

》アジアの国際交通・物流インフラ競争力

①主要国際空港世界ランキング（2019年速報値） （国際旅客数）

順位	都市名	旅客数(万人)
1	ドバイ	8,632
2	ロンドン(ヒースロー)	7,604
3	アムステルダム	7,167
4	香港	7,128
5	仁川	7,057
6	パリ(シャルル・ド・ゴール)	6,982
7	シンガポール	6,760
8	フランクフルト	6,306
9	バンコク	5,293
10	台北	4,836
...	...	...
12	クアラルンプール	4,485
...	...	...
18	東京(成田)	3,530

(注) 上位20位内から抜粋

（貨物取扱量）

順位	都市名	取扱量(万トン)
1	香港	470
2	上海	282
3	仁川	266
4	ドバイ	251
5	ドーハ	217
6	台北	215
7	東京(成田)	203
8	シンガポール	201
9	フランクフルト	196
10	アンカレッジ	194
...	...	...
15	バンコク	129

資料出所：ACI 統計等に基づき作成

②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

(注) 1. TEU：20フィートコンテナ換算の個数
2. 11位以下は主としてアジアの港湾を表記

2009年		
順位	港名	取扱量(万TEU)
1	シンガポール	2,587
2	上海(中国)	2,500
3	香港(中国)	2,098
4	深圳(中国)	1,825
5	釜山(韓国)	1,195
6	広州(中国)	1,119
7	ドバイ	1,112
8	寧波(中国)	1,050
9	青島(中国)	1,026
10	ロッテルダム	974
...	...	...
12	高雄(台湾)	968
...	...	...
14	天津(中国)	850
...	...	...
26	東京	374
...	...	...
36	横浜	280
...	...	...
39	名古屋	※282
...	...	...
44	神戸	※256
...	...	...
50	大阪	※224

(注) 1. TEU：20フィートコンテナ換算の個数
2. 11位以下は主としてアジアの港湾を表記
3. ※の取扱量は2008年の値

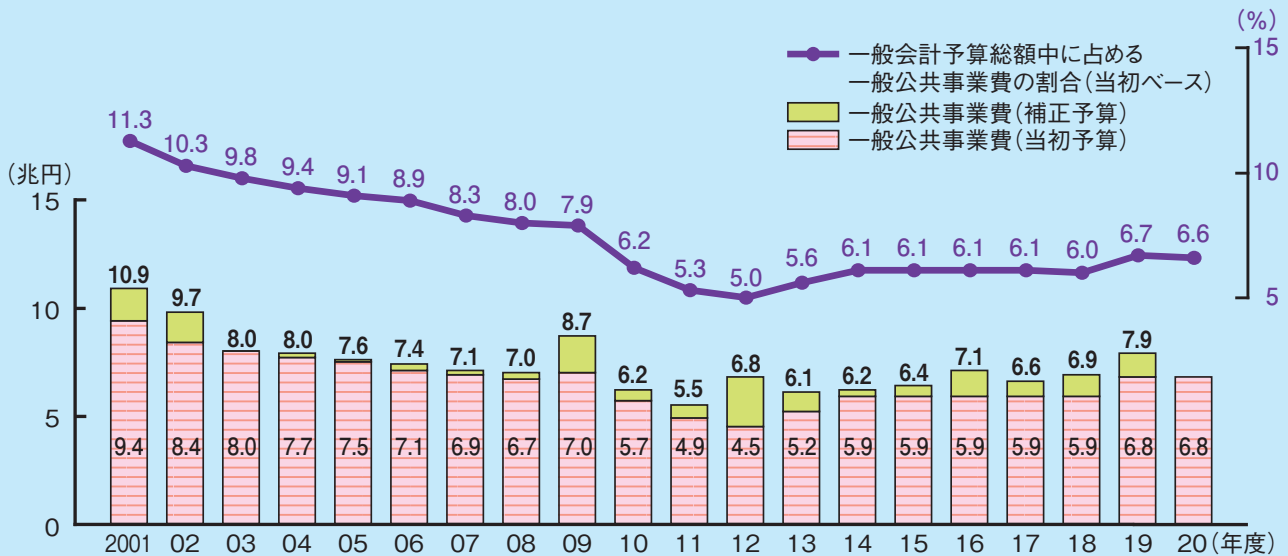
2018年		
順位	港名	取扱量(万TEU)
1	上海(中国)	4,201
2	シンガポール	3,659
3	寧波舟山(中国)	2,635
4	深圳(中国)	2,574
5	広州(中国)	2,166
6	釜山(韓国)	2,049
7	香港(中国)	1,959
8	青島(中国)	1,931
9	天津(中国)	1,597
10	ドバイ	1,495
...	...	...
12	ポートクリン(マレーシア)	1,231
...	...	...
14	廈門(中国)	1,070
15	高雄(台湾)	1,044
16	大連(中国)	977
...	...	...
18	タンジュンペラバス(マレーシア)	896
...	...	...
21	レムチャバン(タイ)	807
22	タンジュンプリオク(インドネシア)	780
...	...	...
24	コロンボ(スリランカ)	700
25	ホーチミン(ベトナム)	658
26	営口(中国)	648
...	...	...
28	ジャワハルール ネル(インド)	513
...	...	...
30	マニラ(フィリピン)	508
...	...	...
35	東京	457
...	...	...
58	横浜	303
...	...	...
63	神戸	294
...	...	...
66	名古屋	287
...	...	...
75	大阪	241

資料出所：Lloyds List and Containerisation International
Top 100 Container Ports 2019

経済発展の続くアジア諸国では大規模、高規格インフラの整備が急速に進み、国際交通・物流分野における地位が飛躍的に向上している一方で、日本の相対的地位は低下が続いている。特に港湾においてその傾向が顕著であることから、国は、国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を目指して、国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）の競争力強化と集貨の促進、戦略港湾背後への産業集積、大水深コンテナターミナルの機能強化に取り組んでいる。



》公共事業予算の推移

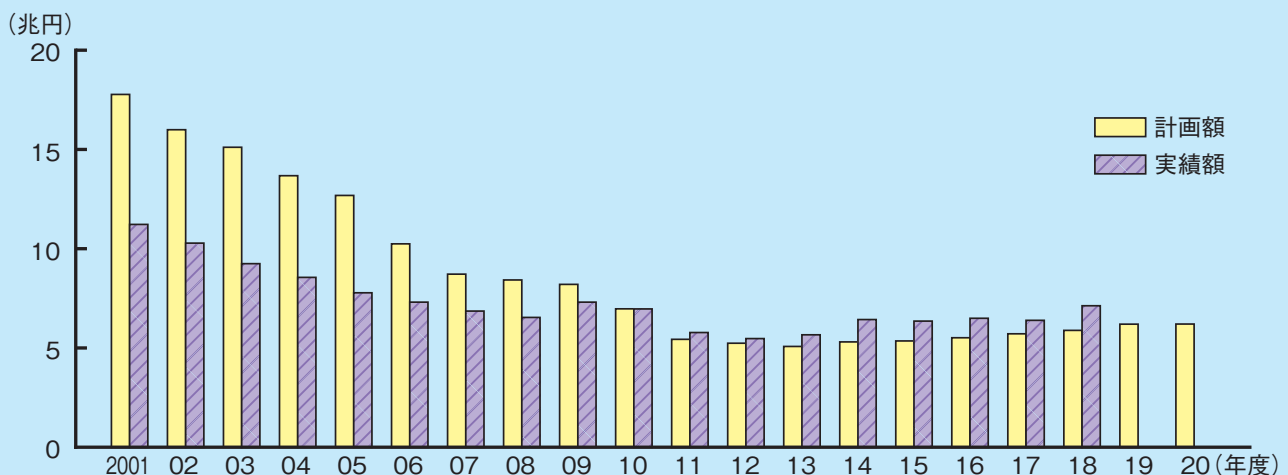


- (注) 1. 棒グラフ内の数字は当初予算額、棒グラフ上の数字は補正後予算額を示す(災害復旧等事業費は含まない)
 2. 2020年度当初予算額は通常分60,669億円に加えて、臨時・特別の措置(消費税率引上げに伴う住宅の需要変動の平準化対策、及び防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策)7,902億円を含む
 3. 公共事業関係の復興予算は、東日本大震災復興特別会計において公共事業等に2020年度当初5,085億円、東日本大震災復興交付金に2020年度当初113億円が計上されている
 4. 2014年度当初予算には、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額(約6千億円)が含まれている。2013年度当初予算(東日本大震災復興特別会計への繰入れ分を除く)からの実質的な増減は、前年度比2.0%(約1千億円)増となる
 5. 2013年度当初予算は見かけ上15.8%(約7千億円)増であるが、これには a. 東日本大震災復興特別会計への繰入れ分(356億円)、b. 国有林野事業特別会計の一般会計に伴う計上分(29億円)、c. 地域自主戦略交付金の廃止に伴う移行分(約6千億円)が含まれている。2012年度当初予算額には地域自主戦略交付金の公共事業関係費相当額(約7千億円)を加え、2013年度当初予算額から上記a及びbを除いて実質的な増減をみると、前年度比0.4%(183億円)増となる
 6. 公共事業関係費から地域自主戦略交付金等に移行された分は、グラフ上の金額には含まれていない。この移行分を加算すると、2011年度の前年度当初比は5.1%(約3千億円)減、2012年度の前年度当初比は3.3%(約2千億円)減となる
 7. 2009年度当初予算では、臨交金相当額の組み替えにより見かけ上は5.0%(約3千億円)増であるが、実質的には5.2%(約3千億円)減である

資料出所：財務省「予算書」

社会資本整備のための公共事業予算は、1999年度以降2011年度まで、景気対策がとられた2009年度を除き毎年減少し続けた。しかし、2012年度に緊急経済対策として2.3兆円の補正予算が追加されたことで増加に転じ、2013年度当初予算も3年ぶりに5兆円を超えた。2014年度からは5年にわたり約5.9兆円の当初予算額が維持され、そして、2019・20年度当初予算額は通常分に臨時・特別の措置を加えて約6.8兆円と大幅に増加した。

》地方単独事業の推移

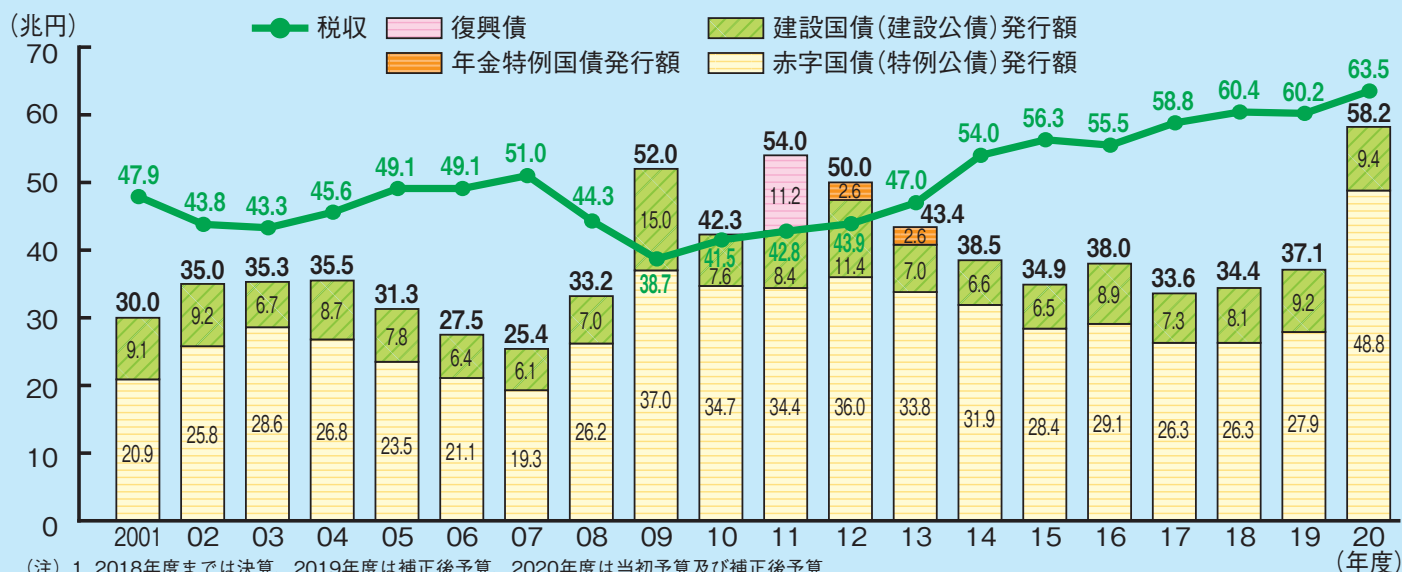


- (注) 1. 計画額は「地方財政計画」による当初予算ベース
 2. 地方単独事業は地域のニーズに応じた生活関連インフラの整備を中心に実施される

資料出所：総務省「地方団体の歳入歳出総額の見込額」「地方財政の状況」

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。地方自治体の財政状況の悪化を背景に、単独事業(実績額)は減少が続いていたが、2014年度以降増加している。2020年度は国の計画(地方財政計画)ベースでは前年度と同じ水準となった。

》 国債発行額の推移

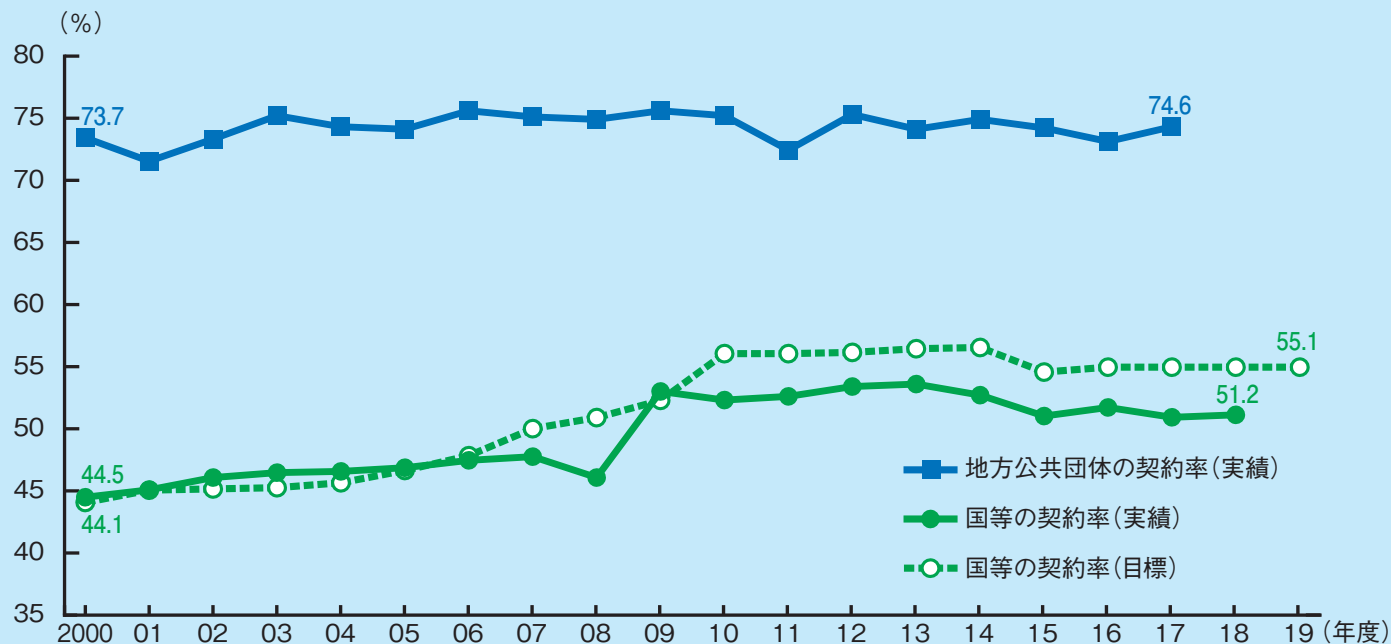


- (注) 1. 2018年度までは決算、2019年度は補正後予算、2020年度は当初予算及び補正後予算
 2. 2011年度は、震災復興のために2011～15年度の間に実施する施策に必要な財源について、復興特別税の収入等を活用して確保することとし、これらの財源が入るまでの間のつなぎとして復興債を発行
 3. 2012年度に新設された東日本大震災復興特別会計の負担による復興債は、2020年度は約0.9兆円の発行が予定されているが、上記の国債発行額に含めていない
 4. 建設国債：公共事業費等投資的経費を賄うため発行される国債
 赤字国債：歳入不足を補填し経常的経費を賄うため発行される国債
 年金特例国債：基礎年金国庫負担2分の1を実現する財源を調達するため発行される国債

資料出所：財務省「国債発行計画」「予算書」「決算書」

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1990年代末以降、公共事業抑制により減少傾向にあったが、2009年度及び2012年度は景気対策としての公共事業の追加を賄うために一時的に増加した。一方、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たが、2020年度は補正予算政府案が変更されたことに伴い、大幅の増加となった。

》 中小企業向け官公需契約率の推移



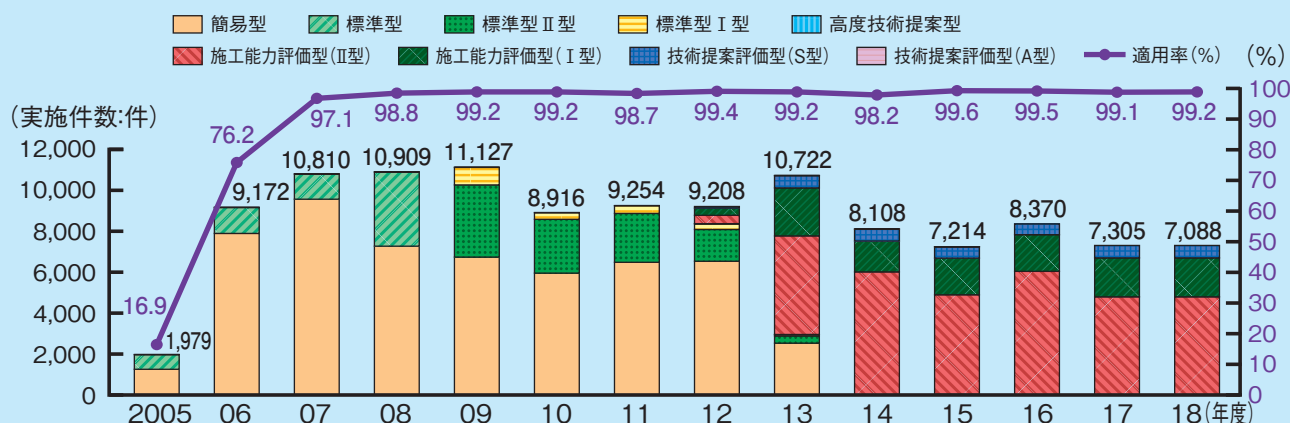
- (注) 1. 官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律（官公需法）に基づき、政府は中小企業向け官公需（建設を含むサービス、物品の調達）の契約目標を毎年定めている【契約率＝中小企業契約額／総契約額】
 中小企業（建設業の場合）：資本金3億円以下（1999年12月2日以前は1億円以下）、従業員300人以下
 2. 地方公共団体の契約実績は、都道府県、東京特別区及び人口10万人以上の市を対象としている
 3. 2010年度及び11年度は、東日本大震災により被災し集計困難となった地方公共団体の全部または一部の機関の数値が含まれていない

資料出所：中小企業庁「中小企業者に関する国等の契約の基本方針」「官公需契約の手引」

公共事業の執行に当たっては、従来から中小企業優先の措置がとられ、国等の契約率（目標）は2010年度から56%台で推移してきた。2015年度の官公需法改正により国等の契約率は目標、実績ともに低下したものの、2019年度の国等の契約率（目標）は55.1%と、依然として高い目標である。

》改善が進む総合評価方式

総合評価方式の実施件数（国土交通省）



簡易型：発注者が示す仕様に基づき、適切で確実な施工を行う能力を求める場合に適用

標準型：発注者が示す標準的な仕様（標準案）に対し社会的要請の高い特定の課題について施工上の工夫等の技術提案を求める場合に適用

標準型Ⅰ型：複数の課題あるいは難易度の高い技術が必要な技術提案を求める場合に、技術提案の作成期間を一定以上確保する場合に適用

標準型Ⅱ型：技術提案を求めない場合または作成期間を短縮する場合に適用

高度技術提案型：社会的要請の高い特定の課題について構造上の工夫や特殊な施工方法等を含む高度な技術提案を求める場合に適用

施工能力評価型（Ⅱ型、Ⅰ型）：企業の施工能力のみを評価する場合に適用

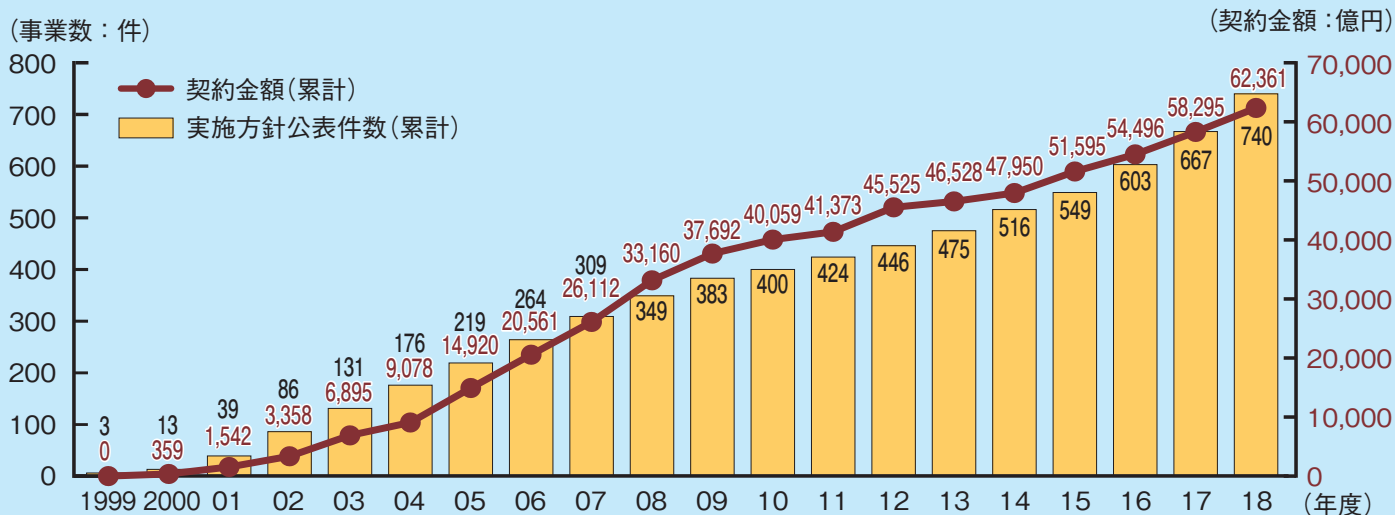
技術提案評価型：企業の施工能力に加え、技術提案を求めて評価する場合に適用（S型）：施工上の特定の課題等に関して、施工上の工夫等に係る提案を求めて総合的なコストの縮減や品質の向上等を図る場合に適用

資料出所：国土技術政策総合研究所

総合評価落札方式の適用率は、ほぼ100%に近い状況にある。2018年度はタイプ別では施工能力評価型（Ⅱ型）が70.3%を占め、技術提案（施工計画）を求める技術提案評価型（S型）と施工能力評価型（Ⅰ型）の合計は29.6%となっている。

》PFI 事業の現状

事業数及び契約金額の推移（累計）



(注) 1. 事業数は、内閣府調査により実施方針の公表を把握している PFI 法に基づいた事業の数であり、サービス提供期間中に契約解除又は廃止した事業及び実施方針公表以降に事業を断念しサービスの提供に及んでいない事業は含んでいない

2. 契約金額は、実施方針を公表した事業のうち、当該年度に公共負担額が決定した事業の当初契約金額を内閣府調査により把握しているものの合計額であり、PPP/PFI 推進アクションプラン（2017年6月9日民間資金等活用事業推進会議決定）における事業規模と異なる指標である

3. グラフ中の契約金額は、億円単位未満を四捨五入した数値

4. これまで2012年度以前の数値は一部の事業（BT方式、DBO方式、施設整備費を一括で支払う事業）を含めていなかったが、今次集計より2013年度以後の数値との統一を図り、修正を行った

資料出所：内閣府

政府は公共施設等が老朽化による更新時期を迎える中、公的負担の抑制に資する PPP/PFI を国と地方が一体となって推進するために「PPP/PFI 推進アクションプラン」を策定し、2013～22年度の10年間の事業規模目標を21兆円と設定している。2019年度の改訂（6月21日決定）では、成果に連動して民間事業者への委託料を変動させる制度導入の検討、PPP/PFI 導入可能性調査の実施を要件化する交付金事業への一般廃棄物処理施設の追加などが盛り込まれた。