

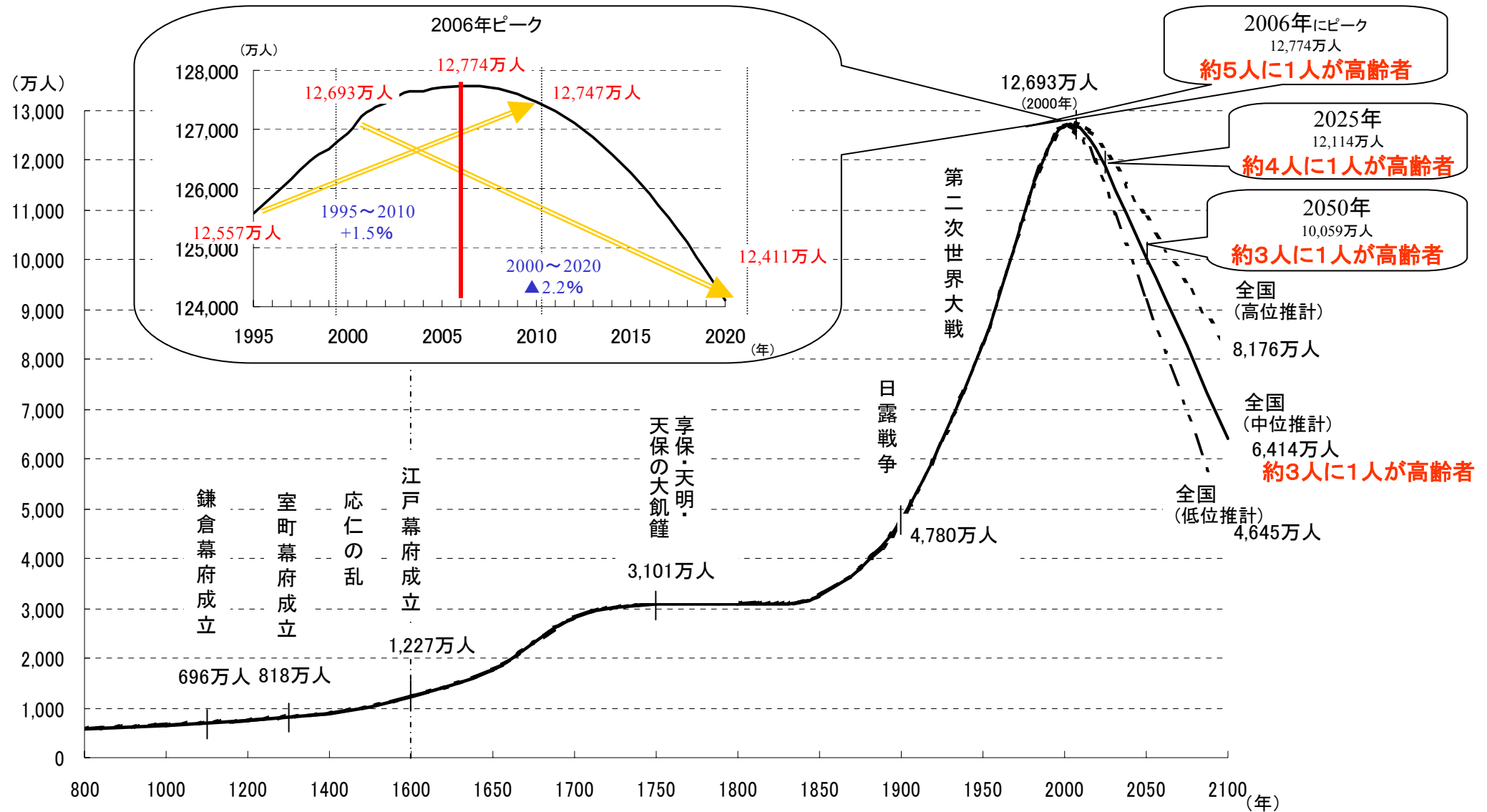
社会資本整備審議会・交通政策審議会 第4回計画部会資料

社会資本整備をめぐる状況と課題

1. 必要性・規模

わが国の総人口の長期的推移

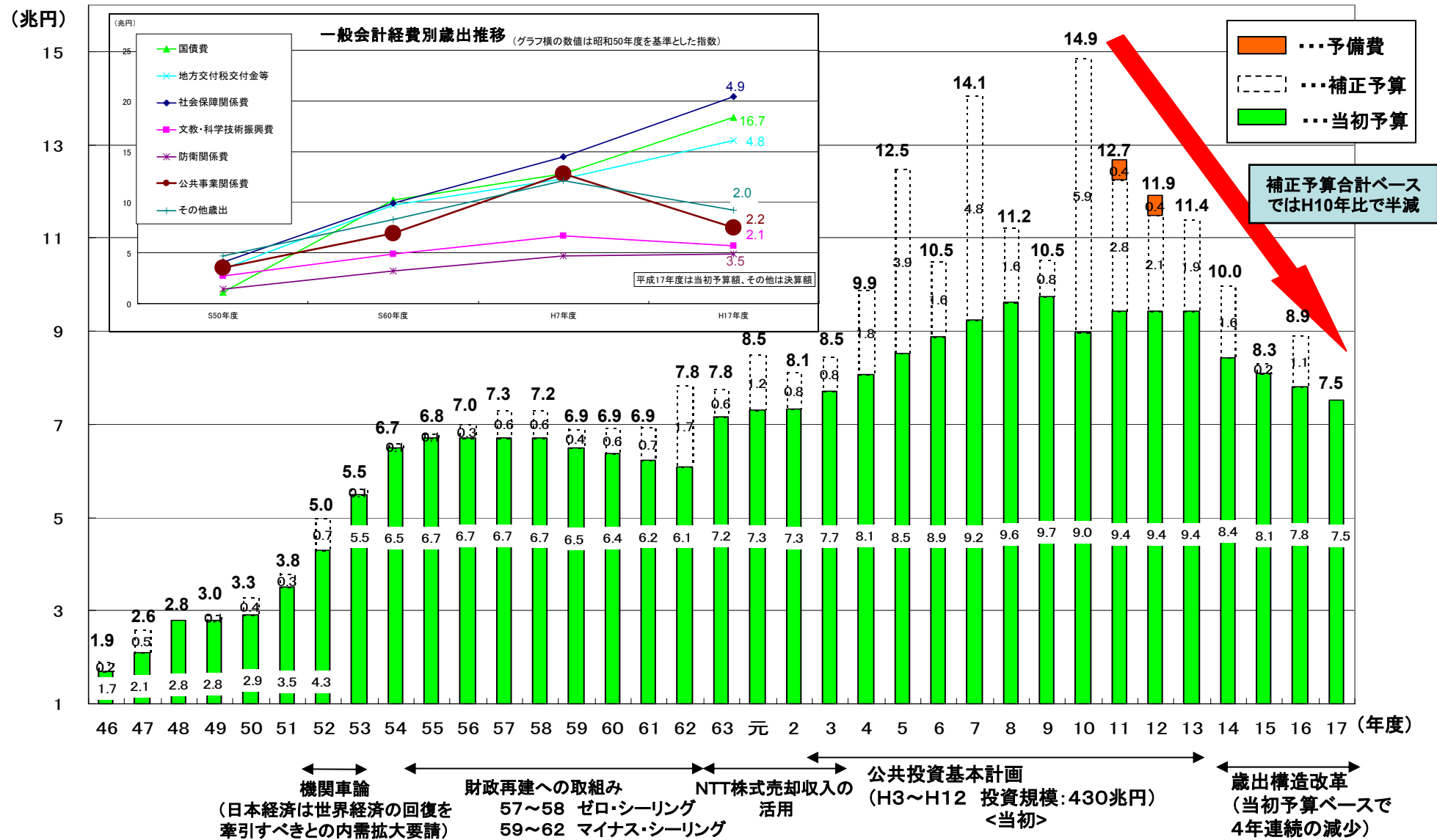
- わが国の人口は2006年をピークに減少の一途を辿ることが予想される。



(出典) 総務省「国勢調査報告」、同「人口推計年報」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」、国土庁「日本列島における人口分布変動の長期時系列分析」(1974年)をもとに国土交通省国土計画局作成。

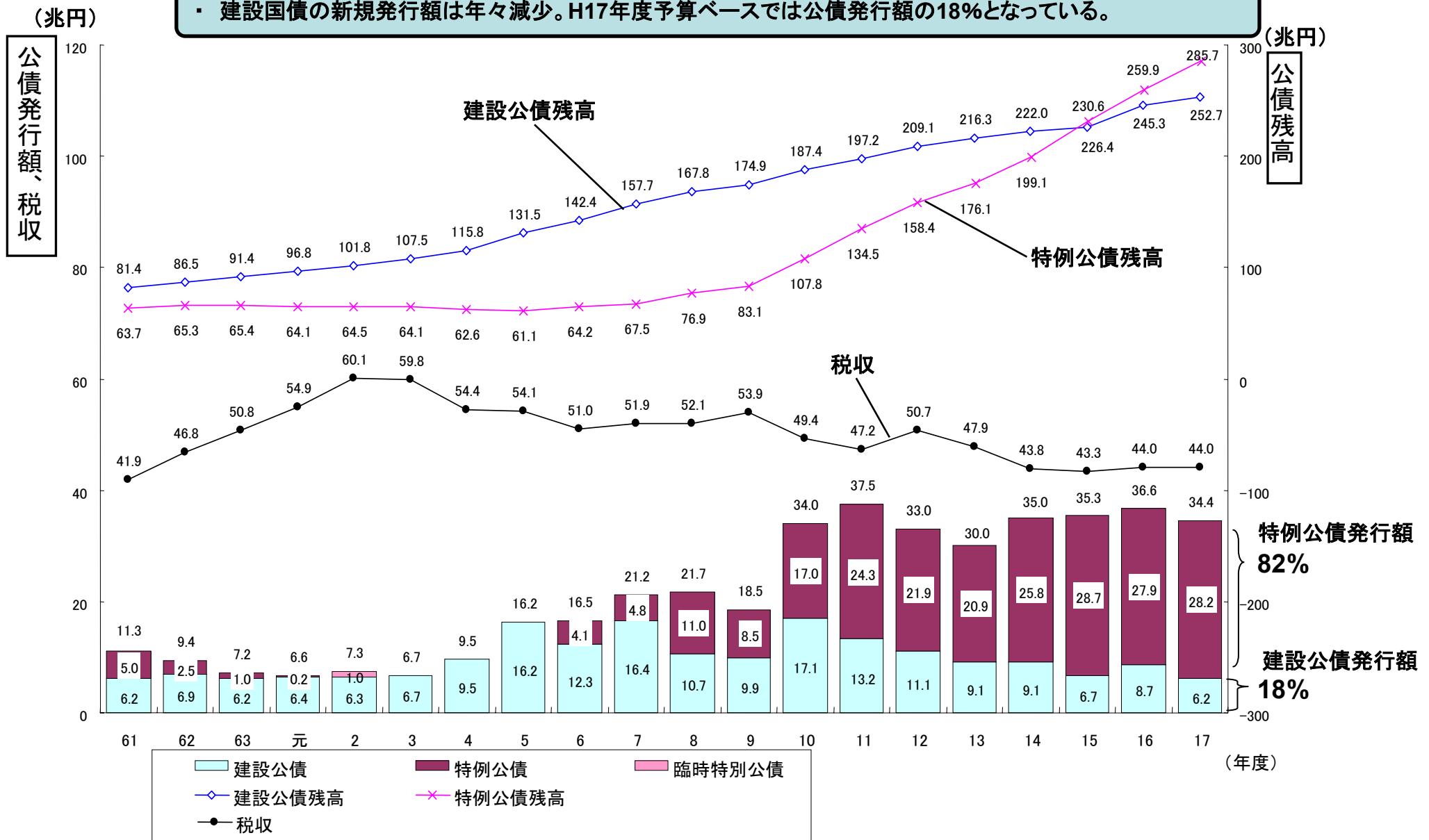
公共事業関係費(国全体)の推移

- 公共投資基本計画終了以降、当初予算ベースで4年連続の減少となっている。
- 社会保障関係費の増加に伴い、公共事業関係費は抑制されている。



公債発行額・残高と一般会計税収の推移

建設国債の新規発行額は年々減少。H17年度予算ベースでは公債発行額の18%となっている。



(注1) 15年度までは決算、16年度は補正後予算、17年度は予算。

(注2) 公債残高は各年度の3月末現在額。ただし、16、17年度は見込み。

出典：財務省資料「我が国の財政事情について」

「改革と展望」における公共投資の規模等について

「改革と展望」の性格・役割

「改革と展望」の役割: 経済財政の中期ビジョン、中期的持続可能性等について、政府の説明責任を果たすもの
政府部門の目標は、その時々を経済財政状況を踏まえつつ、政府としてその実現に努めるべきもの

平成14年1月25日に「構造改革と経済財政の中期展望」(改革と展望)が閣議決定されて以降、**毎年度、改定**されている。

「改革と展望」等においては、歳出面での改革として、『公共投資についても、「改革と展望」に基づき、**2006年度までの間、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、更なる重点化・効率化を推進するとともに、コストの縮減等を図る**』、(中略)等に取り組むこととされている。

構造改革と経済財政の中期展望 －2004年度改定 (平成17年1月21日閣議決定)

《対象期間》 2005～09年度

《歳出抑制の目標と基礎的財政収支》

○2006年度までの間、政府の大きさは2002年度の水準を上回らない程度とすることを目指し、国・地方が歩調を合わせて歳出改革路線を堅持・強化することとしている。

○2007年度以降も、それ以前と同程度の財政収支改善努力を行うと同時に民間需要主導の持続的成長を実現することにより、2010年代初頭における国・地方を合わせた基礎的財政収支の黒字化を目指す。

○上記の2007年度以降の財政収支改善努力に係る歳入・歳出を一体とした改革の検討に着手し、重点強化期間【注: 2005～06年度】内にその結論を得る。

「日本21世紀ビジョン」について

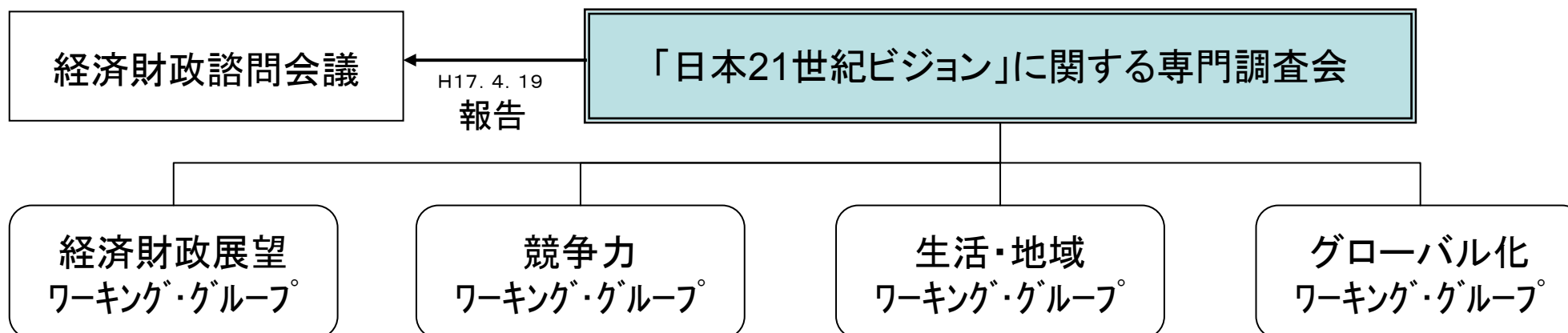
- 「骨太の方針」2004（平成16年6月4日閣議決定）において、四半世紀後のわが国の経済と政策の理念及び方向性を示すものとして策定を位置づけ。
- 経済財政諮問会議の下に設置された専門調査会の責任において、各ワーキング・グループの議論を体系的に集約しつつ取りまとめられ、平成17年4月19日の諮問会議に報告された。

<ビジョンの意義>

- 人口減少・少子高齢化の下で、構造改革の先にどのような活力ある経済社会が実現するかを描くこと。
- 歳出歳入一体改革、社会保障制度改革、経済財政運営と構造改革に関する基本方針（「骨太の方針」）などの議論にあたって、より長期的な方向性を示すこと。



人口減少が本格化し始め、経済連携の動きが急速に進展する2010年代初頭までに徹底的な制度の改革が必要。特に、ここ1～2年の構造改革の成否が日本の将来を左右。



公共投資の規模や必要性等に関する論点(「日本21世紀ビジョン」報告書等を中心に)

「日本21世紀ビジョン」専門調査会報告

- ・〔重点強化期間における構造改革〕長期にわたる歳出歳入構造の見直しの第一段階として、2010年代初頭までに国と地方の基礎的財政収支を黒字化する。
- ・〔小さくて効率的な政府〕2010年代初頭以降は、小さくて効率的な政府を維持する。併せて、基礎的財政収支の黒字を維持し、公債残高(名目GDP比)を引き下げる。
- ・〔自立的な分権社会〕国の補助事業の範囲を大幅に縮小し、地方公共団体が自らの判断と責任において必要とされる事業を実施できるようにする。
- ・〔地域政策における選択と集中〕人口が著しく減少する地域(過疎地域やゴーストタウン化が懸念される大都市圏郊外部のニュータウンなど)ではコミュニティが今後とも維持される地域などへの集約化を進めていく。
- ・〔社会投資ファンドの活用〕都市整備、地域振興、教育、文化などこれまで間に依存していた分野でも、社会投資ファンドの活用により国民の側に立った投資を行う。

経済財政展望WG報告書

- ・人口減少下では、従来のように多くの資源を社会資本整備に向けなくても、一人あたりの高水準のストックを維持することが可能になる。
- ・民間部門の活力を最大限活かすためにも、小さくて効率的な政府を構築する。
- ・社会資本整備は、その費用に比して国民生活に対する貢献が十分に高い、効果の高いものにかぎって行うようにすべき

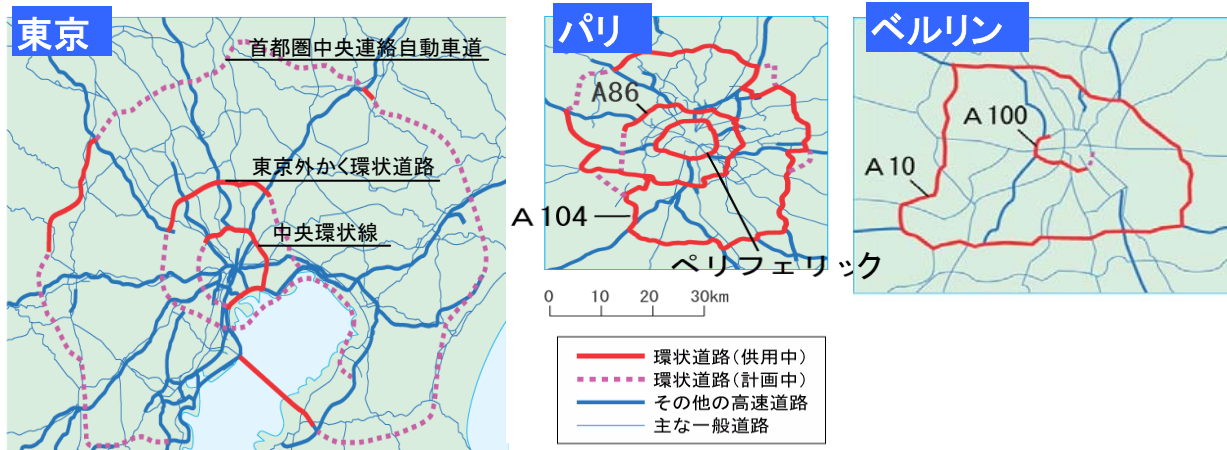
生活・地域WG報告書

- ・今後の地域政策の集中と選択を進める。
- ・中古住宅市場の整備や家族構成の変化から住み替えが容易となり、ゆとりある子育て環境が実現される。
- ・人口減少社会では、「人の住む場所に社会資本整備」を行うことを原則とするのではなく、人々の住居選択の自由と公共サービスの提供とが必ずしも両立しないことを明確にする
- ・長期的な費用削減の観点から「造らない公共事業」や「コンパクトなまちづくり」を促進するとともに、人口が著しく減少する地域ではコミュニティが今後とも維持される地域などへの集約化を進めていく。
- ・公的助成は必要最小限のみとし、PFIや社会資本投資ファンドなど市場で資金調達する手法を選択することにより、「市民型公共事業」が進む
- ・災害防止・国土保全対策など生命・財産の保全や、国際・地域間交通ネットワークの構築など広域的な観点からの社会資本整備は不可欠であり、これらについては国の役割が大きい

我が国の社会資本整備の現状(1)

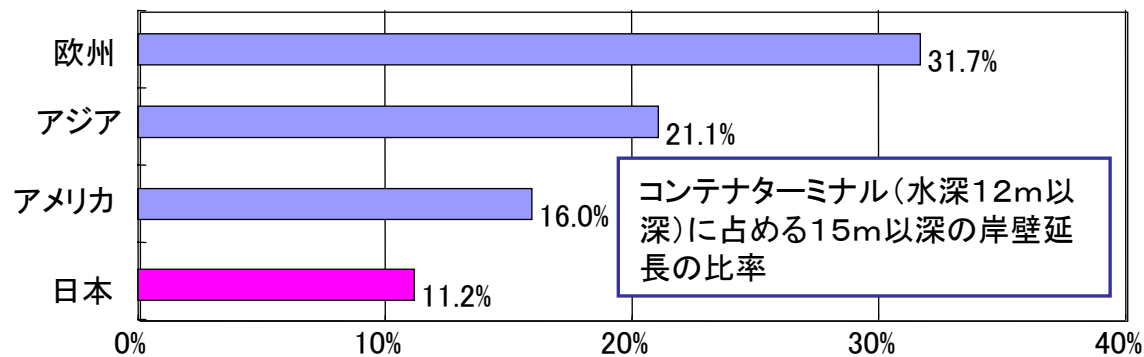
我が国の社会資本は、欧米に比べ立ち遅れており、国際競争力の強化や生活の質の改善のため、着実な整備が必要

①主要都市の環状道路



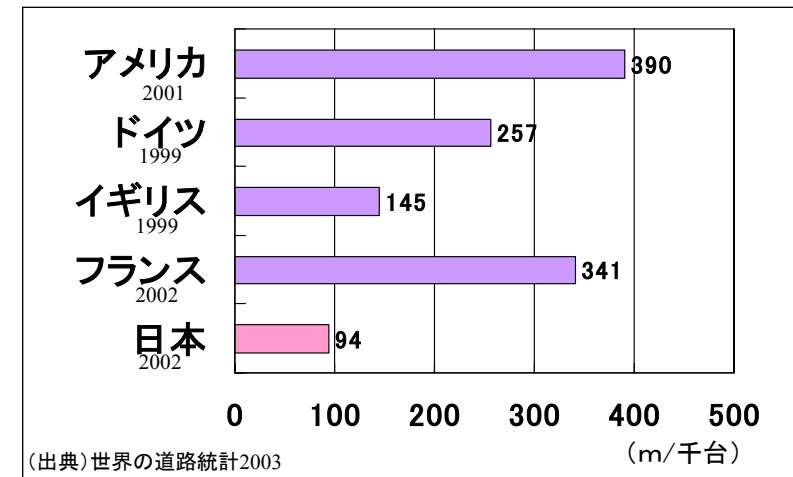
整備率	23%	整備率	84%	整備率	97%
環状道路内の人口 2,942万人		環状道路内の人口 861万人		環状道路内の人口 405万人	
2003年度末		2003年末		2003年末	

③コンテナターミナルの大水深化

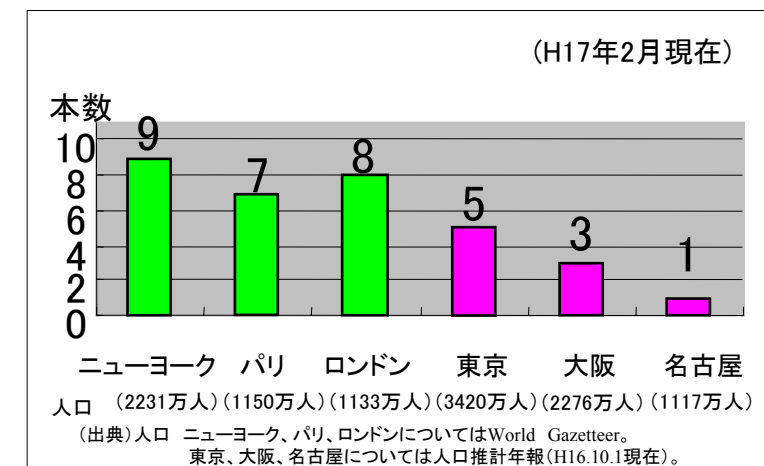


(出典) CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 2000等をもとに作成

②自動車千台当りの高速道路延長

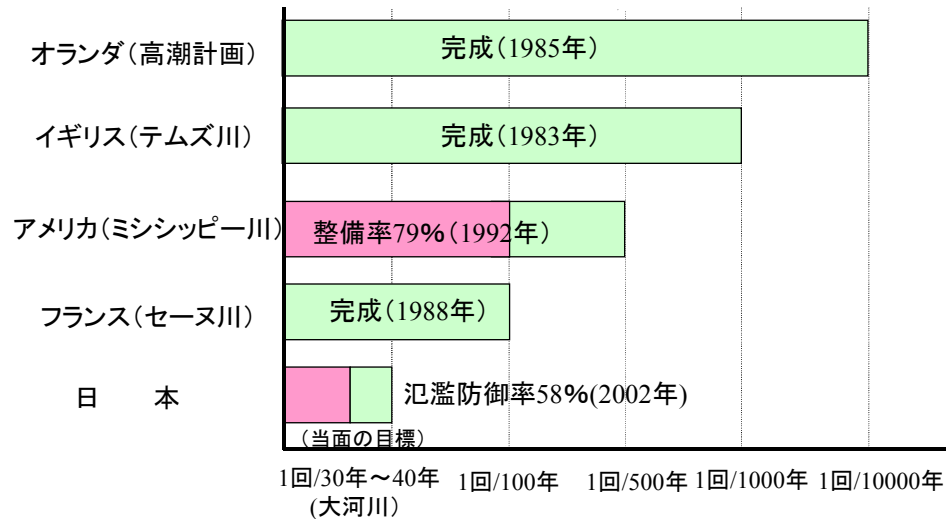


④滑走路の本数

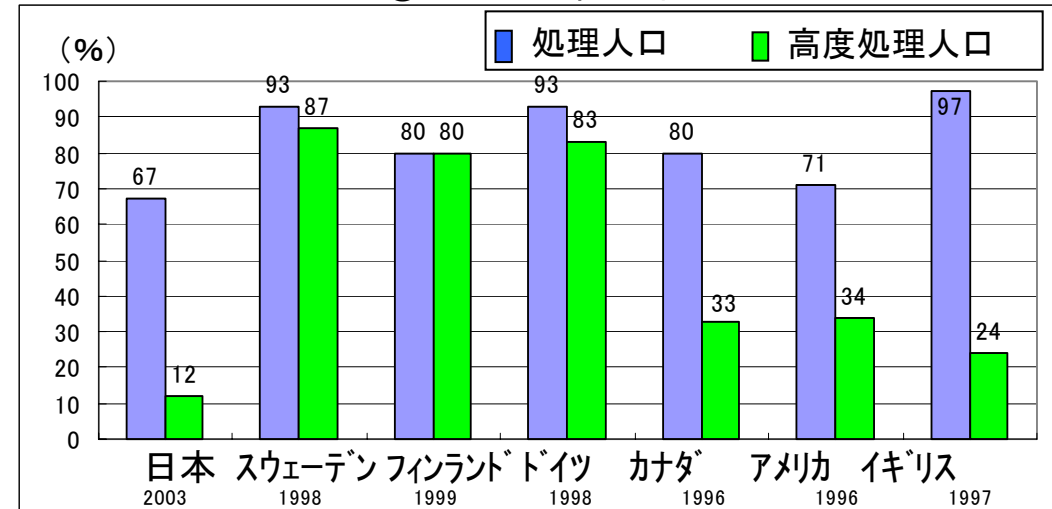


我が国の社会資本整備の現状(2)

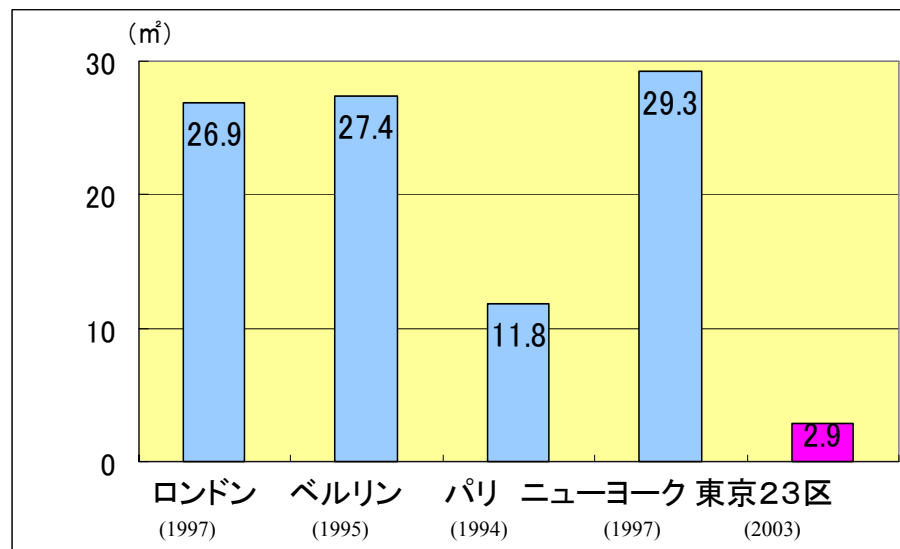
⑤河川整備率



⑥下水道の普及率

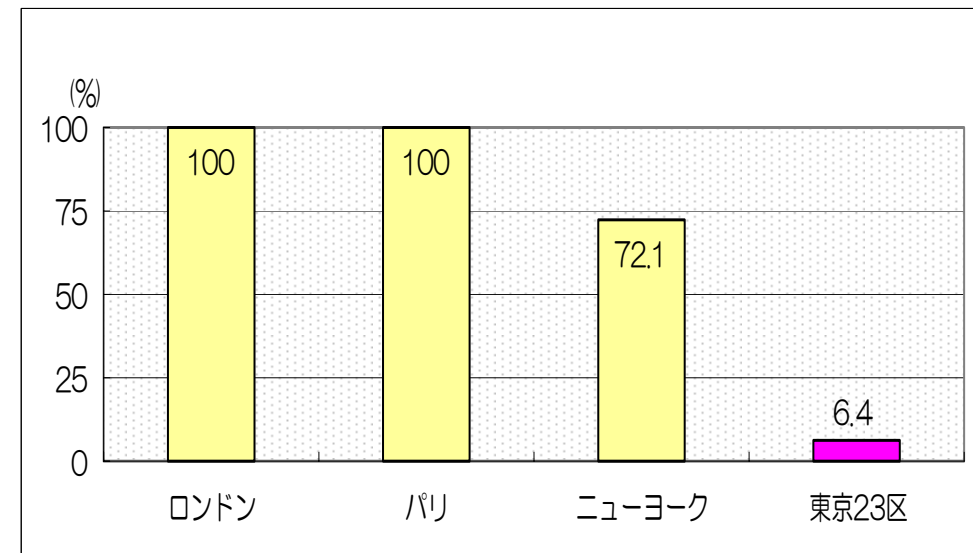


⑦一人当たりの公園面積



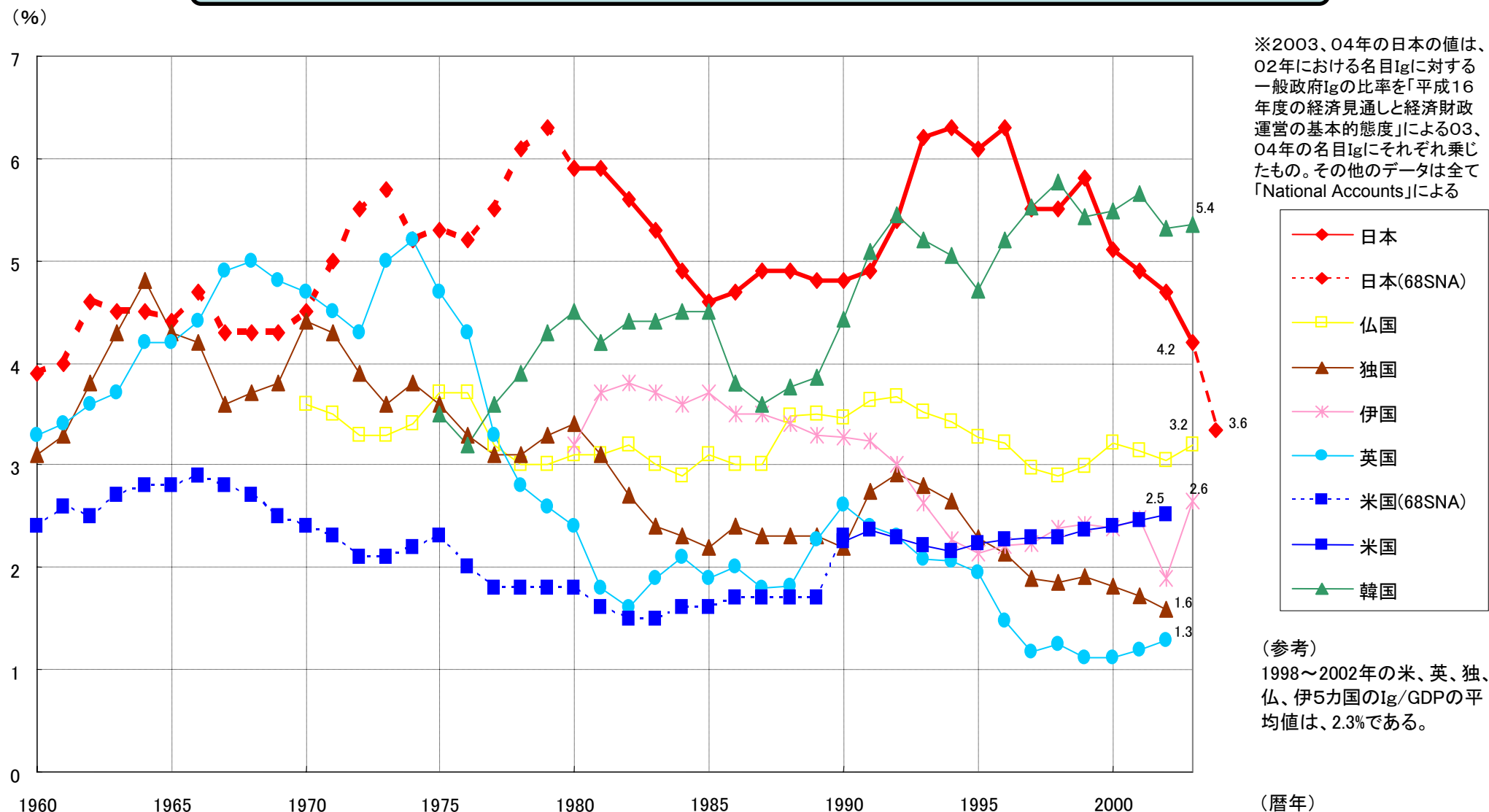
⑧無電柱化率

(海外はS52年、日本はH15年度実績)



一般政府固定資本形成(対GDP比)の推移

- ・ わが国の一般政府固定資本形成(対GDP比)は諸外国に比べて高水準にあるという指摘がある。

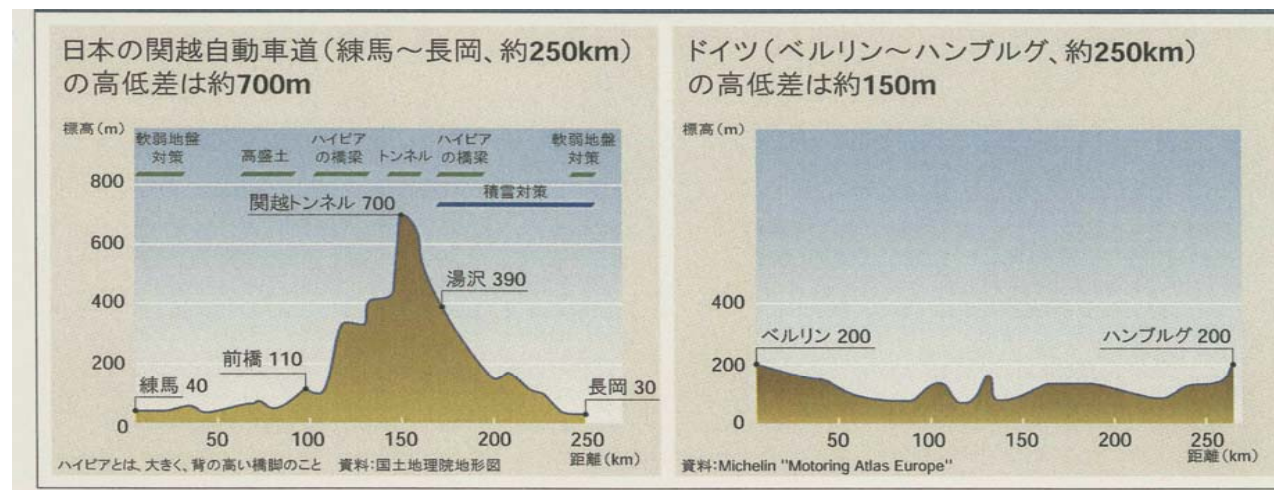


日本の厳しい国土条件

急峻な山脈、軟弱地盤や断層等、独特な地形・地質条件を有する日本では、橋梁やトンネル等の構造物の設置や軟弱地盤対策が必要

- ・平地が山脈に分断されている日本では、それを横断する道路整備を行う場合、トンネルや橋梁等の構造物が必要となるが、平坦な地形が卓越する欧米では、それら構造物の必要量は小さい。
- ・そのため、同機能の社会資本整備に必要な投資規模は、欧米に比して大きくなる。

日本とドイツの道路高低差の比較



日本と米国の構造物比率の比較

	構造物比率
日本	36%
米国	6.6%

日本：日本道路公団の昭和63年～平成4年
供用路線の平均値
米国：州際道路全路線の平均値
（1993年度のデータから作成）

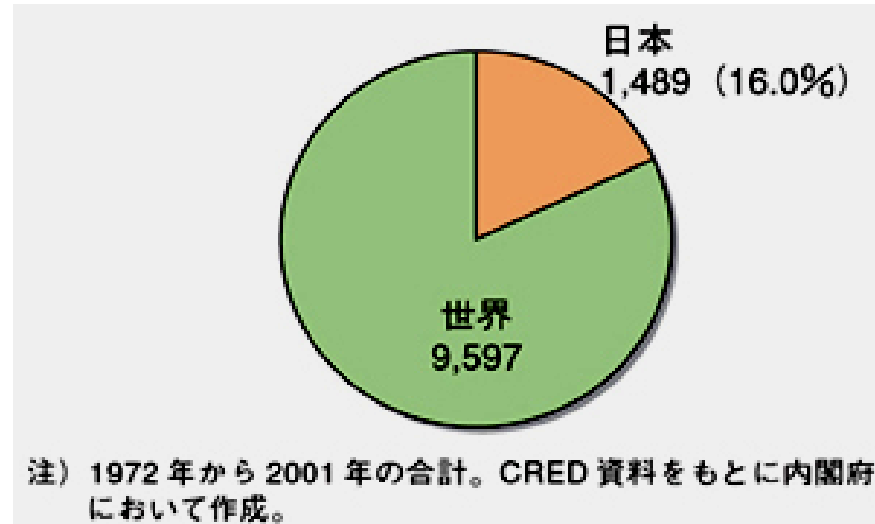
資料：平成7年（社）国際建設技術協会の資料による

$$\text{構造物比率} = \frac{\text{橋梁延長} + \text{トンネル延長}}{\text{全体延長}}$$

2. 対応すべき課題

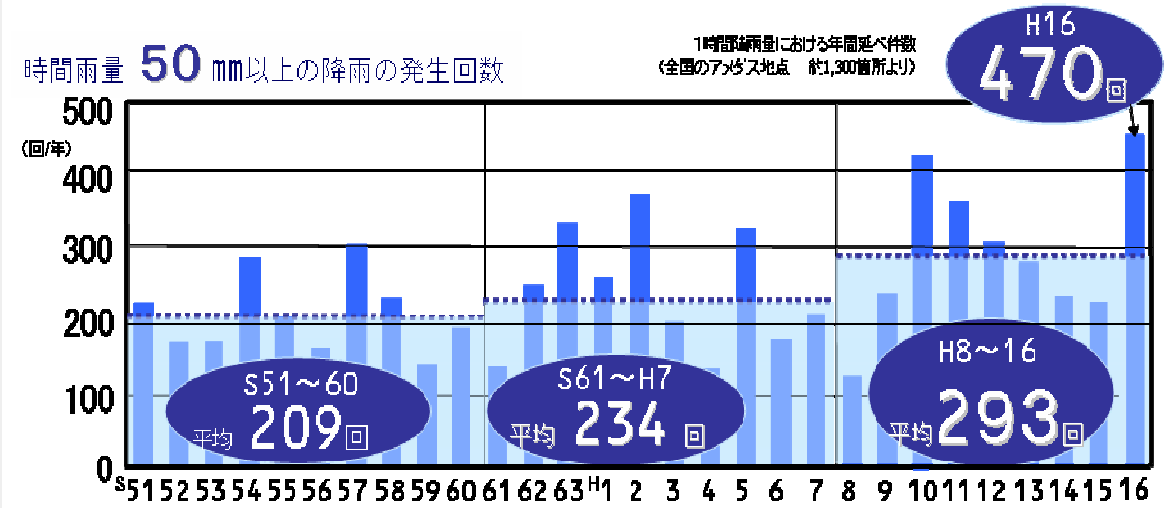
高い日本の自然災害リスク

○自然災害被害額の国際比較（単位：億ドル）



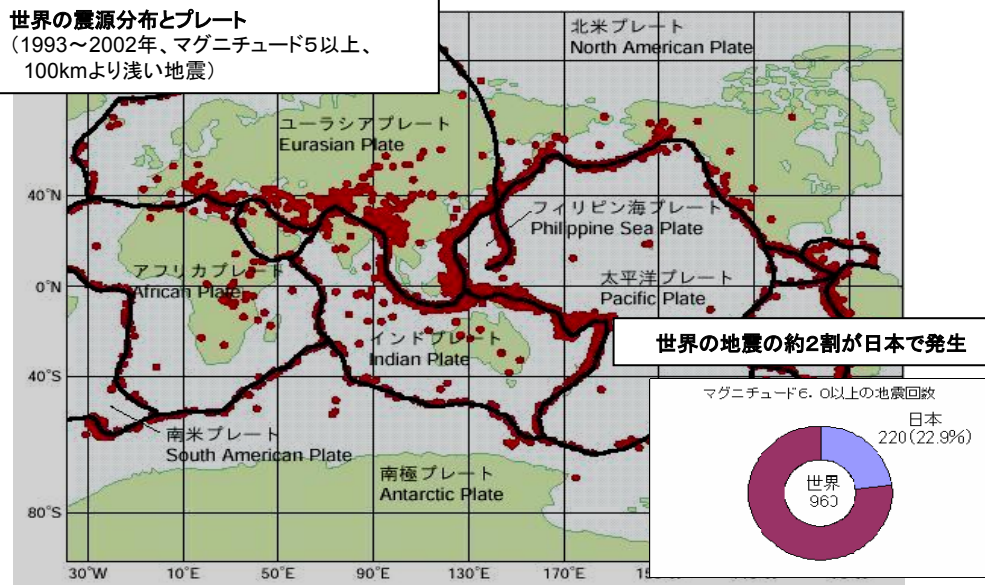
平成16年度防災白書(内閣府)より

○気候変動から集中豪雨が増加

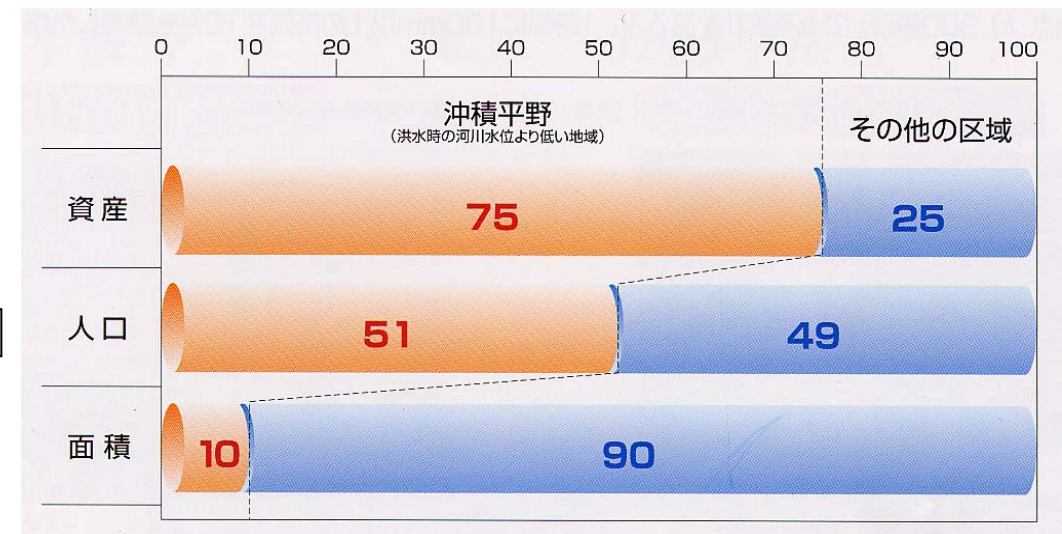


○日本は地震大国

世界の震源分布とプレート
(1993~2002年、マグニチュード5以上、
100kmより浅い地震)



○国土の1割の洪水氾濫域に人口の半分、資産の3/4が集中

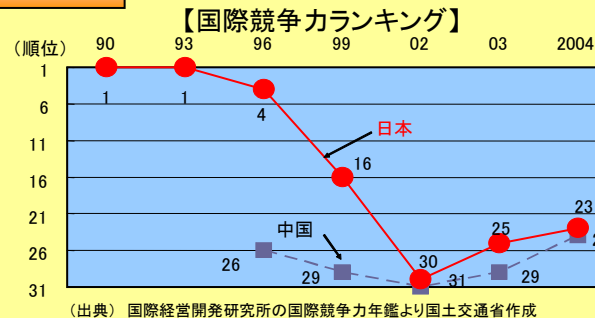


東アジア経済圏等との連携による日本の活力維持

国際競争力の急速な低下

・日本のGDP成長率の鈍化
年3.9%→年1.5%→年0.8%
(80')→(90')→(00'-03')

・一人当たりGDPでみて、
中国が2040年に日本
に追いつくとの試算がある。



海外との連携による活力の維持向上

- ・東アジアとの分業を活かした産業集積により、比較優位があり高付加価値を生む知識集約型の産業・生産行程に重点化
- ・海外から資金や技術・ノウハウを導入し、国内経済を質的に改善。
- ・東アジア等の成長市場との経済連携

近隣諸国との交通利便性

・欧州では、広く日帰り可能圏を形成

・港湾の国際的地位は急速に低下

神戸 4位→32位、横浜 12位→27位
コンテナ貨物量ランキング



1980年 (万TEU)	2003年 (万TEU)
1 ニューヨーク/ニューヨーク	1(1) 香港
2 ロッテルダム	2(2) シンガポール
3 香港	3(4) 上海
4 神戸	4(6) 深圳
5 高雄	5(3) 釜山
6 シンガポール	6(5) 高雄
7 サンフランシスコ	7(8) ロサンゼルス
8 ロングビーチ	8(7) ロッテルダム
9 ハンブルク	9(9) ハンブルク
10 オークランド	10(10) アムステルダム
11 横濱	11(11) 横濱
12 横濱	12(12) 横濱
13 横濱	13(13) 横濱
14 横濱	14(14) 横濱
15 横濱	15(15) 横濱
16 釜山	16(16) 釜山
17 東京	17(17) 東京
18 東京	18(18) 東京
19 東京	19(19) 東京
20 東京	20(20) 東京
21 東京	21(21) 東京
22 東京	22(22) 東京
23 東京	23(23) 東京
24 東京	24(24) 東京
25 東京	25(25) 東京
26 東京	26(26) 東京
27 東京	27(27) 東京
28 東京	28(28) 東京
29 東京	29(29) 東京
30 東京	30(30) 東京
31 東京	31(31) 東京

(出典) CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK

東アジア日帰り可能圏の形成、物流利便性の向上

- ・空港アクセス鉄道・道路
- ・空港・港湾の広域的な連携
- ・出入国・輸出入手続の効率化
- ・アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目指すスーパー中枢港湾
- ・東アジア地域の水平分業やサプライチェーンマネジメント形成を支える複合一貫輸送ターミナル

東アジア諸国とのビジネスニーズ等に応える国土基盤の形成

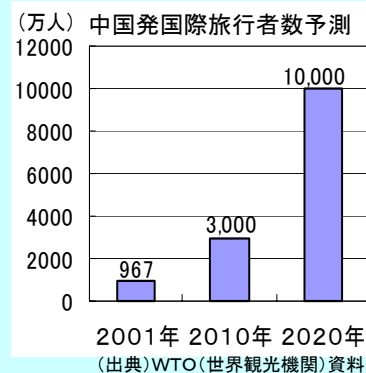
国際観光戦略

1990年	2003年	受入者数 (万人)
①マレーシア	①中国	3,297
②香港	②香港	1,554
③タイ	③マレーシア	1,058
④シンガポール	④タイ	1,008
⑤日本	⑤マカオ	631
⑥韓国	⑥シンガポール	571
⑦マカオ	⑦日本	521
⑧インドネシア	⑧韓国	475
⑨台湾	⑨インドネシア	447
⑩中国	⑩インド	275

・我が国の国際旅行者
受入ランキングは低下
(東アジア5位→7位)

(出典) 世界観光機関(WTO)資料

東アジアからの観光客誘致



・東アジア諸国から国際旅行者が
爆発的に増加する見込み

・観光的魅力向上
(観光誘致ミッション、観光ホーム
ページ立ち上げ)

地球温暖化やヒートアイランド現象など国内外の環境問題の顕在化

地球温暖化、ヒートアイランド現象、生物多様性の減少など、国内外の様々な環境問題が顕在化している。

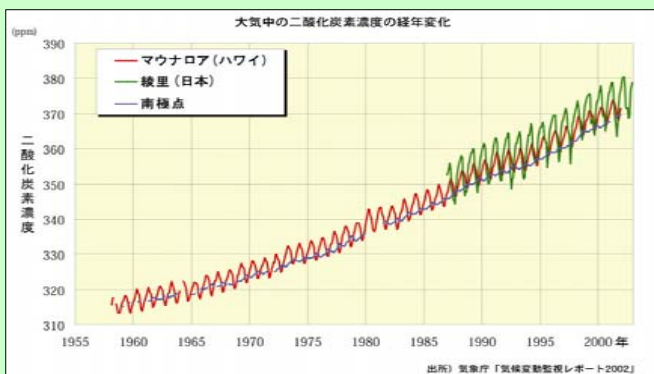
○地球温暖化問題の進展

○地球温暖化問題は、人間活動に伴って発生する温室効果ガスが大気中の温室効果ガス濃度を増加させることにより、地球全体として、地表及び大気の水温度が追加的に上昇し、自然の生態系及び人類に悪影響を及ぼすもの。

○その予想される影響の大きさや深刻さから見て、人類の生存基盤に関わる最も重要な環境問題の一つである。

○観測データによると、20世紀中に、全球平均地上気温は $0.6 \pm 0.2^{\circ}\text{C}$ 上昇、全球平均海面水位は10~20cm上昇している。※

※「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」の報告による。



左図:
大気中の二酸化炭素濃度の
経年変化(過去50年)
出典:「気候変動監視レポート2002」
気象庁

■地球温暖化の将来予測

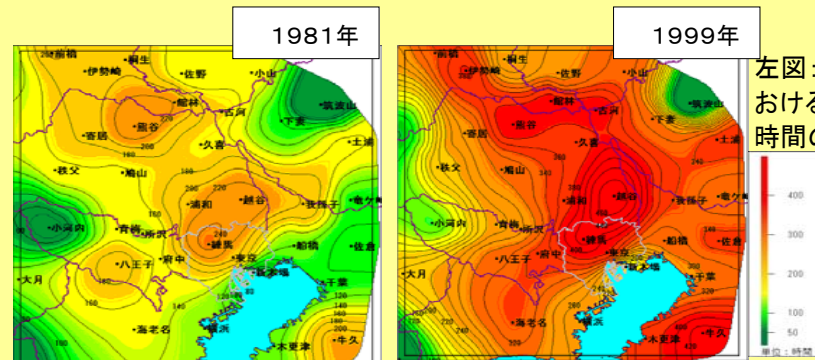
(「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」の報告に基づく)

○21世紀中に**全球平均地上気温が $1.4^{\circ}\text{C} \sim 5.8^{\circ}\text{C}$ 上昇**

○海水の膨張などにより、21世紀末には**海面が9cm~88cm上昇**

○上記の影響として、異常気象の発生、生態系への影響、マラリアなどの感染症や浸水被害を受ける人口の拡大等

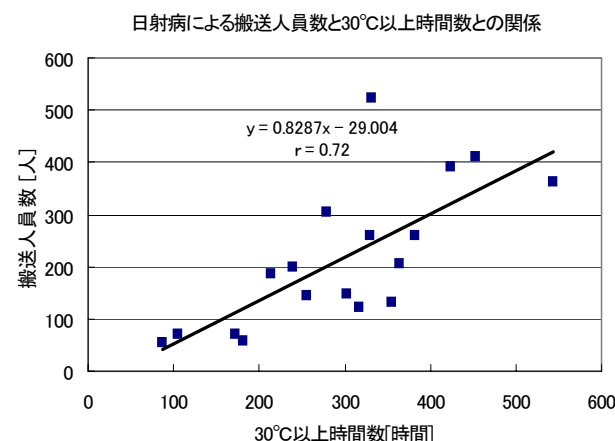
○ヒートアイランド現象の顕在化



● 100年間における各都市の年平均気温の変化

東京	名古屋	札幌	京都	福岡	仙台	大都市平均	中小都市平均
+3.0 $^{\circ}\text{C}$	+2.6 $^{\circ}\text{C}$	+2.3 $^{\circ}\text{C}$	+2.5 $^{\circ}\text{C}$	+2.5 $^{\circ}\text{C}$	+2.3 $^{\circ}\text{C}$	+2.5 $^{\circ}\text{C}$	+1.0 $^{\circ}\text{C}$

○ヒートアイランド現象の進行とともに、気温が 30°C を超える区域の広範囲化と長時間化、熱帯夜の出現日数の増加などがみられる。



○上記の結果、都市生活の不快さ(熱ストレスや日射病など、健康への悪影響を含む)の増大、それを解消するためのエネルギー消費量の増加や人工廃熱増大による一層の気温上昇、といった悪循環も招いている。

求心力のある市街地と自然共生型の郊外部の形成

大都市圏 ー成長のエンジンとして都市再生

- ・国際的な都市間競争で生き残る都市の形成が必要
- ・一方、中心市街地の衰退、利便性の低い街区での**空間的余裕の発生**
- ・オフィスの淘汰、急速なオールドタウン化

東京圏	2025年	2050年	東京圏	2000年	2025年	2050年
人口	▲1.8%	▲20.0%	高齢化率	14.4%	27.4%	38.4%
労働力人口	▲11.2%	▲35.7%				

中枢・中核都市 ー個性と活力あふれる都市づくり

- ・人口減少の影響は地方中小都市より小さい

	2025年	2050年
人口	▲4.2%	▲19.1%
労働力人口	▲10.3%	▲28.6%

地方中小都市 ー都市的機能喪失の危機

- ・人口は、50年間で大幅減少
- ・商圏の人口減少により中心市街地の都市機能は衰退

	2025年	2050年
人口	▲15.8%	▲33.5%
労働力人口	▲23.9%	▲40.7%

競争力・経済活力の維持・強化

- ・渋滞ロスのない効率的な都市づくりのための環状道路
- ・国際的な人流・物流の拠点となる空港・港湾の整備やアクセスの改善
- ・科学技術など国際競争力ある知識集約産業の集積づくり
- ・都市・地域ごとの国際競争に対応する都市圏の形成

身近な市街地の再生

- ・都市圏単位の重点化により、諸機能が集積した「**徒歩生活街区**」を形成
- ・人口減少下におけるコンパクトな都市構造を支える公共交通
- ・誰もが暮らしやすい**ユニバーサルデザイン**を街なかへ優先導入
- ・**高齢対応のサービス**（宅配、福祉等）
- ・**コミュニティ・ビジネス**による商店街活性化

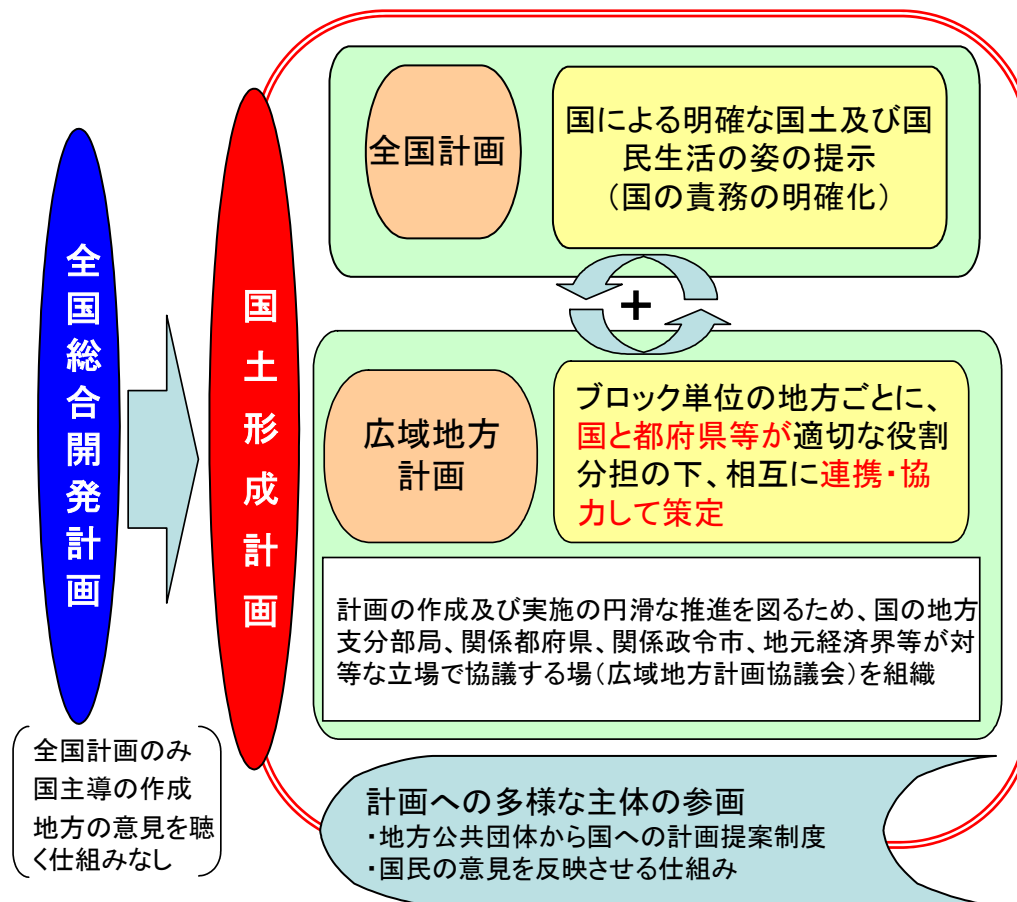
空間的余裕を活用した都市の整備

- ・空間的余裕を活かした**密集市街地の解消**
- ・オフィスビルの**用途転換**などストック活用
- ・良好な**景観**形成
- ・郊外部の**自然再生**、市民農園

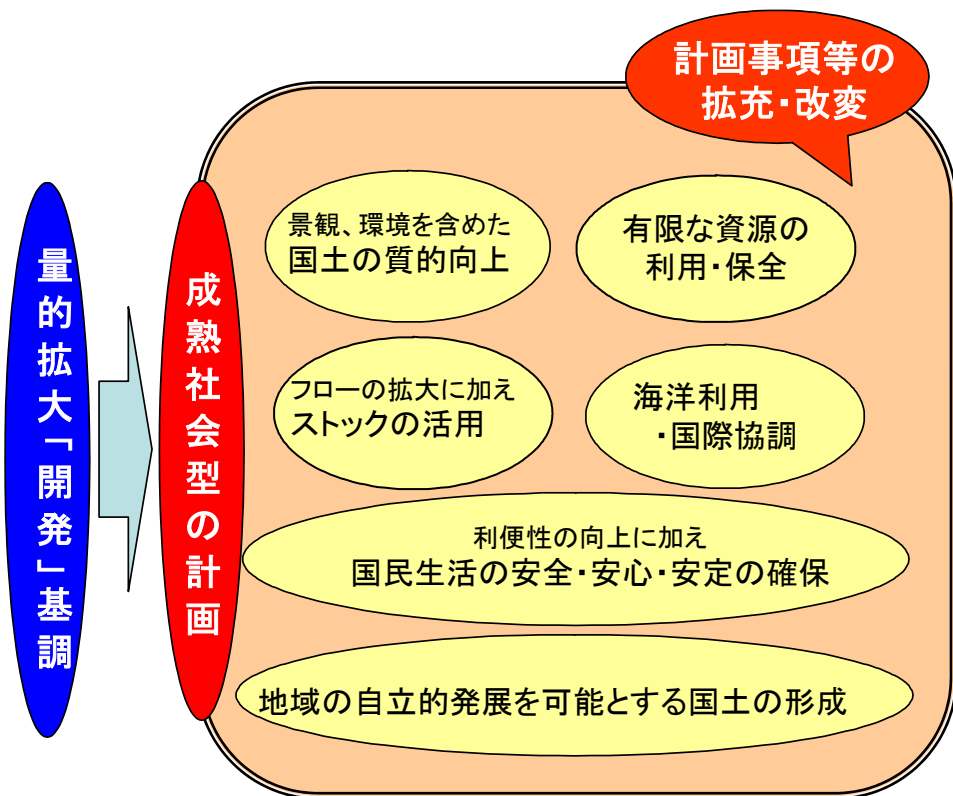
総合的な国土の形成を図るための国土総合開発法等の一部を改正する等の法律案

社会経済情勢の変化に適切に対応するため国土総合開発計画について名称を国土形成計画に改めるとともに、計画事項の拡充、都道府県等による提案制度及び広域地方計画の創設等を行うほか、国土利用計画、各大都市圏の整備に関する計画及び各地方の開発促進計画との調整のため所要の改正等を行う。

国と地方の協働によるビジョンづくり



開発中心からの転換



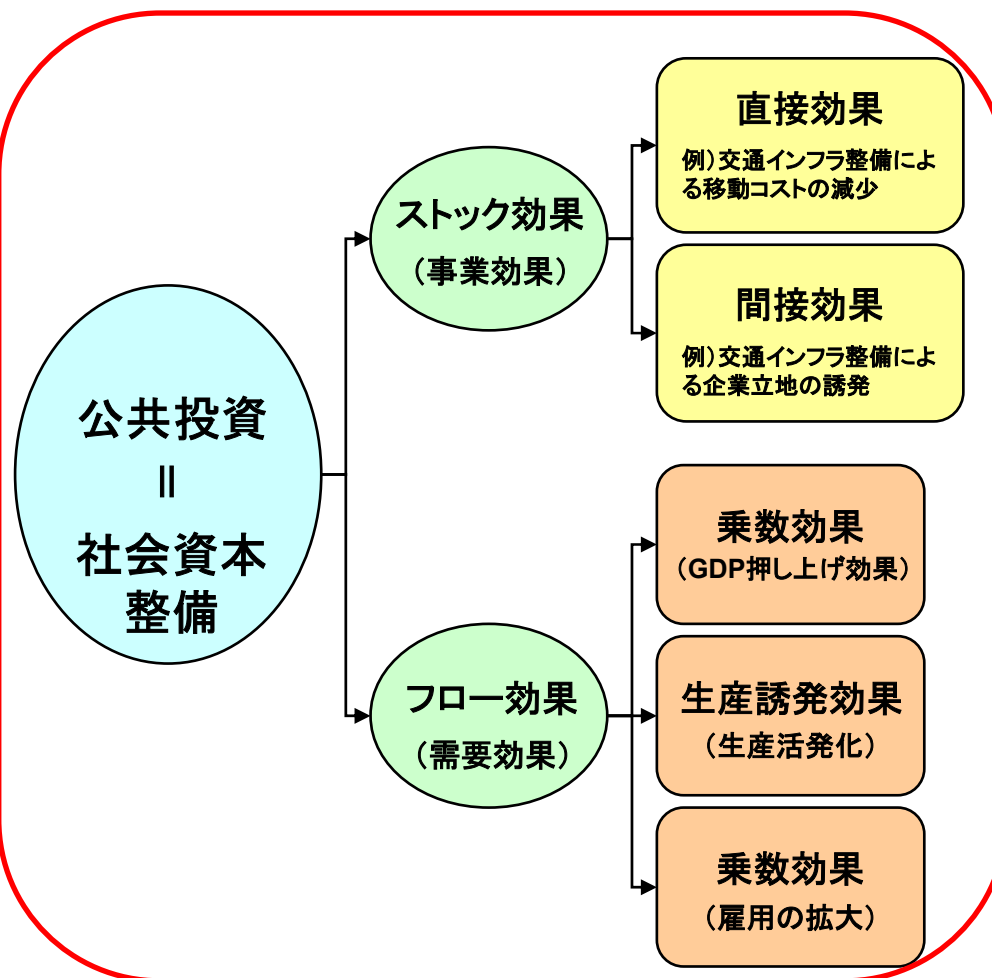
※この他、国土利用計画との一体作成、大都市圏整備に関する計画の合理化、地方開発促進計画の廃止など、国土計画体系の簡素化・一体化を図り、国民に分かりやすい国土計画に再構築する。

3. 效果

公共投資の経済効果

- 公共投資による経済効果については、様々な波及効果が見込まれる。

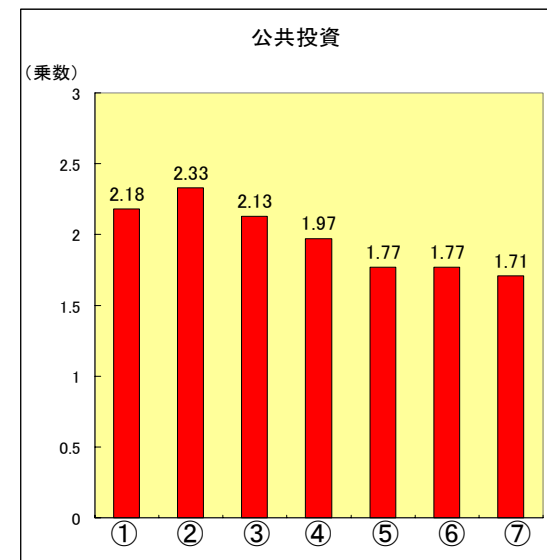
公共投資の及ぼす経済効果



公共投資の乗数効果

公共投資乗数効果:

「公共投資の1単位の支出がGDP (国内総生産)を何単位増加させるか」を示すもの



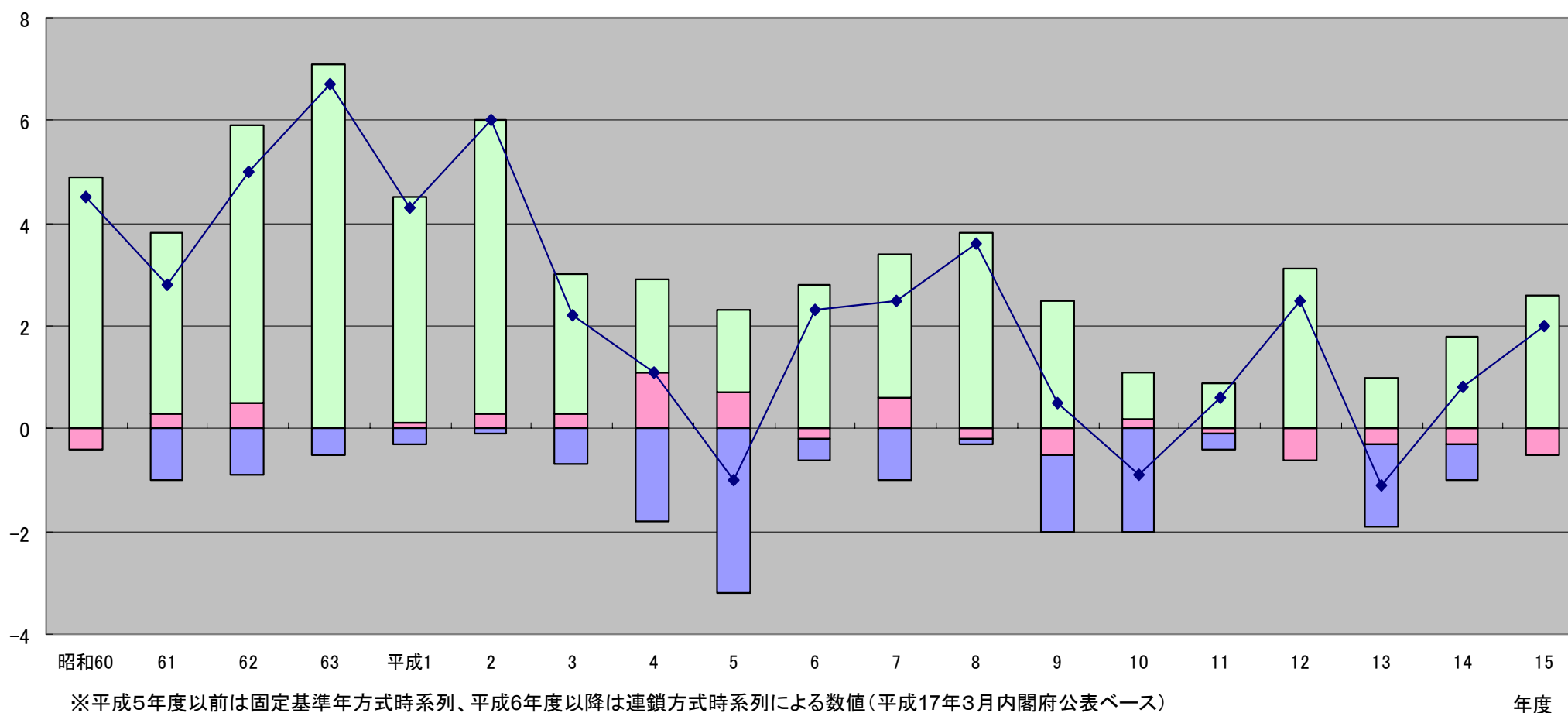
- ①世界経済モデルⅢ(75 I ~84Ⅳ)
- ②世界経済モデルⅣ(79 I ~88Ⅳ)
- ③世界経済モデルⅤ(83 I ~92Ⅳ)
- ④短期日本経済マクロ計量モデル(85 I ~97Ⅳ)
- ⑤短期日本経済マクロ計量モデル(85~99,02)
- ⑥短期日本経済マクロ計量モデル(85~01,02)
- ⑦短期日本経済マクロ計量モデル(85~02,03)

※各モデルについての枠組みなどの違いがあり、単純に比較して「経済環境の変化により乗数が低下している」と断定することは出来ないと言われている。

実質GDP成長率と公的固定資本形成の寄与度

- 今回の景気回復局面において財政出動はなされなかったが、過去の景気停滞局面において、公的固定資本形成は景気を下支えする役割を果たしてきており、実質GDP成長率の中で、公的固定資本形成は大きな割合を占めている。

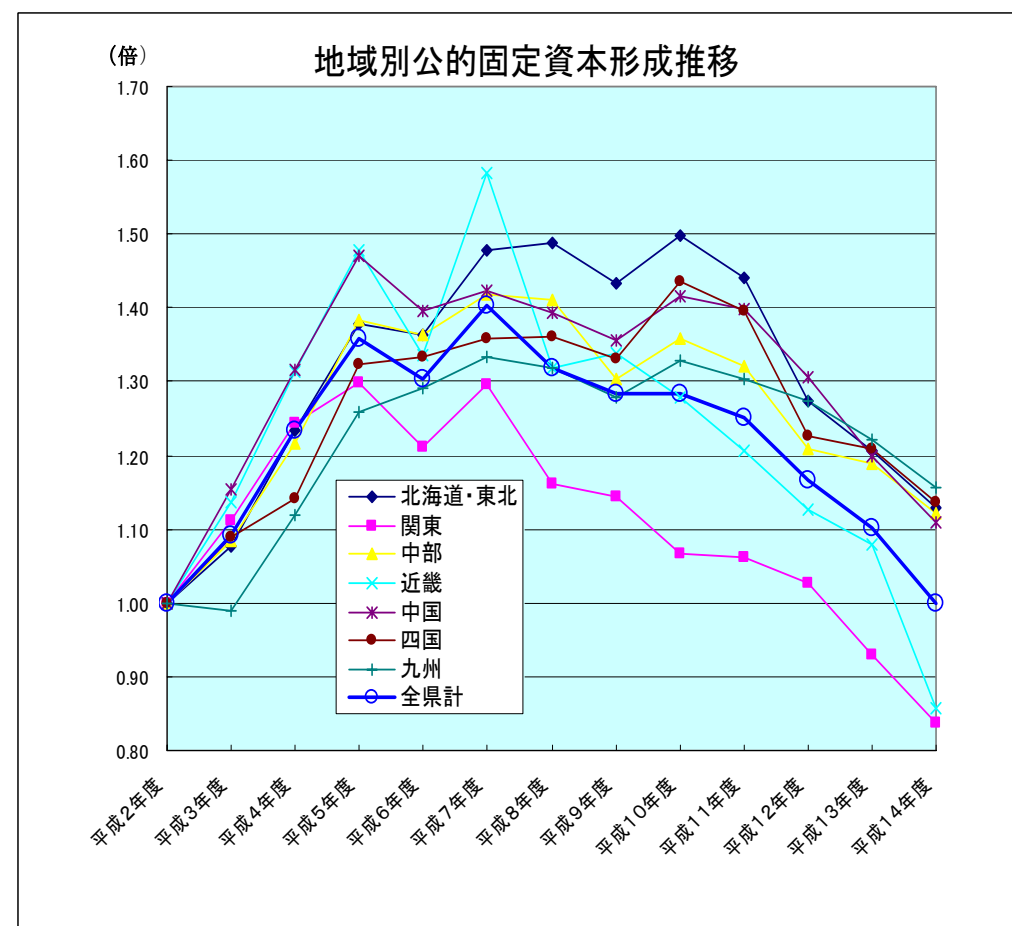
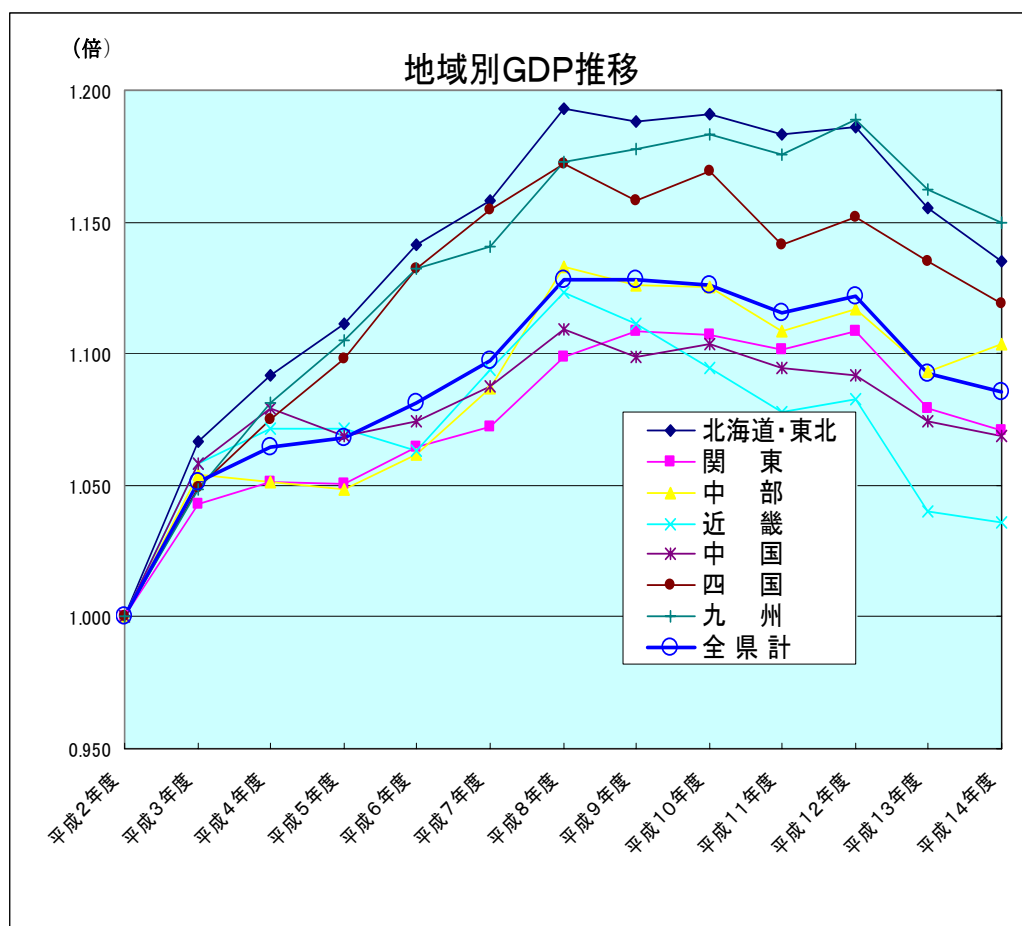
対前年度比、寄与度(%)



公的固定資本形成(実質) その他(+) その他(-) 実質GDP成長率

地域ブロック別GDP推移

- 公共投資は、地方部においてはGDPの成長率に大きく寄与している。



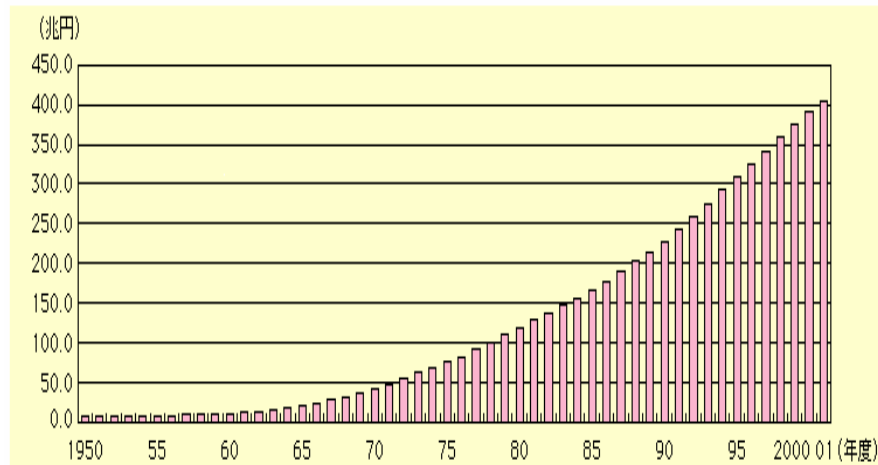
4. 維持・管理

維持管理・更新投資の増大

- ・ 社会資本は着実に蓄積されてきており、維持管理投資はストック量の増大とともに増加する。
- ・ 今後、更新投資が大幅に増え、新規投資は厳しい制約を受ける。
- ・ 一方で、必ずしもすべての社会資本ストックについて更新する必要があるのではないかと議論がある。

社会資本のストック量の推移

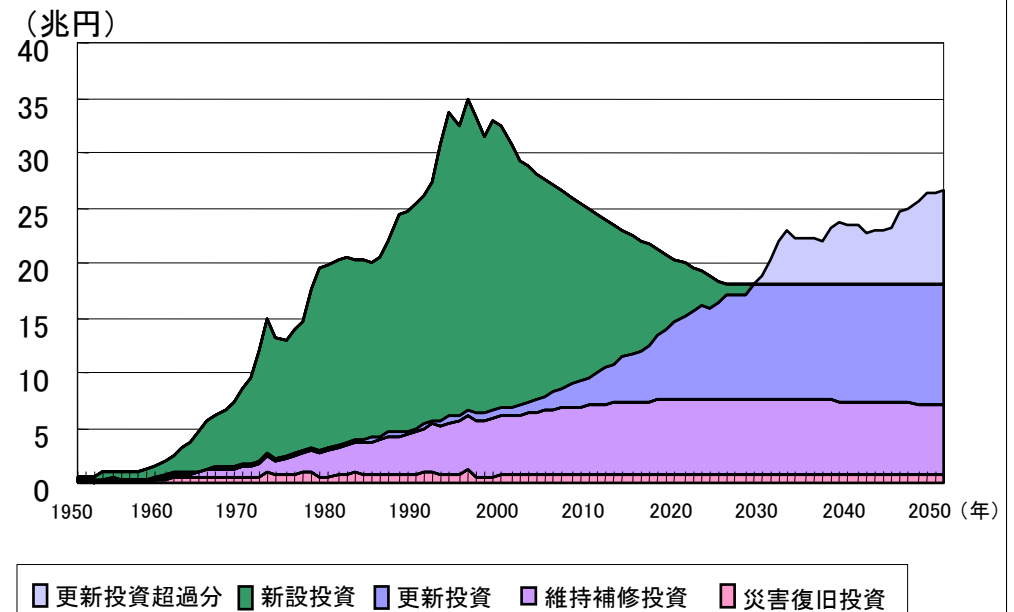
【国土交通関連社会資本のストック量の推移】



(出展)国土交通白書2002年度版

更新投資等の見通し(試算)

総投資額(予算額)が2001年度以降前年度2%減、2025年度以降一定の場合

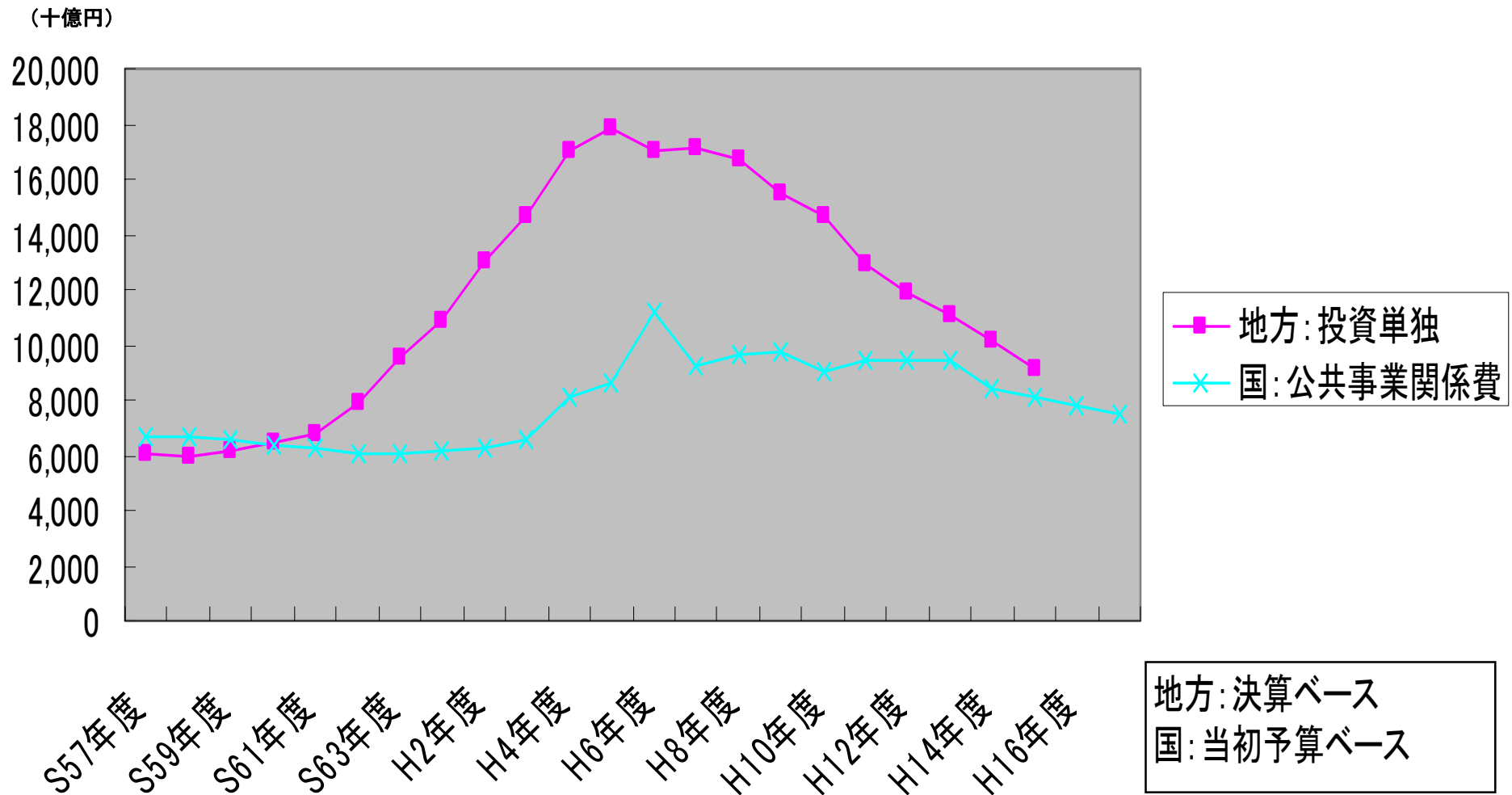


(注)対象としている国土基盤とは、道路・港湾・空港・公共賃貸住宅・下水道・水道・廃棄物処理・都市公園・郵便・文教施設・治山・治水・海岸・農林漁業・工業用水

(出典)国土審議会調査改革部会「国土の総合的点検」(H16.5)

地方単独事業の推移

- ・ 地方単独事業については、国の公共事業関係費以上に減少している。
- ・ 地方単独事業の急激な落ち込みは、地方公共団体の行う維持修繕や更新投資に対して大きな影響を及ぼすことが懸念される。

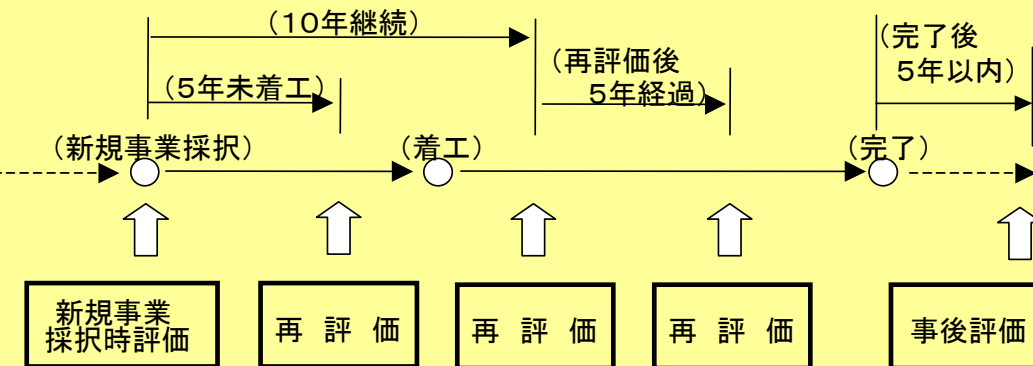


5. 效率的執行

事業評価の厳格な実施

○事業の各段階において、事業評価を厳格に実施

【事業評価の流れ(イメージ)】



- 新規事業採択時評価
事業実施の可否に係る方針を決定
- 再評価
事業の継続・中止に係る方針を決定
- 事後評価
改善措置、再事後評価の方針を決定
必要に応じて同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しに反映

【平成16年度の評価結果】

○新規事業採択時評価結果

平成17年度予算に向け、**575**事業を評価

○再評価結果

931事業を評価した結果、**15**事業を中止

(参考) 平成10～16年度までの再評価結果

13, **046**事業を評価した結果、

333事業が中止

○事後評価結果

110事業を評価した結果、

2事業は再事後評価の実施が必要とされ、

2事業は改善措置の実施が必要とされた。

【事業評価結果の活用と積極的な公表】

○各事業の新規事業採択時評価、再評価、事後評価の一連の経緯が一目で分かるよう

平成16年度より**事業評価カルテ**として一括整理。

これにより評価結果を事業執行や評価手法の検討に活用。

○評価結果は、費用便益分析などのバックデータを含め、インターネットで公表。

技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化

平成15年度:コストの観点から公共事業のすべてのプロセスを見直す「コスト構造改革」の取組を開始

○国土交通省公共事業コスト構造改革プログラムの策定（平成15年3月）

位置付け ①「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」(平成13年3月)に加え、「改革」として取り組むべき施策をとりまとめたもの
 ②直ちに実施できる施策のみではなく、検討、試行、他省庁との調整を行った上で実施に移行する施策を含む
 ③必要に応じて施策を追加、変更し、プログラムを更新する

内 容 ①事業のスピードアップ(8施策)

○完了時期をあらかじめ明示するなど事業の進捗管理を徹底
 (街路事業における完了期間宣言路線:H15年度末までに13路線15箇所が完了) ○地籍調査を推進 等
 (H15年度末:全体で46%、都市部で18%の進捗)

合計34施策

②計画・設計から管理までの各段階における最適化(14施策)

○地域の実情のあった規格(ローカルルール)の設定を促進 ○新技術活用を促進するための環境を整備 等
 (H15年7月に改正道路構造令(政令)を公布、施行) (H15年11月に国土交通省技術基本計画を策定)

③調達の最適化(12施策)

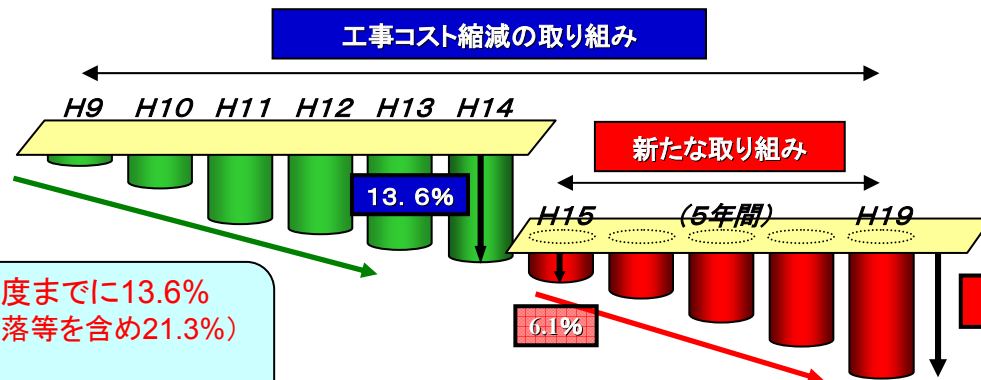
○ユニットプライス型積算方式への移行に向けた試行の実施 ○電子調達を推進 等
 (H15年度に単価収集・調査を開始、H16年度中に試行実施) (H15年度に直轄事業の全案件で電子入札を実施(約3万件))

→ 国土交通省の取組が政府全体の取組へ展開 → 政府プログラムの策定へ(平成15年9月)

○数値目標について

数値目標 平成15年度から5年間で、平成14年度の標準的な公共事業コストと比較して、15%の総合コスト縮減率を達成する。

(物価の下落等を除く)



平成14年度までに13.6%
 (物価の下落等を含め21.3%)
 の縮減
 (基準年:平成8年度)

※毎年度、施策実施状況と数値目標について
 フォローアップを実施

従来の工事コストの縮減に加え以下の項目も評価

- ①規格の見直しによる工事コストの縮減
- ②事業のスピードアップによる事業便益の早期発現
- ③将来の維持管理費の縮減

平成17年度における三位一体改革の概要

平成18年度までの三位一体の改革の全体像に係る政府・与党協議会の合意(平成16年11月26日)に沿って改革を推進。

<三位一体の改革・要旨>

地方の権限と責任を大幅に拡大するとともに、国・地方を通じた行政のスリム化を図る観点から、「自助と自律」にふさわしい国と地方の役割分担に応じた事務事業及び国庫補助負担金のあり方の抜本的な見直しを行う。

国庫補助負担金改革

	政府	国土交通省関係	備考
税源移譲に結び付く改革	11,239億円程度	320億円程度	公営住宅家賃収入補助
スリム化の改革	3,011億円程度	1,452億円程度	小規模事業の廃止等
交付金化の改革	3,430億円程度	1,605億円程度	まちづくり交付金の拡充:600億円程度 地域住宅交付金の創設:580億円程度 地域再生基盤強化交付金の創設:425億円程度 (国交省関係)
計	17,681億円程度	3,378億円程度	

税源移譲等

税源移譲に結び付く改革		税源移譲	
義務教育費国庫負担金(暫定)	4,250億円	税源移譲予定特例交付金	4,250億円
国民健康保険国庫負担	5,449億円	所得譲与税	6,910億円
養護老人ホーム等保護費負担金	567億円		
公営住宅家賃収入補助	320億円		
⋮	⋮		
合計	11,239億円	合計	11,160億円

地方交付税

- 安定的財政運営に必要な地方交付税総額の確保(前年度比0.1%増)
- 地方財政計画の投資的経費と経常的経費について決算との乖離を一体的に是正
など

必要な施策、事業への重点化

(公共投資の重点化)

重点4分野を中心に雇用・民間需要の拡大に資する分野に施策を集中しつつ更に絞込みを図るため、整備水準、整備の緊急性、国と地方の役割分担等の観点から、きめ細かく重点化を図る。また、安全で安心な都市・地域づくりの観点から、災害への対応にも十分配慮する。

具体的には、三大都市圏環状道路、中枢国際港湾、大都市圏拠点空港等我が国の競争力の向上に直結する投資を推進するとともに、地方の自主性を尊重しつつ、民需を喚起するような都市機能の高度化、災害対策、公共空間のバリアフリー化、リサイクルの推進等の課題について、事業横断的に取り組む。

他方、上下水道、大規模ダム、都市公園、地方道、地方港湾、地方空港等について、「平成16年度予算編成の基本方針」で示された方針に基づき、引き続き厳しく見直しを行う。また、地域間の予算配分は、整備状況を踏まえて弾力的に行う。

(平成17年度予算編成の基本方針「Ⅲ. 5. 社会資本整備」より抜粋)

平成17年度国土交通省関係一般公共事業予算の伸率

国土交通省一般公共事業
予算の対前年度比0.96
<各省連携の交付金含み0.97>

