

社会資本整備 (参考資料)

財務省

2022年10月19日

公共事業関係費の執行状況

- 公共事業関係費の執行状況については、補正予算の成立時期との関係で、翌年度繰越額が高い水準で推移しているが、不用額については、1000～2000億円程度で推移している。

公共事業関係費の予算追加、翌年度繰越、不用額の推移

(単位：億円)

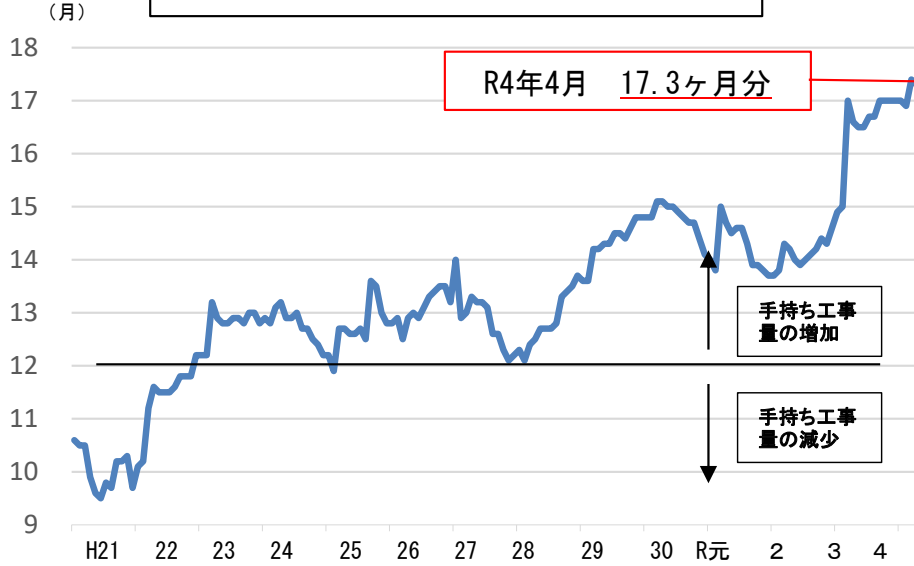
年度	H29	H30	R元	R2	R3
当初予算額 〔うち、臨時・特別の措置〕	59,763	59,789	69,099 〔 8,503 〕	68,571 〔 7,902 〕	60,549
補正予算追加額 〔補正予算成立時期〕	10,003 〔補正① H30. 2. 1〕	15,799 〔補正① H30. 11. 7 補正② H31. 2. 7〕	15,699 〔補正① R2. 1. 30〕	24,610 〔補正③ R3. 1. 28〕	20,019 〔補正① R3. 12. 20〕
翌年度繰越額	26,251	32,052	39,026	46,938	40,374
不用額	962	1,286	1,745	1,401	1,537

(注) 令和3年度予算はデジタル庁一括計上に伴う組替後の予算額。

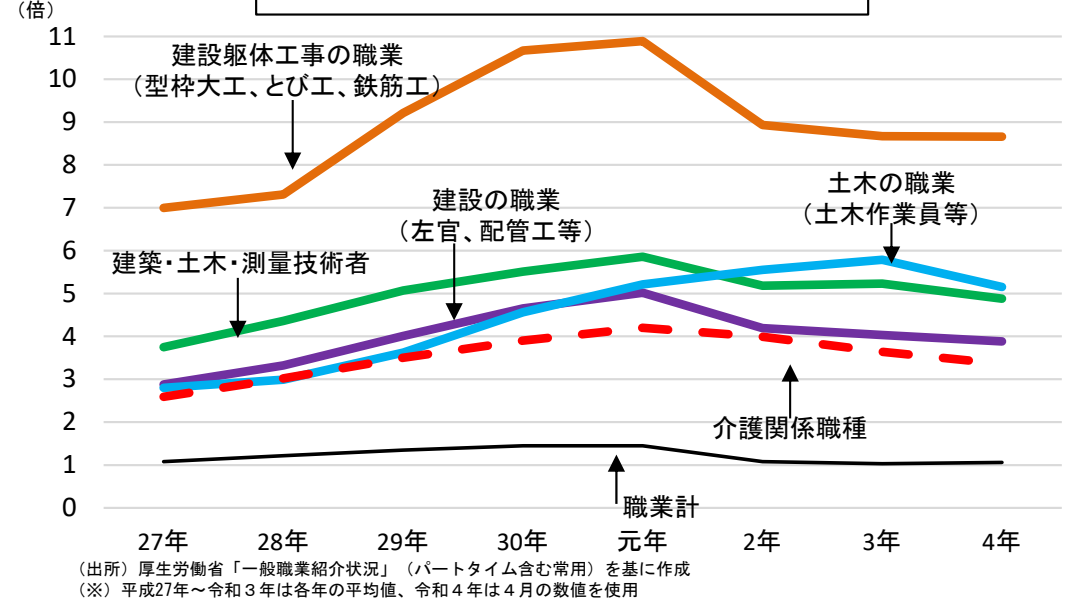
建設業をめぐる現状

- 建設業者の手持ち工事量は極めて高水準で推移している。他の業種と比べても人手不足の傾向が強い。
- また、建設業については、労働生産性も低く、デジタル化も他業種に比べて進んでいない。
- 公共投資の量については、こうした点を踏まえて検討していくことが必要ではないか。

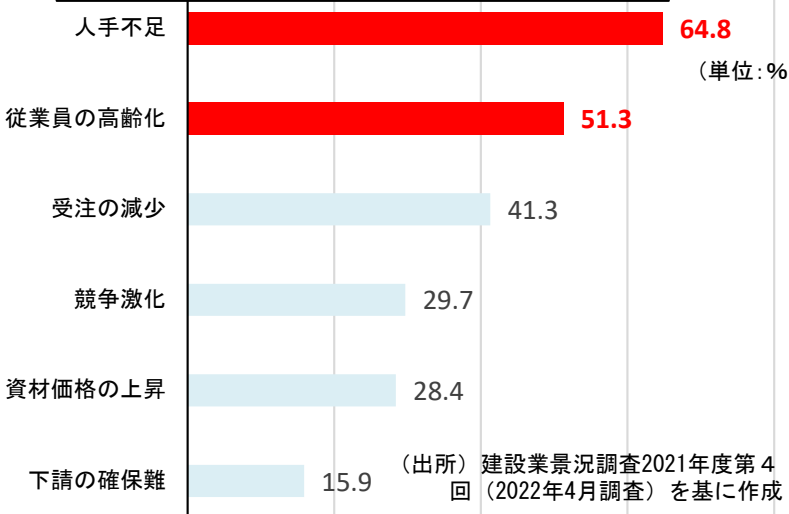
建設業者の手持ち工事量



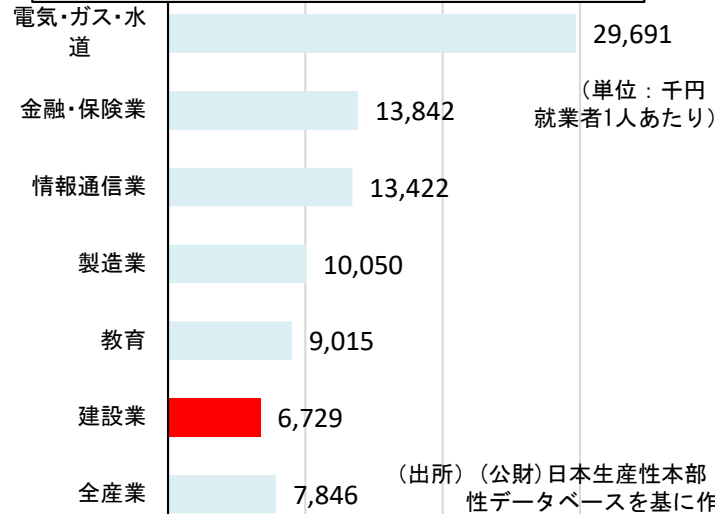
職業別有効求人倍率



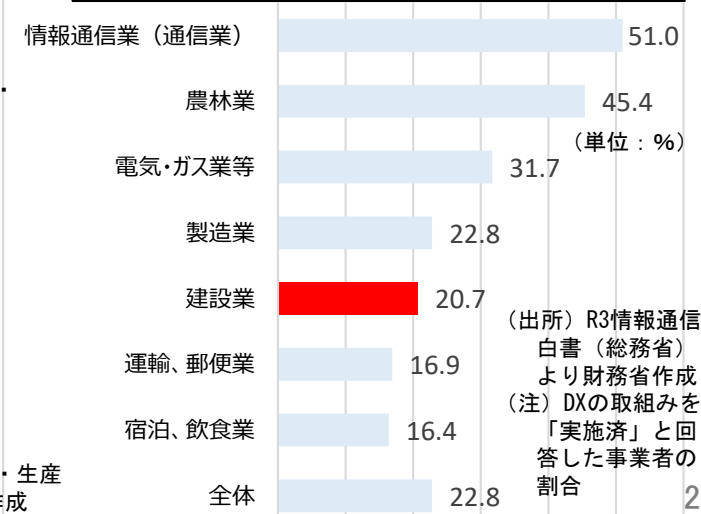
建設業の経営上の問題点



業種別の労働生産性



業種別のデジタル化の進捗



「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」について

- 令和2年12月に、5年間（令和3年度～令和7年度）の事業規模おおむね15兆円程度を目途とする「5か年加速化対策」を閣議決定。
- 5か年加速化対策による追加的措置により、国土強靱化にかかる当初の達成目標の達成時期の前倒しを図ることとしている。

【防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策】 （令和2年12月11日閣議決定）

第4章 対策の事業規模

第2章において示した重点的に取り組むべき対策について、加速化・深化を図る観点から、追加的に必要となる事業規模は、今後5年間でおおむね15兆円程度を目途としており、別表のとおりである。また、対策の初年度については、令和2年度第3次補正予算により措置する。

次年度以降の各年度における取扱いについても、予算編成過程で検討することとし、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応する。

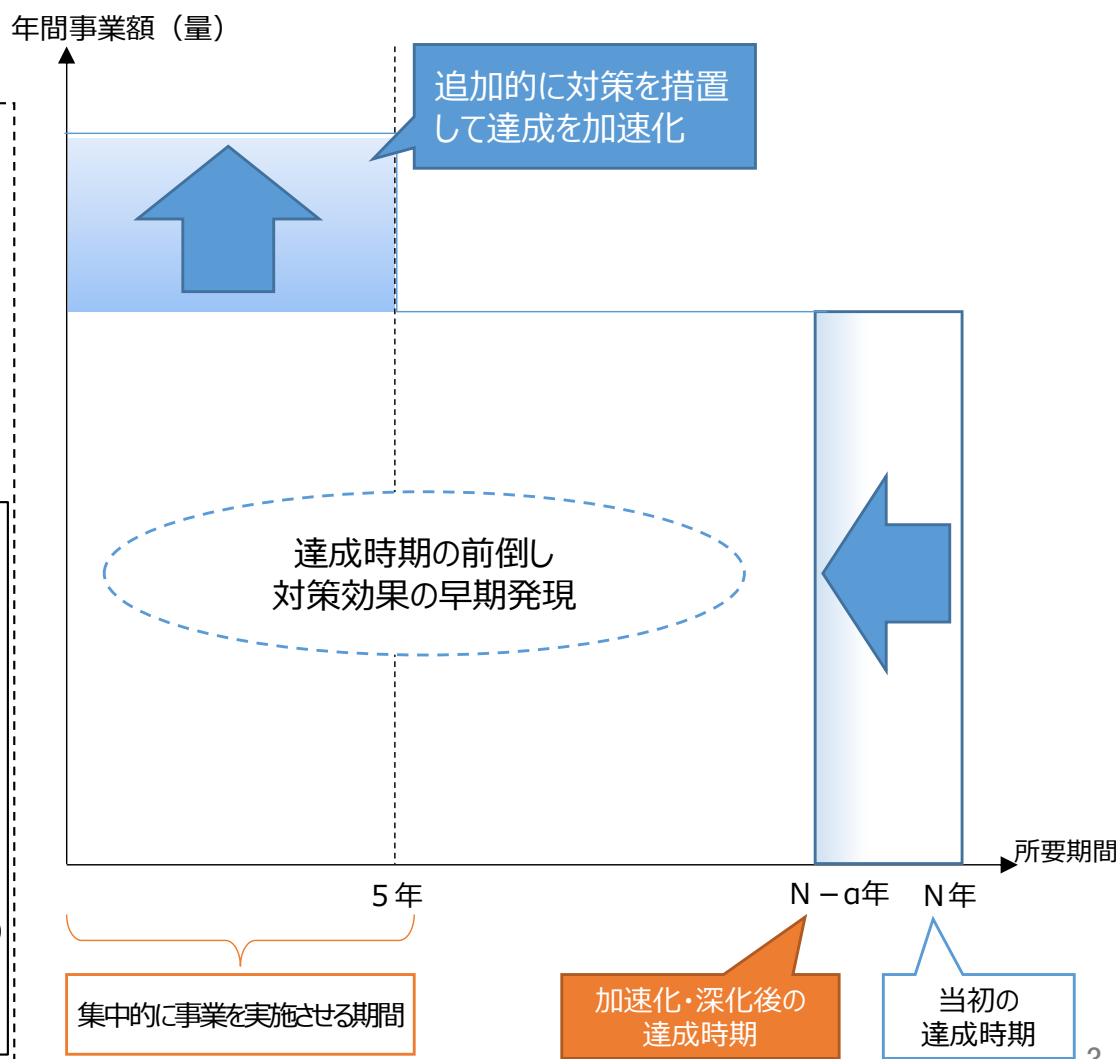
また、本対策には、財政措置に加え、財政投融资のほか、民間事業者等による事業が想定されている。

別表 本対策の事業規模

	(事業規模の目途)
1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策	おおむね12.3兆円程度
2 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策	おおむね 2.7兆円程度
3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進	おおむね 0.2兆円程度
合計	おおむね 15兆円程度 <small>(注)</small>

(注) 令和2年12月時点において本対策の達成目標を達成するために必要と想定される事業規模の目途を示したものであり、各対策の実施段階における諸調整の結果等により、変動する場合がある。

【「5か年加速化対策」による加速化のイメージ】

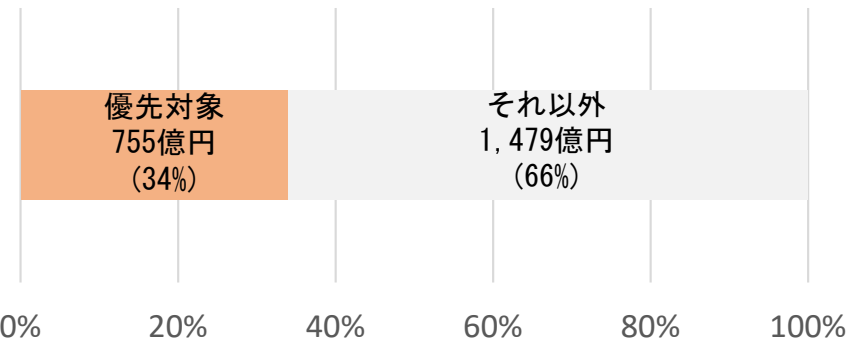
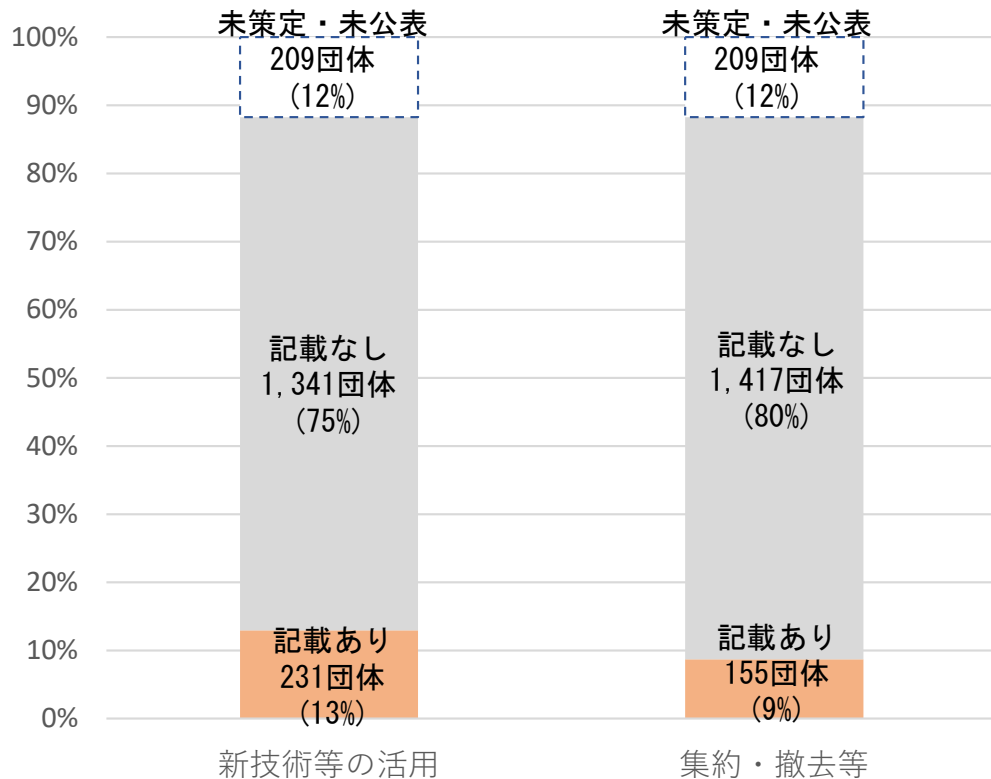


公共事業の一層の効率化 ～自治体における目標設定～

- 自治体が施設ごとに策定する「長寿命化計画」については、管理者が定量的な目標（KPI）を設定し取り組んでいく必要があるが、そうした計画を立てている自治体は1割程度とごく少数。
- 自治体の道路の修繕・更新等を支援する「道路メンテナンス事業」において、定量的なコスト削減目標を設けている自治体を優先的に支援することとしているが、令和4年度予算額のうち、優先支援対象は3割程度にとどまっている。より強い（ディス）インセンティブを設けるべきであり、数値目標設定を要件化していくべき。

道路メンテナンス事業の配分状況（R4年度）

長寿命化修繕計画（橋梁）への短期的数値目標 ・コスト削減効果の記載状況



(注) 優先対象：①新技術等を活用する事業、②長寿命化修繕計画に短期的な数値目標及びそのコスト削減効果を記載した自治体の事業

(参考) 名寄市 橋梁長寿命化修繕計画 (抄)

§2 短期的な数値目標及びそのコスト削減効果

1. 集約化・撤去に関する短期的な数値目標

2025年までの5年間に、…施設の撤去に伴う迂回路整備や、機能縮小などの検討を行い、50万円のコスト削減を目指します。

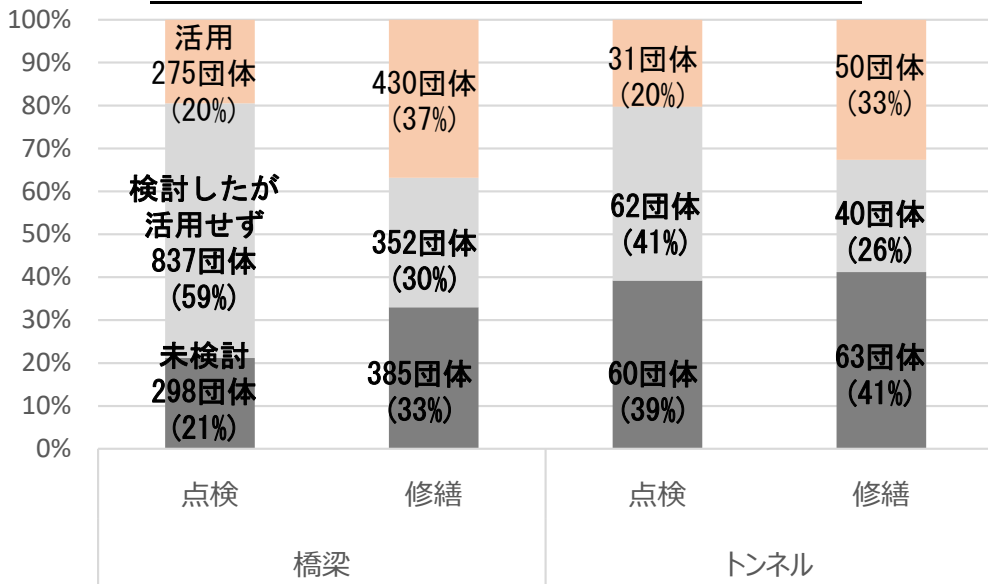
2. 新技術等の活用に関する短期的な数値目標

2025年までの5年間に…費用の削減や事業の効率化等の効果が見込まれる新技術（あるいは新技術に類する技術）を活用し、200万円のコスト削減を目指します。

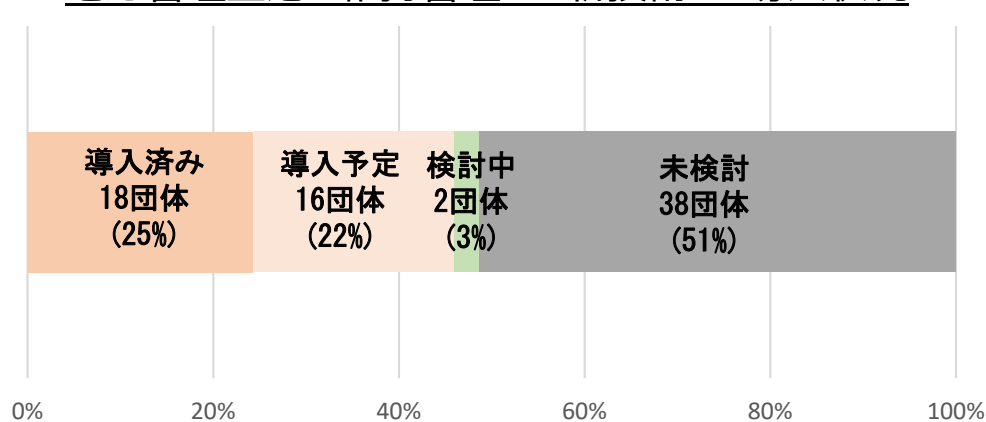
公共事業の一層の効率化 ～新技術の活用促進～

- ドローンやAIを活用したインフラの維持管理手法が生み出されているところ、その周知のため、国交省もカタログ作成や情報提供システムの構築を行っているが、自治体側から使いにくい、新技術活用の効果が明確に示されていない等、様々な課題が指摘されている。結果、自治体における新技術の活用検討が進んでいない。
- 自治体のニーズを踏まえた情報提供となるよう、必要な機能やプロセスの改善を行っていくべき。

道路の点検、修繕における新技術活用状況



地方管理空港の維持管理への新技術注の導入状況



(注) 車両に搭載したレーザースキャナー等を用いた舗装面の点検技術（モービルマッピングシステム（MMS））。導入済みの空港で平均1割程度の省人化・コスト削減効果が認められている。

「カタログ」・「NETIS」注の自治体における活用状況

	カタログ		NETIS	
	件数	割合	件数	割合
知っている	1135自治体	66%	1443自治体	84%
必ず見る 必ずではないが見る	652	38%	774	45%
	あまり見ない ほとんどみない	462	27%	654
知らない	581	34%	273	16%

約半数の自治体で認知を得られていない

■ MMSの検討を行わなかった理由

回答（選択式）	空港数
MMSという技術を知らない	4
MMSが舗装点検へ活用可能であることを把握していない	0
MMSの導入効果（業務量やコスト削減効果等）が分からない	14
既存技術で点検可能なため、MMS活用の必要性を感じていない	12
MMS導入に向けての検討の費用・手間がかかる	2
その他（今後、滑走路の改良計画があるため、より安価で効率的な新技術の開発を独自に進めているため、等）	6

(注) 「カタログ」：点検支援技術性能カタログ
「NETIS」：新技術情報提供システム（いずれも国土交通省が管理）

公共事業の一層の効率化 ～道路管理の適切な役割分担～

- 直轄国道の整備区間に新たな直轄国道バイパスを整備する場合、既存の国道（現道）における交通量は減少し、主要幹線としての役割は減ることとなる。そのため、原則として都道府県に移管することとされている。
- 国管理の現道は、依然約400km程度あるとされる。また、自治体移管については、具体的な基準や方針が定められていない現状にある。交通量が大幅に減じる現道については、速やかに都道府県に移管し、適切な役割分担の下で道路の維持管理を実施すべき。

事務・権限の移譲等に関する見直し方針について (H25.12.20 閣議決定) (抜粋)

移譲の対象範囲は、「**地方分権改革推進要綱（第1次）**」（平成20年6月20日地方分権改革推進本部決定）に基づき、**地方分権改革推進委員会第1次勧告（平成20年5月28日）**の方向に沿ったものとする。
（中略）その際には、国民生活・経済を支える基幹的な社会資本の整備・維持管理は国の基本的な責務であるとの認識に立って、引き続き国が管理する必要がある道路・河川については移譲の対象とはしないものとする。

地方分権改革推進要綱（第1次）（H20.6.20 地方分権改革推進本部決定）（抜粋）

一般国道の直轄区間については、主に地域内交通を分担する道路は都道府県が担い、国は全国的なネットワークの形成を図ることを基本として、第1次勧告の方向に沿って、指定を見直し、**原則として都道府県に移管する。**

地方分権改革推進委員会 第1次勧告（H20.5.28）（抜粋）

直轄国道については、主に地域内交通を分担する道路は都道府県が担い、それを補完して国は全国的な交通ネットワークの形成をはかることを基本として、

- ① (略)
- ② **バイパスの現道区間**
- ③ (略)
- ④ (略)

については、従前と同様の管理水準を維持するため財源等に関して必要な措置を講じたうえで、一般国道の位置付けを変えずに、**原則として都道府県に移管する。**

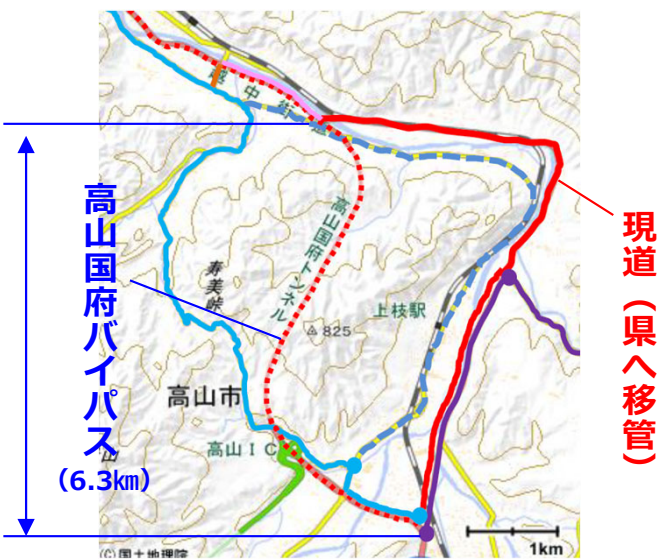
〈バイパス整備後、現道を県へ移管〉

たかやまこぶ 高山国府バイパス（岐阜県）

開通時期：H27.10
移管時期：H28.4
交通量：18,700 [台/日]

◇現道交通量 18,200 [台/日]

※交通量はR2事後評価より
(R12時点の推計交通量) **11,800**



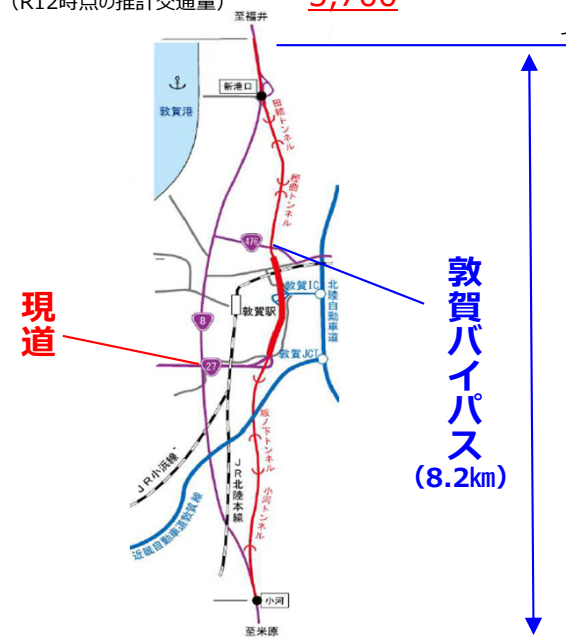
〈バイパス整備後、現道を引き続き国が管理〉

つるが 敦賀バイパス（福井県）

開通時期：H20.11
移管時期：－
交通量：13,600 [台/日]

◇現道交通量 16,200 [台/日]

※交通量はH30事後評価より
(R12時点の推計交通量) **5,700**

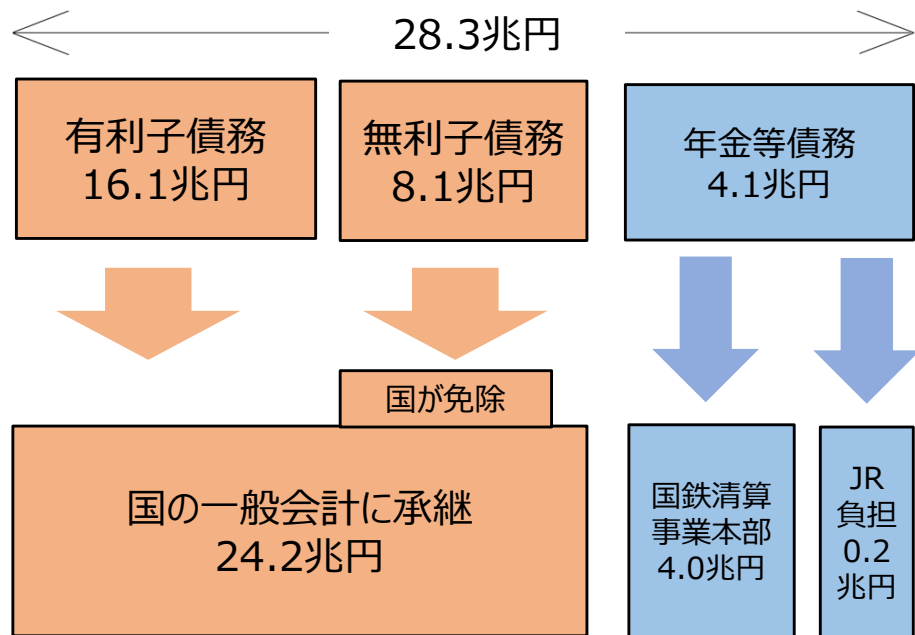


(出所) 国土交通省資料を基に作成 (国管理の現道の延長は、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査を基に集計)

日本国有鉄道（国鉄）の長期債務とその処理について

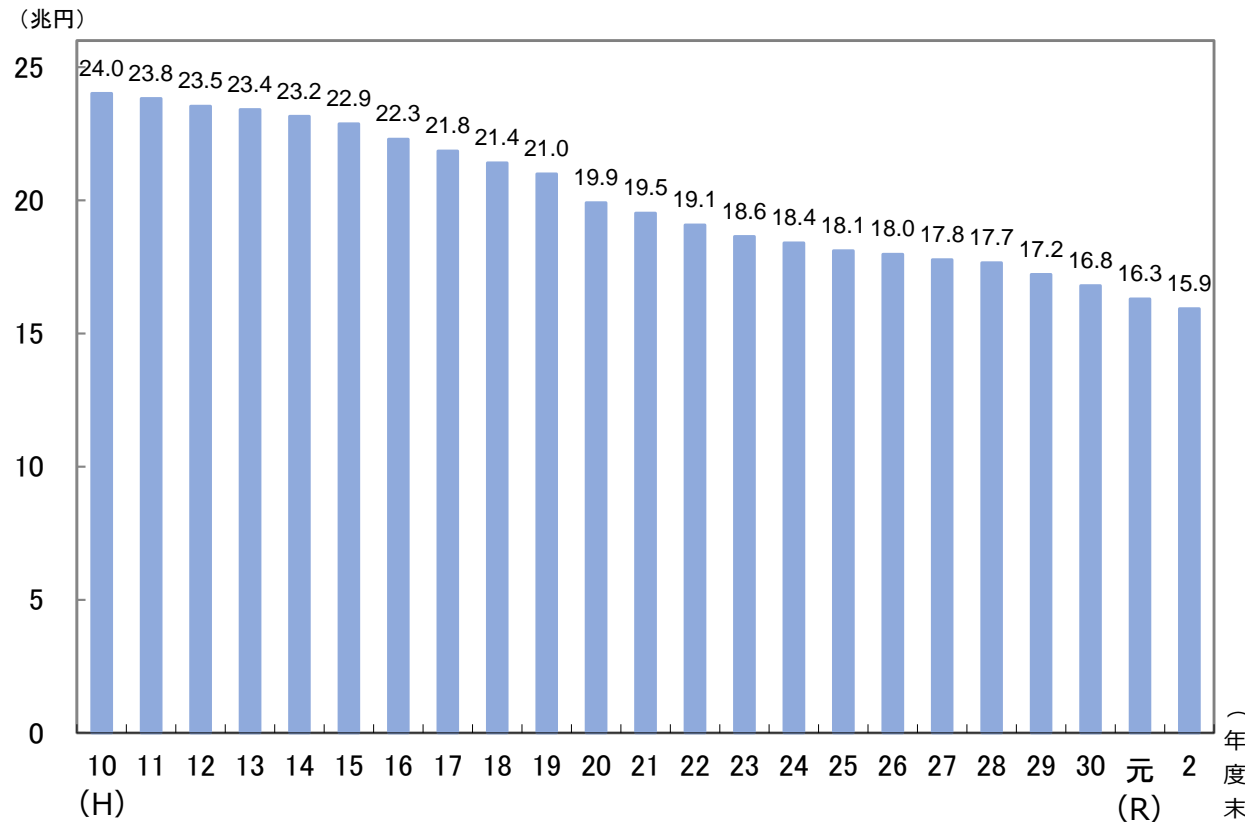
- 昭和62年に国鉄が分割・民営化された際、当時国鉄が抱えていた債務（37.1兆円）については、当時の国鉄清算事業団、新幹線保有機構、JR各社がそれぞれ承継。
- その後、平成10年10月に「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」が制定され、国鉄清算事業団が有していた旧国鉄の債務（28.3兆円）の一部（24.2兆円）を国の一般会計に承継し、国民負担により返済することとなった。
- 国の一般会計に承継された債務は現在も毎年返済されているところ。令和2年度では約3,300億円返済され、令和2年度末時点の債務残高は15.9兆円。

平成10年10月の国鉄長期債務残高処理



(出所) (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構HPより財務省作成

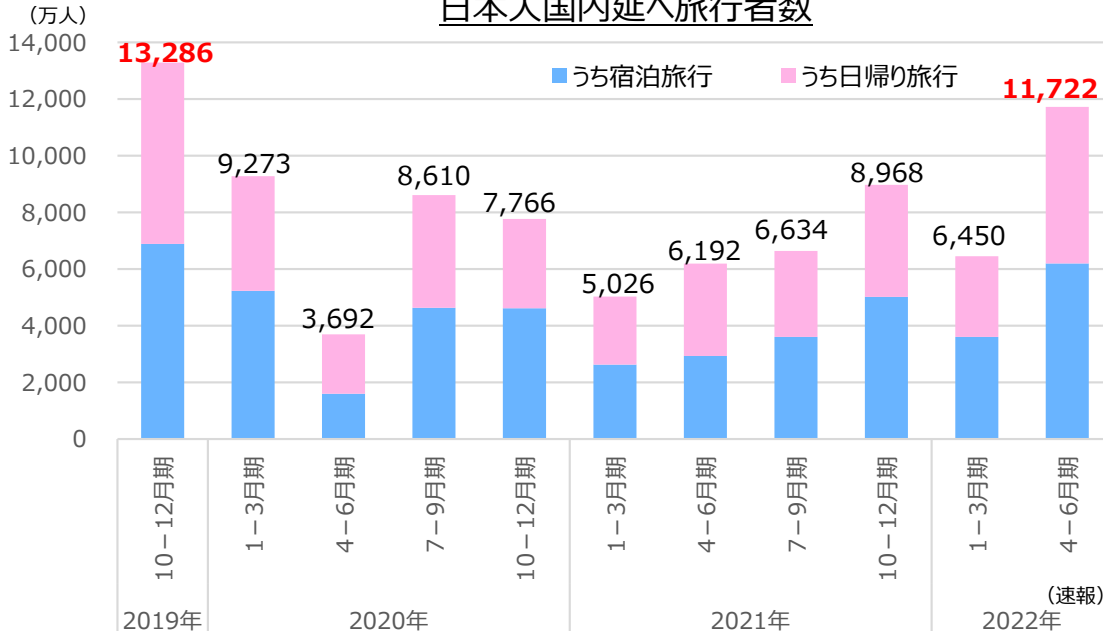
一般会計承継債務の残高推移



(出所) 国土交通省HPより財務省作成 7

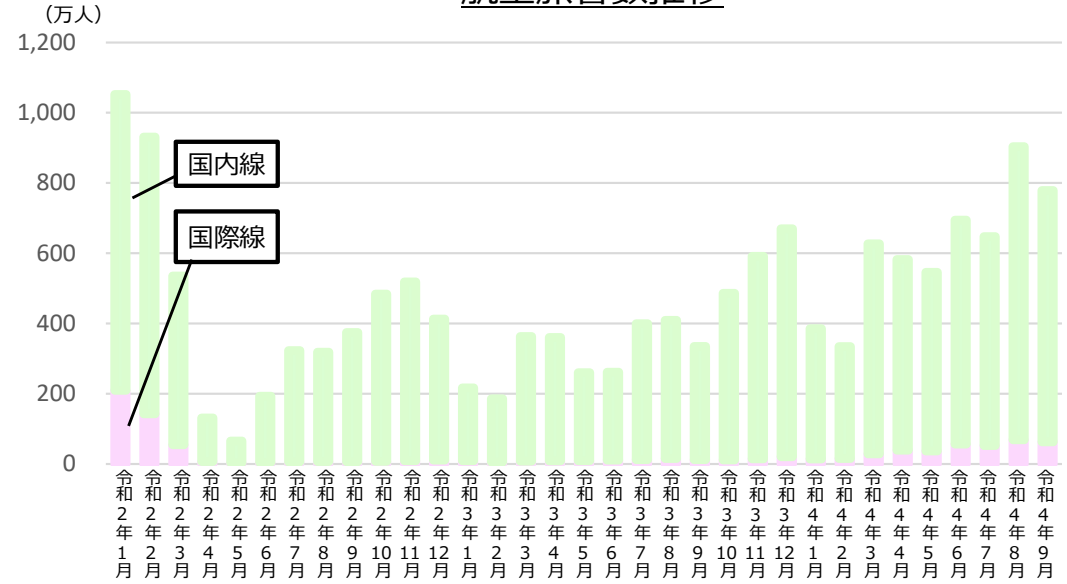
コロナ以降の観光・航空の利用状況と都道府県ごとの人口動態

日本人国内延べ旅行者数



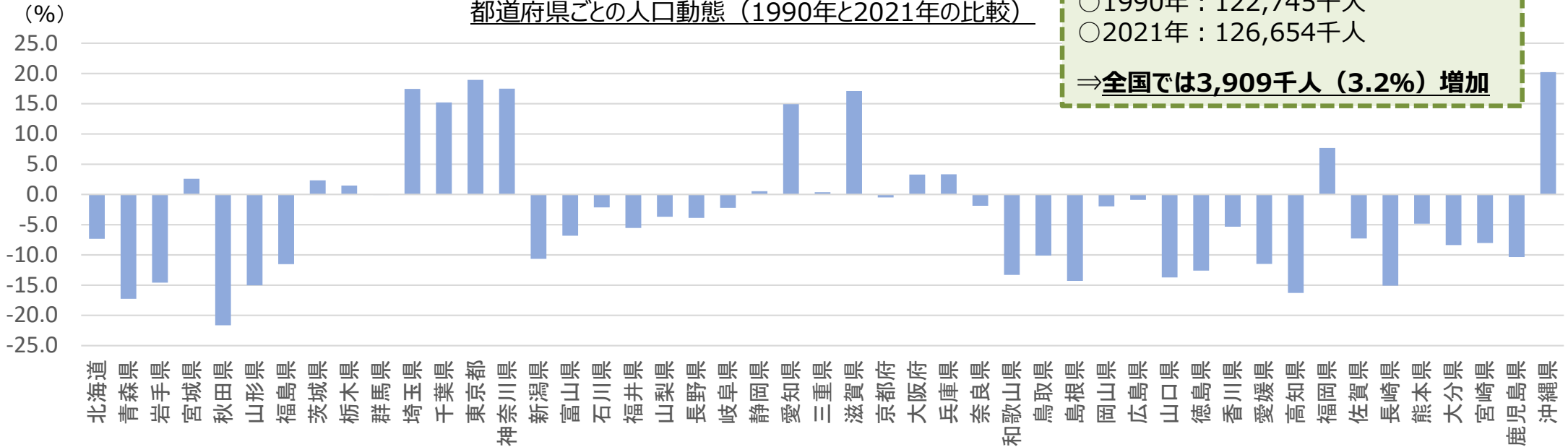
(出所) 観光庁「旅行・観光消費動向調査」

航空旅客数推移



(出所) 国土交通省資料を基に財務省作成

都道府県ごとの人口動態 (1990年と2021年の比較)



(注) 1990年(平成2年)は3月31日時点、2021年(令和3年)は1月1日時点の人口

(出所) 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」