

Ⅱ. 社会資本の役割に関する論点

4. 経済の活性化

日本経済の活性化に社会資本整備は必要か

- 国際的な物流・人流に対応した交通ネットワークの形成や拠点整備が必要
- ビジネスチャンスの増加、金銭的・時間的コストの削減は、産業の集積につながる

- | | |
|-----------------------|--------|
| (1) 交通ネットワークの整備と産業の集積 | p14-15 |
| (2) 一体整備の必要性和望まれる早期供用 | p16-17 |
| (3) 企業努力では成し得ないこと | p18 |

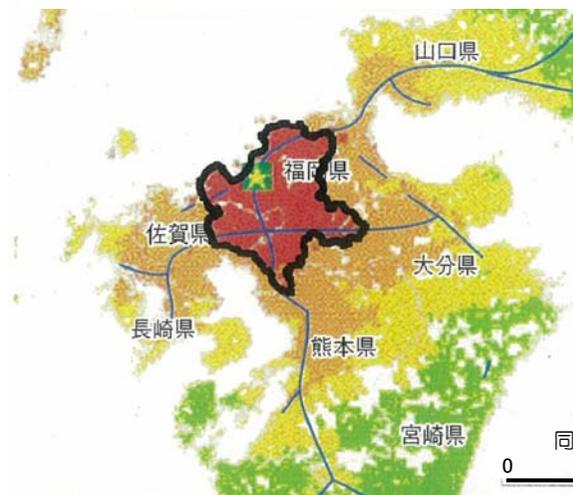
(1) 交通ネットワークの整備と産業の集積

- 経済活動の活性化には、商機の拡大やコスト削減(金銭的・時間的)を実現できる環境が必要
- 個別の企業努力では成し得ない「交通ネットワークの整備」は、国・地方自治体の大きな役割
- 交通ネットワークの整備は、地域間移動の選択肢を増やすとともに渋滞を解消し、行動範囲を格段に広げる
- 今後は、国際物流・人流を視野に入れ、空港・港湾とスムーズな連絡も必須

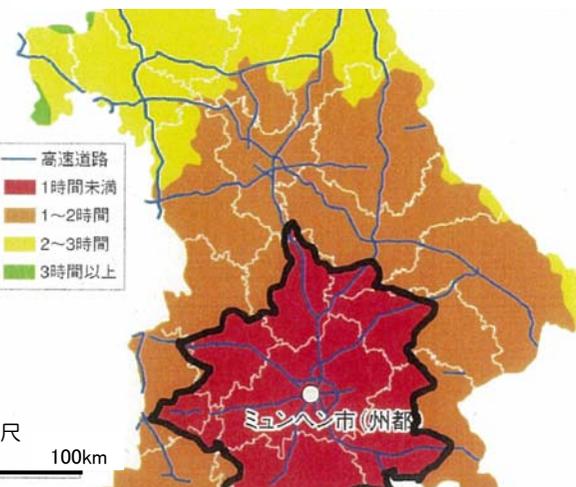
a. ネットワーク効果

- ・ 交通ネットワークが整備されることで、行動範囲が大きく変わり、産業の集積を可能とする
- ・ 九州と同程度の大きさであるバイエルン州全域が、ミュンヘンから3時間圏内

九州ブロック [拠点都市:福岡県福岡市]



バイエルン州(ドイツ) [拠点都市:ミュンヘン市]



九州		1時間圏	2時間圏	3時間圏	全体
人口カバー	人口(千人)	4,355	8,741	11,522	14,768
	カバー率(%)	29%	59%	78%	100%
面積カバー	面積(km ²)	11,012	21,611	29,405	47,505
	カバー率(%)	23%	44%	62%	100%

バイエルン		1時間圏	2時間圏	3時間圏	全体
人口カバー	人口(千人)	4,892	10,151	12,108	12,230
	カバー率(%)	40%	83%	99%	100%
面積カバー	面積(km ²)	19,048	55,732	69,842	70,547
	カバー率(%)	27%	79%	99%	100%

出典:(財)国土技術研究センター資料

4. 経済の活性化 (2/5)

日本経済の活性化に社会資本整備は必要か

b. 東海環状自動車道・伊勢湾岸自動車道と産業集積

- ・ 高速道路により空港・港湾と直結したことで、産業集積が活発化
- ・ 出荷所要時間が短縮。1日の輸送回数が増加(注1)
(トヨタ自動車(株)豊田工場、シャープ(株)亀山工場)

(注1) 国土交通省中部地方整備局東海幹線道路調査事務所ヒアリングより
(http://www.tokai-kansen.go.jp/naruhodo/jisendo/2006_07/)



出典: 出典: 経済財政諮問会議(2007.5.8)「真に必要な社会資本整備と公共事業改革への取組(冬柴臨時議員提出資料)」

c. 首都圏三環状道路と産業集積

- ・ 埼玉県内の新たな物流事業所立地のうち 4割以上が外環・圏央道沿線に立地(1995～2001年)(注2)
- ・ 最近直結した「中央道:八王子ジャンクション～関越道:鶴ヶ島ジャンクション」間には多数の企業が進出(注3)

(注2) 国土交通省関東地方整備局
(<http://www.ktr.mlit.go.jp/3kanjo/efficacy/logistics.htm>)

(注3) 2007年10月22日国土交通省相武国道事務所 記者発表資料

① 圏央道鶴ヶ島IC
ICに隣接する鶴ヶ島市南西部第一期土地区間整理事業では38社が進出、流通系企業が約7割を占める

② 狭山日高IC
IC周辺の約60haを工業・流通系の用途に指定し、20社が進出。さらに20社が工事または手続中

③ 入間IC
ICに隣接して計画人口3,500人の土地区画整理事業が推進されている他、2008年には(仮称)入間アウトレットパークがオープン予定

④ 青梅IC
IC周辺の87haにおいて、広域的物流拠点の誘致に向けて整備方針を検討中

⑤ 日の出IC
三好野工業団地(約38.5ha)には現在62社が進出し、操業中。大型ショッピングセンターが2007年11月にオープン

⑥ あきる野IC
IC隣接地約3haでホームセンターの誘致を計画中

⑦ 八王子西IC
IC周辺の140haを市公社が取得し、物流拠点について研究中



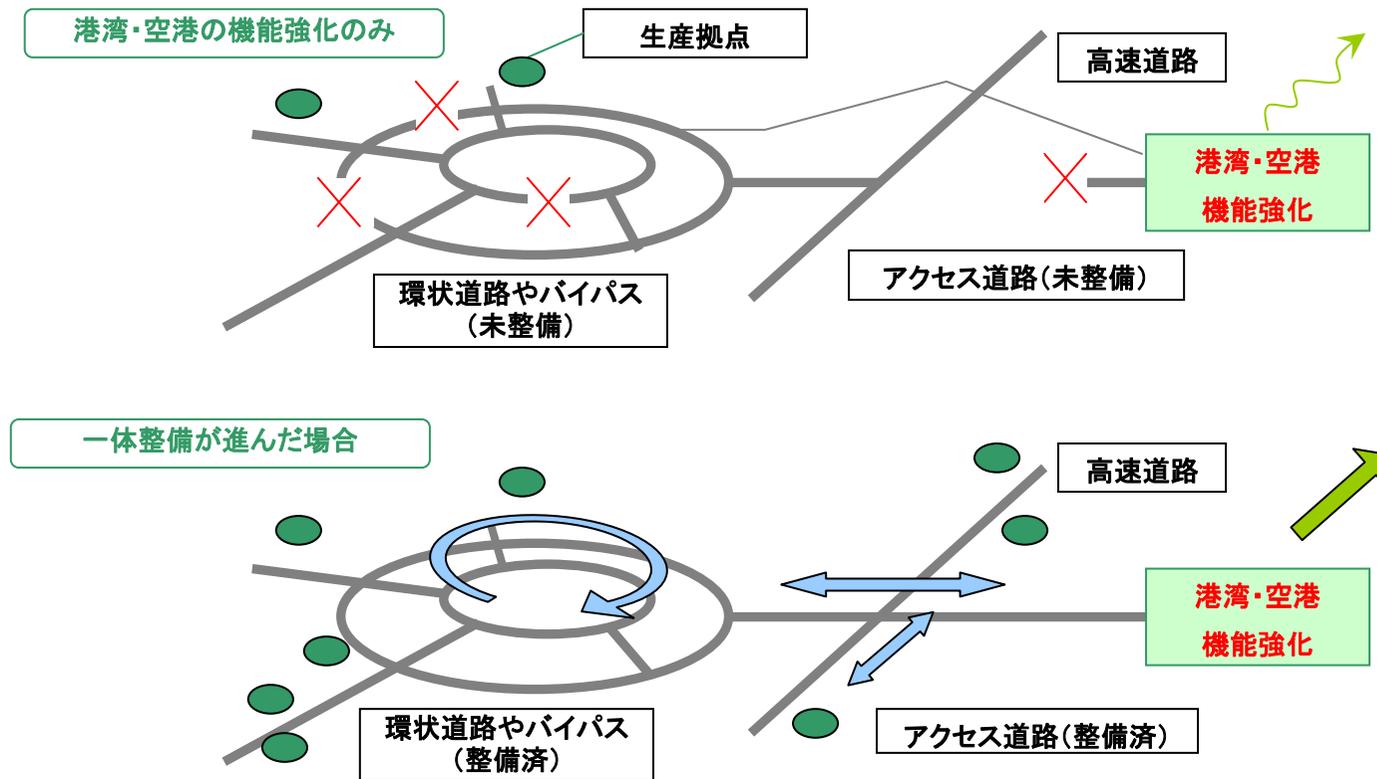
出典: 国土交通省 関東地方整備局相武国道事務所ホームページ
(<http://www.ktr.mlit.go.jp/sobu/opening/pdf/05.pdf>)

(2) 一体整備の必要性と望まれる早期供用

- 空港・港湾と道路は、それぞれが繋がることで所期の効果を発揮できる
- 拠点施設の高機能化と交通ネットワークの整備を同時に行っていくことが必要
- 重点的かつ効率的に整備し、早期供用によるメリットを最大限に享受することを目指すべき
- 早期供用のためには、スムーズな用地取得が欠かせない。全体利益を優先させるという国民の意識改革も必要

a. 整備効果

- ・ 空港・港湾等を機能強化しただけでは所期の目的は果たせない
- ・ そこに至る道路や鉄道等が十分に整備されていないならば、産業は集積しない
- ・ 先に整備した港湾・空港等施設が不良資産化しかねない



4. 経済の活性化 (4/5)

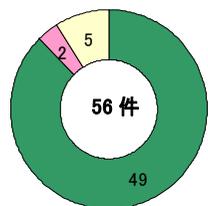
日本経済の活性化に社会資本整備は必要か

b. 用地取得の停滞例：外環(千葉県区間)

- 東京外かく環状道路(千葉県区間)は松戸市と市川市を結ぶ 12.1km で、2015 年度の全線開通を目標
- 用地取得率は 90%に到達したが、全体的に行き詰まっている状況



国道 6 号～市川北IC

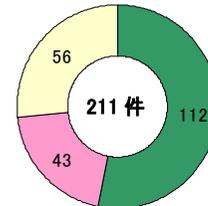


用地残件の調査状況
07年6月末

取得率
(面積ベース)
の進捗状況

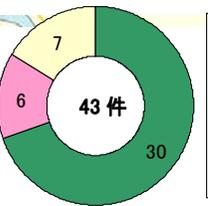
04年度 95%
05年度 96%
06年度 97%

市川北IC～京葉JCT



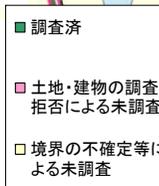
04年度 61%
05年度 78%
06年度 81%

京葉JCT～高谷JCT



04年度 87%
05年度 91%
06年度 91%

06年度トータル 90%



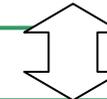
(用地残件は 310 件。そのうち、土地・建物の調査をさせてもらえないケース及び境界確定ができていないケースが約 4 割(119 件)を占めており、交渉が難航している)

(参考) 財産権と公共の利益

- 憲法は、財産権を保障する一方で財産権の収用について規定
- そうでなければ公益の実現は不可能
- もちろん話し合いによる任意での取得がベター。地権者の様々な事情にきめ細やかに対応していくことも必要

私有財産権の保障

憲法第 29 条第 1 項
「財産権は、これを侵してはならない」



私有財産の収用

憲法第 29 条第 3 項
「私有財産は、正当な保障のもとにこれを公共の福祉のために用いることができる」

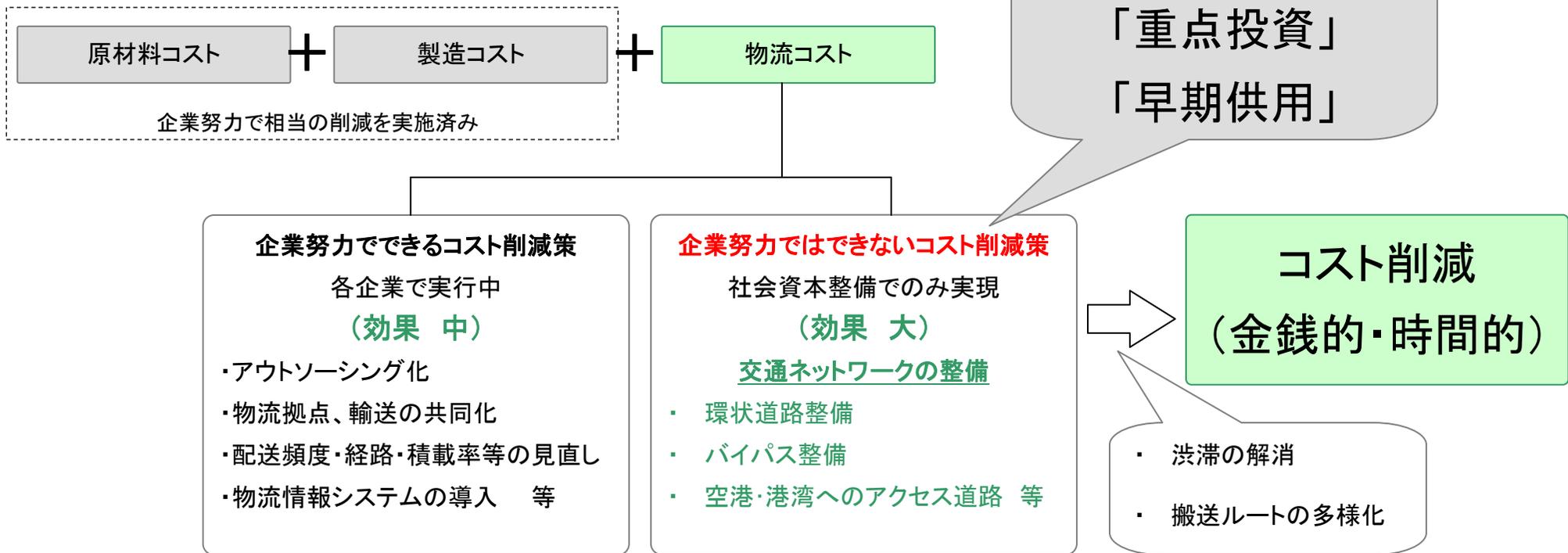
土地収用法

「公共の利益の増進と私有財産の調整を図る」ことを目的として、土地などを収用または使用するための手続きや損失補償の内容を定めている

(3) 企業努力では成し得ないこと

- 日本企業は厳しい国際競争に打ち勝つため、必死の経営努力を続けている
- 原材料コストや製造コストの削減は相当進んだ
- 物流コストの抜本的な改善は企業の努力だけでは不可能
- 国内企業に活力を与える「交通ネットワークの早期整備」が求められる

主要なコスト(製造業)



Ⅱ. 社会資本の役割に関する論点

5. 安心・安全の確保

国民の安全・安心のために社会資本整備は必要か

○発生が懸念されている大規模地震や繰り返される自然災害への減災対策の実施が急務

- | | |
|-------------------------|--------|
| (1) 増大する自然災害リスク | p20-21 |
| (2) 計画的・戦略的な防災・減災対策の必要性 | p22 |

5. 安全・安心の確保 (1/3)

国民の安全・安心を守るために社会資本整備は必要か

(1) 増大する自然災害リスク

- 日本の面積 世界の0.25% 自然災害被害額 世界の13.4%
- 日本は、地形、地質、気象などの自然条件から被害が発生しやすい国土
- 大都市のほとんどが軟弱地盤の上。しかも、日本とその周辺で世界の地震の約10%が発生
- 異常気象の影響もあり、近年、台風や大雨による被害が増加

a. 最近日本で発生した主な自然災害

毎年自然災害が発生し、被害者が出ている

年月日	災害名	死者・行方不明者数
2004.10	台風23号	98人
2004.10	新潟県中越地震	67人
2004.12~	雪害	88人
2005.3	福岡県西方沖地震	1人
2005.6~	梅雨前線による大雨	12人
2005.12~	豪雪	152人
2006.6~	梅雨前線による大雨	32人
2006.11	佐呂間町における竜巻	9人
2007.3	能登半島地震	1人
2007.7	新潟県中越沖地震	10人

出典：平成19年度版防災白書より抜粋。新潟県中越沖地震の情報は気象庁ホームページ（http://www.jma.go.jp/jma/press/0707/23a/h19chuetsu-oki_6.html）より。2006年以降の死者・行方不明者数は速報値。

b. 1時間降水量50mm以上の降水の発生回数

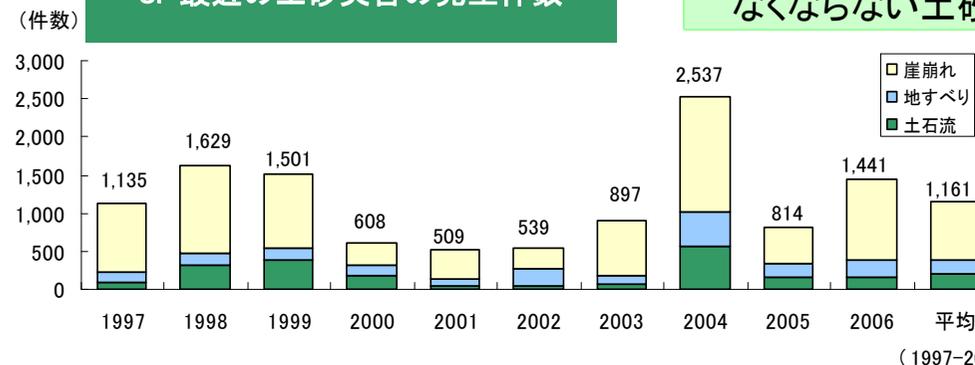
集中豪雨の頻発



データ：気象庁資料
出典：国土交通省河川局資料より作成
(<http://www.mlit.go.jp/river/gaiyou/yosan/h19budget/0701/ref1.pdf>)

c. 最近の土砂災害の発生件数

なくなる土砂災害



出典：平成18年度国土交通白書より作成

5. 安心・安全の確保 (2/3)

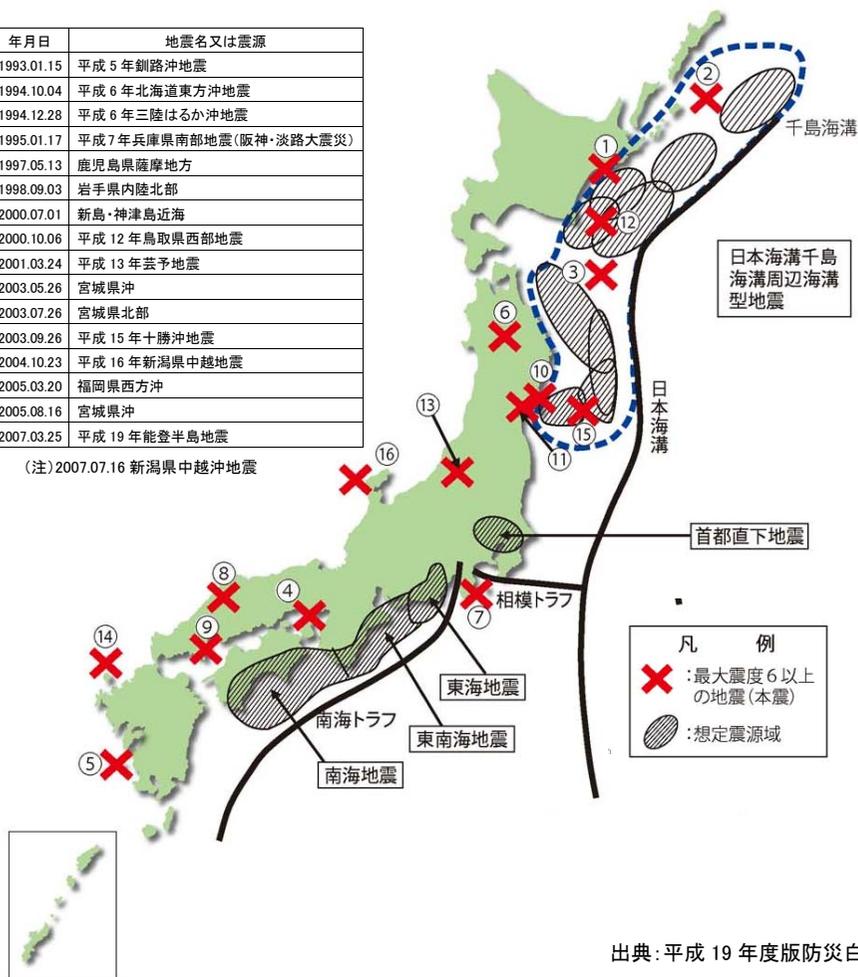
国民の安全・安心を守るために社会資本整備は必要か

d. 過去20年の地震と巨大地震の震源域

- ・ 首都直下、東海、東南海・南海地震の発生は、切迫性を有している
- ・ これら巨大地震に対する備えが必要

年月日	地震名又は震源
① 1993.01.15	平成5年釧路沖地震
② 1994.10.04	平成6年北海道東方沖地震
③ 1994.12.28	平成6年三陸はるか沖地震
④ 1995.01.17	平成7年兵庫県南部地震(阪神・淡路大震災)
⑤ 1997.05.13	鹿児島県薩摩地方
⑥ 1998.09.03	岩手県内陸北部
⑦ 2000.07.01	新島・神津島近海
⑧ 2000.10.06	平成12年鳥取県西部地震
⑨ 2001.03.24	平成13年芸予地震
⑩ 2003.05.26	宮城県沖
⑪ 2003.07.26	宮城県北部
⑫ 2003.09.26	平成15年十勝沖地震
⑬ 2004.10.23	平成16年新潟県中越地震
⑭ 2005.03.20	福岡県西方沖
⑮ 2005.08.16	宮城県沖
⑯ 2007.03.25	平成19年能登半島地震

(注)2007.07.16 新潟県中越沖地震



出典:平成19年度版防災白書

e. 首都直下地震等想定被害額

人的・経済的に甚大な被害が想定されている
(被害総額の約半分は建物被害に因るもの)

	首都直下地震	東海地震	東南海・南海地震	中部圏・近畿圏内陸地震
人的被害(最大)				
合計	約13,000人	約7,900~9,200人	約12,100~17,800人	約37,000~42,000人
揺れ(建物倒壊等)	約3,300人	約6,700人	約6,600人	約34,000人
津波	—	約400~1,400人	約3,300~8,600人	—
火災	約8,000人	約200~600人	約100~500人	約2,500~7,500人
崖崩れ	約600人	約700人	約2,100人	約400人
経済被害(最大)				
合計	約112兆円	約37兆円	約57兆円	
直接被害	約67兆円	約26兆円	約43兆円	
建物被害	約55兆円	約18兆円	約30兆円	
間接被害	約45兆円	約11兆円	約14兆円	
生産停止	約13兆円	約3兆円	約5兆円	
交通寸断	約6兆円	約2兆円	約1兆円	
地域外波及	約26兆円	約6兆円	約8兆円	

(注1) 首都直下地震の人的被害額(最大)は都心西部直下地震(M6.9)、経済被害(最大)は東京湾北部地震(M7.3)。経済被害には、人的被害及び公共土木被害は含まれていない。
データ:中央防災会議資料 出典:社会資本整備審議会(2007.7.12)「国土交通行政をめぐる最近の状況について(資料集)」より作成

(注2) 中部圏・近畿圏内陸地震は、上町断層帯冬5時のケース。出典:中央防災会議資料 より作成

5. 安全・安心の確保 (3/3)

国民の安全・安心を守るために社会資本整備は必要か

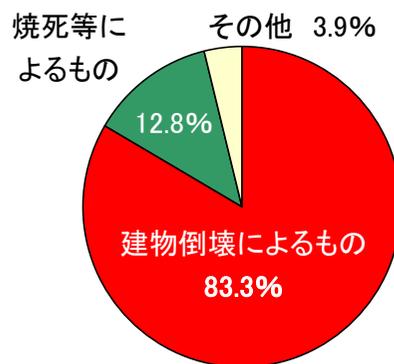
(2) 計画的・戦略的な防災・減災対策の必要性

- 人命を守るためには、ハードの整備が不可避
- 地震対策として、住宅や病院、学校等施設の早期耐震化等が望まれる
- 水害予防対策、土砂災害対策、津波・高潮対策、雪害対策の推進も必要
- 災害時の代替ルートの確保についても、長期的視点での検討・整備が必要

地震への対策について

a. 阪神・淡路大震災における犠牲者 (神戸市内)の死因

建物倒壊により亡くなった方が圧倒的に多い



(注) 建物倒壊によるもの: 頭部損傷、頸部損傷、窒息、外傷性ショック等

データ:「神戸市内における検死統計」(兵庫県監察医、平成7年)
出典:平成19年度防災白書

b. 耐震化の状況

新耐震基準となった1982(昭和57)年より前に建設された建物について、耐震診断と対策の実施が急務

住宅

全体戸数
約4,700万戸



国交省資料をもとに内閣府作成(平成15年度推計値) 出典:平成19年度版防災白書より作成

防災拠点となる 公共施設等

全体棟数
191,427棟



消防庁資料による(平成17年度末見込) 出典:平成19年度版防災白書より作成

公立小中学校 校施設

全体棟数
130,867棟



文部科学省資料による(平成18年12月31日現在) 出典:平成19年度防災白書より作成

Ⅱ. 社会資本の役割に関する論点

6. 生活環境の改善

国民生活レベルでのメリットはあるのか

- 交通ネットワークの整備とともに、日本各地域の連携が強化。国民生活は様々な恩恵を受けている
- 人口減少や高齢化へ対応するとともに、より快適で暮らしやすい社会の形成も望まれる

(1) 日本各地域の連携強化がもたらすメリット

p24-25

(2) 人口減少や高齢化社会への対応・快適な生活空間の形成

p26-27

6. 生活環境の改善 (1/4)

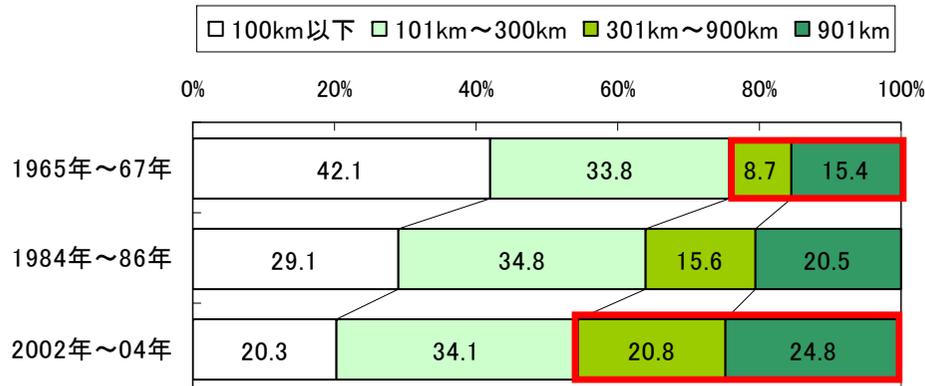
国民生活レベルでのメリットはあるのか

(1) 日本各地域の連携強化がもたらすメリット

- 全国のネットワークが整備されるにつれ、野菜や果物・魚介類など遠隔地からの出荷が増加
- 日帰りバスツアーの旅行先が増加するなど余暇の行動範囲も拡大
- ネットワーク未整備地域が取り残されている現状
- 今後は、各地域の連携強化による国土の有効活用の更なる促進と、地域間競争を経て、特色をもって強くなった地域の形成が望まれる

a. 東京中央卸売市場の野菜出荷額における東京からの距離帯別シェアの推移

- 生産者は、需要の大きい都市部へ出荷できる
 - 都市生活者は、鮮度や質に優れた生鮮食品が広範囲から手に入る
- ⇒ **双方にメリットあり**



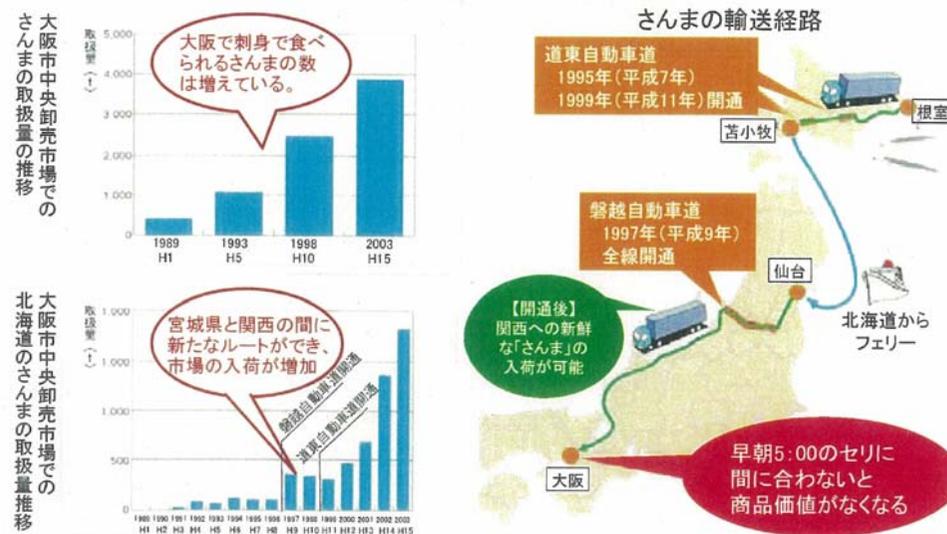
注1: 100km以下(千葉、埼玉、東京、神奈川) 101km~300km(福島、茨城、栃木、群馬、山梨、静岡、長野) 901km超(北海道、山口、愛媛、高知、九州7県) 301km~900km(その他の府県)
 注2: 沖縄県及び外国からの入荷高を除く
 注3: 金額は沖縄県含む

資料: 東京都中央卸売市場

出典: (財)国土技術研究センター資料 より作成

b. 北海道「さんまの刺身」の大阪市場の出荷

配送時間の短縮
 (北海道から大阪への配送 : 従前4日 → 現在2日)



大阪中央卸売市場でのさんまの取扱量の推移

(出典データ:「大阪中央卸売市場年報」大阪市)

出典: 国土交通省近畿地方整備局 近畿幹線道路調査事務所 <http://www.kkr.mlit.go.jp/kansen/research/05pdf/seibikouka.pdf>

出典: (財)国土技術研究センター資料

13

6. 生活環境の改善 (2/4)

国民生活レベルでのメリットはあるのか？

c. 日帰りバスツアー

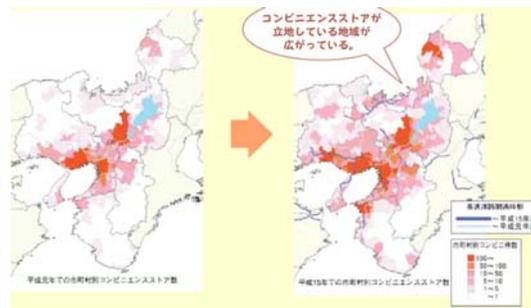
- 日帰りバスツアーは、値段が手ごろで丸一日家をあけることがないことから、主婦層に人気
- 目的地への到着時間が短縮され、旅行先の選択肢が増加
- 同様に個人で行く温泉やスキー場の選択肢も増加



出典: 国土交通省近畿地方整備局近畿幹線道路調査事務所ホームページ (<http://www.kkr.mlit.go.jp/kansen/research/5-1.html>) より作成

d. コンビニ出店

- 高速道路ができてコンビニエンスストアの物流センターが立地できるようになった
- コンビニの出店範囲が拡大



出典: 国土交通省近畿地方整備局近畿幹線道路調査事務所ホームページ (<http://www.kkr.mlit.go.jp/kansen/research/5-1.html>) より作成

e. ネットワーク未整備地域の現状

	都道府県	出荷量	東京卸売市場へのお荷量	
さやいんげん	島根	224t	2t	0.9%
	佐賀	106t	20t	18.87%
	長崎	658t	309t	46.96%
	宮崎	275t	3t	1.09%
ブロッコリー	島根	666t	7t	1.05%
	山口	516t	28t	5.43%
	高知	569t	45t	7.91%

出典: (財) 国土技術研究センター資料 より作成

- 需要の多い東京市場にいかに参加するかが地域の活力の根源のひとつになっている
- ネットワークが整備されていない島根県は、「地理的に東京に近い・生産量が他県より多い」にも関わらず、東京市場には参加できていない

(2) 人口減少社会や高齢化社会への対応・快適な生活空間の形成

- 人口減少や高齢化していく社会にあわせ、街のコンパクト化、バリアフリー化、子育て環境の整備等が必要
- 街並整備や緑地の整備、無電柱化の推進等が、快適な生活空間を形成
- その他、環境負荷の低い都市・地域づくりが求められている

a. 無電柱化

- ・中心市街地で人が多く通る道路
 - ・歴史的街並みを保存すべき地区の道路
 - ・災害時に物資を輸送するための道路等
- ⇒ 無電柱化の実施を検討すべき



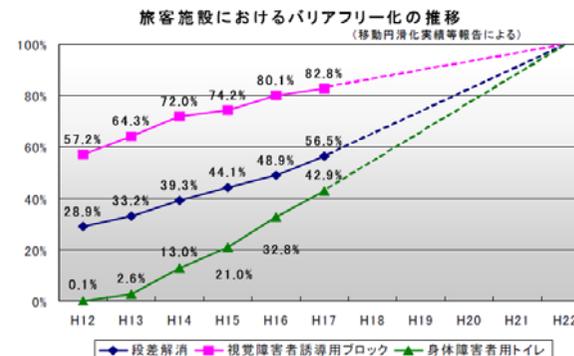
出典: 国土交通省道路局「中期的な計画の骨子案(第2回) [別冊]」

b. バリアフリー化

- ・幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消、勾配の改善等により、安全な歩行空間の確保及び円滑な乗り継ぎを確保
- ・立体横断施設へのエレベーター設置、バス停の上屋やベンチの整備



出典: 社会資本整備審議会(2007.7.12)「国土交通行政をめぐる最近の状況について(資料集)」



6. 生活環境の改善 (4/4)

国民生活レベルでのメリットはあるのか？

c.コンパクトシティ化

「車を自由に使えない高齢者の増加」
 「市街地の拡大による行政コストの増大」
 「都心の空洞化による活力低下」

を憂慮して、コンパクトなまちづくりへの取り組みが始まっている
居住、商業、業務、文化といった都市機能・生活基盤の集約
公共交通機関の活性化

青森市の取り組み

都市づくり理念
 「コンパクト・シティ」を具体化
 都市づくりの方向を市街地の内側に向ける、機能的で効率的な都市構造
 都市を3つに区分し、地区の特性に応じた都市整備推進

インナー (Inner-City)
ミッド (Mid - City)
アウター (Outer-City)

開発の限界線
 インナー 2,000ha
 ミッド 3,000ha
 アウター 64,000ha

中心市街地地区(約100ha)
 青森駅
 観光物産館 アスパム
 大型客船バース

冬の国道4号線

出典：青森市説明資料「コンパクトシティと中心市街地の活性化」

富山市の取り組み

富山市が目指す「串とお団子」の都市構造

串
 一定頻度以上の「公共交通」

団子
 串で結ばれた「徒歩圏」

公共交通でつなげることにより、自動車を利用しなくても日常生活に必要な機能を利用できるようにします。

日常の足として使える頻度に公共交通を活性化します。

食品スーパー
 病院
 福祉施設
 行政サービス

凡例
 ● 鉄道・路面電車・バスサービス
 ● 鉄道サービス
 ● バスサービス
 ● 広域拠点
 ● 地域拠点

ライトレール(LRT): 次世代型路面電車

出典：富山市役所パンフレット「富山市が目指すコンパクトなまちづくり[富山市中心市街地活性化基本計画の概要]」