

第12回経済財政諮問会議終了後解禁

連絡先:
国土交通省総合政策局政策課
課長補佐 安邊(内線24-252)
魚谷(内線24-208)
直通:03-5253-8257

社会資本整備のあり方について (北側臨時議員提出資料)

平成17年5月24日

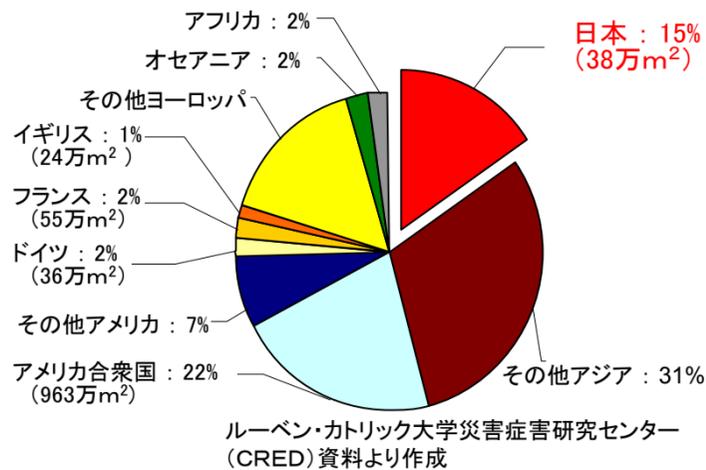


1 社会資本整備の課題

①安全社会の確立に向けた社会資本

- ▶ 我が国は**災害に脆弱な国土**であり、自然災害の被害額も諸外国に比べ、非常に多い。
- ▶ **気候変動の増大**により、台風や集中豪雨による災害が頻発。河川・下水道・海岸の施設能力を超過する災害も多く、**安全基盤の確立が急務**。
- ▶ **首都直下地震**などが発生すると、**経済・社会機能に壊滅的な被害**を与える恐れ。
[最大死者13,000人、経済被害112兆円が見込まれる]
リスク軽減が喫緊の課題。

○自然災害被害額の国際比較 (1970-2004 構成比)



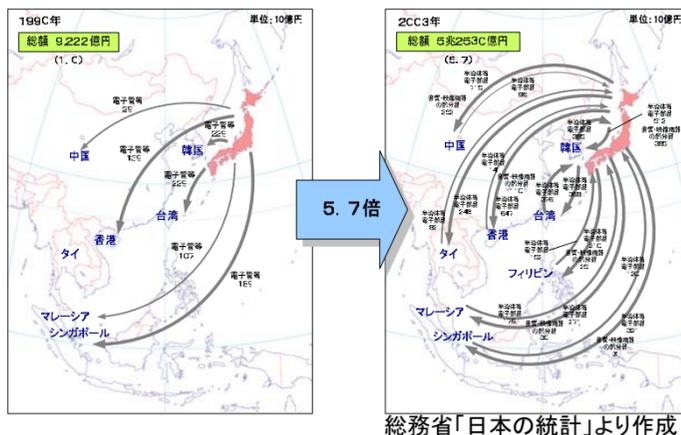
※日本の国土面積は、世界の0.25%

- ▶ **守るべき対象を明確にし**、優先的な施設整備などにより、**安全性を早期に発現**。
- ▶ 浸水想定区域の公表などと組み合わせ、**避難対策を含めた総合的な減災対策を推進**。
- ▶ 地震による**人的被害、経済中枢機能への障害を軽減**するため、被害想定に基づき、**緊急輸送道路・鉄道・港湾や住宅等の耐震化、密集市街地整備、津波対策**などを推進。

②国際競争力の強化、生産性向上のための成長基盤

- ▶ 我が国と**東アジアとの相互依存関係**の急速な進展(電子部品の取引額は5.7倍('90→'03))、**国際的なジャストインタイム**の要請の高まり。
- ▶ 我が国の**グローバル化への対応は大きく遅れており**、我が国の**経済が衰退する恐れ**。
- ▶ 東アジア地域を「準国内」と捉えた**経済活動を営めるような国際交流基盤の形成が喫緊の課題**。
- ▶ ブロック中心都市等において、東アジアや欧米諸国との国際的な都市間競争に伍していくことができるよう、**経済活性化や生産性の向上を目指して、国内外から有能な人材を引きつけ、効率的なビジネスが実現**できるような環境の整備が急務。

○東アジアとの相互依存関係の深化 (我が国と東アジア主要国との電子部品取引額の推移)



- ▶ 東アジア地域との連続的な最適物流(サプライチェーン・マネジメント)の形成に向けた、**国際拠点港湾・空港の機能強化、道路・鉄道等の国内陸海空ネットワークが連携した総合的・一体的・戦略的な物流施策等**、国際交流機能の強化を推進。
- ▶ 都市内、都市間の**円滑な移動の確保**を推進。
- ▶ 安全で就業・研究開発・教育等の環境が優れた**魅力ある都市づくり**。
大都市環状道路や民間都市開発促進など、**都市再生を推進**。

③人口減少社会・少子高齢社会に対応するための社会資本

- ▶ 商店街などの**中心市街地の空洞化**を克服し、身近な地域で、高齢者等が**歩いて暮らせるまちづくり**を推進することは、喫緊の課題。
- ▶ 経済の国際化や産業構造の転換により、**地域経済の格差は拡大**。厳しい財政状況を踏まえ、市町村合併など、**地方分権の受け皿となる地域の再編**は必至。
[総人口 : 0.92倍 1.26億人(2005) → 1.17億人(2030)]
[高齢者人口 : 1.36倍 2,539万人(2005) → 3,477万人(2030)]



(シャッター通り)



(空き地になった商店街の角地)

- ▶ **まちなか居住**や医療・福祉、公共サービスなど、機能を集約化した**中心市街地の活性化**などにより、**都市再生を推進**するとともに、**公共空間のバリアフリー化**等を推進。
- ▶ 都市内や地域間の**円滑な移動のための道路ネットワークなどの整備**。
- ▶ 市町村合併も踏まえ、地域の自立に向けた**戦略に基づく、まちづくりや地域再生を支援**。
- ▶ 人口減少地域における**防災・国土管理も課題**。

2 公共事業改革 — 限られた予算の効率的活用のための改革

小泉総理のリーダーシップの下、経済財政諮問会議での議論を踏まえ、50年ぶりの改革を実施。

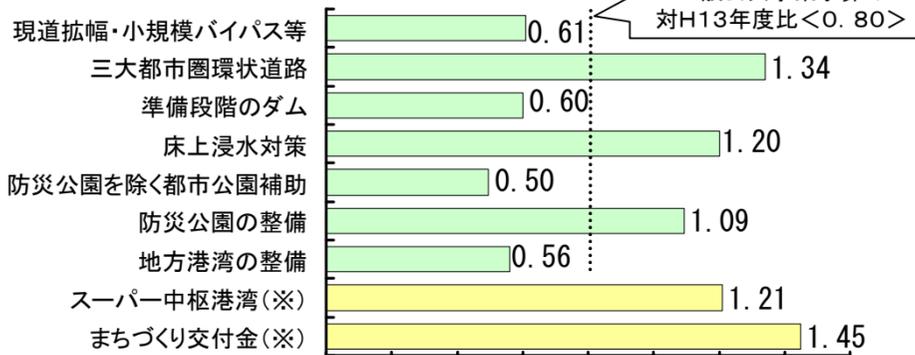
平成15年10月に、9本の事業別の社会資本整備に関する計画を一本化し、「社会資本整備重点計画」を策定。
 ・計画内容を『事業費』から、『達成される成果』に転換。〔4つの分類に沿って、15の重点目標と35の指標を設定〕
 ・社会資本整備の改革方針も明確化。今後も継続的な改革を推進。

公共事業の重点化

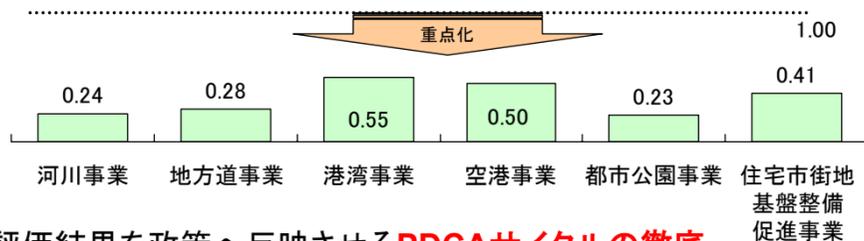
・諮問会議の「基本方針」に従って「重点4分野」に予算を重点化
 〔重点4分野が全体に占めるシェア (H14) 71% → (H17) 78%〕

各事業分野ごとにも、事業目的等に照らしてきめ細かく重点化し、**メリハリのある予算**に。

〔H17/H13の予算の伸率(当初予算)〕



・事業実施箇所数の絞り込みによって重点化等を行い、効果を早期に発現
 〔H8の箇所数を1としたときのH17の指数〕



・評価結果を政策へ反映させるPDCAサイクルの徹底

〔道路行政マネジメントの事例〕
 達成度報告書で得られた評価と知見を施策や予算へ反映
 例) 交通事故重点対策事業を創設し、対前年度1.34倍の予算を計上

・自己評価に加え、第三者の知見も活用するなど事業評価を徹底
 〔事業再評価の結果(H10-16)〕

13,046事業を再評価し、333事業を中止(総事業費約6兆円)

効率的・効果的な事業の実施

・地域特性に応じた基準見直し(ローカルルール)の導入

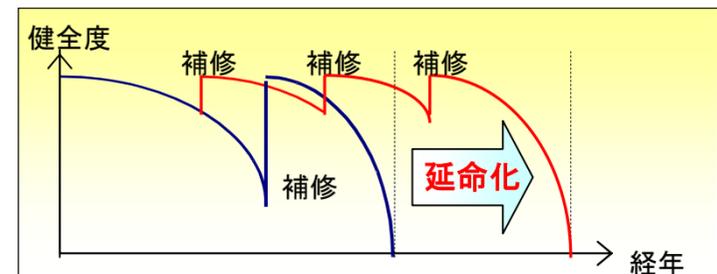
待避所の設置、見通しの確保など「1.5車線の道路整備」の導入

〔例〕京都府道丹波三和線

()内は2車線整備の場合との比較
 工期5年(10年短縮) 事業費8億円(12億円節減)

・維持・管理を含めた全体でのコスト縮減

予防的修繕により施設を延命化し、**トータルコストの縮減を図る**。



・PFIの推進

民間ノウハウによる**質の高い公共サービス**の提供、建設から管理運営まで事業期間全体を通じた**コスト削減**等を目指す。

〔事業件数〕 目標: H18年度末までに51件

(H14の3倍増: 国土交通省関係)

〔主な取組事例〕

羽田空港国際線地区の整備・運営
 中央合同庁舎7号館整備等事業 など

ハード・ソフトの総合対策

・堤防の質的強化、雨水貯留浸透施設の整備などハードの水害・土砂・津波・高潮災害対策とあわせ、円滑な避難行動等に有用な**ハザードマップの作成**、**土地利用の規制**、**誘導**などソフト施策もセットで**総合的に減災対策**を実施

・民間投資を誘導するための**基盤整備への助成**、民間投資への**金融支援**、**土地利用規制**などを**総合的に組み合わせ**て中心市街地の活性化や都市機能を集約化したまちづくり(コンパクトシティ)を推進

・スーパー中核港湾の重点的整備と**近隣港湾間の相互連携**、大都市圏拠点空港の整備と**運用の24時間化**など基盤整備とソフト施策を戦略的に組み合わせ**国際物流施策を推進**

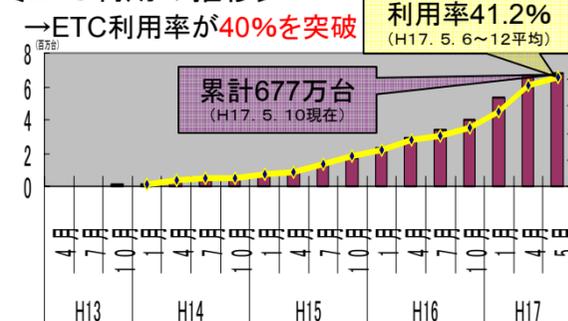
・有料道路における**多様で弾力的な料金施策**や**ETC普及促進**等、**既存施設の有効活用**による渋滞・沿道環境対策を推進

国庫補助負担金の改革

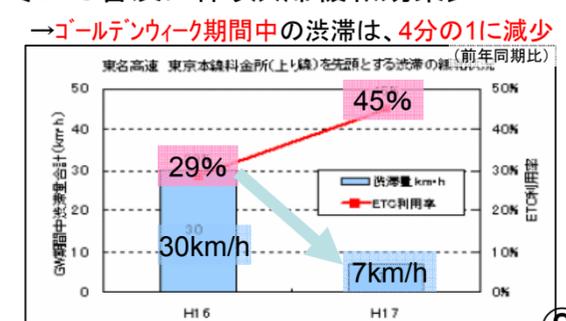
・国庫補助負担金を**広域的・根幹的な事業に重点化**し、小規模事業等への補助を廃止・縮減

・まちづくり交付金の創設など、**地方の自主性・裁量性を高める改革**を実現

〔ETC利用の推移〕



〔ETC普及に伴う渋滞緩和効果〕



3 今後の公共投資の水準

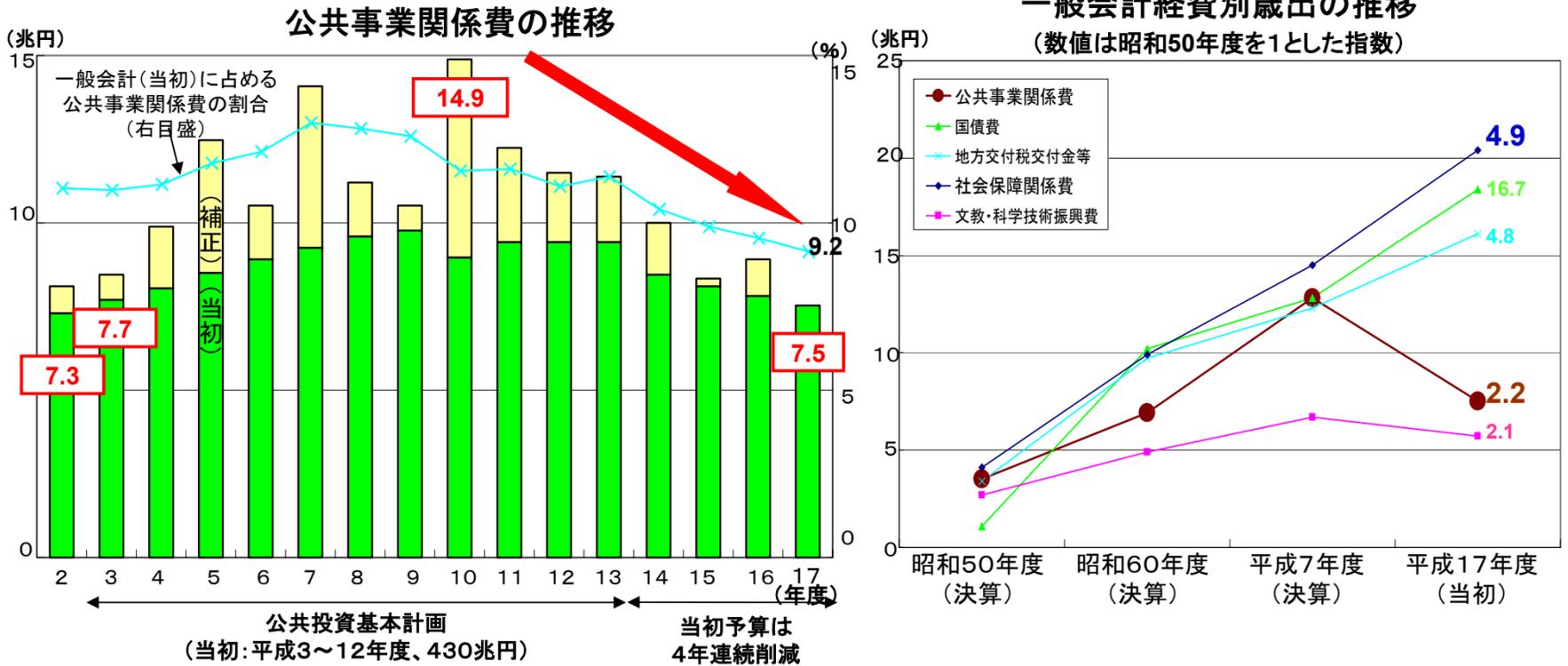
①『改革と展望』に従い削減〔平成10年度(補正後)から半減〕。

・平成17年度は7.5兆円で追加以前の水準にほぼ到達。

〔平成3年度の水準はすでに下回り、平成2年度と比較しても差は2000億円程度〕

・他の経費と比べても一段と厳しい重点化。

・一般会計に占める割合も昭和30年度以降、最低の状況〔平成17年度:9.2%〕。



②公共事業削減の影響

・防災・国際競争力・地域再生などの緊急課題への対応に著しい影響を及ぼす。

➤ 甚大な被害の再発を防ぐために実施している緊急的な災害対策に著しい影響。

・事業費が1割削減されると、福岡県御笠川の災害対策が完了しないなど、全国で約2.2兆円程度、再発などによる被害が解消されない。

・併せて、人命被害等の発生する可能性。

【福岡県:御笠川】〔H15.7:被害額2,900億円、浸水家屋3,877戸〕



➤ 東アジア地域との「準国内」物流を支える港湾の整備が遅れると、企業立地・生産計画・価格競争力等に多大な影響を生じ、我が国の国際競争力に深刻な影響。

・整備中のスーパー中枢港湾、多目的国際ターミナル、東京湾口航路等の供用開始が遅れると、輸送コスト削減等の直接効果の発現が遅れることにより、年間約800億円の経済的損失。

・港湾整備事業が約1割削減された場合、約1.0兆円の経済的損失。



➤ 羽田空港新滑走路の供用開始が遅れた場合、地域の経済社会をはじめ、我が国の経済社会に深刻な影響

・国内航空ネットワーク強化の遅延。

・国際定期便、深夜貨物便の就航を念頭においた企業活動等に大きな影響。

・羽田空港新滑走路の供用開始・国際化が遅れると、空港関連産業の売り上げ増加や交通アクセスの消費増加による生産額増加等の直接効果に波及効果も含めた場合、年間約1.8兆円の経済的損失。



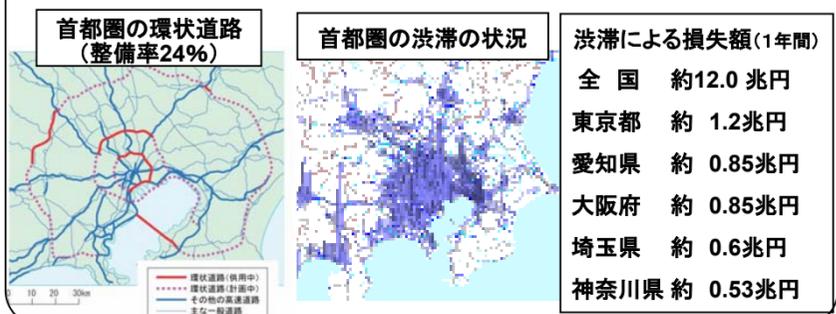
➤ 三大都市圏環状道路や開かずの踏切の解消等の事業の中断や遅延により、我が国の経済社会に深刻な影響

・効率的な国際物流が阻害されることによる国際競争力の低下、都心部渋滞の継続、環境負荷軽減の遅延など、経済社会に大きなダメージ。

・例えば圏央道〔青梅~八王子JCT、時間短縮効果は年間約338億円〕の中断や大幅な遅延を招く恐れ。

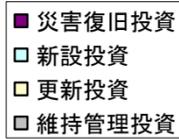
・全国で約12兆円にも及ぶ渋滞損失の改善に遅れ。

・災害時の緊急輸送道路の整備などにも影響が生ずる。

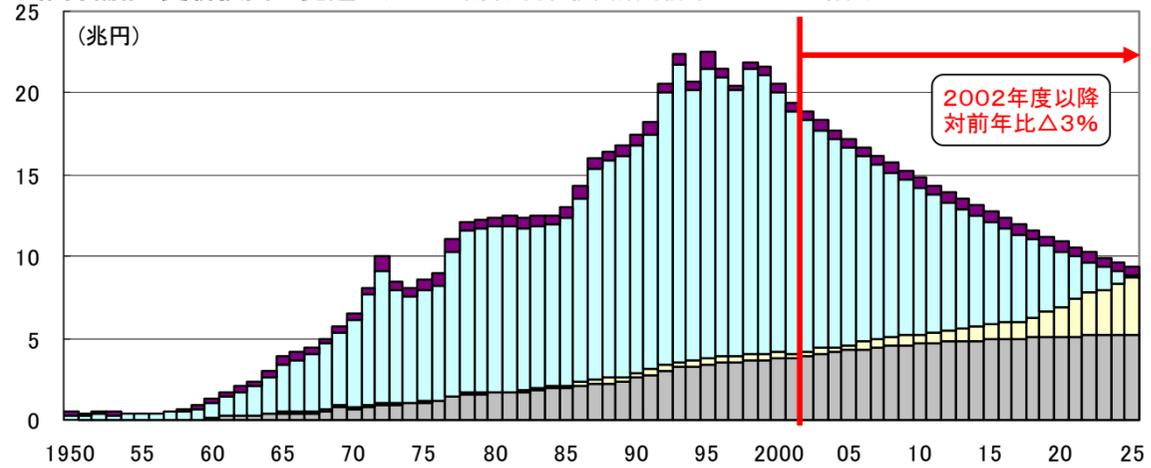


③維持補修・更新投資

・社会資本は着実に整備されてきたが、今後、維持補修・更新投資が増加。これらに対応するため、予備的修繕による延命化等によりトータルコストの縮減を図る。



○維持補修・更新投資の見通し(2002年度以降総投資額対前年比△3%の場合)

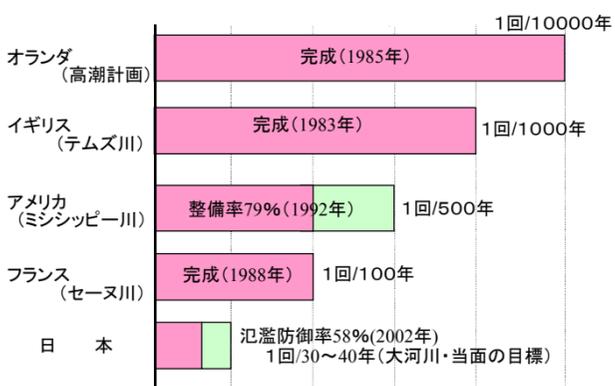


注) 平成14年度国土交通白書のデータに基づき推計

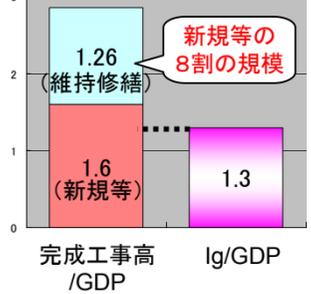
④一般政府固定資本形成(Ig/GDP)も、主要先進国とほぼ同レベルの水準。

- ・脆弱な国土と厳しい自然条件を抱える我が国は、社会資本整備に困難が伴う。特に、**防災関係投資が不可欠な特殊性。防災関係投資はIgを押し上げ。**
[テムズ川、セーヌ川などの河川整備などはほぼ完成]
- ・社会資本整備が先行した**イギリス**などは、**新規投資のほかに、約8割程度の維持・補修費を支出。**
[イギリスのIgは、**新規投資を中心に構成。維持・補修費を加えると2%を超えると推測。**]
- ・**中国**をはじめ東アジア各国は、**旺盛に社会資本整備を実施**
[1983年以降の高速道路整備] 日本+3,928km(2004), 中国+34,200km(2004)

○河川整備率

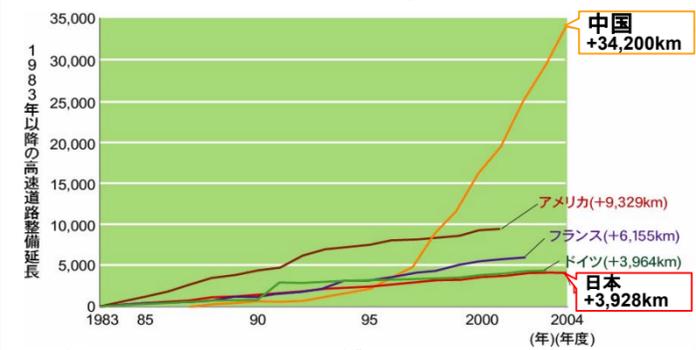


○イギリスの公的機関完成工事高における新規建設・維持補修(H14)



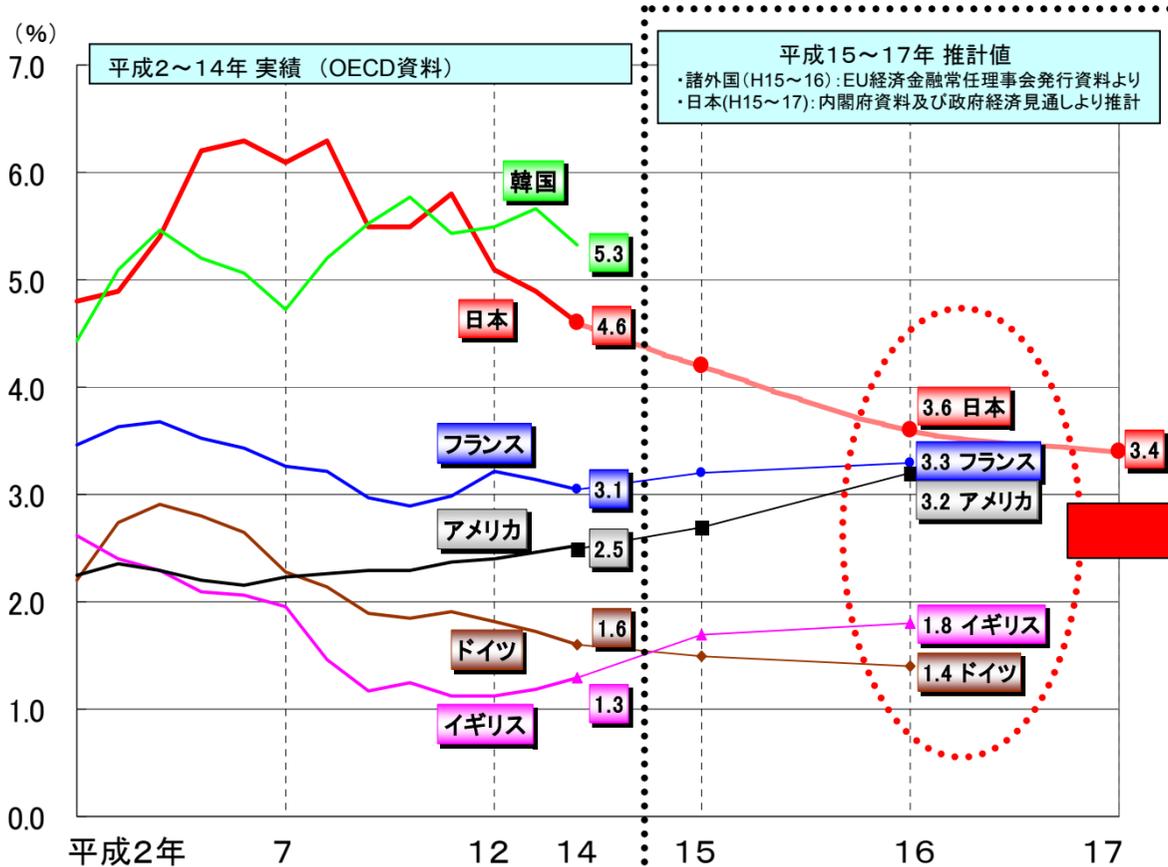
[出典] Construction Statistics Annual 2002 (英国貿易産業省)

○1983年以降の高速道路整備延長

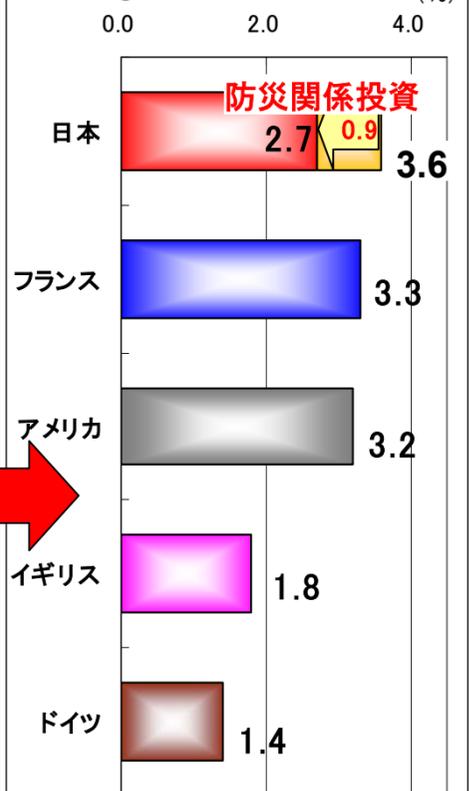


[注1] 日本: 年度末のデータ 中国、仏、米、独: 年末のデータ
[注2] 日本は高速自動車国道の延長
[出典] 仏: IRF 独: IRF, Verker in Zahlen 2004/2005 中国: 中国交通部HP、中国交通年鉴、国土交通資料 日本: 国土交通省資料

○一般政府固定資本形成の対GDP比 (Ig/GDP)



○日本の防災関係投資と各国Igの比較(H16)



※防災関係投資は投資量で試算。

厳しい財政状況を踏まえ、引き続き重点化を図りつつ、安定的な投資水準を確保し、必要な社会資本を整備することが必要。今後は、公共事業予算の削減を行う状況では無くなっている。