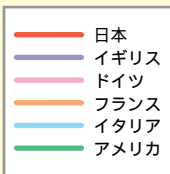
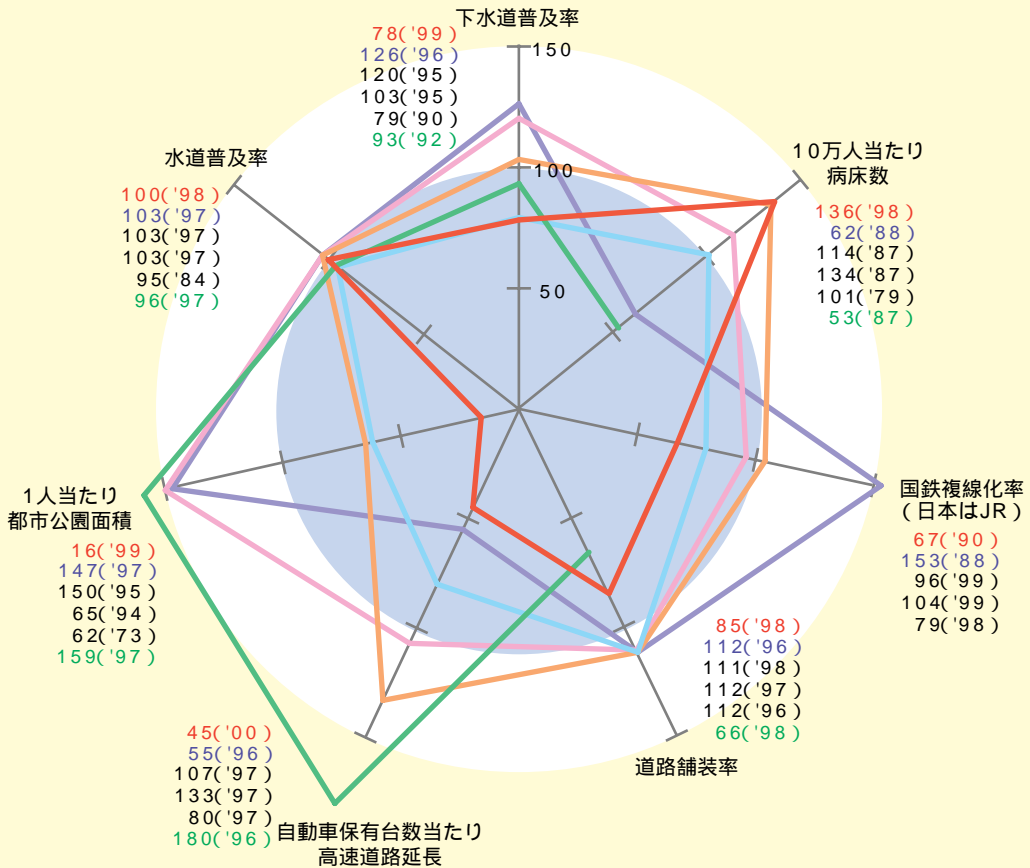


# 5 社会資本の整備

## 社会資本整備状況の国際比較



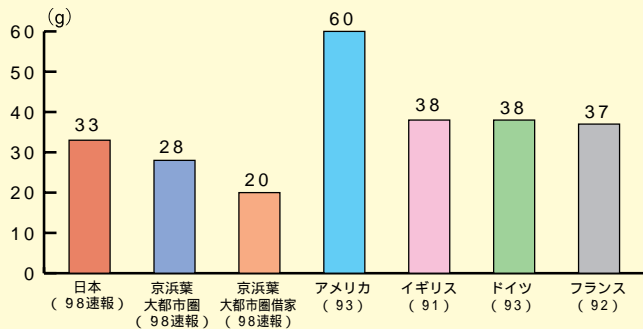
(注) 1. 数値は日・英・独・仏・伊・米6カ国の平均を100とした場合の指数。  
 2. ( )内は調査年。  
 3. 1人当たり都市公園面積は、東京23区、ロンドン、ベルリン、パリ、ローマ、ニューヨークの数値による。

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。人口の高齢化が進む中、必要とされる社会資本の早期充実が望まれる。

## 都市インフラの問題点

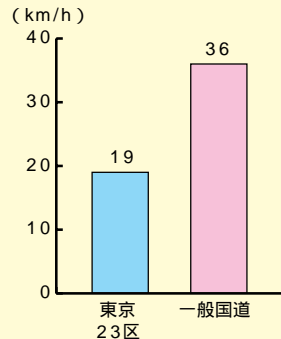
一人当たり住宅床面積



(注) 壁心換算値。ただし、アメリカは長屋建て・共同住宅を含まない。

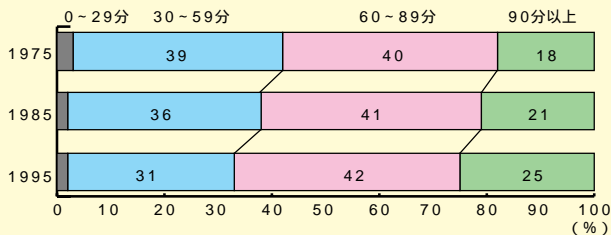
資料出所：国土交通省等

平均旅行速度



資料出所：国土交通省

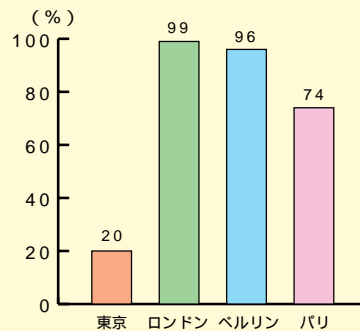
都心3区への通勤・通学時間



(注) 都心3区は千代田区、中央区、港区

資料出所：国土交通省「大都市交通センサス」

環状道路の整備状況

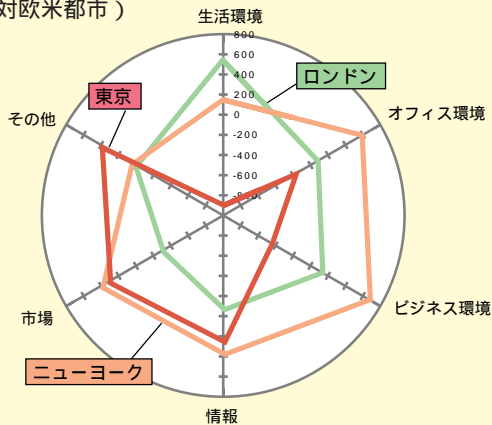


(注) 首都圏における環状道路の整備について今後概ね10年以内に整備を進める区間等の供用により、圏央道内側の渋滞ポイントの約6割が解消され、走行時間の短縮、走行経費の減少等による便益(直接効果)は年間約2兆円と推定される。

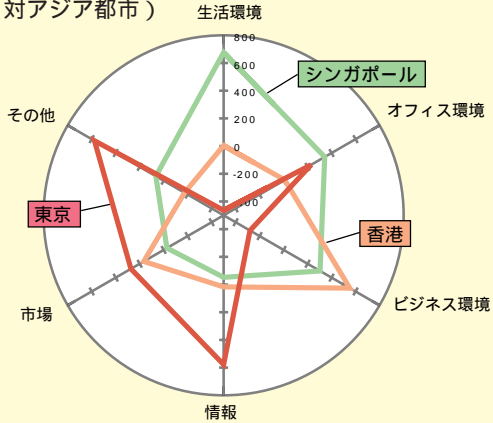
資料出所：国土交通省

### 東京の国際競争力

(対欧米都市)



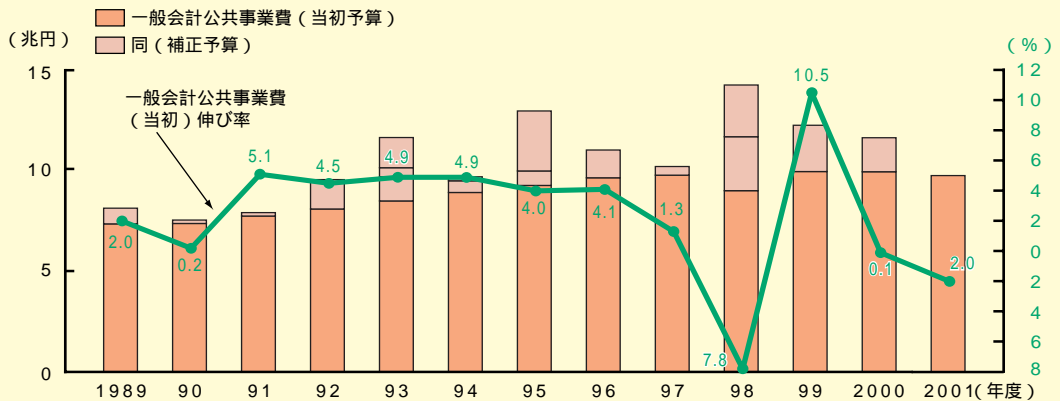
(対アジア都市)



(注) 東京都の外資系企業へのアンケート調査(94年実施)による。「ビジネス環境」は経営コスト、空港へのアクセス等

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。大都市インフラ整備の一層の推進が望まれる。

## 公共事業予算の推移

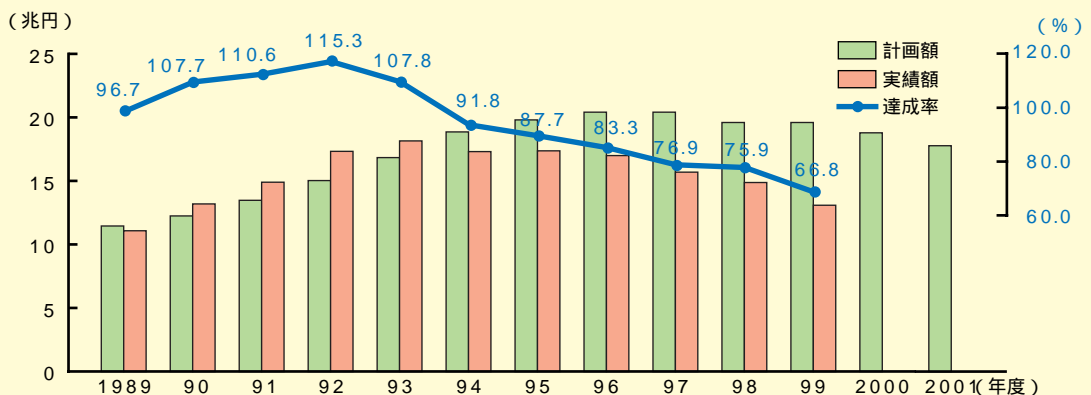


- (注) 1. 補正予算による公共事業費追加は、93年度は3回、94年度、95年度及び98年度は2回行われた。  
 2. 99年度以降の当初予算には公共事業等予備費(99年度、2000年度は5000億円、2001年度は3000億円)を含む。  
 3. 2001年度は当初予算のみを示す。

資料出所：財務省

一般会計公共事業費(当初予算)は90年代半ばまで増加が続いたが、財政の悪化に対応して97年秋に成立した財政構造改革法に沿って、98年度当初予算は厳しく抑制された。しかし、経済危機の深刻化により政府は政策転換を余儀なくされ、わずか半年で財改革を改正、その後凍結し、98年度事業費の大幅追加、99年度当初予算の増額、公共事業等予備費の計上等、景気刺激、金融安定化に向けて財政を積極化した。一方、財政状況の一層の悪化等を背景に公共事業予算に対する抑制圧力は強まっている。2001年度の場合は、当初予算は前年度並みを維持したが、予備費は減額された。

## 地方単独事業の計画と実績

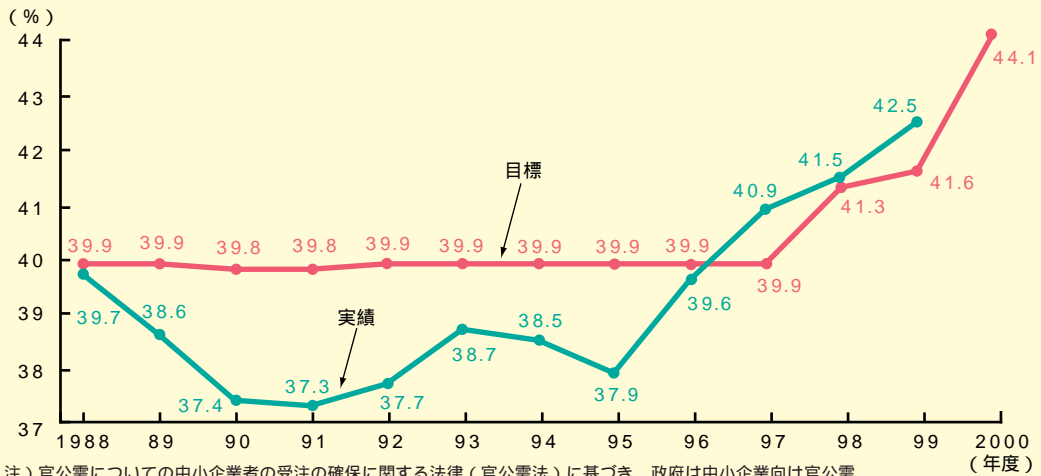


- (注) 1. 計画額は「地方財政計画」による当初予算ベース。  
 2. 地方単独事業は地域のニーズに応じた生活関連インフラの整備を中心に実施される。量的には補助事業を上回り、公共事業全体の4割程度を占める。

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。計画と実績の乖離幅は年々拡大しており、99年度の実績額は計画額の2/3程度となっている。

## 中小企業向け官公需契約率の推移

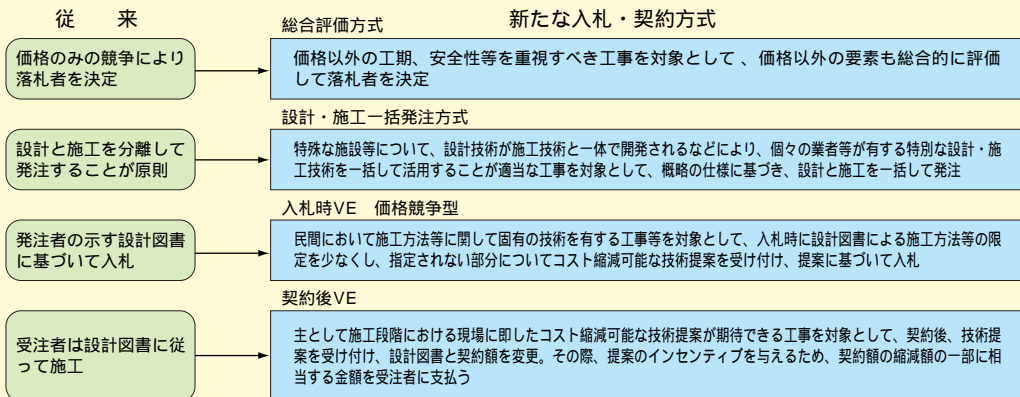


(注) 官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律(官公需法)に基づき、政府は中小企業向け官公需(建設を含むサービス、物品の調達)の契約目標を毎年定めている。[契約率=中小企業契約額/総契約額]  
 中小企業 建設業の場合: 資本金3億円以下(99年12月2日以前は1億円以下)、従業員300人以下

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

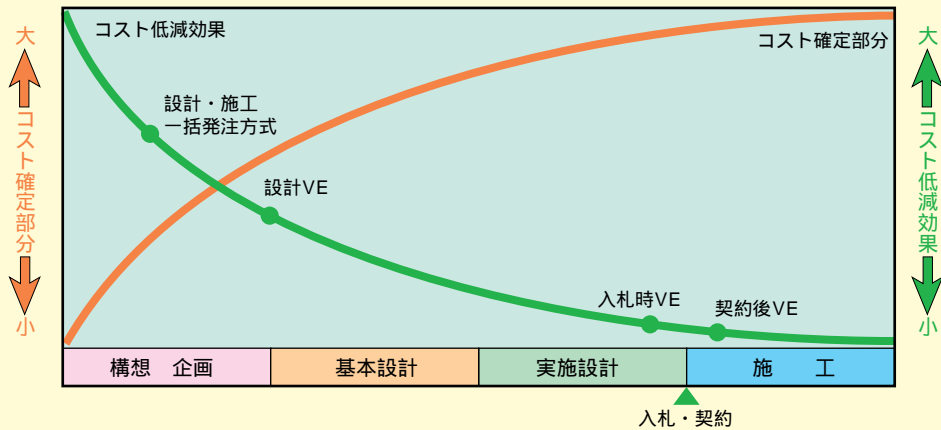


(注) 1. 従来、国発注の公共工事への総合評価方式採用には大蔵大臣との個別協議が必要であったが、2000年3月に適用範囲や評価方法等についての包括協議が成立したことにより、個別協議なしに同方式採用が可能となった。  
 2. VE(Value Engineering)とは、目的物の機能を低下させずにコストを低減する、または同等のコストで機能を向上させるための技術。建設工事におけるVEは、実施する段階に応じて、設計VE、入札時VE、および契約後VEに分類される。

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、公共工事のコスト縮減対策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、公共工事の入札・契約方式の多様化を図り、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。

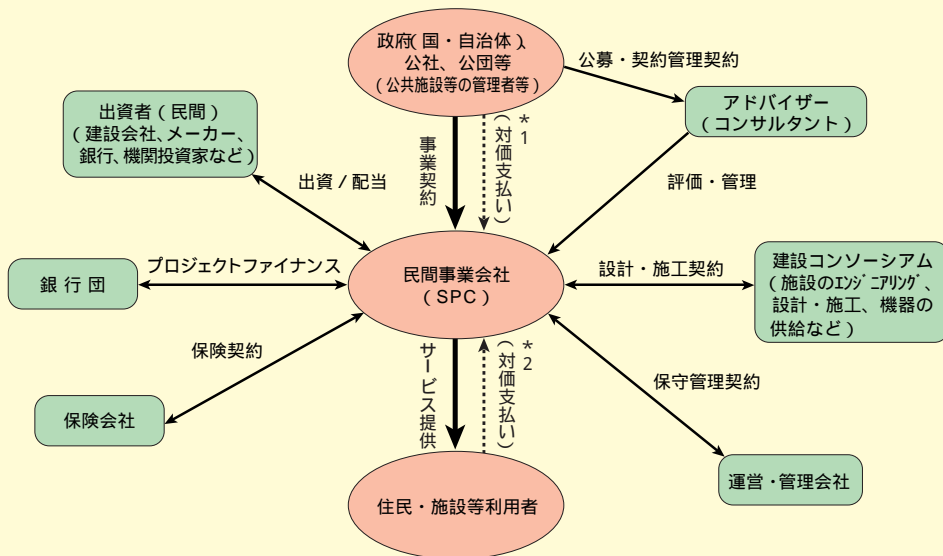
## 発注方式とコスト低減効果



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。

## PFI事業スキームの一例



(注) \*1 政府・自治体等が対価を支払い公共サービスを購入する場合  
\*2 住民・施設利用者が直接対価を支払う場合

99年9月の「PFI法」施行をうけて2000年3月に「基本方針」が告示され、さらに2001年1月には事業プロセスおよびリスク分担に関する「ガイドライン」が公表された。制度面の整備が進む中、地方自治体において八コモノを中心にPFI事業がスタートしており、また、多くの事業が検討段階にある。一部の事業では施設が完成し運営が開始されるなど、PFIは具体化の段階に入っている。