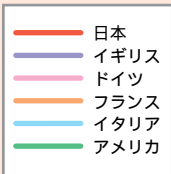
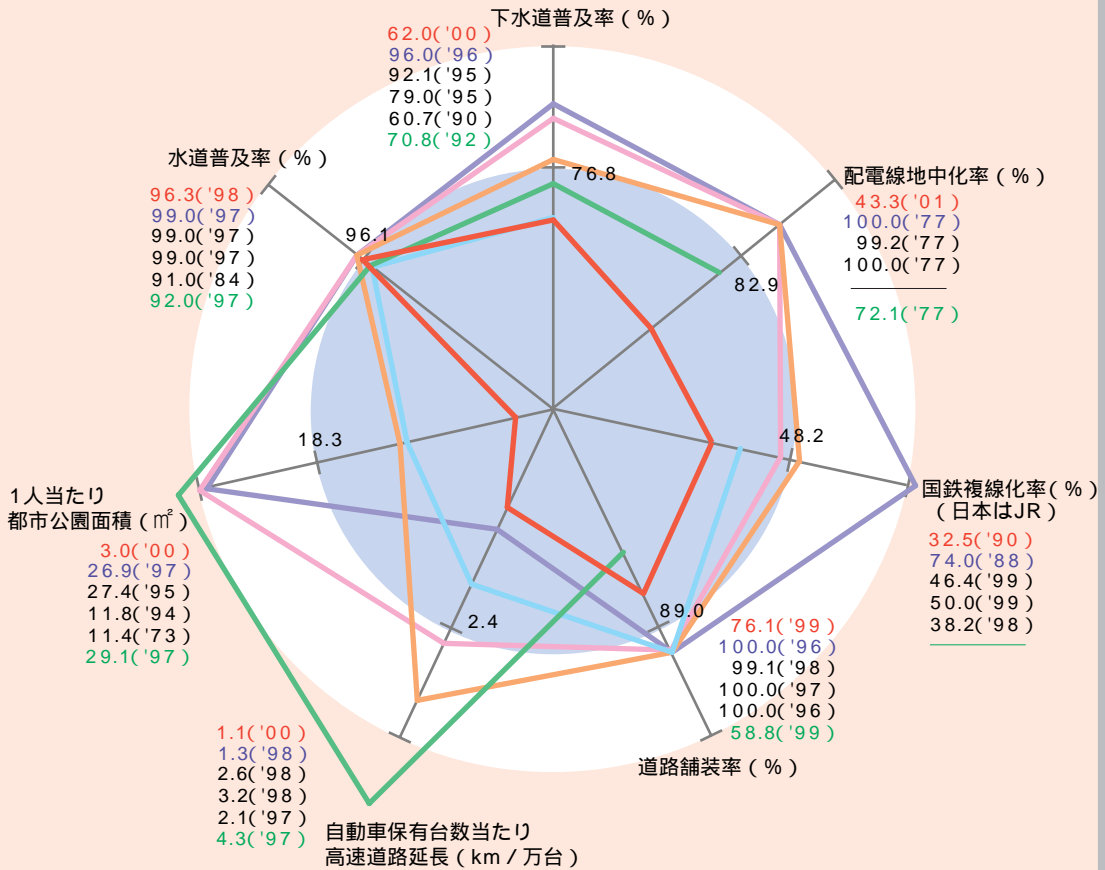


5 社会資本の整備

社会資本整備の国際比較



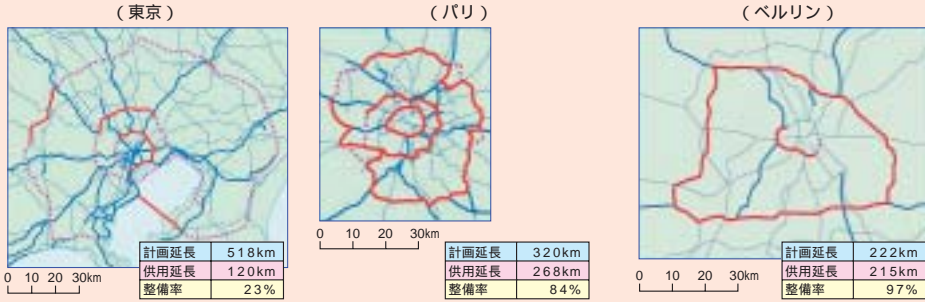
(注) 1. 内の数値は日・英・独・仏・伊・米6カ国の平均値。
 2. ()内は調査年。
 3. 配電線(電柱)地中化率および1人当たり都市公園面積は、東京23区、ロンドン、ベルリン、パリ、ローマ、ニューヨークの数値による。

資料出所：国土交通省等

わが国は、急速な経済成長により、消費や投資などフローの面では世界のトップクラスにランクされるに至ったが、国民生活においてはゆとりや豊かさが十分実感されているとは言いがたい。その原因のひとつは社会資本などストック面での整備の立ち遅れにある。必要とされる社会資本の早期充実が望まれるところである。

大都市の国際競争力

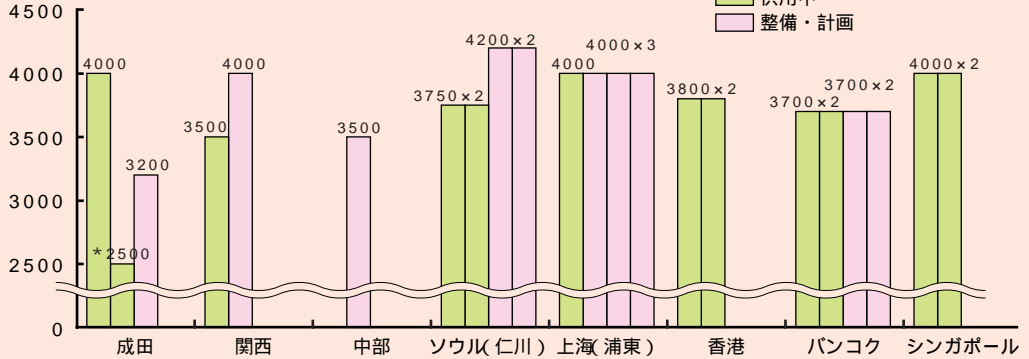
主要国際都市の環状道路整備状況



資料出所：国土交通省（平成15年度国土交通白書）

アジアの大規模空港整備状況

(滑走路延長:m)



(* 暫定供用部分は 2180m)

資料出所：国土交通省

世界の主要港のコンテナ取扱量

1980年		
順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947
2	ロッテルダム	1,901
3	香港	1,465
4	神戸	1,456
5	高雄	979
6	シンガポール	917
7	サンファン	852
8	ロングビーチ	825
9	ハンブルク	783
10	オークランド	782
12	横浜	722
16	釜山	634
18	東京	632

2003年 (単位:千TEU*)		
順位	港名	取扱量
1	香港	20,100
2	シンガポール	18,100
3	上海	11,280
4	深圳	10,610
5	釜山	10,367
6	高雄	8,840
7	ロサンゼルス	7,180
8	ロッテルダム	7,100
9	ハンブルク	6,138
10	アントワープ	5,445

(*TEU:20フィートコンテナ換算の取扱本数)

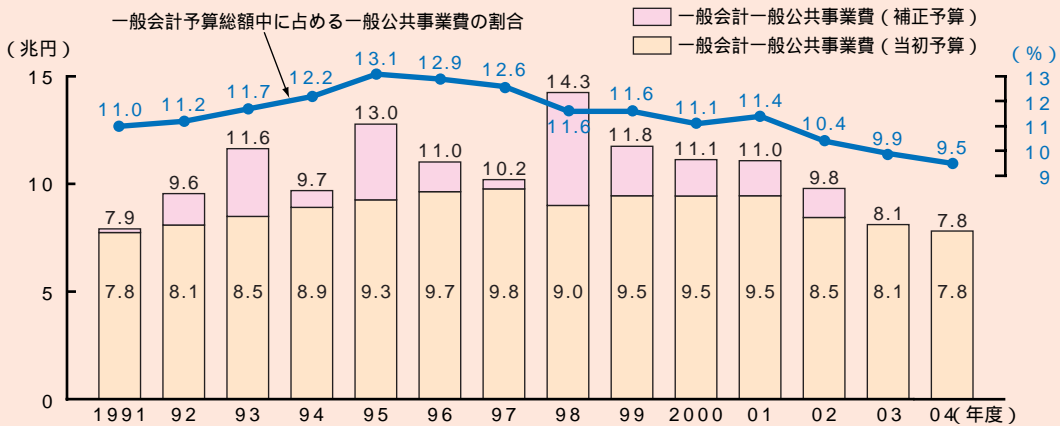
17	東京	3,280
28	横浜	2,469
29	神戸	(1,993)

(注)神戸港の順位、取扱量は2002年のもの。

資料出所：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK等を元に国土交通省港湾局作成

大都市では、インフラ整備の遅れが効率的な経済活動や快適な都市生活を妨げている。また、国際都市としての機能の不備も指摘されているところである。高速交通体系、国際的交流・物流ネットワークの充実や快適な都市生活環境の整備など、都市の魅力や活力を高め国際競争力の強化に資する分野への重点的な投資が望まれる。

公共事業予算の推移

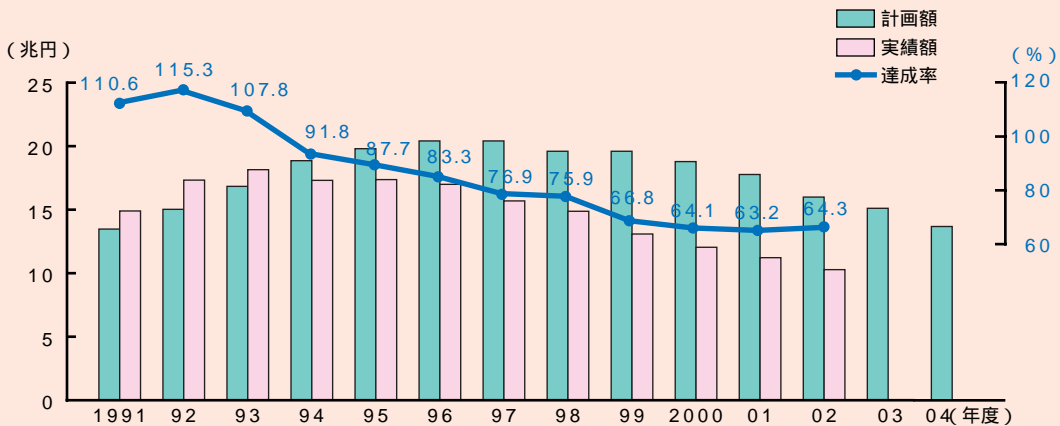


(注) 1. 棒グラフ内の数字は当初予算額、棒グラフ上の数字は補正後予算額を示す。
2. 2003年度補正予算には一般公共事業費は計上されなかった。04年度は当初予算のみを示す。

資料出所：財務省

社会資本整備については、「聖域なき構造改革」を掲げて登場した小泉内閣により、硬直性打破、効率重視の観点からそのあり方が見直されることとなったが、同時に、財政状況改善のため公共投資について規模抑制の方向が打ち出され、その目安として「景気対策のための大幅な追加が行われていた以前の水準」が示された。このような方針のもと、一般会計公共事業費は減少が続き、04年度は91年レベル（大幅追加以前の水準）にまで低下した。

地方単独事業の計画と実績

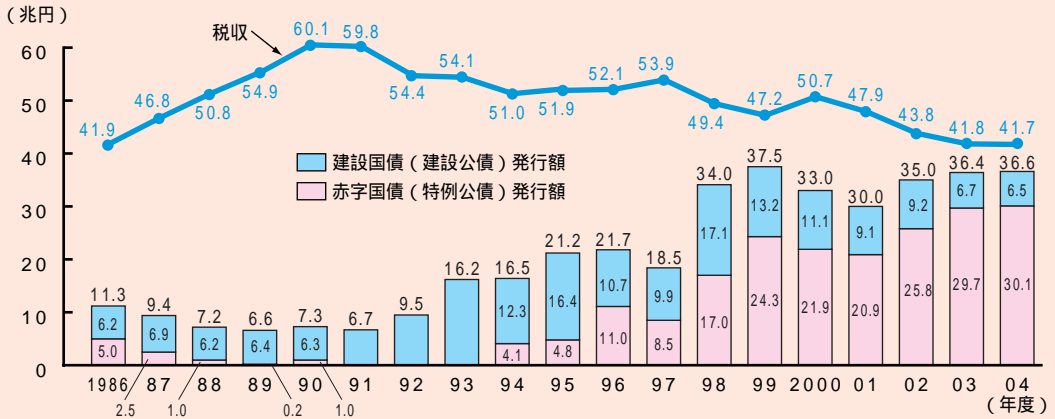


(注) 1. 計画額は「地方財政計画」による当初予算ベース。
2. 地方単独事業は地域のニーズに応じた生活関連インフラの整備を中心に実施される。量的には補助事業を上回る。

資料出所：総務省

地方自治体が実施する公共事業は国からの補助金の有無により、補助事業と単独事業とに分類される。単独事業は、国の計画（地方財政計画）ベースでは、生活関連インフラの整備、景気刺激等の政策目標達成のため96年度まで一貫して増加していたが、実績額は地方財政悪化を背景に94年度以降は減少が続いている。計画達成率は低下が著しく、2000年度以降は60%前半半で推移している。

国債発行額の推移

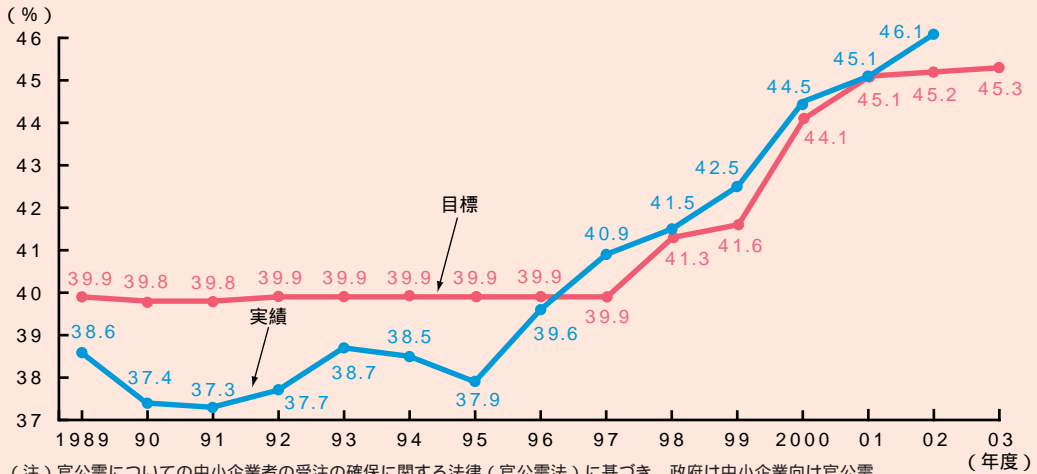


- (注) 1. 2002年度までは決算、03年度は補正後予算、04年度は当初予算。
 2. 90年度の赤字国債は臨時特別公債。
 3. 建設国債：公共事業費等投資的経費を賄うため発行される国債
 赤字国債：歳入不足を補填し経常的経費を賄うため発行される国債

資料出所：財務省

公共事業は資産（各種社会資本）を後世に遺すものであることから、建設国債による借入金を財源とし、その後の国債償還を通じて、恩恵を受ける後世にも負担を分担させることが認められている。近年、公共事業抑制により建設国債の発行額は減少傾向にあるが、一方、税収減を背景に社会保障関係費をはじめとする歳出増を賄うため、赤字国債の発行増加が顕著となっている。

中小企業向け官公需契約率の推移



- (注) 官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律（官公需法）に基づき、政府は中小企業向け官公需（建設を含むサービス、物品の調達）の契約目標を毎年定めている。[契約率=中小企業契約額/総契約額]
 中小企業（建設業の場合）：資本金3億円以下（99年12月2日以前は1億円以下）、従業員300人以下

資料出所：中小企業庁

公共事業の執行に当たっては、従来から中小企業の受注機会確保の措置がとられているが、近年、不況の深刻化を背景に中小企業優先の度合いが一層強まっている。

一方、こうした動きに対しては、発注工事の過度な細分化による非効率等の問題点が指摘されている。

入札・契約方式の多様化

従 来

新たな入札・契約方式

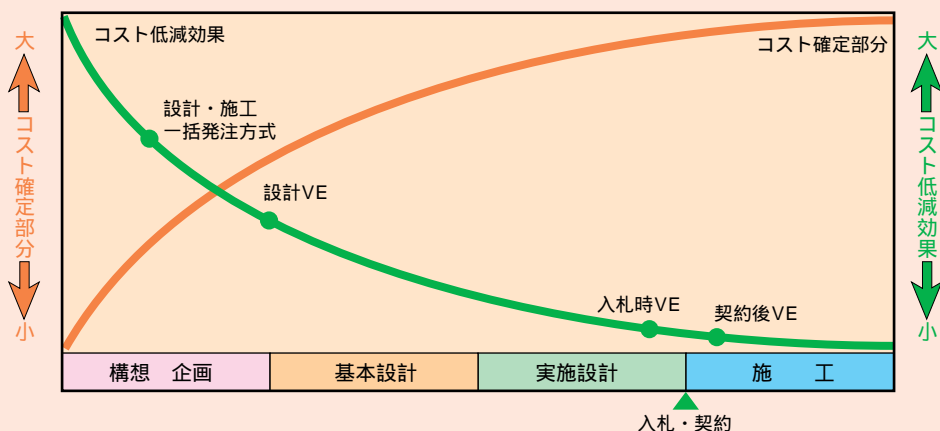
価格のみの競争により落札者を決定	総合評価方式 価格以外の工期、安全性等を重視すべき工事を対象として、価格以外の要素も総合的に評価して落札者を決定
設計と施工を分離して発注することが原則	設計・施工一括発注方式 特殊な施設等について、設計技術が施工技術と一体で開発されるなどにより、個々の業者等有する特別な設計・施工技術を一括して活用することが適当な工事を対象として、概略の仕様に基づき、設計と施工を一括して発注
発注者の示す設計図書に基づいて入札	入札時VE 価格競争型 民間において施工方法等に関して固有の技術を有する工事等を対象として、入札時に設計図書による施工方法等の限定を少なくし、指定されない部分についてコスト縮減可能な技術提案を受け付け、提案に基づいて入札
受注者は設計図書に従って施工	契約後VE 主として施工段階における現場に即したコスト縮減可能な技術提案が期待できる工事を対象として、契約後、技術提案を受け付け、設計図書と契約額を変更。その際、提案のインセンティブを与えるため、契約額の縮減額の一部に相当する金額を受注者に支払う

(注) VE (Value Engineering) とは、目的物の機能を低下させずにコストを低減する、または同等のコストで機能を向上させるための技術。建設工事におけるVEは、実施する段階に応じて、設計VE、入札時VE、および契約後VEに分類される。

資料出所：中央建設業審議会

財政逼迫が深刻化する中、公共事業の効率化が重要な課題となっている。政府は、公共工事のコスト構造改革を実施するとともに、より一層の効率化に当たっては建設会社等民間の総合力を広く活用することが重要であるとの認識から、調達最適化として公共工事の入札・契約方式の見直しを図り、対象工事の特性等に応じて民間の技術力が発揮されるような新たな方式を採用することとし、試行を実施している。また、CM(コンストラクション・マネジメント)方式についても2001年度から試行に着手した。

発注方式とコスト低減効果



資料出所：建築業協会「建築コスト低減と環境整備」(98年3月)

建築工事の場合、コストの8割強は企画・設計段階で決まると言われている。従って、民間の技術力の活用については、建設の初期段階で行うことがコスト低減の点でより効果的である。