

「横断的な目標・指標の設定」の考え方

1. 意義

- ・ 社会資本整備への国民の理解を深めるため、より国民の実感に近い目標・指標の設定に努めるもの。
- ・ 「今後の検討方向」では、以下の通り記載された。

社会資本整備に対する国民の理解を深める観点からも、可能な限り施設別の縦割りでなく、施設横断的な目標・指標を検討すべきである。

「安全」：(中略)「減災」の考え方を踏まえ、施設（ハード）の整備とソフト対策を組み合わせた目標設定の努力が必要である。

「活力」：(中略) 道路・空港・港湾等の相互作用や連携に着目することが重要である。

- ・ 施設横断の連携は、社会資本全体の利便性を向上させる可能性がある。また、現在、厳しい財政制約が続く中、ハード整備の進展には限界があるため、これを補うためのソフト対策の強化がなされているところ。

2. 目標・指標の設定

- ・ 現行計画の指標・目標の設定は（P.2）。
- ・ 現行計画定以降の取組み（施設横断的及びソフト・ハードの組み合わせ）は（P.3）。
- ・ 基本問題小委員会においては、これまでの取組み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.4～8）。これを基に、各分野においては、「横断的な目標・指標」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。

現行計画の目標・指標

現行計画では、事業や施設間での連携による指標は、約半数（35指標のうち、17指標）に及んでいる。しかし、「今後の検討方向」に従った更なる横断的目標・指標の検討が必要

○暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現

重点目標	指標
(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、生活空間が移動しやすく、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 1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(鉄道・自動車交通・海事・港湾・航空)、視覚障害者誘導用ブロック、道路、信号機、建築物(住宅・営繕)、住宅)
(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。	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(公園・道路・河川・砂防・港湾・航空)
(3) 良好な居住環境の形成 美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住性の実現を図る。	4 市街地の幹線道路の無電柱化率(道路・街路) 5 汚水処理人口普及率(下水道・集落排水・浄化槽)

○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

重点目標	指標
(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置いて、水害、土砂災害(土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊)、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、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性の確保する。	6 洪水による氾濫から守られる区域の割合(河川・砂防) 7 床上浸水を緊急に解消すべき戸数(河川・砂防・下水道) 8 土砂災害から保全される戸数(うち災害弱者関連施設数) 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
(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。	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(河川・海岸) 11 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化(建築物(住宅・営繕)、住宅) 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(都市・住宅・道路・街路・公園) 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 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 15 港湾による緊急物資供給可能人口
(6) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化 陸・海・空の交通に関する安全を確保し、事故やテロ等の未然防止と被害軽減を図る。	16 道路交通における死傷事故率(道路・交通安全施設) 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(港湾・航路標識) 18 国内航空における事故発生件数

※) **ゴチック**は、異なった事業間や施設間で連携している指標。

○環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

重点目標	指標
(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。	(地球温暖化対策推進大綱における目標)
(8) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善 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、ヒートアイランド現象の緩和を図る。	19 NO ₂ の環境目標達成率 20 夜間騒音要請限度達成率
(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等の発生抑制、適正な循環的利用(再使用、再生利用、熱回収)の推進及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。	(循環型社会形成推進基本計画で定められた循環利用率、最終処分量の目標)
(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、再生及び創出を図る。	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(河川・海岸) 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(河川・港湾)
(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。	23 環境基準達成のための高度処理人口普及率 24 湾内青潮等発生期間の短縮(港湾・下水道)

○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

重点目標	指標
(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 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促進、国際物流の円滑化等を図り、我が国の国際競争力と魅力の創造を図る。	25 国際航空サービス提供レベル(旅客、貨物) 26 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 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(港湾・航路標識) 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 人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化を図る。	30 国内航空サービス提供レベル(旅客) 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 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。	32 道路渋滞による損失時間 33 信号制御の高度化により短縮される通過時間 34 路上工事時間の縮減率
(15) 地域間交流、観光交流等内外交流の推進 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。	(再掲) 指標25、28、29、30 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

最近の取組み事例（横断的、ソフト・ハード）

1. 分野横断的な取組み

【暮らし】

- 水と緑のネットワーク形成（都市地域（公園）、道路、河川等）
- 河川環境教育の推進（「子どもの水辺再発見」プロジェクト）（河川、文部科学省、環境省）
- 污水处理施設整備の促進（下水道、農林水産省、環境省）

【安全】

- 雨水貯留浸透施設の一体的・計画的整備とネットワーク化（下水道、道路、河川等）
- 避難路・避難地・防災拠点の整備（道路、都市地域（街路・公園）、下水道）
- 緊急輸送道路の確保（道路、住宅、下水道）
- 踏切対策のスピードアップ（道路、都市地域（連続立体交差）、鉄道）
- 港湾における総合的な津波対策の推進（港湾、海岸）
- 洪水ハザードマップを活用した災害時における救援活動の支援（道路、河川）

【環境】

- 河川と下水道が一体となった水質浄化対策の推進（河川、下水道）
- 三大湾等の閉鎖性海域の水質改善（下水道、港湾等）
- 船舶版アイドリングストップによる地球温暖化対策の推進（海事、港湾）
- エコロジカルネットワークの再生（河川、農林水産省）
- 大型ディーゼル車等の低公害化の促進（道路、自動車交通）

【活力】

- 国際標準コンテナ車通行支障区間の早期解消（道路、港湾）
- 海上輸送と陸上輸送との円滑な接続（複合一貫輸送）に対応した物流拠点整備（港湾、道路、鉄道）
- 主要船舶交通ルートにおける海上交通環境の整備（港湾、航路標識）
- 都市・地域における総合交通戦略の推進（道路・都市地域（街路）、鉄道、自動車交通、交通計画）（平成19年度要求中）

(※) 上記の取組み事例は、次期重点計画における重点目標・指標をイメージするため、各年度予算概要等をもとに整理したものであり、現時点での重点目標や具体的な指標について網羅的に整理したものではない。また、上記の取組事例は、社会資本整備事業（重点計画法に規定）に限るものではない。また、他の計画に位置付けられているものも含まれている。

2. ハード・ソフトを組み合わせた取組み

【暮らし】

- 水と緑のネットワーク形成【再掲】
（都市公園、緑地等の整備による都市域の水と緑のネットワーク形成と緑の基本計画の作成）

【安全】

- 洪水氾濫域減災対策
（河川堤防、輪中堤、排水ポンプのルール調整、氾濫域における遊水機能保全策等）
- 下水道による都市浸水対策
（下水道による内水氾濫対策、内水ハザードマップや止水板等）
- ゼロメートル地帯や地震防災対策強化地域等における緊急津波・高潮対策
（河川堤防、海岸堤防等の整備と津波・高潮ハザードマップの作成支援）
- 港湾の保安対策の強化
（保安施設の整備と港湾施設保安規程の策定・実施等）
- 踏切対策のスピードアップ【再掲】
（歩道拡幅、連続立体交差事業と賢い踏切）

【環境】

- リサイクルポートの強化による循環型社会の形成
（国際循環資源物流システムの構築と循環資源取扱支援施設等の整備）
- 多自然川づくりの推進
（河川整備、多自然川づくりとアドバイザー制度）

【活力】

- スーパー中枢港湾プロジェクト等による物流の効率化
（次世代高規格コンテナターミナル等の整備、ターミナルの運営効率化や港湾の情報化等の推進）
- 国際標準コンテナ車通行支障区間の早期解消【再掲】
（拠点的な空港・港湾とICを結ぶアクセス道路の整備と道路状況に関する情報を物流業者に提供するシステムの構築）

横断的な目標・指標の考え方（素案）

本資料では、現行計画に対し、最近の取組み事例（横断的、ソフト・ハード）を基に作成した素案と各委員のヒアリング結果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、「横断的な目標・指標」について、積極的な検討をお願いしたい。

●	：最近の取組み事例（P3）に基づく素案（指標の考え方を示すもの）
◆	：小委員会の各委員による意見

【全般に及ぶ意見等】

- ◆ ハード・ソフトを組み合わせた目標設定により、ハード整備の進捗の遅延をソフト対策で補うとの発想が重要。（水山委員）
- ◆ 社会資本全体として、ユーザーの視点から使い勝手を改善することを示すべき。（藻谷委員）
- ◆ 理想は、国レベルの指標が、自分の住んでいる町まで落ちるもの。中々難しいと思うが、横断的の究極は住民の目線。（金本委員長（基本問題小委員会））

重点目標	指標
暮らし	
(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
<ul style="list-style-type: none"> ◆ バリアフリーについて、面的な水準を表す指標が必要ではないか。（白石委員（計画部会）） ◆ 視覚障害者向け誘導ブロックの総延長等のデータは取れないか。（黒川委員） 	
(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 ・ 水と緑のネットワークへの市民のアクセスしやすさ
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 水と緑のネットワークは、面に対するカバー率やネットワークの数と線の長さ等ネットワークの評価の指標化を検討すべき。（黒川委員） ◆ ネットワークそのものの評価が困難な場合、一定規模の空地へのアクセス時間（距離）等で近接性を評価できないか。（越澤参考人） 	
(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
(全般・その他)	・ 都市における公共交通の分担率
<ul style="list-style-type: none"> ◆ コンパクトシティについて、人口密度や公共交通利用率による指標は考えられないか。（黒川委員） 	

安全	
(4) 水害等の災害に強い国土づくり	<p>6 洪水による氾濫から守られる区域の割合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 洪水氾濫から一定の安全性が確保される人口の割合 (ソフト対策を含む) <p>7 床上浸水を緊急に解消すべき戸数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 床上浸水から一定の安全性が確保される人口の割合 (ソフト対策を含む) <p>8 土砂災害から保全される戸数</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 津波・高潮災害から一定の安全性が確保される人口の割合 (ソフト対策を含む) <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ◆ ハザードマップ認知率を測る指標を検討すべき。(井出委員) ◆ 雨水貯留施設のネットワークは、面に対するカバー率やネットワークの数と線の長さ等ネットワークの評価の指標化を検討すべき。(黒川委員) </div>
(5) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等	<p>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</p> <p>11 多数の者が利用する建築物・住宅の耐震化率</p> <p>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が確保される市街地の割合</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 避難地等へ30分で避難できる人口の割合 <p>14 災害時の広域的救援ルートが確保された割合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 災害時に緊急輸送により広域救援がなされる人口の割合 <p>15 港湾による緊急物資供給可能人口</p> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ◆ ハザードマップ認知率を測る指標を検討すべき。(井出委員) ◆ ハザードマップと同様に、帰宅支援マップも見ていくべき。(浅子委員) ◆ 耐震改修の進捗率を公表すべき。(井出委員) ◆ 地震被災直後の耐震強化バースへのアクセス人口等を指標化すべき(港湾と道路の耐震化のネットワーク)。(黒田委員) </div>
(6) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	<p>16 道路交通における死傷事故率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切事故件数 (ソフト対策を含む) <p>17 輻輳海域の大規模海難発生件数</p> <p>18 国内航空の事故発生件数</p> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 透水性舗装率との指標が出来ないか。(黒田委員) ◆ 事故多発地点で講じた施策を他の箇所を活用することを意図して欲しい。(森地委員 (計画部会)) </div>

(全般・その他)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 安全全般について、望ましい整備水準ではなく、予算制約下で一定の安全性を早急に確保する視点での指標の設定が不可欠。(上村委員) ◆ 防災等で危険な住宅地のソフト施策での誘導を計画に入れるべき。(森地委員 (基本問題小委員会)) ◆ 文化財や歴史的な街並みについて、自然災害から守ることを指標とすべき。(上村委員 (計画部会)) ◆ 安全について、生活が高度化したため、横断的に目標が変化することがあり得る。また、情報提供についても横断的に必要。(西谷参考人 (基本問題小委員会))
環境	
(7) 地球温暖化の防止	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大型ディーゼル車や船舶の低公害化目標達成率 ・ CO₂削減に向けた主要渋滞箇所の緩和・解消の達成率
(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	<p>19 NO₂の環境基準達成率 20 夜間騒音要請限度達成率</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ アスベスト対応の進捗率を公表すべき。(井出委員) ◆ 大気に関する目標・指標を充実させる必要がある。(白石委員)
(9) 循環型社会の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 循環資源物流システム構築の進捗の度合い(ソフト対策を含む)
(10) 良好な自然環境の保全・再生・創出	<p>21 再生した水辺の割合 ・ エコロジカルネットワークの再生率 22 再生した潟地や干潟の割合</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 海岸の土砂のマネジメントに加え、港湾のロンドン条約やヘドロ対応を含めて全体で扱えないか。(森地委員)
(11) 良好な水環境への改善	<p>23 高度処理人口普及率 ・ 河川と下水道が一体となった水質浄化の度合い ・ 合流式下水道の改善率 24 湾内青潮等発生期間短縮 ・ 三大湾等閉鎖性海域の水質改善の度合い</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 河川等の水質浄化対策や閉鎖性海域の水質改善は、社会資本整備重点計画での指標設定は難しいのではないか。(山内委員) ◆ 水環境の改善のためには、高度処理施設の整備だけでなく、底泥(ヘドロ)処理も含める等指標の工夫が必要。(黒川委員 (計画部会)) ◆ 青潮については、BODだけでなく、色々な因果関係を分析して指標を設定すべき。(森地委員 (計画部会))

<p>(全体・その他)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 環境全般について、実現可能な整備水準と費用を踏まえた指標の設定が必要。(上村委員) ◆ 美しさや歴史・文化的要素が必要。街中の無電柱化率等を指標化を出来ないか。(黒川委員 (計画部会)) ◆ 景観の指標化は、条例のある行政数、補助金の箇所数、指定 (建築物、地域) の数ぐらいか。(浅子委員、黒川委員) ◆ 景観や街並みの美しさは、感性に基づく評価であり、指標設定は難しい。(白石委員)
<p>活力</p>	
<p>(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</p>	<p>25 国際航空サービス提供レベル</p> <p>26 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ スーパー中樞港湾プロジェクトの目標 (港湾コスト、リードタイム) 達成率 (ソフト対策を含む) <p>27 輻輳海域における航行時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要船舶交通ルートにおける海上交通環境の整備率 <p>28 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国際標準コンテナ車通行支障区間の解消率 (ソフト対策を含む) <p>29 国際拠点空港への円滑な鉄道アクセス実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国際海上・航空コンテナ貨物における電子タグの利用状況 <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ◆ コンテナ通行支障区間の解消は、通行可能区間の割合が指標化されているはず。(黒川委員) ◆ コンテナ通行支障区間の解消について、アジアゲートウェイとなる港湾へのアクセスについて指標化すべき。(黒田委員) ◆ 北東アジアについて、国際的な日帰り圏の指標が設定できないか。(山内委員) </div>
<p>(13) 国内幹線交通モビリティの向上</p>	<p>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)</p> <p>31 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 海上輸送と陸上輸送の円滑な接続の度合い <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>◆ 空港・新幹線駅と高速道路の接続を改善すべき。(藻谷委員)</p> </div>
<p>(14) 都市交通の快適性、利便性の向上</p>	<p>32 道路渋滞による損失時間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞緩和に資する ETC の利用率 <p>33 信号制御高度化により短縮される通過時間</p> <p>34 路上工事時間縮減率</p>

<p>(15) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化</p>	<p>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</p>
<p>◆ 観光だけでなく、ビジネスも含めた人流に着目した指標が必要（拠点空港による人流の増加等）。（井出委員）</p>	
<p>(全般・その他)</p>	<p>・ 都市における公共交通の分担率（再掲）</p>
<p>◆ 交通結節点の改善に関する指標を検討すべき（例えば、駅の接続等）。（白石委員） ◆ 人流については、実所要時間が重要。（藻谷委員）</p>	