

社会資本整備重点計画の見直し

平成22年8月
国土交通省 道路局

社会資本整備重点計画(第2次・平成21年3月31日閣議決定)の概要

資料 3 - 1

社会資本整備重点計画とは

- ・ H15に、**9本***の事業分野別計画を**一本化**。第1次(H15～19年度)、**第2次(H20～24年度)の5箇年計画**
- ・ 今後5年で実現する社会資本整備の目標を、**成果目標**(アウトカム目標)の明示により、**国民に分かり易く提示**(「**事業費**」は記載しない)
- ・ 複数の事業にまたがる重点目標を設定し、**事業間連携を強化**
- ・ **社会資本整備の進め方の改革方針**(事業評価、コスト改革、透明性、技術開発)を提示
- ・ 長期的な国土づくりの指針である**国土形成計画**(平成20年7月4日閣議決定)と**車の両輪**

※9本: 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

内容

第1章 社会資本整備事業を巡る現状と課題

(1) **活力**ある地域・経済社会の形成, (2) **安全・安心**の確保, (3) 生活者の視点に立った**暮らしと環境**の形成, (4) **ストック型社会**への転換に向けた社会資本整備

第2章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及び事業の概要

並びに将来実現することを目指す**経済社会と国民生活の姿**

《重点目標分野》

《重点目標》

《指標》

活力

- ①**交通ネットワークの充実**による国際競争力強化
②**地域内外の交流強化**による地域の自立・活性化
③**にぎわいの創出**や**都市交通の快適性向上**による地域の自立・活性化

- ・国際・国内航空ネットワーク強化
・スーパー中枢港湾の機能強化
・地域の自主性を活かしたまちづくり
に関する指標 等

安全
・安心

- ④**大規模な地震**等の災害に強い国土づくり
⑤**水害**等の災害に強い国土づくり
⑥**交通安全**対策の強化

- ・災害時の安全な避難の確保
・ハード対策と一体となったソフト対策として、ハザードマップの作成
・交通安全の確保
に関する指標 等

暮らし
・環境

- ⑦**少子・高齢社会**に対応したバリアフリー化・子育て環境の整備によるユニバーサル社会の形成
⑧**良好な景観・自然環境の形成**等による生活空間の改善
⑨**地球温暖化**の防止 ⑩**循環型社会**の形成

- ・旅客施設のバリアフリー化
・良好な景観等、生活空間の改善
・汚水処理
・京都議定書目標達成計画
に関する指標 等

ストック型
社会への
対応 ※新設

- ⑪**戦略的な維持管理**や**更新**の推進
⑫**ソフト対策**の推進

- ・道路橋等の社会資本の長寿命化・老朽化対策
・基盤地図情報の整備状況
に関する指標 等

第3章 社会資本整備事業

の進め方の改革

- (1) 戦略的な維持・更新の推進、情報技術の活用
(2) 事業評価の厳格な実施、コスト改革
(3) 公共調達改革
(4) 多様な主体の参画と透明性の確保
(5) 技術開発の推進
(6) 民間能力・資金の活用
(7) 国と地方の適切な役割分担

第4章 地方における社会資本整備

「地方ブロックの社会資本の重点整備方針」の策定(H21. 8. 4決定)
※指標・個別事業も記載

第5章 事業分野別の取組

道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、都市公園、下水道、治水、急傾斜地、海岸の各事業分野別の取組

○社会資本整備により実現することを目指す《概ね10年後の経済社会と国民生活の姿》

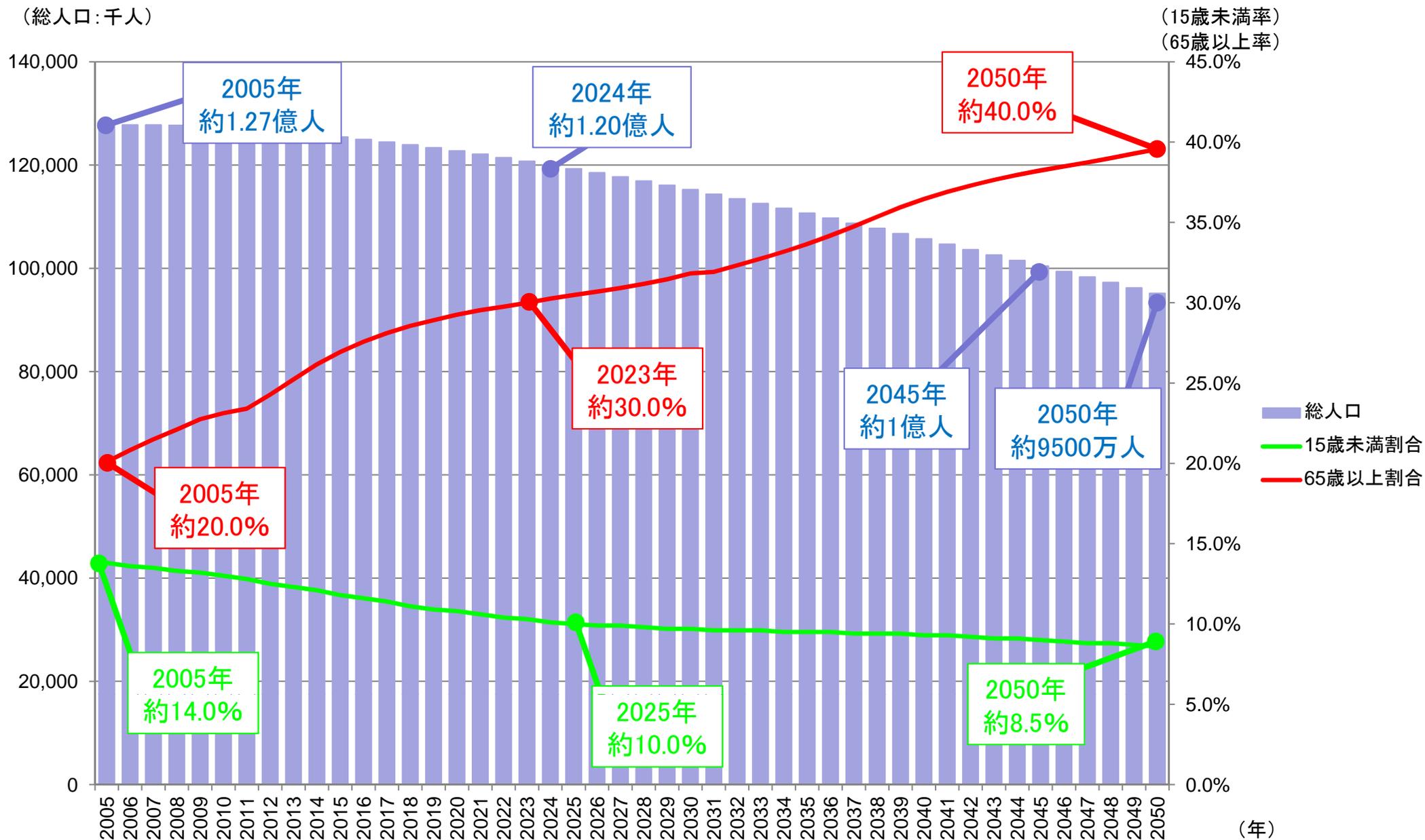
1. より社会資本整備の将来的なビジョンを示す計画とするために、何を改めるべきか。

- 社会資本整備の将来的なビジョンについてどう考え、それを実現するための手段として、社会資本整備重点計画は、どうあるべきと考えるか。
- 現行の社会資本整備重点計画は、「国民に社会資本整備の将来的なビジョンを提示する」という役割を十分に果たしているか。
- 5年、10年ごとの計画ではなく、社会資本整備の将来的なビジョンを念頭に入れた、より長期的な計画とする必要があるか。
- 現行の社会資本整備重点計画について、どのような内容を見直しの主な対象とするか。

2. 人口減少・急速な少子高齢化・深刻な財政状況という3つの制約に対応するため、社会資本整備は、どのように進めていく必要があるか。

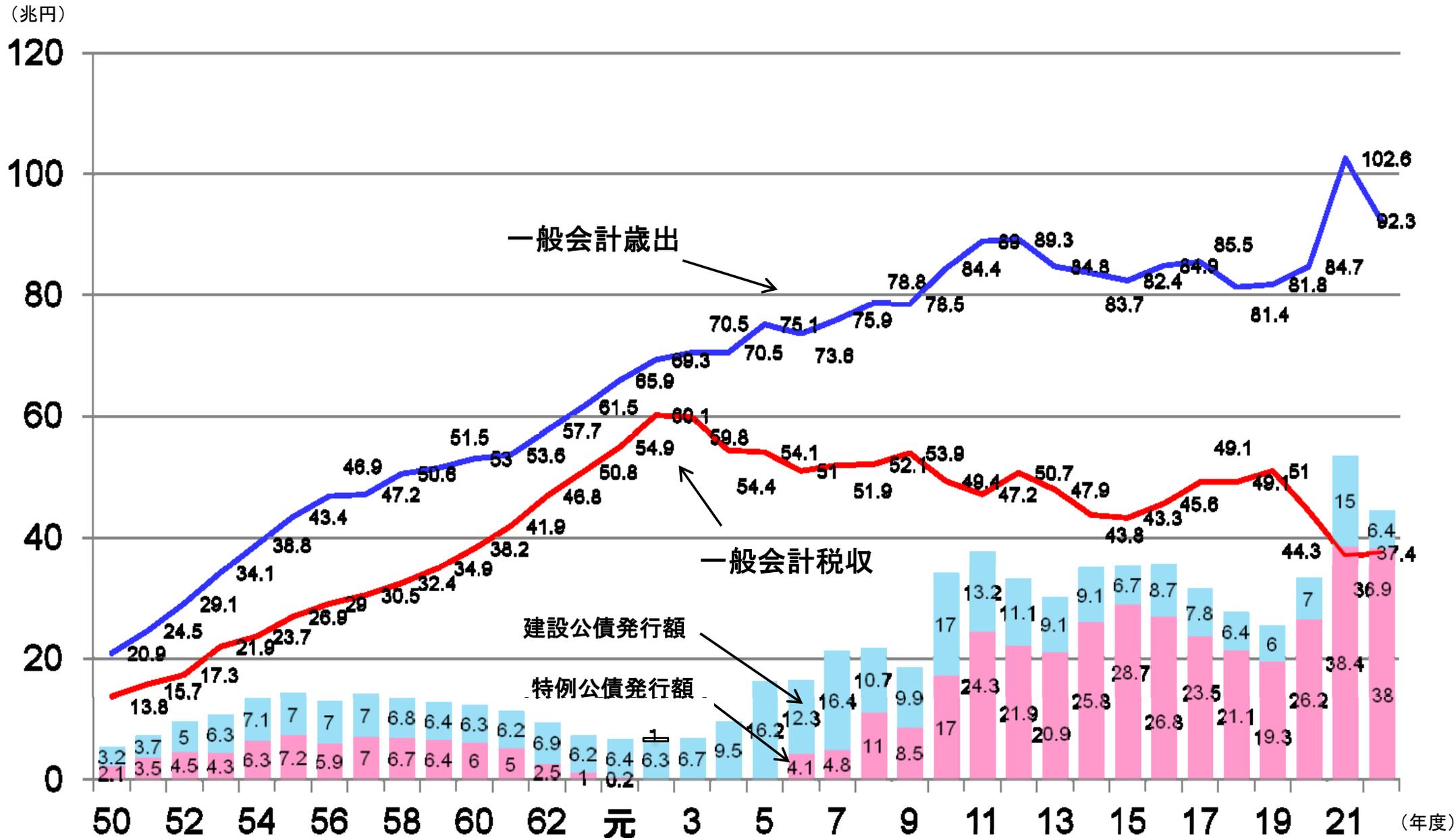
- 真に必要な社会資本整備を進めていくには、どのような視点が必要か。
- 老朽化が進む社会資本の維持管理・更新需要への対応について、どう考えるか。
- 新規投資と維持管理・更新との関係について、どう考えるか。
- 選択と集中の観点に基づき、例えば、事業間や事業内での優先順位付けについて、どう考えるか。
- 社会資本整備の重点目標(現在は「活力」、「安全・安心」、「暮らし・環境」、「ストック型社会への対応」)及びアウトカム指標をどう設定するか。
- 社会資本整備を進めていく際に、民間の資金や技術力をどのように活用していくのか。
- 大規模プロジェクトを中止する際の手続について、どのように充実させていくのが適切と考えるか。
- 地域主権については、現在、地域主権戦略会議において議論されているが、社会資本整備重点計画との関係は、どう考えるか。
- ICTやコスト縮減技術などの新たな技術の活用について、どう考えるか。
- その他、現在の社会資本整備にはどのような問題点があると考えるか。

将来の総人口、少子高齢化率の推移



(2005~2009年：総務省「人口推計」、2010~2050年：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計))

一般会計税収、歳出総額及び公債発行額の推移



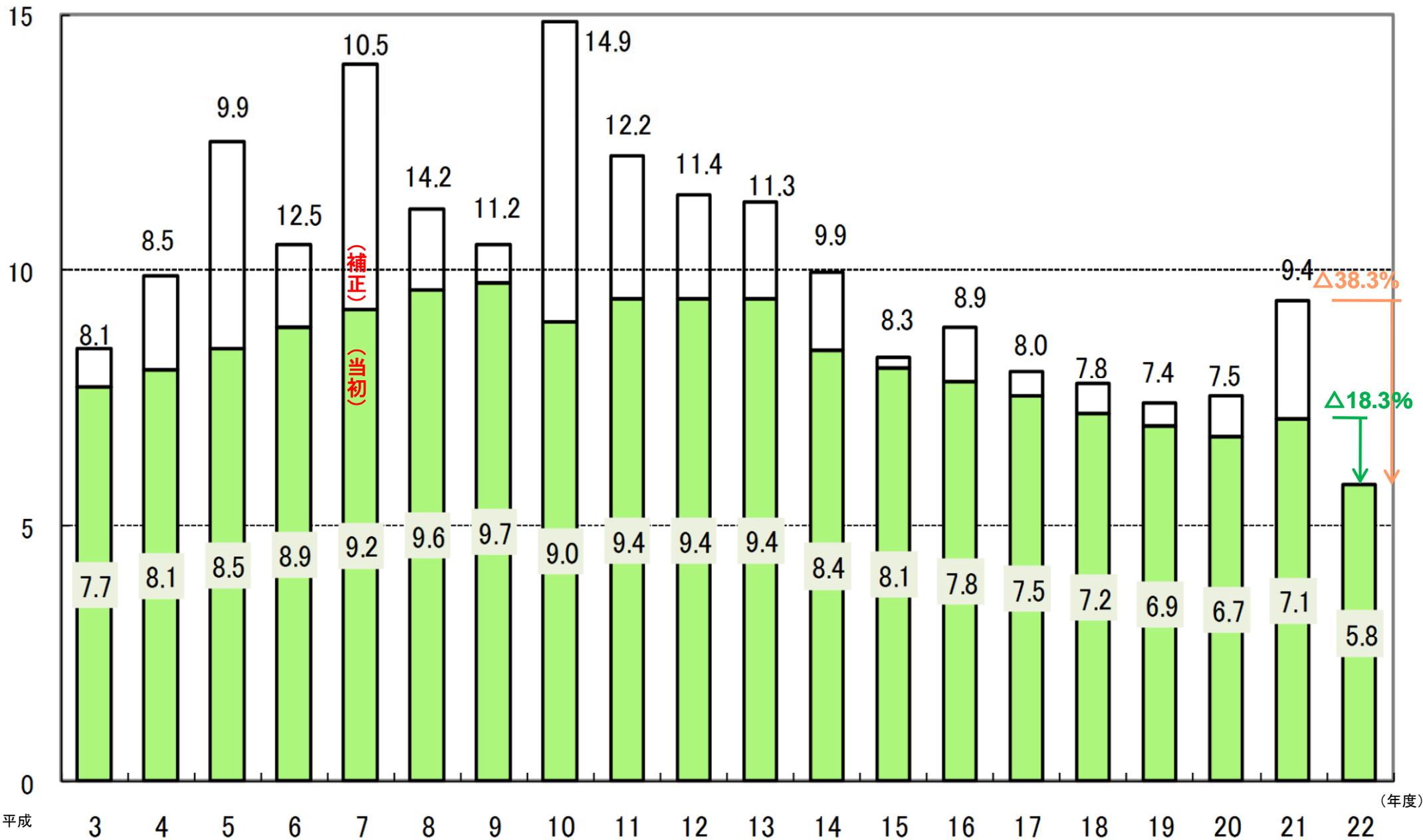
※平成20年度までは決算、21年度は第2次補正後予算、22年度は当初予算による。

※平成2年度は、湾岸地域における平和回復活動を支援するための財源を調達するための臨時特別公債を約1兆円発行。

(財務省公表資料を元に作成)

公共事業関係費の推移

(兆円)



※平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額(6825億円)が一般会計計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、この特殊要因を除けば△4.5%である。

重点的に取り組むべき具体的な政策を網羅した国土交通省政策集2010の概要

政権交代後、国土交通行政を大胆に転換するべく国土交通省が大きく舵を切ってから初めて作成する重要政策集。国土交通政策全般の目指すべき方向性を示すとともに、特に今年度から来年度にかけて、重点的に取り組もうとしている具体的な政策を網羅。

I 国土交通行政の大変革

我が国の今後の成長につなげていく施策として、国土交通省成長戦略会議提言(5月17日)を位置付けるとともに、限られた財政資源を有効に活用するため、社会資本整備等に関する施策を大胆に見直し。また、急速な高齢化等の社会変化を踏まえ、交通基本法の制定と関連施策の充実による地域の活性化を実現。

1. 我が国の成長・活力を牽引する主要施策

- ・国土交通省成長戦略会議からの5分野の提言を、国土交通省の政策として位置付け。
- ・我が国経済が成長している姿の実現。

- 国際展開・官民連携(トップセールス、PPP/PFIの推進等)
- 航空(オープンスカイの推進、空港経営の効率化等)
- 観光(3,000万人プログラム、休暇取得の分散化等)
- 住宅・都市(大都市の国際競争力強化、住宅市場の活性化等)
- 海洋(港湾力、海運力の発揮等)

2. 社会資本インフラ関連制度の抜本的見直し

- ・真に必要なインフラ整備が戦略的かつ重点的に進められる姿の実現。

- 「できるだけダムにたよらない治水」への政策転換
- 高速道路の整備のあり方、料金施策
- 「空港整備の無駄を廃し、真に必要なものに注力する」ための空港整備勘定の抜本的見直し
- 国際コンテナ・バルク戦略港湾の選択と集中、港湾経営の民営化、重要港湾の重点化等
- 社会資本の戦略的維持管理
- PPP/PFIの推進
- 社会資本整備重点計画の見直し

3. 交通基本法の制定と関連施策の充実

- ・移動する権利を位置付けるとともに、今後の交通に関する基本理念を定める交通基本法の制定と関連施策の充実を図り、総合的な交通体系を実現。

- 地域鉄道、地方バス、離島航路、離島航空路の維持・充実
- 都市鉄道の利便性向上

4. 規制・制度改革

- ・我が国の成長を牽引するため、規制・制度の見直しを実施

II 環境・暮らし関連政策

政府全体で取り組んでいる地球温暖化対策について、運輸分野、住宅・建築物分野、都市分野等における対策を進め、温室効果ガスの削減目標達成に貢献。また、自然共生施策の推進や豊かな生活空間を実現。

- 国土交通省の地球温暖化対策(中長期目標の達成に向けて)
 - ・自動車単体対策、交通流対策、物流の効率化、公共交通の利用促進、住宅・建築物の省エネ対策、低炭素都市づくり等を推進
- 生物多様性条約COP10を踏まえた自然共生施策の推進
- 豊かな暮らしの実現
 - ・良好な景観や歴史的町並み、都市のみどりの保全・形成による豊かな生活空間の実現
 - ・条件不利地域の自立・活性化への支援
 - ・バリアフリー政策

III 安全・安心、セーフティネット関連政策

国土交通省の重要な任務である国民の生命と財産を守り、真に豊かで活力ある社会を構築する前提となる我が国の安全・安心を実現。

- 地球温暖化への先進的な取り組み(水害・土砂災害対策等)
- 自然災害に対する危機管理体制の充実・強化
- 公共インフラの耐震性向上
- 民間賃貸住宅入居者の居住の安定確保の推進
- 地域に即した重層的かつ柔軟な住宅セーフティネット構築の支援
- 昇降機等の安全対策
- 運輸安全マネジメントなど運輸部門における安全対策
- 国際海上コンテナの陸上輸送の安全確保
- 海上保安体制の充実・海上輸送の安全の確保

国土交通省所管の公共事業評価と実施要領改定の概要

【事業評価の目的】

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図る

【事業評価の位置付け】

政策評価法（平成14年4月1日施行）における政策評価制度の一環

全ての公共事業について各事業毎の事業評価マニュアル等に基づき事業評価を実施（維持・管理、災害復旧に係る事業等を除く）

- 新規事業採択時評価（平成10年度～）
- 再評価（平成10年度～）
- 事後評価（平成15年度～）

【評価結果の積極的な公表】

- ・平成12年度より評価結果はインターネット等で公表
- ・平成16年度より各事業評価の一連の経緯が一目で分かるよう、費用便益分析などのバックデータを含め、事業評価カルテとして一括整理、インターネットで公表
- ・平成20年3月より再評価を行う際の視点（投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）を記載し公表内容を充実

＜事業評価の新たな取り組み＞

○都道府県・政令市への意見聴取の導入

直轄事業等の新規事業採択時評価及び再評価について、地方負担の負担者である 都道府県・政令市等からの意見を聴く。

【（新規事業採択時評価）H21.12.24実施要領改定】

【（再評価）H22.4.1実施要領改定】

○第三者による事前審査の充実

直轄事業等の新規事業採択時評価について、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴く。事業評価監視委員会等の資料を検証可能なものに改善する。【H21.12.24実施要領改定】

○国会審議へ資するための取り組み

直轄事業等については、1月末までを目途に新規事業採択時評価および再評価を実施し、評価結果を公表する。【H21.12.24実施要領改定】

○再評価実施時期の短縮

事業化後、10年継続で1回目の再評価となっている規定を5年継続に短縮にするほか、直轄事業等に関する実施サイクルを5年から3年に短縮する。

【H22.4.1実施要領改定】

	従 前	改 定(H22.4.1)
公共事業	<直轄事業等、補助事業等> 5年未着工・10年継続・5年毎	<直轄事業等> <u>3年未着工</u> ・ <u>5年継続</u> ・ <u>3年毎</u> <補助事業等> 5年未着工・ <u>5年継続</u> ・5年毎
その他施設費	3年未着工・7年継続・3年毎	3年未着工・ <u>5年継続</u> ・3年毎

建設後50年以上経過する社会資本の割合

	2009年度	2019年度	2029年度
道路橋	約8%	約25%	約51%
河川管理施設(水門等)	約11%	約25%	約51%
下水道管きよ	約3%	約7%	約22%
港湾岸壁	約5%	約19%	約48%

施設ごとの長寿命化・老朽化対策の進捗率

全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率(2008年度) ^{注1}	約41%
下水道施設の長寿命化計画策定率(2008年度) ^{注2}	約4%
河川管理施設の長寿命化率(2008年度) ^{注3}	約15%
港湾施設長寿命化計画策定率(2008年度) ^{注4}	約13%
老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合(2008年度) ^{注5}	約51%

- (注)
- 1 全国の15m以上の道路橋について「長寿命化修繕計画を策定している橋梁箇所数／橋梁箇所数」
 - 2 「長寿命化計画を策定した自治体数／耐用年数を経過した下水道管きよを管理している自治体数」
 - 3 「長寿命化が図られた施設数／2008～2012年度に耐用年数を迎える河川管理施設数」
 - 4 「長寿命化計画を策定した施設数／重要港湾以上の主な係留施設数」
 - 5 1967年以前に設置された施設について「所要の機能が確保されている海岸保全施設の延長／海岸保全施設の延長」

維持管理・更新費の推計（平成21年度国土交通省試算）

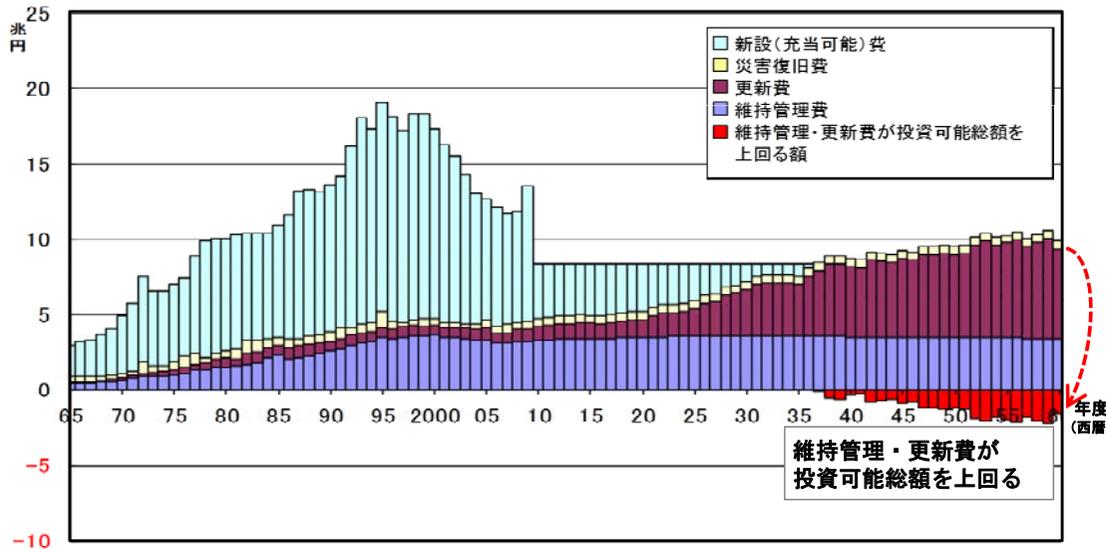
○ 国土交通省所管の社会資本を対象に、今後の維持管理・更新費について、次の2通りのケースを想定し推計。

ケース1： 従来通りの維持管理・更新をした場合

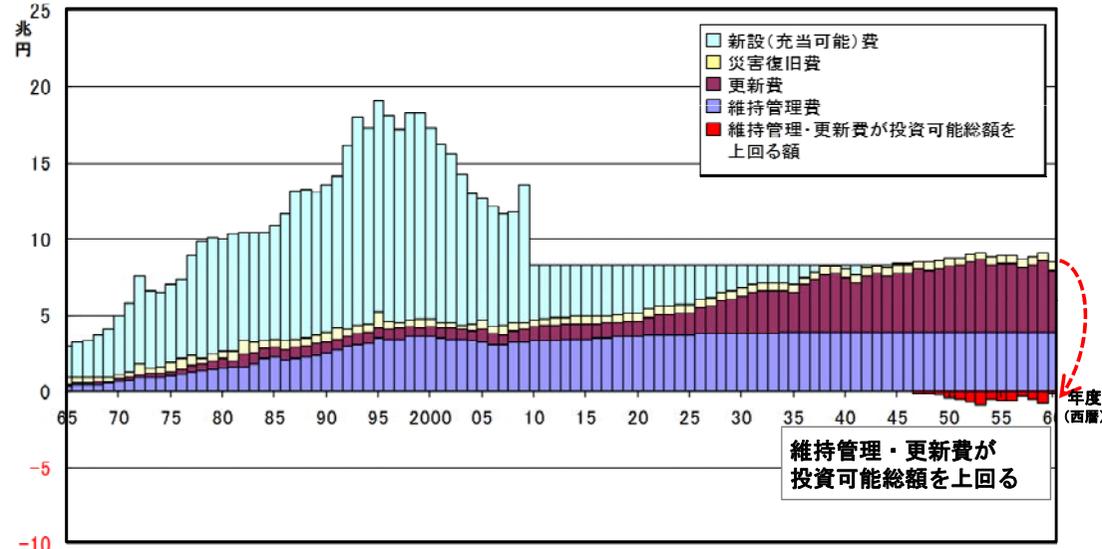
ケース2： 予防保全の取組みを先進地方公共団体並みに全国に広めた場合

	ケース1 (従来通りの維持管理・更新をした場合の推計)	ケース2 (予防保全の取組みを先進地方公共団体並みに全国に広めた場合の推計)
維持管理・更新費が投資可能総額を上回る年度	2037年	2047年
2060年度までの間に更新できないストック量	2060年度までに必要と試算された更新費 約190兆円のうち 約30兆円	約6兆円

ケース1
(従来通りの維持管理・更新をした場合の推計)



ケース2
(予防保全の取組みを先進地方公共団体並みに全国に広めた場合の推計)



○ 国土交通省所管の社会資本8分野(道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸)を対象に、2060年度までの維持管理・更新費を推計。
 ○ ケース2では、予防保全に先進的な取組みを行っている地方公共団体等にアンケート等を行い、予防保全を行うことによって変化する社会資本の耐用年数や維持管理費を想定し、先進的な地方公共団体等と同じレベルまで予防保全が導入されると仮定して推計。

社会資本整備重点計画の指標の例

基幹ネットワークの整備に関する指標

【三大都市圏環状道路整備率】

実績値: 53%(平成20年度) → 目標値: 69%(平成24年度)

地方圏と東アジア地域等との直接交流の強化に関する指標

【地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量】

実績値: 約290万TEU(平成19年度) → 目標値: 約340万TEU(平成24年)

スーパー中核港湾等の機能強化に関する指標

【スーパー中核港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム】

・港湾コスト低減率 実績値: 平成14年度比2割弱低減(平成20年度) → 目標値: 平成14年度比約3割低減(平成22年度)

・リードタイム 実績値: 1日程度(平成20年度) → 目標値: 1日程度(平成22年度)

浸水被害の防止に関する指標

【中核・拠点機能をもつ地域で床上浸水の恐れがある戸数】

実績値: 約490万戸(平成20年度) → 目標値: 約235万戸(平成24年度)

土砂災害の防止に関する指標

【土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数】

実績値: 約2,350箇所(平成20年度) → 目標値: 約3,500箇所(平成24年度)

国際航空のネットワークの強化に関する指標

【大都市圏拠点空港の空港容量の増加】

実績値: 50.3万回(平成20年度)(首都圏) → 目標値: 平成17年度(49.6万回)比約17万回増(首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)

慢性的な渋滞への対策に関する指標

【開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間】

実績値: 約131万人・時/日(平成20年度) → 目標値: 約1割削減(約118万人・時/日)(平成24年度)

観光立国推進基本計画(平成19年6月29日閣議決定)で定められた訪日外国人旅行者数等の目標

【訪日外国人旅行者数】

実績値: 679万人(平成21年) → 目標値: 1,000万人(平成22年)

京都議定書目標達成計画(平成17年4月28日閣議決定(平成20年3月28日全部改定))で定められた2010年度の排出削減見込量等

【運輸部門】実績値: 約249百万t-CO₂(平成19年度) → 目標値: 約240~243百万t-CO₂(平成22年度)

社会資本の長寿命化・老朽化対策に関する指標

【全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率】

実績値: 41%(平成20年度) → 目標値: 概ね100%(平成24年度)

【下水道施設の長寿命化計画策定率】

実績値: 0%(平成19年度) → 目標値: 100%(平成24年度)

【河川管理施設の長寿命化率】

実績値: 約15%(平成20年度) → 目標値: 100%(平成24年度)

【港湾施設の長寿命化計画策定率】

実施値: 約13%(平成20年度) → 目標値: 約97%(平成24年度)

【老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合】 実施値: 約51%(平成20年度) → 目標値: 約6割(平成24年度)

厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の新規投資及び維持管理を着実に
行っていくため、新たなPPP/PFI制度の構築を図るとともに、PPP/PFIの活用を推進する。

インフラ整備や維持管理への民間資金・ノウハウの活用

➤ PPP/PFIを推進するための制度面の改善
 コンセッション方式(*)を新たに導入することや官民人材交流の円滑化を含めて、PPP/PFIに係る共通制度の改善を図るとともに、公物管理制度についても個別プロジェクトに対応した見直しを行い、特例を設ける。

*コンセッション：施設の所有権を移転せず、民間事業者インフラの事業運営や開発に関する権利を長期間にわたって付与する方式

➤ PPP/PFIの重点分野とプロジェクトの実施
 空港、港湾、鉄道、道路、下水道を重点分野として、自治体・企業から事業提案を募集し、具体的なプロジェクトを形成、実施。行政財産の商業利用についても、経済の活性化を図る観点から積極的に支援する(インフラファンドの組成、案件形成のための支援策の創設等)。

- ・ コンセッション方式の活用(関空・伊丹、鉄道等)
- ・ 港湾経営の民営化
- ・ 老朽化したインフラへの対応等(道路空間のオープン化)
- ・ 先端的民間技術の活用(水ビジネス)
- ・ 行政財産の商業利用(河川空間のオープン化、都市公園における民間事業者の活用) 等

【PFI事業例】羽田空港国際線地区におけるターミナル等の整備・運営



【PFI事業例】
 県営上安住宅整備事業
 (公営住宅の建替え)

事業地内に社会福祉施設、商業施設等を整備

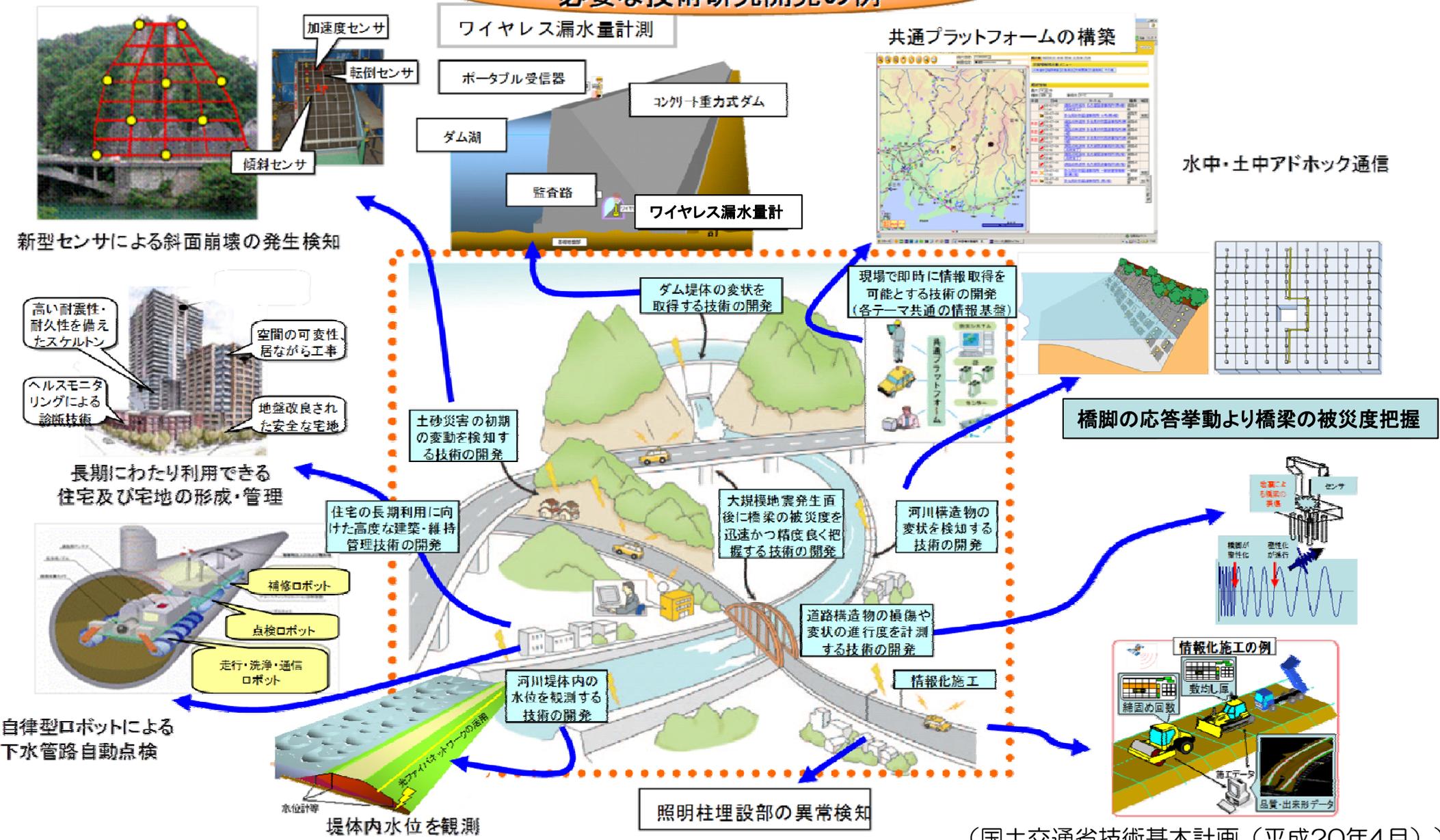


22年度：自治体・企業から上記新制度を前提とした提案を募集
 新たなPPP/PFI制度(共通制度、公物管理制度、税制)の実現を推進
 23年度～：案件形成の支援を行うとともに、更なる制度改正を検討

新たな技術を活用した社会資本整備

- 革新的な維持・管理システムの構築
- “発見”から“発信” 語りかける国土を構築

必要な技術研究開発の例



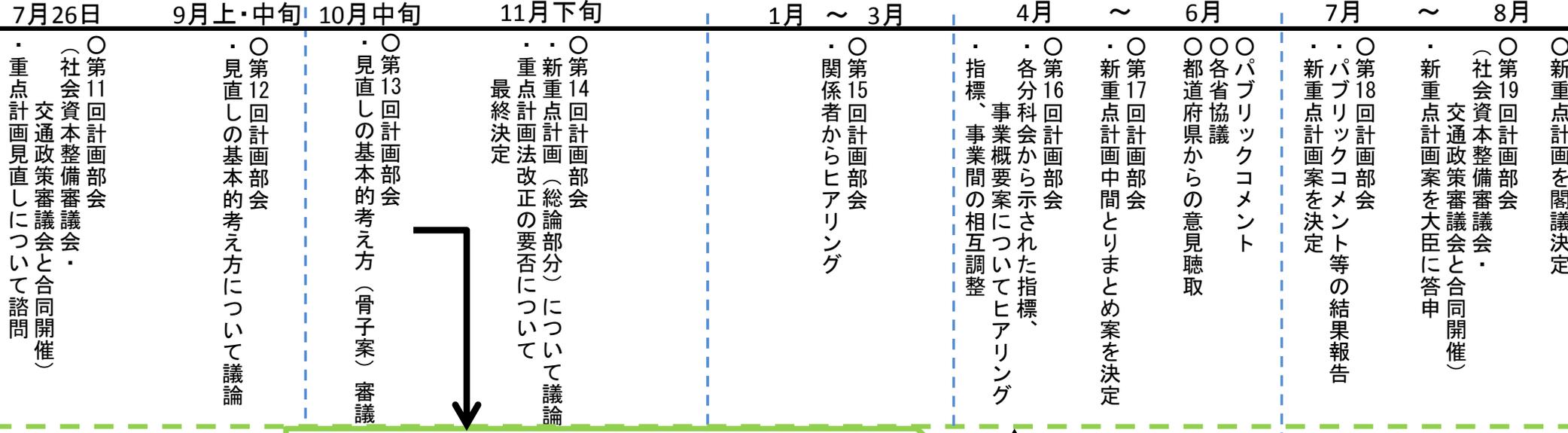
今後の社会資本整備重点計画の見直しスケジュール(最速案)

資料 3 - 3

H22

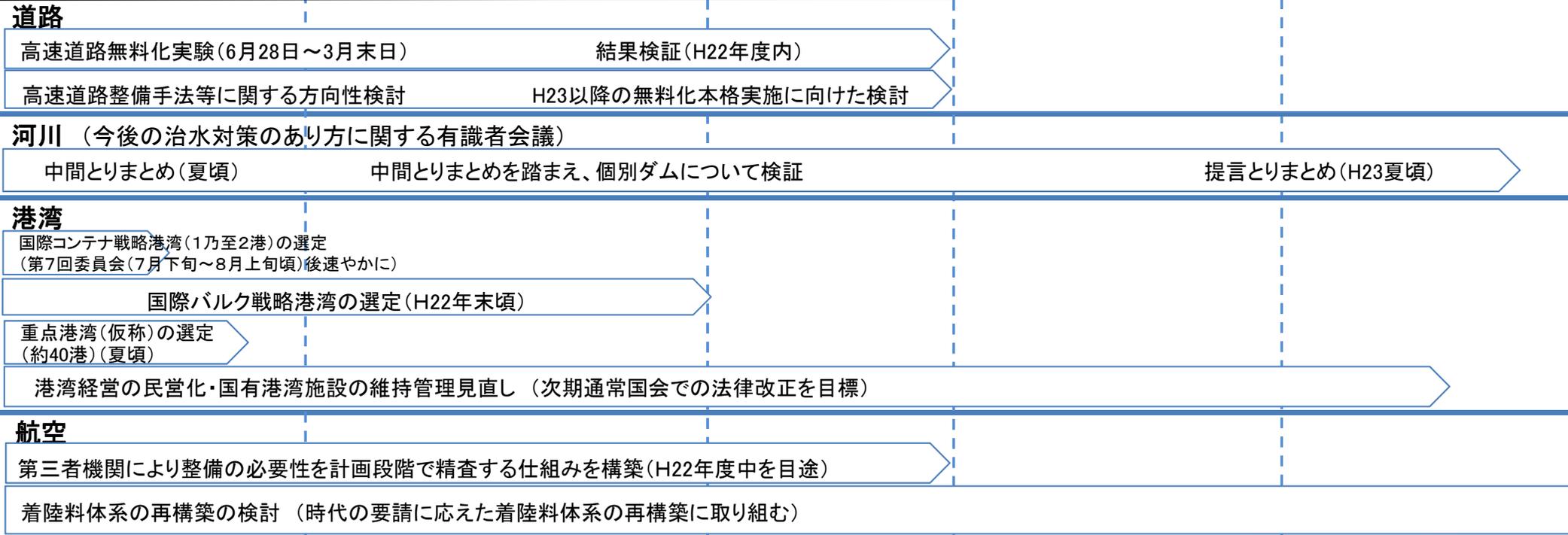
H23

計画部会
各分科会・部会



見直しの基本的考え方(骨子案)や事業分野ごとの見直しの議論に沿って、需要予測モデルに基づき、事業分野ごとの課題や今後の方向性について検討

分野ごとの動き



※実際の審議は、計画部会や関係する分科会・部会における議論の進捗状況を踏まえ、政務三役から御指示をいただきながら進めていく。