

質の高い社会資本整備に向けて (参考資料)

平成30年4月12日

伊藤 元重

榊原 定征

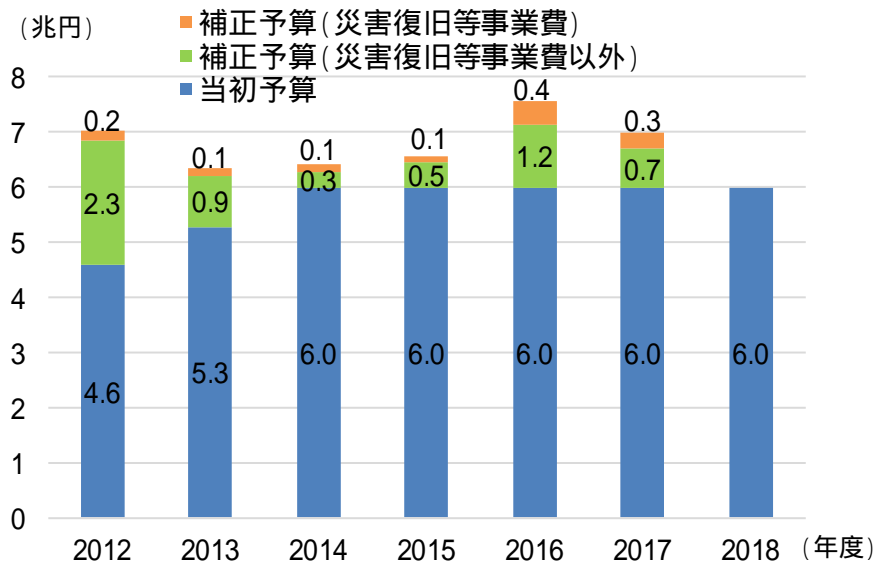
高橋 進

新浪 剛史

今後3年程度の構造改革期間における社会資本整備の考え方

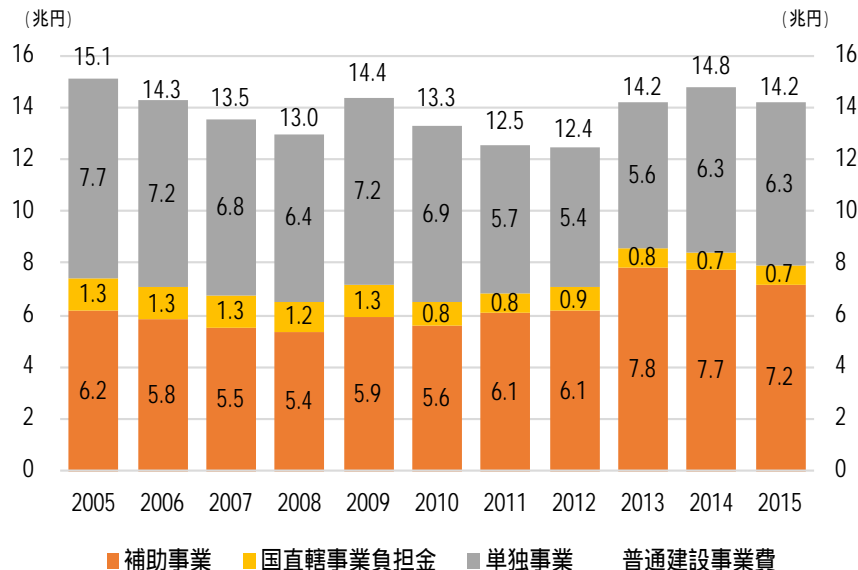
- 1 公共事業につき、ここ数年、国では当初予算と補正予算で年合計7兆円前後、地方では14兆円規模の事業を継続的に実施、民需が当初の想定より伸び悩む中で経済成長を下支えしてきた。今後の社会資本整備に当たっては、
- 消費税率の引上げ等によって予想される需要変動に対応し、安定的な成長軌道を確保する必要。公共投資について、安定的な成長と生産性向上への貢献、事業採択・執行に当たっての効率を徹底追求すべき
 - 公的ストックや民間資金の有効活用など新たな投資財源の確保と重点プロジェクトの明確化を推進すべき
 - 人口減少時代に取り組むべき制度改革等を推進し、将来世代に質の高いストックを残すべき

図表1. 一般会計公共事業関係費の推移
～2012年度以降、補正予算は平均1兆円(災害復旧等事業費を除く)～



(備考) 財務省資料により作成。

図表2. 地方の公共事業費の推移
(普通建設事業費・決算)



(備考) 総務省「平成29年版地方財政白書」、「平成28年度地方公共団体普通会計決算の概要」より作成

国・地方の公共投資における徹底した効率化

- 各府省の執行は、年度末に集中。消費税率引上げに当たっては、2019年10月以降での執行が重要。公共事業については、2018年度予算過程で課題を抽出し、年度後半における執行ベースでみた平準化を実施するため、国交省をはじめとする関係府省において類似の取組を分析評価し、2019年度に備えるべき。
- 公共事業の執行の平準化は進んでいない(時期によって2倍程度のフレ)。債務負担行為の活用、発注見通しの統合等を進め、こうした取組によるコストの実態を国・地方の積算単価に段階的に反映すべき。

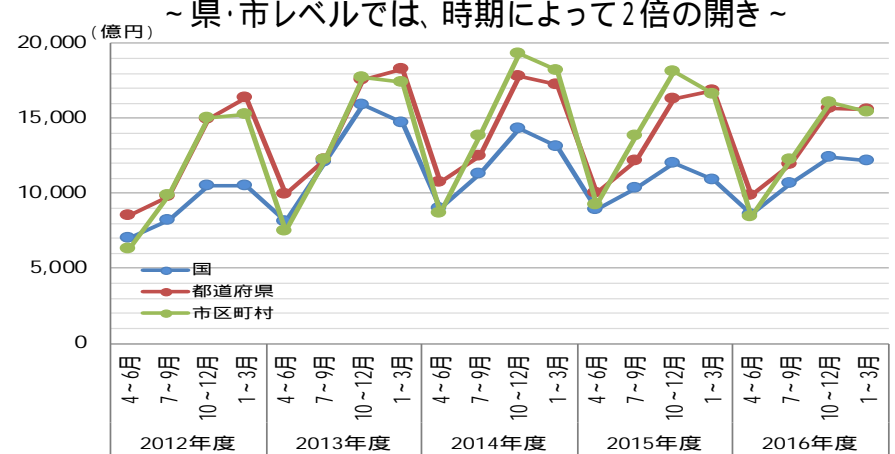
図表3. 各省歳出の四半期別・支出状況

	歳出予算現額	支出済額の割合				翌年度繰越額	不用額
		4~6月期	7~9月期	10~12月期	1~3月期		
内閣府	2.4兆円	15.8	31.9	47.7	82.1	13.5	4.5
総務省	17.5兆円	47.8	66.5	90.8	99.0	0.8	0.2
法務省	0.8兆円	21.5	39.2	64.9	96.4	1.7	1.9
外務省	1.0兆円	18.5	32.8	48.5	88.4	10.5	1.2
財務省	24.9兆円	24.0	47.6	69.2	97.7	0.0	2.2
文科省	5.9兆円	22.3	38.8	63.8	95.5	3.9	0.6
厚労省	31.3兆円	29.0	48.9	74.5	97.5	1.5	1.1
経産省	1.6兆円	5.0	11.0	22.9	86.6	11.3	2.0
農水省	3.2兆円	9.3	21.5	45.6	83.2	13.4	3.4
国交省	8.7兆円	5.6	13.1	23.1	76.5	21.8	1.7
環境省	0.5兆円	4.4	9.8	16.6	81.0	16.7	2.3
防衛省	5.4兆円	20.6	39.5	61.4	95.1	3.3	1.6
全省	103.6兆円	26.6	45.3	67.5	94.7	3.8	1.4

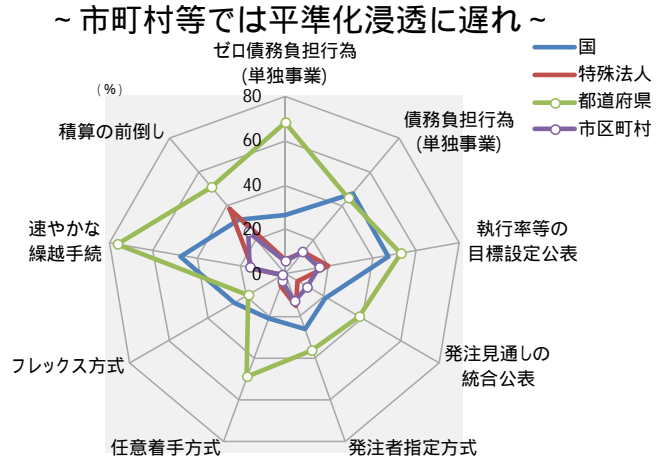
図表4. 主なインフラ整備事業費の四半期別・支出状況

	歳出予算現額	支出済額の割合				翌年度繰越額	不用額
		4~6月期	7~9月期	10~12月期	1~3月期		
社会資本総合整備事業費	2.8兆円	0.0	1.2	4.7	72.1	27.8	0.2
農業生産基盤整備事業費	3,383億円	2.2	9.2	19.0	60.3	38.4	1.3
廃棄物処理施設整備費	1,292億円	0.0	0.5	1.7	65.0	33.0	2.0
水道施設整備費	344億円	0.0	0.7	3.7	67.2	30.0	2.8

図表5. 公共事業出来高の推移



図表6. 公共事業平準化の方策の実行状況



(備考) 図表3・4: 財務省「予算使用の状況」平成26~28年度版から作成。いずれも3年度分の平均値(図表4の農業生産基盤整備事業費は平成28年度の数値)。主なインフラ事業所管官庁を黄マーカー表示。

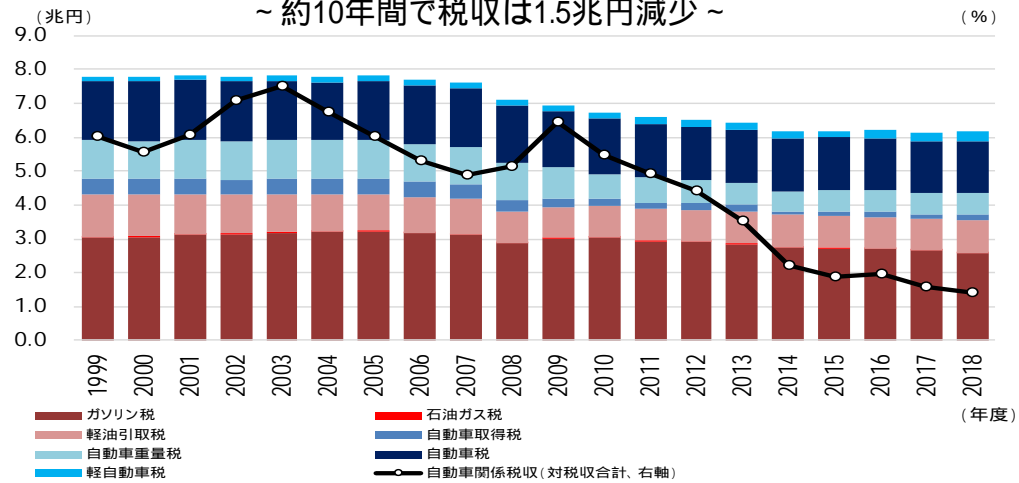
(備考) 図表5: 国土交通省「建設総合統計 年度報(公共表)」各年度版より作成
図表6: 国土交通省「平成29年度入札契約適正化等に基づく実施状況調査結果」より作成

人口減少時代に対応した制度等の抜本見直し等

- 自動車関係課税収入は、人口減少、脱石油の流れの中で、中長期的に減少が見込まれる。日本においても、生産性向上、観光促進などの観点から、交通需要調整のための料金施策の積極的活用に向けて検討を進めるべき。
- 人口減少時代に対応して、制度等を抜本的に見直し、その全体像を描き、着実に取組みを推進すべき。
- 水道・下水道等で広域化や連携、コンセッションの導入を重点的に推進すべき。その際、3万人未満の地方公共団体での公営企業会計の導入が遅れており、小規模地方公共団体での公営企業会計の取組を促すべき

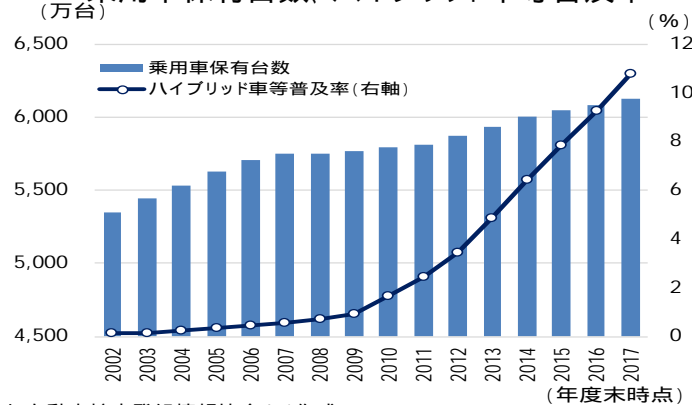
図表7. 自動車関係税収の推移

～約10年間で税収は1.5兆円減少～



(備考) 財務省、総務省データより作成
2016年度までは決算、2017年度は予算。ガソリン税とは、揮発油税と地方揮発油税(2008年以前は地方道路税)の合計。

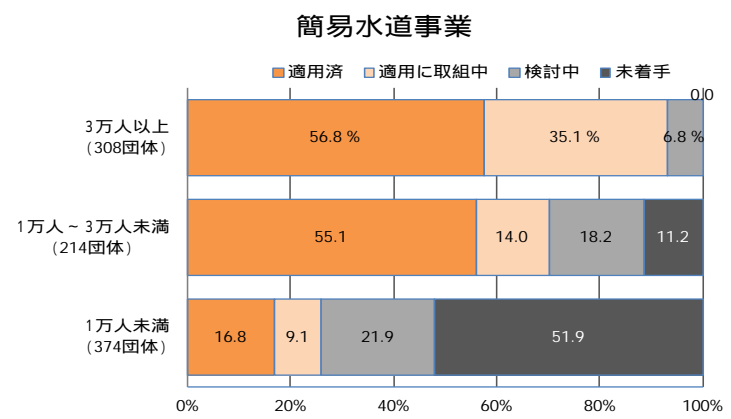
～乗用車保有台数、ハイブリッド車等普及率～



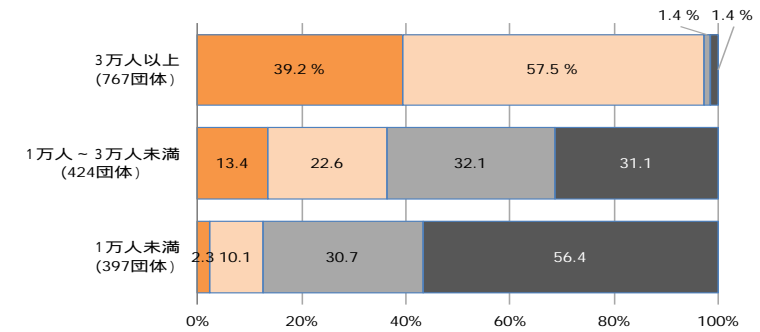
(備考) 一般財団法人自動車検査登録情報協会より作成
乗用車は普通車、小型車、軽自動車の合計。ハイブリッド車等普及率は、乗用車に占めるハイブリッド・プラグインハイブリッド車と電気自動車の比率

図表8. 公営企業会計の導入率

～集中取組期間は残り2年。未着手の小規模団体が多い～



下水道事業



(備考) 総務省「公営企業会計適用の取組状況」(2017年8月)より作成。
2017年4月1日時点の状況