

第2章

時代の要請にこたえた 国土交通行政の展開

II

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 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）（平成20年（2008年）閣議決定）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（21年（2009年）大臣決定）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）（20年（2008年）閣議決定）に基づき、総合的な国土政策を推進しており、国土形成計画の関係主体への指針性を向上させるため、毎年度計画のモニタリングを実施している。

また、国土形成計画（全国計画）策定から約6年が経過し、近年の我が国の国土を取り巻く状況を見ると、2050年には人口が約6割の地域で半減し、高齢化率は約4割になるなど、急激な人口減少・少子化や高齢化をはじめ、グローバリゼーションの進展による国家・都市間競争の激化、首都直下地震や南海トラフ巨大地震など巨大災害の切迫等極めて大きな変化に直面している。このような変化に対応するためには、危機感を共有し、国民の叡知を結集して長期的な視野に立った国土政策を構想する必要がある。

このため、25年10月以降、有識者懇談会の開催等を通じて、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期（おおむね2050年）を見据えた、新たな「国土のグランドデザイン」について検討を進め、26年3月にはその骨子を発表した。

今後は、この骨子を基に、地方をはじめ各方面の御意見を広く伺いながら更に検討を深め、新たな「国土のグランドデザイン」の取りまとめを行うとともに、その具体化に努めていく。

第2節 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月に閣議決定した第3次社会資本整備重点計画（24～28年度）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」）を設定し、真に必要な社会資本整備を着実に進めているところである。

また、計画の実効性を確保する方策としてフォローアップを行うこととしており、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会において、重点計画で掲げた目標の達成状況、事業・施策の実施状況の把握等を進めている。

第3節 交通政策の推進

1 交通政策基本法について

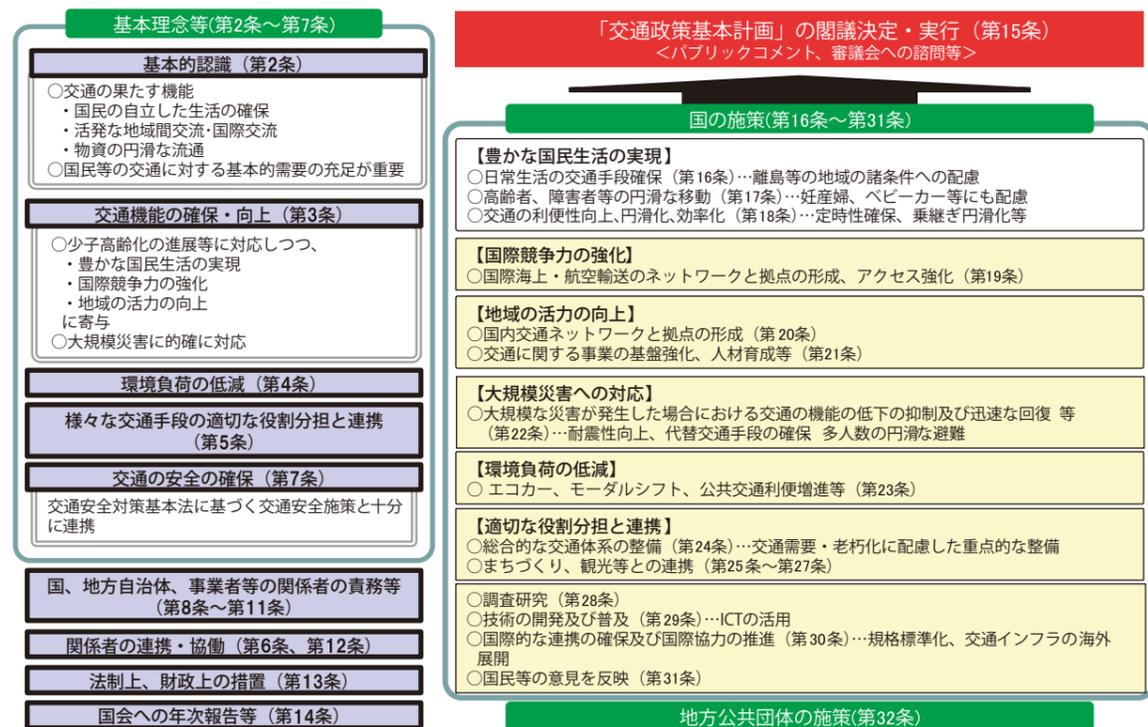
交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や地方公共団体の責務などを定める基本法として、「交通政策基本法」が平成25年12月に公布・施行された。

「交通政策基本法」は、交通に対する時代の要請に的確に応え、関係者の一体的な協力のもとに、施策を策定・実行していく体制を構築するものであり、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識のもとに、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」等、交通に関する施策の推進にあたっての基本理念や、これらの理念を実現するために実施することが必要な基本的な施策を定めている。

また、交通に関する施策の策定と実施についての国や地方公共団体の責務、これらの施策への協力についての事業者や国民の責務・役割を定めるとともに、これら関係者相互の連携・協力などについて定めている。さらに、政府は交通施策に関する基本的な計画である「交通政策基本計画」を策定し、交通に関する施策についての基本的な方針や施策の目標、政府が講ずべき施策等を定めることとしている。

今後、同法に基づいて、交通政策に関して、政府が一丸となって様々な課題に取り組み、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することとしている。

図表 II-2-3-1 交通政策基本法の概要



2 地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みについて

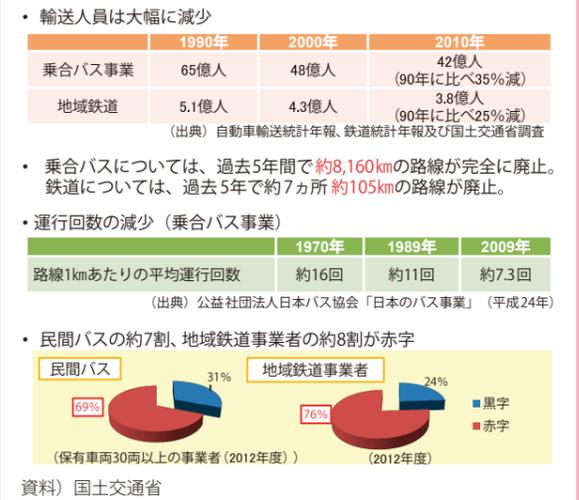
人口減少、少子高齢化が進展する中、特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されている。一方で、地域公共交通は、特に自動車を運転できない学生、高齢者等にとって必要不可欠な存在であり、また、地域の活力を維持し、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通の充実を図ることが重要である。

しかし、地域公共交通を担う事業者の経営が更に厳しさを増す中、民間事業者に依存した従来の枠組みでは、これらの地域公共交通に対する社会的要請に応えることは困難である。このため、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者と適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興などの観点も踏まえつつ、地域にとって最適な交通ネットワーク及び交通サービスを合意の下で実現していくための枠組みづくりが喫緊の課題となっている。

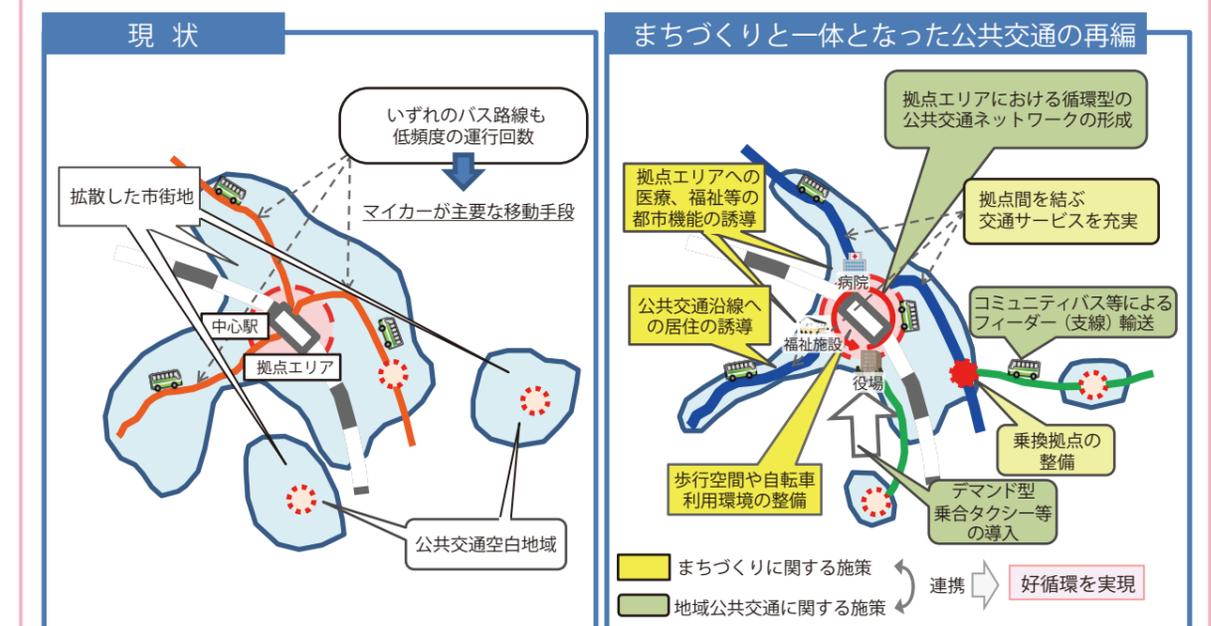
こうした情勢を踏まえ、平成25年9月より、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を5回にわたり開催し、26年1月に中間とりまとめ「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方」がとりまとめられた。

これを受け、国土交通省では、「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案」を第186回国会に提出し、26年5月に成立した。

図表 II-2-3-2 地域公共交通の現状と課題



図表 II-2-3-3 新たな制度的枠組みによる公共交通の再編のイメージ



II 第2章 時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

II 第2章 時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

第4節 海洋政策（海洋立国）の推進

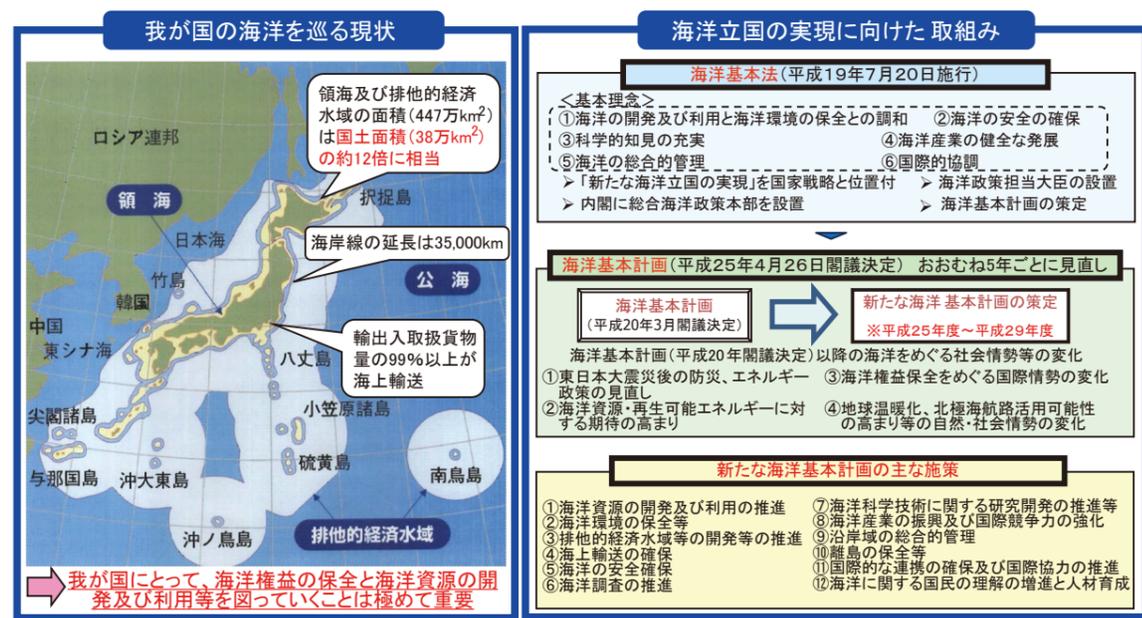
四方を海に囲まれている我が国は、広大な海をフロンティアとして認識し、真の「海洋立国」を実現していく必要があることから、海洋に関する行政分野の多くを所管する国土交通省では「海洋基本法」に基づく「海洋基本計画」の下、関係機関と連携しつつ、海洋政策を推進している。

海洋基本計画については、平成20年3月に最初の計画が閣議決定されているが、おおむね5年程度で見直すこととされていることを受けて、25年4月26日に新たな海洋基本計画が閣議決定されたところである。

新たな海洋基本計画では、東日本大震災以降の防災・エネルギー政策の見直しや、メタンハイドレート等の海洋エネルギー・鉱物資源への期待の高まり、さらには海洋権益保全を巡る国際情勢の変化等の社会情勢の変化を踏まえ、海洋立国日本の目指すべき姿として①国際協調と国際社会への貢献、②海洋の開発・利用による富と繁栄、③「海に守られた国」から「海を守る国」へ、④未踏のフロンティアへの挑戦の4つを取組姿勢と目指すべき方向性の基本として構成されているところである。

国土交通省としても新たな海洋基本計画に示された方針に基づき、海洋政策を着実に推進していくこととしている。具体的には、海洋再生可能エネルギーや海洋資源等の利活用の促進、エネルギー等の効率的な海上輸送、海洋産業の振興を図るとともに、我が国の主権と領土・領海を堅守するため、海上保安庁の体制強化に取り組む。さらには海洋権益の保全に資する排他的経済水域の保全・管理、海洋調査等の推進、排他的経済水域の根拠となる低潮線の保全及び沖ノ鳥島・南鳥島の活動拠点整備などの海洋フロンティア等を支える環境整備を今後も積極的に推進していく。

図表 II-2-4-1 海洋政策（海洋立国）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 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、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」では、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」を設定し総合的なコスト構造改善に取り組んでいる。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、24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11.7%となった。

2 公共工事の品質確保や入札契約の適正化

(1) 総合評価落札方式^{注2}の見直し

平成17年4月に施行された「公共工事の品質確保の促進に関する法律」（以下「品確法」という。）では、公共工事の品質は「経済性に配慮しつつ価格以外の多様な要素をも考慮し、価格及び品質が総合的に優れた内容の契約がなされることにより、確保されなければならない」と規定している。

品確法の施行を受けて総合評価落札方式の導入を推進した結果、国土交通省の直轄工事では19年度以降はほぼすべての工事において総合評価落札方式を適用しており、地方公共団体においても、すべての都道府県・政令指定都市、62.5%の市区町村が同方式を導入している。

適用の拡大を進める一方、競争参加者及び発注者の負担増大、同方式の基本的な理念からの乖離等の課題が顕在化する状況となったため、直轄工事では25年度から、施工能力を評価する「施工能力評価型」及び施工能力に加え技術提案を求めて評価する「技術提案評価型」に二極化するなどの改善策を実施した。

(2) 地域維持型契約方式の導入

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」を導入し、各発注者における活用を促進している。

(3) 施工段階における品質確保の取組み

工事目的物の品質確保を目的として、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、検査に反映させる「施工プロセスを通じた検査」及び「施工者と契約した第三者による品質証明」を試行している。

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

(4) 多様な入札契約方式等の検討

今後は、真に必要な社会資本整備とのバランスを取りながら、社会資本ストックの維持管理・更新を行うことが必要となっているが、これまで続いた建設投資の減少に伴い、受注競争が激化し、ダンピング受注等に起因する地域建設企業の疲弊、下請へのしわ寄せ、若手入職者の減少等により、社会資本ストックの将来の戦略的な維持管理・更新に対する懸念が生じているのが現状である。

また、社会資本の管理者においては、限られた人的資源の中で、インフラサービスへのニーズの多様化・高度化に適切に対応することが求められており、官民の役割分担を含めた業務のあり方の抜本的な見直しも必要となっている。

このような状況の中で、計画、調査・設計、施工、維持管理といったインフラメンテナンスや災害対応等の適切な実施を可能とする安定的な建設生産・管理システムの構築、官と民あるいは民と民の適切な役割分担、時代のニーズや事業の特性に応じた多様な入札契約方式の導入と活用等が求められている。

このため、「発注者責任を果たすための今後の建設生産・管理システムのあり方に関する懇談会」を平成25年11月より開催し、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インフラの品質確保とその担い手確保のための入札契約制度改革の検討結果（26年1月に当面講ずべき施策をとりまとめ）も踏まえつつ、発注者の視点から社会資本整備の企画・立案から設計・施工・管理まで一連の執行プロセスのあり方及び諸課題への対応について検討を行っている。

さらに、26年5月に成立した改正品確法において、多様な入札契約方式の導入・活用が規定されており、技術提案交渉方式や段階的選抜方式などが位置付けられている。

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、混合型の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、31件採択し、浜松市において、公共施設等運営権制度の活用を念頭においた下水道事業について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、宮城県気仙沼市において、災害公営住宅の供給を含む震災復興まちづくりを官民連携で実施する事業について実現可能性調査等を行った。

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25年8月に13の政策目標について、44の施策目標及び181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、26年度予算概算要求に当たって、36の新規施策について政策アセスメントを実施した。また、26年3月には3テーマについて政策レビューを実施した^{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

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>

第6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つつ、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、事務・権限の移譲等、地方分権に取り組んでいる。

平成25年度には、義務付け・枠付けの見直し等に関し、「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3次一括法）」が成立し、一部施行されたことに加え、自家用有償旅客運送の登録等の事務・権限の国から希望する地方公共団体への移譲、都市計画区域マスタープランに関する都市計画の決定等の事務・権限の都道府県から指定都市への移譲（一の指定都市の区域内の都市計画区域に係るものに限る。）等について閣議決定され、これに基づき第4次一括法案が国会に提出され、26年5月に成立した。

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

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。

第8節 2020年東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取組み

平成25年9月7日の国際オリンピック委員会（IOC）総会において、2020年第32回オリンピック競技大会及び第16回パラリンピック競技大会の開催都市が東京に決定された。政府としては、同年9月10日に開催された関係閣僚会議において、各府省の連携の下、必要な体制整備を進めつつ、支援していくことが確認された。

国土交通省としては、2040年、2050年の国土づくりを見据えた上で、①東京、さらには国内各地を訪問する外国人の増加が予想されるため、スムーズな移動ができるような外国人対応、②高齢社会に対応して、高齢者・障害者をはじめ、あらゆる人に優しいまちづくり、③大きな災害が発生した場合に備えて、万全の対応ができる防災対策等の事業を着実に進めていく。

具体的には、大会会場や選手村へのアクセス道路の整備、日本の玄関口である首都圏空港における輸送需要への適切な対応、アクセスの充実、案内標識の多言語対応、来訪者向けの情報案内、宿泊施設における外国人観光客の受入環境整備、バリアフリーのまちづくり等の施策に、大会組織委員会や東京都をはじめとする関係者と連携しつつ取り組んでいくこととしている。