

1. 社会資本整備重点計画について

- 社会資本整備重点計画(以下「重点計画」)は、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うおととするのか投資の方向性を明確に示すもの。
- 計画期間5年(現行の重点計画の計画期間は、平成15～19年度)

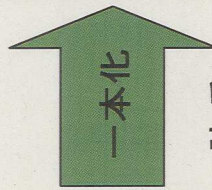
次期重点計画は、平成20年度から5年間の社会資本整備に関する投資の方向性を示すもの。

現行の重点計画の概要

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

注・二重枠の事業分野別計画は、各々の緊急措置法があったもの



重点化・集中化のための
計画に転換

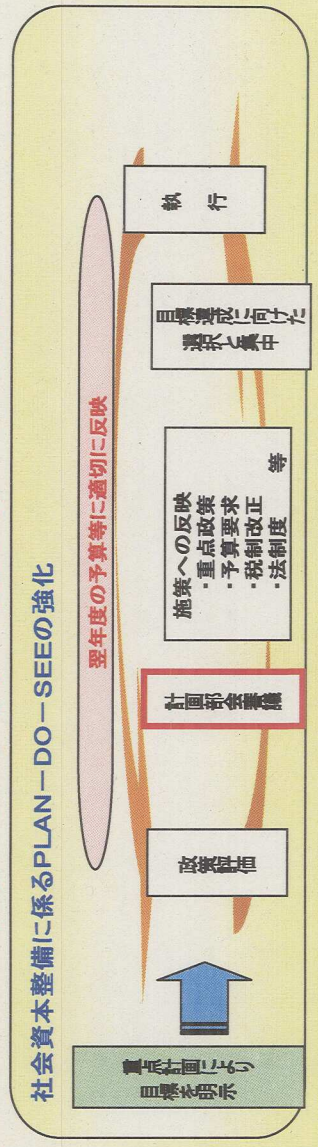
<現行の社会資本整備重点計画>(平成15年10月閣議決定)

※平成15年度以降の5箇年間の計画期間

- 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(民間との連携による取組やソフト施策も含む)

○主なポイント

- ①国民から見た成果目標(アウトカム目標)を明示
 - ・「暮らし・安全・環境・活力」の4分類に沿って、15の重点目標及び35の指標を設定
- ②社会資本整備の改革方針を決定
 - ・事業相互間の連携の強化
 - ・事業の構想段階から住民参加を推進
 - ・技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化
 - ・事業評価の厳格な実施などPLAN-DO-SEEの強化
- ③国・地方公団・国民の間の対話手段として活用
 - ・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の向上



社会資本整備に係るPLAN-DO-SEEの強化

2. 現行「社会資本整備重点計画」の重点目標と指標

「暮らし」「安全」「環境」「活力」の4分類に沿って、15の重点目標と35の指標を設定

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
【旅客施設の段差解消 39%→7割強、視覚障害者誘導用ブロック 72%→8割強】
【道路 17%→約5割】
【信号機 約4割→約8割】
【建築物 約3割→約4割、住宅約1割】
- 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等
【河川における汚濁負荷削減率 13%削減】
【都市域における水と緑の公的空間確保量 約1割増】
- 良好な居住環境の形成
【市街地の幹線道路の無電柱化率 7%→15%】
【汚水処理人口普及率 76%→86%】

安全

- 水害等の災害に強い国土づくり
【洪水による氾濫から守られる区域の割合 約58%→約62%】
【床上浸水を緊急に解消すべき戸数 約9万戸→約6万戸】
【土砂災害から保全される戸数 約120万戸→約140万戸】
【うち災害弱者関連施設数 約3,100施設→約4,100施設】
【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→約10万ha】
- 大規模な地震、火災に強い国土づくり等
【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→約10,000ha】
【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%→約2割、住宅 約65%】
【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→約3割】
【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に確保された大都市の割合 約9%→約25%】
【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%→76%】
【港湾による緊急物資供給可能人口 約1,900万人→約2,600万人】
- 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率 約1割削減】
【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 0】
【国内航空における事故発生件数 約1割削減】

環境

- 地球温暖化の防止
- 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善
【NO₂の環境基準達成率 64%→約8割】
【夜間騒音要請限度達成率 61%→72%】
- 循環型社会の形成
- 良好な自然環境の保全・再生・創出
【回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合 約2割再生】
【回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合 約3割再生】
- 良好な水環境への改善
【高度処理人口普及率 11%→17%】
【湾内青潮等発生期間の短縮 約5%減】

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
【国際航空サービス提供レベル 3,435億座席キロ→4,800億座席キロ、215億トンキロ→300億トンキロ】
【国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 5%減】
【ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間短縮 東京湾で約15%短縮】
【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 59%→68%】
【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】
- 国内幹線交通のモビリティの向上
【国内航空サービス提供レベル 1,294億座席キロ→1,500億座席キロ】
【フェリー等国内貨物輸送コスト低減率 4%減】
- 都市交通の快適性、利便性の向上
【道路渋滞による損失時間 約1割削減】
【信号制御の高度化により短縮される通過時間 約1割短縮】
【路上工事時間の縮減率 約2割削減】
- 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化
【国際航空サービス提供レベル(再掲)】
【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率(再掲)】
【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(再掲)】
【国内航空サービス提供レベル(再掲)】
【隣接する地域の中心都市間が改良済み国道で連絡されている割合 72%→77%】

3. 次期重点計画の策定の経緯と今後のスケジュール

これまでの経緯

平成17年

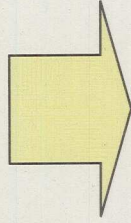
6月 計画部に基本問題小委員会設置

社会資本整備審議会・交通政策審議会
合同会議



次期重点計画について検討開始

平成18年



平成19年

6月21日 第7回計画部会(兼)第9回基本問題小委員会
・次期「社会資本整備重点計画」の策定について
(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

・次期「社会資本整備重点計画」の策定について
(部会とりまとめ)報告

8月末
・平成20年度予算概算要求
・次期重点計画策定についての要求

12月末
・平成20年度予算政府原案
・次期重点計画策定についての内示

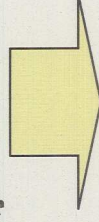
今後のスケジュール(現時点での想定)

平成20年

社会資本整備審議会・交通政策審議会
計画部会



パブリックコメント募集、都道府県からの
意見聴取等



社会資本整備審議会・交通政策審議会



次期「社会資本整備重点計画」
閣議決定



次期「地方ブロックの社会資本の
重点整備方針」策定

4. 次期「社会資本整備重点計画」の策定について

・社会資本整備重点計画は、社会資本整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、

- ①社会資本整備事業によって実現すべき目標を明確に示す
- ②目標達成のために実施すべき社会資本整備事業の概要を示す
- ③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を示す

5カ年の計画（現行重点計画は平成15～19年度が計画期間）。

・平成20～24年度を計画期間とする次期「社会資本整備重点計画」を策定する。

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で示された方向性

現行重点計画からの
見直しのポイント

- 地域の自立・活性化と成長力の強化に向け、「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
- 概ね10年後までに概成させる事業を明確化し、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やすさをさらに向上させる

次期重点計画の
具体的な改善内容

- 将来（概ね10年後）の経済社会の具体的な姿の提示
- 重点目標分野を「活力」、「安全」、「暮らし・環境」に整理
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」等）
- 分かりやすい身近な指標への改善（「事業や施設間での連携による横断的指標の充実」等）
- 重点的、効果的かつ効率的な整備に向けた取組の充実
〔・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の改革 等〕

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

（参考）今後、社会資本整備審議会・交通政策審議会での審議、パブリックコメント募集、都道府県からの意見聴取等の手続を経て、
閣議決定を行う予定である。