

社会資本整備重点計画の見直しに関する中間とりまとめ(たたき台)

目次

1. 社会資本整備重点計画見直しの経緯とこれまでの計画部会における議論

(1) 社会資本整備重点計画見直しの背景・経緯

(2) 社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会での議論

2. 東日本大震災を教訓とした社会資本整備のあるべき姿の再検討

3-1. 基本的な政策分野に即した社会資本整備のあるべき姿

○ 政策課題別のあるべき姿

○ プログラム別のあるべき姿

3-2. 計画期間における重点目標

3-3. 社会資本整備重点計画の実効性を確保する方策

4. おわりに

※今後、中間とりまとめに向けて、項目の追加、統合、入れ替え、その他の変更があり得る。

社会資本整備重点計画の見直しに関する中間とりまとめ(たたき台)

1. 社会資本整備重点計画見直しの経緯とこれまでの計画部会における議論

(1) 社会資本整備重点計画見直しの背景・経緯

- 我が国は、深刻な財政状況の下、経済・社会の閉塞感、将来への不安が高まっている。こうした中で、昨年5月、国土交通省成長戦略会議において、社会資本整備を含む国土交通省の政策について、「選択と集中」、「民間の知恵と資金の活用」など、旧来のメカニズムを大きく転換するべきとの提言がなされた。
- 併せて、一昨年来、公共事業予算の削減や事業評価の改善など、公共事業の進め方について抜本的に見直すとともに、治水、高速道路、港湾、空港など、個別の分野ごとに今後の整備等のあり方について見直しが進められている。
- 今後の社会資本整備については、上記のような昨今の大きな変化を踏まえ、国民にとって真に必要な社会資本整備を戦略的に進めることが必要である。そのためには、社会資本整備を進める上での指針となる現行の「社会資本整備重点計画」（以下「重点計画」という。）を抜本的に見直し、社会資本整備の必要性を、国民によりわかりやすい形で提示するほか、厳しい財政状況の下で事業を実施する上での「選択と集中」の視点を明示することが求められる。このため、平成22年7月26日、社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会並びに両審議会計画部会の合同会議において、国土交通大臣から、重点計画の見直しについて両審議会に付議され、同計画の見直しに着手したところである。

(2) 社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会での議論

- 計画部会では、現行の重点計画について、主に以下のような問題点が指摘された。
 - 1) 重点計画は、それ以前の事業別計画が予算硬直化を招いたとの批判を受けて策定されたものであり、事業費を明示せず、それに変わって「アウトカム指標」を提示するものとなっている。しかし、重点計画で示されているアウトカム目標とそれに係る指標がわかりにくく、計画が目指すところが国民に理解されにくい。
 - 2) 事業別計画を廃止して重点計画に一本化して「縦割り」を排除したことで、重点化が図られるとしていたが、現行計画の「活力」「安心」「暮らし・環境」等の視点

で横断的に整理された重点目標ではかえって総花的で、重点化になっていない。

3) 総論が「総花的」である一方、具体の事業は縦割りで整理されており、戦略性が見られない。

4) 計画の実効性を担保する方策が十分に示されていない。

○ 上記の指摘を踏まえ、新たな重点計画については、以下の方向で体系化すべきとの議論がなされた。

1) 事業の効果を事業ごとに記述するのではなく、政策目標を実現する手段として、どのような事業・施策を連携させることが必要であるかを明らかにすることで、社会資本整備が目指す姿を総合的に提示するとともに、可能なものについては、各事業に関するアウトプット指標（事業実施に関する必要量、箇所数等）も含めて国民にわかりやすく提示する。

2) 計画期間内に重点的に取り組む必要がある事業の「選択と集中」の視点を、上記とは異なる切り口で明示するとともに、それがどの程度必要なのかという量的なイメージを国民にわかりやすく提示する。

3) 重点計画を「絵に描いた餅」にしないよう、従来からなされている「PDCA」等の手法だけではなく、計画の実効性を確保するために必要な方策を明示する。

○ その後、本年3月11日に発生した東日本大震災は、我が国の観測史上最大の巨大な地震と津波により、広域にわたって大規模な被害が発生するという、未曾有の災害となった。この大震災を踏まえ、何よりも社会資本整備の最も重要な使命が「国民の命と暮らしを守る」ことを改めて強く認識し、計画部会では、上記の方針に加え、大震災を踏まえた今後の社会資本整備のあり方について議論を行った。

2. 東日本大震災を教訓とした社会資本整備のあるべき姿の再検討

東日本大震災の経験から、我が国は地震・津波の大きなリスクにさらされていること、何よりも社会資本整備の最も重要な使命が「国民の命と暮らしを守る」ことにあることを、国民の多くが改めて認識した。

また、個々の社会資本は、本来その施設が求められる機能を十分に発揮するだけでなく、他の施設やソフト施策との組み合わせにより、総合的かつ多様な効果を発揮することが期待される。

社会資本整備に求められる使命を十分に果たすためには、今後もこのような大災害が発生しうることを念頭に、津波対策の考え方の中で明らかにしてきた、低頻度で大規模な災害に対する「減災」の考え方を、他の災害対策にどのように反映できるか等について検討し、以下の視点から、限られた財源の中で最も合理的かつ効率的な社会資本整備のあり方について検討すべきである。

○災害への対応力を高めるための対策の充実

今後発生すると想定されている首都直下地震、東海・東南海・南海地震等の大規模地震や、台風等による風水害、土砂災害などの災害においても、大規模な被害の発生を防止するため、ソフト施策との連携を図りつつ、構造物の災害への対応力の向上などにより、強靱な国土基盤の構築を図ることが重要である。

そのため、個々の構造物について、その機能を十分に発揮し続けることができるよう、早期に点検・評価を行うとともに、適切に整備・維持管理・更新を行うことが重要である。また、必要に応じて個々の構造物の耐震性・耐浪性を確保するほか、外力に対して構造物ができる限り粘り強く機能を発揮できるよう技術開発を進め、整備していくことが必要である。

また、例えば避難計画の策定、防災訓練の実施、情報収集伝達体制の確保、適確な防災情報の提供、防災教育等のソフト施策の充実についても、検討すべきである。

○災害の発生により損なわれる機能をカバーするシステムの構築

今回の大震災のような未曾有の大災害が生じた場合であっても、国民の安全・安心を確保するためには、それぞれの機能に応じ、国土・地域全体で支え合える体制を構築する等、災害に強いしなやかなシステムを持つ国土への再構築を図ることが重要である。

今回の大震災では、例えば緊急物資輸送や広域的な移動について、道路、鉄道、港湾、空港の多様なモードが連携して救援・代替輸送拠点としての役割を果たした。このような状況を踏まえ、それぞれのモードが果たした役割を再確認し、ネットワーク化を通じたバックアップ体制の強化に向け、特に災害発生時の緊急輸送路やシームレスな物流網等の確保に向けた代替性・多重性の確保や被災時に活動を継続させるための対策（補完性の確保（バックアップ、スイッチング等）、BCPの検討等）について検討すべきである。また、被災しても容易に復旧できる構造にしておくことも重要である。

さらに、避難や救援活動の拠点として、例えば道の駅やSA／PA、駅前広場等を計画的、積極的に活用するための方策についても検討すべきである。

- 地域の産業・経済に活力を与え国際競争力を確保する災害に強い都市・交通基盤等の形成
今回の大震災で、我が国の産業活動が、供給網（サプライチェーン）を通じて、被災地のみならず、国内外とつながっており、その一部が欠けても、産業、経済に影響を与えかねないことが図らずも示された。また、発災当日の交通機関の混乱による帰宅困難者の発生や、サプライチェーンの分断、電力制約により、都市機能の信頼性が損なわれるなど、「都市の脆弱性」が露見した。

このように、国内における生産撤退、海外移転などわが国の雇用、経済、さらには将来の成長可能性にも影響が及ぶことが懸念され、インフラの破壊が日本経済、国際競争力の低下にもつながりかねないことが明らかになっている。

そのため、インフラ整備全体の「選択と集中」を図る中で、耐震補強の推進など構造物の強化、リダンダンシーの確保等により、我が国の基幹産業、地域産業を支える都市・交通基盤を、災害に強いものにすることが重要である。

- コミュニティを強化し、環境と調和した、災害に強い安全・安心なまちづくりの実現
人口減少や高齢化の進展に伴い、地縁型のコミュニティが弱体化し、地域社会の防災力の低下が懸念される。そのため、高齢者等に配慮し、住民相互やコミュニティの中で助け合う共助を進められるよう、住民間の交流の場づくりや相互扶助など地域コミュニティを維持・再生し、住民相互のコミュニケーションを通じた防災意識の強化、青少年への防災教育などの取り組みを進めることが重要である。

また、都市部においては、特に昼夜の人口構成が変化するなど、コミュニティのあり方が地方部と異なっていることから、例えば、企業やNPO等との連携を通じた共助機能の強化を図ることなども検討が必要である。

そのため、防災の観点から、社会・地域における人々の結びつきを蓄積していくことが重要となっている。あわせて、コンパクトなまちづくり、再生可能エネルギーの導入など低炭素社会の実現や、災害廃棄物のリサイクルなど循環型社会の実現、自然との調和などの視点のほか、日常生活を支えるモビリティの確保等にも十分配慮しながら、災害に強いまちづくりを進めることが重要である。

上記の視点に留意し、新たな社会資本整備重点計画に関する最終答申に向け、プログラム別のあるべき姿やプログラムに関連する施策・事業について、具体的な検討や見直しを進めるべきである。

3-1. 基本的な政策分野に即した社会資本整備のあるべき姿

○ プログラム別政策目的体系の導入について

社会資本整備が目指す姿を、「国土」、「生活」、「産業・活力」という基本的な政策分野に即して、事業別ではなく、国民の視点に立った横断的な政策目標に照らして、総合的に明らかにする。その際の政策目標は、社会資本はその整備・運営や効果が長期間に渡るものであることを踏まえ、計画期間よりも長期なものを想定する。

具体的には、同じ政策目標を共有する事業、施策の集合体を「プログラム」ととらえ、プログラム単位で、関連する事業、施策の概要を明らかにする。その際、プログラムに係る政策目標は、国土形成計画等で提示されている政府全体の政策目標から、社会資本整備に関係の深いものを選定して整理する。

政策目標の達成のため、個々のハード事業だけでなく、事業間の連携や、ハード・ソフトの組み合わせによる効果的・効率的な施策・事業のあり方を示す。

基本的な政策分野ごとに、以下のような視点で大括りの政策課題を提示し、各プログラムがどの政策課題と密接に関係するかを体系的に示す。

- (1) 各分野で最も基本的な、持続可能で安全な国土や生活、地域等を維持する上で取組が必要な政策課題

国土 → 「国土保全」
生活 → 「暮らしの安全」
産業・活力 → 「地域の活性化」

これらの政策課題については、関連する事業・施策等を実施することで、将来の姿がどのように改善するかをわかりやすく示す。

- (2) 国や地球規模の大きな環境変化、国土構造等の大転換に対して、危機意識をもって取り組むべき政策課題

国土 → 「地球環境」
生活 → 「少子・高齢化」
産業・活力 → 「人口減少」

これらの政策課題については、目指すべき目標を実現するために、どのような取り組みが必要か、新たな施策等の提案も含めて提示する。

- (3) 新たな成長や価値を創造する国家戦略・地域戦略の実現を目的とする政策課題

生活 → 「快適な暮らしと環境」
産業・活力 → 「交流の促進、文化・産業の振興」 「国際競争力」

これらの政策課題については、社会資本整備関係の事業・施策の実施と将来像との関係について、地域の特性等に応じて柔軟に提示し、パブリックコメント等の場を通じて、目指す姿について幅広い意見を求める。

○ 政策課題別のあるべき姿

我が国は、人口減少社会に入っており、諸外国が経験していない速さで急速に少子・高齢化が進む一方、国・地方ともに厳しい財政状況にある。

加えて、地球温暖化を始めとする気候変動や、経済のグローバル化の進展など我が国をめぐむ状況は刻一刻と変化している。

我が国の国土は、極めて多種の自然災害が多発する自然条件下にあり、これまでも幾度となく災害による被害を被ってきたが、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災は被害の規模、態様において、未曾有の大災害となった。また、同時に発生した原子力発電施設の事故により、省エネルギー対策や再生可能エネルギーの導入等の一層の推進の必要性が再認識された。

今後の社会資本整備にあたっては、こうした社会経済情勢等の変化や災害リスク等を前提としつつ、活力ある地域等を維持し、国土構造等の大転換に危機意識をもって取り組むことにより新たな成長や価値を創造する国家戦略や地域戦略を実現する必要がある。

このため、ここでは、「国土保全」、「地球環境」、「暮らしの安全」、「地域の活性化」、「少子・高齢化」、「人口減少」、「快適な暮らしと環境」、「交流の促進、文化・産業の振興」、「国際競争力」という 9 つの政策課題ごとに今後の社会資本整備のあるべき姿を明らかにしていく。

(1) 今後の社会資本整備の前提となる社会経済上の制約

① 社会経済情勢等の変化

ア 人口減少、少子・高齢化

日本の総人口は、2050 年には 9,515 万人となり、2005 年の 1 億 2,777 万人に比べ約 3,300 万人減少（約 25.5%）すると推計されている。65 歳以上人口が増加する一方、生産年齢人口（15—64 歳）、若年人口（0—14 歳）は減少し、その結果、高齢化率（総人口に占める 65 歳以上人口の比率）はおおよそ 20%から 40%へと高まる。（※） 「国土の長期展望中間とりまとめ」（平成 23 年 2 月国土審議会政策部会長期展望委員会）より引用。）

人口減少、少子・高齢化が進むと、コミュニティの維持が困難となるほか、生産年齢人口の減少を通じた成長の鈍化、福祉等の費用増大を通じた財政の悪化等が懸念される。

特に高齢化の進行はかつてない速度であり、我が国は世界のどの国もこれまで経験したことがない高齢社会を迎えている。これに少子化、人口減少が結びつき、今後、人口構造や消費・生産構造の変化、地域空間の変化や地域活力の衰退等、我が国の社会経済に重大な危機をもたらすと考えられる。それを克服するには、高齢者を含めて誰もが安心して元気で健康な生活が送れるような社会を形成することが必要である。

イ 厳しい財政状況

我が国の財政状況は近年厳しさを増している。平成元年度には国・地方公共団体あわせて約 250 兆円であった長期債務残高は、平成 20 年度には約 770 兆円、平成 22 年度には約 860 兆円となっており、長期債務残高の額が急速に増加している。日本の国・地方公共団体を合わせた政府の債務残高は、対 GDP 比で約 1.8 倍となっており、他の先進諸国と比較して大幅に高い。

このような状況のもと、義務的経費が増大する中で公共事業費は減少し続けている。特にここ数年の削減には、今後、急増する維持管理・更新の問題を含め、本部会としてもかつてない危機意識を有している。

欧米では、社会資本整備は国家戦略として近年むしろ推進されてきており、我が国でも、維持管理・更新需要等も踏まえて、真に必要な社会資本整備は効果的・効率的かつ戦略的に進めていく必要がある。

ウ グローバルな競争の進展等

東日本大震災による産業インフラの破壊、電力制約や日本ブランドへの信頼性の動揺は、我が国での生産活動や、海外とのヒト・モノ・カネの流れに大きな影響を及ぼしている。加えて、円高の進行、新興国の企業の急速な成長や国を挙げての立地競争等により、産業立地としての日本の魅力の低下は深刻な状況にあり、我が国はかつてない空洞化の危機に瀕している。

また、各国において成長エンジンの核となるのは、長江デルタなど大都市を中心とする「広域経済圏」である。グローバルな競争に勝ち残るためには、このような「広域経済圏」の国際競争力の強化が必要である。

国内産業の空洞化の防止、国際競争力の強化のため、社会資本整備の役割を再認識する必要がある。

② 災害リスク

ア 災害リスクの高まり

防災白書（平成 22 年度版）によれば、世界中で自然災害の発生件数、被災者数は増加傾向にあり、1970 年代に比べると、最近の 10 年間は、発生件数、被災者数で約 3 倍に増加している。また、経済被害の規模も、今世紀に入ってから、スマトラ島沖地震、米国のハリケーン・カトリーナ等で多くの損失が発生している。

地球温暖化による気候変動やそれに伴う海面上昇、地震活動の活発化等により、災害が発生しやすくなっていると同時に、ますます巨大化・複雑化してきており、我が国もかつてない巨大災害の危機に直面しているとの認識のもと、対策を講じていく必要がある。

また、ゲリラ豪雨等に伴う地下街の浸水など新たな形態の浸水被害に対し必要な対策を講じ、さらに、社会経済活動の中核機能が集積している三大都市圏等における自然災害による国家機能の麻痺や国際競争力の低下等を回避する必要がある。

イ 東日本大震災

平成 23 年に発生した東日本大震災は、我が国の観測史上最大のマグニチュード 9.0 という巨大な地震と津波により、広域にわたって大規模な被害が発生する未曾有の災害となり、低頻度大規模災害への備えが大きな課題であることを突きつけた。我が国は災害の大きなリスクにさらされており、「災害には上限がない」こと、何よりも社会資本整備の最も重要な使命が「国民の命と暮らしを守る」ことにあることを、国民の多くが改めて認識したところであり、東日本大震災の教訓を踏まえ、ハード・ソフトを連携した社会資本整備が必要である。

③ エネルギー制約

東日本大震災により顕在化したエネルギー制約は、我が国のエネルギー需給にかつてない危機をもたらした。産業の空洞化を防止し、国民生活の安定を図るためにも、日本の経済社会を低炭素型に革新するグリーン・イノベーションを加速する必要がある。

(2) 政策課題別のあるべき姿

我が国が抱える社会経済上の制約のもと、社会資本整備のあり方については、新たな時代にふさわしいものへと改善していくことが求められており、従来の政策モデルの転換・工夫を通じて、新しい視点による取組を進めていくことが必要である。

このため、事業の目的・性格等を踏まえ、できる限り、①ハード施策とソフト施策の連携を強化し、ハード・ソフト一体となった取組を進めるほか、②行政のみによる施策から、民間企業、NPOなど幅広い主体の連携による施策展開を推進する。また、③最先端の政策分野の先導的な展開を図る観点から、低炭素・循環型社会をはじめとする持続可能で活力ある国土・地域づくりに向けた施策を推進する。さらに、④戦略的・重点的な事業遂行を一層強化し、投資効果の増大・早期発現等を図る。

① 国土保全

ア 防災・減災対策の強化

国民の命と暮らしを守り、産業・経済活動を維持するという社会資本整備に求められる使命を十分に果たすためには、災害の多発化・多様化・巨大化・複合化に対応する必要がある。今後は、東日本大震災の教訓も踏まえ、これまで中心的だった「防災対策」に加え、低頻度で大規模な災害に備えて、『ハード・ソフト施策の適切な組み合わせにより、「減災対策」（人命を守りつつ、被害を出来る限り低減する）のための対策』（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緊急提言（平成23年7月6日））を推進することが必要である。こうした取組の一つとして、地域ごとの特性を踏まえ、ハード・ソフト施策を柔軟に組み合わせ、総動員させる「多重防御」の発想による津波防災・減災対策を進める。

また、強靱な国土基盤の構築を図るため、個々の構造物について、災害時にもできる限り損壊しないよう、外力に対して粘り強く機能を発揮するよう技術開発を進め、整備していくことが必要である。

さらに、災害時における適切な避難行動に繋がるよう、防災訓練の実施、適確な防災情報の提供、防災教育等の充実も必要である。

一方で、災害が発生しやすい国土であることを十分に認識し、人口や諸機能を防災・減災対策が充実した災害リスクのより低い地域へ誘導していくことも考えられる。

イ 災害に強い国土構造への再構築

従来の災害対策は、災害による被害を直接軽減する対策が中心だった。しかし、東日本大震災では、寸断した国道45号線の迂回路として内陸側の三陸縦貫自動車道が緊急輸送等に大きな役割を発揮したほか、不通となった東北線や被災港湾に代わり燃料油等の輸送に貨物鉄道や内航海運による日本海側ルート等を活用したところである。これらの教訓を踏まえ、今後は万一被害が生じて、緊急物資輸送や産業活動等の重

要な機能が早期回復・継続できるよう、バックアップやリダンダンシーを確保した国土構造、社会経済システムを構築していく。

また、災害に対しては事後の対応だけではなく、事前の備えを計画的に行っていくことが重要であり、これはハード面だけではなく、物流システムのようなソフト面の機能の確保についても同様である。事業継続計画や業務継続計画は、事業者や政府機関が災害時において業務を遂行していくために必要なものであるため、官民それぞれの立場から策定を促進することが重要である。

ウ 適切な国土の管理

国土の質の回復や改善により、より良い状態で次世代に継承することを目指し、適切な国土の管理を行う。

そのため、水源かん養と適切な地下水管理等による健全な水循環系の構築や土砂の量と質のバランスのとれた安全で自然豊かな河川・海岸の実現を目指す総合的な土砂管理等を推進するとともに、これらの個別施策を組み合わせた国土のトータルマネジメントに取り組んでいく。

また、陸域だけでなく海洋部においても、我が国の管轄権の根拠となる離島等について、波浪の作用による侵食や管轄海域設定に関わる低潮線付近の掘削等に的確に対応するため、対象となる離島の把握、行為の制限、状況に応じた保全工事の実施等の施策を適切に講じ、その安定的な存置を図る。

さらには、高度経済成長時に集中投資した社会資本の老朽化に伴い、計画的かつ戦略的な維持管理・更新を進めるための公共施設のマネジメントに取り組んでいく。また、雪害・凍害の防止及び適切な除雪による冬期道路管理等の日常的な維持管理も重要である。

② 地球環境

ア 低炭素社会の実現

気候変動問題については、「新成長戦略」（平成 23 年 6 月 18 日閣議決定）でも指摘されているとおり、もはや個々の要素技術で対応できる範囲を超えており、新たな制度設計や制度の変更、新たな規制・規制緩和等により、低炭素社会づくりを推進することが不可欠である。このため、気候変動に関する観測・予測を行いつつ、ハード・ソフト両面の幅広い施策を講ずることにより、これまでの大量エネルギー消費型の生活形態・経済社会構造から資源節約型へと本質的な転換を推進することが必要である。

具体的には、住宅・建築物については、省エネルギー化のモデルとなるようなプロジェクト事業等の推進、既存の住宅・建築物ストックの省エネ改修等を促進する。また、公共建築物の省エネルギー化を推進するとともに、ゼロ・エネルギー化の取組を進める。こうした取組は EU においても実施されており、2020 年末までに、すべての新規の建物がゼロ・エネルギー建物となることが求められている（建物のエネルギー性能に関する 2010 年 5 月 19 日の欧州議会及び理事会指令）。

また、人々のライフスタイルを自発的に低炭素型へと転換させるソフト面の省エネルギー対策を推進することが重要である。

都市においては、コンパクトな都市構造の実現と併せて、エネルギーの面的な利用

の促進、地産地消型再生可能エネルギー等の活用の推進、緑地の保全と都市緑化の推進など、各都市の実情を踏まえながら効果的な施策の実施に取り組み、これにより日本の都市を、低炭素型都市構造へ再構築することが重要である。

さらに、交通面について、交通流対策や自動車単体対策、公共交通のエネルギー消費効率向上・ゼロエミッション化・利用促進、モーダルシフトをはじめとする物流体系全体のグリーン化等によって低炭素化を図ることも必要である。また、家庭・業務部門と連携した一体的な省エネルギーシステムの開発促進も重要である。

イ 循環型社会の形成

天然資源の消費の抑制と環境負荷の低減を目指して、以下の取組を進め、持続的な循環型社会を形成することが必要である。

建設副産物のリサイクルの推進や木造住宅・木造建築物の普及促進等、循環資源等の性質に即した望ましい方法・規模で3R（リデュース（発生抑制）、リユース（再使用）、リサイクル（再生利用））及び適正処分を進めることが必要である。

効率的で安全性の高い循環資源等の輸送システムを活用するとともに、リサイクルポート、エコタウンなどの静脈物流拠点の形成や活用を図る。また、必要な海面処分場を確保する。

健全な水循環系の構築に取り組むとともに、下水道を資源・エネルギー循環の枠組みの中に明確に位置づけ、都市・地域内で発生する各種バイオマスや排熱を一体的に取り扱うことによって、資源・エネルギーの回収・再生・供給システムとしての役割を強化する。

ウ 自然共生社会の実現・生物多様性保全

平成22年に開催された生物多様性条約第10回締約国会議（COP10）においてポスト2010年目標（愛知目標）が採択され、自然と共生する社会の実現に向け、世界をあげて取り組むことが合意された。我が国の社会資本整備の分野においても、多自然川づくりや干潟の保全・再生、港湾の水質・底質の改善、都市における多様な自然的環境の再生等、生物の生息・生育環境の確保に配慮した整備・管理を行う等、生物多様性保全に寄与する更なる取組を推進していく。

また、生態系ネットワークの形成や、自然環境の保全・再生のための取組を進め、豊かな生物多様性を保全し、その恵沢を将来にわたって享受できる自然と共生する社会を実現することが求められている。このため、「生物多様性国家戦略2010」（平成22年3月16日閣議決定）に加え、社会資本整備に関する各計画にも生物多様性保全の価値を位置づけ、総合的かつ着実に取組を進めていく。

これらの取組については、国だけでなく、地方公共団体、企業、NPO、国民などの様々な主体が自主的にかつ連携して行うことを促進し、より地域に根ざした自然との共生社会の実現につなげていくことが必要である。

③ 暮らしの安全

ア 減災コミュニティ・まちづくり

密集市街地の整備改善、避難地・避難路の整備など住宅・市街地の安全性を確保す

るとともに、災害に対する地域の脆弱性を評価し、それを克服するための耐震化・不燃化・耐水化・耐浪化を進め、官民一体となって災害に強いまちづくりを進める。

また、「日本再生のための戦略に向けて」（平成23年8月5日閣議決定）に掲げられているように、人と人の絆が災害時においても支えとなることから、NPO等と連携した公共空間の再生等、コミュニティを支える魅力豊かな活動の「場」の創出を進めるとともに、各地域における災害時を想定した事前準備の取組を促進することが求められる。

イ 陸・海・空の交通安全の確保

道路交通については、高齢者・子ども、歩行者・自転車など多様な利用者の安全確保に留意して、関係者が連携し、効果的・効率的な道路交通環境の整備を推進するとともに、車両の安全性の確保、損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進等を行っていくことが求められる。

鉄道・船舶・航空輸送に関しては、国民が安心して利用できる、安全で安定した輸送を目指し、全ての関係者が連携、協力して、ハード・ソフト両面にわたる総合的かつ計画的な安全対策を推進する。

④ 地域の活性化

ア 広域戦略

グローバル化下で、成長エンジンの核となるのは広域経済圏である。このため、地域活性化の実現に際しても、都市が広域的に連携して強みを発揮できるような広域地域経営戦略が重要であり、社会資本整備も、そのような連携を後押しする環境整備となるものでなければならない。

このため、地域の広域計画、産業特性や将来ビジョンを踏まえ、効果的に基幹的交通インフラの整備等を行うとともに、国と地方が戦略を共有しながら、対等なパートナーシップの下で戦略的・重点的に事業を実施していくことが必要である。

イ 観光振興

我が国の各地域は魅力的な観光メニューを提供することができる潜在力を有しており、観光振興は雇用の確保や経済の活性化の切り札となる。従って、地域の文化・歴史等の特色を生かした良好な景観形成の推進等による魅力ある観光地づくり、広報活動等のプロモーションを通じた訪日外国人旅行者の誘致・受入環境の整備を進めるとともに、観光立国にとって不可欠な、交通アクセスの改善、安全・安心なまちづくりを進める。

また、観光による交流人口の拡大を通じた日本経済や地域の活性化、雇用機会の増大の実現に向けては、地域の幅広い様々な主体が、行政区域を越えて連携し、観光資源等のネットワーク化、商品づくり、情報発信、人材育成などを行う活動を支援することも必要である。

ウ 多様な主体の協働

人口減少により地域のコミュニティ基盤の弱体化が予想される中、地域活性化を推

進する上では、官と民で異なる役割を補完し、地域の多様な主体が連携して固有の資源を活かした自発的な地域活性化を推進することが重要である。

英国のキャメロン政権においては、「大きな社会」という概念を提示し、英国が抱える課題に対し、行政だけでなく民間企業、ボランティア団体、コミュニティグループなどと連携して取り組む社会を目指している。

我が国においても、政府の財政規模が縮小する中で、行政以外の役割についても強化していくことが必要である。

このため、地域で活動する様々な人々や民間企業などが活動しやすくなるよう、資金・資源等の投入のみならず、ノウハウ提供などの非資金的支援も行われやすくする環境を整備する。

また、多様な主体が協働し、持続可能なまちづくりを実現するためにエリア・マネジメントの発想による取組を推進する。

⑤ 少子・高齢化

ア 都市機能の集約化と公共交通の活用等

高齢者が安心して活躍でき、誰もが子どもを生み育てることのできる、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを目指し、都市機能の集約化と公共交通の活用の推進を図る。

地域におけるコンパクトシティの取組の推進に向けては、医療・商業施設等の集約化、サービス機能へアクセスしやすい環境整備、住宅・商業等の機能の適切な配置を推進する。

また、安全で円滑な移動の確保に向けた総合的な交通政策の取組を強化する。その際、公共交通の確保・維持、利便性の向上等を図り、公共交通の活用を推進するとともに、高齢者に優しい自動車の普及促進を図る。ICTを活用した移動支援のための環境整備により、高齢者等現状で移動に困難を覚える人の、より積極的な都市活動を支援する。

イ バリアフリー化の推進

旅客施設や車両等、道路、公園、路外駐車場、建築物について、引き続きバリアフリー化を推進する。

特に、高齢者等が自立して、安心して暮らせるまちづくりを目指し、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、住宅・建築物及び住宅市街地における高齢者等の生活の利便性の向上を図る。

また、バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT (Light Rail Transit)、BRT (Bus Rapid Transit)、ICカードの導入等公共交通の利用環境の改善を進める。

⑥ 人口減少

ア コミュニティの持続性

自律的にコミュニティを維持することで、人口等の変化に柔軟に対応できる持続的

なまちづくりを実現することが重要である。各地域が、それぞれの特性や魅力を認識し、将来を見据えたまちづくりを進めるため、既存ストックを有効活用しつつ、医療・商業施設等の暮らしの利便施設のまちなかへの集約化を図ること等により、にぎわいのあるまちづくりを進め、中心市街地を活性化させることが必要である。

イ 全員参加型社会の実現

生産年齢人口が減少する中で、活動できるすべての人が参加できる社会の実現を目指し、女性が出産後も安心して子どもを育てながら働き続けられる就業環境や子育て環境の整備、職住近接のまちづくり等を推進する。

また、高齢者や女性が地域で働ける場の拡大、働き続けられる環境の整備を推進することが重要であり、介護・福祉、医療、子育てなどの分野での人材育成の推進や、高度人材の育成・活用を図るための環境の整備を推進することが必要である。

ウ 離島・半島・豪雪地域等の条件不利地域対策

離島地域、半島地域、豪雪地域といった地理的・自然的・社会的特性のため条件が不利な地域において、その基礎条件の改善及び地域の特性に即した自立的発展を図るため、基盤整備や適切な維持管理及び生活交通の確保等の取組みを重点的に進める。その際には、伝統的な文化、豊かな自然環境、地場産業などの地域固有の資源や特性を活かして、ハード対策だけでなく、時代のニーズに合ったソフト対策も推進することが重要である。

⑦ 快適な暮らしと環境

ア 良好な都市環境の整備

国民生活に豊かさといった価値を付与し、住みたい、働きたい、訪れたいと思える魅力あるまちづくりを目指して、良好な都市環境を整備することが重要である。

このため、子供からお年寄りまでの幅広い年齢層の自然とのふれあい、レクリエーション活動、健康運動、文化活動等様々な活動の拠点となる施設等の整備を進めることが重要である。

また、水と緑豊かで都市生活に潤いとゆとりを与える快適な環境の保全・創出やヒートアイランド現象の緩和を図るため、緑地の保全と緑化の推進や水辺・海辺の保全・再生・創出等を通じた水と緑のネットワークの形成を進めるほか、「風の道」など総合的な対策を進めていく。

さらに、水と緑あふれる美しいまちづくり、質の高い道路景観の形成、景観に関する規制誘導策の活用等を進めることにより、良好な景観を国民共有の資産として整備・保全していく。

イ 生活環境の向上

騒音などを除去し、人々の健康で快適な生活の質を確保することを目指して、生活環境の向上を図ることが重要である。

このため、大気汚染、騒音等の生活環境を悪化させる課題に取り組む。道路環境対策などにより、沿道等における良好な大気環境の確保や自動車交通の騒音対策を行う

とともに、空港における騒音軽減等のための環境対策、地域周辺対策等を着実に実施する。また、汚水処理施設の整備や下水道の高度処理、河川・ダム貯水池等における水質浄化等により、良好な水質を確保するとともに、河川・湖沼等に蓄積した底泥の除去等に努め、水環境を改善する。

また、良質な水の安定的な確保・供給のために、湧水への十分な備えと危機管理体制を強化するとともに、水道水源の保全、水質事故への適切な対応等の水質に関する危機管理の充実を図る。

ウ 都市内交通の円滑化・高度化

都市交通は、市街地の構造と密接に関係していることから、将来の都市像を踏まえて、そのネットワークを充実させるとともに、使いやすく、利便性の高い公共交通サービスを確保していく。

地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備等を推進し、生活幹線道路ネットワーク形成を進める。

また、全国に多数存在する著しい渋滞の解消や、通勤・通学時等における都市鉄道の混雑、駅とその周辺との一体的な整備の欠如といった「質」の面における都市鉄道の課題を解決するとともに、公共交通や歩行者、自転車の優先、環境対応自動車の普及等、都市環境整備に取り組んでいく。

⑧ 交流の促進、文化・産業振興

ア 広域的な都市・地域間連携の促進

地域間で最適な機能分担を行い、広域的な「全体最適」の実現を目指して、以下の取組を進め、広域的な都市・地域間連携を促進する。

人的資源、文化資源、観光資源、経営資源などの各種資源は広域に分散して存在しており、一つの地域ですべてを賄うことはできない。地域独自の価値・魅力を活かした多様な地域づくりを進めていくために、各地域の自助努力とともに、地域間の互恵の考え方に基づき、複数の地域間で人、物、資金、知恵、情報の双方向的な循環を形成し、不足するところを相互に補いあう取組を推進するため、道路・鉄道・港湾・空港等の国内交通基盤を総合的に整備・活用し、各地域間を結ぶ交通ネットワークを形成する。こうした取組を通じて、各地域が求める地域づくりが図られるとともに、その波及効果により、住民の様々な活動や企業の生産活動等に係る多様な選択肢が提供され、生産の拡大、消費機会の拡大、雇用の増大、文化活動の充実、生活環境の改善等を実現する。

イ 地域の伝統文化や歴史を活かしたまちづくり、良好なランドスケープの形成

世界に誇る伝統文化や歴史を再評価し、地域への愛着の醸成や郷土意識を創出することを目指していく。

近年、歴史的に価値の高い資産に係る維持管理や相続の発生による多額な負担等が原因となって、歴史的な風情・情緒・たたずまいを著しく損なう事例が多く発生している。世界に誇る伝統文化や歴史を再評価し、地域における歴史的・文化的資産の保

存・継承を図るために、文化財保護行政とまちづくり行政の連携の下、自然や地形を背景とした地域の伝統や文化を活かしたまちづくりを進めることが重要である。

歴史に培われた地域の保全・整備や自然環境の保全・再生等を通じ、人の営みと自然の営みが調和した多様で良好なランドスケープの形成を図ることが必要である。

ウ 産業の高付加価値化等

中小企業等の活性化により、地域の雇用と経済を支えるとともに、成長産業の発展を促し、少子高齢化などの社会経済情勢の変化に対応したイノベーションを起こすことを目指した取組を進めることが重要である。

各地域が国内の他の地域と交流することができる陸・海・空にわたりハード・ソフトが一体となった総合的な交通体系の整備を進め、全国の基幹的な交通ネットワークの機能を確保し、地域間での交流を進める。我が国とアジアを始めとする諸外国との交流、生産、貿易等ネットワークの拠点の形成に向けて、地域の空港及び港湾を有効に活用する。加えて、これら国内の拠点や各地域間を結ぶ道路、鉄道のネットワークを形成する。

東日本大震災によって我が国社会経済や産業が受けた影響を克服し、豊かで活力ある日本の再生を実現するために、産業の復興等を踏まえた物流拠点の機能を強化する。

地域からの成長には雇用や経済を支える中小企業等の活性化が重要であり、経営力の強化を図る等、中堅・中小企業の育成・強化を推進することが必要である。

⑨ 国際競争力

ア 国際的な交流拠点の整備とネットワークの拡充

政府の新成長戦略や国土交通省成長戦略等を着実に進め、我が国の国際競争力を強化するためには、厳しい財政制約の下、「選択」と「集中」による効率的なインフラ整備を進めることが重要である。インフラ整備の状況は、国内企業や外国企業の投資の決定要因にもなり、例えば、英国においても、国際競争力強化のために戦略的にインフラ整備を推進している。

企業によるグローバル規模での最適立地戦略が進む中、空洞化を防止し、日本が事業活動を行う魅力的な拠点として選ばれ続けるために、国際的な交流拠点を整備し、ネットワークを拡充することが重要である。

具体的には、国際コンテナ・バルク戦略港湾や大都市圏拠点空港等の更なる強化、鉄道による主要空港へのアクセス向上、主要都市間を連絡する高規格幹線道路や大都市の環状道路の整備等を行うとともに、ハード・ソフト両面で継ぎ目のないヒト・モノの移動を促進し、国際競争力を一層強化する。

イ 大都市再生

大都市の魅力を高め、世界中から人、モノ、金、情報呼び込むアジアの拠点、世界のイノベーションセンターとなることを目指していくことが重要であることから、グローバルに業務を展開する企業の拠点にふさわしい都市環境の整備を推進する。

安全で安心して暮らせることは、都市の国際競争力の強化にとっても不可欠な要素であり、都市における防災機能の確保を推進するとともに、密集市街地の整備改善、

避難地・避難路の整備や防災拠点の整備等により災害に強い都市構造とすることが必要である。

また、非耐震建築物等老朽化、遊休化した不動産ストックの再生への民間資金のさらなる活用を促進する。

高度なICT機能の確保や、グローバルに業務を展開する企業等が業務を進める上で必要となる情報の提供等を行う機能の整備を推進することが重要である。

環境負荷低減機能を確保し、経済と環境が両立した世界最先端のビジネス・エコシステムを形成することが求められている。

都市内外の移動を円滑にし、ビジネスの効率を高めるため、公共交通機関の機能の向上、交通結節機能の高度化、道路ネットワークの整備、交通渋滞対策等を推進する。

ウ 官民連携によるプロジェクトの推進

厳しい財政制約の下、我が国の成長の足がかりとなる真に必要なインフラを整備する際には、PPP・PFIを積極的に活用することが重要である。

そのため、例えば、地方公共団体における先導的な官民連携事業の案件形成支援の実施、各種情報提供、アドバイザー紹介など地方公共団体に対する支援体制の充実等を行うとともに、PPP・PFI事業への民間資金の導入を推進することにより、真に必要な社会資本の新規投資及び維持管理を着実に図っていく。

また、我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業が世界市場で大きなプレゼンスを発揮することを目指して、海外展開を推進することが重要である。

アジアをはじめ、世界中で進められる鉄道、道路、水インフラ、港湾、海洋施設、空港などのインフラ整備や都市開発のニーズを取り込み、我が国の成長活力を牽引していくため、官民連携による海外プロジェクトの実現に向けて、プロジェクトの構想段階から受注・実施段階に至るまで、総合的・戦略的な支援・推進体制を整備し、具体的案件の受注を目指すことが求められている。

具体的には、政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスの展開や、我が国の有する優れた技術を活かしたプロジェクト構想段階からの官民連携による案件形成・コンソーシアム形成等の支援、官民による海外PPP協議会の開催等を推進し、我が国企業の海外進出を促進することが必要である。

さらには、我が国の優れた技術・システムの国際標準化や相手国でのスタンダード獲得に向けた取組を強化するとともに、資金調達、相談窓口の設置等により我が国企業の海外展開を支援していくことが必要である。

○ プログラム別のあるべき姿

プログラムについては、最終的な計画の策定に向け、施策・事業の概要と目標等を引き続き検討することとする。

3-2. 計画期間における重点目標

今後の社会資本整備にあたっては、前節（3-1. 基本的な政策分野に即した社会資本整備のあるべき姿）に示した政策課題、プログラムの整理を踏まえ、プログラムに係る政策目標を実現するため、国と地方が連携し、必要な社会資本整備を着実に進めることが重要である。

その際には、社会資本整備の必要性を十分に説明した上で、関連する諸施策と連携のもと、効果的・効率的な実施に努めるべきである。

その上で、多くの社会資本が大規模な事業等、整備に長期間を要すること等を踏まえると、厳しい財政状況の中で、特に必要で緊急性が高いものを重点的に実施していく必要があり、かつ、その必要性・緊急性を踏まえると、これらの事業に、政策資源を集中的に投入することが望ましい。

そこで、国土保全、安全・安心の確保・離島等の条件不利地域の自立・発展・活性化の支援等、不断の取組を進めていくべきものがあることを前提としつつ、計画期間においては、以下の「選択と集中」の基準に沿って、重点的に事業を実施する。

- ① 今整備をしないと、大規模又は広域的な災害リスクを低減できないおそれのあるもの
- ② 今整備をしないと、国際競争力を著しく喪失するおそれのあるもの
- ③ 今整備をしないと、低炭素・循環型社会をはじめとする「持続可能で活力ある国土・地域づくり」の実現に大きな支障をもたらすおそれのあるもの。
- ④ 今維持管理・更新を行わないと、将来極めて危険となるおそれのあるもの

3-3. 社会資本整備重点計画の実効性を確保する方策

① 審議会による評価

社会資本整備審議会・交通政策審議会（計画部会）は、重点計画で掲げた目標等（今回導入を検討しているアウトプットや事業量（規模）等も含む。）の達成状況、事業・施策の実施状況について定期的に報告を受け、必要に応じ改善等に係る提言を行う。

② 広域ブロックごとの社会資本整備方針の策定

新たな政策目標のもとに国土基盤を戦略的に整備するため、国は、重点計画で広域ブロックごとの社会資本整備に関する基本的方向を明らかにし、それに基づき、ブロックごとの社会資本整備事業の効率的かつ効果的な実施に関する方針を策定する。

③ 「地域計画」（仮称）の提案

地方公共団体は（他の地方公共団体や地域の民間事業者・経済団体等と連携することも含め）、地域における内発的な取り組みにより目指す方向と、必要な社会資本整備事業等を盛り込んだ「地域計画」（仮称）案を提案することができることとする。国が提案主体と調整の上、計画に同意した場合は、国及び関係地方公共団体は、当該計画を踏まえ、社会資本整備事業等を実施するよう努めることとする。

④ 必要な方策等を計画で明示

PPP/PFIの活用、人材育成、技術開発等の社会資本整備の進め方に関する方針について計画で明示する。

4. おわりに

今後、プログラムごとの具体的目標や、施策・事業の内容等については、最終的な計画の策定に向け、上記を十分に踏まえながら検討を進める。

また、実効性を確保する方策について、今後検討を進める。