

平成 18 年 11 月 30 日
交通政策審議会
第 20 回港湾分科会

資料 1－3－2

社会資本整備重点計画の策定 について（参考資料）

次期社会資本整備重点計画の今後の検討方向 概要

○ 基本的認識

対応すべき課題

- ・人口減少・少子高齢化の到来
- ・日本の経済社会の投資余力低下

社会資本整備に關し必要な対応

- ・長期的需要変動を見込んだ対応
 - ・執行方法の再検証
- 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ケ年

○ 社会資本整備の戦略的かつ重点的な推進

現行の重点計画における重点4分野→次期重点計画でも維持

暮らし 安全 環境 活力

重点的、緊急に整備すべきもの等については、的確な重点目標・緊急性に応じた指標を設定
(現時点では、例えば「国際競争力の強化」「地域の自立」等が想定される)

＜アウトカム目標の設定等における事業等の概念＞



アウトカム目標の設定に際しては、分野ごとに、社会資本の性格に応じた検討が必要。また、可能な限り施設別の総計ではなく、施設横断的な目標・指標を設定すべき。

・「暮らし」・「環境」：ストックの質の向上を考慮し、地域・地区単位で目標設定を検討

・「安全」：「防災」の考え方を踏まえ、ハード・ソフトを組み合わせた目標設定を検討

・「活力」：各国の投資戦略を見据え、道路・空港・港湾・港湾等の連携等に着目し目標設定を検討

国民が身近な変化、改善を感じられる工夫が必要

・地方ブロック別等の重点目標、指標の設定について検討が必要

○ 社会資本整備の効率的執行

・国民の理解を得るためにも、公共事業改革の推進は不可欠

・次期計画では、可能なものについて指標化等による進捗の明確化を検討

○ 維持管理・更新

・社会資本ストックの増大や老朽化進行による維持管理・更新費増大

→ 人口減少を前提にした効率化・重点化を図る必要

○ 国・地方の役割分担

・地域の実情に応じた事業展開

各分科会等、基本問題小委員会での今後の検討

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(本年夏想定、一部開始済み)
- ② 全体を踏まえ、各分科会等で「中間とりまとめ」(19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者で審議

＜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開始(本年夏想定、一部開始済み)
- 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
(本年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(19年1～2月)
これを踏まえ、引き続き小委員会で検討(19年4月中)
- ④ 全体を踏まえ、各分科会等で「中間とりまとめ」(19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)

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）

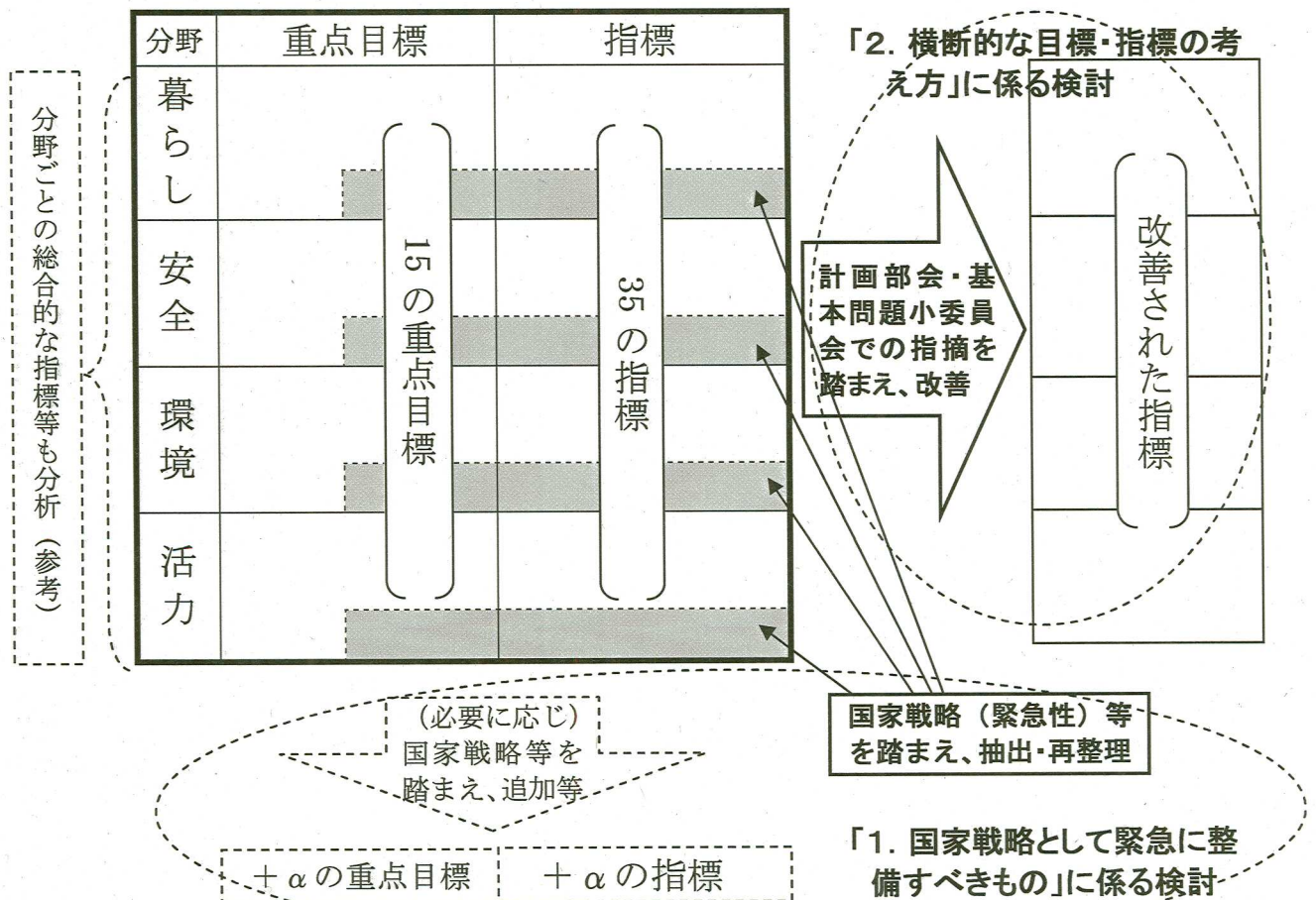
現行の重点計画に記載されている事業等はいずれも重要であるが、その中で、緊急性に応じて区別する必要がある。以下に掲げたような緊急性を要する部分に対し、これに相応しい目標の設定を本小委員会及び各分科会において検討したい。

- 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）



「国家戦略として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、特に国家戦略として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年で概成させる分野を検討中。
- ・ 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、「国家戦略として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。

「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。

港湾局関係の業績指標一覧 (H17年度末時点)

の網掛けは社会資本整備重点計画第2章の指標であることを示している

- 国土交通省全体で27の政策目標、119の業績指標(うち港湾局関係は以下の20指標)を定め、毎年政策チェックアップを実施、公表している。(H17年度実績値は、H18.8公表済み)
- H17年度の業績指標の実績値の多くは、目標達成に向けた成果を示していると評価される。
- 現在の業績指標の中には、外的要因による変動が大きく5年の目標期間内では業績を評価しづらいとの指摘がある「湾内青潮等発生期間の短縮」や、H17年度が目標年となっており、新たな業績指標と目標値の設定が必要なものが含まれている。
- 今後、港湾の長期政策を検討する中で、港湾政策の目標を国民にわかりやすく提示する新たな業績指標を検討していく必要がある。

現行の重点目標		国土交通省 27政策目標	業績指標		初期値	実績値 (H17)	評価 分類	目標値
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	バリアフリー社会の実現	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、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、視覚障害者 誘導用ブロック)	【段差】39.4%(H14) 【誘導】72.0%(H14)			C-1 A-1	7割強 (H19) 8割強 (H19)
	水・緑豊かで美しい都市生活空間等の 形成等	アメニティ豊かな生活環 境の形成	人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長	約6,790km			A-2	約6,800km(H19)
	水害等の災害に強い国土づくり	水害等による被害の軽減	都市域における水と緑の公的空間確保量	12m2/人(H14)			A-2	13m2/人(H19) (12m2を約1割増)
安全	大規模な地震、火災に強い国土づくり	地震・火災による被害の 軽減	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)			A-1	約10万ha(H19)
			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)			A-1	約10,000ha(H19)
			港湾による緊急物資供給可能人口	約1,900万人(H14)			A-2	約2,600万人(H19)
環境	良好な自然環境の保全・再生・創出	交通安全の確保	港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	45%(H8)			C-2	55%(H18)
		良好な自然環境の保全、 再生及び創出	重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航 船用の公共港湾施設の割合	0%(H15)			A-3	100%(H17)
		良好な水環境への改善	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	0割(H14)			A-2	約2割(H19)
活力	国際的な水準の交通サービス の確保等	良好な水環境への改善	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 したもの割合	約2割(H14)			A-2	約3割(H19)
	国内幹線交通のモビリティ向上	物流の効率化	生物多様性の確保に資する良好な樹林等の自然環境を保全・創 出する公園・緑地	0ha(H14)			A-2	概ね2,400haを確保(H19)
			湾内青潮等発生期間の短縮	0(H14)			C-2	H14年度比約8%減 (H16)
共通の 政策課題			可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物 の受入	100%(H14)			A-2	100% (H18年度以降毎年)
			循環資源国内輸送コスト低減率	0(H14)			A-2	H14年度比 約7%減 (H19)
			国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0(H14)			A-2	H14年度比 3.3%減
共通の 政策課題			船舶航行のボトルネック解消率	75%(H12)			A-2	90%(H18)
			複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復 圏の人口カバー率	75%(H12)			A-2	80%(H18)
			フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	0(H14)			A-2	H14年度比 2.3%減
共通の 政策課題			港湾EDシステムの普及率	22.0%(H13)			B-3	100%(H17)
			公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長	28,140km(H13)			A-3	33,000km(H17)

※評価分類の判例

業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示している
A-1 施策の改善等の方向性を提示
A-2 現在の施策を維持
A-3 施策の中止 *指標の廃止を含む。

業績指標の実績値は目標達成に向けた成果を示していない
B-1 施策の改善等の方向性を提示
B-2 現在の施策を維持
B-3 施策の中止 *指標の廃止を含む。

判断できない
C-1 施策の改善等の方向性を提示
C-2 現在の施策を維持
C-3 施策の中止 *指標の廃止を含む。