

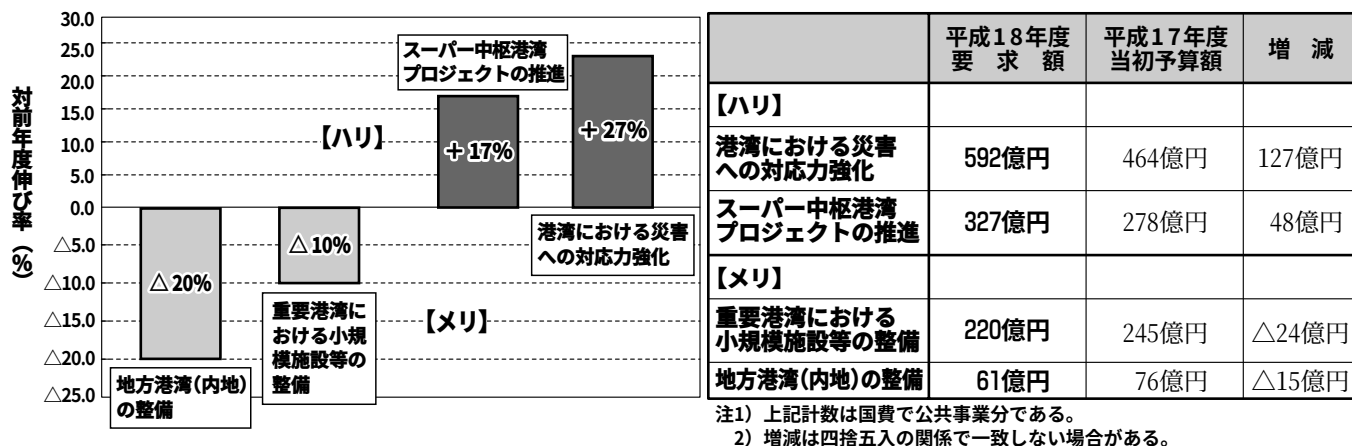
# III. 効率的・効果的な事業の推進

## 1 投資の重点化・効率化

### ① 投資のメリハリ

事業の「選択と集中」により予算要求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。

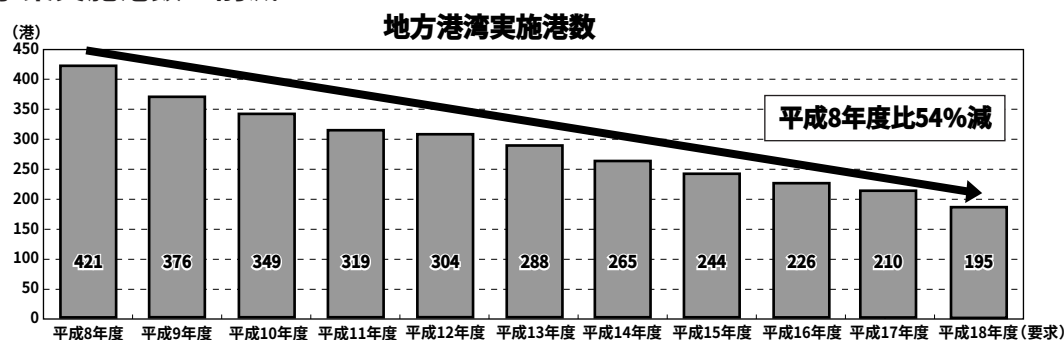
#### ●平成18年度予算要求における投資のメリハリ



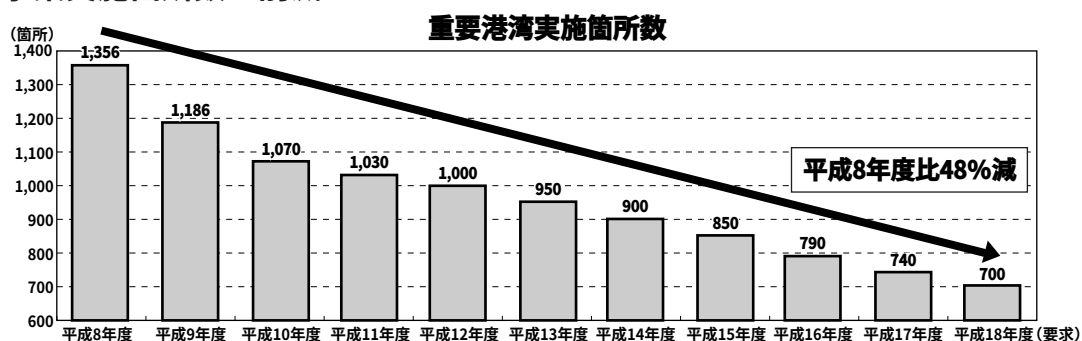
### ② 事業実施港数・箇所数

我が国全体での歳出改革が重要な課題となっているなか、限られた予算要求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

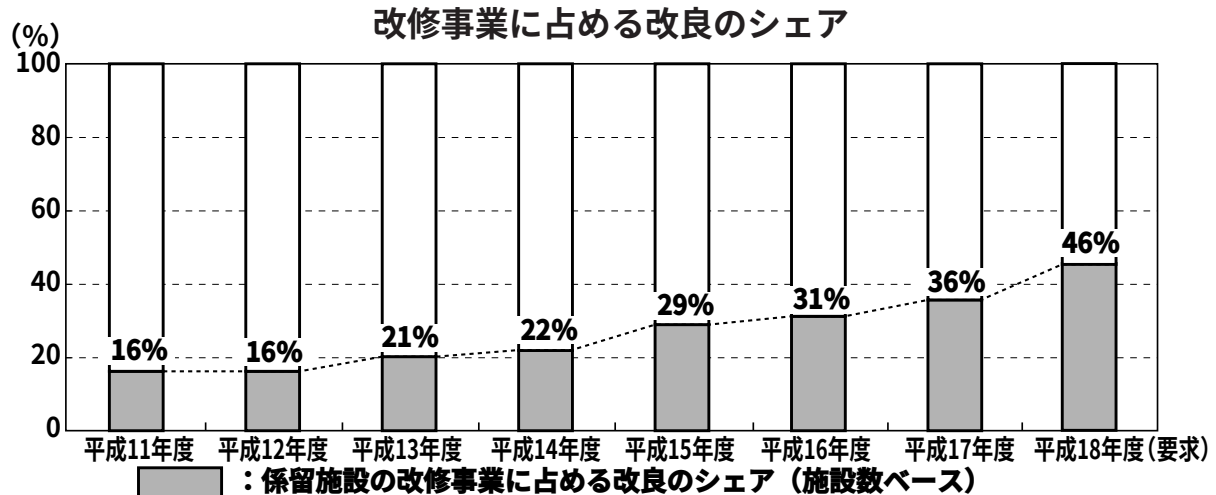


#### ●重要港湾における事業実施箇所数の削減



### ③ 「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、その質を減ずることなく有効に活用していく。



### ④ 特別会計改革への対応

財務省財政制度等審議会においてとりまとめられた提言、指摘を踏まえ、様々な港湾行政改革を実施することで、コストの縮減、事業の重点化・効率化に取り組む。

#### ●重要港湾への投資の重点化

財政制度等審議会報告「特別会計の見直しについて ―フォローアップ―」（平成16年11月19日）

- ・重要港湾105港の利用度を評価し、平均を下回る重要港湾においては、新規事業を行うとしても改良工事に限定するとともに、継続中の事業についても不断の見直しを行い、投資額の縮減を図るべきである。

➡ 平成17年度より重要港湾を2つに性格分けし、投資を重点化

#### ●港湾の効率的運営への取組

財政制度等審議会報告「特別会計の見直しについて ―基本的考え方と具体的方策―」

（平成15年11月26日）

- ・港湾整備特別会計については、国際競争力強化のために中枢・中核国際港湾等への事業の重点化を進め、さらに、地方港湾については、新たに国と港湾管理者が連携しながら政策的に統合を進め、分散投資などの解消を図ることにより効率的・効果的な投資・運営を行い、コスト縮減を行う必要がある。

➡ 地方港湾について政策的統合を進め、コストを縮減

## ⑤ 市民が主体となった港づくり ～みなとまちづくりの推進～

### ■個性を活かし地域を活性化する美しい「みなとまちづくり」の推進

「みなと」の資産を再評価し、地域の交流や賑わいの拠点として有効活用を図るため、市民が主体となって計画づくりや「みなと」の施設を利用したイベント等を開催し、市民に親しまれる活力のある「みなと」空間を形成する「みなとまちづくり」を推進する。



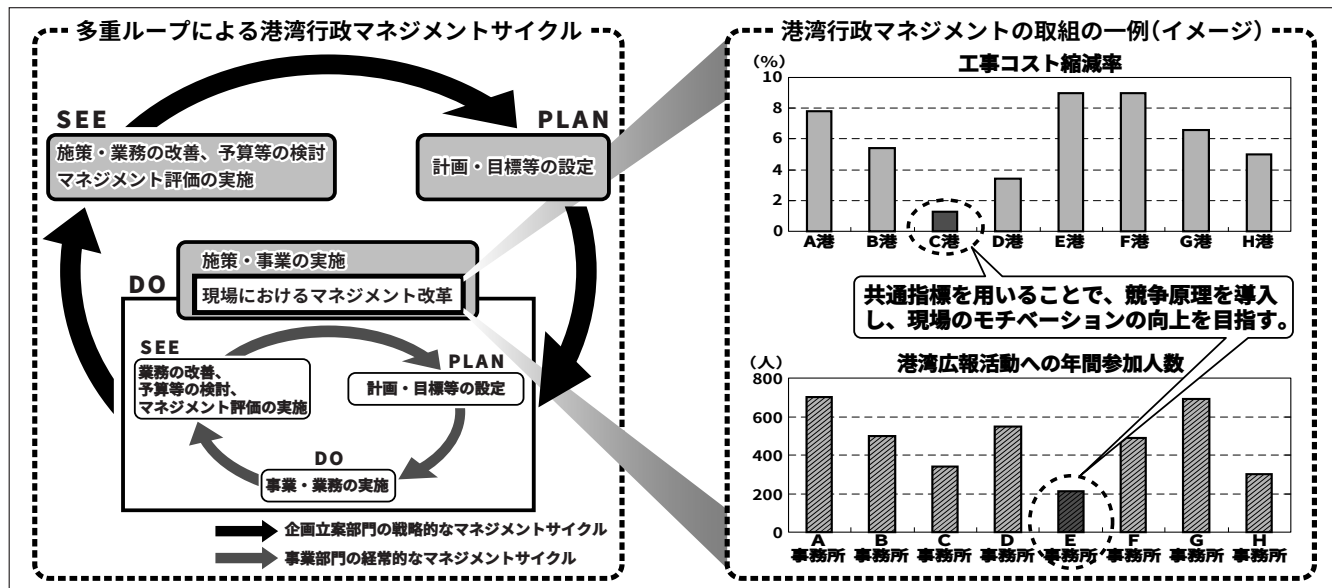
## ⑥ 港湾行政マネジメントへの取組

業績測定、施策の評価、個別事業評価など、行政マネジメントサイクル（Plan-Do-Check-Actionサイクル）の確立を目指し、種々の取組を推進し、NPM※の考えに基づく「港湾行政マネジメント」の確立を目指す。

※NPM（ニュー・パブリック・マネジメント）：民間の経営手法を公的部門に応用した公的部門の新たなマネジメント手法

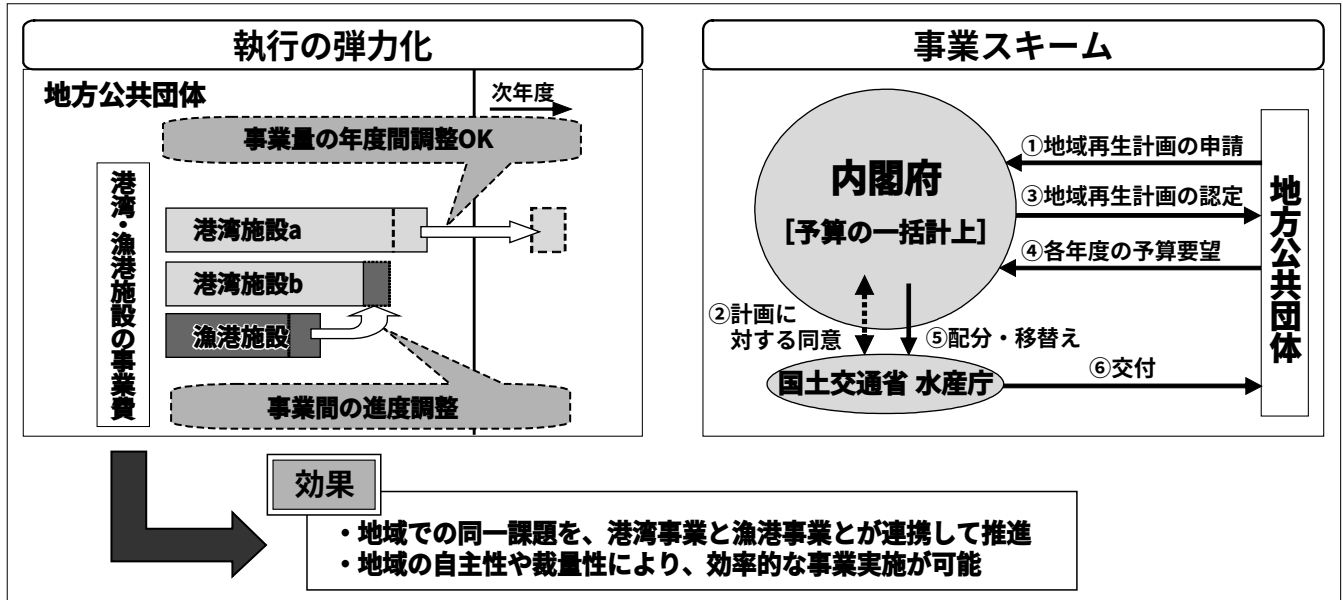
### ●港湾行政マネジメントの“基本方針”

1. 港湾ユーザーならびに最終顧客である国民に対する行政の説明責任（アカウンタビリティ）の徹底～国民的視点に立った成果重視の港湾行政への転換～
2. 国民本位の効率的で質の高い港湾行政マネジメントの実現～現場における港湾行政マネジメント改革～



## ⑦ 港整備交付金の活用

水産庁との連携により地方港湾・第一種漁港の施設整備を効率的に実施するために、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（地域再生基盤強化交付金の一環として内閣府に一括計上）について、地方の実情に配慮しつつ、その一層の活用を促進する。



## ⑧ 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の推進を行う。（北九州港）

### ●PFI事業者の実施する施設整備等に対する支援措置

- ・港湾法第55条の7に基づく無利子貸付
- ・特別転貸債による貸付
- ・税制特例（固定資産税、不動産取得税、都市計画税）

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、平成17年4月にコンテナターミナルの供用を開始した。引き続き施設整備を進めている。



※16社：PSA社、株式会社上組、山九株式会社、日本通運株式会社、新日本製鐵株式会社、三井物産株式会社、日鐵運輸株式会社、九州電力株式会社、株式会社福岡銀行、株式会社西日本銀行、株式会社みずほ銀行、株式会社山口銀行、株式会社ゼンリン、九州工業株式会社、ひびき瀬開発株式会社、東陶機器株式会社

【PFI事業のイメージ（北九州港ひびきコンテナターミナルPFI事業）】

## ⑨ コスト構造改革の推進

「公共工事コスト削減対策に関する新行動計画」に基づき、これまでの取組に加え、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「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」（平成15年3月）を踏まえ引き続き推進する。

### 見直し内容

- ① 事業のスピードアップ（8施策）
- ② 計画・設計から管理までの各段階における最適化（14施策）
- ③ 調達最適化（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%の総合コスト削減率を達成する（港湾整備事業：平成15年度 5.0%）。

### 総合コスト削減率

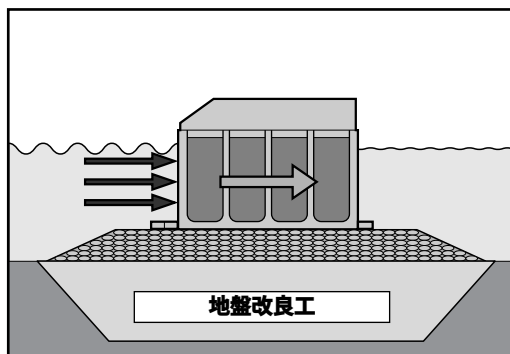
従来の工事コストの削減に加え、次の項目も評価

- ① 規格の見直しによるコストの削減
- ② 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
- ③ 将来の維持管理費の削減

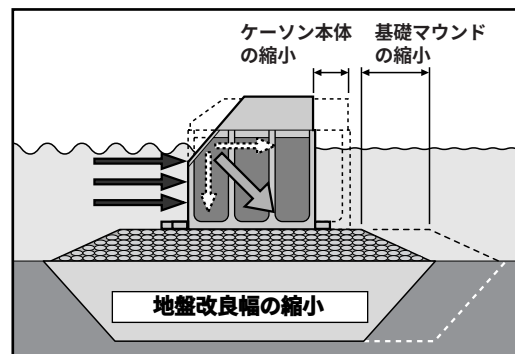
### 施策事例

#### 規格の見直しによるコストの削減

※ 規格の見直しにより、従来の直立ケーソン式上部斜面堤を、半没水上部斜面ケーソン堤にすることで、水平波力の低減及び船直下向き波力の効果により、ケーソン、基礎マウンド、地盤改良幅の縮小が図れる。断面当たりの工事コスト約11%の削減が可能となった。



〔従来〕 直立ケーソン式上部斜面堤



〔新〕 半没水上部斜面ケーソン堤

## ⑩ 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」（平成13年2月施行）に基づき、①透明性の確保、②公正な競争の促進、③適正な施工の確保、④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、公共調達の効率化を図る。

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、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。

## ⑪ 公共工事の品質確保に向けて

「公共工事の品質確保の促進に関する法律」（平成17年4月施行）に基づき、①価格及び品質が総合的に優れた内容の契約、②受注者としての適格性を有しない建設業者の排除など入札・契約の適正化、③民間事業者の能力の活用、④請負契約の当事者の対等な立場での合意による公正な契約の締結とその誠実な履行、⑤公共工事に関する調査及び設計の品質確保への配慮、により公共工事の品質確保の促進を図る。



## 2 主な施策・事業の総合化

港湾関係以外の様々な施策・事業との総合化を進め、港湾行政単独では実施することの困難な施策を幅広く展開し、国民のニーズにきめ細かく適切に対応していく。

### ① スーパー中枢港湾プロジェクトの推進 ～道路局、鉄道局、海事局、関係省庁との連携～

スーパー中枢港湾の目標の早期達成を目指し、24時間フルオープン支援施設の整備支援を図るとともに、国内物流ネットワークとの連携強化に資する鉄道積替施設整備のための補助制度の創設等を図る。あわせて、内航フィーダーコンテナ輸送の利用促進に向けた社会実験を実施する。

### ② 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～

国際幹線航路の整備等のハード施策と海上保安庁による航行規則の効率化等のソフト施策とを連携させ、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境を整備する。

### ③ 利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムの実現 ～海事局との連携～

利便性と安全性の高いフェリー等複合一貫輸送システムを構築するため、内貿ターミナルの整備促進、内航フェリーターミナル等監視施設等の整備を支援するとともに、フェリー輸送に関わる様々な阻害要因の除去方法方策についての検討等を行い、先進的なフェリー輸送システムのモデルを構築する。

### ④ 東京湾臨海部基幹的広域防災拠点の整備 ～都市・地域整備局、内閣府（防災担当）との連携～

東京湾臨海部において、東京港有明の丘地区（国営公園事業）と連携し、川崎港東扇島地区に基幹的広域防災拠点を整備する。

### ⑤ 海の再生への取組 ～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～

水質汚濁が慢性化している閉鎖性海域の水質の改善を図るため、関係行政機関の連携により策定した行動計画に基づき、総合的な施策を推進する。さらに、東京湾・大阪湾以外の海域においても策定に向けた検討を進める。

### ⑥ 港湾地域における排出ガス対策調査 ～海事局、環境省との連携～

港湾地域における大気汚染対策及び地球温暖化対策として、接岸中の船舶が必要とする電力を陸上から供給し、機関を停止させることを目的とした、陸上側施設の検討に関する社会実験を行う。

### ⑦ 沿岸域における適正な水域活用等の促進 ～海事局との連携～

港湾等の公共水域や既存ストックを利活用した地域の取組を支援するとともに、水域活用等に係るルール策定等を行うことにより、沿岸域における適正かつ安全な水域等の利活用を促進する。

### ⑧ 三水域連携による放置艇等の対策の推進 ～河川局、水産庁との連携～

三水域（港湾、河川、漁港）が連携した放置艇等の全国実態調査を行うとともに、港湾管理者が船舶等の放置等禁止区域を指定する際に指針となるガイドラインを策定し、放置等禁止区域の指定を促進する。

### ⑨ 省庁連携による子ども体験型環境学習の推進（平成18年度新規）～文部科学省との連携～

港湾関係事業及び海岸事業で整備する緑地・海浜・海岸等を活用して、子どもたちの豊かな人間性をはぐくむため、地域の身近な環境をテーマに、継続的な体験型環境学習の実施を推進する。

### ⑩ 物流セキュリティ強化及びこれに連動した物流効率化の実現方策等に関する調査研究 ～省内各局、関係省庁との連携～

平成16年度に関係7省庁が連携してとりまとめた「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」で示されたセキュリティ強化と物流効率化の両立に向けた施策方針に基づき、施策パッケージ全体の推進体制の整備や港湾物流情報プラットフォームの構築や電子タグ等を活用したセキュリティ対策等に関する普及支援方策の検討など施策の具体化を図る。 政策群

## IV。新規事項

### 1 主な新規着工施設

| 事業名<br>[事業主体]                                    | 総事業費<br>(億円) | 便益 (B)      |                                       | 費用<br>(C)<br>(億円) | B/C | その他の指標<br>による評価                                                                                         |
|--------------------------------------------------|--------------|-------------|---------------------------------------|-------------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                  |              | 総便益<br>(億円) | 便益の主な根拠                               |                   |     |                                                                                                         |
| 神戸港 PI(第2期)地区<br>国際海上コンテナターミナル<br>整備事業 [近畿地方整備局] | 306          | 1,036       | 輸送コスト削減<br>(平成21年度予測取扱<br>貨物量：26万TEU) | 284               | 3.6 | 港湾貨物の輸送の効率化<br>により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等<br>の排出量が軽減される。                                   |
| 博多港 IC地区<br>国際海上コンテナターミナル<br>整備事業 [九州地方整備局]      | 339          | 1,104       | 輸送コスト削減<br>(平成23年度予測取扱<br>貨物量：23万TEU) | 334               | 3.3 | 港湾貨物の輸送の効率化<br>により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等<br>の排出量が軽減される。                                   |
| 金沢港 大野地区<br>多目的国際ターミナル整備<br>事業 [北陸地方整備局]         | 167          | 530         | 輸送コスト削減<br>(平成21年度予測取扱<br>貨物量：50万トン)  | 140               | 3.8 | 港湾貨物の輸送の効率化<br>により、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等<br>の排出量が軽減される。                                   |
| 鹿島港 外港地区<br>航路整備事業<br>[関東地方整備局]                  | 34           | 189         | 輸送コスト削減<br>(平成21年度予測大型<br>船航行隻数：約34隻) | 42                | 4.5 | 航路の埋没解消により、船舶<br>の航行安全性が向上すると<br>ともに、海上輸送の効率化に<br>より、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出<br>量が軽減される。 |
| 関門航路/北九州港 戸畑地区<br>航路整備事業<br>[九州地方整備局]            | 7.6          | 57          | 輸送コスト削減<br>(平成19年度予測大型<br>船航行隻数：約35隻) | 12                | 4.9 | 航路の埋没解消により、船舶<br>の航行安全性が向上すると<br>ともに、海上輸送の効率化に<br>より、CO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> 等の排出<br>量が軽減される。 |