

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

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、平成26年7月に発表した。これを踏まえ、27年8月に、今後おおむね10年間を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し、28年3月に国土形成計画（広域地方計画）を国土交通大臣決定した。

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4月に国土審議会計画推進部会に4つの専門委員会を設置して、対流促進型国土の形成に向けた検討を行っている。また、広域地方計画に定められた各ブロックの特性、資源を活かした広域連携プロジェクトの具体化に向けた検討を行っている。さらに、国土利用計画（都道府県計画・市町村計画）の策定・変更が進められており、その推進に向けた調査・支援を実施している。

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-2-2-2）。

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・安全交付金等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。

さらに、行動計画に基づくインフラ老朽化対策の進捗状況を見える化するため、行動計画のフォローアップを毎年行っている。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。

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%
下水道管きょ [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ょ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. 国土省の役割 ○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：国土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的集約	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

（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、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。

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。また、社会資本の維持管理において課題をかかえる市町村へ民間技術者を派遣する技術者派遣を試行的に行い、有効な業務の抽出、派遣技術者に求められる技術水準の確認、手続きの定型化の検討を行っている。

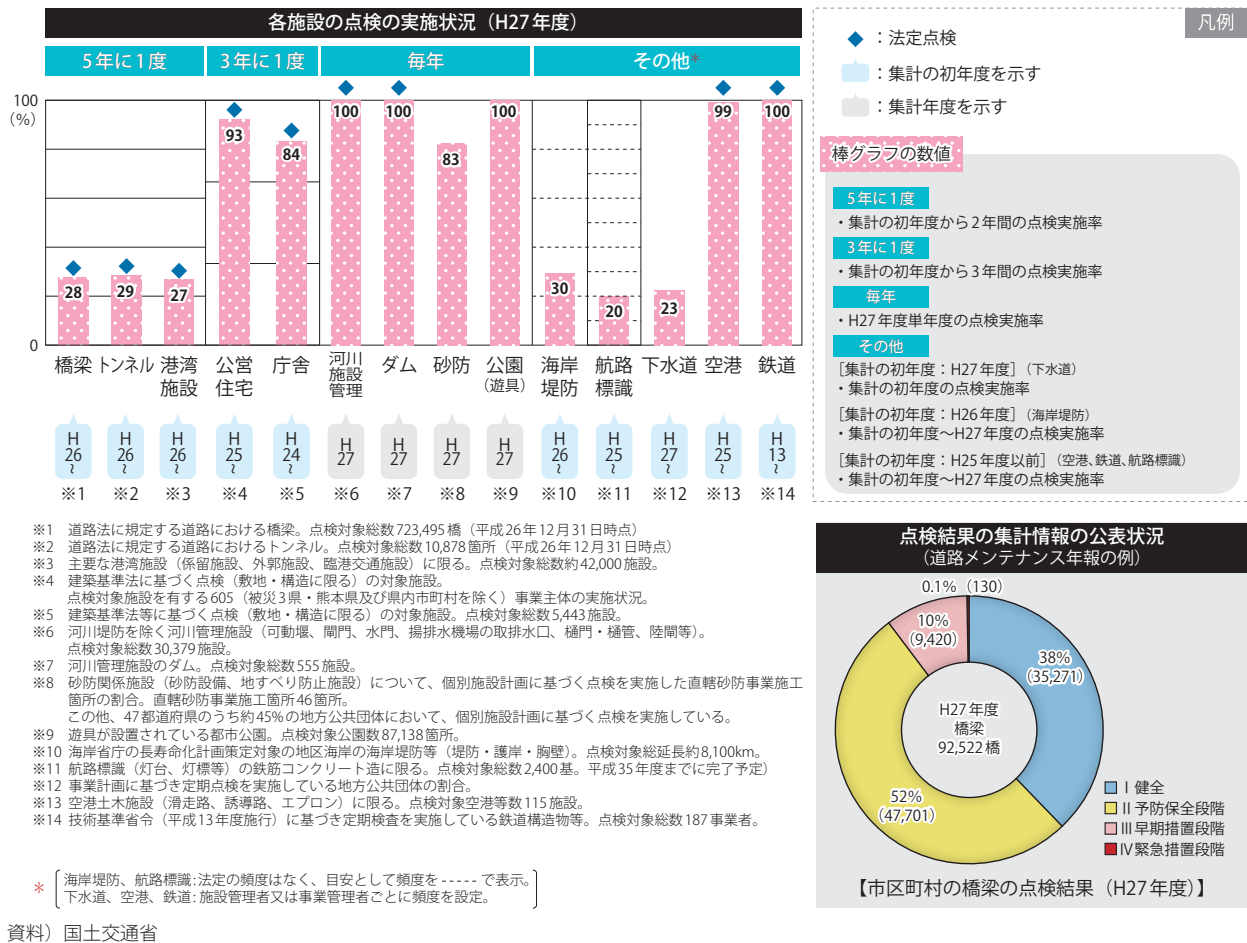
3.「維持管理・更新に係る情報の共有化・見える化」については、各施設の点検の実施状況等、社会資本の維持管理情報のうち特に重要な情報の見える化を行っていく。

また、インフラメンテナンスサイクルのあらゆる段階において、多様な産業の技術や民間のノウハウ

ウを活用、メンテナンス産業の生産性を向上させ、メンテナンス産業の育成・活性化を図るため、平成28年11月に産学官民が一丸となって知恵や技術を総動員してメンテナンスに取り組むプラットフォームとして「インフラメンテナンス国民会議」を設立するとともに、インフラメンテナンスに係る優れた取組や技術開発を表彰する「インフラメンテナンス大賞」を創設した。

今後は、以上の取組等を充実させ、メンテナンス産業の育成・活性化によって、着実かつ効率的なインフラメンテナンスの実現や地域活性化を図っていく。

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



コラム

「インフラメンテナンス国民会議」 ～インフラメンテナンスに社会全体で取り組むためのプラットフォーム～

インフラの維持管理・更新には社会全体で取り組む必要があることから、産学官民が一体となって技術や知恵を総動員してメンテナンスに取り組むプラットフォームとして、「インフラメンテナンス国民会議」が平成28年11月28日に設立されました。

この国民会議は、以下の目的を掲げており、建設分野に限らず、情報通信技術、ビッグデータ解析、材料、加工技術などの様々な業種の企業や、地方公共団体、NPO等が会員として参画しています。

- ①革新的技術の発掘と社会実装
- ②企業等の連携の促進

- ③ 地方自治体への支援
- ④ インフラメンテナンスの理念の普及
- ⑤ インフラメンテナンスへの市民参画の推進

国民会議には数多くの産学官民の主体が参画することから、施設管理者と様々な企業・団体がオープンイノベーションの手法を用いて、施設管理者の課題を解決するため、会員の具体的な関心事項や課題ごとに会員が自由に参画し、交流・情報交換しながら議論を深める公認フォーラムを設置することとしています。

国民会議の設立以降、革新的技術、自治体支援、技術者育成、市民参画、近畿本部の5フォーラムが設置されており、その具体的な取組として、IT、航空測量技術等の最新技術を河川管理への実装化を図る「革新的河川管理プロジェクト」や、近畿・中部で主に地方自治体の課題解決を目的とした異業種間の交流を図る「地方版フォーラム（試行）」等を実施してきたところです。

このような新技術実装の促進や自治体の課題解決等、今後着実かつ効率的にインフラメンテナンスを進める上で必要なテーマに対し、産学官民が丸となって取り組むことで、更なるメンテナンス産業の育成・活性化に取り組んでまいります。



資料) 国土交通省

（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、計画部会の下に設置された専門小委員会において、「賢く投資・賢く使う」ための工夫の視点や類型、ストック効果の「見える化・見せる化」の方法、こうした取組みを体系的に進めるための仕組み等について調査審議が行われ、「ストック効果の最大化に向けて～その具体的戦略の提言～」（平成28年11月）が取りまとめられた。今後、提言に示された考え方を踏まえながら、施策の具体化に取り組み、重点計画を着実に推進する。

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。加えて、当該計画に記載された将来のインフラ整備の時間軸を地図化（可視化）する「インフラみらいMAPプロジェクト（仮称）」の立ち上げに向けた基礎研究を平成28年8月に官民共同で開始した。

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

コラム

インフラみらいMAPプロジェクト（仮称）の基礎研究開始

国土交通省では、将来のインフラ整備を時系列に沿って地図化（可視化）する「インフラみらいMAPプロジェクト（仮称）」の立ち上げに向け、平成28年8月より民間企業と基礎研究を進めています。

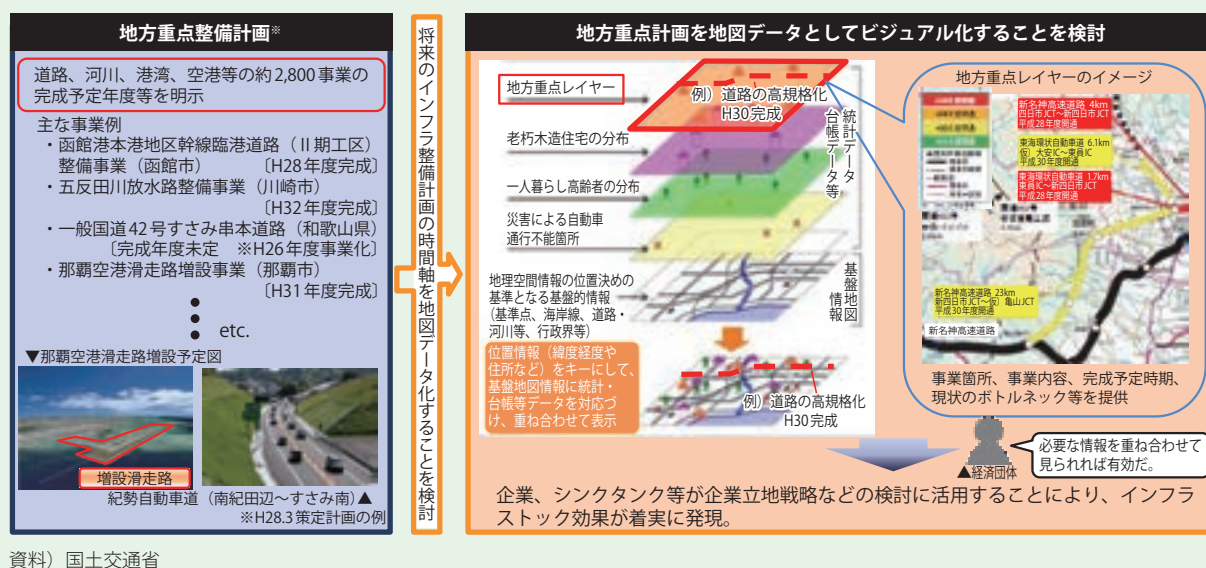
我が国の少子高齢化・人口減少が続いていく中で、厳しい財政制約の下においても経済成長や安全・安心の確保、国民生活の質の向上を持続的に実現していくためには、ストック効果を最大限に発揮する社会資本整備が求められています。

28年11月、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専門小委員会において、「ストック効果の最大化に向けて～その具体的戦略の提言～」がとりまとめられました。当該提言の中では、ストック効果最大化に向けた条件整備として「事業計画、完成見通し等の情報開示」が重要であると述べられています。

28年3月に策定した「地方ブロックにおける社会資本整備重点計画」には約2,800の事業が記載されているとともに、これまでの計画と異なり、主要なプロジェクトについて、可能な範囲で完成時期を記載し、計画の見通しを時間軸に沿って理解できるよう工夫されています。

「インフラみらいMAPプロジェクト（仮称）」は、このような情報を地図データ化し、将来のインフラ整備の姿を地図上にビジュアル化することで、居住地や工場立地・出店計画の検討な

ど生活設計や投資判断に活用し、更なる民間投資の喚起や地域活性化に役立てることを目的に進めています。



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

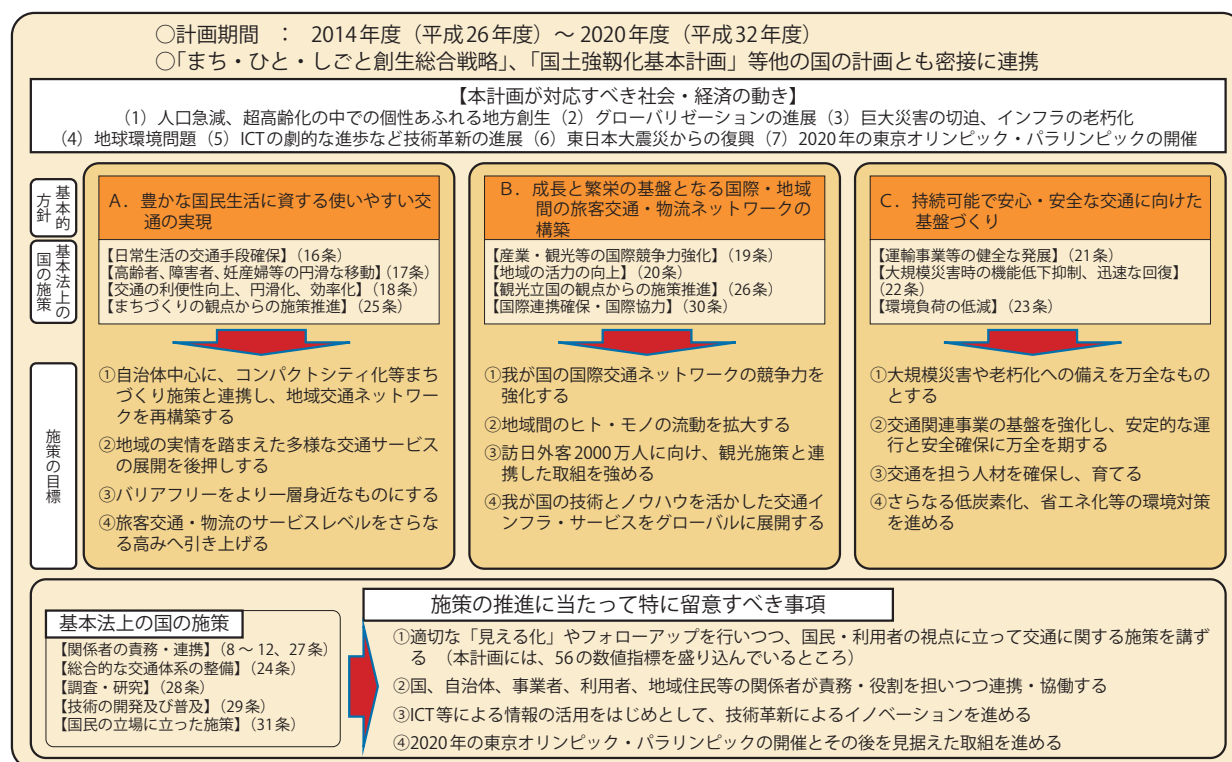
平成25年12月、「交通政策基本法」が公布・施行された。同法に基づき、国土交通省の交通政策審議会・社会資本整備審議会における審議等を経て、27年2月に、「交通政策基本計画」を閣議決定した。

「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までの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。

28年5月には、「交通政策基本法」に基づき、2度目となる「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。

引き続き、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、活力に満ちた地域社会の実現に寄与するため、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通の活性化・再生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地域戦略と連携しつつ、地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を、関係者の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、28年度末までに273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、15件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた取り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。

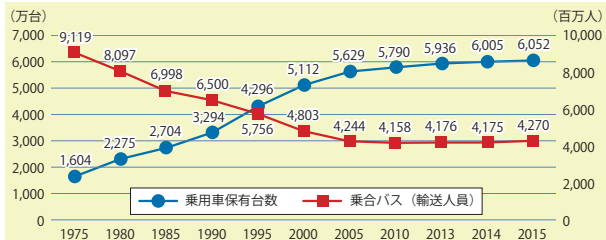
国土交通省としても、引き続き地方公共団体の取組みに対し、必要な支援を行っていく。

図表 II-2-4-2 地域交通の現状

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- ・モータリゼーションが著しく進展



※乗用車保有台数は各年3月末時点、乗合バス（輸送人員）は各年度の数値
出典：「自動車輸送統計年報」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省作成

- ・輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年	2015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	4.1億人 (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

地域公共交通サービスの衰退

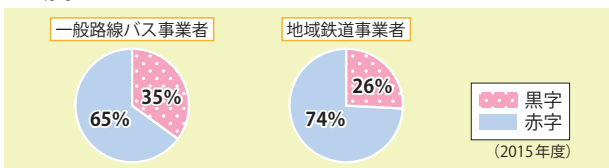
- 一般路線バスについては、2010年度から2015年度までの6年間に約7,509kmの路線が完全に廃止。
鉄軌道については、2000年度から2015年度までの15年間に37路線・約754kmが廃止。

- ・公共交通空白地域の存在

	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6割以上、地域鉄道事業者の7割以上の経常収支が赤字



(保有車両30両以上の事業者 (2015年度))

今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

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

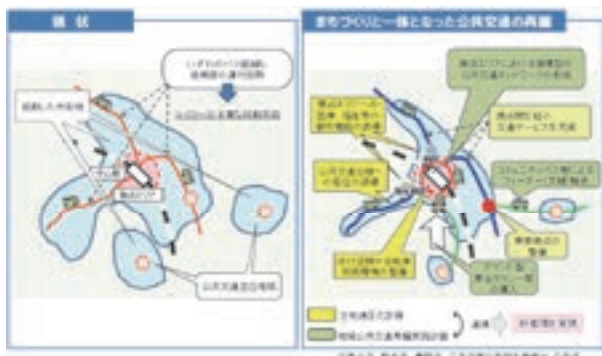
○地域公共交通活性化再生法の一部改正法（平成26年5月公布・11月施行）

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。



(LRT)



(BRT)



(ICカード)

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

軌道運送

鉄道事業

...

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

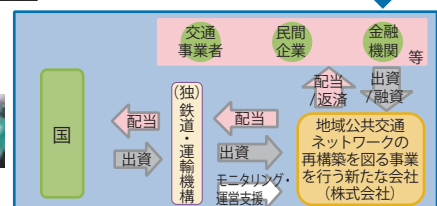
地域公共交通再編実施計画

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



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、「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、荷主のオーダーに徹底的に応じるサービス等、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、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、27年12月の交通政策審議会及び社会資本整備審議会「今後の物流政策の基本的な方向性等について」を受けて、同答申にて提言された「物流生産性革命」が28年4月に国土交通省生産性革命本部において生産性革命プロジェクトの1つに採択されるとともに、関係者が連携した物流の総合化及び効率化に関する幅広い取組みを支援することを旨とした改正物流総合効率化法が同年5月に成立し、共同輸配送、モーダルシフト、トラック予約受付システム等を導入した倉庫への輸送網の集約等を内容とする総合効率化計画の認定を進めている。

「物流生産性革命」プロジェクトは、物流事業の労働生産性を2020年度までに2割程度向上させることを目標とし、改正物流総合効率化法等の枠組を活用したモーダルシフト・共同輸配送の促進、宅配便の再配達削減、物流システムの国際標準化の推進等の物流事業の効率化及び高付加価値化に資する取組みを推進している。

第5節

観光政策の推進

1 「明日の日本を支える観光ビジョン」及びそれを踏まえた新たな「観光立国推進基本計画」の着実な推進

近年、訪日外国人旅行者数は、急速な拡大を遂げてきた。東日本大震災が発生した平成23年の訪日外国人旅行者数は、前年より3割近く落ち込み622万人であったが、その後は順調に増加し続け、28年には24年の836万人から3倍近くまで増加し、2,404万人に拡大した。また、これに伴い、28年の訪日外国人旅行消費額は、24年の1兆846億円から約3.5倍の3兆7,476億円となり、観光は、我が国経済を支える産業へと成長しつつある。

こうした観光をめぐる近年の情勢の変化を踏まえ、29年3月28日、観光立国推進基本法（18年12月20日法律第117号）第10条の規定に基づき、観光立国の実現に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、「世界が訪れたい日本」への飛躍を図るため、29年度から32年度までを計画期間とする新たな「観光立国推進基本計画」を閣議決定した。

本計画では、28年3月30日に、内閣総理大臣を議長とする「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」において策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げた目標及び施策を踏まえるとともに、民間有識者、関係団体、地方自治体等各方面からの様々な意見を頂きながら、策定した。具体的には、目標については、観光ビジョンで掲げられた訪日外国人旅行者数や消費額等の5つの目標に加え、消費額の多い傾向のあるビジネス旅行者を積極的に取り込む観点から、国際会議の開催件数に関する目標を設定し、相互交流の意義を踏まえて若年層も含めた日本人の海外旅行者数に関する目標を盛り込んだ。また、それらの目標達成のため、国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成、観光産業の国際競争力の強化及び観光の振興に寄与する人材の育成、国際観光の振興、観光旅行の促進のための環境の整備の柱立てのもと、それぞれに対応した施策を集約した。

28年には訪日外国人旅行者数2,000万人を達成したが、あくまで通過点にすぎず、今後ますます世界中で人の往来が活発化する中で、多くの人々から日本が観光のデスティネーションとして選択され、二度三度とリピートしたくなる「観光先進国」を目指し、政府一丸、官民一体となって取り組んでいく。

第6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

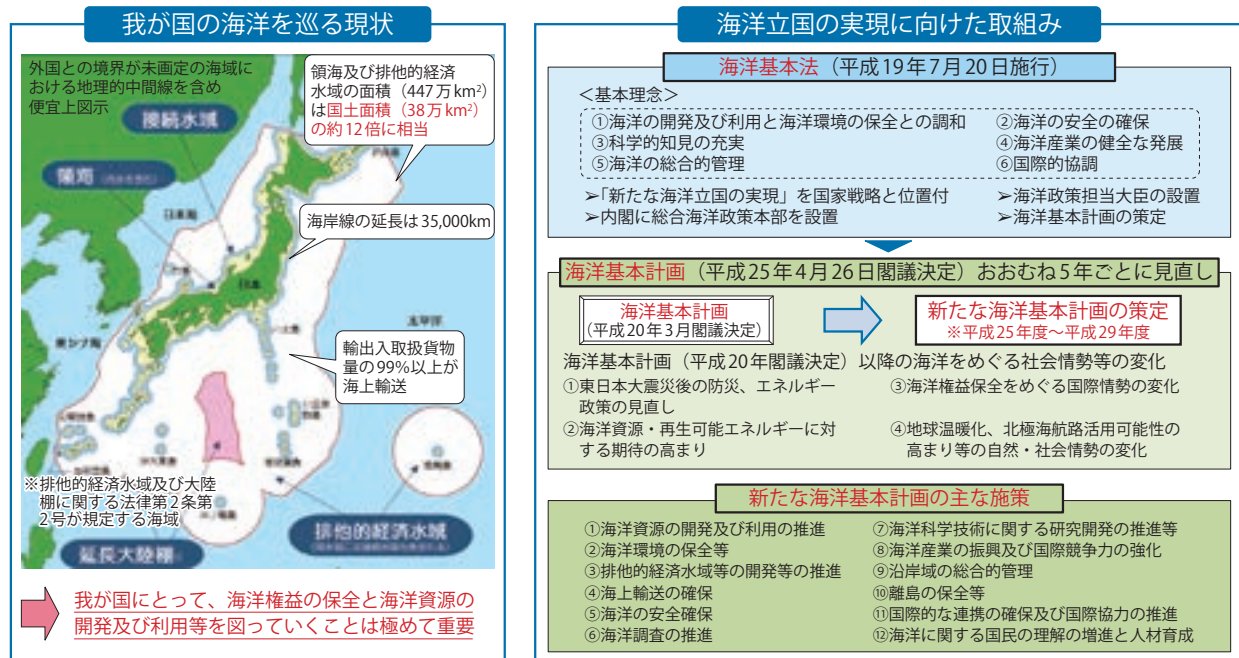
四方を海に囲まれている我が国は、広大な海をフロンティアとして認識し、真の「海洋立国」を実現していく必要があることから、海洋に関する行政分野の多くを所管する国土交通省では「海洋基本法」に基づく「海洋基本計画」の下、関係機関と連携しつつ、海洋政策を推進している。

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、海洋産業の振興等に取り組んでいる。さらに、平成28年7月には総合海洋政策本部において、「我が国の海洋状況把握の能力強化に向けた取組」が決定され、これを踏まえ、海洋調査の充実・強化や衛星情報を含めた海洋情報の集約・共有・提供のための情報システム「海洋状況表示システム」の構築に向けた取組みを進めている。この他、「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」が一部改正され、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の整備等を推進している。

また、28年の「海の日」を迎えるにあたっての安倍内閣総理大臣メッセージでは、海洋教育の取組みを強化するため、産学官オールジャパンによる海洋教育推進組織「ニッポン学びの海プラットフォーム」を立ち上げ、37年までに全ての市町村において海洋教育の実践を目指すことが発信された。これを受けて、将来の海洋産業を担う人材を確保するため、初等中等教育向け海洋教育プログラム等の検討を進めるとともに、職業観を醸成する取組み（キャリア教育）を実施している。

^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。

図表 II-2-6-1 海洋政策（海洋立国）の推進



資料）国土交通省

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、低潮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。

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」及び、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。さらに、平成28年7月には総合海洋政策本部において「我が国の海洋状況把握の能力強化に向けた取組」が決定され、これを踏まえ、海洋調査の充実・強化や衛星情報を含めた海洋情報の集約・共有・提供のための情報システム「海洋状況表示システム」の構築に向けた取組みを進めている。

（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、大陸棚の限界画定に向けた対応を行っている。

（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、同島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、保全を確実に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-2-6-2 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）



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の整備とともに、国による港湾の管理を実施している。

第7節

領土・領海の堅守

(1) 近年の現況

尖閣諸島周辺海域においては、平成24年9月以降、中国公船が荒天の日等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が繰り返されており、昨今では、中国公船の大型化、武装化や増強が確認され、特に28年8月には、同海域において中国公船が中国漁船に続いて領海侵入を繰り返す事案が発生するなど、情勢は依然として予断を許さない状況になっている。

海上保安庁では、現場海域に巡視船を配備するなど、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。

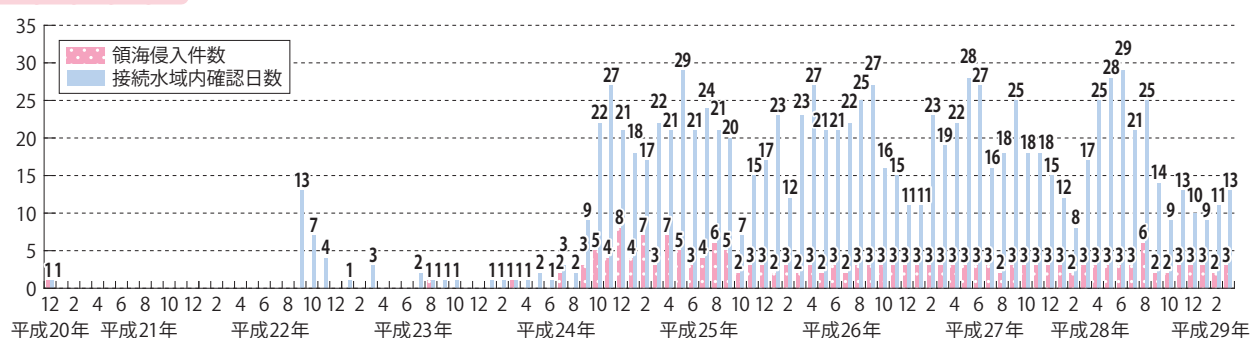
また、東シナ海等の我が国排他的経済水域においては、外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動等も確認されており、海上保安庁では、関係機関と連携しつつ、巡視船等による中止要求や継続的な監視等、その時々状況に応じて適切に対応をしている。さらに、外国漁船の違法操業のほか、核実験やミサイル発射を繰り返す北朝鮮の動向など、尖閣諸島周辺海域のみならず、我が国周辺海域を巡る状況は、一層厳しさを増している。

図表Ⅱ-2-7-1 領海警備を行う巡視船



資料) 国土交通省

図表Ⅱ-2-7-2 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29年3月31日時点）—
 ●領海侵入件数：188件（190日）●領海侵入隻数：延べ588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) 海上保安体制強化に関する方針の決定

我が国周辺海域を巡る情勢は、尖閣諸島周辺海域における外国公船及び外国漁船における領海侵入、外国海洋調査船の活動の活発化、小笠原諸島周辺海域等における外国漁船の違法操業のほか、核実験やミサイル発射を繰り返す北朝鮮の動向など一層厳しさを増している状況であり、これらに対応するため、海上保安庁の海上法執行能力、海洋監視能力及び海洋調査能力の3点の強化を図る必要が

あったことから、平成28年12月21日、「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」が開催され、「海上保安体制強化に関する方針」が決定された。

今後、海上保安庁では、上記方針に沿って、以下5つの柱による海上保安体制の強化を推進する。

- ・尖閣領海警備体制の強化と大規模事案の同時発生に対応できる体制の整備
- ・広大な我が国周辺海域を監視できる海洋監視体制の強化
- ・テロ対処や離島・遠方海域における領海警備等の重要事案への対応体制の強化
- ・我が国の海洋権益を堅守するための海洋調査体制の強化
- ・以上の体制を支える人材育成など基盤整備

（3）海上保安政策課程の展開

アジア諸国の海上保安機関の相互理解の醸成と交流の促進を通じて、海洋の安全確保に向けた各国の連携協力、そして「力ではなく、法とルールが支配する海洋秩序」の強化の重要性について認識の共有を図るため、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、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平成27年10月に開講し、28年9月、第一期生（日本、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム）に修士（政策研究）の学位記が授与された。また、現在は引き続き、第二期生（日本、インドネシア、マレーシア、フィリピン）が研修を実施中である。

今後、教育内容の充実を図るとともに、さらに多くの国からの参加を得て、海上保安分野の国際ネットワークの確立を強力に推進していく。

図表 II -2-7-3

海上保安体制強化に関する関係閣僚会議



資料）国土交通省

図表 II -2-7-4

海上保安政策課程第一期生修了



資料）国土交通省

第8節

水循環政策の推進

1 水循環基本法に基づく政策展開

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、27年7月10日に閣議決定された。

「水循環基本計画」では、「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」として、流域の総合的かつ一体的な管理の枠組みとしての「流域連携の推進等」をはじめ、9つの施策を掲げており、これに基づき関係省庁等において取組みがなされている。

さらに、28年7月には、「水循環基本法」に基づき、初の「水循環白書」を閣議決定・国会報告した。「水循環白書」は、政府が水循環に関して講じた施策について、毎年、国会に報告するものであり、今回は、水循環施策をめぐる動向として、水循環基本計画に定められた5つの基本的な方針に対応する水循環の現状と課題を明らかにするとともに、水循環基本法の制定と水循環基本計画の策定についても報告している。

2 流域マネジメントの推進

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、関係する行政などの公的機関、事業者、団体、住民等が連携して活動することを「流域マネジメント」としている。これを推進するため、地域の実情に応じ、「流域水循環協議会」を設置し、基本方針を定める「流域水循環計画」を策定し、流域の適切な保全や管理等を実施するものである。

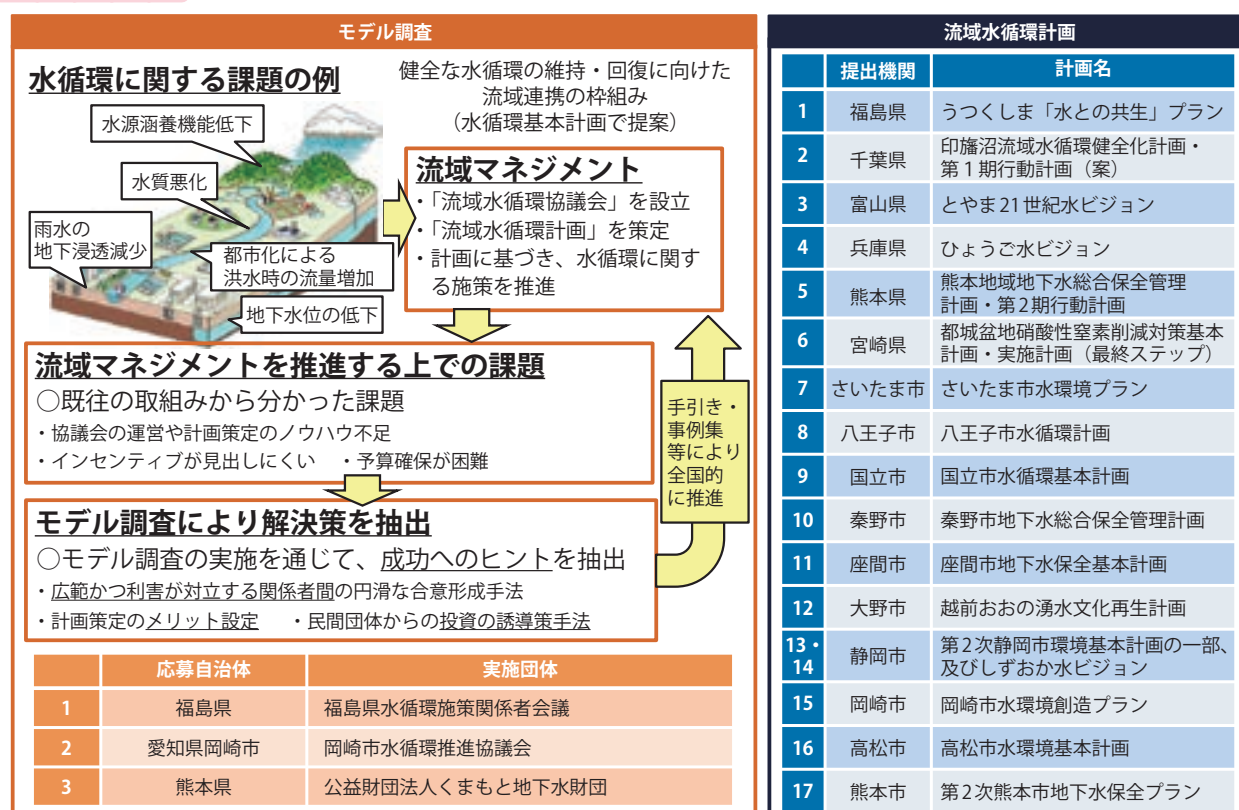
平成28年度は、「先進的な流域マネジメントに関するモデル調査」として3団体の取組みの実態調査や活動支援を実施したほか、健全な水循環の維持又は回復に取り組む各地域の計画を国として初めて取りまとめ、29年1月16日に「流域水循環計画」の第一弾として17計画を公表した。

II

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

図表Ⅱ-2-8-1 平成28年度 流域マネジメントの推進施策（モデル調査・流域水循環計画）



資料）国土交通省

第9節 効率的・重点的な施策展開

1 i-Constructionの推進～建設現場の生産性向上～

建設業は社会資本の整備の担い手であると同時に、社会の安全・安心の確保を担う、我が国の国土保全上必要不可欠な「地域の守り手」である。人口減少や高齢化が進む中であっても、これらの役割を果たすため、建設業の賃金水準の向上や休日の拡大等による働き方改革とともに、生産性向上が必要不可欠である。国土交通省では、ICTの活用等により調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までのあらゆる建設生産プロセスにおいて、抜本的な生産性向上を目指す「i-Construction」に取り組んでいる。

i-Constructionでは、「ICTの全面的な活用（ICT土工）」、「全体最適の導入（コンクリート工の規格の標準化等）」、及び「施工時期の平準化」をトップランナー施策として進めており、平成28年度からは、生産性向上が遅れている土工（盛り土、切り土）について、ICTや3次元データを活用するための新基準等を整備し、国が行う土工についてICT活用を全面的に推進している。

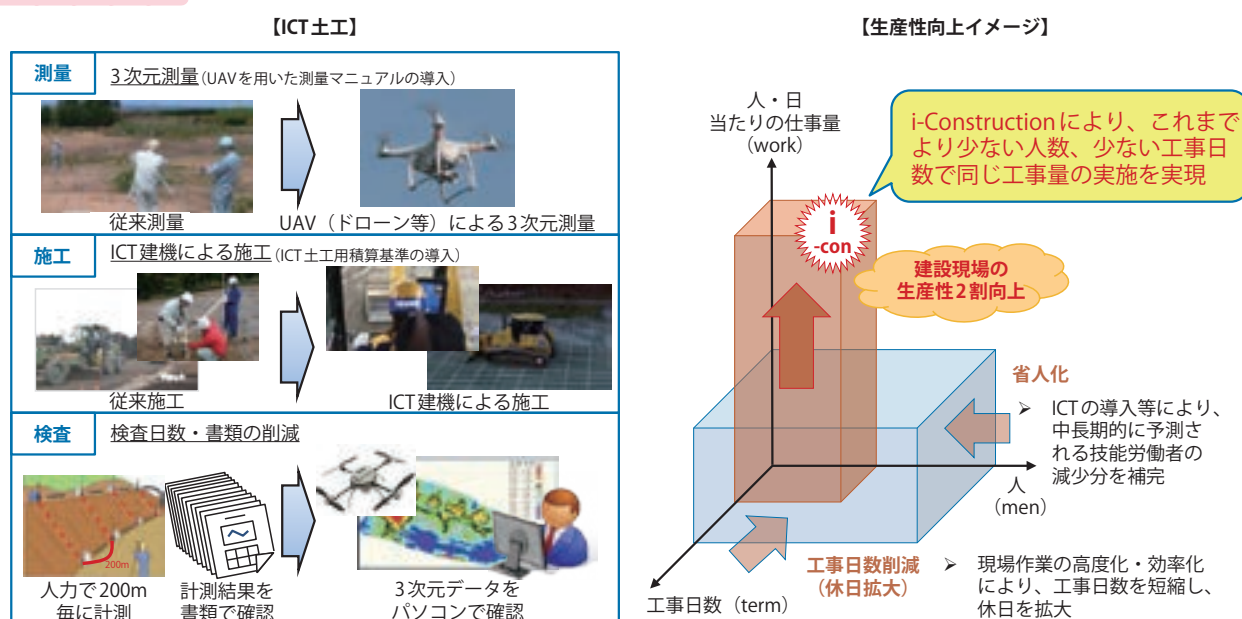
さらに、「全体最適の導入（コンクリート工の規格の標準化等）」については、現在開発されている生産性を向上させる技術・工法の普及に向け、適用範囲や施工条件等をまとめたガイドラインを整備、「施工時期の平準化」については、適正な工期を確保するための2か年国債やゼロ国債の更なる活用など、各取組みの着実な実施を図っている。

また、産学官連携で取組みを加速させるため、「i-Construction推進コンソーシアム（会長 三菱総

合研究所理事長 小宮山 宏)」を29年1月30日に設立した。コンソーシアムには、「技術開発・導入WG」、「3次元データ流通・利活用WG」、「海外標準WG」を設置し、最新技術の現場導入のための新技術発掘や3次元データの流通のためのオープンデータ化等を検討していくこととしている。

これらの取組みに加え、橋梁・トンネル・ダムや維持管理の工事へのICTの活用拡大や、公共工事で得られる3次元データを活用するためのプラットフォームの整備等を進め、37年度までに建設現場の生産性2割向上を目指す。国土交通省の総力を挙げi-Constructionに取り組み、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。

図表 II-2-9-1 i-Construction



資料) 国土交通省

2 公共工事の品質確保と担い手の確保・育成

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確保・育成を目的として、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」の改正を受け(いわゆる「担い手3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。さらに、27年1月に「品確法」第7条に規定された「発注者の責務」を果たすため、発注関係事務を適切かつ効率的に運用することができるよう同法第22条に基づき「発注関係事務の運用に関する指針(運用指針)」(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)が策定された。

国土交通省では、担い手3法の本格運用を受けて、市町村をはじめとする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よう求めている。

図表Ⅱ-2-9-2 「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	
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 ➤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
予定価格の適正な設定 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。	工事の性格等に応じた入札契約方式の選択・活用 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、又は組み合わせで適用する。
歩切りの根絶 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。	発注や施工時期の平準化 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。
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 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。	見積りの活用 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。
適切な設計変更 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。	受注者との情報共有、協議の迅速化 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。
発注者間の連携体制の構築 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。	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 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。

資料）国土交通省

（１）発注者責務を果たすための取組み

国土交通省では、「適正化指針」や「運用指針」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。また、各発注者においてこれらの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適正化法に基づき「入札・契約手続きに関する実態調査」を行うとともに、その結果を取りまとめ公表している。

① 予定価格の適切な設定

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、あらゆる機会を通じて早期に見直すよう求めてきた結果、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、28年4月時点で、歩切りを廃止することを決定した。また、公共建築工事積算基準とその運用に係る各種取組みをとりまとめた「営繕積算方式運用マニュアル」について、27年1月に作成した普及版に加え、29年1月には熊本被災地版を作成するなど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。

② ダンピング対策

ダンピング受注は建設業の健全な発達を阻害することから、国土交通省ではこれらの制度未導入団体に対して、早急に導入に向けた検討を行うようあらゆる機会を通じて求めてきた。

③適切な設計変更

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。

④施工時期等の平準化

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を着実に進めるとともに、地方公共団体に対しても、平成28年4月には地方公共団体が取り組む先進的な事例を収集した「平準化の先進事例「さしすせそ」」を公表するなど、さらなる施工時期等の平準化の促進に努めている。

⑤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、段階的選抜方式、技術提案・交渉方式、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）等が新たに規定された。国土交通省では、事業の特性等に応じた入札契約方式を各発注者が選定できるよう、平成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」を策定した。

（2）発注者間の連携・支援

国土交通省では、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。また、公共建築工事の分野では、品確法に規定された「発注者の責務」も踏まえ、平成29年1月に社会資本整備審議会より答申された「官公庁施設整備における発注者のあり方について」の地方公共団体等への普及に努めている。

第10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」が開始されている。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」に盛り込まれ、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見直し等を行った。

28年度の検討結果は対応方針として閣議決定され、土地利用基本計画に係る国との協議について意見聴取とする、公営住宅を集約化する場合に近接地への建替えを公営住宅建替事業として実施可能とするなどの内容が盛り込まれた第7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事業の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28年度は、先導的官民連携支援事業では24件、震災復興官民連携支援事業で5件採択し、福岡県築上町における日本版LABVによるエリアマネジメントに関する調査等に対し、支援を行った。また、全国9ブロックごとに設置した地域プラットフォームにおいて、首長意見交換会やコアメンバー会議、セミナーを行うとともに、20の地方公共団体に対し、地域協議会立ち上げの支援を行った。

第11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28年度は各方式で①142業績指標等のモニタリングを実施、②4テーマ、③15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、「独立行政法人通則法」に基づき、主務大臣として所管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。

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 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「ネガティブ情報等検索サイト」を国土交通省ウェブサイト上に公開している。

(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12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（圏央道の境古河IC～つくば中央IC間が29年2月26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。