5 社会資本の整備

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（2012年速報値）

（国際旅客数）

順位	都市名	旅客数（万人）
1	ロンドン（ヒースロー）	6,524
2	ドバイ	5,785
3	パリ（シャルル・ド・ゴール）	5,609
4	香港	5.541
5	アムステルダム	5,094
6	フランクフルト	5,060
7	シンガポール	4,998
8	バンコク	3,964
9	ソウル（仁川）	3,871
10	マドリード	3,037
⋮		
13	成　田	2,966
⋮		
15	クアラルンプール	2,779
16	台　北	2,585

（注）上位30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	412
2	メンフィス	405
3	上　海	297
4	アンカレッジ	247
5	ソウル（仁川）	246
6	ドバイ	229
7	ルイヴィル	219
8	フランクフルト	207
9	成　田	201
10	パリ（シャルル・ド・ゴール）	194
⋮		
12	シンガポール	185
13	北　京	183
⋮		
15	台　北	160
⋮		
19	バンコク	133
⋮		
21	広　州	127
⋮		
23	羽　田	91
24	深　圳	88
⋮		
29	大　阪	72
30	クアラルンプール	71

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）1．2012年ランキング表の順位の（　）内は2011年の順位
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

2012年（速報値）

順位	港名	取扱量（万TEU）
1	上海（中国）	3,258
2	シンガポール	3,165
3	香港（香港）	2,310
4	深圳（中国）	2,294
5	釜山（韓国）	1,702
6	寧波（中国）	1,683
7	広州（中国）	1,474
8	青島（中国）	1,450
9	ドバイ	1,328
10	天津（中国）	1,229
⋮		
13	高雄（台湾）	978
⋮		
17	大連（中国）	719
⋮		
19	履門（中国）	719
⋮		
26	連雲港（中国）	498
27	営口（中国）	485
⋮		
29	東　京	469
⋮		
(40)	横　浜	(308)
⋮		
(48)	名古屋	(262)
⋮		
(52)	大　阪	(249)
(53)	神　戸	(247)

資料出所：国土交通省
containerisation international and ports "Leading container ports"

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。

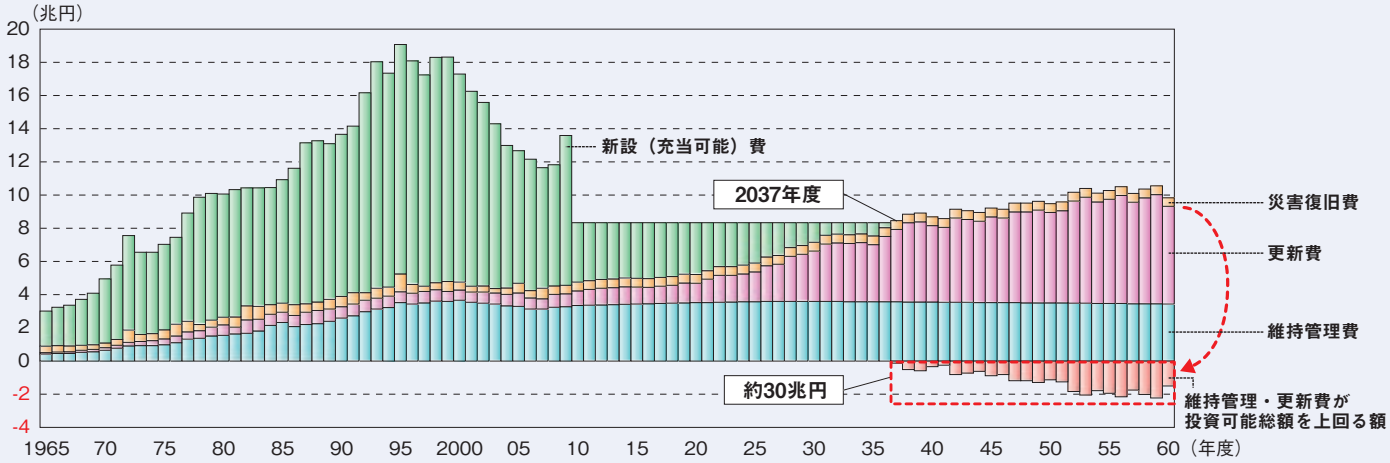
増加する維持更新需要

①建設後50年以上経過する社会資本の割合

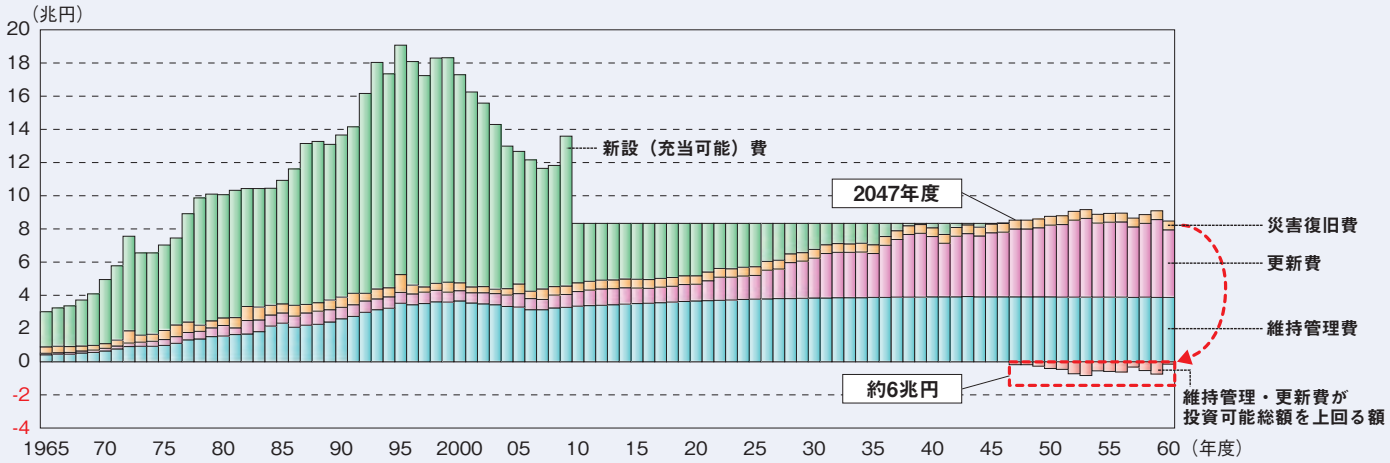
	2012年度	2022年度	2032年度
道路橋	約16%	約40%	約65%
河川管理施設（水門等）	約24%	約40%	約62%
下水道管きょ	約 2%	約 7%	約23%
港湾岸壁	約 7%	約29%	約56%
トンネル	約18% ※2011年度	約30% ※2021年度	約45% ※2031年度

資料出所：国土交通省「第7回経済財政諮問会議（2013年3月26日開催）」提出資料

②維持管理・更新費の推計
（ケース1：従来通りの維持管理・更新をした場合）



（ケース2：予防保全の取組みを先進自治体並みに全国に広めた場合）

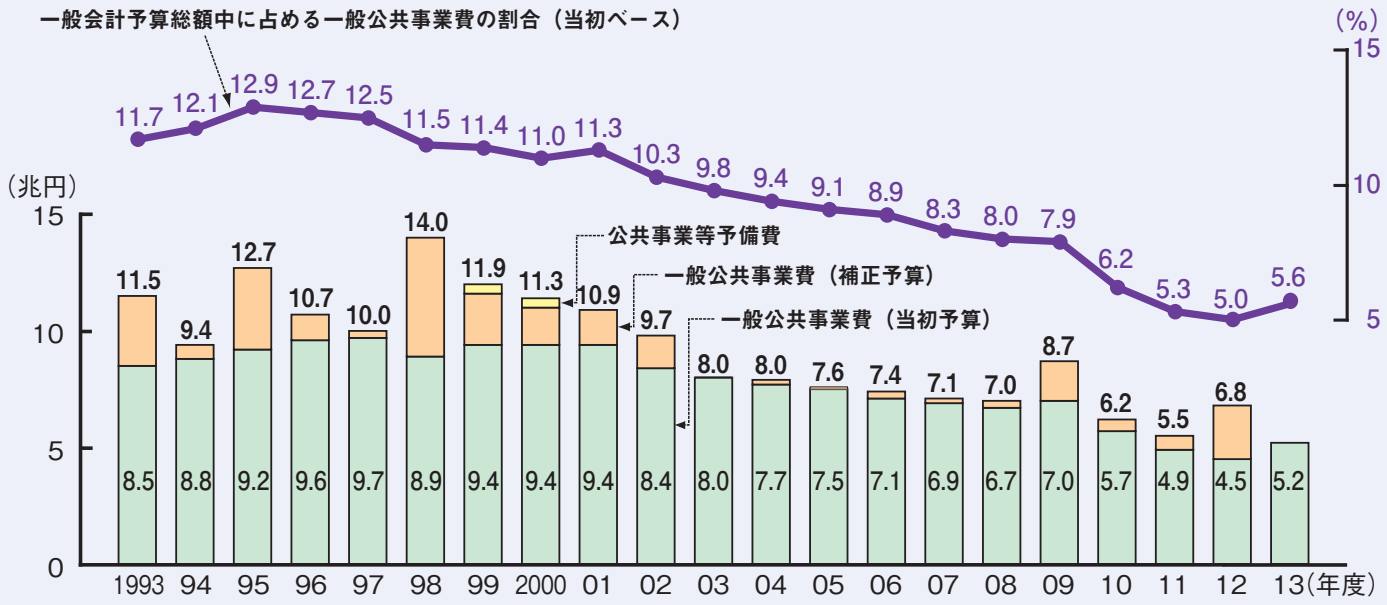


（注）1. 国土交通省が所管8分野（道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸）の直轄・補助・地方単独事業を対象に、2010年度以降の投資可能額が横ばいと仮定して推計。
2. ケース1の場合は、維持管理・更新費（投資総額に占める割合は10年度時点で約50%）が37年度時点で投資可能額を上回る。11年度から60年度までの50年間に必要な更新費は約190兆円と推計され、そのうち更新できないストック量が約30兆円と試算される。
3. ケース2の場合は、維持管理・更新費が投資可能総額を超えるのは10年伸びて47年度となり、更新できないストック量は約6兆円と大幅に減少する。

資料出所：平成22年度国土交通白書に基づき作成

高度経済成長期に集中整備されたわが国の社会資本は、概ね50年を経て更新期を迎えているが、2012年12月に発生した中央自動車道笹子トンネル天井板崩落事故を契機に、社会資本老朽化への対応が急がれている。
厳しい財政制約下にあっては、施設の寿命を延ばし更新費を抑えることでライフサイクルコストの低減を図ることが重要であり、従来の事後的管理から予防保全的管理への転換等、戦略的な維持管理の実施が求められている。

公共事業予算の推移

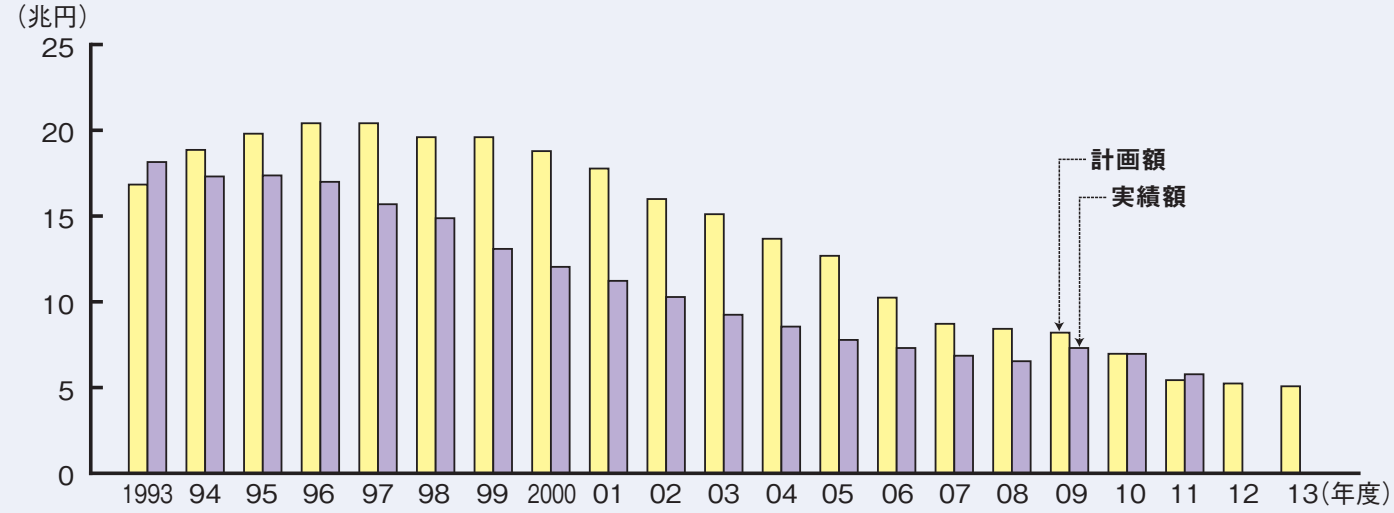


（注）1. 棒グラフ内の数字は当初予算額、棒グラフ上の数字は補正後予算額を示す。（災害復旧等事業費は含まない）
2. 2013年度当初予算は見かけ上15.8%（約７千億円）増であるが、これにはa.東日本大震災復興特別会計への繰入れ分（356億円）、b.国有林野事業特別会計の一般会計化に伴う計上分（29億円）、c.地域自主戦略交付金の廃止に伴う移行分（約６千億円）が含まれている。2012年度当初予算額に地域自主戦略交付金の公共事業関係費相当額（約７千億円）を加え、2013年度当初予算額から上記a及びbを除いて実質的な増減をみると、前年度比0.4%（183億円）増となる。
3. 公共事業関係費から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。
4. 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。
5. 公共事業関係の復興予算は、一般会計において11年度約2.5兆円、東日本大震災復興特別会計において公共事業等に12年度約７千億円、13年度当初約８千億円、東日本大震災復興交付金に12年度当初約３千億円、13年度当初約６千億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、13年度当初予算は３年ぶりに５兆円を超える規模となった。

地方単独事業の推移

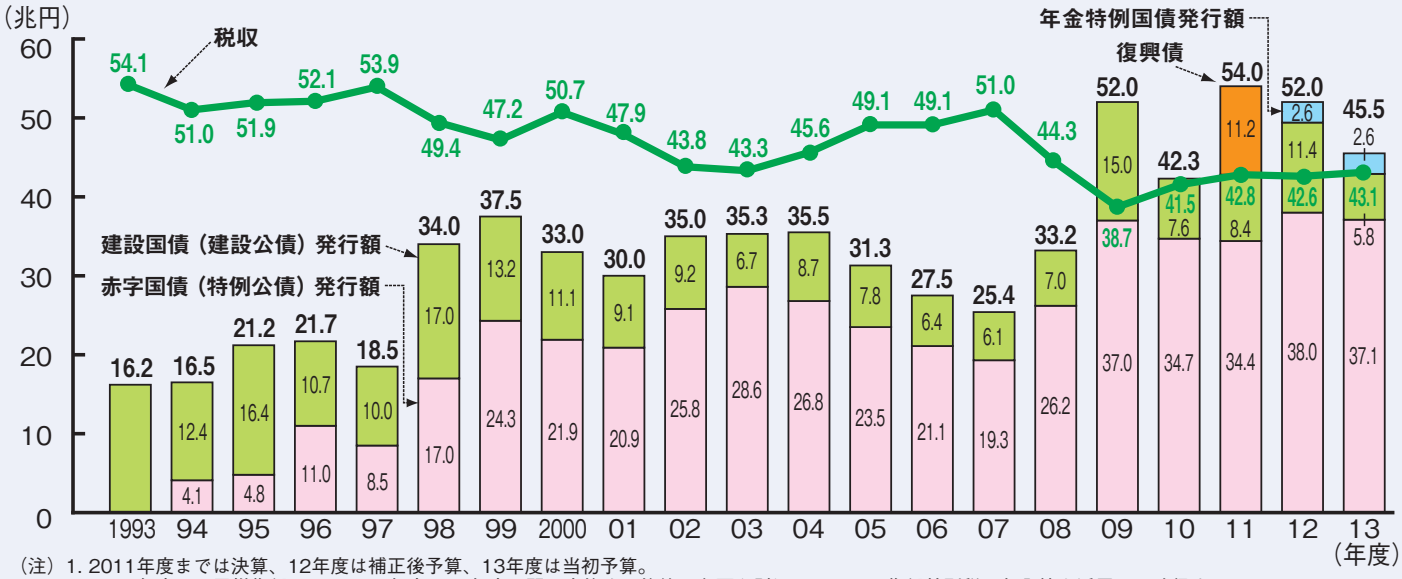


（注）1. 計画額は「地方財政計画」による当初予算ベース。
2. 地方単独事業は地域のニーズに応じた生活関連インフラの整備を中心に実施される。

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94年度以降減少傾向にある。09年度は14年ぶりに増加したものの、10、11年度は再び減少となった。12、13年度は国の計画（地方財政計画）ベースではともに減少が見込まれている。

国債発行額の推移

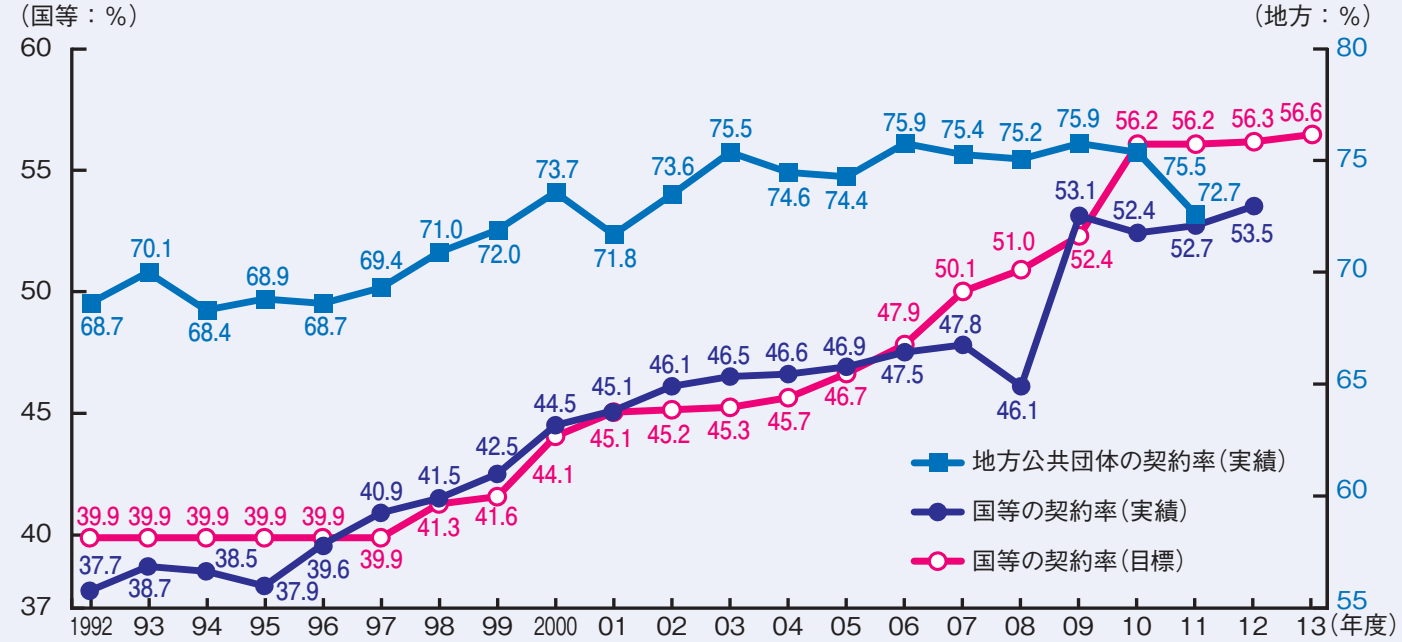


（注）1. 2011年度までは決算、12年度は補正後予算、13年度は当初予算。
2. 2011年度は、震災復興のために11年度～15年度の間に実施する施策に必要な財源について、復興特別税の収入等を活用して確保することとし、これらの財源が入るまでの間のつなぎとして復興債を発行。
3. 12年度に新設された東日本大震災復興特別会計の負担による復興債は、12年度に約2.4兆円発行され、13年度に約1.9兆円の発行が予定されているが、上記の国債発行額に含めていない。
4. 建設国債：公共事業費等投資的経費を賄うため発行される国債
赤字国債：歳入不足を補填し経常的経費を賄うため発行される国債
年金特例国債：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」、「戦後の国債管理政策の推移」、「予算書」、「決算書」

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、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。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、08、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



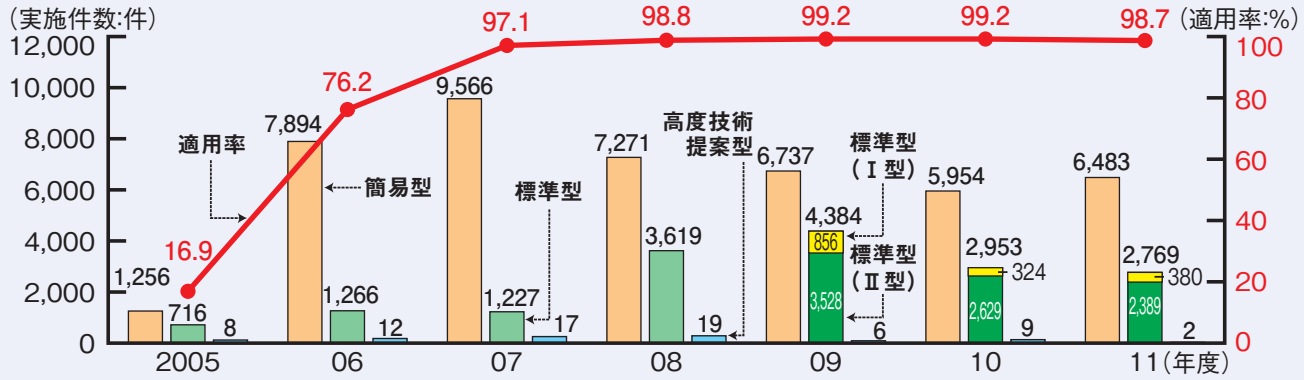
（注）1. 官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律（官公需法）に基づき、政府は中小企業向け官公需（建設を含むサービス、物品の調達）の契約目標を毎年定めている。[契約率 = 中小企業契約額 / 総契約額]
中小企業（建設業の場合）：資本金3億円以下（99年12月2日以前は1億円以下）、従業員300人以下
2. 地方公共団体の契約実績は、都道府県、東京特別区及び人口10万人以上の市を対象としている。
3. 10年度及び11年度は、東日本大震災により被災し集計困難となった地方公共団体の全部または一部の機関の数値が含まれていない。

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、従来から中小企業の受注機会確保の措置がとられているが、近年、長期的な地方経済低迷や雇用問題の深刻化を背景に中小企業優先の度合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。

公共工事で定着する総合評価方式

総合評価方式の実施件数（国土交通省）



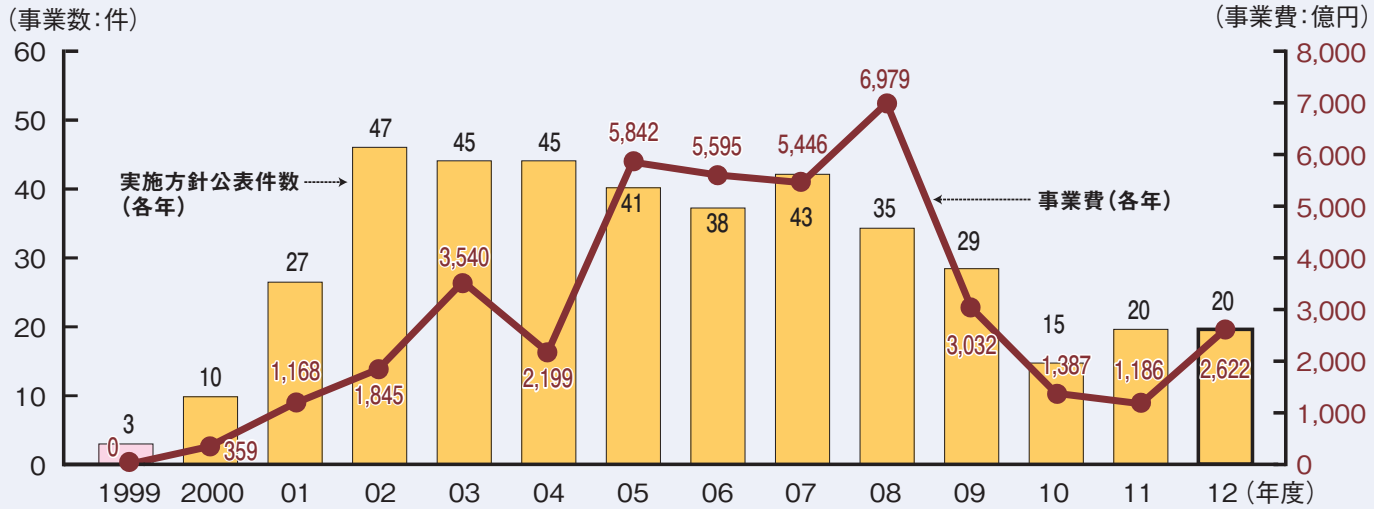
簡易型：技術的工夫の余地が小さい工事を対象に、発注者が示す仕様に基づき、適切で確実な施工を行う能力を求める場合に適用
標準型：技術的工夫の余地が大きい工事を対象に、発注者が示す標準的な仕様（標準案）に対し社会的要請の高い特定の課題について施工上の工夫等の技術提案を求めることにより、民間企業の優れた技術力を活用し、公共工事の品質をより高めることを期待する場合に適用
標準Ⅰ型：複数の課題あるいは難易度の高い技術が必要な技術提案を求める場合に、技術提案の作成期間を一定以上確保する場合に適用
標準Ⅱ型：技術提案を求めない場合または作成期間を短縮する場合に適用
高度技術提案型：技術的な工夫の余地が大きい工事を対象に、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ことにより、民間企業の優れた技術力を活用し、公共工事の品質をより高めることを期待する場合に適用

資料出所：国土技術政策総合研究所

2005年４月施行の「公共工事の品質確保の促進に関する法律」を受けて、価格だけによらず、価格と品質の両面で総合的に優れた調達を行う総合評価方式の活用促進が図られており、各発注機関で定着している。
一方、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。
こうした状況を受けて国交省では、発注工事を、施工能力のみを評価して手続きの簡素化を図る工事と、品質を重視して技術提案を求める工事とに二極化することにより抜本的な改善を図ることとし、12年度から試行している。

PFI 事業の現状

事業数および事業費の推移



（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。2012年度は2013年2月28日現在のもの。
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。

資料出所：内閣府

PFI 事業は、2002年度から2007年度までは年間40件強の新規事業が公表されてきたが、近年、その数は減少傾向にある。
一方、政府は厳しい財政状況の中で社会資本の整備・更新に民間の資金や創意工夫を最大限活用するため、運営権方式や民間事業者による提案制度の導入（2011年６月）、独立採算型 PFI 事業に対する金融支援によるインフラ事業への民間投資促進を目的とした、官民連携インフラファンドの創設（2013年６月）等の PFI 法改正を実施した。
また、2013年６月に策定した「PPP/PFI の抜本改革に向けたアクションプラン」では、今後10年間（2013年～2022年）の事業類型ごとの事業規模及びその推進のための具体的取り組み方針を定め、全体で12兆円に及ぶ目標を掲げている。こうした方針は、同月に閣議決定された「骨太方針」や「成長戦略」においても重点項目に位置付けられており、PPP/PFI への注目がより一層高まっている。