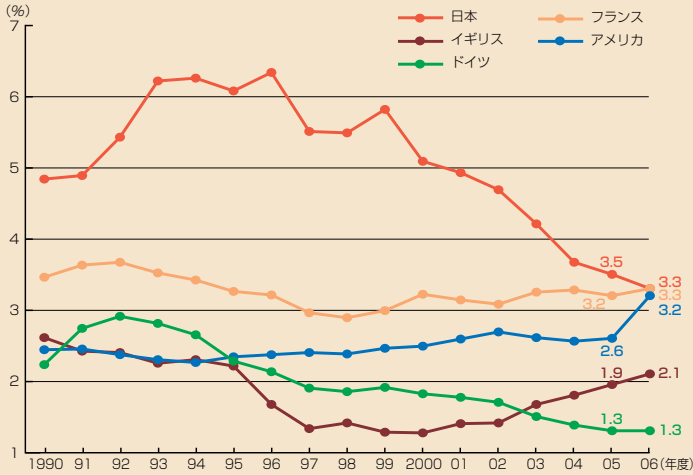


# 6 社会資本の整備

## 投資水準の国際比較

一般政府総固定資本形成／GDP



(注) 1. 日本：1990～2004年は実績（1990～2003年はOECD National Accounts、2004年は国民経済計算確報（年度ベース）による）  
2005～06年は推計〔内閣府資料及び政府経済見通しより推計（年度ベース）〕  
2. 欧米諸国：1990～2004年は実績（OECD National Accountsより）  
2005～06年は推計（EU経済金融常任理事会発行資料より）  
3. 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。

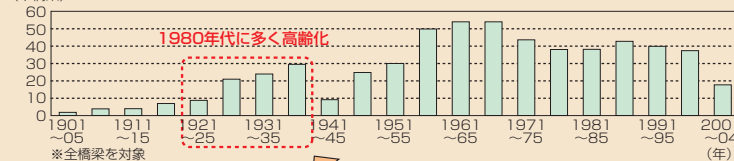
戦後わが国は投資水準を高く保ち、積極的に社会基盤の整備を行ってきたが、バブル経済が崩壊した90年代中頃より投資額は急激に落ち込んだ。財政再建下の公共投資削減によって、2006年にはGDP比ではフランス等と同等の投資水準となる見込みである。インフラ整備の長い歴史と高いストック水準を有する欧米諸国においても、経済・社会の変化に対応した社会資本整備が継続されている中、国際競争力や国民の安全安心を支える社会資本整備の効用を理解し、必要とされる投資は実施していくことが求められる。

資料出所：国土交通省

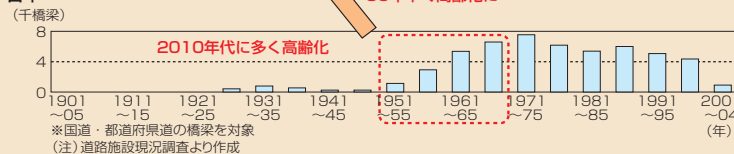
## 増加する維持更新への備え

アメリカ  
(千橋梁)

日米の橋梁の建設年の比較



日本  
(千橋梁)



建設後50年以上の橋梁の推移

2006年度	6%
2016年度	20%
2026年度	47%

(注) 一般道路14万橋に占める建設後50年以上の橋梁の割合。道路統計年報より作成。

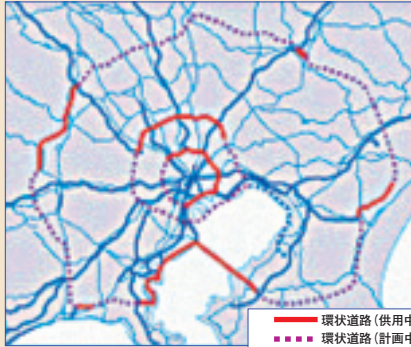
資料出所：平成18年度  
国土交通白書

1980年以前、アメリカでは道路の維持管理に十分な予算が投入されず、1980年代初頭には道路施設の多くが老朽化し、「荒廃するアメリカ」と呼ばれるほど劣悪な状態に陥った。アメリカに30年程遅れて整備が進められてきた日本では、2010年代にアメリカと同様の事態になる可能性がある。建設後50年以上経過した橋梁等の道路施設が急増し、大規模な修繕工事費用の発生等が懸念されるため、予防保全を実施することでライフサイクルコストの縮減に努めていく必要がある。

## 主要な社会資本の現状

### ①首都環状道路の整備状況

#### 東京（首都圏）



0 10 20 30km

(注)人口：おおむね環状道路の内側

計画延長	521km
供用延長	199km
整備率	38%
人口	2,857万人
人口密度	4,459人/km <sup>2</sup>

道路延長：2007年3月調査  
人口：2005年3月調査

#### パリ

計画延長	313km
供用延長	262km
整備率	84%
人口	861万人
人口密度	4,482人/km <sup>2</sup>

道路延長：2006年調査  
人口：1999年調査

#### ベルリン

計画延長	222km
供用延長	216km
整備率	97%
人口	419万人
人口密度	994人/km <sup>2</sup>

道路延長：2006年調査  
人口：2003年調査

#### 北京

計画延長	436km
供用延長	379km
整備率	87%
人口	405万人
人口密度	1,425人/km <sup>2</sup>

道路延長：2006年調査  
人口：2004年調査

#### ソウル

計画延長	167km
供用延長	160km
整備率	96%
人口	1,030万人
人口密度	17,008人/km <sup>2</sup>

道路延長：2006年調査  
人口：2004年調査

資料出所：国土交通省

### ②港湾・空港の整備状況

	港湾（水深16m級の岸壁）				空港		
	供用中	計画、構想	合計	コンテナ取扱量(万TEU)	エリア	3,000m級滑走路	発着回数(万回)
日本	3	6	9	1,578	東京（成田、羽田）	3本	49.4
アメリカ	5	3	8	3,852	ニューヨーク（JFK、ニューアーク他）	5本	115.3
英国	0	6	6	860	ロンドン（ヒースロー、ガドウィック他）	4本	105
フランス	0	12	12	384	パリ（シャルル・ドゴール、オルリー）	4本	73.7
中国	18	112	130	8,855	上海（浦東、虹橋）	3本	37.1
韓国	9	48	57	1,511	ソウル（仁川、金浦）	4本	25.6

資料出所：国土交通省

(注) 1. 港湾：岸壁数は、2006年4月時点。コンテナ取扱量は2005年。

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。

2. 空港：6カ国とも、滑走路については「エアポートハンドブック2007」等。発着回数については「ACIデータ2005」

大都市の道路網の未整備は、慢性的な渋滞による経済的損失だけでなく、騒音・排気ガスによる都市環境の悪化、交通事故の増加等を引き起こす。わが国の首都圏環状道路の整備水準は未だ低く、周辺環境や景観等へ配慮しつつ、早期の整備が求められる。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地域の台頭が著しい。国際競争力を高める分野への投資の重点化が望まれる。

## 日本の自然災害リスク

大都市の自然災害リスク指数（数字は上位5都市のリスク指数）



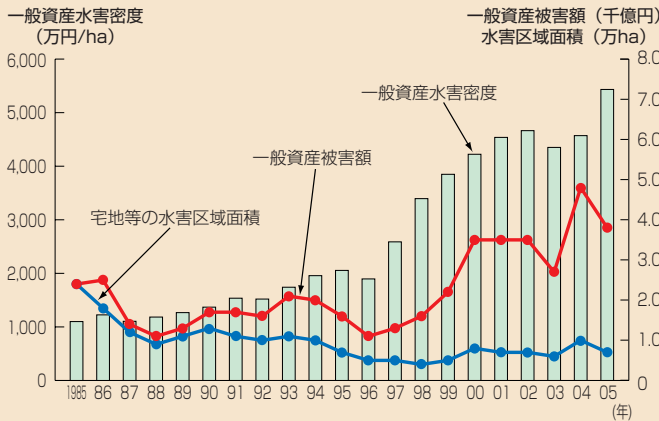
円グラフの大きさはリスク指数に概ね対応

- 地震、台風等、水害、その他災害の発生可能性
- 脆弱性(住宅の構造、住宅密度、都市の安全対策などに基づく)
- 経済上の影響規模(各都市の家計、経済水準等に基づく)

資料出所：内閣府中央防災会議資料（ミュンヘン再保険トピックス2002データ）

日本は世界の大規模地震の22%が発生する地震国である。加えて、台風、豪雪、急峻な地形、軟弱地盤に立地する大都市など災害要因が多く、そのため日本は、世界の0.3%の国土であるにもかかわらず、災害被害額の17%が集中する世界でも稀有な災害多発国である。国民の安全・安心確保に向けて、防災・減災のための十分な投資が望まれる。

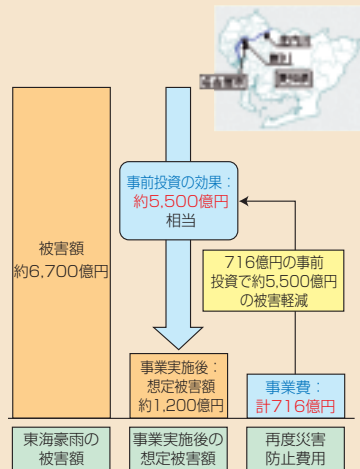
## 一般資産水害密度の推移



- (注) 1. 一般資産被害額及び水害密度には営業停止損失を含む。また、価格は2000年価格である。  
 2. 各年の計数は当該年を含む過去5か年の平均値である。  
 3. 一般資産水害密度＝一般資産被害額／住宅等の水害区域面積

## 事前投資による被害軽減効果

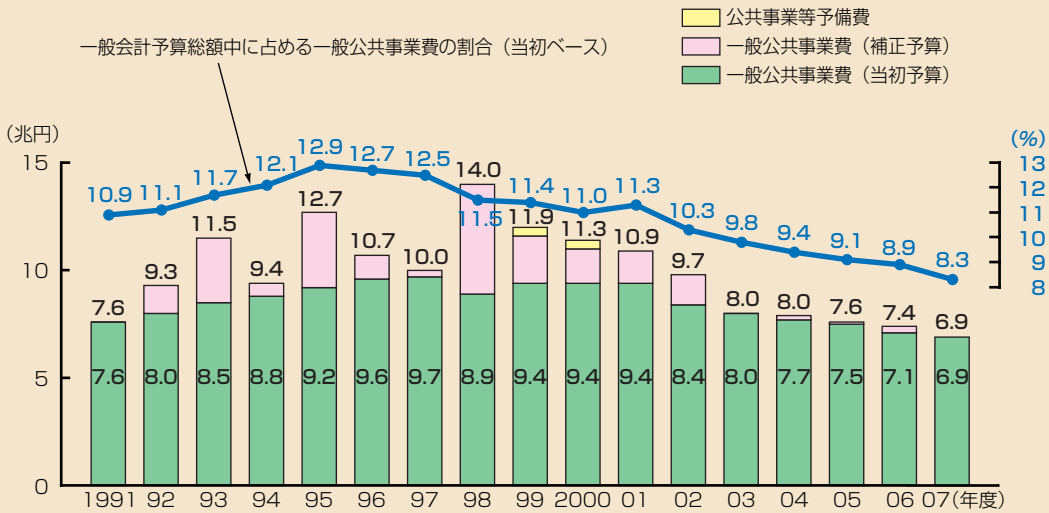
2000年東海豪雨の例  
 (愛知県 庄内川・新川)



資料出所：国土交通省「水害統計」 資料出所：国土交通省「国土交通白書」

例えば、豪雨等による水害に関しては、近年、人口、資産の都市への集積のため、災害時の被害が甚大なものとなる危険性が高まっており、その対策の重要性は一段と増している。対策は災害発生後に講じるよりも、事前に防災・減災のための投資を着実に推進することが、より効率的・効果的である。

## 公共事業予算の推移

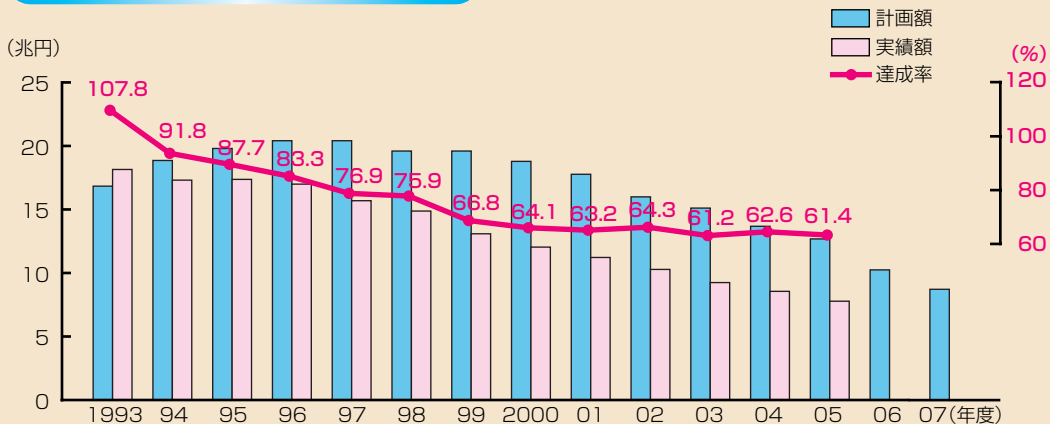


(注) 1. 棒グラフ内の数字は当初予算額、棒グラフ上の数字は補正後予算額を示す。(災害復旧等事業費は含まない)  
2. 2005年度補正予算には一般公共事業費1,450億円のほか災害復旧等事業費3,300億円が計上された。

資料出所：財務省

社会資本整備について前内閣でそのあり方が見直され、財政状況改善のため公共投資抑制策がとられた。今回、安倍内閣においてもこの方針が継続された結果、07年度一般会計公共事業費（当初予算）は更に削減され、1987年度（6.1兆円）以来の6兆円台となった。

## 地方単独事業の計画と実績

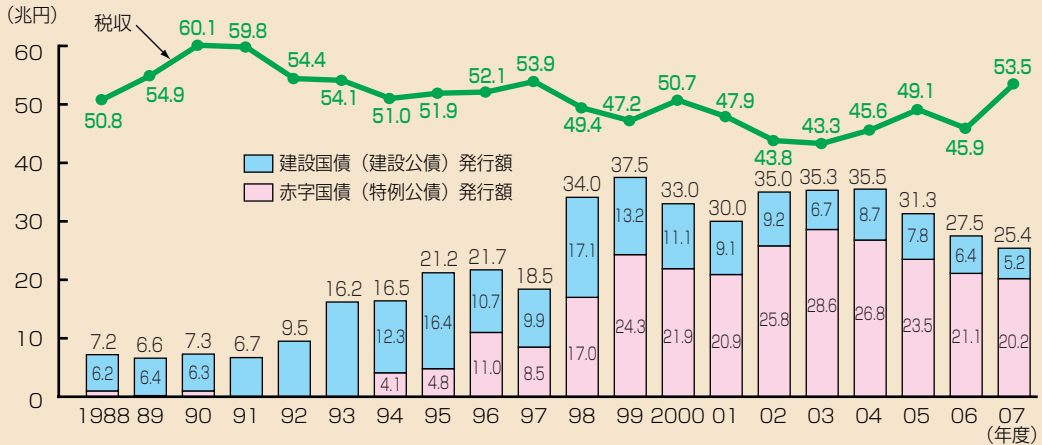


(注) 1. 計画額は「地方財政計画」による当初予算ベース。  
2. 地方単独事業は地域のニーズに応じた生活関連インフラの整備を中心に実施される。量的には補助事業を上回る。

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

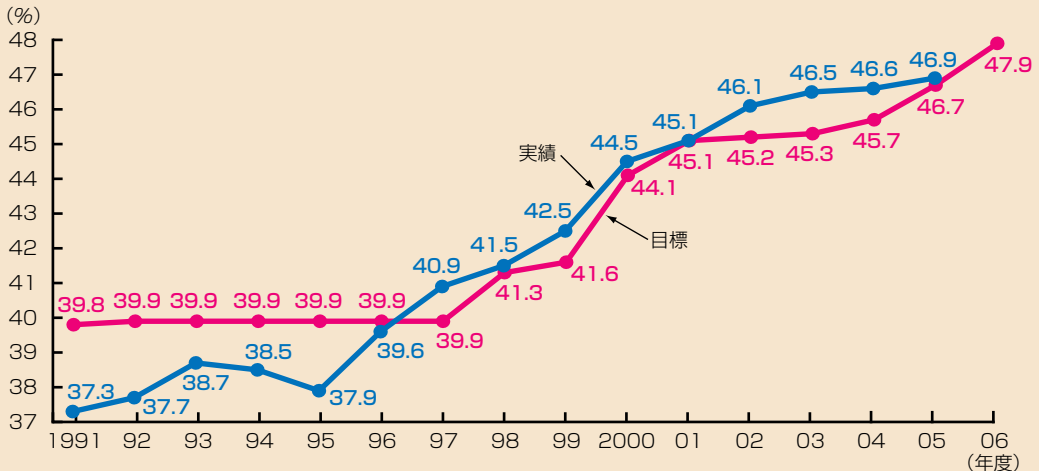


- (注) 1. 2005年度までは決算、06年度は補正後予算、07年度は当初予算。  
 2. 90年度の赤字国債は臨時特別公債。  
 3. 建設国債：公共事業費等投資的経費を賄うため発行される国債  
 赤字国債：歳入不足を補填し経常的経費を賄うため発行される国債

資料出所：財務省

公共事業は資産（各種社会資本）を後世代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、恩恵を受ける後世代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) 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。

## 公共工事調達制度をめぐる動き

### 『都道府県の公共調達改革に関する指針』のポイント

- 一般競争入札の拡大と指名競争入札の原則廃止  
⇒ 当面、1,000万円以上の工事は原則として一般競争入札
- 総合評価方式の拡充
- 電子入札の拡大
- ペナルティの強化
- 地域産業の育成と公正な競争の確保

### 『中央建設業審議会ワーキンググループ』での検討

- 上記指針を受け、地方自治体の入札・契約制度改革支援方策として、「第二次中間取りまとめ」を発表（07年3月）
  - ①発注者の能力と工事の態様に応じた多様な調達手段の活用方策
  - ②建設業者の特性等に応じた適切な市場の設定
  - ③総合評価方式の拡充
  - ④低入札対応

### 『緊急公共工物品質確保対策』のポイント

- 施工体制確認型総合評価方式の試行実施

#### ※技術評価点の拡充

技術評価点＝標準点100点 + 技術提案加算点10～50点

↓ 施工体制確認型になると・・・

技術評価点＝標準点100点 + 施工体制評価点30点 + 技術提案加算点10～70点

- 特別重点調査の試行実施
- 一般競争参加資格に必要な同種工事の実績要件緩和
- 入札ボンドの導入拡大

資料出所：財務省

公共工事調達制度をめぐるのは、2006年秋から地方自治体での贈収賄事件などが相次ぎ、国民の信頼を大きく損う結果を招いた。そのため、全国知事会は「公共調達に関するプロジェクトチーム」を設けて検討を行い、一般競争入札の拡大や総合評価方式の拡充などを柱とする「都道府県の公共調達改革に関する指針」を発表した（06年12月）。一方、公共工事の大幅な減少等を背景に、全国の公共工事で予定価格を大きく下回る低価格入札が相次いだ。品質の低下等が懸念される中、国土交通省は06年4月につづき、06年12月に「緊急公共工物品質確保対策」を打ち出した。この中で技術提案や施工体制を積極的に評価する新たな総合評価方式が導入されている。