

第1章 時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

第1節 国土交通行政の基軸の構築

1 社会資本整備のマスタープランの策定に向けた取組み

平成22年5月、国土交通省成長戦略会議において、社会資本整備を含む国土交通省の政策について、選択と集中、民間の知恵と資金の活用等、旧来のメカニズムを大きく転換すべきとの提言がなされた。

あわせて、限られた公共事業予算の効果的・効率的な活用等、公共事業の進め方について抜本的に見直すとともに、治水、高速道路、港湾、空港等、個別の分野ごとに今後の整備等のあり方について見直しが進められている。

一方で、国民生活や産業基盤を支えるために真に必要な社会資本整備については、戦略的に実施していくことが必要である。

そのため、現在、社会資本整備を進める上での指針となる社会資本整備重点計画の見直しを進めているところであり、同年12月には、社会資本整備審議会・交通政策審議会の計画部会において、新たな社会資本整備重点計画の骨子を取りまとめられた。

新たな社会資本整備重点計画の骨子では、国土、生活、産業・活力の3つの基本的な政策分野に即した社会資本整備の目指す姿を、国民に対して、よりわかりやすい形で提示すること、また、厳しい財政状況の下で、事業を実施する上での選択と集中の視点や、さらには、重点計画の実効性を確保するための新しい手法についても盛り込むこととされた。

さらに、東日本大震災を踏まえた今後の社会資本整備のあり方について、23年夏までに中間とりまとめを行う予定である。

2 交通政策のマスタープランの策定に向けた取組み

我が国は、少子高齢化・人口減少、地球環境問題の深刻化、国際競争の激化という流れの中で大きな転換期にあり、これら交通を取り巻く諸課題に対応しつつ、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、今後の交通に関する基本理念等を定める交通基本法の制定へ向けた検討を行い、平成22年6月に「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」を公表した。また、同年11月には、交通政策審議会及び社会資本整備審議会の各分科会に「交通基本法案検討小委員会」を設置し、交通政策の立案に向けた基本的な論点について、有識者を交え専門的な観点から議論を実施し、報告書を取りまとめた。

交通には、移動手段として経済活動・社会活動の基盤となるだけでなく、人々の社会参加を可能とすることと相まって、人が文化的に、また、未来に向かって創造的に生きていく活力の源泉という意義もあり、交通がその機能を十全に発揮するためには、従来の運輸事業者の区分に応じた縦割りの事業行政ではなく、「利用者目線・国民目線」の視点への転換を図り、まちづくりや地球環境問題及び観光立国推進等の課題を受け止めつつ、総合的かつ計画的に施策を推進することが求められてい

る。

以上を踏まえ、今後の交通に関する基本理念等を定める交通基本法案について、第177回国会に提出したところであり、今後、同法案に基づく交通政策のマスタープラン（交通基本計画）を制定することによって、交通分野の諸課題に対する基本的な交通政策を包括的に示すこととしている。

第2節 国土交通省における成長戦略に向けた取組み

我が国の国際競争力を高め、将来にわたって持続可能な国づくりを進めるため、平成21年10月に開催された有識者で構成する国土交通省成長戦略会議において、①海洋、②観光、③航空、④国際展開・官民連携、⑤住宅・都市の5つの分野の成長戦略について議論がなされ、22年5月に「国土交通省成長戦略」が取りまとめられた。政府の「新成長戦略」にもその内容が盛り込まれるとともに、23年度予算及び税制改正大綱等に戦略実行のための予算等が反映された。

第3節 新たな国と地方、民間との関係の構築

1 国と地方の新たな関係

国土交通省では、活力ある経済社会と地域の形成、安全・安心の確立等の国民生活に直結する重要な課題に対して、国と地方の適切な役割分担を踏まえ、都道府県・市町村等との連携を図りながら、全国的な規模又は全国的な視点で行うべき施策等を推進している。

こうした中で、平成22年6月に「地域主権戦略大綱」が閣議決定され、義務付け・枠付けの見直し、基礎自治体への権限移譲、出先機関改革、ひも付き補助金の一括交付金化、直轄事業負担金制度の見直し等に取り組んでいる。

義務付け・枠付けの見直しでは、都道府県道、市町村道の構造基準の条例委任、大臣同意を要する都市計画の範囲の縮小等を行うこととしている。

ひも付き補助金の一括交付金化に関しては、22年度に国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を原則一括し、社会資本整備総合交付金を創設するなど、積極的に対応しているが、23年度からの投資補助金の一括交付金化に伴い、社会資本整備総合交付金の都道府県分のうち、年度間、地域間の変動・偏在が小さい事業等については、「地域自主戦略交付金」に移行し、社会資本整備総合交付金を政策目的達成のため計画的に実施すべき事業等に重点化することとしている。また、社会資本整備総合交付金の4分野（活力創出基盤整備、水の安全・安心基盤整備、市街地整備、地域住宅支援）を統合することにより、より一層柔軟な予算流用を可能にするなど、地方の自由度・使い勝手の更なる向上を図ることとしている。

直轄事業負担金制度については、維持管理にかかる負担金のうち、経過措置として22年度限りとされていた耐震改修等の特定の事業に係るものを廃止し、23年度から、維持管理に係る直轄事業負担金は全廃することとした。

2 官民連携等の推進

国土交通省成長戦略を受け、厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の新規整備及び維持管理を着実に進めていくため、従来のPFI^{注1}制度に基づく事業を拡大するとともに、新たなPPP（官民連携）/PFI制度の構築と具体的な案件形成を推進することとしている。

このため、平成22年9月1日から11月30日までの3箇月間、コンセッション方式^{注2}等の新たなPPP/PFI事業の案件形成の推進や、制度的な課題の検討等を目的として、地方公共団体、民間事業者等を対象とした提案募集を実施した。その結果、公園、住宅、下水道、道路、鉄道、駐車場等、幅広い分野にわたって計208件の提案が提出され、それらを基にPPP/PFIに係る制度的課題の整理等を行った。

また、国土交通省では、国民の安全・安心の確保等の観点から規制を行っており、これらの規制については、社会経済情勢の変化に的確に対応するため、必要に応じて見直しを行っている。一方、構造改革特区については、23年3月末までの間、計21の特例措置が設けられ、全国で215の特区が認定された。また、特区での実績を踏まえ、14の特例措置について全国規模での規制改革を行った。

第4節 国土政策の推進

総合的な国土の形成に関する施策の指針として、「多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成」を新しい国土像として掲げる国土形成計画（全国計画）及びこれを具体化するための各広域ブロックの地域戦略とその具体的な取組みをまとめた広域地方計画並びに「持続可能な国土管理」を基本方針とする第四次国土利用計画（全国計画）に基づき、総合的な国土政策を推進している。

その一環として、平成22年9月に、国土審議会政策部会に長期展望委員会及び国土政策検討委員会を設置し、以下の課題について検討を行った。

①国土の長期展望について

国土は、国民が生活、生産等の諸活動を展開する共通の基盤であるとともに、現在及び将来における国民のための限られた資源である。そのような国土の将来には、人口減少の進行、急速な少子高齢化、地球温暖化による気候変動という大きな変化が存在している。このため、人口、社会、経済、国土基盤、環境、エネルギー、産業等の国土を巡る様々な分野において、国土にもたらす影響を長期展望する意義は極めて大きい。

そこで、2050年までの「国土の姿」を定量的・可視的に分かりやすく描き出し、その結果を踏まえ、将来の国土に関する課題の整理・検討を行うことを目的とした長期展望委員会において、まずは現状のまま推移した場合、諸分野において、どのような影響が見込まれるかについて調査審議し、平成23年2月に中間とりまとめを行った。

②成長戦略の具体化に向けた取組みについて

国土交通省成長戦略において位置付けられた新たな国土政策の課題（大都市圏戦略、地域戦略、多様な主体によるコミュニティづくり）について、国土政策検討委員会において調査審議し、平成23年2月に最終報告を取りまとめた。本報告では、我が国の成長エンジンである大都市の国際競争力の

注1 Private Finance Initiative

注2 民間事業者に施設の所有権を移転せず、インフラの事業運営や開発に関する権利を長期間にわたって付与する方式

強化のための国家戦略としての大都市圏戦略の策定・推進、地域の多様な主体によるその特性を活かした地域の活性化の促進のための官民連携組織による戦略の策定・実施やそれに対する国の関与・支援、地元企業、地縁組織、NPO等の多様な主体によるコミュニティづくりを進めるためのコミュニティファンドの造成や中間支援組織の育成、担い手と地域・行政との協働等に関する提言がなされたところであり、今後は、具体的な施策の実現に向けて取り組んでいく。

第5節 海洋政策（海洋立国）の推進

四方を海に囲まれている我が国は、海洋資源の有効活用を始めとして、広大な海をフロンティアとして認識し、まさに「海洋国家」を実現する必要がある。海洋に関する行政分野の多くを所管する国土交通省では、「海洋基本法」に基づく「海洋基本計画」の下、関係機関と連携しつつ、海洋政策を推進しているところである。

海洋分野は国土交通省成長戦略における対象5分野の一つとして位置付けられており、港湾の国際競争力の強化、海運・造船業の国際競争力強化、海洋権益の保全等に取り組むこととしている。

また、平成22年5月には、天然資源の探査及び開発、海洋環境の保全その他の活動の場として重要である排他的経済水域等の保全及び利用の促進を図ることなどを定めた「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」が成立した。同法及び同年7月に閣議決定された基本計画に基づき、排他的経済水域等の根拠となる低潮線の保全、遠隔離島における活動拠点の整備等を進めている。

さらに、海洋の安全及び治安確保のため、海上保安体制の充実強化を推進するとともに、我が国管轄海域の海洋権益を保全する観点から、海洋の利活用の基礎となる海底地形等の海洋基盤情報の整備を進めるなど、今後も海洋政策を積極的に推進していく。

図表 II-1-5-1 海洋政策の推進

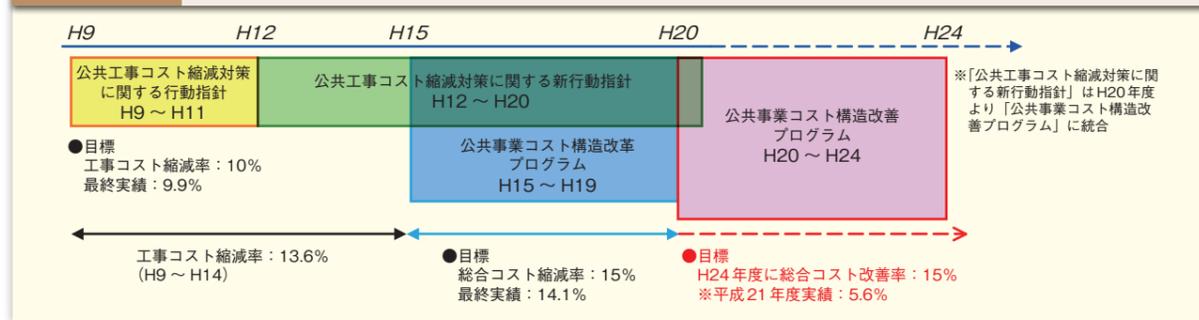


第6節 効率的・重点的な施策展開

1 公共事業の総合的なコスト構造改善の推進

公共工事のコスト構造改善については、厳しい財政事情等を背景として、政府全体で進めており、現在は、平成20年3月に策定した「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき、総合的なコスト構造改善に取り組んでいる。具体的には、従来の取組みに加え、VFM^{注1}最大化を重視し、①環境負荷の低減効果等の社会的コスト構造の改善、②施設の長寿命化によるライフサイクルコスト構造の改善、③民間企業の技術革新によるコスト構造改善を評価する「総合コスト改善率」を設定し、5年間で19年度比15%の総合コスト改善率の達成を目標としており、21年度時点の国土交通省・関係機構等の総合コスト改善率の実績は5.6%となった。

図表 II-1-6-1 コスト構造改善のこれまでの経緯



2 公共工事の品質確保や入札契約の適正化

「公共工事の品質確保の促進に関する法律（公共工物品確法）」を踏まえ、国土交通省では、公共工事の更なる品質確保を図るため、平成20年度から原則すべての工事において総合評価方式^{注2}を実施するとともに、建設コンサルタント業務等における総合評価方式を本格導入している。品質確保への支障、下請へのしわ寄せ等が懸念されるダンピング受注に対しては、施工体制確認型総合評価方式や特別重点調査の実施等の対策を行っている。さらに、工事目的物の品質確保を目的として設計者から施工者への設計思想の伝達等による受発注者間の情報共有の推進や、施工プロセス全体を通じて工事実施状況等の確認を行い、これを検査に反映させる「施工プロセスを通じた検査」を試行している。地方公共団体に対しては、総合評価方式の導入・拡充、予定価格の公表時期や低入札価格調査基準価格等の適切な見直しを促進するとともに、ダンピング受注の排除徹底の推進を要請している。

入札契約制度の一層の改善を図るため、国、地方公共団体等において、一般競争入札の拡大及び総合評価方式の拡充、一般競争入札の拡大に向けた条件整備としての入札ボンド^{注3}の活用、設計・施工一括発注方式やCM方式^{注4}等の多様な発注方式の活用を推進している。国土交通省では、21年度

注1 経済性にも配慮しつつ、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も価値の高いサービスを提供すること
注2 価格に加え価格以外の要素も総合的に評価して落札者を決定する方式
注3 入札参加者に対して、金融機関等による審査・与信を経て発行される契約保証の予約的機能を有する証書の提出を求める制度
注4 コンストラクション・マネジメント方式。コンストラクションマネージャー（CMR）が、技術的な中立性を保ちつつ発注者の側にとって、設計・発注・施工の各段階において、設計の検討や工事発注方式の検討、工程管理、品質管理、コスト管理等の各種のマネジメント業務の全部又は一部を行う方式

においては、約97.8%の工事で一般競争入札、約99.3%の工事で総合評価方式を実施しており（いずれも金額ベース）、22年度以降においても引き続き、価格と品質が総合的に優れた調達を行っている。地方公共団体に対しては、予定価格の事前公表の取りやめ、競争参加条件の適切な設定や契約変更の適切な実施等について要請を行い、入札契約の適正化を推進している。

また、21・22年度において、総合評価方式の透明性の確保等に関する改善、虚偽申請防止対策の強化や審査基準の見直し等の経営事項審査の改善、入札ボンドの拡大、標準請負契約約款の改正を行った。

さらに、22年10月に、支払ボンド^注等による新たな下請代金債権保全策の導入についての中間とりまとめを策定し、23年1月には、建設産業戦略会議において、「建設産業の再生と発展のための方策に関する当面の基本方針」を取りまとめたところであり、できるものから順次実施することとしている。

3 社会資本の高齢化時代における戦略的な維持管理・更新

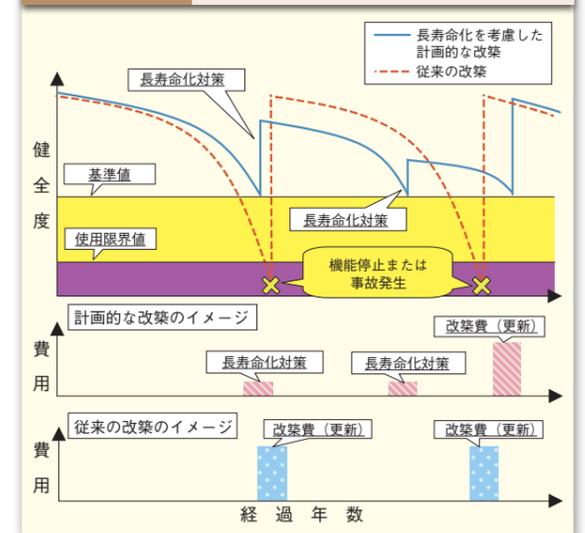
我が国の社会資本は、戦後の高度経済成長とともに着実に整備されてきたが、今後、こうした社会資本の高齢化が急速に進行するという課題に直面することになる。

こうした状況の下、今後必要となる維持管理費、更新費についても、急速に増加していくことが想定されており、特に今後も厳しい財政状況が続けば、真に必要な社会資本整備だけでなく、既存施設の維持管理、更新にも支障を来すおそれが指摘されている。

同時に、高齢化した施設の割合が増大していくと、重大な事故や致命的な損傷等が発生するリスクが飛躍的に高まることが予想されている。

このため、従来、損傷等が発生した後に対処するという「事後的管理」から、事前に点検し、異常が確認または予測された場合、致命的欠陥が発現する前に速やかに措置するという「予防保全的管理」へと転換し、戦略的に維持管理を実施することで、国民の生命と財産を守り安全・安心を確保するとともに、施設の寿命を伸ばすことでライフサイクルコストの低減を図っていく。

図表 II-1-6-2 予防保全対策を考慮したライフサイクルコストの低減



注 元請企業倒産時に、保証機関が下請企業の未払債権の支払を保証する制度

第7節 政策評価・事業評価・対話型行政

1 政策評価の推進

「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、①国民本位の効率的な質の高い行政の実現、②成果重視の行政の推進、③国民に対する説明責任の徹底という3つの目的の達成を目指し、政策アセスメント（事業評価方式）、政策チェックアップ（実績評価方式）及び政策レビュー（総合評価方式）を政策評価の基本的な3つの方式として定めるとともに、政策の特性に応じた方式として、個別公共事業、個別研究開発課題、規制及び租税特別措置等の政策評価を実施している。平成22年3月には4テーマについて政策レビューを実施し、同年7月には13の政策目標について、233の指標を用いて政策チェックアップを実施した。また、これらの評価における政策の改善の方向性等を踏まえ、予算概算要求等に当たって、同年8月に32の新規施策等について政策アセスメントを実施した。^{注1}

2 事業評価の実施

個別の公共事業について、事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価による一貫した事業評価体系を構築している。評価結果については、新規採択時・再評価時・完了後の事後評価時の費用対効果分析のバックデータも含め、評価結果の経緯が分かるように整理した事業評価カルテを作成し、インターネット等で公表している。^{注2}

また、地方負担の負担者である都道府県等の意見聴取の導入、評価サイクルの短縮、計画段階評価の試行等、公共事業の進め方の透明性をより一層向上させるための取組みを進めている。

3 国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進

①国土交通ホットラインステーション

国民生活に極めて密接にかかわる国土交通行政の推進に当たっては、国民からの意見・要望等を幅広く把握し、国民に直結した行政を展開することが重要である。このため、「国土交通ホットラインステーション」を開設しており、月平均約1,000件の意見等が寄せられている。

②消費者等に対する情報提供

従来の行政による監督に加え、消費者等による適切な選択及び市場による監視を通じた安全・安心の確保を図ることを目的に、住宅等の建築物や公共交通機関に関する事業者等の過去の処分履歴を集約した「ネガティブ情報検索サイト」を国土交通省ホームページ上に公開している。

③社会資本整備における計画策定プロセスの透明性の更なる向上

社会資本整備の推進に当たっては、構想段階から透明性や公正性を確保し、住民等の理解と協力を得ることが重要である。このため、住民を含めた多様な主体の参画を促進するとともに、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行い、計画を合理的に策定するための基本的な考え方を示したガイドラインを活用することにより、更なる透明性の向上に取り組んでいる。

注1 国土交通省政策評価関係ホームページ <http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/index.html>

注2 事業評価ホームページ <http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/index.html>

事業評価カルテ <http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>