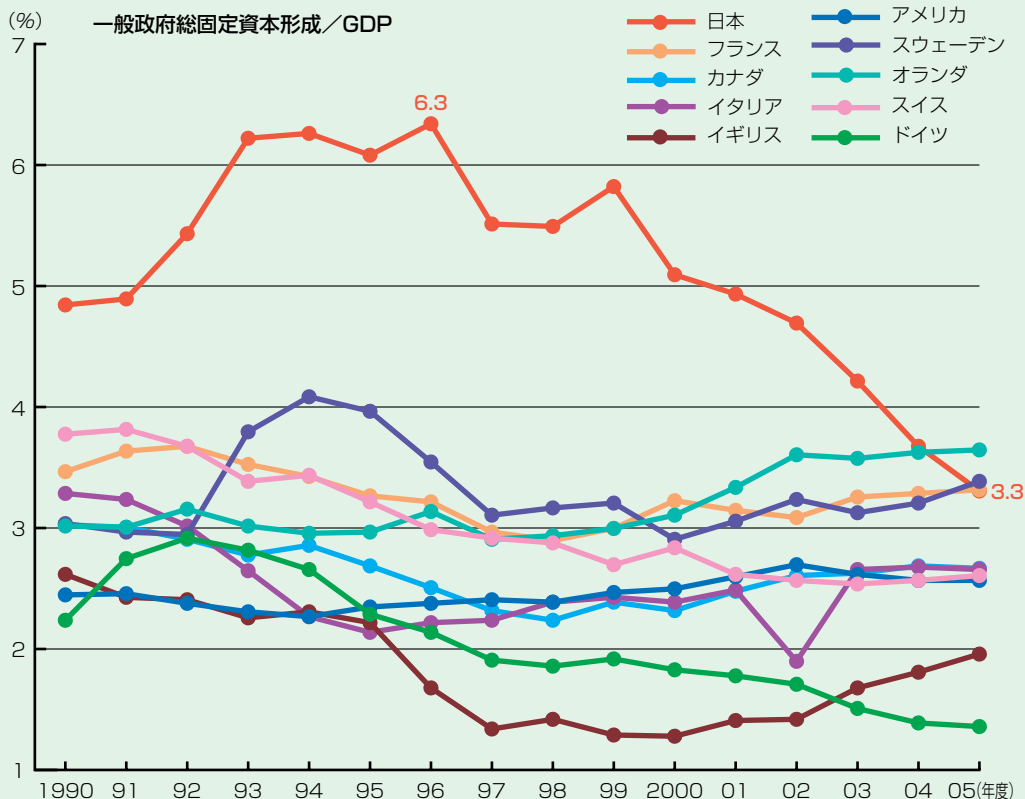


8 社会資本の整備

投資水準の国際比較



- (注) 1. 数値はOECD National Accountsによる
 2. 日本の2003年数値は国民経済計算確報データ
 3. 各国の2004、2005年数値はOECD economic outlook 2005の成長率データより算出（スイスのみ2003年数値についても算出値）
 4. 日本の実質の投資水準は更に低いのではないかと考えられている。欧米諸国に比べ、日本では脆弱な国土や厳しい自然環境に起因して防災関係投資が多く、それが日本の投資水準を押し上げているからである。

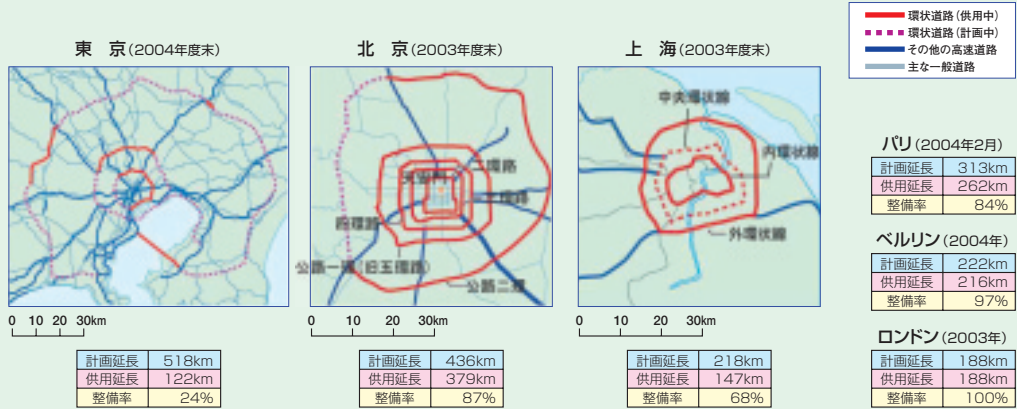
資料出所：日建連・土工協「諸外国の公共投資情勢調査報告書」（2006年3月）

戦後、わが国は欧米の先進国にキャッチアップするために社会資本整備のための投資を積極的に行ってきた。近年の公共投資は、90年代に入りバブル経済崩壊後の景気対策の一環として上積みされたが、90年代末以降、財政再建のために予算削減が続き、急激に落ち込んだ。一方、欧米の先進国は、インフラ整備の長い歴史と高いストック水準を有しているが、経済・社会の変化に応じて社会資本整備を着実に進めている。その結果、2005年には、わが国の公共投資はGDP比でフランス等と同等の水準になると見込まれている。

わが国の社会資本整備の状況は、改善が進んでいいるものの未だ不十分であり、中でも「安全、安心の確保」や「国際競争力の強化」の観点からの整備推進は喫緊の課題である。欧米先進諸国の例に見られるように、厳しい財政状況下にあっても必要とされる投資は着実に推進していくことが望まれる。

低下する国際競争力

①主要国際都市の環状道路整備状況



資料出所：国土交通省

②東アジア諸国・地域と日本の道路・鉄道・港湾・空港整備状況

	人口(千人)	面積(km ²)	高速道路延長(km)	鉄道延長(km)	港湾	バース数	空港	滑走路数
日本	127,654	377,873	8,540('03)	27,517('02)	東京	12('04)	成田、関西、中部	2、1、1('05)
韓国	47,700	99,268	2,778('03)	3,380('04)	釜山	21('04)	ソウル	2('04)
シンガポール	4,252	683	150('03)	0('04)	シンガポール	37('04)	シンガポール	2('04)
中国	1,304,196 (台湾含む)	9,596,961 (台湾含む)	34,200('04)	73,002('03)	上海、深圳、青島	19、14('04) 10('03)	北京、上海、広州	2、1、2('04)
台湾	22,453('02)	36,006	872('03)	1,097('04)	高雄	26('04)	台北	2('04)
香港	7,050	1,075	(不明)	(不明)	香港	22	香港	2('04)

- (注) 1. 各国の人口は2003年年央推計人口、面積は2000年のデータ
 2. 港湾は2002年の年間コンテナ取扱量の世界順位20位以上
 3. 空港は2003年の年間旅客数の世界順位80位以上、日本は主要国際空港、滑走路数は2,000m以上の本数
 4. バース：船舶係留施設のある停泊場所のこと

資料出所：国土交通省（国土交通白書）

③世界の主要港のコンテナ取扱量

年	順位	港名	取扱量(千TEU)	
1983年	1	ロッテルダム	2,314	
	2	ニューヨーク・ニュージャーシー	2,065	
	3	香港	1,837	
	4	神戸	1,623	
	5	高雄	1,479	
	6	シンガポール	1,274	
	7	アントワープ	1,000	
	8	シアトル	950	
	9	基隆	943	
	10	ハンブルク	930	
	11	横浜	925	
	13	釜山	884	
	19	東京	698	
	2004年	1	香港	21,932
		2	シンガポール	20,600
		3	上海	14,557
		4	深圳	13,650
		5	釜山	11,430
		6	高雄	9,710
7		ロッテルダム	8,300	
8		ロサンゼルス	7,321	
9		ハンブルク	7,003	
10		ドバイ	6,429	

資料:国土交通省資料, "CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK" より作成

④世界の主要空港の貨物取扱量

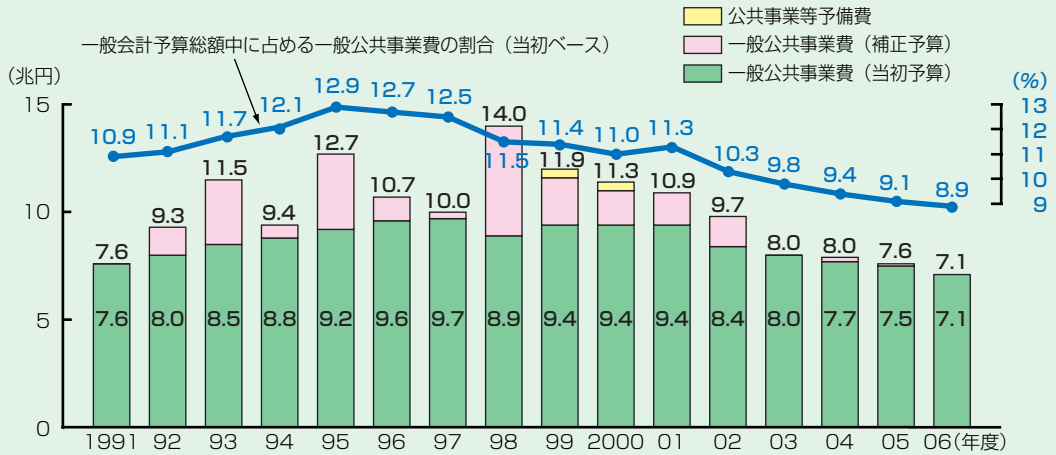
年	順位	空港名	取扱量(千トン)
1992年	1	成田	1,288
	2	フランクフルト	989
	3	香港	957
	4	ソウル-金浦	796
	5	ニューヨーク	779
	6	マイアミ	755
	7	ロンドン	748
	8	シンガポール	719
	9	台北	702
	10	アムステルダム	695
2004年	1	香港	3,090
	2	成田	2,311
	3	ソウル-仁川	2,104
	4	アムステルダム	1,783
	5	シンガポール	1,775
	6	フランクフルト	1,695
	7	台北	1,689
	8	パリ	1,565
	9	マイアミ	1,451
	10	アムステルダム	1,421

資料:国土交通省資料, AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL より作成

(注) TEU：(Twenty-foot Equivalent Unit) コンテナの本数を20フィート・コンテナに換算した場合の単位

欧米諸国、アジア諸国が大都市環状道路の整備を進める中、日本の首都圏の整備状況はまだまだ低い。また、海に囲まれたわが国の国際物流を担うのは港湾や空港であるが、近年、中国を筆頭に東アジアの台頭が著しい。空港の貨物取扱量では、成田空港も香港空港に1位の座を明け渡した。経済活動を支えるべき物流基盤が競争力を失い、東アジアの中心が日本から他国に移り始めている。国際競争力を高める分野への投資の重点化が望まれる。

公共事業予算の推移

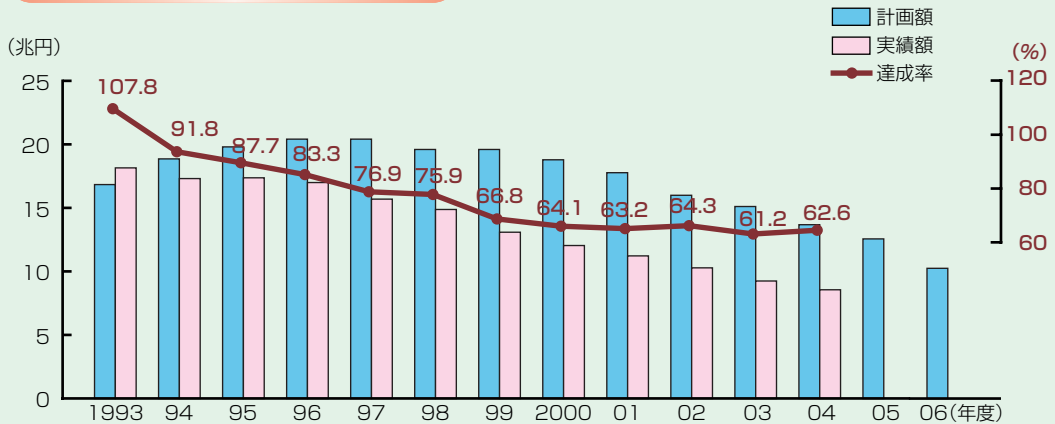


(注) 1. 棒グラフ内の数字は当初予算額、棒グラフ上の数字は補正後予算額を示す。(災害復旧等事業費は含まない)
 2. 2005年度補正予算には一般公共事業費1,450億円のほか災害復旧等事業費3,300億円が計上された。

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、06年度は91年度レベル（大幅追加以前の水準）以下にまで低下した。

地方単独事業の計画と実績

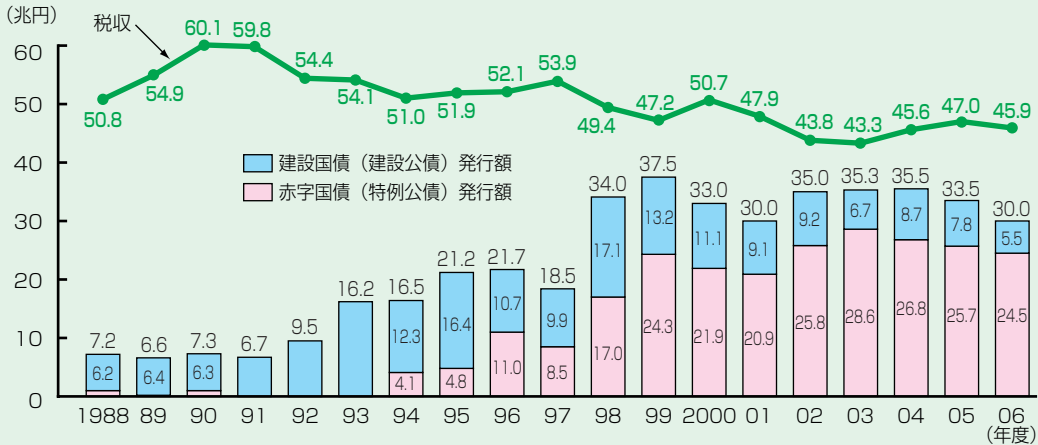


(注) 1. 計画額は「地方財政計画」による当初予算ベース。
 2. 地方単独事業は地域のニーズに応じた生活関連インフラの整備を中心に実施される。量的には補助事業を上回る。

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。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おり、計画達成率は低下が著しい。

国債発行額の推移

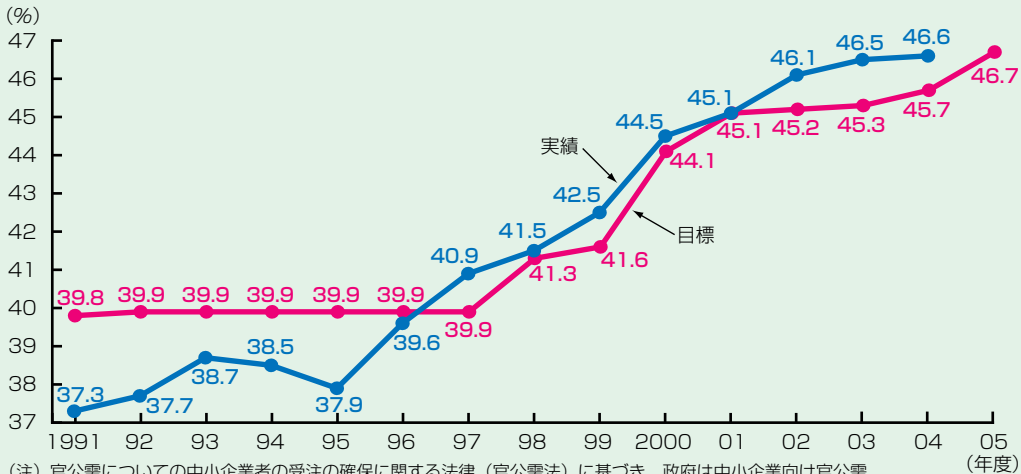


- (注) 1. 2004年度までは決算、05年度は補正後予算、06年度は当初予算。
 2. 90年度の赤字国債は臨時特別公債。
 3. 建設国債：公共事業費等投資的経費を賄うため発行される国債
 赤字国債：歳入不足を補填し経常的経費を賄うため発行される国債

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。90年代末以降、公共事業抑制により建設国債の発行額は減少しているが、一方、税収減の中で社会保障関係費をはじめとする歳出増を賄うため、赤字国債の発行額は増加が顕著である。

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、長期的な経済低迷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。

公共工事調達制度の改革

『公共工事の品質確保の促進に関する法律』のポイント

公共工事の品質確保に関する基本理念及び発注者の責務の明確化

- 公共工事の品質は、価格及び品質が総合的に優れた内容の契約がなされることにより、確保されなければならないことを明記

「価格のみの競争」から「価格と品質で総合的に優れた調達」への転換

- 工事の経験等、技術的能力に関する事項を審査しなければならない
- 技術提案を求めるよう努め、これを適切に審査及び評価しなければならない
- 技術提案についての改善を求め、または改善を提案する機会を与えることができる
- 高度な技術または優れた工夫を含む技術提案を求めたときは、技術提案の審査の結果を踏まえて、予定価格を作成することができる

発注者をサポートする仕組みの明確化

- 外部支援の活用による発注者支援の仕組みを明確化

国民に信頼され、真に国民の利益となる調達制度に向けて（業界の提言）

民間の技術力・創意工夫の活用

- 総合評価方式（価格以外の要素も含め総合的に評価する方式）の改善
- 設計・施工一括方式の本格的な導入
- 発注者・応札者間の交渉・対話の導入
- 年度・工区など工事発注規模の大型化

技術力評価を通じた競争環境の整備

- 技術力重視の企業評価制度の推進
- 履行保証制度、前払保証率等の見直し
- 新しい保証制度（入札ボンド、瑕疵保証制度）の導入
- 入札前・入札後技術ヒアリングの実施

予定価格制度の見直し、多様な入札・契約方式の本格的な適用が必要

日建連・土工協・建築協「公共工事調達制度のあり方に関する提言」（2004年9月）

旧来のしきたりからの訣別、魅力ある建設産業の構築と経済社会への貢献

入札・契約プロセスの透明性の確保

- 複数年にわたる工事の適正な執行
- 調査・計画・設計段階における建設業者の役割の適正化
- JVによる事業実施方式の適切な運用

契約形態の多様化に対応した契約約款の検討

人材活用システムの確立（産・官・学の人材を活用した機関の創設）

土工協「透明性ある入札・契約制度に向けて」（2006年4月）

公共工事調達制度については、価格偏重等の問題に対する業界の改革提言（04年9月）と呼応する形で、価格と品質で総合的に優れた調達を目指す『公共工事の品質確保の促進に関する法律』が制定された（05年4月施行）。その後、公共調達の適正化に向けた政府の取り組みとして一般競争方式の拡大、総合評価方式の拡充等が示され（06年2月）、その条件整備として入札ボンド導入、多段階審査・交渉方式導入、JV制度改善等が中央建設業審議会において検討されている（国交省直轄工事では、JVと単独企業が混在して入札を行う混合入札を06年6月から完全実施）。業界としても、透明性ある調達制度の確立に向けた提言（06年4月）を行うなど改革姿勢を強めている。