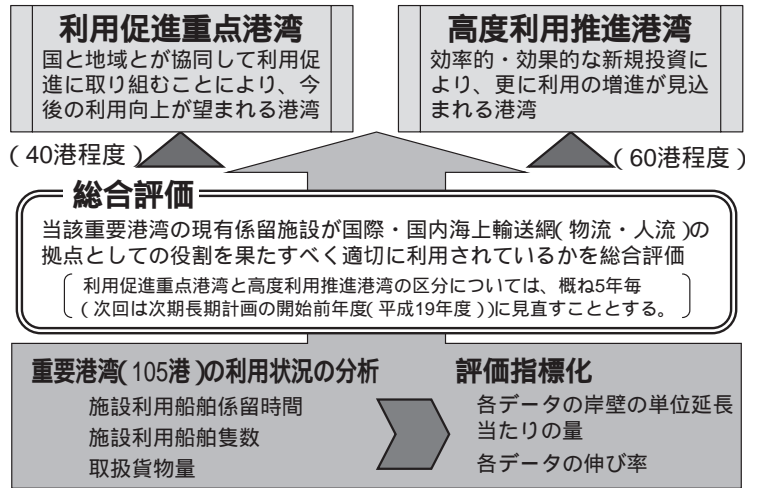


効率的・効果的な事業の推進

1 投資の重点化・効率化

重要港湾の投資の重点化

重要港湾（特定重要港湾を除く105港）を、利用特性に応じて「利用促進重点港湾」と「高度利用推進港湾」に区分する。「利用促進重点港湾」では、既存ストックの有効活用を進め、「高度利用推進港湾」では、新規投資にあたっての評価のより一層の厳密化やコスト縮減等を進めることにより、投資の重点化・効率化を図る。



投資のメリハリ

事業の「選択と集中」により予算の重点投資をさらに進め、より一層効率的・効果的な事業実施に努める。

平成17年度予算(国費)のメリとハリ

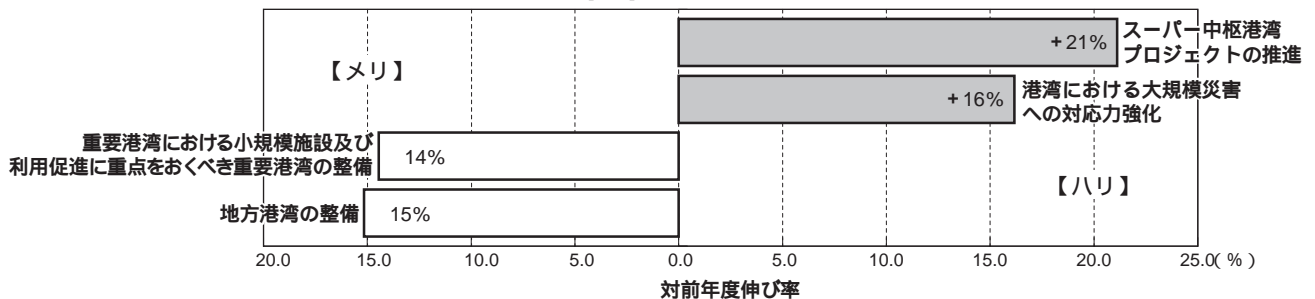
【ハリ】

	平成17年度 予算(案)	平成16年度 (当初)	増減
スーパー中枢港湾プロジェクトの推進	278億円	230億円	49億円
港湾における大規模災害への対応力強化	86億円	74億円	12億円

【メリ】

	平成17年度 予算(案)	平成16年度 (当初)	増減
重要港湾における小規模施設及び利用促進に重点をおくべき重要港湾の整備	245億円	286億円	41億円
地方港湾の整備	405億円	477億円	72億円

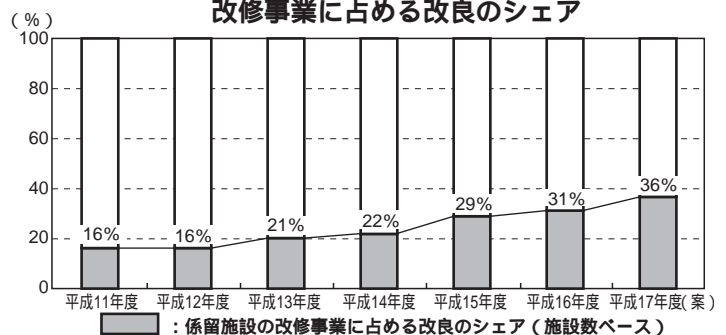
平成17年度予算(案)における投資のメリハリ



「改良」により既存ストックを有効に活用

新規施設の「建設」のみならず、既存ストックを「改良」することによって、その質を減ることなく有効に活用していく。

改修事業に占める改良のシェア



港湾の効率的運営等への取組み（港湾統合の推進）

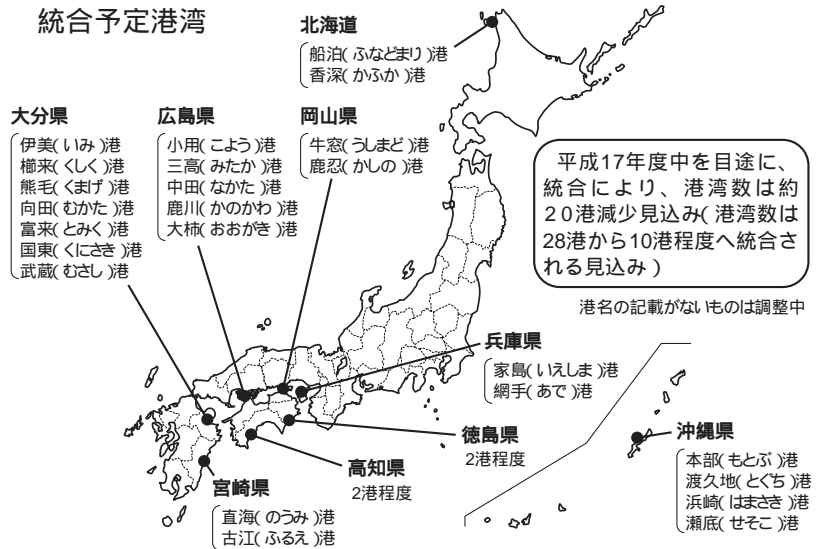
港湾管理者と国が連携しながら政策的に港湾の統合を進め、分散投資などの解消を図ることによる効率的・効果的な港湾の投資・運営をめざす。

< 統合による効果 >

- 港湾の施設などの投資効率化
 - ➔ 適切な機能の分担、配置計画、整備計画
- 港湾運営の効率化
 - ➔ 各種手続、事務の省力化

想定される各港湾管理者等のメリット

- 港湾の広域的な機能分担、港湾投資の重点化を図ることができる。
- 港湾の運営上、柔軟な利用環境を提供できる。
- 港湾統計調査や港湾計画策定など、各種の事務手続が省力化される。



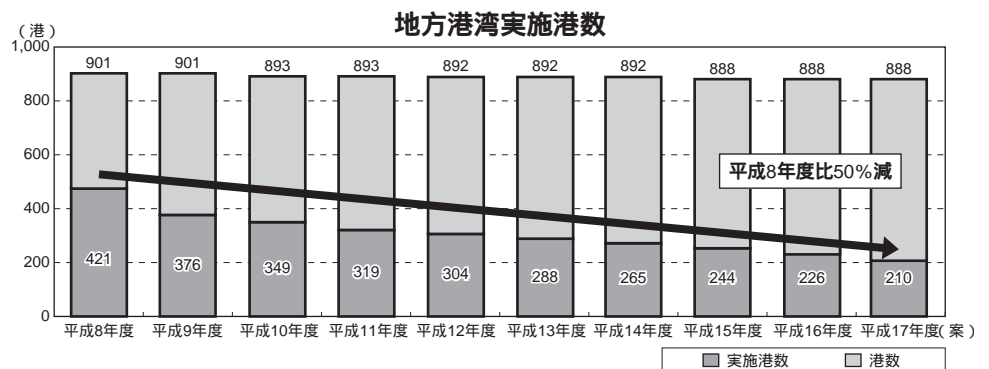
港湾統合支援措置（港湾施設改良費統合補助）

- 市町村管理港湾に係る補助採択基準の下限の引き上げ（現状：5,000万円 H17：7,000万円）に際し、平成17～19年度の3年間に国土交通大臣が同意した事業計画に基づく事業については据え置き。
- 事業計画を優先的に採択。

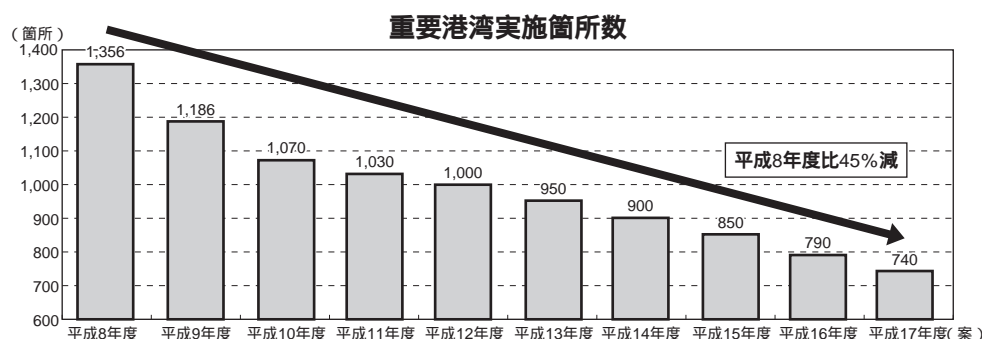
事業実施港数・箇所数

わが国全体での歳出改革が重要な課題となっているなか、限られた予算により政策課題へ適切に対応し、整備の緊急性や官と民、国と地方の役割分担等の観点から投資の重点化を図るため、地方港湾への新規投資を抑制する。また、重要港湾においても、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



三位一体改革（国庫補助負担金制度の改革）の推進

港整備交付金（仮称）の創設

地域再生計画（仮称）に基づき、地方港湾・第一種漁港の施設整備を効率的に行うために、事業間での融通や年度間での事業量の変更が可能な「港整備交付金（仮称）」を交付し、事業完了後の成果について事後評価を行う制度を創設する。

【概要】

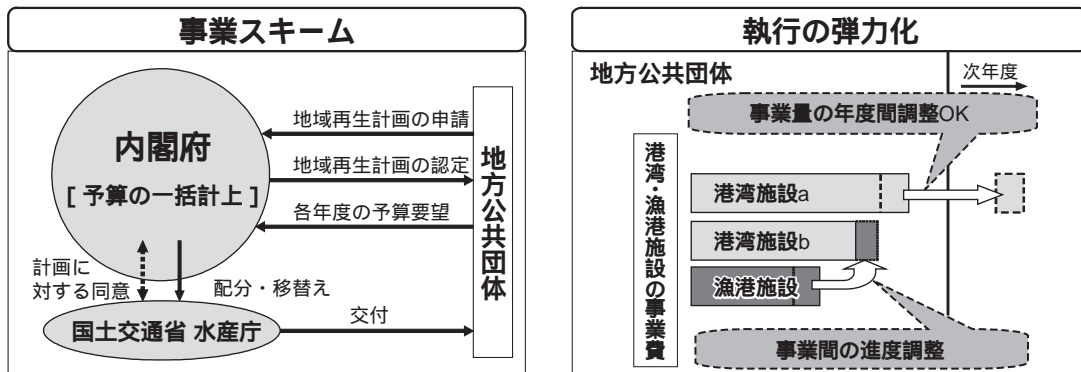
地方公共団体は地域再生に資する地方港湾・第一種漁港が連携した地域再生計画を作成、内閣府に提出し、内閣府が認定。認定を受けた計画に対し交付金を交付。

計画申請、要望等の手続はワンストップ窓口で一本化。

予算は、内閣府に一括計上。（執行は各事業官庁が実施）

当該計画の範囲内で、事業量の年度間調整や港湾施設と漁港施設の間での進捗調整が可能。（執行の弾力化）

【平成17年度予算(案)】国費50億円 [内閣府一括計上]



【地方港湾と第一種漁港が連携した地域再生計画】



【効果】 地域での同一課題を、港湾事業と漁港事業とが連携して推進
地域の自主性や裁量性により、効率的な事業実施が可能

補助制度の改革

「地方にできることは地方に」を基本に、地方の裁量性を高めるため、港湾施設改良費統合補助の補助対象に小規模緑地を加える。また、地方の自主性を拡大するため、港湾環境整備事業費補助に関する緑地整備及び港湾施設改良費統合補助における市町村管理港湾に係る補助採択基準の下限を引き上げる。

PFIの活用による効率的な事業の推進

中枢・中核国際港湾の公共コンテナターミナルやプレジャーボートの係留保管施設等において、民間の資金、経営ノウハウを活用できるPFI手法の導入により効率的な事業を推進する。(北九州港、広島港)

そのため、PFI事業者の実施する施設整備等に対し、無利子貸付、低利融資、税制特例措置による支援措置を引き続き講じる。

北九州港ひびきコンテナターミナルPFI事業

北九州港において、民間のノウハウと資金を活用した効率的な施設整備と単一のターミナルオペレーターによる複数バースの一元的な運営を行うことにより、アジアの主要港に劣らない国際競争力のあるサービスを提供することで、環黄海圏のハブポートを目指す。

シンガポール港を運営するPSA社を中心とした民間企業16社と北九州市が平成16年1月に出資協定を締結し、運営会社(ひびきコンテナターミナル株式会社)を設立、同年2月5日に運営会社と北九州市が実施協定の締結を行い、コンテナターミナルの平成16年度末供用開始に向けて施設整備を進めている。



北九州港ひびきコンテナターミナル完成予想図

コスト構造改革の推進

コスト縮減については、従来からの公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画だけでは限界があることから、平成15年度より現行動計画を継続実施することに加え、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、「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」に取り組んでおり、今後も引き続き取り組みを推進する。

コスト構造改革の内容

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。

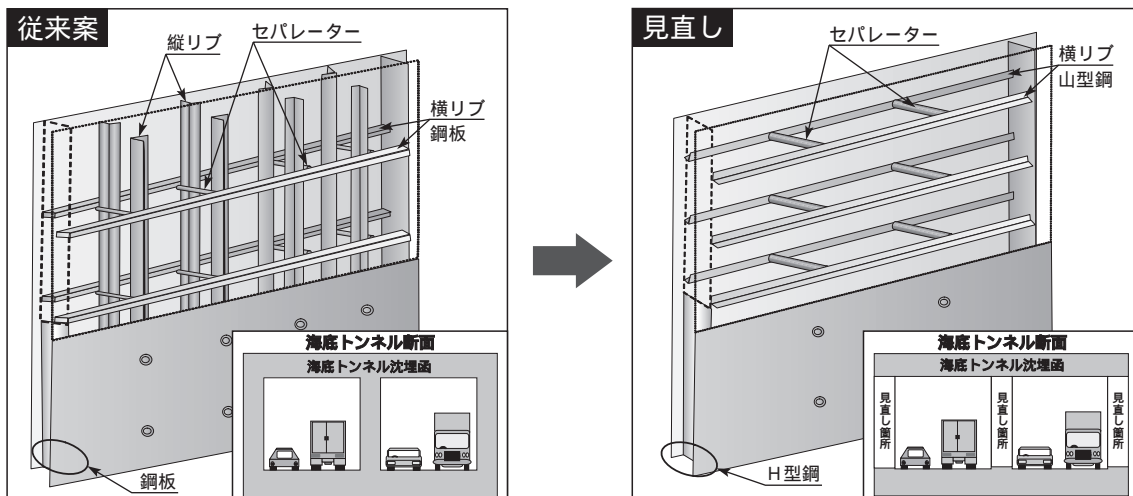
総合コスト縮減率

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向上
将来の維持管理費の縮減

施策事例

規格の見直しによるコストの縮減

海底トンネルの沈埋函製作における構造設計を見直し、施工時の簡素化による工事費の削減(縮減率約4%)

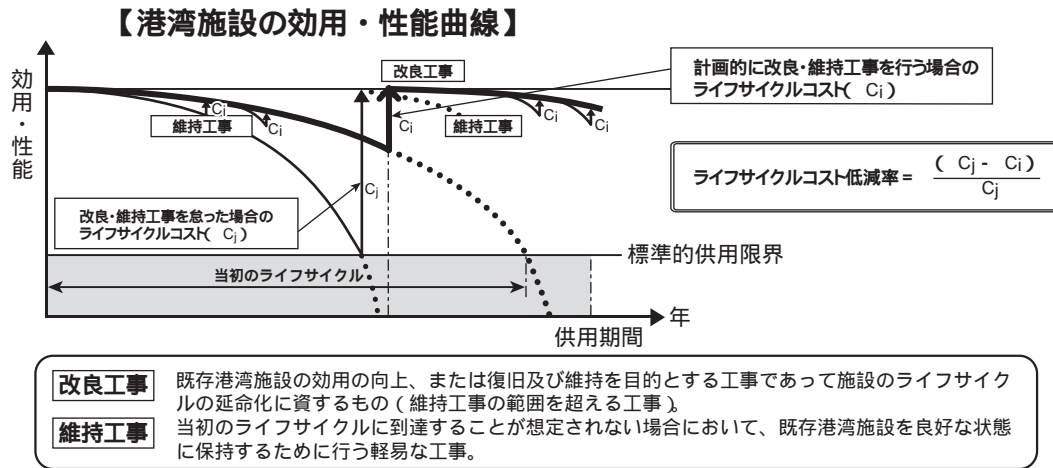


既存港湾ストックの有効活用

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、

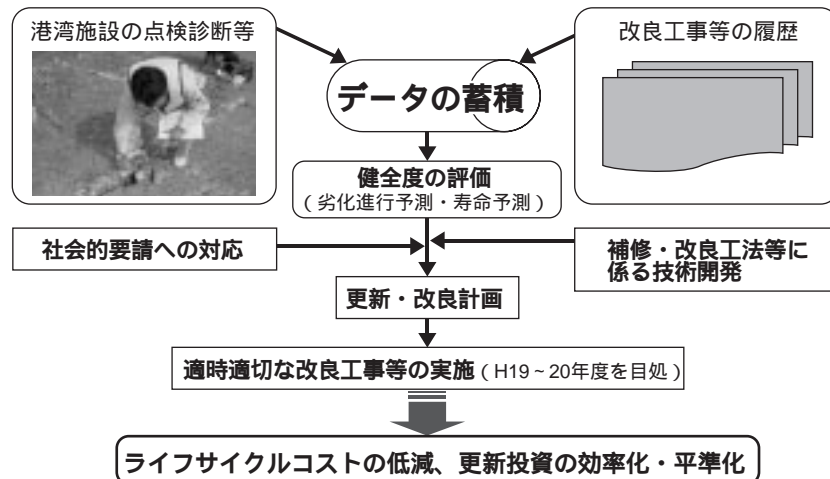
1. 少ない投資でライフサイクルの延命化を図るため、重要な施設については、必要に応じて適時適切にきめ細かな改良工事を実施する。
2. 港湾施設が劣化する前に予防的な措置がとれるように施設の劣化状況等の把握に努めることとし、これまで以上に国が行う実地監査や点検診断を充実していく。

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



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低減

アセットマネジメントの概念*を導入した更新・改良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、適切かつ効率的な更新・改良を行う考え方。

入札・契約手続の改善

「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図ることにより、入札・契約手続の適正化を促進する。また、国土交通省行政効率化推進計画に基づき、公共調達効率化を図る。

特に、民間の技術力による競争を推進するVE方式を活用するとともに、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。