社会資本に関するインターネット調査
調査設計にあたっての考え方、背景資料、データ

平成 29 年 11 月

（一財）国土技術研究センター

国土政策研究所

社会資本整備に関するインターネット調査　調査票設計にあたっての考え方

1．社会・生活の動向に関する意識・態度

社会資本保全・整備に関する態度・意識の背景となるものとして実態を把握するための質問を設定。社会資本・保全・整備の3つの分野（「安全・安心」「活力・交流」「心豊かな暮らし」）で、自分自身（家族）の周りのこととして起こる不安、日本全体、社会のこととして起こる不安の評価を質問。

Q1．社会・生活に対する不安

質問項目設定にあたっては、各種文献、調査報告書、マスコミ報道を参考とした。
具体質問項目は以下の通り。

●安全・安心	●活力・交流	●心豊かな暮らし
ア）気候変動等に伴い、災害が頻発・激甚化する イ）南海トラフ、首都圏直下型などの大地震が起こる ウ）水害・台風の被害に遭う エ）世界の食料事情が厳しくなり、食料供給に不安が生じる オ）世界のエネルギー事情が厳しくなり、エネルギー供給に不安が生じる カ）温暖化、酸性雨などの地球温暖化問題が進行する キ）食品の安全性が損なわれる ク）テロ、戦争が発生する ケ）治安が悪化し、犯罪が増加する コ）原発事故、放射性物質による汚染が広がる サ）交通事故、飛行機事故に遭う	シ）世界の経済状況が悪化する ス）日本の経済成長、景気が悪化する セ）日本社会での経済等の格差が拡大する ソ）人口減少・少子化・高齢化が進行する タ）居住地域が衰退する チ）地域間格差が拡大（東京一極集中、地方の疲弊）する ツ）地域間や都市間の移動・交流を支える公共交通がなくなる テ）効率性、採算性のよい施設しか維持されなくなる	ト）自然・景観が損なわれる ナ）子育て、教育などの環境が悪くなる ニ）空き家が増えるなどで生活環境が悪化する ヌ）買物や通勤・通学などの地域内の日常的な移動・交流を支える公共交通がなくなる ネ）伝統ある地域文化が衰退する ノ）暮らしを豊かにする地域活動が低下する ハ）地域社会（コミュニティ）が衰退する

Q2．安全で活力ある快適な暮らしをする上で重要なこと

社会生活の動向に関する意識・態度を把握するため「安全・安心」「活力・交流」「心豊かな暮らし」の3つの分野別に項目を提示、重要度を質問。
具体質問項目は以下の通り。

●安全・安心	●活力・交流	●心豊かな暮らし
ア）気候変動等に伴う災害の頻発・激甚化から護られること イ）南海トラフ、首都圏直下型などの大地震から護られること ウ）水害・台風から護られること エ）食料供給不安に備えること オ）エネルギーが安定的に供給されること カ）地球温暖化が進まないようにすること キ）食品の安全性を確保すること ク）テロ、戦争が起きないようにすること ケ）治安を維持し、犯罪を防ぐこと コ）原発事故等を起こさないようにすること サ）交通事故、飛行機事故を防ぐこと	シ）強い国際競争力が保持されること ス）活力ある日本の経済が保持されること セ）活力ある地域の社会が保持されること ソ）技術革新の進展、技術革新の展開がなされること タ）観光振興がなされ、他地域や外国から多くの人が訪れること チ）他地域、海外との活発な交流がなされること ツ）地域間や都市間を円滑に人や物が移動できること テ）情報交換が活発になされること ト）もっと便利で効率的に情報交換（入手）ができるための情報基盤施設が整備されること ナ）雇用が維持され、収入が確保されること ニ）インフラ（社会資本）の保全により、経済や社会の効率・活力を高めること	ヌ）家族が心豊かに快適に暮らせること ネ）自分や家族が健康であること ノ）自分や家族の仕事が充実していること ハ）年金が十分に支給されること ヒ）生活に必要な収入が確保されること フ）医療・福祉体制が充実していること ヘ）子育てや教育の環境が充実していること ホ）相互に助け合う地域社会が維持されること マ）快適で美しい街並みや居住環境が保持、形成されること ミ）資源・エネルギーの再利用等がなされる循環型社会が構築されること ム）人と自然が共生する生活を送れること メ）地域の人々が快適で便利な社会生活を送れること

2. 社会・生活に関する考え方（価値観）

Q3. 社会・生活における考えや価値観

社会資本保全・整備についての考え方と直接関係がないかもしれないが、影響を与える可能性がある社会・生活に関する考え方（価値観）を把握するための質問。質問項目を用いたクラスター分析なども想定して質問項目を設定。質問項目は、各種文献、調査、報告書、マスコミ報道等を参考にして 10 分類に分けて設定、重要度を質問する形式とした。

(1)環境意識・自然意識 ア）地球環境に優しい生活をしたい イ）自然や景観を守ることは大切だ **(2)仕事と暮らし** ウ）より良い生活のためなら、今の生活を変えるようなことにもチャレンジしたい エ）自分の感性、経験や技術を生かして、自分にしかできない仕事をしたい オ）厳しい仕事でも高収入であれば良い カ）仕事に打ち込み、会社で出世することは良いことだ キ）仕事よりも友人、家族等を大切にする暮らしにしたい **(3)居住地意向** ク）ほどよい利便性を持った都市の郊外で、快適な居住空間で暮らしたい ケ）利便性の高い都市部、都市中心部で暮らしたい コ）地方部や田舎で、自然・景観に恵まれた暮らしをしたい **(4)社会参加・参画意向** サ）地域の活動には積極的に参加したい シ）政治、社会の動向に関心が高い方だ ス）ボランティア活動など、社会に貢献する活動に取り組みたい セ）隣人との付き合いは大事にしていくべきだ **(5)負担／公私の役割** ソ）安心・安定した生活、社会のため税金などの公的負担をするのは当然だ タ）自分の生活は個々が守るべきで、できるだけ国など「公」は介入すべきでない チ）年金・医療制度をきちんと運営し、必要であればもっと負担をしてもよい	**(6)効率・公平・格差** ツ）今の世の中は効率が重視され過ぎて、公平性が損なわれている テ）質の高い暮らしを確保するためにも、もっと効率を上げる必要がある ト）現在の日本は格差が拡大し過ぎている ナ）現在の日本は公平が重視され過ぎていて、活力を失っている **(7)家族・子育て** ニ）夫は家事や育児を今よりずっと積極的に行うべきだ ヌ）女性がもっと社会進出、社会参加できる仕組みを作るべきだ **(8)収入予測** ネ）今後、自分や家族の生活は良くなる ノ）今後、自分や家族の収入は増えていく **(9)安全・安心** ハ）科学的、物理的に安全と言われても、安心できないこともたくさんある ヒ）安全・安心は全ての基盤なので、他のことより重視すべきだ フ）地域の防災訓練等があればできるだけ参加すべきだ **(10)技術革新、便利な生活** ヘ）ITなど新たな技術で生活や社会が便利になるのは良いことだ ホ）新たな技術や製品に追いついていけないことがあるのが心配だ

3. 社会・生活空間、国土に関する評価

社会資本保全・整備についての評価・考え方の直接的背景となる地域・日本の社会や国土に対する捉え方が形成されているかどうかについて、居住地域・日本全体の 2 つの面から質問。将来の重要性についても質問。

Q4. 自然災害や様々な事故に対する、安全で安心できる社会や国土の形成評価

Q5. 人・もの・情報が効率的に通いあう活力のある社会や国土の形成評価

Q6. 心豊かに暮らせる快適で、自然や景観に恵まれた社会や国土の形成評価

4. 社会資本具体分野別の充足度評価、推進意向

Q7. 地域・日本のインフラ（社会資本）の充足度評価、推進意向

具体インフラ（社会資本）に関し、居住地域・日本全体 2 つの面から充足度、整備推進意向を把握するための質問を設定。質問として設定した具体インフラは以下の通り。具体インフラの設定にあたっては、過去のインフラに関する世論調査、各種文献・資料を参考にした。

①安全・安心	②活力・交流	③心豊かな暮らし
ア）水害などを防ぐ河川の施設 イ）海岸浸食や高潮を防ぐ海岸施設 ウ）震災時の緊急輸送となる「命の道」としての高速道路や幹線道路 エ）浸水や地震、火災等の災害への配慮がなされた安全性の高い街 オ）災害時の避難路・避難場所などの施設 カ）安全が確保された通学路、安全が確保された歩道	キ）都道府県を越えるような広域ネットワークを形成する高速道路・幹線道路 ク）道路交通の円滑化、効率化を実施する ETC などの設備 ケ）都道府県を越えるような広域ネットワークを形成する新幹線・高速鉄道 コ）都市機能を高める環状道路や放射状の道路 サ）グローバリゼーションに対応した国際ハブ空港 シ）日本内外の遠隔地との交流を実現する空港 ス）海運を担う港湾 セ）地域間・都市間の移動を支える交通機関（鉄道、バス） ソ）効率的に情報入手・情報交換ができる高速で大容量の通信ネットワーク タ）中心市街地を活性化する都市整備	チ）日常の移動を支える地域の道路 ツ）日常の移動を支える地域の交通機関（鉄道、バス） テ）公園・緑地、スポーツレクレーション施設 ト）医療、福祉、子育て、教育文化施設 ナ）安全でおいしい水を供給する上水道 ニ）下水道などの汚水処理施設 ヌ）恵まれた自然景観 ネ）質の高い居住・生活空間 ノ）景観を良くするための無電柱化 ハ）カフェなど生活を快適にする道路利用

5. 社会資本の状況に関する全体評価

Q8. 地域・日本のインフラ（社会資本）全体についての充足度評価

個別インフラ（社会資本）ではなく、インフラ（社会資本）全体の充足度評価を日本全体・居住地域両面から質問。
全体評価なので、属性（年齢、居住地域等）との相関を分析できる基本質問項目となり得る。

6. 社会資本の維持管理・更新に関する認知・理解・評価

インフラ（社会資本）の維持管理・更新が大きな課題となっていることを踏まえ、認知、手法についての評価を質問。

Q9.　増加する維持管理・更新費用への対応が大きな課題となることへの評価

Q10. 新たなインフラ（社会資本）を整備するより、維持管理・更新に重点を移すべきだとの意見への評価

Q11. 全てのインフラ（社会資本）を維持するのは不可能で、残すものと残さないものを分け、早めの対応をすることが必要だとの意見への評価

Q12. 住民などが積極的にインフラ（社会資本）の点検や清掃に加わるなど住民の協力も必要だとの意見への評価

○社会資本の維持・管理更新に関する文献（Q9～Q12 関連）

社会資本の維持・管理更新に関しては、多くの文献、社会資本整備計画、論説などが言及しており、その重要性が指摘されている。

- バブル崩壊後、地方の不況対策で公共事業が行われた。90 年代から産業基盤投資、生活基盤投資は、ともに地方部での増加が目立ち、ハコモノ投資批判や公共投資批判を招いた。公共投資をしても景気は一向に回復せず、地方財政は赤字まみれとなった。この閉塞感が、地域格差感の元凶のように感じられる。戦後、一貫して築いてきたインフラは、老朽化の波を被っている。少子高齢化が進み、**日本社会全体が、建物やインフラといったハードの老朽化と住民の高齢化という「ふたつの老い」に直面している。これからの 50 年、100 年、この「ふたつの老い」を抜きにインフラ整備は考えられないだろう。**（「インフラの呪縛　－公共事業はなぜ迷走するのか」／山岡淳一郎／2014.3.10／ちくま新書）
- 大きな流れとしては、公共投資額は頭打ちだが、過去に建設されてきたインフラの多くが老朽化しており、ここにゼネコンによっての次の商機があり、インフラの老朽化はこれから 20 年かけてますます進み、2033 年には道路橋、トンネル、河川管理施設など、築 50 年を迎える設備が半数を超える。地震がなくても、12 年に発生した笹子トンネルの天井崩落事故のように、突発的に起こることも十分あり得る。（「インフラ改修　放置しておけば崩落の危機　インフラ改修に見いだす商機」 週刊ダイヤモンド　2016.12.3）
- 全国の公共施設や上下水道、道路、橋梁などインフラの老朽化が進んでいる。2023 年には日本全国にある橋長2メートル以上の橋梁の 43％、トンネルの 34％が建設から 50 年過ぎる（国土交通省調べ）。日本のインフラは高度成長期、特に前回の東京五輪の前後に整備したものが多い。そうすると、老朽化も同時進行で進むことになる。「すべて維持するのは不可能。残すものと残さないものに分け、早めの廃止が必要だ」（根本教授）。（「すべてを維持することは困難　インフラ老朽化が加速　現実的な対処法を描け」 週刊東洋経済　2016.7.30）
- 日本では高度経済成長期を中心に、集中的に社会インフラの整備が進められた。その社会インフラのストックが、約 50 年を経過した現在、一斉に老朽化している。 国土交通省は 2014 年5月に「インフラ長寿命化基本計画（行動計画）」を策定、インフラの維持管理・更新を推進しているが、同省の試算では、11 年度から 60 年度までの 50 年間に必要な維持管理・更新費は約 190 兆円と推計され、そのうち更新できないストック量は約 30 兆円に上るという。「防災は需要な課題の一つですが、何もかも対策すればいいというものではありません。一時的な災害のためにオーバースペックのインフラを整備すると、費用対効果のバランスが崩れてかえってマイナスの結果になりかねません」（石倉准教授）。（「特別広告企画　多様化・増大する脅威から巨大“社会インフラ”を守るプロフェッショナル（首都大学東京　都市環境科学研究科　都市基盤環境学域　石倉智樹准教授）」 週刊ダイヤモンド　2016.9.17）

7. 社会資本整備のあり方、保全・整備の進め方に関する評価

インフラ（社会資本）整備のあり方、保全・整備の進め方について具体意見を提示、それに対する評価を質問。質問設定にあたっては、各種文献、計画等を参考にした。各質問に関し、参考とした論調、意見は各質問毎に□で提示している。

Q13. 安全・安心を高める社会資本整備を重点的に進めるべきだとの意見に対する評価

○安全・安心を高める社会資本整備の必要性（Q13 関連）に関する論調

・【時代の潮流】／（3）**巨大災害の切迫**、インフラの老朽化
・首都直下地震、南海トラフ巨大地震の切迫（30年以内の発生確率70%）
・気候変動による災害の激甚化
・高度成長期に集中整備したインフラが老朽化（新たな「国土のグランドデザイン」（骨子）概要（平成 26 年 3 月 28 日／国土交通省））

・人口減少や高齢化が急速に進む地域において、「コンパクト＋ネットワーク」の地域構造への転換を図るため、医療・介護・福祉、商業等の地域生活に必要なサービスを支える生活インフラの機能性を高める戦略的な整備・活用が必要である。（社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省））

Q14. 国土を強靭（きょうじん）化することは重要だとの意見に対する評価

○国土強靭化（Q14 関連）に関する論調・意見

・強くしなやかな国民生活の実現へ　3.11 から5年余、「国土強靭化」の加速を。「国土強靭化」は、英訳で“ナショナルレジリエンス”すなわち国土強靭化という崇高な理念だ。**上部構造の生活や社会経済活動を支える下部構造・インフラストラクチャーが、「国土強靭化」、復興・創生を担い、寄与する効果を正当に評価することが肝要となる。（「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ**　芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授　谷口　博明／自由民主／平成 28 年 5 月 24 日）

・**日本で、いち早く「強靭化」をインフラ構築に採り入れるよう一般向けに発信したのは、京都大学教授の藤井聡だった。具体的には、強靭化のために次の8つの策を示している。**「防災・減災のためのインフラ対策」「危機を勘案してのリスクコミュニケーション」「地域共同体／コミュニティの維持と活性化」「有事に備えた強靭なエネルギー・システムの構築」「企業・工場の『BCP（事業継続計画）』策定の義務化」「有事の際の『救援・復旧対策』の事前想定」「日本全体の『経済力』の維持・拡大」**「強靭な国土構造の実現」である。ハード一辺倒ではなく、ソフトの対策が包含されているところに、過去の量的拡大を追う社会資本の整備計画との違いが感じられる。**（「インフラの呪縛　－公共事業はなぜ迷走するのか」／山岡淳一郎／2014.3.10／ちくま新書）

Q15. 生産拡大効果のある社会資本整備を重点的に進めるべきだとの意見に対する評価

○生産拡大効果のある社会資本整備を重点的に進める（Q15 関連）に関する論調・意見

生産拡大効果のある社会資本整備、社会資本のストック効果等についての論及は多い。

・公共事業の経済的効果について、日本では特に「フロー効果」が注目されてきた。インフラ整備に伴うお金の動きにより関連産業生産活動や地元雇用を刺激し消費を喚起することだ。今後のインフラ整備では、フロー効果も当面の需要の底割れを防ぐ施策として重要だ。しかし、**日本経済を持続的に成長させるためには、①国土の安全性を高める、②産業の生産性を上げる、③民間投資を喚起する、といった中長期視点に立ったインフラのストック効果を重視し、その最大化を図ることこそが重要だ。**（「企業の生産性向上にも公共事業量の乱高下は禁物　インフラ政策研究会　」エコノミスト　2016.11.22）

・**今後の国土造りを進めるうえで、第一に考えなければならないのは、わが国の国際競争力の回復に寄与する国土造りを行うべきだということである。**（「国土と日本人」／大石久和／2012.2.25／中公新書）

・これまで、公共投資の経済効果のうち、乗数効果などのフロー効果について見てきましたが、社会資本がストックとして使用されることによりもたらされる効果、いわゆる「ストック効果」に対する経済学的な分析を概観します。**一口に社会資本のストック効果といっても、大きく次の三つに分けられます。**
・安全・安心効果…地震、津波、洪水等への災害安全性を向上させ、安全・安心を確保する効果。
・生活の質の向上…衛生状態の改善、生活アメニティの向上などの生活水準の向上に寄与し、生活の質を高める効果。
・生産拡大効果…移動時間の短縮、輸送費の低下等によって経済活動の生産性を向上させ、経済成長をもたらす効果。（「インフラ・ストック効果－新時代の社会資本整備の指針」／インフラ政策研究会／2015.8.30／中央公論新社）

・進捗が遅れている東京五輪に向けたインフラ投資が動き出せば、17 年の成長率は 1.5%への上振れも十分あり得る。現在、東京五輪の進捗に不確実性が高まっているが、そのインフラ投資が本格化すれば、民間部門への波及効果を含めて上振れる可能性がある。（「内需　補正予算と五輪で公共投資増　“節約疲れ”で消費改善へ」　エコノミスト　2016.12.27）

・**公共事業の経済的効果について**、日本では特に「フロー効果」が注目され、日本経済を持続的に成長させるためには、①国土の安全性を高める、②産業の生産性を上げる、③民間投資を喚起する、といった**中長期視点に立ったインフラのストック効果を重視し、その最大化を図ることこそが重要だ。**産業の生産性向上、新技術の活用などの視点から新たな発想で戦略的なインフラ整備を進めなくてはならない。（「企業の生産性向上にも公共事業量の乱高下は禁物　インフラ政策研究会　」エコノミスト　2016.11.22）

Q16. 災害時、専門的知識・技能を持った国の職員を迅速に派遣する体制（ex.「TEC フォース」）を強化することが必要だ との意見に対する評価

Q17. 住む人や都市施設を集め、人口密度の高いコンパクトシティを形成し、それらを道路などのネットワークで結びつけて、地方の成長を促し、人口減少を克服することを進めるべき だとの意見に対する評価

○コンパクトシティ（Q17 関連）に関する論調・意見

コンパクトシティ、コンパクト＋ネットワークの必要性を強調する論調は多い。

- **国土形成計画の“コンパクト＋ネットワーク”に基づくまちの集約化に資するインフラ整備・保全やミッシングリンク解消による陸海空一貫した高速ネットワークの強化が必要不可欠**であり、併せて空港・港湾ターミナル、駅ナカ、道の駅やSA等地域との連携強化による地域活性化も期待されます。（芝浦工業大学 工学マネジメント研究科 客員教授 谷口 博明（土木施工, 2016 年 10 月号））
- L型産業のキーワードは、集約化である。労働人口が急速に減少する日本で、地方は特に働き盛りの労働者がいない。**薄く広く分散する国土構造を転換して、インフラ投資をコンパクト・シティに集中し、新陳代謝を促進する必要がある。**（「資本主義の正体 マルクスで読み解くグローバル経済の歴史」／池田信夫／2015.1.12／PHP 研究所）
- 東京への人口集中に歯止めをかけるため、地方都市の中でも一定の人口維持が可能な中核的な都市に高度医療施設や大学等の高次の都市機能を集約していくことが重要である。ハコモノの新設支援など、老朽化対策等との整合性の取れない補助メニューを見直すとともに、老朽化対策やコンパクトシティ化の動きを要件化するなど、補助内容の見直しも必要。（社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局））

Q18. 民間事業者のノウハウ等を活用することで、効率化、コスト縮減、人件費の削減等を実現することが必要だ との意見に対する評価

○社会資本整備への民間の関与（Q18 関連）に関する論調・意見

国際競争に打ち勝つため、成長、生産性向上のためにも、社会資本整備に民間の創意工夫を活用していくことが必要、との議論は多い。

- **2000 年代以降グローバル化が急進展するなかで**、グローバル競争は国家間競争から都市間競争の様相を見せはじめ、都市の競争力を高めるために、**国際空港や国際港湾、高速鉄道、都市基盤といった新たな社会資本の蓄積が求められている。財政的な余力が限られているなかで、社会資本の蓄積および維持管理をより効率的に実現していくためには、民間の創意工夫を活用していくことが必要だ。**（行政改革、構造改革と社会資本（真鍋雅史 嘉悦大学ビジネス創造学部准教授）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍）
- 人口減少、とりわけ生産年齢人口が減少する環境の中でも、**一定の経済成長を維持し、豊かさを確保していくためには、生産性の向上が不可欠です。**具体的には、以下の四つの改革の視点を持って取り組むことが重要です。①プロダクトアウトからマーケットインへのイノベーション（**マーケットイン、ユーザーインにより生産性の向上に密接に関連**）、②ネットワークインフラにおけるイノベーション（生産性の向上に密接に関連）、③社会資本の集約・再編、④賢く使い、ソフトから発想するハード。（「インフラ・ストック効果 －新時代の社会資本整備の指針」／インフラ政策研究会／2015.8.30／中央公論新社）
- **特区と並ぶ成長戦略の柱と私が考えているのが、国や地方自治体がほぼ独占しているインフラの運営権の民間売却（コンセッション）である。**「国には、個々の空港の路線誘致や利用促進などの営業活動をする機能はない。公務員のなかで、営業や宣伝に長けた人など滅多にいないだろう。私はこうしたインフラを民間が運営すれば、収益の改善やサービスのクオ状など、さまざまなメリットが生じてくると思う。（「世界大変動と日本の復活 竹中教授の2020年・日本大転換プラン」／竹中平蔵／2016.10.20／講談社＋α新書）
- **マーケットインへの転換という、経営学の用語を使っていますが、要するに社会資本整備の市場化、社会資本整備と市場との親和性の向上がその意味するところです。**特に、**民間の多様な経済主体との関係を再構築していくこと**で、再三触れられてきた**生産性の向上に直結していく考え方にもなります。**（「インフラ・ストック効果 －新時代の社会資本整備の指針」／インフラ政策研究会／2015.8.30／中央公論新社）

Q19. 住民、地域の意見等を十分に取り入れ、価値観の共有と協働作業が行えるような仕組みを作っていくべきだ との意見に対する評価

○住民、地域の意見等を十分に取り入れた社会資本整備（Q19 関連）に関する論調・意見

社会資本の保全・整備にあたっては組織、話し合いの仕組み、ソーシャルキャピタルとでもいうべきものが必要であるとの論調がある。

- **社会的共通資本としての川を考えるとき、もっとも重要なのは、ある特定の流域に住む人々や、漁業をはじめとして川に関わるさまざまな職業的集団が中心になって形成されてきた、川を持続的に維持、管理し、川を最適な形で次の世代に残すための組織である。**一般にコモンズと呼ばれる。日本の森林、漁場にかんする入会に代表されるものである。（「社会的共通資本としての川」／宇沢弘文・大熊孝／2010.11.16／東京大学出版会）
- Ⅰ．安全・安心の確保 2．国民の安全・安心の確保 （1）**ハード・ソフト一体となった防災・減災対策（例・社会全体で洪水氾濫に備える「水防災意識社会再構築ビジョン」の展開と「防災意識社会」への転換**（国土交通省重点政策 2016（社会資本整

備重点計画(骨子))(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省))

・危機管理に関わる討議的正統化　危機管理を担当する意思決定者の状況判断や意思決定が正当性を得る上では、その判断や意思決定内容がマクロ討議の内容を適切に勘案したものであることが前提となる。羽鳥等 21)では、そうした問題意識の下、多様な討議に基づいて、社会的意思決定の正統性(討議的正統性)を担保するための条件として、1)討議的代表性と2)メタ合意の重要性を指摘している。メタ合意(meta-consensus)は、マクロ討議領域においてどのような合意と不合意が形成されているかに関する高次元の合意を表す。(土木学会論文集 No.000/-00,pp.1-20,0000.0)

・水害時の避難指示等の意思決定構造に関する研究　5. 意思決定の正統性を担保するための展開　(1)メタ合意の必要性と内容　災害時における住民避難等の災害応急対策に係る首長の意思決定は、時間や資源等の制約の厳しい条件。メタ合意とは、意思決定者である首長と氾濫原に居住する住民や企業及びマスコミなどの間における大きな共通認識の形成がこれにあたる。(河川技術論文集, 第 22 巻, 2016 年 6 月)

Q20. 必要が生じた場合、土地利用などの私権が制限されるのは止むを得ない との意見に対する評価

Q21. 社会資本整備にあたっては、効率の観点だけでなく、公平の観点も重視すべき だとの意見に対する評価

○効率だけでなく公平も重視した社会資本整備(Q21 関連)に関する論調・意見

・リダンダンシー(冗長性)をもたせる　東日本大震災を受けて、まず反省しなければならないのは、わが国には非常時モードが存在しないということである。この災害頻発国で大災害を考えないことなどあり得ないと思われるだろうが、残念ながらそうではない。インフラ整備についてもその例外ではない。最近ではさらに需要追随の姿勢が強化され、その指標である B／C(費用対効果の比)の値があらゆる価値に優先する状況となっている。しかし、現行の B／C 分析では効果のほとんどは交通量で決まるため、交通需要の大きさのみが道路や鉄道などの整備の可否や速度を決定することになっているのである。(「国土と日本人」／大石久和／2012.2.25／中公新書)

Q22. 日本のインフラ技術を世界に輸出し、国際貢献するとともに日本の活力強化にもつなげるべきだ との意見に対する評価

○インフラ(技術)輸出(Q22 関連)に関する論調・意見

・橋や道路などインフラ(社会基盤)の維持や管理を通じて命と暮らしを守るメンテナンス産業を育成し、その国際競争力を高めたい。**インフラメンテナンスの分野で、日本の優れた技術は世界で十分に競争する力がある。**老朽化した下水管を地中に埋設したまま再生する工法を開発した国内企業は、各国の下水管補修の分野で高いシェアを獲得している。世界をリードする革新的な技術の創出を後押ししたい。(「[社説] メンテナンス産業　老朽インフラ対策を成長戦略に」 公明新聞　H 29.2.3)

・冨山:**集積都市で高速道路を通すには、どこの国でも大深度の地下を考えるわけですから、この技術が確立すれば、世界中で使えるはずです。医療・介護のロボット技術も同じで、中国なんてあのペースで少子化が進んでいったら、介護が大変なことになるのは目に見えています。**
太田:特に**インフラに関して日本の技術が優れていることは人的能力の点を含めて世界で評価されています。これにメンテナンスエンジニアリングが加われば、最強です。成長戦略というと、IT や規制改革などがまっさきに挙げられますが、「見落とされてきた日本経済のエンジン」、それがインフラ整備なのです。**(「インフラ・ストック効果　－新時代の社会資本整備の指針」／インフラ政策研究会／2015.8.30／中央公論新社)

・道路など様々なインフラの老朽化が問題になっているが、私たちの暮らしと命を支える水道も例外ではない。設備の更新費用を捻出するために水道料金の値上げは避けられないという見方が多いが、こうした改革を進めることで、値上げ幅の圧縮が可能になるだろう。官民連携によって国際競争力を持ったプレーヤーが育つ効果も期待したい。**インフラの海外展開は日本の成長戦略の柱の一つだ。(「[社説] 官民連携や広域化で水道の基盤を強固に」 日本経済新聞　H28.11.26)**

Q23. 中長期の全体像を描いた上で財源をきちんと確保し、計画的効率的に進めることが必要である との意見に対する評価

○選択と集中、計画的な社会資本整備(Q23 関連)に関する論調・意見

・**将来の人口減少の現実や維持管理費用の負担を踏まえれば、新規投資はこれまで以上に厳選していく必要がある。(社会資本整備を巡る現状と課題_資料1(平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局))**

・重点計画見直しの一点目は、「機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築」である。厳しい財政制約の下、4つの構造的課題に対応し、社会資本のストック効果が最大限に発揮されるよう、既存施設に係る戦略的メンテナンスと有効活用(賢く使う取組)に重点的に取り組むとともに、**社会資本整備の目的・役割に応じて、「安全安心インフラ」、「生活インフラ」、「成長インフラ」について、優先度や時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図る。**(社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省))

・昨年3月の首都高中央環状線の完成によって都心の渋滞が半減した。インフラ投資の蓄積により、賢く追加投資すれば大きな効果が得られる段階にきている。景気の浮沈によって、事業量が急増したり急減したりする事態は避けるべきだ。**我々は闇雲に「公共事業増を」と主張しているのではない。今後は、安定的・持続的に公共投資を行うことが必要となるのではないか。**(「企業の生産性工場にも公共事業量の乱高下は禁物　インフラ政策研究会」 エコノミスト　2016.11.22)

Q24. アメリカやヨーロッパ諸国における、安全性を高め、経済活力を維持・増進するため、道路等のインフラ投資を増大させる動き に関する認知

Q24-1. 日本もインフラへの投資額を増やすべきだ という意見に対する評価

Q25. 日本は、外国と比べ山地が多く、海岸線が長く、台風、大雨、洪水、地震、火山噴火などの災害が発生し易いなどの特徴 に関する認知

○日本の自然の特徴（Q25 関連）に関する論調・意見

- 2011年の東日本大震災は、日本の国土が先進国のなかで最も自然災害の多い危険な場所であることを、われわれに思い知らせた。“地震と火山の国”といわれるように、プレート沈み込み帯に沿って形成された日本列島は、地震と火山活動によって成り立っている。（「川と国土の危機 水害と社会」／高橋裕／2012.9.20／岩波新書）
- 東京の水害多発も、諸外国の首都に例を見ない。東部低地に被害が集中するのは、東部の低地と西部の台地の、地形とその形成過程が異なるからである。低地には、建物の不燃化、防潮堤、河川堤防の強化など、相当の防災投資が実施されており、避難計画も立てられている。しかし、海面より低い土地、厚い軟弱地盤という条件では、対策にも限界がある。（「川と国土の危機 水害と社会」／高橋裕／2012.9.20／岩波新書）

Q25-1. 欧米諸国に比べて施設整備に費用がかさむことへの理解・納得度

8. 日本とあなたの住む地域の将来（予測とあるべき姿）

地域・日本の将来予測とあるべき姿について意見（見方）を提示、選択してもらう質問。

Q26. 日本の将来（2030 年前後を想定）について、「最もなりそうであるとの予測」「なるべき姿」についての意見（見方）の評価・選択

1. 衰退する日本
2. 定常社会の日本
3. 活力を保持した日本
4. 生産性が向上、成長する日本

Q27. あなたの住む地域（2030 年前後を想定）について、「最もなりそうであるとの予測」「なるべき姿」についての意見（見方）の評価・選択

1. 衰退していく地域
2. 質の高い生活がそれなりに維持される地域
3. 便利で快適な地域
4. 成長性の高い便利で快適な地域

Q28. 日本の将来（2030 年前後を想定）について、「最もなりそうであるとの予測」「なるべき姿」についての意見（見方）の評価・選択

1. 社会的な関心・関係が希薄な日本
2. 社会的な課題解決を行政に依存する日本
3. 社会的な課題を住民が分担して取り組む日本
4. 血縁社会、地域社会が新たな形で復活する日本

Q29. あなたの住む地域（2030 年前後を想定）について、「最もなりそうであるとの予測」「なるべき姿」についての意見（見方）の評価・選択

1. 社会的な関心・関係が希薄な地域
2. 社会的な課題解決を行政に依存する地域
3. 社会課題に住民が分担して取り組む地域
4. 血縁社会、地域社会が新たな形で復活する地域

○日本とあなたの住む地域（居住地域）の将来（予測とあるべき姿）（Q26～Q29 関連）に関する論調・意見

- **世界経済の構造変化によって、日本の製造業の利益率は顕著に低下しました。**日本の製造業の自己資本収益率は、長期にわたって、傾向的、かつ大幅に低下しています。こうなった最重要の要因は、すでに述べたように、新興国の工業化です。中国をはじめとする新興工業国が、低賃金労働力を使って安価な工業製品の大量生産を行えるようになったことです。これが工業製品の価格を下落させるとともに、製造業の利益率を低下させているのです。（「日本経済入門」／野口悠紀雄／2017.3.20／講談社現代新書）
- **私の個人的好みはヨーロッパ型の福祉国家への道であるが、ヨーロッパにおいても様々な取り組み方法がある。さしあたり**

はヨーロッパの大国であるドイツ、イギリスのような中福祉・中負担の国を目指すのが当面の目標であろう。そして国民が望むなら、その後に北欧型の高福祉・高負担への道もありうる。とはいえ、日本では家族の絆を再び強くして福祉の担い手を家族が担うことを再び期待する人が根強くいる。今のままの中途半端な状況で進むと、日本人の福祉は最低水準を脱却できずに、不幸な国民にならざるをえない可能性がある。(「日本人と経済　労働・生活の視点から」／橘木俊詔／2015.10.22／東洋経済新報社)

・経済の成熟化や労働人口の減少を鑑みれば、日本経済がかつてのような高成長を実現するのは難しいことはいうまでもない。わが国には、急速に進行する少子高齢化と巨額に累積した財政赤字という、他の先進国よりもはるかに潜在成長率を制約する二つの大きな要因がある。**少子高齢化や巨額な財政赤字という潜在成長率を大きく制約する要因に対し、速やかで大胆な対応に真摯に取り組む姿勢が必要である。**(「『失われた 20 年』を超えて」／福田慎一／2015.7.29／NTT 出版)

・**天然資源の乏しいわが国では、人的資本が最大の成長の源泉である。労働人口が減れば、人的資本はそれだけ減る**ことになり、そのマクロ経済へのスピルオーバー効果(波及効果)が減ることで、経済の活力は失われてしまうことになる。出生率をいかに改善するかを詳細に検討し、そのための対策を早急に講じると同時に、**外国人労働者をいかに受け入れていくかなど、より踏み込んだ対策を早急に考えなければならない時期が来ている。**(「『失われた 20 年』を超えて」／福田慎一／2015.7.29／NTT 出版)

・ハーバード大学のジョセフ・ナイ教授らによる**ナイ・リポートで、日本の長期的な将来について**は、最近相次いで発表された予測結果が気になります。同じ 2012 年の**英エコノミスト誌編集部による「2050 年予測」、どちらの予測でも、日本経済の比重が大幅に低下してしまいます。**後者のエコノミスト予測では、日本の年平均の経済成長率を 2011～30 年 1.0%、2031～50 年 0.9%と極めて低く見ています。(小島明(こじま・あきら)日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか2　再生へのシナリオ」／小島明／2013.7.10／平凡社)

・**資本蓄積の定常状態は、資本蓄積が停滞してのではなく、資本を積み上げていく力と、資本が取り崩されている力がちょうど均衡した状態を指している。**ミルは、社会全体の経済状態のいかんにかかわらず、人間には精神的に進歩していく十分な余地があることを指摘している。ミルのしなやかな筆致の文章に接すると、経済全体の豊かさは、人間の幸福の必要条件にすぎず、豊かな経済環境から幸福を着実に引き出していくには人間としての成熟が必要であるとやんわり諭されているように思ってしまう。(齊藤誠(さいとう・まこと)一橋大学大学院経済学研究科教授／「経済学私小説＜定常＞の中の豊かさ」／齊藤誠／2016.1.20／日経 BP 社)

・**定常状態はジョン・スチュアート・ミル[1848]というイギリスの経済学者の主張に起源をも持つものである。それは人の生き方に関することである。労働によって苦しい生活を強いられてばかり状態から脱却して、楽しい生活を送ることを推奨するために、労働することばかりの生活からの逃避を提言したのである。**資源・環境問題のためにも、定常状態は好ましいことなのである。(橘木俊詔(たちばなき・としあき)京都大学名誉教授／「日本人と経済　労働・生活の視点から」／橘木俊詔／2015.10.22／東洋経済新報社)

・**人口が急激に減少する中で、1人当たり GDP の水準を引き上げていくためには、労働生産性をできるだけ高めていくことが求められる。**ICT 革命がエンジン役となって、これから多種多様なサービス産業が生まれてくる。**個人消費と住宅投資の二本柱が需要面を主導することで、ゼロ成長のもとでも、質が高く豊かで活力に富んだ成熟社会を目指すことは可能である。**(「新・日本経済入門」／三橋規宏・内田茂男・池田吉紀／2015.3.19／日本経済新聞出版社)

9. 国家予算　費目別　今後の増減評価

予算構成の推移を示した上で、今後の公共事業の予算についての意見を伺う質問。(20 年前の平性年度と平性 29 年度の予算構成を提示、「年金・医療など社会保障費の額、構成比が突出して増大し(額で 2.3 倍、構成比で 1.8 倍)、公共事業は額、割合とも減少して(額で 63%減、構成比で 10.6%減)います。」との説明をした上で質問)

Q30. 今後の公共事業の予算をどうすべきだと思われますか。予算構成の推移も見た上でお答えください。

○社会資本整備(公共事業)予算(Q30 関連)に関する論調・意見

・**今の日本経済を見ると、給料が低いため、明らかに「需要」が足りていません。民需だけではありません。政府はずっと緊縮策を実施してきたので、日本のインフラ投資はどんどん絞られています。これは、地方を回れば身をもって実感できます。**これを専門的に扱った本はかなりありますので、ここでは言及しませんが、政府は福祉のための他の必要な投資までも削っています。**本来政府がすべき投資が、十分になされていない**のです。(「新・所得倍増論　潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社)

・**GDP、公的固定資本形成(Ig)、公共事業関係費の推移**

GDP は、1997 年の 521 兆円をピークにほぼ同水準を維持している。Ig は、1995 年の 44.4 兆円をピークに 2011 年では 20.8 兆円と約 53%の減少となっている。(社会資本整備等の現状(平成 27 年 8 月 28 日／内閣府))

・**社会資本の整備には一定の期間を要するとともに、長期にわたってその機能を効果的に発揮する必要があることから、中長期的な視点から持続的な公共投資の見通しを持って計画的に実現していくことが重要である。**(社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省))

H29.4.28

社会資本整備に関するインターネット調査　調査票

調査ご協力のお願い

私たちの生活にとって、河川の堤防、道路や橋梁、鉄道、水道などのインフラ（社会資本）は、極めて重要な役割を果たしています。

本調査は、このインフラ（社会資本）の保全整備について、みなさまの意見、評価を伺うために行われるものです。調査結果は、これからのインフラ（社会資本）の保全整備のあり方を考える研究に用いるとともに、今後の政策提言の基礎データとして活用します。個人情報が公開されることはございませんので、ご協力をいただけますようお願いいたします。

国土政策研究所

1. 社会・生活の動向に関する意識・態度

■社会・生活に対する不安についてお伺いします。

Q1.

Q1-1.各々の項目について「自分自身や家族の周りで起きたり、生活する地域に影響を与えるかもしれないこと」として、不安を感じるかどうかお答えください。（それぞれひとつだけ）

Q1-2.各々の項目について「日本全体で起きたり、社会に影響を与えるかもしれないといったこと」として、不安を感じるかどうかお答えください。（それぞれひとつだけ）

	自分自身（家族）の周りのこととして起こる不安					日本全体、社会のこととして起こる不安				
	1. 非常に不安を感じる	2. 不安を感じる	3. どちらともいえない	4. 不安は感じない	5. 全く不安は感じない	1. 非常に不安を感じる	2. 不安を感じる	3. どちらともいえない	4. 不安は感じない	5. 全く不安は感じない
●安全・安心										
ヒ） 気候変動等に伴い、災害が頻発・激甚化する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
フ） 南海トラフ、首都圏直下型などの大地震が起こる	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ヘ） 水害・台風の被害に遭う	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ホ） 世界の食料事情が厳しくなり、食料供給に不安が生じる	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
マ） 世界のエネルギー事情が厳しくなり、エネルギー供給に不安が生じる	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ミ） 温暖化、酸性雨などの地球温暖化問題が進行する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ム） 食品の安全性が損なわれる	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
メ） テロ、戦争が発生する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
モ） 治安が悪化し、犯罪が増加する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ヤ） 原発事故、放射性物質による汚染が広がる	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ユ） 交通事故、飛行機事故に遭う	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
●活力・交流										
ヨ） 世界の経済状況が悪化する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ラ） 日本の経済成長、景気が悪化する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
リ） 日本社会での経済等の格差が拡大する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ル） 人口減少・少子化・高齢化が進行する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
レ） 居住地域が衰退する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ロ） 地域間格差が拡大（東京一極集中、地方の疲弊）する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ワ） 地域間や都市間の移動・交流を支える公共交通がなくなる	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ヲ） 効率性、採算性のよい施設しか維持されなくなる	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
●心豊かな暮らし										
ン） 自然・景観が損なわれる	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ア） 子育て、教育などの環境が悪くなる	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
イ） 空き家が増えるなどで生活環境が悪化する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ウ） 買物や通勤・通学などの地域内の日常的な移動・交流を支える公共交通がなくなる	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
エ） 伝統ある地域文化が衰退する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
オ） 暮らしを豊かにする地域活動が低下する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
カ） 地域社会（コミュニティ）が衰退する	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

Q2.　安全で活力ある快適な暮らしをする上で、あなたは次の各項目について重要だと思いますか。（それぞれひとつだけ）

	1. 非常に重要	2. 重要	3. 重要度は低い	4. わからない
●安全・安心				
ア）　気候変動等に伴う災害の頻発・激甚化から護られること	1	2	3	4
イ）　南海トラフ、首都圏直下型などの大地震から護られること	1	2	3	4
ウ）　水害・台風から護られること	1	2	3	4
エ）　食料供給不安に備えること	1	2	3	4
オ）　エネルギーが安定的に供給されること	1	2	3	4
カ）　地球温暖化が進まないようにすること	1	2	3	4
キ）　食品の安全性を確保すること	1	2	3	4
ク）　テロ、戦争が起きないようにすること	1	2	3	4
ケ）　治安を維持し、犯罪を防ぐこと	1	2	3	4
コ）　原発事故等を起こさないようにすること	1	2	3	4
サ）　交通事故、飛行機事故を防ぐこと	1	2	3	4
●活力・交流				
シ）　強い国際競争力が保持されること	1	2	3	4
ス）　活力ある日本の経済が保持されること	1	2	3	4
セ）　活力ある地域の社会が保持されること	1	2	3	4
ソ）　技術革新の進展、技術革新の展開がなされること	1	2	3	4
タ）　観光振興がなされ、他地域や外国から多くの人が訪れること	1	2	3	4
チ）　他地域、海外との活発な交流がなされること	1	2	3	4
ツ）　地域間や都市間を円滑に人や物が移動できること	1	2	3	4
テ）　情報交換が活発になされること	1	2	3	4
ト）　もっと便利で効率的に情報交換（入手）ができるための情報基盤施設が整備されること	1	2	3	4
ナ）　雇用が維持され、収入が確保されること	1	2	3	4
ニ）　インフラ（社会資本）の保全により、経済や社会の効率・活力を高めること	1	2	3	4
●心豊かな暮らし				
ヌ）　家族が心豊かに快適に暮らせること	1	2	3	4
ネ）　自分や家族が健康であること	1	2	3	4
ノ）　自分や家族の仕事が充実していること	1	2	3	4
ハ）　年金が十分に支給されること	1	2	3	4
ヒ）　生活に必要な収入が確保されること	1	2	3	4
フ）　医療・福祉体制が充実していること	1	2	3	4
ヘ）　子育てや教育の環境が充実していること	1	2	3	4
ホ）　相互に助け合う地域社会が維持されること	1	2	3	4
マ）　快適で美しい街並みや居住環境が保持、形成されること	1	2	3	4
ミ）　資源・エネルギーの再利用等がなされる循環型社会が構築されること	1	2	3	4
ム）　人と自然が共生する生活を送れること	1	2	3	4
メ）　地域の人々が快適で便利な社会生活を送れること	1	2	3	4

2. 社会・生活に関する考え方（価値観）

■社会・生活に関する考え方・価値観についてお伺いします。

Q3.　あなたご自身は、社会・生活において、どのような考えや価値観をお持ちですか。（それぞれひとつだけ）

	1. 非常にそう思う	2. そう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない	5. 全くそう思わない
(1)環境意識・自然意識					
ア)　地球環境に優しい生活をしたい	1	2	3	4	5
イ)　自然や景観を守ることは大切だ	1	2	3	4	5
(2)仕事と暮らし					
ウ)　より良い生活のためなら、今の生活を変えるようなことにもチャレンジしたい	1	2	3	4	5
エ)　自分の感性、経験や技術を生かして、自分にしかできない仕事をしたい	1	2	3	4	5
オ)　厳しい仕事でも高収入であれば良い	1	2	3	4	5
カ)　仕事に打ち込み、会社で出世することは良いことだ	1	2	3	4	5
キ)　仕事よりも友人、家族等を大切にする暮らしにしたい	1	2	3	4	5
(3)居住地意向					
ク)　ほどよい利便性を持った都市の郊外で、快適な居住空間で暮らしたい	1	2	3	4	5
ケ)　利便性の高い都市部、都市中心部で暮らしたい	1	2	3	4	5
コ)　地方部や田舎で、自然・景観に恵まれた暮らしをしたい	1	2	3	4	5
(4)社会参加・参画意向					
サ)　地域の活動には積極的に参加したい	1	2	3	4	5
シ)　政治、社会の動向に関心が高い方だ	1	2	3	4	5
ス)　ボランティア活動など、社会に貢献する活動に取り組みたい	1	2	3	4	5
セ)　隣人との付き合いは大事にしていくべきだ	1	2	3	4	5
(5)負担／公私の役割					
ソ)　安心・安定した生活、社会のため税金などの公的負担をするのは当然だ	1	2	3	4	5
タ)　自分の生活は個々が守るべきで、できるだけ国など「公」は介入すべきでない	1	2	3	4	5
チ)　年金・医療制度をきちんと運営し、必要であればもっと負担をしてもよい	1	2	3	4	5
(6)効率・公平・格差					
ツ)　今の世の中は効率が重視され過ぎて、公平性が損なわれている	1	2	3	4	5
テ)　質の高い暮らしを確保するためにも、もっと効率を上げる必要がある	1	2	3	4	5
ト)　現在の日本は格差が拡大し過ぎている	1	2	3	4	5
ナ)　現在の日本は公平が重視され過ぎていて、活力を失っている	1	2	3	4	5
(7)家族・子育て					
ニ)　夫は家事や育児を今よりずっと積極的に行うべきだ	1	2	3	4	5
ヌ)　女性がもっと社会進出、社会参加できる仕組みを作るべきだ	1	2	3	4	5
(8)収入予測					
ネ)　今後、自分や家族の生活は良くなる	1	2	3	4	5
ノ)　今後、自分や家族の収入は増えていく	1	2	3	4	5
(9)安全・安心					
ハ)　科学的、物理的に安全と言われても、安心できないこともたくさんある	1	2	3	4	5
ヒ)　安全・安心は全ての基盤なので、他のことより重視すべきだ	1	2	3	4	5
フ)　地域の防災訓練等があればできるだけ参加すべきだ	1	2	3	4	5
(10)技術革新、便利な生活					
ヘ)　ITなど新たな技術で生活や社会が便利になるのは良いことだ	1	2	3	4	5
ホ)　新たな技術や製品に追いついていけないことがあるのが心配だ	1	2	3	4	5

3. 社会・生活空間、国土に関する評価

■地域・日本の社会や国土に対する捉え方についてお伺いします。

Q4.　自然災害や様々な事故に対し、安全で安心できる社会や国土が形成されていると思いますか。（○は一つずつ）

【あなたの生活する地域・空間では】

1. 非常にそうなっている	3. どちらともいえない	4. あまりそうなっていない
2. まあそうなっている		5. そうなっていない

【日本全体では】

1. 非常にそうなっている	3. どちらともいえない	4. あまりそうなっていない
2. まあそうなっている		5. そうなっていない

SQ1.　将来的に、自然災害や様々な事故に対し、安全で安心できる社会や国土を形成していくことは、重要だと思いますか。（○は一つ）

1. 非常に重要	3. どちらともいえない	4. 重要度は低い
2. 重要		5. 全く重要ではない

Q5.　人・もの・情報が効率的に通いあう活力のある社会や国土が形成されていると思いますか。（○は一つずつ）

【あなたの生活する地域・空間では】

1. 非常にそうなっている	3. どちらともいえない	4. あまりそうなっていない
2. まあそうなっている		5. そうなっていない

【日本全体では】

1. 非常にそうなっている	3. どちらともいえない	4. あまりそうなっていない
2. まあそうなっている		5. そうなっていない

SQ1. 将来的に、人・もの・情報が効率的に通いあう活力のある社会や国土を形成していくことは、重要だと思いますか。（○は一つ）

1. 非常に重要	3. どちらともいえない	4. 重要度は低い
2. 重要		5. 全く重要ではない

Q6.　心豊かに暮らせる快適で、自然や景観に恵まれた社会や国土が形成されていると思いますか。（○は一つずつ）

【あなたの生活する地域・空間では】

1. 非常にそうなっている	3. どちらともいえない	4. あまりそうなっていない
2. まあそうなっている		5. そうなっていない

【日本全体では】

1. 非常にそうなっている	3. どちらともいえない	4. あまりそうなっていない
2. まあそうなっている		5. そうなっていない

SQ1.　将来的に、心豊かに暮らせる快適で、自然や景観に恵まれた社会や国土を形成していくことは、重要だと思いますか。（○は一つ）

1. 非常に重要	3. どちらともいえない	4. 重要度は低い
2. 重要		5. 全く重要ではない

4. 社会資本具体分野別の充足度評価、推進意向

■地域・日本のインフラ（社会資本）についてお伺いします。

Q7. Q7-1.「あなたの住む地域」について、次のインフラ（社会資本）は充足していると思いますか。（それぞれひとつだけ）
Q7-2.「日本全体」について、次のインフラ（社会資本）は充足していると思いますか。（それぞれひとつだけ）

	あなたの住む地域					日本全体				
	1. 非常に充足している	2. 充足している	3. どちらともいえない	4. あまり充足していない	5. ほとんど充足していない	1. 非常に充足している	2. 充足している	3. どちらともいえない	4. あまり充足していない	5. ほとんど充足していない
①安全・安心										
ア） 水害などを防ぐ河川の施設	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
イ） 海岸浸食や高潮を防ぐ海岸施設	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ウ） 震災時の緊急輸送となる「命の道」としての高速道路や幹線道路	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
エ） 浸水や地震、火災等の災害への配慮がなされた安全性の高い街	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
オ） 災害時の避難路・避難場所などの施設	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
カ） 安全が確保された通学路、安全が確保された歩道	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
②活力・交流										
キ） 都道府県を越えるような広域ネットワークを形成する高速道路・幹線道路	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ク） 道路交通の円滑化、効率化を実施するETCなどの設備	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ケ） 都道府県を越えるような広域ネットワークを形成する新幹線・高速鉄道	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
コ） 都市機能を高める環状道路や放射状の道路	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
サ） グローバリゼーションに対応した国際ハブ空港	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
シ） 日本内外の遠隔地との交流を実現する空港	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ス） 海運を担う港湾	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
セ） 地域間・都市間の移動を支える交通機関（鉄道、バス）	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ソ） 効率的に情報入手・情報交換ができる高速で大容量の通信ネットワーク	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
タ） 中心市街地を活性化する都市整備	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
③心豊かな暮らし										
チ） 日常の移動を支える地域の道路	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ツ） 日常の移動を支える地域の交通機関（鉄道、バス）	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
テ） 公園・緑地、スポーツレクレーション施設	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ト） 医療、福祉、子育て、教育文化施設	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ナ） 安全でおいしい水を供給する上水道	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ニ） 下水道などの汚水処理施設	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ヌ） 恵まれた自然景観	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ネ） 質の高い居住・生活空間	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ノ） 景観を良くするための無電柱化	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ハ） カフェなど生活を快適にする道路利用	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

Q7-3.「あなたの住む地域」について、インフラ（社会資本）のそれぞれについてどの程度充足・整備していくべきと思いますか。（それぞれひとつだけ）

Q7-4.「日本全体」について、インフラ（社会資本）のそれぞれについてどの程度充足・整備していくべきと思いますか。（それぞれひとつだけ）

	あなたの住む地域			日本全体		
	1. 特に早急に充足していくべき	2. 他とのバランスを見ながら計画的に充足すべき	3. 現状で十分	1. 特に早急に充足していくべき	2. 他とのバランスを見ながら計画的に充足すべき	3. 現状で十分
ア） 水害などを防ぐ河川の施設	1	2	3	1	2	3
イ） 海岸浸食や高潮を防ぐ海岸施設	1	2	3	1	2	3
ウ） 震災時の緊急輸送となる「命の道」としての高速道路や幹線道路	1	2	3	1	2	3
エ） 浸水や地震、火災等の災害への配慮がなされた安全性の高い街	1	2	3	1	2	3
オ） 災害時の避難路・避難場所などの施設	1	2	3	1	2	3
カ） 安全が確保された通学路、安全が確保された歩道	1	2	3	1	2	3
キ） 都道府県を越えるような広域ネットワークを形成する高速道路・幹線道路	1	2	3	1	2	3
ク） 道路交通の円滑化、効率化を実施する ETC などの設備	1	2	3	1	2	3
ケ） 都道府県を越えるような広域ネットワークを形成する新幹線・高速鉄道	1	2	3	1	2	3
コ） 都市機能を高める環状道路や放射状の道路	1	2	3	1	2	3
サ） グローバリゼーションに対応した国際ハブ空港	1	2	3	1	2	3
シ） 日本内外の遠隔地との交流を実現する空港	1	2	3	1	2	3
ス） 海運を担う港湾	1	2	3	1	2	3
セ） 地域間・都市間の移動を支える交通機関（鉄道、バス）	1	2	3	1	2	3
ソ） 効率的に情報入手・情報交換ができる高速で大容量の通信ネットワーク	1	2	3	1	2	3
タ） 中心市街地を活性化する都市整備	1	2	3	1	2	3
チ） 日常の移動を支える地域の道路	1	2	3	1	2	3
ツ） 日常の移動を支える地域の交通機関（鉄道、バス）	1	2	3	1	2	3
テ） 公園・緑地、スポーツレクレーション施設	1	2	3	1	2	3
ト） 医療、福祉、子育て、教育文化施設	1	2	3	1	2	3
ナ） 安全でおいしい水を供給する上水道	1	2	3	1	2	3
ニ） 下水道などの汚水処理施設	1	2	3	1	2	3
ヌ） 恵まれた自然景観	1	2	3	1	2	3
ネ） 質の高い居住・生活空間	1	2	3	1	2	3
ノ） 景観を良くするための無電柱化	1	2	3	1	2	3
ハ） カフェなど生活を快適にする道路利用	1	2	3	1	2	3

5. 社会資本の状況に関する全体評価

■地域・日本のインフラ（社会資本）全体についてお伺いします。

Q8.　これまで、個別のインフラ（社会資本）についてあなたのご意見を伺ってきましたが、あなたはこういったインフラ（社会資本）が、全体としてどの程度充足していると考えますか。（それぞれひとつだけ）

【日本全体では】

1. 非常に充足している	3. どちらともいえない	4. あまり充足していない
2. かなり充足している		5. ほとんど充足していない

【あなたの住む地域では】

1. 非常に充足している	3. どちらともいえない	4. あまり充足していない
2. かなり充足している		5. ほとんど充足していない

6. 社会資本の維持管理・更新に関する認知・理解・評価

■インフラ（社会資本）の維持管理・更新についてお伺いします。

Q9.　今後、戦後の急成長期以降に急速に蓄積してきた膨大なインフラ（社会資本）が耐用年数を迎え、**増加する維持管理・更新費用への対応**が大きな課題となることをあなたはご存じですか。

1. 非常によく知っている	2. 一応知っている	3. あまり知らない	4. ほとんど知らない

Q10.　増加する維持管理コストへの対応として、**新たなインフラ（社会資本）を整備するより、維持管理・更新に重点を移すべき**だとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q11.　インフラ（社会資本）の老朽化が急速に進行するため、全てのインフラ（社会資本）を維持するのは不可能で、残すものと残さないものを分け、早めの対応をすることが必要だとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q12.　インフラ（社会資本）の老朽化に的確に対応していくためには、**住民などが積極的にインフラ（社会資本）の点検や清掃に加わるなど住民の協力も必要**だとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

7. 社会資本整備のあり方、保全・整備の進め方に関する評価

■インフラ（社会資本）整備のあり方、保全・整備の進め方についてお伺いします。

Q13. 気候変動による災害の頻発化、巨大地震発生の可能性の増大などに対応するため、**安全・安心を高める社会資本整備を重点的に進める**べきだとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q14. 東日本大震災などで、国土の脆弱（ぜいじゃく）性が明らかになった日本にとって、強くしなやかな国民生活の実現のため、**国土を強靭（きょうじん）化する**ことは重要だとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q15. 日本の経済活力を維持、成長を促進するため、移動時間の短縮、輸送費の低下、企業立地や設備投資の誘発など、**生産拡大効果のある社会資本整備を重点的に進める**べきだとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q16. 災害からの復旧・復興にあたり、**専門的知識・技能を持った国の職員を迅速に派遣する体制**（ex.「TEC フォース」）を強化することが必要だとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q17. 人口密度が高いほど効率化により都市施設の維持管理費が少なくなるので、**住む人や都市施設を集め、人口密度の高いコンパクトシティを形成し、それらを道路などのネットワークで結びつけ**て、地方の成長を促し、人口減少を克服することを進めるべきだとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q18. これからのインフラ（社会資本）の保全整備にあたっては、PPP（官民連携）、PFI（民間の資金、経営能力等を活用する手法など）を取り入れ、**民間事業者のノウハウ等を活用することで、効率化、コスト縮減、人件費の削減等を実現する**ことが必要だとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q19. 人々の価値観や行動が大きく変化し、多様化していることを踏まえ、社会資本整備においても、その整備方策・手順について**住民、地域の意見等を十分に取り入れ、価値観の共有と協働作業が行えるような仕組み**を作っていくべきだとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q20. 社会全体の安全性を高める施設等を整備するにあたって、**必要が生じた場合、土地利用などの私権が制限されるのは止むを得ない**との意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q21. 高速道路、幹線道路が救急搬送や災害時に救援物資の運搬等に用いる「命の道」の役割も果たす、といった例も踏まえ、**社会資本整備にあたっては、効率の観点だけでなく、公平の観点も重視すべき**だとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q22. インフラメンテナンスの分野で、日本の優れた技術は世界で十分に競争する力がある。こういった優れた**日本のインフラ技術を世界に輸出し、国際貢献するとともに日本の活力強化にもつなげるべき**だとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q23. インフラ（社会資本）の保全整備にあたっては、**中長期の全体像を描いた上で財源をきちんと確保し、計画的効率的に進める**ことが必要であるとの意見がありますが、あなたはどう思われますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q24. アメリカのトランプ大統領が1兆ドル（約 110 兆円）をインフラ整備に使うことを表明するなど、**アメリカやヨーロッパ諸国では、安全性を高め、経済活力を維持・増進するため、道路等のインフラ投資を増大させる動き**がありますが、ご存じですか。

1. よく知っている	2. 知っている	3. あまり知らない	4. 全く知らない

Q24-1. **日本も**インフラの機能を維持し、安全性を高め、また経済活力を維持・増進させるために**インフラへの投資額を増やすべき**だという意見がありますが、あなたはどう思いますか。

1. 非常にそう思う	3. どちらともいえない	4. そう思わない
2. そう思う		5. 全くそう思わない

Q25. 日本は、外国と比べ山地が多く、海岸線が長く、台風、大雨、洪水、地震、火山噴火などの災害が発生し易いなどの特徴を持っています。あなたは、このことをご存じですか。

1. よく知っている	2. 知っている	3. あまり知らない	4. 全く知らない

Q25-1. そのために、急峻な地形での工事が必要だったり、地震等に備えるため、頑丈な施設を整備しなければならないなど、**欧米諸国に比べて施設整備に費用がかさみます**。あなたは、このことについてどのように思いますか。

1. 理解できるし、納得もできる	3. よくわからない
2. 理解はできるが納得できない	4. 理解も納得もできない

8. 日本とあなたの住む地域の将来（予測とあるべき姿）

■地域・日本の将来予測とあるべき姿についてお伺いします。

Q26. 日本の将来（2030 年前後を想定）について、次のような意見（見方）があります。

1. **衰退する日本** 少子化・高齢化が進み、激化する国際競争の下、世界の中で現在の位置は保ち得ず、経済成長もマイナス気味となり、徐々に衰退していく
2. **定常社会の日本** 少子化・高齢化が進むが、女性の社会進出、技術革新、国民の努力もあって、経済成長がプラスマイナス0％といった「定常社会」となり、世界の中での位置も保ち、それなりに質の高い生活を維持する
3. **活力を保持した日本** 少子化・高齢化にも係わらず、女性の社会進出、技術革新、経済構造の改革、経営革新などにより、一定の成長を実現、世界の中での位置も保った、活力を保持した日本となる
4. **生産性が向上、成長する日本** 少子化・高齢化にも係わらず、女性の社会進出が進むことで、生産年齢人口が確保され、技術革新や経済構造の改革による生産性の更なる向上が図られ、経済に経営革新の、更なる進展などにより、高い成長を実現、世界の中での位置も高まる、活力ある日本となる

Q26-1.将来の日本が最もなりそうであると予測される姿はどれですか。

1. 衰退する日本　2. 定常社会の日本　3. 活力を保持した日本　4. 生産性が向上、成長する日本

Q26-2.将来の日本がなるべきと思われる姿はどれですか。

1. 衰退する日本　2. 定常社会の日本　3. 活力を保持した日本　4. 生産性が向上、成長する日本

Q27. あなたの住む地域（2030 年前後を想定）について、次のような意見（見方）があります。

1. **衰退していく地域** 少子化・高齢化が進み、地域経済の衰退、中心市街地でも空き店舗が生じたり、空き家も増え、公共交通機関もなくなるなど、徐々に衰退していく
2. **質の高い生活がそれなりに維持される地域** 少子化・高齢化が進むが、地域の産業・経済を維持・活性化する動きや、各種の施設を特定の地域とまとめるコンパクト化を進めることなどにより、それなりに質の高い生活が維持される
3. **便利で快適な地域** 少子化・高齢化は進むが、地域の産業・経済は、新たな産業が生まれることにより活性化し、交通ネットワークが確保された便利で快適な地域となる
4. **成長性の高い便利で快適な地域** 地域社会に新たな成長産業などが生まれ、新たな居住者が流入、新たな産業なども生まれ、交通ネットワークなどはより良くなり、生産性が向上、活力のある成長性の高い、より便利で快適な地域となる

Q27-1.あなたの住む地域が将来最もなりそうであると予測される姿はどれですか。

1. 衰退していく地域　3. 便利で快適な地域
2. 質の高い生活がそれなりに維持される地域　4. 成長性の高い便利で快適な地域

Q27-2.あなたの住む地域が将来なるべきと思われる姿はどれですか。

1. 衰退していく地域　3. 便利で快適な地域
2. 質の高い生活がそれなりに維持される地域　4. 成長性の高い便利で快適な地域

Q28. 日本の将来（2030 年前後を想定）について、次のような意見（見方）があります。

1. **社会的な関心・関係が希薄な日本**
   必要な情報はネットかSNSから入手、自分にとって意味、興味のあることには反応するが、そうでないものに対しては社会的な関心も興味も示さない個人のことしか考えない社会が形成される日本
2. **社会的な課題解決を行政に依存する日本**
   各個人の価値観や規範に基づく個人主義的な社会になり、社会的な問題には一定の理解を行うものの、具体的な行動などは起こさず、行政に委ねる社会が形成される日本
3. **社会的な課題を住民が分担して取り組む日本**
   社会の様々な課題に対し、行政に依存するのではなく、住民や NPO が社会産業（ソーシャルビジネス）を立ち上げ、行政と住民が分担して解決に取り組むような社会が形成される日本
4. **血縁社会、地域社会が新たな形で復活する日本**
   地域の風土や文化が見直され、伝統的な血縁社会、地域社会が新たな形で復活し、生活・社会行動の基盤となるような日本

Q28-1.将来の日本が最もなりそうであると予測される姿はどれですか。

1. 社会的な関心・関係が希薄な日本	3. 社会課題に住民が分担して取り組む日本
2. 社会的な課題解決を行政に依存する日本	4. 血縁社会、地域社会が新たな形で復活する日本

Q28-2.将来の日本がなるべきと思われる姿はどれですか。

1. 社会的な関心・関係が希薄な日本	3. 社会課題に住民が分担して取り組む日本
2. 社会的な課題解決を行政に依存する日本	4. 血縁社会、地域社会が新たな形で復活する日本

Q29. あなたの住む地域（2030 年前後を想定）について、次のような意見（見方）があります。

1. **社会的な関心・関係が希薄な地域**
   必要な情報はネットかSNSから入手、自分にとって意味、興味のあることには反応するが、そうでないものに対しては社会的な関心も興味も示さない個人のことしか考えない地域社会が形成される
2. **社会的な課題解決を行政に依存する地域**
   各個人の価値観や規範に基づく個人主義的な社会になり、社会的な問題には一定の理解を行うものの、具体的な行動などは起こさず、行政に委ねる地域社会が形成される
3. **社会課題に住民が分担して取り組む地域**
   社会の様々な課題に対し、行政に依存するのではなく、住民や NPO が社会産業（ソーシャルビジネス）を立ち上げ、行政と住民が分担して解決に取り組む地域社会となる
4. **血縁社会、地域社会が新たな形で復活する地域**
   地域の風土や文化が見直され、伝統的な血縁社会、地域社会が新たな形で復活する地域社会となる

Q29-1.あなたの住む地域が将来最もなりそうであると予測される姿はどれですか。

1. 社会的な関心・関係が希薄な地域	3. 社会課題に住民が分担して取り組む地域
2. 社会的な課題解決を行政に依存する地域	4. 血縁社会、地域社会が新たな形で復活する地域

Q29-2.あなたの住む地域が将来なるべきと思われる姿はどれですか。

1. 社会的な関心・関係が希薄な地域	3. 社会課題に住民が分担して取り組む地域
2. 社会的な課題解決を行政に依存する地域	4. 血縁社会、地域社会が新たな形で復活する地域

9. 国家予算　費目別　今後の増減評価

■国家の予算についてお伺いします。

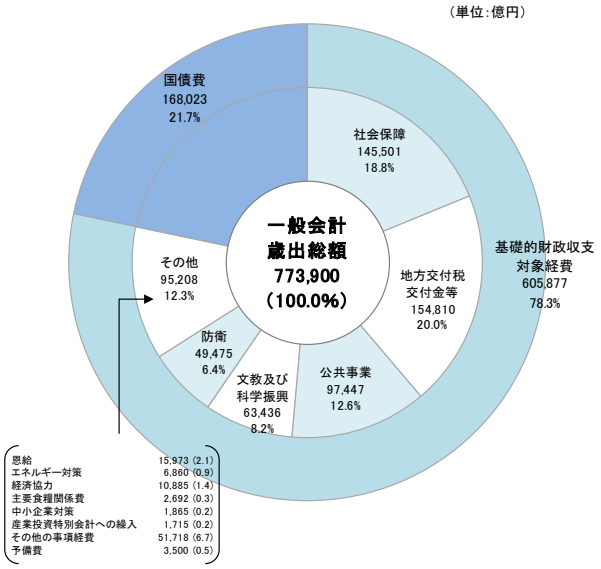
日本の国家予算は総額（平成 29 年度）97 兆 4547 億円です。

20 年前の平成 9 年度と比較する（（　）内は割合）と、以下のようになっています。

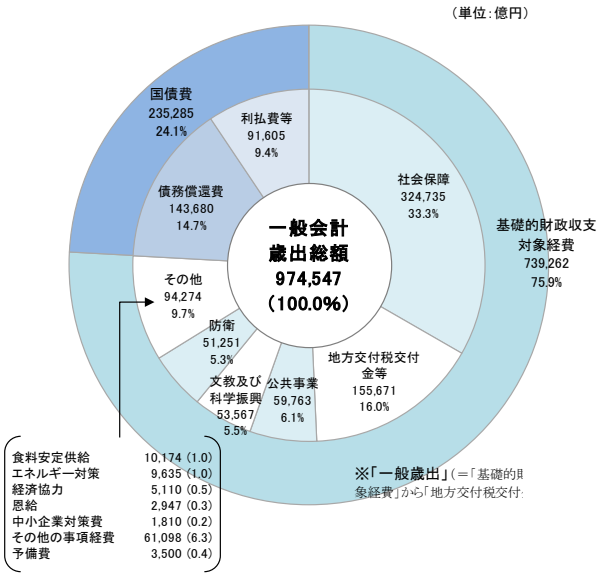
	平成 9 年度 額	構成比		平成 29 年度 額	構成比
総額	77 兆 3900 億円		→	97 兆 4547 億円	↗
社会保障	14 兆 5501 億円	（18.8%）	→	32 兆 4735 億円	↗（33.3%↗）
地方交付税交付金等	15 兆 4810 億円	（20.0%）	→	15 兆 5571 億円	↗（16.0%↘）
公共事業	9 兆 7447 億円	（12.6%）	→	5 兆 9763 億円	↘（6.1%↘）
文教及び科学振興	6 兆 3436 億円	（8.2%）	→	5 兆 3567 億円	↘（5.5%↘）
防衛	4 兆 9475 億円	（6.5%）	→	5 兆 1251 億円	↗（5.3%↘）

年金・医療など社会保障費の額、構成比が突出して増大し（額で 2.3 倍、構成比で 1.8 倍）、公共事業は額、割合とも減少して（額で 63%減、構成比で 10.6%減）います。

平成 9 年度一般会計歳出



平成 29 年度一般会計歳出



（注1）計数については、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは一致しないものがある。
（注2）一般歳出※における社会保障関係費の割合は55.6%。

Q30.　あなたは、今後の公共事業の予算をどうすべきだと思われますか。上記の結果も見た上でお答えください。

1. 増やしていくべき	3. 平成 29 年度程度とすべき	4. 減らさざるを得ない
2. 増やさざるを得ない		5. 減らしていくべき

属性（フェイスシート）

ご意見をおうかがいするのはこれで終わりですが、ご回答を統計的に分析するために、あなたご自身やご家族のことについて少しおたずねします。

Q31.〔 性 〕

1. 男性
2. 女性

Q32.〔年齢〕※満でご回答ください。

1. 18～19 歳	4. 30～34 歳	7. 45～49 歳	10. 60～64 歳
2. 20～24 歳	5. 35～39 歳	8. 50～54 歳	11. 65～69 歳
3. 25～29 歳	6. 40～44 歳	9. 55～59 歳	12. 70 歳以上

Q33.〔職業〕

1. 会社員・会社役員	4. 自由業	7. パート・アルバイト
2. 公務員・団体職員	5. 専業主婦（夫）	8. その他（　　）
3. 自営業	6. 学生	9. 無職

Q34.〔世帯構成〕

- 1人世帯
- 1世代世帯（夫婦のみ）
- 2世代世帯（親と子）
- 3世代世帯（親と子と孫）
- その他（　　）
- わからない

Q35.〔お住まいの地域の種別〕（○は一つだけ）

1. 三大都市圏（首都圏・関西圏・中部圏）の主な都市（東京 23 区及び横浜・名古屋・大阪などの政令指定都市）
2. 三大都市圏（首都圏・関西圏・中部圏）の人口 30 万人以上の都市及び県庁所在地（川口・岐阜・堺など）
3. 三大都市圏（首都圏・関西圏・中部圏）の上記以外の地域
4. 地方中枢都市（札幌・仙台・広島・福岡・北九州）
5. 地方中核都市（人口 30 万人以上の都市及び県庁所在地）
6. 地方圏のその他の市
7. 地方圏の町村
8. その他（　　）
9. わからない

Q36.〔居住年数〕

1. 1年未満	3. 2年～5年未満	5. 10 年～15 年未満	7. 20 年～30 年未満
2. 1年～2年未満	4. 5年～10 年未満	6. 15 年～20 年未満	8. 30 年以上

Q37.〔住宅の状況〕

1. 持ち家（一戸建て）
2. 持ち家（マンションなど）
3. 公営（都道府県市町村営）住宅
4. 公団（公社）住宅
5. 給与住宅（社宅・公務員住宅）
6. 民間の賃貸住宅（アパート・マンションなど）
7. 借間
8. その他（　　）

Q38. 〔日頃の主な移動手段〕（○は一つだけ）

1. 電車
2. バス
3. 自家用車
4. バイク
5. 自転車
6. 徒歩
7. その他（　　）

Q39. 〔自動車の運転頻度〕

1. ほぼ毎日運転する
2. 休日のみ運転する（週に1～2回程度）
3. あまり運転しない（年に数回程度）
4. 全く運転しない（免許をもっていないなど）

Q40. 〔主な収入源〕（○は一つだけ）

1. 給料	2. 自営での収入	3. 年金	4. その他

Q41. 〔世帯年収〕

1.	～99 万円	5.	400 万～499 万円	9.	800 万～899 万	13.	1,400 万～1,599 万円
2.	100 万～199 万円	6.	500 万～599 万円	10.	900 万～999 万円	14.	1,600 万～1,799 万円
3.	200 万～299 万円	7.	600 万～699 万円	11.	1,000 万～1,199 万円	15.	1,800 万～1,999 万円
4.	300 万～399 万円	8.	700 万～799 万円	12.	1,200 万～1,399 万円	16.	2,000 万円以上

Q42. 〔主な情報入手先〕（利用するものに○　最も良く利用するものに◎）

1. 新聞
2. テレビ
3. インターネットニュース
4. インターネット Web サイト
5. ラジオ
6. 雑誌
7. その他

Q43. 〔災害体験〕あなたご自身あるいは、ご家族、ご親戚、または身近なご友人で、震災、洪水、台風被害、土砂崩れなどの災害の直接的被害に遭われた方はいらっしゃいますか。

自分自身	→	1.被害に遭ったことがある（　　年位前）	2.被害に遭ったことはない
家族	→	1.被害に遭った人がいる（　　年位前）	2. 被害に遭った人はいない
親戚	→	1.被害に遭った人がいる（　　年位前）	2. 被害に遭った人はいない
身近な友人	→	1.被害に遭った人がいる（　　年位前）	2. 被害に遭った人はいない

調査票作成にあたっての参考資料、データ一覧

(1)世論調査等一覧

世論調査(全調査表示).日付は更新日

2002 年 11 月 18 日

防災に関する世論調査(平成 14 年9月)

2004 年 8 月 23 日

社会資本の整備に関する世論調査(平成 16 年 6 月)

2005 年 9 月 20 日

水害・土砂災害等に関する世論調査(平成 17 年 6 月)

2006 年 10 月 23 日

道路に関する世論調査(平成 18 年 7 月調査)

2008 年 8 月 11 日

水に関する世論調査(平成 20 年 6 月調査)

2008 年 9 月 22 日

公共交通機関の安全に関する世論調査(平成 20 年 7 月調査)

2010 年 9 月 21 日

大都市圏に関する世論調査(平成 22 年 7 月調査)

2012 年 12 月 3 日

道路に関する世論調査(平成 24 年 10 月調査)

2014 年 2 月 10 日

防災に関する世論調査(平成 25 年 12 月調査)

2015 年 3 月 9 日

自衛隊・防衛問題に関する世論調査(平成 27 年 1 月調査)

2015 年 10 月 19 日

国土形成計画の推進に関する世論調査(平成 27 年 8 月調査)

2016 年 3 月 22 日

将来の公共サービスのあり方に関する世論調査(平成 28 年 1 月調査)

2016 年 4 月 11 日　△

社会意識に関する世論調査(平成 28 年 2 月調査)

2016 年 8 月 29 日　△

国民生活に関する世論調査(平成 28 年 7 月調査)

2016 年 9 月 20 日

道路に関する世論調査(平成 28 年 7 月調査)

2017 年 2 月 13 日

公共交通に関する世論調査(平成 28 年 12 月調査)

（2）資料一覧（政府系）

国土交通省

- 国土のグランドデザイン2050
- 新たな「国土のグランドデザイン」（骨子）概要／平成26年3月28日
  http://www.mlit.go.jp/common/001033675.pdf
- 新たな「国土のグランドデザイン」（骨子）／平成26年4月15日
  http://www.mlit.go.jp/common/001039872.pdf
- 「国土のグランドデザイン2050」概要／平成26年7月4日
  http://www.mlit.go.jp/common/001047114.pdf
- 「国土のグランドデザイン2050」（本編）／平成26年7月4日
  http://www.mlit.go.jp/common/001047113.pdf
- 国土のグランドデザイン2050 参考資料／平成26年7月4日／国土政策局
  http://www.mlit.go.jp/common/001050896.pdf
- 社会資本整備重点計画／平成 27 年 9 月 18 日閣議決定
  http://www.mlit.go.jp/common/001104256.pdf(本文)
  http://www.mlit.go.jp/common/001143045.pdf(骨子)
- 【国土交通行政の基本的考え方】
  http://www.mlit.go.jp/common/001143067.pdf(骨子)
  http://www.mlit.go.jp/common/001143046.pdf(本文)

国土交通省　農林水産省

- 地方ブロックにおける社会資本整備重点計画／平成28年3月
  http://www.mlit.go.jp/common/001124279.pdf(前文)
  http://www.mlit.go.jp/common/001124318.pdf(骨子)
- ストック効果の最大化を目指した地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定
  http://www.mlit.go.jp/common/001170273.pdf(骨子)
- 地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の策定

内閣府

- 社会資本整備等の現状／平成 27 年 8 月 28 日
  http://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/special/reform/wg2/270828/shiryou1-2p.pdf
- 日本の社会資本 2012／内閣府政策統括官（経済社会システム担当）／平成 24 年 11 月
  http://www5.cao.go.jp/keizai2/jmcs/docs/pdf/jmcs2012.pdf

財務省

- 社会資本整備／2016/10/20 -
  https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/fiscal_system_council/sub-of_fiscal_system/proceedings/material/zaiseia281020/01.pdf

財務省主計局

- 社会資本整備を巡る現状と課題　資料1／平成 26 年 10 月 20 日
  http://www.mof.go.jp/about_mof/councils/fiscal_system_council/sub-of_fiscal_system/proceedings/material/z

aiseia261020/01.pdf
目 次
Ⅰ 公共事業関係費（総論）
Ⅱ 公共事業の担い手
Ⅲ 地方の活性化
Ⅳ 防災対策

・ 社会資本整備を巡る現状と課題／平成 26 年 4 月 4 日
https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/fiscal_system_council/sub-of_fiscal_system/proceedings/material/zaiseia260404/05.pdf
目次
Ⅰ 人口減少と今後の公共事業について
Ⅱ 社会資本の維持管理・更新について
Ⅲ 中長期的な計画について

・ 社会資本整備を巡る現状と課題／平成 26 年 4 月 4 日
https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/fiscal_system_council/sub-of_fiscal_system/proceedings/material/zaiseia241107/01.pdf
目次
社会資本整備の重点化
防災・減災対策のあり方
社会資本ストックの維持管理・更新のあり方
公共事業の総合的なコスト構造改善

（3）資料一覧（各種機関・団体・研究者）

- 一般社団法人 日本経済団体連合会／新たな経済社会の実現に向けて～「Society 5.0」の深化による経済社会の革新～／2016 年 4 月 19 日
  https://www.keidanren.or.jp/policy/2016/029_honbun.pdf
- 日本政策投資銀行／東京オリンピック前後のインフラ整備・都市開発の動向はじめ社会経済情勢の変化と、産業・地域の発展・成長に向けた方策に関する調査報告／2015 年 3 月
  www.dbj.jp/pdf/investigate/etc/pdf/book1503_04.pdf
- 超高齢・人口減少社会のインフラをデザインする 報告書／2015 年7月／21 世紀政策研究所
  http://www.21ppi.org/pdf/thesis/150811_1.pdf
- 三菱 UFJ リサーチ＆コンサルティング／わが国のグリーンインフラストラクチャーの展開～生態系を活用した防災・減災、社会資本整備、国土管理～／2015/02 (2015 Vol.1)
  http://www.murc.jp/thinktank/rc/quarterly/quarterly_detail/201501_46
  http://www.murc.jp/thinktank/rc/quarterly/quarterly_detail/201501_46.pdf
- 都市構造の改革と集約型都市の実現／笠原 祥平 岩本 俊彦／2015 年／東京情報大学研究論集 Vol.19 No.1 pp.49-58（2015）
  http://www.iic.tuis.ac.jp/edoc/journal/ron/r19-1-5/index.html
  http://www.iic.tuis.ac.jp/edoc/journal/ron/r19-1-5/r19-1-5.pdf
- 一般社団法人 建設コンサルタンツ協会（JCCA）／第 1 章 社会資本整備の現状と将来展望／2015/01/01
  http://www.jcca.or.jp/achievement/annual_report/pdf/wp2015_01_1-1.pdf
- 一般財団法人日本経済研究所 上席研究主幹 金谷 隆正／我が国 PFI 15 年の軌跡と今後の展望（抄録）～波乱の展開から 今 新たなステージへ～／2014/05/12
  https://www.jeri.or.jp/membership/pdf/research/research_1405_01.pdf
- Fujitsu ／ ICT を活用した効率的かつ戦略的な 社会資本の維持管理 - ／ img.jp.fujitsu.com/downloads/jp/jmag/vol65-6/paper10.pdf
- NTT Facilities Research Institute／Annual Report No. 25, June 2014,／新たな「国土のグランドデザイン」と社会資本の維持管理・更新／取締役 建築 FM 技術本部長 酒井 修
  https://www.ntt-fsoken.co.jp/research/pdf/2014_01.pdf

（4）文献分析　出典一覧

①書籍

- 社会的共通資本としての川／宇沢弘文・大熊孝／2010.11.16／東京大学出版会
- 公共事業が日本を救う／藤井聡／2010.12.10／文春新書
- 国土と日本人／大石久和／2012.2.25／中公新書
- 川と国土の危機 水害と社会／高橋裕／2012.9.20／岩波新書
- 世界史の中の資本主義／水野和夫・川島博之／2013.3.20／東洋経済新報社
- 『日本経済』はどこへ行くのか1 危機の 20 年／小島明／2013.7.10／平凡社
- 『日本経済』はどこへ行くのか2 再生へのシナリオ／小島明／2013.7.10／平凡社
- インフラの呪縛 －公共事業はなぜ迷走するのか／山岡淳一郎／2014.3.10／ちくま新書
- 資本主義の正体 マルクスで読み解くグローバル経済の歴史／池田信夫／2015.1.12／PHP 研究所
- 新・日本経済入門／三橋規宏・内田茂男・池田吉紀／2015.3.19／日本経済新聞出版社
- バブル後 25 年の財政・マクロ経済（高橋洋一　嘉悦大学ビジネス創造学部教授）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍
- 国土が日本人の謎を解く／大石久和／2015.7.10／産経新聞出版
- 『失われた 20 年』を超えて／福田慎一／2015.7.29／NTT 出版
- 超インフラ論 地方が甦る『四大交流圏』構想／藤井聡／2015.7.29／PHP 新書
- インフラ・ストック効果 －新時代の社会資本整備の指針／インフラ政策研究会／2015.8.30／中央公論新社
- 日本人と経済 労働・生活の視点から／橘木俊詔／2015.10.22／東洋経済新報社
- 経済学私小説＜定常＞の中の豊かさ／齊藤誠／2016.1.20／日経 BP 社
- ソーシャル・キャピタル入門 孤立から絆へ／稲葉陽二／2016.1.25／中公新書
- バブル後の 25 年の検証／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍
- 世界大変動と日本の復活 竹中教授の 2020 年・日本大転換プラン／竹中平蔵／2016.10.20／講談社＋α新書
- 新・所得倍増論 潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社
- 日本経済論講義 ビジネスパーソンの『たしなみ』としての／小峰隆夫／2017.3.13／日経 BP 社
- 日本経済入門／野口悠紀雄／2017.3.20／講談社現代新書

②新聞

- ［社説］ 建設現場の生産性向上 ICT 活用、継続して取り組め／日本工業新聞／H28.4.13
- ［主張］ 建設現場改革 新技術の活用で安全な職場に／公明新聞／H28.4.29
- ［社説］ 電柱の撤去 知恵絞って進める時だ／毎日新聞／H28.10.26
- ［社説］ 官民連携や広域化で水道の基盤を強固に／日本経済新聞／H28.11.26
- ［社説］ 社会インフラの維持・管理 長持ちさせる新技術の開発を急げ／日刊工業新聞／H28.11.28
- ［社説］ 無電柱化推進法 空中の電線を見上げてみよう／読売新聞／H29.1.12
- ［主張］ メンテナンス産業 老朽インフラ対策を成長戦略に／公明新聞／H29.2.3
- ［社説］ 無電柱化 防災の観点から本腰を／朝日新聞／H29.2.6
- ［社説］ 低コストの無電柱化を探れ／日本経済新聞／H29.2.22

③雑誌

- コマツの死角 ドル箱ICT建機に攻め込むキャタピラー／週刊ダイヤモンド 2016.6.4
- 『1億総活躍』で労働力不足は解消しない 現場監督にも外国人を／AERA／2016.7.25
- すべてを維持することは困難 インフラ老朽化が加速 現実的な対処法を描け／週刊東洋経済／2016.7.30
- 業界を覆う人手不足の実態 下請けは依然悲鳴 10 年後労働者は“消滅” ／週刊東洋経済／2016.7.30
- 総工事費9兆円、全線“前倒し”開通も ゼネコン熱視線！リニア新幹線工事が始動／週刊東洋経済／2016.7.30
- ICTがゼネコンを救う？／週刊東洋経済／2016.7.30
- 国交省が5市に民間技術者派遣、維持管理を支援／日経コンストラクション／2016.8.22
- 公共事業に3年連続で6兆円超 国交省の概算要求、キーワードは『生産性向上』／日経コンストラクション／2016.9.12
- 特別広告企画 多様化・増大する脅威から巨大“社会インフラ”を守るプロフェッショナル（首都大学東京 都市環境科学研究科 都市基盤環境学域 石倉智樹准教授）／週刊ダイヤモンド／2016.9.17
- 企業の生産性向上にも公共事業量の乱高下は禁物 インフラ政策研究会／エコノミスト／2016.11.22
- デフレ脱却の決め手は『未来への投資』。／月刊潮／2016 年 12 月号
- 人手不足なのに人余りのなぜ 高齢化が生み出す矛盾の真相／週刊ダイヤモンド／2016.12.3
- 名古屋まで土木構造物に4兆円 リニア工事のうまみとリスク／週刊ダイヤモンド／2016.12.3
- 内需 補正予算と五輪で公共投資増 “節約疲れ”で消費改善へ／エコノミスト／2016.12.27
- インフラ改修 放置しておけば崩落の危機 インフラ改修に見いだす商機／週刊ダイヤモンド 2016.12.3

④その他

- 国土技術研究センター理事長 谷口 博明（時評, 2014.2）
- 新たな経済社会の実現に向けて～「Society 5.0」の深化による経済社会の革新～（2016 年 4 月 19 日／（一般社団法人）日本経済団体連合会）
- 「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第1回「国土強靭化」と復興・創生を担うインフラ／芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授 谷口 博明／（自由民主（平成 28 年 5 月 24 日））
- 「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第2回大都市再生と地方創生、協調し両立を／芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授 谷口 博明／（自由民主（平成 28 年 5 月 31 日））
- 「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第3回成長戦略の加速によるインフラの強靭化を／芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授 谷口 博明／（自由民主（平成 28 年 6 月 7 日））
- 河川技術論文集, 第 22 巻, 2016 年 6 月
- 芝浦工業大学 工学マネジメント研究科 客員教授 谷口 博明（土木施工, 2016 年 10 月号）
- 事業案内（JICE（一般財団法人）国土技術センター）
- 土木学会論文集 No.000/-00,pp.1-20,0000.0

社会資本に関するインターネット調査

背景資料、データ集

〔新聞社説・雑誌記事〕（H27.1～H29.3）論調マップ①

［凡例］ ：全国紙
：地方紙
：雑誌

1. 社会資本整備のあり方

- 新聞社説で、社会資本整備のあり方が正面から論ぜられることはあまりない。「社会資本整備重点計画素案で整備効果を基準に事業を選ぼうという姿勢は評価できる」（日本経済新聞，H27.7.15）という論調などは例外的なもの。ただし、かつてのように社会資本整備、公共事業をテーマとして取り上げ、批判を加えるといったものも全くといってよい程なくなっている。
- これに対し、雑誌では都市と地方における整備格差是正を求めたり、人口減の中での社会資本整備のあり方、ストック効果、イノベーションの牽引役としてのインフラ、インフラ整備にあたって中長期的視点が必要であるとの報道、論点がかなり露出している。

- 社会資本整備重点計画素案で整備効果を基準に事業を選ぼうという姿勢は評価できる。（日本経済新聞，H27.7.15）
- 訪日客地方誘致、港湾整備の公共事業と並行し、外国語標識の設置やインターネット環境の向上など、ソフト面を含めた総合支援策が求められる。（読売新聞，H28.8.20）

- 都市部のインフラ（社会基盤）だけが整備され、地方のインフラや経済は脆弱なままで後回しにされ、首都に人口が集積するのは、先進国ではなく発展途上国特有の現象。（「対談　地方創生を実現させるために」 月刊潮，2015年3月号）
- これからの問題解決の単位はローカル（地方）が中心になっていく。（「対談　地方創生を実現させるために」 月刊潮，2015年3月号）
- 倶知安町の「エリアマネジメント条例」は、地域外からやってくる観光客らに対しても、相応の負担を課そうというもの。（「地方自らが政策を立案する時代。 吉田徹」 月刊潮，2015年5月号）
- 人口が現実に減っていくなかで、どのように公共のインフラ機能を守るかが、リアルな課題であり、そこに必要なのが「上手に縮む」という知恵。（「対談　太田昭宏　国土交通大臣×冨山和彦　経営共創基盤CEO」 中央公論，2015年9月号）
- 資源制約があるということは、イノベーションの牽引力になる。生産性の向上に後顧の憂いなく突っ走ることができる国は、世界でたぶん日本だけ。（「対談　太田昭宏　国土交通大臣×冨山和彦　経営共創基盤CEO」 中央公論，2015年9月号）
- 公共事業とは、本来、次世代に向けて“質の高いインフラ”を残すことが目的。（「『公共事業悪玉論』の中で成長戦略のネタを考える」 週刊ダイヤモンド，2015.11.14）
- 「3環状9放射自動車専用道路の完成」などにより、東京・日本橋の上空を覆う首都高速道路の撤去の好機が到来。（「日本橋の首都高撤去の好機　水辺は東京五輪の観光資源」エコノミスト，2016.7.26）
- 「コンセッション」と呼ばれる手法が広がっている。（「インフラビジネスの大転換　『造る』から『運営』へ　コンセッション元年」週刊東洋経済，2016.7.30）
- 日本経済を持続的に成長させるためには、「中長期視点に立ったインフラのストック効果を重視し、その最大化を図ること」が重要。（「企業の生産性向上にも公共事業量の乱高下は禁物　インフラ政策研究会」エコノミスト，2016.11.22）
- 安定的・持続的に公共投資を行うことで、関連民間投資を引き出し、地元自治体も対策が打てる。（エコノミスト，2016.11.22）
- 相変わらず東京一極集中が続き、投資先の二番手は太平洋ベルト地帯だ。地方の高速道路整備への投資を進め、日本の国土全体を有効利用」していくことが、中長期的な成長のために重要。（月刊潮，2016年12月号）
- 「インフラ整備に対して賢く投資するとともに、整備後は賢く使うことによって、ストック効果をより積極的に引き出すべき」（「ストック効果　投資効果を『見せる化』」日経コンストラクション，2017.1.9）
- 北海道や東北などは水資源が豊かだが、関東・近畿・沖縄はまったく豊かではない。（「日本の水資源とインフラ整備。大石 久和」潮，2017年3月号）
- アメリカでは、デフレ圧力のもとでは財政赤字が有効というプリンストン大学シムズ教授の理論が主流になりつつある。政府は、今こそ、インフラ整備と大胆な経済政策をリードしていくべき。（潮，2017年3月号）

2. 社会資本整備（公共事業、インフラ整備）効果

- 新聞社説で社会資本整備（公共事業、インフラ整備）効果が正面から取り上げられることはほとんどなく、地方紙が個別道路が整備されたとき、その効果について期待を表明する社説がある程度。
- 一方、雑誌では日本経済のエンジンとしてのインフラ整備、インフラのストック効果、イノベーションインフラ論、整備後賢く使うことでのストック効果を引き出すことの必要性、地域活性家効果など、幅広い観点からの報道、論調がある。

- 今年3月の北陸新幹線金沢開業や昨夏の舞鶴若狭自動車道の全線開通といった高速交通インフラの整備が、福井県の観光に大きく貢献しているのは間違いない。（福井新聞，H27.11.28）

- インフラ整備は「見落とされてきた日本経済のエンジン」である。（「対談　太田昭宏　国土交通大臣×冨山和彦 経営共創基盤CEO」 中央公論，2015年9月号）
- 道路や鉄道などのインフラ、長い年月をかけて計画し、建設してきたものがここで一気に花開いた。このところの開通ラッシュは喜ばしい。（「対談　太田昭宏　国土交通大臣×冨山和彦　経営共創基盤CEO」 中央公論，2015年9月号）
- 公共事業には、ストックとしてもたらす経済効果があり、それは、生活の質の向上という消費者への効果であり、生産性向上という企業への効果である。（「インフラ・ストック効果　新時代の社会資本整備の指針」 エコノミスト，2015.10.13）
- 需要創造の公共投資から生産性向上のインフラ・スマート化となる。意外なところに成長戦略のネタが残っていたものだ。（「『公共事業悪玉論』の中で成長戦略のネタを考える」 週刊ダイヤモンド，2015.11.14）
- 公共投資に伴う建設会社などへの直接的な経済効果を「フロー効果」と呼ぶのに対し、ストック効果は、インフラの整備が中長期的に発揮する効果を指す。国土交通省は、インフラのストック効果の定量評価手法を検討へ。（「インフラの間接効果をどう数値化？評価手法を検討」 日経コンストラクション，2015.12.14）
- 地域の状況に応じて様々な目的で造られたインフラのストック効果を、最大公約数的に評価できる手法は果たしてあるのか。（日経コンストラクション，2015.12.28）
- インフラを、人々の経済活動や社会生活をより豊かにし、さまざまなところに大きな波及効果をもたらすものと定義、もっと幅広い発想に基づいたインフラを考えていく必要が出てくる。イノベーションを促進するためのインフラ、「イノベーションインフラ」をもっと充実させていくことが、これからは大きなポイントとなる。（週刊東洋経済，2016.3.5）
- 日銀が昨年12月に出した報告書、知ってるかな？競技場や交通インフラなどへの建設投資、それに外国人観光客の増加で実質国内総生産（GDP）の押し上げは2014～20年の累積で実に25兆～30兆円に達すると試算。施設整備費が4倍になっても、効果が費用を上回る。（「飯島勲の激辛インテリジェンス（158）」週刊文春，2016.9.8）
- 日本経済を持続的に成長させるためには、「中長期視点に立ったインフラのストック効果を重視し、その最大化を図ること」が重要。（エコノミスト，2016.11.22）
- インフラ整備は地域経済活性化をもたらすだけではなく、長期的に経済効果を出す「ストック効果」も大きい。（エコノミスト，2016.11.22）
- 2017年のGDP成長率は1．3％と予測されているが、公共投資増で上振れの可能性も。（エコノミスト，2016.12.27）
- 地方の高速道路と新幹線整備には、「地域を豊かにする」「デフレギャップを埋める」「東京一極集中を緩和させ、リスクを分散化」「首都直下地震と南海トラフ巨大地震の被害を極小化させる」というメリットがある。（月刊潮，2016年12月号）
- 整備後は賢く使うことによって、ストック効果をより積極的に引き出すべき」（「ストック効果　投資効果を『見せる化』」日経コンストラクション，2017.1.9）

〔新聞社説・雑誌記事〕(H27.1～H29.3)論調マップ②

［凡例］ ：全国紙 ：地方紙 ：雑誌

3. 社会資本維持管理更新、インフラ老朽化

- 社会資本維持管理更新の必要性、インフラ老朽化に関しては、新聞社説、雑誌とも多く取り上げている。
- 新聞では、笹子トンネル事故などを契機に、社会資本維持管理更新の必要性増大、インフラ老朽化への対応の必要性を強調する社説が多く露出している。
- 一方、雑誌では、「[首都圏インフラ]老朽化の危機」（SPA！, 2015.5.12)、「信号機という、身近なインフラが危ない。今後、耐用年数を超える信号柱は、毎年1万本以上。」(週刊現代, 2016.2.13)、「銀座の街や老舗ホテル、デパートなど、戦後の東京を象徴した風景は急速に未来化する。」(週刊現代, 2016.5.21)といったように、インフラ老朽化の危機滴状況を報ずる記事が週刊誌等に多く露出。また、「インフラ老朽化問題に向き合う術とは」(SPA！, 2015.5.12)、「高度成長期に整備されたインフラの老朽化が問題になっている。新しいものの建設と古くなったものの補修、その両方の必要性が一度に来た。フェーズが変わる大事な時期だ。」(中央公論, 2015年9月号)、「すべてを維持することは困難　インフラ老朽化が加速」(週刊東洋経済, 2016.7.30)、「多様化・増大する脅威から巨大“社会インフラ”を守るプロフェッショナル(首都大学東京　都市環境科学研究科　都市基盤環境学域　石倉智樹准教授)」(週刊ダイヤモンド, 2016.9.17)のように、対応の必要性、方法について論ずる記事も多く露出。また、「インフラの多くが老朽化しており、ここにゼネコンによっての次の商機がある。」(週刊ダイヤモンド, 2016.12.3)、「高速道路の大規模更新に商機がある。」(「建設・インフラ　高速道路の大規模更新に商機」エコノミスト, 2017.1.17)といった観点からの記事も露出。
- このように、インフラ老朽化に関しては、極めて強い関心が集まっている。

- 社会資本老朽化に、維持管理のサイクルの確立と市民レベルでの取り組みといった総力戦で対処すべき。(山陽新聞, H27.2.20)
- 会計検査院報告、社会資本や公共施設の維持・管理状況で安全性に軒が生じる実態が浮かぶ。危険度の高い施策から優先して工事を。(読売新聞, H27.11.8)
- 笹子トンネル事故判決は当然、被告企業は判決を受け入れ、謝罪と補償に誠意を持って当たるべき。国や他の高速道路会社、地方自治体も事故を教訓とし、危険箇所の念入りな点検を。(神戸新聞, H27.12.23)
- 笹子訴訟判決　施設管理者への警鐘だ。国は積極的に自治体を支援、修繕などの対応を早急に進めるべき。道内でもトンネルや橋などの老朽化が目立つ。判決を機に道路管理者は施設の維持管理と安全確保をいま一度徹底するべき。(北海道新聞, H27.12.24)
- 笹子判決は当然、インフラ老朽化を踏まえ、新規拡充から安全に利用し続けるための維持補修への軸足シフトが急務。(京都新聞, H27.12.24)
- 笹子トンネル事故判決は、「全国で老朽化する交通インフラの安全対策の在り方に警鐘を鳴らす、重い司法判断」、国も判決を重く受け止め、危険箇所の根絶に全力を。(愛媛新聞, H27.12.24)
- 16年度予算、財政状況好転は評価するが、歳入・歳出改革の徹底が必要。公共事業費、インフラの補修・更新に手厚く配分したのは適切。(読売新聞, H27.12.25)
- インフラの老朽化は進んでいる。維持管理を徹底し、必要な補修工事を確実に実施すべき。(産経新聞, H27.12.31)
- 笹子トンネル事故確定判決を重く受け止め、予防保全型管理の方針に基づき、念入りな施設の点検と補修を。(新潟日報, H28.1.12)
- 首都大停電、インフラの老朽化は高速道路や橋、水道管などだけでなく、電気設備関係でも頭の痛いテーマである。1時間程で復旧したが、「良かった」「うまくいった」で済ませず、次への備えを固める機会としたい。(朝日新聞, H28.10.14)
- 水道老朽化も深刻、問題解決の一つの方策が複数の市町村による広域連携、もう一つの道は「民」のノウハウの活用。(日本経済新聞, H28.11.26)
- 老朽化した社会インフラの維持・管理に向けて産学官が連携する「インフラメンテナンス国民会議」発足、社会インフラの維持・管理　長持ちさせる新技術の開発を急げ。(日刊工業新聞, H28.11.28)
- 千葉県橋梁、横断歩道橋、トンネル予防保全型へは支持できる。(千葉日報, H28.12.26)
- インフラメンテナンス産業　老朽インフラ対策を成長戦略に。(公明新聞, H29.2.3)
- ドローンを生活の安全安心の向上、インフラの点検、地震などの被害状況の把握に活用、生産性の向上も図るべき。(日本経済新聞, H29.3.27)

- 社会資本整備審議会と交通政策審議会技術分科会技術部会が「現場のための正確な情報の把握と蓄積」「維持管理に対する国民の理解と支援を得るための情報の可視化」「国や自治体、研究機関などにおける情報の共有化」を提言(「それゆけ！老朽橋探偵　謎解きは維持管理の始まり」 日経コンストラクション, 2015.4.27)
- '20年の東京オリンピックに向け、急ピッチで進められている首都圏のインフラ整備。しかし、5年後の未来に期待してばかりはいられない「ガタガタ」な状況が今、われわれの足元を脅かしている。(「[首都圏インフラ]老朽化の危機」 SPA！, 2015.5.12)
- 歩道橋や橋梁については、なんと昨年、「最後の警告　今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ」と、まるで最後の審判を予感させるような悲壮な言い回し提言が出たほど深刻。(「[首都圏インフラ]老朽化の危機」 SPA！, 2015.5.12)
- 老朽化したインフラのすべてを維持するのは現実的に難しい、本当に必要なインフラの取捨選択をし、そのうえで民間の力を活用することが必要。(「インフラ老朽化問題に向き合う術とは」 SPA！, 2015.5.12)
- 高度成長期に整備されたインフラの老朽化が問題になっている。新しいものの建設と古くなったものの補修、その両方の必要性が一度に来た。フェーズが変わる大事な時期だ。(「インフラ整備は、見落とされてきた日本経済のエンジン(対談　太田昭宏　国土交通大臣×冨山和彦　経営共創基盤CEO)」 中央公論, 2015年9月号)
- 既存の施設をどう恒久的に使い続けるか、ということに関しては、必ずしも科学的な成果が反映されてこなかったが、これからは維持管理や補修という領域を主役にしていくことが必要。(「インフラ整備は、見落とされてきた日本経済のエンジン(対談　太田昭宏　国土交通大臣×冨山和彦　経営共創基盤CEO)」 中央公論, 2015年9月号)
- 日本では、1960年代の高度経済成長期以降に造られたコンクリート製の橋やトンネルの劣化が課題となっている。自然治癒コンクリートの利用によって、耐用年数を大きく延ばす効果があり、将来の様々なコンクリート構造物が後世に引き継がれていくことになる。(「水の力で、ひび割れを自動修復」 日経ビジネス, 2015.10.26)
- 首都高の6号線吾妻橋付近、1号線八潮橋付近、1号線昭和島付近、5号線蓮根付近、大井JCT付近、山手トンネル大井南付近、北の丸トンネル、3号線三軒茶屋付近などの老朽化が進んでいる。(週刊現代, 2016.2.13)

- コンクリートはきちんと設計・施工したものなら本当は500年保つが、高度成長期、含水量を増やしたり打設・養生の管理が簡略化されコンクリートの質が低下した。(週刊現代, 2016.2.13)
- 信号機という、身近なインフラが危ない。今後、耐用年数を超える信号柱は、毎年1万本以上。(週刊現代, 2016.2.13)
- 開催が4年後に迫った東京五輪では、前回の五輪の遺産を活用することが明文化されているが、それらは竣工から50年あまりが経過し、耐震性の見直しが喫緊の課題である。(週刊現代, 2016.2.13)
- 銀座の街や老舗ホテル、デパートなど、戦後の東京を象徴した風景は急速に未来化する。(週刊現代, 2016.5.21)
- 新名神高速道路の「下り線の橋桁を支えていた鋼製の仮受け設備(ベント)が倒れた事故は、計画自体に不備があった可能性。(「新名神工事で今度は仮支柱が転倒」日経コンストラクション, 2016.6.13)
- 全国の公共施設や上下水道、道路、橋梁などインフラの老朽化が進んでおり、すべて維持するのは不可能。残すものと残さないものに分け、早めの廃止が必要。(「すべてを維持することは困難　インフラ老朽化が加速」週刊東洋経済, 2016.7.30)
- 国土交通省は自治体のインフラ維持管理を支援するために「民間技術者の派遣」を行う。(日経コンストラクション, 2016.8.22)
- インフラの中には、老朽化したからといって更新して延命を図るだけでなく、点検しながら使い続ける、費用負担を見直して廃棄する、という選択もあり得る。(「多様化・増大する脅威から巨大“社会インフラ”を守るプロフェッショナル(首都大学東京　都市環境科学研究科　都市基盤環境学域　石倉智樹准教授)」週刊ダイヤモンド, 2016.9.17)
- インフラの多くが老朽化しており、ここにゼネコンによっての次の商機がある。(週刊ダイヤモンド, 2016.12.3)
- 道路橋の定期点検で、小規模な自治体は苦境に立っている。このため、国交省は事業費を補助する大規模修繕・更新補助制度や、国が工事を代行する修繕代行制度を創設し、自治体を支援してきた。(「インフラメンテナンス　市町村への支援を強化」日経コンストラクション, 2017.1.9)
- 高速道路の大規模更新に商機がある。特に、首都高速1号羽田線の更新工事では、「床版」の取り換え工事件数の顕著な増加が予想される。(「建設・インフラ　高速道路の大規模更新に商機」エコノミスト, 2017.1.17)

〔新聞社説・雑誌記事〕（H27.1～H29.3）論調マップ③

［凡例］ ：全国紙 ：地方紙 ：雑誌

4. 地方（地域）と社会資本（公共事業、インフラ）

- 地方（地域）と社会資本（公共事業、インフラ）に関し、新聞社説は、「国土形成計画、気になるのは国土の均衡ある発展が加わったこと　地方配慮なら分権推進が欠かせない。」（高知新聞，H27.8.15）、「地方創生回廊、大交通網の整備を「時代の要請」と呼ぶことには、大きな違和感を覚えざるを得ない、地域交通の立て直しなくして、地方創生は実現しない。」（産経新聞，H28.2.10）、「地方創生新事業、公共事業を離れて自治体が工夫を試みた点は評価できる。「脱土建」路線を堅持すべきだ。地方の努力に注目したい。」（毎日新聞，H27.11.18）のような批判的な論調はある。しかし、「国土形成計画、公共事業のばらまきや横並び開発の批判はあったが、均衡ある発展を掲げた基盤整備が地方を下支えしたのは確かだ。」（北海道新聞，H27.6.17）、「地域公共交通が地方にとっての最重要の社会資本であることを踏まえ、地域に適した新しいモデルを再構築する努力が必要。」（河北新報，H27.7.24）のような、地域にとってのインフラの必要性を論ずる社説も目立つ。
- 雑誌では、地方のインフラ整備の遅れを批判した「地方の高速道路整備、中長期的な成長のために重要。」（月刊潮，2016年12月号）、「地方の高速道路と新幹線整備には、メリットがある。」（月刊潮，2016年12月号）といった誠意局整備論も目立つ。

- **これからの地方、画一性の排除は大きな前提、シビックプライドという考え方に基づく取り組みを。**（毎日新聞，H27.1.11）
- **財政難の中、利用が低迷する施設の集約はやむを得ない面はある。公共施設の削減、本当に必要な施設や機能は何か、地域の将来を見据えながら住民参加で考えていく必要がある。**（神戸新聞，H27.3.30）
- **国土形成計画、公共事業のばらまきや横並び開発の批判はあったが、均衡ある発展を掲げた基盤整備が地方を下支えしたのは確かだ。機能集約に関する地方自治法の不安に応え、地方の自主性を尊重するとともに、都市部との格差是正を。**（北海道新聞，H27.6.17）
- **地域公共交通が地方にとっての最重要の社会資本であることを踏まえ、地域に適した新しいモデルを再構築する努力が必要。**（河北新報，H27.7.24）
- **国土形成計画、気になるのは国土の均衡ある発展が加わったこと　地方配慮なら分権推進が欠かせない。**（高知新聞，H27.8.15）
- **国土利用計画は、都市機能を集約するコンパクトシティー化を明確に打ち出し、中心市街地に住居を誘導していく方針も示した。コンパクト化で高齢者にも住みよいまちになり、財政状況が厳しい自治体にとっても道路や下水道などインフラ維持費が削減できるという期待もある。都市機能の集約化は避けられないが、住民2に未来像を提示し、議論を積み重ねることが大切。**（京都新聞，H27.10.12）
- **インフラの老朽化が進んでいる、「不具合を的確に把握できる点検方法を選択する注意義務を負う」との判決をあらゆるインフラ管理者が肝に銘ずべき。**（読売新聞，H27.12.28）
- **地方創生回廊、大交通網の整備を「時代の要請」と呼ぶことには、大きな違和感を覚えざるを得ない、地域交通の立て直しなくして、地方創生は実現しない。**（産経新聞，H28.2.10）
- **地方創生新事業、公共事業を離れて自治体が工夫を試みた点は評価できる。「脱土建」路線を堅持すべきだ。地方の努力に注目したい。**（毎日新聞，H27.11.18）

- **都市部のインフラ（社会基盤）だけが整備され、地方のインフラや経済は脆弱なままで後回しにされ、首都に人口が集積するのは、先進国ではなく発展途上国特有の現象。**（「対談　地方創生を実現させるために」月刊潮，2015年3月号）
- **今までの日本の問題解決の単位は道路や鉄道のインフラ整備など国レベルのものが中心だったが、これからの問題解決の単位はローカル（地方）が中心になっていく。**（「対談　地方創生を実現させるために」月刊潮，2015年3月号）
- **地方の高速道路整備への投資を進め、日本の国土全体を有効利用」していくことが、中長期的な成長のために重要。**（月刊潮，2016年12月号）
- **地方の高速道路と新幹線整備には、「地域を豊かにする」「デフレギャップを埋める」「東京一極集中を緩和させ、リスクを分散化」「首都直下地震と南海トラフ巨大地震の被害を極小化させる」というメリットがある。**（月刊潮，2016年12月号）

5. 社会資本整備技術、生産性向上

- 新聞で生産性向上に関する社説も浮上。
- 雑誌記事では、「橋、トンネル、下水道、発電所　人手をかけない技術競う」（エコノミスト，2015.1.27）、「ドローンで土工事の進捗を管理」（日経コンストラクション，2015.6.8）、「国土交通省は自治体のインフラ維持管理を支援するために「民間技術者の派遣」を行う。」（日経コンストラクション，2016.8.22）といった社会資本整備技術に論及した記事、維持管理と技術を結びつけた記事、人手不足と結びつけた記事など露出。

- **国交省は、2016年を“生産性革命元年”と位置づけ、国民生活の基礎となる社会資本や観光、物流など幅広い分野で生産性向上を推進する。**（日刊自動車新聞，H28.8.8）
- **ドローンを生活の安全安心の向上、インフラの点検、地震などの被害状況の把握に活用、生産性の向上も図るべき。**（日本経済新聞，H29.3.27）

- **保全マネジメントのロボット化が見込まれる有望分野は「公共構造物」「電力インフラ」「生活・都市インフラ」「エネルギー供給・産業インフラ」「ビル・商業施設関連設備」**（「広がるロボット　インフラ維持管理で活躍」　エコノミスト，2015.1.27）
- **インフラ維持管理市場を有望だとみて参入する企業が増えているが、「点検」だけでも課題が山積している。ロボットなどを活用した新たな点検技術の離陸に期待。**（「橋、トンネル、下水道、発電所　人手をかけない技術競う」　エコノミスト，2015.1.27）
- **社会資本整備審議会と交通政策審議会技術分科会技術部会が「現場のための正確な情報の把握と蓄積」「維持管理に対する国民の理解と支援を得るための情報の可視化」「国や自治体、研究機関などにおける情報の共有化」を提言**（「それゆけ！老朽橋探偵」　日経コンストラクション，2015.4.27）
- **ドローンを活用した新たな技術は、土木工事の進捗管理効率化に大きく寄与する。**（「ドローンで土工事の進捗を管理」　日経コンストラクション，2015.6.8）
- **自然治癒コンクリートの利用によって、耐用年数を大きく延ばす効果があり、将来の様々なコンクリート構造物が後世に引き継がれていくことになる。**（「水の力で、ひび割れを自動修復」　日経ビジネス，2015.10.26）
- **国土交通省は自治体のインフラ維持管理を支援するために「民間技術者の派遣」を行う。**（「国交省が5市に民間技術者派遣」日経コンストラクション，2016.8.22）
- **国土交通省がまとめた「舗装の長寿命化を図るための点検要領案」では、「長期保証制度」や、細かな仕様を定めず受注者の裁量に任せる「性能規定発注」などの推進」が挙げられている。**（「舗装の長寿命化に点検要領、国交省が通知へ」日経コンストラクション，2016.10.10）
- **経済成長を続けるには、少ない時間と人数で生産量や生産額を引き上げ、労働力の減少を補う必要がある。国交省は2017年を「生産性革命前進の年」であると位置づけている。**（日経コンストラクション，2017.1.9）

〔新聞社説・雑誌記事〕(H27.1～H29.3)論調マップ④

［凡例］ ：全国紙 ：地方紙 ：雑誌

6. 防災と社会資本(公共事業)

- 新聞では、「少子高齢化が進み、インフラも老朽化するなど、日本の防災力は低下していくことが懸念される。」(毎日新聞, H27.3.18)、「巨大地震に備えた防災・減災など、優先度の高い公共投資もある。民間資金の活用など、公費負担軽減の工夫が求められる。」(読売新聞, H27.5.16)、「「インフラメンテナンス国民会議」公明党が掲げる「防災・減災ニューディール」の理念を反映した取り組み」(公明新聞, H28.11.28)、「災害時、道路や鉄路は生命線になる」(河北新報, H29.3.10)といったように、防災の観点からインフラ整備に論及する社説がかなり目立つ。
- 雑誌では、「首都圏直下型の地震が起きる可能性がある。ライフラインのコントロールセンターが東京・首都圏に集中しているため、企業の本社機能も大混乱することになります。」(週刊プレイボーイ, 2016.12.19)、「国民の生命と財産を守るインフラ整備を急げ。それが政府と公共の役割だ。」(「大石久和」月刊潮, 2017年2月号)、「甚大な被害をもたらしたカスリーン台風時に比べて、洪水に対する首都圏の脆弱性は増している。」(潮, 2017年3月号)というように、防災の観点から社会資本について論及する記事多数。

- 少子高齢化が進み、インフラも老朽化するなど、日本の防災力は低下していくことが懸念される。だが、インフラ整備に頼りすぎるわけにはいかない。多面的な対策が重要だ。(毎日新聞, H27.3.18)
- 財政健全化計画、老朽化した社会インフラの更新や、巨大地震に備えた防災・減災など、優先度の高い公共投資もある。民間資金の活用など、公費負担軽減の工夫が求められる。成長頼みが過ぎては危うい。(読売新聞, H27.5.16)
- 「インフラメンテナンス国民会議」公明党が掲げる「防災・減災ニューディール」の理念を反映した取り組みであり評価、地方の防災・減災対策が前進する契機に。(公明新聞, H28.11.28)
- 集中豪雨や火山噴火なども含め災害リスクが高まっている。行政だけでなく住民も危機感を持ち、命を守るための備えを心掛けたい。(神戸新聞, H28.12.29)
- 災害時、道路や鉄路は生命線になる、東日本大震災から6年－岩手　交通網再生で沿岸部に光を。(河北新報, H29.3.10)
- 耐震性能の向上、震災の際のライフラインの確保などが含まれ、そのまま首都直下地震への備えの強化につながっている。(「急激にリスク高まる東京大地震」 プレジデント, 2015.8.31)
- 再び危険が予想される場所を主要経路として修復するのではなく、過去の叡智に学び、より安全な場所にインフラを構築するべきだ。(「災害列島・日本で生きていくということ(五百旗頭 真)」月刊潮, 2016年8月号)
- 防災は、何もかも対策すればいいというものではない。一時的な災害のためのオーバースペックのインフラを整備はかえってマイナスの結果に。(「首都大学東京　都市環境科学研究科　都市基盤環境学域　石倉智樹准教授」週刊ダイヤモンド, 2016.9.17)
- 国土交通省は、「熊本地震の地震動と被害状況」分析の結果、道路橋の耐震基準を見直す必要はないと結論。(日経コンストラクション, 2016.10.10)
- 「国土強靱化」を旗印にした公共事業バラマキは、東京五輪関連事業やリニア中央新幹線整備などとも相まって、全国各地で資材不足や人手不足による工事費高騰や入札不調が起き、工事費高騰などによって被災地から悲鳴が上がっている。(「工事費高騰、復興事業で焼け太り!?」SPA！, 2016.10.11・18合併号)
- 『茨城、栃木、埼玉、東京の内陸部』と『東京湾』で、首都圏直下型の地震が起きる可能性がある。ライフラインのコントロールセンターが東京・首都圏に集中しているため、企業の本社機能も大混乱することになります。(「首都直下地震で起きる　10大パニック！」週刊プレイボーイ, 2016.12.19)
- 震災の被害を最小限にとどめ、長期的な経済成長を維持するために、安倍政権は防災・減災のためのインフラ整備に力を入れてもらいたい。(月刊潮, 2016年12月号)
- 首都が震源地になってしまった場合、膨大な数の家屋の倒壊、道路の遮断、火災、あらゆるインフラの停止、交通機関のまひなど、人口過密地域ならではの大きな災害被害が予測されている。(「首都直下地震と南海トラフ地震で何が起きる」潮, 2017年1月号)
- 国民の生命と財産を守るインフラ整備を急げ。多くの予算がかかっても、不利な国土条件を克服し、国民の競争条件を均等にする。それが政府と公共の役割だ。(「大石久和」月刊潮, 2017年2月号)
- 日本の荒川は、200年に一度の洪水に対応できる治水安全度が67%でしかない。また、日本の下水道のレベルは、インフラ先進国どころかインフラ発展途上国。(月刊潮, 2017年2月号)
- 南海トラフ巨大地震が起きれば、首都直下型地震よりも致命的な被害をもたらし、「220兆円、GDPの半分に匹敵する国富が吹っ飛ぶ。(月刊潮, 2017年2月号)
- 甚大な被害をもたらしたカスリーン台風時に比べて、洪水に対する首都圏の脆弱性は増している。とりわけ深刻なのは、地下鉄や地下街が網の目のように張り巡らされていること。(潮, 2017年3月号)

7. 震災復興と公共事業、インフラ整備

- 新聞社説には、「復興事業、地元負担に慎重に対応すべき。」(毎日新聞, H27.3.11)、「万里の長城にも例えられた巨大防潮堤への過信は、それを上回る大津波への油断を生んだ。とすれば、再びの巨大防潮堤建設と減災思想に、整合性は見いだし難い。」(河北新報, H27.3.11)、「被災地の現状を見ると、その実現には程遠い。国土強靱化の名の下に過剰な公共事業が息を吹き返した面は否めない。」(読売新聞, H28.3.11)、「参院選、対策の柱に従来のハード重視の考え方が色濃く残る。」(朝日新聞, H28.6.30)というように、震災復興と公共事業、インフラ整備に関しては、政府への注文などあるべき論、批判論が浮上。
- 震災復興は、公共事業、社会資本整備への批判があまりなくなっている中で、批判の対象となる珍しい例。
- 雑誌でも、「復興は、「復興推進計画」「復興整備計画」「復興交付金事業計画」によって進められた。そのため、従来の公共事業の型にはまった積み上げ方式で23兆円のタガも外れた。」(世界, 2016年3月号)、「ともすれば、『復興＝インフラ整備』とばかりに公共事業への過大な投資に陥りがちになる。お金の使い道を制約しないほうが、自治体の経済力をより強化するような方向で町づくりができる」(サンデー毎日, 2016.5.22)といった批判的な記事はあるが、新聞社説より量的には少ない。

- 復興事業、公共事業重視の復興予算のあり方を点検すると同時に、地元負担に慎重に対応すべき。(毎日新聞, H27.3.11)
- 大震災4年　優先度を見極めて復興進めよ　住まいの再建へ支援が必要だ。(読売新聞, H27.3.11)
- 万里の長城にも例えられた巨大防潮堤への過信は、それを上回る大津波への油断を生んだ。とすれば、再びの巨大防潮堤建設と減災思想に、整合性は見いだし難い。(河北新報, H27.3.11)
- 復興が新たな段階を迎える中で、公共事業は基幹事業を除き、地元負担を導入する。一定の地元負担はやむを得ないが、政府は被災地と丁寧な調整をすべき。(毎日新聞, H27.5.14)
- 東日本大震災、復興庁が6月末時点でまとめた公共インフラの本格復旧・復興の進捗状況は、進展ぶりを印象付ける。4年半の節目に 復興の新たな座標軸設定を。(河北新報, H27.9.15)
- 福島県大熊、富岡、浪江町住民対象調査、「町に戻らないと決めている」が上回る。インフラの整備と被災者の「心の復興」。双方に軸足を置いた取り組みがさらに重要になる。(河北新報, H27.12.6)
- 被災地の現状を見ると、その実現には程遠い。震災前からの過疎化や高齢化に、むしろ拍車がかかっている。安倍政権になって、国土強靱(きょうじん)化の名の下に過剰な公共事業が息を吹き返した面は否めない。(読売新聞, H28.3.11)
- 復興予算、この5年間の公共インフラの復旧や住宅再建は、資材高騰や用地取得の難航、人手不足などもあり多くの時間と費用を要した。巨額予算を当て込んだ無駄は到底許されない。中心となる復興庁は強い権限で復興事業を主導すべき。(産経新聞, H28.3.12)
- 交通インフラが急速に整備されつつある三陸地域の将来像をどう見いだしていくか。三陸の復興と振興の道筋を盛り込んだ各プロジェクトを早期実現へ導く強力な推進力を望みたい。(河北新報, H28.3.29)
- 参院選、各党の公約を見ると、気になる部分がある。自民党は「住宅・建築物、道路、堤防、港湾等のインフラの耐震化」など国土強靱化を前面に打ち出している。対策の柱に従来のハード重視の考え方が色濃く残る。(朝日新聞, H28.6.30)
- 防災と復興　被害の軽減に何が効果的か、各党の対応策が聞きたい。(読売新聞, H28.7.6)
- 東北経済連合会　将来ビジョン、注目されるのは、インフラ整備などのハードウエア偏重や理念先行と一線を画した実効性重視の姿勢である。(日刊工業新聞, H29.3.10)

- 全額国費で賄う集中復興期間が今年度で終了、復興庁は「一部の事業で被災自治体に負担を求める方針」(「復興道路は自治体も費用負担へ、プロジェクトで明暗」 日経コンストラクション, 2015.6.8)
- 復興予算32兆円を、34万人の避難者数で割れば一人9400万円。たとえば総額を半分にして一人に年500万円支給し、その中から半分の250万円を自治のための公共費として捻出してもらうスキームを作っていたら、どんな自治が行われただろうか。(世界, 2016年3月号)
- 復興は、「復興推進計画」「復興整備計画」「復興交付金事業計画」によって進められた結果、省庁側が用意したメニューにあてはまらないものは弾かれた。そのため、従来の公共事業の型にはまった積み上げ方式で23兆円のタガも外れた。(世界, 2016年3月号)
- ともすれば、『復興＝インフラ整備』とばかりに公共事業への過大な投資に陥りがちになる。お金の使い道を制約しないほうが、自治体の経済力をより強化するような方向で町づくりができるのではないか。(「余震の日々　熊本大地震　復興予算はこう使え！」サンデー毎日, 2016.5.22)

〔新聞社説・雑誌記事〕（H27.1～H29.3）論調マップ⑤

［凡例］ ：全国紙 ：地方紙 ：雑誌

8. 復興談合

- 復興談合に関しては、新聞社説、雑誌とも「震災復旧談合　被災者への背信行為だ、政府はしっかりと監視をする必要がある。」（朝日新聞，H28.1.22）、「震災復旧工事の談合疑惑は、設計労務単価の大幅引き上げ等による業界への追い風に水を差す」（週刊ダイヤモンド，2015.2.14）のような批判的記事露出。
- 復興談合は、公共事業、社会資本整備への批判があまりなくなっている中で、批判の対象となる珍しい例。
  - 震災復旧談合　被災者への背信行為だ、政府はしっかりと監視をする必要がある。（朝日新聞，H28.1.22）
  - 震災復興に乗じた談合の罪、検察は業界の構造的な問題にも切り込む徹底した捜査を。（日本経済新聞，H28.1.23）
  - 震災復旧工事の談合疑惑は、設計労務単価の大幅引き上げ等による業界への追い風に水を差す（週刊ダイヤモンド，2015.2.14）

9. 建設労働者不足問題

- 新聞社説で「建設現場改革　新技術の活用で安全な職場に。」（公明新聞，H28.4.29）というように、建設労働者不足問題、建設現場改革を取り上げているものも。
- 雑誌記事でも、「現場の労働者の人手不足で施工不能も。」（週刊東洋経済，2015.11.28）、「業界を覆う人手不足の実態　下請けは依然悲鳴　10年後労働者は“消滅”」（週刊東洋経済，2016.7.30）というような、建設労働者不足問題がある程度露出。
  - 建設現場改革　新技術の活用で安全な職場に。（公明新聞，H28.4.29）
  - 公共事業中心の「土木」も、住宅投資や設備投資の動向に振り回されやすい「建築」も、技術者や熟練工など、現場の労働者の人手不足で施工不能も。（週刊東洋経済，2015.11.28）
  - スーパーゼネコンがバブル期を超える利益をたたき出す一方で、末端の労働者への分配は限られている。（「業界を覆う人手不足の実態　下請けは依然悲鳴　10年後労働者は“消滅”」週刊東洋経済，2016.7.30）

10. 高齢化と社会資本（インフラ）

- インフラ論というより、公共交通、地域（社会、生活）のあり方、高齢化社会のあり方との関連で、高齢ドライバー問題が取り上げられることが多い。ただ、「車がなくても暮らしやすいインフラの整備は社会全体の大きな課題。」（週刊東洋経済，2016.3.19）といった論調記事もある（ここでのインフラは公共交通などを意味していると考えられるが）。
  - 高齢の親を事故から守るためには、「自分の運転を冷静に振り返るように促すこと」「免許返納」「移動や買い物などの代替手段をどうするのかをきちんと考えておくこと」。車がなくても暮らしやすいインフラの整備は社会全体の大きな課題。（週刊東洋経済，2016.3.19）

11. 社会資本整備と民間活力

- 民間活力活用、コンセッション等については、効果論等で紹介しているような記事が雑誌で露出。
- 新聞社説がPPP、PFIなどに関して論ずるようなことはあまりない。
  - 公共施設の所有権を国や県に残したまま、運営権を民間に売却する。運営権を得た企業は、利用者から料金を徴収しながら長期にわたり施設を維持管理する「コンセッション」と呼ばれる手法が広がっている。（「インフラビジネスの大転換　『造る』から『運営』へ　コンセッション元年」週刊東洋経済，2016.7.30）

（11）高速道路

- 新聞社説では、民営化後の高速会社のあり方に関し、「高速道路には、公共事業全てに通じる「基本のき」が詰まっている。」（朝日新聞，H27.10.5）といった論及があり、批判的な論点があるが、かつてのような高速道路批判はない。
- 逆に「高速交通インフラの整備が、福井県の観光に大きく貢献しているのは間違いない。」（福井新聞，H27.11.28）といった論調がある程。
  - 旧道路公団民営化、大規模な修繕や改修に要する資金の問題、運営方法など数々の失敗や無責任さが明らかになったことを忘れるな。高速道路には、公共事業全てに通じる「基本のき」が詰まっている。（朝日新聞，H27.10.5）
  - 今年３月の北陸新幹線金沢開業や昨夏の舞鶴若狭自動車道の全線開通といった高速交通インフラの整備が、福井県の観光に大きく貢献しているのは間違いない。（福井新聞，H27.11.28）
  - 国土交通省は、高速道路と沿線の民間施設を直結するインターチェンジ（IC）を民間の負担で整備する制度を2017年度に創設する。（「民間提案で高速道に施設直結IC、国交省が制度化へ」日経コンストラクション，2017. 3. 13）

12. 道路整備

- 道路整備効果に関しては、「伊良部大橋開通　島の未来切り開く礎に。」（琉球新報，H27.1.30）、「常磐道、このインフラ完成が再生に向けて弾みとなり」（河北新報，H27.2.28）、「災害時、道路や鉄路は生命線になる、東日本大震災から6年ー岩手　交通網再生で沿岸部に光を。」（河北新報，H29.3.10）といったように、特に地元地方紙を中心に肯定的な論調。
- 雑誌では、道路整備に関して、「09年に公表された外環道の大泉～東名間の事業費は1兆2820億円だったが、16年5月、約1兆5975億円に膨らむ。」（週刊東洋経済，2017.2.11）」といったように、費用が膨らむなどの批判もあるが、「圏央道は、すでに埼玉県内の区間が全線開通し、利便性がさらに向上している。」（週刊東洋経済，2017.2.11）といったように、整備効果が取り上げられることも。
  - 伊良部大橋開通　島の未来切り開く礎に。（琉球新報，H27.1.30）
  - 常磐道あす全通、このインフラ完成が再生に向けて弾みとなり、人々の背中を押してくれることを期待せずにはいられない。（河北新報，H27.2.28）
  - 災害時、道路や鉄路は生命線になる、東日本大震災から6年ー岩手　交通網再生で沿岸部に光を。（河北新報，H29.3.10）
  - 09年に公表された外環道の大泉～東名間の事業費は1兆2820億円だったが、16年5月、約1兆5975億円に膨らむ。（週刊東洋経済，2017.2.11）
  - スーパー・メガリージョン（超巨大都市圏）の窓口となると位置付けられたさいたま市の「大宮」に注目。大宮は、東北・上越など新幹線6路線が乗り入れ、圏央道は、すでに埼玉県内の区間が全線開通し、利便性がさらに向上している。（週刊東洋経済，2017.2.11）

13. 新幹線

- 新幹線に関して、新聞社説、雑誌記事とも肯定、否定論調分かれるが、「北陸新幹線、東京一極集中の是正と地方再生のシンボルと位置付け、後発ゆえの戦略を練ってほしい。」（東京新聞，H27.3.12）といった肯定記事は少なく、「北陸新幹線延伸　熟慮を欠く決定に疑問が残る。」（読売新聞，H28.12.20）、「北陸新幹線の延伸ルート決定突っ込んだ議論はなく、疑問がぬぐえない。」（朝日新聞，H29.3.19）といった否定的論調が目立つ。
- この傾向は、雑誌も「北陸新幹線開通は、逆に流出に拍車をかける可能性もあるとの懸念も。」（中央公論，2015年8月号）、「本来重視すべきは、ムダな税金を使わない合理的な計画と、消費者の利便性」（週刊東洋経済，2015.9.19）といった批判的記事が目立つ。
- リニア新幹線に関しては、「リニア新幹線　公費の投入は話が違う、「もう後戻りできない」となる前に、徹底論議が求められる。」（毎日新聞，H28.7.25）、「リニア中央新幹線「国の関与が目立つようになってきた」ことが懸念される。」（週刊東洋経済，2016.7.30）、「リニア中央新幹線、莫大なお金の一部がローカル線の方に回るようになれば、JR北海道の赤字問題などはすぐに解決する。」（SPA！，2016.10.11・18合併号）といったように、新聞、雑誌とも批判的記事が目立つ。
  - 北陸新幹線、東京一極集中の是正と地方再生のシンボルと位置付け、後発ゆえの戦略を練ってほしい。（東京新聞，H27.3.12）
  - 今年３月の北陸新幹線金沢開業や昨夏の舞鶴若狭自動車道の全線開通といった高速交通インフラの整備が、福井県の観光に大きく貢献しているのは間違いない。（福井新聞，H27.11.28）
  - リニア新幹線　公費の投入は話が違う、「もう後戻りできない」となる前に、徹底論議が求められる。（毎日新聞，H28.7.25）
  - 北陸新幹線延伸　熟慮を欠く決定に疑問が残る。（読売新聞，H28.12.20）
  - 福井県敦賀市と大阪市を結ぶ北陸新幹線の延伸ルート決定突っ込んだ議論はなく、疑問がぬぐえない。（朝日新聞，H29.3.19）
  - 北陸新幹線開通は、北陸の夢が現実となった瞬間」だが、ヒト・モノ・カネが首都圏などに流出するストロー効果も考えられる。インバウンドを見込んだはずが、逆に流出に拍車をかける可能性もあるとの懸念も。（中央公論，2015年8月号）
  - 敦賀ー新大阪間の未定ルートに、あらたに「小浜市を経由して京都駅に乗り入れる」が浮上。しかし本来重視すべきは「本来重視すべきは、ムダな税金を使わない合理的な計画と、消費者の利便性」（「得をするのは誰か？北陸新幹線に新案浮上」 週刊東洋経済，2015.9.19）
  - リニア中央新幹線の全線開業の８年前倒しは、経済対策の一つとして位置づけるのも無理はないが、「国の関与が目立つようになってきた」ことが懸念される。（「総工事費9兆円、全線“前倒し”開通も　ゼネコン熱視線！リニア新幹線工事が始動」週刊東洋経済，2016.7.30）
  - リニア中央新幹線への融資は3兆円。莫大なお金の一部がローカル線の方に回るようになれば、JR北海道の赤字問題などはすぐに解決する。（SPA！，2016.10.11・18合併号）

14. 河川施設

- 河川整備、河川施設に関する批判記事はほとんどなく、文藝春秋の田中康夫記事は例外。
  - 日本の堤防は土と砂だけの土堤であることから、平時から内部は液状化現象を起こしがち。鋼矢板を縦に二枚打ち込む強化策が有効だが、国交省はこれに難色。（「【平成13年】脱ダム宣言　巨額公共事業で地元は潤わない　作家　田中康夫」文藝春秋，2016年1月号）

〔新聞社説・雑誌記事〕（H27.1～H29.3）論調マップ⑥

［凡例］ ：全国紙 ：地方紙 ：雑誌

15. 豊洲市場

- 豊洲問題での社説や雑誌記事は多いが、公共事業論、社会資本（インフラ）整備のあり方といった視点からのものではなく、都政の問題を論ずるものがほとんど。

- 豊洲市場問題　都政改革へ徹底解明を。（朝日新聞，H28.10.1）

16. 熊本地震とインフラ

- 熊本地震に際し、「道路、鉄道、電気などインフラ復旧を進めたい。」（産経新聞，H28.4.16）、「道路や鉄道などのインフラの早期復旧が不可欠である。」（産経新聞，H28.4.20）、「インフラの回復は被災した人が日常生活を取り戻すための欠かせない条件だ。」（日本経済新聞，H28.4.27）のように、インフラの役割、インフラ復旧の必要性を主張する社説多数。
- 熊本地震によるインフラ被害に言及する「電力や水道などのインフラが機能不全に陥っている。」（サンデー毎日，2016.4.29）、「インフラが復旧する見込みは立っていない。」（月刊潮，2016年6月号）などの記事も。

- 住民の安全確保を最優先に避難生活の支援や医療の充実、道路、鉄道、電気などインフラ復旧を進めたい。（産経新聞，H28.4.16）
- 被災者のために　命救う物流網の復旧急げ、まず、道路や鉄道などのインフラの早期復旧が不可欠である。商品供給網の回復も急ぎたい。（産経新聞，H28.4.20）
- 熊本補正予算案、被災者の生活再建支援策、道路や橋といったインフラ復旧事業などが柱に、気球度の高い事業を有線して実施するため、全国の自治体から職員の応援を仰ぐことも必要。（読売新聞，H28.4.27）
- 熊本地震、企業は工場などの耐震補強を急ぐとともに、「事業継続計画」の策定を進めるべき。流通や物流、インフラの回復は被災した人が日常生活を取り戻すための欠かせない条件だ。（日本経済新聞，H28.4.27）
- 政府、熊本地震を「非常災害」に指定、これにより熊本県などが管理する道路や橋、トンネルなどのインフラ復旧を国が代行できる。（産経新聞，H28.5.11）
- 熊本地震1か月、熊本県の有識者会議は今週、復興への緊急提言を公表した。インフラの早期復旧や災害拠点の強化が盛り込まれている。優先度の高い事業を効率的に進めたい。（読売新聞，H28.5.14）
- 熊本地震1カ月　住まいの再建が急務だ、国はくまもと復旧・復興有識者会議の緊急提言、巨額なインフラ整備は負担率がわずかでも地元にとって大きな負担となるだけに、国は十分に地元の要望に耳を傾けてほしい。（毎日新聞，H28.5.14）
- 傷んだインフラをすべて元通りに復旧しようとすれば、財源が追いつかない恐れがある。メリハリをつけた復興計画が要る。（日本経済新聞，H28.7.15）

- 震度6弱を観測した県内や九州各地でも、土砂崩れが起きるなどして道路や鉄道が寸断され、電力や水道などのインフラが機能不全に陥っている。（「熊本地震の衝撃」サンデー毎日，2016.4.29）
- 地震発生から丸4日が過ぎた4月18日現在、県庁所在地である熊本市でもインフラが復旧する見込みは立っていない。（月刊潮，2016年6月号）

17. 東京五輪施設（国立競技場）、東京五輪向け施設整備

- 新国立競技場そのものに関しては批判的社説はあるが、社会資本（インフラ）整備との関係で論じられるも、いわんや社会資本（インフラ）整備批判と結びつくものはない。

- 新国立競技場　公共事業として失格　現行の計画は白紙に戻し、一からやり直すしかない。（朝日新聞，H27.7.2）
- 新国立競技場　説明責任、知事の番だ。（朝日新聞，H27.12.6）

18. ゾーニング、コンパクトシティ

- ゾーニング、コンパクトシティに論及する社説浮上。
- 雑誌でも、「道路を挟んで天国と地獄？全国で進むゾーニングの行方」週刊ダイヤモンド，2016.8.13・20合併号）というように、問題点を指摘する記事も。

- 国土利用計画、今回の計画では、都市機能を集約するコンパクトシティ一化を明確に打ち出し、中心市街地に住居を誘導していく方針も示した。住民に未来像を提示し、議論を積み重ねることが大切。（京都新聞，H27.10.12）

- 町を将来的に理想の姿に誘導するため、商業エリアや住宅エリアなど、地域を用途別に区画していく手法であるゾーニングは、地域を「天国と地獄」に分けることにもなる。（「道路を挟んで天国と地獄？全国で進むゾーニングの行方」週刊ダイヤモンド，2016.8.13・20合併号）

20. 社会資本整備（外国の動向）

- 外国の社会資本整備動向を取り上げ、日本のあり方を論ずる社説、雑誌記事はない。「スウェーデンでは、これまでは自治体が主導してきた自転車インフラ整備などの施策を国のレベルの事案に引き上げていく。」（「スウェーデン　自転車利用の促進案が国会で可決」 エコノミスト，2015.3.31）は例外。

- スウェーデンでは、これまでは自治体が主導してきた自転車インフラ整備などの施策を国のレベルの事案に引き上げていく。（「スウェーデン　自転車利用の促進案が国会で可決」 エコノミスト，2015.3.31）

22. ゼネコン

- ゼネコンについての記事は、経済誌でときどき取り上げられているが、社会資本整備、公共事業論と結びついて取り上げられる例はほとんどない。

- “重層下請け構造”の下層にいけばいくほど、ピンハネされて手取り額が少なくなっていくという構造の改革を進めなければ、ゼネコン業界に未来はない。（週刊ダイヤモンド，2016.12.3）

23. 社会資本整備、インフラ事故

- 山手線事故、JR博多駅陥没事故などが取り上げられるが、社会資本整備（公共）事業のあり方論としては、「徹底的な事故原因の究明と再発防止対策を急ぎたい。」（西日本新聞，H28.11.9）といった程度。

- 山手線支柱倒壊、利便性より安全優先で。（毎日新聞，H27.4.16）
- 博多駅前大陥没、二次被害の防止に全力を挙げるとともに、徹底的な事故原因の究明と再発防止対策を急ぎたい。（西日本新聞，H28.11.9）

- JR博多駅前で起きた陥没事故などを受け、国交省は、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術部会に小委員会を立ち上げ、地下工事の安全性を高める技術を確立する検討を行う。（日経コンストラクション，2016.12.26）

25. 社会資本整備、公共事業、インフラその他

- インフラ輸出については、「鉄道インフラの輸出は、外交や金融を含めて日本の総合力が問われるテーマ。」（日本経済新聞，H27.3.12）、「日本メコン会議　良質なインフラ整備を進めよ。」（読売新聞，H27.7.5）、「インフラ輸出を例に考えてみたい。グローバル化の大波に乗り成長を。」（日本経済新聞，H28.1.3）のような社説も。
- 雑誌では、TPPとの係わり、トランプ大統領に対する「米国内で数十万人規模に上る雇用創出を主軸とした「経済協力プラン」」（SPA！，2017.2.14・21合併号）などが取り上げられている。

- 鉄道インフラの輸出は、外交や金融を含めて日本の総合力が問われるテーマ。（日本経済新聞，H27.3.12）
- 世界経済をけん引するアジアがさらに成長するには、民間資金を取り込んだインフラ整備が必要。（日本経済新聞，H27.5.4）
- 日本メコン会議　良質なインフラ整備を進めよ。（読売新聞，H27.7.5）
- 新興国の持続的な成長には、質の高いインフラ（社会基盤）の整備が不可欠、政府は、積極的に支援し、日本企業の受注にもつなげるべき。（読売新聞，H27.11.30）
- インフラ輸出を例に考えてみたい。鉄道や道路、発電所などの整備は新興国の成長に不可欠だ。膨大な需要をめぐる争奪戦が、国家を巻き込み世界で熱を帯びる。グローバル化の大波に乗り成長を。（日本経済新聞，H28.1.3）
- 訪日客6000万人　質高い受け入れ策考えよ、観光振興の名目で公共事業のばらまきが許されないのは当然だ。（産経新聞，H28.4.1）

- 日本は、6億9000万円以上の公共事業について、海外企業の入札を認めているが、これまで海外企業が落札したケースはわずか。（「完全解説　TPPで暮らしと企業はこう変わる」 FRIDAY，2015.10.23）
- あらゆる交通網が準天頂衛星に密に繋がり、依存度を深めることは、そのシステムがサイバー攻撃を受けた場合、被害はそれだけ大きくなる。仮に、この運行管理システムがハッキングされ、時刻が1時間でもずらされてしまったら、都市インフラはダウンし、大惨事になるだろう。（「サイバー攻撃が交通網を襲う」文藝春秋，2016年7月号）
- 日米首脳会談にむけて、米国内で数十万人規模に上る雇用創出を主軸とした「経済協力プラン」が報道されたが、それが事実なら許しがたい。（「『米インフラに日本の年金投資』報道。これが本当なら開いた口が塞がらない！」SPA！，2017.2.14・21合併号）

〔新聞社説・雑誌記事〕（H27.1～H29.3）論調マップ⑦

［凡例］ ：全国紙 ：地方紙 ：雑誌

19. 社会資本整備、公共事業批判、悪論

- 新聞では、社会資本整備、公共事業に関しては、予算、財政政策に関し社説が掲げられるとき、「財政健全化計画、自民党の公共事業を削減させないための案はご都合主義、歳出の絞り込みが必要。」（東京新聞，H27.3.14）、「16年度予算案、公共事業費は、第2次安倍晋三政権が発足してから4年連続で増加した。」（毎日新聞，H27.12.25）、「28年度予算案、公共事業もさらに切り込む余地はなかったのか。」（産経新聞，H27.12.25）、「安倍政権になって、国土強靱化の名の下に過剰な公共事業が息を吹き返した面は否めない。」（読売新聞，H28.3.11）、「政府の経済対策、規模優先で旧来型の公共事業が目立つ。ばらまきに終わる恐れがある。」（毎日新聞，H28.7.15）のように、批判的に取り上げられることが多い。
- バラマキといった言葉も使われるが、公共事業をメインテーマとし、批判する社説はほとんどなくなっている。
- 予算が財政政策ついて触れるとき、「リニア新幹線　公費の投入は話が違う、「もう後戻りできない」となる前に、徹底論議が求められる。」（毎日新聞，H28.7.25）、「大型経済対策　問われるのは規模より中身、リニア中央新幹線の前倒しの経済効果は疑問、建設国債増発が無駄な公共事業につながる。」（読売新聞，H28.8.3）、「概算要求、6兆円強にも上る公共事業費を要求した国土交通省をはじめ、財政規律の緩みを指摘せざるを得ない。」（高知新聞，H28.9.1）、「2017年度予算案、防衛費、公共事業費は5年連続の増加となった。支出抑制の努力が乏しい。」（中国新聞，H28.12.23）のように、定番として軍事費、防衛費と公共事業が取り上げられるといったパターン。
- 具体公共事業批判は、鞆の浦（広島）、北陸新幹線、リニア新幹線程度。
- 雑誌では、「五輪向け整備、軒並み混乱のワケ」（日経ビジネス，2015.7.20）、「国交省と違って、文科省は大型公共事業の発注などしたことがない。」（「新国立競技場 やり直し の元凶は誰だ！」 サンデー毎日，2015.8.9）、「長崎県では今、ダムや高速道路、新幹線といった巨大工事計画が目白押し。」（選択，2016年2月号）、「ともすれば、『復興＝インフラ整備』とばかりに公共事業への過大な投資に陥りがちになる。」（サンデー毎日，2016.5.22）、「国土強靱化」を旗印にした公共事業バラマキ」（「工事費高騰、復興事業で焼け太り!?」SPA！，2016.10.11・18合併号）、「『本予算』『1次補正』『2次補正』となるに従って、優先順位が低くて筋が悪い事業が増えていく。」（SPA！，2016.10.11・18合併号）というような批判記事があるが、基本的に媒体が限られるのと散発的。
- 公共事業批判論は明らかに弱まっている。新国立競技場、復興予算、予算等を契機に時々浮上するパターン。

- 北海道関連予算、北海道新幹線予算計上は歓迎すべき、公共事業を増やし、予算をばらまくだけでは、景気への一時的なカンフル剤にすぎず、本当の豊かさに結びつかないことは過去の例からも明らかだ。（北海道新聞，H27.1.16）
- 万里の長城にも例えられた巨大防潮堤への過信は、それを上回る大津波への油断を生んだ。とすれば、再びの巨大防潮堤建設と減災思想に、整合性は見いだし難い。（河北新報，H27.3.11）
- 財政健全化計画、自民党の公共事業を削減させないための案はご都合主義、歳出の絞り込みが必要。（東京新聞，H27.3.14）
- 2016年度予算、成長戦略に沿った政策という大義名分で、旧来型の公共事業や補助金が特別枠に紛れ込む可能性はある。その中身は厳しく精査する必要がある。（日本経済新聞，H27.7.27）
- 概算要求には、国交省の「道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保」など、ばらまきになりかねない事業がまぎれこんでいる。（毎日新聞，H27.9.1）
- 沖縄は、製造業が育っておらず、基地、公共事業、観光に頼る「3K経済」の構造が続いてきた。沖縄振興予算、自立的な発展を目指す方向に振り向け有効かつ適正に執行することが大切。（読売新聞，H27.12.23）
- 16年度予算案、公共事業費は、第2次安倍晋三政権が発足してから4年連続で増加した。（毎日新聞，H27.12.25）
- 28年度予算案　大胆な歳出改革進めよ　補正による「抜け道」許すな、公共事業もさらに切り込む余地はなかったのか。（産経新聞，H27.12.25）
- 公共事業が拡大するなど、古い自民党を取り戻した安倍政権らしい予算、痛み伴う歳出切り込みがなされておらず、財政健全化は手付かず。（東京新聞，H27.12.25）
- 鞆の浦（広島）、橋を架ける計画を県が完全撤回、景観保護を前面に掲げた住民運動が「動き出したら止まらない」と言われる公共事業を頓挫に追い込んだ。（朝日新聞，H28.2.18）
- 安倍政権になって、国土強靱化の名の下に過剰な公共事業が息を吹き返した面は否めない。（読売新聞，H28.3.11）
- 復興予算、この5年間の公共インフラの復旧や住宅再建は、資材高騰や用地取得の難航、人手不足などもあり多くの時間と巨額予算を当て込んだ無駄は到底許されない。（産経新聞，H28.3.12）
- 訪日客6000万人　質高い受け入れ策考えよ、観光振興の名目で公共事業のばらまきが許されないのは当然だ。（産経新聞，H28.4.1）
- 各党の公約を見ると、気になる部分がある。自民党は国土強靱化を前面に打ち出している。対策の柱に従来のハード重視の考え方が色濃く残る。（朝日新聞，H28.6.30）
- 今回の経済対策でとりわけ疑問を禁じ得ないのは、官民あげての土木・建設事業でおカネを流し込もうとしている点、縮小に努めてきた歩みを逆光させようというのか。（朝日新聞，H28.7.13）
- 政府の経済対策、規模優先で旧来型の公共事業が目立つ。ばらまきに終わる恐れがある。（毎日新聞，H28.7.15）

- 経済対策、1億総活躍社会の関連施策やインフラ整備を盛り込むというが、中身より、規模ばかりが水ぶくれしているのではないか。（産経新聞，H28.7.24）
- 経済対策20兆円、大規模な事業は一時的に景気の下支えにつながるかもしれない。だが、政権が目指すデフレ脱却や民間投資の後押しに、どの程度効果があるかは未知数だ。（新潟日報，H28.7.25）
- リニア新幹線　公費の投入は話が違う、「もう後戻りできない」となる前に、徹底論議が求められる。（毎日新聞，H28.7.25）
- 国の財政、財政規律が軽んじられる背景には、与党の歳出拡大圧力がある。参院選勝利の余勢を駆って自民党から公共事業などの増額要望が噴出した。ゆるんだままでは困る。（毎日新聞，H28.8.3）
- 経済対策、疑問符がつくものも少なくない、補正を通じた財投資金で事業を加速させることに危うさを禁じ得ない。（朝日新聞，H28.8.3）
- 大型経済対策　問われるのは規模より中身、リニア中央新幹線の前倒しの経済効果は疑問、建設国債増発が無駄な公共事業につながる。（読売新聞，H28.8.3）
- 経済対策　『空ぶかし』にならないか、財政健全化の視点を見失ってはならない。（産経新聞，H28.8.3）
- 経済対策　見掛け倒しの水膨れ型、低所得者に一万五千円の現金を配るなど安易なバラマキや旧来型の公共事業を続ける余裕はない。見掛けだけの対策に期待はできない。（東京新聞，H28.8.3）
- GDP伸び鈍化、財政出動と金融緩和頼みの政策運営は限界を迎えている。政府は今月、事業規模28兆円の大型経済対策を決めた。「アベノミクスの加速」と称して財政・金融政策のアクセルを踏んでも持続的成長にはつながらない。（毎日新聞，H28.8.16）
- 第2次補正予算、費用対効果の乏しい従来型の公共事業が紛れ込む懸念はある。（日本経済新聞，H28.8.16）
- これまでの沖縄振興計画、福祉や教育に充てるよりも、9割が補助される1億円の公共事業に向かいがちだった。21世紀ビジョンは沖縄県が初めて自ら策定した計画だ。優しい社会を沖縄県の新たなインフラに。（琉球新報，H28.8.17）
- 補正予算案、公共事業関連予算がバラマキ型の施策に使われる懸念も拭えない。（読売新聞，H28.8.25）
- 予算概算要求、国交省、公共事業費16%増の6兆円強を要求など、目いっぱい要求の省庁が多く、財政健全化への道は遠い。（朝日新聞，H28.8.31）
- 2017年予算概算要求、土木・建設や農地改良といった公共事業が、大幅な増額要求、政治的な思惑から非効率な公共事業を求めることがあってはならない。（読売新聞，H28.9.1）
- 概算要求、6兆円強にも上る公共事業費を要求した国土交通省をはじめ、財政規律の緩みを指摘せざるを得ない。（高知新聞，H28.9.1）
- 2017年度予算の概算要求、公共事業を抱える省庁が要求を大幅に増、水膨れした歳出にメスを入れることが必要。（毎日新聞，H28.9.2）

- 概算要求101兆円、無駄な公共事業を生むとして減額続きだった財投を増やし、中身もJR東海のリニア中央新幹線大阪延伸前倒しに三兆円を充てる。財政規律のタガ外れる。（東京新聞，H28.9.3）
- 概算要求、目立つのは公共事業の伸び、国交省は16%増、旧来型のバラマキ復活との印象さえ受ける。（京都新聞，H28.9.3）
- 概算要求100兆円超、大型開発など公共事業費と軍事費が大きく増、大型開発と軍拡の予算許せぬ。（赤旗新聞，H28.9.4）
- 概算要求100兆円を越す、それ自体が財政規律の緩みを象徴、国交省16%増で6兆円強、規律のたがを締め直す必要がある。（中国新聞，H28.9.4）
- 第2次補正予算、金額ベースで中心を占めるのはやはり公共事業だ。訪日観光客誘致や農林水産物の輸出促進と関連づけ、道路や空港、港湾などインフラ整備がずらりと並ぶ。借金を重ねたうえ、旧態依然の「ばらまき」と公共工事の2本立てで景気を立て直せるのか。（京都新聞，H28.10.13）
- 北陸新幹線延伸　熟慮を欠く決定に疑問が残る。（読売新聞，H28.12.20）
- 2017年度予算、上積みする余地や効果のない公共事業費が増大、改革が手つかずのままの財政はいずれ行き詰まる。（毎日新聞，H28.12.23）
- 2017年度予算案、公共事業は5年連続増の膨張ぶり、厳しい財政状況への危機感を持つことが必要。（上毛新聞，H28.12.23）
- 新年度予算案、防衛費と公共事業費は増え政権の姿勢を鮮明にした。無駄遣いや非効率な事業の経費が紛れ込んでいないかを精査し、併せて財政再建へ国会論議を深めてもらいたい。（京都新聞，H28.12.23）
- 2017年度予算案、社会保障費を除けば支出抑制の努力は乏しい。防衛費、公共事業費は5年連続の増加となった。支出抑制の努力が乏しい。（中国新聞，H28.12.23）
- 17年度予算案、社会保障と税の一体改革が必要、公共事業費もいま一度検証を。（高知新聞，H28.12.23）
- 2017年度予算案、公共事業関係費も5年連続増額で、5兆9763億円となった。「経済再生」の大号令の下で、財政規律が緩んでいないか留意すべきだ。（熊本日日新聞，H28.12.23）
- 2017年度予算案、防衛費、公共事業費などの抑制、精査が必要。財政健全化に向けた改革に真正面から向き合おうとせず、将来につけを回し続ける政府の危機感の欠如を強く危惧する。（愛媛新聞，H28.12.24）
- GDPかさ上げ　数字より実体が大事だ。公共事業で道路を掘って埋めても、環境汚染や公害をまき散らす開発でも、GDPはプラスに加算されるのである。（東京新聞，H29.1.13）
- 北陸新幹線の延伸ルート決定　建設費がかさむことが確実な京都―新大阪間にそもそも新たな新幹線が必要なのか。突っ込んだ議論はなく、疑問がぬぐえない。（朝日新聞，H29.3.19）

- 新国立競技場や鉄道新線構想から透けるのは、五輪という世界的イベントをにらんだ「ご祝儀プロジェクト」の乱立。事業採算性を見込めないハコモノの建設が進めば、五輪後に「負の遺産」がそこかしこに横たわるという事態に陥りかねない。（「五輪向け整備、軒並み混乱のワケ」日経ビジネス，2015.7.20）
- 国交省と違って、文科省は大型公共事業の発注などしたことがない。ザハ案の採用を決めて3年が経過するが、文科省の無能ぶりは目に余る。（「新国立競技場　やり直し　の元凶は誰だ！」　サンデー毎日，2015.8.9）
- 長崎県では今、ダムや高速道路、新幹線といった巨大工事計画が目白押し。今後も知事やOB、建設業界と手を組み、土建行政を続ける可能性は高い。（選択，2016年2月号）
- 復興は、「復興推進計画」「復興整備計画」「復興交付金事業計画」によって進められた結果、省庁側が用意したメニューにあてはまらないものは弾かれた。そのため、従来の公共事業の型にはまった積み上げ方式で23兆円のタガも外れた。（世界，2016年3月号）
- ともすれば、『復興＝インフラ整備』とばかりに公共事業への過大な投資に陥りがちになる。お金の使い道を制約しないほうが、自治体の経済力をより強化するような方向で町づくりができるのではないか。（「余震の日々　熊本大地震　復興予算はこう使え！『東日本大震災』の教訓」サンデー毎日，2016.5.22）
- 三重県の「日本土建（田村家）」は中央では大物厚労族議員、地元では県連会長、「向かうところ敵なし」に近い強固な地盤。（「土着権力の研究【第65回】三重県　日本土建（田村家）」選択，2016年9月号）
- 「国土強靱化」を旗印にした公共事業バラマキは、東京五輪関連事業やリニア中央新幹線整備などとも相まって、全国各地で資材不足や人手不足による工事費高騰や入札不調が起き、工事費高騰などによって被災地から悲鳴が上がっている。（「工事費高騰、復興事業で焼け太り!?」SPA！，2016.10.11・18合併号）
- 『本予算』『1次補正』『2次補正』となるに従って、優先順位が低くて筋が悪い事業が増えていく。（元経済官僚古賀茂明氏）（「工事費が高騰している時期の公共事業バラマキは、税金のムダ！」SPA！，2016.10.11・18合併号）
- 09年に公表された外環道の大泉～東名間の事業費は1兆2820億円だったが、16年5月、約1兆5975億円に膨らむ。（週刊東洋経済，2017.2.11）

〔新聞社説・雑誌記事〕（H27.1～H29.3）論調マップ⑧

［凡例］ ：全国紙 ：地方紙 ：雑誌

21. 予算と公共事業

- 予算に関する社説で、公共事業が取り上げられることが多いのは前述の通り。地方紙には、自地域の公共事業は評価、全体としては批判する例も（「北海道関連予算、北海道新幹線予算計上は歓迎すべき、ただ、公共事業を増やし、予算をばらまくだけでは、景気への一時的なカンフル剤にすぎず、本当の豊かさに結びつかないことは過去の例からも明らかだ。」（北海道新聞，H27.1.16））。「概算要求には、国交省の「道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保」など、ばらまきになりかねない事業がまぎれこんでいる。」（毎日新聞，H27.9.1）、「28年度予算案　公共事業もさらに切り込む余地はなかったのか」（産経新聞，H27.12.25）、「公共事業が拡大するなど、古い自民党を取り戻した安倍政権らしい予算、痛み伴う歳出切り込みがなされておらず、財政健全化は手付かず。」（東京新聞，H27.12.25）、「今回の経済対策でとりわけ疑問を禁じ得ないのは、官民あげての土木・建設事業でおカネを流し込もうとしている点、縮小に努めてきた歩みを逆行させようというのか。」（朝日新聞，H28.7.13）、「概算要求、6兆円強にも上る公共事業費を要求した国土交通省をはじめ、財政規律の緩みを指摘せざるを得ない。」（高知新聞，H28.9.1）といった批判社説が多く見られる。一方で、「財政健全化計画、老朽化した社会インフラの更新や、巨大地震に備えた防災・減災など、優先度の高い公共投資もある。」（読売新聞，H27.5.16）、「2016年度予算成立、政府は公共事業を含めて円滑な執行に全力を挙げ、当面の景気を下支えすべき。」（日本経済新聞，H28.3.30）、「2017年度予算、「働き方改革」重点事業などは理解できる、公共事業費横ばい、防災・減災に焦点を当てたのは妥当。」（読売新聞，H28.12.23）のような公共事業を肯定する記事も。
- 雑誌でも予算に関する論及で公共事業に触れることもある（SPA！の記事に代表されるような批判的）。

- 補正予算、公共事業は災害復旧と緊急防災に絞ったが、補正を「抜け道」としない改革を急がねばならない。（朝日新聞，H27.1.10）
- 北海道関連予算、北海道新幹線予算計上は歓迎すべき、計画の円滑な進展に全力を挙げてほしい。ただ、公共事業を増やし、予算をばらまくだけでは、景気への一時的なカンフル剤にすぎず、本当の豊かさに結びつかないことは過去の例からも明らかだ。（北海道新聞，H27.1.16）
- 財政健全化計画、自民党の公共事業を削減させないための案はご都合主義、歳出の絞り込みが必要。（東京新聞，H27.3.14）
- 財政健全化計画、老朽化した社会インフラの更新や、巨大地震に備えた防災・減災など、優先度の高い公共投資もある。（読売新聞，H27.5.16）
- 財政健全化へ危機感がなさ過ぎる。歳出削減に向け、社会保障の制度改革、公共事業は維持と更新に集中することなどが必要。（朝日新聞，H27.6.14）
- 2016年度予算、成長戦略に沿った政策という大義名分で、旧来型の公共事業や補助金が特別枠に紛れ込む可能性はある。不要不急の事業を思い切って削り込み、歳出全体をスリムにすべき。（日本経済新聞，H27.7.27）
- 概算要求には、国交省の「道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保」など、ばらまきになりかねない事業がまぎれこんでいる。（毎日新聞，H27.9.1）
- 沖縄は、製造業が育っておらず、基地、公共事業、観光に頼る「3K経済」の構造が続いてきた。自立的な発展を目指す方向にに振り向け有効かつ適正に執行することが大切。（読売新聞，H27.12.23）
- 16年度予算案、公共事業費は、第2次安倍晋三政権が発足してから4年連続で増加した。与党の要望に応えた形だ。（毎日新聞，H27.12.25）
- 16年度予算、財政状況好転は評価するが、歳入・歳出改革の徹底が必要。公共事業費、インフラの補修・更新に手厚く配分したのは適切。（読売新聞，H27.12.25）
- 28年度予算案　大胆な歳出改革進めよ　補正による「抜け道」許すな、公共事業もさらに切り込む余地はなかったのか、補正予算での財政規律のゆるみは問題。（産経新聞，H27.12.25）
- 公共事業が拡大するなど、古い自民党を取り戻した安倍政権らしい予算、痛み伴う歳出切り込みがなされておらず、財政健全化は手付かず。（東京新聞，H27.12.25）
- 2016年度予算成立、政府は公共事業を含めて円滑な執行に全力を挙げ、当面の景気を下支えすべき。（日本経済新聞，H28.3.30）
- 安倍政権の予算でいえるのは、防衛費や公共事業費は四年連続で拡大させてきた一方、弱者への配分が極めて不十分なことだ。（東京新聞，H28.3.30）
- 28年度予算前倒し執行、持続的な成長に資する方策に知恵を絞ることが必要。公共事業、ここ数年は建設現場の人手不足や資材の高騰が続いており、思惑通りに事業が進まない可能性がある。（産経新聞，H28.4.7）
- 今回の経済対策でとりわけ疑問を禁じ得ないのは、官民あげての土木・建設事業でおカネを流し込もうとしている点、縮小に努めてきた歩みを逆行させようというのか。（朝日新聞，H28.7.13）
- 政府の経済対策、規模優先で旧来型の公共事業が目立つ。ばらまきに終わる恐れがある。（毎日新聞，H28.7.15）
- 経済対策、1億総活躍社会の関連施策やインフラ整備を盛り込むというが、中身より、規模ばかりが水ぶくれしているのではないか。規模よりも中身の吟味を、公共事業を新たな成長基盤とする戦略は、無駄な事業になりかねない。（産経新聞，H28.7.24）
- 経済対策20兆円、2017年度以降の事業も盛り込んだ上、財政投融資を大幅に増やした。公共事業が柱となる。だが、政権が目指すデフレ脱却や民間投資の後押しに、どの程度効果があるかは未知数だ。（新潟日報，H28.7.25）
- 国の財政、財政規律が軽んじられる背景には、与党の歳出拡大圧力がある。参院選勝利の余勢を駆って自民党から公共事業などの増額要望が噴出した。ゆるんだままでは困る。（毎日新聞，H28.8.3）
- 経済対策、疑問符がつくものも少なくない、補正を通じた財投資金で事業を加速させることに危うさを禁じ得ない。（朝日新聞，H28.8.3）
- 大型経済対策　問われるのは規模より中身、リニア中央新幹線の前倒しの経済効果は疑問、建設国債増発が無駄な公共事業につながることも心配。（読売新聞，H28.8.3）
- 経済対策　『空ぶかし』にならないか、財政健全化の視点を見失ってはならない。（産経新聞，H28.8.3）
- 経済対策　見掛け倒しの水膨れ型、低所得者に一万五千円の現金を配るなど安易なバラマキや旧来型の公共事業を続ける余裕はない。（東京新聞，H28.8.3）
- 政府は今月、事業規模28兆円の大型経済対策を決めた。公共事業が中心だ。財政・金融政策のアクセルを踏んでも持続的成長にはつながらない。成長分野に資金を呼び込むような規制緩和など企業が投資しやすい環境整備に徹すべき。（毎日新聞，H28.8.16）
- 第2次補正予算、費用対効果の乏しい従来型の公共事業が紛れ込む懸念はある。（日本経済新聞，H28.8.16）
- これまでの沖縄振興計画、福祉や教育に充てるよりも、9割が補助される1億円の公共事業に向かいがちだった。優しい社会を沖縄県の新たなインフラに。（琉球新報，H28.8.17）
- 補正予算案、公共事業関連予算がバラマキ型の施策に使われる懸念も拭えない、経済再生へ事業を吟味したい。（読売新聞，H28.8.25）
- 予算概算要求、国交省、公共事業費16％増の6兆円強を要求など、目いっぱい要求の省庁が多く、財政健全化への道は遠い。（朝日新聞，H28.8.31）
- 2017年予算概算要求、土木・建設や農地改良といった公共事業が、大幅な増額要求、政治的な思惑から非効率な公共事業を求めることがあってはならない。（読売新聞，H28.9.1）
- 概算要求、6兆円強にも上る公共事業費を要求した国土交通省をはじめ、財政規律の緩みを指摘せざるを得ない。（高知新聞，H28.9.1）
- 2017年度予算の概算要求、公共事業を抱える省庁が要求を大幅に増、水膨れした歳出にメスを入れることが必要。（毎日新聞，H28.9.2）
- 概算要求101兆円、無駄な公共事業を生むとして減額続きだった財投を増やし、中身もJR東海のリニア中央新幹線大阪延伸前倒しに三兆円を充てる。財政規律のタガ外れる。（東京新聞，H28.9.3）
- 概算要求、目立つのは公共事業の伸び、国交省は16％増、旧来型のバラマキ復活との印象さえ受ける。（京都新聞，H28.9.3）
- 概算要求100兆円超、大型開発など公共事業費と軍事費が大きく増、大型開発と軍拡の予算許せぬ。（赤旗新聞，H28.9.4）
- 概算要求100兆円を越す、それ自体が財政規律の緩みを象徴、国交省16％増で6兆円強、規律のたがを締め直す必要がある。（中国新聞，H28.9.4）
- 第2次補正予算、金額ベースで中心を占めるのはやはり公共事業だ。借金を重ねたうえ、旧態依然の「ばらまき」と公共工事の2本立てで景気を立て直せるのか。（京都新聞，H28.10.13）
- 2017年度予算、上積みする余地や効果のない公共事業費が増大。（毎日新聞，H28.12.23）
- 2017年度予算、「働き方改革」重点事業などは理解できる、公共事業費横ばい、防災・減災に焦点を当てたのは妥当。（読売新聞，H28.12.23）
- 2017年度予算、公共事業費は5兆9763億円で、微増となった。費用対効果を厳格に見据え、「量」から「質」への転換を真剣に考えたい。（西日本新聞，H28.12.23）
- 2017年度予算案、公共事業は5年連続増の膨張ぶり、厳しい財政状況への危機感を持つことが必要。（上毛新聞，H28.12.23）
- 新年度予算案、防衛費と公共事業費は増え政権の姿勢を鮮明にした。無駄遣いや非効率的な事業の経費が紛れ込んでいないかを精査し、併せて財政再建へ国会論議を深めてもらいたい。（京都新聞，H28.12.23）
- 2017年度予算案、社会保障費を除けば支出抑制の努力は乏しい。防衛費、公共事業費は5年連続の増加となった。（中国新聞，H28.12.23）
- 17年度予算案、社会保障と税の一体改革が必要、公共事業費もいま一度検証を。（高知新聞，H28.12.23）
- 2017年度予算案、公共事業関係費も5年連続増額で、5兆9763億円となった。「経済再生」の大号令の下で、財政規律が緩んでいないか留意すべきだ。（熊本日日新聞，H28.12.23）
- 2017年度予算案、防衛費、公共事業費などの抑制、精査が必要。（愛媛新聞，H28.12.24）
- 2017年度予算案、歳出で増加が目立つのは防衛費だ。公共事業関係費も大幅に増えた。歳出改革に踏みだすべき。（神戸新聞，H28.12.23）
- 国交省17年度予算編成のキーワード」は「生産性向上」と「「安全・安心」（日経コンストラクション，2016.9.12）
- 『本予算』『1次補正』『2次補正』となるに従って、優先順位が低くて筋が悪い事業が増えていく。普通、予算はムダを削ることが主眼になりますが、補正予算は膨らませることが求められる（元経済官僚古賀茂明氏）（SPA！，2016.10.11・18合併号）
- 公共事業費が5年連続で増加。効率的な物流ネットワークの強化のために、三大都市圏の環状道路や空港・港湾へのアクセス道路の整備などを推し進める。（「公共事業費が5年連続で増加　17年度予算案」日経コンストラクション，2017.1.23）

社会資本に関わる動向・論点

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
1	世界資本主義		資本主義は基本的に鞘取りだから、低賃金の国で生産して高価格の国へ売る原理がグローバルに拡大するのは当然だ。むしろ 1990 年代まで、そういう現象が世界の一部に限られていたことが特殊だった。その大きな原因は、歴史の大部分で世界の最優先国だった中国がグローバル資本主義から隔離されていたことだろう。 中国の市場経済の歴史は長いので、共産党支配をゆるめればグローバル資本主義に追いつくことはそれほどむずかしくない。特に賃金が先進国の1割程度と低い優位性は、あと 10 年は続くので、単純労働については高賃金の国から資本が流入する傾向はしばらく続くだろう。 **生産要素（労働や資本）の価格が世界的に収斂するのは要素価格の均等化と呼ばれ、水が高いところから低いところに流れるような必然的な現象だ**。たとえば日本のコールセンターで時給800円のオペレーターを雇うより、中国で時給100円の労働者を雇ったほうが安い。彼らの労働生産性が日本人と同じになると、国内から生産拠点を中国に移す動きが強まり、労働需要が減って時給が下がるのだ。 単純労働者は部門間の移動が容易で、その労働生産性はあまり変わらないので、このような影響はグローバル化した製造業だけでなくすべての部門に及ぶ。**グローバル化した製造業の賃金が新興国に収斂すると、それに引き寄せられて非製造業の単純労働の賃金も下がるのだ**。 **このような大収斂は、18 世紀以降の大分岐がもとに戻ったと考えれば、それほど不思議な現象ではない**。しかし先進国の所得は平均して挙がったのではなく、最低はあまり変わらないが、主要国の最高（アメリカ）は5万ドルまで上がり、国内の所得格差は拡大している。経営者や金融・IT などの報酬が極端に上がる一方、ブルーカラーの所得は下がった。 この最大の原因は、機械化である。機械にできる仕事は、人間に賃金を払うより機械を増やしたほうがいい。20 世紀前半には工場のオートメーションの「人間疎外」が問題になったが、機械にできる仕事を人間がしないことは、企業の採算だけでなく、労働条件を改善する上でも望ましい。	「資本主義の正体 マルクスで読み解くグローバル経済の歴史」／池田信夫／2015.1.12／PHP 研究所
1	世界資本主義		**世界的には、格差は縮小している**。ピケティは格差が拡大しているというが、それは各国の中で比べた場合だ。世界全体の個人所得を集計すると、図 10 のように 1970 年から 2006 年にかけて、貧困率は 80％下がり、1ドル／日以下の絶対的貧困者（図の左側の縦線より左）の数も 60％減って1億 5000 万人になった（7）。**これは中国が「世界の工場」になった影響が大きい**。 先進国と新興国の国際分業の拡大によって、従来は国内で起こっていた機械化による賃金格差が世界的規模に拡大したと考えられる。コンピュータのソフトウェアは巨大化し、それを書く技術者の賃金は高くなる一方、事務労働者の賃金はコンピュータに置き換えられて安くなる。 この変化は国際競争の激しい製造業だけではなく、サービス業にも影響する。理論的には賃金は労働生産性に等しくなるので、かつて製造業の労働生産性が上昇していたときは、それによって賃金が上がり、その影響で（あまり労働生産性の変わらない）非製造業の賃金も挙がった。今は逆に、**製造業の賃金が新興国の水準に近づいて下がるので、サービス業の賃金も下がるのだ**（8）。 **このような大収斂の結果、日本の名目賃金はこの 15 年ぐらいずっと下がり続け、10%以上下がった。同じ時期に OECD 諸国の平均賃金は 80%以上あがったので、これが日本だけで「デフレ」が起こる原因である**（9）。世界的には、労働者の要求する賃上げを価格に転嫁してインフレになり、それによって実質賃金（名目賃金／物価指数）が下がるのだが、日本では非正社員を増やしたので名目賃金が下がったのだ。	「資本主義の正体 マルクスで読み解くグローバル経済の歴史」／池田信夫／2015.1.12／PHP 研究所
1	世界資本主義		従来の歴史学では、世界をヨーロッパとそれ以外の地域に分け、それぞれが独自に発展してきたように叙述する視点が一般的だった。その後、アメリカの歴史学者イマニュエル・ウォーラーステインが提唱した「世界システム論」のように、世界の各地域の横のつながりを重視する視点が出てきた。 しかしそれも基本的にはヨーロッパ中心の人類史であり、「ヨーロッパ中心という枠を外した上で、世界の各地域の横のつながりを見ていこう」というのが、現在の日本のグローバル・ヒストリーの基本スタンスである。 **グローバル・ヒストリーの中で経済史分野における一つの焦点は、「大分岐（グレート・ダイバージェンス）」問題である**。 **ヨーロッパと中国をさまざまな経済指標で比較した**とき、ヨーロッパの中世はもちろん、大航海時代に入ってからも、**15～18 世紀までは、中国のほうが豊かであるか、少なくともヨーロッパと同等であった**。	山下範久（やました・のりひさ）立命館大学国際関係学部教授「世界史の中の資本主義」／水野和夫・川島博之／2013.3.20／東洋経済新報社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			ところが 19 世紀以降、ヨーロッパが経済的に躍進し、中国をはじめとするアジア諸国との間に大きな国力の差が生じた。 グローバル・ヒストリーでは、これを「大分岐」と呼んでいる。 1800 年までは世界の中でもっとも豊かであった中国が、なぜ 19 世紀以降、これほど経済的にヨーロッパ諸国に差をつけられてしまったのか。 **19 世紀後半の両者の経済力の差の主たる原因となったのは、産業革命によるヨーロッパの生産性の飛躍的な拡大と考えられる。** ただしそれ以前にヨーロッパでは、新大陸への到達による、未開拓の耕作適地および大量の貴金属資源の発見があった。これが大分岐の前提条件となった。	
1	世界資本主義		20 世紀は、前半は第一次大戦、第二次大戦という二つの戦争で世界が混乱した時代だった。その後も半世紀近く資本主義国サイドと共産主義国サイドが分断される冷戦が続いた。しかしその間も非ヨーロッパ世界からのヨーロッパに対するキャッチアップは始まっていたのである。 さらに**20 世紀の終盤になって冷戦構造が崩壊したことで、時代は大きく転換した。中国の経済発展は 1995、6 年頃から加速しており、その前後で世界の勢力図には明らかな変化が起きている。いわば大分岐に対応する「大収斂」ともいうべき現象が現在進行している。** この冷戦終結以降の中国の急激な成長については、アメリカにおける金融資本主義の発達なしでは考えられない。 ただアメリカの金融化により中国の発展がもたらされたとしても、中国がアメリカの金融化を支えていたという側面も無視できない。 アメリカは経常赤字を通じて大量のドルを世界に放出したが、それをどの国よりも大量に購入してきたのは中国である。アメリカが中国からモノを買い、その代金としてドルを渡す。スコットランドの歴史学者ニーアル・ファーガスンが「チャイメリカ」と読んだ相互依存関係が存在し、それがアメリカの経済フロンティアの拡大と中国の経済成長に寄与した。 今後、中国などアジア諸国の急速な経済成長により、世界は一つの経済水準に収斂していくのか。それとも中国の成長は中進国レベルまでで止まり、ヨーロッパとの経済格差は残り続けるのか。あるいは 18 世紀以前のように、中国が経済的に西欧より優位に立つのか。 現代中国の発展を踏まえて、そうした論点が今、クローズアップされている。この大分岐の収斂をめぐる予測こそ、現在の歴史学の最大の論争場である。 とりわけ中国が社会主義を国是としながら、市場経済を利用して経済発展を遂げてきたことから、改めて「市場」と「資本主義」の関係が問い直されている。 **このまま中国の成長が続けば、グローバル・ヒストリーの論点である 18 世紀に始まる大分岐も、かつて予想されていたより短期間で終わり、結局は一時的な現象だったということになるかもしれない。** 現在、中国だけでなくアジア各国は、スタートによりペースが遅いか早いかの差はあっても、基本的には同じポジションに向かっているように思われる。識字率や進学率、女性の社会進出などについても、**概ね同じ水準にまとまりつつあるようだ。** **ただ全体として均霑化したといっても、各国や各地域の発展はモザイク状であり、一つの国の中での格差はかえって拡大している。** **また、**これはしばしば指摘されることだが、新興国の経済発展により、**すでに豊かな先進諸国では経済成長や物価、賃金、生活水準などに関して、下向きの圧力を受けている。**グローバルな競争を通じて、賃金や生活水準が均霑化している。中国は世界経済全体を平準化するエンジンとして機能している。	山下範久（やました・のりひさ）立命館大学国際関係学部教授「世界史の中の資本主義」／水野和夫・川島博之／2013.3.20／東洋経済新報社
1	世界資本主義		世界が市場経済において大収斂に向かっているとしても、その中でどのようなルートをたどるかは、国により一様ではないと考えられる。 **私自身は、この収斂ルートについてはさしあたり三つの類型があると考えている。ヨーロッパ型、アメリカ型、中国型である。** **三つの類型を分けるカギは「資本主義」と「民主主義」の関係**であり、そのどちらに軸足を置くかで、収斂のルートが異なってくる。 現代世界では、経済的には資本主義が中心だが、政治的には民主主義が主流となっている。ところが資本主義と民主主義	山下範久（やました・のりひさ）立命館大学国際関係学部教授「世界史の中の資本主義」／水野和夫・川島博之／2013.3.20／東洋経済新報社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			の間には、根本的な緊張関係がある。民主主義は平等を指向し、資本主義は自由を指向し、結果としての格差を許容する。それが両者の間に緊張を生む。 経済が拡大している間は、資本主義と民主主義の矛盾は目立たない。しかしいったん経済が停滞または収縮する方向に向かうと、両者の矛盾は鮮明となる。国としてどちらの路線を採るか、どのバランスさせていくかという決断を迫られることになる。 **ヨーロッパ型は平等を重視し、民主主義を資本主義に優先するルートである。このルートでは、資本主義の論理に対して、民主的なガヴァナンスや手続きがしばしば上位に置かれる。**たとえば、EU 加盟の基準において、(ヨーロッパ的な)民主主義的統治の実現は重要な条件である。あるいは途上国や新興国に向けての援助や開発のような場面でも、政治的なコンディショナリティが強い。 **アメリカ型のルートでは、両者の両立ないしは相乗が指向される。**これはアメリカの 20 世紀におけるヘゲモニーの経験(特に世紀前半のスミス的発展をリードした経験)に由来するものである。ただ世界経済の(スミス的)拡大という条件を欠くとき、このルートを取ることは原理的に困難である。また両立が実質をともなわない場合、**アメリカ型は、民主主義と資本主義の矛盾を認めようとしないイデオロギーへと転じやすい。** **他方、中国型では民主主義的な理念はうすい。**	
1	世界資本主義		**資本主義は、第一の近代においては、欠乏という自然の条件を克服する文明化の作用をもった。しかし第一の近代の達成によって、資本主義は過剰な変動性というかたちで、むしろ自ら克服の対象たる第二の自然へと変成したとはみられまいか。** くわえて「欠乏からの解放」を実現させたものが、独占と非対称性により利潤を追求する資本主義であったが故に、現代において格差と分配の問題はいよいよ深刻である。 **利潤をあげるために独占が必要となるがゆえに、資本主義は分配のシステムと衝突する。** **それが金融の肥大化を通じて、モノではなくマネーの偏在というかたちで現れているのが現代である。**ウォール・ストリート占拠運動が「1%対 99%」をスローガンとするのは象徴的だ。 マネー偏在の背景にあるのは、モノが充足する中で、金融だけが拡大を続けているというところにある。 独占資本が跋扈する1%と、分配の世界に閉じ込められた 99%の対立は、マルクス的発展の極相である。単なるイデオロギーの対立だけでなく、リアルな階級闘争に発展するおそれもある。	山下範久(やました・のりひさ)立命館大学国際関係学部教授「世界史の中の資本主義」／水野和夫・川島博之／2013.3.20／東洋経済新報社
2	日本経済歴史		財政赤字がもたらしたもの **戦後の日本では長い間、財政法(1947 年施行)のルールにのっとって健全な財政運営が行われ、財政赤字は 1970 年台の半ばまできわめて小さいものであった。**1975 年以降は、財政赤字が慢性的に続いたが、それでも 1990 年代初頭の政府債務残高(対 GDP 比)は、先進主要国で中位であった。しかし、**バブルが崩壊した後の 1990 年代以降、財政赤字は大きく膨らみ、2000 年代には、対 GDP 比でみた政府債務残高は主要国で突出するようになっている。**国、地方を含めた一般政府の債務残高(グロス)を対 GDP 比でみた場合、日本の値は 2011 年には 200%を超え、ドイツや米国だけでなく、政府債務危機が懸念されたイタリアの値さえ大きく上回っている(図 7-5)[6]。**巨額な財政赤字は、中長期的には、財政破綻という潜在的なリスクを日本経済にもたらしている。**	「『失われた 20 年』を超えて」／福田慎一／2015.7.29／NTT 出版
2	日本経済歴史		**政府の活動は、社会政策上、仮に生産的でなくても、重要なことは否定できない。また、政府セクターのすべての活動が非生産的であるとまではいえない。しかし、ほとんどのケースで**、政府セクターの活動は、民間セクターの活動よりも、生産性という面では劣っていること事実であろう。財政赤字の拡大によって、家計部門の豊富な貯蓄の行先が、金融セクターを仲介して、生産性の高い民間企業セクターから、**生産性の低い政府セクターへと変化したことは「失われた 20 年」の間、日本の潜在成長力を大きく低下させたと考えられる。** 誤った資金配分 このように資金フローが大きく変化した背景には、長引く経済の低迷で民間企業の資金需要が低下したことに加えて、バーゼル合意など自己資本比率規制が、金融機関に貸し出しを減らし、国債保有を増やすインセンティブ(誘因)を与えていたこともあった。ただ、政府セクターが財政赤字を拡大し続ける限り、誰かがその赤字の穴埋めをするために政府セクターに資金を供給しなければならない。そのような観点からすれば、**わが国の金融資産の大半が最終的に政府セクターに流れるという構図が生まれた根本的な原因は、拡大を続ける財政赤字にあったといってよい。**	「『失われた 20 年』を超えて」／福田慎一／2015.7.29／NTT 出版

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
2	日本経済歴史		**バブル期以降**、金融政策への無理解と日本銀行のバブル後の対応の失敗によって、**マクロ経済のパフォーマンスが低下するとともに、間違った景気対策を連発することによって、財政赤字が拡大した。財政再建が必要になってしまった原因を理解せずに財政再建を行おうとすると、「財政主義」が主張するような増税路線を走ることになる。**	バブル後 25 年の財政・マクロ経済（高橋洋一　嘉悦大学ビジネス創造学部教授）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍
2	日本経済歴史		交易条件を説明していこう。**交易条件とは、外国との交易によって便益を得ている度合いを測る物差しである**。具体的には、円建て（円換算した）輸入価格に対する円建て輸出価格の割合が、交易条件の尺度として用いられている。この比率が高いということは、貿易相手国に（相対的に）高い値段で財を輸出し、貿易相手国から（相対的に）安い値段で財を輸入していることなので、自国にとって有利な交易条件となる。逆に、この比率が低いと、高く輸入して、安く輸出していることになるので、自国にとって不利な交易条件となる。 原材料を輸入し、製品を輸出している日本の製造業を例にとってみると、交易条件が改善している状態とは、原材料を安く輸入し製品を高く輸出していて、交易によってさやを稼いでいることになる。逆に、交易条件が悪化している状態とは、原材料を高く輸入し製品を安く輸出していて、交易によって持ちだしになっていることになる。 それでは、**実際に日本経済の交易条件を見てみよう**。図8－A1 は、円建て輸出価格に相当する輸出デフレーター（デフレーターの意味は後で説明する）、円建て輸入価格に相当する輸入デフレーター、そして、前者を後者で割った交易条件の推移を 1994 年からの期間について描いたものである。図8－A1 から明らかなように、**交易条件は、2000 年代初頭から継続的に悪化してきた**。2008 年末から 2009 年初にかけて一時的に改善した交易条件も、再び悪化した。 こうした**交易条件の長期的な悪化傾向の背景には、主として2つの要因がある**。**第1に、石油や天然ガスをはじめとした輸入原材料価格が 21 世紀に入って高騰してきた**。その結果、輸入価格（交易条件の分母）が上昇して、交易条件が悪化した。**第2に、日本の製造業、特に電気電子機器産業が、厳しい国際価格競争にさらされ、為替動向にかかわらず値下げを強いられてきた**。その結果、輸出価格（交易条件の分子）が低下して、交易条件が悪化した。	齊藤誠（さいとう・まこと）一橋大学大学院経済学研究科教授／「経済学私小説＜定常＞の中の豊かさ」／齊藤誠／2016.1.20／日経 BP 社
3	日本経済現状		バブル経済期の 1980 年代後半とバブル崩壊直後の 1990 年代初頭、日本企業の資金不足は大きく拡大した。しかし、日本企業の資金過不足は 1990 年代半ばからプラス（すなわち、資金余剰）に転じ、2000 年代以降、慢性的な資金余剰が続いていることが読み取れる。2000 年以降の資金過不足の数値を平均すると、年額 20 兆円近い資金余剰が発生している。このような資金余剰の企業は、最近では、大企業だけでなく、中堅・中小企業にも広がっている。 法人部門の資金余剰は、収益の回復を背景に、日本企業の財務の健全性が高まったことの反映でもある。ただ、2000 年代に入り、余剰資金の多くが収益率がゼロに近い現預金で保有されているケースが拡大し、豊富な資金が有効に活用されていないのが実状である。多くの日本企業は、豊富な資金を有しながら、技術革新につながるような大胆な設備投資に踏み切れてこなかったといえる。その結果、資金余剰は、日本企業の自己資本利益率（ROE＝企業の自己資本に対する当期純利益の割合）の低迷の原因ともなった。 国際競争力の低下 加えて、**2000 年代には、国際経済の産業構造・貿易構造が大きく変化し、中国や韓国など新興国が日本にキャッチアップしてきたことも、日本企業の国際競争力の低下につながった**。多くの日本企業は、かつて絶対的な技術優位に立っていたアジア新興国に対して、もはや決して競争優位にあるとはいえない状況になりつつある。とりわけ、第6章で指摘したように、特に製造業では、優れた日本の技術は再び復活できるという「モノづくり神話」が依然として信じられるなど、**急速に進行していた産業構造の変化への対応が先送りされ、競争力強化（価格が高くても売れる製品の開発）につながる抜本的な取り組みが大幅に遅れてしまった**。 その結果、近年、多くの製造業の分野で、日本企業の国際競争力の低下が著しく、海外企業との価格競争も激化している。そうしたなかで、**国内外を問わず値下げ競争が顕在化し、それに伴う資金の引き下げなど、さらなるコスト・カットを余儀なくされている**企業は少なくなかった。しかも、そのような**コスト・カットは、マクロ経済としてみると新たなデフレの大きな要因となり、日本経済の低迷をさらに長引かせることにもなった**。本章では、本書全体のまとめという観点から、このようなデフレ現象やその背景にある構造的な問題を、改めて整理すると同時に、これまでの章の議論を踏まえて、これからの日本経済の課題とある	「『失われた 20 年』を超えて」／福田慎一／2015.7.29／NTT 出版

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			べき姿を検討する。	
3	日本経済現状		新興国の影響 加えて、2000 年代に入ってからの日本経済では、新興国の成長による世界的な貯蓄過剰・供給過剰も、余剰供給力（デフレ・ギャップ）を拡大させるうえでの大きな要因となった。特に、**中国や韓国の台頭によって、かつては日本経済の成長を牽引してきた製造業の国際競争力の低下が顕著となった**。日本製品の品質の良さは、当時でも依然として世界のトップクラスであった。しかし、新興国が廉価な代替品を数多く供給し始めるなか、日本製品は値段が高くても必ず売れるというものではなくなってしまった。 その背景にある2000年代の国際的な貿易構造の特徴は、国際競争力を高めた新興国が先進国向けに最終財の輸出を大きく増やす一方で、先進国からの最終財の輸入の増加をさほど増やさなかったことにある。このような**新興国における貯蓄過剰（saving glut）の結果、世界経済全体として、最終財の供給過剰が起こり、過当競争によって世界的に価格が上がりにくい状況が進行した**[2]。しかも、それに伴う国内市場へのデフレ圧力は、イノベーションで国際競争力を高めることができなかった日本のような国でより顕著となってしまった。その結果、十分なイノベーションを生み出せなかった**日本企業では、利益確保のため、海外移転を進めると同時に、国内ではコスト・カットが広がり、結果的に、賃金の引き下げを伴った新たな価格引き下げ競争によって、日本経済のデフレ現象に拍車をかけることとなった**。	「『失われた 20 年』を超えて」／福田慎一／2015.7.29／NTT 出版
3	日本経済現状		**この 40 年で世界は大きく変わった。何よりも、インターネットの世界になり、完全にグローバル化し、経済における国境が消滅**した。「環境」がリアルな問題になったと同時に、世界で見ると人口爆発で食料問題や水問題が深刻になった。**このような問題に日本はほとんど対応できていない**。 日本国内では、この 40 年間で人口構造の逆転が起きている。それまで富士山型のピラミッド型だった人口構成が提灯型になり、真ん中より上のほうが重くなっている。このような状況に対しては、社会保障制度や雇用制度を根本から変えるべきなのに、その方向性が見えない。解雇法制一つとっても、50 年前の法律が残っている。否、残っているどころか、それに一矢報いようとするすべての提案や行動が弾かれてしまう構造になっている。雇用の分野でもおそろしいほど制度が遅れていて矛盾が広がっている。 **40 年もの長きにわたって、国家・企業・社会の制度を変えなかった国は、世界的に見ても珍しい。おそらく 1970 年代は、一部の既得権者にとってはきわめて良い時代だったのであり、できればそれを子どもや孫の世代まで永遠に続かせたいと願ったのだろう**。	陳腐化した雇用制度・雇用慣行（島田晴雄　千葉商科大学学長）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍
3	日本経済現状		**なぜ、GDP デフレーターの低下の背景が、交易条件の傾向的な悪化ではなく、物価の長期的な下落とすり替えられてしまったのであろうか**。 たとえば、2012 年末の総選挙では、1997 年末から 2012 年末までの 15 年間に日本経済を苦しめてきたのは、物価下落を意味するデフレ現象であったと当然の事実のようにいわれてきた。しかし、先ほど見てきたように、物価下落の議論が当てはまるのは、せいぜい 2003 年ごろまでで、2004 年から 2008 年までの期間や 2009 年から 2012 年までの期間は、日本経済を苦しめてきたのは、主として交易条件の悪化であった。1997 年末から2012 年末の期間は、「15 年にわたるデフレ経済」とひとくくりにすることなどけっしてできるものではなかったのである。 それにもかかわらず、「物価下落主犯説」がまかり通ったのはなぜか。先生に疑問をぶつけてみると、先生は、次のようにおっしゃられた。 おそらく、政策に近い人たちは、真の要因を見ることができなかったのではなく、「自らで対応できる範囲のもの」だけを見ようとして、「自らで対応できないもの」を見ようとしなかったのであろう。人々が感じてきた苛立ちの背景を、「物価水準の低下」としてくれれば、「物価水準の制御は、日銀に政策責任がある」→「金融緩和で物価を引き上げれば、デフレ経済から脱却できる」と、明快な政策処方箋を書くことができる。 しかし、**GDP デフレーターの低下の背景に「交易条件の悪化」があることを指摘すれば、その場合の政策課題は、経済政策で能動的に働きかける対象ではなく、日本経済の外的環境として受動的に向き合う対象となってしまう**。 **交易条件比率の低下の要因である輸入物価の上昇は、国際商品市況で決まってくるし、もう一つの要因である製品輸出価格の低下は、輸出企業の国際競争力の問題であって構造的なものである。いずれの要因も、財政・金融政策のマクロ経済政**	齊藤誠（さいとう・まこと）一橋大学大学院経済学研究科教授／「経済学私小説＜定常＞の中の豊かさ」／齊藤誠／2016.1.20／日経 BP 社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			策の発動で、一朝一夕にどうこうできるものではない。 現実の歩みだけを振り返ると、「デフレ経済からの脱却」を掲げて 2012 年末の総選挙を戦った自民・公明党の勝利で、財政・金融政策は、積極姿勢に転じた。2013 年初には、東日本大震災からの復興予算規模が 19 兆円から 25 兆円に大幅に引き上げられた。2012 年度補正予算と2013 年度補正予算が連動して、15 ヶ月予算が組まれた。2013 年春からは、「異次元緩和」とも呼ばれている新しい枠組みの金融緩和政策が展開された。 しかし、**現実の歩みとは不思議なものである**。 **積極的な財政・金融政策は、功を奏したとはいいがたかった。しかし、先生の言葉を借りれば、見ようとしてこなかった「交易条件」は、2014 年半ばごろからの原油価格下落という国際情勢の変化で改善する兆しが見えてきたのである。もちろん、原油価格下落は、日本経済にとって神風である**。	
3	日本経済現状		**農業の生産性向上が必要だということがわかっていただけと思いますが、実はそれ以上に改善が必要なのが、サービス業です**。 **サービス業における1人あたり総生産を見ると、G7 の平均が3万 8193.3 ドルであるのに対して、日本は2万 5987.6 ドル（図表 5-7）。これは G7諸国の中でも最下位で、イタリアにも劣っています**。 日本の1人あたり GDP は3万 6434ドルですが、先進国上位 15 カ国の平均は4万 7117ドルでした。その差額1万 0683ドルのうち、9824ドルは、サービス業で説明がつきます。経済における比重が高くなっているのに生産性が非常に低いサービス業は、日本と海外の生産性のギャップ拡大に最も大きな影響を与えているのです。	デービッド・アトキンソン　小西美術工藝社代表取締役社長。1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論 潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社
3	日本経済現状		**私の試算では、日本の生産性の差額の 45%は、女性の生産性の違いによって説明できます**。 **本来は、日本人女性の収入がアメリカ人女性より低いこと自体がおかしいのです**。アメリカで働くアジア人女性は、白人女性の収入の 106%を稼いでいます。ちなみにアジア人男性の平均給与は、アメリカの白人男性の 117%です。これはアジア人全体の数字ですが、その中で日系人と中華系はより多くの給与をもらっていると言われています。	デービッド・アトキンソン　小西美術工藝社代表取締役社長。1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論 潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社
3	日本経済現状		さて、それをふまえて日本はどうでしょう。スペインやイタリアほど失業者はいません。社会保障は、欧州ほど手厚くはないにしても、アメリカよりはかなり整備されています。**高スキル労働者の割合が世界一高いことは、すでにご紹介したとおりです**。にもかかわらず、これほどワーキングプア比率が高いのは、残念ながら「日本型資本主義」が通用しなくなってきており、それを調整しなければいけないことの証左ではないでしょうか。 **働いても賃金が低いという問題に対して、生産性を上げるという対策が有効なのは、言うまでもありません**。生産性向上を追求してそれを実現したのに、労働者の賃金を上げないという事態は考えられません。**生産性向上を追求することは、賃金を上げる経済を目指すことを意味するのです**。	デービッド・アトキンソン　小西美術工藝社代表取締役社長。1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論 潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社
3	日本経済現状		高い潜在能力を秘めているのに貧困率が高いことは、国を含めた経営方針に問題があることを意味します。簡単に言えば給料が足りないのです。それも生産性を追求していないからです。今の日本経済を見ると、給料が低いため、明らかに「需要」が足りていません。 民需だけではありません。**政府はずっと緊縮策を実施してきたので、日本のインフラ投資はどんどん絞られています**。これは、地方を回れば身をもって実感できます。これを専門的に扱った本はかなりありますので、ここでは言及しませんが、**政府は福祉のための他の必要な投資までも削っています**。**本来政府がすべき投資が、十分になされていないのです**。	デービッド・アトキンソン　小西美術工藝社代表取締役社長。1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論 潜在能力を活かせない

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
				『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社
3	日本経済現状		**日本はもはや「貿易立国」ではない。2011 年の東日本大震災のあと、貿易収支が赤字になり、これを所得収支（海外からの配当・金利収入）の黒字で埋め、かろうじて経常収支が黒字になっていたが、2013 年に後半には経常収支も赤字になった。** **この奇妙な現象の第一の原因は、円安の中でも輸入が増えたことだ。震災後に民主党政権が原発を止めたため、2013 年の LNG（液化天然ガス）輸入額は 2010 年から 3.6 兆円も増え、これが貿易赤字の3分の1を占める。**このうち LNG 価格の上昇やドル高の影響を除いたネットの影響は約2兆円。原発停止で、GDP（国内総生産）の 0.4％が産油国に流出している。 **製品別に見ると、通信機の輸入がここ3年で 2.4 倍に増え、大幅な貿易赤字になった。**これは携帯電話がスマートフォンになる変化に日本メーカーがついていけず、スマホのほとんどが輸入品になったことが大きい。この世界市場はアップルやサムスンなどの寡占状態になっており、日本メーカーのシェアは合計しても5％に満たない。 **第二の原因は、輸出が増えないことだ。**円安になると外貨建ての輸出価格が下がって、輸出量は増えるはずだが、貿易統計を見ると、2013 年は前年よりわずかながら減った。**特に電機製品は純輸入に転じ、半導体の輸出量も大きく減少した。この分野では日本メーカーにもう競争優位がないので、円安になっても売る物がない**のだ。また海外生産が増えたので、海外で生産して海外に売るようになり、日本の本社を通らない。 もう一つの原因は、輸出価格が下がっていないことだ。これは日本の「輸出品」の多くが海外への生産委託になっているからだ。輸出産業は 2009 年以降の円高局面で海外生産にシフトし、繊維製品やテレビなどコモディタイズ（日用品化）した商品は、海外の工場で製造して輸入している。	「資本主義の正体 マルクスで読み解くグローバル経済の歴史」／池田信夫／2015.1.12／PHP 研究所
3	日本経済現状		**国民が少子化を選択して人口数の低下が進んでいる日本であるが、この効果がもっとも端的かつ考え方によっては深刻な影響を与えるのは、マイナスの経済成長率を日本経済に与えることが予想されることにある。**なぜマイナスになるかといえば、第 11 章の経済成長理論に関連して生産関数のところで説明したように、経済成長率は資本、労働、技術進歩の成長率の総和で示されるが、労働がマイナス成長率であることに加えて、現今の低い貯蓄率の効果によって資本の成長率もマイナスに陥る可能性が高いのであり、よほどの高い正の技術進歩率でない限り、経済成長率は負にならざるをえない。なお労働力不足のみならず、消費者数の減少による家計消費の減少も財の需要側で発生するので、経済成長率はマイナスになることを促すことになる。	橘木俊詔（たちばなき・としあき）京都大学名誉教授／「日本人と経済 労働・生活の視点から」／橘木俊詔／2015.10.22／東洋経済新報社
3	日本経済現状		遠藤功早稲田大学教授は、「現在のテレビは大型の製造装置を用意すれば比較的容易に製造ができ、品質も均一化し、価格が唯一最大の差別化要素となる『コモディティ（汎用品）化』が進行しているためであり、かつてのパソコンと同じように、規模型事業となり、最大規模を確保した1社か2社しか勝ち残れなくなりつつあるのに、日本の大手メーカーはこうした事業特性の変化を軽視あるいは無視してテレビ事業にのめり込んでいった」と指摘しています（『日本経済新聞』2011 年5月 30 日付、経済教室欄）。 安さを武器にした新規参入が増え、中国最大手・海信集団（ハイセンス）の液晶テレビの価格は、ソニー製の約4割、サムスン電子制と比べても半額です。 **「コモディティ化」は世界的な供給過剰と「価格破壊」を生んでいます。この価格破壊は、あとで触れる「ユニクロ現象」に見られるように、消費者にとっては歓迎すべきことです。**それは、日本経済全体が陥っているデフレの主因ではありません。**しかし、それに対応できず、企業の雇用削減が広がったり、事業の海外移転で日本国内の産業の「空洞化」につながったりするようになると、状況は変わってきます。**	小島明（こじま・あきら）日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか1 危機の 20 年」／小島明／2013.7.10／平凡社
3	日本経済現状		**『通商白書』は外国から見た日本の事業環境面での魅力が近年、急速に低下し、2009 年調査ではアジア地域における統括拠点、あるいは研究開発拠点といった、これまで日本が競争力を有していた拠点機能において首位から転落してしまったことを指摘しています。**2011 年には大震災、原発事故、電力の安定供給不安、さらなる円高なども加わっていますから、外国企業人口の減少が止まらない状況であることは容易に想像できます。 財務省が発表する「国際収支統計」を見ますと、2010 年の海外から日本への直接投資（海外の企業や投資家による 10％以上の出資をする投資）は4兆 9099 億円。一方、株式の売却や事業撤退で日本から引き上げられた資金は5兆 546 億円で、引き	小島明（こじま・あきら）日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか1 危機の 20 年」／小島明／2013.7.10／平凡社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			上げ（流出）超過となりました。	
3	日本経済現状		確かに日本は財政赤字を全て国内貯蓄によって賄える貯蓄大国です。少なくとも現在、及びあと何年かの間はそうです。しかし、巨大な個人金融資産 1500 兆円の約3分の2は、60 歳以上の世代が保有しているのです。もちろん、これは 60 歳以上の世代全体の状況であり、個人による格差があり、全員がリッチということではありません。しかし、高齢世代全体を弱者として一律に考えることは現実と合いません。 **富山さんはこう論じています**。 「2000 年代の小泉純一郎政権の構造改革路線は、少なくとも、上の世代が持つ既得権益を開放する方向だった。ところがその後、おそらく団塊の世代を中心に揺り戻しが起きて、構造改革路線はすっかり悪者にされてしまった。**不幸なのは、『小泉改革＝格差拡大』というイメージだけが繰り返し刷り込まれて、規制や既得権に切り込んでいく姿勢まで否定されてしまったことだ**。その結果、民営化も労働市場改革も不十分に終わった。気づいた時には、日本経済は沈滞し、活力が生じることもなく、一番弱い層である若年労働者に全部しわ寄せがいき、失業者をふやすことになった。加えて、**民主党政権は、格差拡大が市場原理や競争原理の行き過ぎ、すなわち構造改革の行き過ぎに起因するという、大間違いの診断に基づいて政策的な方向転換を加速してしまった。結果、政権交代から3年たっても若年層失業策も非正規雇用比率も上がり続け、格差拡大も止まらない**」。	小島明（こじま・あきら）日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか1 危機の 20 年」／小島明／2013.7.10／平凡社
3	日本経済現状		**ゾンビ企業とは生産性や収益性が低く、本来、市場から退出すべき企業なのに、債権者や政府からの支援でのみ存続できている企業のことです**。ゾンビは zombie で、呪術によって生き返った死体の意味で、ゾンビのホラー映画も作られました。そうした実質的に死に体の企業が支援によって事業を継続する結果、本来なら効率の高い企業に再配置されるべき労働者や資源が非効率な形で使われ続け、健全な企業の成長が制約され、経済全体の効率、成長が犠牲になります。 **ゾンビ企業はバブル経済崩壊後の日本で急増し、その比率が 2000 年代初頭まで高水準で推移してきました**。星教授らの報告書は、輸出産業のほとんどを占める製造業では国際競争に晒されるためゾンビ企業の比率は低いが、外国との競争が限定的な内需型企業が多いサービス産業におけるゾンビ比率が高くあんっていることに注目しています。また、非製造業においては企業の平均規模が格段に小さい中小企業が多く、こうした中小企業が政治家に対するロビー活動を積極的に展開してきたという経緯もあると指摘しています。	小島明（こじま・あきら）日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか1 危機の 20 年」／小島明／2013.7.10／平凡社
3	日本経済現状		**フラット化世界から日本は脱落** **日本が「まだらな四半世紀」だった時代に、世界は劇的に変化した。最も大きな変化はグローバル化である**。 **グローバル化以前は、**世界は東西冷戦期で**市場経済のなかにいる人口が 30 億人弱に過ぎなかった。それが 1989 年にベルリンの壁が崩壊すると、東側のソビエト型社会主義計画経済圏が市場経済のなかにすべて入ってきた。今では北朝鮮のような特殊な国を除いて、地球上のほとんどすべての国が市場経済圏内に入った**といっていいだろう。 **この結果、市場経済圏内の人口が一気におよそ 70 億人にまで達した**。マーケットが一気に2倍に広がったわけだ。よい商品やサービスがあれば、70 億人のマーケットに売ることができるのである。 加えて、このグローバル化とほぼ同じくして起きたのがデジタル革命である。すべての情報を数字に置き換えることで、**世界は一つの共通言語を持ち、アイデアを共有できるようになった。またデジタルに圧縮することで、大量の情報を瞬時に世界中に送ることができるように**なった。	「世界大変動と日本の復活 竹中教授の 2020 年・日本大転換プラン」／竹中平蔵／2016.10.20／講談社＋α新書
3	日本経済現状		**製造業の生産方式にきわめて大きな影響を与えることになります。「垂直統合から水平分業へ」という世界的な動きが起きたのです**。 それまでの製造業の生産方式の主流は、大企業が組織内で最初から最後までのすべての工程を行うものでした。これを「垂直統合型の生産方式」と言います。 しかし、**新興国が工業化し、かつ、通信コストが低下して小企業も高い情報処理能力を持つようになったために、複数の企業が市場を通じて作業を分担することが容易になった**のです。つまり、複数の企業が協業しあって、あたかも一つの企業のように生産活動を行うのです。これを、「水平分業型の生産方式」と言います。 この方式は、最初 PC の生産で広がりました。OS（基本ソフト）をマイクロソフトが、CPU（中央演算処理装置）をインテルが生産し、デルコンピュータやコンパックなどのメーカーが組み立てを行うという方式です。PC 生産における水平分業が広がると、日	「日本経済入門」／野口悠紀雄／2017.3.20／講談社現代新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			本メーカーは対応することができず、短期間のうちにシェアを落としたのです。 最近では、アップルの製品が水平分業で作られていることが注目を集めています。アップルは、製品の開発と設計、そして販売や広報という、入口と出口の作業を行うだけです。アップルの設計をもとに、世界中の企業が生産した部品を市場を通じて調達し、EMS のフォックスコンが中国で組み立てる。こうして**得意分野に特化した企業は急速に規模を拡大し、垂直統合型の企業を圧倒していくようになります。水平分業方式が製造業の新しいビジネスモデルになったのです**。	
3	日本経済現状		右に見たような**世界経済の構造変化によって、日本の製造業の利益率は顕著に低下しました**。 法人企業統計によって、**製造業の自己資本経常利益率を見ると**、つぎのとおりです。なお、この指標は、経常利益の自己資本に対する比率で、資本がどの程度の生産性を持っているかを示します（注1）。 この比率は、**1960 年代には 20%を超える水準**でした。**60 年代後半から 70 年代前半にかけては、30%を超え**る場合もありました（66 年から 76 年までの平均は、26.6%）。 しかし、その後低下しました。**80 年代の平均は 21.0%**です。**さらに、90 年代になって大きく低下し、90 年代の平均は 12.5%となりました。2000 年代の平均は 10.9%**です。12 年度は 9.4%です。 このように、**日本の製造業の自己資本収益率は、長期にわたって、傾向的、かつ大幅に低下しています**。 **こうなった最重要の要因は**、すでに述べたように、新興国の工業化です。**中国をはじめとする新興工業国が、低賃金労働力を使って安価な工業製品の大量生産を行えるようになったことです**。これが工業製品の価格を下落させるとともに、製造業の利益率を低下させているのです。	「日本経済入門」／野口悠紀雄／2017.3.20／講談社現代新書
3	日本経済現状		**日本は、海外から原油などの原材料などを輸入し、他方で国内で生産された財を輸出しています**。 **2015 年の輸出額は約 75 兆円ですが、これは同年の GDP 約 530 兆円の約 14.2%に当たります**。 輸出の GDP に対する比率は、アジア新興国に比べるとかなり低い値です（15 年において、香港は 337.04%、シンガポールは 233.25%、台湾は 102.02%）。 図表2－2に示すとおり、**貿易収支は、1997 年から 2007 年まで、年間 10 兆円を超える水準でした**（ただし、01 年を除く）。**1998 年には 16 兆円を超える水準であり、2004 年、2007 年には 14 兆円を超えました**。これは、輸出主導の経済成長と言われました。 **ところが 08 年9月に起こったリーマンショックの影響で**、日本の貿易収支は一気に落ち込み、**08 年の貿易収支は 5.8 兆円に減少しました**。 **その後**、中国に対する輸出が回復し、貿易収支黒字は 10 年には 9.5 兆円に回復したのですが、**11 年に生じた東日本大震災の影響で原子力発電が停止したために火力発電所の燃料である LNG の輸入が増加し、11 年には貿易収支が赤字に転じました**。その後 14 年まで赤字が増大し、**14 年の赤字は 10 兆円を超えるまでになりました**。リーマンショック前に比べると、大きな変化があったと言わざるをえません。**「輸出立国モデル」「貿易立国モデル」は、終了したのです**。	「日本経済入門」／野口悠紀雄／2017.3.20／講談社現代新書
4	日本経済政策の評価、あり方	a.日本型資本主義、ヨーロッパ型、アメリカ型	**瑞穂の国の資本主義** **アメリカの経済学は、「人は砂粒のようにばらばらで独立している存在である」ことを前提に組み立てられたものである。それをわが国にそのまま持ち込んで、これが世界流だ、そうでないのは後れているのだというのは、そもそも根本部分で間違っているといわざるを得ない**。 あくまで一般論だが、学者も受験に役立たない勉強を遠ざけてきた受験競争の勝利者であるうえに、最近は専門分野があまりにも細分化されたこともあって、広い供用や素養を磨いてきた経験をあまり持っていない人が多い。これは学者だけのことではなく、最近の官僚・大企業のエリートなどについても広く言えることなのだが、哲学や歴史、民族の経験の差から来る国民性などを熟知したり、これらの事柄に考察をめぐらせてきた経験が少ない。また、俯瞰的な視野から自身の専門分野を相対化して眺める能力も獲得してきてはいない。 アメリカ流が正しいとする経済学の無批判な持ち込みが間違っているのは、ダニ・ロドリック・プリンストン高等研究所教授による次の指摘でも明らかだ。 **〈資本主義は唯一無二のモデルに従った形作られるものではないということだ。経済の反映と安定は、労働市場、金融、企業統治、社会福祉など様々な領域における様々な制度の組み合わせを通じて実現することが可能なものだ。国家は、これら**	「国土が日本人の謎を解く」／大石久和／2015.7.10／産経新聞出版

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			の制度の組み合わせの中から自身の必要性や価値観に基づいて様々な選択をする〉（ダニ・ロドリック著、柴山桂太・大川良文訳**「グローバリゼーション・パラドクス」白水社）** **1980 年代からアメリカで主流の新自由主義経済学（が）**で、「競争すればよい」「市場に任せればいい」などという説が、**日本で成立するかどうかの前提条件の検証もなく主張されてきたことが間違いというべきなのだ**。少し考えてみても、カネや価値のやりとりという経済の世界が、その国の人々の世界観、人生観に左右されないはずがない。 原山擁平氏は次のような事例を著書「官僚がバカになったから日本は「没落」したのか」（双葉新書）の中で紹介している。 〈ある企業の経営者が次のように打ち明ける。 「90 年代に終身雇用は崩壊しましたが、少なくとも弊社では、それに伴って社員のうつ病が増加しました。やはり、社員がリストラの恐怖に怯えながら仕事をするという環境では生産性が上がらないのです。そのため社員の身分保障を重視する人事を行ってみると、うつ病の発症も減少し、生産性は上がったんです」〉 「安定した顔見知りメンバーで構成された帰属チーム」に責任を持たせたときに、日本人は最大パワーが発揮できるのである。リストラにおびえていたということは、ぎりぎりとした個人責任の追及を恐れていたということだ。やはり、京セラ流の数人のチームである「アメーバ」を単位として責任を負わせるのが正解なのだ。 それは、トヨタの改善チームでありQC サークルの世界である。**その国の文化に応じた経済の仕組みがあるというのが本当なのである**。 地上での運動を見事に説明できるニュートンの「運動方程式」は、素粒子の運動を説明することはできない。すべての物理方程式は適用限界を持っているといっても過言でない。民族や世代によって価値観の異なる人間社会を規定する経済の方程式に、物理の世界以上に適用限界があるのは当然のことなのだ。 **それは、「構造改革」などと叫んできたこの 20 年にわたり、世界の中で「日本だけが経済成長してこなかった」ことからも明らかなことだ**。 現在、わが国の経済状況は、非常に厳しいものがある。1995 年と比べ、世界経済は2倍にもなっているのに、日本経済はまったく大きくなっていない。そのため、世界のGDPに占める日本の割合は最大18％もあったにもかかわらず、現在は7％程度という状況になっている。	
4	日本経済政策の評価、あり方	f.財政再建、財政政策、財政改革	**財政再建が必要であることは、だれもが認めるところである。しかし、バブル以降の金融政策と財政政策がともに間違ってしまった結果として、膨大な財政赤字が生じて、財政再建が必要となっていることを理解しなくてはならない**。 財政再建が必要になってしまった原因を理解せずに財政再建を行おうとすると、「財政主義」が主張するような増税に走ることになる。すでに説明したように、増税とは「税率を上げる」ことなので、結果的には経済成長率を引き下げて、財政再建を困難にしてしまう確率はかなり高い。 日本はバブル期以降、ほとんど金融政策を使わず、財政政策として、無駄な公共投資を繰り返した。その後、公共投資のGDP 比を下げたが、成長には貢献せずに必ずしも正しい財政政策がとられたとは言えない。 **金融政策を使わずに経済を復活させるのは難しいが、増税は金融政策の効果をも減殺する可能性がある。金融政策を行いつつ増税を行うのは、車の運転に例えれば、アクセルとブレーキを同時に踏むようなものだ**。しかも、変動相場制であっても、この場合の増税は効く。イギリスの例に見られるように、結果として経済成長を阻害する可能性が高く、かえって財政再建を難しくする。それは、経済学への無知と、バブル後 25 年の検証がきちんとできていないがゆえのことである。	バブル後 25 年の財政・マクロ経済（高橋洋一　嘉悦大学ビジネス創造学部教授）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍
4	日本経済政策の評価、あり方	f.財政再建、財政政策、財政改革	**90 年代の公共投資がバブル崩壊後の経済低迷から回復させる力を持っていなかったことは、現在では程度の差こそあれ多くの経済学者が合意している**。また、こういった議論は 90 年代から主張されており、メディアなどでも「無駄な公共事業」が連日報道されていた。90 年代後半に特に話題となったのは、長良川河口堰、諫早湾干拓事業や「車が通らない道路」で、その問題点が何度も取り上げられていた。 90 年代の自民党は、経世会が最大派閥であり、この旧経世会が牛耳る社会資本整備の政治システムは極めて強気なものであった。そのため、社会資本整備によって長期不況を脱することができないということが議論されても、この仕組みが改革されることは難しかった。	行政改革、構造改革と社会資本（真鍋雅史　嘉悦大学ビジネス創造学部准教授）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍
4	日本経済政策の評	f.財政再建、財政政策、財	**小泉構造改革を契機に転換がなされたものの、90 年代の社会資本整備を中心とする財政政策は大きな後遺症を残した**。	行政改革、構造改革と社会資本

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
	価、あり方	政改革	**その一つが、財政赤字である。** リーマン・ショックに端を発する世界同時不況によって、基礎的財政収支は再び大きく悪化する。そして、その後、基礎的財政収支の改善のための消費税の増税が議論されるが、安易な造成論議は大きな政府を志向し、非効率な財政支出を生み出しかねないことを考慮すべきである。 **もう一つの課題は、90 年代に蓄積された社会資本をどのように維持し、また新たに蓄積していくかという問題である。**図3－10 は、**今後見込まれる社会資本の維持管理費**が推計されたものである。2010 年に 4.2 兆円だった維持管理と更新費は、**20 年頃を境に急激に増加しはじめ、30 年には 6.6 兆円、40 年には 8.4 兆円にも膨らむと推測されている。**要するに、現状の社会資本を維持するのが精いっぱいであり、新たな社会資本蓄積はほとんど不可能になるということである。その背景には、90 年代に過剰に蓄積された社会資本があり、これを維持するために必要な費用をどのようにすべきかを議論するとともに、**役割を終えた（あるいは十分に役割を果たしていない）社会資本は「放棄」するという選択肢も検討していかなければならないだろう。** 一方、**2000 年代以降グローバル化が急進展するなかで、グローバル競争は国家間競争から都市間競争の様相を見せはじめ、都市の競争力を高めるために、国際空港や国際港湾、高速鉄道、都市基盤といった新たな社会資本の蓄積が求められている。財政的な余力が限られているなかで、社会資本の蓄積および維持管理をより効率的に実現していくためには、民間の創意工夫を活用していくことが必要**だ。公共サービスの提供に際して民間に施設整備と公共サービスの提供をゆだねる手法である PFI（Private Finance Initiative）や、特定の地域や事業で事業者が免許や契約によって独占的な営業権を与えられて事業を行う手法である「コンセッション」を活用した社会資本の蓄積が求められている。第二次安倍内閣においては、関西空港などでコンセッションが進められているほか、大阪府政・大阪市政においても、地下鉄をはじめとしてさまざまな事業の民営化、民間活用が進められている。	（真鍋雅史　嘉悦大学ビジネス創造学部准教授）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍
4	日本経済政策の評価、あり方	j.L 型企業、G 型企業	**しかし日本中がグローバル資本主義になるというのは錯覚である。この変化を、冨山和彦はG型とL型という分類で論じている**（18）。**かつて日本経済を支えたG型（グローバル）産業は新興国に生産拠点を移し、日本に残るのは研究開発と経営だけになろう。**すでに GDP の 70%、労働人口の 80%L型（ローカル）である（前者がおおむね製造業、後者が非製造業だが、正確に一致するわけではない）。 **この意味で雇用が新興国に流出する「空洞化」は避けられないし、避けるべきでもない。**	「資本主義の正体　マルクスで読み解くグローバル経済の歴史」／池田信夫／2015.1.12／PHP 研究所
4	日本経済政策の評価、あり方	j.L 型企業、G 型企業	**超効率的になったグローバル企業では、雇用は増えない。**むしろ研究開発に特化すると、国内の比率は下がっていく。大部分の労働者は流通・外食・福祉・介護などの個人向けサービス業になるしかなく、現実にそういう変化が起こっている。 G型産業はオリンピックのようなもので、世界中でルールは一つだ。トヨタや Panasonic の生産性は、世界的にみても高い。問題はL型である。この分野の労働生産性（付加価値／労働時間）は先進国の平均よりかなり低い。これは日本人が怠け者だからではなく、古い産業から労働人口が動けないからだ。これを上げることが、日本経済の究極の問題である。 **労働市場と資本主義の改革で、生産要素（労働・資本）を流動化させることが重要だが、これには多くの人が抵抗する。派遣労働の自由化には労働組合が反対し、地方からの雇用流出には自治体が反対する。** 安倍政権の「地方創生」はこれに迎合して公共事業で「地方活性化」しようという政策だが、これは失敗するだろう。地方の衰退をまねいている最大の原因が、こういう「官依存」の体質だからである。 **日本の産業の主流はすでにL型産業であり、それは多くの先進国に共通の現象だ。**80 年代にアメリカが日本に追い上げられ、製造業から非製造業に転換したときと同じ変化を、日本も経験しているのだ。**その結果おこるのは、労働生産性も賃金も高い製造業から、低賃金のサービス業への労働移動である。** それは日本人になじみのない世界ではない。江戸時代には 270 年間、人々は生まれた地方から出ることはなく、L型の農業で労働生産性を極限まで高めた。山の上まで耕された段々畑は、日本の勤勉革命の象徴である。労働人口が土地に固定されたため成長率は下がったが、人々は農作業に生きがいを見出し、労働意欲は高かった。 アップルやグーグルの成功体験をいくら聞いても、日本の普通の会社には役に立たない。労働人口の大部分は、L型の流通・サービス・福祉・介護だからである。G型産業の雇用は増えないので、**これからの日本の中心はL型だ。役所も経済学者もL型には関心を持たないが、真のイノベーションはここにある。**	「資本主義の正体　マルクスで読み解くグローバル経済の歴史」／池田信夫／2015.1.12／PHP 研究所
4	日本経済政策の評	j.L 型企業、G 型企業	**L型産業のキーワードは、集約化である。**労働人口が急速に減少する日本で、地方は特に働き盛りの労働者がいない。**薄く**	「資本主義の正体　マルクスで読

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
	価、あり方		**広く分散する国土構造を転換して、インフラ投資をコンパクト・シティに集中し、新陳代謝を促進する必要がある。** ただL型の問題点は、労働生産性が低いことだ。1人の労働者が毎日何百大も iPhone をつくれる製造業とは違って、一対一のサービス業の労働生産性が、製造業より低くなることは避けられない。**それを改善するためには、IT を利用するとともに、労働移動を促進するしかない。**	み解くグローバル経済の歴史」／池田信夫／2015.1.12／PHP 研究所
4	日本経済政策の評価、あり方	j.L 型企業、G 型企業	**アベノミクスと「三本の矢」のうち、第一の矢である大胆な金融緩和も二本目の矢である起動的な財政政策も、少なくとも目先的には痛みを伴わない政策です。**しかも安倍内閣による補正予算は1票差とはいえ参議院を通過して成立、「大胆な金融緩和」もそれを支持する黒田東彦日銀総裁の下で実施されようとしています。それが市場の期待を海、株価は上昇、行き過ぎた円高の修正が進み、企業収益の上向くなか賃金の減少にも歯止めがかかろうとしています。 **アベノミクスは順調な滑り出しです。TPP 交渉への参加表明の「決められない政治」が決める政治へイメージを変える可能性を見せています。**それらを背景に、安倍内閣への国民の支持率は上昇しています。発足直後が一番高く、数カ月で惨めなほど支持率が落ち込んだ最近の内閣とは違った状況が生まれています。 これと関連して佐々木毅学習院大学教授（元東京大学学長）は、「アベノミクスはいま市場との対話を通じ、政策への期待と市場の好意的な反応が相乗効果を生む形になっており、順調な歩みを進めているようだ」としながら、大胆な金融緩和と巨額の財政出動は「痛みなし」の政策を当面の任務としており、「金融市場や国民の反応が悪いはずがない政策選択」だと述べ、痛みを伴う財政緊縮策をとっている米国やイタリアの状況と比較しています。 そのうえで佐々木さんは「米国では金融緩和、規制緩和と財政に対する政府の責任の希薄化が歩調を合わせるように進展してきた。音頭をとったのは特にレーガン政権であり、それが（米国や欧州で）民主政を財政の束縛から解放し、痛みなしの政策に打ち出の小槌を与えることになったが、**今や（市場は）痛みを伴う政策をユーロ圏諸国に求め、米国も財政規律の厳格化へ舵を切りつつある**」と述べ、民主主義政治と市場の関係の問題、及び冷戦時代とは様変わりの国際関係も影を落としており、**「アベノミクスも国内的な文脈を越えた広い文脈で理解し、遂行されなければならない」と指摘**しています。	小島明（こじま・あきら）日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか2 再生へのシナリオ」／小島明／2013.7.10／平凡社
4	日本経済政策の評価、あり方	p.総論、大転換	**金融兆緩和も財政政策も同様です。しかし、その効果は一時的であり、当面の時間稼ぎです。** 市場との関係がうまくいっている間に多少の痛みを覚悟し必要な構造改革を進めることが重要です。それがアベノミクスを目先だけでなく、長期的にも成功させる道です。つまり成長戦略としての構造改革という「三本目の矢」が死活的に重要ということです。 バブル景気崩壊後の政策は、もっぱら金融緩和と刺激的財政政策を繰り返しただけで、痛みを伴う改革はあまりありませんでした。「改革が格差の経済を生んだ」と改革悪玉論が横行していますが、痛みを伴う改革を先送りし続けた結果、改革をしなかった結果としての痛みがいま生じているというべきです。 痛みを伴わない二本の矢だけでは、先行き極めて深刻な財政危機などの大きな痛みが生じかねません。アベノミクスの成否は財政・金融政策が生みだした時間を構造改革のためにいかに活かすかにかかっています。 **政府が 2013 年1月 11 日に閣議決定した「日本経済再生に向けた緊急経済対策」には当面の景気対策、経済刺激策だけではなく、「縮小均衡型の分配政策」から脱し、「成長と富の創出による好循環」、「強い経済」への転換も同時に謳われています。そこでは研究開発、イノベーションの促進、人材育成強化と再チャレンジを可能とする環境の整備、医療・介護の分野を含む潜在的に成長性の高い分野での大胆な規制改革、リスクマネーの確保と投資促進、攻めの農林水産業の展開など、多くの構造政策が列挙されています。** 実際、構造改革はこれまで歴代の政権がみな議論してきました。しかし議論が煮詰まる前に政権が替わって実行されませんでした。**「改革の痛み」ばかり問題にされがちですが、実は痛みを生むような改革はあまり実行されてこなかったのです。**同じような議論を繰り返しているあいだに改革が断行されたような気持ちになってしまったというのが実態かもしれません。 **アベノミクスは日本経済再生への最後のチャンスでしょう。残された時間はどんどん少なくなっています。**	小島明（こじま・あきら）日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか2 再生へのシナリオ」／小島明／2013.7.10／平凡社
5	日本財政政策の評価、あり方	e+1. 構造改革、規制緩和	現在は過去の歴史の産物であり、目の前のことばかりにかまけていると処方箋を間違える。安倍政権の経済政策（アベノミクス）について評価するためには、**日本が過去 20 年にわたって、世界史の中でも珍しい長期デフレを続けてきたことを踏まえなければならない。日本経済は成長力をもっているはずなのに低迷を続けたのである。** アベノミクスの「第一の矢」（金融政策）は大成功したように見える。しかし、このまま2年間も「異次元の」大量のベースマネー	陳腐化した雇用制度・雇用慣行（島田晴雄　千葉商科大学学長）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			供給を続けていくと、政府が発行する国債の大半を日本銀行（日銀）が買い取ること、すなわち日本政府の赤字のファイナンスを日銀が行っていることを、世界に向けて公言することになる。 また、「第二の矢」（財政政策）については黄信号が点灯している。今年2月の通常国会で自民党は緊急経済対策に基づく平成 24 年度補正予算 13.1 兆円を成立させたが、これではスケジュール通りの財政再建ができそうにない。 それを救うのが「第三の矢」（成長戦略）ということになっている。しかし、現状では関係官庁の予算取りにいわば「ホッチキス政策」になっていて、中身の8～9割が民主党時代と変わらない。本来、経済成長は民間の企業とヒトが担うものであり、政府はその後押しをすればよい。成長戦略としては、民間が思い切り活躍ができるように競争条件を整備するだけでよいので、予算はほとんど必要ないはずである。ところが各省庁は、ターゲットごとに支援をするという名目で 50 億円、100 億円単位の予算を組もうとしている。 さらに言えば、**日本にとって重要なのは本格的な構造改革である。構造改革とは、「岩盤」（Base rock）を壊すことだ**が、そもそも既得権の塊である「岩盤」をつくったのは自民党の古いリーダーたちだったので、それを壊すにはよほどの覚悟が必要である。	2016.4.21／東京書籍
5	日本財政政策の評価、あり方	f.財政再建、財政政策、財政改革	財政赤字による制約 **少子高齢化と並んで日本の潜在成長率を制約すると考えられるのが、巨額に膨らんだ財政赤字である**。第7章でも指摘した通り、巨額な累積赤字の結果、国内貯蓄の大半は、民間に比べて生産性が低い政府セクターの借金の埋め合わせに充当される傾向が続いている。増え続ける財政赤字にストップがかけられない限り、この非効率な資金フローが今後ますます成長の足かせとなる[4]。 国債は、政府の借金であり、いずれは返済しなければならないものである。巨額な国債を償還するには、将来、大幅な増税や歳出カットなどによってその財源を確保することが必要になる。このため、財政破綻寸前の政府が赤字をさらに拡大し続けたとき、将来の増税や歳出カットを見越して人々が支出を控えるようになるという「非ケインズ効果」で経済が低迷することも懸念される。 社会保障関係費の増大 財政赤字が拡大した一つの要因は、景気の低迷による税収の減少であった。一般会計税収は、バブル崩壊直後の 1990 年度には 60 兆円であったが、1998 年度に 50 兆円を割り込み、リーマン・ショック後の 2009 年度は 40 兆円も割り込む事態となった。ただ、消費税増税やアベノミクスの効果で 2015 年度の税収は 50 兆円を超える見通しで、税収の落ち込みは回復基調にある。 これに対して、**歳出は拡大の一途を辿っており、財政赤字拡大の大きな要因となっている**。一般会計の歳出は、1985 年度には 53 兆円であったが、1998 年度に 80 兆円を超え、2009 年度には 100 兆円を上回った。そして今日、**その最大の要因が、社会保障関係費の増大にある**。社会保障関係費の増大を食い止めることなく、財政赤字を解消することはほぼ不可能となっている。 **将来にわたって持続可能な財政収支を維持していくためには、社会保障制度改革を早急に進めていく必要がある**[5]。 ただ、これまでの対応は「少なすぎて遅すぎる」もので、拡大を続ける国債残高に歯止めをかけるための抜本的な対策が講じられてきたとは言い難い。拙速な緊縮財政は景気を冷え込ませるため、財政再建への道のりは決して容易ではない。しかし、膨大な財政赤字の累積はいつか危機的な状況を生み出す。その解消に向けた道筋をつけるため、一貫性を持った迅速な対応が必要である。	「『失われた 20 年』を超えて」／福田慎一／2015.7.29／NTT 出版
6	日本経済将来／日本（経済）あるべき姿	a.日本型資本主義、ヨーロッパ型、アメリカ型	**選択肢は二つある。一つは多くを国会に依存する方法で、国家が税や社会保険料をこれまで以上に徴収して、国民に福祉サービスを提供するといった、いわゆる福祉国家への道である。もう一つは**後者の例のように、**福祉の提供を民間業者に期待する案で、国民はその費用を自己負担するのである**。これには政府は関与せず、国民に自立と自助を求めることと同義である。すなわち、自分の福祉は自分でしっかり準備せよ、そして福祉の提供は市場主義で運営する、ということである。アメリカ型の福祉のあり方と言ってよい。 日本人はごく近い将来に、ヨーロッパ型の福祉国家の道に向かうのか、それともアメリカ型の自立と自助の道に向かうのか、選択を迫られる時代を迎えているのである。	橘木俊詔（たちばなき・としあき）京都大学名誉教授／「日本人と経済　労働・生活の視点から」／橘木俊詔／2015.10.22／東洋経済新報社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			既に取り上げた三つの対応策、すなわち、（1）日本がヨーロッパ型の福祉国家に向かう案、（2）アメリカのような自立国家に向かう案、（3）家族の絆を再び強くして福祉の担い手としての家族の復権をはかるといういわば元の日本に戻る案である。私個人は（1）を好む。**（3）は非常に困難なことを思われる**。なぜならば家族の絆が弱まったことは国民が選択したことであるし、そもそも家族をつくろうとしない（すなわち結婚しない）人が増加していることも国民の判断である。このような国民の自由意志で発生したことを、まわりからいろいろ介入して家族の復権をはかることは、自由主義・個人主義の行きわたっている日本では困難なことである。**残された道は（1）か（2）の選択である**。	
6	日本経済将来／日本（経済）あるべき姿	a.日本型資本主義、ヨーロッパ型、アメリカ型	**私の個人的好みはヨーロッパ型の福祉国家への道であるが、ヨーロッパにおいても様々な取り組み方法がある**。ごく大雑把に区分して、高福祉・高負担のデンマークやスウェーデンの北欧、中福祉・中負担のドイツ、フランス、イギリスの中欧、低福祉・低負担のスペイン、ポルトガル、ギリシャの南欧の3種がある。もっとも南欧に属するとみなせるフランスは図 12-3 によると高福祉・高負担の国である。日本はこれらの国よりも政府による福祉の規模は小さいので、ヨーロッパ型の福祉国家を目指すにしても、どのクラスを求めるかも課題である。急激な変化を実践することは不可能であるし、徐々に変化させることが好ましいので、**さしあたりはヨーロッパの大国であるドイツ、イギリスのような中福祉・中負担の国を目指すのが当面の目標であろう。そして国民が望むなら、その後に北欧型の高福祉・高負担への道もありうる**。 **とはいえ、日本では家族の絆を再び強くして福祉の担い手を家族が担うことを再び期待する人が根強くいる**。現に自民党の一部には、憲法を改正して、加須ｋは助け合うべし、という文章を入れるという案を主張しているし、それを支持する国会議員はかなりいる。それに加えてアメリカ型の自立と自助主義を好む人が多いので、国会が福祉の担い手になるような福祉国家論には抵抗が強い。福祉の充実は経済効率の達成（すなわち高い経済成長率）にとって支障となると考える人が多い。特にこうした経済思想は経営者層、新自由主義や保守系の政治家に支持が多く、これらの人が現代の日本を統治しているのでその声の影響力は強い。 アメリカ型の自立と自助主義か、それともヨーロッパ型の福祉国家か、今後の日本の進むべき道はこれまた国民投票で決定してもよいほどの大きな課題であるが、国民投票が無理ならば国会議員の選挙に付託して政治の決着に待つしかない。それを決めずに今のままの中途半端な状況で進むと、日本人の福祉は最低水準を脱却できずに、不幸な国民にならざるをえない可能性がある。	橘木俊詔（たちばなき・としあき）京都大学名誉教授／「日本人と経済　労働・生活の視点から」／橘木俊詔／2015.10.22／東洋経済新報社
6	日本経済将来／日本（経済）あるべき姿	b.高齢化への対応	**人口動態の変化は市場、需要の構造変化を伴います。ドラッカーさんが「日本の 21 世紀の可能性は高齢化と環境問題にある」と強調していたのは、こうした点を重視していたためです**。彼はこう言っていました。 「日本は明治維新、敗戦後、そして公害危機、石油危機など様々な危機に直面し、危機から目をそらさずに対応した。その結果、蛇が脱皮しながら成長するように、新しい経済・社会へと脱皮して成長してきた。人口高齢化も日本は逃れることができないからそれを直視し、対応する。その結果、メイド・イン・ジャパンの新しいモデル（税制、雇用慣行、病院、学校などの新しい経営モデル）、新しい技術、新しい商品、新しいサービスが生み出される。それらを、日本より遅れてやってくる他の多くの高齢化国が先を競って求めるようになる。市場（需要）の方が、日本に押しかけてくるようになる」。 医療関係の技術や介護ロボットなど、高齢社会の潜在的なニーズに対応した技術分野の発展の可能性が大きそうです。可能性を現実のものにできるかどうかは、ひとえに高齢社会の現実を直視し、問題を積極的に克服する意志を持つか否かにかかっています。 何度でも繰り返して強調したい重要なポイントは、**日本が世界最速で進行する高齢化を悲観的に受け止めるか、あるいはそれを積極的に受け止めて高齢社会にふさわしいモデルをどの国よりも速く構築するか、そのどちらの道を選択するかによって日本の 21 世紀の姿に大きな違いが出る**ということです。 前者の悲観主義に陥れば、日本モデルは衰退のモデルとなってしまいます。後者の積極的な対応は新しい再生日本のバージョンとなります。この章の冒頭で論じた、悲観主義と危機意識の違いが重要なポイントなのです。 日本が世界最速の高齢化に積極的に向きあって開発する技術、商品、サービス、ビジネスモデルといったメイド・イン・ジャパンの高齢社会対応型モデルは、日本より遅れてやってくる世界の高齢化にビジネスチャンスを見出すことができます。 日本の「老い風」を「追い風」にすることができるかどうかは、日本が悲観主義から脱し、危機意識を持って自らの高齢社会に向き合うかどうかにかかっています。	小島明（こじま・あきら）日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか1　危機の 20 年」／小島明／2013.7.10／平凡社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			「「追い風」をつかもう：世界の高齢化にチャンスあり」――『日経ヴェリタス』紙は日本のシルバー・ビジネスが国内展開中心の第一段階から、“課題先進国”として培った商品やノウハウを携えてこれから老いる世界に生まれる膨大な市場を目指す第二段階へ移行すると指摘しています（2012 年3月 25 日～31 日号）。	
6	日本経済将来／日本（経済）あるべき姿	c.人口減少への対応	潜在成長率低迷への懸念 **経済の成熟化や労働人口の減少を鑑みれば、日本経済がかつてのような高成長を実現するのは難しいことはいうまでもない**[3]。ただ、長期停滞への懸念が、リーマン・ショック以降、多くの先進国で生まれつつあることからもわかるように、バブル崩壊後に、政府、金融機関、借り手企業など各経済主体が対応を誤れば、「失われた 20 年」はどこの国でも起こりうる問題である。これからの日本では、このような過ちを二度と犯さないように、速やかで大胆な取り組みが必要となる。 とりわけ、**わが国には、急速に進行する少子高齢化と巨額に累積した財政赤字という、他の先進国よりもはるかに潜在成長率を制約する二つの大きな要因がある**。このためこれからの日本では、「失われた 20 年」を生み出してきた要因を取り去ると同時に、**少子高齢化や巨額な財政赤字という潜在成長率を大きく制約する要因に対し、速やかで大胆な対応に真摯に取り組む姿勢が必要**である。少子高齢化や財政赤字の問題においても、もはや「神話」を信じ続け、「少なすぎて遅すぎる」対応で抜本的・構造的な対応を先送りにする余裕はない。「失われた 20 年」で何度も繰り返された**「問題の先送り」はもはや許されるものでない**。	「『失われた 20 年』を超えて」／福田慎一／2015.7.29／NTT 出版
6	日本経済将来／日本（経済）あるべき姿	c.人口減少への対応	2050 年の高齢化率は 38.8％ **日本の将来を展望する場合、最大の変化は人口の急激な減少だ**。戦後、日本の人口は一貫して増加を続けてきた。しかしこれから 2050 年へ向け急激に減少してくる。厚生労働省の国立社会保障・人口問題研究所が 12 年1月に公表した「日本の将来推計人口」によると、**日本の人口は 10 年の1億 2806 万人がピークで、以後減少に向かい、2030 年には 10 年比で約 1100 万人、2050 年には同約 3100 万人それぞれ減少する。2050 年の総人口は約 9700 万人となり、1億人を切る**。 図1は年齢三区分別人口の推移である。図からも明らかなように、生産年齢人口が右下がりで急激に減少する中で、年少人口も減少する。これに対し、老年人口は逆に上昇気味で推移する。つまり 2050 年へ向かう日本は、高齢化を伴いながらの人口減少というこれまで経験したことのない異次元の社会に向かうことになる。具体的に見てみよう。**65 歳以上の高齢者の割合は 10 年現在 23.0%だが 2030 年には 31.6%、2050 年には 38.8%へと急速に高まる。2050 年の日本は人口の3人に1人が 65 歳以上の老人社会になる**。	「新・日本経済入門」／三橋規宏・内田茂男・池田吉紀／2015.3.19／日本経済新聞出版社
6	日本経済将来／日本（経済）あるべき姿	c.人口減少への対応	経済成長率と人口増減率との関係 **人口の減少が経済活動に大きな影響をもたらすのは、人口の増減率と経済成長率との間に密接な関係があるからである**。下の式は経済成長率、1人当たりの GDP 増加率、人口増減率の関係を示している。経済成長率は1人当たり GDP 増加率と人口増減率の和（③式）として定義できる。 この関係式から、1人当たり GDP を高めるためには、1人当たり GDP の増加率と人口増加率を共に高めることが望ましい。1人当たりGDPを高めるためにはイノベーションなどにより労働生産性の向上を図ることが必要だ。逆に1人当たりGDPや人口の増加率が低下すれば経済成長率は低下する。 戦後の高度成長期は、労働生産性の急速な上昇に支えられ1人当たり GDP 増加率が大きく伸び、人口の増加率も高かった。その結果、年率 10％の高度成長を 10 年近く続けることができた。 しかし、これから 2050 年に向かう日本では、人口減少が経済成長の大きな制約条件として立ちふさがってくる。**2030 年から 40 年にかけて人口減少率は年率 0.8%、2040 から 50 年にかけて同1%と急激に減少する。その影響で、経済成長率も 2030 年以降マイナスに転じてくる可能性が強い。経済規模そのものも 2030 年頃をピークに縮小する時代に入る。かつて経験したことのない世界に入るわけだが、この現実から目を背けず、直視することが大切だ**。	「新・日本経済入門」／三橋規宏・内田茂男・池田吉紀／2015.3.19／日本経済新聞出版社
6	日本経済将来／日本（経済）あるべき姿	c.人口減少への対応	1人当たり GDP の向上を目指す **生活水準を示す有力な指標が1人当たり GDP である**。1人当たり GDP とは、それぞれの国が1年間に新たにつくりだした付加価値の合計（GDP）を人口で割った数字だ。その数値が大きければ大きいほどその国の生活水準が高く、低ければ逆にその国の生活水準が低いということになる。 これから 2050 年に向かう日本が、国として目指さなくてはならない最大の目標は、1人当たりGDPの水準を落とさず、さらに引	「新・日本経済入門」／三橋規宏・内田茂男・池田吉紀／2015.3.19／日本経済新聞出版社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			き上げる政策である。 **ゼロ成長でも人口増加率がマイナスになれば、1人当たり GDP は増加する**。つまり、人口減少率が経済成長率の減少よりも大きい限り、1人当たり GDP は上昇するわけである。逆に経済成長の減少率が人口減少率より大きくなると1人当たり GDP もマイナスに転じ、生活水準も低下する最悪状態に陥ることになる。 **人口減少という悪材料を逆手にとって、最悪の事態を回避しつつ、生活水準の向上を目指すことが、2050 年へ向け日本が進むべき道といえるだろう**。	
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	c.人口減少への対応	50 年後、1億人維持を打ち出す 人口減少という悪材料を逆手にとって、豊かで質の高い成熟社会を目指すべきだと述べてきた。だが、長期的視点からみれば、急激な人口減少は社会や経済の安定のために決して望ましいことではない。ある段階で人口減少を食い止めることが必要だ。 **経済の安定のためには、人口増加率は微増、最低でも横ばい、1人当たり GDP の増加率もプラスを維持することが望ましい。安倍政権は 50 年後の 2060 年の人口目標として1億人を掲げている。「日本の将来推計人口」では、2060 年の人口を8674万人と見込んでいる。1億人維持のためには出産環境の大幅改善などを通して、約1300万人増やさなければならない。簡単ではないが、目標を定めて取り組むことは結構なことだ**。	「新・日本経済入門」／三橋規宏・内田茂男・池田吉紀／2015.3.19／日本経済新聞出版社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	c.人口減少への対応	経済にとってプラスに作用する人口ボーナスは、過渡期に一度だけ生じる現象であるのに対して、経済にマイナスとなる人口オーナスは、少子化が続く限りいつまでも続くこととなるのである。 私が、この**人口オーナスこそが、人口問題の基本だと考えるのは、人口オーナスが、ほぼ必然的に、次のような困難を経済社会にもたらすからである**。 第一は、潜在成長力の低下である。経済の兆的な潜在成長力は、基本的には労働力、資本、技術という3つの生産要素の変化によって決まると考えるのが標準的な考えだ。 このうち労働力については、**生産年齢人口が減れば、当然ながら労働力人口も減りやすくなるはずだから、これが成長力を低下させることになる**。この点は 2014 年頃から現実の問題点として強く認識されるようになった。 人口オーナスは、資本の供給も減らすことになる。今、勤労者が貯蓄する人、引退した高齢者が貯蓄を取り崩す人だと考えると、人口オーナスの下では、貯蓄社である勤労者層が減り、貯蓄を取り崩す高齢者が増えるので、経済全体の貯蓄は減少する。これも既に現実の問題となっており、例えば、国民経済計算ベースの家計貯蓄率は、2013 年度マイナス 1.1%、14 年度プラス 0.2%、15 年度プラス 0.7%という超低水準であった。にもかかわらず、資本不足はほとんど認識されていない。これは、資本の供給も減っているが、資金需要の方がもっと減少しているからである。将来、民間資金の需要が増えるようなことになると、国債との競合が生じ、金利が上昇して財政再建が難しくなるといった事態が進行する可能性がある。 最後の「技術」については人口オーナスとの明確な関係は想定できないが、人口が減り、創意に満ちた若年層の割合が低下すると、革新的なアイデアが出にくくなることを懸念する見方もある。 **第二は、割賦方式の社会保障が行き詰まることだ**。この点は第4講で既に述べたので繰り返さない。 **第三は、人口オーナスを介して地域間格差の悪循環が起きることだ**。詳しいデータは省略するが、例えば、人口オーナスの指標として地域別の従属人口指数(年少人口と老年人口の和を生産年齢人口で割った数字で、これが高いほど人口オーナスの程度が強い)を取ってみると、東京圏、名古屋圏などの大都市圏では人口オーナスの程度が低く、地方部では高いという結果になる。こうしたことが起きるのは、地方部の生産年齢人口が、就学、就労などを通じて大都市圏へと流出しているからである。 ここで、前述の議論のように、人口オーナスは潜在成長力を低めるということが地域でも成立すると考えると、「地方部は人口オーナスの程度が大きいため、潜在成長率が低く、雇用・所得機会が限られる」→「雇用・所得を求めて、地方部から大都市圏へ生産年齢人口が移動する」→「これによって地方部の人口オーナスの度合いはさらに強まり、潜在成長力はさらに下がる」という悪循環が生まれることになる。 **この人口オーナスにどう対応すべきかが、これからの日本の経済社会全体にとって最大の問題なのである**。	「日本経済論講義 ビジネスパーソンの『たしなみ』としての」／小峰隆夫／2017.3.13／日経BP社
6	日本経済将来／日本	c.人口減少への対応	**多くの人は「人口が減れば、経済活動を営む人が減るのだから、経済も縮むだろう」と考える。これに対して**、2016 年8月に	「日本経済論講義 ビジネスパー

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
	(経済)あるべき姿		出た**吉川洋氏**の『人口と日本経済』(中公新書)**は、こうした考え方を「人口減少ペシミズム」だと批判している**。 **吉川氏は、経済成長を決めるのは人口ではなく、「新たなモノやサービスを生み出し、それを打ち破るプロダクト・イノベーションこそが経済の鍵を握る」と主張している**。さらに進んで吉川氏は、人口減少はむしろ日本経済の成長のチャンスだと言う。**日本は、世界に先駆けて人口減少、高齢化が進んでいるのだから、超高齢化にふさわしいイノベーションを生み出していくという点では、日本は絶好の位置を占めているという理屈である**。 人口減少によって日本経済は縮んでしまうのか、それともイノベーションによって新たな成長の足がかりをつかむのか。私は、低成長下では経済成長に及ぼす人口の影響は結構大きいと考えている。この点を見るために、人口オーナスと1人当たり GDP の関係を示そう。次のようなことが分かる。 第一に、GDP も1人当たり GDP も増え続ける。吉川氏が主張するように「人口減少ペシミズムは誤りだ」ということが分かる。 第二に、とはいっても人口変化による負の影響はかなり大きい。2010～50 年を考えると、人口オーナスによってマイナス 0.5%程度、人口減少によって 0.5%程度、合わせて1%程度が成長率へのマイナス要因となる。経済全体の成長力が低い現状では、こうした人口変化のマイナス要因は相対的にかなり大きいと言える。 **人口減少の下でも経済成長はプラスを維持することができる。しかし、人口変化が成長率に及ぼすマイナスの影響は無視できないほど大きい**、というのが私の結論である。	ソンの『たしなみ』としての」／小峰隆夫／2017.3.13／日経BP社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	c.人口減少への対応	以上見てきたように、**普通に考えると、人口が減少しても、日本の経済規模は縮まない**。**所得水準も上昇するのだから、その所得を使うことによって国内市場も縮まないはずだ**。にもかかわらず、「人口減少によって国内市場が縮む」と考える人が多いのはどうしてだろうか。これには、**次のような3つの錯覚が作用**しているからではないかと私は思っている。 **第一は、「確実なものは、不確実なものより大きく見える」という錯覚**だ。前述のように、結果的に国内市場が縮まないということは、「人口減少で縮む市場」よりも「それ以外の要因で増える市場」の方が大きいということである。 **人口減少で市場が縮小する分野は、現在既に存在する分野である**。例えば、子供の数が減れば子供服の売り上げが減り、若者の数が減れば大学入学者数も減るといったことだ。 一方、経済が成長していけば必ず増える分野が現れる。例えば、子供が減るとペットを飼う人が増えるかもしれない。お年寄りが増えるとクルージングで旅をする人が増えるかもしれない(クルージングは荷物の持ち運びがないので、高齢者に向いていると言われている)。こうした**新たな需要は、いずれも現在は存在しない**(または経済に占めるウエートが小さい)ものである。 したがって「どんな需要が増えるのか言ってみろ」と言われても、想像でしか言えない。間違っている可能性も高い。そもそも新たな需要な、技術の進歩、消費者の好み、企業家の創意などによって現れてくるものであり、本質的に不確実なものである。すると、**減る需要は確実に分かるが、消える需要は不確実でよく分からない**。**このため、どうしても減る需要の方が強調されてしまうのである**。 **第二は、量と質(付加価値)についての錯覚である**。人口が減るということは「頭数」の問題だから、経済的には「量」の問題となる。しかし、経済的には、価格を考慮した「質」もまた重要である。 **例えば食事について考えてみよう**。**人口が減ると日本全体の食事の数は減る**。**しかし、だからといって食品業界のマーケットが縮小するとは限らない**。**1回当たりの食費が増える可能性があるから**だ。学校の場合も。人口減少で学生の数が減ることは避けられないが、だからといって教育業界のマーケットが縮小するとは限らない。学生一人ひとりがより品質の高い教育サービスを受けるようになるかもしれないからだ。 これは実際に大いにあり得ることである。上図は、世帯主の年齢別の食品購入単価を見たものだ。多くの品目で、年齢層が上昇するにつれて購入単価も上昇していることが分かる。このことは、高齢化が進むと、より高い食品が売れるようになるということを意味している。同じように、**所得水準が上がれば、多くの分野でより付加価値の高いものが選択される可能性があり、それが量の縮小を乗り越えると考えられるのである**。 **第三は、国内市場と輸出(海外市場)が別個のものだという錯覚である**。国内市場を「内需」と置き換えて話を進めよう。内需と輸出は連動している。なぜなら、輸出が増えれば必ずその分国内の所得が増え、それは何かを購入するために使われるからだ。そのかなり部分は内需の増加となるはずだ。つまり、「人口減で国内市場が縮小するから海外市場を開拓せよ」と言っている人は、「お金を稼ぎはするが、国内でそれを使わない」という、不自然な状態を想定していることになる。	「日本経済論講義 ビジネスパーソンの『たしなみ』としての」／小峰隆夫／2017.3.13／日経BP社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			企業が、人口減だからといって国内市場に見切りをつけるのは間違いである。不確実ではあるが、今後伸びる需要を創り上げていくことこそが企業の役割だ。それがまさに吉川氏の言う「プロダクト・イノベーション」である。問題はそうしたイノベーションを産み出すような経済環境が日本に整備されているかどうかだ。 高齢社会に移行してかなりの時間がたつが、今のところ、高齢社会対応型のイノベーションを日本が輩出しているとは言えない。人口オーナスの経済成長への影響はかなり大きいが、イノベーションの力でそれを克服することは可能だ。しかしそのためには、よほどの覚悟を決めて臨む必要がある。	
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	e.移民、外国労働者受け入れ	一部には、人口が減少することで経済成長率が低下しても、一人当たりの国民所得が減らなければ問題ないのではないかという議論はある。ただ、**天然資源の乏しいわが国では、人的資本が最大の成長の源泉である。労働人口が減れば、人的資本はそれだけ減ることになり、そのマクロ経済へのスピルオーバー効果(波及効果)が減ることで、経済の活力は失われてしまうことになる。** 女性や高齢者を労働力として活用することは、一時的には労働力不足の解消に寄与する。また、女性の労働力化率の上昇による年金・社会保険料の納付増加や、高齢者雇用に伴って年金受給開始年齢の引き上げが可能になれば、財政赤字解消にも貢献するであろう。**しかし、これまでの取り組みは、「少なすぎて遅すぎる」ものであり、中長期的な労働人口の減少を食い止めるには力不足である。** すでに人口の多い団塊の世代は退職し、その子供に相当する団塊ジュニア世代も出産適齢期を過ぎつつある。出産適齢期の人口が今後も少ないままであることを考えると、出生率が極端に改善しない限り、中長期的に労働人口が減少し、高齢化が進行するというトレンドには変わりがない。**出生率をいかに改善するかを詳細に検討し、そのための対策を早急に講じると同時に、外国人労働者をいかに受け入れていくかなど、より踏み込んだ対策を早急に考えなければならない時期が来ている。**	「『失われた 20 年』を超えて」／福田慎一／2015.7.29／NTT 出版
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	i.経営改革、企業改革、ビジネス改革	このような2つの課題をクリアするのは、容易なことではありません。そんな実現困難な戦略を実行する前に、生産性を向上させるほうがよほど現実的です。 **高い潜在能力をもつ日本が生産性を高めることができなかったのは、はっきり言って「経営ミス」だと私は思っています。**労働者が自ら進んで生産性を上げるということはほぼあり得ず、**生産性向上は、経営者によってなされるのが常識だからです。**そういう努力を怠ってきた日本の経営者が、人が足りないからと、社会に大変な負担となる移民を増やし、経済を支えようと考えていることには、まったく賛同できません。	デービッド・アトキンソン　小西美術工藝社代表取締役社長。1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論　潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	i.経営改革、企業改革、ビジネス改革	私は、公的年金の活用こそが、この問題を解決するもっとも有効な手法だと考えています。 安倍政権になってから、公的年金は運用を見直し、株式の比率を高めてきました。現状では海外株が多いですが、国内株比率をもっと上げていくこともできるでしょう。ここで大切なポイントは、せっかくの公的年金の資金を、株を買い支えて株価を維持するために使ってはもったいないということです。 **政府は、GPIF(年金積立金管理運用独立行政法人)のファンドマネジャーに対して、運用利回りを上げるようなプレッシャーを徹底的にかけていくべきです。**そうすると、そのファンドマネジャーは年金を投資している企業に対して、もっと時価総額を増やすようにプレッシャーをかけます。コスト削減や配当の引き上げだけでは株価は継続的には上がりませんので、**拡大型経営戦略の下で積極的な投資を行うことによって株価を上げる努力を強制するのです。**	デービッド・アトキンソン　小西美術工藝社代表取締役社長。1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論　潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	i.経営改革、企業改革、ビジネス改革	◇鍵にぎるリスクへの挑戦 **リスクへの挑戦も新技術開発、新分野開拓のためには重要です。それにはリスクに挑戦しようとする企業家、投資家が必要です。リスクテイカーが大事であれば、リスクへの挑戦を評価し支援する税制、金融制度など、制度的な体制も重要になります。**シカゴ大学の経済学博士で野村ホールディングの会長をつとめた氏家純一さん(現・同社常任顧問)は金融業におけるリスクマネーの供給体制を強化すするために、①銀行がリスクに見合った金利で融資を行い、万一の大きな損失にも耐えられるような適切な自己資本を備える(伝統的な間接金融による融資の改革)、②貸し出し債権の流動化など間接金融リスクの市場化、	小島明(こじま・あきら)日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか1　危機の 20 年」／小島明／2013.7.10／平凡社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			③株式や債券を投資家に対して直接発行して資金調達する直接金融の拡充―という三つの改革を主張しています(『日本資本市場の挑戦:「リスク」と「教育」と「豊かな人生」』(東洋経済新報社、2004 年))。	
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	i.経営改革、企業改革、ビジネス改革	繰り返しになりますが、金融政策と需要刺激策としての財政政策のポイントは、短期的な経済押し上げ効果によって時間を稼ぐことであり、稼いだ時間を成長戦略、構造改革に活用し切ることがアベノミクスの課題なのです。稼いだ時間を空費したら、期待を裏切られた市場から反撃をくらいます。その時は、OECD やエコノミストによる日本経済についての長期予測が現実のものになってしまいます。これはナイ・リポートが懸念する「二流国」への道でしかありません。 また、**日本の基本的な長期路線は技術立国であり、イノベーションの追求です**。この点、安倍首相は 2013 年2月 28 日の施政方針演説で「世界初の海洋メタンハイドレート産出試験、世界に冠たるロケット打ち上げ成功率、世界最先端の加速器技術への挑戦など、世界のイノベーションを牽引している」と述べています。 **公共事業の拡大が日本の潜在成長力押し上げにつながらない単なる一時的な需要追加、バラマキ政策ではないものにする必要があります**。加速器技術での国際共同事業である「国際リニアコライダー(ILC)」計画への積極参加は、安倍首相自身が「大きな夢のある構想」と言っているように、日本自身が意識改革し、世界にも技術立国・日本を売り込むためにも、十分検討にあたいするものです。	小島明(こじま・あきら)日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか2 再生へのシナリオ」／小島明／2013.7.10／平凡社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	i.経営改革、企業改革、ビジネス改革	**アベノミクスは経済・社会の期待と空気を変えつつあります**。それはこれまでの政権の政策になかった成果です。しかし、期待はあくまで期待であり、それを裏付ける実体経済の強化が伴わなければ期待は裏切られ経済再生は幻想に帰してしまいます。しかも、政府債務の一段の増加により、将来の財政危機はいっそう深刻なものになります。 そこで、まず、**大胆さとスピードを持って政府が「三本目の矢」を放つことが必要です**。しかし、経済再生は政府の努力だけでは実現できません。**経済の主役はあくまで個々の企業であり、企業経営者であり、働く人々であり、消費者です**。**国民一人ひとりが覚悟を持って現状打破に務めることが必要です**。	小島明(こじま・あきら)日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか2 再生へのシナリオ」／小島明／2013.7.10／平凡社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	i.経営改革、企業改革、ビジネス改革	**人口減少、とりわけ生産年齢人口が減少する環境の中でも、一定の経済成長を維持し、豊かさを確保していくためには、生産性の向上が不可欠です**。他方、人口減少とは、いくつかの社会資本のユーザーが減少するということですから、集約したり再編したりすることも必要となります。生産性の向上と集約・再編という異なるアプローチを同時に進めていかなければなりません。 **具体的には、以下の四つの改革の視点を持って取り組むことが重要です**。 **①プロダクトアウトからマーケットインへのイノベーション(マーケットイン、ユーザーインにより生産性の向上に密接に関連)** **②ネットワークインフラにおけるイノベーション(生産性の向上に密接に関連)** **③社会資本の集約・再編** **④賢く使い、ソフトから発想するハード** これらによって、民間活動の拡大と経済成長に寄与し、税収拡大に積極的に貢献していくことは十分に可能です。また、これらは相互に独立した視点ではなく、相互に関連していますし、一部には概念的に重複している部分もあります。したがって、いずれも並行して進めていくことが必要です。 まず、一つ目の改革の視点は、民間部門の生産性の向上に直轄する社会資本ということです。社会資本のストック効果について触れてきましたが、その効果を最大限に発揮するためには、社会資本整備のススメ方に改革が必要となると考えられます。それが、マーケットインの考え方です。	「インフラ・ストック効果 ―新時代の社会資本整備の指針」／インフラ政策研究会／2015.8.30／中央公論新社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	j.L 型企業、G 型企業	**「IT 投資の効果を引き出すには、企業が組織委のあり方、仕事のやり方を変更し、人材その他にも投資する必要がある」ということです**。ニューヨーク連銀は、それを 1995 年以前の、IT の効果が予想されるほど出なかった時代の分析から得られた教訓としています。この時期、IT を導入しても生産性が高まらなかったのは、IT を人の働き方に合わせて、いかに人を楽させるかに主眼があったからだと分析しています。**ITを人の働き方に合わせるのではなく、人の働き方をITに合わせて変える必要があるのです**。 これを日本のサービス業に当てはまると、非常にしっくりときます。**日本のサービス業は、IT の導入に際して、組織のあり方や仕事のやり方、人材などにそれほど大きな変更は加えてきませんでした**。**これが、日本のサービス業の生産性が低い最大の要因のひとつだと考えられるのです**。	デービッド・アトキンソン 小西美術工藝社代表取締役社長。1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論 潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			どんな業種でも、IT を導入して生産性を上げるためには、大きな変化は避けられません。場合によっては、IT の犠牲になってしまう業者も出てくるでしょう。しかし今の日本は、どちらかと言えば変化に対する反対が多い国ですので、結局はIT 導入によって生産性を上げることができなかったのだと思います。	2016.12.22／東京経済新報社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	j.L 型企業、G 型企業	**カール・シュミットのいうように近代が「陸と海の戦い」だとすると、自由に移動して富を収奪し、それをオフショアに蓄積する海賊に陸の国家は勝てない**(9)。英米ではそれが富の格差をもたらしているが、海洋国家だった日本はグローバル化に乗り遅れ、富を国内に貯蓄している。これが日本経済の衰退する最大の原因である。 だから国際競争力のある G 型企業は L 型と妥協せず、世界最適生産すべきだ。トヨタのように「国内生産 300 万台」という目標を設定してがんばると収益率が落ち、日本経済を支えられなくなる。 **問題は、労働人口の8割以上を占めるＬ型労働者である**。製造業が効率化して雇用吸収力がなくなる一方、これから高齢化によって福祉・介護に従事する労働者が増えるため、サービス業の比率はさらに上がり、労働人口の9割を超えるだろう。 L型は「負け組」にみえるため、若者は地方からいなくなるが、都会に出て行ったら「勝ち組」になれるわけではない。実際には、ほとんどの人は都会でも居酒屋やコンビニでL型の労働者になるしかない。これからは、都市の中のL型労働者が増えるのだ。 それは IT で単純化され、チェーン・オペレーションで効率化され、時給 Base で新興国と競争する。そういう「グローバリズム」のきらいな人は、田舎に引っ込んで暮らすのもいいが、そのためにもG型企業が収益を上げて GNI を上げる必要がある。この意味で、安倍首相が1人当たり GNI を経済政策の指標にするとのべたことは重要である。 G 型のスーパーエリートは人口の数%の、超競争的でリスクの大きい世界だ。ほとんどの人は、そういうストレスの多い生活が快適だとは思わないだろう。普通の人は、L 型のほうが好きなのではないか。江戸時代には人々はそれで 300 年も暮らしたのだから、L 型は日本人に向いている。 ただ人口が減少して高齢化し、労働集約的な L 型産業の比重が高まる中で、国民所得を維持するのは容易なことではない。**G 型産業は世界で一つの「オリンピック」なので、貿易・資本自由化ぐらいしか政府のできることはないが、L 型産業の集約化や効率化のために地方自治体のやるべきことは多い**。 資本主義の歴史はマルクスの述べたように闘争の歴史だが、それは階級闘争というよりは国家による戦争の歴史だった。20 世紀は(直感に反して)歴史上もっとも死亡率の低い時代だったが、それを実現したのは平和運動ではなく、核兵器や通常兵器の均衡だった。資本主義を支えているのも人々の善意ではなく、所有権を保証する制度と、それを守る国家である。 したがって今後、**グローバル化によって主権国家の支配力が弱まることは、資本主義にとっては両刃の剣である。それは一方では、資本を国家のくびきから解放して自由な利潤追求を可能にする一方で、先進国では所得格差を拡大して貧困層をさらに貧困化し、資本主義を否定する政治不安をもたらすおそれもある。必要なのは、グローバル資本主義を無条件に賛美することでもなければ「反グローバリズム」を叫ぶことでもなく、資本主義と国家の新しい関係を考えることだろう**。	「資本主義の正体 マルクスで読み解くグローバル経済の歴史」／池田信夫／2015.1.12／PHP 研究所
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	j.L 型企業、G 型企業	冨山　そうですか。**集積都市で高速道路を通すには、どこの国でも大深度の地下を考えるわけですから、この技術が確立すれば、世界中で使えるはずです。医療・介護のロボット技術も同じで、中国なんてあのペースで少子化が進んでいったら、介護が大変なことになるのは目に見えています**。もはや人海戦術というわけにはいかないのですから。次は ASEAN 諸国。豊かになった順番に高齢化と介護の問題に直面せざるをえない。 **日本の地方が抱えている諸問題は、世界最先端の課題です。インフラの問題、医療・介護の問題、あるいは人口減少のなかでどうやって人々が豊かな生活を実現するかという根本的な問題もそうです。この課題を解決していけば、その技術がそのままGの世界における日本の経済成長の源になる。** 太田　特にインフラに関して日本の技術が優れていることは人的能力の点を含めて世界で評価されています。これにメンテナンスエンジニアリングが加われば、最強です。 この 20 年ほど、公共事業は無駄だと言われ続けてきましたが、違うのです。公共事業が無駄なのではなくて、無駄な公共事業が無駄なだけです。防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化といったことは恒常的にやっていかなければならないし、ストック効果のあるものを重点的に整備していくことが必要です。成長戦略というと、IT や規制改革などがまっさきに挙げられますが、「見落とされてきた日本経済のエンジン」、それがインフラ整備なのです。	「インフラ・ストック効果　－新時代の社会資本整備の指針」／インフラ政策研究会／2015.8.30／中央公論新社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	k.女性活用	**未開拓の労働市場とは、女性の活用です**。今の経営者は、男性が減っている分を女性で補填しているだけで、生産性を高めようという意識は見受けられません。それは女性に払っている給料が上がっていないことからも明らかです。うがった見方をすれば、経営者は生産性の低い今の制度を維持しようとして、やるべきことを避けている印象すら受けます。移民政策もその延長線であれば、それはあまりにも無責任な選択であると感じます。	デービッド・アトキンソン　小西美術工藝社代表取締役社長。1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論　潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	L.経済成長、成長戦略	**経済成長には、政府と国民にとって、他にも大きなメリットもあります。それは年金です。** 皆さんの年金を運用している年金基金は国債などを大量に保有していますので、金利が上げれば運用益が増えます。長期金利は言うまでもなく経済成長率を反映します。つまり、**経済が成長すれば、長期金利が上がり、年金基金が恩恵を受けるのです**。 今の日本型資本主義は、その逆に回っています。企業は投資をしません。給料も上げません。	デービッド・アトキンソン　小西美術工藝社代表取締役社長。1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論　潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	L.経済成長、成長戦略	ここまでの分析、ひとつの方向性が見えてきました。 それは、**日本の生産性を上げていくには、やはり首都・東京がもっと頑張っていくべきということです**。生産性を上げて、所得を稼いで、税金を払って、規模の経済を活かして、国を豊かにしなくてはいけないのです。 そう言うと、地方との格差がさらに広がって一極集中が進行する云々と主張される方がいますが、首都が国の生産性の礎となっているのは明らかですので、その足を引っ張るのではなく、地方も生産性を上げていく努力をすべきでしょう。 それを端的に表現した言葉が、サッチャー首相の名演説の中にあります。 「低所得者層が次第に貧困になっても、格差をなくしたいという野党の政策は正しくありません。格差が多少広がることになっても、低所得者層の所得を上げていく、ということが政府の腕の見せどころでしょう」 それには、第8章で見たように格差問題の緩和策を政府が実行すればいいだけの話ですが、それも東京が稼がないと地方に回すお金がなくなりますので、実行することもできません。 では、どのように東京の生産性を上げていくべきでしょうか。**東京の生産性は、首都に集中している大企業、上場企業などの影響が大きいことは言うまでもありません。まずはこのあたりの生産性をどれだけ上げることができるのかがカギとなってきます。もちろん、そこには本書で非効率さを指摘してきたメガバンクなども含まれます**。	デービッド・アトキンソン　小西美術工藝社代表取締役社長。1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論　潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	L.経済成長、成長戦略	成長戦略の柱はコンセッション **特区と並ぶ成長戦略の柱と私が考えているのが、国や地方自治体がほぼ独占しているインフラの運営権の民間売却(コンセッション)である**。 コンセッションを直訳すれば「譲歩」「妥協」といった意味に鳴る。要はインフラを「上下分離」することだ。インフラの下部(所有)は引き続き国などの公的部門が担い、上部(運営)については民間企業に開放する。空港や道路などといったインフラはキャッシュフロー(料金収入)があるので、運営権を民間に売却することが可能だ。 たとえば、イギリスのロンドン・ヒースロー空港は民間のヒースロー・エアポート・ホールディングスが感性棟や滑走路を含め、運営している。ほかにも、ヨーロッパの主要な空港は民間によって運営されている。オーストラリアでは、コンセッション方式によって、主要空港のほとんどすべてが民間運営となっている。 空港だけではない。アメリカのシカゴではスカイウェイなど、有料道路の運営権を売却して成功している。海外では空港、道路、港湾のほか、上水道、下水道なども対象になっている。お隣の韓国でもこうした手法を広く取り入れている。	「世界大変動と日本の復活　竹中教授の 2020 年・日本大転換プラン」／竹中平蔵／2016.10.20／講談社＋α新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			関西国際空港などの経営とコンセッションに携わった元国土交通省官僚の轟木一博氏（現経営共創基盤マネージャー）が、「空港は誰が動かしているのか」（日本経済新聞出版社）のなかで面白いことを書いている。 「**国には、個々の空港の路線誘致や利用促進などの営業活動をする機能はない**。料金設定なども全国一律で、ほとんど重点付けなどは行っていない。ターミナルビル会社の一部は、地方色を打ち出す店舗構成やイベントなどの工夫で営業努力をしているが、多くは土地の賃料を払って、テナントから賃料を受け取るだけである」 考えてみれば、至極当たり前の話である。**公務員のなかで、営業や宣伝に長けた人など滅多にいないだろう。私はこうしたインフラを民間が運営すれば、収益の改善やサービスのクオ状など、さまざまなメリットが生じてくると思う**。 空港のコンセッションが始動 日本でもコンセッションの動きは始まっている。 空港では 2016 年4月、オリックスとフランスの空港運営大手ヴァンシ・エアポートの企業連合が関西国際空港と伊丹空港の運営を始めた。両空港を所有する新関西国際空港会社との契約は44年間、運営権料は年間490億円で、総額にすると2兆2000億円超という巨額なものになった。 7月には東急グループや前田建設工業などが出資する運営会社、仙台国際空港が仙台空港の運営にあたることになった。こちらは、国が管理する運営権を売却するコンセッションの第1号となる。同空港は 2016 年末まで、大阪、札幌、福岡、名古屋の4都市を重点地域として PR 活動を推進。大阪では、なんばグランド花月で上演されている「吉本新喜劇」で、宮城県を舞台にした演目を9月に数日間公演し、話題を集めたようである。	
6	日本経済将来／日本（経済）あるべき姿	L.経済成長、成長戦略	センターピンはリニア大阪延伸 **私がセンターピンになりうる政策として考えている案が二つある**。 **一つはリニアモーターカーの名古屋・大阪同時開通である**。 2015 年8月、東海旅客鉄道（JR 東海）はリニア中央新幹線の東京・名古屋間の開業を目指し、本格的な工事に入った。計画では 2027 年に東京・名古屋間が開通、その後、2045 年に大阪まで延伸する予定である。 ただし、その後、安倍総理は参議院選挙後の記者会見で、ギアを入れててアベノミクスを加速するため、財政投融資（財投）までをも活用して JR 東海を財政支援、リニア中央新幹線の全線開業（大阪までの延伸）を最大で8年間、前倒しすることを表明している。財投の規模は3兆円程度になる見通しだ。 私は開業計画を見直すのであれば、東京・名古屋間で開業するのではなく、最初から東京・大阪間を結べばいいと考えている。 **リニアで結べば、東京・名古屋間は約 40 分、東京・大阪間は約 67 分でつながることになる**。これは大阪が八王子にあるようなものである。東京圏、名古屋圏、大阪圏という日本の巨大都市圏がリニアによって一つの超巨大都市圏になるわけだ。 第5章でも紹介した通り、**現在産業を革新させるイノベーションが起きているのは「メガ・リージョン（大都市圏）」内である。人と人とのつながりこそが、イノベーションの源泉なのである**。**東京・名古屋・大阪という三つの都市圏が擁する人口は約 6600 万人。リニアの開通によって、世界に類のない「超メガ・リージョン」が日本に誕生することになる**。**これでイノベーションが起きないはずがないと思うのは、私だけだろうか**。	「世界大変動と日本の復活 竹中教授の 2020 年・日本大転換プラン」／竹中平蔵／2016.10.20／講談社＋α新書
6	日本経済将来／日本（経済）あるべき姿	M.モノ作り、技術立国	**（野口早大教授は）1990 年代後半以降の日本経済の基本モデルだった「輸出立国」は破綻したとし、製造業の輸出競争力を高めるための円安政策や国内立地優遇策などの効果は乏しく、製造業を日本に残しても雇用問題は解決できないとしています**（図Ⅳ－1）。 そして米国で 1990 年代に先端金融業務、IT 関連のソフトウエア、ビジネスコンサルティングなどの生産性が高い新しいタイプのサービス産業が成長し、製造業が削減する以上の雇用を創出したことに注目し、日本も「脱工業化」を実現し、生産性の高いサービス業を産業の中心に据えることが必要だと強調しています。 基本的には、この見方に賛成します。しかし、「製造業」を全て一括りで議論することには賛成できません。「コモディティ化」しないモノを作る製造業もありますし、単なるモノづくりではなく、高度なソフトウエアを内包するモノもあります。技術水準の高い素材や恒久部品で成長している製造業もあります。 こうしたことを見ると、「製造業」にもいろいろあり、やはり全てを一括りで見ることはできません。問題なのは、野口氏も指摘して	小島明（こじま・あきら）日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか1 危機の 20 年」／小島明／2013.7.10／平凡社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			いるように、コモディティ化し、日本企業が競争力を失ったような分野をいまのまま維持しようとする経営です。それは一時しのぎにすぎないからです。**付加価値の高い新しいサービス業の開拓は当然必要ですが、製造業でも単なるモノづくりでなく、炭素繊維など高級素材、部品、特許を確保できるような付加価値の高い分野の開拓が肝要です**。それには人材がポイントになります。人材こそがデフレに強い企業、デフレに強い経済の要です。	
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	N.技術革新、イノベーション、生産性向上	**近年、相対的に経済が成長し、勢いがあるのは、移民を迎えている国である場合が多くなっています。EU におけるイギリス、アメリカ、シンガポール、カナダ、香港などが一例です**。そこで、日本国内外の専門家の中には、日本でも同様に移民を受け入れるべきだという意見を述べる人も少なくありません。 特に日本の場合は、他国と異なり、高齢化だけではなく少子化も進んでいるため、将来的なことを見据えると移民の必要性はかなり高いとも言えます。 **移民政策を実行している国は、ただ単に移民を受け入れて人口が増えているから成長を果たしたわけではなく、その大前提として生産性向上にもしっかり取り組んでいるのです**。 日本における「移民政策」議論を聞いていると、この前提が無視されています。生産性向上という喫緊の課題を野放しにしたまま移民を受け入れて、人口を増やすことで結果が出るという、かなり乱暴な話をしているような印象です。これは完全に「移民政策」の本質を見失っています。 日本語は海外ではほとんど使うことのない言語です。社会制度もかなりわかりづらいです。では、そのような高いハードルを上回る魅力が日本の労働市場にあるのかと言うと、これも疑問です。 例えば、移民が出世し、日本が部下として使われる制度を、一般的な日本企業は認められるでしょうか。移民が市長や議員になることを、果たして国民は認められるでしょうか。「そんなものは認めない、やはり日本人が優遇されるべきで、移民にそこまでの権限は認められない」という意見が圧倒的に多いのではないでしょうか。自国民にとってはそれでいいのでしょうが、これでは高学歴の移民にとって、魅力的ではありません。	デービッド・アトキンソン　小西美術工藝社代表取締役社長。1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論　潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	N.技術革新、イノベーション、生産性向上	**ハーバード大学のジョセフ・ナイ教授らによるナイ・リポートで、日本の長期的な将来については、最近相次いで発表された予測結果が気になります**。例えば OECD の 2012 年 11 月の「世界 2060 年」予測(表Ⅸ－1)があります。これは世界(ここでは OECD 加盟国と中国、インド、ブラジルなど OECD 以外の G20)の購買力平価ベースの GDP に占める各国・地域の GDP のシェアの予測です。 **同じ 2012 年の英エコノミスト誌編集部による「2050 年予測」**(“Magachange: The World in 2050” 表Ⅸ－2)は、OECD の予測とは違い、「世界」はオーストラリア、ニュージーランド、トルコを除く世界で、その世界 GDP に占める各国・地域の GDP の比重についての予測です。やはり購買力平価ベースです。 **どちらの予測でも、日本経済の比重が大幅に低下してしまいます**。比重の低下は新興経済が成長し世界経済全体がどんどん拡大するわけですから、必然的なことです。それでも、低下が大幅です。後者のエコノミスト予測では、日本の年平均の経済成長率を 2011～30 年 1.0%、2031～50 年 0.9%と極めて低く見ています。人口が減少するから成長率が低くなるのは当然としても、1人当たりの GDP 伸び率についてもエコノミスト予測は2011～30年1.1%、2031～50年1.2%と低い予測となっています。	小島明(こじま・あきら)日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか2　再生へのシナリオ」／小島明／2013.7.10／平凡社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	N.技術革新、イノベーション、生産性向上	**企業に関しては、金融業も事業会社も脱“草食系”資本主義を決意する必要があります**。産業界が直面する「六重苦」、つまり、①各国より高い法人税、②行き過ぎた円高、③EPA など対外経済政策の遅れ、まる 4 労働法制における過剰規制、⑤厳しい環境規制、それと⑥高い電力料金や電力安定供給への不安など電力制約――が日本の産業を圧迫していると産業界、経済界が大合唱を続けてきました。しかし、「六重苦」を口実にして、企業がやれること、やるべきことに十分挑戦してこなかったのではないか、と自らに問うことも必要です。アベノミクスへの期待が生まれていることは、企業自身も自己改革、経営戦略再構築のための環境がよくなったことでもあります。 コマツの坂根正弘さんと論客の藻谷浩介さんが、こんな議論をしています(「アベノミクスだけでは復興できない」『文藝春秋』2013 年3月号)。 垣根「過当競争の中で、仕事をとらないと雇用が守れない、だから値下げをする、賃金を下げる、さらに取り引き企業に値下げを要求する……不幸の連鎖ですよね。……業界にもよりますが、トップメーカーが決断すれば、物価は引き上げられるんです」。	小島明(こじま・あきら)日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか2　再生へのシナリオ」／小島明／2013.7.10／平凡社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			藻谷「例えば自動車業界なら、トヨタが性能の向上分だけ価格を上げて、協力企業や素材メーカーにも分配すべきです。……賃金が安い国は、国際競争力も低い。スイスのように、自分の国でしかつくれない、値上げしても売れるブランド商品を持っていて、高い人件費も払える国が繁栄するのです」。 垣根「**日本は技術で勝っても、ビジネスで負けるという構図なんですね。本当に技術で世界に勝とうとするなら、早い段階からトップリーダーが、その技術に目を配って、それを使ったビジネスモデルを考えておかないと、なかなか事業化には結び付きませんよ**」。 研究開発、投資、リーダーの決断、企業家精神が死活的に重要です。“草食系”資本主義では大競争時代の世界では発展できません。投資しない企業、貸さない銀行のモデルから抜け出す必要があります。「六重苦」のうち、②の円高は修正されだしました。⑤の環境規制は公害危機の体験が物語るように、それを危機バネとして企業家魂を発揮すれば、むしろ強みに変えることも可能です。	
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	N.技術革新、イノベーション、生産性向上	吉川さんはさらに、こう指摘しています。「**経済の成長にとって最も重要なのは、新しいモノやサービスを生み出す需要創出型のイノベーションである**。デフレは、日本企業のイノベーションに対して、『プロダクト・イノベーション』コストカットのために『プロセス・イノベーション』へと仕向けるバイアスを生み出した。需要創出型のプロダクト・イノベーションの欠如がデフレに陥るほどの長期停滞を生み出し、デフレがプロダクト・イノベーションをさらに萎縮させる悪循環に、日本経済は陥った」。	小島明(こじま・あきら)日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか2 再生へのシナリオ」／小島明／2013.7.10／平凡社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	N.技術革新、イノベーション、生産性向上	労働生産性向上を促す産業構造へ転換 2050年へ向かう日本は急激な人口減少の影響で、2030年以降、経済成長率は年率でマイナス成長に陥る可能性が高いことはすでに指摘した。経済成長率がマイナスに転じても、1人当たり GDP が増加する限り、生活水準は向上し、経済活力も維持できる。 さて、ここで一つ指摘しておきたいことがある。1人当たり GDP は生活の豊かさを示す指標だが、同時にその国の生産性を示す指標でもあるということだ。ちなみに労働生産性とは GDP を労働力人口(総人口の約 52%)で割った数字である。このことからも明らかなように、1人当たり GDP を増加させるためには、産業の労働生産性を高めることが必要になる。**日本経済研究センターの予測によると、2041～50 年の1人当たり GNI(GDP)の増加率は 0.5%だ。もし、2040 年代に1人当たり GNI の増加率を1%以上にして人口減少率(1%)を上回ることができれば、41～50 年の経済成長率をプラスに転じさせることも可能になる。** **簡単なことではないが、その実現のためには、労働生産性の向上につながる新しい産業を積極的に育成し、既存の産業構造を転換させていかなければならない。**	「新・日本経済入門」／三橋規宏・内田茂男・池田吉紀／2015.3.19／日本経済新聞出版社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	o.定常経済、定常社会	定常状態は停止状態ではない 『経済学原理』の第4編で Of the Stationary State と題された第6章は、日本の学説史家の間で「定常状態」でなく「停止状態」と翻訳されて、ずいぶんとネガティブな印象を読み手に与えている。 ミルが理論面で依拠したリカードたちも、資本の収益率が低下し、資本蓄積が停止した経済状態を否定的に捉え、強く嫌悪した。彼らの間では、(経済的な望ましさ)＝(進歩的な状態)という発送が支配的だったからである。 しかし、ミルは、定常状態をずいぶんと肯定的にとらえていた。彼は、経済的活力が失われて、経済全体が停止した状態としては捉えていなかった。 ミルの定常状態に対する理解は、現代のマクロ経済学の理解とほぼ同じである。すなわち、**資本蓄積の定常状態は、資本蓄積が停滞してのではなく、資本を積み上げていく力と、資本が取り崩されている力がちょうど均衡した状態を指している**。ミルは、あたかも静止しているように見える定常状態において、経済の新陳代謝を見出していた。 このように理解したミルは、定常状態に達した経済で収益率の低い生産資本に資源を投じて無理に経済成長を図っても、せいぜい低賃金労働者を養うだけだと喝破した。また、資源が投機に浪費されやすいことも指摘した。 ミルは、希少な資源を非効率な投資に浪費するぐらいならば、人々にとって必要な公的支出に充当する、あるいは、技術革新の原資とする方がかえって経済厚生を高められるとさらっと書いている。 もちろん、ミルは、人間の幸福の基盤となる物質的な豊かさを軽んじたわけでない。人々が競争をして豊かになる過程を道徳	齊藤誠(さいとう・まこと)一橋大学大学院経済学研究科教授／「経済学私小説＜定常＞の中の豊かさ」／齊藤誠／2016.1.20／日経 BP 社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			的に非難したわけでもない。 また、**ミルは、社会全体の経済状態のいかんにかかわらず、人間には精神的に進歩していく十分な余地があることを指摘している**。 ミルのしなやかな筆致の文章に接すると、**経済全体の豊かさは、人間の幸福の必要条件にすぎず、豊かな経済環境から幸福を着実に引き出していくには人間としての成熟が必要であるとやんわり諭されている**ように思ってしまう。	
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	o.定常経済、定常社会	第二次安倍内閣も実質経済成長率2～3%を掲げて成長戦略を目標にしている。現実の経済成長率が時にはマイナス成長率、多くの時期にゼロ・パーセントをほんの少し超えているのにすぎないところに、これだけの高い成長率の達成はほぼ不可能に近いが、どの内閣も高い成長率目標を掲げることがキャンペーンになっているのと同様に、安倍内閣も高い経済成長率を掲げているのである。このことをあえて非難はしない。政治家や経営者が弱音を吐くことは決して許されないことだからである。 むしろ以下のように解釈した方がより気楽だし、現実の世界にマッチしたことと思われる。**日本人は少子化を選択したので負の成長率を選択したことと同義である**。しかし負の成長率は生活水準の低下を意味するのであり、これは人間にとって耐え難い試練である。**経済学の消費理論の一つとして、人々は一度獲得した消費水準を下げることを嫌う(これを「ラチェット効果」と呼ぶ)ので、生活水準の低下を防ぐためにも負の成長率を避けて、せめてゼロ成長率にもってくような成長戦略を容認したい**。 ラチェット効果は消費関数論における「相対所得仮説」の一変型で、具体的には人々はたとえ可処分所得が低下しても消費額を低下させない、というのがこの「相対仮説」の主旨である。アメリカの経済学者であるデューゼンベリー[1955]の主張によるもので、現代ではむしろ「ラチェット効果」として理解されている。この効果が正しい限り、人々の消費水準を下げることは避けるべきことであり、これを確保するための手段は人々の所得を下げることなく、すなわち成長率を負にしないことである。負の成長率を避けるにしても、**日本のように正の成長率を達成することが困難であるならば、妥協点はゼロ成長率ということしかないのである**。**ゼロ成長率を定常状態と呼ぶこともある**。	橘木俊詔(たちばなき・としあき)京都大学名誉教授／「日本人と経済　労働・生活の視点から」／橘木俊詔／2015.10.22／東洋経済新報社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	o.定常経済、定常社会	**定常状態はジョン・スチュアート・ミル[1848]というイギリスの経済学者の主張に起源をも持つものである**。 ミルにはもう一つ定常状態を肯定する理由があった。**それは人の生き方に関することである。労働によって苦しい生活を強いられてばかり状態から脱却して、楽しい生活を送ることを推奨するために、労働することばかりの生活からの逃避を提言したのである**。ミルは天才とされた知的水準の高い人なのであり、学問、読書、思考にふけることなどが好ましい人生と説いているが、私にはそのことよりむしろ知的な生活にかぎらず人生を自由に生きて楽しく生活することの意義を協調したい。たとえ所得は高くなくとも、働きすぎることがなく、自分の好きなことをする余暇を大切に生きるということが、定常状態の教えであると理解している。 現代において定常状態を後押しするもう一つの理由は、ミルが土地の制約を説いたのに加えて、石炭、石油、水、鉱石といった資源の制約が深刻になっていることにある。成長率が高いとこれら天然資源を使用する量が多くなるのは明らかであり、将来世代への資源確保という命題に忠実であるのならば、**現世代は資源使用の節約に熱心にならねばならない**。**そのための有効な手段は、経済成長を求めずに今の生活水準を維持するような定常状態にいることとなる**。 最後に加えるならば、環境問題が深刻になっている現代において、CO2 の排出による地球温暖化や砂漠化、よごれた水や空気の問題といったことを和らげる手段として、経済活動の規模を小さくすることが有効である。それは経済成長を求めない姿、すなわち定常状態にいることを推奨することとなる。 以上をまとめれば、**資源・環境問題のためにも、定常状態は好ましいことなのである**。	橘木俊詔(たちばなき・としあき)京都大学名誉教授／「日本人と経済　労働・生活の視点から」／橘木俊詔／2015.10.22／東洋経済新報社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	p.総論、大転換	新しい取り組みは、チャレンジであり、常に失敗するリスクと隣り合わせである。その一方、対応が少なすぎて遅すぎても、当事者にその弊害がすぐ目に見えて発生するわけではない。このため、当事者にとって、取り組みが失敗して起こり得るコストの方が、問題を先延ばしにするコストよりも、大きいと考えられがちである。とりわけ、日本社会では、伝統的に「減点主義」が支配的で、そつなく、問題を起こさない人が評価される傾向にあった。しかしながら、今日の日本経済が直面する外的環境は、日々劇的に変化しており、日本が何もしなければ新興国にどんどん追い抜かれてしまうというのが実情である。このため、問題を先送りすることによって発生するコストは、これまでよりも飛躍的に高まっているといえる。 **日本の目覚しい経済成長は、すでに過去のものとなっている**。**従来型のシステムは制度疲労を起こしているという視点に立**	「『失われた 20 年』を超えて」／福田慎一／2015.7.29／NTT 出版

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			って、新しい時代に即した取り組みが必要である。そして、そのための取り組みでは、場合によっては「ショック療法」という「血を流す改革」で不採算部門を切り捨てると同時に、有望な部門は再生させて競争力のある経済構造への変革を図ることが必要になる。 例外としない姿勢 競争力のある経済構造を実現するため、日本国内ではさまざまな変革が必要であるが、なかでも重要なのが、財政赤字削減と少子化対策に向けた社会保障制度の改革である。既に延べてきた通り、急速な高齢化が進展するわが国では、**増え続ける財政赤字に歯止めをかけるため、年金、医療、介護など高齢者向けの社会保障費の大胆なカットが不可避である**。その一方で、**深刻化する少子化を食い止めるには**、出生率を上げると同時に、若者のスキルを高めるための政策が重要で、その実現には、**子育て、教育、雇用などの分野で若年層への社会保障を充実することが望まれる**。	
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	p.総論、大転換	**日本が現在直面している課題は山積しています**。**震災からの復興と原発事故への対応**、それと関連した原子力発電を将来どうするのかを含めた総合的なエネルギー政策であり、さらに、欧州の政府債務危機の震源地となったギリシャよりも政府の借金が膨らんでしまっている**財政の建て直し**です。 しかしそれだけではありません。震災後の復旧・復興はもちろん急を要する課題ですが、震災前の状況を回復するだけでしたら、90 年代以降続いている経済の成長の下降トレンド(図Ⅰ－1 p/27)に逆戻りするだけです。経済同友会の長谷川代表幹事の発言にもある通り、震災前から指摘され、先送りされ続けた問題は、どれも一刻も早い解決を待っています。 **難しい問題を先送りし続けている間に、少子・高齢化の問題がいっそう深刻になっています**。日本が立ち止まっている間に新興経済をはじめ世界の多くの国が積極的な制度改革を進めて成長を続けています。グローバル化は日常語のようにだれもが気軽に口にしますが、日本以外の世界が急激なスピードでグローバル化を追求してきた結果、日本と他の諸国の間でグローバル化の「スピードギャップ」が大きくなっています。日本自身はそれなりに前進したつもりでも、各国がそれ以上のスピードで前進しているため、相対的に日本は後退りしているような格好になりつつあります。 官庁のエコノミストと雑談した際、某氏が「日本はこれだけ豊かになったのだから、これ以上成長する必要はない。ゼロ成長でもいいではないか。それによって調和のとれた落ち着きのある社会もできるかもしれない」と発言しました。おそらく、それは彼の本音だったのでしょう。私は即座に反論しました。「経済はダイナミックに新陳代謝し、また競争がグローバルに激しく行われている。成長発展する産業もあれば、衰退する産業もある。新しい産業なり技術を生み出し続けなければ、経済は縮小するばかりかいっそう不均衡にもなりかねない。ゼロ成長は結果としてはいいが、最初からそれを目標としたらゼロどこかマイナスが続くばかりとなる。人工衛星と同じで静止して見える衛星も地球の回転スピードを下回れば落下してしまう。日本が立ち止まっているだけなら、他国がどんどん追い抜いていくし、差を広げられてしまう」と。 グローバル化は産業・企業だけの問題ではありません。世界的に展開しているグローバリゼーションの大潮流は人(人材)のグローバル化も伴っていまう。企業が最近になって「グローバル人材」についてよく議論しています。しかし、グローバル化が必要なのは、内向き指向で消極主義となっている経営者自身です。**経営トップが世界の大潮流を直視、対応することが必要です**。**企業経営者だけでなく、日本人一人ひとりがグローバル化の発想を持って、世界の潮流の変化に積極的に対応していくことが肝要です**。	小島明(こじま・あきら)日本経済新聞論説委員、論説主幹を経て現在同社客員／「『日本経済』はどこへ行くのか1 危機の 20 年」／小島明／2013.7.10／平凡社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	p.総論、大転換	豊かで活力ある成熟社会を目指す **2050 年への道のりは、これから社会に巣立つ学生にとって人生の最も大切な時期と重なっている**。 **私たち現代世代は、そんな子・孫・ひ孫の世代が、「失われた 20 年」のような「暗の時代」の中でうつむき加減で過ごすことを望んでいない**。**働く意欲のある者が働きたい職場で自分の能力をのびのびと発揮する、生活を楽しむだけの賃金が保障される、モノよりも心の豊かさ、知の探求、趣味やスポーツ、旅行などを楽しめる時間もたっぷりある、そんな未来を用意したい**。 少子高齢化が進む中で、老若男女が混在した新しいコミュニティを復活させることも大切だ。高齢者の孤立を防ぎ、子どもは高齢者の知恵を学ぶ。地域の絆を取り戻し、お祭りなど地域の文化活動に積極的に参加する。東日本大震災から学んだことは、人間は一人では生きられないということだ。顔のみえる関係、助け合い、思いやりの絆が大震災から立ち上がるための最大のエネルギーになっていることに注目したい。 人との絆を大切にし、困ったときに助け合う社会は、高度成長期以前の伝統的な日本社会には脈々と息づいていた。高度成	「新・日本経済入門」／三橋規宏・内田茂男・池田吉紀／2015.3.19／日本経済新聞出版社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			長期にもてはやされた核家族化の急激な進行が家族の絆を断ち切り、助け合いの精神を奪い、自分さえよければよいといった利己主義を蔓延させ、索漠とした世相を生み出してしまった。特に東京や大阪など大都市の集合住宅の住民は、隣にどんな人間が住んでいるかも知らない。プライバシー尊重が行き過ぎ、隣人の孤独死にも気がつかない。万一大地震、大震災などが発生した場合、大惨事が起こるだろう。 だからといって、昔の日本は良かった、高度成長期以前の人情味あふれた日本社会に戻ろうなどと懐古主義的主張をするつもりはない。ただ高度成長期にいとも簡単に捨て去ってしまった日本の伝統的社会が培ってきた顔のみえる関係や助け合いの精神、絆が、豊かで活力有る成熟社会の構築に大いに参考になることを指摘したいのである。温故知新という言葉の意味をあらためて噛みしめたい。 子・孫・ひ孫世代に心豊かで活力のある社会を残すためには、私たちが、いま抱えている様々な難問、課題に積極的に取り組んで解決策を見つけ出し、実行していかなくてはならない。 **そのためには、まず私たちが直面している現実を率直に受け入れること、そのうえで解決のために何ができるかを考える必要があるだろう**。場合によっては私たちの思考方法や価値観の大胆な転換が求められるかもsりえない。新しい変化に対する柔軟な発想が、新しい時代を切り開くための不可欠な条件になる。 **日本が直面している難問、課題の中で特に重要なものは、①少子高齢化を伴う人口減少社会への対応、②サービス産業を軸とした新しい産業の育成、③分散型エネルギーシステムへの移行――の3点である**。	
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	p.総論、大転換	経済発展のエンジン役はICT 序章の表1(18 ページ)をご覧いただきたい。表の中頃に「経済活動のエンジン」と記載されている。18 世紀後半の産業革命から20世紀末に至る約250年間、経済発展のエンジン役は石炭・石油などの化石燃料だった。化石燃料が生み出す巨大エネルギーがエンジン役となって様々な量産技術(生産機械類)、圧縮・溶解技術(鉄鋼、石油化学など)、距離短縮技術(自動車、飛行機、造船など)を生み出した。 これらの分野で生まれた多彩でダイナミックなイノベーション(技術革新)が複合的に結びつき、重化学工業を発展させた。欧米先進工業国の経済発展は化石燃料に大きく依存してきた。高度成長期の日本も同様で重化学工業化路線に乗って大躍進を遂げた。この時代の産業の主役は製造業を中心とする第二次産業だ。 代わって、**これからの経済活動を支えるエンジン役は、ICT(情報通信技術)である。巨大なエネルギーを使って大量にモノをつくり、物的豊かさを目指すのではなく、情報通信分野のイノベーションによって、快適で、住み心地のよい新しい経済社会への転換を促進させる技術である。人間の労働にたとえれば、筋肉労働から、頭脳(脳・神経系)労働への転換といってもよいだろう**。 **オンライン教育や遠隔医療など裾野が広がる** **技術集約的で不悪化地の高い部品産業を育てる** **工場の無人化による生産性の向上も** **サプライチェーン・マネジメントの深化** **農業の六次産業化の推進** **1億人いれば、1億のビジネスが誕生** **ICT革命はこれからが本番**	「新・日本経済入門」／三橋規宏・内田茂男・池田吉紀／2015.3.19／日本経済新聞出版社
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	p.総論、大転換	**まとめ――個人消費と住宅投資が二本柱** マクロ経済の視点からみると、高度成長期の日本は設備投資と輸出が成長の牽引力になった。高水準の設備投資を続けることで生産力を高め、工業製品を積極的に輸出することで経済を繁栄させてきた。 これに対し、これから 2050 年に向かう日本は、個人消費と住宅投資が二本柱になって経済を牽引していくことになるだろう。**人口が急激に減少する中で、1人当たりGDPの水準を引き上げていくためには、労働生産性をできるだけ高めていくことが求められる**。 **ICT 革命がエンジン役となって、これから多種多様なサービス産業が生まれてくる**。そのサービス産業を需要面から支えるのは個人消費である。旺盛な個人消費が新しいサービス産業の重大な支え手になる。走行時に CO2 を排出しない電気自動車	「新・日本経済入門」／三橋規宏・内田茂男・池田吉紀／2015.3.19／日本経済新聞出版社

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			や燃料電池車の普及が急がれるが、**それも豊富な個人消費の裏付けがなくてはならない。そのためには、個人消費の源泉になる高い賃金が必要になる。** **第三次産業はもちろん第二次産業、第一次産業も労働生産性を高め、賃金を引き上げ、個人消費支出を拡大させることが、豊かな成熟社会を支える条件になる。** **住宅投資も活力有る成熟社会に欠かせない投資である。**特に地球温暖化対策の一環として、CO2 を排出しないゼロエネルギー住宅やエコ住宅への転換が急がれる。日本の住宅の大部分がエコ住宅に転換すれば、巨大な住宅投資需要が期待できる。さらに太陽光発電、家庭用コジェネレーション(熱電供給システム)設備、HEMS(家庭向けエネルギー監視システム)用のスマートメーターなど関連製品への需要も膨らむ。 設備投資と輸出が主導した高度成長期のような高い成長は見込めないが、**個人消費と住宅投資の二本柱が需要面を主導することで、ゼロ成長のもとでも、質が高く豊かで活力に富んだ成熟社会を目指すことは可能である。**	
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	p.総論、大転換	日本に「大転換」を起こせ **私は今の日本に必要なのは「スイッチング」だと思う。** **スイッチングとは、今までの方針ややり方を大胆に変えること。すなわち「大転換」である。** ビジネスにおける終身雇用制度や行政における霞が関を中心とした官僚制度、あるいは東京大学を頂点にした教育制度など、かつての日本的なシステムは 1980 年代半ばまで、それなりに機能してきたと思う。 しかし、今の状況は明らかに違う。それらがうまく働かない以上、現在の環境に合わせて、大胆に切り替えることが求められている。政府の政策、企業の行動も、あるいは個人の行動や生活指針なども、スイッチングすることが不可欠なのである。 私がスイッチングという言葉に出会ったのは、かつて計量経済学の研究で、設備投資関数の推計をしたときのことである。 設備投資は個人消費と並び、GDP を大きく左右する要因の一つである。経済に強い影響を与える設備投資の増減が、どのような要因と相関しているか、私はそれを分析していた。 企業は経済環境に合わせて、その都度、その都度、経営の重点方針を変えてきた。もちろん、こうした経営方針の変更によって、実際に行政がどの程度上がるかは、個別の企業によってずいぶんと状況が違うだろう。しかし、マインドセット(思考様式)を変えることによって、副次的なこうかが何かしら企業にもたらされるようになる。 **企業であれば、経済環境に合わせて経営方針をスイッチングできないと、市場から退場することになる。私はこのスイッチを入れられず停滞しているのが、今の日本であり、日本人であると考えている。ぬかるみに陥った日本経済を浮上させるため、「ここでスイッチングをしてみよう」というのが、私の基本的な問題意識なのである。**	「世界大変動と日本の復活 竹中教授の 2020 年・日本大転換プラン」／竹中平蔵／2016.10.20／講談社＋α新書
6	日本経済将来／日本(経済)あるべき姿	p.総論、大転換	**以上で見たように、1990 年代の半ば以降、日本の経済パフォーマンスは芳しくありません。この 20 年間が「失われた 20 年」であると、よく言われます。** **その原因について、「デフレのためだ」という意見が一般的です。**この考えを持つ人はつぎのように主張します。 物価が下落するため、人々は「将来買ったほうが得だ」と考えて、いまは買わない。企業は、生産物を造っても高く売れないので、利益率が低下する。このように、日本の衰退の原因はデフレである。だから金融を緩和して物価を引き上げれば、解決がつく。 **しかし実際には、そうではないのです。物価が下落することが問題だったのではなく、**この章で述べたように、**日本の産業構造や経済体制が新しい条件に適合しなかったことが、日本経済の不調の基本的な原因なのです。** 日本経済の不調がこのような構造的な問題であるのなら、それに対応し、**産業構造を変えていくことによってしか、問題は解決できません。** それにもかかわらず、いまに至るまで、日本経済の問題が金融緩和という政策によって解決できると、多くの人が考えています。日本が長期的停滞から抜け出せない基本的な原因は、ここにあります。	「日本経済入門」／野口悠紀雄／2017.3.20／講談社現代新書
11	全般的な課題		はじめに 第3次重点計画は、平成 24 年度に策定され、平成 28 年度までを計画期間として推進されてきたが、計画が策定されて以降も**社会資本整備をめぐる状況は大きく変化**してきている。特に、**①加速するインフラ老朽化、②切迫する巨大地震、激甚化する気象災害、③人口減少に伴う地方の疲弊、④激化する国際競争といった直面する構造的課題**に係る状況変化に的確に対	社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			応し、これらを乗り越えるための重点計画が求められる。	
11	全般的な課題		川と地域 **安全で安心して暮らせる社会を目指して** **気候変動等に伴う災害の頻発・激甚化、高齢化の進展等の社会状況の変化に伴う災害に対する脆弱性の増大などの喫緊の課題をわが国は抱えています**。このため、**災害に対する人命の保全や社会・経済活動の持続性の確保、安全で安心できる社会の構築に貢献すべく**、河川・海岸分野における治水、利水や防災に関わる根幹的な技術分野の調査研究に取り組み、「新たなステージに対応した防災・減災のあり方」をはじめとする河川政策の立案・展開を支援していきます。 1. 大規模災害に対応した総合的な防災・減災対策、危機管理対策のあり方 2. 気 候変動に対応した治水関係社会資本整備のあり方 3. 堤防をはじめとする河川管理施設の信頼性の向上 4. 治水関係社会資本ストックの今後の維持管理対策のあり方等に関する調査研究	事業案内（JICE（一般財団法人）国土技術センター）
12	国土の特性、脆弱性		**社会資本整備が直面する4つの構造的課題** **2. 脆弱国土（切迫する巨大地震、激甚化する気象災害）** **我が国の国土は多様な災害が頻発するなど極めて脆弱である。** **我が国は、世界の大規模地震の約2割が発生する世界有数の地震国である。特に、南海トラフ地震、首都直下地震といった巨大地震の発生が今後 30 年以内に 70%程度の高い確率で予測されており**、膨大な数の死傷者・被災者、甚大な経済被害の発生が懸念されている。また、世界の活火山の約1割が存在する我が国は、世界有数の火山国でもある。一たび大規模な火山噴火が発生すると、その被害は長期化し、住民生活や社会経済活動に甚大な影響をもたらし得る。 **平成 26 年8月の広島における土砂災害に象徴されるように、雨の降り方が局地化・集中化・激甚化しており**、また、気候変動に伴い水害・土砂災害が頻発・激甚化することが懸念されている。このため、危機感を持って水害、土砂災害対策等に取り組む必要がある。 **我が国においては、このように多様な自然災害のリスクに晒されている中、国土面積のうち僅かを占めるにすぎない洪水氾濫区域内（低地やゼロメートル地帯等）に人口・資産が集積している**。土砂災害のおそれのある山麓部に市街地が拡大し、社会福祉施設等が多数立地したり、内水氾濫のおそれがある都市部に地下街が数多く存在したりするなど、都市・地域構造そのものも災害脆弱性を内包し ている。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
12	国土の特性、脆弱性		**東京の自然災害リスク** **東京・横浜は、自然災害発生の可能性や災害に対する脆弱性が高位にあることに加えて、世界有数の資産が集中する都市であることから、自然災害リスク指数が最大**。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
12	国土の特性、脆弱性		**日本列島の自然条件――わが国土の実情** **（1）国土のゆがみと複雑さ** まずは「国土の形状」である。弓状列島ともいわれる細長い日本の国土であるが、これが思いのほか長いというのが特徴である。 **（2）四島に分かれていること** 二番目の特徴は、国土の主要部分だけでも「四島」に分かれているということである。われわれにとっては、北海道・本州・四国・九州が存在することは常識以前といってもよいことであるが、このそれぞれが海峡を越えなければ結ばれないという困難さは、ドイツ、フランス、アメリカがそのような海峡を超えることなく国土を一体的に利用できるのに対して、きわめて厳しい条件となっている。 **（3）脊梁山脈が縦貫し、河川が急流であること** 三つ目の特徴は「脊梁山脈」の存在である。図2－2は、日本とヨーロッパを等縮尺で標高 500 メートル異常をグレーにして描いたものである。これをみると、ドイツにもフランスにもイギリスにも、ほとんど国土全体を覆う一つの大きな平野が存在していることがわかる。こういったところに交通や情報通信ネットワークを構築して、地域と地域を結ぶことを考えると、彼らの国では実に容	「国土と日本人」／大石久和／2012.2.25／中公新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			易に行うことができることがわかる。 **（4）地質が複雑で不安定であること** 国土面積の 70％を占める山岳地帯が脊梁山脈を形成しているがゆえの不幸はみてきたとおりだが、この山岳を構成する地質がまた問題なのである。 日本とヨーロッパやアメリカの地質を比較してみると、日本の地質の複雑さ、不安定さが浮き彫りになる。 **（5）全体として少なく狭い平野** 次に平野の特徴について述べる。 我が国の平野は、国土面積全体に対して、きわめてわずかな部分しかない。国土地理院の定義でも、低地は国土全体の12.7％、台地が 11.9％、あわせても 25％未満しかない。都市をつくってビルや住宅を建てたり、工場を建設したり、あるいは田畑を開いたりするにしても、私たちが使える平野はきわめて少ないというのが特徴の一つである。 **（6）軟弱地盤上の都市** 大都市が存在している平野は、すべて河川の氾濫区域にある。山間部を土砂を運びながら流れてきた河川が開けた土地に出ると、流速が急に落ちることから、運んできた土砂をそこで落として、扇状地や三角州として平野を形成していく。6000 年前の縄文海進以降、今日に至るまで海面の水位は徐々に下がり、土砂が堆積して海岸線は後退していった。 その結果、米作に適する肥沃な沖積平野が生まれた。豊葦原瑞穂の国として土地利用するには、これほど条件のよい平野はなかった。だが、残念なことに、二つの不利な特徴がある。 一つは、治水の第一歩である流路の固定の難しさである。 このようにしてできた沖積平野は地下水位がきわめて高く、これが二つ目の不利な特徴である。このため、わが国では地下での工事は、大変な手間と費用がかかっている。 **（7）いつ起こっても不思議ではない地震と津波** **プレートが集中する列島** **次の特徴は「地震」の存在である。** わが国の国土面積は世界の地表面積の 0.25％を占めるにすぎないが、全世界のマグニチュード4以上の地震の 10％が日本で起こり、マグニチュード6以上になるとそれが20％にもなるといわれている。また世界の活火山の 10％が日本に存在しており、火山活動・地震活動のきわめて活発な国土の上に私たちは暮らしている。大きな揺れや想定もできないほどの津波がいつ私たちを襲うかもしれないと覚悟して暮らさなければならないということを、東日本大震災によって実感させられたところである。 **（8）短期間に集中する豪雨** 次の特徴は、「豪雨」の存在である。日本の年間降雨量は、1600～1800ミリメートルといわれている。全地球の地表平均が800ミリメートルであるのに比べると、水資源の豊かな国と思えるのであるが、雨の多くは梅雨末期と台風期に集中しているし、河川が急流であるため降った雨が一挙に流れ出て海に注ぐという構造になっている。したがって、水資源的に恵まれているわけではなく、雨が多いのに使える水は少ないのである。 **（9）台風による強風** **（10）日本海側を苦しめる豪雪** 日本の半分が積雪寒冷地帯 最後の特徴は「豪雪」である。 先に脊梁山脈について述べたが、その存在が、わが国をまるで二つの国からなるかのように分断している。雪の降る国と降らない国とにである。 **（11）緑に覆われた国土** わが国の森林の実相 以上、わが国の自然条件について、ヨーロッパなどとの比較をしながら概観してきたが、その面積の 70％を山岳地帯が占めている。国土の砂漠化に悩む国とは異なり、大変有り難いことに緑に覆われているのである。	
12	国土の特性、脆弱性		**2011 年の東日本大震災は、日本の国土が先進国のなかで最も自然災害の多い危険な場所であることを、われわれに思い**	「川と国土の危機 水害と社会」

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			知らせた。“地震と火山の国”といわれるように、プレート沈み込み帯に沿って形成された日本列島は、地震と火山活動によって成り立っている。 **それだけではない。毎年、台風や梅雨末期に、他の温帯に位置する諸国ではまったく経験しないような猛烈な雨が襲いかかる。そのため、水害や土石流、地滑りなどの地盤災害の脅威にさらされる。** **このような成り立ちの日本の国土は、山地と丘陵地の占める比率が多く、平野や盆地は約4分の1にすぎない。そしてその狭い平地に、人口の大部分と政治経済の中枢が集中している。それらの地域はおおむね臨海部であるから、津波や高潮から守らねばならない宿命にある。**	／高橋裕／2012.9.20／岩波新書
12	国土の特性、脆弱性		世界一危険な首都・東京 **なかでも東京は、先進国のなかで、際立って最も災害を受けやすく、その危険性が多様にして深刻な首都である。** 災害リスク評価に関して国際的に評価されているミュンヘン再保険会社によれば、世界各国の主要都市のなかでも東京・横浜の自然災害のリスク指標は 710 と、群を抜いて高い。このリスク指標は、災害発生危険度、脆弱性（都市の安全対策水準、住宅密度、住宅の構造特性を数量化）、経済影響度（災害時に影響を受ける経済被害の規模）の三つを加算している。東京・横浜についでリスク指標が高いのは、サンフランシスコの 167、ロサンゼルスの 100、大阪・神戸・京都の 92、次いでニューヨークの 42 となっている。世界の大部分の都市は、いずれも 40 以下である。	「川と国土の危機　水害と社会」／高橋裕／2012.9.20／岩波新書
12	国土の特性、脆弱性		水害という宿命 **東京の水害多発も、諸外国の首都に例を見ない。**古くは江戸の三大洪水（1742 年（寛保2）、1786 年（天明6）、1846 年（弘化3））、そして 1910 年（明治 43）、1947 年（昭和 22）などの利根川および荒川の大氾濫、1917 年（大正6）、1949 年（昭和 24）などの台風による高潮災害、1958 年（昭和 33）の狩野川台風による初めての山手水害がある。江戸・東京の水害は主として東部下町を襲っていたが、狩野川台風以後、都市化の進展とともに、西部でも水害が頻発するようになった。 **東部低地に被害が集中するのは、東部の低地と西部の台地の、地形とその形成過程が異なるからである。**東京西部の台地は、数万年以前に形成された。一方、東部低地は 6000 年前ごろには入江であった地域が広く、その入江に河川から運ばれた土砂が堆積されてできた。さらに近世以降、海岸近くは干拓や埋立で新たに陸地となった。しかも明治以降、地下水を組み上げすぎて地盤が沈下し、海面より低いゼロメートル地帯となった。この**低地には、建物の不燃化、防潮堤、河川堤防の強化など、相当の防災投資が実施されており、避難計画も立てられている。しかし、海面より低い土地、厚い軟弱地盤という条件では、対策にも限界がある。**	「川と国土の危機　水害と社会」／高橋裕／2012.9.20／岩波新書
12	国土の特性、脆弱性		**明治以降、日本人は近代化に燃えて、急速に国土開発を進めた。沖積平野を守るための大規模な治水事業を展開した。第二次世界大戦後は、荒廃した国土の復興に続き、高度経済成長を支えるインフラ整備に精力を傾けた。都市化と工業化が進み、国土利用は急変した。それが各地の災害ポテンシャルを増大させ、戦後の大水害の一因となった**ことについて、筆者は『国土の変貌と水害』(1971) で詳述した。 現在の治水安全度も、けっして高くはない。治水施設の整備計画の当面の目標は、大河川において 30～40 年に一度発生する豪雨、中小河川に対しては5～10 年に一度の豪雨を安全に流過させることであるが、その進捗率は約6割にすぎない。 問題は治水設備だけではない。**高度成長期以降の土地利用をみるかぎり、大水害の可能性を十分に考慮しているとはいえない。**災害に対する危険度が増しているなかで、設備のみに依存した治水はきわめて危険である。**大水害が発生していないのは、治水設備が機能している面もあるが、それが真にテストされるような事態がたまたま到来していないためと見るべきである。** この脆弱な億度に深刻な追討ちをかけているのが、地球規模の気候変動である。気候変動による影響は、生態系、水資源、食糧などに現れ、農林漁業の広範囲に及ぶと予想される。特に影響を受けるのは沿岸部と低平地であり、水害、土砂災害、高潮や津波災害などが頻発する恐れがある。これらの影響は、わが国においては特に深刻である。	「川と国土の危機　水害と社会」／高橋裕／2012.9.20／岩波新書
13	水害、台風、地震、火山災害		平成 28 年に発生した災害の被害状況と対応 **平成 28 年は熊本地震や北海道・東北等における豪雨、台風など大規模災害が発生したが、激甚災害の指定など迅速な対応**を実施。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
13	水害、台風、地震、火		近年の気象状況と被害状況	社会資本整備（平成 28 年 10 月

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
	山災害		**近年、気候変動等の影響を受けて、災害が頻発化・大規模化。**	20 日／財務省）
13	水害、台風、地震、火山災害		**豪雨・台風災害への対応力の強化これまでの河川整備やダム建設により、過去と同程度の洪水が起こった場合でも被害を大幅に低減するなど、豪雨・台風災害への対応力が強化されている。**	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
13	水害、台風、地震、火山災害		**【時代の潮流】／（3）巨大災害の切迫、インフラの老朽化** **・首都直下地震、南海トラフ巨大地震の切迫**（30年以内の発生確率70%） **・気候変動による災害の激甚化** **・高度成長期に集中整備したインフラが老朽化**	新たな「国土のグランドデザイン」（骨子）概要（平成 26 年 3 月 28 日／国土交通省）
13	水害、台風、地震、火山災害		【課題を起点とした未来創造により実現する新たな経済社会（例）】 **（3）サイバー・フィジカルいずれも安全・安心な社会** 【課題と将来予測】 **自然災害・社会インフラの老朽化・テロや感染症の脅威** **●わが国は世界有数の地震国であり、国土面積の3割程度の可住地に人口と産業が集中。大都市にはゼロメートル地域が存在する等、様々な脆弱性が存在。また、近年、自然災害は、広域かつ激甚化し、その種類も多種多様。** ●建設後 50 年以上経過する社会インフラの割合が 2030 年には5割超 14。少子高齢化や人口減少等、社会・経済構造変化が急速に進行する中において、社会資本を安定的に維持・管理することがますます困難。 ●国際的なテロ、サイバー攻撃も頻発。感染症も増加。2020 年に東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されるわが国にも脅威。 **①自然災害への対応** 全ての地方公共団体に災害情報連携システムが構築され、政府や民間企業・団体ならびに住民が有する災害情報が、リアルタイムかつ相互に共有。 AI の活用により、災害時には、外国人、障害者、高齢者をはじめとするあらゆる人々に、適切な避難方法や避難経路等のナビゲーションサービスが、個々の状況に合わせて提供。政府や関係機関に公共安全 LTE15 が整備され、現場担当者同士が高速かつ安定的に情報を共有し、互いに直接連絡をとることも可能。 **②社会インフラの強靭化** **安心・安全や生活の質の向上だけでなく、経済成長にも資する必要な社会資本の整備**が着実に進行。建設の全プロセスにおいて ICT が活用され、効率化。また、経過年数に比例して増大するメンテナンスコストを縮減するため、ドローンやロボット等が活用され、施設・設備等が長寿命化。 社会資本に通信可能なセンサーやビーコンを埋め込み、劣化状況のリアルタイム監視、センサーから得られたビッグデータを用いた効率的な補修計画の策定、更には、高精度測位技術を活用した障がい者や外国人等へのナビゲーション等が可能。	新たな経済社会の実現に向けて～「Society 5.0」の深化による経済社会の革新～（2016 年 4 月 19 日／（一般社団法人）日本経済団体連合会）
14	人口減少、高齢化		人口の推移と将来　□通し **2010 年時点で総人口は 1 億 2,806 万人、□齢化率は 23.0%、□産年齢□割合は 63.8%である。** **2060 年には総□8,674 万□、□齢化率 39.9%、□産年齢□50.9%になると予測されている。**	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
14	人口減少、高齢化		**人口動態（2010 年→2040 年の推定人口増減率）全人口で□ると、2040 年までに 16%減少する。地域別に見ると、東京 23 区では 6%の減少であるのに対し、10 万□以下の市町村では 24%と約 4 分の 1 の減少が□込まれている。0～14 歳の人口で□ると、全人口の平均減少率が 16%であるのに対し、0～14 歳人口の平均減少率は 36%と全人口平均を□きく上回る減少率となっている。**東京 23 区、政令指定都市では約 3 割の減少、その他県庁所在地、その他市町村においては約 4 割の減少が□込まれている。65 歳以上の人口で　東京□23 区、政令指定都市においては 53%の人口増加が　□込まれ以下の市町村では 11%の増加となっており、都市部と地方部で　□きな乖離が□て取れる。	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
14	人口減少、高齢化		**人口動態（三大都市圏への人口流入状況）** **人口移動の状況を見ると、地方圏から東京圏への転入が続いており**、年齢別では 15 歳から 24 歳までの若年層の割合が大きい。進学や就職の機会に東京に移動していることがうかがわれる。 また、これまで東京圏から地方圏へ転出超過であった 30 歳台、40 歳台前半についても、平成 25 年より地方圏から東京圏へ転	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			入超過となっている。	
14	人口減少、高齢化		【時代の潮流】 （1）**急激な人口減少・少子化、高齢化** **・2050年の人口は約9700万人** **・約6割の地域で人口が半減以下に、うち1／3の地域は人が住まなくなる** **・どの国も経験したことのない約4割の高齢化率**	新たな「国土のグランドデザイン」（骨子）概要（平成 26 年 3 月 28 日／国土交通省）
14	人口減少、高齢化		社会資本整備が直面する4つの構造的課題 3．人口減少に伴う地方の疲弊 **全国レベルで本格的な人口減少社会の到来を迎える中、特に地方では未曾有の人口減少に直面している**。2050 年を見据えた中長期的な将来人口推計において、全国の約6割の地域で人口が半分以下となり、そのうち、全国の約2割で無居住化するとの分析 8 も示されており、地方消滅の危機への警鐘も鳴らされている。 **拡散した都市・地域エリアにおいて、人口減少により低密度に人口が分散する状況が進展すると、日常生活に必要なサービスを提供するためのコストが増大**し、地方財政の悪化を通じ、更に公共サービスの低下をもたらす悪循環に陥ることが想定される。また、**一定の範囲内で相応の人口集積規模を要する救急医療等の高次都市サービスも維持が困難となるおそれがある**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
15	社会資本整備の歴史		GDP、公的固定資本形成(Ig)、公共事業関係費の推移 **GDP は、1997 年の 521 兆円をピークにほぼ同[illegible]14 兆円をピークに 2011 年では 20.8 兆円と約 53%の減少となっている**。	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
15	社会資本整備の歴史		社会資本整備の歴史的変遷 戦後14本の経済計画が策定され、計画的な社会資本のストック形成が図られてきた。公共事業関係費の推移をみると、1980年代初期まで投資の規模の拡□が図られ、1980年代は安定的な投資が、また**1990年代は経済対策を含み追加的な投資が□われてきた。1998年の14．9兆円をピークに投資額の減少となっている。** **当初予算の公共事業関係費は、1997 年より減少し続け、2012 年から実質的に横ばい**。	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
15	社会資本整備の歴史		**社会資本のストック量の推移□本の社会資本ストックは、2009 年時点で約 786 兆円（粗資本ストック）**。2009 年は投資額 17.2 兆円に対し、除却額は 7.6 兆円。価値低下分を差し引いた純資本ストックベースでは 377 兆円。道路（32.3%）、下□道（10.4%）、農業（9.4%）の占める割合が□い。	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
15	社会資本整備の歴史		**維持管理更新費の推移** **2013 年度は約 3.6 兆円であったのが、将来推計では、10 年後に 4.3～5.1 兆円、20 年後に 4.6～5.5 兆円程度となる。** **高度経済成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、今後 20 年で建設後 50 年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる。**	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
15	社会資本整備の歴史		公共事業関係費等の推移 **ここ 15 年程度の間、公共事業関係費の抑制を継続しており、ピーク時に比して当初ベースで4割減、補正後ベースで半減の水準となっている**。 その間、事業実施箇所数も大幅に抑制している。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
15	社会資本整備の歴史		（参考）社会資本の整備水準の向上 **この四半世紀で社会資本の整備水準が大きく向上し、日本の強みと認識される一方で、建設国債残高が約 2.5 倍になるなど財政状況は悪化**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
15	社会資本整備の歴史		公共事業関係費の推移 公共事業関係費は、平成9年度のピーク時（当初予算ベース）以降、基本的には減少を続け、平成 26 年度の公共事業関係費は**ピーク時と比較した場合には約▲4割低い水準**となっている。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
15	社会資本整備の歴史		建設業への影響 　バブル崩壊後の財政政策を考えるうえで評価が難しいのが、公共事業のあり方であろう。すでに述べた通り、**1990 年代前半**	「『失われた 20 年』を超えて」／福田慎一／2015.7.29／NTT 出

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			には、景気の悪化を受けて、総需要不足を解消するため毎年のように従来型の経済対策（ケインズ政策）が策定され、公共事業も拡大された。その結果、建設業の就業者数は、1990 年から 1997 年にかけて約 100 万人増加した。この増加数は、1980 年代（1981 年から 1990 年）の増加数、約 40 万人を大きく上回る。また、製造業の就業者数が、バブル崩壊から2年後の 92 年をピークに減少に転じ、1992 年から 2000 年にかけて約 250 万人減少したのとも好対照であった（図 7-1）。 **ただ、当時の日本経済が抱えていた抜本的な問題は不良債権問題であり、その解決なしに、公共事業を拡大してもその効果は限定的であった**。このため、財政支出を増やすと国民所得がその何倍増えるかを表す財政支出乗数は、1970 年代などと比較すると、バブル期以降低下する傾向にあった（たとえば、猿山 2020）. **この点から考えれば、1990 年代、これほどの公共事業の拡大は不要であったということになる**。 その一方、バブル崩壊後の日本経済では、経済が正常化するまでは雇用減少の受け皿も必要で、その意味で、公共事業などによる一定の財政支出拡大による下支えは必要であった。特に、雇用調整は時間をかけて行うことが望ましく、短期間で雇用を大幅にカットすることのコストは決して小さくない。それにもかかわらず、1990 年代後半には、従来型の経済対策が大幅に見直され、財政再建に向けた取り組みが始められた。財政再建の取り組み自体は、その直後、日本経済の深刻な冷え込みを受けて、凍結されたことはすでに述べた通りである。しかし、**公共事業は 1990 年代末以降大幅に縮小され、1998 年度には 13 兆円を超えていた一般会計の公共事業関係費は、2002 年には9兆円余りとなった**。それに伴い、**建設業の就業者数も 1997 年をピークに減り始め、1997 年から 2002 年にかけて約 67 万人減少した**[7]。	版
15	社会資本整備の歴史		（1）**90 年代社会資本整備の行政システム** **バブル崩壊以降、日本では社会資本整備を中心とする積極的な財政政策が行われてきた**。ここでいう社会資本整備は公共投資とほとんど同義であるが、経済学的に考えると需要サイドを議論するときは「公共投資」、供給サイドを議論するときは「社会資本」の蓄積と捉えることが適切である。なお、**需要サイドとしての公共投資は**、GDP 統計の基本となる国民経済計算では「公的総固定資本形成」と呼ばれ、**80 年代は 25 兆円程度であったのに対し、1995 年には 45 兆円近くにまで増加している。対 GDP 比率でみても7％弱から9％への上昇である**。（図 3-4） 景気停滞の長期化とともに、公共投資の効果も長期的な視点を持つべきという議論が高まってきた。経済成長に資するインフラすなわち社会資本整備がなされているかという問題意識に基づいて、民間資本ストックを加えた形で生産関数の推定を行い、社会資本が生産に与える効果を計測する分析が蓄積された。それによれば、幅はあるものの、**多くの研究で 90 年代以降の限界生産力は小さくなっていったことが確認され、民間資本の限界能力と比べても小さいことも指摘されてきた**。 社会資本の限界生産力が正である限りは、社会資本の蓄積には意味がある。しかし、資源配分という観点からは、民間資本の限界生産力が社会資本のそれよりも大きい場合は、資源あるいは資金を社会資本の蓄積ではなく民間資本の蓄積に配分するほうが効率的になる。このような資源配分あるいは資金配分の歪みが、資金の流れの改革の必要性として指摘されるようになった。	行政改革、構造改革と社会資本（真鍋雅史　嘉悦大学ビジネス創造学部准教授）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍
15	社会資本整備の歴史		**政策研究大学院大学で政策研究センター所長を務める森地茂は、戦後の社会資本整備には、次の五つの目的があったと指摘する**。 **①需要追随：都市化やモータリゼーションなどへの対応** **②災害対策：暴風雨、地震、火山の噴火などへの対応** **③経済効率的の向上：高速の交通体系、工業団地や水・エネルギー資源への対策** **④環境対応：水質や大気、土壌などの汚染への対策** **⑤地域格差の是正：地域間の人口、雇用、所得、生活水準などの格差解消** そのうえで、森地は、こう述べる。 「敗戦の焦土から、高度成長での復活は『日本の奇跡』と世界中で言われました。その後、ブラジルや中国、インドなど高度成長を遂げた国は多いですが、日本の奇跡には、他の国々と違った特徴があります。それは**『地域間格差』が、高度成長とともに縮小した点です。ふたつ同時に達成した国は日本だけ。これが日本の奇跡と呼ばれる所以なのです**」 一般には、地域格差は、むしろ開いている印象が強いのに、なぜ縮まったといえるのか。 「所得分配の不平等さを測るジニ係数や、三大都市圏への人口流入などを見ますとね、北海道、東北、関東、中部、近畿、中	「インフラの呪縛　ー公共事業はなぜ迷走するのか」／山岡淳一郎／2014.3.10／ちくま新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			国・四国、九州などのブロック間の格差は 1975 年ごろまでにほとんど解決しています。これは地方の一次産業と都市の二次、三次産業との所得格差を縮小するために社会資本整備を先導役に工場の地方分散を図り、農山漁村の雇用機会の創出と兼業化を促進する政策が採られた結果です。その後、ブロック間の格差はほぼ横ばいからやや上がりますが、これは金融や情報サービス産業が都市に集中したためです。90 年代以降のデフレ時代は、ブロック間格差は再び縮小しています」	
15	社会資本整備の歴史		公共事業費の削減 このような**生産年齢人口の減少、高齢者人口の増加を受けて、社会保障費の増大が始まり、やがて財政への厳しい圧迫となっていった。** **そのため、わが国は社会保障費の急増による財政の逼迫から逃れるために、社会保障費以外の支出項目を削減するという政策に終始してきた**。公共事業費、教育費、ODA（政府開発援助）費、防衛費などと、社会保障費以外の予算は次々に削減されていった。 そこには、そもそも政府とは何をすべきものなのか、現在世代は将来世代に対しどういう貢献をすべきなのか、あるいは日本は世界に対してどのような存在であることを主張し、どのような責任を果たすべきなのかといった議論は、ほとんどなかったといっても過言ではない。 **最も急激な削減の対象となったのが、無駄なものをつくりつづけると非難された公共事業であった。初めの頃は「無駄な公共事業はやめるべきだ」という論調であったが、すぐに「公共事業は無駄である」という主張に切り替わってしまった。** 地方の雇用は地方で行う公共事業にかなり支えられている。「だから公共事業は必要である」と説く論の組み立て方には異論も存在するが、地方においては公共事業が雇用を守ってきたことは事実である。 **こうしたつるべ落としのような公共事業費の削減は、当然のことながら、特に地方経済に大きな打撃を与えた**。地元にお金が回らないといった事態を生んだのである。公共事業そのものの是非とは別に、雇用の減少などの大きな社会経済的なインパクトを全国に与えることになったのである。	「国土と日本人」／大石久和／2012.2.25／中公新書
15	社会資本整備の歴史		自然としての川の社会性と歴史性（高橋裕） はじめに **社会的共通資本としての川は、基本的には自然環境であるが、人間の技術的働きかけが 19 世紀以降、とくに 20 世紀後半以降、活発となり、社会的インフラストラクチャーとしての性格が濃くなってきた**。明治中期以降の河川改修は、大洪水流をも両岸の堤防内の河道を通して河口から海へと流出させるのを基本方針とした。その効果があって、明治以降の国土開発の主要な場となった沖積平野からデルタへかけての治水安全度を飛躍的に向上させた。しかし、元来長年の洪水が運んだ土砂によって形成された沖積平野であるから、まれに襲来する大洪水の際に氾濫するのは地学的宿命である。その大洪水をも氾濫させないのが、明治から昭和初期にかけての治水戦略の理想であったが、第二次世界大戦直後から伊勢湾台風（1959 年9月）の悲劇にいたる 15 年間に、ほとんど全国の大河川の破堤氾濫によって、その大方針は破綻した。当時、その連続大洪水は異常豪雨、上流山地の荒廃、戦中戦後のち水投資の極端な不足によるといわれた。それらも原因ではあるが、本質的には自然としての川の本質に由来すると考えられる。 **技術の成果によって創設されたインフラストラクチャーの鉄道や高速道路、あるいは上下水道とは、川は本質的に異なる自然環境である**。明治以降の急速な国土開発と、懸命に実施された河川改修工事によって、自然としての川が反応し、流域への同じ降雨量に対して中下流部の洪水流量が著しく増加したのである。それは当初の河川技術者が十分には予想できなかった。この場合、川は社会的インフラではなく自然環境として運動したといえる。**川が元来インフラでなく自然環境であることは、河川技術者はもとより、地元の人々はより具体的に知っている。しかし、河川技術者は計画数理に没頭しているうちに、インフラとしての河川をより強く意識し、自然環境の多面性、複雑性、有機性への配慮を軽視したのである。河川技術が 20 世紀後半になって飛躍的に進歩し、巨大化してきたことによって、その傾向は一層強まったようだ。** それに対する警告が 1980 年代以降高まってきた河川環境問題である。水質悪化、コンクリート護岸などの普及によって発生した河川生態系の破壊は、その顕著な例である。高度成長期まで河川技術者は、河川工事が生態系に与える影響について重要視していなかった。その時代でも一部の河川技術者は、魚にやさしい護岸水制に心を配っていたが、むしろ余計なことをするとして非難され、会計検査院の担当者に注意されていた。第二次大戦後、高度成長期の 1970 年代まで、川は完全にイン	「社会的共通資本としての川」／宇沢弘文・大熊孝／2010.11.16／東京大学出版会

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			フラとして扱われていた。河川環境問題の重大化は、川を社会的共通資本の自然環境として認識すべきとの警告であったのである。生態系にやさしい護岸水制を設ければよいという次元の問題ではない。その思想はあらゆる河川構造物への対応、そして非構造的手法（nonstructural measures）に対しても適用すべきである。 **ダムや堰は自然環境としての川にとっては、巨大な妨害物である。しかし、人間生活にとってきわめて有効だからこそ、人類は古くからダムを築き、とくに 20 世紀後半は先進国、途上国を問わず、ダムブームに湧き、その効果を満喫してきた。しかし、自然環境なればこそのマイナス効果が 1970 年代以降著しく目立ってきた。**マイナス要因は自然に与える悪影響にとどまらず、水没関係者の苦渋、関係自治体へのさまざまな負担など計りしれない。しかもダム**問題は一過性の問題ではなく、その川の運命を変え、それに深く関わる人々の一生を翻弄する。**	
15	社会資本整備の歴史		「国土の均衡ある発展」から「個性ある地域の発展へ」 2001 年4月に発足した小泉内閣は、6月に出した「骨太の方針」のなかで、「国土の均衡ある発展」から「個性ある地域の発展」へと大きく舵を切った。「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」（骨太の方針）の第4章（「個性ある地方の競争――自立した国・地方関係の確立」）では次のように記されている。 「**これまで『均衡ある発展』が重視されてきた。今後は、『均衡ある発展』の本来の考え方を活かすためにも、『個性ある地域の発展』『知恵と工夫の競争による活性化』を重視する方向へと転換していくことが求められる。**国が地方に対して、広範な関与をすると同時に、その財源も手当てし、画一的な行政サービスを確保する時代から、次の時代へと歩を進めていくべきである。」 「国土の均衡ある発展」という考え方は、戦後日本の政治の仕組みを引っ張ってきた大前提だった。しかし、それをあえて否定したのである。 このような国土政策、都市政策の大転換を可能にした背景として、二つのことが指摘できる。一つは、バブル崩壊で先行きが不透明であり、どのような政策でも受容されやすい状況にあったこと。もう一つは、分散政策が事実上破綻していて、すでに東京への集中は止められない状況になっていたことである。	都市政策の転換－国土の均衡ある発展の終焉と東京の役割（市川宏雄　明治大学専門職大学院長）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍
15	社会資本整備の歴史		**戦後の経済成長下においては、中央政府・大都市・地方という三者の関係は**、国家運営の仕組みでいえば、それぞれの関係は**持ちつ持たれつの依存関係にあった。**地方から大都市圏にヒトが流れ、大都市圏はカネを稼いで国に納め、国は交付税あるいは補助金で地方を助けるという構造である。そして、これがうまく回っている間は、全員がハッピーであり、そのような状態がバブルの時代まで続いた。 ところが、バブル崩壊後にこの国家運営の仕組みが破綻する。21 世紀初頭に、三大都市圏（特に東京）の民間企業がリストラを始めたからである。大都市圏の税収でみると、2001 年の所得税・法人税・消費税が 29.8 兆円であり、地方に回ったおカネ（地方交付税＋交付金）は 33.4 兆円だった。その後、リストラが進んでいろいろなかたちで無駄を排除した結果、2006 年の税収は 35.7 兆円（約6兆円増）となり、三位一体改革等もあって地方へ回るおカネは 26.1 兆円（約7兆円減）になった。 その結果、それまで中央政府からのおカネに頼っていた地方はもはや運営できなくなった。**大都市圏と地方の運営の仕組みを変えないかぎり、地方が破綻することは目に見えている。**そこで、当面の措置として、2008 年 10 月から地方法人特別譲与税を施行した。法人二税を中心とした税源の偏在を是正する観点から、法人事業税の一部を地方法人特別譲与税として地方に配分し、地方公共団体間の財政力の格差を是正する措置をとったのである。これは、いわば地方の衰退に対する「カンフル措置」であったが、これを恒久税制化しようという動きになっている。	都市政策の転換－国土の均衡ある発展の終焉と東京の役割（市川宏雄　明治大学専門職大学院長）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍
16	社会資本整備の現状		一般政府の総固定資本形成の GDP 比の多国間比較 **日本の GDP に対する Ig（一般政府のみ）の比率は、OECD 加盟国のなかで高い水準で推移していたが、近年はおおむね同 I 準となっている。**	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
16	社会資本整備の現状		建設投資に関する官公需、民需の動向 建設投資は 90 年代後半以降、減少傾向が続き、2010 年度にはピーク時（92 年度 84 兆円）の 50%にまで減少。2011 年度に震災復興需要で増加に転じ、3 年連続して増加。	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
16	社会資本整備の現状		高い潜在能力を秘めているのに貧困率が高いことは、国を含めた経営方針に問題があることを意味します。簡単に言えば給料が足りないのです。それも生産性を追求していないからです。今の日本経済を見ると、給料が低いため、明らかに「需要」が	デービッド・アトキンソン　小西美術工藝社代表取締役社長。

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			足りていません。 民需だけではありません。**政府はずっと緊縮策を実施してきたので、日本のインフラ投資はどんどん絞られています**。これは、地方を回れば身をもって実感できます。これを専門的に扱った本はかなりありますので、ここでは言及しませんが、**政府は福祉のための他の必要な投資までも削っています**。**本来政府がすべき投資が、十分になされていないのです**。	1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論 潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／2016.12.22／東京経済新報社
16	社会資本整備の現状		そう(ブロック間格差は縮小している)言われても、まだ信じられない。経済のグローバル化で地方の生産拠点は海外移転し、駅前にはシャッター街が連なる。地方は高齢化の進行も早く、疲弊しているように感じられるが……。 「**問題は、関東圏の東京と群馬とか、中部圏の名古屋と岐阜とか、ブロック内、あるいは都道府県内での格差なんです**。**ブロック内格差と、都道府県内格差は、75 年から 90 年頃にかけて急上昇し、その後、下ってはいますが高止まりしている**。つまり、日本全体としての所得格差は縮まっているのですが、地方のなかで格差が開いた。その間、都市的サービスを求めて地方中枢都市への人口移動が続いた。85 年のプラザ合意以降、急激な円高で大企業も中小企業も東南アジアなどへ生産施設を移転させます。従来の大都市から地方部への企業進出という地域活性化のシナリオが崩れました」 **バブル崩壊後、地方の不況対策で公共事業が行われた**。**90 年代から産業基盤投資、生活基盤投資は、ともに地方部での増加が目立ち、ハコモノ投資批判や公共投資批判を招いた**。**公共投資をしても景気は一向に回復せず、地方財政は赤字まみれとなった**。**この閉塞感が、地域格差感の元凶のように感じられる**。 「全体では地域格差は縮まっているのに、そう感じられないのは『将来展望のなさ』が原因ではないでしょうか」と森地は述べる。 **戦後、一貫して築いてきたインフラは、老朽化の波を被っている**。**少子高齢化が進み、日本社会全体が、建物やインフラといったハードの老朽化と住民の高齢化という「ふたつの老い」に直面している**。**これからの 50 年、100 年、この「ふたつの老い」を抜きにインフラ整備は考えられないだろう**。	「インフラの呪縛 ー公共事業はなぜ迷走するのか」／山岡淳一郎／2014.3.10／ちくま新書
17	社会資本整備(公共事業)制約条件		公共事業における供給制約の課題 **人材不足や資材価格の問題はこれまで解消される傾向にあったが、足元ではこうした傾向が反転しつつある**。 人口減少社会の下では、公共事業関係費の量的追加の経済効果は逓減していくことに留意しながら、人材不足や資材価格の動向を注視する必要。	社会資本整備(平成 28 年 10 月 20 日／財務省)
17	社会資本整備(公共事業)制約条件		【時代の潮流】 **(3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化** ・首都直下地震、南海トラフ巨大地震の切迫(30年以内の発生確率70%) ・気候変動による災害の激甚化 ・高度成長期に集中整備したインフラが老朽化	新たな「国土のグランドデザイン」(骨子)概要(平成 26 年 3 月 28 日／国土交通省)
18	建設労働者不足、建設業		**建設就業者数の現状建設現場の技能労働者数は、近年概ね横ばいで推移している**が、年齢構成別に見ると高齢者が多く、自然体では 2025 年には高齢者の離職等により現在の水準から大幅に減少するものと見込まれる(日本建設業連合会は、新規入職者がゼロであると仮定した場合、2025 年には 216 万人まで減少すると推計)。生産年齢人口の継続的な減少、潜在成長率の向上の必要性等を踏まえると、**労働生産性の向上を図り技能労働者数が減少する中でも必要な事業が遂行できる環境づくりが重要**。	社会資本整備(平成 28 年 10 月 20 日／財務省)
18	建設労働者不足、建設業		建設業の果たしている役割 **建設業は、インフラや建物等の建設やその維持管理にあたるほか、地域においては、自然災害発生時における災害復旧や降雪地においては除雪などの役割も果たしている**。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1(平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局)
18	建設労働者不足、建設業		建設労働者の不足状況 全国的に建設技能労働者、建設労働者の不足状況が継続している。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1(平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局)

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
18	建設労働者不足、建設業		建設業就業者の減少と高齢化 建設業就業者は、ピーク時から約▲3割減少。さらに、その 34%が 55 歳以上であるなど高齢化が進んでいる。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
18	建設労働者不足、建設業		公共工事が民間工事に与える影響 こうした中、公共工事が民間工事に与える影響を懸念する声があるが、工事内容の違い等から、工事を請け負う担い手が異なるため、必ずしも公共工事に人手を取られて民間工事が遅れるとは言えない。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
18	建設労働者不足、建設業		労務単価 過去2年間にわたり公共工事労務単価を引き上げているが、これは建設市場における労務賃金の実績をもとに決定するものであり、事後的に市場実勢に合わせているもの。 ※ ただし、平成 25 年度には、社会保険未加入者対策として法定福利費相当額を加算する等の見直しを行っている。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
18	建設労働者不足、建設業		今後の建設業就業者数の見通しを踏まえた対応 ただし、**今後の我が国の生産年齢人口の減少を踏まえれば、今後の建設業就業者数は、楽観的にみても今よりも減少する可能性が高く、将来においては就業者数の減少が深刻な供給制約となる恐れ**。 社会資本の老朽化対策など今後の対応が求められる分野においては、インフラ長寿命化計画などの策定を通じてその事業量の見通しを示すことにより、事業者の予測可能性を高め、必要な人材確保を促す必要。また、一層効率的な施工を可能とする技術の活用など、生産性の向上も含めた総合的な対応を推進する必要。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
18	建設労働者不足、建設業		建設産業のあり方 **建設産業においては、元請、下請け、2 次下請けなどの重層下請構造となっているほか、労働条件の改善など建設産業のあり方について、見直しが必要**。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
18	建設労働者不足、建設業		公共事業の担い手（まとめ）建設業は、単にインフラ等の建設の担い手であるのみならず、災害復旧や除雪等の担い手として、地域において重要な役割を有している。今後、国や地方公共団体において、**老朽化対策等にかかる計画（インフラ長寿命化計画）の策定が進めば、地域における公共施設の維持管理や更新にかかる見通しが明確化され、インフラのメンテナンス業務を中心に必要な人材等の確保の見通しを立てやすくなるのではないかと期待される**。ただし、建設業就業者数は年々減少。現在の就業者数の3割以上が 55 歳以上。若年入職率が改善するとの楽観的に見通した場合であっても、そもそもの生産年齢人口の減少を反映して、建設業への入職者数は減少が見込まれるため、就業者数は大幅に減少する可能性が高い。実際、**人手不足は建設業のみならず、運輸業や一部のサービス業などでも顕在化しつつあり、将来の建設市場における供給制約について現実的な見通しに立った対応を検討・推進する必要**。この点からも、これまで以上に省力・効率的な施工等を可能とする技術革新・工夫を追求していく必要があるほか、産業政策として将来の建設業のあり方についての検討も必要。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
18	建設労働者不足、建設業		「昨年の暮れから契約単価がまた下がり始めた」。鉄筋工事を手掛ける小黒組（東京都）の内山聖会長は表情を曇らせる。 **人手不足の間に労働者の処遇改善はどこまで進んだのか**。2016 年度の公共工事の標準単価は 12 年度比で 34.7%上昇し、つれて民間の建築単価も上昇した。しかし小規模建設業の労働者の平均年収は 15 年で約 388 万円。12 年比で約 11%の上昇にとどまる（企業規模5～9人、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）。スーパーゼネコンがバブル期を超える利益をたたき出す一方で、**末端の労働者への分配は限られている**。 **国土交通省も手は打っている**。14 年にはいわゆる担い手3法（品確法、入契法、建設業法）を改正し、**公共工事における安値発注の防止や、担い手の処遇改善、育成を進めてきた**。 若者の取り込みに向け、業界では「新3K」が叫ばれる。新3Kとは給料・休日・希望。だが、あらためてそう掲げなければならないほど、**問題は根深い。処遇改善の取り組みが逆戻りすれば、労働者の“消滅”は加速するばかりだ**。	「業界を覆う人手不足の実態 下請けは依然悲鳴 10 年後労働者は“消滅”」 週刊東洋経済 2016.7.30
18	建設労働者不足、建設業		**国土交通省によると、建設業の働き手の高齢化は 00 年代初めごろから急速に進み、15 年には3人に1人が 55 歳以上だ**。ピークの **1997 年に 455 万人がいたとび工や型枠工といった「技能労働者」は昨年には 331 万人**。そこに東日本大震災からの復興や 2020 年の東京五輪に関連する大型事業のラッシュが重なり、**人手が確保できずに工期が遅れるケースも相次ぐ**。 すでに述べたとおり、国内では 100 万人単位の外国人が働いており、事実上「単純労働」を担っている人がかなりの割合を占めるとみられる。	「『1億総活躍』で労働力不足は解消しない 現場監督にも外国人を」 AERA 2016.7.25

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			外国人を孤立させれば、周りの住民との間で相互不信が深まるばかりだ。そこで日本の言語や習慣について学ぶ機会を提供し、地域社会との接点をつくる「社会統合政策」が重要となる。今は一部の自治体の独自の取り組みに頼っているのが実情だ。国がきちんと方針を打ち出し、お金も投じる必要がある。 国士舘大学の鈴木江理子教授（移民政策）はこう訴える。 「統合政策に一定のコストがかかることは当然です。これまでの政策の大きな問題点は、単なる『労働力』ではなく『人間』を迎え入れるのだ、という認識が不十分であることです」	
18	建設労働者不足、建設業		建設業界では、田中さんのような昔ながらの職人が高齢化し、将来、人手不足が心配されている。 ところが、複数の下請け業者に話を聞くと、「今は仕事がなくて人が余っている」と囁き節なのだ。 「人手不足なのに人余り」現象は、現場の躯体工事が減り、一部の専門工事で職人を遊ばせる状態が生まれたことにある。 加えて、**東日本大震災の復興需要も一段落し、都心部の大型再開発も現在は小康状態で、工事需要の“端境期”にある。それらの要因が相まって、いったんは人手不足が落ち着いているにすぎない**。 もっとも、18 年以降は都心部の再開発に伴う工事が再び増え始める。ましてや先述の通り、高齢化によって **10 年後には慢性的な人手不足が襲い掛かる**。後継者がいないという理由で、地方の中小建設業者の廃業が増加することも予測されている。 **すなわち、現在落ち着いている人手不足問題は、数年後に再び頭をもたげてくるだろう**。	「人手不足なのに人余りのなぜ 高齢化が生み出す矛盾の真相」週刊ダイヤモンド 2016.12.3
19	社会資本の老朽化		社会資本の老朽化の現状 今後、**高度成長期以降に急速に蓄積された膨大な社会資本の老朽化が急速に進行し、何ら対策を講じなければ維持管理・更新費が増加していく**見込み。 このため、**点検により損傷状況を把握し、計画的なメンテナンスを行うことによりインフラの長寿命化を図り、長期的なコストの圧縮を図る必要**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
19	社会資本の老朽化		社会資本整備が直面する4つの構造的課題 1．加速するインフラ老朽化 **平成 24 年 12 月に発生した中央自動車道笹子トンネルの天井板落下事故は、我が国の社会資本の老朽化対策の重要な転換点となった**。この事故を契機として、社会資本の老朽化問題に対する国民の認識と不安が高まっている。社会資本がその役割を果たせるよう、**適切に維持管理・更新（メンテナンス）を行い、その安全を確保していくことは基本中の基本**である。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
21	国際競争激化、グローバル化		【時代の潮流】 （2）**グローバリゼーションの進展** **・国家・都市間の競争が激化** **・ユーラシアダイナミズムにより地政学上の位置が大きく変化** **・北極海航路、パナマ運河再拡張**	新たな「国土のグランドデザイン」（骨子）概要（平成 26 年 3 月 28 日／国土交通省）
21	国際競争激化、グローバル化		社会資本整備が直面する4つの構造的課題4．**激化する国際競争グローバル化の進展に伴い、国境を越えるヒト・モノ・カネ・ビジネスのダイナミズムが拡大**している。国際都市としての魅力や国際交通拠点の利便性等が産業の立地競争力や企業活動の生産性に影響するなど、**グローバルな都市間競争に勝ち抜くことが経済成長の成否につながる重要な鍵となっている。絶えず進化する国際競争において、世界に伍する観点から機能が不十分な社会資本やその陳腐化は経済成長の足かせとなるおそれがある**。こうした厳しいグローバル化の波は、大都市圏のみならず地方圏にも押し寄せ、工場等の海外移転による産業空洞化の厳しい状況が拡大してきた。我が国の経済再生を図るためには、各地域の特性を活かし、産業の立地競争力を高め、新規の民間投資の誘発を始めとして経済活動の活発化を図ることが求められる。その際、人口減少や生産年齢人口の減少が見込まれる中にあっても、持続的な経済成長を実現するためには、生産性の向上を図ることにより競争力を高めていくことが不可欠である。**社会資本整備についても、移動時間の短縮や輸送費の削減等の生産性向上をもたらし、民間投資を誘発する経済的な効果を最大限発揮する観点をより一層重視し、経済成長に貢献していくことが求められる**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
21	国際競争激化、グローバル化		③ 社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底 ｉ）**安全安心インフラによる災害等のリスクの低減** （選択と集中の方針）	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			地域の災害特性に即し、ソフト対策と連携し、効果の高いハード整備を重点的に推進する。その際、国土強靱化基本計画（平成 26 年6月）における重点プログラム等との整合性を確保する。 切迫する南海トラフ地震、首都直下地震については、基本計画・対策計画等 14 に基づくハード・ソフトの総合的な対策に重点的に取り組む。	
22	食料・エネルギー問題		基本戦略 （12）**戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー制約・環境問題への対応** ・水素社会の実現 ・バイオマス、小水力等再生可能エネルギーの活用によるエネルギーの地産地消等、サブシステム型のエネルギーシステムを構築。これらは災害時等のセキュリティの観点からも重要 ・下水汚泥・下水熱の有効利用によるエネルギー化 ・省エネ・創エネを効率的に実施するスマートシティの実現	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）
23	気候変動、地球環境問題		【時代の潮流】 （4）**食料・水・エネルギーの制約、** 地球環境問題 **・世界は人口爆発食料・エネルギー確保が課題** ・地球温暖化、生物多様性の危機	新たな「国土のグランドデザイン」（骨子）概要（平成 26 年 3 月 28 日／国土交通省）
23	気候変動、地球環境問題		**川と地域安全で安心して暮らせる社会を目指して気候変動等に伴う災害の頻発・激甚化、高齢化の進展等の社会状況の変化に伴う災害に対する脆弱性の増大などの喫緊の課題をわが国は抱えています**。このため、災害に対する人命の保全や社会・経済活動の持続性の確保、安全で安心できる社会の構築に貢献すべく、河川・海岸分野における治水、利水や防災に関わる根幹的な技術分野の調査研究に取り組み、「新たなステージに対応した防災・減災のあり方」をはじめとする河川政策の立案・展開を支援していきます。1. 大規模災害に対応した総合的な防災・減災対策、危機管理対策のあり方 2. 気 候変動に対応した治水関係社会資本整備のあり方 3. 堤防をはじめとする河川管理施設の信頼性の向上 4. 治水関係社会資本ストックの今後の維持管理対策のあり方等に関する調査研究	事業案内（JICE（一般財団法人）国土技術センター）
24	技術革新、IT 化		【時代の潮流】 （5）**ICTの劇的な進歩、技術革新** ・コンピュータとその処理能力の飛躍的増大 ・ビッグデータが生むイノベーション ・情報・知識空間と実物空間の融合	新たな「国土のグランドデザイン」（骨子）概要（平成 26 年 3 月 28 日／国土交通省）
30	社会資本（整備）の目的		序章「社会的共通資本としての川を考える」（宇沢弘文） **社会的共通資本としての川を考えるとき、もっとも重要なのは、ある特定の流域に住む人々や、漁業をはじめとして川に関わるさまざまな職業的集団が中心になって形成されてきた、川を持続的に維持、管理し、川を最適な形で次の世代に残すための組織である。一般にコモンズと呼ばれる。日本の森林、漁場にかんする入会に代表されるものである。** **日本の農業を支えてきたのは、長い年月をかけて全国的につくられてきた灌漑システムと、そのすぐれたコモンズの原則にしたがった管理方法である。**この日本の灌漑システムの形成に重要な役割を果たしたのが空海であった。空海は留学僧として長安にいたときに、当時世界でもっともすぐれた灌漑システムをもっていたスリランカの技術と制度を学んだ。故郷の讃岐に帰り、総監督として、満濃池の大修復に成功した。溜池灌漑という農業に関わる重要な社会的共通資本の建設、その管理を持続的に行う社会的組織としてのコモンズの考え方にもとづいたものであった。	「社会的共通資本としての川」／宇沢弘文・大熊孝／2010.11.16／東京大学出版会
30	社会資本（整備）の目的		第1章「20 世紀の河川思想を振り返る」（蔵治光一郎） **19 世紀以前、日本人にとって川とは自然であった。人は自然の摂理に従い、その恵みを享受するとともに、自然の脅威を学び、被害を最小限にとどめるための知恵を見出しつつ生きてきた。それに対して 20 世紀は、自然の恵みの限界を超えて川から水資源や電力などのサービスを取り出し、川を人間の都合にあわせて作り変え、人工物であるかのように扱ってきた**。自然の恵みの限界を超えて水のサービスを受けることを求めて、自然の猛威がもたらす危険性を充分配慮することがなくなってしま	「社会的共通資本としての川」／宇沢弘文・大熊孝／2010.11.16／東京大学出版会

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			った。 明治時代に入って、ヨーロッパから招聘した技術者や、ヨーロッパに学んだ日本人官僚たちは、自然としての川を人間のための川に作り変えるという、これまで日本にはなかった思想を持ち込んだ。川に人工的な改変を加えて、平常時には舟運のために水深を確保し、洪水時には流量を減らすことで水害を軽減するという考え方を基本とするものであった。 戦後の高度経済成長期には利水が本格的に台頭し、大量の生活用水、工業用水が必要となった。水を地下水にもとめて、地盤沈下の問題が起きた。ミス資源を新たに開発する手段として大規模なダム、河口堰や利水施設が次々と計画された。しかし、1973 年の第一次オイルショックを契機として高度経済成長は終焉し、その後、日本経済は長期沈滞の過程に入って現在にいたっている。 20 世紀の河川思想は、川から自然がもつ恵みを超えたサービスを引き出そうとし、同時に、川のもつ不都合な側面を完全に封じることを目指した思想であった。川はもはや自然ではなく、あたかも人口の水路のように扱われ、ダム、放水路、堤防が気づかれた。川は人から遠ざけられ、人は川を知らずにサービスだけを受け取るようになり、川の存在自体が忘れられていった。しかし、どんなに強固な土木構造物でも、川を完全にコントロールすることはできない。川を水路のように扱うことで得られるサービスの時には大変なコストがかかることに多くの人が気づいたのは、20 世紀末のことである。民主党の諮問機関が「緑のダム構想」を発表し、つづいて、長野県知事田中康夫氏の「脱ダム宣言」が出された。20 世紀の河川思想が行き詰ったことを象徴する出来事だった。 **21 世紀には、20 世紀の河川思想に代わる新しい河川思想が台頭するであろう。その思想は、川から恵み、サービスを受けつつ、その脅威とどのように向き合っていくかを自ら学び、自ら考えていく自立した思想でなければならない。これまで国が担ってきた河川管理に代わり、誰が主体となって 21 世紀の河川思想を具現化できるのか、今、私たちに問われている。**	
31	防災・減災		平成 28 年度補正予算（第 2 号）における公共事業関係費の主な内容 「未来への投資を実現する経済対策」（平成 28 年 8 月 2 日閣議決定）に基づき、①観光振興のためのインフラ整備等を図るための 21 世紀型のインフラ整備、**②熊本地震や東日本大震災からの復興や安全・安心、防災対応の強化に重点化**。 熊本地震等に係る災害復旧に対応できるよう追加措置をするとともに、経済対策に沿って、重点的に平成 28 年度当初予算において措置した事業を加速化。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
31	防災・減災		**熊本地震や東日本大震災からの復興や安全・安心、防災対応の強化** **熊本地震等の災害復旧を推進するとともに、東日本大震災からの復興の加速化を図る。** **地震、豪雨などの自然災害に強い強靭な国づくりを進め、防災対策を推進し、国民の安全・安心の確保を図る。**	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
31	防災・減災		事前防災・減災対策① **東日本大震災等を踏まえた地震の被害想定の見直しや、集中豪雨の頻度増加に伴う土砂災害・風水害の増加など、これまでの想定を上回る災害リスクへの備えが必要。**	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
31	防災・減災		事前防災・減災対策② 高まる災害リスクに対して、ハード対策で全てに対応することは、巨額のコストがかかるのみならず、整備に長い時間を要することなどから、現実的ではない。 我が国が置かれた厳しい自然環境の下で、人命を重視する観点からは、土地利用規制の強化、地域の実情に合った避難体制の確立や住民への周知など、地方公共団体と地域住民の協働によるソフト対策を重視するとともに、必要なハード整備については優先順位を付けながら取組を進める必要がある。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
31	防災・減災		基本戦略 （4）日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進 **・東日本大震災では、日本海側と太平洋側の連携を強化し、ネットワークの多重性・代替性の確保を図り、両面を活用する重要性が再認識** **・ユーラシアダイナミズムへの対応と災害に強い国土づくりの観点から、日本海側と太平洋側の連携を強化** ・シベリア鉄道を活用したシベリアランドブリッジ、北極海航路、パナマ運河再拡張を契機として、日本海側と太平洋側の2面をフル活用し、世界との結びつきを強化	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			・広域ブロック相互間の連携を強化	
31	防災・減災		基本戦略 (8)**美しく、災害に強い国土** ・地域独自の景観や自然等の幅広い地域資源を活用した魅力ある地域づくり・無電柱化の推進等 ・森林、農地、海洋、水を大切にし、38万 km2 の領土に加え、447万 km2 の領海・排他的経済水域等を守るとともに、すべてを持続可能な形で最大限利用 ・所有者不明土地の実態把握、活用を進めるためのルールづくり。公共・公益的な視点と財産権の不可侵性のバランスに配慮した制度のあり方の検討 **・災害リスクの評価・共有と、これを踏まえた防災・減災対策の重点化** **・ロボットやセンサー等を駆使して、防災・減災、メンテナンス等におけるイノベーションを生み出し「防災先進社会」を構築**	国土のグランドデザイン 2050 概要(平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省)
31	防災・減災		**Ⅰ. 安全・安心の確保** **1. 大規模災害からの復旧・復興** **(1)東日本大震災からの復興加速化** **(2)平成 28 年熊本地震からの復旧・復興**	国土交通省重点政策 2016(社会資本整備重点計画(骨子))(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
31	防災・減災		**Ⅰ. 安全・安心の確保2. 国民の安全・安心の確保(1)ハード・ソフト一体となった防災・減災対策(例・社会全体で洪水氾濫に備える「水防災意識社会再構築ビジョン」の展開と「防災意識社会」への転換**・南海トラフ・首都直下地震対策等の推進・TEC-FORCE の充実・強化等による災害時の迅速な復旧に向けた対応・地震、火山噴火、台風・集中豪雨等に対する監視体制の強化・地籍整備の推進)	国土交通省重点政策 2016(社会資本整備重点計画(骨子))(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
31	防災・減災		Ⅰ. 安全・安心の確保 2. 国民の安全・安心の確保 **(3)日常生活における安全・安心の確保** (例・貸切バスの安全運行対策、燃費不正事案を踏まえた不正防止対策 ・小型航空機、無人航空機の安全運航対策 ・開かずの踏切等の踏切対策 ・我が国商船隊による安定的な国際海上輸送の確保)	国土交通省重点政策 2016(社会資本整備重点計画(骨子))(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
31	防災・減災		はじめに **多様な災害が頻発する脆弱な我が国国土においては、東日本大震災の被災地の復興加速を最重要課題として取り組みつつ、防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化をメインストリームとして重点的に取り組み、人命と財産を守ることは社会資本整備の最優先の使命**である。 また、高度成長期を経て、成熟社会を目指す中で、より豊かな国民生活の実現を支える役割を強化してきた社会資本整備は、今後とも、人口減少や高齢化、環境との共生、ICT 等の技術革新の進展など、社会経済状況の変化を踏まえつつ、国民が誇りを持てる美しい国土を将来にわたって継承できるよう、国民生活の質の向上に絶えず取り組んでいくことが求められる。	社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
31	防災・減災		2. 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築 **② ストック効果の底流としての安全・安心の確保と生活の質の向上** **災害から国民の命と財産を守ることは、社会資本整備が果たすべき最重要の使命である**。南海トラフ地震や首都直下地震といった巨大地震・津波、大規模噴火、気候変動により頻発・激甚化が想定される水害・土砂災害等の災害は、国難ともなり得る大きな脅威である。また、高度成長期に集中整備した社会資本が今後一斉に老朽化する中、適時適切なメンテナンスを怠れば、老朽化する社会資本が我が国社会経済の安全に対する脅威となりかねない。 **災害に脆弱な国土、加速するインフラ老朽化といった構造的課題に直面する中、国民の安全に対する意識は高まっており、国民生活や社会経済活動の前提となる安全・安心を確保することは、社会資本整備の最優先の課題であり、防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化をメインストリームとして、「人命と財産を守る社会資本整備」を中長期的な視点から計画的に着実に推進できるよう、重点的に取り組む必要がある。**	社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
31	防災・減災		（優先度と時間軸を考慮した主要な具体的取組）［住宅・建築物、公共土木施設等の耐震化］**住宅及び多数の者が利用する建築物については、平成 32 年までに耐震化率 95%を達成**し、人命や財産への被害軽減を図る。また、緊急輸送道路上の橋梁や主要鉄道路線等の重要な公共土木施設等の耐震化を重点的に推進する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
31	防災・減災		［密集市街地の改善整備、無電柱化など、市街地の防災性の向上］ **東京や大阪など大都市を中心に存在する地震時等に著しく危険な密集市街地 15（約 4,500ha）について、最低限の安全性の確保を進め、平成 32 年度までにおおむね解消**するなど、大規模火災のおそれがある密集市街地の改善整備を推進する。 また、平成 32 年度までに約 2,000 台の信号機電源付加装置 16 を整備するなどの**災害時において安全で円滑な交通を確保するための対策や、市街地等における無電柱化、主要駅周辺等における帰宅困難者対策等を重点的に推進する**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
31	防災・減災		［津波・高潮対策の推進］ **津波・高潮等による浸水被害から人命や財産を守るため、河川・海岸堤防等の整備（粘り強い構造の海岸堤防を含む。）や水門・樋門・陸閘等の効果的な管理運用、避難体制の整備等を推進する**。その際、地域特性に応じて、自然との共生及び環境との調和に配慮する。南海トラフ地震、首都直下地震等の巨大地震・津波が想定されている地域等においては、海岸堤防等の整備や今後対策が必要な水門・樋門等の自動化・遠隔操作化等について、平成 32 年度までに約7割の整備に向け推進する。 また、**最大クラスの津波に対しては、避難体制の整備や土地利用など、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災害に強い地域づくりを推進する**。最大クラスの高潮に対しても、浸水想定区域の設定等を組み合わせた総合的な防災・減災対策を推進する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
31	防災・減災		**［水害対策の推進］** **洪水・内水被害を未然に防ぐための河川改修、洪水調節施設・下水道の整備・機能強化等の抜本的な対策を推進**するとともに、近年甚大な浸水被害が発生した地域等においては重点的に対策を進める。平成 32 年度までに、**人口・資産集積地区等における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率を、国管理区間において約 76%まで整備するとともに、下水道による都市浸水対策達成率を約 62%まで**向上させる。 また、**最大クラスの洪水・内水を対象とした、浸水想定区域図、ハザードマップの作成等のソフト対策を充実させることで、減災対策を推進**する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
31	防災・減災		**［土砂災害対策の推進］** 土砂災害に対する安全度の向上を図るため、土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表による危険な区域の明示や警戒避難体制の整備とあわせて、要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、**人命を守る土砂災害対策実施率を平成 32 年度までに約 41%**にするなど、砂防堰堤等の施設整備等を推進する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
31	防災・減災		【課題を起点とした未来創造により実現する新たな経済社会（例）】（3）サイバー・フィジカルいずれも安全・安心な社会【課題と将来予測】自然災害・社会インフラの老朽化・テロや感染症の脅威 n **わが国は世界有数の地震国であり、国土面積の3割程度の可住地に人口と産業が集中。大都市にはゼロメートル地域が存在する等、様々な脆弱性が存在。また、近年、自然災害は、広域かつ激甚化し、その種類も多種多様**。n 建設後 50 年以上経過する社会インフラの割合が 2030 年には5割超 14。少子高齢化や人口減少等、社会・経済構造変化が急速に進行する中において、社会資本を安定的に維持・管理することがますます困難。n 国際的なテロ、サイバー攻撃も頻発。感染症も増加。2020 年に東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されるわが国にも脅威。①自然災害への対応全ての地方公共団体に災害情報連携システムが構築され、政府や民間企業・団体ならびに住民が有する災害情報が、リアルタイムかつ相互に共有。AI の活用により、災害時には、外国人、障害者、高齢者をはじめとするあらゆる人々に、適切な避難方法や避難経路等のナビゲーションサービスが、個々の状況に合わせて提供。政府や関係機関に公共安全 LTE15 が整備され、現場担当者同士が高速かつ安定的に情報を共有し、互いに直接連絡をとることも可能。②社会インフラの強靭化安心・安全や生活の質の向上だけでなく、経済成長にも資する必要な社会資本の整備が着実に進行。建設の全プロセスにおいてICT が活用され、効率化。また、経過年数に比例して増大するメンテナンスコストを縮減するため、ドローンやロボット等が活用され、施設・設備等が長寿命化。社会資本に通信可能なセンサーやビーコンを埋め込み、劣化状況のリアルタイム監視、センサーから得られたビッグデータを用いた効率的な補修計画の策定、更には、高精度測	新たな経済社会の実現に向けて～「Society 5.0」の深化による経済社会の革新～（2016 年 4 月 19 日／（一般社団法人）日本経済団体連合会）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			位技術を活用した障がい者や外国人等へのナビゲーション等が可能。	
31	防災・減災		日本では高度経済成長期を中心に、集中的に社会インフラの整備が進められた。その社会インフラのストックが、約50年を経過した現在、一斉に老朽化している。 国土交通省は2014年5月に「インフラ長寿命化基本計画（行動計画）」を策定、インフラの維持管理・更新を推進しているが、同省の試算では、11年度から60年度までの50年間に必要な維持管理・更新費は約190兆円と推計され、そのうち更新できないストック量は約 30 兆円に上るという。 メンテナンスで課題となるのは、維持管理の技術はもちろん、費用対効果のマネジメントだ。「インフラの中には、景気対策で投資したが利用が少なく、維持管理のコストが嵩んでいる例もある。老朽化したからといって更新して延命を図るだけでなく、点検しながら使い続ける、費用負担を見直して廃棄する、という選択もあり得る」と語る。 **「防災は需要な課題の一つですが、何もかも対策すればいいというものではありません。一時的な災害のためにオーバースペックのインフラを整備すると、費用対効果のバランスが崩れてかえってマイナスの結果になりかねません」**（石倉准教授）。 今、技術の進化でインフラの維持管理の現場は効率化が進んでいる。コストを意識したインフラの維持管理や更新を考えること。そのためのマネジメントが急務なのだ。	「特別広告企画　多様化・増大する脅威から巨大“社会インフラ”を守るプロフェッショナル（首都大学東京　都市環境科学研究科　都市基盤環境学域　石倉智樹准教授）」 週刊ダイヤモンド 2016.9.17
31	防災・減災		**水害・土砂災害対策に 5673 億円** **生産性向上と並ぶもう一つのキーワードは「安全・安心」**。頻発する水害や土砂災害、4月に発生した熊本地震などを受けて、防災・減災対策に手厚く予算を配分したのが特徴だ。**水害や土砂災害などへの対策に 5673 億円を投じるほか、南海トラフ巨大地震や首都直下地震の対策には 2235 億円を罪、施設の耐震化などを進める**。 インフラの老朽化対策には 4612 億円を計上した。14 年度に作成した行動計画に基づき、点検や補修、更新を進める。点検を効率化するロボットの本格導入に向け、性能の検証や点検手順の作成などにも取り組む。自治体の防災・減災対策や老朽化対策は、防災・安全交付金で支援する。前年度当初予算比 17％増の1兆 2927 億円を要求した。	「公共事業に3年連続で6兆円超　国交省の概算要求、キーワードは『生産性向上』」 日経コンストラクション　2016.9.12
31	防災・減災		強くしなやかな国民生活の実現へ **3.11 から5年余、「国土強靭化」の加速を、** 東日本大震災は、史上最大規模の地震、大津波、原爆事故等の複合的な大災害であった。これを受けて、国土の脆弱性が再認識され画期的な政策「国土強靭化」が打ち出されることになった。 大震災の風化が懸念されるなか本年4月に熊本地震が発生、その迅速な復旧と 3.11 復興加速のため「国土強靭化」を一層加速することが求められる。 **「国土強靭化」は、英訳で“ナショナルレジリエンス”すなわち国土強靭化という崇高な理念だ**。正式名称の「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靭化基本法」や党国土強靭化総合調査会（会長・二階俊博衆院議員）の精力的な活動を見聞すれば明らかで、**公共事業復活という批判は的外れだ**。 **上部構造の生活や社会経済活動を支える下部構造・インフラストラクチャーが、「国土強靭化」、復興・創生を担い、寄与する効果を正当に評価することが肝要となる**。	「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第1回「国土強靭化」と復興・創生を担うインフラ 芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授　谷口　博明（自由民主（平成 28 年 5 月 24 日））
31	防災・減災		強くしなやかな国民生活の実現へ 「国土強靭化」の加速、地方創生と連携を 近い将来首都直下型地震や南海トラフ地震が高い確率で起こると予想され、熊本地震と同様の発生確率を有する断層も全国で数多く存在する。 **国土強靭化基本計画とガイドラインに従って逐次地方自治体による地域計画が策定されているが、熊本県はじめ未策定地域の計画策定が急務で、計画に沿っての「国土強靭化」の加速が求められる**。 北陸新幹線の金沢までの開業や圏央道の約8割区間の開通、東九州道の北九州から宮崎間全通等がもたらす地域活性化の効果は顕著で、その延伸完成が期待されている。 地域活性化におけるインフラの果たす役割を正当に評価し、**地方創生との連携強化で「国土強靭化」をさらに加速し、復興から創生、日本再生へと繋がっていくことが肝要だ**。	「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第1回「国土強靭化」と復興・創生を担うインフラ 芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授　谷口　博明（自由民主（平成 28 年 5 月 24 日））
31	防災・減災		**防災・減災の効果を上げることが“インフラの進化”につながる** 東九州自動車道のネットワーク化について、災害時における高速道路の果たす役割（被災者・物資の救助や輸送）として大きく期待している。	国土技術研究センター理事長　谷口　博明（時評, 2014.2）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			東日本大震災では、「くしの歯」作戦が成功し、大きな効果をもたらしました。これは、阪神淡路大震災の教訓が、高速道路や国が直轄する国道に大きく生かされたのです。 ご記憶の方も多いでしょうが、阪神・淡路大震災の時に橋脚が倒壊したり、落橋など大きな被害があり、その後、国土交通省は耐震強化を進めたわけです。その結果、東日本大震災において東北自動車道は、防災翌日から緊急車両の通行が可能で、「くしの歯」の縦軸ライン（東北道・国道4号など）として機能しました。四日後には縦軸ラインと沿岸各自治体を結ぶ横軸ラインが機能し、さらに一週間後には太平洋沿岸ルート（国道 45 号、一部区間を除く）を走行することが可能になりました。緊急車両や救援物資の輸送を「くしの歯」作戦によって実行し、災害時における高速道路の役割を高めることができました。東九州自動車道に沿って国道 10 号線が走っていますが、発災時に寸断されてしまうリスクがあります。**高速道路は、一般道路に比べて構造も耐震補強も優れていますので、東北自動車道と同様、防災・減災面からも規格の高い東九州自動車道の完成が急がれると思います**。	
31	防災・減災		**防災・減災の効果を上げることが“インフラの進化”につながる** 私はよく“命の道”という表現を使います。**“命の道”には、災害時において救助や復興に貢献することはもちろん、普段生活を営む上でも地元の支えになるという意味があります**。 宮崎県はかつて新婚旅行のメッカと呼ばれた時代がありました。最近は、復調傾向にあるとも聞いていますが、海外他地域との競争がより一層激しくなっています。特に、高速性、快適性、確実性、場合によっては代替性や選択性も含まれると思いますが、観光においては陸・海・空の一貫した交通ネットワーク形成が、戦略上大きな意味を持ってくるでしょう。したがってどのように人を呼び込めるのか、地域の資源を生かし、皆さんが一体となって知恵を出し合っていただくためにも東九州自動車道は、“命の道”として必要なのだというストーリーの形成が重要になると思います。	国土技術研究センター理事長 谷口 博明（時評, 2014.2）
31	防災・減災		**日本で、いち早く「強靭化」をインフラ構築に採り入れるよう一般向けに発信したのは、京都大学教授の藤井聡だった**。土木計画学を専攻する藤井は、震災が起きて間もなく、「列島強靭化論　日本復活五カ年計画」（文春新書）を著した。強靭さを「柳の木」にたとえて、こう説明する。 「（中略）『強靭な国』というものは、いわば、あの、弾力性に富んだ『柳の木』のようなものだ。ある程度の力を加えれば、曲がってしまう。しかし、どれだけの力を加えても、なかなか折れない。しかも、加わる力がなくなれば、すぐに元通りになる。 つまり、『柳の木』には、『丸太ん棒』にはない、『強靭さの3つの条件』がすべて兼ね備わっているのだ。どんな力が加わっても、その弾力性でもって『傷を小さくできる』ために『致命傷を避ける』ことができ、しかも、その力がなくなれば『早く回復できる』のである」（同前） **具体的には、強靭化のために次の8つの策を示している**。 **「防災・減災のためのインフラ対策」「危機を勘案してのリスクコミュニケーション」「地域共同体／コミュニティの維持と活性化」「有事に備えた強靭なエネルギー・システムの構築」「企業・工場の『BCP（事業継続計画）』策定の義務化」「有事の際の『救援・復旧対策』の事前想定」「日本全体の『経済力』の維持・拡大」「強靭な国土構造の実現」である。ハード一辺倒ではなく、ソフトの対策が包含されているところに、過去の量的拡大を追う社会資本の整備計画との違いが感じられる**。	「インフラの呪縛　ー公共事業はなぜ迷走するのか」／山岡淳一郎／2014.3.10／ちくま新書
31	防災・減災		**藤井が提起した強靭化論は自民党の国土強靭化総合調査会の議論にも反映された。民主党の野田政権が原発事故の収束、震災で破壊されたインフラの復旧に手間取っているのを横目に、法制化の可能性が探られる。** この時期、自民党は野党だったので、政策を遂行できず、予算も使えなかった。強靭化総合調査会は社会の関心を強靭化に引きつけようと法案づくりを急ぐ。そして 12 年6月、調査会の議論を踏まえて自民党は『国土強靭化基本法案（旧）』を発表した。 その記者会見の席で、「200 兆円」という数字が打ち上げ花火のように飛び出た。事前防災の観点に立って、東日本大震災からの復興、災害時の避難や救援の確保、強靭なインフラ整備、医療や福祉、情報通信、エネルギー分野などに予算を付けると、10 年間で総投資額が 200 兆円に積み上がる、と説明されたのである。 巨額の数字が浮上し、「バラマキ批判」が沸き起こった。**国土強靭化基本法案（旧）は**、画法と重複する部分が多く、**「災害」にかこつけて公共事業の予算を増やそうとしている、と酷評される。調査会が第一次提言で「国土強靭化への政治的、経済的、社会的、思想的な障害は排除する」と書いたことも「排除の論理」と反発を買った**。	「インフラの呪縛　ー公共事業はなぜ迷走するのか」／山岡淳一郎／2014.3.10／ちくま新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			強靭化総合調査会の副会長で、政策立案を牽引した脇参議院議員は、200 兆円の総投資額への批判に対して、こう反論する。 「200 兆円という数字は、ほとんど意味がありません。メディアはそういうところばかりを強調するけれど、あまり意味はない。元々あった公共事業投資に震災の復興事業費を 30 兆、20 兆と積み重ねていけば、10 年で 200 兆ぐらいになるという話で、大した意味はないのです」	
31	防災・減災		**脇の公共事業観の原点には大河津分水路への強烈なシンパシーがある。** **「そもそもインフラは道路であれ、ダム、港湾、空港であれ、計画的につくらねばなりません。毎年、単年度でできるわけがない」と脇は主張する。**10 年、20 年の期間を鑑みて、計画的に建設しなくては整備ができない。 日本は戦後の焼け野原から産業復興に取りかかり、太平洋臨海部を中心に工業を発展させた。が、インフラ整備の遅れもあって、歪みが生じる。過密と過疎が進み、慌ててインフラをつくった。早く建設することが「正義」で、なぜインフラが必要なのか精査するのは「聞くだけ野暮」と後回しにされる。 **「30 年もそういうことをやっていれば、当然、インフラも需要に追いついてくる。そうすると、地元の合意が難しくなり、何でダムや道路、橋がいるのか、と素朴な疑問が出てくる。その問いかけへの行政の答え方が不親切でした。その点は反省しなくてはなりません」と脇は述べ、その後の公共事業害悪論への経緯を、こう整理した。** 「上部と下部、経済計画と国土総合開発計画を大きなところではつないでいたが、各地域に落とし込んだ細かいリンクを張っていませんでした。そこに折悪しく、**財政が悪化し、大蔵省が公共事業不要論を仕掛けたふしもあります。かつて自民党政権下で、インフラの整備計画自体が悪だ、と決めつけられて計画を放棄した。挙げ句の果てに『コンクリートから人へ』で息の根を止められる。**半端な経済学者は計画論イコール統制経済とみなして、すべて市場でやればいい、と言ったのです」 **そこで国土強靭化で、「インフラ整備の不幸な流れ」を断とうと脇たちは考えたという。**	「インフラの呪縛 ー公共事業はなぜ迷走するのか」／山岡淳一郎／2014.3.10／ちくま新書
31	防災・減災		**リダンダンシー（冗長性）をもたせる** **東日本大震災を受けて、まず反省しなければならないのは、わが国には非常時モードが存在しないということである。この災害頻発国で大災害を考えないことなどあり得ないと思われるだろうが、残念ながらそうではない。**震災後、法制度全般について非常時モードの規定がないとの指摘がなされたところである。**インフラ整備についてもその例外ではない。** **1995 年（平成7年）に阪神淡路大震災が神戸を襲ったとき、鉄道と道路のすべての幹線が被災し、日本の東西がかなりの間、完全に分断されてしまった。**鉄道でいえば JR 山陽新幹線、阪神間を結ぶ JR、阪急、阪神がすべて被災し、道路でいえば国道2号、阪神高速道路、山陽自動車道、中国自動車道が大きな被害を受けた。活断層だらけといってもよいほど国土全体に活断層が走る国で、そのなかのたった一つが暴れただけで、国の東西が完全に二分されてしまう事態となったのである。 なぜそうなったかといえば、人口や産業の集積があって交通需要の多い瀬戸内海側に交通のネットワークを集中させていたからである。一方、活断層の外にある日本海側や中国山地には交通需要が望めず、ネットワークは整備されてこなかった。 震災後、この点についての反省がごく一部でなされたが、計画理念の変更にはつながらなかった。それどころか、**最近ではさらに需要追随の姿勢が強化され、その指標である B／C（費用対効果の比）の値があらゆる価値に優先する状況となっている。しかし、現行の B／C 分析では効果のほとんどは交通量で決まるため、交通需要の大きさのみが道路や鉄道などの整備の可否や速度を決定することになっているのである。**	「国土と日本人」／大石久和／2012.2.25／中公新書
31	防災・減災		東日本大震災の教訓 2011 年3月11日の東日本大震災は、巨大地震と近年まれな大津波、それに福島第一原子力発電所のメルトダウンという重大な複合災害であった。地震や津波については豊富な歴史的情報があり、その予測は世界でも最も進んでいるとさえ評価されていた。エネルギー政策としても、日本は自信を持って原子力発電に舵を切っており、その技術力には多くの一般住民も信頼を置いていた。メルトダウンが発生して大量の放射性物質が放出されると予想していた政治家、行政官、研究者はきわめて少なかった。 原発事故の原因については、すでに多くが語られ、公表されている。ここではただ、それが高度技術社会の脆弱性の露呈であり、総合技術システムの欠陥によると指摘するに止める。重要な点は、日本の原子力発電所、火力発電所はすべて臨海部にある。それは発電所の立地条件の点からやむを得ない。しかし第3章で指摘したように、**臨海地域は元来、多くの難問を抱えて**	「川と国土の危機 水害と社会」／高橋裕／2012.9.20／岩波新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			いる。東日本大震災は、単に地震と津波対策への問題提起にとどまらず、全国の沿岸地域のあり方に重大な警告を与えたと理解すべきである。 **東日本大震災（は）**以後、技術不信の矛先はもっぱら原子力技術、特にその施設の安全性に向けられている。他方、地震、津波、火山噴火、洪水など、**自然の猛威が原因となる災害に関係する科学者・技術者にとっては、防災施設の限界を再認識し、自然との共生こそが自然災害に直面する基本姿勢であると確認する機会となった**。すなわち、自然に対する深い理解を持った上で、開発や防災技術と自然との調和をわきまえることの重要さである。	
31	防災・減災		インフラのコスト **防災のための的確な費用支出を惜しんではならない。防災予算を惜しんだために、大災害を受けてその数十倍の費用と人命を失った例は、内外ともに数多い。** わが国は欧米各国と比べ、もともとインフラ整備においていくたの難点を抱えている。南ヨーロッパを除いて大部分のヨーロッパでは地震と津波がほとんどなく、そのための高度な技術や巨額の投資を必要としない。**日本では猛烈に激しい雨をもたらす台風や梅雨、それを受ける急流河川、冬の豪雪、火山国特有の脆弱な地質は言うに及ばず、温泉余土（トンネル工事などを悩ます、火山活動による変質軟年度）はじめ厄介な地質が多く、急峻な地形と相まって大規模な土砂崩壊が起こりやすい。** 交通路については、フランスやドイツなどの国々は平地が多く、おおむね四角な国土の場合、いくつかの中心都市を結ぶネットワークとして整備しやすい。日本は南北に細長く、複数の島から成り、全土を結ぶにはトンネルか橋によって海峡を越えなければならない。山国であり、多数の群小河川を持つゆえに、無数の橋やトンネルを築造する必要がある。われわれはそれが当たり前と考えているため、欧米各国を旅行すると、トンネルも大橋梁もきわめて少ないことを異常に感ずる。 人口や財産が集中している沖積平野は、何万年という長期間にわたって洪水によって運ばれた土砂によって形成された。したがって、ときに大洪水が襲来するのは、一種の宿命である。その水害を軽減するために、特有の技術と多額の治水投資を要する。その誕生の経過からも類推できるように、沖積平野の地下水位は高い。地下水を採水するには都合の好い場合もあるが、いわゆる軟弱地盤のため、地下工事がしにくいという不利がある。 **これら悪条件は、防災のための基礎工事としてのインフラ整備に、大きなハンディキャップとなっている。そのインフラ整備のコストを国民総生産などと無条件に比較すると、誤った判断を下すことになる。**	「川と国土の危機　水害と社会」／高橋裕／2012.9.20／岩波新書
32	国土づくり		【目指すべき人と国土の姿】（1）国土の姿・伝統的な行政区分等にとらわれない広域的な発想が必要・各地域が主体性を持って個性を発揮・地方の多様性が大都市の国際競争力を支え、また大都市で生まれるイノベーションが地方に環流され、相互に「対流」・地域の活力を高め、**依然として進展する東京一極集中から脱却①大都市圏域・スーパー・メガリージョンの形成、国際競争力強化・世界から人・モノ・カネ・情報を引き付け、交流を活発化させてイノベーションを起こす②地方圏域・従来の広域ブロックを超えた日本海側と太平洋側の連携・産業クラスター、知の集積の形成・若者と女性が入ってきやすい農林水産業（ICTの活用、ワークライフバランスの重視）・再生可能エネルギーの活用、エネルギーの地産地消・コンパクトシティの形成と高次地方都市連合・「小さな拠点」による生活支援（大都市郊外にも適用）・日本各地でゆとりある「多自然生活圏域」を形成** ③海洋・離島・38万km2の領土に加え、447万km2の領海・排他的経済水域等のすべてを持続可能な形で最大限利用する・国土管理の拠点となる場所に人が住み続けることが重要　外海の遠距離離島の住人は「現代の防人」**④広域ブロック相互間の連携・広域ブロックの自立的発展を促進、広域ブロック相互間の連携を強化**	新たな「国土のグランドデザイン」（骨子）概要（平成 26 年 3 月 28 日／国土交通省）
32	国土づくり		基本戦略 （1）**国土の細胞としての「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築** ・集落が散在する地域において、日常生活に不可欠な機能を歩いて動ける範囲に集め、周辺地域とネットワークでつなぐ「小さな拠点」の形成（全国5千箇所程度）。ICTを活用した遠隔医療・遠隔教育の実施や、地方公共団体・物流事業者・コンビニ等と連携した配達サービスの確保等、「未来型小さな拠点」のための環境整備の検討 ・都市において、都市機能や居住機能を都市の中心部等に誘導し、再整備を図るとともに、これと連携した公共交通ネットワークの再構築を図り、コンパクトシティの形成を推進。小規模な都市においては、規模に応じた都市サービスを提供するとともに、地域資源・強みを活かした、良好な居住環境を持つ環境生活都市を構築 ・複数の地方都市等がネットワークを活用して一定規模の人口（概ね 30 万人）を確保し、相互に各種高次都市機能を分担し連	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			携する「高次地方都市連合」の構築（全国 60～70 箇所程度）	
32	国土づくり		「国土強靭化」と「地方創生」の連携強化 自立・分散・協調型国土とインフラの強靭化 **首都直下型地震、南海トラフ地震への万全な備えには「国土強靭化」を一層加速することが求められる。** **「国土強靭化」のさらなる加速には、自立・分散・協調型国土形成を目指し大都市と地方創生の協調・両立を図るとともに、それを担うインフラのコスト改善や生産性向上を促進し強靭化を図ることが必要だ。**	「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第2回大都市再生と地方創生、協調し両立を 芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授　谷口　博明 （自由民主（平成 28 年 5 月 31 日））
32	国土づくり		「国土強靭化」と「地方創生」の連携強化 大都市再生、「魅力創出」を民活で 大都市と周辺部は国民の過半が住み各産業の中枢機能が集積するため、消費や産業活動が旺盛だが被災時の影響は甚大だ。 **首都直下型のような大地震、気候変動による大洪水などの備えに万全を期すには、自立・分散・協調型国土形成を目指しハード・ソフトのバランスの取れたインフラ整備・保全が求められる。「国土強靭化」を担うインフラの強靭化を図るとともに景観・デザイン、「水と緑」の潤いや快適性の重視による価値を創造する大都市再生が必要になる。** 特に、インバウンド急増や 2020 年東京五輪・パラリンピック大会開催で旺盛な民間活力を活用し、「開かずの踏切」の解消や無電柱化及び立体道路やスーパー堤防の制度を生かした民間建築物とインフラの一体的整備などによる「魅力創出」が期待される。	「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第2回大都市再生と地方創生、協調し両立を 芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授　谷口　博明 （自由民主（平成 28 年 5 月 31 日））
33	経済成長、活性化		潜在成長率の現状と目標生産年齢人口の減少、企業による新規投資の低迷等を背景に日本の潜在成長率は＋0％前半まで低下。**構造改革の推進等により、潜在成長率を＋2％近傍に引き上げることにより、2020 年に向け経済再生と財政再建の両立を目指している。公共事業において、需要創出による一時的な成長への寄与以上に、資本効率や民間投資誘発効果が高く、潜在成長率向上に資する事業に重点化していくべき**。同時に、労働生産性向上と技術革新を促進すべき。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
33	経済成長、活性化		高速道路の料金体系の見直し（首都圏） **新規整備を検討・実施するに際しては、既存ストックについて小さな追加投資や規制・制度の見直しにより大きな生産性向上の効果を実現できないか不断に検討していくことが必要**。 首都圏3環状道路の整備に併せ、首都圏の高速道路の料金体系を整備重視から利用重視のものに整理・統一することで渋滞を緩和し、**物流の効率化を通じて生産性を向上**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
33	経済成長、活性化		高速道路における物流効率化に向けた取組 **既存ストックを最大限活用する観点から**、高規格の高速道路における速度規制見直しやダブル連結トラックの導入など、高い規格のストックについてはそれに見合った使い方をすることで、**移動時間の短縮や物流コストの低減を通じた生産性の向上を図っていくべき**。 さらに、こうした高い規格のストックについては、その機能を最大限活用し、自動運転の社会実験など技術革新を進める実験場としても積極的に活用できないか検討すべき。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
33	経済成長、活性化		**東京の国際競争力** **国際競争力確保の観点から、東京の魅力を向上を高める必要がある一方で、一極集中に伴う各種のリスクも**指摘。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
33	経済成長、活性化		Ⅱ．経済成長の牽引1．観光先進国の実現（1）地方創生の礎となる観光資源の魅力向上（例・魅力ある社会資本の観光資源としての公開・開放・景観の優れた観光資源の保全・活用・広域観光周遊ルートの世界水準への改善）（2）観光産業の国際競争力の強化（例・観光関係の規制等の抜本的な見直し、民泊サービスの健全な普及のための制度設計・産業界ニーズを踏まえた観光経営人材の育成・強化、宿泊施設不足の早急な解消及び多様なニーズに合わせた宿泊施設の提供、観光地の効果的なマーケティングなどを戦略的に推進する DMO の形成・育成・インバウンド観光促進のためのプロモーションの強化、MICE 誘	国土交通省重点政策 2016（社会資本整備重点計画（骨子））（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			致の促進、ビザの戦略的緩和）（3）すべての旅行者がストレスなく快適に観光できる環境の整備（例・最先端技術を活用した出入国審査等の実現・クルーズ船受入のさらなる拡充・新幹線等の海外からのインターネット予約の可能化）	
33	経済成長、活性化		Ⅱ．経済成長の牽引 **2．国際競争力の強化と新市場の開拓** **（1）国際競争力強化のための基盤・環境整備** （例・民間都市開発事業の促進と都市の魅力発信 **・東京圏における都市鉄道の新線整備等に係る関係者の検討促進** **・リニア中央新幹線、整備新幹線の整備の加速化** **・大都市圏環状道路等の整備による物流ネットワークの強化** **・国際コンテナ・バルク戦略港湾等の機能強化** **・国際拠点空港の機能強化と操縦士の戦略的な養成・確保）** （2）暮らしを支えるロボット・ビッグデータ等の利活用促進（「第4次産業革命」） （例・ICT を活用した、建設現場の生産性の向上を図る取組（i-Construction）の推進 ・インフラの維持管理等に役立つロボットの開発・導入促進 ・ETC2.0 等のビッグデータを活用した効果的な渋滞対策や事故防止対策 ・人の属性ごとの行動データを活用したまちづくりの促進（「スマートプランニング」の推進） ・自動車保有関係手続のワンストップサービスの抜本的拡大） （3）官民連携のさらなる推進 （例・空港・道路・下水道等の分野におけるコンセッション等の PPP/PFI の推進） （4）質の高いインフラシステムの海外展開等 （例・交通渋滞や交通安全等の課題解決型プロジェクトの推進、人材育成・制度構築支援 ・交通インフラに関する国際的な議論の主導（G7 長野県・軽井沢交通大臣会合）） （5）海洋産業の振興等 （例・海洋資源開発の基盤となる技術者育成システムの構築、北極海航路の利活用に向けた環境整備、海事産業の生産性革命(i-Shipping)） （6）「パリ協定」を踏まえた環境・エネルギー対策の推進 （例・次世代自動車の開発・普及促進、物流におけるモーダルシフト、住宅・建築物の省エネ対策推進、下水道資源・エネルギーの活用推進）	国土交通省重点政策 2016（社会資本整備重点計画（骨子））（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
33	経済成長、活性化		**Ⅱ．経済成長の牽引（2）暮らしを支えるロボット・ビッグデータ等の利活用促進**（「第4次産業革命」）（例・ICT を活用した、建設現場の生産性の向上を図る取組（i-Construction）の推進・インフラの維持管理等に役立つロボットの開発・導入促進・ETC2.0 等のビッグデータを活用した効果的な渋滞対策や事故防止対策・人の属性ごとの行動データを活用したまちづくりの促進（「スマートプランニング」の推進）・自動車保有関係手続のワンストップサービスの抜本的拡大）	国土交通省重点政策 2016（社会資本整備重点計画（骨子））（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
33	経済成長、活性化		Ⅱ．経済成長の牽引 **（3）官民連携のさらなる推進** **（例・空港・道路・下水道等の分野におけるコンセッション等の PPP/PFI の推進）**	国土交通省重点政策 2016（社会資本整備重点計画（骨子））（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
33	経済成長、活性化		**Ⅱ．経済成長の牽引** **（4）質の高いインフラシステムの海外展開等** （例・交通渋滞や交通安全等の課題解決型プロジェクトの推進、人材育成・制度構築支援 ・交通インフラに関する国際的な議論の主導（G7 長野県・軽井沢交通大臣会合））	国土交通省重点政策 2016（社会資本整備重点計画（骨子））（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
33	経済成長、活性化		Ⅱ．経済成長の牽引 3．地域の活性化等を通じた持続可能な社会経済の実現	国土交通省重点政策 2016（社会資本整備重点計画（骨子））

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			(1)コンパクト・プラス・ネットワークの推進 (例・立地適正化計画・地域公共交通網形成計画等に基づく取組に対する支援 ・鉄道を軸とする都市機能の集約や拠点性向上の推進 ・中山間地域等における「小さな拠点」の形成支援、「道の駅」による拠点形成、高速道路外の休憩施設活用による利便性向上) **(2)地域ビジネス・雇用創出による活力ある地域の形成** (例・地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 **・地域の拠点空港等の機能強化、国内外航空網の強化** ・空き店舗のリノベーション等の民間まちづくり活動の支援 **・交通モード間の接続(モーダルコネクト)の強化** ・民間活力の導入等による魅力ある水辺空間の創出 ・観光案内所その他観光拠点情報・交流施設の整備・改良 ・アイヌ文化復興等の促進のための民族共生象徴空間の整備 ・離島等の条件不利地域、北方領土隣接地域の振興) (3)人口減少・超高齢社会に対応した豊かな生活環境の創出 (例・空き家や民間賃貸住宅を活用した新たな住宅セーフティネットの構築 ・公的賃貸住宅団地等を活用した地域拠点の形成 ・既存住宅・リフォーム市場の活性化 ・バリアフリー施設の整備、「心のバリアフリー」の推進 ・民間活力を活かした都市と緑・農が共生するまちづくりの推進) (4)地域を支える産業の担い手の確保・育成等 (例・建設業、造船業、運輸業等における担い手確保等、女性活躍の推進、外国人材の活用)	(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
33	経済成長、活性化		はじめに重点計画見直しの一点目は、**「機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築」**である。厳しい財政制約の下、4つの構造的課題に対応し、社会資本のストック効果が最大限に発揮されるよう、既存施設に係る戦略的メンテナンスと有効活用(賢く使う取組)に重点的に取り組むとともに、**社会資本整備の目的・役割に応じて、「安全安心インフラ」、「生活インフラ」、「成長インフラ」について、優先度や時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図ることとしている**。特に、今後、既存の社会資本の維持管理・更新(メンテナンス)に係る費用の増加が見込まれることから、社会資本に求められる幅広い役割を果たしていくためには、メンテナンスに係るトータルコストを中長期的に縮減・平準化し、投資余力を確保していくマネジメントを徹底することとしている。	社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
33	経済成長、活性化		社会資本整備が直面する4つの構造的課題 4. 激化する国際競争 **グローバル化の進展に伴い、国境を越えるヒト・モノ・カネ・ビジネスのダイナミズムが拡大している。国際都市としての魅力や国際交通拠点の利便性等が産業の立地競争力や企業活動の生産性に影響するなど、グローバルな都市間競争に勝ち抜くことが経済成長の成否につながる重要な鍵となっている。絶えず進化する国際競争において、世界に伍する観点から機能が不十分な社会資本やその陳腐化は経済成長の足かせとなるおそれがある**。 こうした厳しいグローバル化の波は、大都市圏のみならず地方圏にも押し寄せ、工場等の海外移転による産業空洞化の厳しい状況が拡大してきた。我が国の経済再生を図るためには、**各地域の特性を活かし、産業の立地競争力を高め、新規の民間投資の誘発を始めとして経済活動の活発化を図ることが求められる**。その際、人口減少や生産年齢人口の減少が見込まれる中にあっても、持続的な経済成長を実現するためには、生産性の向上を図ることにより競争力を高めていくことが不可欠である。**社会資本整備についても、移動時間の短縮や輸送費の削減等の生産性向上をもたらし、民間投資を誘発する経済的な効果を最大限発揮する観点をより一層重視**し、経済成長に貢献していくことが求められる。	社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
33	経済成長、活性化		1. 持続可能な社会資本整備に向けた課題 （戦略的なマネジメントの必要性） 持続可能な社会資本整備を実現するためには、我が国の厳しい財政状況を踏まえると、**限られた財政資源の中で、社会資本の蓄積・高度化の効果を最大限に発揮し、我が国の幅広い国民生活や社会経済活動を支える基盤としての役割を果たしていくための戦略的なマネジメントの発想が求められる**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
33	経済成長、活性化		2. 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築① 社会資本のストック効果の最大化社会資本整備は時代時代の要請に応えながら、絶えず蓄積・高度化を図ってきた。今後においても、社会資本整備に関し4つの構造的課題に直面する状況において、重層的かつ強靭な「コンパクト＋ネットワーク」により「対流促進型国土」の形成を目指し、幅広い国民生活や**社会経済活動を支えていくためには、社会資本整備がその本来の役割であるストック効果を最大限発揮できるよう取り組む必要がある。社会資本のストック効果とは、整備された社会資本が機能することによって、整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果**であり、国民生活における防災力の向上、生活環境の改善といった生活の質の向上をもたらす効果や、移動時間の短縮等により経済活動における効率性・生産性の向上をもたらす生産拡大効果がある。厳しい財政制約が見込まれる中、4つの構造的課題を乗り越えていくためには、**優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ、機能性・生産性を高める観点から、こうした社会資本のストック効果を最大限に発揮させるべく、従来にも増して重点的に取り組む戦略的な思考が求められる**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
33	経済成長、活性化		2. 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築 ③ 経済と財政双方の一体的な再生に資する社会資本整備への重点化 現下の我が国の喫緊の課題である**経済と財政双方の一体的な再生に資する観点から、民間投資の誘発等の経済活動の活発化に寄与する社会資本の経済的な効果を最大限発揮していくことが求められる**。 本格的な人口減少社会が到来し、とりわけ生産年齢人口の減少が進展する中にあっても、持続的な経済成長の実現を目指すためには、生産性の向上が不可欠である。社会資本のストック効果のうち、いわゆる生産拡大効果は、生産性の向上、民間投資の誘発を通じ、経済成長に寄与するものである。これにより、多様な経済活動を支える基盤として、全国各地の産業、雇用を支え、経済の好循環の拡大に貢献し得るものである。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
33	経済成長、活性化		ⅲ）成長インフラによる民間投資の誘発、経済成長の下支え（優先度と時間軸を考慮した主要な具体的取組） a） 主に大都市圏における国際競争力の強化に資する取組 ［大都市の国際競争力の強化］ 特定都市再生緊急整備地域 23 において、**平成 32 年度までに 46 の国際競争力強化に資する都市開発事業を促進することにより、地域統括拠点の立地や高度外国人材の集積を促進するとともに、同地域での民間投資の誘発を図り、国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備等を推進する**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
33	経済成長、活性化		【課題を起点とした未来創造により実現する新たな経済社会（例）】（3）サイバー・フィジカルいずれも安全・安心な社会【課題と将来予測】自然災害・社会インフラの老朽化・テロや感染症の脅威 n わが国は世界有数の地震国であり、国土面積の3割程度の可住地に人口と産業が集中。大都市にはゼロメートル地域が存在する等、様々な脆弱性が存在。また、近年、自然災害は、広域かつ激甚化し、その種類も多種多様。n 建設後 50 年以上経過する社会インフラの割合が 2030 年には5割超 14。少子高齢化や人口減少等、社会・経済構造変化が急速に進行する中において、社会資本を安定的に維持・管理することがますます困難。n 国際的なテロ、サイバー攻撃も頻発。感染症も増加。2020 年に東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されるわが国にも脅威。①自然災害への対応全ての地方公共団体に災害情報連携システムが構築され、政府や民間企業・団体ならびに住民が有する災害情報が、リアルタイムかつ相互に共有。AI の活用により、災害時には、外国人、障害者、高齢者をはじめとするあらゆる人々に、適切な避難方法や避難経路等のナビゲーションサービスが、個々の状況に合わせて提供。政府や関係機関に公共安全 LTE15 が整備され、現場担当者同士が高速かつ安定的に情報を共有し、互いに直接連絡をとることも可能。**②社会インフラの強靭化安心・安全や生活の質の向上だけでなく、経済成長にも資する必要な社会資本の整備が着実に進行**。建設の全プロセスにおいてICT が活用され、効率化。また、経過年数に比例して増大するメンテナンスコストを縮減するため、ドローンやロボット等が活用され、施設・設備等が長寿命化。社会資本に通信可能なセンサーやビーコンを埋め込	新たな経済社会の実現に向けて～「Society 5.0」の深化による経済社会の革新～（2016 年 4 月 19 日／（一般社団法人）日本経済団体連合会）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			み、劣化状況のリアルタイム監視、センサーから得られたビッグデータを用いた効率的な補修計画の策定、更には、高精度測位技術を活用した障がい者や外国人等へのナビゲーション等が可能。	
33	経済成長、活性化		**国土交通省は8月 29 日、2017 年度予算の概算要求を発表した**。要求額は一般会計で前年度当初予算比 15%増の6兆6654 億円だ。**このうち公共事業関係費は 16%増の6兆 183 億円。3年連続で6兆円を超える要求となった。東日本大震災復興特別会計予算には 19%減の 5599 億円を計上した**。 **国交省が 17 年度予算編成のキーワードに据えたのは、「生産性向上」**だ。**民間投資を誘発するなど、経済成長につながるインフラを戦略的に整備する方針を示した**。16 年度予算の概算要求では、「日本経済の再生」を掲げてほぼ同じ項目に予算を要求していた。 **三大都市圏の環状道路整備などによる物流ネットワークの強化には 2974 億円**を充てる。羽田空港などの主要空港の機能強化には 305 億円、那覇空港や福岡空港の滑走路増設などには 397 億円を積んだ。国際コンテナ戦略港湾などの機能強化には 961 億円を計上。整備新幹線の建設には 755 億円を要求した。 社会資本整備総合交付金には 17%増の1兆 549 億円を計上した。自治体のニーズを踏まえつつ、国が力を入れる分野に対して重点的に配分する予定だ。例えば、港湾・空港、インターチェンジなどへのアクセス道路の整備や、PPP（官民連携）、PFI（民間資金を活用した社会資本整備）による下水道施設整備などを後押しする。	「公共事業に3年連続で6兆円超　国交省の概算要求、キーワードは『生産性向上』」 日経コンストラクション　2016.9.12
33	経済成長、活性化		**公共事業の経済的効果について、日本では特に「フロー効果」が注目されてきた。インフラ整備に伴うお金の動きにより関連産業生産活動や地元雇用を刺激し消費を喚起することだ。フロー効果重視の背景として、内需拡大の必要性を指摘した「前川リポート」（1986 年）や 89 年から行われた日米構造協議で議論された「貯蓄・投資バランス（ISバランス）論」が挙げられる**。当時は、日本の経営収支黒字問題が取りざたされていた。その元凶ともされた高い貯蓄率を是正するために、国内投資を増大させるべきとされ、その中には公共投資も含まれていた。もっとも、ISバランスと経常収支黒字の関係は、因果関係を説明するものではないことは、当時から識者には認識されていたのだが。 その後、**バブル崩壊後の経済対策でも公共投資で需要を創造し、雇用を確保して地域経済を下支えするというフロー効果に多くの自治体や地方の経済界の期待が大きかったのも事実だ。ところが、公共事業を追加しても経済が必ずしも回復せず、高齢化による社会保障関係費も増大し、財政赤字が拡大していった。こうした状況下、一部の道路やダムなどの社会資本整備が象徴的に取り上げられたこともあり、公共事業は無駄である、公共事業の経済効果は一過性のものに過ぎないという意見がマスコミなどから聞かれるようになった**。 **今後のインフラ整備では、フロー効果も当面の需要の底割れを防ぐ施策として重要だ。しかし、日本経済を持続的に成長させるためには、①国土の安全性を高める、②産業の生産性を上げる、③民間投資を喚起する、といった中長期視点に立ったインフラのストック効果を重視し、その最大化を図ることこそが重要だ**。 日本では、生産年齢人口が減少していく。ただ、戦略的な社会資本整備によって生産性が向上すれば、民間投資の喚起と併せて、資本ストックも効果的に増加する。そして、働き方改革等の構造改革と相まって、潜在成長力を向上させ、民需手動の持続的な経済成長につながる。この流れを実現するには、産業の生産性向上、新技術の活用などの視点から新たな発想で戦略的なインフラ整備を進めなくてはならない。	「企業の生産性向上にも公共事業量の乱高下は禁物　インフラ政策研究会　」エコノミスト 2016.11.22
33	経済成長、活性化		**昨年3月の首都高中央環状線の完成によって都心の渋滞が半減した。インフラ投資の蓄積により、賢く追加投資すれば大きな効果が得られる段階にきている**。また、IT技術やビッグデータを駆使して、渋滞発生メカニズムの解析を踏まえたピンポイントの対策や、事故の急所を分析した科学的交通安全対策も可能になっている。こうしたインフラストックや新技術を生かした「賢い投資」「賢い使い方」が重要な戦略になる。 だが、こうした賢い投資も、毎年の公共事業量が不安定ではなしえない。我が国の公共投資額は、80 年代後半から 90 年代半ばまで、米国からの内需拡大の要請やバブル崩壊後の経済対策により大きく増加したが、90 年以降急激に減少した。**景気の浮沈によって、事業量が急増したり急減したりする事態は避けるべきだ。我々は闇雲に「公共事業増を」と主張しているのではない。今後は、安定的・持続的に公共投資を行うことが必要となるのではないか**。インフラ整備の見通しを早期に示すことで、関連民間投資を引き出せるし、地元自治体も対策が打てる。事業料が乱高下すると建設市場が混乱し、人材や資材の調達も非効率になる。担い手の確保のためにも、将来の安定的な見通しが必要だ。	「企業の生産性工場にも公共事業量の乱高下は禁物　インフラ政策研究会」 エコノミスト 2016.11.22

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
33	経済成長、活性化		2017年の日本経済は財政がけん引する。金融政策が手詰まりとなるなか、政策の軸足は財政に移行するというのが世界の潮流である。岡三証券は、日本の実質国内総生産(GDP)成長率を 17 年 1.3%と見通している。市場平均よりやや強めだが、なお上振れの可能性がある。**進捗が遅れている東京五輪に向けたインフラ投資が動き出せば、17 年の成長率は 1.5%への上振れも十分あり得る**。 第2次補正予算は、総額4.5兆円にのぼる。「災害対応の強化・老朽化対策」(8049億円)、「リニア中央新幹線や整備新幹線等の整備加速」(3212億円)、「外国人観光客4000万人時代に向けたインフラ整備」(1001億円)などがある。このうち、GDP統計の公共投資を直接押し上げると見られる「真水」の部分は、推定で2.8兆円弱になる。この数字は、15年度の公共投資約23兆円の12%、名目GDPの500兆円と比べると約0.6%に当たる。 実際には、これらの公共事業は、16 年度中にすべて執行されず、多くが翌年度に繰り越されるため、16 年度の補正予算は、17 年前半のGDPも大きく押し上げる効果がある。 **現在、東京五輪の進捗に不確実性が高まっているが、そのインフラ投資が本格化すれば、民間部門への波及効果を含めて上振れる可能性がある**。	「内需　補正予算と五輪で公共投資増 “節約疲れ”で消費改善へ」 エコノミスト 2016.12.27
33	経済成長、活性化		**これほどのスピードで公共事業費を削減していった例は、世界の国々のどの歴史をみても皆無である**。このゆがみは雇用の問題のみならず、建設会社が倒産したり機械類を売却したりしたため豪雪時に除雪ができないとか、災害時に建設機械が足りないなどといった、近年各地で頻発している社会問題にもつながっている。 また、2008年(平成20年)頃には、1987年(昭和62年)の一極集中といわれた時代に匹敵するような首都圏への人口移動が生じ、地方の疲弊が加速される事態となったが、その背景にも地方の雇用の減少という事情がある。 **近年、国民の所得は減少を続け、**毎年の自殺者は3万人程度に高止まりしたままで、生活保護者は急増して、**デフレ経済から脱却できないでいる。このような状況は、本来ストックとしてみるべき社会資本整備を単年度の見方であるフローのみで評価してきたことにも大きな原因がある**。 たとえば、道路は一定の地域間を結んでこそ価値をもつものであり、今年いくら事業費を使ったかに本来的な意味があるわけではないのだ。道路はつながってこそ、土地利用の高度化も図られ、企業の進出も図られて税収も増えるのである。経済の停滞は今年いくら使うのかという財政の視点だけから考えて、経済の視点からみてこなかった結果なのである。	「国土と日本人」／大石久和／2012.2.25／中公新書
33	経済成長、活性化		停滞する経済とインフラ整備 **今後の国土造りを進めるうえで、第一に考えなければならないのは、わが国の国際競争力の回復に寄与する国土造りを行うべきだということである**。 非常に難しい財政制約のなかで、国土造りへの努力を減少させてきたわが国であるが、国土を安全に効率的に使うという努力を放棄して、経済成長はできない。 1995年頃からの各国のGDPの推移を示したのが、図5－3である。わが国は95年以降、デフレ経済のもとでほとんど経済成長していない。しかし、アメリカは同時期に2倍以上の経済規模に拡大しており、日本を囲む東アジア主要国の経済成長はこの頃から著しいことがわかる。 **デフレを克服し、国内でモノやサービスが回るようにGDPを拡大させる施策をとらなければ、財政再建は絶対に不可能である**。 GDPの拡大に資するような社会資本整備はもう十分になされたとの主張もあるが、社会資本の整備レベルとはあくまで相対的なものであることを忘れてはならない。	「国土と日本人」／大石久和／2012.2.25／中公新書
34	まちづくり、地域づくり		基本戦略(2)攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり・コンパクト＋ネットワークによる新しい集積の下、人・モノ・情報が活発に行き交う中で新たな価値の創造・イノベーションにつなげる「攻めのコンパクト」・大学が核となって地域とも連携し、空間的近接性を確保しつつ、脱工業生産力モデルを志向した新産業を創出するフューチャー・インダストリー・クラスターの形成(**大量生産・大量消費モデルからの脱却**)。その際、**各地域が戦略的に成長産業と目標を設定し、各府省の連携により、その産業等を育成・農林水産業における多様な担い手の確保、企業ノウハウやICTを活用した生産・流通システムの高度化、6次産業化・輸出促進や農山漁村における「地域内経済ネットワーク取組」の促進**	国土のグランドデザイン 2050 概要(平成26年7月4日／国土交通省)
34	まちづくり、地域づくり		基本戦略	国土のグランドデザイン 2050 概

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			(5)国の光を観せる観光立国の実現 ・アジアを中心とした旺盛な国際観光需要を積極的に取り込んでいくことが重要 **・定住人口の減少が見込まれる中、内外の観光客を呼び込み、「交流人口」の増加により地域経済を活性化**(外国人旅行者11人分、又は、国内旅行者(宿泊)26人分で定住人口1人の消費額に相当) **・地域住民が誇りと愛着を持ち、活力に満ちた地域社会を実現** ・留学、ビジネス等「滞在人口」の拡大 ・成熟した旅行者層や富裕層に積極的にアプローチし、**食、流通、農業、文化等、様々な業界にインバウンド推進の担い手を広げた新たな取り組みを創出**	要(平成26年7月4日／国土交通省)
34	まちづくり、地域づくり		Ⅱ. 経済成長の牽引 **3. 地域の活性化等を通じた持続可能な社会経済の実現** (1)コンパクト・プラス・ネットワークの推進 (例・立地適正化計画・地域公共交通網形成計画等に基づく取組に対する支援 ・鉄道を軸とする都市機能の集約や拠点性向上の推進 ・中山間地域等における「小さな拠点」の形成支援、「道の駅」による拠点形成、高速道路外の休憩施設活用による利便性向上) **(2)地域ビジネス・雇用創出による活力ある地域の形成** (例・地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備 ・地域の拠点空港等の機能強化、国内外航空網の強化 ・空き店舗のリノベーション等の民間まちづくり活動の支援 ・交通モード間の接続(モーダルコネクト)の強化 ・民間活力の導入等による魅力ある水辺空間の創出 ・観光案内所その他観光拠点情報・交流施設の整備・改良 ・アイヌ文化復興等の促進のための民族共生象徴空間の整備 ・離島等の条件不利地域、北方領土隣接地域の振興) **(3)人口減少・超高齢社会に対応した豊かな生活環境の創出** (例・空き家や民間賃貸住宅を活用した新たな住宅セーフティネットの構築 ・公的賃貸住宅団地等を活用した地域拠点の形成 ・既存住宅・リフォーム市場の活性化 ・バリアフリー施設の整備、「心のバリアフリー」の推進 ・民間活力を活かした都市と緑・農が共生するまちづくりの推進) **(4)地域を支える産業の担い手の確保・育成等** (例・建設業、造船業、運輸業等における担い手確保等、女性活躍の推進、外国人材の活用)	国土交通省重点政策 2016(社会資本整備重点計画(骨子))(平成27年9月18日閣議決定／国土交通省)
34	まちづくり、地域づくり		住まいと暮らし・まちづくりゆとりある居住空間の創出と活力あるまちづくり都市・住宅・地域政策グループ少子高齢・人口減少社会、まちづくりにおける官民連携、地方の自主性の尊重等、都市や住宅、地域を取り巻く情勢は大きく変化しつつあります。また、**活力ある地域づくりや災害に強いなど安全で安心して生活できる社会の構築に向けた都市・住宅・地域政策が必要**です。このため、**地域の活性化・都市の再生、持続可能なまちづくり、安全・安心な暮らしの実現に向けた調査研究**を実施しています。また、平成 32(2020)年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、バリアフリー意識も高まり、交通施設等のバリアフリー化の促進やバリアフリー教育の必要性も高まっています。**1. 官民連携のまちづくり 2. 災害に強いまちづくり 3. 誰もが安全・安心に暮らせるユニバーサル社会の構築** 4. 各種施策の評価	事業案内(JICE(一般財団法人)国土技術センター)
34	まちづくり、地域づくり		強くしなやかな国民生活の実現へ 復興から創生、モデルのまちづくりを **UR 都市機構の CM(建設マネジメント)方式等の活用支援により、各地域の生活の知恵を生かし老若男女が安心して暮らせ**	「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第1回「国土強靭化」と復興・創

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			るようなまちづくりの加速が必要だ。	生を担うインフラ 芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授　谷口　博明 （自由民主（平成 28 年 5 月 24 日））
34	まちづくり、地域づくり		「国土強靭化」と「地方創生」の連携強化 地域再生、グローバルとローカルの好循環地域再生、グローバルとローカルの好循環 **地域再生については、少子高齢化・人口減少が加速している地方とこれからの大都市との相場を勘案しつつ、地域の特性を生かした主体的な取り組みが求められる。** 高度な都市環境や産業集積等により世界をリードする大都市再生と「医・職・住」近接のまちのコンパクト化や、連携・交流による地方創生とが協調し両立を図れる地域再生が重要だ。 地方創生会議有識者メンバーで『なぜローカル経済から日本は甦るのか』の著書で知られる㈱経営共創基盤代表取締役 CEO の**冨山和彦氏によると**、電機・機械など持ち運び可能なモノを生産するグローバル経済は労働賃金の安い世界各地域に生産拠点を設け競争せざるを得なく、**持ち運びできないコト・サービス産業主体のローカル経済は地場に縛られ「地産地消」を旨とせざるを得ない。この相違を考慮し、グローバル経済（GDP の約3割）とローカル経済（同約7割）の好循環を図ることにより大都市と地方の協調と両立の地域再生が可能となる。**	「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第2回大都市再生と地方創生、協調し両立を 芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授　谷口　博明 （自由民主（平成 28 年 5 月 31 日））
34	まちづくり、地域づくり		「国土強靭化」と「地方創生」の連携強化 大都市再生、「魅力創出」を民活で 大都市と周辺部は国民の過半が住み各産業の中枢機能が集積するため、消費や産業活動が旺盛だが被災時の影響は甚大だ。 **首都直下型のような大地震、気候変動による大洪水などの備えに万全を期すには、自立・分散・協調型国土形成を目指しハード・ソフトのバランスの取れたインフラ整備・保全が求められる。「国土強靭化」を担うインフラの強靭化を図るとともに景観・デザイン、「水と緑」の潤いや快適性の重視による価値を創造する大都市再生が必要になる。** 特に、インバウンド急増や 2020 年東京五輪・パラリンピック大会開催で旺盛な民間活力を活用し、「開かずの踏切」の解消や無電柱化及び立体道路やスーパー堤防の制度を生かした民間建築物とインフラの一体的整備などによる「魅力創出」が期待される。	「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第2回大都市再生と地方創生、協調し両立を 芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授　谷口　博明 （自由民主（平成 28 年 5 月 31 日））
34	まちづくり、地域づくり		「地方創生とインフラ」 地方創生有識者会議のメンバーである**冨山和彦氏によりますと GDP の7割が L（ローカル）経済で、「地方創生」は L 経済に注目すべきであります。L 経済は G(グローバル）経済と異なり、地産地消を旨とする農林水産業や地場に縛られる建設業等をはじめとするサービス業が担うことに留意することが肝要であります。**	芝浦工業大学　工学マネジメント研究科　客員教授　谷口　博明 （土木施工，2016 年 10 月号）
34	まちづくり、地域づくり		「地方創生とインフラ」 **東京一極集中・地方衰退に歯止めがかからない現状を打破するには、まち・しごとや経済産業にとどまらず国土保全や国土利用等の視点が求められ、「地方創生」と国土強靭化との連携強化が必要不可欠であります。**	芝浦工業大学　工学マネジメント研究科　客員教授　谷口　博明 （土木施工，2016 年 10 月号）
34	まちづくり、地域づくり		「地方創生とインフラ」 **地方が持続するためには若者が定住することが必要不可欠であり生計を維持できる雇用の場が求められます。**東京からの企業移転や人口移住、ITやハイテク産業に多くを頼ることなく**地方を根拠にサービスし自立し得る「地産地消」の産業が肝要であります。「地産地消」が小さなまちで困難である場合には、連携・交流により広域地域単位で可能にすることが大切**であり、併せて太陽光、風力、波力、潮力、地熱等の再生可能エネルギーの活用の促進が図られることが期待されます。	芝浦工業大学　工学マネジメント研究科　客員教授　谷口　博明 （土木施工，2016 年 10 月号）
35	美しい町、景観		基本戦略 **（7）子供から高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築** ・都市政策・住宅政策・福祉政策・交通政策等の連携によりコミュニティを再構築 ・コミュニティ再生拠点として、公的住宅団地の活用	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			・それを支える新生活支援サービス産業の育成 ・スマートウェルネス住宅・シティの実現 ・環境に優しく、高齢者が健康に歩いて暮らせ、同時に子育てしやすい多世代循環型の地域の構築	
36	交流		基本戦略 （1）**国土の細胞としての「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築** **・集落が散在する地域において、日常生活に不可欠な機能を歩いて動ける範囲に集め、周辺地域とネットワークでつなぐ「小さな拠点」の形成**（全国5千箇所程度）。ICTを活用した遠隔医療・遠隔教育の実施や、地方公共団体・物流事業者・コンビニ等と連携した配達サービスの確保等、「未来型小さな拠点」のための環境整備の検討 **・都市において、都市機能や居住機能を都市の中心部等に誘導し、再整備を図るとともに、これと連携した公共交通ネットワークの再構築を図り、コンパクトシティの形成を推進**。小規模な都市においては、規模に応じた都市サービスを提供するとともに、地域資源・強みを活かした、良好な居住環境を持つ環境生活都市を構築 ・複数の地方都市等がネットワークを活用して一定規模の人口（概ね 30 万人）を確保し、相互に各種高次都市機能を分担し連携する「高次地方都市連合」の構築（全国 60～70 箇所程度）	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）
36	交流		基本戦略 **（4）日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進** ・東日本大震災では、日本海側と太平洋側の連携を強化し、ネットワークの多重性・代替性の確保を図り、両面を活用する重要性が再認識 ・ユーラシアダイナミズムへの対応と災害に強い国土づくりの観点から、日本海側と太平洋側の連携を強化 ・シベリア鉄道を活用したシベリアランドブリッジ、北極海航路、パナマ運河再拡張を契機として、日本海側と太平洋側の2面をフル活用し、世界との結びつきを強化 ・広域ブロック相互間の連携を強化	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）
37	観光活性化		平成 28 年度補正予算（第 2 号）における公共事業関係費の主な内容「未来への投資を実現する経済対策」（平成 28 年 8 月 2 日閣議決定）に基づき、**①観光振興のためのインフラ整備等を図るための 21 世紀型のインフラ整備**、②熊本地震や東日本大震災からの復興や安全・安心、防災対応の強化に重点化。熊本地震等に係る災害復旧に対応できるよう追加措置をするとともに、経済対策に沿って、重点的に平成 28 年度当初予算において措置した事業を加速化。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
37	観光活性化		21 世紀型のインフラ整備 **外国人観光客 4000 万人時代に向けたインフラ整備や物流ネットワークの強化等の未来に向けた成長の基盤となるインフラ整備に重点化**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
37	観光活性化		**首都圏空港の機能強化** 首都圏空港（羽田、成田）では、オリンピック・パラリンピックに向けた訪日外国人旅客の増加を見据えて、滑走路を増設することなく、既存ストックを有効活用し相対的に小さな追加的投資を行うことで、発着容量を約8万回増加することとしている。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
37	観光活性化		**大型クルーズ船への対応** 大型クルーズ船により訪日する外国人が急増しており、港湾における大型クルーズ船受入能力の拡充が課題。 このため岸壁を新たに作るのではなく、既存の岸壁に大型クルーズ船用の防舷材や係船柱を整備することで、少ない費用で受入能力を拡大。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
37	観光活性化		基本戦略 **（5）国の光を観せる観光立国の実現** **・アジアを中心とした旺盛な国際観光需要を積極的に取り込んでいくことが重要** ・定住人口の減少が見込まれる中、内外の観光客を呼び込み、「交流人口」の増加により地域経済を活性化（外国人旅行者11人分、又は、国内旅行者（宿泊）26人分で定住人口1人の消費額に相当） ・地域住民が誇りと愛着を持ち、活力に満ちた地域社会を実現 ・留学、ビジネス等「滞在人口」の拡大	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			・成熟した旅行者層や富裕層に積極的にアプローチし、食、流通、農業、文化等、様々な業界にインバウンド推進の担い手を広げた新たな取り組みを創出	
37	観光活性化		Ⅱ．経済成長の牽引**1．観光先進国の実現（1）地方創生の礎となる観光資源の魅力向上（例・魅力ある社会資本の観光資源としての公開・開放・景観の優れた観光資源の保全・活用・広域観光周遊ルートの世界水準への改善）（2）観光産業の国際競争力の強化（例・観光関係の規制等の抜本的な見直し、民泊サービスの健全な普及のための制度設計・産業界ニーズを踏まえた観光経営人材の育成・強化**、宿泊施設不足の早急な解消及び多様なニーズに合わせた宿泊施設の提供、観光地の効果的なマーケティングなどを戦略的に推進する DMO の形成・育成・インバウンド観光促進のためのプロモーションの強化、MICE 誘致の促進、ビザの戦略的緩和）**（3）すべての旅行者がストレスなく快適に観光できる環境の整備（例・最先端技術を活用した出入国審査等の実現・クルーズ船受入のさらなる拡充・新幹線等の海外からのインターネット予約の可能化）**	国土交通省重点政策 2016（社会資本整備重点計画（骨子））（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
37	観光活性化		［地域の観光振興を支える基盤の強化］ **2020 年に向けて、「2000 万人時代」を万全の備えで迎える**べく、また、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会、ラグビーワールドカップ 2019 等の効果を全国に波及させていくべく、広域観光周遊ルートの形成・発信を図るとともに、LCC の参入促進等による地方空港を活用した航空ネットワークの活性化や、平成 32 年までにクルーズ船で入国する外国人旅客数 100 万人を目指した港湾の受入環境の整備、地方創生の核となる「道の駅」の機能強化等の取組を推進する。また、**2030 年には訪日外国人旅行者数 3000 万人を超えることを目指し、観光立国に対応した国土づくりに資するよう、交通ネットワークを始めとする社会資本整備についても、中長期的な視点から議論を深め、体制を整えていく**ことが必要である。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
38	地方活性化、一極集中是正		地方都市の衰退 東京圏に人口が集中する一方、地方部は人口減少。人口密度と一人当たり行政コストの間の相関は高く、**自治体内での「集住」を促し、都市機能のコンパクト化を進めることは、地方都市の持続可能性を高めるためにも必要**。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
38	地方活性化、一極集中是正		地方の活性化（まとめ）我が国の国際競争力を高めるためにも、東京の国際競争力を強化していく必要があるが、他方で、東京への人口集中には、防災上の課題など各種の課題があり、これらに対処する必要がある。また、**東京への人口集中に歯止めをかけるため、地方都市の中でも一定の人口維持が可能な中核的な都市に高度医療施設や大学等の高次の都市機能を集約していくことが重要**である。各種の機能を集約化するコンパクトシティを推進する場合、将来の老朽化対策費用の増嵩も踏まえれば、新たなハコモノの建設による誘導を図るべきではなく、既存の施設の活用や更新等のタイミングに合わせた集約化など、将来の維持管理・更新費用の見通しを踏まえた対応が必要。コンパクトシティ化の推進は、息の長い取組。財政によるインセンティブ付けには限度があり、都市計画や建築に係る規制や税制の見直しといった各種のツールを総動員する必要。その際、誘導区域内の規制緩和や税の減免措置といったインセンティブだけで十分と言えるか。こうした課題に直面する地方公共団体が行う各種の社会資本整備に対する支援として社会資本整備総合交付金等があるが、執行面からは以下のような問題があり、持続可能なコンパクトシティ推進に向けた取組を支援するものへと、抜本的な見直しを行うべきではないか。①事業の執行にあたって、重点化・効率化の余地が大きいのではないか。②ハコモノの新設支援など、老朽化対策等との整合性の取れない補助メニューを見直すとともに、老朽化対策やコンパクトシティ化の動きを要件化するなど、補助内容の見直しも必要。③効果促進事業で実施される事業は、「使い勝手の良さ」の名目の下、国が支援すべきとは言い難い事業が多く、抜本的な見直しが必要。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
38	地方活性化、一極集中是正		基本戦略 **（6）田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出** ・近年の若者や女性の「田園回帰」と呼ばれる新たな人の流れなどを踏まえ、大都市から地方への人の流れを創出 ・地方における IT 産業をはじめとした多様な産業の振興等を通じて、若者や子育て世帯を含めたUIJターンを促進 ・シニア世代の知識・技術・経験は、地域産業やコミュニティ活動などの維持・振興に寄与するとともに、シニア世代の移住は、将来見込まれる大都市部の介護施設不足の緩和に寄与することから、「元気なうちの田舎暮らし」を促進 ・「田舎暮らし」を促進するため、「田舎探し」を支援 ・今後は、単に居住する「二地域居住」に加え、生活・就労により積極的に地域にかかわりを持つ「二地域生活・就労」を促進し、「協働人口」を拡大 ・移住先での住まいや医療の確保、働き口の確保のほか、交通の利便性向上や納税、住民登	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			録等、様々な側面でより柔軟な社会制度となるよう検討 ・これらの取組に合わせ、受け入れ側の地方部においては、自らの地域の宝を探し、「田舎磨き」を積極的に推進	
38	地方活性化、一極集中是正 or 都市集中、大都市活性化		**地域間格差を恐れる必要はない。むしろ人口を都市に集中させる必要がある**。ニーアル・ファーガソンは、これからは東京、上海、ムンバイ、リオデジャネイロなど 1000 万人以上の人口を集める「メガシティ」の競争によってグローバル資本主義が動くという(19)。 主権国家は軍事国家であり、このような戦争を管理する「死の政治」は今後も残るだろうが、現実の公務員の仕事の大部分は国民の生活を管理する「生政治」であり、これは都市に分権化すべきだ。補助金や地方交付税は廃止し、高福祉・高負担か低福祉・低負担かは、有権者が年を選ぶ「足による投票」で決めればいい。 幸福は金で買えない。行動経済学の調査でも、幸福度は所得が急速に伸びる発展途上国では所得とともに上がるが、年収1万ドルを超えると相関が弱くなる。4万ドルを超えると相関がなくなり、家族や名誉など他の要因の影響のほうが強くなる(1)。	「資本主義の正体 マルクスで読み解くグローバル経済の歴史」／池田信夫／2015.1.12／PHP研究所
38	地方活性化、一極集中是正 or 都市集中、大都市活性化		しかし私は、この**東京一極集中という診断そのものに疑問がある**。実際のデータを見れば、人口が集中しているのは東京だけではないし、東京よりも集積が進んでいる地域もあることが分かる。次ページの図は、**地方中核都市と東京の人口の伸びを比較したものだ。これを見れば分かるように、札幌、仙台、福岡など地方中核都市の人口増加率は、東京都区部や首都圏主要都市よりも高い**。 すなわち、全国では東京への集中が生じているのだが、各ブロック(北海道、東北、九州など)ではブロック中心都市(札幌、仙台、福岡など)への集中が進んでおり、「各府県では府・県域の中心(府・県庁所在地)へ」「各地域では中心都市へ」という具合に、各階層において集中が起きていると考えるべきではないか。したがって私は、**「東京一極集中」というより「多層的集中」と呼ぶべきではないかと考えている**。 つまり、全国に1つあればいいもの(例えば、企業の本社機能)は東京に、ブロックに1つあればいいもの(例えば、プロ野球の球団)はブロック中心都市に、県に1つあればいいもの(例えば、県立大学)は県庁所在地にという具合に、**機能の階層ごとに地域集中が起きており、それが総合されて日本全体で多層的な集中が起きているというのが正しい診断ではないか**。	「日本経済論講義 ビジネスパーソンの『たしなみ』としての」／小峰隆夫／2017.3.13／日経BP社
38	地方活性化、一極集中是正 or 都市集中、大都市活性化		人はなぜ集まるのか **集積のメリットを強めている経済社会の流れとしては、次の3点が考えられる**。 **第一はサービス化だ。サービス産業には規模の経済性が強く作用する**。それはこういうことである。サービス産業の特徴は、サービスの購入者が生産者のところに行かなければならないということだ。製造業であれば、九州で車をつくって、それを全国の購入者に配達することができる。しかし、髪を切ってほしい人(購入者)は、床屋さん(生産者)に行かなければならない。 **第二の流れは情報化だ**。我々の身の回りには、2種類の知恵がある。1つは、文字や映像の知る事のできる「形式知」であり、もう1つは、フェイス・ツー・フェイスでしか知ることのできない「暗黙知」である。私の場合で言えば、原稿を書く時に集める統計情報は形式知であり、**同じような問題意識を持っている人が集まって研究会を開くことによって得られる情報が暗黙知だ**。 **第三は、高齢化だ。高齢者にとっては、何かと便利な都市部に住んだ方が、買い物、通院などに好都合だから、どうしても集まるようになるのだ。行政的なコストも集約した方が安上がりである**。 以上のように、経済主体が集積のメリットを追求した結果が多層的集中となって現れているのだとすれば、こうした**集中を政策的に是正しようとすることは、都市の生産性、効率性を損ない、経済的にマイナス効果が大きいということになる。集中を是正するより、集中のメリットを競い合うことの方が重要だ**。	「日本経済論講義 ビジネスパーソンの『たしなみ』としての」／小峰隆夫／2017.3.13／日経BP社
38	地方活性化、一極集中是正 or 都市集中、大都市活性化		ここまでの分析、ひとつの方向性が見えてきました。 それは、**日本の生産性を上げていくには、やはり首都・東京がもっと頑張っていくべきということです**。生産性を上げて、所得を稼いで、税金を払って、規模の経済を活かして、国を豊かにしなくてはいけないのです。 そう言うと、地方との格差がさらに広がって一極集中が進行する云々と主張される方がいますが、首都が国の生産性の礎となっているのは明らかですので、その足を引っ張るのではなく、地方も生産性を上げていく努力をすべきでしょう。 それを端的に表現した言葉が、サッチャー首相の名演説の中にあります。 「低所得者層が次第に貧困になっても、格差をなくしたいという野党の政策は正しくありません。格差が多少広がることになっても、低所得者層の所得を上げていく、ということが政府の腕の見せどころでしょう」	デービッド・アトキンソン 小西美術工藝社代表取締役社長。1992 年にゴールドマン・サックス入社。日本の不良債権の実態を暴くレポートを発表／「新・所得倍増論 潜在能力を活かせない『日本病』の正体と処方箋」／デービッド・アトキンソン／

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			それには、第8章で見たように格差問題の緩和策を政府が実行すればいいだけの話ですが、それも東京が稼がないと地方に回すお金がなくなりますので、実行することもできません。 では、どのように東京の生産性を上げていくべきでしょうか。**東京の生産性は、首都に集中している大企業、上場企業などの影響が大きいことは言うまでもありません。まずはこのあたりの生産性をどれだけ上げることができるのかがカギとなってきます。もちろん、そこには本書で非効率さを指摘してきたメガバンクなども含まれます。**	2016.12.22／東京経済新報社
38	地方活性化、一極集中是正 or 都市集中、大都市活性化		**地域間格差を恐れる必要はない。むしろ人口を都市に集中させる必要がある。**ニーアル・ファーガソンは、これからは東京、上海、ムンバイ、リオデジャネイロなど 1000 万人以上の人口を集める「メガシティ」の競争によってグローバル資本主義が動くという(19)。 主権国家は軍事国家であり、このような戦争を管理する「死の政治」は今後も残るだろうが、現実の公務員の仕事の大部分は国民の生活を管理する「生政治」であり、これは都市に分権化すべきだ。補助金や地方交付税は廃止し、高福祉・高負担か低福祉・低負担かは、有権者が年を選ぶ「足による投票」で決めればいい。 幸福は金で買えない。行動経済学の調査でも、幸福度は所得が急速に伸びる発展途上国では所得とともに上がるが、年収1万ドルを超えると相関が弱くなる。4万ドルを超えると相関がなくなり、家族や名誉など他の要因の影響のほうが強くなる(1)。	「資本主義の正体 マルクスで読み解くグローバル経済の歴史」／池田信夫／2015.1.12／PHP研究所
40	社会資本整備（国土づくり）の進め方		【課題】このような時代の潮流の中、**持続可能な世界最高水準の「豊かさ」と「安心」を確保する上での大きな課題は3つ課題①地域の活力が低下する中、人々の暮らし・生活をどのように守っていくのか（地域の多様性を維持していくのか）課題②我が国がどのようにして引き続き成長を維持していくのか課題③国民の安全をどのように確保していくのか**	新たな「国土のグランドデザイン」（骨子）概要（平成 26 年 3 月 28 日／国土交通省）
40	社会資本整備（国土づくり）の進め方		【理念】 **・国土は、国民の幸せな暮らしを実現する舞台** ・その基盤として経済の成長は不可欠であり、一定の成長を確保した上で、「豊かさ」と「安心」を実感できる国土に ・各地域が主体性を確立し、固有性を深め、「多様性」を再構築する **（1）多様性の再構築（ダイバーシティ）** ・多様な選択ができる国土:多様性を支える地域において様々な生き方を可能に ・グローバリズムとリージョナリズムの「2つのベクトル」の間で、それぞれの地域が自分の位置を選択 ・「2つのものさし」とも言うべき社会経済システムの多様化・弾力化 **（2）連携革命による新しい集積の形成（コネクティビティ）** ・連携革命（コネクティビティ・イノベーション）「50年単位の交通革命」、「新情報革命」、「新しい協働」 ・新しい集積の形（拠点とネットワークで人・モノ・情報をつなぎ、機能の連携を図る） **（3）災害への粘り強くしなやかな対応（レジリエンス）** **・国民の命を守ることが最優先** ・安全の確保は我が国の経済と信用力の基盤 ・災害リスクの適切なマネジメント・情報開示 ・最悪のシナリオを想定し、その場合でも決定的な被害を受けず速やかに回復できるしなやかな国土を構築	新たな「国土のグランドデザイン」（骨子）概要（平成 26 年 3 月 28 日／国土交通省）
40	河川整備、水害、土砂災害対策		**［水害対策の推進］** **洪水・内水被害を未然に防ぐための河川改修、洪水調節施設・下水道の整備・機能強化等の抜本的な対策を推進するとともに、近年甚大な浸水被害が発生した地域等においては重点的に対策を進める。**平成 32 年度までに、人口・資産集積地区等における河川整備計画目標相当の洪水に対する河川の整備率を、国管理区間において約76%まで整備するとともに、下水道による都市浸水対策達成率を約 62%まで向上させる。 また、最大クラスの洪水・内水を対象とした、浸水想定区域図、ハザードマップの作成等のソフト対策を充実させることで、減災対策を推進する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
40	河川整備、水害、土砂災害対策		川と地域安全で安心して暮らせる社会を目指して気候変動等に伴う災害の頻発・激甚化、高齢化の進展等の社会状況の変化に伴う災害に対する脆弱性の増大などの喫緊の課題をわが国は抱えています。このため、**災害に対する人命の保全や社会・経済活動の持続性の確保、安全で安心できる社会の構築に貢献すべく、河川・海岸分野における治水、利水や防災に関わ**	事業案内（JICE（一般財団法人）国土技術センター）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			る根幹的な技術分野の調査研究に取り組み、「新たなステージに対応した防災・減災のあり方」をはじめとする河川政策の立案・展開を支援していきます。1. 大規模災害に対応した総合的な防災・減災対策、危機管理対策のあり方 2. 気 候変動に対応した治水関係社会資本整備のあり方 3. 堤防をはじめとする河川管理施設の信頼性の向上 4. 治水関係社会資本ストックの今後の維持管理対策のあり方等に関する調査研究	
40.1	河川整備、水害、土砂災害対策		**[土砂災害対策の推進]** 土砂災害に対する安全度の向上を図るため、土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表による危険な区域の明示や警戒避難体制の整備とあわせて、要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率を平成 32 年度までに約 41%にするなど、砂防堰堤等の施設整備等を推進する。	社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
40.1	河川整備、水害、土砂災害対策		防災立国へ向けて **全国民が、日本、特に首都東京が、先進国のなかでは飛び抜けて災害危険度が高いことを深く自覚し、目先の経済的利益に目を奪われることなく、防災への強い決意を共有すべきである。** 気候変動のみならず、今後、日本では現代文明社会特有の複合大災害が発生する。来るべき大災害にどう備えるか、そして一旦発生した場合の被害をいかに軽減できるかを、あらかじめ計画しておかねばならない。 防災のためのインフラ整備が必要である。それは、治山・治水・地震・津波対策のためのインフラに限定されない。道路・鉄道および飛行場はもとより、上下水道、電力・ガスはじめ IT ネットワークなども、平常時だけでなく、災害時に被害を受けにくく、また被害を受けた場合でも速やかに復旧できることが求められる。東日本大震災に際しても、東北新幹線、高速道路、および海岸へ向けての道路の復旧が早かったことが、震災後の諸計画に著しく貢献した。 **治水は堤防やダムなどの構造物に依存しすぎることなく、流域全体の地域計画とともに計画することが必須の条件である。**なぜなら、「はじめに」に述べたように治水設備が全体として計画目標に達していないだけでなく、計画目標を超える大洪水が明日にも襲来しないとは言えない。そのときには、洪水は既存の構造物を破壊して都市に氾濫し、かつてない大被害をもたらすであろう。	「川と国土の危機 水害と社会」／高橋裕／2012.9.20／岩波新書
40.1	河川整備、水害、土砂災害対策		**大河川の堤防が現在破れた場合の災害は、かつての大水害の比ではない。**氾濫想定域の土地条件が、水害に対してきわめて弱くなっているからである。水害に無防備な開発による土地利用の激変、氾濫原における人口密度の増加、都市における地下開発の普及、多数の高層ビルの出現、地盤沈下による海面以下のいわゆる**ゼロメートル地帯の増加は、特に東京、名古屋、大阪の三大都市において深刻である。さらに都市近傍の丘陵、台地は、大規模宅地化もしくは観光開発などにより、水害ポテンシャルが増加している。** 一方、ここしばらくの間ほとんどの大河川では破堤、氾濫を経験していないため、住民の水害への危機感は欠如し、氾濫などをほとんど考慮しない土地開発が進んでいる。 **治水計画を超える洪水に対しては、避難場所としての高所を用意するなど避難システムを早急に整備すべきであるが、基本的には氾濫の可能性の高い土地の災害をどのようにして軽減するかに尽きる。**そのためには東京に限らず、特に危険可能性の高い区域からの移転を含む防災計画を、遅くとも今世紀半ばまでに樹立し実行に移すべきである。それが 3.11 東日本大震災からの最も重要な教訓である。	「川と国土の危機 水害と社会」／高橋裕／2012.9.20／岩波新書
41	道路、交通		PPP/PFIの推進⑦(道路分野におけるコンセッション方式の導入) 愛知県からの提案により、構造改革特区法の下で、地方の道路公社が管理する有料道路分野に民間企業の参入が実現し、平成 28 年 10 月から民間事業者が運営を実施。 このコンセッション方式により、商業施設等との連携による道路の利便性向上、民間の創意工夫によるサービス改善、沿線開発等による地域経済の活性化が期待。	社会資本整備(平成 28 年 10 月 20 日／財務省)
41	道路、交通		**高速道路の料金体系の見直し(首都圏)** 新規整備を検討・実施するに際しては、既存ストックについて小さな追加投資や規制・制度の見直しにより大きな生産性向上の効果を実現できないか不断に検討していくことが必要。 首都圏3環状道路の整備に併せ、首都圏の高速道路の料金体系を整備重視から利用重視のものに整理・統一することで渋滞を緩和し、物流の効率化を通じて生産性を向上。	社会資本整備(平成 28 年 10 月 20 日／財務省)

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
41	道路、交通		**高速道路の料金体系の見直し（近畿圏・中京圏）** 近畿圏・中京圏の高速道路においても、交通渋滞や整備重視の料金体系といった首都圏の高速道路と同じ問題が存在しており、課題等を整理した上で、料金体系の整理・統一により、既存ストックの最大限活用・生産性の向上を図るべき。 （注）本年9月に国土交通省・社会資本整備審議会において「近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系基本方針（案）」を公表。 さらに、物流の効率化や渋滞対策等を考慮した料金体系（混雑状況に応じて一定時間毎に変動する機動的な料金等）について、検討を進めるべき。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
41	道路、交通		**高速道路における物流効率化に向けた取組** 既存ストックを最大限活用する観点から、高規格の高速道路における速度規制見直しやダブル連結トラックの導入など、高い規格のストックについてはそれに見合った使い方をすることで、移動時間の短縮や物流コストの低減を通じた生産性の向上を図っていくべき。 さらに、こうした高い規格のストックについては、その機能を最大限活用し、自動運転の社会実験など技術革新を進める実験場としても積極的に活用できないか検討すべき。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
41	道路、交通		**最適な交通ネットワークの形成** 高度成長期以降のインフラ整備により、高速道路、新幹線、空港等、高速交通ネットワークの全国的な整備水準が飛躍的に向上。 **今後の整備に当たっては、各交通手段を総合的に捉え、連携・役割分担を図るとともに、新規整備の重点化・選択を行い、最適な交通ネットワークを構築することが重要**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
41	道路、交通		基本戦略（3）スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成・リニア中央新幹線の整備により、三大都市圏がそれぞれの特色（東京圏の国際的機能、名古屋圏の先端ものづくり、大阪圏の文化、歴史、商業）を発揮しつつ一体化し、**世界最大のスーパー・メガリージョンが形成され、世界から人・モノ・カネ・情報を引き付け世界を先導・スーパー・メガリージョン内外の人・モノ・情報の高密度な連携を促進**（筑波、関西学研など、知の創発拠点をつなぐ「ナレッジ・リンク」の形成等）・リニア中間駅の活用により、高度な都市生活と大自然に囲まれた環境が近接した新しいライフスタイルを実現・リニアと他の交通ネットワークの結節を強化し、スーパー・メガリージョンの効果を北東日本や南西日本に拡大。福岡などスーパー・メガリージョン以外の地域においても、国際ゲートウェイ機能等を充実し、スーパー・メガリージョンと連携・世界に例のないプロジェクトの効果を最大限に発揮するため、必要な調査・研究を行うなど、積極的に挑戦	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）
41	道路、交通		**［人命を守ることを最優先にした交通安全の確保］** 交通事故死者数のうち歩行中・自転車乗車中の死者数が約半数を占める中、道路の機能分化により、自動車交通を安全性の高い幹線道路等へ転換させるとともに、生活道路における通過交通及び走行速度の抑制による「人優先の安全・安心な歩行空間」の確保等に向け、ITS やビッグデータを活用した道路の運用改善等を図る。また、信号機の改良等による死傷事故の抑止件数を平成 32 年度までに約 27,000 件/年抑止とする。さらに、鉄道駅利用者の転落等の防止のためのホームドアの整備を推進する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
41	道路、交通		**［三大都市圏環状道路の整備等］** 大都市圏内の渋滞緩和や国際的な空港・港湾へのアクセス改善など、人流・物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上等に寄与する観点から、三大都市圏環状道路について平成 32 年度までに約 80%の開通を目指すなど、根幹的な道路網を整備する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
41	道路、交通		b）**主に地方圏における産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進に資する取組** （ヒト・モノの対流を促進する各地域の特性を活かした産業・観光戦略と連携したストック効果の発揮） **［ミッシングリンクの整備等］** **物流の効率化、産業・観光振興等を図るため、ミッシングリンクの整備等の道路ネットワークの強化**により、主要都市等を結ぶ都市間のうち連絡速度 60km/h が確保されている割合を平成 32 年度までに約 55%とする。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
41	道路、交通		道と暮らし地域の自立と豊かな生活環境のためにいかなる災害に対しても「強さ」と「しなやかさ」を持つ国土・地域・経済社会を	事業案内（JICE（一般財団法人）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			構築する「国土強靭化」の推進が求められています。社会資本の老朽化対策も急務であり、国は平成 25 年を「社会資本メンテナンス元年」と位置づけました。また、地方の成長を促し、人口減少を克服するため、「コンパクト＋ネットワーク」の考え方に基づき、地域・拠点の形成・連携の推進が求められています。平成 32(2020)年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、道路を中心とする交通インフラに対する関心が高まってきています。こうした状況に対応して、**道路の持つ多様な機能を視座に据え、道路を賢く使う視点も加味しつつ、将来に向けた先進的な研究に取り組み、道路政策の立案・展開を支援**し貢献してまいります。1. 道路ネットワークの評価手法等に関する調査研究 2. 人、歩行者、自転車、自動車等がより有効かつ安全・快適に道路空間をわかちあうための道路利用や基準等に関する調査研究 3. ITS の推進に関する調査研究 4. 道路管理・防災対策・危機管理の効率化・高度化に関する調査研究 5. 道の駅、社会実験による道路の利活用に関する調査研究	国土技術センター)
41	道路、交通		基本戦略 (4)日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進 **・東日本大震災では、日本海側と太平洋側の連携を強化し、ネットワークの多重性・代替性の確保を図り、両面を活用する重要性が再認識** **・ユーラシアダイナミズムへの対応と災害に強い国土づくりの観点から、日本海側と太平洋側の連携を強化** ・シベリア鉄道を活用したシベリアランドブリッジ、北極海航路、パナマ運河再拡張を契機として、日本海側と太平洋側の2面をフル活用し、世界との結びつきを強化 ・広域ブロック相互間の連携を強化	国土のグランドデザイン 2050 概要(平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省)
41	道路、交通		**大都市においてはグローバリゼーションに対応した国際空港・港湾とアクセスの拡充及び放射・環状道路の整備促進、地方では連携・交流を推進し被災時に「命の道」となる幹線交通網の強化が肝要となる。** 特に、リニアの名古屋・大阪間開業の大幅前倒しや高速道路のミッシングリンクの早期解消を図るには、財投債やコンセッション(公共施設等運営権制度)の活用が求められる。	「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第2回大都市再生と地方創生、協調し両立を 芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授　谷口　博明 (自由民主(平成 28 年 5 月 31 日))
41	道路、交通		**防災・減災の効果を上げることが“インフラの進化”につながる** 東九州自動車道のネットワーク化について、災害時における高速道路の果たす役割(被災者・物資の救助や輸送)として大きく期待している。 **東日本大震災では、「くしの歯」作戦が成功し、大きな効果をもたらしました。これは、阪神淡路大震災の教訓が、高速道路や国が直轄する国道に大きく生かされたのです。** ご記憶の方も多いでしょうが、阪神・淡路大震災の時に橋脚が倒壊したり、落橋など大きな被害があり、その後、国土交通省は耐震強化を進めたわけです。その結果、東日本大震災において東北自動車道は、防災翌日から緊急車両の通行が可能で、「くしの歯」の縦軸ライン(東北道・国道4号など)として機能しました。四日後には縦軸ラインと沿岸各自治体を結ぶ横軸ラインが機能し、さらに一週間後には太平洋沿岸ルート(国道 45 号、一部区間を除く)を走行することが可能になりました。緊急車両や救援物資の輸送を「くしの歯」作戦によって実行し、災害時における高速道路の役割を高めることができました。東九州自動車道に沿って国道 10 号線が走っていますが、発災時に寸断されてしまうリスクがあります。**高速道路は、一般道路に比べて構造も耐震補強も優れていますので、東北自動車道と同様、防災・減災面からも規格の高い東九州自動車道の完成が急がれると思います。**	国土技術研究センター理事長 谷口　博明(時評, 2014.2)
41	道路、交通		**防災・減災の効果を上げることが“インフラの進化”につながる** 私はよく“命の道”という表現を使います。**“命の道”には、災害時において救助や復興に貢献することはもちろん、普段生活を営む上でも地元の支えになるという意味があります。** 宮崎県はかつて新婚旅行のメッカと呼ばれた時代がありました。最近は、復調傾向にあるとも聞いていますが、海外他地域との競争がより一層激しくなっています。特に、高速性、快適性、確実性、場合によっては代替性や選択性も含まれると思います	国土技術研究センター理事長 谷口　博明(時評, 2014.2)

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			が、観光においては陸・海・空の一貫した交通ネットワーク形成が、戦略上大きな意味を持ってくるでしょう。したがってどのように人を呼び込めるのか、地域の資源を生かし、皆さんが一体となって知恵を出し合っていただくためにも東九州自動車道は、“命の道”として必要なのだというストーリーの形成が重要になると思います。	
41	道路、交通		「地方創生とインフラ」 **国土形成計画の“コンパクト＋ネットワーク”に基づくまちの集約化に資するインフラ整備・保全やミッシングリンク解消による陸海空一貫した高速ネットワークの強化が必要不可欠**であり、併せて空港・港湾ターミナル、駅ナカ、道の駅やSA等地域との連携強化による地域活性化も期待されます。北陸新幹線長野・金沢間開業や東九州自動車道北九州・宮崎間全通等による地域活性化効果は甚大であります。	芝浦工業大学 工学マネジメント研究科 客員教授 谷口 博明（土木施工，2016 年 10 月号）
41	道路、交通		◆地方再生のために不可欠な「都市間インフラ」 さて、**地方再生のために大切な取り組みとして、デフレ脱却の次に挙げるべきものは、「交通インフラ」で地域と地域をつないでいくことである**。 その重要性は既に第3章で論じた通りである。 なかでもとりわけ、都市の再生において重要なのが「新幹線」であった。過去のデータを振り返れば、新幹線が通れば、その沿線の都市が大きく発展し、数々の政令指定都市が生み出されていった一方で、新幹線が通らなければ人口減少は止まらなくなり、かつてはどれだけ大きな街であっても衰退を余儀なくされていったのであった。 **一方、「高速道路」についても、「産業振興」において極めて大きなインパクトがもたらされていることがデータからも明らかに示されている**。高速道路を通すか否かで、工業の成長率は2倍程度の差が生じ、商業について言うなら成長率は 10 倍程度もの差が生じている。 これらを踏まえれば、新幹線や高速道路といった基礎的なインフラで、他の地域、都市とつながれていない都市・地域においては、いち早くその整備を進めていくことが、地方再生にとって極めて重要な意味を持っていることは、火を見るよりも明らかなのである。	「超インフラ論 地方が甦る『四大交流圏』構想」／藤井聡／2015.7.29／PHP 新書
41	道路、交通		◆「都市・地域内の交通インラフ」はなぜ重要なのか ただし、新幹線や高速道路のインフラ投資を進めていくためには、それなりの規模の予算が必要となる。したがって、その推進にあたっては、それぞれの地域の実情と、既に投資され、つくられているネットワークの状況を十二分に勘案しつつ、国家的見地から多様な様相を総合的に判断していくという姿勢が不可欠である。 一方で、そうした**「都市間」のインフラのみならず、都市・地域「内」のインフラ投資もまた、地方再生において重要な意味を持つことを忘れてはならない**。 のちほど具体事例を用いながら紹介するが、せっかく大きな予算を都市間の交通インフラに投資しても、都市・地域「内」のインフラ投資やその利活用が適切に進められなければ、巨大予算に基づく都市間交通インフラは「宝の持ち腐れ」となってしまう。一方で、**適切な都市・地域「内」の都市間交通インフラ投資と利活用が適切に進められていれば、投資によってつくられた都市間交通インフラの機能を、最大限に発揮することが可能となる**。 つまり、新幹線をはじめとする都市間交通インフラの有用性を活かすも殺すも、その予算のわずか「数％程度」で実施可能な都市・地域「内」の交通対策次第なのである。	「超インフラ論 地方が甦る『四大交流圏』構想」／藤井聡／2015.7.29／PHP 新書
41	道路、交通		ただしそれらはいずれも、目に見えるものではない。 だからしばしば、これまで論じてきた**「目に見えるインフラ」を「ハード・インフラ」と呼ぶ一方で、これらの「仕組みやシステム」のインフラは「ソフト・インフラ」と呼ばれてきた**。 **このソフト・インフラとハード・インフラの関係は、互いが互いを規定する「入れ子構造」になっている。例えば、交通ネットワークができあがることが、それぞれの地域に「交流圏」をつくり上げ、しばらく時間が経過すれば、その交流圏に一つの「文化」や「アイデンティティ」が形成されていく。すなわち**、ハード・インフラによってソフト・インフラがつくり上げられるわけである（これが、マルクスが論じた、物理的交流インフラが、上部構造であるあらゆる社会的制度を規定する、という論理である）。 **さらに、そうやってできた「文化」や「アイデンティティ」に基づいて、その交流圏に様々な目に見えるインフラがつくり上げられていく**。アイデンティティを強化するためのシンボリックな建物や交流圏内部の交流をさらに促進する交通インフラなどである。	「超インフラ論 地方が甦る『四大交流圏』構想」／藤井聡／2015.7.29／PHP 新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			東京都庁の建物や東京の地下鉄ネットワークなどは、東京のソフト・インフラを支えるためにつくられたものだ。つまり、先のプロセスとは逆に、ソフト・インフラによってハード・インフラがつくり上げられていくのである。	
43	下水道		PPP/PFIの推進⑤（下水道事業における民間活用の現状と課題） **下水道事業については、施設の老朽化に伴い、更新需要の増大が課題。** 下水道事業では、単純で単年度ごとに発注する維持管理業務の民間委託は相当程度活用されているが、民間活用による効果が高い維持管理業務の包括的民間委託や汚泥有効利用施設へのPFI等の導入等は道半ばの状況。 さらに、コンセッションを具体的に検討している自治体は浜松市など4市のみの状況。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
43	下水道		PPP/PFIの推進⑥（下水道事業における民間活用の現状と課題） **下水道事業について、執行体制の脆弱化と老朽化施設の増大が進行している中、今後、サービス水準を持続的に確保していくため、PPP/PFIの導入を抜本的に拡大すべき。** 既設施設への包括的民間委託の導入はもとより、一定規模の自治体について、施設の改築に際してコンセッションの検討を財政支援の要件とするとともに、汚泥有効利用施設の新設にあたってはPFI等の導入を原則とするなど抜本的な対策が必要。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
43	下水道		基本戦略 (12)**戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー制約・環境問題への対応** ・水素社会の実現 ・バイオマス、小水力等再生可能エネルギーの活用によるエネルギーの地産地消等、サブシステム型のエネルギーシステムを構築。これらは災害時等のセキュリティの観点からも重要 **・下水汚泥・下水熱の有効利用によるエネルギー化** ・省エネ・創エネを効率的に実施するスマートシティの実現	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）
43	下水道		**道路など様々なインフラの老朽化が問題になっているが、私たちの暮らしと命を支える水道も例外ではない**。水道管が破裂し、道路が水浸しになる事故も珍しくない。事業規模の拡大や官民連携の加速による水道事業の基盤強化が待ったなしの課題だ。 **最大の問題は今の水道システムが今後も維持できるかどうか不透明なことだ**。 水道サービスの担い手は市町村が中心で、全国に 1400 近い事業体がある。うち**半数は給水コストを水道料金でまかなえない原価割れの状態で、「水道は独立採算」の原則が揺らいでいる**。 **問題解決の一つの方策が複数の市町村による広域連携だ**。 **もう一つの道は「民」のノウハウの活用だ**。 設備の更新費用を捻出するために水道料金の値上げは避けられないという見方が多いが、こうした改革を進めることで、値上げ幅の圧縮が可能になるだろう。 官民連携によって国際競争力を持ったプレーヤーが育つ効果も期待したい。**インフラの海外展開は日本の成長戦略の柱の一つだ**。	「［社説］ 官民連携や広域化で水道の基盤を強固に」 日本経済新聞 H28.11.26
44	港湾		**大型クルーズ船への対応** 大型クルーズ船により訪日する外国人が急増しており、港湾における大型クルーズ船受入能力の拡充が課題。 このため岸壁を新たに作るのではなく、既存の岸壁に大型クルーズ船用の防舷材や係船柱を整備することで、少ない費用で受入能力を拡大。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
44	港湾		［国際コンテナ戦略港湾の機能強化］**国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）**について、コンテナ船大型化に対応した大水深コンテナターミナルを平成 28 年度までに 12 バースにするとともに、**「集貨」「創貨」「競争力強化」のハード・ソフト一体となった施策により、平成 30 年度までに欧州基幹航路の寄港便数を3に増便**し、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
44	港湾		［地域経済を支える海上輸送網の形成］ 港を通じて、地方圏の産業活動等に不可欠な資源・エネルギー等を安定的かつ安価に輸入するため、**国際バルク戦略港湾 25 を念頭に置きつつ、大型船に対応した港湾機能の高度化や企業間連携の促進等を進め、拠点となる港湾を核とした安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。現在整備を進めている港湾**については、平成 30 年度まで	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			に、大型船に対応した施設を完成させる。 また、地域における基幹産業の物流環境を改善し、民間投資の誘発や企業の立地競争力強化等を図るため、企業の事業環境改善に直結する物流基盤の整備を推進する。	
45	空港		**首都圏空港の機能強化** 首都圏空港（羽田、成田）では、オリンピック・パラリンピックに向けた訪日外国人旅客の増加を見据えて、滑走路を増設することなく、既存ストックを有効活用し相対的に小さな追加的投資を行うことで、発着容量を約8万回増加することとしている。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
45	空港		**空港における跡地の有効活用** **コンセッション方式の活用を含め、空港整備勘定のストックを最大限活用することで、同勘定の収支を改善すべき**。 例として、羽田空港では沖合展開事業等に伴い生じた跡地を利用して、ホテルや産業交流施設等を建設予定。 空港周辺で民間資金を活用したまちづくりが進展することで、空港の魅力向上につながるとともに、土地貸付料収入が増加。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
45	空港		［国際拠点空港の機能強化］ **首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）及び成田国際空港（成田空港））の機能強化に向けて、羽田空港の飛行経路の見直しについて住民との双方向の対話**を行い、環境影響に配慮した方策を策定するなど、2020 年までに羽田・成田両空港の空港処理能力を約 8 万回拡大することに最優先に取り組む。また、2020 年以降の機能強化については、成田空港における抜本的な容量拡大等の諸課題について、関係地方公共団体等と議論を深める。 関西国際空港・大阪国際空港については、平成 27 年度中のコンセッション（公共施設等運営権方式）の実現により、関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化、関西の航空輸送需要の拡大等を図る。 中部国際空港については、LCC24 等の新規就航、増便に対応するためのエプロン整備を平成 28 年度末の供用開始に向け実施し、機能強化を図る。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
45	空港		［地域の拠点空港等の機能強化］ 那覇空港については、平成 32 年3月の供用開始を目指して滑走路増設事業を推進し、滑走路処理能力を 18.5 万回へ拡大する。 福岡空港については、平成 27 年度に新規着手予定の滑走路増設事業等を推進する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
46	水循環		**［良好な環境形成と健全な水循環の維持又は回復］**湿地の再生、良好な港湾・海洋環境の形成、都市公園整備等による水と緑のネットワーク形成の取組を推進する。また、水環境改善のため、汚水処理施設の未普及地域においては、早期概成に向けて汚水処理人口普及率を平成 32 年度までに約 96%まで向上させるとともに、雨水・再生水利用の促進を図るなど、健全な水循環の維持又は回復に向けた取組を総合的かつ一体的に推進する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
47	無電柱化		PPP/PFIの推進⑧（PFI手法の活用による無電柱化の推進） **無電柱化は、道路の防災性能の向上、通行空間の安全性・快適性の確保、良好な景観形成に資するものであるが、関係者との調整の時間を要していること、整備コストが高いことが課題。** **電線地下埋設に係る規制緩和に加え、PFI手法を導入することにより、管路整備に精通した技術・ノウハウを活用しつつ、円滑な事業調整と更なるコスト縮減を図る**べき。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
47	無電柱化		基本戦略 （8）**美しく、災害に強い国土**／・地域独自の景観や自然等の幅広い地域資源を活用した魅力ある地域づくり**・無電柱化の推進等** ・森林、農地、海洋、水を大切にし、38万 km2 の領土に加え、447万 km2 の領海・排他的経済水域等を守るとともに、すべてを持続可能な形で最大限利用 ・所有者不明土地の実態把握、活用を進めるためのルールづくり。公共・公益的な視点と財産権の不可侵性のバランスに配慮した制度のあり方の検討 ・災害リスクの評価・共有と、これを踏まえた防災・減災対策の重点化 ・ロボットやセンサー等を駆使して、防災・減災、メンテナンス等におけるイノベーションを生み出し「防災先進社会」を構築	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成26年7月4日／国土交通省）
47	無電柱化		［密集市街地の改善整備、無電柱化など、市街地の防災性の向上］	社会資本整備重点計画（本文）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			東京や大阪など大都市を中心に存在する地震時等に著しく危険な密集市街地 15(約 4,500ha)について、最低限の安全性の確保を進め、平成 32 年度までにおおむね解消するなど、大規模火災のおそれがある密集市街地の改善整備を推進する。 また、平成 32 年度までに約 2,000 台の信号機電源付加装置 16 を整備するなどの災害時において安全で円滑な交通を確保するための対策や、**市街地等における無電柱化**、主要駅周辺等における帰宅困難者対策等を重点的に推進する。	(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
47	無電柱化		**都市の風景を変えられるだろうか。電線を地下に埋め、電柱を撤去する「無電柱化」を加速する動きが東京都などで広がっている**。 電柱を減らすことは、景観の改善と防災対策の一石二鳥の効果が期待できる。多額な費用が壁となり、これまで作業は停滞していた。小池百合子都知事は推進論者として知られる。コストダウンを可能とする技術革新を主導してほしい。 作業が進まない最大の要因は、電線を地中深くに埋める工費がかさむことだ。国、自治体、電力会社など事業者が費用を分担するが1キロあたり5・3億円もかかるため、**コストの圧縮が課題となる**。 国土交通省は、交通量の少ない道路であれば、従来より浅く電線を埋める方法も可能とする研究結果を公表している。技術開発で先行した海外の事例も含め、幅広く費用圧縮策を検討すべきだろう。 **立法によって、電柱の新設を抑制する方針などを明確にしていくことは望ましい。国と地方が連携して「脱電柱」に力を注ぐ時**である。	「[社説] 電柱の撤去 知恵絞って進める時だ」 毎日新聞 H 28.10.26
47	無電柱化		道端に立つ電柱を撤去して、**電線の地下埋設を進めるための無電柱化推進法が施行された**。超党派の議員立法によって、先の臨時国会で全会一致で可決、成立した。 **新法施行を機に、防災面からも、無電柱化を着実に進めたい**。 国土交通省などは新しい工法の検討を進める。電線を地中に直接埋設したり、小型ボックスに電線を通したりする方法により、費用を削減できることが分かった。 東京都の小池百合子知事も、4か年の「実行プラン」で、無電柱化推進条例の制定や都道での電柱の新設禁止を掲げる。2020年東京五輪に向けた景観整備策として、有効な手法だと言えよう。 **首都直下地震に備え、狭い路地が入り組む木造住宅密集地域の無電柱化も、急がねばならない**。	「[社説] 無電柱化推進法 空中の電線を見上げてみよう」 読売新聞 H29.1.12
47	無電柱化		空を見上げれば電柱と電線が視界に入る。日本の道路の無電柱化率は1%と、先進国で断トツに低い。電柱は災害時に倒壊すれば、避難路をふさぎ、電線が垂れ下がる危険もある。 **昨年12月、無電柱化推進法が施行され、国や自治体、電力・通信事業者が責任をもってとりくむよう定められた。今後は無電柱化を加速させるべき**だ。 国交省は線を入れる管を浅い層に埋めるなどし、従来より最大3割削減できると提案する。だが、劇的な普及には不十分だ。関連企業をまきこみ、さらに安い工法を開発し、事業者や自治体が踏み切りやすい環境づくりにとりくんでほしい。 **首都直下地震が心配される東京都では、小池百合子知事が無電柱化推進条例の制定や、都道での新設禁止をとなえ、東京五輪に向け整備を進める**。昨年すでに条例をつくった茨城県つくば市、観光に力をいれる京都市、金沢市も前向きだ。 **こうした自治体が広がり、その動きを政府が資金面や技術開発で後押ししていきたい**。	「[社説] 無電柱化 防災の観点から本腰を」 朝日新聞 H 29.2.6
47	無電柱化		**電線などを地中に埋めて電柱をなくす無電柱化を進めようという機運が高まっている。カギを握るのは埋設費用の削減**だ。 東日本大震災で大量の電柱が倒れて復旧の障害になったように、無電柱化が進めば街の防災性はかなり高まるだろう。日々の生活を考えても、電柱がなければ歩行者や車いすが通行しやすくなるし、街の景観も向上する。 **首都直下地震などを考えれば無電柱化を急ぐべきだが、予算も限られている。まずは、主要道での新設を原則禁止すると同時に、市街地再開発などに併せて地中化を進めるのが現実的だろう**。 生活道路などの電柱は安全で低コストの技術が確立した段階で、本格的に撤去すればいい。国や自治体はしっかりとした計画をつくって着実に取り組んでほしい。	「[社説] 低コストの無電柱化を探れ」 日本経済新聞 H 29.2.22
48	津波・高潮対策		**[津波・高潮対策の推進]津波・高潮等による浸水被害から人命や財産を守るため、河川・海岸堤防等の整備(粘り強い構造の海岸堤防を含む。)や水門・樋門・陸閘等の効果的な管理運用、避難体制の整備等を推進する**。その際、地域特性に応じて、自然との共生及び環境との調和に配慮する。南海トラフ地震、首都直下地震等の巨大地震・津波が想定されている地域等においては、海岸堤防等の整備や今後対策が必要な水門・樋門等の自動化・遠隔操作化等について、平成 32 年度までに約7割の整備に向け推進する。また、**最大クラスの津波に対しては、避難体制の整備や土地利用など、ハード・ソフトの施策を組**	社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			み合わせた多重防御による津波災害に強い地域づくりを推進する。最大クラスの高潮に対しても、浸水想定区域の設定等を組み合わせた総合的な防災・減災対策を推進する。	
49	住宅		**[スマートウェルネス住宅・シティ 20 の実現]** 高齢者人口の急増が見込まれる大都市近郊を始めとして、医療・介護・住宅の連携により高齢者等が安心できる住まいを確保し、高齢者や子育て世帯等の多様な世代が生き生きと生活し活動できるよう、公的賃貸住宅団地の再生・福祉拠点化を推進するとともに、平成 32 年における高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合を3～5%とすることを目指し、サービス付き高齢者向け住宅の供給を促進する。	社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
49	住宅		住まいと暮らし・まちづくり ゆとりある居住空間の創出と活力あるまちづくり 都市・住宅・地域政策グループ 少子高齢・人口減少社会、まちづくりにおける官民連携、地方の自主性の尊重等、都市や住宅、地域を取り巻く情勢は大きく変化しつつあります。また、**活力ある地域づくりや災害に強いなど安全で安心して生活できる社会の構築に向けた都市・住宅・地域政策が必要**です。このため、地域の活性化・都市の再生、持続可能なまちづくり、安全・安心な暮らしの実現に向けた調査研究を実施しています。また、平成 32(2020)年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、バリアフリー意識も高まり、交通施設等のバリアフリー化の促進やバリアフリー教育の必要性も高まっています。 1. 官民連携のまちづくり 2. 災害に強いまちづくり 3. 誰もが安全・安心に暮らせるユニバーサル社会の構築 4. 各種施策の評価	事業案内(JICE(一般財団法人)国土技術センター)
49.1	バリアフリー		[バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進] **平均的な利用者数 3,000 人／日以上の原則全ての旅客施設 21 について、エレベーター等の設置による段差の解消**、ホームドア等視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、障害者対応型トイレの設置等の**バリアフリー化を平成 32 年度までに実施する。** **特定道路 22 におけるバリアフリー化**や**主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化を平成 32 年度までに実施**するなど、**駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、歩行空間のユニバーサルデザインを推進する**。	社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
49.2	整備新幹線／リニア新幹線		[整備新幹線の整備] **整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、ビジネスや観光の交流を促進するものであり、着工区間について、完成・開業に向けて着実に整備を進める**。	社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
49.2	整備新幹線／リニア新幹線		**「リニア中央新幹線の全線開業を最大で8年前倒しする」。参議院議員選挙後、安倍晋三首相はデフレ脱却に向けた経済対策を表明した**。 品川－名古屋間だけで約 5.5 兆円、さらに名古屋－大阪間を加えると総工事費は9兆円を超える巨大プロジェクトだ。**波及効果も大きいだけに、政府が経済対策の一つとして位置づけるのも無理はない**。 品川－名古屋間は長大なトンネルなど難工事が多く、計画どおりに進むとは限らない。工期延長となれば、その分コストも増える。JR東海は財務面や株主配当に影響を及ぼすようなときは「発注スピードを抑える」方針だったが、少なくとも品川－大阪間では資金面の不安はなくなる。ただ、民間企業としての自主性が薄まる可能性は否定できない。 まずは今後、10 年。品川・名古屋間の工事が計画どおりに進むのか。**世紀の巨大プロジェクトは始まったばかりだ**。	「総工事費9兆円、全線“前倒し”開通も ゼネコン熱視線！リニア新幹線工事が始動」 週刊東洋経済 2016.7.30
49.2	整備新幹線／リニア新幹線		**ゼネコンにとって、東京オリンピック後の“ポスト 2020”の仕事として、間違いなく目玉案件の一つになるリニア中央新幹線工事**。 ゼネコンとしては当然、長期での契約を望んでいるが、そうは問屋が卸さない。 あるJR東海の関係者は「さすがに業者まで変える可能性は低い」と語るが、ゼネコンにとって、工事の進捗やコストについて、JRからいわば“中間テスト”を受けさせられるようなもの。ゼネコンにとって、そのプレッシャーは相当なものだ。 今は採算を度外視してがむしゃらに応札する環境ではないし、かといって国家的大プロジェクトであり、20 年以降も大量の工事が見込めるリニア工事は、絶対に無視できない。**リニア工事の受注競争おいてゼネコンは、繊細なかじ取りを迫られてい**	「名古屋まで土木構造物に4兆円 リニア工事のうまみとリスク」週刊ダイヤモンド 2016.12.3

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			る。	
50	社会資本整備の手法		社会資本整備総合交付金制度の見直し(フォローアップ)① 昨年秋の財政審の指摘を踏まえ、平成 28 年度当初予算において社会資本整備総合交付金等について大幅な見直しを実施し、国土交通省において平成 28 年度から順次、運用を開始している。	社会資本整備(平成 28 年 10 月 20 日／財務省)
50	社会資本整備の手法		**【理念】・国土は、国民の幸せな暮らしを実現する舞台・その基盤として経済の成長は不可欠であり、一定の成長を確保した上で、「豊かさ」と「安心」を実感できる国土に・各地域が主体性を確立し、固有性を深め、「多様性」を再構築する(1)多様性の再構築(ダイバーシティ)**・多様な選択ができる国土:多様性を支える地域において様々な生き方を可能に・グローバリズムとリージョナリズムの「2つのベクトル」の間で、それぞれの地域が自分の位置を選択・「2つのものさし」とも言うべき社会経済システムの多様化・弾力化**(2)連携革命による新しい集積の形成(コネクティビティ)・連携革命(コネクティビティ・イノベーション)**「50 年単位の交通革命」、「新情報革命」、「新しい協働」・新しい集積の形(拠点とネットワークで人・モノ・情報をつなぎ、機能の連携を図る)**(3)災害への粘り強くしなやかな対応(レジリエンス)・国民の命を守ることが最優先**・安全の確保は我が国の経済と信用力の基盤・災害リスクの適切なマネジメント・情報開示・最悪のシナリオを想定し、その場合でも決定的な被害を受けず速やかに回復できるしなやかな国土を構築	新たな「国土のグランドデザイン」(骨子)概要(平成 26 年 3 月 28 日／国土交通省)
50	社会資本整備の手法		**冨山　国土交通省の守備範囲は、本質的にローカル経済を支えていく動脈、地域インフラおよび公共交通の仕組みを支えること。そこに道路があって、人が動いて、車が動いて、バスが動いて、地域密着型の産業を支え、かつそれ自体が産業になっていく。この部分の生産性の向上が地域の経済にとって決定的に大事です**。今、物流の世界はどんどん成長していて、特に地域物流の荷物量は飛躍的に増えています。なぜかと言えば、インターネット通販が発達したから。 太田　インターネットで注文しても、運ぶのは現場の仕事。 冨山　Amazon は典型的なG(グローバル)の世界の会社ですが、**最後に面倒をみるのはL(ローカル)の世界の物流**。だからGとLは二律背反ではなく、相乗的に成長するものなのです。たとえば三陸海岸の岬の突端から靴下2足という注文がネットを通して来たら、東京の物流センターからそれを運ばなければならない。郵便だけではなく、今は宅急便のクロネコヤマトもユニバーサルサービスの一端を担わなければいけないのです。この6月からはうちのバス会社と大和で貨客混載を始め、これは国交省にもサポートしていただきました。東北自動車道で運んできた荷物を、盛岡でうちのバス会社の一〇六急行という盛岡と宮古をつなぐ幹線バスに乗せ換えて宮古まで運ぶ。宮古でまた路線バスに乗せ換える。Lの世界の生活や経済を支えているのは、まさに道路という事実があります。 　その一方で、現実問題として、たとえば三陸海岸沿いの町や村が、すべて震災前の状態に戻るかといえば、たぶん地元の人も実はそうは思っていません。もともと水産業が厳しい状況にあり、人口減少が激しかった地域に震災が起きたわけです。人口が現実に減っていくなかで、どのように公共のインフラ機能を守るかが、リアルな課題なのです。ここで必要なのが「上手に縮む」という知恵です。 太田　「上手に縮む」、いい言葉ですね。 **冨山　スマートシュリンクとも言います。道路がない地域に新たな道路を造る時代から、すでにあるものを効率的で効果的な社会資本にしていく。我々の貨客混載も一つのスマートシュリンクです。今までは物流は物流で物を運び、バスはバスで人を運んでいた。でも、両方のパイが小さくなってきた時に、貨客混載ならば一定の密度を維持できる。それによって、三陸地域の奥のほうに住む人も、Amazon で物を買うことができるのです**。	「インフラ・ストック効果　ー新時代の社会資本整備の指針」／インフラ政策研究会／2015.8.30／中央公論新社
51	安定的・持続的社会資本整備		4. 安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性 **公共投資は、過去の急激な増減による弊害の教訓を踏まえ、計画的な社会資本整備の着実な実施**の観点に加え、社会資本整備の担い手となる現場の技能人材の確保・育成の観点からも、安定的・持続的な見通しが求められる。 **社会資本の整備には一定の期間を要するとともに、長期にわたってその機能を効果的に発揮する必要があることから、中長期的な視点から持続的な公共投資の見通しを持って計画的に実現していくことが重要**である。	社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
51	安定的・持続的社会資本整備		国土計画の課題 　第3章に、流域の水害危険度増加によって国土保全に提起される課題を述べた。**気候変動の影響は今後 100 年以上も続くと予想されるので、その対策は、長期的視野に立たなければならない。それは日本列島の今後数世紀を視野に入れた雄渾**	「川と国土の危機　水害と社会」／高橋裕／2012.9.20／岩波新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			な国土計画である。 **まず、水源地の国土保全と林業の健全化を両立させるための、100 年先を見据えたグランド・デザインを樹立する。その前提条件として、地籍の完備はもとより、日本の風土条件に適応した大方針をまず定め、それに則った数十年計画の森林政策を定める。**戦後の拡大造林のように、当面の財政立て直しに重点を置きすぎた政策であってはならない。世界史を繙けば、森林の荒廃が文明を衰亡させた例は多い。豊かな森林に恵まれた日本の利点を十二分に活かしたいが、長期構想を持たず、当面の事態打開にのみ終始した方策では、国土の3分の2を占める重要な森林がかえって足枷になる恐れがある。 **丘陵、台地、沖積平野、デルタ地帯を含む河川の中・下流域は、今後とも日本列島における開発と保全の中枢である。**当面の経済発展に偏することなく、**都市域を将来襲来する可能性が高い大洪水によっても大打撃を受けないような水害対策の樹立が急がれる。**大規模浸水や氾濫を避ける河川事業の実施はもとより、一旦大氾濫した場合の対策を平時から準備しておくことだ。 大河川破堤時の氾濫被害は並大抵ではない。まず犠牲者を可能な限り少なくすることが先決だが、インフラを失って長時間孤立する可能性もけっして小さくはない。その回避のためには、大水害による広域氾濫の経験のない楽観的な大都市住民に日頃から情報を提供し、万一の場合の対処法を伝えておくことだ。	
52	コンパクト化		公共施設の集約化による効果例 人口密度が高いほど効率化により都市施設の維持管理費が少なくなる。そのため、**人口密度が高いコンパクトシティの形成は行政コストの低減につながる**ものと考えられる。 また、人口密度が高いコンパクトシティの形成は車による移動距離が総じて短くなり CO2 排出量を減少させるものと考えられる。	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
52	コンパクト化		**公共施設集約化の取組事例（神奈川県秦野市）** 秦野市では、「公共施設の更新問題」に対応するため、「公共施設の再配置」の取組みを進めている。 2011 年から 2020 年までの 10 年間においては、学校施設 0.5%増、公□館などその他施設 3.2%減としてトータルで 0.6%の**施設面積の縮小を目指している**。	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
52	コンパクト化		**施設等の集約化の推進** **人口減少等を踏まえ、施設等の集約化を通じたコンパクト＋ネットワークを推進するべき**である。 その際、過去の成功と失敗の教訓を生かした支援制度の設計が必要である。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
52	コンパクト化		具体的な財政支援の見直しの方向性 **コンパクト＋ネットワークを推進する「都市再構築戦略事業」において、** **・民間事業者の積極的活用の要件化（商業施設は原則民間等）** **・隣接市町村による共同整備への誘導** **等を推進**するよう財政支援の見直しを進めるべき。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
52	コンパクト化		地方の活性化（まとめ） 我が国の国際競争力を高めるためにも、東京の国際競争力を強化していく必要があるが、他方で、東京への人口集中には、防災上の課題など各種の課題があり、これらに対処する必要がある。また、東京への人口集中に歯止めをかけるため、地方都市の中でも一定の人口維持が可能な中核的な都市に高度医療施設や大学等の高次の都市機能を集約していくことが重要である。 **各種の機能を集約化するコンパクトシティを推進する場合、将来の老朽化対策費用の増嵩も踏まえれば、新たなハコモノの建設による誘導を図るべきではなく、既存の施設の活用や更新等のタイミングに合わせた集約化など、将来の維持管理・更新費用の見通しを踏まえた対応が必要。** コンパクトシティ化の推進は、息の長い取組。財政によるインセンティブ付けには限度があり、都市計画や建築に係る規制や税制の見直しといった各種のツールを総動員する必要。その際、誘導区域内の規制緩和や税の減免措置といったインセンティブだけで十分と言えるか。 こうした課題に直面する地方公共団体が行う各種の社会資本整備に対する支援として社会資本整備総合交付金等があるが、	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			執行面からは以下のような問題があり、**持続可能なコンパクトシティ推進に向けた取組を支援するものへと、抜本的な見直しを行うべき**ではないか。 ①事業の執行にあたって、重点化・効率化の余地が大きいのではないか。 ②ハコモノの新設支援など、老朽化対策等との整合性の取れない補助メニューを見直すとともに、老朽化対策やコンパクトシティ化の動きを要件化するなど、補助内容の見直しも必要。 ③効果促進事業で実施される事業は、「使い勝手の良さ」の名目の下、国が支援すべきとは言い難い事業が多く、抜本的な見直しが必要。	
52	コンパクト化		基本戦略（2）**攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり・コンパクト＋ネットワークによる新しい集積の下、人・モノ・情報が活発に行き交う中で新たな価値の創造・イノベーションにつなげる「攻めのコンパクト」・大学が核となって地域とも連携し、空間的近接性を確保しつつ、脱工業生産力モデルを志向した新産業を創出するフューチャー・インダストリー・クラスターの形成（大量生産・大量消費モデルからの脱却）**。その際、各地域が戦略的に成長産業と目標を設定し、各府省の連携により、その産業等を育成・農林水産業における多様な担い手の確保、企業ノウハウや ICT を活用した生産・流通システムの高度化、6次産業化・輸出促進や農山漁村における「地域内経済ネットワーク取組」の促進	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）
52	コンパクト化		ⅱ）生活インフラによる持続可能な地域社会の形成 **人口減少や高齢化が急速に進む地域において、「コンパクト＋ネットワーク」の地域構造への転換を図るため、医療・介護・福祉、商業等の地域生活に必要なサービスを支える生活インフラの機能性を高める戦略的な整備・活用が必要**である。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
52	コンパクト化		（優先度と時間軸を考慮した主要な具体的取組） ［コンパクトシティの形成等］ **コンパクトシティの形成を目指す市町村（平成 32 年までに立地適正化計画 19 を作成する市町村数 150）において、都市生活を支える医療・福祉等のサービス機能の整備や公的不動産を活用したまちづくりを支援することなどにより、都市機能の計画的配置を推進するとともに、公共交通の再構築等を支援することにより、生活サービス機能へのアクセスを確保し、地域活力の維持・増進を図る。** また、コンパクトに集積した地域や拠点をつなぐ円滑かつ快適なネットワークを形成し、活力ある広域的な経済・生活圏の形成を促進する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
52	コンパクト化		道と暮らし 地域の自立と豊かな生活環境のために いかなる災害に対しても「強さ」と「しなやかさ」を持つ国土・地域・経済社会を構築する「国土強靭化」の推進が求められています。社会資本の老朽化対策も急務であり、国は**平成 25 年を「社会資本メンテナンス元年」と位置づけ**ました。また、**地方の成長を促し、人口減少を克服するため、「コンパクト＋ネットワーク」の考え方に基づき、地域・拠点の形成・連携の推進が求められています**。平成 32（2020）年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、道路を中心とする交通インフラに対する関心が高まってきています。こうした状況に対応して、道路の持つ多様な機能を視座に据え、道路を賢く使う視点も加味しつつ、将来に向けた先進的な研究に取り組み、道路政策の立案・展開を支援し貢献してまいります。 1. 道路ネットワークの評価手法等に関する調査研究 2. 人、歩行者、自転車、自動車等がより有効かつ安全・快適に道路空間をわかちあうための道路利用や基準等に関する調査研究 3. ITS の推進に関する調査研究 4. 道路管理・防災対策・危機管理の効率化・高度化に関する調査研究 5. 道の駅、社会実験による道路の利活用に関する調査研究	事業案内（JICE（一般財団法人）国土技術センター）
52	コンパクト化		「地方創生とインフラ」 **国土形成計画の“コンパクト＋ネットワーク”に基づくまちの集約化に資するインフラ整備・保全やミッシングリンク解消による陸海空一貫した高速ネットワークの強化が必要不可欠**であり、併せて空港・港湾ターミナル、駅ナカ、道の駅やSA等地域との連携強化による地域活性化も期待されます。北陸新幹線長野・金沢間開業や東九州自動車道北九州・宮崎間全通等による地	芝浦工業大学 工学マネジメント研究科 客員教授 谷口 博明（土木施工，2016 年 10 月号）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			域活性化効果は甚大であります。	
52	コンパクト化		「地方創生とインフラ」 **インフラの高齢化・老朽化が緊急的な課題となってきていますので**、林直樹東京大学ダクが院農学生命科学研究科・特任准教授が「撤退の農村計画」で提案されているな**限界集落等における撤退を含む再編戦略やまちの変化に対応してサービスの廃止を含めライフサイクルコストを考慮した PPP（官民連携）活用による適切な維持管理・更新が求められます**。	芝浦工業大学 工学マネジメント研究科 客員教授 谷口 博明（土木施工, 2016 年 10 月号）
52	コンパクト化		**L型産業のキーワードは、集約化である**。労働人口が急速に減少する日本で、地方は特に働き盛りの労働者がいない。**薄く広く分散する国土構造を転換して、インフラ投資をコンパクト・シティに集中し、新陳代謝を促進する必要がある**。 ただL型の問題点は、労働生産性が低いことだ。1人の労働者が毎日何百大も iPhone をつくれる製造業とは違って、一対一のサービス業の労働生産性が、製造業より低くなることは避けられない。**それを改善するためには、IT を利用するとともに、労働移動を促進するしかない**。	「資本主義の正体 マルクスで読み解くグローバル経済の歴史」／池田信夫／2015.1.12／PHP 研究所
52	コンパクト化		**日本では戦後一貫して、「分散」の考え方を前提として国土計画と都市政策が策定されてきた**。しかし、バブル経済で都市開発が活発化したことで、都市計画法の改正が行われて、用途地域容積比率にうちての規制緩和が行われた。これによって、東京をはじめ大都市の都心部での新たな開発が促進されていく。 しかし、90 年代に入って、バブル経済の崩壊後に策定された第5次の全総計画「21 世紀の国土のグランドデザイン」では、「多軸型国土構造の形成」というそれまでの「分散政策」ではない曖昧な基本目標へと変わった。 **2001 年に発足した小泉内閣は、「国土の均衡ある発展」から「個性ある地域の発展」へと大きく舵を切った**。**日本全体では 2009 年から人口減少の局面に移行**し、依然として人口増加の進む東京圏でも 2020 年代半ばには減少に向かう。**こうした状況において、いかにしてコンパクトな国家を形成していくのかが今後の課題とならざるを得ない**。	都市政策の転換－国土の均衡ある発展の終焉と東京の役割（市川宏雄 明治大学専門職大学院長）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍
52	コンパクト化		全総計画の後継として、2008 年7月には「国土形成計画」（全国計画＋広域地方計画）が策定された。「量的拡大『開発』基調から『成熟社会型の計画』へ」「国主導から二層の計画体系（分権型の計画づくり）へ」と銘打たれ、全国計画としては、長期的な国土づくりの指針（閣議決定）、地方公共団体から国への計画提案制度、広域地方計画として国と地方の協働による広域ブロックづくりが掲げられた。しかし、東京一極集中現象は依然として進行した。「全総後」の全国計画でありながら明快なビジョンはなく、世界に誇れるだけの崇高な理念に裏打ちされた全総とは無関係の、単なるバインディングにすぎな現状追認型の計画だった。 **地方はコンパクト化しなければ持たない段階にきている**。このことを筆者は4年前に国土交通省の社会資本整備審議会の都市政策小委員会でも主張した。このコンパクト化の政策を始めようとしたところで民主党政権になり、棚上げになってしまった。しかし、安倍政権になって4年振りに復活して、地方都市のコンパクト化のための作業に入ったと言える。 ちなみに、人口数万人の地方都市でのコンパクト化では、鉄道駅から半径1km 以内を「中心拠点区域」として病院・商業施設を都心に誘導する。費用の8割を国と自治体が補助するとともに、税金負担を軽減するというモデルを国土交通省が提案している。 **地方には大都市圏の傘のなかに入っている地方とそうでない地方という2種類があり、それぞれはまったく違う**。**したがって、地方の区分を明確にして、それぞれの地方の将来像を描いていく必要がある**。	都市政策の転換－国土の均衡ある発展の終焉と東京の役割（市川宏雄 明治大学専門職大学院長）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍
52	コンパクト化		全総計画の後継として、2008 年7月には「国土形成計画」（全国計画＋広域地方計画）が策定された。「量的拡大『開発』基調から『成熟社会型の計画』へ」「国主導から二層の計画体系（分権型の計画づくり）へ」と銘打たれ、全国計画としては、長期的な国土づくりの指針（閣議決定）、地方公共団体から国への計画提案制度、広域地方計画として国と地方の協働による広域ブロックづくりが掲げられた。しかし、東京一極集中現象は依然として進行した。「全総後」の全国計画でありながら明快なビジョンはなく、世界に誇れるだけの崇高な理念に裏打ちされた全総とは無関係の、単なるバインディングにすぎな現状追認型の計画だった。 **地方はコンパクト化しなければ持たない段階にきている**。このことを筆者は4年前に国土交通省の社会資本整備審議会の都市政策小委員会でも主張した。このコンパクト化の政策を始めようとしたところで民主党政権になり、棚上げになってしまった。しかし、安倍政権になって4年振りに復活して、地方都市のコンパクト化のための作業に入ったと言える。 ちなみに、人口数万人の地方都市でのコンパクト化では、鉄道駅から半径1km 以内を「中心拠点区域」として病院・商業施設	都市政策の転換－国土の均衡ある発展の終焉と東京の役割（市川宏雄 明治大学専門職大学院長）／「バブル後の 25 年の検証」／竹中平蔵編著／2016.4.21／東京書籍

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			を都心に誘導する。費用の8割を国と自治体が補助するとともに、税金負担を軽減するというモデルを国土交通省が提案している。 **地方には大都市圏の傘のなかに入っている地方とそうでない地方という2種類があり、それぞれはまったく違う。したがって、地方の区分を明確にして、それぞれの地方の将来像を描いていく必要がある。**	
52	コンパクト化		冨山　**実際にはコンパクトも選択と集中もシビアな話です**。過疎が進む中山間部の集落は、雪が降ると、時々孤立化したりする。議論としてありがちなのは、じゃあ道路を整備しようというもの。バス会社としてはもちろん整備してもらったほうが当座は助かります。でも、たとえば2050年のことを考えると、その集落には誰も住んでいないことが目に見えている。最近流行の泣かせる話は、こういった限界集落に若い人がやってきて地域おこしをして、希望の光が見えてきました、で終わる。まあ、泣かせる話も時にはいいものですが、日本中の限界集落にそういった奇跡が起きるとは到底思えません。特に東北地方の中山間部は気候条件が非常に厳しいですから、生易しいものではない。そこに長年住んでおられる方には愛着もあり、終の棲家にしたいという気持ちもあるでしょう。でも、**10 年後、20 年後を考えたときに、道路を整備するのがいいのか、代替となる手段を考えるほうがいいのか、ここは冷静に考えなければなりません**。	「インフラ・ストック効果　－新時代の社会資本整備の指針」／インフラ政策研究会／2015.8.30／中央公論新社
53	国土・地域の担い手づくり、人材確保、建設労働者		**公共事業の担い手（まとめ）建設業は、単にインフラ等の建設の担い手であるのみならず、災害復旧や除雪等の担い手として、地域において重要な役割を有して**いる。今後、国や地方公共団体において、老朽化対策等にかかる計画（インフラ長寿命化計画）の策定が進めば、地域における公共施設の維持管理や更新にかかる見通しが明確化され、インフラのメンテナンス業務を中心に必要な人材等の確保の見通しを立てやすくなるのではないかと期待される。ただし、建設業就業者数は年々減少。現在の就業者数の3割以上が 55 歳以上。若年入職率が改善するとの楽観的に見通した場合であっても、そもそもの生産年齢人口の減少を反映して、建設業への入職者数は減少が見込まれるため、**就業者数は大幅に減少する可能性が高い**。実際、人手不足は建設業のみならず、運輸業や一部のサービス業などでも顕在化しつつあり、将来の建設市場における供給制約について現実的な見通しに立った対応を検討・推進する必要。この点からも、これまで以上に省力・効率的な施工等を可能とする技術革新・工夫を追求していく必要があるほか、産業政策として将来の建設業のあり方についての検討も必要。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
53	国土・地域の担い手づくり、人材確保、建設労働者		**社会資本整備総合交付金等の問題点①（重点化・効率化が図られているか）** **具体的な事業実施にあたっての地方公共団体の裁量が大きくなったが、地方公共団体側における重点化・効率化に向けた取組は十分と言えるか。** 事業の費用対効果や将来の維持管理・更新費用を踏まえた事業を選別する仕組みがあるのか？	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
53	国土・地域の担い手づくり、人材確保、建設労働者		基本戦略 （11）**国土・地域の担い手づくり** **・新たな「公」の第二弾ロケットとして、ソーシャルビジネスをはじめ、地域ビジネスの担い手を支援するプラットフォームを整備** ・クラウドファンディングの活用等、新たな「公」の担い手のビジネスマネジメントの向上を促進 ・現場力の強さが日本の強さ。技術者・技能者の処遇を改善し職人が尊敬される社会へ **・若者が安心して一生を託せ、女性がより活躍できる建設産業の実現**	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）
53	国土・地域の担い手づくり、人材確保、建設労働者		はじめに 重点計画見直しの三点目は、「戦略的インフラマネジメント」に加え、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**」、「安定的・持続的な公共投資の見通し」について、持続可能な社会資本整備の実現に不可欠の要素として、その実現を図ることを基本方針として掲げている。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
53	国土・地域の担い手づくり、人材確保、建設労働者		1．持続可能な社会資本整備に向けた課題 （持続可能な社会資本整備を支える担い手と公共投資をめぐる課題） 持続可能な社会資本整備の実現において、これを担う産業の現場の担い手・技能人材は不可欠の存在である。しかしながら、建設投資の大幅な減少に伴い、建設企業の経営を取り巻く環境が悪化し、若手入職者の減少や高齢化の進行など構造的な問題が生じている。 **今後、我が国全体において生産年齢人口の減少が見込まれる**中、社会資本整備を支える産業における生産性の向上等を図る構造改革を実施しつつ、**中長期的に現場の担い手・技能人材を確保・育成していくことは、社会資本の機能を将来にわたっ**	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			て効果的に発揮していく上で喫緊の課題となっている。	
53	国土・地域の担い手づくり、人材確保、建設労働者		3. 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等（社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成）防災・減災、老朽化対策など、**建設企業は地域の守り手となるとともに、我が国の活力ある未来を築く社会資本整備を支える大きな役割を担っている**。地域に密着した防災・減災対策やメンテナンスへの対応を含め、将来にわたる社会資本整備の着実な実施を図るためには、**人口減少社会も見据えた現場の生産性の向上を図りつつ、産業政策の観点からも、現場の担い手を安定的かつ持続的に確保・育成していくことが不可欠**である。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
53	国土・地域の担い手づくり、人材確保、建設労働者		（社会資本整備に関わる多様な人材の確保・育成） メンテナンスを含めた社会資本整備の現場を支える技能人材に限らず、社会資本整備は正に「人」で支えられている。我が国全体の生産年齢人口の減少が見込まれる中、PPP/PFI やインフラシステムの海外展開の推進を含め、**社会資本整備に関連する様々な分野において、専門的・技術的な人材の確保・育成に官民が連携して戦略的に取り組む必要がある**。専門的な技術・ノウハウを効果的に継承していくためには、国内での現場経験の機会が縮小する分野についても、海外で拡大する事業ニーズを積極的に活かし、海外での現場経験を国内の担い手育成の有効な機会として活用していくことも重要である。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
54	既存インフラを賢く使う、インフラマネジメント		インフラ整備の重点化 費用便益分析の徹底を図るだけではなく、他の整備手法との比較検証を行う等により、整備の重点化・優先順位付けを客観的に行うべき。 また、**既存ストックの最大限の活用を図ることにより、効率的・効果的な整備を図るべき**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
54	既存インフラを賢く使う、インフラマネジメント		基本戦略 (9)インフラを賢く使う **・インフラの整備に加え、使い方を工夫することで、既存ストックを最大限に活用。「対流基盤」としてのインフラの高度化とともに、先進技術を積極的に活用し、より頭脳化された「スマート・インフラ」への進化を促進** ・ITS 技術の活用による円滑かつ安全な道路交通サービスの実現、ダム運用の高度化、地方空港の利活用の促進、港湾における IT の活用による物流効率化の促進等 ・インフラの管理レベルを考慮し、効率的・効果的な維持管理を行いつつ、インフラの特性や利用状況等を踏まえ、必要に応じ、更新等を行うほか、機能連携、用途変更、統廃合等を実施	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）
54	既存インフラを賢く使う、インフラマネジメント		2. 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築 **④ 戦略的メンテナンスと賢く使う取組への重点化** 社会資本のストック効果を最大化する観点から、社会資本の新設・高度化のための公共投資を実現していくためには、必要な財政資金を安定的に確保していく必要がある。 また、既存施設を有効に活用し、その効果が最大限発揮されるよう、新技術を含む技術開発も活用し、**「既存施設を賢く使う」取組を充実強化し、国民生活や社会経済活動におけるより高い利便性を実現していくことも重要である**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
54	既存インフラを賢く使う、インフラマネジメント		② 既存施設の有効活用（賢く使う取組） **これまでの社会資本整備により一定の社会資本が蓄積されてきた。社会資本のストック効果を最大化するためには**、まずもって、この**蓄積されてきた既存の社会資本を最大限活用することが重要である**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
54	既存インフラを賢く使う、インフラマネジメント		道と暮らし地域の自立と豊かな生活環境のためにいかなる災害に対しても「強さ」と「しなやかさ」を持つ国土・地域・経済社会を構築する「国土強靭化」の推進が求められています。社会資本の老朽化対策も急務であり、国は平成 25 年を「社会資本メンテナンス元年」と位置づけました。また、地方の成長を促し、人口減少を克服するため、「コンパクト＋ネットワーク」の考え方に基づき、地域・拠点の形成・連携の推進が求められています。平成 32（2020）年東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、道路を中心とする交通インフラに対する関心が高まってきています。こうした状況に対応して、**道路の持つ多様な機能を視座に据え、道路を賢く使う視点も加味しつつ、将来に向けた先進的な研究に取り組み**、道路政策の立案・展開を支援し貢献してまいります。1. 道路ネットワークの評価手法等に関する調査研究 2. 人、歩行者、自転車、自動車等がより有効かつ安全・快適に道路空間をわかちあうための道路利用や基準等に関する調査研究 3. ITS の推進に関する調査研究 4. 道路管理・防災対策・危機管理の効率化・高度化に関する調査研究 5. 道の駅、社会実験による道路の利活用に関する調査研究	事業案内（JICE（一般財団法人）国土技術センター）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
55	重点化、効率化		社会資本整備総合交付金制度の見直し（フォローアップ）② 限りある財源を政策的に優先すべき事業に重点化するために、道路、河川などの事業類型ごとに、交付金を重点的に充てるべき事業内容を明確化し、そうした事業内容に特化された整備計画に対して重点配分を実施。 更に、現在の整備計画は事業内容や実施状況がわかりにくいため、**今後、PDCAの改善や事業の重点化が実効性をもったものになるよう、交付金事業の「見える化」を推進するとともに、重点化対象事業への重点化を着実に進めるべき**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
55	重点化、効率化		**建設現場へのICTの導入（i-Construction）** 国土交通省では、測量から施工・管理段階まで全ての建設工程にICT技術の導入を行う「**i-Construction**」を推進し、建設現場の生産性を 2025 年までに2割向上することを目指している。 しかしながら、生産性2割向上の考え方が曖昧であることから、**目標についてKPIとして数値化し、「見える化」を図ることにより、効果がしっかりと発現するような形で着実に推進するべき**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
55	重点化、効率化		**i-Construction によるコスト構造の改善** i-Construction は、現在、土工（盛土等の工事）の分野で導入が進められているが、そのコスト構造を見ると施工効率向上と少人化により労務費は低下するものの、ICT機器のレンタル費やメンテナンス経費等が増加するため、トータルではコスト増となっている。 ICT機器のレンタル経費やメンテナンス経費等は、ICT機器の普及が進めば低廉化するものであることから、**i-Construction により労働生産性の向上と処遇改善を進めるのにあわせて、ICT機器の普及と経費低廉化の見通しを整理し、ICT技術による工事全体の生産性向上・コスト縮減の効果がICT機器メーカーのみならず、広く納税者にも及ぶようにすべき**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
55	重点化、効率化		最先端のサプライチェーンマネジメントの導入 建設現場では、一品生産が基本であり、納期に時間がかかるため、待ち時間によるロスが生じるといった非効率な部分があるため、**他業種における最先端のサプライチェーンマネジメントを導入することにより、コスト削減が図れないか検討を急ぐべき**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
55	重点化、効率化		施工時期の平準化①公共工事の工事量については、民間工事に比して、閑散期（年度当初）と繁忙期（年度末）の差が著しく、人材・資機材の効率的な活用や良好な労働環境を実現する上での障害となっている。**マクロの労働生産性向上を図るとともに、労働環境の改善を実現していくためには、公共工事の工事量の平準化が重要**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
55	重点化、効率化		**施工時期の平準化②** **平成 28 年度予算において2ヵ年国債（国庫債務負担行為※1）を活用するとともに、国土交通省関係部局及び地方公共団体に平準化に向けた計画的な事業執行を推進するよう国土交通省より通知。これにより、平準化に一定の効果**。 適正な工期の設定により、2ヵ年国債の更なる活用のほか、地域単位での発注見通しの統合・公表、計画的に事業を執行するためのゼロ国債（国庫債務負担行為※2）の活用の検討等財政面でのできる限りの対応を講じることで、更なる平準化を推進するべき。 ※1：国庫債務負担行為とは、工事等の実施が複数年度に亘る場合、あらかじめ国会の議決を経て後年度に亘って債務を負担（契約）することが出来る制度であり、2ヵ年度に亘るものを2ヵ年国債という。 ※2：ゼロ国債とは、国庫債務負担行為のうち、初年度の国費の支出がゼロのもので、年度内に契約を行うが国費の支出は翌年度のもの。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
55	重点化、効率化		**インフラ整備の重点化** **費用便益分析の徹底を図るだけではなく、他の整備手法との比較検証を行う等により、整備の重点化・優先順位付けを客観的に行うべき。** **また、既存ストックの最大限の活用を図ることにより、効率的・効果的な整備を図るべき**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
55	重点化、効率化		**規制の適切な運用** 平成 26 年 8 月の広島災害等を受けて改正された「土砂災害防止法」を踏まえ、すべての都道府県において、**警戒区域指定の前提となる危険箇所の基礎調査**を平成 31 年度末までに完了するとの目標が設定。 この**基礎調査の早期完了に向けて、防災・安全交付金の重点配分制度を活用し都道府県に対する支援**をしているが、基礎	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			調査を終えた 17 府県のうち、特別警戒区域指定完了に至っているのは9県にとどまる。 基礎調査完了から警戒区域指定までには一定期間を要するが、新規宅地開発の抑制をはじめとする**土砂災害防止対策の実効性を確保する観点から速やかに、警戒区域指定を進めるべきであり、更に防災・安全交付金の重点配分を進めるとともに、国がフォローアップを行うことが重要**。	
55	重点化、効率化		新規整備について 公共事業関係費の削減が続く中にあっても、コスト総合改善の取組などもあり、我が国の社会資本の整備水準は大幅に向上。**将来の人口減少の現実や維持管理費用の負担を踏まえれば、新規投資はこれまで以上に厳選していく必要がある**。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
55	重点化、効率化		**効率化・生産性の向上** **効率化・生産性の向上により、年間 0.5%程度の効率化が可能とされている。依然として、効率化の余地は残されており、将来の労働力人口の減少を見込めば省力化に向けた取組を加速するべき**。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
55	重点化、効率化		今後の公共事業予算について（まとめ）増嵩が見込まれる**老朽化対策費用については**、インフラ長寿命化計画（行動計画）（公共施設等総合管理計画）を策定し、これに基づき、**計画的かつ効率的に取り組むことにより、財政負担の増加を軽減・平準化できる**。国においては、自らが管理する道路や河川管理施設等の社会資本について、率先垂範して、その維持管理・更新の方針やその費用見通しをもとにした計画的かつ効率的な維持管理・更新を行い、老朽化対策費用の増加の抑制・平準化を図るべき。国は自ら老朽化対策を実施するのみならず、地方公共団体の行う老朽化対策を支援しているが、地方**公共団体におけるインフラ長寿命化計画の策定が途上にある中で、計画に基づかない老朽化対策は非効率である可能性が高い。計画策定を終えた団体向けに配分を重点化するなど、一層のメリハリ付けによる効率的な老朽化対策を追求すべき**。その際、単に外形的に計画が策定されているか否かではなく、計画内容が、人口減少等の社会経済状況の変化を踏まえたものとなっているか、将来の費用の見通しを踏まえた自立可能なものとなっているか等について厳格に見極めていく必要。新規投資は、社会資本の整備水準の向上や、将来の人口減少の現実を見据えれば、これまでのような大きなニーズはなく、これまで以上に厳選していく必要。最新の技術的知見の活用や、PPP／PFI といった民間活力・民間資金の導入により、事業を一層効率的に進めていくことが可能。老朽化対策費用については、効率化したとしてもなおその増加が見込まれるが、新規投資について、社会資本の整備水準の向上や将来の人口減少を見据え、これまで以上に厳選していくとともに、**民間活力・民間資金や技術革新等の導入により一層の効率化を進めることで、公共事業関係費の全体規模の抑制を図っていくべきではないか**。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
55	重点化、効率化		地方公共団体による社会資本整備に対する支援（社会資本整備総合交付金等） 国土交通省では、地方公共団体の創意工夫を活かせる総合的な交付金として、**国土交通省のインフラ関係の補助メニューを一括化した社会資本整備総合交付金を創設**（平成 22 年度。平成 24 年度補正予算以降は、防災・減災対策や老朽化対策等の目的に特化した防災・安全交付金を創設。） **箇所付けを国が行わないことから、地方公共団体の判断により、それぞれの地域で真に必要とされる事業に重点投資が可能であるほか、異なる事業を組み合わせて実施することにより、効率的な事業実施も可能**。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
55	重点化、効率化		社会資本整備総合交付金等の問題点③（補助メニューの見直し） 社会資本整備総合交付金の基幹事業の一つに、市町村が取り組む持続可能な集約型都市構造への転換を促す観点から、拠点区域における都市機能（医療、福祉、子育て支援等）の整備を支援する都市再生整備計画事業（地方都市リノベーション事業）がある。 ※平成 26 年度においては、都市再生整備計画事業を含む計画に対する支援額は約 1,000 億円。 実際の使途を見ると、そもそも国としてその設置を支援すべき施設か精査が必要であると考えられることに加え、統合集約化を図るものや更新時期に併せた移転を伴うもののみならず、単純に新たに施設を整備している事例も見られる。 **先進的な自治体の中には、ハコモノの新設を原則停止するとともに、その総量を削減する数値目標を掲げているところもある中で、安易なハコモノ整備を助長することのないよう補助メニューは抜本的に見直すべき**。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
55	重点化、効率化		**社会資本整備総合交付金等の問題点**④（効果促進事業）社会資本整備総合交付金や防災・安全交付金においては、国が定めた基幹事業に加えて、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業として、**全体事業費の2割を上限として、地方の創意工夫を活かした事業（＝国の補助メニューにない事業）も効果促進事業として実施も可能**。効果促進事業の実際の使途を	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			みると、「使い勝手の良さ」の名目の下、受益者負担によるべきもの、基幹事業との関係があいまいなもの、単に地方公共団体が負担すべき費用を肩代わりしているものなど、国が支援すべきとは言い難い事業が多く、抜本的な見直しが必要ではないか。※平成 25 年度における効果促進事業に充てられた額は約 700 億円。	
55	重点化、効率化		地方の活性化（まとめ） 我が国の国際競争力を高めるためにも、東京の国際競争力を強化していく必要があるが、他方で、東京への人口集中には、防災上の課題など各種の課題があり、これらに対処する必要がある。また、東京への人口集中に歯止めをかけるため、地方都市の中でも一定の人口維持が可能な中核的な都市に高度医療施設や大学等の高次の都市機能を集約していくことが重要である。 各種の機能を集約化するコンパクトシティを推進する場合、将来の老朽化対策費用の増嵩も踏まえれば、新たなハコモノの建設による誘導を図るべきではなく、既存の施設の活用や更新等のタイミングに合わせた集約化など、将来の維持管理・更新費用の見通しを踏まえた対応が必要。 コンパクトシティ化の推進は、息の長い取組。財政によるインセンティブ付けには限度があり、都市計画や建築に係る規制や税制の見直しといった各種のツールを総動員する必要。その際、誘導区域内の規制緩和や税の減免措置といったインセンティブだけで十分と言えるか。 こうした課題に直面する地方公共団体が行う各種の社会資本整備に対する支援として社会資本整備総合交付金等があるが、執行面からは以下のような問題があり、**持続可能なコンパクトシティ推進に向けた取組を支援するものへと、抜本的な見直しを行うべきではないか**。 **①事業の執行にあたって、重点化・効率化の余地が大きいのではないか**。 ②ハコモノの新設支援など、老朽化対策等との整合性の取れない補助メニューを見直すとともに、老朽化対策やコンパクトシティ化の動きを要件化するなど、補助内容の見直しも必要。 **③効果促進事業で実施される事業は、「使い勝手の良さ」の名目の下、国が支援すべきとは言い難い事業が多く、抜本的な見直しが必要**。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
55	重点化、効率化		はじめに **重点計画見直しの一点目は、「機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築」である。厳しい財政制約の下、4つの構造的課題に対応し、社会資本のストック効果が最大限に発揮されるよう、既存施設に係る戦略的メンテナンスと有効活用（賢く使う取組）に重点的に取り組むとともに、社会資本整備の目的・役割に応じて、「安全安心インフラ」、「生活インフラ」、「成長インフラ」について、優先度や時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図る**こととしている。特に、今後、既存の社会資本の維持管理・更新（メンテナンス）に係る費用の増加が見込まれることから、**社会資本に求められる幅広い役割を果たしていくためには、メンテナンスに係るトータルコストを中長期的に縮減・平準化し、投資余力を確保していくマネジメントを徹底**することとしている。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
55	重点化、効率化		はじめに重点計画見直しの二点目は、「政策パッケージの体系化と KPI（Key Performance Indicator）の設定」である。中長期的な見通しを持った計画とするため、**「戦略的インフラマネジメント」の具体的な内容として、重点目標を実現する政策パッケージごとに、現状と課題、中長期的に目指す姿、計画期間に実施する重点施策とその進捗を示す指標について、時間軸に即し体系化し、一連のストーリーとして分かりやすく示す**こととしている。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
55	重点化、効率化		2. 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築 **③ 経済と財政双方の一体的な再生に資する社会資本整備への重点化** 現下の我が国の喫緊の課題である経済と財政双方の一体的な再生に資する観点から、**民間投資の誘発等の経済活動の活発化に寄与する社会資本の経済的な効果を最大限発揮していくことが求められる**。 本格的な人口減少社会が到来し、とりわけ生産年齢人口の減少が進展する中にあっても、持続的な経済成長の実現を目指すためには、生産性の向上が不可欠である。**社会資本のストック効果のうち、いわゆる生産拡大効果は、生産性の向上、民間投資の誘発を通じ、経済成長に寄与するものである。これにより、多様な経済活動を支える基盤として、全国各地の産業、雇用を支え、経済の好循環の拡大に貢献し得るものである**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
55	重点化、効率化		（2） 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの重点化方針 厳しい財政制約の下、中長期にわたって持続可能な社会資本整備の実現を図るため、**「機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメント」を構築する必要がある**。 具体的には、 **・ 蓄積されてきた既存の社会資本に関するストックマネジメント** **・ 社会資本の目的・役割に応じた新設・高度化マネジメント** の2つの考え方から構成される。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
55	重点化、効率化		（優先度と時間軸を考慮した主要な具体的取組） ［住宅・建築物、公共土木施設等の耐震化］ 住宅及び多数の者が利用する建築物については、平成 32 年までに耐震化率 95%を達成し、人命や財産への被害軽減を図る。また、**緊急輸送道路上の橋梁や主要鉄道路線等の重要な公共土木施設等の耐震化を重点的に推進**する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
55	重点化、効率化		建設技術・公共調達 公共工事の品質確保から技術開発まで社会資本整備の効率化 技術・調達政策グループ 大規模災害への対応や老朽化する社会資本の維持管理・更新等、社会資本に対する要求は一層高度化、多様化しており、一方では、近年の投資抑制等の中で、これを支える体制の弱体化が懸念されています。このような状況の中、**良質な社会資本の整備、維持管理を効率的に推進するため、公共調達制度のあり方、社会資本整備における品質確保方策などの社会資本整備の執行に関する調査研究**、並びに、将来を見すえた社会資本整備や土木分野の生産性向上等の観点からの建設技術の開発促進とその普及に関する調査研究を行っています。 1. 入札契約方式や総合評価など公共調達の改善 2. 設計・施工に関する品質確保方策（調査設計プロセス、積算基準、監督・検査、建設技術者制度、安全対策等） 3. 建建設分野の技術開発の促進方策等の調査研究	事業案内（JICE（一般財団法人）国土技術センター）
55	重点化、効率化		社会資本整備総合交付金制度の見直し（フォローアップ）②**限りある財源を政策的に優先すべき事業に重点化するために、道路、河川などの事業類型ごとに、交付金を重点的に充てるべき事業内容を明確化**し、そうした事業内容に特化された整備計画に対して重点配分を実施。更に、現在の整備計画は事業内容や実施状況がわかりにくいため、今後、**PDCAの改善や事業の重点化が実効性をもったものになるよう、交付金事業の「見える化」を推進**するとともに、重点化対象事業への重点化を着実に進めるべき。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
55	重点化、効率化		**建設現場の生産性向上に、官民が本腰を入れ始めた。国土交通省の有識者委員会が「i-Construction（アイ・コンストラクション）」と名付けた施策を提言する一方、民間の日本建設業連合会（日建連）が「生産性向上推進本部」を設置して基本方針策定を進めている**。高齢化による技能労働者の不足は深刻化しており、省力化・省人化は喫緊の課題だ。 こうした ICT 活用は当然であり、政府としては遅きに失した感がある。今後も、こうした取り組みを継続することが重要だ。産学官のコンソーシアムの設立も視野に入っており、**業界としてもこの機会を逃さず生産性向上を加速するべきだ。同時に適正利潤を確保することで、技能労働者の処遇改善にも努めてもらいたい**。	「［社説］ 建設現場の生産性向上 ICT 活用、継続して取り組め」 日本工業新聞 H28.4.13
56	ハード、ソフト、ソーシャルキャピタル		**ハード・ソフト対策豪雨・台風災害の頻発化・激甚化を踏まえると、社会全体が「施設の能力には限界があり、施設では防ぎきれない大洪水は必ず発生するもの」へと意識を変革する必要。そのため、従来のハード対策に加え、実効性のあるソフト対策等を組み合わせ、洪水氾濫に備える必要。**	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
56	ハード、ソフト、ソーシャルキャピタル		事前防災・減災対策② **高まる災害リスクに対して、ハード対策で全てに対応することは、巨額のコストがかかるのみならず、整備に長い時間を要することなどから、現実的ではない。** **我が国が置かれた厳しい自然環境の下で、人命を重視する観点からは、土地利用規制の強化、地域の実情に合った避難体制の確立や住民への周知など、地方公共団体と地域住民の協働によるソフト対策を重視**するとともに、必要なハード整備については優先順位を付けながら取組を進める必要がある。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
57	メタ合意形成		**火山災害の危機管理と意思決定構造** 火山災害により危機的事態が発生した場合、危機管理を担当する意思決定者には通常モードとは異なる状況判断や意思決定基準を採用することが求められる。本研究では、火山災害に関わる危機管理の現状と課題を考察した上で、有珠山噴火の事例を踏まえて、火山災害時の危機管理問題が災害ステージの時間的展開に応じて変化することを指摘し、各ステージにおける意思決定問題について検討する。さらに、**危機管理に関わる意思決定モードとして、通常時意思決定モードと非常時意思決定モードについて考察する。その上で、災害ステージの展開に対応して意思決定モードを変更するための高次の意思決定原則（メタ原則）について検討し、こうしたメタ原則の下、危機管理に関わる討議システムを基盤として意思決定モードの選択・変更を正統化するための規範的枠組みについて考察を試みる**。	土木学会論文集 No.000/-00,pp.1-20,0000.0
57	メタ合意形成		（3）危機管理に関わる討議的正統化危機管理を担当する意思決定者の状況判断や意思決定が正当性を得る上では、その判断や意思決定内容がマクロ討議の内容を適切に勘案したものであることが前提となる。しかし、多様な関係者が関与するマクロ討議において、危機管理に関わる意思決定の内容やそのあり方に関しての意見の一致を見ることは実質的に不可能に近い。羽鳥等21）では、そうした問題意識の下、多様な討議に基づいて、**社会的意思決定の正統性（討議的正統性）を担保するための条件として、1）討議的代表性と2）メタ合意の重要性を指摘している**。第1に、討議的代表性（discursive representation）は、マクロ討議領域における様々な討議がミクロ討議の意思決定過程において適切に代表されているか田舎を表している 21）、25）。討議的代表性を担保する上では、当該の危機管理問題に関して、マクロ討議領域において、どのような議論が行われているかを俯瞰的・網羅的に把握することが求められる。第2に、**メタ合意（meta-consensus）は、マクロ討議領域においてどのような合意と不合意が形成されているかに関する高次元の合意を表す**21）、25）。5．（1）において、危機管理に関わる認識的正統性要件が理解可能性と当然性という2つの機能要件で構成されることを指摘したが、メタ合意は、関係者が互いの見解や論点について共通の理解に達し、議論が一定程度成熟した状況を表しており、理解可能性と当然性が確保できたと判断できる1つの条件を表している。この様に、**ミクロ討議における状況判断や意思決定の正統性は、マクロ討議における討議的代表性とメタ合意の条件に依拠している**。橋渡し型討議は、マクロ討議における諸討議の内容を把握・集約化し、こうした条件の成立可否を評価する上で重要な役割を担っている。図－6では、これまでの議論を踏まえて、危機管理に関わる意思決定モードの変更を討議システムを通じて正統化するための基本的なフレームを整理している。平常時（ステージⅠ）において、ミクロ討議では、過去の災害経験や専門家の助言を踏まえて、2つの意思決定モードの内容が規定される。**橋渡し型討議では、マクロ討議における様々な市民討議に照らして、これらの意思決定モードの妥当性が評価される**。そこでは、マクロ討議の内容を俯瞰的に把握し、討議的代表性を確保し得たかどうか、多様な関係者の間で意思決定モードの内容に関して十分な討議を行い、メタ合意が形成されたかどうかが問われる。次に、火山活動が活発化した段階（ステージⅡ）では、災害リスクに書かｗル様々な1次証拠が観測される。それと同時に、平常時のマクロ討議は、1次証拠の下で一般の関係者が意思決定の判断基準に関してどのような信念を有しているかを推論するための2次証拠となる。こうした**2次証拠は、意思決定モードの選択・変更に関わる判断が正統性を持つか否かを評価する為の重要な判断基準（L 基準）となる。ミクロ討議における意思決定者や火山専門家は、こうした証拠を基にして、意思決定モードの選択や変更が正当化可能であるか否か（J基準）を評価する。現実に噴火リスクが緊迫化した段階（ステージⅢ）において、現地の意思決定者は、J 基準に照らして危機管理に関わる意思決定モードを N モードから E モードに変更し、火山噴火による被害の軽減に向けて緊急対策を実施する**。その後、災害実態が明らかになり、災害が激化する危険性が少ないと判断された段階（ステージⅣ）において、現地の意思決定者は、J 基準に基づいて意思決定モードをＥモードからＮモードに再度変更する。マクロ討議では、避難生活が長期化するに伴って、避難指示の一時解除を巡って様々な議論が展開する。意思決定者は、橋渡し型討議を通じて、こうした議論の内容を俯瞰的に把握し、討議的代表性を確保すると共に、関係者の間でメタ合意を形成しつつ柔軟な対応を図ることにより、自らの判断に対する正統性を確保することが求められる。最後に、噴火活動が減衰し始めた段階（ステージⅤ）では、火山災害に関わるあらゆる証拠を踏まえて、一連の判断や意思決定が正当化し得るものであったか否かが検証される。それと共に、橋渡し型討議では、マクロ討議の内容に照らして、そうした意思決定が正統性を持ち得たか否かが評価される。	土木学会論文集 No.000/-00,pp.1-20,0000.0
57	メタ合意形成		**水害時の避難指示等の意思決定構造に関する研究5．意思決定の正統性を担保するための展開（1）メタ合意の必要性と内容災害時における住民避難等の災害応急対策に係る首長の意思決定は、時間や資源等の制約の厳しい条件の下で行われ**	河川技術論文集，第 22 巻，2016 年 6 月

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			ているが、意思決定の可否は災害時に評価を受け、厳しい批判を受ける場合もある。特に、意思決定に対する評価は、結果的な成否だけに着目された評価が中心となり、避難の意思決定の遅れや避難の対象が過大であるなどの批判を受ける可能性を内在している。**意思決定がどのような条件下で行われたかではなく、結果的な成否だけに着目された評価が、意思決定を躊躇させる背景ともなっている。この原因としては、避難指示等の意思決定に関する正統性を担保するための条件である、意思決定の役割、効果、限界性及び手順と基準に関するメタ合意が得られていないことであると推察される**。「メタ合意」の持つ意味やマクロ討議システム、ミクロ討議システム、ミクローマクロ討議システムの位置付けなどについては、羽鳥らの論文 5)を参照されたい。なお、本稿における**メタ合意とは、意思決定者である首長と氾濫原に居住する住民や企業及びマスコミなどの間における大きな共通認識の形成がこれにあたる**。避難指示に関する意思決定については、以下に示す内容を対象としたメタ合意が必要であると考える。a)役割:避難指示等の意思決定は、判断基準が日常モードの期待費用最小化原則等に代わり、生命の危機に対処するための危機管理モードである最大被害最小化原則等に切り換えることを示すものである。なお、避難については、全ての住民等が自ら居住する地域の浸水特性を理解した上で、避難判断に必要な情報を適切に収集し、その情報を基に的確な避難行動を行うことが望まれる。しかし、現実には、氾濫原に居住する人々全てが理想的な行動を取ることが困難である。首長による避難指示等は、一定の判断基準に基づき、住民の生命の保護を図るために必要な行政行為としての意思決定と発令である。b)効果:上記の認識の下に、首長の意思決定に基づく避難指示等により、より多くの住民の生命の保護につながる。c)限界性:不確実性を有する予測情報や施設機能の評価結果等を基に、避難指示等の意思決定を行うことになる。従って、生命にかかわる意思決定という性格上、危険側で評価することが必要なため、空振りが発生するサイドでの判断となる傾向がある。d)発令の手順および基準:どのような情報を基に、どのような構成員によって議論がなされ、どの時点で勧告や指示が、どのような基準の下で判断され、発令されるのかといった意思決定と発令に至る手順及び基準の透明性が確保されている。(2)**メタ合意を得るための展開メタ合意を得るためには、日常におけるハザードマップ作成の過程において、事前のリスク評価を地域の住民等と協働で行い、居住する地域及び住民にとって重要な事象(インシデント)を抽出し、どの程度生命への影響があるか、リードタイムをどの程度確保できるのかといったリスク認識の形成に必要な共通基盤を作成し、この結果をハザードマップとしてとりまとめるといったハザードマップ作成過程の高度化が不可欠である**。また、協働作業を通して、どのような情報が避難指示等の意思決定の証拠として利用され、どのような討議プロセスを経て避難指示等が発令されるかといったプロセスの共有化によって、メタ合意に必要となる避難指示等の役割や効果及び限界性、手順と基準に関する理解・認識が相互に深まるものと考えられる。さらに、意思決定の正統性の担保に向け、表－5に示す、各種情報の伝達や各種情報からのリスク評価の仕組み、専門家を意思決定機構に位置付ける明確な制度、意思決定プロセスの共有などの意思決定を強化するシステムを社会実装していくことが必要である。	
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		資本のリサイクルに関連する主な制度 **PPP(Public Private Partnership) 公共サービスの提供に民間が参画する手法を幅広くとらえた概念。民間資本や民間のノウハウを活用し、効率化や公共サービスの向上を目指す手法**。 ＜公共施設の整備等＞ **PFI(Private Finance Initiative):公共施設等の建設、維持管理、運営等に民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することで、効率化やサービスの向上を図る公共事業の手法**。 **買取方式**:公営住宅等の整備に当たり、地方公共団体が自ら設計、施工を発注する従来の直接建設方式ではなく、事業者が建設した住宅を買い取る方式。東日本大震災の被災地等において活用されている。	社会資本整備等の現状(平成27年8月28日／内閣府)
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		**資本のリサイクルに関連する主な制度＜公共施設の管理、運営＞包括的民間委託:性能規定化や複数年契約により民間事業者のノウハウを活用し、効率化、コスト縮減、人件費の削減等を図る、公共施設等の管理に係る業務委託**。下水道、ごみ処理施設等において導入されている。指定管理者制度:地方公共団体が指定する法人その他の団体に地方公共団体に代わって公の施設の管理を代行させることで、多様化・高度化する市民ニーズへの効率的・効果的な対応を図り、市民サービスの向上、行政コストの縮減を図ることを目的とした制度。PFI(コンセッション):施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する方式。PFI 法では「公共施設等運営権」として規定されている。	社会資本整備等の現状(平成27年8月28日／内閣府)
58	PPP、PFI、官民パート		PPP/PFIの推進①(PPP/PFI推進アクションプログラム)	社会資本整備(平成28年10月

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
	ナーシップ		本年5月に平成 34 年度までの事業規模目標等を定めたアクションプログラムを策定し、PPP／PFIを積極的に推進。 しかしながら、現状では事業数が限られており、先導的事例の横展開、新たな事業モデルの発掘等により、公共事業における民間活用を推進すべき。	20 日／財務省）
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		PPP/PFIの推進②（VFMの現状とPPP/PFIの優先的検討） 国土交通省関連のPFI事業のVFMを見ると、ほとんどの事業で公的財政負担の見込額が低減。 PPP／PFIの優先的検討を実効的に進めるとともに、財政効果が最大限発揮される仕組みを構築するべき。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		PPP/PFIの推進③（空港施設等の運営権のコンセッション） 空港運営の自由度を高め、既存ストックを活用した新規需要の開拓や交流人口の拡大による地域活性化に資するため、地方自治体と連携しながら、赤字空港を含め原則としてすべての国管理空港にコンセッションを拡大していくべき。 あわせて、空港整備勘定の収支を改善すべき。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		PPP/PFIの推進④（コンセッションの課題） これまでのコンセッションでは、運営権対価が占める割合が低く、VFMの趣旨に合致しない結果につながる面がある。 運営権対価を適切に評価するなど、VFMを最大化する方法を検討するべき。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		**PPP/PFIの推進⑤（下水道事業における民間活用の現状と課題）** **下水道事業については、施設の老朽化に伴い、更新需要の増大が課題**。 下水道事業では、単純で単年度ごとに発注する維持管理業務の民間委託は相当程度活用されているが、民間活用による効果が高い維持管理業務の包括的民間委託や汚泥有効利用施設へのPFI等の導入等は道半ばの状況。 さらに、コンセッションを具体的に検討している自治体は浜松市など4市のみの状況。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		PPP/PFIの推進⑥（下水道事業における民間活用の現状と課題）**下水道事業について、執行体制の脆弱化と老朽化施設の増大が進行している中、今後、サービス水準を持続的に確保していくため、PPP/PFIの導入を抜本的に拡大すべき**。既設施設への包括的民間委託の導入はもとより、一定規模の自治体について、施設の改築に際してコンセッションの検討を財政支援の要件とするとともに、汚泥有効利用施設の新設にあたってはPFI等の導入を原則とするなど抜本的な対策が必要。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		PPP/PFIの推進⑦（道路分野におけるコンセッション方式の導入） 愛知県からの提案により、構造改革特区法の下で、地方の道路公社が管理する有料道路分野に民間企業の参入が実現し、平成 28 年 10 月から民間事業者が運営を実施。 このコンセッション方式により、商業施設等との連携による道路の利便性向上、民間の創意工夫によるサービス改善、沿線開発等による地域経済の活性化が期待。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		PPP/PFIの推進⑧（PFI手法の活用による無電柱化の推進） **無電柱化は、道路の防災性能の向上、通行空間の安全性・快適性の確保、良好な景観形成に資するものであるが、関係者との調整の時間を要していること、整備コストが高いことが課題**。 **電線地下埋設に係る規制緩和に加え、PFI手法を導入することにより、管路整備に精通した技術・ノウハウを活用しつつ、円滑な事業調整と更なるコスト縮減を図るべき**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		PPP／PFI の活用 **PPP／PFI といった民間活力・民間資金の導入により、事業の効率化を進めるべき**。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		基本戦略 （10）民間活力や技術革新を取り込む社会 ・民間の資金、技術、ノウハウを活用してインフラの整備・運営にPPP／PFIを活用 ・技術革新の成果を最大限に活かすため、制度と技術を一体的につくり上げる ・実物空間と知識・情報空間が融合したCPS（サイバーフィジカルシステム）イノベーションを実現。これにより、世界で最も高密度なストレスフリー社会を形成 ・このため、準天頂衛星等を活用した高精度測位社会を実現	国土のグランドデザイン 2050 概要（平成 26 年 7 月 4 日／国土交通省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			・国家戦略特区制度等との連携	
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		Ⅱ．経済成長の牽引 (3)官民連携のさらなる推進 (例・空港・道路・下水道等の分野におけるコンセッション等の PPP/PFI の推進)	国土交通省重点政策 2016(社会資本整備重点計画(骨子))(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		④ PPP／PFIの積極活用 **PPP/PFI は、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用し、効率的かつ効果的にメンテナンスを含めた社会資本整備を行うとともに、国民に対する低廉かつ良好なサービスの提供を確保するための手法であり、厳しい財政制約の下、官と民が適切に連携することにより、必要な社会資本整備を公的財政負担を抑制しつつ行うことを目指すものである。** また、できるだけ税財源に頼ることなく、かつ、民間にとっても魅力的な PPP/PFI 事業を推進することにより、必要な社会資本整備と財政健全化の両立に加え、民間投資の喚起による地域の活性化や経済成長につなげていくことが必要である。	社会資本整備重点計画(本文)(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省)
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		アウガ(青森県青森市)とオガールプラザ(岩手県紫波町)との事例比較成功例では、PPPの考え方に基づき、民間金融機関による厳しい事業審査の下で進めるとともに、優良なテナントを事業前に先付けするなど民間事業者の創意工夫を最大限生かすことにより施設の規模を適正化。また、官と民の役割を明確にし、地方自治体は公共公益施設の整備に重点化。失敗例では、大規模開発による事業費の増大、それに伴うテナント獲得の困難化等の悪循環に陥り、地方自治体の商業施設への積極関与と補助金前提の事業計画が進行し、開発後、経営破たんと追加財政支援が発生。**都市機能誘導区域における施設整備について、将来の人口減少や需要の動向等を無視した過大な施設整備を行った場合には、行政コストが縮減するどころか、無駄な維持管理費の発生等により行政コストが無用に増大する。施設整備にあたっては、こうした事業リスクを関係者間で十分に認識・共有した上で、PPPの仕組みを活用して施設規模の適正化を図る**とともに、施設整備に対する財政支援もそうした適正化を促すようなものにすべき。その際には、様々な事例を検証しながら、成功のための教訓を導き出し、事業内容や財政支援のあり方に反映していくべき。	社会資本整備(平成 28 年 10 月 20 日／財務省)
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		“新三本の矢”で「一億総活躍社会」実現へ **成長戦略の加速へ PPP(官民連携)を** **平成 11 年に PFI**(公共施設の建設、管理等に、民間の資金、経営能力、技術力を活用)**法が施行されて以来、平成 26 年度末までに延べ 489 件、4兆 5000 億余円の PFI 事業が実施されている。** **これを踏まえて、平成 23 年5月の改正で導入されたコンセッション(公共施設等運営権制度)を活用し、今後は「国土強靭化」に不可欠なインフラの整備・保全を充実させることが求められる。** 「国土強靭化」とこれに伴うインフラの整備・保全を一層進めるには成長戦略の加速が特に大切であり、PFI から PPP(官民連携)への展開が求められる。 このため、一次的な対応は「民」が取ることを基本に、必要に応じ「官」が全面的にバックアップして相互にプラスになる(WIN=WIN)関係成立の PPP を促進することが重要となる。 1月下旬の日銀政策決定会合で、日本初となる「マイナス金利」が導入されたが、この新たな金融緩和策に沿った民間活力の活用で成長戦略を加速するため、リニア、新幹線、高規格幹線道路のミッシングリンク解消の他、将来のエネルギー安定供給に資する高速道路空間を生かした天然ガスパイプライン構想など構造改革を促進するインパクトのあるプロジェクトへの PPP 展開が期待される。	「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第3回成長戦略の加速によるインフラの強靭化を 芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授 谷口 博明 (自由民主(平成 28 年 6 月 7 日))
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		「地方創生とインフラ」 **成熟社会では「小さな政府」の潮流にあるので、民の稼ぐ力の発揮が求められ“民が主役、官は脇役”を基本とすべきであります。**アベノミクスの第三の矢・民間投資を喚起する成長戦略の精神に則り官から民へのスムーズな移行が求められ、**インフラにおいても増大する維持管理等の PPP(官民連携)への展開が求められます。**	芝浦工業大学 工学マネジメント研究科 客員教授 谷口 博明(土木施工, 2016 年 10 月号)
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		「地方創生とインフラ」 **インフラの高齢化・老朽化が緊急的な課題となってきていますので**、林直樹東京大学ダクが院農学生命科学研究科・特任准教授が「撤退の農村計画」で提案されているな**限界集落等における撤退を含む再編戦略やまちの変化に対応してサービスの**	芝浦工業大学 工学マネジメント研究科 客員教授 谷口 博明(土木施工, 2016 年 10 月号)

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			廃止を含めライフサイクルコストを考慮した PPP（官民連携）活用による適切な維持管理・更新が求められます。	
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		**マーケットインへの転換という、経営学の用語を使っていますが、要するに社会資本整備の市場化、社会資本整備と市場との親和性の向上がその意味するところです**。それは、本当に需要される社会資本を提供するため、過去とは異なる手法で生産性の向上が求められており、ストック効果を発揮する観点から必然的なことだと考えられます。**特に、民間の多様な経済主体との関係を再構築していくことで、再三触れられてきた生産性の向上に直結していく考え方にもなります**。以下、具体的に考えていきます。 マーケットインへの転換 これまでの社会資本整備でも、経済社会のニーズに応じ必要なものを供給するべく、供給サイドでの努力が積み重ねられてきました。戦後の復興から高度成長期にかけては、社会資本のストック量が圧倒的に不足していたこともあり、目指すべきゴールが社会資本の供給サイドと需要サイドで共有されていました。したがって、そのニーズとのミスマッチが生まれる余地はほぼ皆無でした。しかし、1980 年代後半以降、社会資本整備のフロー、量的側面に関心が持たれる時代が続き、経済社会が成長期から成熟期に入り、需要サイドのニーズが多様化する中で、社会資本整備においては何を重点化すべきか、簡単に合意が得られなくなった時代になっています。供給サイドとしては、長期的な観点に立ちつつも、できるだけ需要側のニーズ把握の努力をしている自覚があるとしても、結果として市場・ユーザーのニーズにマッチしなければ、無駄な公共事業との指摘に甘んじることになります。 投資すべき社会資本の選別の過程において、これまでの論理を逆転させるほど極端な思考図式への変換を試みてはどうでしょうか。これには、経営学でいうところのプロダクトアウト、マーケットインの考え方が参考になると考えられます。プロダクトアウトは、供給側（企業）が自分の販売・生産計画に基づいて、市場へ製品やサービスを供給すること、マーケットインは、まず市場・ユーザーのニーズを吸収し、それを商品という形にして市場・ユーザーに提供することを示します。ユーザーニーズへの徹底を指して、ユーザーインと称しても構わないと思われます。社会資本整備に求められるのも、つまるところ、使い手である企業や住民のニーズを把握して社会資本整備を行うという当然のことを、徹底しようということにほかなりません。社会資本の市場化と表現すれば、ある一面をより的確に表しているかもしれません。 言いたいのは、市場・ユーザーとの距離をより縮めようということです。 **マーケットイン、ユーザーインの視点から社会資本整備を行うためには、どうしたらいいのでしょうか**。短期的には、企業・住民との対話を積極的に行うことから始まるでしょう。そのために、**社会資本整備の判断を進める仕組みを、オープンなシステムに変えていくことが大切です**。**具体的には、特定の社会資本の整備に関して、早い段階から社会資本の供給サイドと需要サイドとで協議の場を設けることが考えられます**。**これは、社会資本整備のプロジェクト選択を、政府から市場、社会に開放することにほかなりません**。 これまでも、社会資本の整備に関して、民間との協議の場が存在していましたが、協議を行うことのできる民間経済団体はおのずと限られたものになってしまいます。ここで求められるのは、具体的な投資主体である個々の企業とインフラの整備・管理主体とのコミュニケーションです。もちろん、少数の企業のために社会資本の整備を行うわけではありません。具体的なニーズを把握するために、企業との協議の場の設定は有効ですが、その協議の場はいつもオープンにして、いろいろな投資主体に開放されていることが求められるでしょう。	「インフラ・ストック効果 －新時代の社会資本整備の指針」／インフラ政策研究会／2015.8.30／中央公論新社
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		成長戦略の柱はコンセッション **特区と並ぶ成長戦略の柱と私が考えているのが、国や地方自治体がほぼ独占しているインフラの運営権の民間売却（コンセッション）である**。 コンセッションを直訳すれば「譲歩」「妥協」といった意味に鳴る。要はインフラを「上下分離」することだ。インフラの下部（所有）は引き続き国などの公的部門が担い、上部（運営）については民間企業に開放する。空港や道路などといったインフラはキャッシュフロー（料金収入）があるので、運営権を民間に売却することが可能だ。 たとえば、イギリスのロンドン・ヒースロー空港は民間のヒースロー・エアポート・ホールディングスが感性棟や滑走路を含め、運営している。ほかにも、ヨーロッパの主要な空港は民間によって運営されている。オーストラリアでは、コンセッション方式によって、主要空港のほとんどすべてが民間運営となっている。	「世界大変動と日本の復活 竹中教授の 2020 年・日本大転換プラン」／竹中平蔵／2016.10.20／講談社＋α新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			空港だけではない。アメリカのシカゴではスカイウェイなど、有料道路の運営権を売却して成功している。海外では空港、道路、港湾のほか、上水道、下水道なども対象になっている。お隣の韓国でもこうした手法を広く取り入れている。 関西国際空港などの経営とコンセッションに携わった元国土交通省官僚の轟木一博氏（現経営共創基盤マネージャー）が、「空港は誰が動かしているのか」（日本経済新聞出版社）のなかで面白いことを書いている。 「**国には、個々の空港の路線誘致や利用促進などの営業活動をする機能はない**。料金設定なども全国一律で、ほとんど重点付けなどは行っていない。ターミナルビル会社の一部は、地方色を打ち出す店舗構成やイベントなどの工夫で営業努力をしているが、多くは土地の賃料を払って、テナントから賃料を受け取るだけである」 考えてみれば、至極当たり前の話である。**公務員のなかで、営業や宣伝に長けた人など滅多にいないだろう。私はこうしたインフラを民間が運営すれば、収益の改善やサービスのクオ状など、さまざまなメリットが生じてくると思う**。 空港のコンセッションが始動 日本でもコンセッションの動きは始まっている。 空港では 2016 年4月、オリックスとフランスの空港運営大手ヴァンシ・エアポートの企業連合が関西国際空港と伊丹空港の運営を始めた。両空港を所有する新関西国際空港会社との契約は44年間、運営権料は年間490億円で、総額にすると2兆2000億円超という巨額なものになった。 7月には東急グループや前田建設工業などが出資する運営会社、仙台国際空港が仙台空港の運営にあたることになった。こちらは、国が管理する運営権を売却するコンセッションの第1号となる。同空港は 2016 年末まで、大阪、札幌、福岡、名古屋の4都市を重点地域としてPR活動を推進。大阪では、なんばグランド花月で上演されている「吉本新喜劇」で、宮城県を舞台にした演目を9月に数日間公演し、話題を集めたようである。	
58	PPP、PFI、官民パートナーシップ		公共投資の拡充こそ今必要 **意外に思われるかもしれないが、私が今スイッチングでやるべきことの一つは、公共投資の拡充だと考えている**。 小泉内閣では小泉総理の果敢な決断で、それまで増え続けてきた公共投資を削減した。2001 年に小泉内閣が発足したとき、最初の予算編成である 2002 年度予算で、公共事業を前年度比で約 10％削減したのである。 それは当時の公共投資にやたら無駄があったことを、国民にシンボリックに気づいてもらいたかったからだ。1990 年代を通じて、音楽ホールが全国で年間約 100 施設造られていた。年間を通し、1週間に二つ新設された計算だ。美術館は年間 25 施設造られていた。こちらは2週間に一つ新設された計算になる。 このため、**東日本大震災のあと、国土強靭化基本計画の話が出たとき、私は全面否定をしなかった**。**日本は本格的な災害対策だけでなく、保有する多くの社会資本ストックのメンテナンスが必要である**。さらにいえば、ヨーロッパは何百年かけて公共施設を建設してきた歴史があり、十分な蓄積がある。たとえば、フランスでは近代的な下水道システムをナポレオンの時代に造っているが、日本ではまだ整備的段階である。 **経済先進諸国で「長期停滞論（セキュラー・スタグネーション）」が取りざたされている今、投資を増やすことが景気後退（リセッション）を防ぐ何より有効な方法である。その点からしても、これまでとは逆のスイッチングをし、インフラ投資の拡充を検討する時代が来たと私は考えている**。 **ただし、それは 90 年代にあったような、維持費ばかりが膨らむ金食い虫のような投資であってはならない**。公共事業はしっかりと実行する。その代わり無駄な箱物を造ってもいけないし、**財政に負担をかけてもいけない**。**だからこそ、「コンセッションを徹底活用しよう」というのが私の主張なのである**。	「世界大変動と日本の復活 竹中教授の 2020 年・日本大転換プラン」／竹中平蔵／2016.10.20／講談社＋α新書
59	見える化		**公共施設の集約化における「見える化」の取組事例公共施設の管理・運営については、人口減少・高齢化を反映して、生産性・効率性の高いまちづくりを目指し、生活密着型施設の統廃合やネットワーク化を進める等、必要な機能を維持しつつストック量を適正化していく**。ストック適正化、維持管理・更新費の増加の抑制に向けて、住民の意向を把握するとともに、コストなど必要な情報を整備、公開し、住民理解の促進に努めることが必要。	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
59	見える化		社会資本整備総合交付金制度の見直し（フォローアップ）②**限りある財源を政策的に優先すべき事業に重点化するために、道路、河川などの事業類型ごとに、交付金を重点的に充てるべき事業内容を明確化**し、そうした事業内容に特化された整備計画に対して重点配分を実施。更に、現在の整備計画は事業内容や実施状況がわかりにくいため、今後、**PDCAの改善や事**	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			業の重点化が実効性をもったものになるよう、交付金事業の「見える化」を推進するとともに、重点化対象事業への重点化を着実に進めるべき。	
59.1	インフラ（技術）輸出、国際貢献		Ⅱ．経済成長の牽引 （4）**質の高いインフラシステムの海外展開等** （例・交通渋滞や交通安全等の課題解決型プロジェクトの推進、人材育成・制度構築支援 ・交通インフラに関する国際的な議論の主導（G7 長野県・軽井沢交通大臣会合））	国土交通省重点政策 2016（社会資本整備重点計画（骨子））（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
59.2	先進技術活用、生産性向上		Ⅱ．経済成長の牽引 （2）暮らしを支えるロボット・ビッグデータ等の利活用促進（「第4次産業革命」） （例・ICT を活用した、建設現場の生産性の向上を図る取組（i-Construction）の推進 ・インフラの維持管理等に役立つロボットの開発・導入促進 ・ETC2.0 等のビッグデータを活用した効果的な渋滞対策や事故防止対策 ・人の属性ごとの行動データを活用したまちづくりの促進（「スマートプランニング」の推進） ・自動車保有関係手続のワンストップサービスの抜本的拡大）	国土交通省重点政策 2016（社会資本整備重点計画（骨子））（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
59.2	先進技術活用、生産性向上		⑤ 社会資本整備の生産性を高める生産管理システムの強化 **機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントにより計画的に社会資本整備を実現していくに当たっては**、我が国全体で生産年齢人口が減少していることを踏まえると、メンテナンスを含めた社会資本整備の生産管理に関するシステムについても、生産性を高める観点から、事業現場の効率性を高めるとともに、**新技術の活用等により社会資本の機能・性能の高度化を図っていく必要がある**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
59.2	先進技術活用、生産性向上		（社会資本整備を支える現場の生産性向上） 加えて、今後、我が国の生産年齢人口が総じて減少する中で、社会資本の効果的な整備を図るためには、人材確保・育成とあわせて、**現場の生産性向上に向けた構造改革を徹底する必要がある**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
59.2	先進技術活用、生産性向上		“新三本の矢”で「一億総活躍社会」実現へ インフラのイノベーションを **広義のイノベーション（技術革新）は、ハード、ソフト両面における創造的破壊、新結合のことであり、「国土強靭化」を担うインフラにもイノベーションが求められる**。 **公共事業の批判に応えつつ付加価値を創造し成長戦略に寄与するイノベーションが肝要であり、高速道路直結物流基地、自動運転等を目指したITS（高度道路交通システム）、「i-Construction」による生産性向上やインフラのIoT（モノのインターネット）化が期待される**。 また、歩行者天国、マラソン、バス・自転車専用レーンなど日時を限定した公共空間の開放や容積率緩和などの規制緩和とともに遊水機能・緑地の保全や交通需要マネジメントなどの規制強化の硬軟使い分けの対応が求められる。 加えて、健康長寿社会と地域活性化に貢献する「新日本歩く道紀行 100 選シリーズ」のような NPO 活動への支援も望まれる。	「国土強靭化」により復興加速から日本再生へ 第3回成長戦略の加速によるインフラの強靭化を 芝浦工業大学工学マネジメント研究科客員教授 谷口 博明 （自由民主（平成 28 年 6 月 7 日））
59.3	インフラ整備技術		【課題を起点とした未来創造により実現する新たな経済社会（例）】（3）サイバー・フィジカルいずれも安全・安心な社会【課題と将来予測】自然災害・社会インフラの老朽化・テロや感染症の脅威 n わが国は世界有数の地震国であり、国土面積の3割程度の可住地に人口と産業が集中。大都市にはゼロメートル地域が存在する等、様々な脆弱性が存在。また、近年、自然災害は、広域かつ激甚化し、その種類も多種多様。n 建設後 50 年以上経過する社会インフラの割合が 2030 年には5割超 14。少子高齢化や人口減少等、社会・経済構造変化が急速に進行する中において、社会資本を安定的に維持・管理することがますます困難。n 国際的なテロ、サイバー攻撃も頻発。感染症も増加。2020 年に東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されるわが国にも脅威。①自然災害への対応全ての地方公共団体に災害情報連携システムが構築され、政府や民間企業・団体ならびに住民が有する災害情報が、リアルタイムかつ相互に共有。AI の活用により、災害時には、外国人、障害者、高齢者をはじめとするあらゆる人々に、適切な避難方法や避難経路等のナビゲーションサービスが、個々の状況に合わせて提供。政府や関係機関に公共安全 LTE15 が整備され、現場担当者同士が高速かつ安定的に情報を共有し、互いに直接連絡をとることも可能。②社会インフラの強靭化安心・安全や生活の質の向上だけでなく、経済成長にも資する必要な社会資本の整備が着	新たな経済社会の実現に向けて～「Society 5.0」の深化による経済社会の革新～（2016 年 4 月 19 日／（一般社団法人）日本経済団体連合会）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			実に進行。**建設の全プロセスにおいて ICT が活用され、効率化。また、経過年数に比例して増大するメンテナンスコストを縮減するため、ドローンやロボット等が活用され、施設・設備等が長寿命化。社会資本に通信可能なセンサーやビーコンを埋め込み、劣化状況のリアルタイム監視、センサーから得られたビッグデータを用いた効率的な補修計画の策定、更には、高精度測位技術を活用した障がい者や外国人等へのナビゲーション等が可能**。	
59.3	インフラ整備技術		（社会資本整備に関わる多様な人材の確保・育成） メンテナンスを含めた社会資本整備の現場を支える技能人材に限らず、社会資本整備は正に「人」で支えられている。我が国全体の生産年齢人口の減少が見込まれる中、PPP/PFI やインフラシステムの海外展開の推進を含め、社会資本整備に関連する様々な分野において、専門的・技術的な人材の確保・育成に官民が連携して戦略的に取り組む必要がある。**専門的な技術・ノウハウを効果的に継承していくためには、国内での現場経験の機会が縮小する分野についても、海外で拡大する事業ニーズを積極的に活かし、海外での現場経験を国内の担い手育成の有効な機会として活用していくことも重要である**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
59.3	インフラ整備技術		**i-Construction によるコスト構造の改善** i-Construction は、現在、土工（盛土等の工事）の分野で導入が進められているが、そのコスト構造を見ると施工効率向上と少人化により労務費は低下するものの、ICT機器のレンタル費やメンテナンス経費等が増加するため、トータルではコスト増となっている。 ICT機器のレンタル経費やメンテナンス経費等は、ICT機器の普及が進めば低廉化するものであることから、**i-Construction により労働生産性の向上と処遇改善を進めるのにあわせて、ICT機器の普及と経費低廉化の見通しを整理し、ICT技術による工事全体の生産性向上・コスト縮減の効果がICT機器メーカーのみならず、広く納税者にも及ぶようにすべき**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
59.3	インフラ整備技術		**建設現場の生産性向上に、官民が本腰を入れ始めた。国土交通省の有識者委員会が「i-Construction（アイ・コンストラクション）」と名付けた施策を提言する一方、民間の日本建設業連合会（日建連）が「生産性向上推進本部」を設置して基本方針策定を進めている**。高齢化による技能労働者の不足は深刻化しており、省力化・省人化は喫緊の課題だ。 こうした ICT 活用は当然であり、政府としては遅きに失した感がある。今後も、こうした取り組みを継続することが重要だ。産学官のコンソーシアムの設立も視野に入っており、**業界としてもこの機会を逃さず生産性向上を加速するべきだ。同時に適正利潤を確保することで、技能労働者の処遇改善にも努めてもらいたい**。	「［社説］ 建設現場の生産性向上 ICT 活用、継続して取り組め」 日本工業新聞 H28.4.13
59.3	インフラ整備技術		道路など様々なインフラの老朽化が問題になっているが、私たちの暮らしと命を支える水道も例外ではない。水道管が破裂し、道路が水浸しになる事故も珍しくない。事業規模の拡大や官民連携の加速による水道事業の基盤強化が待ったなしの課題だ。 最大の問題は今の水道システムが今後も維持できるかどうか不透明なことだ。 水道サービスの担い手は市町村が中心で、全国に1400近い事業体がある。うち半数は給水コストを水道料金でまかなえない原価割れの状態で、「水道は独立採算」の原則が揺らいでいる。 問題解決の一つの方策が複数の市町村による広域連携だ。 もう一つの道は「民」のノウハウの活用だ。 設備の更新費用を捻出するために水道料金の値上げは避けられないという見方が多いが、こうした改革を進めることで、値上げ幅の圧縮が可能になるだろう。 **官民連携によって国際競争力を持ったプレーヤーが育つ効果も期待したい。インフラの海外展開は日本の成長戦略の柱の一つだ**。	「［社説］ 官民連携や広域化で水道の基盤を強固に」 日本経済新聞 H28.11.26
59.3	インフラ（技術）輸出、国際貢献		**橋や道路などインフラ（社会基盤）の維持や管理を通じて命と暮らしを守るメンテナンス産業を育成し、その国際競争力を高めたい**。 2012 年に中央自動車道の笹子トンネルで起きた天井板落下事故を契機に、インフラの老朽化は大きな問題となった。地震や台風など大規模災害も頻発する中、防災・減災の観点から老朽インフラ対策は待ったなしであり、メンテナンス産業の育成が急がれる理由もここにある。 限られた財源の中でスピード感を持って取り組むべき課題だけに、官民の英知を結集する必要があろう。 その中核となる政府の「インフラメンテナンス国民会議」が昨年 11 月に発足している。産官学一体で、技術開発や企業・自治体の連携を進める態勢を強化してほしい。	「［社説］ メンテナンス産業 老朽インフラ対策を成長戦略に」 公明新聞 H29.2.3

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			実際、インフラメンテナンスの分野で、日本の優れた技術は世界で十分に競争する力がある。**老朽化した下水管を地中に埋設したまま再生する工法を開発した国内企業は、各国の下水管補修の分野で高いシェアを獲得している。世界をリードする革新的な技術の創出を後押ししたい**。	
59.3	インフラ整備技術		老朽化した社会インフラの維持・管理に向けて産学官が動き出す。国土交通省が音頭をとり、企業や団体、自治体が参画する「インフラメンテナンス国民会議」が 28 日に発足する。それぞれの積極的な取り組みに期待するとともに、**新たな技術・サービス開発を加速したい。** **インフラ維持・管理を効率化し、費用を節減する上で、新技術・サービスの開発が欠かせない。建設や測量などの従来企業だけではなく、情報通信やデータ解析、先端材料などの企業が加わることで、これまでにない技術開発の可能性が高まる。** さらに防災分野への展開も考えられる。ただ何より重要なのは、多くの声を集めて現場のニーズに即した“使える技術”を生み出すことだ。 現代社会は、これまで開発一辺倒だったインフラを、丁寧に使って長持ちさせる段階に移っている。国民会議は市民参画の推進も計画している。国民の立場からも、インフラ維持・管理の重要性を改めて考える場としたい。	「[社説] 社会インフラの維持・管理 長持ちさせる新技術の開発を急げ」 日刊工業新聞 H 28.11.28
59.3	インフラ整備技術		**建設現場の生産性向上に、官民が本腰を入れ始めた。国土交通省の有識者委員会が「i-Construction（アイ・コンストラクション）」と名付けた施策を提言**する一方、民間の日本建設業連合会（日建連）が「生産性向上推進本部」を設置して基本方針策定を進めている。高齢化による技能労働者の不足は深刻化しており、省力化・省人化は喫緊の課題だ。 こうした**ICT 活用は当然であり、政府としては遅きに失した感がある**。今後も、こうした取り組みを継続することが重要だ。産学官のコンソーシアムの設立も視野に入っており、業界としてもこの機会を逃さず生産性向上を加速するべきだ。同時に適正利潤を確保することで、技能労働者の処遇改善にも努めてもらいたい。	「[社説] 建設現場の生産性向上 ICT 活用、継続して取り組め」 日本工業新聞 H28.4.13
59.3	インフラ整備技術		**3K（きつい、汚い、危険）のイメージが依然根強い建設現場に、最先端の情報通信技術（ICT）を導入し、若者や女性にとっても魅力的で、安全な職場に変える。その取り組みが今、加速している**。 … 建設現場を取り巻く環境は非常に厳しい。 まず、人手不足が深刻だ。国交省によると、建設現場で働いている技能労働者約 340 万人（2014 年時点）の 3 分の 1 に当たる約 110 万人が、今後 10 年間で高齢化などを理由に離職するという。 だからこそ、**少ない人手でも作業を可能にする“生産性革命”が必要である**。 民間で 3 次元化した設計図を作っても、公共事業では従来の設計図の提出を求められる。新たな技術に対応した行政側の変革も急務だ。	「[主張] 建設現場改革 新技術の活用で安全な職場に」 公明新聞 H28.4.29
59.3	インフラ整備技術		**橋や道路などインフラ（社会基盤）の維持や管理を通じて命と暮らしを守るメンテナンス産業を育成し、その国際競争力を高めたい**。 2012 年に中央自動車道の笹子トンネルで起きた天井板落下事故を契機に、インフラの老朽化は大きな問題となった。地震や台風など大規模災害も頻発する中、防災・減災の観点から老朽インフラ対策は待ったなしであり、メンテナンス産業の育成が急がれる理由もここにある。 限られた財源の中でスピード感を持って取り組むべき課題だけに、官民の英知を結集する必要があろう。 その中核となる政府の「インフラメンテナンス国民会議」が昨年 11 月に発足している。産官学一体で、技術開発や企業・自治体の連携を進める態勢を強化してほしい。 実際、**インフラメンテナンスの分野で、日本の優れた技術は世界で十分に競争する力がある。老朽化した下水管を地中に埋設したまま再生する工法を開発した国内企業は、各国の下水管補修の分野で高いシェアを獲得している。世界をリードする革新的な技術の創出を後押ししたい**。	「[社説] メンテナンス産業 老朽インフラ対策を成長戦略に」 公明新聞 H29.2.3
59.3	インフラ整備技術		**日本の土木工事の生産性を5割もアップさせるといわれるICT活用工事の実証の場が関東にある**。昨年、大規模な洪水が起き、堤防の補強工事が行われている鬼怒川や利根川の河川敷だ。 国はアイ・コンストラクション推進のために、公共工事の受注企業を選定する際に、3次元データを使ってICT活用工事を行う建設会社を優遇する。また、工事予算を 1.1 倍に上積みして、建設会社がICT建機を導入する経費を支援する。 冒頭の利根川の工事のように、**国の支援などなくても、費用を上回るメリットがあるのがICT活用工事である。今後、政府の**	「コマツの死角 ドル箱ICT建機に攻め込むキャタピラー」 週刊ダイヤモンド 2016.6.4

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			強力なバックアップが加われば、取り組みが急増するのは明らかだ。	
59.3	インフラ整備技術		**建設業の生産性向上のカギを握るのはICT（情報通信技術）の活用だ。**国土交通省は昨年 12 月に公共工事の全工程をICTで管理する「iコンストラクション」の導入を決め、今年6月に第1号工事がスタートした（写真）。**これまで建設工事のICT化では欧米やシンガポール、韓国に比べて日本は出遅れていたが、一気に世界トップレベルに躍り出る可能性も出てきている。「iコンストラクションは予想を超えるペースで進んでいる。**2008 年からICT建機を導入した情報化施工が検討されてきたが、コスト高を理由に普及しなかったのがウソのようだ」と、清水建設土木技術本部上席エンジニアの河野重行氏は驚きを隠さない。ゼネコンがそう思うのも無理はない。役所主導のICT活用は失敗の歴史を繰り返してきたからだ。 日本のゼネコン業界は諸外国と比べて企業数が多く、中小・零細業者がひしめき合う。かつて中小・零細小売店に「コンビニエンスストア」というビジネスプラットフォームが登場し、小売店はネットワーク化されて大きく成長した。**iコンストラクションなどのICT化によって、建設業にも大きな変革の波が押し寄せるかもしれない。**	「ICTがゼネコンを救う？」 週刊東洋経済 2016.7.30
59.3	インフラ整備技術		i-Construction によるコスト構造の改善 **i-Construction は、現在、土工（盛土等の工事）の分野で導入が進められているが、そのコスト構造を見ると施工効率向上と少人化により労務費は低下するものの、ICT機器のレンタル費やメンテナンス経費等が増加するため、トータルではコスト増となっている。** ICT機器のレンタル経費やメンテナンス経費等は、ICT機器の普及が進めば低廉化するものであることから、**i-Construction により労働生産性の向上と処遇改善を進めるのにあわせて、ICT機器の普及と経費低廉化の見通しを整理し、ICT技術による工事全体の生産性向上・コスト縮減の効果がICT機器メーカーのみならず、広く納税者にも及ぶようにすべき。**	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
60	社会資本整備のコスト、効果		i-Construction によるコスト構造の改善 **i-Construction は、現在、土工（盛土等の工事）の分野で導入が進められているが、そのコスト構造を見ると施工効率向上と少人化により労務費は低下するものの、ICT機器のレンタル費やメンテナンス経費等が増加するため、トータルではコスト増となっている。** ICT機器のレンタル経費やメンテナンス経費等は、ICT機器の普及が進めば低廉化するものであることから、**i-Construction により労働生産性の向上と処遇改善を進めるのにあわせて、ICT機器の普及と経費低廉化の見通しを整理し、ICT技術による工事全体の生産性向上・コスト縮減の効果がICT機器メーカーのみならず、広く納税者にも及ぶようにすべき。**	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
60	社会資本整備のコスト、効果		**実質GDP成長率に対する項目別寄与度**（年度毎） **1999 年度以降、実質 GDP 成長率に対する公的固定資本形成の寄与度はマイナス推移、2009 年度、2013 年度はプラスの寄与度となっている。**	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
60	社会資本整備のコスト、効果		社会資本整備のフロー効果（公共投資による乗数効果と減税による乗数効果の比較） 公共投資の増加分に対する GDP の増加分の比率である「乗数」は、政府及びシンクタンクにおいてマクロ計量モデルを用いて試算。その数値は短期的には概ね 1 を超えており、この場合、公共投資を行うことで、公共投資の増加を上回る GDP の増加を見込むことが可能。 **内閣府経済社会研究所のモデルにおいて、公共投資の乗数効果は短期的には減税のそれより大きい。**	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
60	社会資本整備のコスト、効果		**社会資本整備のストック効果経済再生と財政健全化に向け、財政支出による短期的な有効需要を創出するフロー効果のみではなく、整備された施設が機能して生産性が向上するストック効果を最大限発揮できるように選択と集中を図っていくことが重要である。**※ストック効果： 整備された社会資本が機能することによって中長期的に得られる効果経済活動における効率性・生産性の向上国民生活における衛生環境の改善、防災力の向上、快適性やゆとりの創出	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
60	社会資本整備のコスト、効果		近年のIgの推移 **平成 24 年度の大型補正（公共事業関係費の追加額 2.4 兆円）により、平成 24 年度後半から平成 25 年度前半にかけてIgが成長に寄与。** 平成 28 年度に入り、早期執行等により4－6月期においてIgが成長を下支え。平成 28 年度補正予算（第 2 号）により、引き続き成長に寄与することが期待。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
60	社会資本整備のコス		潜在成長率の現状と目標	社会資本整備（平成 28 年 10 月

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
	ト、効果		生産年齢人口の減少、企業による新規投資の低迷等を背景に日本の潜在成長率は＋0%前半まで低下。 構造改革の推進等により、潜在成長率を＋2%近傍に引き上げることにより、2020 年に向け経済再生と財政再建の両立を目指している。 **公共事業において、需要創出による一時的な成長への寄与以上に、資本効率や民間投資誘発効果が高く、潜在成長率向上に資する事業に重点化していくべき**。同時に、労働生産性向上と技術革新を促進すべき。	20 日／財務省）
60	社会資本整備のコスト、効果		社会資本ストックの現状と公共投資の生産性効果 社会資本ストックは、800 兆円水準に達しており、民間資本ストック 1,200 兆円と相まって、日本の総資本を形成。 **社会資本の資本効率（限界生産性）は整備水準の向上に伴い低下傾向。** **今後の公共事業においては、新規投資を生産性効果の高い事業に重点化していくとともに、既存ストックの最大限の活用を図り、社会資本の資本効率を高めていくべき**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
60	社会資本整備のコスト、効果		**費用便益分析の徹底** **新規採択事業のB／Cは全体として低下傾向にあるが、公共投資の生産性効果を高めるためB/Cの高い事業を厳選し、全体水準の維持・向上を図るべき**。 **便益面においては**、その内容を安易に拡大することなく**積算の客観性や説明責任の向上を図るべき**。 **費用面においては**、優良事例の横展開、施設の集約化、民間活用等により、**不断にコスト縮減の徹底を図るべき**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
60	社会資本整備のコスト、効果		コスト縮減に向けたこれまでの取組みとその全国展開 **平成9年以来、累次の行動計画等に基づき公共工事コストの縮減を実施。平成 15～19 年度において 14%、平成 20～24 年度において 12%の縮減を実現し、その後も国を中心としてコスト縮減に取り組んでいる**。 これまで行ってきたコスト構造改善の取組み事例を集積し、ICT技術の進展等も踏まえて先進事例を更新しながら、地方公共団体発注の公共事業も含めて全国展開を図るべき。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
60	社会資本整備のコスト、効果		最先端のサプライチェーンマネジメントの導入 建設現場では、一品生産が基本であり、納期に時間がかかるため、待ち時間によるロスが生じるといった非効率な部分があるため、**他業種における最先端のサプライチェーンマネジメントを導入することにより、コスト削減が図れないか検討を急ぐべき**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
60	社会資本整備のコスト、効果		1．持続可能な社会資本整備に向けた課題 （戦略的なマネジメントの必要性） 持続可能な社会資本整備を実現するためには、我が国の厳しい財政状況を踏まえると、限られた財政資源の中で、**社会資本の蓄積・高度化の効果を最大限に発揮し、我が国の幅広い国民生活や社会経済活動を支える基盤としての役割を果たしていくための戦略的なマネジメントの発想が求められる**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
60	社会資本整備のコスト、効果		2．機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築 ① 社会資本のストック効果の最大化 社会資本整備は時代時代の要請に応えながら、絶えず蓄積・高度化を図ってきた。今後においても、社会資本整備に関し4つの構造的課題に直面する状況において、**重層的かつ強靭な「コンパクト＋ネットワーク」により「対流促進型国土」の形成を目指し、幅広い国民生活や社会経済活動を支えていくためには、社会資本整備がその本来の役割であるストック効果を最大限発揮できるよう取り組む必要がある**。 **社会資本のストック効果とは、整備された社会資本が機能することによって、整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果であり、国民生活における防災力の向上、生活環境の改善といった生活の質の向上をもたらす効果や、移動時間の短縮等により経済活動における効率性・生産性の向上をもたらす生産拡大効果がある**。厳しい財政制約が見込まれる中、4つの構造的課題を乗り越えていく ためには、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ、機能性・生産性を高める観点から、こうした**社会資本のストック効果を最大限に発揮させるべく、従来にも増して重点的に取り組む戦略的な思考が求められる**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
60	社会資本整備のコス		2．機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築③ 経済と財政双方の一体的な再生に資する社会資本整備へ	社会資本整備重点計画（本文）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
	ト、効果		の重点化現下の我が国の喫緊の課題である経済と財政双方の一体的な再生に資する観点から、民間投資の誘発等の経済活動の活発化に寄与する社会資本の経済的な効果を最大限発揮していくことが求められる。本格的な人口減少社会が到来し、とりわけ生産年齢人口の減少が進展する中にあっても、持続的な経済成長の実現を目指すためには、生産性の向上が不可欠である。**社会資本のストック効果のうち、いわゆる生産拡大効果は、生産性の向上、民間投資の誘発を通じ、経済成長に寄与するものである。これにより、多様な経済活動を支える基盤として、全国各地の産業、雇用を支え、経済の好循環の拡大に貢献し得るものである**。	（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
60	社会資本整備のコスト、効果		95 年の段階で、日本のGDP（国内総生産）は世界全体の 17.3%を占めていた。 その日本経済が、「失われた 20 年」を通じてすさまじい勢いで転落していく。95 年に 17.3%だった世界のGDPシェアは、2014 年には 5.9%まで縮小した。約 20 年のうちに、GDPシェアが3分の1になってしまったのだ。日本経済は、とてつもない奈落の底に堕ちるかのように凋落したのである。 **日本経済が凋落した最大の原因はデフレだ**。 私の見立てでは、これから3年間しっかりした対策を打てば、日本はデフレ経済から完全に脱却できる。ピンチから逃れるのみならず、3年後の日本が世界と同等の成長を続け、日本が世界経済を牽引していくことも可能だ。**3年以内にデフレから脱却するためにはどうすればいいのか、具体的な道筋を示してみたい**。 日銀の統計を使って計算すれば、日本経済がどれだけ縮小ないし拡大しているかを示すことができる。この**試算によると、日本はいま、15 兆円もの過剰貯蓄状況にある。これはすなわち、供給に対して需要が 15 兆円不足していることを意味している。この不足分、つまりデフレギャップが完全に埋められれば、デフレは完全に脱却することになる**。 **そのために必要なのが、デフレギャップ 15 兆円を上回る財出等でそのギャップを埋める対策だ**。そうすれば、その年次では民間の消費と投資（民需）が拡大する。**仮にその民需拡大がGDPの１%、5兆円だとすれば、現状 15 兆円のデフレギャップは3年で埋まる。だから3年間、デフレギャップを埋める財出を継続すればデフレは完全に脱却できる**。	「デフレ脱却の決め手は『未来への投資』。」 月刊潮 2016 年 12 月号
60	社会資本整備のコスト、効果		**公共事業の経済的効果について、日本では特に「フロー効果」が注目されてきた**。インフラ整備に伴うお金の動きにより関連産業生産活動や地元雇用を刺激し消費を喚起することだ。フロー効果重視の背景として、内需拡大の必要性を指摘した「前川リポート」（1986 年）や 89 年から行われた日米構造協議で議論された「貯蓄・投資バランス（ISバランス）論」が挙げられる。当時は、日本の経営収支黒字問題が取りざたされていた。その元凶ともされた高い貯蓄率を是正するために、国内投資を増大させるべきとされ、その中には公共投資も含まれていた。もっとも、ISバランスと経常収支黒字の関係は、因果関係を説明するものではないことは、当時から識者には認識されていたのだが。 その後、バブル崩壊後の経済対策でも公共投資で需要を創造し、雇用を確保して地域経済を下支えするというフロー効果に多くの自治体や地方の経済界の期待が大きかったのも事実だ。**ところが、公共事業を追加しても経済が必ずしも回復せず、高齢化による社会保障関係費も増大し、財政赤字が拡大していった。こうした状況下、一部の道路やダムなどの社会資本整備が象徴的に取り上げられたこともあり、公共事業は無駄である、公共事業の経済効果は一過性のものに過ぎないという意見がマスコミなどから聞かれるように**なった。 今後のインフラ整備では、フロー効果も当面の需要の底割れを防ぐ施策として重要だ。しかし、**日本経済を持続的に成長させるためには、①国土の安全性を高める、②産業の生産性を上げる、③民間投資を喚起する、といった中長期視点に立ったインフラのストック効果を重視し、その最大化を図ることこそが重要だ**。 日本では、生産年齢人口が減少していく。ただ、戦略的な社会資本整備によって生産性が向上すれば、民間投資の喚起と併せて、資本ストックも効果的に増加する。そして、働き方改革等の構造改革と相まって、潜在成長力を向上させ、民需手動の持続的な経済成長につながる。この流れを実現するには、**産業の生産性向上、新技術の活用などの視点から新たな発想で戦略的なインフラ整備を進めなくてはならない**。	「企業の生産性向上にも公共事業量の乱高下は禁物 インフラ政策研究会 」エコノミスト 2016.11.22
60	社会資本整備のコスト、効果		**昨年３月の首都高中央環状線の完成によって都心の渋滞が半減した。インフラ投資の蓄積により、賢く追加投資すれば大きな効果が得られる段階にきている。また、IT技術やビッグデータを駆使して、渋滞発生メカニズムの解析を踏まえたピンポイントの対策や、事故の急所を分析した科学的交通安全対策も可能になっている。こうしたインフラストックや新技術を生かした「賢い投資」「賢い使い方」が重要な戦略になる**。	「企業の生産性工場にも公共事業量の乱高下は禁物 インフラ政策研究会」 エコノミスト 2016.11.22

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			だが、こうした賢い投資も、毎年の公共事業量が不安定ではなしえない。我が国の公共投資額は、80 年代後半から 90 年代半ばまで、米国からの内需拡大の要請やバブル崩壊後の経済対策により大きく増加したが、90 年以降急激に減少した。景気の浮沈によって、事業量が急増したり急減したりする事態は避けるべきだ。我々は闇雲に「公共事業増を」と主張しているのではない。今後は、安定的・持続的に公共投資を行うことが必要となるのではないか。インフラ整備の見通しを早期に示すことで、関連民間投資を引き出せるし、地元自治体も対策が打てる。事業料が乱高下すると建設市場が混乱し、人材や資材の調達も非効率になる。担い手の確保のためにも、将来の安定的な見通しが必要だ。	
60	社会資本整備のコスト、効果		**2017 年の日本経済は財政がけん引する。金融政策が手詰まりとなるなか、政策の軸足は財政に移行するというのが世界の潮流である**。岡三証券は、日本の実質国内総生産(GDP)成長率を 17 年 1.3%と見通している。市場平均よりやや強めだが、なお上振れの可能性がある。**進捗が遅れている東京五輪に向けたインフラ投資が動き出せば、17 年の成長率は 1.5%への上振れも十分あり得る**。 第2次補正予算は、総額4.5 兆円にのぼる。「災害対応の強化・老朽化対策」(8049 億円)、「リニア中央新幹線や整備新幹線等の整備加速」(3212 億円)、「外国人観光客 4000 万人時代に向けたインフラ整備」(1001 億円)などがある。このうち、GDP統計の公共投資を直接押し上げると見られる「真水」の部分は、推定で 2.8 兆円弱になる。この数字は、15 年度の公共投資約 23 兆円の 12%、名目GDPの 500 兆円と比べると約 0.6%に当たる。 実際には、これらの公共事業は、16 年度中にすべて執行されず、多くが翌年度に繰り越されるため、16 年度の補正予算は、17 年前半のGDPも大きく押し上げる効果がある。 現在、東京五輪の進捗に不確実性が高まっているが、その**インフラ投資が本格化すれば、民間部門への波及効果を含めて上振れる可能性がある**。	「内需 補正予算と五輪で公共投資増 “節約疲れ”で消費改善へ」 エコノミスト 2016.12.27
60	社会資本整備のコスト、効果		一貫性の必要性 公共事業は、しばしば、無駄な政府支出の象徴的な存在として批判されることが多い。確かに、これまで、費用便益分析の観点からは行うべきでない公共事業が、十分な検討もなされないまま実施されたケースは少なくない。特に、緊急経済対策のように短期間で補正予算が決定されるケースでは、無駄な事業が採用される傾向にあったことも事実であろう。 しかし、**一部マスコミなどが批判するほど、公共事業のすべてが無駄というわけではない**。特に、近年、日本では高度成長期に建設された社会資本(インフラ)の老朽化が顕著で、その補修や立て直しへの支出は必要である。**より重要な点は、仮に無駄な公共事業であっても、政策には一貫性が必要だということである**。 1990 年代、拡大しすぎた公共事業に伴って、建設業の就業者数は膨らみすぎ、それが日本経済の非効率性をある面では高めていた。しかし、特定の産業の雇用者数を望ましい水準にまで引き下げる調整は、時間をかけて行うことが望ましい。これは、これまで蓄積してきた技能の存在や新しい環境への適合の難しさを考えれば、短期間での産業間の労働時間が決して容易ではないから。このような時間をかけた雇用調整は、建設業でも必要であった。 また、**1990 年代後半の公共事業の大幅な削減は、建設業に属する企業の業績を急速に悪化させた**。その結果、第3章や第5章で指摘した通り、1990 年代末には、建設業の大企業を中心に「ゾンビ企業」が生まれ、「ソフトな予算制約」を採用する金融機関の不良債権処理をより困難なものにした。**当時、大幅に削減された公共事業の下で、再生の見込みが小さい「問題企業」が建設業を中心に多数生まれ、当時の金融の機能不全をより深刻なものにしてしまったことになる**。	「『失われた 20 年』を超えて」／福田慎一／2015.7.29／NTT 出版
60	社会資本整備のコスト、効果		これまで、公共投資の経済効果のうち、乗数効果などのフロー効果について見てきましたが、**社会資本がストックとして使用されることによりもたらされる効果、いわゆる「ストック効果」に対する経済学的な分析を概観します**(図表 11)。 **一口に社会資本のストック効果といっても、大きく次の三つに分けられます**。 **・安全・安心効果…地震、津波、洪水等への災害安全性を向上させ、安全・安心を確保する効果。** **・生活の質の向上…衛生状態の改善、生活アメニティの向上などの生活水準の向上に寄与し、生活の質を高める効果。** **・生産拡大効果…移動時間の短縮、輸送費の低下等によって経済活動の生産性を向上させ、経済成長をもたらす効果。**	「インフラ・ストック効果 ―新時代の社会資本整備の指針」／インフラ政策研究会／2015.8.30／中央公論新社
60	社会資本整備のコスト、効果		**これまでの「安ければいい」とする公共事業の契約自体に問題があると脇は指摘する**。公共事業では、根本的には行政が「買い手」で、建設業は「売り手」だと論じる。私たちは、つい仕事を発注する行政が「売り手」で、建設業が「買い手」だと思いがちだが、実態的には建設業はインフラをつくって国や自治体に売って、お金をもらう。本来、売り手の生産者は、値付けや商品の質をコントロールできるはずだが、公共事業では、その術がない。すべて買い手の行政の指示に従わねばならない。**何を、**	「インフラの呪縛 ―公共事業はなぜ迷走するのか」／山岡淳一郎／2014.3.10／ちくま新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			いつまでに、いくらでつくるかを決めるのは買い手の行政だ。建設会社は売り手ではあっても「弱い立場」なので市場メカニズムが働かない。 **ところが経済学者は公共事業にも市場原理を持ち込んで、市場メカニズムに従え、と批判する。独占禁止法を持ち出して、正しい競争をしろと建設業を追い込むのはおかしい、と脇は力説する。** 一般に、建設業界が「強い立場」だと私たちが感じるのは、建築の分野で家を建てたり、買ったりする場合、買い手の消費者のほうが弱く、独禁法で守られている。そのイメージが強いからではないだろうか。 「そうそう。それはありますけど、震災後の国のお金の使われ方はどうもおかしい。一方で、土木事業の入札で行政が設定した予定価格の9割以上で取ったら、不正があるのではないか、と拒絶される。安くしろ、安くしろです。建設業が疲弊したら災害復旧もできません。被災地で、真っ先に動き出すのは地場の建設業です。」	
60	社会資本整備のコスト、効果		マクロレベルの社会関係資本を育む 第7章で見たように、**マクロレベルでの社会関係資本の形成（毀損）要因として経済格差が挙げられる。** 社会関係資本の分野での通説は、経済的に平等な社会が社会関係資本を育み、不平等が社会関係資本を毀損するという考え方である。第7章で指摘したように、**データを分析すると経済格差が社会関係資本の形成に大きな負の影響を与えることが示唆されている。特に所得格差ではなく、資産格差が社会関係資本の形成を大きく阻害するのではないかとするデータが提示されている。**つまり、格差が拡大する中で、これ見よがしな富の見せびらかしは避けるほうが懸命だ。また、格差是正のための所得分配策、特に世代間を通じての格差拡大を招かないように、ある程度の所得税の累進課税強化と相続税の税率引き上げは社会関係資本の維持の観点から必要である。	「ソーシャル・キャピタル入門 孤立から絆へ」／稲葉陽二／2016.1.25／中公新書
60	社会資本整備のコスト、効果		コミュニティレベル（メゾレベル）での社会関係資本を育む **コミュニティレベル（メゾレベル）では経済的な平等に加えて、街のあり方そのものも社会関係資本の醸成に関連している。**住民の構成、市民活動、住民の移動、通勤の難易度、住区の構造などが社会関係資本を形成する。日本では所得水準が異なる世帯がひとつの地域コミュニティに混在していることが多いが、欧米では富裕層と貧困層、異なる人種がそれぞれ別々のコミュニティに居住していることが多い。しかも、類は友を呼ぶ（homophily）傾向があり、**地域コミュニティは同じような階層が集まりやすい。この場合は、ボンディング（結束型）な社会関係資本は形成されるが、ブリッジング（橋渡し型）な社会関係資本を形成する機会は少なくなる。** 市民活動は、地域コミュニティにおける多様なネットワークを形成し、信頼や規範を醸成する。ネットワーク形成力から市民活動を社会関係資本の代理変数としてとらえる計測方法も多い。**パットナムは**『哲学する民主主義』で、市民活動はメンバー同士がどのような関係にあるかによって、**メンバー同士が対等な関係にある水平的な組織とヒエラルキーのある垂直的な組織を対比し、前者のほうが対外的に開かれて進取の気性に富んでいる一方、後者は垂直的な閉じた組織で腐敗しやすいとした。**水平的な組織のほうは、技術革新や評判の伝搬には向いているが、メンバーの退出が容易で互酬性の規範やそれに基づく戦略的な信頼は維持しにくい。対照的に、垂直的な組織のほうは、メンバーが固定化しているため規範が確立しやすく、メンバー間の信頼は厚いが、対外的には排他的になりがちである。また、市民活動を逆の面からとらえると、市民活動に参加しない、孤立した人をできるだけつくらないという視点も重要になる。 住民の移動と通勤の難易度が高くなると、どちらも人々による地域コミュニティにおける活動時間を奪うという意味で、社会関係資本の醸成にはマイナスである。短期間に引っ越しを繰り返す人は地域コミュニティへの帰属意識や一体感が希薄で、地域においてネットワークを形成しようという意識が薄い。	「ソーシャル・キャピタル入門 孤立から絆へ」／稲葉陽二／2016.1.25／中公新書
60	社会資本整備のコスト、効果		つまり、**デフレから抜け出すためには、誰かが数十兆円の規模で借金をして、しかもそれを貯金せずに、どこかで「使って」しまえばいいのである。** そんな大規模な仕事は、民間のどんな大金持ちでも、大企業でもできやしない。**それができる程の力を持つ組織は、**日本国内には、一つしかない。 **日本国政府である。** つまり、日本国政府が、数十兆円の規模で、「だぶついている銀行預金を借り上げて」、その上で「できるだけ銀行の貯金に回らないようなかたちで使えばいい」のである。そうすれば、デフレの問題は一気に解消するのである。	「公共事業が日本を救う」／藤井聡／2010.12.10／文春新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
60	社会資本整備のコスト、効果		デフレ下での国債発行による公共投資は、世界の常識 **「政府の借金があるからといって、今のところ日本政府が破綻するとは考えられない。むしろ、深刻なデフレに悩まされている今こそ、政府は財政再建に固執することなく、さらに国債を発行しながら財政出動を大きく展開していくべきなのだ**」 いかがだろうか。ここまでの議論にお付き合いいただいた読者の皆様なら、これが不当な主張というよりは、むしろ「合理的」な主張であると賛同していただけるのではないだろうか。 もちろん、日本国内にいて、日本語のテレビニュースや新聞ばかり見ていると、本章で論じた内容は、少々「風変わり」な論理のように見えるかもしれない。 しかし実は本章の議論は、理論的に言うなら、例えば、古くはケインズ、そして、最近では、ヒルファーディングやミンスキーといった経済学者が主張した議論と同じものである。歴史的に見ても、1929 年の世界大恐慌の時に、アメリカがその不況から脱却するために実施した大規模な財政出動を伴う「ニューディール政策」と同様の考え方だ。 そして、**現在においても、日本以外のどの国でも、本章で論じたような議論を基調として、デフレを回避し、大量の倒産と失業を避けるために、中央政府が大量に国債を発行し、大規模な財政出動を行っている**。 **その典型がアメリカである。「リーマンショック」直後には、「グリーン・ニューディール」とも言われる取り組みとして、たった半年間で 154 兆円もの国債発行とそれに基づく公共投資を行っている**し、2009 年には 79 兆円にも上る空前の公共投資を行っている。	「公共事業が日本を救う」／藤井聡／2010.12.10／文春新書
60	社会資本整備のコスト、効果		**インフラの「真実」とは何かと言えば、それはもちろん、地域と国の繁栄のためにインフラは必要不可欠だ、という一点である**。そのことは「古今東西の歴史」や「社会科学の知の巨人たちの議論」からも明確であるのみならず、現代日本の各種データからも確証されているのは、これまで示した通りだ。 例えば、オバマ大統領は、大統領就任演説の中で、次のように主張した。 「今日から我々は立ち上がり、米国を再生する作業をもう一度始めなくてはならない。新しい雇用を創造するだけでなく、成長の新しい基盤を築くために我々は行動する。我々は商業の糧となり、我々を結びつける道路や橋、送電網や通信網を造る。これらはすべて実現可能だ。そして我々はこれらをすべてやる」	「超インフラ論　地方が甦る『四大交流圏』構想」／藤井聡／2015.7.29／PHP 新書
60	社会資本整備のコスト、効果		**イギリスのキャメロン首相は、2012 年の演説で次のように力説している**。 **「インフラは、現代生活を支えるとともに、経済戦略において重要な位置を占める。決して二流であってはならない。それは、ビジネスを成功へと導く見えない糸である。社会資本はまた、ビジネスのためだけに存在するものではない。それは、市民が活動するためのプラットホームである。もし、我々のインフラが二流になれば、我々の国も二流になる」** この主張はまさに、マルクスやリストが 100 年以上前に論じた議論そのものだ。 このキャメロン首相の言を借りるなら、先進諸外国に比すれば「二流」としか言いようのないインフラしか持ちえていない我が国は、「二流」に落ちぶれてしまうことは避けられないだろう。 実際、過去 10 年間、20 年間の我が国の経済成長率は先進諸外国中、最低ランクにまで凋落してしまっている。その間、諸外国は成長し続け、日本の地域は、坂道を転げ落ちるように凋落し続けている。デフレに突入する直前の 1998 年当時、日本の GDP が全世界のトータル GDP に占めるシェアは 18％であった。ところが最新のデータ（2014 年）では、そのシェアは実に6％にまで凋落している。それは、かつての実に3分の1の水準なのだ。	「超インフラ論　地方が甦る『四大交流圏』構想」／藤井聡／2015.7.29／PHP 新書
60	社会資本整備のコスト、効果		◆「インフラ投資」による3種類の経済効果－ストック効果・フロー効果・期待効果 **成長と財政再建を目指すのなら、まずは成長を目指すべき――これが、以上に述べた議論のもっとも重要な帰結だ**。 そうであるとするなら、あとは（プライマリーバランスの黒字化を短期的にはさておきつつ）いかにすれば経済成長が達成できるのかの議論に注力すればよい、ということになる。 その時、以上に繰り返し示した通り、インフラ投資は経済成長に結びつき、税収を増やすことが明確に示されている以上、**成長と財政再建の双方を目指すにおいて、インフラ投資を成長戦略から外して考えることほど愚かな選択は存在しない、と言わざるを得ない**。 **もちろん、インフラ投資によって経済成長などできないという言説が存在していることは事実である。しかし、そんな言説はたんなる「デマ」にすぎない**ことは、先に述べた数々のデータから明らかだ。それらデータはいずれも、インフラ投資を図ることで、	「超インフラ論　地方が甦る『四大交流圏』構想」／藤井聡／2015.7.29／PHP 新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			様々な効果が発現し、最終的に経済成長に結びつく一点を、明確に示しているのである。	
60	社会資本整備のコスト、効果		ここで、より効果的なインフラ投資を進めるためにも、それには一体どのような経済効果があるのかを改めて整理しておきたいと思う。 第一に、**インフラ投資には「ストック効果」という経済効果がある。これは**、先の章で詳しく論じた**「できあがったインフラが、生産性の向上等をもたらし、経済成長を導いていく」という、インフラにおけるもっとも本質的な経済効果だ**。アダム・スミスやマルクス、リストらが論じたのは、まさにこの効果である。先に紹介したキャメロン首相が論じたものも、このストック効果である。そして今日の日本で言うなら、インフラ政策が「アベノミクスの第三の矢＝成長戦略」の要となりうるのはこのストック効果があるからである(なお、これがストック効果と呼ばれるのは、できあがったインフラストックがもたらす効果だからである)。 **第二に、「フロー効果」という経済効果がある。これは**、主として本章で論じたものであり、**インフラ投資によって大量の資金が市場に注入されることで、景気が刺激される効果である**。一般に、この「フロー効果」を企図した対策が、アベノミクスの「第二の矢」と呼ばれるものである(なお、これがフロー効果と呼ばれるのは、インフラストックをつくる過程で、政府支出によってキャッシュフローが直接発生することによる効果だからである)。 そして**最後に「期待効果」という経済効果がインフラ投資には期待できる。これはインフラ投資についての「プラン」を策定し、それを「広く公表」することで得られる効果だ**。例えば、熊本市に新幹線が開通することで、熊本市の人口集積が促されたが、そうした人口集積は「開通する以前」から始まっていたものであった。それは、熊本市に新幹線の駅ができるという「プラン」が公表されていたために、新幹線の駅前には近い将来、人が集まるだろうという「期待」が民間の間に共有されたためである。そして、新幹線が開通する以前から、その「期待」に基づいて、駅前には様々な投資が進められたのである。 これが「期待効果」であり、金沢市でも富山市でも、この「期待効果」ゆえに、官民あわせた様々な投資が先行的に進められたのである。	「超インフラ論　地方が甦る『四大交流圏』構想」／藤井聡／2015.7.29／PHP 新書
61	インフラストック効果		「地方創生とインフラ」 **脆弱な国土である一方、四面環海、南北3千 km の広がりのある多様な国土であります。この国土を強靭化し多様な価値観に基づく多様な暮らし方を活かすことが「地方創生」の肝であります**。その結果レジリエントな社会が構築され日本各地の魅力溢れる地域力を発揮した日本の創生が可能となります。 **フローとしての公共事業に偏ったこれまでの議論と決別し、インフラストック効果を踏まえ、「地方創生」と国土強靭化を支え担うインフラの果たす役割を正当に再評価し、「未来の投資」をすることが求められます。**	芝浦工業大学　工学マネジメント研究科　客員教授　谷口　博明（土木施工, 2016 年 10 月号）
70	維持・管理・更新・運営		維持管理更新費の推移 **2013 年度は約 3.6 兆円であったのが、将来推計では、10 年後に 4.3～5.1 兆円、20 年後に 4.6～5.5 兆円程度となる。** 高度経済成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、**今後 20 年で建設後 50 年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる。**	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
70	維持・管理・更新・運営		資本のリサイクルに関連する主な制度 ＜公共施設の管理、運営＞ 包括的民間委託：性能規定化や複数年契約により民間事業者のノウハウを活用し、効率化、コスト縮減、人件費の削減等を図る、公共施設等の管理に係る業務委託。下水道、ごみ処理施設等において導入されている。 指定管理者制度：地方公共団体が指定する法人その他の団体に地方公共団体に代わって公の施設の管理を代行させることで、多様化・高度化する市民ニーズへの効率的・効果的な対応を図り、市民サービスの向上、行政コストの縮減を図ることを目的とした制度。 PFI（コンセッション）：施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する方式。PFI 法では「公共施設等運営権」として規定されている。	社会資本整備等の現状（平成 27 年 8 月 28 日／内閣府）
70	維持・管理・更新・運営		既存の社会資本の維持管理・更新について **今後、高度成長期以降に急速に蓄積してきた膨大な社会資本が耐用年数を迎え、増加する維持管理・更新費用への対応が大きな課題**となる。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
70	維持・管理・更新・運		インフラ管理者としての責任	社会資本整備を巡る現状と課題

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
	営		公共施設の維持管理は、管理者負担原則に基づき、管理者自身が負担すべきもの。 したがって、**地方公共団体が管理する公共施設の維持管理費用については地方公共団体自身が負担するとの前提に立って、残すべき公共施設を厳選すべき**。 **自らが管理する公共施設の規模等を見直した上で、維持管理費用の効率化や自主財源の確保により対応すべき**。	_資料1（平成26年10月20日／財務省主計局）
70	維持・管理・更新・運営		はじめに多様な災害が頻発する脆弱な我が国国土においては、東日本大震災の被災地の復興加速を最重要課題として取り組みつつ、**防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化をメインストリームとして重点的に取り組み**、人命と財産を守ることは社会資本整備の最優先の使命である。また、高度成長期を経て、成熟社会を目指す中で、より豊かな国民生活の実現を支える役割を強化してきた社会資本整備は、今後とも、人口減少や高齢化、環境との共生、ICT 等の技術革新の進展など、社会経済状況の変化を踏まえつつ、国民が誇りを持てる美しい国土を将来にわたって継承できるよう、国民生活の質の向上に絶えず取り組んでいくことが求められる。	社会資本整備重点計画（本文）（平成27年9月18日閣議決定／国土交通省）
70	維持・管理・更新・運営		はじめに 重点計画見直しの一点目は、「機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築」である。厳しい財政制約の下、4つの構造的課題に対応し、**社会資本のストック効果が最大限に発揮されるよう、既存施設に係る戦略的メンテナンスと有効活用（賢く使う取組）に重点的に取り組むとともに、社会資本整備の目的・役割に応じて、「安全安心インフラ」、「生活インフラ」、「成長インフラ」について、優先度や時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図ることとしている**。特に、今後、既存の社会資本の維持管理・更新（メンテナンス）に係る費用の増加が見込まれることから、社会資本に求められる幅広い役割を果たしていくためには、**メンテナンスに係るトータルコストを中長期的に縮減・平準化し、投資余力を確保していくマネジメントを徹底することとしている**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成27年9月18日閣議決定／国土交通省）
70	維持・管理・更新・運営		2. 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築 ④ 戦略的メンテナンスと賢く使う取組への重点化 社会資本のストック効果を最大化する観点から、社会資本の新設・高度化のための公共投資を実現していくためには、必要な財政資金を安定的に確保していく必要がある。 また、既存施設を有効に活用し、その効果が最大限発揮されるよう、**新技術を含む技術開発も活用し、「既存施設を賢く使う」取組を充実強化し、国民生活や社会経済活動におけるより高い利便性を実現していくことも重要である**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成27年9月18日閣議決定／国土交通省）
70	維持・管理・更新・運営		（2） 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの重点化方針 厳しい財政制約の下、中長期にわたって持続可能な社会資本整備の実現を図るため、**「機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメント」を構築する必要**がある。 具体的には、 ・ **蓄積されてきた既存の社会資本に関するストックマネジメント** ・ 社会資本の目的・役割に応じた新設・高度化マネジメント の2つの考え方から構成される。	社会資本整備重点計画（本文）（平成27年9月18日閣議決定／国土交通省）
70	維持・管理・更新・運営		① 集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンス **高度成長期以降に集中的に整備した社会資本が今後一斉に老朽化することにより、「荒廃する日本」とならないよう**、全ての社会資本分野、管理主体において、**事後対応ではなく、予防保全を基軸とするメンテナンスサイクルを構築・実行し、点検・診断に基づき計画的に修繕・更新等を実施**することにより、既存施設の安全性を確保するとともに、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を戦略的に実現する。	社会資本整備重点計画（本文）（平成27年9月18日閣議決定／国土交通省）
70	維持・管理・更新・運営		② 既存施設の有効活用（賢く使う取組）これまでの社会資本整備により一定の社会資本が蓄積されてきた。**社会資本のストック効果を最大化するためには、まずもって、この蓄積されてきた既存の社会資本を最大限活用することが重要である**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成27年9月18日閣議決定／国土交通省）
70	維持・管理・更新・運営		川と地域 安全で安心して暮らせる社会を目指して 気候変動等に伴う災害の頻発・激甚化、高齢化の進展等の社会状況の変化に伴う災害に対する脆弱性の増大などの喫緊の	事業案内（JICE（一般財団法人）国土技術センター）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			課題をわが国は抱えています。このため、災害に対する人命の保全や社会・経済活動の持続性の確保、安全で安心できる社会の構築に貢献すべく、河川・海岸分野における治水、利水や防災に関わる根幹的な技術分野の調査研究に取り組み、「新たなステージに対応した防災・減災のあり方」をはじめとする河川政策の立案・展開を支援していきます。 1. 大規模災害に対応した総合的な防災・減災対策、危機管理対策のあり方 2. 気 候変動に対応した治水関係社会資本整備のあり方 3. 堤防をはじめとする河川管理施設の信頼性の向上 4. **治水関係社会資本ストックの今後の維持管理対策のあり方等に関する調査研究**	
70	維持・管理・更新・運営		建設技術・公共調達 公共工事の品質確保から技術開発まで社会資本整備の効率化 技術・調達政策グループ **大規模災害への対応や老朽化する社会資本の維持管理・更新等、社会資本に対する要求は一層高度化、多様化しており**、一方では、近年の投資抑制等の中で、これを支える体制の弱体化が懸念されています。このような状況の中、良質な社会資本の整備、維持管理を効率的に推進するため、公共調達制度のあり方、社会資本整備における品質確保方策などの社会資本整備の執行に関する調査研究、並びに、将来を見すえた社会資本整備や土木分野の生産性向上等の観点からの建設技術の開発促進とその普及に関する調査研究を行っています。 1. 入札契約方式や総合評価など公共調達の改善 2. 設計・施工に関する品質確保方策（調査設計プロセス、積算基準、監督・検査、建設技術者制度、安全対策等） 3. 建建設分野の技術開発の促進方策等の調査研究	事業案内（JICE（一般財団法人）国土技術センター）
70	維持・管理・更新・運営		**橋や道路などインフラ（社会基盤）の維持や管理を通じて命と暮らしを守るメンテナンス産業を育成し、その国際競争力を高めたい**。 2012 年に中央自動車道の笹子トンネルで起きた天井板落下事故を契機に、インフラの老朽化は大きな問題となった。地震や台風など大規模災害も頻発する中、防災・減災の観点から老朽インフラ対策は待ったなしであり、メンテナンス産業の育成が急がれる理由もここにある。 限られた財源の中でスピード感を持って取り組むべき課題だけに、官民の英知を結集する必要があろう。 その中核となる政府の「インフラメンテナンス国民会議」が昨年 11 月に発足している。産官学一体で、技術開発や企業・自治体の連携を進める態勢を強化してほしい。 実際、**インフラメンテナンスの分野で、日本の優れた技術は世界で十分に競争する力がある。老朽化した下水管を地中に埋設したまま再生する工法を開発した国内企業は、各国の下水管補修の分野で高いシェアを獲得している。世界をリードする革新的な技術の創出を後押ししたい**。	「［社説］ メンテナンス産業 老朽インフラ対策を成長戦略に」 公明新聞 H29.2.3
70	維持・管理・更新・運営		老朽化した社会インフラの維持・管理に向けて産学官が動き出す。国土交通省が音頭をとり、企業や団体、自治体が参画する「インフラメンテナンス国民会議」が 28 日に発足する。それぞれの積極的な取り組みに期待するとともに、新たな技術・サービス開発を加速したい。 インフラ維持・管理を効率化し、費用を節減する上で、新技術・サービスの開発が欠かせない。建設や測量などの従来企業だけではなく、情報通信やデータ解析、先端材料などの企業が加わることで、これまでにない技術開発の可能性が高まる。 さらに防災分野への展開も考えられる。ただ何より重要なのは、多くの声を集めて現場のニーズに即した“使える技術”を生み出すことだ。 **現代社会は、これまで開発一辺倒だったインフラを、丁寧に使って長持ちさせる段階に移っている。国民会議は市民参画の推進も計画している。国民の立場からも、インフラ維持・管理の重要性を改めて考える場としたい**。	「［社説］ 社会インフラの維持・管理 長持ちさせる新技術の開発を急げ」 日刊工業新聞 H 28.11.28
70	維持・管理・更新・運営		**道路など様々なインフラの老朽化が問題になっているが、私たちの暮らしと命を支える水道も例外ではない。水道管が破裂し、道路が水浸しになる事故も珍しくない**。事業規模の拡大や官民連携の加速による水道事業の基盤強化が待ったなしの課題だ。 最大の問題は今の水道システムが今後も維持できるかどうか不透明なことだ。 水道サービスの担い手は市町村が中心で、全国に1400近い事業体がある。うち半数は給水コストを水道料金でまかなえない	「［社説］ 官民連携や広域化で水道の基盤を強固に」 日本経済新聞 H28.11.26

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			原価割れの状態で、「水道は独立採算」の原則が揺らいでいる。 問題解決の一つの方策が複数の市町村による広域連携だ。 もう一つの道は「民」のノウハウの活用だ。 **設備の更新費用を捻出するために水道料金の値上げは避けられないという見方が多いが、こうした改革を進めることで、値上げ幅の圧縮が可能になるだろう**。 官民連携によって国際競争力を持ったプレーヤーが育つ効果も期待したい。インフラの海外展開は日本の成長戦略の柱の一つだ。	
70	維持・管理・更新・運営		**橋や道路などインフラ（社会基盤）の維持や管理を通じて命と暮らしを守るメンテナンス産業を育成し、その国際競争力を高めたい**。 2012 年に中央自動車道の笹子トンネルで起きた天井板落下事故を契機に、インフラの老朽化は大きな問題となった。地震や台風など大規模災害も頻発する中、**防災・減災の観点から老朽インフラ対策は待ったなしであり、メンテナンス産業の育成が急がれる理由もここにある**。 限られた財源の中でスピード感を持って取り組むべき課題だけに、官民の英知を結集する必要があろう。 その中核となる政府の「インフラメンテナンス国民会議」が昨年 11 月に発足している。産官学一体で、技術開発や企業・自治体の連携を進める態勢を強化してほしい。 実際、インフラメンテナンスの分野で、日本の優れた技術は世界で十分に競争する力がある。老朽化した下水管を地中に埋設したまま再生する工法を開発した国内企業は、各国の下水管補修の分野で高いシェアを獲得している。世界をリードする革新的な技術の創出を後押ししたい。	「[社説] メンテナンス産業　老朽インフラ対策を成長戦略に」公明新聞　H29.2.3
70	維持・管理・更新・運営		**全国の公共施設や上下水道、道路、橋梁などインフラの老朽化が進んでいる**。 **2023 年には日本全国にある橋長2メートル以上の橋梁の 43%、トンネルの 34%が建設から 50 年過ぎる（国土交通省調べ）。日本のインフラは高度成長期、特に前回の東京五輪の前後に整備したものが多い。そうすると、老朽化も同時進行で進むことになる**。 現存するインフラを同規模で維持するためには、どれぐらいのコストが必要になるのか。東洋大学の根本祐二経済学部教授は、年に約9兆円と試算する（下表）。これは名目の公的固定資本形成の4割弱に相当する。**「すべて維持するのは不可能。残すものと残さないものに分け、早めの廃止が必要だ」（根本教授）**。 12 年の笹子トンネル事故を契機に、橋梁については 14 年7月から自治体に老朽化点検の実施が義務づけられている。老朽化対策を早めに行えば事故を未然に防げ、費用も安く抑えられる。自治体はこうした毎年の点検と平行して、橋梁の管理方針を総合管理計画に盛り込む。 突き詰めれば、自治体の財政難や技術者不足に行き着く。根本教授は「道路や橋梁もすべてを更新していくことは無理。いかに割り切るかが重要」と説く。インフラも選択と集中が欠かせない時代といえそうだ。	「すべてを維持することは困難　インフラ老朽化が加速　現実的な対処法を描け」 週刊東洋経済　2016.7.30
70	維持・管理・更新・運営		**国土交通省は9月から 10 月にかけて、自治体のインフラ維持管理を支援するために民間技術者を派遣する**。8月2日、派遣先として栃木県佐野市、岐阜県山県市と中津川市、大阪府泉南市と阪南市の5市を選定したと発表した。技術者の派遣は日本工営に委託している。 国交省は 15 年2月、社会資本整備審議会技術部会の提言を受けて、市町村が建設コンサルタント会社から派遣された技術者とともに維持管理を行う仕組みの検討に着手した。16 年5月に日本工営。野村総合研究所JVと派遣を含む検討業務の契約を締結。国交省が費用を負担して日本工営の技術者を市町村に試験的に派遣することにした。	「国交省が5市に民間技術者派遣、維持管理を支援」 日経コンストラクション　2016.8.22
70	維持・管理・更新・運営		**日本では高度経済成長期を中心に、集中的に社会インフラの整備が進められた。その社会インフラのストックが、約 50 年を経過した現在、一斉に老朽化している。** **国土交通省は 2014 年5月に「インフラ長寿命化基本計画（行動計画）」を策定、インフラの維持管理・更新を推進している**が、同省の試算では、11 年度から 60 年度までの 50 年間に必要な維持管理・更新費は約 190 兆円と推計され、そのうち更新できないストック量は約 30 兆円に上るという。 メンテナンスで課題となるのは、維持管理の技術はもちろん、費用対効果のマネジメントだ。	「特別広告企画　多様化・増大する脅威から巨大“社会インフラ”を守るプロフェッショナル（首都大学東京　都市環境科学研究科　都市基盤環境学域　石倉智樹准教授）」 週刊ダイヤモンド

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			「インフラの中には、景気対策で投資したが利用が少なく、維持管理のコストが嵩んでいる例もある。老朽化したからといって更新して延命を図るだけでなく、点検しながら使い続ける、費用負担を見直して廃棄する、という選択もあり得る」と語る。 「防災は需要な課題の一つですが、何もかも対策すればいいというものではありません。一時的な災害のためにオーバースペックのインフラを整備すると、費用対効果のバランスが崩れてかえってマイナスの結果になりかねません」（石倉准教授）。 **今、技術の進化でインフラの維持管理の現場は効率化が進んでいる。コストを意識したインフラの維持管理や更新を考えること。そのためのマネジメントが急務なのだ。**	2016.9.17
70	維持・管理・更新・運営		**大きな流れとしては、公共投資額は頭打ちだが、過去に建設されてきたインフラの多くが老朽化しており、ここにゼネコンによっての次の商機がありそうだ。** 高度経済成長期に道路や港湾、公共施設などが急ピッチで建設された。下図にあるように、**インフラの老朽化はこれから 20 年かけてますます進み、2033 年には道路橋、トンネル、河川管理施設など、築 50 年を迎える設備が半数を超える。地震がなくても、12 年に発生した笹子トンネルの天井崩落事故のように、突発的に起こることも十分あり得る。** **そこで政府は、インフラの長寿命化に本腰を入れ始めた。「インフラ長寿命化基本計画」をまとめ、自治体ごとに必要な対策を立てるよう促している。**しかし、「自治体によっては、財政や技術人材が不足しており、計画策定に積極的なところとそうでないところがある」（国土交通省）のが実情だ。	「インフラ改修　放置しておけば崩落の危機　インフラ改修に見いだす商機」 週刊ダイヤモンド 2016.12.3
70	維持・管理・更新・運営		「地方創生とインフラ」 **成熟社会では「小さな政府」の潮流にあるので、民の稼ぐ力の発揮が求められ“民が主役、官は脇役”を基本とすべきであります。**アベノミクスの第三の矢・民間投資を喚起する成長戦略の精神に則り官から民へのスムーズな移行が求められ、**インフラにおいても増大する維持管理等の PPP（官民連携）への展開が求められます。**	芝浦工業大学　工学マネジメント研究科　客員教授　谷口　博明（土木施工, 2016 年 10 月号）
70	維持・管理・更新・運営		**太田　私は「防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化」とよく言っています。**東日本大震災による広域的な被害、さらに近年は雨の降り方も局地化、集中化、激甚化しており、昨年の広島ではバックビルディング現象といった新しい現象が起きています。笹子トンネルの事故ではインフラの維持管理の重要性を再認識しました。私は一昨年を「メンテナンス元年」と定義づけ、本格的に防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化に着手したのですが、いざメンテナンスしようとすると、設計図がすでにありません。国はさすがに残していますが、たとえば道路橋の7割は市町村の管理で、その半分が残っていないのです。 冨山　設計図のみならず、メンテナンスの記録も残っていなかったりしますね。 太田　1年間かけて総点検を行い、主要なトンネルや橋の一つひとつにカルテ、基礎データを作りました。カルテがあればメンテナンスもしやすいですし、これが蓄積されていけば、どこが弱点化がすぐにわかるようになります。 冨山　メンテナンスが予防医学に変わっていくということですね。そのほうが治療費が少なくて済みます。 太田　笹子トンネルの事故について言えば、打音検査をしばらくやっていなかったということが問題になりました。しかし、そもそも現代における検査方法としては、センサーを利用するなど、技術革新が必要だと思います。 冨山　非破壊検査技術も進歩していますからね。 **太田　土木工学をシビルエンジニアリングといいますが、これからはメンテナンスエンジニアリングの時代だと思います。徹底的な技術革新を行い、メンテナンスエンジニアリングを究め、世界一を目指す。**日本は造るほうはすでに世界一なのですから、可能なはずです。私が大臣になって2年半、国土交通省の公共事業予算に占める割合で 30%台だった防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化の部門が 55%と半分を超えました。道路をつなげてくれという地域からの要求には大変切実なものがありますが、財政的な制約もありますから、選択と集中を行って、ストック効果が出るようなものに重点化していかなければならない。今がその大きな変わり目なのだと思います。	「インフラ・ストック効果　－新時代の社会資本整備の指針」／インフラ政策研究会／2015.8.30／中央公論新社
70	維持・管理・更新・運営		**いま、日本は高度成長期に急いで整備されたインフラが一斉に老いている。コンクリート構造物の寿命は、**自然環境や施工の質で左右されるが、**概ね 50 年程度といわれる。長さ2メートル以上の道路橋では、今後 20 年で、建設後 50 年以上のものが、現在の約 16%から約 65%に急増する。**すでに地方では、橋が落下する例も出始めた。現在、市区町村が管理する道路橋を中心に、全国 1400 の橋で、通行止めなどの通行規制が行われている。 **道路そのものの老朽化も進む。**1964 年の東京オリンピックに合わせて開通した首都高速道路は、交通量が大幅に増えて過重な負担がかかっている。溶接部分の疲労破壊が進み、古い路線のほとんどで複数の損傷が発見されている。	「インフラの呪縛　－公共事業はなぜ迷走するのか」／山岡淳一郎／2014.3.10／ちくま新書

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			会計検査院が公共施設を対象に行なった検査では、学校や庁舎など自治体が所有する建物のうち、約1万 5000 棟が耐震基準を満たしておらず、大きな地震に見舞われたら倒壊のおそれがあると判明した。緊急時に大車輪の活躍が期待される消防署でも耐震化が遅れており、地震が発生したらすぐに消防車を外に出してしのぐありさまだという。 治水、利水のダムも歳月を重ねるにつれてダム湖に土砂が溜まり、貯水力が落ちている。機能の衰えたダムは洪水のリスクを高める。鉄道や港湾、空港といった産業基盤、生活を支える上下水道なども劣化や損傷が目立ってきた。	
70	維持・管理・更新・運営		**ところが、インフラ維持管理の基準やマニュアルは管理主体によってまちまちで、自治体のなかには担当する技術職員がいないか足りないところが多い**。2012 年末の中央自動車道・笹子トンネルの天井板崩落事故が起きるまで、インフラ老朽化への社会的関心は低く、必要な措置が講じられてこなかった。問題が顕在化したとたん、事故が連続するかもしれない。そこにインフラ老朽化の怖さがある。 日本はアメリカに比べて自然災害が多く、条件は厳しい。高度成長期に突貫工事でつくった質の悪いものも多い。**アメリカには、インフラが荒廃したら、放り出してどこかへ移ればいいという考え方がある**。国土が広く、使い捨てもひとつの選択肢だ。古い街並みがスラム化し、治安が悪くなれば、富裕層は他所へ移ってしまう。財政が破綻したデトロイト市は、その典型だ。最盛期に 185 万人だった人口が 75 万人までに減り、行政サービスは最悪の状態に陥っている。荒れた街を人々が捨てた結果である。 **しかし、日本ではそうはいかない。山が大部分を占める国土で、平地は開発し尽されている。古くなったインフラを放り出せば、社会機能が麻痺する。なんとか手を入れ、長持ちさせて、使いながら、更新できるものは更新していかなければ日本の将来はない**。	「インフラの呪縛 ー公共事業はなぜ迷走するのか」／山岡淳一郎／2014.3.10／ちくま新書
71	老朽化対策、長寿命化		社会資本の老朽化の現状 **今後、高度成長期以降に急速に蓄積された膨大な社会資本の老朽化が急速に進行し、何ら対策を講じなければ維持管理・更新費が増加していく見込み。** **このため、点検により損傷状況を把握し、計画的なメンテナンスを行うことによりインフラの長寿命化を図り、長期的なコストの圧縮を図る必要**。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
71	老朽化対策、長寿命化		計画的な老朽化対策の推進 インフラ長寿命化のため、インフラ管理者（各省及び地方自治体）は、平成 28 年度までに**インフラ長寿命化計画（地方自治体の場合は公共施設統合管理計画）を策定し、施設の種類に応じて遅くとも平成 32 年度までに個々の施設ごとの長寿命化計画を策定する**こととされている。 長寿命化計画の策定を促進し、無計画な更新・維持管理を避けるためにも、防災・安全交付金を含め、インフラの老朽化対策は個々の施設の長寿命計画に基づくものに重点化を更に進めるとともに、「情報の見える化」等により、長寿命化がコスト圧縮に確実につながるようにすべき。	社会資本整備（平成 28 年 10 月 20 日／財務省）
71	老朽化対策、長寿命化		インフラ長寿命化計画（公共施設等総合管理計画）の策定の推進限られた財源の中で効率的な老朽化対策を実施するためには、**今後の老朽化対策は、インフラ長寿命化計画に基づき計画的かつ効率的に実施する必要がある**。反対に、同計画に基づかない老朽化対策は非効率である可能性があり、抜本的に見直すべき。**インフラ長寿命化計画を策定している場合であっても**、単に計画が策定されていればよいのではなく、**将来の社会経済状況の変化を見据えた具体的な集約・統廃合等の計画を含むものとするべき**。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
71	老朽化対策、長寿命化		インフラ長寿命化計画（公共施設等総合管理計画）の策定の例（さいたま市） 人口減少やコンパクトシティ化等を見据え、公共施設の長寿命化やスペックダウンを盛り込んだインフラ長寿命化計画（公共施設等総合管理計画）を策定することで、増加する老朽化対策費用の抑制を図ることができる。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）
71	老朽化対策、長寿命化		今後の公共事業予算について（まとめ） **増嵩が見込まれる老朽化対策費用については、インフラ長寿命化計画（行動計画）（公共施設等総合管理計画）を策定し、これに基づき、計画的かつ効率的に取り組むことにより、財政負担の増加を軽減・平準化**できる。 国においては、自らが管理する道路や河川管理施設等の社会資本について、率先垂範して、その維持管理・更新の方針やその費用見通しをもとにした計画的かつ効率的な維持管理・更新を行い、老朽化対策費用の増加の抑制・平準化を図るべき。	社会資本整備を巡る現状と課題_資料1（平成 26 年 10 月 20 日／財務省主計局）

CODE	動向・論点・テーマ	追加 CODE	内容	出典
			国は自ら老朽化対策を実施するのみならず、地方公共団体の行う老朽化対策を支援しているが、地方公共団体におけるインフラ長寿命化計画の策定が途上にある中で、計画に基づかない老朽化対策は非効率である可能性が高い。計画策定を終えた団体向けに配分を重点化するなど、一層のメリハリ付けによる効率的な老朽化対策を追求すべき。 その際、単に外形的に計画が策定されているか否かではなく、計画内容が、人口減少等の社会経済状況の変化を踏まえたものとなっているか、将来の費用の見通しを踏まえた自立可能なものとなっているか等について厳格に見極めていく必要。 新規投資は、社会資本の整備水準の向上や、将来の人口減少の現実を見据えれば、これまでのような大きなニーズはなく、これまで以上に厳選していく必要。 最新の技術的知見の活用や、PPP／PFI といった民間活力・民間資金の導入により、事業を一層効率的に進めていくことが可能。 **老朽化対策費用については、効率化したとしてもなおその増加が見込まれる**が、新規投資について、社会資本の整備水準の向上や将来の人口減少を見据え、これまで以上に厳選していくとともに、民間活力・民間資金や技術革新等の導入により一層の効率化を進めることで、公共事業関係費の全体規模の抑制を図っていくべきではないか。	
71	老朽化対策、長寿命化		Ⅰ．安全・安心の確保 2．国民の安全・安心の確保 (2)**社会資本の老朽化対策等** （例・**道路、港湾、空港、鉄道施設、官庁施設、河川管理施設、下水道等の長寿命化、耐震化** ・インフラメンテナンス国民会議の設置等を通じたメンテナンス産業の育成・活性化 ・新たに策定する「ダム再生ビジョン」に基づく既存ダムの徹底活用）	国土交通省重点政策 2016（社会資本整備重点計画（骨子））（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）
71	老朽化対策、長寿命化		2．機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築② ストック効果の底流としての安全・安心の確保と生活の質の向上災害から国民の命と財産を守ることは、社会資本整備が果たすべき最重要の使命である。南海トラフ地震や首都直下地震といった巨大地震・津波、大規模噴火、気候変動により頻発・激甚化が想定される水害・土砂災害等の災害は、国難ともなり得る大きな脅威である。また、**高度成長期に集中整備した社会資本が今後一斉に老朽化する中、適時適切なメンテナンスを怠れば、老朽化する社会資本が我が国社会経済の安全に対する脅威となりかねない**。災害に脆弱な国土、加速するインフラ老朽化といった構造的課題に直面する中、国民の安全に対する意識は高まっており、国民生活や社会経済活動の前提となる安全・安心を確保することは、社会資本整備の最優先の課題であり、**防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化をメインストリームとして、「人命と財産を守る社会資本整備」を中長期的な視点から計画的に着実に推進できるよう、重点的に取り組む必要がある**。	社会資本整備重点計画（本文）（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定／国土交通省）