

国土交通行政をめぐる 最近の状況について

平成19年7月12日

社会資本整備審議会第7回総会及び
交通政策審議会第5回総会合同会議

国土交通行政をめぐる最近の状況について 目次

	ページ	(別添資料集) ページ
1. 我が国の国際競争力の強化	1～3	1～8
2. 観光立国の推進	4・5	9～13
3. 地域の自立と活性化	6	14～19
4. 安全・安心基盤の確立	7～9	20～32
5. 柔軟で豊かな生活環境の創造	10～13	33～41
6. 国土形成計画の策定	14	42～48
7. 今後の社会資本整備 (次期「社会資本整備重点計画」関係は別途)	15～17	49～58
8. イノベーションの推進	18・19	59～67
9. 海洋政策の総合的な推進	20～22	68・69

1. 我が国の国際競争力の強化

少子・高齢化や本格的な人口減少、そして経済のグローバル化が進展する中で、四面環海の我が国が安定した経済成長により繁栄を続けていくためには、伸張著しいアジアなど海外の成長や活力を日本に取り込みつつ、国際競争力を強化していくことが必要。このため、本年5月に取りまとめられた「アジア・ゲートウェイ構想」の実現に向けた取組みを推進するとともに、以下のような取組みを実施。

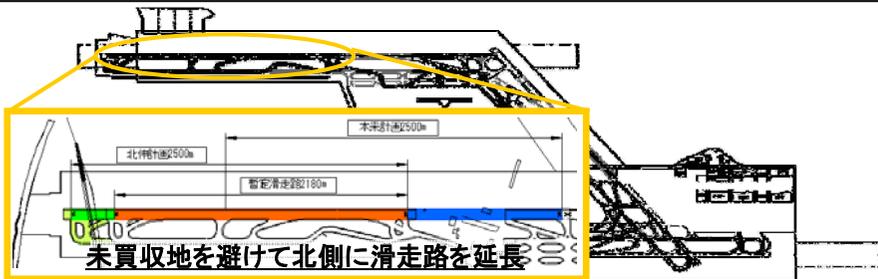
(1) 大都市圏拠点空港の機能強化

- 羽田空港再拡張事業の推進
- 成田国際空港の北伸による平行滑走路の整備の推進
- 関西国際空港の2本目の滑走路の限定供用
- 成田・羽田の一体的運用による首都圏の国際航空需要への対応

- 大都市圏拠点空港の24時間化を積極的に推進
- 深夜早朝時間帯(23時～6時)の国際旅客チャーター便の推進、特定時間帯(20時半～23時の出発、6時～8時半の到着)の国際旅客チャーター便の実現
- 羽田＝虹橋チャーター便(4便/日)の開始(本年内、可能であれば10月8日頃)、北京五輪期間の臨時チャーター便の推進

成 田

北伸による平行滑走路の2,500m化等を推進し(2010年3月完成予定)、発着枠の20万回から22万回への増大を実施。



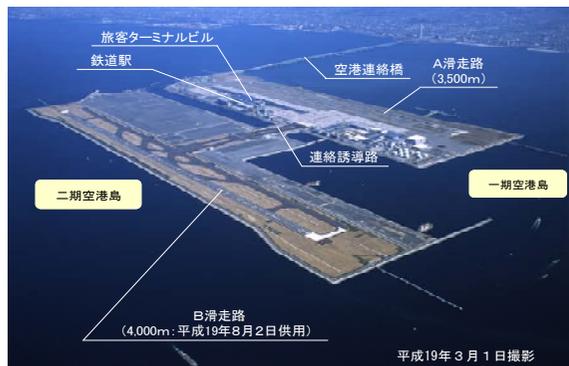
羽 田

- 4本目の滑走路等を整備(2010年10月供用開始予定)。
- 年間の発着能力を現在の29.6万回から40.7万回に増強。将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保。
- 年間3万回程度の近距離国際定期旅客便の就航を図る。



関 空

- 我が国初の24時間本格運用可能な国際拠点空港として整備。
- 二期事業については、2本目の滑走路の供用のために必要不可欠なものだけに限定して整備(本年8月2日供用開始予定)。



2010年以降の成田と羽田の一体的な運用

- 成田・羽田の一体的運用による首都圏の国際航空需要への対応(成田2万回、羽田3万回の国際線発着枠を戦略的に活用)。
- 23時～6時に羽田に国際定期便を就航させることにより、首都圏における空港の24時間化を実現。

我が国の国際競争力の強化

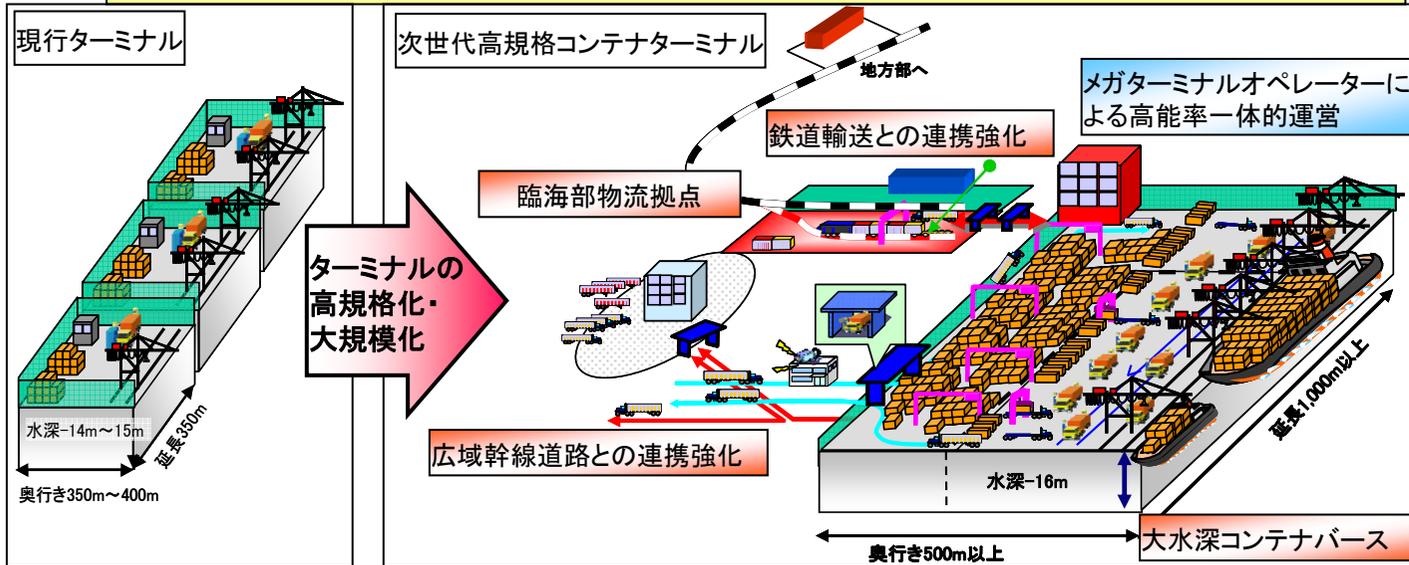
(2) 拠点港湾の機能強化

- ハードとソフトが一体となったスーパー中枢港湾政策の充実・深化

- アジア物流の増大等に対応した拠点港湾の機能向上
- 港湾手続きの統一化・簡素化
- 港湾行政の広域連携の推進

ハードとソフトが一体となったスーパー中枢港湾政策の充実・深化

平成22年度までに港湾コスト約3割低減(釜山港、高雄港並み)、リードタイムの短縮を実現(3~4日をシンガポール港並みの1日程度へ)



アジア物流の増大等に対応した拠点港湾の機能向上

アジア地域とのスピーディーでシームレスかつ低廉な物流体系の構築(国際ユニットロードターミナルの整備、小口積替円滑化支援施設の整備、臨海部物流拠点形成促進等)



港湾手続きの統一化・簡素化

平成19年度中に申請書式の統一モデル様式を作成し、平成20年に次世代シングルウィンドウの稼働を目指す。



	輸出入計	対アジア輸出入計
'95→'05 (10年間)	1.49倍 (年平均伸び率 4.07%)	2.31倍 (年平均伸び率 8.75%)

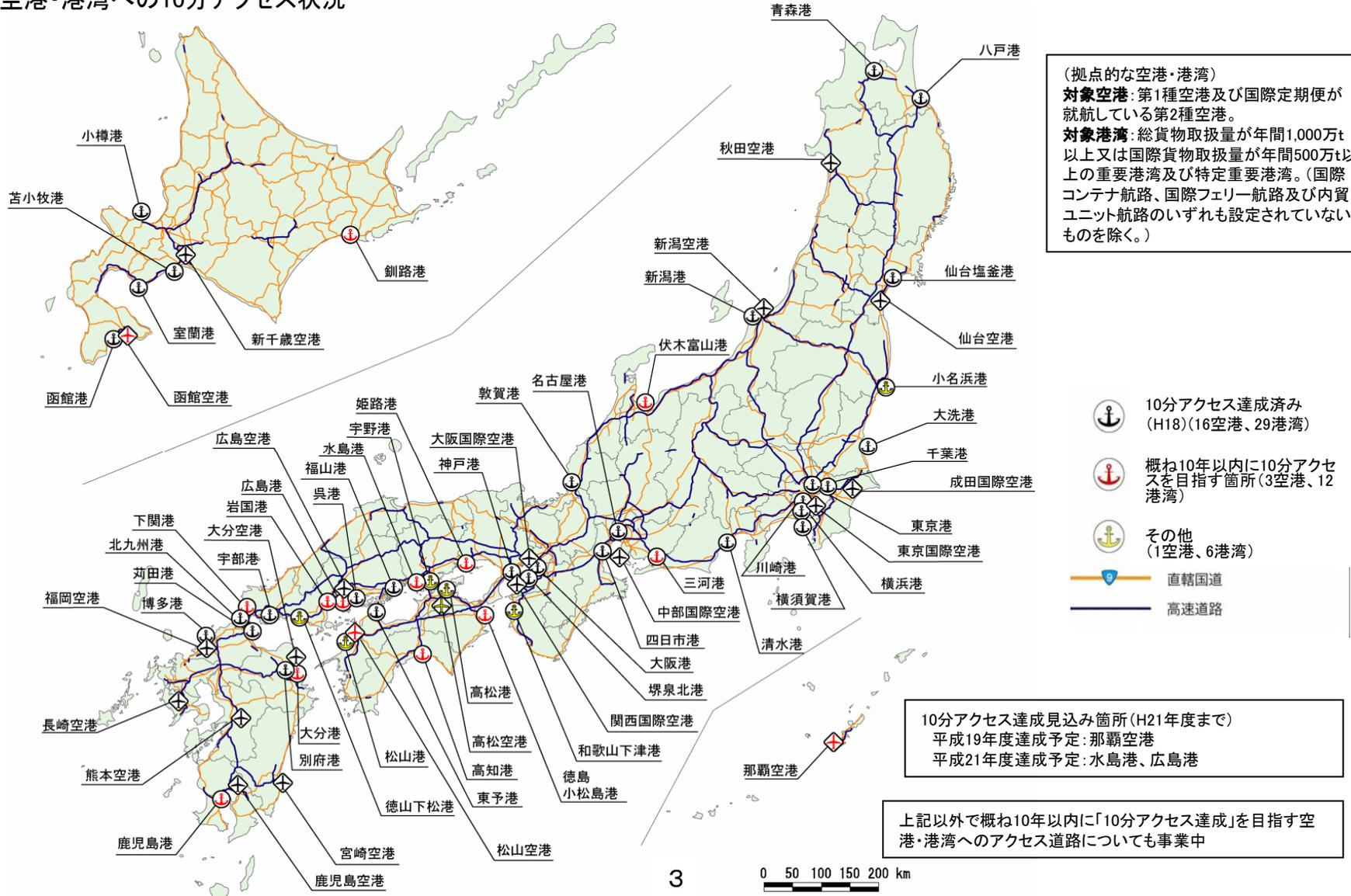
我が国の国際競争力の強化

(3) 国際水準の物流ネットワークの構築

○東アジアシームレス物流圏の構築

○国際水準の物流ネットワーク(道路)の構築

拠点的な空港・港湾への10分アクセス状況



2. 観光立国の推進

観光立国推進基本計画の骨子

観光立国推進基本法の制定
(平成18年12月)

・ 基本法第10条の規定に基づき、観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「観光立国推進基本計画」を策定 (平成19年6月29日 閣議決定)

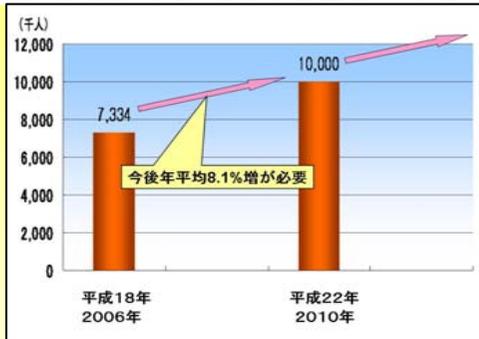
基本的な方針

◆ 国民の国内旅行及び外国人の訪日旅行を拡大するとともに、国民の海外旅行を発展 等

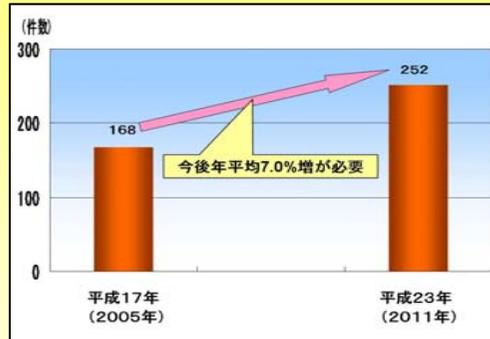
目 標

計画期間における基本的な目標

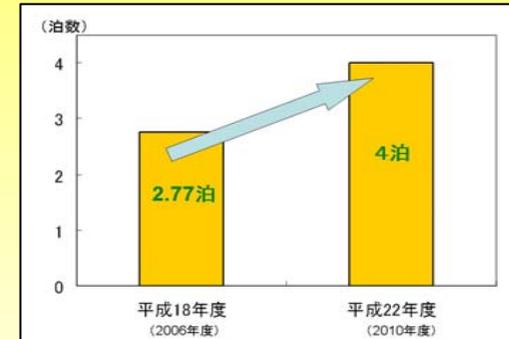
○訪日外国人旅行者数
平成22年までに1,000万人にし、将来的には、日本人の海外旅行者数と同程度にする



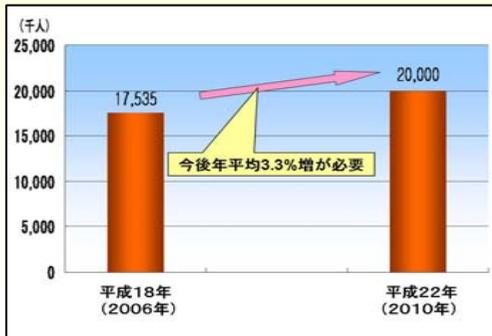
○我が国における国際会議の開催件数
平成23年までに5割以上増やす



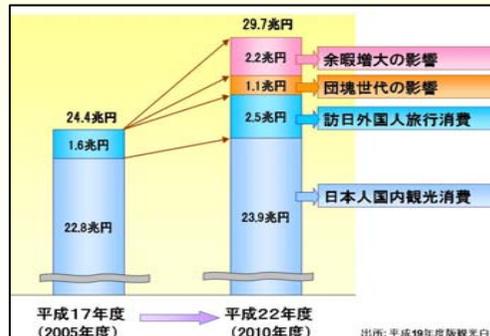
○日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数
平成22年度までに年間4泊にする



○日本人の海外旅行者数
平成22年までに2,000万人にする



○国内における観光旅行消費額
平成22年度までに30兆円にする



計画期間 5年間

施策 目標を達成するための具体的な施策を記述

その他 毎年度点検を行うとともに、おおむね3年後を目途に見直し 等

外国人旅行者の訪日促進と魅力ある観光地・観光産業の創出

ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化

- ◆ トップセールスの実施
- ◆ 海外で開催される旅行博への出展
- ◆ 海外旅行会社の招聘による訪日旅行商品の造成支援
- ◆ 海外メディアの招請による我が国の観光魅力の広報宣伝活動
- ◆ 国際会議、国際文化イベント等を利用したビジネス需要の拡大
- ◆ 有望新興市場(印・露・マレーシア)の開拓 等



韓国国際観光展
(KOTFA2006)
への出展
(2006年6月)

国際会議の開催・誘致推進

- ◆ 「国際会議の開催・誘致推進による国際交流拡大プログラム」をとりまとめ(平成19年5月)、本年6月15日の閣僚懇談会後に公表。



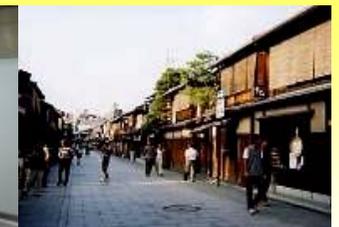
JATA国際観光会議
(2006年9月)

観光ルネサンス事業の推進

- ◆ 国際競争力の高い魅力ある観光地づくりを推進
- ◆ 民間のアイデア・活力を積極的に活用し、やる気のある地域を選択して、支援を集中
- ◆ 自治体が行う「まちづくり交付金」等による事業とも連携



(観光案内所の整備)



(街並みの整備)

ニューツーリズム創出・流通促進事業

- ◆ 長期滞在型観光、エコツーリズム、ヘルスツーリズム等の地域独自の魅力を活かした「ニューツーリズム」の創出と流通を促進するため、データベースの構築や実証事業の実施等により「ニューツーリズム」市場の形成を支援



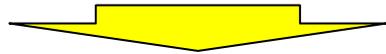
ヘルスツーリズムの例：
スギ花粉リトリートツアー

3. 地域の自立と活性化

知恵と工夫にあふれた地域の実現に向け、独自の施策やプロジェクトについて、自ら考え、前向きに取り組むやる気のある地域を後押しするため、関係施策を総動員して地域の活性化に取り組む。

国土交通省地域活性化戦略会議 (H18. 10. 25設置)

国土交通省における地域活性化のための戦略を全省的に検討
(議長:事務次官)



国土交通省地域活性化戦略 (H18. 11. 22)

知恵と工夫にあふれた地域の実現に向け、自ら考え、前向きに取り組むやる気のある地域を後押しする各種施策を盛り込む。

<戦略の骨子>

1. 地域の自立的発展を可能とする国土構造への転換
(地域ブロックの自立促進による地域活性化)
2. 「地域」と「民」が主役の自立的な地域づくりの総合的支援
(生活圏レベルでの地域活性化)
3. 地域の交流人口拡大に向けた観光立国の推進
(アジア等の成長・活力の取り込みによる地域活性化)
4. 地域活性化のための条件整備
(地域ブロックの自立・生活圏レベルでの地域活性化に
共通する条件整備)

戦略に盛り込まれた主要施策

◆地域自立・活性化総合支援制度

国土形成計画の考え方に沿って、民間と連携した地域の発意による広域的な地域活性化戦略を推進するための基盤整備と地域づくりに対する「地域自立・活性化交付金」等の総合的な支援制度を創設。

→所要経費を平成19年度予算に計上

関連法案が第166回国会で成立(5月11日)

<広域的な地域活性化のための基盤整備に関する法律>

◆地域公共交通の活性化・再生

市町村・公共交通事業者等の地域の関係者が行う地域の公共交通の活性化・再生に関する取組等に対する総合的な支援制度を創設。

→所要経費を平成19年度予算に計上

関連法案が第166回国会で成立(5月18日)

<地域公共交通の活性化及び再生に関する法律>



◆民間都市開発への支援・地域の担い手への支援等

都市機能の高度化及び居住環境の向上を図るため、民間活力による都市開発、密集市街地の早期解消、地域の担い手への支援等を推進。

→所要経費を平成19年度予算に計上

関連法が第166回国会で成立(3月28日)

<都市再生特別措置法等の一部を改正する法律>



4. 安全・安心基盤の確立（防災対策）

我が国の国土を取りまく諸条件の変化（災害リスクの増大）

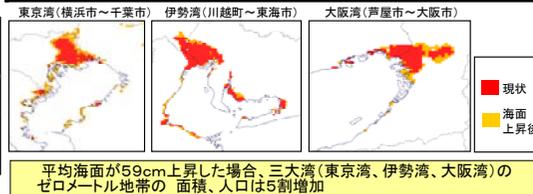
自然条件の変化

■地球温暖化に伴う気候変動による海面の上昇、豪雨激化に加え大規模な水害・土砂災害、津波・高潮、地震が頻発する等、自然条件が変化

■「気候変動に関する政府間パネル（IPCC）」では、21世紀末には気温約4℃、海面最大59cmの上昇を予測する等、今後も気候条件の変化に注視が必要

1980～1999年に比較した、21世紀末（2090～2099年）の平均気温上昇予測

	環境の保全と経済の発展が地球規模で両立する社会	化石エネルギーを重視しつつ高い経済成長を実現する社会
気温上昇	約1.8℃ (1.1℃～2.9℃)	約4.0℃ (2.4℃～6.4℃)
海面上昇	18～38cm	26～59cm



社会条件の変化

- ライフスタイルや都市構造の変化による災害被害のポテンシャルの増加や高齢化社会の到来や地域コミュニティの崩壊による地域防災力の低下等、災害に対する脆弱性が拡大
- 大規模災害に対する災害復旧や再度災害防止への投資、社会資本の更新時代の到来による維持管理費の増大等による新規投資余力が減少

ハード整備・ソフト対策一体となった防災対策の実施

計画的・戦略的な防災対策の実施

○地球温暖化の影響への適応策の実施

（想定される外力の変化への対応）

- ①モニタリングや調査研究と共に順応的な適応策実施、②施設の信頼性の確保、③効果的・効率的な施設整備と既存施設の活用、④ハード・ソフト一体となった危機管理方策

○計画的・戦略的な防災対策の実施

・どのような場所をどの程度の安全度で守るのかという達成すべき目標等を明確化し、計画的かつ重点的に対策を推進

（大規模地震対策の推進）

・東海地震、東南海・南海地震や首都直下地震発生の切迫性を踏まえ、人的被害や経済被害の軽減等を目標とする「地震防災戦略」に対応した住宅等及び公共施設の耐震化等を推進

（予防的な水害対策への重点化）

- ・少なくともあらゆる地域で人的被害を回避・低減する対策を実施する必要
- ・仮に被災したとしても、国民の生活や社会経済活動が深刻なダメージを受けることなく持続可能となるよう守るべき機能を明確化した対策を実施する必要

（再度災害防止の徹底）

・水害により甚大な被害が発生した地域については、被災施設の復旧は勿論のこと、今後同程度の規模の洪水等が発生した場合でも、家屋や資産を再度被災させないための対策が不可欠

安全・安心のためのソフト対策推進大綱の実施

○情報・広報に関する横断的な総点検とこれに基づく「5つの改善」

- 1. 災害・事故時の情報提供 [改善1] 受け手の立場に立った改善
- 2. 平時における広報活動 [改善2] 発信における改善
- 3. [改善3] 伝達の改善
- 4. [改善4] ハザードマップ等の改善
- 5. [改善5] 災害・事故時の情報提供に関する広報

○新たな領域に先進的に挑戦する等の「5つの取組」

- 3. 事業継続計画(BCP)への取組 (BCP: Business Continuity Plan)
- 4. 自助・共助・公助の機能強化
- [取組1] 応急対策業務のBCP
- [取組2] 一般継続実施業務のBCP
- [取組3] 今後の枠組み
- [取組4] 民間企業によるBCP作成促進
- [取組5] 地域の防災力の再構築



H19.6.21 国土交通省防災会議を開催
中央省庁として初のBCPとなる
『国土交通省業務継続計画』を決定

構造計算書偽装問題等で明らかになった課題と対応

構造計算書偽装問題等で明らかになった課題

建築行政の課題

■ 建築確認・検査の課題

- ・ 複数の特定行政庁、指定確認検査機関において偽装が見逃された
- ・ 今回の偽装の一部は、迅速な審査で偽装を見破ることは困難
- ・ 建築士が設計を行うことで審査省略される木造住宅において構造耐力上の違法行為があった

■ 指定確認検査機関の課題

- ・ 指定確認検査機関の要件強化が必要
- ・ 指定確認検査機関の監督強化が必要

■ 建築士の資質・能力の課題

- ・ 元請建築士の能力不足 等

建築士制度の課題

■ 建築設計の専門分化の課題

- ・ 構造・設備設計の専門分化が進み、設計者の責任分担が不明確

■ 建築士事務所の課題

- ・ 重層的な業務実施体制が常態化し、建築士事務所の業務適正化が必要

■ 違法行為に対する罰則等の課題

- ・ 違法行為に対する罰則等が不十分

消費者保護の課題

■ 瑕疵担保責任履行の実効性の課題

- ・ 住宅品確法により、売主等に対し、10年間の瑕疵担保責任が義務付けられたが、売主倒産時に、これが履行されず、住宅所有者が極めて不安定な状態におかれた

I. 建築基準法等の一部改正(第164回通常国会)

◆ 建築確認・検査の厳格化

- ・ 高度な構造計算を要する一定高さ以上等の建築物について、構造計算適合性判定の義務付け
- ・ 3階建て以上の共同住宅について中間検査の義務付け
- ・ 建築確認・検査の指針の策定及び公表

◆ 指定確認検査機関の業務の適正化

- ・ 指定要件の強化(損害賠償能力、公正中立要件等)
- ・ 特定行政庁に立入検査権限を付与
- ・ 指定確認検査機関に関する情報開示(監督命令等)

◆ 建築士等の業務の適正化

- ・ 名義貸し、違反行為の指示等の禁止
- ・ 確認申請書等に設計を担当した全ての建築士の氏名等の記載を義務付け
- ・ 建築士事務所の業務実績、所属建築士の氏名等を毎年度知事に報告、知事による当該書類の閲覧

◆ 罰則の強化等

- ・ 建築士等に対する罰則の大幅な強化 等
- ・ 処分を受けた建築士の氏名及び建築士事務所の名称等の公表

◆ 住宅の売主等の瑕疵担保責任の履行に関する情報開示

- ・ 宅建業者等に対し、契約締結前に保険加入の有無等について相手方への説明を義務付け

II. 建築士法等の一部改正(第165回臨時国会)

◆ 小規模木造住宅に係る構造関係規定の審査省略見直し

- ・ 専門能力を有する建築士が設計した場合のみ省略

◆ 建築士の資質・能力の向上

- ・ 建築士に対する定期講習の受講義務付け 等

◆ 高度な専門能力を有する建築士による構造設計及び設備設計の適正化

- ・ 構造設計一級建築士等による法適合チェック義務付け

◆ 設計・工事監理業務の適正化等

- ・ 管理建築士の要件強化、重要事項説明の義務付け等
- ・ 一定の建築設計等について一括再委託の全面的禁止
- ・ 建築士名簿の閲覧

◆ 団体による自律的な監督体制の確立

- ・ 建築士事務所協会等の法定化 等

III. 特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律(第166回通常国会)

◆ 住宅の売主等の瑕疵担保責任履行の実効を確保するための資力確保措置の義務付け等

- ・ 保険や供託の仕組みを活用した資力確保の義務付け
- ・ 住宅瑕疵担保責任保険法人の指定
- ・ 保険契約に係る住宅の紛争処理体制の整備

運輸安全のための新たな施策(運輸安全マネジメント)

運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律(平成18年法律第19号)

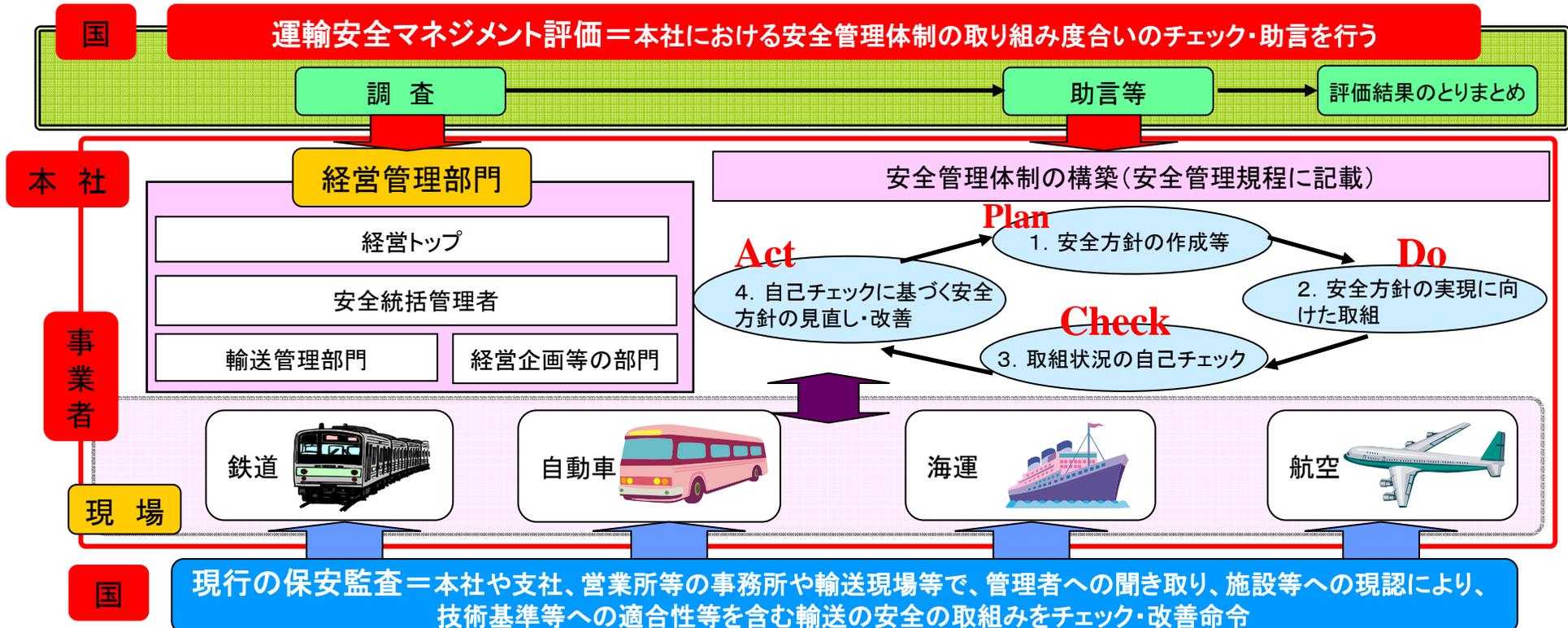
最近の運輸分野における事故等の発生状況にかんがみ、運輸の安全性の向上を図るため、運輸事業者に対する安全管理規程の作成及び届出の義務付け、航空・鉄道事故調査委員会の所掌事務の追加を行うとともに、踏切道の改良に係る補助措置の期間を延長する等所要の措置を講ずる。

○鉄道事業法、軌道法、航空法、道路運送法、貨物自動車運送事業法、海上運送法、内航海運業法等の一部改正部分

- ①目的規定の改正及び責務規定の追加
- ②安全管理規程の作成及び届出の義務付け
- ③安全統括管理者の選任及び届出の義務付け
- ④安全管理規程に係る立入検査等の基本的方針の策定
- ⑤安全に関する情報の公表の義務付け
- ⑥その他鉄道、航空等における安全対策 等

経営トップ主導による輸送の安全を確保するための事業運営の自律的・継続的な実現と見直し・改善

安全意識の浸透、安全風土の構築



5. 柔軟で豊かな生活環境の創造：ユニバーサル社会の実現

○ユニバーサルデザイン政策大綱の策定(平成17年7月)

バリアフリー新法

○従前のハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)が平成18年6月に成立、平成18年12月施行。

○対象施設として建築物、公共交通機関及び道路に加え、路外駐車場、都市公園、福祉タクシーを新たに追加

○基本構想制定の充実

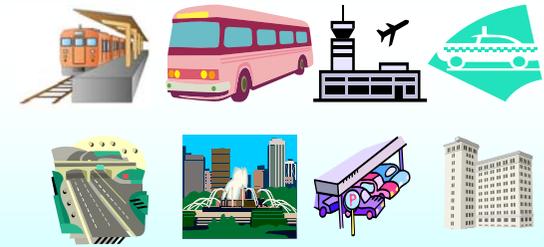
- ・バリアフリー化を重点的に進める対象エリアを旅客施設を含まない地域にまで拡充
- ・市町村の基本構想策定時の協議会制度などの住民参加制度の措置

○心のバリアフリー社会の実現

- ・ハード面での整備と併せ、国民一人ひとりが高齢者等の困難を自らの問題として認識

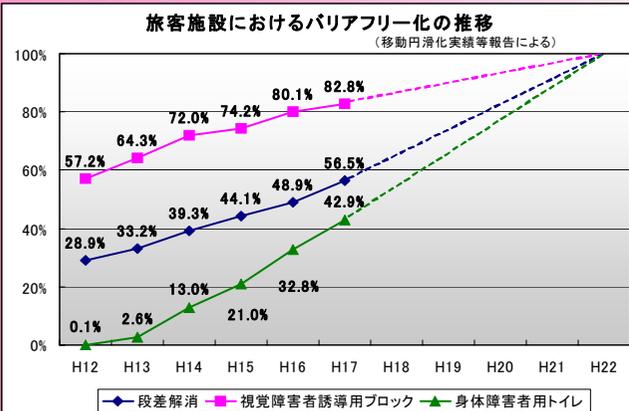
○スパイラルアップの考え方の導入

- ・関係者の参画により、段階的な発展を目指す

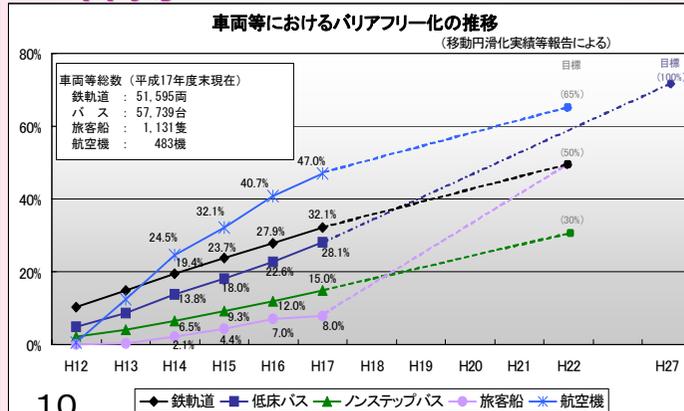


バリアフリー化の進捗状況

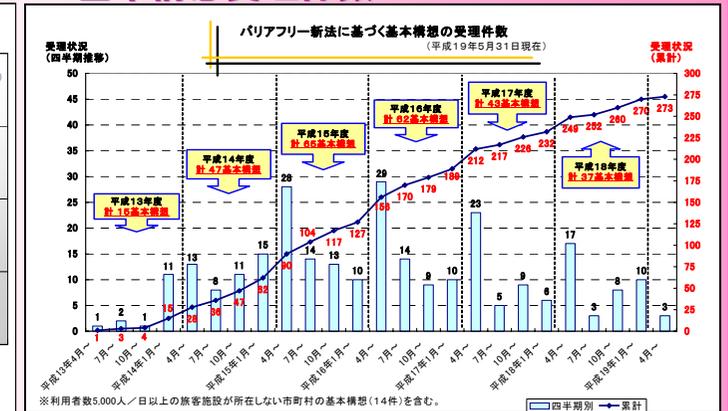
旅客施設



車両等



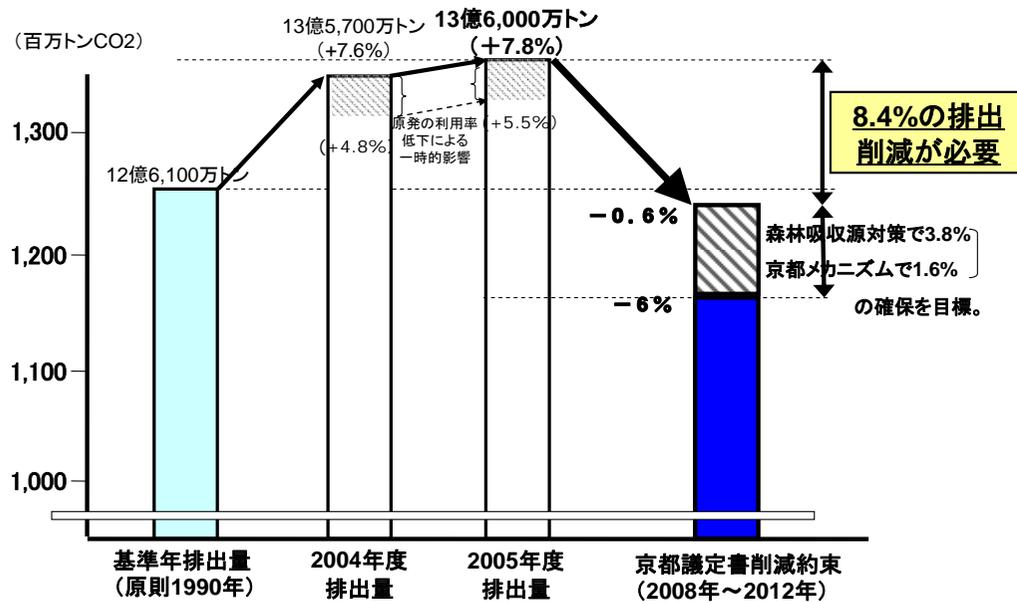
基本構想受理件数



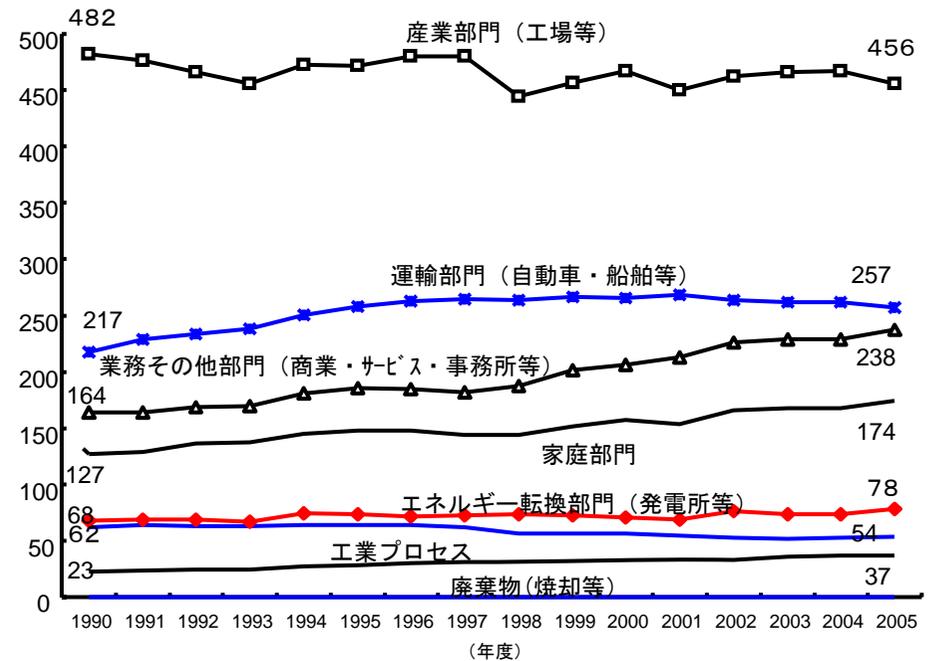
我が国の温室効果ガス排出量

- 我が国の温室効果ガス排出量は、13億6,000万トン(平成17年度)。京都議定書の基準年(平成2年度)比7.8%増。(うちCO2排出量は12億9,300万トン(基準年比13.1%増))
- 京都議定書の6%削減約束の達成には8.4%の排出削減が必要。
- 京都議定書目標達成計画の実効性を確保するため、現在、同計画の定量的な評価・見直しを行っており、平成19年度末までに新しい計画が閣議決定される予定。

我が国の温室効果ガス排出量

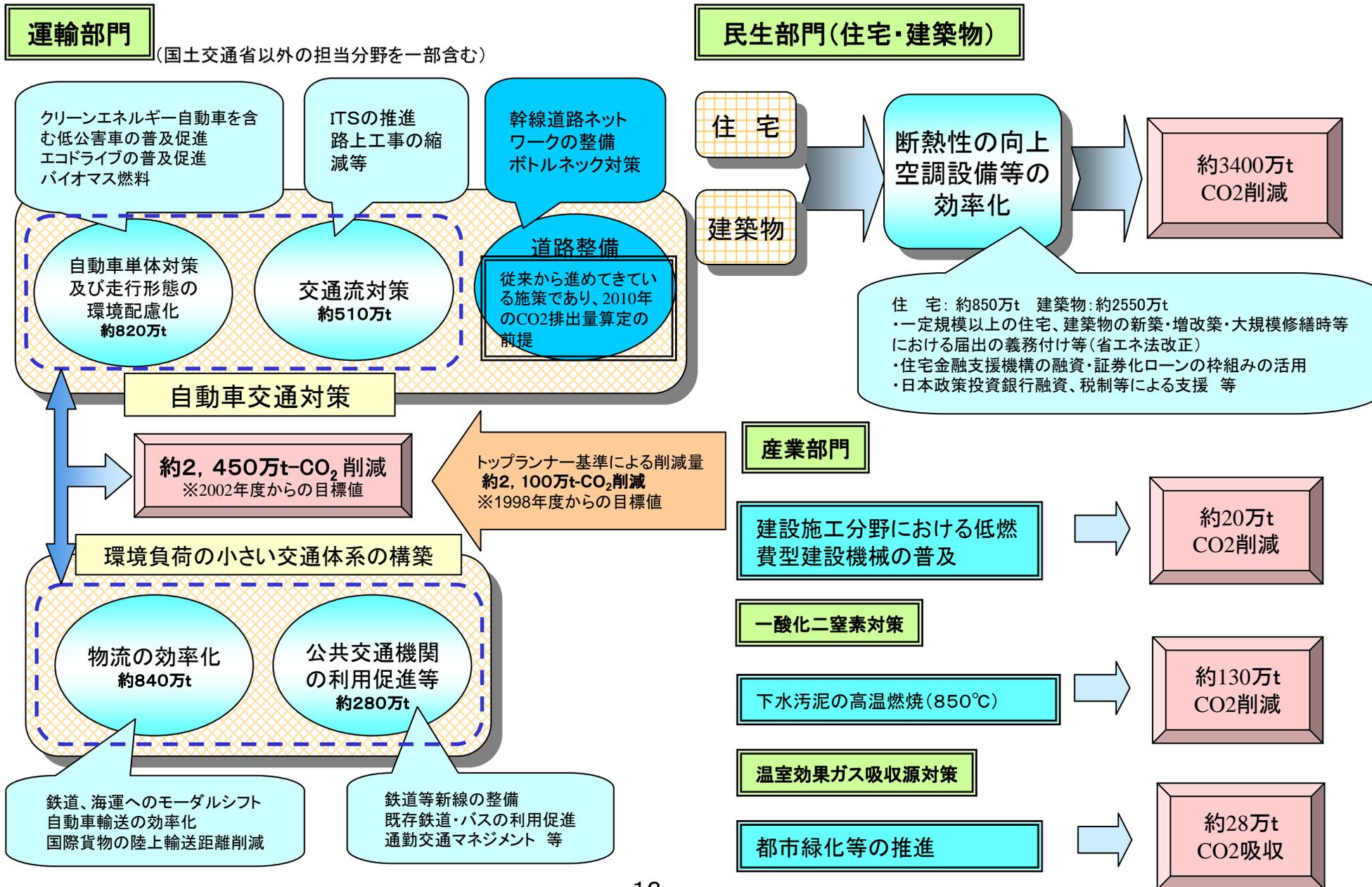


部門別にみた我が国のCO₂排出量



(注) 縦軸の単位は百万トンCO₂
 主要な部門のみの排出量を表示しており、合計は右図の値とは異なる

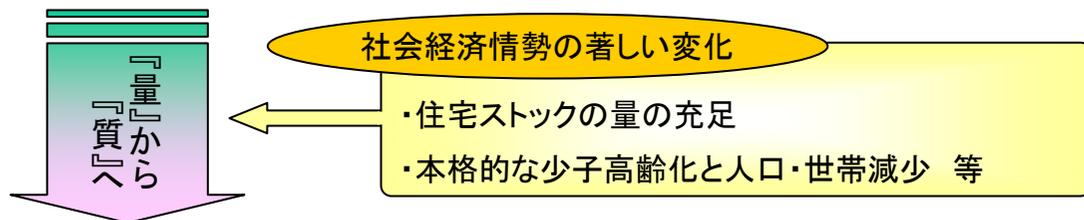
国土交通省の地球温暖化対策



住生活基本法と住生活基本計画

住宅建設五箇年計画(S41年度より8次にわたり策定:8次計画はH17年度で終了)

◇5年ごとの公営・公庫・公団住宅の建設戸数目標を位置づけ



住生活基本法の制定(平成18年6月)

国民の豊かな住生活の実現を図るため、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について、基本理念、国等の責務、住生活基本計画の策定等を定める。

- (基本理念)・現在及び将来の住生活の基盤となる良質な住宅の供給等
- ・住民が誇りと愛着を持つことのできる良好な居住環境の形成
 - ・民間活力、既存ストックを活用する市場の整備と消費者利益の擁護及び増進
 - ・低額所得者、高齢者、子育て家庭等の居住の安定の確保

住生活基本計画(全国計画)を閣議決定(平成18年9月)

- ・10年間(平成18年度～27年度)における目標、基本的な施策等を定める。
- ・住宅の位置付けを明記。
『住宅は、人生の大半を過ごす欠くことのできない生活の基盤であり、…(中略)…都市や街並みの重要な構成要素であり、安全、環境、福祉、文化といった地域の生活環境に大きな影響を及ぼすという意味で社会的性格を有するものである。このように、住宅は、個人の私的生活の場であるだけでなく、豊かな地域社会を形成する上で重要な要素であり、(以下略)』
- ・基本的な方針として「ストック重視の施策展開」を記載。
(「住宅を作っては壊す」社会から「いいものを作って、きちんと手入れして、長く大切に使う」社会へと移行)
- ・「住生活の質の向上」に関するアウトカム目標を設定。
(アウトカム目標の例)

基礎的安全性	住宅の新耐震基準適合率【75%(H15)⇒90%(H27)】	
地球環境対策	住宅の省エネルギー対策率(二重サッシ等使用率)【18%(H15)⇒40%(H27)】	
循環型市場形成	既存住宅の流通シェア【13%(H15)⇒23%(H27)】	住宅の利活用期間(滅失住宅の築後平均年数)【約30年(H15)⇒約40年(H27)】

6. 国土形成計画の策定

経済社会情勢の大転換

- ・人口減少社会の到来、高齢化の進展
- ・東アジアの経済発展
- ・情報通信技術の発展

国民の価値観の変化・多様化

- ・安全・安心、環境、文化等への国民意識の高まり
- ・ライフスタイルの多様化

国土をめぐる状況

- ・一極一軸型国土構造
- ・東アジアとの直接交流機会の増大、広域的課題の増加

国土形成計画の策定

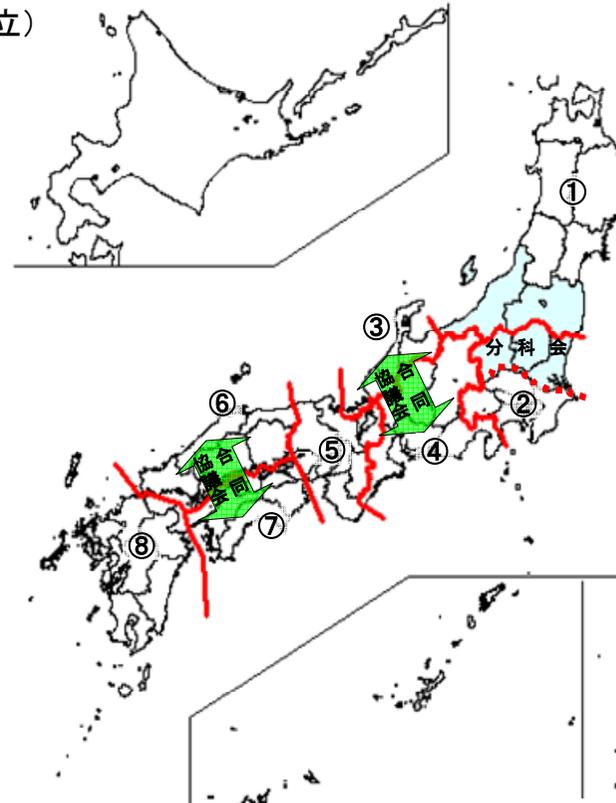
根拠法：国土形成計画法（国土総合開発法の抜本改正により平成17年に成立）

全国計画

- 長期的な国土づくりの指針（閣議決定）
 - 成熟社会型の計画に向け、これまでの全総計画から計画事項等を拡充・改変
- （ 景観、環境を含めた国土の質的向上、有限な資源の利用・保全、ストックの活用、海洋利用などの視点を拡充 ）

広域地方計画

- 国と地方の協働による広域ブロックづくり
- ・ 国、地方公共団体、経済団体等で広域地方計画協議会を組織
- ・ 計画の策定に向けて、同協議会において各主体が対等な立場で連携・協力



〔広域地方計画区域〕

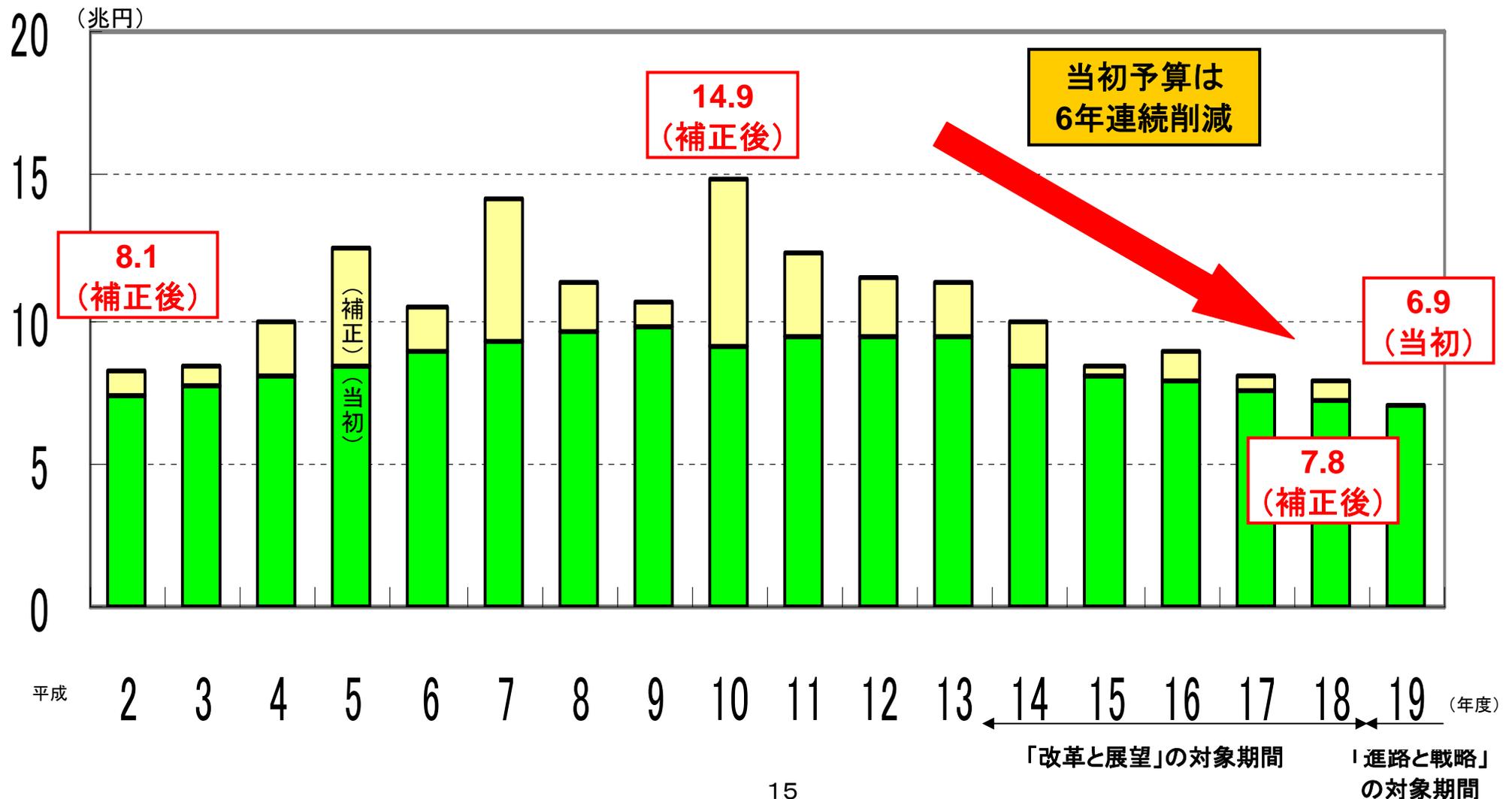
- ① 東北圏
- ② 首都圏
- ③ 北陸圏
- ④ 中部圏
- ⑤ 近畿圏
- ⑥ 中国圏
- ⑦ 四国圏
- ⑧ 九州圏

（注1）北海道及び沖縄県は広域地方計画の対象外。ただし、隣接する広域地方計画区域には参加することが可能。

（注2）分科会・合同協議会について、日本海と太平洋の両海洋の活用等も含めた構想や区域にまたがる共通課題を協議するために設置。

7. 今後の社会資本整備：削減が続く公共事業関係予算

- 「改革と展望」の期間(平成14～18年度)を通じ、削減努力を重ね、平成18年度には平成2・3年度の水準以下にまで削減。平成19年度は、ピーク時(平成10年度補正後)に比べ、半分以下。
- 平成20～23年度は前年度比▲1%～▲3% (基本方針2006)



骨太方針における歳出改革関連の記述

経済財政改革の基本方針2007 ～「美しい国」へのシナリオ～（抄）（平成19年6月19日 閣議決定）

平成20年度予算においては、歳出全般にわたって、これまで行ってきた歳出改革の努力を決して緩めることなく、国、地方を通じ、引き続き「基本方針2006」に則り、最大限の削減を行う。

経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006(抄)（平成18年7月7日 閣議決定）

別紙 公共事業関係費

- このため、公共事業については、景気対策としてではなく、真に必要な社会資本整備へと転換する必要がある。その中で、今後、廃止・終了する事業や整備水準の上昇も踏まえた事業分野ごとのメリハリ付けを強化するとともに、あらゆる分野で官民格差等を踏まえたコスト縮減や入札改革などを進め、重点化・効率化を徹底することにより、これまでの改革努力(名目対前年度比▲3%)を基本的に継続する。
- その際、現在実施中のコスト縮減努力(5年間で15%のコスト縮減)の継続や今後は廃止・終了する事業の存在などを織り込んだ対応を行う必要がある。また、今後5年間の幅の中では、これまでのデフレ下の状況とは異なり、資材価格や賃金等のコスト増が生じ得ることを考慮するとともに、改革を継続する中で、国際競争に勝ち抜くためのインフラ整備、また、国民生活の質的向上や安全・安心の確保につながる社会資本整備など我が国の将来を見据えつつ各年度の社会資本整備を判断していく必要がある。このため、経済成長との関係を勘案したこれまでの実質の削減率の実績による対応を視野に入れる必要がある。

〔別表〕

今後5年間の歳出改革の概要

	2006年度	2011年度	2011年度	削減額	備考
		自然体	改革後の姿		
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
公共投資	18.8兆円	21.7兆円	16.1～ 17.8兆円	▲5.6～ ▲3.9兆円程度	公共事業関係費 ▲3%～▲1% 地方単独事業(投資的経費) ▲3%～▲1%
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
合計	107.3兆円	128.2兆円	113.9～ 116.8兆円	▲14.3～ ▲11.4兆円	
	要対応額:16.5兆円				

(注1)上記金額は、特記なき場合国・地方合計(SNAベース)。

(注2)備考欄は、各経費の削減額に相当する国の一般歳出の主な経費の伸び率(対前年度比名目年率)等及び地方単独事業(地財計画ベース)の名目での削減率を示す。

国土交通省が進める入札契約制度改革

政府全体の取組

「公共調達適正化に向けた取り組みについて」

(H18. 2. 24 関係省庁連絡会議とりまとめ)

◆公共工事等の入札契約の改善

・一般競争方式の拡大

2億円以上は基本的に一般競争方式に移行(2億円未満もできる限り導入)

・総合評価方式の拡充

実施目標値の設定(国交省 8割(平成18年度、金額ベース)→9割(H19年度))

・入札ボンドの導入・拡大

国交省では、H19年度、全地方整備局で7.2億円(WTO協定上の基準額)以上の全ての工事に適用拡大

➡ フォローアップを実施し、各府省の取組を推進

国土交通省直轄の入札談合防止への取組

・政府全体の公共工事等の入札契約の改善の取組に加え、今般の水門談合事件を受けて改善措置をとりまとめ(平成19年6月15日)。

入札談合の防止について

○コンプライアンスの徹底

- ・職員の意識改革、職員からの通報制度の整備
- ・外部からの不当な働きかけの報告・記録・公表
- ・関与職員に係る処分基準の明確化、損害賠償の請求

○競争性・透明性等の向上のための入札方式の改善

- ・一般競争方式の対象工事の拡大

2億円以上(従前)→6,000万円以上(H20年度中)

※金額ベースで約9割に相当

※当該金額未満の工事でも積極的に試行

- ・多様な発注方式の採用

設計・施工一括発注方式、CM方式等の導入・活用

○ペナルティの強化

- ・建設業法の営業停止処分の強化
- ・指名停止措置の強化

○再就職の見直し

- ・自粛措置の対象拡大

○公共工事における品質の確保

地方公共団体の入札契約制度改革の推進

- ・総務省とも連携しつつ、地方の改革を強力に推進

→昨年末、公共工事入札契約適正化法に基づく要請

【都道府県の平成19年度の取組状況】

- ・一般競争方式の拡大

約7割強の都道府県が昨年度より対象範囲を拡大

- ・総合評価方式の拡充

約8割の都道府県が今年度の実施目標を新たに設定

地方公共団体の入札契約適正化・支援方策

- 総合評価方式の普及・拡大のため、地方公共団体においても導入しやすいより簡易な総合評価方式の活用を推進
- 発注者の体制・能力の補完等のため、多様な発注方式の活用、発注者支援を推進
- 一般競争方式の拡大に対応した競争環境整備のため、適切な入札参加条件等の設定を推進

8. イノベーションの推進：国土交通分野イノベーション推進大綱*

※平成19年5月25日策定

■ICT(情報通信技術)を国民生活や経済社会活動に密着する国土交通分野において最大限に利活用することにより、国民生活の質の向上、経済成長の実現が可能。

イノベーションのブレイクスルーとなる共通基盤の構築

- イノベーションの推進のためには、個々の分野におけるICT化の推進に加え、様々な主体が多様な応用に使える汎用性の高い共通基盤の構築が重要。
- これらをスピード感を持って整備することで、社会経済の幅広い分野においてイノベーションが次々に生まれてくる環境を構築。
- 共通基盤の代表例としては、
 - ①地理空間情報基盤、②ヒト・モノ・クルマや場所と情報を結びつける基盤、③国土交通省が保有しているネットワーク基盤
- これらの中核的な要素は一体的に整備される必要。また、これら新技術・システムは世界への発信を意識した戦略が必要。

共通基盤の構築と一体的に進める重点プロジェクト6

■国土交通省が特に力を入れていくべき観点から重点プロジェクトを選んだもの。これらは共通基盤の構築と一体的に進めて行く必要。

①いつでも、どこでも、だれでも、その場で必要な情報にアクセスできる社会の実現

②防災先進社会の構築

③テロ対策技術の高度化による安全の確保

④物流サプライチェーン全体の効率化・安全性向上

⑤ITSを活用した世界一安全な道路交通の実現

⑥東アジア共通IC乗車券の実現

国土交通分野の将来像と今後の戦略

■国土交通省として今後進めていく具体的なICT化プロジェクトを、以下の9分野に分けて取りまとめたもの。

1. 誰もが円滑に快適に移動できるモビリティ社会の実現

2. 効率的、安全で環境に優しい物流の実現

3. 世界一安全でインテリジェントな道路交通社会の実現

4. 災害時への備えが万全な防災先進社会の実現

5. 良質で豊かな生活環境の実現

6. テロ・大規模事故ゼロ社会の実現

7. 知恵と工夫にあふれた活力ある地域社会の実現

8. ホスピタリティあふれる観光先進国の実現

9. 社会資本整備・管理の効率化、生産性の向上

長期戦略指針「イノベーション25」※における国土交通省関連施策

※平成19年6月1日閣議決定

政策ロードマップの重点

社会システムの改革戦略

一体的推進

技術革新戦略ロードマップ

短期146項目、中長期28項目、計174項目で改革推進

イノベーション創出・促進に向けた社会環境整備(社会制度、人材など)

早急に取り組むべき課題

イノベーション創出・促進に向けた社会環境整備

- ・東アジア域内IC乗車券の実現
- ・地理空間情報プラットフォームの構築
- ・タグ、センサーなど場所やモノと情報を結びつける基盤の構築
- ・テレワークの推進
- ・航空、港湾、貿易手続の改革
- ・200年住宅の実現
- ・都市緑化の推進
- ・コンパクトシティの実現

環境・エネルギー等日本の科学技術力による成長と国際貢献

- ・災害、気象など我が国の優れた環境技術の海外提供
- ・バイオマスの総合的な利活用

次世代投資の充実と強化

大学改革

国民の意識改革の促進

中長期的に取り組むべき課題

生涯健康な社会形成

安全・安心な社会形成

- ・ITSのための環境整備
- ・高度みまもり技術

多様な人生を送れる社会形

- ・テレワークの推進

世界に開かれた社会形成

社会還元を加速するプロジェクトの推進

- ・きめ細やかな災害情報提供
- ・ITSの実現

分野別の戦略的な研究開発の推進

- ・減災を目指した国土の監視・管理技術
- ・少子高齢化社会に対応した社会資本
- ・新たな社会に適応する交通・輸送システム
- ・省エネルギー技術開発
- ・海洋分野の技術開発

意欲的・挑戦的な基礎研究の推進

イノベーションを担う研究開発体制の強化

☆ 推進体制

長期戦略指針「イノベーション25」に基づくイノベーション政策を推進するため、政府内にイノベーション推進本部を設置

9. 海洋政策の総合的な推進



海洋基本法の概要

1. 本法の目的

海洋が人類等の生命を維持する上で不可欠な要素であるとともに、海洋法条約等に基づく国際的協調の下、新たな海洋立国を実現することが重要であることにかんがみ、海洋に関し、基本理念を定め、国、地方公共団体等の責務を明らかにし、海洋基本計画の策定その他海洋に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、総合海洋政策本部を設置することにより、海洋に関する施策を総合的かつ計画的に推進する。
2. 海洋政策の基本理念

①海洋の開発及び利用と海洋環境の保全との調和、②海洋の安全の確保、③科学的知見の充実、④海洋産業の健全な発展、⑤海洋の総合的管理、⑥国際的協調
3. 国、地方公共団体、事業者、国民の責務
4. 海洋基本計画

政府は、海洋に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、海洋基本計画を定めなければならない。
5. 海洋に関する国の基本的施策

①海洋資源の開発及び利用の推進、②海洋環境の保全、③排他的経済水域等の開発等の推進、④海上輸送の確保、⑤海洋の安全の確保、⑥海洋調査の推進、⑦研究開発の推進、⑧海洋産業の振興、⑨沿岸域の総合的管理、⑩離島の保全等、⑪国際協力の推進、⑫海洋に関する国民の理解増進
6. 海洋政策担当大臣の設置

海洋政策担当大臣を冬柴国務大臣に発令(7月3日)
7. 総合海洋政策本部の設置

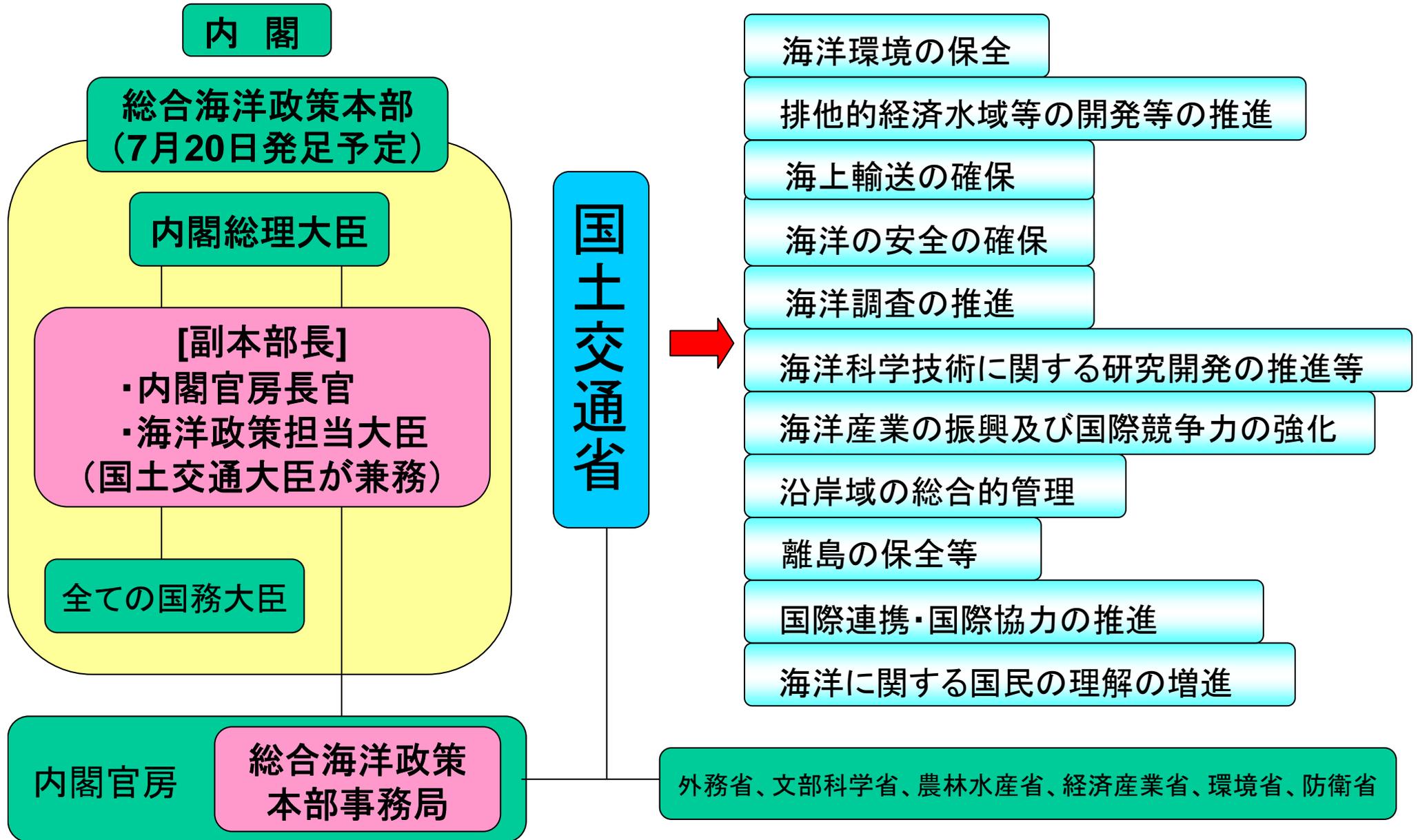
本部を7月20日に設置。また、本部に参加会議を設置することを閣議決定(7月3日)

海洋政策を集中的かつ総合的に推進するため、内閣に、総合海洋政策本部を置く。
8. その他

7月20日に海洋基本法を施行することを閣議決定(7月3日)

その他、海洋に関する施策を推進するため、所要の規定を整備する。

海洋政策における国土交通省の役割



海上保安体制の充実・強化

現状と課題

○新たな業務課題への対応

- ・海洋権益の保全（領海警備(尖閣諸島、北方領土、竹島)、東シナ海における資源開発問題、外国海洋調査船への対応)
- ・沿岸水域の監視警戒体制の構築（密輸、密航、密漁などの海上犯罪対策や不審船・工作船、海賊、テロへの対応)
- ・大規模災害等に対する救助体制の強化（船舶の衝突、乗揚げ、火災などの事故災害や台風、地震、津波などの自然災害への対応)

○巡視船艇・航空機の老朽・旧式化、要員不足により、海上保安業務の的確な対応に支障

海洋基本法の施行により、海上保安庁の役割に対する重要性が増大

海上保安体制の充実・強化

◎巡視船艇・航空機等の緊急かつ計画的な整備

- ・巡視船艇・航空機
速力、搜索監視能力等の向上を図った巡視船艇・航空機への代替整備
- ・基地施設
船艇・航空機の運用に必要な基地施設整備
- ・情報通信システム
各種情報の活用等により、初動対応の迅速化等を図るために必要なシステム整備



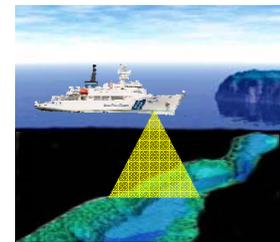
◎巡視艇の複数クルー制の導入

- ・初動即応体制の強化
- ・捜査、立入検査体制の強化



◎海洋権益の保全のための海洋調査の推進

- ・大陸棚の限界画定のための調査
- ・我が国領海及び排他的経済水域における調査



◎AISを活用した次世代型航行支援システムの全国展開

- ・レーダー監視に比べ広大な海域における船舶の動静をリアルタイムで把握
- ・航行実態に即したより効果的な航行指導
- ・各種の情報提供

