

## 2. 成果重視の施策展開

政策評価等の結果を踏まえ、コストの縮減を図りつつ、ハードとソフトの連携、PFI手法の活用、ストックの計画的な修繕等の実施等により、成果目標の達成に向けて効率的な施策展開を図る。

### 《コスト構造改革の推進》

○事業のスピードアップによる事業便益の早期発現、調達における積算方式の見直し、適切な維持管理・修繕の実施等を通じ、平成19年度までに、平成14年度の標準的な公共事業コストと比較して、15%の総合コスト縮減率<sup>(※)</sup>を達成することを目指す。

また、平成20年度以降のコスト縮減に関する取組みについて検討を行う。〔関係資料5（P.55）〕

(※) 総合コスト縮減率：従来の工事コストの縮減に加え、規格の見直しによる工事コストの縮減、事業のスピードアップによる事業便益の早期発現、将来の維持管理費の縮減も評価し設定。

### 《ハードとソフトの連携》

○国土交通省の幅広い行政分野や多様な政策手段を活かし、ハード・ソフト施策を一体的に実施することにより、成果目標の効果的・効率的な達成を実現する。

#### (連携事例)

##### ・国際物流に対応した道路網の戦略的な整備

〈ハード〉国際標準コンテナ車が積み替えなく通行できる幹線道路ネットワークや拠点的な空港・港湾とIC等を結ぶアクセス道路の整備

〈ソフト〉走りやすさ等道路の状況に関する情報や車両位置情報等を物流事業者に提供するシステムの構築

##### ・都市水害対策の強化

〈ハード〉下水道の雨水貯留施設と河川の洪水調節施設のネットワーク化

〈ソフト〉国民や市町村に対する浸水情報等の一元的な提供

##### ・スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

〈ハード〉次世代高規格コンテナターミナルの整備、24時間フルオープン支援施設やゲート前状況監視施設の整備に対する支援等

〈ソフト〉スーパー中枢港湾と地方港を結ぶ効率的な内航フィーダーネットワーク構築のための社会実験の推進

##### ・踏切対策のスピードアップ

〈ハード〉交通渋滞等の大きな原因となっている「開かずの踏切」等に対する歩道拡幅や連続立体交差事業等の推進

〈ソフト〉特急列車等の速い列車と各駅停車等の遅い列車に応じて踏切の警報時間を制御する装置（賢い踏切）の導入による遮断時間の短縮

## 《PFI手法の活用》

- 効率的・効果的に社会資本を整備・管理し、民間の資金・能力を活用する観点から、中央合同庁舎第7号館や那覇航空交通管制部管理棟の建替等PFI手法による整備等を行うとともに、補助制度等を活用した地方公共団体におけるPFI事業を支援する。

## 《「成果重視事業」・「政策群」の活用》

- 明確な目標を設定した上で、予算執行の弾力化を活用し、厳格な事後評価を行う「成果重視事業」や、府省横断的に予算措置と規制改革等を連携させる「政策群」の取組みを引き続き進める。〔関係資料6（P.57）〕

## 《政策評価等の的確な実施》

- 所管行政全般にわたって設定した成果目標（27の政策目標・113の業績指標）に基づき、政策評価等を的確に実施するとともに、事前から事後までの一貫した事業評価を実施している。〔関係資料7（P.61）〕

## 《ストックの計画的な修繕等の実施》

- これまで蓄積されてきた社会資本ストックについて、施設の特性、老朽化の程度等に応じて適切な時期に適切な修繕を講じるなど計画的な修繕等を行うことにより、ストックを長寿命化し、ライフサイクルコストの最小化を図る。

### （取組事例）

- ・既存の道路ストックの健全度を把握し、予防保全及び橋梁の長寿命化等による効率的な道路管理を行うとともに、自治体が管理する橋梁の長寿命化を図るための計画策定に対して支援。
- ・排水機場・水門等の機械設備の修繕において、従来の経過年数による全部更新から、設備の劣化度診断による総合評価に基づいて、部品毎の必要最小限の修繕に転換することにより、コストを縮減。

### 〔参考〕

- ・建設後50年以上の橋梁数：20年後には現在の約7倍（約66,300橋）
- ・設置後50年以上経過の河川管理施設数：20年後には現在の約4倍（約3,500施設）