

社会資本整備のあり方について

(北側臨時議員提出資料)

平成18年5月10日
国土交通省

今後の社会資本整備の基本的考え方

1. 公共投資の予算規模は、「改革と展望」の抑制目標を達成。
公共投資(Ig)の対GDP比も、我が国に比べて社会資本が充実している主要先進国並みの水準まで低下。
2. 国際競争力の強化、安全・安心の確保など、戦略的・緊急課題への取組、維持管理・更新への対応を考えれば、これ以上の削減は将来に禍根。
3. 入札・契約制度に係る競争性・透明性の向上、事業評価の厳格な実施と事業の重点化など、公共事業改革を引き続き推進。

I . 公共投資の規模・水準

1. 公共投資の予算規模は、「改革と展望」の抑制目標を達成。
Igの対GDP比も、我が国に比べて社会資本が充実している主要先進国並みの水準まで低下。
2. 各国とも戦略的に社会資本整備を進め、投資を増加させており、主要先進国のIgも上昇傾向。
3. 我が国の国土条件により、防災関係投資が大きいこと等を勘案すれば、Igの対GDP比は、更に約1%低下し、主要先進国を下回る水準。
4. 仮に、今後5年間、毎年度3%の削減を行うと想定した場合、主要先進国の中でも最低の水準まで低下。

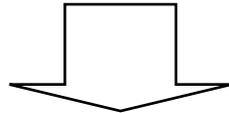
公共投資の規模・水準に係る抑制目標を概ね達成

予算に関する目標 (平成2・3年度の水準以下)

改革と展望 (平成14年1月)

国の公共投資については、(中略)、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を目安に、その重点化・効率化を図っていく。

※公共投資＝一般政府固定資本形成 (I_g) + 用地補償費 + 維持修繕費等



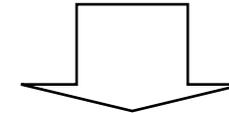
概ね達成

I_gに関する目標 (対GDP比で主要先進国並み)

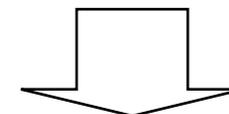
骨太の方針 (平成13年6月)

主要先進国の水準も参考としつつ公共投資の対GDP比を中期的に引き下げていく必要がある。

※公共投資＝一般政府固定資本形成 (I_g)



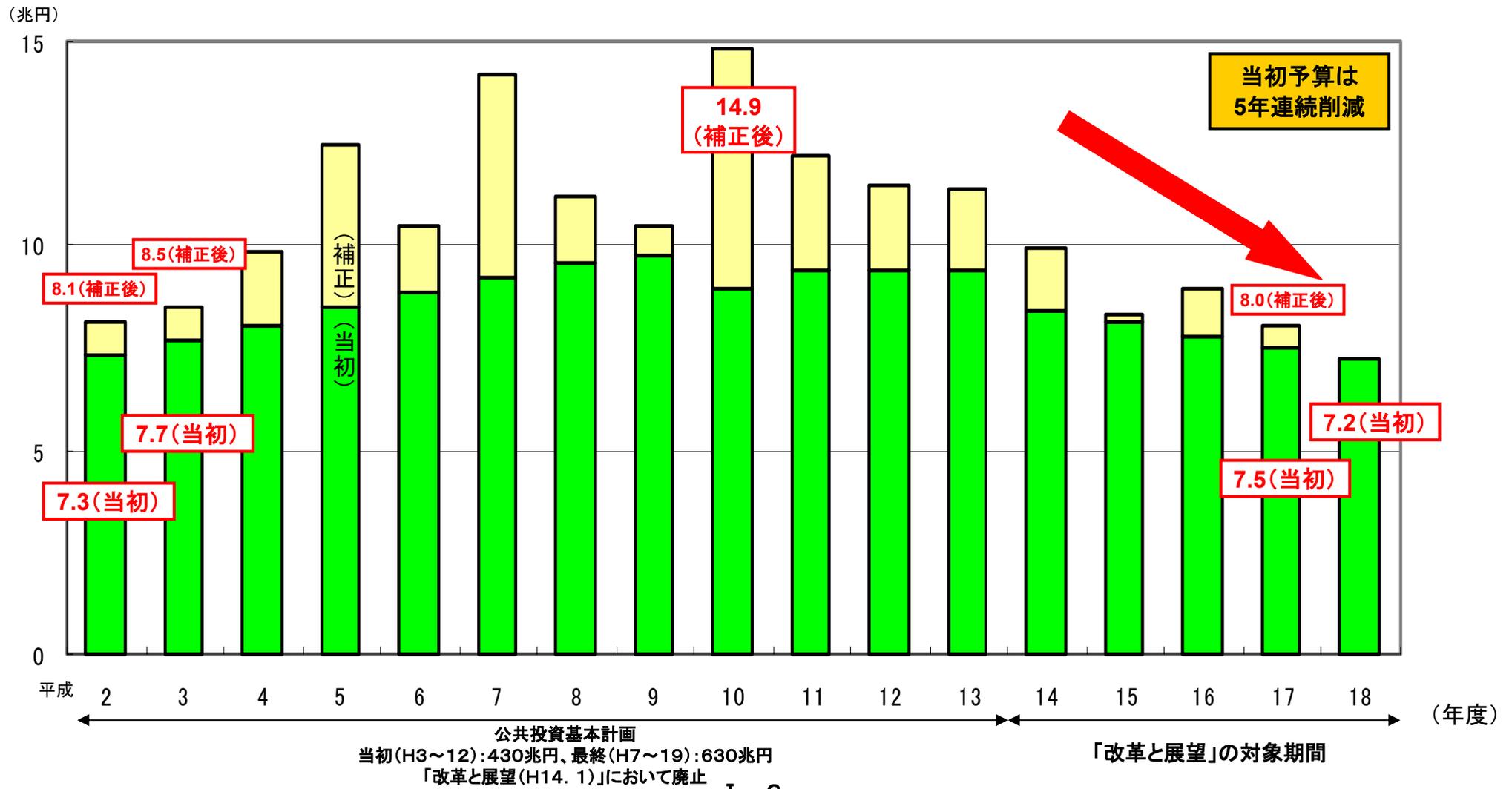
概ね達成



○ 今後5年間、毎年度3%削減すると、主要先進国の中でも最低の水準。

公共事業関係費(国費ベース)は平成2・3年度のレベル以下

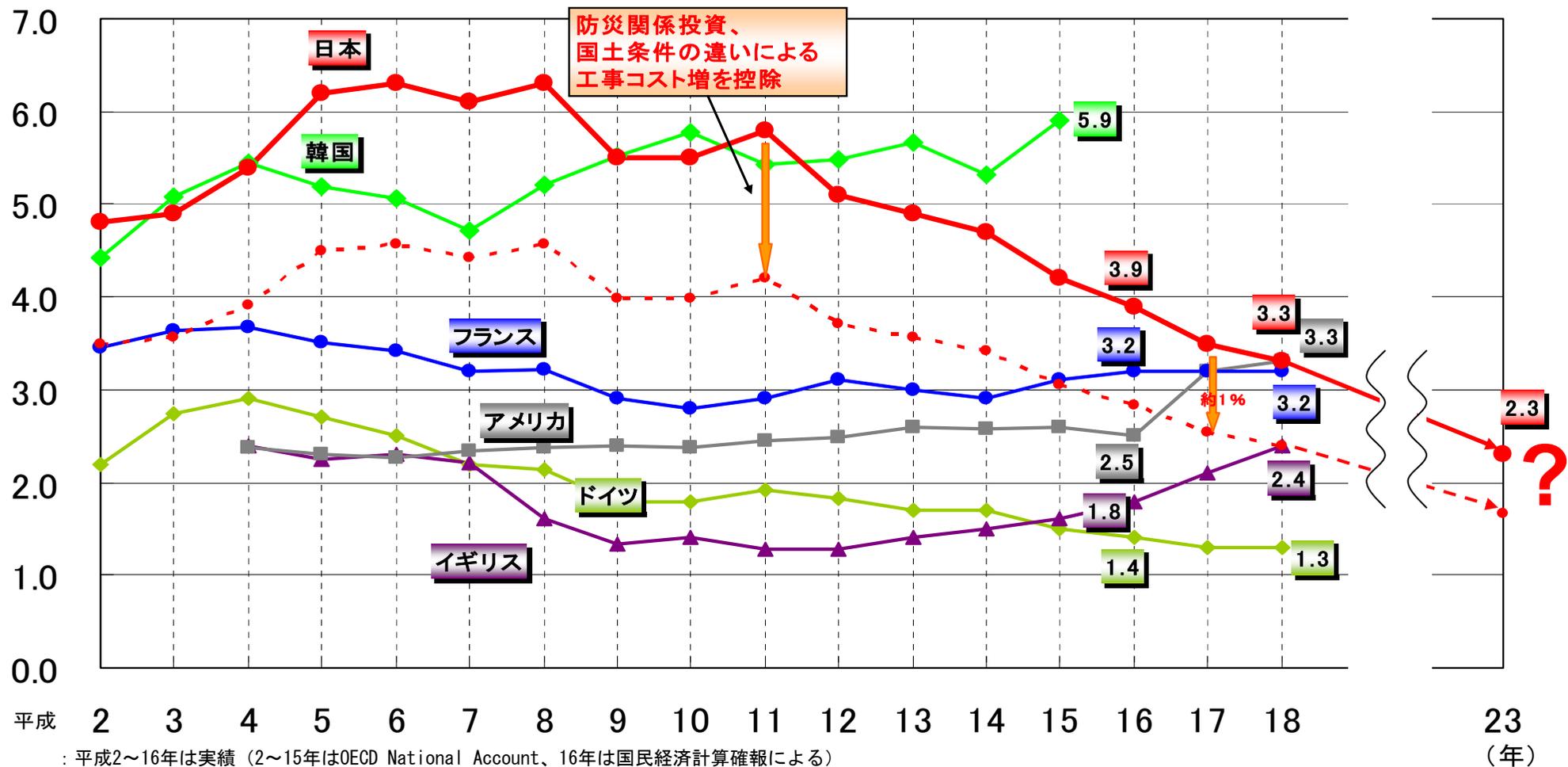
- 『改革と展望』に従い削減。〔平成10年度(補正後)から半減〕
- 平成18年度予算は7.2兆円で目標に到達。〔平成2年度(当初)の水準を1,000億円程度下回る〕



公共投資の対GDP比は主要先進国並みまで低下

- GDPに対する一般政府Igの割合は急速に低下。現在の水準は既に主要先進国並み。
- 防災関係投資が大きいこと、急峻な地形等に応じた構造物等のコスト増を勘案すれば、更に約1%低下し、主要先進国を下回る水準。〔平成17年度では約1%（うち防災関係投資約0.54%、工事コスト約0.42%）と試算〕

(%)



日本 : 平成2~16年は実績 (2~15年はOECD National Account、16年は国民経済計算確報による)
 平成17、18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))
 主要先進国 : 平成2~16年 (韓国は平成15年まで) は実績 (OECD National Accountより)、平成17、18年はEU経済金融常任理事会推計

厳しい国土条件が押し上げる我が国の投資水準

○ 我が国は脆弱な国土と厳しい自然条件のため、防災関係投資が不可欠であり、また、建設コストも主要先進国に比べて割高にならざるを得ない。

不可欠な防災関係投資

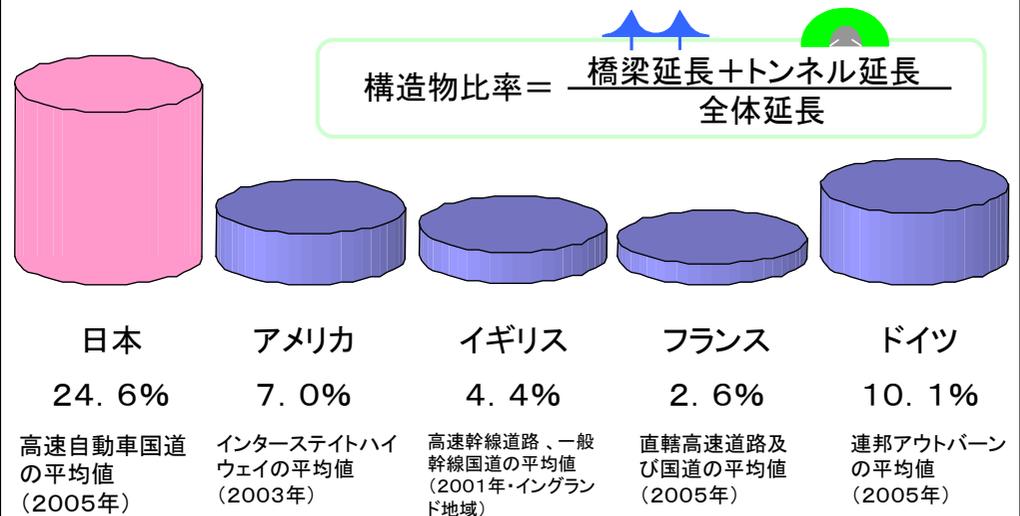
我が国は地震大国であり、防災対策が必要。
一方、フランスの大部分の地域は耐震設計の必要がない。



防災関係経費：約2.7兆円(平成17年度)
→ 対GDP比：**0.54%増**

国土条件の違いによる工事コスト増

日本は細長い国土で、海峡と脊梁山脈により分断されており、道路整備を行う場合、橋梁やトンネル等の構造物の比率が高くなる。



資料：平成17年(社)国際建設技術協会の調査による

国土条件の違いによるコスト増：
約2.1兆円(平成17年度) → 対GDP比：**0.42%増**

Ⅱ．社会資本整備の課題

1. 国民生活・経済活動の基盤となる社会資本整備は、着実に推進すべきもの。特に、戦略的・緊急課題には、国として全力で取り組むべき。

- 国際競争力の強化 : 各国に負けない戦略的投資を
- 安全・安心の確保 : 事前の「減災」対策を効果的に
- 地域の自立に向けた戦略的投資 : 頑張る地域を応援

2. 併せて、老朽化により増大が予想される維持管理・更新には、的確な対応が必要。

国際競争力の強化

○ 各国とも国家戦略として社会資本整備にしのぎを削っており、我が国も遅れをとってはならない。

国際物流基盤

コンテナターミナル規模

(単一オペレーターの運営による区画を同一縮尺で比較、2004年)

ハンブルグ港
CTB & CTH

バース延長: 2,850m
ガントリークレーン: 20基



バース延長: 2,100m
ガントリークレーン: 18基

釜山港

シンサンデ ターミナル



バース延長: 1,200m
ガントリークレーン: 11基

横浜港

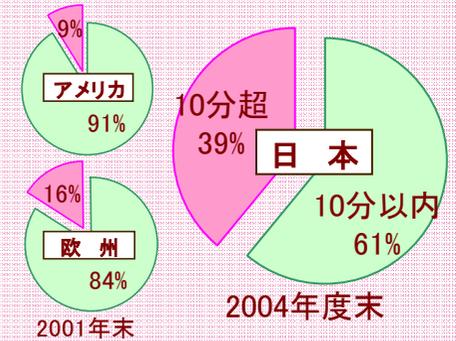
南本牧ふ頭(日本最大)



バース延長: 700m
ガントリークレーン: 5基

国内物流ネットワーク

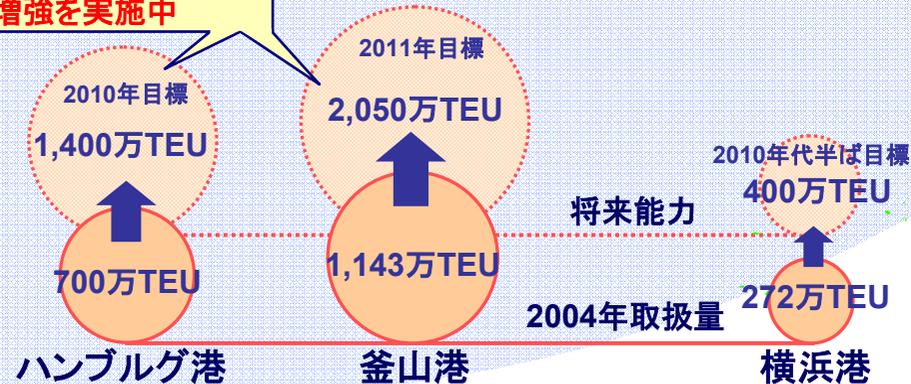
港湾・空港とICの接続



コンテナ取扱量・将来能力

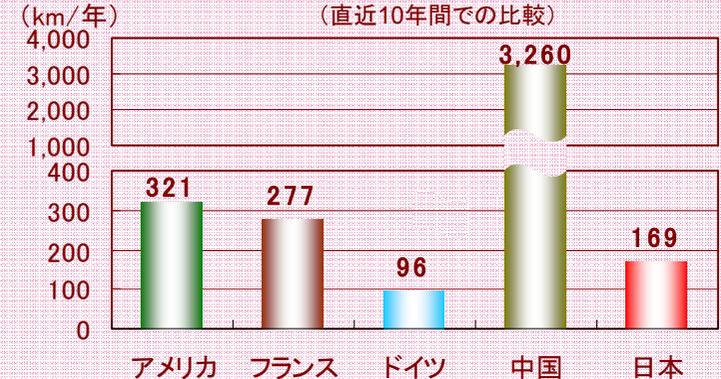
(TEU: 20ft換算のコンテナ個数)

いずれも大幅な能力
増強を実施中



高速道路の年平均整備量

(直近10年間での比較)



これまでの供用延長 (km)	アメリカ	フランス	ドイツ	中国	日本
90,712	10,383	12,044	34,200	7,363	

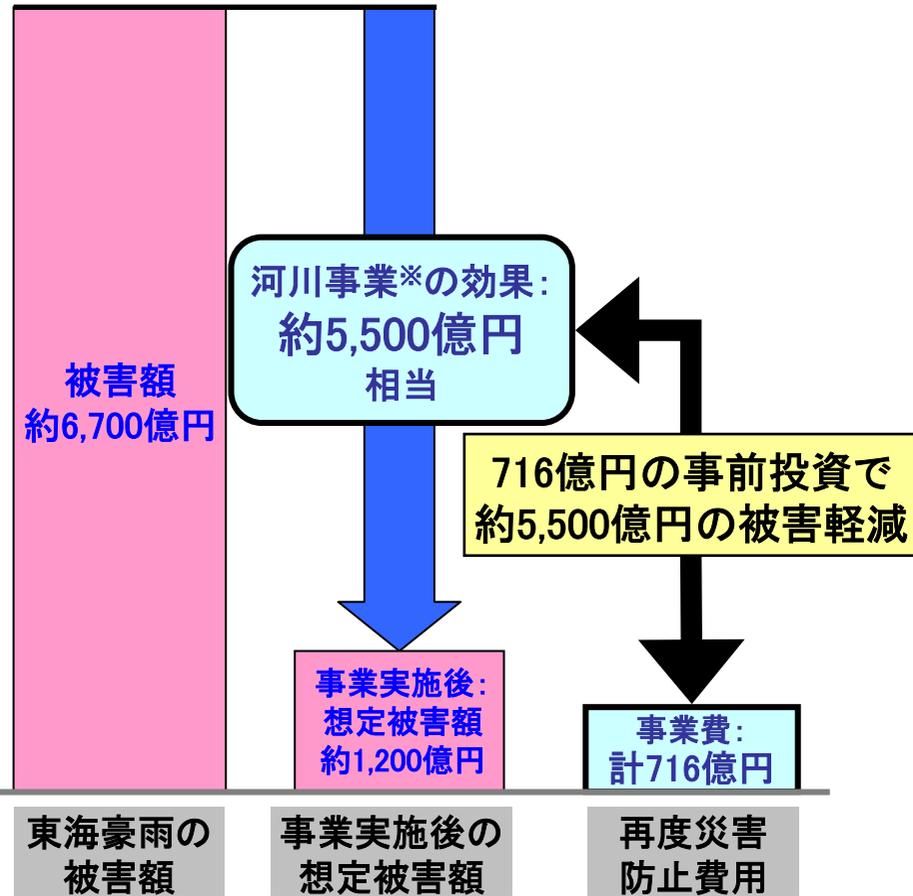
安全・安心の確保

○ 事前に「減災」対策を講じることにより、効果的に安全・安心を向上。

災害予防投資による被害軽減効果

気候変動の影響等により、集中豪雨災害が増大

東海豪雨(平成12年9月)【愛知県 ^{しょうない}庄内川・新川】の事例



※庄内川・新川における水害再発防止対策に係る事業(H12-16年度)

平成17年8月のハリケーン・カトリナ水害では 20億ドルの事前投資で1,250億ドルの被害が防止できた可能性

国土の基盤となる事業の着実な実施

富山県 立山直轄砂防の事例

安政5年(1858年)大地震により立山カルデラが大崩壊。崩壊土砂による土石流で、富山平野は死者140人、負傷者9000人の大災害。

富山市街

安政5年の氾濫実績

崩壊土砂が流出し 下流域に氾濫

立山カルデラ

崩壊土砂はカルデラ内に約2億m³(富山平野に敷きならすと2mの高さ)残っており、未だに大災害をもたらす危険性。

立山カルデラ内の崩壊

明治以来100年間の砂防設備の着実な整備が富山平野の発展を支えてきた。

しらいわ 白岩砂防えん堤 (日本一の落差 計108m)

昭和44年に戦後最大の出水を記録したが、砂防設備の整備により、下流域には大きな被害は及ばなかった。

地域の自立に向けた戦略的投資

○ 経済基盤の弱い地方では、地域の衰退が懸念。頑張る地域を応援する戦略的投資が必要。

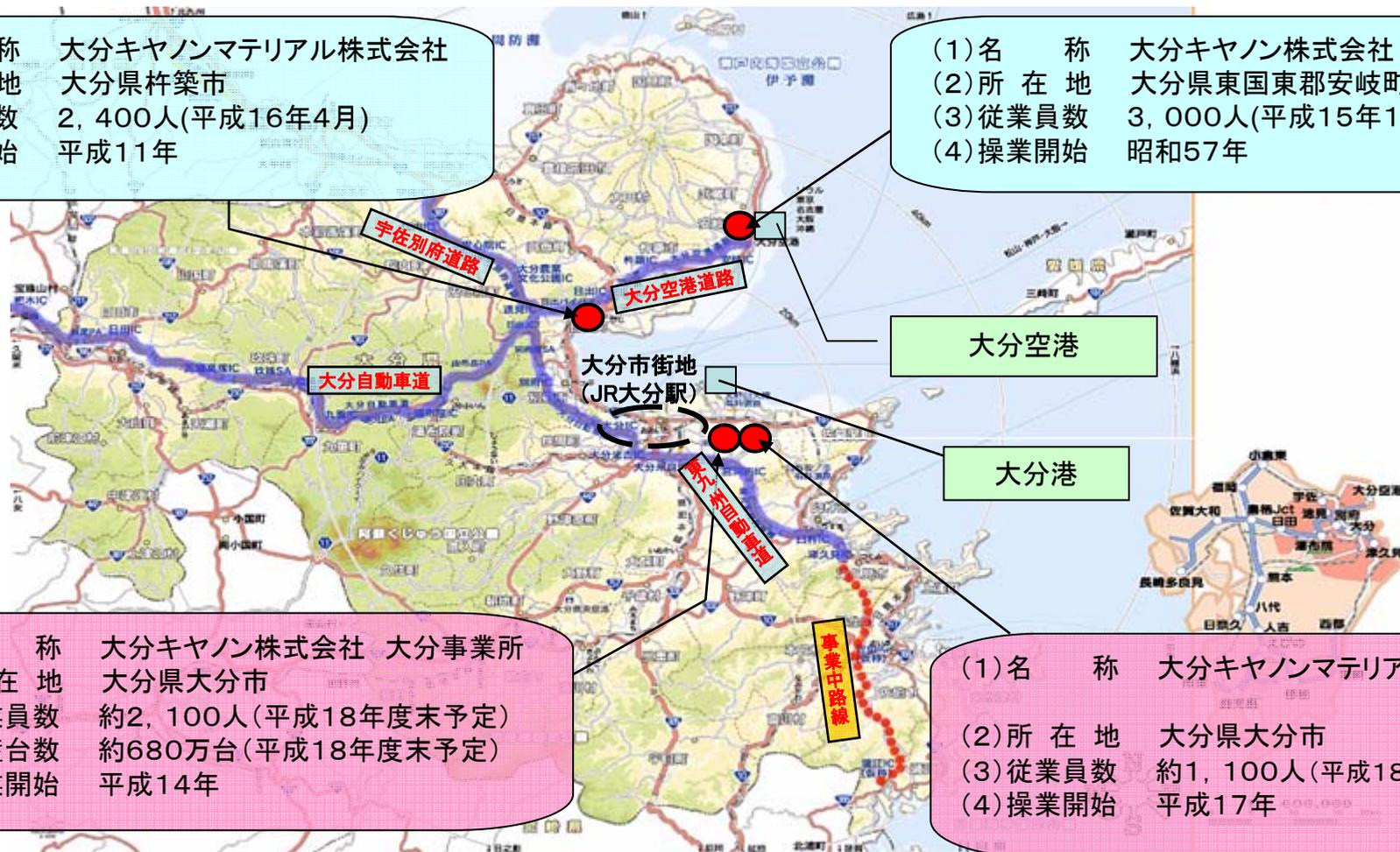
「地方に行けば日本で十分産業が成り立つのですが、問題は地方に行くほど人がいないということです。道路網があれば人は集められるが、それがないと一極集中で地方は過疎になり、集中した所はコストが高いから産業が空洞化する。」（御手洗富士夫 キヤノン株式会社社長）

(1) 名称 大分キャノンマテリアル株式会社
 (2) 所在地 大分県杵築市
 (3) 従業員数 2,400人(平成16年4月)
 (4) 操業開始 平成11年

(1) 名称 大分キャノン株式会社
 (2) 所在地 大分県東国東郡安岐町
 (3) 従業員数 3,000人(平成15年12月)
 (4) 操業開始 昭和57年

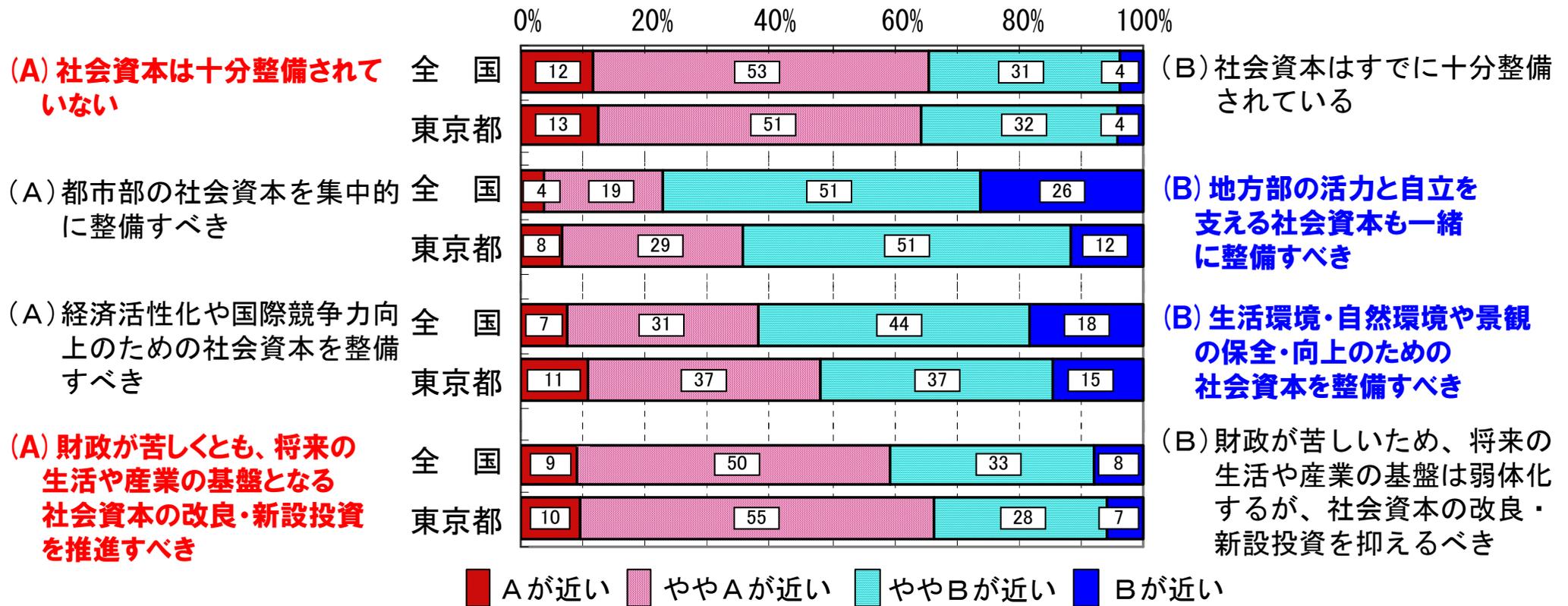
(1) 名称 大分キャノン株式会社 大分事業所
 (2) 所在地 大分県大分市
 (3) 従業員数 約2,100人(平成18年度末予定)
 (4) 生産台数 約680万台(平成18年度末予定)
 (5) 操業開始 平成14年

(1) 名称 大分キャノンマテリアル株式会社 (第2工場)
 (2) 所在地 大分県大分市
 (3) 従業員数 約1,100人(平成18年度末予定)
 (4) 操業開始 平成17年



国民も将来のための社会資本整備は支持

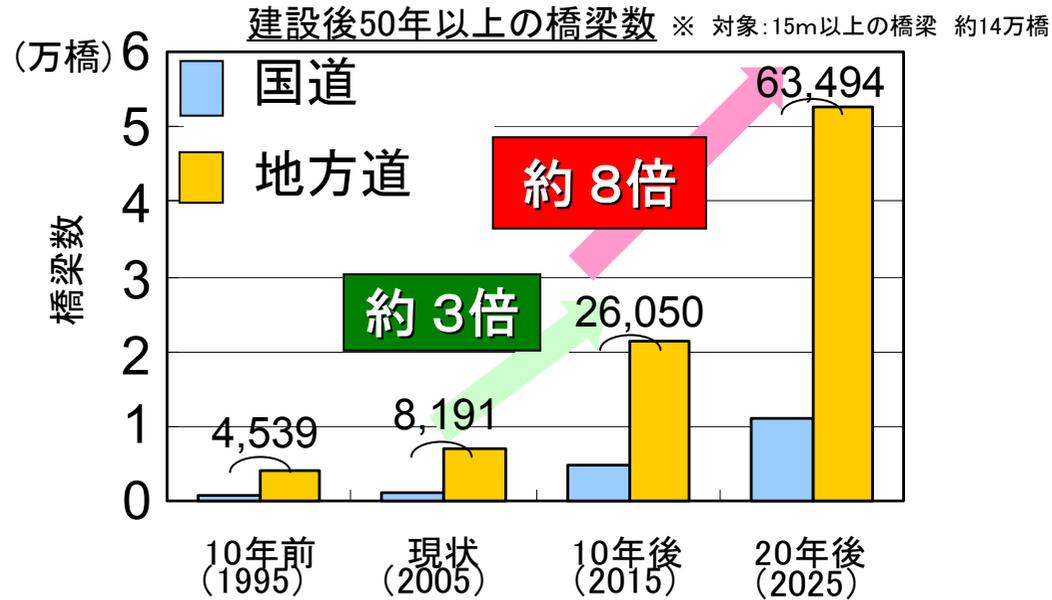
- 国民の2/3は「社会資本は不十分」との意見。
- 「財政が苦しくとも、将来の生活や産業基盤となる社会資本の改良・新設投資を推進すべき」という意見が多数。



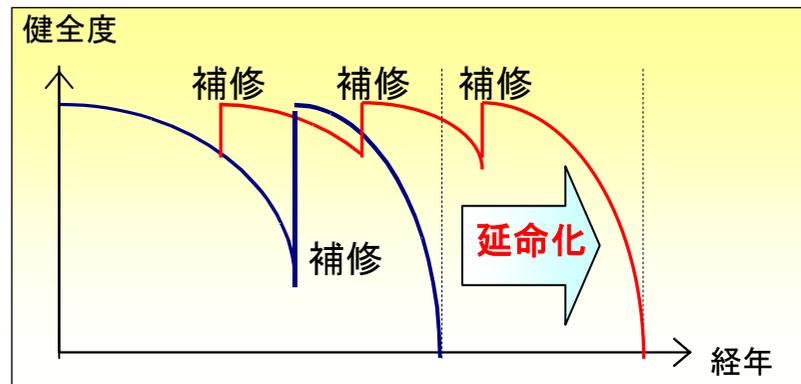
(※)平成18年3月、全国を対象に実施したインターネットアンケートの速報結果(国土交通省委託により、野村総合研究所等が実施)。全国14,498人(うち、東京都が882人)が回答。

老朽化により増大が予想される維持管理・更新に的確に対応

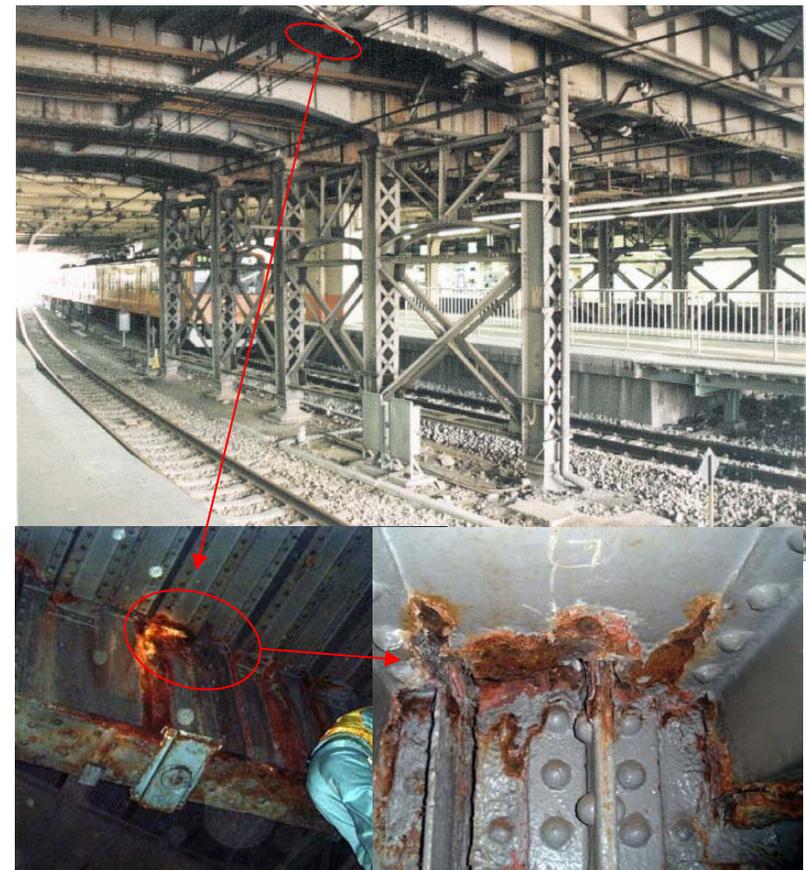
- これまで蓄積されてきた社会資本ストックの老朽化が急速に進み、維持管理・更新費の増大は必至。
- 適切な維持管理によるライフサイクルコストの縮減を図りつつ、必要な更新を図ることが重要。



適切な維持管理によりライフサイクルコストを縮減



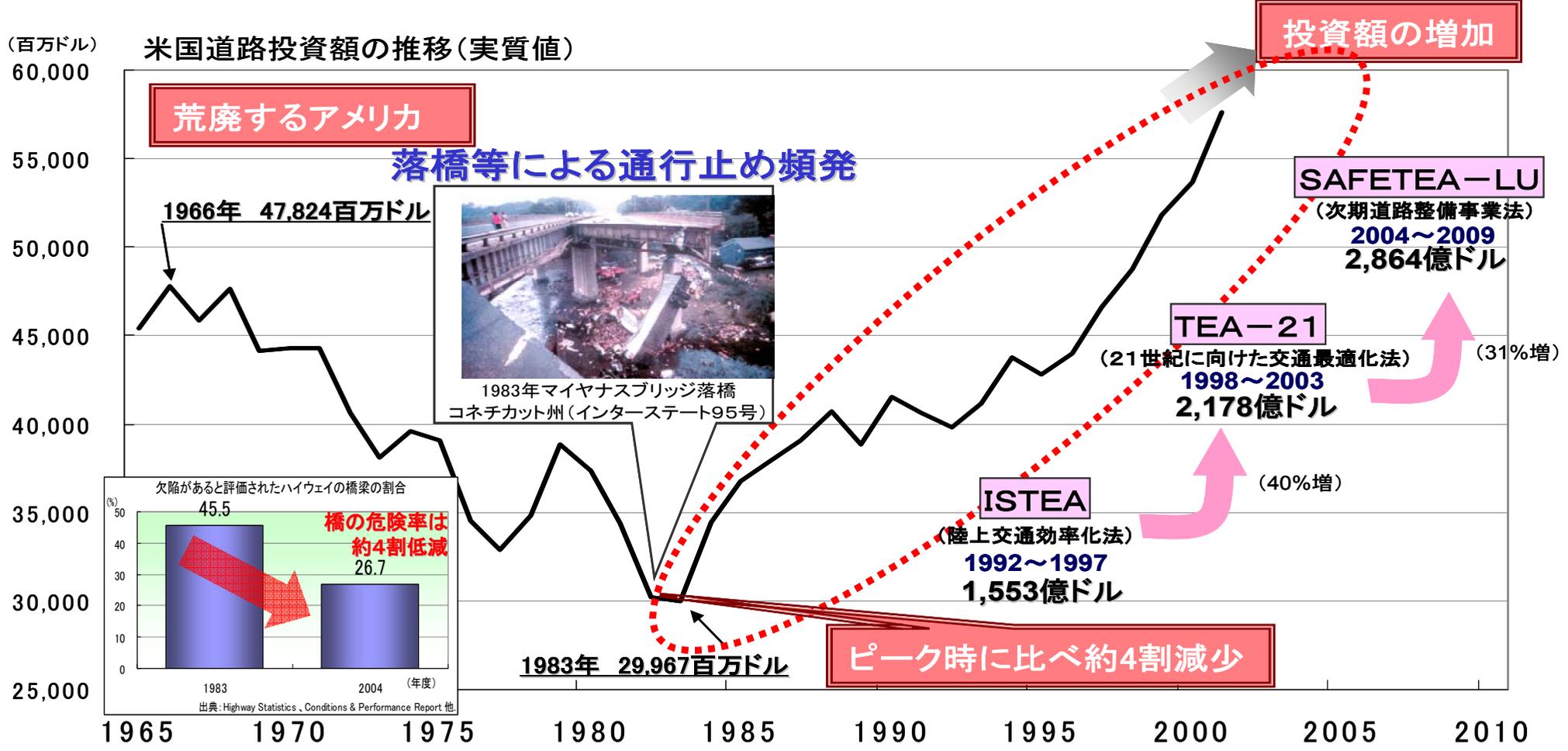
架設から約80年が経過し、老朽化が著しく進行した新宿跨線橋



※新宿駅南口地区基盤整備事業の一環として、架替工事中

「荒廃するアメリカ」の教訓

- アメリカは70～80年代で落橋等による通行止めが頻発（「荒廃するアメリカ」）。その教訓から、安全対策に投資し、橋の危険率も約4割低減（1983→2004年）。
- 近年では、強いアメリカの実現のため戦略的に道路整備の投資を拡大。



(*1)ISTEA=Intermodal Surface Transportation Efficiency Act
 (*2)TEA-21=The Transportation Equity Act for the 21st Century
 (*3)SAFETEA-LU=Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act : A Legacy for Users

Ⅲ. 公共事業改革の推進

入札・契約制度に係る競争性・透明性の向上、事業評価の厳格な実施と事業の重点化など、公共事業改革を推進。

1. 入札・契約制度の改革
2. 事業評価の厳格な実施と事業の重点化
3. 公共工事のコストの縮減

その他、ハード・ソフトの総合対策、PFI事業等を推進

入札・契約制度改革

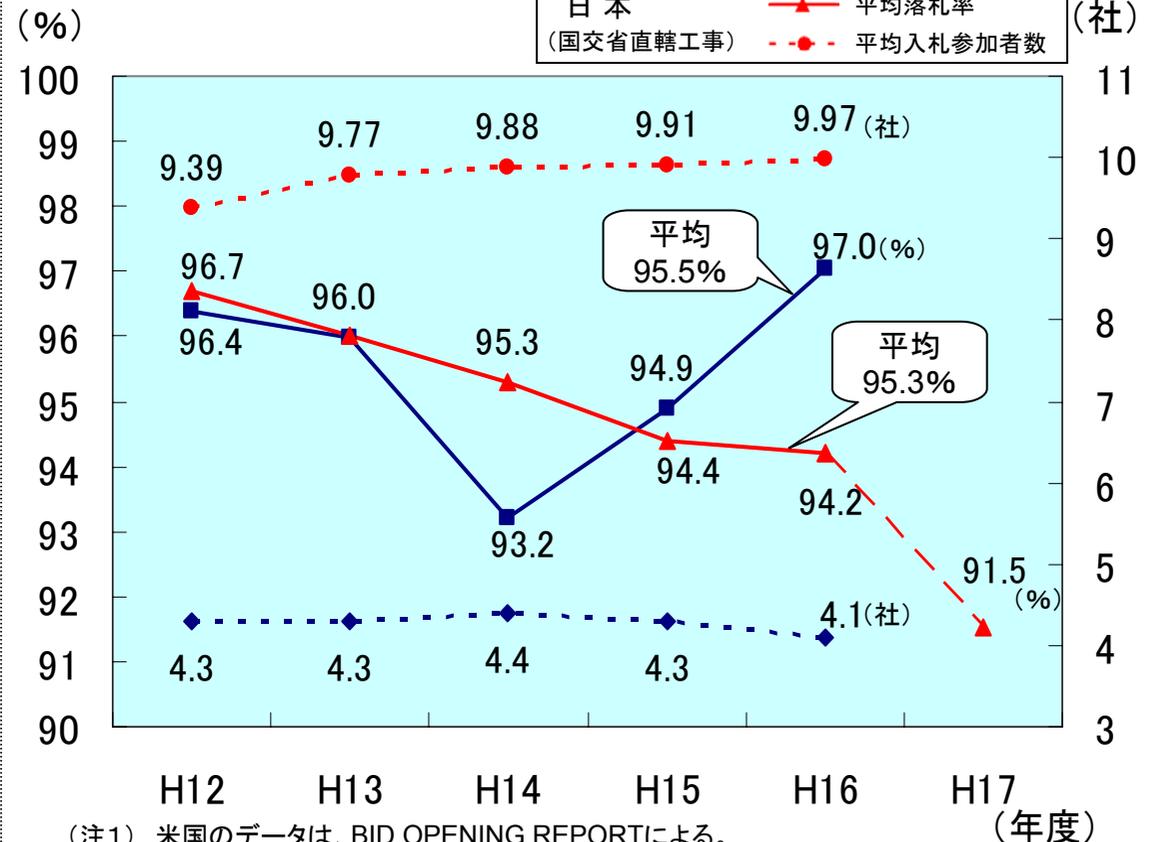
- 競争性・透明性を高めるため、一般競争方式の更なる拡大等、入札・契約制度改革を推進。
- なお、日米の落札率はほぼ同じ(平成12～16年度の平均)。日本の落札率は更に低下(平成17年度)。

入札・契約制度改革

- 一般競争方式の対象工事の大幅な拡大
(平成18年度～:2億円以上)
対象工事:(平成16年度ベース) 約4割
→約2/3【金額ベース】
- 「価格と品質で総合的に優れた調達」への
転換を図る総合評価方式の適用拡大
(平成15年度実績)2割強
→(平成18年度目標)8割【金額ベース】
- 各省庁・地方公共団体等への一般競争方式の
拡大・総合評価方式の拡充の普及促進
- 市場機能を活用した企業評価のための「入
札ボンド」の導入を検討

等

○ 落札率・入札参加者数 (日米比較)



- (注1) 米国のデータは、BID OPENING REPORTによる。
落札率・入札参加者数の数値は、国家道路計画(The National Highway System)に定められた連邦補助道路工事を対象。平成16年度は上半期のみ。
- (注2) 国土交通省直轄工事は、地方整備局発注分(港湾・空港関係を除く)。
- (注3) 平成17年度の数値は、契約金額が100万円以上の工事(随意契約を除く)の速報値である。

事業評価の厳格な実施と事業の重点化

- 事業評価を厳格に反映させるとともに、事業の重点化を推進。

事業評価の厳格な実施

- 最低限 $B/C \geq 1$ を確認した上で、貨幣換算困難な効果等も含め、総合的に、新規採択の妥当性の確認又は継続・中止の判断を実施。
- 平成18年度予算に際し、
 - ・ 厳格な新規採択時評価を実施。570事業を採択。
- 平成11～18年度予算に際し、
 - ・ 13,944事業の再評価を実施し、355事業（総事業費約7兆円）を中止。

事業の重点化

- 予算の抑制等に対応し、新規採択箇所数を大幅に削減。

【新規採択箇所数の比較(実施計画ベース)】

	(平成8年度)		(平成18年度)
海岸	35	→	10
治水	1,259	→	140
道路	294	→	146
下水道	163	→	13
都市公園	315	→	20

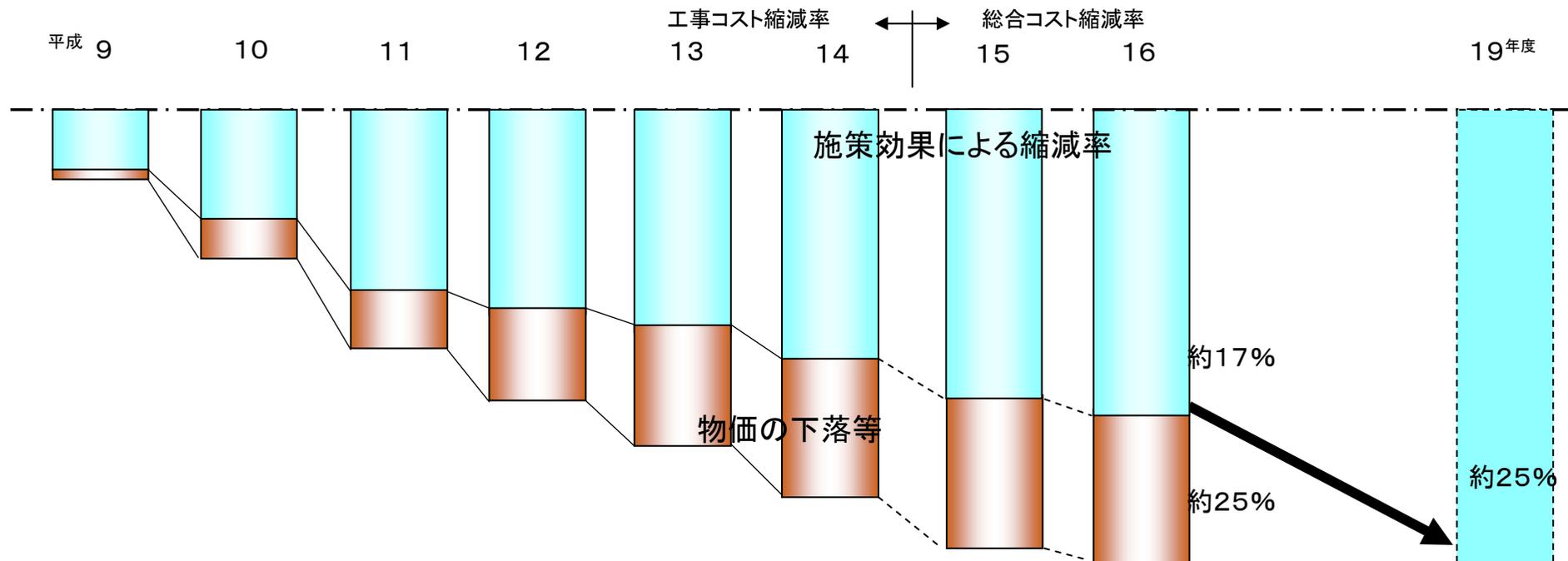
(国土交通省所管事業)

公共工事のコストの縮減

- 事業の実施にあたっては、コストの縮減をより徹底するとともに、ハード・ソフトの総合対策、PFI事業等を推進。

公共工事のコスト縮減

- 平成16年度までに約17%のコスト縮減(物価の下落等を除く。)を達成。
- 平成19年度までに約25%の総合コスト縮減を目標。



※ 総合コスト縮減には、工事コスト縮減のほかに、規格の見直し、事業便益の早期発現、将来維持管理費の縮減を含む。
(工事コスト縮減率の伸びは平成15年度1.2%、平成16年度0.1%)