

## 「国家戦略等緊急に整備すべきもの」の考え方

## 1. 意義

- ・ 厳しい財政制約が続く中での社会資本整備について、特に国家戦略等緊急性を有するものを明確にするもの。
- ・ 「今後の検討方向」では、以下のとおり記載された。

次期重点計画においても、「暮らし」「安全」「環境」「活力」の分野設定を基本とするが、国家戦略として、重点的、緊急に整備すべきもの( )等に対応して、柔軟な分野設定を行うことも視野に入れる。その上で、緊急性に応じた的確な重点目標と指標を設定すべきである。

( )現時点で想定されるものとして、例えば「国際競争力の強化」「地域の自立」等がある。

- ・ 緊急整備すべきものの選定により、各分野でアピールすべき施策のみを取り出してフォローアップが可能となる。

## 2. 目標・指標の設定

- ・ 社会資本整備が位置付けられている政府の大綱等は(P.2~5)
- ・ 各分野における予算の「ハリ」に相当する施策は(P.6)。また、各分野では、10(～15)年で早急に完了(概成)させる分野を検討中。
  - ・ 「緊急に整備すべきもの」の考え方は、国際公約や政府の大綱(閣議決定)等に位置付けられており、かつ、10(～15)年程度の間で早急に完了(概成)させるため、優先的に実施する施策分野(優先的に実施する事業等の範囲も含む)であること。
- ・ 基本問題小委員会では、政府大綱等を基に素案を作成し、これに対する基本問題小委員会の各委員の問題意識を提示(P.7~9)。これを基に、各分野においては、「国家戦略等緊急に整備すべきもの」の設定について、積極的な検討をお願いしたい。また、その結果については、基本問題小委員会において報告頂きたい。

# 閣議決定された大綱等(1/4)

社会資本整備の関係が深い大綱等における数値目標は、「安全」「活力」の分野に多く見られる。

分野	名称 〔位置付け〕	目的・目標 (目標年)	主な社会資本整備関係の数値目標		
			指標	数値目標	目標年度
暮らし	高齢社会対策大綱 〔平成13年12月28日閣議決定〕	経済社会のシステムが高齢社会にふさわしいものとなるよう高齢社会対策の一層の推進を図る (中長期)	大綱に位置付けられている指標は住宅関連のみであり、これらについては、「住生活基本計画(平成18年9月19日閣議決定)」において再設定されている。		
	少子化社会対策大綱 〔平成16年6月4日閣議決定〕	少子化の流れを変えるための施策を協力を推進する (平成21年(これからの5年程度、概ね5年後))	なし。		
	住生活基本計画(全国計画) 〔平成18年9月19日閣議決定〕	住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図る (平成27年度(平成18年度から27年度まで))	<p>新耐震基準(昭和56年基準)が求める耐震性を有する住宅ストックの比率</p> <p>共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率</p> <p>子育て世帯( 1)における誘導居住面積水準達成率( 1)構成員に18歳未満の者が含まれる世帯最低居住面積水準未達率</p> <p>高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率 一定のバリアフリー化率( 2)うち、高度のバリアフリー化率( 3)</p> <p>( 2)2箇所以上の手すり設置又は屋内の段差解消に該当 ( 3)2箇所以上の手すり設置、屋内の段差解消及び車椅子で通行可能な廊下幅のいずれにも該当</p> <p>〔安全〕</p> <p>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</p> <p>地震時において滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地</p> <p>〔環境〕</p> <p>一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率</p> <p>新築住宅における次世代省エネ基準達成率</p>	<p>75% 90%</p> <p>10% 25%</p> <p>全国:42% 50% 大都市圏:37% 50% 解消</p> <p>29% 75% 6.7% 25%</p> <p>約8,000haのうち、0% 概ね100%</p> <p>約1,000箇所 約500箇所</p> <p>18% 40%</p> <p>32% 50%</p>	<p>平成27年度</p> <p>平成27年度</p> <p>平成22年度 平成27年度 早期</p> <p>平成27年度 平成27年度</p> <p>平成23年度</p> <p>平成27年度</p> <p>平成27年度</p> <p>平成20年度</p>

# 閣議決定された大綱等 (2/4)

分野	名称 〔位置付け〕	目的・目標 (目標年)	主な社会資本整備関係の数値目標		
			社会資本指標	数値目標	目標年度
環境	京都議定書目標達成計画 〔平成17年4月28日閣議決定〕	京都議定書の6%削減約束の確実な達成(平成22年度(平成20年度から平成24年度までの5年間)、地球規模での更なる長期的・継続的な排出削減を目指す(長期))	高度道路交通システム(ITS)の推進 鉄道貨物輸送(モーダルシフト)推進 国際貨物の陸上輸送距離の削減 バイオマス等の新エネルギー対策の推進 路上工事の縮減 都市緑化等の推進	約360万t-CO <sub>2</sub> 約90万t-CO <sub>2</sub> 約270万t-CO <sub>2</sub> 約4,690万t-CO <sub>2</sub> 約50万-CO <sub>2</sub> 約28万-CO <sub>2</sub>	全て 平成22年度
	環境基本計画 〔平成18年4月7日閣議決定〕	持続可能な社会の構築を目指す(2025年頃までに実現すべき社会を見据える)	数値目標はなし		
安全	東海・東南海・南海地震の地震防災戦略 〔平成17年3月30日中央防災会議決定〕	今後10年間で死者数、経済被害額を半減する 東海地震 死者 約9,200人 4,500人 経済被害 約37兆円 約19兆円 東南海・南海地震 死者 約17,800人 9,100人 経済被害 約57兆円 約31兆円 (平成27年(今後10年間))	住宅の耐震化率 急傾斜地の崩壊から保全される戸数 強化地域全域について不燃領域率 新幹線の高架橋柱の耐震補強 高速自動車国道の道路橋の耐震補強 直轄国道等の道路橋の耐震補強 都道府県管理道路等「優先確保ルート」 津波ハザードマップ策定市町村数 津波等による災害から安全性が確保されていない地域の面積 新幹線をまたぐ橋梁の耐震補強 高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強 耐震強化岸壁の整備(強化地域)	75% 90% 約42万 約54万戸 40%以上 56% 完了 約95% 完了 約53% 完了 約49% 概ね完了 約17% すべて 約13万ha 約5万ha  約28% 概ね完了 約69% 概ね完了 約80% 完了	平成27年度 平成26年度 平成23年度 平成20年度 平成19年度 平成19年度 平成19年度 平成22年度 平成27年度  平成19年度 平成19年度 平成27年度
	日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策大綱 〔平成18年2月17日中央防災会議決定〕	日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震 ・津波防災対策の推進 ・揺れに強いまちづくりの推進 ・積雪・寒冷地域特有の問題への対応			
	首都直下地震の地震防災戦略 〔平成18年4月21日中央防災会議決定〕	首都直下地震 今後10年間で死者数を半減、経済被害額を4割減少させる。 死者 約11,000人 約5,600人 経済被害 約112兆円 約70兆円 (平成28年(今後10年間))			
	中央防災会議 会長:内閣総理大臣、委員:防災担当大臣を含む全閣僚および学識経験者、指定公共機関の長が委員				

(注)「目的・目標」「主な社会資本整備関係の数値目標」については簡略化して表現している。

# 閣議決定された大綱等 (3/4)

分野	名称 (位置付け)	目的・目標 (目標年)	主な社会資本整備関係の数値目標		
			社会資本に関連する指標	数値目標	目標年度
安全	<p>交通安全基本計画 〔平成18年3月14日中央交通安全対策会議決定〕</p> <p>中央交通安全対策会議 会長：総理大臣、国土交通大臣を含む関係13閣僚が委員</p>	<p>人命尊重の理念に基づき、また交通事故による社会的・経済的損失をも勘案し、交通事故のない社会を目指す (平成22年度(平成18年度から22年度までの5年間))</p>	<p>年間の24時間交通事故死者数 年間の交通事故死傷者数 「あんしん歩行エリア」内の死傷事故数 「あんしん歩行エリア」内の歩行者・自転車事故数 信号機の高度化、新交通管理システム(UTMS)等により抑止する死傷事故数 幹線道路事故危険箇所における重点的対策の対策実施箇所の死傷事故数 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置箇所数 活断層と交差しているトンネルの耐震対策実施箇所数 中間部付近が拘束されている高架橋柱の詳細調査および耐震補強実施箇所数 新幹線の高架橋柱の耐震補強実施箇所数 踏切事故件数 大規模海難発生数 死者・行方不明者数 2時間以内に海上保安庁が海難等の情報を入手する割合</p>	<p>5,500人以下 100万人以下 約2割抑止 約3割抑止 約4,4000件  約3割抑止  2,865箇所 すべて すべて  概ね完了 約1割削減 ゼロ 220人以下 80%以上</p>	<p>平成22年度 平成22年度 平成19年度 平成19年度 平成19年度  平成19年度 平成21年度 平成19年度 平成18年度  平成19年度 平成22年度 平成22年度 平成22年度</p>
活力	<p>IT新改革戦略 〔平成18年1月19日IT戦略本部決定〕</p> <p>高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部(IT戦略本部) 本部長：総理大臣、国土交通大臣を含む関係16閣僚が委員</p>	<p>いつでも、どこでも、誰でもITの恩恵を実感できる社会の実現を目指す (平成22年度)</p>	<p>ITを活用して国民が適切に被害を回避等により、東海地震、東南海・南海地震の被害想定半減に寄与</p> <p>インフラ協調による安全運転支援システム*を事故の多発地帯を中心に全国へ展開</p> <p>*インフラ協調による安全運転支援システム：車両がインフラ機器(路側帯や他車両の車載機等)との無線通信により情報を入手し、必要に応じて運転者に情報提供、注意喚起等を行うシステム</p>	<p>- -</p>	<p>平成26年度 平成22年度</p>

(注)「目的・目標」「主な社会資本整備関係の数値目標」については簡略化して表現している。指標の欄で、 は重点計画法の社会資本整備事業、 は密接関連事業を表す

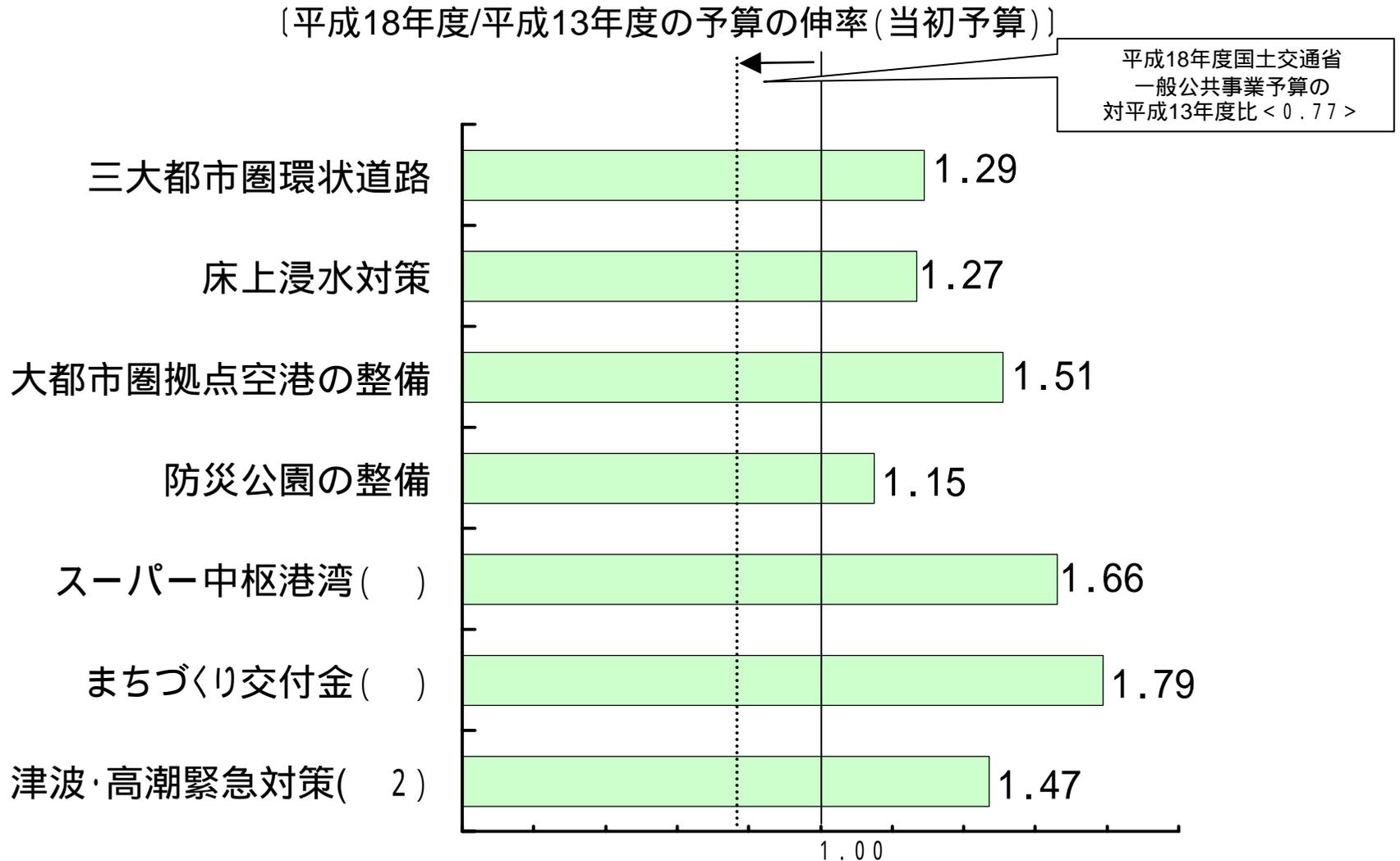
# 閣議決定された大綱等 (4/4)

分野	名称 〔位置付け〕	目的・目標 (目標年)	主な社会資本整備関係の数値目標		
			社会資本に関連する指標	数値目標	目標年度
活力	総合物流施策大綱(2005-2009) 〔平成17年11月15日閣議決定〕	物流施策の総合的・一体的推進を図る (平成21年目標)	「『今後推進すべき具体的な物流施策』の進捗状況を把握する指標」(総合物流施策推進会議:関係省庁局長級)として以下の数値目標を設定。 スーパー中枢港湾の港湾コスト スーパー中枢港湾のリードタイム(船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間) 流通業務総合効率化法に基づき、総合効率化計画を認定した件数 自動車専用道路等のインターチェンジから10分以内に到達可能となる拠点的な空港及び港湾の割合 我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量	約3割低減 2日程度短縮 12件 110件 6.1% 6.8% 3,260千トン 4,240千トン	平成22年度 平成22年度 平成21年度 平成19年度 平成21年度
	経済成長戦略大綱 〔平成18年7月6日 財政・経済一体改革会議決定〕 〔財政・経済一体改革会議 総理、関係閣僚と与党幹部で構成される政府与党協議会〕	今後10年間で、年率2.2%以上の実質経済成長を視野に政策を実行する (平成28年(今後10年間))	スーパー中枢港湾の港湾コスト スーパー中枢港湾のリードタイム(船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間) 成田空港の施設整備による能力増強 羽田空港の施設整備による能力増強及び国際定期便の就航 関西空港の2期限定供用	約3割低減 2日程度短縮 約1割 約4割 -	平成22年度 平成22年度 平成21年度 平成21年末 平成19年度

(注)「目的・目標」「主な社会資本整備関係の数値目標」については簡略化して表現している。  
指標の欄で、 は重点計画法の社会資本整備事業、 は密接関連事業を表す

# 各事業分野での予算の重点化

各事業分野ごとに、事業目的等に照らしてきめ細かく重点化し、**メリハリのある予算**にしている。



は、重点課題に効果的・効率的に対応するために、平成16年度に創設されたもので、数値は平成18年度/平成16年度の伸率である。

2は、重点課題に効果的・効率的に対応するために、平成17年度に創設されたもので、数値は平成18年度/平成17年度の伸率である。

## 国家戦略等緊急に整備すべきもの（素案）

本資料では、現行計画に対し、閣議決定された大綱等を基に作成した素案と各委員のヒアリング結果とを記載したものである。各分科会等においては、本資料を基に、「国家戦略等緊急に整備すべきもの」の目標・指標について、積極的な検討をお願いしたい。なお、「緊急に整備すべきもの」の考え方は、国際公約や政府の大綱（閣議決定）等に位置付けられており、かつ、10（～15）年程度の間には早急に完了（概成）させるため、優先的に実施する施策分野（優先的に実施する事業等の範囲も含む）であること。

	: 閣議決定された大綱等（P2～5）に基づく設定素案で目標の考え方を示したもの（指標は今後検討）
	: 小委員会の各委員による意見

### 【全般に及ぶ意見等】

国家戦略として緊急性を有するものを社会に示し、理解を得ることは重要。（山内委員）

予算制約下では、重点実施する事業があれば、実施できない事業も出てくることを説得すべき。（浅子委員）

予算の「メリ」に相当する施策を削減し続けて大丈夫か。（白石委員）

現政権の考え方に沿って、国家戦略や社会資本整備の今後のあり方を検討する必要がある。（上村委員、山内委員）〔安倍総理の所信表明演説は参考資料4〕

国土保全の観点からは、全国あまねく不公平がない公共サービスが必要である一方、国際競争力の観点からは大都市の社会資本に集中投資すべき。（黒川委員）

国土保全の観点で、国としてどの程度（山奥等）まで社会資本整備を行うのか。（水山委員）

国家・地域戦略は、国際競争力と人口減少対策になる。国際競争力は、投資の誘致力、交流環境及び生活環境に分けられる。人口減少対策は、労働生産性向上や公共サービスの提供・コミュニティ崩壊等の問題への対応となる。（森地委員）

重点目標	指標
<b>暮らし</b>	
(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 旅客施設、周辺道路・信号機並びに建築物住宅のバリアフリー化の割合
(緊急) 暮らしの安全・安心の確保（少子化社会・高齢化社会への対応）	
(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 3 都市域における水と緑の公的空間確保量
(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 5 汚水処理人口普及率

安全	
(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 7 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 8 土砂災害から保全される戸数 9 津波・高潮災害から安全性が確保されていない地域の面積  <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> <b>洪水については、国民の印象は強く、対策の重要性は高い。ハード対策は限界があることを伝え、それ以外はソフト対策となる。(浅子委員)</b> </div>
(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の恐れがある地域の解消 11 多数の者が利用する建築物・住宅の耐震化率 12 重点的に改善すべき密集市街地のうち最低限の安全性確保の割合 13 防災機能を備えるオープンスペースを確保した大都市の割合 14 災害時の広域的救援ルートが確保された割合 15 港湾による緊急物資供給可能人口  <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <b>(緊急)東海地震、東南海・南海地震及び首都直下地震の人的・物的被害の半減</b>    <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> <b>人口密集地域の重要インフラのリダンダンシー確保は、成長と安心確保が一致するもので、緊急性が高い。(藻谷委員(基本問題小委員会)で補足)</b>  <b>直下型地震に対し、東京は高額の保険料を負担しなければならないが、社会資本整備でどこまで対応するのか。(黒川委員)</b> </div> </div>
(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 17 輻輳海域の大規模海難発生件数 18 国内航空の事故発生件数
環境	
(7) 地球温暖化の防止	<div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <b>(緊急) 京都議定書の目標(温室効果ガス排出量 1990年比6%削減)の達成</b> </div>
(8) 都市の大気汚染防止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 20 夜間騒音要請限度達成率
(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 再生した水辺の割合 22 再生した潟地や干潟の割合
(11) 良好な水環境への改善	23 高度処理人口普及率 24 湾内青潮等発生期間短縮  <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> <b>国家戦略としてインフラの質の向上として、東京・大阪の合流式下水道の改善は緊急性が高い。(藻谷委員)</b> </div>
活力	
(12) 国際的な水準の交通サービスの確保	25 国際航空サービス提供レベル

等及び国際競争力と魅力の向上	26 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 27 輻輳海域における航行時間の短縮 28 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 29 国際拠点空港への円滑な鉄道アクセス実現
(13) 国内幹線交通モビリティの向上	30 国内航空サービス提供レベル（大都市圏拠点空港を除く） 31 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率
(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 33 信号制御高度化により短縮される通過時間 34 路上工事時間縮減率
(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 隣接する中心都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 25、28、29、30
(緊急) 国の経済活力の確保・充実(物流施策の一体的推進、経済成長への寄与)	<div style="border: 2px solid red; padding: 10px;"> <p>国家戦略の経済成長を支える基盤として、物流は非常に重要。(上村委員)</p> <p>製造業の国内回帰等への対応のため、物流のリードタイム短縮、輸送コスト縮減が重要。(山内委員)</p> <p>国際競争力の観点から、国際港湾ターミナルから同一時間でのアクセス圏や高速道路での接続性について指標化できないか。(黒田委員)</p> <p>東アジアの日帰り圏や翌日配達可能圏等の目標を設定すべき。(上村委員)</p> <p>人口が6千万人規模でも決定的に能力の足りないものを国家戦略として整備すべき(例えば、羽田空港、自動車専用環状道路等)。(藻谷委員)</p> </div>