

真に必要な社会資本整備と 公共事業改革への取組

(冬柴臨時議員提出資料)

- I. 真に必要な社会資本整備の推進
- II. 国土交通省が進める入札契約制度改革
- III. 事業評価のより一層の厳格な実施に向けて
- IV. 総合的なコスト縮減の取組について

平成19年5月8日



国土交通省

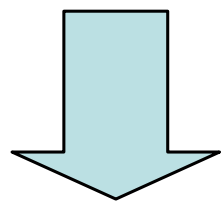
I. 真に必要な社会資本整備の推進

- 公共事業関係予算については、身を削る努力によって、ピーク時の14.9兆円(平成10年度補正後)の1/2を下回る水準に。平成13~19年度の6年間における公共事業関係予算の削減額は、他の一般歳出の主要経費に比べて格段に大きい。
- 経済全体の物価動向は、これまでの下落から今後は上昇見込み。名目成長率も、平均約1%成長から今後は約3%成長が見込まれ、公共事業をめぐる過去5年間の経済状況から大きく変化。
- 増大する維持管理・更新に適切に対応しつつ、成長力の強化と地域の自立・活性化、安全・安心の確保など、真に必要な分野での社会資本整備を進めるためにも、公共事業関係予算の削減は限界。
- 成長力強化を目指す欧米は、戦略的に公共投資を増加。

① 身を削る削減努力

公共事業関係費の推移
(ピーク時との比較)

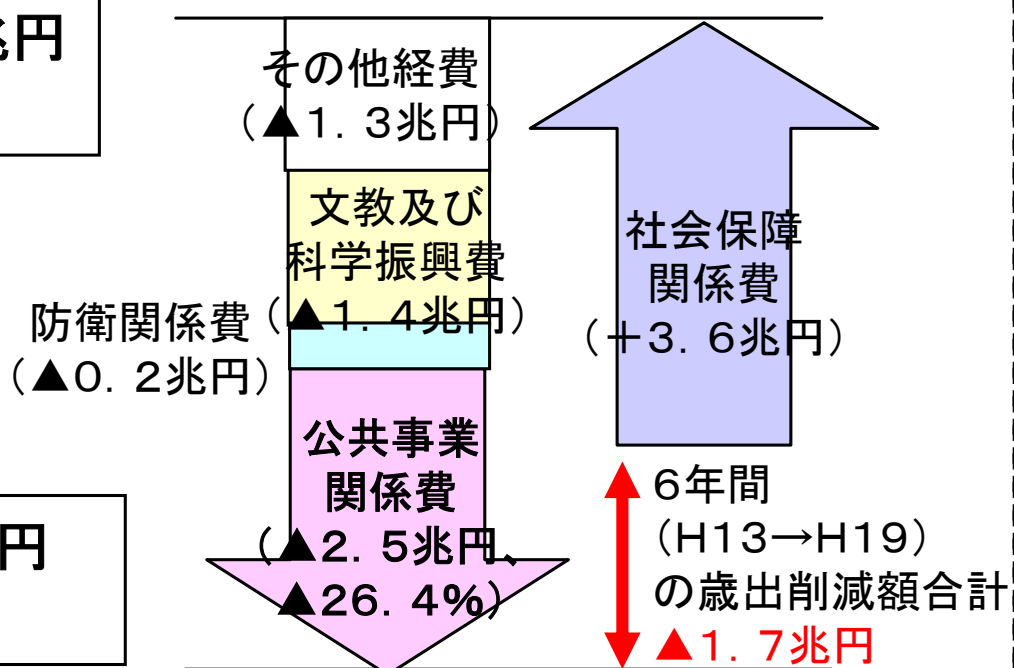
平成10年度:14.9兆円
(補正後)



平成19年度:6.9兆円
(当初)

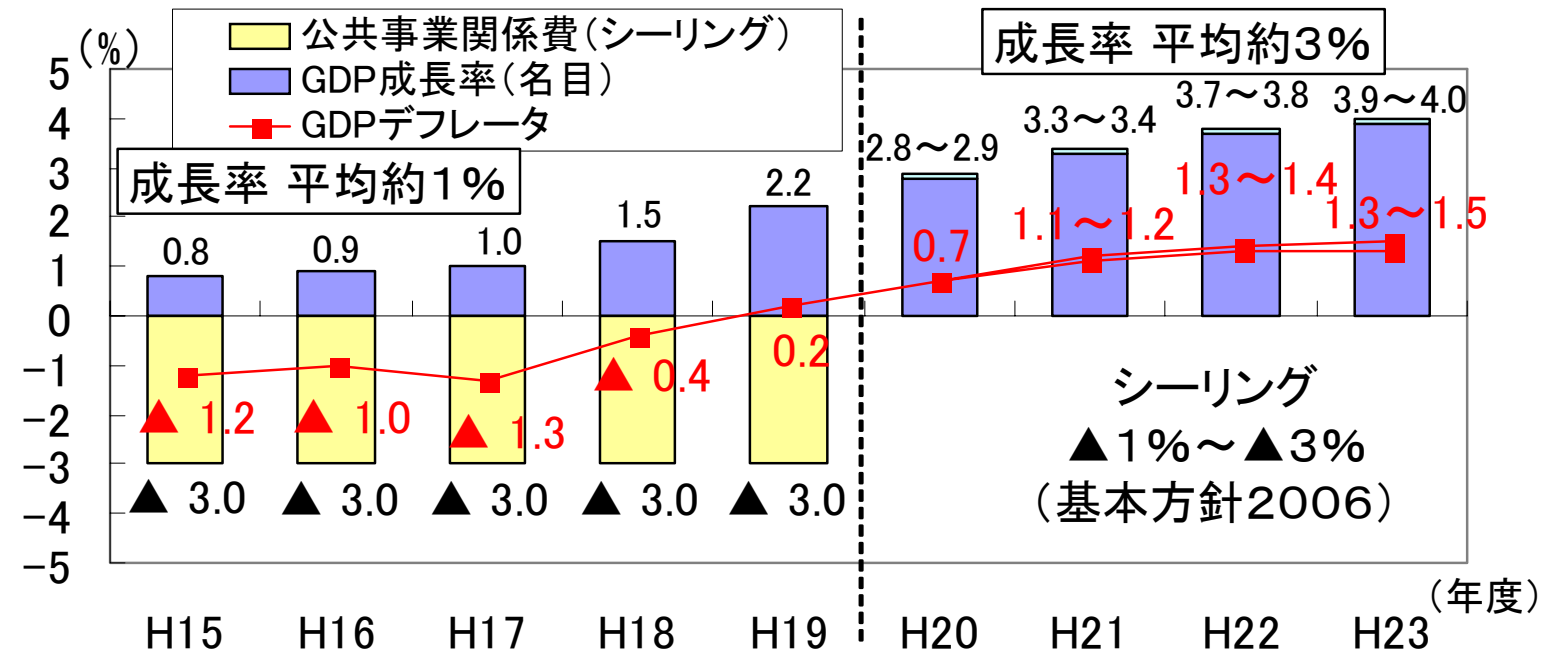
「改革と展望」以降の
6年間の削減状況

(平成13年度(当初):48.7兆円→
平成19年度(当初):47.0兆円)



② 物価や経済成長の今後の動向

経済成長・GDPデフレーターと公共事業関係費



平成20年度以降は「進路と戦略」参考試算
(新成長経済移行シナリオの2ケースに対応)
による

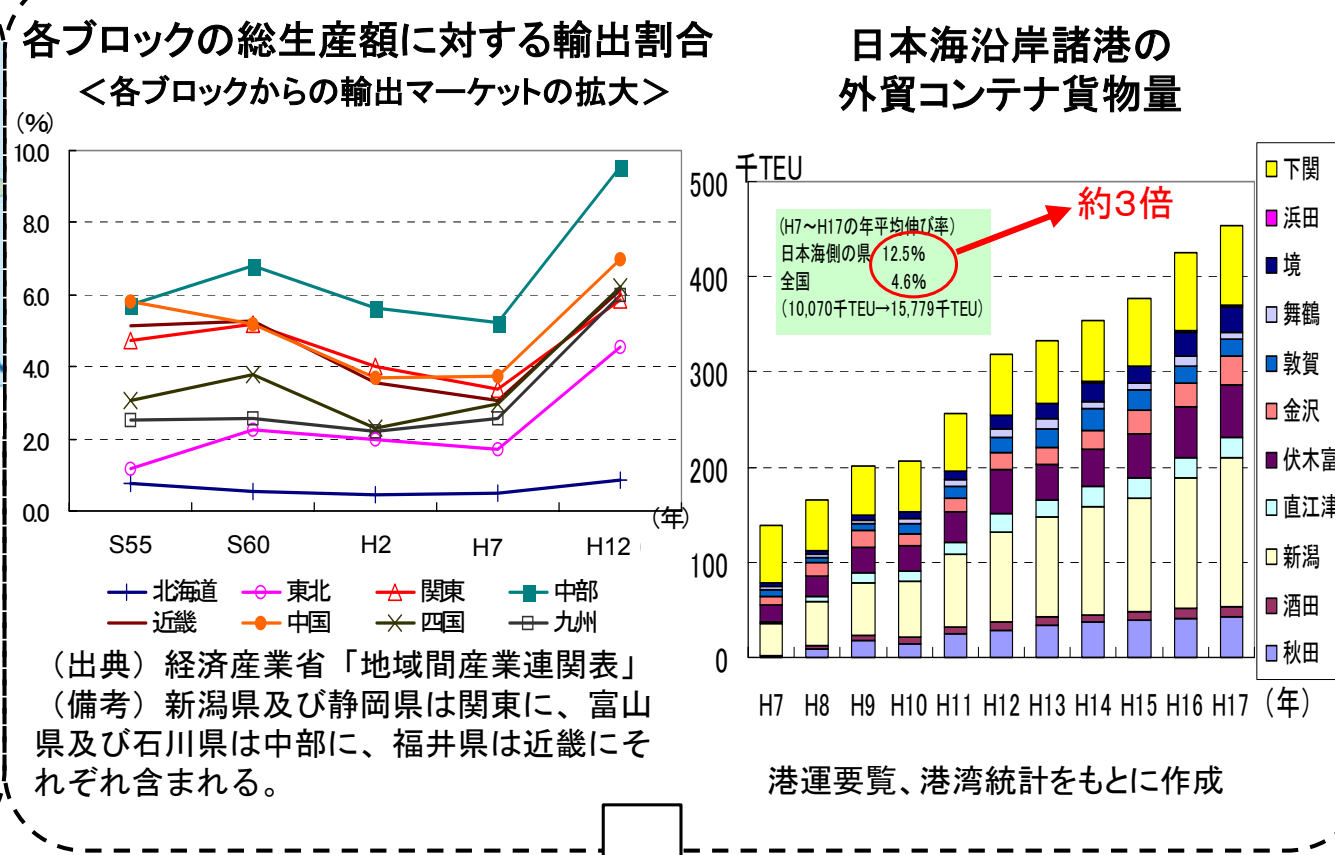
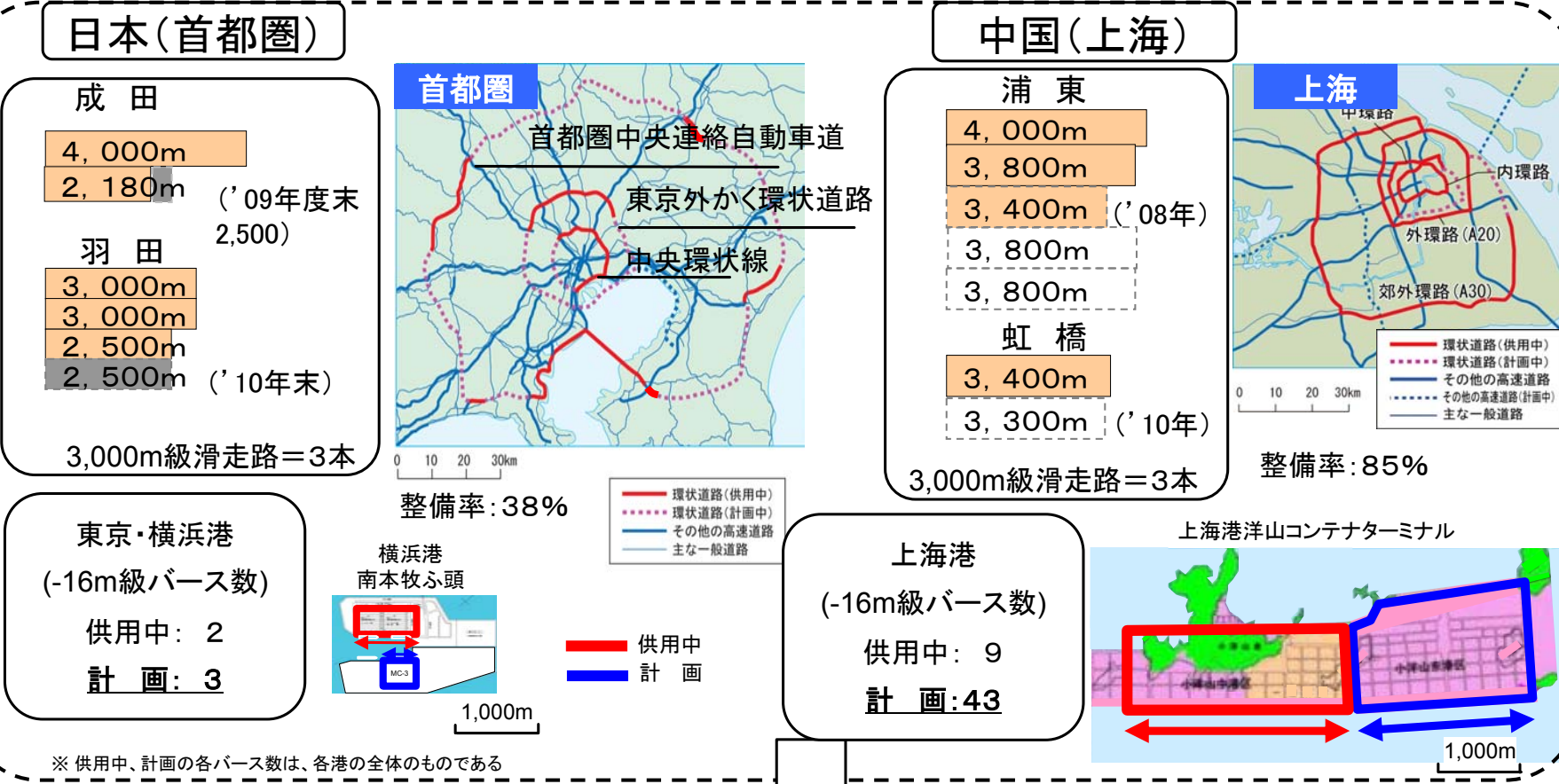
(参考)「基本方針2006」では、今後5年間の公共事業関係費について、これまでのデフレ下とは異なりうる物価情勢や将来を見据えた社会資本整備ニーズを踏まえ、経済成長との関係を勘案して、▲1%~▲3%の削減とされた。

③公共投資の課題

(i) 成長力の強化と地域の自立・活性化

伸長著しいアジアの成長と活力を日本に取り込みつつ、ともに発展するためには、大都市圏における空港・港湾・環状道路の整備によるゲートウェイ機能の向上に加え、各ブロックが東アジアの近隣諸地域と直接交流ができる基盤を整えることが必要。

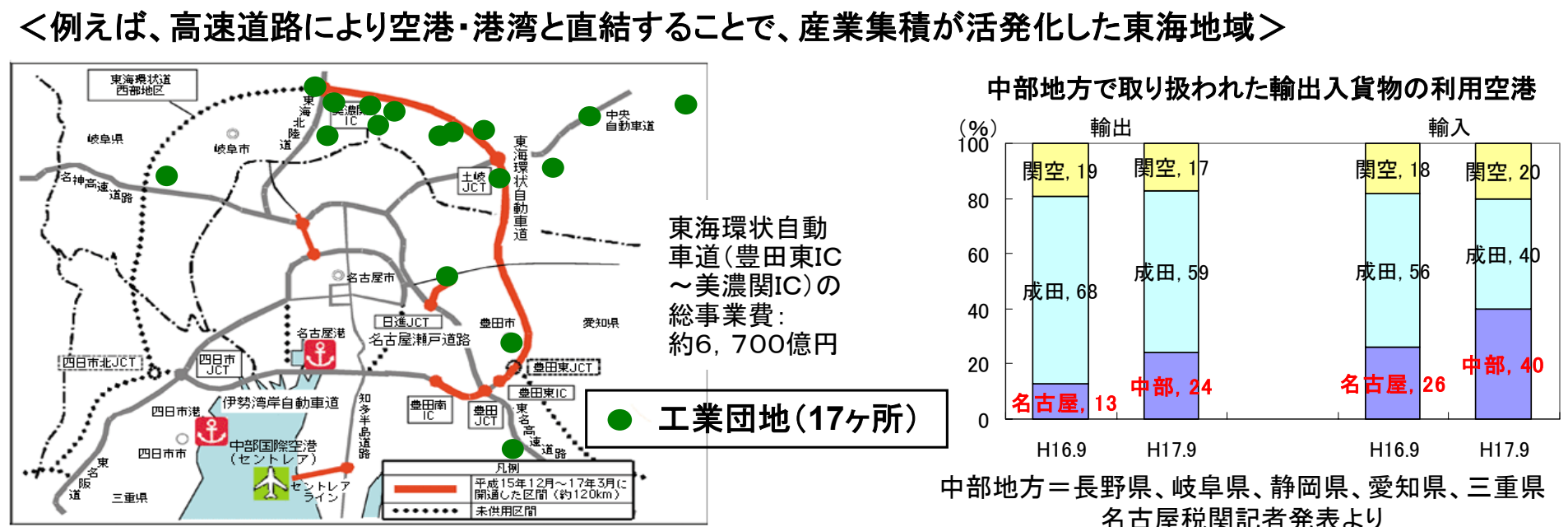
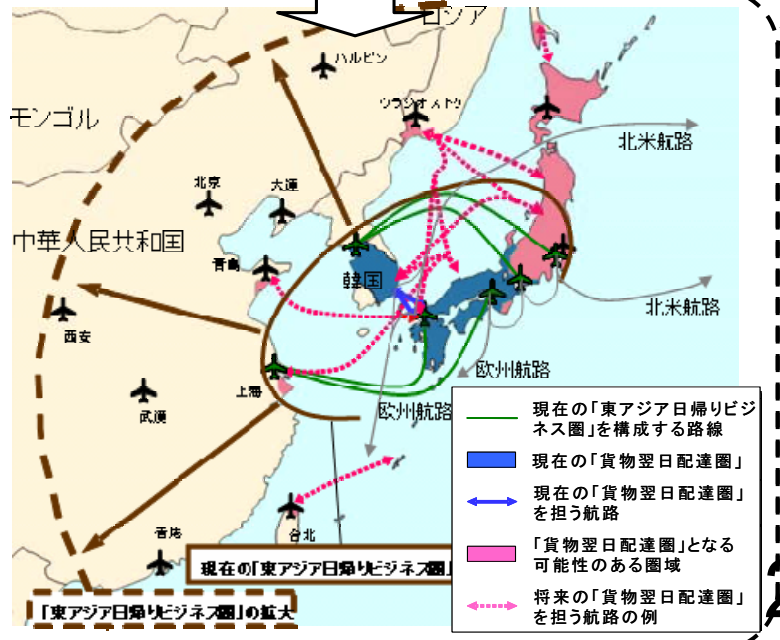
＜アジアの中で存在感を高める上で不可欠な大都市圏のインフラは、近隣諸国に比して不十分＞ ＜我が国の各ブロック(特に日本海側)と東アジア諸地域等との直接交流が増大＞



我が国の各地域において、東アジア諸国の経済発展に対応したインフラ整備を再構築し、アジアのシームレス化を実現していくことは地域の自立・活性化にもつながる。

シームレスなアジアのイメージ

「近距離・少量輸送」、「高頻度・フレキシブル」等の特徴を重視した対応により、我が国のどの地域からでも日帰りビジネスや貨物の翌日配達を実現。

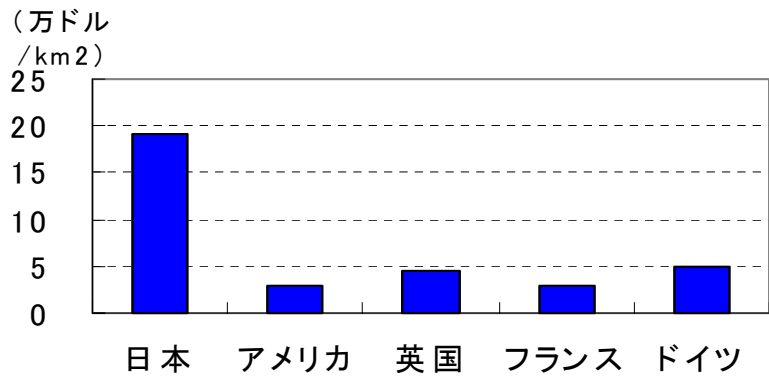


③公共投資の課題

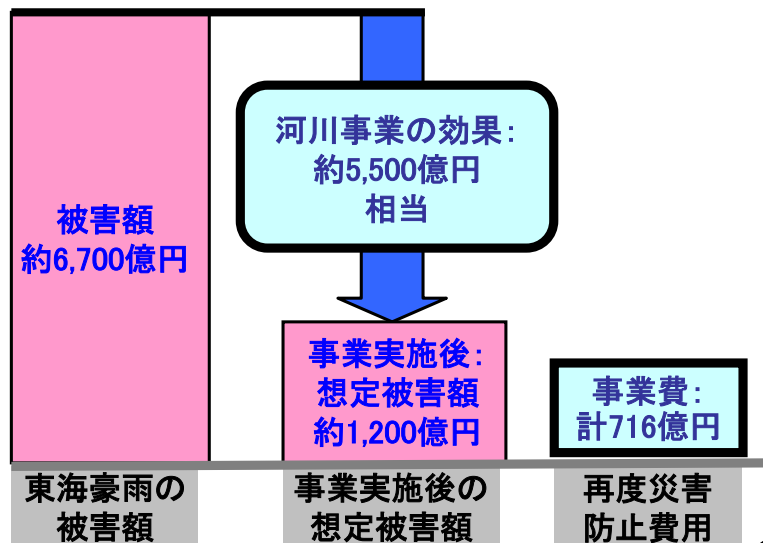
(ii)安全・安心の確保

大規模地震の恐れや気候変動に伴う、海面上昇や豪雨の増加等による災害リスク増大の懸念等に対応した災害対策の推進。

＜面積当たりの自然災害被害額＞＜716億円の事前投資で約5,500億円の被害軽減＞
 （'97年～'06年） （東海豪雨災害、平成12年9月）



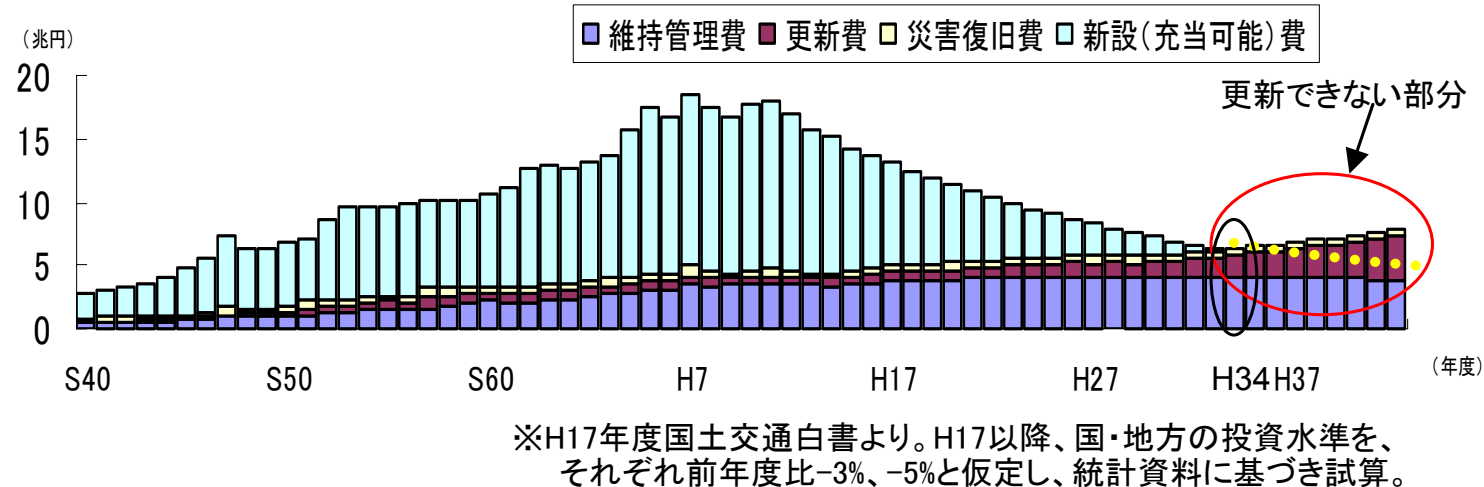
ルーベン・キリスト教大学(ベルギー)・国際災害データベースより



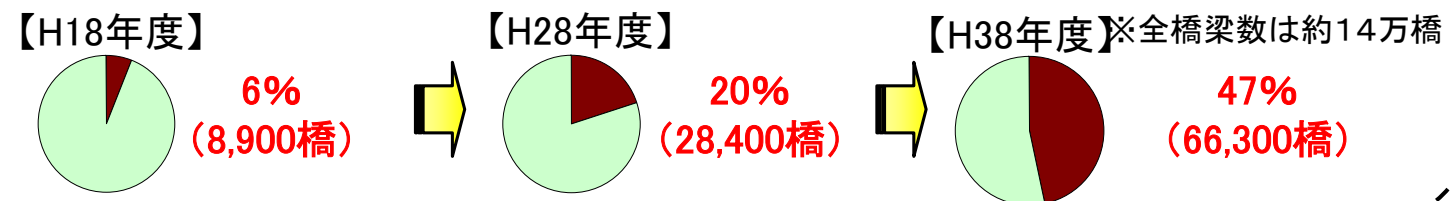
(iii)適切な維持管理・更新

社会資本の急速な老朽化の中、ライフサイクルコストの縮減を念頭においた計画的な維持管理・更新が喫緊の課題。

＜投資総額に占める維持管理・更新費の割合の増大＞



＜一般道路における橋梁※のうち、建設後50年以上のものの割合＞

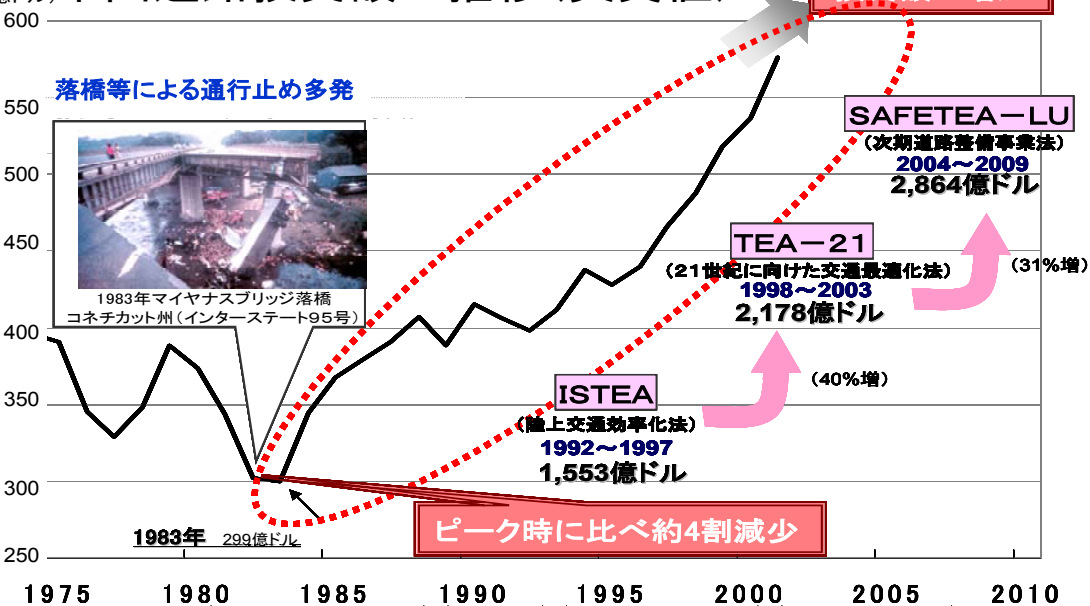


④各国の公共投資戦略

○ジョージ・W・ブッシュ米大統領

(道路整備事業法(SAFETEA-LU)署名演説(2005年8月))
 「我が国の経済は、世界で最も効率的で信頼できる交通システムを持つことにかかっている。」

米国道路投資額の推移(実質値)



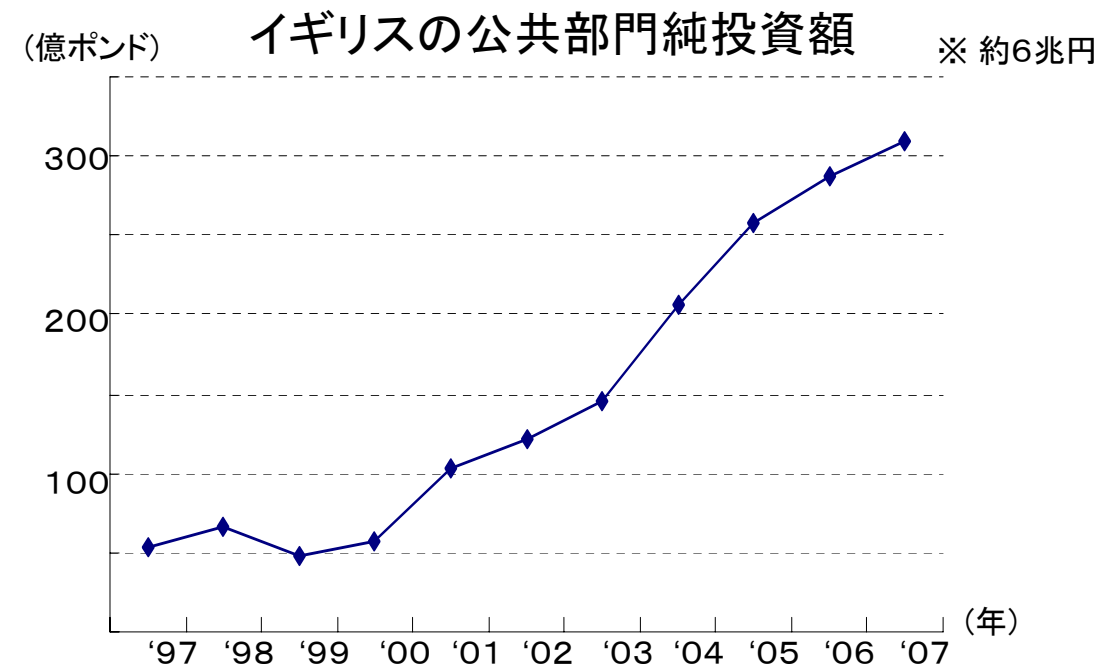
パット・チョート博士 (『荒廃するアメリカ』の著者)
 「良い道路にはお金がかかるが悪い道路にはもっとお金がかかる」。
 「米国は構造物の補修や改修にあまり資金を使ってこなかった。その結果いろいろなリスクを負うことになったという意味で、『負の投資』を行っていたと思う。」

(平成19年1月10日付 毎日新聞紙上での対談より)

(*)ISTEA=Intermodal Surface Transportation Efficiency Act
 (**)TEA-21=The Transportation Equity Act for the 21st Century
 (***)SAFETEA-LU=Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users

○ゴードン・ブラウン英財務相

(予算関連演説(2006年3月))
 「公共部門純投資額は1997年度予算のわずか50億ポンドから、2006年度予算は5倍の260億ポンド※に増えた。こうした投資により経済の活力を保つことができる。」



(出典)HM Treasury “PESA 2006”より作成

Ⅱ. 国土交通省が進める入札契約制度改革

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

政府全体の取組

「公共調達に適正化に向けた取組みについて」

(H18. 2. 23 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

※参考資料14、16、17頁参照

- ・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**を受けた対策をとりまとめ。

入札談合の防止について(H19. 3. 8)

○コンプライアンスの徹底

- ・職員の意識改革、内部通報制度の整備
- ・OB等からの不当な働きかけの記録・報告・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・透明性の向上のための入札方式の改善等

- ・一般競争方式の対象範囲の拡大
2億円以上(現行)→6,000万円(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

Ⅲ. 事業評価のより一層の厳格な実施に向けて

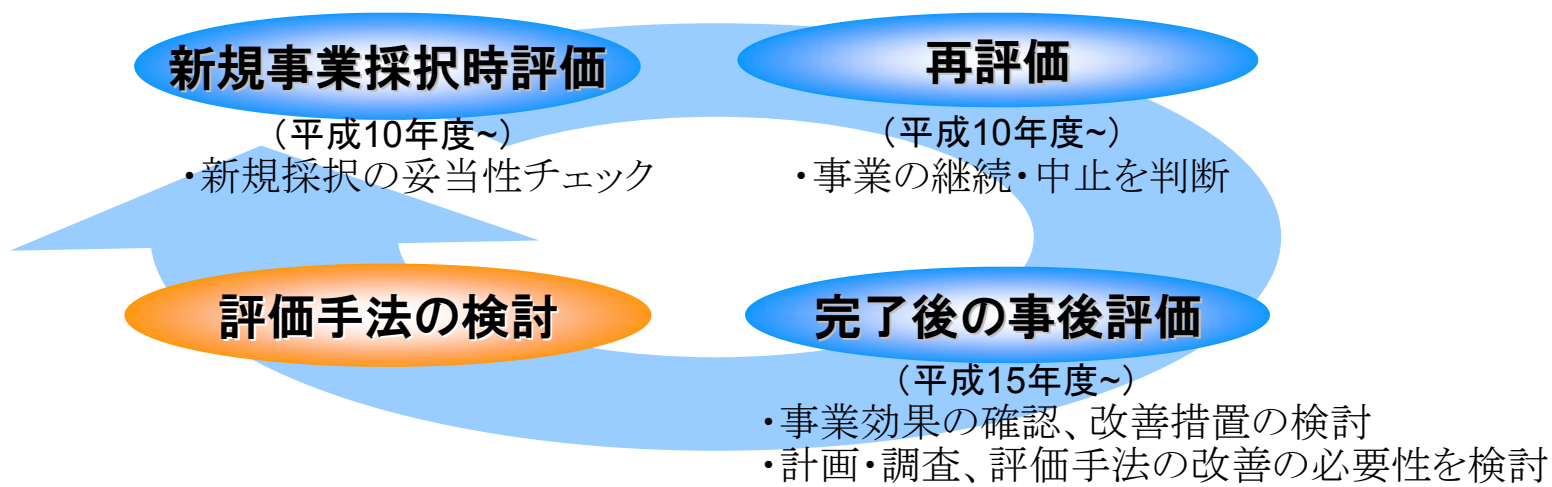
Ⅳ. 総合的なコスト縮減の取組について

事業評価の厳格な実施状況

- ①行政評価法の施行(平成14年度)にさきがけ、事業評価を開始。
さらに、完了後の事後評価を導入するなど法の義務づけを超えた先進的な取組を実施。
- ②再評価により、平成10～18年度で**368事業(約7兆円)**を中止。
- ③諸外国と比較しても、**標準的な評価手法**を採用。
 - ・主要な諸外国(ドイツ、ニュージーランド等)※においても、我が国と同様に原則 $B/C \geq 1$ とした上で、貨幣換算困難な効果等を含めて総合的に評価。

※ 各国の公開資料、現地関係者へのヒアリング等による

事業評価の流れ(PDCAサイクル)



より厳格な評価に向けた取組

学識経験者等からなる委員会を活用し、以下の課題を検討(平成19年度中に結論)

- ①完了後の事後評価の効果的な活用
 - ・完了後の事後評価の実施実績の蓄積も踏まえ、完了後の事後評価の効果的、効率的活用と評価手法のさらなる充実に向け検討。
- ②最新の知見等に基づき、評価手法のさらなる高度化
 - ・事業間で統一を図るべき事項について検討を進める。
 - ◆ CO₂削減効果の貨幣換算するための原単位
 - ◆ 景観や環境などお金で買えないものの価値をアンケート等を通じ貨幣換算する手法(CVM: Contingent Valuation Method)の適切な運用方法
 - ◆ 支払い意志額(Willingness to pay)を基にした人命価値の評価方法

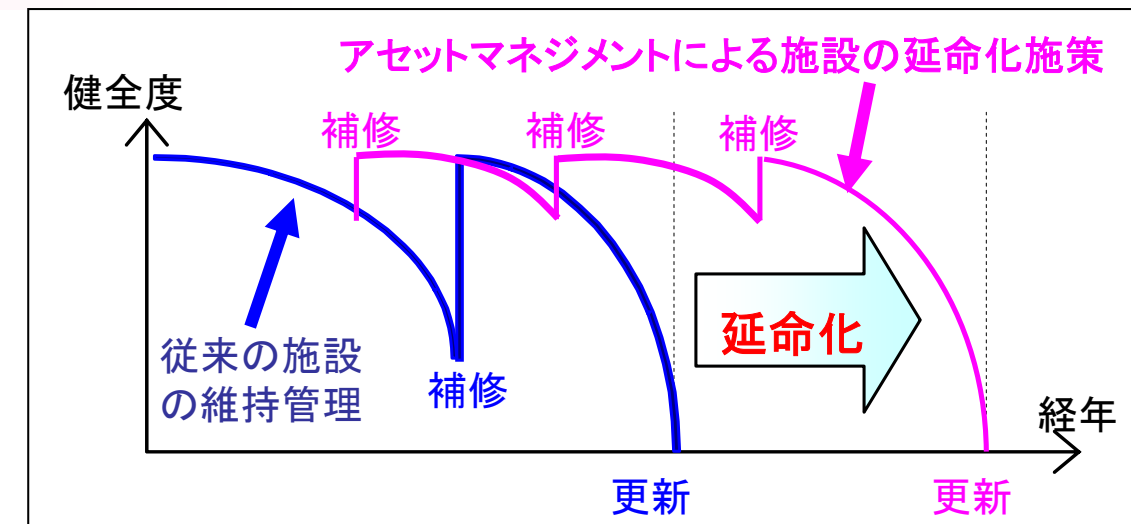
政府全体の取組状況

- ①平成9年～平成14年【公共工事コスト縮減対策に関する行動指針等】
: 13.6%の工事コストの縮減を達成
 - ②平成15年～平成19年【公共事業コスト構造改革プログラム】
: **平成17年度までに9.9%の総合コスト縮減***を達成
(平成19年度までに**15%の総合コスト縮減**を目標)
- ※ 総合コスト縮減: 従来の工事コストの縮減に加え規格の見直し、事業のスピードアップ及び将来の維持管理費の縮減も併せて評価したもの。

今後の取組の方向性

- ①工事コストの縮減は、これまでの様々な取組が普及するとともに、新たな工夫の余地が少なくなってきたことから、近年はその伸びが鈍化。
- ②このため、これまでの総合的なコスト縮減の取組に加え、以下のような充実を図り、**平成20年度以降の新たな計画を策定**。
 - ・施工段階のみならず設計段階についても一体的に技術提案を求めるなど、民間企業の技術力を活用する多様な公共調達手法の採用を拡大。
 - ・計画設計から維持管理に至る、公共工事のすべての段階を通じた取組の一層の充実。

ライフサイクルコスト縮減(イメージ)



点検、診断結果に基づく健全度予測を踏まえ、適切な時期に適切な補修を行うことで施設を長寿命化するなど、ライフサイクルコストの最小化を図る。

真に必要な社会資本整備と 公共事業改革への取組

(冬柴臨時議員提出資料)

平成19年5月8日



国土交通省

目 次

各国の社会資本の整備状況①	...	1	これまでの入札談合防止対策の強化について	...	14
各国の社会資本の整備状況②	...	2	(主なもの)		
各国の社会資本の整備状況③	...	3	「入札談合の防止について」	...	15
各国の社会資本の整備状況④	...	4	入札談合行為に関与した場合の厳しいペナルティ	...	16
			再就職に係る自粛措置について	...	17
アメリカの公共投資戦略	...	5	一般競争入札方式による手続きの増加	...	18
英国の公共投資戦略	...	6	総合評価落札方式の概要	...	19
フランスの公共投資戦略	...	7	総合評価落札方式のメリット	...	20
中国の公共投資戦略	...	8	総合評価落札方式の事例		
韓国の公共投資戦略	...	9	～工事に伴う社会的コストの縮減が可能～	...	21
			国土交通省直轄工事の入札情報の開示状況	...	22
国土形成計画について	...	10	新たな競争時代に対応した地方公共団体の		
社会資本整備重点計画	...	11	入札契約制度改革支援方策について	...	23
道路特定財源の見直しに関する具体策	...	12	工事の予定価格と公共事業関係予算の推移	...	24
			落札率の推移と落札率の低下に伴う工事の	...	25
経済財政運営と構造改革に関する	...	13	品質への影響		
基本方針2006(抄)			建設業をめぐる厳しい環境	...	26
			建築工事の官民価格差	...	27
			国土交通省におけるPFI事業推進への取組	...	28

各国の社会資本の整備状況①

	環状道路	高速道路※	港湾(水深16m級の岸壁)**	空港
日本	首都圏 <small>整備率:2007年3月時点 人口:2005年3月時点</small>	99m/千台 整備延長: 7,389km	供用中 : 3 計画、構想 : 6 合計 : 9 コンテナ取扱量 : 1,578万TEU	東京(成田、羽田) 3,000m級滑走路:3本 発着回数:49.4万回
	計画延長 521km			
	供用延長 199km			
	整備率 38%			
人口:2,857万人 人口密度:4,459人/km ²				
アメリカ	ワシントンDC <small>整備率:1998年時点 人口:2000年時点</small>	385m /千台 整備延長: 91,420km	供用中 : 5 計画、構想 : 3 合計 : 8 コンテナ取扱量 : 3,852万TEU	ニューヨーク(JFK、ニューアーク他) 3,000m級滑走路=5本 発着回数:115.3万回
	計画延長 103km			
	供用延長 103km			
	整備率 100%			
人口:57万人 人口密度:3,596人/km ²				
英国	ロンドン <small>整備率:2003年時点 人口:2004年時点</small>	114m/千台 整備延長: 3,478km	供用中 : 0 計画、構想 : 6 合計 : 6 コンテナ取扱量 : 860万TEU	ロンドン(ヒースロー、ガドウィック他) 3,000m級滑走路=4本 発着回数:105.0万回
	計画延長 188km			
	供用延長 188km			
	整備率 100%			
人口:906万人 人口密度:2,208人/km ²				
フランス	パリ <small>整備率:2006年時点 人口:1999年時点</small>	292m /千台 整備延長: 10,509km	供用中 : 0 計画、構想 : 12 合計 : 12 コンテナ取扱量 : 384万TEU	パリ(シャルル・ドゴール、オルリー) 3,000m級滑走路=4本 発着回数:73.7万回
	計画延長 313km			
	供用延長 262km			
	整備率 84%			
人口:861万人 人口密度:4,482人/km ²				
中国	北京 <small>整備率:2006年時点 人口:2004年時点</small>	1,757m /千台 整備延長: 34,288km	供用中 : 18 計画、構想 : 112 合計 : 130 コンテナ取扱量 : 8,855万TEU	上海(浦東、虹橋) 3,000m級滑走路=3本 発着回数:37.1万回
	計画延長 436km			
	供用延長 379km			
	整備率 87%			
人口:405万人 人口密度:1,425人/km ²				
韓国	ソウル <small>整備率:2006年時点 人口:2004年時点</small>	—	供用中 : 9 計画、構想 : 48 合計 : 57 コンテナ取扱量 : 1,511万TEU	ソウル(仁川、金浦) 3,000m級滑走路=4本 発着回数:25.6万回
	計画延長 約167km			
	供用延長 160km			
	整備率 96%			
人口:1,030万人 人口密度:17,008人/km ²				

出典:6カ国とも、滑走路については「エアポートハンドブック2007」等
発着回数については「ACIデータ2005」

※以下のとおり計上。
日本:高速自動車国道
アメリカ:インターステートハイウェイ、
Other Freeways and Expressways
イギリス:モーターウェイ
ドイツ:アウトバーン
フランス:オートルート
中国:高速公路

※※ 岸壁数は、2006年4月時点
コンテナ取扱量は、2005年

各国の社会資本の整備状況②

①主要都市の環状道路

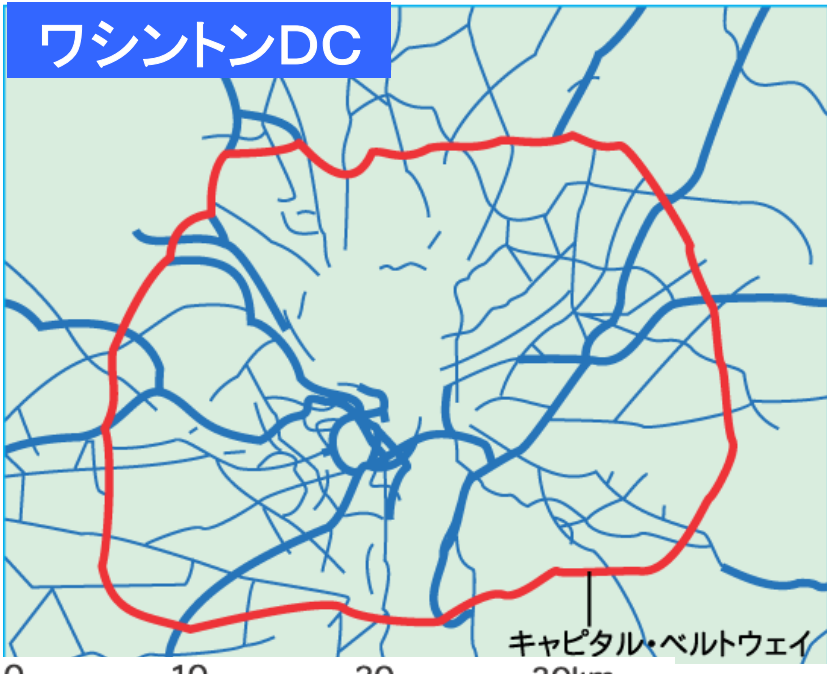
東京



整備率	38%
環状道路内の人口	2,857万人

整備率: 2007年3月時点
人口: 2005年3月時点

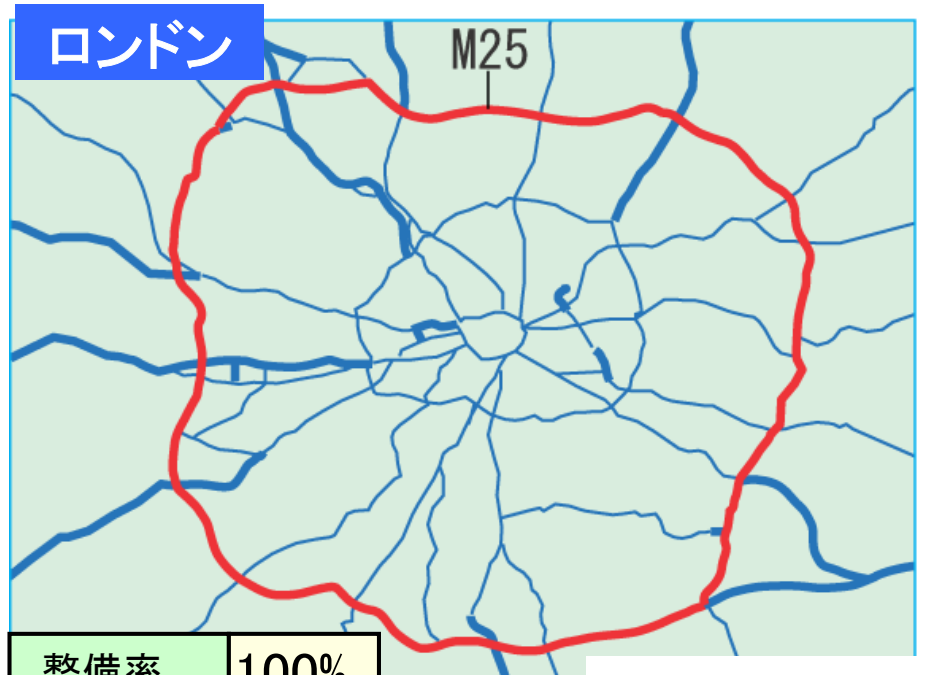
ワシントンDC



整備率	100%
環状道路内の人口	57万人

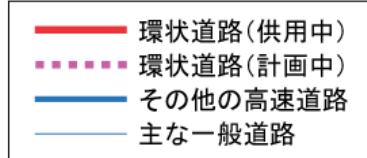
整備率: 1998年時点
人口: 2000年時点

ロンドン



整備率	100%
環状道路内の人口	906万人

整備率: 2003年時点
人口: 2004年時点



パリ



整備率	84%
環状道路内の人口	861万人

整備率: 2006年時点
人口: 1999年時点

北京



整備率	87%
環状道路内の人口	405万人

整備率: 2006年時点
人口: 2004年時点

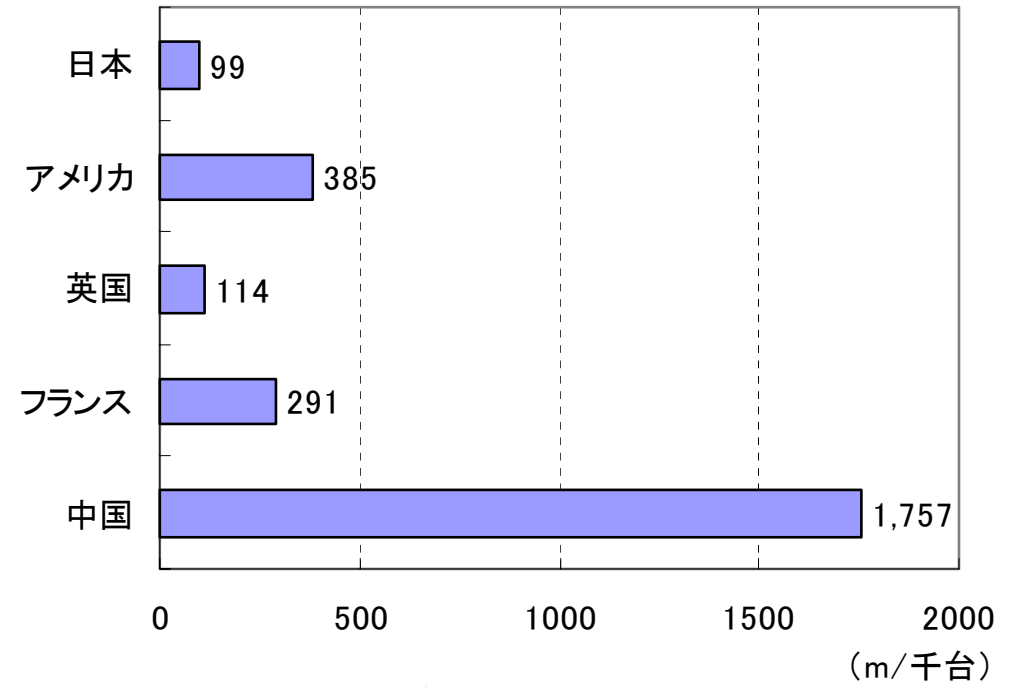
ソウル



整備率	96%
環状道路内の人口	1,030万人

整備率: 2006年時点
人口: 2004年時点

②自動車千台当りの高速道路延長



出典: 道路経済調査データ集(平成18年度)

※以下のとおり計上。
日本: 高速自動車国道
アメリカ: インターステートハイウェイ、Other Freeways and Expressways
イギリス: モーターウェイ
ドイツ: アウトバーン
フランス: オートルート
中国: 高速公路

各国の社会資本の整備状況③

コンテナターミナルの大水深岸壁の整備状況

各国の水深16m級の岸壁の供用・計画の状況

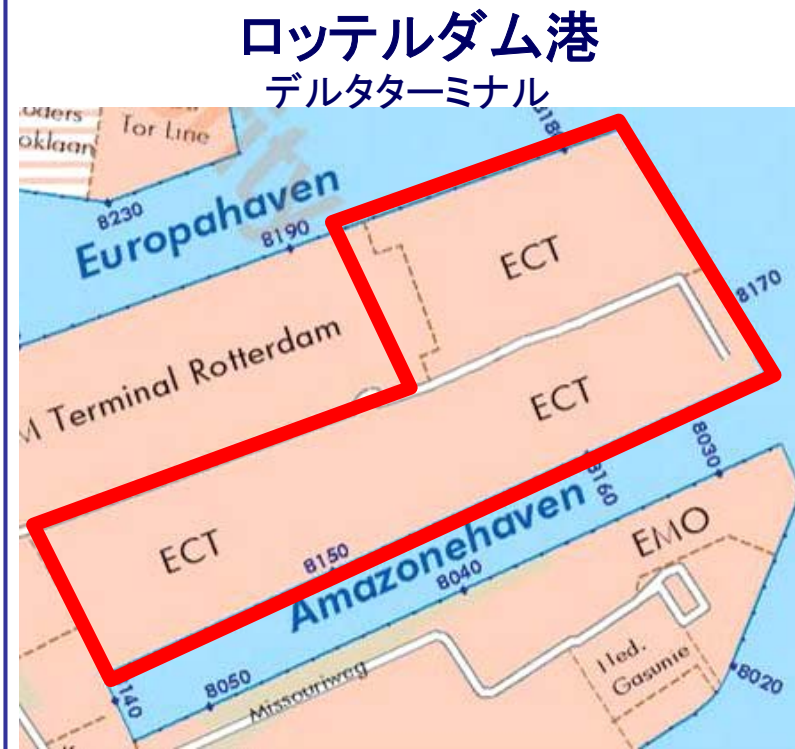
国名	港名	供用中 (バース数)	計画、構想 (バース数)	合計 (バース数)	コンテナ取扱量 (2005年、万TEU)
日本		3	6	9	1,578 (4)
	東京		1	1	360
	横浜	2	2	4	273
	名古屋	1	1	2	231
	大阪		1	1	180
	神戸		1	1	188
韓国		9	48	57	1,511 (5)
中国		18	112	130	8,855 (1)
台湾			5	5	1,279 (7)
シンガポール		13	17	30	2,319 (3)
アメリカ		5	3	8	3,852 (2)
フランス			12	12	384 (21)
ベルギー		19	5	24	789 (14)
オランダ		11		11	952 (11)
ドイツ		14		14	1,351 (6)
スペイン		12	9	21	917 (12)

()内はコンテナ取扱量ランキング
※国土交通省港湾局調べ(2006年4月時点)

コンテナターミナルの規模 (同縮尺で比較)

(同縮尺で比較) 0 500 1,000m

(単一オペレーターの運営による区画を赤枠で表示)

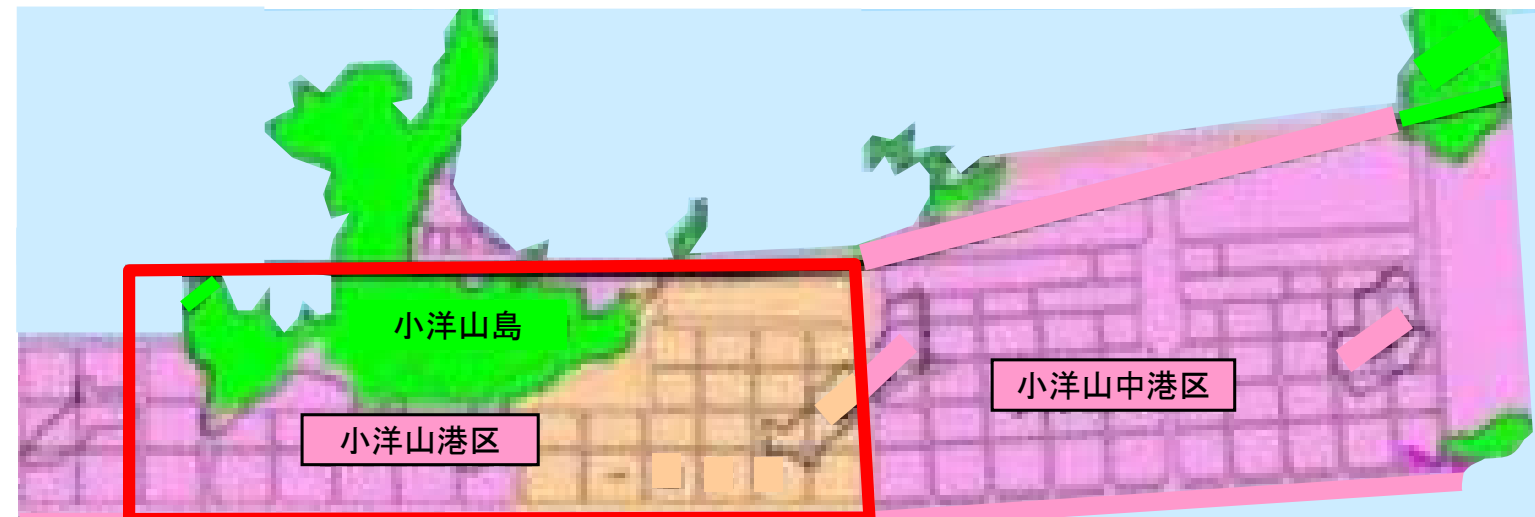


バース	3,600m
水深	-16.6m
ターミナル面積	236ha
ガントリークレーン	28基(18列以上対応)



バース	4,630m
水深	-16.0m
ターミナル面積	177ha
ガントリークレーン	49基(18列以上対応)

上海港 洋山コンテナターミナル



バース	3,000m
水深	-16.5m
ターミナル面積	-
ガントリークレーン	28基(18列以上対応)

横浜港

南本牧ふ頭



ロングビーチ港

Pier T



3

バース	700m
水深	-16.0m
ターミナル面積	35ha
ガントリークレーン	5基(22列対応)

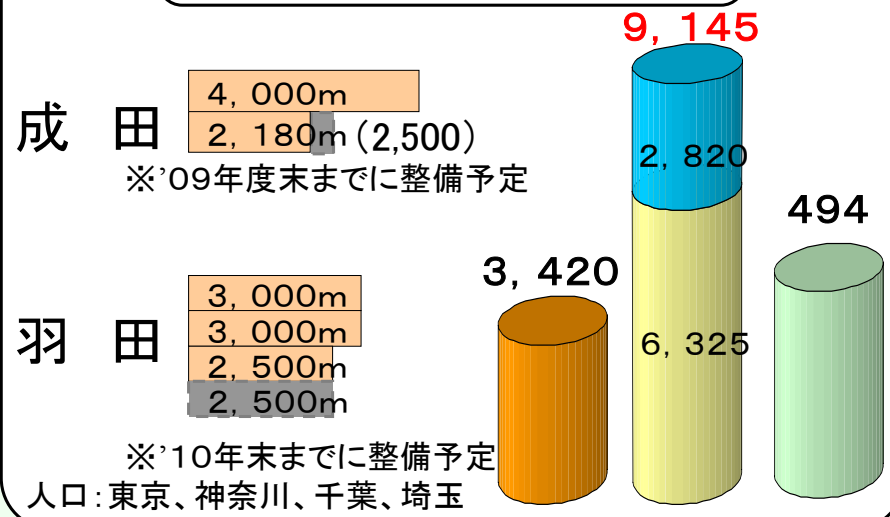
バース	1,524m
水深	-15.2m
ターミナル面積	140ha
ガントリークレーン	14基(18列以上対応)

各国の社会資本の整備状況④

日本

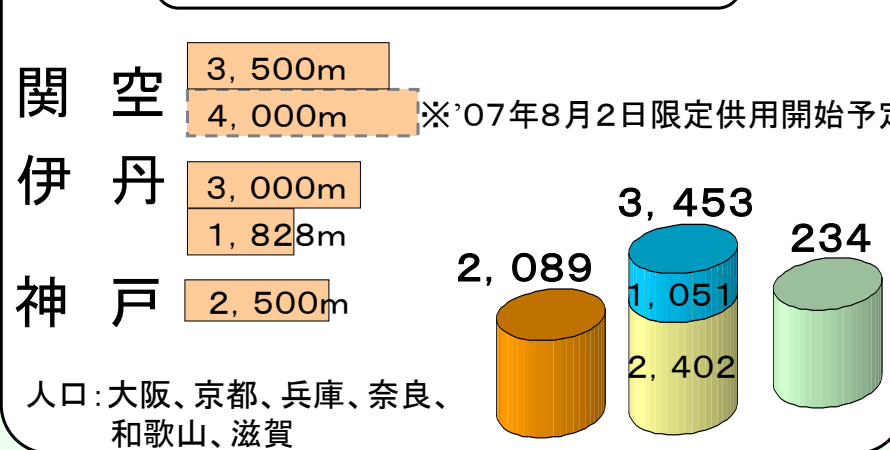
東京圏

3,000m級滑走路=3本



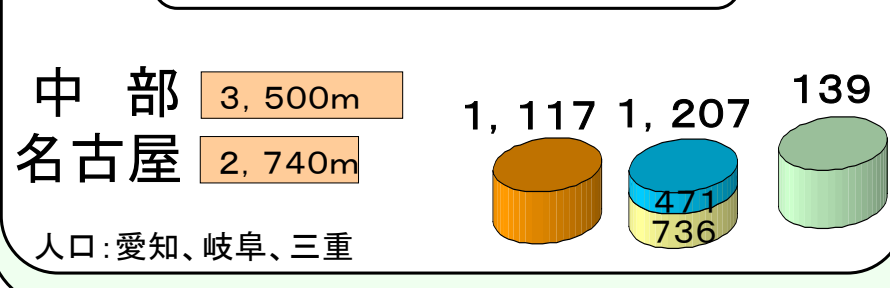
関西圏

3,000m級滑走路=2本



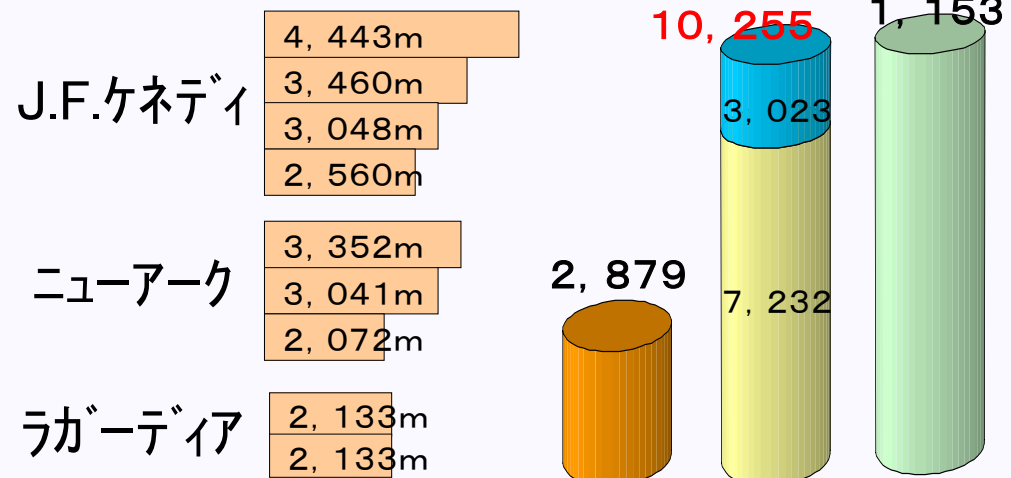
中部圏

3,000m級滑走路=1本



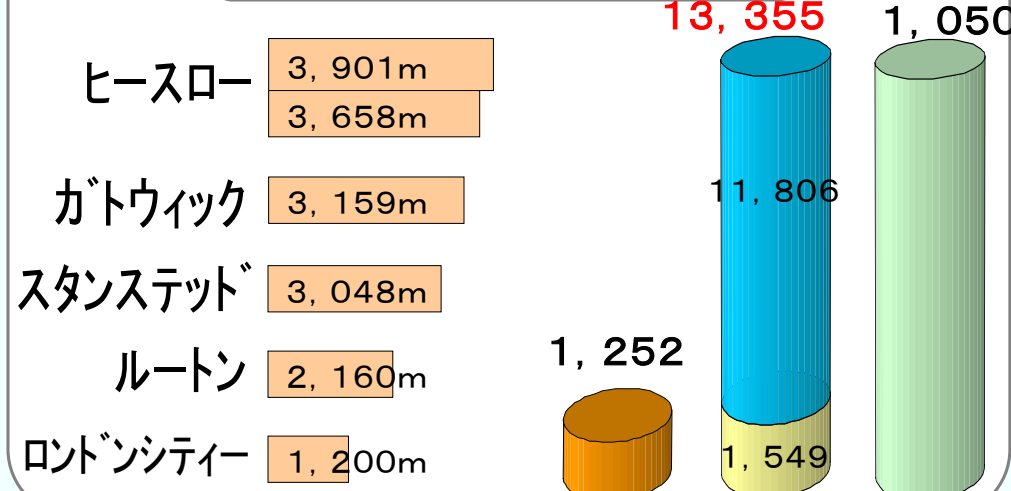
ニューヨーク

3,000m級滑走路=5本



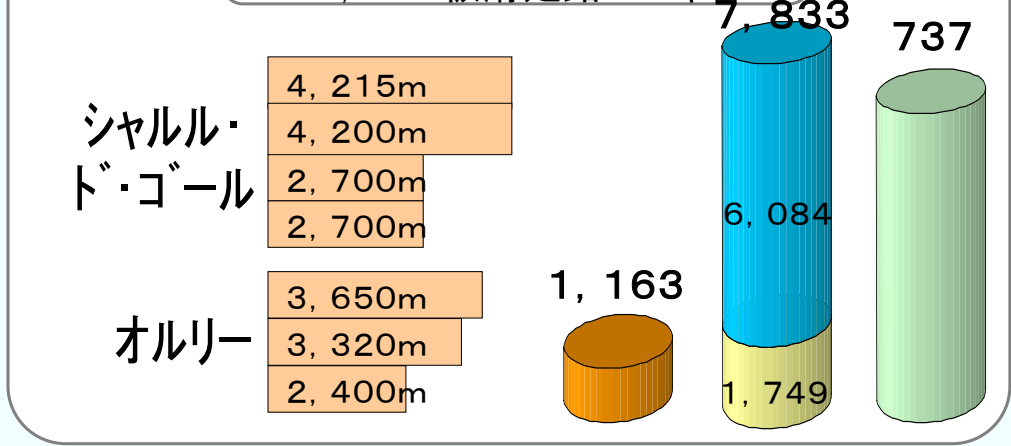
ロンドン

3,000m級滑走路=4本



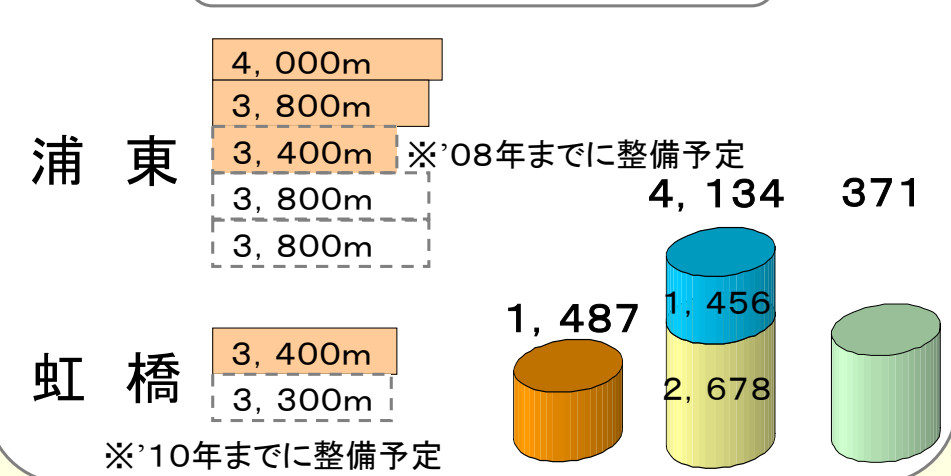
パリ

3,000m級滑走路=4本



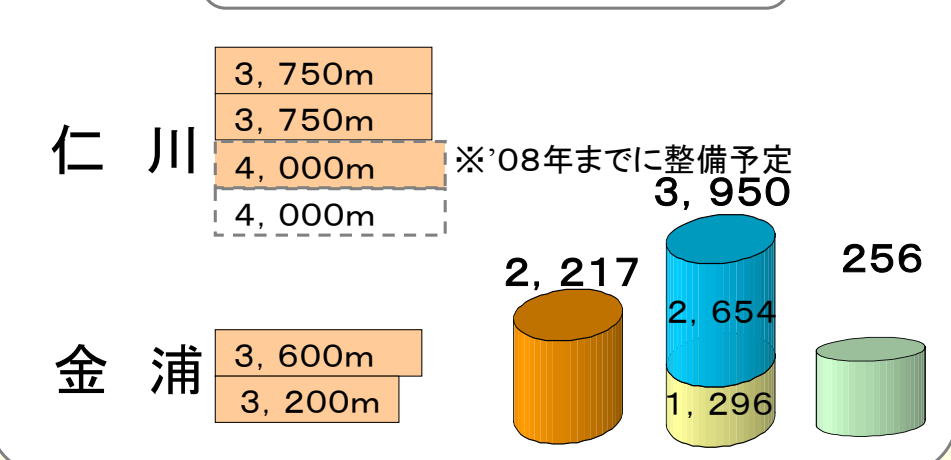
上海

3,000m級滑走路=3本



ソウル

3,000m級滑走路=4本

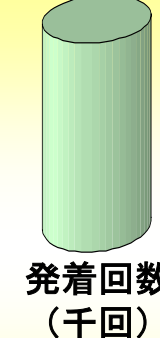
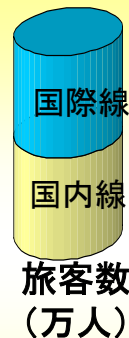
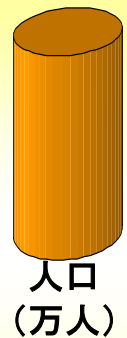


供用中の滑走路

整備中の滑走路
('08年までに整備予定)

整備中の滑走路
('09年以降の整備予定)

計画中の滑走路



出典) 滑走路については「エアポートハンドブック2007」等
人口については「人口推計年報」、「The World Gazetteer」及び
「世界の統計2006」
旅客数・発着回数については「ACIデータ2005」

アメリカの公共投資戦略

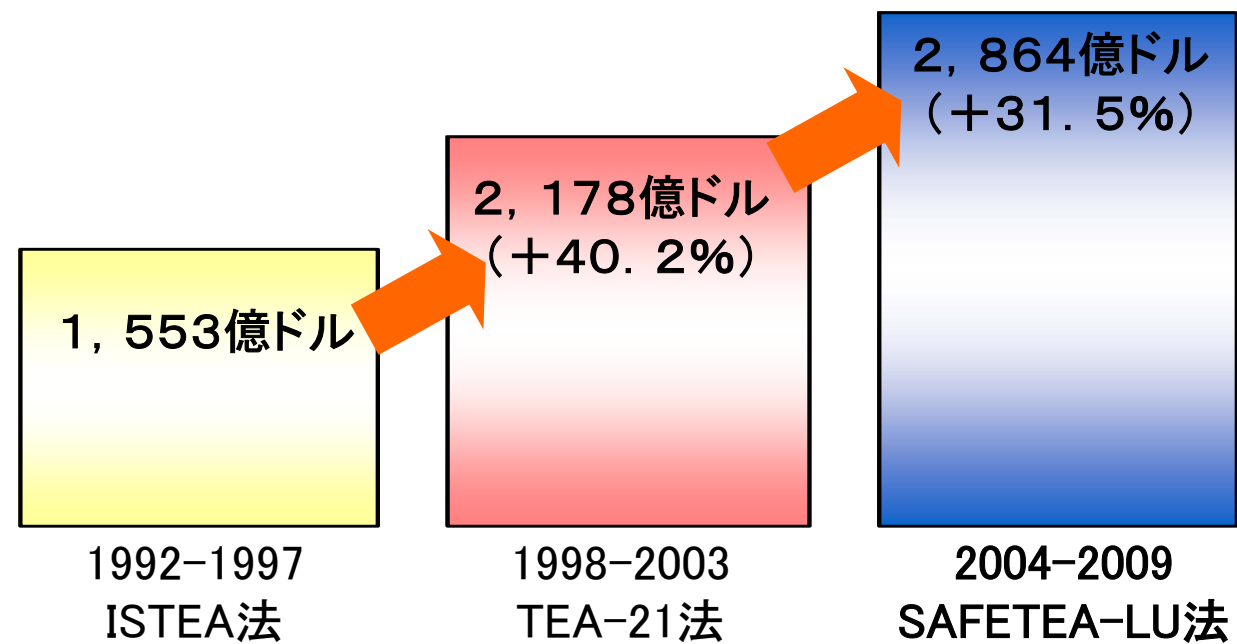
米国経済の成長が世界で最も効率的で信頼できる交通システムを持つことにかかっているという考え方に基づき、交通をはじめとするインフラ整備を計画的かつ重点的に行うという1990年代からの戦略を継続・拡充。

連邦高速道路整備法- SAFETEA-LU

(Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act : A Legacy for Users)

- ・ 史上最大の道路整備に関する投資規模となる2,864億USD(6年間)の予算を確保

関連法に基づくこれまでの投資規模の推移



(出典) FHWAのHPより作成

(交通省)交通インフラ整備の戦略計画

— (Strategic Plan 2006-2011) —

- ・ 交通インフラへの継続的投資が国民生活の質を改善し、経済成長を加速させるとの認識のもと、5つの戦略的目標を掲出。

5つの戦略的目標

「安全」、「渋滞緩和」、「接続性の改善」、「環境」、「マネジメント」

- ・ 渋滞緩和に特に重点をおき、複数の州にまたがる多目的輸送路である「未来のルート」の開発等を推進。

(ブッシュ大統領の同法署名演説 2005年8月)

「我が国の経済は、世界で最も効率的で信頼できる交通システムを持つことにかかっている。」

英国の公共投資戦略

1990年代における交通や住宅等のインフラ整備に対する過少投資が問題を生んだという認識に基づき、経済成長や社会の安定性の確保等の観点から積極的に投資を行う戦略を明示。

ゴードン・ブラウン財務大臣の予算関係演説

(Budget 2006(2006年3月))

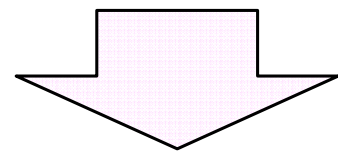
「公共部門純投資額は1997年度予算のわずか50億ポンドから、2006年度予算は5倍の260億ポンドに増えた。こうした投資により経済の活力を保つことができる。」

「財務上の規律に従いつつ、経済界の要請に応えるとともに、インフラと交通に関する投資等を長期的視点から行う。」

トニー・ブレア首相のコメント

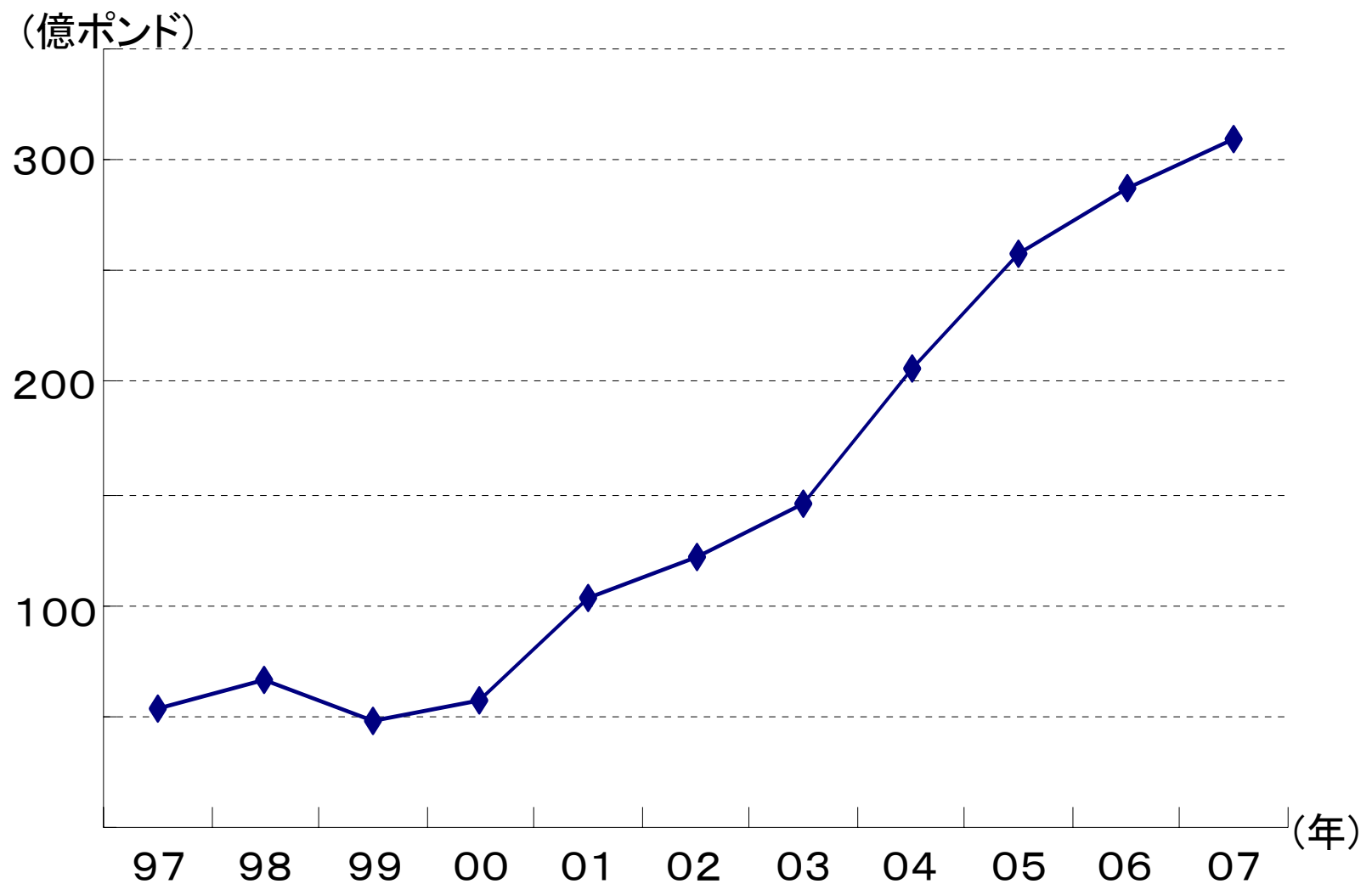
(The Future of Transport(2004年10月))

「優れた交通システムは、経済及び社会の繁栄に欠くことのできないものである。(中略)我が国交通システムは何十年にもわたって過少投資の状態が続き、損害を被ってきた。」



学識経験者や経済界等による提言をふまえたインフラ投資を推進

英国の公共部門純投資額



注: 公共部門純投資額とは、国、地方及び公的企業の資本的支出から維持管理支出を除いたもの。

(出典) HM Treasury “PESA 2006”より作成

フランスの公共投資戦略

欧州全体を視野に入れ経済成長力強化を図るため、将来に向け重要な交通関係事業を戦略的に推進するとともに、社会全体の融合を図る観点から社会住宅の供給や都市再生を国が策定した戦略に基づき強力に推進。

フランソワ・コペ予算担当大臣の2007年予算方針演説(2006年6月13日)

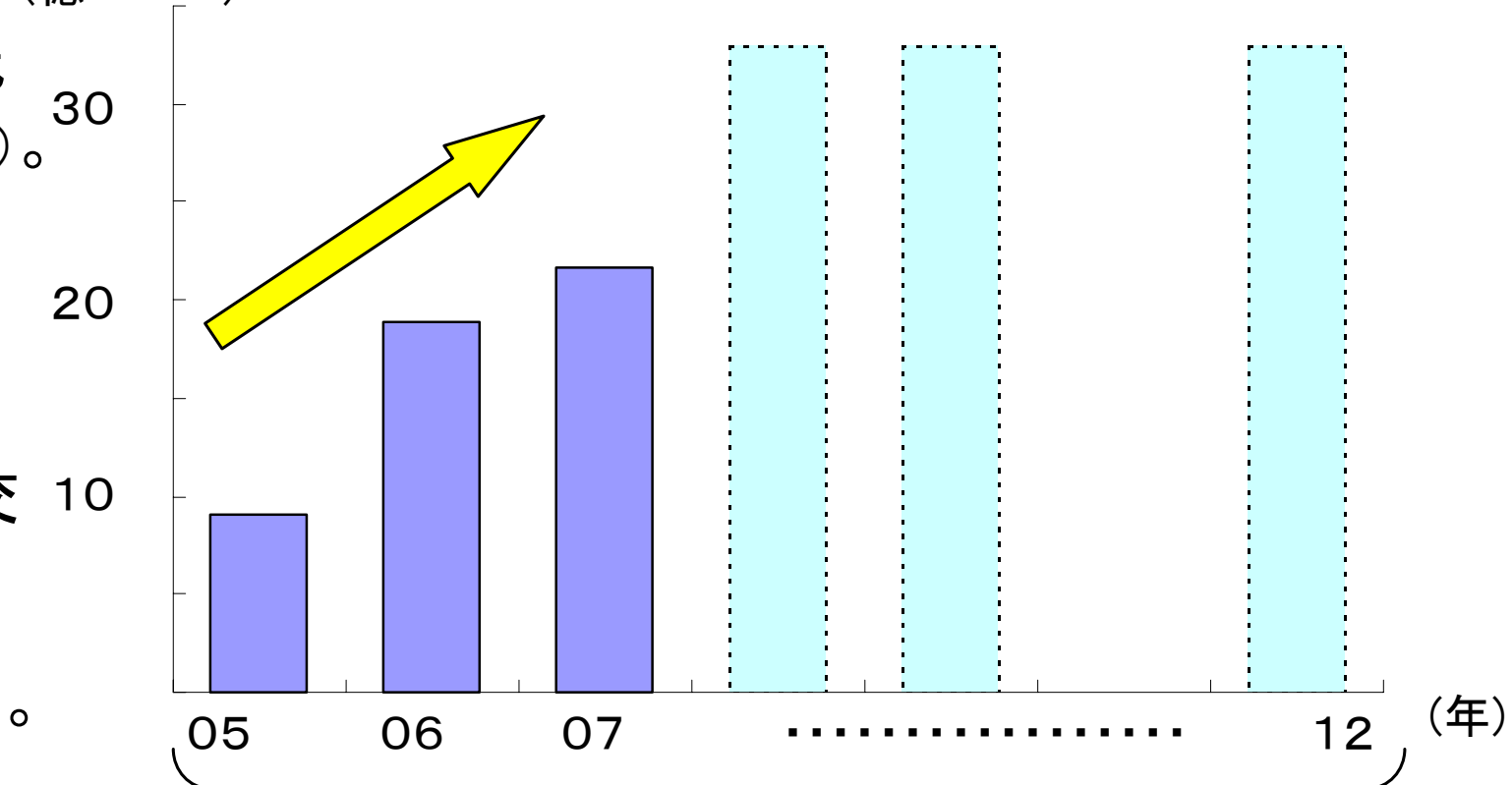
「2005年にフランス交通関係社会資本整備基金(AFITF)を設置したところであるが、その額を引き続き増額する。AFITFは、将来に向けた構造的に重要な戦略的事業の財源を確保するために創設した基金である。インフラ関係の支出額は、2007年予算において2.6%増額する。」

「機会の均等を確保する観点から、都市の荒廃地区に対する財政措置を強化し、学校関係施設の整備と都市再生機構(ANRU)に対する予算配分を手厚くする。」

交通関係施設への投資

- 1990年代後半において交通関係インフラへの投資が低迷(交通関係社会資本投資の対GDP比:1.4%(77年)→0.8%(01年))。政府部内・国会において経済競争力低下を懸念。
- 地域開発関係閣僚会議において承認された幹線道路、鉄道、水路等の交通施設整備を支援するため、フランス交通施設整備基金(AFITF)を設置。特に、東西方向の交通網整備に重点。
- 05年から12年までの間に215億ユーロを投資(予定)。

AFITF(フランス交通施設整備基金)による交通関係施設の投資(億ユーロ)



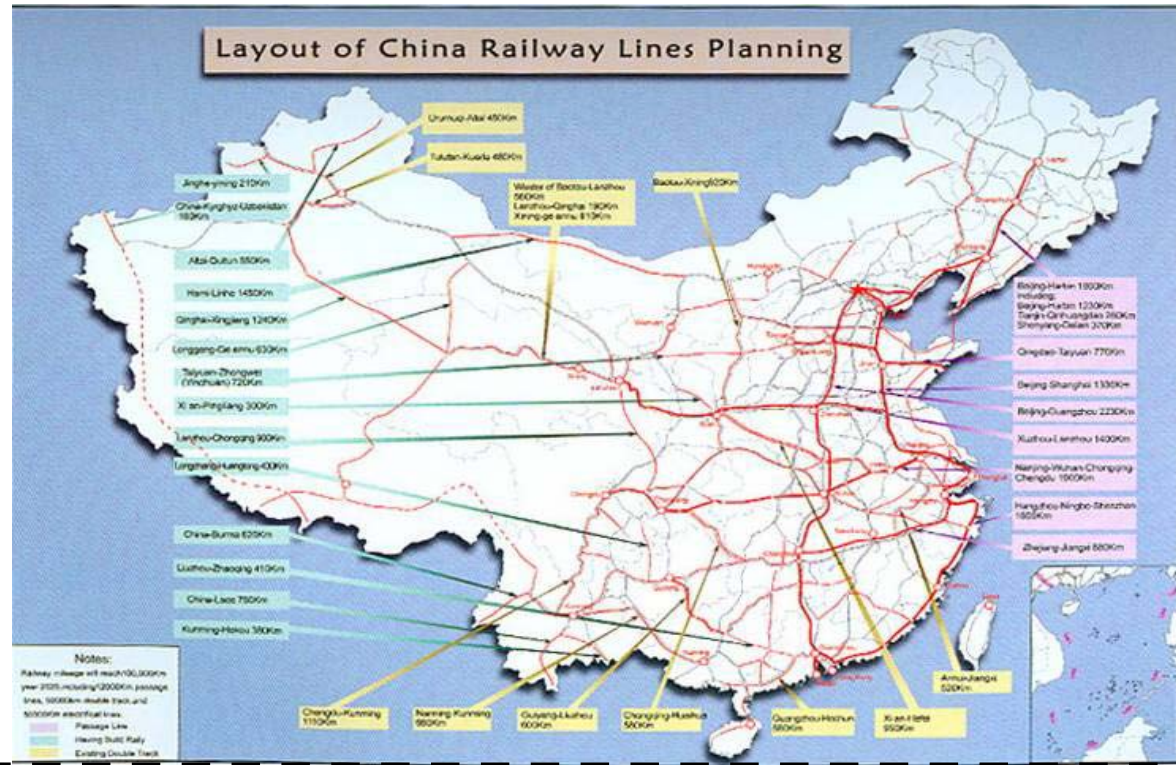
合計215億ユーロの投資を予定

(出典)AFITF事務局資料より作成

中国の公共投資戦略

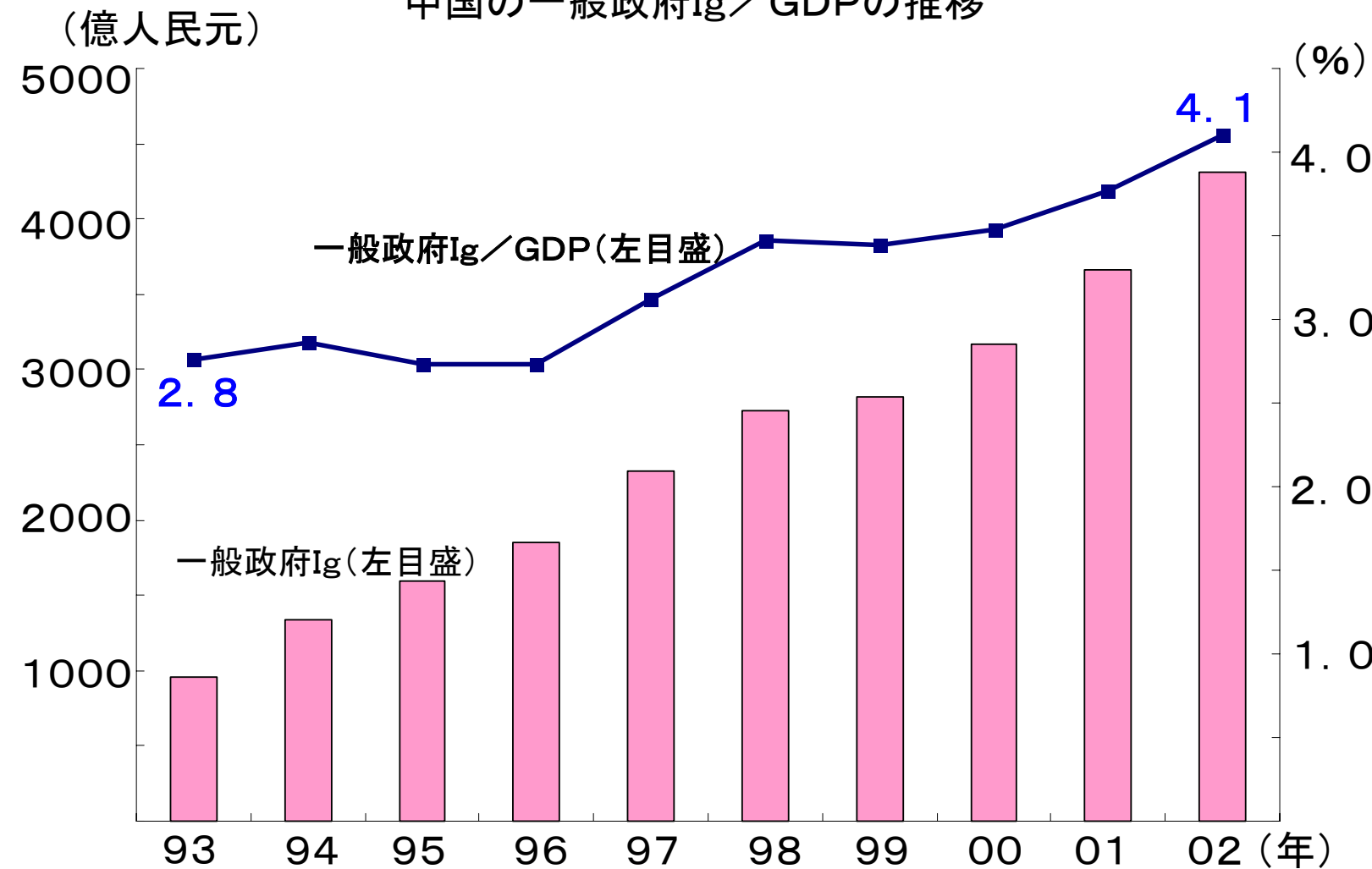
中国の第11次五か年規画(2006~2010年)では、地域間、都市間の格差是正が最重要課題の1つであり、新規鉄道路線の敷設、道路網の一層の充実等の社会資本整備に取り組むことにより、社会取引コストの引き下げ、資源配分の効率化等を進めている。

鉄道計画: 新規鉄道路線1.7万km(うち旅客輸送専用線7千km)の敷設



中国では、一般政府総固定資本形成の対GDP比率が、1993年の2.8%から2002年には4.1%へと、一貫して増加してきている。

中国の一般政府Ig/GDPの推移



(出典) 国連 "National Accounts Statistics - Main Aggregates and Detailed Tables, 2004, Part1" (2006年10月)

高速道路計画: 道路網の充実
(総延長: 193万km→230万km、うち高速道路: 4.1万km→6.5万km)



(出典) 中国国家發展改革委員会 "The Outline of the Eleventh Five-year Plan"

韓国の公共投資戦略

改定第4次国土総合計画(2006~2020年)に基づき、格子状の基幹高速道路と関連する国道及び都市道路網の整備、ソウル-釜山間の高速鉄道の第2期整備、ソウル-木浦間の高速鉄道の整備、これらに関連する在来線の整備を推進。また、仁川国際空港の整備、釜山及び光陽における港湾整備等を推進。

鉄道計画

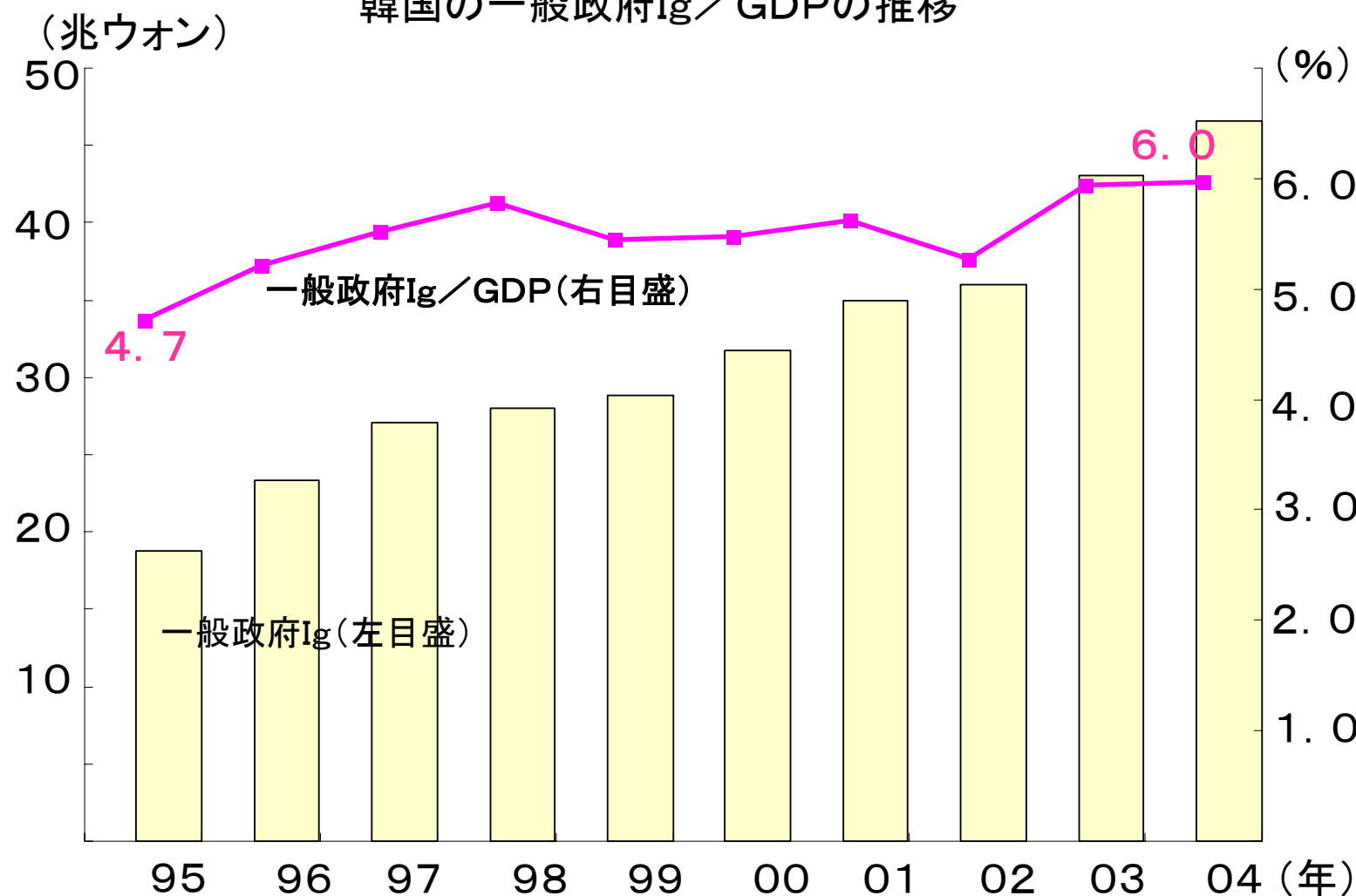


高速道路計画



韓国の一般政府総固定資本形成は着実に増加しており、一般政府Ig/GDPも6.0%(04年)に達している。

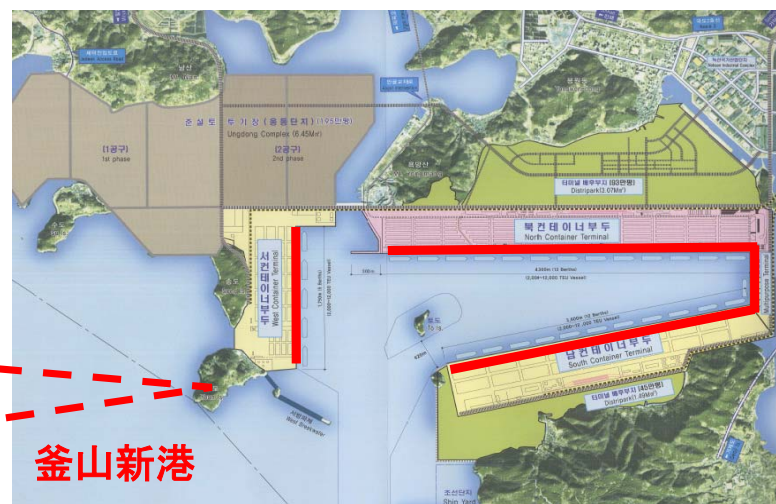
韓国の一般政府Ig/GDPの推移



(出典)OECD "National Accounts"

釜山港(釜山新港)の開発計画

釜山新港では2011年までに全長10km、30バースを整備予定



釜山新港

※Busan New Port Development Plan

国土形成計画について

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

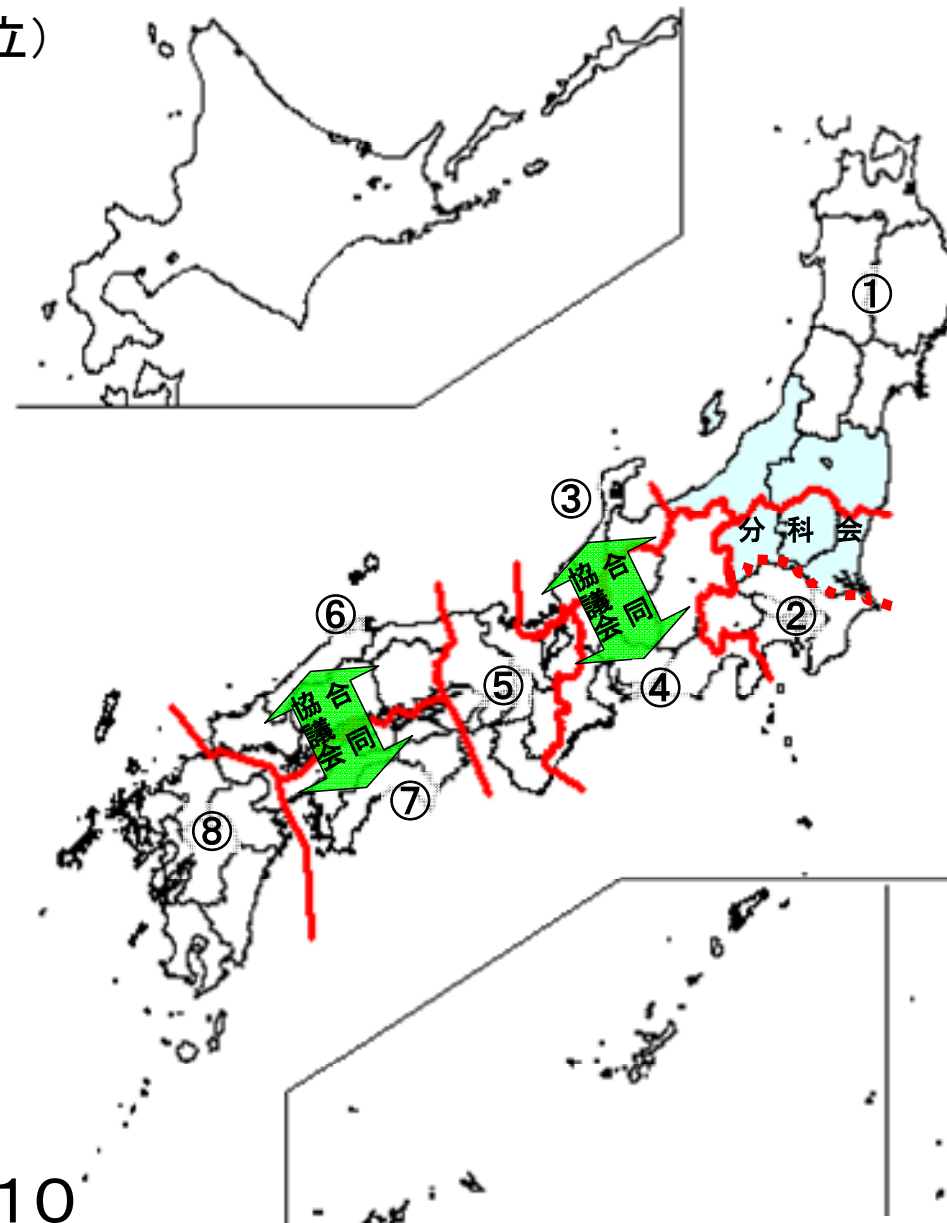
根拠法：国土形成計画法（国土総合開発法の抜本改正により平成17年に成立）

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 | ⑤ 近畿圏 |
| ② 首都圏 | ⑥ 中国圏 |
| ③ 北陸圏 | ⑦ 四国圏 |
| ④ 中部圏 | 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。

社会資本整備重点計画

- 経済財政諮問会議での議論を踏まえ、社会資本整備に関する事業別の計画を一本化するなど、50年ぶりの改革を実施。計画内容を「事業費」から、国民から見た「達成される成果」に転換。
- 次期重点計画（平成20～24年度の5カ年）策定に向け、社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会で検討中。

9本の事業分野別計画

道路

交通安全施設

空港

港湾

都市公園

下水道

治水

急傾斜地

海岸

一本化

重点化・集中化のための
計画に転換

注・二重枠の事業分野別計画は、各々の緊急措置法があったもの

< 現行の社会資本整備重点計画 > (平成15年10月閣議決定)

※平成15年度以降の5箇年間を計画期間

○対象とする社会資本整備事業

道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸（民間との連携による取組やソフト施策も含む）

○主なポイント

①国民から見た成果目標（アウトカム目標）を明示

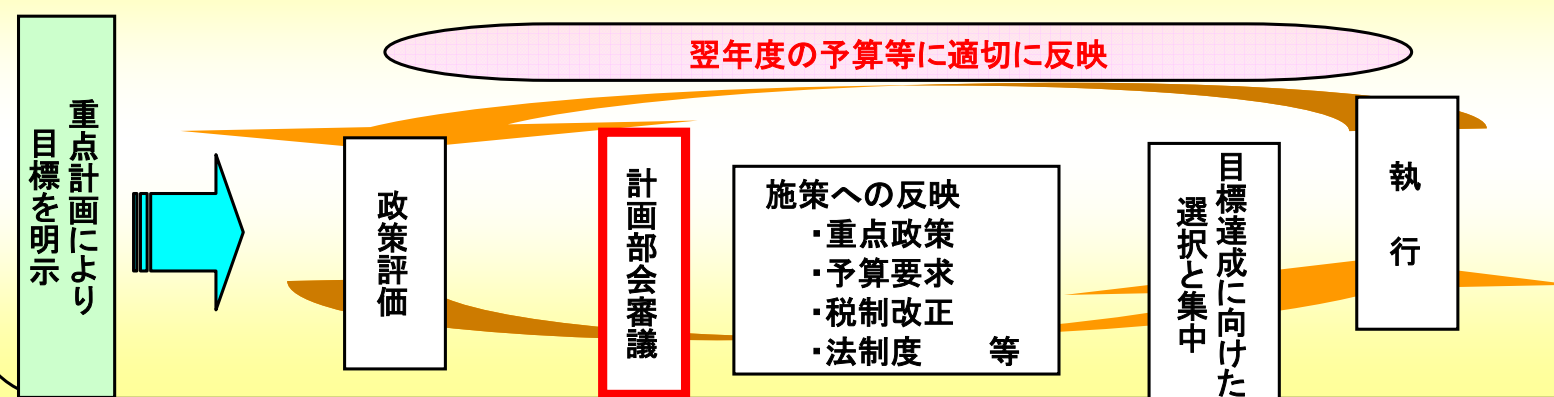
・「暮らし・安全・環境・活力」の4分類に沿って、15の重点目標及び35の指標を設定

②社会資本整備の改革方針を決定

- ・事業相互間の連携の強化
- ・事業の構想段階から住民参加を推進
- ・技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化
- ・事業評価の厳格な実施などPLAN-DO-SEEの強化
- ・入札・契約の適正化
- ・PFIなど民間資金・能力の活用
- ・国庫補助負担金について地方の裁量の向上

③国・地方公共団体・国民の間の対話手段として活用

社会資本整備に係るPLAN-DO-SEEの強化



道路特定財源の見直しに関する具体策

道路特定財源の見直しに関する具体策（平成18年12月8日閣議決定）（抜粋）

我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、引き続き、重要な課題である。他方、我が国財政は極めて厳しい状況にあり、国民負担の最小化のため、歳出削減を徹底し、ゼロベースで見直すことが必要となっている。

このため、昨年末の政府与党合意、行革推進法等に基づく道路特定財源の見直しについては、以下に定めるところにより行うものとする。

1. 道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き、重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する。

特に、地域間格差への対応や生活者重視の視点を踏まえつつ、地方の活性化や自立に必要な地域の基幹道路の整備や渋滞解消のためのバイパス整備、高速道路や高次医療施設への広域的アクセスの強化など、地域の自主性にも配慮しながら、適切に措置する。

2. 20年度以降も、厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。

以下 省略

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もある。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。

これまでの入札談合防止対策の強化について(主なもの)

国土交通省独自の取組み

従前

対策

独占禁止法の改正

○課徴金制度の見直し
(製造業等の大企業)

6%

<H18. 1. 4施行>

10%

繰り返し違反行為に関して
5割加算

課徴金減免制度(リエンシー)の導入

官製談合防止法の改正

○発注機関職員に対する
刑罰規定

なし

< H19. 3. 14施行 >

5年以下の懲役又は
250万円以下の罰金

○「入札談合等関与行為」

・談合の明示的な指示
・受注者に関する意向の表明
・発注に係る秘密情報の漏洩

4つ目の類型として

・入札談合等を幫助することを追加。

従前

対策

入札契約制度の改革

○一般競争入札の拡大
7.3 億円以上

⇒ 2億円以上(H18~)
1億円以上(H19~)に拡大
6000万円以上(H20~)に拡大予定

○総合評価制度の拡充 4割(H17) ⇒ 9割超(金額ベース)(H19~)

○指名停止措置 最長12ヶ月 ⇒ 最長36ヶ月(H19~予定)(大規模・悪質なものを)

○違約金 最大10% ⇒ 最大15%(H17.10~)

再就職に係る取組み

営業担当部署への
新たな就任の自粛

<H17. 10~>

[対象者] 全職員
[対象期間] 退職後5年間

<入札談合の再発防止対策 (H17. 7. 29) >

重大な法令違反に関与した企業(47社)
への再就職の自粛

※ 水門談合に伴う追加(H19.3.8)
・水門設備工事談合関係23社(47社との重複を除くと10社)
・今後同様な事件に関与した企業

[対象者] 全職員
[対象期間] 該当企業のコンプライアンスが確立したと認められるまで

直轄工事受注企業への再就職の自粛
[対象者] 幹部職員(指定職経験者)
[対象期間] 退職後5年間

「入札談合の防止について」

- ・発注者側職員が入札談合等関与行為を行うことのないよう、改正された官製談合防止法の遵守の徹底など、日常業務におけるコンプライアンス(法令遵守)の強化・徹底を図る。
- ・同時に、事業者側における入札談合等の不正行為を排除するため、競争性・透明性を高める入札方式の改善や入札談合を行った場合のペナルティの強化を行う。

1. コンプライアンスの徹底

- (1) 職員の意識改革
 - ・ コンプライアンス専門の研修を実施
 - ・ 談合に関わった場合の懲戒処分、損害賠償請求について周知徹底
- (2) 職員からの内部通報制度の整備
- (3) OB等からの不当な働きかけの記録・報告・公表
- (4) 工事発注組織の見直し
 - ・ 異職種職員を組み合わせた人事配置、同一職での長期従事の抑制
- (5) 関与職員に係る処分基準の明確化、損害賠償の請求

2. 競争性・透明性の向上のための入札方式の改善等

- (1) 多様な発注方式の採用
特殊性を有する工事の態様に応じて
 - ・ 本体と水門設備とを一体で発注
 - ・ 詳細設計と施工とを一括で発注 等を導入
(談合の温床とされる設計業務への不明瞭な協力を排除)
- (2) 一般競争方式の対象工事の拡大
(現行) 2億円以上
→ (拡大) <水門設備> (H19年度当初から) 原則すべて
<その他> (H19年度中) 1億円以上※
(H20年度中) 6000万円以上※

※ 災害復旧工事を除く。これ未満の工事でも積極的に試行。

3. ペナルティの強化

- (1) 建設業法の営業停止処分の強化
代表役員が独禁法・刑法談合の刑事罰を受けた場合の営業停止期間を、法律上の上限である1年に。
また、その他の場合の営業停止期間も倍増するとともに、地域限定を廃止。
- (2) 指名停止措置の強化
国交省が行う指名停止期間を1.5倍とし、最長期間を2年から3年に延伸。
(関係省庁で、競争入札参加資格の停止期間延伸を検討中)

4. 再就職の見直し

従前の自粛措置に加えて、今般の水門設備工事に係る談合事件に関与した企業や今後同様な事件が生じた場合にそれに関与した企業については、当該企業においてコンプライアンスが確立したと認められるまでの間、退職後の年数を問わず、国土交通省退職者の就職について自粛。

(参考) 従前の自粛措置

- ・ 指定職経験者は、退職後5年間は、国交省発注の公共工事の受注実績のある企業への再就職は自粛
- ・ 国交省発注の公共工事の受注実績のある企業においては、退職後5年間経過していない国交省退職者を新たに営業担当部署に就任させないよう要請

入札談合行為に関与した場合の厳しいペナルティ

懲戒処分等

▶ 最高免職まで

年収、退職手当を失い、年金も減額

年収 : 全額不支給

退職手当 : 全額不支給

年金 : 職域加算1/2カット

損害賠償

▶ 入札談合行為に関与した工事の請負代金の額を基準に、厳格に請求

(参考)水門設備工事の場合、年間約160億円の発注。

刑事罰

▶ 刑法の競売入札妨害罪 2年以下の懲役・250万円以下の罰金

▶ 独占禁止法違反の幫助犯 3年以下の懲役・500万円以下の罰金

▶ 改正官製談合防止法の職員入札等妨害罪 ... 5年以下の懲役・250万円以下の罰金

▶ 金銭授受があった場合は、収賄罪で1年以上7年以下の懲役となるほか、授受した金銭も追徴

(請託を受けて賄賂を授受し、不正行為に及んだ場合)

※禁固以上の刑に処せられた場合は、退職金の返還請求を受け、年金も減額。

再就職に係る自粛措置について

「ゼネコン汚職」に伴う措置

- 【対象企業】 日建連(日本建設業団体連合会)加盟59社
- 【措置概要】 ○ 本省課長相当職以上(10級以上)の再就職の自粛
○ その他職員は上記に準じた抑制 等
- 【対象期間】 いずれも退職後2年間
- 【自粛期間】 平成5年8月から(当面の措置だが、現在まで継続)

「鋼橋談合」・「水門談合」に伴う措置

① 重大な法令違反に関与した企業への再就職の自粛

※ H17.8以降の対象 = 鋼橋談合関係47社

※ 水門談合に伴う追加 = 水門設備工事談合関係23社(47社との重複を除くと10社)
今後同様な事件に関与した企業

【対象者】 全職員

【対象期間】 退職後の期間を問わず対象

【自粛期間】 該当企業のコンプライアンスが確立したと認められるまでの間

※ 47社=17年8月1日付、23社=19年3月8日付けで要請文を发出

② 幹部職員(指定職)の直轄工事受注企業への再就職の自粛

【対象者】 指定職経験者

【対象期間】 退職後5年間

③ 早期退職慣行の是正

○本省 平均勧奨退職年齢引上げ:H15-19年度の間に、 52.4歳 → 55.4歳

○地方整備局 平均勧奨退職年齢引上げ:概ね5年間で 約56歳 → 約58歳

④ 営業担当部署への新たな就任の自粛

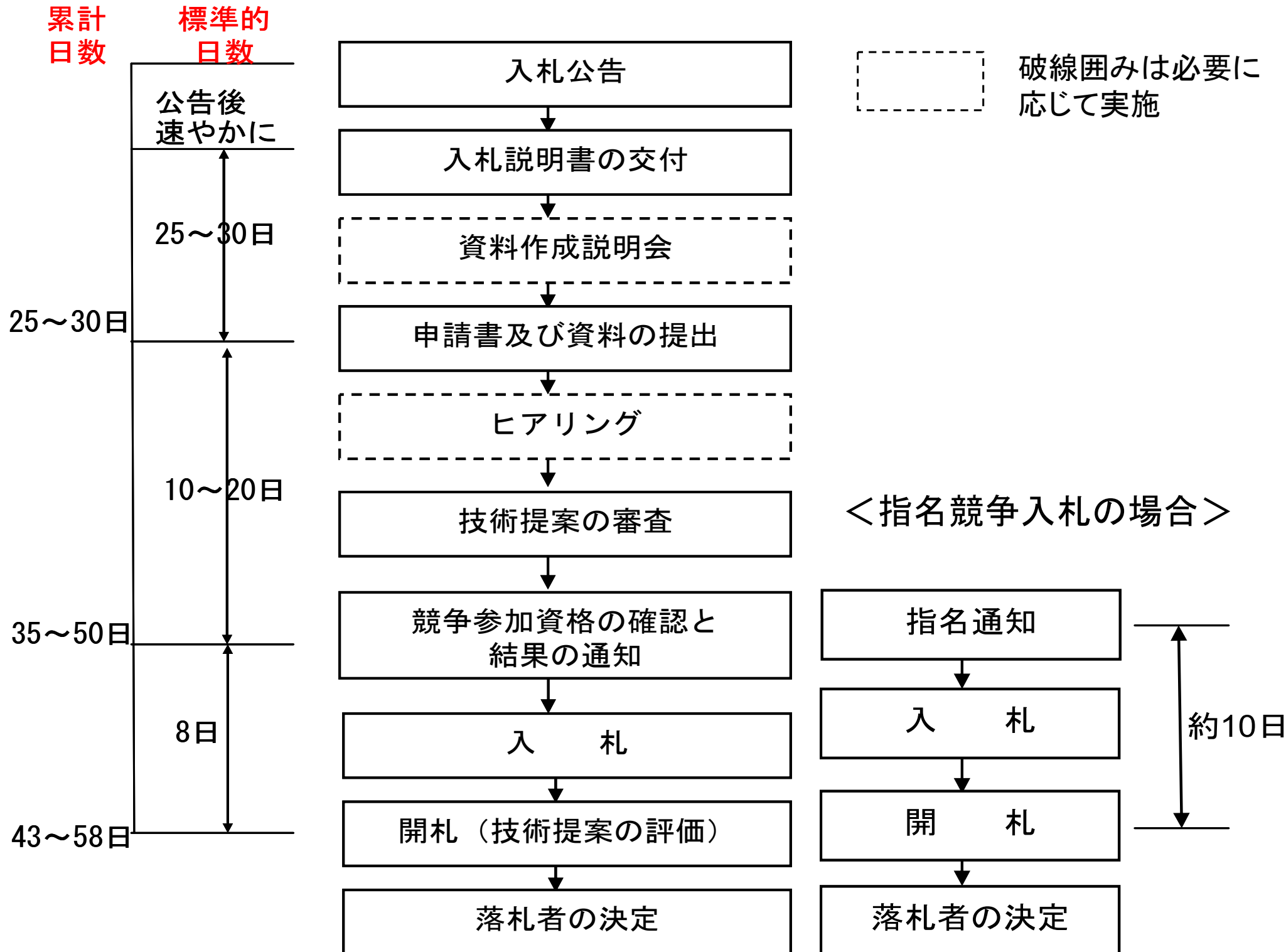
【対象企業】 国土交通省との間で密接な関係があるとされる営利企業のうち本省発注の公共工事の受注実績のある企業

【対象者】 全職員

【対象期間】 退職後5年間

一般競争入札方式による手続きの増加

<一般競争入札の場合>



○事務手続きの増加

指名競争入札を一般競争入札方式（総合評価方式）とすることで、概ね1ヶ月以上の手続き期間の延長や事務量の増大が見込まれる。

予定価格6,000万円未満の工事は金額ベースでは約1割だが、件数ベースでは約5割を占め、仮に一般競争入札の対象を全工事に拡大すると、行政コストが大幅に増大。

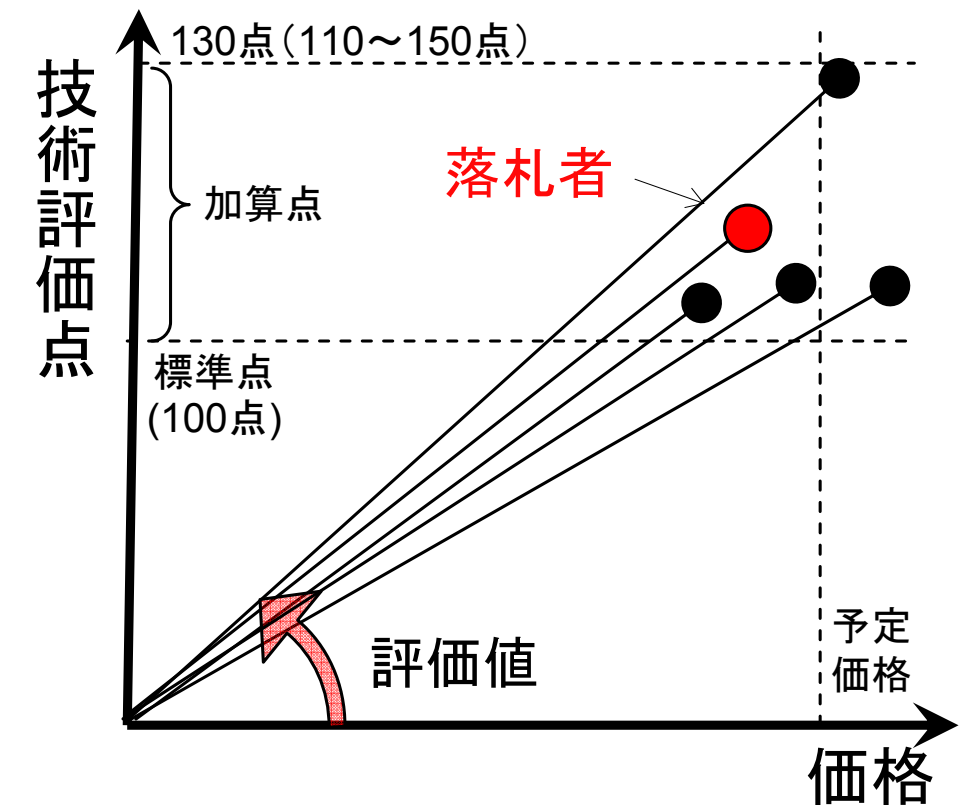
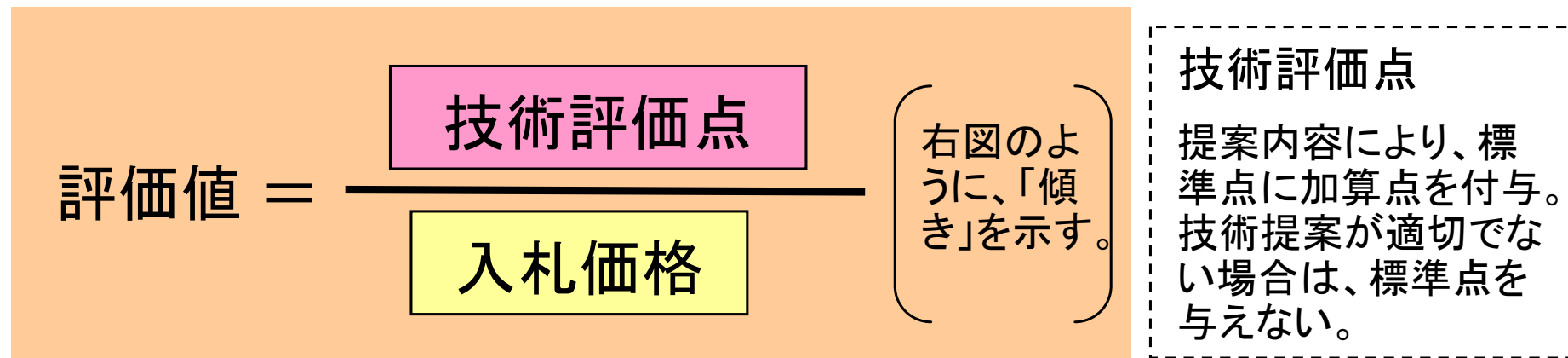
図 一般競争入札・指名競争入札手続きフローの比較

総合評価落札方式の概要

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する方式**

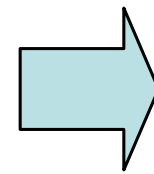
【総合評価落札方式の仕組み】

予定価格の範囲内で、評価値が最も高い者を落札者とする方式のこと。

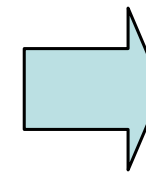


【総合評価落札方式の手続きの流れ】

予め、入札公告等において、
技術提案を求める内容
技術提案の評価の方法
を公表



技術提案
の提出



提出された技術提案を公表され
た評価方法に従って審査し、技術
提案毎に技術点を決定

【想定される総合評価の評価項目】

総合的なコストの削減につながる工事	維持管理費・更新費、補償費 など
工事目的物の性能・機能の向上が実現できる工事	初期性能の持続性の向上、耐久性・安定性の向上 など
社会的要請に対応した工事	環境の維持(騒音・振動・水質汚濁など)、交通の確保、安全対策、リサイクル など

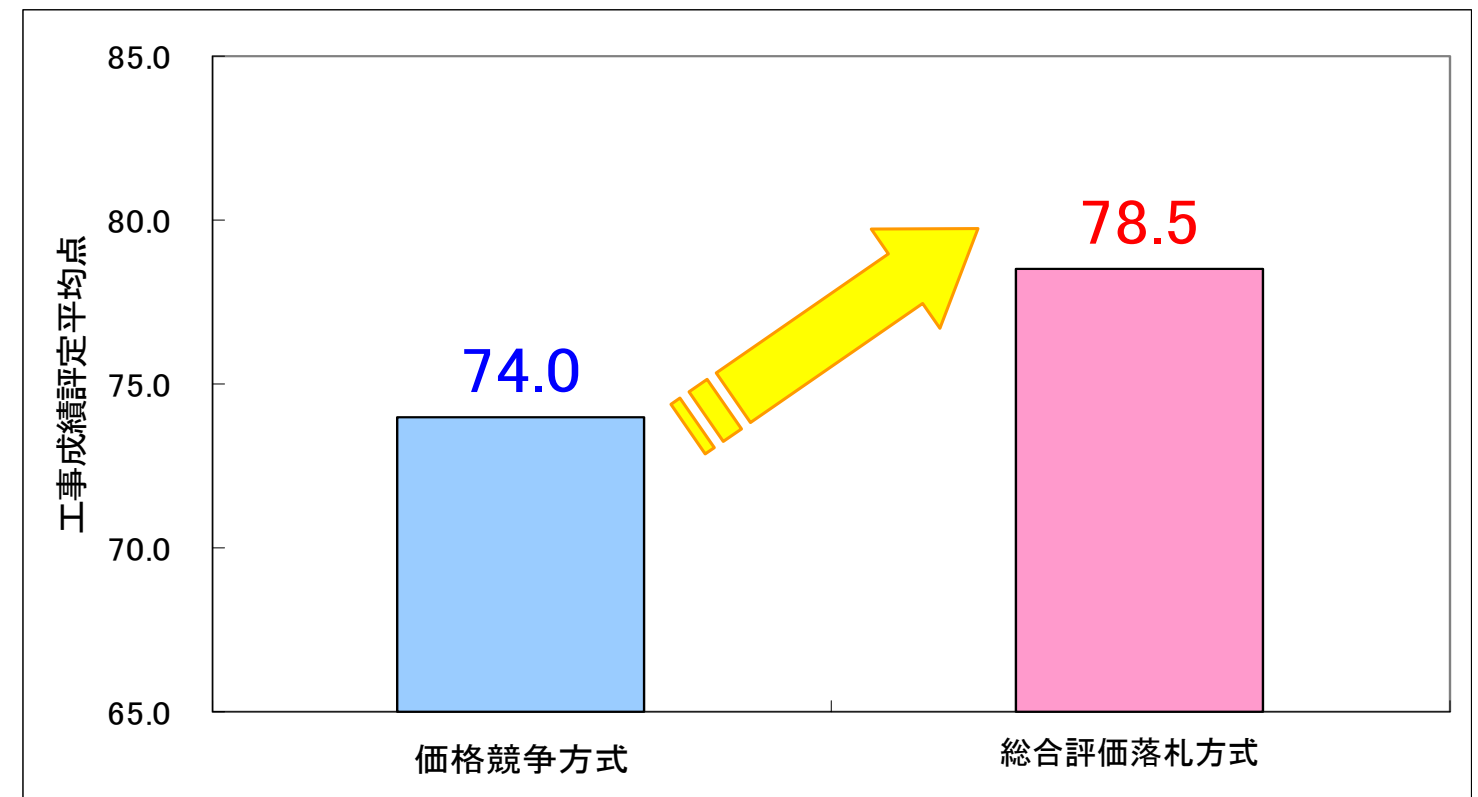
総合評価落札方式のメリット

- ①価格及び品質が総合的に優れた調達により、優良な社会資本整備が可能。
- ②一般競争入札方式との併用により、透明性の確保、納税者の理解を促進。
- ③談合防止に一定の効果が期待されるとともに、ダンピングの防止、不良・不適格業者の排除が可能。
- ④建設業者の技術力向上に対する意欲を高め、建設業者の育成に貢献。

総合評価落札方式の効用 工事品質(工事成績)の向上

○総合評価落札方式を適用した工事は、適用しなかった工事(価格競争)に比べ、**工事成績***が高い結果となっている。

※ 工事成績・・・工事の完成に際し、「施工体制」、「施工状況」、「出来形及び出来栄え」、「高度技術」、「創意工夫」、「社会性等」の6つの観点から工事の成績をつけるもの。65点からの加点減点を行い、満点は100点。



・平成16年度に完成した一般土木工事等(随意契約を除く)を対象

総合評価落札方式の事例 ～工事に伴う社会的コストの縮減が可能～

◆交差点立体化工事の事例(M市内)

- 渋滞解消を目的に、交差点を立体化。
- 評価項目として、
「工事に伴う通行規制日数の短縮」
「施工日数の短縮」
を設定し、**価格だけではなく渋滞等社会的コストの縮減も合わせた最適な調達**を実現。



施工前



施工中



施工イメージ

橋脚の施工完了後に、橋桁を一括移動させ、据え付け。同時期に橋脚と橋桁を作成できるため、工期が短縮。



施工後

受注企業の技術力の活用(技術提案)により、
通行規制日数を76日短縮するとともに、**供用を45日早め、渋滞損失額5億円低減**に成功。

標準日数	: 470日
提案日数(規制)	: 394日 (76日短縮)
提案日数(施工)	: 425日 (45日短縮)

国土交通省直轄工事の入札情報の開示状況

○入札の事前段階

積算歩掛、労務単価、資材単価、機械損料及び工事数量(概算)を公表

○入札公告段階

詳細な工事数量や総合評価落札方式における技術評価項目を公表

○落札後

予定価格や各入札参加者の入札価格、落札者・落札価格等の落札情報などを公表

※下請業者に関する情報

施工体系図(元請け会社、下請会社の名称及び担当技術者の氏名など)を公表。

		事前	入札公告	落札後	工事着手後
予定価格関連情報	予定価格			◎	
	積算歩掛(諸経費)	◎			
	労務単価	◎			
	資材単価	◎			
	機械損料	◎			
	工事数量	△	◎		
	(低入札)調査基準価格			◎	
落札関連情報	落札者			◎	
	落札価格			◎	
	入札参加者			◎	
	技術評価項目		◎		
	技術評価点(項目毎)			◎	
施工体制(下請業者等)					◎

◎: 情報開示を実施

△: 情報開示を実施(ただし、概算の見込み数量)

新たな競争時代に対応した 地方公共団体の入札契約制度改革支援方策について

(H19.3.15中央建設業審議会ワーキンググループ「第2次中間とりまとめ」より)

1 発注者の能力と工事の態様に応じた多様な調達手段の活用方策

- 機械・設備工事など高度かつ特殊な分野等において、詳細設計付発注方式、設計・施工一括発注方式といった多様な入札契約方式の活用
- 併せて、発注者の体制・能力を補完するため、CM（コンストラクション・マネジメント）、PM（プロジェクト・マネジメント）方式の活用

2 工事の態様・規模等に応じた適切な競争条件の設定

- 一般競争方式の拡大に対応した競争環境整備のため、工事の態様・規模等に応じた適切な入札参加条件等の設定を推進
- 難易度の高い工事等におけるCM、PM方式の活用

3 総合評価方式の普及・拡大等

- 総合評価方式を普及・拡大するため、市区町村向けの「総合評価実施マニュアル」の作成・活用
→施工計画を求めず、施工実績・工事成績等により簡易に評価を行う総合評価方式の導入を推進
- 第三者機関の設置を促進するため、「第三者機関の運営マニュアル」の作成・活用

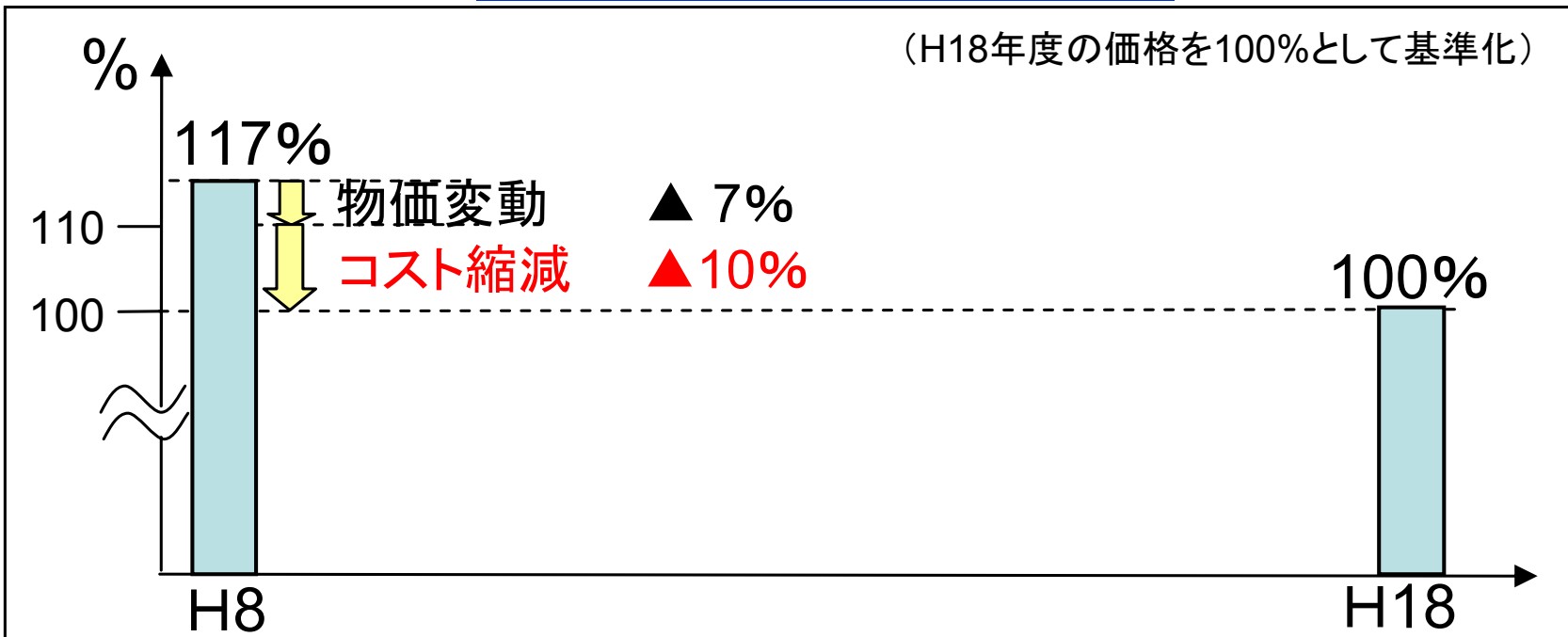
4 低入札対応

- 最低制限価格制度及び低入札価格調査制度における失格基準の導入・活用

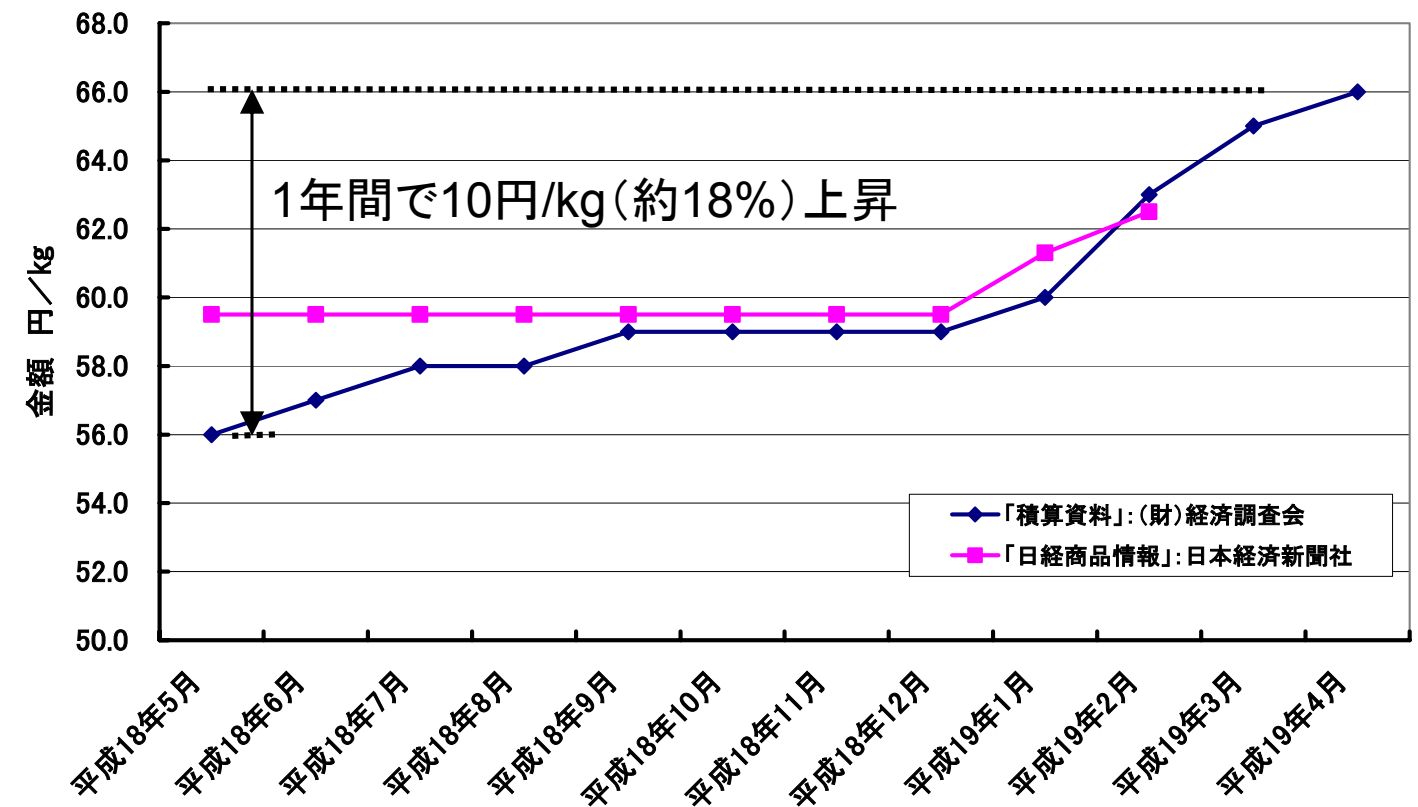
工事の予定価格と公共事業関係予算の推移

- 工事コストの縮減や規格の見直し等、全てのプロセスにおけるコスト縮減の取り組みにより、物価変動等とも相まって、平成18年度の予定価格は平成8年度と比べ約17%低下。
- 平成18年度の公共事業関係予算は、予定価格の低下の割合以上に大幅に減少しており、ピーク時と比べると半減。

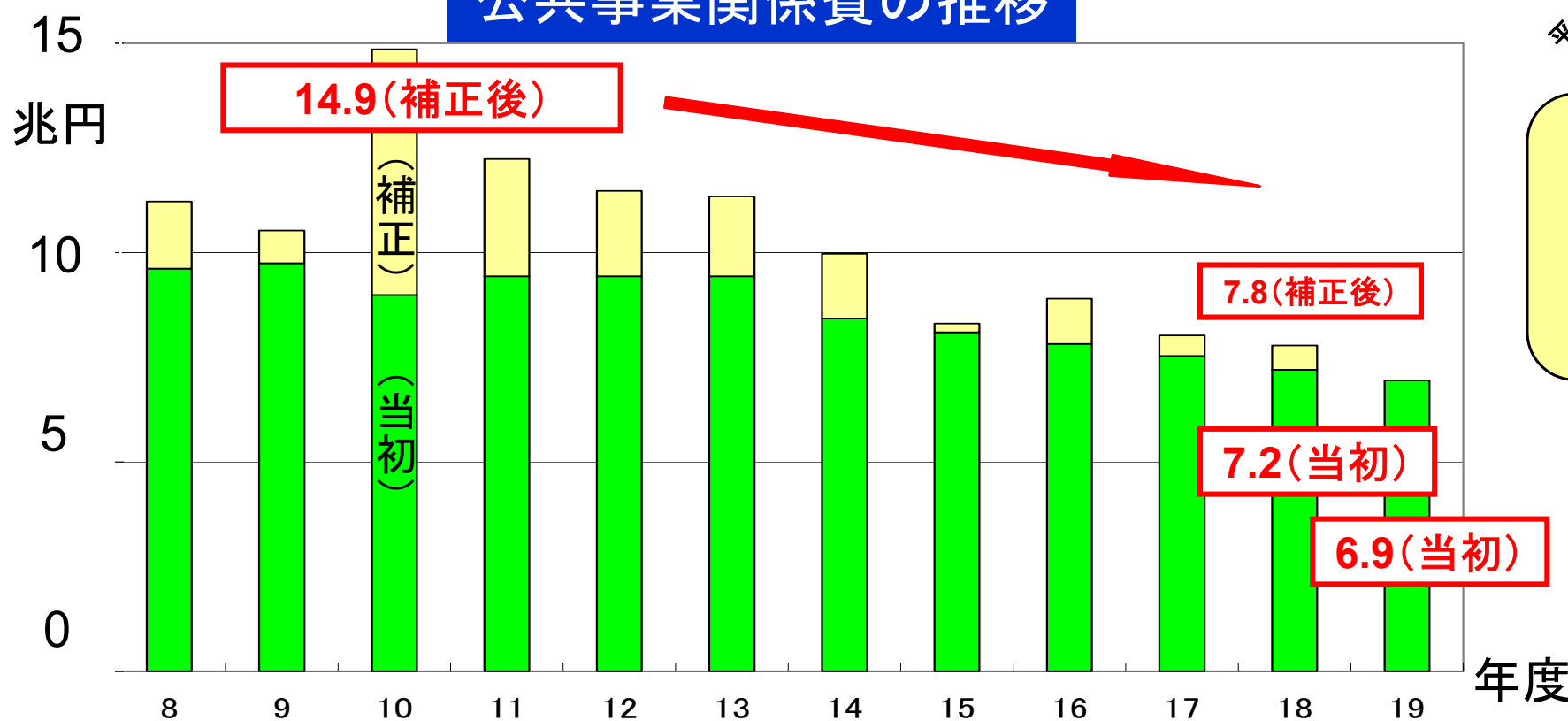
工事の予定価格の変遷



資材単価(鉄筋)の推移



公共事業関係費の推移



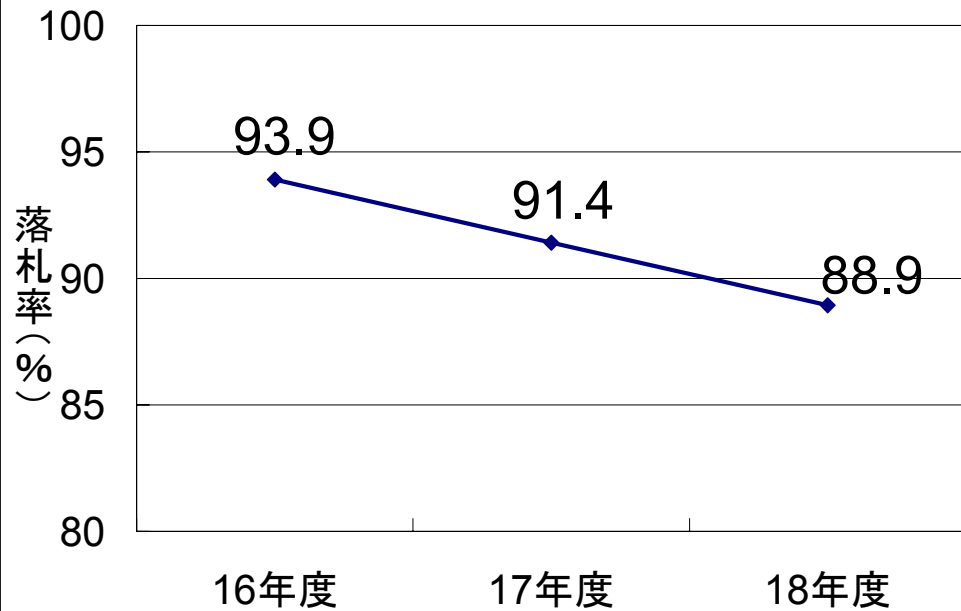
- ・近年、資材価格は上昇傾向にあり、公共工事の予定価格の上昇が懸念。
- ・例えば、鉄筋は、国内外の需要の増加に伴い、価格が急騰。

- ・当初予算は6年連続削減
- ・H19年度はH10年度の1/2を下回る

落札率の推移と落札率の低下に伴う工事の品質への影響

- 近年、落札率は低下傾向にあるが、公共工事は品質の確保とコスト削減の両立が重要。
- 極端な低入札での受注は、公共工事は品質への悪影響の他、下請業者へのしわ寄せ、労働条件の悪化、安全対策の不徹底等の課題が発生。

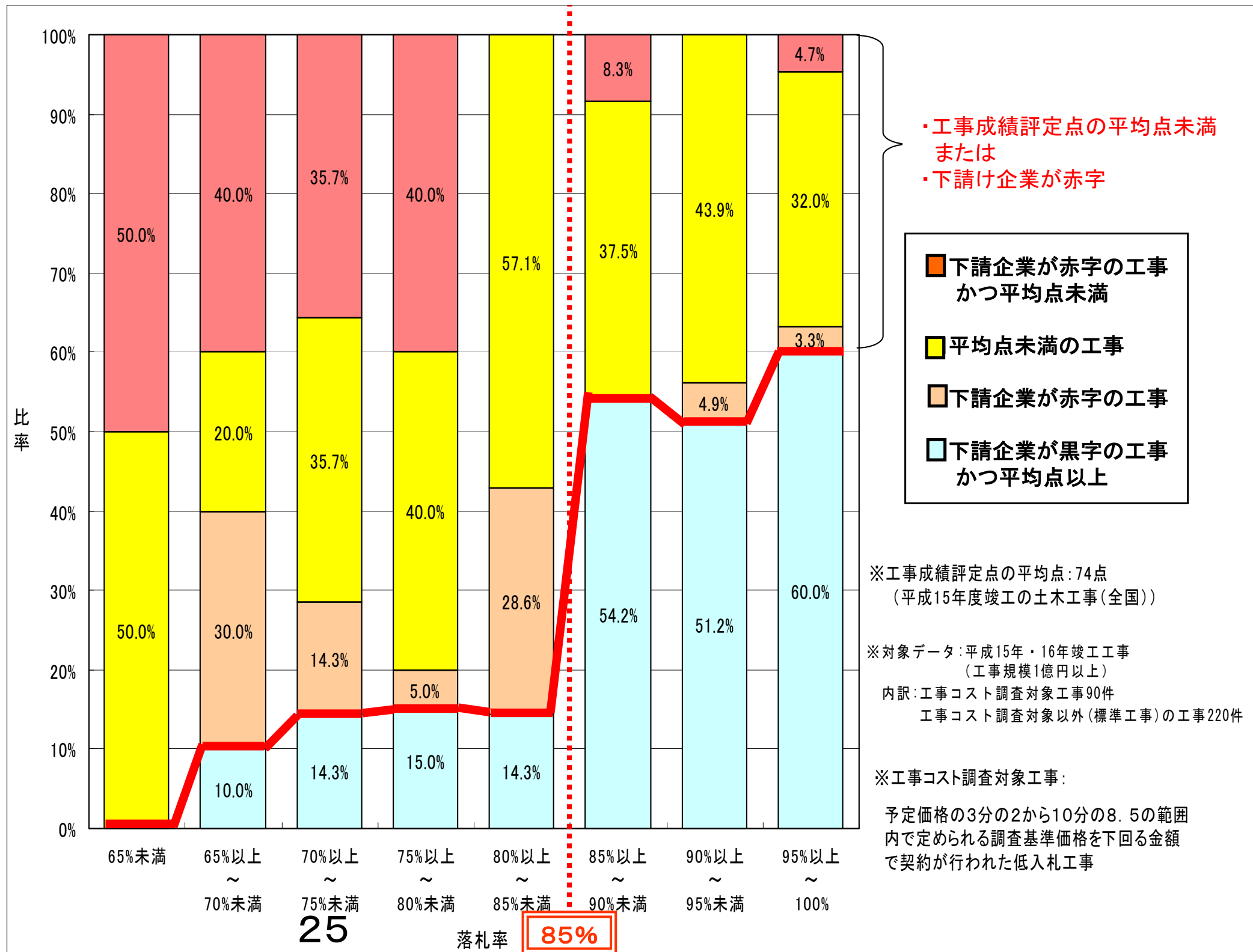
年度別落札率の推移



※数値は随意契約を除いた工事ごとの落札率の単純平均(港湾空港関係を除く)。

※平成18年度の数値は平成19年2月迄の予定価格100万円未満の工事を除いた数字であり、かつ速報値である。

落札率が85%未満では、下請企業が赤字または工事成績評定点が平均点未満の工事が大幅に増え、工事の品質等への影響が懸念



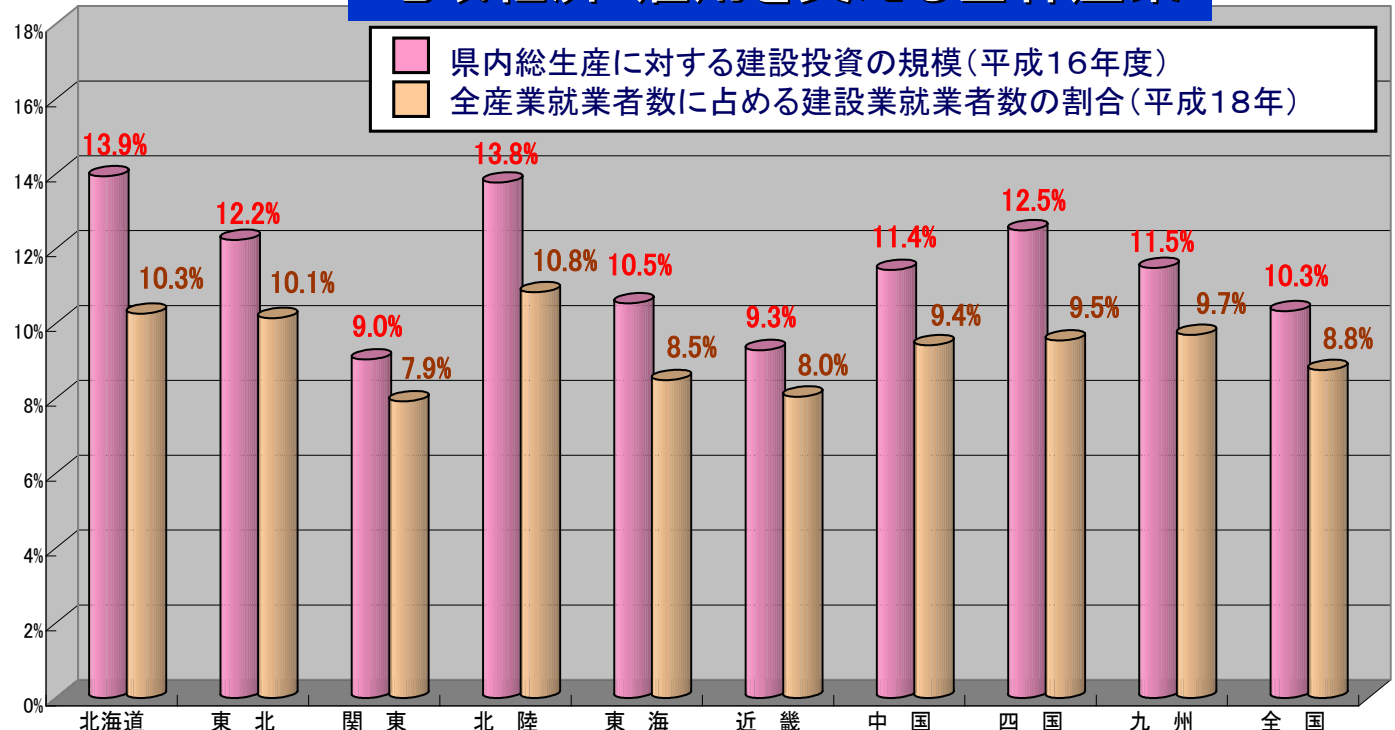
25

85%

建設業をめぐる厳しい環境

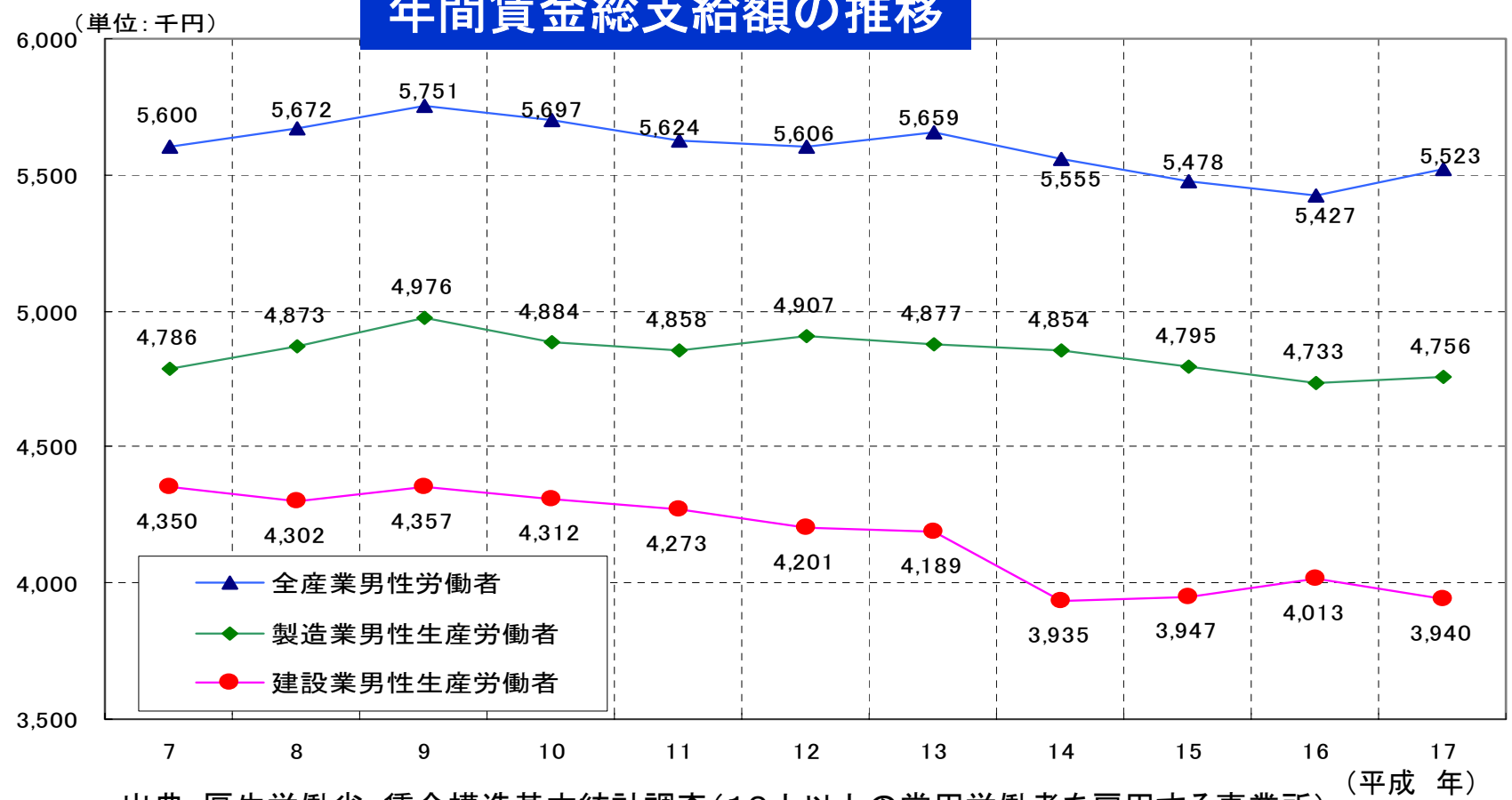
○これまでの公共事業予算の削減に直面し、建設産業として限界に近い努力を続けてきた結果、利益率、就業者の賃金とも他産業と比べて低い水準。
 ○建設業は基幹産業として地域経済・雇用を支えているが、地域の主要な建設業者(建設業協会加盟企業)は1日1社程度の割合で倒産。

地域経済・雇用を支える基幹産業



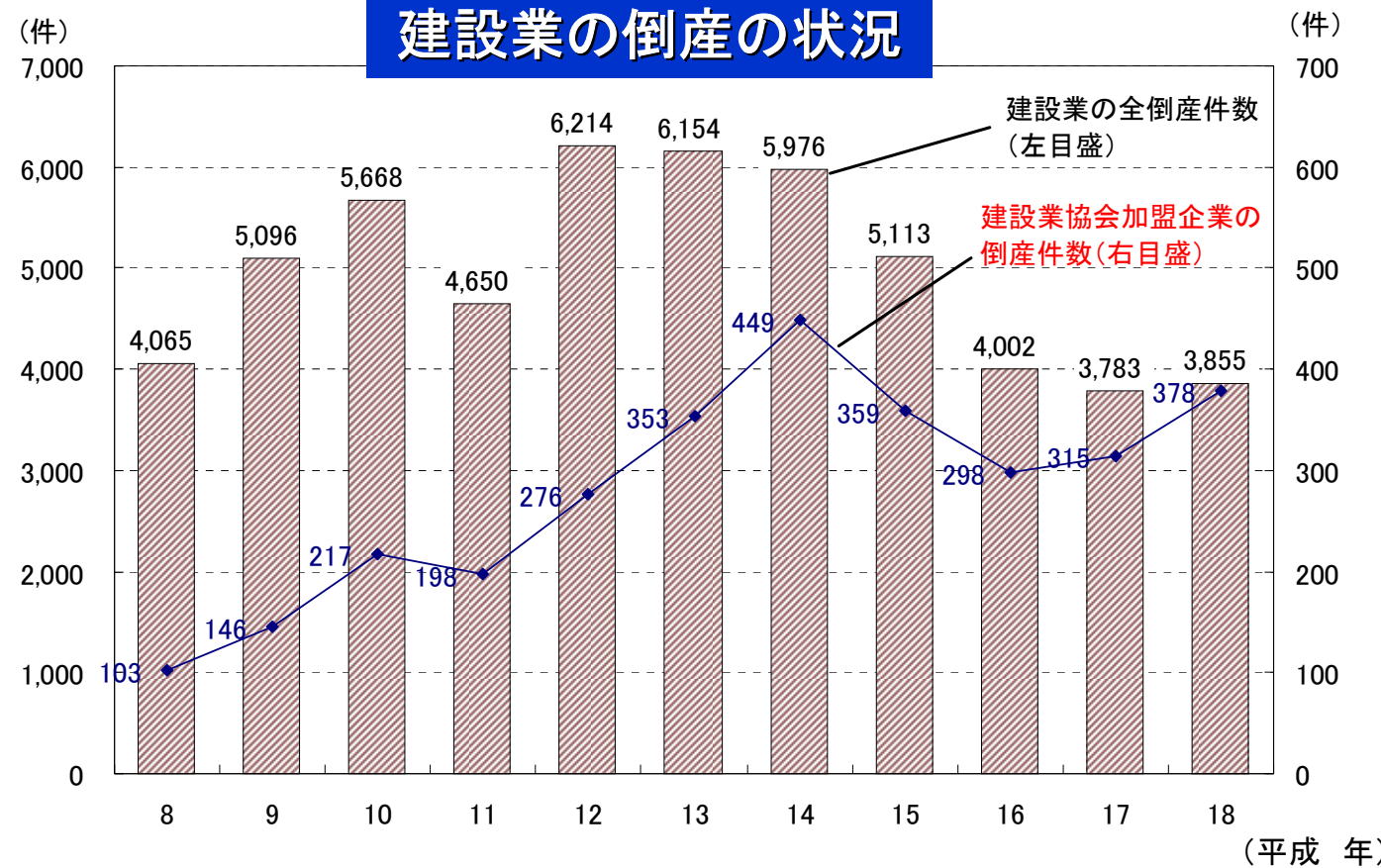
出典: 内閣府「県民経済計算」、国土交通省「建設投資見通し」、総務省「労働力調査」

年間賃金総支給額の推移



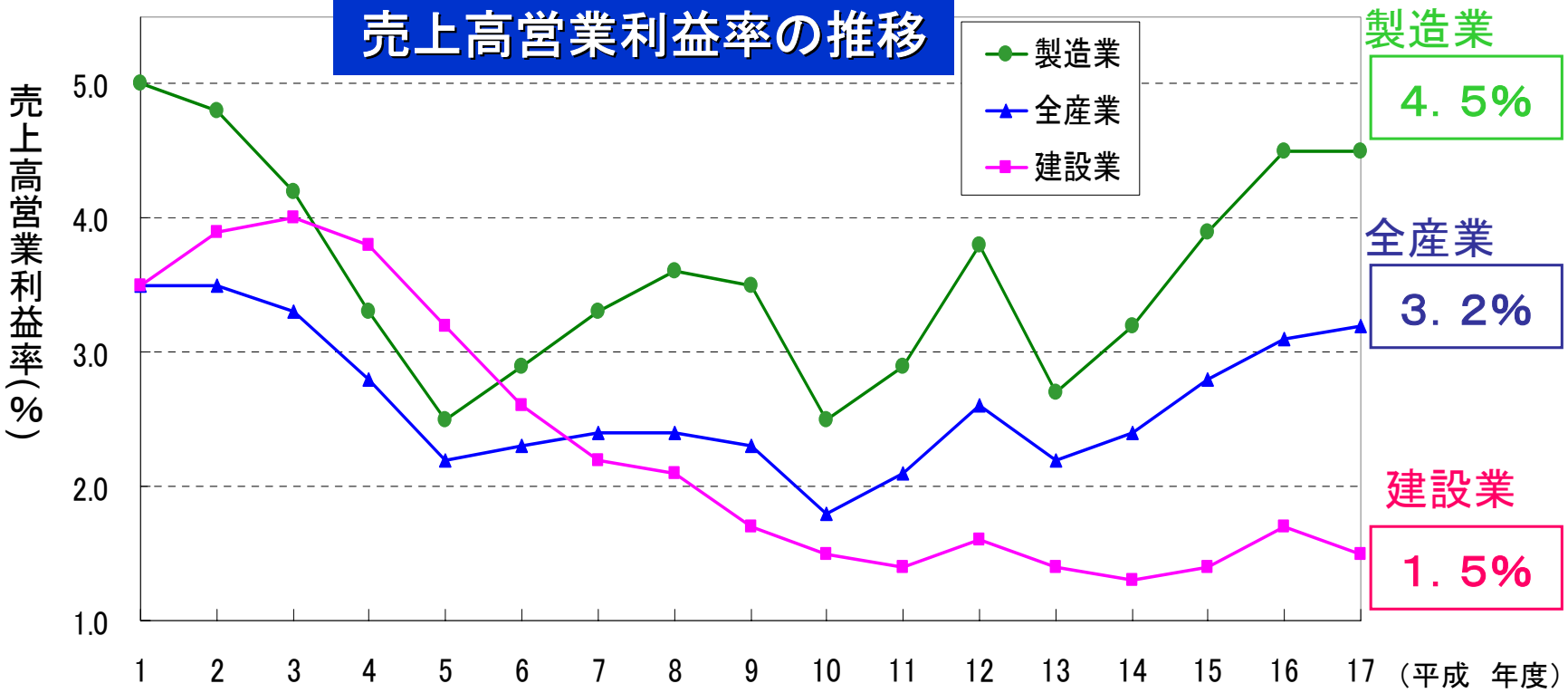
出典: 厚生労働省 賃金構造基本統計調査(10人以上の常用労働者を雇用する事業所)

建設業の倒産の状況



出典: (株)東京商工リサーチ、(社)全国建設業協会資料より作成

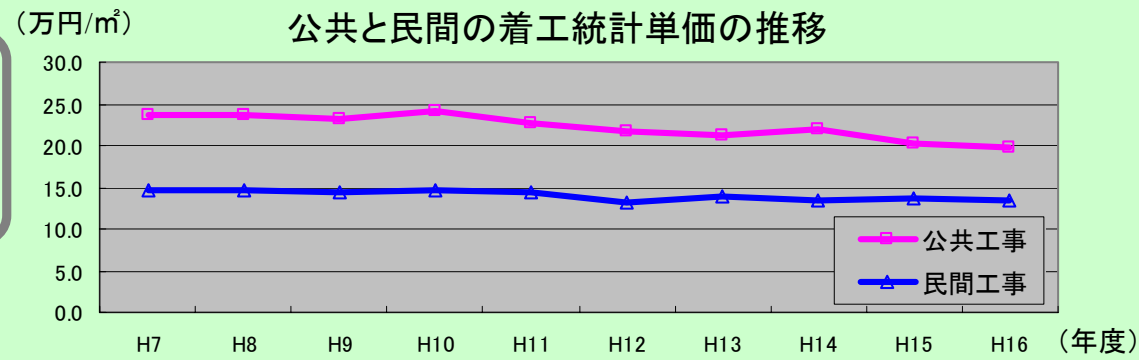
売上高営業利益率の推移



出典: 財務省 法人企業統計

建築工事の官民価格差

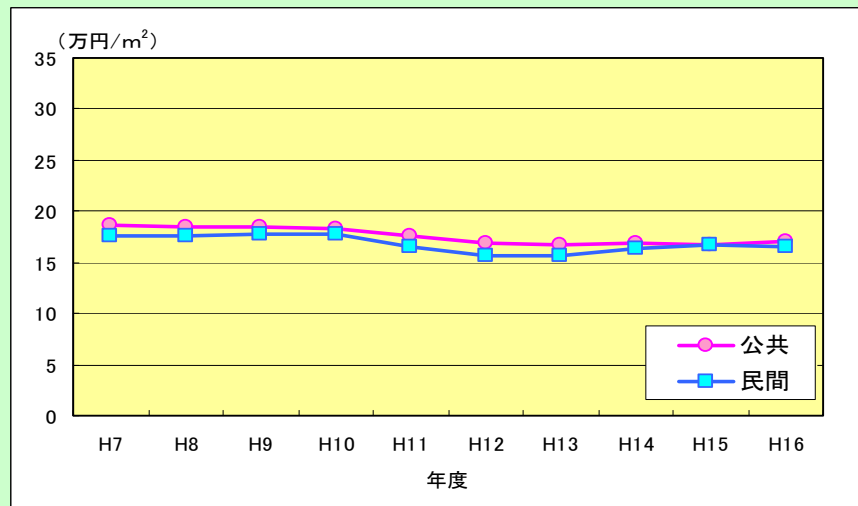
内閣府の地域経済レポート(H13. 11)等で、建築工事の価格は、公共と民間との間にかい離がある、と指摘されている。



- ・国土交通省「建築着工統計」による。
 - ・単価は、工事費予定額を床面積で除した値。
 - ・公共は建築主が国・都道府県・市町村、民間は会社。
 - ・民間の建築工事は、倉庫等の単価の安い建築物の割合が高い。
- 民間建築工事における割合: 34%
公共建築工事における割合: 6%
(建築着工統計 H16年度集計)

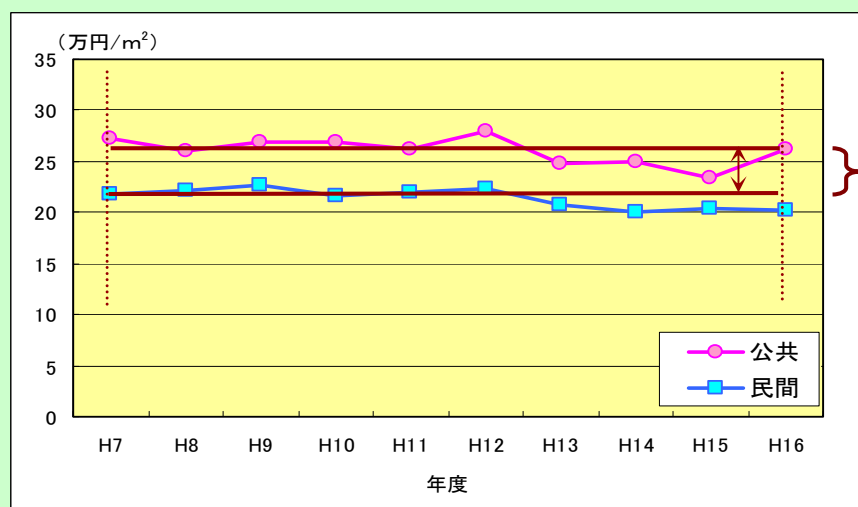
民間建築工事は、公共建築工事と比べ、倉庫や工場等単価の低い建築物の割合が高く、その用途・構造に大きな違いがある。国土交通省の事業に関連する主要な建築物である住宅・事務所の建築工事では、住宅は官民の価格自体にほとんど差はないが、価格が異なる事務所は、政策的な対策や民間では入居者が実施する工事も負担することを考慮すれば、実質的な差はほとんどない。

<住宅(鉄筋コンクリート造)>



- ・それぞれの単価は、建築デフレーターにより、基準年(H12)の実質額に変換した値。
- ・構造が鉄筋コンクリート造では、差異はほとんどない結果である。

<事務所(鉄筋コンクリート造)>



- 約4.5万円/m²
- ・それぞれの単価は、建築デフレーターにより、基準年(H12)の実質額に変換した値。
 - ・「民間工事」と「公共工事」の差異は、**公共の政策的要因・民間建築物では入居者が負担する工事の負担**が考えられる。

<事務所における公共と民間との違い>

- **公共の政策的要因**
(※)約2.5万円/m²
- ・建築基準法より高い耐震基準
 - ・屋上緑化
 - ・各階の身障者用トイレ設置 等

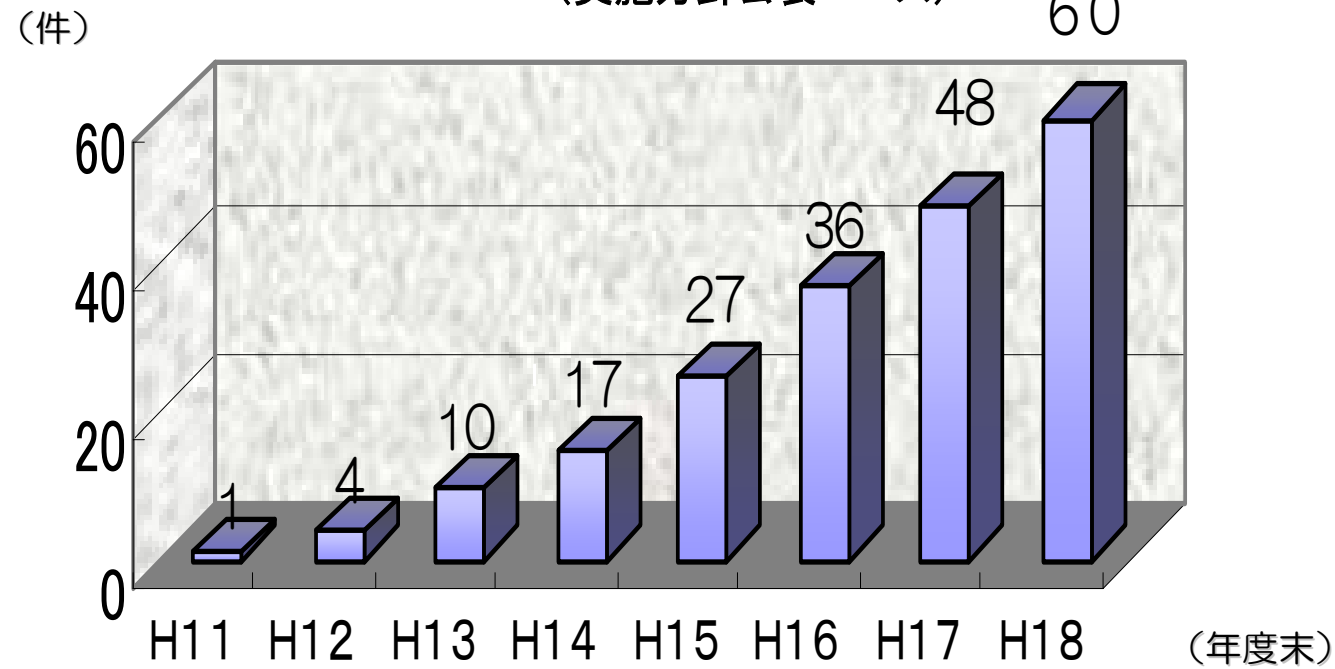
- **民間建築物では入居者が負担する工事**
(※)約2.0万円/m²
- ・小部屋の間仕切
 - ・書架 等

(※)公共の政策的要因、及び民間建築物では入居者が負担する工事の項目を積み上げた単価

国土交通省におけるPFI事業推進への取組

進捗状況

国土交通省所管PFI事業件数(累積値)
(実施方針公表ベース)



国土交通省関係合計60事業で実施(平成18年度末現在)

- 事業分野: 官庁庁舎、空港関連施設、駐車場、公営住宅、港湾関連施設等
- 事業方式: BTO(31件)、BOT(8件)、その他(21件)
- 事業類型: サービス購入型(31件)、独立採算型(12件)、その他(17件)

※BTO: 施設の建設後、所有権を公共に移管し、維持管理・運営を行う方式
 ※BOT: 施設の建設、維持管理・運営を行い、事業終了後に所有権を公共に移管する方式

これまでの主な取組

- 民間事業者の適正な評価・選定、事業機会の創出
 - ・価格及び国民に提供されるサービスの質等で評価・選定(平成17年PFI法改正)
 - ・行政財産の利用条件の緩和(平成17年PFI法改正)
 - ①民間施設の第三者譲渡を可能化(合築の場合)
 - ②民間施設の併設への行政財産の貸付を可能化(合築以外の場合)
 →「国土交通省所管PFI事業における民間収益事業の活用に向けた参考書」公表
- イコールフットイング(競争環境の平等化)
 - ・PFI事業を実施する場合の補助金等の適用事業範囲の拡大
 - 補助金交付要綱等の見直し等により通常の事業方式と同様に補助金等を交付
 - ・BOT方式について税制特例措置(内閣府・国土交通省等)
 - 不動産取得税、固定資産税、都市計画税の1/2特例措置
- 官民間の相互理解の醸成、取引コストの縮減
 - ・競争的対話・多段階選抜方式の運用改善(平成18年関係省庁申し合わせ)
 - ・公共事業者等のPFI活用ノウハウの習熟度向上
 - 「国土交通省所管事業へのPFI活用参考書」公表
 - 「PFI相談ウィーク」「PFIセミナー」の開催

当省が直轄で実施しているPFI事業の例

事業名	契約額	事業期間
○中央合同庁舎第7号館整備等事業	920億円	平成15～33年度
○東京国際空港国際線地区		
・旅客ターミナルビル等整備・運営事業	(独立採算型)	工事着工から30年間
・貨物ターミナル整備・運営事業	(独立採算型)	工事着工から30年間
・エプロン等整備等事業	520億円	平成17～46年度

今後の課題と取組方針

- イコールフットイング実現に向けた拡充
 - ・従来の公共事業との競争条件の格差を解消するための拡充を検討
- 発注にかかる負担の軽減
 - ・従来型と比べて発注者・受注者双方の負担となる契約手続きの簡素化を検討
- 既存施設におけるPFIの活用
 - ・既存の公的施設の運営・管理を効率的に実施するための手法として、適切な事業分野においてPFIの活用を検討