

**前回経済財政諮問会議における
質問への回答資料
(国土交通省)**

社会资本整備に関する補足説明について

平成 25 年 11 月
国 土 交 通 省

1. 社会資本整備の基本方針等

グランドデザイン、社会資本整備の基本方針の策定にあたって、「3大原則」をどのように踏まえるのか。

- 本格的な人口減少時代の到来、切迫する巨大災害、都市間競争の激化等グローバリゼーションのさらなる進展など、近年の我が国の国土を取り巻く状況は大きく変化している。
- このような変化に対応するためには、長期に立った視点を持つことが不可欠であり、2050年頃までを視野に入れた、新たな「国土のグランドデザイン」を構築することとしている。
- また、この「国土のグランドデザイン」を念頭におきつつ、これまでと違う新しい発想と仕組みで社会資本整備を行うための基本方針を検討しているところである。
- これらの策定に当たっては、ご指摘の「選択と集中」、「優先順位の明確化」、「民間活力の最大化」の観点なども踏まえつつ、引き続き、検討を進めてまいりたい。

MICE 機能の強化にどのように取り組むのか。

- 2020年のオリンピック・パラリンピックの開催を契機に、我が国に国際的な注目が集まるなか、大規模国際会議やイベントの招致が期待されるところである。
- この好機をとらえ、地方公共団体を中心に国際会議場等の整備・拡充が検討されており、国土交通省としても、オリンピック・パラリンピックの開催効果が地方にも波及するよう、これらの各都市の MICE 誘致の取組を支援してまいりたい。

2. 社会資本マネジメントの推進

地域のマスタープラン作りの主体となる自治体の取り組みをどのように促していくのか。

- 日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)に基づく政府全体の取組として、あらゆるインフラを対象とする「インフラ長寿命化基本計画」を11月中に策定することとされている。
- 基本計画には、社会構造の変化に対応する手段として、施設の機能転換や用途変更、複合化や集約化、官民連携の導入等の方向性についても示されることとなる。
- 今後、この基本計画に基づき、省庁毎、地方公共団体毎に維持管理・更新等を着実に推進するための中期的な取組の方向性を示す「インフラ長寿命化計画(行動計画)」を策定していくこととなるが、地方公共団体の取組を促進することができるよう、国土交通省の行動計画においても、技術面・財政面から必要な支援の具体化を図り、総務省等とも連携しながら実施していくこととしたい。

マネジメントの標準化等による民間活力の活用、多機能転用しやすい施設整備、設計段階からのIT化・スマート化にどのように取り組むのか。

- 「インフラ長寿命化基本計画」には、トータルコストの縮減に向け、入札契約制度の見直し、維持管理の容易な構造の選択、ICT、センサー、ロボット、非破壊検査等の技術の研究開発を実施していくことを方向づけることとしている。
- 今後、基本計画に基づき策定する行動計画の検討の中で、ご指摘の民間活力の活用、多機能転用しやすい施設整備、設計段階からのIT化・スマート化についても検討してまいりたい。

防災・安全交付金をインセンティブとして活用すべきとの提案をどう考えるか。

- 現在、個別の施設の長寿命化計画等に基づく事業を防災・安全交付金の重点配分の対象とすること等によって、個別の長寿命化計画の策定を推進しているところである。引き続き、防災・安全交付金が長寿命化計画の策定のインセンティブとなるよう、取り組んでまいりたい。
- 併せて、今後、防災・安全交付金の配分が適切な維持管理・更新の実施のインセンティブとなるような、制度の改善についても推進してまいりたい。

下水道事業については、今後の人口減、過疎化等を踏まえ、地域の実情と費用対効果を勘案し、整備、維持管理・更新の優先順位・事業手法を明確にすべき(公共下水、農業集落排水、合併浄化槽等に分かれており、地域の視点・ニーズに応じた対応が必要)との指摘についてどう考えるか。

- 汚水処理施設については、人口の密集した地域等では下水道や集落排水施設等の集合処理が適しており、人口のまばらな地域等では合併浄化槽の個別処理が適しているものと考えている。
- こうした汚水処理施設の特性や経済性等を勘案して、地域の実情に応じた最適な整備が行われるよう、各都道府県は市町村の意向を踏まえて各汚水処理施設のエリア分担を「都道府県構想」としてとりまとめて取り組んでいるところである。
- 近年の人口減少を踏まえ、国土交通省、農林水産省、環境省が連携して、より効率的な汚水処理施設の整備が図られるよう、「都道府県構想」の見直しを地方公共団体に要請し、順次見直しが行われているところである。
- 今後とも、人口減少や厳しい財政状況等を勘案し、汚水処理施設の一層の効率的な整備・管理が行われるよう、「都道府県構想」の見直しを推進してまいりたい。

3. PPP/PFIの導入促進

「道の駅」の整備について周辺道路の維持管理・更新も含め、パッケージでPPP/PFI導入を検討すべきとの指摘についてどう考えるか。

- 「道の駅」についてPPP/PFI方式が活用された事業として、地方公共団体が設置する地域振興施設及び隣接する市町村道を民間事業者が一括して建設・管理し、当該地方公共団体が建設費を延べ払いしている例がある。
- また、多くの「道の駅」において、地域振興施設の指定管理者が、地方公共団体との協定に基づき、これらの施設と一体的に周辺の道路施設（駐車場、トイレ、情報提供施設等）の清掃等の日常の管理を実施しているなど、維持管理の効率化が図られている。
- 「道の駅」を整備する地方公共団体の実情に応じて、今後もこのような手法が活用されるものと考えており、国土交通省としても事例紹介等を通じて、これらの取組を推進してまいりたい。

高速道路会社や地方道路公社の経営については、コンセッション導入を含むPPP/PFIの拡大等を通じて、経営効率の向上を図るべきとの指摘についてどう考えるか。

- 老朽化が進む高速道路の大規模更新については、多額の資金を要するため、民間の都市開発との連携などにより、民間活力を最大限導入できるよう、積極的に検討してまいりたい。現在、首都高速の築地川区間をモデルケースとした検討を進めているところであり、その他の区間についても検討を進めてまいりたい。
- 高速道路のSA/PAについては、民間事業者の参入の促進により、その資金・ノウハウの一層の活用を図ってまいりたい。
- コンセッション方式について、愛知県において行う検討を踏まえ、地方道路公社における活用の実現に向けて、具体的な検討を進めてまいりたい。

4. 社会資本整備等に要する費用の総額について

総合的コスト構造刷新に向けた新たな目標を定量的に提示すべきとの点についてどう考えるか。

- 公共工事のコスト縮減については、政府全体で行動計画を策定して取り組んできているところであり、平成24年までを対象期間とする「公共工事コスト構造改革プログラム」では、工事コストの縮減のみならず、規格の見直しによるコスト縮減や事業のスピードアップによる効果の早期発現等を盛り込み、取り得る施策については既に実施してきたところである。
- 今後、国土交通省としては、これらの状況も踏まえつつ、インフラ長寿命化計画の策定（指標設定を含む）やICT等の技術イノベーションの活用等によって、社会資本のトータルコストの縮減とインフラの維持管理・更新費の平準化を目指していくこととしたい。