

# 交通施設の災害復旧に対するリスクマネジメントと公的負担制度に関する研究

野澤 和行（主任研究員）

## 1. 研究の背景と目的

自然災害のリスクの高いわが国において、各種社会資本のリスクへ対応するための制度が順次拡充されてきた。しかし、その整合性や被害への復旧対応には問題点も多い。現実には、2007年の高千穂鉄道のように、自然災害で廃業を余儀なくされた地方鉄道も現れている。

本研究では、これらの事例を分析するとともに、独自に関係者に対するアンケート調査やヒアリングを行い、自然災害により交通施設が被害を受けた場合の保険や公的補助制度など、自然災害に対する交通施設のリスクマネジメントにおける課題に関し調査研究を行っている。本発表では本研究の結果明らかとなった事項について報告する。

## 2. 災害復旧負担補助制度の現状と課題

交通施設(港湾、空港、鉄道、道路)や公共性が高く、国民生活に不可欠とされるインフラ(河川、上下水道、農地、公私立学校、医療機関、電気、ガス、通信)について、自然災害により被災した場合の復旧に当たっての公的負担又は補助制度を調べた。その結果、これらの施設に対する国等の負担又は補助率は統一性・整合性がうかがわれず、国の支援の考え方が必ずしも明確になっていないものと考えられる。

他方で、阪神・淡路大震災以降、平成10年に被災者の生活支援に関する制度が創設されるとともに順次拡充され、現状では、被災者への支援金に関し、用途を限定しない定額(300万円を限度)の渡し切り(住宅本体の建設も可)に変更され、また、年収要件も撤廃された。

このような状況の変化を踏まえつつ、交通施設のように、公共性が高く、国民生活に不可欠なインフラに対する国の支援のあり方について、その整合性に関し、再検討が必要ではないかと考えられる。

## 3. リスクファイナンスの手法と課題

過去の災害復旧事業費の適用実績をみると、過去5年間(平成14～18年度)に港湾で約700億円、鉄道で10億円、また、阪神・淡路大震災では港湾で約1,600億円、鉄道で約250億円の国の負担があり、相当程度の負担であることが分かる。一方、現行保険についても、土木構造物保険では地震が免責であることや、地震保険は加入率が低いといった問題がある。また、第三セクター鉄道の団体土木構造物保険の場合、この20年間で保険料が3倍となり、その負担の限界に近づきつつあるものと考えられる。また、これまで、災害復旧のための原資として活用されてきた、自治体等の供出による経営安定のための基金もピーク時から四分の一程度に減少し、基金が枯渇した例も増えつつある。

これらから、災害時の国の負担を増やさず、また、モラルハザードを避けるという観点からも、居住用建物に対する地震保険等で例があるように、国が再保険を引き受けるなど、交通施設の保険システムに関し何らかの国の関与が必要ではないかと考えられる。

## 4. 民営化・PPP導入に際しての考え方の整理

民営化・PPP導入に際しての考え方も今後重要となる。特に、PPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ)に関しては本年5月に策定された国土交通省成長戦略にも、「コンセッション方式を新たに導入することも含めて、PPP/PFIに係る共通制度の改善を図る」こととされており、今後制度の改善が予定されているところであるが、その際に、災害復旧の実施について、責任関係を明確にしておくこと、国による支援措置の要否について検討することが必要である。