

# 平成 25 年度国土交通省関係予算のポイント

## — 「安全・安心」と「成長」を追求 —

国土交通委員会調査室 せいのかずひこまつおかりょう  
清野 和彦・松岡 亮

### 1. はじめに

平成 24 年 12 月の総選挙により政権を担うこととなった安倍晋三内閣総理大臣は、初閣議（24 年 12 月 26 日）において、政権運営の「基本方針」を決定した。「基本方針」においては、経済再生の司令塔として全閣僚から成る「日本経済再生本部」を創設し、大胆な金融政策、機動的な財政政策、民間投資を喚起する成長戦略の「3本の矢」による経済運営を行うこととされた。翌 27 日の臨時閣議においては、①速やかに緊急経済対策を策定し大型補正予算を実現するとともに 25 年度予算を組み合わせ「15 ヶ月予算」の考え方で切れ目のない経済対策を実行し、景気底割れを回避すること、②緊急経済対策に基づき、「復興・防災対策」、「成長による富の創出」、「暮らしの安心・地域活性化」の 3 分野に重点化した補正予算を早期に編成し国会提出すること、③各省庁は 25 年度予算について、前政権時になされた要求を徹底精査し、3 分野に重点化した要求に入れ替えて提出すること、等が指示された。

年明けには上記 3 分野を柱に据えた「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成 25 年 1 月 11 日閣議決定。以下「緊急経済対策」という。）が取りまとめられて、これに基づき 24 年度補正予算及び 25 年度予算が編成された。

東日本大震災の発生から、まもなく 2 年が経過するが、この間、公共事業、社会資本整備といったものに対する捉え方、考え方が大きく変わったほか、政権の交代による財政運営の在り方そのものの転換など、国土交通省の施策をとりまく環境は変化してきた。本稿においては、まず、平成 25 年度予算（及びそれに先立って編成された 24 年度補正予算）における同省関係予算を概観し、併せて、復興庁関係予算についても若干の紹介をすることとしたい。

### 2. 国土交通省関係予算の概要

平成 25 年度国土交通省関係一般会計予算は、総額 5 兆 743 億円（1.12 倍）（括弧内の倍率は対平成 24 年度当初予算比。以下同じ。）、そのうち公共事業関係費は 4 兆 4,891 億円（1.14 倍）、行政経費は 5,852 億円（0.95 倍）となっている。

財政投融资は 3 兆 2,831 億円（1.02 倍）となっており、財投機関債総額は、3 兆 4,313 億円（1.10 倍）である。

なお、平成 25 年度予算における特殊要因として、24 年度予算において計上されていた「地域自主戦略交付金」の廃止や、「全国防災事業」予算の計上方法変更（＝東日本大震災復興特別会計への繰入額を各省が計上）などがある。これらを整理して両年度の予算額

を比較すると、図1のとおりとなる。公共事業関係費は、対前年度 1.14 倍の 4 兆 4,891 億円となっているが、この中には、内閣府に計上されていた地域自主戦略交付金の廃止により国土交通省に移行された額 5,157 億円や、24 年度予算では復興特別会計に全国防災事業として計上されていた額 324 億円が含まれている。比較のためにこれらを控除した場合には、25 年度の公共事業関係費総額は 3 兆 9,411 億円（1.02 倍）となる。

図1 公共事業関係費について

公共事業関係費（国土交通省関係）

(1) 総額

(単位：億円)

	24年度	25年度		
		公共事業関係費	復興特会繰入分 (全国防災) (324億円)を除外	自主戦略交付金の 廃止に伴う移行分 (5,157億円)を除外
公共事業関係費	39,346	(+14.1%)	(+13.3%)	(+0.2%)
-----		44,891	44,568	39,411
+ 地域自主戦略交付金 (公共事業関係費相当分)	44,628	(+0.6%)	(▲0.1%)	(▲11.7%)

(2) 国土交通省関係の復興予算

(単位：億円)

	23・1次補正	23・3次補正	24・当初	24・補正	25・当初	累 計
復 旧	9,711	3,768	1,792	—	2,820	18,091
公 共	9,233	3,597	1,746	—	2,788	17,364
非 公 共	479	171	47	—	32	729
復 興	1,783	4,097	2,370	73	2,259	10,582
公 共	1,187	1,324	1,774	71	2,051	6,407
非 公 共	596	2,772	596	2	208	4,174
全 国 防 災	—	2,609	2,381	—	359	5,349
公 共	—	2,270	2,293	—	333	4,896
非 公 共	—	338	88	—	26	452
合 計	11,494	10,473	6,543	73	5,438	34,021
公 共	10,420	7,191	5,813	71	5,172	28,667
非 公 共	1,074	3,282	730	2	266	5,354

(注) 23年度3次補正予算までは一般会計ベース、24年度当初予算以降は復興特会ベース。  
このほか、東日本大震災復興交付金がある。

(出所) 財務省ウェブサイト掲載資料及び国土交通省ウェブサイト掲載資料を基に作成

一方、平成 25 年度予算は、「緊急経済対策」に基づき編成された 24 年度補正予算と一体となって、いわゆる「15 ヶ月予算」として編成されており、24 年度国土交通省関係補

正予算の公共事業関係費（1兆8,144億円）と25年度国土交通省関係予算の公共事業関係費とを仮に合計してみた場合には、6兆3,036億円となる。

平成25年度予算の公共事業関係費4兆4,891億円という規模自体は、民主党を中心とした連立政権下で編成された23年度予算での4兆2,796億円を上回るものの、同連立政権発足直後に編成された22年度予算での4兆8,585億円や、政権交代前の自民党・公明党連立政権下に編成された21年度予算での5兆7,324億円という額には及ばない水準である。

### 3. 概算要求の入替えと予算の重点化

前述のとおり、平成25年度予算については、24年12月27日の臨時閣議において①前政権時代の要求内容を徹底して精査しつつ、各省庁は3分野に重点化した要求に入れ替え1月11日までに財務大臣に提出すること、②財政状況の悪化を防ぐため、前政権時代の歳出の無駄を最大限縮減しつつ、中身を大胆に重点化したものとし、1月中の概算決定を目指すこと、等とされた。

これを受け、平成25年1月11日、国土交通省は概算要求の内容について入れ替えを行った。要求額は従前と同額の4兆7,410億円（1.04倍）（うち公共事業関係費4兆1,343億円（1.05倍））としつつ、概算要求時の特別重点要求（グリーン）及び重点要求について施策の意義を見直した上で「復興・防災対策」、「成長による富の創出」及び「暮らしの安心・地域活性化」の3分野に重点化した要求に入れ替えることとされた。

具体的には、概算要求4兆7,410億円のうち、特別重点要求及び重点要求の、合わせて6,153億円が、「復興・防災対策」（4,849億円）、「成長による富の創出」（1,018億円）及び「暮らしの安心・地域活性化」（286億円）の3分野に重点化した形で入れ替え要求された。

次項以降においては、三つの重点分野それぞれについて、主な事業・施策等を概観する。

## 4. 復興・防災対策

### （1）東日本大震災からの復興加速

東日本大震災からの復旧・復興は、今なお国政における最優先かつ最重要の課題である。

国土交通省予算においても、東日本大震災の被災地の復興の加速を最優先に全力で取り組むこととし、単なる「最低限の生活再建」にとどまることなく、創造と可能性の地として「新しい東北」をつくりあげるとされている。その主要施策としては、「まちづくり」、「耐震化・津波対策」、「居住の安定確保」、「公共交通の復興の支援」、「復興道路・復興支援道路の整備」等が並んでおり、社会資本の有する「国民の命と暮らしを守る」側面を重視する色合いが、一層強くなっていると言える。

国土交通省の復興予算については、図1に示したとおりであるが、平成25年度の主な事業として、三陸沿岸道路整備等の道路事業に1,384億円、被災地の港湾整備事業に154億円、被災地河川の津波遡上対策等の治水事業に64億円が計上されるなどしている。

ところで、復興に関しては平成 24 年度予算において、東日本大震災からの復興の基本方針等に基づき、東日本大震災を教訓として全国的に緊急に実施する必要性が高く、即効性のある防災・減災等のための施策を「全国防災事業」として位置づけ、その実施のため 2,381 億円が計上されていた。この「全国防災事業」は、①東日本大震災の教訓（堤防の液状化、津波遡上による堤防の決壊、斜面崩落による通行止め等）、②緊急性（近いうちに発生が懸念される地震津波（三連動、首都直下、日本海溝・千島海溝地震）対策等）、及び③即効性（効果の早期発現（集中復興期間内））といった考え方に合致したものと説明されたが、執行段階で、被災地とは関連のない事業に多く充てられているとの指摘が相次いでなされ、被災地以外における復興予算の使用に対して、被災地や国民の大きな批判を招くこととなった。こうした批判を受け、25 年度予算の「全国防災事業」については、従来の対象事業は厳格に見直され、巨大津波による被害を受け新たに認識された技術上の課題に対応するための公共事業であって大規模地震の対策地域において東日本大震災の最大の教訓である「巨大津波からの素早い避難」の確保を後押しする観点から実施され、集中復興期間中に完了するもの及び既に契約された事業の歳出化経費に限定されることとなった。なお、前述のとおり、その予算は各省の予算として計上された上で、東日本大震災復興特別会計に繰り入れられる形に変更されている。

平成 25 年度国土交通省関係予算の「全国防災事業」としては、東日本大震災における河川堤防の液状化・津波の遡上による被害、多数の水門操作員の被災を踏まえ、治水事業として、河川の津波遡上対策及び水門等の自動化・遠隔操作化が、東海、東南海・南海地震の対策地域等の津波遡上区間に限って実施される（143 億円）など、359 億円（公共 333 億円、非公共 26 億円）が計上されている。

## （２）事前防災・減災のための国土強靱化の推進、災害への対応体制の強化等

平成 24 年 12 月の総選挙において、自由民主党は、その政権公約で「事前防災の考え方による「国土強靱化」を推進し、必要な「命を守り抜く」防災対策を推進」とし、公明党も、その重点政策において「東日本大震災からの復興と、防災・減災ニューディールの推進」や、「福島の再生」、「想定される首都直下地震や南海トラフ巨大地震などに備え、国民の命を守る緊急の課題、防災・減災対策」等を主張して、選挙戦を戦った。

「緊急経済対策」では、命と暮らしを守るために緊急に必要なとされるインフラの再構築のため、老朽化対策、事前防災・減災対策を抜本的に強化し国土強靱化を推進するとともに、東日本大震災の経験を踏まえ社会の重要インフラ等の防御体制の整備を進める等とされた。

なお、老朽化対策については、かねてからその必要性・緊急性が指摘されてきたが、とりわけ、平成 24 年 12 月 2 日の中央自動車道笹子トンネル上り線における天井板落下事故発生を契機に改めて対策が急がれることとなった。これに関し、25 年度予算では、計画的・戦略的な維持管理を通じたインフラの長寿命化・安全確保を早急に推進するため、トンネル・橋梁を始めとする道路維持管理の充実強化に 2,515 億円、経年劣化の進行等により機能が低下した施設の補修・更新を行うとともに、河川維持管理データベースの構築や

長寿命化計画の策定等を通じたライフサイクルコストの縮減を図るため、河川管理施設等の維持管理の充実強化に 1,358 億円が、それぞれ計上されるなどしている。また、24 年度補正予算においても、道路ストックの老朽化対策に 873 億円、河川管理施設の老朽化対策に 876 億円が計上されるなどしている。

本項に関連する「防災・安全交付金」の創設については、後述する。

## 5. 成長による富の創出

前述のとおり、新政権による「緊急経済対策」においては、具体的政策の大きな柱の一つとして「成長による富の創出」が据えられた。平成 25 年度国土交通省予算においても、基幹的交通インフラ等の整備推進により我が国の成長のための基盤を強化するとともに、成長の阻害要因であるエネルギー制約に対応した低炭素社会の創設に取り組むこととされている。以下、(1)エネルギー対策の推進、及び(2)成長力強化のそれぞれについて、代表的な事業を紹介する。

### (1) エネルギー対策の推進

#### ① 住宅・建築物及びまちづくりの環境対策の推進

昨今のエネルギー制約下で経済成長を達成するためには、我が国エネルギー消費量の約 1/3 を占める民生部門のエネルギー消費をいかに抑制するかが重要な鍵となる。

住宅・建築物分野に関する具体的方針としては、国土交通・経済産業・環境の 3 省共同による「低炭素社会に向けた住まいと住まい方推進会議」の中間とりまとめ（平成 24 年 7 月）において、「住まい」に関する基本的考え方の一つとして「住宅・建築物（躯体及び基本的な建築設備）の省エネルギー性能の向上」が掲げられ、「ゼロ・エネルギー・ハウス<sup>1</sup>」、「ゼロ・エネルギー・ビルディング<sup>2</sup>」及び「ライフ・サイクル・カーボン・マイナス住宅<sup>3</sup>」の普及が必要だとされた。また、まちづくり分野に関しては、「国土交通省の中期的地球温暖化対策」の中間とりまとめ（24 年 4 月）の中で、中期的地球温暖化対策の三つの視点の一つに「地域の特性に応じた低炭素まちづくり」が掲げられ、創エネルギー・畜エネルギー・省エネルギー等の先駆的取組を全国的に展開することを目指すとされた。

こうした中、平成 25 年度予算では、引き続きこの分野における取組を実施すべく、「住宅・建築物及びまちづくりの環境対策の推進」のため 178 億円が計上されている。具体的には、自立エネルギー型都市づくりの推進を図るため、都市開発と併せて、融通（建物間のエネルギー融通）、省エネ（建物の環境性能の向上）、創エネ（未利用・再生可能エネルギーの導入）の取組を行う先導的な民間プロジェクトについて、各取組をパッケージとした一体的な支援を実施する「先導的都市環境形成促進事業」の拡充（6 億円）や、住宅・建築物の省エネ化推進のため、「ゼロ・エネルギー・ハウス」等の先導的な取組、省エネ性能を始めとする既存ストックの総合的な質の向上を図るための省エネ改修及び省エネ改修と併せて実施するバリアフリー改修、耐震改修に対し支援する

「環境・ストック活用推進事業」（171 億円）等が盛り込まれている。なお、平成 24 年度補正予算においても、住宅・建築物の省エネ改修等促進のため 50 億円が計上されている。

## ② 海洋資源開発の推進

我が国は領海、排他的経済水域（EEZ）の面積で、世界第 6 位の地位を占める海洋大国であり、周辺海域では、近年、漁業資源のみならず、メタンハイドレード等の新資源の埋蔵が指摘されるなど、我が国海洋開発は大きな可能性を有していると言える。また、福島原発事故以来エネルギー需給がひっ迫する中、液化天然ガス（LNG）がエネルギー源として注目されるなど、エネルギー源の安定的調達の観点からも、海洋産業が果たす役割は大きくなっている。

国土交通省によれば、今後の海洋産業の市場規模は平成 32（2020）年までに、一般商船分野が 8.1 兆円から 10.8 兆円に、海洋資源開発船舶分野が 3.8 兆円から 9 兆円に、洋上風車分野が 0.2 兆円から 5.7 兆円に、それぞれ成長すると見込まれている。海洋分野におけるこれらの成長を取り込み、また、将来の EEZ 開発を我が国の技術で行うべく「海洋産業の戦略的育成のための総合対策」として、平成 25 年度予算には 12 億円、24 年度補正予算には 7 億円が新規計上されている。中でも、浮体式液化天然ガス生産貯蔵積出設備（FLNG）の安全性評価要件策定のための調査研究については、FLNG の実用化は、海洋ガス田から陸上にある天然ガスの液化施設までの海底パイプライン敷設削減や、環境負荷の低減、労働者の確保等の面で利点があり、また、液化プラントの移動が可能になるため、中小規模の海洋ガス田の開発手段としても有力視されるなど、その推進が期待されている。

## （2）成長力強化

### ① 物流ネットワークなど基幹ネットワークの整備

我が国の国際競争力や地域の経済・産業の強化を図るため、平成 25 年度予算では物流ネットワークなど基幹ネットワークの整備に 3,539 億円が計上され（加えて 24 年度補正予算で 637 億円計上）、大都市圏環状道路を始めとする高規格幹線道路等のネットワーク整備、国際海上コンテナ積載車両等の通行支障区間の解消、高速道路等と拠点空港・港湾・鉄道駅との直結を含むアクセス整備等を推進することとされている。

### ② 首都圏空港等の強化

首都圏空港（羽田及び成田の両国際空港）の容量は恒常的に不足しており、これまでも内外の航空各社の新規乗入れや増便要望に対応できない状況が続いてきた。また、近年においては、LCC（ロー・コスト・キャリア）やビジネスジェット等の新たなニーズへの対応強化も重要性を増している。

こういった中、平成 25 年度予算においては、首都圏空港の強化に 124 億円が計上されている（加えて 24 年度補正予算で 40 億円計上）。その内訳は、羽田空港の国際線地

区の拡充、発着容量の拡大及び長距離国際線の輸送能力増強（C滑走路延伸事業）に 98 億円、成田空港における同時並行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置整備に 25 億円となっている。これらの施策等により、羽田空港の発着枠を 25 年度末までに 44.7 万回（うち国際線 9 万回）、成田空港の発着枠を 26 年度中に 30 万回まで増加させることが予定されている。

なお、平成 25 年度予算においては、空港自体の強化以外にも、首都圏空港へのアクセス強化を目的とした都心－空港・郊外直結鉄道（都心直結線）に関する調査費用も計上（新線調査費等補助金 1.5 億円の内数）されている。

### ③ 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

国際コンテナ戦略港湾とは、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、従来の「スーパー中核港湾プロジェクト」（京浜港、阪神港、伊勢湾）が必ずしも競争力の回復につながっていないとされたため、更なる選択と集中に基づき国際競争力の強化を目的として選定された港湾（現在、京浜港と阪神港）である。国際コンテナ戦略港湾の目標は、平成 27（2015）年までにアジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率<sup>4</sup>を半減し、32（2020）年までに東アジア主要港として選択される港湾を目指すこととされている。しかし、23 年の速報値では、港湾別コンテナ取扱量に関して国内最大の東京港が、世界では 27 位と依然厳しい状況が続いている。

平成 25 年度予算でも国際コンテナ戦略港湾の機能強化のため、公共・非公共合計 400 億円（加えて 24 年度補正予算で 194 億円）が計上されている。ハード・ソフト一体となった総合的な施策により機能強化を図ることとされ、ハード対策としてはハブ機能強化のためのコンテナターミナル等のインフラ整備が、ソフト対策としてはフィーダー輸送網強化による国際コンテナ戦略港湾への貨物集約や効率的な港湾運営等が実施されることとなっている。

### ④ 整備新幹線の着実な整備

整備新幹線の整備についての基本的考え方として、平成 23 年 12 月 26 日の政府・与党確認事項において、「財政規律に配慮して公共事業関係費やそれに伴う地方負担に過度に依存せず、整備新幹線の貸付料収入を、必要に応じた前倒しも含めて建設財源に活用する」、「財源を有効活用する観点から新たな区間の事業ペースを調整し、多重的な輸送体系の確保等を考慮しつつ、各線区の適切な事業期間や開業時期を設定する」等とされている。この考え方に沿って各線区の事業ペースを調整して整備するため、既に開業した整備新幹線の貸付料を前倒しで活用するとともに、各線区の開業予定時期がずらされている。24 年 6 月には「未着工 3 区間」である北海道新幹線の新函館～札幌間、北陸新幹線の金沢（白山総合車両基地）～敦賀間及び九州新幹線（長崎ルート）の諫早～長崎間について、新たに着工が認可され、また、新函館～札幌、金沢（白山総合車両基地）～敦賀、武雄温泉～長崎の 3 区間の開業時期はそれぞれ、47 年度、37 年度、34

年度と設定されている。

かかる経緯を踏まえ、平成 25 年度予算において整備新幹線の事業費に 2,660 億円（国費 706 億円）が計上されており、各線区の配分は、新青森～新函館間（北海道新幹線）に 1,000 億円、新函館～札幌間に 60 億円、長野～金沢間（北陸新幹線）に 1,250 億円、金沢～敦賀間に 80 億円、武雄温泉～長崎間に 270 億円となっている。

#### ⑤ 訪日外国人旅行者の誘致の促進

我が国政府は観光立国を国家的課題と位置付けてきたが、東日本大震災の発災により訪日旅客数は平成 22 年の 861 万人から 23 年の 622 万人にまで減少した。東日本大震災においては、地震・津波もさることながら、東京電力福島第一原子力発電所事故に伴う放射能の風評被害の影響が大きかった。政府は、風評被害払拭に向けて、海外へ安全情報の発信等に努めてきたが、24 年の訪日外客数（推計値）は震災前の 22 年に僅かに及ばない 837 万人にとどまった。

こういった中、観光立国推進基本法に基づき、震災からの復興、国民経済の発展、国際相互理解の増進、国民生活の安定向上の 4 点を基本的な方針に掲げた新たな観光立国推進基本計画が、平成 24 年 3 月 30 日に閣議決定された。同計画は計画期間を 24 年度から 28（2016）年度の 5 年間としており、計画期間の最終年である 28 年までに訪日旅客数 1,800 万人及び国際会議の開催件数 5 割増の達成を目標としている。また、25 年 1 月、観光庁は 25 年の年間訪日外客数の目標として「1,000 万人」を掲げて訪日促進の取組を進めることとし、この目標を達成するため、新たに太田国土交通大臣を本部長とする「国土交通省観光立国推進本部」が設置された。

平成 25 年度予算においても、目標達成に向け、訪日外国人旅行者の誘致の促進に 79 億円が計上されている。その内訳は、訪日旅行促進事業（ビジット・ジャパン事業）が 55 億円、東南アジア・訪日 100 万人プランが 6 億円、日本政府観光局（JNTO）運営費交付金が 18 億円となっている。また、24 年度補正予算においても訪日旅行者の誘致強化に 10 億円が計上されているが、緊急経済対策としての観点から、短期的に効果の出やすい会議分野等に一部特化した事業が実施されることとなっている。

#### ⑥ 海外インフラプロジェクトの推進、建設業の海外展開の促進

インフラの海外展開は各国とも力を入れているところであるが、国土交通省においても、平成 24 年 5 月から「インフラ海外展開推進のための有識者懇談会」を開き、25 年 2 月には「これからのインフラ・システム輸出戦略」がとりまとめられた。同とりまとめにおいては、今後の方向性として、「川上」「川下」へのチャレンジが打ち出されている。「川上」とはプロジェクトの構想段階、「川下」とは維持・管理運営段階を指すが、特に「川上」へのチャレンジについては、「川上」において日本のインフラとは別の規格が採用されてしまうと参入が事実上不可能となる場合もあることから、非常に重要な取組と言える。

平成 25 年度予算には海外インフラプロジェクトの推進、建設業の海外展開の促進に

16 億円が計上されており、同とりまとめと同様の方向性を持った取組が進められる。具体的には、鉄道システム、道路や水インフラ、港湾関連産業、船舶・海洋施設、環境共生型都市開発等の積極的な海外展開を図るため、東日本大震災で発揮された我が国の優れた防災・減災技術も活用しつつ、プロジェクトの構想段階から受注・実施段階に至るまで、官民連携による総合的・戦略的な支援・推進体制を整備し、具体的案件の受注を目指して、政治のリーダーシップによるトップセールス等の展開や、プロジェクト構想段階からの案件形成・コンソーシアム<sup>5</sup> 形成等に対して支援を行うこととされている。また、建設業の海外展開の促進についても、23 年度に 1 兆 3,503 億円であった受注実績を 32 (2020) 年までに 2 兆円以上とすることを目標に、海外建設市場データベースの構築、海外展開に資する人材の確保・育成の推進、海外展開に意欲のある地方・中小建設企業の支援及び海外地域別の市場戦略の構築等の施策を実施することとしている。

## 6. 暮らしの安心・地域活性化

平成 25 年度予算の柱の一つである「暮らしの安心・地域活性化」の分野において、国土交通省は、生活空間の安全確保や質の向上を図り、暮らしの安心を確保するとともに、地域がそれぞれの特色を発揮させる取組や地域を支える産業の活性化策を推進することにより、地域経済の再生を実現するとされている。以下、この分野に関連した施策として、(1) 高速ツアーバス事故を受けた安全対策の強化、(2) 公共交通の確保・充実、(3) 地方都市のリノベーション・コンパクトシティの推進、についてそれぞれ紹介する。

### (1) 高速ツアーバス事故を受けた安全対策の強化

平成 24 年 4 月 29 日、群馬県藤岡市の関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近において高速ツアーバスが道路側壁に衝突し、乗客 7 名が死亡、運転者と乗客 39 名が重軽傷を負う事故が発生した。本件事故の原因は運転手の過労運転だとされ、また、その背後には貸切バス事業者の様々な法令違反があった。さらに、本件事故を受けて国土交通省が実施した緊急重点監査では、高速ツアーバスを取り扱う貸切バス事業者 298 社のうち 250 社 (83.8 %) に何らかの法令違反が見つかり、この問題が本件事業者固有のものでなく、高速ツアーバス業界全体に広がっていることが明らかになるとともに、国土交通省による従来の監査体制に疑念が生じることとなった。

かかる事態を踏まえ、平成 25 年度予算においては、業界全体の安全対策を図る観点から、高速ツアーバス事故を受けた安全対策の強化に 13 億円が計上されている。その内訳は、自動車運送事業者等に対する監査体制の強化 (32 百万円)、自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 (1,077 百万円)、先進安全自動車 (A S V) プロジェクトの推進 (119 百万円) 及び旅行の安全の確保・向上方策検討調査 (25 百万円) となっている。自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業では、A S V 導入に対する支援や過労運転防止のための先進的な取組に対する支援等を実施することとされている。

## （２）公共交通の確保・充実

人口減少・少子高齢化の進展等、交通を取り巻く社会経済情勢が変化する中、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤である交通の確保・充実を図るため、従来の地域公共交通に係る補助金等の支援策を一本化した「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サイバル戦略～」が平成 23 年度より実施されてきたところである。25 年度予算においても同事業に 333 億円（うち復興庁計上分 27 億円）が計上されており、地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組を支援することとされている。

同事業は、従来の国の支援策が、期間限定の立上げのみの補助であるとか事後的な欠損の補填等となっていた問題点を抜本的に見直し、関係予算を統合した上で、公共交通が独立採算では確保できない地域等において地域特性に応じ効率的に確保・維持されるため必要な支援を一体的に行おうとするものである。地域公共交通の確保・維持・改善に向けた地域の関係者の取組に対する支援を通じ、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等が進むことが期待される。

## （３）地方都市のリノベーション・コンパクトシティの推進

現代における都市政策の課題の一つであるコンパクトシティの実現に向けて、政府はこれまで、「中心市街地の活性化に関する法律」等に基づき支援を行ってきたが、「都市の低炭素化の促進に関する法律」の成立（平成 24 年 8 月）を受け、25 年度予算においては、同法に定められた集約地域への都市機能（医療・福祉施設、教育文化施設等）の移転に際し、旧建物の除却費や跡地の緑地化費用等の助成を行うとともに、まちづくりにおける公的不動産の活用を推進する「コンパクトシティ形成支援事業」等が創設されることとなっている（6 億円）。

一方、高齢者、子育て世帯が安心して生活できる環境の整備を、都市機能の集約化という観点からだけでなく、居住機能の向上という観点からも推進することとされている。具体的には、高齢化の著しい大都市周辺部において、地域ごとに協議会を作り、関係者の連携の下、大規模な公的賃貸住宅団地の建て替えを行うとともに、団地余剰地へのサービス付き高齢者住宅や子育て支援施設等の整備を進め、地域全体の居住機能を再生させる「地域居住機能再生推進事業」を創設し、30 億円が計上されている。また、サービス付き高齢者向け住宅の供給促進のため、建設・改修費に対して、民間事業者・医療法人・社会福祉法人等を支援する「高齢者等居住安定化推進事業」に 340 億円が計上されている。

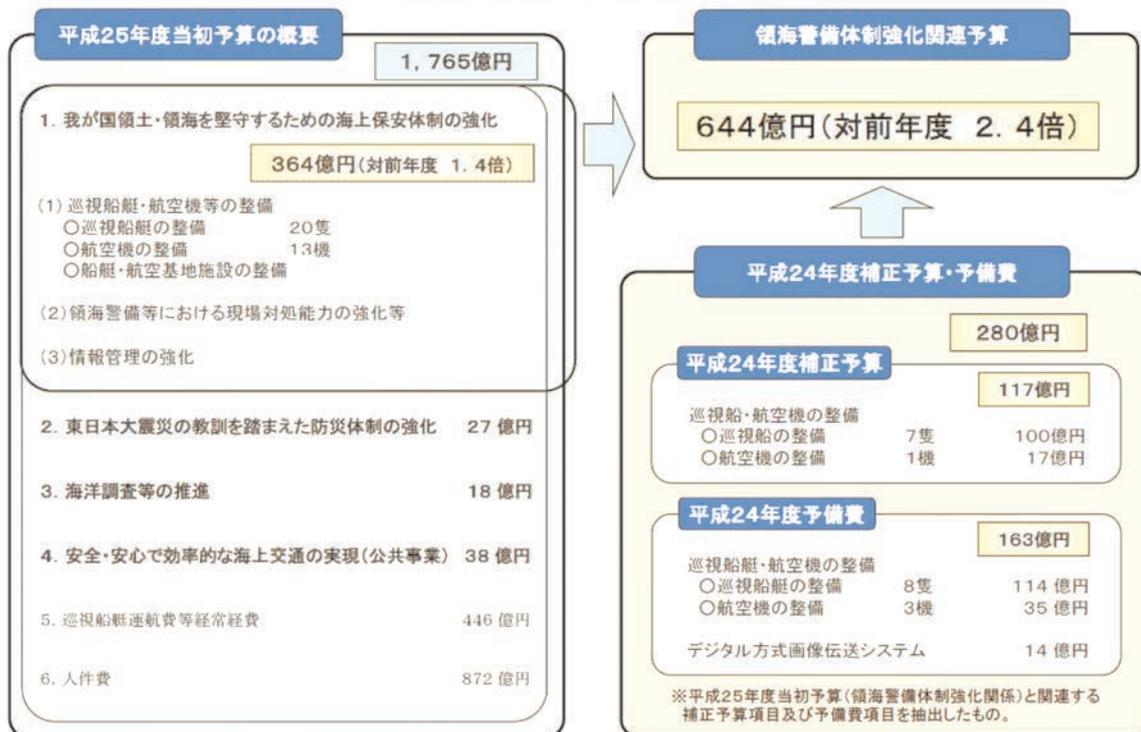
## 7. 海上保安体制の強化

歴史的にも国際法上も我が国固有の領土である尖閣諸島について、中国が領有権を主張し、特に我が国政府による国有化（魚釣島、北小島及び南小島の購入）（平成 24 年 9 月）以降、中国の海洋監視船や漁業監視船が複数で領海侵入を繰り返す等、示威行為が常態化

している。一方で、そうした示威行為に対処する海上保安庁の装備は老朽化が進み、退役延長等により何とかしのいでいる状態となっている。また、中国漁船による公務執行妨害被疑事件（22 年）の様子を撮影した映像がインターネットに流出したこと等を契機に、危機管理の一端を担う海上保安庁が、その機密情報の管理を強化する必要に迫られている。

かかる経緯を踏まえ、平成 25 年度予算においては、海上保安体制の強化に 364 億円（1.38 倍）が計上された。具体的には、巡視船艇・航空機等の整備に 325 億円、巡視船艇運航経費の確保に 19 億円、領海警備等における現場対処能力の強化に 1 億円、機密性が高い情報の管理を強化するためのクローズ系システムの整備に 19 億円となっている。これに、24 年度補正予算（117 億円）と 24 年度予備費支出（163 億円）を合わせると、海上保安体制の強化に係る総額は 644 億円となる。

図2 海上保安体制の強化について  
海上保安体制の強化



(出所) 国土交通省ウェブサイト

また、海上保安庁は、これまで尖閣諸島の領海警備に充てるため、全国の巡視船を第11管区海上保安本部<sup>6</sup>に応援派遣してきたが、応援する側の管区の通常業務に支障を来すおそれがあることから、平成 27 年度を目標に、尖閣諸島に専従体制を確立することとしている。その装備として、1,000 トン型巡視船 10 隻が新規建造（4 隻：24 年度予備費～3 か年の国庫債務負担行為、6 隻：24 年度補正予算～3 か年の国庫債務負担行為）されるとともに、既存のヘリコプター搭載型巡視船 2 隻（うち 1 隻は延命・機能向上改修）が

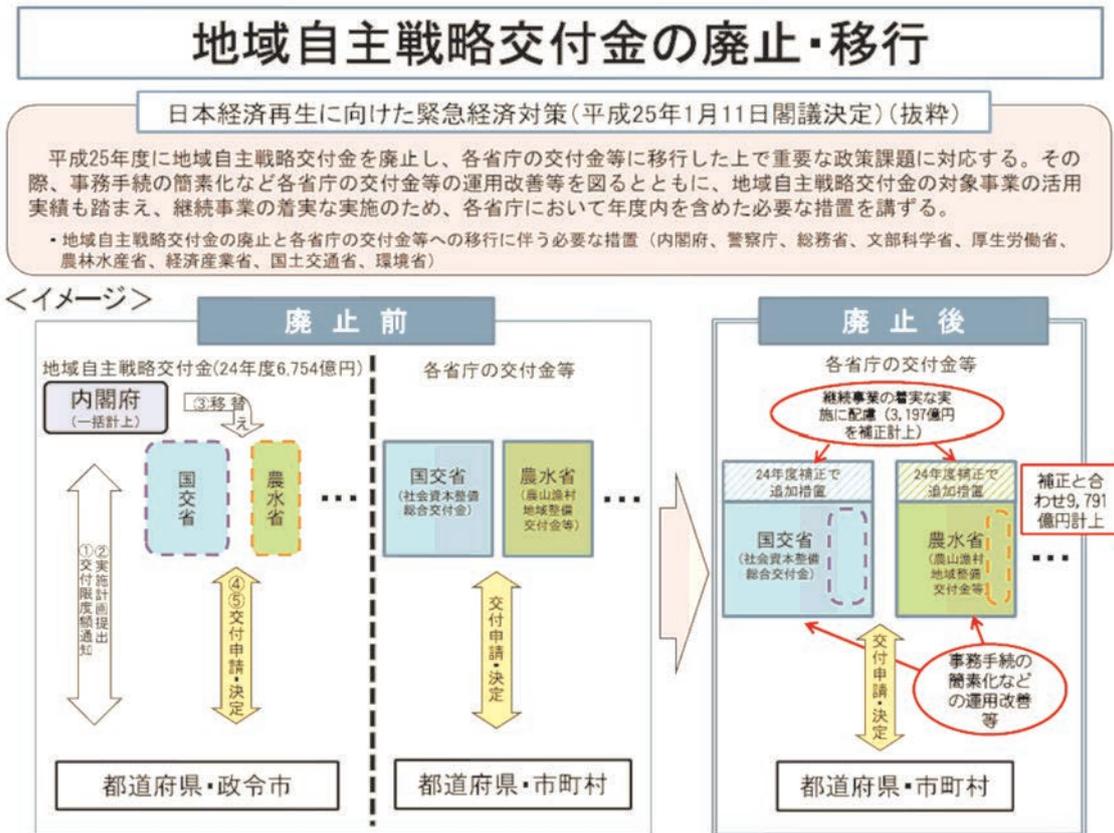
配属替えにより投入されることとなっている。

## 8. 地域自主戦略交付金の廃止・移行（「防災・安全交付金」の創設）

地域の自由裁量拡大のため、「地域主権戦略大綱」（平成22年6月22日閣議決定）等に基づいて、23年度に「地域自主戦略交付金」の制度が創設され、各府省所管の都道府県向けの投資に係る補助金等の一部が内閣府予算として一括計上されてきていた。

しかしながら、「緊急経済対策」において「平成25年度に地域自主戦略交付金を廃止し、各省庁の交付金等に移行した上で重要な政策課題に対応する。その際、事務手続の簡素化など各省庁の交付金等の運用改善等を図るとともに、地域自主戦略交付金の対象事業の活用実績も踏まえ、継続事業の着実な実施のため、各省庁において年度内を含めた必要な措置を講ずる」こととされ、地域自主戦略交付金は廃止され、各省庁の交付金等に移行されることとなった。

図3 地域自主戦略交付金の廃止・移行について



ここで言う「各省庁の交付金等」に関し、国土交通省関係では、従来から「社会資本整備総合交付金」があるが、平成24年度補正予算において、従来の「社会資本整備総合交付金」のメニューのうち、防災・安全分野に特化した新たな交付金として「防災・安全交

付金」が創設され（5,498 億円）、地方公共団体によるインフラ老朽化対策や事前防災・減災対策、生活空間の安全対策等について重点的な支援を行うこととされた。25 年度予算では、1 兆 460 億円が計上されている。

図 4 防災・安全交付金について



(出所) 国土交通省ウェブサイト

「防災・安全交付金」の創設により、地震・津波や風水害・土砂災害に対する事前防災・減災対策、老朽化した社会資本等の総点検、長寿命化等戦略的維持管理・更新の実施、公共施設の耐震化等の安全性強化、密集市街地等の防災性向上、天井などの非構造部材まで含めた住宅・建築物の耐震化、既設エレベーターの安全確保、防災公園整備などに対するハード・ソフト両面からの集中的支援が期待されている。一方で、省庁の枠を超え、これまでにないタイプの事業も一括して実施できるという特性を有していた「地域自主戦略交付金」の廃止に対しては、評価のみならず疑問の声も予想される。

## 9. 復興庁関係予算について

最後に、平成 25 年度復興庁関係予算について概観する。

平成 24 年 2 月 10 日の復興庁発足から 1 年が経過したが、25 年度予算は同庁発足後に初めて本格的に編成された予算となる。政権交代後の 25 年 1 月 10 日の復興推進会議にお

いて、安倍内閣総理大臣からは、①早期帰還を進めるため、地域の実情に応じた自由な取組を支援し得る措置を、経済対策の一環として実現すること、②安心して福島に住み続けるための取組や長期避難を強いられている方々の生活拠点の確保についても、被災地の声に万全に応えることができる対策を早急に講じること、③手抜き除染は、被災者の信頼を裏切るものであり許されない。こうした問題が生じないように、検証と再発防止のための対策を来週中に取りまとめること。また、除染に関しても、福島原発事故再生総括担当たる復興大臣の総合的な企画、推進の下、政府で一丸となった取組を行うこと、といった具体的な事項を列挙しつつ、これら事項を始め復興の加速に向けた取組について、関係閣僚の協力の下、復興大臣において早期に取りまとめるよう指示がなされるとともに、東日本大震災からの復興は内閣の最重要課題の一つであって、閣僚全員が復興大臣であるとの認識の下、新しい東北の創造に向けた復興に、復興大臣を中心として、全力で取り組んでもらいたい旨が述べられた。

この指示を受け、平成 25 年 1 月 29 日の復興推進会議では、復興大臣から、復興加速への当面の取組として、①福島においては「福島復興再生総局」の設置と復興庁幹部の常駐、東京においては「福島復興再生総括本部」の設置による政府中枢機能の強化、さらには、復興大臣の裁量で事業費追加や新ニーズに機動的に対応するとともに、諸制度の隙間を埋めて復興の調査企画等を実施するための予算制度の創設を柱とする「復興庁の司令塔機能の強化と現場主義の徹底」、② 25 年度予算編成と併せて復興フレーム（5 年間 19 兆円）を見直し、日本郵政株式の売却収入や、決算剰余金等を充当することにより必要な財源を確保し、かつ、復興予算については復興庁に一括計上するとともに、全国防災事業は津波対策と学校耐震化に用途を限定するなど、厳格化することを柱とする「復興予算に関するフレームの見直し等」、③ 24 年度補正予算及び 25 年度予算により、住宅再建・まちづくり、なりわいの確保等や、福島の復興・再生の加速化を行うことを柱とする「復興の加速策の具体化・推進」、が報告されている。

復興庁の予算は、復興に係る国の資金の流れの透明化や復興債の償還を適切に管理するため復興事業に関する経理を明確にすることを目的として平成 24 年度に新設された「東日本大震災復興特別会計」において計上されているが、25 年度の同特会予算には、復興庁予算以外にも、全国防災事業に係る経費（1,300 億円）、震災復興特別交付税（6,053 億円）や復興加速化・福島再生予備費（6,000 億円）等が計上され、その総額は 4 兆 3,840 億円（1.16 倍）となっている。

以下、復興庁予算について主なポイントを掲げる。

## （1）復興庁の司令塔機能の強化

### ① 復興加速化・福島再生予備費

福島を含む被災地全体の諸課題について、復興庁が司令塔となって、機動的に対応するための経費として、復興加速化・福島再生予備費が計上された（6,000 億円。財務省所管）。なお、平成 24 年度予算においては、「予備費」として 4,000 億円が計上されていた。

## ② 東日本大震災復興推進調整費

平成 24 年度予算においては、地域の柔軟な発想に基づく復興を支援すべく、モデル事業や実証検証事業等の被災各県の施策を推進し、地域の柔軟な発想に基づく効果的・効率的な地域の復興を支援するため、「東日本大震災復興調整費」として 50 億円が計上されていた。25 年度予算では 100 億円が計上され、本格的な復興事業の実施に向け、既存の制度・予算による対応が困難な「制度の隙間」に幅広く対応し、円滑かつ迅速な復興実現のため、機動的対応を要する事業や、翌年度以降の復興予算計上等を視野に実施する事業等の被災地の施策を推進するとともに、イベント、情報発信など県のソフト事業のほか、調査・企画等を中心に国の直轄事業を実施することとしている。なお、復興庁の司令塔機能・権限の強化の一環として、復興大臣が必要と認める事業で各府省庁の所掌に属さない事業は、復興大臣自ら執行できることとされている。

## (2) 東日本大震災復興交付金の増額

東日本大震災により著しい被害を受けた地域において、地域づくりに必要な事業を地域が主体となって実施できるよう、ハード事業の幅広い一括化、自由度の高い資金の交付、地方負担の軽減等を図り、被災地の復興を支援する目的で設けられた「東日本大震災復興交付金」については、平成 25 年度予算では 5,918 億円 (2.06 倍) が計上されている。同交付金の対象事業は、被災地方公共団体の復興地域づくりに必要なハード事業を幅広く一括化して行う「基幹事業」(5 省 40 事業) と、使途の自由度の高い資金により基幹事業と関連した復興のためのハード・ソフト事業を実施可能とする「効果促進事業」からなっており、一つの事業計画の提出によって一括で支援される仕組みとなっているが、引き続き復興の加速等への効果が期待されている。

## (3) 福島復興・再生の加速化

被災地、特に福島県にとって喫緊の課題である原子力災害等からの迅速な再生を進めるための施策が設けられている。まず、「福島原子力災害避難区域等帰還・再生加速事業」は、被災 12 市町村における避難解除区域の住民の帰還を促進するための取組や、直ちに帰還できない区域への将来の帰還に向けた荒廃抑制・保全対策推進のために、24 年度補正予算において創設されたものである (208 億円) が、25 年度予算でも引き続き 48 億円を計上して実施されることとなっている。

また、「長期避難者生活拠点形成交付金」(仮称) は、長期避難者の生活環境を改善し、将来的な帰還を円滑に進めるため、災害公営住宅の整備を中心に避難者を受け入れている自治体の基盤整備等を推進するとともに、コミュニティ維持などの避難者支援のためのソフト対策を一体的に実施することにより、長期避難者のための生活拠点の形成を促進しようとするものであり、平成 25 年度予算に 503 億円が新規計上されている。

原発事故の影響により、福島県中通り等において続いている、子どもの運動機会の減少や子育て世帯を中心とした人口流出に対しては、平成 25 年度予算で「福島定住緊急支援

交付金」(仮称)を創設(100億円)し、屋内運動施設や賃貸住宅の整備等を緊急に行い、若い世代に対して定住できる環境を用意するとともに、域外に避難している子育て世代を呼び戻す施策を実施することとされている。

#### (4) 津波・原子力災害被災地域雇用創出企業立地補助金の創設

被災地経済の早期復興については、「緊急経済対策」においても、産業振興、雇用機会創出を加速させるための事業を推進することとされている。平成 25 年度予算においては「津波・原子力災害被災地域雇用創出企業立地補助金」を創設(1,100億円)し、特に大きな被害を受けた津波浸水地域(青森、岩手、宮城、福島及び茨城の各県)及び原子力災害により甚大な被害を受けた警戒区域等の解除区域を始めとする福島県の産業復興を加速するため、製造業のみならずコールセンター等の対事業所サービス業をも対象とし、投資額に応じた一定の雇用創出を要件として、用地取得、建屋建設から生産設備設置までの初期の立地経費を補助することを通じ、地域経済の活性化を図ることとなっている。

## 10. おわりに

長引くデフレや景気低迷、いまだ道半ばにある東日本大震災からの復興、社会インフラの老朽化、東アジア情勢等々、内外に大きな課題が数多く横たわる中で発足した安倍政権が最初に手がけた平成 24 年度補正予算と 25 年度予算について概観してきた。対処すべき課題はいずれも大きく、予算は「復興・防災対策」、「成長による富の創出」及び「暮らしの安心・地域活性化」に「重点化」したとされてはいるものの、実際には狙うべきターゲットは多種多様で幅広い。どのターゲットも悠長に待ってくれるものではなく、いずれの施策についても一刻も早い効果発現が待ち望まれる。

それらターゲットへのアプローチは、最短、最善のものになっているのか、与野党の攻守交代を終えた今、国会での予算論議の新しい展開が充実したものとなるよう期待される場所である。

---

1 zero energy house : 住宅の躯体・設備の省エネ性能の向上、再生可能エネルギーの活用等により、年間での一次エネルギー消費量が正味(ネット)でゼロ又はおおむねゼロとなる住宅。

2 zero energy building : 建築物の躯体・設備の省エネ性能の向上、エネルギーの面的利用、再生可能エネルギーの活用等により、年間での一次エネルギー消費量が正味(ネット)でゼロ又はおおむねゼロとなる建築物。

3 life cycle carbon minus 住宅 : 建設・運用・廃棄・再利用等のライフサイクル全体を通じてCO<sub>2</sub>排出量がマイナスになる住宅。

4 日本発着のコンテナ貨物のうち、東アジア主要港で積み替えられて諸外国へ又は諸外国から輸送される貨物の率。東アジア主要港とは、釜山港のほか、光陽港、上海港、寧波港、基隆港、台中港及び高雄港を指す。

5 Consortium : 大規模開発事業の推進や資金需要への対応等、特定の目的のため、複数の企業等が集まって形成される共同事業体。

6 全国に 11 ある海上保安庁の地方支分部局の一つで、第 11 管区(沖縄県の区域及びその沿岸水域)を管轄。