

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 成果重視の施策展開

1 政策評価の推進

国土交通省では、①国民本位で効率的な質の高い行政を実現する、②成果重視の行政への転換を図る、③統合のメリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する、④国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たすという4つの目的の達成を目指す「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、政策アセスメント（事前評価）、政策チェックアップ（業績測定）及び政策レビュー（プログラム評価）を政策評価の基本的な3つの方式として定め、従来から取り組んできた個別公共事業及び個別研究開発課題の評価と併せて実施している。平成19年3月には3テーマについて政策レビューを実施し、8月には27の政策目標について、119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、67の新規施策等について政策アセスメントを実施した。^(注1)

8月には、「経済財政改革の基本方針2007」等の政府全体の方針を踏まえ、政策評価と予算・決算の連携強化を図るため、政策評価の単位（施策）と予算書・決算書の表示科目の単位（項・事項）を対応させるなど、政策評価体系の見直しを実施した。

2 事業評価の厳格な実施

国土交通省では、個別の公共事業について、事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価による一貫した事業評価体系を構築している。評価結果はインターネット等で公表するとともに、平成16年度からは、新規採択時・再評価時・完了後の事後評価時の費用対効果分析のバックデータも含め、評価結果の経緯が分かるように整理した事業評価カルテを作成し、インターネットで公表している。^(注2)

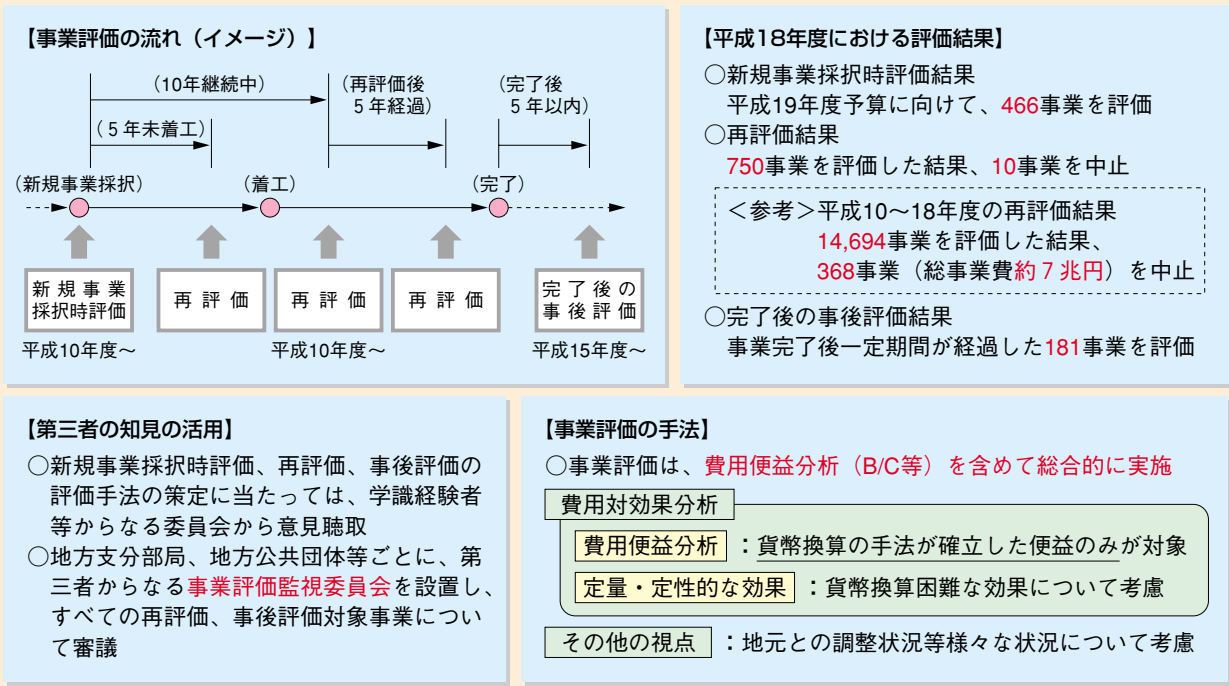
また、学識経験者等からなる委員会を活用し、最新の知見等に基づき、評価手法の更なる高度化に向けた検討を進めている。

(注1) 国土交通省政策評価関係ホームページ <http://www.mlit.go.jp/hyouka/>

(注2) 事業評価ホームページ <http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/>

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

図表Ⅱ-1-1-1 事業評価の厳格な実施



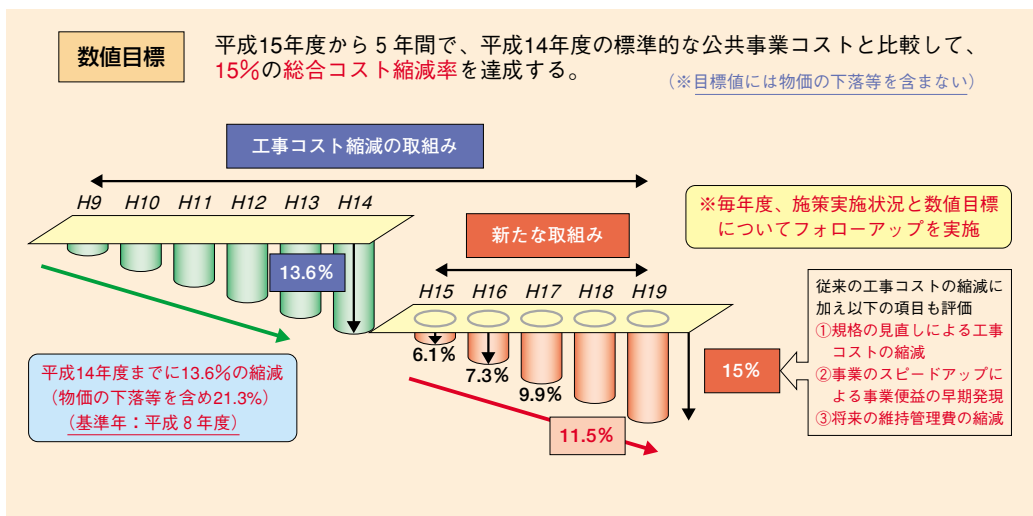
第2節 効率性・競争性を重視した施策展開

1 公共事業コスト構造改革の推進

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

また、15年度からは「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」に基づき、公共事業コスト構造改革に取り組んでいる。具体的には、各施策の着実な推進を図る観点から、従来の工事コストの縮減に加え、①規格の見直しによる工事コストの縮減、②事業のスピードアップによる事業便益の早期発現、③将来の維持管理費の縮減を評価する「総合コスト縮減率」を設定して毎年度フォローアップを実施し、その結果を公表している。19年度までの5年間で14年度と比較して15%の総合コスト縮減の達成を目標としており、18年度の国土交通省・関係機構等の総合コスト縮減率の実績は11.5%となった。

図表Ⅱ-1-2-1 コスト構造改革



20年度からは、これまでの取組みに加え、VFM^(注1) 最大化を重視し、民間企業の技術革新や調達効率化による工事コスト構造の改善、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、工事に伴う環境コスト等社会的コスト構造の改善を新たな評価項目として追加するなど、「コスト構造改善」の取組みを推進する。

2 公共工事の品質確保や入札契約の適正化

(1) 公共工事の品質確保の促進

「公共工事の品質確保の促進に関する法律（公共工物品確法）」を踏まえ、国土交通省では、公共工事の更なる品質確保を図るため、金額ベースで9割超の工事において総合評価方式^(注2)を実施し、総合評価方式の着実な拡大を図るとともに、工事における加算方式の試行の拡大や、建設コンサルタント業務等における総合評価方式の試行を行った。

品質確保への支障、下請へのしわ寄せ等が懸念されるダンピング受注に対しては、施工体制確認型総合評価方式や特別重点調査等の対策を引き続き実施し、対策前と比較して低入札価格調査の対象件数が大きく減少している。また、工事以外のダンピング受注にも的確に対応するため、建設コンサルタント業務等においても低入札価格調査制度を導入した。さらに、従来の完成時点や中間時点だけでなく、施工プロセス全体を通じて工事実施状況等の確認を行い、これを検査に反映させる「施工プロセスを通じた検査」の試行を開始した。

地方公共団体においては、都道府県、政令指定都市を中心に総合評価方式の導入が進みつつあるが、小規模な地方公共団体では依然として普及していない。このため、地方公共団体向け総合評価実施マニュアルの活用や、総合評価方式導入に要する費用の支援等を行い、発注体制が脆弱な地方公共団体における総合評価方式の導入を推進するとともに、低入札価格調査制度及び最低制限価格制度を適切に導入・活用し、ダンピング受注の排除を徹底するよう要請している。

(2) 入札契約の適正化

入札契約制度の一層の改善を図るため、国、地方公共団体等において、一般競争入札の拡大及び総合評価方式の拡充、一般競争入札の拡大に向けた条件整備としての入札ボンド^(注3)の活用、設計・施工一括発注方式やCM方式^(注4)等の多様な発注方式の活用を推進している。

国土交通省では、一般競争入札の対象工事を予定価格7.3億円以上から段階的に拡大しており、平成19年度には1億円以上の工事を対象とすることとした。また、18年度に先行導入した入札ボンドについては、19年度は試行対象を7.2億円以上のすべての工事に拡大した。さらに、多様な発注方式の活用については、引き続き設計・施工一括発注方式やCM方式等の試行を行うとともに、新たに詳細設計付施工発注方式の試行を開始した。今後、地方公共団体においても入札契約の適正化へ向けた取組みが適切に行われるよう、関係省庁と連携を図っていく。

(注1) Value For Moneyの略。経済性にも配慮しつつ、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も価値の高いサービスを提供すること

(注2) 技術提案に基づき、価格に加え価格以外の要素も総合的に評価して落札者を決定する方式

(注3) 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4) 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

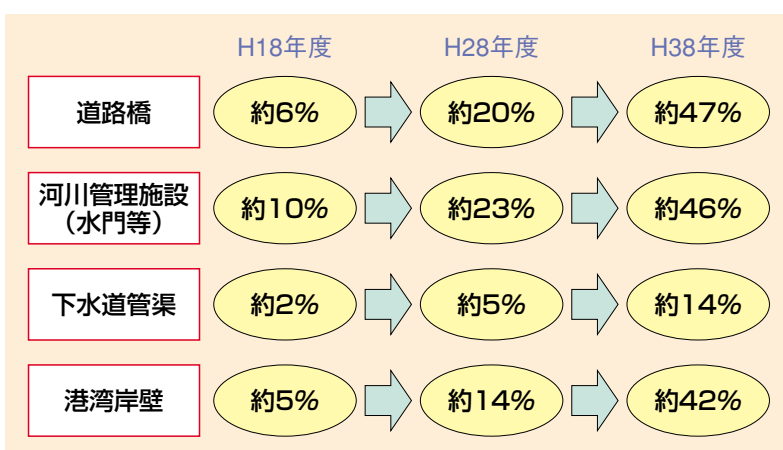
我が国の社会資本は、戦後の高度経済成長とともに着実に整備され一定のストックを形成するに至っているが、今後は、こうしたストックのうち高齢化したものの割合が急速に増加するという課題に直面することになる。

従来の我が国における社会資本の維持管理は、ストックの「年齢」が一般的に若く、機能的な信頼度が直ちに大きく損なわれるような懸念が少なかったことから、損傷等が発生するたびに事後的に対処してきた。

しかしながら、将来、高齢化したストックの割合が増大していくと、致命的な損傷が発生するリスクが飛躍的に高まることから、こうした事後的な対処で万全を期すことは困難

である。また、厳しい経済情勢の中で人口減少や地域活性化等の政策ニーズに的確に対応していくためには、高齢化したストックも含め、これまで蓄積されたストックを様々な工夫により最大限活用していくことが不可欠である。

図表Ⅱ-1-2-2 建設後50年以上経過する社会資本の割合



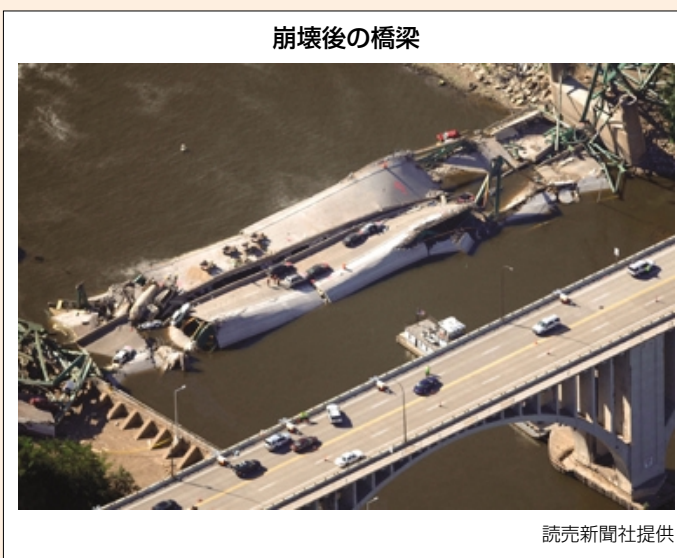
コラム

米国の高速道路橋の崩壊

2007年（平成19年）8月1日午後6時頃（日本時間2日午前8時頃）、米国ミネソタ州のミネアポリスで、ミシシッピ川に架かるインターステートハイウェイ（I-35W）の橋梁（1967年（昭和42年）供用）が突然崩壊しました。ラッシュ時に崩壊が発生したため20～30台の車が巻き込まれ、これまでに13人の死亡が確認されました。

事故原因については、2008年（平成20年）1月に米運輸安全委員会（NTSB）が、「主要鋼材を連結するガセットプレートの設計ミスによる強度不足があった」と発表し、崩壊の引き金となった直接の原因について引き続き調査しています。

日本でも同様の橋梁崩壊事故が発生する可能性はゼロではなく、高齢化した道路橋の急速な増加への備えが急務となっています。重大な事故や損傷の発生を防ぐため、橋梁の状態を適宜適切に評価し、適切な補強を行う予防保全システムの構築が必要です。

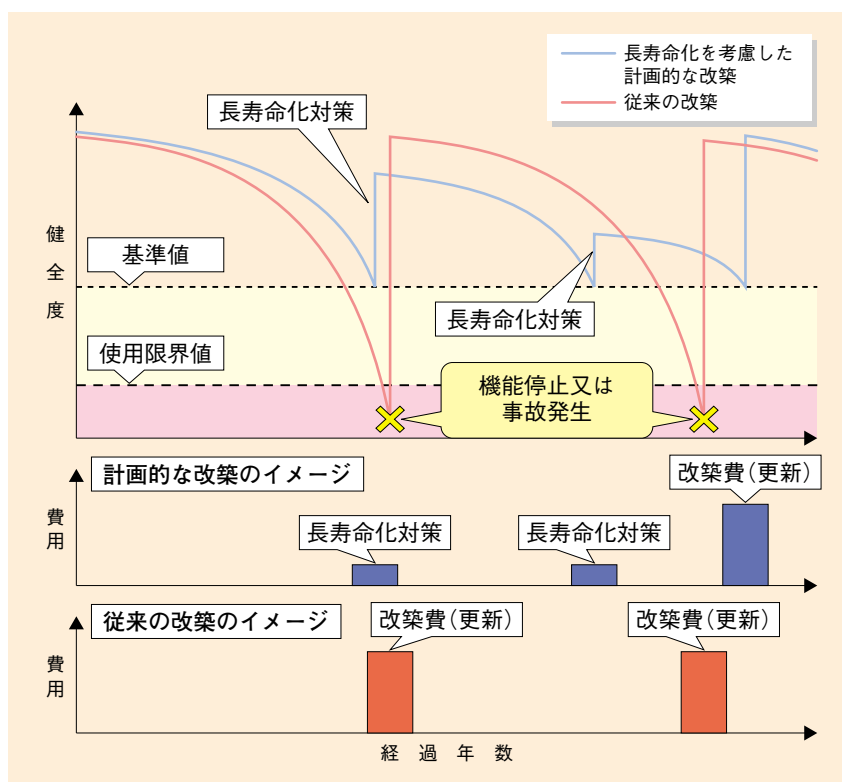


読売新聞社提供

このため、ストックの状態を点検し、異常が認められれば、致命的欠陥が発現する前に速やかに措置し、寿命を延ばすことによりライフサイクルコストの低減を図るという「予防保全的管理」を導入する。

また、新たな政策ニーズへの対応に際しては、「あるものを上手に使う」という考え方に立ち、既存ストックに対してできるだけ少ないコストで機能を高度化し、新規整備と同等の効果を得る「ストック活用型更新」をより重視していく。

図表Ⅱ-1-2-3 予防保全対策を考慮したライフサイクルコストの低減



4 独立行政法人改革等

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

特殊法人等改革については、19年4月に住宅金融公庫を廃止し、民間の金融機関による住宅資金の貸付けを支援・補完する（独）住宅金融支援機構を設立した。また、（財）日本船舶振興会については、19年10月に指定法人化を行った。

5 特別会計・道路特定財源の見直し

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

また、道路特定財源については、19年12月に政府・与党で取りまとめた「道路特定財源の見直しについて」において、①今後10年間を見据えた中期計画を策定し、真に必要な道路整備は計画的に進めること、②地域の道路整備の促進を図るため、地方道路整備臨時交付金の制度改善や無利子貸付制度の創設を行うこと、③国の道路特定財源2.5兆円を活用し、高速道路料金の引下げなど既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化を推進すること等の措置を講ずることとされ、関連法案を第169回通常国会に提出した。

なお、道路特定財源の使途について様々な指摘を受けていることを踏まえ、20年2月に、国土交通大臣を本部長として「道路関係業務の執行のあり方改革本部」を設置し、道路関係業務の執行について総点検を行うとともに、その改革の方向性について検討を行っている。

第3節 新たな国と地方、民間との関係の構築

1 国と地方の新たな関係

国土交通省では、国民の安全・安心の確保、成長力・国際競争力の強化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^(注1)の導入）が必要であり、「1.5車線の道路整備」^(注1)の導入（平成19年度は34道府県で実施）等を実施している。

2 民間の創意工夫の活用

(1) PFIの推進

民間の資金・能力を活用し、効率的かつ効果的に社会資本を整備・管理し、質の高い公共サービスを提供するため、PFI^(注2)方式の導入を積極的に推進しており、国土交通省関係の事業は、平成19年10月末現在61事業である。今後も、発注者の事業実施に係る能力向上や、手続の負担軽減を図り、PFI方式の導入を一層推進することとしている。

(2) 規制改革等の推進

国土交通省では、交通、住宅・土地等を中心とした幅広い分野において、安全性等の観点から規制を行っているが、時代の変化に的確に対応するため、適宜見直しを行ってきた。例えば交通分野では、事業活動の効率化・活性化や利用者の利便性の向上を図るため、需給調整規制の廃止等を進めるとともに、事業監査体制や利用者への情報提供の強化、適正な競争を行う上で障壁が存在する業種における新規事業者への優遇措置等、適正な競争のための条件整備を進めている。

構造改革特区^(注3)については、平成19年11月末現在、国土交通省関係で19の特例措置が設けられ、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に展開された。

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

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

(注3) 地域経済活性化のために、地域の特性に応じた規制の特例を導入する制度

3 国民に開かれた行政運営と対話型行政の推進

①国土交通ホットラインステーション

国民生活に極めて密接にかかわる国土交通行政の推進に当たっては、国民からの意見・要望等を幅広く把握し、国民に直結した行政を展開することが重要である。このため、「国土交通ホットラインステーション」を開設しており、月平均1,300件弱の意見等が寄せられている。

②消費者等に対するわかりやすい情報提供

昨今の住宅・建築物、公共交通等に対する国民の信頼をいち早く回復するためには、従来の行政による監督に加え、事業者の過去の処分歴等のネガティブ情報を分かりやすく公開し、消費者等による適切な選択及び市場による監視を通じた安全・安心の確保を図ることが効果的である。そこで、平成19年10月より「ネガティブ情報等検索サイト」を国土交通省ホームページ上に公開している。

③社会資本整備における計画策定プロセスの透明性の更なる向上

社会資本整備の推進に当たっては、構想段階から透明性や公正性を確保し、住民等の理解と協力を得ることが重要である。このため、平成15年度に標準的な住民参加手続を示したガイドラインを策定し、住民参加の促進に係る取組みを行ってきた。19年度には、住民参加に加え、計画の技術・専門的検討のあり方、計画検討の開始から複数案の設定、総合的な観点による計画案の選定までの計画検討手順のあり方について、標準的な考え方を示すガイドラインを新たに策定し、更なる透明性の向上に取り組んでいる。

第4節 国土・社会資本の将来ビジョンの策定・推進

1 国土計画の推進

(1) 国土形成計画の策定・推進

平成17年に「国土総合開発法」が「国土形成計画法」へと抜本的に改正され、全国総合開発計画に代えて、新たに国土形成計画を策定することとされた。新たな計画は、従来の国主導から分権型の計画づくりを目指して、全国計画と広域地方計画の2層の計画体系となっている。

全国計画においては、国土づくりの基本的な方針として、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図ることとし、そのための戦略的目標として、①東アジアとの円滑な交流・連携、②持続可能な地域の形成、③災害に強いしなやかな国土の形成、④美しい国土の管理と継承、⑤「新たな公」を基軸とする地域づくりを掲げ、多様な主体の協働によって、効果的に計画を推進すること等を検討している。

広域地方計画については、東北圏、首都圏、北陸圏、中部圏、近畿圏、中国圏、四国圏及び九州圏の8つの圏域ごとに、地域の特性を活かした独自性の高い計画を定めるものであり、国の関係地方支分部局、都府県、政令指定都市、経済団体等からなる広域地方計画協議会の協議を経て、20年度中に策定する予定である。

(2) 国土利用計画の推進

第四次国土利用計画（全国計画）においては、より良い状態で国土を次世代に引き継ぐ「持続可能な国土管理」を行うことを基本方針として、土地需要の量的な調整、国土利用の質的向上、さらに、これらを含めた国土利用の総合的マネジメントを進めること等について検討している。

今後、全国計画を基本とする都道府県計画及び市町村計画の円滑な策定・推進のために必要な措置を講じる予定である。

(3) 国土計画の推進のための調整機能の充実

国土計画の推進に資する国の事業について、計画から実施段階までの総合調整や連携等を円滑に進めるため、社会資本整備事業調整費等により機動的な支援を行っている。また、地域のニーズに沿った国土づくり・地域づくりを進めるため、国土施策創発調査費により調査を行っている。

2 次期社会資本整備重点計画の策定の推進

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、平成15年に策定された。

現行計画は19年度に期限を迎えるため、次期計画について検討を行っている。19年6月の社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会の提言では、次期計画において重視するポイントとして、①成長力の強化と地域の自立・活性化に向けた「活力」分野の社会資本整備の重視、②老朽化した社会資本ストックの急速な増加に対応した社会資本の維持管理や更新の重視、③事業の重点化の更なる推進、④将来の経済社会の姿の提示や指標の改善による計画の分かり易さの更なる向上が示された。この提言を踏まえ、20年度に計画を策定（閣議決定）する予定である。

また、次期計画において示される重点目標や各地方ブロックの状況変化、特性を踏まえつつ、地方ブロックごとに検討を行い、次期「地方ブロックの社会資本の重点整備方針」を取りまとめる予定である。

第5節 新たな海洋政策（海洋立国）の推進

1 海洋基本法の成立

四方を海に囲まれた我が国において、国際的協調の下に海洋の平和的・積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る新たな海洋立国を実現することの重要性にかんがみ、平成19年4月に「海洋基本法」が成立し、7月より施行されている。また、初代海洋政策担当大臣^(注)として冬柴鐵三国土交通大臣が任命された。

「海洋基本法」に基づき内閣に総合海洋政策本部が設置され、新たな海洋立国の実現に向けた海洋基本計画の作成等、総合的かつ集中的に海洋政策を推し進めていく体制が整えられた。

(注) 総合海洋政策本部における副本部長

図表Ⅱ-1-5-1 海洋基本法の概要

背景

- ◎ 食料、資源・エネルギーの確保や物資の輸送、地球環境の維持等、海が果たす役割の増大
- ◎ 海洋環境の汚染、水産資源の減少、海岸侵食の進行、重大海難事故の発生、海賊事件の頻発、海洋権益の確保に影響を及ぼしかねない事案の発生等、様々な海の問題の顕在化



海洋政策の新たな制度的枠組みの構築が必要

海洋基本法の成立（平成19年4月20日）、施行（同7月20日）

基本理念

- | | |
|------------------------|-------------|
| ①海洋の開発及び利用と海洋環境の保全との調和 | ②海洋の安全の確保 |
| ③科学的知見の充実 | ④海洋産業の健全な発展 |
| ⑤海洋の総合的管理 | ⑥国際的協調 |

基本的施策

- ①海洋資源の開発及び利用の推進
- ②海洋環境の保全等
- ③排他的経済水域等の開発等の推進
- ④海上輸送の確保
- ⑤海洋の安全の確保
- ⑥海洋調査の推進
- ⑦海洋科学技術に関する研究開発の推進等
- ⑧海洋産業の振興及び国際競争力の強化
- ⑨沿岸域の総合的管理
- ⑩離島の保全等
- ⑪国際的な連携の確保及び国際協力の推進
- ⑫海洋に関する国民の理解の増進等

海洋政策の推進体制

国

- **総合海洋政策本部**の設置
 (本部長：内閣総理大臣
 副本部長：内閣官房長官、海洋政策担当大臣)
 ・有識者からなる参与会議の設置（10名）
 ・事務局の設置（関係8府省、38名）
- **海洋基本計画**の策定
 (海洋に関する施策についての基本的な方針、海洋に関し、
 政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策等を規定。
 おおむね5年ごとに見直し。)



地方公共団体

各区域の自然的社会的条件
に応じた施策の策定、実施

事業者

基本理念に則った事業活動、
国・地方公共団体への協力

国民

海洋の恵沢の認識、
国・地方公共団体への協力

2 今後の海洋・沿岸域政策への取組み

海洋・沿岸域政策は広範にわたり多くの省庁が関係しているが、国土交通省は、海洋環境の保全、海上輸送の確保、海洋の安全の確保、海洋調査の推進、海事産業の振興、沿岸域の総合的管理、離島の保全等、幅広い分野を担っていることから、今後も積極的な役割を果たしていくことが必要である。このため、平成19年6月以降、海洋・沿岸域政策懇談会^(注)を随時開催し、学識経験者の意見等を踏まえながら、海洋基本計画に盛り込むべき施策を検討するなど、積極的に政府の取組みに参画している。

(注)「国土交通省海洋・沿岸域政策推進本部」の本部長である事務次官が主催