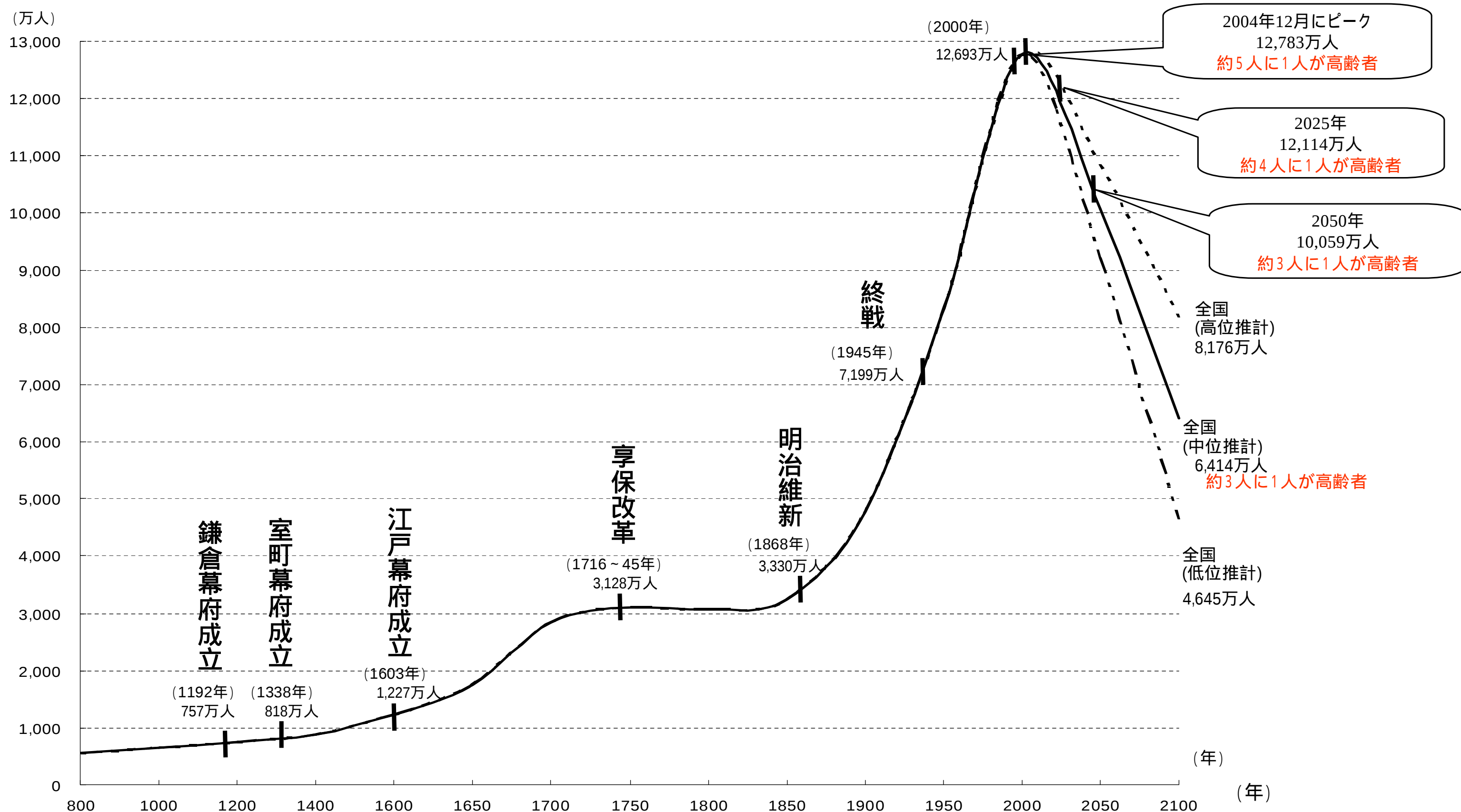


我が国の総人口の減少

資料5 (参考)

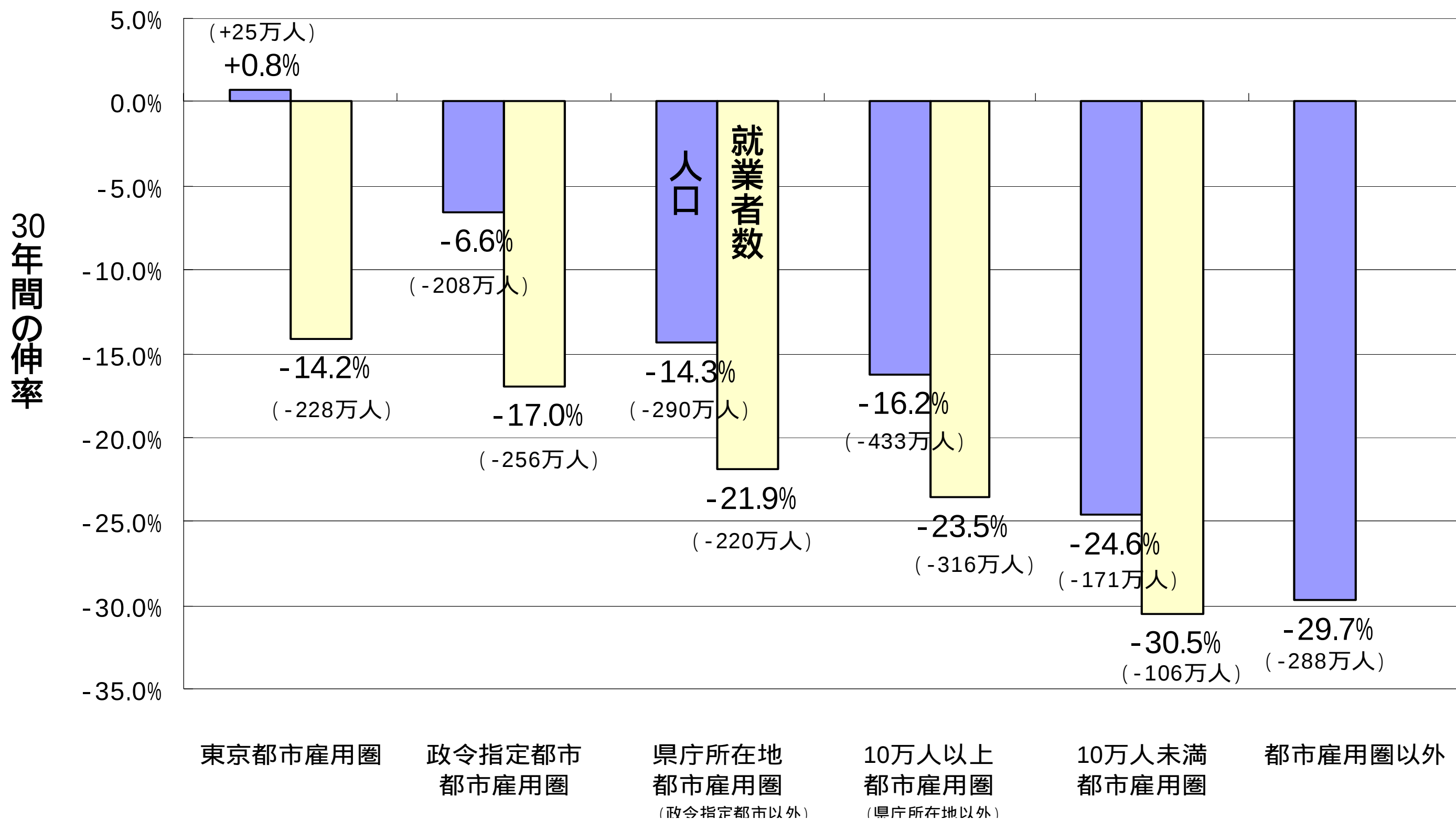
- 我が国の総人口は、2004年をピークに減少に転じつつあり、2050年には1億59万人と予測されている(中位推計の場合)。



(出典) 総務省「国勢調査報告」、同「人口推計年報」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」、国土庁「日本列島における人口分布変動の長期時系列分析」(1974年)をもとに国土交通省国土計画局作成。

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。

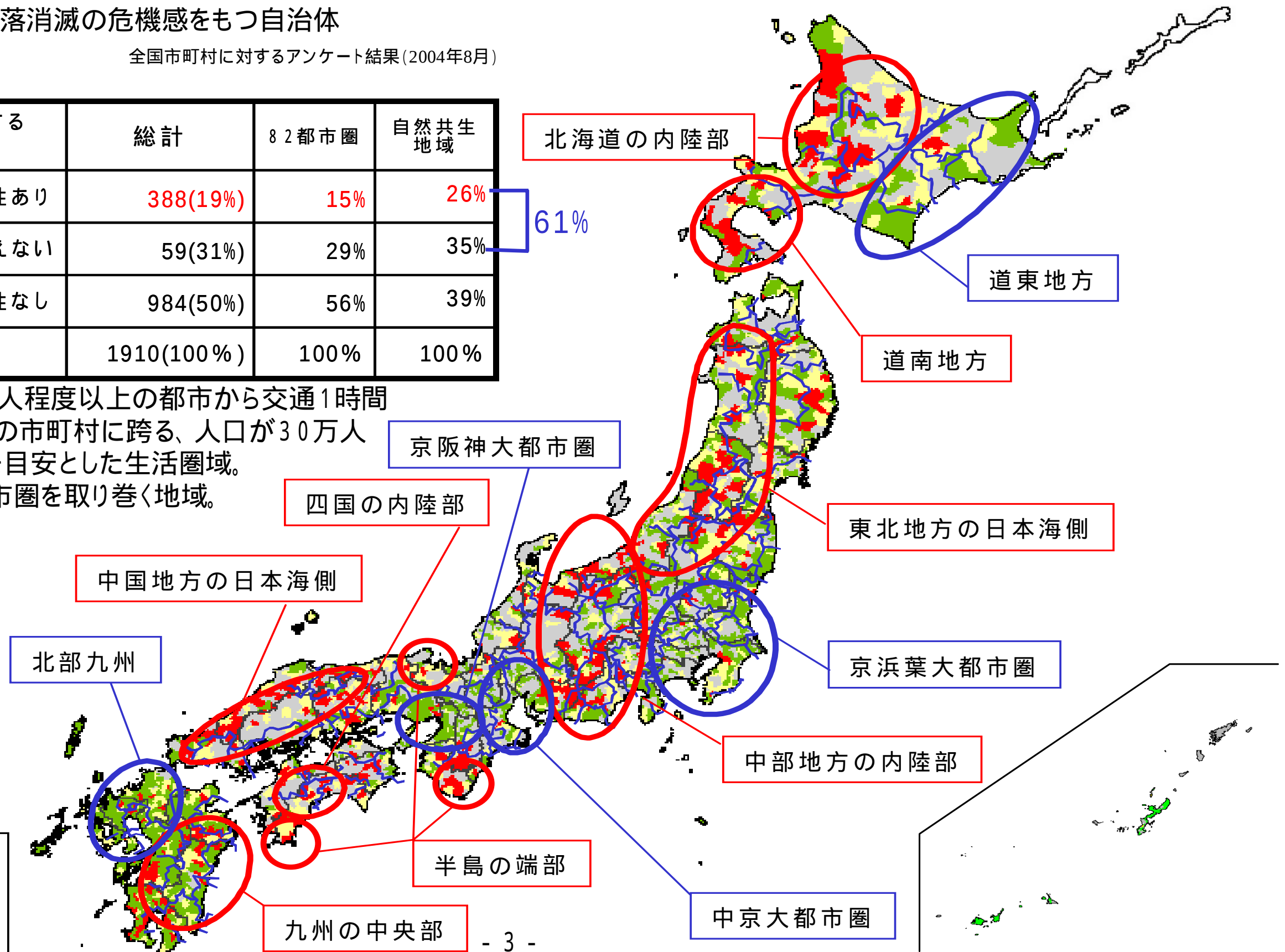
(3,232市町村:平成11年3月31日 → 1,821市町村:平成18年3月31日)

集落消滅の危機感をもつ自治体

全国市町村に対するアンケート結果(2004年8月)

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
 消滅の可能性あり	388(19%)	15%	26%
 どちらとも言えない	59(31%)	29%	35%
 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。



出典:新しい国のかたち「二層の広域圏」
を支える総合的な交通体系
最終報告

- ○ 消滅の可能性あり
- ○ 消滅の可能性なし

経済財政運営と構造改革に関する基本方針２００６

公共事業関係費

○公共事業関係費については、これまでの削減により、「構造改革と経済財政の中期展望」（平成１４年１月２５日閣議決定）に示された目安を既に達成した。しかしながら、我が国の社会資本の整備水準が上昇する一方、人口減少社会が到来することにかんがみると、危機的な財政事情の下、歳出・歳入一体改革を進める中で、今後とも改革を継続し、更なる重点化・効率化を図る必要がある。

○このため、公共事業については、景気対策としてではなく、真に必要な社会資本整備へと転換する必要がある。その中で、今後、廃止・終了する事業や整備水準の上昇も踏まえた事業分野ごとのメリハリ付けを強化するとともに、あらゆる分野で官民格差等を踏まえたコスト縮減や入札改革などを進め、重点化・効率化を徹底することにより、これまでの改革努力（名目対前年度比▲３％）を基本的に継続する。

○その際、現在実施中のコスト縮減努力（５年間で１５％のコスト縮減）の継続や今後は廃止・終了する事業の存在などを織り込んだ対応を行う必要がある。また、今後５年間の幅の中では、これまでのデフレ下の状況とは異なり、資材価格や賃金等のコスト増が生じ得ることを考慮するとともに、改革を継続する中で、国際競争に勝ち抜くためのインフラ整備、また、国民生活の質的向上や安全・安心の確保につながる社会資本整備など我が国の将来を見据えつつ各年度の社会資本整備を判断していく必要がある。このため、経済成長との関係を勘案したこれまでの実質の削減率の実績による対応を視野に入れる必要がある。

〔別表〕

今後5年間の歳出改革の概要

	2006年度	2011年度	2011年度	削減額	備 考
		自然体	改革後の姿		
社会保障	31.1 兆円	39.9 兆円	38.3 兆円程度	▲1.6 兆円程度	
人件費	30.1 兆円	35.0 兆円	32.4 兆円程度	▲2.6 兆円程度	
公共投資	18.8 兆円	21.7 兆円	16.1～17.8 兆円程度	▲5.6～▲3.9 兆円程度	公共事業関係費 ▲3%～▲1% 地方単独事業(投資的経費) ▲3%～▲1%
その他分野	27.3 兆円	31.6 兆円	27.1～28.3 兆円程度	▲4.5～▲3.3 兆円程度	科学技術振興費 +1.1%～経済成長の範囲内 ODA ▲4%～▲2%
合計	107.3 兆円	128.2 兆円	113.9～116.8 兆円程度	▲14.3～▲11.4 兆円程度	
	要対応額 : 16.5 兆円程度				

(注1) 上記金額は、特記なき場合国・地方合計(SNA ベース)。

(注2) 備考欄は、各経費の削減額に相当する国の一般歳出の主な経費の伸率(対前年度比名目年率)等及び地方単独事業(地財計画ベース)の名目での削減率を示す。

経済財政運営と構造改革に関する基本方針２００６

(記述抜粋)

第２章 成長力・競争力を強化する取組

１．経済成長戦略大綱の推進による成長力の強化

(５) 生産性向上型の５つの制度インフラ

② モノ：生産手段・インフラの革新

- ・ 国際競争力強化等に資する社会資本について、中長期的に見た我が国経済社会の姿を念頭に、ストックの重要性・必要性も踏まえ、真に次世代に必要な整備を重点的・効率的・戦略的に行うとともに、適切な維持管理・更新を効率的・戦略的に行う。

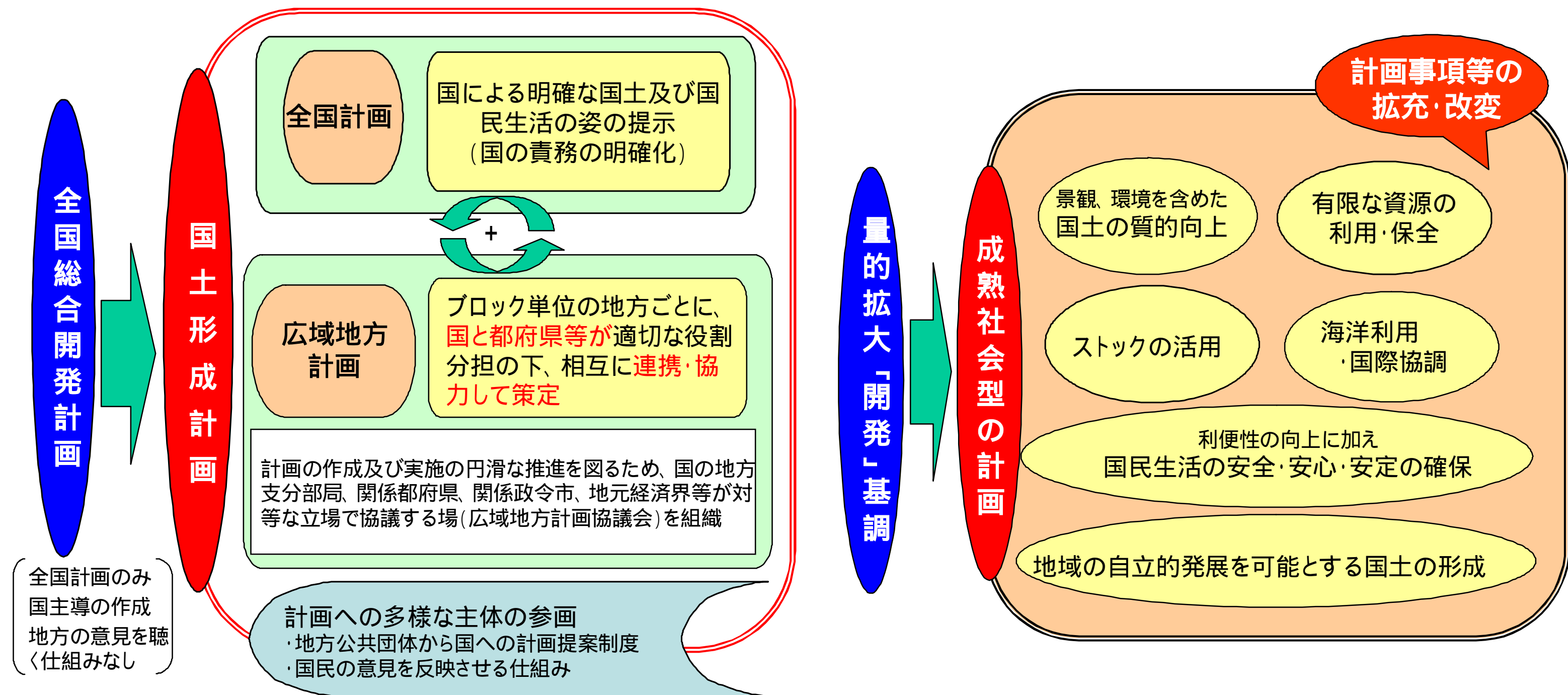
「国土計画制度の改革」のポイント

総合的な国土の形成を図るための国土総合開発法等の一部を改正する等の法律(国土形成計画法)

平成17年7月29日公布、12月22日施行

国と地方の協働によるビジョンづくり

開発中心からの転換

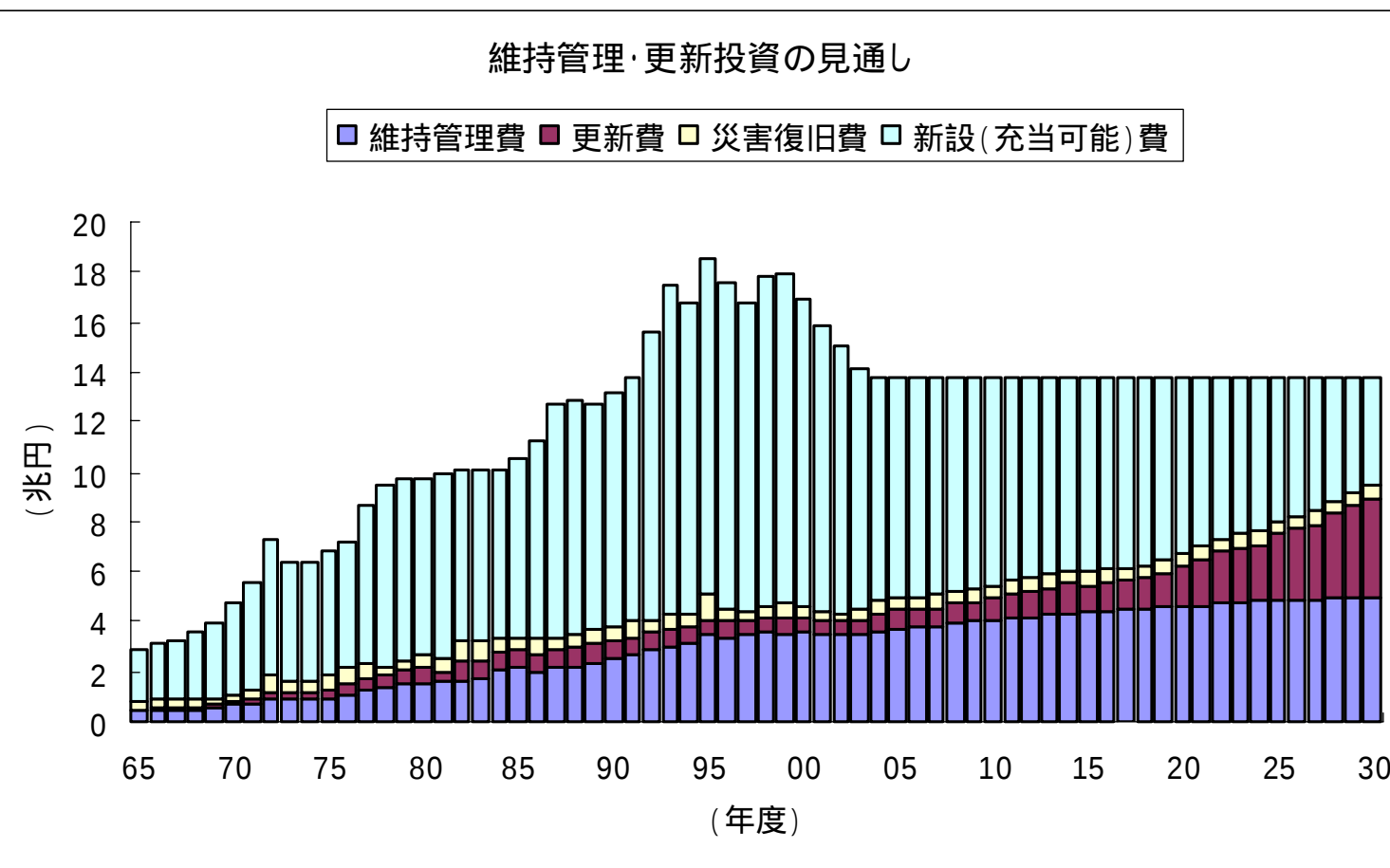


この他、国土利用計画との一体作成、大都市圏整備に関する計画の合理化、地方開発促進計画の廃止など、国土計画体系の簡素化・一体化を図り、国民に分かりやすい国土計画に再構築する。

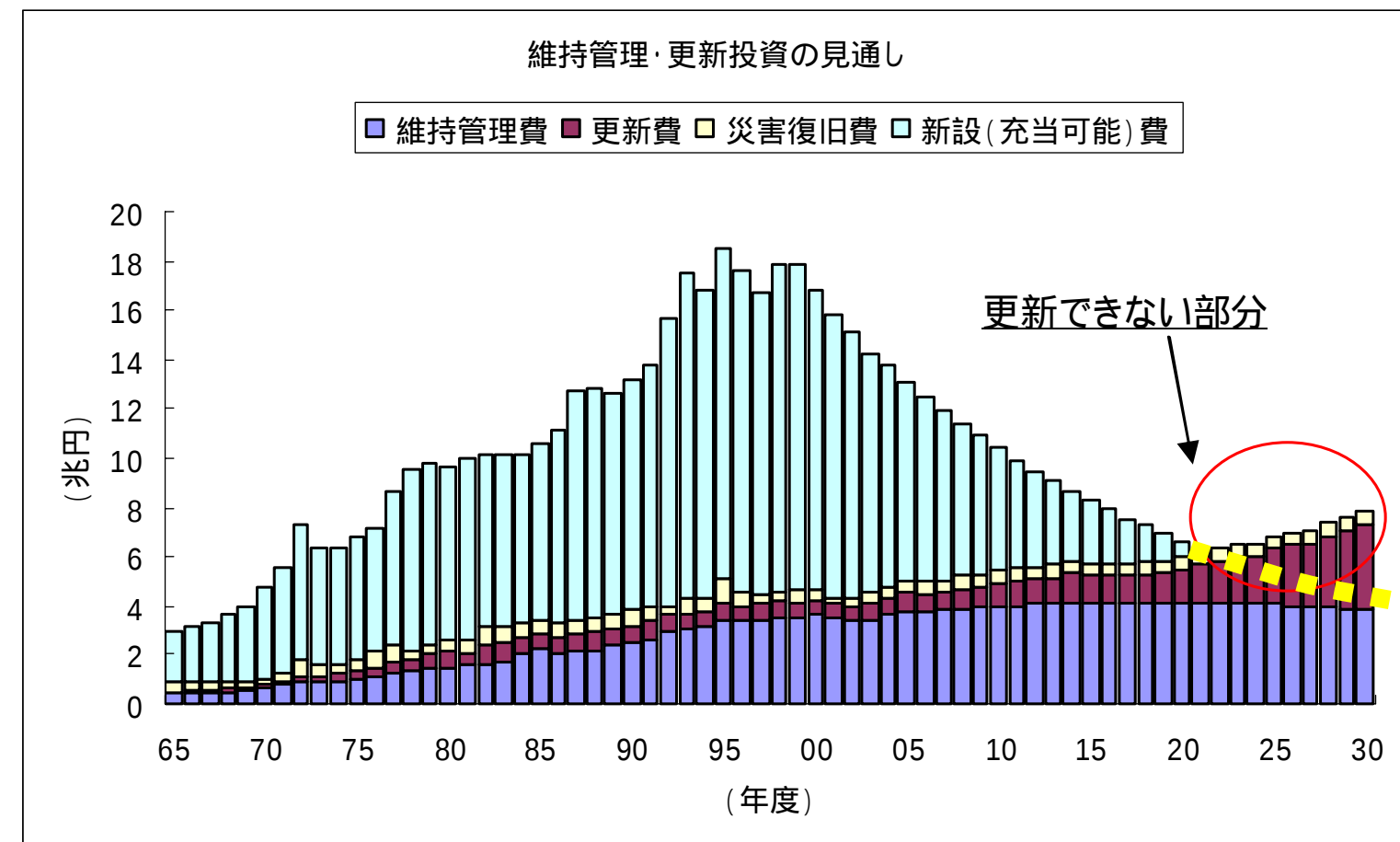
維持管理・更新費の推計

- 今後着実な増加が見込まれる維持管理・更新費について、2通りのケースを想定し推計。
- 投資可能総額が現状維持となる場合(ケース1)では、2004年度と2030年度を比較すると、維持管理・更新費の合計額が投資可能総額に占める割合が年々増大(約31%→約65%)し、新設充当可能費が減少(約65%→約31%)する。
- 投資可能総額が年々削減される場合(ケース2)では、投資可能総額が不足し、災害復旧や更新ができなくなるなど、既存社会資本の利便性・安全性等の確保にも困難が生じる。

ケース1
(対前年比±0%)



ケース2
(国:対前年比マイナス3%、地方:対前年比マイナス5%)



- 国土交通省所管の社会資本8分野(道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸)を対象に、今後25年間の維持管理・更新費を推計した。
- 推計に際しては、今後の投資可能総額の伸びについて、以下のとおりの2つのケースを設定した。
(ケース1)投資可能総額の伸びが、2005年度以降対前年比±0%の場合
(ケース2)投資可能総額の伸びが、国が管理主体の社会資本については、2005年度以降対前年比マイナス3%、
地方が管理主体の社会資本については、2005年度以降対前年比マイナス5% の場合

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

【NO₂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】
【路上工事時間の削減率 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%】

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
	文化余暇 広域公園
施設へのアクセス機能	産業経済 廃棄物処理施設
	文化余暇 図書館

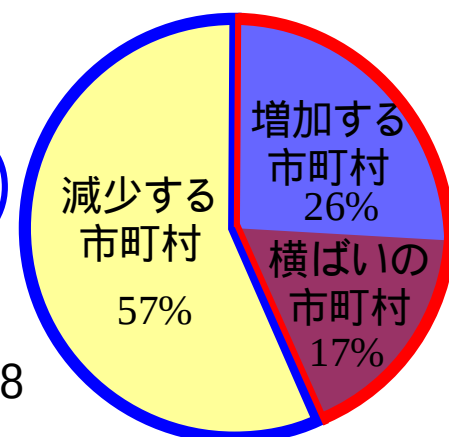
- 国民の大半が居住する「生活圏域」で、今後、**人口減少**が進んでも**生活レベルを維持**できるように取り組むことが重要。

【今後10年の人口の動向(82都市圏の市町村)】

高いモビリティの確保

治水、砂防等の国土管理

n=1,378



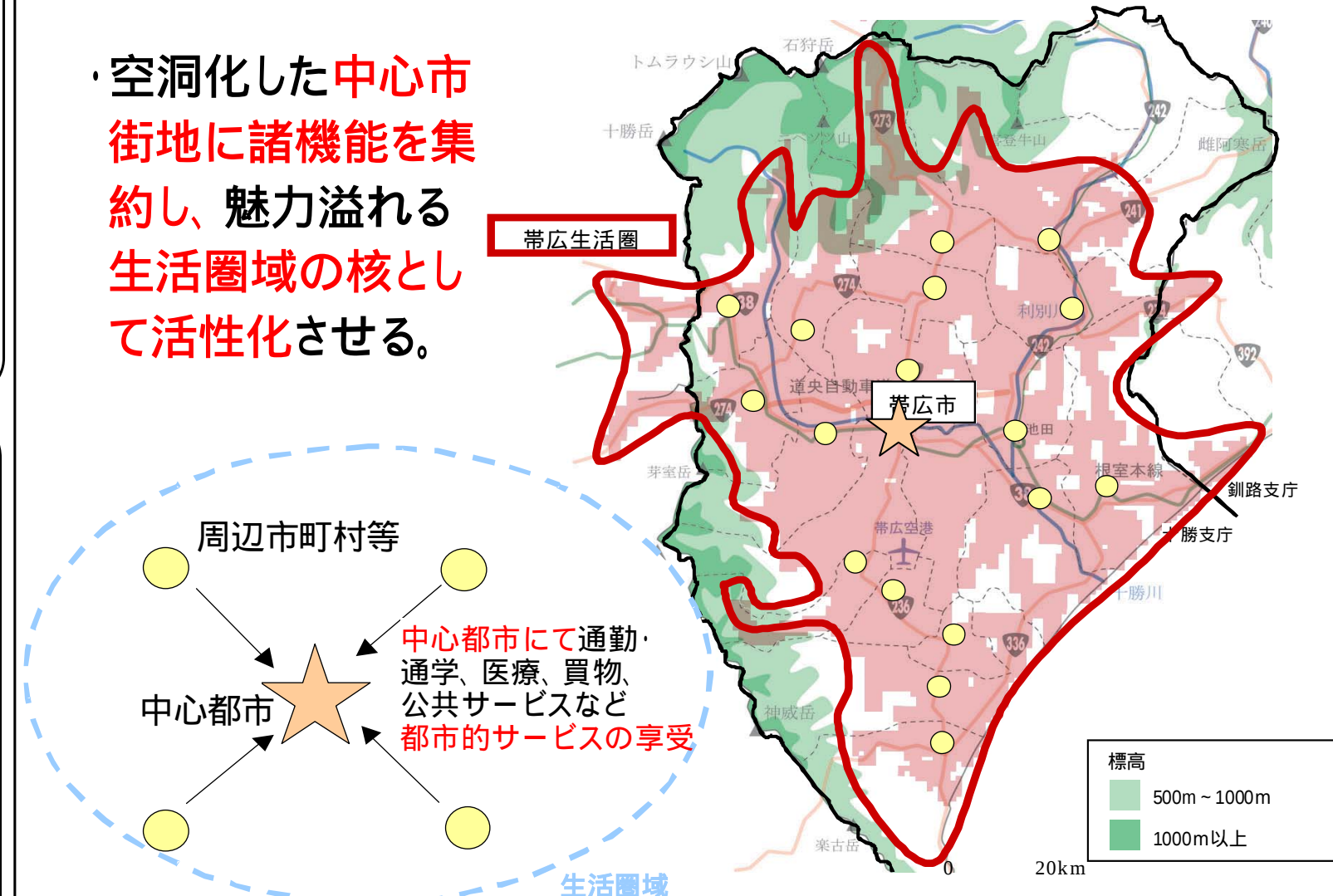
2000→2010年

・機能の集約
・中心市街地の活性化

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享受する都市構造へ。(施設の整備・維持費用が低減された**効率的な都市経営**)

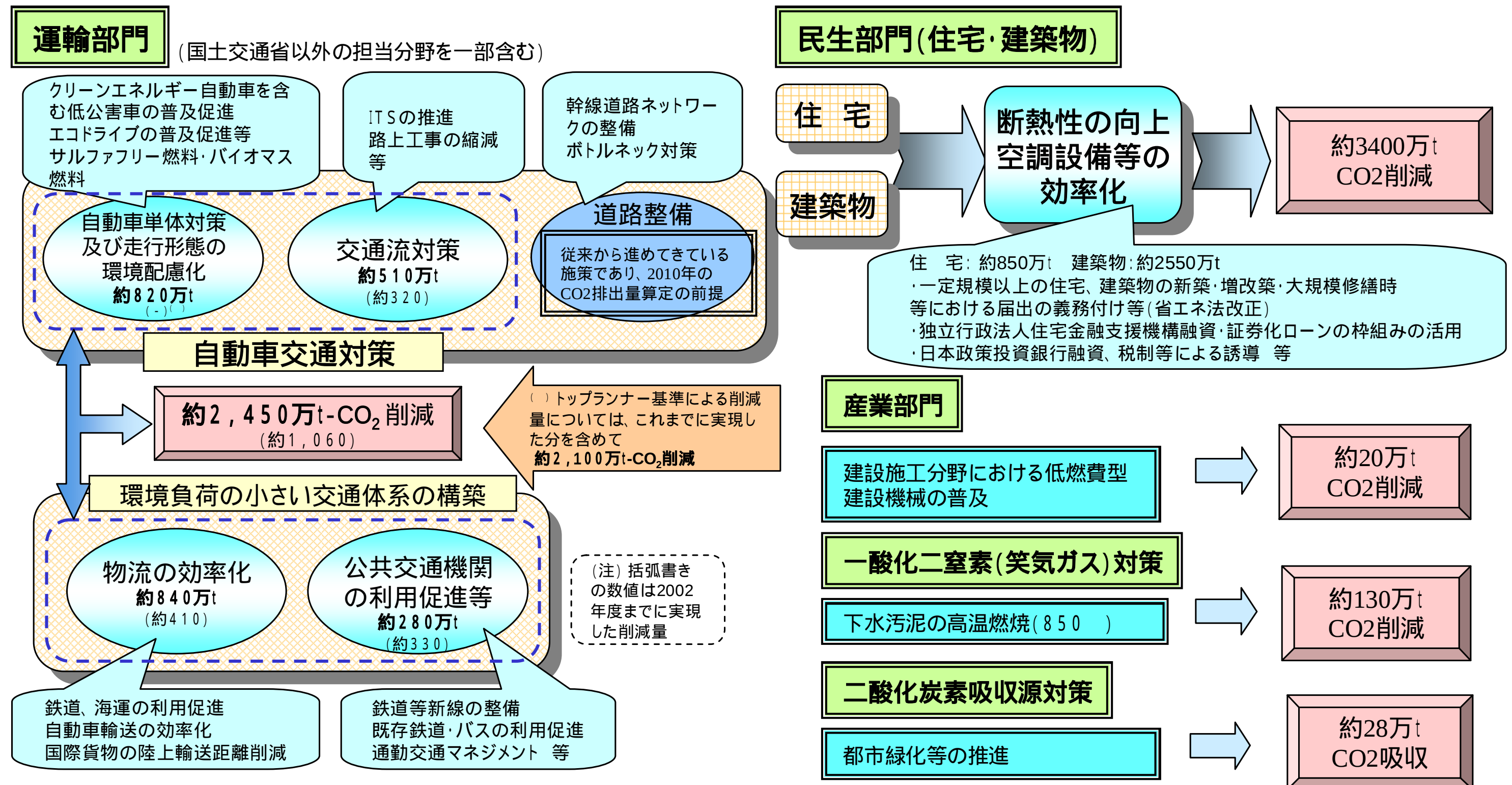
- 空洞化した**中心市街地**に諸機能を**集約**し、魅力溢れる**生活圏域の核**として**活性化**させる。



- 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。

国土交通省の地球温暖化対策

- 地球温暖化の抑制のため、京都議定書目標達成計画に基づき、我が国として2010年度までに基準年比で6%の温室効果ガスの排出抑制。国土交通省の実施する地球温暖化対策は、運輸部門、民生部門、産業部門等多岐にわたり、この着実な実施が求められている。



社会資本整備とソフト施策の連携 ～洪水ハザードマップの整備～

- 浸水想定区域の指定対象を中小河川まで拡大し、浸水想定区域図や洪水ハザードマップ等によるソフト対策を充実。想定外の災害に対しても、情報提供により、早めの対策、早めの避難ができ、逃げ遅れを防げる。

都道府県(河川管理者)

市町村(地域防災担当者)

浸水想定区域図の作成

- ・地形データ取得
- ・氾濫シミュレーション実施

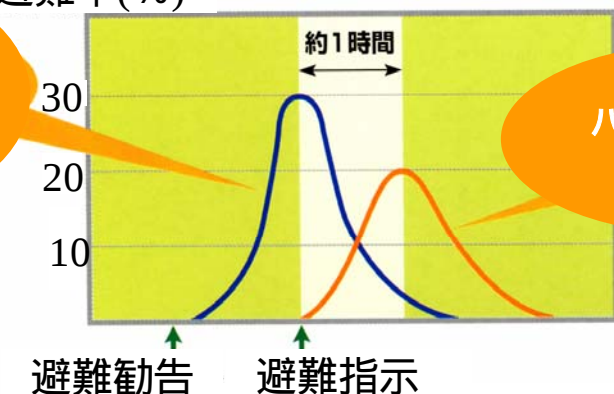
洪水時の迅速な避難活動に有効な 洪水ハザードマップの作成・公表 (作成済の自治体は3割どまり)

- ・各戸配布、学校教育での普及 等

“早め”に逃げれば助かる！

H10.8 阿武隈水害時の避難率
避難率(%)

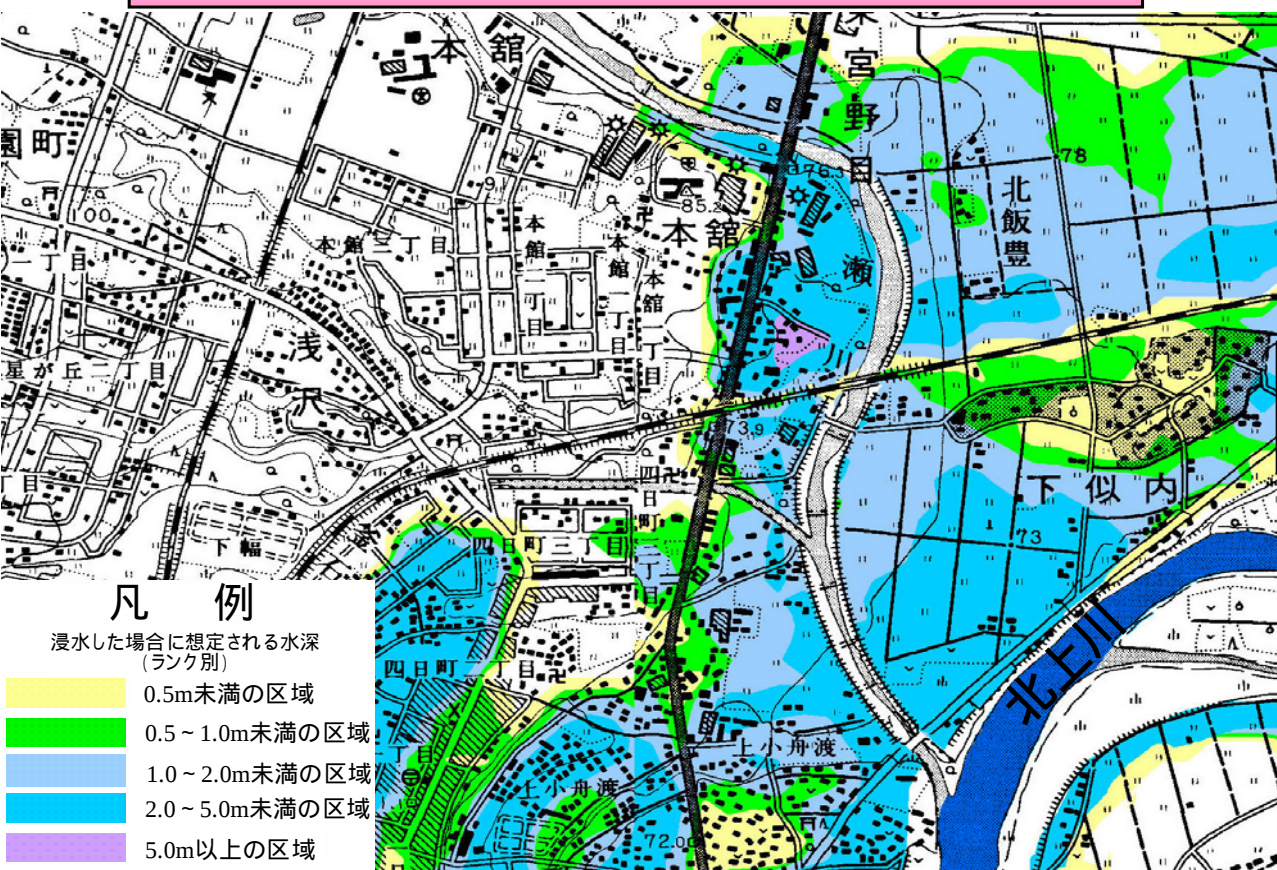
ハザードマップ
を見た人



ハザードマップを
見てない人

群馬大学工学部
片田研究室
調査報告書より作成

浸水想定区域図【北上川上流】



情報
提供

区域
水深

花巻市 洪水ハザードマップ

緊急連絡先

行政機関の連絡先

	名称	所在地	TEL
1	花巻市役所	花城 〇-〇〇	〇〇〇
2	花巻警察署		
3			

医療施設の連絡先

	名称	所在地	TEL
1	県立花巻厚生病院	御田屋町 〇-〇〇	〇〇〇
2	総合花巻病院	花城町 〇-〇〇	
3			

避難時の心得

避難先



浸水区域・浸水深の明示

情報伝達経路

花巻市災害対策本部



1 2 浸水深が50cm未満の区域 浸水深が50cm～2mの区域 浸水深が2m以上の区域

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(3,400m×1本、4,000m×1本をそれぞれ新設予定)
香港	3,800m×2本
成田	4,000m、2,180m(2,500mへ延長、09年度供用予定)
関空	3,500m(4,000m×1本を新設、07年8月供用予定)
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(2004年3月)

- ・ 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(2000年)

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

○ 基幹コンテナ航路の寄港便数(1995年 → 2005年)

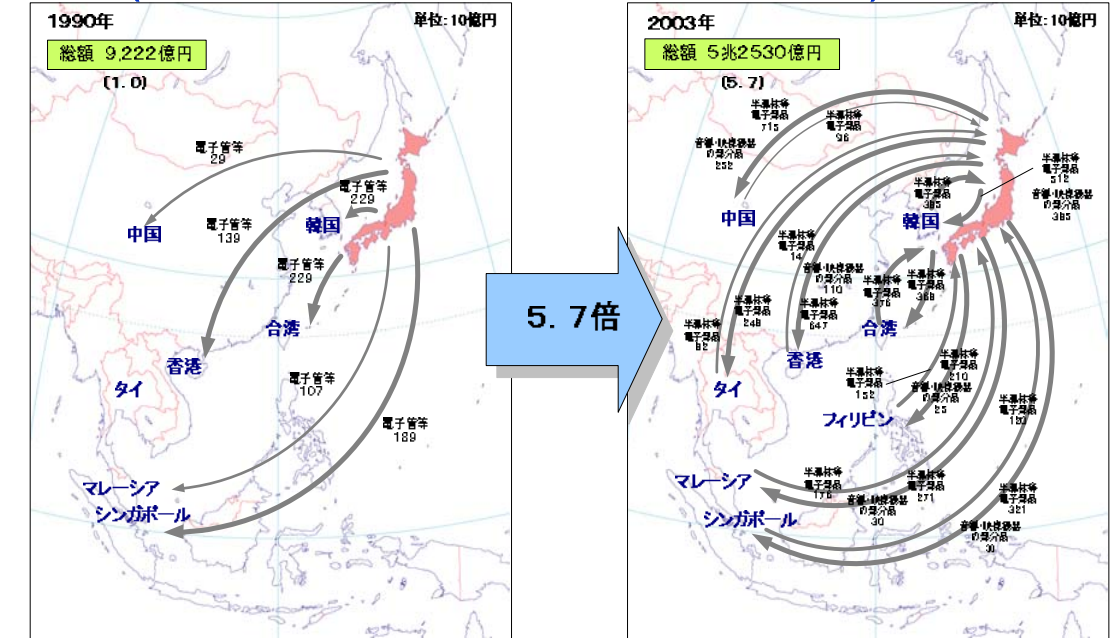
- ・ 東京港 : 29便/週 → 26便/週
- ・ 釜山港 : 27便/週 → 48便/週、香港港 : 60便/週 → 83便/週

▶ 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

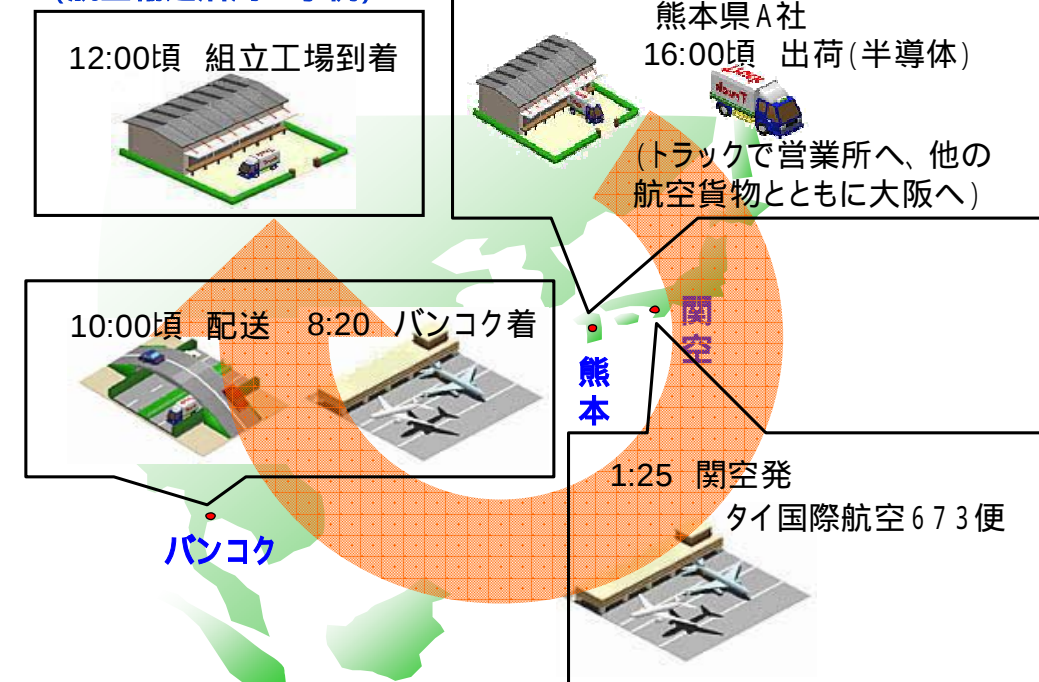
○ 東アジアとの相互依存関係の深化

(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

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、污水处理施設、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

【従来の補助金】

道路

公園

河川

……

補助要件に合致するものだけが対象

補助金が余れば国に返還、他には回せず

個々の施設ごとにバラバラに補助
(各事業ごとに採択基準との適合を審査)

施設の種類ごとに書類を提出

毎年度の事業内容を事前に審査

【交付金】

道路

公園

河川

市町村の提案に基づく事業 ……

補助要件外でも**地方が提案する事業**に活用可
・コミュニティバス事業など、地方の知恵と工夫の実現をバックアップ

事業間の流用自由
年度間でも事業量の変更可(繰越手続が不要)

計画全体を**パッケージ支援**
(従来の24事業に加え、提案事業も盛込み可)

提出書類も大幅に圧縮。
2年度目以降の提出書類は更に大幅に減少。

地方自らが目標を設定し、**事後評価・公表**(最終年)
・来街者数の増加等、目標の達成状況を納税者が監視

地方の
自由度
を向上

手続を
大幅に
簡素化

N P M

市町村長のご意見

「細かい採択基準がなくなったのが大きい」
「施設ごとの支援ではないので、計画が変わっても使いやすい」
など

地方道路整備臨時交付金

地域再生基盤強化交付金

地域住宅交付金

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

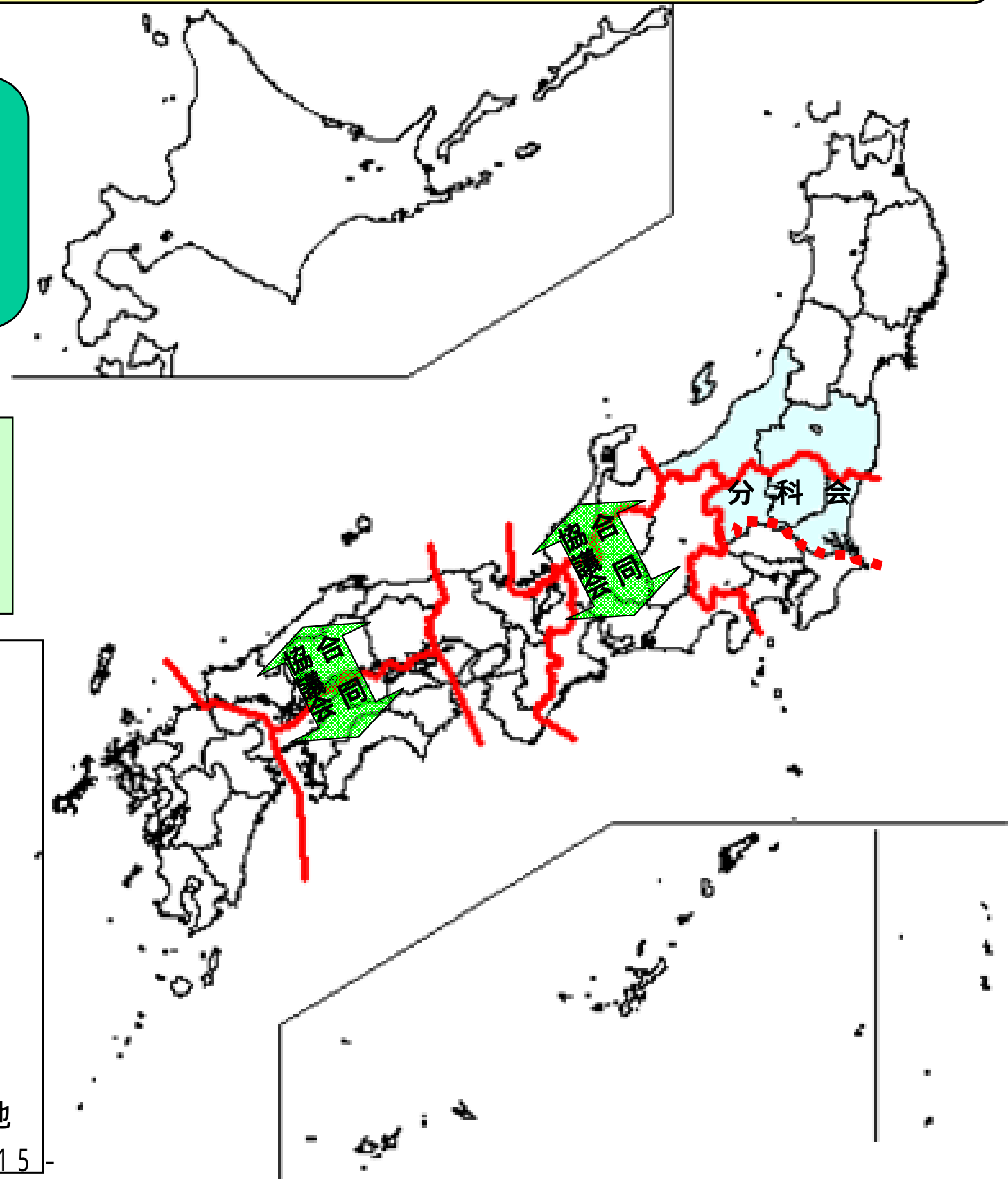
計画提案

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。



入札・契約制度改革の取組み

- 平成6年の**一般競争方式**の導入をはじめ、様々な入札・契約制度改革を推進。

沿革

明治22年

会計法制定

制定当時は一般競争方式
(ただし、不良業者の参入等の問題が
起こる)

明治33年

指名競争方式

資格審査をパスした有資格業者のうち
から発注者が工事ごとに指名基準を満
たしている業者を指名して競争入札

平成6年

一般競争方式の導入

(90年ぶりの大改革)
指名競争方式の改善

(参考)WTO政府調達協定による一般競争入札
を導入すべき基準額(H18.4.1～H20.3.31)

国 (450万SDR)	7.2億円以上
政府関係機関 (1,500万SDR)	24.1億円以上
都道府県・指定都市 (1,500万SDR)	24.1億円以上

平成12年

入札契約適正化法の制定

最近の取組み

公共工事品質確保法の制定

<平成17年度より施行>

- 公共工事の品質確保に関する基本理念及び発注者の責務の明確化
- 「価格競争」から「価格と品質で総合的に優れた調達」への転換
- 発注者をサポートする仕組みの明確化

入札談合の再発防止対策について

<国土交通省における取組み> (平成17年7月29日取りまとめ)

- 一般競争方式の対象工事の大幅な拡大
対象工事: 予定価格7.3億円以上 (平成18年度) 2億円以上
- 総合評価方式の適用拡大と評価項目の充実
(平成15年度) 2割 → (平成18年度) 5割超 まで拡大【金額ベース】
- ペナルティの強化
最長24ヶ月の指名停止

等

<改正独占禁止法の施行> (平成18年1月4日)

- 課徴金算定制度の見直し(大企業 6% → 10%)
- 課徴金減免制度の導入

等

入札・契約制度の更なる改革に向けた取組み

- 一般競争方式の拡大・総合評価方式の拡充
各省庁・地方公共団体等への普及促進
- そのための条件整備の検討
市場機能を活用した企業評価のための「入札ボンド」の導入

等

- ・ 公共調達の適正化に関する関係省庁連絡会議の取りまとめ (H18.2.24)
- ・ 中央建設業審議会ワーキンググループ中間取りまとめ (H18.3.29)
- ・ 公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針の変更 (H18.5.23)

- 官製談合防止法(議員立法)の見直しの動き

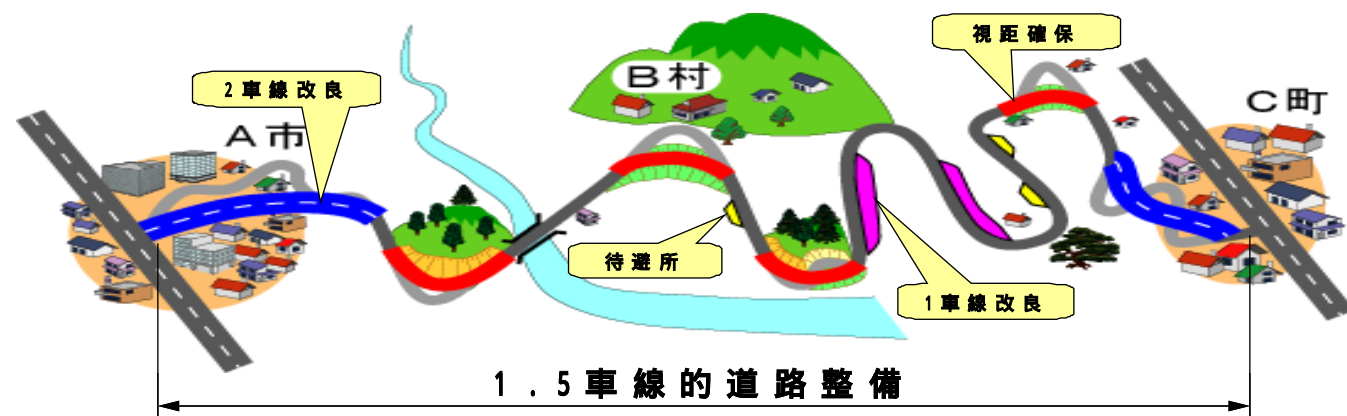
等

公共事業の効果的・効率的な実施のための改革

- 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)

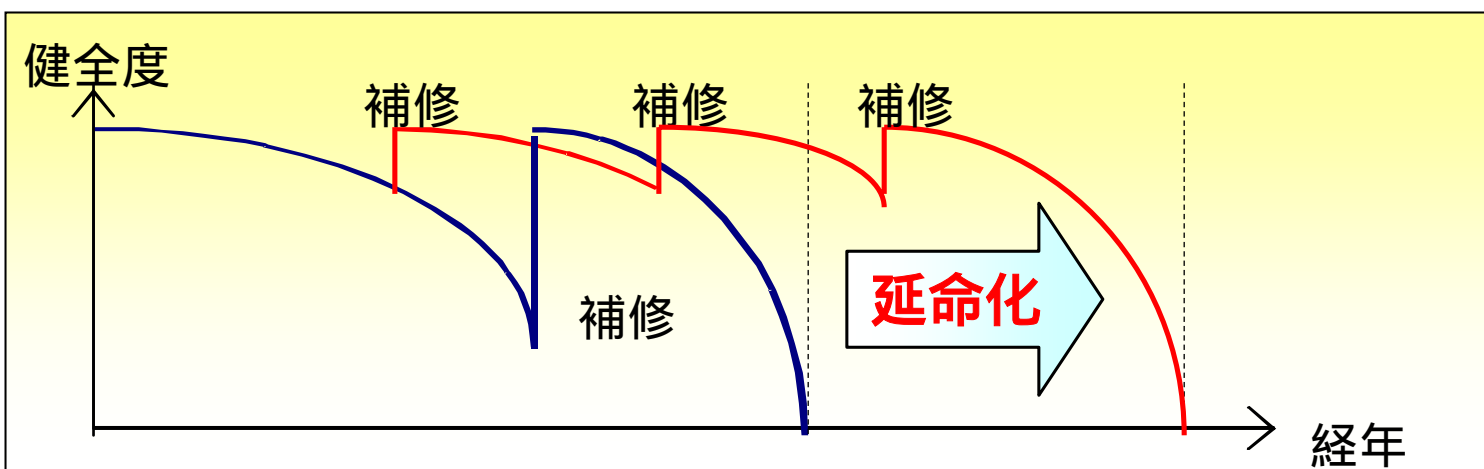
道路整備のスピードアップ、コスト縮減、環境負荷の軽減を図るため、「**1.5車線の道路整備**」の導入



【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。**

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。



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

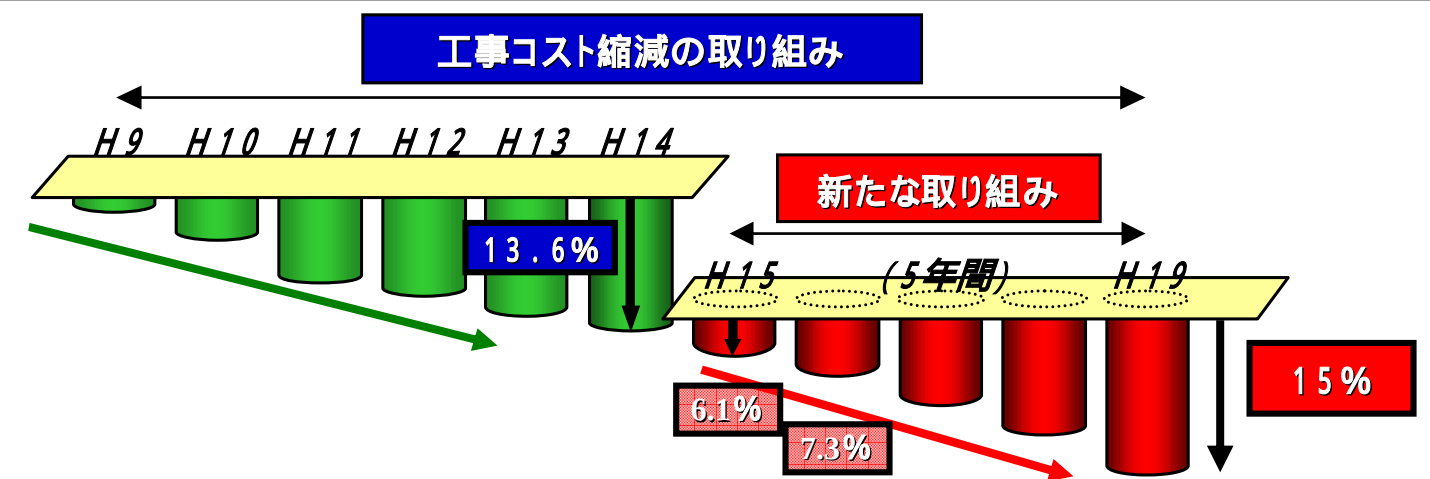


【PFI手法を活用した中央合同庁舎7号館整備等事業】

○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

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。



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

【維持管理・更新】

	現状と課題	今後の（主な）取組
河川	・ 設置後50年以上経過の河川管理施設数が20年後には現在の約4倍になる。	社会資本について、施設の状況に応じた修繕等を適切な時期に講じることにより施設を延命化し、ライフサイクルコストをできるだけ少なくするなど、各施設の特性を踏まえた的確な維持管理・更新を行っていく。
ダム	・ 建設後50年以上経過し、ゲート等の機械設備の大規模更新が想定されるダム数が20年後には約10倍（170基）になる。	
海岸	・ 築造後の経過年数が50年を超える海岸堤防が20年後には三大湾において過半数を超える。	
港湾	・ 整備後50年を経過する岸壁の整備累積が、25年後には現在の約6倍に達する。	
空港	・ 建設後20年を経過した滑走路延長は、昭和60年度の約73kmから、平成37年度には、約204kmと40年間で約3倍に増加する。	
道路	・ 建設後50年以上の橋梁数が20年後には現在の約7倍（66,300橋）に達する。	
	・ 建設後50年以上のトンネル数が20年後には現在の約3倍（3,600本）に達する。	
住宅	・ 建設後40年以上経過の公営住宅戸数が20年後には現在の約6倍（約100万戸）に達する。	
下水道	・ 建設後50年以上の下水道管きょ延長が20年後には約4倍（約7,600km）に達する（東京都区部の例）。	

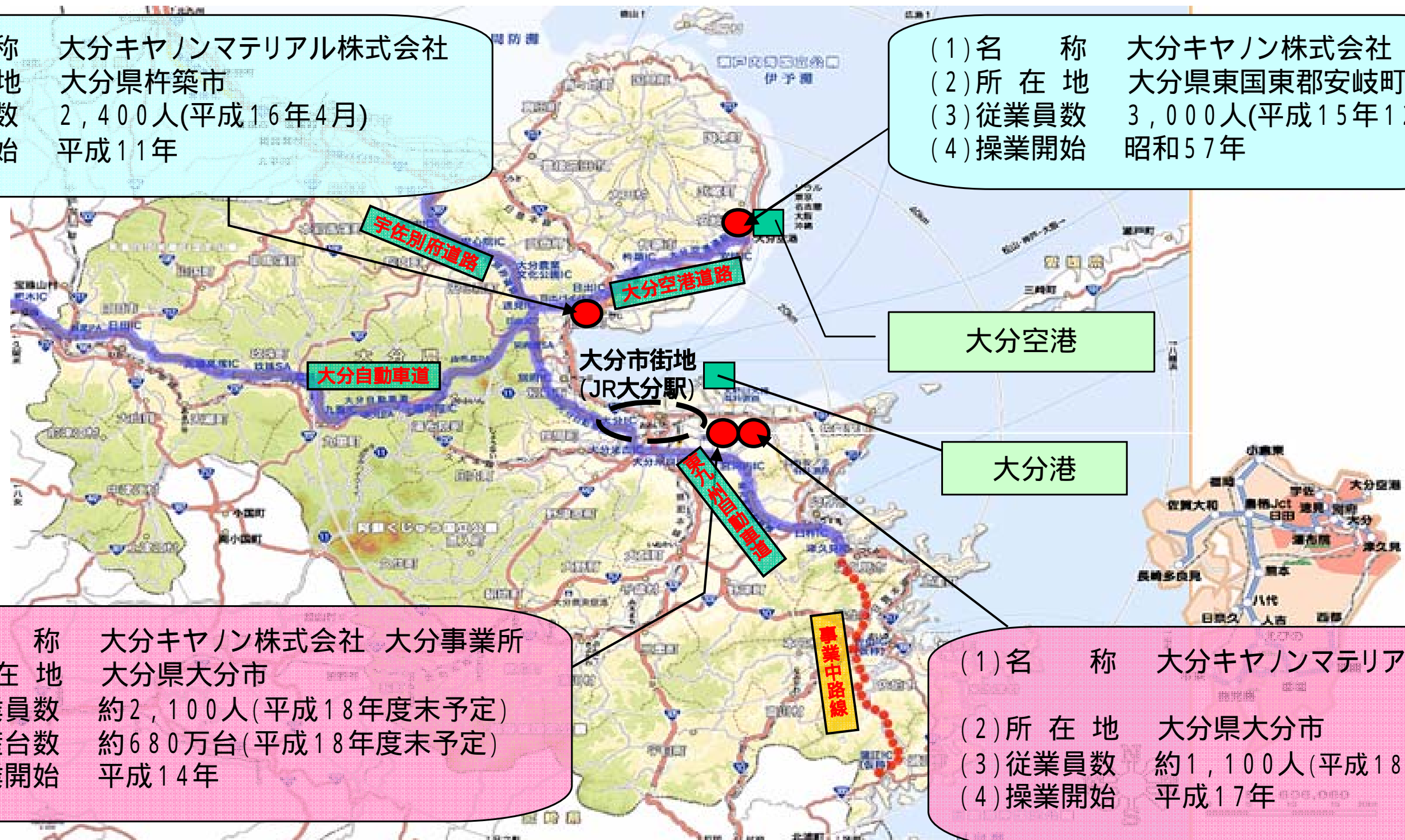
地域の自立に向けた戦略的投資

- 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

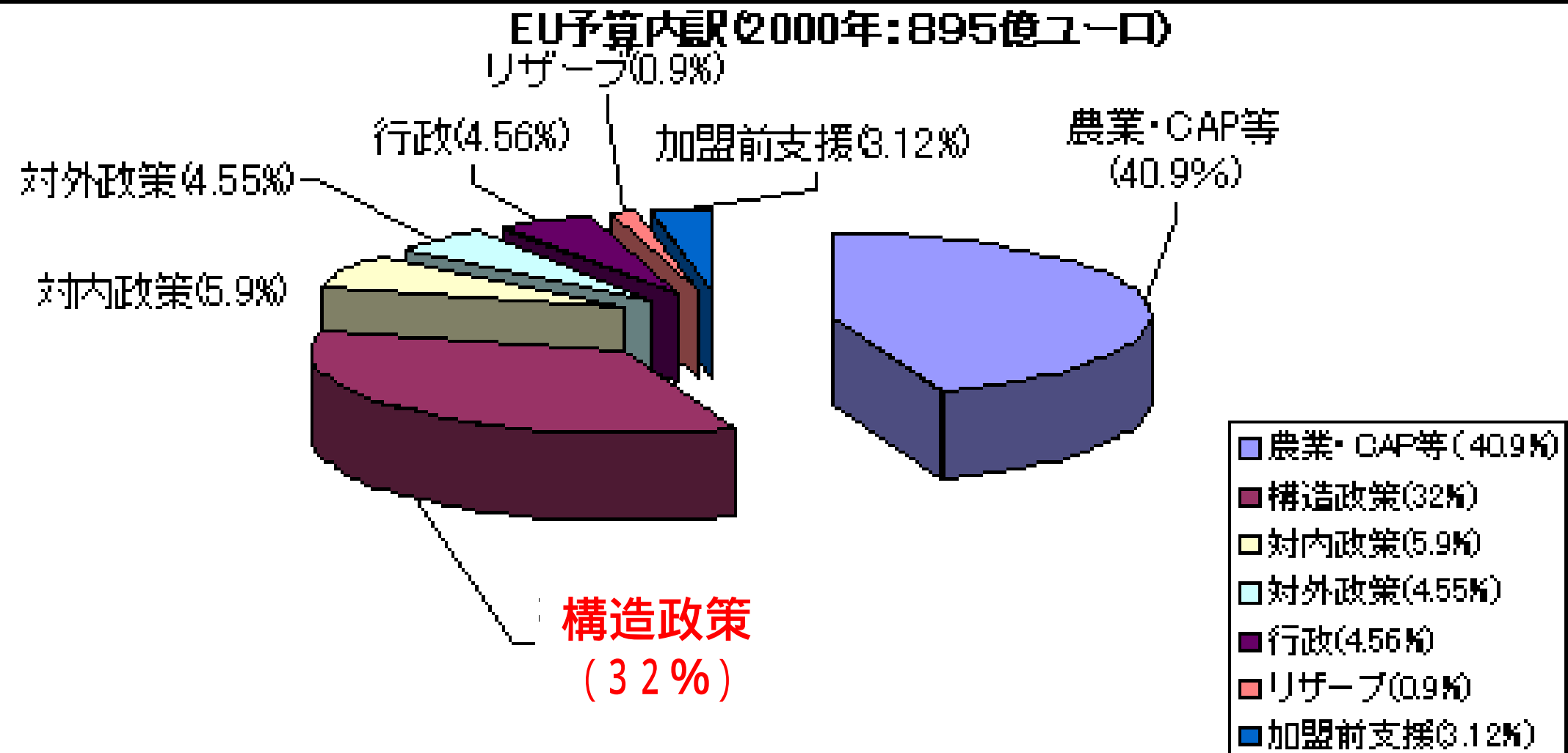
EU (欧州連合) で進められる構造政策 (地域政策)

- 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
では 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。