

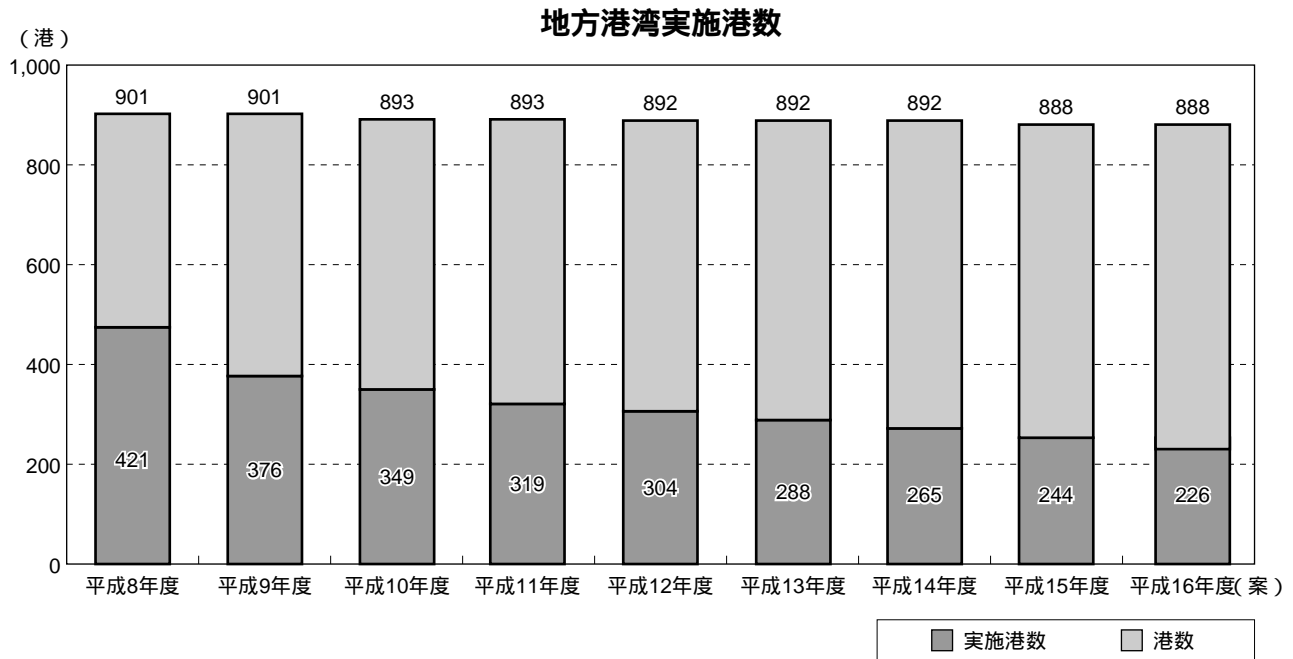
# 。効率的・効果的な事業の推進

## 1 投資の重点化・効率化

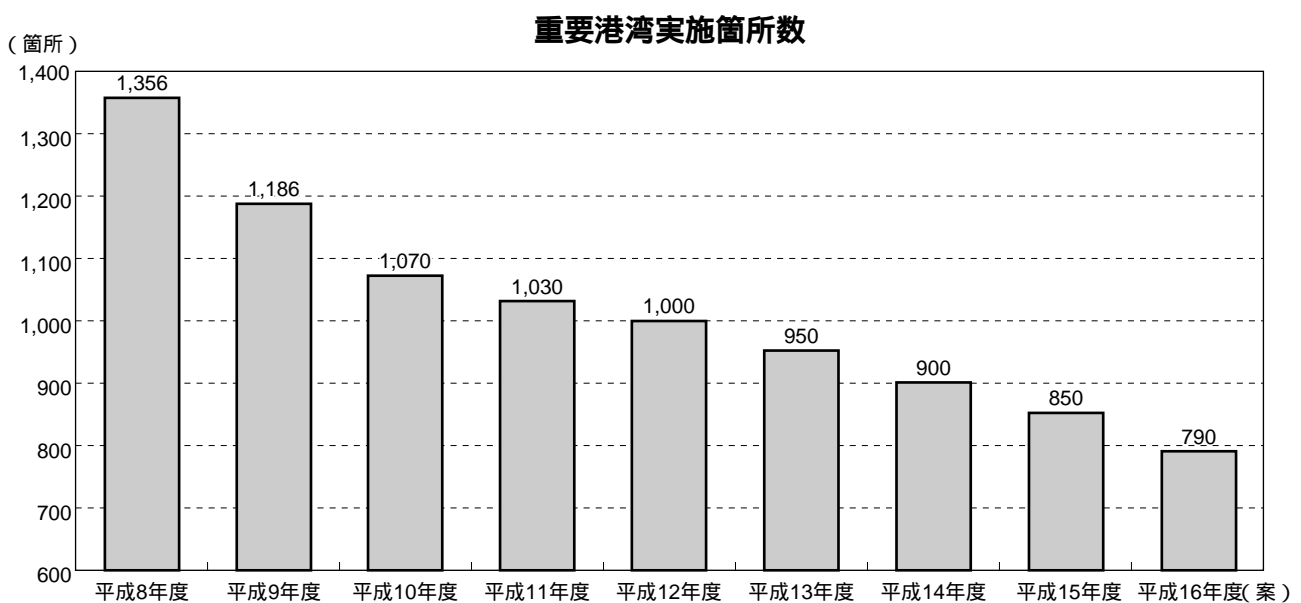
### 事業実施港数・箇所数の削減

限られた予算のなかで優先的な政策課題への投資の重点化を図るため、新たな地方港湾の整備を抑制する。また、重要港湾における事業実施箇所数のより一層の削減を図る。

#### 地方港湾における事業実施港数の削減



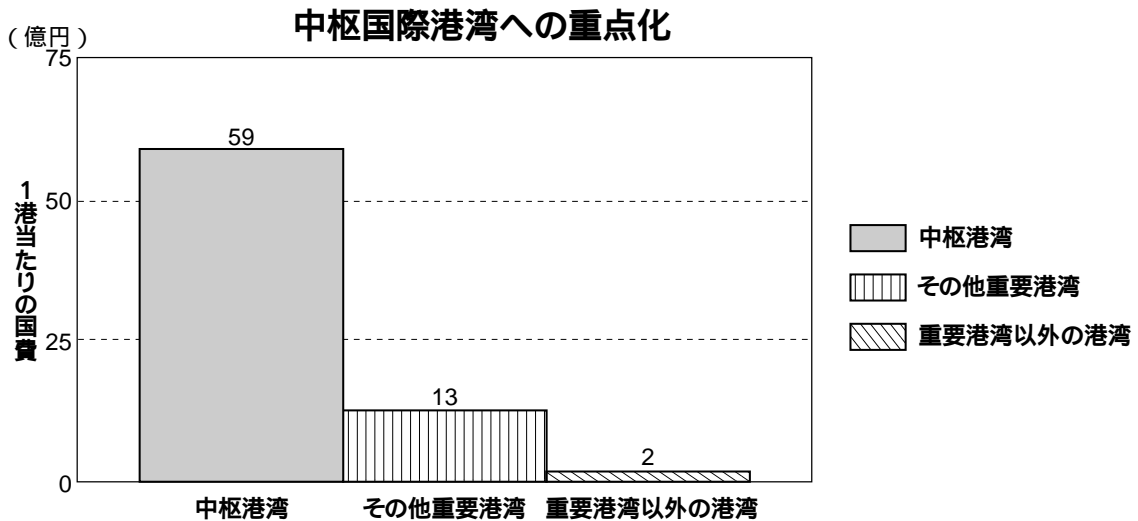
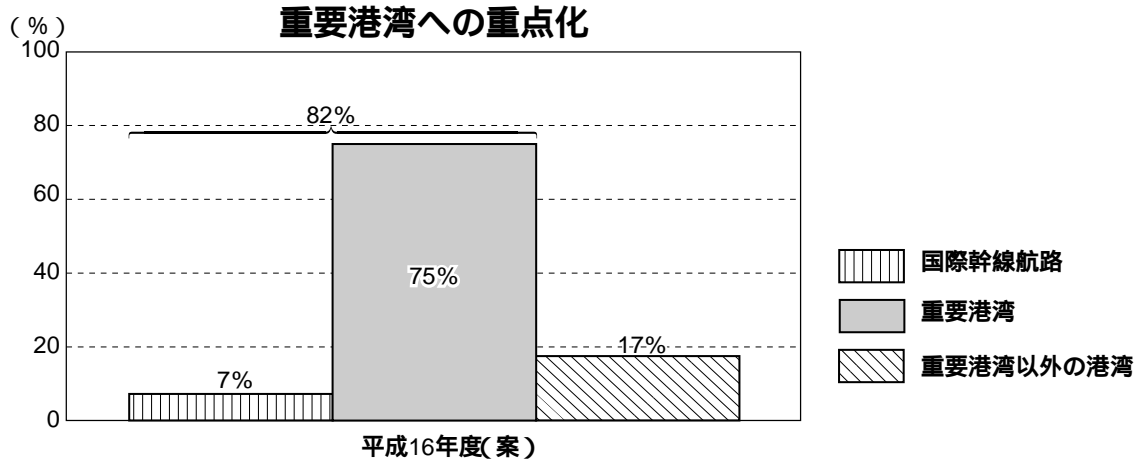
#### 重要港湾における事業実施箇所数の削減



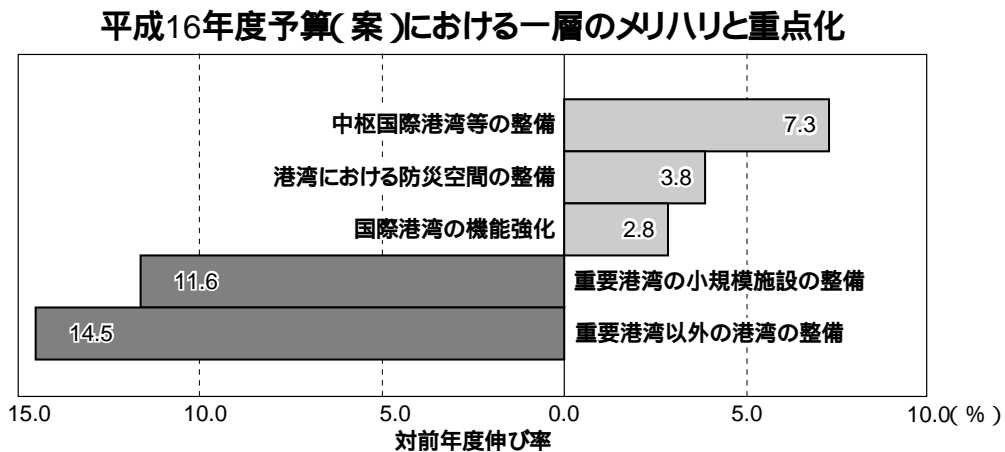
## 中枢国際港湾等への重点投資

港湾事業では、国費の4/5を重要港湾に関する事業に重点投資する。

1港あたりの投資額（国費）では、中枢国際港湾にはその他重要港湾等の4倍以上、重要港湾以外の港湾の30倍弱程度を計上する。



また、「選択と集中」による予算の重点投資を進め、一層の効率的・効果的な事業実施に努める。



## コスト構造改革の推進

コスト縮減については、従来から「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」に基づき実施してきたところであるが、これまでの取組みに加え公共事業のすべてのプロセスをコストの観点から見直した施策「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」が、平成15年3月に公表されたことを受け、港湾局においても取組みを推進する。

### 見直し内容

事業のスピードアップ(8施策)  
 計画・設計から管理までの各段階における最適化(14施策)  
 調達の最適化(12施策) } 合計34施策

### 数値目標

平成15年度から5年間(社会資本整備重点計画と整合)で、平成14年度と比較して、15%の総合コスト縮減率を達成する。

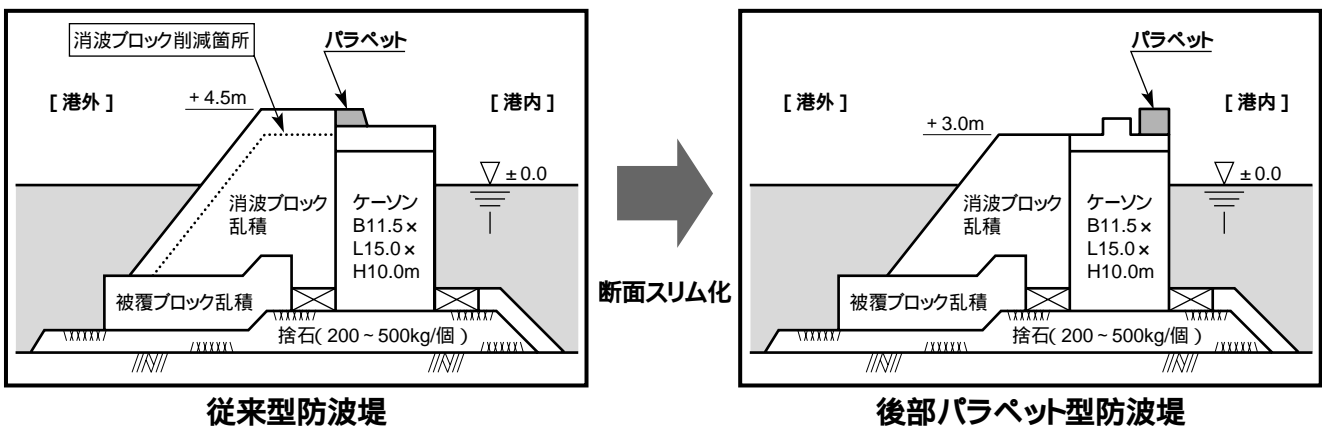
### 総合コスト縮減率

従来の工事コストの縮減に加え、次の項目も評価  
 規格の見直しによるコストの縮減  
 事業のスピードアップが図られることによる便益の増大  
 将来の維持管理費の縮減

### 施策事例

事業のスピードアップが図られることによる便益の増大

整備中の防波堤断面を変更等することにより、残工事費の1割のコスト縮減が図られ、完了時期が1年早まった。(早期供用による便益の増大分は約25億円)



## 入札・契約手続きの改善

「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、透明性の確保、公正な競争の促進、適正な施工の確保、不正行為の排除の徹底を規定することにより、入札・契約手続きの適正化を促進する。

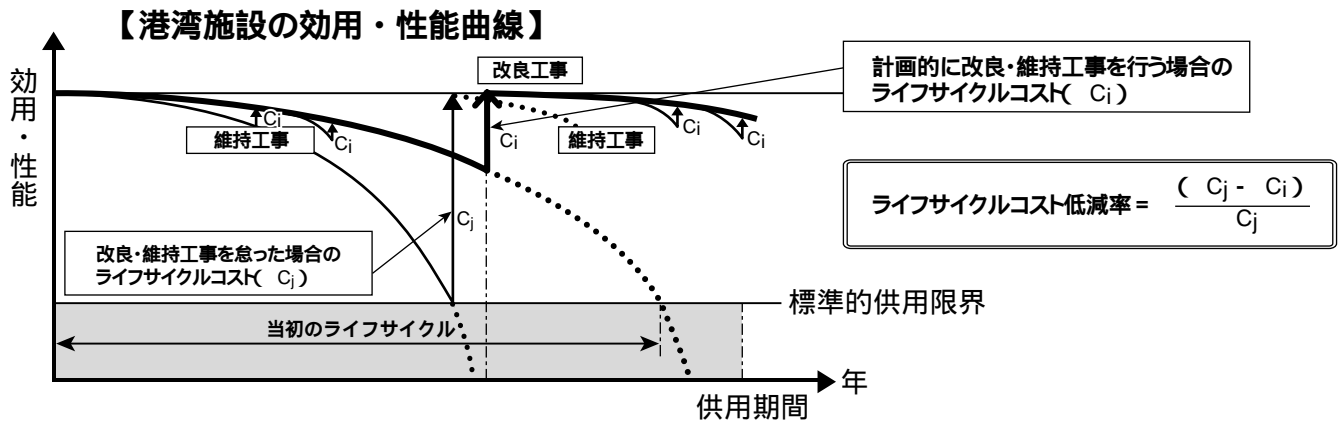
特に、環境の維持、交通の確保、特別な安全対策等価格以外の要素を重視すべき工事について、民間からの技術提案に基づき、価格と価格以外の要素を総合的に評価して落札者を決定する総合評価落札方式の積極的な活用を図る。

## 既存港湾ストックの有効活用

1960年代以降の港湾整備の進展に伴い、港湾ストックが年々増加し、順次老朽化してきている。厳しい財政事情の中で、既存港湾ストックのメンテナンスを適時適切に行うため、

1. 少ない投資でライフサイクルの延命化を図るため、重要な施設については、必要に応じて適時適切にきめ細かな改良工事を実施する。
2. 港湾施設が劣化する前に予防的な措置がとれるように施設の劣化状況等の把握に努めることとし、これまで以上に国が行う実地監査や点検診断を充実していく。

適時適切な改良・維持工事の実施によるライフサイクルコストの低減



### 改良工事

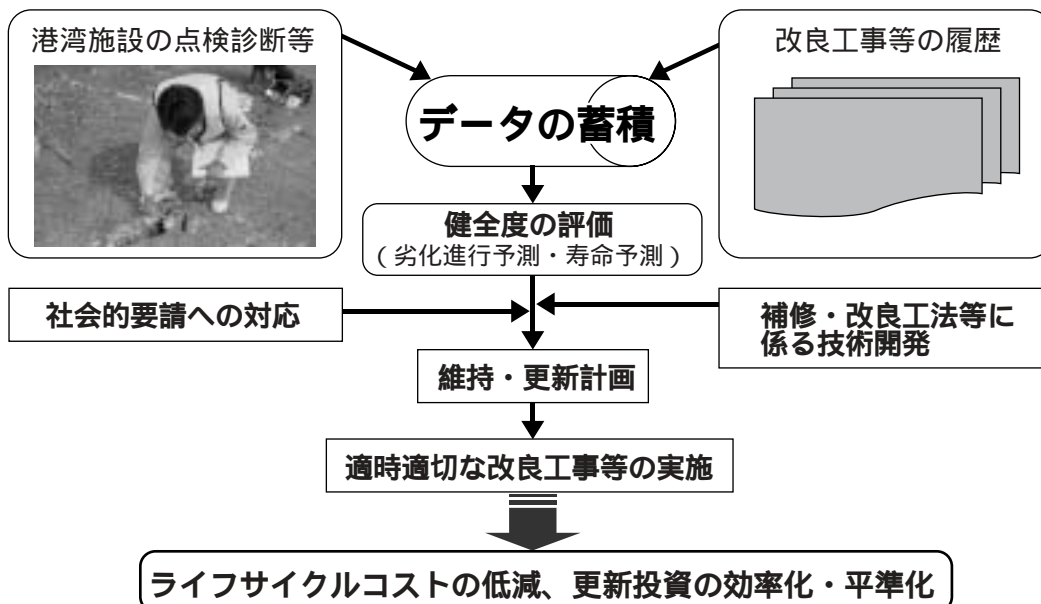
既存港湾施設の効用の向上、または復旧及び維持を目的とする工事であって施設のライフサイクルの延命化に資するもの(維持工事の範囲を超える工事)。

### 維持工事

当初のライフサイクルに到達することが想定されない場合において、既存港湾施設を良好な状態に保持するために行う軽易な工事。

適時適切に改良・維持工事を行った場合は  
ライフサイクルコストが約4割低減されると試算

アセットマネジメント\*の概念を導入した維持・更新のあり方に関する検討(イメージ)



\*アセットマネジメントの概念：社会資本を資産とみなし、その損傷・劣化等を将来にわたり把握し、適切かつ効率的な維持・更新を行う考え方。

## 地方の港湾の行政マネジメント

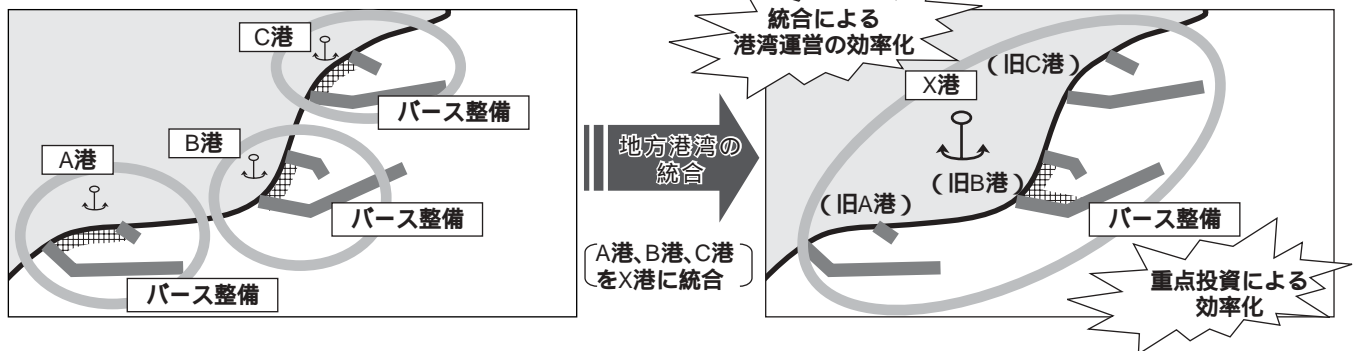
### イ) 地方港湾の効率的な運営等のあり方に関する調査の実施

地方港湾においては市町村合併、港湾背後地域の一体化等を念頭におきつつ、隣接する複数の港湾を一体化し、ひとつの港湾とすること等により、より効率的な投資や港湾運営が可能となるよう地方港湾統合促進方策検討調査（仮称）を実施する。

#### 港湾統合の具体的効果

- 1. 投資の効率化・時間管理の徹底が可能となる**  
統合後の港湾内での役割と機能を明確化し、集中投資による事業効果の早期発現や重複投資の防止を図ることが可能となる。
- 2. 既存ストックの全体効率的な活用が可能となる**  
統合後の港湾内での適切な役割分担により全体効率が最適となるよう既存ストックの有効活用が可能となる。
- 3. 管理運営業務の合理化と省力化が可能となる**  
統合後の港湾における管理運営業務を節減でき、港湾管理者の事務量の削減と手続きの簡素化が可能となる。

### 地方港湾の効率的な投資・港湾運営に向けて(イメージ)



### ロ) 低未利用バースの利用転換、再編成等による港湾利用の促進への取組み

港湾における既存ストックの有効活用等の観点から、港湾の利用状況の点検を常に行い、より効率的な港湾利用に向けた港湾計画の見直し、利用転換を積極的に推進する。

再編事例：低利用の貯木場等をマリーナ・ポートパークなどへ転換【小樽港、船川港、酒田港、長崎港等】



### ハ) 市民の活力を引き出すみなとづくりへの取組み

NPO、市町村、港湾管理者が協力し自ら作り上げる「みなとまちづくり」を支援し、身の丈にあった施設整備と投資の重点化、スピードアップを図ることにより、地域の実情に応じ、また地域の参加のもとでより効果的なみなとまちづくりを推進する。

## 三位一体の改革(国庫補助負担金制度の改革)への対応

### 「地方でできることは地方で」を基本に国庫補助負担金の廃止・縮減を実施

#### 補助対象事業の重点化等による補助金額の縮減

- 重要港湾以外の港湾については、港湾の統合を促進しコスト削減を図るとともに、事業を厳に抑制
  - 重要港湾以外の港湾への補助 8.1%
- 中枢・中核港湾等以外の重要港湾については、効率的・効果的投資を更に促進するため、小規模な施設について、耐震強化岸壁のような防災・安全上必要な施設など特に重要なものを除き、新規採択を厳に抑制
  - 重要港湾の小規模施設の整備 11.6%
- 港湾施設改良費統合補助について重点化を図るため、市町村管理港湾に係る補助採択基準の下限の引き上げ(4千万円→5千万円)などにより、補助金改革を積極的に推進



## 2 「統合の果実：融合・連携施策」の推進

省庁統合の「果実を得る」期間となった平成16年度において、新たな融合・連携施策をスタートさせるとともに、これまで進めてきた施策についても、融合と連携の度合いをさらに深め、事業の本格的な展開を図る。

### 【港湾関連の主な融合・連携施策】

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進（平成16年度新規）～海事局との連携～

我が国港湾における、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等の施策を先導的・実験的に官民一体で展開するスーパー中枢港湾プロジェクトを推進する。

港湾の保安対策の推進～海事局、海上保安庁との連携～

平成14年12月のIMO（国際海事機関）のSOLAS条約（海上人命安全条約）の改正を踏まえ、国際海上運送システムの信頼性の向上を図るため、国際航海船舶と国際港湾施設の保安対策の強化を図る。

観光立国の実現～省内各局、関係府省との連携～

日本を訪れる外国人旅行者を2010年に倍増させるという政策目標の実現を目指して、日本の魅力・地域の魅力の確立や国際交通の充実などの環境整備を図るため、国際旅客船ターミナルの整備など、みなとにおける観光振興を推進する。

開発保全航路における航路標識との一体化（平成16年度新規）～海上保安庁との連携～

開発保全航路における浚渫工事完了に伴い、工船用灯標を改良し航路標識に転用することによりその有効活用とコスト縮減を図り、また開発保全航路における航路保全業務の一環として航路標識の管理を併せて行う。

放置座礁船対策の推進（平成16年度新規）～総合政策局、海事局、河川局及び農林水産省との連携～

放置座礁外国船は、本来、船舶所有者等の責任において撤去されるべきであるが、船舶所有者が保険に加入していない、または海外に所在するため責任追及が困難等の理由により、地方自治体がやむを得ず撤去等を行う場合がある。こうした撤去等に対し、国の支援制度の創設等の措置を講じることにより、放置座礁船の処理を推進し、良好な海洋環境の形成を図る。

基幹的広域防災拠点の整備～内閣府（防災担当）、都市・地域整備局との連携～

地方公共団体単独では対応が不可能な、大規模地震等による首都圏での広域被害や甚大な被害に対し、地方公共団体と国が協力し、迅速かつ円滑で効果的な応急復旧活動を展開することで、我が国の中枢機能の早急な回復を図るため、東京湾臨海部において基幹的広域防災拠点を整備する。

海上ハイウェイネットワークの構築～海事局、海上保安庁との連携～

我が国経済の活性化と産業の国際競争力の強化を図るべく、ハード・ソフト一体となった施策の展開により、「スピード」と「安全性」、「信頼性」を備えた海上ハイウェイネットワークを構築し、効率的な国際海上物流ネットワークの形成を図る。

東京湾・大阪湾の再生への取組み～都市・地域整備局、河川局、海上保安庁、農林水産省及び環境省との連携～

「東京湾再生のための行動計画」（平成15年3月、東京湾再生推進会議）に基づき、総合的な水質改善対策を実施することにより、首都圏にふさわしい「東京湾」を創出する。また、大阪湾においても「大阪湾再生推進会議」を設置（平成15年7月）し、関係者が一丸となって、行動計画の策定を推進する。