函館北斗・札幌間については、令和4年度に鉄運機構による事業再評価を予定しているが、物価上昇により工事費が増嵩※した金沢・敦賀間よりも工期が長く、物価上昇の影響が懸念される。
- また、トンネル工事に関し、本線区の事業進捗への懸念が生じていることも踏まえて、工期や事業費の見通しについて、令和4年度を待つことなく速やかに現状を踏まえた分析を行うべき。

※着工時の想定より物価上昇の影響により1,437億円増加

北海道新幹線 新函館北斗・札幌間の概要

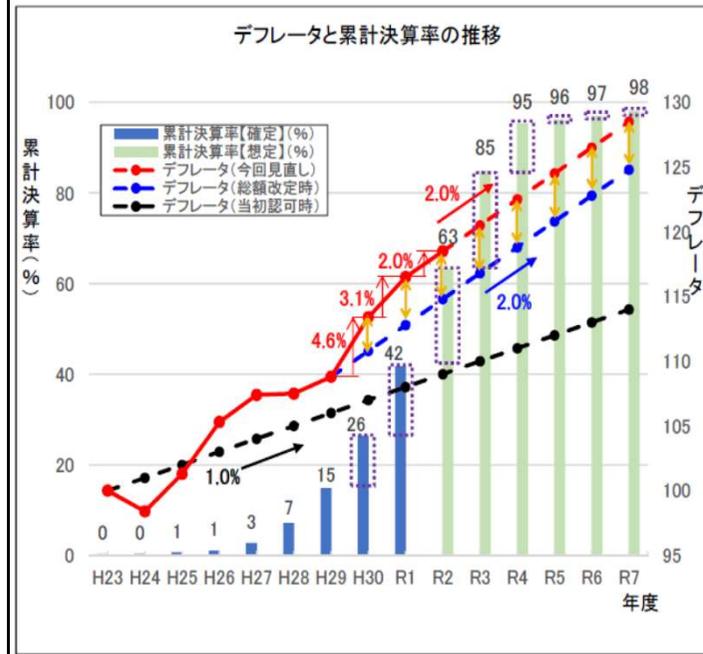
- 総工事費 約16,700億円
- B/C 1.1
- 完成予定時期 令和12年度末
- 工事延長 約211.9km
うちトンネル 約168.9km（工事延長の80%）
令和3年4月時点の掘削率：約4割

整備新幹線の工事費の変遷

(単位：億円)

	認可時	事後評価 /再評価	差引
北海道新幹線 新青森・新函館北斗	4,670	5,500	+830
九州新幹線 武雄温泉・長崎	5,000	6,200	+1,200
北陸新幹線 金沢・敦賀	11,600	16,779	+5,179

金沢・敦賀間における物価上昇の影響



(出典) 北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会中間報告書(参考資料)

新函館北斗・札幌間の事業進捗への懸念

- 衆議院国土交通委員会（令和3年4月21日）での質疑
 （議員）札幌延伸の工事にはいろいろな壁があるが、トンネル工事から出てくる要対策土の受入れ場所が見つからず、トンネル工事も中断になっているところがあると聞く。トンネル掘削土の受け入れ保管場所の確保の見通しと取組について伺いたい。
 （鉄道・運輸機構）札幌延伸工事の約80%がトンネル工事であることから、トンネル掘削土の受入地確保というのが、工事を計画通り進めるために重要な課題であると認識しており、…札幌延伸工事を着実に進めるためには、トンネル掘削土の受入地を確保する必要がありますので、今後も引き続き、国や北海道庁、沿線市町等のご協力を得ながら、地元住民のご理解が得られるよう丁寧に説明してまいります。

整備新幹線（3）今後の新幹線整備のあり方

- 整備新幹線の新規着手に際しては、「着工5条件」※を確認することとなっているが、今回の金沢・敦賀間に限らず、これまで整備新幹線整備においては、事業の進捗に従って、工事費が増加し、B/Cが悪化する傾向がある（1を下回る場合も生じている）。
- こうした事態を引き起こさないため、事業着手に向けた工事費の見積りに際しては、将来の増加リスクを認め、これを踏まえたものとする必要があるほか、工期の柔軟化や、コスト縮減の観点からの民間活力の導入といった検討も必要。

※着工5条件:安定的財源見通し、収支採算性、投資効果(B/C)、JRの同意、並行在来線沿線自治体の同意

整備新幹線のB/Cの変遷

	開業時期	新規事業採択時評価	再評価	事後評価
北陸新幹線 長野・金沢	H27.3	N/A	1.3 (H18) 1.1 (H23)	1.0 (R元)
九州新幹線 武雄温泉・長崎	R4秋予定	1.1 (H24)	0.5 (H30)	未開業
北陸新幹線 金沢・敦賀	R4年度末 ↓ R5年度末	1.1 (H24)	1.0 (H29) 0.9 (H30) 0.8 (R2)	未開業

(注)現在公表されている鉄道・運輸機構 事業評価監視委員会資料から抽出可能なデータのみで作成

北陸新幹線 敦賀・新大阪間の概要

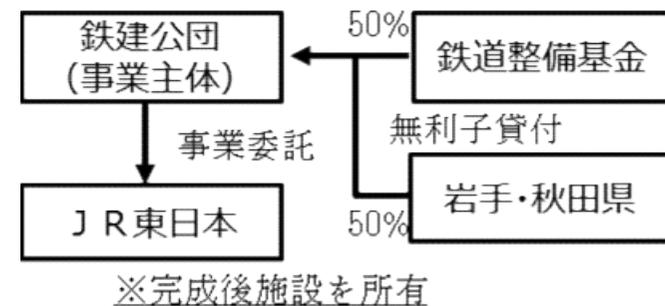
概算建設費 (H28.4価格)	約2.1兆円
想定工期	15年
B/C	1.05

(平成28年11月国土交通省公表)

- (留意点)
- ・ 新函館北斗・札幌間と同様、トンネル区間が約8割を占める想定
 - ・ 建設費等は、平成28年時点での概算にとどまっている。
 - ・ ルートの詳細が未定。

民間活用の可能性

秋田新幹線の事業実施スキーム



(参考) 松田昌士元JR東日本会長

- ・ 秋田新幹線は私どものところをつくった。…秋田新幹線は予定額の11%引きでできたんです。…工法とかいろいろなことを、自分の会社になると工夫するわけです。(道路関係四公団民営化推進委員会議事録 H14.8.6)

フランスにおける高速鉄道整備スキーム

- 2017年7月に開業した、フランスLGV南ヨーロッパ大西洋高速線については、コンセッション方式（50年）を採用。
- 高速道路建設や空港建設も手掛ける世界的大手ゼネコンVinci（ヴァンシ）を中心とするSPCが運営権を落札し、事業を実施。

(3) その他

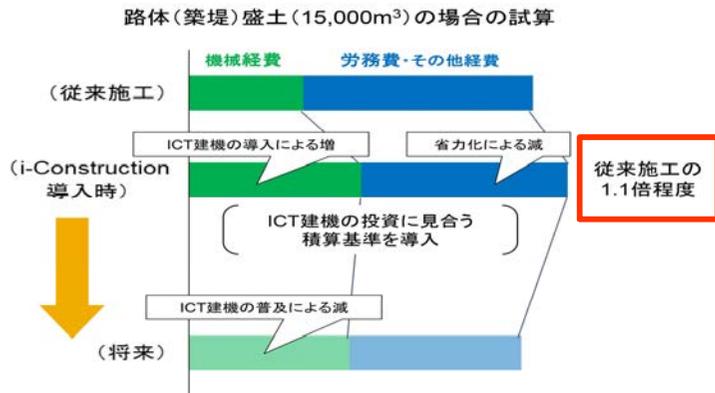
- 建設業の生産性向上
- 広域的な立地適正化の推進

i-Constructionを通じた生産性向上

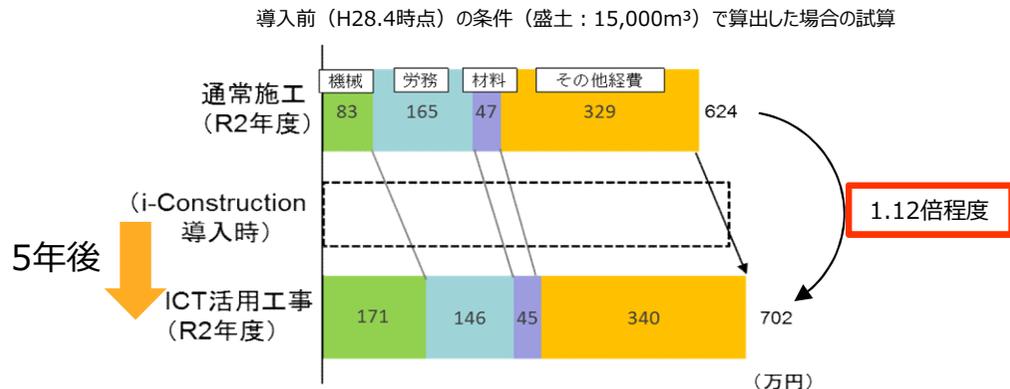
- 国土交通省では、技能労働者の減少等に対応するため、測量から施工・管理段階まで全ての建設工程にICT技術の導入を行う「i-Construction」を推進し、建設現場の生産性を2025年までに2割向上することを目指している。
- 導入時はICT技術の導入による労務費の減少を機械費の増加が上回り、施工費が通常施工の1.1倍となるものの、その後費用が下がっていくことが想定されていたが、導入後5年経過しても、依然、費用は下がっていない。
- 過去、計画的に行ってきた公共工事に係るコスト削減の取組においては、技術革新がコスト削減に寄与したこともあり、i-Constructionについても、公共工事の効率化に資するようコスト削減を着実に進めるべき。

【ICT土工の施工費】

導入前（H28.4時点）の想定（i-Construction委員会報告書より）

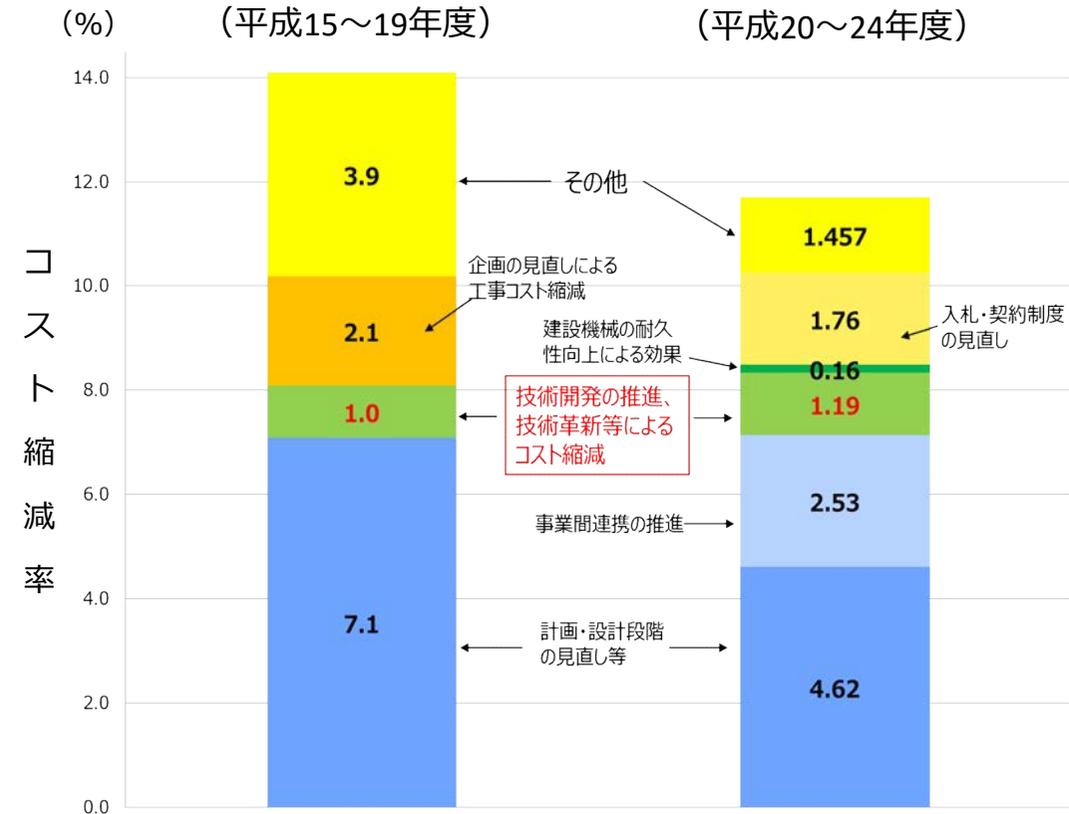


導入後5年経過したR2年度の施工費



(出典) 国土交通省資料を基に作成

【公共事業のコスト削減に向けたこれまでの取組結果（寄与度）】

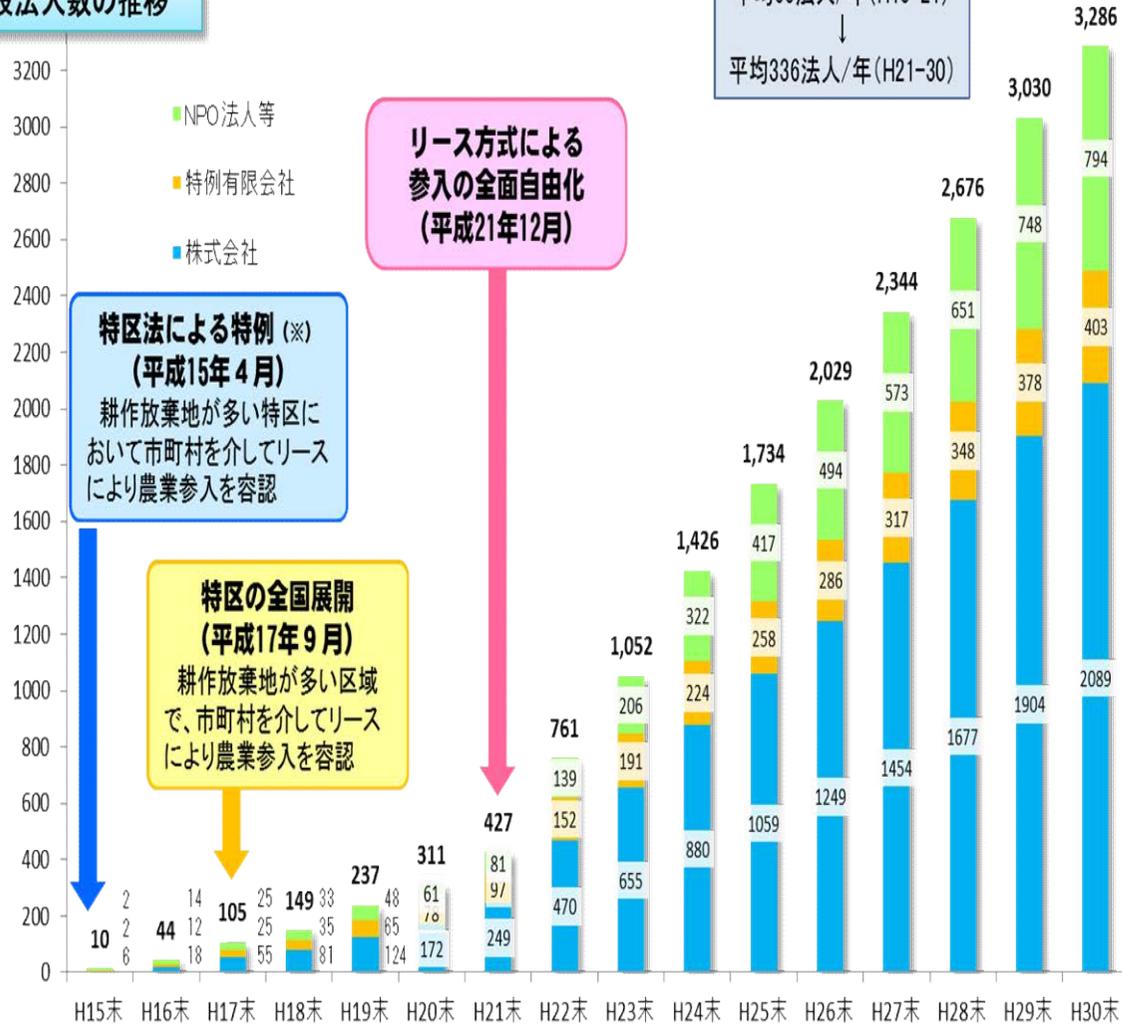


(注) 国土交通省において平成15～19年度に実施された「公共事業コスト構造改革」及び平成20～24年度に実施された「公共工事のコスト構造改善」によって5年間で達成されたコスト削減率の寄与度。
(出典) 国土交通省資料を基に作成

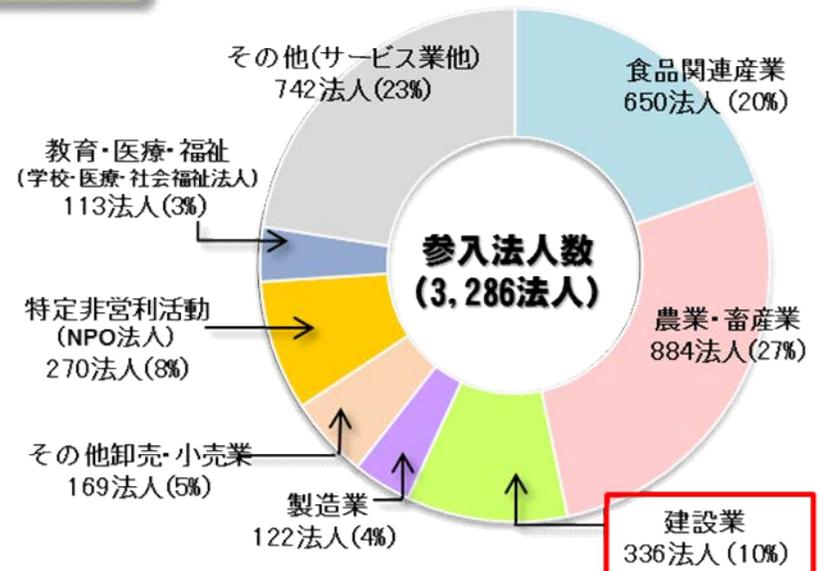
建設業における経営の多角化

○ 近年、法人による農業参入が進んでおり、直近では参入法人3,286のうち約1割（336法人）が建設業。

○一般法人数の推移



業務形態別



建設業者の農業参入の事例(A県B社)

- 【経営面積】38ha(特別栽培米、こまつな)
 【売上高】約1.4億円(平成30年)(うち農業 約0.3億円)
 【参入に至った経緯・経営状況】
- ①4月から5月の閑散期における従業員の有効活用のため、平成22年に5ha規模で農業参入。
 - ②自社の建設機械を活用して、小区画田や耕作放棄地など、生産性が低い水田の整備を行いながら、経営面積を拡大。
 - ③その後、地元集落からの農地の貸付の依頼が増加し、経営面積が25haに達した平成27年12月に農業部門を分社化。
 - ④建設部門と分社化した農業部門で互いの繁閑期を調整し、労力をやりくり。

※ 構造改革特区制度により、遊休農地が相当程度存在する地域について、市町村等と協定を締結し、協定違反の場合には農地の貸付契約を解除するとの条件で、農業生産法人(当時の名称)以外の法人のリースによる参入を可能とした(農地法の特例)

(出典)農林水産省資料(平成30年12月末現在)

市町村区域を越えた立地適正化の推進

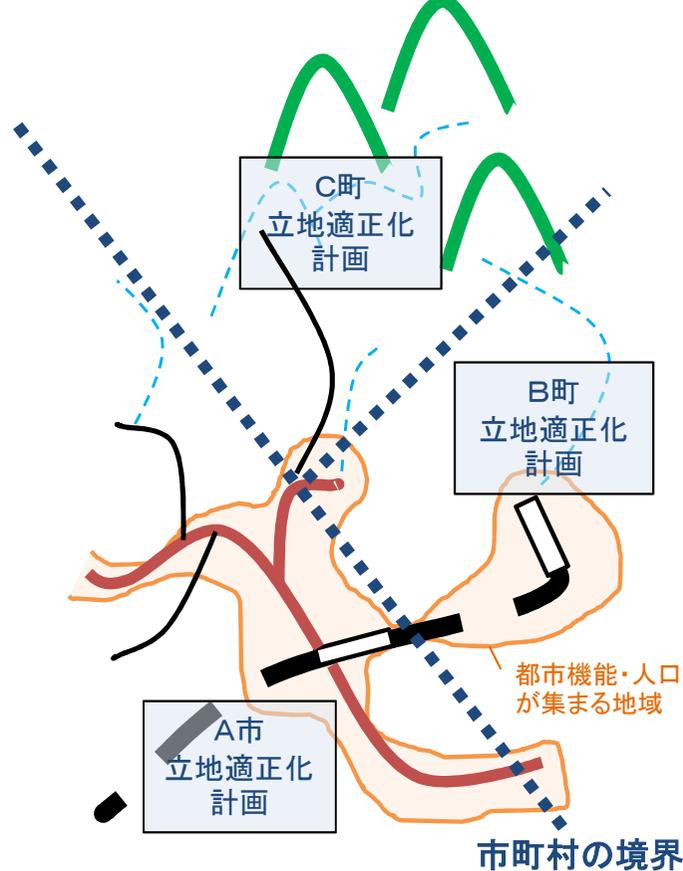
- まちのコンパクト化を進めるための立地適正化計画は、市町村ごとに構想される場合が大宗だが、複数自治体が協働し、公共施設等の将来的な統廃合も視野にいれつつ役割分担を行った上でコンパクト化を進めている例もある。

(注) 160市町村を対象とした調査研究※によれば、広域的な立地適正化計画の方針が策定済の地域数は4つのみ。

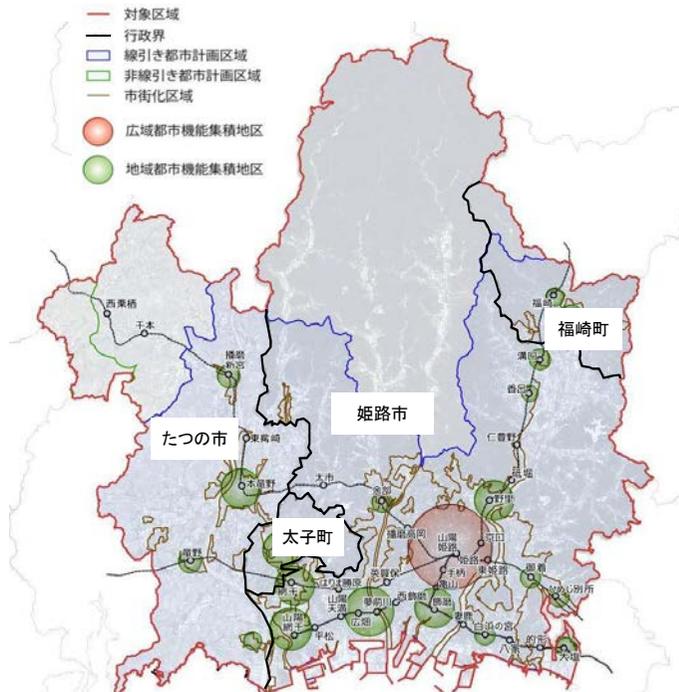
- 人口減少下において、インフラの維持管理コストの増加抑制を含め、広域的な持続可能性を確保する観点から、都道府県も含め、複数自治体の連携と役割分担を踏まえた立地適正化計画の策定を進めるべき。

- 立地適正化計画の策定主体は各市町村だが、住民の生活圏や交通網は市町村の領域を跨っている。

<イメージ>



【事例】中播磨圏域の複数自治体による広域的な立地適正化の方針策定の事例（姫路市、たつの市、太子町、福崎町）



出典：『中播磨圏域の立地適正化の方針』播磨圏域鉄道沿線まちづくり協議会（2017年3月27日）

「兵庫県たつの市立地適正化計画（平成29年3月）」より抜粋
 広域連携による立地適正化への取り組み
 メリット

- ①行政：行政コストの削減、経営健全化、サービス持続性
- ②事業者：輸送需要の喚起、経営の安定化
- ③市民：沿線住民サービスの向上

- ・ 人口減少・高齢化が進む中、広域的な地域活性化と効率的な施設配置を図るため、概ね20年後の持続可能な都市圏の形成に向け方針を策定（2017年3月）。
- ・ 広域的な都市機能集積を図る地区（姫路駅周辺）と、地域的な集積を図る拠点を設定し、他の地区との距離を勘案した施設配置や、将来的な統廃合も視野に入れた連携も考慮して検討。
- ・ 医療機関、教育機関、文化施設、商業施設等の高次都市機能増進施設につき、各市町の役割分担を整理。
- ・ 公共交通事業者も参加して広域方針を作成し、当方針と整合した立地適正化計画を各市町ごとに作成。

【各市町村の役割分担】

分野	高次都市機能	施設有無				役割分担
		姫路市	たつの市	太子町	福崎町	
医療機関	三次救急医療機関 (救命救急センター)	○				姫路市
	二次救急医療機関	○	○			姫路市 たつの市
教育機関	大学	○			○	姫路市 福崎町
	高等学校	○	○	○	○	相互補完
スポーツ施設等	総合公園	○	○	○		姫路市 たつの市 太子町
主要コンベンション施設		○				姫路市
商業施設 (店舗面積 10,000㎡以上)	百貨店、大型SC等	○	○			姫路市 たつの市

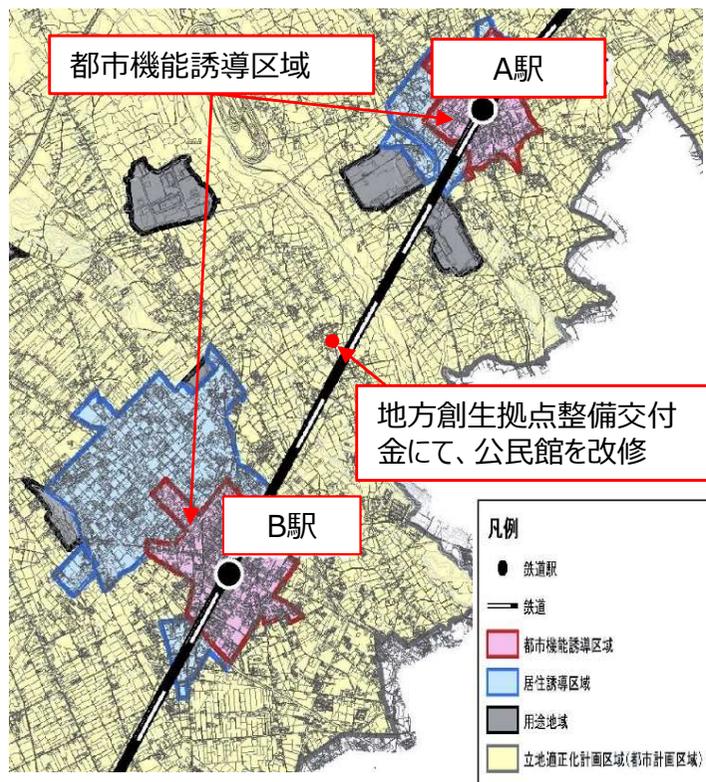
※ 『コンパクトシティ政策と広域連携施策の連携に関する基礎的分析 ―都市機能の連携・分担に着目して―』
 片山 健介, 日本都市計画学会 都市計画報告集(2018年5月)

各省の施策が連携した立地適正化の推進

- 自治体は、立地適正化計画において都市機能誘導区域や居住誘導区域を設定した上で、当該区域への公共施設等の移転・集約化や人口集積を図っているが、例えば地方創生拠点整備交付金を活用した事業の中には、こうした動きと必ずしも整合しないと考えられるものも存在する。
- 立地適正化が効果的に進むよう、拠点整備等を支援する各省の事業が、自治体の立地適正化を着実に進めるものとなっているかを確認しながら適切な事業連携を行うべき。

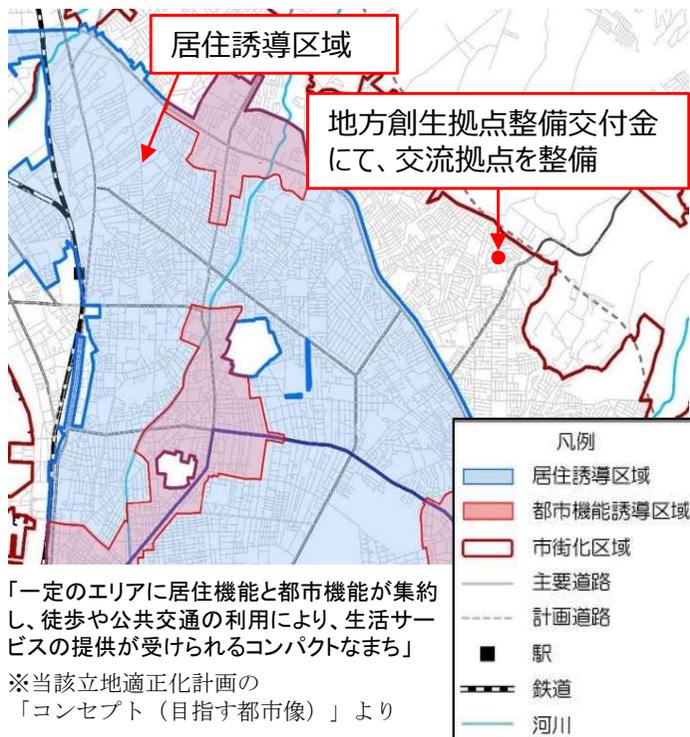
【地方創生拠点整備交付金※の活用事例】

都市機能誘導区域外に交流拠点の整備を行っている例



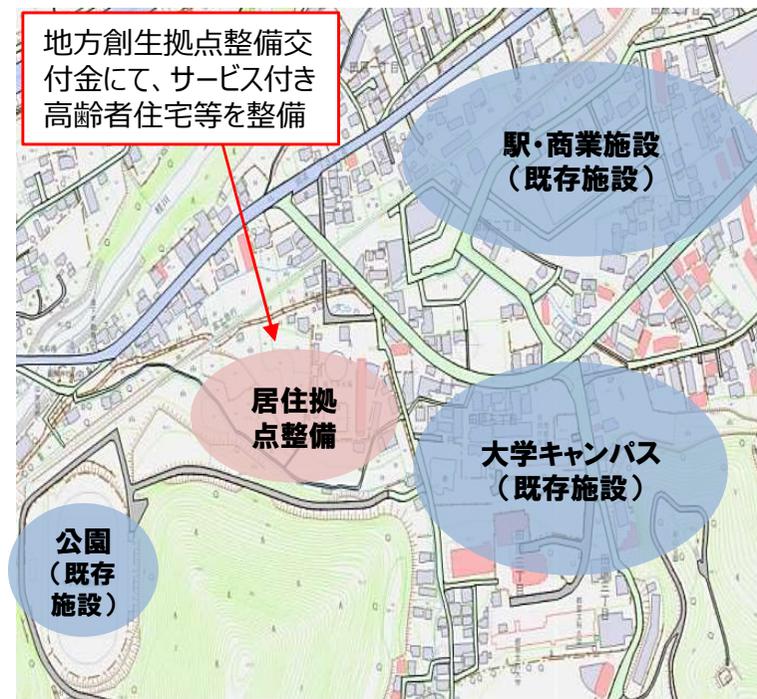
居住誘導区域外に交流拠点の整備を行っている例

地域の中核的機能を有する施設として、多世代交流センターを整備。施設内には就労支援窓口や住民が交流できる多目的スペース、託児所などを設置。



立地適正化計画の検討・策定を行わずに居住拠点の整備を行っている例

現在、347の市町村が立地適正化計画を策定・公表している。検討段階も含めれば559に上るが、当該自治体は計画の検討を行っていない。



※地方創生拠点整備交付金：地方版総合戦略に基づく自主的・主体的な地域拠点づくりなどの事業のうち、地方創生につながる先導的な施設整備を支援する事業。(令和3年度予算額：50億円(内閣府計上))

都市計画区域外を含む計画的な土地利用の誘導

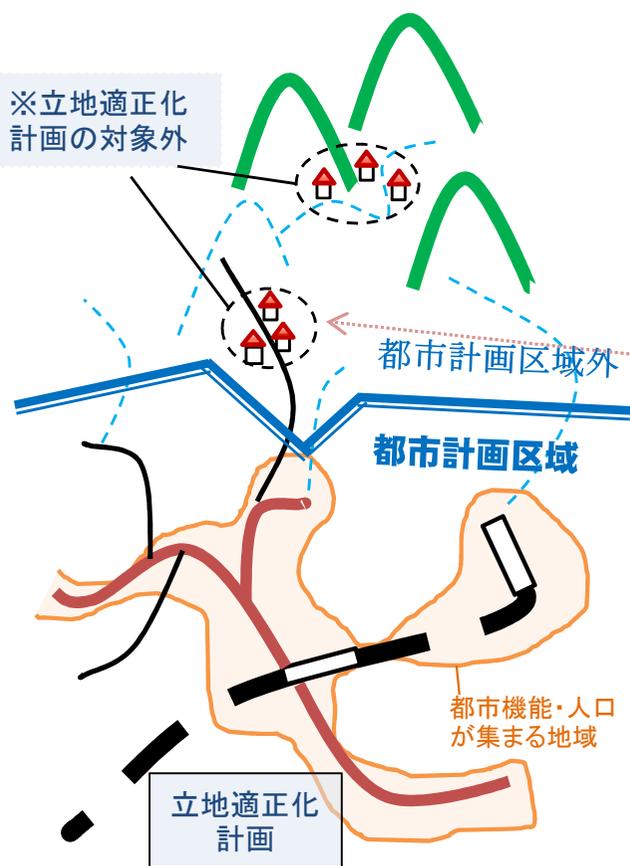
- 都市計画区域は、人口が集積する際の計画的な市街地整備や無秩序な開発の抑制等を目的として設けられた区域であるため、人口集積がそもそも見込まれない都市計画区域外では、農地利用などを除き基本的に開発抑制が行われていない。
- 人口減少の局面を迎えた今、都市計画区域であるか否かに関わらず、居住域のコンパクト化を図り持続可能なインフラ整備を行う観点から、都市計画区域外も含めたより広域の土地利用誘導の視点が必要ではないか。

- 都市のコンパクト化を図る立地適正化計画を策定できるのは、都市計画区域内に限られる。

- 都市計画区域外の人口は日本の総人口の5%だが、国土面積の73%を占める。

- 人口1人あたりの公的資本量は、都市計画区域外の面積割合が大きい都道府県ほど大きい。

<イメージ>



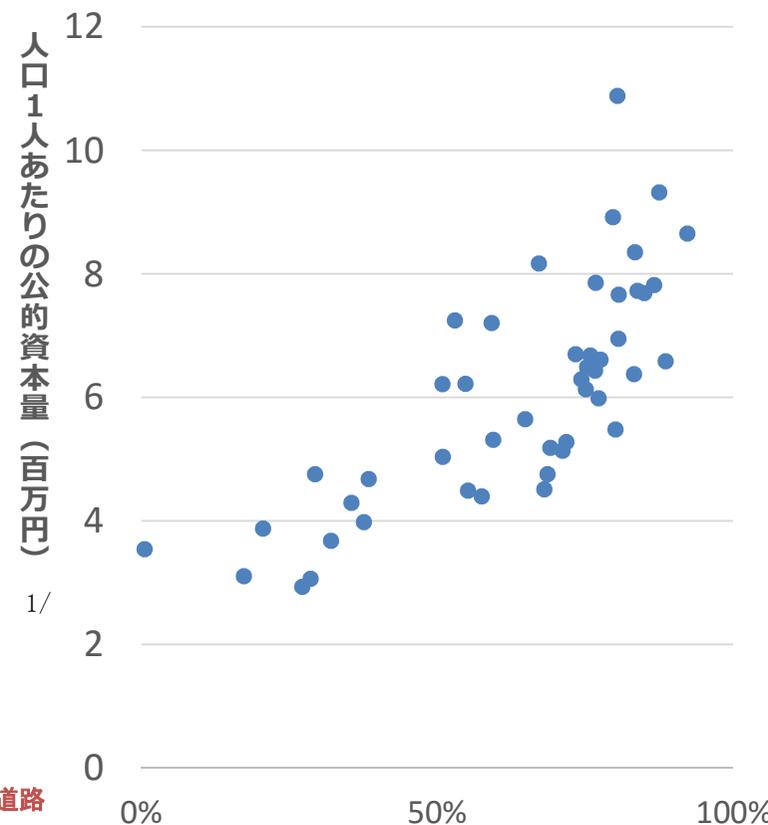
	都市計画区域	都市計画区域外
人口に占める割合	95%	5%
国土面積に占める割合	27%	73%
空き家率	6.5%	13.9%
立地適正化計画	作成可能	作成不可

(出典) 国土交通省 令和2年都市計画現況調査
総務省 平成25年住宅・土地統計調査

(例) 都市計画区域外にも関わらず主要な道路の周辺に宅地が造成されている例 (関東地方 A 市)



データ元：国土地理院



各都道府県における都市計画区域外の面積割合 2/

1/ 出典：OECD対日経済審査報告書 (2019年版)

2/ 出典：国土交通省 令和2年都市計画現況調査
国土地理院 令和3年全国都道府県市区町村別面積調