

# 主要論点

人口減少・少子高齢化の進展など社会経済状況の変化を踏まえつつ、次世代のためのストック形成という観点から、どのような社会資本整備を進めていくべきか。

例えば、今後30年の人口の推移は、人口規模によって大きな差があり、地方中小都市ほど深刻な状況。集落消滅の懸念も生じている。このような状況の下、どのような社会資本整備を進めていくべきか。

次期重点計画(5年間)の策定に当たって、中期的(10年程度)な重点目標をどのように検討すべきか。

重点目標に即した指標の設定に当たって、施設横断的な検討をすべきであると考えられるが、どのような指標が効果的か。また、戦略的、緊急に取り組むべき分野等について、どのような指標の設定が適切か。

現行の社会資本整備重点計画の指標は施設横断的なものは多くない。横断的な指標が適切な分野等にはどのようなものがあるか。

社会資本整備について国民が身近な変化・改善を感じられる地方ブロックごとの重点計画(重点整備方針)のあり方についてどう考えるか。特に、地方ブロックごとの重点目標・指標の設定は可能か。

7月4日に広域地方計画区域、広域地方計画協議会の組織が定められたところであるが、地方ブロックごとの重点目標・指標の設定への取組をどのように考えるか。

社会資本整備を効率的に進める上で、B / Cには限界があることから、これ以外の評価方法として、どのようなことが考えられるか。また、B / Cの評価項目等のあり方、安全分野に関する評価のあり方等についてどう考えるか。

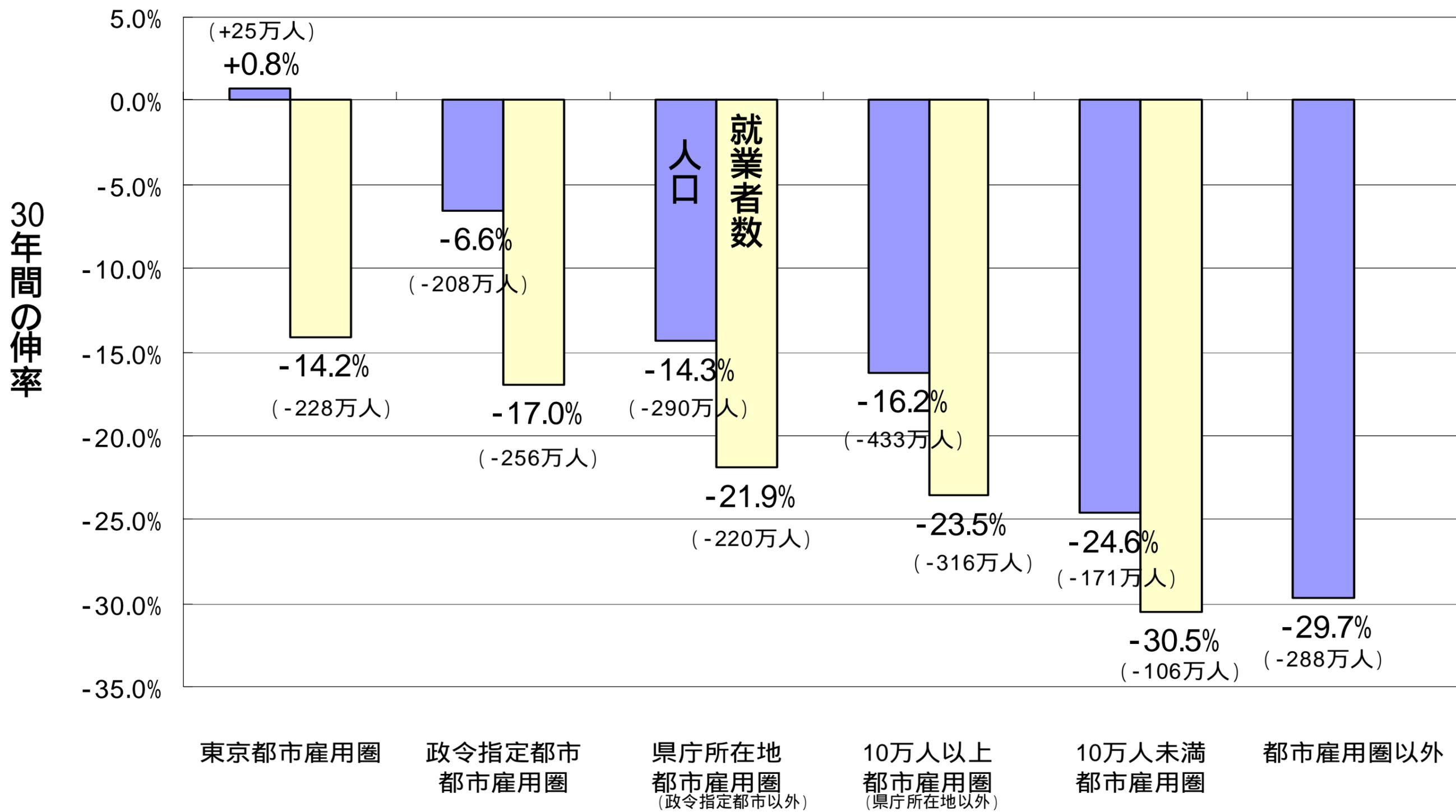
B / Cの評価項目等の充実を図る必要があるが、それ以外に事業の効率性を担保する手法は考えられないか。

社会資本整備に当たって、地域の自主性・裁量性を拡大することが要請される一方、国による地域の自立支援が求められているが、国・地方の役割分担をどのように考えるか。

三位一体改革等、地方の自主性が拡大する一方、立ち遅れた地域からは国の支援が求められている。また、EU(欧州連合)においても、地域格差の是正は重要な政策であり、国・地方の関係をどのように考えるべきか。

# 都市圏人口の推計

今後30年間の人口の伸び率は、人口規模が小さい都市雇用圏ほど大きく減少するという試算。東京都市雇用圏のみ増加(プラス成長)し、政令指定都市以下の都市雇用圏では減少(マイナス成長)の見込み。  
**就業者数はすべての都市雇用圏で大きく減少の見込み**(就業者一人あたり域内総生産等より試算)。



都市雇用圏: 中心市と、中心市へ就業者数の10%が通勤する周辺市町村を合わせた圏域。推計は全国269の都市雇用圏のデータを用いて行われている。  
 (出典) 経済産業省 地域経済研究会報告(平成17年12月)

# 集落消滅の可能性

中山間地域では集落維持が困難と考える市町村が増加。住民への生活サービス低下や国土管理上の問題の発生が懸念。

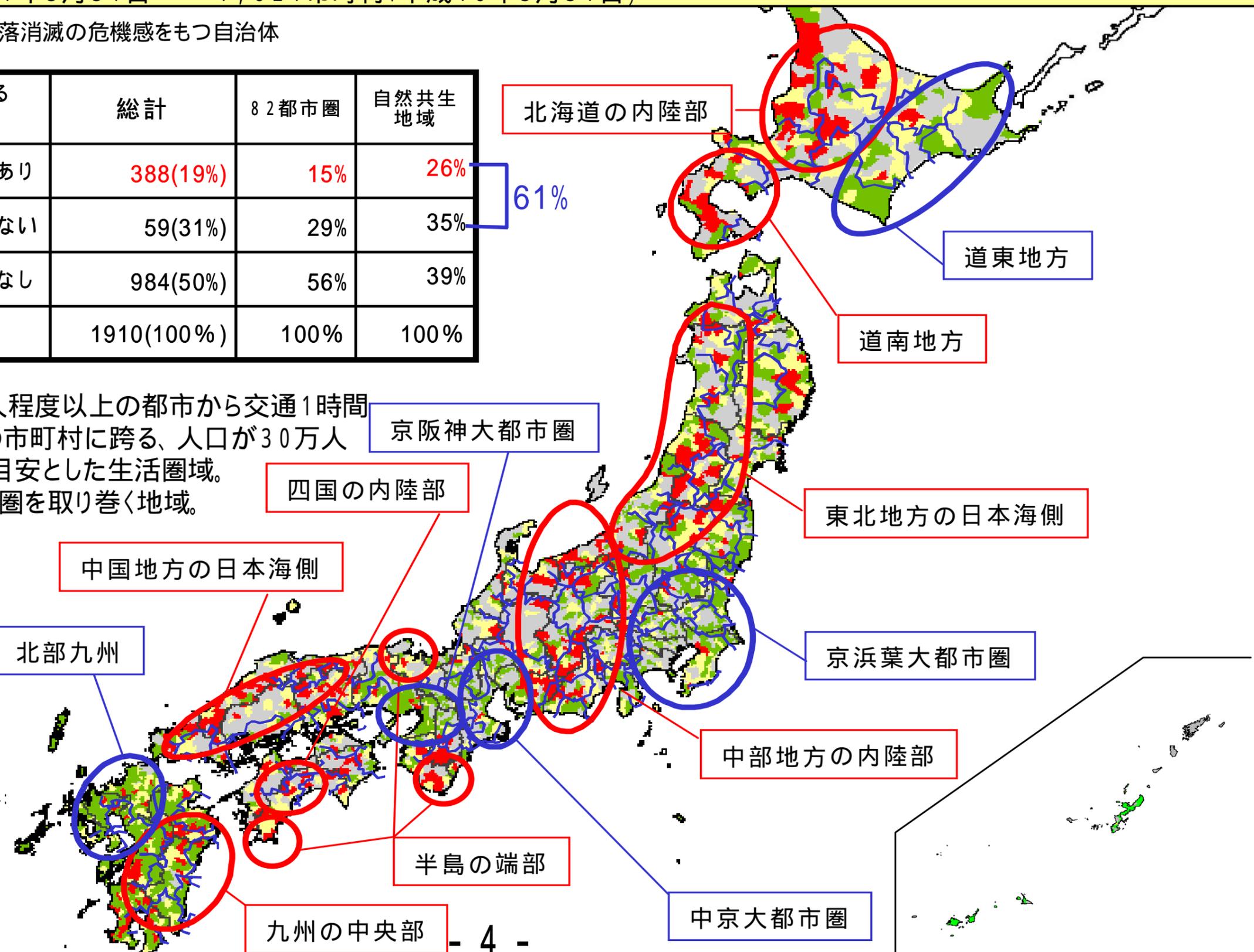
市町村合併により広域化した市町村の中においても人口が偏在が懸念。

(3,232市町村:平成11年3月31日 1,821市町村:平成18年3月31日)

集落消滅の危機感をもつ自治体

集落消滅に関する自治体の回答	総計	82都市圏	自然共生地域
<span style="color:red">■</span> 消滅の可能性あり	388(19%)	15%	26%
<span style="color:yellow">■</span> どちらとも言えない	59(31%)	29%	35%
<span style="color:green">■</span> 消滅の可能性なし	984(50%)	56%	39%
合計	1910(100%)	100%	100%

(注)  
 82都市圏:人口10万人程度以上の都市から交通1時間圏内にある複数の市町村に跨る、人口が30万人前後のまとまりを目安とした生活圏域。  
 自然共生地域:82都市圏を取り巻く地域。



○ 消滅の可能性あり  
○ 消滅の可能性なし

出典:

# 現行の社会資本整備重点計画の横断的な指標

現行の社会資本整備重点計画では、「暮らし」「安全」「環境」「活力」の4分類に沿って、15の重点目標と35の指標を設定しているが、施設横断的な指標は多くない。

## 暮らし

### 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

【旅客施設の段差解消 39% 7割強、視覚障害者誘導用ブロック 72% 8割強】  
【道路 17% 約5割】  
【信号機 約4割 約8割】  
【建築物 約3割 約4割、住宅約1割】

### 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等

【河川における汚濁負荷削減率 13%削減】  
【都市域における水と緑の公的空間確保量 約1割増】

### 良好な居住環境の形成

【市街地の幹線道路の無電柱化率 7% 15%】  
【污水处理人口普及率 76% 86%】

## 環境

### 地球温暖化の防止

### 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善

【NO<sub>2</sub>の環境基準達成率 64% 約8割】  
【夜間騒音要請限度達成率 61% 72%】

### 循環型社会の形成

### 良好な自然環境の保全・再生・創出

【回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合 約2割再生】  
【回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合 約3割再生】

### 良好な水環境への改善

【高度処理人口普及率 11% 17%】  
【湾内青潮等発生期間の短縮 約5%減】

## 安全

### 水害等の災害に強い国土づくり

【洪水による氾濫から守られる区域の割合 約58% 約62%】  
【床上浸水を緊急に解消すべき戸数 約9万戸 約6万戸】  
【土砂災害から保全される戸数 約120万戸 約140万戸】  
うち災害弱者関連施設数 約3,100施設 約4,100施設  
【津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 約15万ha 約10万ha】

### 大規模な地震、火災に強い国土づくり等

【地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消 約13,000ha 約10,000ha】  
【多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率 建築物 15% 約2割、住宅 約65%】  
【地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 約8,000haのうち、0 約3割】  
【一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合 約9% 約25%】

【災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合 66% 76%】  
【港湾による緊急物資供給可能人口 約1,900万人 約2,600万人】

### 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

【道路交通における死傷事故率 約1割削減】  
【ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 0】  
【国内航空における事故発生件数 約1割削減】

## 活力

### 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上

【国際航空サービス提供レベル 3,435億座席キロ 4,800億座席キロ、215億トンキロ 300億トンキロ】  
【国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 5%減】  
【ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間短縮 東京湾で約15%短縮】  
【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 59% 68%】  
【国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現】

### 国内幹線交通のモビリティの向上

【国内航空サービス提供レベル 1,294億座席キロ 1,500億座席キロ】  
【フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 4%減】

### 都市交通の快適性、利便性の向上

【道路渋滞による損失時間 約1割削減】  
【信号制御の高度化により短縮される通過時間 約1割短縮】  
【路上工事時間の縮減率 約2割削減】

### 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化

【国際航空サービス提供レベル(再掲)】  
【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率(再掲)】  
【国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(再掲)】  
【国内航空サービス提供レベル(再掲)】  
【隣接する地域の中心都市間が改良済み国道で連絡されている割合 72% 77%】

# 広域地方計画の圏域区分

広域地方計画に関する圏域区分により、今後、広域地方計画協議会が設置され、地域ブロックごとのあり方等の検討に着手。

## 広域地方計画(国土交通大臣決定)

ブロック単位の地方ごとに、国と都府県等が適切な役割分担の下、相互に連携・協力して策定

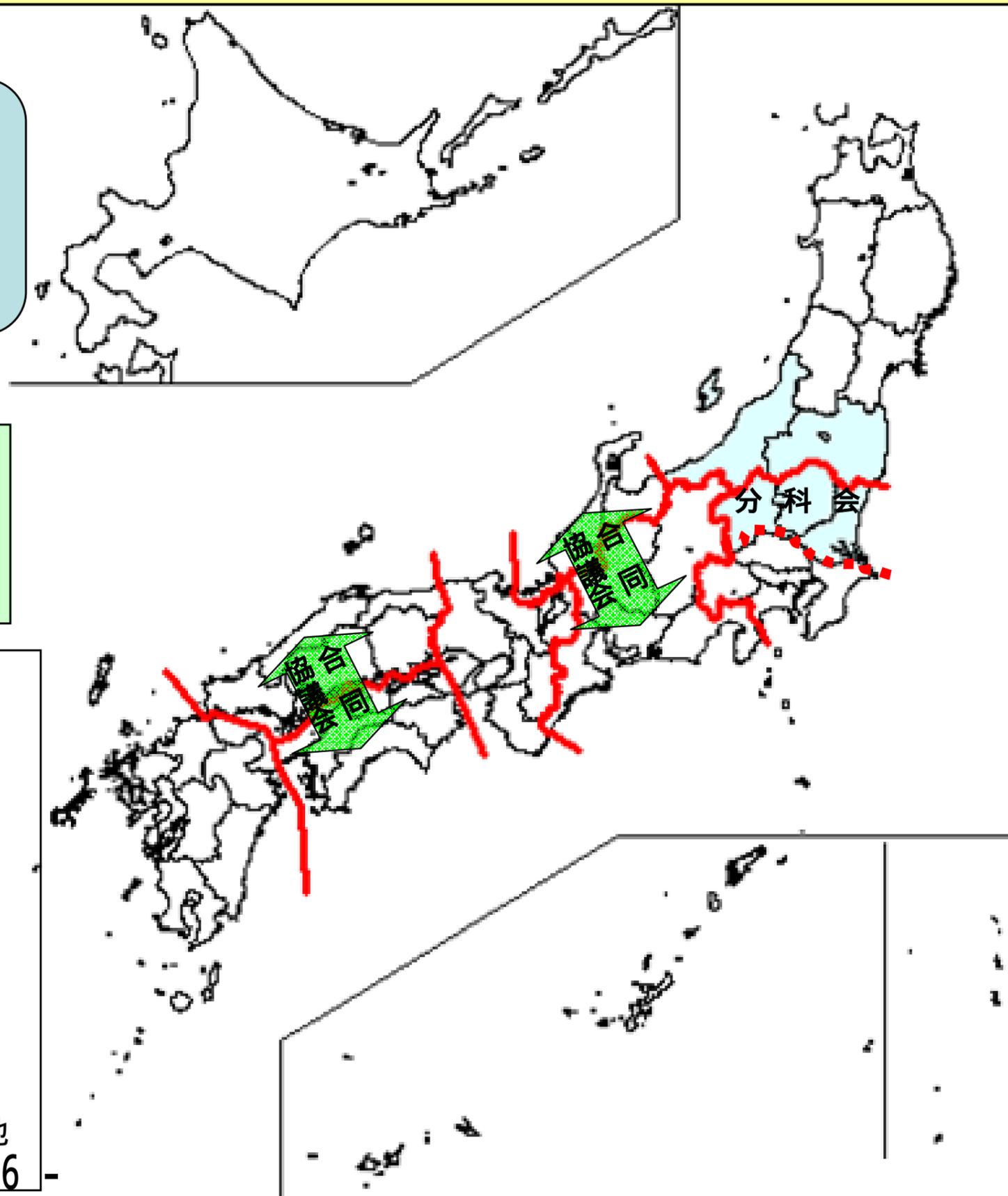
方針  
目標  
広域の見地から必要とされる主要な施策

パブリック・コメント  
計画提案

**広域地方計画協議会**  
国の関係各地方行政機関、関係都府県、関係指定都市その他密接な関係を有する者(地元経済界等)により構成

- |     |                                       |
|-----|---------------------------------------|
| 東北圏 | 青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県の7県        |
| 首都圏 | 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県の1都7県 |
| 北陸圏 | 富山県、石川県、福井県の3県                        |
| 中部圏 | 長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県の5県                |
| 近畿圏 | 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の2府4県         |
| 中国圏 | 鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県の5県                |
| 四国圏 | 徳島県、香川県、愛媛県、高知県の4県                    |
| 九州圏 | 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県の7県       |

(注) 北海道及び沖縄県は、広域地方計画の対象外。但し、隣接する広域地方計画区域には参加することが可能。



# 費用便益分析(B / C)の評価項目

国土交通省の費用便益分析では、貨幣換算の手法が確立した便益のみを評価している。

## 我が国の費用便益分析における評価項目

事業名	評価項目	
	費用	便益
河川・ダム事業	事業費 維持管理費	想定年平均被害軽減期待額
道路・街路事業	事業費 維持管理費	走行時間短縮便益 走行費用減少便益 交通事故減少便益
港湾整備事業	建設費 管理運営費 再投資費	輸送コストの削減(貨物) 移動コストの削減(旅客)
空港整備事業	建設費 用地費 再投資費	時間短縮効果 費用逓減効果 供給者便益
下水道事業	建設費 維持管理費 改築費	生活環境の改善効果 便所の水洗化効果 公共用水域の水質保全効果 浸水の防除効果

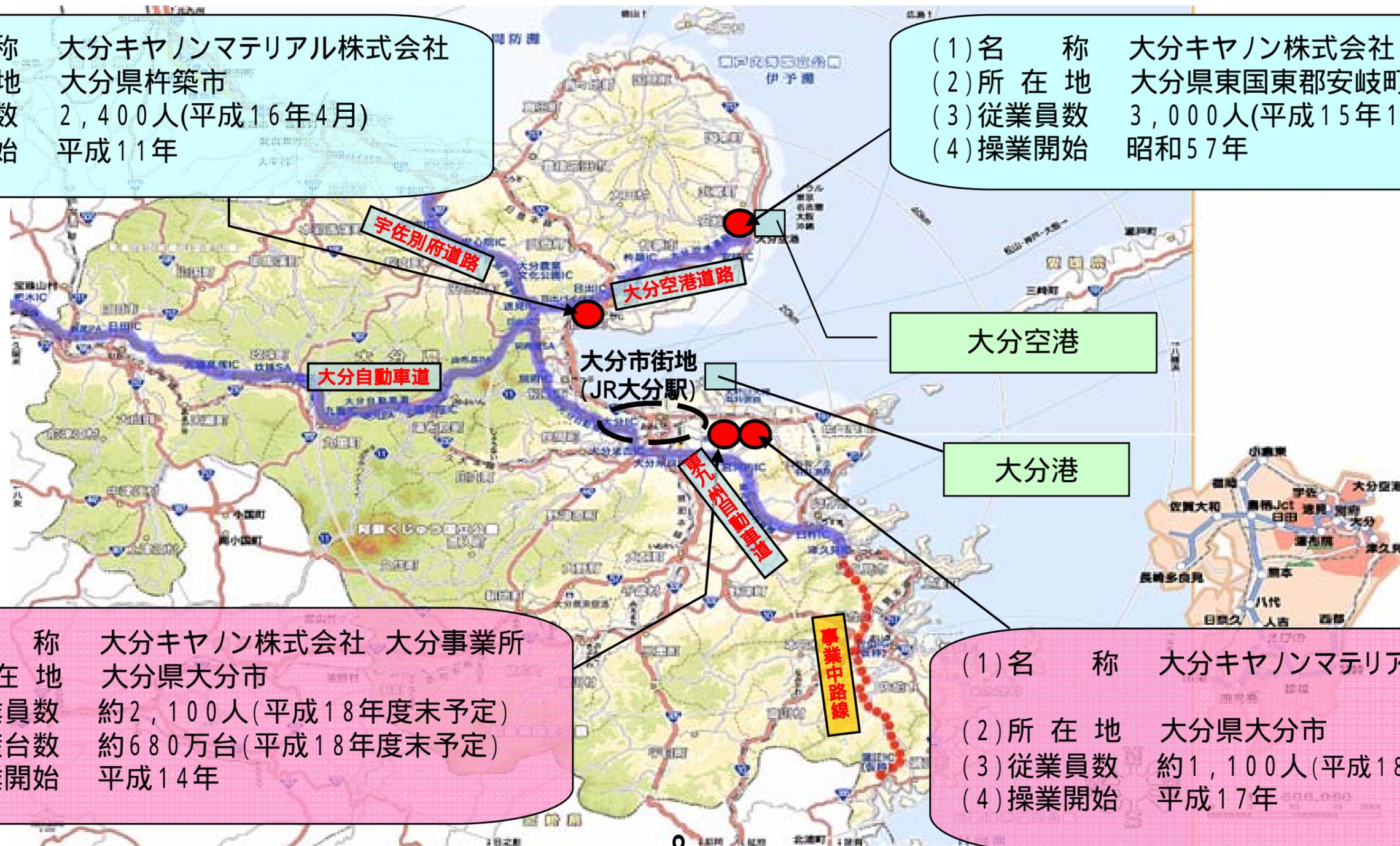
# 地域の自立に向けた戦略的投資

経済基盤の弱い地方では、地域の衰退が懸念。頑張る地域を応援する戦略的投資が必要。

「地方に行けば日本で十分産業が成り立つのですが、問題は地方に行くほど人がいないということです。道路網があれば人は集められるが、それがないと一極集中で地方は過疎になり、集中した所はコストが高いから産業が空洞化する。」 (御手洗富士夫 キヤノン株式会社社長)

- (1) 名称 大分キャノンマテリアル株式会社
- (2) 所在地 大分県杵築市
- (3) 従業員数 2,400人(平成16年4月)
- (4) 操業開始 平成11年

- (1) 名称 大分キャノン株式会社
- (2) 所在地 大分県東国東郡安岐町
- (3) 従業員数 3,000人(平成15年12月)
- (4) 操業開始 昭和57年



- (1) 名称 大分キャノン株式会社 大分事業所
- (2) 所在地 大分県大分市
- (3) 従業員数 約2,100人(平成18年度末予定)
- (4) 生産台数 約680万台(平成18年度末予定)
- (5) 操業開始 平成14年

- (1) 名称 大分キャノンマテリアル株式会社 (第2工場)
- (2) 所在地 大分県大分市
- (3) 従業員数 約1,100人(平成18年度末予定)
- (4) 操業開始 平成17年

# EU (欧州連合) で進められる構造政策 (地域政策)

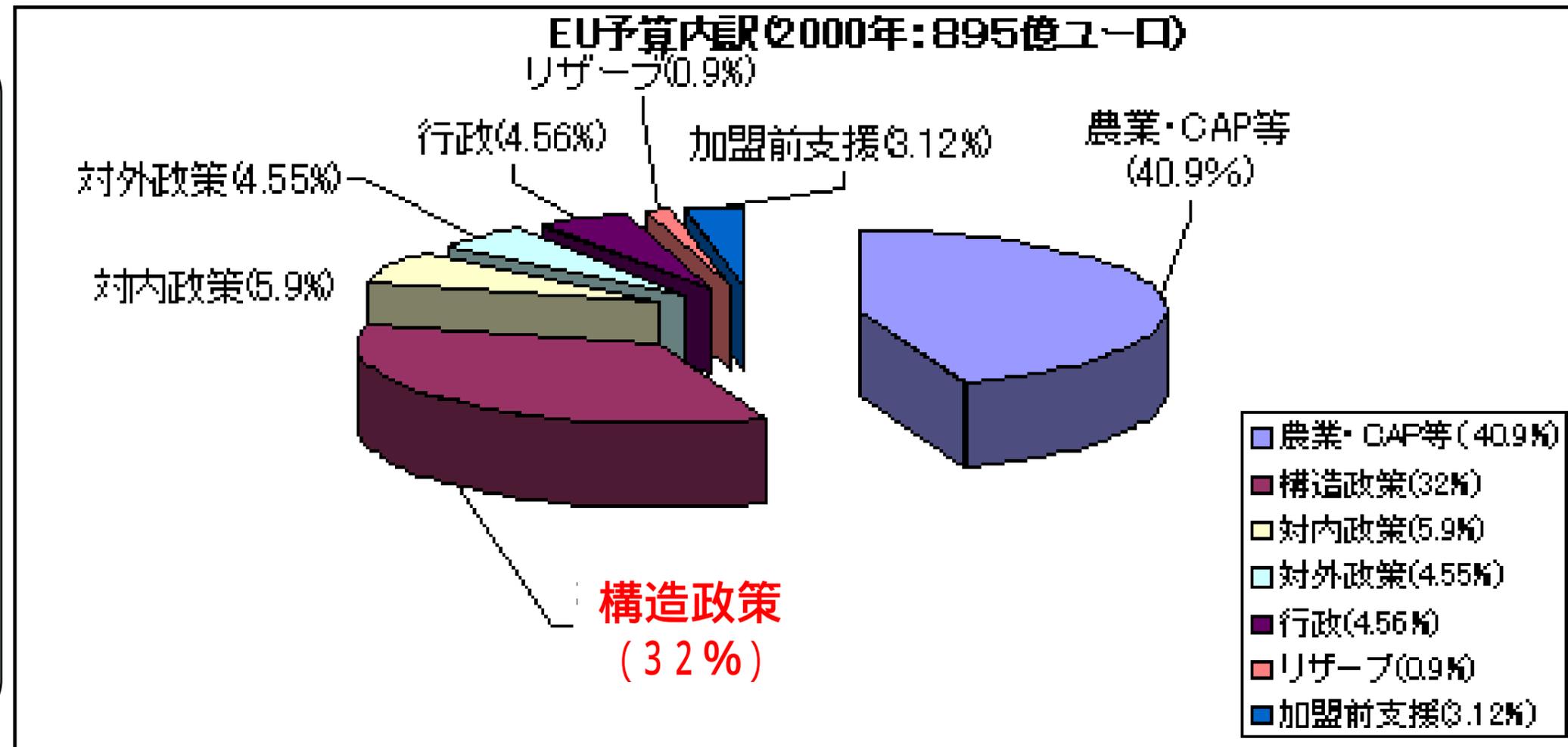
EU (欧州連合) は、「域内地域間の経済的社会的不均衡( )の是正・拡大予防を行う」ことを目的とした構造政策 (地域政策) を重点分野の一つに位置付け、財政的支援を実施。

( ) EU 15カ国平均の一人あたりGDPを100とした場合、最高はインナーロンドンの242、最低はレユニオン、ギアナ(ともにフランス海外県)、イペイロス(ギリシャ)の51。約5倍の格差。

## 構造政策に関する 予算規模

構造政策はEU総予算の3分の1を占める主要な項目。

2000年予算(右図)では約286億ユーロ。  
2000～2006年の7年間は2,130億ユーロを計画。



## 構造政策に関する加盟各国の評価

政策の存続について、加盟国から疑義は示されておらず、実施効果についても概ね前向きの評価。

アイルランド、ギリシャ、スペイン等ネット受給国(EUに対する支出よりも受取の方が多い国)は、港湾、空港、道路等大型インフラ整備等の成果に総じて満足。