

作家・村上春樹氏の述懐

95年、日本は転換点を迎えました。あの年、何か日本を変えました。それまでの日本人は楽観的でした。裕福になり、幸福になっていましたから。でもそのころから、何か致命的なミスをしたのではないかと日本人は自問自答するようになったのです。幸福の夢を追い求めていたけれど、幸福になれるのは、それを夢見るほど簡単ではなかった。

村上春樹

1995年11月14日

武村正義大蔵大臣 「財政危機宣言」

- 赤字国債の大量発行に踏み切らざるを得ない
- 歳出入のギャップは構造的で、財政は今や容易ならざる事態に立ち至った

●1995年度末の公債残高（累計）：**225兆円**

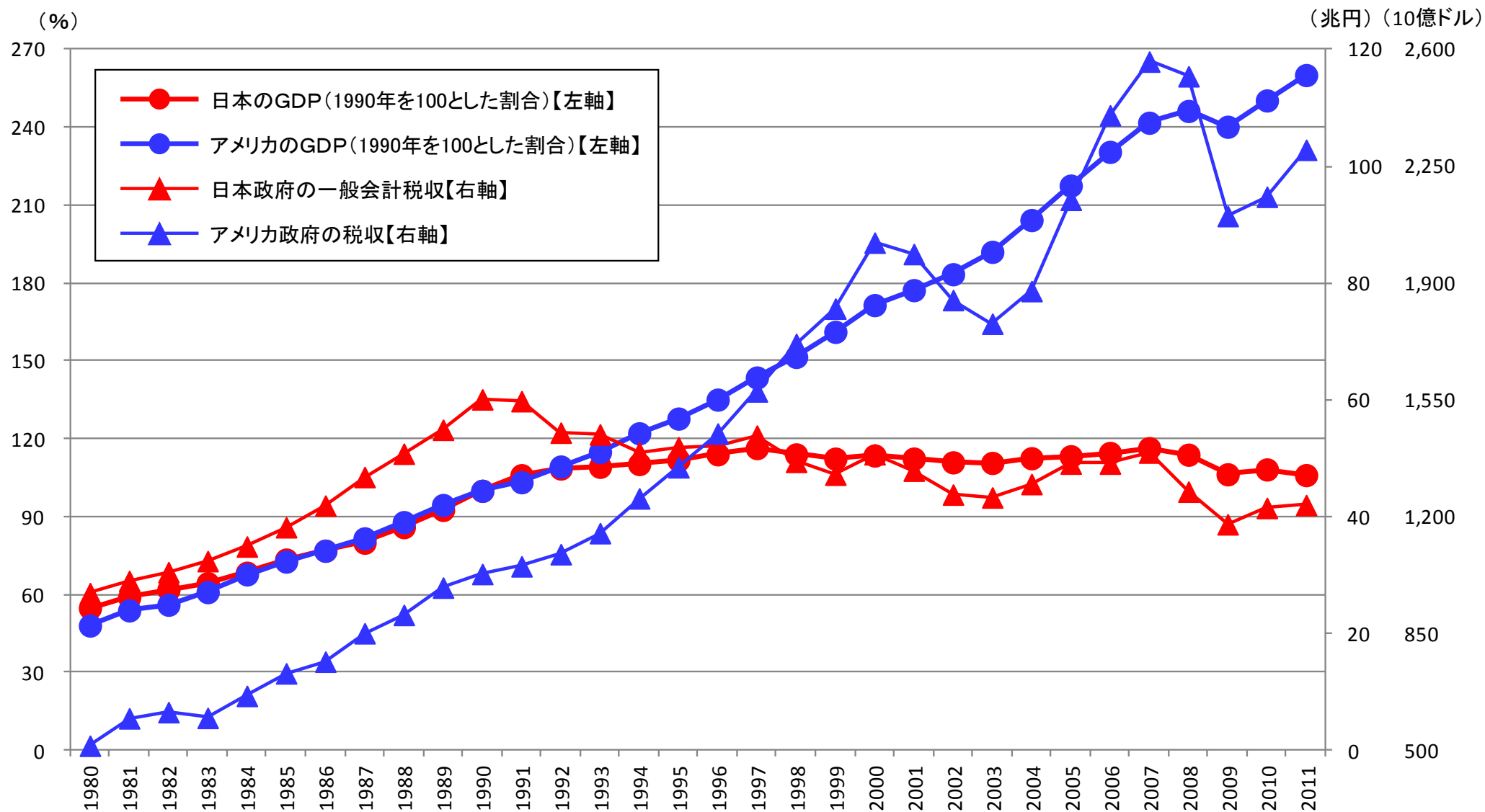
■ <供給型> 聖域なき構造改革

- 骨太の方針（2001年）など

■ <外需型> アジアの成長を取り込む

- アジアゲートウェイ構想（2007年）など

日米の名目GDPと税収の推移

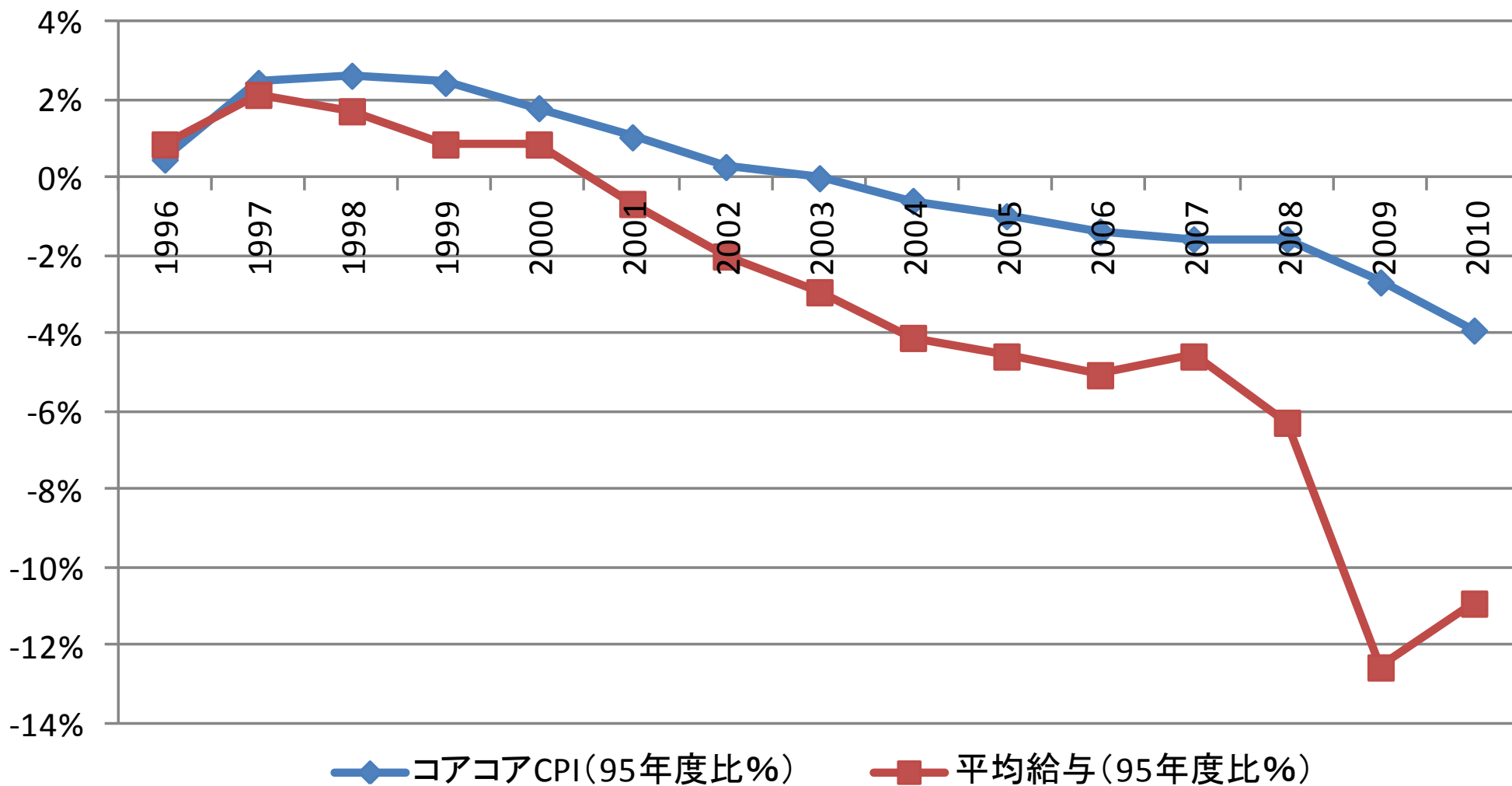


出典: 日本のGDP — IMF - World Economic Outlook、アメリカのGDP — U.S. Bureau of Economic Analysis (BEA)

日本政府の一般会計税収 — 財務省「日本の財政関係資料」(平成24年2月版) http://www.mof.go.jp/budget/fiscal_condition/related_data/sy014_24_02.pdf

アメリカ政府の税収 — ホワイトハウス(米国大統領府) <http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/omb/budget/fy2013/assets/hist.pdf>

日本のコアコアCPIと平均給与 (対95年度比%)

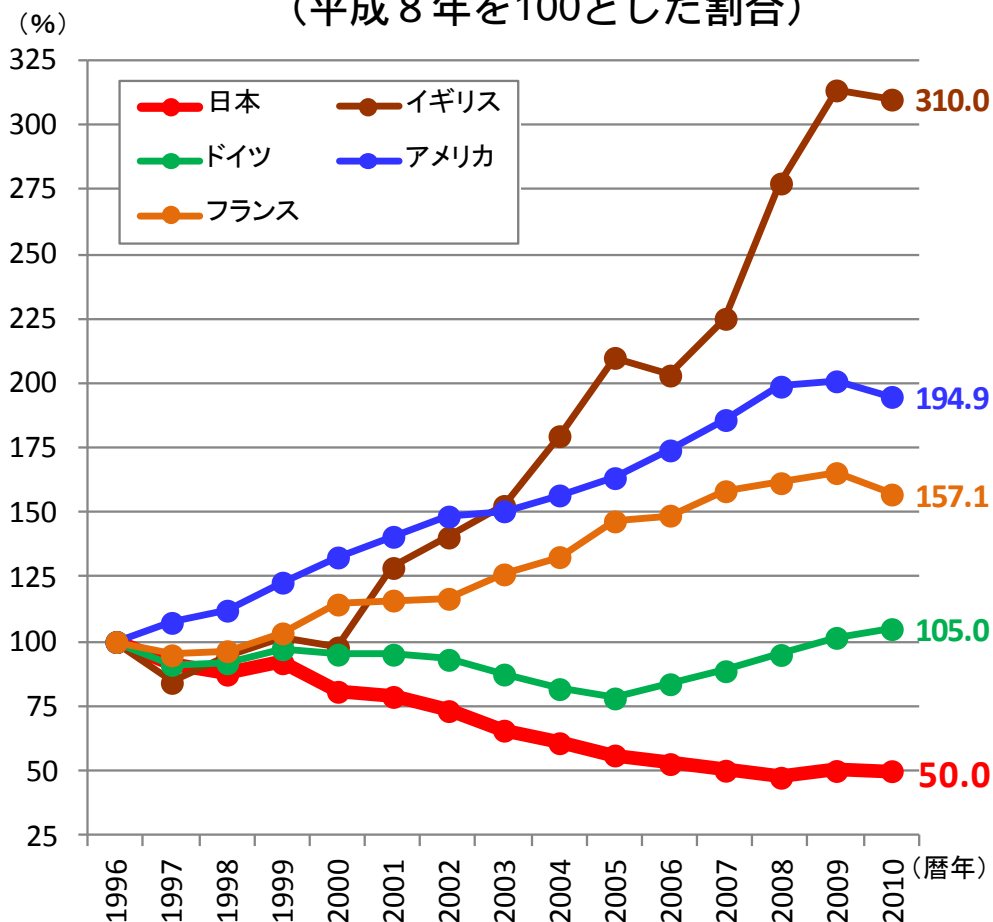


公共投資水準の国際比較

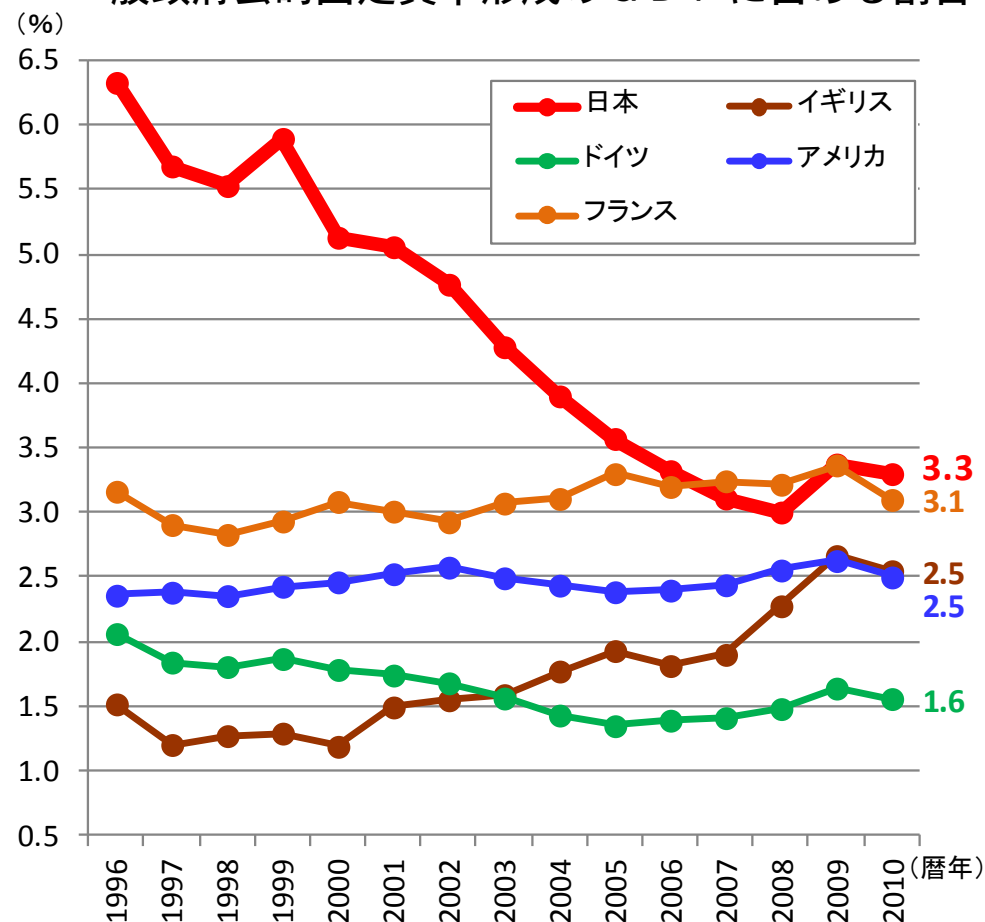
- 日本の公共投資が減り続ける中、欧米は公共投資を増加
- 我が国の一般政府公的固定資本形成（注）の対GDP比は欧米諸国と同等の水準

（注：国と地方公共団体の行う社会資本の新設、改良等。公営企業が行うものは含まれない。また、用地費、補償費は含まれない。）

一般政府公的固定資本形成の推移
（平成8年を100とした割合）



一般政府公的固定資本形成のGDPに占める割合



出典：OECD・National Accounts

・平成17年の英国のIglについては、英国原子燃料会社(BNFL)の資産・債務の中央政府への承継(約145億ポンド)の影響を除いている。

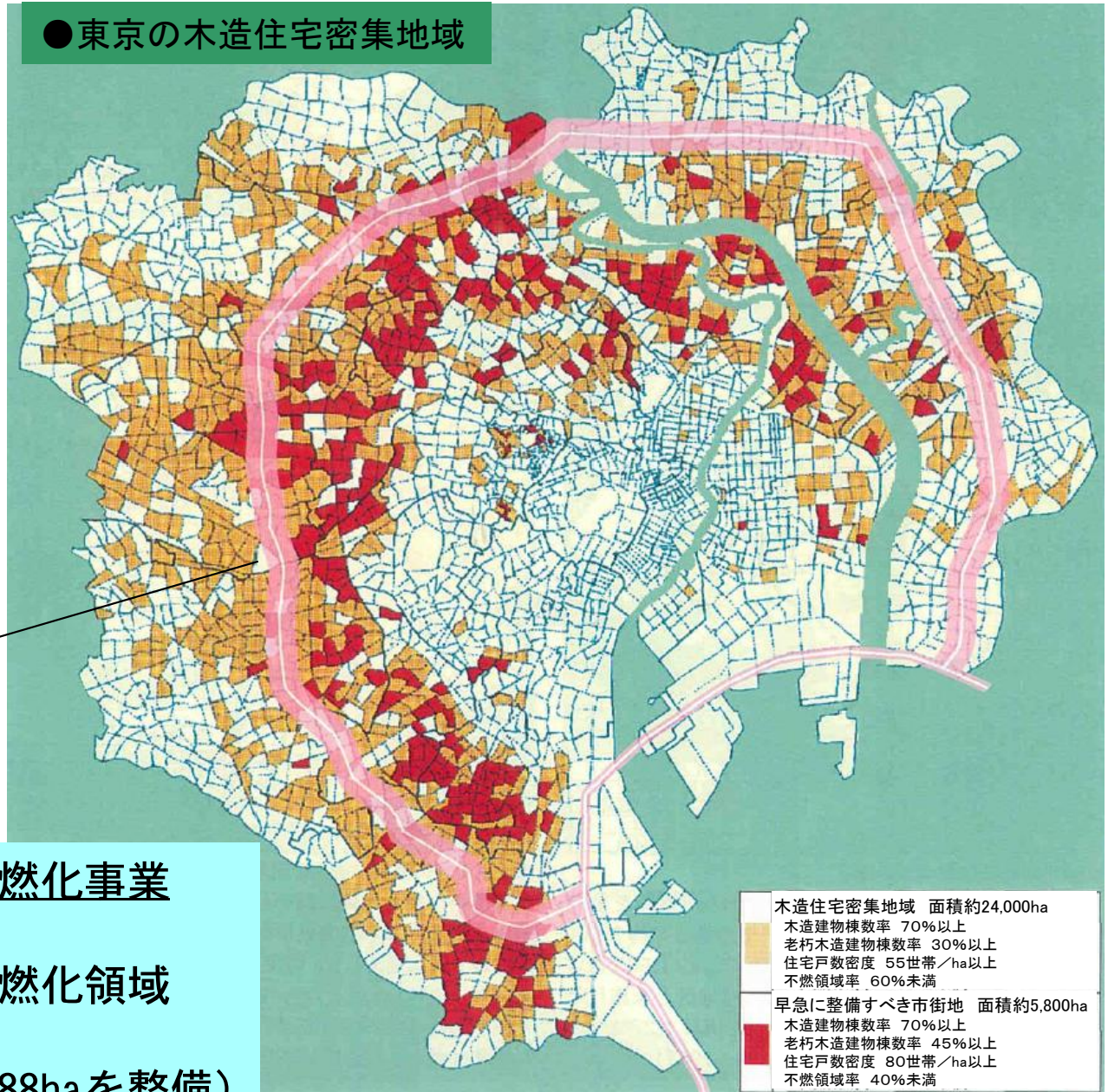
各国の輸出依存度（2010年）

| | |
|------|-------|
| 日本 | 14.1% |
| 韓国 | 46.0% |
| 中国 | 26.8% |
| アメリカ | 8.7% |
| イギリス | 18.3% |
| ドイツ | 38.5% |
| フランス | 20.0% |

防災の観点から見た都市基盤整備の必要性

- 木造住宅密集地域は、概ね都心から10km圏にあたる山手線と環状7号線の間や中央線沿線を中心に分布。
- 総面積約24,000ha（区部の面積の約40%）を占め、約450万人の都民（区部人口の約60%）が居住。

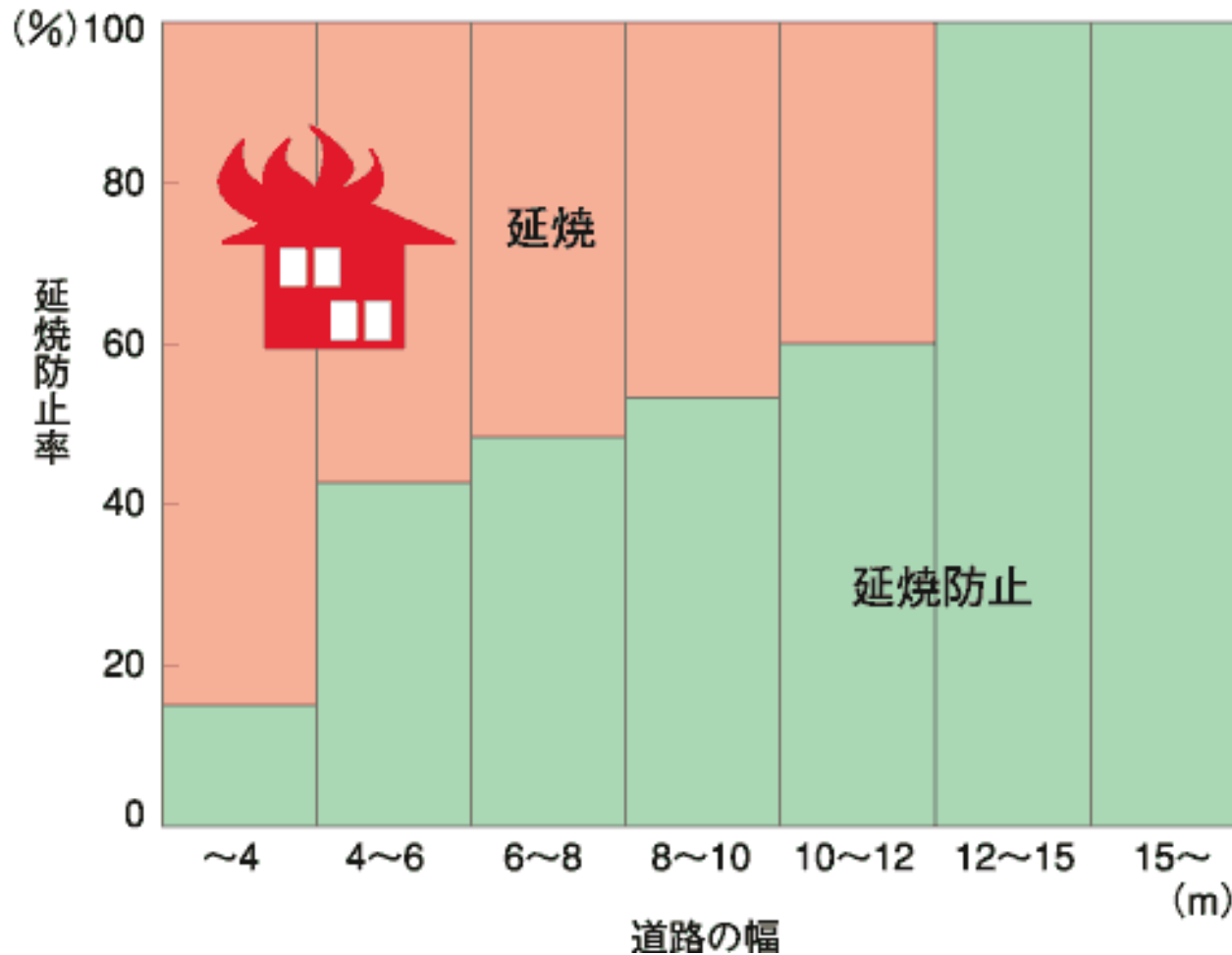
環七



都市計画道路の整備＋沿道建築物不燃化事業
例：東京都防災都市づくり推進計画
重点整備地区(全2,400ha)の不燃化領域
平成18年度 53%
→ 平成27年度 65%(面積で288haを整備)

道路の幅員と延焼防止の関係

阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例



欧米各都市の1時間圏

- 欧米の主要な都市は、東京と比べ中心部から1時間で移動できるエリアの面積が概ね2倍

<各都市の1時間圏面積>

○横浜

○東京

○大阪

| 都市名 | 1時間圏面積 | 横浜を1とした場合 |
|----------|-----------------------|-----------|
| 横浜 | 2,200 km ² | 1 |
| 東京 | 4,200 km ² | 1.9 |
| 大阪 | 3,800 km ² | 1.7 |
| ニューヨーク | 9,300 km ² | 4.2 |
| パリ | 9,100 km ² | 4.1 |
| ロンドン | 7,800 km ² | 3.5 |
| サンフランシスコ | 6,000 km ² | 2.7 |

- ・市庁舎を中心とした所要時間をgoogle経路検索により算出
- ・海水面の面積は含まない

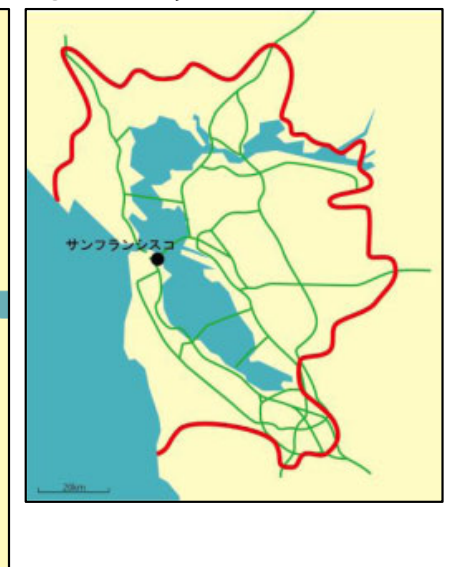
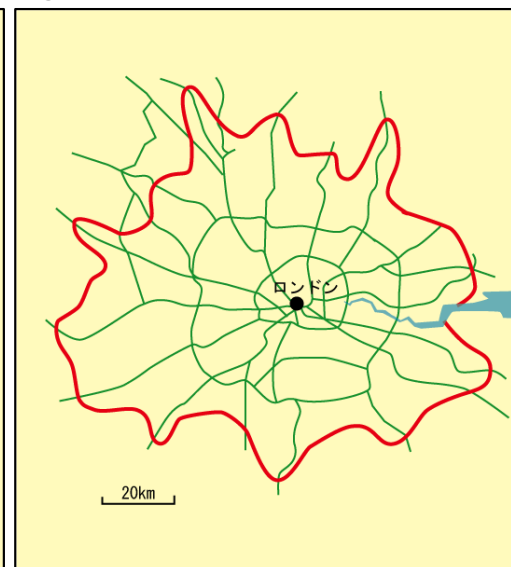
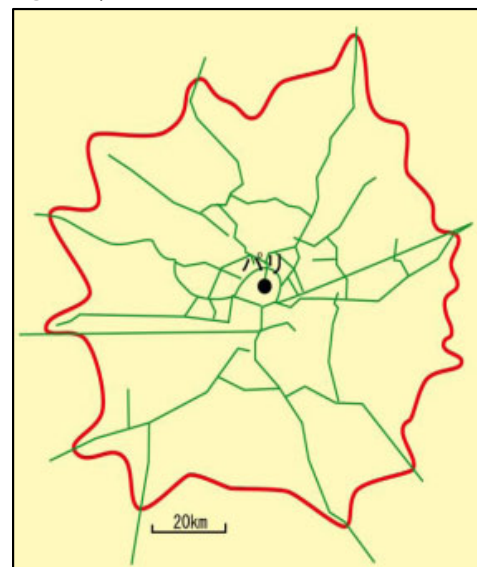


○ニューヨーク

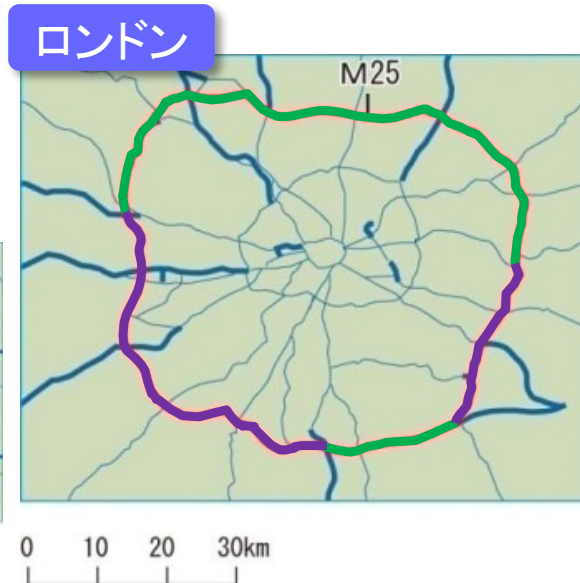
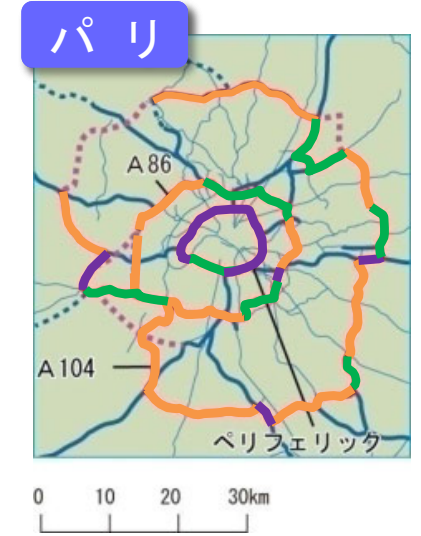
○パリ

○ロンドン

○サンフランシスコ



海外主要都市に劣る東京圏の環状道路



環状道路車線数

- 8
- 6
- 4
- 2
- 計画中

その他高速道路

- 供用中
- 計画中

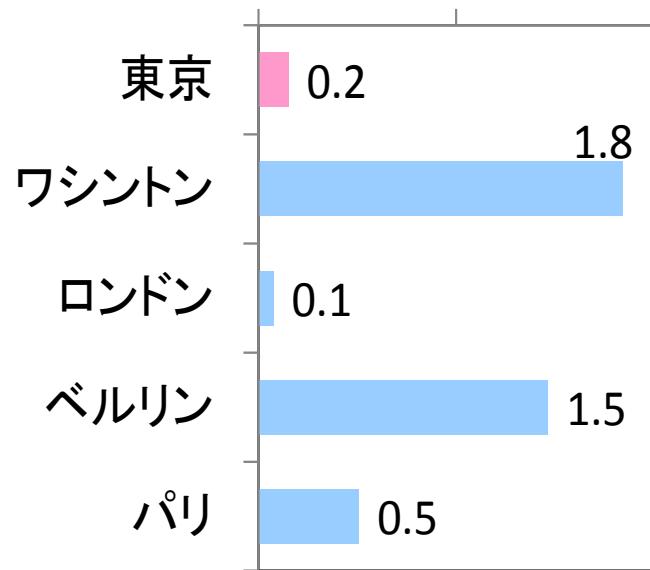
主な一般道路

- 計画中

欧米各国と我が国における首都圏の 高速道路整備延長

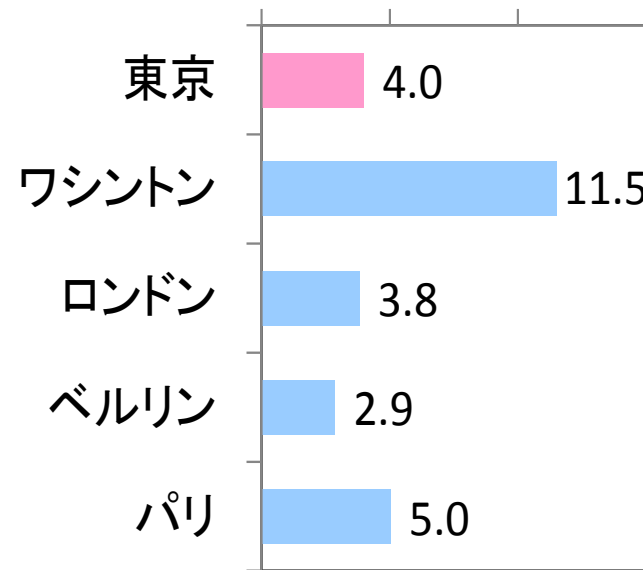
人口当たり延長
(km/万人)

0 1 2



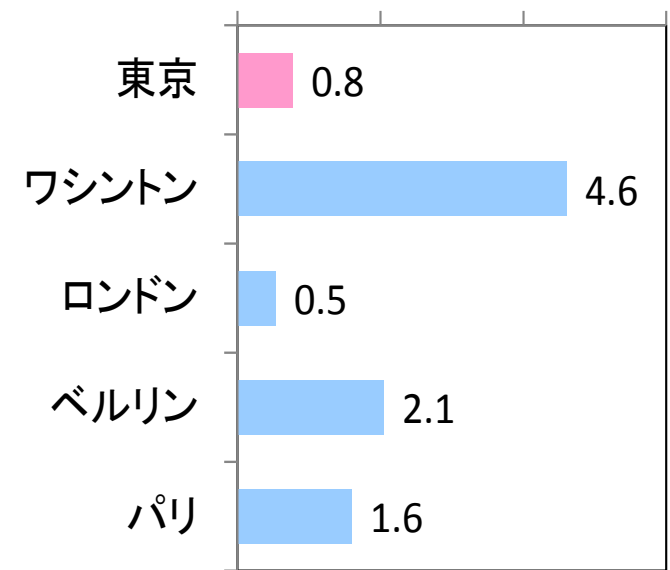
面積当たり延長
(km/100km²)

0 5 10 15



国土係数当たり延長
(km/√(km² × 100万人))

0 2 4 6



【対象エリア】

日本 : 首都圏(1都3県)

アメリカ : ワシントンDCエリア(ワシントンMWCOCG)

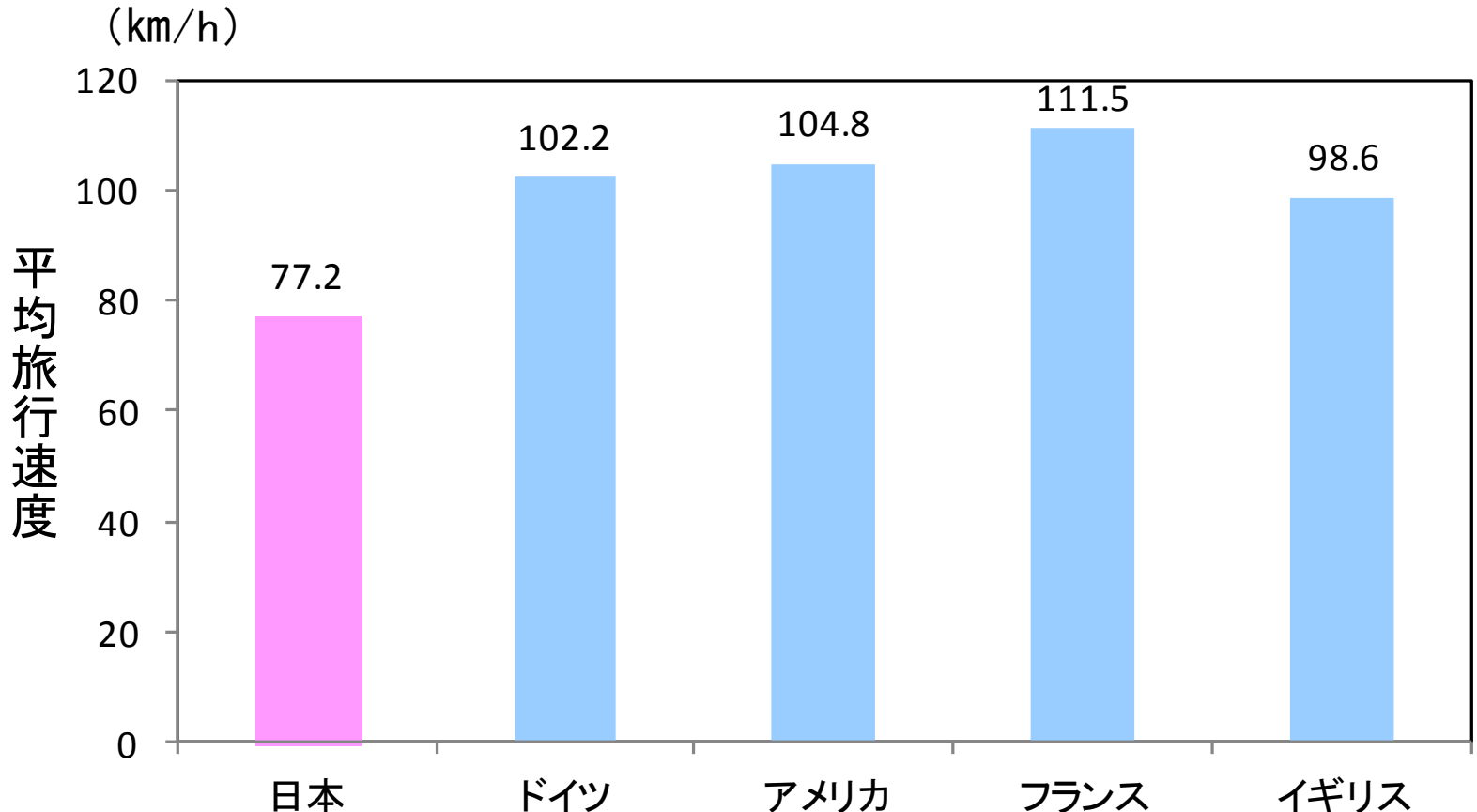
イギリス : ロンドン(グレーターロンドン)

ドイツ : ベルリン(ベルリン・ブランデンブルグ州)

フランス : パリ(イルドフランス)

諸外国の主要都市間を結ぶ高速道路の平均旅行速度

■ 各国の主要都市間を結ぶ高速道路の平均旅行速度を比較すると、諸外国は日本の約1.3~1.4倍程度平均旅行速度が高くなっている。



【算出方法】

- ・各国の主要都市を結ぶ高速道路のルート延長及び区間平均旅行速度を抽出。
- ・主要都市間高速道路の区間延長および区間平均旅行速度から、下式より全国値を算出。
平均旅行速度(主要都市間高速道路合計) = 総区間延長(主要都市間高速道路合計) / Σ(区間延長 / 区間平均旅行速度)

※主要都市は統計区分のうち最も大きい地方行政区分の中心都市を選定している。

日本: 全国9地域ブロックの中心都市、ドイツ: 州都、アメリカ(カリフォルニア州): 郡庁所在地、フランス: 地方圏庁所在地、イギリス: 地域開発庁(RDA)の所在地

【データ出所】

- ・日本はH22道路交通センサス(昼間12時間平均旅行速度)、その他の都市はTOMTOM経路探索により各国主要都市間の平均旅行速度を抽出。

東アジアの主要港湾の貨物取扱量

- わが国の主要港の相対的地位の低下

1980年(昭和55年) (単位:万TEU)

| | 港名 | 取扱量 |
|----|-----------------|-----|
| 1 | ニューヨーク/ニュージャージー | 195 |
| 2 | ロッテルダム | 190 |
| 3 | 香港 | 146 |
| 4 | 神戸 | 146 |
| 5 | 高雄 | 98 |
| 6 | シンガポール | 92 |
| 7 | サンファン | 85 |
| 8 | ロングビーチ | 83 |
| 9 | ハンブルク | 78 |
| 10 | オークランド | 78 |
| ⋮ | | |
| 12 | 横浜 | 72 |
| ⋮ | | |
| 16 | 釜山 | 63 |
| ⋮ | | |
| 18 | 東京 | 63 |
| ⋮ | | |
| 39 | 大阪 | 25 |
| ⋮ | | |
| 46 | 名古屋 | 21 |

2011年(平成23年) (単位:万TEU)

| | 港名 | 取扱量 |
|------|--------|-------|
| 1 | 上海 | 3,150 |
| 2 | シンガポール | 2,994 |
| 3 | 香港 | 2,440 |
| 4 | 深圳 | 2,257 |
| 5 | 釜山 | 1,618 |
| 6 | 寧波 | 1,469 |
| 7 | 広州 | 1,440 |
| 8 | 青島 | 1,302 |
| 9 | ドバイ | 1,300 |
| 10 | ロッテルダム | 1,190 |
| ⋮ | | |
| 27 | 東京 | 455 |
| ⋮ | | |
| 40 | 横浜 | 308 |
| ⋮ | | |
| 47 | 名古屋 | 255 |
| ⋮ | | |
| 49 | 神戸 | 247 |
| ⋮ | | |
| (56) | 大阪 | (228) |

()内は2010年の順位及び取扱量

世界の主要コンテナターミナル規模の比較

コンテナターミナルの規模

(単一オペレーターの運営による区画を同一縮尺で比較)

0 500 1,000m

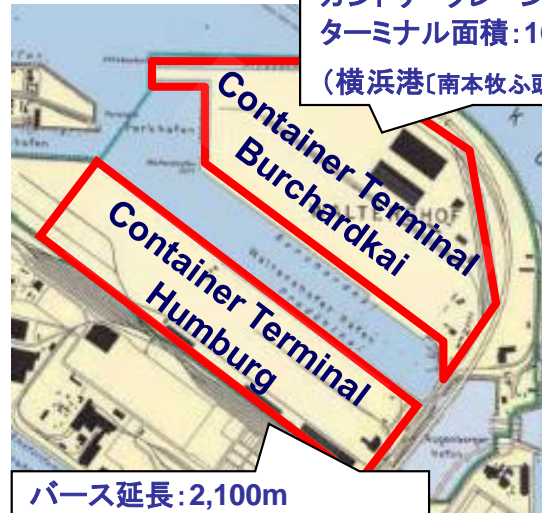
フェリクスストウ港(イギリス)
Trinity Terminal



バース延長: 2,084m
ガントリークレーン: 21基
ターミナル面積: 109ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.1倍**)

ハンブルク港(ドイツ)

CTB & CTH



バース延長: 2,850m
ガントリークレーン: 20基
ターミナル面積: 160ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**4.6倍**)

バース延長: 2,100m
ガントリークレーン: 18基
ターミナル面積: 140ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**4.0倍**)

ロサンゼルス・
ロングビーチ港
Pier T



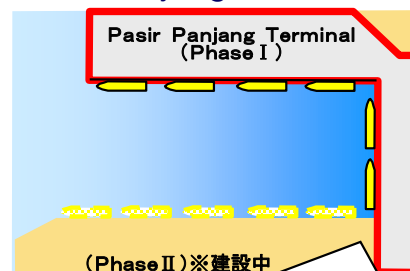
バース延長: 1,126m
ガントリークレーン: 14基
ターミナル面積: 138ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.9倍**)

香港
HIT



バース延長: 3,300m
ガントリークレーン: 32基
ターミナル面積: 77ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**2.2倍**)

シンガポール港
Pasir Panjang Terminal



バース延長: 2,145m
ガントリークレーン: 24基
ターミナル面積: 84ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**2.4倍**)

釜山港

Shinsundae Terminal



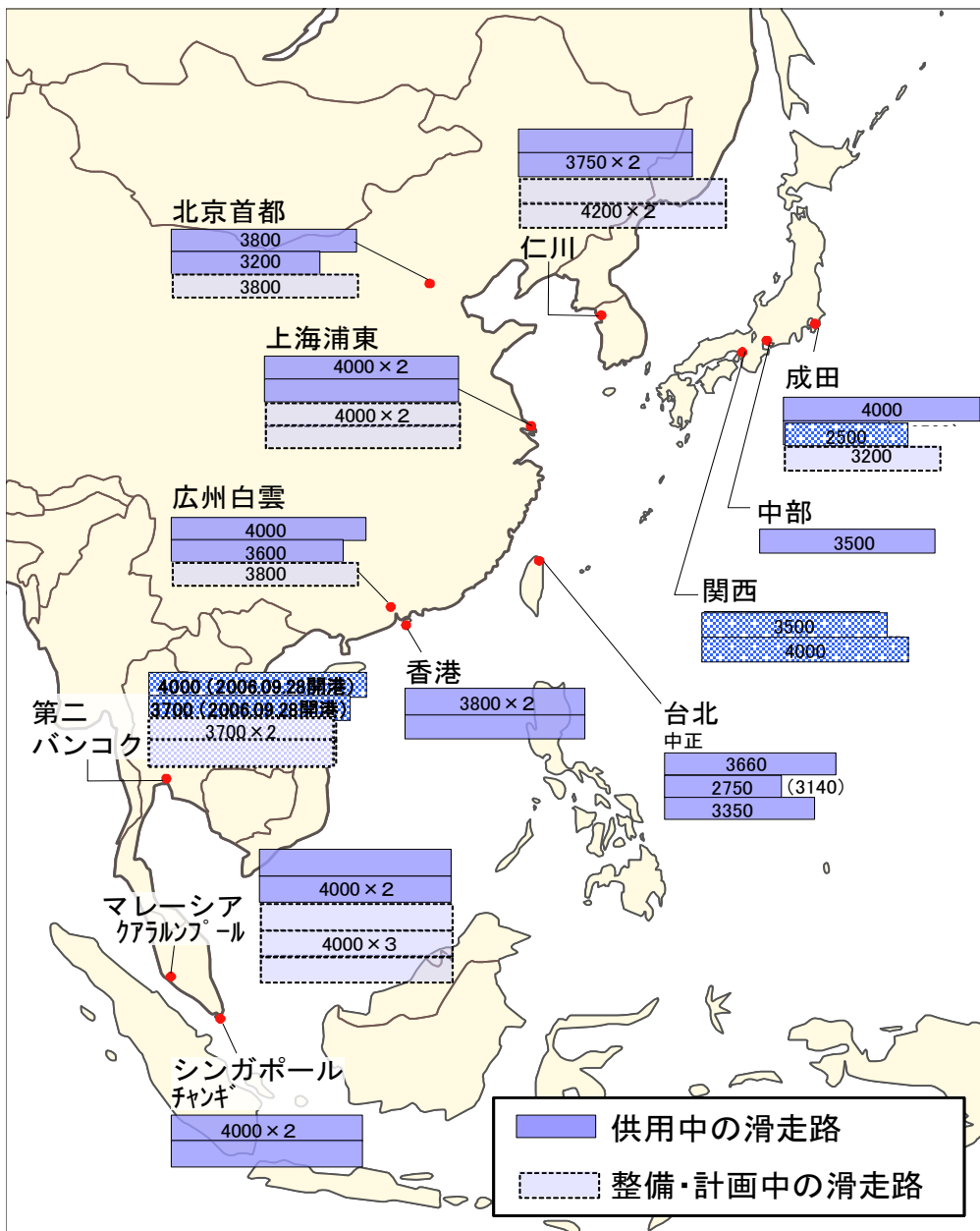
バース延長: 1,200m
ガントリークレーン: 11基
ターミナル面積: 104ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.0倍**)

横浜港
南本牧ふ頭

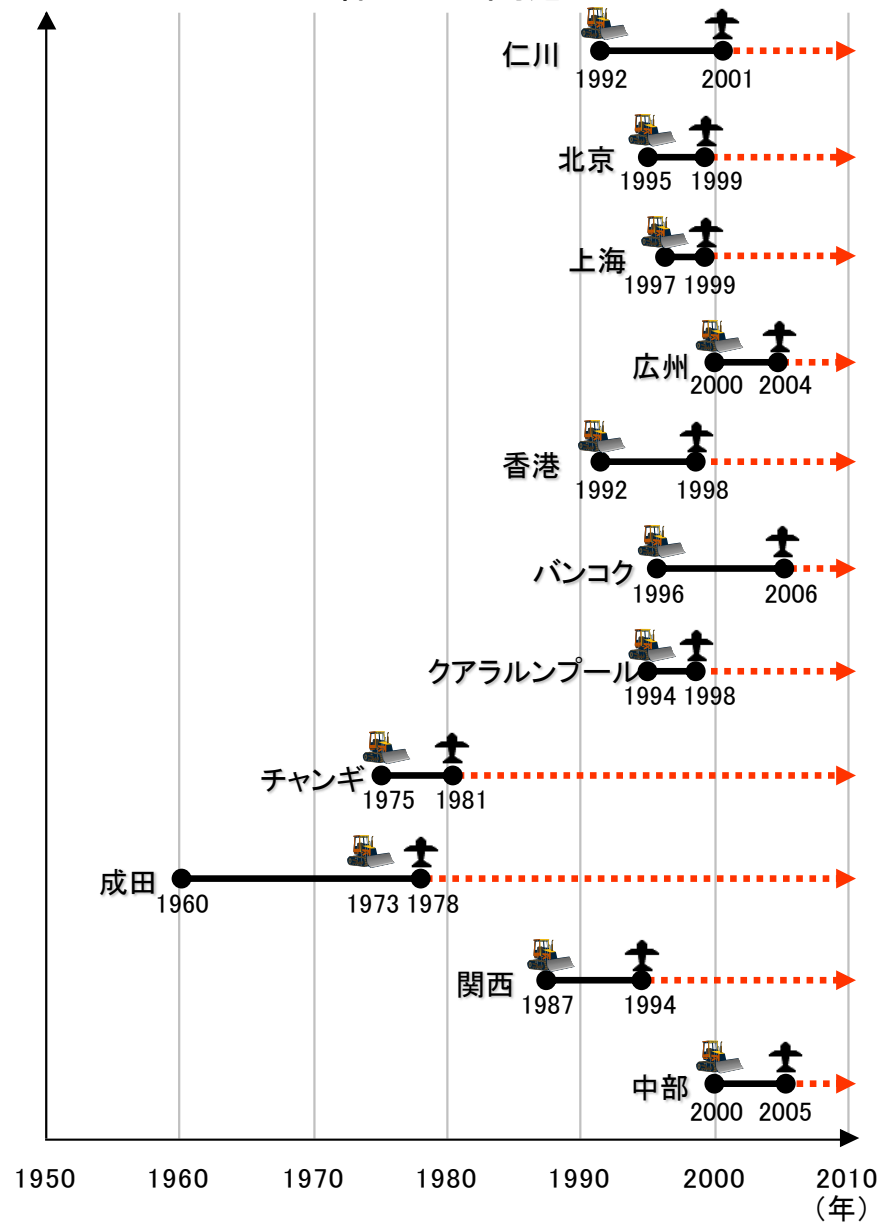


バース延長: 700m
ガントリークレーン: 5基
ターミナル面積: 35ha

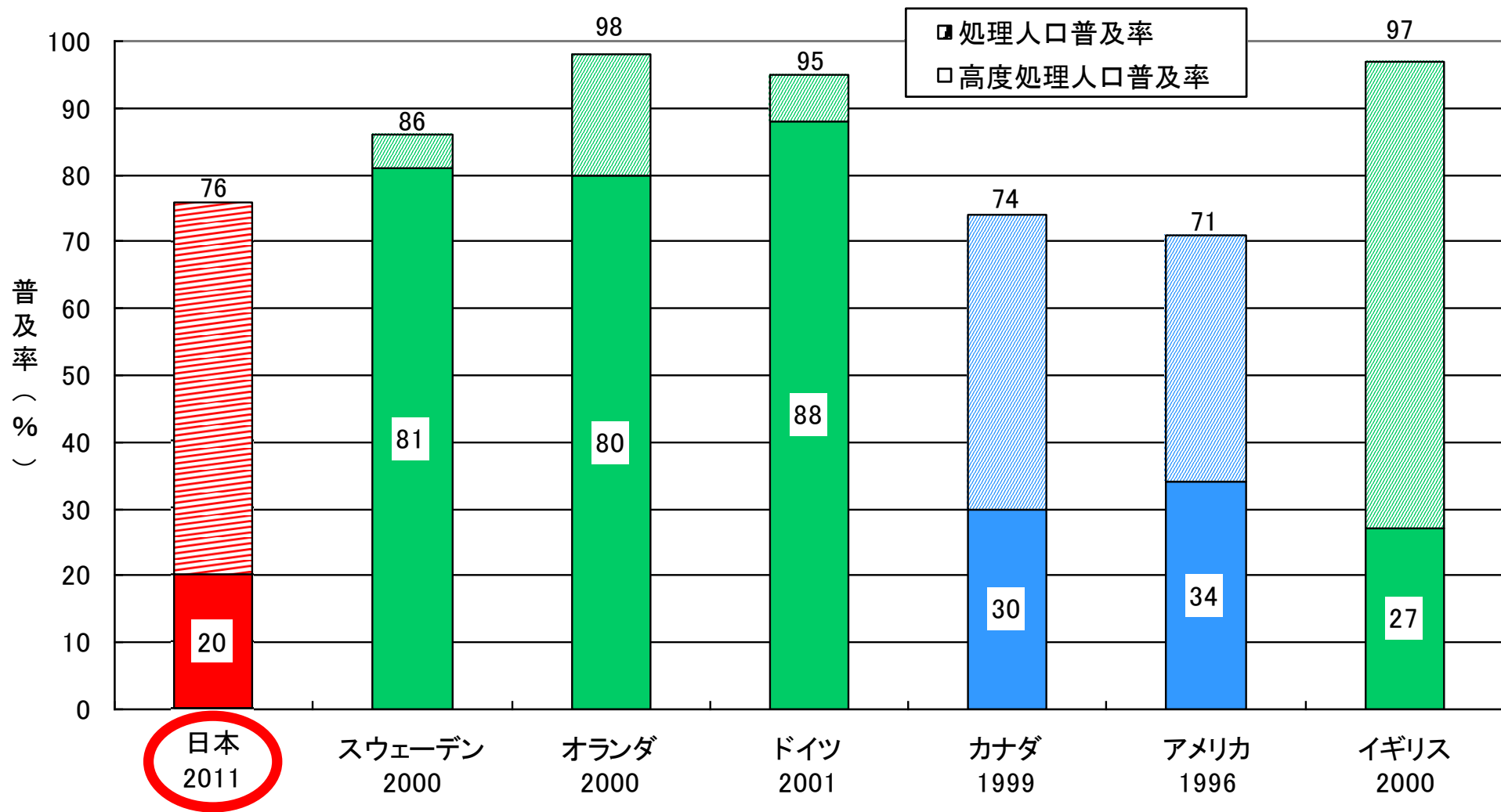
東アジアの主要空港の滑走路



～着工から開港まで～

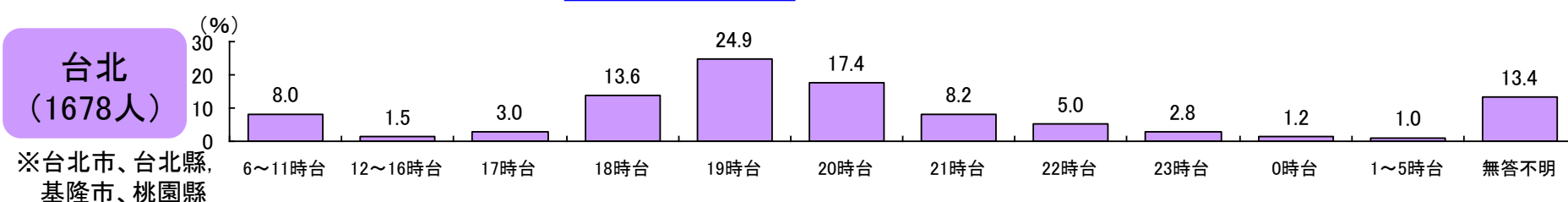
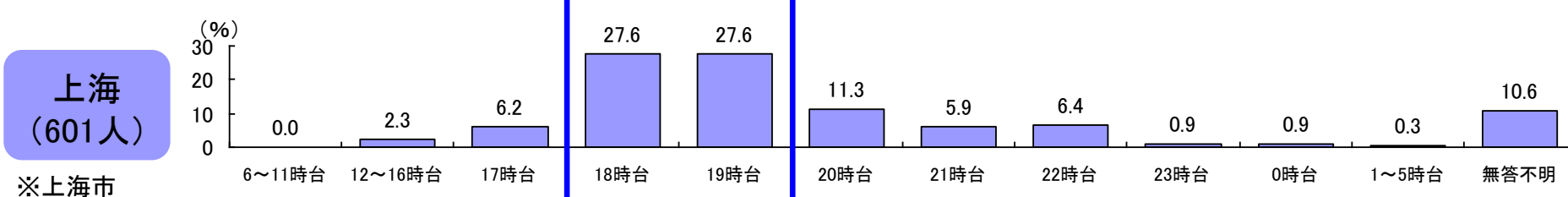
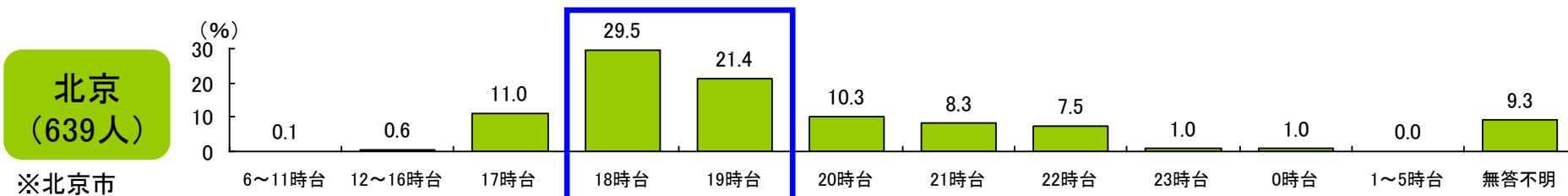
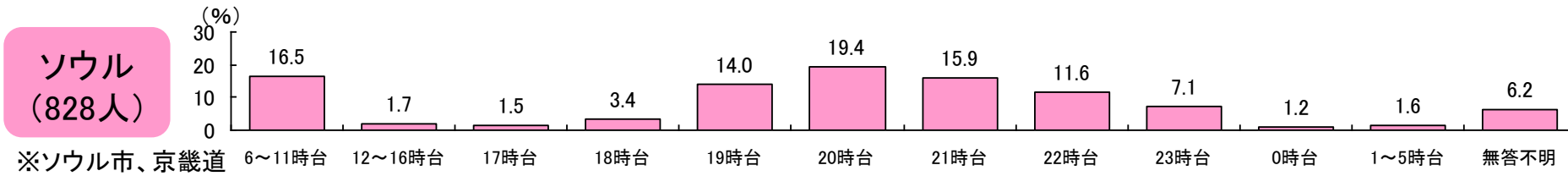
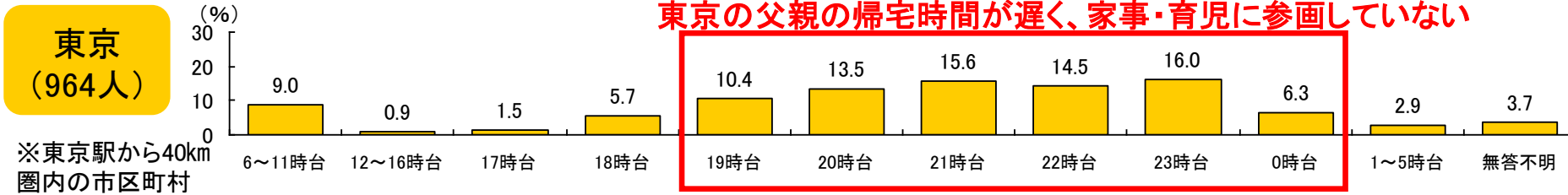


下水道高度処理普及率の国際比較



父親の帰宅時間が極端に遅い東京（2005年）

東京の父親の帰宅時間が遅く、家事・育児に参画していない



注) 配偶者がいる母親の回答のみ分析 (父親が在宅ワークや無職の人も母数に含んでいる)。

出典:『幼児の生活アンケート報告書・東アジア5都市調査』ベネッセ(第3章:父親のかかわり 第1節:父親の帰宅時刻)

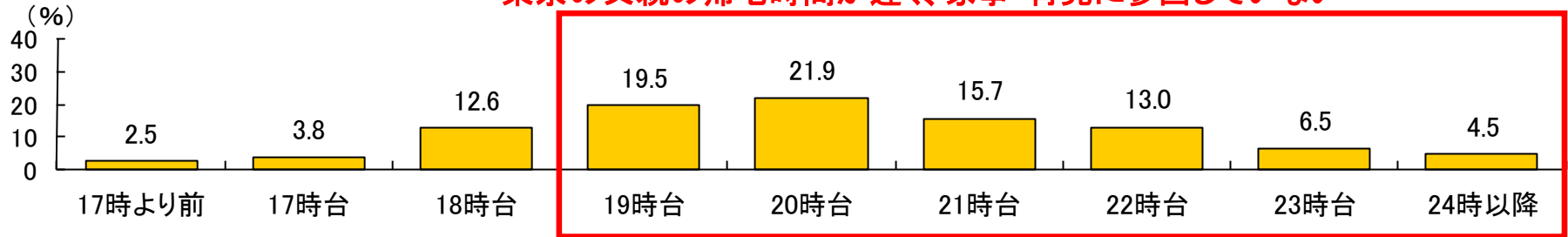
http://benesse.jp/berd/center/open/report/youjiseikatsu_enq_eastasia/2006/pdf/youjiseikatsu_enq_eastasia_syo3.pdf

父親の帰宅時間が極端に遅い東京（2010年）

東京の父親の帰宅時間が遅く、家事・育児に参画していない

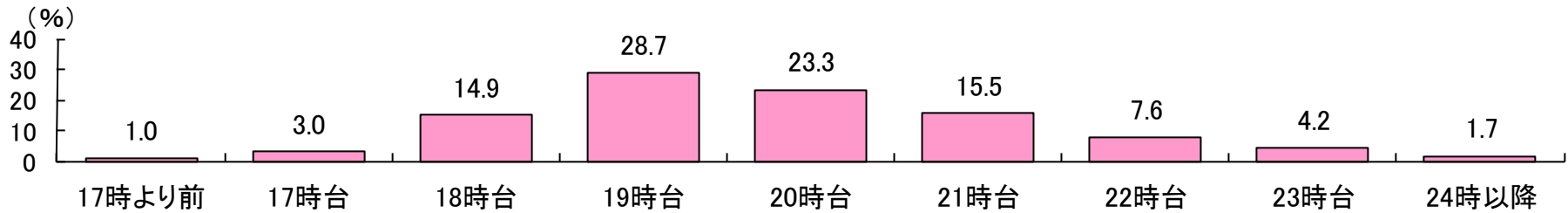
東京
(1571人)

※東京都



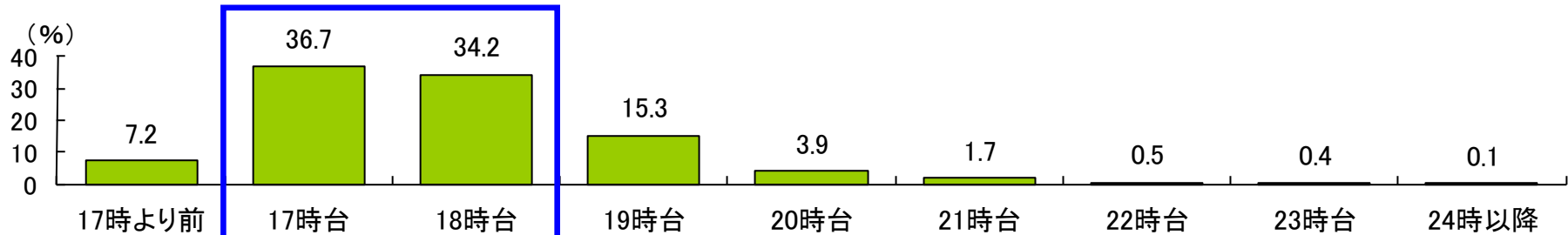
ソウル
(1020人)

※ソウル市、
京畿道の8市



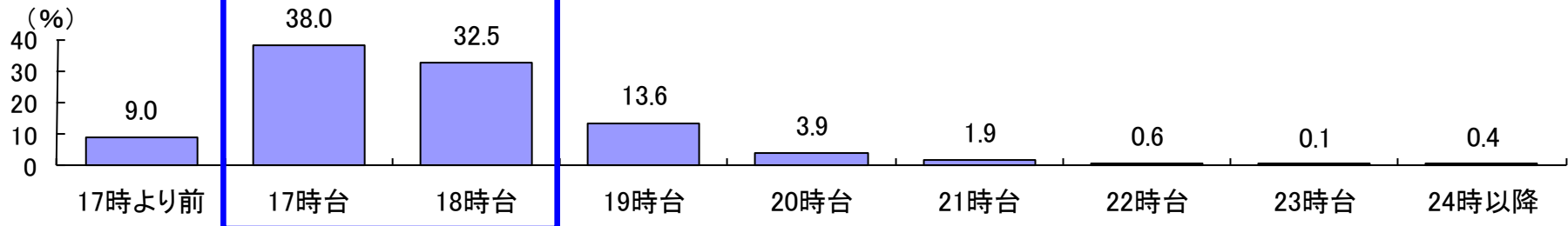
北京
(1794人)

※北京市



上海
(1791人)

※上海市



[イギリス] キャメロン首相

【演説】（2012年3月19日）

於：英国土木技術者協会

社会資本は、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、国内のビジネスの競争力に影響し、またビジネスを成功へと導く見えない糸である。

（中略）もし、我々の社会資本が二流になれば、我々の国も二流になる。