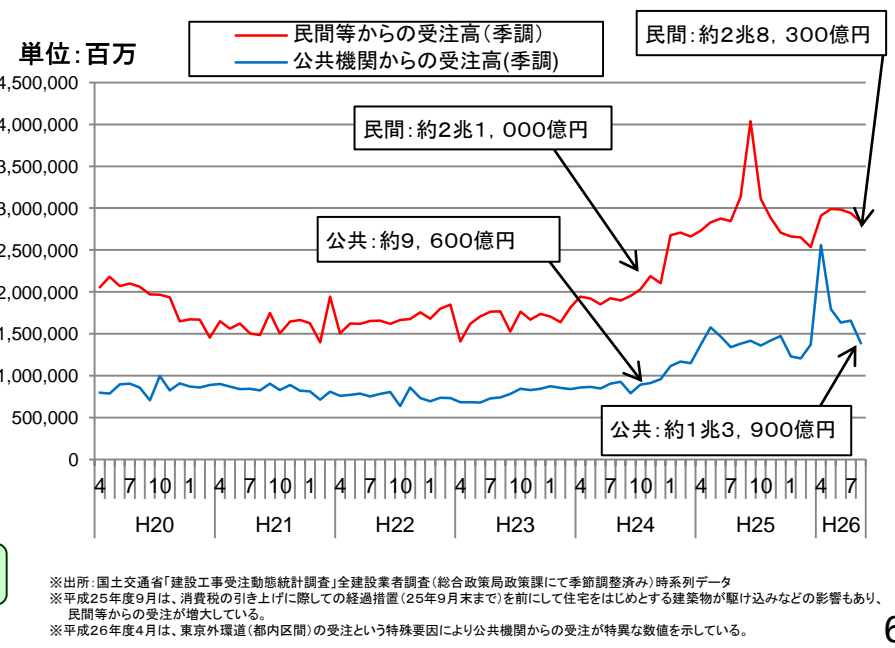
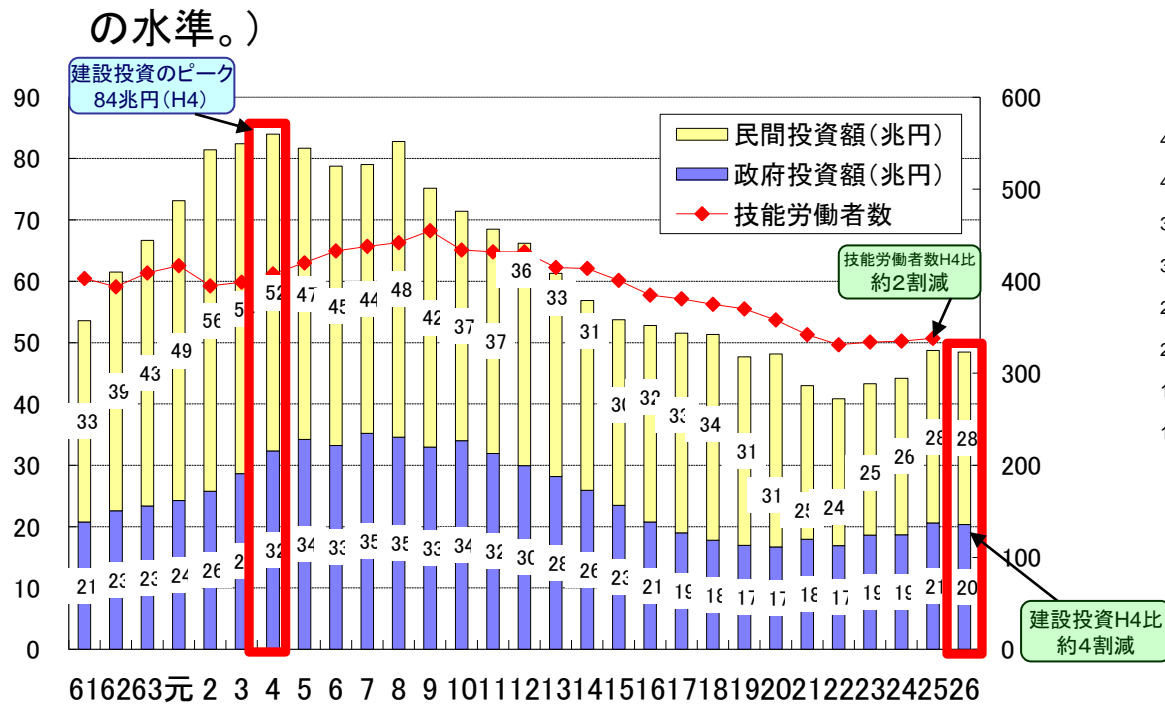


(参考1) いわゆる「クラウドアウト」論について

- 公共工事の約9割は土木工事で、民間工事の8割以上は建築工事。
土木の技能労働者と建築の技能労働者の間では技術、資格、経験等が異なり、流動性はほとんどないため、公共工事が民間工事をクラウドアウトすることは考えられない。
- ここ1年半の景気回復に伴い、民間工事の受注工事量は増加。
- 今年度の官民あわせた建設投資額は前年度と同程度の約48兆円でリーマンショック前を下回る水準。これはピークの平成4年度の約84兆円から約4割の減。
建設技能労働者の減少は同じ平成4年度から約2割減にとどまる。
したがって、現在の技能労働者数が絶対数として不足している状況にはない。
- 市場の実勢に合った適正な賃金を払えば必要な人手の確保は可能。(現在の賃金水準はピーク時の約8割の水準。)



(参考2)防災・減災への対応～安全安心インフラによる脆弱性の低減～

○雨の降り方が局地化・集中化・激甚化し新たなステージに入ったとの認識のもと、広島県で発生した土砂災害等も踏まえ、ハード・ソフトの取り組みを総動員し、命と暮らしを守る対策を徹底。

- ・時間雨量50mmを上回る雨が全国的に増加
- ・バックビルディング現象による線状降水帯の豪雨が各地で発生
- ・昨年のフィリピンのようなスーパー台風の影響も懸念



雨の降り方が新しいステージに入ったことを認識して取り組みを強化する必要

命と暮らしを守るため、ハード・ソフトの対策を総動員

ハード対策

河川改修や砂防堰堤の整備等を、人命を守る効果が高い箇所等について優先順位をつけ計画的に実施。

【砂防堰堤の効果事例(広島市大町地区)】

広島市の土砂災害において、砂防堰堤が整備されていた箇所では、多くの人命を守るなど効果を発揮。

被害が防止された大町地区



土石流発生前



土石流発生直後

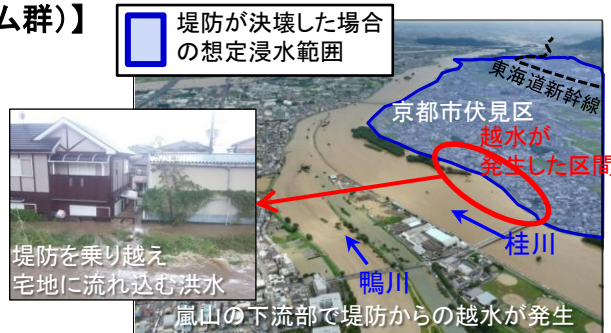


砂防堰堤で土石流を捕捉し、下流の被害を未然に防止

【ダムの効果事例(淀川上流ダム群)】

平成25年台風18号では、桂川において、ダム等の洪水調節が無ければ堤防が決壊していた可能性が高く、その場合、約1兆2,000億円の被害が発生していたと想定。(淀川上流のダム群の建設費は、総額約4,000億円)

堤防が決壊した場合の想定浸水範囲



堤防を乗り越え宅地に流れ込む洪水

ソフト対策

情報伝達や避難体制の構築などソフト対策を徹底的に強化。

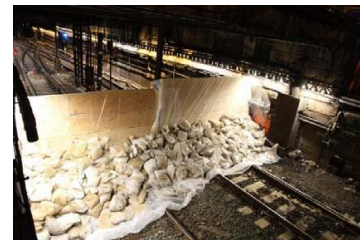
【タイムラインを活用した防災行動】

関係機関が事前にとるべき行動を時系列で示すタイムラインを予め策定し、円滑な防災対応に活用する取り組みを本年4月に開始。



体制の確認

2012年・米国でのハリケーンサンディ上陸時にも、事前に地下鉄の止水を行うなど効果を発揮



<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos>

【住民に対する危険周知、避難体制の整備の促進】

土砂災害から国民の生命及び身体を保護するため、住民に対する危険周知や避難体制の整備等が促進されるよう、**土砂災害防止法※の改正法案**を今国会へ提出。

※正式名称は、「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」

(参考3)インフラ老朽化対策

○インフラ老朽化により「荒廃する日本」とならないよう、昨年を「メンテナンス元年」として、点検・診断等を集中実施。
 ○さらに、予防保全を基軸とする戦略的メンテナンスを徹底するため、インフラ長寿命化計画を策定。インフラの安全性を確保しつつ、将来的に増加するメンテナンスコストの縮減・平準化を図る。

インフラ老朽化対策の推進

- ・高度成長期以降に整備されたインフラが今後一斉に老朽化
 - ・メンテナンス費用は、近い将来現在の最大約1.5倍に増大見込み
- ※国土交通省所管インフラの維持管理・更新費の推計：約3.6兆円(H25年度)→約4.6～5.5兆円(20年後)

国土交通省

- インフラ長寿命化計画の策定(H26.5)・実行
- ・予防保全の考え方に基づく長寿命化
- ・新技術の開発・導入

地方公共団体

- 長寿命化計画(団体毎、施設毎)の策定・実行

支援

人的支援

- ・研修の充実・強化
- ・資格制度構築

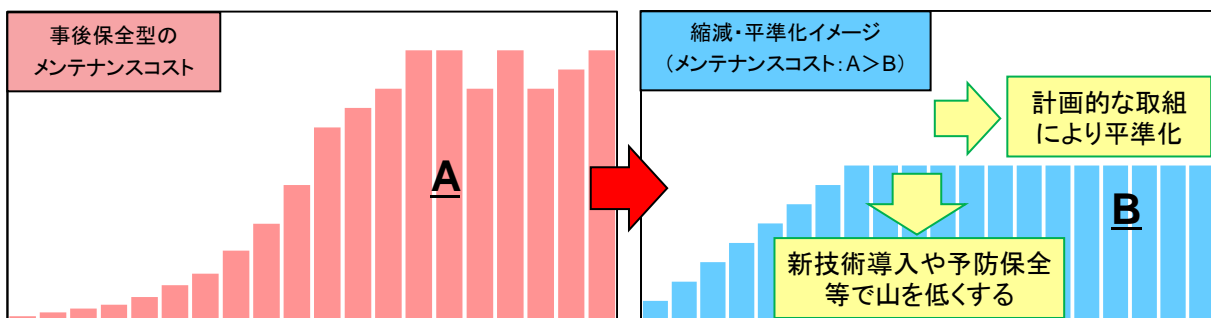
技術支援

- ・基準類の体系的整備
- ・直轄診断

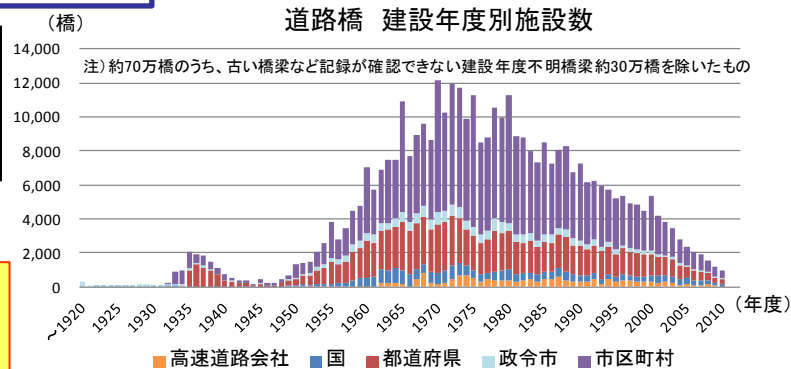
財政支援

- ・防災・安全交付金

「メンテナンスコストの山」を低くして平準化



メンテナンスコストの縮減・平準化イメージ



通行規制を実施している事例

老朽化に伴い、通行規制箇所が増加

(参考)橋梁(橋長2m以上)の通行規制等の状況

977橋(H20年)
↓
2,184橋(H26年)



香川・徳島県境無名橋の落橋



下水管路に起因した道路陥没

(参考4)コンパクト+ネットワークの実現

- 人口が減少に転じる中、拡大した都市のコンパクト化が必要。具体的には、
 - ・ 医療・介護、商業等の生活サービス機能と居住を、まちなかに誘導する。
 - ・ 拠点間を結ぶ公共交通を再構築(LRT、コミュニティバスなど)し、その充実を図る。
 → 先行して取組が始まっている富山市等の他、法改正による新たなスキームの導入検討を表明する都市も増えつつある。こうした現場のまちづくりの中で高齢者を含めた多様な世帯が安心・健康で歩いて暮らせる「スマートウェルネス住宅・シティ」を実現
- 地域構造のコンパクト化により、公共投資の投資効率と投資効果を最大化

都市再生特別措置法と地域公共交通活性化再生法の改正

コンパクトなまちづくり

地域公共交通の再編

生活サービスの誘導

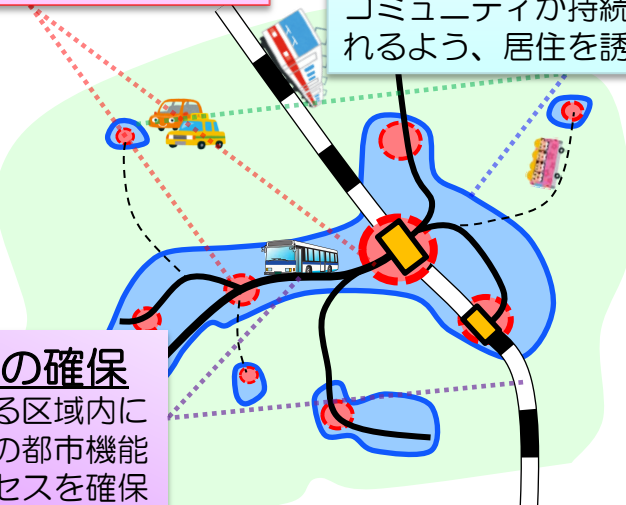
医療・福祉・商業等の都市機能を集約することにより、各種サービスを効率的に提供

居住の誘導

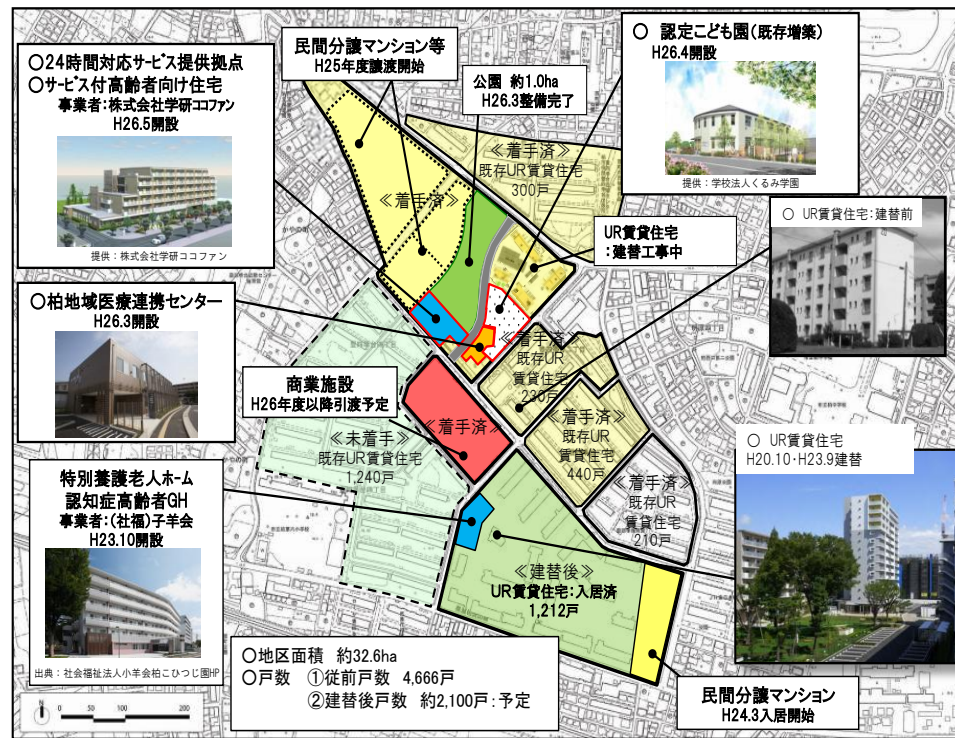
人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導

公共交通の確保

居住を誘導する区域内に居住する人々の都市機能への交通アクセスを確保



団地再生を契機とした福祉拠点化の取組事例 (千葉県柏市豊四季台)



(参考5) インフラを賢く使う

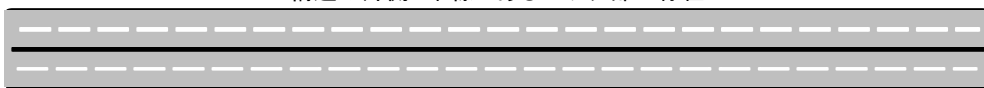
○インフラストックの運用の効率化、機能強化・高度化等、賢く使う取組を推進し、最大限に活用。

■実容量の不揃いをなくす

- ビッグデータを活用して、最大安定交通量(実際に流せる容量)を把握。
- 把握した実容量の不揃いをなくして、科学的に交通流動を最適化。

<実容量不揃いのイメージ>

構造は片側2車線であるがサグ部が存在



サグ底部

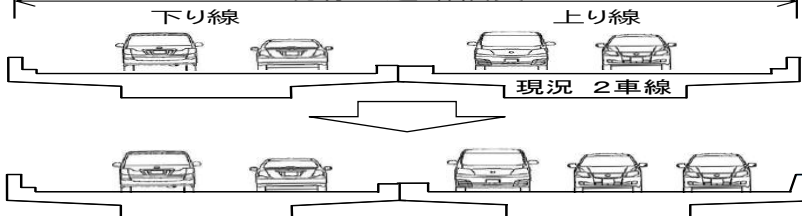
※サグ部：勾配の変化部

実際に流せる交通容量を表した構造イメージ

実容量の不揃いをなくす最適な構造

<交通流動最適化のイメージ>

既存の道路幅員



車線運用の見直し

(中央自動車道調布付近の渋滞対策イメージ)

■ダム運用の高度化(タイムライン型事前放流によるダムの運用)

