

H19.6.21 社会資本整備審議会・交通政策審議会  
第7回計画部会（兼）第9回基本問題小委員会資料4

## 次期「社会資本整備重点計画」の策定について （案）

（社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会とりまとめ）

平成19年6月21日

「次期『社会資本整備重点計画』の策定について(案)」のポイント

はじめに .....	1
1 . 社会資本整備重点計画の意義と評価 .....	4
( 1 ) 社会資本整備重点計画の基本的考え方	
( 2 ) 現行の重点計画のフォローアップ	
2 . 次期重点計画において対応すべき課題 .....	6
( 1 ) 人口減少社会の到来と急速な高齢化の進展に対応した投資の推進	
( 2 ) 東アジア地域の成長へ対応しつつ地域の活力を高める投資の推進	
( 3 ) 増大する災害リスク等に対し、安全・安心な社会を形成する投資の推進	
( 4 ) 環境や美しい景観の形成等に対する投資の推進	
( 5 ) 社会資本ストックの老朽化等への対応	
( 6 ) 情報通信技術の急速な進展を活かしたイノベーションの推進	
3 . 次期重点計画の基本構成 .....	1 1
( 1 ) 次期重点計画策定にあたっての基本的視点	
( 2 ) 将来の経済社会の具体的な姿の提示	
( 3 ) 現行の重点目標分野の整理	
( 4 ) 現行の重点目標の整理と新たな重点目標の設定	
「ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減」	
「良好な景観の形成」	
「ICTによる社会資本の高度化」	
「計画的な維持管理や更新の推進」	
( 5 ) 緊急性を有する事業の明確化	
「国際競争力の強化」と「地域活力の向上」において緊急性を有する事業	
「災害に強い国土づくり」において緊急性を有する事業	
「子育て支援、バリアフリー社会の形成」において緊急性を有する事業	

「地球温暖化の防止」において緊急性を有する事業

(6) より分かり易い身近な指標への改善

横断的指標の充実

身近な変化・改善を実感し得る指標の導入

ハード対策と一体となったソフト対策の指標の導入

(7) 重点的、効果的かつ効率的な社会資本整備に向けた取組の充実

公共事業の構想段階における計画策定プロセスの透明性・公正性の向上

事業評価の厳格な実施

コスト構造改革の推進

公共調達改革と新しい建設生産システムの構築

価値の高い社会資本整備に向けた技術開発の推進

民間能力・資金の活用

#### 4 . 国土形成計画の実現に向けた社会資本整備重点計画の推進

..... 2 1

(1) 国土計画と「車の両輪」としての社会資本整備

(2) 地方ブロックの社会資本の重点整備方針の策定

最後に ..... 2 2

#### 別表

次期「社会資本整備重点計画」における重点目標(案)・指標(案)  
等総括表(国土交通省検討案)

「次期『社会資本整備重点計画』の策定について（案）」のポイント  
（社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会とりまとめ）

1. とりまとめの位置付けとポイント

これまでの議論をとりまとめ、計画部会として提言するもの  
成長力の強化と地域の自立・活性化に向け、「活力」をより重視  
老朽化した社会資本ストックの増加に対応し、維持管理や更新を重視  
早期に概成させる事業の明確化し、重点化をさらに進める  
指標の改善等により重点計画の分かり易さをさらに向上させる

2. 次期重点計画において対応すべき課題

人口減少社会の到来と急速な高齢化の進展に対応した投資  
東アジア地域の成長に対応しつつ地域の活力を高める投資  
増大する災害リスク等に対し、安全・安心な社会を形成する投資  
環境や美しい景観の形成等に対する投資  
社会資本ストックの老朽化等への対応  
情報通信技術の急速な進展を活かしたイノベーションの推進

3. 次期重点計画の基本構成

将来（概ね10年後）の経済社会の具体的な姿の提示

（長期にわたる社会資本整備を通して実現を目指すべき経済社会の姿を示す

重点目標分野を「活力」、「安全」、「暮らし・環境」に統合

新たに維持管理や更新などの「横断的な政策課題」を創設

新たな重点目標を追加

（「ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減」、「良好な景観の形成」、  
「ICTによる社会資本の高度化」及び「計画的な維持管理や更新の推進」

緊急性を有する事業の明確化

（「国際競争力強化」、「地域活力の向上」、「災害に強い国土づくり」、「子育て支援、バ  
リアフリー社会の形成」及び「地球温暖化の防止」の目標のなかで特に位置付ける指標

分かり易い身近な指標への改善

（「横断的指標の充実」、地域指標など「身近な変化・改善を実感し得る指標の導入」及  
び「ハード整備と一体となったソフト対策の指標の検討」

重点的、効果的かつ効率的な整備に向けた取組の充実

（  
・構想段階からの住民参加など計画策定プロセスの透明性・公正性の向上  
・CO<sub>2</sub>削減効果の貨幣換算手法など事業評価の評価手法の更なる高度化  
・VFM（Value For Money）最大化に向けたコストの縮減  
・入札・契約の透明性・競争性の向上等公共調達改革  
・コスト縮減、維持管理の高度化等に向けた技術開発  
・民間能力・資金の活用

4. 国土形成計画の実現に向けた社会資本整備重点計画の推進

国土計画と「車の両輪」としての社会資本整備

地方ブロックの社会資本の重点整備方針の充実・強化

## はじめに

我が国の経済社会を取り巻く環境は、内に目を向ければ人口減少・高齢化の進展、外に目を向ければ東アジア地域の急速な経済成長等、大きく変化している。また、自然条件については、大規模地震の恐れや気候変動に伴う、海面上昇や豪雨の増加等による災害リスクの増大が懸念されている。そのような時代において、我が国が、活力とチャンスと優しさに満ちあふれ、世界に開かれた「美しい国」であるためには、生産性を向上させ、成長力を強化することが不可欠であり、こうした環境の変化に対応しつつ、国民共通の投資として、積極的に未来を創り出していくための社会基盤を構築していくことが求められている。

社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）は、限られた財源の中で、国民生活の向上や経済社会の発展に効果を上げ、また、国民の信頼を確保するため、「選択と集中」により、重点をおくべき社会資本整備の方向性や実施の効率化、透明性の向上等の取組を明らかにする役割を担っている。

このため、来年度策定予定の次期重点計画（計画期間：平成20～24年度）においては、内外の環境変化に対応しつつ、国民の要望に的確に応えた社会資本整備が行われるよう、以下の点について見直しを行うべきである。

第1は、成長力の強化と地域の自立・活性化に向け、「活力」をより重視することである。

長い停滞のトンネルを抜け出した我が国経済を中長期的に新たな成長へと引き上げていくためには、国全体、あるいは各地域において、経済成長が著しい東アジア地域の活力を積極的に受け止め、取り込んでいくことが不可欠である。また、東アジア地域は、既に我が国の社会資本が有する規模・機能を凌駕し始めており、我が国の存在感を確保し、さらに高めていくためには、国際競争力をはじめとする成長力の強化と地域の自立・活性化を実現していくことが必要である。次期重点計画においては、経済成長の基盤となる国民生活の安全・安心を確保しつつも、「活力」に関する社会資本整備をより重視すべきである。

第2は、老朽化した社会資本ストックの急速な増加に対応し、維持管理や更新を重視することである。

高度経済成長期を通じ、社会資本ストックが蓄積されてきたが、建設後の年数が経過するにしたがい、今後、老朽化したストックの急速な増加が想定され、なかには、機能更新がなされなければ陳腐化等が進み、社会の要請に応えられなくなることも危惧されている。厳しい財政状況の中において膨大な社会資本ストックを徹底的に活用していくためにも、改善という観点から行う改良再生や予防保全の考え方に立った計画的・効率的な維持管理や更新を今まで以上に重視しなければならない。また、維持管理や更新費用をできる限り節約し、これから真に必要な新たな社会資本整備の財源も生み出していく必要がある。このため、次期重点計画においては、これまでも増して積極的に「社会資本の計画的な維持管理や更新」に取り組むことが不可欠である。

第3は、5年後の目標に加え、早期に概成させる事業を明確にし、重点化をさらに進めることである。

国民生活や産業活動の基盤を形成する社会資本の整備は、本来、長時間を必要とする。しかしながら、社会資本の本来の機能・効果を、厳しい財政状況の中においても、早期かつ十分に発現させ、また、関連する民間投資を誘発させていくためには、更なる重点投資を図ることが必要である。このため、次期重点計画においては、概ね10年後までに概成させる必要がある事業を明確にしていくべきである。

第4は、将来の経済社会の姿の提示や指標の改善により、国民に対し、計画の分かり易さをさらに向上させることである。

現行の重点計画は、重点目標の達成状況を指標によって把握しようとするものであるが、国民の視点に立てば、社会資本整備の結果、どのような経済社会が実現されるのか明らかにされていなかった。このため、次期重点計画においては、指標の更なる充実を図るとともに、国民が施策の成果を想像でき、改善を実感し得るよう将来の経済社会の姿を提示する等、計画内容をより分かり易くする取組を進めるべきである。

社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会においては、次期重点計画のあり方について調査審議を進めてきたが、来年度の概算要求等に次期重点計画の策定が盛り込まれることから、ここにこれまでの議論をとりまとめ、提言を行うものである。

なお、次期重点計画の検討にあたっては、

- ・ 現在、策定作業が進められている国土形成計画との調和
- ・ 経済財政運営の中期の方針である「日本経済の進路と戦略<sup>\*1</sup>」との整合に留意するとともに、道路については、「道路特定財源の見直しに関する具体策<sup>\*2</sup>」において、19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成するとされていることから、引き続き、その検討と連携を図ることが必要である。

---

\*1 平成19年1月25日閣議決定。

\*2 平成18年12月8日閣議決定。

## 1. 社会資本整備重点計画の意義と評価

### (1) 社会資本整備重点計画の基本的考え方

重点計画は、国民生活・産業活動の基盤を形成する社会資本の整備について、従来の9つの事業分野別の公共事業関係長期計画<sup>\*3</sup>を統合するとともに、計画内容も、造る側からみた「事業費」から、政策目標の実現によって「国民が享受する成果」に転換し、併せて、事業評価の厳格な実施等の社会資本整備を効果的かつ効率的に実施するための取組の方向性を示す5ヵ年の計画であり、現行の重点計画は、平成15年10月10日に閣議決定されている。

このように重点計画は、国の公共投資の大宗を所管する国土交通省等の行う社会資本整備について、計画期間中、どのような視点に立ち、どのような分野に重点をおいて事業を行おうとするのか投資の方向性を明確に示し、それによって国民生活、国民経済にどのような効果が期待されるのか、限られた財源を有効に活用するため、事業の推進に際してのコストの縮減や事業評価をどのように行っていくのか等について、国民の視点に立って説明をし、理解を得ようとするものとなっている。

社会資本整備は、それ自体が目的とされるべきものではなく、一定の政策目的を達成するための手段であり、場合によっては他の政策手段との組合せによって所期の効果を発揮しようとするものである。各分野の社会資本整備が、どのような政策目的を達成するために行われるのか、どのような効果を期待しているのかを明らかにすることは極めて重要であり、こうした取組をさらに強化すべきものと考えられる。

### (2) 現行の重点計画のフォローアップ

現行の重点計画の計画期間中の公共事業予算は、「構造改革と経済財政の中期展望<sup>\*4</sup>」に従い、平成14年度以降、厳しく抑制されてきた。こうした中で、現行の重点計画は、限られた予算の中で重点的、効果的かつ効率的な社会資本整備を推進するための指針として機能してきたものと考えられる。

現行の重点計画に定められた重点目標については、毎年度、政策評価を行うこととされており、15の重点目標の達成状況を示す35の

\*3 道路、交通安全施設、空港、港湾、都市公園、下水道、治水、急傾斜及び海岸の各5ヵ年計画。

\*4 平成14年1月25日閣議決定。

指標<sup>\*5</sup>について、達成状況を定量的かつ客観的に把握し、P D C A<sup>\*6</sup>サイクルによるマネジメントが行われている。また、計画部会においても、その評価結果について、客観的に見て妥当であるかどうか、対策が十分であるかどうか等の観点から、フォローアップのための審議を行っている。

平成19年度の目標値に対し、現行の重点計画策定後の4年間（平成15～18年度）の進捗がどうなっているか、具体的にみると、

A：指標の実績値が目標達成に向けた成果を示しているもの 85%

B：指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していないもの  
12.5%

C：公共事業以外の自然条件等の変化によりその達成が事実上影響されるため指標の実績値が目標達成に向けた成果を示しているか、判断できないもの

2.5%

となっており、これまでのところ、現行の重点計画に掲げられた指標の達成状況については、概ね順調に推移していると評価できる。

また、P D C Aマネジメントによる評価結果を踏まえ、目標の実現に向けた効果の発現が遅れている部分を重点的に分析し、これに対する施策を検討して、施策の改善に反映する等の取組が行われている。こうした取組としては、

「旅客施設、道路、建築物及び住宅のバリアフリー化の割合」の実績を踏まえたバリアフリー新法（ハートビル法・交通バリアフリー法の統合、施策の拡充）に係る取組

「多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率」の実績を踏まえた耐震改修促進法の改正等に係る取組

「環境基準達成のための高度処理人口普及率」の実績を踏まえた下水道法の改正による高度処理共同負担事業の創設等に係る取組等へ結実しており、重点計画の考え方の一つの成果として位置付けられる。

\*5 重点計画のフォローアップは、35指標のうち国土交通省所管に係る34指標を対象としている（1指標は警察庁所管）。

\*6 目標設定（Plan） 実施（Do） 評価（Check） 反映（Action）。

## 2. 次期重点計画において対応すべき課題

次期重点計画において取り組むべき政策課題は非常に多岐にわたるが、現在の経済社会・国土を取り巻く大きな変化を踏まえた以下の対応が必要である。

### (1) 人口減少社会の到来と急速な高齢化の進展に対応した投資の推進

我が国は、人口減少社会の到来という歴史的な転換点に立っている。我が国の将来の人口動向は、他の先進主要国と比較しても、急速に減少と高齢化が進行し、労働力人口の減少とそれに伴う経済活力の低下、特に人口減少・高齢化の著しい地方部の地域活力の低下、社会保障費の増大等による財政状況の硬直化、高齢者単独世帯の増加等の多方面にわたる課題が顕在化する。特に団塊ジュニア世代が退職期を迎える30年後には、生産年齢人口が大きく減少し、新規投資が極めて限られてくるおそれがあることを考慮しなければならない。

このため、

これまでのような人口増を前提とした様々な政策を見直すことも必要であり、例えば、拡散型都市構造<sup>\*7</sup>から集約型都市構造<sup>\*8</sup>への転換

高齢者・障害者等の社会参加による活力ある社会を実現するため、国民意識の向上に向けた取組も踏まえつつ、施設のバリアフリー化や、男性・女性がともに安心して子育てができる環境の充実等が必要である。

### (2) 東アジア地域の成長へ対応しつつ地域の活力を高める投資の推進

我が国経済を中長期的に新たな成長へと引き上げていくためには、経済成長が著しい東アジア地域の活力を積極的に受け止め、取り込んでいくことが不可欠である。一方、東アジア地域では、我が国との間で生じている人流・物流の爆発的な伸び、生産ネットワークの高度化、交通ネットワーク構造の大きな変化やコンテナ船・国際海上コンテナの大型化等の環境変化等に対応した空港・港湾・高速道路といった社会資本の整備・機能強化が急速に進められており、既に我が国の社会資本が有する規模・機能を凌駕し始めている。このような状況の中で我が国の存在感を確保し、さらに高めていくためには、国際競争力の強化、東アジア地

\*7 公共公益施設や大規模商業施設等、都市の中心的機能を果たすべき施設が都市の郊外部に移転・立地し、都市中心部が中心性を失った都市構造。

\*8 都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）と都市圏内のその他の地域が公共交通ネットワークで有機的に連携した都市構造。

域との連携・交流の深化に必要な社会資本の充実が急務である。

その一方で、人口減少と高齢化が急速に進展する地方部においては、地域活力の低下が懸念されている。地方圏では総人口の減少に先がけて人口減少に転じ、また、地方圏内部でも、地域ブロックの中核的な機能を担う都市に人口が集中する傾向が見られる。このような状況の中、地域が活力を取り戻し、自立していくためには、東アジア地域との直接連携を通じた活力向上や、地方中小都市等のコミュニティの弱体化、公共交通サービスの低下への対応が急務となっている。

このため、

大都市圏拠点空港やスーパー中核港湾、国際物流に対応した道路網といった、我が国と東アジア地域や世界を結ぶアジアのゲートウェイ機能や国際交通拠点機能の充実・強化

都市機能の高度化及び居住環境の向上を図るため、民間活力による都市開発の支援等の都市再生

地域ブロックの自立的な発展に向け、地域ブロックと東アジア地域の直接交流や地域ブロック相互間の交流の促進を図るための道路・港湾・鉄道等の幹線交通の整備等、総合的な交通ネットワークの形成

生活圏レベルにおける生活の利便性向上や交流を通じたにぎわいの確保、地域公共交通の活性化・再生等、「選択と集中」による地域の活性化

等を推進することが必要である。

なお、中山間地域等においては集落の衰退や消滅も懸念されており、こうした地域における社会基盤をどのようにしていくのか、投資の効率性の観点や最低限度の生活水準の確保、環境保全や国土の管理の観点等を踏まえた検討が必要である。

### (3) 増大する災害リスク等に対し、安全・安心な社会を形成する投資の推進

近年の自然災害の増加やその激甚化、質的变化、事故の多発化等を背景に、災害リスクの増大が懸念されている。特に自然災害については、首都直下地震や東海地震といった大規模地震発生の切迫性が指摘されているほか、地球温暖化に伴う気候変動等の影響による集中豪雨等の増加や海面上昇、異常渇水の増加等の傾向が今後も続くことが予測されている。また、高齢化等の経済社会の変化に伴い、災害時要援護者の増加や水防団員の減少など地域の防災力の低下等も懸念されている。

このため、

甚大な被害が切迫して予測される大規模地震・水害等への予防的対応

甚大な被害が発生した地域を再び被災させないための対策

防災・災害情報の提供や避難訓練の実施、安全な土地利用への誘導等のソフト施策との連携

を重視し、人命被害を生じさせぬよう、また、被災した場合も国民生活や経済社会活動に深刻な影響を生じさせないように守るべき地域・機能を明確にした計画的・戦略的な防災・減災対策を実施することが必要である。

なお、陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、大きな被害を及ぼす恐れのある大規模事故やテロの未然防止や被害軽減に向けた取組も引き続き推進する。

#### (4) 環境や美しい景観の形成等に対する投資の推進

地球温暖化の進行により地球規模での生態系の劣化や、経済社会活動による地球環境への負荷の増加等の課題が顕在化している。特に平成20年度から京都議定書の第1約束期間が始まるとともに、平成19年6月に開催されたハイリゲンダム・サミットにおいて世界全体の温室効果ガスの排出量を2050年までに現状から半減することを真剣に検討するとされる等、地球温暖化の防止や循環型社会の構築、自然環境の保全・再生等、環境への国民的な関心が高まっている。さらに美しい景観や文化、誇りの持てるまちづくり・地域づくりに対する国民の要請の高まりもみられている。

このため、

交通流対策等の排出源対策と都市緑化等の吸収源対策の連携によるCO<sub>2</sub>の削減等地球温暖化の防止のための取組

水・緑豊かで潤いや景観、文化等に配慮した環境整備

集約型都市構造への転換や公共交通の利用促進等の一体的取組による環境負荷の小さい快適で安全な都市・地域づくり等を進めていくことが必要である。

#### (5) 社会資本ストックの老朽化等への対応

高度経済成長期を通じて社会資本が着実に整備されてきた結果として一定のストックが蓄積されてきたが、建設後の年数が経過するにしたが

って、今後、老朽化したストックが急速に増加していく<sup>\*9</sup>という課題が顕在化しており、維持管理の重要性が益々高まっている。また、経済社会の変化や科学技術の進展、地球温暖化による自然条件の変化等に伴い、既存の社会資本ストックの中には、機能更新がなされなければ陳腐化、機能喪失が進み、社会の要請に応えられなくなることも危惧されている。

これからの厳しい財政状況の中、限られた予算で成長力の確保と豊かな国民生活を実現していくためには、今までに蓄積された膨大な社会資本ストックを徹底的に活用していく必要がある。このため、既存施設の改善という視点から質的向上を図るために行う改良再生、定期的な点検等に基づいて、損傷が軽微な段階から対策を行う予防保全の考え方に立った計画的・効率的な維持管理や更新を、今まで以上に重視しなければならない。また、コスト縮減への取組や技術開発等により、増大が必至の状況にある維持管理や更新費用をできる限り節約し、これから真に必要な新たな社会資本整備の財源も生み出していく必要がある。

このため、

施設が、常に十分な機能を発揮できる状態にあるとともに、施設の計画・調査からその使命を終えるまでの間の総投資額（ライフサイクル・コスト）を最小とするため、施設の維持管理や更新の時期や優先度等に関する維持管理計画の策定や地方公共団体を含めた体制構築等、計画的な社会資本の管理・運営（アセット・マネジメント）の実施

施設の耐用年数経過時等においては、進展する情報通信技術の活用を図りながら社会から要請される様々なニーズに対応した適切な機能向上も含めた更新の実施

施設の点検・検査技術や評価手法の高度化、更なるコスト縮減につながる工法の開発等、維持管理や更新に係る技術の開発やそれを広く普及・定着させていく取組

を進めていく必要がある。

なお、社会資本は、長期にわたって存在し、その効果を発揮していく必要があることにかんがみ、例えば被災等によってその機能を喪失した施設を再建する場合等、長期間にわたる社会資本の管理における施設管理者のリスクの負担のあり方について、今後、検討していくことが必要である。

---

\*9 例えば、建設後50年を経過する道路橋梁の割合は、平成18年度には約6%に過ぎないが、10年後の平成28年度には約20%、20年後の平成38年度には約47%まで上昇する。

## (6) 情報通信技術の急速な進展を活かしたイノベーションの推進

平成12(2000)年に高度情報通信ネットワーク社会形成基本法(IT基本法)が制定されて以降、我が国のICT<sup>\*10</sup>基盤は急速な整備が進み、平成17(2005)年におけるインターネット利用人口は約8,529万人、携帯電話加入者数は約9,179万契約に達する等、最早、ICT先進国といっても過言ではない。

また、ICTは、時間と距離を超越することにより地理的・空間的制約を克服し得る非常に大きなポテンシャルを有するとともに、技術革新のテンポが非常に速く、短期間に既存の社会構造や国民生活を大きく変貌させる可能性を秘めている。こうしたICT基盤を最大限に活用し、イノベーション<sup>\*11</sup>の力により我が国経済に新たな活力を取り入れ、人口減少の局面においても安定した経済成長を図ることが極めて重要な課題となっている。

社会資本整備の分野においても、システムの安全性・安定性を確保しつつ、様々な主体が多様な応用に使い、イノベーション創出のための汎用性の高い共通基盤を構築することで、個々の主体が個別に取組を行うよりも遥かに低廉な社会的費用で我が国経済社会の幅広い分野においてイノベーションを次々に生み出すことが可能である。

このため、

位置に関する情報を含んだ情報の幅広い共有化や高度な活用を可能とする、地理空間情報基盤の整備

電子タグやセンサーの設置、ICカードの高度化やITS<sup>\*12</sup>の推進等を通じ、あらゆる場所、ヒト、クルマ、モノと情報を結びつけ、現在の位置や状況を自動的に把握することを可能とする基盤の整備

大容量データの安定かつ迅速な伝達を可能とする光ファイバ網や無線網など、国土交通省が保有している全国を網羅するネットワーク基盤の利活用の促進

等、新たな共通基盤としての社会資本整備を行っていく必要がある。

なお、これらの課題は相互に関連し合っていることに留意しなければならない。

\*10 ICT: Information and Communication(s) Technologyの略。情報通信技術。情報(コンピュータ)・通信の工学及びその社会的応用分野の技術の総称。今日では各種情報の収集・加工・発信などに不可欠なものとなっている。ほぼ同義語としてIT(Information Technology)が用いられることがある。

\*11 技術の革新にとどまらず、これまでとは全く違った新たな考え方、仕組みを取り入れて、新たな価値を生み出し、社会的に大きな変化を起こすこと。

\*12 ITS: Intelligent Transport Systemsの略。高度道路交通システム。道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。

### 3 . 次期重点計画の基本構成

#### ( 1 ) 次期重点計画策定にあたっての基本的視点

既に述べたように、重点計画は、取り組むべき政策課題とその解決のために、重点的に投資を行う社会資本分野、達成を期する目標と投資の効果を国民に分かり易く説明する役割を担っている。

社会資本整備は、本来、長期間を要するものであり、5年間の計画期間内に概成するものは必ずしも多くない。したがって、次期重点計画においても、現行の重点計画の重点目標分野<sup>\*13</sup>とこれに対応した重点目標<sup>\*14</sup>、5年間で達成すべき指標等の骨格は維持することが望ましい。

一方で、我が国の経済社会を取り巻く変化への対応や、国民に対する説明力を向上させ、より分かり易い計画内容とする必要性等を踏まえ、以下のような改善を行うべきである。

計画期間を超えて長期にわたる社会資本整備を通して実現を目指すべき経済社会等の姿を示すこと。

重複する施策の多い重点目標分野を整理するとともに、経済社会等の変化に対応した新たな重点目標の設定等を行うこと。

緊急性を有する事業に係る指標を明らかにし、早期に概成させることを明確にすること。

横断的指標の充実等、より身近で分かり易い指標に改善すること。

国民の要請が強い事業の効率的執行に係る政府の取組について、具体的かつ明確に提示すること。

具体的な改善内容等について以下に詳述する。

#### ( 2 ) 将来の経済社会の具体的な姿の提示

社会資本整備は、5年程度の間で概成するものは少なく、より長期にわたって事業が行われることによって最終的な姿を現すものが多い。したがって、5年間の指標に加えて、国民の視点に立った分かり易い目標を提示するとの観点から、実現を目指す将来（概ね10年後）の経済社会の姿について、国民や利用者の視点に立って具体化した分かり易い記述を加えることが適切である。次期重点計画の社会資本整備によって実現を目指す姿として、例えば、三大都市圏等と東アジア主要都市との間

\*13 「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」の4つを設定している。

\*14 「少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等」の15の重点目標を設定している。

の「日帰りビジネス圏」を拡大するとともに、日本全国と東アジア主要都市との間の「貨物翌日配達圏」を拡大し、アジアのシームレス化を実現すること、阪神・淡路大震災級の大規模な地震が起きても役所、病院、介護施設、橋梁、下水管きょ等が被害を受けず、都市の中核的機能が維持されている等の社会を目標とすること等が考えられる。

### ( 3 ) 現行の重点目標分野の整理

人口減少が進む中で我が国経済を新たな成長へと引き上げていくためには、経済全体の生産性を大幅に向上させる取組を充実・強化していくことが重要であり、これまでよりも成長力の強化と地域活力の向上に資する「活力」をより重視した社会資本整備を進める必要がある。このため、重点目標分野の1番目に「活力」を位置付けるとともに、指標の充実を図るべきである。

急速に進展しているICTを社会資本に利活用することで、既存の社会資本の効用を飛躍的に向上させることができる。あるいは、老朽化する社会資本に対して十分な維持管理を行わず、そのまま放置することは、当該社会資本を利用して行われる様々な活動に支障を及ぼすだけでなく、国民生活の安全・安心の観点からも看過できない。このように、社会資本整備の各分野にわたって横断的に取り組むべき課題については、新たに「横断的な政策課題」を設けるべきである。

政策評価と予算・決算の連携強化に向けた取組の中で進められている政策評価体系の見直しにおいて、多くの施策が生活環境の改善、自然環境の改善のように類似する目的、手段等を有している「暮らし」と「環境」を、「暮らし・環境」に統合することとされている。次期重点計画においても、この体系と整合させることが適当である。

以上を踏まえ、次期重点計画の重点目標分野及びその順序は、現行の重点計画の4つの分野を基本としつつ、「活力」、「安全」、「暮らし・環境」及び「横断的な政策課題」とすべきである。

### ( 4 ) 現行の重点目標の整理と新たな重点目標の設定

重点目標分野の整理に伴い生活環境の改善や自然環境の改善等の類似する重点目標を統合することにより、現行の重点計画の15の重点目標

を10に整理<sup>\*15</sup>するとともに、経済社会の変化に伴う新たな政策課題へ対応するため、新たに以下の4つの重点目標の設定を検討すべきである。

#### 「ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減」

気候変動等による災害リスクの高まりや厳しい財政状況の中、ハード対策のみでは、早期に防災安全度を向上させることが難しくなっていることを考慮し、減災の視点も踏まえつつ、災害が発生した場合の被害の軽減を図るための情報提供、ハザードマップの整備、避難訓練等のソフト対策を、ハードの対策と併せて実施することによって、施設の機能をより効果的に発揮させていくことが重要である。このような観点から「ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減」を、「安全」分野の新たな重点目標に位置付ける。

#### 「良好な景観の形成」

美しい景観等に対する国民の要請の強まりを背景とした良好な景観の形成は、美しく風格のある国土の形成と潤いのある豊かな生活環境の創造、地域の自然、歴史、文化といった個性や特色の伸長と地域を愛する心を育成し、観光等地域間の交流の促進を通じて地域の活性化に大きな役割を担う。このため「良好な景観の形成」を、「暮らし・環境」分野の新たな重点目標に位置付ける。

#### 「ICTによる社会資本の高度化」

現在、ETC<sup>\*16</sup>の普及により渋滞解消等に絶大な効果が上がっているように、社会資本整備におけるICT化を推進することにより、交通の円滑化、安全・安心の確保、地域活性化などの様々な分野においてイノベーションを同時に推進させ、かつ、社会資本の整備や維持管理についても最大限に効率化させることが可能となる。このため、「ICTによる社会資本の高度化」を「横断的な政策課題」分野の新たな重点目標に位置付ける。

#### 「計画的な維持管理や更新の推進」

\*15 現行の重点計画に位置付けている「水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等」、「良好な居住環境の形成」、「都市の大気環境及び騒音等に係る生活環境の改善」、「良好な自然環境の保全・再生・創出」及び「良好な水環境への改善」の5つの重点目標を「良好な生活空間・自然環境の形成」に、「国内幹線交通のモビリティの向上」及び「地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化」の2つの重点目標を「地域活力の向上」に整理している。

\*16 ETC: Electronic Toll Collection Systemの略。ノンストップ自動料金支払いシステム。有料道路における料金所渋滞の解消、キャッシュレス化による利便性の向上、管理コストの節減等を図るため、有料道路の料金所で一旦停止することなく無線通信を用いて自動的に料金の支払いを行うシステム。

高度経済成長期に整備された社会資本が今後、急速に老朽化し、あるいは機能の面で社会の要請に応えられなくなっていくことが必至であり、維持管理や更新費用の増大が見込まれる中、社会資本ストックの徹底的な活用を推進するため、「計画的な維持管理や更新の推進」を「横断的な政策課題」分野の新たな重点目標に位置付ける。

#### (5) 緊急性を有する事業の明確化

国民生活や産業活動の基盤を形成する社会資本は、本来、その整備に長時間を要するものであるが、厳しい財政状況の中で地域活力の向上等の課題に対応していくためには、社会資本の本来の機能・効果を早期かつ十分に発現させるとともに、関連する民間投資を誘発・促進させることが不可欠である。次期重点計画においては、更なる重点投資を行う観点からも、特に緊急性を有する事業について早期に概成させることを明確にするべきである。このような観点から、「国際公約や閣議決定に準ずる位置付け」があり、かつ、「概ね10年間に早急に概成させる必要がある事業」を明確に位置付けていくことが重要である。

具体的には、次の分野のうち特に必要な事業を厳選して概ね10年後の概成を明らかにし、投資の重点化を図ることを政府の意思として明確にすべきである。

#### 「国際競争力の強化」と「地域活力の向上」において緊急性を有する事業

国際競争力の強化と地域活力の向上は現内閣の最重要課題の一つに位置付けられている。

国際競争力については、我が国が今後も持続的な成長を維持していくため、東アジア地域の成長や活力を取り込んでいくことが求められており、陸・海・空にわたる総合交通体系や我が国がアジアの成長センターとして機能するための基盤の整備が必要である。このため、「国際競争力の強化」の中で、例えばアジアのゲートウェイとなる国際港湾、国際空港及びこれらと都市を結ぶ道路・鉄道の整備や迅速で継ぎ目がなく（シームレス）かつ低廉な人流・物流体系の実現等を位置付けるべきである。

地域活力の向上については、特徴の異なる複数の地方ブロックが自らの地域の役割と比較優位を見定める等の視点を持ちながら、自立的に発展していくための努力を支援することが必要である。このため、「地域活力の向上」の中で、例えば地域間交流のための交通基盤の充実等を位置付けるべきである。

「災害に強い国土づくり」において緊急性を有する事業

国民生活の基盤となる安全・安心の確保は、政府の基本的な責務の一つである。

大規模地震発生の切迫性が高まる中、今後10年間で死者数、経済被害額を半減するとした「首都直下地震の地震防災戦略<sup>\*17</sup>」等を踏まえた地震防災対策が進められている。このため、「大規模な地震、火災に強い国土づくり等」の中で、例えば生命・財産・生活を保全する住宅等の耐震化、災害発生時の避難、支援活動、経済社会活動を確保する公共施設の耐震化等を位置付けるべきである。

また、気候変動による集中豪雨の頻発や海面上昇等、水害等に対するリスクが高まっている。このため、「水害等の災害に強い国土づくり」の中で、国民の生活や経済社会活動に深刻な影響を生じさせないよう守るべき地域・機能を明確にした計画的・戦略的な防災・減災対策等を位置付けるべきである。

「子育て支援、バリアフリー社会の形成」において緊急性を有する事業

「子どもと家族を応援する日本重点戦略」等、本格的な少子化へ対抗して「すべての子ども、すべての家族を大切に」する取組を推進するとともに、急速な高齢化の進展の中で活力ある社会を実現するため、高齢者等の社会参加を進めていくことが求められている。このため、「少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成」の中で、例えば子育て環境の充実やバリアフリー新法に基づく施策の充実・強化等を位置付けるべきである。

「地球温暖化の防止」において緊急性を有する事業

次期重点計画の計画期間が、国際公約でもある京都議定書の第1約束期間と重なることから、その目標の達成に向け、施策を充実・強化していくことが求められている。具体的な事業については、平成19年度中に策定される新たな京都議定書目標達成計画と整合が図られたものとする必要があるが、「地球温暖化の防止」の中で緊急性を有する事業を位置付けるべきである。

## (6) より分かり易い身近な指標への改善

---

\*17 平成18年4月21日中央防災会議決定。

重点計画に位置付ける指標は、P D C Aサイクルの充実・強化の観点から重点目標の達成度合いを計測できるものであるだけでなく、国民の視点に立った分かり易いものであることが重要である。このため、複数の事業や施設間での連携による横断的指標の充実や身近な変化・改善を実感し得る指標の導入、ハード対策と一体となったソフト対策の指標の導入により、国民の視点に立った分かり易い指標に改善することが必要である。なお、現行の重点計画の指標については、公共事業以外の自然条件等の変化によりその達成が事実上影響されるもの<sup>\*18</sup>や前提条件が変化しているもの<sup>\*19</sup>等について見直しを行うべきである。

### 横断的指標の充実

事業や施設間で連携することは、厳しい財政状況の中で社会資本全体の利便性を向上させるものである。同時に、社会資本整備に対する国民の理解を深め、より国民にとって分かり易い形で事業を進める等の観点からも、複数の事業や施設間での連携による横断的な指標を充実させることが必要である。このような指標として、例えば、鉄道駅とその周辺道路等地域におけるバリアフリー化の割合、河川事業と下水道事業の連携による床上浸水を緊急的に解消すべき戸数等が挙げられる。

### 身近な変化・改善を実感し得る指標の導入

地域ごとに実情が異なるため、国民は、全国指標だけでは社会資本整備の効果を実感し難い。このため、別途、策定する地方ブロックの社会資本の重点整備方針において、地方ブロックの特性に応じた独自指標を設定する等、社会資本整備の成果がより身近に意識されるような工夫を進める。その際には、指標を適切に設定し、地域が自主性を発揮してその特色に応じた事業や施策の選択を可能とする必要がある。このような指標として、例えば、地域ごとに整備水準が異なる汚水処理に関する指標等が挙げられる。

### ハード対策と一体となったソフト対策の指標の導入

新たな重点目標として「ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減」を盛り込むこととしているが、これを実現するため、

\*18 例えば「湾内青潮等発生期間の短縮」。

\*19 例えば、過去10年間の被災家屋を対象としている「床上浸水を緊急に解消する戸数」は、現行の重点計画では平成4～13年度の被災家屋が、次期重点計画では平成9～18年度の被災家屋が対象となる。

ハード対策と一体となったソフト対策の具体的な指標の設定について検討することが必要である。例えば、治水関連施設の整備を踏まえたハザードマップを作成・活用すること等の指標が考えられる。

次期重点計画に対する以上の考え方を踏まえ、現時点までに国土交通省で検討されている「重点目標分野」や「重点目標」、「指標」等を参考として「別表」のとおり添附する。今後、政府は、次期重点計画の具体化までの間に、緊急性を有する事業の精査や将来の経済社会の姿の提示、分かり易い指標への改善等について、さらに検討を深めるべきである。

#### (7) 重点的、効果的かつ効率的な社会資本整備に向けた取組の充実

社会資本は、多面的な効果があり、現在及び将来における国民生活及び経済活動の基盤であることから、経済性にも配慮しつつ、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も価値の高いサービスを提供（VFM<sup>\*20</sup>最大化）するべきであり、以下のような取組を積極的に展開していくことが重要である。

##### 公共事業の構想段階における計画策定プロセスの透明性・公正性の向上

社会資本整備を効果的、効率的に進めるためには、住民参加の取組により事業に対する住民等の理解と協力を得るとともに、透明性、公正性を確保することが重要である。これまでも「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」等を策定し積極的に取り組んできたが、昨今の財政状況や国民の価値観の多様化、環境意識の高まり等の中、これまで以上の説明責任が求められている。

このため、公共事業の構想段階において、住民を含めた多様な主体の参画を推進するとともに、計画案に対する、社会面、経済面、環境面等の様々な観点からの総合的な評価のあり方等を検討し、これらを新たにガイドライン等で明確に位置づけた上で、積極的な取組を実施する。こうした取組により、公共事業の構想段階における計画策定プロセスの透明性・公正性のさらなる向上を図るべきである。

##### 事業評価の厳格な実施

新規事業採択時から事業完了後までの各段階において、事業評価は

---

\*20 Value For Money の略。

着実に実施されているが、費用便益比（B / C）と貨幣換算困難な効果による総合的な評価の客観性の向上を図るため、CO<sub>2</sub>削減効果や人命価値等を貨幣換算する手法を検討するなど、第三者機関を活用し、最新の知見に基づく評価手法の高度化を図る。また、今後、新規事業採択時と事業完了後それぞれの段階で行われた評価結果が蓄積されていくことから、完了後の事後評価結果を、第三者機関も活用して、新規事業の計画・調査のあり方や評価手法の不断の見直しに反映させるなど、効率的な事業実施のためのPDCAサイクルを徹底する。これらの取組により、事業評価の厳格な実施による社会資本整備の一層の効率化、重点化を図るべきである。

### コスト構造改革の推進

平成15年に策定した公共事業コスト構造改革プログラムでは、平成19年度までの5年間で15%の総合コスト縮減率の達成<sup>\*21</sup>を目標としているが、国土交通省としては、平成17年度までに約9.9%の縮減を達成している。しかし、これまでの様々な取組が普及したこと等により、縮減率の伸びの鈍化がみられる。

このため、現行のプログラムの目標期間終了後の平成20年度以降は、これまでの取組も踏まえ、VFM最大化の考えを組み入れた新たなプログラムを策定していくべきである。

具体的には、これまでの総合的なコスト縮減の取組に加え、新たにアセットマネジメントの導入により施設を延命化しライフサイクル・コストを縮減する等の取組を充実させ、これまで総合的なコスト縮減に反映していない取組も可能なかぎり総合的なコスト縮減の目標として取り込むべきである。また、構想段階からの合意形成の促進などコスト換算が難しい取組についても、その進捗状況をフォローアップしていく等新たなプログラム全体の達成状況を分かり易く明示するべきである。

### 公共調達改革と新しい建設生産システムの構築

価値の高い良質な社会資本を国民に提供するとともに、相次ぐ談合事件に対応して国民の信頼を回復するためには、職員等に対してコンプライアンス（法令遵守）意識の徹底を図るほか、公共調達改革を推進し、入札及び契約の透明性・競争性の向上、不正行為の排除の徹

---

\*21 工事コストの縮減に、規格の見直しによるコストの縮減、事業のスピードアップによる便益の向上及び将来の維持管理費の縮減を加え、評価したもの。

底、不良不適格業者の排除、公共工事の適正な施工を確保することが重要である。

具体的には、価格と品質が総合的に優れた調達を実現するための総合評価落札方式のより一層の拡充<sup>\*22</sup>と金融機関等の与信審査を経て発行される入札ボンドの活用等による不良不適格業者の排除の徹底等を行いつつ、地域経済や行政コストへの影響も勘案しながら、一般競争方式の対象の計画的な拡大<sup>\*23</sup>を図るべきである。なお、入札契約制度の不断の見直しを図るとともに事業者等に対するペナルティの強化も必要である。

さらに、一般競争入札の下で質の高い調達を確保するため、発注者・設計者・施工者間の情報共有等、施工プロセスを通じた検査の導入、工事成績評定の充実及び企業の技術力を重視した格付制度・入札参加要件の導入等により、対等で透明性の高い新しい建設生産システムへの転換を図るべきである。

なお、極端な低価格受注は公共工事の品質確保に支障が生じかねないことから、入札の競争性を確保する一方で、総合評価落札方式や低入札価格調査制度等の適切な活用を通じて、極端な低価格受注の排除を徹底すべきである。

### 価値の高い社会資本整備に向けた技術開発の推進

第3期科学技術基本計画においても社会基盤分野の技術開発が位置づけられ、特に維持更新については重点投資の対象とされている。

また、政府の長期戦略指針である「イノベーション25」において、持続可能な経済成長のために、技術開発、社会制度の改革によるイノベーションが不可欠とされており、社会資本の整備においても、イノベーションの実現によりその成果を社会・国民に還元していくことが強く求められている。

このため、民間の新技術の開発を一層推進・支援するための公共工事における新技術の評価・活用システムの構築等、産学官や異分野間の連携を深め、技術開発を推進していく仕組み・体制の一層の充実を図る必要がある。これにより、イノベーションを促し、更なるコスト縮減や事業の迅速化、維持管理の高度化等による、一層、価値の高い社会資本の整備を実現すべきである。

\*22 国土交通省では、平成19年度に金額ベースで9割相当以上を目標に実施。

\*23 国土交通省では、平成19年度に予定価格1億円以上まで、平成20年度中に6,000万円以上の工事に拡大。

## 民間能力・資金の活用

社会資本整備への民間の能力・資金の活用に関しては、民間事業者に行わせることが適切なものについてはできる限りその実施を民間事業者にゆだねるとの方針のもとに、これまで官庁庁舎、公営住宅、駐車場等についてPFI<sup>\*24</sup>の導入を進めてきたほか、管理・運営についても、民間事業者への委託を拡大してきたところである。この中でPFIについては、必要な契約プロセスの理解不足、事業の進捗状況を的確に確認するモニタリングの手法・体制が十分確立されていないなど、発注者が抱える課題が明らかになってきたが、事業期間全体のコストが低減でき、将来の管理コストが確定できるなどの利点がある。

今後、既存のストックの老朽化に伴う管理コストの増大等の課題に対応しつつ質の高い公共サービスを提供するため、民間の能力・資金の活用により効率的かつ効果的に実施できる適切な事業分野において、PFIを一層推進するとともに、既存の公的施設の管理・運営についても外部委託(アウトソーシング)等をさらに推進すべきである。そのため、PFIの実施に関しては、財務面を含め発注者のPFI事業実施に係る能力を一層向上させるとともに、契約プロセスや契約書類の簡素化・標準化など発注に係る負担軽減や、より効果的なモニタリングの手法・体制の確立等が図られるべきである。

また、地域住民、NPO、民間企業等が、一種の社会貢献活動として行う社会資本の管理等への参画についても、さらに促進することが重要である。

---

\*24 PFI: Private Finance Initiativeの略。  
民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して公共施設等の整備を行う手法

## 4 . 国土形成計画の実現に向けた社会資本整備重点計画の推進

### ( 1 ) 国土計画と「車の両輪」としての社会資本整備

新たな国土計画として、国土形成計画の「全国計画」及び「広域地方計画」が、今後、策定されることとなる。

国土形成計画（全国計画）の中間とりまとめ等においては、人口減少・高齢化の下でも質の高い公共サービスが提供されるとともに、急速に成長を遂げる東アジア地域との関係を視野に入れながら、個性と魅力ある国土・地域を構築することとされた。

次期重点計画は、国土形成計画において示される方向性や地域戦略を実現するための最も重要な政策手段を定めるものであり、国土形成計画との、まさに「車の両輪」として機能することを念頭において策定されることが必要である。

### ( 2 ) 地方ブロックの社会資本の重点整備方針の策定

現行の重点計画に基づき地方ブロックの社会資本の重点整備方針を策定し、各ブロックごとに社会資本整備を進めてきたところであるが、例えば中部国際空港の開港や首都直下地震の被害想定等、計画期間中に各ブロック内で生じた経済社会や自然条件の大きな変化を踏まえた見直しが必要である。

特に、国土形成計画において、「全国計画」に加え地域の自立性・多様性を重視する「広域地方計画」が各地方ブロックの主導で策定されることを踏まえ、車の両輪である重点計画においても、各ブロックにおいて、独自性を発揮しながら、「広域地方計画に示される地域戦略」等を実現するための社会資本整備を進めることの重要性は益々高まっている。

こうしたことを踏まえ、次期重点計画において示される重点目標や各ブロックごとの状況変化、特性を踏まえつつ、各地方支分部局が、地方公共団体や地方経済界、有識者等と一体となって社会資本の整備に係る重点目標や事業等に関する検討を行った上で、地方ブロックの新たな社会資本の重点整備方針をとりまとめるべきである。

## 最後に

計画部会は、次期重点計画の策定に向け、平成17年4月に基本問題小委員会を設置し、これまで9回にわたり調査審議を進めてきたところであるが、次期重点計画の初年度にあたる平成20年度の概算要求等に「計画の策定」が盛り込まれることから、計画部会として、これまでの議論をとりまとめ、提言を行うものである。今後、政府部内での調整を経て、政府より提出される次期重点計画（案）について、改めて計画部会で議論を行う必要がある。

併せて平成20年4月以降は、社会資本整備重点計画法の規定に基づくパブリックコメント及び都道府県の意見聴取手続き、また、必要に応じ、地域ブロック別の懇談会やインターネットを活用した国民へのアンケート等を実施し、十分な国民意見の聴取・反映に努めるべきである。

政府においては、次期重点計画について、以上のような手続きを経て、平成20年夏を目途にとりまとめを行うこととされている。

(参考1)

社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会  
計画部会及び基本問題小委員会 委員等

(計画部会)

〔平成19年6月21日現在〕  
50音順 は部会長

あさこ	かずみ	
浅子の	和美	一橋大学経済研究所教授
あさの	しょういちろう	国立情報学研究所教授
浅野	まさひこ	東京大学大学院教授
いそ	たかこ	成蹊大学教授
磯部	多加子	三井不動産(株)代表取締役社長
いで	ひろみち	(社)京都経済同友会常任幹事
井出	たえこ	(社)日本環境教育フォーラム理事長
いわさ	しげゆき	上智大学法科大学院教授
岩沙	じゅんこ	東京大学大学院教授
うえむら	よしつぐ	(財)計量計画研究所理事長
上村	たけし	神戸工業高等専門学校長
おかじま	かつひこ	北海道大学大学院教授
岡島	あきら	関西大学教授
おばた	ますみ	(株)宣伝会議編集長
小幡	真澄	テレビ大阪(株)代表取締役社長
かねもと	りさ	横浜国立大学大学院教授
金本	里沙	國學院大學法科大学院教授
くろかわ	ひでき	読売新聞東京本社論説委員
黒川	秀機	京都大学大学院教授
くろだ	ふみひこ	住宅金融支援機構副理事長
黒田	文彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
こしざわ	つよし	慶應義塾大学教授
越澤	剛	淑徳大学教授
しらいし	えいぞう	日本政策投資銀行地域振興部参事役
白石	英三	政策研究大学院大学教授
たなか	たかひさ	一橋大学大学院商学研究科長
田中	やすひさ	(計26名)
とみざわ	まさみ	
富澤	正美	
なかむら	しゅうぞう	
中村	周三	
にしたに	うこ	
西谷	洋子	
まつだ	こうすけ	
松田	浩介	
みずやま	しげる	
水山	茂	
みつ	ひろたか	
三井	弘隆	
みやした		
宮下		
むらかみ		
村上		
めぐり		
廻		
もたに		
藻谷		
もりち		
森地		
やまうち		
山内		

(基本問題小委員会)

平成19年6月21日現在  
50音順 は委員長

(委員等)

浅子 和美  
井出 多加子  
上村 多恵子  
金本 良嗣  
黒川 洸  
黒田 勝彦  
白石 真澄  
水山 高久  
藻谷 浩介  
森地 茂  
山内 弘隆

一橋大学経済研究所教授

成蹊大学教授

(社)京都経済同友会常任幹事

東京大学大学院教授(航空分野)

(財)計量計画研究所理事長(都市交通・市街地整備分野)

神戸工業高等専門学校長(港湾分野)

関西大学教授

京都大学大学院教授

日本政策投資銀行地域振興部参事役

政策研究大学院大学教授(道路分野)

一橋大学大学院商学研究科長 (計11名)

(参考人)

磯部 雅彦  
越澤 明  
西谷 剛  
松尾 友矩

東京大学大学院教授(海岸分野)

北海道大学大学院教授(公園緑地分野)

國學院大學法科大学院教授(河川分野)

東洋大学学長(下水道分野)

(参考2)

社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会  
計画部会及び基本問題小委員会の開催経緯

平成17年

4月28日 第4回計画部会

- ・部会長の互選について
- ・社会資本整備に関わる当面の検討課題について

6月13日 第1回基本問題小委員会

- ・小委員会の議事運営について
- ・小委員長の互選について
- ・中間とりまとめに向けた計画部会・小委員会の進め方について
- ・各事業が横断的に対応すべき重点課題について
- ・維持・更新投資について

6月27日 社会資本整備審議会・交通政策審議会合同会議

- ・社会資本整備をめぐる状況と課題について他

7月6日 第5回計画部会

- ・社会資本整備重点計画のフォローアップについて
- ・中間とりまとめに向けた計画部会・基本問題小委員会の進め方について
- ・各事業が横断的に対応すべき重点課題について
- ・維持・更新投資について

10月14日 第2回基本問題小委員会

- ・新たな社会資本整備重点計画等に向けた論点(案)
- ・社会資本の維持管理・更新投資
- ・公共事業のコスト構造改革
- ・建設コスト構造の分析
- ・「新たな住宅政策に対応した制度的枠組みについて」(社会資本整備審議会答申)と社会資本整備重点計画

12月8日 第3回基本問題小委員会

- ・新たな社会資本整備重点計画等に向けた論点(再整理)(案)
- ・社会資本整備に係る投資水準について
- ・次期社会資本整備重点計画の今後の検討方向(たたき台案)

平成18年

7月7日 第4回基本問題小委員会

- ・次期社会資本整備重点計画等に向けた意見の整理
- ・分野別の社会資本整備の現状と今後の取組
- ・社会資本整備に係る投資水準
- ・次期社会資本整備重点計画の今後の検討方向(案)
- ・次期重点計画に向けた審議スケジュール(案)

- 7月24日 第6回計画部会
- ・社会資本整備重点計画のフォローアップについて
  - ・基本問題小委員会等における検討経緯
  - ・次期社会資本整備重点計画の今後の検討方向(案)
  - ・次期重点計画に向けた審議スケジュール(案)
- 11月8日 第5回基本問題小委員会
- ・今後の基本問題小委員会の進め方
  - ・国土形成計画の検討状況
  - ・分野横断的な検討
  - ・地方ブロックごとのあり方
- 平成19年
- 2月15日 第6回基本問題小委員会
- ・道路特定財源の見直しに関する具体策(平成18年12月8日閣議決定)
  - ・重点目標・指標案についての検討状況(都市・地域整備局所管分野/河川・海岸分野/道路分野/港湾分野/航空分野)
- 3月22日 基本問題小委員会委員等懇談会
- ・アジア・ゲートウェイ構想への取組について
  - ・国際競争力強化のための国土交通省の取組
  - ・アジア・ゲートウェイ構想実現に向けた社会資本の整備のあり方
- 4月23日 第7回基本問題小委員会
- ・次期重点計画において新たに重点目標として取り上げる必要があると考えている事項(今後の維持管理・更新の進め方について/ICTの利活用によるイノベーションの推進と社会資本整備における対応)
  - ・国民の身近になる指標への改善に向けて進めていきたい事項(地方ブロックの社会資本の重点整備方針の枠組みについて/都市規模別の目標・指標の検討について)
  - ・社会資本整備の効果的かつ効率的な実施に関する更なる取組に関する事項(社会資本整備の効率的執行と、国民の理解と協力、信頼の確保について/国土交通省におけるPFI事業推進への取組)
- 5月21日 第8回基本問題小委員会
- ・地方ブロックの社会資本の重点整備方針について
  - ・次期「社会資本整備重点計画」の策定について(案)
- 6月21日 第7回計画部会(兼)第9回基本問題小委員会
- ・現行「社会資本整備重点計画」のフォローアップについて
  - ・次期「社会資本整備重点計画」の策定について(案)(計画部会とりまとめ)
- 7月12日 社会資本整備審議会・交通政策審議会合同会議(予定)
- ・次期「社会資本整備重点計画」の策定について(報告)他

次期「社会資本整備重点計画」における重点目標(案)・指標(案)等総括表(国土交通省検討案)

H19.6.21 社会資本整備審議会・交通政策審議会  
第7回計画部会(兼)第9回基本問題小委員会資料4(別表)

□ : 新たに位置付ける重点目標

■ : 緊急性を有する事業に係る指標

注1) 6月21日時点で国土交通省において、検討、整理された「重点目標の分野」、「重点目標」及び「指標」等をまとめたものであり、今後政府部内で調整されるものであり、確定していない。  
注2) 目標は現時点で対外的に発表しているもののみ記載。

【活力分野】

重点目標(案)	指標(案)	指標の考え方	現状の値	目標(参考)	将来(概ね10年後)に実現を目指す経済社会の具体的な姿	
(1) 国際競争力の強化のための交通サービスの向上	1 国際(特にアジア)航空ネットワークの強化割合	国際線で実際に運航した便数、旅客数、貨物量(全世界、東アジア等)	国際線の便数 16.6万便 国際線の旅客数 5,650万人(うち東アジア等 3,230万人) 国際線の貨物数 337万トン(うち東アジア等 169万トン)(いずれもH17年度)	国際線の便数 21万便 国際線の旅客数 7,180万人(うち東アジア等4,305万人) 国際線の貨物数 444万トン(うち東アジア等 248万トン)(いずれもH24年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>東アジア地域における便を中心として国際航空ネットワークが欧州並みの水準まで充実する。</li> <li>スーパー中核港湾の整備により、北米・欧州間の基幹航路が維持・確保され、アジア主要港を凌ぐ港湾コスト・サービス水準が実現される。</li> <li>空港、港湾へのアクセス道路網整備が進む。特に、拠点的な空港・港湾への高速道路からの10分到達率は、欧米並み(約9割)の水準に達する。</li> <li>都心から国際拠点空港へのアクセス時間が国際的に遜色のない水準まで大幅に短縮(50分台 30分台)される。</li> <li>国際標準コンテナ車の通行支障区間が解消され、国内物流の円滑化が進む。</li> <li>成田空港・羽田空港の一体的な運用により首都圏における空港の2.4時間化が実現する。</li> </ul>	
	2 スーパー中核港湾における港湾コスト低減及びリードタイムの短縮	スーパー中核港湾におけるコンテナ1個あたりの港湾コストの低減率及び海上コンテナ貨物における船舶の入港から貨物の引き取りが可能となるまでの時間	【調査中】	港湾コスト:釜山港・高雄港並みに低減(H22年度) リードタイム:1日に短縮(H22年度) 今後概ね10年間で解消		
	3 国際コンテナ通行支障区間解消率	国際物流基幹ネットワークの選定基準により選定された幹線道路ネットワーク(平成18年6月8日公表)のうち、橋梁補強等により、国際コンテナ通行支障区間の解消及び重さ・高さ指定がなされた区間の割合	【調査中】	43%(H17年度) うち、首都圏三環状道路:40%(H18年度)		50%(H19年度) うち、首都圏三環状道路:平成20年代半ばまでに約9割完成
	4 三大都市圏環状道路の整備率	首都圏、中部圏、近畿圏における環状道路の整備率	【調査中】	-		都心から成田空港へのアクセス鉄道を整備(H22年度)
	5 陸・海・空の交通連携強化に関する指標 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 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 空港・港湾への高速道路等からの10分到達率	国際海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+港湾コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合 三大都市圏における国際拠点空港と都心部との間の鉄道アクセス時間 高速道路等のインターチェンジ等から10分以内に到達可能な拠点的な空港・港湾の割合	【調査中】 -	67%(H18年度)		今後概ね10年間で9割達成
(2) 地域活力の向上	6 地域圏と東アジア地域等との直接交流に関する指標 【検討中】地方圏における国際航空ネットワークの強化に関する指標 【検討中】地方における港湾の整備の効果に関する指標	国際線で実際に運航した便数、旅客数、貨物量	国際線の便数2.3万回 国際線の旅客数540万人 国際線の貨物数10万トン	国際線の便数2.6万回 国際線の旅客数670万人 国際線の貨物数10万トン	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方の空港、港湾においても、東アジア地域とのダイレクトアクセスが充実し、低廉な物流・人流が実現することにより、地域間の交流・連携が活発となる。</li> <li>アジアと直結した観光が可能となることにより、アジアを中心として外国からの観光客が1,000万人を超えても増え続けるとともに、地方から東アジア等へのダイレクトアクセスの実現により日本人の海外旅行者が増加する。</li> <li>集約型都市構造が実現することにより、歩いて移動できる範囲に公共交通施設、福祉施設等があり、その範囲で生活を完結できる社会の実現を目指す。これにより、中心市街地の活性化が図られる。</li> <li>都市内の道路交通については、環状道路の整備、公共交通機関の利用促進、路上工事の削減等により、渋滞が減少する。</li> </ul>	
	7 地域間交流の強化に関する指標 航空国内線の便数、旅客数、貨物量、欠航率、主要経路短縮率	国内線で実際に運航した便数、旅客数、輸送された貨物量、計画便数のうち実際に欠航した便数の割合、総飛行経路長の短縮割合	国内線の便数 71.6万便 国内線の旅客数 9,450万人 国内線の貨物数 183万トン 国内線の欠航率 1.17%(調査中) 主要飛行経路の短縮率 0%(いずれもH17年度) H14年度比約2.7%減(H18年度)	国内線の便数 82.5万便 国内線の旅客数 10,315万人 国内線の貨物数 213万トン(いずれもH24年度)		
	国内海上貨物輸送コスト低減率	国内海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合	65%(H17年度)	14%(H17年度)		
	日常生活中心都市への安全かつ快適なアクセスが可能な人の割合	日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して安全かつ快適に移動できる人の割合				
	高速道路等を使う割合	全道路の自動車走行台キロに占める高速道路などの自動車専用道路等の自動車走行台キロの割合				
	8 【検討中】産業立地支援に関する指標	民間中心の広域的な地域活性化活動(工場立地等)を支える社会資本整備に関する指標				
	9 生活圏レベルにおける地域の活性化に関する指標 【検討中】集約型都市構造の形成に関する指標 【検討中】基幹的な公共交通へのアクセスの容易さに関する指標 【検討中】地域が自主性を活かしたまちづくりに関する指標					
	(3) 都市交通の快適性、利便性の向上	10 道路渋滞による損失時間	渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差をセンサス区間単位で、方向別、時間帯別、車種別に算出し、これらを合計した値	約33.1億人時間/年(H18年度暫定値)		
		11 路上工事時間	道路1km当たりの路上工事に伴う年間の交通規制時間	123時間/km・年(H18年度)		

三大都市圏等と東アジア主要都市との間の「日帰りビジネス圏」を拡大するとともに、日本全国と東アジア主要都市との間の「貨物翌日配達圏」を拡大し、アジアのシームレス化を実現する。

「日帰りビジネス圏」: 出発日のうちに目的地に到着し一定の用務を行い、その日のうちに帰国できる範囲  
「貨物翌日配達圏」: 貨物が発送の次の日に配達先に到達可能な範囲

地方ブロックの中心都市等と東アジア地域との間において直接交流(ダイレクト・アクセス)を充実させ、「東アジア1日圏」を実現する。

地方ブロック内外の主要都市間での高速交通体系が実現し、東アジア地域から訪れる人々や輸入貨物の国内流動が活発化し、「東アジアの成長を取り込む基盤」が確立する。

生活圏域においては、地域の活性化に向け、公共交通の利用促進と併せた「都市構造の集約化」が進展し、中心市街地に人とにぎわいが戻る。

「東アジア1日圏」: 出発日のうちに東アジアの目的地に到着し、一定の用務を行うことができる範囲

# 【安全分野】

重点目標(案)	指標(案)	指標の考え方	現状の値	目標(参考)	将来(概ね10年後)に実現を目指す経済社会の具体的な姿
(4) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等	12 多数の者が利用する建築物・住宅の耐震化率	多数の者が利用する建築物、住宅のうち、新耐震基準に適合するものの割合	建築物:75%(H15年度) 住宅:75%(H15年度)	90%(H27年度)	<p>・多数の者が利用する建築物、住宅の耐震化率が平成27年度までに90%となるなど生命・財産・生活を保全する住宅等の耐震化が進むことにより、地震時における死者の大半を占める住宅・建築物の倒壊を防止し、死者数及び経済被害を半減する。</p> <p>・東京・大阪等の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については、平成23年度までに最低限の安全が概ね確保される。</p> <p>・緊急輸送道路等下の下水管きょの耐震化、耐震強化岸壁の整備が概成するなど、災害発生時の避難・支援活動、経済社会活動を確保する道路、港湾、空港、下水道等の公共施設の耐震化が進み、また、災害発生時の危険性が高い都市等においては、備蓄倉庫等を備えた最低限の避難生活を維持できる広域避難地が概ね確保される。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>住宅・市街地の耐火・耐震性、主要な公共施設の耐震性が向上し、「現行の想定被害を半減」する。</p> <p>三大都市圏等を中心に避難路・避難地、ライフラインが概ね確保され、大災害においても本格的な救援活動が開始されるまでの「数日間の避難生活を確保」する。</p> <p>首都直下の地震に対しては、震災後3日間を念頭にいた要員参集体制や通信連絡手段の確保等政治、行政、経済の首都中枢機能の継続性確保の取組と相俟って、「我が国全体の経済活動への支障を防止」する。</p> </div>
	13 地震時において滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地の耐震化率	特に危険な大規模盛土造成地(約1,000箇所)のうち、耐震化された大規模盛土造成地の割合	約1,000箇所(H17年度)	約500箇所(H27年度)	
	14 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	重点密集市街地(8,000ha)のうち、最低限の安全性(不燃領域率40%等)が確保された市街地の割合	約3割(H17年度)	概ね100%(H23年度)	
	15 応急対応活動等確保のための公共施設の耐震化の割合等				
	緊急輸送道路の耐震ネットワーク確保率 防災拠点と処理場を結ぶ下水管きょ等の耐震化の割合	緊急輸送道路全体に対する橋梁耐震補強を実施した道路延長の割合 緊急輸送道路、避難路、軌道下の管きょや防災拠点・避難地と終末処理場を結ぶ管きょのうち、耐震化が行われている割合	【調査中】 【精査中】		
	港湾による緊急物資供給可能人口	大規模地震の切迫性の高い観測強化地域、特定観測地域内の港湾において、耐震強化岸壁の整備により緊急物資等の供給が可能な人口	約2,050万人(H18年度)		
緊急輸送に活用できる空港の100km圏域の人口の割合	災害時に緊急輸送を行うことができる施設を備えた空港を中心とした100km圏内に居住する人口の全人口に対する割合	【調査中】			
地震時に河川、海岸堤防等の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面積	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面積(ha)	約10,500ha(H18年度)			
16 災害発生時の安全な避難に関する割合					
災害発生時の危険性が高い都市等における広域避難地に避難できる人口の割合	災害発生時の危険性が高い都市等(三大都市圏の既成市街地、地震防災対策強化地域に含まれる都市等)における広域避難地に避難可能な人口の割合	【調査中】			
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	人口20万人以上の大都市(東京特別区、政令指定都市、中核市、特例市)における、災害応急対策施設が整備され、備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設を備えた地域の避難・防災の拠点となる面積10ha以上のオープンスペースが確保された都市の割合	約13%(H17年度)			
(5) 水害等の災害に強い国土づくり	17 中枢・拠点機能をもつ地区で床上浸水の恐れがある戸数	大河川においては30～40年に一度程度、中小河川において5～10年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫防御が必要な県庁所在地等の中枢・拠点機能が存在する地区の想定床上浸水被害を解消する戸数	【調査中】		<p>・水害・土砂災害時において、少なくとも人命被害を回避・軽減すると共に防災拠点、避難所、病院等の災害時要援護者関連施設が被害を受けることなく、その機能を果たすと共に住民が安心して利用出来るようになる。また、県庁所在地等の中枢・拠点機能をもつ地区の床上浸水被害を解消することにより仮に被災したとしても、国民生活・社会経済活動が深刻なダメージを受けることなく持続可能となる。</p> <p>・過去10年間(平成9～18年度)に床上浸水被害を受けた家屋が同程度の出水で大きな再被害を受けない社会を目指す。</p> <p>・ハザードマップの整備、普及、防災情報の伝達により被災者の避難・救出が円滑に実施されるようになる。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>施設整備の着実な進展と併せ、ハザードマップを活用した避難対策との連携等の「減災」の取組が充実・強化され、「被災地の壊滅的な被害を回避」する。また、応急対策活動等の拠点を維持されている。</p> <p>経済社会活動の復旧が、従来に比べて迅速に行えるようになり、「被災前の経済社会活動の水準を速やかに回復」し得る。</p> </div>
	18 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設・防災拠点数	土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数(24時間滞在型)、防災拠点・50戸以上が利用可能な避難所等の関連施設の数	【調査中】		
	19 近年発生した床上浸水のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数	過去10年間(H9～H18)に床上浸水を被害を受けた延べ家屋のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある延べ家屋数	【調査中】		
	20 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	各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積	約12万ha(H18年度)	約5万ha(H26年度)	
(6) ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減	21 【検討中】ハザードマップ・防災訓練実施率(洪水、内水、土砂、火山、津波、高潮)	対象市町村のうち、ハザードマップを作成・公表し、かつハザードマップを活用した防災訓練等を実施した市町村の割合(%)			
	22 【検討中】安全な土地利用への誘導に関する指標				
(7) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	23 道路交通における死傷事故数	自動車走行台キロあたりの死傷事故件数	115件/億台キロ(H18年度暫定値)		
	24 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	ふくそう海域(東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港(海上交通安全法または港則法適用海域に限る。))において、一般船舶(全長50m以上)が通常航行する航路を閉塞、または閉塞するおそれがある海難であって、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難の発生数	0(H18年度)		

# 【暮らし・環境分野】

重点目標(案)	指標(案)	指標の考え方	現状の値	目標(参考)	将来(概ね10年後)に実現を目指す経済社会の具体的な姿	
(8) 少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	25 主要な公共施設等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の設置 旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合 不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率 高齢者の居住する住宅のバリアフリー化率 共同住宅ストックの共用部のユニバーサルデザイン化率 園路及び広場がバリアフリー化された都市公園の箇所数の割合 バリアフリー化された路外駐車場の割合 【検討中】「心のバリアフリー」の促進に関する指標 【検討中】主要な駅などを中心に連続したバリアフリー環境整備に関する指標	1日あたりの平均利用者数が5,000人以上である旅客施設のうち段差が解消されたものの割合 1日あたりの平均利用者数が5,000人以上である旅客施設のうち視覚障害者誘導用のブロックが整備されたものの割合 一日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合 床面積2000㎡以上の特別特定建築物のうち、バリアフリー新法に基づく移動等円滑化基準に適合するものの割合 65歳以上の高齢者が居住する住宅のうち、一定(2カ所以上の手すりの設置又は屋内の段差解消)又は高度(2カ所以上の手すりの設置、屋内の段差解消及び車椅子で通行可能な廊下幅)のバリアフリー化がなされたものの割合 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能なものの割合 都市公園の出入口・駐車場と主要な施設との経路となる園路及び広場について、バリアフリー新法に基づく移動等円滑化基準に適合するものの割合 特定路外駐車場のうち、移動等円滑化された特定路外駐車場の割合	56.5%(H17年度) 82.8%(H17年度) 44%(H18年度) 37%(H17年度) 一定のバリアフリー：29%(H15年度) 高度のバリアフリー：6.7%(H15年度) 10%(H15年度) 約40%(H17年度暫定値) 【調査中】	100%(H22年まで) 100%(H22年まで) 100%(H22年まで) 約50%(H22年まで) 一定のバリアフリー：75%(H27年まで) 高度のバリアフリー：25%(H27年まで) 25%(H27年まで) 約45%(H22年まで) 約40%(H22年まで)	・駅や電車、バス、歩道などのバリアフリー化が進み、高齢者、障害者、妊婦をはじめ誰もが、安全で安心して出かけられるようになる。特に、平成22年までに主要な駅などの旅客施設やその周辺の主な道路などのバリアフリー化については、概成する。さらに、これ以外の旅客施設についても、地域の実情にかんがみ、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえたバリアフリー化が進む。 ・福祉施設、病院、商業施設、都市公園などの施設バリアフリー化が進み、高齢者、障害者、妊婦など誰もが、それらの施設を快適に利用できるようになる。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>「ユニバーサルデザインの理念」に基づき、公共空間における移動環境整備が相当程度、進展し、高齢者、障害者等の社会参加が大きく促進される。</p> <p>公共空間のバリアフリー化と相俟って、歩いて行ける身近な範囲での公園の整備も進み、「子育てし易い環境の形成」が進んでいる。</p> <p>「ユニバーサルデザイン」：あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。</p> </div>	
	26 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率	誘導居住面積水準を満たす子育て世帯(構成員に18歳未満の者が含まれる世帯)の割合 誘導居住面積水準：世帯人数に応じて、豊かな住生活の実現を前提として多様なライフスタイルに対応するために必要と考えられる住宅の面積水準。都心とその周辺での共同住宅に居住する場合、3人世帯(うち、3～5歳児が1名)で65㎡、郊外等での戸建住宅に居住する場合、87.5㎡。 都市住民の徒歩生活圏に近隣住区(概ね小学校区に相当)を単位として計画的に配置される住区基幹公園(1近隣住区当たり、街区公園は4箇所、標準面積0.25ha、近隣公園は1箇所、標準面積2ha、地区公園は0.25箇所、標準面積4ha)が整備されている割合	42%(H15年度)	50%(H22年まで)		
	(9) 良好な生活空間・自然環境の形成	28 都市域における水と緑の公的空間確保量	都市域における自然的環境(樹林地、草地、水面等)を有する空間のうち、制度的に持続性が担保されている空間の一人あたりの面積	約12.7㎡/人(H17年度)		・都市公園の整備、都市空間の緑化、水辺等の再生等を通じて水と緑の空間が再生・創造されるとともに、適正な污水处理や底質改善等により、水質の改善が進む。
		29 再生した自然の水辺等の割合 水辺の再生の割合 湿地・干潟の再生の割合	過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜の中で回復可能なもの(海岸1,270km、砂浜460km)のうち、復元・再生する割合 過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で回復可能なもの(湿地3,000ha、干潟4,000ha)のうち、復元・再生する割合	15%(H18年度) 約2割(H18年度)		・全国各地において、地域の合意形成を図りつつ、当該地域の自然、歴史、文化等と人々の生活等との調和を踏まえた、地域の個性及び特色の伸長に資する景観形成の取組が進展し、以後、引き続き長年に渡る持続的な取組を重ねながら、良好な景観を持ったうるおいがあり、暮らしやすいまちづくりが進んでいく。
		30 污水处理人口普及率	下水道、農業集落排水施設等、浄化槽、コミュニティプラントの污水处理施設の処理人口の総人口に対する割合	81%(H17年度)		・NO2の環境基準及び夜間の騒音要請限度が概ね達成される。
		31 【検討中】河川・湖沼・閉鎖性海域等における水質改善の指標 河川・湖沼・閉鎖性海域等における汚濁負荷削減率	汚濁の著しい河川・湖沼及び三大湾等を対象とする流域内の総発生負荷量に対する、下水処理場等における汚濁負荷削減量の割合	【調査中】		・山地から海岸まで、土砂の流れが健全化することにより、海岸侵食の抑制や河川環境の改善等がなされる。
		三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合	覆砂及び深掘り跡の埋戻しにより底質改善された割合	【調査中】		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>各地で水質・大気等の浄化、水辺や湿地・干潟の再生、閉鎖性海域の水質の改善が進み、河川や湾内の生物相が豊かになり、特に「大都市圏では自然の再生を実感」できるようになる。</p> </div>
32 【検討中】土砂の流れの健全化に向けて改善された流砂系の割合		土砂の流れの健全化を図るべき流砂系(土砂生産地から溪流・河川を通じ海域まで土砂が流連し、主にその土砂によって海岸線が形成される区域)において、流砂系全体からみた総合的な土砂管理計画を策定し、計画に沿って、目標を達成した流砂系の割合	【調査中】		建築物の高さや色彩、屋外広告物等の規制・誘導が進み、調和のとれた街並みの形成に向けた持続的な取組が進められ、城下町等の「歴史文化都市の保全・再生」が進展する。	
33 NO2の環境基準達成率 34 夜間騒音要請限度達成率 35 市街地の幹線道路の無電柱化率		自動車NOx・PM法のNOx・PM対策地域内の常時観測局及び自動車排出ガス測定局におけるNO2の環境基準の達成率 直轄国道のうち、騒音の環境基準の類型指定又は騒音規制法の地域指定がなされている地域を通過する区間において、夜間の騒音要請限度を達成する延長の占める割合 「市街化区域」及び「市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域内」の一般国道及び都道府県道で、電柱のない道路の延長の割合	82%(H18年度) 73%(H18年度) 12%(H18年度暫定値)			
(10) 良好な景観の形成	36 【検討中】景観計画に基づき取組を進める地域の割合 (再掲)市街地の幹線道路の無電柱化率	地方公共団体が策定・公表(告示)した景観計画区域の面積が国土面積に占める割合 「市街化区域」及び「市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域内」の一般国道及び都道府県道で、電柱のない道路の延長の割合	【精査中】 12%(H18年度暫定値)			
	(11) 地球温暖化の防止 37 新たな京都議定書目標達成計画における国土交通分野の目標 (参考)現行目標達成計画における指標 運輸部門におけるエネルギー需要面のCO2削減 都市緑化等によるCO2吸収 住宅・建築物におけるCO2排出削減 下水道に係るN2O排出削減				・交通流の円滑化等による運輸部門におけるエネルギー需要面のCO2削減、都市緑化等によるCO2吸収、住宅・建築物におけるCO2排出削減、下水道に係る排出削減により、京都議定書に基づく温室効果ガスの6%削減約束が達成される。 ・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、適正な循環型利用(再使用、再生利用、熱回収)の推進、循環資源に係る効率的な物流システムの推進及び建設発生土の有効利用の推進とともに、循環的に利用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が図られる。	
(12) 循環型社会の形成	38 循環型社会形成推進基本計画で定められた目標 (参考)現行基本計画における指標 (建設廃棄物の)循環利用率 (建設発生土の)最終処分量				<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>京都議定書の第1約束期間に社会資本整備分野に課せられている「京都議定書の目標を達成」する。</p> <p>(ポスト京都議定書に向けた取組については、追って検討を行う。)</p> </div>	

## 【横断的な政策課題分野】

重点目標(案)	指標(案)	指標の考え方	現状の値	目標(参考)	将来(概ね10年後)に実現を目指す経済社会の具体的な姿
(13) (検討中)ICTによる社会資本の高度化	39 社会インフラとしてのICT共通基盤に関する指標				<p>・ICタグ、センサーなど場所やモノと情報を結びつける基盤の構築により、社会資本整備・管理の効率化、ヒトの移動の支援、交通の円滑化、物流効率化とセキュリティの向上、観光振興や防災対策の高度化などが図られる。</p> <p>・ITS車載器などクルマと情報を結びつける基盤の構築により、自動車交通の円滑化や安全な道路交通社会の実現、地域活性化や新たな産業の創出などが図られる。</p> <p>・防災情報の高度化・双方向化を踏まえた光ファイバ網や無線網等のネットワークインフラの高度な利活用が図られる。現実の発災規模に基づきリアルタイムシミュレーションした予測地図の提供により、国民の安全の確保が図られる。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>誰にでも何にでも使える基盤としての「地理空間情報基盤(NSDI)が概成」し、災害情報、現在地情報、目的地情報など全ての情報を電子地図から入手し、共有することができる。</p> <p>センサーの設置により、「リアルタイムでの災害情報の把握体制の整備」が進み、迅速な初期活動を実施することが可能となるとともに、国民が避難に必要な情報を迅速に、的確に入手できるようになる。</p> <p>街や観光地へのICタグの設置や、IC乗車券の普及、相互利用化の促進などにより、その場で必要な情報が携帯端末から入手でき、一枚のカードでどこでも移動できるなど、「ストレスのない移動」が可能になる。</p> </div>
	【検討中】基盤地図情報の整備	国や地方公共団体の作成した最も正確な地図を利用して電子白地図が整備された地域の全国土面積に対する割合		概成(H22年度)	
	【検討中】道路関係の指標				
	【検討中】港湾関連手続きのシングルウィンドウ化率	重要港湾管理者のうち、統一モデル様式を採択し、府省共通ポータルから受け付け可能となった港湾管理者の割合		概ね実現(H21年度まで)	
	【検討中】高度な防災情報に関する指標(河川・火山)				
	【検討中】自律移動支援に関する指標				
(14) (検討中)計画的な維持管理や更新の推進	40 公共施設の計画的な維持管理・更新に関する指標				<p>・高度経済成長期に整備された社会資本の老朽化等に対し、計画に基づく維持管理や更新が行われることにより、施設の延命化が図られ、徹底的な活用が進み、社会の要請に対応した新規投資が可能となる。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>建設後50年を経過する道路橋梁の割合が約6%(平成18年度)から約20%(平成28年度)まで増加する等、建設後の年数が経過するにしたがって、老朽化したストックや機能面において陳腐化したものが急速に増加する。</p> <p>しかし、公共施設の「計画的な延命化」が図られることで、70～80年代に米国で発生したような落橋等による通行止めなどの「施設の致命的損傷が回避」される。</p> </div>
	【検討中】維持管理計画策定に関する指標	公共施設の維持管理計画策定の割合			
	【検討中】道路橋の平均余命年数	橋梁の計画的な予防保全の実施状況を踏まえ、各橋梁の寿命年数から当該時点における建設後の経過年数を差し引いた年数			
	【検討中】河川管理施設の延命化率	河川管理施設(堰、水門、排水機場、樋門等)の平均耐用年数の延命割合			
	【検討中】港湾施設の延命化対策実施率	港湾の主要な施設に対する延命化対策を実施した割合			
	【検討中】下水道施設の延命化対策実施率	下水道の主要な処理施設に対する延命化対策を実施した割合			
	【検討中】海岸保全施設の適切な維持管理・更新を推進するための指標				