

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第二次国土形成計画（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。

第二次国土形成計画（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。

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。

両計画の有効な推進方策を検討するため、国土審議会計画推進部会に設置した4つの専門委員会において、対流促進型国土の形成に向けた検討を行うとともに、検討結果を国土審議会及び計画推進部会に報告した。また、広域地方計画に定められた、全国8ブロックごとの特性、資源を活かした広域連携プロジェクトを推進するとともに、先行的な事例形成への支援を行っている。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）社会資本の老朽化対策

我が国では、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することが見込まれる（図表Ⅱ-2-2-1）。このように一斉に老朽化するインフラを計画的に維持管理・更新することにより、国民の安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化等を図る必要がある。

このため、平成25年11月、政府全体の取組みとして、計画的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的な計画として、「インフラ長寿命化基本計画」が取りまとめられた。

国土交通省では、この基本計画に基づき、国土交通省が管理・所管するインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組みの方向性を明らかにする計画として、予防保全の考え方を導入した「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を他省庁に先駆けて26年5月に策定した。

現在、行動計画に基づき、各施設の管理者が点検や修繕等を行うとともに、個別施設ごとの具体的な対応方針を定める長寿命化計画（個別施設計画）の策定を行うなど、計画的な維持管理・更新に取り組んでいる。

国土交通省では、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、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」の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、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、インフラメンテナンス情報ポータルサイトにおいて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る。

また、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ノウハウを活用し、メンテナンス産業の育成・活性化を図るため、産学官民が一丸となって知恵や技術を総動員するプラッ

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、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。

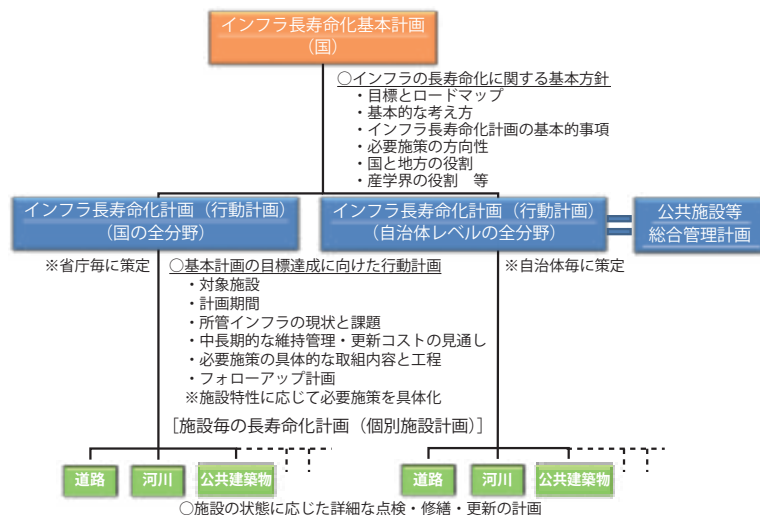
＜建設後50年以上経過する社会資本の割合＞

	2018年3月	2023年3月	2033年3月
道路橋 [約73万橋 ^{注1} （橋長2m以上の橋）]	約25%	約39%	約63%
トンネル [約1万1千本 ^{注2}]	約20%	約27%	約42%
河川管理施設（水門等） [約1万施設 ^{注3}]	約32%	約42%	約62%
下水道管きよ [総延長：約47万km ^{注4}]	約4%	約8%	約21%
港湾岸壁 [約5千施設 ^{注5} （水深-4.5m以深）]	約17%	約32%	約58%

- （注） 1 道路橋約73万橋のうち、建設年度不明橋梁の約23万橋については、割合の算出にあたり除いている。（2017年度集計）
2 トンネル約1万1千本のうち、建設年度不明トンネルの約400本については、割合の算出にあたり除いている。（2017年度集計）
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。）（2017年度集計）
4 建設年度が不明な約2万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。）（2017年度集計）
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。（2017年度集計）

資料）国土交通省

図表Ⅱ-2-2-2 インフラ長寿命化に向けた計画の体系



資料）国土交通省

トフォームとして「インフラメンテナンス国民会議」を28年11月に設立するとともに、インフラメンテナンスに係る優れた取組み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。29年度は、「インフラメンテナンス国民会議」の活動の充実・地方への展開に向けて取り組むとともに、「インフラメンテナンス大賞」の第1回表彰式を29年7月に開催した。

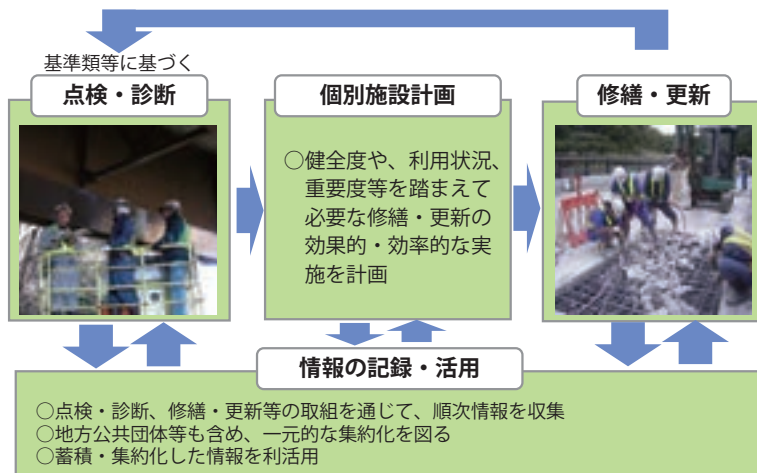
加えて、29年12月には、社会資本メンテナンス戦略小委員会（第三期）を催し、前述の答申や提言を踏

まえた施策の進捗や、市町村の動向等を把握してこれまでの取組のレビューを行うこととともに、今後の取組の方向性について検討を行うこととした。

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。

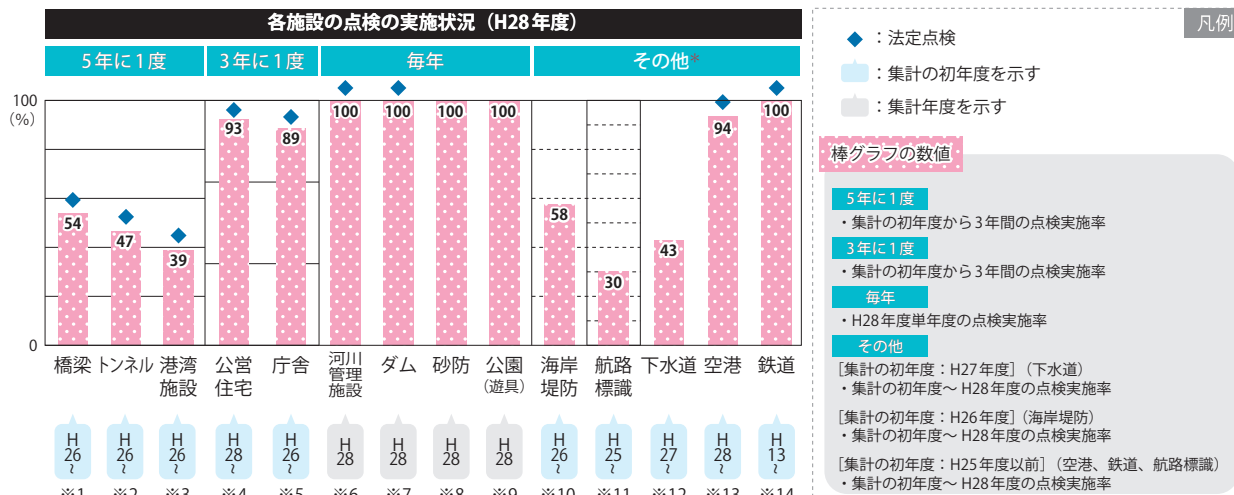
図表 II-2-2-3 個別施設計画を核としたメンテナンスサイクルの構築

個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）を核として、点検・診断、修繕・更新、情報の記録・活用といったメンテナンスサイクルを構築



資料）国土交通省

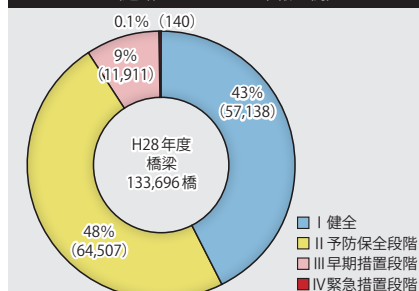
図表 II-2-2-4 各分野における点検実施状況等の公表状況



- ※1 道路法に規定する道路における橋梁。点検対象総数723,495橋（平成26年12月31日時点）
 ※2 道路法に規定する道路におけるトンネル。点検対象総数10,878箇所（平成26年12月31日時点）
 ※3 主要な港湾施設（係留施設、外郭施設、臨港交通施設）に限る。点検対象総数43,000施設。
 ※4 建築基準法に基づく点検（敷地・構造に限る）の対象施設。
 点検対象施設を有する605（被災3県・熊本県及び県内市町村を除く）事業主体の実施状況。
 ※5 建築基準法等に基づく点検（敷地・構造に限る）の対象施設。点検対象総数5,652施設。
 ※6 河川堤防を除く河川管理施設（可動堰、閘門、水門、揚排水機場の取排水口、樋門・樋管、陸間等）。
 点検対象総数29,133施設。
 ※7 河川管理施設のダム。点検対象総数556施設。
 ※8 砂防関係施設（砂防設備、地すべり防止施設）について、個別施設計画に基づく点検を実施した直轄砂防事業
 施工箇所の割合。直轄砂防事業施工箇所44箇所。
 この他、47都道府県のうち約62%の地方公共団体において、個別施設計画に基づく点検を実施している。
 ※9 遊具が設置されている都市公園。点検対象公園数82,848箇所。
 ※10 国土交通省所管における長寿命化計画策定対象の地区海岸の海岸堤防等（堤防・護岸・胸壁）。
 点検対象総延長約5,700km。
 ※11 航路標識（灯台、灯標等）の鉄筋コンクリート造に限る。点検対象総数2,400基。平成35年度までに完了予定
 ※12 事業計画に基づき定期点検を実施している地方公共団体の割合。
 ※13 空港土木施設（滑走路、誘導路、エプロン）に限る。点検対象空港等数114施設。
 ※14 技術基準省令（平成13年度施行）に基づき定期検査を実施している鉄道構造物等。点検対象総数188事業者。

* 海岸堤防、航路標識：法定の頻度ではなく、目安として頻度を-----で表示。
 下水道、空港、鉄道：施設管理者又は事業管理者ごとに頻度を設定。

資料）国土交通省

点検結果の集計情報の公表状況
(道路メンテナンス年報の例)

（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、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）として位置づけている。

また、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。引き続き、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、第4次社会資本整備重点計画を着実に推進していく。

さらに、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」を平成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」を28年8月より開始し、実現に向けた検討を進めている。

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」の推進 ～岩手県釜石市版「インフラみらいMAP釜石（試行版）」を公開～

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」を平成28年より開始し、検討を進めています。

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」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。

29年度は岩手県釜石市をモデルとして検討を重ね、「インフラみらいMAP釜石（試行版）」を公開しました。

<https://www.geospatial.jp/ckan/dataset/sougouseisaku-miraimap-kamaishi>

三陸沿岸道路や釜石市役所新庁舎等をはじめとするインフラや、ラグビーワールドカップ2019日本大会の会場の一つになる釜石鵜住居復興スタジアムの整備予定等の情報を地図上で確

認できるほか、GIS（地理空間情報システム）を用いてさまざまな情報と重ね合わせることで、民間企業による新規立地の投資計画の立案等において活用され、ストック効果の発現がさらに高まることが期待されます。

引き続き、インフラみらいMAPプロジェクトに取組み、インフラ整備に関する情報の見える化を推進します。



資料) 国土交通省

コラム

ストック効果最大化を目指して

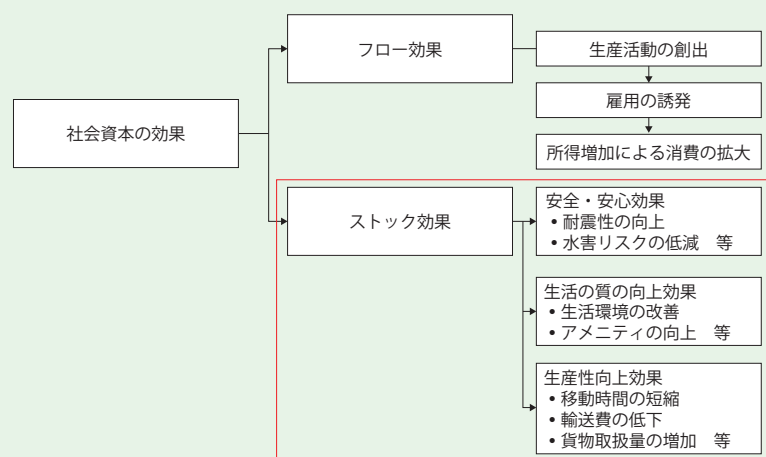
Column

社会資本の整備には、フロー効果とストック効果があります。フロー効果は、公共投資の事業自体により、雇用等の経済活動が創出され、短期的に経済全体を拡大させる効果です。一方で、ストック効果は、インフラが社会資本として蓄積され、機能することで継続的に中長期的にわたり得られる効果です。

また、ストック効果には、耐震性の向上や水害リスクの低減といった「安全・安心効果」や、生活環境の改善やアメニティの向上といった「生活の質の向上効果」のほか、移動時間の短縮等による「生産性向上効果」といった社会のベースの生産性を高める効果があります（図1）。

ストック効果の具体例としては、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の整備により、移動時間の短縮等が図られました。これに伴い、物流の効率化にもつながることから、沿線自治体における大型物流施設等の立地が進み、その従業者数が5年間で約9,000人増加するなど地域の雇用を創出したほか、企業立地等による

図1 社会資本のストック効果



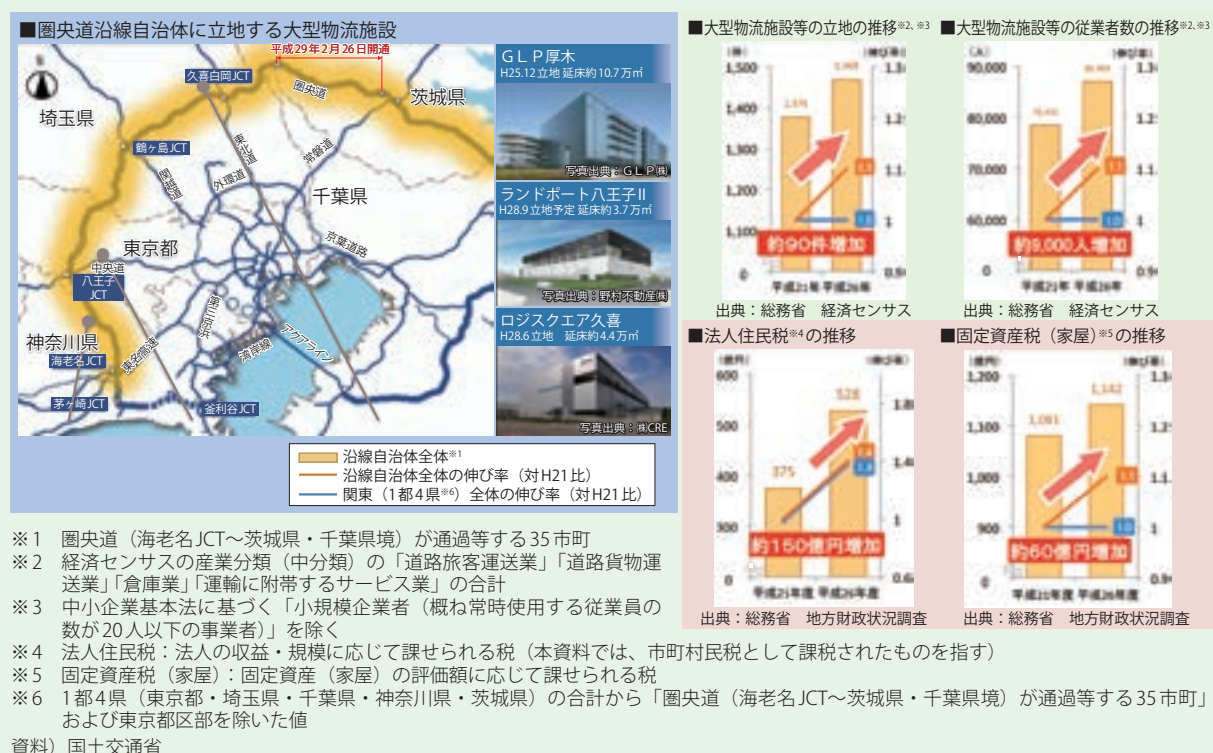
資料) 国土交通省

沿線自治体の税収も増加したことがあげられます（図2）。

我が国の人口が減少していく中においても、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。

このため、国土交通省では、発現した多様なストック効果を積極的に幅広く把握し、「見える化」していくとともに、ピンポイントの渋滞対策やダム再生による既存施設の有効活用、ハード・ソフトを総動員した防災・減災対策等の取組みの推進など「賢く投資・賢く使う」を徹底することにより、さらなるストック効果の最大化を目指していきます。

図2 ストック効果が発揮された事例



第4節

交通政策の推進

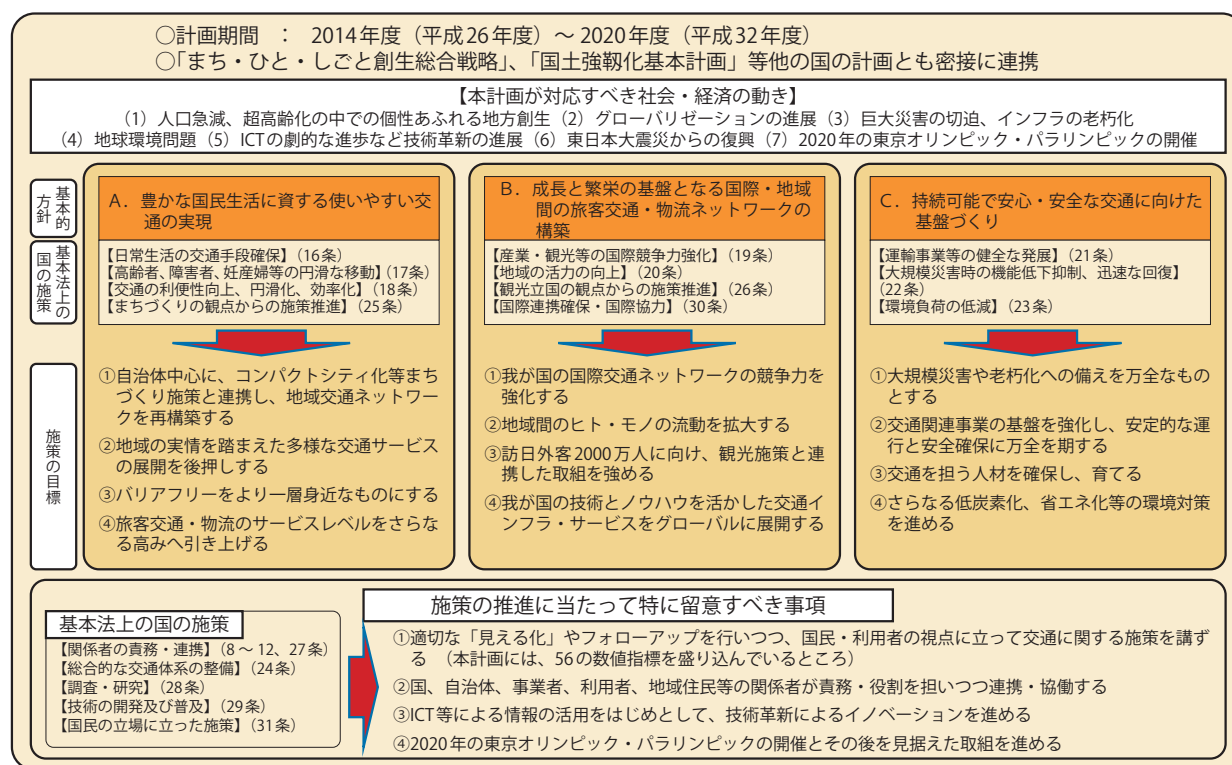
1 交通政策基本法に基づく政策展開

「交通政策基本法」に基づき、平成27年2月に閣議決定され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おり、それらに基づき政策を進めている。

29年5月には、「交通政策基本法」に基づき、「平成29年版交通政策白書」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、29年度末までに410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、23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組みが本格化している。

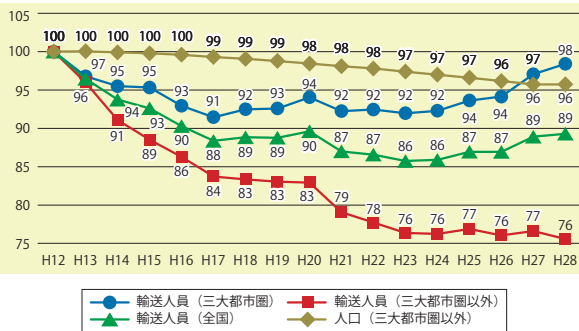
また、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業を行う新たな会社に出資等を行う制度を創設し、支援の多様化・充実を図っている。

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 地域公共交通の現状と課題

- 地域公共交通の輸送人員は長期的に低落傾向にあったが、近年は三大都市圏を中心に回復傾向が見られる。地方部でも大幅な減少傾向に歯止めがかかりつつある。
- 地域交通事業者の経営は厳しい状況にあり、地方部を中心に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。

地域公共交通サービスの輸送人員の推移 (平成12年度を100とした輸送人員)



※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
 ※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
 ※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

	平成3年	平成12年	平成22年	平成28年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人	43億人 (90年に比べ34%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

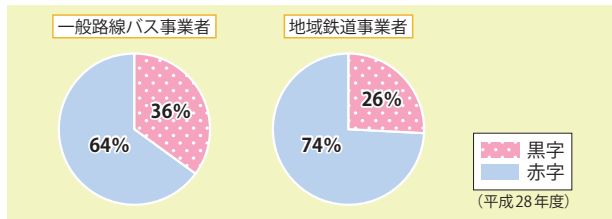
- 一般路線バスについては、平成22年度から平成28年度までの7年間に約8,392kmの路線が完全に廃止。
 鉄軌道については、平成12年度から平成28年度までの17年間に39路線・約771kmが廃止。

- 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	36,477km ²	7,351千人
鉄道 1km圏外	(我が国の可住地面積の約30%)	(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(平成28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

(出典) 国土交通省 総合政策局 公共交通政策部作成資料

資料) 国土交通省

図表 II-2-4-3 地域公共交通活性化再生法等改正の概要

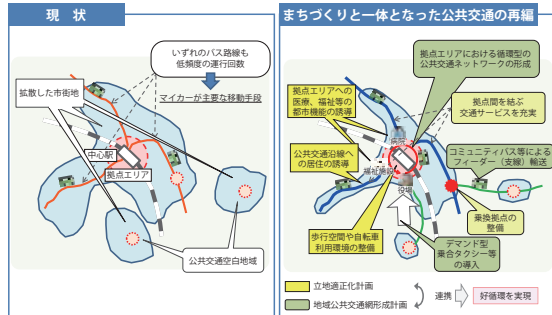
○地域公共交通活性化再生法の一部改正法（平成26年5月公布・11月施行）

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



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

○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)

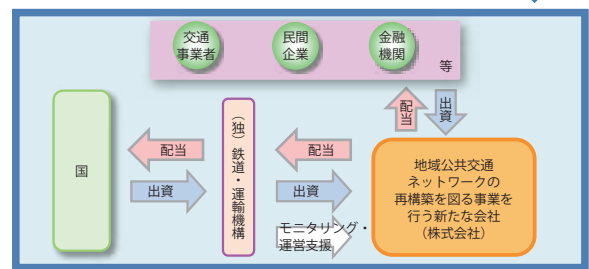
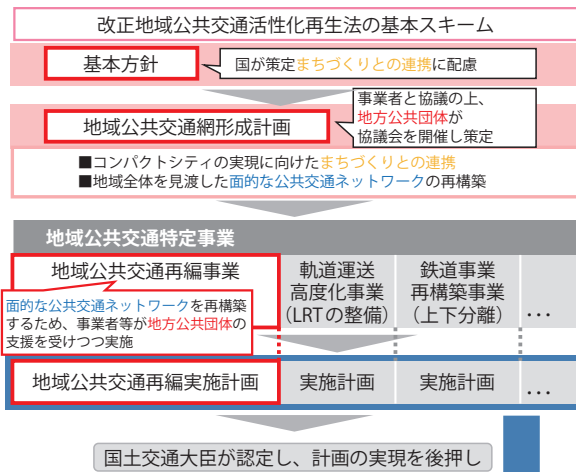


(BRT)



(ICカード)

資料）国土交通省



3 総合的な物流政策の推進

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、平成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つに採択された「物流生産性革命」プロジェクトの推進に取り組んでいる。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て、28年に改正された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）」（改正物流総合効率化法）に基づき共同輸配送、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ほか、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することで、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ている。

こうした「物流生産性革命」の取組みを政府全体の取組みとして改めて位置づけ、関係省庁の連携の下で推進していくために、29年7月に「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」を閣議決定した。大綱では、物流を取り巻く社会構造が変化する中で、我が国の経済成長と国民生活を支える社会インフラとしての機能を持続的に果たす「強い物流」を実現するため、働き方改革や新技術の活用等の新しい視点を取り込んだ6つの視点から今後の物流施策の方向性を示している。

また、30年1月には本大綱で示された方向性に基づいて「総合物流施策推進プログラム」を策定したところであり、具体的な施策を政府が一体となって計画的に実施することとしている。

コラム

新たな「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」について～「強い物流」の実現に向けて～

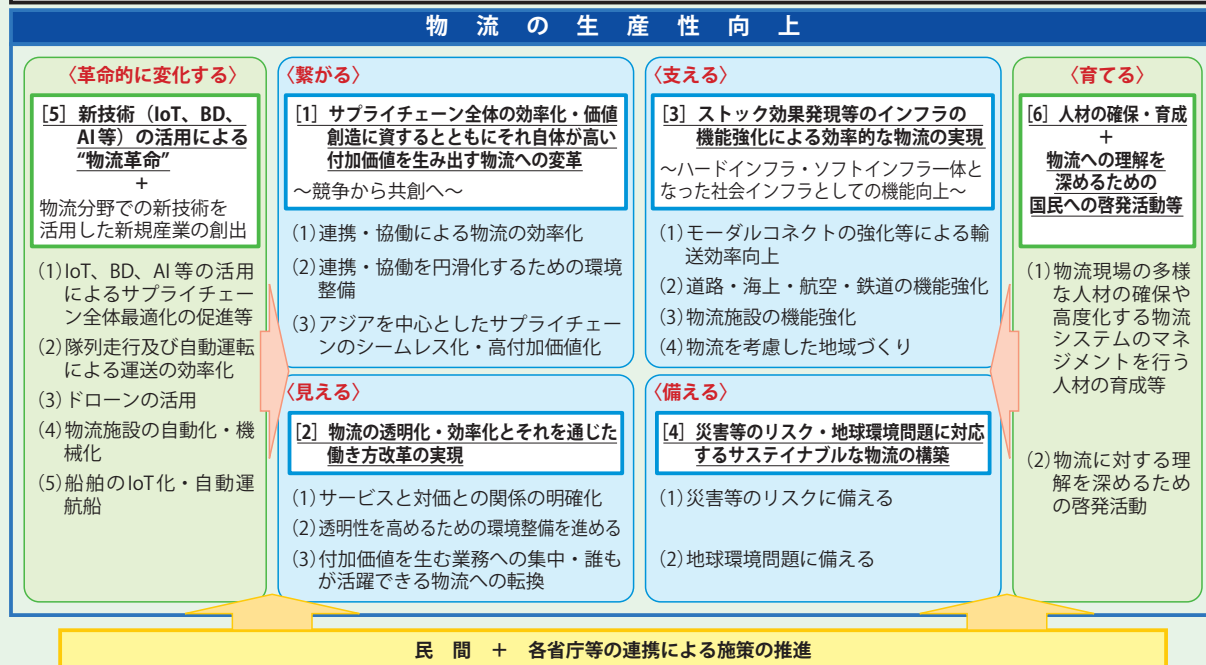
平成29年7月、新たに「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」を閣議決定しました。

平成9年に初めて策定した「総合物流施策大綱」から一貫して目指していた「高品質で低コストの物流」は、我が国における経済成長を後押ししてきましたが、一方で物流分野における労働力の高齢化や人手不足等、物流の持続性・安定性の課題が顕在化するようになりました。また、EC市場の急速な拡大等による輸送の小口多頻度化や、厳しい時間的制約の中で複雑化するニーズに対応するため、物流の生産性を向上させることが急務となっています。

本大綱では、我が国の経済成長と国民生活を持続的に支える「強い物流」を実現するため、働き方改革や新技術の活用等、6つの視点から、今後の物流施策の方向性を示しています。

- ①「サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革」（＝繋がる）～競争から共創へ～
- ②「物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現」（＝見える）
- ③「ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現」（＝支える）～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～
- ④「災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築」（＝備える）
- ⑤「新技術（IoT、ビッグデータ、AI等）の活用による“物流革命”」（＝革命的に変化する）
- ⑥「人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等」（＝育てる）

- ◆ 物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現と地方創生を支える、社会インフラであり、途切れさせてはならない。
- ◆ 近年、第4次産業革命や通販事業の拡大など社会状況が大きく変化し、今後も更なる少子高齢化等が進展。
- ◆ 社会状況の変化や新たな課題に対応できる「強い物流」を構築するために、2017年7月28日に「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」を閣議決定し、物流の生産性向上に向けた6つの視点からの取組を推進。



資料) 国土交通省

これらの取組みによって、構造的変化や新たな課題に対応しつつ、あらゆるニーズに応えることができると同時に、担い手側の働き方改革も実現できる物流を目指しています。

30年1月には、本大綱に基づく具体的な施策を取りまとめた総合物流施策推進プログラムを策定し、本大綱及び本プログラムに基づき、関係省庁が連携して施策の総合的・一体的な推進を図っています。

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」の着実な推進

平成28年3月、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」は「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、2020年に訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円等の新たな目標の達成を目指すこととした。

観光ビジョンに掲げた目標の確実な達成に向け、今後1年を目途とした政府の行動計画として、「観光ビジョン実現プログラム2017」を29年5月に策定した。具体的には、①魅力ある公的施設の大膽な公開・開放など「観光資源の保存と活用のレベルアップ」、②歴史や文化だけにとどまらない新たな観光資源の開拓による『『楽しい国 日本』の実現』、③訪日プロモーションにおける国別戦略の徹底など「JNTOの大膽な改革」の3つのテーマを柱として、施策を盛り込んだ。

観光ビジョンに基づく取組み等によって、29年の訪日外国人旅行者数は19.3%増の2,869万人、訪日外国人旅行消費額は17.8%増の4兆4,162億円と過去最高となり、この5年間で旅行者数は約

3.5倍、消費額は約4倍に拡大した。

今後、観光ビジョンに掲げられた2020年訪日外国人旅行者4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円等の目標達成に向けて、より高次元な観光施策を展開し、「観光先進国」を目指して、全力で取り組んでいく。

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。

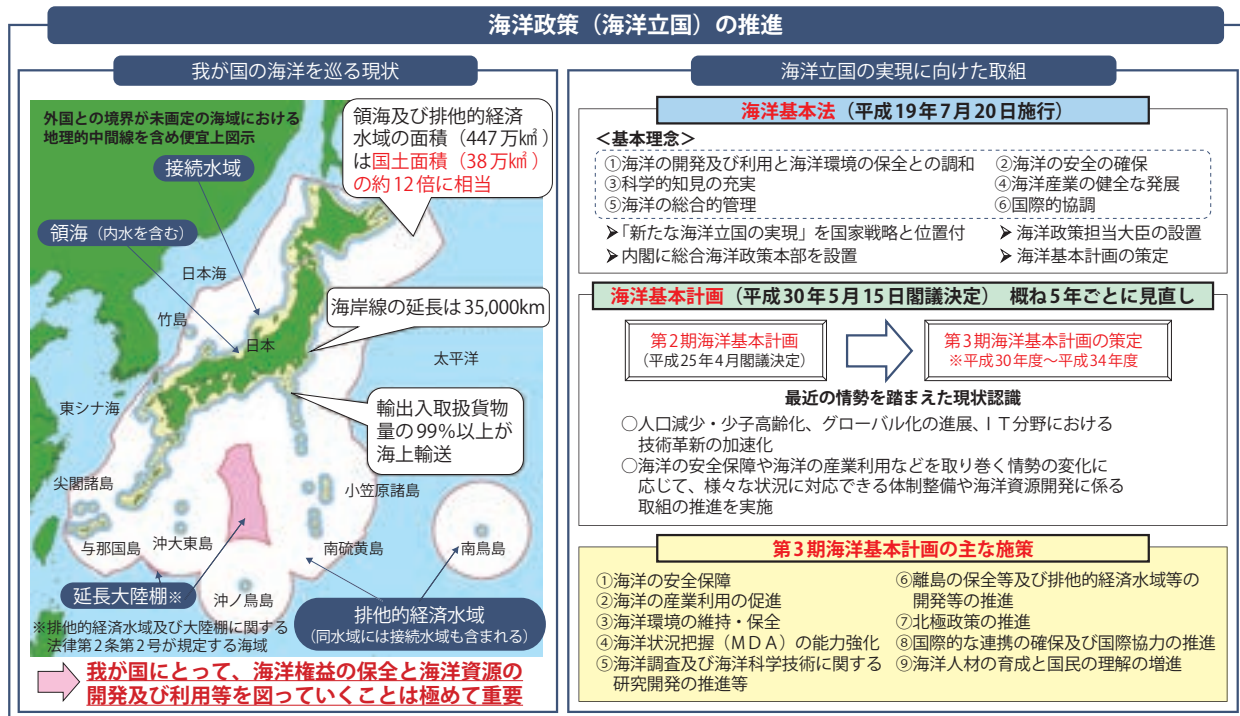
具体的には、海洋再生可能エネルギーの利活用や海洋資源等の開発・利用、海洋開発人材の育成、エネルギー等の効率的な海上輸送、海洋産業の振興等に取り組んでいるほか、戦略的海上保安体制の構築、海洋由来の自然災害対策や沖ノ鳥島の保全・管理、低潮線の保全及び特定離島における活動拠点の整備等を推進している。

この他、平成29年4月には「有人国境離島の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」が施行され、それに伴い、内閣府において、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する基本的な方針」が策定された。同法及び同方針等に基づき、有人国境離島地域が有する活動拠点としての機能を維持する上で重要な港湾等の整備等を進めている。

また、29年の「海の日」における安倍内閣総理大臣メッセージでは、全国の市町村等と連携し、海洋教育を一層推進していくことや、「開かれ安定した海洋」の実現には、世界の海上保安機関の連携が重要であると表明された。このような状況を踏まえ、将来の海洋産業を担う人材を確保するため、初等中等教育における海洋教育プログラム等の作成を進めるとともに、職業観を醸成する取組み（キャリア教育）を実施しているほか、同年9月には、世界各国及び地域の海上保安機関等から長官級が参加する「世界海上保安機関長官級会合」を世界で初めて東京にて開催したところである。

なお、30年5月には新たな「海洋基本計画」が閣議決定されたところであり、国土交通省においても、本計画の下、引き続き海洋政策を着実に推進していくこととしている。

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確保、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、内閣府総合海洋政策推進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月に総合海洋政策本部において決定された「我が国の海洋状況把握の能力強化に向けた取組」を踏まえ、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、内閣府総合海洋政策推進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・管理

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。

図表II-2-6-2 沖ノ鳥島の保全・管理



資料）国土交通省

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 -2-6-3 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》

- ・排他的経済水域等及び大陸棚の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

海洋の安全・秩序の確保

(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ている。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し、また、29年5月には、領海に侵入した中国公船の上空において小型無人機らしき物体1機が飛行する事案が発生したほか、30年1月には、中国海軍艦艇が接続水域を航行するなど、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

II

第2章

時代の要請にこたえた国土交通行政の展開

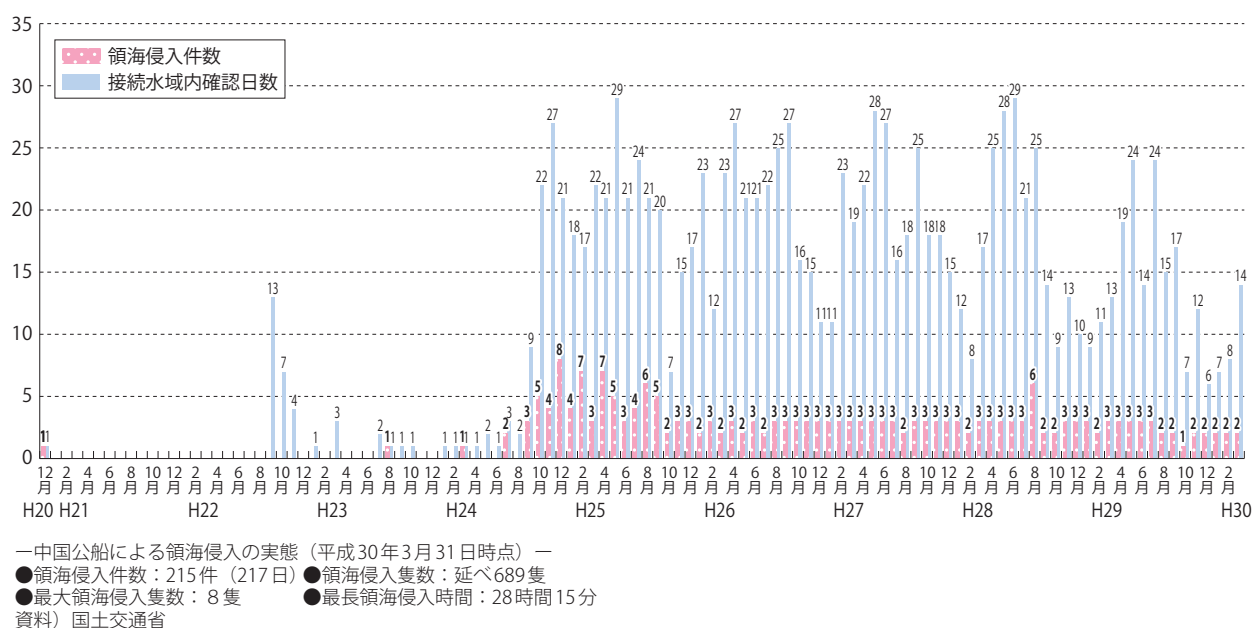
い調査活動等も確認されており、海上保安庁では、関係機関と連携しつつ、巡視船等による中止要求や継続的な監視等、その時々状況に応じて適切に対応をしている。さらに、外国漁船の違法操業のほか、核実験やミサイル発射を繰り返す北朝鮮の動向など、尖閣諸島周辺海域のみならず、我が国周辺海域を巡る状況は、一層厳しさを増している。

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



（2）海上保安体制強化の推進

厳しさを増す我が国周辺海域を巡る情勢を踏まえ、平成28年12月21日に開催された「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」において、「法執行能力」、「海洋監視能力」及び「海洋調査能力」の強化を図るため、以下5つの柱からなる「海上保安体制強化に関する方針」が決定され、海上保安庁では、同方針に基づき、海上保安体制の強化を進めてきたところである。

- ・ 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

最近の周辺海域の状況については、尖閣諸島周辺海域において中国公船の大型化、武装化や増強が進んでおり、また、北朝鮮に関連し、日本海の大和堆周辺海域において多数の北朝鮮漁船が確認されたほか、朝鮮半島からのものと思料される木造船の漂流・漂着が相次いでいる。

このように、ますます厳しさを増す現状を踏まえ、平成29年12月18日には、2回目となる「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」が開催された。同会議では、ヘリ搭載型巡視船を含む大型巡視船、新型ジェット機、大型測量船の増強、必要な要員の確保など、引き続き海上保安体制の強化を進めることに加え、法の支配に基づく自由で開かれた海洋秩序のために国際連携の取り組みを推進していくことの必要性が確認された。

なお、次期海洋基本計画においても、「海洋の安全保障」に関する各種の施策が新たな項目として追加されるとともに、「海上保安体制強化に関する方針」に基づく施策や国際連携に関する取り組み等が次期計画に盛り込まれたことから、海上保安庁はこれらの施策を着実に推進していく。

（3）世界海上保安機関長官級会合の開催

近年、地球規模で自然環境が変化し、気候変動に起因する災害の大規模化や航行環境の著しい変化が世界各地で発生している。また、地球規模で社会環境も変化し、テロ・過激主義の脅威が世界各地に拡大しており、これらに最前線に対応する海上保安機関の連携の重要性が高まっている。

世界の海上保安機関が、地球規模の環境変化とそれに起因する課題に対し、地域の枠組みを越えて取り組むため、海上保安庁は、平成29年9月に34か国1地域3国際機関の海上保安機関等の長官級を招聘し、世界で初となる世界海上保安機関長官級会合を日本財団と共催した。

会合では、「海上の安全及び環境保全」、「海上のセキュリティ」、「人材育成」の3つのテーマごとに先駆的な取り組みの発表や議論がなされ、世界が直面している課題を克服するため、連携の強化や対話の拡大を図ることの重要性を確認するこ

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

世界海上保安機関長官級会合



ウェルカムレセプション



海上保安庁及び日本財団のロゴマーク



資料) 国土交通省

と等を盛り込んだ議長総括を発出した。

また、会合に先立ち、迎賓館赤坂離宮において歓迎レセプションが開催され、安倍内閣総理大臣が出席した。安部内閣総理大臣からは、「平和で安定した海」の実現のため、海上保安機関の役割が重要であり、世界中の海上保安機関が海を通じて繋がりが合い、交流を深化させ、難題解決のための力を結集することが極めて大切である旨のスピーチをいただいた。

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、29年5月には、「水循環基本法」に基づき、「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、今回の第1部においては、人と水との関わりや水循環に関する近年の取組み、将来の展望などについて例を挙げてわかりやすく説明し、教材としても活用できる内容となっている。

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、更なる普及と活動の活性化を推進している。

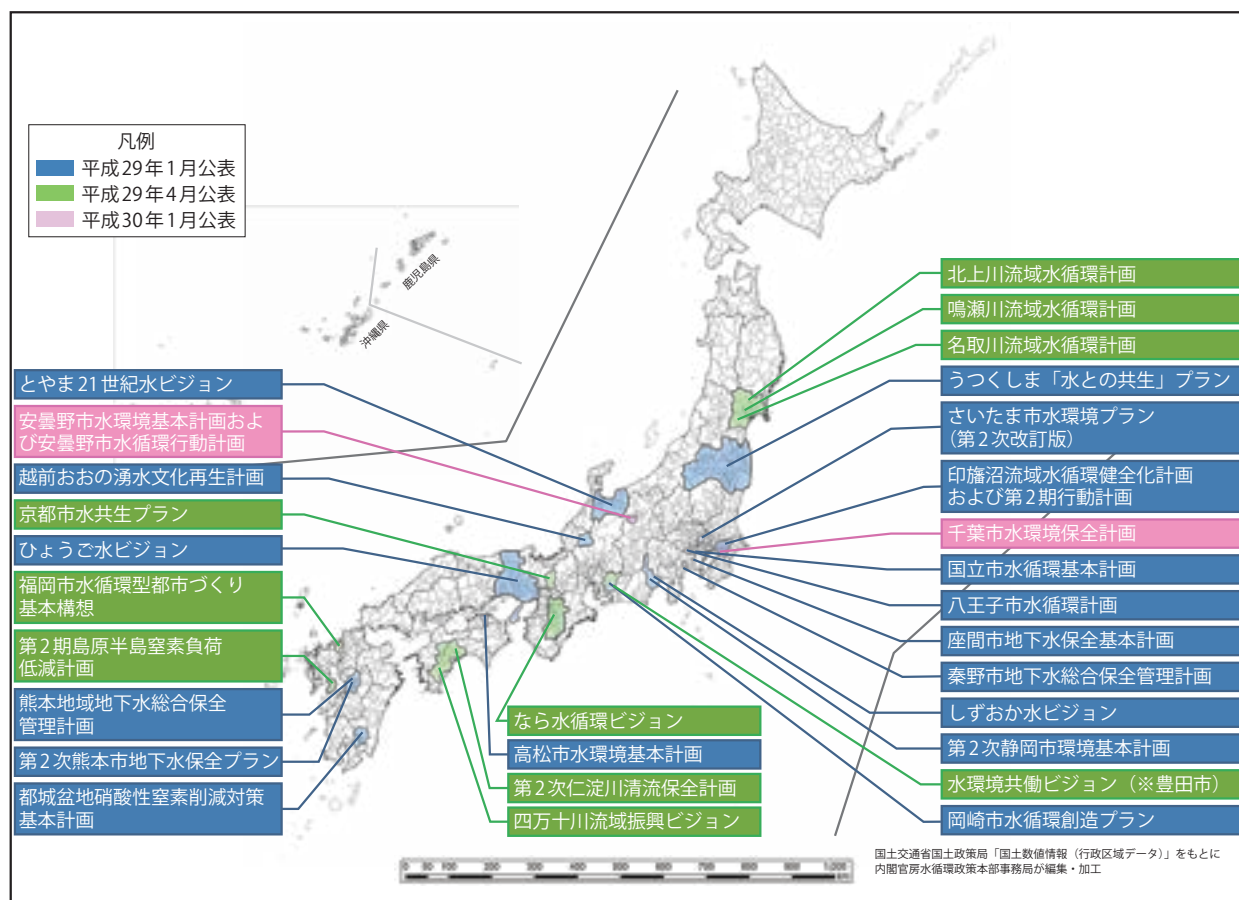
平成29年度は、「先進的な流域マネジメントに関するモデル調査」として6団体の取組みの実態調査や活動支援を実施したほか、健全な水循環の維持又は回復に取り組む各地域の計画を「流域水循環計画」として29年4月に10計画、30年1月に2計画を公表した（30年3月時点で合計29計画）。

また、平成30年3月には、流域水循環協議会設立や流域水循環計画策定のノウハウを紹介した「流域マネジメントの手引き」の公表、流域マネジメントの取組の鍵となるポイントについて具体事例を用いて紹介した「流域マネジメントの取組事例集」を公表した。

更に、初めての財政的支援として、平成30年度より、社会資本整備総合交付金の配分に当たって、「流域水循環計画」に基づき実施される事業を含む整備計画である場合には、一定程度配慮されることとなった。

一方、普及啓発においても、水循環政策本部が主催する初めてのシンポジウム「水循環シンポジウム2017」を平成29年11月24日に開催し、全国において水循環に関する取組みを行っている組織・担当者の連携を強化させ取組みを加速させる提言を取りまとめた。

図表 II-2-8-1 平成29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

自転車活用政策の推進

1 自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画の策定

自転車は、環境に優しい交通手段であり、災害時の移動・輸送や国民の健康の増進、交通の混雑の緩和等に資するものであることから、環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている我が国においては、自転車の活用の推進に関する施策の充実が一層重要となっている。

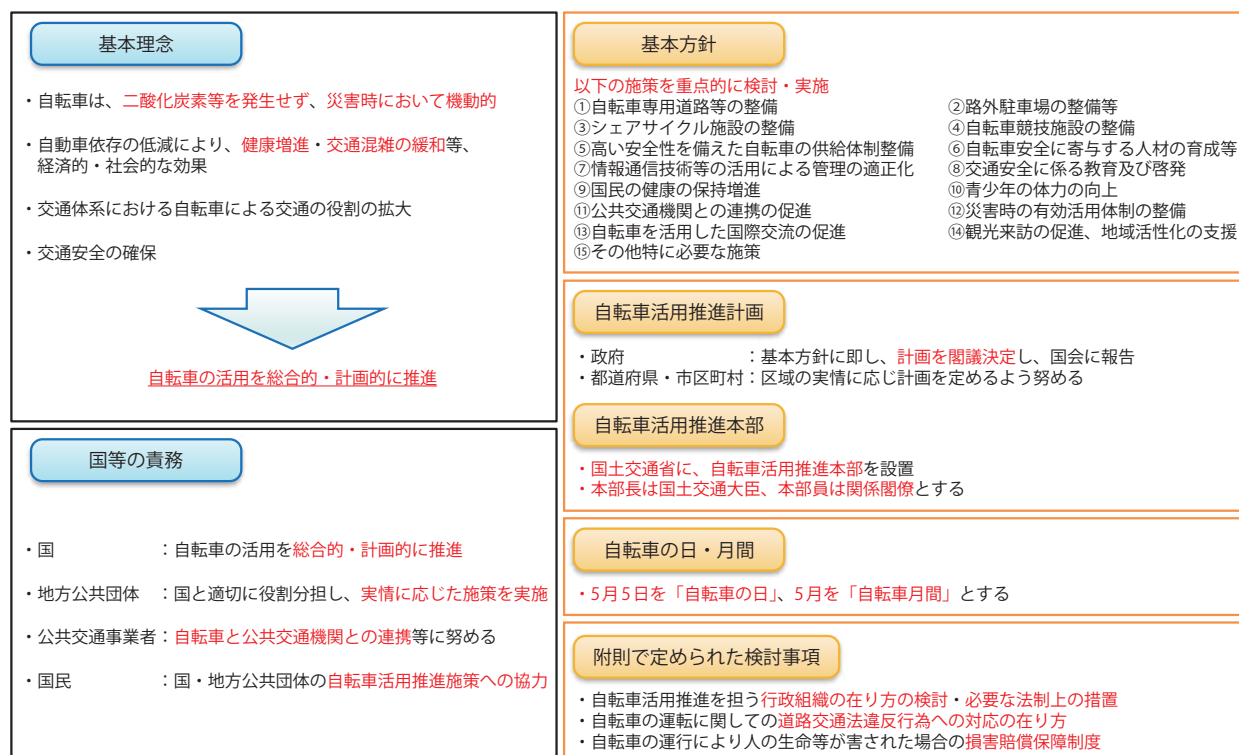
このため、平成29年5月1日に自転車活用推進法（平成28年法律第113号）が施行され、自転車の活用について、政府として総合的・計画的に推進するため、国土交通省に大臣を本部長とする自転車活用推進本部が創設された。

同法においては基本理念として、自転車の活用の推進が、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として行うとともに、交通の安全の確保を図りつつ行われなければならないとされている。また、自転車専用道路、自転車専用通行帯等の整備をはじめとする15の項目を基本方針として示した上で、重点的に検討・実施すべきとされている。

自転車活用推進本部では、同法に基づき、この基本方針に即した形で、自転車の活用の推進に関する目標や講ずべき措置等を取りまとめた自転車活用推進計画を平成30年の夏までに策定することと

している。

図表 II-2-9-1 自転車活用推進法の概要（平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行）



資料）国土交通省

2 安全で快適な自転車利用環境の創出

全交通事故件数が、過去10年間で4割減少する一方、自転車対歩行者の事故件数は1割の減少にとどまっている状況であり、より一層安全で快適な自転車の利用環境整備が求められている。このため、警察庁と共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに、自転車ネットワーク計画の作成や車道通行を基本とする自転車通行空間の整備や、自転車の交通ルール遵守の効果的な啓発等を進めている。

3 サイクリング環境向上によるサイクルツーリズムの推進

インバウンド効果を全国へ拡大するために、自転車を活用した観光地域づくりは有望であるものの、サイクリングの受入環境や走行環境は不十分な状況である。このため、サイクリング環境の向上に向けて、今後各地でモデルとなるようなルートを選び、官民連携による走行環境の整備や、サイクリストの受入環境の整備等の取り組みを進めている。

第10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。

平成28年度から土工についてICTを導入し、約3割の時間短縮効果が確認された。平成29年度からは舗装工、浚渫工への拡大や、「i-Bridge」として橋梁分野への試行を行った。平成29年度は土工で815件、舗装工で79件、浚渫工で24件のICT施工を、「i-Bridge」として35件でCIMの活用を実施している。

さらに、コンクリート工の規格の標準化、国庫債務負担行為の活用等による施工時期の平準化に取り組んでおり、平準化については、平成29年度の4月から6月の閑散期の稼働件数が対前年度比約1.2倍に増加したことを確認している。

ICTやロボット等の新技術の現場導入のために重要となる、3次元データの利活用については、昨年11月に「3次元データ利活用方針」を策定し、建設生産プロセスの各段階における3次元データ利活用の方法や今後の取組みを示している。

また、昨年1月に設立した産学官連携のi-Construction推進コンソーシアムでは、800者以上の会員の参画のもと、5件の現場ニーズと技術シーズのマッチングの実現といった、技術開発・導入の促進などに取り組んでいる。

加えて、建設現場の生産性向上に係る優れた取組みを表彰する「i-Construction大賞」を創設し、初めての受賞者となる計12団体（国土交通大臣賞 2団体、優秀賞 10団体）を決定し、表彰するなど、普及・促進の取組みを進めている。

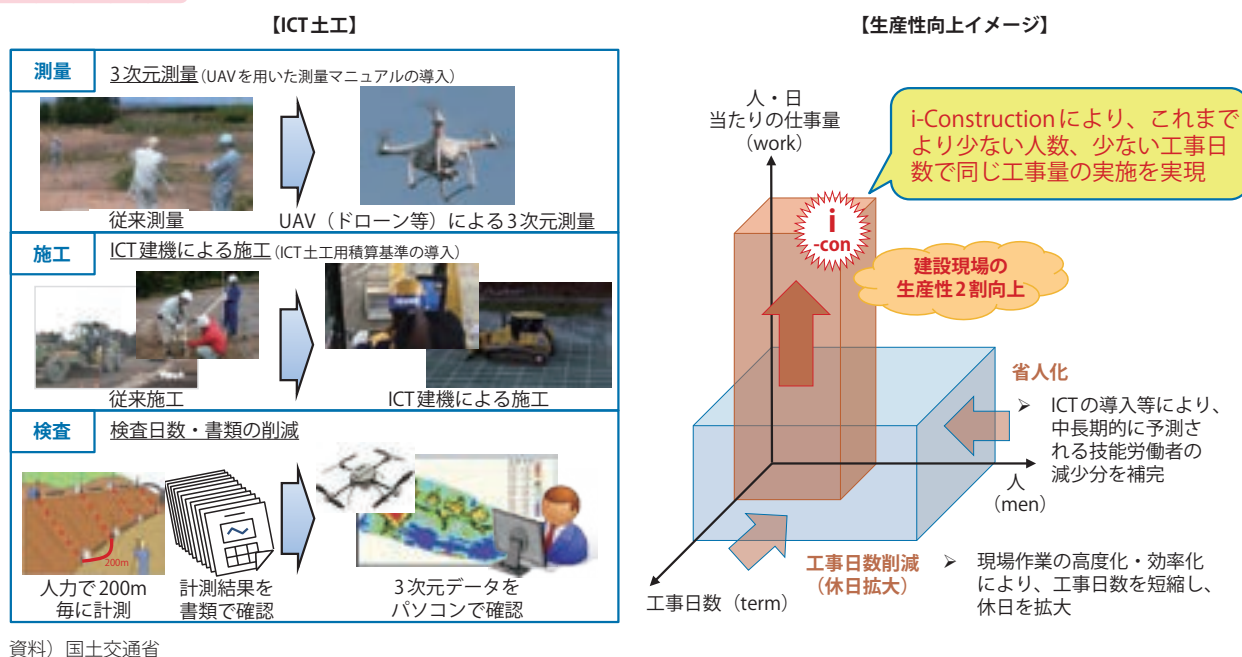
今後は、これまでの取組みを一層推進していくとともに、維持管理・建築分野等へのICTの導入拡大、大規模構造物等における3次元設計の拡大、公共事業のイノベーション転換を図るための新技術導入促進、中小企業の実績を加速化させるための支援の充実などに取り組む、若者や女性にとっても働きやすく、魅力のある建設現場の創出に向けて、i-Constructionの取組みを一層「深化」させていく。

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-2-10-1 i-Construction



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」（公共工事品確法）、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」（入札契約適正化法）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、「公共工事品確法」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「公共工事品確法」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-2-10-2 「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、又は組み合わせて適用する。
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について、毎年、「入札契約適正化法等に基づく実施状況調査」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「営繕積算方式活用マニュアル」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、国土交通省では低入札価格調査制度及び最低制限価格制度をいずれも未導入の地方公共団体に対して、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。この結果、平成27年3月時点で181団体あった未導入団体は、29年3月時点で126団体まで減少した。

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

債務負担行為の活用、地域単位での発注見通しの統合・公表、適正な工期の設定、余裕期間制度の活用等を着実に進めるとともに、平成29年3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」」を改訂・周知するなど、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

「公共工事品確法」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、公共工事の品質確保等に資する各種取組みについて、「地域発注者協議会」、「国土交通省公共工事等発注機関連絡会」や「地方公共工事契約業務連絡協議会」等を通じて、情報共有を実施し、発注者間の一層の連携に努めている。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」及び29年6月に策定した答申解説書等の地方公共団体等への普及に努めている。

第11節

新たな国と地方、民間との関係の構築

1 官民連携等の推進

官民連携事業（PPP/PFI）の案件形成を推進するため、地方公共団体等への支援や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29年度は、Park-PFIの導入等による都市公園の再生・活性化を検討する調査など、先導的官民連携支援事業で25件の案件を採択した。また、全国9ブロックごとに設置したブロックプラットフォームにおいて、官民対話を通じて具体的な案件形成を促進するためのサウンディングやノウハウを習得するための実践的な研修等を行うとともに、自治体プラットフォーム形成支援として、31地域の支援を行った。

第12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29年度は各方式で①13政策目標・44施策目標・141業績指標、②4テーマ、③12新規施策について評価を実施した^注。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15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。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。

さらに平成29年度は、事業の進捗状況を適時適切に確認した上で再評価を柔軟に行うなど、事業評価実施要領の改定を行った。

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。

注 「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>

（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13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、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、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、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、道路緑化や環境舗装等によるアスリート・観客の暑熱対策、水辺環境の改善、台風等に備えた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。