

社会資本整備について

平成25年11月20日(水)
太田臨時議員提出資料

社会資本整備を巡る課題

○ 社会資本整備について、緊急に取り組むべき課題は、①防災・減災対策、②インフラの老朽化対策、③国際競争力の強化の3点。

- ① 日本は脆弱国土。巨大台風や巨大地震に備えるための防災・減災対策が必要。
- ② 高度経済成長期に整備したインフラが建設後50年を経過するため、老朽化対策が必要。
- ③ 激化する都市間競争に勝ち抜くために国際競争力の強化が必要。

【社会資本整備を巡る主な課題】

① 防災・減災対策

- 日本は脆弱国土。近年は、巨大台風、集中豪雨、竜巻など、災害が頻発・激甚化。
- 地球温暖化の影響により、フィリピンや、連続雨量824.0mmを記録した伊豆大島などで、これまでにない被害が発生。
- 南海トラフ巨大地震や首都直下地震の発生は、2050年までにはいずれかが起こりうるほどの切迫度。
- さらに、大都市の地下街など文明の進展による脆弱性が増している。

② インフラの老朽化対策

- 1980年代の「荒廃するアメリカ」。50年以上経過した橋が相次ぎ崩落。
- 今後、我が国でも高度経済成長期に整備したインフラが建設後50年を経過。メンテナンス、老朽化対策が必要になるインフラの山にさしかかる。
- 1965年から1980年にかけて、道路橋梁は毎年約1万橋が新設。これらが50年を経過。

③ 国際競争力の強化

- アジア諸国の成長が著しい。都市間競争の時代に入り、日本は後塵を拝している。
- 水深16m以上のコンテナターミナルはわずか3バース。釜山、上海等の東アジア主要港に国際基幹航路の寄港便数で遅れ。
- 首都圏空港の国際線旅客数を仁川とバンコクが逆転。アジア主要空港との競争も激化。

防災・減災対策

- 巨大地震や、気候変動に伴う巨大台風、集中豪雨、高潮等の災害に備えるため、十分な防災・減災対策を命を守る公共事業として進めるべき。例えば、
 - ・ 住宅・建築物の耐震化、老朽化マンションの建替え促進
 - ・ 道路、堤防等のインフラの耐震化
 - ・ 河川改修、洪水調節施設の整備
 - ・ 地下街の浸水対策
 - ・ 土砂災害を防ぐための砂防事業
 - ・ 緊急輸送ルート等のリダンダンシーを確保するための全国ミッシングリンクの整備
 - ・ 避難路、避難地の整備 等を推進。
- これらの対策を早急に講じなければ「国が滅びる」、という危機意識をもって取り組む必要。

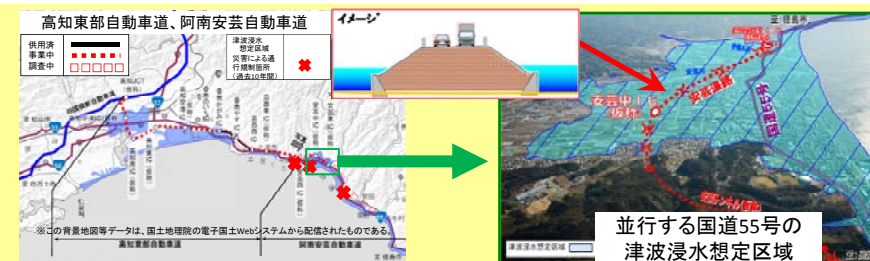
[住宅・建築物の耐震化]

- ◆ 多数の者が利用する建築物の耐震化率： 80% (2008年) → 90% (2015年)
 - 不特定多数の者が利用する大規模建築物等について耐震診断の義務付け、義務付け対象となる建築物への補助制度等の支援策の拡充
(改正「耐震改修促進法」、予算措置の拡充)
- ◆ 住宅の耐震化率： 79 % (2008年) → 90% (2015年) → 95% (2020年)

◎ 南海トラフ巨大地震の揺れによる全壊棟数及び死者数
 ・ 現状 ……約63万棟、3万8千人
 ・ 建物全体の耐震化率90%達成 ……約36万棟、2万1千人
 ※ 基本ケース、冬・深夜の場合
 (南海トラフ巨大地震の被害想定について(第一次報告)(H24.8.29)より)

[代替性確保のための道路ネットワーク整備]

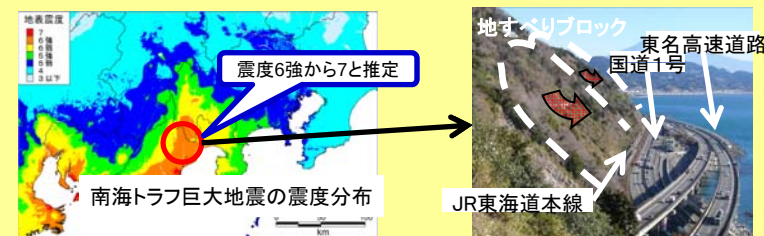
- ◆ 災害時のリダンダンシーの確保等、今後想定される地震等への備えとして、全国ミッシングリンクの整備を推進



[土砂災害対策の推進]

- ◆ 南海トラフ巨大地震への備えとして
 行う静岡県由比地区地すべり対策等：
 2020年代半ばまでに概成

由比地区における東西分断対策



老朽化対策の推進

- 今後、高度経済成長期以降に整備したインフラが老朽化するため、老朽化対策を重点的に行う必要。
具体的には、増大する老朽化対策費用の山を平準化させることが必要。そのため、
 - ・技術革新によるコストの削減
 - ・予防保全の考え方による長寿命化 を推進。
- このため、今年を「メンテナンス元年」と位置付け、緊急点検・集中点検の実施等の工程表を作成。また、データベースを構築し、それを活かして維持管理・更新を実施。今後、工程表に基づき、継続的に老朽化対策を実施。

【社会インフラの老朽化による被害の例】

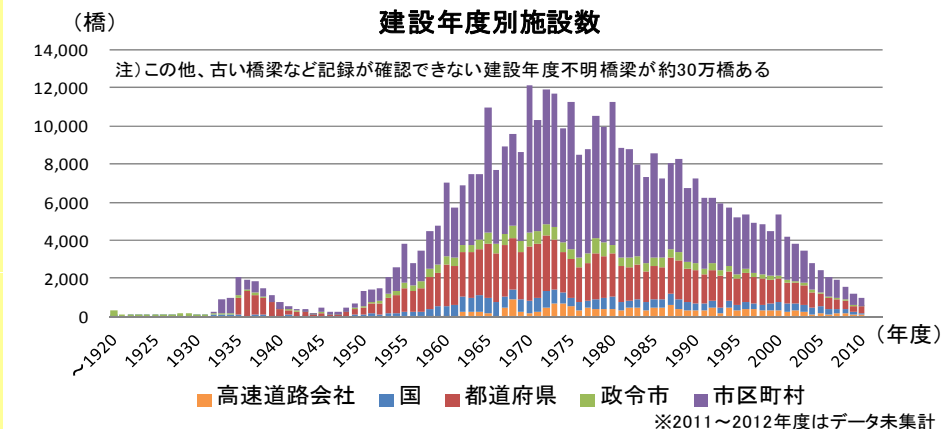


【ミシシッピ川に係る高速道路橋の落橋事故
(2007年米ミネソタ州)】(出典: MN/DOT)

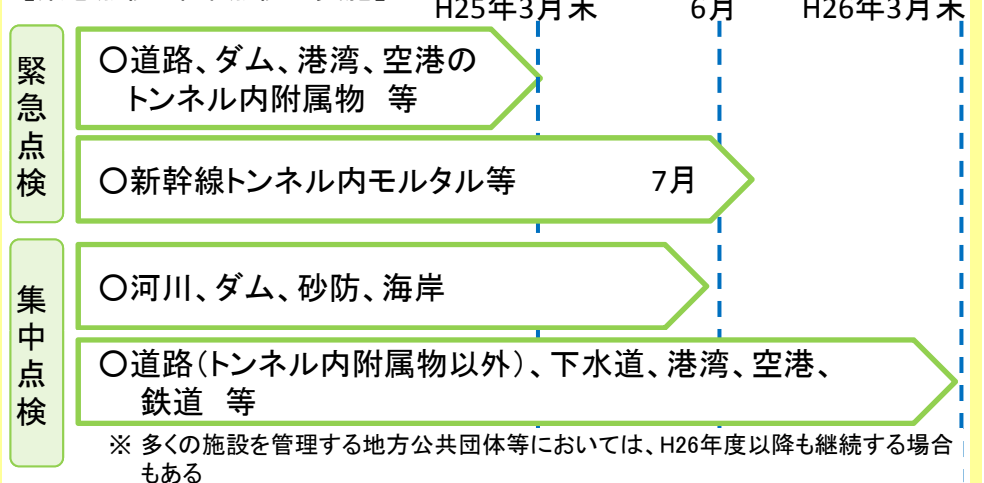


香川・徳島県境無名橋(鋼2径間単純トラス橋)の落橋(2007年)

【道路橋梁の老朽化の現状】



【緊急点検・集中点検の実施】



○インフラ長寿命化基本計画の策定

日本再興戦略に基づき、インフラ長寿命化の基本方針となる基本計画をとりまとめるとともに、国・自治体が管理・所管する全てのインフラにわたる取組の方針について行動計画を策定。

○メンテナンスエンジニアリングの確立

- ・産学官と連携し、世界最先端のメンテナンス技術を確立
- ・点検の精度等、メンテナンスの質を向上
- ・資格・研修制度の充実・入札契約制度の更なる充実(積算基準の見直し等)

国際競争力を強化するための基盤整備

- グローバルな都市間競争に勝ち抜くため、国家戦略特区を活用。国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の形成を支援。
- 産業インフラの整備を推進することにより、国際的なネットワークを更に強化。
 - ・港湾については、コンテナ船の大型化に対応した水深16m以上の戦略港湾を整備。海外トランシップ貨物を韓国等から奪還。
 - ・空港については、首都圏空港の機能を強化。増大する航空旅客輸送量に対応。
 - ・道路については、三大都市圏環状道路を整備。迅速かつ円滑な物流を実現。

[都市の国際競争力の強化]

- ◆ 国家戦略特区内における容積率・用途等土地利用規制の見直しや道路の占用許可基準の特例等により、居住環境を含め、世界と戦える国際都市の形成を図るために必要な施設(都心居住のための住宅、オフィスビル、コンベンション施設等)の立地等を促進。

* 世界都市ランキング(Pricewaterhouse Coopers)によると、東京は2位(全11都市。2007年)から10位(全27都市。2012年)へ後退。

[国際コンテナ物流網の強化]

- ◆ 国際コンテナ戦略港湾の大水深コンテナターミナル:
3バース(2012年度末) → 12バース(2016年度)

* 韓国及び中国の水深16m以上の岸壁整備状況: 釜山港: 21バース、上海港: 16バース (2012年度末)

◎ 整備が不十分な場合、国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧米基幹航路便数の更なる減少の懸念

・京浜港: 45(H19) → 32(H25) ・阪神港: 27(H19) → 14(H25) (単位: 寄港便数/週)
※2016年には、欧州航路の約3/4、北米航路の約1/3が、水深16m以上が必要な8千個級以上のコンテナ船となる見込み(水深14mで対応できる4千個級未満のコンテナ船は現時点でも1割未満)

[首都圏空港の機能強化]

- ◆ 羽田・成田両空港での年間合計発着容量:
68万回/年(現在)
→ 75万回(2014年度中)
→ さらに、首都圏空港機能強化技術検討小委員会において更なる機能強化を検討中

* 主要空港の発着回数

・ニューヨーク 118万回 → ロンドン 110万回
・パリ 75万回 (いずれも2011年実績)

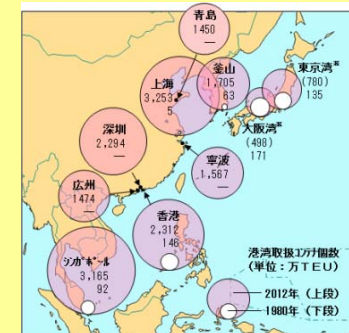
[三大都市圏環状道路の整備等]

- ◆ 三大都市圏環状道路:
58%(2012年) → 約9割(2020年度)

* 都市環状道路整備率

・ソウル: 100% (2007年12月完成) ・北京: 100% (2009年9月完成) ・パリ: 87% (2011年)

【アジア主要港のコンテナ取扱個数(1980年と2012年の比較)】



【注】外内貨を含む数字。※東京湾は東京港・横浜港、大阪湾は大阪港・神戸港。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1982及びLloyd's List資料を基に国土交通省港湾局作成

- これまで述べてきた緊急の課題への的確に対応するため、2050年頃までの長期を視野に入れたグランドデザインが必要。
- 2050年には、全国を1平方kmメッシュで見た場合、人口が半分以上になる地点が66%、2割は無居住化すると予測もある。このような人口の偏在は、地域にとって死活問題。
- こうした状況に対しては、「国土の均衡ある発展」という考え方では対応できない。諸機能が集約した拠点と、これを結ぶネットワークを構築することが必要。(地方におけるコンパクトシティ + ネットワーク)
- 大都市においては、高齢化社会に対応し、スマートウェルネス住宅・シティを実現。

【国土のグランドデザインの策定】

国土を取り巻く状況の大きな変化

人口減少、高齢化

- ・総人口減少時代が本格的に到来、高齢化が加速
- ・2050年には、6割以上の地点で人口が現在の半分以上に減少

巨大災害の切迫・ インフラ老朽化の進行

- ・防災・減災・老朽化対策が喫緊の課題に
- ・エネルギー制約の高まり

グローバリゼーション

- ・アジア等新興国の急速な経済成長(日本の国際的地位の低下)
- ・産業の空洞化

2050年を視野に入れた
グランドデザインが必要

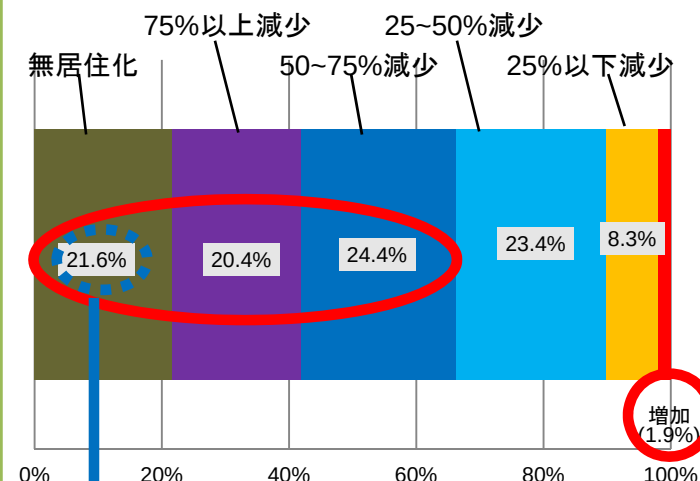
2020年東京オリンピック・パラリンピック
をマイルストーンの1つとして位置づけ

目指すべき方向

有史以来の人口減少、高齢化社会においても
持続可能な世界最高水準の「ゆたかさ」と「安心」を確保

【人口増減割合別の地点数】

**6割以上(66.4%)の地点で
現在の半分以上に人口が減少**



居住地域の2割が無居住化

地域活性化

○ 地方においては、

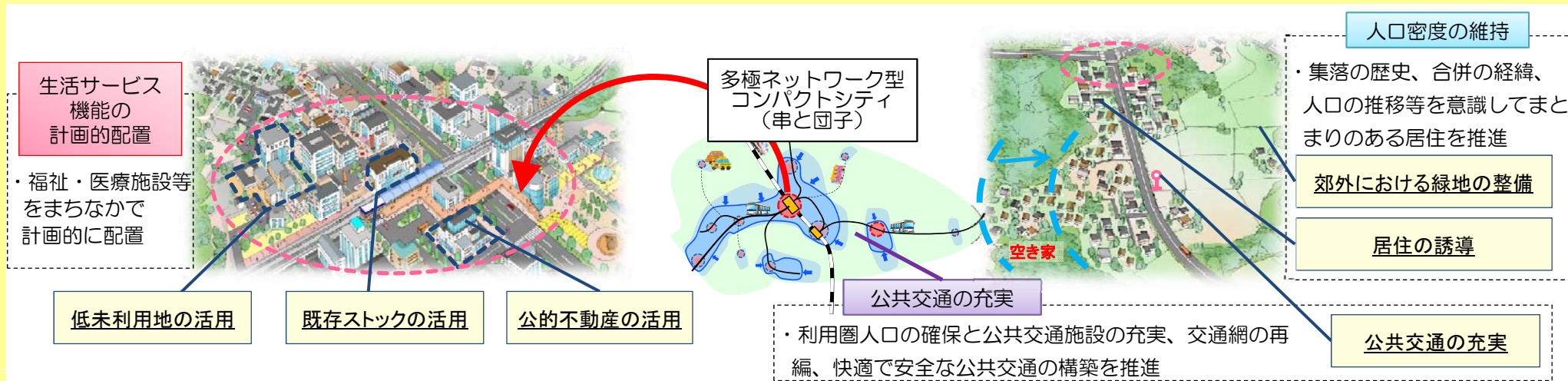
- ・福祉、医療施設等の生活サービス機能の計画的配置、居住の誘導等による一定エリアでの人口密度の維持、公共交通の充実等の支援により、コンパクトシティを実現。（例：富山市、鶴岡市）
- ・農山漁村地域においては、複数の集落を対象に、診療所や金融機関などが集約した「小さな拠点」とネットワークを整備。

[都市の再興の推進]

◆地方都市では、拡散した市街地において急速な人口減少と高齢化が進行

→生活サービス機能の計画的配置の推進、一定のエリアでの人口密度の維持、公共交通の充実等の支援により、まちの活力を維持・増進。

（こうしたコンパクトシティの実現に向けて、新たな仕組み（法制度と予算・税制・金融を総合化した政策パッケージを地域の関係者からなる協議体も関わりながら実施する仕組み）を検討中。）



【「小さな拠点」を核としたふるさと集落生活圏の形成】

◆複数の集落が散在する地域において、持続可能な地域づくりを推進

*「小さな拠点」：商店、診療所等の日常生活に不可欠な施設や、地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集めた地域の拠点

東京オリンピック・パラリンピックに向けた対応

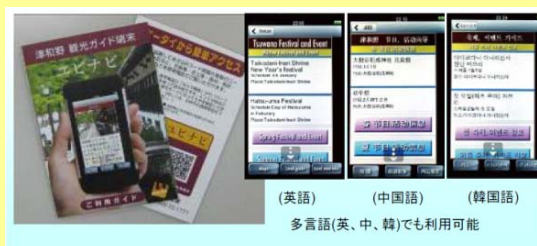
- 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、東京、首都圏のまちづくりという点では、
 - ① 大会がスムーズに運営されること、
 - ② 地震・台風・高潮等の災害に対して安全が確保されること
 - ③ 宿泊や交通の快適性が確保されること、
 - ④ パラリンピックに備えてバリアフリー化が図られることが重要。
- また、2020年がゴールということではなく、2040年、2050年の国土づくりを見据えた上で、その助走期間として捉えていくべき。例えば
 - ① 東京、さらには国内各地を訪問する外国人旅行者が増加するため、スムーズな移動をはじめとした外国人対応の多機能都市
 - ② 高齢者・障害者をはじめ、あらゆる人に優しいバリアフリーのまちづくり
 - ③ 大きな災害が発生した場合に備えて、万全の対応ができる防災都市といった点を着実に進めていくことが重要。

【外国人が安心して快適に移動・滞在できる環境の整備】

○道路等の案内表示の多言語対応の改善・強化



○Wi-Fi環境の整備促進、スマホによる多言語案内

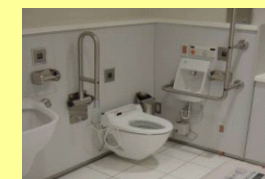


【交通施設・都市施設のバリアフリー化とともに心のバリアフリーも推進】

○バリアフリー化設備の整備



エレベーター



障害者対応型トイレ

○心のバリアフリーを普及・啓発するための取組

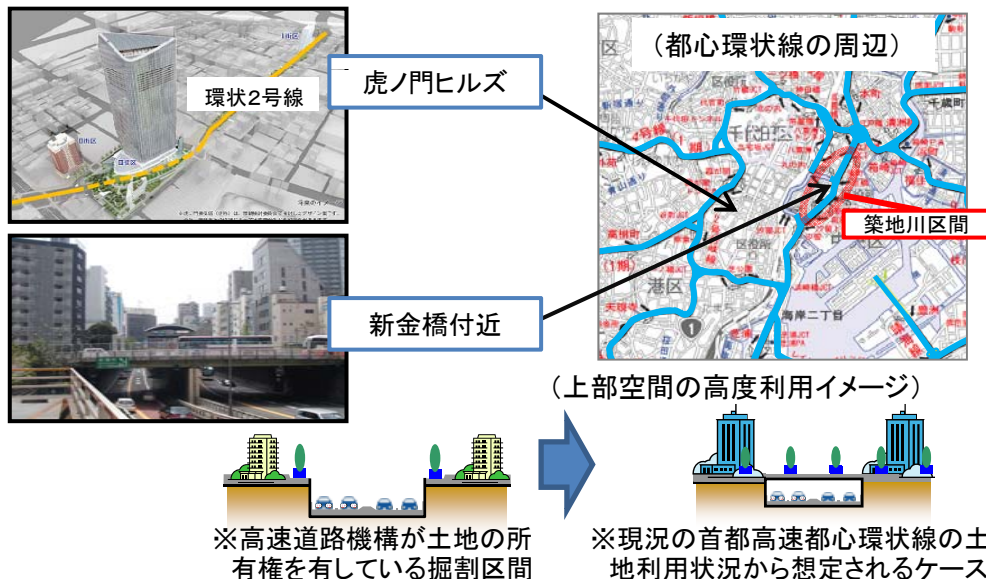


車いすサポート体験

- PPP/PFI等により官民連携を促進。民間の資金や知恵を活かしてインフラの整備・管理を効果的に実施。例えば、老朽化が進む首都高速の再生を都市再生と連携して実施。
- 既存ストックについて、機能の高度化・多様化、転換、さらには廃止も選択肢に入れ、有効活用。「道の駅」では、地域との連携により物販、観光、福祉などの機能を強化。

【首都高速の再生(築地川区間)】

- 成長戦略の当面の実行方針に基づき、年内を目途に、制度上の課題を整理の上その対応策をとりまとめるとともに、首都高速再生プロジェクトの具体化に向けた検討を進める。
- 対応策としては、立体道路制度の制度改革等、法的措置も含めて検討中。



【「道の駅」の多様な機能の強化】

- 制度発足から20年、現在1,014箇所が登録。
- 今後、地域経済、福祉、観光、防災、文化などの「地域拠点機能の強化」とそれらの「ネットワーク化」を進める。

「道の駅」の地域の個性、魅力を活かした取組

【地域経済】

- 全国規格品ではなく **地元産品を販売**
- 隠れた **地元の魅力を商品化**

【観光】

- 地元が知る地域の **名所を活かした観光**

【福祉】

- 中山間地にも立地、**地域の生活機能の拠点**

【防災】

- 震災時には、**防災拠点、唯一の販売所**に

【文化】

- 被災の記録を伝承、**復興のメモリアル**
- 地域の **伝統文化等の伝承**の場

防災

非常用発電装置



文化

災害の伝承・展示



<主な取組事例>

地域経済

■ 地元農産物を「道の駅」で加工し、18種類の新商品を開発、販売



【】「もてぎ」(栃木県茂木町)

観光

■ 観光コンシェルジュが常駐し、摩周湖の見え具合も案内



【】「摩周温泉」(北海道弟子屈町)

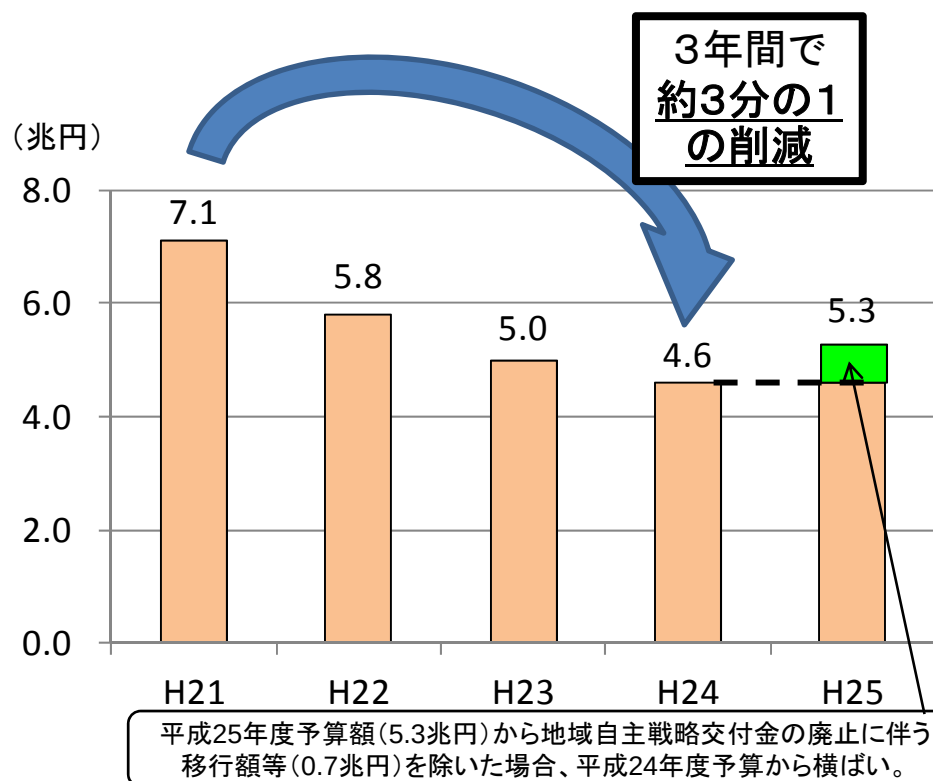
外国人旅行者への案内 無線LAN



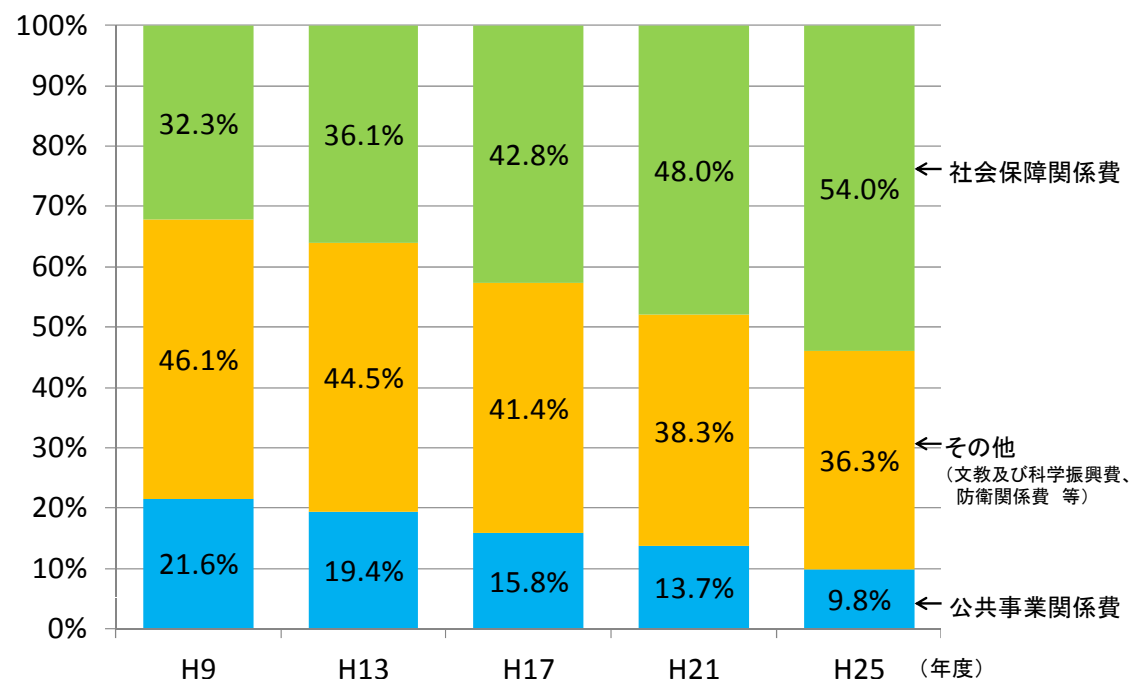
公共事業予算の安定的・持続的な確保について

- 平成21年度からの3年間で、公共事業費(当初予算)について、約3分の1を急激に削減。
- 建設業の設備投資や雇用が萎縮し、除雪や災害時の緊急対応など国民生活にも支障をもたらす状況が発生。
- 景気対策としての公共事業のフロー効果だけでなく、国民の安全・安心、経済を支えるストックとしての効果が大事。
- 切迫する危機・課題への対応に必要な公共事業予算を安定的・持続的に確保することが不可欠。

【公共事業関係費(当初予算)の削減】



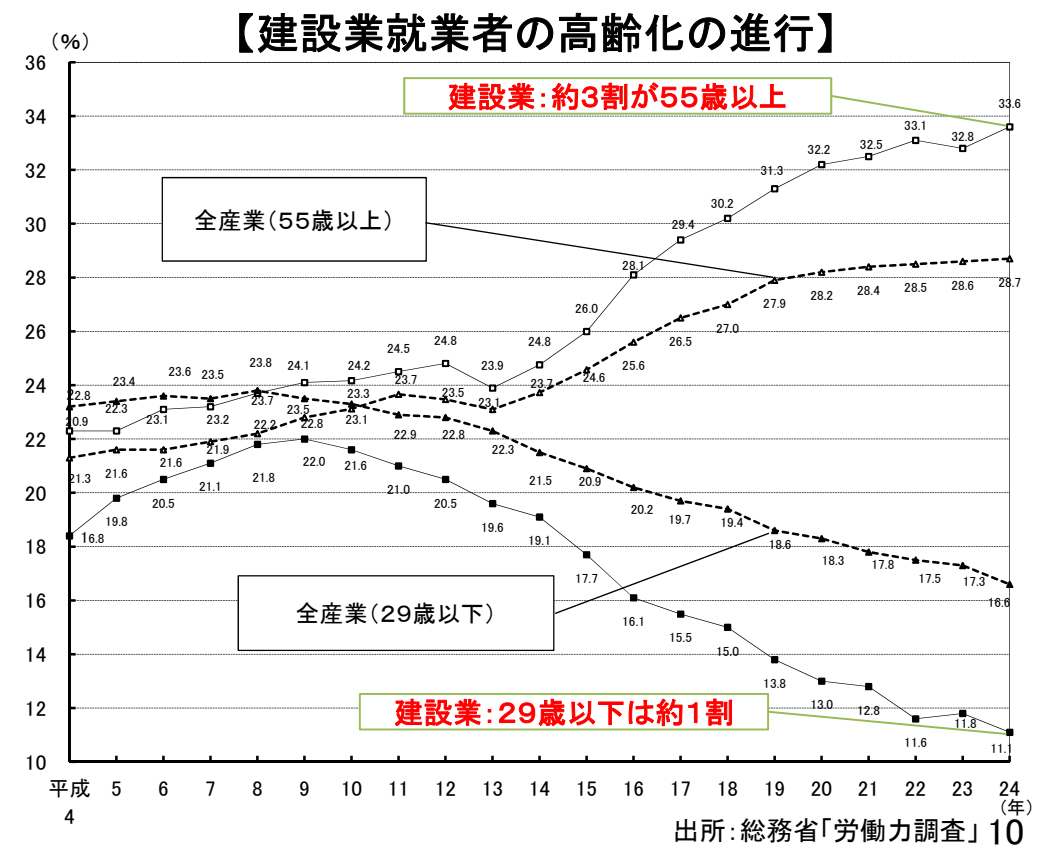
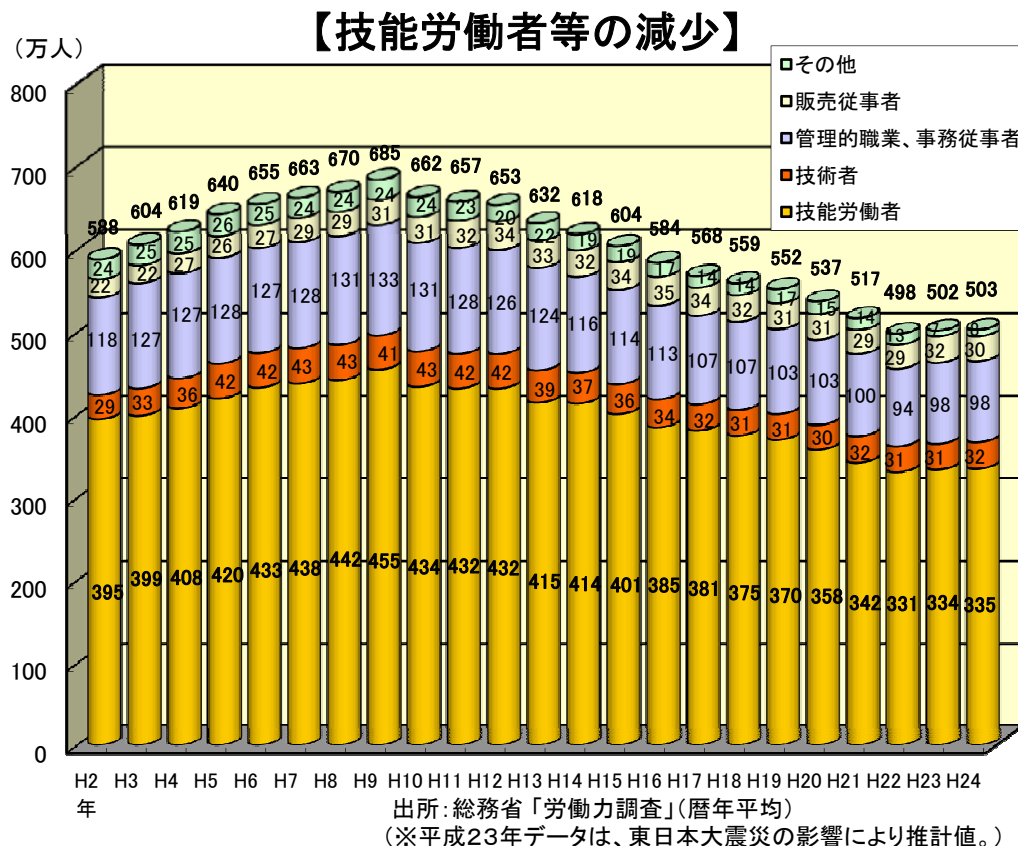
【一般歳出(注)に占める主要経費の割合の推移】



(注) 一般会計歳出から国債費、地方交付税交付金等を除いたもの

建設産業の担い手の確保について

- 近年の建設投資の急激な減少、競争の激化等により、経営を取り巻く環境が悪化。機材を手放さざるを得ず、また、鉄筋・型枠工事の現場から若者が失われるといった、構造的な課題に直面。
- 建設産業にとって、中長期的に安定した事業の見通しが示されることが、新規の人材確保や、適切な賃金水準の確保にも有効。



公共事業の円滑な執行について

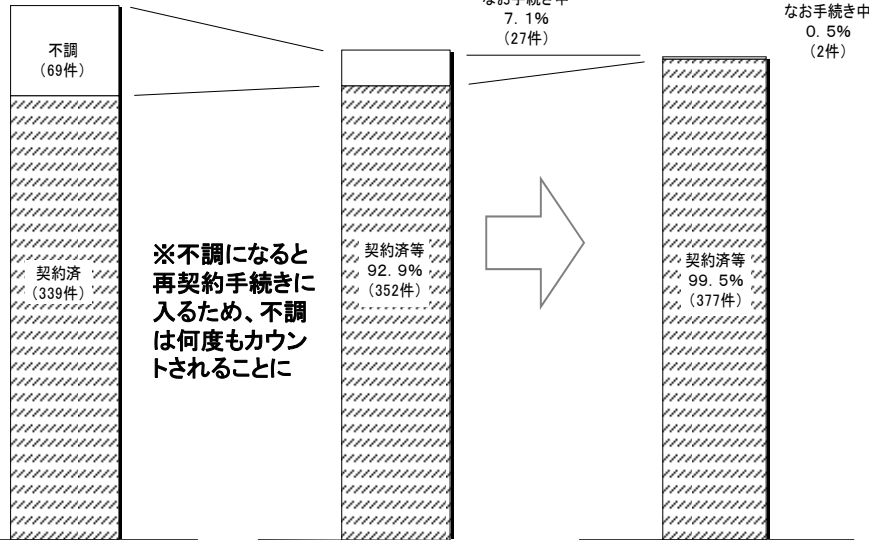
- 被災地等では入札不調が発生しているが、これは、発注工事の増加に伴い、条件の悪い工事には最初は手が上がらないことによるもの。ほとんど再発注時の工夫で契約ができている状況。
- 人材不足は構造的な問題としてある。しかし、現段階で工事が止まっているという意見は誤解。現在は、これまでのような低賃金では職人を確保できない。
- 今後も人件費の上昇に対応して、最新の労務・資材価格に基づき発注し、必要な公共事業を確実に執行。
- 現場の状況を見れば、数年前の水準の公共事業の執行は十分可能。

【被災地における平成24年度発注工事の契約状況】

一般土木工事
「不調16%」

「93%が契約済」
※7%が「遅れ」

「99.5%が契約済」
※0.5%が「遅れ」



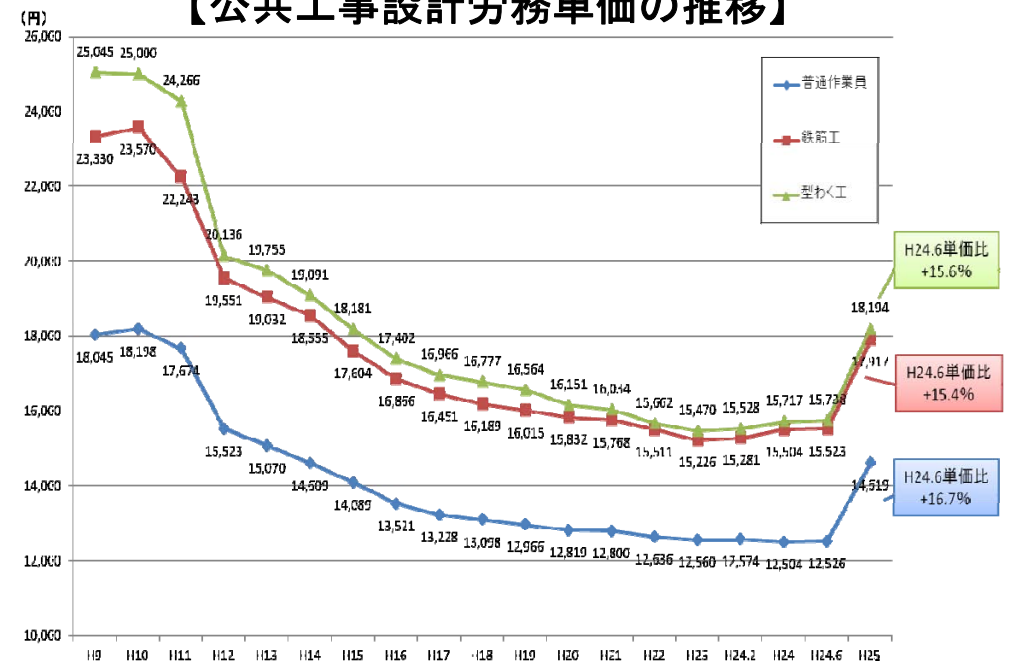
平成24年4月～3月末までの入札の回数で整理している。

平成25年3月末時点の工事単位で整理すると...

平成25年8月末時点の工事単位で整理すると...

※国土交通省東北地方整備局発注工事のうち、被災三県の「一般土木」工事を対象に集計したもの。
※「契約済等」には、増工対応によるものも含む。

【公共工事設計労務単価の推移】



◆平成25年3月29日に、技能労働者の減少等に伴う労働市場の実勢価格を適切に反映した、平成25年度公共工事設計労務単価を公表

全国（全職種単純平均値）前年度比： +15.1%

被災三県（全職種単純平均値）前年度比： +21.0%