

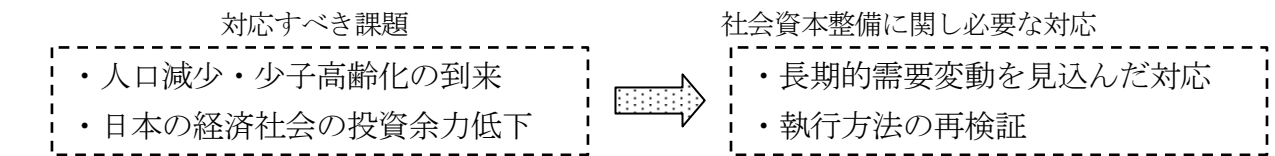
基本問題小委員会の検討状況（分野横断的検討等）

1. 次期社会資本重点計画の今後の検討方向（全体概要）・・・P 1
2. 分野横断的な検討の考え方・・・・・・・・・・P 2
3. 各事業分野での予算の重点化・・・・・・・・・・P 4
4. 国家戦略として緊急に整備すべきもの（素案）・・・P 5
5. 最近の取り組み事例（横断的、ソフト・ハード）・・・P 8
6. 横断的な目標・指標の考え方（素案）・・・・・・・・P 10

各分科会等、基本問題小委員会での今後の検討

1. 次期社会資本整備重点計画の今後の検討方向（全体概要）

○ 基本的認識

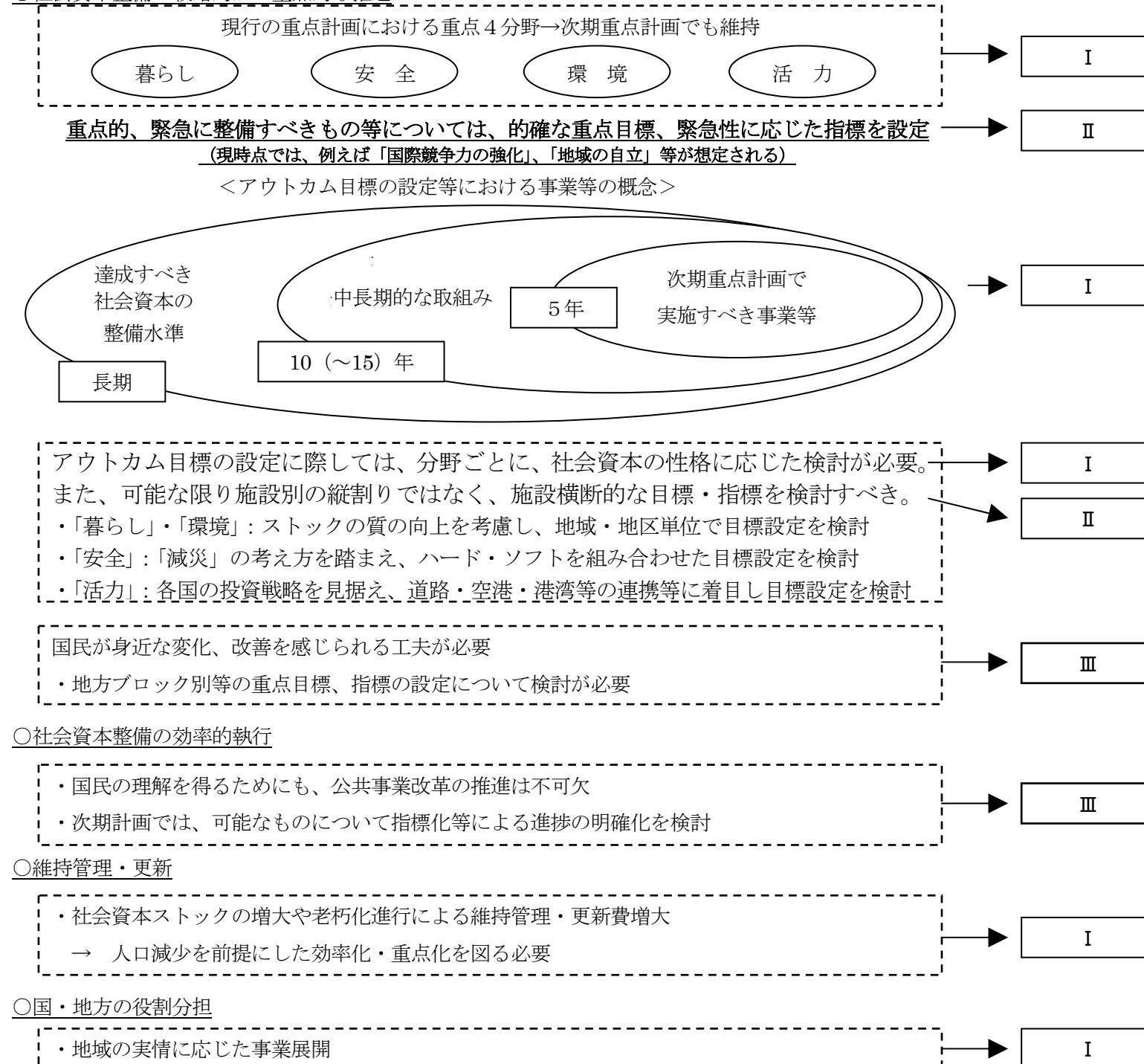


次期重点計画の策定に当たっては、上記の認識に立って、「ストック」の観点を踏まえて検討すべき

○次期重点計画の計画期間

平成20～24年度の5ヶ年

○社会資本整備の戦略的かつ重点的な推進



I. 各分野において検討が必要な事項について — 各分科会等で審議

＜検討項目＞

- ・達成すべき整備水準の想定
- ・10（～15）年程度の間で早急に完成（概成）させるべき施策分野
- ・中長期的なアウトカム目標、アウトプット量
- ・次期重点計画で実施すべき事業、終期におけるアウトカム目標、アウトプット量
- ・維持管理・更新費の正確な見通し、適切な維持管理方策の検討 等

＜検討の進め方＞

- ① 各分科会等での議論開始（海岸；中長期的な展望に立った海岸保全検討会）
- ② 全体を踏まえ、各分科会等で「中間とりまとめ」（H19年5月中）

II. 分野横断的な検討が必要な事項について

— 各分科会等と基本問題小委員会の両方で審議

＜検討項目＞

- ・国家戦略として重点的・緊急に整備すべきもの
- ・施設横断的な目標・指標 等
- 〔「暮らしやすさ」や「活力」等の指標の収集、社会資本整備に関連するものの抽出
各委員からの意見聴取・報告 等〕

＜検討の進め方＞

- ① 各分科会等での議論（海岸；中長期的な展望に立った海岸保全検討会）
- ② 基本問題小委員会で議論、その際国土形成計画（全国計画）の検討状況についても報告
(H18年10～11月)
- ③ 基本問題小委員会で、各分科会等の検討状況を報告
(H19年1～2月)
これを踏まえ、引き続き小委員会で検討
(H19年4月中)
- ④ 全体を踏まえ、各分科会等で「中間とりまとめ」
(H19年5月中)

III. その他 — 基本問題小委員会等で審議

＜検討項目＞

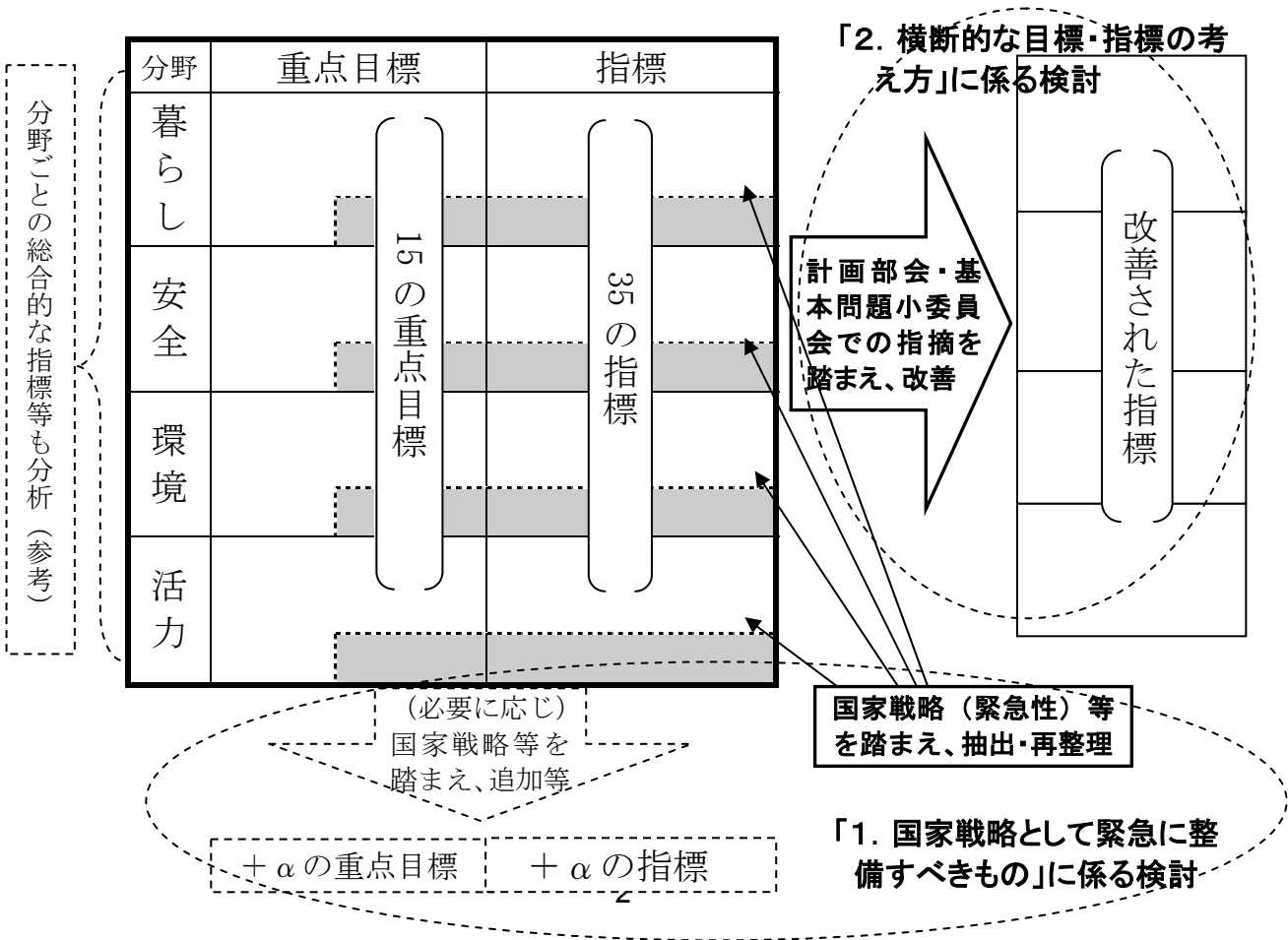
- ・地方ブロック毎の整備方針の枠組み
(策定方法、記載内容、全国計画や広域地方計画との関係 等)
- ・社会資本整備の効率的執行に関する検討 (可能なものについて指標化等を検討)

2. 分野横断的な検討の考え方

1. 国家戦略として緊急に整備すべきもの（資料3-2）
- 現行の重点計画に記載されている事業等はいずれも重要であるが、その中で、緊急性に応じて区別する必要がある。以下に掲げたような緊急性を要する部分に対し、これに相応しい目標の設定を本小委員会及び各分科会において検討したい。
- 政府の大綱等に位置付けられており、緊急性を有する事業等

○ 予算の「ハリ」に相当する事業等

○ 各事業分野で積極的にアピールすべき事業等
2. 横断的な目標・指標の考え方（資料3-3）
- 現行の重点計画に記載されている重点目標・指標をもとに、基本問題小委員会等における各委員の指摘等を踏まえ、より国民の実感に近い、施設横断的、あるいは、ソフト・ハードを含めた指標とする必要があり、そのための改善方法を本小委員会及び各分科会において検討したい。
- （なお、「暮らし」「安全」「環境」「活力」の分野ごと（あるいは全体）の全般的な状況等を表す「総合的な指標」についても、参考として分析していく予定。（資料3-4）



(参考)

【財政フレームの設定について】

- ・ 現行計画の策定においては、「構造改革と経済財政の中期展望（改革と展望、平成 14 年 1 月 25 日閣議決定）」及び参考資料に従い設定した。

具体的には、同参考資料において公共投資の水準が平成 15 年度～19 年度まで毎年△ 3 %とされていることから、各分野において、これと矛盾しない範囲で、指標等の設定を行った。

- ・ 次期計画においても、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006（骨太方針 2006、平成 18 年 7 月 7 日閣議決定）」において、公共事業関係費の水準は毎年△ 3 %～△ 1 %（平成 19 年度～23 年度）とされていることから、各分野において、これと矛盾しない範囲で、指標等の設定を行うこととする。さらに、これに併せて「国家戦略として緊急に実施すべきもの」を定め、重点投資を行う。

【社会資本整備重点計画が対象とする事業の範囲について】

- ・ 社会資本整備重点計画が対象とする事業の範囲については、社会資本整備重点計画法第 2 条第 2 項に以下と定められている。

社会資本整備事業：道路、交通安全、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、急傾斜地及び海岸の各事業並びに社会資本整備事業と一体となってその効果を増大させるため実施される事務又は事業（＝密接関連事業、ソフト施策を含む）

社会資本整備事業

道路、交通安全、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、急傾斜地及海岸の各事業

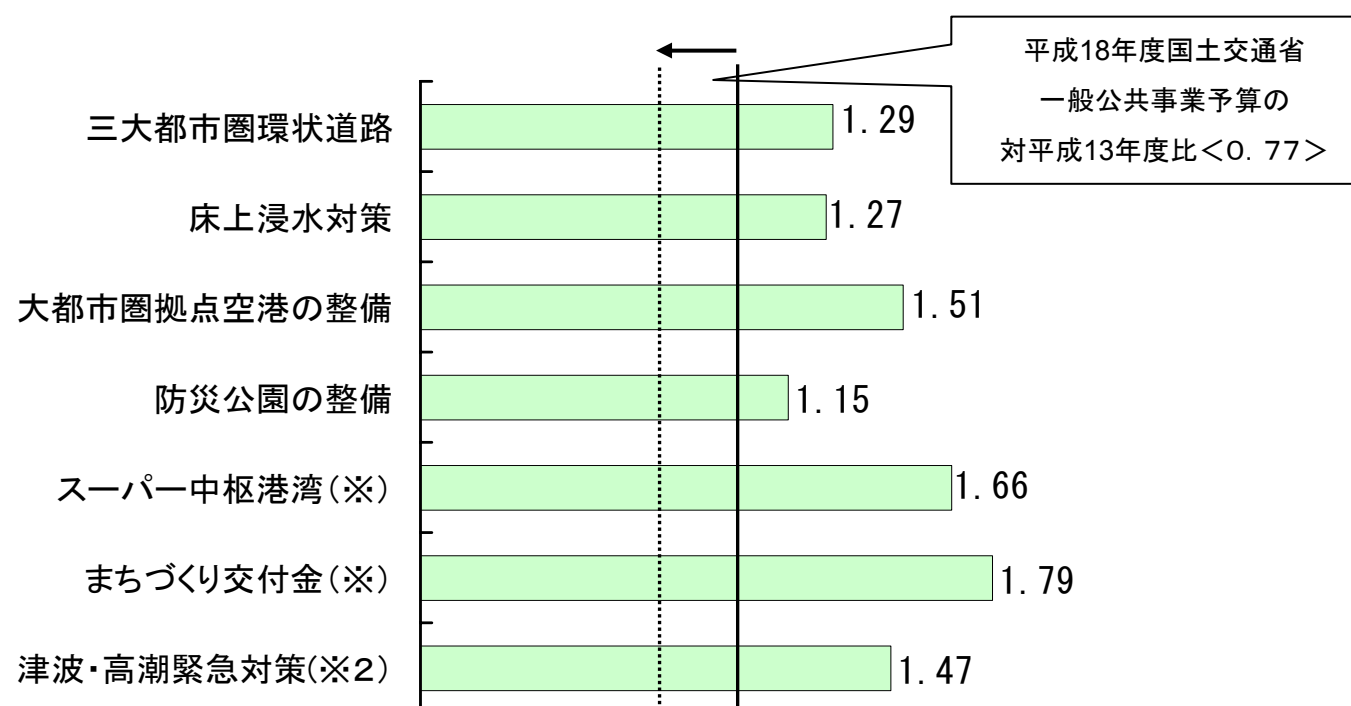
（法第 2 条第 2 項第 1 号～1 3 号）

密接関連事業（法第 2 条第 2 項第 1 4 号）

3. 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。

〔平成 18 年度/平成 13 年度の予算の伸び率（当初予算）〕



* 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 年度の伸び率である。

* 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 年度の伸び率である。

4. 国家戦略として緊急に整備すべきもの

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、「国家戦略として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。

: 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

*防災・海岸に関する事項は、青文字で表示

【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3]

◆ 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
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
(国) 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 ◆ 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)
(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 (国)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 ◆ 国家戦略としてインフラの質の向上として、地震防災対策は緊急性が高い。(藻谷委員) ◆ 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)
(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	(国) 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
(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 ₂ 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
◆ 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)	
活力	
(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 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
(国) 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）	◆ 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) ◆ 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) ◆ 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) ◆ 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) ◆ 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)

5. 最近の取組み事例（横断的、ソフト・ハード）

*** 防災・海岸に関連する事項を青文字で表示**

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んでいる。

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 I C 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）

*** 防災・海岸に関連する事項を青文字で表示**

6. 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

* 防災、海岸に関連する事項を青文字で表示

【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）

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
◆ 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
◆ 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
◆ 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	6 洪水による氾濫から守られる区域の割合 ・ 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） 7 床上浸水を緊急に解消すべき戸数 ・ 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） 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 ・ 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） ◆ 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）
(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が確保される市街地の割合 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 ・ 避難地等へ 30 分で避難できる人口の割合 14 災害時の広域的救援ルートが確保された割合 ・ 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 15 港湾による緊急物資供給可能人口 ◆ 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パ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）

(6) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	16 道路交通事故における死傷事故率 ・ 踏切事故件数（ソフト対策を含む） 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 ◆ 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に活用することを意図して欲しい。（森地委員（計画部会））
(全般・その他)	 ◆ 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））
環境	
(7) 地球温暖化の防止	・ 大型ディーゼル車や船舶の低公害化目標達成率 ・ CO ₂ 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	19 NO ₂ の環境基準達成率 20 夜間騒音要請限度達成率 ◆ 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	・ 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	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 ◆ 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	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 ◆ 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）)
(全体・その他)	◆ 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)
活力	
(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 26 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 ・ スーパー中枢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） 27 輻輳海域における航行時間の短縮 ・ 主要船舶交通ルートにおける海上交通環境の整備率 28 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 ・ 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） 29 国際拠点空港への円滑な鉄道アクセス実現 ・ 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 ◆ 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)

(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 ・ 海上輸送と陸上輸送の円滑な接続の度合い ◆ 空港・新幹線駅と高速道路の接続を改善すべき。（藻谷委員）
(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 ・ 渋滞緩和に資する ETC の利用率 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 ◆ 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）
(全般・その他)	・ 都市における公共交通の分担率（再掲） ◆ 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）