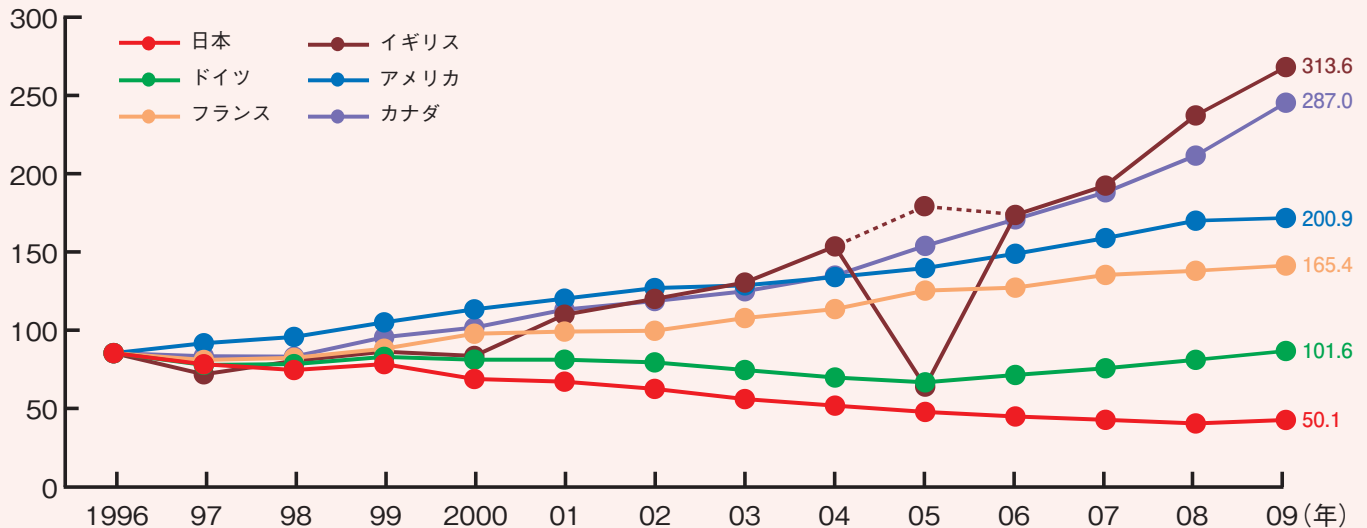


# 6

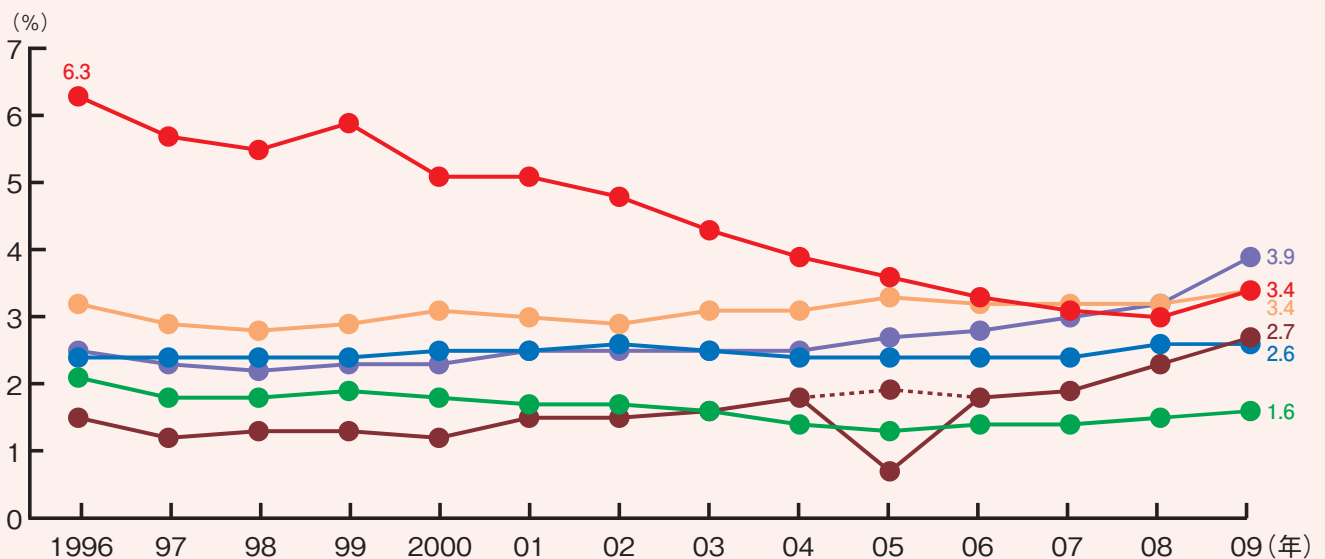
# 社会資本の整備

## 》主要国の公共投資

①公共投資の推移（1996年=100）



②公共投資/GDP比の推移



(注) 1. 公共投資＝一般政府固定資本形成（名目）

2. イギリスの2005年公共投資の大幅減は一部資産の移転による。資産移転の影響を除いた場合の水準を点線で示す。

資料出所：OECD National Account 等

人口減少・少子高齢化の進展やグローバル競争の激化、特に東アジア諸国の急成長等、内外の環境は大きく変化している。こうした中で今後もわが国が発展を続け、また、安全で安心な国民生活を維持していくためには、必要なインフラの整備が不可欠であるが、近年のわが国の公共投資は減少傾向にあり、整備の遅れが懸念される。一方、欧米先進諸国の多くは公共投資を積極的に増やしており、わが国との投資スタンスの相違が顕著である。

社会資本整備の必要度やコストは当該国の国土条件に大きく左右される。わが国のように国土の形状が細長く、海峡と脊梁山脈、河川により分断され、さらに地震等自然災害多発国である場合、国土条件に恵まれた国に比べれば、より多額の投資が必要となる。わが国の投資水準をその経済規模との関連（GDP比）で評価した場合、欧米先進諸国と比較して過大であるとの指摘があるが、このような厳しい国土条件にありながらも、わが国の公共投資のGDP比は先進諸国と同程度にまで低下している。

》アジアの国際交通・物流インフラ競争力

①アジア主要国際空港世界ランキング（2009年）

（国際旅客数）

順位	都市名	旅客数(万人)
1	ロンドン(ヒースロー)	6,065
2	パリ(シャルル・ド・ゴール)	5,303
3	香港	4,498
4	フランクフルト	4,452
5	アムステルダム	4,352
6	ドバイ	4,010
7	シンガポール	3,609
8	成田	3,089
9	マドリード	2,907
10	バンコク	2,883
∴		
12	ソウル(仁川)	2,808
∴		
18	台北	1,956
19	クアラルンプール	1,940
∴		
参考	上海	1,092
参考	羽田	※800

※2011年計画値

（国際貨物取扱量）

順位	都市名	取扱量(万トン)
1	香港	335
2	ソウル(仁川)	227
3	ドバイ	185
4	成田	181
5	パリ	179
6	上海	178
7	フランクフルト	176
8	シンガポール	163
9	台北	135
10	マイアミ	133

資料出所：2009年 ACI 統計ほかより作成

②アジア主要港湾世界ランキング

（コンテナ取扱量）

1980年

順位	港名	取扱量(万TEU)
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

2009年（速報値）

順位	港名	取扱量(万TEU)
1(1)	シンガポール	2,587
2(2)	上海	2,500
3(3)	香港	2,098
4(4)	深圳	1,825
5(5)	釜山	1,195
6(8)	広州	1,119
7(6)	ドバイ	1,112
8(7)	寧波	1,050
9(10)	青島	1,026
10(9)	ロッテルダム	974
∴		
26(24)	東京	374
∴		
36(29)	横浜	280
∴		
-(39)	名古屋	※282
∴		
-(44)	神戸	※256
∴		
-(50)	大阪	※224

（注）1. 2009年ランキング表の（ ）内は2008年の順位 ※の取扱量は2008年の値  
2. TEU：20フィートコンテナ換算の個数

資料出所：国土交通省

生産拠点としてのみならず消費市場としても拡大が続くアジア諸国では、国を挙げての大規模・高規格のインフラ整備が進む一方、日本の国際交通・物流機能における相対的な地位の低下が著しい。今後アジアにおける商圏・物流網で日本が中心的役割を担い、アジアの経済成長の恩恵を享受するためには、空港・港湾をはじめとする国際交通・物流インフラについて、集中投資による早期の大規模・高規格化が急務である。

## 》 増加する維持更新需要

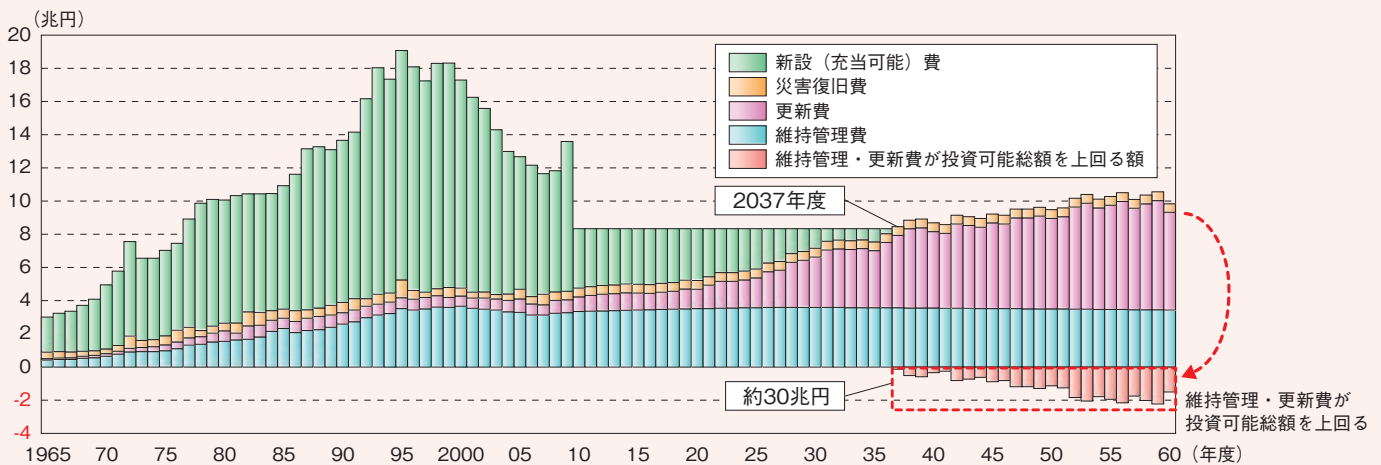
### ①建設後50年以上経過する社会資本の割合

	2009年度	2019年度	2029年度
道路橋	約8%	約25%	約51%
河川管理施設（水門等）	約11%	約25%	約51%
下水道管きよ	約3%	約7%	約22%
港湾岸壁	約5%	約19%	約48%

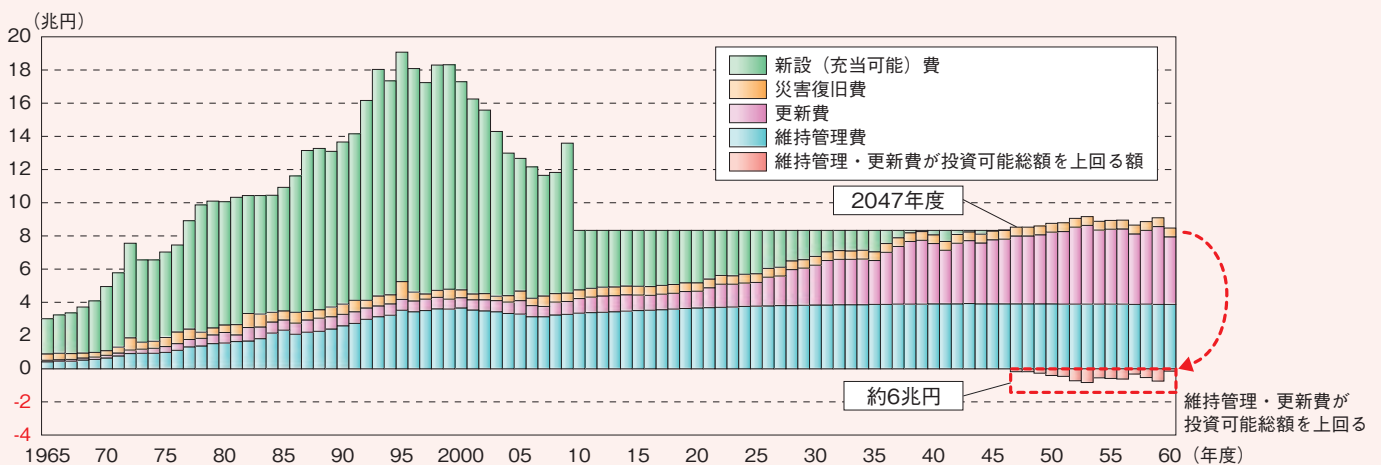
資料出所：平成21年度国土交通白書

### ②維持管理・更新費の推計

#### （ケース1：従来通りの維持管理・更新をした場合）



#### （ケース2：予防保全の取組みを先進自治体並みに全国に広めた場合）



(注) 1. 国土交通省が所管8分野（道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸）の直轄・補助・地単事業を対象に、2010年度以降の投資可能額が横ばいと仮定して推計。

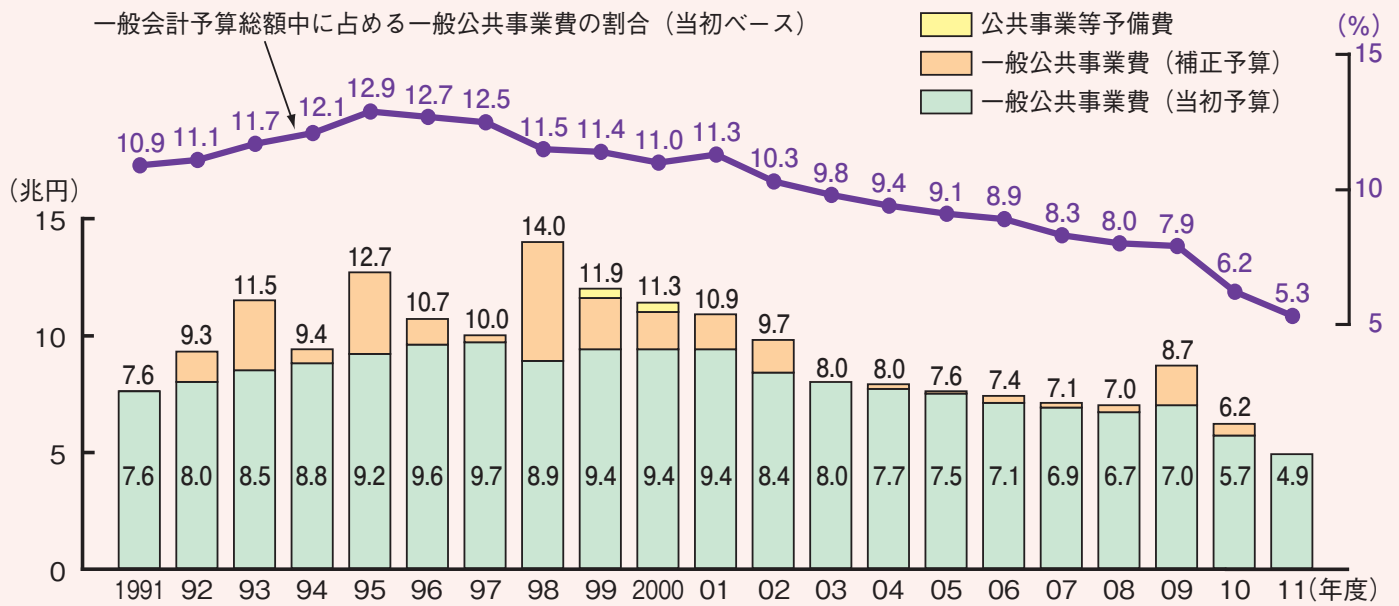
2. ケース1の場合は、維持管理・更新費（投資総額に占める割合は10年度時点で約50%）が37年度時点で投資可能額を上回る。11年度から60年度までの50年間に必要な更新費は約190兆円と推計され、そのうち更新できないストック量が約30兆円と試算される。

3. ケース2の場合は、維持管理・更新費が投資可能総額を超えるのは10年伸びて47年度となり、更新できないストック量は約6兆円と大幅に減少する。

資料出所：平成21年度国土交通白書に基づき作成

高度成長期に集中整備されたわが国の社会資本は、概ね50年を経て更新のタイミングを迎えることとなる。高齢化した施設の割合が拡大すれば、重大事故の発生や国民生活・経済活動に重大な支障をきたすリスクが高まることから、適切な維持管理・更新が不可欠である。厳しい財政制約下においては、施設の寿命を延ばし更新費を抑えることでライフサイクルコストの低減を図ることが重要となる。従来の事後的な管理から予防保全的な管理への転換等、戦略的な維持管理の実施が求められる。

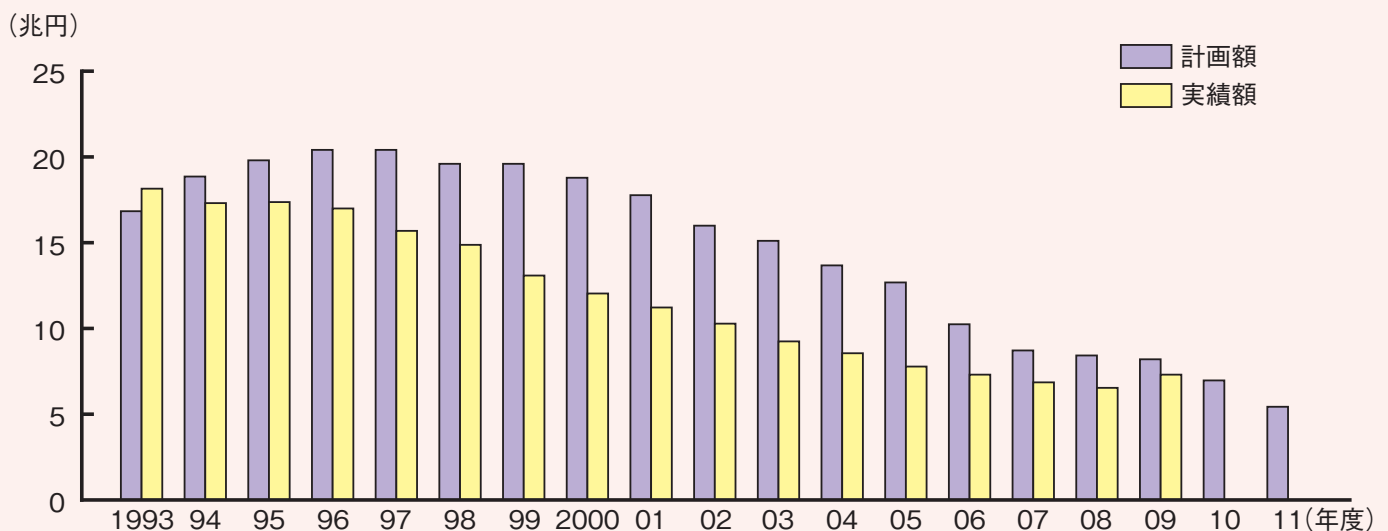
## 公共事業予算の推移



(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。(災害復旧等事業費は含まない)  
 2. 2011年度において、5千億円余が一般公共事業費から地域自主交付金（一括交付金）に移し替えられた。このため、見かけ上は当初比13.8%（約8千億円）減だが、組み替え要因を除くと実質的には5.1%（約3千億円）減である。  
 3. 2009年度においては、一部組み替えにより見かけ上は当初比で5.0%（約3千億円）増えているが、実質的には5.2%（約3千億円）減となる。  
 資料出所：財務省

社会資本整備のための公共事業予算は、小泉内閣以来の抑制政策により減少の一途を辿った。09年度予算（補正後）は景気対策のため大きく回復したが、その後民主党内閣によって公共事業の見直し等が行われ、11年度予算（当初）は10年度に引き続き大幅に削減された。

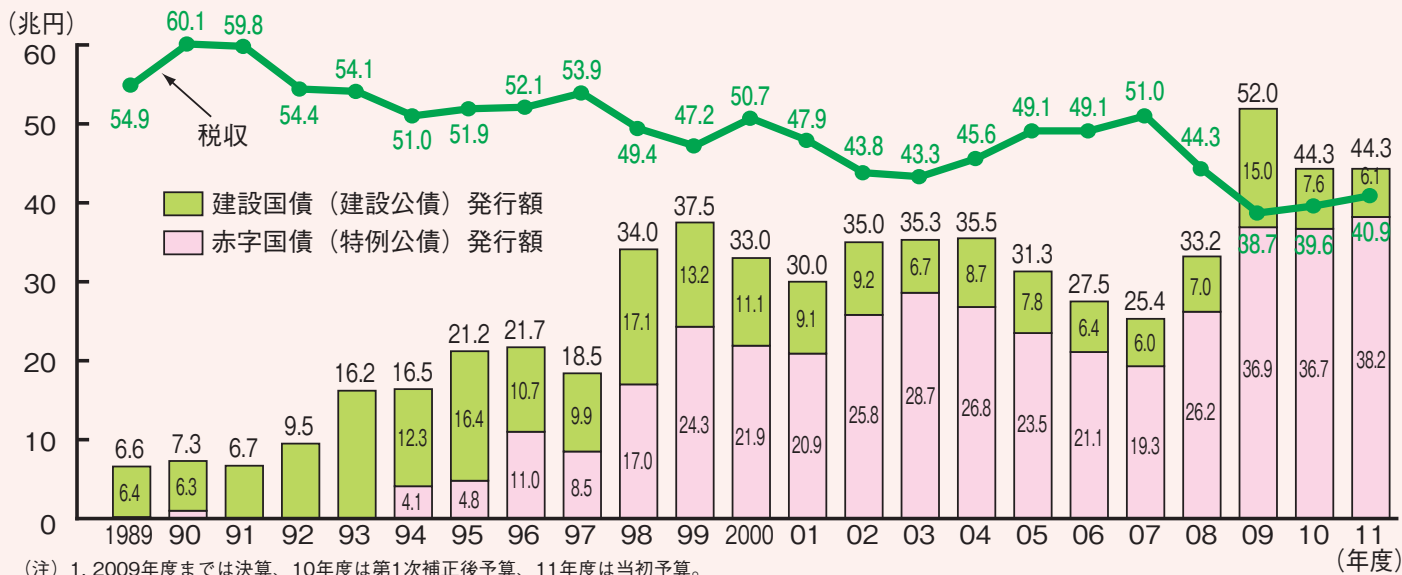
## 地方単独事業の推移



(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。  
 資料出所：総務省

地方自治体を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。地方自治体の財政状況の悪化を背景に、単独事業（実績額）は94年度以降減少が続いていたが、09年度は14年ぶりに前年度比で増加した。10、11年度は国の計画（地方財政計画）ベースではともに減少が見込まれている。

## 》 国債発行額の推移

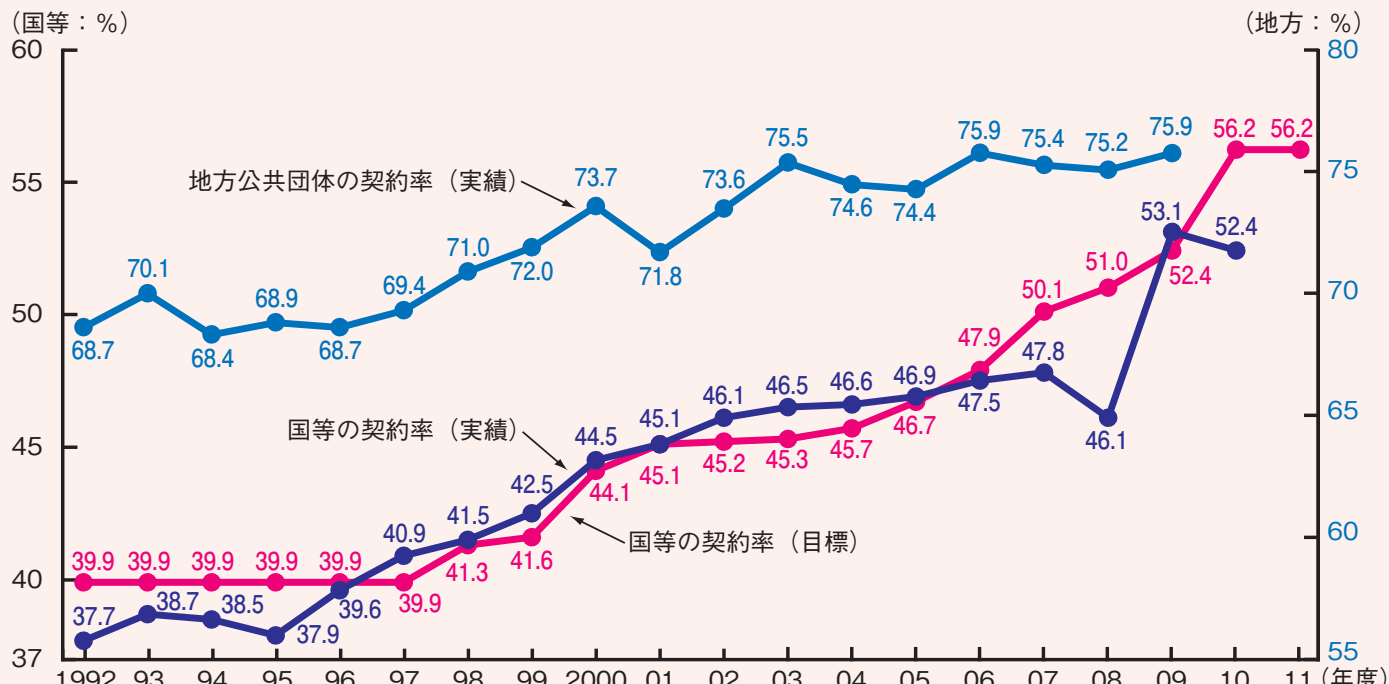


(注) 1. 2009年度までは決算、10年度は第1次補正後予算、11年度は当初予算。  
 2. 90年度の赤字国債は臨時特別公債。  
 3. 建設国債：公共事業費等投資的経費を賄うため発行される国債  
 赤字国債：歳入不足を補填し経常的経費を賄うため発行される国債

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、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。建設国債の発行額は90年代末以降、公共事業抑制により減少しており、08、09年度は景気対策としての公共事業の追加を賄うために増加に転じたが、10年度は公共事業の大幅削減に伴い再び減少した。一方、税収が停滞する中で社会保障関係費等の歳出増を賄うための赤字国債は高水準の発行が続いている。

## 》 中小企業向け官公需契約率の推移



(注) 1. 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  
 2. 地方公共団体の契約実績は、都道府県及び人口10万人以上の市を対象としている。

資料出所：中小企業庁

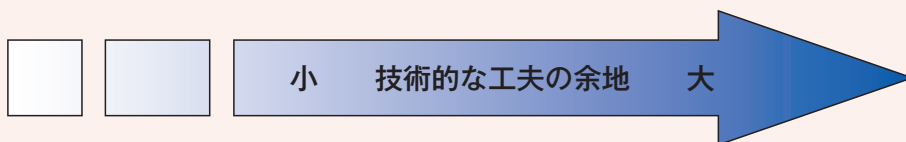
公共事業の執行に当たっては、従来から中小企業の受注機会確保の措置がとられているが、近年、長期的な地方経済低迷や雇用問題の深刻化を背景に中小企業優先の度合いが一層強まっている。

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。

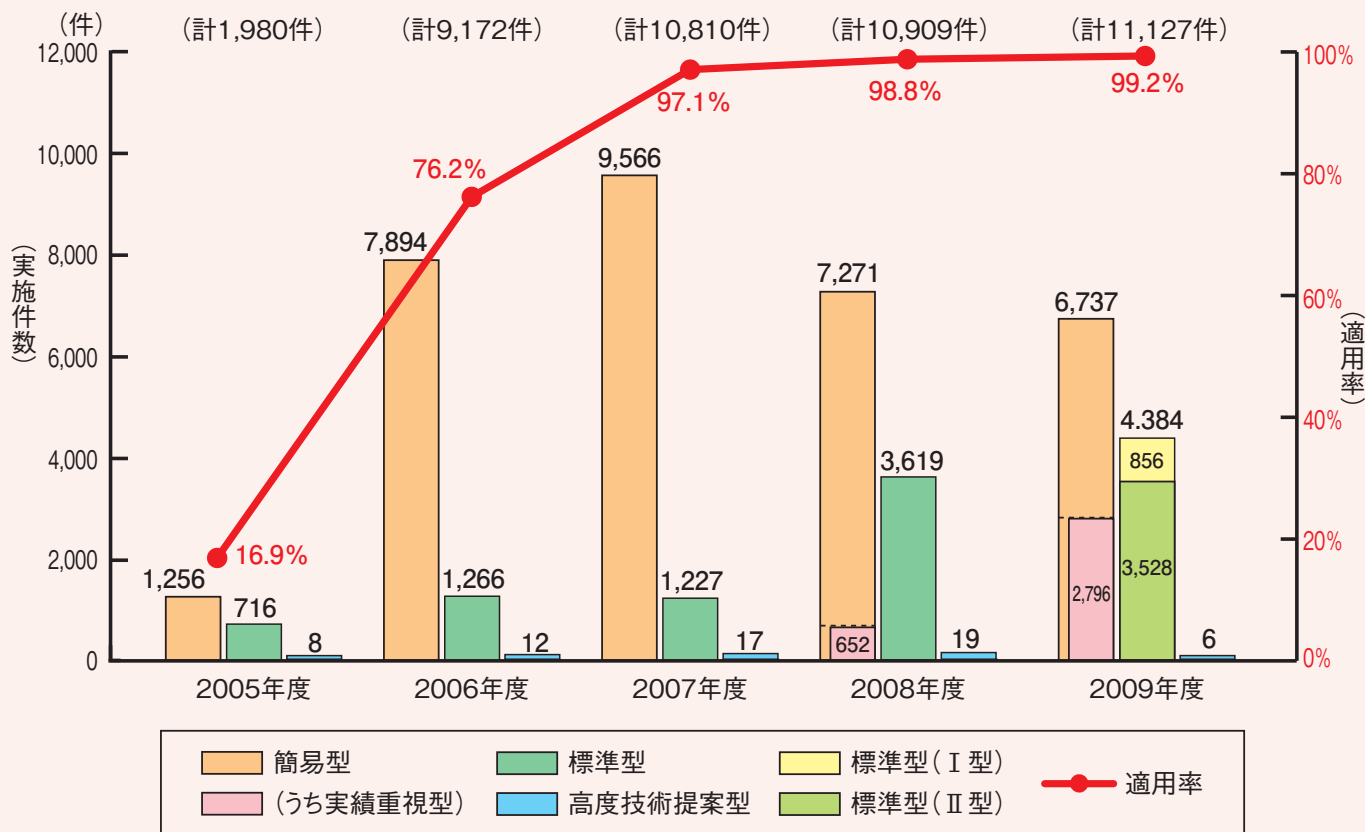
公共工事で定着する総合評価方式

①総合評価方式のタイプ

簡易型	標準型		高度技術提案型		
	Ⅱ型	Ⅰ型	Ⅲ型	Ⅱ型	Ⅰ型
<ul style="list-style-type: none"> <li>技術提案により更なる品質向上を図る必要がない</li> <li>発注者の示す仕様通りの施工</li> <li>工事の確実な施工に資する施工計画を評価</li> </ul> (地方自治体では地域貢献や工事などの実績のみを評価する特別簡易型のタイプも採用されている。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>技術提案により更なる品質向上を図る必要がある</li> <li>工事の品質向上に資する技術提案を評価</li> </ul> Ⅰ型：難易度の高い技術提案 Ⅱ型：同 なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>構造上の工夫や特殊な施工方法</li> <li>工事の品質向上に資する技術提案を評価</li> <li>技術提案に基づき予定価格作成</li> </ul> Ⅰ型：基本設計～施工(設計・施工一括) Ⅱ型：詳細設計～施工(設計・施工一括) Ⅲ型：施工のみ			



②総合評価方式の実施件数 (国土交通省)



資料出所：国土技術政策総合研究所

2005年4月に施行された「公共工事の品質確保の促進に関する法律」を受けて、価格だけでなく、価格と品質の両面で総合的に優れた調達を行う総合評価方式の活用促進が図られている。

総合評価方式は、高度技術提案型、標準型Ⅰ型・Ⅱ型、簡易型の3タイプに分けられるが、国土交通省では原則として全ての工事で総合評価方式が採用されており、8地方整備局における2009年度の適用率は99.2%となっている。

また、自治体においても25都道府県、8政令市で本格導入されており、試行導入を含めると全自治体で導入が図られているなど、総合評価方式は各発注機関で定着しつつある。