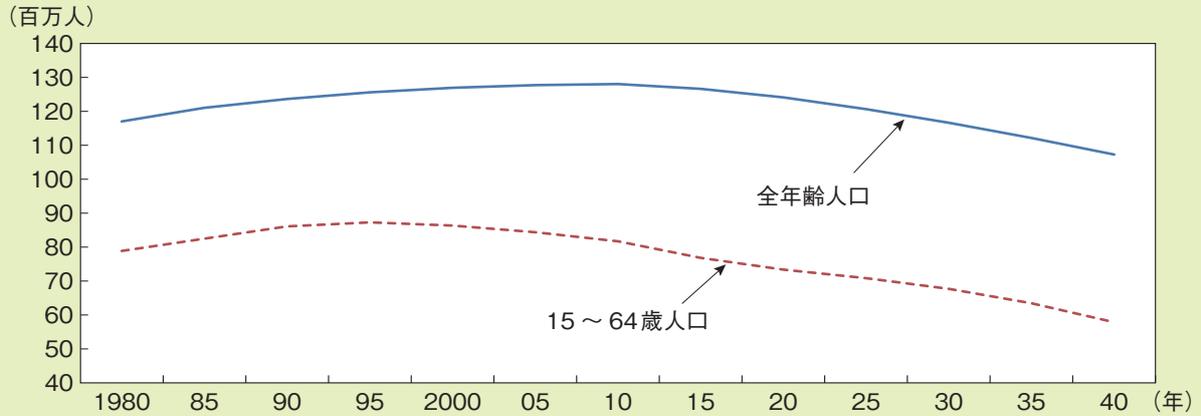


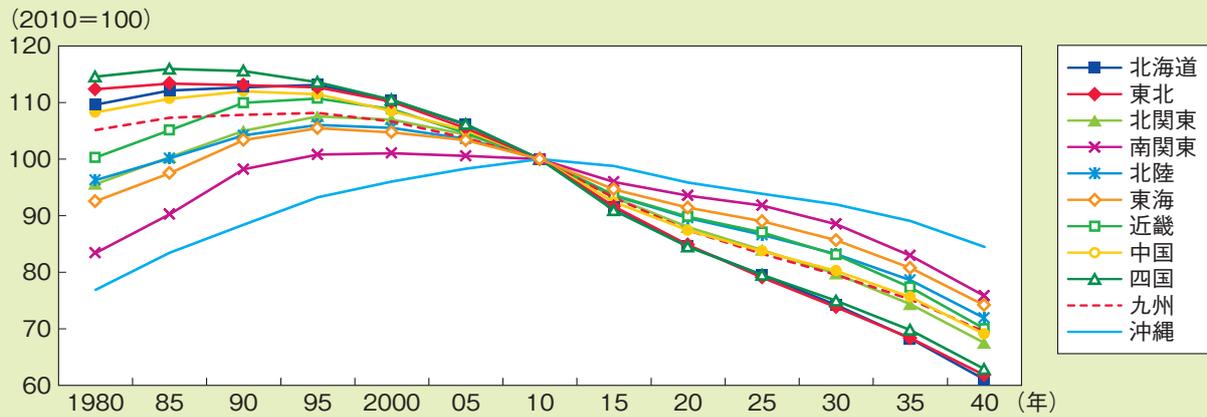
第3-3-2図 将来の人口構成の変化

生産年齢人口は、地方圏を中心に全国的に減少

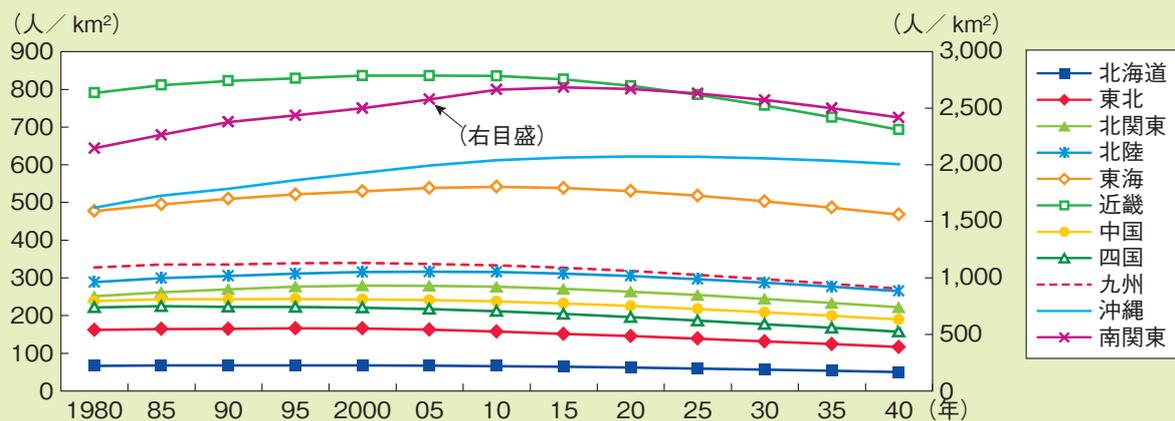
(1) 将来の人口推移



(2) 地域別生産年齢人口（15～64歳）の推移



(3) 地域別人口密度の推移

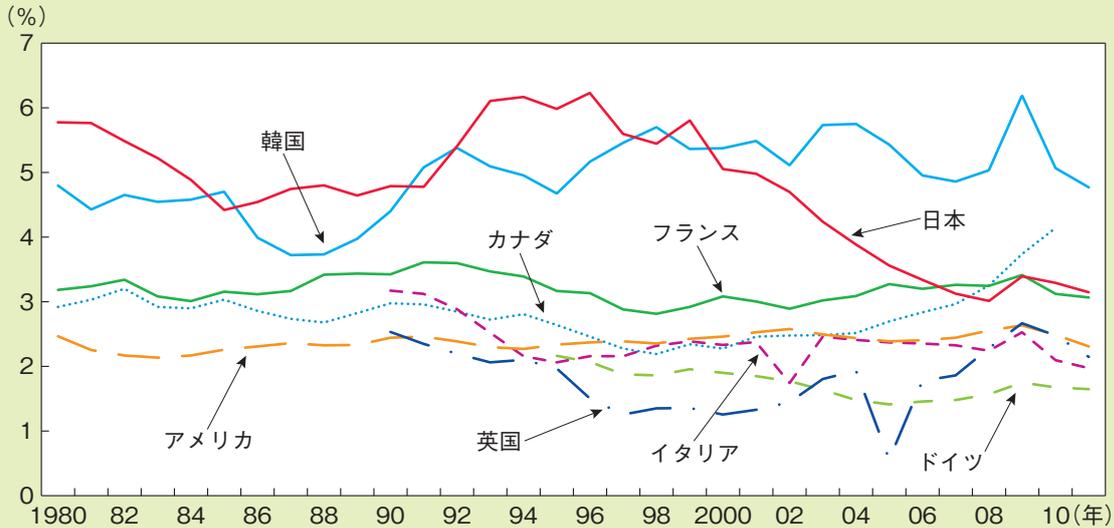


(備考) 1. 国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口・世帯数」、総務省「人口推計」、国土地理院「平成24年全国都道府県市区町村別面積調」により作成。  
 2. 2010年以前の人口は総務省「人口推計」に基づく。  
 3. (3) は平成24年の面積に基づく。

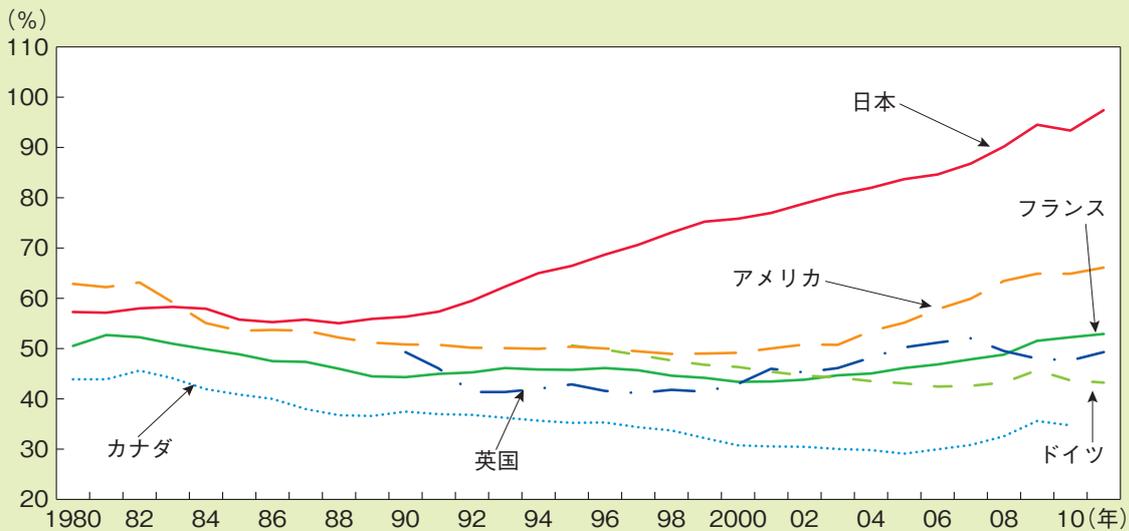
第3-3-3図 公共投資の動向と社会資本ストックの規模

公共投資は96年をピークに、近年他の主要先進国と同水準まで低下

(1) 総固定資本形成の推移 (名目GDP比)



(2) 有形固定資産の推移 (名目GDP比)



- (備考) 1. 内閣府「国民経済計算」、OECD.Statにより作成。一般政府ベース。  
 2. (1) 及び (2) の日本は、2000年基準における2001年の数値と2005年基準における2001年の数値の比率により、1980年～2000年までの数値を調整している。  
 3. (2) の有形固定資産の推計値は、各国政府により行われているが、減価償却の手法や耐用年数等に違いが存在することなどに留意が必要。

(第3-3-3図 (2))。これは、90年代以降、日本の有形固定資産の伸びに比して名目GDPの伸びが欧米諸国に比べて顕著に低いことによるものである。なお、各国によって算出に用いる減価償却の手法や耐用年数等が異なることなどに留意が必要である。

● 社会インフラ整備に関する最近の考え方

これまでの資本ストックの増加に伴い、他の状況に変わりがなければ、維持管理・更新費は

増加を続ける見込みである。社会インフラの維持管理・更新に要する費用は、これまで過去の投資費用（新設、災害復旧費など）をベースに一定の仮定<sup>81</sup>を置いて推計されており、その結果によると、高度経済成長期以降の投資分が将来の更新費を押し上げていく姿となっている<sup>82</sup>。

今後の人口見通しや財政健全化に向けた取組を踏まえつつ、必要な社会資本ストックの整備を行うためには、新しい発想と仕組みにより社会インフラの整備に取り組む必要がある。こうした問題意識の下、経済財政諮問会議においては、「21世紀型社会資本整備に向けて」として、今後の社会資本整備について、民間議員から示された考え方<sup>83</sup>などを踏まえた議論が行われ、「経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ・経済再生～」に取りまとめられた。

その議論の内容などを踏まえつつ、社会インフラ整備に関する最近の考え方に共通するポイントを整理すると、第一は、「選択と集中」の徹底である。公共投資の実施における国と地方の役割分担をより明確にし、民需誘発効果や投資効率などを踏まえつつ、整備を行うことが重要との指摘である。国は、全国的な見地から必要とされる基礎的・広域的事業に集中し、国際競争力を強化するインフラ（ハブ空港・ハブ港湾など）や、民需誘発効果、投資効率の高い社会インフラを選択し、集中投資する。また、ICTを用いた社会インフラ自体の生産性向上の取組も重要となる。地方は、地域に密着した事業、地域の特色を生かした事業を行うが、その際も、コンパクトシティの形成<sup>84</sup>など、地方における戦略の明確化や優先順位付けが求められる。

第二は、民間資金を一層活用することである。整備・運営の効率化や提供されるサービスの質的向上だけでなく、民間による社会インフラ整備・運営により、財政負担の軽減が見込める事業については、民間資金を積極的に活用することが重要である。

第三は、アセットマネジメント・リスクマネジメントの改善である。アセットマネジメントとは、社会インフラを資産ととらえ、中長期的な視点から、社会インフラのライフサイクル全体にわたって効率的かつ効果的に維持管理・運営することである。情報の整備・活用、長寿命化計画の策定、コスト面・安全面からの最適な維持管理手法の導入などの取組が求められる。また、大震災などを踏まえて、巨大災害からの国家のリスクマネジメント（ナショナル・レジリエンス）の観点からの脆弱性評価、ICT活用によるモニタリングなどを通じた効率的なアセットマネジメントを推進していく必要がある。

以下では、こうした視点を念頭に置きながら個別の社会インフラの現状を見ていこう。

- 注** (81) 経済企画庁総合計画局（1998）、内閣府政策統括官（经济社会システム担当）（2002）、国土交通省（2002）、国土交通省（2009）、国土交通省（2011）において、①更新投資は、過去の投資によるストックが耐用年数経過に伴い消滅し、同一の機能で更新、②維持管理費は、社会資本ストックとの相関に基づき推計（つまり、社会資本ストックと維持更新費の関係を一定）などの仮定を置いて、維持管理・更新費を推計してきた。
- (82) なお、社会資本整備審議会・交通政策審議会（2013）においては、今後の社会資本の維持管理・更新の在り方について検討が進められており、維持管理・更新費の将来推計についても、「施設の実態を把握した上で、その実態を踏まえて施設数ベースで将来推計を行う方がより信頼性が高いものと考えられる」とし、今後、分野ごとに建設年度ごとの施設数などを把握した上で、維持管理・更新費を算出する方針である。こうした将来推計は、より実態に近い維持管理・更新費の把握という面で望ましいと考えられる。
- (83) 経済財政諮問会議（2013）。
- (84) コンパクトシティの形成とは、市町村の中心部への居住と各種機能の集約により、人口集積が高密度なまちを形成することをいう。機能の集約と人口の集積により、まちの暮らしやすさの向上、中心部の商業などの再活性化や、道路などの公共施設の整備費用や各種の自治体の行政サービス費用の節約を図ることを目的とする。内閣府政策統括官（経済財政分析担当）（2012）を参照。

コラム

3-6 社会インフラ整備の資金調達方法の多様化とその可能性

我が国においては、民間の資金、経営能力、技術的能力を活用し、効率的かつ効果的に社会資本を整備し、低廉かつ良好なサービスを提供することを目的として、99年に民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律、いわゆるPFI法が制定された<sup>85</sup>。

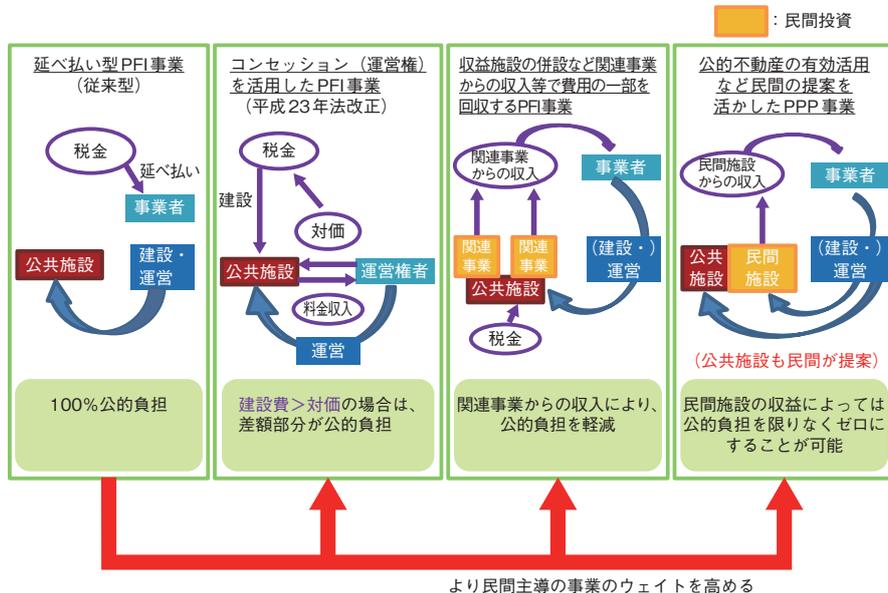
PFI事業は、99年度から2011年度の累計で418件、事業費は4.1兆円に上るが、その多くは、いわゆる「サービス購入型」と呼ばれる、公共施設を割賦払いで購入していることと同義の事業であった（「延べ払い方式」ともいわれる）。こうした事業は、建設・運営に要する費用が全て公費で賄われており、民間資金の活用度、民間事業者の創意工夫の活用度において、十分ではない。

こうしたことを踏まえ、2011年改正では、2つの制度が導入された。第一に、利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共が有したまま、施設の運営を行う権利を民間事業者に設定する公共施設等運営権制度（いわゆる「コンセッション」）を創設した。第二に、民間事業者による提案制度を導入した。

こうした仕組みを整えることで、利用料金などの収入で資金回収を行い、公費負担の少ないPPP<sup>86</sup>／PFI事業を具体的に推進することが可能となる（コラム3-6図）。公共施設等運営権制度を活用したPFI事業、収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業、公的資産の有効活用など民間提案を活かしたPPP事業といった、民間の創意工夫をより生かした事業の実施が期待される<sup>87</sup>。

コラム3-6図 PPP／PFI事業の方向性

今後、より税金を投入しない、民間主導の事業推進が求められる



（備考）経済財政諮問会議（平成25年5月7日）資料4により作成。

注 (85) PFI (Private Finance Initiative) は、公共事業を実施するための手法の一つで、民間の資金と経営能力・技術力を活用し、公共施設などの設計・建築・改修・更新や維持管理・運営を行う公共事業の手法のこと。  
 (86) PPP (Public Private Partnership) は、官民協調による広義の事業方式のことであり、運営の一部を民間に委託（アウトソーシング）する部分委託、民設公営、公設民営、PFIを包含する概念である。  
 (87) 政府は、本年6月6日の民間資金等活用事業推進会議において「PPP／PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」を決定し、今後10年間（2013～22年）で12兆円規模に及ぶ事業を重点的に推進することとしている。