

》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（2017年速報値） （国際旅客数）

順位	都市名	旅客数(万人)
1	ドバイ	8,772
2	ロンドン(ヒースロー)	7,318
3	香港	7,246
4	アムステルダム	6,840
5	パリ(シャルル・ド・ゴール)	6,369
6	シンガポール	6,157
7	ソウル(仁川)	6,152
8	フランクフルト	5,712
9	バンコク	4,881
10	台北	4,447
...	...	...
12	クアラルンプール	4,235
...	...	...
18	成田	3,309

(注) 上位20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	493
2	上海(浦東)	290
3	ソウル(仁川)	282
4	ドバイ	265
5	成田	226
6	台北	225
7	シンガポール	212
8	フランクフルト	206
9	アンカレッジ	199
10	ドーハ	199
...	...	...
15	バンコク	139

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. TEU：20フィートコンテナ換算の個数
2. 11位以下は主としてアジアの港湾を表記

2016年

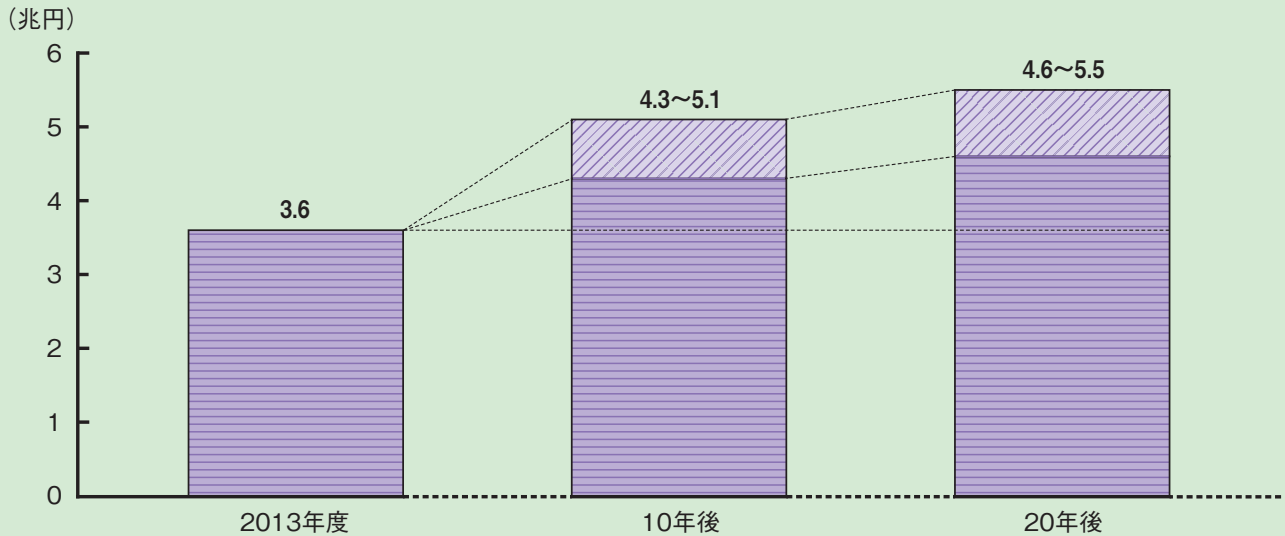
順位	港名	取扱量(万TEU)
1	上海(中国)	3,713
2	シンガポール	3,090
3	深圳(中国)	2,398
4	寧波舟山(中国)	2,156
5	釜山(韓国)	1,985
6	香港(中国)	1,981
7	広州(中国)	1,886
8	青島(中国)	1,801
9	ドバイ	1,477
10	天津(中国)	1,449
11	ポートケラン(マレーシア)	1,317
...	...	...
13	高雄(台湾)	1,046
...	...	...
15	大連(中国)	961
16	廈門(中国)	961
...	...	...
19	タンジュンペラバス(マレーシア)	828
20	レムチャバン(タイ)	723
...	...	...
23	營口(中国)	609
24	ホーチミン(ベトナム)	599
25	コロンボ(スリランカ)	573
...	...	...
27	タンジュンプリオク(インドネシア)	551
...	...	...
30	連雲港(中国)	470
31	東京	470
...	...	...
55	神戸	280
...	...	...
57	横浜	278
...	...	...
59	名古屋	266
...	...	...
83	大阪	195

資料出所：
Lloyds List and Containerisation International
Top 100 Container Ports 2017

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み、国際交通・物流分野における地位が飛躍的に向上している一方で、日本の相対的地位は低下が続いている。特に港湾においてその傾向が顕著であることから、国は、国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を目指して、国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）の競争力強化と集貨の促進、戦略港湾背後への産業集積、大水深コンテナターミナルの機能強化に取り組んでいる。

》増加する維持・更新需要

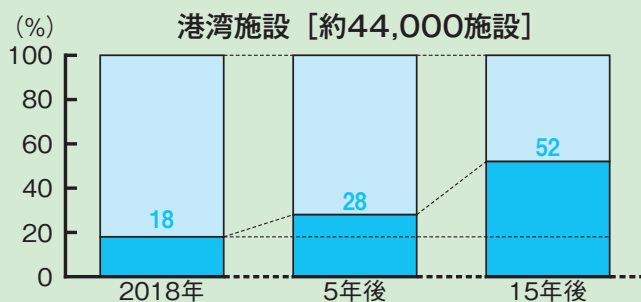
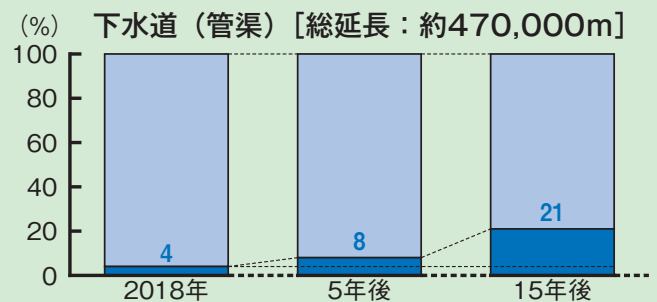
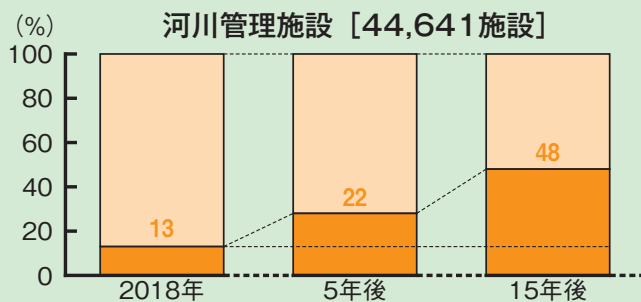
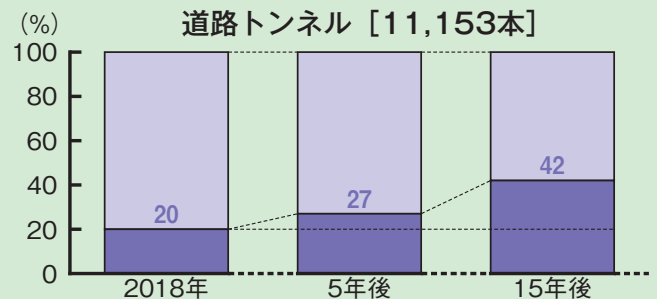
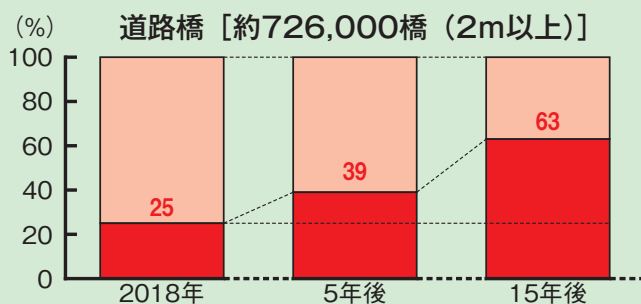
①国土交通省所管の社会資本に関する将来の維持管理・更新費（推計）



(注) 個々の社会資本で、施設の立地条件の違いによる損傷程度の差異や維持管理・更新工事での制約条件が異なる等の理由により、維持管理・更新単価や更新時期に幅があるため、推計額は幅を持った値としている。

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建設後50年以上経過する社会資本の割合



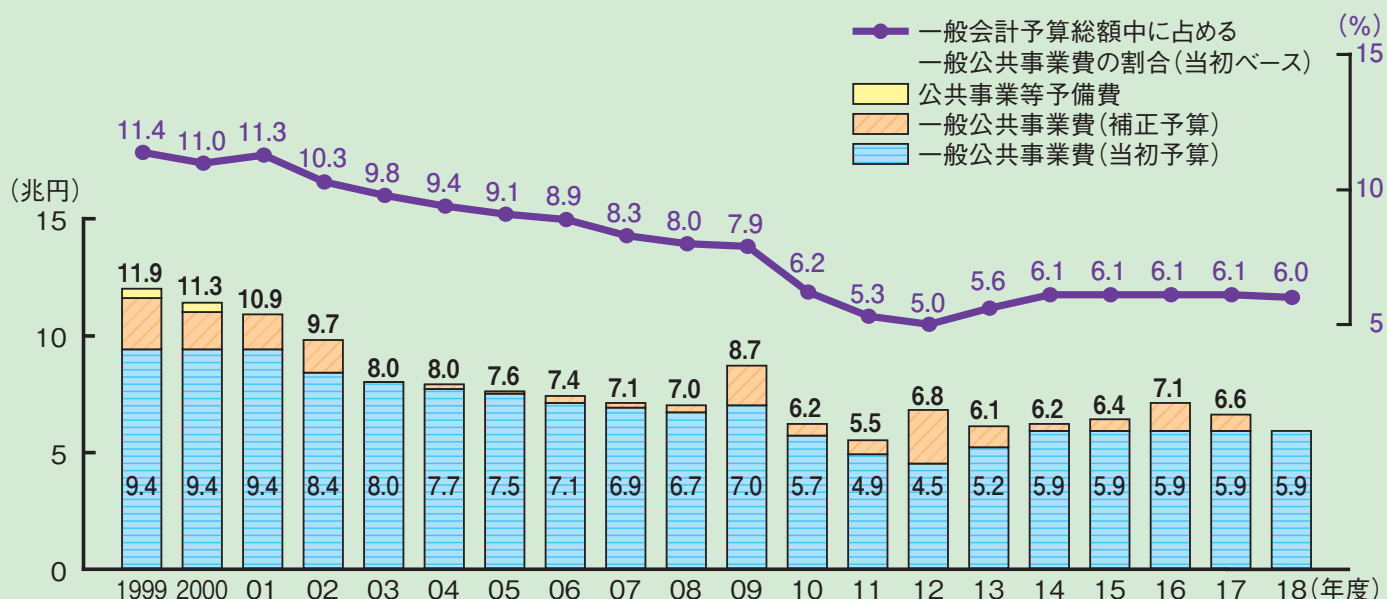
我が国の社会資本ストックは、高度経済成長期などに集中的に整備されたため、今後急速に老朽化することが懸念される。昨今、社会資本の維持管理・更新に係る問題が顕在化しており、国民が社会資本の安全性に不安を抱く事態が生じている。

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ー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。

(注) 施設数は2017年度時点の施設数

資料出所：国土交通省

公共事業予算の推移

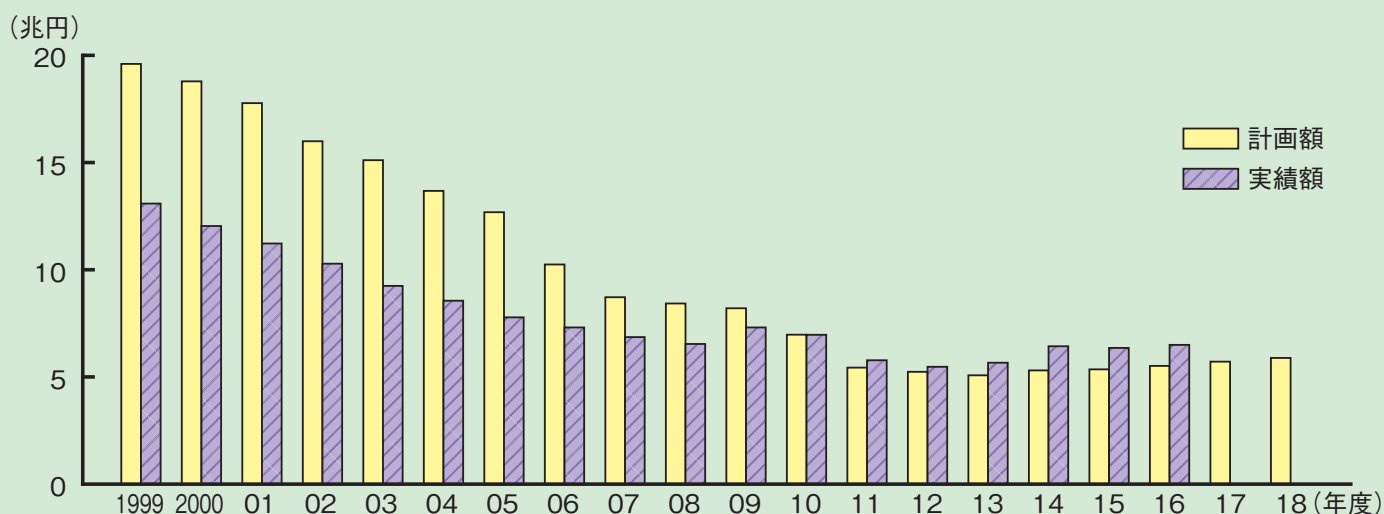


- (注) 1. 棒グラフ内の数字は当初予算額、棒グラフ上の数字は補正後予算額を示す。(災害復旧等事業費は含まない)
 2. 2014年度当初予算には、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額(約6千億円)が含まれている。2013年度当初予算(東日本大震災復興特別会計への繰入れ分を除く)からの実質的な増減は、前年度比2.0%(約1千億円)増となる。
 3. 2013年度当初予算は見かけ上15.8%(約7千億円)増であるが、これにはa.東日本大震災復興特別会計への繰入れ分(356億円)、b.国有林野事業特別会計の一般会計化に伴う計上分(29億円)、c.地域自主戦略交付金の廃止に伴う移行分(約6千億円)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、東日本大震災復興特別会計において公共事業等に18年度当初約6,000億円、東日本大震災復興交付金に18年度当初805億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年連続の増額となり、その後18年度まで当初予算は同水準となっている。

地方単独事業の推移

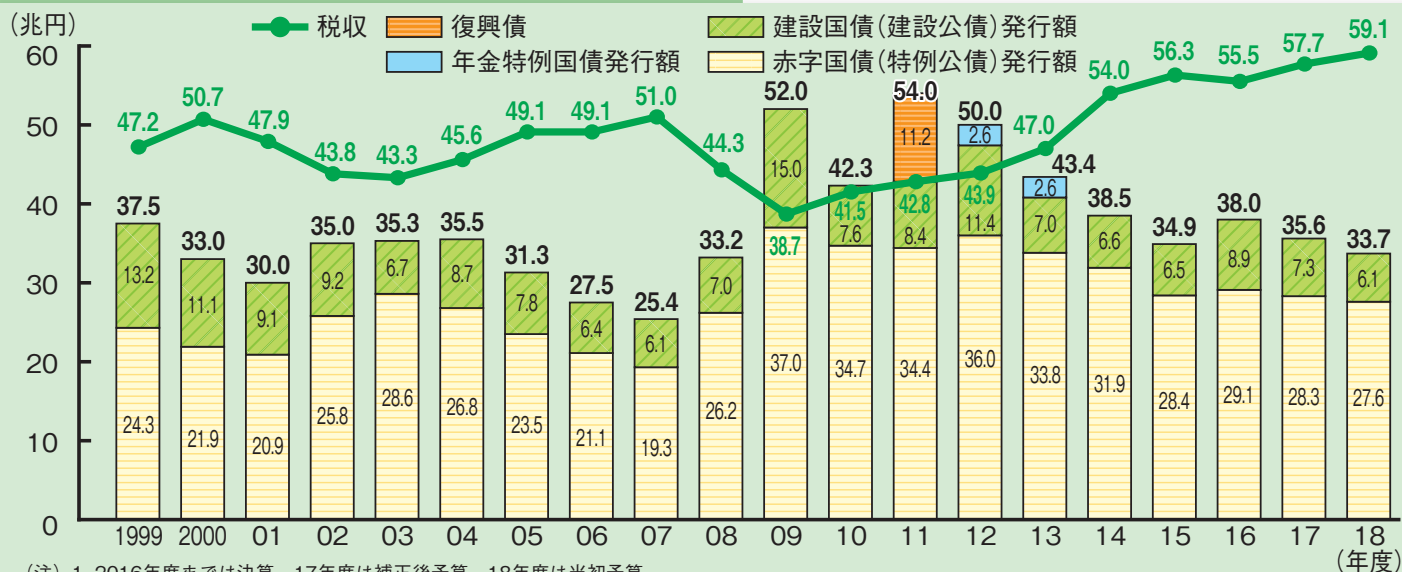


- (注) 1. 計画額は「地方財政計画」による当初予算ベース。
 2. 地方単独事業は地域のニーズに応じた生活関連インフラの整備を中心に実施される。

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)は減少が続いていたが、14年度以降増加している。18年度は国の計画(地方財政計画)ベースでは前年度比3.2%増と、5年連続の増加が見込まれている。

》国債発行額の推移

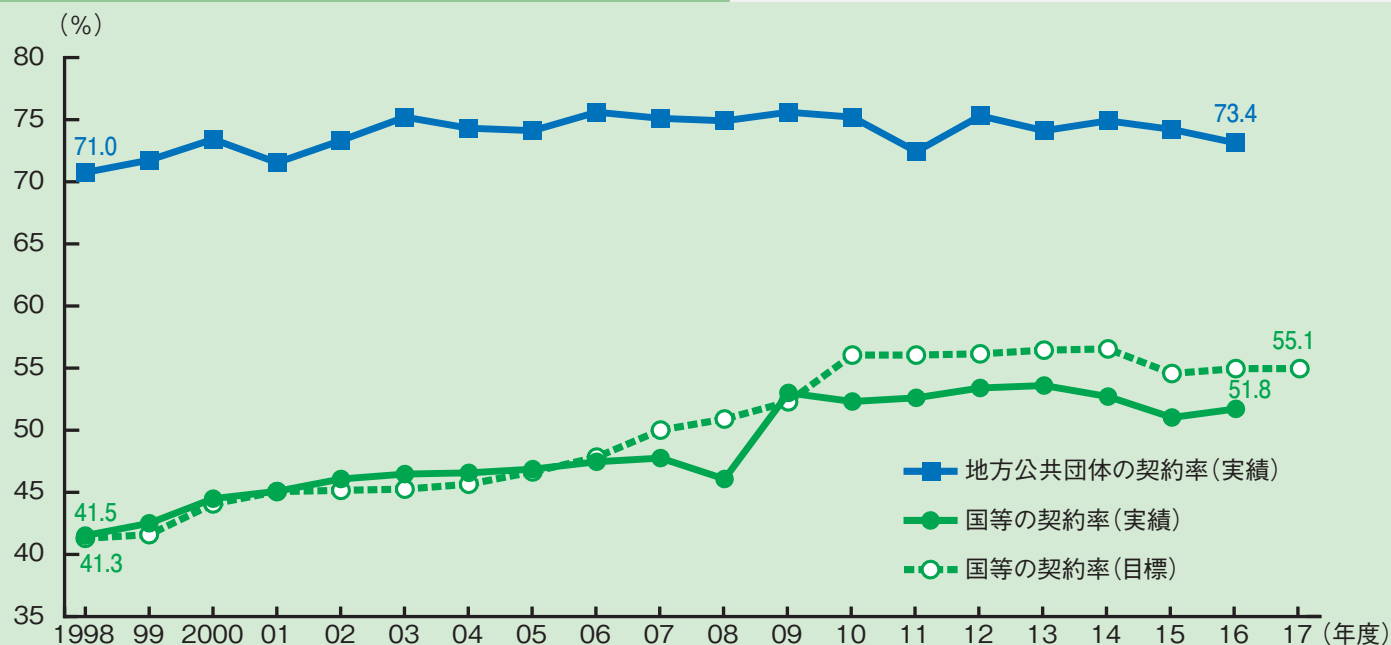


(注) 1. 2016年度までは決算、17年度は補正後予算、18年度は当初予算。
 2. 2011年度は、震災復興のために11年度～15年度の間実施する施策に必要な財源について、復興特別税の収入等を活用して確保することとし、これらの財源が入るまでの間のつなぎとして復興債を発行。
 3. 12年度に新設された東日本大震災復興特別会計の負担による復興債は、18年度は約1.0兆円の発行が予定されているが、上記の国債発行額に含めていない。
 4. 建設国債：公共事業費等投資的経費を賄うため発行される国債
 赤字国債：歳入不足を補填し経常的経費を賄うため発行される国債
 年金特例国債：基礎年金庫負担2分の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、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たが、税収増加に伴い近年は減少傾向にある。

》中小企業向け官公需契約率の推移



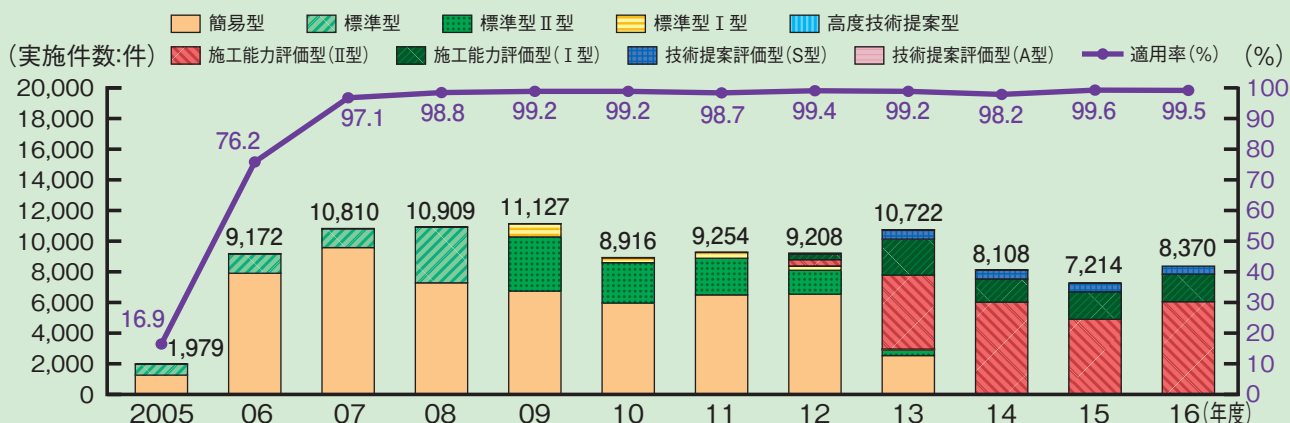
(注) 1. 官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律（官公需法）に基づき、政府は中小企業向け官公需（建設を含むサービス、物品の調達）の契約目標を毎年定めている。〔契約率＝中小企業契約額／総契約額〕
 中小企業（建設業の場合）：資本金3億円以下（99年12月2日以前は1億円以下）、従業員300人以下
 2. 地方公共団体の契約実績は、都道府県、東京特別区及び人口10万人以上の市を対象としている。
 3. 10年度及び11年度は、東日本大震災により被災し集計困難となった地方公共団体の全部または一部の機関の数値が含まれていない。

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

公共事業の執行に当たっては、従来から中小企業優先の措置がとられ、国等の契約率(目標)は2010年度から56%台で推移してきた。15年度の官公需法改正により国等の契約率は目標、実績ともに低下したものの、17年度の国等の契約率(目標)は55.1%と、依然として高い目標である。

》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

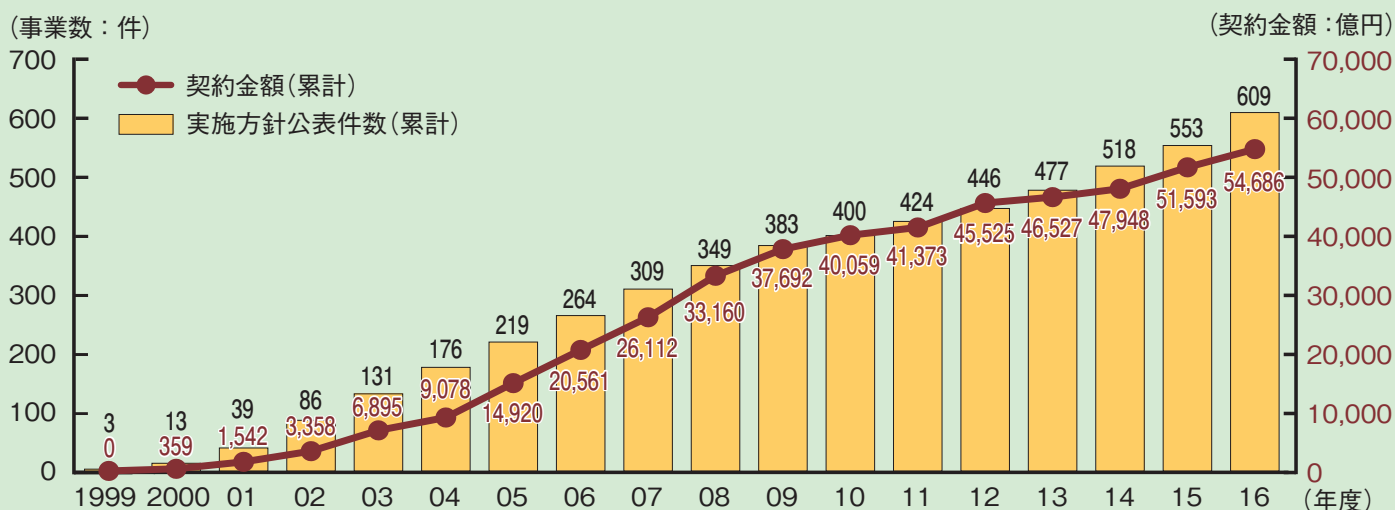
技術提案評価型：企業の施工能力に加え、技術提案を求めて評価する場合に適用（S型）：施工上の特定の課題等に関して、施工上の工夫等に係る提案を求めて総合的なコストの縮減や品質の向上等を図る場合に適用

資料出所：国土技術政策総合研究所

総合評価落札方式の適用率は、ほぼ100%に近い状況にある。タイプ別では施工能力評価型（Ⅱ型）が72.2%を占め、技術提案（施工計画）を求める技術提案評価型（S型）と施工能力評価型（Ⅰ型）の合計は27.7%となっている。

》PFI 事業の現状

事業数及び契約金額の推移（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 PFI 法に基づいた事業の数であり、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。

2. 契約金額は、実施方針を公表した事業のうち、当該年度に公共負担額が決定した事業の当初契約金額を内閣府調査により把握しているものの合計額であり、PPP/PFI 推進アクションプラン（2017年6月9日民間資金等活用事業推進会議決定）における事業規模と異なる指標である。

3. グラフ中の契約金額は、億円単位未満を四捨五入した数値。

4. これまで2012年度以前の数値は一部の事業（BT方式、DBO方式、施設整備費を一括で支払う事業）を含めていなかったが、今次集計より2013年度以後の数値との統一を図り、修正を行った。

資料出所：内閣府

政府は、公共施設等が老朽化による更新時期を迎える中、公的負担の抑制に資する PPP/PFI を国と地方が一体となって推進するために「PPP/PFI 推進アクションプラン」を策定し、2013～22年度の10年間の事業規模目標を21兆円と設定している。2018年度の改訂（6月15日決定）では、ワンストップ窓口制度の創設など国の支援機能強化、実施主体の裾野拡大、コンセッション事業等の重点分野への公営水力発電・工業用水道の追加が盛り込まれた。