

持続可能な社会資本整備に向けて

平成 25 年 11 月 20 日

伊藤 元重

小林 喜光

佐々木 則夫

高橋 進

少子化・高齢化・地域偏在などの人口構造の変化は、我が国の国土経営、地域経営に、世界が経験したことがないような抜本的な変革を促している。今後の社会資本整備は、こうした構造変化を先取りしつつ、財政再建の観点の下、選択と集中を徹底し、優先順位を明確にし、民間活力を最大限に活用することを大原則とすべき。

1. 復興の加速

一日も早い住宅再建と復興まちづくりに向け、復興事業の工程や目標等を明確に示し、事業実施を加速すべき。同時に、21 世紀の日本社会を先取りするインフラを整備するチャンスとすべき。

2. 社会資本整備の基本方針等

- 国土交通省は、地域の将来像を見据え、ハード・ソフト、国・地方・民の役割分担を再設計した国土のグランドデザインを明らかにすべき。
- 国土交通省が策定する社会資本整備の基本方針に冒頭の考え方を反映すべき。他の公共事業関係省においても、同様に社会資本整備を進めるべき。
- その際、シナジー創出効果を含めた費用対効果の重視、社会資本マネジメントの取組み（長寿命化・維持管理・更新コスト削減を考慮した当初設計等）が鍵。
- オリンピックに向けて、老朽化した首都圏の社会インフラを改善するとともに、廃棄物を循環活用するゼロ・エミッション・コミュニティを実現すべき。また、東京以外の中核都市も含め、MICE 機能、国際観光機能を有した国際競争力のある『おもてなしの国・街』として、ブランド確立に取り組む機会とすべき。

3. 地域の成長中核圏の形成：集積とネットワーク

地域の再生なくして日本の再生はない。地域再活性化の鍵は「集住」である。地方都市の集積の促進と、自治体間のネットワーク化こそが、地域の公共サービスの維持と経済活性化を両立させる道である。

- 都市機能の集積を促進するためには、コンパクトシティ化、中心市街地活性化、自治体間の連携、地域公共交通体系の再編、医療機関や教育機関の配置などに関わる既存の政策体系を見直し、有機的に連携させていく必要がある。
- そのためには、既存の府省縦割の政策を排し、相互に緊密に連携してパッケージで活用できるよう、国として政策連携等についてのプラットフォームを整備すべき。

4. 社会資本マネジメントの推進

- 自治体には既存インフラを漫然と維持管理・更新する財政的体力はなく（コストを回収できない）、人口減少・高齢化の下では全てを維持管理・更新する必要もない。更新すべきインフラの選別、再配置、レジリエンスの強化、公共サービスを維持するための官民連携などについて、自治体が主体となって、地域のステークホルダーと協議

しつつマスタープランを作成すべき。

- 自治体は、まず資産情報の整備を進めつつ、分野毎の縦割りを排し、面的・分野横断的な取組みを、目標と工程表を明確化して取り組むべき。国は地方交付税の配分を梃子として、自治体による取り組みを促すべき。
- マネジメントの標準化等による民間活力の活用、多機能転用しやすい施設整備、設計段階からのIT化・スマート化¹等を通じて、維持管理・更新のトータルコストを縮減すべき。防災・安全交付金をそのためのインセンティブとして有効に活用すべき。
- 地域のハコモノのうち、特に重要な機能を担うのが学校。学校施設の耐用年数の延長・大胆な統廃合、通学手段の確保、地域コミュニティ拠点化等を検討し、教職員数・学校施設数について少子化・過疎化の時代に合った教育システムを構築すべき。
- 下水道事業については、今後の人口減、過疎化等を踏まえ、地域の実情と費用対効果を勘案し、整備、維持管理・更新の優先順位・事業手法を明確にすべき。

5. PPP/PFIの導入促進

財政制約のもとで地域の公共サービスに対するニーズを満たしていくためには、民間の資金と知恵を活用することが不可欠であり、PPP/PFIを大胆に活用すべき。

- 日本再興戦略で定めた PPP/PFI の今後 10 年で事業規模 12 兆円(現行の3倍)の目標を達成するため、以下の手法を大胆に導入し、本格展開すべき。
 - ・ 地方交付税の「行革算定基準」として、地方自治体における PPP/PFI の導入に係る指標(例えば事業規模の対公共事業比率)を組み込む。
 - ・ 各自治体のインフラ情報(行政保有資産の現況、中長期的投資計画等)を共通フォーマットで民間に提供できるよう、内閣府でガイドラインを整備する。
- PPP/PFI 導入が比較的進んでおり、耐震化・老朽更新・集約化の需要が全国で見込まれる公営住宅分野で PPP/PFI の導入検討を行うことを原則とすべき。民間人材を積極的に活用しつつ、PFI ファンド事務局における案件発掘・形成機能を抜本強化すべき(将来的には英国並みの 50 人規模を)。
- 築地川の再開発に向けて、法的措置も含め必要な制度改正を早急に進めるべき。また、「道の駅」の整備について周辺道路の維持管理・更新も含め、パッケージで PPP/PFI 導入を検討すべき。
- 高速道路会社や地方道路公社の経営については、コンセッション導入を含む PPP/PFI の拡大等を通じて、経営効率の向上を図るべき。トンネル事故を踏まえた安全対策の必要性の高まりもあり、未計上の大規模改修費の財源も重要。

6. 社会資本整備等に要する費用の総額について

経済再生と財政再建を両立するためには、26 年度予算において、社会保障の充実分等を除き、基礎的財政収支対象経費を 25 年度比でマイナスに抑制する必要がある。社会資本整備についても例外ではない。公共事業関係予算について、PPP/PFI の拡大、維持管理・更新コストの縮減、長寿命化、ハード・ソフトの連携、スマートインフラの構築等を総合的かつ一体的に推進することを通じて抑制すべき。

また、これまでのコスト構造改善に向けた計画的取組を、26 年度以降、改めて実施していくことが重要であり、総合的コスト構造刷新に向けた新たな目標を提示すべき。

¹ 24 時間監視による安全性向上、デザイン・フォー・マニュファクチャリングによる効率的なメンテナンス、検査や維持管理を統合管理するためのインフラ専用の M2M(Machine to Machine)センサーネットワーク等