

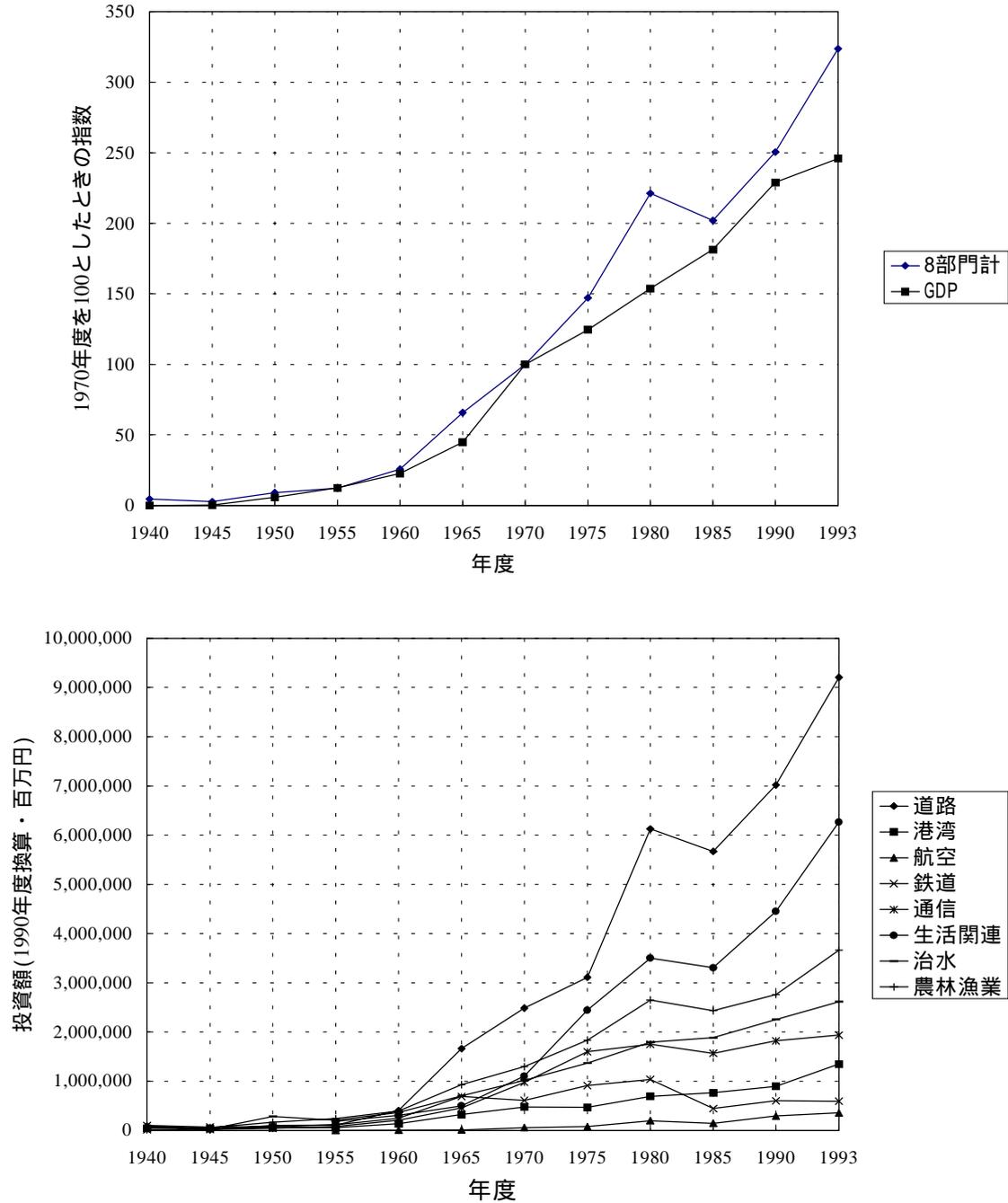
第1章 これまでの社会資本整備の変遷

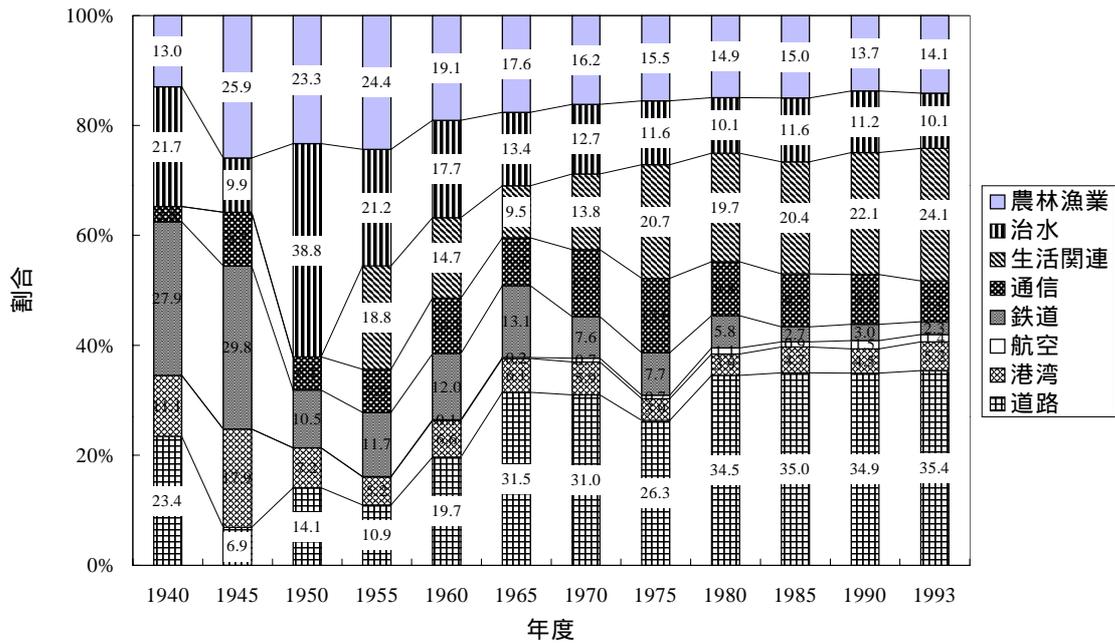
第1章 これまでの社会資本整備の変遷

(1) 戦後の社会資本整備の変遷

我が国の社会資本整備は戦後の経済社会の発展に対応して行われ、投資額も GDP の成長とともに順調に伸びてきたが、長期的な分野別推移を概観すると、時期により投資の重点が大きく変化していることがわかる(図 1-1)。戦後の各年代における社会資本整備の重点分野や各分野における施策の変遷は以下のとおりである。

図 1-1 戦後の公共事業等の推移





- 注：1．GDPについては、日本銀行統計局(1966)「明治以降本邦主要経済統計」、経済審議庁(1951)「昭和26年度国民所得報告」、経済企画庁(1966)「昭和41年度版国民所得統計年報」、同(1972)「昭和47年度国民所得統計年報」、同(1998)「平成10年度版国民経済計算年報」をもとに、1950年、1951年、1963年、1970年で接続して作成。なお、1945年はデータ欠損のため、1944年と1946年との平均値とした。
- 2．投資額については、経済企画庁総合計画局(1998)「日本の社会資本」をもとに作成。「鉄道」は国鉄・JR、「通信」は日本電信電話・NTT、「生活関連」は上下水道・都市公園等・廃棄物処理を対象として算出。
- 3．各年度のシェアについては、対象8部門の合計値を100%とし、数値が不明なものについては便宜上0として算出。

第二次大戦後の食糧確保政策(1940年代後半)

終戦とともに、食糧増産のための農林水産部門への投資が大きな比重を占めている。これらは、引揚げ・復員に伴う帰郷者・移住者のための社会政策としての一面も有している。

治水事業の強化と度重なる災害への対応(1950年代前半)

戦時中の河川事業の放置、開墾事業の推進、森林の乱伐による水源地の荒廃や水害の多発が大きな問題となっており、治水部門の投資が特筆される。なお、治水事業十カ年計画の策定がこの時期に行われた。

高度成長を支える産業基盤の整備(1960年代)

戦後復興が一段落し、その後高度成長を果たす上で必要となる産業基盤の整備が社会的要請であったことから、道路部門への投資が急増している。なお、道路法の改正、道路整備五箇年計画の策定が同時期に行われた。

地域社会づくりのための生活基盤の整備(1970年代後半)

三大都市圏への人口集中が沈静化し、地方の時代が叫ばれるなど、大都市問題や地域間格差発生への反省に基づき、住宅・都市計画・環境衛生・上下水道といった生活関連部門への投資が拡大している。

多様化・高度化するニーズへの更なる対応(1985年頃以降)

大都市圏への集中の兆しが再び見られるようになったことから、四全総で提唱された多極分散型国土形成の基礎となる交流ネットワーク強化がこの時期の課題とされた。また、人々の意識の多様化・高度化が進んだことを背景として、都市景観の向上、情報通信の高度化、沿道環境の保全といった観点からの対応がみられる。

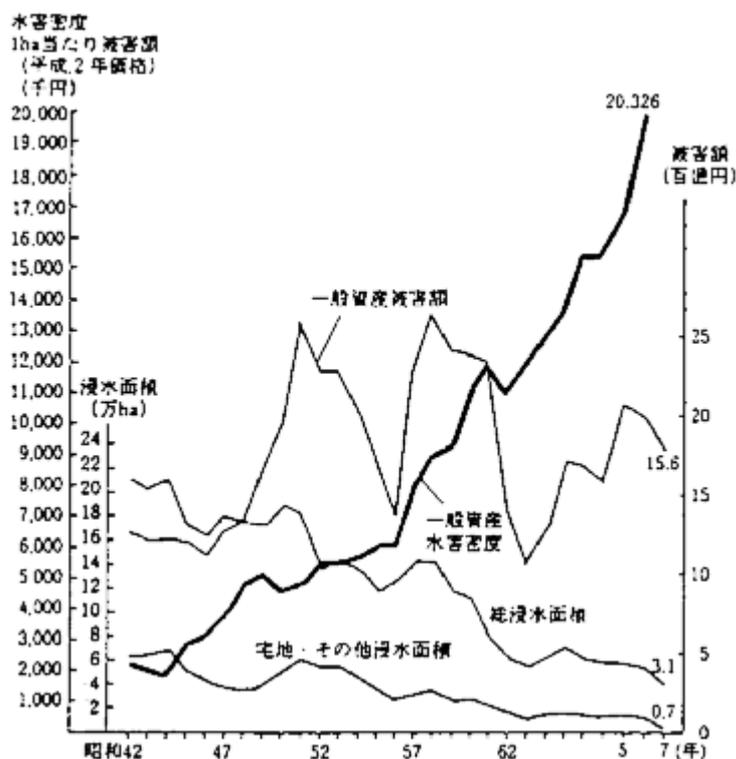
(2) 戦後の社会資本整備の効果と課題

戦後進めてきた社会資本整備は、高規格幹線道路の供用延長が7,377km(平成10年度末現在)、下水道処理人口普及率が56%(平成9年度末現在)となるなど、着実に進められてきた。しかしながら、我が国における社会資本整備は諸外国に比べ歴史が浅く、また、国土の自然状況による制約が大きく、そのことが諸外国との整備水準の格差の理由となっている。社会資本整備の役割は多種多様であるが、最も根幹的な役割である国民生活の安全性と豊かさの向上という観点から、社会資本整備による効果と課題について整理すると、以下のような点が指摘できる。

国民生活の安全性の向上

国土や人命を守る上で、安全確保のための社会資本整備は時代を超えて重視されるべき課題であり、我が国においても、河川部門・道路部門等をはじめとする取り組みの結果、例えば、水害被害面積が減少するなど、国民生活の安全性向上に貢献した。

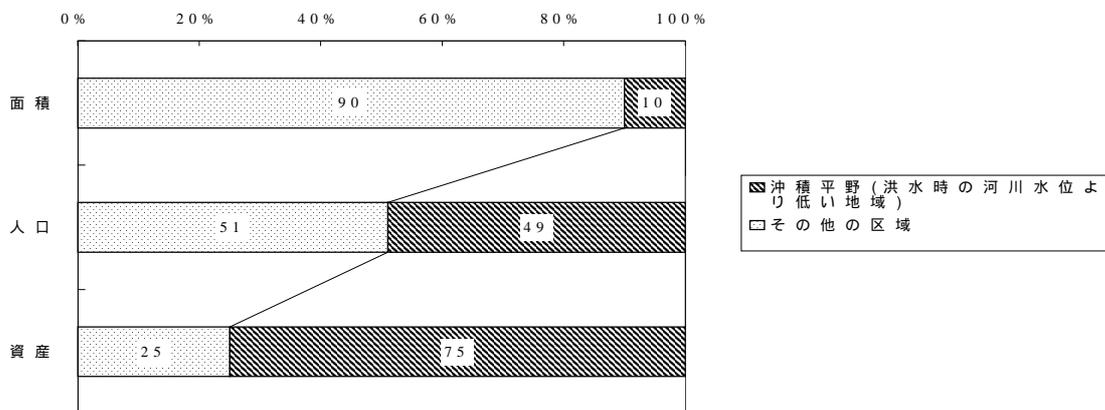
図 1-2 一般資産水害密度等の推移(過去5カ年平均)



建設省「水害統計」による。一般資産水産被害額及び水害密度は、営業停止損失を含む。

一方、我が国は地形や気象の面で特有の条件を有しており、人口や資産の集積による災害発生時の被害規模の増大、モータリゼーションの進展に伴う交通事故の発生等が課題として残されている。また、阪神淡路大震災を契機に密集市街地の脆弱性が明らかになり、安全・安心な街づくり手法としての都市防災や市街地整備が重要になってきている。

図 1-3 沖積平野への人口と資産の集中

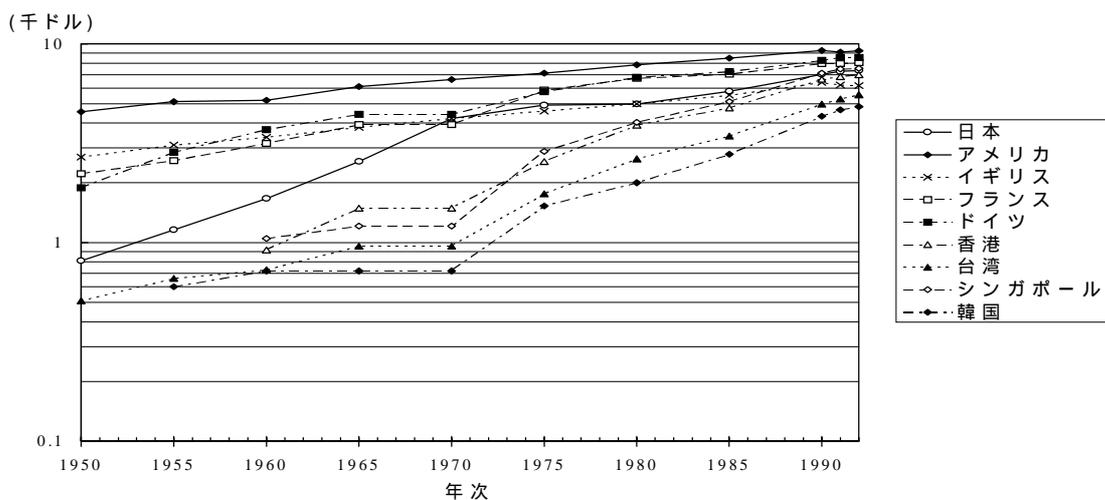


出所：建設省資料

国民生活の豊かさの向上

戦後 50 年を振り返ると、社会資本の整備水準も着実に向上してきた。全国的にみると、生活基盤の整備により地方中枢都市・中核都市の機能集積がある程度高まったほか、交通基盤の整備により移動抵抗が低下し、地域間の人的交流の活発化等がなされ、居住環境・就業機会等の向上が図られるなど、社会資本整備が我が国経済の成長に大きく貢献し、図 1-4 に示すように、1 人当たり GDP は国際的にも高水準を示すようになった。

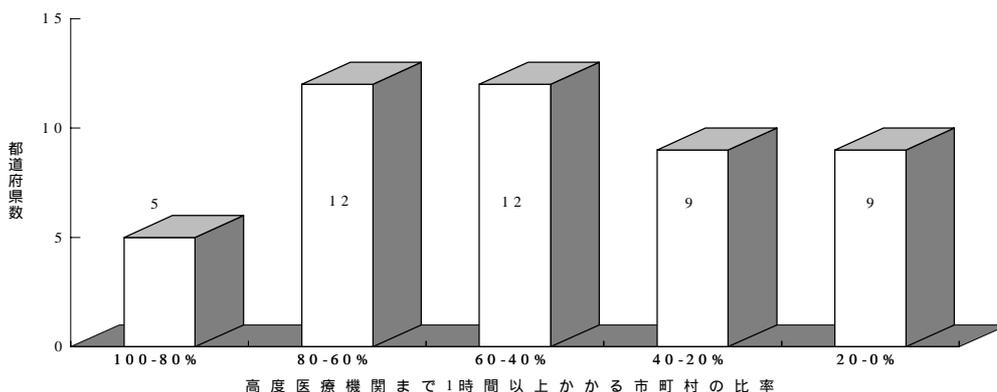
図 1-4 1 人当たり実質 GDP の国際比較(1975 年基準)



出所：経済企画庁(1994)「平成 6 年度経済白書」

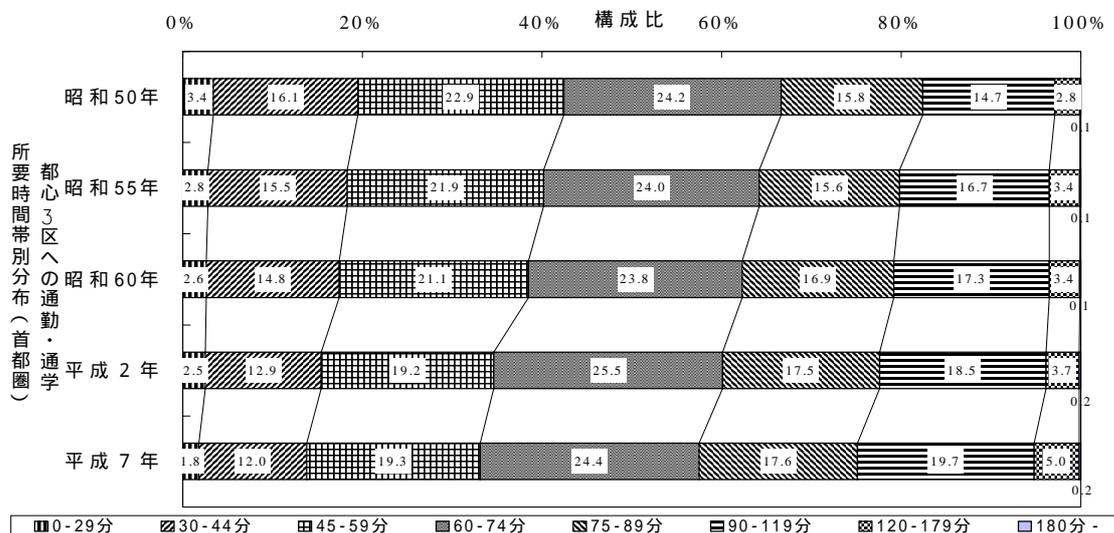
一方、年間損失金額 12 兆円(平成 6 年度道路交通センサスに基づく推計による)ともいわれる交通渋滞や、大都市圏における長時間通勤の増大やアメニティの不足、地方圏における基礎的な生活サービス享受の困難性等が現下の課題となっている。また、昨今では物の豊かさよりも心の豊かさが重視される傾向にあるが、我が国においては真の豊かさが感じられないといわれて久しく、ゆとりある生活を実現するための環境・安全・文化といった経済効率以外の価値が重視されてきている。以上を鑑みても、今後これらの問題に対処していくために社会資本整備が果たすべき役割は少なくないといえる。

図 1-5 高度医療機関まで 1 時間以上かかる市町村比率別都道府県数



出所：建設省(1998)「新道路整備五箇年計画」

図 1-6 通勤・通学者の所要時間分布の経年変化



出所：運輸省(1994)「大都市交通センサス」

このように、戦後 50 年間に於いて、公共投資の重点分野や各分野における施策の変遷等が示すように、社会資本整備が着実に時代の要請に応え、経済成長を支えてきた。しかしながら、都市集積に伴う災害発生時の被害規模の増大、高い交通事故率、阪神淡路大震災に見られるような国土の脆弱性等国民生活の安全性についての課題と

ともに、大都市部における長距離通勤の増大、アメニティの不足、地方圏における基礎的な生活サービス享受の困難性等、豊かな国民生活を実現する上で社会資本における課題も多い。

また、交通渋滞に対応して、パークアンドライド、多人数乗車、時差通勤等による交通需要マネジメント(TDM)や、マルチモーダル施策といった取り組みがすでに始められているように、いわばハード施策である社会資本投資のみに解決策を求めるのではなく、ソフト施策を併せて活用していくことなども必要とされている。

第 1 章参考文献

- ・ 運輸省(1994)『大都市交通センサス』
- ・ 奥野信宏・焼田党・八木匡編著(1994)『社会資本と経済発展』名古屋大学出版会
- ・ 経済審議庁(1951)『昭和 26 年度国民所得報告』
- ・ 経済企画庁(1994)『平成 6 年度経済白書』
- ・ 経済企画庁(1966)『昭和 41 年度版国民所得統計年報』
- ・ 経済企画庁(1972)『昭和 47 年度版国民所得統計年報』
- ・ 経済企画庁(1998)『平成 10 年度版国民経済計算年報』
- ・ 経済企画庁総合計画局(1998)『日本の社会資本』
- ・ 建設省『水害統計』
- ・ 建設省監修(1996)『国土建設の 50 年』朝日新聞社
- ・ 建設省(1998)「新道路整備五箇年計画」
- ・ 建設省(1998)「建設省 50 年史」
- ・ 沢本守幸(1981)『公共投資 100 年の歩み』大成出版社
- ・ 下河辺淳(1994)『戦後国土計画への証言』日本経済新聞社
- ・ 日本銀行統計局(1966)『明治以降本邦主要経済統計』