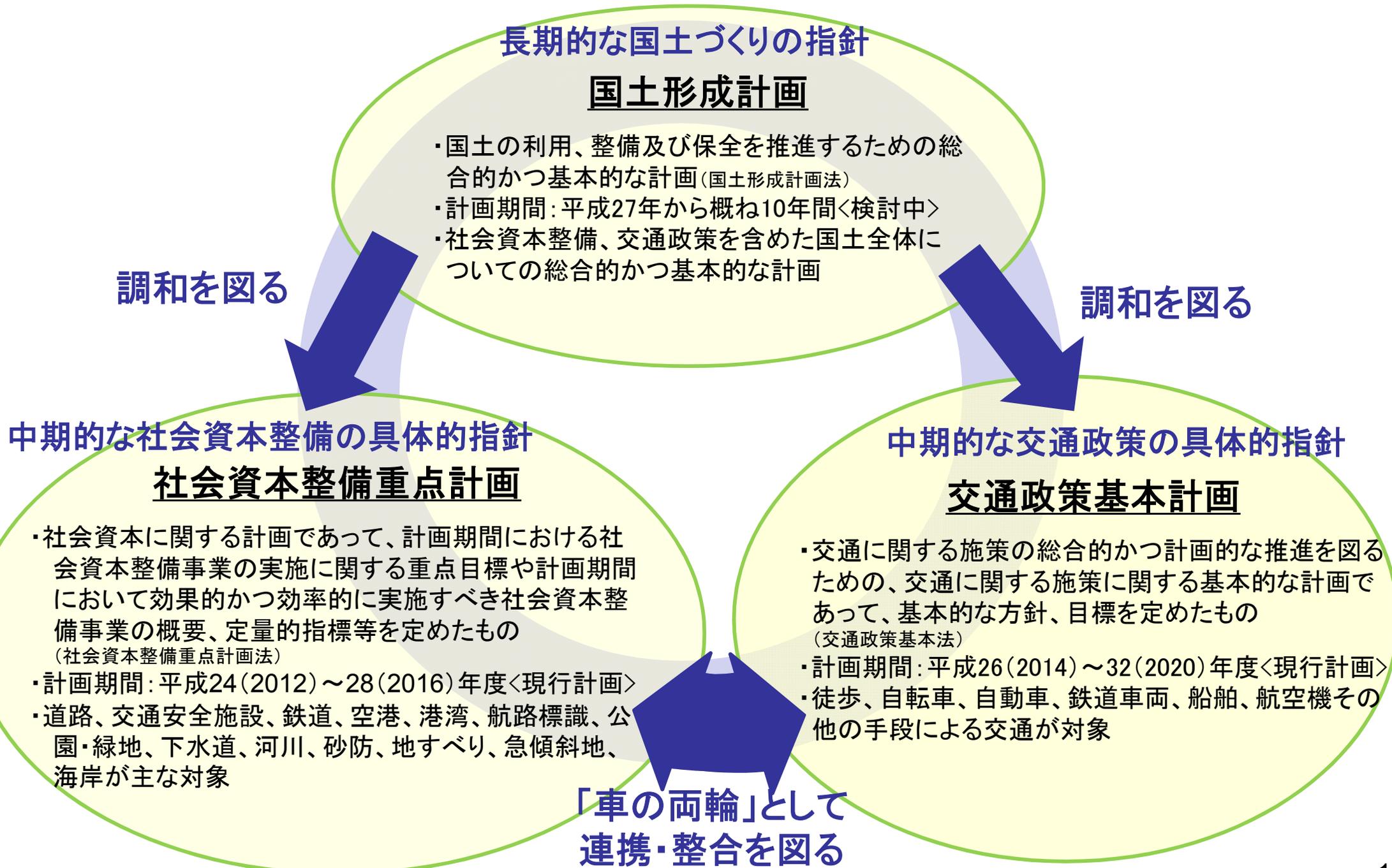


## 社会資本整備重点計画の見直しの考え方について

1. 見直しの基本的考え方
2. 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方
3. 人口減少、高齢化への対応
4. 社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材に係る構造改革
5. 安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性



## 1. 見直しの基本的な考え方

## 社会資本整備重点計画の見直しについて

- 現行の第三次社会資本整備重点計画(平成24～28年度)策定後における社会資本整備を巡る状況の変化を踏まえつつ、「国土のグランドデザイン2050」(平成26年7月)を具体化するため、社会資本整備重点計画を見直し。
- 国土形成計画の見直し時期(平成27年夏頃)を踏まえて作業を進める。

## 現行計画の期間中に新たな計画を策定する必要性

## 切迫する4つの危機と、現行計画策定後の状況変化

## ①加速する社会資本の老朽化

高度成長期以降に整備した社会資本が今後一斉に老朽化

- ◆H24.12に中央自動車道笹子トンネル事故が発生
- ◆H25年を「メンテナンス元年」とする社会資本の老朽化への戦略的対応の進展  
(H25.11:政府のインフラ長寿命化基本計画策定、  
H26.5:国交省インフラ長寿命化計画(行動計画)策定)

## ②切迫する巨大地震、激甚化する気象災害

 南海トラフ・首都直下地震は今後30年以内の発生確率が70%程度、  
雨の降り方が局地化・集中化・激甚化

- ◆防災・減災、国土強靱化の取組が加速  
(H26.4:南海トラフ巨大地震対策計画、首都直下地震対策計画策定、  
H26.6:国土強靱化基本計画策定)
- ◆広島の土砂災害(H26.8)等を踏まえ、雨の降り方が変化していることへの対応のための検討の進展

## ③人口減少に伴う地方の疲弊

 2050年には人口が半分以下になる地域が6割以上、  
生活の質が低下のおそれ

- ◆「国土のグランドデザイン2050」(H26.7)において、「コンパクト+ネットワーク」の基本コンセプトを提示
- ◆「まち・ひと・しごと創生」に向けた総合的対策の検討の進展

## ④激化する国際競争

 グローバル化の更なる進展、  
国際的なヒト・モノの流れのダイナミズムの変化

- ◆経済再生と財政健全化に資するよう、2020年東京オリパラと、その後を見据えた競争力強化、地域経済の活性化に向けた生産性の向上を重視した戦略的対応の推進

## 中長期的な見通しを持った計画的な社会資本整備の必要性

- 厳しい財政制約の下、今後メンテナンス費用が増加する見込み  
(近い将来、メンテナンスコストは現在の最大約1.5倍に増える見込み)

- ◆社会資本整備を持続可能なものにするため、これまで以上に、中長期的な見通しを持った重点計画にする必要

## 社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材に係る課題

- 生産年齢人口の減少、若手入職者の大幅な減少や高齢化により、社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の確保は、構造的課題

- ◆現場の担い手・技能人材の安定した確保・育成に向けた構造改革について、重点計画に明確に位置付ける必要

★中長期的な視点から、4つの危機を乗り越えるための戦略的な対応の深化が必要

## 1. 見直しの基本的な考え方

## 生産性・機能性を高める戦略的インフラマネジメントの考え方

- ①「社会資本の戦略的メンテナンス」と「既存ストックの有効活用(賢く使う)」をメインストリームの一つに位置付け。
- ②社会資本の目的に応じた選択と集中の徹底により、限られた財政資源で必要な新規・高度化投資も両立。

⇒ こうした「戦略的インフラマネジメント」によって、将来にわたって新設・高度化からストック管理・活用まで社会資本整備全体を持続可能なものとする。

☆切迫する巨大地震  
激甚化する気象災害等

☆人口減少に伴う  
地方の疲弊

☆激化する国際競争

全社会資本共通の  
**戦略的メンテナンス**

+

既存ストックの有効活用  
(社会資本を**賢く使う**)

☆加速する社会資本の老朽化

◎「戦略的メンテナンス」により、  
安全確保とトータルコスト縮減を両立

○マネジメントの構造改革が必要 ※近い将来、トータルコストは現在の最大約1.5倍へ増える見込み

- ・不要な社会資本は除却
- ・人口減少を見据えた集約化・規模の適正化
- ・義務的経費として優先支出

☆ストックの蓄積の高まり

◎社会資本を賢く使う

新技術を含むイノベーション等による社会資本ストックの運用の効率化、機能強化・高度化等、社会資本を賢く使い、最大限に活用

メンテナンスコストの縮減・平準化により、投資余力を確保

目的に応じた選択と集中の徹底により限られた財政資源で必要な新規・高度化投資も両立  
(PPP/PFIの活用を含む)

ハード・ソフトの取組を総動員し、命と暮らしを守る対策を徹底

人口減少下での地域生活サービスの持続的・効率的な提供による生活の質の維持・向上

産業政策と連携して、経済成長を支え、またオリンピックやその後を見据えた戦略

◎**安全安心インフラ**により  
災害リスクを低減

◎**生活維持インフラ**により  
「コンパクト+ネットワーク」の実現

◎**成長インフラ**により競争力の強化・地域経済の活性化

計画的投資により最大限のストック効果を発揮

## 2. 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方

### 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方

- 我が国の人口が減少局面に入り、団塊の世代が労働市場から退出して労働力が減少していく中で、経済規模(GDP)のプラス成長を維持するためには、生産性を向上させる必要がある。
- 生産性の向上のためには、知的資本の蓄積や規制改革等による産業の生産性の向上のほか、社会資本のストック効果発現により、移動時間の短縮、輸送費の削減等を図り、経済活動を効率的にする必要がある。
- 一方、人口減少、高齢化に対応し、社会資本の性格に応じた規模の適正化と機能の高度化の両立を図る必要がある。

GDP成長率・人口変化率・生産性変化率等の推移

年	GDP成長率	人口変化率	生産年齢人口変化率	生産性変化率 (全要素生産性)
1970～1990	4.3%	0.8%	0.9%	1.5%
1990～2000	1.1%	0.3%	0.0%	0.6%
2000～2010	1.0%	0.1%	-0.6%	0.8%
2010～2030	(2.0%)	-0.5%	-0.9%	

※()内の数字は、「日本再興戦略改訂2014」で示された2013～2022年度平均の目標値。  
 ※2010年以降の人口、生産年齢人口は、国立社会保障・人口問題研究所による中位推計値。  
 出典：人口、生産年齢人口は「日本の統計2014(総務省)」。  
 GDPは「国民経済計算確報(内閣府)」。民間資本ストックは「民間企業資本ストック(内閣府)」。全要素生産性は、OECDstat Database。

※GDPには、労働力、民間資本ストックのほか、公的資本ストック、知的資本ストック、規制改革等が影響。

**人口減少(生産年齢人口減少)下において、経済規模(GDP)のプラス成長を維持するためには、生産性に影響を与える重要な要素の一つである社会資本のストック効果の最大化を図り、生産性の向上に寄与する必要。**

○生産性向上のため、人口減少下においても、人流・物流のネットワークインフラについては、既存施設の最大限の活用、ソフト施策の徹底を図りつつ、経済再生に資するストック効果発現のための社会資本への重点投資を図る。併せて、必要に応じ、既存施設の集約再編にも取り組む。

○都市、地域をコンパクト化してネットワークでつなぐことで、地域構造・国土構造を効率化し、生産性を向上。

○一方、本格的な人口減少・高齢化社会に向け、公営住宅や下水道等については、高齢化等に伴うニーズの変化に的確に対応し、福祉拠点化など機能更新を進めるとともに、施設の必要性を勘案し、効率的・効果的な集約・再編等の取り組みを進める。

○社会資本の老朽化対策については、インフラ長寿命化計画に則り、集約化を含め戦略的に対応。

## 2. 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方

### 社会資本による生産拡大等への影響

- 社会資本の生産拡大効果に関しては、様々な推計がなされているが、日本の社会資本に関しては、生産にプラスに寄与するとの結果が多く、近年社会資本の限界生産性が上昇しているという見解もある。
- 英米では、長期的な成長を促す観点から、社会資本に対する投資を拡大させている。

#### ○生産拡大効果に関する既往研究の状況

社会資本のストック効果のうち、特に生産拡大効果について様々な既往研究が存在。我が国の社会資本整備に関しては、生産性にプラスに寄与するとの結果が多い。

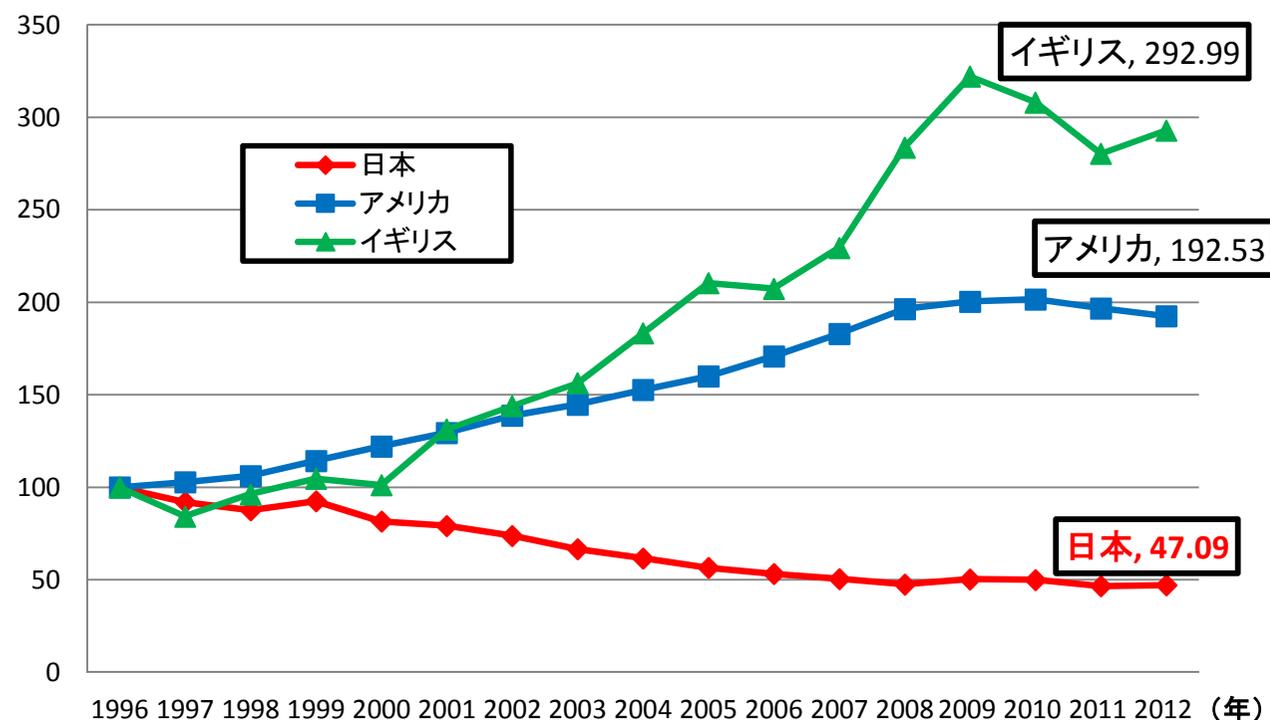
(参考) 村田・大野(2001)  
「社会資本の生産力効果:実証研究のサーベイ」等)

#### ○近年生産拡大効果が上昇しているとの見解

1986年から2008年までの期間について、社会資本5部門(道路、港湾、空港、下水道、廃棄物処理)を対象に、社会資本の生産拡大効果を分析した結果、1980年代と比べ、投資効果が高いものへの重点化等を背景に、2000年代に入って生産拡大効果が増大していると推定

(参考) 東京大学 林正義教授 「これからの社会資本整備(公共投資)のあり方について」

一般政府固定資本形成の推移(1996年を100とした割合)



(注)1 全て名目値を用いている。

2 2005年のイギリスについては、英国原子燃料会社(BNFL)の資産・債務の中央政府への承継(約156億ポンド)の影響を除いている。

3 アメリカについては、2013年7月より採用された08SNAによるデータ、その他の国については、93SNAによるデータである。

資料)OECD Stat.Extracts「National Accounts」より国土交通省作成。

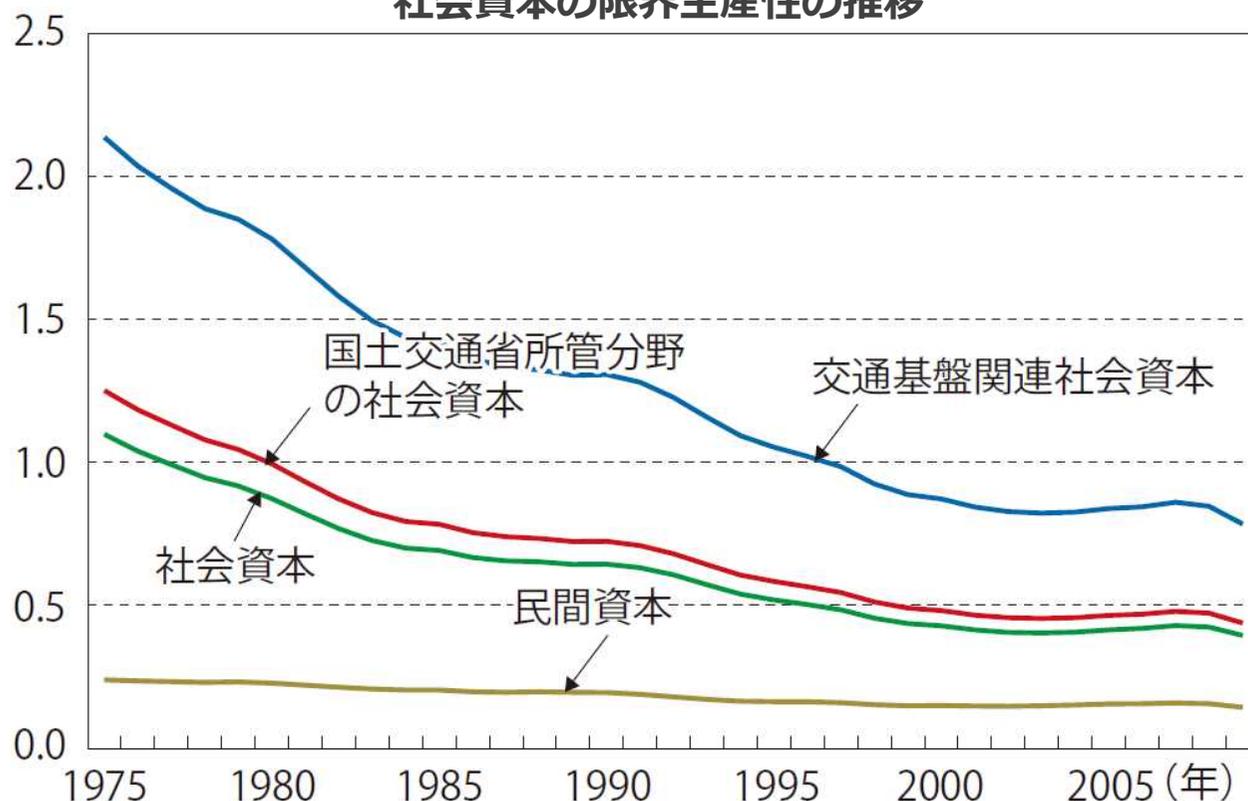
## 2. 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方

### 社会資本の生産拡大効果(H25国土交通白書)

#### ■国土交通白書(H25)における算定の例

- 社会資本の限界生産性の推移を見ると、民間資本、社会資本ともに、資本の蓄積に伴って、限界生産性は低下してきているが、2000年代に入ってから安定している。
- 厳しい財政制約のなかで、B/C分析等を通じて、効率的なインフラ整備を進めたことが一定の効果を出しているものと考えられる。

社会資本の限界生産性の推移



<インフラの性質による差異>

社会資本の分野ごとの限界生産性を比較すると、生産活動に直接寄与することが想定される道路、港湾、空港といった交通関連の社会資本の限界生産性が高くなっており、インフラの分野ごとの性質によって生産に寄与する効果は異なっていることを示している。

(注) 社会資本は、内閣府「日本の社会資本2012」に示されている17分野のうち、鉄道、公共賃貸住宅、水道、学校湿雪、農林漁業、郵便、工業用水を除いたものを使用。国土交通省所管分野の社会資本は、道路、港湾、空港、下水道、都市公園、治水、海岸の7分野。交通基盤関連社会資本は、道路、港湾、空港の3分野。いずれも、社会資本の効率性の低下パターン（物理的減耗、陳腐化等）を設定し、それにより想定される将来の社会資本より得られる資本サービスの価値を割引率を用いて現在価値化する手法を用いた試算3-2のデータを利用。

資料) IMD「IMD world competitiveness yearbook 2013」等より国土交通省作成

## 2. 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方 ストック効果を重視した社会資本整備

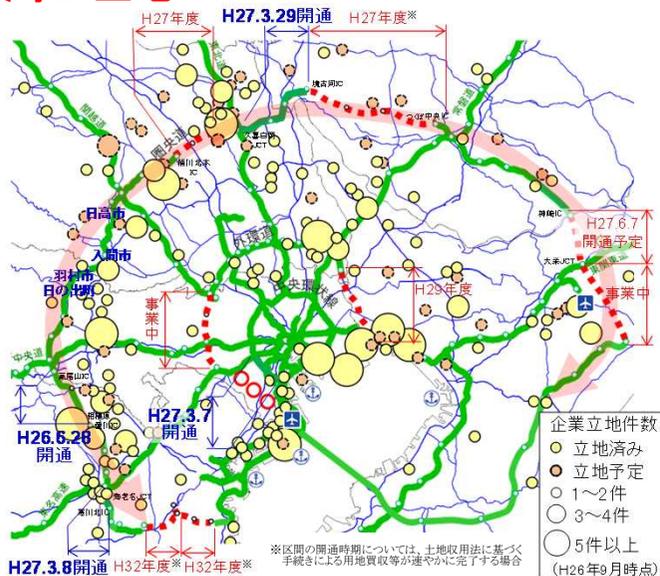
○最近、社会資本のストック効果が広く実感されている。

- ① 圏央道の整備に伴う効率的な物流ネットワーク強化による、工場、物流施設の立地促進（左下図参照）
- ② 北陸新幹線の金沢開業による、観光などの交流人口増大や金沢駅周辺の地価上昇（中央図参照）
- ③ 首都圏外郭放水路の整備による、災害リスクの減少に伴う物流倉庫やショッピングセンターなどの立地促進（右下図参照）

○今後、このような社会資本整備への重点化が、日本経済の再生を図っていく上できわめて重要。

### 【圏央道】

圏央道の整備進展により、多数の物流施設等が立地

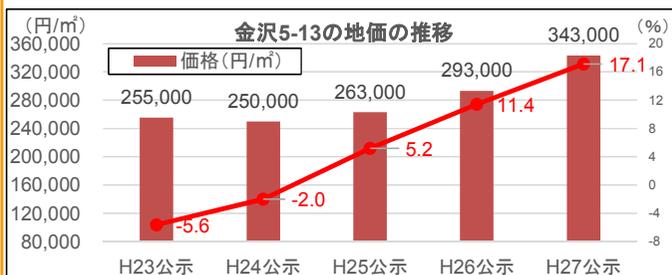


### 【北陸新幹線】

北陸新幹線の整備により、移動時間の短縮効果(東京・金沢間:3時間47分→2時間28分)が発生し、交流人口が増大



金沢駅西口の地価の上昇率が全国の商業地で一位(+17%)



### 【首都圏外郭放水路】

春日部市は部分通水後企業誘致を推進 → 28件の企業が新たに進出

首都圏外郭放水路



【進出企業の事例】

首都圏外郭放水路



首都圏外郭放水路整備後に立地した物流倉庫、ショッピングセンター等

## 2. 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方

# ストック効果を重視した社会資本整備を進めるに当たってのポイント

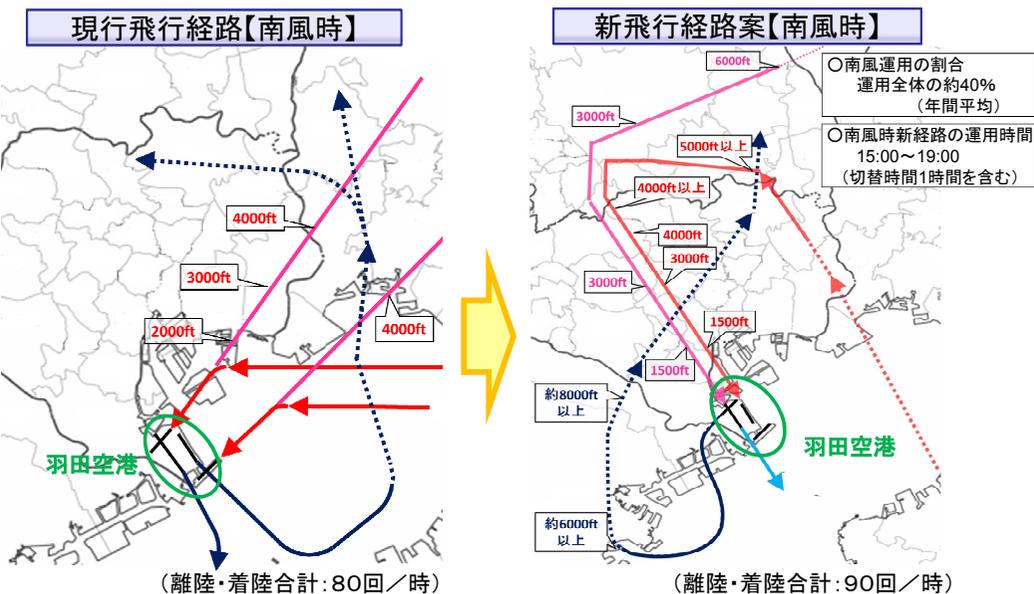
○ストック効果を重視した社会資本整備を進めて行くにあたって、財政健全化との両立の必要性を十分認識しつつ、以下の3点を留意。

- ①羽田空港の飛行経路の見直しによる発着枠拡大など、**既存施設の最大限の活用、ソフト施策の徹底**(左下図参照)
- ②首都高速中央環状線の大井JCT・大橋JCT間開通による都心の渋滞半減など、**選択と集中により、ストック効果を重視した真に必要な事業への重点化**(右下図参照)
- ③民間事業活動の把握等、**民間事業者との連携強化**

### 【羽田空港の発着枠拡大】

■飛行経路の見直しなど既存インフラを賢く使うことにより年間約4万回の発着枠拡大※

⇒昼間時間帯国際線便数 約80便/日→最大133便/日(1.7倍)



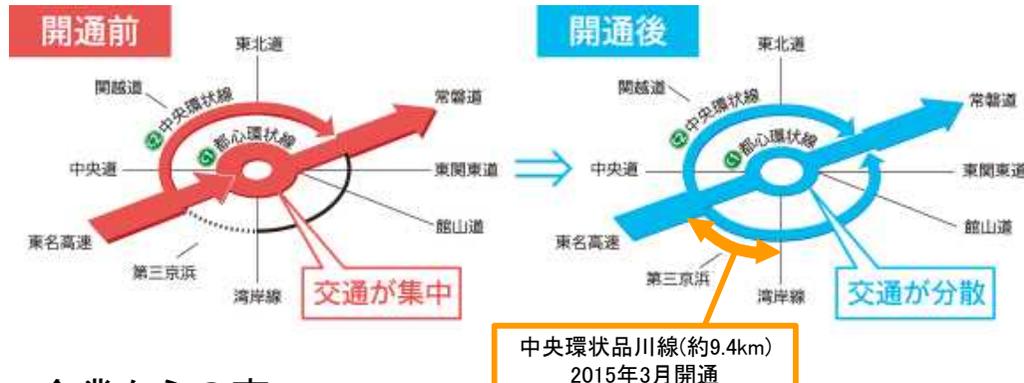
※飛行経路の見直し等の具体化を目指し、関係自治体等と協議を進めているところ。

### 【首都高速中央環状線の全線開通】

■首都高速中央環状線約47kmが全線開通  
(2015年3月に大井JCT・大橋JCT間約9.4kmが開通)

・都心環状線の交通量は約5%減少

・中央環状線内側の渋滞は約5割減少



企業からの声

(4月29日付日本経済新聞より)

運転手の勤務時間の改善にもつながっている。(清水運輸【運輸】)

輸送時間の見通しを立てやすくなった。(ヨコレイ【冷蔵倉庫】)

2. 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方

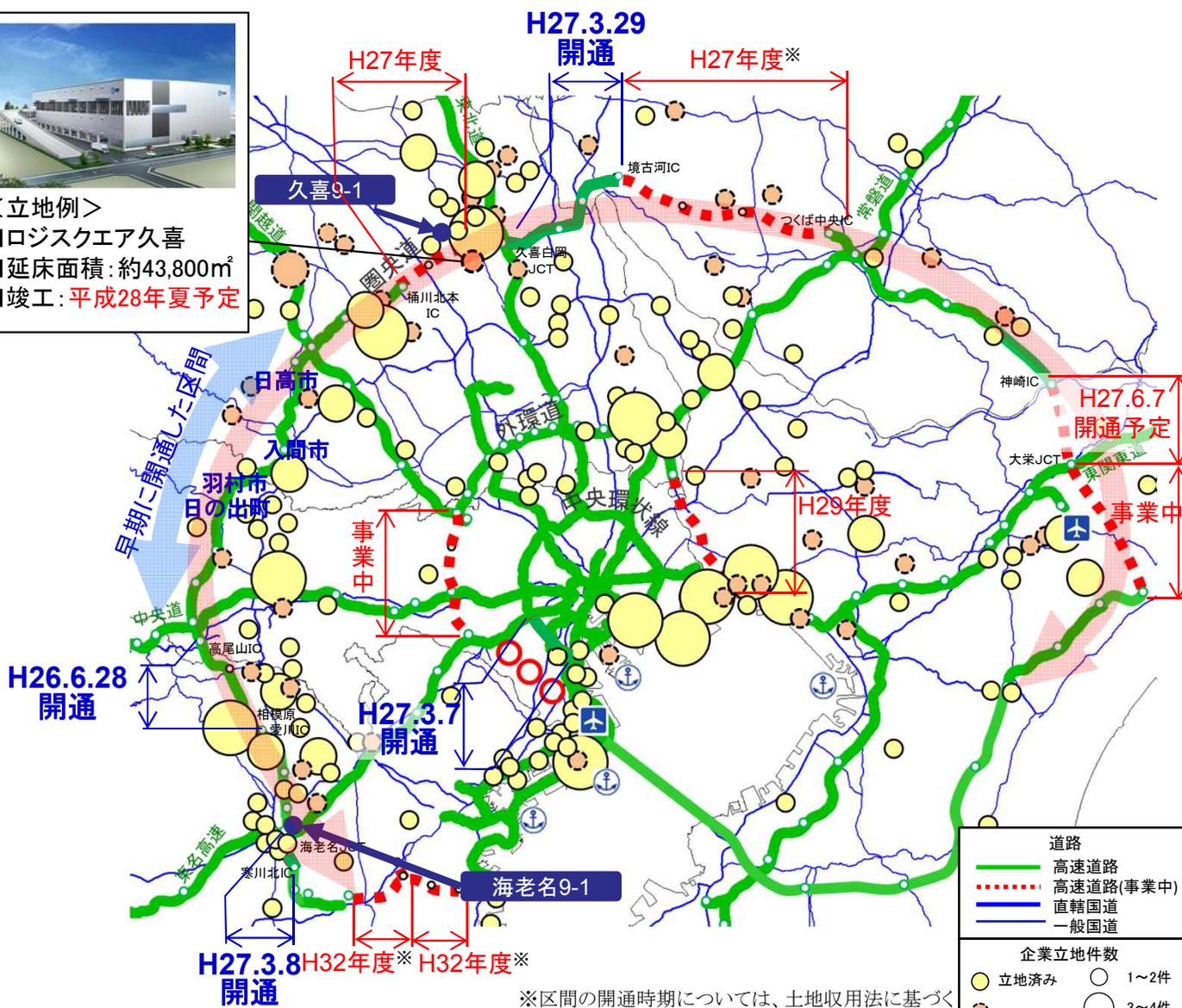
事例1:三大都市圏環状道路等による効率的な物流ネットワークの強化

【首都圏中央連絡自動車道】

○圏央道がつながるなど効率的な物流ネットワークの強化により、民間の投資を喚起



<立地例>  
 ■ロジスクエア久喜  
 ■延床面積:約43,800m<sup>2</sup>  
 ■竣工:平成28年夏予定



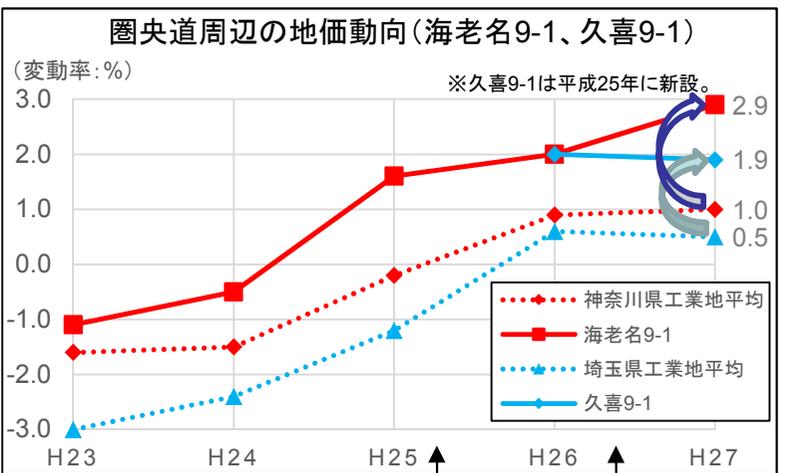
圏央道の早期に開通した区間では  
 製造品出荷額が増加



各県の平均を上回る地価上昇率

海老名(神奈川県) 約3倍  
 久喜(埼玉県) 約4倍

※H27比



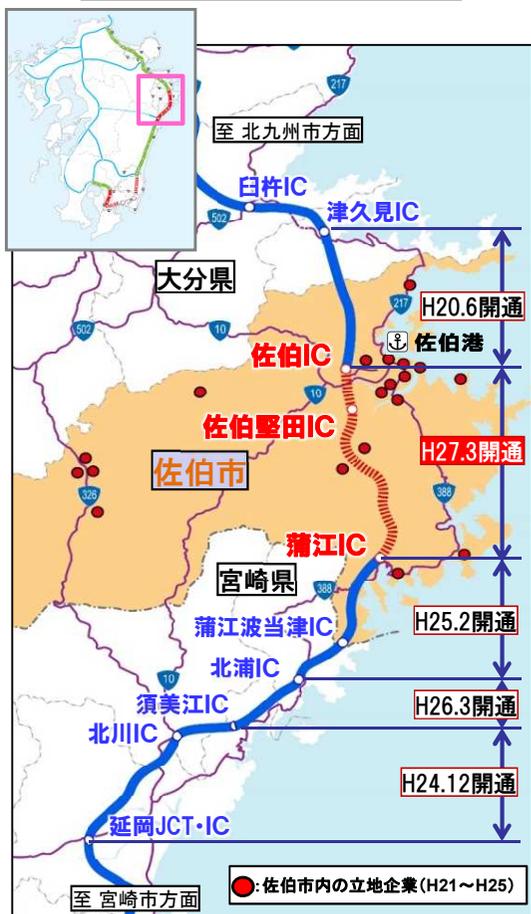
2. 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方

事例2: 地方におけるネットワーク整備による企業立地促進、雇用増加

○道路ネットワークの整備により、東九州自動車道や北勢バイパス(三重県)の周辺において企業立地が加速。東九州自動車道沿線の佐伯市では新規雇用が発生。

東九州自動車道

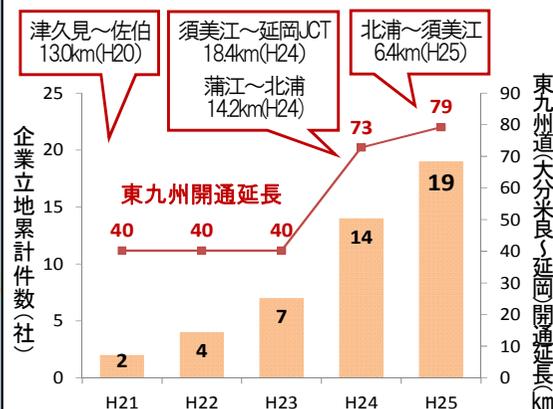
東九州自動車道の延伸により、企業立地が加速。  
 ※本年3月に開通した佐伯市では、過去5年間で約20件の企業立地、新規雇用が約230人発生



▲佐伯市の企業立地分布状況

資料: 佐伯市資料

佐伯市の企業立地の進展



▲佐伯市の企業立地件数

資料: 佐伯市資料

新規雇用者数(H21~H25)

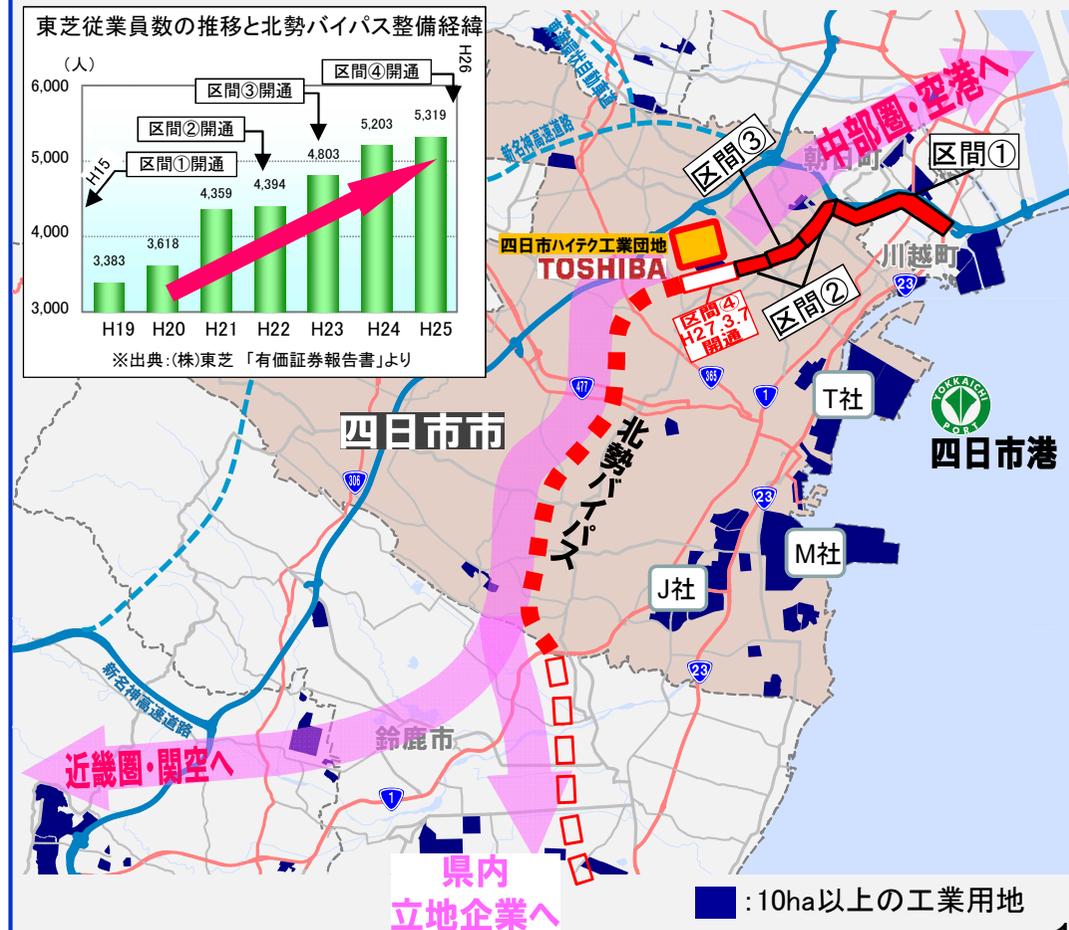
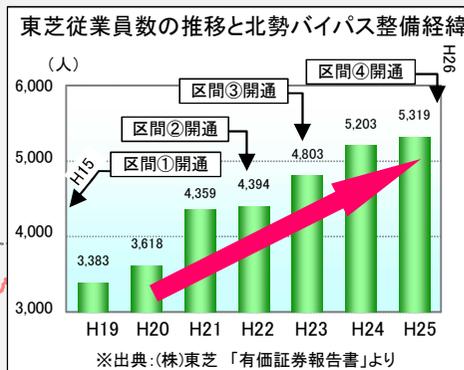
約230人

資料: 佐伯市資料

北勢バイパス

北勢バイパス整備と合わせて沿線企業が大胆な設備投資、それによって新たな雇用を創出。

※ 2000年代の10年間で2兆円余りを東芝 四日市工場に投資  
 ※ 東芝 四日市工場の従業員数は約1.6倍(H19⇒H25)に増加



【北陸新幹線】

○新幹線開通を契機に本社移転、空き店舗数が半減

北陸新幹線の整備により、**移動時間の短縮効果**が発生し、**交流人口が増大**



YKKは、黒部市への**本社機能一部移転**、**研究開発拠点集約の計画を発表**

・震災への備えや新幹線開業が契機



**本社機能の移転等により、定住人口が増加**

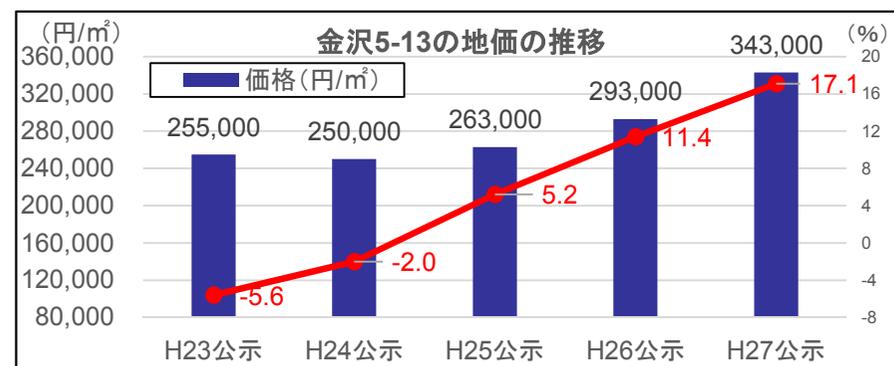


「パッシブタウン」構想のイメージ

金沢駅西口の地価の**上昇率が全国の商業地で一位(+17%)**



金沢市内中心部の**商店街の空き店舗数が5年で半減**



出典: 地価公示(国土交通省)

【首都圏外郭放水路】

○地下の大放水路が支える春日部の暮らしと産業

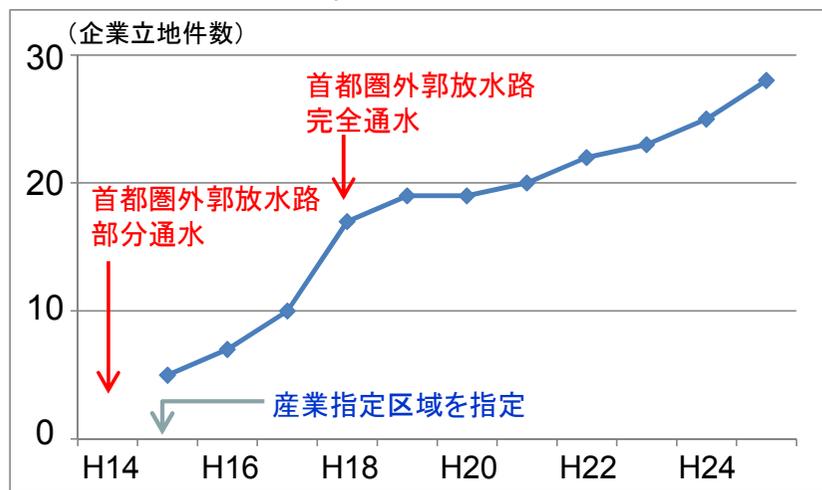
首都圏外郭放水路等の整備により**水害**による浸水戸数が1/10以下に激減※1

約7,000戸 (S50~59平均) → 約500戸 (H17~26平均)



春日部市は、部分通水後から**企業の誘致**を推進する区域を指定  
→ 当該区域に**28件の企業が新たに進出**

企業立地件数※2



進出企業からの声

外郭放水路が通っているため、水害の発生の危険性がないと考え**災害にも強いまち**であると実感しております。(株)玉俊工業所 <流通>

世界最大級の地下放水路である**首都圏外郭放水路**が通っているため、**水害で倉庫が水浸するのを防ぎ商品を守ることができる点**が良かったと思います。(株)小原運輸倉庫 <運輸>



首都圏外郭放水路

首都圏外郭放水路

※1 中川・綾瀬川流域における浸水戸数  
※2 産業指定区域(春日部市が指定した、企業立地を推進するための区域)内

【日本海沿岸東北自動車道】

○世界へつながるインフラ整備 — 高速道路が呼び込む企業と雇用

道路整備を見越し、新潟県村上市に航空機内装品の世界トップメーカー((株)新潟ジャムコ)が進出

世界シェア約5割!



化粧室(ラバトリー)

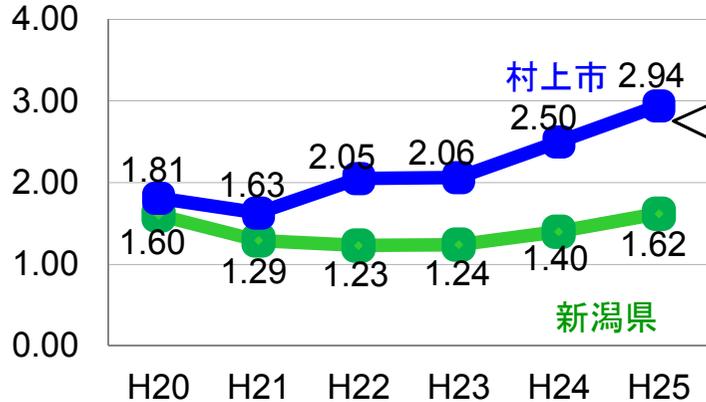
道路ネットワークや港湾を活かした生産性の効率化で事業規模を順次拡大

地元中心に大量雇用

H24 300名 → H25~26 550名(+250名)

高卒求人倍率

高卒求人倍率の推移



県平均に比べ約2倍の高水準で推移



2. 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方

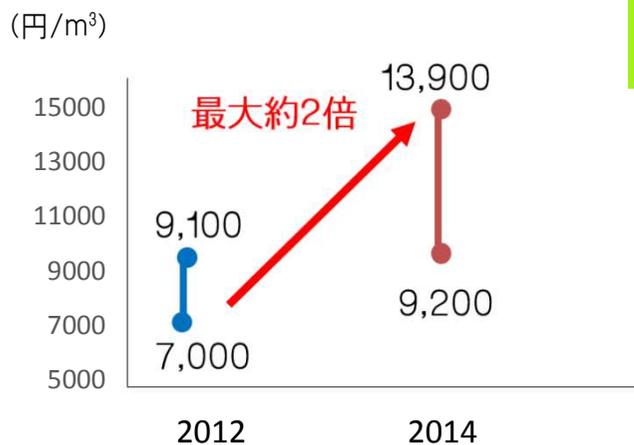
事例6:円高是正効果と社会資本整備による民間設備投資と林業再生

【細島港・東九州自動車道】

○円高是正が進むなか港湾や高速道路の整備が進展  
→ 大手製材メーカーが進出。地域の木材が輸出産業化。

地域の木材が輸出産業化

■木材輸出量増加 ■木材価格の上昇(宮崎県:スギ)



東九州自動車道

延岡～宮崎 H26.3開通  
大分～宮崎 H27.3開通  
北九州～宮崎 H28春開通見込



宮崎県の  
民有林



木材を港湾から  
海外へ

九州縦貫自動  
車道宮崎線



日向市  
細島港  
(地域の基幹産業  
支援のため、  
重要港湾細島港に  
重点投資)

中国、台湾等に輸出



○:東九州道沿線で木材加工業者  
が集積している地域  
■:周辺の木材供給基地(林産物流セン

国産材輸出により林業再生、雇用増加

細島港周辺では、ここ10年間で

企業立地	設備投資	貿易額
39件	約740億円	約2倍増

※うち38件は、企業の新設・増設

【環状第2号線(新橋・虎ノ門間)】

○環状第2号線の整備と容積率緩和等により虎ノ門ヒルズを含む複数の民間都市開発事業(約4000億円の建設投資)を誘発し、都市の国際競争力を強化。

**赤坂一丁目地区**  
 事業者:赤坂一丁目地区市街地再開発組合  
 完成予定:平成29年3月

**虎ノ門二丁目地区**  
 事業者:(独)都市再生機構等  
 完成予定:平成36年度

日比谷線新駅については  
2020年オリパラに合わせ  
暫定供用予定

**虎ノ門一丁目地区**  
 事業者:虎ノ門一丁目地区市街地再開発準備組合  
 完成予定:平成31年12月

**虎ノ門ヒルズ**  
 事業者:東京都  
 特定建築者:森ビル(株)  
 平成26年5月末完成

**虎ノ門・愛宕地区**  
 事業者:森ビル(株)等  
 完成予定:平成31年9月

**効果**

- 建設投資額は約0.4兆円、経済波及効果は約1兆円。
- 米系金融機関や、米系製薬会社などの外資企業が多く進出。
- 環状第2号線の完成により、晴海通り、外堀通り、第一京浜等の都心部の渋滞緩和や臨海部と都心部を結ぶ交通・物流ネットワーク機能の強化、緊急時の避難経路の多重化による臨海部の防災性向上が期待される。

環状第2号線(新橋・虎ノ門間)  
 (平成26年3月開通)

■ …民間都市開発事業(計画)

出典:東京発グローバル・イノベーション特区【国家戦略特区 東京都提案書】

## 2. 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方

### 事例8: 公共交通整備と軸としたコンパクトシティの効果

○富山市ではLRT導入と市内電車環状線化、まちなかの居住誘導等のコンパクトなまちづくりを推進

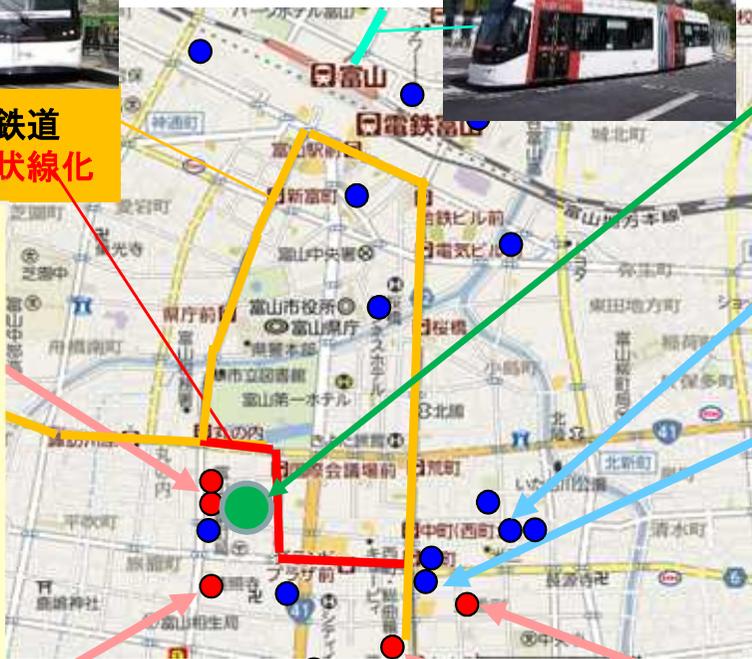
○まちなかの居住人口増加等により、サービス提供の効率性が向上し、地価が高いまちなかでも福祉施設の立地が多数実現。



富山ライトレール

地域包括ケア拠点施設  
(計画中)  
診療所や病児・病後児保育室など医療・介護・子育てサービスを一元的に提供

富山地方鉄道  
市内電車環状線化



○民間マンション (H22)  
(125戸)



○民間マンション (H24)  
(76戸) ※再開発事業



○軽費老人ホーム  
(ケアハウス)  
(H16) (69戸)

○有料老人ホーム  
(H19) (35戸)



○高齢者向け優良賃貸住宅  
(H18)  
共同住宅(35戸)、  
デイケア施設



○介護予防拠点施設 (H23)  
介護予防センター  
(多機能プール、トレーニング、パワリハ)  
中央保険福祉センター  
(総合検診、集団指導、子育て体験)



○サービス付き高齢者向け  
住宅(地域優良賃貸住宅)  
(H26)  
共同住宅(20戸)  
デイサービス

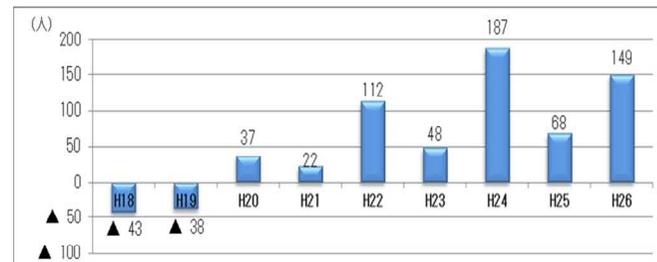


○高齢者向け優良賃貸住宅  
(H17)  
共同住宅(32戸)  
デイケア施設

● まちなか高齢者向け施設  
● 民間マンション

＜居住人口の推移＞

中心市街地では人口の社会増減が平成20年より転入超過となっており、その割合は増加傾向を示している。



中心市街地及び公共交通沿線居住推進ゾーンで、良質な住宅の建設事業者や住宅を建設・購入する市民に対して助成すること等により、居住の集約を推進

＜LRTの整備効果＞

※平成25年3月31日現在(1日平均利用者数)

平日 4,815人/日 (開業前2,266人/日)  
休日 3,645人/日 (開業前1,045人/日)

開業前と比較して、利用者数は  
平日約2.1倍、休日で約3.5倍に増加

それまで出歩かなかった高齢者等が乗降客の2割を占める。

## 2. 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方 コンパクトシティ化による生産性向上(イメージ)

- 訪問介護は、移動に時間とコストを要するため、生産性が低く、収益率も低いとされている。
- コンパクトシティ化の推進により、まちなかへの人口の集積と介護事業所の立地が進むことで、時間あたりのサービス提供件数が増加するとともに、移動に伴うガソリン代等のコストが減少し、訪問介護におけるサービス提供の効率性が上昇。
- 事業者の生産性の向上により収益が拡大し、介護サービス従事者の賃金上昇につながる。

サービス利用者が点在

→利用者宅間の移動距離が長く、移動にかかる時間が膨大

- 勤務時間のうち、サービス提供に使える時間が少なく、1日で回れる戸数が制限される
- 利用者宅間の移動は車を使うこととなり、ガソリン代等のコストが負担に

サービス利用者の居住が近接化

→移動時間が減少

- サービス提供に使える時間が増加し、ヘルパー1人あたりの生産性が向上（1日で回れる戸数が増加）
- 移動にかかるコストも低減



2. 経済再生と財政健全化に資する社会資本整備の考え方

事例9:通過交通の転換によるまちなかの道路空間再構築・公共交通の生産性向上

○バイパス整備によりまちなかから通過交通を転換することで、公共交通の生産性向上の検討や、歩行空間等を確保 → 公共交通及び自転車で移動しやすく、快適に歩けるまちづくり

バイパス整備による通過交通の転換

平成25年 開通(4車線に拡幅)  
 平成14年 柳都大橋開通  
 平成19年 栗ノ木道路(万代島ルート線)着手



※出典:新潟市資料をもとに作成

市内中心部(萬代橋)における交通渋滞の軽減

平成6年 約63,000台/日 → 平成22年 約31,600台/日  
 ※出典:新潟市調査

新たな交通システムの導入に向けて検討を開始(新潟市)

公共交通の生産性向上へ

BRTで非効率なまちなかのバスを集約し、余力で郊外の増便を行い、利用者減少を食い止め、全体の生産性向上を目指す



連節バス

2015年5月14日  
 新バスシステムの開業日を9月5日と決定

人優先の安全・安心な歩行空間等の確保

歩行空間の確保

まちなかの道路空間において、歩道やハンプ、狭窄、ボラードの設置など、人優先の道路空間を確保。



歩道の設置



ライジングボラード

※出典:新潟市資料

自転車利用環境の整備

自転車専用通行帯やまちなか駐輪場の整備、レンタサイクルなどにより、自転車利用環境を創出。



自転車専用通行帯



にいがたレンタサイクル

※出典:新潟市資料18

### 3. 人口減少、高齢化への対応 住宅、下水道等の集約・再編

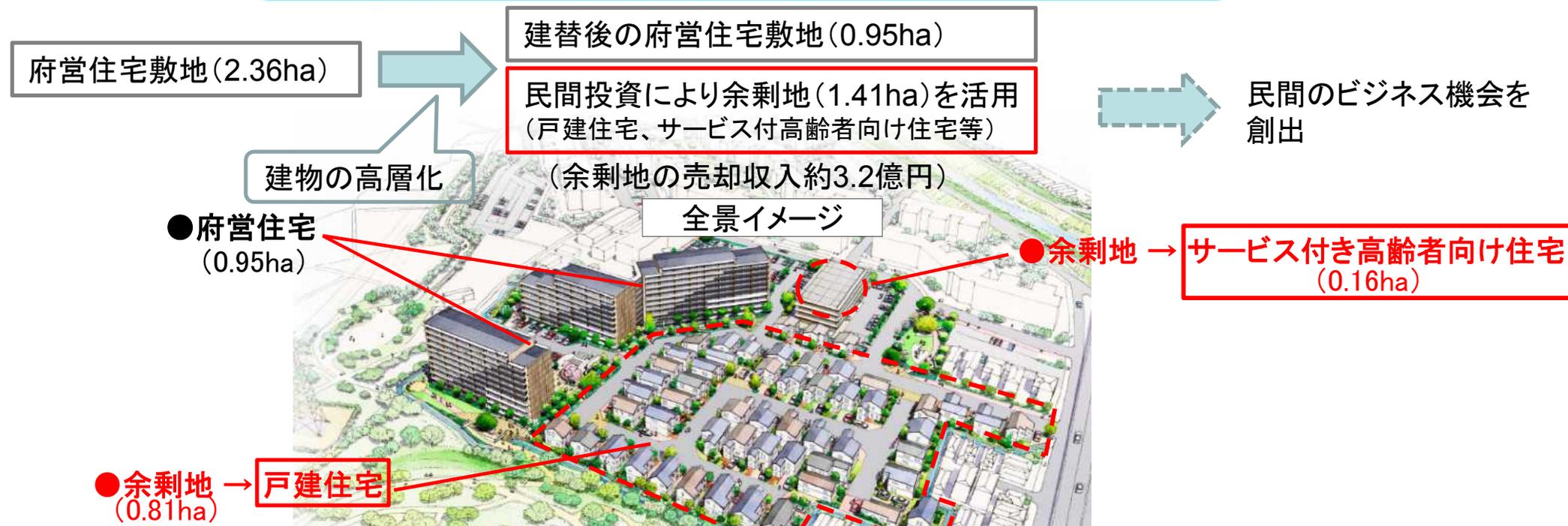
○人口減少下にあつては、道路や空港等、生産性を向上させるための社会資本整備のストック効果最大化に加え、**公営住宅や生活処理排水に係る下水道等について、地域のニーズを踏まえつつ集約・再編等**を行う必要がある。

○その際、地域包括ケアと連動した福祉拠点の形成など「**コンパクト＋ネットワーク**」を基本理念とする地域づくりを推進。

○集約・再編にあたっては、**PPP／PFIの活用**を積極的に推進。また、集約化等に伴う余剰地の活用、公共施設の上部空間の活用等により、**民間のビジネス機会を創出**。（資本のリサイクル）

#### 公営住宅建替えにおける余剰地活用（資本のリサイクル）の事例

＜大阪府宮枚方田ノ口住宅建替え事業＞



※UR団地の再編等と組み合わせた余剰地活用を通じて、民間のビジネス機会のさらなる拡大を推進。

### 3. 人口減少、高齢化への対応

## 社会資本整備と人口減少、高齢化との関係(公営住宅)

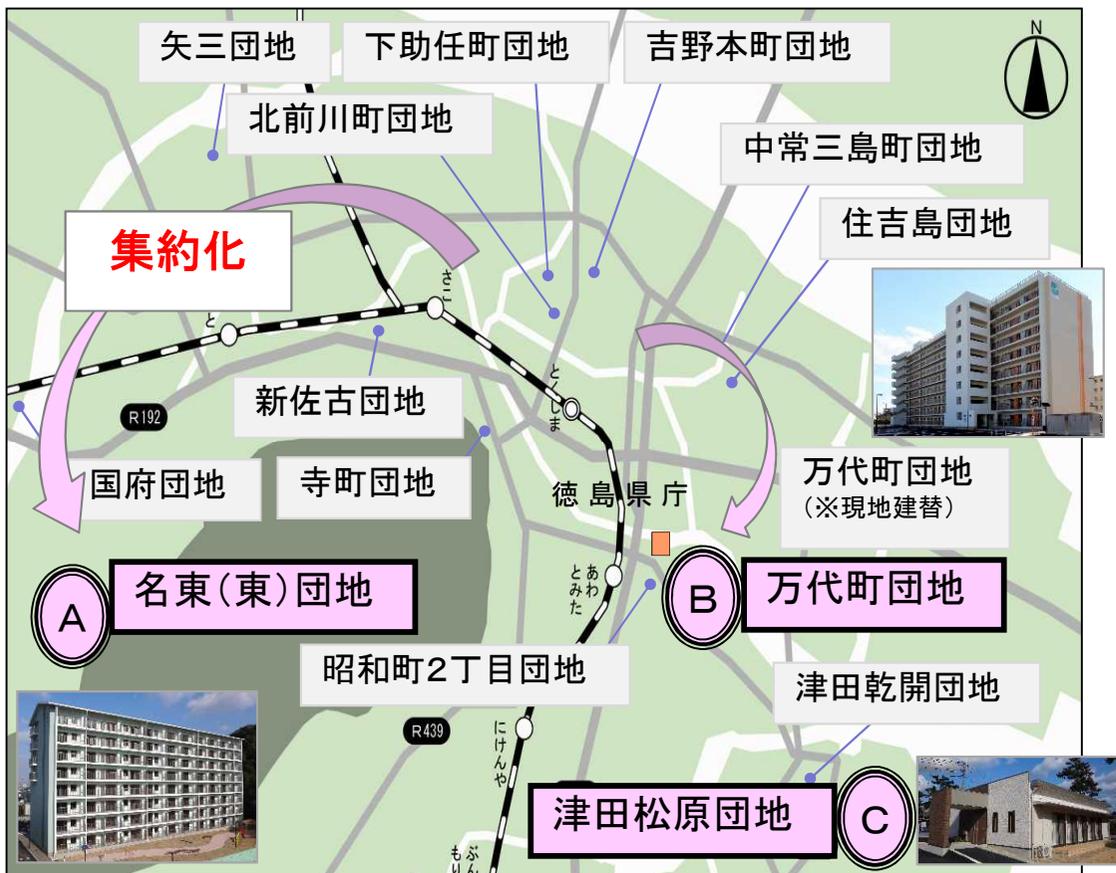
○今後、地域の人口は減少する一方、公営住宅は、所得の低下や高齢化の進展等を背景に住宅セーフティネットの中核としてニーズが強く、入居倍率は依然、高倍率(全国平均7.5倍)。

○老朽化ストックの建替えの機会をとらえて、地域の居住・まちづくりに係るニーズを踏まえつつ、PPP/PFI等の活用等による集約化・福祉拠点化等を推進する。

※ 公営住宅の管理戸数【ピーク時】219.2万戸(H17年度末) ⇒【現在】216.8万戸(平成24年度末)

### 【公営住宅の集約化の例(徳島県営住宅)】

○集約建替えに伴い、余剰地を活用した高齢者向け住宅の整備や福祉施設の設置を行うとともに、県営住宅に津波避難機能も備え、地域の居住・まちづくりニーズに対応。(※当該地域における人口は横ばい)



建替前

12団地/県営住宅：645戸 (うち入居戸数…約360戸)

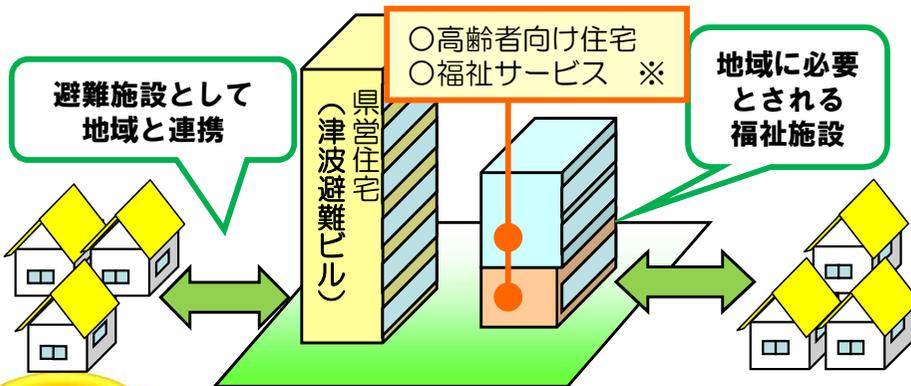
集約・統合

平成25年～  
事業実施

建替後

3団地/県営住宅：300戸、高齢者向け住宅：60戸+福祉施設

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <p>Ⓐ 名東(東)団地</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県営住宅 88戸</li> <li>高齢者向け住宅16戸</li> <li>福祉施設</li> </ul> | <p>Ⓑ 万代町団地</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県営住宅 112戸</li> <li>高齢者向け住宅44戸</li> <li>福祉施設</li> </ul> | <p>Ⓒ 津田松原団地</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県営住宅 100戸</li> <li>福祉施設</li> </ul> |
|---|--|---|



集約に合わせて機能を高度化

- 高齢化への対応のため、地域に必要な福祉施設を併設
- 防災・減災対策のため、避難施設(津波避難ビル)としても活用し、地域と連携

※2団地において福祉施設が完成し、20名の職員を雇用(うち新規雇用7名)

### 3. 人口減少、高齢化への対応 社会資本整備と人口減少との関係(下水道)

- 生活排水処理に係る下水道は、人口の変化に対応し、集落排水、浄化槽等他の汚水処理施設と適正な役割分担の下、効率的な整備を実施。
- また、時間軸の概念に基づき既存ストックの活用や施設の統廃合、汚泥の利活用など段階的に効率的な管理運営を推進。

#### ●人口減少を踏まえた汚水処理施設整備

- ◆平成26年1月に国土交通省、農林水産省、環境省がマニュアル※を策定し、全国の地方公共団体に対し、将来の人口減少に対応した整備手法を選定するよう、都道府県構想の見直しを要請。

※「持続的な汚水処理システム構築に向けた都道府県構想策定マニュアル」

- ◆国土交通省から地方公共団体に対し、地域の状況や財政状況等を踏まえ、早く安く整備可能な簡易技術を導入し、弾力的な整備を実施するよう技術的に助言。

#### ●将来の人口減少に対応した整備手法の検討のポイント

##### ◆未整備地区の整備手法の検討

- ①将来的な人口減少を考慮し、集合処理と個別処理のどちらが有利か検討
- ②集合処理が有利な区域についても、既存ストック活用など効率的な手法を検討

##### ◆既整備地区の効率的な改築更新や運営管理手法の検討

- ・人口減少や処理施設の老朽化(改築更新)に合わせて、施設の段階的な統廃合を検討

##### ◆広域的な観点を踏まえた汚泥の利活用の検討

- ・運転管理の効率化及び地域の特性を踏まえた利活用(資源利用、エネルギー利用)の観点から、汚泥の集約化も含めた検討

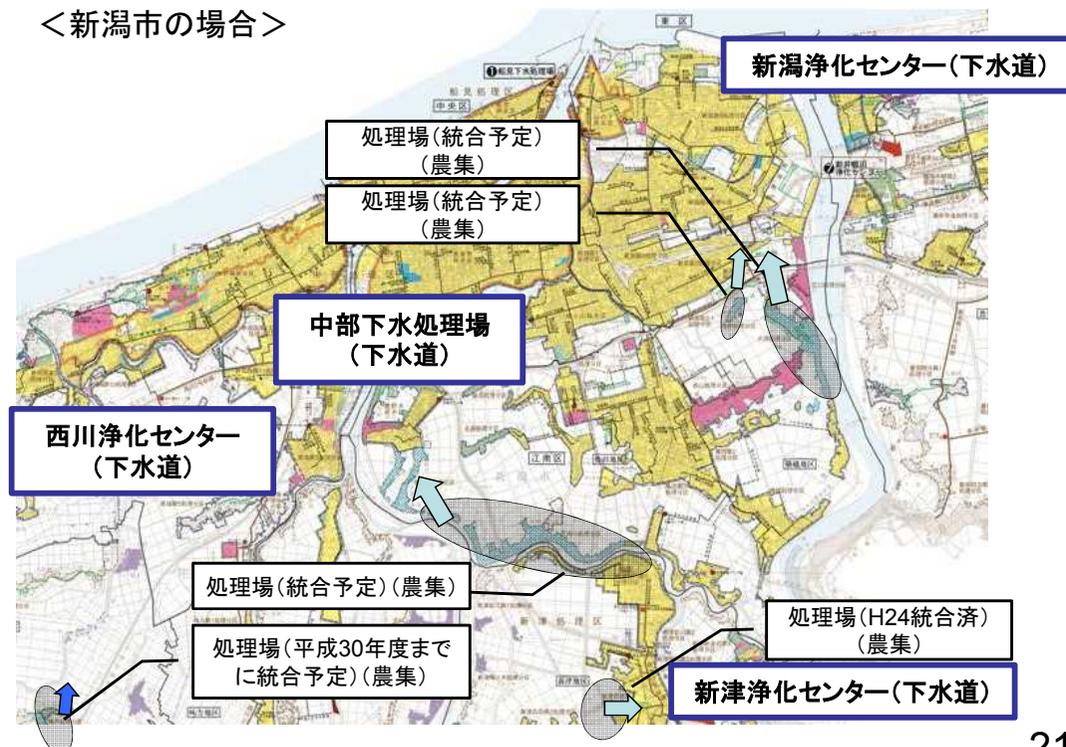
#### 【効率的な汚水処理施設の整備・管理運営(新潟市の事例)】

- 新潟市においては、下水処理場を核とした施設の統廃合により効率のよい施設管理を推進。

- ・処理場をもつ農業集落排水5施設のうち、1施設を公共下水道へ統合済み。
- ・平成30年度までにさらに1施設を統合予定。

- 中部下水処理場では、下水汚泥を活用した消化ガス発電により、処理場の消費電力の約36%をまかなっている。さらに、刈草など他バイオマスも集約し、スケールメリットを活かした発電量の増加を目指す。

<新潟市の場合>



### 3. 人口減少、高齢化への対応 まちづくりと公的不動産(PRE)の連携

#### まちづくりの課題・取組の方向性

##### 課題

人口減少や高齢化により、拡散した低密度な市街地においては、住民の生活を支える医療・福祉・商業などのサービスの提供や地域活力の維持が困難になるおそれ

#### 立地適正化計画制度の創設

(改正都市再生特別措置法が平成26年8月1日に施行)

コンパクトなまちづくりを推進するため、市町村が都市全体を見渡し、生活サービス機能と居住機能を誘導する区域を設定

～コンパクトなまちづくりのポイント～

#### 公的不動産との連携

- 都市全体を見渡しながらかつ点となる区域に集客力のある公共施設を配置したり、
- 公有地を用いて必要な生活サービス機能を確保するなど、公的不動産を活用して戦略的に都市機能や居住の誘導を図る

#### 公的不動産の課題・取組の方向性

##### 課題

地方公共団体においては、人口減少や少子高齢化の進展、将来の公共施設等の維持管理・更新費用の増大が見込まれること等を踏まえ、公共施設等の総合的かつ計画的な管理が必要  
※公的不動産は我が国の全不動産の1/4の資産規模を占める

#### 公共施設等総合管理計画の策定

(総務省からの要請により、地方自治体の98%が平成28年度までに策定予定)

主に財政負担の軽減・平準化を目的として公共施設の更新・統廃合・長寿命化等を計画的に実施

～公共施設マネジメントのポイント～

#### 将来のまちの姿との連携

都市全体の中でかつ点となる区域や居住を誘導する区域など、将来のまちづくりを想定しながら公共施設を集約・再編することで、住民の利便性や公共投資の効率性の維持・向上を図る

連携

「まちづくりのための公的不動産(PRE)有効活用ガイドライン」(H26.4)を活用し、「コンパクトなまちづくり」と「公的不動産の再編」との連携を推進

### 3. 人口減少、高齢化への対応

## まちづくりと公的不動産(PRE)の連携[取組の具体事例]

### ① 将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置

拠点となるエリアを設定した上で、公共施設の集約を計画的に進めることにより、総量を削減する中でも、生活サービスを効率的に提供

重要な都市機能である公共施設をまちなかに配置し、拠点となるエリアの活性化を図る

例) 秦野市



※秦野市公共施設再配置計画より

エリアを設定し、個別施設について廃止・統廃合等の方針を検討

例) 長岡市



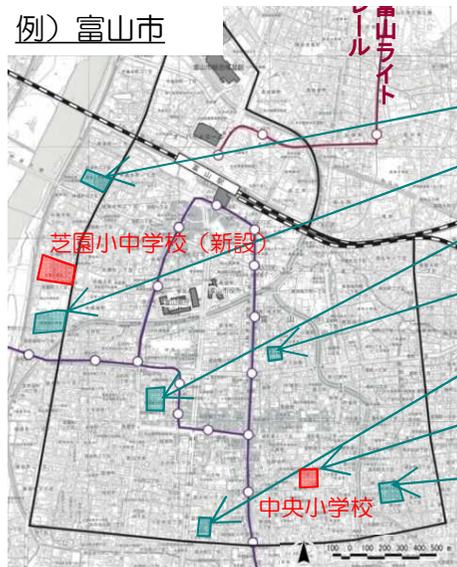
※長岡市資料より

市庁舎を郊外からまちなかに移転し、アリーナ等との複合化により集客性を高め、拠点となるエリアを活性化

### ② 公的不動産を活用し必要な生活サービス機能を確保

民有地のみでは、まちなかでまとまった土地を確保できない場合も多いが、PREを活用することで必要な生活サービス機能を確保

例) 富山市



従前の土地利用	現在(将来)の土地利用	整備手法	土地の所有状況
愛宕小学校	県立雄峰高校	公設	県所有
安野屋小学校	県立中部高校サブグラウンド	公設	県・市所有
総曲輪小学校	(事業者選定中)地域医療と介護の拠点施設	プロポーザルによるPPP	市所有
八人町小学校	市教育センター(暫定利用)	既存校舎利用	市所有
星井町小学校	角川介護予防センター等	公設民営	市所有
五番町小学校	中央小学校	PFI	市所有
清水町小学校	食品スーパー、ドラッグストア、公民館等	プロポーザルによるPPP	市所有(民間施設は定借)



廃校になった小学校



介護予防センター

※富山市資料より

まちなかの7校の小学校を2校に統合し、学校跡地を用いて福祉施設等のまちに必要な生活サービス機能を誘導

## 人口減少を踏まえたインフラ老朽化対策の取組

- インフラ老朽化対策においても、人口減少等を踏まえた戦略的な取組が必要。
- 政府全体として策定したインフラ長寿命化基本計画等に基づき、国土交通省及び総務省において、地方自治体の計画策定に関するインセンティブ導入や計画策定、複合化・集約化、除却への支援を進めている。

### インフラ長寿命化基本計画

- ・厳しい財政状況下において人口減少や少子高齢化が進展する将来を見据えると、維持すべきインフラの機能の適正化を図るなど、戦略的に維持管理・更新等を行うことが重要。
- ・今後、人口減少、少子高齢化などの進展が見込まれる中、インフラに求められる役割や機能も変化。各施設が果たしている役割や機能を再確認した上で、その施設の必要性自体を再検討し、必要性が認められる施設については、複合化・集約化を図る一方、必要性が認められない施設については、廃止・撤去を進めるなど、戦略的な取組を推進。

#### 国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)

インフラの修繕・更新等に当たっては、施設の損傷状況はもとより、財政状況や人口減少等の社会構造の変化を総合的に勘案し、地域全体としてインフラ機能を適正化していくこと等を位置づけ。

#### 公共施設等総合管理計画策定指針【総務省】

公共施設等の将来の見通しは、「総人口や年代別人口についての今後の見通し(30年程度が望ましい)」を客観的に分析・把握すること等を位置づけ。

平成28年度迄に  
計画策定

地方公共団体の計画策定と平行した  
国土交通省、総務省による取組

- 長寿命化計画策定要件化(防災・安全交付金)
- 面積が縮小する集約化・複合化事業支援(地方債充当 90%)
- 計画策定補助(特別交付税措置 1/2)
- 除却支援(地方債充当 75%)

# 4. 社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材に係る構造改革

- 近年の建設投資の急激な増減や競争の激化により、建設業の経営を取り巻く環境が悪化し、企業の倒産や、現場の技能労働者の高齢化、若手入職者の減少といった構造的な問題が発生
- 将来にわたる社会資本の着実な整備を図るため、技能労働者の処遇改善の徹底、若者や女性の定着等、担い手の確実な確保・育成を図るとともに、施工の省力化や施工時期の平準化、技能・経験に応じた効率的な人材配置等、建設生産システムにおける生産性の向上に官民一体となって取り組み、現場の担い手・技能人材に係る構造改革を推進

## ■ 建設投資の急激な減少等に伴い、若手入職者の減少や高齢化の進行など構造的な問題が発生

- 15歳～19歳の建設業就業者数（男性）の割合  
→10年間で半分以下に低下（約1%：H22）
- 24歳以下の入職者数の推移  
→15年間で1/3に低下（8.3万人：H24）
- 建設業就業者に占める55歳以上の割合  
→全産業1/4に対し、建設業は1/3と高い割合

## ■ 処遇改善を中心とする担い手確保・育成と並ぶ対策の柱として、建設生産システムにおける生産性向上を官民一体となって推進

処遇改善を中心とする担い手の確保・育成

### 処遇改善の徹底

- 適切な賃金水準の確保
  - ・公共工事設計労務単価の適切な設定
- 社会保険加入の促進
  - ・平成29年度を目標に、許可業者100%、労働者単位で製造業相当の保険加入に向けた更なる取組の強化
  - ・就労履歴管理システムを官民で早急に構築
- ダンピング対策の強化、歩切りの根絶
  - ・適正利潤の確保のため、改正品確法の趣旨を発注の現場で更に徹底
- 週休2日制の実現

### 将来を見通すことのできる環境整備

- 建設事業の安定的・持続的な見通し

### 若者や女性の活躍、外国人材の活用

- 若者、女性の更なる活躍・定着の推進
  - ・優秀な若手技術者等が早期に活躍できる環境整備
  - ・女性の更なる活躍の推進のための官民挙げた行動計画の実践（5年で女性倍増）
- 教育訓練の充実強化
  - ・富士教育訓練センターの機能強化
  - ・地域のネットワークで人材育成等を支える取組の推進

### 施工の標準化・省力化・効率化

- 新技術・新工法の活用等
  - ・プレキャスト製品の活用等
  - ・CIM、BIMの活用等の推進
- 適正工期の設定、工程管理等の円滑化
- 民間工事等における生産性向上のベストプラクティスの水平展開

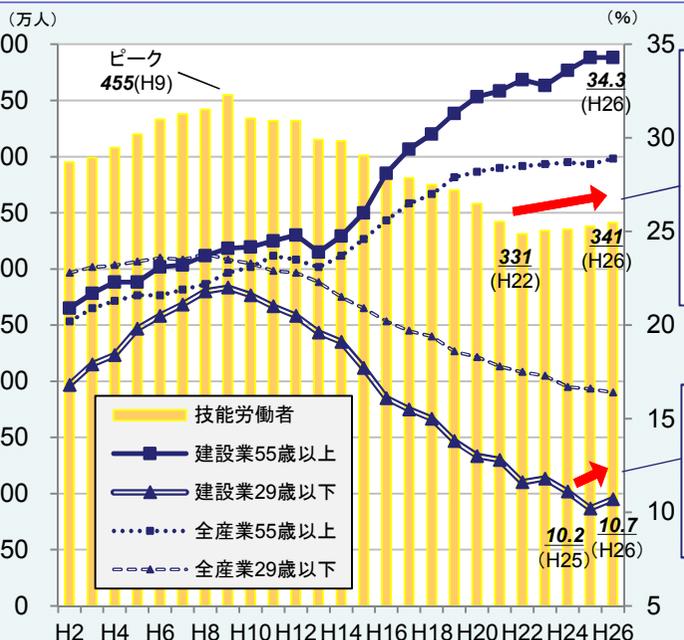
### 人材・資機材の効率的な活用

- 公共工事における施工時期等の平準化
  - ・国庫債務負担行為の柔軟な活用・運用
  - ・地方公共団体における施工時期等の平準化の取組拡大を周知
- 技術や技能・経験等に応じた効率的な人材配置
  - ・就労履歴管理システムの構築(再掲)

### 重層下請構造の改善等

- 行き過ぎた重層化の回避
  - （元請企業による工程管理や下請企業との連絡調整の円滑化、効率的な施工を促進）
- 適正な元請下請関係の促進

建設生産システムにおける生産性の向上



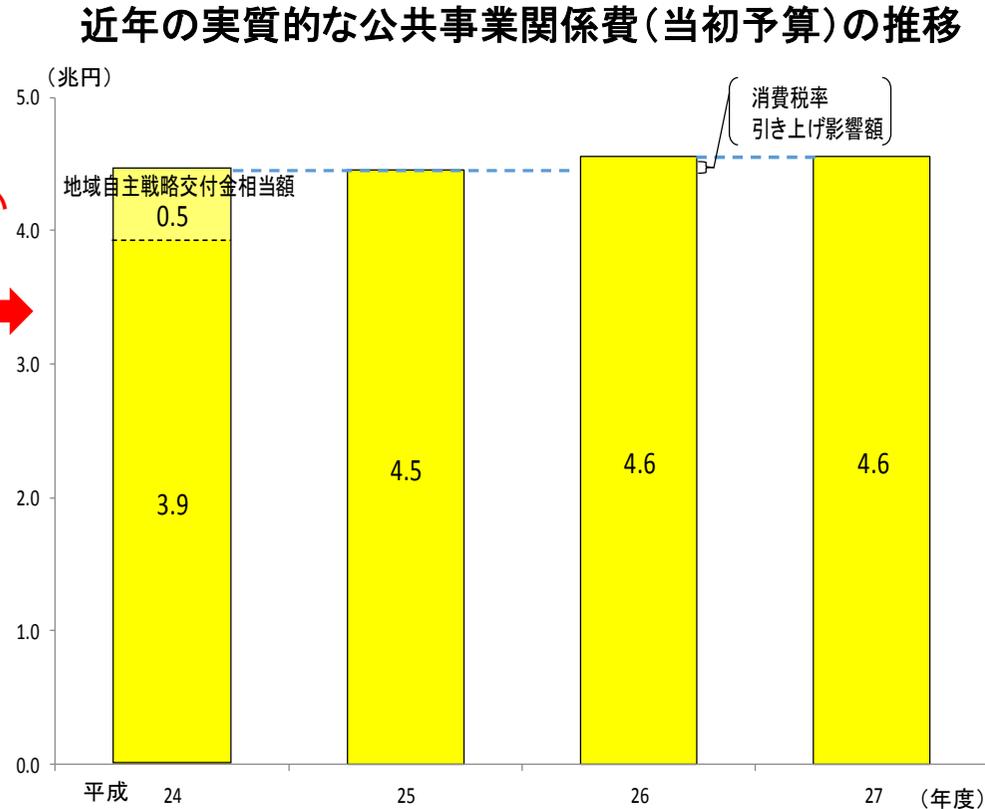
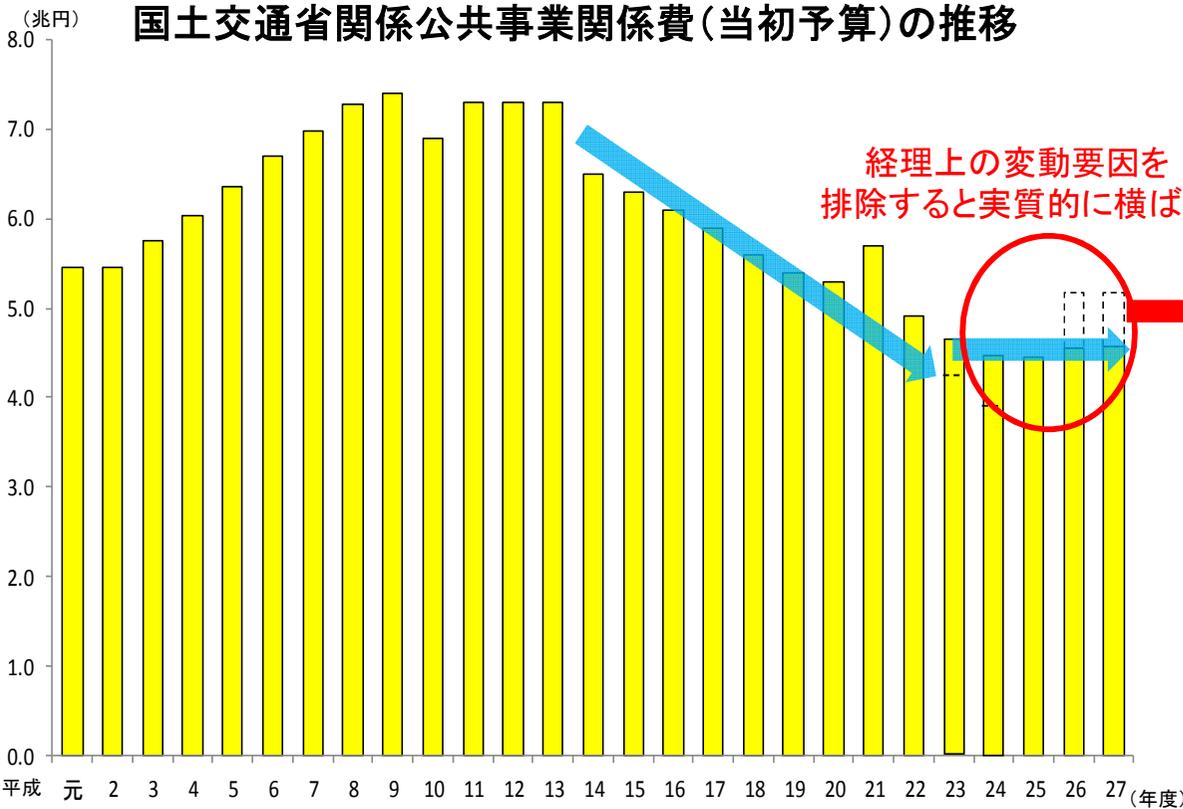
ここ最近では、建設投資の回復に伴い技能労働者数も堅調に増加（平成22年比10万人増加）しているが、未だ建設労働市場の調整局面にある

足許では、若年者の割合が増加し、改善の兆し

(出典: 総務省「労働力調査」を基に国土交通省で算出)

# 5. 安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性

- 国土交通省関係公共事業関係費(当初予算)は、90年代に増加した後、十数年間減少し続け、平成24年度の当初予算から、実質的には、ほぼ横ばいの状況。
- 市場規模の急激な増減は、不適格業者の参入、ダンピングの多発、人材の離職、資機材の処分を招く。  
※ここ最近では安定的な公共投資等の推移に対応して、現場の担い手の技能人材は戻りつつある(平成22年比10万人増加)
- メンテナンスを含めた社会資本整備を適切かつ着実に実施し、担い手を安定的に確保・育成しつつ、持続的な経済成長を支えられるよう、経済規模に見合う公共投資を安定的・持続的に確保することが不可欠。



※1 平成21年度予算については、特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額が一般会計計上に変更されたことによる影響額を含む。  
 ※2 平成23・24年度予算については地域自主戦略交付金の影響を含む。  
 ※3 平成25年度予算については、東日本大震災復興特別会計への繰入れを含まない。  
 ※4 平成26年度予算については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額を含まない。経年比較のため、平成27年度予算からも同影響額と同額を控除している。

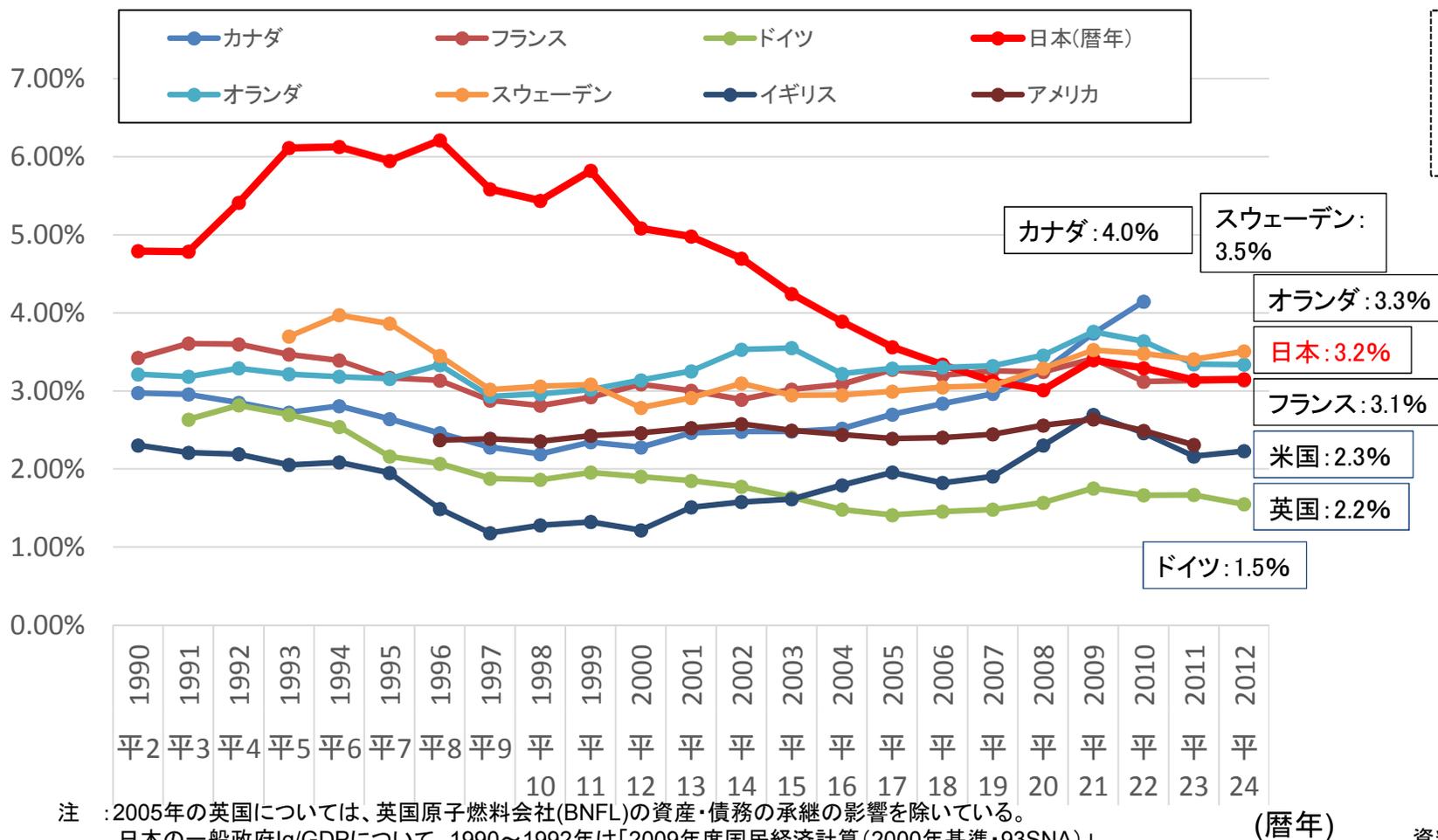
※1 平成25年度予算については、東日本大震災復興特別会計への繰入れを含まない。  
 ※2 平成26年度予算については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額を含まない。経年比較のため、平成27年度予算からも同影響額と同額を控除している。

## 5. 安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性

### 諸外国における一般政府公的固定資本形成のGDPに占める割合

- 一般政府固定資本形成(Ig)のGDP比率についても、同様に2000年代に入ってから低下が続き、近年では他の主要先進国と同等の水準。
- 国際比較の際は、我が国の防災関係投資が大きいこと、急峻な地形等に応じた構造物等のコスト増を勘案する必要。

#### 主要先進国の公共投資比率(一般政府Ig/GDP)の推移



厳しい国土条件が押し上げる我が国の投資水準

日本は細長い国土で、海峡と脊梁山脈により分断されており、道路整備を行う場合、橋梁やトンネル等の構造物比率が高くなる。

#### 各国の構造物比率(※)の比較

日本	24.6%
アメリカ	7.0%
イギリス	4.4%
フランス	2.6%
ドイツ	10.1%

※構造物比率  
 =(橋梁延長+トンネル延長)/  
 全体延長

注 : 2005年の英国については、英国原子燃料会社(BNFL)の資産・債務の承継の影響を除いている。  
 日本の一般政府Ig/GDPについて、1990~1992年は「2009年度国民経済計算(2000年基準・93SNA)」  
 1994年~2013年については「2013年度国民経済計算(2005年基準・93SNA)」によるデータ。  
 出典: 日本以外の国については、OECD Stat. "National Accounts" 日本については内閣府「国民経済計算」より作成。

資料:  
 平成17年(社)国際建設技術建設協会の調査による

## 5. 安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性 海外における公共投資の考え方

- 諸外国においても、① 安定的・持続的な投資が重要  
② 経済成長を支える  
という視点から公共投資を実施。

### <例> 各国の社会資本整備計画等における記述（要約抜粋）

#### アメリカ 次期陸上交通再授権法案(2016会計年度予算教書)

計画期間： 2015年～2021年(検討中)

- 他国がインフラを改良して競争力を高めようとしてきた中、アメリカのインフラ投資は競合国に後れをとってきた。
- アメリカの経済成長を促進するため、陸上交通再授権法(The GROW AMERICA Act)を制定し、6年で総額4,780億ドル(約57兆3,600億円)のインフラ投資を行い、雇用創出、地域社会の強化、ビジネス環境の向上等を図る必要がある。

※ 現行計画(MAP-21)の計画期間は2012年10月～2015年5月であり、次期計画として、上記陸上交通再授権法が提案されている。

#### ドイツ 連邦交通インフラ計画2003

計画期間： 2001年～2015年

- 効率的なインフラ整備を促進することは、世界経済におけるドイツの競争力の強化や、将来の繁栄につながる。本計画においては、ドイツの交通インフラに関し、最新で信頼性のある情報を提供する。
- 中長期的な視点からまとめられた本計画は、協調することが必要な官民のあらゆる関係者に対してインフラ整備の枠組みに関する情報を提供する。

#### イギリス 国家インフラ計画(NIP) 2014

計画期間： 2014年～2020年

- インフラ整備は、生産性の向上、政府の長期経済計画に重要なもの。これらを実現するため、2010年に最初のNIPを策定した。
- NIPは、インフラ投資の質や機能の改善に関する政府の約束を強化する。これにより、長期のプロジェクトに投資家が関与しやすい環境を整備し、また、サプライチェーンに確実性と手段を与えることで物流を効率的に行えるようにするものである。
- 2010年以降、現在までに、2500を超えるプロジェクトが完了した。年間平均のインフラ投資額は、2011年以降で15%増加している。

#### カナダ 新カナダ建設計画

計画期間： 2014年～2024年

- 前計画(2007年のカナダ建設計画)に基づき、政府は安定的・柔軟・予見可能な財源を用意した。本計画でも、経済成長、雇用創出及び長期の繁栄につながるインフラプロジェクトを引き続き支援する。

## 5. 安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性

## 海外における社会資本整備の計画①

○諸外国においても、計画に基づき戦略的に社会資本整備を実施している。

国名	名称	制度的位置付け	計画期間	計画期間における投資額目標及び財源措置の有無	主な対象	重点プロジェクトの例	備考
アメリカ	21世紀の前進に向けた前進法 (MAP-21)	連邦法	2012年10月～2015年5月 (次期計画は2015年～2021年とする方向で検討中)	1,058億ドル(※) [約12兆6,960億円]  財源 ○	・道路 ・橋梁 ・公共交通	・ プロジェクトの箇所付けは行われていない。	※ 当該法令は投資プログラムへの資金手当の根拠となる。 ・ 当初の計画期間は2014年9月末までであったが、次期連邦法の策定のため、計画期間が2015年5月末まで延長された。
イギリス	国家インフラ計画 (NIP) 2014	法令の根拠なし	2014年～2020年 (7年間)	約4,600億ポンド(※) [約82兆8,000億円]  財源 △	・運輸 ・エネルギー ・治水 ・水資源 ・廃棄物処理 ・通信 ・科学	(完了・実施中のプロジェクト) ・ 55の幹線道路、地域交通の整備 ・ 400の駅の改修 ・ クロスレール(ロンドン横断鉄道)の建設 ・ ヒースロー空港の更新、バーミンガム空港の拡張 ・ コンテナ港湾の能力拡張  (今後のプロジェクト) ・ 幹線道路の整備の促進 ・ 洪水対策の促進 ・ 英国高速鉄道(HS2)建設、幹線鉄道電化促進	※ 官民合わせた数値であり、政府が支出を予定している額ではない。政府による投資額は約675億ポンド(12兆1,500億円)。 ・ 投資者及び供給者に対し、英国における経済的インフラ整備に関する一貫した展望を示し、2020年までの政府の資金供給に関する戦略に透明性・明確さを提供している。
ドイツ	連邦交通インフラ計画2003	閣議決定	2001年～2015年 (15年間)	1,489億ユーロ(※) [約19兆3,570億円]  財源 ○	・連邦長距離道路 [アウトバーン等] ・連邦鉄道 ・連邦水路	・ 各対象分野における新規プロジェクトを記載。	※ 本計画に基づき法令等が連邦議会で審議・可決され、連邦交通省策定の「5年間投資計画」、単年度の「建設計画」そして単年度の予算法に反映されていく。
カナダ	新カナダ建設計画	法令の根拠なし	2014年～2024年 (10年間)	530億カナダドル(※) [約5兆350億円]  財源 ○	・上下水 ・廃棄物処理 ・省エネルギー ・公共交通 ・通信 ・防災 ・観光 ・文化 等	・ 分野毎の事業費は設定されていないが、同計画に関する連邦インフラ省のウェブサイトにおいては、州毎に採択された重点プロジェクトが記載されている。	※ 計画には公共投資総額についての記載はないが、同計画に基づく連邦政府からの補助額総額は、10年間で530億カナダドルとされている。 ・ 本計画は、カナダにおけるインフラ整備を通じて生産性を向上させるため、柔軟で、予測可能なインフラ投資を行うものと位置付けられている。
フランス	交通インフラ全国計画	法定計画	①2030年まで ②2030年～2050年 ③2050年以降  (上記3つの期間に分けて交通インフラを整備していくべきとされている)	約80億ユーロ～300億ユーロ(※) [約1兆400億円～3兆9,000億円]  財源 △	・鉄道 ・港湾 ・河川・運河交通 ・都市公共交通 ・道路 ・空港 等	・ マルセイユ港の機能強化(港と後背地とを結ぶ高速道建設) ・ 国土の背骨たる幹線鉄道における鉄道車両の更新	・ 環境グルネル法に基づき設置された委員会で決定される。左記は、キュビエ交通担当大臣(当時)の意向を受けて発足した有識者委員会(モビリティ21)で事業の優先順位等を再検討し、とりまとめたもの。 ※ ①の期間の総額。経済状況に応じ、投資総額が変動するとされている。

## 5. 安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性 海外における社会資本整備の計画②

国名	名称	制度的位置付け	計画期間	計画期間における投資額目標及び財源措置の有無	主な対象	重点プロジェクトの例	備考
イタリア	戦略的インフラプログラム	法定計画	2012年～2014年 (3年間)	2,310億ユーロ(※) [約30兆300億円]  財源 ○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路</li> <li>・鉄道</li> <li>・港湾</li> <li>・空港</li> <li>・環境保護(土砂流出対策)</li> <li>・エネルギー</li> <li>・水 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速鉄道(トリノーミラノーポローニャーフィレンツェローマーナポリ間[完了])</li> <li>・ ヴェネツィアの防潮堤事業(モーゼ計画)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 戦略的インフラ計画の提示・審理は、毎年、一連の予算プロセスとして実施。</li> <li>※ 本計画は、特定財源により予算が措置され、決められたプロジェクトごとに、決められた額が毎年返済される。</li> </ul>
オランダ	インフラ、空間及び交通に関する多年度計画	閣議決定	2015年～2028年 (14年間)	970億ユーロ [約12兆6,100億円] (2015年～2028年)  財源 △	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路</li> <li>・鉄道</li> <li>・水路</li> <li>・水の安全・品質確保 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線道路における交通渋滞を解消</li> <li>・ スキポール・アルメレ・レリースタッド間公共交通プロジェクト</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 最終的な投資額については毎年の予算法により決定される。</li> </ul>
スウェーデン	国家交通計画	政府決定	2014年～2025年 (12年間)	5,220億スウェーデンクローネ [約7兆3,080億円] (2014年～2025年)  財源 ○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路</li> <li>・鉄道</li> <li>・環境対策 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速鉄道(ストックホルムーリンショッピン間、ゴートセンバークーボロース間)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 議会により決定された予算枠にしたがって本計画が決定される。</li> </ul>
EU	欧州道路交通ネットワーク(TEN-T)	条約に基づく計画	①2014年～2030年(17年間) ②2014年～2050年(37年間)	2,500億ユーロ(※) [約32兆5,000億円] (2014年～2020年)  財源 △	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道</li> <li>・内陸航路</li> <li>・道路</li> <li>・海上交通</li> <li>・航空</li> <li>・マルチモーダル交通インフラ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 30の優先プロジェクトを設定(例:バルチック鉄道軸)。</li> <li>&lt;数値目標&gt;</li> <li>・ 68,915kmの鉄道、59,630kmの道路、23,506kmの内陸航路からなるコアネットワークを完成させる(2030年まで)</li> <li>・ 138,072kmの鉄道、136,706kmの道路、23,506kmの内陸航路からなる包括的ネットワークを概成させるよう努める(2050年まで)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※ 官民合わせた数値であり、EUが支出を予定している額ではない。EUによる投資額は約262.5億ユーロ(約3兆4,125億円)。予算は、EUの複数年財政枠組みにより、2014年から2020年までとなっている。</li> <li>・ 欧州連合の機能に関する条約に基づき、欧州議会及び欧州理事会が採択。</li> </ul>
韓国	第3次中期交通施設投資計画	法定計画	2011年～2015年 (5年間)	146兆ウォン(※) [約15.8兆円]  財源 ○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路</li> <li>・鉄道</li> <li>・空港</li> <li>・港湾</li> <li>・物流</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路(全州・光陽等)</li> <li>・ 高速鉄道(京釜、湖南、首都圏)</li> <li>・ 仁川空港第二ターミナル建設等の第3段階事業</li> <li>・ 釜山港コンテナ・フィーダー埠頭拡充</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 法律に基づき、国家交通委員会が決定。</li> <li>※ 本計画は、関連予算の編成などに反映される。</li> </ul>

○IMFは、2014年10月の世界経済見通しでインフラのストック効果を含めた経済分析を実施。  
 →インフラ投資の増大が民間投資を呼び込み(クラウディング・イン)、GDPを短期に増大させるほか、供給拡大効果によりGDPを中長期に増大させ、債務対GDP比をむしろ減少させるとした。  
 (GDP比1%の公共投資増で4年後以降持続的に1.5%のGDP増、債務対GDP比は約4%減少)

### <主な指摘>

#### ○インフラ投資の増大は、民間投資を「呼び込む」(クラウディング・イン)

・インフラ投資の増大は、短期的には、他の政府支出と同様の需要創出効果のほか、インフラが提供するサービスが民間投資と高度に補完的であるため、潜在的に民間投資をクラウディング・イン(crowding in private investment)させ、総需要を増大させる。

#### ○インフラは経済における生産で不可欠な要素

・経済のあらゆるセクターにおいて、インフラに依存しない生産プロセスは想像しがたい。

#### ○インフラ投資拡大によるGDP押し上げ効果 (右図参照)

・インフラ投資の拡大は、短期的には総需要を押し上げ、長期的には総供給の増加によりGDPを押し上げる。

##### <先進国の平均的ケース>

インフラ投資をGDPの1%ポイント上昇させた場合

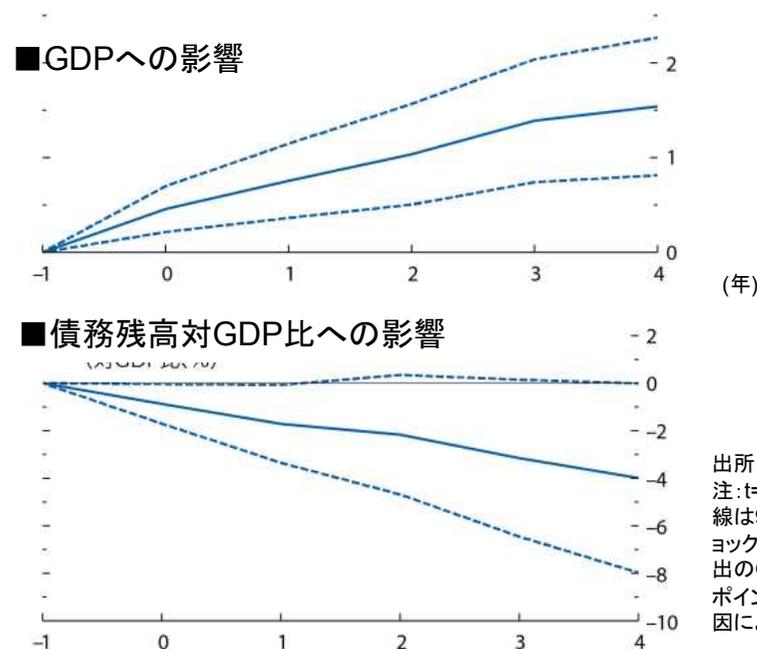
→ 初年度のGDPを約**0.4%**

4年後には、GDPを約**1.5%上昇**させ、**効果が持続**。

→ **公的債務の対GDP比はむしろ減少**

(4年後に平均的に債務の対GDP比を4%減少させ、効果が持続。)

・インフラ投資拡大によるGDPの押し上げは、インフラ投資の効率性が高い場合、さらに強力となる



IMFは、日本の内閣府モデル等と異なり、社会資本ストックの生産拡大効果を分析できるモデルを導入

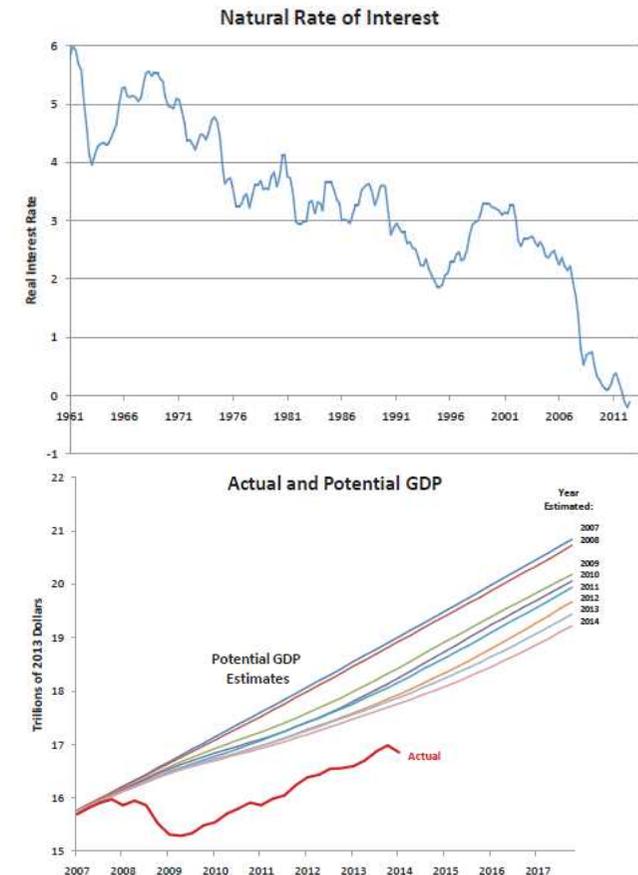
## 5. 安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性 長期停滞論(Secular Stagnation)について

○サマーズ元米財務長官は、日本をはじめとする先進各国は、低金利下でありながら需要の減退が企業の投資意欲の減退を招き、潜在成長力が低落する「長期停滞(Secular Stagnation)」の状況にあると指摘。

→民間投資等の需要を増大させ、中長期的成長を促す方策としてインフラ投資を推奨

### ＜長期停滞論(Secular Stagnation)のロジック＞

- ・人口増加率の下落、技術革新の停滞等(=資金需要が減退)
  - ・供給能力を満たすだけの需要を喚起するための実質利子率の低下
- ↓
- ・名目の利子率がゼロを下回れないため、金融政策(金利低下)による需要喚起策が限界に。(伝統的な金融政策の効果の消失)
- ↓
- ・現在の需要を所与として、企業の固定資本への投資、労働者の努力、イノベーションが減退。
- ↓
- ・長期残存する影響(Hysteresis)により、供給能力が減退。  
(逆「セイの法則」(Inverse Say's Law))



### サマーズ教授が提案する政策対応

1. 実質利子率を低下させるため、インフレを発生させる  
(ただし、金融の不安定化を招くおそれもある)

2. 投資を増大させ、需要を創出。

→ 実質金利を上昇させ、金融安定性を増大し、産出・雇用を増大。処方箋は国によって異なるが、以下を含むべき。

- ①公共投資の増大
- ②民間投資を阻害する構造的問題の緩和とビジネスにおける自信回復
- ③購買力を維持するための社会的保護
- ④不平等の緩和(消費性向の高い世帯への再配分)