

# 地方のインフラの総合的整備②（道路）

・社会資本整備総合交付金

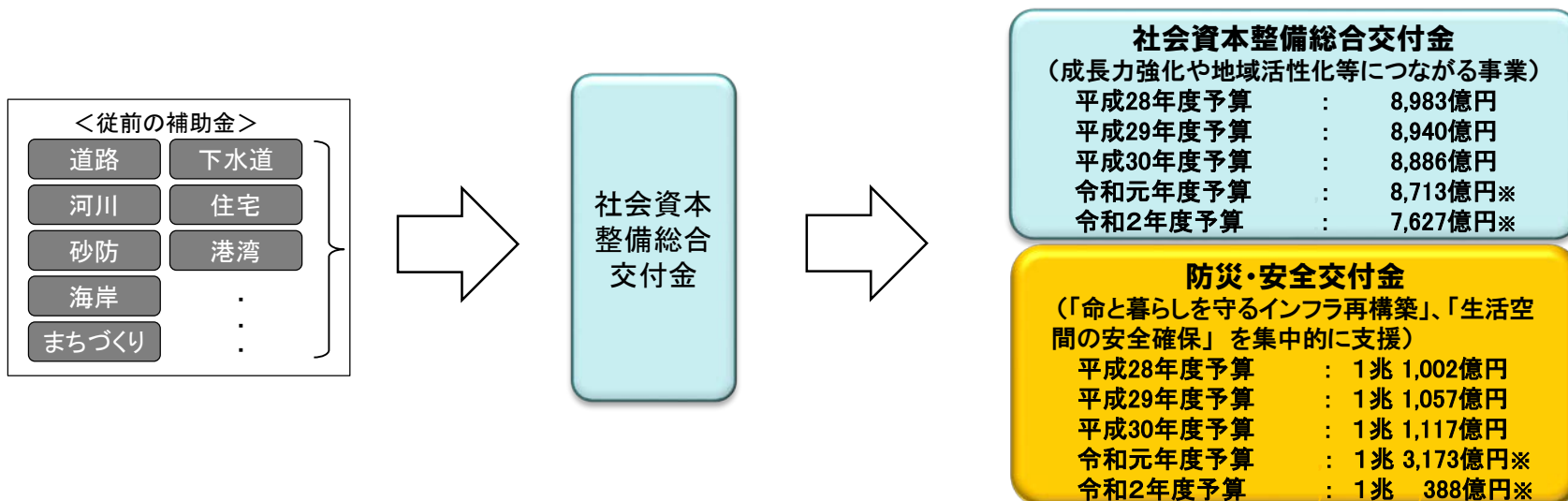
令和2年11月14日（土）

内閣官房行政改革推進本部事務局

説明資料

# 社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金

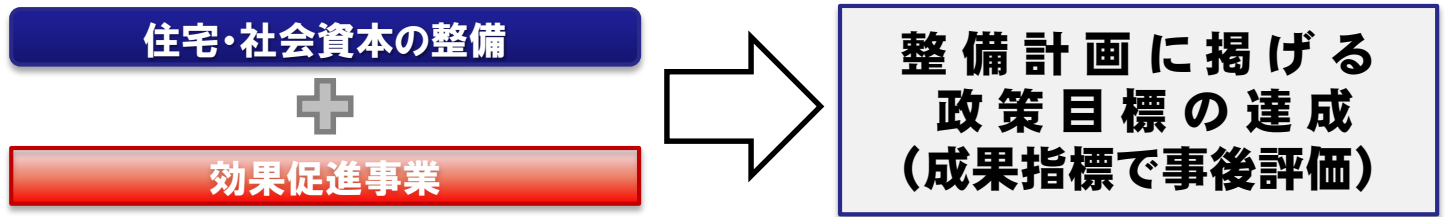
- ◇ **社会資本整備総合交付金**は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって**自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金**として平成22年度に創設。
- ◇ **防災・安全交付金**は、**地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策の取組み、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組みを集中的に支援**するため、平成24年度補正予算において創設。



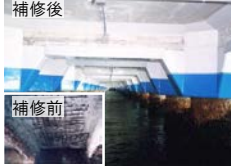







## 両交付金の概要

- ◇ 地方公共団体は、地域が抱える政策課題を自ら抽出し、定量的な指標による目標を設定した、おおむね3～5年の「社会資本総合整備計画」を作成。(国は整備計画に対して国費を配分)
- ◇ 計画へ配分された国費の範囲内で、地方公共団体が自由に計画内の各事業(要素事業)へ国費を充当。
- ◇ 基幹事業(道路、河川等の16事業)の効果を一層高めるソフト事業(効果促進事業)についても、一定の範囲内で創意工夫を生かして実施可能。
- ◇ 地方公共団体が、自ら整備計画の事前評価・事後評価を実施し、HP等により公表。

# 社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金の対象事業



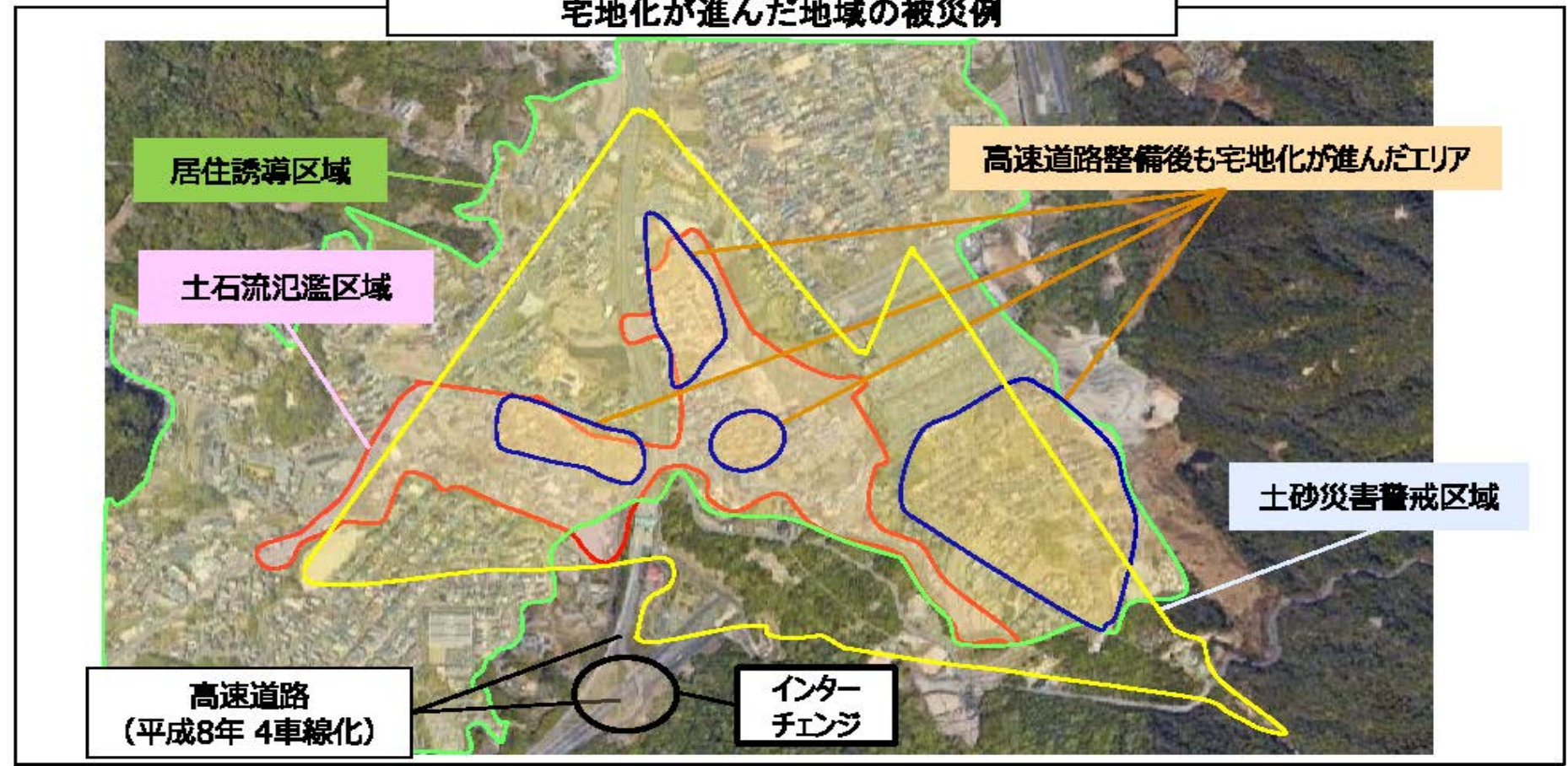
住宅・社会資本の整備		効果促進事業
<p style="text-align: center;"><b>基幹事業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 25%;">○ 道路</li> <li style="width: 25%;">○ 港湾</li> <li style="width: 25%;">○ 河川</li> <li style="width: 25%;">○ 砂防</li> <li style="width: 25%;">○ 下水道</li> <li style="width: 25%;">○ 海岸</li> <li style="width: 25%;">○ 都市公園</li> <li style="width: 25%;">○ 市街地</li> <li style="width: 25%;">○ 住宅</li> <li style="width: 25%;">○ 住環境整備 等</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画の目標実現のため基幹事業と一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務</li> <li>○全体事業費の2割目途</li> </ul>
<p><b>(社会資本整備総合交付金の例)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・産業・観光振興等による活力ある地域の形成 例) 都市公園の整備</li> <li>・民間投資を誘発する取組 例) PFI等を活用した下水汚泥固形燃料化施設等の導入</li> </ul>	<p><b>(防災・安全交付金の例)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラ老朽化対策 例) 港湾施設の補修</li> <li>・生活空間の安全確保 例) 子供の移動経路等の交通安全対策</li> <li>・事前防災・減災対策 例) 河川堤防の緊急対策</li> </ul>	<p><b>(社会資本整備総合交付金の例)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アーケードモールの設置・撤去</li> <li>・観光案内情報板の整備</li> <li>・社会実験(レンタサイクル、道路の歩行者優先化等)</li> <li>・計画検討・策定(景観計画、住生活基本計画等)</li> </ul>
 	   	  

※このほか、社会資本整備円滑化地籍整備事業(社会資本整備と地籍調査の連携を図り、社会資本のストック効果の最大化等を図る観点から行う地籍整備事業)等がある。

## 災害リスクを勘案したコンパクト・プラス・ネットワーク

- 昭和40年代から宅地化が進行し、昭和61年の高速道路のインターチェンジの整備後も宅地化が拡大、平成30年7月豪雨で土石流氾濫により被災し、同年12月に土砂災害警戒区域に指定された地域が存在。
- 平成31年3月に公表された立地適正化計画において、当該地域を含む居住誘導区域が設定された。  
※ 当該地域の一部において、令和元年9月に土砂災害特別警戒区域を指定し、居住誘導区域から除外
- こうした事例に鑑みれば、地方公共団体において、土地の特性を見極めた上で早期にハザードエリアの設定を行うとともに、立地適正化計画の策定に当たっては将来的な災害リスクとの関係を十分に勘案すべき。

宅地化が進んだ地域の被災例



# 主な論点

- 社会資本整備総合交付金の道路事業では、PDCAサイクルの徹底がなされ、効率的、効果的な事業の実施がなされているのか。
- 事業採択に当たり、費用便益分析（B/C）が徹底され、投資効果の大きさが配分に反映されているか。B/Cになじまない事業については、B/Cに反映されない事業効果について地方公共団体においてしっかりとした事前評価が行われているか。
- アウトカム指標が全国的に比較可能なものとなっており、その達成度合いに係る事後評価の結果が、その後の地方公共団体への配分に反映される仕組みが構築されているか。
- 本交付金の対象となる地方公共団体は、新規に道路整備を行う区間がハザードエリア（土砂災害警戒区域、浸水想定区域等）を含むか否かを事前に把握した上で、道路整備計画を考えているのか。それによって、災害リスクを高めることとなっていないか。その際、都道府県は、広域的な道路計画に対して市町村間で連携を図るためにどのような役割を果たしているのか。