

平成 24 年度国土交通省予算のポイント

～復旧・復興、防災・減災に総力～

国土交通委員会調査室 せいの かずひこ
清野 和彦

1. はじめに

平成 23 年 3 月 11 日、我が国観測史上最大規模の東北地方太平洋沖地震とそれによる巨大津波が発生し、広域にわたって未曾有の大災害に襲われた。東日本大震災の発生は、社会資本整備の有している「国民の命と暮らしを守る」側面を改めて強く認識させることとなった。

平成 21 年 8 月の総選挙後の新政権の発足以降、社会資本整備に対するスタンスを簡単に振り返ってみると、税の使い道は「コンクリートから人へ」改めていくとされ、公共事業については、国民の安全を守り、我が国の国際競争力を強化する上で真に必要な社会資本整備を戦略的かつ重点的に進めていくとの方針が示されていた。新政権がその編成作業にゼロから初めて取り組んだ平成 23 年度予算でも公共事業関係費は、更なる選択と集中やコスト削減の徹底が図られるとともに、真に必要な社会資本整備の戦略的实施や社会資本ストックの戦略的維持管理といったことに重点配分がなされ、社会資本整備総合交付金の一部事業を内閣府所管の「地域自主戦略交付金」に移行することなどにより、大きく削減されることとなっていた。

本稿では、東日本大震災後初めて編成された本予算である平成 24 年度予算における、公共事業予算を始めとした国土交通省予算について概観するとともに、近く発足する復興庁の関係予算についてもその概要を紹介することとしたい。

2. 国土交通省関係予算の概要

平成 24 年度国土交通省関係一般会計予算は、総額 4 兆 5,476 億円 (0.91 倍) (括弧内の倍率は対平成 23 年度当初予算比。以下同じ。)、そのうち、公共事業関係費が 3 兆 9,346 億円 (0.92 倍) となっている。

行政経費は 6,130 億円 (0.85 倍)、財政投融资は 3 兆 2,330 億円 (1.40 倍) となっている。また、財投機関債総額は、3 兆 1,110 億円 (0.88 倍) である。

公共事業関係費については、従来に引き続き、選択と集中の徹底などにより全体の規模が縮減されている。しかしながら、昨年より社会資本整備総合交付金から内閣府所管の「地域自主戦略交付金」に移行され、他省庁の補助金・交付金と一括して計上されている事業があり、この額を公共事業関係費と捉えた場合には、平成 24 年度の公共事業関係費は 4 兆 8,137 億円 (0.97 倍) ということになる。また、公共事業の中には「東日本大震災復興特別会計 (仮称) (後述) において、被災地以外を対象とした「全国防災事業」 (後述) として行われるものもあり、その額を加えてみた場合には 5 兆 959 億円 (1.02

倍)ということになる。さらに、被災地の復旧・復興事業のため実施される事業を加えた場合には、公共事業関係費は5兆5,426億円(1.11倍)になる(図1)。

図1 公共事業関係費について

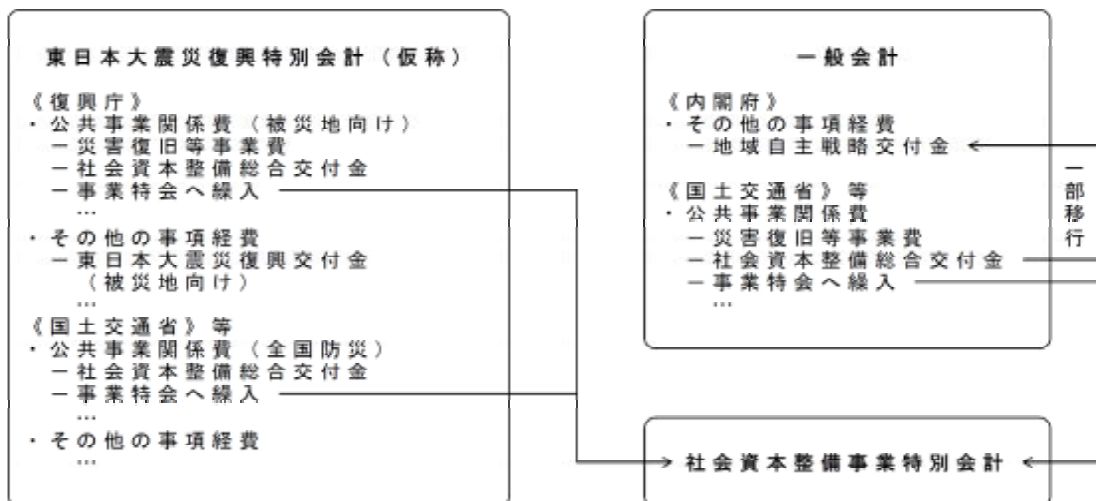
(1) 総額

(単位:億円)

	23年度	24年度	増減
公共事業関係費	49,743	45,734	(▲8.1%) ▲4,009
+ 地域自主戦略交付金等 (2,403億円)	-	48,137	(▲3.2%) ▲1,606
+ 復興枠 [※] のうち全国防災 (2,822億円)		50,959	(+2.4%) +1,216
+ 復興枠 [※] のうち被災地向け (4,467億円)		55,426	(+11.4%) +5,682

※東日本大震災復興特別会計(仮称)計上の公共事業関係費(7,288億円)。
このほか、東日本大震災復興交付金がある。

《平成24年度当初予算の公共事業関係費等の計上(イメージ)》



(2) 公共事業関係の復興予算

(単位:億円)

	23年度1次補正	23年度3次補正	24年度当初	累計
復旧	10,832	9,049	2,370	22,252
復興	1,187	1,655	2,096	4,938
全国防災	-	2,493	2,822	5,315
合計	12,019	13,198	7,288	32,505

(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を基に作成

平成 24 年度予算について国土交通省は「東日本大震災からの復興等及び国民生活の安全・安心の確保に総力をあげて取り組むとともに、震災を契機として我が国が抱える諸課題を克服し、我が国の明るい未来を築くため、『持続可能で活力ある国土・地域づくり』（平成 23 年 11 月 15 日 前田国土交通大臣発表）を強力に推進するもの」であるとした。平成 23 年度予算において前面に打ち出されていた「成長戦略の実現」、「予算配分の重点化」及び「歳出の効率化・合理化」といった考え方は維持されているものの、東日本大震災以後の状況を踏まえ、防災・減災等の事業に一層の力点が置かれることとなった。

以下、同省予算の主要事項ごとに主な事業・施策等を概観する。

3. 予算の重点化

平成 24 年度予算においては、前年度までと同様に「予算の重点化」がうたわれ、各事業・施策分野において、その目的・成果に踏み込んできめ細かく重点化し、限られた予算で最大限の効果の発現を図ることとされた。具体的な重点項目として、(1)東日本大震災からの復興等の推進、(2)国民生活の安全・安心の確保、(3)持続可能な低炭素・循環型社会の構築、(4)成長戦略の推進、及び(5)地域活性化のための基盤整備等、の 5 項目が挙げられている。

(1) 東日本大震災からの復興等の推進

我が国国土に広く甚大な被害をもたらす未曾有の大災害となった東日本大震災からの復旧・復興は、目下の国政における最優先かつ最重要の課題である。こうした中、平成 24 年度予算においては、東日本大震災からの復興等の推進が予算重点化項目の筆頭に据えられることとなった。そして同時に、東日本大震災からの復興等の推進に当たっては、ゼロエミッション¹の取組を推進し、東北を「低炭素・循環型社会の構築」を通じ持続する雇用・経済・国土のモデルケースとすることにも配慮することがうたわれている。これは、国土交通省としての政策の基本方針である「持続可能で活力ある国土・地域づくり」における「持続可能な社会の実現」のための「低炭素・循環型システムの構築」という方向性を反映させたものである。

なお、復興予算は「東日本大震災復興特別会計（仮称）」に一括して計上されており、復旧進度に応じた災害復旧事業費の追加を行うとともに、被災者の生活再建のための災害住宅復興融資や、被災市街地の復興に向けたまちづくり支援などの施策が盛り込まれている。

具体的には、復旧進度に応じ河川、海岸、道路、港湾、下水道、鉄道などの公共土木施設等に係る災害復旧事業費の追加など被災地復旧関係に 1,792 億円が、被災者の生活再建のための災害復興住宅融資を始め、被災市街地復興に向けた各種事業（三陸沿岸道路や港湾の整備、河川の津波対策等）の実施などの被災地復興関係に 2,370 億円が、それぞれ計上されている。なお、津波等によって特に甚大な被害を受けた被災地の復興まちづくり事業（都市再生区画整理事業、災害公営住宅整備事業等）については、文教施設の整備等と

併せて、復興庁に一括して計上される「東日本大震災復興交付金」（後述）により実施されることとされている。

さらに、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的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、その実施のために2,381億円が計上された。この「全国防災事業」については、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）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される。

（２）国民生活の安全・安心の確保

平成24年度予算では、今後発生すると想定されている首都直下地震や東海・東南海・南海のいわゆる三連動地震、甚大な被害をもたらした平成23年台風第12号のような台風・豪雨等による大きな被害の発生を防止するため、ハードとソフトの両面の対策を組み合わせ合わせた総合的な防災対策を推進し、災害への対応力の高い強靱な国土基盤を構築することなどにより国民生活の安全・安心を確保することとしている。以下、①災害に強い社会基盤整備、②災害への対応力の強化、及び③生活基盤の安全・安心、の各項目について、代表的な事業を紹介する。

① 災害に強い社会基盤整備

ア 公共施設の耐震化・津波対策等の推進

今後発生すると想定されている首都直下地震や東海・東南海・南海地震等における地震・津波の被害発生を防止するため、全国レベルでの公共施設の耐震化・津波対策等を強力に推進するため、堤防・水門等の液状化対策・耐震化や堤防嵩上げ、水門等の自動化・遠隔操作化等のほか、避難地や避難路等の保全や、土砂災害対策、さらには、下水道施設の耐震化・耐水化、道路の防災・震災対策、緊急物資輸送のための耐震強化岸壁等港湾施設の整備、海岸保全施設の耐震化、湾口防波堤や海岸保全施設の組合せによる総合的な防護、空港施設の耐震化や津波襲来リスクのある空港等の早期復旧対策の検討・実施、鉄道施設の防災対策、官庁施設の総合的な耐震安全性の確保、官庁施設における総合的かつ効果的な津波対策等を行うこととし、2,157億円が計上されている。

イ 予防的治水対策の強化や河川管理施設の戦略的な維持管理・更新推進

災害危険度の高い河川での堤防強化対策等の効果的な災害予防対策の重点的实施や重要交通網等の保全対策を推進するとともに、老朽化河川管理施設のうち故障した場合に影響が大きいものなどについて優先的かつ計画的に更新・補修を行うなどの戦略的な維持管理・更新を推進する等のため、2,778億円が計上されている

② 災害への対応力の強化 ～ 海上保安体制に係る装備の重点整備

平成22年9月、尖閣諸島周辺海域において発生した中国漁船による公務執行妨害被疑事件を契機に、領海警備や海上権益保全の観点から海上保安庁の体制整備・強化

を求める声が高まりを見せたことは記憶に新しいが、同庁においては巡視船艇、航空機の緊急整備が平成 17 年度末より進められてきた。

平成 24 年度予算においては、481 億円を計上し、遠方海域・重大事案等への対応体制を強化するため、しきしま級巡視船（6,500 トン）の整備とともに、同巡視船搭載機として高い輸送能力、夜間・広域監視能力等を備えた大型ヘリコプターを着実に整備する。また、東日本大震災への対応を踏まえ、大災害時に広範囲かつ大規模な救急・救出救助活動や被災者支援活動を迅速・的確に実施するため、災害対応能力を強化した 1,000 トン型巡視船、航続性等を備えたヘリコプター等を整備する。さらに、外国漁船の取締り等の業務を安全かつ的確に遂行するため、被疑者の制圧等に従事する職員の受傷を防止する防弾防刃救命衣等の個人装備の一新や、被疑船舶を的確に捕捉できる巡視船用監視装置等の増強により海上警備能力の向上を図ることとしている。排他的経済水域等における海洋資源の開発などの海洋権益の保全に関しては、深海底まで潜航して海底地形等の精密なデータを取得することができる自律型潜水調査機器（AUV:Autonomous Underwater Vehicle）を増強するほか、AUV 搭載測量船「拓洋」の改修等、海洋調査能力を強化することとしている。

③ 生活基盤の安全・安心 ～ 住宅セーフティネット整備推進

社会経済情勢の変化に伴い住宅セーフティネットの機能向上が課題とされ、いわゆる住宅セーフティネット法（平成 19 年制定）により住宅確保要配慮者（低額所得者、被災者、高齢者、障害者、子どもを育成する家庭等）に対する賃貸住宅の供給促進施策の基本となる事項等が定められた。住宅セーフティネットの中核となる公営住宅について入居者資格や家賃制度の見直し、借上公営住宅の助成対象要件の緩和等が進められてきたほか、様々な住宅セーフティネット充実のための対策が進められてきている。

平成 24 年度予算においては、住宅セーフティネット整備推進事業として、民間賃貸住宅を有効活用した住宅セーフティネット構築のため、空家をリフォームし、子育て世帯・障害者世帯等の住宅確保要配慮者向けに、適切な契約・管理の下で賃貸する民間事業者等を支援する制度を創設する（100 億円）とともに、いわゆる高齢者住まい法（平成 23 年改正）に基づき登録されるサービス付き高齢者向け住宅の供給を促進するため、建設・改修費について民間事業者・医療法人・社会福祉法人等を支援する等の事業を行う（355 億円）こととし、合計で 455 億円が計上されている。

（3）持続可能な低炭素・循環型社会の構築

平成 23 年 9 月に就任した前田国土交通大臣は、就任当初から、東日本大震災を契機に低炭素・循環型社会という世界共通の認識に向け大きく舵をきらなければならない事態に追い込まれたとの認識を示すとともに、循環型社会、持続可能な国土といった考え方を重視してきた。先述のとおり、国土交通省としての基本方針として定められた『持続可能で活力ある国土・地域づくり』の推進については「人口減少、少子高齢化、財政制約に加え、震災を契機としたエネルギー制約等の課題を克服し、我が国の明るい未来

を築くためには、持続可能で活力ある国土・地域づくりの推進が不可欠」との認識の下に、その実現すべき4つの価値の筆頭に「持続可能な社会の実現」が、さらに、それを受けての新たな政策展開の方向性として「低炭素・循環型システムの構築」が示されることとなった。

かかる方針の下、平成24年度予算においては「持続可能な低炭素・循環型社会の構築」が、その重点化の柱に据えられた。

① 住宅・建築物の省CO₂対策・省エネ対策の推進等

ゼロ・エネルギー住宅²の普及促進を図り、中小工務店におけるゼロ・エネルギー住宅の取組、高性能設備機器と制御機構等の組合せによる住宅のゼロ・エネルギー化に資する住宅システムの導入を支援する（＝経済産業省との共同事業）ほか、中古住宅流通・リフォーム市場の整備を通じ既存住宅ストックの有効活用を図ることとしている。また、東日本大震災で被災した官庁施設の復旧に併せ、再生可能エネルギー・新技術の積極的導入と省エネルギー・節電技術の徹底活用を組み合わせ、ゼロエネルギー化を目指した整備をモデル的に実施することとされ、202億円が計上されている。

② 低炭素・循環型のインフラ整備と地域づくりの推進

下水汚泥のエネルギー利用や下水熱利用等に係る革新的技術について実規模レベルの施設を設置し技術的な検証を行い全国展開するほか、港湾における低炭素・循環型社会の構築や鉄道貨物輸送へのモーダルシフト³促進のため鉄道貨物の輸送力増強を推進するなどとされている。また、浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発推進、低炭素・循環型の新しい社会システムを構築するための実証実験に対する調査等も予定され、226億円が計上されている。

（4）成長戦略の推進

我が国が迎えている、人口減少と少子高齢化の急速な進展という厳しい局面において、将来にわたって持続可能な国づくりを進めるためには、我が国の人材・技術力・観光資源などの優れたリソースを有効に活用し、国際競争力を向上させるための成長戦略の確立が焦眉の急であるとして、平成21年10月、各分野の有識者から構成される国土交通省成長戦略会議が設置され、翌22年5月には、①海洋国家日本の復権、②観光立国の推進、③航空の競争力強化、④建設・運輸産業等の国際展開、民間資金・ノウハウの活用等の官民連携推進、⑤住宅・都市分野の施策強化、の観点から「国土交通省成長戦略」が取りまとめられた。また、内閣に置かれる国家戦略室にあっても新成長戦略の策定に向けた検討がなされ、環境、健康、観光・地域など7つの戦略分野の施策を盛り込んだ「新成長戦略」が、同年6月に閣議決定された。

平成24年度予算においては、前年度に引き続き「国土交通省成長戦略」の内容を反映し、同成長戦略の各分野に係る事業に予算の重点的配分がなされている。以下、主なものを紹介する。

① 国際コンテナ・バルク戦略港湾等の整備

港湾は海洋インフラの要であるが、周辺諸国が国家戦略として港湾機能の強化を図

っており、我が国港湾の競争力強化が大きな課題とされたため、港湾整備の選択と集中を図り、国際競争力のある水準まで引き上げることとなった。具体的には、コンテナ貨物を扱う港湾について、従来の「スーパー中枢港湾プロジェクト」（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、集中的に整備する港湾の絞り込みが行われた。選定に当たっては、平成 27（2015）年までにはアジア向けも含む日本発着貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を半減し、平成 32（2020）年までには東アジア主要港として選択される港湾を目指すことが目標とされ、広域的な貨物集荷のための面的強化が可能であること、将来のコンテナ船舶大型化に対応しうるコンテナターミナルが確保できること、背後においてロジスティクス用地が確保できること、民の視点からの経営が可能であること等が条件とされた。公募には京浜（東京、横浜、川崎）、伊勢湾（名古屋、四日市）、阪神（大阪、神戸）、北部九州（北九州、福岡）の 4 地域が名乗りを上げ、平成 22 年 8 月、京浜港と阪神港が戦略港湾に選定された。

さらに、大型船舶による一括大量輸送の拠点となる港湾の選択と集中による整備を行うため、「国際バルク戦略港湾検討委員会」（平成 21 年 12 月設置）は、穀物、鉄鉱石、石炭を対象として、各々の選定基準に基づく検討の末、平成 23 年 5 月、「国際バルク戦略港湾」として、穀物については鹿島港、志布志港、名古屋港、水島港及び釧路港を、鉄鉱石については木更津港及び水島港・福山港を、石炭については徳山下松港・宇部港及び小名浜港を、それぞれ選定した。（なお、穀物については、清水港・田子の浦港に関し、次世代大型船舶について名古屋港をファーストポートとしてこれと連携しつつ対応を図ることとされた。）

平成 24 年度予算では、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の整備のため 1,171 億円が計上され、国際コンテナ戦略港湾においてはハブ機能の強化のためのコンテナターミナル等のインフラ整備、貨物集約、港湾経営の民営化等の総合的な対策を、国際バルク戦略港湾においては大型船舶に対応した港湾施設の整備等の総合的な対策を、それぞれ推進することとされている。

② 首都圏空港の強化

大都市圏における国際拠点空港は、国際競争力強化や国民生活向上に資する重要な社会インフラであるが、首都圏における成田国際空港及び東京国際空港（羽田）の容量は恒常的に不足し、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。こうした中、成田空港は、平成 21 年 10 月に平行滑走路（B 滑走路）を 2,180 m から 2,500 m へと北側に延伸して供用を開始することにより、平成 22 年 3 月からは発着枠を年間 20 万回から 22 万回に拡大させた。また、羽田空港で、平成 22 年 10 月に 2,500 m の第 4 滑走路（D 滑走路）を供用開始し、発着枠を年間 30.3 万回から 37.1 万回に拡大させるとともに、増加した枠からは昼間及び深夜早朝時間帯の各 3 万回が国際定期便に割り当てられ、両空港が一体となって首都圏空港の 24 時間化が実現した。

今後は、最短の場合で、羽田空港については平成 25 年度中に 44.7 万回、成田空港

については平成 26 年度中に 30 万回まで、それぞれ発着容量を拡大することが見込まれており、この増枠等を背景にオープンスカイを一層推進していくこととされている。空港容量の拡大を踏まえ、「国土交通省成長戦略」等においては、羽田空港については一層の国際空港化とともに国内路線網を活用した内際ハブ機能強化に、成田空港についてはアジア有数のハブ空港としての地位確立に向け、取り組むこととされている。

平成 24 年度予算では、羽田空港においては、24 時間国際拠点空港化推進のため、国際線 9 万回への増枠に必要な国際線地区の拡充、発着容量 44.7 万回の達成に必要なエプロン等の整備、深夜早朝時間帯の長距離国際線の大型機就航に必要な C 滑走路延伸等を前年度に引き続き重点的に推進することとしている。成田空港では、発着容量 30 万回への増枠のためピーク時間帯の処理能力拡大に不可欠となる同時平行離着陸方式が平成 23 年 10 月より導入されているが、一層効率的な運用に必要な監視機器を引き続き整備することとしている。これらのため「日本再生重点化措置」により 118 億円が計上されている。

③ 海洋権益を保全するための海洋調査等の推進

我が国の排他的経済水域（EEZ:Exclusive Economic Zone）等においては、境界が未画定であることに起因する資源問題等が生じているが、海洋権益確保のため、海洋における秩序の維持が極めて重要であり、海洋基本法（平成 19 年制定）等に基づき的確な施策を講ずる必要がある。

これに関し、平成 24 年度予算では 109 億円が計上されている。その内訳は、排他的経済水域の根拠となる低潮線の保全を図るとともに、海洋資源の開発・利用や海洋調査等が安全かつ安定的に行われるよう、遠隔離島（南鳥島、沖ノ鳥島）における輸送・補給等の活動拠点整備のための経費、我が国最南端の国土である沖ノ鳥島の保全を継続的かつ適切に実施するため、施工後 20 年以上経過し厳しい気象条件下にある同島の護岸コンクリートの劣化診断調査を実施し、長寿命化のための維持管理上の課題の把握や被災した際の緊急対策工法の検討を行うための経費となっている。

④ 官民連携による海外プロジェクト、建設業の海外展開の推進

アジアを中心とした新興国では、経済成長に伴うインフラ整備需要の高まりを見せているが、これを見据え、欧米や韓国から多数の企業がインフラ整備市場に参入してきており、国内市場の縮小を余儀なくされる我が国企業にとっても、外国企業と競争可能な体制を整備し、アジア地域の成長の果実を取り込む仕組みを作ることが喫緊の課題となっている。「国土交通省成長戦略」では、官民連携による海外プロジェクトの推進を図り、我が国建設企業の海外受注を平成 22～26 年度の累計で 5 兆円とするとともに、我が国国土交通関連企業が官民連携により新たに獲得した海外受注高を平成 32（2020）年までの合計で新たに 10 兆円以上とするとの目標が掲げられた。また、「新成長戦略」では、「ワンボイス・ワンパッケージ」でインフラ分野の民間企業の取組を支援する枠組を整備し、官民連携しての海外展開の推進によって、平成 32（2020）年までに 19.7 兆円の市場規模を目指すとした。

平成 24 年度予算においては、16 億円が計上され、鉄道システム、道路、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、東日本大震災で評価を高めた我が国の優れた防災・減災技術も活用しつつ、プロジェクト構想段階から受注・実施段階に至るまで、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、政治のリーダーシップによる官民一体となった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官民連携による案件形成・コンソーシアム⁴形成等について、国の役割が求められる分野において支援を行うこととされている。また、プロジェクトの企画・構想といった川上段階から我が国の優れた技術・システムや基準が組み込まれるよう、国際標準化の推進や相手国のスタンダード獲得に向けた取組の強化を図るとともに、土木・建築において高い技術力を有する我が国の建設業の海外展開を推進することとされている。

(5) 地域活性化のための基盤整備等

① 幹線道路ネットワークの整備

高規格幹線道路、地域高規格道路等の幹線道路網は、山脈、海峡等により地域間交流が阻害される我が国にとって重要な社会資本であるが、国際競争力強化と地域活性化、また、安全・安心な国土形成の観点から、限られた予算を有効に活用し、ミッシングリンク⁵の解消、真に必要とされる道路ネットワークの構築等を的確に図ることが課題とされてきている。

平成 24 年度予算においては、地域経済の強化による地域の自立の支援や観光地へのアクセス・観光周遊ルート形成等のため、主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等の整備を推進するため、3,663 億円（うち「日本再生重点化措置」1,074 億円）が計上された。主要都市間の物流コスト軽減や周辺部の企業立地増加等を促進し、地域における生産額増加や雇用誘発等の様々な経済波及効果が期待される。

② 整備新幹線の着実な推進

整備新幹線については、平成 22 年度予算編成に際し、国土交通省政務三役からなる「整備新幹線問題検討会議」において、建設中の区間については予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進めることが決定された。

新函館～札幌、金沢～敦賀及び諫早～長崎の未着工 3 区間については、前原国土交通大臣（当時）がこれに関する前政権の合意を白紙として新しい方針を示すと表明したことを受け、平成 22 年度予算編成に際し、同検討会議において「整備新幹線の整備に関する基本方針」及び「当面の整備新幹線の整備方針」が決定された。基本方針では、整備方式や建設財源の分担、着工の条件（安定的な財源見通し、収支採算性、投資効果、JR の同意、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意）、当該地域における鉄道の在り方の検討等について、基本的考え方が盛り込まれている。

「整備新幹線問題検討会議」は、「整備新幹線の未着工区間の取扱いについて」と題した取りまとめを行った（平成 22 年 8 月）が、そこでは、各線区の具体的課題について更に詳細な検討を行う必要があるとされた。

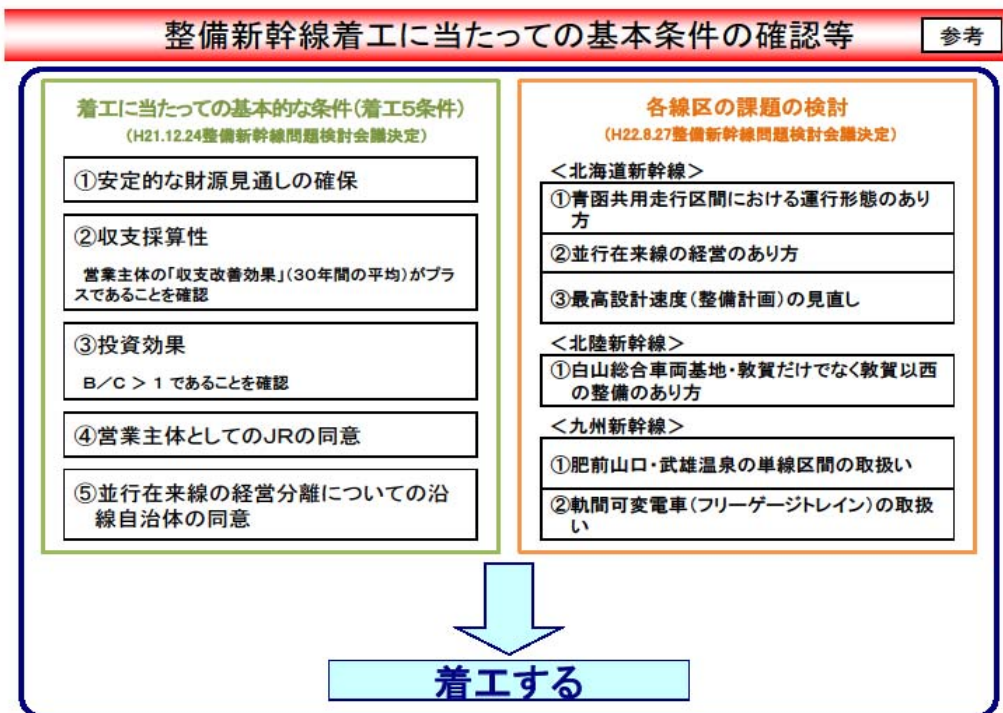
平成 23 年度予算では、建設中の区間については予定どおりの完成・開業を目指し

て着実に整備を進めるとともに、未着工区間については整備新幹線問題検討会議等における検討結果を踏まえ適切に対応するとされ、全体で事業費 2,950 億円（国費 706 億円）が計上されたところであったが、平成 24 年度予算においては、事業費 3,095 億円（国費 706 億円）が計上された。予算編成後の平成 23 年 12 月 21 日、与党から「整備新幹線の未着工区間の取扱いにかかる申し入れ」がなされ、12 月 26 日には「整備新幹線問題検討会議」における検討を経て、政府・与党による整備新幹線の取扱いについて確認がなされるに至った。

それによれば、

- ・ 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。
- ・ 以上により、安定的な財源見通しを確保した上で、いわゆる「着工 5 条件」の残余の条件（収支採算性、投資効果、営業主体である JR の同意、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意）を満たした上で、さらに、各線区の課題について対応が示されていることを確認した際は、新たな区間の認可・着工を行う。
- ・ 厳しい財政制約を踏まえ、引き続き、建設主体の自主財源の確保のための努力を継続する。

図 2 整備新幹線着工に当たっての基本条件の確認等について



(出所) 国土交通省ウェブサイト

という、4項目からなる基本的な考え方を踏まえた上で、各個別線区を取扱いが確認された。北海道新幹線の新青森～新函館間は平成27年度末、北陸新幹線の長野～白山総合車両基地間は平成26年度末が想定完成・開業時期とされている。なお、新たな区間である、北海道新幹線の新函館～札幌間、北陸新幹線の白山総合車両基地～敦賀間、及び九州新幹線の武雄温泉～長崎間の3区間については、その効果や採算性を十分に吟味する必要があることから、収支採算性と投資効果を改めて確認することとし、その上で、認可・着工に先立ち満たすべき条件が整い、かつ、各線区の課題について対応が示されていることを確認した区間から、所要の認可等の手続を経て着工することとされた。これにより、新たな3区間については、条件が満たされれば認可・着工されることとなった。

なお、12月26日には、平成24年度整備新幹線事業費の線区別配分が公表されているが、その内訳は北海道新幹線の新青森～新函館間に1,125億円、東北新幹線の八戸～新青森間に10億円、北陸新幹線の長野～金沢（白山総合車両基地）間に1,600億円、九州新幹線（鹿児島ルート）の博多～新八代間に50億円、九州新幹線（長崎ルート）の武雄温泉～諫早間に220億円、留保分として90億円となっている。

③ 地域公共交通の確保・維持・改善の推進 ～ 生活交通サバイバル戦略

政権交代後、危機的な状況にある公共交通を維持・再生し、人々の必要な移動を確保するとともに、人口減少、少子高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題にも対応するため、交通基本法の検討が進められ、国土交通省は交通基本法案を第177回国会（常会）に提出した。法案成立に合わせて、国の交通政策の指針となる交通基本計画を閣議決定し、地域公共交通を支援することとされていたが、同法案は衆議院において現在まで継続審査となっている。

また、交通基本法に係る課題に対応した組織を整備すべく、国土交通省は平成23年度組織改正において総合政策局に「公共交通政策部」を設置し、平成23年7月1日付で発足したところである。

平成23年度予算においては、同法の実効策として、従来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」を「生活交通サバイバル戦略」の名称で創設し、305億円が計上された。

この「地域公共交通確保維持改善事業」は、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）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援するものである。すなわち、地域公共交通の確保に対する国の支援策を、これまでの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てん等としていた問題点を抜本的に見直し、地域公共交通に係る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・維持されるために必要な支援を行うとともに、必要な支援等を一体的に行うこととするものである。なお、支援に当たっては、国は地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組を

支援するとともに、モラルハザードを抑制した効率的・効果的な支援を行うこととされた。

平成 24 年度予算においても、引き続き同事業を行うこととされ、そのための経費 332 億円が計上されている。そのうちの 26 億円については復興庁に計上され、東日本大震災の被災地域において、復旧・復興の進捗に応じ、バス交通等の生活交通の確保・維持が可能になるよう柔軟な支援を行うことが期待されている。

4. 予算・施策の見直し

行政刷新会議ワーキンググループにより実施されてきた「事業仕分け」の結果については、平成 23 年度予算においても予算額縮減等の形で反映されてきたところである。平成 23 年 11 月には「提言型政策仕分け」が行われ、そこでは公共事業について、

- ・現状では持続可能性がない。新規投資は厳しく抑制していき、選択と集中の考え方をより厳格に進めるべき。また、民間資金の一層の活用を図るべき。この前提として、公共投資の全体像について一層の説明責任を果たすべき。
- ・既存ストックの維持管理・更新については、民間資金の一層の活用を図るとともに、重点化や長寿命化を図りつつ、見通しを立てた計画的な更新を行うべき。

等の提言がなされたところである。

かかる提言等を踏まえ、平成 24 年度予算における公共事業については、各事業分野における持続可能性等を検討した上で、新規事業の取扱いを整理し、また、中長期的な取組としては、公共事業全般について、民間の知恵と資金の活用を図りつつ、選択と集中の考え方に基づきメリハリの効いた重点化等の取組を進めるとともに、計画的な維持管理・更新の実施、コスト縮減に関する一層の工夫などが推進されたとされている。

さらに、「提言型政策仕分け」においては、

- ・（例えば、治水事業や海岸事業において）防災の取組は、なお不十分である。国は自治体への「技術的な支援」を一層強化するべき。また、国と自治体との検討の場を設けるなど、相互連携を進める中で、既存施策に捕らわれない新たなソフト施策を検討していくべき。
- ・（災害に強い国土づくりの議論にあっても、港湾事業については、）平時における事業効果や、「選択と集中」の考え方を踏まえて取り組むべき。

等の指摘があったことを踏まえ、治水事業や海岸事業については、ソフト対策として「津波防災地域づくり法」に基づく津波浸水想定のための基礎調査への支援や、深層崩壊発生の危険性が特に高い地域における斜面崩壊検知センサーの設置等の取組がなされることとなっている。

なお、「提言型政策仕分け」の提言とは別に、ダム事業については 83 の事業について検証が進められ、これまで 20 の事業について国土交通省の対応方針が決定されている。20 事業のうち、継続が 14 事業、中止が 6 事業である。そのうち、八ッ場ダムについては、「継続」とされたことを踏まえ、生活再建事業（事業費 117 億円。うち国費 49 億円）の

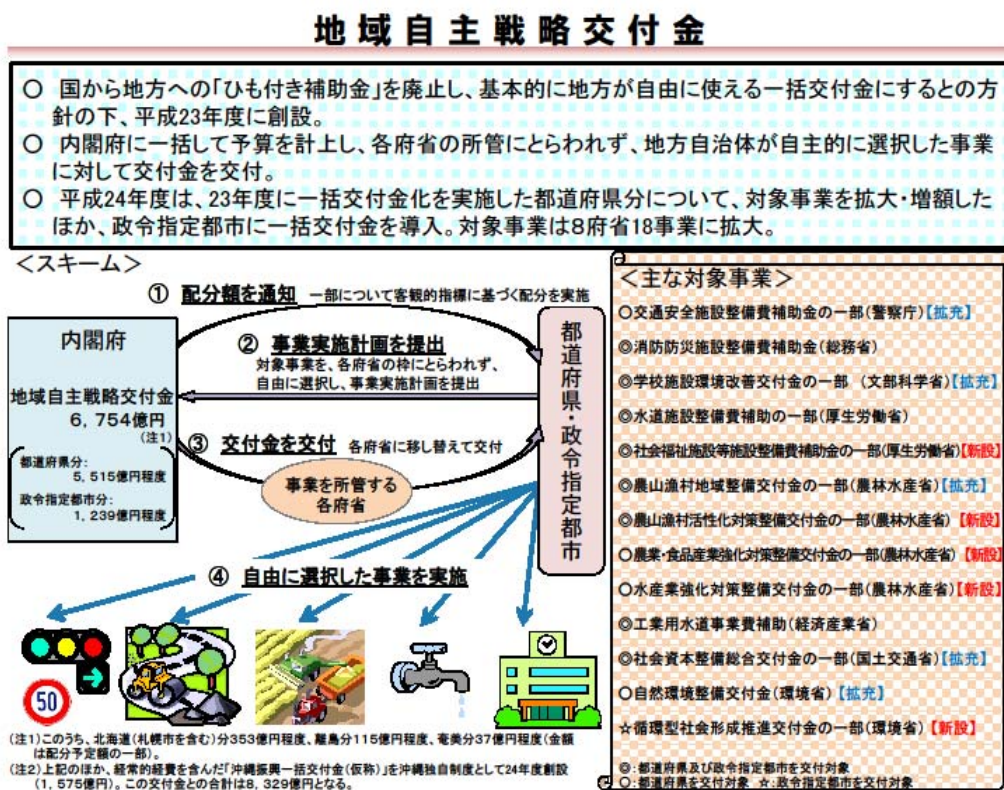
ほか、本体工事の準備に必要な関連工事を継続するため必要な予算（事業費 18 億円。うち国費 7 億円）が計上されている。

5. 地域主権の確立に向けた取組

「地域主権戦略大綱」（平成 22 年 6 月 22 日閣議決定）により、国から地方公共団体へのいわゆる「ひも付き補助金」についてはこれを廃止し基本的に地方が自由に使うことのできる一括交付金にするとの方針の下、補助金、交付金等を改革することとされ、災害復旧を除いた投資補助金・交付金等の一括交付金化を平成 23 年度以降、段階的に実施することとなった。

国土交通省では、平成 22 年度予算以降、従来の個別補助金を原則一本化し、地方公共団体の自由度を高めた「社会資本整備総合交付金」を創設した。平成 23 年度予算では、政府全体として、更に地域の自由裁量を拡大するため、「ひも付き補助金」を段階的に廃止し一括交付金創設への第一段階として、投資補助金を所管する全府省が投資補助金の一括交付金化に取り組むこととなり、同交付金の都道府県分のうち、年度間、地域間の変動・偏在が小さい事業等について、投資補助金を一括交付金化した内閣府所管の「地域自主戦略交付金」に移行し、「社会資本整備総合交付金」は政策目的達成のため計画的に実施すべき事業等に重点化されるとともに、地方の自由度・使い勝手を更に向上させた。

図 3 補助金等の一括交付金化について



(出所) 第 15 回地域主権戦略会議 (平成 23 年 12 月 26 日) 配付資料 (内閣府ウェブサイト)

平成 24 年度予算においては、「社会資本整備総合交付金」について、政策目的達成のため事業の更なる重点化を図ることとなった。内閣府所管の「地域自主戦略交付金」については、都道府県分の対象事業の拡大、増額を図るとともに、政令指定都市分についても導入されることとなった。なお、沖縄分については、県及び市町村を対象に、自由度の高い新たな一括交付金制度（「沖縄振興一括交付金（仮称）」）が創設されることとなっている。

今後は、地方の社会資本整備のニーズに的確に応えるため、「社会資本整備総合交付金」や「地域自主戦略交付金」等がそれぞれの特性を十分に発揮し、適切な役割分担の下で、円滑な事業の実施を図るものとされている。

6. 復興庁関係予算について

国土交通省予算に関連し、最後に復興庁関係予算について、その概略を紹介する。

平成 23 年 12 月 9 日、復興庁設置法が成立し、同 16 日に公布された。東日本大震災復興基本法の基本理念にのっとり、①東日本大震災からの復興に関する内閣の事務を内閣官房とともに助けること、及び②主体的かつ一体的に行うべき東日本大震災からの復興に関する行政事務の円滑かつ迅速な遂行を図ること、を任務とする復興庁が内閣に置かれ、内閣総理大臣をその長とするとともに、内閣総理大臣を助け復興庁の事務を統括する復興大臣が置かれる。復興庁の所掌事務としては、①内閣補助事務（東日本大震災からの復興に関する施策の企画・立案・総合調整）と②分担管理事務（関係地方公共団体からの要望や復興特区を含む各種申請受理のワンストップ窓口業務、東日本大震災からの復興に係る予算の一括要求・確保や関係行政機関への予算配分、関係地方公共団体への各種情報提供、株式会社東日本大震災事業者再生支援機構の監督等）からなっている。

復興庁設置法は、公布の日から起算して 4 月以内に施行することとされている。なお、復興庁は、別に法律で定めるところにより、平成 32 年度末までに廃止するものとされている。

平成 24 年度予算は、復興庁設置後最初の本予算となるが、東日本大震災からの復興を円滑かつ迅速に推進するため、復興庁予算 2 兆 433 億円が計上されている。復興関係事業費については、復興庁が復興に関する行政各部の事業を統括・監理する一環として、東日本大震災からの復興に関する事業に係る経費が一括して計上されている。なお、復興庁予算は、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 年度より新設予定の「東日本大震災復興特別会計（仮称）」において計上されている。同特別会計には、復興庁予算のほか、全国防災対策及び警察等の災害対処能力向上に係る経費や震災復興特別交付税等（1 兆 7,321 億円）が計上されており、その総額は 3 兆 7,754 億円となっている。

以下、復興庁所管予算の概要を掲げる。

（1）東日本大震災復興交付金

被災地の復興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ため、平成 23 年度第 3 次補正予算で「東日本大震災復興交付金」が創設された（同補正予算において 1 兆 5,612 億円（地方負担を含む事業費ベースで 1 兆 9,307 億円）を措置）。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、用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」からなっている。

同交付金について、平成 24 年度予算においては、被災地方公共団体が主体的に進める地域づくりを引き続き支援するため 2,868 億円（地方負担を含む事業費ベースでは 3,584 億円）が計上されている。

（２）東日本大震災復興調整費

地域の柔軟な発想に基づく復興を支援するため、県単位の非公共事業であって「復興基本方針」や県の作成する復興計画等に位置付けられた施策の実施を推進するための経費であり、本格的な事業実施に向け、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 50 億円が計上されている。

（３）福島避難解除区域生活環境整備事業

福島県内の避難区域等の解除に伴い、住民の速やかな帰還を実現するため、長期避難のために放置されていた公共施設の機能回復等を進め、避難解除区域の生活環境整備を実施するための経費 42 億円が計上されている。

（４）復興関係事業費の一括計上

復興庁が、復興に関する行政各部の事業を統括・監理する一環として、東日本大震災からの復興に関する事業に係る経費について、被災地の復興と関連の低い全国防災対策費等を除いて、原則として一括計上することとし、1 兆 7,429 億円が計上されている。

7. おわりに

平成 24 年度国土交通省関係予算は、東日本大震災の発生を受け、その復旧・復興、更には国民の安全・安心確保を大いに意識した施策に重点が置かれることとなった。とりわけ、公共事業関係費については年々減少を続けてきていたが、既述のとおり、全国防災事業の経費や地域自主戦略交付金等への移行額まで合わせて比較した場合、復旧・復興関係経費を除いても対前年比で 102 % と僅かながら増額したこととなる。社会資本整備の有している「国民の命と暮らしを守る」側面が改めて強く認識された結果と言えよう。

予算の中身もさることながら、その予算を目的どおりに、かつ、効果が存分に発現されるような形で執行することが強く望まれている。被災地では震災発生から既に 10 か月以

上が経過し、復興の進度を速めるためあらゆる手立てが待ち望まれ、被災地以外であっても、いわゆる三連動地震の発生が近づいていると言われて久しい。いずれについても、その実施のために残されている時間は決して多くないと言えよう。

復旧・復興、防災・減災施策の迅速かつ有効な展開に向け、国会における濃密な予算論議が期待されている。

1 zero emission：全体として廃棄物などの環境負荷をゼロにすることを指すこと。

2 年間の一次エネルギー消費量がネットでおおむねゼロとなる住宅。

3 modal shift：環境負荷軽減のため、鉄道・内航海運等、より環境負荷の小さい輸送モードの活用を図ること。

4 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。

5 missing-link：高速道路ネットワークのうち、部分的な未供用区間の存在によりネットワークが不連続となる場合の、その未供用区間。