

社会資本整備を取り巻く最近の動き

0. 第3次社会資本整備重点計画の全体像

1. 大規模・広域的な災害リスクの低減に係る最近の動き

- ・津波防災地域づくりに関する法律に基づく取組状況
- ・南海トラフ巨大地震による被害想定等
- ・国土強靱化に向けた検討

2. 産業・経済の基盤や国際競争力の強化に係る最近の動き

- ・首都圏3環状道路の整備
- ・国際拠点空港の機能強化等
- ・港湾運営の民営化
- ・インフラ海外展開の推進

3. 持続可能で活力ある国土・地域づくりに係る最近の動き

- ・都市の低炭素化の促進に関する法律
- ・高齢者、障害者等の災害時・緊急時の避難におけるバリアフリー化方策
- ・通学路の交通安全対策

4. 社会資本の適確な維持管理・更新に係る最近の動き

- ・笹子トンネル天井板落下事故及び点検状況
- ・新幹線トンネルモルタル剥落等事故及び点検状況
- ・社会資本の老朽化対策会議「社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置」
- ・社会資本メンテナンス戦略小委員会中間答申

第3次社会資本整備重点計画の全体像

意義	国民生活・社会経済・産業活動の基盤を形成する社会資本整備の方向性を明確にし、限られた財源の中で効果的かつ効率的に社会資本整備を実施するための取組を明確化
計画期間	平成24年度～平成28年度 ※厳しい財政状況、人口減少、少子・高齢化等、社会経済状況を踏まえ、1年前倒しで新計画を策定
三次計画のポイント	○ソフトも含めた事業・施策間の連携（ハード施策間／ハード・ソフト間／多様な主体との協働等） ○中長期的な社会資本整備のあるべき姿を提示（「3つの視点」、「9つの政策課題」、「18のプログラム」） ○「選択と集中」の基準の提示（中長期的な社会資本のあるべき姿の実現に向け、計画期間中に重点的に投資していくのかの判断基準） ○指標の見直し（新たな政策課題への対応）

【視点1】安全・安心な生活、地域等の維持 【政策課題】 1 国土の保全 / 2 暮らしの安全の確保 / 3 地域の活性化 【プログラム】 1 災害に強い国土・地域づくり 2 我が国の領土や領海、排他的経済水域等の保全 3 陸・海・空の交通安全の確保 4 広域的な移動・輸送の更なる効率化・円滑化、都市・地域相互間での連携促進 5 ストック型社会への転換 （社会資本の計画的な維持管理更新）	【視点2】国や地球規模の大きな環境変化、人口構造等の変化への対応 【政策課題】 4 地球環境問題への対応 / 5 急激な少子・高齢化への対応 / 6 人口減少への対応 【プログラム】 6 低炭素・循環型社会の構築 7 健全な水循環の再生 8 生物多様性の保全、人と自然の共生する社会の実現 9 生活・経済機能が集約化された地域社会の構築 10 日常生活における不可欠な移動の更なる円滑化・快適化 11 離島・半島・豪雪地帯等の条件不利地域の自立的発展	【視点3】新たな成長や価値を創造する国家戦略・地域戦略の実現 【政策課題】 7 快適な暮らしと環境の確保 / 8 交流の促進、文化・産業振興 / 9 国際競争力の確保 【プログラム】 12 健康で快適に暮らせる生活環境の確保 13 良好なランドスケープを有する美しい国土・地域づくり 14 国際交流拠点の機能強化、ネットワークの拡充 15 大都市におけるインフラ機能の高度化 16 建設・運輸産業等の世界市場におけるプレゼンスの発揮 17 個性的で魅力あふれる観光地域の創出 18 社会資本整備に民間の知恵・資金を活用
--	---	--

「選択と集中の基準」

今整備をしないと、大規模又は広域的な災害リスクを低減できないおそれのあるもの	今整備をしないと、我が国産業・経済の基盤や国際競争力の強化が著しく困難になるおそれのあるもの	今整備をしないと、「持続可能で活力ある国土・地域づくり」の実現に大きな支障をもたらすおそれのあるもの	今適確な維持管理・更新を行わないと、将来極めて危険となるおそれのあるもの
--	--	--	--------------------------------------

【重点目標1】 大規模又は広域的な災害リスクの低減 1-1耐震化やソフト対策の推進 (1) 構造物等の損壊防止、市街地の防災性向上 ①耐震・液状化対策の促進 ②人的・物的な二次被害の拡大の防止 (2) 防災拠点、緊急輸送ルートの整備・耐震化 ①防災機能を備えるオープンスペース等の確保 ②陸海空の連携による人流・物流確保 ③災害時の緊急輸送のバックアップ機能の強化 (3) ハード整備と一体となったソフト対策 1-2津波対策及び高潮・侵食対策の強化 (1) 海岸・河川堤防の整備等による被害防止・軽減 (2) 津波防災地域づくりによる津波対策等の推進 1-3治水対策の強化、土砂災害対策の推進 (1) 大規模水害の未然の防止等 (2) 水害に強い地域づくり (3) 水害に対する警戒避難体制等の整備 (4) 大規模土砂災害の未然防止 1-4 危機管理対策の強化 国土交通省等と市町村のリエゾン協定締結率 【約71% (H23末) → 100% (H28末)】	【重点目標2】 我が国産業・経済の基盤や国際競争力の強化 2-1大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上等 (1) 国際競争力の基盤整備 ①都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備 東京圏鉄道における混雑率 【166% (H22末) → 主要区間の平均: 150%以内 全 区 間 : 180%以内 (H27末)】 ②国際交流拠点の機能拡充・強化 首都圏空港の発着容量 【64万回 (H23末) → 74.7万回 (H28末)】 日本発着コンテナ貨物の釜山港等東アジア主要港のトランシップ率 【10% (H20) → 5% (H27)】 (2) 官民連携による海外プロジェクトの推進 我が国建設企業の海外建設受注高 【1兆3,503億円 (H23末) → 2兆円 (H32末)】 2-2 地域の活力の維持・向上 (1) 魅力ある観光地域の形成、美しい国土・地域づくりの推進 景観計画に基づき取組を進める地域の数 【315団体 (H22末) → 550団体 (H28末)】 (2) 基幹となる交通・物流ネットワークの整備 道路による都市間到達性確保率 【46% (H22末) → 約50% (H28末)】 ※) 主要都市等をつ結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度（都市間の最長道路距離を最短所要時間で除した）の60km/hが確保されている割合	【重点目標3】 持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現 3-1 持続可能でエネルギー効率の良い暮らしのモデル形成、国内外への普及・展開 (1) 都市における暮らしの低炭素化 公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合 【地方中枢都市圏: 69.1% (H22末) → 69.5% (H28末)】 (2) 人流・物流からの温室効果ガスの排出抑制 3-2 少子・高齢化社会において安全・安心な暮らしができる社会への転換 (1) 都市機能の集約化・街なか居住の推進、地域内の移動円滑化 (2) 公共施設等のバリアフリー化 公共施設等のバリアフリー化率 ・利用者数が3,000人/日以上、バスターミナル等の旅客施設 【段差解消率: 78% (H22末) → 約100% (H32末)】 (3) 交通安全の確保 通学路の歩道整備率 【51% (H22末) → 約6割 (H28末)】 (4) 健康で快適に暮らせる生活環境の確保 汚水処理人口普及率 【約87% (H22末) ※ → 約95% (H28末)】 ※) 岩手県、宮城県、福島県を除く 3-3 失われつつある自然環境の保全・再生 (1) 生物多様性の保全 特に重要な水系における湿地の再生の割合 【約3割 (H22末) → 約5割 (H28末)】 (2) 健全な水循環の再生	【重点目標4】 社会資本の適確な維持管理・更新 (1) 我が国の社会資本の実態把握と維持管理・更新費の推計 (2) 長寿命化によるトータルコストの低減等 長寿命化計画の策定率 ・下水道施設 【約51% (H23末) → 約100% (H28末)】 ・道路橋 【76% (H23末) → 100% (H28末)】 長寿命化計画に基づく港湾施設の老朽化対策実施率 【6% (H23末) → 100% (H28末)】 【計画の実効性を確保する方策】 1. 官民連携による社会資本整備 2. 多様な効果を勘案した公共事業評価 3. 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公正性の確保 4. 公共工事の入札及び契約の適正化 5. 社会資本整備の担い手である建設産業等の再生や人材確保 6. 効果的・効率的な社会資本整備のための技術研究開発 7. 情報通信技術等を活用した社会資本整備事業の効率性の向上 8. 地方ブロックの社会資本の重点整備方針の策定 9. 重点計画のフォローアップ
---	--	---	--

1. 大規模・広域的な災害リスクの低減 に係る最近の動き

- 将来起こりうる津波災害の防止・軽減のため、全国で活用可能な一般的な制度を創設し、ハード・ソフトの施策を組み合わせた「多重防御」による「津波防災地域づくり」を推進
- 平成25年5月1日までに、10県が津波浸水想定を公表

①国土交通大臣が「基本指針」を策定(平成23年12月)

②都道府県知事が「津波浸水想定※」を設定

※ 最大クラスの津波が悪条件下で発生した場合に想定される浸水の区域及び水深

茨城県(H24.8)、青森県(H24.10・H25.2)、徳島県(H24.12)、高知県(H24.12)、宮崎県(H25.2)、和歌山県(H25.4)、岡山県(H25.4)、広島県(H25.4)、香川県(H25.4)、熊本県(H25.4)

③市町村が「推進計画※」を作成 **ビジョンを示す**

※ハード、ソフト施策を適切に組み合わせることで、津波防災地域づくりを総合的に推進するための計画

④津波防護施設の整備等 **浸水の拡大を防ぐ**

⑤都道府県知事が「津波災害警戒区域」を指定 **津波から逃げる**

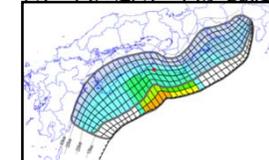
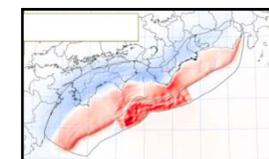
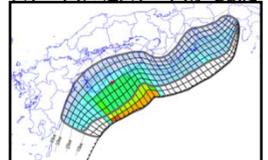
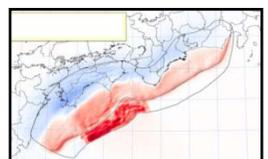
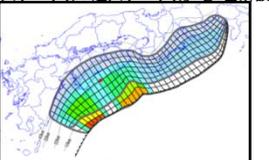
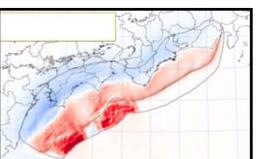
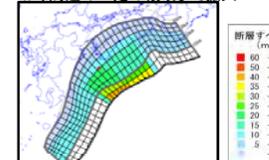
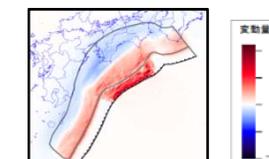
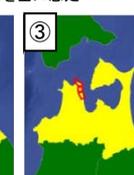
(イエローゾーン＝警戒避難体制の整備)

⑥都道府県知事が「津波災害特別警戒区域」を指定 **津波を避ける**

(オレンジゾーン＝一定の建築や開発行為について安全な高さや構造を求める規制)



(参考)各県の津波浸水想定の例

県名	徳島県	高知県	宮崎県	青森県
今回設定範囲	全沿岸(7の地域海岸を設定)  讃岐阿波沿岸:約584km 紀伊水運西沿海岸:約184km 徳島市 海部灘沿岸:約151km	全沿岸(25の地域海岸を設定)  高知市 室戸岬~足摺岬:約450km 徳島県境~室戸岬:約50km 足摺岬~愛媛県境:約220km	全沿岸(7の地域海岸を設定)  宮崎市 北部域:約170km 中部域:約80km 南部域:約150km	下北八戸沿岸の残部及び陸奥湾沿岸(7の地域海岸を設定)  北海岬~むつ市大畑:約98km むつ市大畑~尻屋崎:約32km 北海岬~外ヶ浜町根岸:約255km 平成24年10月河川分科会にて審議済み
想定津波(断層モデル)	●南海トラフの巨大地震による想定津波 ※1 ケース3、9、10、11	●南海トラフの巨大地震による想定津波 ※1 ケース3、4、5、9、10、11	●南海トラフの巨大地震による想定津波 ※1 ケース4、11 ●宮崎県独自モデルによる想定地震津波	●青森県独自モデルによる想定地震津波 ①H24青森県太平洋側独自断層モデル 「日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に関する専門調査会(中央防災会議)」による平成17年の検討結果を基に、三陸北部の地震と明治三陸タイプ地震を網羅する津波断層領域を想定 ②H24青森県青森湾西岸断層帯(入内断層)独自断層モデル 平成21年産総研調査結果報告を基に想定 ③H24青森県平館断層独自断層モデル 平成24年産総研調査結果報告を基に想定
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <h3>南海トラフの巨大地震モデルの例</h3> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p>ケース3 「紀伊半島沖~四国沖」に ※2 「大すべり域+超大すべり域」を設定</p>   <p>最大鉛直変位量: 10.0m</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>ケース4 「四国沖」に ※2 「大すべり域+超大すべり域」を設定</p>   <p>最大鉛直変位量: 10.0m</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>ケース11 「室戸岬沖」と「日向灘」に ※2 「大すべり域+超大すべり域」を2箇所設定</p>   <p>最大鉛直変位量: 10.1m</p> </div> </div> </div> <div style="width: 45%;"> <h3>宮崎県独自モデル</h3> <p>県独自モデル 日向灘で発生する地震による断層破壊が、周辺の一定の領域まで拡大 ※3</p>   <p>最大鉛直変位量: 10.3m</p> </div> </div>				
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 20%;">  <p>最大鉛直変位量: 28.8m</p> </div> <div style="width: 20%;">  <p>最大鉛直変位量: 1.4m</p> </div> <div style="width: 20%;">  <p>最大鉛直変位量: 1.6m</p> </div> </div>				

※1 平成24年8月29日「南海トラフの巨大地震モデル検討会」公表モデルによる想定津波
 ※2 2011年東北地方太平洋沖地震、2010年チリ地震等を参考に、大すべり域等の面積は断層全体の20%と設定している
 ※3 大すべり域、超大すべり域の設定の考え方は「南海トラフの巨大地震モデル検討会」になっている

(参考)各県の津波浸水想定为例

県名	徳島県	高知県	宮崎県	青森県(今回設定した沿岸のみ)
県内の最高津波水位	20.9 (T.P.m) (美波町内)	—	16.0 (T.P.m) (串間市内)	11.5 (T.P.m) (東通村内)
最大浸水深等	10m以上 (阿南市、美波町、牟岐町、海陽町内)	20m以上 (室戸市、土佐市、須崎市、四万十市、土佐清水市、宿毛市、中土佐町、四万十町、大月町、黒潮町内)	16m (串間市内)	11.65m (風間浦村内)
沿岸に津波が到達するまでの時間	海岸線から沖合30mにおいて±20cmの水位変化が確認されるまでの最短時間 4分 (海陽町内)	沿岸部において浸水深30cmの水位変化が確認されるまでの最短時間 5分以内 (室戸市、高知市、宿毛市内)	海岸線から沖合30mにおいて、+1mの水位変化が確認されるまでの最短時間 14分 (日南市)	海岸線から沖合30mにおいて±20cmの水位変化が確認されるまでの最短時間 0分* ※断層の直近の地点のため、地震発生直後に津波の水位が上昇すると想定されたもの
浸水面積 浸水深1cm以上	201.4km ² (平成24年8月29日 内閣府公表値 117.6km ²)	192.6km ² (平成24年8月29日 内閣府公表値 157.8km ²)	142.8km ² (平成24年8月29日 内閣府公表値 123.9km ²)	13.0km ²
重要施設の浸水深	<ul style="list-style-type: none"> ・県庁 0.3～1.0m ・市町村庁舎 <ul style="list-style-type: none"> 徳島市 1.0～2.0m 鳴門市 1.0～2.0m 松茂町 2.0～3.0m 北島町 1.0～2.0m 小松島市 2.0～3.0m 阿南市 0.3～1.0m 美波町 2.0～3.0m 牟岐町 5.0～10.0m ・徳島阿波おどり空港 3.0～4.0m 	<ul style="list-style-type: none"> ・県庁 浸水なし ・市町村庁舎 <ul style="list-style-type: none"> 東洋町 2.0～5.0m 室戸市 2.0～5.0m 奈半利町 2.0～5.0m 田野町 2.0～5.0m 安芸市 5.0～10.0m 中土佐町 5.0～10.0m 黒潮町 5.0～10.0m 土佐清水市 2.0～5.0m 宿毛市 5.0～10.0m ・高知龍馬空港: 5.0～10.0m 	<ul style="list-style-type: none"> ・県庁: 浸水なし ・市町村庁舎 <ul style="list-style-type: none"> 日向市 0.3～1.0m 門川町 2.0～5.0m ・宮崎空港 5.0～10.0m 	<ul style="list-style-type: none"> ・県庁: 浸水なし ・市町村庁舎 <ul style="list-style-type: none"> 風間浦村 1.1m
津波浸水想定の設定を踏まえた県の取組	<ul style="list-style-type: none"> ・県と関係市町等で連絡調整会議を開催し、津波災害警戒区域の指定等を検討。併せ、推進計画の策定を推進。 ・市町等と連携し津波避難計画の策定を推進 ・避難ビルの指定や避難路の整備を推進 (H24年度末 徳島市において472箇所を避難ビルに指定済) 	<ul style="list-style-type: none"> ・推進計画の作成や津波災害警戒区域の指定については、市町村や関係機関と協議を行って今後の進め方を検討していく。 ・市町村と連携し津波避難計画を見直し ・見直した津波避難計画に基づきハザードマップを作成中 (H24年度末 15/19の沿岸市町村で作成済) 	<ul style="list-style-type: none"> ・国・県・市で連絡会を開催し、津波災害警戒区域の指定等を検討。併せ、宮崎市及び日向市をモデルケースとして推進計画の策定を推進。 ・県により津波避難計画の見直しを支援する補助制度を創設 	<ul style="list-style-type: none"> ・国・県・市で意見交換会等を開催し推進計画の作成を推進。 ・市町村と連携し津波避難計画の策定を推進 ・策定した津波避難計画に基づき、津波ハザードマップを作成中

- 中央防災会議防災対策推進検討会議の下に設置された南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループにおいて、南海トラフ巨大地震の被害想定等について検討を進め、昨年8月29日には、第一次報告として建物被害・人的被害等の推計結果がとりまとめ
- 平成25年3月18日には、被害想定第二次報告として、施設等の被害及び経済的な被害がとりまとめられた

【第二次報告の構成】

1. 施設等の被害
 - ①被害の様相
 - ・総括・・・全国の様相、被害の大きい地域の様相
 - ・項目別の被害の様相・・・ライフライン被害、交通施設被害等
 - ②定量的な被害量
 - ・ライフライン被害・・・支障人口、復旧推移等
 - ・交通施設被害、生活への影響等・・・被害箇所数、避難者数等
2. 経済的な被害
 - ①被害の様相
 - ・総括・・・我が国の製造拠点の被災、二次的な波及等
 - ・項目別の被害の様相・・・観光・商業吸引力の低下、企業の撤退・倒産、雇用状況の変化、国際的信頼の低下等
 - ②定量的な被害量
 - ・被害額・・・資産等の被害、生産・サービス低下・交通寸断による影響
 - ・防災・減災対策の効果の試算・・・耐震化、出火防止対策等の効果

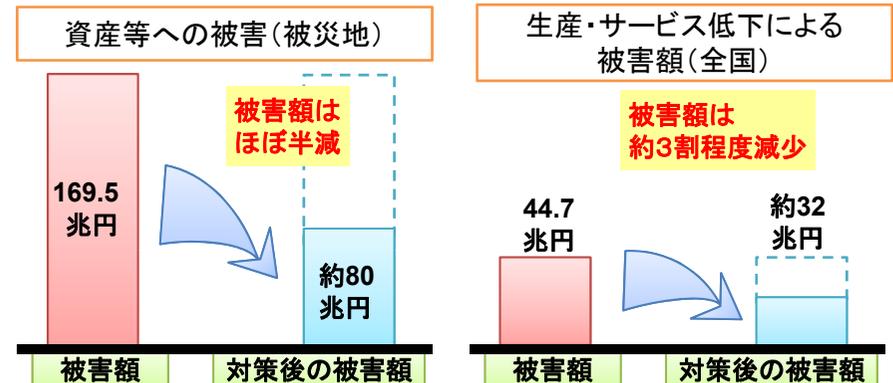
【被害想定結果(ライフライン等)】

- ライフライン被害(被災直後)
 - ・電力: 停電軒数 約2,410万軒 ~ 約2,710万軒
 - ・通信: 不通回線数 約810万回線 ~ 約930万回線
 - ・上水道: 断水人口 約2,570万人 ~ 約3,440万人
 - ・下水道: 支障人口 約2,860万人 ~ 約3,210万人
 - ・ガス: 供給停止戸 約55万戸 ~ 約180万戸
- 交通施設被害(被災直後)
 - ・道路: 道路施設被害 約30,000箇所 ~ 約41,000箇所
 - ・鉄道: 鉄道施設被害 約13,000箇所 ~ 約19,000箇所
 - ・港湾: 係留施設被害 約3,000箇所 ~ 約5,000箇所
- 生活支障等
 - ・避難者:(1週間後) 約440万人 ~ 約950万人
 - ・帰宅困難者(中京、京阪神):(当日中) 約320万人 ~ 約380万人
 - ・物資: 食料不足(3日分) 約1,400万食 ~ 約3,200万食
 - ・飲料水不足(3日分) 約1,400万リットル ~ 約4,800万リットル
- その他の物的被害
 - ・災害廃棄物等: 約11,000万トン ~ 約31,000万トン

【被害額】

	地震動 (基本ケース)	地震動 (陸側ケース)
・資産等への被害(被災地) 合計	97.6兆円	169.5兆円
民間部門	83.4兆円	148.4兆円
準公共(電気・ガス・通信、鉄道)	0.6兆円	0.9兆円
公共部門	13.6兆円	20.2兆円
・経済活動への影響(全国)		
生産・サービス低下に起因するもの	30.2兆円	44.7兆円
交通寸断に起因するもの(道路・鉄道)	4.9兆円	6.1兆円
交通寸断に起因するもの(港湾)	10.8兆円	16.9兆円

【耐震化、火災対策等を推進することによる減災効果】



1. 背景

- 「地震防災戦略」(中央防災会議策定(H17年))において、住宅及び多数の者が利用する建築物の耐震化目標を平成27年までに90%と設定(平成15年時点:75%)。(現行の耐震基準は昭和56年6月に導入)
- 耐震化率は平成20年時点で住宅が約79%、多数の者が利用する建築物が約80%となっている。平成20年までに達成すべき数値よりも約2%マイナスの状況。
- 南海トラフの巨大地震や首都直下地震の被害想定で、これらの地震が最大クラスの規模で発生した場合、東日本大震災を超える甚大な人的・物的被害が発生することがほぼ確実視。
(南海トラフの巨大地震の被害想定(H24.8内閣府):建物被害約94万棟~240万棟、死者数約3~32万人)
- 耐震改修促進法の改正や支援措置の拡充による住宅・建築物の耐震化の促進が喫緊の課題。

2. 耐震改修促進法の改正の概要

(1) 建築物の耐震化の促進のための規制強化

耐震診断の義務化・耐震診断結果の公表

病院、店舗、旅館等の不特定多数の者が利用する建築物及び学校、老人ホーム等の避難弱者が利用する建築物のうち大規模なもの等

平成27年末まで

地方公共団体が指定する緊急輸送道路等の避難路沿道建築物

地方公共団体が指定する期限まで

都道府県が指定する庁舎、避難所等の防災拠点建築物



(※)東日本大震災後のA市役所の損傷状況

(現行制度)

耐震診断結果に基づく耐震改修の促進

耐震改修の指示
(従わない場合にはその旨の公表)



倒壊等の危険性が高い場合

建築基準法による改修命令等

全ての建築物の耐震化の促進

- マンションを含む住宅や小規模建築物等についても、耐震診断及び必要に応じた耐震改修の努力義務を創設。

建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部を改正する法律(平成25年3月8日国会提出/5月22日成立)

(2)建築物の耐震化の円滑な促進のための措置

耐震改修計画の認定基準の緩和及び容積率・建ぺい率の特例

○新たな耐震改修工法も認定可能になるよう、耐震改修計画の認定制度について対象工事の拡大及び容積率、建ぺい率の特例措置の創設。

区分所有建築物の耐震改修の必要性に係る認定

○耐震改修の必要性の認定を受けた区分所有建築物(マンション等)について、大規模な耐震改修を行おうとする場合の決議要件を緩和。(区分所有法の特例:3/4→1/2)

耐震性に係る表示制度の創設

○耐震性が確保されている旨の認定を受けた建築物について、その旨を表示できる制度を創設。

【新たに認定対象となる増築工事の例】



(参考)支援措置の拡充

【平成24年度補正予算】

■住宅の改修・建替え等に対する緊急支援

・通常の支援(補助率 国:11.5%等, 地方:11.5%等)に加え、30万円/戸を追加支援(国:15万円/戸, 地方:15万円/戸)

■密集市街地や津波浸水想定区域等に係る避難路沿道建築物の改修・建替え等に対する補助率の拡充等

・密集市街地等の避難路の補助率を拡充(国:1/6, 地方:1/6 → 国:1/3, 地方:1/3)等

【平成25年度予算】

■耐震診断の義務付け対象建築物に対する重点的・緊急的支援

耐震診断の義務付けの対象となる建築物について、通常の助成制度に加え、国が重点的・緊急的に支援する仕組みを創設

○耐震診断

国:[通常]1/3 ⇒[緊急支援]1/2

○耐震改修等

国:[通常]11.5%, 1/3 ⇒[緊急支援]1/3, 2/5

(通常の社会資本整備総合交付金等による国費分を含む助成率)

(上記の他、社会資本整備総合交付金等を活用した既存の耐震補助制度がない地方公共団体の区域においても一定の支援)

【平成25年度税制改正】

■耐震改修促進税制(住宅)の拡充

○所得税(H29まで延長) H26.4~H29.12の控除限度額を25万円に拡充

○固定資産税(H27まで) 特に重要な避難路沿道にある住宅は2年間1/2減額に拡充

災害時の行動計画に基づく広域防災訓練の実施

被害想定等を踏まえ、あらかじめ災害時の行動計画を作成し、これを念頭に関係する機関が連携して広域的な訓練を実施



被害想定をもとに、あらかじめ復旧支援ルート等を抽出し、道路啓開、航路啓開、排水作業等の連携オペレーション計画を作成

【南海トラフ巨大地震を対象とした中部ブロックの啓開オペレーション計画】

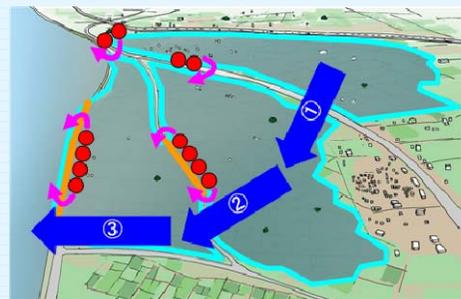
○道路啓開のオペレーション計画



○航路啓開のオペレーション計画

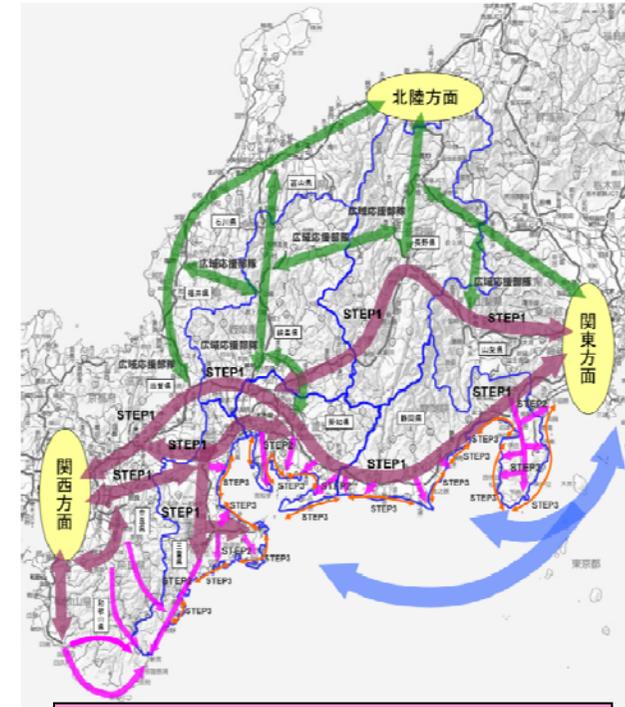


○排水のオペレーション計画



- ▶ 排水順序 ①→②→③
- ▶ 排水経路
- ▶ 排水区域
- 排水ポンプ直等
- ▶ 断切堤

○道路啓開、航路啓開、排水計画の連携をイメージした上でオペレーション計画を策定



航路啓開、港へのアクセス道路の啓開、排水計画の連携

基本理念

我が国は国土の特性として自然災害が数多く発生するが、災害は、それを迎え撃つ社会のあり方によって被害の状況が大きく変わる。「大地震等の発生→甚大な被害→長期間にわたる復旧・復興」という繰り返しを避けるために、東日本大震災をはじめとする過去の教訓に学び、平時から、事前の備えを行うことが重要である。

東日本大震災の最大の教訓は、低頻度大規模災害への備えについて、狭い意味での「防災」の範囲を超えて、国土政策・産業政策も含めた総合的な対応を、いわば「国家百年の大計」の国づくりとして、千年の時をも見据えながら行っていくことが必要であるということである。

そのために、いかなる大規模災害等が発生しようとも、

- ・ 人命は何としても守り抜く
- ・ 行政・経済社会を維持する重要な機能が致命的な損傷を負わない
- ・ 財産・施設等に対する被害をできる限り軽減し、被害拡大を防止する
- ・ 迅速な復旧・復興を可能にする

ことを基本的な方針とする、「強くしなやかな（強靱な）」国づくりを進めていくこととする。

これまでの動きと検討スケジュール

[時期]	[懇談会で議論いただく内容、()書きは政府の動き]
3月5日 (第1回)	○意見交換
3月22日 (第2回)	○対象とするリスクと「脆弱性」に関する考え方 ※外部有識者による紹介：「防災・減災とICT」
4月3日 (第3回)	○国土の強靱化（ナショナル・レジリエンス（防災・減災）） に向けた考え方 ○脆弱性評価の考え方 ・外部有識者による紹介：「自然災害と地域社会」
(※4月10日：「国土強靱化に向けた考え方」、「脆弱性評価の指針」を決定 (関係府省庁連絡会議) ※4月中旬：関係府省庁、都道府県に対して脆弱性評価を依頼)	
4月26日 (第4回)	○進捗状況報告 ○重点化・優先順位付けの方法について ・外部有識者による紹介：「防災・減災と人材育成」 ・委員による紹介：「日本再生デザイン」
5月13日 (第5回)	○重点化・優先順位付けの方法について ・外部有識者による紹介 「防災・減災に関する経団連の取り組みについて」 「レジリエント・エコノミーの構築」 ・委員による紹介：「トヨタの事業継続マネジメントについて」
(※5月中旬～下旬：関係府省庁、都道府県による脆弱性評価の結果の分析、 とりまとめ)	
5月24日 (第6回)	○国土の強靱化（ナショナル・レジリエンス（防災・減災））に に向けた当面の対応について
(※5月下旬：「国土の強靱化に向けた当面の対応」を決定)	

平成25年5月13日
 第5回ナショナル・レジリエンス(防災・減災)
 懇談会資料より抜粋

ナショナル・レジリエンス (防災・減災)の検討範囲

(基本的な考え方)

防災基本計画

国土形成計画
(国土利用計画)

分野別計画

分野別計画

エネルギー基本計画

食料・農業・農村基本計画

社会資本整備重点計画

分野別計画

分野別計画

分野別計画

分野別計画

Step1

リスクの特定

想定するリスクを特定し、目標を設定



Step2

脆弱性の評価

あらゆる分野(※)においてリスクに対する脆弱性を評価。地方の声を重視

※分野…エネルギー、情報通信、産業構造、金融、住宅・都市、交通・物流など



Step3

強靱化計画

各分野ごとに対策を検討し、優先順位を付して強靱化計画を作成



Step4

強靱化の取組

計画に基づき、国、地方、民間などが連携して強靱化に取り組む

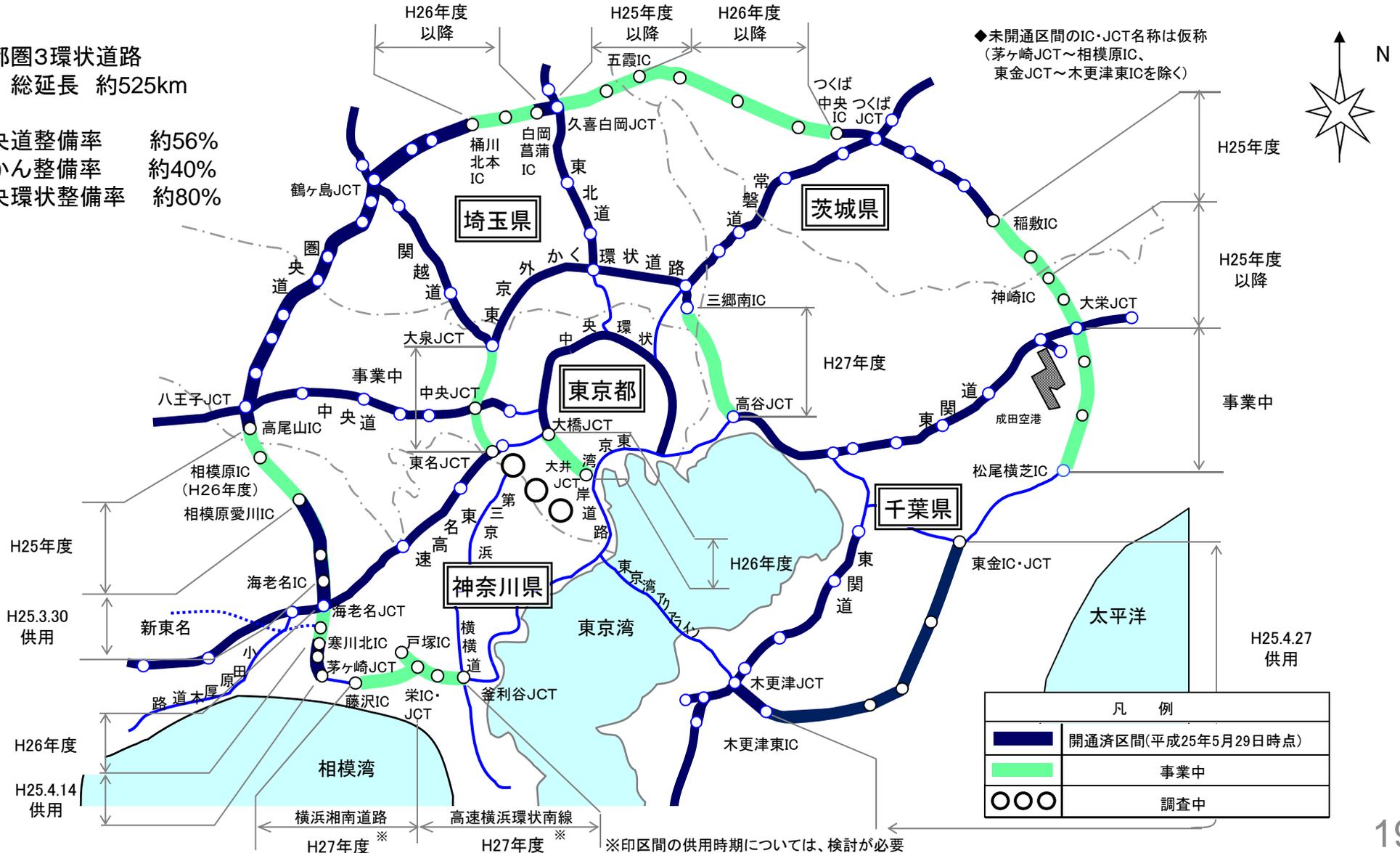
2. 産業・経済基盤や 国際競争力の強化に係る最近の動き

首都圏3環状道路の整備状況

- 防災・減災の推進やリダンダンシーの確保、国際競争力の強化や交通渋滞の緩和を図るため、首都圏において首都圏三環状道路の整備を推進
- 圏央道(東金-木更津東)が新たに開通するなど、ネットワークが充実

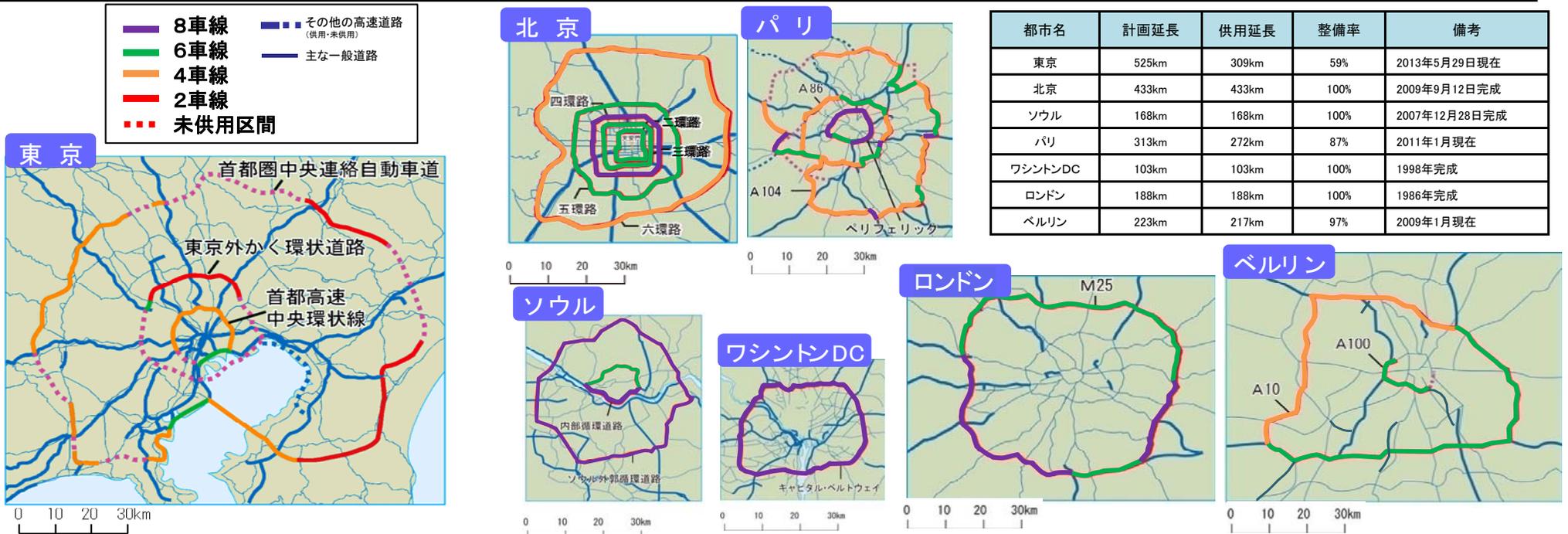
首都圏3環状道路
総延長 約525km

圏央道整備率 約56%
外かん整備率 約40%
中央環状整備率 約80%



(参考)環状道路の整備状況

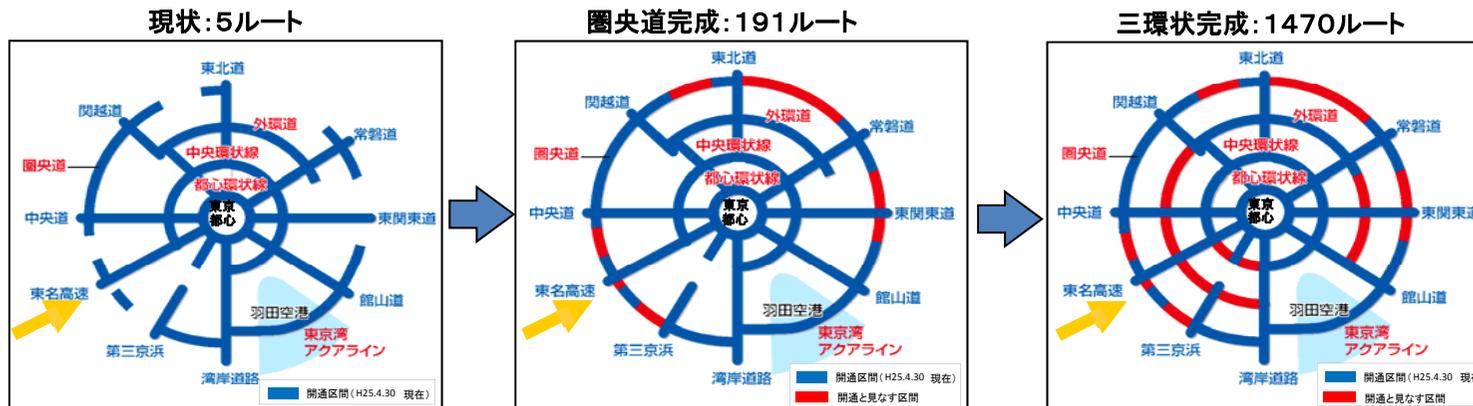
○ 東京首都圏の環状道路の整備率は59%。諸外国の主要都市では、多車線の環状道路整備が進んでいる。



都市名	計画延長	供用延長	整備率	備考
東京	525km	309km	59%	2013年5月29日現在
北京	433km	433km	100%	2009年9月12日完成
ソウル	168km	168km	100%	2007年12月28日完成
パリ	313km	272km	87%	2011年1月現在
ワシントンDC	103km	103km	100%	1998年完成
ロンドン	188km	188km	100%	1986年完成
ベルリン	223km	217km	97%	2009年1月現在

— 8車線 - - - その他の高速道路 (供用・未供用)
— 6車線 — 主な一般道路
— 4車線
— 2車線
- - - 未供用区間

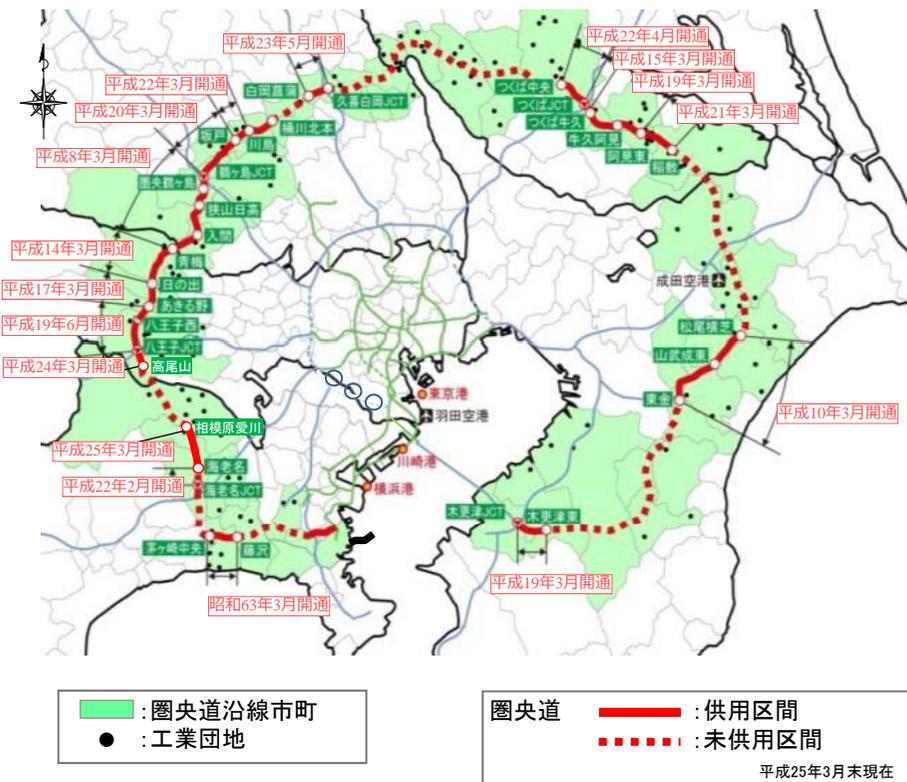
- 環状道路のネットワーク化により、都心への到達パターン数は飛躍的に増加。
- 発生が予想される首都直下地震に備えるためにも、災害時に機能する強いネットワークが重要。
- 東名高速から東京都心へ至るパターン(試算)



(参考)圏央道の整備効果(企業立地)

■圏央道沿線では、開通後、新規工場の立地面積の伸びは、全国平均の約3倍

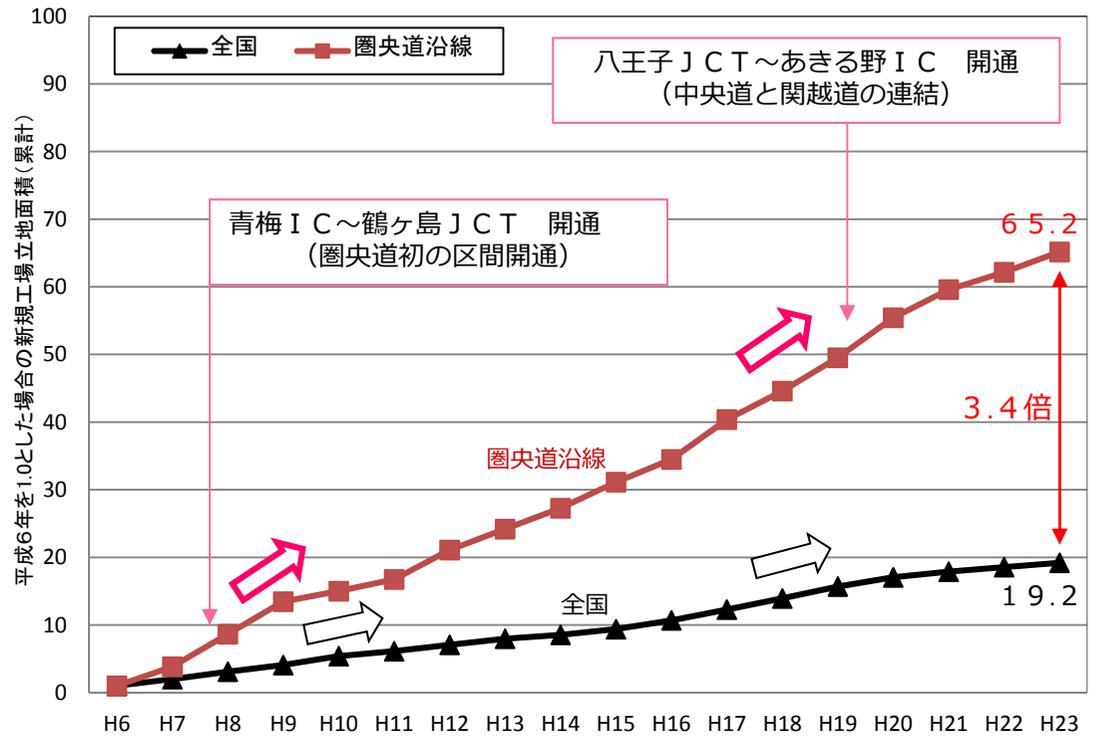
■圏央道沿線の企業立地状況



※ 出典: 下記のHP上の資料を基に作成

- ・神奈川県企業誘致促進協議会「かながわ産業立地情報」
- ・東京都産業労働局「とうきょう産業立地ナビ」
- ・埼玉県企業立地課「埼玉県工場適地図(平成22年版)」
- ・茨城県圏央道沿線地域産業・交流活性化協議会「いばらぎ圏央道沿線ナビ」
- ・千葉県企業庁 分譲地案内パンフレット「千葉県の工業団地ご案内」
- ・千葉県 平成18年工業統計調査(参考2)内陸工業団地一覧」

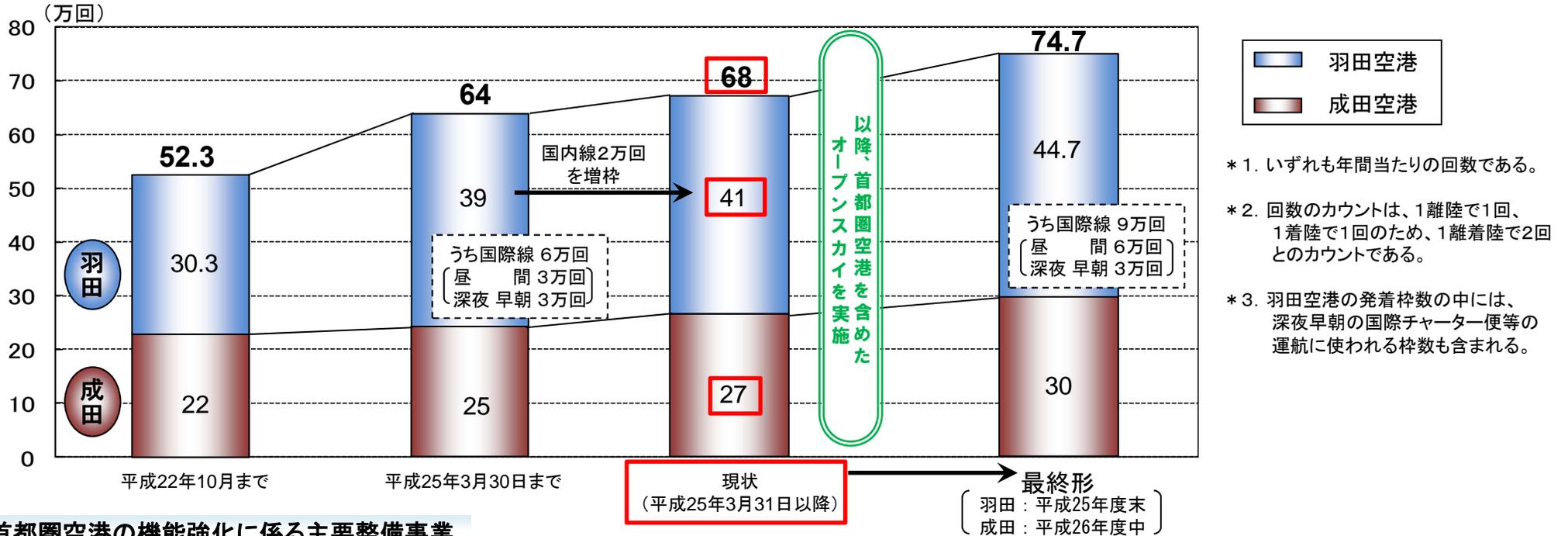
■圏央道の開通と新規工場立地 面積(累積)の推移



出典:「工場立地動向調査」(経済産業省)より作成
※平成6年を1.0とした場合の新規工場立地面積(累積)の推移

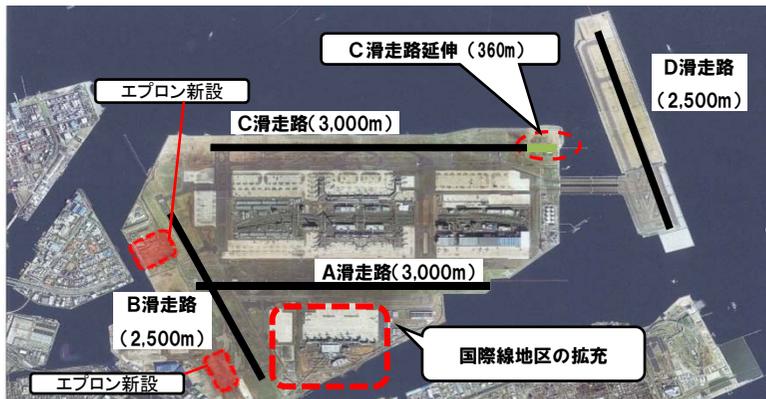
国際拠点空港の機能強化①

- 首都圏におけるビジネス・観光両面の都市間競争力を大幅に強化するため、羽田・成田の両空港における発着容量の拡大等、抜本的な機能強化を実施（発着回数は52.3万回(H22)→74.7万回(H26)と1.5倍に増加）
- 平成25年3月31日には、発着回数が64万回から68万回に増加

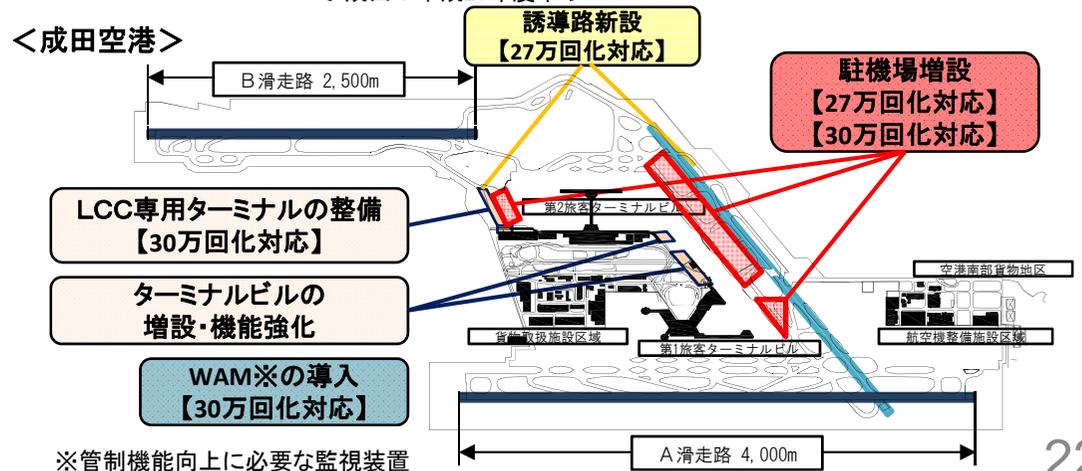


首都圏空港の機能強化に係る主要整備事業

<羽田空港>



<成田空港>



- 関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化のため、関空・伊丹を経営統合（平成24年7月1日）。
- 関西国際空港においては、事業価値向上のための具体的取り組みとして、本邦LCC（ピーチ・アビエーション、ジェットスター・ジャパン）による拠点化や、米国フェデックス社の北太平洋地区ハブ化を推進。これにより、可能な限り速やかに（早ければ平成26年度）関空・伊丹両空港のコンセッション（完全民間運営化）を実現。

LCC拠点化

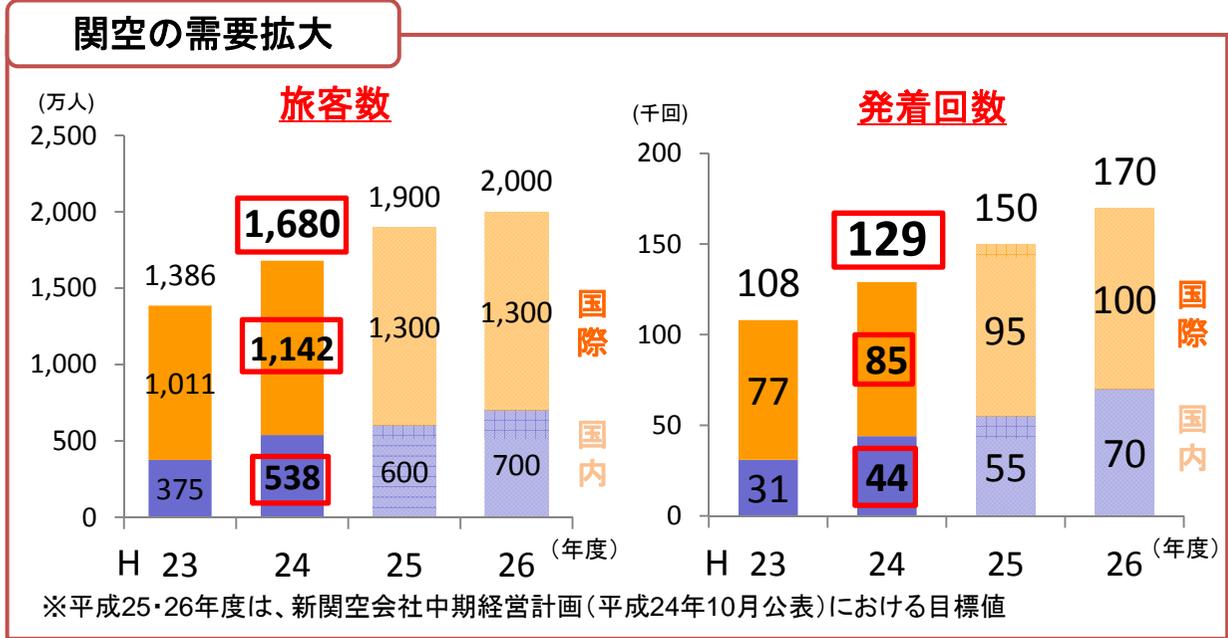
- 平成24年10月に、国内初のLCC専用ターミナルが供用開始。
- 平成25年度より、着陸料の軽減措置の拡充等を実施。

【本邦LCCの就航状況（H25.5.29時点）】

- ピーチ・アビエーション
6路線19便/日（国内線）
3路線42便/週（国際線）
- ジェットスター・ジャパン（拠点化予定）
4路線6便/日（国内線）

貨物ハブ化

- フェデックスは、平成24年5月に、関空に北太平洋地区ハブを設置することで関空会社と合意。
- 延床面積25,000㎡のフェデックス専用施設（平成26年春供用開始予定）を建設中。



事業価値の向上

可能な限り速やかに（早ければ平成26年度）
コンセッションを実現

- 世界の航空市場においては、低コスト・低運賃の航空輸送サービスを提供するLCCが急成長しており、我が国においても、就航促進に対応すべくLCC専用ターミナルを整備。
- 本邦LCC3社とも、低コスト(フライト準備期間を短縮した高稼働率・付加サービスの有料選択化)による低価格運賃設定を通じて、新たな需要を創出することが期待される。

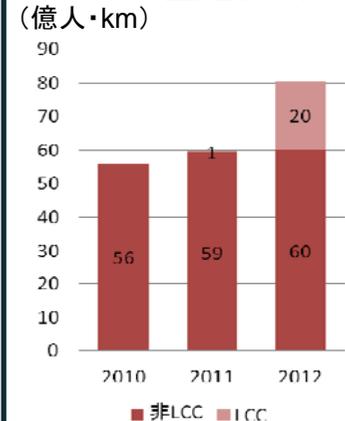
本邦LCC3社の概要

※()は今後就航が予定されている路線

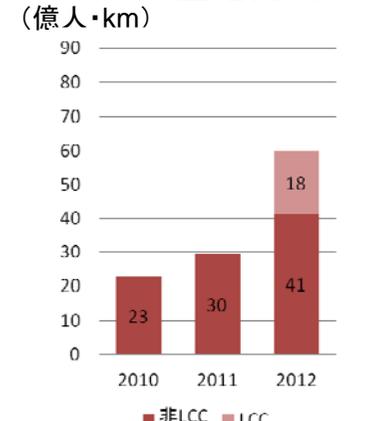
会社名	ピーチアビエーション(株)	エアアジア・ジャパン(株)	ジェットスター・ジャパン(株)
大株主	ANA, First Eastern Aviation-Holding Limited, 産業革新機構	ANA, エアアジア	カンタスグループ, JAL, 三菱商事, 東京センチュリーリース
拠点空港	関西国際空港	成田国際空港	成田国際空港
運行路線	【国内線】 関西=札幌、福岡、長崎、鹿児島、那覇、仙台、(新石垣) (那覇=新石垣) 【国際線】 関西=仁川、香港、桃園、(釜山)	【国内線】 成田=札幌、福岡、那覇、中部=福岡、札幌 【国際線】 成田=仁川、釜山、中部=仁川、(成田=桃園)	【国内線】 成田=札幌、福岡、那覇、関西、大分、(鹿児島、中部、松山) 関西=札幌、福岡、那覇、中部=福岡、札幌、鹿児島 【国際線】 中国、韓国などの短距離国際線を予定(2013年中)

LCCの国内線旅客輸送実績

<関西空港発着>



<成田空港発着>

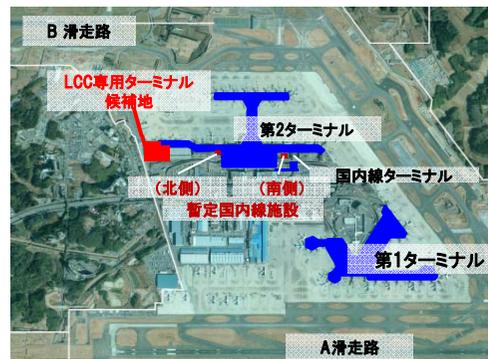


LCC専用ターミナルの整備等の推進

【成田空港における専用ターミナルの整備等】

本邦LCC2社(エアアジア・ジャパン、ジェットスター・ジャパン)について、当面、国内線は第2ターミナルに暫定施設を増築し、国際線は第2ターミナルの既存施設を活用することにより、受け入れ。

2014年度完成を目指して、第2ターミナル北側にLCC専用ターミナルを整備中。

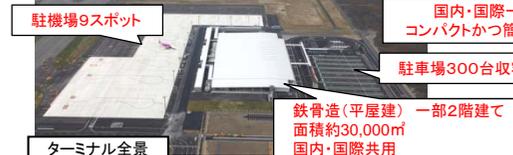


【関西空港における専用ターミナルの整備】

国内初となるLCC専用ターミナルを新関西国際空港(株)において整備。2012年10月28日供用開始。

ターミナルの特徴 (機能性・経済性の徹底的追求)

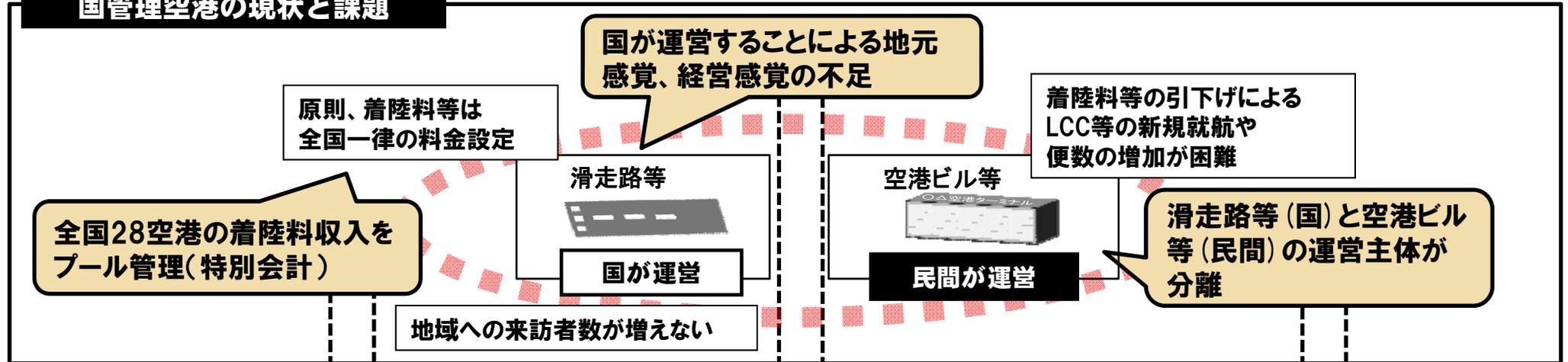
- ・自然光採り入れによる省電力化
- ・徒歩搭乗による搭乗橋省略
- ・スロープによる上下移動で、エレベーター・エスカレーターの省略
- ・発券端末の活用によるカウンター面積縮小等



我が国各地域の現状とニーズ

・人口減少が進む中、地域の玄関口たる空港を活用して交流人口の拡大による地域活性化を目指したい。

国管理空港の現状と課題



改革の具体的措置

地域特性とニーズに対応した個別空港ごとの経営

民間の資金・経営能力の活用

空港と空港関連企業との経営一体化

PFI法を活用して地域の実情に応じた民間による経営の一体化

一方、空港は「安全・安心」の拠点でもある。



3.11後の公共インフラ機能のあり方 → 災害復旧等において国が適切に関与できる仕組みを導入

空港経営改革の目的

空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化に貢献する

※宮城県は、被災地復興の象徴的事業として、仙台空港の民間運営化の早期実現を提唱。

【PFI法(平成11年法律第117号)の概要】

・対象施設

空港を含む幅広い公共施設等が対象。

・公共施設等運営権制度(H23年改正で創設)

従来は、公共施設の利用料金は国・地方公共団体等の施設の管理者が決定

⇒ **サービス内容・利用料金を民間事業者が決定できる制度(公共施設等運営権)が創設。**

【民活空港運営法案との関係】

・PFI法はあくまで公共施設一般に関する通則手続きを定めているものにすぎない。

⇒運営権制度を空港に活用する際は、**同法に加え、空港運営等に固有の安全や利用者保護の観点からの規制(航空法、空港法等)を民間事業者に適用するための所要の立法措置が必要**

**航空会社
利用者**

利用料金支払

- ・着陸料等
- ・旅客取扱施設使用料

(設置管理者)

**滑走路等の
所有権**

国

事業契約



(運営権者)

運営権

**地域・
民間事業者**

・安全・利便確保の観点からの監督 →

・有事対応、災害復旧など

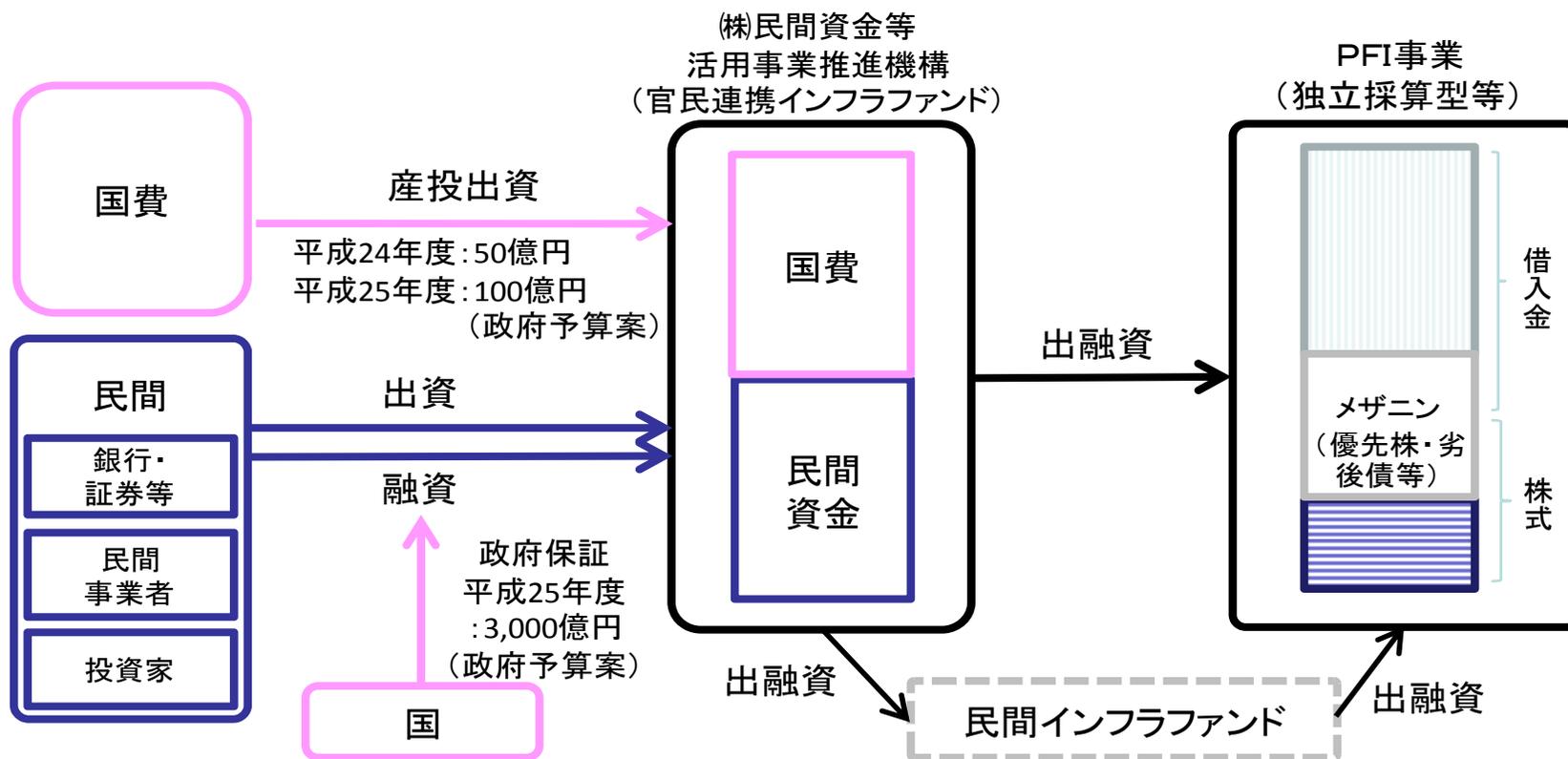
・「予防保全・長寿命化」の観点から監督・点検・検査 →

・空港の運営(安全・利便の確保)

・利用料金の設定と収受

・長期修繕計画に基づく常時保全の実施

- 国と民間の共同出資によって(株)民間資金等活用事業推進機構を設立。
- 機構は、独立採算型(コンセッション方式を含む。)等のPFI事業に対する出融資(優先株・劣後債の取得等)を実施。
- 市場の状況に応じ、民間インフラファンドへの支援も実施。
- また、PFI事業者等に対する専門家の派遣及び助言も実施。



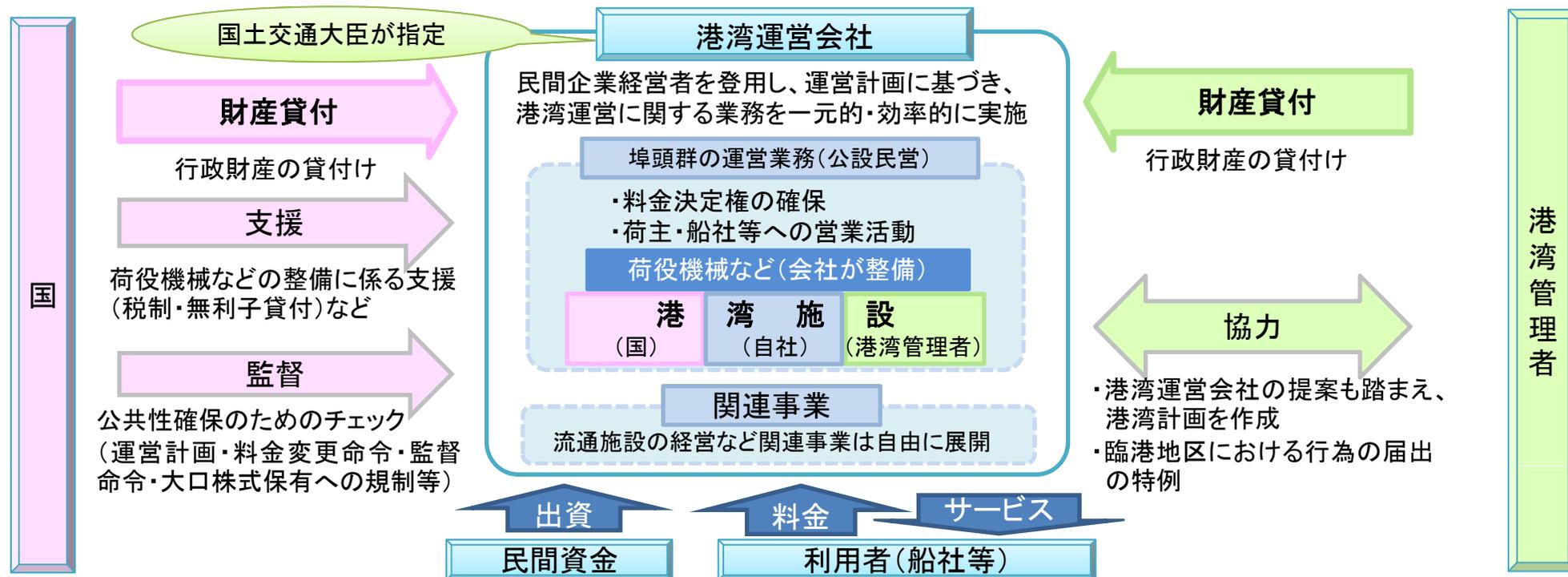
(出典:内閣府資料)

注)(株)民間資金等活用事業推進機構の設立に向けて、内閣官房がPFI法改正法案を第183回国会(常会)に提出。

- 国土交通省においては、大型化が進むコンテナ船に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指すため、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾を選定。同港湾等においては、港湾運営会社による「民」の視点を取り込んだ運営の効率化を推進。
- 平成24年に、横浜港、大阪及び神戸港において、港湾運営会社(特例港湾運営会社)を指定。今後、東京港においても、港湾運営会社(特例港湾運営会社)を指定する予定。

港湾運営の民営化

- ・港湾運営に関する業務を一元的に担う港湾運営会社による、「民」の視点を取り込んだ港湾の一体運営を実現。
- ・港湾運営会社に対して、国又は港湾管理者から港湾施設の長期貸付を実施。
- ・港湾運営会社が取得した荷さばき施設等の上物施設に係る税制特例措置。
- ・港湾運営会社が行う荷役機械等の整備に対する無利子貸付の実施。



インフラシステム輸出戦略

I. 総論

(インフラシステム輸出による経済成長の実現)

- ◆新興国を中心とした世界のインフラ需要は膨大であり、我が国としては成長戦略の一環として、積極的にこれを取り込み、我が国の力強い経済成長につなげていく必要がある。
- ◆このためには、我が国企業による機器の輸出のみならず、インフラの設計、建設、運営、管理を含む「システム」としての受注や、事業投資の拡大など多様なビジネス展開が重要。

(インフラシステム輸出の波及効果)

- ◆インフラシステム輸出は、受注企業の直接的な裨益のみならず、日本企業の進出拠点整備やサプライチェーン強化など複合的な効果を生み出す。また、我が国の先進的な技術・ノウハウ・制度等の移転を通じ、環境、防災等地球規模の課題解決に貢献し、我が国の外交的地位の向上にも貢献する。

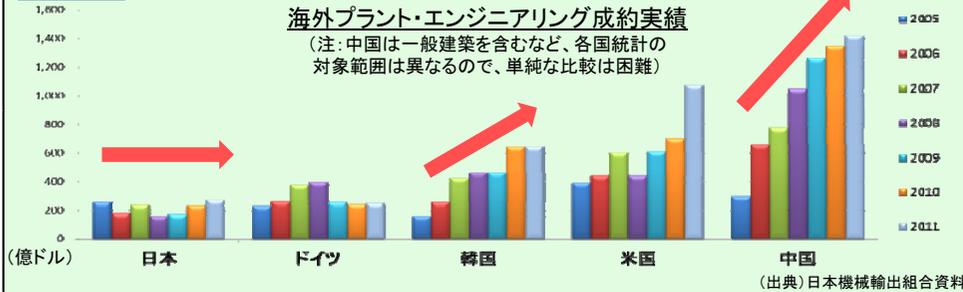
(国際競争を勝ち抜くための官民挙げた取り組み)

- ◆インフラシステムの海外展開については、一義的には民間企業主体による取り組みが重要。
- ◆しかしながら、インフラ開発は、一般に初期投資の規模が膨大で、投資回収には長期間を要するとともに、相手国政府の影響力が強いことから、日本側も官民一体で取り組む必要がある。

(インフラ輸出、経済協力、資源確保の一体的推進)

- ◆インフラシステム輸出支援に際しては、相手国の発展段階や日本企業の進出度合に応じメリハリをつけつつ、政府開発援助等の経済協力と緊密に連携を図ることが重要。
- ◆また、エネルギー・鉱物資源の海外からの安定的かつ安価な供給確保についても、インフラシステム輸出や経済協力と連携して、官民一体となって働きかけを行う必要がある。

厳しい国際競争の中で、受注実績においては欧米や中国・韓国等の競合企業に大きく水をあけられている現状にある。



かかる観点を踏まえ、我が国企業が熾烈な国際競争に勝ち抜き、世界のインフラ需要が拡大するペースにあわせて自らのビジネスを拡大していくことは容易ではないが、官民連携のもと、インフラシステム輸出戦略の5本柱(Ⅱ. 具体的施策)に掲げる施策を強力に推進して、我が国企業が2020年に約30兆円(現状約10兆円)のインフラシステムを受注(注)することを目指す。

(注: 事業投資による収入額等を含む)

<主要分野: エネルギー、交通、情報通信、基盤整備、生活環境、新分野(医療、農業、宇宙、その他)>

本戦略の早期実現を可能にするために、体制整備を含めたその実施状況の第一弾のとりまとめを今年の秋口までに行う。また、重要プロジェクトについては経協インフラ戦略会議等を活用して、逐次検討を行い、官民協力を迅速に進め、その工程管理を同会議等で行う。必要に応じ、公的関係機関等から支援の取り組みなどにつき、アヒリングを実施する。

Ⅱ. 具体的施策(インフラシステム輸出戦略の5本柱)

1. 企業のグローバル競争力強化に向けた官民連携の推進

(1) 多彩で強力なトップセールスの推進

安倍総理のロシア・中東訪問(2013年4月~5月)

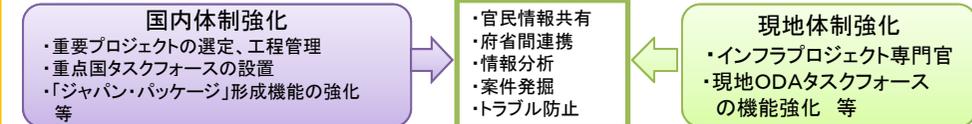


(2) 経済協力の戦略的展開

経済協力の多様な支援ツールを戦略的に展開



(3) 官民連携体制の強化

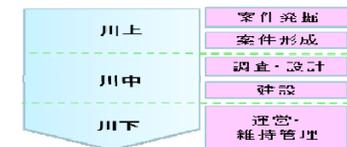


(4) インフラ案件の面的・広域的な取り組みへの支援

広域開発プロジェクトにおける早期段階からの相手国政府との連携や政策対話の実施等

(5) インフラ案件の川上から川下までの一貫した取り組みへの支援

案件発掘・形成等「川上」から運営・維持管理等の「川下」に至る一貫した取り組みに対し、各フェーズのリスクの特性を踏まえた支援を実施(地方公営企業のノウハウ活用等)



(6) インフラ海外展開のための法制度等ビジネス環境整備

日本人専門家派遣等による人材育成支援

二国間協議等を通じた法制度等の整備支援と本邦企業関係者の安全確保

2. インフラ海外展開の担い手となる企業・地方自治体や人材の発掘・育成支援

(1) 中小・中堅企業及び地方自治体のインフラ海外展開の促進

医療、リサイクル、水分野など特定分野においてポテンシャルを有する中小・中堅企業及び地方自治体の海外展開支援

(地方自治体のインフラ海外展開の先行列)
 ・東京都(マレーシア・上下水道事業)
 ・横浜市(サウジアラビア・上下水道事業)
 ・北九州市(インドネシア・グリーンシティの輸出)

(2) グローバル人材の育成及び人的ネットワーク構築

教育協力、ボランティア派遣、インターンシップ派遣等

相手国キーパーソンの訪日研修等

3. 先進的な技術・知見等を活かした国際標準の獲得

(1) 国際標準の獲得と認証基盤の強化

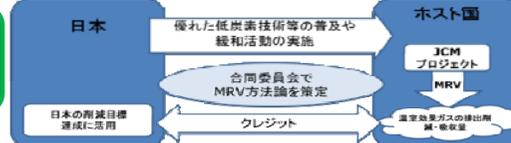
国際機関や各国標準機関との連携等

我が国認証機関の体制強化、海外認証機関との連携等

(2) 先進的な低炭素技術の海外展開支援

高効率石炭火力発電や低炭素都市づくりなど我が国の先進的な低炭素技術の海外展開支援

例：二国間オフセット・クレジット制度（JCM）



(3) 防災先進国としての経験・技術を活用した防災主流化の主導

(注) MRV：測定・報告・検証

我が国の優れた技術・経験を活かしたインフラシステム輸出を通じた新興国の防災機能の向上への寄与や、本邦進出企業の操業の安全性の確保、人間の安全保障の実現

4. 新たなフロンティアとなるインフラ分野への進出支援

(1) 医療分野

日本の医療技術と医療機器等の海外展開支援

例：

PET、PET-CTシステム

内視鏡（ビデオコープ） 超音波診断装置



(2) 農業分野

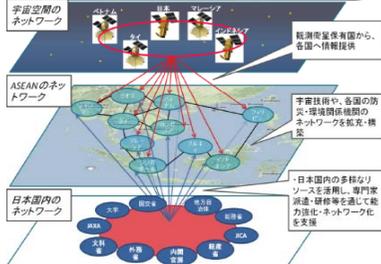
我が国の効率的な農業インフラシステム等の海外展開



(3) 宇宙分野

衛星システムと利用システム等が一体となった宇宙システムの海外展開支援

例：ASEAN防災ネットワーク構想



(4) その他分野

防災、海洋インフラ、エコシティ、超電導リニア、郵便等の新分野でのインフラ海外展開支援

例：我が国の技術により耐震補強工事を行ったトルコの第二ボスボラス橋



例：深海油田開発のための洋上ロジスティックハブシステム



5. 安定的かつ安価な資源の確保の推進

(1) 天然ガス（平成25年4月26日付「燃料調達コスト引下げに向けた当面のアクションプラン」に基づく、低廉なLNG確保に対する支援強化、国内制度改革の推進等）

(2) 石油（我が国の石油権益獲得の支援）

(3) 鉱物資源（戦略的に確保すべき鉱物資源を見直しつつ重点的に支援）

(4) 石炭（安定的な供給源の多角化）

Ⅲ. 地域別取組方針

◆インフラ海外展開のターゲットとなる国については、先進国と新興国・途上国は別市場として考えることが適当。このうち、新興国・途上国については、日本企業の進出状況等から戦略的に3つの地域に大別して整理することが有効。

◆今後、経協インフラ戦略会議等の場で、ターゲットとなる国ごとに優先度の高い分野やプロジェクトについての議論をより具体的に深めていくこととする。

<③アフリカ>

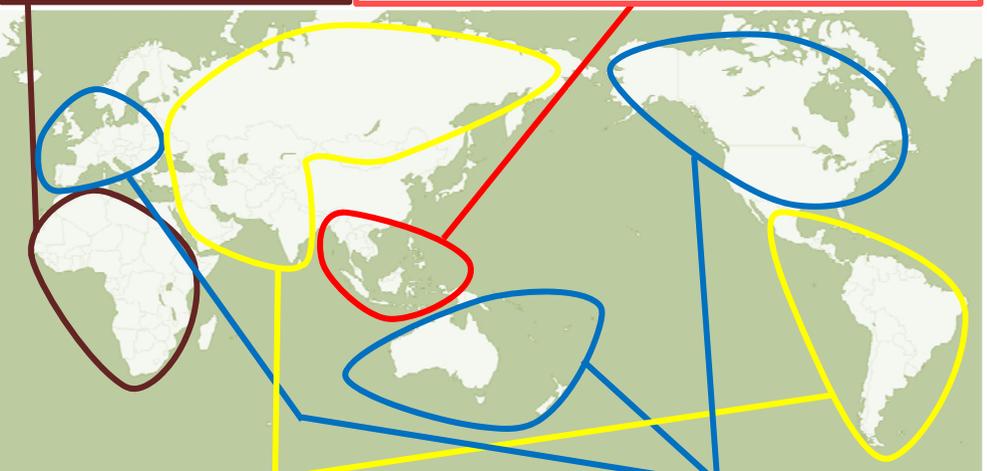
この地域は、貿易投資でもインフラ海外展開においても日系企業の事業展開フィールドとしてきちんと位置付けられていない状況である。このため、資源確保の観点を含め、ODAとも連携して「一つでも多くの成功事例」を生み出すことが必要である。

- 日本企業進出の成功事例の創出
- 我が国のアフリカ外交の基軸であるアフリカ開発会議（TICAD）を通じた取り組みが重要
- 物流の骨格となる国際回廊整備による連結性強化の支援

<①ASEAN>

既に現地で相当程度の産業集積があり、貿易投資においてもインフラ海外展開においても日本にとって「絶対に失えない、負けれない市場」。このため、あらゆる分野におけるインフラ輸出の拡大のみならず、サプライチェーンの強化による本邦進出企業の支援や「更に幅広い」産業の進出を促す等、「FULL進出」をキーワードに行う。

- 本邦進出企業のサプライチェーン高度化につながる東西／南部経済回廊、ASEAN防災ネットワーク構想、ASEANスマートネットワーク構想等による域内の連結性強化の支援
- 面的開発プロジェクト（ジャカルタ首都圏投資促進特別地域（MPA）構想、ティラワ経済特別区等）の推進
- 東アジア地域包括的経済連携（RCEP）の実現による貿易円滑化等の推進



<②南西アジア、中東、ロシア・CIS、中南米>

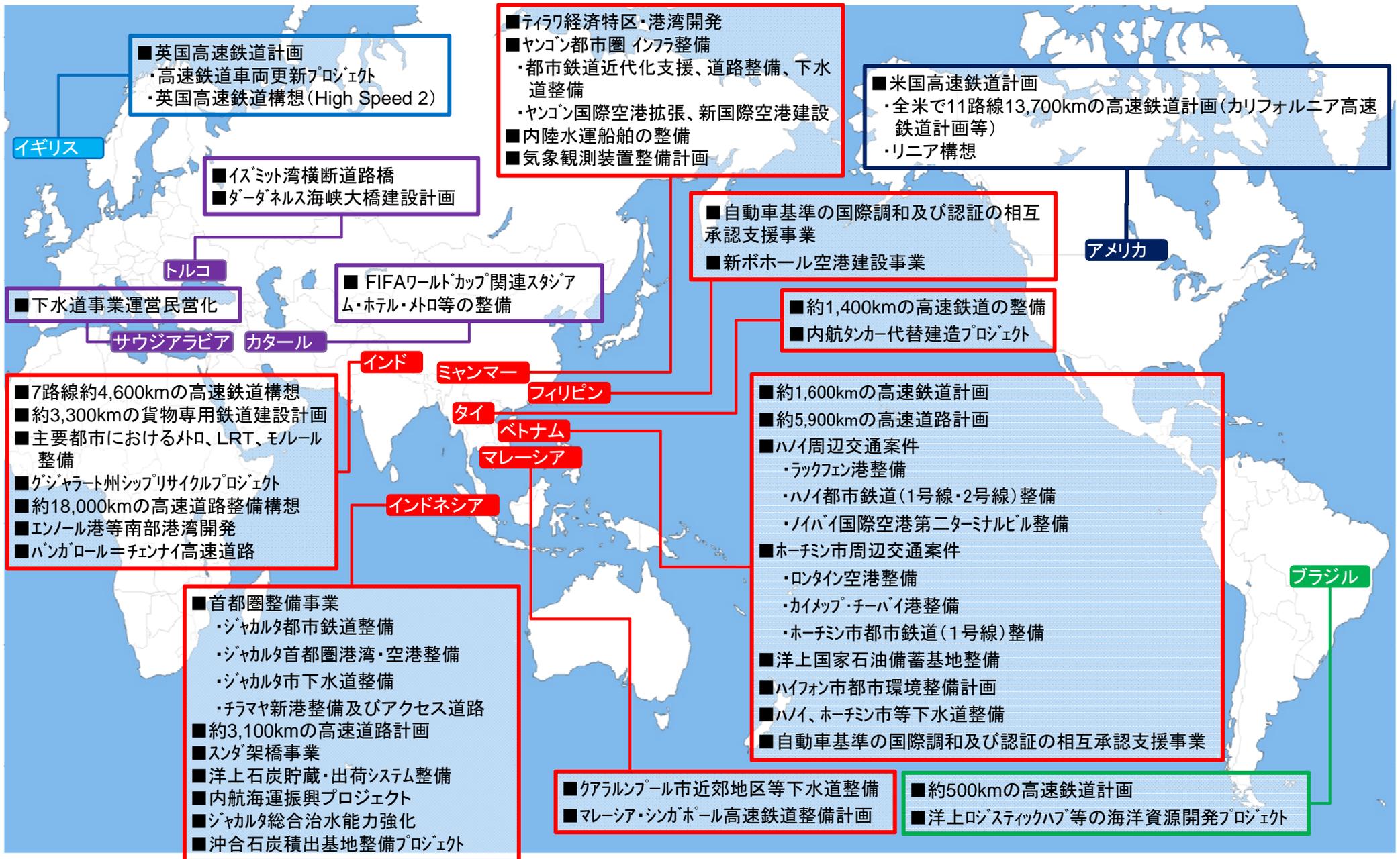
これらの地域は大きな成長市場であるものの、地理的・文化的要因もあり、貿易投資のみならず、インフラ海外展開での日系企業の進出も相対的に遅れている。製品市場では戦略的に「クリティカル・マスに到達（一定のシェア・存在感を獲得）」することを目指すとともに、インフラ分野においても競合国に先んじて重要な案件の受注を勝ち取るべく、集中的に取り組むことが必要。

- 電力・交通等の基盤インフラ整備支援
- デリー・ムンバイ間産業大動脈（DMIC）構想、チェンナイ・バンガロール間経済回廊構想等の推進
- エネルギー・鉱物資源の安定供給、食料安全保障の観点からの経済協力の推進

<④その他（先進国等）>

- 自然災害の脆弱性への対応や資源権益確保につながるインフラ輸出の促進
- 電力・交通等の我が国が強みを発揮できる分野でのインフラ輸出の促進

各国における主な海外プロジェクト(国土交通関係)



インフラ海外展開の推進～ブラジル高速鉄道計画

プロジェクトの概要

- 計画概要
 - ・リオデジャネイロ～サンパウロ～カンピーナス間（全長約510km）
 - ・最高速度300km/h 所要時間 1時間半程度(リオ-サンパウロ間)
 - ・総事業費 約1.66兆円（331億レアル）（伯政府見込み）
- 新しい入札方式（2段階で実施）（注）従来は、上下一体方式による事業権入札
 - ・第1段階：技術、運行、システムメンテナンスに責任を持つ
オペレーション事業体を決める入札
 - ・第2段階：インフラの建設、管理等を行うインフラ事業体を決める入札

これまでの経緯

2009年	7月16日	F/S（事業化調査）結果公表
	12月18日	入札公示案公表
2010年	7月14日	入札公示
2011年	7月11日	入札締切（応札者なし）
2012年	6月15日	伯高速鉄道公社(ETAV)設立 →インフラ公社(EPL)へ改組
	8月23日	新たな入札公示案公表
	12月13日	第1段階の入札公示

日本連合

三井物産、三菱重工、日立、東芝（JR東日本、鉄道・運輸機構が支援）

今後のスケジュール

2013年 8月13日 第1段階の入札締切



インフラ海外展開の推進～ベトナム高速道路事業

- 高速道路全体の計画延長約5,900km。うち2020年までに優先的に整備する区間が約2,235km。
(南北高速道路は計画延長3,300km。うち2020年までに優先的に整備する区間が約1,000km。)

日本の関係する高速道路事業

【南北高速道路案件】

ファッヴァン～カウゼー(30km)

2002年に開通。現在、改良・有料道路化が計画されており、NEXCO中日本が調査を実施、**第一優先交渉権を取得後、事業実施に向けて交渉中。**

NEXCO中日本が建設から維持管理までのトータル・マネジメントの実施に向けた取り組みを積極的に展開

ダナン～クワンガイ(131km)

[WBとの協調融資事業]

2011年6月15日に円借款供与(供与額159億円)。

ホーチミン～ゾーザイ(55km)

[ADBとの協調融資事業]

2008年3月31日(166億円)及び2011年6月15日(250億円)に円借款供与(供与額計416億円)。

ベンルック～ロンタイン(58km)

[ADBとの協調融資事業]

2011年11月2日に円借款供与(供与額141億円)。

【南北高速道路以外の案件】

ビエンフォア～ブンタウ(78km)

ホーチミンと重要港湾を結び、日系工業団地も立地する高速道路計画

JEXWAYが建設から維持管理までのトータル・マネジメントの実施に向けた取り組みを積極的に展開(調査中)

