

社会資本整備を取り巻く状況と国土交通省の取組

目次

1 . 社会資本整備を巡る諸状況

- (1) 一般公共事業費（国費）の推移
- (2) 国債残高の状況

2 . 公共事業改革の進捗状況

- (1) 事業評価の厳格な実施
- (2) 技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化
- (3) 地域住民等の理解と協力の確保
- (4) 事業相互間の連携の確保
- (5) 既存の社会資本の有効活用、ソフト施策との連携
- (6) 公共工事の入札及び契約の適正化
- (7) 民間資金・能力の活用
- (8) 社会資本の整備における新たな国と地方の関係の構築
- (9) その他（国土交通省の新たな取組）

3 . 社会資本整備の具体的な事例

- (1) バリアフリー化による社会参加等の増加
- (2) 水質浄化による松江堀川の再生
- (3) 放水路による浸水被害の防止
- (4) 電線類の地中化による祭りの復活
- (5) ネットワーク整備による地域の活性化
- (6) 開かずの踏切の解消による利便性の向上
- (7) 羽田空港整備による利便性の向上

1 - 1 . 一般公共事業費（国費）の推移

「改革と展望」（平成14年1月25日閣議決定）＜3（3）（歳出面での改革）＞

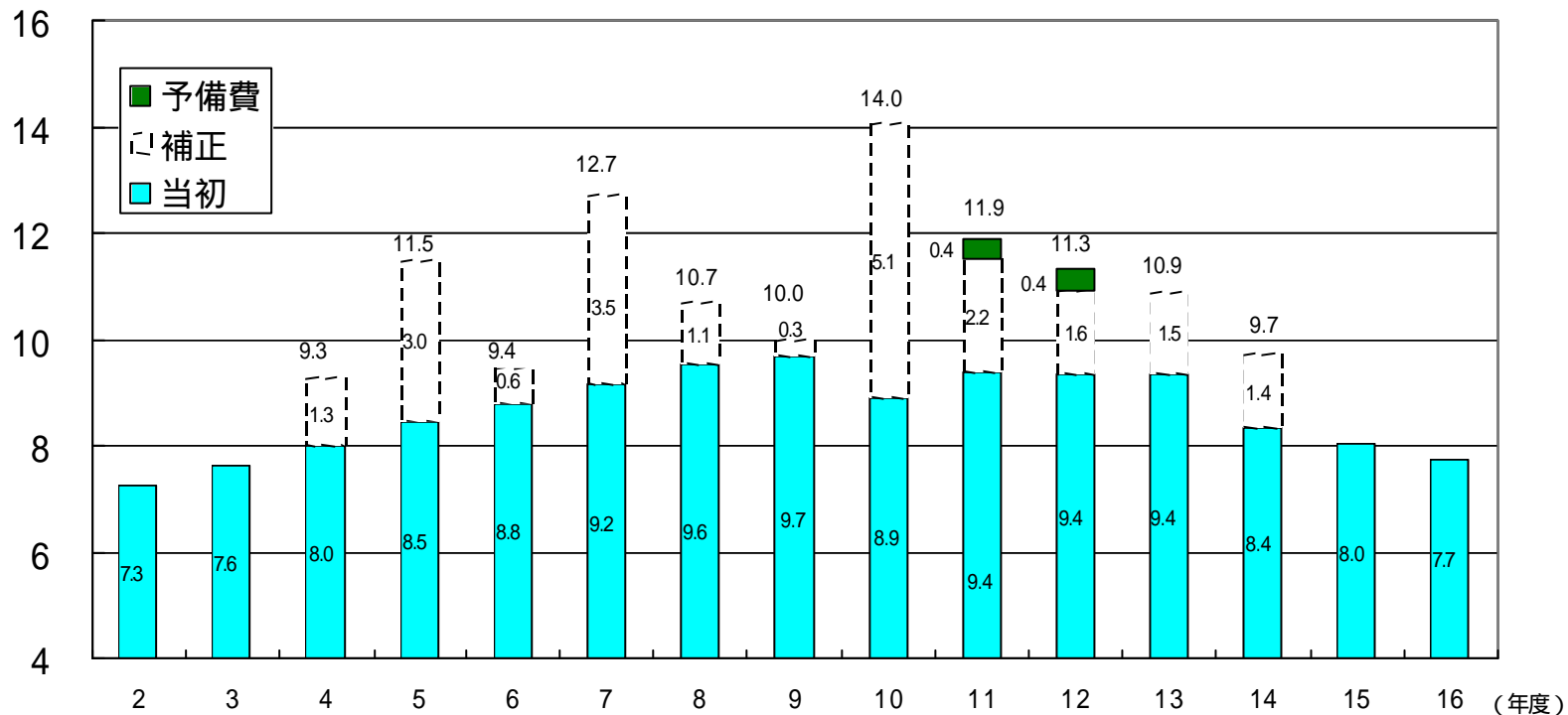
国の公共投資については、その時々を経済動向を勘案しつつ、「改革と展望」の対象期間を通じ、景気対策のための大幅な追加が行われていた以前の水準を目安に、その重点化・効率化を図っていく。

「骨太の方針2004」（平成16年6月4日閣議決定）＜第3部 2（4）主要予算の改革＞

公共投資については、「改革と展望」に基づき、景気対策のための大幅な追加が行われていた以前の水準を目安に、選択と集中の観点から、更なる重点化・効率化を推進するとともにコストの縮減等を図る。

詳細については参考資料1

（兆円）



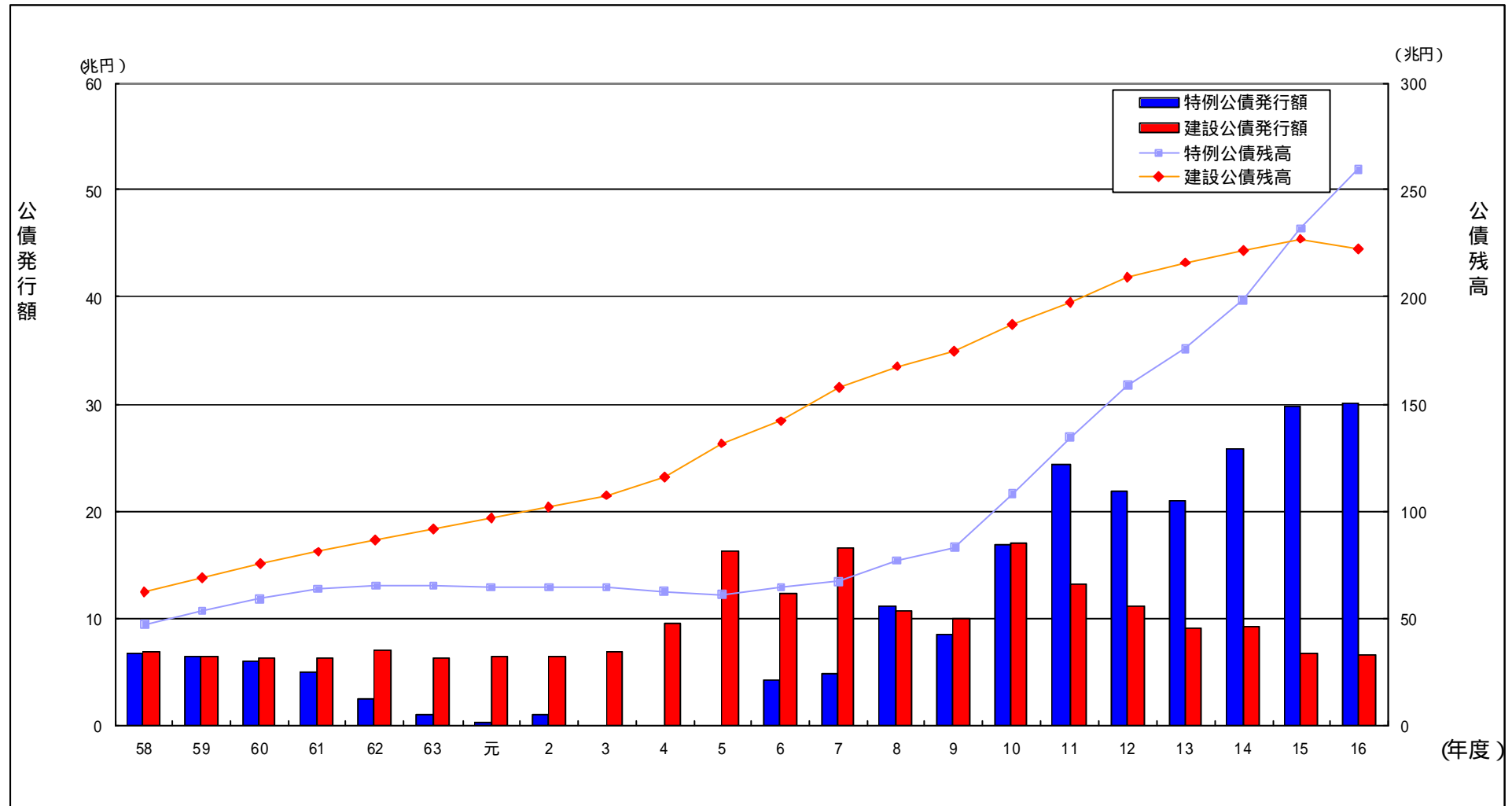
（注1）平成5年度、12年度及び13年度の当初予算は組替え後ベース。

（注2）補正予算には、都市基盤整備公団補給金等を除く。

（注3）災害対策費を含んでいない。

（注4）平成15年度補正予算には一般公共事業費は計上されていない。

1 - 2 . 国債残高の状況



出典)財政関係諸資料(平成16年1月)(財務省)より作成

(注)1.公債発行額は、平成14年度までは実績、平成15年度は補正後、平成16年度は当初。

2.平成2年度の特例公債発行額は、臨時特別公債発行額。

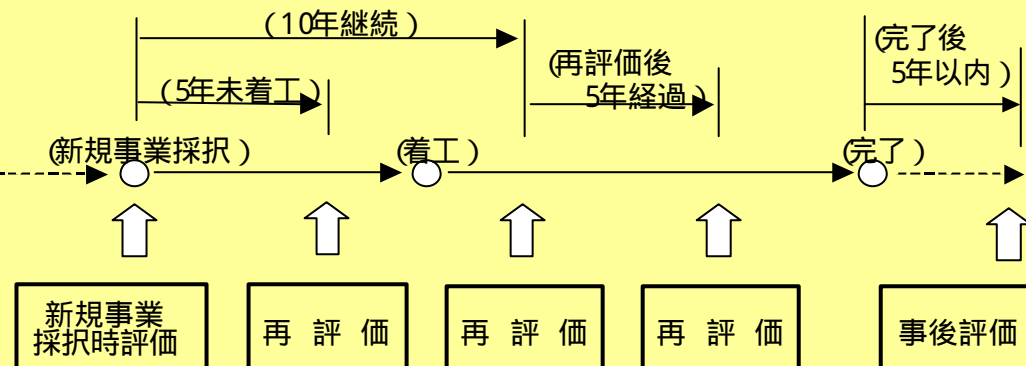
3.公債残高は各年度の3月末現在額。平成14年度までは実績額。平成15年度(補正予算ベース)、平成16年度(当初予算ベース)は実績見込み額である。

4.平成10~16年度の特例公債残高は、国鉄長期債務、国有林野累積債務等の一般会計承継による借換国債を含む。

2 - 1 . 事業評価の厳格な実施

事業の各段階において、事業評価を厳格に実施

事業評価の流れ (イメージ)



新規事業採択時評価

事業実施の可否に係る方針を決定

再評価

事業の継続・中止に係る方針を決定

事後評価

改善措置、再事後評価の方針を決定

必要に応じて同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しに反映

【これまで評価結果】

(新規事業採択時評価結果)

平成16年度予算に向け、735事業を採択

(再評価結果)

	対象数	継続	中止	休止
H10年度	5,816	5,748	12	56
H11年度	837	820	4	13
H12年度	1,070	878	192	-
H13年度	789	767	22	-
H14年度	1,094	1,055	39	-
H15年度	2,509	2,448	48	-
合計	12,115	11,716	317	69

合計数は延べ数

平成15年度については、13事業が評価手続き中

平成15年度については、平成16年6月末時点の数値

(事後評価結果)

事業完了後5年以内の173事業を対象

再事後評価の実施・・・1件

改善措置の実施・・・2件

再事後評価、改善措置の必要なし・・・165件

5事業が評価手続き中

【事業評価結果の活用と積極的な公表】

各事業の新規事業採択時評価、再評価、事後評価の一連の経緯が一目で分かるよう平成16年度より**事業評価カルテ**として一括整理。これにより評価結果を事業執行や評価手法の検討に活用。

評価結果は、費用便益分析などのバックデータを含め、インターネットで公表。

2 - 2 . 技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化

2 . 公共事業改革の進捗状況

平成 15年度 :コストの観点から公共事業のすべてのプロセスを見直す「コスト構造改革」の取組を開始

国土交通省公共事業コスト構造改革プログラムの策定 (平成 15年 3月) 詳細については参考資料 2

位置付け 公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画 (平成 13年 3月) に加え、**「改革」として取り組むべき施策**をとりまとめたもの
直ちに実施できる施策のみではなく、**検討、試行、他省庁との調整**を行った上で実施に移行する施策を含む
必要に応じて施策を追加、変更し、プログラムを更新する

内容 事業のスピードアップ (8施策)

完了時期をあらかじめ明示するなど事業の進捗管理を徹底 地籍調査を推進 等 **合計 34施策**
(街路事業における完了期間宣言路線 H15年度末までに13路線15箇所が完了) (H15年度末 :全体で46%、都市部で18%の進捗)

計画 設計から管理までの各段階における最適化 (14施策)

地域の実情のあった規格 (ローカルルール) の設定を促進 新技術活用を促進するための環境を整備 等
(H15年7月に改正道路構造令 (政令) を公布、施行) (H15年11月に国土交通省技術基本計画を策定)

調達最適化 (12施策)

ユニットプライス型積算方式への移行に向けた試行の実施 電子調達を推進 等
(H15年度に単価収集 調査を開始、H16年度中に試行実施) (H15年度に直轄事業の全案件で電子入札を実施 (約 3万件))

→ 国土交通省の取組が政府全体の取組へ展開 政府プログラムの策定へ (平成 15年 9月)

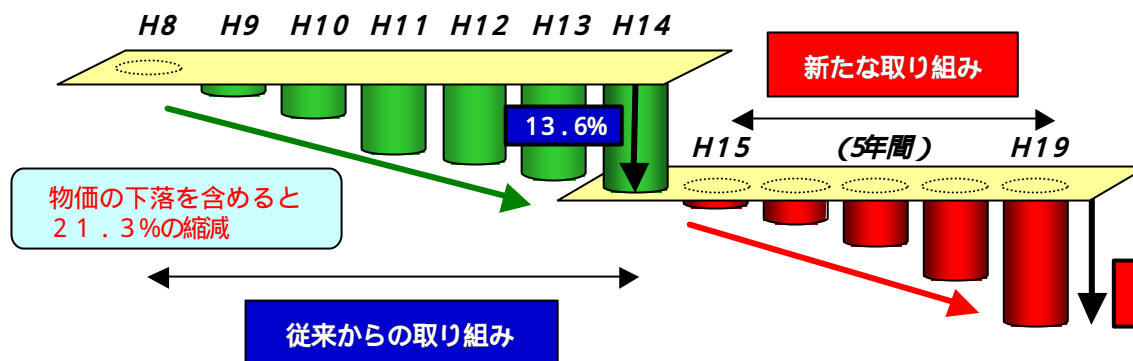
数値目標について

数値目標 平成 15年度から 5年間で、平成 14年度と比較して、**15%の総合コスト縮減率**を達成する。

(物価の下落等を除く)

毎年度、施策実施状況と数値目標について
フォローアップを実施
(平成 15年度実績については、現在集計中)

従来の工事コストの縮減に加え以下の項目も評価
規格の見直しによる工事コストの縮減
事業のスピードアップによる事業便益の早期発現
将来の維持管理費の縮減



社会資本整備事業の実施に当たっては、国民の理解と協力を得ることを基本とするとともに、透明性を確保することが重要



構想 計画・実施等の事業過程を通じた住民参加の取組み等の推進

計画段階よりもさらに早期の段階である**構想段階**において幅広く情報公開・住民参加を行うことが、事業の透明性や客観性を向上させるために極めて重要。

住民参加ガイドラインの制定

- ▶国土交通省所管の直轄事業及び公団等事業について、構想段階から住民参加の充実を図るため、標準的なガイドラインとして、平成15年6月、**国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン**を策定。

構想段階において基本となる住民参加手続き

・複数案の作成、公表

・手続きの円滑化のための組織の設置 (協議会・第三者機関等の設置)

・住民等の意見の把握のための措置 (インターネットの利用、説明会・公聴会の開催、意見書の受付等)

・案の決定過程の公表等

住民参加ガイドライン実施件数 (H15.6~H16.6)

道路関係	20件
港湾関係	17件
都市・地域整備関係	6件
河川関係	3件

具体的な取組み事例

これまでに、以下のような取組みを実施。

肱川 (ひじかわ) 水系河川整備計画

東京外かく環状道路

名瀬港港湾計画の変更

2 - 4 . 事業相互間の連携の確保

駅・まち一体改善事業の推進

【地方公共団体等と鉄道事業者の連携】

詳細については参考資料3

交通結節点を中心とした都市の再生、駅及び駅周辺の面的バリアフリー化等を推進

鉄道事業者が実施する駅改良に関する事業と地方公共団体等による自由通路や広場整備等を同時採択し、連携した事業推進と事業効果の早期発現を促進

首都圏空港の整備と交通アクセス強化

詳細については参考資料4

羽田空港の再拡張及び成田空港の整備とアクセスルートの強化を、様々な側面から連携

- ・羽田空港の再拡張、成田空港の整備 (空港)
- ・成田新高速鉄道の整備、京急蒲田駅・日暮里駅の改良、都営浅草線東京駅接着 (鉄道)
- ・外環道の整備、北千葉道路の計画の早期具体化 (道路)

3省連携による污水处理施設整備

【国土交通省、農林水産省、環境省の連携】

詳細については参考資料5

重点計画においても、「污水处理人口普及率」を3省連携指標として位置づけ

【暮らし (3)良好な居住環境の形成 污水处理人口普及率 【6%(H14) 86%(H19)】】

事業においても、「下水道と農業集落排水施設等との接続 (国交省、農水省)」や「污水处理施設連携整備事業 (国交省、農水省、環境省)」を推進し、事業費及び維持管理費の縮減も実現

2 - 5 . 既存の社会資本の有効活用、ソフト施策との連携

路上工事の縮減

詳細については参考資料6

工事実施者別の路上工事時間数の公表により、道路利用者への情報提供と道路利用者によるチェック機能を強化
直轄国道では、年度末の路上工事時間が前年度比約5割縮減
モニターへのアンケート調査結果においても7割の人が「路上工事が減った」と実感

ETCの普及

ETC利用可能料金所の全国拡大
(平成16年4月 基本的に全ての料金所で利用可能)
ETC利用者を対象とした料金割引の実施
車載機購入支援の実施や車載器の低価格化

→ 首都高川口料金所では、交通量が5%増加した一方で渋滞延長が半減

観光客誘致施策と社会資本整備の連携

1. 観光交流空間づくりモデル事業

モデル事業実施地域を選定し、国土交通省所管のソフト・ハート事業で総合的に支援。
地元NPO等が主体となった社会実験 総合交通マップ作成等の活動を支援

2. 観光プラスワン大作戦

地方整備局と地方公共団体等が協力し、地域の魅力再発見活動を試行

3. 外国人旅行者にもやさしい観光交流空間づくりの推進

平成16年度中に観光活性化標識ガイドラインを策定し、各地における統一的な案内標識整備を推進

詳細については参考資料8

港湾手続きのワンストップサービス化

詳細については参考資料7

・入港前、入港、出港とそれぞれ必要書類を各行政機関毎に作成
・税関、港湾管理者、検疫所、入国管理局で別々のシステムを採用
・各種手続きで重複項目が多く、書類作成に時間とコストがかかる

輸出入 港湾関連手続きのワンストップサービス
(シングルウィンドウ化)

・システム間接続、手続きを電子化
・複数の行政機関へ一回で送信可能に
・各種手続きで共通する項目については重複入力を回避

平成15年7月よりシステム連携

ワンストップサービス化により
7月から申請件数の伸び率は
それまでの3倍以上に

FAL条約の早期批准を目指し
国際基準に対応する

2 - 6 . 公共工事の入札及び契約の適正化

民間技術を活用し技術力による競争を推進

1. VE(Value Engineering)方式

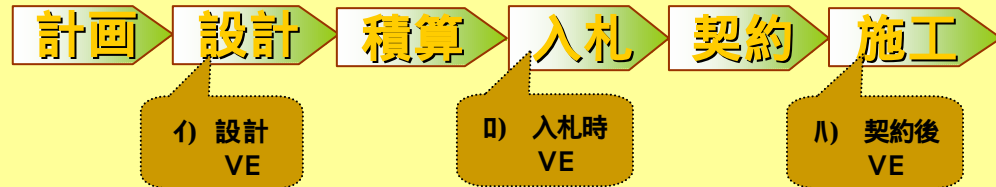
入札参加者等からの技術提案を受け、コスト縮減

2. 設計 施工一括発注方式

概略の仕様に基づき設計案を受付け、
設計・施工を一括して発注

3. 総合評価落札方式

工期、機能、安全性などの価格以外の要素と
価格とを総合的に評価して落札者を決定

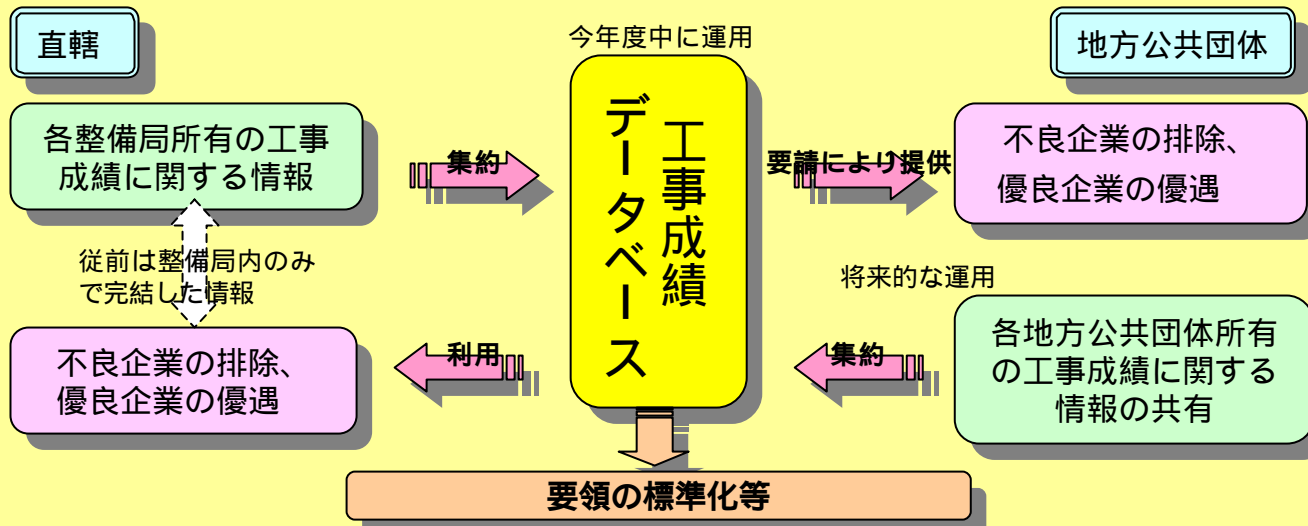


年度	13	14	15*2
*1 入札時VE (対象件数)	74 (34)	489 (470)	674 (605)
契約後VE (対象件数)	1,638	2,081	2,245
設計・施工一括発注方式	14	15	19
総合評価落札方式	34	470	605

*1 () 内の数字は、総合評価落札方式の案件。

*2 平成15年度の件数は精査中の暫定値である。

工事成績の活用 -全国統合工事成績データベースの構築-



電子入札に関する 国土交通省の取り組み状況

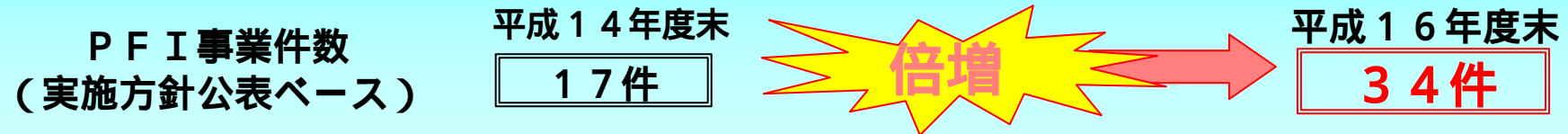
平成15年度においては、直轄事業の全ての案件について電子入札を開始。(約3万件実施)

13の国等の機関及び17府県、7政令市を含む約40の自治体で標準的なシステムを導入。(平成16年6月現在)

2 - 7 . 民間資金・能力の活用

取組状況

民間の資金・能力を活用する観点から、新規着手事業のうちPFIに適する事業についてはPFIで実施することを原則とし、平成16年度末までに当省関係のPFI事業件数（実施方針公表ベース）を倍増することを基本方針として取組んでいる



取組の具体的事例

○当省所管事業を対象としてモデル的に事業を想定し、PF方式の事業のリスク分担、収支等を検討し公表

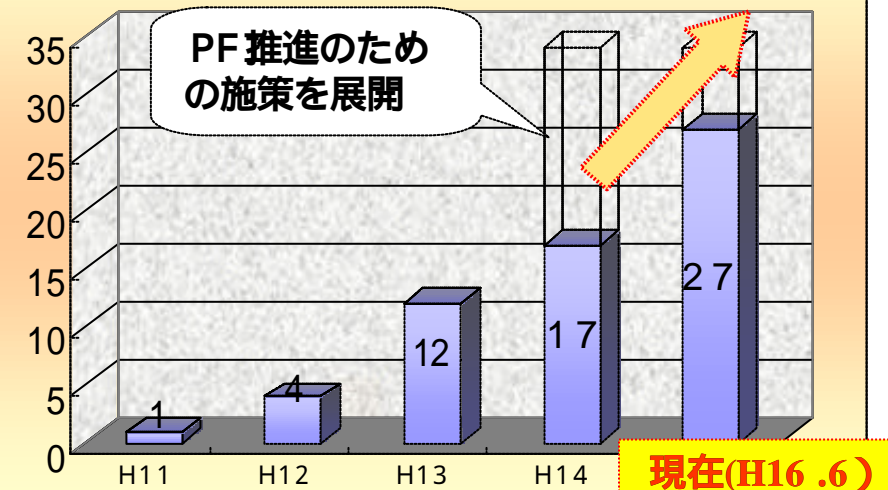
○全国9会場で地方公共団体、民間企業等を対象に、PFに関する情報、意見等を交換するセミナーを開催

【今後の取組】

今後とも、政府全体の取組を踏まえつつ、幅広い分野で、PF事業をはじめとして、民間活力を活用した事業を推進する施策を実施

進捗状況

実施方針公表件数（累積値）



官庁庁舎等4事業、港湾4事業、駐車場6事業、公園5事業、下水道2事業、市街地再開発1事業、公営住宅等4事業、廃棄物処理施設1事業（北海道）

2 - 8 . 社会資本の整備における新たな国と地方の関係の構築

地方ブロックの社会資本の重点整備方針のとりまとめ

社会資本整備重点計画において、各地方支分部局による社会資本の整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理をもとに、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針をとりまとめることを記載。

各地方ブロック毎に地方支分部局（地方整備局、地方運輸局等）が中心となり、都道府県、政令市と調整し、地方経済界、有識者、住民、NPO等の意見を聞きながら、各地方ブロックの中長期的な社会資本整備の目標と必要な施策等を検討・整理

地方ブロックの社会資本の重点整備方針 (H16.6.18 ホームページにて公表)

- 第1章 各地方ブロックの現状と課題
(地方の特性等を踏まえ、現状と課題を整理)
- 第2章 各地方ブロックの目指すべき将来の姿
(中長期的に見た目指すべき方向性を整理)
- 第3章 各地方ブロックにおける重点事項
(「社会資本整備重点計画」期間(~H19)における社会資本整備の重点目標を整理)

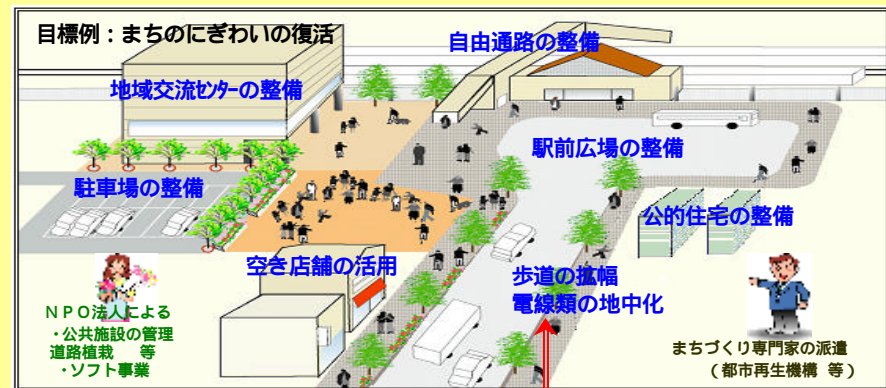
国土交通省の国庫補助負担金改革

奨励的補助金の一層の削減など、「地方にできることは地方で」を基本に廃止・縮減等を行う一方、まちづくり交付金の創設等により、地方の裁量性を高める方向で改革を推進

【具体的措置内容（平成16年度）】

- まちづくり交付金の創設
- 地方道路整備臨時交付金の運用改善
- 統合補助金の更なる充実

まちづくり交付金を活用した整備イメージ



行政とNPO法人等
民間まちづくり主体
との協働

市町村が一体的に整備可

まちづくりに
関する権限の一本化
市町村が都道府県等の同意を得て都市計画の決定、県道等の事業を実施

2 - 9 . その他（国土交通省の新たな取組）

美しい国づくり政策大綱の推進

詳細については参考資料9

美しい国づくりのための基本的考え方と国土交通省のとるべき具体的な施策を示したもの

この大綱を踏まえ、いわゆる「景観緑三法」を通常国会に提出し、先般成立（平成16年6月18日公布）

【景観緑三法：景観法（新法） 都市緑地保全法等の一部改正 屋外広告物法の一部改正】

「景観アセスメント（景観評価）システムの確立」「景観ガイドラインの策定」「無電柱化推進計画」などの施策を展開中

環境行動計画（平成16年6月28日策定）

詳細については参考資料10

政府の地球温暖化対策推進大綱の見直しの年でもある本年、省庁統合のメリットも活かしつつ環境政策を総点検
環境の保全・再生・創造を国土交通行政の本来的使命として位置づけ

国土交通省の環境政策の基本的考え方を、4つの視点・6つの改革として明示

〔 4つの視点： 行政の全段階を通じた環境負荷の低減 広域・流域の視点の重視
施策の総合的・集中的投入 国民各界各層の主体的な行動、連携・協働の促進 〕

地域再生の推進

詳細については参考資料11

基本的考え方

- ・「国から地方へ」「官から民へ」の構造改革の流れを強化
- ・地域自らの知恵と工夫により、「地域経済の活性化」と「地域雇用の創造」を実現

本年2月「地域再生推進のためのプログラム」を地域再生本部で決定

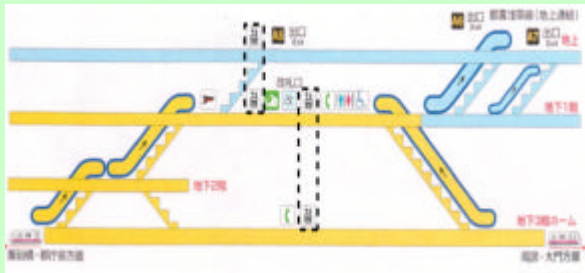
〔 社会資本整備に係る支援措置の具体例： 補助対象施設の有効活用 地域主導による公物管理の実現
アウトソーシングの推進 支援施策の連携・集中 〕

3 - 1 . バリアフリー化による社会参加等の増加

都営地下鉄大江戸線では、全駅にエレベーターが設置され、車いす使用者の自力での乗降が可能となったことから、外出機会や社会参加が増加

大江戸線バリアフリーの特徴

- ・全駅で地上～改札、改札～ホームにエレベーターが設置され、車いす使用者が自力でホームにアクセスすることができ
- ・要望がない限り、駅員が介助を行っていない。



大江戸線 蔵前駅構内図



全駅で自力乗降が可能

障害者や高齢者

自由な外出機会の増加

- ・家族・駅員の介助がいらず、単独で自由に外出できるようになった。
- ・介助の待ち時間、昇降機の利用のための時間がなくなった。
- ・夜からでも新宿に出かけられるようになった。

消費活動の活発化

- ・介助者の費用やタクシー代などの出費が減り、お金の使い方の選択肢が広がった。
- ・誰にも気兼ねすることがないので、買い物が増えた。

就業機会の拡大

- ・大江戸線のように、全駅バリアフリー化されていれば、電車を使っての通勤も可能になるのでは。

障害者の意識の変化等

- ・車いす利用者も「ただの人」になれ、自己責任を意識するようになった。
- ・一人で自由に移動できる現況は精神的に大変良い。
- ・介助が不要となったので、運賃の割引は不要なのではないか。

家族や介助者

家族や介助者の負担軽減

- ・1日中家にいることがなくなり、介助に携わる家族の精神衛生も良くなったのではないか。

駅員

駅職員のバリアフリー業務に関わる負担の軽減

- ・駅員と障害を持った乗客との間に心のゆとりが生まれている。

一般の利用者

ノーマライゼーション思想の浸透

- ・一般の人が障害者と接触することに慣れるのではないかと思う。

3 - 2 . 水質浄化による松江堀川の再生

3. 社会資本整備の具体的な事例

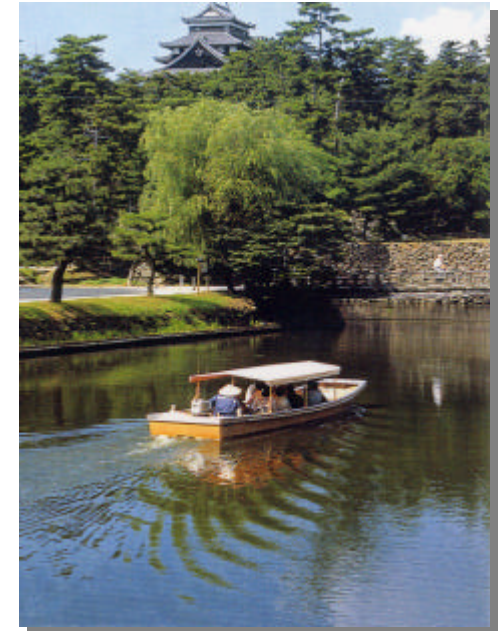
宍道湖からの導水、ヘドロの除去、下水道の整備等の総合的な水質浄化の取組みにより、水郷松江のシンボルである松江堀川が復活



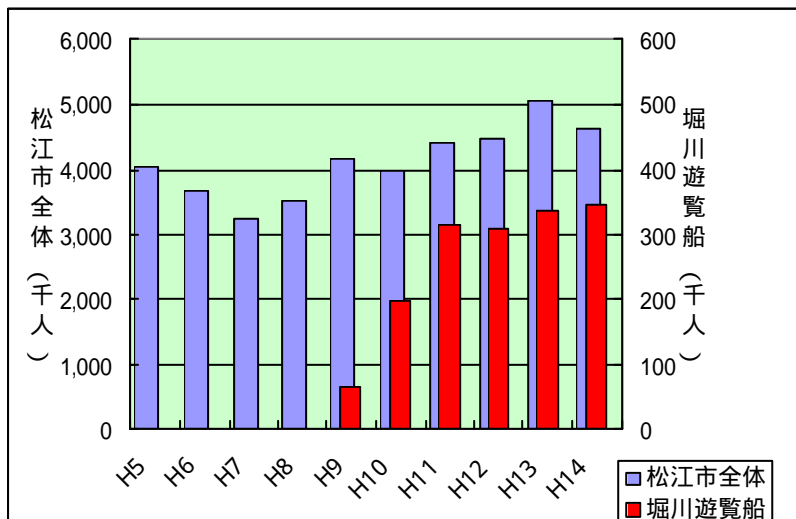
昭和50年頃の水質汚濁 が深刻な松江堀川



平成8年の導水開始、下水道整備進捗後の松江堀川



平成9年に就航した遊覧船
(年間30万人が利用)

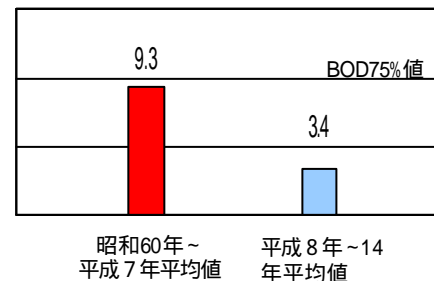


浄化後の遊覧船就航後
30万人の観光入込み客数増

整備前後の水質 (BOD)

導水開始前 → 導水開始後

下水道普及率 70%(H5) → 下水道普及率 90%(H12)



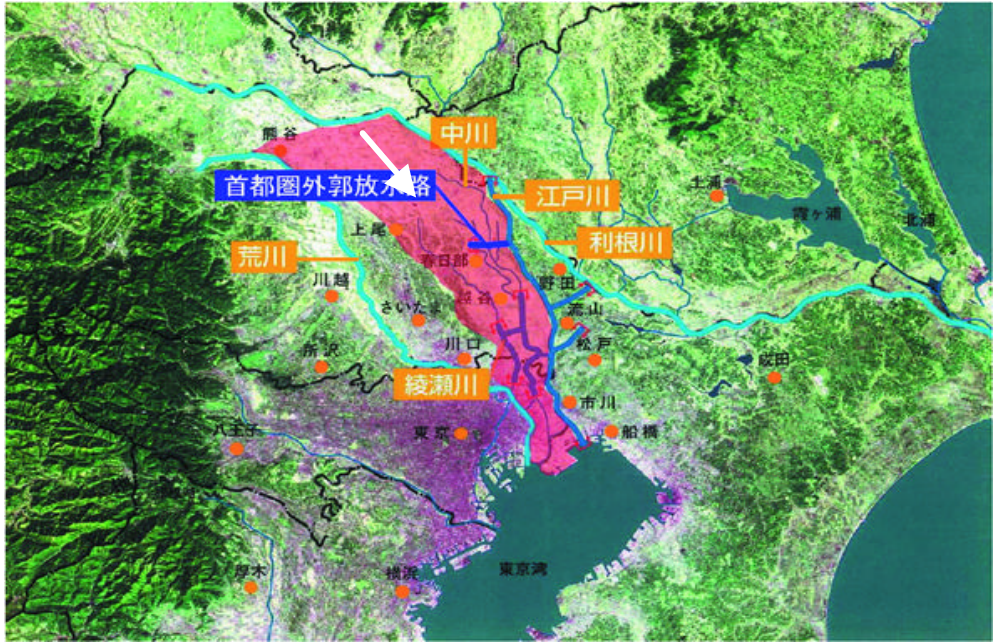
松江堀川浄化事業、下水道事業の概要

導水事業等 約12億円 (建設省) 浚渫等 約7億円 (島根県、松江市) 下水道事業 約77億円 (松江市)

注) BOD (生物化学的酸素要求量) とは、水中の微生物が有機物を分解するのに必要な酸素の量をいい、数値が大きくなるほど汚れていることを表します。

5 mg/l 以下: コイやフナが住める
3 mg/l 以下: 一般的にきれいな水としており、アユが住める

首都圏外郭放水路（国道16号の地下のトンネル河川）の部分通水により、浸水被害を激減



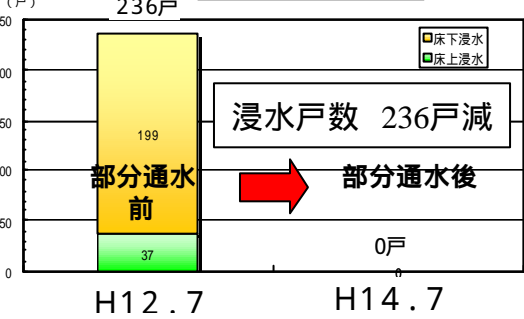
H14.7.18 朝日新聞掲載

台風6号
建設中放水路 浸水防ぐ
 国交省が関東部の河川による洪水被害を軽減するために建設中の首都圏外郭放水路の完成している部分を、台風6号時にフル稼働させて家屋の浸水被害を防いでいたことがわかった。増水した水を地下の巨大放水路にためたり、江戸川にポンプで排水したりした水量は

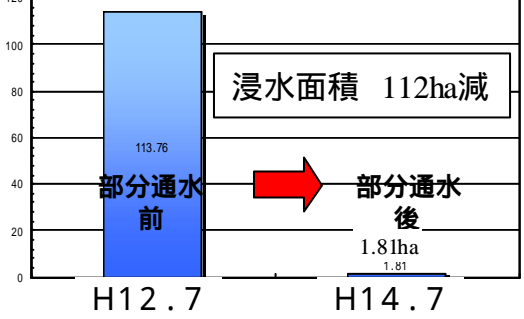
代表観測所における累加雨量

	累加雨量(mm)		
	羽生	杉戸	菖蒲
H14.7.11 台風 6号	173	196	338
H12.7 台風 3号	114	158	130

浸水戸数



浸水面積



首都圏外郭放水路」(平成 14年 6月より部分通水を開始)



平成14年7月台風6号は平成12年7月台風3号の累加雨量を上回る規模にもかかわらず、浸水被害をほぼ解消。

電線類の地中化により、電線が障害となって消滅した青森県五所川原市の伝統文化である立佞武多（たちねぶた）が復活し、地元の賑わいが向上

(1)背景と目的

- ・立佞武多は、明治中期から大正初期にかけて行われた青森県五所川原市の伝統文化・夏祭りであった
- ・電気の普及により、街なかに多くの電柱・電線が整備され、巨大立佞武多は次第に小型化し、消滅した
- ・平成8年 地域の有志が巨大立佞武多を復元
- ・平成9年 中心市街を運行させるため駅前通りの約200m区間において電線や電話線、標識等を移設
- ・平成10年 高さ20mを超える巨大で勇壮な立佞武多の運行は復活したものの、中心市街の電柱等により、沿道観客の視界不良は改善されず
- ・平成12～14年 伝統文化を支援するため道路環境整備（電線共同溝事業）の実施



立佞武多

(2)成 果

成果1 都市景観等の向上



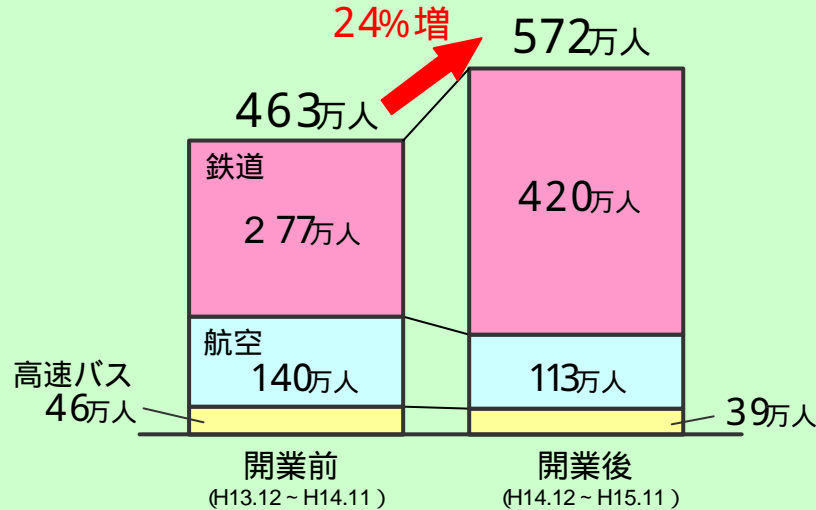
成果2 観光支援



3 - 5 . ネットワーク整備による地域の活性化

東北新幹線（盛岡～八戸間）の延伸により、観光客が増加し、地域経済が活性化

1 旅客流動量が増加

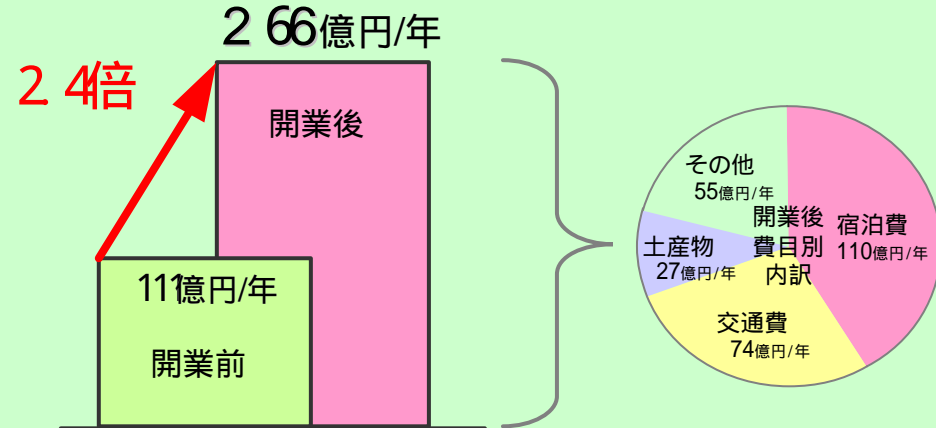


鉄道
開業前 在来線特急「はつかり」の盛岡～八戸間の輸送人員
開業後 東北新幹線「はやて」の盛岡～八戸間の輸送人員

航空
東京～三沢便、東京～青森便の輸送人員の合計

高速バス
東京～青森、品川～弘前、品川～五所川原、横浜～弘前、
東京～八戸、仙台～青森、仙台～弘前、仙台～八戸の8路線の輸送人員の合計

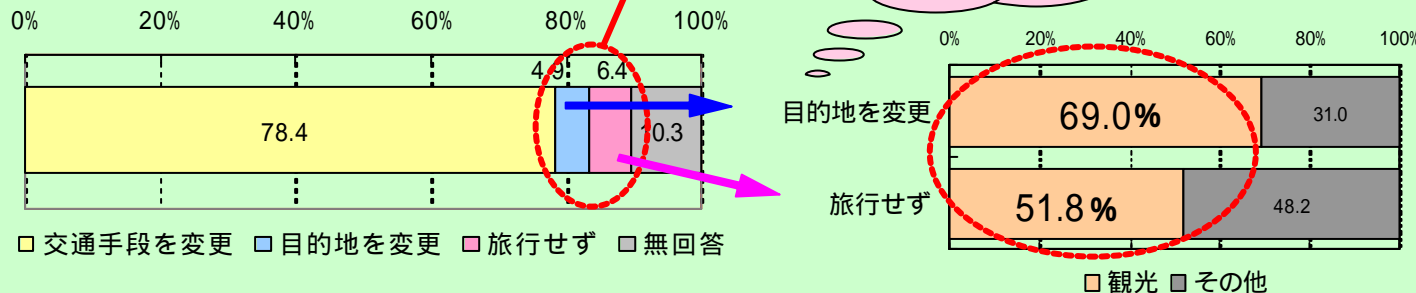
3 鉄道利用者の観光消費額が2.4倍の増加



注) はつかり、はやて(盛岡～八戸間)の1日あたりの乗客数と1人1旅行あたりの観光消費額とを用いて、年間観光消費額を推計。



2 観光利用を新規発掘



3 - 6 . 開かずの踏切の解消による利便性の向上

踏切の立体交差化により、開かずの踏切を解消し、利便性が向上

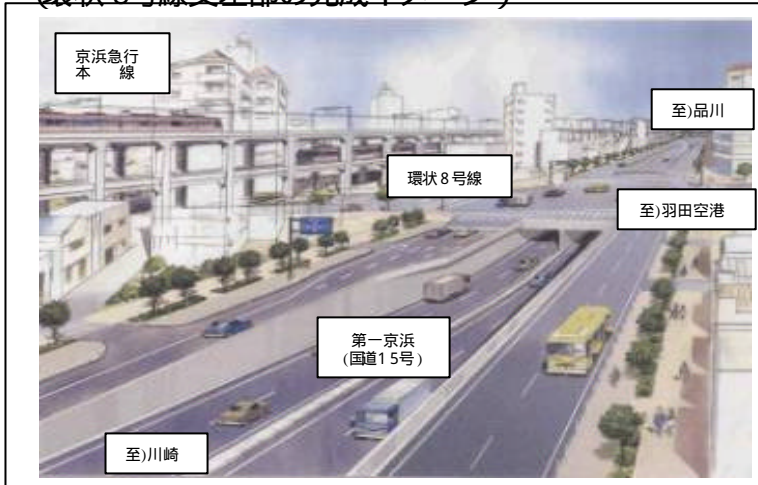
連続立体交差事業

28箇所の踏切を除却

(うちボトルネック踏切15箇所)

平成17年度環状8号線交差部仮立体化(予定)

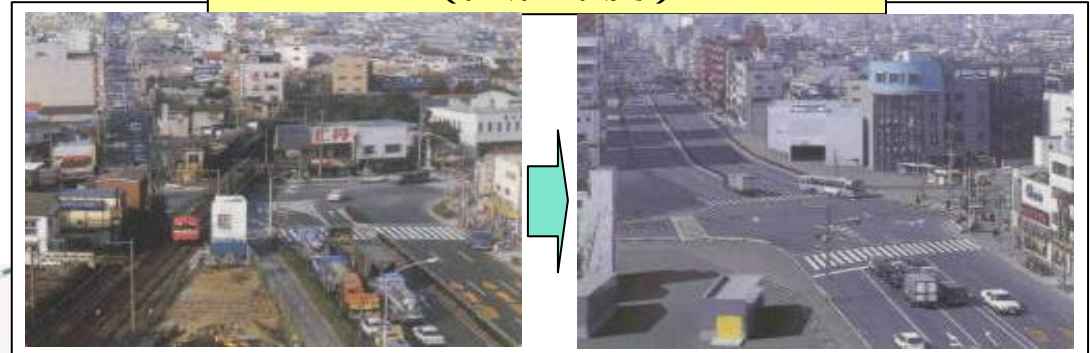
(環状8号線交差部の完成イメージ)



単独立体交差事業

大鳥居第一踏切等3箇所を除却

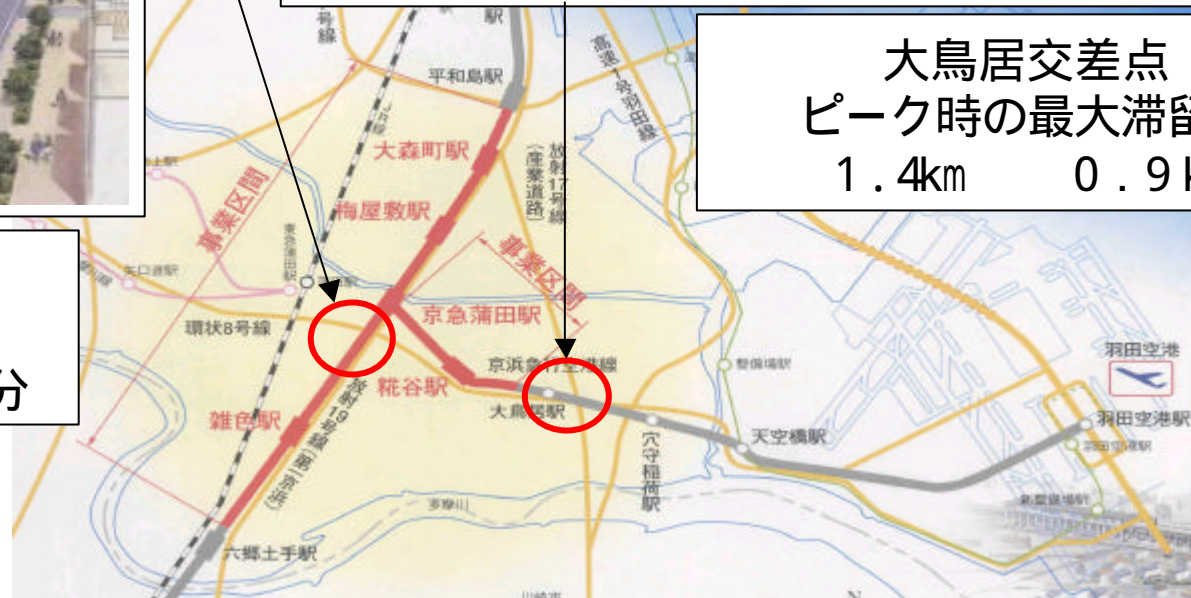
(平成9年度)



大鳥居交差点
ピーク時の最大滞留長
1.4km 0.9km

京急蒲田第5踏切
(環状8号線交差部)

ピーク時遮断時間39分 0分



3 - 7 . 羽田空港整備による利便性の向上

羽田空港沖合展開により、新規参入など、便数が増え、利便性が向上

平成 9年 C滑走路オープン

発着回数 560回/日 (H8) 640回/日 (H10)
 羽田 - 福岡便 : 28便/日、約 26,500円 (H8.9)
 37便/日、約 24,000円 (H10.9)
 (運賃は、各社の正規料金の平均)

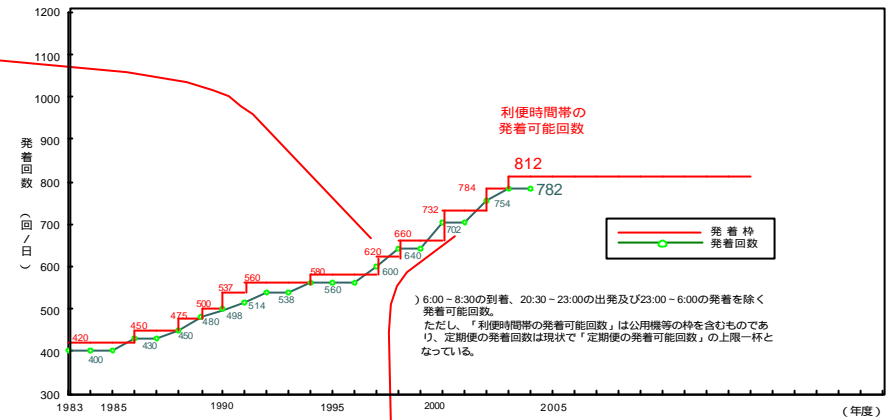
発着回数 560回/日 (H8) 640回/日 (H10)

スカイマーク (羽田 - 福岡)
 エアドゥ (羽田 - 札幌) が
 新規参入 (平成 10年)

新規航空会社も
 入って安くなった!



羽田空港の離着陸回数



平成 12年 B滑走路オープン

羽田 - 福岡便 : 37便/日 (H11.9) 47便/日 (H16.4)
 羽田 - 札幌便 : 41便/日 (H11.9) 45便/日 (H15.9)
 発着回数 640回/日 (H11) 782回/日 (H16)
 (滑走路占有時間短縮に伴う増加等を含む。)

便数が増えて
 便利に!

スカイネットアジア (羽田 - 宮崎 熊本)
 新規参入 (平成 14年)

国際旅客チャーター便運航実績 (平成 15年度)

昼間時間帯 (羽田 - 金浦) 毎日 4往復
 深夜早朝時間帯 916便/年 (片道)
 仁川、グアム、サイパンなど