

地方の社会資本整備 P T 提言「骨子」(案)

平成22年2月18日

第一部 地域主権の実現に向けた社会資本整備の必要性

【提言】

○「地域主権」の実現には、基礎的な社会資本が一定の水準で整備されることが不可欠

○特に、以下の2点について中長期的な整備の考え方を明確にし、「新成長戦略」

(H22.6月を目処に取りまとめ)に位置づけるべき

- 地方における生活の安全・安心の確保(治山・治水等)
- 高速道路等の広域的な交通網の完成

1. 「地域主権」の実現に必要な「装置」としての社会資本

- 「地域主権」の考え方に立って、活気に満ちた地域社会をつくるためには、各地域の工夫と努力が発揮できる基礎的条件を整えることが必要であり、社会資本は教育・医療等と同様、そのための重要な要素。
- しかし、都市と地方とでは社会資本整備の状況に格差があり、地方衰退の一因となっている。
- 「新成長戦略(基本方針)」(H21.12.30閣議決定)においては、投資効果の高い大都市圏の社会資本に重点投資する方向性が示されており、さらなる都市・地方の格差拡大を懸念。
- また、社会資本整備に関するグランド・デザインが見えない中で、公共事業予算が一律・一方的に削減されており、「地域主権」の実現を危惧。

2. 安全と安心が確保された生活環境の整備

- 日々の交通手段を自動車に依存している地方にとって、生活道路は防災対策や救急医療などの基盤となる「命の道」であり、その整備を求める声は切実。
- また、我が国の国土条件においては、治山・治水は安全・安心が確保された生活を営むうえでの大前提。
- ダムは河川流域全体での安全性確保に向けた「河川整備計画」に位置づけられており、これまで着実に進めてきた堤防等の整備は、将来のダム建設を前提としている。
- 地域の現状や過去の経緯等を踏まえ、早期に河川の「整備方針」を確定し、流域の安全性を確実に向上させることが必要。
- さらに、良好な生活環境の確保は地域定住の大事な要素であり、下水道等の生活に密着した社会資本整備が日常生活に及ぼす効果は、都市生活者とは比較にならないほど大きい。
- 「新成長戦略(基本方針)」に謳われている「定住自立圏構想」を推進するためにも、生活関連の社会資本を一定レベルで確保することが必要。

3. 地域間の競争条件を整える広域的な交通機能

- 広域交通システム(道路、空港、港湾、新幹線等)は、「地域主権」の下、地域の資源(人材・土地等)を活用し、我が国全体の生産性を高める上での重要な機能。
- 戦後、経済効率重視の観点から都市における整備が優先。その結果、地方においては長らくミッシングリンクが残されており、企業誘致・観光振興等における大きなハンディキャップとなっている。

- 一連の路線の中にミッシングリンクが混在する状態では、既に整備された区間が本来の効果を発揮できず、投資が十分に活かされない。過去に必要性が認められた路線は、計画的・集中的に整備を進め、早期に完了させることが重要。
- 高速道路や新幹線、航空等の高速交通機関は、それぞれのもつ適性に応じた役割分担の下、国土全体の社会資本配置や地域間格差の是正など、国家的見地から体系的に整備を進めるべき。

4. 国際競争力の向上に必要な社会資本整備

- 「新成長戦略（基本方針）」では「アジアとの交流拡大」が謳われているが、大都市圏のみが牽引する成長戦略ではなく、地域単位での分権的な経済発展を目指すことが、我が国全体の活力と発展に重要であることから、その基盤となる社会資本整備を重点的に進めるべき。
- すなわち、国際競争力を高めるためには、「大規模空港・港湾の強化」だけでなく、各地域とアジアとの直接交流を促進する地方拠点施設や広域道路網の整備も併せて推進することが必要。
- アジア諸国は積極的に交通インフラに投資しており、我が国だけが投資の縮小を続ければ、産業立地上の競争力が低下し、貿易・投資の自由化を推進する過程での産業流出が危惧される。
- 「新成長戦略（基本方針）」では「観光立国の推進」も戦略のひとつに位置づけられているが、そのためには地域の観光資源を活用した外客誘致に必要となる広域交通網を整備し、国内のモビリティを高めていくことが必要。

第二部 効率的・効果的な社会資本整備のための仕組み

1. 社会資本整備の効率化について ※コスト縮減WG報告（別添1）

【提言】

○従来型の整備手法からの脱却により、地方の新たな発想を最大限に活用したさらなるコスト縮減を実現していくため、さらなる規制緩和、災害予防への転換、民間技術の積極的活用など、新たな公共事業のしくみづくりが必要

- 補助事業で取得した事業用地・建設機械等の有効活用や、地方の実情に応じたローカル・ルールを導入等を進めるための、関係法令の弾力的運用等が必要。
- 「災害予防」の観点に立った、ハード・ソフトのベストミックスによる戦略的な災害対策が必要。
- 汚水排水処理施設や港湾・海岸施設の総合的な整備・一元的管理が可能となるような、各省庁を横断する公共事業の制度改革が必要。
- 「民が主体の公共事業」を推進するため、PFI手法や官民協働型（NPO、企業等の参加）の「維持管理システム」等が積極的に導入されるようなしくみづくりが必要。
- 事業のスピードアップにより事業効果を早期に発現させるため、保安林解除などの行政手続きの簡素化・迅速化などが必要。

2. 事業評価の仕組みについて ※事業評価手法WG報告（別添2）

【提言】

○客観性・透明性を確保しながら、地域の実情を的確に反映した事業評価を行い、地域自らが必要な社会資本を選択できる仕組みが必要不可欠

○現在の画一的で限定的な効果しか評価できない費用便益比に偏重した事業評価のしくみを改め、地方意見や地域の実情を重視する事業評価制度が必要

- 直轄事業等の事業評価に関し、社会資本整備審議会等への地方代表の参画や現地調査など、地方の意見や地域の実情が評価に十分反映される仕組みづくりが必要。

- 補助事業制度が存続する間は、地方公共団体においても新規事業に関する第三者委員会での審査など、厳格な事業評価の実施に努めるとともに、国においては、その判断を最大限尊重すべき。
- 道路事業については、いわゆる「3便益」以外の便益要素についても貨幣価値換算が可能なものは合理性が認められるものから便益項目として追加するとともに、貨幣価値換算が困難な波及効果を含めて、期待される便益を総合的に評価できる仕組みへと見直すべき。
- 幹線道路などはネットワークとして効果を発揮する一連の区間を評価単位とすべき。
- 地方においては道路整備による二次的な誘発交通の割合が高く、都市部に比べ、実績交通量が推計値を大幅に上回ることがあるため、地域の特性を踏まえ、交通量実績等に基づく便益の補正を可能とすべき。

第三部 重要な事業の早期供用に向けた取り組み

【提言】

- 重要な直轄事業は、関係自治体との協議を踏まえた「中期的見通し」を明らかにすべき
- 国・地方を合わせ、地方の社会資本を計画的に整備するために必要な財源を確保
- 社会資本整備の財源配分に関しては、整備が遅れた地域に配慮する仕組みとすること

1. 直轄事業に関する「中期的見通し」

- 直轄事業は基幹的な道路や河川管理施設等に関わるものであることから、事業の急な中止・大幅な遅れは、長期的視点に立ってまちづくり等を進めている地域に多大な混乱・損失を与える。
- 政府としては責任をもって進捗の見通しを示し、その実現を図ることが必要（予見可能性の確保）。
- 直轄事業と地方（単独）事業とを協調的に進め、事業効果を最大限に発揮していくことが必要。

2. 社会資本整備財源の確保

- 社会資本整備には一定の期間を要するため、短期的視点での縮小方針ばかりではなく、一定の目標を掲げ、その計画的な実現に向けて、安定的な財源の確保を図ることが投資効果の拡大につながる。
- 平成23年度以降における社会資本整備を、国・地方がそれぞれの役割に応じて計画的に進められるよう、必要な社会資本整備予算の総額を確保すること。
- 現在、検討が進められている平成23年度以降の「一括交付金化」については、計画的な社会資本整備が滞ることのないよう必要額を確保するとともに、地方の自由度向上など、制度の創設趣旨を実現できる仕組みにすること。
- 予算配分においては社会資本整備の遅れた地域に配慮できる仕組みとするとともに、財政力の弱い自治体には交付率のかさ上げ等を措置していくことが必要。
- 直轄事業負担金制度の廃止にあたっては、社会資本整備が遅れている地域に影響が生じないように配慮しつつ、国と地方の役割分担を明確にし、地方が担うべき事業については地方に権限と財源を一体的に移譲すること。

第四部 社会資本整備に関する国と地方の協議

- 地方に事前協議がないまま、ダム事業の進め方や見直しについて方針が示されたことは大変残念。
- 社会資本整備に関する制度・方針の変更や新たな制度の構築等を行おうとする場合には、現在、制度設計が進められている法律に基づく「国と地方の協議の場」で協議するほか、適切な時期に地方へ情報提供しながら、適宜、幅広く地方の声を聴くこと。

