

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

第1節 社会資本の老朽化対策

我が国では、昭和39年以降の東京オリンピックの頃に整備された首都高速1号線等、高度成長期以降に整備したインフラが急速に老朽化し、今後20年間で、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる見込みである。例えば、道路橋は、その割合が平成24年3月の約16%から、10年後には約40%、20年後には約65%と急増する。(図表Ⅱ-2-1-1、図表Ⅱ-2-1-2)。これら急速に老朽化が進むインフラを戦略的に維持管理・更新することが求められている。このため、24年7月に社会資本整備審議会・交通政策審議会の技術部会の下に社会資本メンテナンス戦略小委員会を設置し、今後の維持管理・更新のあり方について検討を進めるとともに、国土交通省を挙げて老朽化対策に取り組むための体制として、25年1月、国土交通大臣を議長とする「社会資本の老朽化対策会議」を設置し、総合的・横断的に検討を進め、同年3月、老朽化対策の全体像を、スケジュールを明確にした工程表として取りまとめた。(図表Ⅱ-2-1-3)

当該対策として、まずは、24年12月に発生した中央自動車道笹子トンネル事故を踏まえ、今後1年を目途に集中的に点検を行うとともに、必要な修繕等を速やかに実施している。また、各々の施設の特徴を踏まえた適切な点検による現状確認と、その結果に基づく的確な修繕を実現するため、原則として25年度中に維持管理基準の改善を行うとともに、維持管理情報のデータベース構築等を進めている。

図表Ⅱ-2-1-1 建設後50年以上経過する社会資本の割合

	平成24年3月	34年3月	44年3月
道路橋 (橋長2m以上)	約16%	約40%	約65%
トンネル	約18%	約31%	約47%
河川管理施設 (国管理の水門等)	約24%	約40%	約62%
下水道管きよ	約2%	約7%	約23%
港湾岸壁 (水深-4.5m以深)	約7%	約29%	約56%

資料) 国土交通省

図表Ⅱ-2-1-2 老朽化する施設

老朽化する河川管理施設の例



ポンプ設備のインペラ



ゲート設備

国道7号 暮坪陸橋(コンクリート橋) 山形県の例



1980年(15年経過):
主桁下面にひびわれ、
錆汁発生



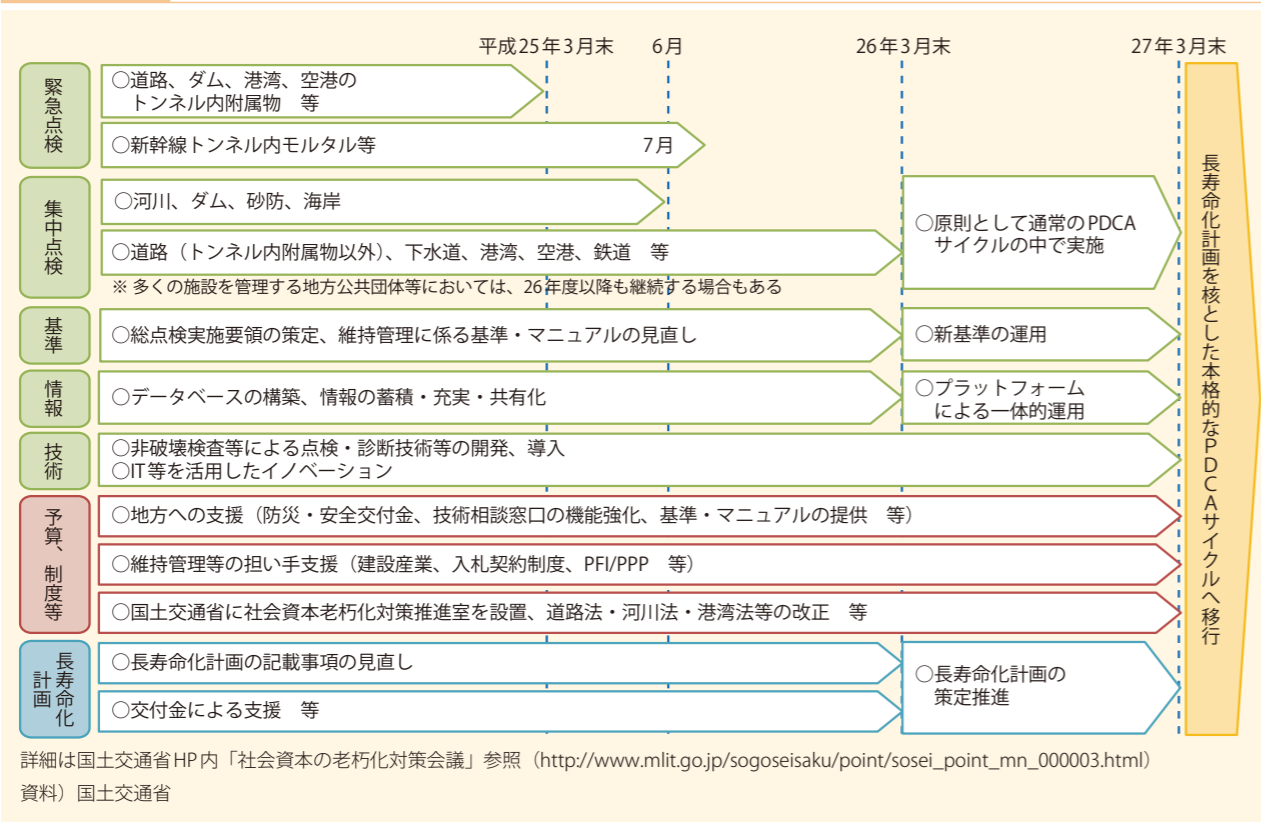
1991年(26年経過):
主桁PC鋼材の破断



1991年(26年経過):
耐荷力確保のために
新たに2基の支柱を設置

資料) 国土交通省

図表II-2-1-3 社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置 工程表（全体像・概要） 平成25年3月21日決定



あわせて、現場の維持管理の効率化等を推進するため、民間企業の持つ非破壊検査技術等の現場への試行的な導入や、維持管理ニーズを踏まえたIT等の先端技術のインフラにおける実証等による検証にも積極的に取り組んでいる。これにより、維持管理・更新システムの高度化（ハード・ソフト一体の次世代型インフラシステムの構築）を図り、インフラ管理の安全性、信頼性、効率性の向上を実現し、新たな市場の創出、パッケージ型インフラ輸出の拡大等につなげていく。

さらに、これら維持管理の現場を支える制度的な対策として、インフラの大部分を管理している地方公共団体に対し、マニュアルの提供や研修等を実施するほか、防災・安全交付金により、積極的に支援を進めている。同時に、建設産業の担い手の確保・育成のための支援や、地域との協働、PFI/PPPの活用によるインフラの維持管理・更新の推進等、制度面等の見直し・検討を進めている。

こうした取組みに加え、内容の充実を図った長寿命化計画の策定等を通じ、26年度以降、老朽化対策について、本格的なPDCAサイクルを構築していく。メンテナンスの取組みを恒常的な軌道に乗せるため、25年を「社会資本のメンテナンス元年」として、老朽化対策に重点的に取り組む。

コラム 江戸時代から続く橋のメンテナンス

山口県岩国市に架かる5連のアーチ橋である「錦帯橋」は、岩国藩主吉川広嘉により延宝元年（1673年）に創建されました。翌年延宝2年（1674年）の洪水で流出するものの年内に再建され、以来276年間、昭和25年（1950年）の台風被害まで流出することはありませんでした。

再建当初から、定期的に架替等が行われ、桁（柱）橋（両端の2つの橋：第1橋と第5橋）は約40年毎、アーチ（反）橋（中央の3つの橋：第2～4橋）は約20年ごとに架け替えられ、橋板や高欄は約15年ごとに取り替えられてきました。

錦帯橋架替年表

年号	西暦	工事内容					大工棟梁及び副棟梁（脇棟梁）		
		第1橋	第2橋	第3橋	第4橋	第5橋			
延宝元	1673	○	○	○	○	○	児玉九郎右衛門	佐伯安右衛門	
2	1674	○	○	○	○	○	児玉九郎右衛門	佐伯安右衛門	佐伯八郎右衛門
天和3	1683		○	○	○		児玉九郎右衛門	佐伯安右衛門	
元禄7	1694	○				○	大屋嘉左衛門		
12	1699		○	○	○		大屋嘉左衛門		
16	1703	○				○	大屋嘉左衛門		
正徳4	1714		○	○	○		大屋嘉左衛門		
元文2	1737	○				○	佐伯六郎右衛門		
5	1740				○		佐伯六郎右衛門	細矢七右衛門	佐伯平右衛門
寛保元	1741		○	○			佐伯六郎右衛門	細矢七右衛門	大屋幾右衛門
延享元	1744	○					長谷川十右衛門	大屋市右衛門	大屋清左衛門
宝暦6	1756					○	長谷川十右衛門		
10	1760				○		長谷川十右衛門	原 神兵衛	大屋幾右衛門
13	1763	○					佐伯九兵衛	大屋又右衛門	
明和元	1764		○				大屋市右衛門	原 神兵衛	
2	1765			○			大屋市右衛門	原 神兵衛	
安永7	1778	○			○		大屋四郎兵衛	佐伯市左衛門	長谷川文右衛門
8	1779		○				細矢源兵衛	大屋清左衛門	長谷川文右衛門
天明2	1782			○			大屋市右衛門	大屋清左衛門	
寛政8	1796				○		原 久右衛門	大屋慶之允	
享和元	1801		○				原 久右衛門	大屋敬蔵	児玉宇兵衛
文化3	1806			○			原 久右衛門		
8	1811				○	○	原 久右衛門	大屋敬蔵	
文政9	1826			○			細矢七右衛門	大屋権左衛門	佐伯清三郎
10	1827			○			大屋権左衛門	佐伯清三郎	長谷川傳平
11	1828				○		大屋権左衛門	佐伯清三郎	大屋清八郎
12	1841	○					大屋権左衛門		
弘化2	1845				○		大屋権左衛門	大屋鍋次郎	
嘉永元	1848			○			大屋鍋次郎	児玉品次	
安政5	1858				○		大屋亦右衛門	佐伯繁弥	
6	1859		○				大屋亦右衛門		
明治元	1868			○			児玉宇平治	原 静太郎	
4	1871				○		大屋董太郎	児玉宇平治	原 静太郎
28	1895			○			上原伸助	富永忠吉	
30	1897		○				上原伸助	富永忠吉	
31	1898				○	○	上原伸助	富永忠吉	
昭和4	1929				○	○	星出滝槌	藤本清次	海老崎桑次郎
9	1934	○	○	○			星出滝槌	藤本清次	海老崎桑次郎
27	1952	○	○	○	○	○	片倉寅吉	篠原経一	海老崎桑次郎
平成14	2002			○			海老崎桑次 55歳	中村雅一 43歳	中川陸雄 66歳
15	2003				○	○	海老崎桑次	中村雅一	藤兼敏生 41歳
16	2004	○	○				海老崎桑次	中村雅一	沖川公彦 29歳
合計		12	15	16	18	11			

※ ○は架替が行われた橋。
※ 色付部分は古図が残されている。
資料）山口県岩国市

定期的な架替等の費用を確保するために、以下の制度が設けられました。

・「橋催相（はしもやい）」延宝3年（1675年）～延宝4年（1676年）

（延宝4年に前年分もまとめて徴収）

架替・改修費用を藩のすべての階級（武士から農民まで）から徴収したものでした。

武士は石高10石につき1人役、屋敷1建につき1人役でした。

・「橋出米（はしだしまい）」延宝6年（1678年）～明治4年（1871年）

橋催相を発展させて、目的税として恒常的に毎年徴収するようにした税制です。家中と寺社は、知行高10石につき米7合5勺、別に屋敷を持つ者は軒別に米7合5勺、在方（農村地）には軒別に米7合5勺が、毎年課せられました。町方は、表家の間口1間（1.8m）につき米5合又は3合7勺2才が、毎年課せられました。

岩国藩は6万石（1703年時点）でしたが、橋出米としては、弘化4年（1847年）頃には、年に97石余集まったとの記録があります。現在の価値で示すと約4,850万円になります。

ちなみに、平成に行われた全面的な架替では、総工費は26億円の費用がかかっています。

創建以来、架替等に係る技術が受け継がれてきましたが、その中には大工の個人的な経験によるものもあります。例えば、「木を観る」技術は、同じ種類の木材でも一つ一つ違った性質を持っているので、現場で先輩から言葉で代々伝えられてきたものです。これまで定期的に架替が行われてきた背景には、このような大工技術の伝承がありました。

これからも、計画的に架替等が行われることになっています。



元禄12年（1699）第2・3・4橋の架替図面



資料) 山口県岩国市
(参考)
錦帯橋 岩国市公式ホームページ
<http://kintaikyoo.iwakuni-city.net/>

第2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、義務付け・枠付けの見直し、基礎自治体への権限移譲、地域の取組みを支援する交付金制度の再編等、地方分権に取り組んでいる。

平成24年度には、地方分権改革推進委員会の勧告に基づく「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第1次・第2次一括法）」が施行され、公営住宅の入居収入基準・整備基準、都道府県道及び市町村道の構造に関する基準の条例委任により

基準の制定が進められるとともに、市町村が決定する都市計画の範囲の拡大等が行われた。

また、地域自主戦略交付金の廃止に伴い、国と地方が連携して政策課題に取り組んでいく観点から、地域の社会資本整備を支援する交付金制度の再編を行い、従来の社会資本整備総合交付金に加え、地域住民の命と暮らしを守るインフラ再構築（老朽化対策、事前防災・減災対策）及び生活空間の安全確保の取組みを集中的に支援する防災・安全交付金を創設した。

2 官民連携等の推進

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整備・維持管理を着実に進めていくため、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。

官民連携事業の推進に関する検討として、応募のあった案件を題材として検討課題を設定の上、公共施設等運営権制度の活用に係る検討等を行った。

先導的官民連携支援事業としては、21件採択し、公共施設等運営権制度の活用を念頭においた仙台空港活性化及び空港周辺地域開発の実現可能性調査等を行った。

震災復興官民連携支援事業としては、14件採択し、岩手県陸前高田市において民間主体の復興まちづくり会社を中心となった、まちづくりの実現可能性調査等を行った。

また、国民の安全・安心の確保等の観点から規制を行っているが、社会経済情勢の変化に的確に対応するため、必要に応じてこの見直しを行っている。一方、構造改革特区については、平成25年3月末までの間、計22の特例措置が設けられるとともに、全国で216の特区が認定され、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3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、国土形成計画（全国計画・広域地方計画）では、国土形成計画の関係主体への指針性を向上させるため、計画のモニタリングが求められており、毎年度実施している。

また、全国計画については、計画策定後の社会経済情勢の変化等にも的確に対応しながら推進される必要があることから、「国土形成計画法」第7条及び国土交通省事後評価実施計画に基づき、平成24年度に政策レビューを取りまとめた。

一方、広域地方計画については、東日本大震災を受け、国土審議会防災国土づくり委員会において、23年7月に「災害に強い国土づくりへの提言」が取りまとめられたことを踏まえ、東北圏広域地方計画の見直しを進めているほか、その他の広域地方計画について総点検を実施したところであり、引き続き、災害に強い地域づくりへの取組み等を進めていく。今後は、これらの結果も踏まえ、総合的な国土政策を引き続き推進していく。

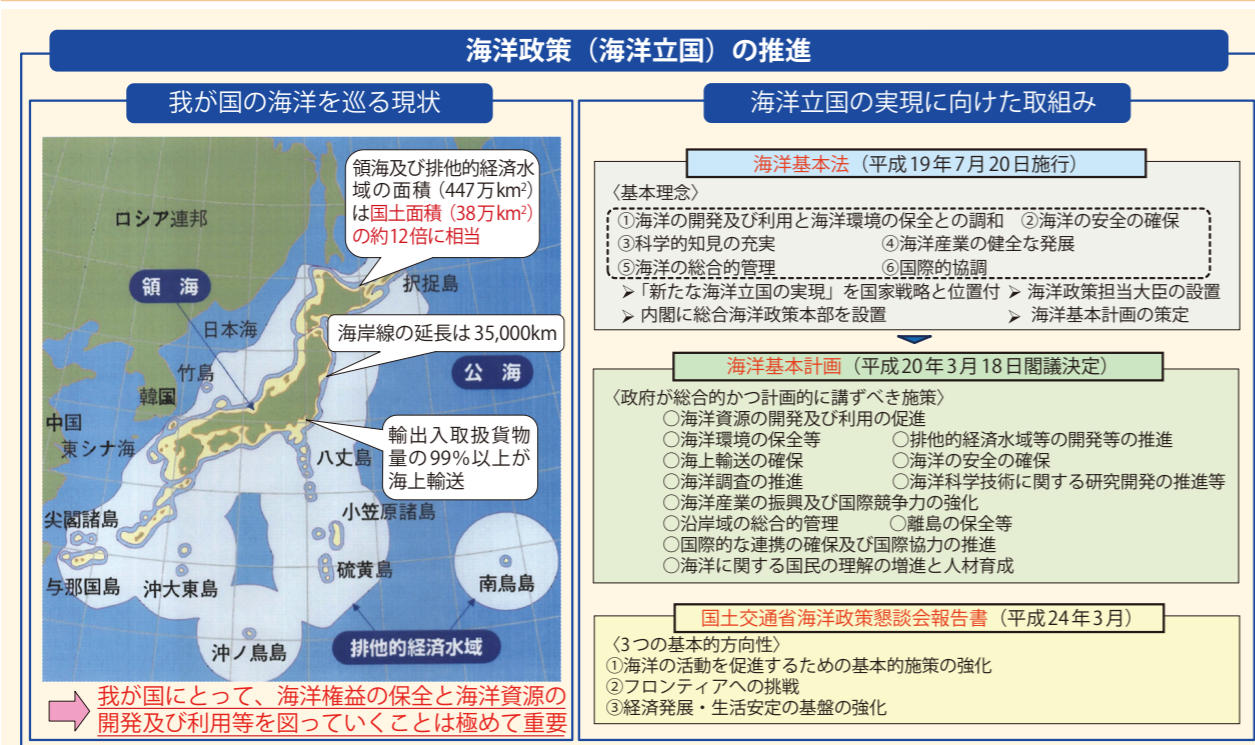
第4節 海洋政策（海洋立国）の推進

四方を海に囲まれている我が国は、広大な海をフロンティアとして認識し、真の「海洋立国」を実現する必要があることから、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、「国土交通省海洋政策懇談会」を開催し、平成24年3月に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を取りまとめ、「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。

また、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）」及び基本計画に基づき、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、海上保安体制の充実・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ほか、海洋再生可能エネルギーを活用した発電の普及拡大や海洋産業の戦略的育成を推進するなど、今後も海洋政策を積極的に推進していく。

図表II-2-4-1 海洋政策の推進



資料）国土交通省

第5節 効率的・重点的な施策展開

1 第3次社会資本整備重点計画の推進

社会資本整備重点計画は、「社会資本整備重点計画法」に基づき、社会資本整備事業を重点的、効

果的かつ効率的に推進するために策定する計画である。

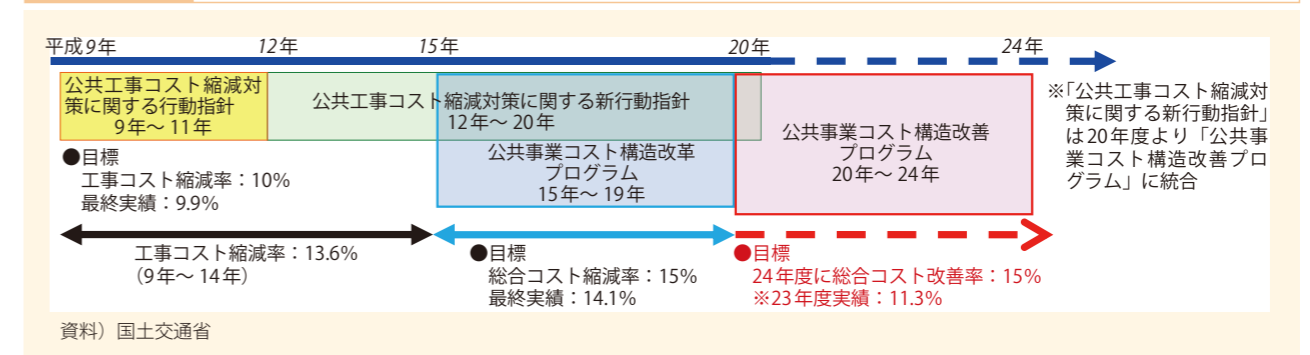
平成24年8月に24年度から28年度までを計画期間とする「第3次社会資本整備重点計画」が閣議決定された。同計画では、厳しい財政状況等、様々な課題に対応するため、中長期的な社会資本整備のあるべき姿を提示した上で、「選択と集中」の基準を踏まえた4つの重点目標（「大規模又は広域的な災害リスクの低減」、「我が国産業・経済の基盤・国際競争力の強化」、「持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現」、「社会資本の適確な維持管理・更新」）を設定するとともに、整備の効果を国民に対して分かりやすく示す指標を設けた上で、真に必要な社会資本整備を着実に進めることとしている。

その際、ハード施策間の連携はもとより、ハード・ソフト施策間の連携、多様な主体の協働等、ソフトも含めた事業・施策間の連携を徹底することとしている。

2 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、23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11.3%となった。

図表II-2-5-1 コスト構造改善のこれまでの経緯



3 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、原則すべての工事において総合評価落札方式^{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

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

施状況等の確認を行い、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。

また、入札契約制度の一層の改善を図るため、平成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」を導入するとともに、国、地方公共団体等において、設計・施工一括発注方式やCM方式^注等の多様な発注方式の活用を推進している。

23年度においては、国土交通省の約95.6%の工事で一般競争入札、約99.1%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）、24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。なお、総合評価落札方式については、技術提案作成・審査に係る競争参加者、発注者双方の事務手続の負担増大等が課題となっていることから、施工能力を評価するタイプと技術提案を評価するタイプに二極化して簡素化を図るなどの改善案について、本格運用に向けた試行を進めてきたところである。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。

第6節 交通政策の推進

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、国際競争の激化や人口減少・少子高齢化の進展、地球温暖化の防止に関する取組みの必要性の増大といった交通を取り巻く社会経済情勢は著しく変化しており、東日本大震災の発生も受け、災害に強い国土・地域づくりが求められるなど、交通に関し、様々な課題が生じている。例えば、我が国経済の再生を支える国際交通・幹線交通のネットワーク強化や災害時の代替性・多重性の確保等が喫緊の課題となっている。また、地域公共交通に関しては、その維持が困難になるなど、危機的状況となっており、その確保により地域社会を維持・活性化することが求められている。

以上を踏まえ、多様な関係者の連携・協働により、交通政策を推進する枠組みとしての法整備の検討を進めている。

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

注 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

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24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、44の施策目標及び213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、24年度補正予算及び25年度予算概算要求の入れ替えに対応し、25年2月に33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、事業の効率性及び実施過程における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における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、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組みとして、直轄事業等において、計画段階評価を実施している。

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行政処分等の履歴を集約した「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>