

第3章 国土交通分野における主な取組み

第2章では、「賢く使う」、「みんなで支える」、「将来を見越す」という3つの視点から、これからの社会インフラの維持管理・更新にむけた施策の方向性について考察・検討を行った。紹介した事例のなかにはすでに国土交通省において進めている取組みも多いが、これからの社会インフラの維持管理・更新に向けては、引き続き「賢く使う」「みんなで支える」「将来を見越す」ための施策を展開していくことが求められる。本章では、以上の3つの視点から現在国土交通省が取り組んでいる主要な施策を紹介する。

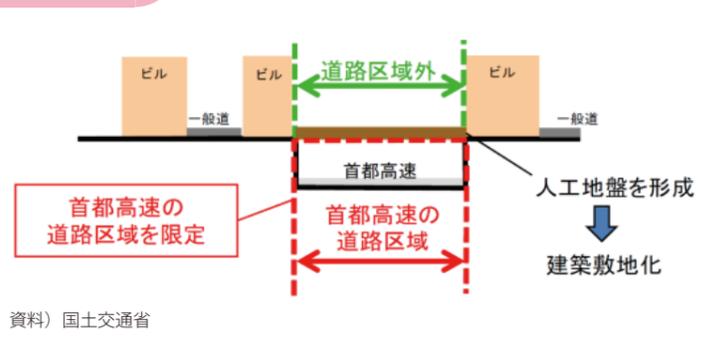
第1節 賢く使うための取組み

1 道路空間の有効活用

第2章でも見てきたように、社会インフラそのものやその空間を利用することで、社会インフラの機能を高め、より有効活用しやすくすることが可能となる。例えば、道路の事例でも見たように、その空間は地域活性化や防災等様々な用途として多面的に活用できる。また、その空間を有効に活用できるような環境を整備していくことが求められる。

こうした状況等を背景として、2014年5月に、「道路法等の一部を改正する法律」が成立し、新設や改築に限られていた立体道路制度（原則、道路区域は上下空間全てに及ぶが、例外的に道路区域を空間又は地下について上下の範囲を定めることができる制度）を既存の高速道路でも適用できるようになる。これにより、例えば、掘割構造の既存の高速道路の上部に人工地盤を形成することで、当該地盤の上に建築物を建設することが可能になる（図表3-1）。また、道路区域でなくなった空間を活用することにより得られる収益を、首都高速等の高速道路の維持管理・更新費用に充てることが可能となり、民間資金を活用した高速道路の更新と都市再生を一体的に進めやすくなる。そのほか、道路区域以外に余地がある場合でも高架下空間を占有することができるようになり、また、公平かつ効率的な道路空間の活用が図るために有効である場合には、その占有者の決定は入札により行うことが可能となる。

図表3-1 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大（道路法第47条の7の改正）



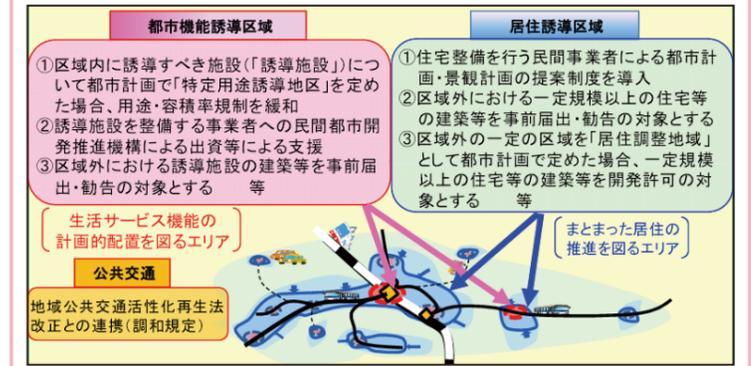
資料) 国土交通省

2 コンパクトシティの形成

前章でも見たとおり、特に人口減少が進み財政制約に直面する地方都市において、コンパクトシティを形成していくことが重要である。

そこで、福祉等の生活サービス機能と居住を誘導し、高齢者も安心して暮らせるコンパクトなまちづくりを進めるため、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が2014年5月に成立し、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープラン（立地適正化計画）を作成した市町村では、都市機能誘導区域において誘導したい機能について、容積率及び用途規制の緩和等が可能となる。また、市町村が誘導したい機能が指定した区域外で立地する場合について、届出を受けることにより、市町村が働きかけを行うことができるようになる。これらにより、都市機能や居住を一定のエリアに誘導することが可能となる。また、区域内で都市機能を整備する民間事業者に対して、市町村が公的不動産を提供する場合、国が直接支援する制度を創設する。

図表3-2 都市再生特別措置法等を改正する法律概要



資料) 国土交通省

第2節 みんなで支えるための取組み

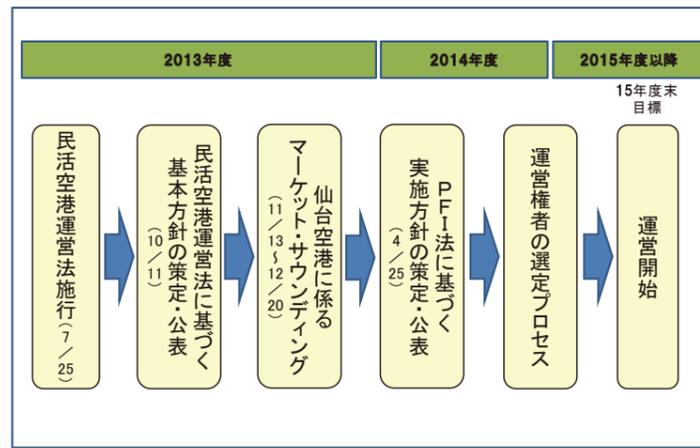
1 PPP/PFIの推進

(1) コンセッション方式の活用推進

第2章で見たように、今後は独立採算型等のPFI事業を推進していく必要があり、なかでもコンセッション方式の活用が重要視されている。政府全体の方針として、「PPP/PFIの抜本改革のためのアクションプラン」、「日本再興戦略」及び「経済財政運営と改革の基本方針」において、コンセッション方式の対象拡大等が掲げられており、国土交通省では、空港、下水道、地方道路公社の有料道路事業の各分野で、コンセッション方式の導入に向けた取組みや地方公共団体への支援を進めている。

空港分野では、2013年6月に「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）」が成立し、国管理空港等についてコンセッション方式の活用が可能となった。この民活空港運営法に基づき、仙台空港において、2013年11月に事業の基本スキーム案、2014年4月に実施方針が公表され、2014年度に運営権者の公募・選定、2015年度中に運営委託開始が予定されている（図表3-3）。また、関西国際空港及び大阪国際空港については、関西国際空港を国際拠点空港として再生・強化するとともに、両空港の適切かつ有効な活用を通じた航空輸送需要の拡大を図るため、2012年7月に新関西国際空港株式会社の下で経営統合した。同社が両空港を一体的に運営し事業価値の増加を図り、可能な限り速やかに両空港のコンセッションの導入を実現することとしている。

図表3-3 仙台空港経営改革に向けた進捗状況



資料) 国土交通省

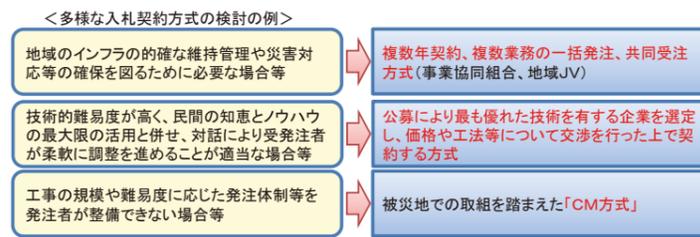
下水道分野では、管理者である地方公共団体によるコンセッション方式の実施検討を支援するため、有識者検討会による議論を経て、2014年3月に「下水道事業における公共施設等運営事業等の実施に関するガイドライン（案）」を策定した。今後は、ガイドラインの普及を図るとともに、具体的な案件の検討段階で生じた課題等を踏まえて改訂を行っていくとしている。

地方道路公社の有料道路事業におけるコンセッション方式の活用については、愛知県からの構造改革特区提案の実現に向け、関係省庁と連携し、同県における検討を踏まえた取組みを進めている。

（2）包括的民間委託の活用拡大

建設業における中長期的な担い手の確保、ダンピング受注の是正、地域の社会インフラの維持管理等の課題に対応するために、国土交通省では、これまでの画一的な入札契約方式から、時代のニーズや事業の特性に応じて選択できる多様な入札契約方式等の導入・活用を推進することとしており、2014年度よりこうした新しい入札契約方式にモデル的に取り組む地方公共団体への支援を開始した。この新たな入札契約方式のなかには、地域の社会インフラの的確な維持管理等を図ることを目的とした包括的民間委託（複数年契約、複数業務の一括発注）が例として挙げられており、モデル事業の成果を反映した発注者向けマニュアルの作成によって、包括的民間委託等の多様な入札契約方式等の普及を進めていく方針である。

図表3-4 多様な入札契約方式の検討の例



資料) 国土交通省

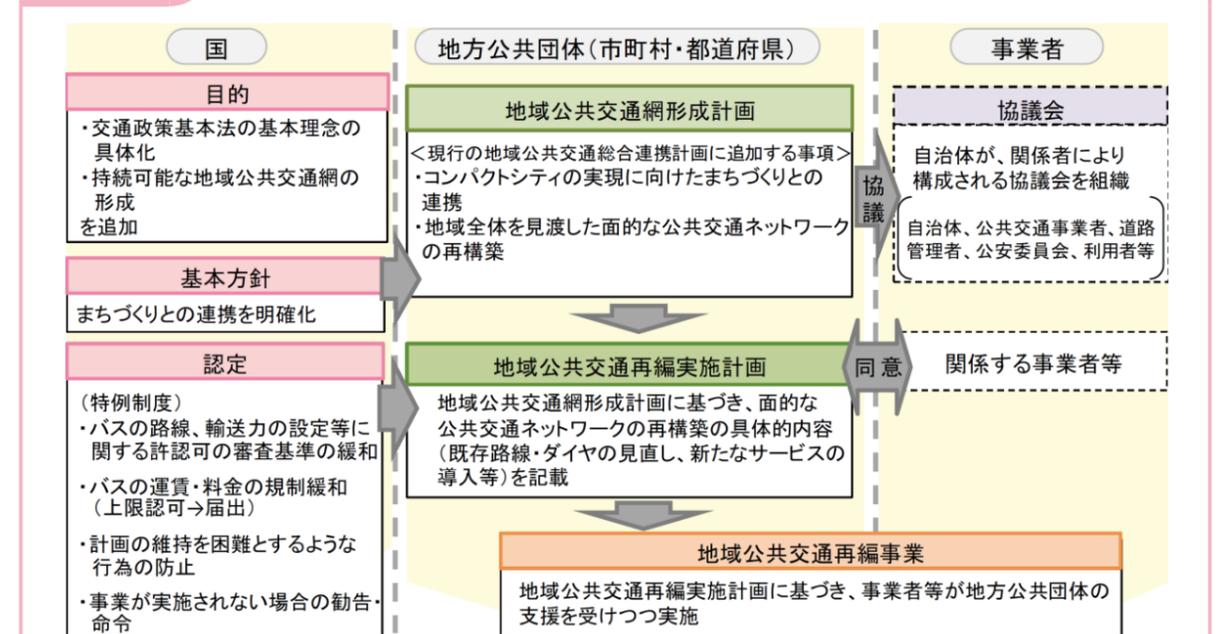
2 維持管理における住民協力

社会インフラの維持管理における住民参加をさらに広げていくためには、積極的な住民参加を後押しするような取組みが求められる。その一環として、「海岸法の一部を改正する法律」が2014年6月に成立し、自発的に海岸の維持、海岸環境の保全等に関する活動を行う法人等（NPO等）を支援する「海岸協力団体制度」が創設される。今後、海岸管理者と連携して海岸の維持管理に協力する法人等（NPO等）を海岸協力団体として指定することにより、その自発的な活動を支援し、地域の実情に応じた海岸の維持管理の充実を図ることとしている。

3 地域公共交通の維持

地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、現在の水準や体制での運営が困難になるケースも想定される。そうした場合には、事業の運営主体だけではなく、地域の住民・行政・事業者が連携して支えていく必要がある。こうした背景もあり、2013年12月に交通政策を総合的かつ計画的に推進するための枠組みを構築する「交通政策基本法」が成立し、これに関連して、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が2014年5月に成立した。同法では、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、市町村等による地域公共交通網形成計画の作成や同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成等が定められ、地方公共団体が先頭に立って、事業者や住民等の関係者との合意の下で、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークを再構築し、それを国が支援する枠組みとなっている（図表3-5）。

図表3-5 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」の概要



資料) 国土交通省

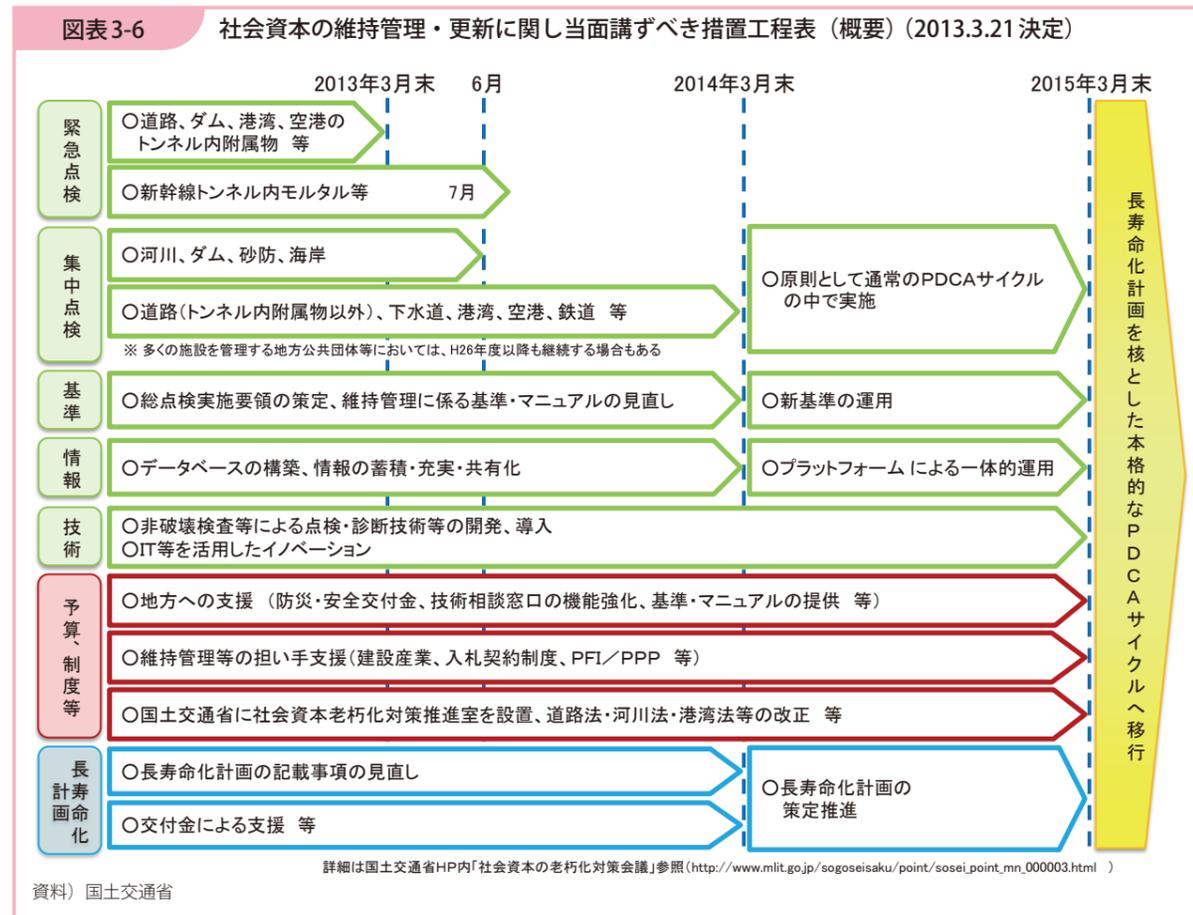
第3節 将来を見越した取組み

1 「社会資本メンテナンス元年」の取組みとその未来への継承

今ある社会インフラが、長期の未来にわたってその便益を発揮することを確保していくために、国土交通省では「将来を見越した」取組みとして戦略的・計画的な社会インフラのメンテナンスを実施している。

(1) 「当面構すべき措置」等に基づく総合的・横断的な取組みの進展

高度成長期以降に整備した社会資本が今後急速に老朽化することを踏まえ、省を挙げて老朽化対策に取り組むため、2013年を「社会資本メンテナンス元年」と位置付け、同年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」を設置した。同年3月、同会議において、老朽化対策の全体像を今後3箇年にわたる「社会資本の維持管理・更新に関し当面構すべき措置」としてとりまとめ、総合的・横断的な取組みを推進してきた（図表3-6）。



その基本的な考え方は、国民が安心して既存のインフラを利用し続けることができるよう、適切な点検による現状確認及びその結果に基づく適確な修繕の実施並びにこれらの取組みを戦略的・計画的に進めるためのPDCAサイクルの要となる長寿命化計画等の策定・充実を推進するというものであり、具体的には、以下の取組みを進めてきた。

①総点検の実施と修繕

笹子トンネル天井板落下事故等を踏まえた緊急点検、また、利用者や第三者の被害の回避を最優先とした集中点検については、2013年度を目標におおむね完了し、点検結果を踏まえ、速やかに修繕を実施している。

②基準・マニュアルの策定・見直し

これまでの知見や点検結果等を踏まえ、点検内容や頻度等に係る各種基準・マニュアルについて、2013年度に予定していた策定・見直しをおおむね完了し、2014年度から新基準等での運用を開始しているところである。

③維持管理・更新に係る情報の整備

的確な情報に基づく維持管理・更新に係るPDCAサイクルの推進を図るため、台帳整備と合わせ、施設ごとの現況等の情報について、データベースの整備を進めている。また、施設・分野横断的な情報の共有・活用のために、2013年度には当該情報のプラットフォームのプロトタイプを整備した。さらに、2014年度にこれらの一部運用を開始するための機能構築を進めているところである。

④新技術の開発・導入等

劣化・損傷箇所の早期発見等に繋がる点検・診断技術の開発・導入のうち、非破壊検査等については、2013年度から、新技術情報提供システム（NETIS）等を活用し、公募による現場での試行と評価を実施するとともに、維持管理技術を対象とした維持管理支援サイトを設立し、技術特性の明確化に取り組んだ。また、ロボット等については、維持管理等の場面におけるニーズや分野を明確化するなど実用化に向けた方策を検討するため、2013年度に「次世代社会インフラ用ロボット開発・導入検討会」を開催し、2014年度からは、民間企業や大学等の有用な技術を公募し、「次世代社会インフラ用ロボット現場検証委員会」により、現場検証と評価を実施し、活用と開発の両面を促進しているところである。

さらに、モニタリング技術については、産学官が連携しながら、現場ニーズとシーズをマッチングさせ、現場実証を通じてその有用性を評価・分析すること等により技術開発等を推進するため、2013年度に「社会インフラのモニタリング技術活用推進検討委員会」を開催し、2014年度からは、モニタリング技術に関して公募による現場実証と評価を実施する。

⑤地方公共団体への支援

地方公共団体は管理するインフラの施設数が多い一方、財政力や技術力、人員等の体制が厳しい状況のなかで老朽化対策に取り組んでいることから、2012年度補正予算で創設した防災・安全交付金により、施設の点検・修繕や長寿命化計画の策定に対して財政的な支援を実施している。また、体制的な支援として、地方公共団体等からの相談受付のワンストップ化を図るため、2013年7月に、各地方整備局等に老朽化対策に関する支援相談窓口を設置した。あわせて、維持管理に係る基準・マニュアルの提供や技術講習・研修制度の充実等を推進している。

⑥維持管理等の担い手支援

維持管理・更新の適切な実施を確保するためには、現場での点検や修繕等に実際に携わる人材の確

保や技術力の向上が欠かせない。このため、地域における建設産業の技術力を維持・継承していく観点から、複数業務の包括発注、複数年契約の更なる活用等の入札契約制度の見直しに関する対策等を検討・実施している。

また、官民が連携して維持管理・更新等を進めるために、地域との協働やPPP/PFIの活用により、適確な維持管理・更新が行われるような環境整備を推進している。

⑦国の一元的なマネジメント体制や法令等の整備

インフラの老朽化対策を分野横断的に適切に進め、現場での適確な維持管理・更新等を推進していく必要があることから、2013年3月、国土交通省に「社会資本老朽化対策推進室」を設置し、一元的なマネジメント体制を強化した。

加えて、法令等については、点検等の維持管理に関する基準の位置付けの明確化等が課題となっていたことから、同年、道路法、河川法及び港湾法等について所要の改正を行った。

⑧長寿命化計画の推進

進捗が遅れが見られる地方公共団体等の長寿命化計画の策定については、海岸保全施設、ダム施設、砂防設備等を新たに防災・安全交付金等の対象とするとともに、河川施設・公園施設は防災・安全交付金等の対象となる期間を延長するなど、重点的な支援を行っている。

また、国土交通省では、2012年7月に社会資本整備審議会・交通政策審議会の下に社会資本メンテナンス戦略小委員会を設置して調査・審議を進め、2013年12月に、「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」の答申がとりまとめられた。答申においては、国土交通省や地方公共団体等が重点的に講ずべき施策が提言されており、今後、答申に基づき、同委員会において、点検・診断に関する資格制度や専門の技術者から構成される組織の創設、中小規模の市町村の行政界を越えた新たなメンテナンスの組織体制の確立等について、施策の具体化に向けた検討を行っていく。

(2) あらゆるインフラへの取組みの展開と未来への継承

このような取組みを政府全体、さらには地方公共団体や民間事業者等にも広げ、あらゆるインフラに展開していくため、我が国の老朽化対策の全体像として、2013年11月に「インフラ長寿命化基本計画（以下「基本計画」という。）」が「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」においてとりまとめられた。

その考え方は、点検・診断の結果に基づき、適切な時期に必要な対策を着実に実施するとともに、施設の状態や対策履歴等の情報を記録し、次期点検・診断等に活用するという、メンテナンスのPDCAサイクルをしっかりと回すというものである。この取組みを進めることで、インフラの長寿命化を図り、大規模な修繕や更新をできるだけ回避することにより、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストを縮減し、予算を平準化することに繋がるのみならず、成長戦略として、点検・診断や修繕・更新といった取組みに関わる新たな市場を生み出すことにも繋がる。

基本計画は、これらの考え方に基づく必要な施策が位置付けられているが、それらを全国のあらゆるインフラで着実に実施していくため、各インフラの管理者等がインフラ長寿命化計画（行動計画）を作成することになっている。

国土交通省としては、2014年5月21日に開催した「社会資本の老朽化対策会議」において、「社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置」のフォローアップを実施した上で、審議会の答申

も踏まえつつ、基本計画に基づく国土交通省の行動計画をとりまとめたところである（図表3-7）。

図表3-7 国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）概要（2014.5.21決定）

○「社会資本メンテナンス元年」の成果や課題を踏まえ、インフラ長寿命化基本計画に基づく行動計画をとりまとめ ○将来にわたる必要なインフラ機能の発揮に向けた取組により、メンテナンスサイクルを構築・継続的に発展 ○国民の安全・安心の確保、トータルコストの縮減・平準化、メンテナンス産業の競争力確保の実現			
1. 国土省の役割		○インフラの「管理者」としての役割	
○各インフラに係る体制や制度等を構築する「所管者」としての役割			
2. 計画の範囲		3. 中長期的なコストの見直し	
○対象：国土省が制度等を所管する全ての施設		○維持管理・更新等の取組のため、施設の実態の把握や個別施設計画の策定により、中長期的な維持管理・更新等のコストの見直しをより確実に推進する必要	
○期間：2014～2020年度			
4. 現状・課題と取組の方向性			
	現状と課題	必要施策に係る取組の方向性	具体的な取組の例
点検・診断／修繕・更新等	○ 総点検対象施設以外の対応 ○ 人口減少等の社会構造の変化への対応 ○ 技術力を有する職員の不足 ○ 取組の着実な実施に必要な予算の確保 ○ 点検・診断等の担い手の確保	○ 全施設のメンテナンスサイクルの構築 ○ 施設の必要性、対策内容等の再検討 ○ 相談窓口機能、研修・講習の充実 ○ 交付金等による支援の継続・充実 ○ 入札契約制度等の見直し	○ 基準類に基づく適時・適切な点検・診断 ○ 個別施設計画に基づく修繕・更新・集約等 ○ 地公体職員を対象とする研修の充実・継続 ○ 防災・安全交付金等による取組の支援 ○ 適正な価格等の設定、発注ロットの最適化
基準類の整備	○ 基準類の位置づけが不明確 ○ 新たな技術・知見が未反映	○ 基準類の体系的整備 ○ 新たな技術や知見の基準類への反映	○ 位置付けを明確にした全基準類の見える化 ○ 適時・適切な基準類の改定
情報基盤の整備と活用	○ 台帳等の不備・未整備 ○ 情報の活用に向けた統一的な管理が不十分	○ 点検・修繕等を通じた情報収集 ○ 情報の蓄積、地公体も含めた一元的集約	○ データベースの構築、改良、情報の蓄積・更新 ○ 関係者による情報の共有
個別施設計画の策定	○ 計画未策定の施設が存在 ○ 記載内容にバラツキ	○ 計画策定の推進と内容の充実	○ 計画策定対象の拡大 ○ 手引き等の整備・提供、交付金等による支援
新技術の開発・導入	○ 現場ニーズと技術シーズのマッチングが不十分 ○ 新技術の特性（適用条件等）が不明確	○ 産学官の連携とニーズ・シーズのマッチング ○ 新技術を活用できる現場条件などの明確化	○ ニーズを明確にした公募等による現場実証・評価 ○ 点検・診断技術の特性を明確にした維持管理支援サイトによる新技術の現場導入支援
予算管理	○ 非計画的な投資 ○ 対策費用を踏まえた財源が未確保	○ トータルコストの縮減・平準化 ○ 受益と負担の見直し	○ 個別施設計画に基づく計画的な対策 ○ 更新投資の財源確保に向けた検討
体制の構築	○ 技術者の技術力の評価が不十分 ○ 地公体単独での対応が困難 ○ 国民等の利用者の関与が不十分	○ 資格制度の充実、高度な技術力を有する技術者の活用 ○ 管理者間の相互連携体制の構築 ○ 国民等の利用者の理解と協働の推進	○ 民間資格の評価、国の職員等の派遣 ○ 関係者からなる組織による市町村への支援 ○ 現地見学等による広報活動
法令等の整備	○ 点検等の法令等の位置づけが不明確	○ 責務の明確化、社会構造の変化への対応	○ 維持・修繕の責務明確化
5. その他		○計画のフォローアップにより、取組を充実・深化 ○ホームページ等を通じた積極的な情報提供	

資料) 国土交通省
 詳細は国土交通省HP内参照：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/sosei_point_mn_000003.html

国土交通省の行動計画は、自らが管理するインフラに加え、地方公共団体等が管理するインフラについても個別施設毎の長寿命化計画等の策定や計画に基づく取組みが進むよう、国土交通省の具体的な取組みを確定・見える化し、メンテナンスエンジニアリングの構築に向けた道筋を提示した「メンテナンスの指針」である。

行動計画に基づき、メンテナンスサイクルを全国に根付かせ、メンテナンス元年の危機感と行動を未来へ継承していくため、老朽化対策について、今後さらに重点的・計画的に取り組んでいく。

2 建設工事の適正な施工と担い手の確保

社会インフラの維持管理・更新を実施していくためには、その担い手たる建設業者の人材が不可欠であり、国土交通省ではその確保に向けて取組みを進めている。

2014年1月の中央建設業審議会・社会資本整備審議会産業分科会建設部会基本問題小委員会における「当面講ずべき施策のとりまとめ」も踏まえ、維持管理・更新も含めた工事の適正な施工とその担い手確保や、そのために必要なダンピング受注の防止等を目的として、建設業法、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（入契法）等を改正する「建設業法等の一部を改正する法律」が2014年5月に成立した。同法においては、ダンピング防止を公共工事の入札契約適正化の柱として追加し、入札の際の入札金額の内訳の提出を求めるとともに、建設業者団体による担い手の育成・確保及び国土交通大臣による支援の責務等を規定している。あわせて、2014年5月に成立した「公共工事の品質確保の促進に関する法律の一部を改正する法律」においても、基本理念に中長期的な担

い手確保を明確に位置づけるとともに、発注者に対し予定価格の適正な設定や実効性のあるダンピング対策を求めることとされている。

また、解体工事については、本格的な維持更新時代の到来に伴い、一定の工事量が見込まれている一方で、重大な公衆災害の発生や環境等の視点からの課題が大きく、適切な施工体制を確保することが急務となっている。そこで、解体工事について、事故を防ぎ、工事の質を確保するため、建設業の許可に係る業種区分のなかに解体工事業を新設し、必要な実務経験や資格のある技術者が配置されるよう措置している。

なお、国土交通省では、2014年1月に「建設産業活性化会議」を開催（座長：高木副大臣）し、短期及び中長期といった時間軸に分けて講ずべき施策の検討を進めており、本会議での検討結果を踏まえて建設産業の担い手確保・育成に一層取り組んでいくこととしている。

まとめ

以上のように、「賢く使う」「みんなで支える」「将来を見越す」という視点から、現在、様々な取組みが進められているところであり、これらの効果が発揮されるよう着実に取り組んでいくことが必要である。また、それと同時に将来に向けて更なる検討を進めていくことも重要である。

「賢く使う」という観点からは、道路法の改正等の取組みを紹介したが、第2章でも述べたように、国土交通に係る幅広い分野において社会インフラを賢く使うための仕組みや工夫について検討を進めていくことが必要であり、特に、社会インフラの利用者や社会インフラを活用してサービスを提供する事業者をより効率的な方法で選択する仕組みの活用を様々な局面において検討していくことが求められる。

「みんなで支える」という点では、空港等におけるコンセッション方式の導入、包括的民間委託の活用拡大等について紹介したが、更なる推進にむけて、例えば、包括的民間委託については様々な分野や複数の分野を対象にした包括的民間委託の検討、住民参加については参加意識を高めつつ千葉レポのように参画しやすくなるような仕組みづくり等を進めることが必要と考えられる。

「将来を見越す」という視点からは、地方公共団体における長寿命化やライフサイクルコストを考慮した取組みを支援していくとともに、社会インフラの維持管理・更新の担い手をしっかりと確保できるような環境づくりを進めることも求められる。そのためには、国や地方公共団体間の連携や、建設業が長期的に人材の確保・育成に取り組めるような工夫が必要である。また、その一方で、どの社会インフラを統廃合し、どのように維持管理・更新するのかを、地域住民が将来世代の負担も踏まえて選択・判断できるよう、行政の側からも社会インフラの現状や将来の見通しについて積極的に情報提供していくことが必要であろう。

将来世代に我々が何を残すか、常にそのことを意識して社会インフラの維持管理・更新に取り組んでいくことが求められている。