

社会資本整備重点計画のあらまし



平成15年10月

国土交通省

【根拠法】 社会資本整備重点計画法

<平成15年3月28日:成立 3月31日:公布 4月1日:施行>

<警察庁、農林水産省、国土交通省共管>

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

<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)

○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
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
- ・事業間連携の確保
- ・コスト縮減
- ・既存の社会資本の有効活用
- ・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

注・二重枠の事業分野別計画には各々の緊急措置法があった。

社会資本整備重点計画のポイント

～13年6月の「骨太方針」、14年1月の「改革と展望」以来の議論を受け、社会資本整備の計画を
昭和29年以来**50年ぶりに改革**～

○ 重点計画で国民から見た成果目標を明示

← 計画内容を、作る側の「事業費」から国民から見た「達成される成果」に転換

○ 重点計画で社会資本整備の改革方針を決定

・ 事業間連携を強化

← 事業分野別計画9本を一本化。横断的な重点目標設定（例：公園、道路、河川、港湾、民有地等を一体とした緑化指標）・省庁間の事業間連携強化（例：国土交通省、農水省、環境省共通の污水处理人口普及率）

← 民間との連携による取組み（例：鉄道事業者と道路事業者一体となったバリアフリー化）を記載。また、ソフト施策（例：料金施策を含むETC普及促進による渋滞解消）もハードと一体として記載

・ 事業の構想段階から住民参加を推進

・ コストを大幅縮減

← 国・関係公団等が行う事業について、工事コスト縮減に加え、規格の見直し、事業のスピードアップなどにより、物価変動を除いて、15%の総合コスト縮減率を達成する

・ PLAN・DO・SEEを徹底、ムダを排除、メリハリのある予算に反映

← 計画内容自体のPLAN・DO・SEE

← 個別事業についても、事前から事後までの一貫した事業評価（新規採択時の評価・実施中の再評価・完了後の事後評価）の厳格な実施・データも含めた情報公開、施策へ反映

・ 入札・契約の適正化

・ PFIなど民間資金・能力の活用

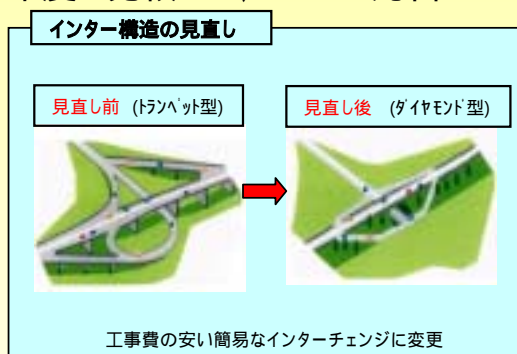
・ 国庫補助負担金について地方の裁量を向上

○ 重点計画を、国・地方公共団体・国民の間の対話手段として活用

← 計画策定自体についても国民・地方公共団体の参加を法定

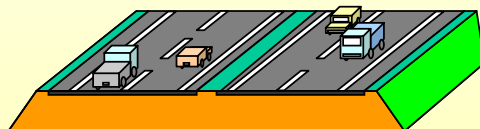
社会資本整備の改革方針（第1章）

- 事前から事後までの一貫した事業評価の実施・公表、事後評価の結果を改善措置等に反映
- 国等が行う事業について、規格の見直し、事業のスピードアップ(地籍調査の推進等)などにより、平成14年度と比較して、15%の総合コスト縮減率を達成
- 事業の構想段階における住民参加プロセスの導入
- 他の公共事業計画に位置付けられた事業も含めた事業間連携の推進
- ETCの普及促進、災害やバリアフリーに関する情報の提供等のソフト施策との連携
- 公共工事入札契約適正化法の趣旨の徹底
- PFI方式など民間資金・能力の活用を推進
- ローカルルール導入、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



【コスト縮減の事例】

4車線の横断面



2車線の横断面



【ローカルルール導入の事例】

重点目標と事業の概要（第2章）

「暮らし・安全・環境・活力」の4分類に沿って、15の重点目標、35の指標を設定 環境基本計画と調和

暮らし

- **少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等**
横断的に事業を実施し、自宅から交通機関、まちなかまで連続したバリアフリー環境を実現。公共交通機関等のバリアフリー化の状況について、利用者にわかりやすく情報提供
 [旅客施設の段差解消 39%(H14)→7割強(H19)]
 [バリアフリー化された歩道等 17%(H14)→約5割(H19)]
 [バリアフリー化された住宅 H19までに約1割]
- **水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等**
民間の緑地(屋上緑化等)も活用し、都市域において水と緑の空間を確保
 [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]
- **良好な居住環境の形成**
3省庁が連携、地域特性を踏まえ、下水道、集落排水施設、浄化槽の汚水処理施設を整備
 [汚水処理人口普及率 76%(H14)→86%(H19)]
 市街地の幹線道路の無電柱化を推進
 [7%(H14)→15%(H19)]

環境

- **地球温暖化の防止**
 公共交通機関の利用促進や渋滞対策等による二酸化炭素排出抑制、緑化の推進等による二酸化炭素吸収源対策等を実施
- **都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善**
 沿道環境対策により道路周辺の騒音を低減
 [夜間騒音要請限度達成率 61%(H14)→72%(H19)]
- **循環型社会の形成**
 循環型社会の形成を目指し、建設廃棄物の再資源化・縮減、再生資材の利用、建設発生土の有効利用の促進等を実施
- **良好な自然環境の保全・再生・創出**
 失われた自然の水辺を再生 [H19までに約2割再生]
- **良好な水環境への改善**
 下水道の高度処理施設の整備、下水道事業と河川浄化事業の連携による水質浄化対策等を実施
 [高度処理人口普及率 11%(H14)→17%(H19)]

安全

- **水害等の災害に強い国土づくり**
河川と下水道が連携し、床上浸水被害を受ける家屋を解消
 [約9万戸(H14)→約6万戸(H19)]
 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)]
- **大規模な地震、火災に強い国土づくり等**
 地震発生時における被害の軽減、円滑かつ迅速な災害応急対策活動の実施、社会経済活動の確保のため、社会資本等の耐震化を推進
 [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)]
- **総合的な交通安全対策及び危機管理の強化**
 道路交通における死傷事故を低減
 [118件/億台キロ(H14)→約1割削減(H19)]

活力

- **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**
国際競争力の強化を目指し、国際拠点空港の処理容量を拡大、鉄道アクセスの利便性を向上
国際競争力の強化を目指し、国際海上コンテナターミナルの整備等により輸出入貨物の輸送コストを低減
 [H14比5%減(H19)]
 長期的に**国際競争力の確保に必要な水準**を目指して、拠点的な空港・港湾への道路アクセスの利便性を向上
 [拠点的な空港・港湾のうち規格の高い道路から10分以内に到達できるものの率 59%(H14)→68%(H19)]
- **国内幹線交通のモビリティの向上**
 空港、港湾、幹線道路、幹線鉄道等の幹線交通体系を整備
- **都市交通の快適性、利便性の向上**
 環状道路の整備や路上工事の縮減等により交通渋滞・混雑を緩和
 [道路渋滞による損失時間 38.1億人時間(H14)→約1割削減(H19)]
- **地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化**
 訪日外国人旅行者の増加を目指し国際観光交流促進のための基盤を整備

第3章において、事業分野別の取組みについて記載

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数が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(12㎡/人(H14)→13㎡/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)】
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 【うち災害弱者関連施設数 約3,100施設(H14)→約4,100施設(H19)】 【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・km(H14)→約1割削減(108件/億台・km)(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 ₂ 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・km(H14)→4,800億座席・km(H19)、215億ト・km(H14)→300億ト・km(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・km(H14)→1,500億座席・km(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/千・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