

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（2013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)	6,733
2	ドバイ	6,588
3	香港	5,928
4	パリ(シャルル・ド・ゴール)	5,677
5	シンガポール	5,278
6	アムステルダム	5,253
7	フランクフルト	5,132
8	バンコク	4,130
9	ソウル(仁川)	4,079
10	イスタンブール	3,396
11	クアラルンプール	3,261
13	成田	3,049
22	上海(浦東)	1,807
24	北京	1,616
25	マニラ	1,512
27	ジャカルタ	1,267
29	ニューデリー	1,237

(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	416
2	メンフィス	414
3	上海(浦東)	293
4	ソウル(仁川)	246
5	ドバイ	244
6	アンカレッジ	242
7	ルイヴィル	222
8	フランクフルト	209
9	パリ(シャルル・ド・ゴール)	207
10	成田	202
12	シンガポール	189
13	北京	184
15	台北	157
19	広州	131
21	バンコク	124
23	羽田	95
24	深圳	91
28	クアラルンプール	71
30	大阪	68

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

2013年（速報値）

順位	港名	取扱量(万TEU)
1	上海(中国)	3,364
2	シンガポール	3,258
3	深圳(中国)	2,328
4	香港(中国)	2,229
5	釜山(韓国)	1,768
6	寧波(中国)	1,677
7	青島(中国)	1,552
8	広州(中国)	1,530
9	ドバイ	1,364
10	天津(中国)	1,300
13	高雄(台湾)	994
14	大連(中国)	991
17	厦門(中国)	801
26	連雲港(中国)	548
27	營口(中国)	530
28	東京	490
(43)	横浜	(305)
(50)	名古屋	(266)
(52)	神戸	(257)
(57)	大阪	(241)

(注) 1. 2013年ランキング表の順位・取扱量の()内は2012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

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）

2013年度	10年後	20年後
3.6兆円	4.3～5.1兆円	4.6～5.5兆円

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 国土交通省所管社会資本の老朽化の割合と施設数

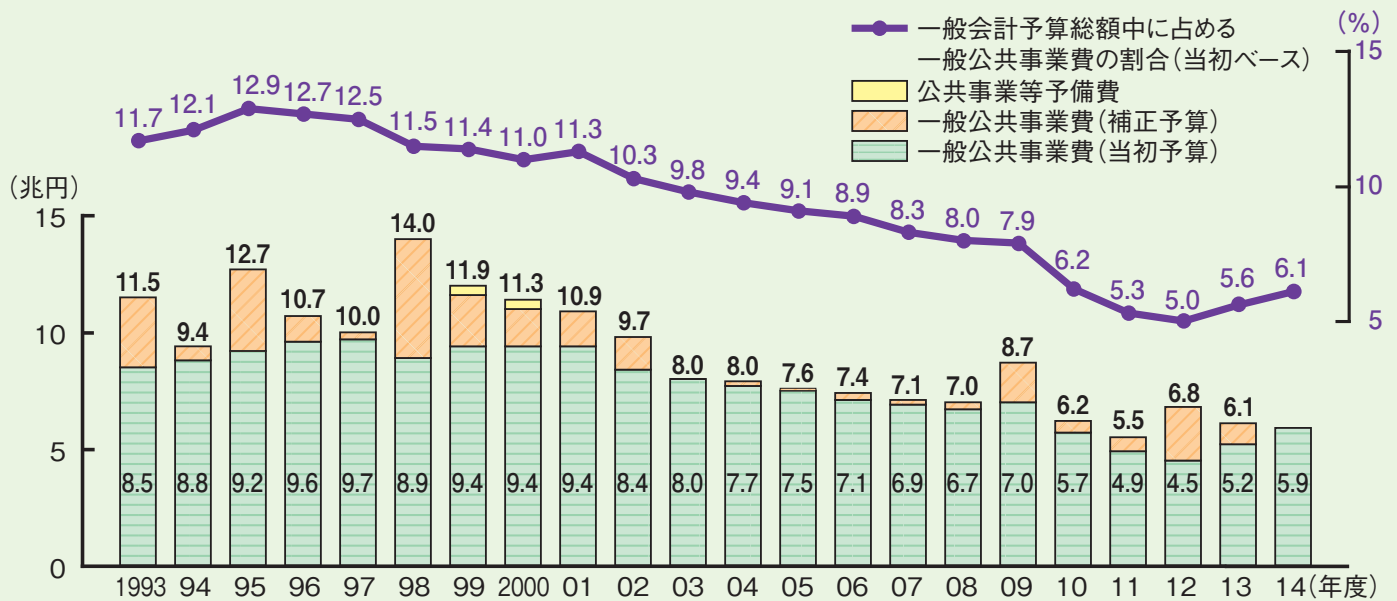
分野	施設	建設後50年以上経過する施設の割合 ^{*1}			管理者 ^{*2}	施設数
		2013年3月現在	10年後	20年後		
道路	橋梁（橋長2m以上）	16%	40%	65%	国 高速道路会社 都道府県 政令市 市区町村	27,222橋 16,438橋 129,916橋 47,593橋 478,068橋
	トンネル	18%	32%	48%	国 高速道路会社 都道府県 政令市 市区町村	1,299本 1,583本 4,790本 335本 2,369本
河川・ダム	河川管理施設 ^{*3}	6%	20%	47%	国 ^{*4} 都道府県・政令市	10,508施設 19,223施設
砂防	砂防堰堤、床固工 ^{*5}	3%	5%	21%	都道府県	95,675基
海岸	海岸堤防等 ^{*6}	10%	31%	53%	都道府県・市町村	7,989km
下水道	管渠	2%	8%	22%	都道府県 政令市 市町村等	6,997km 98,875km 322,006km
	処理場	— ^{*7}	— ^{*7}	— ^{*7}	都道府県 政令市 市町村等	185箇所 150箇所 1,829箇所
港湾	港湾施設 ^{*8}	11%	27%	51%	国 都道府県 ^{*9} 政令市 市町村等 ^{*10}	4,025施設 31,883施設 2,126施設 5,586施設
空港	空港	19%	48%	63%	国 地方公共団体 民間企業	28空港 65空港 4空港
鉄道	橋梁	51%	70%	83%	鉄道事業者等	102,293橋
	トンネル	60%	81%	91%	鉄道事業者等	4,737本
自動車道	橋	34%	87%	87%	民間企業 地方道路公社	67橋 25橋
	トンネル	67%	100%	100%	民間企業 地方道路公社	8本 1本
航路標識	航路標識 ^{*11}	12%	25%	38%	国	5,380基
公園	都市公園等	4%	11%	38%	国	17施設
					都道府県 政令市 市区町村	516施設 23,634施設 76,944施設
公営住宅	公営住宅	3%	30%	60%	都道府県 政令市 市区町村	931,689戸 390,602戸 848,358戸
					国	48,466千m ²
官庁施設	官庁施設 ^{*12}	8%	22%	36%	国	48,466千m ²

- ※1 建設後50年以上経過する施設の割合については建設年度不明の施設数を除いて算出した。
- ※2 港湾は、管理者ではなく所有者。
- ※3 堰、床止め、閘門、水門、揚水機場、排水機場、樋門・樋管、陸閘、管理橋、浄化施設、その他（立坑、遊水池）、ダム。
- ※4 独立行政法人水資源機構法に規定する特定施設を含む。
- ※5 国が施工管理者として管理する施設を含む。
- ※6 堤防、護岸、胸壁（いずれも他省庁所管分を含む。国が権限代行で整備した施設は都道府県・市町村に含む。東日本大震災の被災3県（岩手、宮城、福島）は含まず。）
- ※7 処理場は、供用開始後、段階的な増設を行っており、供用開始年度のみをもって、一概に当該施設の経過年数とは言えない。
- ※8 水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設。
- ※9 一部事務組合含む。
- ※10 港務局含む。
- ※11 灯台、灯標、灯浮標、船舶通航信号所等。
- ※12 庁舎（合同庁舎、法務局、税務署、公共職業安定所、検察庁、労働基準監督署等）、庁舎以外（自衛隊、刑務所、宿舎等）。

資料出所：国土交通省「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」

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、今後急速に老朽化することが懸念される。昨今、高速道路における天井落下事故や鉄道の線路施設におけるトラブルの発生をはじめとして、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。

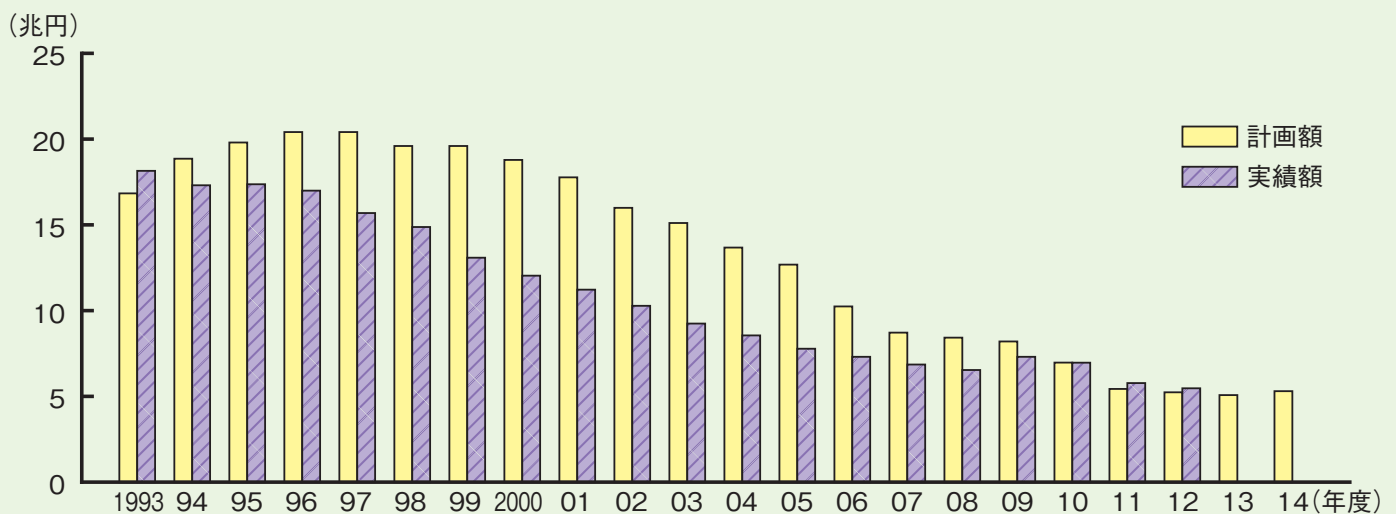
公共事業予算の推移



- (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、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、14年度当初約9千億円、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、14年度当初約4千億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。

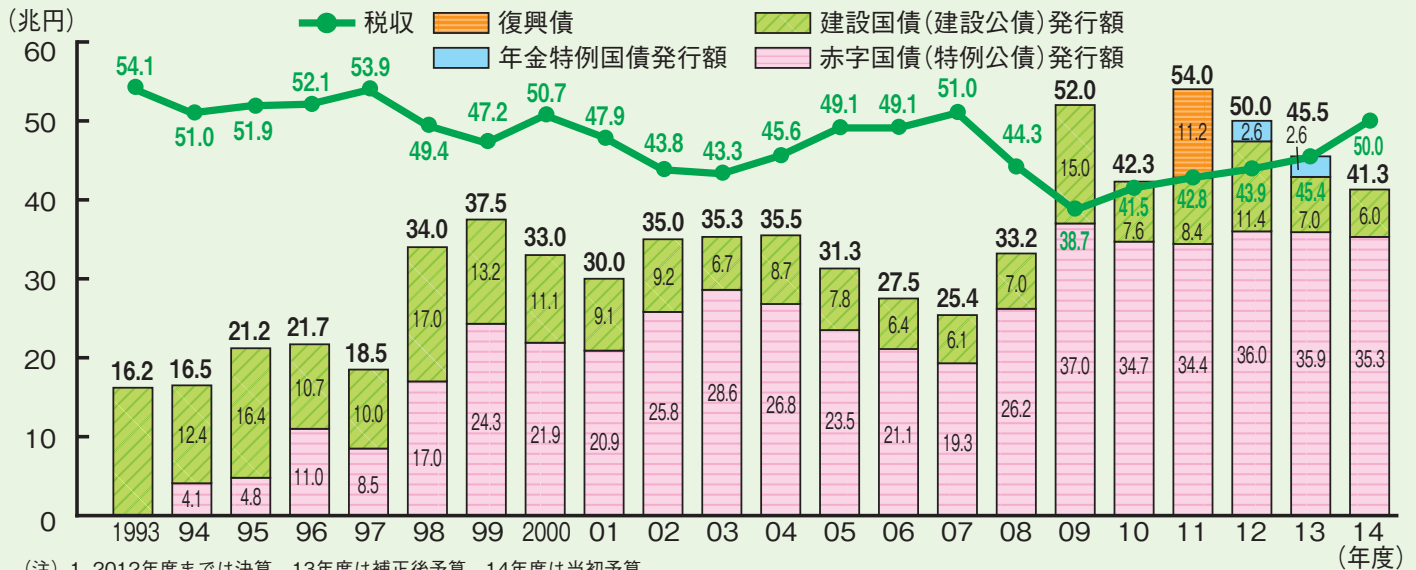
地方単独事業の推移



- (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95年度以降減少が続き、09年度は14年ぶりに増加したものの、その後は再び減少が続いている。14年度は国の計画(地方財政計画)ベースでは前年度比4.5%増と、18年ぶりの増加が見込まれている。

》 国債発行額の推移

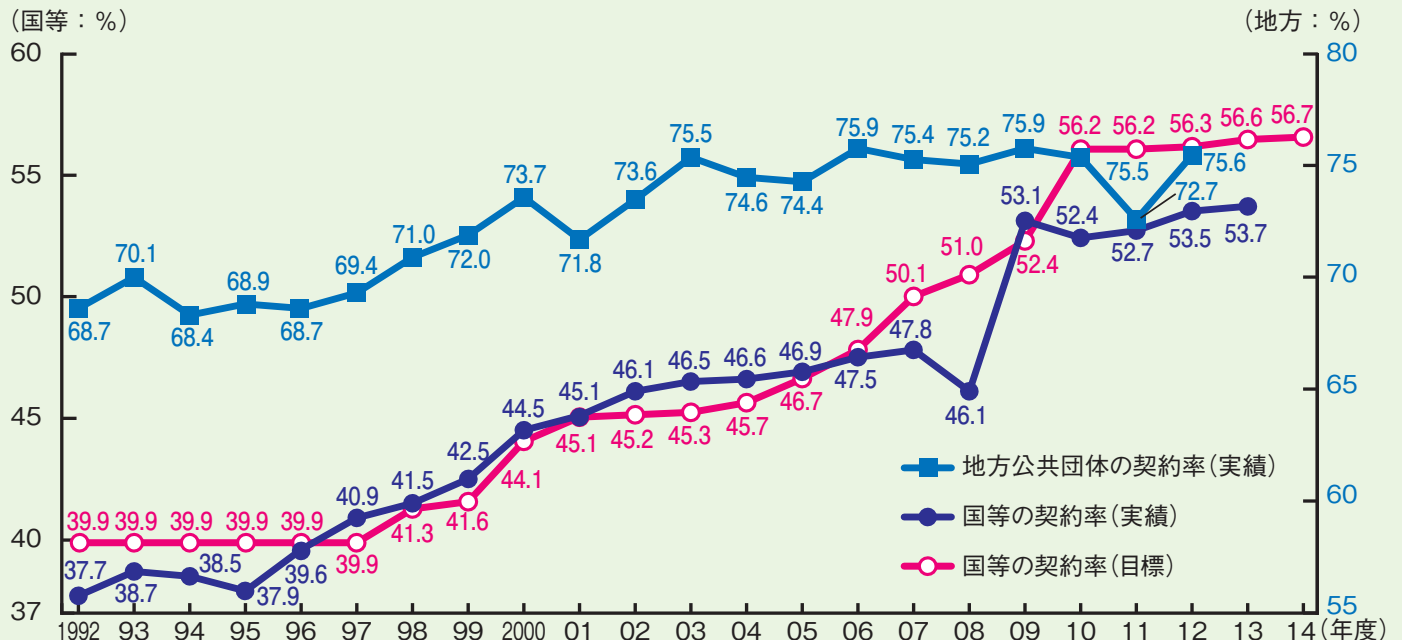


(注) 1. 2012年度までは決算、13年度は補正後予算、14年度は当初予算。
 2. 2011年度は、震災復興のために11年度～15年度の間実施する施策に必要な財源について、復興特別税の収入等を活用して確保することとし、これらの財源が入るまでの間のつなぎとして復興債を発行。
 3. 12年度に新設された東日本大震災復興特別会計の負担による復興債は、12年度に約2.4兆円、13年度に約0.3兆円発行され、14年度は約2.1兆円の発行が予定されているが、上記の国債発行額に含めていない。
 4. 建設国債：公共事業費等投資的経費を賄うため発行される国債
 赤字国債：歳入不足を補填し経常的経費を賄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、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。

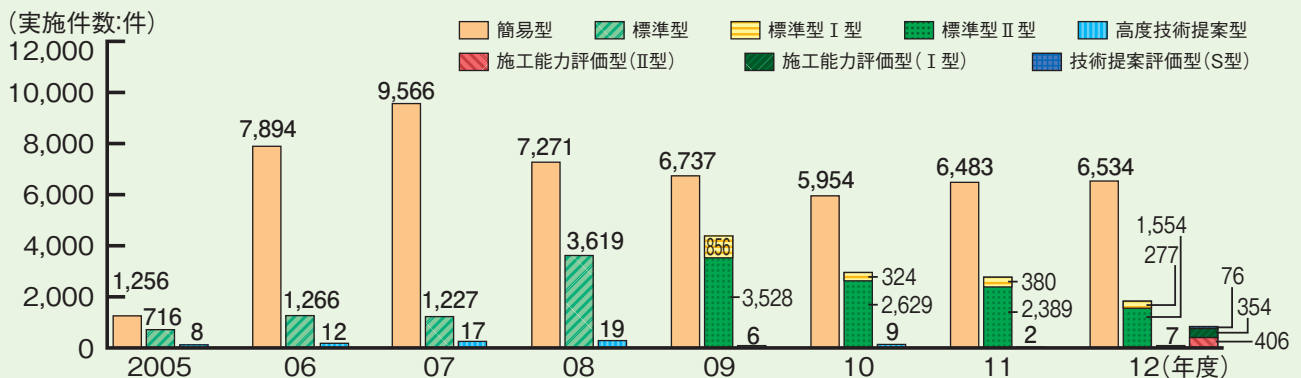
資料出所：中小企業庁「中小企業者に関する国等の契約の方針」、「官公需契約の手引」

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。

》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

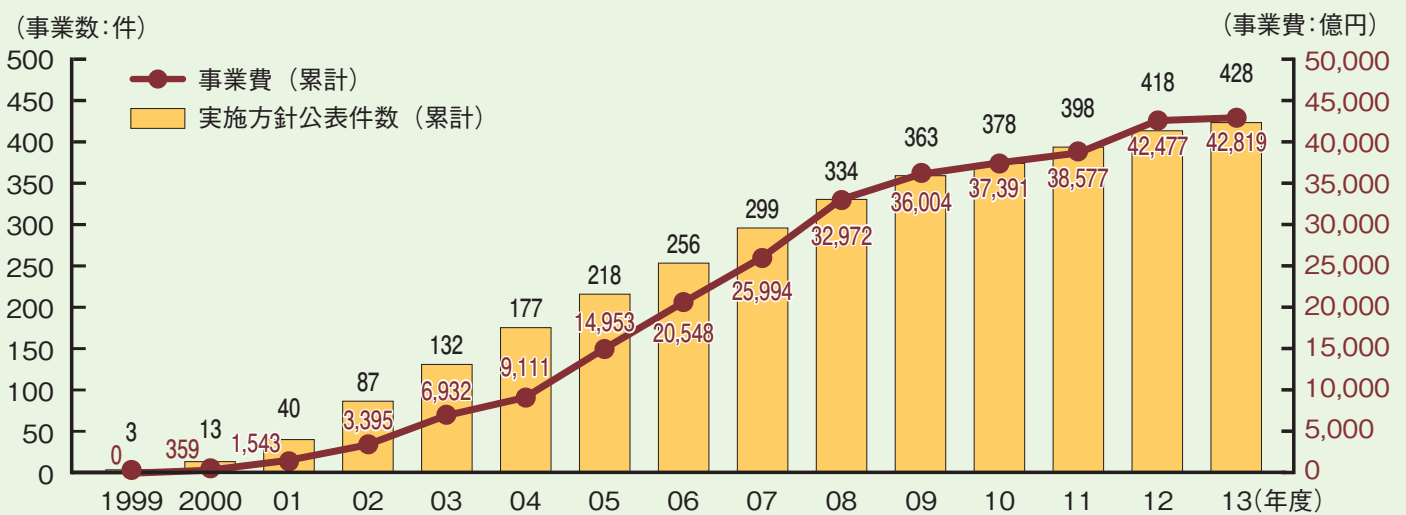
資料出所：国土技術政策総合研究所

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

事業数および事業費の推移（累計）



(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。2013年度は2013年9月30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、1999年のPFI法施行以降、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、2011年6月に運営権方式や民間事業者による提案制度を盛り込んだ改正PFI法を公布し、2013年6月には「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掲げている。

2014年度に入り、経済財政諮問会議、産業競争力会議において、コンセッション方式（公共施設等運営権）の利活用に向けた具体的な数値目標（空港6件、下水道6件、有料道路1件、水道6件）が提案され、その実現を図るよう安倍首相から各大臣に指示が出されるなど、コンセッション方式への注目が高まっている。