



特集 / 「社会資本整備重点計画」の概要について

# 社会資本整備重点計画の概要

国土交通省総合政策局政策課

すぎうら かつみ

経済政策係長 杉浦 克実

今回閣議決定した社会資本整備重点計画は、計画期間を平成15年度から19年度の5カ年とし、前文および第1章から第3章という構成となっている。

前文では、次稿の繰り返しとなるので詳細は記さないが、社会資本整備重点計画が策定されるに至った背景や、その意義等について記載している。ここでは、主に第1章から第3章の部分について、その概要を報告していきたい。

## 1 社会資本整備の改革方針

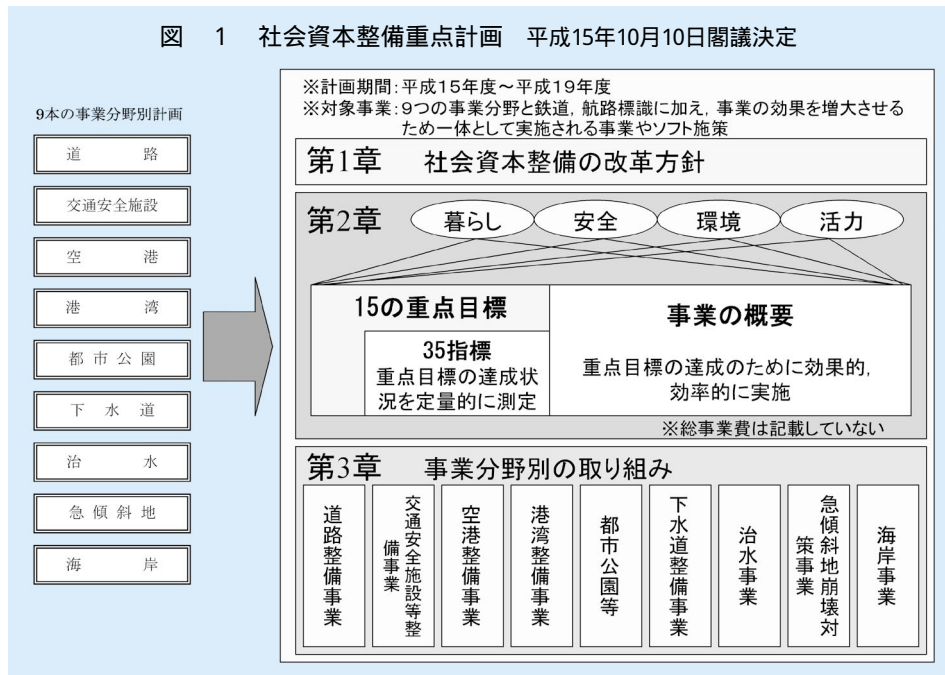
まず第1章では、社会資本整備の改革方針を記載している。これまで事業分野別にはそれぞれさまざまな改革を進めてきているところであるが、今回の社会資本整備重点計画の策定に当たり、これまでの取り組みを一步進め、事業横断的に改革の取り組みを進めることとし、以下の8項目にとりまとめている。

- ① 事業評価の厳格な実施
  - ・新規採択時評価、再評価、事後評価の一貫した事業評価の実施、評価結果の積極的な公表 など
- ② 技術開発等を通じたコスト縮減・事業の迅速化
  - ・コストの観点から公共事業のすべてのプロセスを見直すコスト構造改革の推進、数値目標として総合コスト縮減率15%を達成 など

- ③ 地域住民等の理解と協力の確保
  - ・事業の計画段階より早い構想段階における住民参加プロセスの導入 など
- ④ 事業相互間の連携の確保
  - ・他の公共事業計画に位置付けられた事業とも連携 など
- ⑤ 既存の社会資本の有効活用、ソフト施策との連携
  - ・ETCの普及促進、災害やバリアフリーに関する情報提供等のソフト施策との連携
  - ・総合的な資産管理手法の導入による効率的・計画的な維持管理の推進 など
- ⑥ 公共工事の入札および契約の適正化
- ⑦ 民間資金・能力の活用
  - ・適切な事業分野におけるPFIの積極的な導入、地域住民・NPO、民間企業等の参画 など
- ⑧ 社会資本の整備における新たな国と地方の関係の構築
  - ・ローカルルールを導入、地方ブロックの重点整備方針のとりまとめなど、地域の実情に応じた社会資本整備の推進
  - ・国庫補助負担金について地方の裁量性を高める方向で改革 など

## 2 重点目標と事業の概要

次に第2章では、計画の中心となる重点目標と



その達成のための事業の概要を記載している。重点目標は、「暮らし」「安全」「環境」「活力」の四つのテーマごとに、以下のとおり、全部で15の目標を設定している。

- (1) 「暮らし」に定めた重点目標
- ① 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等  
すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。
  - ② 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等  
良質な水資源の確保によりきれいな水を安定的に供給するとともに、水と緑豊かで美しい都市生活空間等を形成する。
  - ③ 良好な居住環境の形成  
美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現を図る。
- (2) 「安全」に定めた重点目標
- ④ 水害等の災害に強い国土づくり  
都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点をおいて、水害、土砂災害、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会生活活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。
  - ⑤ 大規模な地震、火災に強い国土づくり等  
大規模な地震や火災から生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生

時の避難施設，支援活動を確保する。

- ⑥ 総合的な交通安全対策および危機管理の強化  
陸・海・空の交通に関する安全性を確保し、事故やテロ等の未然防止と被害軽減を図る。
- (3) 「環境」に定めた重点目標
- ⑦ 地球温暖化の防止  
地球温暖化対策推進大綱に基づき地球温暖化の防止を図る。
- ⑧ 都市の大気汚染および騒音等にかかる生活環境の改善  
都市部における交通に起因する大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善を図る。また、ヒートアイランド減少の緩和を図る。

- ⑨ 循環型社会の形成  
循環型社会形成推進基本計画に基づき廃棄物の発生抑制、適正な循環の利用の推進および建設発生土の有効利用の推進とともに、循環的な利用のできない廃棄物等の適正処分など環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成を図る。
  - ⑩ 良好な自然環境の保全・再生・創出  
生態系に配慮した豊かで美しい自然環境の保全、再生および創出を図る。
  - ⑪ 良好な水環境への改善  
良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善を図る。
- (4) 「活力」に定めた重点目標
- ⑫ 国際的な水準の交通サービスの確保等および国際競争力と魅力の向上  
国際的な水準の交通サービスの確保，国際的な人の移動の推進，国際物流の円滑化等を図り，わが国の国際競争力と魅力の創出を図る。
  - ⑬ 国内幹線交通のモビリティの向上  
人や物の広域的な移動・交流の拡大，効率化を図る。
  - ⑭ 都市交通の快適性，利便性の向上  
都市における交通渋滞，混雑を緩和し，円滑な交通を確保するほか，利用しやすい交通機能を備

えた快適で魅力ある都市生活空間等を形成する。

⑮ 地域間交流，観光交流を通じた地域や経済の活性化

地域間交流，観光交流等の国内外の交流を促進し，地域や経済の活性化を図る。

また，社会資本整備重点計画法では，重点目標に照らして，毎年政策評価を実施することが義務付けられている。その際，定量的な分析を可能とするため，計画では，重点目標の達成度を測る尺度として35の指標を設定し，現況値（H14）と目標値（H19）を明らかにしている。この指標については，別紙を参照していただきたい。

さらに，それぞれの重点目標を着実に推進するために，具体的にどのような事業を効果的，効率的に実施していくかということをも，事業の概要として記載している。成果重視の目標達成のために事業分野別にバラバラに事業を実施するのではなく，事業間連携を強力に推進するとともに，ソフト施策や民間と十分に連携することとしている。例えば，

- ・ 汚水処理施設について下水道，集落排水施設，浄化槽の適正な役割分担の下での整備
- ・ 空港，港湾等の拠点への道路，鉄道等によるアクセスの連携・整備
- ・ 都市公園の整備に加え，道路，河川，港湾，空港等の公共空間の積極的な緑化との連携や，屋上緑化・民間建築敷地内の緑化など民間主体の緑化の支援による緑地空間の拡大
- ・ 堤防や防波堤などの災害防止施設の整備とともに，災害関連情報をリアルタイムで提供する施設・体制の整備や，土砂災害警戒区域等の指定，ハザードマップの作成支援等のソフト施策の実施

等の取り組みが記載されている。

### 3 事業分野別の取り組み

最後に第3章では，第1章や第2章に記載した事業横断的な取り組みを，事業分野別に再整理している。これまで約50年にわたり事業分野別の長期計画が策定されてきたことにかんがみ，こうした長期計画との継続性を確保するため，従来の9分野について記載している。

## 4 今後の社会資本整備の方向

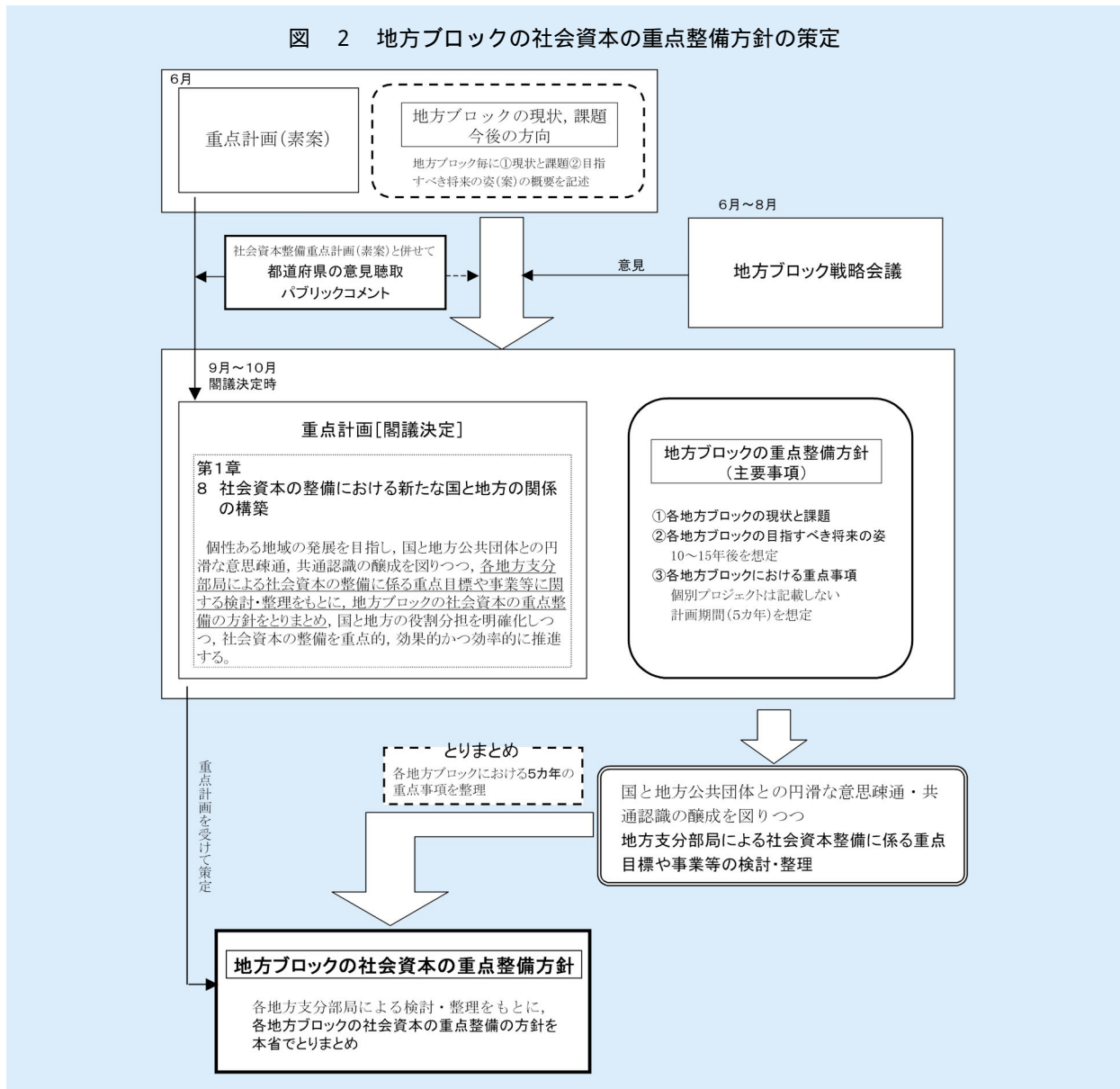
社会資本整備重点計画の策定を踏まえた今後の社会資本整備の方向については，主に，次の三つのポイントがある。

まず第1のポイントは，社会資本整備の改革の推進である。社会資本整備重点計画の第1章で改革方針を明らかにしているが，この計画が閣議決定されたことにより，その着実な実行を政府全体として国民に約束したことになるので，これまで以上に積極的な取り組みを推進していかなければならないと考えている。

第2のポイントは，PLAN・DO・SEEサイクルの徹底による効率的な事業推進の実現である。前述のとおり，社会資本整備重点計画法では計画に位置付けた社会資本整備事業について，行政評価法に基づき，重点目標に照らして毎年，政策評価を行うことを義務付けている。この政策評価の結果は，国民に広く公表されるとともに，翌年度以降の重点施策や予算要求に適切に反映されることとなるので，効率的に事業が実施されることになるものと考えている。

最後に，地方ブロックの重点整備方針の策定についてだが，社会資本整備重点計画とあわせて，警察庁・農林水産省，国土交通省の3省庁で発表した「社会資本整備重点計画参考資料（閣議決定の対象外）」の中で，地方ブロックの重点整備方針（主要事項）として，そのおおむねの骨格が記載されている。社会資本整備重点計画は，あくまでわが国全体の整備方針を示したものであるため，各指標も全国での数値となっており，各地方の地域性に配慮した整備の方向性は示されていない。社会資本整備重点計画法に定められた国民および都道府県からの意見聴取（平成15年6月24日から8月18日にかけて，国民からパブリックコメントおよび都道府県からの意見を募集）においても，「各地方の置かれた状況によって，重点的に整備すべき社会資本は異なるのではないか」といったご意見を多数いただいている。社会資本には，全国的な見地から整備を進めるもののほか，地域の特性等を踏まえて整備していくものもあり，地方公共団体との認識を共有しながら社会資本整備を進めていくためには，地方ごとの目標の

図 2 地方ブロックの社会資本の重点整備方針の策定



設定なども必要となる。このため、計画では、「各地方支分部局による社会資本の整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理」を行い、これをもとに平成15年度末を目途に「地方ブロックの社会資本の重点整備の方針をとりまとめる」としている(図2参照)。その過程では、地方公共団体等と十分に意見交換を行い、理解を得ながら、とりまとめを進めていきたいと考えている。

## 5 おわりに

社会資本整備重点計画は、これまで述べたとお

り、経済財政諮問会議等で議論されている行政マネジメント改革を先取りしたものであり、今後は、いかにこの計画を推進していくかが問われることとなる。社会資本整備に対する国民の目が非常に厳しくなっている中、計画の推進を通じて、真に必要な事業を重点的、効率的に実施し、国民のニーズに応えていきたいと考えているので、皆様のご理解とご協力をお願いしたい。

また、最後になるが、社会資本整備重点計画およびその参考資料は、国土交通省のホームページ(URL: <http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/01/011009.html>)にも記載するとともに、各地方支分部局等でも配布しているので、これを機に、ぜひご覧いただけるよう、お願いしたい。



重点目標と指標の一覧

暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現

- (1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等  
 1 一日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路及び信号機並びに不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合  
 【旅客施設の段差解消 39% (H14) 7割強 (H19), 視覚障害者誘導用ブロック 72% (H14) 8割強 (H19)】  
 【道路 17% (H14) 約5割 (H19)】  
 【信号機 約4割 (H14) 約8割 (H19)】  
 【建築物 約3割 (H14) 約4割 (H19), 住宅 H19に約1割】
- (2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等  
 2 河川における汚濁負荷削減率 【H19までに13%を削減】  
 3 都市域における水と緑の公的空間確保量 【H19までに約1割増(12m<sup>2</sup>/人(H14) 13m<sup>2</sup>/人(H19))】
- (3) 良好な居住環境の形成  
 4 市街地の幹線道路の無電柱化率 【7% (H14) 15% (H19)】  
 5 汚水処理人口普及率 【76% (H14) 86% (H19)】

安全～防災の高度化の推進と交通安全対策・危機管理の強化

- (4) 水害等の災害に強い国土づくり  
 6 洪水による氾濫から守られる区域の割合 【約58% (H14) 約62% (H19)】  
 7 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 【約9万戸 (H14) 約6万戸 (H19)】  
 8 土砂災害から保全される戸数 【約120万戸 (H14) 約140万戸 (H19)】  
 【うち災害弱者関連施設数 約3,100施設 (H14) 約4,100施設 (H19)】  
 9 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積  
 【約15万 ha (H14) 約10万 ha (H19)】
- (5) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等  
 10 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消 【約13,000ha (H14) 約10,000ha (H19)】  
 11 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率  
 【建築物 15% (H13) 約2割 (H19), 住宅 H19に約65%】  
 12 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合 【約8,000haのうち, 0 (H14) 約3割 (H19)】  
 13 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合  
 【約9% (H14) 約25% (H19)】  
 14 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合 【66% (H14) 76% (H19)】  
 15 港湾による緊急物資供給可能人口 【約1,900万人 (H14) 約2,600万人 (H19)】
- (6) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化  
 16 道路交通における死傷事故率 【118件/億台キロ (H14) 約1割削減 (108件/億台キロ) (H19)】  
 17 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 【H15～H19の発生数を0とする】  
 18 国内航空における事故発生件数 【18.4件/年 (H10～H14平均) 約1割削減 (16.6件) (H15～H19平均)】

環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

- (7) 地球温暖化の防止
- (8) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善  
 19 NO<sub>2</sub>の環境基準達成率 【64% (H14) 約8割 (H19)】  
 20 夜間騒音要請限度達成率 【61% (H14) 72% (H19)】
- (9) 循環型社会の形成
- (10) 良好な自然環境の保全・再生・創出  
 21 失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合 【H19までに約2割再生】  
 22 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合 【H19までに約3割再生】
- (11) 良好な水環境への改善  
 23 環境基準達成のための高度処理人口普及率 【11% (H14) 17% (H19)】  
 24 湾内青潮等発生期間の短縮 【H14比約5%減 (H19)】

活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

- (12) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上  
 25 国際航空サービス提供レベル  
 【3,435億座席キロ (H14) 4,800億座席キロ (H19), 215億トンキロ (H14) 300億トンキロ (H19)】  
 26 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 【H14比5%減 (H19)】  
 27 ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮 【H14に比べ東京湾において約15%短縮 (H19)】  
 28 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 【59% (H14) 68% (H19)】  
 29 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現
- (13) 国内幹線交通のモビリティの向上  
 30 国内航空サービス提供レベル 【1,294億座席キロ (H14) 1,500億座席キロ (H19)】  
 31 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 【H14比4%減 (H19)】
- (14) 都市交通の快適性、利便性の向上  
 32 道路渋滞による損失時間 【38.1億人時間 (H14) 約1割削減 (H19)】  
 33 信号制御の高度化により短縮される通過時間  
 【H19までに対策実施箇所において約3.2億人時間/年(約1割)短縮】  
 34 路上工事時間の縮減率 【235時間/キロ・年 (H14) 約2割削減 (H19)】
- (15) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化  
 35 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 【72% (H14) 77% (H19)】  
 この他、印の指標を再掲