

第12回経済財政諮問会議終了後解禁

参考資料

# 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



国土交通省

連絡先:

国土交通省総合政策局政策課

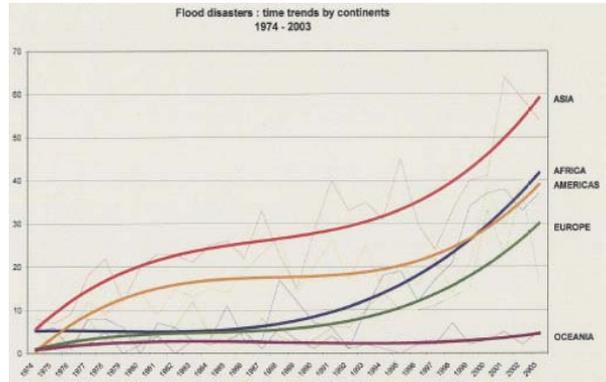
課長補佐 安邊(内線24-252)

魚谷(内線24-208)

直通:03-5253-8257

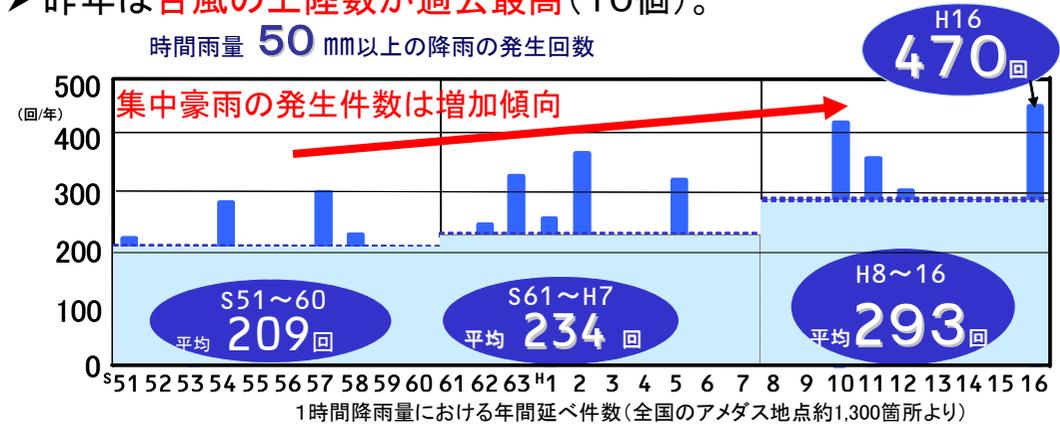
# 大規模災害と経済リスク(水害)

▶ 近年、アジアを中心に洪水の被害が増大。



ルーベン・カトリック大学災害症害研究センター(GRED)[ベルギー]資料

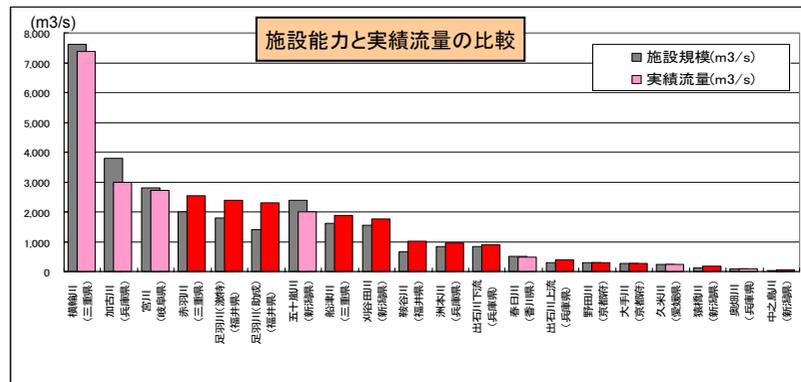
▶ 我が国では、近年、集中豪雨が頻発、  
▶ 昨年は台風の上陸数が過去最高(10個)。



1時間降雨量における年間延べ件数(全国のアメダス地点約1,300箇所より)

▶ カスリーン台風(昭和22年)と同程度の洪水が発生した場合、利根川の破堤だけで、被害額約34.5兆円、浸水家屋数約87万戸が想定(荒川の場合、約33兆円)。

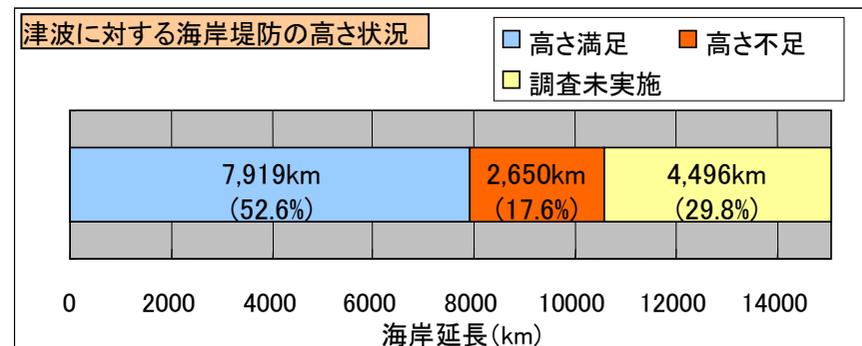
▶ 中小河川では、改修必要区間(約7万km)のうち、整備が完了している区間は3分の1程度。確実に生命・財産を守る治水施設の整備と避難体制の充実など地域の防災力を高めることが必要。



※H16に発生した豪雨災害への緊急対策(激特事業等)を実施している河川(20河川)についても約半数は施設規模を超過。

▶ 都市水害が多発しているが、下水道による浸水対策は対象区域の5割程度、都市内の中小河川の整備は4割弱しか達成しておらず、早急な安全度確保が必要

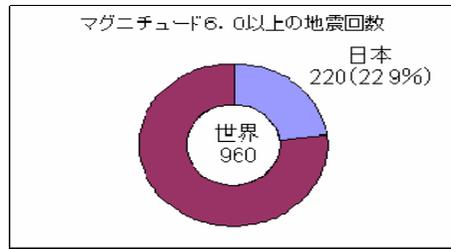
▶ 想定津波高以上の高さが確保されている海岸堤防は、5割程度。昨年度は既往最高潮位を上回る高潮が発生。海岸保全施設の整備とソフト施策を含めた総合的な津波・高潮対策の実施が必要。



# 大規模災害と経済リスク(地震)

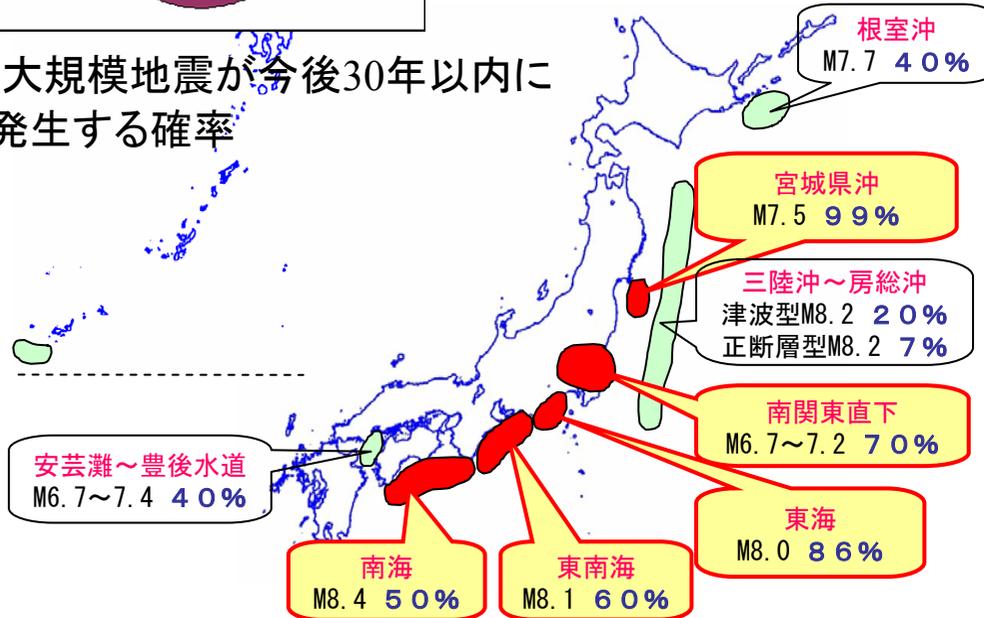
我が国は世界的にも地震大国であり、30年以内に大規模地震が発生する確率は極めて高い。  
首都直下地震が起きた場合の経済被害は**112兆円**(試算)

## ○災害を受けやすい日本の国土



日本の国土面積:世界の0.25%  
日本の経済規模:世界の12.1%  
(2003年)

## ○大規模地震が今後30年以内に発生する確率



※海溝型地震の長期評価(2005年1月1日算定値、平成17年4月13日現在、地震調査研究推進本部)を基に作成  
※東海・東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の発生確率20%以上の地震を記載

## ○首都直下地震の被害想定(中央防災会議想定)

死者数・・・最大13,000人

建物全壊棟数・・・約85万棟

### 経済被害 約112兆円

直接被害 66.6兆円  
(復旧費用)

間接被害 39.0兆円  
(生産額の低下)

間接被害 6.2兆円  
(交通寸断による機会損失・時間損失)

- ⇒ 我が国は、その国土面積や経済規模と比較しても地震災害の発生しやすい国土条件。
- ⇒ 首都直下地震被害想定**の3割以上が間接被害**であり、経済基盤にも深刻な打撃。
- ⇒ 大規模地震の発生に伴う津波の襲来により、人的被害、浸水被害、地域の孤立が懸念

大規模地震災害に対して十分な対策を講じなければ、我が国経済・社会の機能が壊滅的な被害を受ける恐れ

# 国際競争力を強化する成長基盤

我が国とアジアの相互依存関係が急速に進展する中で、我が国のグローバル化への対応は大きく遅れ。このままでは、日本企業の国際競争力が失われ、我が国の経済が衰退する恐れ

## ▶アジア地域が一体的な経済・交流圏へ(相互依存関係の深化)

- ・ 中国・ASEAN等が生産拠点・大消費地として急成長(東アジア(中国)の輸出入貨物量が激増)
- ・ 日系企業も調達・製造・販売拠点をアジアにシフト(中国は米国を抜いて最大の貿易相手国)
- ・ アジア域内物流が準国内物流化(国内物流と距離的に大差ない物流圏域、迅速・低廉化が必要)

## ▶国際物流のサプライサイド対応からディマンドサイド対応への転換の要請

- ・ 物流に対し、在庫管理やきめ細かな輸配送(ジャストインタイム)の要請の高まり

## ▶我が国の主要港湾・空港の機能充実の必要

- ・ 中国、韓国やASEAN主要国ではハブ港湾・空港の整備を推進

ソウル・仁川	3,750m×2本 (4,000m×2本新設計画)
上海・浦東	4,000m×2本 (4,000m×2本新設計画)
香港	3,800m×2本
成田	4,000m, 2,180m (2,500m延長)
関空	3,500m (4,000m新設計画)
中部	3,500m

- ・ 我が国の国際拠点港湾のコスト・サービスは諸外国と比較すると未だ低い水準

### ○輸入貨物の入港から引き取りまでの時間

- ・ 日本 : 67.1時間 (2.8日) 【輸入手続きの所要時間調査(財務省関税局)】
- ・ シンガポール : 24時間以内、韓国 : 2日以内【(社)日本物流団体連合会調査】

### ○コンテナ取扱総費用

東京港を100とした場合 → 高雄港65、釜山港64

- ・ 基幹コンテナ航路の我が国への寄港率が減少

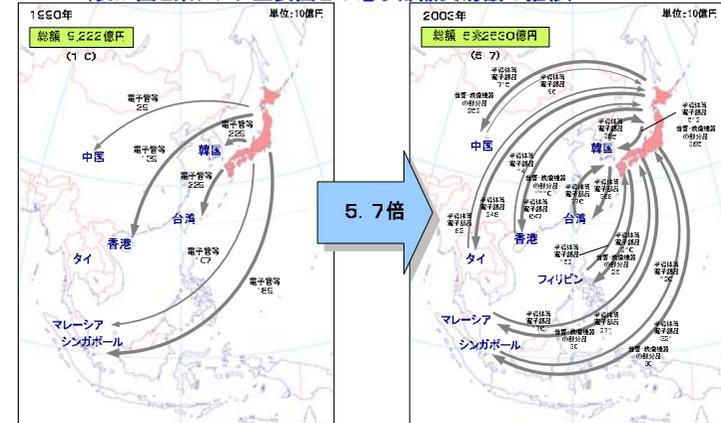
### ○東アジア～北米コンテナ航路の日本寄港率

- ・ 89%(1988年) → 49%(2004年)

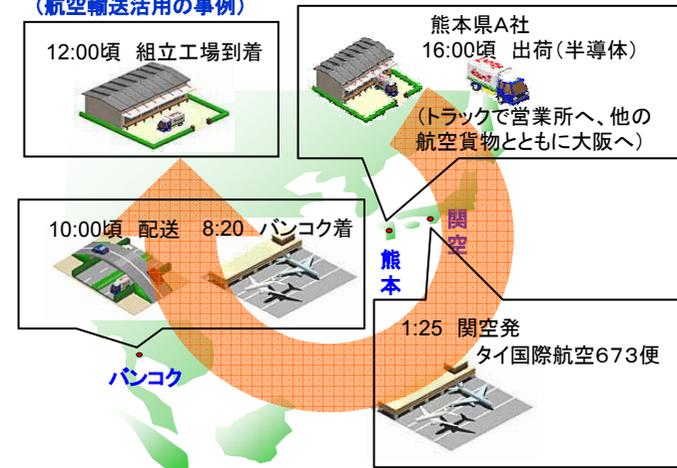
## ▶国内と一体的に捉えた総合的な物流ネットワーク構築の必要

- ・ 首都圏の環状道路の整備率が24%であるなどミッシング・リンクが存在
- ・ 国際拠点港湾・空港と道路・鉄道等の国内交通ネットワークとの円滑な接続が必要

## ○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)



## ○国際的なジャストインタイムの要請 (航空輸送活用事例)



**我が国経済の再生には、国際競争力を強化する成長基盤の形成が喫緊の課題**

特に、距離的に見て国内と大差のない圏域である東アジア地域を「準国内」と捉えて経済活動を営めるような国際交流基盤を早急に形成することが不可欠

# 人口減少社会に対応する社会資本

人口減少社会では、諸機能が集約化され、高いモビリティが確保された効率的な都市圏に再生するとともに、中心市街地の活性化や連携のためのネットワークづくりが重要。また、人口減少地域の防災・国土管理も課題。

## ○核都市を中心とした生活圏域

通勤・通学、医療・福祉、教育・文化、買物、公共サービスなど**都市的サービス**は、概ね**圏域単位**で享受されている。

ここに**91%\***の人口が居住。

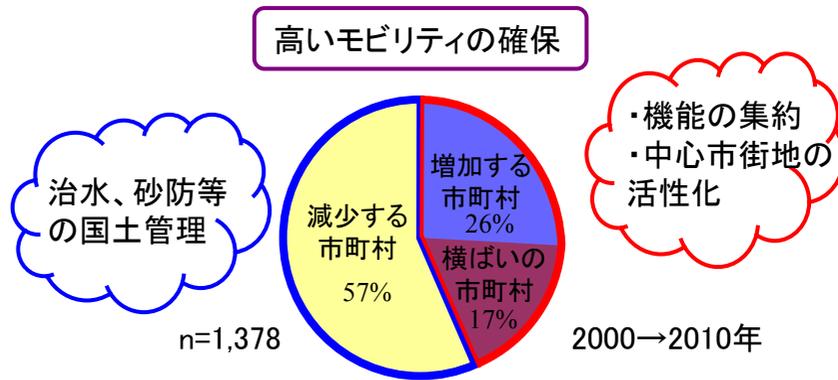
※2050年には93%に上昇。

■生活圏域に備えることが考えられる機能・施設

対象施設		
生活圏域間の連携・交流	生活圏域中心と他の生活圏域中心都市間	
中心都市へのアクセス機能	交通	鉄道駅、高速IC、高速バスストップ
	行政	中央公民館、銀行、裁判所等
	雇用	主要企業工場、業務地域、ハローワーク
	教育	高等学校
	医療	二次救急医療施設
	産業経済	大規模小売店舗 廃棄物処理施設
	文化余暇	広域公園 図書館

○ 国民の大半が居住する「生活圏域」で、今後、**人口減少**が進んでも**生活レベルを維持**できるように取り組むことが重要。

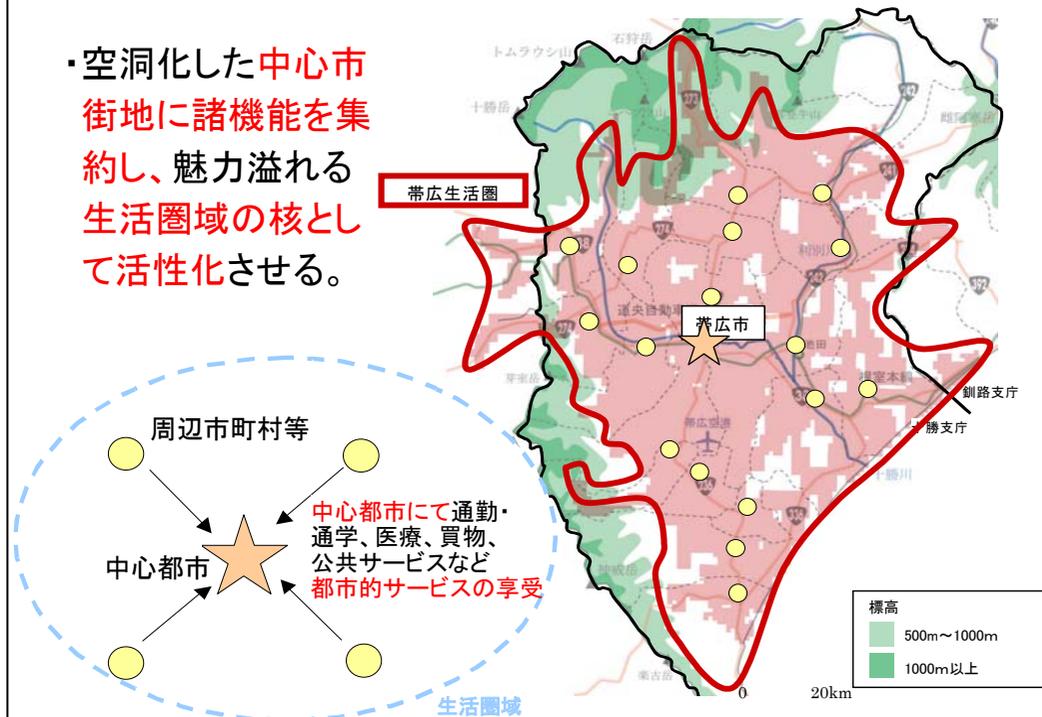
【今後10年の人口の動向(82都市圏の市町村)】



## ○取組の方向

・公益・利便等施設の**機能を集約**し、**高いモビリティ**を通じて都市的サービスを楽しむ都市構造へ。(施設の整備・維持費用が低減された**効率的な都市経営**)

・空洞化した**中心市街地**に諸機能を**集約**し、魅力溢れる**生活圏域の核**として**活性化**させる。



・地方では、人口減少により水防等の地域の防災力が低下しつつあり、確実に生命・財産を守るためのハード・ソフトが一体となった**治水、砂防等の国土管理**が一層重要。

# 社会資本整備重点計画

- 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、社会資本整備に関する事業別の計画を一本化するなど、50年ぶりの改革を実施。計画内容を「事業費」から、国民から見た「達成される成果」に転換。
- 実施に当たっては、重点化を行うとともに、事業評価、コスト縮減、PFI活用などの改革を推進。

## 9本の事業分野別計画

- 道路
- 交通安全施設
- 空港
- 港湾
- 都市公園
- 下水道
- 治水
- 急傾斜地
- 海岸

一本化

重点化・集中化のための  
計画に転換

注・二重枠の事業分野別計画は、各々の緊急措置法があったもの

## <社会資本整備重点計画> (平成15年10月閣議決定)

※平成15年度以降の5箇年間を計画期間

### ○対象とする社会資本整備事業

道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸（民間との連携による取組やソフト施策も含む）

### ○主なポイント

#### ①国民から見た成果目標を明示

- ・「暮らし・安全・環境・活力」の4分類に沿って、15の重点目標及び35の指標を設定

#### ②社会資本整備の改革方針を決定

- ・事業相互間の連携の強化
- ・事業の構想段階から住民参加を推進
- ・技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化
- ・事業評価の厳格な実施などPLAN-DO-SEEの強化
- ・入札・契約の適正化
- ・PFIなど民間資金・能力の活用
- ・国庫補助負担金について地方の裁量の向上

#### ③国・地方公共団体・国民の間の対話手段として活用



# 必要な施策、事業への重点化

## (公共投資の重点化)

重点4分野を中心に雇用・民間需要の拡大に資する分野に施策を集中しつつ更に絞込みを図るため、整備水準、整備の緊急性、国と地方の役割分担等の観点から、きめ細かく重点化を図る。また、安全で安心な都市・地域づくりの観点から、災害への対応にも十分配慮する。

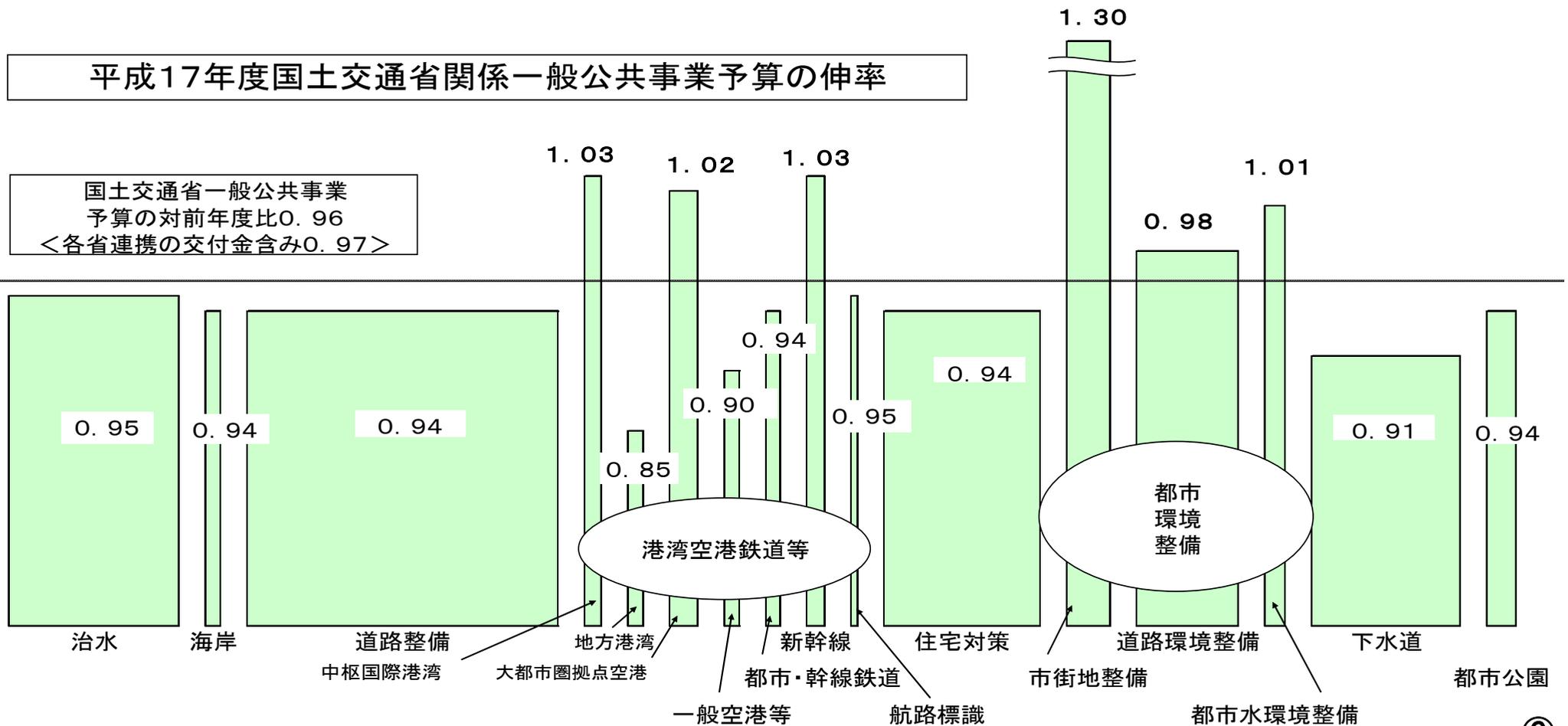
具体的には、三大都市圏環状道路、中枢国際港湾、大都市圏拠点空港等我が国の競争力の向上に直結する投資を推進するとともに、地方の自主性を尊重しつつ、民需を喚起するような都市機能の高度化、災害対策、公共空間のバリアフリー化、リサイクルの推進等の課題について、事業横断的に取り組む。

他方、上下水道、大規模ダム、都市公園、地方道、地方港湾、地方空港等について、「平成16年度予算編成の基本方針」で示された方針に基づき、引き続き厳しく見直しを行う。また、地域間の予算配分は、整備状況を踏まえて弾力的に行う。

(平成17年度予算編成の基本方針「Ⅲ. 5. 社会資本整備」より抜粋)

平成17年度国土交通省関係一般公共事業予算の伸率

国土交通省一般公共事業  
予算の対前年度比0.96  
<各省連携の交付金含み0.97>



# 公共事業の効果的・効率的な実施のための改革(1)

公共事業改革を一層進めるため、事業評価の徹底、新たな視点からの施設整備への取り組み等を進める。

## 早期に安全度を高め、被害を最小化する 「減災」への取り組み

- ・今後、投資余力に限られる中では、
  - (1) 全てを同様に守るのではなく、守るべき対象により手法を選択するなどのハード整備の質的転換
    - ・防災施設等の整備状況の調査・評価・公表
    - ・土地利用状況に応じた安全度の確保
    - ・効果的な災害対策の観点からの土地利用の誘導等
  - (2) 施設の機能をより効果的に発揮させることも踏まえた本格的なソフト対策の展開
    - ・ハザードマップの全国的緊急配備
    - ・浸水想定区域等の区域指定の拡大
    - ・避難の目安となる水位情報の提供 等
- に取り組んでいくことが重要。

「総合的な豪雨災害対策についての緊急提言(平成16年12月)」  
(社会資本整備審議会河川分科会豪雨災害対策総合政策委員会)より

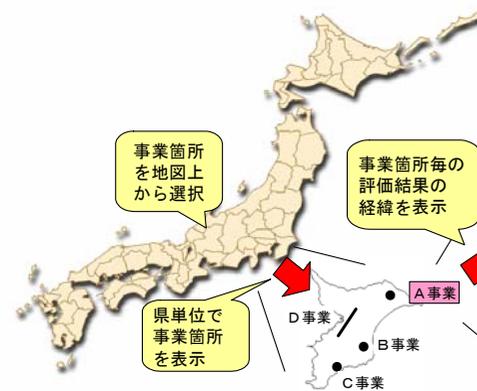
## 事業評価の徹底

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図る。

- ・新規事業採択時評価 (平成10年度～)
- ・再評価 (平成10年度～)
- ・事後評価 (平成15年度～)

▼ 事業評価カルテ (例)

事業名	A事業	事後評価
担当課 (担当課長名)	〇〇局〇〇課 (課長 〇〇〇〇)	
評価年度	平成〇年(完了後〇年)	再評価
事後評価結果	・費用対効果分析の要因の変化 ・事業の効果の発現状況 ・環境への影響 ・社会経済情勢の変化 等	
事業評価監視委員会の意見		新規採択時評価
事後評価を踏まえた対応	・改善措置の必要性 等	
継続/中止の判断	継続	
算定根拠		



【参考】H10～16までの事業再評価結果  
13,046事業を評価した結果、**333事業**  
(総事業費約6兆円)を中止

	評価件数	中止件数
河川・ダム事業	3,861	135
港湾整備事業	691	84
道路・街路事業	2,381	27
その他	6,113	87
合計	13,046	333

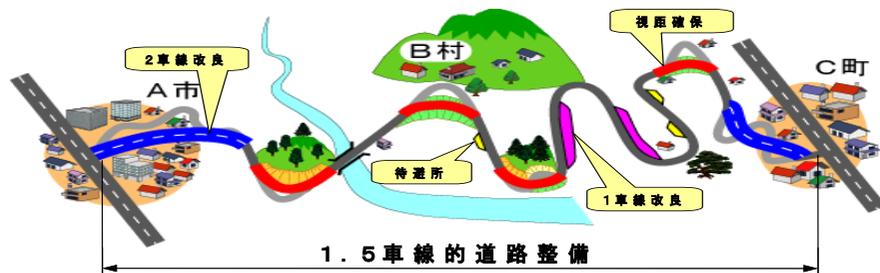
○各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、**事業評価カルテ**として一括整理、インターネットで公表(平成16年度～)

# 公共事業の効果的・効率的な実施のための改革(2)

公共事業の重点化と併せて、公共事業の全てのプロセスを見直し、**効果的・効率的な実施のための改革**を引き続き推進

## 地域の特性に応じた基準の見直し(ローカルルールを導入)

道路整備のスピードアップ、コスト縮減、環境負荷の軽減を図るため、「**1.5車線の道路整備**」の導入

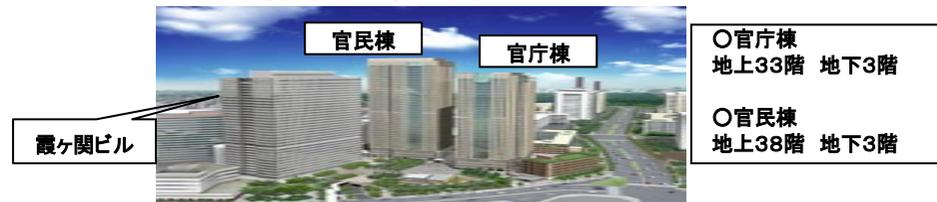


【整備事例】京都府道丹波三和線(工期5年、事業費約8億円)  
2車線整備に比べ、**工期10年短縮、事業費12億円縮減。**

## PFI事業の一層の推進

事業分野・事業類型等の拡大を図るとともに、平成18年度末までに国土交通省関係の**PFI事業件数を3倍増**する目標を設定

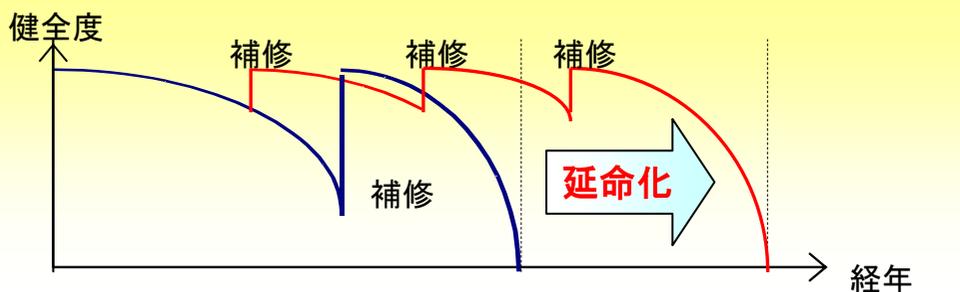
中央合同庁舎7号館イメージ



【PFI手法を活用した中央合同庁舎7号館整備等事業】  
○トータルコストの低減額(VFMの額) 45億円(全体事業額の5%弱)

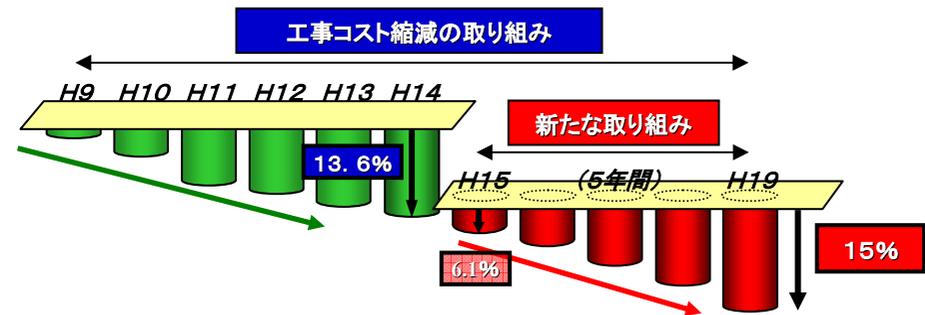
## ライフサイクルコストを考慮した維持管理の推進

・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。



## 公共事業コスト構造改革プログラム(H15. 3)

平成15年度から5年間で、平成14年度の標準的な公共事業コストと比較して、**15%の総合コスト縮減率**を達成することを目標。





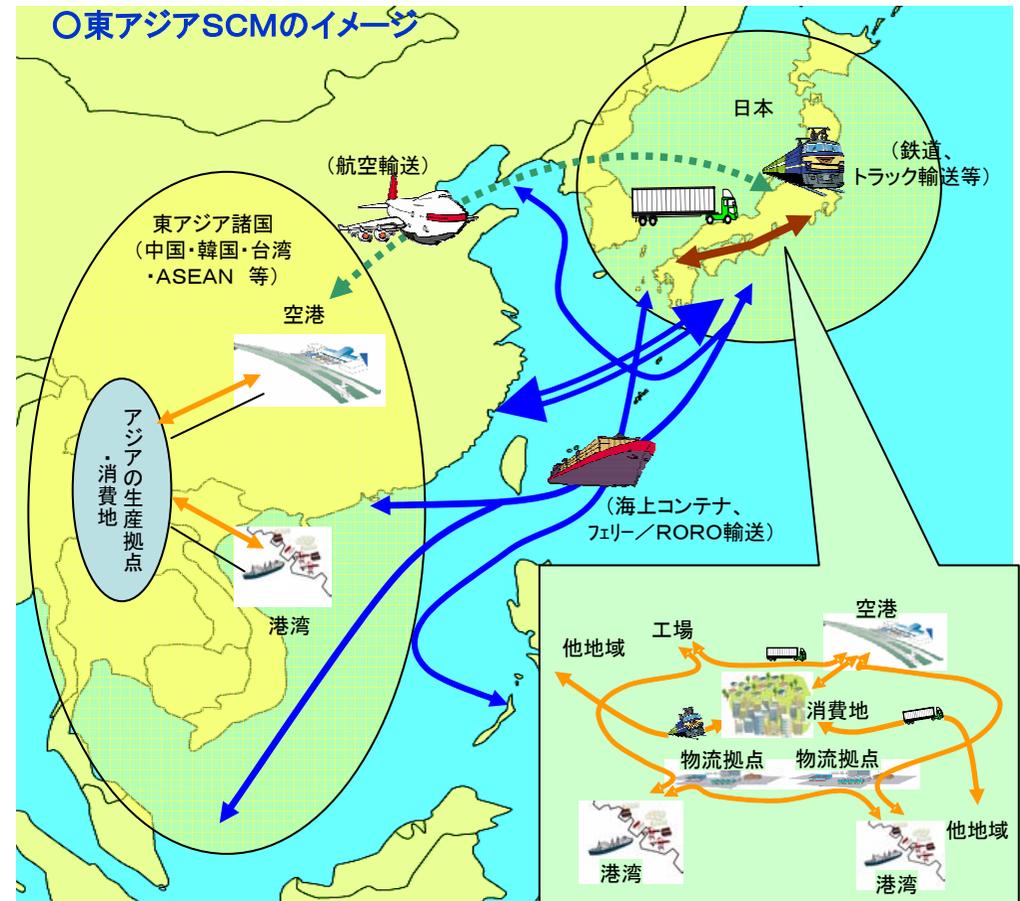
# 社会資本整備とソフト施策の連携 ～総合的な物流施策～

国際拠点港湾・空港等の物流基盤整備と、管理運営の効率化、輸出入手続き円滑化等のソフト施策を戦略的に組み合わせた、国際物流施策を推進

東アジア地域との水平分業を支えるSCM(サプライ・チェーン・マネジメント)形成に向けた国内陸海空ネットワークと連携した国際的な複合一貫輸送基盤の形成など、アジア地域における最適物流の実現に向けた総合的・一体的・戦略的な物流施策を推進

## 施策展開の方向

- スーパー中枢港湾における基幹航路確保
  - ・ターミナル機能の強化、近隣港の機能分担明確化
- 東アジアとの物流機能を重視した国際海上コンテナ・フェリー港湾等の整備
  - ・東アジア地域の水平分業を支える「東アジアSCMゲートウェイ港湾」
- 大都市圏拠点空港の整備・活用
  - ・24時間空港の整備・活用、深夜・早朝国際航空便の充実、羽田空港の活用
- 国際海運・航空と国内トラック・海運・鉄道・航空によるスピーディー・シームレス・低廉な交通ネットワークの形成
  - ・主要港湾・空港、物流拠点への接続性の改善
  - ・環状道路などのミッシングリンクの解消
  - ・海運、鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築
- 国際ロジスティック・ハブの形成
  - ・高度化・多様化する荷主ニーズに対応するロジスティックハブ形成を促進(在庫管理、流通加工、クロスドック等の機能集約)
- 輸出入・港湾・空港手続きの簡素化・電子化
- 国際物流セキュリティの確保

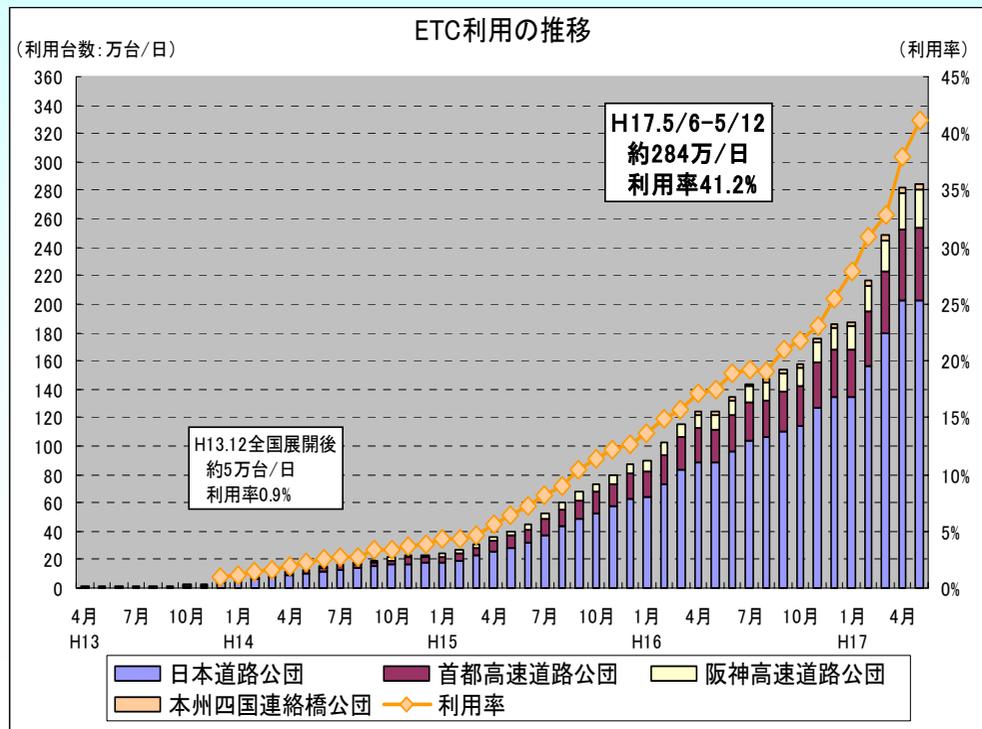


# ハード・ソフトの総合対策 ～ETCの普及による渋滞緩和推進～

ETCレーン整備、料金割引、車載器の低価格化、登録手続きの迅速化によりETCが利用しやすくなり、一部料金所では渋滞も減少

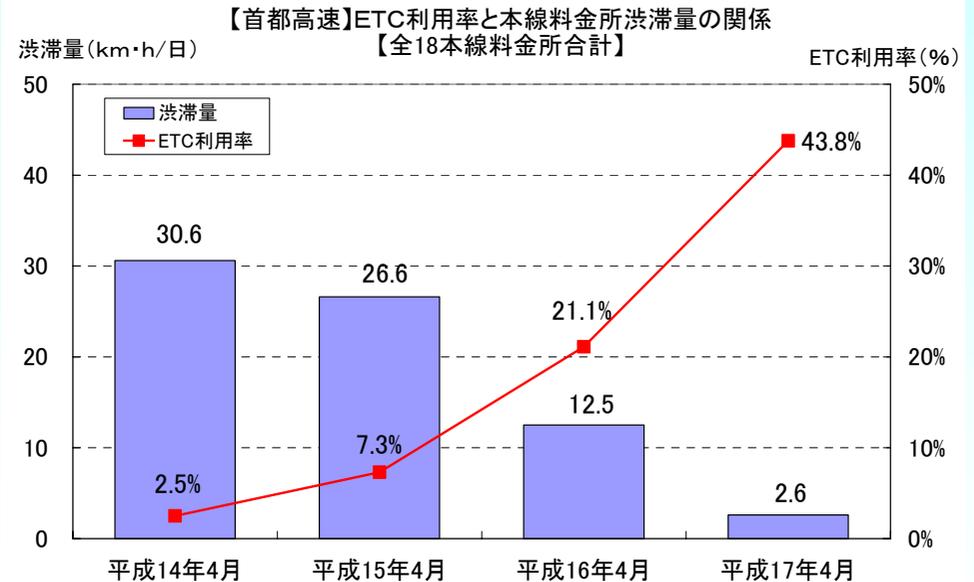
## ○ソフト施策の実施

- ・ETC利用可能料金所の全国拡大  
(平成16年4月 基本的に全ての料金所で利用可能)
- ・ETC利用者を対象とした料金割引の実施
- ・車載機購入支援の実施や車載器の低価格化 等  
→ETC利用率が40%を突破  
(平成17年5月6日～12日の平均利用率41.2%)



## ○ETC普及に伴う渋滞緩和効果

- ・平成17年4月の首都高速道路本線料金所の渋滞は、平成14年4月と比較して**約9割減少した**。
- ・ETCを利用されない方も渋滞から解放され、料金所の通過が便利になっている。

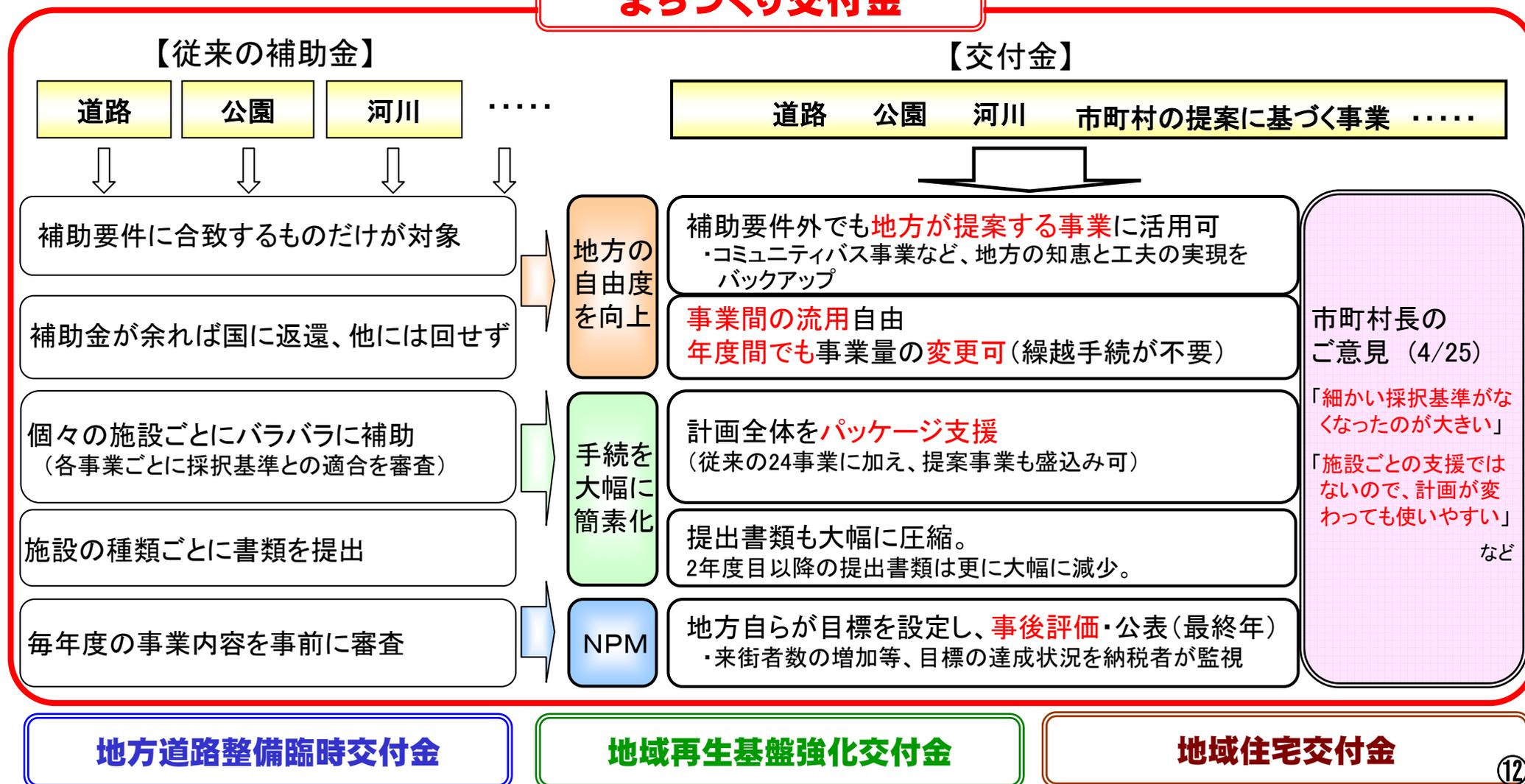


※図中のETC利用率は、首都高速道路本線料金所のみのもので月間平均値である。なお、ここで渋滞とは、時速20km以下の時をいう。

# 地方の自主性・裁量性を高める交付金

- 従来の補助金とは全く異なる、市町村の自主性や裁量性を追求した「まちづくり交付金」を創設(H16)。
- 手続負担も大きく軽減。事前審査から事後評価へ。
- 平成17年度には、地域再生基盤強化交付金〔地域再生のための道、汚水処理施設、港の整備費〕を設け、省の壁を越えて内閣府に予算を一括計上、ワンストップ窓口の設置で地方負担を軽減。

## まちづくり交付金



# 厳しい国土条件と防災関係投資

我が国は脆弱な国土と厳しい自然条件のため、①防災関係投資が不可欠、②欧米に比べ社会資本整備が困難、等の特殊性がある。

○我が国全体の投資水準は、防災関係投資を差し引くと、諸外国に比べ一層低下すると見込まれる。

## 防災関係投資の対GDP比(試算)

- 国土交通省の防災関係費(平成16年度)
  - 国費: **2.9兆円** (当初:2.0兆円、補正:0.9兆円)
  - 事業費: **4.4兆円** (2.9兆円×1.5)
  - (国土交通省平成16年度当初予算より推計)
- 事業費/平成16年度GDP
  - 4.4兆円/505兆円≒**0.9%**

○急峻な山脈、軟弱地盤や断層等、独特な地形・地質条件を有する日本では、橋梁やトンネル等の構造物の設置や軟弱地盤対策が必要

- 平地が山脈に分断されている日本では、それを横断する道路整備を行う場合、トンネルや橋梁等の構造物が必要となるが、平坦な地形が卓越する欧米では、それら構造物の必要量は小さい。
- そのため、同機能の社会資本整備に必要な投資規模は、欧米に比して大きくなる。

## 日本と米国の構造物比率の比較

	構造物比率
日本	36%
米国	6.6%

$$\text{構造物比率} = \frac{\text{橋梁延長} + \text{トンネル延長}}{\text{全体延長}}$$

日本: 日本道路公団の昭和63年～平成4年  
供用路線の平均値  
米国: 州際道路全路線の平均値  
(1993年度のデータから作成)

資料: 平成7年(社)国際建設技術協会の資料による

## 日本とドイツの道路高低差の比較

