

# 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 時代の要請にこたえた国土交通行政

### 1 国土交通省における成長戦略に向けた取組み

人口減少、急速な少子高齢化、莫大な長期債務といった将来への不安要因に直面する中、我が国が将来にわたって持続可能な国づくりを進めていくには、人材・技術力・観光資源などの優れたリソースを有効活用し、国際競争力を向上させることが重要であり、そのための成長戦略を確立するため、有識者で構成する国土交通省成長戦略会議の第1回を平成21年10月26日に開催した。検討課題は、①海洋、②観光、③航空、④国際展開・官民連携、⑤住宅・都市の5つの分野からなり、22年3月末までに10回会議を開催し、国土交通省における成長戦略の検討を進めている。同年5月末日途に提言を取りまとめ、戦略実行のための予算を23年度予算要求等に反映させる予定である。また、成長を支える基盤となる交通に関する基本的事項を定める交通基本法案と関連施策についても22年5月～6月を目途に考え方を取りまとめ、次期通常国会への法案提出に向けた準備を進めるとともに、23年度予算要求等に反映させる予定である。

### 2 国と地方の新たな関係

「地域主権改革」の実現に向け、国土交通省では、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、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」<sup>(注)</sup>の導入（平成21年度は38道府県で実施）等を実施している。

また、直轄事業負担金制度は、直轄事業が国家的な見地から行われるものであるが、その事業効果が地元の地方公共団体にも具体的に及ぶことから、法令に基づき、便益を受ける地元の地方公共団体に一定の負担を求めてきたものである。

22年度から、「国の直轄事業に係る都道府県等の維持管理負担金の廃止等のための関係法律の整備に関する法律」に基づき、維持管理に係る負担金制度を廃止することとした。ただし、事業量の減少に配慮し、経過措置として、維持管理のうち特定の事業（安全性の確保等のために速やかに行う必要のある特定の維持管理）に要する費用については、22年度に限り、負担金を徴収することとしている。さらに、直轄事業負担金に含まれる人件費等の業務取扱費を全廃し、併せて公共事業に係る補助金の事務費も全廃することとした。なお、21年度分から、直轄事業負担金の「退職手当、営繕宿舍費」については地方公共団体に請求していない。

(注) 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

### 3 民間の創意工夫の活用

人口減少・少子高齢化・財政赤字という制約要因のなかで、PPP<sup>(注1)</sup>/PFI<sup>(注2)</sup>を活用し、維持管理を含め、真に必要なインフラ整備を戦略的かつ重点的に進める必要がある。また、建設・運輸産業が海外で拡大するPPP/PFI市場に進出するためにも、まずは国内でノウハウを身につける必要がある。このため、国土交通省成長戦略会議での議論等を通じて、関係省庁等と連携しつつ、官民連携の更なる推進のための官民連携スキーム（PPP/PFI）の制度改善、国土交通省社会資本整備へのPPP/PFIの積極的導入等について検討を行っている。

また、国土交通省では、交通、住宅・土地等に関する分野において、国民の安全・安心の確保等の観点から規制を行っており、これらの規制については、社会経済情勢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いる。一方、構造改革特区については、平成22年3月末までの間、計20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。

## 第2節 国土・社会資本の将来ビジョンの策定・推進

### 1 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）及び「持続可能な国土管理」を基本方針とする国土利用計画（全国計画）に基づき、総合的な国土政策を推進することとしている。

#### ① 広域地方計画の策定・推進

広域地方計画は、国土形成計画（全国計画）に示された新しい国土像を具体化するものとして、東北から九州までの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計画であり、国の地方支分部局や地方公共団体、経済団体等をメンバーとする広域地方計画協議会における協議を経て、平成21年8月に国土交通大臣により決定された。これを踏まえ、複数都道府県が連携・協力して取り組む広域の観光振興や産業活性化等の推進に必要な基盤整備やソフト対策を支援する仕組みを整備することとしている。

#### ② 集落の課題への取組み

中山間地域など生活や生産等の面で不利な地域では、人口減少、高齢化の進展が著しく、維持・存続が危ぶまれる集落がある一方、住み続けたいとの意向を持つ住民も多く、現に住んでいる人の暮らしの安定・安心の確保が緊急的課題である。こうした課題に対し、(ア) 日常的な医療、買い物等の基礎的な生活サービスの確保、(イ) 少額の収入を追加する多業による生計の維持、(ウ) 管理放棄地への適切な対応が必要であり、これらを実現するために「人材の活動環境の整備」と「資金の確保」が重要である。今後、関係府省と連携して具体的な施策を検討することとしている。

(注1) Public Private Partnership

(注2) Private Finance Initiative



③新たな大都市圏戦略の策定及び広域的な戦略目標の実現を促す制度の構築

ソウル、シンガポール、上海、天津、グレーター・ワシントン等、世界における成長著しい大都市圏は、国を挙げて競争力向上のための取組みを推進しており、我が国の大都市圏についても、現行の大都市圏計画を抜本的に見直し、地域主権改革の考え方に留意しつつ、国際的、広域的視点を踏まえた国家戦略的観点からの「大都市圏戦略」を新たに策定する作業を進めていく。

また、我が国の広域的な地域が、真に国際競争力のある大都市圏へと自立・成長するための広域的な戦略目標策定とそれを実現する「担い手」となる産学等の民間連携主体を育成、活性化することを目指した制度構築に向けて検討することとしている。

2 第2次社会資本整備重点計画の推進

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いる。平成21年3月に20年度から24年度を計画期間とする第2次社会資本整備重点計画が閣議決定された。同計画の20年度における進捗状況については、21年7月の社会資本整備審議会・交通政策審議会第10回計画部会において、71.4%の施策が目標達成に向けた成果を示していると評価されたことなどを報告した。

また、第2次社会資本整備重点計画に基づき、社会資本を、各地方の特性に応じて重点的、効果的かつ効果的に整備し、適切に維持管理・更新していくため、広域地方計画に示す地方ブロックの方向性や地域戦略の実現に向け、「地方ブロックの社会資本の重点整備方針」を21年8月4日に策定した。

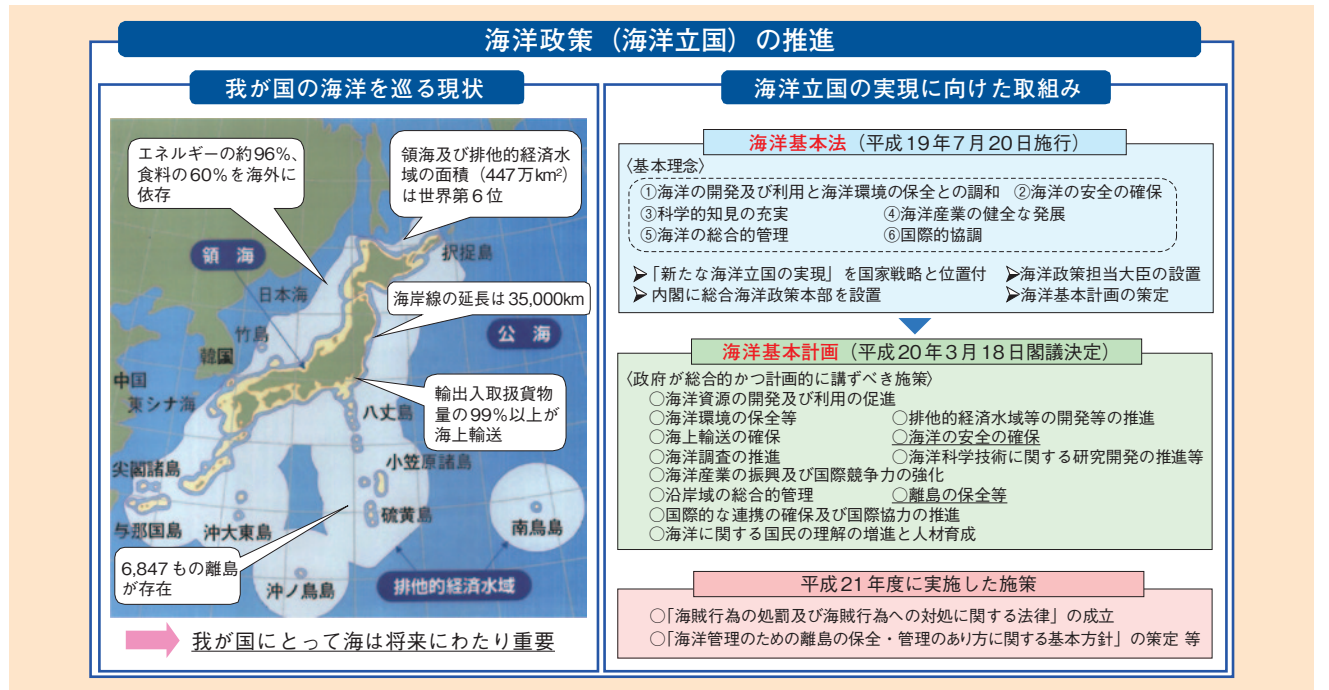
第3節 海洋政策（海洋立国）の推進

四方を海に囲まれている我が国は、海洋資源の有効活用を始めとして、広大な海をフロンティアとして認識し、まさに「海洋国家」を実現する必要がある。海洋政策の推進に向けては、「海洋基本法」に基づく「海洋基本計画」の下、国土交通省では関係機関と連携しつつ、海洋政策を推進しているところである。

平成21年6月には、海賊行為の処罰及び海賊行為への適切かつ効果的な対処のための必要な事項を定め、海上における公共の安全と秩序の維持を図ることを目的とした「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」が成立した。同法に基づき海賊対処のためにソマリア沖・アデン湾に派遣されている護衛艦には、海賊行為があった場合の逮捕・取調べといった司法警察活動を適切に行うため、海上保安官が同乗している。

また、同年12月には国土面積（約38万km<sup>2</sup>）の約12倍に及ぶ排他的経済水域等（447万km<sup>2</sup>）の管轄海域の適切な管理のため、関係府省連携の下、離島の保全及び管理を的確に行うための指針となる「海洋管理のための離島の保全・管理のあり方に関する基本方針」が総合海洋政策本部会合において決定された。今後、この基本方針に沿って、速やかに離島の保全・管理のための施策を実施するなど、引き続き、「海洋基本計画」に基づき海洋政策を積極的に推進していく。

図表Ⅱ-1-3-1 海洋政策の推進

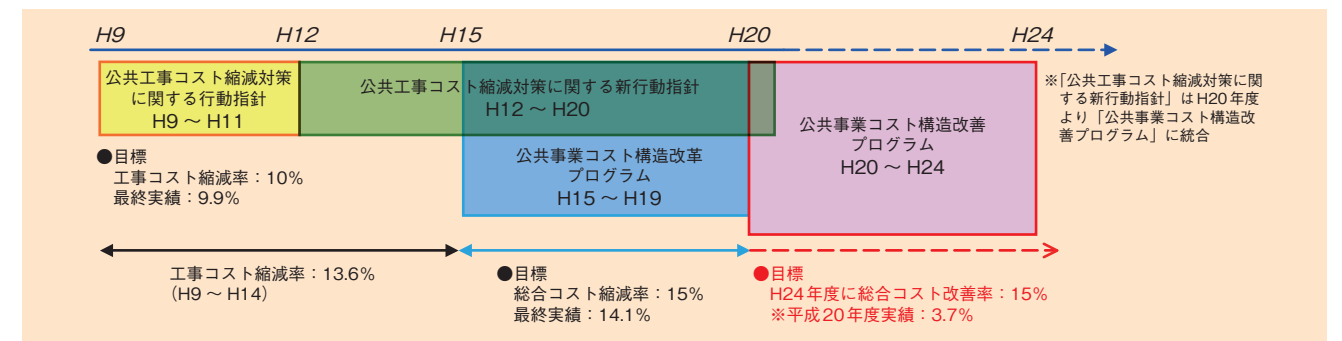


第4節 効率的・重点的な施策展開

1 公共事業の総合的なコスト構造改善の推進

公共工事のコスト構造改善については、厳しい財政事情等を背景として、平成9年度から政府全体で取り組んでおり、現在は、平成20年3月に策定した「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、従来の取組みに加え、VFM<sup>(注)</sup>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を評価する「総合コスト改善率」を設定し、5年間で19年度比15%の総合コスト改善率を目標としており、20年度の国土交通省・関係機構等の総合コスト改善率の実績は3.7%となった。

図表Ⅱ-1-4-1 コスト構造改善のこれまでの経緯



(注) 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



## 2 公共工事の品質確保や入札契約の適正化

「公共工事の品質確保の促進に関する法律（公共工事品確法）」を踏まえ、国土交通省では、公共工事のさらなる品質確保を図るため、平成20年度から原則すべての工事において総合評価方式<sup>(注1)</sup>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ている。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、施工体制確認型総合評価方式や特別重点調査の実施、低入札調査基準価格の改正等の対策を行っている。さらに、工事目的物の品質確保を目的として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实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」を試行している。地方公共団体に対しては、総合評価方式の導入・拡充、予定価格の公表時期や低入札価格調査基準価格等の適切な見直しを促進するとともにダンピング受注の排除徹底の推進を要請している。

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ボンド<sup>(注2)</sup>の活用、設計・施工一括発注方式やCM方式<sup>(注3)</sup>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、20年度においては、約95.0%の工事で一般競争入札、約99.7%の工事で総合評価方式を実施しており（いずれも金額ベース）、21年度以降においても引き続き、価格と品質が総合的に優れた調達を行っている。地方公共団体に対しては、予定価格の事前公表の取りやめ、地域要件等の競争参加条件の適切な設定や契約変更の適切な実施等について要請を行い、適正価格での契約を推進している。また、CM方式の契約のあり方や入札ボンドの電子化を検討している。

さらに、22年3月には、総合評価方式の透明性の確保、虚偽申請防止対策の強化や審査基準の見直しなどの経営事項審査の改善、入札ボンドの拡大、標準請負契約約款の改正や新たな下請代金保全策の導入の検討などの下請企業対策について方針を取りまとめたところであり、22年度以降、できるものから順次実施することとしている。

(注1) 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

(注2) 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3) 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って、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

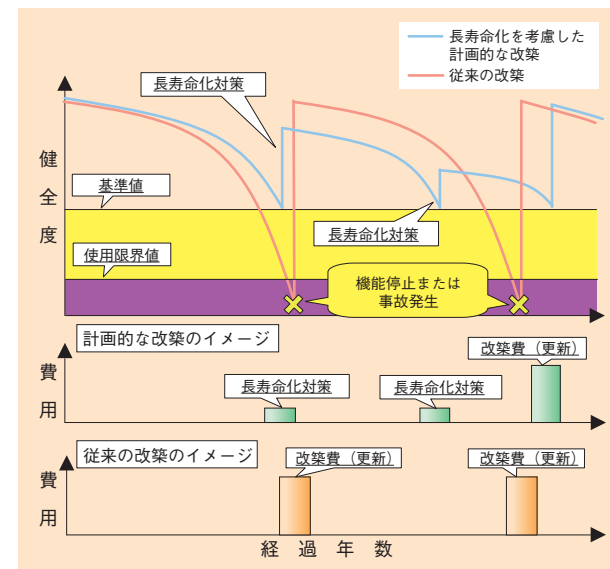
## 3 社会資本の高齢化時代における戦略的な維持管理・更新

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いるとともに、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。

このため、従来、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、異常が確認または予測された場合、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、施設の寿命を伸ばすことでライフサイクルコストの低減を図っていく。

図表 II-1-4-2 予防保全対策を考慮したライフサイクルコストの低減



## 第5節 政策評価・事業評価・対話型行政

### 1 政策評価の推進

国土交通省では、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。21年3月には4テーマについて政策レビューを実施し、同年8月には13の政策目標について、236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、予算の組み替えに対応し、同年11月に40の新規施策等について政策アセスメントを実施した。<sup>(注1)</sup>

### 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。評価結果については、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、インターネット等で公表している<sup>(注2)</sup>。

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

また、直轄事業等の新規事業採択時評価における地方の意見の反映、第三者による事前審査の充実を図るとともに、直轄事業等の評価の実施及び評価結果の公表時期を従来の年度末から1月末を目途に前倒しを行うなど、公共事業の進め方の透明性をより一層向上させるための取組みを進めている。

図表Ⅱ-1-5-1 国土交通省所管公共事業の事業評価と実施要領改定の概要

<p><b>【事業評価の目的】</b></p> <p>公共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</p>	<p><b>＜事業評価の新たな取組み＞</b></p> <p>公共事業の進め方の透明性をより一層向上させるため、第三者による事前審査の充実、地方の意見の反映を行うとともに、国会の審議に資するようにすることで、より客観性を確保することを目指す。</p> <p>○都道府県・政令市への意見聴取の導入 直轄事業等の新規事業採択時評価について、地方負担の負担者である都道府県・政令市等からの意見を聴く。</p> <p>○第三者による事前審査の充実 直轄事業等の新規事業採択時評価について、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴く。事業評価監視委員会等の資料を検証可能なものに改善する。</p> <p>○国会審議へ資するための取組み 直轄事業等については、1月末までを目途に新規事業採択時評価および再評価を実施し、評価結果を公表する。</p> <p>※H21.12.24に「国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領」を改定し、上記内容を規定した。</p>
<p><b>【事業評価の位置付け】</b></p> <p>政策評価法（平成14年4月1日施行）における政策評価制度の一環 すべての公共事業について各事業ごとの事業評価マニュアル等に基づき事業評価を実施（維持・管理、災害復旧に係る事業等を除く） ○新規事業採択時評価（平成10年度～） ○再評価（平成10年度～） ○事後評価（平成15年度～）</p>	
<p><b>【評価結果の積極的な公表】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成12年度より評価結果はインターネット等で公表</li> <li>・平成16年度より各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、事業評価カルテとして一括整理、インターネットで公表</li> <li>・平成20年3月より再評価を行う際の視点（投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）を記載し公表内容を充実</li> </ul>	

### 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800件弱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、住宅などの建築物や公共交通機関に関する事業者等の過去の処分履歴を集約した「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20年度に、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。