

》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（2015年速報値） （国際旅客数）

順位	都市名	旅客数(万人)
1	ドバイ	7,745
2	ロンドン(ヒースロー)	6,982
3	香港	6,814
4	パリ(シャルル・ド・ゴール)	6,037
5	アムステルダム	5,825
6	シンガポール	5,484
7	フランクフルト	5,399
8	ソウル(仁川)	4,872
9	バンコク	4,325
10	イスタンブール	4,230
11	台北	3,810
13	クアラルンプール	3,443
17	成田	3,055
25	上海(浦東)	2,338

(注) 上位30位内から抜粋

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. 2015年ランキング表の順位・取扱量の()内は2014年のもの
2. TEU：20フィートコンテナ換算の個数
3. 11位以下は主としてアジアの港湾を表記

(貨物取扱量)

順位	都市名	取扱量(万トン)
1	香港	438
2	ドバイ	251
3	ソウル(仁川)	249
4	上海(浦東)	238
5	成田	204
6	台北	201
7	フランクフルト	195
8	アンカレッジ	192
9	シンガポール	185
10	パリ(シャルル・ド・ゴール)	182
16	バンコク	119
22	広州	75
23	北京	74
27	大阪	70
29	クアラルンプール	64

資料出所：ACI 統計等に基づき作成

2015年（速報値）

順位	港名	取扱量(万TEU)
1	上海(中国)	3,654
2	シンガポール	3,092
3	深圳(中国)	2,420
4	寧波舟山(中国)	2,062
5	香港(中国)	2,011
6	釜山(韓国)	1,945
7	青島(中国)	1,751
8	広州(中国)	1,697
9	ドバイ	1,559
10	天津(中国)	1,410
12	ポートケラン(マレーシア)	1,189
13	高雄(台湾)	1,026
15	大連(中国)	945
16	廈門(中国)	918
17	タンジュンペラパス(マレーシア)	910
21	レムチャバン(タイ)	682
23	營口(中国)	592
24	ホーチミン(ベトナム)	589
25	タンジュンプリオク(インドネシア)	569
27	コロンボ(スリランカ)	520
28	蘇州(中国)	510
29	連雲港(中国)	500
30	東京	489
(52)	横浜	(289)
(56)	名古屋	(274)
(59)	神戸	(262)
(62)	大阪	(244)

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む一方で、日本の国際交通・物流機能における相対的な地位は低下している。

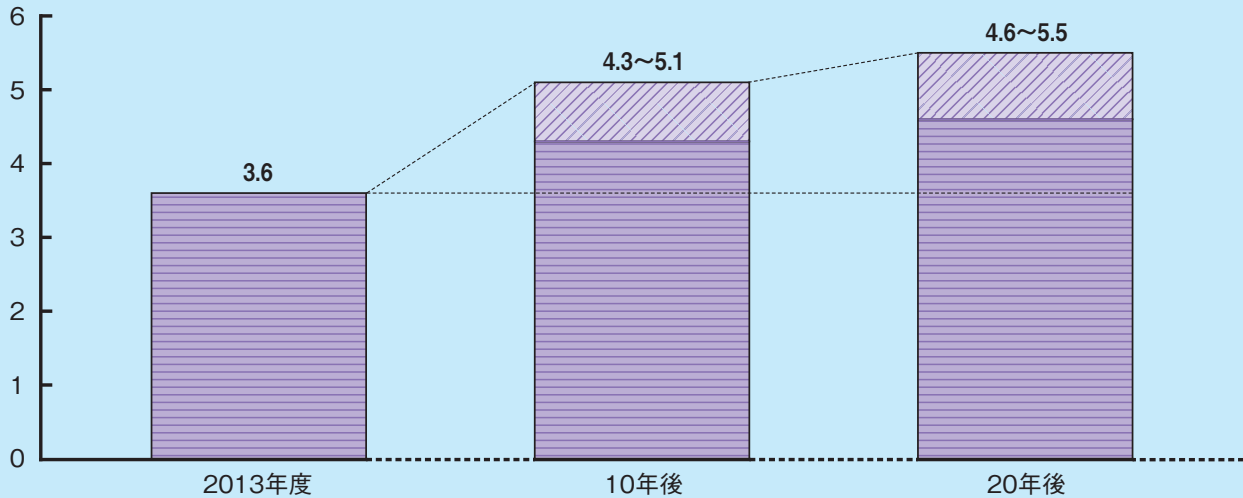
特に港湾は、わが国製造業における生産活動のグローバル化と国際水平分業の進展、コンテナ船の大型化やグローバル・コンテナ・オペレーターの寡占化などによる寄港地拠点化の急激な進展で、地位の低下が著しい。

資料出所：国土交通省
CONTAINERISATION INTERNATIONAL

》 増加する維持・更新需要

① 国土交通省所管の社会資本に関する将来の維持管理・更新費（推計）

(兆円)

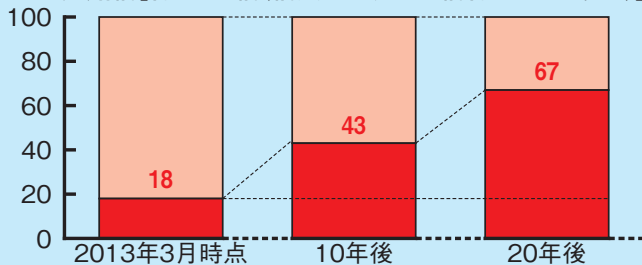


(注) 個々の社会資本で、施設の立地条件の違いによる損傷程度の差異や維持管理・更新工事での制約条件が異なる等の理由により、維持管理・更新単価や更新時期に幅があるため、推計額は幅を持った値としている。

資料出所：国土交通省「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申」

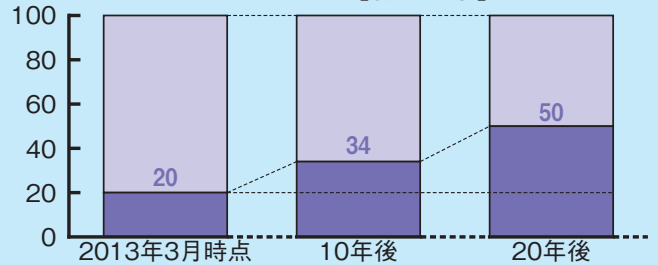
② 建設後50年以上経過する社会資本の割合

(%) 道路橋[約40万橋(橋長2m以上の橋約70万のうち)]



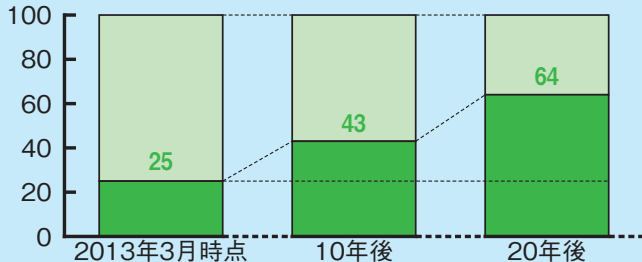
(注) 建設年度不明橋梁の約30万橋については、割合の算出にあたり除いている。

(%) トンネル [約1万本]



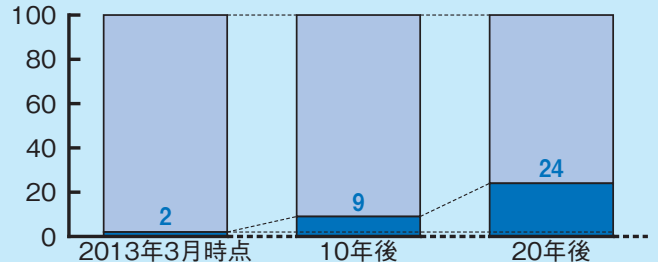
(注) 建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出にあたり除いている。

(%) 河川管理施設(水門等) [約1万施設]



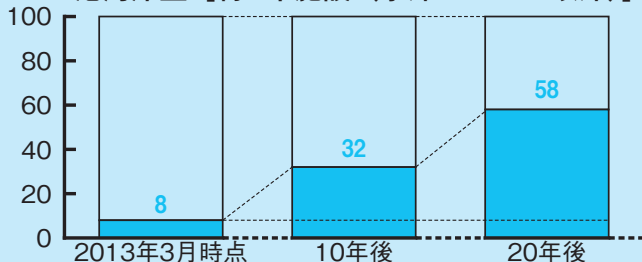
(注) 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。)

(%) 下水道管きよ [総延長：約45万 km]



(注) 建設年度が不明な約1万5千kmを含む。(30年以内に布設された管きよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。)

(%) 港湾岸壁 [約5千施設(水深-4.5m以深)]



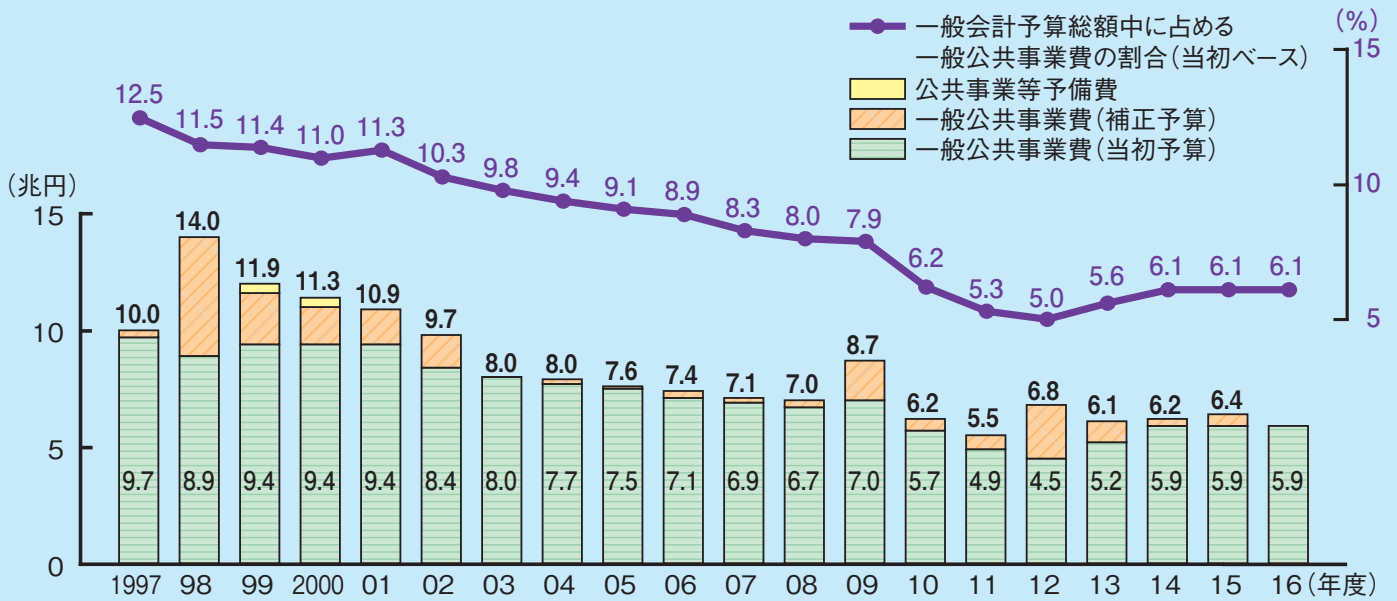
(注) 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。

我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期などに集中的に整備されたため、今後急速に老朽化することが懸念される。昨今、社会資本の維持管理・更新に係る問題が顕在化しており、国民が社会資本の安全性に不安を抱く事態が生じている。

国土交通省では、2014年5月に「国土交通省インフラ長寿寿命化計画(行動計画)」を策定し、国や地方公共団体等が一丸となってインフラの戦略的な維持管理・更新等を推進することとしている。

資料出所：国土交通省

公共事業予算の推移

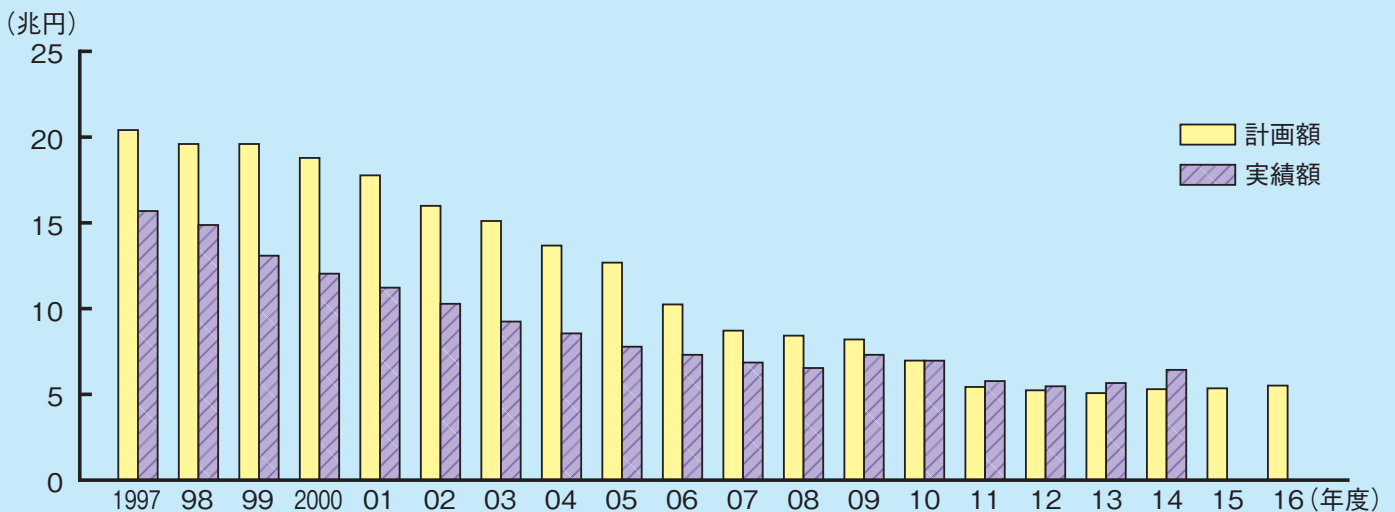


- (注) 1. 棒グラフ内の数字は当初予算額、棒グラフ上の数字は補正後予算額を示す。(災害復旧等事業費は含まない)
 2. 2014年度当初予算には、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額(約6千億円)が含まれている。2013年度当初予算(東日本大震災復興特別会計への繰入れ分を除く)からの実質的な増減は、前年度比2.0%(約1千億円)増となる。
 3. 2013年度当初予算は見かけ上15.8%(約7千億円)増であるが、これにはa.東日本大震災復興特別会計への繰入れ分(356億円)、b.国有林野事業特別会計の一般会計化に伴う計上分(29億円)、c.地域自主戦略交付金の廃止に伴う移行分(約6千億円)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。
 4. 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。
 5. 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。
 6. 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16年度当初約9,500億円、東日本大震災復興交付金に16年度当初約1,500億円が計上されている。

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、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)は景気対策のため一時的に増加したが、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再び減少が続いた。第二次安倍内閣の緊急経済対策により、12年度補正予算として2.3兆円が追加されるとともに、13年度当初予算は3年ぶりに5兆円を超えた。さらに、14年度当初予算は12.9%増の5.9兆円で2年連続の増額となり、16年度当初予算も同水準となっている。

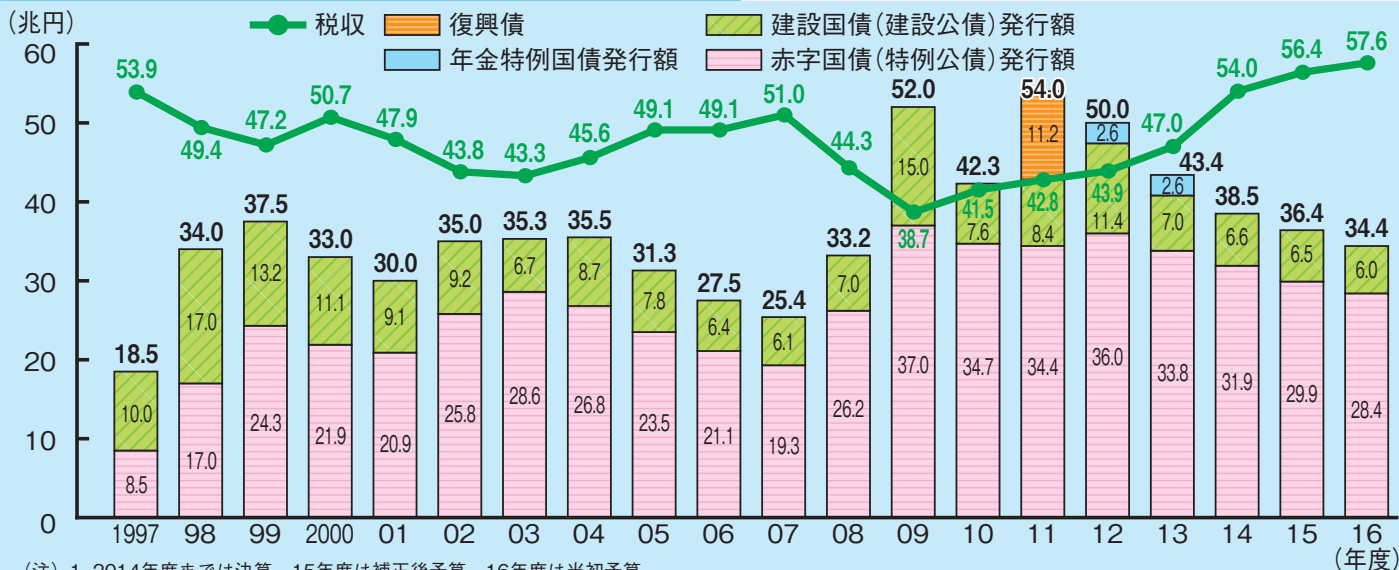
地方単独事業の推移



- (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)は減少が続いていたが、14年度は2年連続の増加となった。16年度は国の計画(地方財政計画)ベースでは前年度比3.0%増と、3年連続の増加が見込まれている。

》 国債発行額の推移

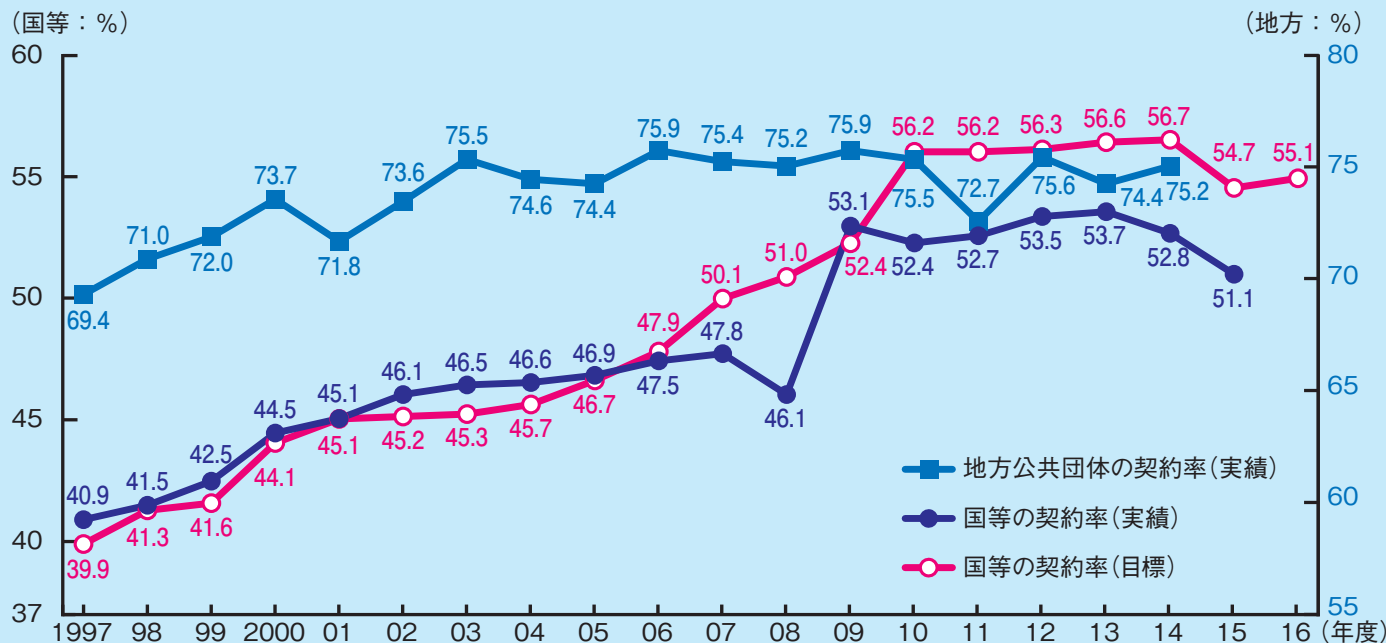


(注) 1. 2014年度までは決算、15年度は補正後予算、16年度は当初予算。
 2. 2011年度は、震災復興のために11年度～15年度の間実施する施策に必要な財源について、復興特別税の収入等を活用して確保することとし、これらの財源が入るまでの間のつなぎとして復興債を発行。
 3. 12年度に新設された東日本大震災復興特別会計の負担による復興債は、16年度は約2.2兆円の発行が予定されているが、上記の国債発行額に含めていない。
 4. 建設国債：公共事業費等投資的経費を賄うため発行される国債
 赤字国債：歳入不足を補填し経常的経費を賄うため発行される国債
 年金特例国債：基礎年金国庫負担2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90年代末以降、公共事業抑制により減少傾向にあったが、09年度及び12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、税収増加に伴い近年は減少傾向にある。

》 中小企業向け官公需契約率の推移



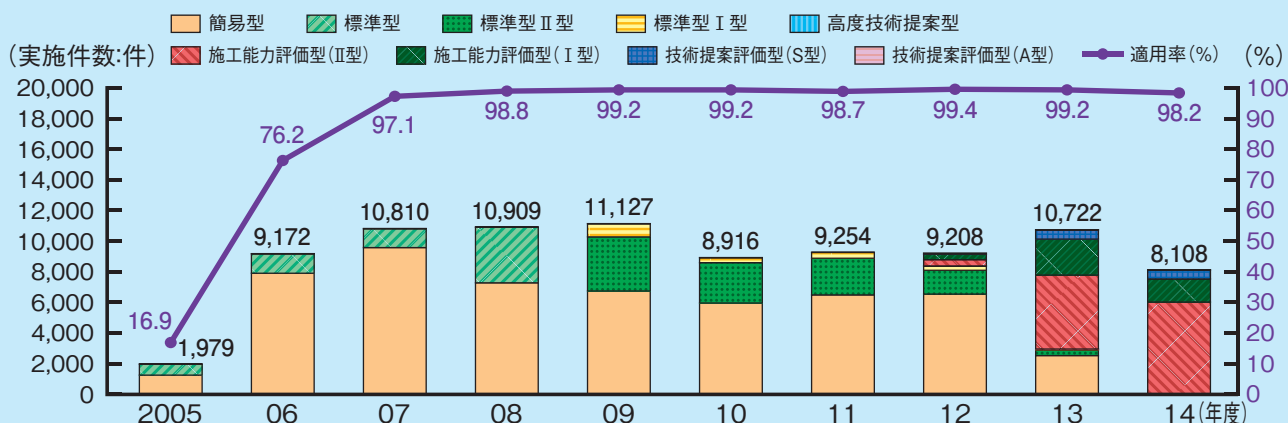
(注) 1. 官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律（官公需法）に基づき、政府は中小企業向け官公需（建設を含むサービス、物品の調達）の契約目標を毎年定めている。〔契約率＝中小企業契約額／総契約額〕
 中小企業（建設業の場合）：資本金3億円以下（99年12月2日以前は1億円以下）、従業員300人以下
 2. 地方公共団体の契約実績は、都道府県、東京特別区及び人口10万人以上の市を対象としている。
 3. 10年度及び11年度は、東日本大震災により被災し集計困難となった地方公共団体の全部または一部の機関の数値が含まれていない。

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。15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、16年度の国等の契約率(目標)は55.1%と、依然として高い契約率目標である。

》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

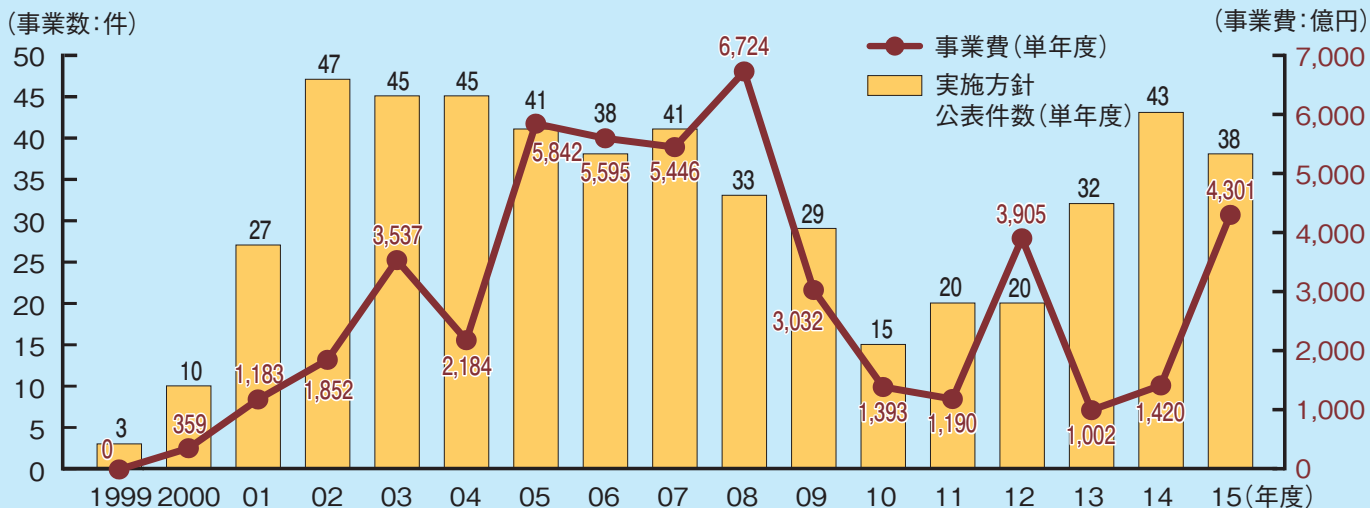
資料出所：国土技術政策総合研究所

総合評価方式は提案書類の作成やその審査等が受発注者双方に大きな負担となっている。

こうした状況を改善するために、国交省では施工能力のみを評価して手続きの簡素化を図る工事（簡易型、標準型II型、施工能力評価型（II型、I型））と、品質を重視して技術提案を求める工事（標準型I型、高度技術提案型、技術提案評価型（S型））との二極化に取り組んでいる。

》PFI事業の現状

事業数及び事業費の推移



(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. 事業費は、実施方針を公表した事業のうち、事業者選定により公共負担額が決定した事業の当初契約金額であり、内閣府調査において把握しているものの合計額。

3. グラフ中の事業費は、億円単位未満を四捨五入した数値。

資料出所：内閣府公表資料より日建連にて作成

政府は、2013年6月に「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」を策定して、今後10年間（2013年～2022年）にPFI事業全体で12兆円とする目標額を示していたが、2016年5月にアクションプランの見直しを行い、事業規模目標を21兆円に引き上げている。

また、このうちコンセッション方式（公共施設等運営権）については、空港、下水道、有料道路、水道を重点分野としていたが、新たに文教施設と公営住宅を追加している。