

住団連

The Japan Federation of Housing Organizations

Vol. 334

令和5年
新年号

特集

住宅産業の未来



CONTENTS

新年を迎えて

- 新年のご挨拶** 01
齊藤鉄夫国土交通大臣
- 年頭所感** 17
芳井敬一会長

特集 住宅産業の未来

- 建築の明日へー希望を耕すー** 20
松村秀一氏（東京大学大学院 工学系研究科 特任教授）
- どうする？ 建築大工の担い手確保** 24
蟹澤宏氏（芝浦工業大学 建築学部 建築学科 教授）
- CCUS（建設キャリアアップシステム）の現状と課題** 28
沖本俊太郎氏（国土交通省 不動産・建設経済局 建設市場整備課
建設キャリアアップシステム推進室長）

連載

- 【住宅税制を考えるー第2回 流通税ー】
不動産流通税の問題点と抜本的見直しの方向性 32
岩崎政明氏（明治大学 法科大学院 教授）
- 【防災を考えるー第3回ー】
東日本大震災の教訓を踏まえた木密対策のコンセプト（上） 36
ー「懐かしいけど安全な未来のまち・東京」の夢ー
小滝晃氏（国土館大学 防災・救急救助総合研究所 客員教授）

行政情報

- 令和5年度国土交通省税制改正～住宅局関係主要事項～** 41
武藤祥郎氏（国土交通省住宅局 住宅経済・法制課長）
- 令和4年度補正予算～こどもエコすまいる支援事業～** 45
山下英和氏（国土交通省住宅局 住宅生産課長）

住団連の活動・住宅業界の動向

- 新理事紹介** 48
白井浩一 理事（一般社団法人プレハブ建築協会 専務理事）
安成信次 理事（一般社団法人JBN・全国工務店協会 副会長）
- 新着情報** 49

令和5年という新年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。

昨年8月に第2次岸田改造内閣が発足し、引き続き国土交通大臣の任に当たることとなりました。本年も国土交通行政に対する皆様の変わらぬ御理解と御協力を宜しくお願い申し上げます。

現在、我が国は、国難とも言える状況に直面しています。

少子高齢化や人口減少に伴う国内需要の減少、労働力不足等の厳しい状況に直面する中、令和2年からの新型コロナウイルス感染拡大は、我が国の社会経済や国民生活へ甚大な影響を及ぼしました。

また、ロシアによるウクライナ侵略を契機として、世界的な物価高騰、円安が進行し、経済に大きな影響を与えているほか、エネルギーの安定供給が脅かされるなど、外交・安全保障環境も一層厳しさを増しています。

さらには、気候変動に伴い、自然災害が激甚化・頻発化しています。

こうした難局を乗り越えるためには、政府一丸となって、あらゆる政策を総動員し、着実に実行していく必要があります。

新型コロナウイルス感染症については、感染状況を見極めつつ、地域経済を支える観光の本格的な復興の実現、地域の暮らしや産業に不可欠な公共交通の確保等に取り組んでまいります。また、水際対策の緩和など「ウィズコロナ」という新たな段階に向けて、明るい兆しも見られることから、円安を活かした地域の「稼ぐ力」の回復・強化を図ってまいります。

物価高騰については、国土交通省の行政分野でも、資材価格や住宅価格、自動車・船舶・航空機等の燃料価格の高騰など、現に影響が生じています。国民生活や事業活動を守る観点から、関係省庁としっかり連携し、迅速かつ着実に必要な対策を進めてまいります。

気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化により、昨年8月、9月に発生した大雨や台風により、全国各地で甚大な被害が生じました。被害に遭われた方々に謹んで哀悼の意を表します。

私は、災害により犠牲となる方を少しでも減らすことこそ、政治の役割であるという思いをもって、政治



斉藤 鉄夫 国土交通大臣

家としての活動を行ってまいりました。その思いのもとに、災害を防ぎ、国民の生命・財産を守るという国土交通省の持つ極めて重要な役割を果たすべく、事前防災対策の更なる強化を含め、防災・減災、国土強靱化を強力に推進してまいります。

今後も、国民の皆様と丁寧に、そして誠実に対話し、小さな声ひとつひとつをよく聞き、真摯に受け止めるとともに、国土交通行政において、現場を持つ強み、総合力を活かして、施策の立案・実行に全力で取り組んでいく所存です。

引き続き、特に以下の3つの柱に重点を置いて諸課題に取り組んでまいります。

- ①国民の安全・安心の確保
- ②コロナ禍からの経済社会活動の確実な回復と、経済好循環の加速・拡大
- ③豊かで活力ある地方創りと、分散型の国づくり

①国民の安全・安心の確保

(東日本大震災からの復興・創生)

東日本大震災からの復興の加速は、政府の最優先課題の一つです。引き続き、現場の声にしっかりと耳を傾け、被災者の方々のお気持ちに寄り添いながら、震災からの復興、そして福島復興・再生に取り組んでまいります。

国が主体となって整備を進めてきた復興道路・復興支援道路550kmについては、令和3年12月18日

に全線開通しました。引き続き、常磐自動車道における暫定2車線区間の4車線化及び小高スマートICの整備を推進してまいります。

住宅再建・復興まちづくりでは、避難解除区域等内の復興・再生を図るため、福島県内の復興再生拠点の整備を支援してまいります。このほか、東日本大震災からの復興の象徴である国営追悼・祈念施設について、一昨年整備が完了した岩手県・宮城県においては引き続き適切な管理を行うとともに、福島県においては令和7年度の整備完了に向けて着実に取り組んでまいります。

観光関係では、福島県に対し、観光振興に向けた滞在コンテンツの充実・強化、受入環境の整備等の取組を総合的に支援するとともに、ALPS処理水の海洋放出による風評への対策として、岩手県・宮城県・福島県・茨城県の沿岸部に対し、ブルーツーリズムの推進について支援を行ってまいります。

(自然災害からの復旧・復興等)

昨年は、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のダムでの事前放流の実施や防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策等による河道掘削等のこれまでの対策の効果が見られました。一方、降雨量があつ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の必要性を改めて認識したところです。

昨年発生した自然災害により被災した地域に加え、平成28年熊本地震、令和2年7月豪雨等で被災した地域も含め、被災者の方々のお気持ちに寄り添いながら、引き続き、生活再建の支援に向けて、必要な取組に注力してまいります。

公共土木施設等の応急復旧等については、昨年8月の大雨により被災した山形県の国道121号や、台風第14号により被災した宮崎県の国道327号の仮橋等による応急復旧を国が代行したほか、二次被害防止のための緊急的な砂防工事の支援を実施しました。また、令和元年東日本台風や令和2年7月豪雨等、過去に被災した9つの一級水系において策定した「緊急治水対策プロジェクト」に基づき、ハード・ソフト一体となった再度災害防止対策を推進しているところであ

り、昨年被災した河川についても、国、県、関係市町村が連携しつつ、対策を早急に講じてまいります。このほか、令和3年8月の大雨等で被災した自治体管理道路の復旧工事を国が代行し、迅速な災害復旧事業を実施しております。災害復旧においては、原形復旧のみならず、再度災害を防止するため、施設の機能を強化する改良復旧の観点から取り組んでまいります。

鉄道分野においては、昨年3月に発生した福島県沖を震源とする地震による東北新幹線の脱線及び施設被害を踏まえ、学識経験者等による検証委員会を設置し、脱線・逸脱防止対策や構造物等の耐震対策等、これまで進めてきた新幹線の地震対策について検証を進めています。このうち、構造物等の耐震対策については、昨年12月に中間とりまとめを公表し、今回の地震で顕著な被害が発生した橋梁と同様の構造の箇所については、前倒しで耐震補強を進めることといたしました。被災路線の復旧に関しては、熊本地震で被災した南阿蘇鉄道について本年夏の運転再開に向けて復旧工事を進めているところであり、令和2年7月豪雨で被災したくま川鉄道についても、令和7年の全線運転再開に向けて復旧工事を進めているところです。また、同じく令和2年7月豪雨により被災した肥薩線については、昨年3月に、国と県が共同でJR肥薩線検討会議を立ち上げ、復旧後の肥薩線の在り方や具体的な復旧方法などについて検討を進めています。さらに、昨年8月の大雨により被災した路線については、橋梁倒壊や盛土流出等の被害によりJR東日本の4路線において運転を見合わせていますが、一部の路線は早期復旧に向けて復旧工事を進めており、残る路線についても、少しでも早く復旧の見通しをお示しできるよう調整を進めています。

港湾分野においては、令和3年8月に発生した海底火山「福德岡ノ場」の噴火に由来するとみられる軽石漂着について、港湾施設における軽石除去を概ね完了し、回収した軽石の埋立処分等に取り組んでいるところです。また、昨年3月に発生した福島県沖を震源とする地震については、大きな被害を受けた相馬港等の港湾施設の復旧工事を進めています。

国土交通省としては、被災された地域の一日も早い復旧・復興に全力を尽くすとともに、これらの災害から得られた教訓を風化させることなく、災害に強い国づくりを進めてまいります。

(防災・減災、国土強靱化)

激甚化・頻発化する豪雨災害、切迫化する大規模地

震、いつ起こるか分からない火山災害から国民の命と暮らしを守ることは国の重大な責務と認識しています。国土交通省としては、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策により、中長期的な視点に立った計画的な取組として、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」、「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」、「国土強靱化に関する施策をより効率的に進めるためのデジタル化等の推進」について、重点的かつ集中的に実施してまいります。また、5か年加速化対策後も、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に国土強靱化の取組を進めていくことが重要です。このような認識の下、政府において、国土強靱化基本計画の改定に向けた検討を行っているところであり、国土交通省としても関係府省と連携しつつ、しっかりと取り組んでまいります。5か年加速化対策を含め、今後も、ハード・ソフトの施策を総動員することで、防災・減災、国土強靱化の取組をしっかりと進めてまいります。

今後も懸念される気候変動の影響による降雨量の増大等を踏まえ、河道掘削や堤防、ダム、遊水地等のハード整備に加え、利水ダムの事前放流、官民による雨水貯留、居住誘導や住まい方の工夫など、あらゆる関係者が協働して行う「流域治水」を本格的に実践し、スピード感をもって取り組んでまいります。治水計画の見直しについては、これまで5つの一級水系で河川整備基本方針の見直しを行ったところであり、今後、全国の河川で見直しを進めてまいります。また、令和3年11月に全面施行された流域治水関連法に基づき、特定都市河川の指定拡大を進めるなど、流域治水の取組の実効性の確保に努めてまいります。

安全でコンパクトなまちづくりの推進のため、立地適正化計画の居住誘導区域等において防災・減災対策を定める「防災指針」については、令和2年9月の制度創設から昨年7月までに、すでに99都市において作成・公表しています。国土交通省としては、引き続き、防災指針の作成を支援していくとともに、指針に基づく各都市の防災まちづくりの取組に対して、省庁横断的な連携体制の下、重点的な支援を行ってまいります。あわせて、先行事例の横展開を図り、全国的な取組を促進してまいります。また、災害ハザードエリアにおける開発を抑制するため、令和2年6月の都市計画法改正により措置した開発許可制度の見直しについても、引き続き、地方公共団体が安全なまちづくりの実現を図れるよう支援してまいります。このほか、従

来の水害ハザードマップに加え、浸水範囲と浸水頻度の関係をわかりやすく図示した水害リスクマップ（浸水頻度図）を全国109の一級水系で整備し、防災まちづくりや企業の立地選択等での活用を促進してまいります。また、ハザードマップのユニバーサルデザイン化や、適切な避難行動・判断につながる防災情報の改善、「防災用語ウェブサイト」によるメディア・住民向けの用語解説の充実など、国民に伝わりやすい形での水災害関連情報の充実・発信に努めてまいります。

線状降水帯による災害から命を守るため、線状降水帯の予測精度向上に向けた取組についても着実に進めることとしており、本年から「迫り来る線状降水帯による大雨災害の危険性」については、従来よりも30分程度早く情報提供を行います。その後も、大気の3次元観測機能などの最新の観測技術を導入した静止気象衛星「ひまわり」の後継機の製造に着手するなどの観測の強化に加え、スーパーコンピュータの機能強化や予測技術の開発等を早急に進めていくことにより、昨年6月から開始した「線状降水帯による大雨の半日程度前からの呼びかけ」の対象地域をより細かい単位でお知らせするなど、防災気象情報の改善を順次進めてまいります。

大規模災害に備えた体制の強化も重要です。平成20年4月に創設されたTEC-FORCEは、東日本大震災をはじめ、昨年までの災害に対して、延べ13万5千人を超える隊員を派遣し、被災状況の早期把握や道路啓開、排水ポンプ車による浸水排除など、全力で被災自治体の支援にあたってまいりました。今後も、人材や資機材を確保するとともに、デジタル技術も活用し、TEC-FORCEの体制・機能の拡充・強化に努めてまいります。また、大雨等の災害が発生した際には、気象台から地方公共団体に「気象庁防災対応支援チーム（JETT）」を派遣し、災害対応に必要な気象情報の解説・助言など、現場の状況に応じた支援を行っていますが、今後も迅速なJETT派遣が可能となるよう体制の確保に努めてまいります。加えて、地域の気象と防災に精通する「気象防災アドバイザー」の拡充を進めるとともに、地方公共団体の防災対策に役立てていただくための取組を一層推進してまいります。

自然災害が激甚化・頻発化する中で、無電柱化は、台風や地震等の被害を最小化するものであり、災害に強い道路づくりや電力の安定供給の観点からも重要な施策です。令和3年5月に策定した無電柱化推進計画に基づき、関係省庁や関係事業者と連携し、積極的に

無電柱化を加速してまいります。

短期間の集中的な大雪の傾向等を踏まえ、冬期の道路交通の確保に向けて、来年度を初年度とする「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画」を策定するほか、「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避する」という考えの下、ハード・ソフトの両面から必要な対策を進めてまいります。

このほか、災害時に迅速な代替輸送の実施を図るため、拠点となる貨物駅において、コンテナホームの拡幅等の機能強化を推進してまいります。また、盛土を含めた土地の形状に関する災害リスクの把握や災害対策に資するため、地形分類情報や航空レーザ測量による高精度標高データの整備を実施します。

さらに、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震対策について、昨年5月に日本海溝・千島海溝地震特措法が改正されたことを受け、昨年11月に「国土交通省日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策計画」を改定しました。この計画には、「応急活動計画」、「発生に備え推進する対策」とともに、「積雪寒冷地特有の課題を考慮した対策」、「後発地震への注意を促す情報の発信」などの対策も位置付けています。今後も、地震・津波対策にしっかりと取り組んでまいります。

(インフラ老朽化対策の推進)

昨年12月に笹子トンネルの事故から10年を迎えました。加速度的に進行するインフラの老朽化に対し、「予防保全」への本格転換をはじめ、維持管理・更新を計画的に進めていくことが重要です。しかし、地方公共団体は適切な維持管理を進める上で、財政面・体制面での課題を抱えています。このため、複数・広域・多分野のインフラを群として捉えてマネジメントを行う「地域インフラ群再生戦略マネジメント」という考え方を柱とする提言が、昨年12月に社会資本整備審議会・交通政策審議会技術部会において取りまとめられました。今回の御提言を踏まえ、関係省庁や地方公共団体と連携し、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進めてまいります。また、産学官民で構成される「インフラメンテナンス国民会議」において、昨年4月に「インフラメンテナンス市区町村長会議」が立ち上がったことを契機に、首長のイニシアティブによるインフラメンテナンスの強力な推進に期待します。さらに、「インフラメンテナンス大賞」において、インフラメンテナンスの優れた取組や技術開発を表彰し、広く共有してまいります。

老朽化が進行する高速道路の維持管理・修繕や更新、

社会・経済構造の変化等に合わせた進化・改良の取組を確実に実施するため、料金徴収期間の延長などについて検討した上で、有料道路制度についての所要の措置を講じてまいります。

(盛土対策)

令和3年7月に熱海市で発生した土石流災害を受け、盛土による災害を防止するため、昨年5月に盛土規制法が公布されました。現在、本年5月の法施行に向けて、ガイドラインの検討等を進めており、都道府県等による早期の規制区域の指定に向けた支援など、本法による規制が実効性をもって行われるよう、引き続き、取組を進めてまいります。

(通学路の安全対策をはじめとする交通安全対策)

令和3年6月に発生した千葉県八街市での交通事故を受けて実施した通学路合同点検の結果を踏まえ、本年度に創設した個別補助制度も活用し、歩道や防護柵の設置等、通学路等における交通安全対策を早急に推進します。

近年、高齢運転者による交通事故割合は増加傾向にあり、引き続き、高齢運転者による交通事故防止は喫緊の課題です。国土交通省では、「安全運転サポート車」(サポカー)の普及促進、衝突被害軽減ブレーキの装着義務化等により、先進的な安全技術を搭載した自動車の性能向上と普及促進に取り組んでまいりましたが、更なる交通事故数の削減に向けて、ドライバー異常時対応システムなど、より高度な安全技術の開発・普及の促進に取り組んでまいります。

また、国土交通省では、自動車事故の被害に遭われた方々の支援のため、リハビリ機会の充実や「介護者なき後」への対応などにも取り組んでおり、昨年6月には、被害者支援対策や交通事故発生防止対策を安定的・継続的に実施するため、自動車損害賠償保障法を改正しました。被害者支援対策等の充実を進めつつ、新たな仕組みに対するユーザーの理解促進に取り組むほか、引き続き、一般会計から自動車安全特別会計への全額繰戻しに向けて、着実な繰戻しをしっかりと求めてまいります。

(輸送の安全の確保)

昨年4月23日、北海道知床において小型旅客船が沈没し、乗客乗員計26名が死亡・行方不明となる重大事故が発生しました。改めて、お亡くなりになられた方々とその御家族の皆様方に対し、心よりお悔やみを申し上げるとともに、今回の事故に遭遇された皆様とその御家族に重ねて心よりお見舞い申し上げます。

国土交通省では、これまで海上保安庁の巡視船艇・航空機による捜索に加え、北海道警察や斜里町などの関係機関等と連携し、潜水士等による海岸部の捜索を実施してきたところです。しかしながら、依然として行方不明者がおられることから、捜索の継続を望む御家族の御意向も踏まえ、引き続き、気象・海象が許す限り、行方不明者の捜索を継続してまいります。また、北海道東部海域における救助・救急体制の強化を図るため、釧路航空基地のヘリコプター増強及び機動救難士の新たな配置、オホーツク海域に面する部署への大型巡視船の配備など、救助・救急体制の強化に向けた取組を進めており、引き続き、必要な予算等の確保など、北海道東部海域の救助・救急体制強化の実現にしっかりと取り組んでまいります。さらには、今回の事故を受けて設置した「知床遊覧船事故対策検討委員会」において取りまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」に基づいて、監査・検査の強化を行ったほか、出航判断を行う船長や運航管理者の資質の確保、万一事故が発生した場合の円滑かつ安全な避難のための改良型救命いかだ等の早期搭載支援などに取り組むこととしています。利用者の皆様に安心して御乗船いただけるよう、旅客船の安全・安心対策に万全を期してまいります。

知床遊覧船事故を踏まえた旅客船の安全・安心対策のほか、各モードにおいても輸送の安全を確保するための取組を進めてまいります。現在、運輸安全マネジメント評価の基本方針の見直しを行っており、今回の見直しを通じて、小型旅客船事業者に対する取組の強化も含めて、経営トップの安全意識の底上げ・向上を図ってまいります。

踏切対策については、立体交差化等の対策に加え、周辺の迂回路整備やバリアフリー化等も含めた総合的対策を推進するとともに、災害時に長時間遮断されないよう優先開放するなどの措置を確実に実施するよう取組を進めてまいります。

鉄道分野においては、令和3年10月に発生した京王線車内傷害事件等を受けて同年12月に取りまとめた対応策等を踏まえ、各種非常用設備の表示を共通化するガイドラインの運用や、非常時の通報装置の活用や危険物の持ち込みについての利用者向けの呼びかけの実施等に取り組んでいるほか、車内防犯カメラの設置の基準化について検討を進めているところです。また、地域社会に必要不可欠な交通機関である鉄道において、安全な輸送を確保するために行う設備の更新等

にも支援を行っていくなど、引き続き、関係省庁、鉄道事業者等と連携し、鉄道における安全・安心の確保に取り組んでまいります。

自動車分野においては、「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づき、運行管理業務の高度化、健康起因事故対策や飲酒運転対策等の安全対策を着実に推進するとともに、軽井沢スキーバス事故や、去年の静岡県における観光バスの事故等のような悲惨な事故が二度と発生しないよう、更なる自動車運送事業の安全性向上に向けた取組を進めてまいります。

海事分野においては、マラッカ・シンガポール海峡における50年にわたる国際協力を通じた航行安全対策を引き続き実施するほか、ソマリア沖・アデン湾等における海賊問題については、日本船舶警備特措法の的確な運用を図るなど、引き続き、船舶の航行の安全確保に関する取組を進めてまいります。

航空分野においては、昨年3月に策定した「危害行為防止基本方針」に基づいて、先進的な保安検査機器等の導入を推進し、保安検査の高度化を図るほか、保安検査員の人材確保・育成策の着実な実施等、保安検査の質的・量的向上のための取組を進めてまいります。**(海上保安能力の強化等)**

尖閣諸島周辺の接続水域においては、ほぼ毎日、中国海警局に所属する船舶による活動が確認されています。また、領海に侵入し日本漁船へ近づこうとする事案も繰り返し発生しており、領海侵入時間が過去最長となった事案もありました。さらに、日本海の大和堆周辺海域では、外国漁船による違法操業が確認されているほか、我が国の排他的経済水域においては、外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動が実施されているなど、我が国周辺海域を取り巻く状況は益々厳しさを増しています。

加えて、近年、激甚化・頻発化する自然災害に対し、巡視船艇、航空機による被害状況調査や潜水士等による行方不明者の捜索・救助活動など、海・陸の隔てなく機動力を活かして災害応急活動にあたっています。海上保安庁では、こうした状況にも適切に対応できるよう、巡視船や航空機の更なる増強等はもとより、多様かつ厳しい任務を支えていく人材確保・育成への取組もしっかりと行っていく必要があります。新たな国家安全保障戦略等を踏まえ、関係機関との連携強化を含めた海上保安能力の強化を一層進めてまいります。

(経済安全保障法)

四面を海に囲まれ、エネルギーや食料等をはじめと

する物資の貿易量の99.5%を海上輸送に依存する我が国においては、船舶及びこれを構成する船用機器の安定的な調達が生産生活及び経済活動の維持に不可欠です。こうした観点から、基幹的な船用機器のうち、サプライチェーンの強靱化に直ちに取組む必要があるものについて、国内の安定供給体制の確保を図るため、昨年末に経済安全保障推進法に基づく特定重要物資として指定するとともに、昨年12月に成立した補正予算を活用して事業者に対する支援を行ってまいります。

これらの取組を含めて、安全保障の確保に関する経済施策を総合的かつ効果的に推進するため、経済安全保障推進法の円滑な施行に向け、国土交通省としても関係者と連携を図りながら適切に対応してまいります。

(水道整備・管理行政の移管)

昨年9月の新型コロナウイルス感染症対策本部において、厚生労働省が所管する水道整備・管理行政が、国土交通省及び環境省へ移管されることが決定されました。

水道整備・管理行政における現下の課題である、水道事業の経営基盤強化、老朽化や耐震化への対応、災害発生時における早急な復旧支援、渇水への対応等に対し、国土交通省が、施設整備や下水道運営、災害対応に関する能力・知見や、層の厚い地方組織を活用し、水道整備・管理行政を一元的に担当することで、そのパフォーマンスの一層の向上を図ってまいります。

国土交通省としては、令和6年度に予定されている事務の移管に向けて、厚生労働省・環境省とも連携し、準備を進めてまいります。

②コロナ禍からの経済社会活動の確実な回復と、経済好循環の加速・拡大

新型コロナウイルス感染症によりお亡くなりになられた方々に改めてお悔やみを申し上げますとともに、直接的、間接的に被害を受けられた全ての皆様に、心よりお見舞い申し上げます。また、コロナ禍の中、献身的に尊い使命と責任を果たしていただいている全てのエッセンシャルワーカーの皆様に、心から敬意と感謝を申し上げます。

(原油価格・物価高騰等への対応)

一昨年より続く燃料価格の高騰により、鉄道、トラック、バス、タクシー、内航海運、航空、倉庫等の交通・物流業界を取り巻く経営環境は、厳しい状況にありま

す。このため、政府として、昨年1月下旬より、燃料油価格の激変緩和事業を実施するとともに、国土交通省においても、タクシーの燃料であるLPガスについて、燃料油価格の激変緩和事業に準じた支援を行い、これらの事業の延長・拡充などを図ってまいりました。また、昨年10月に閣議決定された「物価高克服・経済再生実現のための総合経済対策」において、来年度前半にかけて、これらの激変緩和措置を講じることが盛り込まれており、引き続き、経営に大きな影響を受けている公共交通・物流事業者を支援することとしています。あわせて、トラック運送事業、内航海運業及び倉庫業において、燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金收受のための荷主等への周知や、法令に基づく働きかけ等を実施してまいります。

建設資材の価格高騰への対応についても重要な課題であると認識しており、政府としても、骨太の方針や総合経済対策において、現下の資材価格の高騰等を踏まえ、適切な価格転嫁が進むよう促した上で必要な事業量を確保する旨を位置付けているところです。国土交通省では、直轄工事において、適正な請負代金の設定や契約後の状況に応じた契約変更に取り組むとともに、地方公共団体や民間発注者等に対しても、適切な価格転嫁を行うよう要請を行ってまいりました。引き続き、資材価格の高騰が適正に工事価格に反映されるよう、しっかりと取組を進めてまいります。また、必要かつ十分な公共事業予算の安定的・持続的な確保にも取り組んでまいります。

さらに、エネルギー価格が高騰している局面において、省エネ投資を下支えするため、昨年12月に成立した補正予算において創設した「こどもエコすまい支援事業」により、エネルギー価格の高騰による影響を受けやすい子育て世帯等に対し、ZEH水準の省エネ性能を有する新築住宅の取得を支援してまいります。また、住宅の省エネ改修等に対しても幅広く支援することとしており、経済産業省や環境省が行う高断熱窓や高効率給湯器の設置への支援と連携して、ワンストップで利用できるようにいたします。

下水汚泥資源を肥料として活用することは、持続可能な食料システムの確立や資源循環型社会の構築にも資する取組です。昨年9月に開催された食料安定供給・農林水産業基盤強化本部では、今後の検討課題の一つとして、下水汚泥等の未利用資源の肥料としての利用拡大が掲げられました。これを受けて、下水道・農業の関係団体や学識経験者、自治体が参画する官民検討

会を農林水産省と共同で設置し、肥料利用の拡大に向けた推進策の方向性を取りまとめたところです。国土交通省としては、引き続き、農林水産省等と緊密に連携し、汚泥肥料の流通経路の確保等に向けたマッチングや施設整備への支援、安全性のPR、肥料化のためのコスト縮減等に資する技術開発等を進めるなど、肥料の国産化と肥料価格の抑制につなげるべく、下水汚泥資源の肥料利用を大幅に拡大してまいります。

(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の感染拡大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。

昨年の10月11日からは、いよいよ内外の観光需要を本格的に回復させ、観光立国の復活を図っていく局面となりました。

国土交通省としては、

- ①全国旅行支援や第2のふるさとづくりなどによる「国内交流拡大戦略」
- ②消費額増加や地方誘客の促進等を図るための「インバウンドの回復戦略」
- ③観光地や宿の高付加価値化の計画的・継続的支援などによる「高付加価値で持続可能な観光地域づくり戦略」

という3つの戦略を総合的かつ強力で推進していきたいと考えています。

第1に、「国内交流拡大戦略」として、全国旅行支援を昨年10月上旬から12月下旬まで実施してまいりました。全国旅行支援の実施により、日本人の国内延べ宿泊者数がコロナ禍前を上回るなど、高い需要喚起の効果が現れているものと認識しています。昨年に引き続き、本年も、閑散期となる1月の3連休明けの10日から実施することとしており、今後も、需要動向や感染状況を踏まえつつ、全国的な旅行需要の喚起を着実に進めてまいります。加えて、近年の働き方や住まいのニーズの多様化等を踏まえ、テレワークを活用したワーケーションの推進や、何度も通う旅、帰る旅を定着させる「第2のふるさとづくり」、ユニバーサルツーリズムといった国内における新たな交流市場の開拓に取り組んでまいります。

第2に、「インバウンドの回復戦略」として、円安のメリットも活かして、速やかに訪日外国人旅行消費額5兆円超を達成することを目指します。具体的に

は、大都市だけでなく、地方も含めた全国各地で特別な体験の提供や期間限定のイベント等を実施するとともに、日本各地の魅力を全世界に発信する「観光再始動事業」をはじめ、関係省庁の施策も総動員して集中的な取組を行ってまいります。その際、旅行者の意識変化を踏まえながら、インバウンドの消費額増と地方誘客促進に向けた取組を進めるとともに、観光消費の旺盛な高付加価値旅行者の誘客に向けた地方における高付加価値なインバウンド観光地づくりについても、しっかりと取組を進めてまいります。

第3に、「高付加価値で持続可能な観光地域づくり」の取組を進めてまいります。現在、観光地・観光産業の再生・高付加価値化に向けて、宿泊施設や観光施設のリノベーションなどの取組を支援しているところですが、更なる取組の推進のため、単年度ではなく複数年度にわたる事業実施を可能にすること、新たに面的DX化の取組を支援対象に追加すること等の制度拡充を図ったところです。また、地球環境に配慮した旅行を推進するとともに、自然や文化等の地域の観光資源を保全・活用したコンテンツの造成・工夫、受入環境整備等を通じて、持続可能な観光地域づくりを進めてまいります。これらの取組を通じて先進的なモデル地域を形成し、観光SDGsの取組を世界に向けてアピールしてまいります。

これら3つの取組に加え、昨年10月に開催された観光立国推進閣僚会議における岸田総理からの御指示も踏まえ、2025年をターゲットに、我が国の観光を持続可能な形で復活させるため、新たな「観光立国推進基本計画」を本年3月までに策定します。

引き続き、観光立国の復活に向けて、しっかりと取組を進めてまいります。

(各分野における観光施策)

昨年11月に、関係業界団体によって国際クルーズ運航のためのガイドラインが策定されたことを受け、昨年12月から本邦クルーズ船社による国際クルーズの運航が再開されました。また、本年3月からは外国クルーズ船社による運航再開を予定しています。クルーズの本格的な再始動に向け、関係者間で連携し、安心してクルーズを楽しめる環境づくりを一層推進してまいります。

景観・歴史まちづくりについては、景観計画や歴史的風致維持向上計画の策定を促進し、良好な景観を形成するとともに、地方公共団体が取り組む地域固有の歴史・文化・風土を活かしたまちづくりに対する支援

を引き続き進めてまいります。

本年は、「道の駅」は制度創設から30年を迎える年であり、2025年までの「道の駅」第3ステージも折り返しとなります。地方創生・観光を加速する拠点へ「道の駅」の進化を目指すモデルプロジェクトや、施設の老朽化等の全国的な課題に対する支援を進めてまいります。

また、令和3年に閣議決定された、「第2次自転車活用推進計画」に基づき、私を本部長とする自転車活用推進本部を中心に、政府一体となって、自転車通行空間の計画的な整備、シェアサイクルやサイクリストレーン等の普及促進、ナショナルサイクルルート等を活かしたサイクルツーリズムの推進等、自転車の活用の推進に向けて取り組んでまいります。

鉄道分野においては、訪日外国人旅行者にも日本の鉄道を利用してより快適に旅行を楽しんでいただくために、多言語による案内表示・案内放送の充実、トイレの洋式化、クレジットカード対応型券売機や交通系ICカード等の利用環境整備、大型荷物置き場の設置等の取組を進めてまいります。

(IRの整備)

IRは多くの観光客を呼び込む滞在型観光の拠点となるもので、観光立国の実現に向けて取り組むべき重要な施策の一つです。IR整備法に基づき、IRの整備に必要な手続きを丁寧に進めてまいります。

(地域交通のリ・デザイン)

地域交通は、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構造的な利用者減少に加え、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響等により、多くの事業者は、極めて厳しい経営状況に置かれています。こうした状況を踏まえ、特に新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響が顕在化した令和2年度以降、赤字補填の拡充、新型コロナウイルス感染症対策、DX化等に対して、これまでにない手厚い支援を行ってきました。昨年12月に成立した補正予算では、DX・GXによる経営改善支援や、他分野関係者等との「共創」の取組支援など、地域交通ネットワークの再構築を図るための予算として、800億円以上を計上いたしました。また、来年度の当初予算案においても、社会資本整備総合交付金や財政投融資の活用など、新たな支援の枠組みを盛り込んでいるところです。

昨年夏には、国土交通省に設置した地域交通やローカル鉄道に関する2つの有識者検討会で提言が出され

ました。特に、大量高速輸送機関としての鉄道特性を十分に発揮できなくなっているローカル鉄道については、新たに、国が主体的に関与しながら鉄道事業者と沿線自治体の協議を促す仕組みの必要性が盛り込まれています。現在、この2つの提言を踏まえ、交通政策審議会において、地域交通の「リ・デザイン」(再構築)の新たな制度、支援のあり方等について御議論いただいております。この結果を踏まえ、本年の通常国会には所要の法案を提出する予定です。

本年を「地域交通の「リ・デザイン」(再構築)元年」とすべく、あらゆる政策を総動員し、持続可能性と利便性・生産性の向上に全力で取り組んでまいります。

(物流政策の推進)

トラック運送業界の2024年問題等、昨今の労働力不足の観点から、サプライチェーン全般にわたって無駄を排し、生産性を向上させることが喫緊の課題となっています。これらを踏まえ、物流DX・GXの推進に取り組むほか、関係省庁と連携して、着荷主を含む荷主や一般消費者等の理解や協力の促進、非効率な商習慣の是正等、持続可能な物流の実現に向けて必要な取組を進めてまいります。さらに、物流行政とトラック行政を一体的に運用する体制を整備することにより、物流政策を強力に推進してまいります。

(航空ネットワークの維持・確保等)

世界規模での新型コロナウイルス感染症の感染拡大等による影響により、航空業界を取り巻く経営環境は引き続き厳しい状況にあります。また、水際対策の緩和等により、徐々に航空需要は戻りつつあるものの、国際線をはじめとして未だ回復途上にあり、航空会社・空港会社等は依然として厳しい経営状況となっております。

航空ネットワークは、公共交通として国民の社会経済活動を支えるとともに、インバウンドをはじめ、ポストコロナの成長戦略にも不可欠な「空のインフラ」です。航空会社や空港会社等の経営基盤強化を通じ、航空ネットワークの維持や成長投資の促進を図るため、来年度の当初予算等の成立を前提に、航空会社に対する総額500億円規模での空港使用料や航空機燃料税の軽減、空港会社に対する無利子貸付等を行うこととしています。

また、水際対策の緩和等による今後の航空需要の回復・増加を見据え、昨年12月に成立した補正予算等を活用し、空港における感染リスクの最小化やグランドハンドリングの採用活動・人材育成等を支援するな

ど、引き続き、受入環境整備を推進してまいります。

ドローンについては、昨年12月に有人地帯での補助者なし目視外飛行（レベル4飛行）を可能とするための制度が開始しました。レベル4飛行の実現に向け、関係機関とも緊密に連携し、新制度の運用に万全を期してまいります。また、いわゆる空飛ぶクルマについては、2025年の大阪・関西万博に向けて、機体の安全性、操縦者の免許、交通管理、離着陸場等に関する環境整備を進めてまいります。

（戦略的・計画的な社会資本整備）

社会資本整備については、我が国の持続可能な経済成長を確実なものとするため、将来の成長基盤となるストック効果の高い事業を戦略的・計画的に推進してまいります。その際、現下の資材価格の高騰等を踏まえ、必要な事業量を確保してまいります。

道路分野においては、物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するための機能強化を図ってまいります。加えて、デジタル化による特車手続の迅速化を進めるとともに、ダブル連結トラックや中継輸送の普及促進等を通じて、物流の効率化を促進してまいります。

鉄道分野においては、整備新幹線、リニア中央新幹線について、地元の理解を得つつ、着実に整備が進められるよう、必要な取組を行ってまいります。現在建設中の北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、工期・事業費ともに新たな計画の範囲内で順調に進捗しており、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力してまいります。北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、予期せぬ自然条件への対応・着工後に生じた関係法令改正や経済情勢の変化等への対応による影響を精査するため、有識者会議を開催し、昨年12月にとりまとめがなされました。引き続き、必要な財源を確保し、着実な整備に努めてまいります。残る未着工区間の整備について、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、従来、工事実施計画認可後に行っていた調査も含め、従来の施工上の課題を解決するための調査を先行的・集中的に実施してまいります。九州新幹線（新鳥栖・武雄温泉間）については、九州地域、西日本地域の未来にとってどのような整備のあり方が望ましいか議論を積み重ねることが重要と考えており、今後も、関係者との協議を進めてまいります。リニア中央新幹線の品川・名古屋間については、全長約286kmのうち約9割の区間で工事契約が締結さ

れており、建設主体であるJR東海において、工事が進められているところです。また、名古屋・大阪間については、本年から環境影響評価に着手するための準備が進められているところであり、国土交通省としては、この事業が安全かつ着実に進められるよう、必要な調整や協力等を行ってまいります。さらに、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等のあり方については、効果的・効率的な整備・運手法等の具体的な調査に取り組んでまいります。このほか、本年3月に開業予定の相鉄・東急直通線（羽沢横浜国大～日吉）、福岡市地下鉄七隈線（天神南～博多）など、国際競争力の強化に資する都市鉄道ネットワークの整備についても着実に進めてまいります。

港湾分野においては、近年、アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増、コンテナ船の更なる大型化及び新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱等により、国際基幹航路の寄港地の絞り込みが進み、日本への寄港が減少傾向にあります。このため、我が国への国際基幹航路の寄港を維持・拡大し、日本に立地する企業のサプライチェーンの安定化等を通じて我が国産業の国際競争力強化を図るべく、国際コンテナ戦略港湾において、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を引き続き推進してまいります。特に、国内外からの集貨を一層促進するため、既存ストックを活用しつつ、コンテナターミナルの更なる利便性向上に向けて取り組んでまいります。また、引き続き、国際バルク戦略港湾を拠点としたバルク貨物輸送の効率化に取り組んでまいります。加えて、地域の基幹産業の競争力強化のための港湾の整備やトラックドライバー不足に伴うモーダルシフトの受け皿にもなる内航フェリー・RORO船の輸送網の強化に取り組むとともに、農林水産省と共同で、産地と港湾が連携した農林水産物・食品の輸出促進を図ってまいります。

航空分野においては、首都圏空港における年間発着容量約100万回の実現を目指し、必要な取組を進めてまいります。具体的には、成田空港については、第三滑走路の整備等に向けて、地元自治体等の関係者と連携するなど、機能強化の実現に最大限取り組んでまいります。羽田空港については、2020年3月から新飛行経路の運用を開始しており、引き続き、騒音・落下物対策や新飛行経路の固定化回避に向けた取組、丁寧な情報提供を行ってまいります。また、拠点空港と

しての機能拡充に向けて、羽田空港アクセス鉄道の整備等を実施します。近畿圏空港については、関西空港の容量拡張等に向け、地元自治体等の関係者と連携し、関西空港等の飛行経路の見直しについて検討を行うなど、引き続き、2025年大阪・関西万博等に向けた機能強化を推進してまいります。地方空港については、福岡空港の滑走路増設事業、那覇空港の国際線ターミナル地域の機能強化、新千歳空港の誘導路複線化事業などを推進し、ゲートウェイ機能の強化を図ってまいります。

民間の資金や創意工夫を活用するPPP/PFIは、効率的かつ効果的で良好な公共サービスを実現するとともに、新たな雇用や投資を伴う民間のビジネス機会を拡大するものです。本年は、昨年改定されたPPP/PFI推進アクションプランに基づき、空港・下水道等の国土交通省所管分野における公共施設等運営事業等の導入を推進してまいります。あわせて、人口20万人未満の地方公共団体や、インフラの維持管理分野においてPPP/PFIの導入検討を行う地方公共団体などを引き続き支援するとともに、産官学金の協議の場となる地域プラットフォームを通じた案件形成を推進してまいります。

(インフラシステムの海外展開)

我が国の持続的な経済成長を実現する上で、世界の旺盛なインフラ需要を取り込み、我が国企業の受注機会の拡大を図ることは大変重要です。

2020年に経協インフラ戦略会議にて決定された「インフラシステム海外展開戦略2025」では、我が国企業が2025年に34兆円のインフラシステムを受注するという新たな目標が立てられています。

国土交通省では、昨年6月に追補された政府全体の方針を踏まえ、同月に「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2022」を策定しました。行動計画においては、トップセールス等の政府間対話を本格的に再開することとした上で、①O&M(運営・維持管理)の参画推進による継続的関与の強化、②「技術と意欲のある企業」の案件形成・支援、③国際標準化の推進と戦略的活用、④デジタル・脱炭素技術の活用の4点を強化すべき重点分野と位置づけたところです。

O&Mの参画推進による継続的関与の強化については、単なるインフラの整備にとどまらず、維持管理や運営事業に参画し、事業に継続的に関与することで、相手国との密接な関係を構築していくため、ODA(政府開発援助)の案件形成の段階から、O&Mを視野に

入れた働きかけを行うほか、管理委託契約等により我が国企業がO&Mに参入することを政府間で予め確認する「O&Mパッケージ型」の案件形成の取組を促進すること等を通じて、我が国事業者のO&M事業への参画を推進してまいります。

「技術と意欲のある企業」の案件形成・支援については、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)による中小・スタートアップ企業向け支援の強化や、現地でのプロモーション・マッチングの実施に取り組んでまいります。

国際標準化の推進と戦略的活用については、国際標準の獲得、相手国での採用の働きかけ、日本規格のデファクトスタンダード化を行うことを柱とし、在外公館、政府機関の現地事務所、コンサル等との連携を深め、相手国での働きかけを一層強化してまいります。

デジタル・脱炭素技術の活用については、「SmartJAMP」によりASEANにおけるスマートシティの実現に向けた取組を引き続き戦略的に推進するとともに、AIオンデマンド交通やMaaSなどの交通ソフトインフラにおける我が国企業の海外展開を推進してまいります。加えて、JOINによる、デジタル・エネルギー分野への支援を強化してまいります。

(国土交通分野におけるGXの推進)

近年、気候変動の影響により、自然災害が激甚化・頻発化するなど、地球温暖化対策は世界的に喫緊の課題となっており、我が国においては、2050年カーボンニュートラルを目標として、GX(グリーントランスフォーメーション)の実現に政府を挙げて取り組んでいるところです。地域の暮らしや経済を支える幅広い分野を担っている国土交通省としても、民生・運輸部門の脱炭素化等に貢献するため、住宅・建築物や公共交通・物流等における省エネ化、インフラを活用した太陽光や水力、バイオマス等の再エネの導入・利用拡大(創エネ)、輸送・インフラ分野における非化石化等を推進してまいります。

脱炭素社会の実現に向け、住宅・建築物の省エネ対策等を強化することとしており、昨年成立した改正建築物省エネ法に基づき省エネ基準適合の全面義務化を進めるとともに、優良な都市木造建築物等や中小工務店等が建築する木造のZEH等に対する支援を行ってまいります。また、都市のコンパクト・プラス・ネットワークの推進等とあわせて、街区単位での面的な取組などの効率的なエネルギー利用に向けた施設整備等の取組、都市空間の緑化などの脱炭素に資するまちづ

くりを推進してまいります。さらに、緑と自然豊かな民間都市開発や都市公園整備、道路緑化等を通じてグリーンインフラの社会実装を推進することにより、都市部におけるCO₂吸収源対策やヒートアイランド現象の緩和等を効果的に進めるとともに、環境を重視した民間投資の拡大を促進してまいります。

建設施工分野においては、直轄工事において省CO₂に資するコンクリート等の建設材料の現場試行を実施するなどの取組を推進します。

このほか、近年の気候変動の影響による水害の激甚化・頻発化を踏まえた治水対策とともに、2050年カーボンニュートラルに向けた取組を加速させるため、治水機能の強化と水力発電の促進を両立させる「ハイブリッドダム」の構築に向けた取組を進めています。治水と発電の双方に利益のある形で進めていけるよう、取組の方法や進め方等の具体化を図ってまいります。

下水道分野においては、本年度に創設した「下水道脱炭素化推進事業」等を通じた下水道の脱炭素化に資する事業に対する財政的な支援や、技術開発を推進するとともに、温室効果ガス排出量の見える化など、下水道管理者や民間企業等が効率的な取組を進めるための環境整備等も実施してまいります。

運輸部門の脱炭素化に向けて、財政支援や財政投融資等の拡充を進めています。こうした支援策を通じて、交通分野においては、EV車両や充電器設備の導入、その運用を可能とするためのエネルギーマネジメントシステムの構築など、交通GXを推進してまいります。

物流分野においては、コンテナ専用車両の導入支援等によるトラックから海運・鉄道へのモーダルシフトや共同輸配送といった取組を着実に進めるとともに、物流施設における再エネ施設・設備等の一体的な導入支援を行うことなどにより、物流施設の脱炭素化を推進します。

自動車分野においては、次世代自動車の普及促進を図ってまいります。関係省庁と連携し、グリーンイノベーション基金を活用した貨物・旅客事業での実証に向けた取組を進めていくほか、燃費規制や税制優遇、導入補助等の取組を進めてまいります。

航空分野においては、改正航空法に基づき昨年12月に策定した航空脱炭素化推進基本方針に基づいて、持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進、空港の再エネ拠点化等により、脱炭素化の取組を推進し、国際民間航空機関(ICAO)において採択された2050年までのカーボンニュートラル目標の実現を目指します。

鉄道分野においては、鉄道アセットを活用した再エネの導入や、鉄道車両・施設等の脱炭素化を促進するとともに、燃料電池鉄道車両の開発の推進やバイオディーゼル燃料の導入の促進等の取組を進めてまいります。

船舶分野においては、国際海運2050年カーボンニュートラルの実現に向け、ゼロエミッション船の技術開発支援を行っており、アンモニア燃料船については2026年、水素燃料船については2027年の実証運航開始を目指します。また、国際海事機関(IMO)において、我が国が米英等と提案した国際海運2050年カーボンニュートラルを世界共通の目標とすべく、本年夏の「GHG削減戦略」の改定や、ゼロエミッション船の導入を促すための経済的手法や規制的手法など国際ルール作りを主導してまいります。加えて、ガス燃料船の供給体制整備を推進するとともに、内航海運の低・脱炭素化に取り組めます。

港湾分野においては、昨年12月に港湾における脱炭素化の推進等を図る「港湾法の一部を改正する法律」が施行されました。今後、今回の改正法に基づき、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進してまいります。また、再エネの導入拡大に向け、再エネ海域利用法に基づく案件形成や基地港湾の計画的な整備等により洋上風力発電の導入を促進してまいります。

このほか、引き続き、気候変動の適応策を推進するとともに、昨年12月にカナダのモントリオールで開催されたCOP15において、「昆明・モントリオール生物多様性枠組」が採択されたことを受け、グリーンインフラの取組等により生態系ネットワークの保全・再生・活用、健全な水循環の確保等を図り、2030年までに海と陸の30%以上を保全する目標の達成に貢献してまいります。

(国土交通分野におけるDXの推進)

国土交通省の所管分野において新たなサービスが創出され、生産性向上が実現するようDXの普及を促進するとともに、申請者負担の軽減を図るため、許認可等の行政手続自体のデジタル化に強力に取り組んでまいります。

インフラ分野においては、建設現場の生産性向上に向け、調査・測量から設計、施工、維持管理・更新までの全てのプロセスにおいてICTの活用等に取り組

む「i-Construction」を推進しています。例えば、直轄工事においては、ICT 施工を経験した建設企業の割合について、大手企業では 9 割を超え、また、中小企業では約 5 割まで拡大しています。これに加えて、i-Construction を中核に、工事書類のデジタル化等を含め、デジタル技術を活用して、事業全体の変革を目指す「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション」を推進しており、昨年 3 月には、DX 実現に向けた各施策の「目指すべき姿」、「工程」等を実行計画として取りまとめた「インフラ分野の DX アクションプラン」を策定しました。さらに、インフラ分野の DX アクションプランのネクスト・ステージとして分野網羅的、組織横断的な取組を推進するため、建設現場の生産性の飛躍的な向上等を実現する「インフラの作り方」の変革、維持管理や利用に関する「インフラの使い方」の変革、データのオープン化等の「インフラまわりデータの伝え方」の変革に取り組んでいます。本年を DX による変革を一層加速させる「躍進の年」とするため、引き続き、必要な施策に取り組んでまいります。

データのオープン化に関する取組として、国土交通省が保有するデータと民間等のデータを連携し、一元的に検索、表示、ダウンロードを可能とすることで業務の効率化や施策の高度化、産学官連携によるイノベーションの創出を目指す「国土交通データプラットフォーム」の整備を進めています。令和 2 年には一般公開を開始し、順次連携データを拡充しており、現在では工事の電子成果品や地質データ、3D 都市モデル (PLATEAU) 等、様々なデータと連携しています。今後は、プラットフォームの操作性や検索性の向上を進めることで、データの利活用による新たな価値の創造に向けて取り組んでまいります。

道路分野においては、AI や ICT 等の新技術の導入等により、道路の維持管理や行政手続きの効率化・高度化、データの利活用の高度化等を推進してまいります。また、昨年 3 月から首都圏及び近畿圏の高速道路の一部の料金所で ETC 専用化を開始したところです。今後も、運用状況等を踏まえながら、順次拡大し、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進するとともに、道路の賢い利活用を実現する料金制度のあり方を早急に検討してまいります。このほか、引き続き、ETC2.0 等のビッグデータを活用した渋滞状況のきめ細かな把握・整理を進め、効果的なピンポイント渋滞対策を推進してまいります。

発災時の迅速な災害対応や早期の避難等を可能にするため、本川・支川が一体となった洪水予測による予測の高度化等に取り組むほか、夜間・悪天候時においても利用可能な人工衛星やドローン等を用いた迅速かつ安全な情報収集や、三次元管内図の整備、施設操作の遠隔化、災害復旧における手続きの簡素化など、デジタル技術も活用しながら、流域治水の取組をハード・ソフトの両面から強力に推進してまいります。さらに、防災・減災対策等の飛躍的な高度化・効率化を実現するため、河川情報や水害リスク情報のデータ提供に取り組むほか、オープンイノベーションを促進する基盤として、デジタル空間上に流域を再現し、予測技術等を実証できるデジタルテストベッドの整備に着手してまいります。

不動産分野は、市場の透明性確保や業務効率化、他業種との連携による新たなビジネスの創出など、DX の効果が期待される分野であり、不動産取引のオンライン化や取引でのデジタル技術の活用、各不動産の共通コードである「不動産 ID」による不動産関連情報の連携・活用の促進、土地・不動産関連情報を地図上に分かりやすく表示する土地・不動産情報ライブラリの整備など、DX を推進する環境整備に取り組んでまいります。

建築・都市の分野においては、デジタル技術を活用して、都市開発・まちづくりのスピードアップを図るとともに、建物内部から都市レベルまでシームレスなデジタルデータを整備し、これをオープンにすることで、様々な分野での新サービス創出に取り組むことが重要です。このため、個々の建築物に関する情報の 3 次元デジタル化を図る建築 BIM、都市全体の空間情報と都市計画情報等の 3 次元デジタル化を図る PLATEAU、これらの情報と官民の様々なデータとの連携のキーとなる不動産 ID を一体的に進める「建築・都市の DX」に強力に取り組んでまいります。

デジタル技術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」に関しては、昨年、関係府省と連携し、合同で公募・審査を行い、スマートシティ実装化支援事業として先進的な都市サービス等の実装化に取り組む 14 地区を選定しました。引き続き、官民連携プラットフォームを活用した好事例の横展開や「スマートシティモデル事業等有識者委員会」を通じた先進的な取組の知見整理等を実施するとともに、本年は都市マネジメントの高度化等の先進的な取組を行う地域に重点的な支援を行うなど、スマートシ

ティの実装化を一層推進してまいります。

交通分野においては、地域交通が極めて厳しい状況にあることから、財政支援や財政投融资等の拡充により交通 DX を推進することで地域交通の持続可能性と利便性・生産性の向上に取り組めます。具体的には、MaaS の実装や交通分野でのキャッシュレス決済手段の導入、自動運転の実証調査等を推進してまいります。特に、MaaS については、移動の利便性を大幅に向上し、地域の公共交通の維持・活性化や移動手段の確保等の地域課題の解決に資する重要な手段であることから、現在、全国各地でモデル構築に取り組んでいるところです。引き続き、ウィズコロナ・ポストコロナ時代における新たなニーズへの対応も含めて、移動に求められる様々なニーズに対応できる MaaS を推進し、免許を返納した高齢者、障害者の方々、さらには外国人旅行者も含めて、移動しやすい環境を整備してまいります。また、地域交通の移動サービスにおいては、自動運転の活用が期待されているところです。昨年より自動運転による地域公共交通実証事業を全国 9 つの地方自治体で実施しており、本年は更に対象地域を拡大して自動運転の実用化につなげてまいります。また、交差点等の車載センサだけでは検知困難な道路交通状況を把握するため、道路インフラから適切な情報提供支援に取り組むこととしています。引き続き、レベル 4 自動運転の実現に向けた環境整備など、自動運転の高度化や自動運転サービスの全国展開に向けた取組を推進してまいります。

物流分野においては、令和 3 年 6 月に閣議決定した総合物流施策大綱も踏まえ、物流・商流データ基盤の構築等の物流のデジタル化や、物流施設へのロボット導入による自動化、ドローン物流の実用化等の物流分野の機械化による物流 DX を推進してまいります。また、物流 DX を促進するため、伝票・外装サイズ・パレット等の物流を構成する要素の標準化に向けた取組を進めてまいります。

鉄道分野においては、踏切がある路線等での自動運転の導入に向けた要素技術の開発、VR 空間上での軌道検査や工事・作業の計画策定、地上設備の削減を可能とする地方鉄道向けの無線式列車制御システムの開発等、ICT 技術等を活用した現場業務の効率化・省力化に資する取組を進めてまいります。

港湾分野においては、国際競争力の更なる向上のため、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現や、新港湾情

報システム（COMPAS）の利用拡大、港湾における新技術の開発を推進するための取組等を進めてまいります。また、港湾の電子化を実現する「サイバーポート」については、物流分野（民間事業者間の港湾物流手続）において、本年 3 月中に NACCS との直接連携を開始するとともに、来年度中の管理分野（港湾行政手続等）、インフラ分野（港湾施設等情報）との一体運用に向けた取組を推進します。

海事分野においては、デジタル技術を活用した船舶産業のサプライチェーン全体にわたる関係事業者間の連携強化や、造船業の DX に向けた技術開発・実証事業への支援等を通じて生産性向上等を図ってまいります。自動運航船等の次世代船舶技術のトップランナーに対する技術開発支援、浮体式洋上風力発電のコスト低減等に向けた環境整備等の施策により、海事産業の国際競争力強化を図るとともに、国際ルールの策定を推進してまいります。

測量分野においては、自動運転、ICT 施工などデジタル化・リモート化社会の実現等に貢献するため、幅広い分野の位置情報が国家座標に準拠し、いつでも、どこでも、誰でも高精度な測位や地図を活用できるよう、「電子基準点網」の耐災害性強化や 3 次元地図の品質確保・活用促進を実施します。

このほか、海洋状況把握（MDA）の能力強化に向けた取組の一つとして、各関係府省等が保有するリアルタイム性の高い情報も含めて、様々な海洋情報を広域的に集約し、民間事業者、行政機関等に共有・提供する「海洋状況表示システム」（海しる）について、昨年 2 月にデータ連携の標準的な規格を新たに公開し、各利活用分野でのデータ連携をさらに推進しました。引き続き、海洋関係のデータ連携を着実に進めてまいります。

これらの取組に加え、DX 社会が進展する中、気象情報・データが社会のソフトインフラとしてより一層活用されるため、民間事業者等による予報業務等に関する制度の見直しや、気象情報・データを効果的に共有できる環境の構築等の取組等を進めてまいります。

（現場を支える人材の確保・育成、生産性の向上）

所管分野における担い手の確保や生産性の向上に向け、労務費や燃料費等を適切に転嫁できる環境の整備等による取引環境の適正化を図りつつ、賃金の引き上げに向けた取組を進めます。

建設産業においては、新・担い手 3 法も踏まえた工期の適正化や施工時期の平準化等を進めることによ

り、建設業の働き方改革を一段と加速してまいります。また、建設技能者の処遇改善に向けて、技能者の資格や就業履歴を蓄積する「建設キャリアアップシステム」(CCUS)は、登録技能者数が100万人を突破しました。今後、登録技能者の処遇改善を着実に進めるため、技能・経験に応じたレベル別に賃金目安を示し、職種ごとにレベルに合わせて賃金が上昇していくよう促してまいります。さらに、ダンピング対策の徹底や下請取引の適正化などを通じて、官民一体となって賃金引上げに向けた取組を進めてまいります。

自動車運送事業においては、労働生産性向上のための取組や、人材の確保・育成に向けた二種免許の取得支援等のほか、荷主や消費者等も巻き込んだ「ホワイト物流」推進運動を進めること等により、働きやすい労働環境の実現等を推進してまいります。また、改正貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等の法的措置の実施や、「標準的な運賃」の更なる普及・浸透にも引き続き取り組んでまいります。

自動車整備業においては、関係業界とも連携し、自動車の先進技術に対応できる人材の確保・育成のため、自動車整備士の魅力向上等に取り組むとともに、自動車整備事業者の生産性の向上を支援すること等を通じて、引き続き、人手不足の解消に向けた取組を推進してまいります。

海事産業の競争力強化については、令和3年に施行された海事産業強化法に基づいて、生産性向上や品質確保に取り組む造船・船用事業者が作成する「事業基盤強化計画」の認定を進めており、これまでの認定実績を合計すると1,000億円を超える設備投資が計画されています。また、海運事業者等が作成する「特定船舶導入計画」の認定を進め、安全・環境に優れた船舶の導入を支援しており、昨年10月には、当該認定を受けた硬翼帆式風力推進装置(ウィンドチャレンジャー)搭載船舶が就航しました。加えて、海事産業の競争力強化と経済安全保障の早期確立の観点から、税制優遇措置を通じて、日本の船主による船舶保有と造船事業者による建造促進を進めてまいります。内航海運業においては、荷主等との取引環境の改善、生産性の向上に取り組むとともに、船員の労務管理の適正化や行政手続きのデジタル化の推進等を通じて、「船員の働き方改革」等を進めてまいります。さらに、独立行政法人海技教育機構における教育内容の高度化等に取り組み、今後とも優秀な船員の養成を安定的・持続的に実施してまいります。

航空分野においては、空港での地上支援業務(グラウンドハンドリング)や維持管理業務の省力化・効率化のため、自動走行技術の導入に向けた取組等を官民で連携して取り組んでまいります。

(スタートアップへの支援)

スタートアップは、社会的課題を成長のエンジンに転換して、持続可能な経済社会を実現する「新しい資本主義」の考え方を体現するものであり、建設現場の生産性向上や安全・安心で快適な交通社会の実現に向けて、スタートアップが生み出す革新的技術を社会実装へと繋げることが重要です。

このため、国土交通省では、昨年11月に決定された「スタートアップ育成5か年計画」を踏まえ、研究開発関連補助金の拡充、表彰制度の充実等に取り組み、スタートアップへの支援を推進してまいります。

(2023年のG7交通大臣会合・都市大臣会合の開催に向けた取組)

本年5月に開催されるG7広島サミットの関係閣僚会合として、6月にG7三重・伊勢志摩交通大臣会合、7月にG7香川・高松都市大臣会合を開催します。

交通大臣会合では、イノベーションを通じた持続可能なアクセシビリティの確保等、交通分野における今日的な課題について議論を行い、我が国の先進的な取組についても世界に発信してまいります。

都市大臣会合では、昨年、ドイツで議論された都市のレジリエンス、カーボンニュートラル等のテーマを引き継ぎつつ、デジタル技術の活用による都市の課題解決や、高齢化に対応したまちづくりの重要性等を踏まえ、日本が考える「持続可能な都市の発展」に向けた政策のあり方を世界に発信してまいります。

各国の大臣や関係者が集まるこれらの会合は、日本の有する技術や強みを活かし、議論を主導すると共に、開催地のみならず我が国の豊かな観光資源をはじめとする魅力を世界に発信する絶好の機会でもあります。地元自治体等とも緊密に連携し、会議の成功に向けて全力で取り組んでまいります。

(2025年の大阪・関西万博、2027年国際園芸博覧会の開催に向けた取組)

2025年の大阪・関西万博に向け、万博に関連するインフラ整備や、空飛ぶクルマの実現など「未来社会の実験場」の具体化に向けた取組を関係省庁や地元自治体等と連携して進めてまいります。

2027年国際園芸博覧会について、昨年は、本博覧会の準備及び運営に必要な特別措置に関する法律が公

布・施行されるとともに、開催に必要となる博覧会国際事務局（BIE）の認定を受けることができました。本年も、開催者である博覧会協会への支援や、関係省庁、地元自治体及び経済界との連携を通じ、着実に開催準備を進めてまいります。

③豊かで活力ある地方創りと、分散型の国づくり

（豊かな田園都市国家の形成に向けた分散型国づくり）

個性ある文化や豊かな自然環境を有する多様な地域から成り立つ我が国において、人々が地域に誇りと愛着を持って、安心して暮らし続けられる国土を次世代に引き継いでいくことが重要です。このため、総合的かつ長期的な国土のあり方を示す新たな国土形成計画を今年夏頃に策定します。今後、国土審議会において、デジタルを活用し、リアルの地域空間の質的な向上を図る新たな地域生活圏の形成など、次期計画の重点テーマについてさらに検討を進め、未来を担う若い世代が夢を持てる国土の将来ビジョンを示してまいります。

また、近年の社会情勢の変化を踏まえ、食や観光に加え、脱炭素化についても高いポテンシャルを持つ北海道の生産空間の維持・発展を図り、国の課題解決に北海道が果たすべき役割を強化するため、新たな北海道総合開発計画を策定してまいります。現在、国土審議会北海道開発分科会計画部会において検討を進めており、来年度内を目途に取りまとめます。

このほか、二地域居住等の普及促進に向けて、引き続き、関係省庁や全国二地域居住等促進協議会と連携して、関連施策や取組事例の情報発信等に取り組むとともに、新たな働き方・住まい方への対応として、職住近接・一体の生活圏を形成するなど、豊かで暮らしやすい「新たな日常」を実現するため、テレワーク拠点整備等を推進してまいります。

（コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくりや都市再生の推進）

生活サービス機能と居住を拠点に誘導し、公共交通で結ぶコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりについては、昨年7月末までに立地適正化計画の作成に取り組む市町村が634都市、作成・公表した市町村が460都市、立地適正化計画と地域公共交通計画を併せて作成した市町村が336都市と着実に増加しています。今後、都市の骨格となる公共交通の確保や都市圏全体でのコンパクト化の推進等を図る支援施策の充実等に取り組む、持続可能な多極連携型まちづ

くりを推進してまいります。

変化・多様化する人々のニーズに対応するため、まちの資源を最大限に活用し、エリアの価値を向上させることにより、ゆとりと賑わいあるウォークアブルなまちづくりに取り組んでまいります。昨年までに70を超える自治体が、法律に基づく区域を設定し、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりに取り組んでいます。国土交通省としては、引き続き、法律・予算・税制等のパッケージによる支援を実施してまいります。加えて、多様化する道路空間へのニーズに対応するため、賑わいのある道路空間を構築するほこみち（歩行者利便増進道路）制度の普及を促進するとともに、道路空間の柔軟な利活用による地域の魅力向上、賑わい創出を推進してまいります。

都市の国際競争力の強化に向け、昨年は、9件の民間都市開発事業を認定し、金融・税制支援を行いました。引き続き、これらの支援により民間投資を喚起するとともに、重要インフラ等の整備への支援を行ってまいります。また、地方都市のイノベーション力の強化に向け、地方都市と大都市の連携を促進してまいります。これらの取組を通じ、都市再生を推進してまいります。

（土地政策の推進）

所有者不明土地対策については、広場、防災備蓄倉庫等の公益性の高い施設に所有者不明土地を活用可能とする地域福利増進事業の拡充、周辺に悪影響を及ぼしている所有者不明土地の管理を適正化する勧告・命令・代執行、市町村による対策計画の作成、低未利用土地の有効利用などに民間の立場から取り組む推進法人の指定など、改正所有者不明土地法で講じられた制度が昨年11月から施行されました。これらの制度が有効に活用されるよう、積極的な周知や支援を行い、所有者不明土地の利用の円滑化と管理の適正化に向けた取組を着実に進めてまいります。

また、第7次国土調査事業十箇年計画に基づいて、早期の災害復旧や社会資本整備の迅速化等に資する地籍調査を進めてまいります。

（安心して暮らせる住まいの確保）

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いて市町村が取り組む空き家の除却・利活用を支援するとともに、相続した空き家の譲渡所得の特別控除や「全国版空き家・空き地バンク」の活用促進を図ってまいります。また、社会資本整備審議会の下に「空き家対策小委員会」を設置し、空き

家等の利活用・流通の拡大を含め、更なる対策の強化を検討しており、今後、その議論を踏まえて、空き家対策を充実・強化してまいります。

誰もが安心して暮らせる住まいの確保に向け、地方公共団体等と連携して住宅セーフティネット機能の強化を図ることが重要であり、セーフティネット登録住宅の入居者負担軽減や、見守り等を行う居住支援法人等の活動に対して支援を行ってまいります。また、良質な住宅が次の世代に継承されていく住宅循環システムの構築に向け、良質な住宅ストックの形成、既存住宅流通市場の活性化、住宅取得・リフォームに対する支援に取り組んでまいります。

マンションを巡っては、建物と居住者の両方における高齢化に対応していくため、昨年4月に制度がスタートしたマンション管理計画認定制度等の普及や、今般創設される予定の適切な修繕工事を促す税制などを通じて、マンションの長寿命化を実現する取り組みを推進してまいります。また、マンションの管理、修繕、再生それぞれの観点から、課題と必要な施策の検討を進めてまいります。

一昨年6月に完全施行された賃貸住宅の管理業務等の適正化に関する法律に基づいて登録を受けた賃貸住宅管理業者は、昨年12月に8,700者を超えたところです。本年は賃貸住宅管理業者に対する全国的な立入検査を行うこと等により、制度の理解促進や賃貸住宅管理業の適正化に努めてまいります。

(共生社会の実現への取組)

誰もが安心して参加し、活躍することができる共生社会の実現に向けて、公共交通機関や建築物等のバリアフリー化などのユニバーサルデザインの街づくりや、心のバリアフリーを推進することが重要です。

このため、令和3年度からの5年間を目標期間として策定したバリアフリー整備目標に基づいて、地方部を含めた旅客施設のバリアフリー化や、基本構想等の策定促進による面的なバリアフリーの街づくり、高齢者障害者等用施設の適正利用などの心のバリアフリーの取組等を推進してまいります。

また、鉄道車両のバリアフリー対策については、一昨年に改正された新幹線車両に関する基準に続いて、在来線の特急車両に関する基準も改正し、本年4月以降に新たに製造される車両に対して、列車定員に応じた席数の車椅子用スペースを設けるよう義務づけたところです。

障害者用ICカードの導入、ウェブによる障害者用

乗車券等の予約・決済の実現、精神障害者割引の導入促進といった当事者の方々の利便性向上や負担軽減に資する施策についても、事業者に対する要請や実務的な検討を着実に進めてまいります。

国土交通省としては、引き続き、当事者の方々の御意見を伺いながら、これらの取組を通じて、ハード・ソフトの両面からのバリアフリー化に全力で取り組んでまいります。

(活力ある地方創り)

離島、半島地域、奄美群島、小笠原諸島、豪雪地帯など、生活条件が厳しい地域や北方領土隣接地域に対しては、引き続き、生活環境の整備や地域産業の振興等の支援を行ってまいります。

「ウポイ」については、コンテンツの充実や誘客促進に向けた広報活動等を行い、多くの方々に訪れていただき、アイヌ文化の素晴らしさや民族共生の理念に共感していただけるよう取り組んでまいります。

令和元年10月の火災により焼失した首里城は、沖縄の誇りであるとともに、国民的な歴史・文化遺産として極めて重要な建造物です。昨年11月には首里城正殿復元整備工事の起工式を行いました。復元している首里城正殿は、令和8年秋に完成予定であり、国土交通省としても、引き続き、一日も早い復元に向けて、沖縄県や関係省庁と連携し、全力で取り組んでまいります。

さいごに

統計の不適切処理に関する問題につきましては、昨年8月に再発防止策となる「国土交通省統計改革プラン」を取りまとめました。公的統計に対する信頼回復に向け、「開かれ、使われ、改善し続ける統計」を基本原則に、このプランを着実に実施してまいります。

本年も国土交通省の強みである現場力・総合力を活かして、国土交通行政における諸課題に全力で取り組んでまいります。国民の皆様の一層の御理解、御協力をお願いするとともに、本年が皆様方にとりまして希望に満ちた、大いなる発展の年になりますことを心から祈念いたします。



年頭所感



一般社団法人住宅生産団体連合会
会長 芳井 敬一


令和5年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。
昨年は長引くコロナ禍にあって、ようやく様々な社会経済活動の回復の動きが実感できるようになる一方で、海外に依存するサプライチェーンの脆弱性から、深刻な資材不足が発生し、また、ロシアによるウクライナ侵攻を背景とした国際的なエネルギー価格・原材料価格の上昇、欧米の急速なインフレとその影響による円安など、内外の経済環境が激動する1年となりました。こうした中、4月には日常生活に密接なエネルギー・食料品等の価格上昇への対応として、また、10月には物価高騰・賃上げへの取組、円安を生かした地域の「稼ぐ力」の回復・強化、「新しい資本主義」の加速等を柱とした大規模な総合経済対策が講じられました。本年は経済対策に盛り込まれた様々な施策の効果が十分に発揮され、本格的に社会経済活動が回復・再生し持続的な成長につながっていく年となることを期待しております。

住宅市場においても、木材や鋼材など部資材の価格高騰の影響は深刻で、特に持家の着工は10月まで

11ヵ月連続して前年同月比で減少となるなど厳しい状況が続いております。こうした中、市場の回復を図り、カーボンニュートラルの実現や子どもを産み育てやすい環境整備などに繋がるよう、子育て世帯等の住宅取得を後押しすることを念頭に、省エネ性能のより高いZEH住宅の取得に対する重点的支援、さらに開口部の断熱改修の促進等既存住宅の省エネリフォームに対する支援の強化、税制特例措置の延長・拡充など、活発な要望活動を展開してまいりました。

これらの要望の結果、令和4年度第2次補正予算では「子どもエコすまい支援事業」が創設され、高い省エネ性能（ZEHレベル）を有する新築住宅の取得等に対する支援が継続するとともに、開口部の断熱改修、高効率給湯器の導入への新たな支援など幅広く充実した措置が盛り込まれました。また、令和5年度税制改正大綱においては、空き家税制の拡充や買取再販、サービス付き高齢者向け住宅に関する税制の延長、またマンションの大規模修繕を支援する税制の新設など当連合会として要望した内容がすべて盛り込まれました。





要望活動にご協力いただいた会員の皆様に感謝申し上げますとともに、実現に導いていただいた関係各方面の皆様にも感謝申し上げます。また、令和3年度補正予算で措置された「こどもみらい住宅支援事業」については、令和4年度予備費等で大幅に増額頂きましたが、各社のZEH普及率が大幅に上昇するなど子育て世帯のZEH取得に広く活用された結果、早期に予算上限に達する事態となりました。これに対応して「こどもエコすまい支援事業」の要件の見直しを図って頂いたことにより、切れ目のない支援が実現することとなりました。ご尽力頂いた関係者の皆様に重ねて感謝申し上げます。今回措置頂いた施策を積極的に活用し、ZEHの普及拡大と省エネ等の性能向上リフォームの推進により、良質な住宅ストックの形成に引き続き積極的に努め、内需の牽引役として期待される住宅市場の活性化につなげてまいります。

法制度の面では、当連合会として早期成立を要望していた改正建築物省エネ法が昨年6月の通常国会で成立しました。2025年度には、すべての新築住宅・建築物で省エネ基準への適合が義務付けされることとなり、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた動きは、一段と明確になりました。また、長期優良住宅制度の改正についても、昨年10月から賃貸共同住宅の基準の合理化等が全面的に施行となり、低層賃貸住宅への長期優良住宅の普及等にさらに取り組みを進め、住宅ストック全体の質の底上げに繋げて行く必要があります。

さらに今年は関東大震災から100年、人命に直結する住宅を供給する事業者としての役割を改めて認識し、安心・安全な住宅の供給と街づくりに努めるとともに、安全な立地条件の確保、災害に備えたレジリエンス性の向上、さらに災害発生時には国や自治体と連携した迅速な支援に努めることにより、防災・減災、国土強靱化に貢献していかねばなりません。併せて、進展する少子高齢社会への対応、住宅団地の再生、二拠点居住、空き家対策、大工技能者など担い手の不足等、住宅を取り巻く様々な課題にも継続的に取り組んでいく必要があります。

当連合会では、昨年11月に新たな組織として住宅政策研究所を設置いたしました。社会や経済の激しい変化を踏まえ、政策提案力を強化することにより、住宅の質と住環境の向上、住宅産業の発展を通じて住生活の向上を図るとともに、国が直面する諸課題の解決に貢献してまいりたい所存です。新たな組織の活動にご協力頂きますとともにご指導ご鞭撻の程、よろしくお願い申し上げます。

住宅市場は引き続き厳しい状況が想定されるなか、新たに金利の動向も懸念される所存ですが、本年も新たな目標に向けて皆様とともに様々な活動を推し進めてまいりたいと存じます。引き続きご指導賜りますよう宜しくお願い申し上げます。最後となりましたが、会員皆様のご健勝とご多幸を心より祈念いたしまして、新年の御挨拶とさせていただきます。



特集 住宅産業の未来

昨今の大工等建築技能者の著しい減少・高齢化は、住宅業界の持続可能性に関わる問題となっている。これまで技術伝承の場であった工務店が、独力で技能者を確保・育成するには従来のやり方のままでは困難な状況となっており、他産業に負けない労働条件、労働環境の整備が喫緊の課題となる。同時に生産性の向上も重要であり、住団連の活動における重点項目にも働き方改革の推進、住宅生産・管理工程におけるDX化の推進などを挙げ取り組んでいる。

本特集では、こうした問題意識をもって住宅産業の未来を展望されている東京大学の松村秀一特任教授、芝浦工業大学の蟹澤宏剛教授の講演と、国土交通省 不動産・建設経済局の沖本俊太郎建設キャリアアップシステム推進室長からの寄稿を掲載し、本テーマを掘り下げていく。

講演 建築の明日へー希望を耕すー

東京大学大学院 工学系研究科
特任教授 松村 秀一氏

講演 どうする？ 建築大工の担い手確保

芝浦工業大学 建築学部 建築学科
教授 蟹澤 宏剛氏

寄稿 CCUS（建設キャリアアップシステム）
の現状と課題

国土交通省 不動産・建設経済局 建設市場整備課
建設キャリアアップシステム推進室
室長 沖本 俊太郎氏

建築の明日へー希望を耕すー

東京大学大学院 工学系研究科
特任教授 松村 秀一 氏

昨年 10 月 20 日に開催した第 4 回住宅政策勉強会で、東京大学大学院 工学系研究科 特任教授 松村秀一氏に「建築の明日へー希望を耕すー」と題した講演をいただいた。

ローマ大学での経験、歴史的建築物、住宅ストックの国際比較や明日の建築人像などが大局的に語られ、住宅業界の未来や住宅政策を考える上でも大変有意義なものとなった。

1. 古い建築と現代建築が並存する日本

1992 年に 1 ヶ月間ローマ大学で講義をしたことがある。当時のローマ大学の教授が来日し、京都や奈良、東京などで観光しているうちに、古い建築と現代建築がこれほど並存している国はないと感銘を受けたことがきっかけで、特に圧倒的な技術でつくられた現代建築について 10 回講義をしてほしいとの依頼があった。1 回目は、まず日本建築の歴史、なぜその技術が今日日本にあるか、大工組織の成り立ちなど、現代建築に至る経緯として法隆寺の話から始めたところ、「中途半端に古い話はもういい」とすぐに現代建築の話を求められた。確かに、ローマの街中には法隆寺等より何百年も前の建築が建ち並んでいる。そこで、まずは都庁や芦屋浜集合住宅の建築工程や技術などについて説明すると、ローマ大学の教授や学生は興味深く話を聞いてくれた。

そこで、ローマでの新しい建築とはどんなものかと聞いてみると、1960 年頃に建築された築 30 年ほどのものに案内された。当時の日本では住宅の寿命が 20 数年とされており、取り壊されているレベルである。日本とローマでは建築物の感覚が全く違うことを再認識させられた。しかし、30 年間新しい建物が建築されていないとなると、ローマ大学の建築学部の学生達は卒業後に何をしているのか疑問が生じた。そこで、ローマ大学の教授に聞いてみると、建築学部を卒業したからといって建築関係に従事するわけではな

く、あくまで教養の一環だという。日本の考え方や大学と企業のあり方が特殊なのかもしれないという印象を持った。

30 年前日本はバブル期で勢いもあり、ローマは全く違う世界だと考えていた。しかし、この 30 年で住宅は長寿命化し、新築の需要も減少傾向にある現在の日本は、ローマに徐々に近付きつつあるのではないか。

2. 建築物の寿命は何で決まるのか

住宅の寿命は、除却戸数で集計されることが多いが、取り壊されることが寿命という考え方でよいのだろうか。技術者の議論でよく聞かれる“性能が寿命を決めている”というのにも疑問が残る。私は、住宅の寿命は人が決めていると考えている。

東京駅の周辺を例にとると、東京中央郵便局の大部分や丸ビル等立派な建物で建て替えが行われているものが多い。これらは、耐久性が考えられていなかったのかということ、そうではない。建築学が発生する以前、棟梁の時代から建物を長持ちするようにつくることは当たり前で、むしろ一番重要視されていた。技術的な問題で取り壊されているわけではなく、技術的に見れば壊さなくてもいいものを壊している。つまり、人々の意識が建築や住宅の寿命を決めており、それがないと建築や住宅の寿命は延びるということである。

1967年に日本初の100m超の超高層ビルとなる霞が関ビルができた。続いて、浜松町の世界貿易センタービル、西新宿の京王プラザホテル、新宿三井ビルディングが建設された。霞が関ビル建設から30年後、こうした超高層ビルをどう壊しているのか、マンハッタンに調査に行くことにした。マンハッタンでは1900年頃から40階超の超高層ビルを建設しており、当時セントラルパークの南側だけで既に100棟以上あった。それほど数の数を建設していれば一定数の取り壊しがあると思って調査に行ったのだが、実際は1908年に建設されたシンガータワー1棟のみだった。それも再開発が理由で、性能や経年による問題ではなかった。皆が興味を持っていた取り壊し方法は、慎重に部材をばらして下ろしていく、つまり新築の逆である（【図1】）。調査は“どう壊しているか”から“なぜ壊していないか”へと変更した。

築25年程の超高層ビル内部に入ると、建設当初はあるはずのない防災センターがあった。これは不動産市場の競争によるもので、マンハッタンでは家賃水準がランクA・B・Cで決まる。ランクは平米数あたりの供給電力、エレベーターの台数や速度、スプリンクラーの防災設備や防災センターの有無などで評価され、築古の物件は様々な工事を行なうことで家賃水準を上げている。テナント契約は長期であることが多く、大きなテナントが退去する5年以上も前から投資し、さらに優良なテナントを呼び込む戦略を立てている。1930年代に建設されたロックフェラーセンターの経営会社の役員に、「新築時の何倍にもなる投資をしていつまでもつと考えているのか？」と尋ねたところ、質問の意味がわからないとの回答だった。技術部長にも同じ質問をしたが、考えたこともないとのことだった。つまり、何年もつかなど考えないから投資ができるのである。何年もつかという感覚は日本だけなのかもしれない。

ところが、日本国内にも法隆寺や赤門など、同様の考え方は存在する。国宝や重要文化財などだけではなく、それを遺そうと決めていけば、何年もつかなどは思わない。住宅でも同じで、戦災を免れたエリアに戦前から建つ住宅がある。エリア全体で建替えのタイミングがあったものの、金銭的な

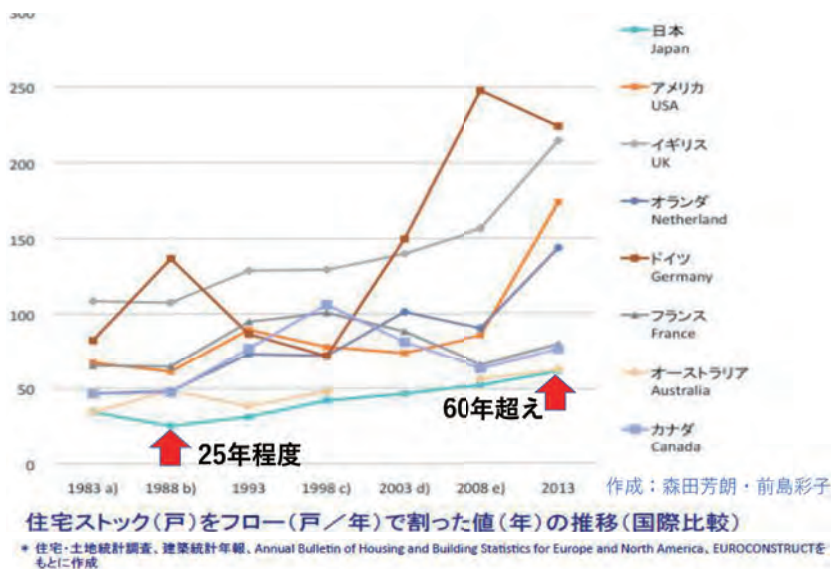
【図1】シンガービルの建設中（左）と取り壊し工事中（右）



理由から建替えられなかったというが、現在も住宅として機能しているものがある。仕様は決して良いとはいえ、特別な手入れもしていないという。日頃から建築学会で技術的な研究を行ない、性能が良くなれば住宅の寿命は延びるのはもちろんわかっているが、実際のところは人の決断次第という側面もある。長年経った建築物を壊すには相当な決意が必要で、100年以上ともなれば誰も壊せなくなる。

何をもち寿命とするのかは難しいが、住宅ストックをフローで割った数値を1980年代前半から見ると、一番長いサイクルはドイツの約250年、一番短いサイクルは日本の約25年である（【図2】）。1980年代後半もまだ新築中心の住宅政策で良かったが、サイクルが60年を超えてきた現在、新築に関する政策の影響が少なくなりつつある。郊外の住宅地や商店街に行けば、戦後からの古い建物が点在することが普通の光景になってきた。新築という領域だけで活動していくことが難しい局面を迎えている。

【図2】住宅ストックをフローで割った値の推移



3. 産業は「箱」から「場」へ

以前はしっかりとした箱をつくって、約束通り届けるという産業だった。今は既に箱が行き届いているため、どうにもならなくなった「箱」を新たな生活の「場」に変える産業が求められている。2000年代から言われ始め、今や歴史の教科書にも載るほどだが、産業の転換があまり進んでいないのが現状である。高度成長期は、国が言う将来像と国民がそうありたいと思う方向がほぼ合致して、一緒に「大きな物語」を構成していた。住宅産業はこうした時代に発展してきた。

しかし現在は、国の言う将来像はわかりにくく、日本がどうあるべきかもわからず、自分の生き方も結びつかない。自分自身の豊かさを求めて「小さな物語」をそれぞれつくっていく時代である。建物のストックは十分あるため、それぞれの小さな物語（＝「人の生き方の実現」）でどう利用していくか、構想力が必要である。

設備修繕の延長線上にインテリアも美化するといったリフォームとは考え方が異なるものが求められている。新たな生き方では、住宅だけがよくなっても意味がない。どのまちに住んで、どんな人たちが周りに住んでいるのか——全てが暮らしの空間としての価値になる時代では、リノベーションやエアーマネジメントまで重要になってくる。

空き家問題という言葉をよく聞くが、空き家＝（イコール）問題という捉え方はいかがなものか。2013年の人口1人当たりのストック数がアメリカ0.42戸、日本0.48戸であることに驚いた。戦前のストックに年間150～200万戸の新築を積み重ねてきたアメリカに、戦後ほぼゼロの状態から新築を積み上げてきた

日本がストック数で上回ったのである。これまで国民が長期の高額ローンを組んで給料をつぎ込み、それを受けて住宅・建設業界が汗水たらして一生懸命働いてつくってきた。国民の大きな投資であり、国富でもある。これらを簡単に「問題」にすべきではないし、それでは何のための投資だったのか疑問が生じてしまう。21世紀の日本は空間資源大国となり、豊かな空間をつくっていきける時代になったのである。

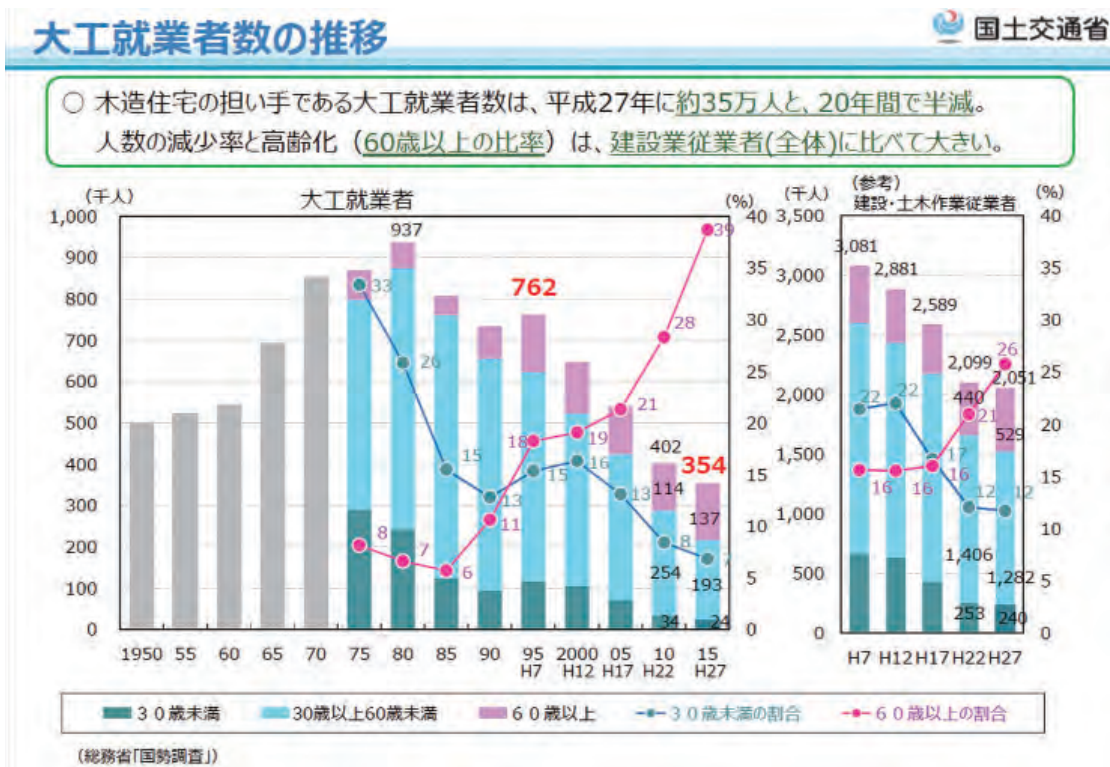
住宅・建設業界の屋台骨を支えてきた賃貸住宅では、オーナーの世代交代が次々と始まった。親が亡くなり、サラリーマンである子供が相続してみると、空室率が高く、家賃の未払いも多いなど、様々な問題が表面化してきた。入居率を上げるために修繕や模様替えなどの投資をするべきだが資金がない、資金を確保するために家賃を上げれば入居率が低くなるなどの悪循環に陥る。こうした状況の中、2010年頃にカスタマイズ賃貸、セルフリノベーションが注目を浴びた（【図3】）。これまでにはなかった“自分の住戸の間取りや壁紙などを自由にアレンジできる”という需要は非常に高く、一時空室率30%を超えた賃貸住宅に入居待ちの行列ができるような事例が全国各地で見られるようになった。

この空間でどのように暮らしていくか、完成前からリノベーションやカスタマイズを自らSNSで発信する。そのSNSを見て同じ賃貸住宅に住みたいと入居する。今の若者だからこそできる“弱い個人を結ぶ柔らかな絆”で新しい「小さな物語」をつくっている。大きな物語の時代に沢山つくってきた箱の抜け殻に、暮らしと仕事の未来である「小さな物語」を埋め込んでいくことが今後の産業になっていくのではないか。

【図3】利用の構想力の表れであるカスタマイズ賃貸（写真提供：青木純）



【図4】大工業者数の推移



4. 明日の建築人像

建築の未来で一番危惧しているのは、大工の就業数である。1980年の国勢調査では全国で大工は90万人以上だった。2015年では35万人まで減少し、年齢別で15～19歳を見るとたったの2,900人である。65～69歳は7万人と高齢化が進む中、たとえ10代全員が離職しなかったと仮定しても、全国で数万人になってしまう将来は遠くない。このままでは、奈良時代から続いてきた大工や左官という職人が減少の一途を辿ってしまう。政府は、技能レベルを評価してランク付けをするキャリアアップシステムを設け、賃金と連動するよう働きかけているが、はたして効果が出るのか、それだけで入職する若者が増えるのか。

大工や左官の入職者を増やすためには、これまでと全く異なる分野からこの世界に入ってこれるドアを開く必要がある。10代で入職して職人の下で鍛えられるのではなく、DIY好きが集まってスポーツ感覚で学ぶなどの仕組みがあってもよいのではないか。草野球と同じような感覚で、少し心得がある程度でも一度体験・従事してもらうことが重要である。また、ある補助事

業の報告会をきっかけに女性大工にインタビューをしたところ、やりがいをもって仕事に取り組んでおり、総じて非常にポジティブだった。その中で一般社団法人女性技能者協会という団体を知り、現在その団体と一緒に全国の女性大工や左官などを集めて取組みを活性化させるべく、計画を立てている。

DIYer、女性、外国人などに向けて様々な入口を設け、途中で離職してもいいように出口も用意しながら、今まで建築業界に目を向けていなかった人たちが豊かな気持ちで働ける場づくりの取組みを続けていく必要がある。

■松村秀一（まつむらしゅういち）氏 プロフィール



1957年兵庫県生まれ。1980年東京大学工学部建築学科卒業、1985年同大学院工学系研究科建築学専攻修了。2006年より東京大学教授を経て2018年より現職。
 2005年「住宅生産の工業化に関する研究」で日本建築学会賞（論文）、2008年「建築生産の進め方—ストック時代の建築学入門」で都市住宅学会賞（著作）他、受賞多数。近著に「建築の明日へ」、「空き家を活かす」、「和室礼賛」、「和室学」、「箱の産業—プレハブ住宅技術者たちの証言」（共著）、「建築—新しい仕事のかたち 箱の産業から場の産業へ」、「場の産業 実践論」（編）、「2025年の建築『七つの予言』」など。

どうする？ 建築大工の担い手確保

芝浦工業大学 建築学部 建築学科
教授 蟹澤 宏剛氏

10月17日に建築大工技能者等検討会主催で行なわれた「準備はできていますか？大工の雇用・工務店の働き方改革 全国オンラインセミナー」の中で、芝浦工業大学 建築学部 建築学科教授 蟹澤宏剛氏により「どうする？建築大工の担い手確保」と題した基調講演が行なわれた。

講演では、建築大工の若年入職者確保について、現在の日本がいかに危機的状況であるかを分かりやすく解説され、工務店は他産業に負けない適正な給与体系、休日設定で生産性を上げてゆくという方向転換が急務であるとした。

1. 進む人材不足と高齢化

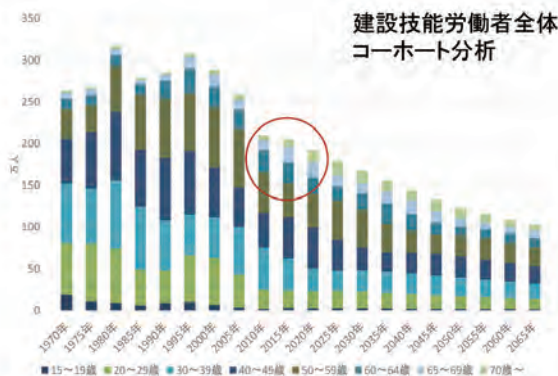
工務店で一番の課題として挙げられるのは、担い手確保である。手をこまねいても建設業の担い手は来ない。外国人受入で言えば、5～6年前のベトナムで1,500～1,600円だった日当が現在では日系ゼネコン、地場の大手ゼネコンともに3,500円程度になった。技能実習生として来日した場合、時給1,000円8時間勤務で日当8,000円となるが、諸費用を差し引かれて残るのは5,000～6,000円程度になる。現地での日当が上がり続け、5,000円程度になれば日本に来る実習生はいなくなる。技能実習は原則3年間、2年延長した場合は5年間で、その後に特定技能として期限なく在留することができる。しかし、残念なことに引き続き働き続けることは少ない。こうした状況

で、他に期待できる国があるかというアジアではほとんどなく、残すはアフリカのみという状況である。

それでは、いかに1人でも多くの日本人に入職してもらおうか。文科省の統計では3年間で半数が離職しているとされ、建設業ではそれ以上だと実感している。入職してもらった上で、いかに在職し続けてもらおうかも考えないといけない段階になってきている。

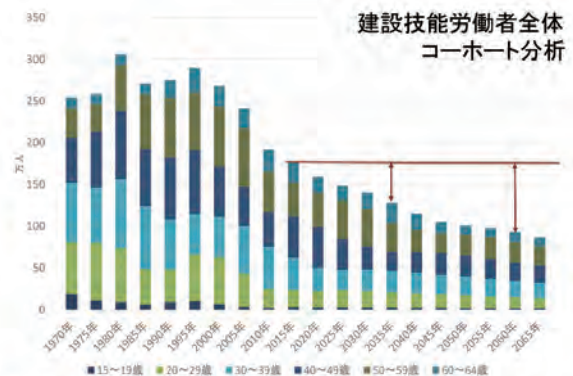
建設業従事者のピークはバブル期の1980年、直近のピークは1995年で300万人超だった（【図1】）。その後、年々減少して2010年には2/3程度まで落ち込んできた。国交省による様々な対策や東日本大震災の復興などもあり、やや下げ止まったのが2015年である。2020年の結果はおそらくほぼ横ばい、むしろ

【図1】



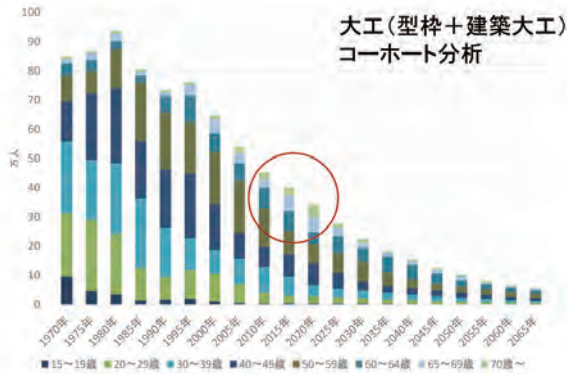
※ 国勢調査における「建設・土木作業従事者」の数
Copyright (C) H.Kanaiwa, SHIBUJIA Institute of Technology

【図2】



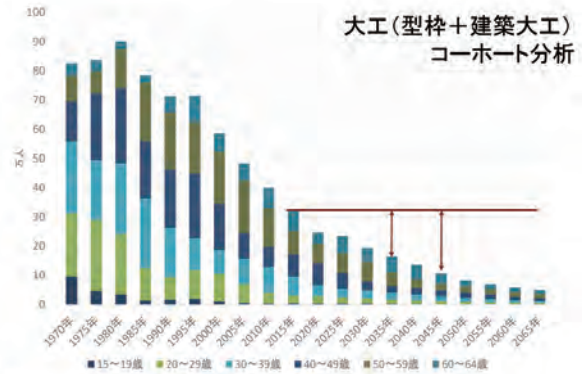
※ 国勢調査における「建設・土木作業従事者」の数
Copyright (C) H.Kanaiwa, SHIBUJIA Institute of Technology

【図3】



Copyright (C) H.Kanikawa, SHIBAUWA Institute of Technology

【図4】



Copyright (C) H.Kanikawa, SHIBAUWA Institute of Technology

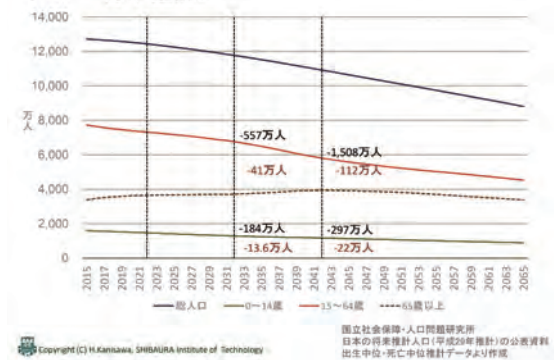
ろ増加している可能性があると考えている。一方で高齢化は進んでおり、約3割を高齢者が占めている。さらに、若年層の入職は非常に少ない。こうした状況を踏まえて、65歳以上を除いた予測で2015年と比べると、2035年に50万人減、2060年には半減するという結果になった（【図2】）。

次に大工のみの数値を見ると、1980年の90万人超から減り続けて2010年に半減、全体では下げ止まった2015年にもさらに減り、半分以下の人数となった（【図3】）。また、他と比べて高齢化が非常に進んでおり、2020年には4割が60歳以上という予測となった。65歳以上を除いた予測で2015年と比べると、2035年に半減、2045年には1/3まで減少するという厳しい結果となっている（【図4】）。

全体と大工の予測値は人口減を勘案していないため、日本の将来推計人口を見ていただきたい（【図5】）。労働力人口である15～64歳は今後10年間で557万人減少し、全産業の7%強を占める建設業の就労者は41万人減ることとなる。20年後には全体で1508万人、建設業の就労者は112万人減少する結果となった。さらに、若年層は10年後に13.6万人、20年後には22万人が減少する。ただでさえ入職率が下がっている上に若年層も減少している状況で、建設業に入職してもらうのは至難の業と言っても過言ではない。

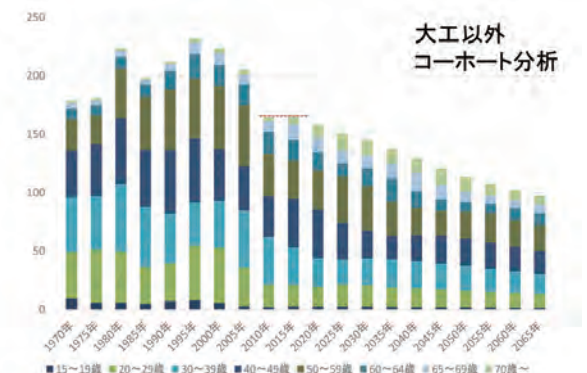
大工以外の数値を見ると、2010年から2015年は横ばいだが2020年には減少する予測となっている（【図6】）。これは、若年層が入職せずに高齢層が離職していくという実態に基づいた予測であり、短期的で横ばいまたは増加したとしても長期的に見て将来減少していくことは避けられない。65歳以上を除いた予測では、緩やかであるが減少していく（【図7】）。大工はこれらに比べて倍のスピードで減少するという事実を深刻に捉えていただきたい。

【図5】日本の将来推計人口



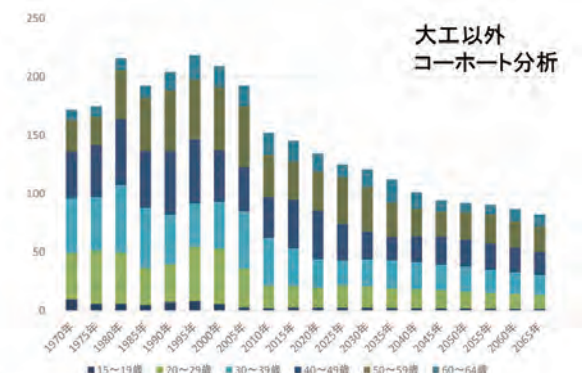
国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(平成29年推計)の公表資料 出生中位・死亡中位推計データより作成

【図6】



Copyright (C) H.Kanikawa, SHIBAUWA Institute of Technology. All Rights Reserved

【図7】



Copyright (C) H.Kanikawa, SHIBAUWA Institute of Technology. All Rights Reserved

2. 変わる組織体制と育成方法

大工の担い手確保が困難な理由として、まずは社員化が進んでいないことが挙げられる。野丁場の主力な職種は、2012年頃の社会保険未加入問題から社員化の取組みを続けており、二次下請事業者レベルまで社員化が進んでいる。一方、大工と工務店は全産業で見ても、社員化に対する認識が希薄で、取組みもほとんど進んでいない。

まずは、求人するためにハローワークへ求人票を提出する必要があるが、会社として就業規則や36協定(時間外・休日労働に関する協定届)を整備しておらず、求人票を提出することができないことも多い。

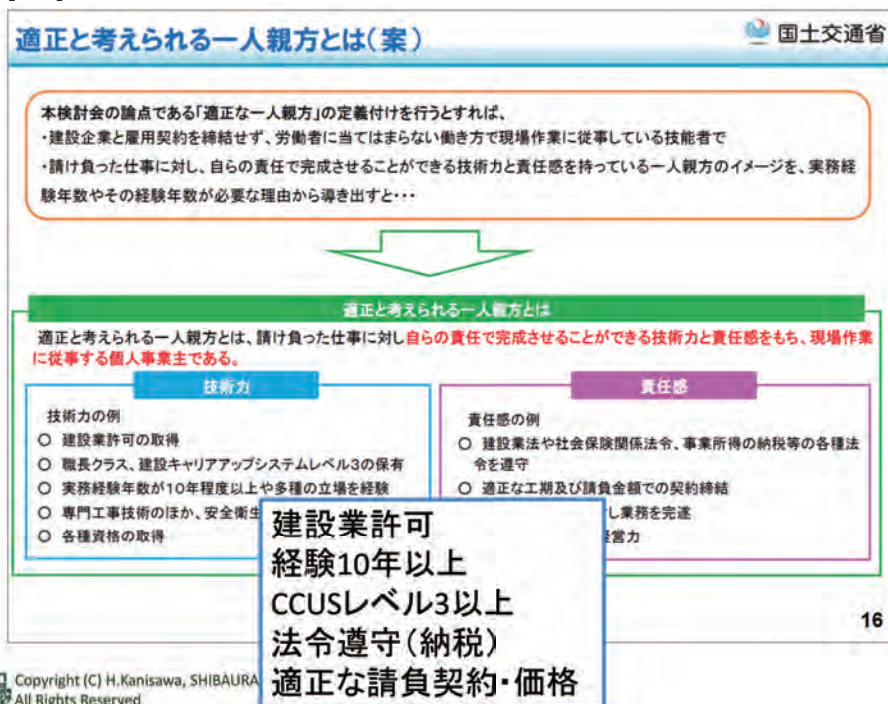
次に求人情報だが、休みが少ない上に給料が安いという内容である。職人は働けるだけ働いて稼ぎたい、土曜日を休日にしたら他社へ転職してしまうという声を多く聞かすが、現在の若年層は土曜日休むことが大前提にある。また、国交省の設計労務単価などの全国平均で見ても大工の賃金は圧倒的に安い。全建総連の調査によれば、全国平均で日当1万6千円、首都圏平均だと1万後半だった。とび・鉄筋では2万円台以上でないとい職しないし、すぐに転職してしまう。そもそも日当である必要はあるのか。社員は一般的に月給制であり、せめて就業規則上は休みと設定した上で出勤を希望する場合には別途特別手当を支給するな

ど、工夫をして柔軟に対応ができるような仕組みづくりが重要となる。担い手となる現代の若年層に寄り添った考え方へと切り替え、適正な給与体制と休日設定で生産性を上げていくという方針転換をしないと、このまま産業として悪化の一途を辿ることとなる。

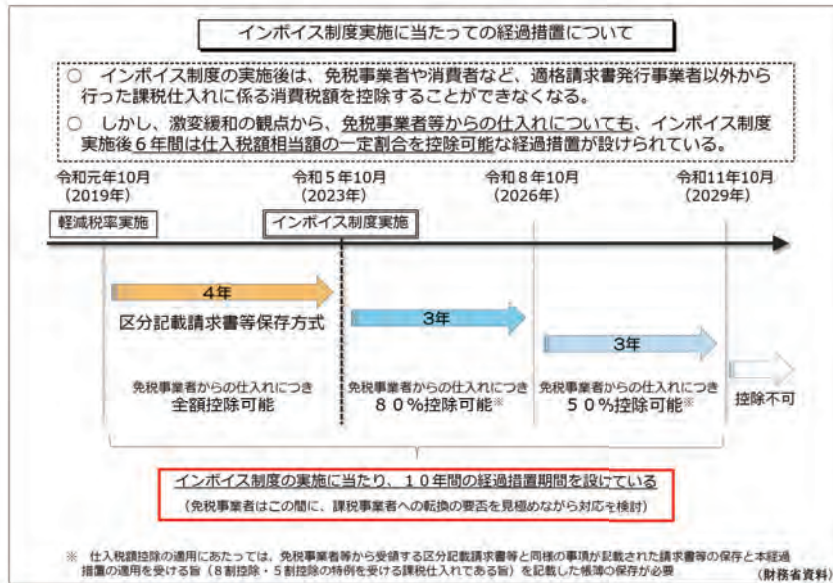
最後は入職後の待遇である。現場で見て覚えて10年で一人前というのは昔の話で、今はどれだけ早く現場で働ける一人前に育てられるか、さらに上を目指せる継続教育があるか、組織内でこういった道筋があるのかを提示できるかが重要となってくる。

他の職種や野丁場では、担い手育成への取組みが着実に進められている。ハウスメーカーでは、社員化を前提とした訓練校などでの教育が進められ、パワービルダーでも職人育成の取組みが進められている。ゼネコンでは、個社ではなく協力会に加入している下請事業者の求人までサポートしている。野丁場でも自ら訓練校を運営し社員化に取り組んでいる例も多く、訓練校を卒業後に社員として指導員を目指す「訓練指導員コース」、技術者や事務系の責任者を目指す「経営コース」などを用意することで、途中離職を防ぐ取組みも行われている。現場を経験した人が経営を担っていくという道筋は工務店に一番適しているのではないかと考えている。

【図8】



【図9】



Copyright (C) H.Kanisawa, SHIBAUURA Institute of Technology

3. 変わる組織体制と育成方法

国交省の下請指導ガイドラインが4月に改訂され、正当性が疑わしい一人親方に関しては、元請事業者が責任を問われることとなった。適正な一人親方の定義として、建設業許可の取得、経験10年以上、CCUS（建設キャリアアップシステム）レベル3以上、社会保険加入や納税が適正になされていること、等が示された。また、請負契約を締結する場合は、専属大工の賃金に加えて必要経費等を含めた適切な報酬の支払いが求められている（【図8】）。

また、インボイス制度が2023年10月から開始されるのに伴い、一人親方には2023年度中に登録番号を取得してもらう必要がある。これまでは、工務店が発注者から550万円で受注、一人親方に330万円で発注した場合、20万円の税負担だった。もし、一人親方が免税事業者等に該当する場合は、消費税を控除できずに50万円全額の税負担となる。例えば、日当20,000円の内訳が18,182円＋消費税1,818円の場合、消費税分は工務店側では仕入控除、一人親方側は収入としてきたこれまでの慣例が通用しなくなる。インボイス制度の導入にあたり、2026年10月までは80%控除、2029年10月までは50%控除が可能となる経過

措置が設けられている（【図9】）。

これらを踏まえると、これまで一人親方としてきた専属大工をどうするかを考えていく必要がある。しかし、消費税分を差し引いた賃金を支払うことにした場合にどれだけの人が離職するのか、特に高齢化が急激に進む大工では、人手不足にさらなる拍車をかけることになりかねない。短期間でどうするかを決断し、下請事業者や一人親方へ説明する義務も生じてくる。これを機に社員化に向けての本格的な検討も開始していただきたいと願っている。

2022年末に発表された国勢調査結果によれば、2020年の大工数は上述の予想を1万人近く下回る結果となった。今後の減少もさらに加速されそうである。

■蟹澤宏剛（かにさわひろたけ）氏 プロフィール



芝浦工業大学建築学部建築学科教授。1967年生まれ。千葉大学大学院（自然科学研究科博士課程）を修了後、財団法人国際技能振興財団に就職。その後、工学院大学や法政大学、ものづくり大学などで講師を務めた後、2005年から芝浦工業大学工学部建築工学科助教授、2009年から現職。
国土交通省の担い手確保・育成検討会委員、社会保険未加入対策推進協議会会長、建設産業戦略的広報推進協議会顧問、建設産業活性化会議委員などを歴任。

CCUS（建設キャリアアップシステム）の現状と課題

国土交通省 不動産・建設経済局 建設市場整備課
建設キャリアアップシステム推進室長
沖本 俊太郎 氏

1. はじめに

建設業は、社会資本整備の担い手であるとともに、民間経済を下支えし、災害時には最前線で地域社会の安全・安心の確保を担う「地域の担い手」として、大変重要な役割を果たしている。

しかしながら、建設業に第一線で従事する技能労働者は、公共工事の現場で働く者も、住宅建設を含めた民間建築の現場で働く者のいずれも、高齢者の占める割合が依然として高く、長時間労働や、他の産業と比しての賃金水準の低さが課題となっている。建設キャリアアップシステム（CCUS）は、技能労働者が有する資格や現場の就業履歴等を登録・蓄積し、ステップアップの段階を示すことで、若い世代にキャリアパスや処遇の見通しを示し、技能と経験に応じた適正な評価と処遇改善を目指すために、官民協働で、2019年4月より本格的に進めている取組である。

2. 建設キャリアアップシステムのねらいと現状

技能労働者の処遇改善については、従来様々な取組が官民で進められてきたが、技能労働者は複数の元請の現場で経験を積む例が多く、一人一人の能力を統一的・客観的に評価する尺度が存在せず、経験や技能の向上が処遇改善につながりにくいという課題があった。

近い将来、高齢者の大量離職による担い手の減少が見込まれる建設業が、優良な社会資本整備の担い手としての機能を、持続的に担っていくためには、これまで以上に、将来的な処遇やキャリアパスについて、目に見える形で示すことが、若年者の入職につながると考えられた。

建設業を一人一人の技能労働者が経験と技能に応じた育成と処遇が受けられる産業としていくため、技能者の真正性の高い本人情報や就業履歴を、業界全体で蓄積し、技能者の処遇の改善や技能の研鑽につなげていくための「業界共通の制度インフラ」としてCCUS

が整備された（【図1】）。

CCUSの登録技能者は、令和4年11月末時点で約104.8万人となり、100万人の大台を超えた。令和3年度の労働力調査によれば、建設業に従事する技能労働者は309万人であるから、技能者の3人に1人が利用する水準に至ったこととなる。

事業者登録数は20.1万社、就業履歴数は11月単月で過去最高の391万履歴となるなど堅調に推移しており、各業界の関係者と連携しながら、引き続き、その普及促進

【図1】



に努めていく。更に今後は、登録技能者の処遇改善を着実に進めるため、技能・経験に応じてレベル別に賃金目安を示すことで、職種ごとにレベルにあわせて賃金が上昇していくよう促すことに取り組んでいく(【図2】)。

3. CCUSの普及促進のための取り組み

国土交通省は、技能者の加入と利用環境の整備を進めるため、様々な取組を行っている。特に、インセンティブ付与など公共工事を中心として取り組んできているが、一定程度の広がりが見られる中、さらに住宅建築を含めた民間工事まで広げていくためにはどうか、現場の声を伺いながら、検討を進めている。

(1) 公共工事等におけるインセンティブ措置

①国直轄工事におけるモデル工事の実施

令和3年度より、直轄の一般土木、営繕、港湾・空港のそれぞれについて、原則すべてのWTO工事でモデル工事を実施することとしている。

特に、一般土木工事では、本官発注分*について、令和4年7月以降の入札公告分より原則CCUSモデル工事として実施することとしている。また、それ以外の工事についても、地元建設業協会の理解が得られた29都府県(令和4年11月現在)において、

直轄Cランク工事でのモデル工事が実施されており、今後も地元の御理解・御意向を踏まえ、拡大を図っていきたいと考えている。

*北海道開発局においては、そのうち予定価格が2.5億円以上の工事が対象

②地方公共団体等の発注工事における

インセンティブ措置の導入

また、地方自治体に対しても、「公共工事の入札及び契約の適正化の推進について」(令和4年6月1日付)や、ブロック別CCUS連絡会議等において対応を要請するなど働きかけを継続しており、36の道府県と14の政令市等(令和4年11月現在)においてインセンティブ措置が導入されるなど、公共工事における取組は確実に進展しているところである。

③経営事項審査における加点措置

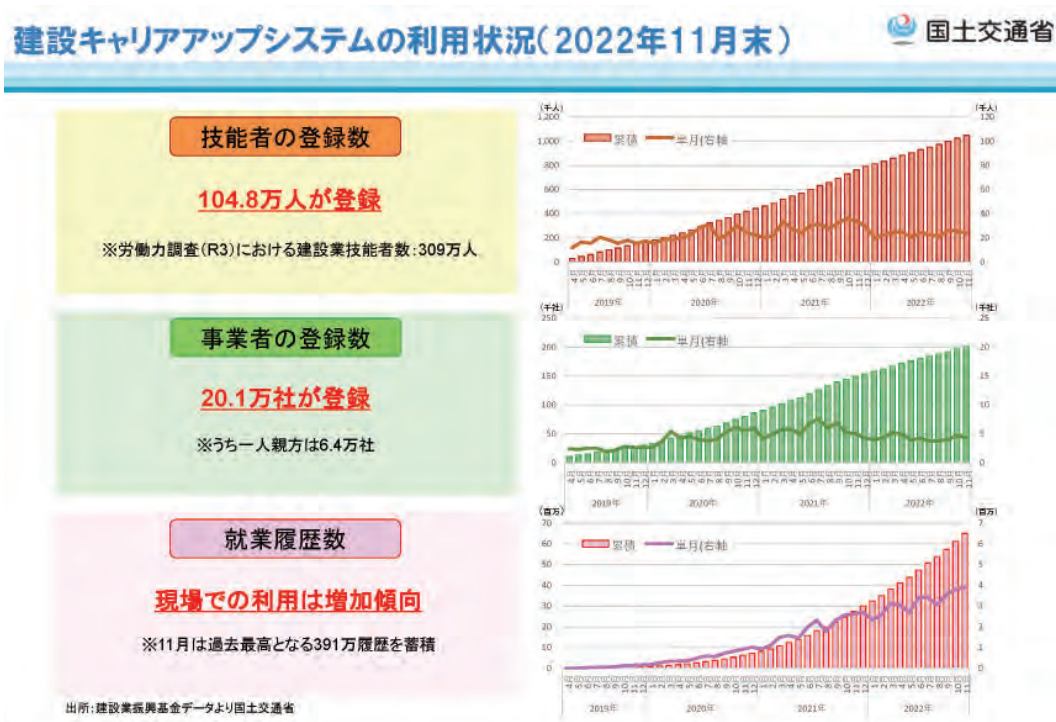
さらに、技能労働者等の適正な評価をするためには、技能者が就労する現場の元請事業者が就業履歴の蓄積のために必要な環境を整備することが必要であることから、経営事項審査においてCCUSの活用状況を加点対象とすることとした。

具体的には、令和5年8月14日以降を審査基準日とする経営事項審査において、

- ・審査対象工事のうち、民間工事を含む全ての建設工事で該当措置を実施した場合 15点
- ・審査対象工事のうち、全ての公共工事で該当措置を実施した場合 10点

をW点として加点することになっている。

【図2】



この経営事項審査での加点措置は、もちろん公共事業に関わる事業者へのインセンティブ措置ではあるが、民間現場も含めた評価とし、CCUSを民間現場にも広げていくということを趣旨としている。

(2) 技術者専任要件の緩和

直面している担い手不足の現状、生産性向上のニーズに直結する課題に対応するため、監理技術者等の専任制度に関する見直しに取り組んでいる。兼任により監理技術者等が1つの現場に対応可能な時間が限られ、現場に不在の時間が増えるため、現場兼任を認める要件として、CCUS等による施工体制の把握をはじめとしたICTの活用等を位置づけることを検討している。

(3) 住宅など小規模現場における利便性向上の取組み

大規模な現場においては、ある程度の費用負担を容認し、現場事務所などに専用の入退場機器や設備の導入を行うことも可能だが、住宅リフォームをはじめとした小規模現場については、就業履歴蓄積装置の導入コストや設置スペースが運用上問題になると認識している。

そうした課題への対策として、現状1～3万円かかるカードリーダーについて、3千円程度のより安価なカードリーダーも利用できるよう、システム改修するための経費を総合経済対策・令和4年度2次補正予算において計上し、令和5年夏ごろをめどに供用する予定としている。

また、入退場時に技能者の携帯電話から特定の電話番号へ発信を行うことや、GPSと連動するスマホアプリなどにより就業履歴を蓄積するシステムが整備されており、CCUSは現場への機器設置を行うことなく利用いただくことも可能となっている（【図3】）。

(4) 建退共制度とのデータ連携による掛金納付の簡略化

元請や1次下請がCCUSの就業データを建退共の掛金納付と連携できる機能を供用し、旧来実施していた証紙の購入や貼付処理等事務の省略、技能者毎の退職金充当状況について、元請事業者が把握できるようになったものである。

当初、下請事業者ごとに個別作業が必要であるなど対応が煩雑だったが、令和4年8月に元請一括方式の導入を行ったことで、元請または元請の委任を受けた一次下請が、対象現場における掛金充当処理を一括して実施できるようになった。

(5) 法定帳票の出力機能改善

利用者の増加に伴って、現場管理の電子化や効率化に向けた取組みも重要となっている。CCUSを利用する際には、利用現場の技能者情報や施工体制情報が具備されることになるから、システムから施工体制台帳等（作業員名簿・再下請負通知書等）を出力する機能を改良し、利用者のコスト低減や書類の電子化につなげる費用についても総合経済対策・令和4年度2次

【図3】



補正予算において計上している。

住宅現場においては、元請会社が行う現場管理と連携できるよう、様々な既存の民間サービスとの連携に取り組んでいるところである。

4. 技能者の処遇改善に向けた取り組み

技能・経験の客観的な評価を通じた技能者の適切な処遇実現のため、CCUSに登録された就業履歴・資格情報をもとに、専門工事業団体により職種ごとの能力評価が実施されている（令和4年11月末現在、38分野の評価基準を認定）。

（1）技能者の能力評価を手当に反映する

企業独自の取組の水平展開

能力評価結果を処遇改善へ直接活かす取り組みとして、CCUSの能力評価等を企業独自の手当にて反映する取組が広がりつつある。令和4年5月に実施したアンケートでは、20社を超えるゼネコン企業において導入または検討が行われており、一部の専門工事業者においても取組が始まっている。ひきつづき優良事例の水平展開を図っていく（【図4】）。

（2）労務費調査との連携

さらに、建設キャリアアップシステムの普及に伴い、労務費調査において、技能・経験に応じた賃金の実勢を、より具体的に把握することが可能*となる。

この実勢も踏まえながら、技能者の技能・経験に応じて適切な賃金への反映がなされるよう、レベル別に賃金目安を示すなど、労務費と能力評価との連携について検討していく。

※令和3年度の労務費調査では、CCUS登録技能者（レベル4）の平均賃金はCCUS登録技能者（レベル1～3）より約14%高い実態

5. おわりに

このシステムが「業界共通の制度インフラ」となることで、重層下請や、技能者までの賃金の行き渡りなど、建設業が長年抱えてきた様々な課題の解決に活用されることが期待されている。

現場で働く技能者が「誇り」と「希望」を持って働ける、より魅力的な環境を作っていくことが、担い手不足への対策となり、業界の持続可能性を高めることにつながっていくのではないかと考えている。引き続き、ご理解、ご協力のほどよろしくお願いしたい。

【図4】

CCUSの能力評価等を反映した手当支給		国土交通省	
<p>○ CCUSの能力評価等を企業独自の手当にて反映する取組が広がりつつあり、20社を超える企業で導入または検討。ひきつづき、優良事例の水平展開を図る。 ※今年度の公共事業労務費調査において、元請企業から下請の技能者に直接支払われる手当を含め、技能手当の支払い実態を調査して把握</p>			
西松建設	CCUSレベル別の優良技能者制度（協力会対象）を実施。青:500円、銀:1,000円、金:2,000円、（特に模範となる方:3,000円）		
村本建設	評価制度をCCUSのレベル基準へと転換。青以下:2,000円（R4.11から）、銀:3,000円、金:3,500円。R5.6より推薦要件化も検討		
鹿島建設	職長制度・靨票金制度の前提。民間工事において半額負担としていた建退共掛金を、CCUS登録技能者については全額負担		
五洋建設	独自の労務費補正制度（休日取得目標を達成した場合、労務費を5～10%割増補正払い）の出勤確認にCCUS履歴を利用可能に		
奥村組	スーパーマスターは銀カード以上を要件（手当3,000円）	東洋建設	ランク別優良職長制度の導入を検討
清水建設	金カード保有者より優良職長選定（手当3,000円）	ヤマウラ	CCUSカード色別手当の導入を検討
青木あすなろ建設	優良技能者の認定資格条件にCCUS登録を追加	東亜建設工業	優良職長の認定基準にCCUS登録を位置づけ
浅沼組	R5より浅沼マスター資格要件にカード所持を必須化	戸田建設	優良技能者制度手当要件に技能者登録追加
大林組	優良職長制度におけるCCUS登録の義務化	飛鳥建設	R4より優良職長認定要件にCCUS登録を追加
大林道路	優良職長の条件としてCCUSを位置づけ	日本国土開発	国土優良職長認定基準にCCUS登録を検討
熊谷組	優良職長認定条件にCCUSカード保持を義務化	フジタ	CCUS登録を表彰要件に追加、手当支給検討
大成建設	優良技能者制度の認定基準にCCUS登録を追加	前田建設工業	優良技能者認定要件にCCUS登録を追加
大日本土木	認定要件にCCUS登録者または申請者を追加	馬淵建設	CCUSのEmゼックマイスター認定要件化を検討
竹中工務店	優良職長の認定要件としてCCUS登録を義務化	三井住友建設	CCUSの活用を今後検討

※手当は日額を表示

（R4.5現在、国土交通省調べ）

住宅税制を考える

住団連では、2020年7月にストック型社会に相応しい住宅税制を目指し、再構築する目的で、中長期を展望し今後の住宅税制のあり方の方向性を示すものとして「住宅税制の抜本的見直しに向けた提言」をとりまとめました。

その際にご協力いただいた学識経験者の方々に各税目ごとの「問題点と抜本的見直しの方向性」について寄稿いただき、「住宅税制を考える」をテーマに数回にわたり連載をしていきます。

提言本文は
こちらから



- 第2回 流通税 -

不動産流通税の問題点と抜本的見直しの方向性

明治大学 法科大学院 教授
岩崎 政明 氏

1. はじめに

現行税制においては、不動産（本稿では、原則として土地及び建物のことをいう。）に対して、その取得時、保有時及び譲渡時において、国又は地方団体のいずれかの行政主体により、様々な種類の租税が課されている。また、納税義務者の観点から見ても、同一不動産の移転に関連して、譲渡人と譲受人との両方に、異なる種類の租税が課されている。さらに、これらの租税は、それぞれの課税目的等の違いといった政策的観点から、それぞれ別の税率が定められているため、ある不動産の所有者は、当該不動産について、トータルでどれだけの金額の租税負担を負っているのかがわかりにくくなっている。

このような特色を持つ資産としては、ほかにも、自動車（自動車取得税（取得時）、自動車税又は軽自動車税（保有時）、自動車重量税（利用時）が課される。）や輸入原油（原油から精製、販売の時点に応じて、関税、石油税、石油ガス税・ガソリン税・軽油引取税・航空機燃料税、消費税が累積課税されることになる。）などもある。これらの資産に共通する性質は、登記登録制度があるか、法律により取扱者が規制されているため、納税義務者又は課税の対象たる資産を捕捉することが比較的容易なことにある。

なかでも、不動産は、古くから、波動的に多種多様な租税が課されてきた資産の典型である。なぜ不動産に対してはこのような税制がとられてきたのであろうか、それは妥当な制度といえるのか、今後改革する必

要があるとすればどのような方策がありうるのか、その改革に対してはどのような障害が予想されるのか。本稿では、このような問題意識に立って、今後の不動産流通に対する税制を改革する必要性の根拠と見直しの方策を考えてみることにしたい。

2. 不動産流通税の特色と問題点

不動産を課税物件（国税）ないし課税客体（地方税）とする租税は、歴史的に、古くから存在した。これは、我が国だけでなく、世界の多くの国に共通する。その理由は、不動産に対する課税は、納税義務者の捕捉に困難があったとしても、課税物件は「不動」資産であるから捕捉が容易で、かつ租税滞納の際には「不動産」自体を徴収すればよいから、国庫において確実な税源で、また、不動産所有者は、一般に、特定少数の富裕者であるから、執行も容易であったことにある。不動産を強制徴収されると所有者は困るから、一般には高い納税率が期待されるし、納税義務者不明ということも少ない。それゆえ、不動産登記制度が未整備な国であっても、租税制度としては創設可能である。要するに、施政者にとって、取りやすい（執りやすい＝執行しやすい、捕りやすい＝捕捉しやすい、獲りやすい＝徴収しやすい）租税であるからこそ、国際的に古くから普及してきたのである。

特にわが国においては、不動産の取得時に課税される流

通税が多いが、それぞれ法解釈上の問題点を含んでいる。

第1は、不動産取得税（道府県税）である。この課税客体は、判例によれば、不動産の「取得」という「経過的事実」であるとされている（最判昭和48年11月16日民集27巻10号1333頁）。なお、現在執行停止中の特別土地保有税についても、最高裁判所は、同税は流通税であるから、その課税客体は土地の移転の事実自体に着目して課されるものであると判示している（最判平成14年12月17日判時1812号76頁）。しかし、このように考えると、いったん売買契約に基づき売主から買主に不動産が譲渡され、買主が不動産取得税を納付した後に、当該契約が解除され、原状回復により不動産が売主に返還された場合にも、新たな移転の事実があったものとして、当初の売主には不動産取得税が課されることになる。不動産が出戻りしただけであるにもかかわらず、不動産取得税は同一の地方団体から売主と買主の両方に課される、往復課税ともいべき状況が生ずるわけである。それゆえ、学説からは、不動産取得税の課税客体は、所有権の取得という「法律行為」と解釈すべきであり、そうすれば契約解除により不動産の譲渡という法律行為が遡及的に取り消されるから、当初の買主に対する不動産取得税も過誤納金として還付対象となり、また遡及的原状回復による土地の返還に対しては売主に不動産取得税は課されないと主張されている（金子宏『租税法第24版』（弘文堂・2021年）879頁、岩崎政明「判批」判例時報1834号・判例評論538号（2003年）168頁を参照。）。

第2は、登録免許税（国税）である。登録免許税も、租税の性質としては、流通税である。この課税物件は、所有者・所有物の内容の登記という「事実」であって、所有権という権利の取得ではない。民法は物権変動につき意思主義を採用しているので、登記は對抗要件でしかない。登記自体は、所有権を取得することを意味するのではなく、国家機関である登記所が、ある不動産の所有者を記録したという「事実」が課税

物件というしかない。ところが、このように考えると、登記等が有効要件を欠いていたため抹消された場合でも、いったん登記されたという事実は遡及的に消滅するものではないから、登録免許税の課税には影響がないことになる。さらに、抹消したときには、抹消登記をし、手数料を納付すべきことになる。この考え方に対しても、学説からは上記と同様の批判がありうる。

なお、不動産の登記の申請又は嘱託にあたっては、登記申請書又は登記嘱託書に、登録免許税額及び課税標準額を記載しなければならないとされているが（不登法施行規則38条）、これに対して、国税通則法では、登録免許税の納税義務は登記等の時に成立し（同法15条2項13号）、納付すべき税額は納税義務の成立と同時に確定するとされている（同条3項6号）から、登記の申請又は嘱託に先立って納税が求められているように解されることも問題である。これは予納の一種と解さざるを得ない（金子・前掲書872頁）。

第3は、印紙税（国税）である。この課税物件は、各種契約書その他の「文書の作成」という一定の「事実」を対象として課される流通税である。印紙税は、原則として課税文書に印紙を貼付し、それを証印する方法で納付しなければならないとされている（印税8条）。しかし、今後、契約書等の電子化が進み、無文書で、契約当事者がオンライン契約を締結するのが一般化したとき、印紙税の賦課徴収をどのように担保するか、その非違事実をどのように発見するかという問題が生ずる。この点は、伝統的に Stamp duty を課してきたイギリスでも同様に、イギリスは2003年財政法に基づき、土地に対する印紙税を廃止し、印紙税代替土地税（SDLT:Stamp Duty Land Tax）を、イングランドと北アイルランドの土地取引に導入した（その後、現在では連合王国全土に広がっている）。これは印紙税ではなく、「土地取引」に課せられる自己申告の譲渡税の一種である。自己申告であるが故に課税漏れが多く指摘されている。

■流通課税の問題

出典：「考えよう！日本の住宅税制」（一般社団法人住宅生産団体連合会 住宅税制・金融委員会）

住宅流通を妨げる3つの流通課税



- ①不動産取得税は、消費税との重複課税です。
- ②不動産登記は、不動産の所有権の存在を示しているだけで所有権を保証しているものではないのに、税負担が過大です。
- ③印紙税は課税事項を証明する目的で作成される文書書面に課税されますが、印紙には証明する効力はありません。契約金額に応じて印紙税額が異なることは合理的でなく、契約手段によって課税の有無が異なる点も合理性に欠けます。



3. 不動産取得税の改革課題

流通税は、古いタイプの租税であって、国が市場を管理していた時代の産物である。自由主義経済においては、自由競争や流通の自由をゆがめる欠点をもっている。そこで、次に述べるように、将来的には消費税（地方消費税を含む。以下、同じ。）へと転換していくべきと解される。

不動産取得税は、不動産流通の障害となり、憲法29条に基づく財産権や憲法22条に基づく経済的自由権や個人の居住・移転の自由を阻害する効果を持っていることから、現行法においても、様々な軽減免除措置が採用されており、結果的に、現在においては、事業用資産の取得が主たる課税客体となっている。しかし、これも資本ストックや設備投資を抑制する効果を持っているので、産業政策の障害になるとの批判が可能である。それゆえ、将来的には、不動産取得税は廃止し、消費税率の引き上げに伴い、地方消費税に吸収されるべきである。ただし、その場合には、都道府県レベルの財政需要にふさわしい地方消費税の分配が必要となるから、消費税率の引き上げは相当に高くなる必要がある。これが適当でないとするならば、道州制等の地方行政組織改革を行うか、消費税全体を地方に税源移譲するか等を検討する必要が生じ、いずれにせよ大規模な改革となろう。

また、歴史的に見ると、不動産取得税は、大正15年の内務大蔵省令「地方税二関スル法律施行規則」11条により制定施行された後、シャープ勧告によりいったん廃止された。その理由は、不動産取得税（移転）の段階で重い移転税（流通税）たる不動産取得税を課税するよりは、固定資産税にその分の負担を転嫁し、少額に分割して多年に亘って徴収する方が資本蓄積の政策上得策だからであるといわれている。そして、固定資産税の前取りをするものと説明されたうえ、復活して現在に至っている。その理由は、不動産を取得するという比較的担税力のある機会に相当の税負担を求め、反面、当該不動産に対する将来にわたる固定資産税を緩和することにあると説明されている。

しかしながら、現行制度では、不動産取得税は都道府県税であるのに対し、固定資産税は原則的に市町村税であり、課税主体が異なる以上、上記の不動産取得税復活の理由は整合していない。また、もし不動産取得税の性質を流通税ではなく、財産税と考えたうえで、固定資産税の前取りであるというのであれば、不動産取得と近接した時期において、保有税の二重課税が生

ずるから、固定資産税の軽減措置が必要になるところ、現行法ではそのようになっていないことから、この不動産取得税復活の理由は現行法に整合していないことになる。結局、不動産取得税復活の根拠は、都道府県の財源を補充することにあつたのではないかと推測されるのである。

4. 登録免許税の改革課題

登録免許税は、流通税であるから、将来的には廃止して、消費税に吸収されるべきであるが、次の理由から、まずは手数料制度に改正するのが望ましい。

登録免許税は、古くは明治29年に制定された登録税法に基づくものであった。登録税創設の理由は、日清戦争後の財政逼迫のため、以前においては手数料であった土地家屋原簿への登録料を租税に変更して強制徴収することにあつたといわれている。そして、明治32年に不動産登記法が制定されたのに伴い、登録税法の登録事項・税率も改正され、不動産価額の1000分の25とされた。その後数々の戦争を経て、昭和42年に登録税法が抜本改正され、不動産の登記に対しては、固定資産税評価額を課税標準とし、登記原因に応じて1000分の6から1000分の50の税率で課する登録免許税法が制定された。これが現行法の元になっている。その後は、不動産価格の高騰期には増税され、不況期には景気浮揚策として減税が行われ、さらにその時々不動産政策により、重視される不動産の用途や機能に着目した減税措置が加わって（歴史的展開については、大柿晏己「不動産流通税の変遷 (2)・(3)」FRKコミュニケーション12号(2022年)28頁・同13号(2022年)32頁)、政策税制の色彩が強くなっている。

登録免許税の課税物件は、各種の登記・登録・特許・免許・許可・認可・認定・指定及び技能証明とされ（登録2条）、課税の目的も異なる広範なものであるから一概には言えないが、少なくとも不動産の登記に係る登録免許税については、経済政策税制の一環として、老朽化した不動産の更新を進め、不動産流通を促進するため、先祖帰りして、手数料制度に戻すべきではないかと思われる。登録免許制度は、一定の地位・状況に係る公的証明という効果が伴っているので、登録免許を受ける者には、新たな価値が付与される。それゆえ、登録免許により受ける追加利益について、手数料を課することに合理性があると思われる。

■不動産流通税の歴史（概要）

西暦（和暦）	不動産取得税	登録免許税	印紙税
1873（明治6）年			「受取諸証文印紙貼用心得方規則」により導入
1886（明治19）年		「登記法」の制定	
1896（明治29）年		「登録税法」制定	
1899（明治32）年		「不動産登記法」の制定	数回の改正後「印紙税法」制定
1926（大正15）年	「地方税ニ関スル法律施行規則」により制定		
1950（昭和25）年	シャープ勧告の際、廃止		
1954（昭和29）年	税制改正の際、固定資産税の税率の引き下げに併せて復活		
1967（昭和42）年		現行「登録免許税法」の制定	現行「印紙税法」の制定

5. 印紙税の改革課題

印紙税も、流通税であるから、前述のように、将来的には廃止して、消費税に吸収されるべきであるが、登録免許税に準じて、まずは手数料制度に改正するのが望ましい。というのは、印紙税にも、一定の取引の内容に係る公的証明という効果があるから、そのようなものに限っては、公的証明という追加利益について、手数料を課する制度として印紙税を存続する合理性があるからである。とはいえ、今後、電子取引が一般化して行くであろうから、捕捉の困難性、課税の公平性の観点から、手数料に改正したとしても、制度を維持していくことには相当の困難が伴うと解されよう。

6. 不動産流通税改革に立ちはだかる根本的問題点

以上に述べたように、不動産取得税も登録免許税も印紙税も、いずれも将来的には消費税の税率を引き上げる際に廃止し、これらに転換されるべき租税であると解される。

しかしながら、消費税の税率を引き上げることに對しては、根強い反発があるため、現状では、これ代わるものとして、各種流通税を多段階に分けて、異なる税目により分割課税するという状況が続いているのであろう。国民、報道機関における消費税に対するアレルギーは強い。そこには、導入時の経緯への疑問、使途が必ずしも透明でないこと、政治・行政への不信感などがあるのかもしれない。加えて、消費税には物流阻害効果があるので、経済取引の安定のためには過度な

税率引き上げが望ましくないことも明らかである。それにもかかわらず、安定的な国家運営と国民福祉とためには安定税源が必要不可欠であり、また税制の簡素化・透明化のためにも、諸税の整理と引き換えに消費税の強化はやむを得ないのではないと思われる。

なお、住団連が公表した2020年7月31日付『住宅税制の抜本的見直しに向けた提言』においては、「①印紙税の廃止」、「②登録免許税も廃止し、登録事務等の行政コストに対応する手数料に代えること」、「③不動産取得税も廃止した上で、一部を固定資産税に代替すること」、「④消費税については、超長期にわたり使用される住宅という財の特性を踏まえ、毎年の住宅サービスの消費に対する課税とすべきである」との方向性が示されている。

■参考文献

本稿は、岩崎政明「これからの不動産税制～21世紀型不動産税制への改革の課題と方策」税大ジャーナル21号（2014）1～13頁を発展させたものである。このほか、住宅不動産税制研究会（岩崎政明座長）「今後の住宅取得支援税制のあり方に関する調査研究（報告書）」（2008年、不動産協会）、住宅・不動産税制のあり方に関する研究会編（岩崎政明座長）『「流通新時代」における望ましい住宅・不動産税制の構築に向けて（報告書）』（2011年、不動産流通経営協会）も参照されたい。

■岩崎政明（いわさきまさあき）氏 プロフィール



1955年生まれ。愛知大学講師・助教授、富山大学助教授、横浜国立大学助教授・教授、同大学院国際社会科学研究院法曹実務専攻長（法科大学院長）を経て、2018年4月より現職。2021年4月より横浜国立大学名誉教授。ロンドン大学客員研究員、Harvard Law School 客員研究員。租税法学会理事、資産評価政策学会会長、International Fiscal Association 日本支部理事、法と経済学会理事、日本公法学会会員。国税庁国税審議会元会長、国税庁税務大学校客員教授、神奈川県弁護士会資格審査会元委員・同懲戒委員会元委員、公益財団法人日本税務研究センター評議員、公益財団法人租税資料館理事を歴任。

防災を考える - 第3回 -

東日本大震災の教訓を踏まえた木密対策のコンセプト(上)
- 「懐かしいけど安全な未来のまち・東京」の夢 -

国士舘大学 防災・救急救助総合研究所 客員教授

小滝 晃 氏

1. はじめに

様々な巨大災害対策の中でも、首都直下地震対策は、他の巨大災害への対策とは異なる特有の重要性を持っている。

その被災地と想定される首都東京は、我が国の様々な災害対応力の中枢機能が集中する場所である。そうした中枢機能の担い手となる人々やその家族が深刻に被災した場合、それらの機能の発揮に支障が生じ、想定を超える重大事態に発展していくおそれを否定できない。

こう考えると、東京における災害に強いまちづくりは、一地域の問題にとどまらず、日本を国難災害から守り抜くための要諦であるといわなければならない。そして、東京都下の木密地域対策は、その中核に位置する問題にほかならない。

本稿においては、このような問題意識を起点に、東日本大震災の教訓を踏まえた、東京の木造密集市街地を「懐かしいけど安全な未来のまち」に進化させる「首都東京における災害に強いまちづくり」のコンセプトについて述べる。

なお、本稿の内容は、2回に分けて掲載させていただくこと、及び、あくまでも筆者の見解に過ぎないことについて、ご理解をお願いしたい。

2. 東日本大震災の教訓
- 最大級の巨大災害リスクに備えよ -

東日本大震災(2011年)は、我が国の社会に、将来の巨大災害(首都直下地震、南海トラフ地震等)への備えが急務の課題であることを覚醒させた出来事であった。

この震災の最大の教訓は、「最大級の巨大災害リスクを想定し、それに備えることが不可欠である」ということにあるであろう。

災害のような不確実性を持つ事象(確率事象)に備える政策の便益は、その政策効果の「期待値」(確率変数のすべての値に確率の重みをつけた加重平均)と考えることができる。その正確な定量的把握は容易ではないかもしれないが、少なくとも定性的にはそうした評価軸が基本となるはずである。

こうした評価軸の上で、ひとたび起きれば極めて甚大な被害をもたらすものの、発生頻度が極めて低い巨大災害への対策の便益は、その正確な把握が困難なため、明示的に考慮に入れにくい。このクラスの巨大災害については、既往の観測データが存在しない場合も多いこと等が、そうした状況をさらに増幅することとなる。

このようにして、巨大すぎるリスクについては、リスクの存在を直視しない、あるいは、リスクの存在を認識しても有効な対策を打とうとしない心理的バイアスが働きがちである。

しかし、東日本大震災は、日本列島においては、そうした巨大災害が一定の長期的な周期（たとえば数百年に1回等）で発生する宿命を持っているという事実を厳然と突きつける出来事であった。

そして、この災害は、巨大災害の発生時に、被害状況の相転移（想定外の事態への展開）が発生する実例を示すものでもあった（地元自治体の壊滅や機能不全、原子力事故災害の発生等）。

このようなケタ外れの破壊力を持つ最大級の巨大災害に対しては、被害ゼロは不可能という前提に立ち、起こりうる被害を最低限にとどめ短期化する「滅災」あるいは「事前防災」の積み重ねが重要である。

それは、ハード・ソフトの組み合わせやフェイズ・フリーの考え方を取り入れた総合的取組みを必要とする。そして、それは広い意味での「災害に強い国づくり・まちづくり」と言い換えることが可能である。

「首都東京における災害に強いまちづくり」についてもまた、そのような認識を基本とする必要があると考えられる。

3. 東京都の木密地域対策の現状と課題

本論に入る前に、東京都下の木密地域対策の現状と課題を概観する。

（1）東京における密集市街地の形成

東京都においては、戦後の復興期から高度経済成長期に人口や産業が集中する中、都市基盤施設が十分に整備されないまま、市街化及び高密度化が進行したことにより、JR山手線外周部を中心に広範囲に木造密集市街地が形成された。このほか、昭和50年代に建築された老朽建築物の密集地や、建築物の老朽化により将来木密地域になるおそれがある地域等は多摩地域にも存在している。

こうした地域は、ハード面では狭隘道路や行き止まり道路、狭小敷地や無接道敷地が多いこと等、防災性の上で問題を抱えており、震災時に極めて甚大な被害が想定される。

しかし、木密地域では、居住者の高齢化、敷地の狭小性等による建替えの困難性があること、権利関係が複雑で合意形成に時間を要することなどから、改善が進みにくい点が課題とされてきた。

（2）「防災都市づくり推進計画の策定」と「木密地域不燃化10年プロジェクト」等による取組み

東京都は、阪神・淡路大震災（1995年）を踏まえ、1996年に「防災都市づくり推進計画」を策定し、「燃えない・倒れない地震に強い都市づくり」を進めてきた。（この計画は、その後の改定を経て、最新時点では、基本方針が2021～2030年度、整備プログラムが2021～2025年度の計画となっている。）

そして、東日本大震災（2011年）の発生を踏まえ、木密地域の改善を一段と加速させるため、「木密地域不燃化10年プロジェクト」（2012～2021年）を立ち上げ、特に甚大な被害が想定される整備地域（約7,000ha）を対象に10年間の重点的・集中的な取組みをスタートさせた。

このプロジェクトにおいては、①市街地の不燃化促進による延焼による焼失ゼロの「燃えないまち」の実現（整備地域における不燃領域率を2020年度までに70%に引上げ）、②延焼遮断帯の形成の促進による「燃え広がらないまち」の実現（整備地域における主要な都市計画道路の整備を2020年度までに100%達成）が目標とされた（【図1】）。

「不燃領域率」とは、ある地区の「燃えにくさ」を表すと考えられている指標で、地区内における道路、公園等の空地や耐火建物が占める割合によって算出される。この「空地」とは、短辺もしくは直径10m以上で、かつ、面積が100㎡以上の水面、鉄道敷、公園、運動場、学校、一団の施設等の面積及び幅員6m以上の道路面積である。

この不燃領域率が70%を超えると焼失率がほぼゼロになると考えられている。「焼失率」とは、地区内で出火があった場合に、延焼火災によって焼失する建築物が地区内の全建築に占める割合の期待値であり、ある地区の「燃え広がりやすさ」を表す指標である。

木密地域不燃化10年プロジェクトでは、先述の目標を達成するため、整備地域のうち、地域危険度が高いこと等、特に重点的・集中的に改善を図るべき地区を、区からの整備プログラムの提案に基づき、都が「不

【図1】 東京都の防災都市づくりのイメージ（東京都 HP より）



燃化特区」に指定し、整備プログラムの実施に必要な特別の支援を期間限定で実施することとされた。

また、整備地域の主要な都市計画道路の整備に際し、関係権利者に生活再建等のための特別の支援を期間限定で行う「特定整備路線」として、2012年に23区間・延長約23kmが指定された。

木密地域不燃化10年プロジェクトによる取組みの結果、整備地域における不燃領域率や延焼遮断帯の形成率は着実に向上した（不燃領域率：2011年度58.4%→2020年度64.0%、延焼遮断帯の形成率：2005年58%→2017年65%）。

このプロジェクトは、2021年度末に期間満了により終了したが、それに基づく具体的な施策のうち、不燃化特区制度の活用と特定整備路線の整備については、取組みを5年間延長し、引き続き、整備地域の防災性の向上を強力に進めていくこととされた。このような考え方から、不燃化特区制度には、2021年4月1日時点で、19区、52地区、約3,350haが指定されている（【図2】）。

東京都が、2019年9月に策定・公表した「都市づくりのランドデザイン」においても、現在ある木密地域が解消された魅力的な住宅市街地が、2040年代の目指すべき東京の姿として掲げられており、木密地域の改善は引き続き重要な課題と位置付けられている。

（3）東京都下における木密対策の課題

以上のように、東京の木密地域については、重点地

【図2】 東京都の不燃化特区（2021年）



域を対象とし、不燃領域率を指標とする施策が推進されてきた。

しかし、対象地域に関しては、筆者らの分析の結果、近年においては、従来の指定区域の外側に木造住宅が密集する地区が拡大してきていることを指摘せざるをえない。これはミニ開発、すなわち敷地を細分化して狭小木造戸建てを分譲する事例が増加しているためと考えられる（都区部の宅地面積は、減少し続けており、2012年では182㎡であったが、2021年には166㎡となっている。）。この結果、最近、天沼や西新井、大泉、祖師谷といった地区に数千棟規模の木密地区が形成されるに至っている。

そして、木密地区対策の基本指標とされてきた「不燃領域率」については、次のようなことを指摘することができる。

この指標は、一定のエリアについて、地区内における道路、公園等の空地や耐火建物が占める割合を算出することにより、そのエリアの「平均的な延焼力」を評価するものであるが、木密エリアの街区の構造は、しばしば、饅頭の「ガワ」（街区外周の広い道路沿いの容積率の高い箇所）と「アンコ」（街区内部の低層木造住宅）に喩えられるが、延焼の拡大過程は「アンコ」の部分の建物配置の偏在状況や建て詰まり等によって大きく変化する。そのような意味で、不燃領域率は、延焼危険性を完全に把握する指標と言えるものではなく、延焼危険性の代理指標にとどまることに留意が必要であろう。

こうした見方の上に、東日本大震災による「あらゆる可能性を考慮した最大クラスの巨大災害を想定し、それに備える減災対策をすること」という教訓を重ね合わせると、東京における最大級の市街地大火を可能な限り具体的に想定し、それを直視した減災対策によって、これまでの取組みを補強していくことが強く望まれると言わねばならない。

4. 最大級の東京市街地大火のイメージ

では、最大級の東京市街地大火とは、いったいどのようなものなのであろうか。

（1）延焼拡大過程の基本構造

近年における諸研究の結果、火災の延焼過程については、建物をノード（点）とし、その延焼限界距離内にある他の建物をリンク（線分）で結んで作成される

「延焼ネットワーク図」によって可視化し、建物単位の詳細な延焼シミュレーション分析を行うことが可能となっている。

建物の周辺には、建物種別ごとに延焼限界距離 (この範囲までは延焼するという距離) を想定できるとの知見が得られている。そして、この延焼限界範囲が相互に重なる2つの建物は延焼の危険性があるといえることができる (【図3】)。

そして、延焼の危険性のある2つの建物の中心点 (ノード) 同士を線分 (リンク) で結んでいくことで、「延焼ネットワーク図」が作成できる。

東京の木造密集市街地の延焼ネットワーク図を作成すると、少数の「密」な建物群体がある一方で、それ以外の部分は「疎」となっている構造が見てとれる (【図4】)。

筆者らの研究の結果、東京の木造密集市街地の延焼ネットワークは、次数 (あるノードから出るリンクの数) の分布が「冪 (べき) 乗則」に従う「スケールフリー性」を持つことが確認されている。スケールフリー性は、インターネット、共著・共演関係、性交渉関係等の特徴としても知られている特性である。

(2) 最大級の東京市街地大火のイメージ

以上のような延焼拡大過程の基本構造を踏まえると、東京における「最大級の延焼火災」のイメージはどのようなものとなるだろうか。

先行事例といえる関東大震災の際の市街地大火をふりかえるとともに、都心南部直下地震の最新の被害想定を概観した上で、この点について可能な限り具体的な想定を試みることにする。

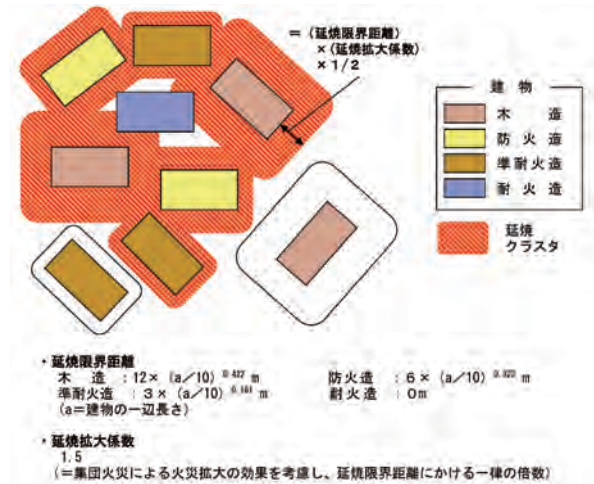
① 関東大震災 (1923年) の際の市街地大火

昼食時に発生した関東大震災の際には、竈や七輪から同時多発的に火災が発生し、水道が断水したこともあり、おりからの強風により火災はたちまち延焼し、消防能力を超えた。さらに避難者の家財などが延焼促進要因になった。

東京市では、地震発生直後から火災が発生し、一部は大規模火災となり延々46時間にわたり延焼が続いた。地震前 (1922年) に35.7万棟あった建物のうち21.9万棟が焼失し、東京市での焼失面積は市域全面積79.4km²のうち34.7km² (43.6%) に達した (【図5】)。

東京市内の出火98のうち71が延焼火災に発展した。このほかに飛び火による火元45のうち41は延焼に至り、延焼火元は合計112箇所となった。

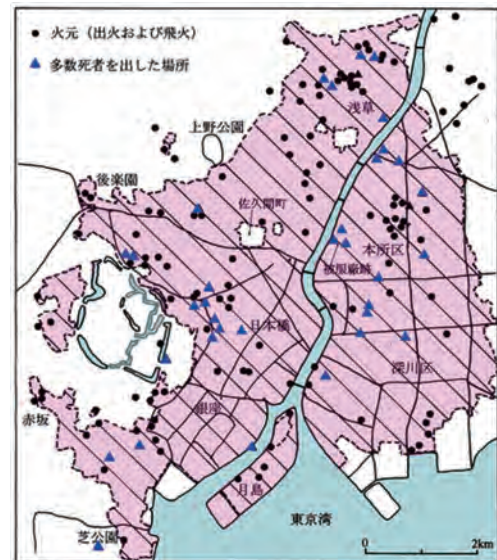
【図3】 建物の延焼限界距離 (東京消防庁資料)



【図4】 延焼ネットワーク (荒川区町屋4丁目)



【図5】 関東大震災による東京市の火災域と出火地点 (防災科学技術研究所 HP より)



東京では大小110個の火災旋風 (広範囲の火災において局地的に生じた上昇気流のために炎をとまなう旋風が発生し更に大きな被害をもたらす現象) が発生した。中でも、旧陸軍被服廠跡地の悲劇が特に有名である。発災日の午後、東京市本所区横綱町の旧陸軍被服廠跡地 (約6.6万m²の敷地

に約4万人の避難者が荷車に家財道具を積んで避難していた。)付近に火災旋風が襲来し、約3.8万人の命が奪われた。この竜巻の強度はF3級(風速70.4～92.5m/s)であったとされている。

②都心南部直下地震の被害想定

東京都は、東日本大震災を踏まえ策定した「首都直下地震等による東京の被害想定(2012年)」等を見直し、2022年5月に「首都直下地震等による東京の被害想定」報告書を取りまとめ、東京都防災会議の承認を得た上で公表した。

過去10年間の取組みの結果、木造住宅密集地域の面積は約16千haから約8.6千haに減少し、整備地域の不燃領域率も58.4%から64.0%に向上した。これに伴い、被害想定についても、都心南部直下地震(冬・夕方、風速8m/s)の場合における建物被害は19.4万棟(揺れ等8.2万棟、火災11.2万棟)、死者数は6,148人(揺れ等3,666人、火災2,482人)と想定されている。

ただし、報告書が自ら述べているように、「これらの想定結果は、一定の条件を設定したシミュレーションの結果であり、条件の設定内容を変更することで結果が大きく異なるものであることに留意が必要」である。

③東京での「最大級の市街地大火」のイメージ

では、首都直下地震によって「最大級の市街地大火」が発生した場合には、一体どのような事態となるのであろうか。

都内各所では同時多発的に火災が発生し、消防力を超える事態となる可能性がある。ある密集地域の延焼シミュレーション例によると、集団火災では発火から一時間で5～600棟に火災が広がる。このような火災が同時多発する場合、東京消防庁のポンプ車は673台(東京都消防白書)なので、震災対応の初動期に消防力をはるかに超える事態となる可能性がある。

さらに、このような地震の発生時には、建物が各所で倒壊し、細街路が各所で閉塞する可能性がある。そうした状況下では、「あそこで燃えている」と見えていても、そこに消防車が入っていけない状況、すなわち「放任火災」(燃えるに任せる状態)が随所で発生する可能性がある。

倒壊した建物の廃材は、格好の燃焼物である。道路は、従来、不燃領域と考えられてきたが、そこに堆積した建物廃材に飛び火した場合は、それらが延焼拡大経路になる可能性も想定される。

そして、道路上には、ガソリンやタイヤ、内装材等を搭載した「可燃物の塊」ともいべき自動車大量に存在する。電線類の配線被覆も可燃物の一種であるし、沿道の建築物の内部には家財道具や物品等の可燃物が大量に存在する。

これらの要因が複合し、延焼が加速度的に拡大した場合は、極めて大規模な市街地大火に至る可能性がないとは言い切れないであろう。

さらに、そうした状況は、最終的に火災旋風が発生して多くの犠牲をもたらす事態に発展する危険性がないといえるのかどうか。スーパーコンピュータによる解析など、科学的知見の進展が期待される。仮にそうした事態が発生した場合は、異次元の被害規模となりうるからである。

5. おわりに

以上のような最大級の東京市街地大火を想定すると、「首都東京における災害に強いまちづくり」はどのようなコンセプトの下に推進されなければならないのであろうか。

次回掲載予定の後半部分において、そうした点について述べることにしたい。(後半に続く)

■参考文献(共著論文)

・延焼過程ネットワークのスケールフリー性に着目した木造密集地域における延焼危険建物の選択的除去効果の実証,日本建築学会環境系論文集,Vol.80(711),2015

■小滝晃(こたきあきら)氏 プロフィール



国土院 防災・救急救助総合研究所 客員教授、(一財)首都圏不燃建築公社専務理事、博士(政策研究)
東京都品川区出身。1982年、東京大学経済学部卒業後、建設省に入省。内閣府防災の総括参事官在任中の2011年3月、東日本大震災が発生し、官邸にて緊急災害対策本部の設置・運営に従事。その経験が起点となり、巨大災害政策の自主研究に取り組む。2016年の国家公務員退官後、パナソニック ホームズ株渉外担当特別顧問を経て、現在は(一財)首都圏不燃建築公社に勤務。巨大災害対策の設計思想、憲法の災害緊急事態条項のあり方、我が国の防災行政体制のあり方等のほか、東京の低層市街地を『懐かしいけど安全な未来のまち』に進化させるための木密対策に関する政策の研究・提言を行っている。

令和5年度国土交通省税制改正 ～住宅局関係主要事項～

昨年末に決定した令和5年度税制改正大綱では、空き家の発生抑制や買取再販市場の活性化など、既存住宅流通の活性化に資する税制措置の延長・拡充に加え、サービス付き高齢者向け住宅の供給促進につながる措置の延長が盛り込まれた。また、長寿命化に資する大規模修繕工事を行ったマンションに対する特例措置（固定資産税）も創設された。これらについて国土交通省住宅局の武藤祥郎住宅経済・法制課長にお話を伺った。



国土交通省住宅局 住宅経済・法制課長 武藤 祥郎 氏

空き家の発生を抑制するための特例措置は

居住目的のない「その他空き家」は、令和12年に約470万戸まで増えると言われている。相続を原因とする空き家は54.1%を占めており、自分の意図とは異なる機会に相続取得する親族の住宅（空き家）を何らかの形で活用する後押しが必要となる。

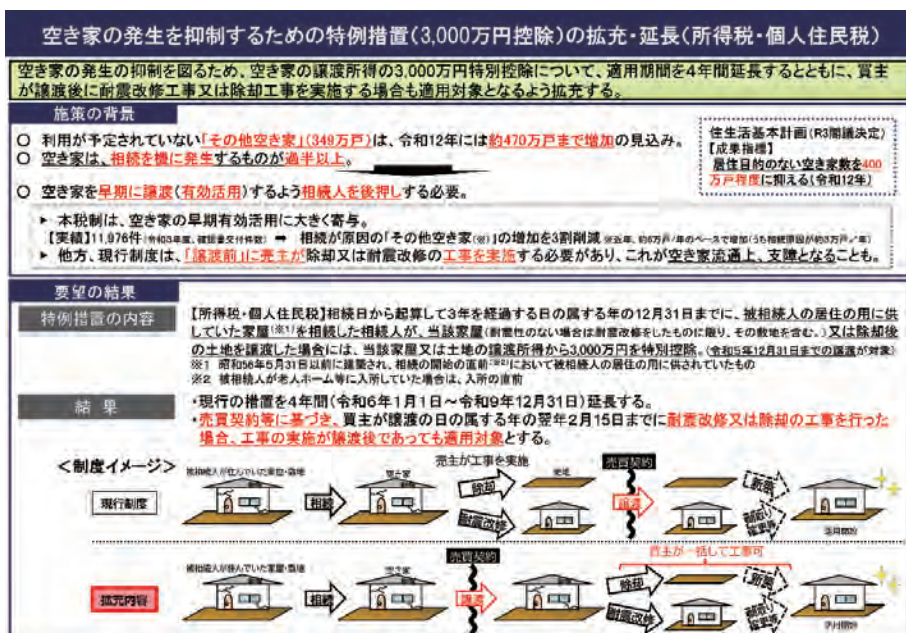
本税制は、一定の要件を満たせば、相続人等が相続した住宅を譲渡した場合であっても、居住用財産を譲渡した場合に該当するものとみなして、居住用財産に係る譲渡所得の特別控除を適用する制度として開始された。前回の延長時には、「相続開始の直前まで一人で居住していた」のみだった居住要件を、「被相続人が老人ホーム等に入居していた場合はその入居直前まで一人で居住していた場合」も対象とする拡充を行い、そうした拡充等もあいまって、昨年度の適用実績（市

町村の確認書交付件数）は約12,000件となった。こうした実績から見れば、相続を原因とする「その他空き家」の増加を3割程度削減する効果があったと考えている。

一方で、現行要件では譲渡までに除却または耐震改修を行う必要があり、これが特例適用のネックとなる場合があった。そこで今回、譲渡後、一定期限内に売買契約に基づき除却または耐震改修した場合も対象とすることにより、いわゆる「古家付き土地」についても税制特例の対象とする拡充を行い、期間も令和9年12月31日まで4年間延長することとした（【図1】）。

譲渡後に除却や耐震改修が行われたことの確認方法については、今後検討した上で正式発表となるが、現行制度においても提出が必要とされている工事証明書等での確認を行うことなどが想定されている。

【図1】



買取再販での住宅取得等に係る特例措置は

買取再販は、売主から事業者、事業者から買主へと2回の取引があり、その都度、不動産取得税と登録免許税が課税される仕組みとなっている。こうした課税への軽減措置は既存住宅ストックの流通にとって重要であり、空き家対策にも有効であると考えている。

現在でもまだ既存住宅への抵抗がある日本では、事業者が事前にリフォームを行い、新築同様となった住宅を低価格で販売するという買取再販の仕組みは、一定の需要がある。消費者が自分で既存住宅を購入してリフォームをしようとした場合、想定以上の工事費用となることも少なくなく、既にリフォーム工事済の既存住宅は安心材料にもなっている。

また、本税制の創設当初は、マンションをメインに想定していたが、我々が把握しているところでは、近年の買取再販住宅のうち、戸建住宅が3割以上あると見ている。戸建て住宅にも買取再販が広がっている背景には、マンションは既存住宅においても価格が高騰している中、戸建住宅はそこまでとは言えず、仕入時と再販時の価格差が大きくなる場合が多いということも要因として考えられる。さらに、大手事業者の中には戸建住宅の仕入物件の8割が空き家というところもあり、戸建住宅の空き家解消にも寄与していると考えている。

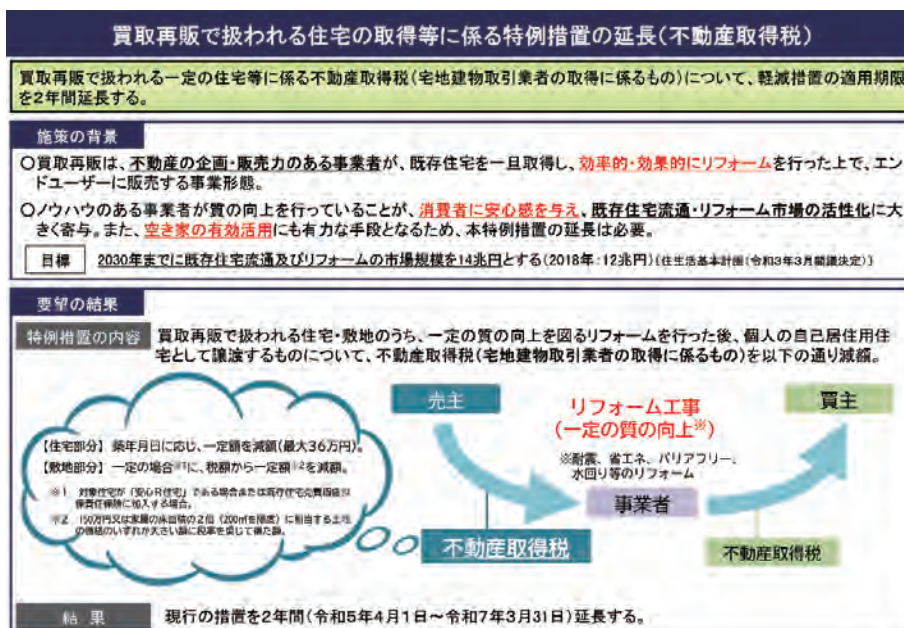
なお、本税制は2回ある取引のうちの1回目、つまり売主から事業者への取引時の不動産取得税について、住宅部分と敷地部分に対して特例を設けている。本特例に加えて、2回目の事業者から買主への取引時の不動産取得税については、別途最大1200万円が控除される軽減特例が設けられている。これらの特例により、相当程度の減税が行われており、既存住宅の流通や空き家の有効活用にも寄与するため、現行の措置を令和7年3月31日まで2年間延長することとなった（【図2】）。

サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制は

団塊の世代が後期高齢者になり、高齢者の単身世帯や夫婦世帯も増加している。こうした状況に対応するため、サービス付き高齢者向け住宅の供給促進に有効である本税制を令和7年3月31日まで2年間延長することとした（【図3】）。

通常の賃貸住宅とは違い、サービス付き高齢者向け住宅は入居者が一斉に埋まることは少なく、徐々に入居が決まっていくことが多い。初期入居率が低く、事業開始時期の経営が不安定なため、下支えとなる本税制や助成制度をしっかりと整備していかないとサービス付き高齢者向け住宅を運営する事業者が減少して

【図2】



いってしまう。本制度は平成23年度より開始し、供給戸数も年々減少しており、現在では年間7,000～8,000戸で推移している。安否確認や食事サービスなどを有するサービス付き高齢者向け住宅は、これからの超高齢化社会において非常に重要なものとなるため、引き続き控除と減税等を含めたサポートを行っていきたい。

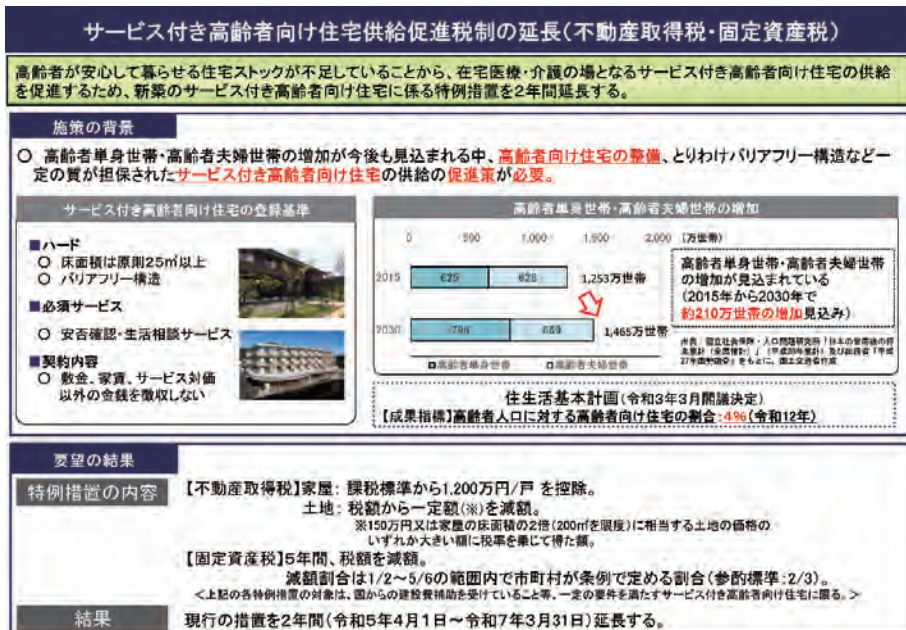
今回、税制適用がされる住戸の面積について、これまで共用部分を含めた平均戸当たり面積上限を180㎡としていたものを、現状、その規模の供給はほぼないという状況を踏まえて、160㎡まで引き下げることであった。他方、最低面積である25㎡と同程度の面積で十分な広さといえるのかという議論もある。サ高住は、創設当初の想定とは状況が変化しており、現在では要介護の方が入居することも多く、どちらかというとも最低面積に近い狭小住戸が多くなっている。これには、要介護者の入居ニーズが高いことが要因として考えられるが、要介護者以外の入居者にとって十分といえる広さなのかという想いもある。都心では難しいが、敷地に余裕がある都心から少し離れたエリアや郊外においては、ある程度自分で生活ができるが一定の見守りやサポートが必要である要支援者等が暮らせるよう、もう少し広さのある住戸があってもよいのではないか。そしてそのために必要な支援のあり方は何かなどを含めて、今後、検討を進めていきたい。

長寿命化に資する大規模修繕工事を行ったマンションに対する特別措置は

本税制は、高経年マンションが老朽化により外壁剥落や廃墟化する前に、防水工事、外壁工事（以下「長寿命化工事」という。）を行い、周囲への大きな悪影響や除却の行政代執行に伴う多額の行政負担を防ぐことを目的に今回新設された。学識者の見解では、鉄筋コンクリート造のマンションであれば、きちんとメンテナンスすれば100年以上もつとされている。一方、適切な修繕工事が行われないと、同じ鉄筋コンクリート造のマンションでも40～50年で除却が必要となるケースもあり、長寿命化工事を行うことで社会的なコストの軽減も図っていくことができる。

現在、日本全国で約700万戸あるマンションのうち、これまで建替えを行った戸数は累計約2万戸にとどまっている。建替えを円滑化するための法整備は進めてきたが、最近のマンション建替え事業では新たに利用できる容積率が減少傾向であり、区分所有者の負担額が増加していることから、合意形成が難しくなり、建替えのハードルが高くなっていることがその背景にあると考えられる。そのため、多くのマンションにおいては、今あるマンションの長寿命化を促していく必要がある。我々のデータでは、築20年超のマンションのうち、約210万戸で、国土交通省の「マンションの修繕積立金に関するガイドライン」の基準を満たしていないと推測される。さらに、所有者の高齢化や最近の工

【図3】



事費高騰も受けて、修繕積立金の引上げの合意形成を促す観点から今回の特例措置を創設することとなった。

内容としては、築後20年以上が経過している10戸以上の一定のマンションにおいて、2回目以降の長寿命化工事が行われた場合に翌年度の固定資産税の引き下げを行うこととなっている。2回目以降の工事を対象とした背景には、1回目の長寿命化工事は、新築供給時に販売事業者によって設定された修繕積立基金の活用等により積立金が足りているため、適切に実施されていることが多いことがある。概ねの想定としては、「長期修繕計画作成ガイドライン」では長寿命化工事を12～15年サイクルで設定しているため、2回目の長寿命化工事はおよそ築24～30年後と考えている。固定資産税の引き下げの割合は市町村の条例で定められた1/6～1/2の範囲とし、期間は、令和5年4月1日から令和7年3月31日までの2年間となる（【図4】）。

これまで“自分が亡くなるまでこのまま住めればよい”という区分所有者等の意見で難しかった合意形成などに対して、次の世代への住み継ぎやライフサイクルコストを含めた予防保全を促すため、早々に要件を決定して周知・普及を進めていきたいと考えている。あくまで本税制は既存マンションを対象にしたものではあるが、新築購入時におけるマンションの資産価値に対する意識にポジティブに寄与するものと考えている。

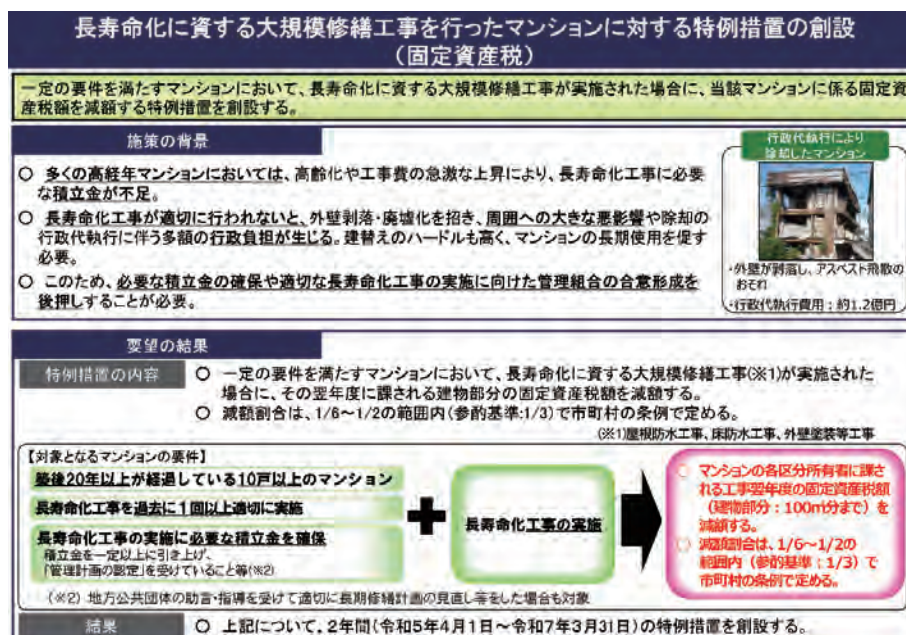
令和5年度の税制改正を通じた総括は

令和5年度税制改正の内容を見ておわかりいただける通り、空き家・マンションをはじめとした既存住宅に焦点を当てているが、この背景には、住宅税制はストック重視に変化してきているということがある。実際に、初めて既存住宅に特化した税制であった買取再販税制をはじめとして、10年程前から既存住宅を対象とした税制ツールが創設、延長されてきている。

さらに大きく、住宅政策と住宅税制のこれまでの流れをみると、2006年に住生活基本法が施行され、その後、長期優良住宅制度が創設された。税制措置もそれまで新築重視だったものがストックへと目が向けられ、住宅の質を問うようになり、既存住宅の流通などの措置が講じられるようになった。

住宅ストックが6,240万戸ある現在の日本では、特に新築住宅について省エネ性能等を重視して供給を促進する一方で、利用できるものについては既存住宅をリフォームしてストックを活用する、それに加えて、空き家のうち建て替える方が合理的な場合は除却して建て替える——こうした新築、リフォーム、建替えに対する措置をフルセットで用意して、住宅ストックを上手く回していく必要がある。今回は既存住宅や高齢者住宅等に加え、マンションの大規模修繕も税制支援の対象に追加された。今後も質の高い住宅への誘導を行いつつ、適切なストック循環を実現する税制措置を目指していきたいと考えている。

【図4】



令和4年度補正予算 ～こどもエコすまい支援事業～

住団連はかねて「こどもみらい住宅支援事業」に続く支援策を要望してきたが、昨年11月8日、閣議決定された令和4年度第2次補正予算に「こどもエコすまい支援事業」等の創設が盛り込まれ、高い省エネ性能を有する住宅の新築（持家）や開口部、外壁、屋根・天井又は床の断熱改修、エコ住宅設備の設置などのリフォームを対象にした支援策が講じられることとなった。これらについて国土交通省住宅局の山下英和住宅生産課長にお話しを伺った。



国土交通省住宅局 住宅生産課長 山下 英和 氏

こどもエコすまい支援事業の背景は

住宅市場では、資材価格高騰による建築単価の上昇が続いている一方、実質所得の落ち込みや生活費の負担増加による消費者マインドの低下等から、持ち家を中心に受注や着工が減少傾向にある。こうした中で、昨年10月28日に閣議決定された「物価高克服・経済再生実現のための総合経済対策」で、家庭部門の省エネを強力に推進するものとして「物価上昇下における省エネ住宅ストック形成に関する新たな支援制度」が位置付けられた。

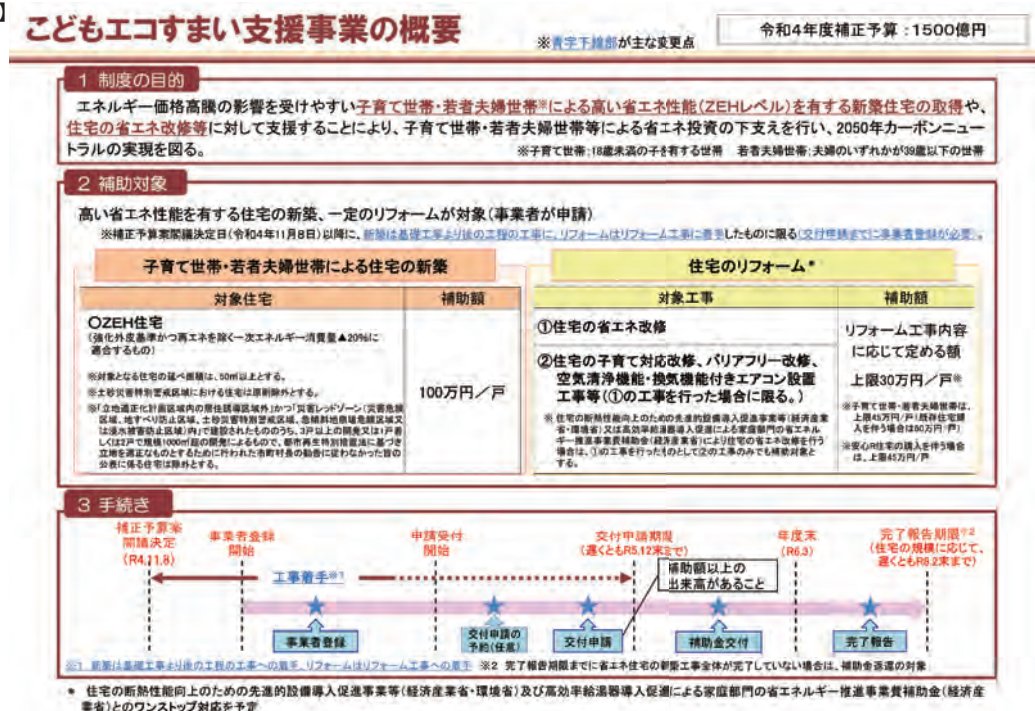
さらに、昨年11月8日に閣議決定された令和4年度第2次補正予算で、子育て世帯・若者夫婦世帯によるZEHレベルの高い省エネ性能を有する新築住宅

の取得や、住宅の省エネ改修等に対して支援するものとして、「こどもエコすまい支援事業」の創設が盛り込まれ、1500億円の予算が計上されたところである（【図1】）。

新築支援の狙い・概要は

直接的には、エネルギー価格が高騰する中で、その影響を受けやすい子育て世帯・若者夫婦世帯による省エネ投資を下支えすることを狙ったものであるが、2050年カーボンニュートラルに向けて、2050年に住宅・建築物のストック平均でZEH・ZEB基準の省エネルギー性能の確保を、2030年度以降に新築され

【図1】 こどもエコすまい支援事業の概要



る住宅・建築物には ZEH・ZEB 基準の省エネルギー性能の確保を目指すこととされたことも踏まえ、この機に ZEH 基準の住宅供給を着実に増やしていく効果も期待している。

補助対象は、こどもみらい住宅支援事業と同様、子育て世帯・若者夫婦世帯とした。補助額は、こどもみらい住宅支援事業では ZEH、認定長期優良住宅などの省エネ性能の高い住宅、省エネ基準に適合する住宅の 3 段階で補助金を用意していたが、本支援事業は ZEH 住宅 1 種類とし、1 戸あたり 100 万円の補助額としている。ただし、令和 4 年 10 月 1 日以降に認定申請をした認定長期優良住宅、認定低炭素住宅、性能向上計画認定住宅も省エネ性能は ZEH 基準であることから対象となる。

リフォーム支援の狙い・概要は

空き家を除く住宅ストック約 5,000 万戸のうち、断熱性能について省エネ基準を満たしていないストックが 87% を占めている。住宅・建築物分野におけるエネルギー消費量の削減目標等の達成に向けては、新築の住宅・建築物の省エネ性能の向上に加え、窓・外壁・屋根等の断熱化や省エネ性能の高い設備への更新等の省エネ改修等により、住宅ストックの省エネ性能の向上や有効活用を進める必要がある。特に、住宅において熱損失が大きい窓の断熱性能の向上、家庭のエネルギー消費で大きな割合を占める給湯のエネルギー消費の削減は、大変重要な課題である。

補助額の上限は、子育て世帯・若者夫婦世帯が 1 戸あたり 45 万円、既存住宅購入を伴う場合は 15 万円加算で合計 60 万円とした。一般世帯は 1 戸あたり 30 万円、安心 R 住宅購入を伴う場合は 15 万円加算で合計 45 万円とした。

工事項目は、こどもみらい住宅支援事業の内容をほぼ踏襲しているが、利用実績があまり高くなかった耐震改修工事とホームエレベーター設置を削除し、蓄電池と開口部の防災性向上改修を追加した。また、開口部の断熱改修と外壁、屋根・天井、床の断熱改修は、省エネ基準レベルに加え、ZEH レベルを用意して、より高い補助額を設定した。また、各工事の補助額は資材高騰等も考慮して見直しを行い、こどもみらい住宅支援事業に比べて全体的に高く設定した。

3 省連携によるリフォーム支援とは

「物価高克服・経済再生実現のための総合経済対策」では、「家庭部門の省エネを強力に推進するため、住宅の断熱性の向上に資する改修や高効率給湯器の導入などの住宅省エネ化への支援を強化する」ともされた。これを受けて、経済産業省と環境省では、建材トップランナー制度の 2030 年目標標準値を超える等の高断熱窓への断熱改修工事、高効率給湯器の設置に対して重点的に支援を行うこととし、令和 4 年度第 2 次補正予算で、先進的窓リノベ事業（高断熱窓）に 1000 億円、給湯省エネ事業（高効率給湯器）に 300 億円の予算が計上されている。

本支援事業では、省エネ改修工事と併せて行う場合に限って、子育て対応改修やバリアフリー改修等を支援対象としているが、ここでいう省エネ改修工事は、本支援事業の対象工事であっても、先進的窓リノベ事業や給湯省エネ事業の対象工事であっても構わないこととしている。例えば、先進的窓リノベ事業の要件を満たす場合には、窓の改修部分を先進的窓リノベ事業として工事費用の補助率 1/2、かつ上限 200 万円で申請を行い、それに加えて、窓の改修以外で本支援事業の対象となる工事があれば、重複しない工事項目に限り、それぞれの上限額まで申請することができる。同様に、給湯省エネ事業の要件を満たす高効率給湯機を設置する場合は、給湯省エネ事業として家庭用燃料電池 15 万円もしくはヒートポンプ給湯機・ハイブリッド給湯機 5 万円の申請を行い、それに加えて行う給湯機以外のリフォーム工事が本支援事業の対象となる場合、それぞれの上限額まで申請が可能である。補助額がより有利な方を選択・組み合わせて申請を行っていただきたい（【図 2】）。



一般に省エネ改修工事が単独で行われることは少なく、他のリフォーム工事と併せて実施されることが多いことから、幅広いリフォーム工事を対象とする補助と省エネ改修工事に対する手厚い補助とを組み合わせることで、効果的に省エネ改修を誘導することを期待している。

今後のスケジュール・手続きは

異なる省庁による別の補助制度を組み合わせることで、申請者にとって使い勝手が悪いものとならないよう、どの省庁の事業を活用する省エネ改修等でも共通のホームページから補助申請を可能とするなど、申請手続きの簡便化・ワンストップ化を目指している。なるべく子どもみらい住宅支援事業の手続きを踏襲し、子どもみらい住宅支援事業の登録事業者であれば、簡易な手続きで子どもエコすまい支援事業の登録事業者とみなすこととしている。

昨年12月16日に事務局を開設、27日には3省連携の「住宅省エネ2023キャンペーン」ホームページが開設され、補助金交付の対象となる建材・設備の登録も開始された。補助金の予約申請・交付申請の開始は、今年3月下旬を予定している。

手続きの注意事項として、工事が事後、申請できる段階に至ったら、なるべく早めに申請していただくよ

うお願いしたい。確実に予算が確保できるだけでなく、想定された時期に申請していただくことで申請ペースの把握ができ、見通しも立てやすくなることが期待できる。

住宅業界や住団連に期待することは

本支援事業がZEH基準の住宅を建築する後押しとなり、ZEH基準の住宅を供給する住宅事業者が増えることを期待している。新築住宅でZEH基準が当たり前のものとなっていくよう、住団連をはじめとして業界全体で取り組んでいただきたい。

新築以上に難しいのが既存住宅の省エネ性能の向上である。住宅所有者にとって新たな費用負担を伴うとともに、一般的に新築時に比べて省エネ性能の向上のための措置に必要なコストが高くなるなどの課題もある。一方で、省エネ改修により、エネルギー消費量の削減に加え、温熱環境が改善することでヒートショックの防止や快適性の向上等の効果も期待できる。

今回、三省連携でこれまでにない手厚い支援策を用意することができたので、是非この機会に省エネ改修を進めていただきたい。直接消費者と対峙する住宅事業者の方々から、省エネ改修の効果や本支援事業のメニューをわかりやすく伝えていただき、既存住宅の省エネ改修が促進することを期待している。

【図2】 住宅の省エネリフォームへの支援の強化

目的		別添1	
<p>2050年カーボンニュートラルの実現に向けて家庭部門の省エネを強力に推進するため、住宅の断熱性の向上に資する改修や高効率給湯器の導入などの住宅省エネ化への支援を強化する必要。</p> <p>国土交通省、経済産業省及び環境省は、住宅の省エネリフォームを支援する新たな補助制度を創設するとともに、3省の連携により、各事業をワンストップで利用可能(併用可)とする。</p>		<p>令和4年度補正予算 ・住宅の断熱性能向上のための先進的設備導入促進事業等(経済産業省・環境省) 1000億円 ・高効率給湯器導入促進による家庭部門の省エネルギー推進事業費補助金(経済産業省) 300億円 ・子どもエコすまい支援事業(国土交通省) 1000億円(新築・リフォームの合計)</p>	
対象		補助対象	補助額
①省エネ改修	1) 高断熱窓の設置 ^{※1,2}	高性能の断熱窓(熱貫流率(Uw値)1.9以下等、建材トップランナー制度2030年目標水準値を超えるもの等、一定の基準を満たすもの)	リフォーム工事内容に応じて定める額(補助率1/2相当等) 上限200万円/戸
	2) 高効率給湯器の設置 ^{※2,3}	高効率給湯器(a)家庭用燃料電池、(b)ヒートポンプ給湯機、(c)ハイブリッド給湯機	定額 (a)15万、(b)(c)5万円
	3) 開口部・躯体等の省エネ改修工事 ^{※4}	開口部・躯体等の一定の断熱改修、エコ住宅設備(節湯水栓、高断熱浴槽等)の設置	リフォーム工事内容に応じて定める額 上限30万円/戸*
②その他のリフォーム工事 ^{※4} (①1)～3)のいずれかの工事を行った場合に限り)	住宅の子育て対応改修、バリアフリー改修、空気清浄機能・換気機能付きエアコン設置工事等	子育て世帯・若者夫婦世帯は、上限45万円/戸(既存住宅購入を伴う場合は80万円/戸) 安心R住宅の購入を伴う場合は、上限45万円/戸	
<p>※1 住宅の断熱性能向上のための先進的設備導入促進事業等(経済産業省・環境省)による支援 ※2 高効率給湯器導入促進による家庭部門の省エネルギー推進事業費補助金(経済産業省)による支援 ※3 補正予算案閣議決定日(令和4年11月8日)以降に契約を締結し、事業者登録後(子どもみらい住宅支援事業の登録事業者は、※1及び※2の事業の事務局開設日(令和4年12月16日)(開設日以降に登録申請した場合は、その申請の日)以降)に着工したものに限り ※4 子どもエコすまい支援事業(国土交通省)による支援。補正予算案閣議決定日(令和4年11月8日)以降にリフォーム工事に着手したものに限り。交付申請までに事業者登録が必要。</p>			

新理事就任のご挨拶

このたび、一般社団法人プレハブ建築協会の専務理事就任に伴い、理事に選任されました臼井浩一です。前職は、一般財団法人住宅保証支援機構で5年間余、住宅瑕疵に係る再保険（購入者等救済のための故意・重過失対応、巨大損害対応）



臼井 浩一 理事

、住宅ストックの維持向上事業への支援等に取り組んでまいりました。その際には皆様大変お世話になりました。引き続き、どうぞよろしくお願いいたします。

現下の住宅市場は、資材・部品等の高騰と、その影響による住宅価格の上昇がある中、実質賃金の減少や金利の上昇傾向などの家計の不安材料があり、厳しい状況にあります。先の見通せない環境ではありますが、住宅の質に対するニーズは益々多様化し高いレベルが求められています。

コロナ禍がもたらした社会の様々な変化に柔軟に対応しながら、省エネ性能や耐震性能をはじめとする住宅の性能や品質の向上が一層推進され、それらが市場で評価され、流通が活性化されるように、団体活動に取り組んでいきたいと思っております。

また、近年、豪雨災害が激甚化・頻発化し、各地で甚大な被害が発生しています。日本は地震国でもあり、首都直下地震や南海トラフ地震も想定されます。プレハブ建築協会は、平時から全国の自治体と連携強化を図り、応急仮設住宅の建設、住宅の復旧・復興を迅速かつ的確に行える体制の整備に取り組んでいます。さらに住団連の活動との連携を深め、住宅産業全体で、被災された方々の暮らしの再建を含め新しい視点での役割も担っていければと考えております。

微力ではありますが、これから、住団連会員の皆様とともに、我が国の経済を住宅業界から力強いものにしていく気持ちで、これまでの経験も活かしながら、良質な住宅ストックの形成と良好な住環境の整備に貢献できるよう、一生懸命努めてまいりますので、ご指導、ご支援賜りますようお願い申し上げます。

このたび、理事に選任されました一般社団法人JBN・全国工務店協会 副会長の安成信次です。



安成 信次 理事

就任にあたり一言ご挨拶申し上げます。

私たち地域の住宅供給やリフォームを主業としている地域工務店は小規模である

ことや特定の地域に密着していることなどの事情により、なかなか情報共有が行いにくい環境にあります。そのようなことから前会長の故青木宏之氏が15年前にJBN工務店サポートセンター（現：JBN・全国工務店協会）を設立し、以来、組織の充実と全国3,000社の会員へむけた様々なサービスを提供してきました。

現在、大野会長の元、業界団体としての一定の評価を頂いているのはご指導を頂いている行政機関及び住団連を始めとした日頃お世話になっている関係団体の情報提供のお陰と感謝をしているところです。

私自身、JBN工務店サポートセンター設立当時から携わっているものの理事3期目、副会長としては初めての就任ですので勉強不足もあり何かにつけて不調法でご迷惑をかけることも多いと存じます。

これから、脱炭素やSDGsといった大きな環境行動の変化が住宅産業に与える影響は計り知れないものがありますが、建設を担う職人が減少する中、作り手が共助共存する新たな地域社会をつくる好機と捉え、地域住宅産業の在り方そのものを考えなおす必要を感じています。

これらは地域工務店にとって極めて重要なテーマであり、あるべき社会への道しるべを、情報やシステムの提供として会員へ伝えていくと言った、JBN全国工務店協会の役割の大きさを改めて考えているところです。

どうかこの件でも皆様のお力をお貸し頂きますようお願い申し上げます。

私は甚だ微力ではありますが、住団連会員の皆様と連携を図りながら、豊かな住生活の実現と住宅業界の発展に向けて貢献してまいり所存ですので、ご指導頂きますようお願い申し上げます。

新着情報（ホームページの公表情報）

- 10月21日 第18回「家やまちの絵本」コンクール 審査結果の発表
- 10月21日 「住宅税制の抜本的見直しに向けた提言」説明用冊子を掲載
- 11月7日 経営者の住宅景況感調査（令和4年度第3回）報告
- 11月14日 令和4年度第3回 住宅業況調査報告
- 11月18日 令和5年度 税制改正・予算要望
- 11月25日 「消費者保護制度・施策に関する情報提供」サイトを公開
- 12月2日 第18回「家やまちの絵本」コンクール受賞作品集完成
- 12月12日 住宅業界の元請と下請間の適正取引における自主行動計画
- 12月21日 『令和4年度中級者向け省エネ計算演習 WEB 講習会』開催のご案内
- 12月27日 「住宅取得・リフォームに関する支援策リーフレット」

■住宅取得・リフォームに関する支援策リーフレット

住まいの省エネを進めるチャンス到来
充実した支援策を利用して
エコな暮らしを実現するマイホームを

2024年度（令和4年度）の住宅取得・リフォームに関する支援策をまとめたリーフレットです。省エネ型給湯設備の採用、省エネ型給湯設備の採用も後押し、1戸当たり200万円を上限に窓の断熱リフォームに補助、省エネ性能に優れた住宅ならローン減税のメリットも大きく、住宅取得・リフォーム支援策に関する詳しい情報は住宅リフォーム会社の担当者にお問い合わせください。

省エネ型の給湯設備の採用も後押し

支援策	対象設備	補助額
省エネ型給湯設備（エコファーム）	エコファーム	15万円/台
省エネ型給湯設備（エコポイント）	エコポイント給湯機	5万円/台
省エネ型給湯設備（エコポイント）	エコポイント給湯機	5万円/台

1戸当たり200万円を上限に窓の断熱リフォームに補助

工事内容	補助率	補助対象
1) 窓の断熱改修（1）	最大300万円/戸	断熱改修工事（1）
2) 窓の断熱改修（2）	最大150万円/戸	断熱改修工事（2）
3) 窓の断熱改修（3）	最大100万円/戸	断熱改修工事（3）
4) 窓の断熱改修（4）	最大50万円/戸	断熱改修工事（4）

省エネ性能に優れた住宅ならローン減税のメリットも大きく

入居年	2024(令和4年)	2024(令和4年)	2025(令和5年)
省エネ性能に優れた住宅	5,000万円	4,500万円	4,000万円
2024(令和4年) 省エネ性能に優れた住宅	4,500万円	4,000万円	3,500万円
省エネ性能に優れた住宅	4,000万円	3,500万円	3,000万円
その他の住宅	3,000万円	0円	0円

減税率 0.7%

住宅取得・リフォーム支援策に関する詳しい情報は住宅リフォーム会社の担当者にお問い合わせください。



一般社団法人

住宅生産団体連合会

発行日: 令和5年1月17日

発行人: 平松 幹朗

発行: (一社) 住宅生産団体連合会

所在地: 〒102-0085

東京都千代田区六番町3番地 六番町SKビル2階

T E L: 03-5275-7251 (代)

U R L: <https://www.judanren.or.jp/>

E-mail: sumai@JUDANREN.or.jp

この機関誌に関するお問い合わせ先: 広報部 湯浅

