

# 社会資本整備について

---

平成26年11月4日(火)  
太田臨時議員提出資料

# 1. 社会資本整備の基本的考え方

○社会資本整備については、4つの危機に直面。

- ①激甚化する気象災害、切迫する巨大地震 →安全安心インフラの整備
- ②加速するインフラ老朽化 →戦略的なメンテナンス・老朽化対策
- ③人口減少による地方の疲弊 →コンパクト＋ネットワーク
- ④激化する国際競争 →首都圏空港や国際港湾等の成長インフラの整備

○これからの社会資本整備については、既存ストックの有効活用を図りながら、これら4つの危機に対応するものへ選択と集中を徹底し、計画的に実施することが重要。

○これと一体として、現場の担い手・技能人材に係る構造改革が必要。 → 国土のグランドデザイン2050 (7月4日公表)

○これらを実現するため、安定的・持続的な公共投資の見通しが必要。

## ①激甚化する気象災害、切迫する巨大地震

- 広島県で発生した土砂災害等も踏まえ、ハード・ソフトの取組を総動員し、命と暮らしを守る対策を徹底
- 雨の降り方が局地化・集中化・激甚化し、新たなステージに入ったとの認識
- 切迫する南海トラフ・首都直下地震の対策はまったなし

## ②加速するインフラ老朽化

- 高度成長期以降に整備したインフラが今後一斉に老朽化
- 昨年を「メンテナンス元年」として、点検・診断等を集中実施
- インフラ長寿命化計画を策定(H26.5)し、予防保全や新技術導入等により増加するメンテナンスコストを縮減・平準化

## ③人口減少による地方の疲弊

- 2050年には、人口が半分以下になる地域が6割以上、2割が無居住化
- 医療・介護、商業等の地域生活に必要なサービスの持続的、効率的な提供に、構造的に取り組む必要
- コンパクト＋ネットワークの実現

## ④激化する国際競争

- 国際競争が激化する中、首都圏空港、主要港湾の地位が低下。2020年東京オリパラや観光振興のためにも機能強化が必要。物流の効率化に資する三大都市圏環状道路に未整備区間が残存
- 競争力の強化や地域経済の活性化を図る成長インフラ投資について、産業政策と連携して、経済成長を支えるべく戦略的に実施

インフラを支える  
現場の担い手・  
技能人材に係る  
構造改革

生産性・機能性を高める  
戦略的インフラマネジメント

全インフラ共通の戦略的メンテナンス  
＋既存ストックの有効活用(インフラを賢く使う)

目的に応じた選択と集中の徹底により限られた  
財政資源でやりくり(PPP/PFIの活用を含む)

安定的・持続的な  
公共投資の見通し

## 2. 公共事業の執行について

○国の公共事業関係費は当初予算で減少を続け、過去3年間横ばい。

➤ 現在の水準は、ピーク時(平成9年度)のほぼ半分。

○技能労働者数は、絶対数として不足していない。

(建設投資額はピークの平成4年度から約4割の減、これに対し、建設技能労働者は約2割減)

○資材価格も、為替等の影響を受ける品目を除けば安定的な動き。

→ 調達はできている。生コン不足と言われたが、プラント設置等で解消。  
資材不足で事業が進捗しない状況ではない。

○被災地においても、入札不調率は昨年に比べ低下しており、復興は着実に進んでいる。

➤ 復興事業における入札不調(H25年度→H26 4~8月)

岩手: 19%→15%、宮城: 25%→17%、福島: 19%→17%、仙台市: 28%→19%

○こうした状況の下、公共事業等予算の執行については、全体として着実に進んでいる。

➤ 平成26年度当初予算の実施率: 約45%(第1四半期)→近年の中でも最高水準。

➤ 平成25年度補正予算の実施率: 約72%(第1四半期)→去年同期を大きく上回る。

○公共工事による民間工事のクラウドアウトは起きていない。(参考1参照)

➤ 公共工事の約9割は土木工事で、民間工事の8割以上は建築工事。

➤ 土木の技能労働者と建築の技能労働者の間では技術、資格、経験等が異なり、流動性はほとんどない。

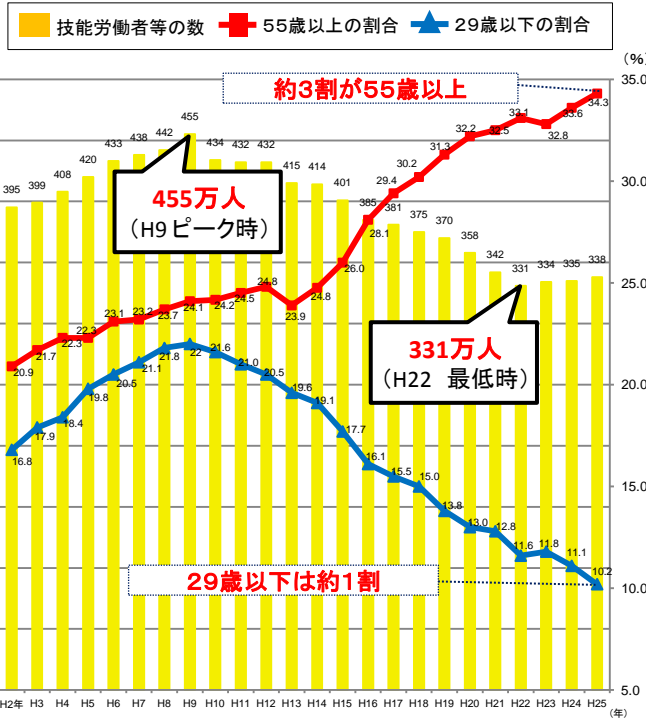
➤ 実際に、ここ1年半の景気回復に伴い、民間工事の受注工事量は増加。

# 3. インフラを支える現場の担い手・技能人材に係る構造改革

- 我が国の「現場」を支える担い手の確保は、製造業、運輸業等も含めて産業全体の構造的課題。
- 建設業では、近年の建設投資の急激な減少により、ダンピング受注や下請企業へのしわ寄せ等が横行し、離職者の増加、若手入職者が減少。
- ➡公共工事設計労務単価の引き上げや、保険加入促進で処遇改善の取り組み。
- 将来を見通せる環境整備、仕事に対する誇り、教育訓練充実、女性の更なる活躍を推進。

## 【技能労働者の減少や高齢化の進行】

○建設業就業者に占める55歳以上の割合  
→全産業1/4に対し、建設業は1/3と高い割合  
高齢化が進み、次世代への技能承継が課題



## 【中長期的視点に立った総合的な人材確保・育成対策の推進】

### ① 技能労働者の処遇改善

- 適切な賃金水準の確保
  - 公共工事設計労務単価の適切な設定  
→ 実際の技能労働者の賃金も上昇  
(技能労働者を雇用する専門工事業の給与は平成23年比で6%増となり、製造業の3%増を上回る上昇率。)
- 社会保険未加入対策の強化
  - 直轄工事で、本年8月から元請や一定の一次下請を加入業者に限定
  - 法定福利費を内訳明示した標準見積書の活用推進
  - 加入率も着実に上昇しており、さらに関係者一体となった取組を実施
- ダンピング対策の強化
  - 技能労働者の人件費を払えぬような安値受注の防止対策を強化

### ② 将来性 (将来を見通せる環境整備)

- 安定的・持続的な公共投資の見通しの確保

### ③ 誇り (若者の早期活躍を推進)

- 優秀な若手に技術検定の受験資格を早期に付与
- 若手技術者の登用を促すモデル工事の実施

### ④ 教育訓練の充実強化

- 富士教育訓練センターの改築等、ハード・ソフト機能の充実強化

### ⑤ 女性の更なる活躍の推進

- 女性の担い手確保に向けて官民挙げた行動計画の実践(5年で女性を倍増)

### ⑥ 建設生産システムの省力化・効率化・高度化 ~現場の生産性の向上が必要~

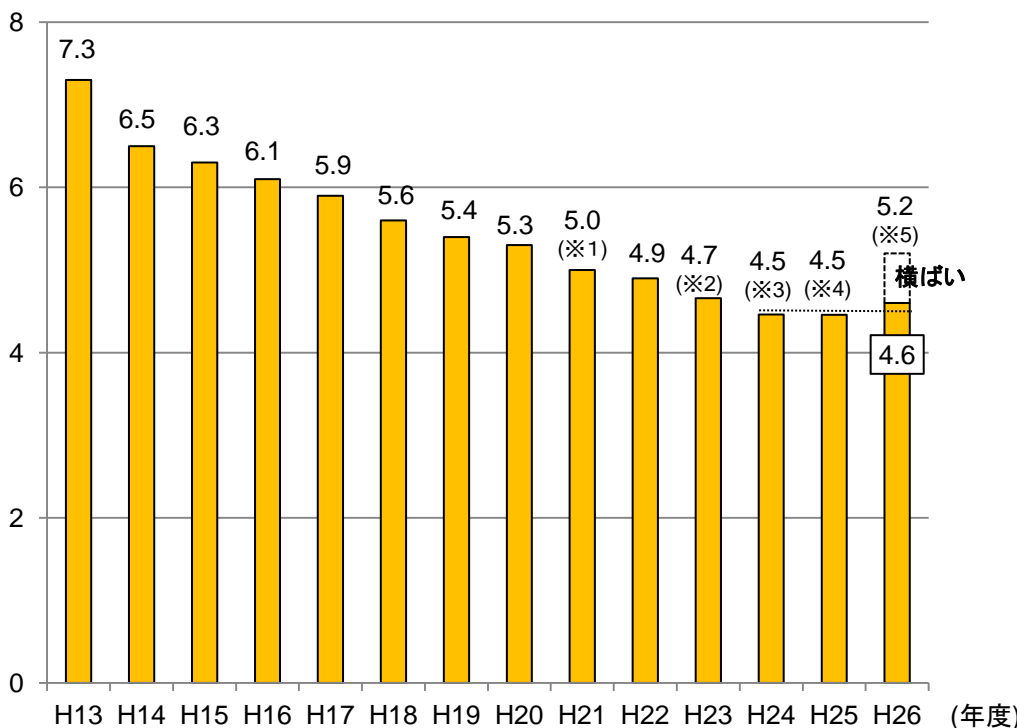
- 現場の省力化・効率化 [ 新技術・新工法の開発、適正な工期・工程の確保 等 ]
- 重層下請構造の改善

➡ 民間設備投資を含め、建設投資が円滑に実施される環境整備につなげる。

# 4. 安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性

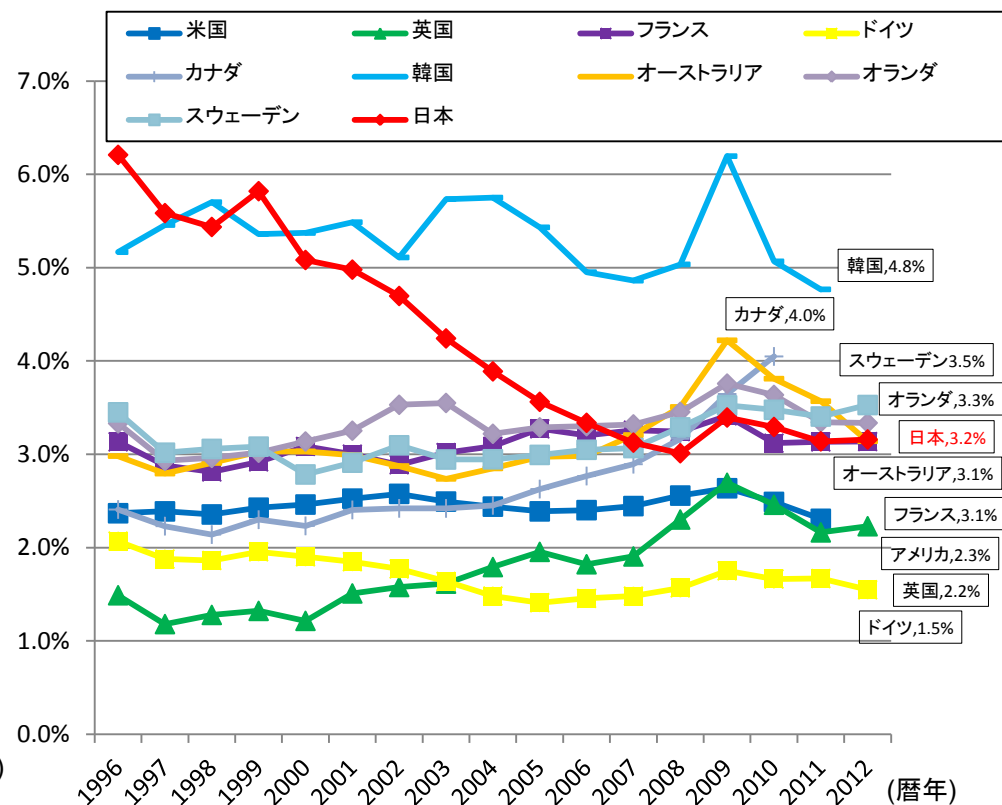
- 国の公共事業費(当初予算ベース、国土交通省関係)は、過去十数年間減少し続け、過去3年間横ばい。
- 市場規模の急激な増減は、建設業界の混乱、人材の離職、資機材の処分を招く。  
→安定的・持続的な公共投資を確保していくことが必要。
- 民間投資の誘発、メンテナンスの適切かつ着実な実施、担い手の計画的かつ安定的な確保・育成のためにも、安定的・持続的な公共投資の見通しが不可欠。

国土交通省関係公共事業関係費(当初予算)の推移



注 ※1 平成21年度当初予算については、特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額(約0.7兆円)が一般会計計上に変更されたことによる影響額を除く。  
 ※2 地域自主戦略交付金の影響額約0.4兆円を含む。  
 ※3 地域自主戦略交付金の影響額約0.5兆円を含む。  
 ※4 地域自主戦略交付金の廃止に伴う移行金額相当分(約0.5兆円)を含み、東日本大震災復興特別会計繰り入れの影響(約0.03兆円)を除く。  
 ※5 社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更額分(約0.6兆円)を含む。

主要先進国の公共投資比率(一般政府I<sub>g</sub>/GDP)の推移



※ 2005年の英国については、英国原子燃料会社(BNFL)の資産・債務の中央政府への承継(15,600百万ポンド)の影響を除く。  
 (資料) 日本以外の国については、OECD Stat.Extracts「National Accounts」、日本については、内閣府「2012年度国民経済計算(2005年基準・93SNA)」(確報)より国土交通省作成。

# 5. 経済活性化に資するインフラ／PPP・PFIの積極活用

- 経済活性化に資する高速道路整備や、国際競争力強化に寄与する空港・港湾整備など、重点的に行う必要。
- PPP/PFIについて、空港、下水道、道路におけるコンセッション方式の活用をはじめ、積極的に活用。

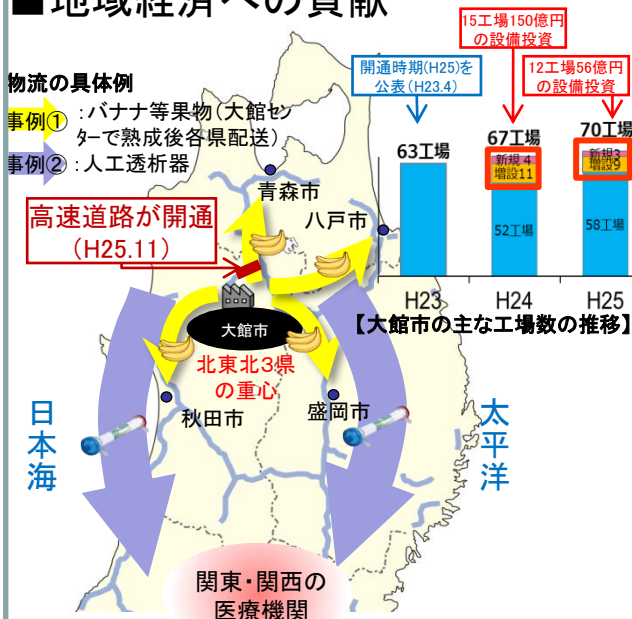
## ■三大都市圏環状道路の整備 整備率：63%（2013年度末）

- \* 諸外国主要都市の環状道路整備率
- ・ソウル： 100%（2007年完成）
  - ・北京： 100%（2009年完成）
  - ・ワシントンDC： 100%（1998年完成）

## ■地域経済への貢献

### 物流の具体例

- 事例①：バナナ等果物（大館センターで熟成後各県配送）  
事例②：人工透析器



大館市から青森市・盛岡市・秋田市につながる高速道路ネットワークの開通を見越して、企業立地が促進（H24以降：27工場206億円の設備投資）。

## ■首都圏空港の機能強化

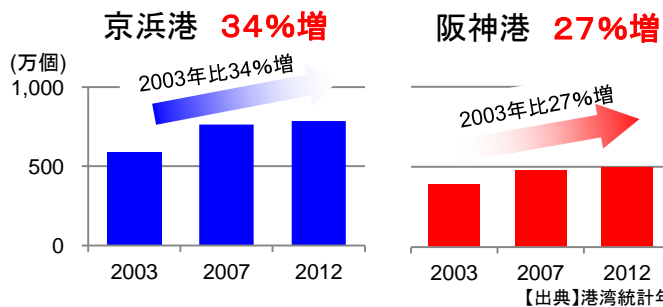
年間発着枠74.7万回（平成26年度中に実現）  
→2020年までに+7.9万回（関係者と協議中）

羽田空港	成田空港
<p>■2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路処理能力の再検証【年間+約1.3万回（約35回/日）】</li> <li>・滑走路運用・飛行経路の見直し 【一定の時間帯に限定（南風の場合は、15～19時）】 【年間+約2.3～2.6万回（約63～72回/日）】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・管制機能の高度化【年間+約2万回（約55回/日）】</li> <li>・高速離脱誘導路の整備 【年間+約2万回（約55回/日）】</li> <li>・夜間飛行制限の緩和【年間+α回】</li> </ul>

## ■国際コンテナ戦略港湾機能強化

[施策の効果]

●京浜港、阪神港のコンテナ取扱貨物量が増加



基幹航路の維持・拡大を図ることにより、4,000億円/年の経済効果と1.6万人の雇用を確保（試算）

## ■PPP/PFIの積極活用

### 「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」(H25.6)

今後10年間（平成25年～34年）で12兆円規模（14年間の実績約4.1兆円の約3倍）のPPP/PFIの推進という目標設定

### ＜重点的に推進する事業類型＞

公共施設等運営権制度（コンセッション方式）の活用

取組の加速化

### 「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランに係る集中強化期間の取組方針について」(H26.6)

- ・向こう3年間（平成26年～28年）を集中強化期間に設定
- ・コンセッション方式を活用したPFI事業について、空港、水道、下水道、道路を重点分野に設定  
→ 集中強化期間における数値目標：  
**空港6件、水道6件、下水道6件、道路1件**

### 国交省の取組

- ・空港、下水道及び道路におけるコンセッション方式の活用
- ・都市再生と連携した高速道路の老朽化対策における検討
- ・公営住宅の集約化・再整備におけるPPP/PFIの活用