

参考資料

本資料は基本問題小委員会等での提出資料を
国土交通省総合政策局において抜粋したもの

基本問題小委員会等提出資料 ～抜粋～

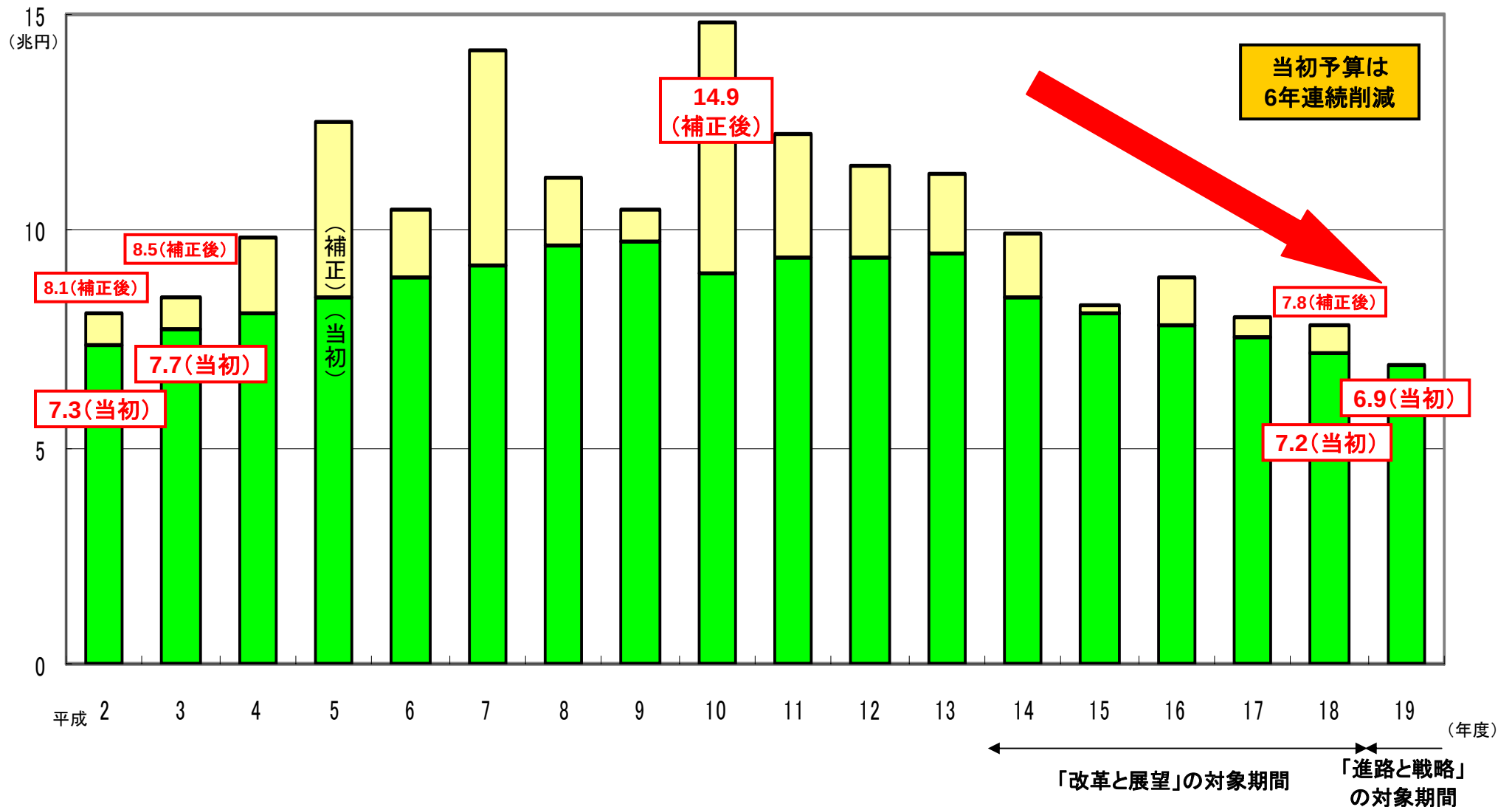
社会資本整備審議会・交通政策審議会
計画部会とりまとめ関係

目 次

1. 公共事業関係費の推移
2. 次期「社会資本整備重点計画」において対応すべき課題
 - (1) 人口減少社会の到来と急速な高齢化の進展への対応
 - (2) 東アジア地域の成長力への対応と地域の活力向上
 - (3) 増大する災害リスク等への対応と安全・安心な社会の形成
 - (4) 環境や美しい景観の形成等
 - (5) 社会資本ストックの老朽化等への対応
 - (6) 情報通信技術の急速な進展を活かしたイノベーションの推進
3. 重点的、効果的かつ効率的な社会資本整備に向けた取組の充実
 - (1) 国民の理解と協力、信頼の確保
 - (2) 公共事業におけるVFM最大化に向けて
 - (3) 国土交通省におけるPFI事業推進への取組
4. 国土形成計画の実現に向けた社会資本整備重点計画の推進
 - (1) 国土形成計画について
 - (2) 国土計画と「車の両輪」としての社会資本整備
 - (3) 地方ブロックの社会資本の重点整備方針と社会資本整備重点計画との整合性について

1. 公共事業関係費の推移

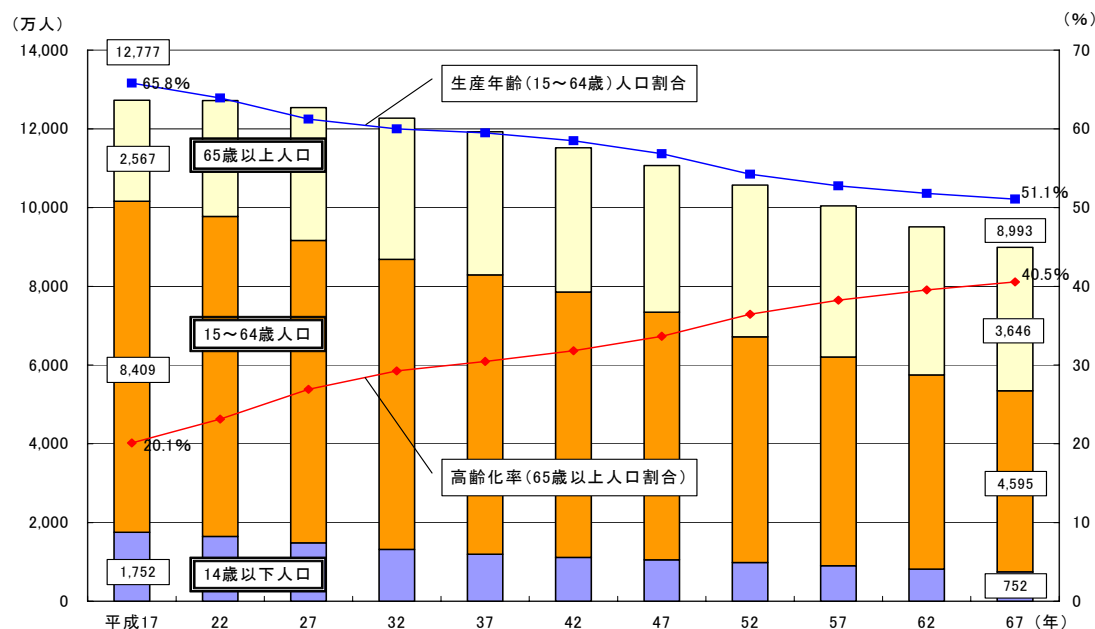
公共事業関係予算については、身を削る努力によって、ピーク時の14.9兆円（平成10年度補正後）の1/2を下回る水準に。



2. (1) ①人口減少社会の到来と急速な高齢化への対応

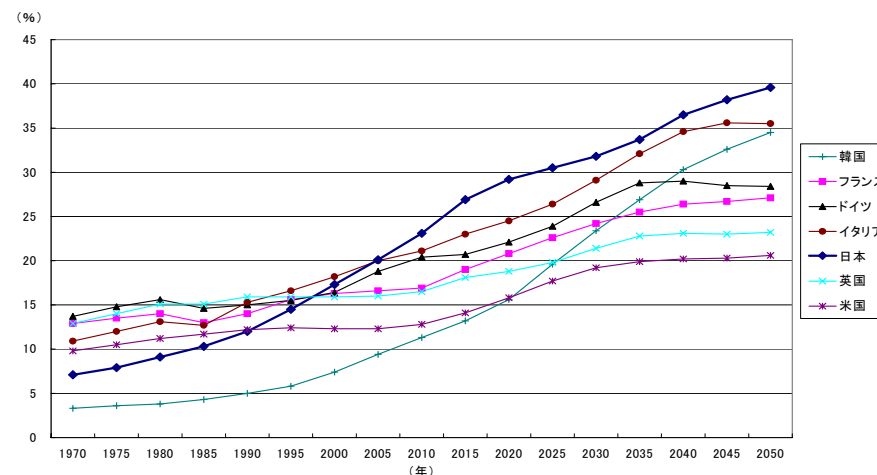
- 他の主要先進諸国では例を見ないスピードで人口減少や急速な高齢化が進行。
- 人口減少、少子高齢化の進行により、労働力の不足、消費・投資の減少などによる経済活力の低下、社会保障負担の増加等を通じての国民生活への影響や財政制約の拡大などが懸念される。
- 我が国の持続的な発展を図るためには、少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会を形成することが必要。

我が国の将来人口推計



資料)総務省「平成17年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年)」より作成

高齢化率の推移の国際比較



資料) 日本:総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年)」、UN「World Population Prospects The 2004 Revision」より作成

2. (1) ②人口減少社会に対応する社会資本

○ 人口減少社会では、諸機能が集約化され、高いモビリティが確保された効率的な都市圏に再生するとともに、中心市街地の活性化や連携のためのネットワークづくりが重要。また、人口減少地域の防災・国土管理も課題。

○核都市を中心とした生活圏域

通勤・通学、医療・福祉、教育・文化、買物、公共サービスなど**都市的サービス**は、概ね**圏域単位**で享受されている。

ここに**91%***の人口が居住。

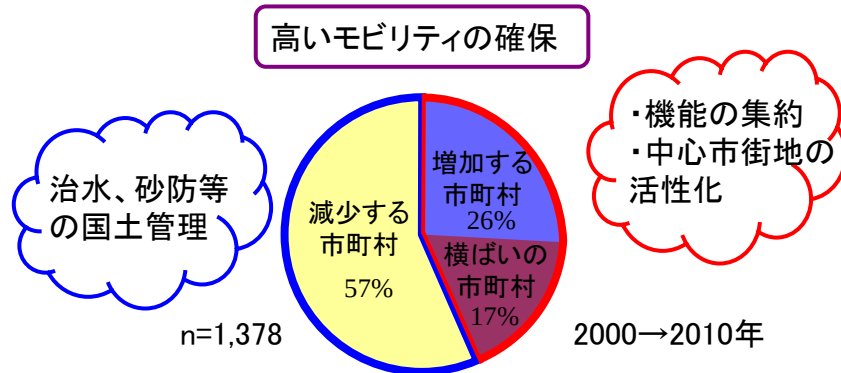
※2050年には93%に上昇。

■生活圏域に備えることが考えられる機能・施設

対象施設	
生活圏域間の連携・交流	生活圏域中心と他の生活圏域中心都市間
中心都市へのアクセス機能	交通 鉄道駅、高速IC、高速バスストップ
	行政 中央公民館、銀行、裁判所等
	雇用 主要企業工場、業務地域、ハローワーク
	教育 高等学校
	医療 二次救急医療施設
	産業経済 大規模小売店舗
	廃棄物処理施設
	文化余暇 広域公園
施設へのアクセス機能	図書館

○ 国民の大半が居住する「生活圏域」で、今後、**人口減少**が進んでも**生活レベルを維持**できるように取り組むことが重要。

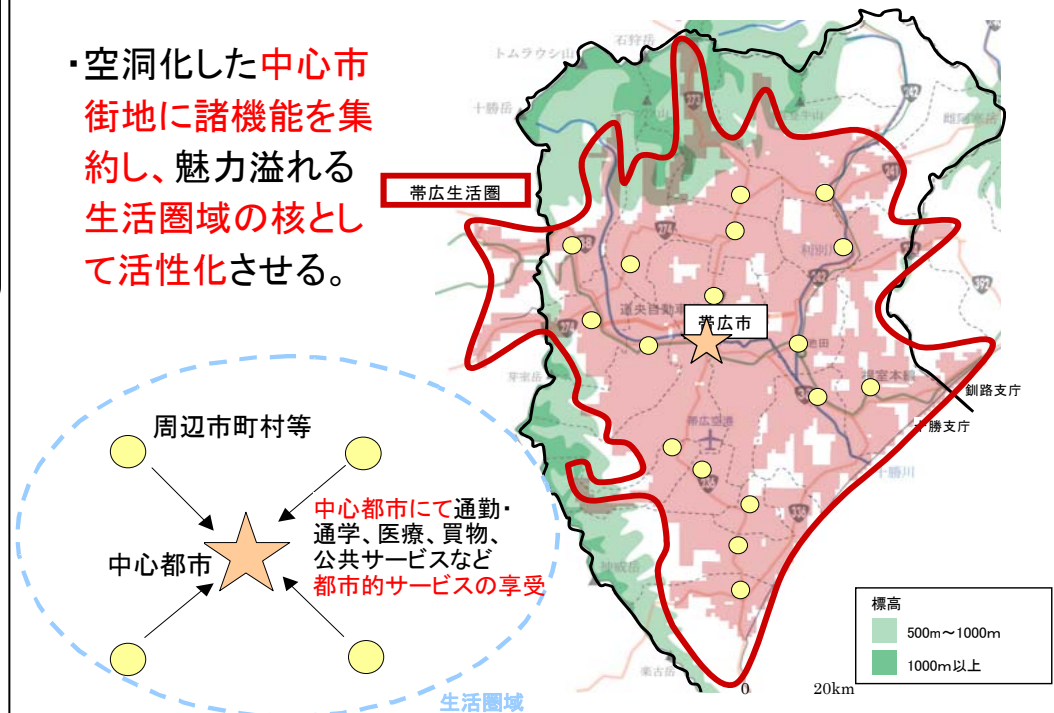
【今後10年の人口の動向(82都市圏の市町村)】



○取組の方向

・公益・利便等施設の**機能を集約**し、**高いモビリティ**を通じて都市的サービスを享受する都市構造へ。(施設の整備・維持費用が低減された**効率的な都市経営**)

・空洞化した**中心市街地**に諸機能を**集約**し、魅力溢れる生活圏域の核として**活性化**させる。



・地方では、人口減少により水防等の地域の防災力が低下しつつあり、確実に生命・財産を守るためのハード・ソフトが一体となった**治水、砂防等の国土管理**が一層重要。

2. (1) ③総合的なバリアフリー施策の推進

バリアフリー新法: 高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する、施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定める。

○基本方針の策定

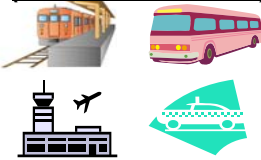
○主務大臣は、移動等の円滑化の促進に関する基本方針を策定

○移動等の円滑化のために施設管理者等が講ずべき措置

○これらの施設について、新設又は改良時の移動等円滑化基準への適合義務

○既存のこれらの施設について、基準適合の努力義務

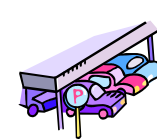
旅客施設及び車両等
(福祉タクシーの基準を追加)



道路



路外駐車場



都市公園



建築物
(既存建築物の基準適合
努力義務を追加)



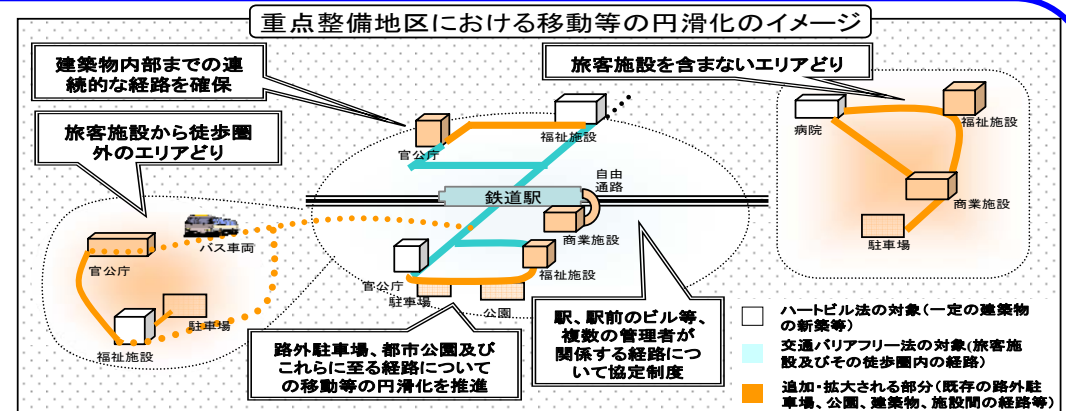
○重点整備地区における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施

○市町村は、高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成

○公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、建築物の所有者、公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施

○重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制

等



○住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



○基本構想策定時の協議会制度の法定化

○住民等からの基本構想の作成提案制度を創設

等

2. (2) ①成長力の強化と地域の自立・活性化

成長力の強化と地域の自立・活性化

伸長著しいアジアの成長と活力を日本に取り込みつつ、ともに発展するためには、大都市圏における空港・港湾・環状道路の整備によるゲートウェイ機能の向上に加え、各ブロックが東アジアの近隣諸地域と直接交流ができる基盤を整えることが必要。

＜アジアの中で存在感を高める上で不可欠な大都市圏のインフラは、近隣諸国に比して不十分＞ ＜我が国の各ブロック(特に日本海側)と東アジア諸地域等との直接交流が増大＞

日本(首都圏)

成田

4,000m
2,180m ('09年度末
2,500)

羽田

3,000m
3,000m
2,500m
2,500m ('10年末)

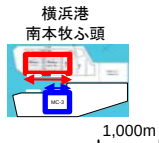
3,000m級滑走路=3本

東京・横浜港
(-16m級バース数)

供用中: 2
計画: 3



整備率: 40%



中国(上海)

浦東

4,000m
3,800m
3,400m ('08年)

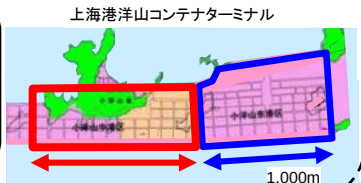
虹橋

3,800m
3,800m
3,400m ('10年)

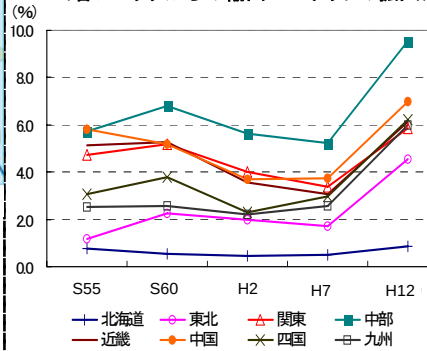
3,000m級滑走路=3本



整備率: 85%

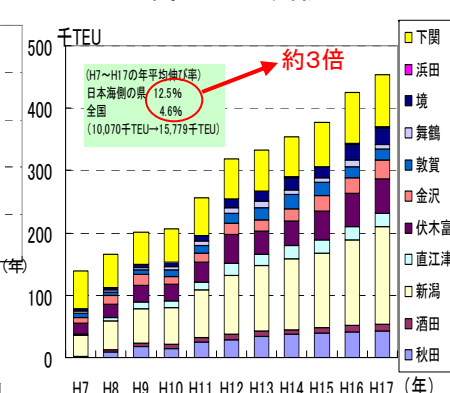


各ブロックの総生産額に対する輸出割合 ＜各ブロックからの輸出マーケットの拡大＞



(出典) 経済産業省「地域間産業連関表」
(備考) 新潟県及び静岡県は関東に、富山県及び石川県は中部に、福井県は近畿にそれぞれ含まれる。

日本海沿岸諸港の 外貨コンテナ貨物量



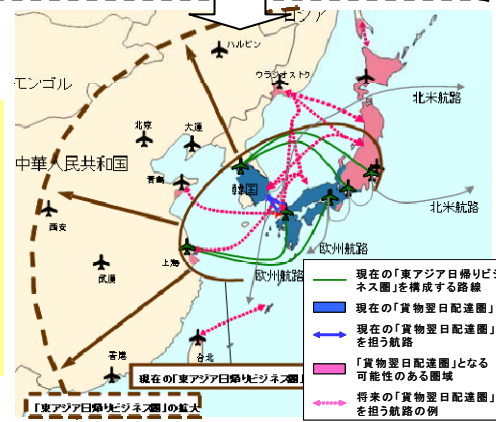
港運要覧、港湾統計をもとに作成

※ 供用中、計画の各バース数は、各港の全体のものである

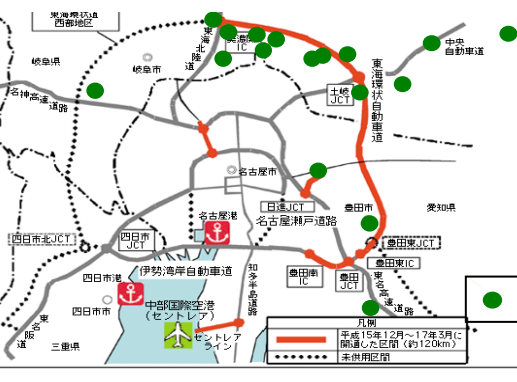
我が国の各地域において、東アジア諸国の経済発展に対応したインフラ整備を再構築し、アジアのシームレス化を実現していくことは地域の自立・活性化にもつながる。

シームレスなアジア のイメージ

「近距離・少量輸送」、
「高頻度・フレキシブル」等の特徴を重視
した対応により、我が国のどの地域からでも日帰りビジネスや貨物の翌日配達を実現。

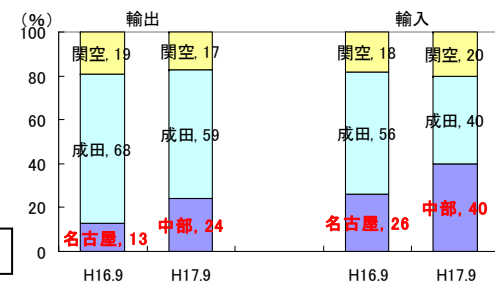


＜例えば、高速道路により空港・港湾と直結することで、産業集積が活発化した東海地域＞



東海環状自動車道(豊田東IC～美濃関IC)の
総事業費:
約6,700億円

中部地方で取り扱われた輸出入貨物の利用空港



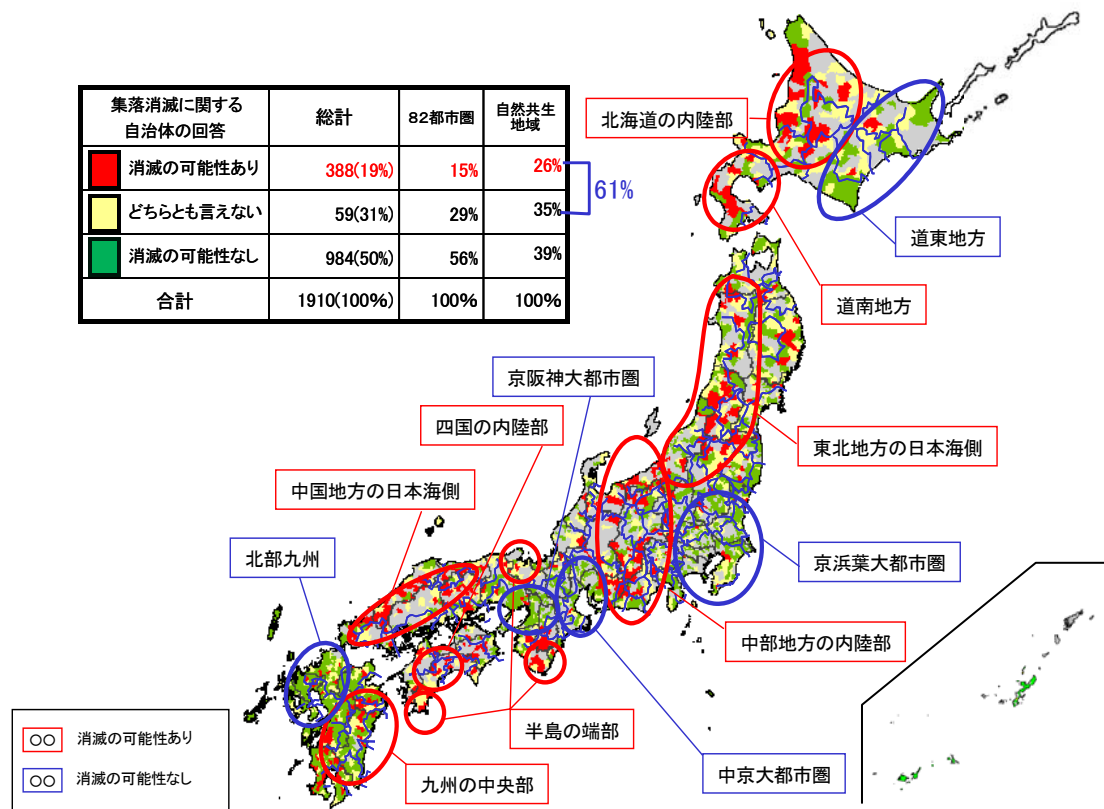
中部地方=長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
名古屋税関記者発表より

○中山間地域では集落維持が困難と考える市町村が増加。住民への生活サービス低下や国土管理上の問題が発生。

- 集落が消滅する可能性ありと答えた市町村は全体の2割。
- 集落維持困難市町村では商店街の廃業、バス路線の廃止、公的機関の移転など生活サービスの提供が困難。
- 耕作放棄地の増大、獣害の発生、森林の荒廃等の国土管理上の問題が発生。

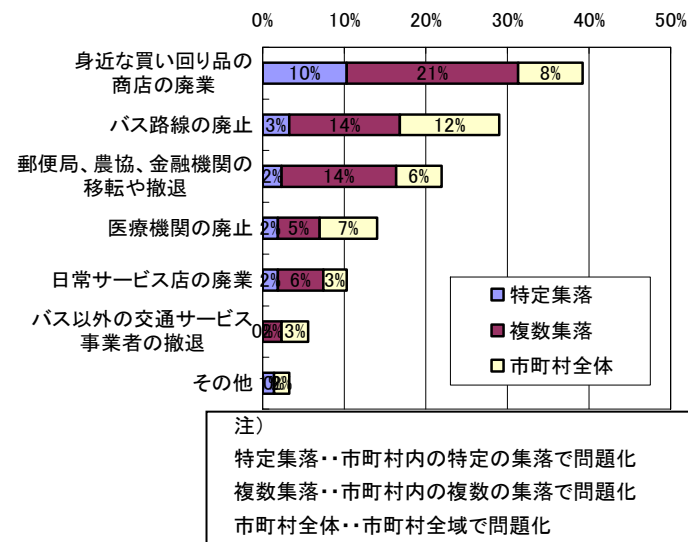
集落消滅の危機感をもつ自治体

集落消滅に関する自治体の回答	総計	82都市圏	自然共生地域
消滅の可能性あり	388(19%)	15%	26%
どちらとも言えない	59(31%)	29%	35%
消滅の可能性なし	984(50%)	56%	39%
合計	1910(100%)	100%	100%



出典：全国市町村アンケート調査結果（2004年8月）をもとに作成

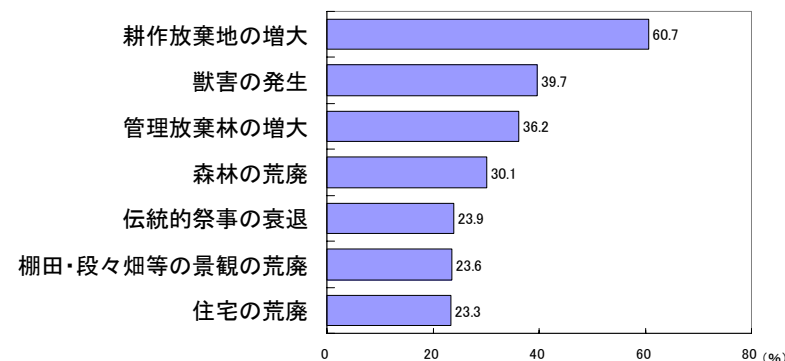
【地域からの撤退が問題となっている生活サービス】
(n=集落消滅の可能性のある市町村214)



注)
特定集落・・・市町村内の特定の集落で問題化
複数集落・・・市町村内の複数の集落で問題化
市町村全体・・・市町村全域で問題化

出典：「集落消滅の可能性のある」と回答した市町村に対する追加アンケート調査結果（2005年2月）より作成

【集落機能の維持が困難な集落における社会基盤等の荒廃状況（主なもの）】



出典：平成15年度版「過疎対策の現況」より

2. (3) ①巨大地震の震源域と被害想定

- わが国は、世界的にも地震大国であり、巨大地震が発生する可能性は極めて高い。
- 首都直下地震が起きた場合の経済被害は112兆円と試算。間接被害(被害総額の約4割)により、わが国経済社会の機能が破滅的被害を受ける恐れ。また、被害総額の約半分は建物被害。
- 東南海・南海地震などでは津波による人的被害が顕著。

○過去30年の地震と
巨大地震の震源域

日本海溝・千島海溝周
辺海溝型地震

首都直下地震(M7級)

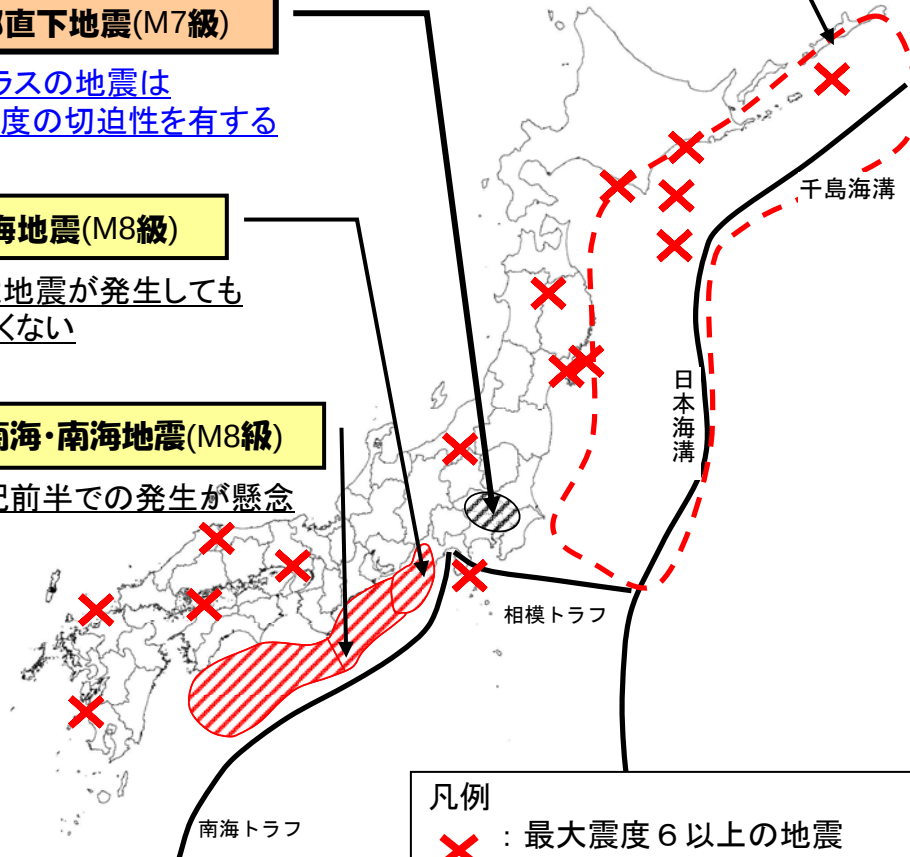
M7クラスの地震は
ある程度の切迫性を有する

東海地震(M8級)

いつ大地震が発生しても
おかしくない

東南海・南海地震(M8級)

今世紀前半での発生が懸念



凡例

- × : 最大震度 6 以上の地震
(本震) (但し 1975 年以降)
- 斜線 : 想定震源域

	首都直下地震	東海地震	東南海・南海地震
人的被害(最大)			
死者数	約13,000人	約7,900 ~9,200人	約12,100 ~17,800人
揺れ (建物倒壊等)	約3,300人	約6,700人	約6,600人
津波		約400 ~1,400人	約3,300 ~8,600人
火災	約8,000人	約200 ~600人	約100 ~500人
崖崩れ	約600人	約700人	約2,100人
経済被害(最大)			
直接被害	約67兆円	約26兆円	約43兆円
建物被害	約55兆円	約18兆円	約30兆円
間接被害	約45兆円	約11兆円	約14兆円
生産停止	約13兆円	約3兆円	約5兆円
交通寸断	約6兆円	約2兆円	約1兆円
地域外波及	約26兆円	約6兆円	約8兆円
合計	約112兆円	約37兆円	約57兆円

中央防災会議資料より

※首都直下地震の人的被害(最大)は都心西部直下地震(M6.9)、経済被害(最大)は東京湾北部地震(M7.3)。

※経済被害には、人的被害及び公共土木被害は含まれていない。

※平成17年度国家予算(一般会計)は約82兆円(うち、一般歳出は約47兆円)。7

2. (3) ②気候変動の影響による大規模豪雨災害の頻発

気象変動に関する政府間パネル(IPCC)

第4次評価報告書第1作業部会報告書※

※IPCC第1作業部会第10回会合(H19.1.29~2.1)で承認

- ・人為起源の温室効果ガスの増加が温暖化の原因とほぼ断定(第3次評価報告書の「可能性が高い」より踏み込んだ表現)
- ・最近12年は1850年以降で最も温暖な12年
- ・21世紀末の平均気温上昇と平均海面水位上昇

	環境の保全と経済の発展が地球規模で両立する社会	化石エネルギー源を重視しつつ高い経済成長を実現する社会
気温上昇	約1.8℃ (1.1℃~2.9℃)	約4.0℃ (2.4℃~6.4℃)
海面上昇	18~38cm	26~59cm

- ・2030年までは、社会シナリオによらず10年当たり0.2℃の昇温を予測
- ・熱帯低気圧の強度は強まると予測
- ・北極海の晩夏における海水が、21世紀後半までにほぼ完全に消滅するとの予測もある
- ・大気中の二酸化炭素濃度上昇により、海洋の酸性化が進むと予測

平均海面が59cm上昇した場合、三大湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾)のゼロメートル地帯の面積、人口

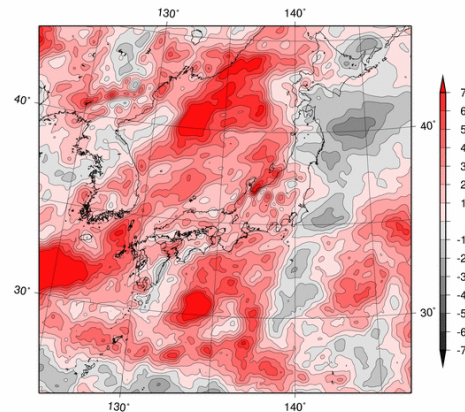
	現状(A)	海面上昇後(B)	倍率
面積(km ²)	577	879	1.5
人口(万人)	404	593	1.5

※海面が1m上昇した場合の面積、人口の60%分を増分として計算

100年後の気候変化

夏期の降雨が増大

7月降水量比
(2081~2100年平均値/1981~2000年平均値)

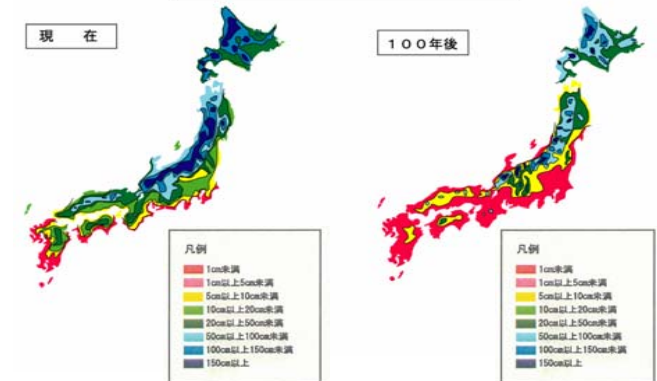


資料)異常気象レポート2005(気象庁)を元に作成

積雪が大幅に減少

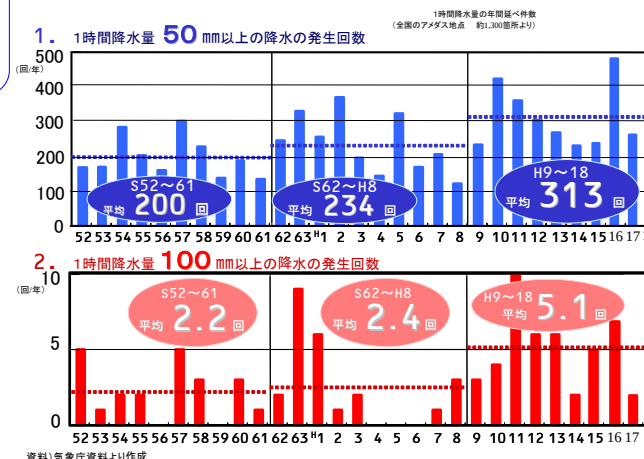
寒候期最深積雪分布図

西日本では積雪がほとんどなくなり、日本海側では最深積雪深100cm以上の地域が大幅に減少



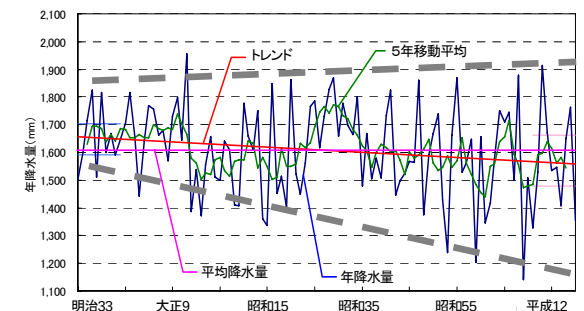
農業環境技術研究所、井上聡、横山宏太郎、1998、「地球環境変化時における降積雪の変動予測」から作成

1時間に50mmや100mmを 超す集中豪雨が増加



資料)気象庁資料より作成

年降水量は減少傾向、 少雨と多雨の変動幅が増大



出典:「日本の水資源」(国土交通省土地・水資源局水資源部)に河川局が加筆

2. (3) ③社会資本整備とソフト施策の連携

- 浸水想定区域の指定対象を中小河川まで拡大し、浸水想定区域図や洪水ハザードマップ等によるソフト対策を充実。想定外の災害に対しても、情報提供により、早めの対策、早めの避難ができ、逃げ遅れを防げる。

都道府県(河川管理者)

市町村(地域防災担当者)

浸水想定区域図の作成

- ・地形データ取得
- ・氾濫シミュレーション実施

洪水時の迅速な避難活動に有効な 洪水ハザードマップの作成・公表

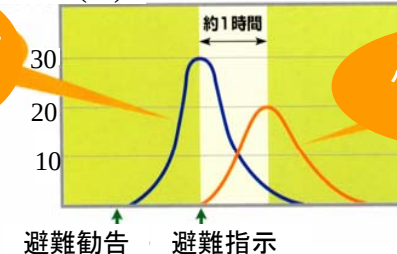
(作成済の自治体は約4割(H18年度末))

- ・各戸配布、学校教育での普及 等

“早め”に逃げれば助かる！

H10.8 阿武隈水害時の避難率
避難率(%)

ハザードマップ
を見た人



ハザードマップを
見てない人

群馬大学工学部
片田研究室
調査報告書より作成

浸水想定区域図【北上川上流】



北上川

情報
提供

区域
水深

花巻市 洪水ハザードマップ

緊急連絡先

行政機関の連絡先

	名称	所在地	TEL
1	花巻市役所	花城 〇-〇〇	〇〇〇
2	花巻警察署		
3			

医療施設の連絡先

	名称	所在地	TEL
1	県立花巻厚生病院	御田屋町 〇-〇〇	〇〇〇
2	総合花巻病院	花城町 〇-〇〇	
3			

避難時の心得

情報伝達経路



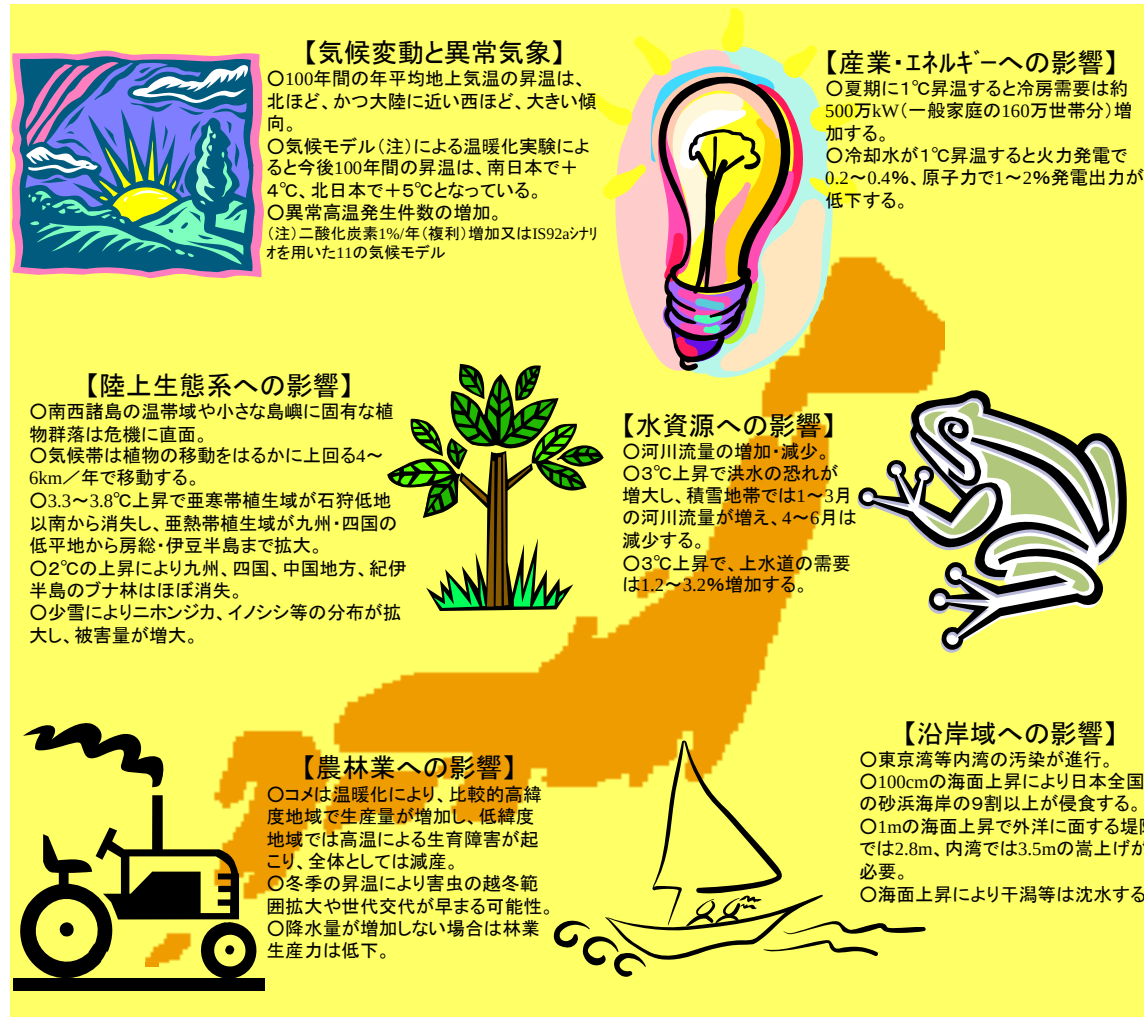
花巻市災害対策本部



浸水深が50cm未満の区域 浸水深が50cm～2mの区域 浸水深が2m以上の区域

2. (4) ①地球温暖化の深刻な影響

我が国で予測される長期的な温暖化の影響



【適応対策の例】

○水資源

水利用の高効率化

貯水池等の建設

ダム、堤防等の設計基準の見直し

○食料

植え付け・収穫等の時期を変更

土壌の栄養素や水分の保持能力を改善

○沿岸地帯

沿岸防護のための堤防や防波堤

防砂林の育成による沿岸の保護

○人間の健康

公共の健康関連インフラ(上下水道)を改善

伝染病の予想や早期警告の能力の開発

○金融サービス

民間及び公共の保険及び再保険によるリスク分散

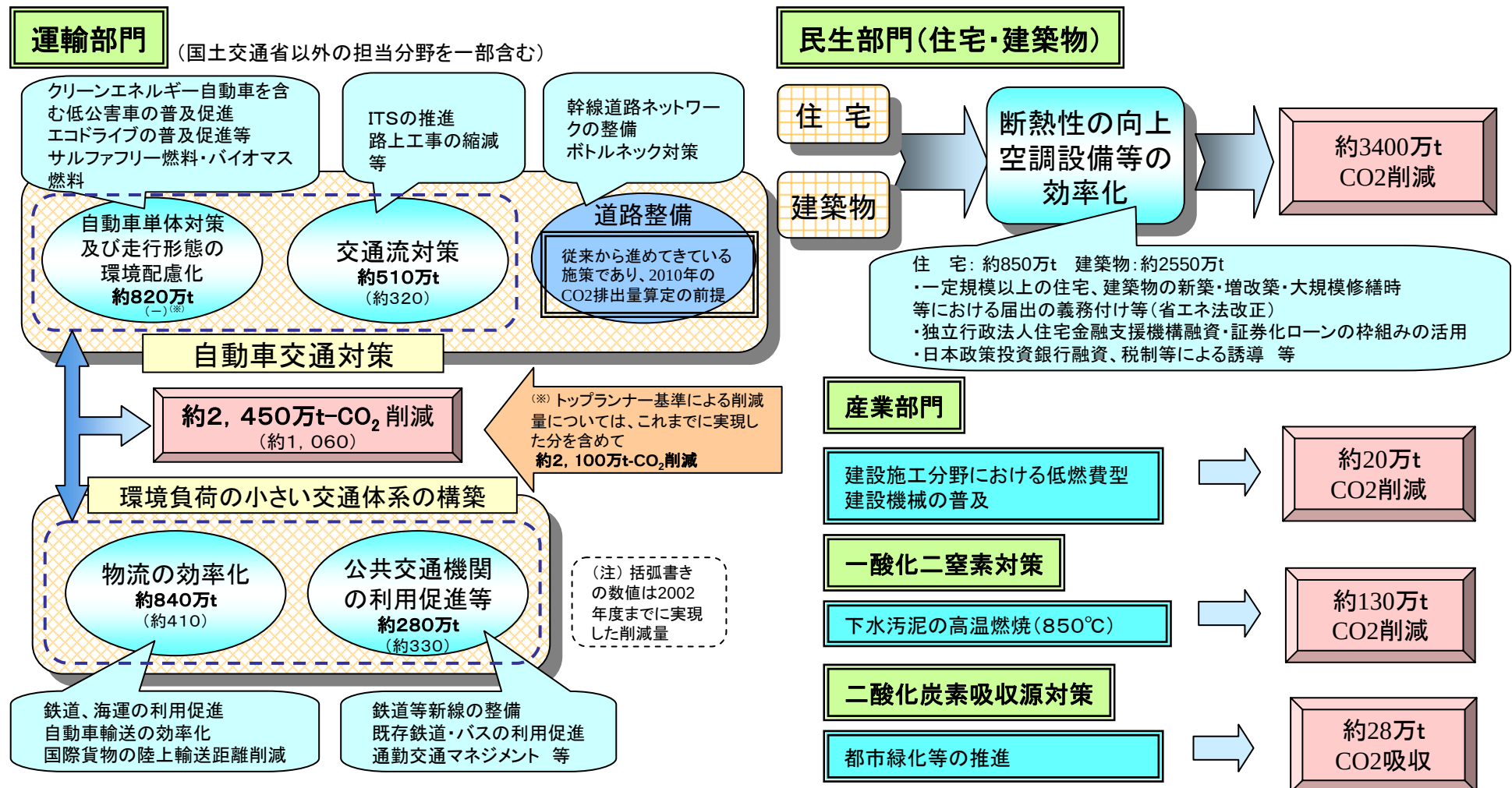
「中央環境審議会地球環境部会 気候変動に関する国際戦略専門委員会報告書」より(H16.9)

(出典)環境省地球温暖化問題検討委員会温暖化影響評価ワーキンググループ

「地球温暖化の日本への影響2001」(2001)をもとに国土交通省作成

2. (4) ②国土交通省の地球温暖化対策

- 地球温暖化の抑制のため、京都議定書目標達成計画に基づき、我が国として2010年度までに基準年比で6%の温室効果ガスの排出抑制。国土交通省の実施する地球温暖化対策は、運輸部門、民生部門、産業部門等多岐にわたり、この着実な実施が求められている。



2. (4) ③景観法の活用を通じた良好な景観の形成

景観重要建造物及び景観重要樹木の保全活用を中心とした取組を支援し、景観法の活用を通じた良好な景観形成による交流人口の拡大を通じた地域振興・活性化を図る。

[平成19年度予算額 国費2億円(皆増) ※5年間(平成23年度末まで)の时限]

○対象地域

次の両方の条件を満たす地域

- ・国土交通大臣が同意した外客誘致法に基づく外客来訪促進計画に定められた外客来訪促進地域
- ・景観重要建造物又は景観重要樹木(確実に指定されると認められるものを含む)の存する地域

○事業主体及び補助率

- ・市町村
(直接補助;事業費の1/3以内)
- ・景観整備機構等、市町村以外の民間団体・個人
(間接補助;事業費の1/3以内、かつ、市町村の補助に要する費用の1/2以内)

景観形成・活用事業計画の作成

国土交通大臣の承認

事業計画に位置付けられた景観形成・活用事業の実施

必須事業



○景観重要建造物の修理、買取又は移設

又は



○景観重要樹木の枯損・倒伏防止措置又は買取

＋
必要に
応じ
選択事業
も実施

選択事業

(必須事業と併せて行う必要のある事業)

○景観重要建造物の外観修景

○建築物、工作物等に係る景観の阻害要因の解消

建築物及び工作物の
外観修景又は除却

屋外広告物の
外観修景、除却又は集約化

○公共公益施設の高質化

○良好な景観を活用し交流人口
の拡大を図る施設の整備



道路舗装の美装化



案内板の設置

○良好な景観の形成及びその活用を推進する観点から行う各種活動



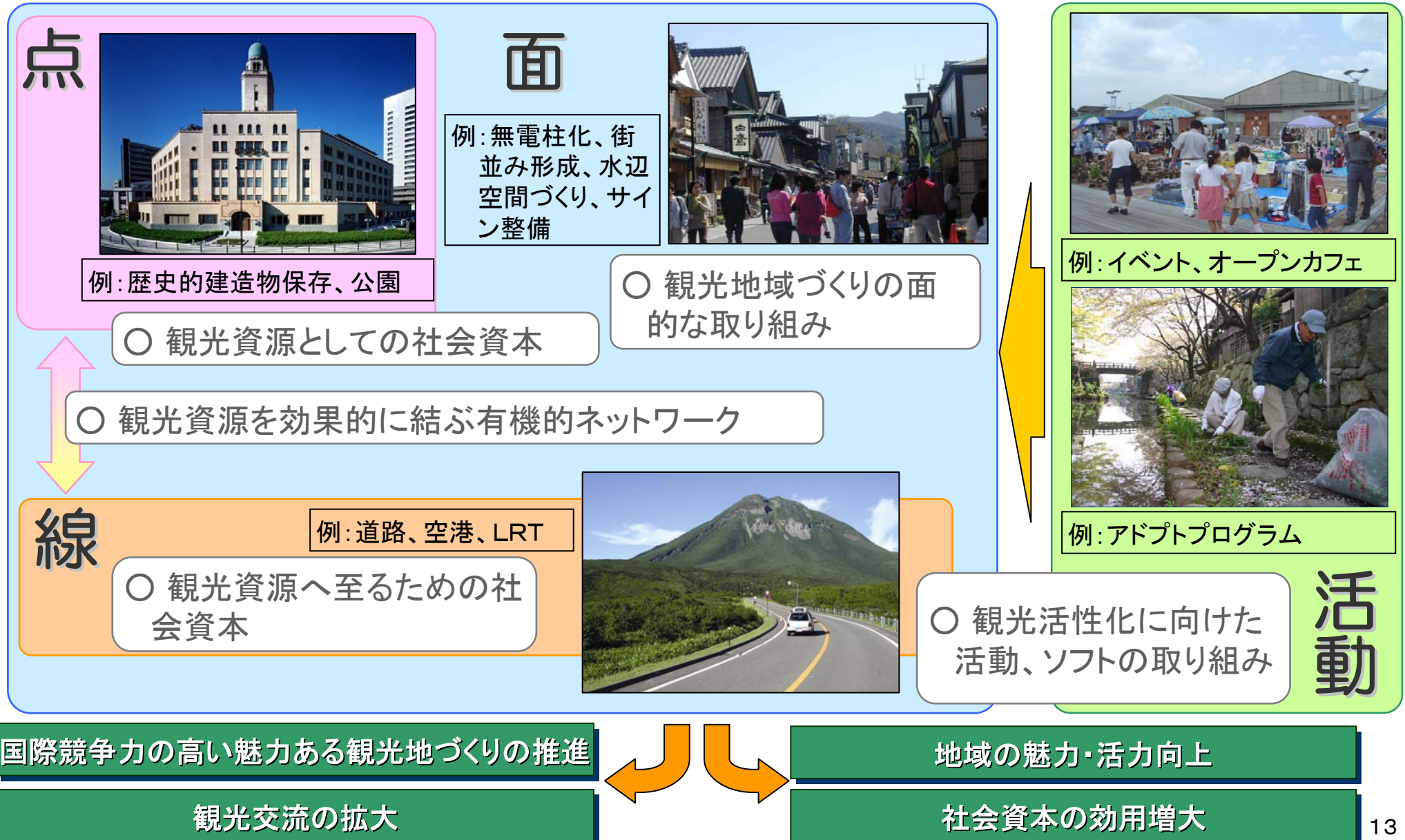
景観まちづくりセミナーの実施等
地区住民の啓発・研修活動

景観計画の策定、景観重要建造物又は景観重要樹木の指定

景観法の活用を通じた良好な景観形成による
交流人口の拡大を通じた地域振興・活性化

2. (4) ④観光立国推進にも資する良好な景観の形成

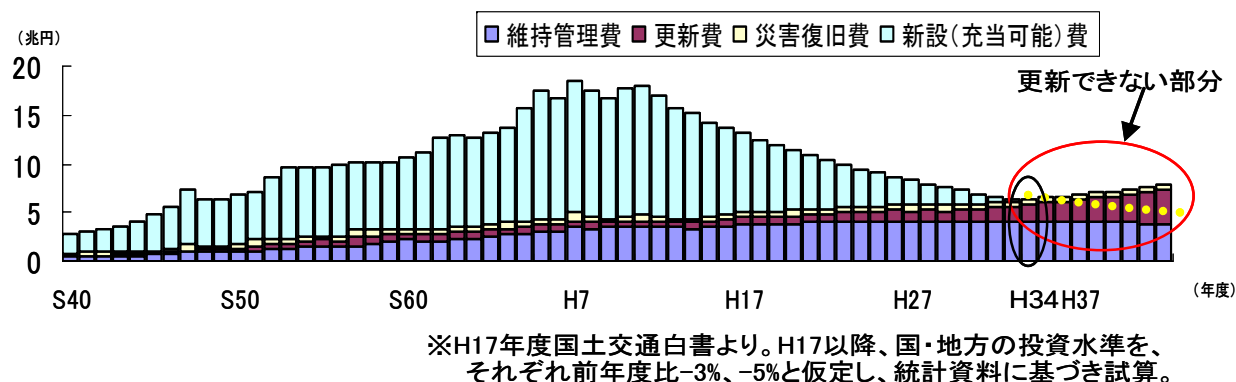
◆ 社会資本の有効活用や良好な景観の形成により、観光立国の推進に寄与。



2. (5) 社会資本ストックの老朽化等への対応

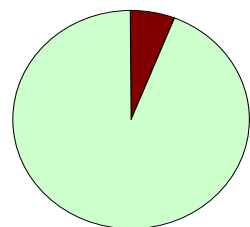
- これまで蓄積されてきた社会資本ストックの老朽化が急速に進み、維持管理・更新需要増大は必至。
- ライフサイクルコストの縮減を念頭においた計画的な維持管理・更新が喫緊の課題。

投資総額に占める維持管理・更新費の割合の増大

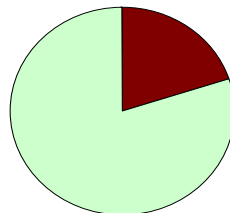


一般道路における橋梁※のうち、建設後50年以上のものの割合

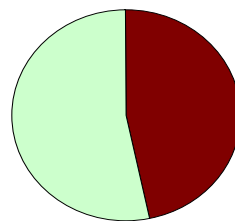
【H18年度】



【H28年度】



【H38年度】



※全橋梁数は約14万橋



※新宿駅南口地区基盤整備事業の一環として、架替工事中

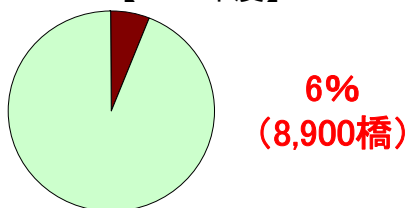
事例： 地方公共団体の道路橋に関する長寿命化修繕計画の取組

- 今後、老朽化する道路橋が急速に増大。橋梁の長寿命化及び橋梁の修繕・架替えに係る費用の縮減を図ることが重要。
- 従来の事後的な修繕及び架替えから、予防的な修繕及び計画的な架替えへと円滑な政策転換を図るため、長寿命化修繕計画を策定する地方公共団体に対して、国が支援(当該計画策定に要する費用の1/2を国が補助)。

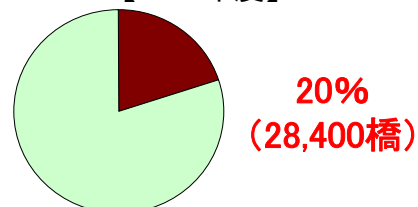
①背景

一般道路における橋梁※のうち、建設後50年以上のものは、今後20年間で47%に増加。

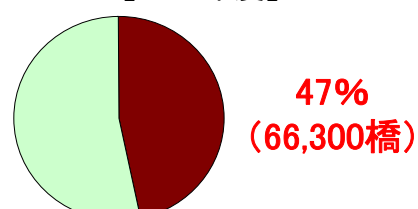
【2006年度】



【2016年度】

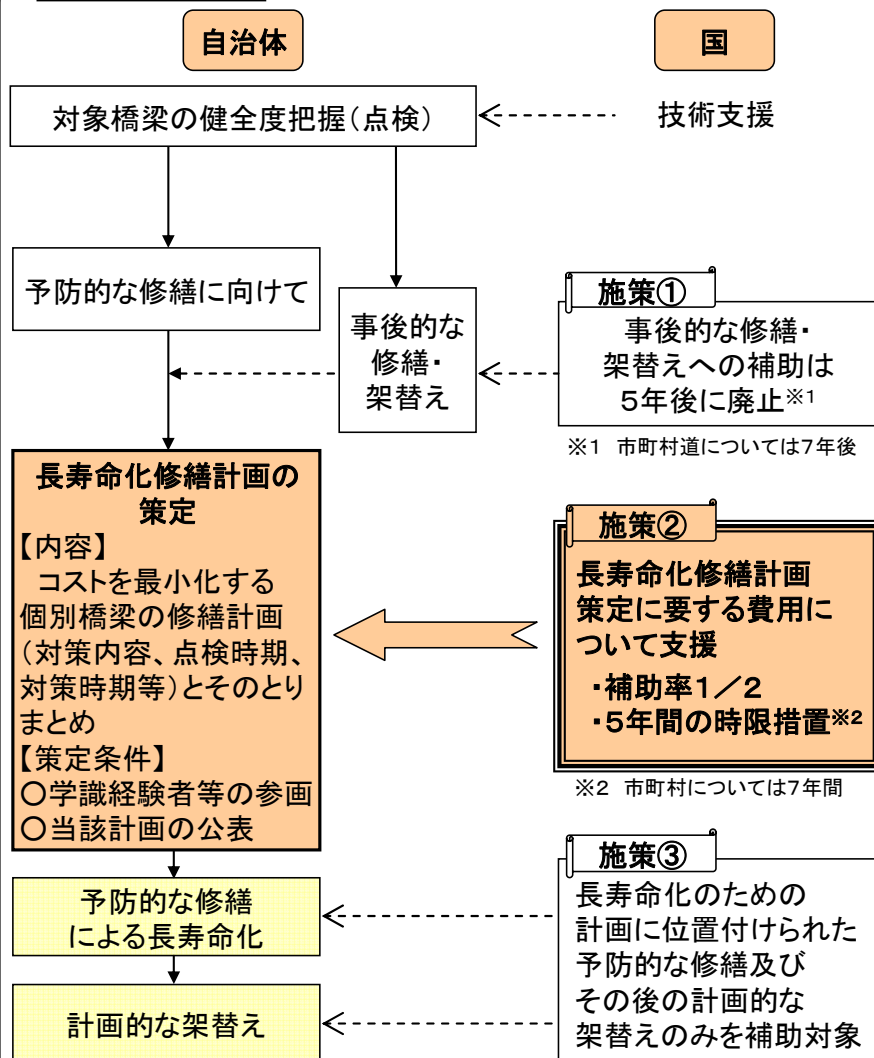


【2026年度】



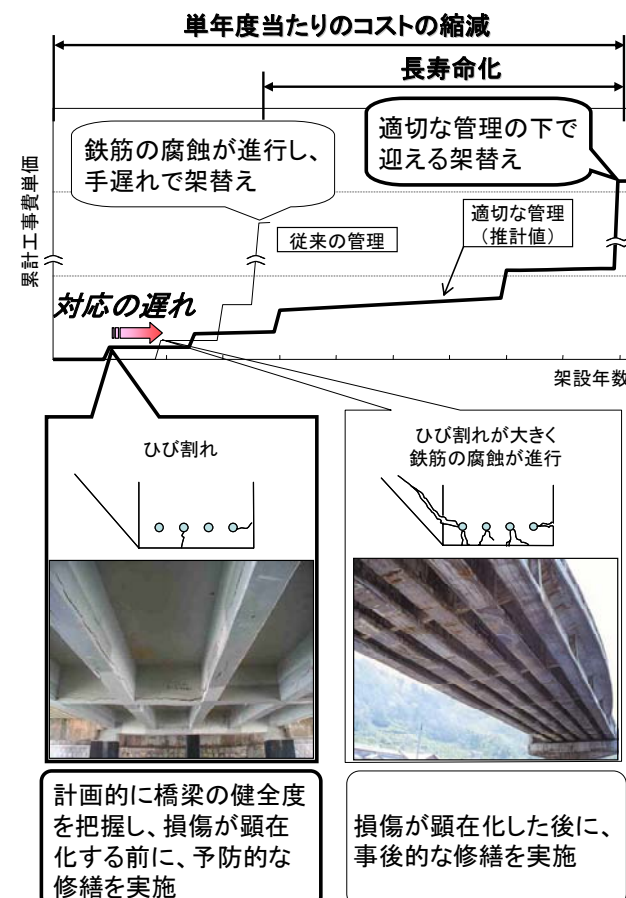
※全橋梁数は約14万橋

②制度概要

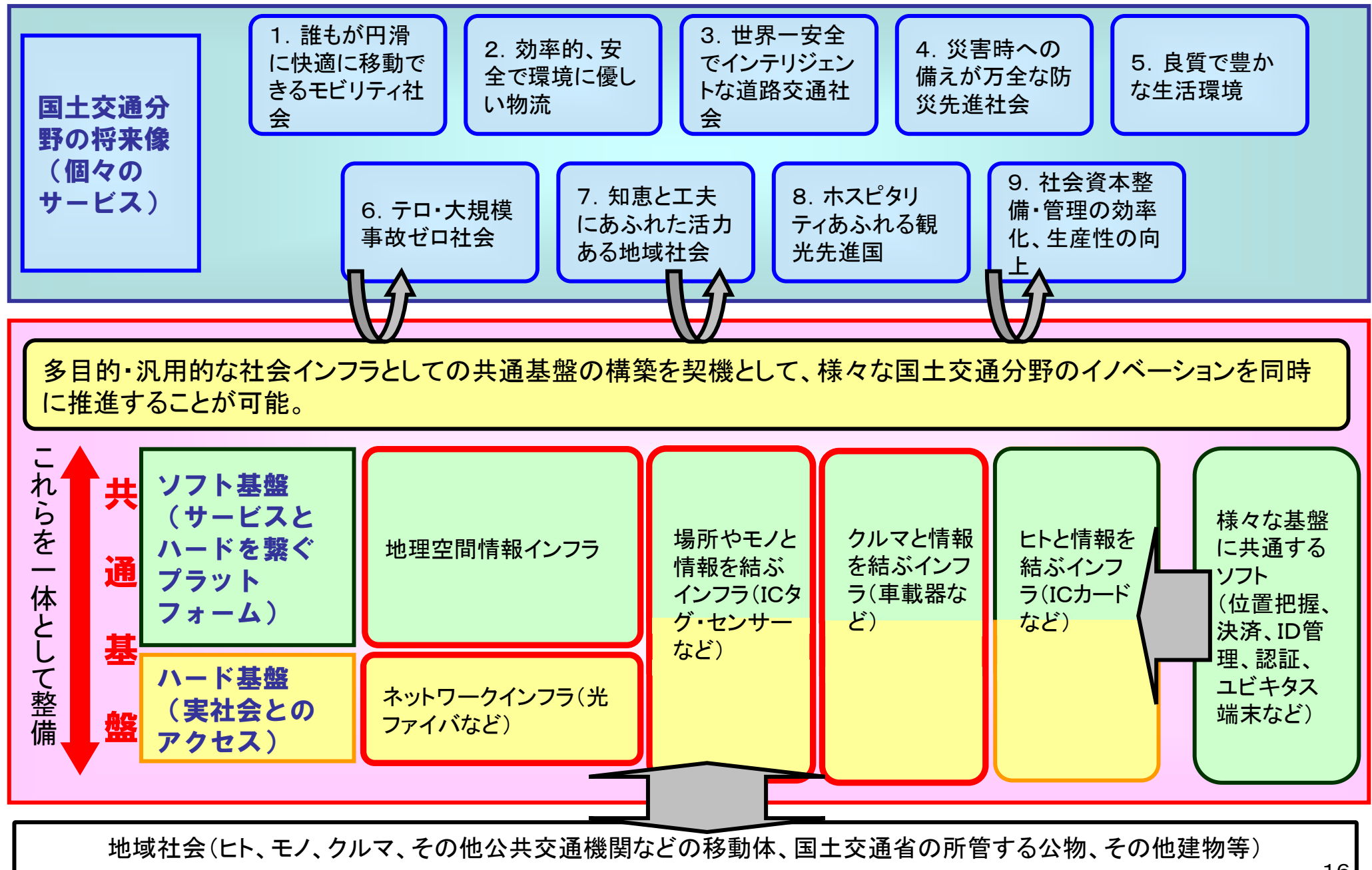


③本制度による効果

橋梁を長寿命化することにより、建設年から架替え年までの修繕・架替えに係る単年度当たりのコストを縮減



2. (6) ① ICTの活用による国土交通分野イノベーションの推進と社会資本整備における対応



2. (6) ②イノベーションのブレークスルーとなる共通基盤の構築の方向性

1. 地理空間情報インフラの構築

基盤地図情報を構築し、ICTを活用して様々な地理空間情報を基盤地図情報上に統合し、我が国の新しい社会基盤として国民に提供

現状：紙地図：1/25000(全国)、1/2500(都市計画区域の大部分)ともに整備済。数値地図※：1/25000(全国)を整備済

今後の予定：2010年度までに1/25000(全国)及び1/2500(市街化区域・市街化調整区域)の基盤地図情報を整備

※地形図の道路中心線、河川中心線などの項目を数値化したデータ

2. 社会資本整備における場所と情報を結びつけるICタグ・センサーなどの整備

ICタグやセンサーを様々な国土交通分野に応用することで、場所やモノと情報が結びつき、場所やモノが情報を発信するユビキタスネットワーク社会を実現

現状：自律移動支援プロジェクトの推進(実証実験等を実施中)

今後の予定：自律移動支援プロジェクトについて、2010年度までに実用化

3. クルマと情報を結びつける社会インフラの構築

安全運転支援技術や認証機能等を備えたコンパクトなITS車載器を標準装備化するとともに、官民が情報を共有・相互利用できるメディアフリーな情報プラットフォームを構築し、車と車、車と沿道施設をICTネットワークで結ぶ

現状：カーナビ累積出荷台数2532万台、VICSユニット累積出荷台数1736万台(2006年12月現在)、

ETC車載器累積セットアップ台数1698万台、ETC利用率※67.3%(2007年4月現在の全国平均)

今後の予定：2007年度から、ITS車載器による音声・画像を用いた情報提供等の試行運用を開始、2010年度から、ITSを活用した安全運転

支援システムを事故多発地点を中心に順次全国展開予定

※ETC利用率=ETC利用台数/高速道路通行総台数

4. ネットワークインフラの高度化・利活用促進

国土交通省が保有している光ファイバ網や無線網など、全国を網羅するネットワークインフラの高度化や利活用の促進

現状：2005年度末までに、河川、道路、港湾及び下水道を合わせて約33,600kmの公共施設管理用光ファイバを敷設。このうち河川・道路管理用光ファイバについては、施設管理に支障のない範囲で開放しており、同年度末の利用可能な延長は、約15,800kmとなっている。

今後の予定：高度情報通信ネットワーク形成を支援するため、民間開放制度の拡充等や、地方支分部局、地方公共団体とのネットワーク形成の推進

3. (1) 国民の理解と協力、信頼の確保

取り組みの背景

これまで

- 国土交通行政にとって、国民の理解、信頼及び協力が不可欠
- 事業及び施策の透明性の確保、国民からの意見の反映などへの積極的な取り組み

一方で

- 国民は公共事業に対して不正や無駄などネガティブな印象
- 国土交通省のアカウンタビリティについて、国民からは必ずしも十分な評価が得られていない。



事業及び施策の実施にあたっては、アカウンタビリティを果たすことが重要

アカウンタビリティの方向性

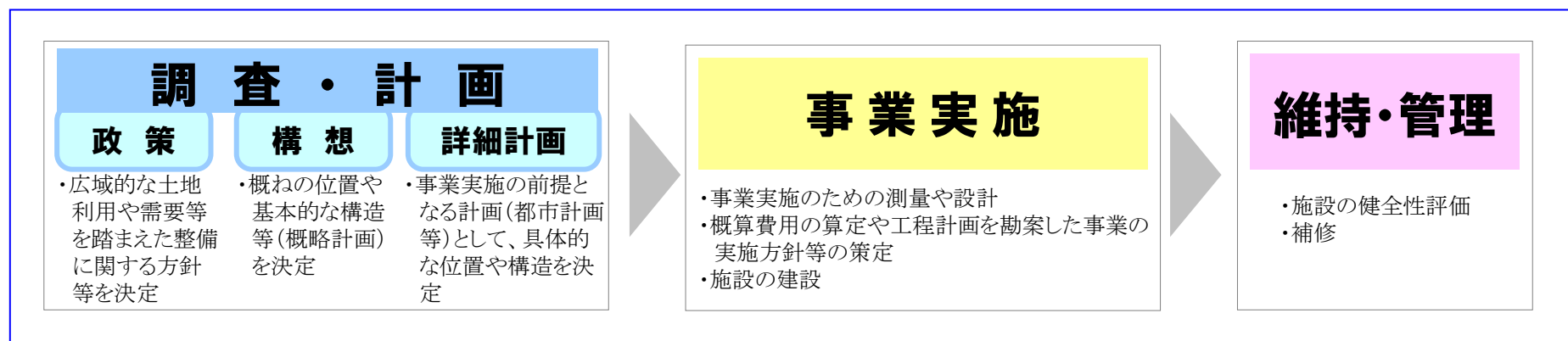
- ・行政の手続きなどに係る透明性の更なる向上
- ・国民の公共的ニーズへの対応、満足度の向上
- ・国民の公共的意見の適切な反映、施策及び事業の重点的、効率的及び効果的な実施
- ・事業の構想段階においてより一層の透明性、客観性、合理性及び公正性を確保
 - **公共事業の構想段階における計画策定プロセスのあり方の検討**
- ・アカウンタビリティを果たす上で、職員一人ひとりが認識すべき内容を指針としてとりまとめ
 - **「社会資本整備のアカウンタビリティ向上行動指針」の策定(平成19年3月)**

3. (2) 公共事業におけるVFM*最大化に向けて

*VFM(Value For Money):支払に対して最も価値の高いサービスを供給すること

- 公共事業の**全ての段階**を通じて**VFMが最大**となる取り組みを実施する
- 各段階での制度や**プロセスの透明性**を向上し、国民への**アカウンタビリティ**を果たす
- 政策評価を通じ、取り組みなどに反映するなど、**PDCAサイクル**による不断の見直し
- 社会資本整備重点計画等の策定に反映

VFM最大化に向けた主な取り組み



①事業評価の厳格な実施

- 平成10年度から新規採択、再評価を、平成15年度から完了後の事後評価を厳格に実施。
- さらなる評価手法の充実、完了後の事後評価結果の活用等を第三者委員会等を活用し検討。

②総合的なコスト縮減に向けた取り組みの充実

- 公共事業コスト構造改革プログラムの実現。
- コスト換算が難しい施策の進捗等を分かりやすく、明確化。
- アセットマネジメントの導入によるライフサイクルコストの最小化。

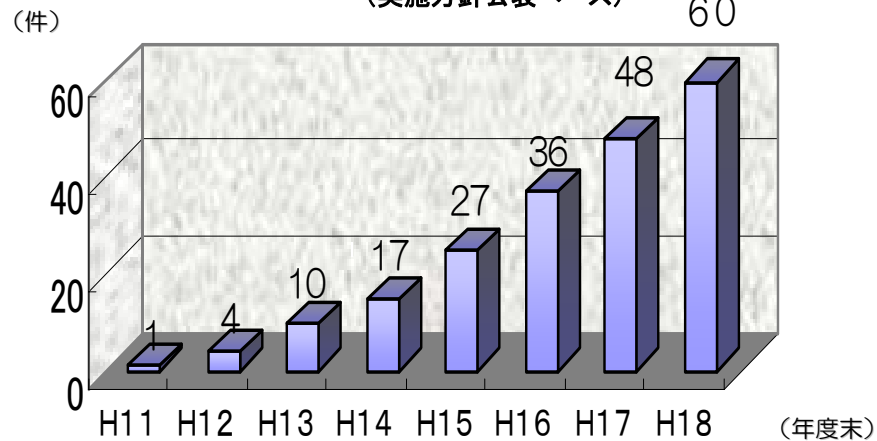
③公共調達の改革

- 公共工事の品質確保法を制定。
- 一般競争入札と総合評価落札方式を中心とした新しい建設生産システムの構築。
- 入札談合の再発防止対策に実施。
- 総合評価落札方式の拡充、多様な発注方式の採用。

3. (3) 国土交通省におけるPFI事業推進への取組

進捗状況

国土交通省所管PFI事業件数(累積値)
(実施方針公表ベース)



国土交通省関係合計60事業で実施(平成18年度末現在)

- 事業分野: 官庁庁舎、空港関連施設、駐車場、公営住宅、港湾関連施設等
- 事業方式: BTO(31件)、BOT(8件)、その他(21件)
- 事業類型: サービス購入型(31件)、独立採算型(12件)、その他(17件)

※BTO: 施設の建設後、所有権を公共に移管し、維持管理・運営を行う方式

※BOT: 施設の建設、維持管理・運営を行い、事業終了後に所有権を公共に移管する方式

これまでの主な取り組み

○民間事業者の適正な評価・選定、事業機会の創出

- ・価格及び国民に提供されるサービスの質等で評価・選定(平成17年PFI法改正)
- ・行政財産の利用条件の緩和(平成17年PFI法改正)

①民間施設の第三者譲渡を可能化(合築の場合)

②民間施設の併設への行政財産の貸付を可能化(合築以外の場合)

→「国土交通省所管PFI事業における民間収益事業の活用に向けた参考書」公表

○イコールフットィング(競争環境の平等化)

- ・PFI事業を実施する場合の補助金等の適用事業範囲の拡大

→補助金交付要綱等の見直し等により通常の事業方式と同様に補助金等を交付

- ・BOT方式について税制特例措置(内閣府・国土交通省等)

→不動産取得税、固定資産税、都市計画税の1/2特例措置

○官民間の相互理解の醸成、取引コストの縮減

- ・競争的対話・多段階選抜方式の運用改善(平成18年関係省庁申し合わせ)

- ・公共事業者等のPFI活用ノウハウの習熟度向上

→「国土交通省所管事業へのPFI活用参考書」公表

→「PFI相談ウィーク」「PFIセミナー」の開催

当省が直轄で実施しているPFI事業の例

事業名	契約額	事業期間
○中央合同庁舎第7号館整備等事業	920億円	平成15～33年度
○東京国際空港国際線地区		
・旅客ターミナルビル等整備・運営事業	(独立採算型)	工事着工から30年間
・貨物ターミナル整備・運営事業	(独立採算型)	工事着工から30年間
・エプロン等整備等事業	520億円	平成17～46年度

【完成イメージ】



4. (1) 国土形成計画について

経済社会情勢の大転換

- ・人口減少社会の到来、高齢化の進展
- ・東アジアの経済発展
- ・情報通信技術の発展

国民の価値観の変化・多様化

- ・安全・安心、環境、文化等への国民意識の高まり
- ・ライフスタイルの多様化

国土をめぐる状況

- ・一極一軸型国土構造
- ・東アジアとの直接交流機会の増大、広域的課題の増加

国土形成計画の策定

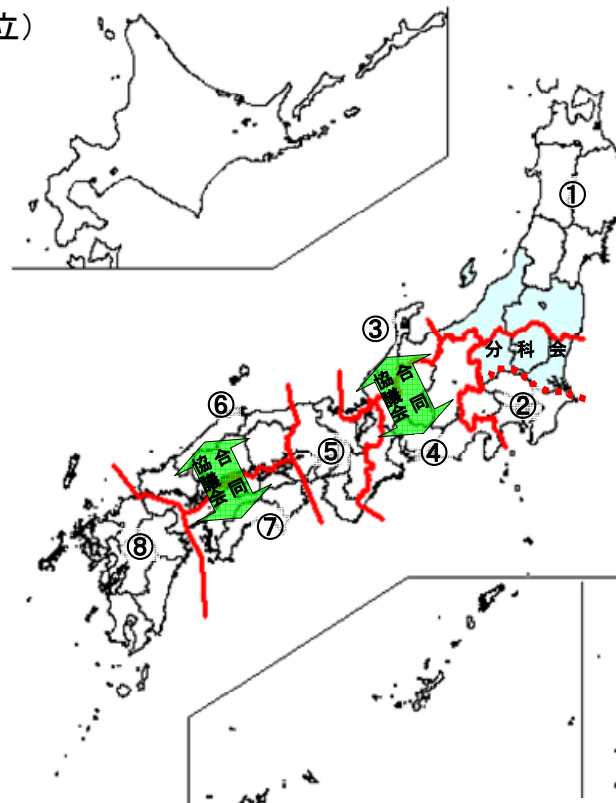
根拠法：国土形成計画法（国土総合開発法の抜本改正により平成17年に成立）

全国計画

- 長期的な国土づくりの指針（閣議決定）
 - 成熟社会型の計画に向け、これまでの全総計画から計画事項等を拡充・改変
- （景観、環境を含めた国土の質的向上、有限な資源の利用・保全、ストックの活用、海洋利用などの視点を拡充）

広域地方計画

- 国と地方の協働による広域ブロックづくり
- ・国、地方公共団体、経済団体等で広域地方計画協議会を組織
- ・計画の策定に向けて、同協議会において各主体が対等な立場で連携・協力



〔広域地方計画区域〕

- | | |
|-------|-------|
| ① 東北圏 | ⑤ 近畿圏 |
| ② 首都圏 | ⑥ 中国圏 |
| ③ 北陸圏 | ⑦ 四国圏 |
| ④ 中部圏 | ⑧ 九州圏 |

（注1）北海道及び沖縄県は広域地方計画の対象外。ただし、隣接する広域地方計画区域には参加することが可能。

（注2）分科会・合同協議会について、日本海と太平洋の両海洋の活用等も含めた構想や区域にまたがる共通課題を協議するために設置。

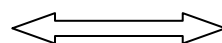
4. (2) 国土計画と「車の両輪」としての社会資本整備

次期社会資本整備重点計画は、国土形成計画において示される方向性や地域戦略を実現するための最も重要な政策手段を定めるものであり、国土形成計画との「車の両輪」として機能することを念頭として策定。

社会資本整備重点計画

地方ブロックの社会資本の重点整備方針

「車の両輪」



国土形成計画(全国計画)

国土形成計画(広域地方計画)

地方ブロックの社会資本の重点整備方針と広域地方計画について(イメージ)

地方ブロックの社会資本の重点整備方針

地方ブロックにおける社会資本整備事業を
重点的、効果的かつ効率的に推進

●地方ブロックの現状と課題

(自然・社会の特性と社会資本整備の現状と課題)

●地方ブロックの目指すべき将来の姿

(10～15年後を想定し、社会資本整備を通じて、地方ブロックが目指すべき将来の姿)

●地方ブロックにおける重点事項

(計画期間(5年)における、重点目標、目標達成に必要な取組み)

◇重点目標

◇指標

◇主要事業・施策

広域地方計画

地方ブロックにおける国土の自然条件を考慮して、
経済、社会、文化等に関する政策の総合的見地
から国土の利用、整備及び保全を推進

●国土の形成に関する方針

●国土の形成に関する目標

(◇社会経済指標等)

●広域の見地から必要と認める主要な 施策に関する事項

◇社会資本関係主要プロジェクト

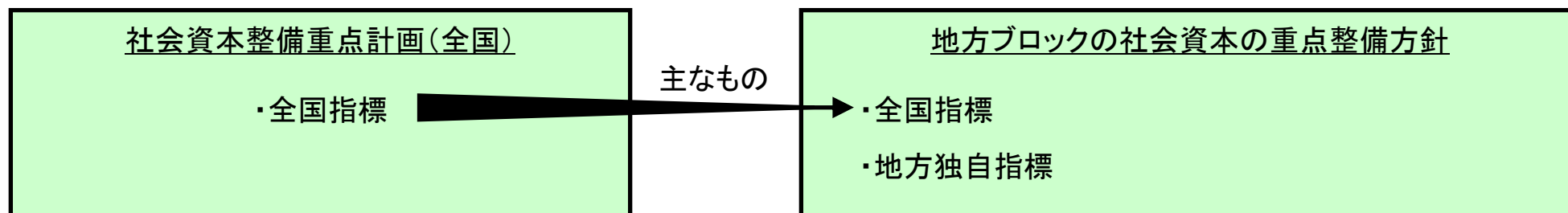
◇社会資本関係以外の施策

4. (3) 地方ブロックの社会資本の重点整備方針と社会資本整備重点計画との整合性について

次期社会資本整備重点計画において示される重点目標や各地方ブロックごとの状況変化、特性をふまえて、各地方支分部局が、地方公共団体や地方経済界、有識者等と一体となって社会資本の整備に係る重点目標や事業等に関する検討を行った上で、地方ブロックの社会資本の重点整備方針をとりまとめる。

社会資本整備重点計画と地方ブロックの社会資本の重点整備方針の指標の関係について

- 社会資本整備重点計画の指標のうち主なものについては、地方ブロックの重点整備方針においても位置づける。
- 一方、社会資本整備の成果がより身近に意識されるよう、各ブロックの特性をふまえた独自指標を積極的に設定。



(参考) 現行の地方ブロックにおける指標の例

・全国指標	道路のバリアフリー化 【全国】17%→約5割	→ (例)【中国】約38%→約65% 【九州】29%→54%
	下水道処理人口普及率 【全国】65%→72%	→ (例)【北陸】57%→71% 【中部】52%→61%
・地方独自指標	【東北】冬期歩行空間確保率 77%→82% 【中部】名古屋都心域の休日の歩行者数 16.6万人→20万人 【近畿】琵琶湖の水質保全指標(流入負荷量):COD 44t/日→39t/日	