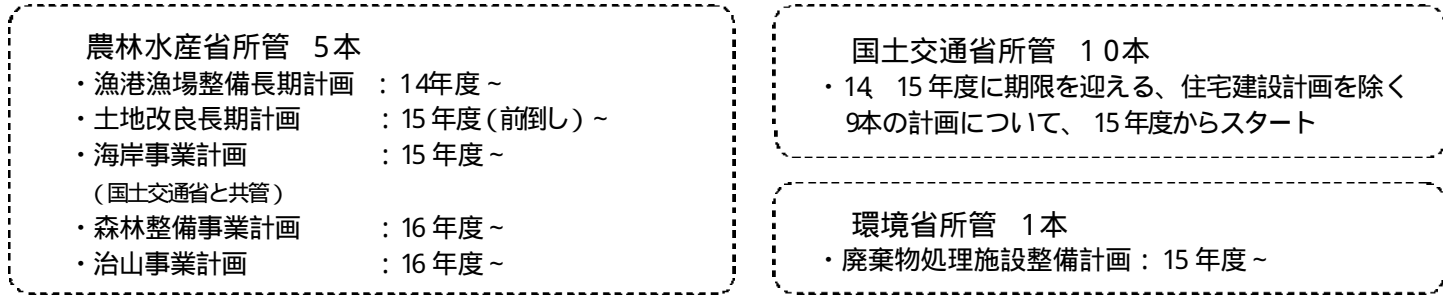


公共事業関係計画の策定に向けた検討状況

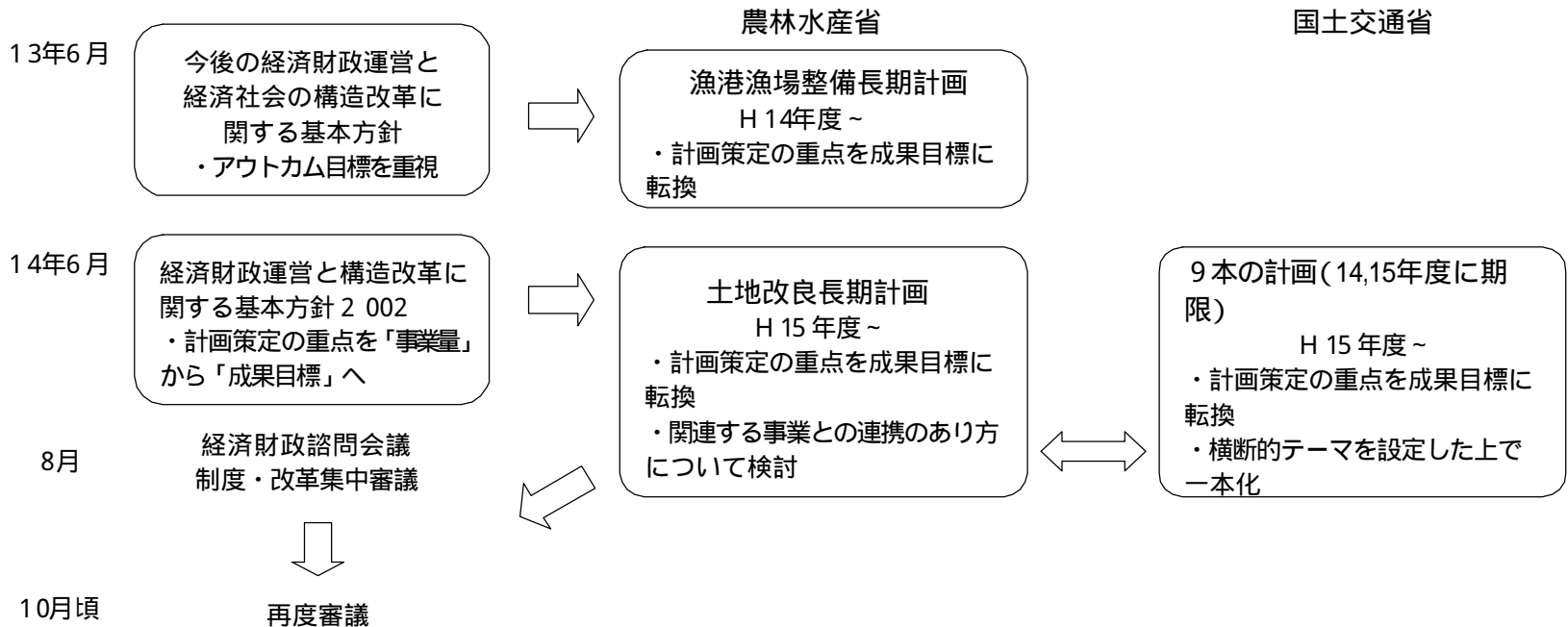
平成14年9月30日

公共事業関係計画の策定に向けた検討状況

1. 公共事業関係の計画期間



2. 策定に向けた検討状況



21世紀型の新たな公共事業関係計画への改革

- ・事業分野別の計画から、所管社会資本整備の重点化・集中化のための計画に転換
- ・省庁統合の実を最大限発揮するため、横断的政策テーマを設定した上で一本化
- ・計画策定の重点を事業費からアウトカム目標とし、これに向けた取組み内容、事業箇所数等を示すとともに、そのための所要額を明示(原則として事業費総額は計画の内容としない)
- ・主要事業・関連事業(供用時期、概算事業費)を明示し、事業のスピードアップ、コスト縮減を促進、事業展開の透明性を向上
- ・ハード施策とあわせてソフト施策を積極活用

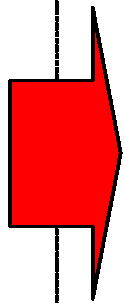
国土交通社会資本整備重点化計画(仮称)

【従来の5箇年計画】

縦割りの事業分野別計画
(省庁統合前に策定)

- 治水
- 急傾斜地
- 海岸
- 下水道
- 都市公園
- 道路整備
- 交通安全施設
- 港湾
- 空港
- 住宅建設

所管10本のうち9本が
H14・15年度に期限



社会資本整備の重点化・集中化に向けた取組み
公共事業改革の方向性(重点化・集中化の考え方)、コスト
縮減目標、事業のスピードアップのための措置ほか

横断的政策テーマ
(アウトカム目標(5~10年)、主要事業・関連事業
(供用時期、概算事業費)、関連ソフト施策ほか)
(テーマ及びアウトカム指標の例)

暮らし	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関・歩行空間・住宅のバリアフリー化 主要な鉄道駅等周辺の主な道路のバリアフリー化率 17%[H14] → 53%[H19] バリアフリー住宅ストックの割合 2.7%[H10] → 7%[H15] 市街地等の幹線道路の無電柱化率 8%[H14] → 13%[H19] ボトルネック踏切改良箇所数 50箇所/1000箇所[H14] → 500箇所/1000箇所[H22]
安全	<ul style="list-style-type: none"> 床上浸水未解消家屋数 10万戸[H14] → 6万戸[H19] 道路交通事故死者率 1.13人/億台キロ[H13] → 1.04人/億台キロ[H19]
環境	<ul style="list-style-type: none"> 復元・創出された砂浜の面積 290ha[H12] → 560ha[H18] 合流式下水道における未処理下水の流出削減率 H19までに28%削減[H14比] 都市における公園・緑地の確保量 10.3万ha[H10] → 11.8万ha[H15]
活力	<ul style="list-style-type: none"> 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 59%[H14] → 68%[H19] 国際海上コンテナ貨物のトータル輸送コスト低減率 H18までに7%削減[H12比] 三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量 4,300万人・290万トン[H13] → 8,100万人・480万トン[H24] 羽田空港の発着可能回数 56回/時[H14] → 80回/時[H24]

各事業分野別主要事項

全体として一本の計画決定(計画期間5年)

(参考) ○ **ブロック別の将来の姿**
○ **特定の政策テーマ別の対応方向**
(都市再生、地球環境、少子高齢化など)

(参考2)

公共事業関係計画の計画期間と相互関係

計画期間

計 画 名	年 度															事業量 (億円)	所管省庁
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
第4次 土地改良長期計画	← 前倒し															410,000	農林水産省
第2次 森林整備事業計画																53,800	農林水産省
漁港漁場整備長期計画																-	農林水産省
第9次 治山事業七箇年計画																37,700	農林水産省
第6次 海岸事業七箇年計画																17,700	農林水産省 国土交通省
第9次 治水事業七箇年計画																240,000	国土交通省
第12次 道路整備五箇年計画																780,000	国土交通省
第9次 港湾整備七箇年計画																74,900	国土交通省
第6次 都市公園等整備七箇年計画																72,000	国土交通省
第8次 下水道整備七箇年計画																37,700	国土交通省
第7次 空港整備七箇年計画																36,000	国土交通省
第4次 急傾斜地崩壊対策事業五箇年計画																11,900	国土交通省
第6次 特定交通安全施設等整備事業七箇年計画																26,900	国土交通省 警察庁
第八期 住宅建設五箇年計画																3,250千戸	国土交通省
第8次 廃棄物処理施設整備計画																50,500	環境省

計画期間
 計画期間 (財政構造改革の推進に関する特別措置法に基づく延長)

計画間の関係

< 農林水産省所管 >

- 土地改良長期計画
(農村振興局)
- 森林整備事業計画
(林野庁)
- 漁港漁場整備長期計画
(水産庁)
- 治山事業七箇年計画
(林野庁) < 治山治水緊急措置法 >
- 海岸事業七箇年計画
(農村振興局・水産庁)

< 国土交通省所管 >

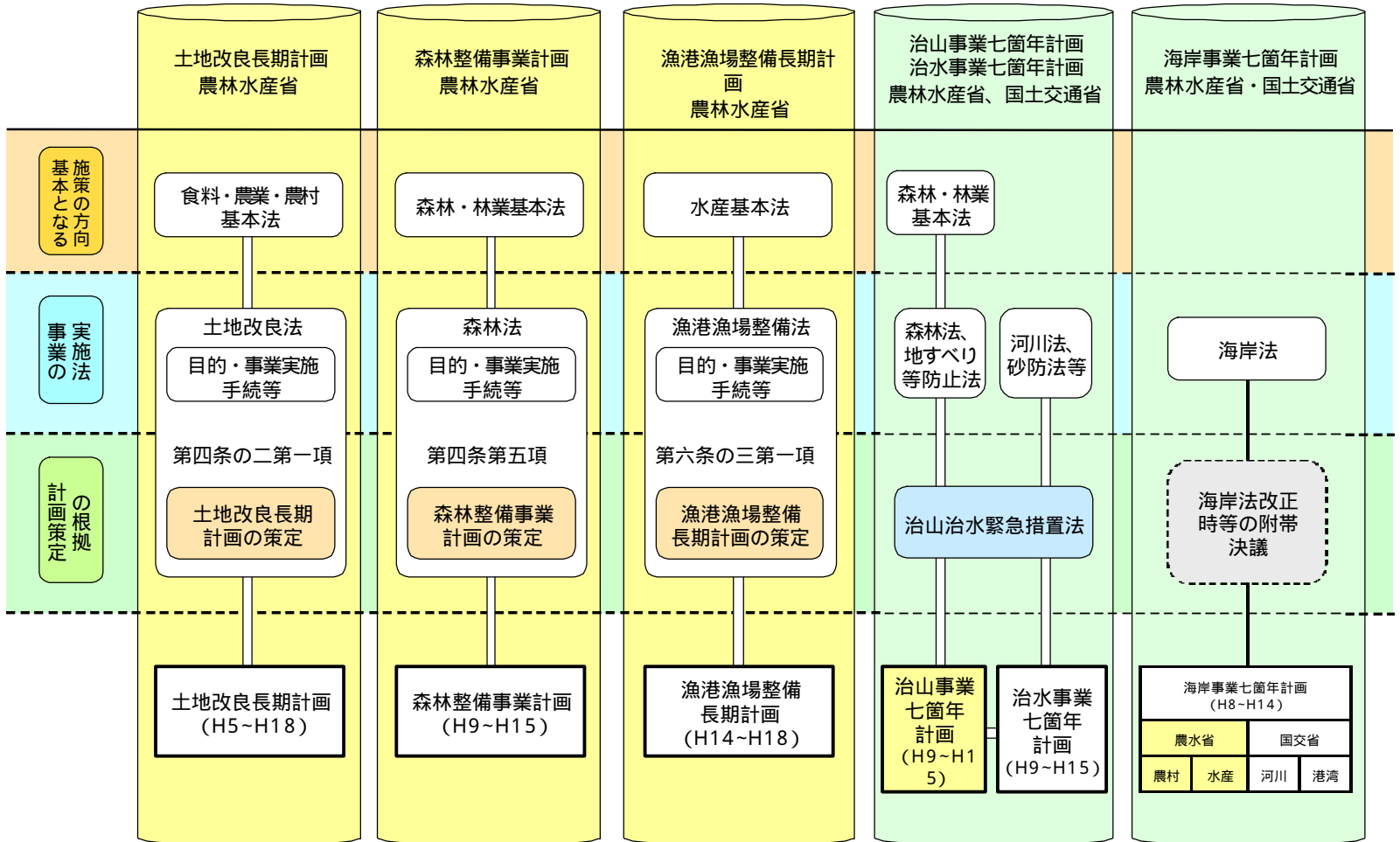
- 治水事業七箇年計画
- 下水道整備七箇年計画
- 都市公園等整備七箇年計画
- 港湾整備七箇年計画
- 空港整備七箇年計画
- 道路整備五箇年計画
- 急傾斜地崩壊対策事業五箇年計画
- 特定交通安全施設等整備事業七箇年計画
- 住宅建設五箇年計画

< 他省庁所管 >

- 廃棄物処理施設整備計画
(環境省)

(参考3)

農水省における公共事業関係計画の位置づけの比較



(参考4)

経済財政諮問会議議事要旨(長期計画関係抜粋)

第24回(8月29日) 扇国土交通大臣出席

(扇臨時議員)

国土交通省は10本の長期計画を作っていたが、そのうち8本が14年度で切れる。これまで、長期計画は予算を均一的にとる手法に使われ過ぎていた。国土交通省になったので、旧建設、旧運輸の壁を乗り越え、時期も、コストダウンも、成果も一体でつくる。15年度に期限切れとなる「治水」も含めて10本のうち9本までを全部見直す。その中で1つだけ申し上げたいのは、14年度で切れる「道路整備」。道路特定財源の道路整備に関しては金額を入れなければならない。ある程度これはやむを得ない。また、海岸事業は農水省との共管、交通安全施設は国家公安委員会との共管であるが、各省庁と連携のあるものまで金額を入れないで一本にさせていただきます。

(本間議員)

長期計画の問題でいろいろ議論があるときに、新たに事業量、額も含め、今の段階で議論することが適切なのか。特定財源等の絡みでそれが必要だとおっしゃるが、まず凍結をして、全体を社会資本整備の中で資源配分をどのように変えていくかという流れの中で見直すことが必要ではないか。空港などミクロ的には社会資本が不足だという議論がある。それは社会資本整備全体の中で配分の問題と無関係ではない。計画で一本化しても、予算で、局課の対立があって再配分が進んでいかないのではないか。この点については、民間の第三者機関でも結構だが、全体の計画の中で資源配分の問題を考える場を作ることが、空港等に重点的な整備を可能にする大きな要素だ。空港特会の中で、関空、伊丹、神戸という矛盾を引き起こすのではなく、より整合的なあり方が求められている。総合的な視点をどうするかお考えいただきたい。

(本間議員)

長期計画の背景には緊急措置法がある。個別の措置法は廃止するぐらいのことを考えていただかないと、統合の実が上がらない。特定財源の見直し、空港特会の問題も含め、総合的な再検討ができるような枠組みをつくるべき。若手の方々がなさることは結構だが、インサイダーだけで議論すると、客観性が疑われる。外部者も含めてきちんと精査していくべき。長期計画は常に過大に需要、収益を見積もり、それが実現しないことが大きな問題だ。

(牛尾議員)

公共事業計画が1本になるのは結構だが、優先順位、リードタイムをどう考えるか、総合的に見てどう減らすか、そういうことをきちんと入れるべき。羅列的になり過ぎている。

これだけ重要な長期計画を決めるときに、我々から見るとわからないことだらけだ。今井委員会もディスクロージャーによって国民の関心は急激に増えた。長期計画をまとめる場合も、過去の失敗を表に出す必要がある。着工前の需要予測と完成後の実際の需要データ等の例も全部出して考える。そういう事実を知るためには1年ぐらいかかるので、結論的には、凍結してでもいいからまず事実を知って、やるときは一気にすればいい。

(竹中議員)

長期計画の一本化、集約には多くの支持があったが、集約の仕方については工夫の余地があるというのが多くの方々の意見。国から地方に移した場合に、国が本当に計画をつくるのかという問題も出てくる。従って、長期計画のあり方については、扇大臣は閣議決定に持っていくと仰ったが、閣議決定に至るためにも十分今日の意見を集約していただき、もう一度10月ぐらいに案を総合的に示していただく必要がある。非常に極端な議論として、この際1年凍結したらどうかという意見があった。その他、緊急措置法の廃止は重要との意見、外部の血を入れた独立性の高い場が必要との意見、需要予測が見誤っているから、過去の失敗例を出す必要があるとの意見があった。これら4点を踏まえた上で、扇大臣には長期計画のあり方について、「改革と展望」の見直しの前の段階で、もう一度今日の議論を踏まえた案を出していただきたい。

第25回（8月30日）武部農林水産大臣出席

（本間議員）

国土交通省等との関係もあるが、農業が本当に農業分野に限っているのか、漁港、農道整備の問題が資源配分上の問題につながっている。公共投資の問題についても具体的に改革プランを作って頂きたいが、国土交通省の長期計画の問題とも絡むので、両省の連携をとってやっていただきたい。

（武部臨時議員）

公共投資については、農林省のコンセプトは、「生産振興」から「生物系資源の持続的活用」である。イギリスは、農林省でなく、「環境食料農村地域省」だ。農林省の水管理は環境に配慮して自然景観を重んじて、農村景観を守りながらやっている。例えば、大規模林道を新規凍結し、あとどうするかについては、第三者委員会をつくって半年ぐらいのうちにやらなければいけない。木材の産地だとか、山の多いところで大規模林道が欲しければ補助林道でやれば良く、業務の見直しもやった上で結果として公共投資も合理化が進むのではないか。ただ、国交省と違うのは、私どもは基本法に基づいてそれぞれの理念があることだ。

特に今世界で一番困っているのは水と農地と森だ。したがって、御指摘は謙虚に受け止めるが、他の公共事業とは違うということ、難しい転機にあることも事実なので、理解して欲しい。

（竹中議員）

最後に、公共投資の改革プランの話だが、これは昨日、扇大臣に公共投資の長期計画の一本化を強化するため、10月ごろにもう一度考え方をお出しいただきたいと申し上げたが、国土交通省と連携して、武部大臣にプランを出していただくというのが適切なのではないかと思う。