

第2章

時代の要請にこたえた 国土交通行政の展開

II

第2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、国土形成計画（全国計画）（平成20年（2008年）閣議決定）及び全国8ブロックの広域地方計画（21年（2009年）大臣決定）、並びに第四次国土利用計画（全国計画）（20年（2008年）閣議決定）に基づき、総合的な国土政策を推進してきた。

国土交通省では、急激な人口減少・少子化や巨大災害の切迫等、国土を取り巻く厳しい状況変化に対応するため、国民と危機感を共有し、中長期（おおむね2050年）を見据えた国土・地域づくりの理念を示す「国土のグランドデザイン2050」を、26年7月に発表した。これも踏まえ、27年8月に、今後おおむね10年間の計画期間とする国土形成計画（全国計画）及び国土利用計画（全国計画）の変更について閣議決定を行った。

新たな国土形成計画（全国計画）では、地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の活発な動き（対流）を生み出す「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想とした。そして、対流を生み出すための国土構造、地域構造として、生活サービス機能をはじめとした各種機能を一定の地域にコンパクトに集約し、各地域をネットワークで結ぶ「コンパクト+ネットワーク」を提示した。「対流促進型国土」及びそのための「コンパクト+ネットワーク」の形成は、各地域の固有の自然、文化、産業等の独自の個性を活かした、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展の実現につながるものである。また、同計画では、地方から東京圏への若年層を中心とする人口の流出超過が継続する一方、東京には依然として過密の問題が存在し、首都直下地震等大規模災害の切迫等の課題も踏まえ、東京一極集中の是正が位置づけられている。

第五次国土利用計画（全国計画）では、国土の安全性を高め、持続可能で豊かな国土を形成する国土利用を目指している。

両計画の進捗状況を管理するとともに、有効な推進方策を検討するため、28年2月に国土審議会に計画推進部会を設置し、対流促進型国土の形成に向けた検討に着手した。また、全国計画を踏まえて、同年3月には、各ブロックの広域地方計画を改定した。さらに、国土利用計画（都道府県計画）の変更に向けた検討が進められている。

第2節

社会資本の老朽化対策等

（1）国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）

我が国では、昭和39年の東京オリンピック以降に整備された首都高速1号線等、高度成長期以降に整備したインフラが今後一斉に老朽化し、今後20年間で、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる見込みである。例えば、道路橋は、その割合が平成25年3月の約18%から、10年後には約43%、20年後には約67%と急増する（図表Ⅱ-2-2-1）。このように一斉に老朽化するインフラを戦略的に維持管理・更新することが求められる。

このため、25年10月には、「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」が設置され、

同年11月、政府、地方公共団体等における、あらゆるインフラを対象にした今後の取組みの全体像を示すものとして、「インフラ長寿命化基本計画」が決定された。

これを受けて、国土交通省では、全府省庁に先駆けて、26年5月、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を決定し、基本計画に基づく具体的な取組みを確定・見える化し、メンテナンスの指針として、メンテナンスサイクルの構築に向けた道筋を提示した（図表II-2-2）。

具体的には、①定期的な点検を行い、必要な修繕・更新を実施するとともに、その情報をカルテとしてデータベース化し、メンテナンスサ

イクルを構築する、②メンテナンス技術によるコスト縮減と予防保全の考え方に基づく長寿命化を戦略的に進めることで、今後のメンテナンスに係る中長期的なトータルコストを縮減・平準化する、③

図表II-2-2-1 社会資本の老朽化の現状

高度成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、今後20年で建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる。
※施設の老朽化の状況は、建設年度で一律に決まるのではなく、立地環境や維持管理の状況等によって異なるが、ここでは便宜的に建設後50年で整理。

＜建設後50年以上経過する社会資本の割合＞

	H25年3月	H35年3月	H45年3月
道路橋 [約40万橋 ^{注1)} (橋長2m以上の橋約70万のうち)]	約18%	約43%	約67%
トンネル [約1万本 ^{注2)}	約20%	約34%	約50%
河川管理施設 (水門等) [約1万施設 ^{注3)}	約25%	約43%	約64%
下水道管きよ [総延長：約45万km ^{注4)}	約2%	約9%	約24%
港湾岸壁 [約5千施設 ^{注5)} (水深-4.5m以深)]	約8%	約32%	約58%

- 注1) 建設年度不明橋梁の約30万橋については、割合の算出にあたり除いている。
- 注2) 建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出にあたり除いている。
- 注3) 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。(50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。)
- 注4) 建設年度が不明な約1万5千kmを含む。(30年以内に布設された管きよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。)
- 注5) 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。

資料) 国土交通省

図表II-2-2-2 国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）の概要と行動計画を踏まえた取組み

- 「社会資本メンテナンス元年」の取組を踏まえ、インフラ長寿命化基本計画に基づく行動計画をとりまとめ
- 行動計画を踏まえ、「メンテナンスサイクルの構築」、「トータルコストの縮減・平準化」、「地方公共団体等への支援」に重点的に取り組む
(主に、取組の方向性の1. 3関連) (主に、取組の方向性の5. 6関連) (主に、取組の方向性の1. 2. 7関連)

国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）の概要（平成26年5月21日社会資本の老朽化対策会議決定）

1. 国交省の役割 ○各インフラに係る体制や制度等を構築する「所管者」としての役割 ○インフラの「管理者」としての役割	
2. 計画の範囲 ○対象：国交省が制度等を所管する全ての施設 ○期間：平成26～32年度（2014～2020年度）	3. 中長期的なコストの見通し ○維持管理・更新等の取組のため、施設の実態の把握や個別施設計画の策定により、中長期的な維持管理・更新等のコストの見通しをより確実に推定する必要
4. 取組の方向性と主な取組内容	
【取組の方向性】	
1 点検・診断／修繕・更新等 ・全施設のメンテナンスサイクルの構築 ・施設の必要性、対策内容等の再検討 ・交付金等による支援の継続・充実	2 基準類の整備 ・基準類の体系的整備 ・新たな技術や知見の基準類への反映
5 新技術の開発・導入 ・産学官の連携とニーズ・シーズのマッチング ・新技術を活用できる現場条件などの明確化	6 予算の管理 ・トータルコストの縮減・平準化 ・受益と負担の見直し
3 情報基盤の整備と活用 ・点検・修繕等を通じた情報収集 ・情報の蓄積、地公体も含めた一元集約	4 個別施設計画の策定 ・計画策定の推進と内容の充実
7 体制の構築 ・資格制度の充実、高度な技術力を有する技術者の活用 ・管理者間の相互連携体制の構築	8 法令等の整備 ・責任の明確化、社会構造の変化への対応
【主な取組内容】	
○新たな基準・マニュアルの運用開始 例：道路橋等の5年に1回の近接目視 等 ○新たなデータベースの稼働と将来的な機能の拡充 例：港湾のデータベースの港湾管理者への拡大 等 ○必要に応じた施設の集約化・撤去等 例：社会構造の変化に伴う橋梁等の集約化・撤去への助言 等	○資格制度の充実 例：必要な能力と技術の明確化、関連する民間資格の評価・認定 等 ○高度な技術力を有する技術者の活用体制の構築 例：道路分野等において、国の職員等の派遣等の技術的支援体制の確立 等 ○管理者間の相互連携体制の構築 例：国・地公体で構成される支援組織による市町村への技術的支援 等
5. その他 ○計画のフォローアップにより、取組を充実・深化 ○ホームページ等を通じた積極的な情報提供	

資料) 国土交通省

インフラの大部分を管理する地方公共団体等の取組みを進めるため、防災・安全交付金による財政支援や研修等の人的支援を実施する、が挙げられる。

また、これらの取組みを推進するため、27年9月に閣議決定した第4次社会資本整備重点計画では、「社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う」ことを1つ目の重点目標として掲げ、個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率（32年度に100%）をはじめとする指標を設定するなど、インフラ老朽化対策に重点的に取り組むこととしている。

27年12月には、行動計画に基づくインフラ老朽化対策の進捗状況が見える化するため、行動計画のフォローアップを初めて行った。国土交通省は、必要なインフラが持続可能なものとして維持されるよう、引き続き老朽化対策について、重点的・計画的に取り組んでいく。

（2）メンテナンス産業の育成・拡大

社会資本整備審議会・交通政策審議会の下に設置された社会資本メンテナンス戦略小委員会において、平成25年12月の「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」の答申を踏まえ、26年度には、施策の具体化に向け引き続き検討すべき事項について調査・審議がなされ、1.「点検・診断に関する資格制度の確立」、2.「維持管理を円滑に行うための体制、地方公共団体等の支援方策」、3.「維持管理・更新に係る情報の共有化・見える化」について、今後の方向性に関する提言が取りまとめられた。

このうち、1.「点検・診断に関する資格制度の確立」については、業務内容に応じた必要な知識・技術等を定めた「公共工事に関する調査及び設計等の品質確保に資する技術者資格登録規程」を26年11月に告示し、民間資格の登録制度を創設するとともに、登録された点検・診断等の資格を27年度発注業務から活用している。

また、維持管理と表裏一体の関係である新設・改築分野の計画・調査・設計業務についても、27年10月に同規程を改正し登録制度の対象としたところである。

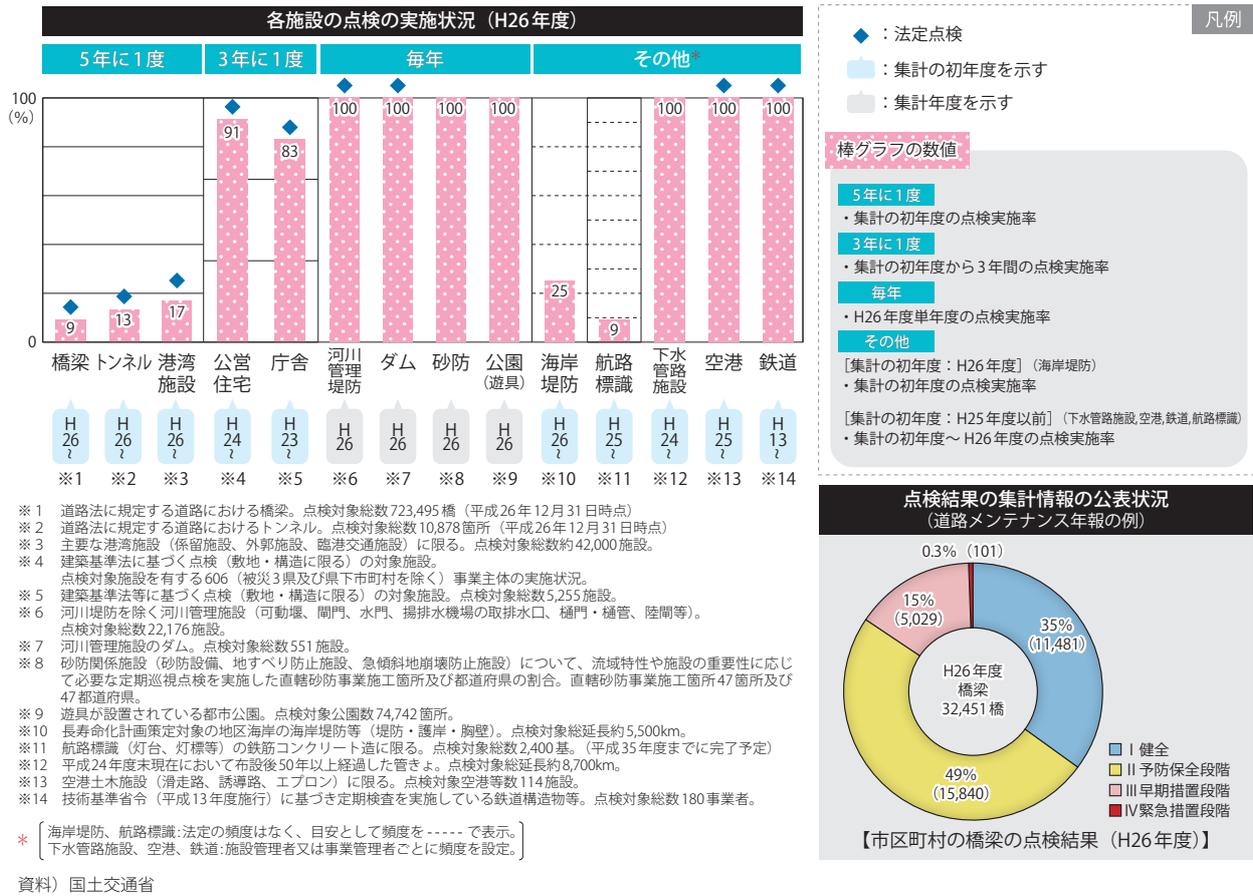
2.「維持管理を円滑に行うための体制、地方公共団体等の支援方策」については、民間企業の技術・ノウハウやスケールメリットを活かして、効率的な維持管理を図るため、複数の分野や施設の維持管理業務を包括的に民間に委託する手法について、地方公共団体と協力して具体的な検討を進めている。

3.「維持管理・更新に係る情報の共有化・見える化」については、各分野で25年度以降に開始された新たな基準にもとづく施設の点検が一巡し、多くの施設の健全性が明らかになる最初の5年間に、社会資本の維持管理情報のうち特に重要な情報の見える化を行っていく。

また、インフラメンテナンス産業の育成・活性化を図るため、産学官が一丸となって取り組むプラットフォームとなる「インフラメンテナンス国民会議（仮称）」の28年度創設に向けて、意見交換会を開催し検討を開始した。

以上の取組み等により、メンテナンス産業の育成・活性化、及び地域産業化を図っていく。

図表 II-2-2-3 各分野における点検実施状況等の公表状況



(3) モニタリング技術の開発・導入

社会インフラの状態の効率的な把握を可能とするモニタリング技術の開発・導入の推進に向け、平成25年10月に開催した「社会インフラのモニタリング技術活用推進検討委員会」において、現場ニーズとシーズのマッチングや、有効性の評価・分析を行うため、モニタリング技術の現場実証に係る検討を行った。26年9月より公募を開始し、現場実証等を進めている。

(4) ロボットの開発・導入

今後増大するインフラ点検を効果的・効率的に行い、人が近づくことが困難な災害現場の調査や応急復旧を迅速かつ的確に実施する実用性の高いロボット開発・導入を推進している。

第3節 社会資本整備の推進

社会資本整備重点計画は、「社会資本整備重点計画法」に基づき、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ために策定する計画である。

平成27年9月に第4次社会資本整備重点計画 (27~32年度) が閣議決定された。同計画では、厳しい財政制約の下、①切迫する巨大地震や激甚化する気象災害、②加速するインフラ老朽化、③人口減少に伴う地方の疲弊、④激化する国際競争という4つの構造的課題に対応するため、社会資本のストック効果の最大化を図ることを基本理念とし、「既存施設の有効活用 (賢く使う)」や「集約・再

編」を進めながら、ストック効果の高い事業に「選択と集中」を徹底することとしている。また、今回初めて、社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成を位置付け、計画的な社会資本整備の実施及び担い手の確保育成の観点から、安定的・持続的な公共投資の見通しの確保が重要であるとしている。さらに、中長期的な見通しを持った社会資本整備を進めていくため、4つの重点目標（「社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う」、「災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する」、「人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する」、「民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する」）と13の政策パッケージを設定するとともに、代表的な指標についてはKPI（Key Performance Indicator）として位置づけた。

計画の達成状況等を把握し、改善検討を行うため、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会において今後適切にフォローアップを実施することとしており、その一環として、同年12月に計画部会の下に専門小委員会を設置し、ストック効果の最大化・見える化の検討に着手した。

また、第4次社会資本整備重点計画に基づき、各地方の特性に応じて重点的、効率的、効果的に社会資本を整備するための計画として「地方ブロックにおける社会資本整備重点計画」を28年3月に策定した。

図表 II-2-3-1 第4次社会資本整備重点計画

1. 社会資本整備が直面する4つの構造的課題

- (1) 加速するインフラ老朽化
- (2) 脆弱国土（切迫する巨大地震、激甚化する気象災害）
- (3) 人口減少に伴う地方の疲弊
- (4) 激化する国際競争

国土形成計画（平成27年8月14日閣議決定）を踏まえ、その実現に向けて社会資本整備を計画的に実施

2. 持続可能な社会資本整備に向けた基本方針

社会資本のストック効果の最大化を目指した戦略的インフラマネジメントへ

社会資本のストック効果を最大限に発揮するためのマネジメントを徹底

①集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンス

- ・メンテナンスサイクルの構築による老朽化インフラの安全性の確保
- ・中長期的にトータルコストを縮減・平準化（集約化等による規模の適正化を含む）
- ・メンテナンス産業の競争力強化

②既存施設の有効活用（賢く使う取組）

- ・既存施設の機能の最大化（例：羽田空港における飛行経路見直しによる空港処理能力拡大等）
- ・既存施設の機能の強化・高度化（例：公営住宅における集約等に伴う福祉施設の設置等）
- ・既存施設の多機能化（例：下水処理場の上部空間を活用した発電施設の整備等）

③社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底（優先度や時間軸を考慮）

安全安心インフラ

南海トラフ・首都直下地震や局地化・集中化・激甚化している雨の降り方への対応等、ハード・ソフトの取組を総動員し、人命と財産を守る事業に重点化

生活インフラ

地域生活サービスの持続的・効率的な提供を確保し、生活の質の向上を図る事業に重点化

成長インフラ

国際戦略による競争力強化、民間事業者等との連携強化を通じ、生産拡大効果を高める事業に重点化

時間軸の明確化

・中長期的（おおむね10～20年）を目指す姿、計画期間中（H32（2020）年度まで）に進める重点施策と実現すべき数値目標等を策定

経済再生と財政健全化

・2017年度の消費増税前後を含め、2020年、そしてそれ以降への安定成長を支え、経済再生と財政健全化に貢献

PPP/PFIの積極活用

社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材に係る構造改革等

- 地域の守り手である現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成
- 現場の生産性向上による構造改革
- 公共工事の品質確保と担い手確保に向けた発注者による取組の推進
- 社会資本整備に関わる多様な人材の確保・育成（メンテナンス、PPP/PFI等を担う人材）

安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性

- 過去の公共投資の急激な増減は、様々な弊害（不適格業者の参入やダンピングの多発、人材の離職等）をもたらしてきた
- メンテナンスを含めた社会資本整備を計画的かつ着実に実施し、担い手を安定的に確保・育成するため、持続的な経済成長を支えられるよう、経済規模に見合う公共投資を安定的・持続的に確保することが必要

資料) 国土交通省

第4節

交通政策の推進

1 交通政策基本法に基づく政策展開

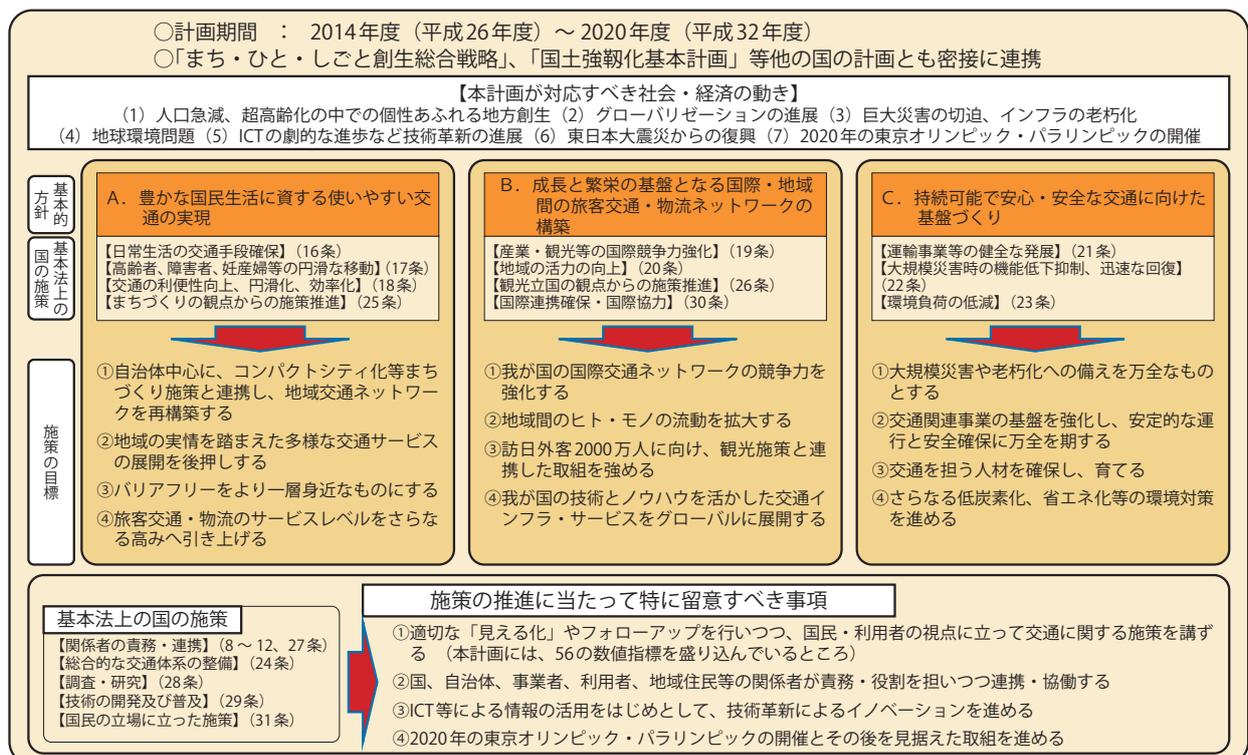
平成25年12月、「交通政策基本法」が公布・施行された。同法に基づき、国土交通省の交通政策審議会・社会資本整備審議会における審議等を経て、27年2月に、「交通政策基本計画」を閣議決定した。

「交通政策基本計画」は、26年度から32年度までを計画期間としており、「交通政策基本法」の規定に則り、基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めている。具体的には、基本的方針として、A)「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、B)「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、C)「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」の3つの柱を掲げるとともに、それぞれについて、施策目標を4つずつ設定した上で、具体的な施策を提示している。また、同計画のフォローアップに際して取組みの進捗を確認するための数値指標を定めるとともに、AからCの3つの柱に沿った施策を進めるに当たって留意すべき事項等を示している。

さらに、27年6月には、「交通政策基本法」に基づき、初の「交通政策白書」を閣議決定・国会報告した。「交通政策白書」は、交通の動向並びに政府が交通に関して講じた施策及び交通に関して政府が講じようとする施策について、毎年、国会に報告するものであり、「交通政策基本計画」に掲げられた施策や数値目標の進捗状況のフォローアップも行っている。

今後は、毎年度作成する「交通政策白書」を活用しつつ、同計画のフォローアップ等を適切に行い、同計画の着実な推進を図ることとしている。

図表 II-2-4-1 交通政策基本計画の概要



資料) 国土交通省

2 地域公共交通ネットワークの再構築

人口減少、少子高齢化が進展する中、特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されている。一方で、地域公共交通は、特に自動車を運転できない学生、高齢者等にとって必要不可欠な存在であり、また、地域の活力を維持し、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通の充実を図ることが重要である。

こうした情勢を踏まえ、平成26年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者と適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興等の観点も踏まえつつ、地域にとって最適な交通ネットワーク及び交通サービスを合意の下で実現していくための枠組みを構築した。

同法に基づき、27年度末までに92件の地域公共交通網形成計画が国土交通大臣に送付されたほか、岐阜市において、JR岐阜駅をハブターミナルとするバス路線の再編を内容とする、地域公共交通再

図表 II -2-4-2 地域公共交通の現状と課題

・輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年	2014年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人	4.0億人 (90年に比べ20%減)

(出典) 自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

- 一般路線バスについては、2009年度から2014年度までの5年間に約8,053kmの路線が完全に廃止。鉄道については、2000年度から2014年度までの15年間に37路線・約754kmが廃止。

- 公共交通空白地域が存在

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477km ² (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)

(出典) 平成23年度国土交通省調査による

- 一般路線バス事業者の7割以上、地域鉄道事業者の8割以上の経常収支が赤字



(保有車両30両以上の事業者 (2014年度))

資料) 国土交通省

図表 II -2-4-3 改正地域公共交通活性化再生法 (平成26年5月成立) の概要

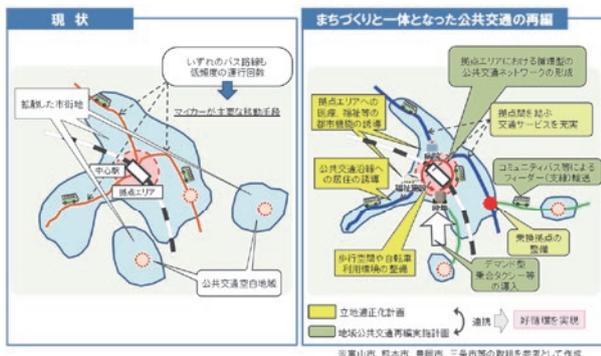
○地域公共交通活性化再生法の一部改正法 (平成26年5月公布・11月施行)

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、② まちづくりと連携し、③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



○地域公共交通活性化再生法及び鉄道・運輸機構法の一部改正法 (平成27年5月公布・8月施行)

地域公共交通活性化再生法に基づく国土交通大臣の認定を受けた地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する産業投資による鉄道・運輸機構を通じた出資等の仕組みを創設し、支援の充実・多様化を図る。



資料) 国土交通省

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針 国が策定まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画 事業者と協議の上、地方公共団体が協議会を開催し策定

■コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携

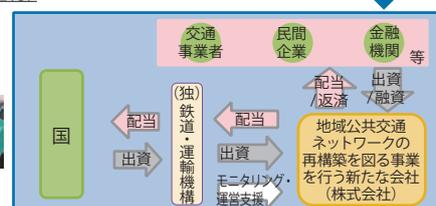
■地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業 面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

地域公共交通再編実施計画 実施計画 実施計画 ...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し



編実施計画が国の認定を受けるなど、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた取組みが本格化している。

また、27年には（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構が地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業を行う新たな会社に出資等を行う制度を創設し、支援の多様化・充実を図った。

国土交通省としても、引き続き地方公共団体の取組みに対し、必要な支援を行っていく。

3 総合的な物流政策の推進

グローバル・サプライチェーンの深化や地球温暖化対策及び安全・安心の確保の必要性の高まりなど、我が国の物流を取り巻く社会経済情勢に迅速かつ的確に対応するため、平成25年6月に「総合物流施策大綱（2013-2017）」を閣議決定した。同大綱に基づき、関係省庁が連携して、総合的・一体的に物流政策の推進を図っているところであり、「国土のグランドデザイン2050」、「国土形成計画」、「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」等の計画・方針と一体となって取組みを進めている。

我が国の物流サービスは、トラック輸送を主体として、定時性、安全性、安定性、信頼性、荷主のオーダーに徹底的に応じるサービス等、きめ細かく、質の高い水準となっており、製造業のジャスト・イン・タイムを支え、コンビニエンスストア等の流通業の発展、宅配サービス等による国民生活の利便性の向上に貢献してきた。一方で、近年、人口減少・少子高齢化の進行、情報通信技術（ICT）等の革新、災害リスクの高まり、貨物の小口化・多頻度化の一層の進行と顧客ニーズの多様化等、物流を巡る社会経済情勢は大きく変化している。さらに、物流分野においては、特に労働力不足が顕在化し課題となっており、トラックドライバーの高齢化が進行しているほか、中長期的には人材の確保が更に困難になる可能性があり、早急に対策を講じる必要がある。

このような状況を踏まえ、今後の物流政策の基本的な方向性等について審議を行うため、交通政策審議会交通体系分科会物流部会を新たに設け、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と合同して審議を行い、27年12月に国土交通大臣に対し答申が行われた。同答申において提言されている「物流生産性革命の実現」と「未来へ輝く魅力的な物流への進化」を図るため、省力化と更なる効率化の促進、海外を含めた新たな市場の開拓や新たなサービスの展開等を進めるとともに、就業先としての魅力を向上させ、必要な人材を確保するための就業環境の整備、環境対策や災害対応力の強化等の社会的課題の解決への貢献等に取り組むこととしている。

さらに、制度面の見直しを行い、同答申を実現する観点から、我が国の社会経済活動を支える重要な社会インフラである物流システムの更なる効率化・最適化に向けて、大規模物流センター等の物流拠点の高機能化に加え、国や自治体、荷主、物流事業者等の多様な関係者の連携を進めることなどにより、輸送を含めた物流ネットワーク全体の省力化・効率化を推進する枠組みを整備するため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を28年2月に国会に提出した。

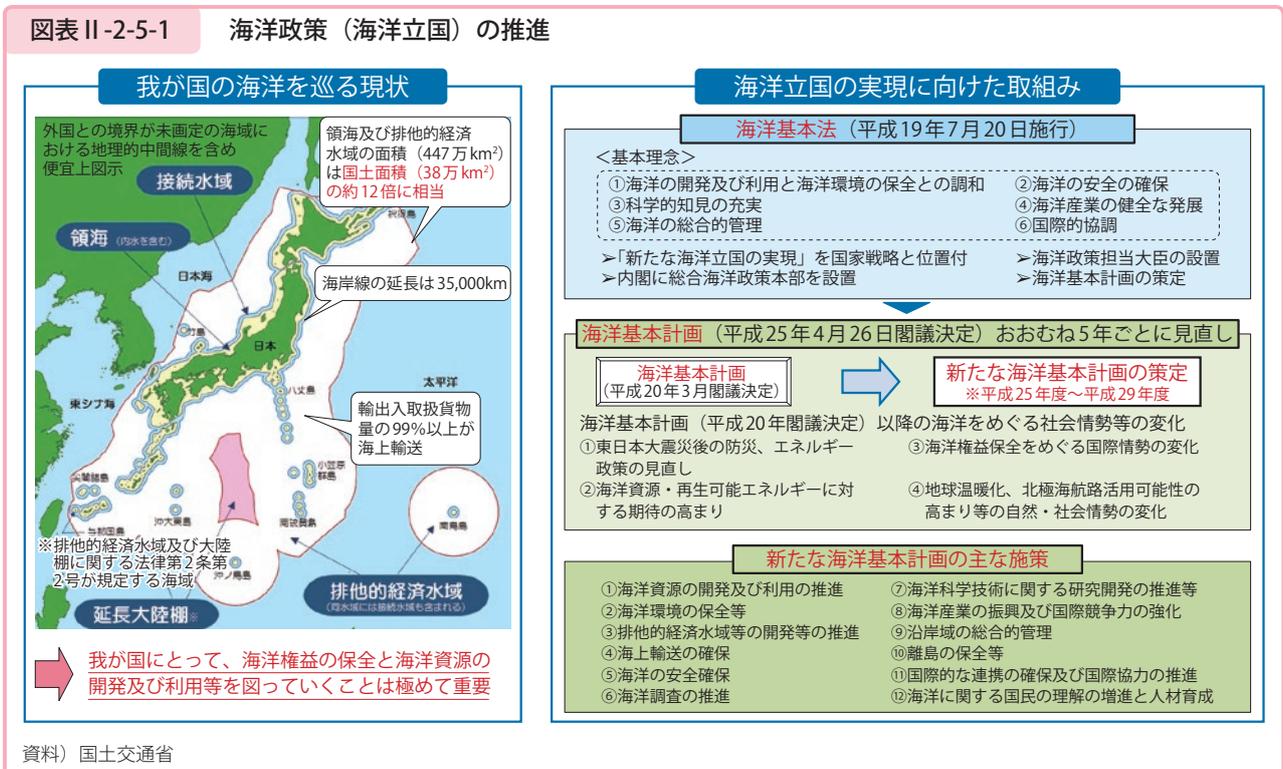
第5節 海洋政策（海洋立国）の推進

1 海洋基本計画の着実な推進

四方を海に囲まれている我が国は、広大な海をフロンティアとして認識し、真の「海洋立国」を実現していく必要があることから、海洋に関する行政分野の多くを所管する国土交通省では「海洋基本法」に基づく「海洋基本計画」の下、関係機関と連携しつつ、海洋政策を推進している。

具体的には、海洋再生可能エネルギーの利活用や海洋資源等の開発・利用、海洋開発人材の育成、エネルギー等の効率的な海上輸送、海洋産業の振興、海洋権益の保全に資する海洋調査等に取り組んでいる。さらに、平成27年6月には総合海洋政策本部において、「海洋基本計画」を踏まえた「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」が改正され、本方針も踏まえ、戦略的海上保安体制の構築、排他的経済水域の根拠となる低潮線^注の保全及び南鳥島・沖ノ鳥島の活動拠点整備などの環境整備を推進している。この他、同年10月には「我が国の北極政策」が総合海洋政策本部決定され、これを踏まえ北極海航路の利活用のための環境整備等も進めているところである。

また、27年の「海の日」には、20回目の節目を迎えたことを記念するとともに国民の海洋に関する理解と関心の増進を図るため特別行事を開催した。特別行事における総合開会式での安倍内閣総理大臣のスピーチでは、海洋開発技術者数を42年までに1万人とする目標を掲げるとともに、世界で初となる海上保安政策の修士課程を新たに開設することを表明された。加えて、国際海事機関（IMO）等との共催により日本初となる「IMO世界海の日パラレルイベント2015」を開催し、「海事の教育及び訓練」をテーマに国際シンポジウムを行い「横浜宣言」を取りまとめた。



注 海水面が最低水面に達した時の陸地と水面との境界をいう。

2 我が国の海洋権益の保全

（1）領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進及び海洋情報の一元化

我が国の領海及び排他的経済水域には、調査データの不足している海域が存在しており、海上保安庁では、この海域において、海底地形、地殻構造、領海基線等の海洋調査を重点的に実施し、船舶交通の安全や我が国の海洋権益の保全、海洋開発等に資する基礎情報の整備を戦略的かつ継続的に実施している。

海上保安庁の自立型潜水調査機器（AUV）「ごんどう」による海底地形調査を実施した結果、平成27年5～6月には、鹿児島県トカラ群島宝島の北西約10kmの白浜曾根において、海底から熱水・ガスの湧出を示唆する記録を確認した。白浜曾根の熱水域は水深約80m～100mと、これまで東シナ海で発見されているものとしては極めて浅いことが特徴である。

また、7月、11月には、沖縄県宮古島の北約120kmの第三宮古海丘において、噴火を伴う溶岩流の痕跡など海底火山地形であることを確認した。

これらの発見・成果は、今後の火山活動解明のための基盤情報として活用が期待される。

また、内閣官房総合海洋政策本部事務局の総合調整の下、海洋情報の所在を一元的に収集・管理・提供する「海洋情報クリアリングハウス」を運用している。さらに、海洋に関する様々な自然情報（海底地形、海流、水温等）や社会情報（港湾区域、漁業権区域等）を一般ユーザーが活用できるよう、地図上に自由に重ねて表示できるウェブサービス「海洋台帳」を運用している。

（2）大陸棚の限界画定に向けた取組み

平成20年11月に我が国が国連海洋法条約に基づき、国連の「大陸棚限界委員会」へ提出した、200海里を超える大陸棚に関する情報について、同委員会は24年4月20日に勧告を採択した。勧告では、我が国の国土面積の約8割に相当する大陸棚の延長が認められ、26年10月、四国海盆海域と沖大東海嶺海域が日本の大陸棚として新たに政令で定められた。一方、一部海域では審査が先送りされたため、海上保安庁では、内閣官房総合海洋政策本部事務局の総合調整の下、関係省庁と連携して、引き続き、大陸棚の画定に向けた対応を行っていくこととしている。

（3）沖ノ鳥島の保全、低潮線の保全及び活動拠点の整備等

①沖ノ鳥島の保全

沖ノ鳥島は、我が国最南端の領土であり、国土面積を上回る約40万km²の排他的経済水域の基礎となる極めて重要な島であることから、基礎データの観測・蓄積や護岸等の損傷について点検、補修等を行っている。引き続き、2つの小島だけでなく環礁全体の保全を図るため、国の直轄管理により十全な措置を講じる。

②低潮線の保全

「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（低潮線保全法）」等に基づき、全国185箇所の低潮線保全区域を政令で指定し、掘削等の行為規制を実施している。また、防災ヘリコプターや船舶等による巡視や衛星画像等を用いた低潮線及びその周辺の状況の調査を行い、区域内における制限行為の有無や自然侵食による地形変化を確認することにより、排他的経済水域及び大陸棚の基礎となる低潮線の保全を図るとともに、保全を確

実かつ効率的に実施していくために、低潮線に関する各種情報を適切に管理している。

図表 II-2-5-2 低潮線の保全

「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（低潮線保全法）」（平成22年6月施行）に係る施策の推進

《低潮線の保全》

- ・排他的経済水域等の限界を画する基礎となる低潮線の周辺の水域で、保全を図る必要があるものを低潮線保全区域（185区域）に指定し区域内で行為を規制。
- ・衛星画像や防災ヘリコプター、船舶等を活用し、低潮線及びその周辺の人為的な損壊や自然侵食等の巡視、状況調査を実施。

《特定離島における活動拠点の整備・管理》

- ・海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、国土交通大臣が港湾の施設（低潮線保全法に基づく基本計画において整備内容を明示）の整備・管理を実施。

（南ノ鳥島）平成22年度事業着手

（沖ノ鳥島）平成23年度事業着手



《排他的経済水域及び南鳥島・沖ノ鳥島の位置》
（海上保安庁海洋情報部ホームページより引用加筆）



《沖ノ鳥島》

事業箇所

岸壁（延長160m・水深8m）
泊地（水深8m）
臨港道路（附帯施設を含む）



《南鳥島》

事業箇所

岸壁（延長160m・水深8m）
泊地（水深8m）
（附帯施設を含む）



《巡視、状況調査》

資料）国土交通省

③特定離島（南鳥島・沖ノ鳥島）における活動拠点の整備・管理

「低潮線保全法」等に基づき、本土から遠隔の地にある南鳥島・沖ノ鳥島において、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用に関する活動拠点として、船舶の係留・停泊、荷さばき等が可能となる港湾の施設を整備するとともに、国による管理体制の構築を図っている。

第6節 領土・領海の堅守

（1）近年の現況

近年、尖閣諸島周辺海域においては、中国公船等による領海侵入や中国・台湾活動家等による領有権主張活動が発生しており、特に平成24年9月以降、中国公船が荒天の日を除きほぼ毎日接続水域を航行し、毎月3回程度の頻度で領海侵入を繰り返している。加えて、同海域では外国漁船の活動も続いている。このような状況を受け、海上保安庁では、現場海域に巡視船を配備するなどし、我が国の領土・領海を断固として守りぬくとの方針の下、事態をエスカレートさせないよう、冷静に、かつ毅然とした対応を続けている。28年2月には、尖閣諸島周辺海域における中国公船への対応に万全を期すため、大型巡視船14隻相当による尖閣領海警備専従体制を確立した。

また、小笠原諸島周辺海域においては、26年9月以降、多数確認された中国サンゴ漁船は27年1月下旬を最後に確認されていないが、その後も、九州西方の我が国排他的経済水域において、検挙事案が発生するなど、依然として予断を許さない状況であることから、海上保安庁では、水産庁等の関係機関と連携の上、引き続き、警戒を緩めることなく厳正な監視取締りを行っている。

さらに、東シナ海等の我が国排他的経済水域においては、外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動等も確認されており、海上保安庁では、関係機関と連携しつつ、巡視船等による中止要求や継続的な監視等、その時々状況に応じて適切に対応を行っている。

海上保安庁では、尖閣諸島周辺海域における領海警備や外国漁船取締りに万全を期すため、28年2月に尖閣専従体制を確立するとともに、離島・遠方海域を含めて全国の海上における様々な不審事象、不法行為等に際のない十分な対応を行うため、戦略的海上保安体制の構築を着実に推進することとしている。

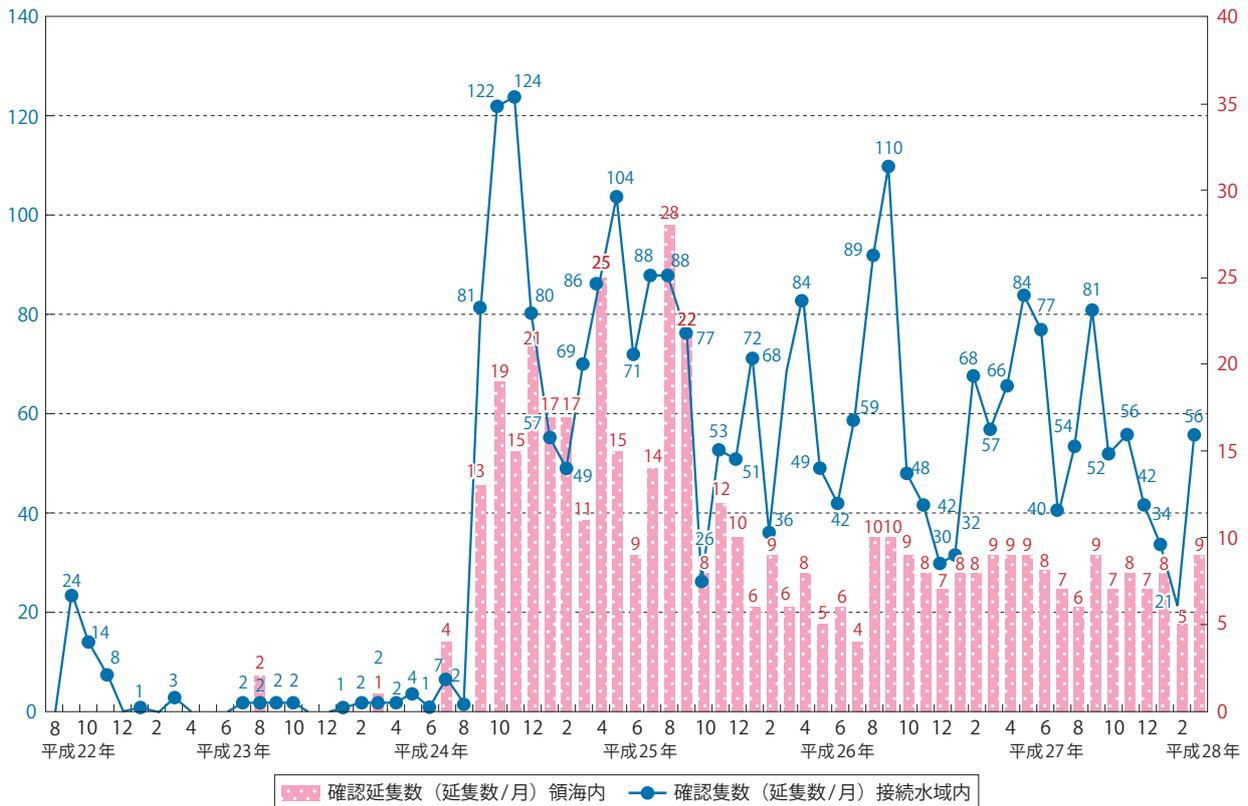
図表 II-2-6-1

尖閣領海警備専従船（巡視船たらま・いけま・いらぶ）



資料) 国土交通省

図表 II-2-6-2 中国公船による接続水域入域・領海侵入隻数



—中国公船による領海侵入の実態（平成28年3月末現在）—
 ●領海侵入件数：147件（149日） ●領海侵入隻数：延べ461隻
 ●最大領海侵入隻数：8隻 ●最長領海侵入時間：28時間15分
 資料) 国土交通省

(2) 海上保安政策課程の創設

国際社会全体の平和と繁栄のためには、平成25年12月に閣議決定された「国家安全保障戦略」にうたわれているとおり、「力ではなく、法とルールが支配する海洋秩序」の強化が極めて重要である。そのため、海上保安庁が各国海上法執行機関の能力向上を効果的に支援し、相互理解を深めることが、法とルールが支配する海洋秩序の強化に大いに貢献することとなると期待されている。

このため、27年10月、海上保安庁及びアジア各国の海上保安機関の若手幹部職員を対象として、世界で初となる海上保安政策に関する修士レベルの教育を行う海上保安政策課程を開講した。

図表 II-2-6-3 海上保安政策課程 開講式



資料) 国土交通省

第7節

水循環政策の推進

1 水循環基本計画の策定

平成26年4月に公布、同年7月に施行された「水循環基本法」においては、水循環に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「水循環基本計画」を定めることとされており、同年7月18日、水循環政策本部の第1回会合において、安倍内閣総理大臣より、27年夏までのできる限り早い時期にこれを策定することとする旨の指示を受けた。以降、水循環政策本部事務局では、有識者や広く国民の皆様から意見を聞き、各府省庁と十分に連携しながら「水循環基本計画」の検討を行い、同年7月10日に第2回目の水循環政策本部会合を経て閣議決定された。

「水循環基本計画」では、流域の総合的かつ一体的な管理の枠組みとしての流域連携の推進、貯留・涵養機能の維持及び向上、水の適正かつ有効な利用の促進、健全な水循環に関する教育の推進や民間団体等の自発的な活動の促進、調査の実施や科学技術の振興、国際的な連携の確保及び国際協力の推進、国際的な連携の確保及び国際協力の推進、水循環に関わる人材の育成といった9つの施策について、それぞれ総合的かつ計画的に推進していくこととしている。

特に、流域の森林、河川、農地、都市、湖沼、沿岸域等において、人の営みと水量、水質、水と関わる自然環境を良好な状態に保つ、又は改善するため、水循環に関する施策を通じ、関係者が連携して活動することを「流域マネジメント」として位置付け、これを推進するため、地域の実情に応じ、流域単位を基本として、「流域水循環協議会」を設置し、「流域マネジメント」の基本方針を定める「流域水循環計画」を策定し、関係する行政などの公的機関、事業者、団体、住民等が連携し、流域の適切な保全や管理等を実施するよう努めていく。

図表 II-2-7-1 水循環基本法の概要

水循環基本計画の概要	
総論	<ul style="list-style-type: none"> ○水循環と我々の関わり ○水循環基本計画の位置付け、対象期間と構成
第1部水循環に関する施策についての基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> 1 流域における総合的かつ一体的な管理 2 健全な水循環の維持又は回復のための取組の積極的な推進 3 水の適正な利用及び水の恵沢の享受の確保 4 水の利用における健全な水循環の維持 5 国際的協調の下での水循環に関する取組の推進
第2部水循環に関する施策に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策	<ul style="list-style-type: none"> 1 流域連携の推進等-流域の総合的かつ一体的な管理の枠組み- <ul style="list-style-type: none"> (1) 流域の範囲 (2) 流域の総合的かつ一体的な管理の考え方 (3) 流域水循環協議会の設置と流域水循環計画の策定 (4) 流域水循環計画 (5) 流域水循環計画の策定プロセスと評価 (6) 流域水循環計画策定・推進のための措置 2 貯留・涵養機能の維持及び向上 <ul style="list-style-type: none"> (1) 森林 (2) 河川等 (3) 農地 (4) 都市 3 水の適正かつ有効な利用の促進等 <ul style="list-style-type: none"> (1) 安定した水供給・排水の確保等 (2) 持続可能な地下水の保全と利用の推進 (3) 水インフラの戦略的な維持管理・更新等 4 水の効率的な利用と有効利用 <ul style="list-style-type: none"> (5) 水環境 (6) 水循環と生態系 (7) 水辺空間 (8) 水文化 (9) 水循環と地球温暖化 4 健全な水循環に関する教育の推進等 <ul style="list-style-type: none"> (1) 水循環に関する教育の推進 (2) 水循環に関する普及啓発活動の推進 5 民間団体等の自発的な活動を促進するための措置 6 水循環施策の策定及び実施に必要な調査の実施 <ul style="list-style-type: none"> (1) 流域における水循環の現状に関する調査 (2) 気候変動による水循環への影響と適応に関する調査 7 科学技術の振興 8 国際的な連携の確保及び国際協力の推進 <ul style="list-style-type: none"> (1) 国際連携 (2) 国際協力 (3) 水ビジネスの海外展開 9 水循環に関わる人材の育成 <ul style="list-style-type: none"> (1) 産学官が連携した人材育成と国際人的交流
第3部水循環に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項	<ul style="list-style-type: none"> 1 水循環に関する施策の効果的な実施 2 関係者の責務及び相互の連携・協力 3 水循環に関して講じた施策の公表

資料) 国土交通省

2 今後の水循環政策の取組み

今後は、国土交通省においても、水循環政策本部の下で、水循環に関係する各府省庁と連携しつつ、地域レベルにおいても連携体制を構築しながら、「水循環基本計画」の様々な施策を効率的・効果的に推進していく。

第8節 効率的・重点的な施策展開

1 i-Constructionをはじめとした建設生産システムにおける生産性向上の取組み

我が国の労働力人口が総じて減少する中で、社会資本のストック効果の最大化を図る効率的・効果的な社会資本整備や、将来にわたる社会資本の品質確保を実現するため、社会資本整備にかかる計画、設計、施工及び管理の各段階におけるコスト構造の改善に努めつつ、建設生産システムの省力化・効率化・高度化を通じた生産性向上に取り組む必要がある。国土交通省では、新技術・新工法の開発・活用、施工時期の平準化・適正工期の確保、コミュニケーションの円滑化、技術者・技能者の効率的活用等の観点から、生産性向上に資する様々な取組みを推進している。

平成27年11月には、生産性の遅れている土工やコンクリート工等の分野について、ICTの全面的な活用、規格の標準化、施工時期の平準化の3つの施策に取り組むことで抜本的な生産性向上を図り、建設現場全体として技能労働者一人あたりの飛躍的な生産性の向上等を図るための新しい取組みであ

るi-Constructionを推進することとし、そのための基本方針や推進方策を検討するため、i-Construction委員会（委員長 三菱総合研究所理事長 小宮山 宏）を設置することを公表した。

i-Construction委員会は同年12月から4回にわたって開催し、28年4月に幅広く頂いた意見を報告書として取りまとめた。

この報告書を踏まえ、28年を「生産性革命元年」と位置づけ、国土交通省の総力を挙げ生産性の向上に向けて取り組み、建設現場における一人一人の生産性を向上させ、企業の経営環境を改善し、建設現場に携わる人の賃金の水準の向上を図るとともに安全性の確保を推進していく。

2 公共工事の品質確保と担い手の育成・確保

現在及び将来にわたる公共工事の品質確保とその担い手の中長期的な育成・確保を目的として、平成26年6月に「公共工事の品質確保の促進に関する法律」（品確法）、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」（入契法）及び「建設業法」が改正され（いわゆる「担い手三法の改正」）、同年9月には、「品確法」第9条に基づく「基本方針」及び入契法第17条に基づく「適正化指針」の改正について閣議決定された。また、27年1月には「品確法」第22条に基づく「発注関係事務の運用に関する指針（運用指針）」が策定された（公共工事の品質確保の促進に関する関係省庁連絡会議申合せ）。

平成27年度は、運用指針を踏まえた発注事務の運用が開始され、入契法が全面施行となるなど、担い手3法の「本格運用元年」であり、市町村を含むすべての公共工事の発注者が本指針等を踏まえた具体的な取組みを進めることが求められている。

今後、国土交通省では、各発注者において本指針を踏まえた発注関係事務が適切に実施されているか定期的に調査を行い、その結果を取りまとめ、公表することとしている。

図表 II-2-8-1 「発注関係事務の運用に関する指針（運用指針）」の主なポイント

「発注関係事務の運用に関する指針（運用指針）」の主なポイント	
<p>運用指針とは：品確法第22条に基づき、地方公共団体、学識経験者、民間事業者等の意見を聴いて、国が作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶各発注者が発注関係事務を適切かつ効率的に運用できるよう、発注者共通の指針として、体系的にとりまとめ ▶国は、本指針に基づき発注関係事務が適切に実施されているかについて定期的に調査を行い、その結果をとりまとめ、公表 	
必ず実施すべき事項	実施に努める事項
<p>予定価格の適正な設定</p> <p>予定価格の設定に当たっては、適正な利潤を確保することができるよう、市場における労務及び資材等の取引価格、施工の実態等を的確に反映した積算を行う。積算に当たっては、適正な工期を前提とし、最新の積算基準を適用する。</p>	<p>工事の性格等に応じた入札契約方式の選択・活用</p> <p>各発注者は、工事の性格や地域の実情等に応じて、多様な入札契約方式の中から適切な入札契約方式を選択し、又は組み合わせて適用する。</p>
<p>歩切りの根絶</p> <p>歩切りは、公共工事の品質確保の促進に関する法律第7条第1項第1号の規定に違反すること等から、これを行わない。</p>	<p>発注や施工時期の平準化</p> <p>債務負担行為の積極的な活用や年度当初からの予算執行の徹底など予算執行上の工夫や、余裕期間の設定といった契約上の工夫を行うとともに、週休2日の確保等による不稼働日等を踏まえた適切な工期を設定の上、発注・施工時期等の平準化を図る。</p>
<p>低入札価格調査基準又は最低制限価格の設定・活用の徹底等</p> <p>ダンピング受注を防止するため、低入札価格調査制度又は最低制限価格制度の適切な活用を徹底する。予定価格は、原則として事後公表とする。</p>	<p>見積りの活用</p> <p>入札に付しても入札者又は落札者がなかった場合等、標準積算と現場の施工実態の乖離が想定される場合は、見積りを活用することにより予定価格を適切に見直す。</p>
<p>適切な設計変更</p> <p>施工条件と実際の工事現場の状態が一致しない等の場合、適切に設計図書の変更及びこれに伴って必要となる請負代金の額や工期の適切な変更を行う。</p>	<p>受注者との情報共有、協議の迅速化</p> <p>各発注者は受注者からの協議等について、速やかかつ適切な回答に努める。設計変更の手続の迅速化等を目的として、発注者と受注者双方の関係者が一堂に会し、設計変更の妥当性の審議及び工事の中止等の協議・審議等を行う会議を、必要に応じて開催する。</p>
<p>発注者間の連携体制の構築</p> <p>地域発注者協議会等を通じて、各発注者の発注関係事務の実施状況等を把握するとともに、各発注者は必要な連携や調整を行い、支援を必要とする市町村等の発注者は、地域発注者協議会等を通じて、国や都道府県の支援を求める。</p>	<p>完成後一定期間を経過した後における施工状況の確認・評価</p> <p>必要に応じて完成後の一定期間を経過した後において施工状況の確認及び評価を実施する。</p>

資料) 国土交通省

(1) 発注者責務を果たすための取組み

運用指針は、各発注者が、発注者の責務等を踏まえ、発注関係事務を適切かつ効率的に運用できるよう、「調査及び設計」、「工事発注準備」、「入札契約」、「工事施工」、「完成後」の各段階で取り組むべき事項や多様な入札契約方式の選択・活用について体系的にまとめられている。

国土交通省では、本指針を踏まえた発注関係事務の適切な運用に向けて様々な取組みを行っている。

「予定価格の適正な設定」については、特に、適正な積算に基づく設計書金額の一部を控除して予定価格とするいわゆる「歩切り」の根絶に向けた取組みとして、総務省とも連携しつつ、これまで4度にわたり、地方公共団体に対して、その実態や歩切りを行う理由等に関する調査を行い、歩切りを行っている地方公共団体に対しては、あらゆる機会を通じて早期に見直すよう求めてきた。その結果、平成27年1月時点で慣例や自治体財政の健全化等のため歩切りを行っていたすべての地方公共団体（459団体）が、平成28年4月時点で、歩切りを廃止することを決定した。また、積算に係る最新の各種基準・マニュアル類の整備・周知にも努めている。「適切な設計変更」については、設計図書に施工条件を適切に明示するとともに、必要があると認められたときは、適切に設計図書を変更することとし、設計変更業務の円滑化を図るため、「設計変更ガイドライン」を改定した。「施工時期等の平準化」については、計画的な発注の推進、適切な工期の設定、余裕期間制度の活用等により、施工時期の平準化に努めることとしている。

(2) 多様な入札契約方式の活用

「品確法」では、多様な入札契約方式の選択・活用（第14条）、段階的選抜方式（第16条）、技術

提案・交渉方式（第18条）、地域における社会資本の維持管理に資する方式（複数年契約、包括発注、共同受注による方式）（第20条）等が新たに規定された。国土交通省では、発注者の視点から社会資本整備の企画・立案から設計・施工・管理まで一連の執行プロセスのあり方及び諸課題への対応方針について、「発注者責任を果たすための今後の建設生産・管理システムのあり方に関する懇談会」において、平成25年11月より検討を進めている。本懇談会における議論も踏まえ、27年5月に、「公共工事の入札契約方式の適用に関するガイドライン」として、事業の特性等に応じた入札契約方式の適用のあり方を取りまとめた。

（3）発注者間の連携・支援

国土交通省では、運用指針の実効性を確保するため、地域発注者協議会や地方公共工事契約業務連絡協議会等を通じて、発注者間の一層の連携に努め、発注者共通の課題への対応や各種施策を推進している。具体的には、都道府県単位の部会を設置するなど地域発注者協議会の体制の見直し、各地方整備局における各種相談窓口の設置、各地方整備局等の長を本部長とする公共工事発注者支援本部の立ち上げ等を行った。

第9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

活力ある経済社会と地域の形成等の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、地方への事務・権限の移譲等により地方分権を推進している。

平成26年度から、地方の発意に根差した新たな取組みを進めるため、地方から提案を募集し、その実現に向けて検討を行う「提案募集方式」が開始された。その結果は「対応方針」として閣議決定され、法律改正が必要な事項は「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（第5次一括法）」に盛り込まれ、市町村が建築主事を設置する際の都道府県知事の同意を不要とするなど義務付け・枠付けの見直し等を行った。

27年度の検討結果は対応方針として閣議決定され、市町村も高齢者居住安定確保計画を策定できることとするなどの内容が盛り込まれた第6次一括法案が国会に提出された。

2 官民連携等の推進

PPP/PFI市場の拡大に向け、具体的な案件形成を推進するため、地方公共団体等への助成を実施するとともに、ノウハウの共有・習得、関係者間の連携強化のため、産官学金の協議の場（地域プラットフォーム）の形成を促進している。

平成27年度については、先導的官民連携支援事業では20件、震災復興官民連携支援事業では12件採択し、新潟県三条市において、所管の異なる複数の公共施設の包括的民間委託のあり方に関する調査等に対し、支援を行った。また、全国8ブロックごとに、20万人以上の地方公共団体・大学・企業・地方銀行等で構成する地域プラットフォームのコアメンバー会議を設置した。

第10節

政策評価・事業評価・対話型行政

1 政策評価の推進

「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づく「国土交通省政策評価基本計画」により、①各施策の達成状況を定期的に測定・評価する政策チェックアップ、②特定テーマに絞り込み詳細な分析を行う政策レビュー、③新規施策の必要性等について分析を行う政策アセスメントの3つを基本的な政策評価の方式として実施し、それらの方式を連関させて政策のマネジメントサイクルを推進している。平成27年度は各方式で①13政策目標・44施策目標・166業績指標、②4テーマ、③24新規施策について評価を実施した。^{注1}加えて、個別公共事業、個別研究開発課題、規制及び租税特別措置等の政策評価を政策の特性に応じた政策評価の方式として実施しており、その結果を予算要求や新規施策等の立案へ反映させている。

また、26年6月に改正された「独立行政法人通則法」に基づき、主務大臣として初めて所管19独立行政法人の業務実績評価を実施した。

2 事業評価の実施

個別の公共事業について、事業の効率性及び実施過程における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における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。さらに、平成27年度から、直轄事業については維持管理費を評価書の中で明示し、更なる「見える化」を図っている。^{注2}

また、新規事業採択時評価の前段階における国土交通省独自の取組みとして、直轄事業等において、計画段階評価を実施している。

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、月平均約1,100件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 of 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、住宅等の建築物や公共交通機関に関する事業者等の過去の行政処分等の履歴を集約した「ネガティブ情報検索サイト」を国土交通省ウェブサイト上に公開している。

注1 「国土交通省政策評価関係」ウェブサイト：<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka/index.html>

注2 「公共事業評価」ウェブサイト：<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/index.html>

「事業評価カルテ」ウェブサイト：<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>

(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、住民を含めた多様な主体の参画を促進するとともに、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行い、計画を合理的に策定するための基本的な考え方を示したガイドラインを活用することにより、更なる透明性の向上に取り組んでいる。

第11節

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた取組み

2020年に開催される予定の東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、政府としては、平成27年6月25日に「平成三十二年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会特別措置法」が施行され、大会の円滑な準備に資するよう推進本部を設置した。また、同法に基づき、基本方針を同年11月27日に閣議決定した。

国土交通省としては、大臣を本部長とする「国土交通省2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会準備本部」を26年4月18日に設置し、省をあげて対応する体制を敷いている。取組みにあたっては、大会がスムーズに運営されるよう、安全の確保、宿泊・交通の快適性の確保等必要な対応を進めていく。また、「国土のグランドデザイン2050」も踏まえ、2020年をゴールとするのではなく、2050年の東京や日本の将来像を見据えて必要な取組みを進めていく。さらには、本大会は東京のみならず、日本全体の祭典であり、大会を契機に海外の方を全国津々浦々、各地域に呼び込み、元気な地方を創っていくための取組みを進める。

具体的には、道路輸送インフラの整備（圏央道の桶川北本IC～白岡菖蒲IC間が27年10月31日に開通）、日本の玄関口である首都圏空港の機能強化、バリアフリー対策の強化（27年8月に省として総合的に取り組んでいく施策を取りまとめ）、案内標識や地図の多言語対応・無料公衆無線LANの整備等の外国人旅行者の受入環境整備、水辺環境の改善、台風等の防災対策や海上警備等のセキュリティ対策、大会特別仕様ナンバープレート交付等の施策に、大会組織委員会や東京都をはじめとする関係者と連携しつつ取り組んでいく。