

第1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・社会資本の将来ビジョンの策定・推進

1 国土計画の推進

国土の自然的条件を考慮し、経済、社会、文化等に関する施策の総合的見地から、国土の利用、整備及び保全を推進するため、国土形成計画^(注1)及び国土利用計画^(注2)を策定・推進することにより、国民が安心して豊かな生活を営むことができる経済社会の実現を図っている。

(1) 国土形成計画の策定・推進

国土形成計画は、従来の開発型計画から成熟社会型計画へ転換を図るとともに、全国計画と広域地方計画の2層の計画体系による分権型の計画となっている。

国土形成計画（全国計画）は、総合的な国土の形成に関する施策の指針として、平成20年7月に閣議決定された。全国計画では、「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、その実現のため、①東アジアとの円滑な交流・連携、②持続可能な地域の形成、③災害に強いしなやかな国土の形成、④美しい国土の管理と継承、⑤「新たな公」を基軸とする地域づくりの5つを戦略的目標とし、多様な主体の協働により、効果的に計画の推進を図ることとしている。

国土形成計画（広域地方計画）は、東北圏、首都圏、北陸圏、中部圏、近畿圏、中国圏、四国圏及び九州圏の8つの圏域ごとに、地域の特性を活かした独自性の高い計画を定めるものである。今後、国の関係地方支分部局、都府県、政令指定都市、経済団体等からなる広域地方計画協議会の協議を経て策定することとしている。

(2) 国土利用計画の推進

第四次国土利用計画（全国計画）については、より良い状態で国土を次世代に引き継ぐ「持続可能な国土管理」を行うことを基本方針として、土地需要の量的な調整、国土利用の質的向上、さらに、これらを含めた国土利用の総合的なマネジメントを進めること等を掲げ、国土形成計画（全国計画）と一体的に策定された。今後、国土利用計画（全国計画）の推進を図るとともに、これを基本とする国土利用計画（都道府県計画）及び国土利用計画（市町村計画）の円滑な策定・推進のために必要な措置を講じることとしている。

(3) 国土計画の推進のための調整機能の充実

国土計画に基づく事業等の推進及び事業間の総合調整や連携等を円滑に進めるため、国土形成事業調整費等により機動的な支援を行っている。また、地域発意による広域施策の構想の具体化等を進めるため、広域ブロック自立施策等推進調査費により調査を行っている。

(注1) 国土形成計画法に基づく国土形成計画（全国計画）及び国土形成計画（広域地方計画）

(注2) 国土利用計画法に基づく国土利用計画（全国計画）、国土利用計画（都道府県計画）及び国土利用計画（市町村計画）

2 第2次社会資本整備重点計画の策定

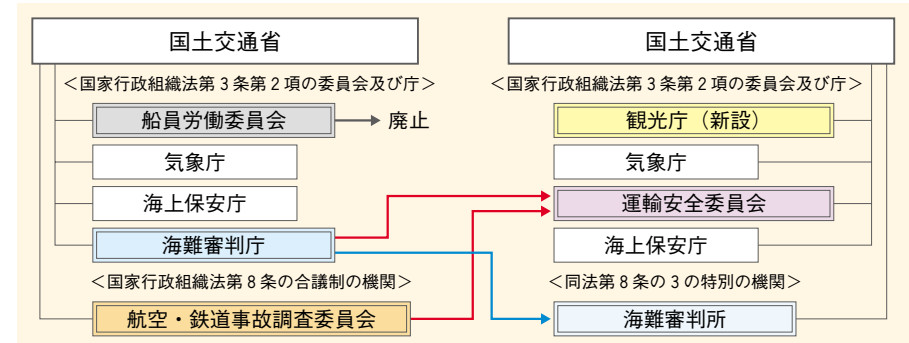
社会資本整備重点計画は、従来の9つの事業分野別の計画を一本化し、国民から見た成果目標を明示するとともに、社会資本整備の改革の方針を決定するなど、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進することを目的としており、第1次計画（計画期間は平成15年度から19年度）は15年に策定された。第2次計画（計画期間は20年度から24年度）は、社会資本整備審議会・交通政策審議会の提言、パブリックコメント、都道府県等の意見等を踏まえ、21年3月に閣議決定された。前計画からの主な改善ポイントは、「活力」の重視、ストック型社会への対応、「事業や施設間での連携による横断的指標」の充実等である。

今後、現行計画において示される重点目標や各地方ブロックの状況変化、特性を踏まえつつ、地方ブロックごとに検討を行い、次期「地方ブロックの社会資本の重点整備方針」をとりまとめることとしている。

第2節 平成20年度における組織改編

観光立国の実現や暮らしにおける安全・安心の確保は喫緊の課題であるため、「観光庁」を国土交通省の外局として設置し、航空・鉄道事故調査委員会及び海難審判庁を「運輸安全委員会」及び「海難審判所」に改組するなどの組織改編を行った。

図表Ⅱ-1-2-1 平成20年度における組織改編



1 観光庁の設置

観光立国実現のため、平成20年10月1日に観光庁が発足し、機能的かつ効果的な業務の遂行を可能とする体制が整備された。

第一に、対外的に、国を挙げて観光立国に取り組むという我が国の姿勢を明確に示し、諸外国との協議を効果的に進められるようになった。第二に、観光庁長官の強力なリーダーシップのもと他省庁との連携・調整を円滑に行うことにより、政府を挙げた取組みが強化された。第三に、観光に関する政府の窓口を明確化・一本化し、観光地域づくりなどの取組みに対して適切な支援施策の提案・調整を行うコンサルティング機能が整備された。

今後、観光立国の実現に向けて、観光庁が中心となり、国を挙げて総合的かつ計画的に観光施策を推進することとしている。

2 運輸安全委員会及び海難審判所の設置

国民の安全・安心を確保するため、平成20年10月1日に航空・鉄道事故調査委員会及び海難審判庁を改組することにより、運輸安全委員会及び海難審判所を設置し、事故原因究明機能の強化・総合化を可能とする次のような体制が整備された。

第一に、運輸安全委員会は、いわゆる「三条委員会」^(注1)であり、その職員の任免権や規則制定権に基づき、より主体的に組織を統轄することで政策立案・実施機能の高度化を可能とする体制が整備された。第二に、運輸安全委員会の業務範囲に海難を加えたことにより^(注2)、航空、鉄道、船舶交通に共通する専門的知見を有効に活用し、陸・海・空にわたる総合的な事故原因究明を可能とする体制が整備された。第三に、新たに原因関係者へ直接勧告が行うことができるようになるなど、事故再発防止機能が強化された。

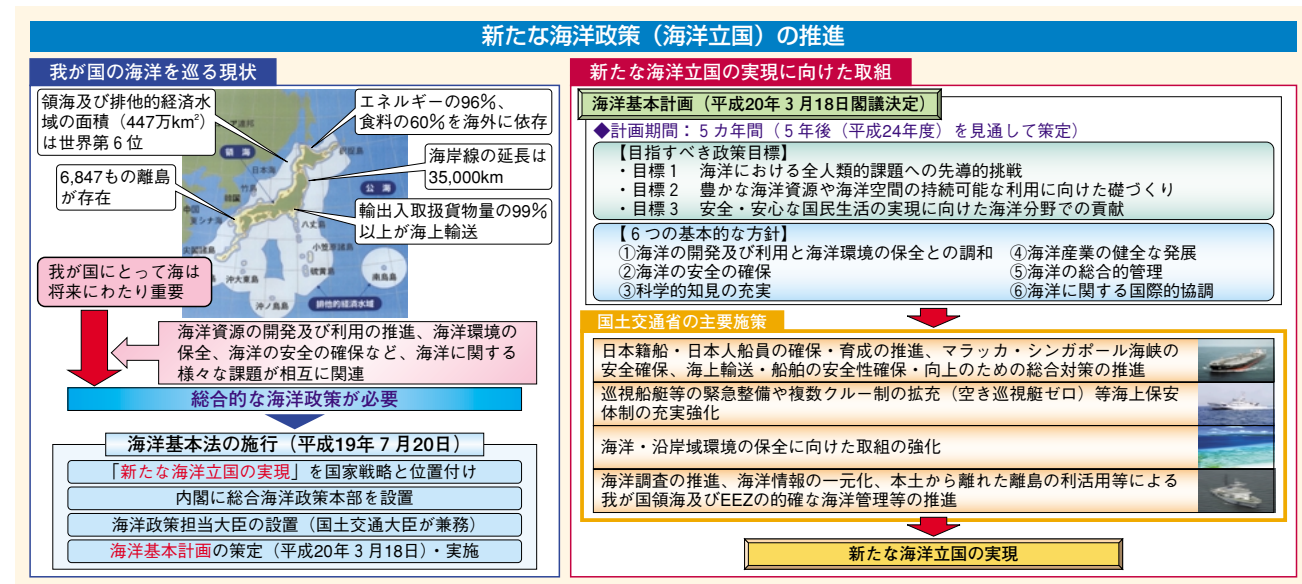
今後も、国民の安全・安心の確保に向け、的確な事故原因の究明と再発防止策の提示を行うこととしている。

第3節 新たな海洋政策（海洋立国）の推進

1 海洋基本計画の策定

四方を海に囲まれた我が国において、国際的協調の下に海洋の平和的・積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る新たな海洋立国を実現することの重要性にかんがみ、平成19年4月に成立した「海洋基本法」に基づき、5年後を見通した政府の海洋に関する基本的な計画を定めた「海洋基本計画」が20年3月に閣議決定された。「海洋基本計画」では、安全・安心な国民生活の実現に向けた海洋分野での貢献等の政策目標を掲げ、それを達成するための基本的な方針や、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策等が掲げられている。このうち、国土交通省では、海洋環境の保全、海上輸送の確保、海洋の安全の確保、海洋調査の推進、海事産業の振興、沿岸域の総合的管理、離島の保全等、幅広い分野を担っている。

図表Ⅱ-1-3-1 新たな海洋政策



(注1) 国家行政組織法第3条にその根拠を持ち、職員の任免権や規則制定権など法律に基づく権限を有する委員会。従来の航空・鉄道事故調査委員会は、同法第8条にその根拠を持ち、国土交通省の「審議会等」という位置付けであり、その職員の任免権、規則制定権等を保持していなかった。

(注2) 海難については、従来、海難審判庁にて、原因究明と懲戒手続を一体的に行ってきたが、懲戒から分離した、再発防止のための「原因究明型」調査とすべきとの国際的潮流を踏まえ、原因究明は運輸安全委員会において、懲戒は海難審判庁にて、分離して行うこととした。

2 今後の海洋・沿岸域政策の取組み

平成20年度は、海洋分野での安全・安心な国民生活の実現のため、安定的な国際海上輸送を確保する観点から「トン数標準税制」を創設するとともに、外国船舶の航行秩序の維持のための「領海等における外国船舶の航行に関する法律」を成立させており、今後も「海洋基本計画」に基づき、海洋・沿岸域政策を積極的に推進していく。

第4節 成果重視の施策展開

1 政策評価の推進

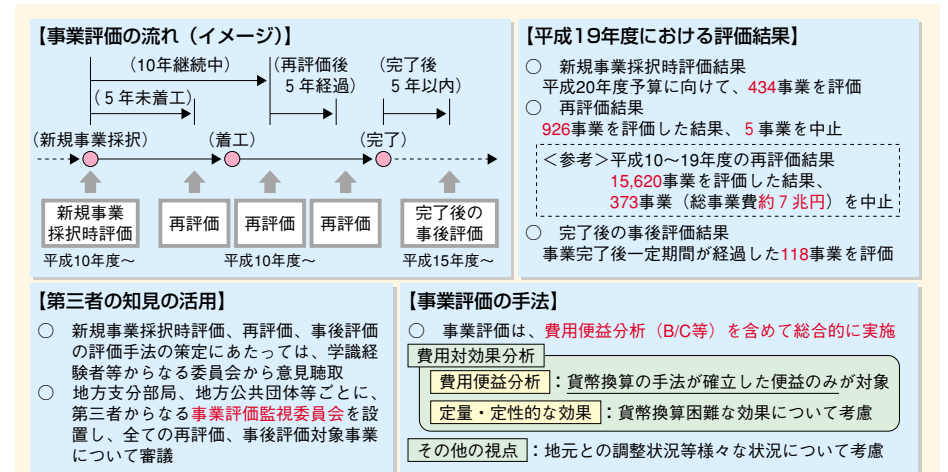
国土交通省では、①国民本位で効率的な質の高い行政を実現する、②成果重視の行政への転換を図る、③統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する、④国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たすという4つの目的の達成を目指す「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、政策アセスメント（事前評価）、政策チェックアップ（業績測定）及び政策レビュー（プログラム評価）を政策評価の基本的な3つの方式として定め、従来から取り組んできた個別公共事業及び個別研究開発課題の評価と併せて実施している。平成20年3月には5テーマについて政策レビューを実施し、8月には13の政策目標について、216の指標を用い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、63の新規施策等について政策アセスメントを実施した^(注1)。

2 事業評価の厳格な実施

国土交通省では、個別の公共事業について、事業の効率性及びその実施過程の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。評価結果はインターネット等で公表するとともに、平成16年度からは、新規採択時・再評価時・完了後の事後評価時の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、インターネットで公表している^(注2)。

また、事業評価の一層の厳格化を図るため、費用便益分析における便益計測の見直しや、学識経験者等からなる委員会を活用し、最新の知見等に基づいた評価手法の高度化、適正化を進めている。

図表Ⅱ-1-4-1 事業評価の厳格な実施



(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/>
事業評価カルテ <http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>

第5節 効率性・競争性を重視した施策展開

1 公共事業の総合的なコスト構造改善の推進

公共工事のコスト縮減については、平成9年度から政府全体で取り組んでおり、国土交通省では、14年度までに13.6%の工事コスト縮減を達成した。

15年3月に「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」を策定し、各施策の着実な推進を図る観点から、従来の工事コストの縮減に加え、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見、将来の維持管理費の縮減を評価する「総合コスト縮減率」を設定して取り組んできた。最終年度である19年度における国土交通省・関係機構等の総合コスト縮減率は、14年度と比較して、14.1%となり、おおむねコスト縮減目標を達成した。

20年度からは、20年3月に新たに策定した「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき、総合的なコスト構造改善に取り組んでいる。具体的には、これまでの取組みに加え、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について、これら进行评估する「総合コスト改善率」を設定し、5年間で、19年度と比較して、15%の総合コスト改善率を達成することを目標としている。

2 公共工事の品質確保や入札契約の適正化

(1) 公共工事の品質確保の促進

「公共工事の品質確保の促進に関する法律（公共工物品確法）」を踏まえ、国土交通省では、公共工事の更なる品質確保を図るため、原則全ての工事において総合評価方式^(注2)を実施するとともに、建設コンサルタント業務等における総合評価方式を本格導入した。

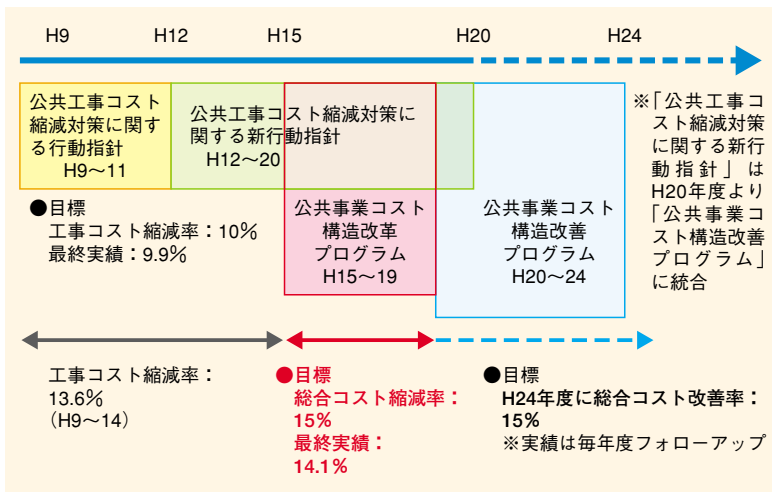
品質確保への支障、下請へのしわ寄せ等が懸念されるダンピング受注に対しては、落札率85%未満になると下請企業が赤字又は工事成績が平均点未満となる工事が急増するという実態を踏まえ、低入札価格調査基準価格の改正を行った。また、施工体制確認型総合評価方式や特別重点調査等の対象範囲の拡大を図り、こうした対策の結果、低入札価格調査の対象件数が大きく減少している。さらに、設計者から施工者への設計思想の伝達等による受発注者間の情報共有の推進や、施工プロセス全体を通じて工事実施状況等の確認を行い、これを検査に反映させる「施工プロセスを通じた検査」の試行を拡大した。

地方公共団体においては、都道府県、政令指定都市を中心に総合評価方式の導入が進みつつあるが、

(注1) 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) 技術提案に基づき、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

図表Ⅱ-1-5-1 コスト縮減のこれまでの経緯



未だ不十分な状況である。地方公共団体に対して、総合評価方式の実施目標とその達成状況の公表の促進、簡易な総合評価実施マニュアルの活用等について要請を行い、総合評価方式の導入を推進するとともに、あわせて、予定価格や低入札価格調査基準価格等の適切な見直しの促進等について要請を行い、ダンピング受注の排除徹底を推進している。

(2) 入札契約の適性化

入札契約制度の一層の改善を図るため、国、地方公共団体等において、一般競争入札の拡大及び総合評価方式の拡充、一般競争入札の拡大に向けた条件整備としての入札ポンド^(注1)の活用、設計・施工一括発注方式やCM方式^(注2)等の多様な発注方式の活用を推進している。

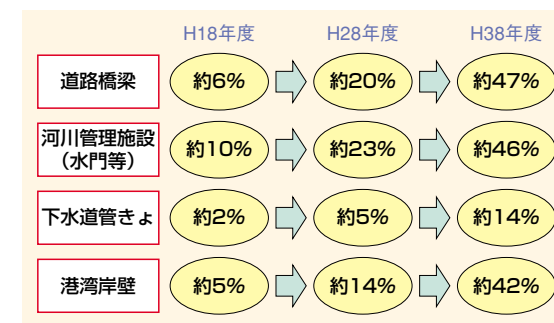
国土交通省では、一般競争入札の対象工事を予定価格7.3億円以上から段階的に拡大しており、平成20年度には6千万円以上の工事を対象とすることとした。また、多様な発注方式として、引き続き設計・施工一括発注方式やCM方式等の試行を行った。地方公共団体に対しては、適正価格での契約を推進する観点から、予定価格の事前公表の取りやめ、資材等の最新の実勢価格の予定価格への適切な反映等について要請を行った。また、地方公共団体と連携し直轄事業の入札ポンドの対象拡大を図るとともに、制度の一層の普及のため、CM方式の契約のあり方に係る検討、入札ポンドの電子化を検討している。

3 社会資本の高齢化時代における戦略的な維持管理・更新

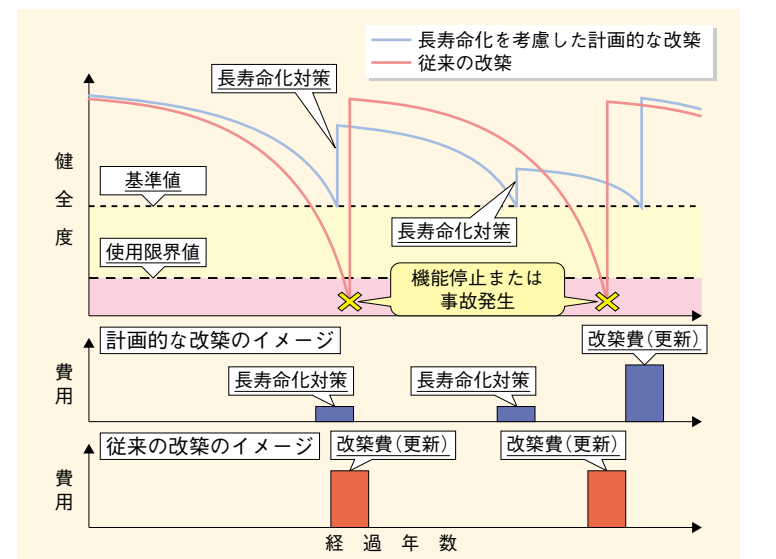
我が国の社会資本は、戦後の高度経済成長とともに着実に整備されてきたが、今後、こうした社会資本の高齢化が急速に進行するという課題に直面することになる。

こうした状況の下、今後必要となる維持管理費、更新費についても、急速に増加していくことが想定されており、特に今後も厳しい財政状況が続けば、真に必要な社会資本整備だけではなく、既存施設の維持管理、更新にも支障を来すおそれがある。同時に、高齢化した施設の割合が増大していくと、重大な事故や致命的な損傷等が発生するリスクが飛躍的に高まることが予想されている。

図表Ⅱ-1-5-2 建設後50年以上経過する社会資本の割合



図表Ⅱ-1-5-3 予防保全対策を考慮したライフサイクルコストの低減



(注1) 入札参加者に対して、金融機関等による審査・与信を経て発行される契約保証の予約的機能を有する証書の提出を求める制度

(注2) コンストラクション・マネジメント方式。コンストラクションマネージャー（CMR）が、技術的な中立性を保ちつつ発注者の側に立ち、設計・発注・施工の各段階において、設計の検討や工事発注方式の検討、工程管理、品質管理、コスト管理等の各種のマネジメント業務の全部又は一部を行う方式

このため、従来の、損傷等が発生した後に対処するという「事後的管理」から、事前に点検し、異常が確認又は予測された場合、致命的欠陥が発現する前に速やかに措置するという「予防保全的管理」へと転換し、戦略的に維持管理を実施することで、国民の生命と財産を守り安全・安心を確保するとともに、施設の寿命を延ばし、更新費を抑えることでライフサイクルコストの低減を図っていく。

4 独立行政法人改革

独立行政法人改革については、平成19年12月に独立行政法人整理合理化計画が閣議決定されたところであり、本計画に基づき、交通関係研究機関4法人（（独）交通安全環境研究所、（独）海上技術安全研究所、（独）港湾空港技術研究所、（独）電子航法研究所）の統合や、（独）海上災害防止センターの民間法人（指定法人）化を始め、独立行政法人ごとに所要の事務・事業等の見直しに取り組むこととしている。

5 特別会計の見直し・道路特定財源の一般財源化等

特別会計については、「特別会計に関する法律」に基づき、平成20年度に、道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計を「社会資本整備事業特別会計」として統合するとともに、自動車損害賠償保障事業特別会計及び自動車検査登録特別会計を「自動車安全特別会計」として統合した。

また、道路特定財源については、20年12月8日に政府・与党で合意した「道路特定財源の一般財源化等について」を踏まえ、21年度予算において、揮発油税等の歳入を道路整備に使うことを義務付けている仕組みを廃止することとし、道路特定財源をすべて一般財源化することとしている。

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

国土交通省では、国民の安全・安心の確保、成長力・国際競争力の強化、地域の自立・活性化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、都道府県・市町村等との連携を図りながら、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。

例えば、人口、財政力等の地域間格差の拡大が見込まれる中、地域の実情に応じ、コスト削減を図りつつ、適切な選択を可能とする柔軟な規格・基準の設定（ローカルルール導入）が必要であり、「1.5車線の道路整備」^(注1)の導入（平成20年度は32道府県で実施）等を実施している。

2 民間の創意工夫の活用

(1) PFIの推進

民間資金・能力の活用により、効率的かつ効果的に社会資本を整備・管理し、質の高い公共サービスを提供するため、PFI^(注2)方式の導入を積極的に推進している。平成20年度においても、地方合同庁舎整備事業等でPFI事業契約を調印するなど、国土交通省関係の事業は平成20年12月末現在で73件と着

(注1) 整備効果の早期発現等を目的に、地域の実情に応じて道路構造令を弾力的に運用するもので、全線を2車線で整備するのではなく、1車線の整備と待避所の設置を組み合わせた整備手法

(注2) Private Finance Initiativeの略。公共施設等の建設、維持管理、運営等に民間の資金、経営能力及び技術能力を活用する事業手法

実に増加しており、今後もPFI方式の導入を一層推進することとしている。

(2) 規制改革等の推進

国土交通省では、交通、住宅・土地等に関するものを中心とした幅広い分野において、安全性等の観点から規制を行っている。これらの規制については、時代の変化に的確に対応するため、必要に応じて見直しを行ってきた。例えば、交通分野における需給調整規制の廃止等の規制の緩和や、新規事業者への優遇措置等の適正な競争のための条件整備を進めている。

一方、構造改革特区^(注)については、平成21年1月末現在、19の特例措置が設けられ、全国で約200の特区が認定された。また、特区での実績を踏まえ、NPO等によるボランティア輸送としての有償運送における使用車両の拡大等、14の特例措置について全国規模での規制改革を行った。

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1,200件強の意見等が寄せられている。

② 消費者等に対するわかりやすい情報提供

昨今の住宅・建築物、公共交通等に対する国民の信頼をいち早く回復するためには、従来の行政による監督に加え、事業者の過去の処分歴等のネガティブ情報を分かりやすく公開し、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が効果的である。そこで、平成19年10月より「ネガティブ情報等検索サイト」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、平成15年度に標準的な住民参加手続を示したガイドラインを策定し、住民参加の促進に係る取組みを行ってきた。20年度には、住民参加に加え、計画の技術・専門的検討のあり方、計画検討の開始から複数案の設定、総合的な観点による計画案の選定までの計画検討手順のあり方について、標準的な考え方を示すガイドラインを新たに策定し、更なる透明性の向上に取り組んでいる。

(注) 地域経済活性化のために、地域の特性に応じた規制の特例を導入する制度