

# 社会資本整備重点計画法について

国土交通省総合政策局政策課

なか お あきふみ

政策第一係長 中尾 晃史



## 経緯と背景

社会資本整備に関しては、これまで、道路、港湾、下水道など事業分野別に、それぞれの緊急措置法に基づく長期計画により、事業の計画的な推進等が図られてきた。しかしながら、これまでの長期計画については、計画が縦割りで事業間の連携が不十分である、分野別の配分が硬直化している、予算獲得の手段となっている等の指摘がなされ、また、公共事業については、必要性の低い事業が行われがち、事業を止める仕組みがない、事業の重点化、効率化がなされていない、地方公共団体や国民の声を十分に聴いていない等の指摘がなされてきた。

他方、厳しい経済財政状況の下、わが国が直面する国際競争力の確保、環境問題の深刻化、少子高齢化への対応など21世紀型の新たな諸課題に対する確に対応するとともに、地域住民等の理解と協力を確保しつつ、より低コストで、質の高い事業を実現するといった公共事業に対する今日の時代の要請に応えるため、これまで以上に事業の重点的、効果的かつ効率的な推進を図ることが求められていた。

このような状況の中、平成13年6月、「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改善に関する基

本方針」(いわゆる「骨太の方針」)において、公共事業関係の長期計画について、各計画の必要性も含め見直し、各計画の目標についてはアウトカム目標を重視し、異なる分野の計画間の整合性を確保する等の方向性が示された。さらに、翌年11月、「平成15年度予算編成の基本方針」において、平成14、15年度を期限とする9本の国土交通関係の公共事業関係計画については、計画策定の重点を従来の「事業量」から達成される成果(アウトカム目標)に変更すると同時に、原則として事業費総額を計画内容としない等、社会資本整備の重点化、効率化を一層推進するとともに一本化し、現行の緊急措置法に基づく体系を見直し、必要な法整備を行う、こととされた。

これらを踏まえ、今般、長らく公共事業を支えてきた根幹的な制度について、数十年ぶりといえる抜本的見直しを行うこととし、新たに「社会資本整備重点計画法」(以下「重点計画法」という)を制定して、従来の国土交通関係の9本の計画を一本化した社会資本整備重点計画(以下「重点計画」という)の策定等の措置を講じ、事業横断的な取組や事業間の連携のさらなる強化を図ることとするとともに、「社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」(以下「関係整備法」という)において、関係する緊急措置法を廃止または改正し、これまでの事業分野

社会資本整備事業を重点的，効果的かつ効率的に推進するため，社会資本整備重点計画の策定等の措置を講ずる。

9本の事業分野別計画

- 道 路
- 交通安全施設
- 空 港
- 港 湾
- 都市公園
- 下 水 道
- 治 水
- 急傾斜地
- 海 岸

一  
本  
化

重点化・集中化のための  
計画に転換

社会資本整備重点計画

= 平成15年度以降の5カ年間を計画期間

対象とする社会資本整備事業

道路，交通安全施設，鉄道，空港，港湾，航路標識，公園・緑地，下水道，河川，砂防，地すべり，急傾斜地，海岸  
 （事業の効果を増大させるため一体として実施される事業やソフト施策を含む）

基本理念

- ・地方分権の徹底，地域特性・民間活力活用等への配慮 等

計画事項

- ①重点目標とその達成のため実施すべき事業の概要  
 アウトカム（成果）目標に重点（総事業費は内容としない）
- ②事業を効果的かつ効率的に実施するための措置  
 社会資本整備の改革の取組方針を明示
  - ・地域住民等の理解と協力の確保
  - ・事業間連携の確保
  - ・コスト縮減
  - ・既存ストックの有効活用
  - ・入札・契約の適正化 等
- ③その他事業の重点的，効果的かつ効率的な実施に関し必要な事項

注・H14・15が最終年度。二重枠の事業分野別計画には各々の緊急措置法がある。

計画の策定・実施プロセス

パブリック・インボルブメント  
 地方公共団体の意見を聴取



計画案作成



閣議決定

- ・社会経済情勢の変化に対応した計画期間中の見直しを義務付け
- ・政策評価の実施
- ・計画の最終年度に，計画に係る制度について検討，所要の措置

別の長期計画制度を廃止する等、抜本的に改めることとしたものである。両法案は、第156回国会において平成15年3月28日に成立、同年4月1日より施行されている。



## 2 法律の概要

### (1) 重点計画の対象事業

重点計画法では、重点計画の対象となる社会資本整備事業として、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防設備、地すべり防止工事、急傾斜地崩壊防止工事、海岸に関する事業、これらの事業の効果を増大させるため一体として実施される事業やソフト施策を定めている（第2条第2項）。これらの事業は、国土の総合的かつ体系的な利用、開発および保全を図る観点から行われ、投資の効果が国民経済と国民福祉の観点から広範に及ぶとの共通性を持つほか、投資規模が大きく、実施に長期を要するなど計画的、効率的な実施が特に強く要請されるとともに、効率的で効果的な事業の実施の観点から相互に連携を図る必要性が高いことから、今般、これらの事業を一体の計画の下、実施することとしたものである。

### (2) 重点計画の基本理念

重点計画の基本理念は、重点計画の内容を定める際、今後の社会資本整備のあり方を見通し、特に配慮すべき事項に関して基本的な考え方を示すものであり、以下の事項を掲げている（第3条第1項から第3項）。

- ・ 経済、暮らし、安全、環境、地域の各分野について、国際競争力の強化等による経済社会の活力の向上および持続的発展、豊かな国民生活の実現およびその安全の確保、環境の保全と良好な環境の創出、自立的で個性豊かな地域社会の形成
- ・ 国と地方公共団体との関係について、地方公共団体の自主性および自立性の尊重、両者の適切な役割分担の下での国の責務の十分な発揮

- ・ 官と民との役割分担、財政、地域特性について、民間事業者の能力の活用、財政資金の効率的な使用、社会資本の整備状況その他の地域の特性に応じた事業の実施

### (3) 重点計画の内容

重点計画は、主務大臣等（国家公安委員会、農林水産大臣、国土交通大臣）が案を作成し、閣議で決定されることとされ、計画期間は、政令で5年を一期とするものとされている（第4条第1項および第2項）。

計画の内容としては、

- ① 計画期間における事業実施に関する重点目標
  - ② ①の目標の達成のため実施すべき事業の概要
  - ③ 事業を効果的かつ効率的に実施するための措置
  - ④ その他事業の重点的、効果的かつ効率的な実施に関し必要な事項
- を定めることとしている（第4条第3項）。

今般の重点計画では、従来の長期計画のように所要の事業費総額を定めることはせず、計画の重点を従来の事業費から事業の実施によって達成される成果（アウトカム）に転換することとした。このため、①の「重点目標」としては、今後5年間に重点的に取り組むべき政策目標を、事業間連携の促進も念頭において、事業横断的に成果ベースで設定することとしている。具体的には、例えば、暮らし、安全、環境、活力といった大目標の下、バリアフリー社会の形成、都市型災害等の被害の軽減への対応、地球環境の保全、国際的な水準の交通サービスの確保や国際競争力と魅力の向上などの目標を掲げ、その下にそれぞれの成果指標を設定することを検討しているところである。また、これらの目標の達成のための具体的な取組を明らかにする観点から、②の「実施すべき事業」について、その概要を示すこととしている。

③の「事業を効果的かつ効率的に実施するための措置」については、これまでの公共事業に対するさまざまな指摘や社会資本整備事業に対する時代の要請に応えるとともに、多数の事業を一本の

社会資本整備重点計画の重点目標・事業の概要イメージ

	重点目標の例	事業の概要の例
暮らし	<p>バリアフリー社会の実現</p> <p>水と緑豊かで美しい都市生活空間等の形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関，公共空間や住宅，建築物のバリアフリー化</li> <li>・公園・緑地の整備，緑地の保全，(民間緑地を含む)，公共空間等の緑化</li> </ul>
安全	<p>都市型災害等の被害の軽減への対応</p> <p>大規模な地震や火災への対応</p> <p>総合的な交通安全対策の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川と下水道の連携による都市雨水対策</li> <li>・土砂災害対策</li> <li>・海岸保全施設や湾口防波堤の整備</li> <li>・密集市街地の整備，住宅・建築物の耐震診断・改修の推進</li> <li>・歩道整備や交差点改良等道路交通環境の整備</li> <li>・信号機の高度化・交通管制センター等の整備</li> <li>・ふくそう海域等における航路標識の高機能化</li> </ul>
環境	<p>地球環境の保全</p> <p>大気汚染や騒音等の生活環境の改善 循環型社会の形成</p> <p>良好な自然環境の保全・再生や水環境の改善</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道や海運へのモーダルシフトの推進</li> <li>・渋滞対策等の推進</li> <li>・下水道の高度処理施設整備</li> </ul>
活力	<p>国際的な水準の交通サービスの確保や国際競争力と魅力の向上</p> <p>広域的なモビリティの向上</p> <p>観光交流等を通じた地域や経済の活性化</p> <p>都市交通の利便性等の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市圏拠点空港の整備</li> <li>・国際海上コンテナターミナル等の整備</li> <li>・拠点的な空港・港湾へのアクセス道路や空港アクセス鉄道の整備</li> <li>・観光交流空間づくりモデル事業</li> <li>・渋滞対策・混雑緩和等の都市交通対策の推進</li> </ul>

記載内容は今後の作成の過程で変更することがあります。

計画にしたことも踏まえ、事業横断的な、いわば「公共事業改革」の取組を内容とすることとしている。具体的には、地域住民等の理解と協力の確保、事業相互間の連携の確保、既存の社会資本の有効活用、公共工事の入札および契約の改善、技術開発等による費用の縮減などのための措置について定めることとしている。

#### (4) 重点計画の策定手続き

計画の策定手続きとして、今般の重点計画法には、主務大臣等が重点計画の案を作成しようとするときは、国民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるとともに、都道府県の意見を聴くこととしている（第4条第4項）。新たな重点計画の作成にあたっては、これまでの長期計画のように国が一方向的に計画を決めるのではなく、情報公開を図り、透明な手続きを通じて、公共事業改革など社会資本整備の取組の方向や重点目標の内容等に関して、国民のニーズや地方の実情、要望に十分対応することが重要である。このため、国民の意見を聴いた上で、これらの意見を反映させながら案を作成するパブリック・コメントの方式を採用するとともに、都道府県の意見を聴く際にも、地方ブロック単位で、地方公共団体だけでなく地元経済界も含めた定期的会議を開催し、その場も活用して、共通認識の醸成に努めていくことを検討している。

#### (5) 重点計画の実施

これまでの緊急措置法では、計画策定後のフォローの措置が必ずしも十分でなかったとの指摘もあったことから、今般の重点計画法では、社会経済情勢の変化に的確に対応するため必要があると認めるときは、重点計画の変更を行うこととする（第5条）ほか、重点計画に定められた社会資本整備事業について、行政機関が行う政策の評価に

関する法律（以下「行政評価法」という）の特例を設け（第7条）、十分なフォローを行うこととした。この行政評価法の特例とは、行政評価法の基本計画を定めるときは、事後評価の対象とする政策として、重点計画に定められた社会資本整備事業を定めなければならないこととするとともに、同法の実施計画を定めるときは、当該社会資本整備事業に係る事後評価の方法として、重点目標に照らして評価を行う旨定めなければならない（重点目標を行政評価の尺度としなければならない）こととするものである。これにより、重点計画と政策評価との連携の下で、重点計画のフォローが確実に行われることとなる。

#### (6) 重点計画に係る制度についての検討

社会資本整備をめぐる課題や社会経済状況は、時代に応じて変化していくものであり、重点計画に係る制度については、硬直性を生じることがないように定期的に見直しを行うべきであることから、政府は、重点計画の更新期となる計画の最終年度において、社会経済情勢の変化、当該計画期間内における社会資本の整備状況等を勘案して、重点計画に係る制度について検討を加え、その結果について所要の措置を講ずることとしている（附則第3条）。

## 3 重点計画の策定作業

平成15年4月に重点計画法が施行され、現在、平成15年度以降5カ年間を計画期間とする「社会資本整備重点計画」の策定作業が本格化しているところである。今後、主務大臣等において作成される重点計画の素案についてパブリック・コメントや都道府県の意見聴取の手続きを実施した上で、これらを踏まえ、秋頃を目途に閣議で決定していくことを予定しているところである。