

## 第Ⅱ部

# 国土交通行政の動向

# 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

社会資本整備重点計画は、国土形成計画等の中長期的なビジョンを見据えつつ、その実現に向けた今後5年間の社会資本整備事業の方向性を定めるものである。

治水、高速道路、港湾、空港等、個別の分野ごとに進められていた今後の整備等のあり方の見直しの集大成として、平成22年7月、社会資本整備重点計画の見直しに着手した。

社会資本整備重点計画の見直しについては、社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会において審議が進められてきたが、23年3月に発生した東日本大震災を受け、同部会から、防波堤・防潮堤による「一線防御」からハード・ソフト施策の総動員による「多重防御」への転換を柱とする「津波防災まちづくりの考え方」と題する緊急提言が提出された。

また、同年11月には、同提言の中で示された「人の命が第一」、「災害に上限はない」という東日本大震災からの教訓に基づいた「震災を踏まえた社会資本整備のあるべき姿」や、厳しい財政状況を踏まえた「選択と集中」の基準を主な内容とする中間とりまとめが行われた。現在、中間とりまとめで示された内容を踏まえた新たな計画の具体化作業を進めているところである。

### 2 交通に関する取組みについての骨格となる枠組みづくり

交通とは、人又はモノが空間を移動することである。人は、人の交流を通じて、また、モノの交易を通じて、文化を構成する知恵や技術等を豊かにし、また、向上させることで、人類の繁栄に寄与してきた。この意味において、人にとって交通は、単なる手段にとどまらず、人が人間生活において文化的に、また、未来に向かって創造的に生きていく活力の源泉と言える。

一方で、交通政策は、大きな転換期を迎えており、人口減少・少子高齢化の進展、地球環境問題の深刻化、国際競争の激化等、交通を取り巻く社会経済情勢は著しく変化している。また、低炭素・循環型社会の構築に向けて公共交通の役割は重要であること、運輸事業の区分に応じた縦割りの事業行政から交通利用者や国民の視点に立った行政への転換が必要とされていること、まちづくり・地球環境問題・国際競争力強化・観光立国推進等の観点も踏まえることが必要であること、といった新たな視点が必要となっているところである。

このような中、人の活力の源泉たる交通が、その機能を十全に発揮できるようにするためには、交通に関する施策を総合的に再構築し、これを計画的に推進していくことが必要である。

以上を踏まえ、交通に関する取組みについての骨格となる枠組みを定めた「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基本計画の策定等を通じて、交通政策を総合的かつ計画的に推進していくこととしている。

## 第2節 「持続可能で活力ある国土・地域づくり」の推進

我が国は、人口減少、少子高齢化、財政制約、国際競争の激化に加え、地球環境問題や東日本大震災を契機としたエネルギー制約等、これまでにない困難に直面している。これらの課題を克服し、我が国の明るい将来を築くため、第I部第2章で記述したように、「4つの実現すべき価値、8つの新たな政策展開の方向性」からなる「持続可能で活力ある国土・地域づくり」の基本方針を平成23年11月に取りまとめた。その具体的な内容は、同年12月に閣議決定された「日本再生の基本戦略」に盛り込まれるとともに、24年度予算及び税制改正大綱等に反映された。

今後、国土交通省が持つ総合力を発揮し、関係府省等とも積極的な連携を図りつつ、「持続可能で活力ある国土・地域づくり」に向けた具体的な施策を展開していく。

また、「国土交通省成長戦略」及び政府の「新成長戦略」に基づき、我が国の成長に向けた具体的な施策の実行を引き続き推進する。

## 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

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月に閣議決定された「地域主権戦略大綱」等に基づき、義務付け・枠付けの見直し、基礎自治体への権限移譲、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・枠付けの見直しとしては、都道府県道及び市町村道の構造基準の条例委任等を、基礎自治体への権限移譲としては、市町村が決定する都市計画の範囲の拡大等を行った。

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した。23年度には、同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、投資補助金を一括交付金化した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とともに、地方の自由度・使い勝手を更に向上させた。

24年度には、社会資本整備総合交付金については、政策目的達成のため事業の更なる重点化を図る。地域自主戦略交付金については、都道府県分の対象事業の拡大、増額を図るとともに、政令指定都市分について導入する。また、沖縄分については、県及び市町村を対象に、自由度の高い新たな一括交付金制度を創設する。

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を全廃した。

## 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、第1部第2章でも記述したように、従来のPFI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している。また、東日本大震災による被災地の復興に係るPPP/PFI事業の案件形成を促進している。

また、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、24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、東日本大震災発生後の平成23年7月に、国土審議会政策部会に防災国土づくり委員会を設置し、同委員会において、東日本大震災の教訓を踏まえ、災害に強い国土構造への再構築を図るという課題について調査審議を行った。発生頻度は低いが被害規模が極めて甚大になるおそれがある巨大災害を対象とし、個々の施設等の対策を超えた、より広域的、総合的な観点からの国土政策上の対応について検討を行い、同年7月に提言を取りまとめた。

本提言では、国土全体での機能分担・配置等、災害に強い広域交通基盤の効率的・効果的な整備等による代替性・多重性の確保、災害リスクを考慮した安全で安心できる国土利用、安定的なエネルギー供給が可能な国土の形成等について、基本的な考え方が提示され、全国的な観点からの今後の基本的な方向性の提言とともに、主たる被災地域となった東北圏の復興に向けての提言がなされたところである。

今後、本提言を踏まえて各地域で災害に強い地域づくりという観点からの将来ビジョンの見直しが行われていくことを期待するとともに、引き続き検討を進めていく。

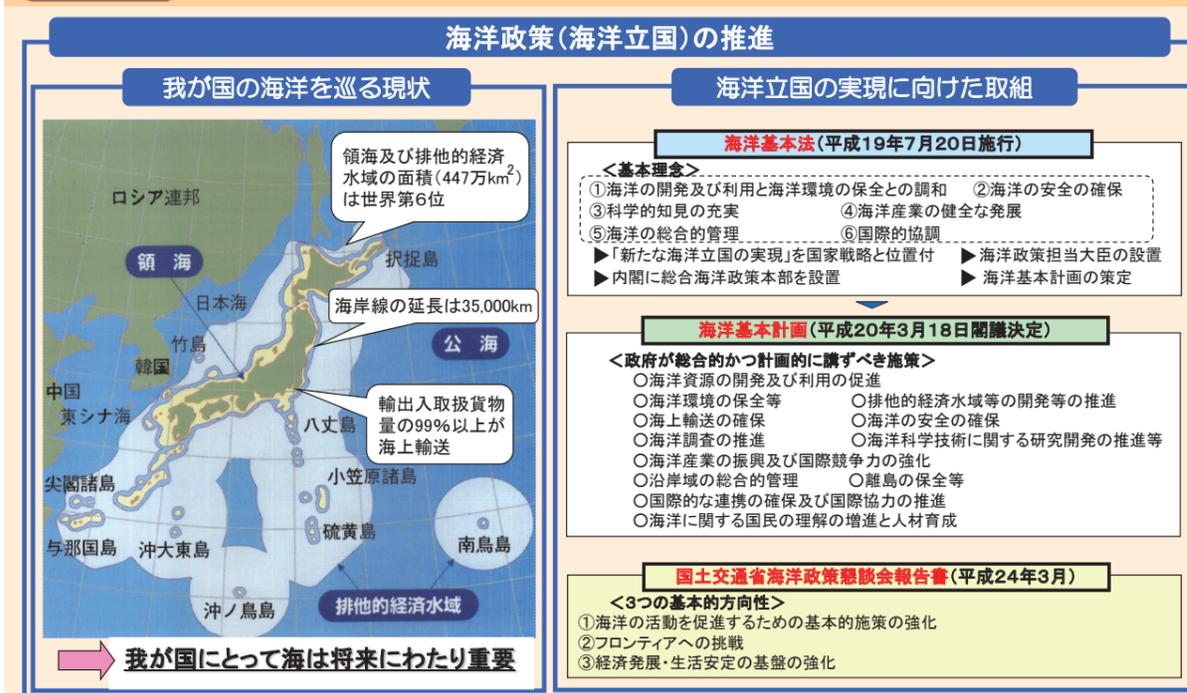
## 第5節 海洋政策（海洋立国）の推進

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はじめとして、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が、同計画の見直し時期が近づいていることなどを踏まえ、有識者を委員とする「国土交通省海洋政策懇談会」を開催し、幅広い議論を行った上で今後の海洋政策の基本的な考え方や国土交通省が取り組むべき海洋政策の方向性等について平成24年3月に取りまとめを行った。

また、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（低潮線保全法）」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、海上における安全及び治安確保のため、海上警察権の充実強化を図るとともに、我が国管轄海域の海洋権益を保全する観点から、海洋調査の推進、海洋情報の一元化を通じ、海洋の本格的な利活用を進めるための環境整備を推進するなど、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

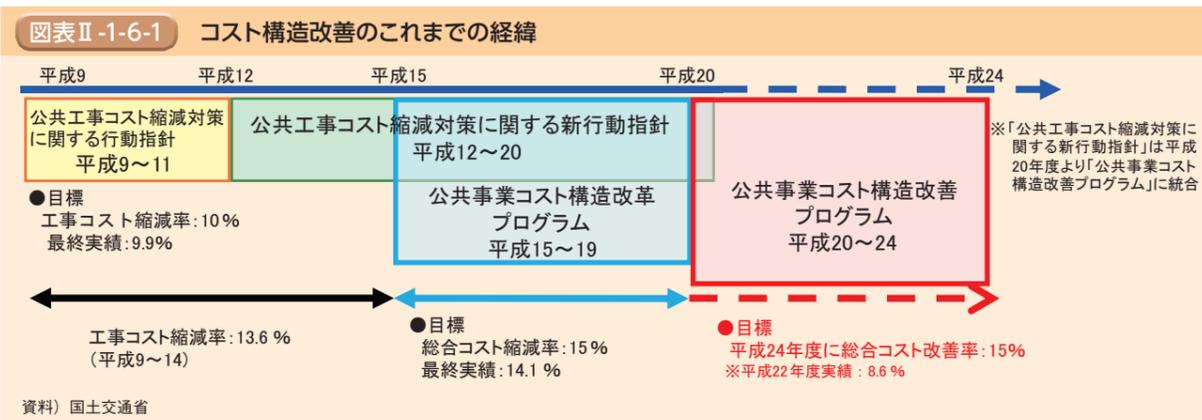


資料) 国土交通省

## 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<sup>注1</sup>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、22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8.6%となった。



### 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落札方式<sup>注2</sup>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落札方式を本格導入している。品質確保への支障、下請へのしわ寄せなど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落札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。

入札契約制度の一層の改善を図るため、23年8月に「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」の一部変更を閣議決定し、地域維持事業（災害対応、除雪、インフラの維持管理の事業）の担い手確保に資するための新たな契約方式として「地域維持型契約方式」を導入し、同年11月には地域維持型建設共同企業体運用準則の策定を行った。さらに、国、地方公共団体等において、一般競争入札等の活用に必要な条件整備として、地域要件の活用に当たり、各発注者が予め運用方針を策定すること、入札ポンド<sup>注3</sup>の積極的な活用と対象工事の拡大等、設計・施工一括発注方式やCM方式<sup>注4</sup>等の多様な発注方式の

注1 Value for Money: 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立って、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

活用を推進している。

国土交通省では、22年度においては、約99.4%の工事で一般競争入札、約99.9%の工事で総合評価落札方式を実施しており（いずれも金額ベース）、23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。また、地方公共団体等に対して、低入札価格調査基準価格等の適切な見直し等によるダンピング対策の強化、予定価格の事前公表の見直し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。

### 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。建設後50年以上経過する社会資本の割合を現在（平成22年）と20年後で比較すると、例えば、道路橋（約8%→約53%）、河川管理施設（約23%→約60%）、下水道管きよ（約2%→約19%）、港湾岸壁（約5%→約53%）等と急増する。

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はなく、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、施設に応じて損傷等が発生した後に対策を行う「事後的管理」と、早期発見・補修により施設全体の長寿命化を図る「予防保全的管理」を的確に使い分け、計画的に対策を行うことが重要であり、施設の補修対策の内容、点検の時期等を記載した長寿命化計画の策定や、その計画的な実施、社会資本の適性な利用、点検・診断・補修に係る人材育成、担い手の確保・育成、技術開発等を進めている。また、社会資本の大部分は地方公共団体が管理する施設であるため、地方公共団体に係る分野も含めた施設の実態把握を進める。

## 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23年3月には9テーマについて政策レビューを実施し、同年9月には13の政策目標について、47の施策目標及び224の業績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9月に25の新規施策等について政策アセスメントを実施した。<sup>注</sup>

注 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>

## 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。<sup>注</sup>

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1,100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 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>