

◆平成18年度◆

国土交通・環境予算について

主計局主計官 梶川 幹夫

初めに

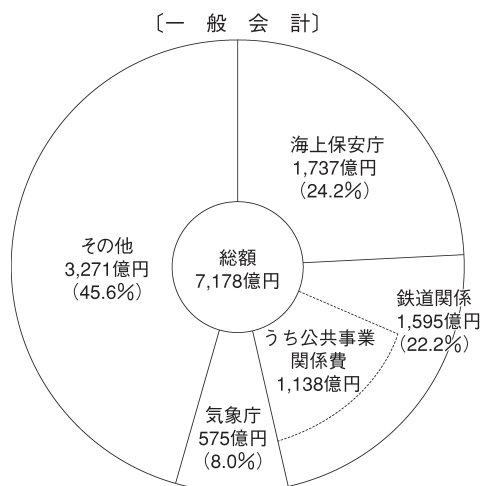
国土交通・環境係は、国土交通省・環境省所管の非公共予算及び国土交通省所管公共事業予算のうち鉄道関係を担当している。

当係が担当する平成18年度の国土交通省予算は、総額7,178億円（対前年度3.3%減、前年度予算には、改革推進公共投資事業償還時補助等は含まない）であり、主なものは海上の警備・救難・測量等を行なっている海上保安庁予算（1,737億円、対前年度6.3%増）、整備新幹線や都市鉄道の整備、鉄道施設の安全対策を進めている鉄道関係予算（1,595億円、対前年度

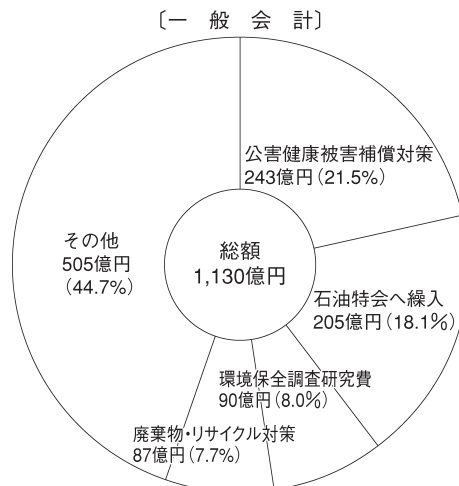
18.3%減）、天気予報などを行なっている気象庁予算（575億円、対前年度2.9%減）などである（資料1）。更に、地域再生に資する観光、中小建設業支援策等も盛り込まれている。

また、平成18年度の環境省予算は、総額1,130億円（対前年度0.4%減、前年度予算には、改革推進公共投資事業償還時補助等は含まない）であり、地球規模の環境問題から、廃棄物や自然破壊、大気・水・土壤環境の汚染などの身近な環境問題に至るまで、様々な環境問題について施策の展開を図ることとしている（資料2）。特に、平成18年度予算は、「基本方針2005」等を踏まえ、「地球環境問題への取り組

（資料1） 平成18年度国土交通省予算の内訳（国土交通係担当分）



（資料2） 平成18年度環境省予算の内訳（環境係担当分）



み・循環型社会の構築」に重点的な措置を行うほか、「安全・安心な生活の保全」等にも配慮したものとなっている。

以下本年度の予算編成において特に話題となったと思われるテーマについて、紹介したい。

国土交通省予算

1. 海上保安庁の巡視船艇・航空機の代替整備等

昭和52年に200海里水域が設定された際に、その広大な水域を管理するために集中的に導入された巡視船艇・航空機の老朽化及び速力不足等性能面の旧式化が進んでおり、高速で逃走する密漁船を取り逃がすなど犯罪取締りや海難救助活動に支障が生じている。

他方、近年、平成11年の能登半島沖不審船事件、平成13年の九州南西海域工作船事件などによって海上における治安確保の重要性が改めて認識されるようになるとともに、外国漁船による悪質な密漁事件への対応が求められており、政府としては、沿岸水域の監視警戒水準の維持を図る必要性に迫られている。また、尖閣諸島周辺海域の警備体制の強化など海洋権益の保全にも的確な対応が求められているところである（資料3）。

こうした状況の下、海上保安庁の老朽化・旧式化の進んだ巡視船艇・航空機等について、高性能化を図りながら早急に計画的な代替整備を進めるため、平成18年度予算において280億円（対前年度93.5%増）を計上し、新たに1,000トン型巡視船4隻、350トン型巡視船6隻、巡視艇6隻、飛行機3機、ヘリコプター3機の代替整備等に着手することとしている。

今回の代替整備においては、巡視船艇の操縦性能強化、航空機の夜間搜索監視能力の向上等の高性能化を図ることとしており、海上保安庁が我が国の海上における警察機関及び中心的な海難救助組織として海洋権益の保全、大規模災

害等に対する救助活動等の任務を的確に遂行する上で最低限必要な性能を満たすものとなっている。一方で、今後の代替整備に当たっては、船型・機体の統一化による一括発注、装備品の共通仕様化により調達経費の低減を図ること、ヘリコプター搭載型巡視船については代替建造ではなく延命工事による長期使用を図ること、また、今後整備する巡視船艇・航空機については、設計段階からの工夫や整備点検等の工夫により5～10年程度従来のものよりも長期使用に耐えられることを目指すこととしており、現下の厳しい財政状況を踏まえて可能な限りの調達コストの低減努力を行なっていくこととしている。

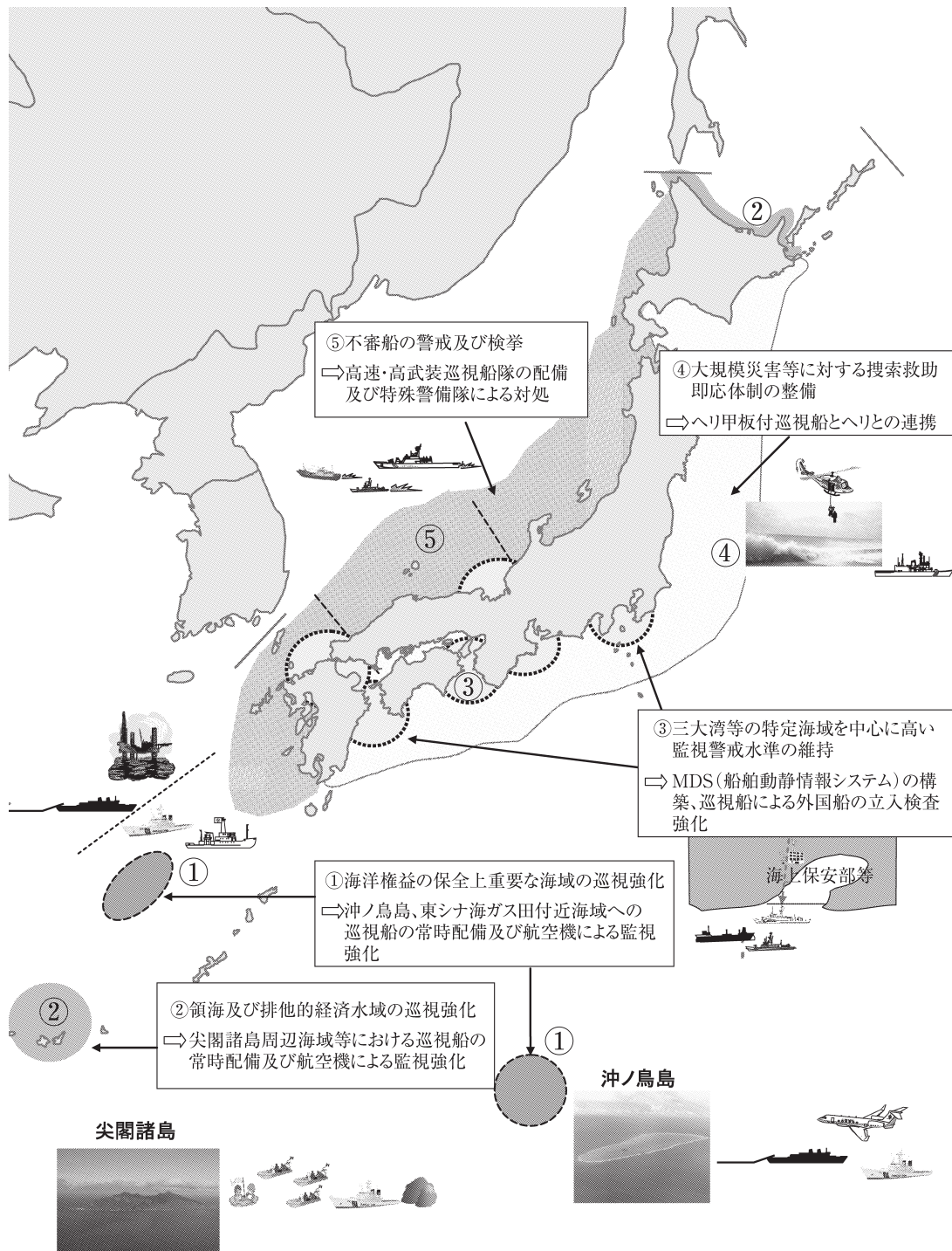
2. 公共交通の安全・安心の確保

平成17年4月に発生したJR西日本福知山線の列車脱線事故は、死者107名、負傷者549名に上る未曾有の大惨事となった。そのほか、鉄道分野では、最近、終端駅に衝突する事故、有人踏切において列車接近中に遮断機を上げて通行人が亡くなるという事故が相次いで発生している。また、航空分野においても、部品の長期の誤使用、管制官の管制ミス・操縦士の管制指示違反、非常口扉の操作忘れなど、一歩間違えば大事故につながりかねない様々なトラブルが発生している。さらに、バスや旅客船等においても様々な事故が発生している。

これらの事故には、現在原因を調査中のものもあるが、その多くの事故において、共通する因子としてヒューマンエラーと事故との関連が指摘されている。また、公共交通事業者の経営トップが現場の状況を把握せず、事業者内部の安全マネジメントが十分に機能していなかった事実が判明している。

こうした状況を踏まえ、平成18年度においては、ヒューマンエラー事故防止対策の推進のために7億円（対前年度108.8%増）を計上し、事故防止のための基礎的技術の研究・開発や、

(資料3) 【新たな業務課題に適切に対応できる業務執行体制の確保】



公共交通事業者内部における安全マネジメント管理体制に対する評価・監視を行なうこととしている。また、鉄道分野においては、遮断機のない踏切道における遮断機の整備、速度超過防止用ATS等の整備、地下駅における火災対策施設の整備を推進するため50億円（対前年度4.7%増）を計上している。

3. 鉄道ネットワークの整備

(1) 整備新幹線

「整備新幹線」とは、昭和45年に制定された全国新幹線鉄道整備法に基づき昭和46年から昭和48年にかけて策定された基本計画路線のうち整備計画策定段階まで進んだ路線であり、具体的には、昭和48年11月に整備計画を決定した北海道新幹線、東北新幹線（盛岡以北）、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルート及び同長崎ルートの5路線を指す（なお、東海道新幹線、山陽新幹線、東北新幹線（盛岡以南）及び上越新幹線は昭和48年11月の整備計画決定前に着工していた路線であり、また、山形新幹線及び秋田新幹線は在来線の高速化事業により整備された路線であって、いずれも「整備新幹線」ではない）。

現在は、平成16年12月16日の政府・与党申合せ等に従い、国の公共事業関係費、既設新幹線譲渡収入（注1）、既設新幹線譲渡収入の前倒し活用分（注2）及び地方公共団体負担金（注3）を建設財源として、北海道新幹線新青森・新函館間、東北新幹線八戸・新青森間、北陸新幹線長野・金沢（白山総合車両基地）間、同福井駅部及び九州新幹線博多・新八代間（資料4、5）について整備を行っているところである。（注4）

平成18年度予算においては、公共事業関係費全体を4.4%減に縮減する中で、同申合せに従い完成目標に向けて着実な整備を行うために必要な706億円（対前年度同額）を計上することとした。なお、整備新幹線において

も、「公共事業コスト構造改革」（平成15年度から5年間で15%の総合コスト縮減）を推進する中で、枠型軌道スラブへの変更（新工法の導入）、青函トンネルにおけるダイヤ調整による作業時間の確保（工事効率の向上）等のコスト縮減を行うこととしている。

（注1） 既設新幹線譲渡収入とは、平成3年10月にJR東日本、東海、西日本に既に建設された新幹線鉄道施設（東海道新幹線、山陽新幹線、東北新幹線（盛岡以南）及び上越新幹線）を譲渡した際の代金の一部であり、平成29年度上期まで、整備新幹線建設財源に充当することとされている。

（注2） 既設新幹線譲渡収入の前倒し活用分とは、平成25から29年度上期までの既設新幹線譲渡収入を返済財源とする借入れのことであり、平成16年12月16日の政府・与党申合せに基づき平成17年度から導入した。

（注3） 地方公共団体は、公共事業関係費、既設新幹線譲渡収入及び既設新幹線譲渡収入の前倒し活用分の合計額の2分の1を負担する。

（注4） 九州新幹線長崎ルート（武雄温泉～諫早間）については、地元の調整が整った場合に着工することとされている。

(2) 都市・幹線鉄道

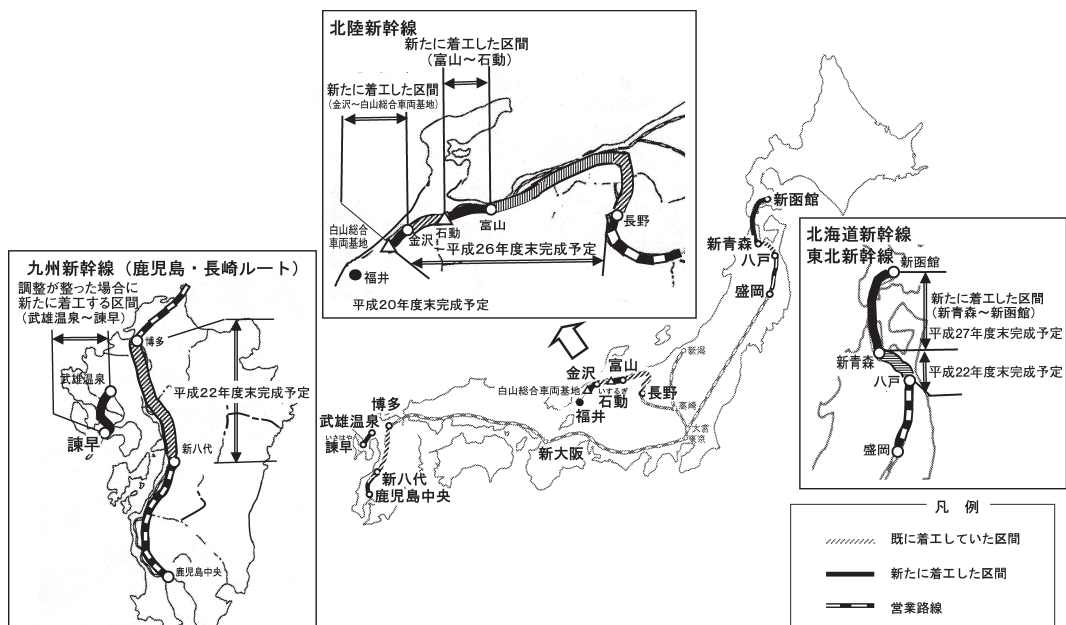
都市・幹線鉄道整備事業には、①新たな鉄道施設の建設（地下高速鉄道整備事業など）、②既存の鉄道施設の改善等（鉄道駅総合改善事業など）、③鉄道施設の安全対策事業（地下駅火災対策施設整備事業など）、④鉄道施設の防災対策事業（JR等が施行する落石・なだれ対策や河川改修など）といった主に4種類の事業があり、近年は、既存ストックの有効活用、安全・安心の確保の観点から、上

(資料4) 整備新幹線についての最近の状況

平成16年12月16日の政府・与党申合せに沿って着実に整備が進められている。

- **北海道新幹線**
(新青森～新函館) [新規着工区間]
・平成17年4月に工事実施計画の認可。
・平成17年6月に着工。
(南越～敦賀) [未着工区間]
・平成17年12月に工事実施計画の認可申請が行われた。
- **東北新幹線**
(八戸～新青森)
・既着工区間。着実に整備中。
- **北陸新幹線**
(長野～富山)
・既着工区間。着実に整備中。
(富山～金沢(白山総合車両基地)、福井駅部) [新規着工区間]
・平成17年4月に工事実施計画の認可。
・平成17年6月に着工。
(南越～敦賀) [未着工区間]
・平成17年12月に工事実施計画の認可申請が行われた。
- **九州新幹線(鹿児島ルート)**
(博多～新八代)
・既着工区間。着実に整備中。
- **九州新幹線(長崎ルート)**
(武雄温泉～諫早)
・現在、並行在来線の経営分離の同意について地元調整中(調整が整った場合に着工)

(資料5) 整備新幹線概要図(平成16年12月16日政府・与党申合せの概要)



記②③を重視しつつある。

平成18年度予算については、全体として対前年度5.9%減の432億円に縮減しつつも、今後発生が予測される大規模地震に備えて、主要な鉄道駅について耐震補強の緊急の実施を図る鉄道駅耐震補強事業、地下鉄等において地上波(携帯電話、ラジオ等)の再送信設備の整備を行う地下鉄等災害情報基盤整備事業の2事業を新たに創設したところである。

4. 地域再生の推進

(1) 観光立国の推進

3年前には年間500万人程度だった我が国を訪れる外国人旅行者は、政府及び地域の外国人旅行者誘致の取り組みや平成17年度に開催された愛・地球博の効果によって着実に増加を続けているが、「2010年までに外国人旅行者を1000万人にする」目標を達成するため、平成18年度予算において、観光関連経費につき40億円(対前年度5.8%増)を計上している。

我が国の観光資源の魅力の対外的なアピールを目的としたビジット・ジャパン・キャンペーンについては、施策の事後評価を踏まえ、集客力の高い施策に重点化を図ることとしている。また、地域の観光振興については、観光ルネサンス事業の拡充、外国人に対する観光案内情報の提供手段の整備等により、国際競争力のある観光地づくりの促進を図ることとしている。

(2) 中小建設業の支援

建設業は、全産業就業者数の約1割を占め、また、建設投資関連の生産活動の地域経済全体に占める割合は、地方部では約2割近くに達するなど、地域の基幹産業と言える存在である。しかし、建設投資額は平成16年度にはピーク（平成4年度）に比して約4割減少したのに対し、就業者数は5.6%減と微減に止まるなど、建設業は深刻な過剰供給状態に陥っている。

このため、平成18年度予算においては、中小建設業者の新分野進出を促進するため、モデル的な先導的取組みを支援するとともに、中小建設業者を支援するワンストップサービスセンターの運営を行い、経営診断・アドバイス等の関連サービスを一括して提供するための経費として約9億円（対前年度1.4%増）を計上している。また、不良・不適格業者の排除の徹底やダンピング受注の防止、談合の排除などを図り、公正な市場環境整備に資する経費も盛り込んでいる。

環境省予算

1. 石油特別会計による地球温暖化対策

平成9年に京都で開催された地球温暖化防止京都会議（COP3）で採択された京都議定書が平成17年2月に発効した。京都議定書では、平成20年から平成24年までの間に先進国を中心

とした温室効果ガスの排出量を、平成2年のレベルより全体で5%削減することを目標としており、日本は6%の削減を約束している。この議定書発効を受け、政府では「京都議定書目標達成計画」（平成17年4月閣議決定）を策定し、国、地方公共団体、事業者、国民といったすべての主体の参加・連携を促進しつつ、様々な温暖化対策事業を進めているところである。

環境省における地球温暖化対策については、石油及びエネルギー需給構造高度化対策特別会計（以下「石油特別会計」という。）の二酸化炭素排出抑制対策経費によるものが大宗を占めており、平成18年度予算では238億円（歳出ベース。対前年度0.1%減）となっている。その内容は、①「ソーラー大作戦」の展開による地域からの温暖化対策の推進、②京都メカニズムの本格的な活用、③自主的取組みを促進する基盤となる仕組みの整備、④地球温暖化防止大規模国民運動「チーム・マイナス6%」の更なる推進、⑤脱温暖化社会の実現に向けた先端的な技術開発、起業化支援、連携強化といった5本柱（資料6）で構成されている。各事業については、現下の厳しい財政状況を踏まえ、費用対効果の観点から精査し、地方公共団体における対策の推進や国民運動などを継続するほか、新規施策として以下のものを実施することとしている。

(1) 京都メカニズムクレジット取得事業の開始

京都議定書目標達成計画では、国内対策に最大限努力してもなお約束達成に不足すると見込まれる差分（△1.6%、5年間で約1億トンのCO₂に相当）については、京都メカニズムを活用して対応することとされている。京都メカニズムとは、他国での温室効果ガス排出削減プロジェクトの実施による排出削減量等をクレジットとして取得し、自国の議定書上の約束達成に用いることができる仕組みであり（資料7）、環境省は、これまでに

(資料6) 石油特別会計によるCO₂排出抑制対策
(環境省分)

(単位:百万円)

事 項	17年度 予 算	18年度 予 算
1. 地域からの温暖化対策の推進 (ソーラー大作戦) ○大規模太陽光発電による電力の地域共同利用の促進など、点から面への導入支援を強化 ○学校を核とした地域モデルとなる省エネ・代エネ施設を整備・改修	2,770	4,100
2. 京都メカニズムの本格的な活用 ○京都メカニズムのクレジット (排出枠) を計画的・効率的に取得するためクレジット調達制度を導入	2,950	3,350
3. 自主的取組を促進する基盤となる仕組みの整備 ○排出量の算定・報告・公表制度の円滑な導入に向け、周知やシステム整備を行い、平成19年度の第1回報告に向けた基盤を整備 ○費用効率的・確実に排出削減を推進する自主参加型国内排出量取引制度の拡充 ○地域協議会を活用した地域における集団的な省エネ・代エネ設備の導入を推進	3,988	3,642
4. 「チームマイナス6%」の更なる推進 ○経済界を始めとする各界各層と連携し、テレビ、新聞、ラジオ等を有機的に用いた温暖化防止の集中キャンペーンを実施 ○都道府県地球温暖化防止活動推進センターが行う普及啓発・広報事業を支援	3,900	3,780
5. 先端的な技術開発、起業化支援、連携等 ○バイオ燃料などの再生可能エネルギー導入技術、省エネ技術等について、実用化に向けた重点的な技術開発を推進 ○先見性・先進性の高い温暖化対策ビジネスの起業支援を拡充 ○環境的に持続可能な交通の実現など、関係主体の連携を促すモデル事業を推進	10,068	8,776
6. その他 (事務費等)	159	157
計	23,836	23,805

CDM/JI 事業調査への支援、途上国等の人材育成の支援、CDM/JI 事業への設備補助など京都メカニズムの活用のための基盤整備を図ってきたところである。平成18年度予算では、この京都メカニズムを本格的に活用するため、法整備の上、クレジット取得を開始することとしており、新規に26億円 (うち4億円は、一般会計) を計上している。(注)

(注) クレジット取得事業については、経済産業省と共同で実施することとしており、平成18年度予算においては、政府全体で54億円 (新規) を計上している。

(2) 地域からの温暖化対策の推進 (ソーラー大作戦)

環境省では、これまで地方自治体や学校等

を拠点として温暖化対策設備の導入や普及啓発事業に取り組んできたが、平成18年度予算ではこうした取組みを一層拡充することとしている。具体的には、①大規模宅地開発の機会を捉え、面的 (街区全体) に二酸化炭素排出抑制型住宅導入を支援する事業 (太陽光パネル、高効率給湯器、複層ガラス等といった追加設備の設置に補助)、②大規模太陽光発電 (メガワットソーラー) を地域で共同利用するためのモデル事業 (設備補助)、③温暖化対策設備の普及に関し、地域協議会等においてヘルプデスクの設置や普及啓発活動を実施する事業を新規に開始することとし、41億円 (対前年度48.0%増) を計上している。

2. 3R推進による循環型社会の構築

発生抑制 (リデュース)、再使用 (リユース)、再生利用 (リサイクル)

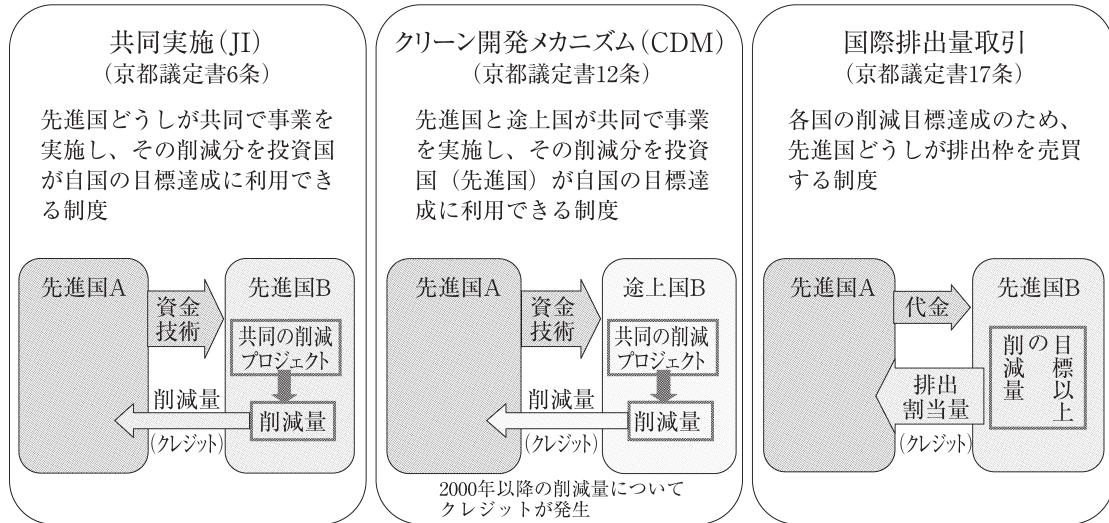
といった3Rを推進するため、これまでの取組に加え、①レジ袋削減やもったいないふろしき・マイバック (買物袋) 利用についての普及啓発キャンペーン、②先進的な取組みを行っている小売り事業者や製品の表彰、③地域における自主協定・自主的取組による容器包装廃棄物 (レジ袋等) の削減の取組みへの支援、④容器包装リサイクル法の見直し予定を踏まえた「ただ乗り事業者」(容器包装リサイクル法の再商品化の義務を果たさない事業者) 対策を新たに実施することとし、廃棄物有効利用等推進費として2億円 (対前年度170.6%増) を計上している。

3. その他の重点施策

「安心・安全な生活の保全」や「生物多様性

(資料7) 京都メカニズムには、クリーン開発メカニズム (CDM)、共同実施 (JI)、国際排出量取引の3つがある。

京都議定書の削減約束達成のための柔軟性措置。他国における排出削減量等をクレジットとして取得し、自国の約束達成に用いることができる。



の保全と自然との共生」の観点から、新たな施策を講ずるために、以下のような重点的な予算措置がなされている。

- (1) 水俣病対策については、平成18年5月に水俣病公式確認50年の節目を迎えるにあたり、平成16年の関西訴訟最高裁判決や平成7年の政治的解決も踏まえ、昨年4月に発表された「今後の水俣病対策について」に基づき、①医療対策等の拡充、②被害者等の高齢化に対応するための保健福祉施策の充実、③胎児性水俣病患者等への支援、④水俣病発生地域の再生・融和（もやい直し）の促進、⑤総合的な情報発信等を行うこととし、28億円（対前年度63.3%増）が計上されている。
- (2) アスベストの被害者救済については、平成17年度補正予算により、救済基金への拠出及び基金創設時の事務費の負担（計388億円）を行うこととしているが、このほか、平成18年度予算では、①アスベスト廃棄物の適切な処理方策の確立、②工場等周辺住民における一般環境経由によるアスベスト曝露の健康影

響調査、③アスベスト廃棄物の無害化に係る技術開発の支援など、アスベスト問題の総合対策のために13億円が計上されている。

- (3) ヒートアイランド対策（クールシティ推進事業）については、これまでヒートアイランド現象に関する調査及び観測を実施してきたところであるが、環境技術を活用した対策技術の効果検証等も新規に実施することとし、2億円（対前年度252.8%増）を計上している。
- (4) 「生物多様性の保全と自然との共生」に係る施策では、①沖縄本島やんばる地域や奄美大島におけるジャワマングース（ヤンバルクイナ、アマミノクロウサギ等の希少野生生物を捕食）の完全排除など特定外来生物等防除推進事業に4億円（対前年度90.5%増）、②知床の世界遺産登録に際し、世界遺産委員会からなされた勧告（海域管理計画の早期策定など）に対して適切な対応を行うための保全・共生推進調査費に1億円（新規）を計上している。