

ISFJ2015

政策フォーラム発表論

文

道路を中心とした社会インフラ管理 への重点化

新規道路から既存道路改修へ

一橋大学 佐藤研究会 都市交通分科会

立原楓大 奥田義規 鶴岡陽一郎

村本昌樹 木村健二郎

2015年11月

要約

わが国では、高度経済成長期以降に集中的に建設された社会インフラが、一斉に改築の時期を迎え、その費用が国や地方自治体の財政を圧迫している。国債発行額に借入金や政府短期証券を加えた我が国の借金は、2015年3月時点で1000兆円を突破しており、社会インフラの改築費用の削減は喫緊の問題である。ところが、建設のピークは1970年代以降であるため、50年で更新の時期を迎えると言われる社会インフラが、今後さらに国や地方の財政を圧迫していくことが予想される。管理費の削減は確かに短期的には効果が大きいかもしいが、2012年の笹子トンネル崩落事件以降、管理体制の強化が図られているため、現実的ではないだろう。また、2011年に発生した東日本大震災以降、政府は「国土強靱化」を掲げ、来る南海トラフ巨大地震への対策を進めている。具体的には、東京への一極集中を抑制して、多極分散を指向する政策がとられていることを考慮しなくてはならない。一方で、今後人口が減少している我が国では、社会インフラの需要量が減っていくことが想定され、単純な社会インフラの供給量の増加は、経済的損失を生む可能性が高い。現在の推計では、2050年には一億人以下になるとされており、出生率の急速な上昇を見込むことは難しいことなどから、少なくともそれに近いレベルでの人口減少が見込まれる。以上のことから、現在進行中、あるいは国土強靱化政策において非常に重要な計画を除いて、今後の道路建設計画を凍結し、現行の社会インフラの補修に注力することを本研究の主張に掲げる。

経済を刺激し、不況を盛り返す切り札として、不況下の90年台に公共事業が利用されてきた。道路関係予算は膨張を続けていたが、政府は、様々な取り組みを行って、公共事業費を含めた道路関係予算を削減してきていた。ところが平成25年度以降、国土強靱化計画や笹子トンネルの事故の発生もあり、管理体制の強化が掲げられたために国土交通省の予算は増加傾向に転じている。中でも道路整備費は三兆円を突破しており、国の借金との兼ね合いを見ると、削減が必要である。人口減少が予想される我が国においてこれ以上の道路建設が必要であるかは疑問であるうえ、新たに建設された道路が想定される南海トラフ巨大地震で壊れる可能性も否定できない。国土強靱化計画を推進する上で、現行の防災基準を満たしていない社会インフラの補強や、社会インフラ管理における問題を解決す

るための追加的な人員の配備など、より重点的に資金を割くべきポイントがあるのではないかと考える。

そこで本稿では、例外的に重要な道路建設を除いて、道路建設計画を凍結し、道路の新設にかかる予算を、主に社会インフラの管理と地方公共団体の管理体制の改善に向けるべきであると主張する。それによって来る改修ラッシュに備えるだけでなく、改修を効率的に進めることができるものと考えている。人口減少を想定した、最適な社会インフラの縮小の仕方を考えることも非常に有意義であろう。また、社会インフラのストックの増加を抑制することで、長期的な管理費を削減できるというアドバンテージもある。この研究を通じて、人口減少のシナリオと大規模災害に備えた国土強靱化計画にのっとり、将来的な日本の社会インフラの最適な形を考える道筋としたい。

目次

第1章 現状分析と問題意識

第1節(1.1) 現在の日本の社会インフラをめぐる状況

第2節(1.2) 国土強靱化計画の概要と問題点

第3節(1.3) 地方公共団体の現状と問題意識

第4節(1.4) 利用者目線で見えた現状と問題意識

第2章 先行研究および本稿の位置づけ

第1節(1.1)節の見出しを記入

第2節(1.2)節の見出しを記入

第3章 分析

第1節(1.1)公共財の性質

第2節(1.2)費用便益分析

第4章 政策提言

先行論文・参考文献・データ出典

現状分析と問題意識

第1節 現在の日本の社会インフラをめぐる状況

この節では、現在の日本における社会インフラの状況の概要と、道路を含む社会インフラのストックが増大することで管理費が膨らんでいくこと、そして今現在ある道路の耐久力に疑問がわくことを指摘する。

我が国では、1960年以降の高度経済成長期以降に、集中的に社会インフラの建設が行われてきた。それによって目覚ましい経済発展の一役を担ったことは、全く持って疑いの余地が無い事実である。だが集中的に建設が行われてきたことにより、耐用年数が50年と言われる道路を中心とした社会インフラが、次々に改築の時期を迎えている。

表 建設後50年以上経過する社会インフラの割合

	2011年度	2021年度	2031年度
・道路橋 [15.7万橋(橋長15m以上)]	約9%	約28%	約53%
・河川管理施設(水門等) [直轄約1万施設] *設置年が不明な施設は50年以上経過したとして整理	約24%	約40%	約62%
・下水道管きよ [総延長:約44万km]	約2%	約7%	約23%
・湾岸岸壁 [約5000施設]	約7%	約29%	約56%

建設のピークは 1970 年代以降であるため、今後さらに国や地方の財政を圧迫していくことが予想される。国土交通省社会資本整備審議会・交通政策審議会によると、2013 年度の社会資本 10 分野の維持管理・更新費の推計は 3.6 兆円である。これが 10 年後の 2023 年には 4.3～5.1 兆円、20 年後の 2033 年には 4.6～5.5 兆円にもなると推定されている。2014 年度予算が約 96 兆円であることを考えると、実に予算の約 5%が社会インフラの維持管理費で消えてしまうことになる。さらに長期的な費用の推計も行われている。平成 21 年度の国土交通白書によると、今後 50 年で 190 兆円の更新費が必要になるという試算結果が出ている。

そのような状況の中で、管理費の節約は効果が大きいかもしれないが、2012 年の笹子トンネル崩落事件や東日本大震災以降、管理マニュアルの見直しなどが行われており、管理体制の強化が図られているため、現実的ではない。その一方で、第 2 節で詳しく扱う国土強靱化計画において、現行の道路の補修に加えて、災害時に被災した道路を代替するリスク分散的な道路の新設にも同程度の予算が費やされている。老朽化した社会インフラの更新の平成 28 年度の国土交通省の予算が 4769 億円（前年度は 3945 億円）に対し、代替性を確保するための未整備区間の道路新設の予算が 4283 億円（前年度は 3463 億円）となり、大差ない水準であり、社会インフラのストックが増加することで、将来的な管理費はさらに増大することになるだろう。

現在ある社会インフラの強度的な問題もある。高度経済成長期以降、集中的に建設された社会インフラは、現在よりも緩い耐震基準で作成されている。1999 年 3 月の道路土工指針の改定など、耐震基準は大災害のたびに改定されているのである。現在でも現行の耐震基準を満たしていない社会インフラが残っており、例を挙げると、東日本大震災の時に東京では震度 5 が記録されたが、首都高速道路で破損が数多く見つかったことは記憶に新しい。いくら耐震基準の厳格な道路を新設しても、古い道路が壊れやすいのでは、結果として規模の小さい災害でも大きな被害を受けることになり、道路新設の効果が薄まってしまわないのか。

第2節 国土強靱化計画の概要と問題点

この節では、国土強靱化計画の概要と、その問題点である、未整備区間の整備を続ける必要が大きいことと、当初の計画が現在では時代遅れのものであることを指摘する。

国土強靱化計画は、東日本大震災による東北地方の被災を受け、作成されたもので、近い将来発生すると見られている南海トラフ巨大地震などの巨大な災害対策を押し進めるものである。

その内容として、大規模災害発生時における我が国の政治、経済、社会活動の持続性の確保を念頭に置いて、東京一極集中から多極分散社会への転換、そのための地域社会の活性化と均衡ある国土の発展が掲げられている。そのための施策として、①東日本大震災からの復興の促進、②大規模災害に対し強靱な社会基盤の整備等、③地域間交流、連携の促進（全国的高速交通網の構築等）、④我が国全体の経済力を維持・向上（国際競争力強化のための社会資本整備）、⑤地域共同体の維持、活性化などが挙げられている。

この中で注目すべきが、②と③の施策のために押し進められている、ミッシングリンクの整備である。ミッシングリンクとは、第四次全国総合開発計画の中で示された総延長1万4000kmに及ぶ、高規格幹線道路建設計画のいまだ完成されていない部分のことである。1987年に閣議決定された第四次全国総合開発計画は、地方都市やその周辺都市から一時程度で高速道路にアクセスできるように、全国に高規格幹線道路を張り巡らすという物である。平成23年4月時点で9855kmが完成しており、この時点で全人口のうち95%の人が、1時間以内に高規格幹線道路にアクセスが可能になっている。この計画に基づく道路工事は現在も進行中であり、平成26年度には敷設距離が1万696kmにまで伸びている。

未だ建設されていない区間は人口が少なく、利用者が少ないことが見込まれる地域が中心となっており、追加的な効果は乏しい。当初の目的通りに高規格幹線道路の建築を行った場合、過疎地域をカバーする道路のもたらす効果が小さく収まってしまう。相当な人口減少と過疎地域から都市部への人口流出が見込まれる現在において、効果への下方バイアスはより強くなっていくものと思われる。

また、好況により各地方でリゾート開発が行われていたバブル期の影響を受けた第四次全国総合開発計画を中心に据えていることにも問題があると言わざるを得ない。現在は、当時と比べると国内旅行客数が落ち込んでおり、地域振興のために費用をかけても、回収できる利益はごく限られたものになると想定される。「地域振興のため」という大義名分

を掲げて無謀な観光客の呼び込みを行い、失敗に終わったケースは数知れない。2007年に破綻した夕張市では、リゾート開発がその一因になったことが知られている。多極分散に伴う東海地区は近畿地区の発展を推進することは整合的であるが、国土の均衡ある発展を掲げて地域振興を行った場合、人口減少や都市への人口流出が進む現在の傾向を踏まえると、将来的に夕張市の二の舞になる地方公共団体が生じるのではないかと考えられるのである。

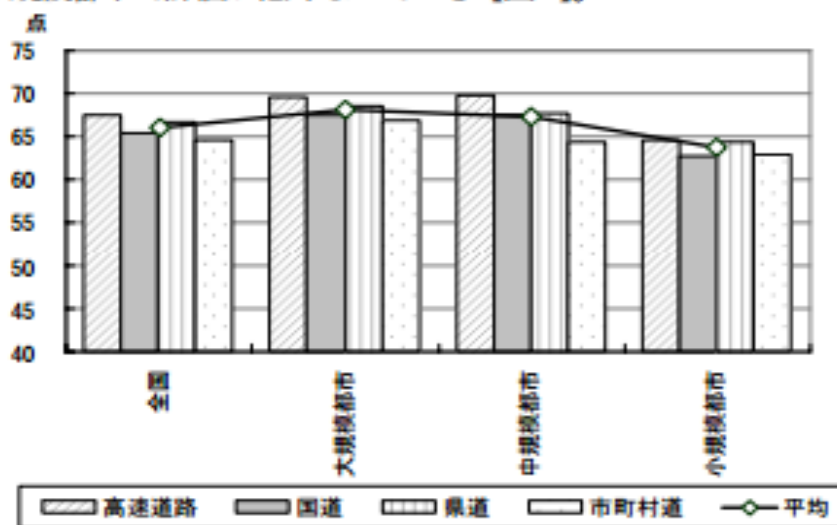
第3節 地方公共団体の現状と問題意識

ここでは、都道府県道や市町村道を管理する、地方公共団体の運営上の問題に触れたい。国は道路関係予算、特に公共事業費について、かねてから削減に取り組んでおり、その効果は人員削減などを通じて一定の成果を収めている。しかし、予算の削減に伴って、地方公共団体の中で様々な問題が生じている。平成26年10月20日に行われた、財政制度等審議会によると、公共団体内において、各事業の優先順位が付けられていない他、道路事業に関して言えば、7つの都道府県でB/C分析が行われておらず、7割の地方公共団体、4割の都道府県が中長期的な維持管理・更新費用を把握していない。各事業の優先順位が付けられていないと、政府がいかにも予算を割いても事業が効率的に行われぬ。また、限られた予算の中で事業を成し遂げる上で、優先順位は必須のものであると言って過言でないだろう。ほかにも、2013年度11月、そして12月の国土交通省の調査によると、地方公共団体の86%が維持管理を取りまとめる部署を設置しておらず、インフラ台帳の整理や更新についても、53.9%の都道府県、49.9%の市町村が、できていないと回答している。その原因として、地方公共団体の土木関連職員数の減少に伴い、技術的知見不足を主張する団体が4割ある。したがって、予算の削減が、地方公共団体内での非効率を増幅していることは疑いの余地がなく、社会インフラの管理に予算を向けることで、状況を改善する必要がある。

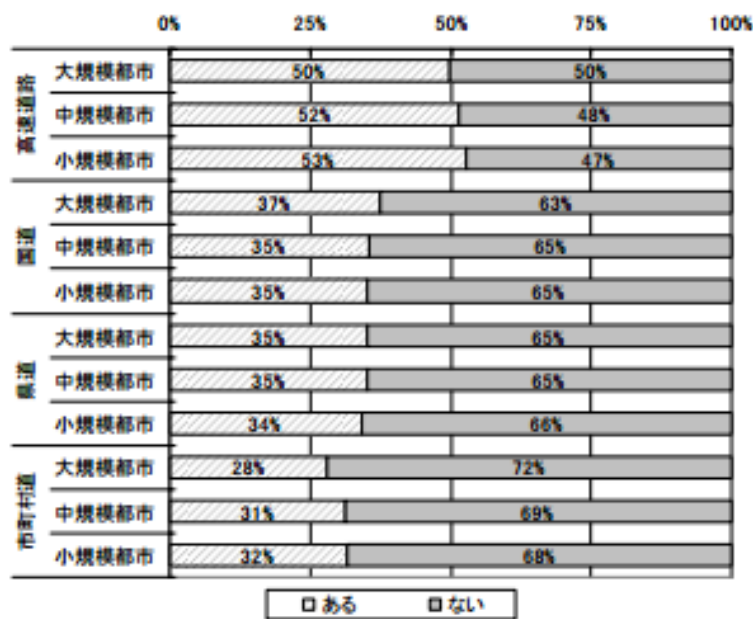
第4節 利用者目線で見えた現状と問題意識

この節では、大橋、山田、横江（2009）をもとに、国民が道路供給に対してどのような印象を持っているかを述べたい。上記の研究は、2008（平成20年）に沖縄を除く20歳以上

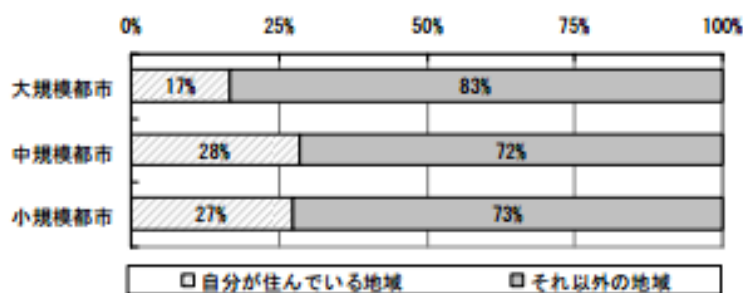
の男女を対象に、地方ごとの人口按分で行った web アンケートの結果である。回答数は 1980、男女比は 41:59、職業は会社員、主婦、アルバイトがそれぞれ約 50%、約 30%、約 10%となった。標本誤差は 3%未満に収まっていると述べられている。これによると、住んでいる地域の道路の満足度（図 6）は 70 点程度である。図 9-1、図 3 を見ると、高規格道路になるにしたがって、無駄であると感じている人の割合が増えており、そう考えたのは、自分が住んでいる地域以外が多数を占めている。自分が住んでいる地域は客観的な判断をすることが難しいため、客観的な評価で、高規格道路については過半数の人が過剰供給であると考えていることが分かる。



【図6】住んでいる地域の道路の満足度評価の平均点 (n=1,980)



【図9-1】無駄に建設されたと感じる道路の有無 (各道路 n=1,980)

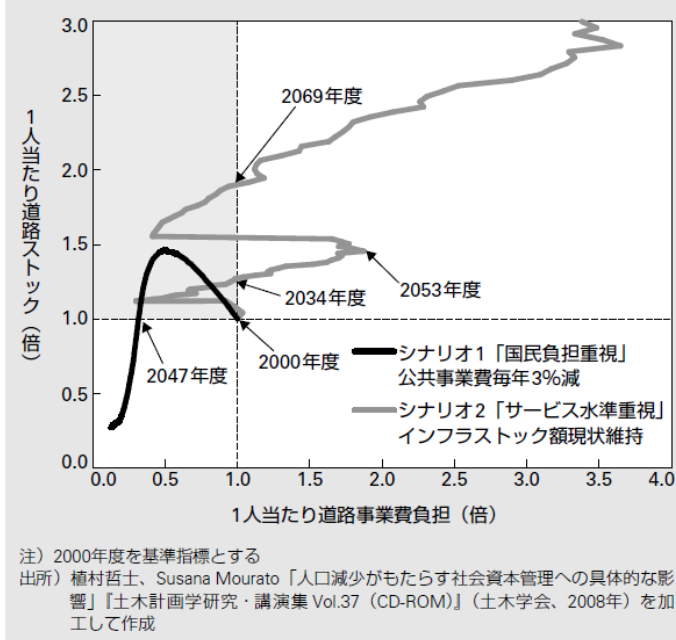


【図9-3】無駄に建設されたと感じる道路があると感じる地域 (n=1,208)

先行研究

先行研究として、ここでは2つの文献を掲示する。宇都正哲、植村哲士、神尾文彦、小林庸至、北崎朋希『人口減少時代におけるインフラ整備の問題と対応策』によると、人口減少社会に突入した日本では、インフラの更新や管理に対する国民負担とインフラのサービス水準とはトレードオフの関係になるという。つまり、追加的な国民負担を求めなければサービス水準は低下し、サービス水準を維持しようとするると国民負担は増加するという関係だ。このトレードオフの関係が今後どのように推移するのかを、道路分野でシナリオ予測している。

図6 国民負担とインフラストック額のバランス



縦軸に「1人当たり道路ストック」、横軸に「1人当たり道路事業費負担」をとり、2000年度を基準(1.0)とすると、図6左上の網がけの部分は00年度よりも1人当たり道路事業費負担が減少し、かつ道路投資によって整備されたインフラのサービス水準を示す1人当たり道路ストック額が増加するという、理想的な状況を意味している。

シナリオ1は現行政策を将来にわたり維持して道路事業費を毎年3%減少させていく社会を想定していて、国民負担を重視したシナリオである。これによると、2047年度までは道路事業費負担の面でも1人当たり道路ストック額の面でも2000年度より状況は改善さ

れる。しかし、2047年度以降は、1人当たり道路ストック額は2000年度の水準を下回る。つまり、国民負担を低減し続けると、47年度以降はインフラのサービス水準が現状よりも極端に悪化し、日常生活や産業活動などに負の影響が出ることを示唆している。

シナリオ2は現状の道路ストック額を維持して、将来にわたり道路の整備水準を堅持する社会を想定していて、サービス水準を重視したシナリオである。これによると、道路のサービス水準の維持を重視すると道路インフラの更新投資をせざるをえず、それにより国民負担が急激に高くなる時期がある。さらに、2069年度以降の超長期的には人口減少の影響で国民負担が上昇し続けることとなる。

以上2つのシナリオは国民負担とインフラのサービス水準がどのようなトレードオフの関係にあるのかを見るために両極端な社会を想定しているので、現実の人口減少社会ではその減少程度に合わせてインフラストックをこまめに調整し最適化させなければならない。

また、佐藤徹治『人口減少におけるインフラの維持管理・更新の妥当性に関する一考察』では、人口減少地域に関係するインフラを当該地域内の生活を支える地域内インフラと当該地域と近隣地域を結ぶ地域間インフラに分け、それぞれの維持管理・更新費用および当該地域からの移住に関わる社会的費用の概念、要素を整理した上で、各インフラの維持管理・更新の妥当性について考察している。しかし、この文献でも述べられているように、過疎地域における人口減少過程や社会的人口動態に関する研究や中山間地における情報通信インフラの整備可能性に関する研究は比較的数量多く行われているが、人口減少地域における交通施設等の既存インフラの維持・管理の是非に関する先行研究は少ない。

本稿ではこれらを踏まえ、今後の人口規模に合った適切な道路ストック額を保ちつつ、限られた道路財源を既存道路ストックの維持・管理に重点的に充てる政策提言を目指し、さらに本稿によって数少ないこの分野の研究の今後の足がかりになればよいと考えている。

分析

ここでは、公共財である道路について経済学・行政学の観点から規範的な分析を行う。それによって公共事業を中心とした社会インフラの建設における非効率性を確認する。

第1節 公共財の性質

公共財とは非競合性と非排除性を持った財であり、無料で提供されているもののことである。道路は混雑していない場合、誰でも使うことができ、誰かが使うことで誰かが使えなくなることはないので競合性をもたない。また、一般道路を誰かが使うのを妨げることはできないので排除性をもたない。高速道路の場合、料金所を設置しており、料金を支払っていない者が利用することを排除できるが、各家庭の目の前にある道路を利用するのに料金を徴収し、払わない者の利用を拒むには不可能か、可能だとしても大きな費用がかかる。

一般的な財は右上がりの供給曲線と右下がりの需要曲線の交点で均衡供給量と均衡需要量が決定する。しかし、道路の場合一度建設したら後は維持費用しか掛からず、需要量にそれらの費用はほぼ比例しないので供給曲線は水平であると仮定することが多い。たとえば、トラックといった重量のある大型車が頻繁に通る場合、道路は傷み易くなるので、維持費用は増えるが、この論文で検証する道路は地方道であり、現状で述べたように大型車の利用頻度は国道や高速道路よりはるかに少ない。また建設費と維持費を固定費用と考えると、利用者数が多いほど利用者一人当たりの費用が安くなる、つまり道路は規模の経済が働くので、独占的に供給することが効率的である。例えば、利用者数が道路の容量以下であるときに、隣にもう一つ道路を建設しても建設費がかかるだけで利用者は分散し、供給量は変わらないので、その道路は無駄になってしまう。

一方需要曲線は、その財がある価格の時どれだけの人、またはある人がどれだけの量その財を欲しいとするかの量を表したもので、価格が安いほど需要量は増える。支払った価格と道路利用に払ってもいいと各利用者が感じた価格の差が便益であり、価格が0の時、最大になる需要量が道路のキャパシティより小さく、混雑が発生しなければ便益は最大化される。これが道路を無料で開放するひとつの根拠である。混雑がない場合、価格が低い

ほどより多くの人々が利用し、それぞれの人の便益も大きくなるので、総便益が最大化される。

これらをまとめると、道路は独占的に一人の事業者が供給し、混雑のない場合無料で利用できるにすべきということになる。しかし、料金を取らない場合建設費や維持費用はどうするのか。その道路が必要だとする人がお金を出し合って建設・維持管理すればいいが、その場合強制力がない場合、各個人は建設費を負担せず利用するフリーライダーになる誘引が働く。ここで、税を強制的に徴収することのできる政府という存在がこれを担うことが適当となる。また、民主主義国家では選挙によって民意を反映させることができるので、道路がどの程度必要かどうかを政府に伝えることができる。

現実には選挙は様々な争点があり、民意を正確に反映して、必要な分だけ道路が建設できているとは言い難いのは現状分析から推測することができる。また、税によって様々な費用が同時に徴収されていることや財源の複雑さから、道路建設によって有権者が追加的に負担するはずの税負担を考慮せずに道路の建設を望んでいることも考えられる。

第2節 費用便益分析

道路を建設するとき、道路の総便益が建設費用を上回ればその道路は納税者のお金を使って建設すると、国民全体では払った以上の便益を受け取ることになるので建設したほうがいいことになる。実際政府は費用便益分析を行っているが、多くの公共事業はそれにたいして疑問の声が上がっている。また、維持管理費用について考えられていない。八田

(2008)によると「分析を行う者と分析発注者が癒着していると考えられる」「ある事業をしようとする場合には、費用便益分析をコンサルティング会社に依頼します。当然発注者側は、便益は費用を超えているという結果を出して欲しいわけです。コンサルティング会社が逆の結果を出せば、(省庁から)仕事があまり回ってこなくなるかもしれません」また、「全ての費用便益分析に対して、第三者が事後的な検証調査を行い、分析の責任者に対しては、過去に行った評価の質の優劣によって、それ相応の社会的評価を与え、責任を明確にすべきです。現在は責任が不明瞭になっています。」とある。このように、現状の費用便益分析には問題がある。特に、現状分析で述べたように優先順位をつけて建設していない事は、より生み出す便益が大きい道路の予算が、あまり便益を産まない道路に使われることになり、無駄であるといえる。

これらのことから、費用便益分析を行う機関の中立性、またその分析の事後評価を通じた責任の明確化が必要であることが分かる。

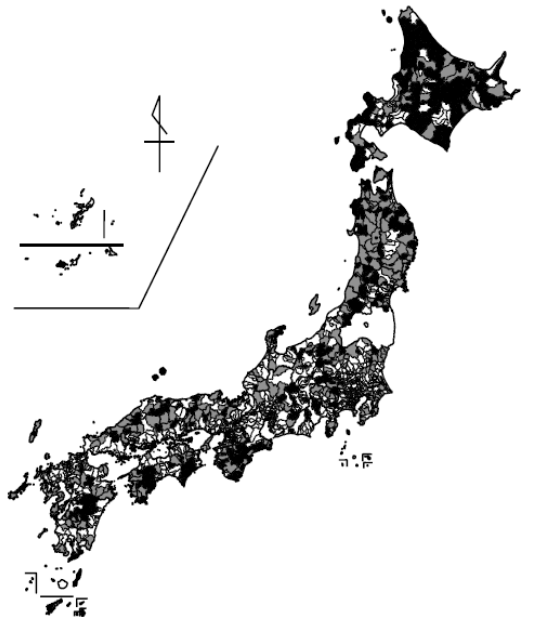
政策提言

以上の内容を踏まえて、政策提言を行う。国土強靱化政策に関わる重要道路を除き、道路の新設をしばらくは停止する。それによって考えられるメリットとして、一つ目に現行の社会インフラの更新に費用を割くことができ、高度経済成長期に集中的に建設された社会インフラの集中的な更新を完了することができる。また、現行の社会インフラを補強することは、災害時のための代替性を備えた道路を新設するよりも費用が安く済む。代替性以前に、小規模な災害で被害を受けにくいように社会インフラを整備することも、今後重要になってくるであろうことも合わせて述べたい。ただ、先にも述べたとおり、大規模災害時に救援物資を輸送したり、被災後の復興の迅速化を確保したりしておくためにも、ある程度の代替的の道路の建設は必要であることは明らかである。

二つ目のメリットとして、社会インフラの総ストックを抑えることで、将来的な管理費を抑えることができる。現在社会インフラの更新時期が集中して国庫を逼迫しているのは、高度経済成長期に集中的な建設が行われたことが一因としてある。現在、それほど重要な道路への需要は、国土強靱化計画で推進されている災害対策道路以外に、挙げられないのではないかと。

三つ目に、2014年5月、「日本創成会議」人口減少問題検討分科会は少子化と人口減少が止まらず存続が危ぶまれる896市区町村（全国の49.8%）を「消滅可能性都市」として発表し、世間の話題となった。2010年からの30年間で、20~39歳の女性の人口が5割以上減少することが指標となっていて、地方から都市への人口移動が続く場合、2040年までに全国約1800市町村のうち約半数が消滅する恐れがあるという衝撃的な内容だった（下図参照）。さらに、同時点までに人口1万人を切る523の自治体はとりわけ消滅の可能性が高いという。都道府県別では、青森・岩手・秋田・山形・島根の5県は8割以上の市町村が当該し、特に秋田県は大潟村を除く全自治体に消滅の危機があるという。人口

が多い首都圏も例外ではなく、東京 23 区では豊島区、神奈川県では三浦市（他 8 自治体）、大阪市では中央区（他 4 区）なども「消滅可能性都市」にリストアップされている。



■ 人口移動が収束しない場合において、2040年に若年女性が50%以上減少し、人口が1万人以上の市区町村（373）
 ■ 人口移動が収束しない場合において、2040年に若年女性が50%以上減少し、人口が1万人未満の市区町村（523）

資料：一般社団法人北海道総合研究調査会（HIT）作成

消滅可能性都市の推計で注目されるのは人口の再生産力である。これを表す指標には、出産可能年齢の女性が次世代の女兒をどの程度再生産するかを示す「総再生産率」、さらに出生した女兒死亡率も考慮した「純再生産率」があり、これらに人口移動率を勘案した指標が作成されることもあるが、ここでは人口の再生産を担う「20~39歳の女性人口」が取り上げられている。なぜなら、合計特殊出生率 1.41 のうち、95%は 20~39歳の女性によるものだからである。この若年女性人口が減少し続ける限りは、人口の再生産力は低下し続け、総人口の減少に歯止めがかからない。

『人口再生産力に着目した市区町村別将来推計人口について』によると、生まれてから 20~39歳になるまで男女ともに 3割程度の人口流出がある自治体を想定した場合、現状の出生率が続くと仮定すると、概ね 30年後の「20~39歳の女性人口」は半減し、さらに、60~70年後には 2割程度にまで低下する。このような自治体において、長期的に人口規模を維持するためには、出生率が 2.8~2.9程度になる必要がある。たとえ出生率がただちに 2程度になったとしても、概ね 30年後の「20~39歳の女性人口」は約 6割に、60~70年後には 4割程度にまで低下する。そして、この若年女性人口の低下がその後のさらなる人口減少を招くため、このような地域はいくら出生率を引き上げても、若年女性の流出によ

るマイナス効果がそれを上回るため、人口減少が止まらない。したがって、こうした地域は最終的に消滅する可能性があるのだ。

消滅可能性都市が30年後に存続しているかどうかはさておき、今後これらの地域が深刻な人口減少に直面するのは間違いない。そしてこれらの地域では将来的に道路をはじめとするインフラへの需要が低減していくはずである。もちろん、人口が減るならば道路ストック量を減らすべきであるという命題は成り立たない。道路インフラにかかるコストを抑えるためには、中心地の道路インフラの品質を高くし、遠隔地の道路インフラの品質を落とすかそのままにしておけば、人々の中心地への集住を誘導することができる。それから、人々がいない地域が中心地から離れた場所に増えることによってそれ以上修繕・更新する必要のない道路が増えていき、コストが削減できるのだ。

考えられるデメリットとしては、いざ南海トラフ巨大地震などの大規模災害が発生したときに、災害対策が過少になる可能性があることである。東日本大震災の際にも、利用者の少なかった高規格幹線道路が、災害の復興に役に立ったという話もある。どんなに少なくても利用者はいるであろうし、災害が起こった時にはそういった道路が役に立つであろう。だが、道路の最も重要な機能は、自動車による旅客や物資の輸送を円滑に行わせることにある。災害が起こらない限り、利用者が少ない道路はそういった効果を生じることはない。逆に、道路を整備したがために、過疎地域で暮らす人々がその地域から移住しないようになるケースもある。都市部への人口流出が進み、消滅可能性都市なども示されている中で、あえて過疎地域に道路を作ることによって得られるメリットは小さい。

二つ目に、いくら災害対策をしようとも、救えない人命があるということである。いくら想定をしようとも、災害においては「想定外」がつきものである。政府は人命の確保を国土強靱化計画の根幹に据えているようだが、毎年我が国を襲う台風でさえ、死傷者を生じている。したがって、自然災害対策における対策の限界を認識しておく必要があるのである。

また、大規模災害の発生確率は、いまだ確証のある値として導き出すことはできていない。もちろん地震大国である我が国では、大規模災害が発生した時に備えてリスク分散的な社会インフラ構造をとる必要がある。だが過剰な供給により、その後膨らんだ管理費を負うことは長期的に見ると大きな非効率になるのである。

政府が示した国土強靱計画とその後の予算請求を見るに、現在の方針は社会インフラの過剰供給であるのではないかと考える。したがって、現在進行中の道路工事を除いて、新

たな道路建設計画を停止し、現在ある社会インフラの整備に予算を向けることが、将来的な我が国の財政負担を緩和し、社会インフラの供給も適正な量に抑えることができる。と考える。



先行研究・参考文献・データ出典

主要参考文献

- ・八田達夫（2008）『ミクロ経済学 I』東洋経済新報社
- ・内閣府（2001）『特殊法人等整理合理化計画』
- ・内閣府(2015) 『経済財政運営と改革の基本方針 2015 について～経済再生無くして財政健全化なし～』
- ・日本都市計画学会都市計画報告集No.7, 2009 年 2 月

引用文献

- ・青野昌行（2013）「国土強靱化の正体」『日経コンストラクション』2013 年 2 月 25 日号

データ出典

- ・国土交通省 HP
- ・総務省 HP

国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口（平成 25（2013）年 3 月推計）

（要旨）<http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson13/1kouhyo/yoshi.pdf>

（概要）<http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson13/1kouhyo/gaiyo.pdf>

日本創成会議 全国市区町村別「20～39 歳女性」の将来推計人口（市区町村名まで載っている詳しいデータ）

http://www.policycouncil.jp/pdf/prop03/prop03_2_1.pdf

その地図版

http://www.policycouncil.jp/pdf/prop03/prop03_2_2.pdf

出生率が上がっても 20～39 歳の女性が減ると人口が減少するというモデルの解説

http://www.policycouncil.jp/pdf/prop03/prop03_1.pdf