

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7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等巨大災害の切迫等、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、26年7月、中長期（おおむね2050年）を見据えた国土・地域づくりの指針として、「コンパクト＋ネットワーク」により地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間の対流を生み出す「対流促進型国土」の形成を掲げた「国土のグランドデザイン2050」を取りまとめ、発表した。

これも踏まえ、同年9月に国土形成計画を改定するために国土審議会に計画部会を設置し、27年3月には計画の基本的な考え方を「中間とりまとめ」としてまとめた。

今後は、地方をはじめ各方面の御意見を広く伺いながら、全国計画については27年夏頃の取りまとめに向けて検討を進める。広域地方計画については27年度中の取りまとめに向けた検討に着手したところである。

第2節

社会資本の老朽化対策等

（1）国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）の策定

我が国では、昭和39年の東京オリンピック以降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今後一斉に老朽化し、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25年3月の約18%から、10年後には約43%、20年後には約67%と急増する（図表Ⅱ-2-2-1）。このように一斉に老朽化するインフラを戦略的に維持管理・更新することが求められる。

このため、国土交通省では、25年を「社会資本メンテナンス元年」と位置付け、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、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、総合的・横断的に検討を進め、同年3月には、「社会資本の維持管理・更

新に関し当面講ずべき措置」を工程表として取りまとめた。

また、同年10月には、「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」が設置され、同年11月、政府、地方公共団体等における、あらゆるインフラを対象にした今後の取組みの全体像を示すものとして、「インフラ長寿命化基本計画」が決定された。この基本計画では、全国のあらゆるインフラについて、着実に老朽化対策を実施するため、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）を作成することが規定された。

これを受けて、国土交通省では、全府省庁に先駆けて、26年5月、「国土交通省インフラ長寿命化計画

（行動計画）」を決定し、基本計画に基づく具体的な取組みを確定・見える化し、メンテナンスの指針として、メンテナンスサイクルの構築に向けた道筋を提示した（図表II-2-2-2）。

図表II-2-2-1 社会資本の老朽化の現状

高度成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、今後20年で建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる。
※施設の老朽化の状況は、建設年度で一律に決まるのではなく、立地環境や維持管理の状況等によって異なるが、ここでは便宜的に建設後50年で整理。

＜建設後50年以上経過する社会資本の割合＞

| | H25年3月 | H35年3月 | H45年3月 |
|---|--------|--------|--------|
| 道路橋 [約40万橋 ^{注1)} (橋長2m以上の橋約70万のうち)] | 約18% | 約43% | 約67% |
| トンネル [約1万本 ^{注2)} | 約20% | 約34% | 約50% |
| 河川管理施設 (水門等) [約1万施設 ^{注3)} | 約25% | 約43% | 約64% |
| 下水道管きよ [総延長：約45万km ^{注4)} | 約2% | 約9% | 約24% |
| 港湾岸壁 [約5千施設 ^{注5)} (水深-4.5m以深)] | 約8% | 約32% | 約58% |

- 注1) 建設年度不明橋梁の約30万橋については、割合の算出にあたり除いている。
- 注2) 建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出にあたり除いている。
- 注3) 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。)
- 注4) 建設年度が不明な約1万5千kmを含む。(30年以内に布設された管きよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。)
- 注5) 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。

資料) 国土交通省

図表II-2-2-2 国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）の概要と行動計画を踏まえた取組み

- 「社会資本メンテナンス元年」の取組みを踏まえ、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
- 行動計画を踏まえ、「メンテナンスサイクルの構築」、「トータルコストの縮減・平準化」、「地方公共団体等への支援」に重点的に取り組む
(主に、取組みの方向性の1、3関連) (主に、取組みの方向性の5、6関連) (主に、取組みの方向性の1、2、7関連)

国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）の概要（平成26年5月21日社会資本の老朽化対策会議決定）

| | |
|---|--|
| 1. 国交省の役割 ○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 ○インフラの「管理者」としての役割 | |
| 2. 計画の範囲 ○対象：国交省が制度等を所管する全ての施設 ○期間：平成26～32年度（2014～2020年度） | 3. 中長期的なコストの見通し ○維持管理・更新等の取組みのため、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通しをより確実に推定する必要 |
| 4. 取組みの方向性と主な取組内容 | |
| 【取組みの方向性】 | |
| 1 点検・診断/修繕・更新等 ・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 ・交付金等による支援の継続・充実 | 2 基準類の整備 ・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 |
| 3 情報基盤の整備と活用 ・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 | 4 個別施設計画の策定 ・計画策定の推進と内容の充実 |
| 5 新技術の開発・導入 ・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 | 6 予算の管理 ・トータルコストの縮減・平準化 ・受益と負担の見直し |
| 7 体制の構築 ・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 | 8 法令等の整備 ・責任の明確化、社会構造の変化への対応 |
| 【主な取組内容】 | |
| ○新たな基準・マニュアルの運用開始 例：道路橋等の5年に1回の近接目視 等 ○新たなデータベースの稼働と将来的な機能の拡充 例：港湾のデータベースの港湾管理者への拡大 等 ○必要に応じた施設の集約化・撤去等 例：社会構造の変化に伴う橋梁等の集約化・撤去への助言 等 ○資格制度の充実 例：必要な能力と技術の明確化、関連する民間資格の評価・認定 等 ○高度な技術力を有する技術者の活用体制の構築 例：道路分野等において、国の職員等の派遣等の技術的支援体制の確立 等 ○管理者間の相互連携体制の構築 例：国・地公体で構成される支援組織による市町村への技術的支援 等 | |
| 5. その他 ○計画のフォローアップにより、取組みを充実・深化 ○ウェブサイト等を通じた積極的な情報提供 | |

資料) 国土交通省

具体的には、①定期的な点検を行い、必要な修繕・更新を実施するとともに、その情報をカルテとしてデータベース化し、メンテナンスサイクルを構築する、②メンテナンス技術によるコスト縮減と予防保全の考え方に基づく長寿命化を戦略的に進めることで、今後のメンテナンスに係る対策費用の山を平準化する、③インフラの大部分を管理する地方公共団体等の取組みを進めるため、防災・安全交付金による財政的支援や基準・マニュアルの提示等の技術的支援を実施する、が挙げられる。

今後とも、国土交通省は、必要なインフラが持続可能なものとして維持されるよう、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) 社会資本メンテナンス戦略小委員会、技術者資格制度小委員会

社会資本整備審議会・交通政策審議会の下に平成24年7月に設置された「社会資本メンテナンス戦略小委員会」においては、今後の戦略的な維持管理・更新に向け、国土交通省・地方公共団体等が重点的に講ずべき施策や、維持管理・更新費の将来推計(図表Ⅱ-2-2-3)等について調査・審議を行った。26年度においては、25年12月に取りまとめられた「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申」を踏まえ、施策の具体化に向け引き続き検討すべき事項について調査・審議がなされ、1.「点検・診断に関する資格制度の確立」、2.「維持管理を円滑に行うための体制、地方公共団体等の支援方策」、3.「維持管理・更新に係る情報の共有化・見える化」の検討テーマについて、今後の方向性に関する提言が取りまとめられた。

このうち、1.「点検・診断に関する資格制度の確立」については、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会において26年8月にとりまとめられた「社会資本メンテナンスの確立に向けた緊急提言：民間資格の登録制度の創設について」を受け、点検・診断等の業務内容に応じた必要な知識・技術を明確化し、技術者の育成及び活用の促進を図ることを目的とした「公共工事に関する調査及び設計等の品質確保に資する技術者資格登録規程」を同年11月に告示し、民間資格の登録制度を創設した。本登録規程に基づいて登録された資格を27年度業務の発注要件の設定の際に活用している。

また、維持管理と表裏一体の関係である新設分野の資格制度についても、同部会の下に「技術者資格制度小委員会」を設置し、検討を開始した。

図表Ⅱ-2-2-3 将来の維持管理・更新費の推計結果

○社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会「社会資本メンテナンス戦略小委員会」での審議を踏まえ、国土交通省において試算した結果によると、2013年度の維持管理・更新費は約3.6兆円、10年後は4.3～5.1兆円、20年後は4.6～5.5兆円程度になるものと推定される。

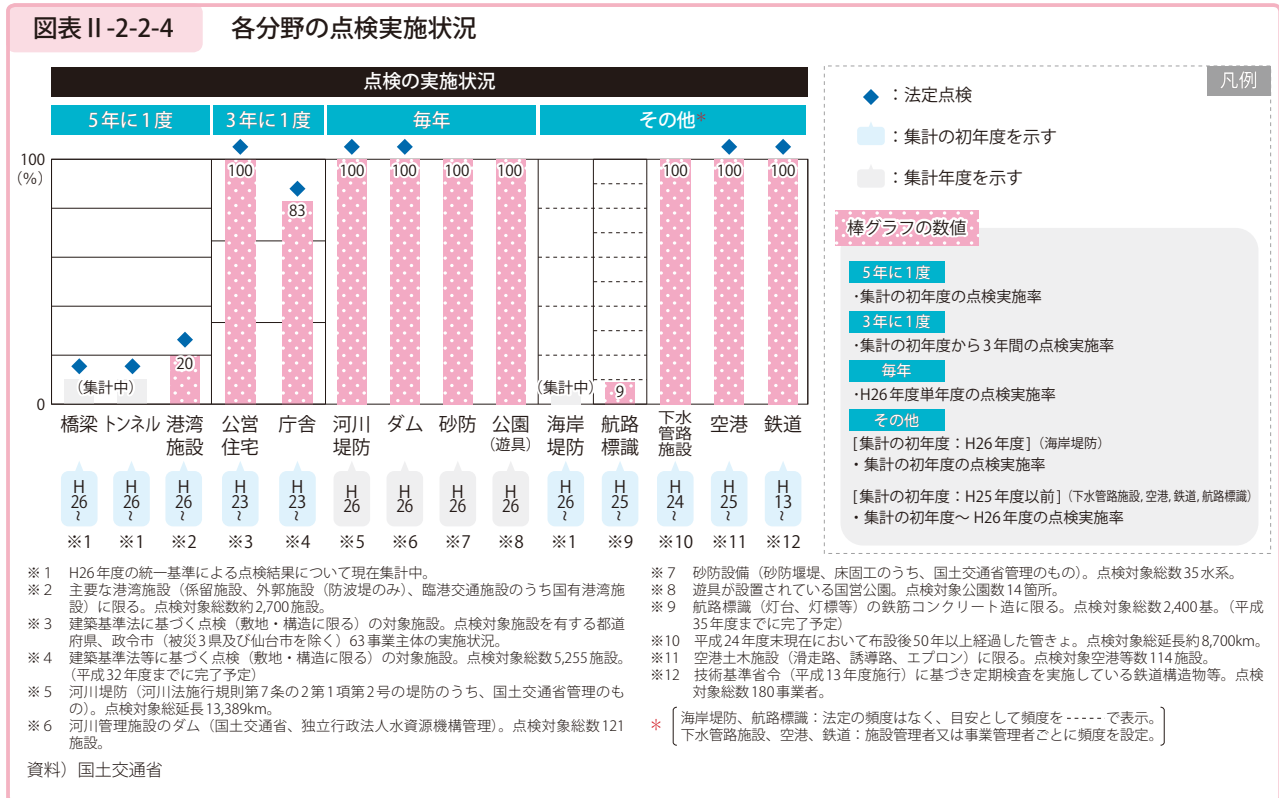
| 年度 | 推計結果 |
|------------------|------------|
| 2013年度 | 約3.6兆円 |
| 2023年度 (10年後) | 約4.3～5.1兆円 |
| 2033年度 (20年後) | 約4.6～5.5兆円 |

- ※1. 国土交通省所管の社会資本10分野（道路、治水、下水道、港湾、公営住宅、公園、海岸、空港、航路標識、官庁施設）の、国、地方公共団体、地方道路公社、(独)水資源機構が管理者のものを対象に、建設年度毎の施設数を調査し、過去の維持管理、更新実績等を踏まえて推計。
- ※2. 今後の新設、除却量は推定が困難であるため考慮していない。
- ※3. 施設更新時の機能向上については、同等の機能で更新（但し、現行の耐震基準等への対応は含む。）するものとしている。
- ※4. 用地費、補償費、災害復旧費は含まない。
- ※5. 個々の社会資本で、施設の立地条件の違いによる損傷程度の差異や維持管理・更新工事での制約条件が異なる等の理由により、維持管理・更新単価や更新時期に幅があるため、推計額は幅を持った値としている。

資料) 国土交通省

(3) 定期点検の義務化

国土交通省が所管する社会資本のうち、道路、河川、港湾等の一部施設分野においては、平成25～26年度にかけて政令や省令等による定期点検の義務化が行われ、新たな基準にもとづく点検を開始したところである。また、その他の施設分野においても定期的に点検を行っている（図表II-2-2-4）。



(4) モニタリング技術の開発・導入

社会インフラの状態の効率的な把握を可能とするモニタリング技術の開発・導入の推進に向け、平成25年10月に設置した「社会インフラのモニタリング技術活用推進検討委員会」において、現場ニーズとシーズのマッチングや、有効性の評価・分析を行うため、モニタリング技術の現場実証に係る検討を行った。26年9月より公募を開始し、現場実証等を進めている。

(5) ロボットの開発・導入

今後増大するインフラ点検を効果的・効率的に行い、人が近づくことが困難な災害現場の調査や応急復旧を迅速かつ的確に実施する実用性の高いロボット開発・導入を推進している。

第3節

社会資本整備の推進

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）に基づき、社会資本整備を着実に進めているところである。現行計画策定後の社会資本整備を巡る状況の変化を踏まえつつ、インフラ老朽化、巨大地震、激甚化する気象災害、人口減少に伴う地方の疲弊、激化する国際競

争といった切迫する危機への対応を図るため社会資本整備重点計画の見直しを行うこととしている。
見直しに当たっては、社会資本整備を巡る危機に適切に対応するため、防災・減災効果や中長期的に経済を成長させる効果等、社会資本のストック効果の最大化を図る効果的・効率的な社会資本整備を重視していくことが重要である。

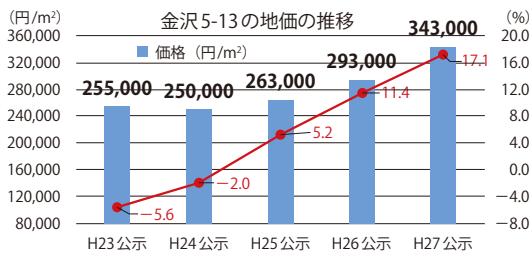
図表 II-2-3-1 ストック効果を重視した社会資本整備の例

【北陸新幹線】

北陸新幹線の整備により、**移動時間の短縮効果**（東京・金沢間：3時間47分→2時間28分）が発生し、**交流人口が増大**



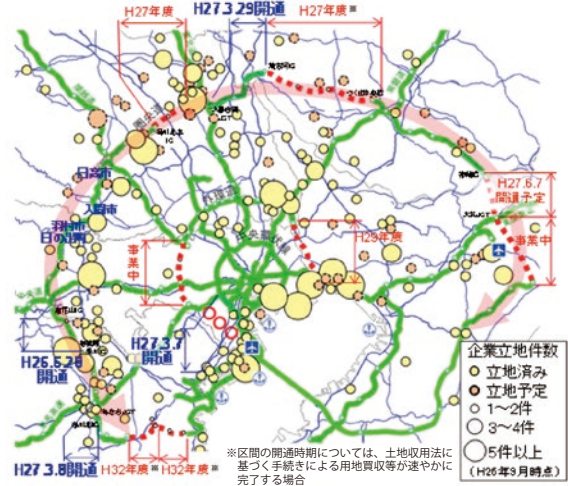
金沢駅西口の地価の上昇率が**全国の商業地で一位 (+17%)**



資料) 国土交通省

【圏央道】

圏央道の整備進展により、**多数の物流施設等が立地**



※区間の開通時期については、土地収用法に基づく手続きによる用地買収等が速やかに完了する場合

第4節

交通政策の推進

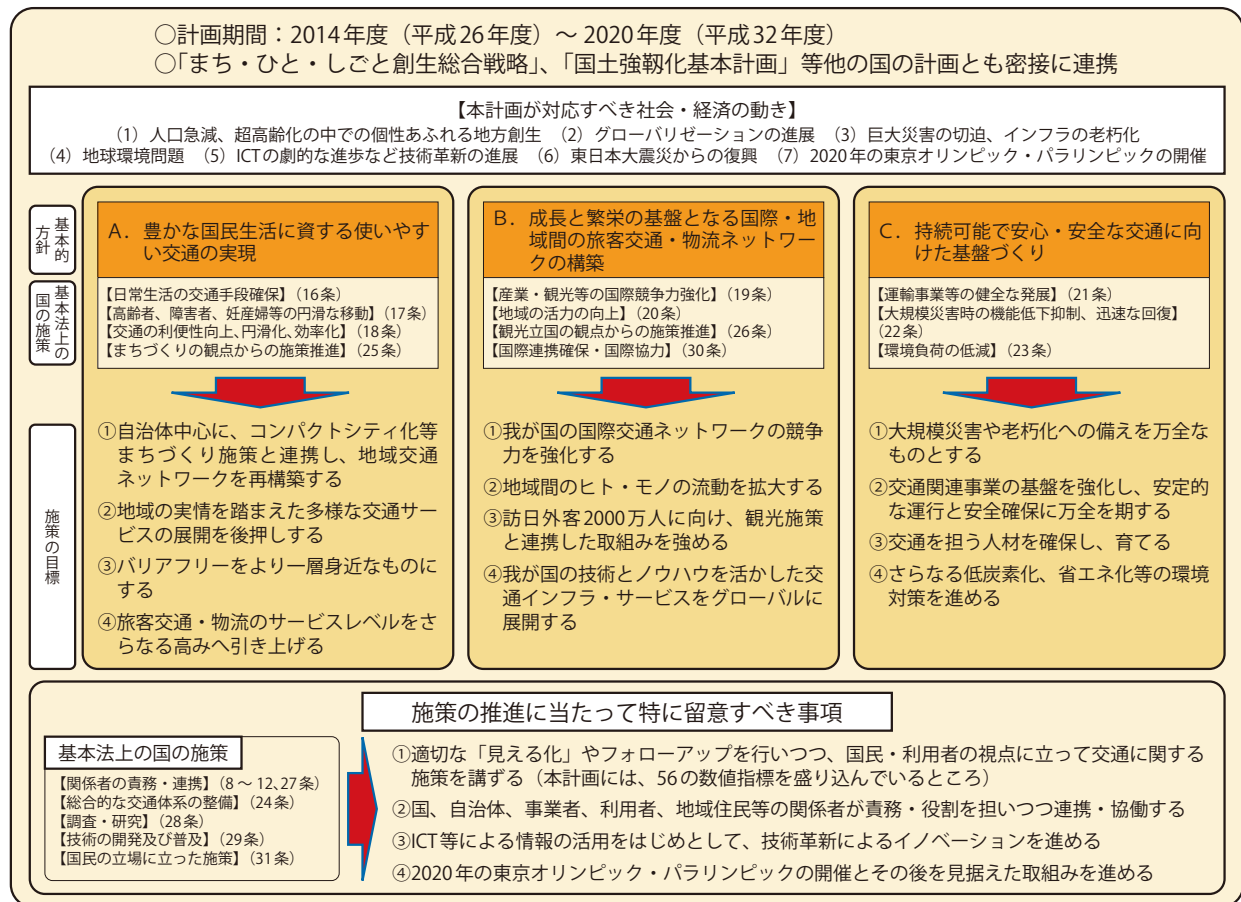
1 交通政策基本法に基づく政策展開

平成25年12月に公布・施行された「交通政策基本法」においては、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「交通政策基本計画」を定めることとされている。同法に基づき、26年4月より国土交通省の交通政策審議会・社会資本整備審議会において同計画の策定に向けた審議を開始し、パブリックコメント等を経て、27年2月に、最終的な答申が出された後、閣議決定された。

「交通政策基本計画」は、26年度から32年度までを計画期間としており、「交通政策基本法」の規定に従い、基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めている。具体的には、基本的方針として、A)「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、B)「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、C)「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」の3つの柱を掲げるとともに、それぞれについて、施策目標を4つずつ設定した上で、具体的な施策を提示している。また、計画のフォローアップに際して取組みの進捗を確認するための数値指標を定めるとともに、AからCの3つの柱に沿った施策を進めるに当たって留意すべき事項等を示している。

「交通政策基本計画」に基づく施策の進捗状況については、今後適切にフォローアップを実施することとしている。また、必要に応じ、同計画の改善検討を行うこととしている。

図表 II-2-4-1 交通政策基本計画の概要



資料) 国土交通省

2 地域公共交通ネットワークの再構築

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さらに厳しさを増す中、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。こうした情勢を踏まえ、「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」により、地域

図表 II-2-4-2 地域公共交通の現状と課題

・輸送人員は大幅に減少

| | 1990年 | 2000年 | 2010年 | 2013年 |
|--------|-------|-------|-------|-----------------------|
| 乗合バス事業 | 65億人 | 48億人 | 42億人 | 42億人 (90年に比べ35%減) |
| 地域鉄道 | 5.1億人 | 4.3億人 | 3.8億人 | 4.0億人 (90年に比べ22%減) |

資料) 自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

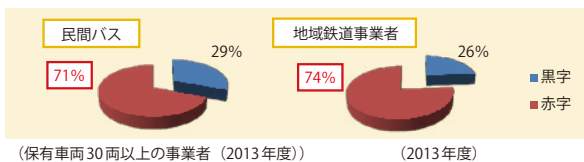
・乗合バスについては、平成19年度以降、約10,206kmの路線が完全に廃止。
 鉄道については、平成19年度以降で約186kmの路線が廃止。

・公共交通空白地域の深刻化

| | 空白地面積 | 空白人口 |
|-----------------------|--|--------------------------|
| バス 500m圏外 鉄道 1km圏外 | 36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%) | 7,351千人 (我が国の人口の5.8%) |

出典) 平成23年度国土交通省調査による

・民間バスの約7割、地域鉄道事業者の約8割が経常収支が赤字

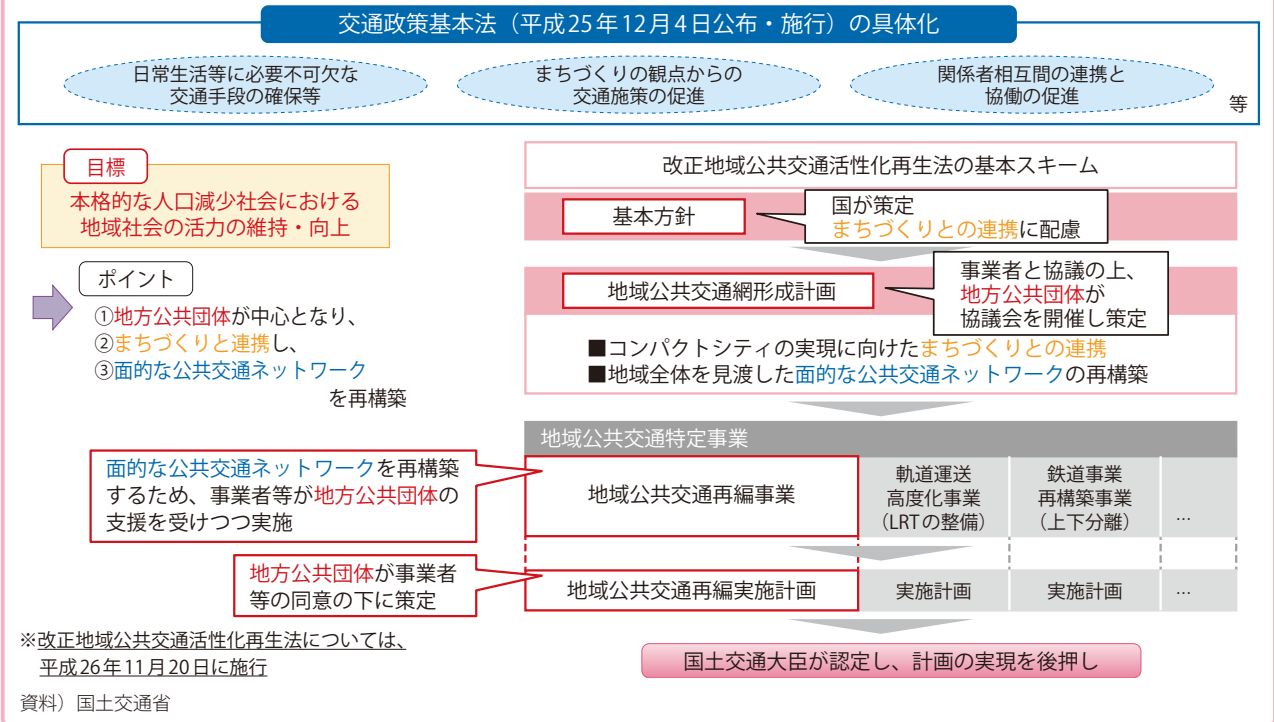


資料) 国土交通省

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等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が構築された。

今後は交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において平成26年8月に取りまとめられた「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的な考え方」において示された方向性も踏まえつつ、地方公共団体の取組みに対し、必要な支援を行っていく。

図表 II-2-4-3 改正地域公共交通活性化再生法（平成26年5月成立）の概要



第5節 海洋政策（海洋立国）の推進

1 海洋基本計画の着実な推進

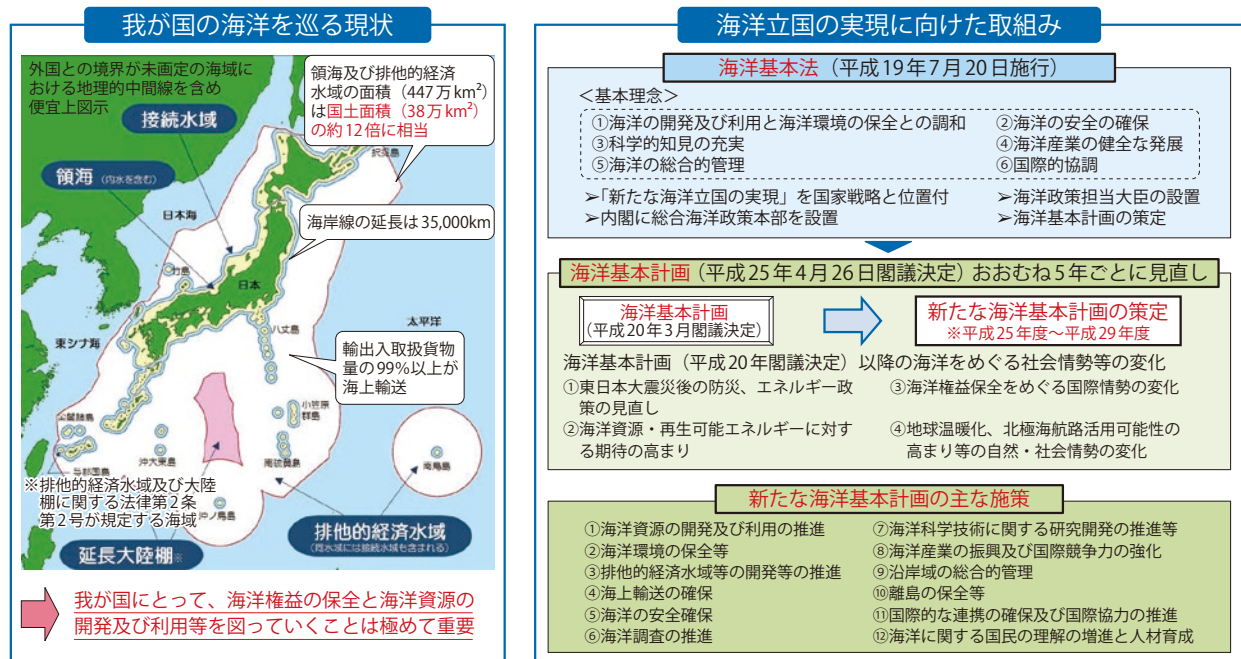
四方を海に囲まれている我が国は、広大な海をフロンティアとして認識し、真の「海洋立国」を実現していく必要があることから、海洋に関する行政分野の多くを所管する国土交通省では「海洋基本法」に基づく「海洋基本計画」の下、関係機関と連携しつつ、海洋政策を推進している。

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。

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の利活用や海洋資源等の開発・利用、海洋開発

人材の育成、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海洋調査等の推進、排他的経済水域の根拠となる低潮線^注の保全及び南鳥島・沖ノ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。また、国民の海洋に関する理解と関心を一層高めるよう、関係省庁と連携しながら「海の日」関連行事等の取組みを推進していく。

図表 II-2-5-1 海洋政策（海洋立国）の推進



資料) 国土交通省

2 我が国の海洋権益の保全

(1) 領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進及び海洋情報の一元化

我が国の領海及び排他的経済水域には、調査データの不足している海域が存在しており、海上保安庁では、この海域において、海底地形、地殻構造、領海基線等の海洋調査を重点的に実施し、船舶交通の安全や我が国の海洋権益の保全、海洋開発等に資する基礎情報の整備を戦略的かつ継続的に実施している。平成26年6月には、海上保安庁の自律型潜水調査機器 (AUV) 「ごんどう」により、沖縄県久米島沖において海底地形調査を実施した結果、これまで日本周辺で知られている中で最大規模のチムニー (熱水噴出により形成された重金属等から構成される煙突状の高まり) 群を発見し、その後の (独) 石油天然ガス・金属鉱物資源機構 (JOGMEC) による資源調査から、銅、亜鉛等が高品位で存在する有望な海底熱水鉱床であることが確認された。

また、内閣官房総合海洋政策本部事務局の総合調整の下、海洋情報の所在を一元的に収集・管理・提供する「海洋情報クリアリングハウス」を運用している。さらに、海洋に関する様々な自然情報 (海底地形、海流、水温等) や社会情報 (港湾区域、漁業権区域等) を一般ユーザーが活用できるよ

注 海水面が最低水面に達した時の陸地と水面との境界をいう。

う、地図上に自由に重ねて表示できるウェブサービス「海洋台帳」を運用している。

（2）大陸棚の限界画定に向けた取組み

平成20年11月に我が国が国連海洋法条約に基づき、国連の「大陸棚限界委員会」へ提出した、200海里を超える大陸棚に関する情報について、同委員会は24年4月20日に勧告を採択した。勧告では、我が国の国土面積の約8割に相当する大陸棚の延長が認められ、26年10月、四国海盆海域と沖大東海嶺海域が日本の大陸棚として新たに政令で定められた。一方、一部海域では審査が先送りされたため、海上保安庁では、内閣官房総合海洋政策本部事務局の総合調整の下、関係省庁と連携して、引き続き、大陸棚の画定に向けた対応を行っていくこととしている。

（3）沖ノ鳥島の保全、低潮線の保全及び活動拠点の整備等

①沖ノ鳥島の保全

沖ノ鳥島は、我が国最南端の領土であり、国土面積を上回る約40km²の排他的経済水域の基礎となる極めて重要な島であることから、基礎データの観測・蓄積や護岸等の損傷について点検、補修等を行っている。引き続き、2つの小島だけでなく環礁全体の保全を図るため、国の直轄管理により十全な措置を講じる。

②低潮線の保全

「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）」等に基づき、全国185箇所の低潮線保全区域を政令で指定し、区域内で行為規制を実施している。また、防災ヘリコプターや船舶等による巡視や衛星画像等を用いた低潮線及びその周辺の状況の調査を行い、域内における制限行為の有無や自然侵食による地形変化を確認することにより、排他的経済水域及び大陸棚の基礎となる低潮線の保全を図るとともに、低潮線の保全を確実かつ効率的に実施していくために、関連情報を適切に管理している。

③遠隔離島（南鳥島・沖ノ鳥島）における活動拠点の整備

「低潮線保全法」等に基づき、本土から遠隔の地にある南鳥島・沖ノ鳥島において、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用に関する活動拠点として、船舶の係留・停泊、荷さばき等が可能となる港湾の施設の整備を進めている。

図表II-2-5-2 低潮線の保全

「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）」（平成22年6月施行）に係る施策の推進

《低潮線の保全》

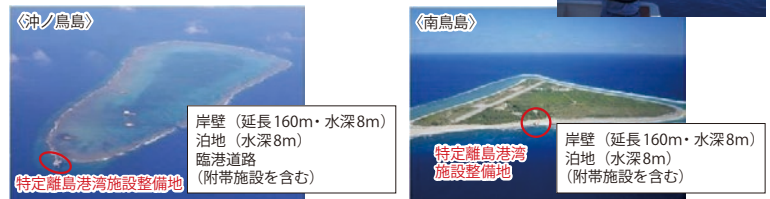
- ・排他的経済水域等の限界を画する基礎となる低潮線の周辺の水域で、保全を図る必要があるものを低潮線保全区域（185区域）に指定し区域内で行為を規制。
- ・衛星画像や防災ヘリコプター、船舶等を活用し、低潮線及びその周辺の人為的な損壊や自然侵食等の巡視、状況調査を実施。



《遠隔離島における活動拠点の整備等》

- ・海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、国土交通大臣が港湾の施設（低潮線保全法に基づく基本計画において整備内容を明示）の整備・管理を実施。

（南鳥島）平成22年度事業着手
（沖ノ鳥島）平成23年度事業着手



資料）国土交通省

第6節 領土・領海の堅守

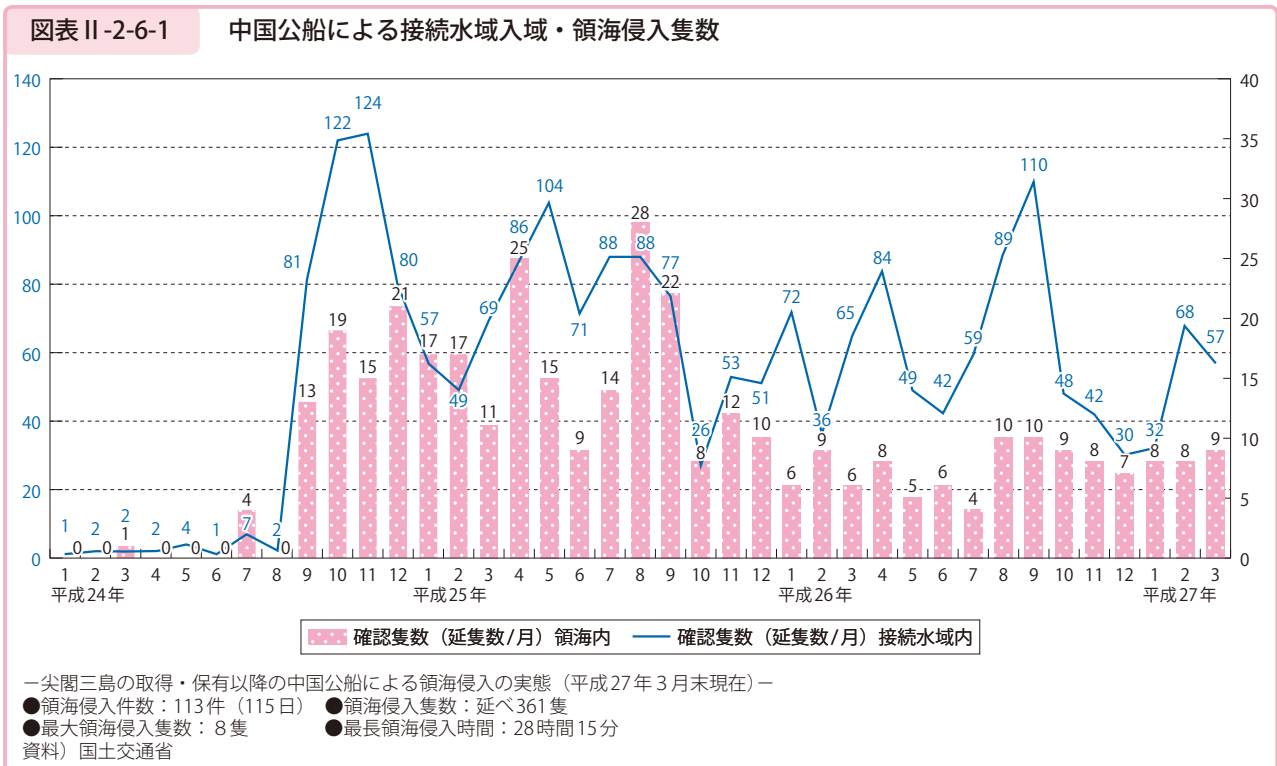
近年、尖閣諸島周辺海域においては、中国公船等による領海侵入や中国・台湾活動家等による領有権主張活動が発生しており、特に、平成24年9月、尖閣諸島のうち三島（魚釣島、北小島、南小島）を取得・保有して以降は、それまでと比べ、中国公船による領海侵入が増加している。

26年の中国公船による領海侵入件数は25年と比べて減少したものの、接続水域を航行している状況に変化はなく、加えて、同海域では外国漁船による活動も活発化している状況にあり、海上保安庁では、我が国の領土・領海を断固として守りぬくとの決意の下、事態をエスカレートさせないよう、冷静に、かつ毅然とした態度で忍耐強く対処しているところである。

また、小笠原諸島周辺海域等においては、26年9月以降、多数の中国サンゴ漁船が確認されるようになり、海上保安庁では、水産庁等の関係機関と連携の上、巡視船や航空機を集中的に投入して厳正な取締りを行い、10隻の中国サンゴ漁船を検挙しており、引き続き、警戒を緩めることなく対応していくこととしている。

さらに、東シナ海等の我が国排他的経済水域においては、外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動も確認されており、我が国周辺海域を取り巻く情勢は、引き続き厳しさを増している状況にある。

このような情勢の下、海上保安庁では、尖閣領海警備専従体制の確立を進めるとともに、さらなる情勢の変化にも対応し得る全国からの応援派遣体制の構築、尖閣諸島や小笠原諸島周辺海域をはじめとした我が国周辺海域における隙のない海上保安体制の構築を推進し、我が国周辺海域における領海警備等に万全を期すこととしている。



尖閣諸島周辺海域にて監視警戒する巡視船



資料) 国土交通省

小笠原諸島周辺海域にて中国サンゴ漁船を追尾する巡視船及び搭載艇



コラム 西之島の噴火で拓がる領海

Column

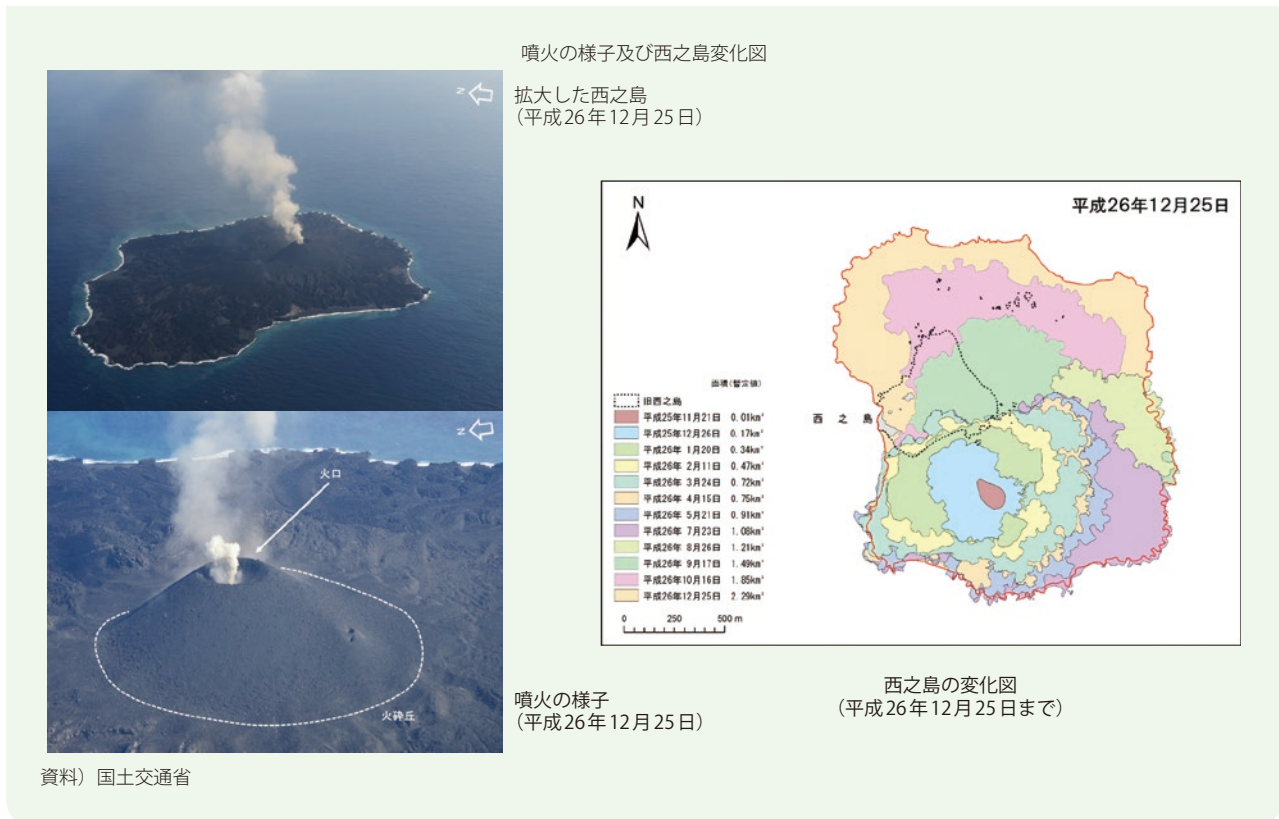
平成25年11月20日に小笠原諸島の西之島南東約500m沖で西之島火山が39年ぶりに噴火し、新たな陸地が形成されて以降、1年以上に亘って活発な噴火活動が継続しています。

海上保安庁では、噴火直後から航行警報を発出することによって付近航行船舶に注意を呼びかけております。また、航空機による観測を定期的に行い、観測結果を広報するとともに、火山噴火予知連絡会に報告し、噴火災害の防止に努めております。

25年11月20日以降、新たな陸地は流出した溶岩により拡大を続け、同年12月26日には旧西之島と一体となりました。その後も活発な火山活動による陸地の拡大は継続し、27年3月25日時点で西之島の面積は約2.5km²（旧西之島を含む）まで拡大しています。海域火山の噴火活動が1年以上も継続することは世界的に見ても大変珍しい現象であり、火山の専門家も今後の活動を注目しています。

西之島の拡大に伴い、我が国の領海、排他的経済水域が拡大する可能性があります。領海は、海上保安庁が刊行する海図に記載される低潮線から12海里まで（排他的経済水域は200海里まで）となります。今後、火山活動が沈静化し、安全が確認された段階で、精密な水路測量を実施し、新たな低潮線を確定する予定です。測量結果に基づき、拡大した西之島を海図に記載した段階で、領海等の新たな範囲が確定することになります。

海上保安庁は今後も西之島の火山活動の観測を続けていきます。



第7節

水循環政策の推進

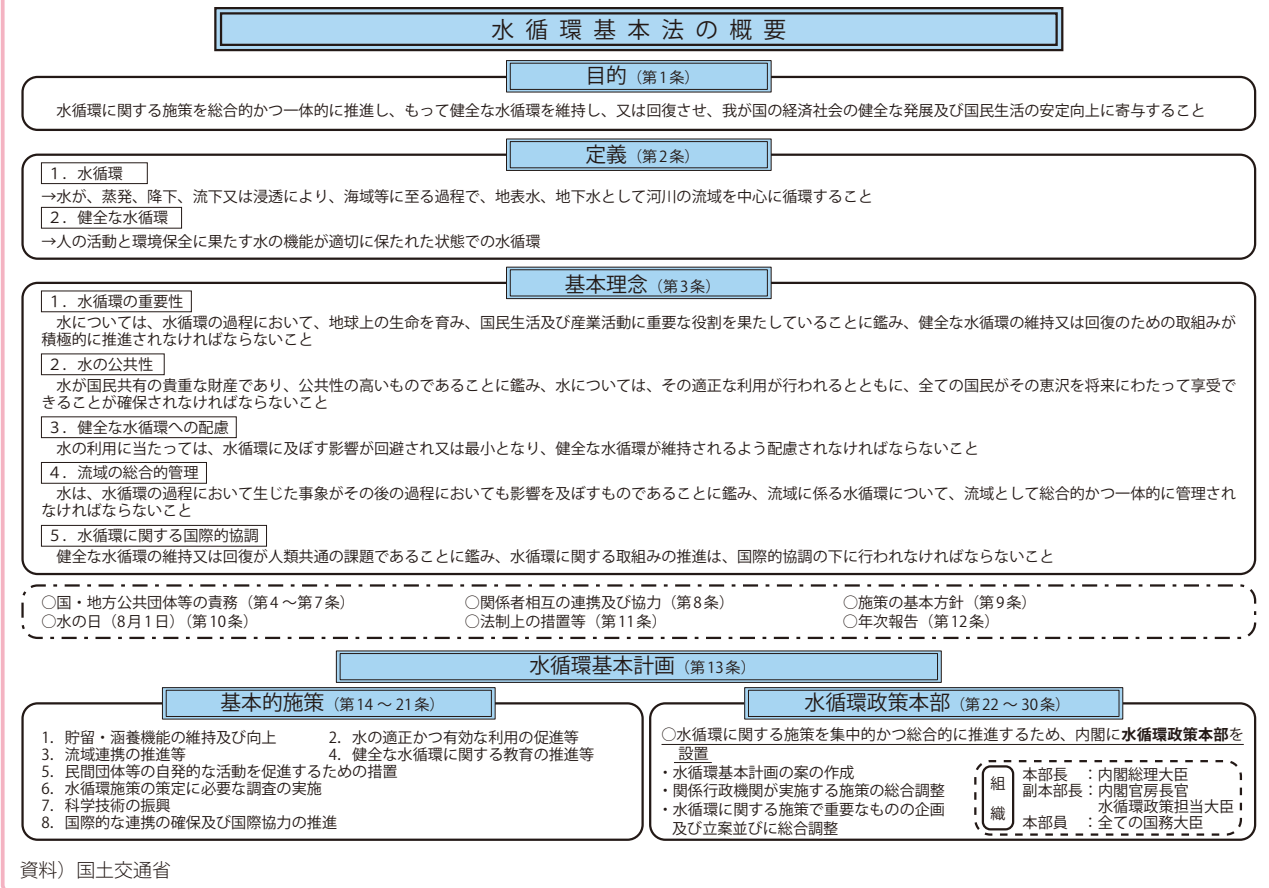
水については、水循環の過程において、地球上の生命を育み、国民生活及び産業活動に重要な役割を果たしていることに鑑み、健全な水循環の維持又は回復のための取組みが積極的に推進されなければならない等の水循環に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や地方公共団体の責務等を定める「水循環基本法」が平成26年3月に成立し、同年7月より施行され、内閣に水循環政策本部が設置された。これにより、水循環に関する施策の推進に向けた水循環基本計画の作成等、総合的かつ一体的に、政府が一丸となって様々な課題に取り組む体制が整えられた。また、施行に先立ち、同年5月に初代水循環政策担当大臣として太田昭宏国土交通大臣^注が任命された。

同年7月に第1回水循環政策本部が開催され、本部長である安倍晋三内閣総理大臣より、「水は、古(いにしえ)より、田畑を潤し、社会・文化の繁栄を支え、今日もなお、私たちの生活に大きな「恵み」をもたらしているが、時として、土砂災害や渇水等の「災い」をもたらすこともある。「災い」に適切に対応しつつ、私たちが水の「恵み」を将来にわたって享受していくためには、人の活動による水への影響に配慮して、健全な水循環を確保することが、極めて重要。水循環政策本部を司令塔に、政府一丸となって取り組んで頂きたい。」との主旨の発言があった。

水循環基本計画については、27年夏までのできる限り早い時期に閣議決定が予定されており、国土交通省としても水循環基本計画に示された方針に基づき、水循環政策を着実に推進していくこととしている。

注 水循環政策本部における副本部長

図表 II-2-7-1 水循環基本法の概要



第8節 効率的・重点的な施策展開

1 建設生産システムの省力化・効率化・高度化

我が国の労働力人口が総じて減少する中で、社会資本のストック効果の最大化を図る効率的・効果的な社会資本整備や、将来にわたる社会資本の品質確保を実現するため、社会資本整備にかかる計画、設計、施工及び管理の各段階におけるコスト構造の改善に努めつつ、建設生産システムの省力化・効率化・高度化を通じた生産性向上に取り組む必要がある。国土交通省では、新技術・新工法の開発・活用、施工時期の平準化・適正工期の確保、コミュニケーションの円滑化、技術者・技能者の効率的活用等の観点から、生産性向上に資する様々な取組みを推進している。

2 公共工事の品質確保と担い手の育成・確保

(1) 担い手三法の改正

平成26年の第186回国会において、現在及び将来にわたる公共工事の品質確保とその担い手の中長期的な育成・確保を目的として、「公共工事の品質確保の促進に関する法律（品確法）」、「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）」及び「建設業法」が改正された（いわゆる「担い手三法の改正」）。

また、同年9月には、「品確法」に基づく「基本方針」及び「入契法」に基づく「適正化指針」の改正について閣議決定された。「基本方針」は、予定価格の適正な設定や適切な工期の設定及び余裕期間の設定等による施工時期の平準化、多様な入札契約方式の導入・活用等の発注者が取り組むべき事項のほか、実勢を反映した公共工事設計労務単価の適切な設定や調査及び設計の品質確保に向けた資格制度の確立、国による運用指針の策定及び地方公共団体への支援等、公共工事の品質確保とその担い手の確保のために講ずべき施策を広く規定している。また、「適正化指針」は、低入札価格調査制度等の適切な活用の徹底、いわゆる歩切りが「品確法」に違反すること、社会保険等未加入業者の排除等発注者が入札契約適正化のために講ずべき措置について規定している。

（2）発注者責務を果たすための取組み

「品確法」の理念を実現していくためには、都道府県や市町村を含むすべての公共工事の発注者が、適切に発注関係事務を運用し、発注者としての責務を果たしていくことが不可欠である。このため、国において、平成27年1月に、「品確法」第22条に基づく「発注関係事務の運用に関する指針（運用指針）」を策定している。「運用指針」は、すべての公共発注者に共通の指針として、発注関係事務における「調査及び設計」、「工事発注準備」、「入札契約」、「工事施工」、「完成後」の各段階で取り組むべき事項や多様な入札契約方式の選択・活用について体系的にまとめている。各発注者は、本指針に基づく具体的な取組みを進めていくこととなる。

今後、国土交通省では、「運用指針」の実効性を確保するため、地域発注者協議会や地方公共工事契約業務連絡協議会等を通じて、地方公共団体等に対する必要な支援や協力を行うとともに、発注者間の一層の連携に努め、発注者共通の課題への対応や各種施策を推進していく。また、本指針に基づき発注関係事務が適切に実施されているかについては、定期的に調査を行い、その結果を取りまとめ、公表する予定としている。

（3）多様な入札契約方式の活用

「品確法」では、多様な入札契約方式の選択・活用（第14条）、段階的選抜方式（第16条）や技術提案・交渉方式（第18条）、地域における社会資本の維持管理に資する方式（複数年契約、包括発注、共同受注による方式）（第20条）等が新たに規定された。国土交通省では、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方針について、「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」において、平成25年11月より検討を進めており、「品確法」の理念も踏まえ、「公共工事の入札契約方式の適用に関するガイドライン」として、各発注者における事業の特性等に応じた入札契約方式の適用のあり方を取りまとめている。

（4）施工段階における品質確保の取組み

国土交通省では、工事目的物の品質確保を目的として、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。

第9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、地方に対する規制緩和、事務・権限の移譲等、地方分権に取り組んでいる。

平成26年度には、事務・権限の移譲等に関し、「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4次一括法）」が成立し、27年度より、自家用有償旅客運送の登録等の事務・権限等を地方公共団体へ移譲することとしている。

また、地方の発意に基づく新たな取組みを推進するため、個々の地方公共団体等から提案を募集し、それらの実現に向けて検討を行う「提案募集方式」が開始された。27年1月に提案に関する対応方針が閣議決定され、これに基づき、27年3月に、地方に対する規制緩和として建築審査会の委員任期の条例委任等を内容とする第5次一括法案が国会に提出された。

2 官民連携等の推進

厳しい財政状況の中で民間資金等の活用を拡大し、真に必要な社会資本の整備等を着実に進めていくため、新たなPPP/PFI事業に係る具体的な案件形成（東日本大震災復興関連を含む）を推進している。具体的には、国土交通省自らによる調査・検討や、地方公共団体等への助成等を実施している。

平成26年度の助成のうち、先導的官民連携支援事業では、28件採択し、東京都町田市における、官民連携による都市公園と大規模商業施設の一体的なエリア開発についての実現可能性調査等に対し、支援を行った。また、震災復興官民連携支援事業では、11件採択し、岩手県大槌町における、地域住宅生産体制を活用した災害公営住宅の官民連携による整備・供給事業についての実現可能性調査等に対し、支援を行った。

第10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、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政策の特性に応じた方式としてそれぞれ定めている。また、「独立行政法人通則法」に基づき、独立行政法人の業務実績評価の枠組みを定めている。このうち主なものとして、平成26年8月に27年度予算概算要求における36の新規施策の政策アセスメントを、27年3月に4テーマの政策レビューをそれぞれ実施した。また、所管19独立行政法人の業務実績評価を実施した^注。

注 「国土交通省政策評価関係」ウェブサイト：<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

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1,100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」を国土交通省ウェブサイト上に公開している。

(3) 社会資本整備における計画策定プロセスの透明性のさらなる向上

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、さらなる透明性の向上に取り組んでいる。

第11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、大会の円滑な準備に資するよう2020年オリンピック・パラリンピック東京大会等に関する閣僚会議を26年4月22日に設置した。

国土交通省としては、大臣を本部長とする「国土交通省2020年オリンピック・パラリンピック東京大会準備本部」を26年4月18日に設置し、省をあげて対応する体制を敷いている。取組みにあたっては、大会がスムーズに運営されるよう、安全の確保、宿泊・交通の快適性の確保等必要な対応を進めていく。また、「国土のグランドデザイン2050」も踏まえ、2020年をゴールとするのではな

注 「公共事業評価」ウェブサイト：<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/index.html>
「事業評価カルテ」ウェブサイト：<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>

く、「マイルストーン」として、2050年の東京や日本の将来像を見据えて必要な取組みを進めていく。さらには、本大会は東京のみならず、日本全体の祭典であり、大会を契機に海外の方を全国津々浦々、各地域に呼び込み、元気な地方を創っていくための取組みを進める。

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万全な対応、アクセスの充実、バリアフリーのまちづくり、案内標識や地図の多言語対応・無料公衆無線LANの整備等の外国人旅行者の受入環境整備、大会特別仕様ナンバープレート交付等の施策に、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。

II

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開