

新たな公共事業関係長期計画の
策定及び関係法令の整備について

新たな長期計画の見直しの基本的な考え方

統合の実を上げる改革への取組

- ・ 社会資本整備の責任官庁としての行政展開
- ・ 幅広い行政分野による総合性の発揮

新たな長期計画のあり方

あり方 : 計画策定の重点を「事業費」から「成果」へ

- ・ 達成される成果(アウトカム目標)を国民にわかりやすく提示
- ・ 事業費総額は計画内容としない。ただし、道路事業は事業費総額を別途明示
- ・ 需要予測は、現行のフォローアップを踏まえて実施、情報公開
- ・ フォローアップと必要に応じた見直しを実施

あり方 : 重点化・集中化の徹底

- ・ 横断的に設定したアウトカム目標での重点化
- ・ 目標の達成に必要な横断的取組み、国家プロジェクト・主要プロジェクト等を明示
- ・ 各事業分野においても重点化、優先度を明確化

あり方 : 事業間連携のさらなる強化

- ・ 異なる分野・異なる主体による事業間連携を強化

あり方 : 公共事業改革の取組みの強化

- ・ 公共事業改革の取組みの考え方を明示
(例：コスト縮減目標 / 事業評価の厳格な実施 / 事業のスピードアップ 等)
- ・ 国と地方の役割分担の明確化、地方の主体的取組みの促進等を明示

あり方 : 国と地方の連携の下、国民に開かれた計画策定プロセスの実現

- ・ ブロック別地方懇談会等やPIを実施、社会資本整備の方向性を国、地方、国民が共有

従来の分野別長期計画では限界

長期計画の一本化

法体系も抜本的に見直し

< 長期計画批判 >

- ・ 予算獲得の手段
- ・ 分野別配分の硬直性
- ・ 計画の縦割り
- ・ 緊急措置法は廃止も含め見直すべき

< 公共事業批判 >

- ・ 必要性の低い事業が行われがち
- ・ 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
- ・ 地方自治体や国民の声を十分聞いていない

計画内容（社会資本整備重点計画（仮称）の骨子案イメージ）

社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するための措置

- (1) 「均衡ある国土の発展」から「個性ある地域の発展」への転換
 - ・ 国及び地方公共団体の適切な役割分担の下、地域の実情に応じた整備を推進
 - ・ 地域の知恵と工夫を活かした個性の発揮の促進に留意
- (2) 事業評価の厳格な実施等
 - ・ 事業評価の厳格な実施により真に必要な事業を厳選
 - ・ 事業評価結果を今後の計画・調査等に的確に反映
 - ・ 事業間連携や調整を強化
- (3) コスト構造改革の推進
 - ・ 地域の実情に応じた構造基準の見直しやライフサイクルコストの縮減などコストの総合的縮減
 - ・ 総合評価落札方式の積極活用等技術力による競争の促進
 - ・ 時間管理概念の導入など事業のスピードアップによる事業効果の早期発現
- (4) ハード・ソフトの戦略的組合せ、計画的な施設の維持更新、既存ストックの有効活用
 - ・ ハード・ソフトの戦略的組合せ、ソフト施策の活用等の推進
 - ・ 社会資本ストックの蓄積を踏まえた適切な維持更新、既存ストックの有効活用
- (5) 民間投資の誘発、民間活力の活用
 - ・ 民間投資・消費さらには雇用の誘発効果に配慮した機動的な事業執行
 - ・ PFI 事業、NPO や民間委託の活用等を含め、民間の資金、活力等の最大限の活用
- (6) 公共工事の入札・契約の適正化
 - ・ 公共工事の入札・契約に係る情報公開、入札・契約方法の改善
- (7) 「住民参加型の計画決定」への転換
 - ・ 事業の計画段階に先立つ構想段階から地域住民等の積極的な参加を促進
- (8) 社会資本整備の効率化に資する技術研究開発の推進
 - ・ コスト縮減等社会資本整備の効率化に資するための技術研究開発を推進

社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施すべき事業の概要

1 暮らし～生活空間の拡大・充実や交流促進等を通じた豊かな生活空間の実現

(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

記載イメージ

《重点目標》

すべての人々、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。

- ・ 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上である鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルビルのうち、原則として段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等のバリアフリー化がなされたものの割合【段差解消:33%(H13) 100%(H22)、誘導用ブロック:64%(H13) 100%(H22)】
- ・ 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうちバリアフリー化された道路の延長の割合【17%(H14) 53%(H19)】
- ・ 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設周辺等における主な道路のバリアフリー対応型信号機の整備率【約4割(H14) 約8割(H19)】
- ・ バリアフリー住宅比率【住宅:2.7%(H10) 約1割(H19)】 など

《事業の概要》

- ・ 公共交通機関、公共空間や住宅、建築物のバリアフリー化の推進
- ・ 歩いていける範囲の公園として住区基幹公園を整備 など

1(1)と同様、以下《重点目標》及び《事業の概要》について記載。

(2) 良質な水資源の確保と水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成

2 安全～防災の高度化の推進と交通安全対策の強化

- (1) 都市型災害、災害弱者等の被害軽減のための水害等の災害への対応
- (2) 大規模な地震、火災への対応
- (3) 総合的な交通安全対策の強化

3 環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

- (1) 地球環境の保全
- (2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善
- (3) 循環型社会の形成
- (4) 良好な自然環境の保全・再生
- (5) 良好な水環境への改善

4 活力～都市再生や地域連携等を通じた、民間が主導し、魅力と活力にあふれる経済社会の形成

- (1) 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
- (2) 国内幹線交通のモビリティの向上
- (3) 観光交流等を通じた地域や経済の活性化
- (4) 都市交通の快適性、利便性の向上

その他社会資本整備事業の重点的、効果的かつ効率的な実施に関し必要な事項

「事業分野ごとに事業の重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み」や「事業の概要」を明示

その他、地域ごとの事業の重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組みの記述の必要性を検討

重点目標、アウトカム指標、事業の概要のイメージ

	重点目標の例	アウトカム指標の例	事業の概要の例
暮らし	バリアフリー社会の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄道駅等及びその周辺等の主な道路・信号機のうちバリアフリー化されたものの割合【鉄道駅等旅客施設：H22までに100%、周辺の主な道路：17%(H14) 53%(H19)、信号機：約4割(H14) 約8割(H19)】 ・ バリアフリー住宅比率【住宅：2.7%(H10) 約1割(H19)】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関、公共空間や住宅、建築物のバリアフリー化
	水と緑豊かで美しい都市生活空間等の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 親水水辺延長の割合 ・ 都市における緑地の確保量 ・ 市街地等の幹線道路の無電柱化率【8%(H14) 13%(H19)】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 親水性のある河川、海岸、港湾等の整備 ・ 公園・緑地の整備、緑地の保全、公共空間等の緑化 ・ 電線類の地中化 ・ 河川、ダム等の水質浄化対策 ・ 水道水源域等における下水道の整備
安全	都市型災害等の被害の軽減への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近年の床上浸水被害地域の未解消家屋数【約10万戸(H14) 約6万戸(H19)】 ・ 土砂災害から保全される人口 ・ 高潮・津波災害から安全性が確保されていない地域の人口・面積【約390万人(H14) 約290万人(H19)、約15万ha(H14) 約10万ha(H19)】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 洪水被害を防ぐための河川やダムの整備 ・ 河川と下水道の連携による都市雨水対策 ・ 土砂災害対策 ・ 海岸保全施設や湾口防波堤の整備 ・ ハザードマップの作成支援等
	大規模な地震や火災への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特に危険な密集市街地の安全性確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 密集市街地の整備、住宅・建築物の耐震診断・改修の推進 ・ 堤防、防波堤、岸壁等の耐震強化 ・ 防災公園や臨海部防災拠点等の避難施設、復旧施設の整備 ・ 災害時救援ルートの確保
	総合的な交通安全対策の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通事故抑止に関する指標 ・ ふくそう海域における航路等の視認性及び識別性の向上率 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道整備や交差点改良等道路交通環境の整備 ・ 信号機の高度化、交通管制センター等の整備 ・ ふくそう海域等における航路標識の高機能化
環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道や海運へのモーダルシフトの推進 ・ 公共施設、住宅・建築物や機器の省エネルギー・グリーン化の推進
	大気汚染や騒音等の生活環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大気汚染の原因物質であるNO2・SPMの環境目標達成率【NO2：51%(現況値) 76%(H19)】【SPM：0%(現況値) 62%(H19)】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞対策等の推進
	循環型社会の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設廃棄物の再資源化・縮減率【85%(H12) 90%(H19)】 ・ 循環資源国内輸送コスト低減率【H12年度比約1割削減(H19)】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 静脈物流関連港湾施設の整備
	良好な自然環境の保全・再生や水環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・ 下水道による水質汚濁原因物質削減の達成率 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 藻場、干潟、砂浜等の保全・再生・創造 ・ 下水道の高度処理施設整備 ・ 閉鎖性海域における水環境の改善 ・ 河川流量の確保
活力	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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際拠点空港の空港処理容量(国際旅客/国際貨物)【4,300万人/290万ト(H13) 8,100万人/480万ト(H24)】 ・ 国際海上コンテナ貨物輸送コスト低減率【H12年比7%減(H19)】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際拠点空港の整備 ・ 国際海上コンテナターミナル等の整備 ・ 次世代航空保安システムの整備 ・ 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
	広域的なモビリティの向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空ネットワーク高度化指数【1,268億座席キロメートル(H13) 1,800億座席キロメートル(H24)】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大都市圏拠点空港の整備 ・ 高規格幹線道路の整備 ・ 幹線鉄道の整備 ・ 複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備
	観光交流等を通じた地域や経済の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 訪日外国人旅行者数【477万人(H13) 800万人(H19)】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光交流空間づくりモデル事業 ・ 地域間交流を支える交通基盤の整備
	都市交通の利便性等の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通の円滑化に関する指標 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞対策・混雑緩和等の都市交通対策の推進

注) 最終的には全てのアウトカム指標に【現況値 目標値】を記載します。
 アウトカム指標及び数値目標をはじめとした記載内容は、今後の作成の過程で変更することがあります。

社会資本整備重点計画法案（仮称）

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案（仮称）

< 関係法律の整備等法案は予算関連法案、両法案とも日切れ扱い >

< 警察庁、農林水産省、国土交通省共同提出 >

・社会資本整備重点計画法案（仮称）

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

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。

< 社会資本整備重点計画 >

= 平成15年度以降の5箇年間を計画期間

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

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）

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み方針を明示

- ・地域住民等の理解と協力の確保
- ・事業評価の厳格な実施
- ・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

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

< 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等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

- ・ 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案（仮称）

社会資本整備重点計画法の施行に伴い、現行緊急措置法の廃止等関係法律の整備等を行う。

都市公園、下水道、港湾の緊急措置法の廃止、治山治水緊急措置法について
治水事業に係る規定の廃止。

道路整備緊急措置法の一部改正。

（ 「道路整備費の財源等の特例に関する法律案（仮称）」 ）

- ・ 重点計画への一本化に伴い、**道路整備五箇年計画を廃止。**
- ・ **揮発油税等の充当、国の負担割合の特例等の措置を平成15年度以降の五箇年間に延長。**
- ・ 重点計画に即して、揮発油税等を充当して行う**五箇年間の道路の整備に関する事業の量を閣議決定。**

H15～H19年度の道路の整備に関する事業の量の目安：38兆円

- ・ 揮発油税等の充当対象として、道路整備に密接に関連する環境対策事業等を追加。

平成15年度当初から揮発油税等の財源を道路の整備に充てるとともに、補助特例等を適用するため、年度内の成立が不可欠（日切れ扱い）。

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正。

（ 「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律案（仮称）」 ）

- ・ 社会資本整備重点計画への一本化に伴い、**現行の計画体系を廃止。**
- ・ 補助等を行う道路の指定、社会資本整備重点計画に即した実施計画の策定、補助特例など**警察庁と国土交通省が連携した重点的な事業実施の仕組みを措置。**

平成15年度当初から交安事業に対する補助特例等を適用するため、年度内の成立が不可欠（日切れ扱い）。

その他関係法律について所要の改正。

「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」(いわゆる「骨太方針」)(抜粋)

平成 13 年 6 月 26 日

閣 議 決 定

第 2 章 新世紀型の社会資本整備 - 効果と効率の追求

2. 硬直性の打破

(2) 公共投資基本計画や分野毎に作成される長期計画など公共事業関係の「計画」は、事業の着実な推進を支えている面もあるが、他方、資源配分を硬直的なものとし、経済動向や財政事情を迅速に事業へ反映することを困難にしている面がある。こうした点を踏まえ、「計画」について以下の諸点や必要性そのものを含め見直しを行う。

- () 各計画の目標については、アウトカム目標を重視するとともに、これまでの整備状況や経済社会の変化、費用対効果の観点等を踏まえて見直す。
- () 整備が相当程度に進んだことなどに鑑み、例えば、実質的な着手に至っていない大規模公共事業については、改めて費用対効果や実施可能性を厳しく検証した上で、実施の当否などを判断する。また、代替手段のあるものについては、費用対効果の観点から最も適切なものを選択する。
- () 巨額の赤字を生んでいるプロジェクトの存在に鑑み、特殊法人等が借入金等で実施する公共事業については、経済社会の変化等を踏まえ、採算性を厳しく検証するとともに、情報開示を進め、将来の国民負担につながらないようにする。
- () 地方が主体的に決定すべき地方単独事業は、国の各種公共事業関係計画の目標とは位置付けない。
- () 異なる分野の計画間の整合性を確保する。

平成 15 年度予算編成の基本方針 (抜粋)

平成 14 年 11 月 29 日

閣 議 決 定

歳出の見直しと構造改革の推進

5 社会資本整備

平成 15 年度予算においては、重点 4 分野を中心に、雇用・民間需要の拡大に資する分野への重点配分を行う。国庫補助負担金については、その内容を見直すとともに、「構造改革と経済財政の中期展望」(平成 14 年 1 月 25 日閣議決定。以下「改革と展望」という。)に基づく公共投資の抑制を踏まえつつ、これを上回る縮減を目指して実施する。公共投資関係費の水準については、前年度当初予算から 3 % 以上削減する。

(公共事業関係計画の見直し)

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。さらに、真の意味の一本化が達成されるよう、ニーズに応じた資源配分、関連分野間の連携強化等を推進する。他の公共事業関係計画についても、緊急措置法の廃止を含め、上記に準じた抜本的な見直しを行う。