

国土基盤懇談会議事録

開 会

事務局 ただいまから、国土基盤懇談会を開会させていただきます。

私、国土計画局計画官でございます。議事に入りますまで司会を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

国土計画局長挨拶

事務局 それでは、本懇談会の開催に当たりまして、冒頭でございますが、国土計画局長よりご挨拶を申し上げたいと存じます。

国土計画局長 本日は夜遅い時間にもかかわらず、またお忙しい中、この懇談会にお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

既に委員の先生方には事前に説明申し上げますように、国土総合開発計画の法律を改正いたしまして、新たに国土形成計画というものに見直して、これから19年の中ごろを目標にしておりますけれども、計画づくりに入りたいと考えております。1年半ほどありますけれども、時間的には相当きつい期間だというふうに我々は考えておまして、今日本当は国土審議会の計画部会のもとに専門委員会として近々設置をしていただく予定にしておりますけれども、そういったタイトな期間であるということで、1回目をこういった懇談会という形でさせていただきました。この点につきましても、ご了承いただければと思っております。

この懇談会は国土基盤懇談会というふうになっておりまして、我が国の交通・情報通信、防災、こういった観点をご審議いただくことになっております。また、国土形成計画と全総計画との違いということで、法律改正の趣旨も、後ほどまた申し上げるかとも思いますけれども、従来の開発基調の計画から成熟型社会に向かつての計画ということで、従来の開発中心から既存ストックの活用ですとか、あるいは有限な資源の利用・保全ですとか、そういった大きな計画としては方向転換があるわけでございますけれども、一方で近年非常に災害が頻発しておりますけれども、まだまだ国土基盤が、それでも十分既存ストックだけで対応できるのかということ、そういった状態にはほど遠いというふうに我々も考えておりますし、まだまだ基盤整備をすべきところが、あるいは地方が残っているという認識は当然のことながら持っております。

ただ、一方で、これから人口減少社会に入って、財政上の制約も相当きつくなってまいりますし、また、これまでに整備されたストックの維持・更新に向けなければならない財源もどんどん増えるというような、そういったいろいろな状況をもとにこれからの国土づくり、基盤づくりをどう考えていったらいいのかということ、この懇談会でいろいろな角度から、先生方のお考えをぜひ幅広に出していただければと、かように考えているところでございます。

今、申し上げましたように、限られた時間の中で議論をしなければならないということでございますし、また、同じような専門委員会をこの国土基盤含めて5つ作ることにしております。従いまして、私どもも事務局としてなかなか不行き届きの面もあるかと思えますけれども、そういった点につきましては、些細なことでも結構でございますので何なりとご指摘いただいた上で、委員の先生方の議論を少しでも有意義なものにできるように、事務局としては努力して参りたいと思っておりますので、これから今申し上げましたように、再来年の中ごろまで相当程度お時間を拝借することになろうかと思えますけれども、よろしくご理解の上、ご協力いただければと思っております。

一言、冒頭に当たりましてご挨拶申し上げます。よろしくお願いいたします。

事務局 どうもありがとうございました。

今、局長からございましたように、事務局の方でいろいろと努力させていただきますが、早速今日こんな狭いところに、しかも夜お招きしたということで、至らぬところ多々ありますが、ひとつよろしくお願いいたします。

委員紹介

それでは、次に本日の懇談会にお見えの皆様方のご紹介をさせていただきます。お手元の議事次第を1枚めくっていただきますと、座席表がございます。この座席表の委員の先生方、あいうえお順で時計回りに座っていただいております、順番にご紹介させていただきます。

まず、一番左端でございますが、

上村多恵子委員でございます。

小川雄平委員でございます。

清水慎一委員でございます。

田村亨委員でございます。

家田仁委員でございます。

根本敏則委員でございます。

廻洋子委員でございます。

それから、竹内健蔵委員、徳田英幸委員、細田衛士委員、屋井鉄雄委員、この4名の方も今日ご参加いただきますが、ちょっと遅れていらっしゃるということでご容赦いただきたいと思います。

それから、この座席表1枚めくっていただきますと、本懇談会のメンバー表がございます。本日お見えでない先生方につきましては、お手元にお配りいたしました資料1の委員名簿をもちまして、ご紹介にかえさせていただきますと存じます。

ここで、局長でございますが、この後、別途の用がございますので、懇談会の先生方には大変申し訳ございませんが、ここで退席させていただきたいと思います。どうも失礼いたします。

国土計画局長 よろしく願いいたします。

(小神国土計画局長退席)

事務局紹介

事務局 続きまして、事務局の紹介をさせていただきます。左側テーブルでございますが、大臣官房審議官でございます。

事務局 総合計画課長でございます。

資料確認

事務局 次に資料でございますが、議事次第の1枚目の紙の下の欄に(配布資料)とございまして、資料1から7まで並んでございます。随分大部の資料を今日用意させていただきましたが、各資料ナンバー、一応ご確認いただきまして、落ちがございましたら、事務局にお申しつけいただきたいと存じます。よろしゅうございますでしょうか。

国土基盤懇談会の役割

続きまして、本日の国土基盤懇談会の役割といたしますが、位置づけについて簡単にご説明申し上げます。実は今局長からご紹介ございましたが、本日お集まりいただきました先生方は、10月18日に開催される予定でございます国土審議会計画部会において設置される予定の国土基盤専門委員会の委員としてご就任をお願いした方々でございます。後でご説明申し上げますが、国土審議会計画部会は新しい国土のあり方について基本的な方向を出していただくよう常に求められている計画部会でございます。大変スケジュールがタイトになっております。従いまして、この専門委員会も非常にタイトなスケジュールでございますので、本日は計画部会の前になります。多数の先生方にご出席いただけたということがわかりましたので、このような懇談会と、専門委員会の準備会合ということで開催させていただきました。実質的には第1回目の専門委員会ということでご了解いただければと存じます。

運営方針等につきましては、正式な専門委員会となる次回の会合でお諮り申し上げたいと、このように思いますのでよろしくお願いいたします。

懇談会の議事の公開について

次に本懇談会における議事の公開についてお諮りしておきたいと思っております。懇談会でございますが、議事の公開につきましては、近年の国土審議会に関連する各委員会における例を鑑みまして、懇談の内容は非公開といたしますが、議事録を事務局で作成いたしまして、各ご出席の皆様方にご確認いただいた後、発言者のお名前は除いた形でインターネットで公表させていただきたいと、このように考えております。また、懇談内容の要旨につきましても、事務局が作成させていただきます。これは会議後、速やかに会議資料等に公表させていただくということでご了承できればと思っております。これでよろしゅうございませうでしょうか。

(「はい」と声あり)

事務局 ありがとうございます。それではそのようにさせていただきたいと存じます。

それでは、本日の懇談会の座長でございますが、家田先生にお願いしたいと思っております。

それでは、以降の議事につきまして、座長にお願いしたいと存じます。座長、ご挨拶、

引き続き、議事進行についてよろしく願いいたします。

座長挨拶

座長

先ほど局長からお話あったように、国土基盤と申しますと、国土形成、開発改め形成の転換期にあつて、非常に私の能力に全く及ばない仕事ではございますけれども、ぜひ皆様のご協力いただきまして何とかインパクトのある成果を出せればと思います。

余談になりますけど、私、大学でいくつかの講義担当していますが、そのうちの1つが「国土学」というのをやっています、国土のことを勉強するのに理論から入るより、実質から入ったほうがいいたろうということで、学生にグループ分けて調べさせて、それで発表させて議論したりするんですね。日本の戦後の国土開発計画、全総の、それでランドデザインまで一貫したこの流れ、それを各班勉強させて発表会させて感想述べるとおもしろくて、なかなか毎回苦労しているんなキーワード出してやっているんだけど、学生が言うので私が言うのではないですが、「シャープさが、先生、ちょっと欠けてきているのではないか」と、こういうほんわかしてきて、だんだんほんわかしてきちゃっていると、そういう感じを受けるようですね。そのくらい難しくなっているという証でもあるわけですが、ただ、私の思うのに、例えば人口減少という局面とか、あるいはアジアの中で一員として国際的に生きていかなければいけないというのは歴然とした境界条件であつて、そこに対する割合シャープな物言いというものがこの基盤のところでもできるようであれば、役割は達することができるのではないかと思う次第でございます。

のっけから事務局を通じて、皆さんにはご意見を賜るような機会を最低1回ずつは設けるようにしましょうというようなことでお願いしてございまして、大変に負担も大きくて恐縮ではございますけれども、今申し上げたような趣旨に免じてご協力を賜れましたらと思います。どうぞよろしく願いいたします。

議 事

- (1) 新しい国土計画体系と国土基盤専門委員会(仮称)の役割
- (2) 国土を巡る現状と将来見通しについて

それでは、早速議事の進行を担当させていただきます。今日は議題がお手元にありますように、主として3つありますので、順次やりますけれども、最初に2つをご説明いただいて議論し、それから次の1つということだそうですので、まず、ご説明のほどお願いいたします。

事務局 それでは事務局から資料2、3、4についてまとめてご説明申し上げます。内容は国土審議会計画部会のスケジュールと、本懇談会が発展し、専門委員会になった場合の専門委員会のスケジュール。最初にフレームを少しご覧いただきたいということで、資料4には「国土を巡る現状と将来見通し」ということでフレーム関係のデータを入れておるといことでこれを簡単にご説明申し上げます。

まず、資料2でございますが、国土審議会計画部会等のスケジュールでございます。いろいろ書いてございますが、事前にお配りしたものとそれほど相違はございません。ポイントは、この18日に第1回計画部会を開いて専門委員会を設置するということと、それから、10月の下旬から12月の月上旬に計画部会を開いて「各専門委員会の検討状況について」という題になってございますが、本懇談会が発展してできる専門委員会につきましては、11月17日どういう方向で議論がなされているかということ一度計画部会にご報告すると、こうなっております、そういうことで全体のスケジュールを立てているということでございます。

その後、12月8日に第5回の計画部会で、これは大まかなどういう検討の内容になっているかというのを今年のおまとめとして再度専門委員会からご説明すると、これが12月までの本委員会の主なスケジュールでございますので、これに合わせて資料3のほうで当面のスケジュールを立てているということでございます。

なお、局長のほうからご挨拶のとき申し上げましたように、年内にある程度新しい国土計画の基本コンセプトをいろいろご議論したものを踏まえまして、年明けからドラフティングを始めると、こういう流れになってございまして、来年の夏ごろには、これは秋になってございますが、秋ぐらいには中間報告を取りまとめると。それからさらに1年後に閣議決定をすると、こういうことで、国土形成計画の全国計画をつくるというスケジュールでございます。

資料3でございますけれども、これは国土基盤専門委員会（仮称）の検討事項と当面のスケジュールでございます。

設置の趣旨は飛ばさせていただきます、主要検討事項の中にございますように、環境

にやさしく災害に強い既存ストック活用型国土基盤の整備、少子高齢化社会における交通・情報通信基盤の整備、世界に開かれた魅力ある国土形成のための基盤整備、この3つを実は柱にしております。事前にご説明申し上げたときは2つの柱でございましたが、少し内容を区切りまして、こういう形にさせていただいております。この中身については後でご説明申し上げます。

特段の着眼点として、技術革新がどういうふうを活用できるだろうかということと、既存ストックをどのように有効活用していくのか、この点について、特に着眼点として考えていただければどうかというような提案でございます。

それで、4.にございますように、今後のスケジュールでございますが、これも事前にお諮り申し上げましたように、今回の懇談会の後、10月28日(金曜日)に第1回目の専門委員会を開いていただきまして、そこから委員からのプレゼンテーションが始まっております。ページめくっていただきますと、第2回、第3回、第4回、第5回とございまして、11月22日、24日、12月2日、12月6日、こういうスケジュールで先生方になるべく予定とっていただくようにしていただきますが、各回にそういうプレゼンテーションが入っておりますのと、それから先生方からいただきました宿題事項について、いろんなデータ類を調整して事務局からご説明すると。

それから、例えば第2回では、これは進行状況について計画部会にご報告いたしますと、計画部会からいろいろ議論もあるわけでございますが、そういったことは計画部会からの反応としてご報告すると、こういった内容で全体を進めてまいりたいと思うわけでございます。

それから、(6)、(7)にございますように、国土基盤専門委員会について検討状況報告、これを今年の12月までのアウトプットしてご議論いただくというのが第6回、7回に入っております。

第5回計画部会、これが12月8日の予定でございますが、ここに12月までに概ねこういう形で国土基盤関係の計画づくりについては中心コアとなるアイデアを出していこうというようなことをご報告いただきまして、12月開催予定の国土審議会に計画部会から報告する、こういうスケジュールでございます。

それから、資料4でございますが、ご覧いただきますと、国土を巡る現状と将来見通しについてということでフレーム関係のデータをつけさせていただいております。これは今までもお配りしたものとダブっておりますので、1.人口、経済等、2.産業、最後にご

ざいます、7.21世紀ビジョンについて簡単にご説明申し上げます。

2ページ目に「定住人口の長期的推移」ということで、2006年がピークで、2007年から下がり出す、こういった人口の予測があります。少子高齢化が1つのキーワードかということをつけてございます。

1つめくっていただきますと4ページがございまして、「圏域別の人口増減率」ということで、青が2000～2025年までの人口減少率、赤が2050年までの人口減少率ですが、赤は大変人口減少率が大きいということですが、特に地方、中枢・中核、都市から1時間圏外のある意味では地域が非常に大きく人口が減出する。こういったことが1つのテーマになるかということをつけさせていただいております。

もう一枚めくっていただきますと、6ページ、「製造業立地の地方分散」というデータがございまして。これはおもしろいのですが、三大都市圏の工業出荷額を地方圏が抜くということで、ある意味では地方都市圏のさらに外側はどんどん人口が減るわけですが、産業としては地方圏がある意味では全体を担う形になるということなんです。

2枚めくっていただきますと、10ページ、11ページの人口、経済等の「集落消滅の可能性」という日本地図の赤と緑と黄色の非常にカラフルな絵がございまして。この赤が集落消滅が起こりそうな自治体をマップに落としたものでして、82都市圏と書いてございますが、都市圏で大体15%ぐらいそういう集落が発生するであろう。自然共生地域というある意味では都市圏の外側ですが、こういったところが26%。地図を見ていただきますと、赤で囲んだあたりがどんどん集落が消滅して人が住まなくなる地域が増えてくるといった危惧が持たれているところなんです。こういったところを国土計画上どう扱っていくのかという非常に大きなテーマで、こういった点についても、交通・情報通信といった基盤面で考えていかなければいけないということでございます。

下の11ページは、これは今申し上げた82都市圏を示したものでございまして、いろいろとり方があるのですが、右側に書いてございます中に、交通1時間圏内にある複数の市町村にまたがる人口規模が30万人前後のまとまりを目安とした圏域、これを生活圏域とここでは書いてございますが、これが全国で82ございました。これを赤で示したものです。この赤で示してないところが、ある意味で自然共生地域といいますが、非常に自然に近い、そういう部分だということなんです。

こういったデータ類がざっと並んでございます。

2ページめくっていただきますと、14ページ、産業ですが、「経済のグローバル化」

です。日本企業がどんどん海外で物をつくり出すようになる。ちょっと見にくいのですが、折れ線グラフがございまして、現在産業の売上のうち海外で生産される比率は大体17～18%まできているということで、ある意味では日本だけではなくて、アジア・中国と一緒に物をつくり消費していくという形になっているのかなということございまして、これも大きなテーマで、後で出てまいります世界に開かれた国土づくりというのはこのあたりから発想されているということです。

あと、国土基盤、観光、それぞれの分野についての情報がございまして、これは割愛させていただきますまして、25ページまで飛んでいただきたいと存じます。

こういうご検討いただくときにいろんな政府としてのフレームがあるわけですが、「21世紀ビジョン」というのが平成16年9月に経済財政諮問会議の下に「21世紀ビジョンに関する専門調査会」というのを立ち上げまして、そこで検討されたもので、今年の4月に発表されたものです。ここで、構造改革を怠った場合、進めた場合のシナリオを書いてございまして、ここにございますような「回避すべき将来像」と「目指すべき将来像」というのがあります。

次のページから1枚ずつでございまして、グローバル化対応のためのワーキング・グループ、経済財政の展望をどう見るかというワーキング・グループ、競争力をどう見るかというワーキング・グループ、地域や生活をどう見るか、それぞれ4つのワーキング・グループが検討した結果がこの怠った場合のシナリオと構造改革をしっかりと進めた場合のシナリオということで示されています。

例えば、グローバル化というものに怠って元経済大国になるというのが回避すべき将来像であります。ボーダレス・壁のない国をつくって、しっかりと世界中の人が訪れたい、働きたい、住みたい国づくりがうまく進めば、それは将来、日本の持続的な発展につながるであろう、こういった対比の形で整理をしたものでございまして、目指すべき姿として、魅力と存在感のある国で、フロントランナーが作る世界標準、日本がイニシアティブをとりながら、世界標準をつくっていかうというようなことございまして、地球的課題についても日本が主導的役割を果たそうということです。

それから人的資源ですが、いろんな資源を有効に使おうということで多種多彩なプロが働く、世界の知的開発拠点にしよう、1人当たり2%程度成長を何と持続させたいということです。

それから、大きな政府が足かせになるという考え方からすると、豊かな公、小さな官と

ということで、「奉私奉公」という言葉が書いてございますが、自分を大切にしながら公に対してしっかりとサービスをしていただこう。そういった中で歳出歳入構造を改革するとういことが書かれてございます。

それから、少子高齢化でございますので、高齢化克服先進国ということで、高齢化をネガティブにとるのではなくて、「時持ち」という概念が書かれてございますが、時間がある、それを自分の人生を豊かにするために使おうではないかということが書いてございますし、社会として個人が主役であると、志を持った人間がその志を活かせる、そういった社会にしていこうと、こういうシナリオを書いてございまして、そういったことが、今我が国の政府として検討した1つのビジョンであるわけございまして、こういったことも参照していただきながら、今回の国土基盤に関するビジョンづくりもご検討いただきたいということでご紹介申し上げました。

ということで、資料2、3、4について簡単でございますが、ご報告いたしました。

座長 では、ここで一旦ご議論いただくと。スケジュールや、特にこの専門委員会の検討事項、ミッション、この辺についての議論が中心だと思いたしますが、いかがでしょうか。

委員 21世紀ビジョンは2030年というターゲットを置いていますが、我々はどのくらいのところにターゲットを置いているのかというのが1つ目です。

もう一つは、ちょっと余計なことかもしれないのですが、資料2の4ページ目に各専門委員会が書いてありますが、例えば先ほどの集落消滅のような話の部分は、自立地域社会専門委員会の議論というように、どこで何をやっているのか教えてほしい。持続可能な国土管理専門委員会というのがよくわからないのですが、その2点です。

事務局 時間的なフレームでございましてけれども、25年、30年ぐらいを1つ見ながらということですが、国土計画ですが、10年から15年ぐらいを1つのターゲットにするのかなということでございます。

それから、今おっしゃいました専門委員会5つございまして、実はどの専門委員会も非常にこの専門委員会に関係ございます。特に交通・情報通信基盤というのはむしろそれぞれの専門委員会の横串の足腰になる部分で関係あるのでございまして、今おっしゃいました持続可能な国土管理専門委員会につきましては、基本的に国土の土地利用といいますが、どういう形で都市の構造をつくり、都市以外の地域の構造をつくるのかということについて、専門的にここでやるということでございます。

委員 例えば、昔の全総、開発のイメージからいうと、何々軸とか何々圏とか、そ

う議論がありました。今回は議論するのか否か、する場合、計画部会が所掌するのですか。

事務局 どの委員会が何を議論するか、大枠なことは決めてはいますが、当面これは自由にご議論していただいてもいいというのが基本的なポジションでございます。特に年内については、大まかな枠は決めておりますけれども、そこはオーバーラップするところもありますし、2つの委員会同時並行で議論が起っても、そのところは集約をする形で計画部会でご議論いただくということだと思います。

ざっとご説明申しますと、まずライフスタイル・生活専門委員会、ここは2つのことをやります。これは基本的にはいわゆる計画のフレーム的なことをやるのが1つ、もう一つは都市問題はこここのところで扱っていきます。

2つ目は、書いてございますように、今、東アジアの話をしてまいりましたけれども、産業戦略、我々の関知した四全総もしくはグランドデザインについては産業政策が若干弱かったのではないかとということもあわせて、かなり産業政策についてここで議論してもらおうということと、その場合に東アジアとの連携、特に都市連携というようなことが非常に重要な戦略になっていくのではないかと、そういうことはこの2つ目の柱でやっていく。

3番目については、先生、ご指摘のように、集落の消滅地域も含めて、そういうところの本来の地域の振興のあり方、例えば農業ですとか、第六次産業、そういったことはここでやりましょう。

国土基盤専門委員会はこの委員会でございます。

持続可能なという話は、今回、国土形成計画法の中で、国土形成計画と国土利用計画法の全国計画を一体作成するというふうに言っております。したがって、持続可能な国土管理専門委員会では、国土利用計画もここでご議論いただくということでございますし、そのほかの例えば環境の問題、水と緑、さらに重要なことは森林・農地の管理というようなことをどういう形でやっていくのか。これからいろいろ議論になりますけれども、もう少し国民が全員参加でそういうような森林・農地を維持・管理するというようなこととか、それから、全部を一律に管理するのではなくて、少しいろいろ分けながら管理をしていくというようなことも考えなければいけない、そういったことをこの国土管理専門委員会で議論をしていただく。

大体大枠はそんなことですが、当面いろいろオーバーラップをしながら、関係するところはご議論いただくというふうに考えております。

委員 どうもありがとうございました。

座長 他にいかがですか。

委員 10年から15年というのは、遠い将来を見越して、それを前提として10年、15年に関しては少しはっきりしたものを利用するみたいな、そういうとらえ方がないと国土基盤というのは難しいですね。これから議論していくことなのかもしれませんが、この資料の中でも、人口のことやストックとか更新が必要になってくるみたいな話はかなり先まで見通して予測をされていますよね。その辺で計画をつくるところと、その前提となる将来予測は別だということですね。

事務局 私からお答えしますが、基本的に私ども国土計画をつくるときには、諸先輩から100年を見て10年の計画をつくるのだと若いころから教え込まれてきましたけれども、過去の全総などを見ていますと、大体ターゲットとして10年ぐらいを見ておりましたが、グランドデザイン、前の第5次の計画については、10年から15年という幅を持った目標年にしております。今回も大体10年から15年ということをおっしゃるけれども、当然推計値としては、人口については、これは21世紀末まで推考したものを出してありますが、できるだけ長い推計を、先ほど申し上げましたライフスタイルのフレームをやる委員会でございますので、そちらではできるだけ長く設計をして、そのところは各委員会共有をしていただいて、それに基づいて、大体10年から15年ぐらいのターゲットのところをご議論いただくというふうに考えております。

座長 よろしいですか。ほかにいかがですか。

委員 今のお話の延長ですけれども、先ほど座長が、今大きな転換期という言葉が出されました。社会の転換期であるという認識の上に立って国土基盤を考えるとといったときに、今おっしゃった100年の大きな、今までの延長線上ではないという考え方で次の10年、15年を考えるというのと、延長線上の中でとりあえず考えるというのとでは随分違うだろうと思うんです。だから転換期であるという認識をどこまでクリアに共通認識としてとらえられるかです。転換期だということをもう一度、どういう転換期なのか、何かから何に転換していく転換期としての大きな流れ、そしてその中における10年、15年というその位置づけをはっきりしておかないと、今までの延長線上ですと、今までもここにある、環境にやさしく災害に強い、少子高齢化等、ずっとこういうのは、言われてきました。こういうのが本当に転換期としてあるとするならば、どこまでもっと強く転換期を受けとめるかという受けとめ方もありますね。環境にとか言いながら、かなり被害が出て

くるのはもっと先のことだと考えるのか、いや、今が大きな転換期で切り換えが必要だと考えるのかによっても違ってきます。転換期であるという自覚をどこまできちんと明確にするのかによって変わってくるのかなと、そういう気がします。

座長 同感ですけど、お答えありますか。

委員 関係して1つだけ。

座長 どうぞ。

委員 計画のつくり方も変わっているのではないかと思ったのですが、例えば地方の声を聞くとか、そういうのはここの中に入っているのか、計画のつくり方の段階で。この点を教えてください。

事務局 今日資料に入っておりませんが、恐らく先生方の方には法律の概要はご説明をしているのだと思います。

今回、国土総合開発法という法律を時代に合った、2007年をピークに人口が減少しますという非常に転換期の計画づくりのために法律ごとまず改正をして、それで新しい器でこの計画をつくるということを今回やっておる、そういう意味で法改正をしたということでございます。

典型的な象徴的なポイントは、これまでの計画の全国総合開発から「開発」という文字を落としまして「国土形成」という形にさせていただいた。形成という意味は、利用・整備・保全。整備というものの中にはいわゆるストック活用というような非常に重要な要素も含めたつもりで法改正をしてきているということでございます。上側の柱にありますように、地方との協働、現在の地方分権の流れの中で計画をつくっていく手続をずっと取り込んでいく。そういう意味では一般の人々の声、また地方の声もどんどん入れてやっていきましょうということでも法律改正してきている。

ペーパーの今の時点で、どこにドラスティックな表現をしていくのか、それは非常に難しいことございまして、まだ十分に合意ができておりませんので、この場でそういうことは書いてございませんけれども、例えば東アジアといったときに、高度成長の間というのは、基本的に欧米を向いて日本の国土構造をつくってきた。それはとりもなおさず地方から東京に集まってきて、それが欧米との間で日本の高度成長を実現してきた。それが今度東アジアというものをターゲットに置いたときに、それはどういう形の国土構造に転換するのかと。例えばひょっとすると、脱亜入欧という表現から、アジア回帰と。表現はわかりませんが、全然合意はできておりませんが、そういう大きな転換が国土基盤の問題

の中にも出てくるかもしれないと。

そういうことを、これから専門委員会の中でご議論賜りたいということでございまして、ここにあります主要検討事項の中には、ちょっとソフトな形にまだしてございますけれども、これからそういうところがクリアカットに出てくれば、非常に我々としてはありがたいと思っております。

委員 「21世紀ビジョン」というのが出ております。非常にわかりやすく分厚い本でしたけれども、読ませていただいたのですが、今、経済財政諮問会議が出した21世紀ビジョンというのは、ある意味では、重要視せざるを得ないでしょう。こういうふうに持っていきたいというのは、好き嫌いとか、良い悪いとかということは置いておいて、恐らくこんなふうに持っていきたいということはかなり強く書いてあると思うんです。転換期を、今、事務局がおっしゃったように、こういうふうに変換、特に目指すべき将来像の方、このところを国土基盤はしっかり受けて、こういうことを可能にする、インフラとかハードはどうあるべきか、考えていかざるを得ないというか、この「21世紀ビジョン」から出発しないと、ここをいいとか悪いとかという議論をもう一遍振り戻すのではなしに、21世紀ビジョンなりが全部いいか悪いかは別としましても、ある程度これを肯定するといったところから出発して足すとか引くとか、これをいかに実行するかと考えていかざるを得ないのだろうなというふうに思いながら読んでおりました。

委員 私、こういう国土関係のは初めての委員会なので、結構緊張して伺っているのですけど、ちょっと教えていただけますか。今まで全総もいろいろありますが、5全総のグランドデザインについては詳しく読んでないですけど、あれからそう年月がたってないですよ。グランドデザインとの絡みというか、すり合わせというのはどういうふうになっていくのですか。グランドデザインはそのままにして、また新しい計画は新しい計画として作成するのでしょうか。グランドデザインの前の四つの全総も同様ですが、それぞれの全総がどういうふうにつながっていているのかが、私は今までの経緯がちょっとわからないのです。例えば、美しい国土大綱とかありましたね。ああいうものは、今度新しい国土形成計画ができるとうる重なっていくのでしょうか。

事務局 それは基本的に国土計画をつくる要素というのはいろいろありますね。それはフレームから国土利用の話から産業政策の話から国土基盤……いろいろございます。それぞれの要素の中で、時代、時代を反映して、例えば一全総、二全総というのは高度成長に入っていくときで、産業政策にぱっと行きますという形なんですけれども、その後、オイ

ルショックかなんか来て、ローマクラブが成長の限界を提言して、三全総ができてきている。その後、国土基盤にシフトをしてきて、基盤整備のところがこのネットワークであったりしています。

委員 今までは時代の流れということでスーッといていたのですが、ランドデザインと国土形成の関係も結構スーッと流れてしまうところありますね。

事務局 それぞれの計画は、前の計画を継承するところもあれば、時代に応じて切り捨てているところもあるわけなんです。従いまして、現在のランドデザインも新しい全国計画ができるまでは生きておりますが、その中で継続すべきものは新しい計画にも含めますし、やはりそのところを見直さなければいけないというところはどうしても出てくる場合もありますね。人口減してしまうわけですから、そういうものもどういう形でそれを収束させるかというような議論もせざるを得ない。

委員 ランドデザインのチェックというか、検証というのもするわけですか。

事務局 検証については、これは平成16年、昨年5月にランドデザインの総合的
点検という形で一応検証はしてございます。

委員 100年の計で考えるわりには随分早く変えませんか？

事務局 ですから、それは100年を見ながら、やっぱり10年、15年というところをターゲットにしています。正直言いまして、10年、15年の計画であっても、実はフォア・キャストという推計したものが合わないことが非常に多いわけですね。そういうところはそれぞれの状況を推計し直して、新しいフレームの中で新しい計画をつくってきたということです。

委員 そうしますと、委員としては、ランドデザインをもう一回ちゃんと読んで、いわゆる検証したのもきちんと勉強した方がよろしいのでしょうか。

座長 検証のところも次回でも説明していただくなんていうことがあるだろうし、要はポイントはランドデザインをそのまま継承するとも限らないし、全面否定することだってあり得るし、8割方継承することだってあり得るし、それは皆さんのお考え次第というところなんじゃないでしょうか。

私も一言申し上げますと、冒頭転換と申し上げた意味は、ここに書いてある3つとも、災害も高齢化も、アジアというか、国際化ですよ。これも別に結構前から言われている話で、それ自身はそんなに新しいわけではないんだけど、国民的危機感という意味では、この10年ですよ。とにかくこれはものすごい大きなムーブメントであると。その中

にどうしていくかというのがかなり根本から、国土のみならずいろんなものを変えざるを得ないということですね。少なくともグランドデザインまでちょっとずつの転換はあったけれども、基本的には格差是正なり均衡発展なりは機軸に置いているわけで、それは私の理解からすると、国土計画全体が繁栄と安定を目指してきたものだとする、繁栄、つまり成長と人口の増大のパワーを使って安定をも達成してきた。これがここまでの流れだと思っただけ、ここからこうなりますね。前半の繁栄が違う姿になるので、そこから安定をどうやって見出すかというのは、全く違う回答を見出さざるを得ないわけだと思っただけですね。それがきっとアジアというところからやらなければいけないかもしれないというところが答えになるかもしれない。

そういう意味で、ここまでのトレンドの中で何を延長するかという議論でないところがすごく難しい議論なんですけど、どうしても真剣にやらざるを得なくて、そういう意味では、転換というのですか、抜本的な発想の転換もあり得るし、依ってるところを変えざるを得ないかもしれないというようなことも覚悟しなければいけないと思っただけですけども。

事務局 座長のご指摘いただいた東アジアの話も、現在のグランドデザインは、国際化ではなくて地球時代ということを行っているんです。データの的には、貿易などの状況を見ていまして、欧米とアジアは完全に逆転をしたという状況がここに出てきまして、世の中としては、中国の脅威論もあって東アジアにシフトしているんです。実際に国土基盤とかインフラという観点で東アジアを論じたことというのは、まだないわけでごさいます、私どもが平成16年5月の総点検で、初めてそういう東アジアとインフラの話をして、例えば今回の国土交通省の白書で東アジアをテーマにしてきて、ようやく基盤のところに来始めているということが現状だと認識しております。

座長 それにここまでのところはいろんなこういうある種の危機状態というのは予想はされていても、少なくともアジアの中で強者である日本というのは、こう言っては何だけれど、ゆるぎないと言っただけじゃありませんけど、割合前提条件で考えてきたところがあるけれども、少なくとも世界に開かれたということで見ると、やりようによっては敗者もいいところになる可能性もあるし、少子高齢化だっただけじゃなく取り次第では地方はどうなっちゃうかわからない可能性もあるし、災害は1個ずつどでかいものになっていっているしという、よりこれまで以上に危機感を相当に持った上で、本当にやるべきことは本当には何なんだろうかという、ほんわかと何でもいいこと並べるといよりは、限定的に超重要なことを

責任を持って言うというようなスタンスにいかないとなかなか……私の個人の感想にすぎないので、だからどうということはないのですが、思います。

皆様のご意見を賜るプレゼンテーションの回を逐次やっていくので、それを通じてだんだん共有化されて危機意識がみんなと同じ、同じとは言わないけれども大体ある部分が共通になれば答えもしやすくなるだろう、こういうことでございます。

ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。

(3) 将来の国土形成に向けた国土基盤整備の論点の検討

(4) その他

それでは、次の資料をご説明いただいて、議論ということにしたいと思います。

事務局 それでは資料 - 5 という縦長の A 4 の資料と、横長の資料 - 6、資料 - 6 (参考) と書いた横長の資料をご覧ください。

それでは、資料 - 5 でございますが、「将来の国土形成に向けた国土基盤整備の論点」というペーパーでございます。基本的に冒頭申しましたような 3 つのテーマについて、少し細かく論点というか、現状認識と、その現状認識を反映してどういうところを目指すべきかという目指すべき姿と、政策手段の例というところに分かれてございます。

政策手段につきましては、今事務局としていろいろ関連する部局ともディスカッションをしたときに浮かび上がってきたものをとりあえず並べたものですので、これで網羅的でもなく、かつ、これだというものもなく、ご議論していただく際の糧としてとりあえず出してみたと、この程度のものでございます。

それから、説明資料ですが、それについてのデータ類を並べたものでございます。ちょっと説明資料の表を見ていただきますと、全体の構成が載っておりますので、横長の 1 枚目を見ていただきたいのですが、先ほど申しました「環境にやさしく災害に強い既存ストック活動型国土基盤の整備」というのが最初の項目でございます。サブタイトルとして、「安全・安心・安定な国土の形成」と書いてございますが、最初のもの、2 つ目の「少子高齢化社会における交通・情報通信基盤の整備」というものも、「安全・安心・安定な国土の形成」というサブタイトルがついてございます。いわばこの 2 つが今までの国土計画の 1 つの要素として、我が国の都市をどうするか、地域をどうするか、そういったものを支えていく交通・通信基盤、防災基盤はどうあるべきかということを議論しているわけ

ですが、1点目の最初に書かれているものが、むしろ重要な要素として既存ストックをどう活用していけばいいのだろうかとか、特に大きな災害が続いておりますし、災害に強い国土基盤ということで特出しをすれば、どういう政策を展開していかなければいけないのかということ。それから、非常に大きな流れといたしまして、今までのような動脈1つではなくて資源を循環させるような、循環型の社会をつくっていかねばいけないと、どこにでも出てくる話なのですが、横串のようなテーマを3つ並べた柱を1つ作ってございます。

2つ目のものですが、「地域ブロックを繋ぐ広域交通・情報通信体系のあり方」と「少子高齢化社会における都市および周辺地域を支える交通・情報通信体系のあり方」、「地域の自立を支える交通・情報通信体系のあり方」と3つ並んでおりますが、これはざっくり言えば、国土の骨格となるような通信・交通体系、都市及び周辺を活かしていくための交通・通信体系、その他の地域で、本当に過疎地のようなところをどうするのか、どちらかということ、地理的な3つの部分を取り上げた構造でつくってございます。

3つ目でございますが、「世界に開かれた魅力ある国土形成と基盤整備」ということで、外と対峙して我が国の国土構造をどう考えるのか。ここで先ほど総合計画課長が申しましたように、1つのキーワードはアジアでございますが、我が国はもはや社会的にも経済的にもアジアと一体で生きていくしかないわけでございますので、それを目一杯意識した場合にどうなるのか。

1にございますのは、「東アジア連携都市交通体系の構築に向けた国土基盤のあり方」と書いてございますが、日本のそれぞれの都市が東アジアの周辺の都市とそれぞれ連携し、ある意味では生産分業の中に生きていくという場合に、それがどういう交通・通信体系が必要なのかというテーマですし、2つ目は、そういうアジアとの連携を活かして日本の都市が栄えるにしろ、都市だけではなくて、周辺地域までそういった効果が及ぶためにはどうすればいいか、こういうことで「すみずみ効果」という言葉を使っておりますが、浸透させるための施策として何があるか、こういったことをここにございます8つのテーマとして書いたものです。

最初の枕詞が長くなりましたが、そのような構成でこの論点を見ていただきたいと存じます。

それでは、「環境にやさしく災害に強い既存ストック活用型国土基盤の整備」でございます。左側の縦長の論点のペーパーを見ていただきたいのですが、現状認識として、これ

までの開発により、総体としての我が国の国土基盤の整備水準は着実に向上してきただろうというようなことはまず考えざるを得ないだろう。

2つ目の「 」にございますように、一層の利活用や維持管理の更なる高度化が求められるだろう。随分蓄積されたストックがあるものですから、今後、維持更新と、そういった意味での費用がどんどんかかっていくだろう。また、国土基盤というのは少しソフトな部分ですが、自然環境、人的資源の荒廃・衰退がある。こういったものをどう考えるのか、こういう現状認識があります。

この点について、説明資料をめくっていただきますと、現状認識のところには4つ絵がございます。これは高速道路と新幹線、ジェット化空港と港湾を落としていったのですが、ざっと見ていただきますと、だんだん「・」が増え「 」が増え、赤と緑の線がどんどん延びていく。こういったことを見て着実にと言っているわけです。

もう1ページめくっていただきますと、「荒廃するアメリカ」、よその国の例で例示するのは非常にアンフェアかもしれませんが、非常に有名なものですからここに書いてございますが、ご案内のように、70年代、80年代のアメリカ経済の低迷の中で、これは道路の例ですが、公共投資を、道路の維持管理について非常に手を抜いてしまった結果、いろいろと落橋問題が起こったのではないかと、こういったことを我々は避けるべきで、むしろ我々の社会資本ストックの蓄積からいうと、今、維持管理という部分に十分目を向けないと同じことが起こるのではないかと、こういったことの問題提起です。

5ページですが、実際に維持管理や更新費用が今後どのくらいかかっていくか、2050年まで予測したものです。濃い青が今後必要な更新投資でございまして、基本的に今あるストックが40年、50年、60年、耐用年数が来たらどんどん切り換えていくと、こういうイメージで新しい投資を考えるとこういう形になる。それから、今あるものに対して維持補修の費用を予測していくと、下の紫色の部分になる。全体が現在の年間の投資額ですが、今のような、今後投資が伸びない、逆に減っていくことになると、あっさり更新投資が天井を突き破ってしまうと。むしろ今後更新しかできない、もしくは更新すらできない状態ではないか、こういう問題意識です。

こういった中で「目指すべき姿」をどう持っていくかということですが、既存ストックをどう有効活用するか。その際にライフサイクルマネジメントの考え方がございまして、要は施設の一生の間の機能と一生の間かかるお金を比較して、それに見合わない施設はどんどん処分したり、用途転換しようではないか。そういう意味では、特に公共部門のイン

フラは作ればずっと使ってもらえるというようなことを考えて、丈夫に作り、かつずっと使い続け、もしくは維持管理し続けるわけですが、そうではなくて、役に立たないものはどんどん処分してしまう、こういったことも考えるべきであるというのがこのライフサイクルマネジメントの、非常に乱暴な言い方ですが、概念でして、それを特記したのが6ページ、7ページです。7ページが「交通基盤の整備サイクルのイメージ」と書いてございますが、最初にどういう公共サービスの水準なのか、明確にしなければいけない。イメージは人流であるとか物流、交通基盤としても違うわけですし、国際物流なのか、それとも国土幹線交通なのか、都市交通なのか、地域の交通なのか、それぞれ整備水準の意味が違うのではないかと、こういったものをしっかりと見定めること。

既存施設を運用する場合も、「既存施設の運用」というところの右側ですが、維持管理・点検データを収集し、データに基づいて、将来どのくらいお金かかるか見定めながら、かけるべきところにお金をかけると、こういったことで既存ストックをしっかりと有効活用していこうと。その際に点線が囲まれておりますように、資産価値評価をしたらどうかというのか今の考え方です。ある意味では、将来どのくらい便益と申しますか、効用を生むかということを経営価値のキャッシュフローで評価して、かつそういった施設について維持管理費用をかける価値があるのかということを経営価値で判断していこうと。

それが十分価値がないと思われるものは、ちょうど中央の下にありますように「廃止」とございますが、処分してしまおうと。もしくは左側にございますように、用途転換などをしていく、こういう考え方です。

こういったことを進めていくときに、6ページにあるような、いろんな維持管理の仕方がある。利用するにも（効率的に使う施策）と書いてございますが、利用を高度化しようとして、もしくは用途転換をする場合、大切に使う施策として、今申したように、ライフサイクルコストを考えながら、事前に手を入れて効用を落とさず、かつ維持管理コストを下げようと、こういった予防的維持管理のやり方。また、使う方がしっかり面倒を見る。地域住民との協働、こういったやり方をメニューを見ながらやっていこうということなんです。

1ページめくっていただきますと、「地域に応じた道づくり（ローカルルール）の導入」というのが事例としてございます。今申した公共サービス水準の設定というところでの1つの問題意識の提示です。ざっくり申しますと、乗用車だけが通る道を考えてみてもいいのではないかと、そういう道もあるということだと思えます。真ん中の薄緑で塗られている部分、ちょっと見にくいですが、乗用車だけ通る道路でありますと、車線の幅員も、今3 .

2.5mでなくて2.75mでいい。建築限界も4.50mでなくて3mでいい。荷重に至っては、トラックが通らないので3トンでいいということになりますと、ある意味ではコストの安い軽便な道路ができるのではないか。そういうルールをつくり方によって随分今後の維持管理、更新の投資も違うのではないか。

この欄の一番下にございますが、「1.5車線の道路整備の導入」ということで、無理やりどこでもかしこでも2車線でなくて1.5車線で我慢していただくのではないか。こういったことを柔軟に考えていく手法が考えられるのではないかということです。

資料5の「目指すべき姿」にございますように、新たな国土基盤についても、効率的な整備を考えていこうということがございますし、今申した地域独自の整備水準、経営ノウハウ、民間の地域経営ノウハウみたいなものを活かすやり方もあるのではないか。

論点の1ページめくっていただきますと、政策手段の例としていろいろと、アセットマネジメント、柔軟な用途変更等々並んでございますが、こちらは資料-6で引き続きご説明申しますと、9ページでございますが、これは都市の空洞化により、廃校、学校が用途廃止された場合にどう使っているかという事例です。左側にございますように、学校を芸術家の集まりの場所に使うとか、起業家のためのスタートアップオフィスにするとか、それから、NPOでもボランティア活動をきっちりする、こういった使い方を地域でしている例。

10ページでございますけれども、公共施設、これは駅と公民館を一体化した例ですが、ほとんど公民館で、公民館の中の中央のホールが駅になっていますが、こういった合築というようなやり方もあります。

11ページにございますように、「市民との協働による国土基盤の維持管理」と書いてございますが、道路の維持管理を市民にやっていただくということで、ある意味では、市民にとっても、自分たちが使う道は自分たちの手できれいにすることで意識が向上するわけですし、当局についてもある意味ではコストも軽減されると、こういったことをやりつつあるということでございまして、こういった知恵をどのくらい積み重ねていくかということではないか。

論点の縦長のペーパーの2ページ目の下、「災害に強い国土基盤のあり方」というのが2つ目の柱です。説明資料を順番に見ていただきまして、それで説明いたしますので、ご覧いただきたいと思います。13ページ、災害が非常に増えているというのが現状でございます。台風1つとっても例年の4倍が、これは平成16年度ですが、来ました。アメリ

カハリケーンのニュースも非常に生々しく残っておりますが、そういう意味では地球温暖化の影響でございましょうか、天災が激しくなっている。

そういった状況をまとめたのが次の14ページ、15ページでございます。自然災害も変わっているし、社会環境も変わっていると。こういう2段構えになっています。自然環境の方は、局地的に集中豪雨が多発している。これまでの記録を超えるような激しい波などが来ている。壊れて非常に大きなダメージを被る場合がよく出ている。自然状況も社会状況も変わっている、こういう2段構えになっております。自然状況の方は、まず局地的に集中豪雨が多発している。これまでの記録を超えるような激しい波が来ている。壊れて非常に大きなダメージを被る場合がよく出ている。

社会的に見ましても、高齢者、子ども、災害弱者の被災がだんだんに進行化している。それから、今まで地域コミュニティでみんなで助け合ったのですが、そういった地域コミュニティの共助体制が弱体化している。逃げろと言っても逃げない、こういう災害に対して危機意識といいますが、自らの危機管理意識が落ちている。最近の災害の例として地下室などの水害も大きな問題である。

というようなことをざっと並べてございまして、次の16ページからでございます。これは集中豪雨の発生回数をざっと絵にしたものですが、要はこの棒グラフは非常に高くなってきて平均値もどんどん上がり、回数が増えているということです。

17ページ見ていただきますと、地震波のような振れがございまして、年間の降水量が上がったり下がったり、要は依然に比べると、雨のない年、ある年が随分激しくなっている。要するにどんどん差が大きくなっているというのが、今の集中豪雨の原因かなということを示す絵でございます。

次の18ページは、これは高知県の菜生海岸というところで起こった、比較のご存じの先生もいらっしゃると思いますが、要は海岸堤防の上部港が吹っ飛んで、背後の民家に飛び込んでおじいさん、おばあさん、3名がお亡くなりになった。これもどうしてこんなことが起こるのか、あちらこちらで問題になってございまして、左側にございまして波の高さの話は少し専門的なんです、設計波高をはるかに超える大きな波が来たということでございまして、100年確率を超えているということでございまして、実は技術者としては非常に残念といいますが、考えられない波が来たということでございまして、ある意味では、いろんな意味で自然力は振れが大きくなっているということが言えます。

19ページは、災害弱者に対する問題でございまして、この円グラフにすべてを集約し

ていますが、平成16年の死亡者と行方不明者の6割が65歳以上のお年寄りである。お年寄りが増えてきたということもあるのですが、そういう意味ではますます災害弱者に対するケアが必要かなということなのです。

20ページは、一級河川円山川の破堤の図でございます。この問題は、囲みに書いてございますように、避難対象人口が4万2,000人ございまして、避難してくれと言っただけけれども、実際避難した方が3,700人しかいなかった。結果、これは市内のかなりの部分が浸かっておりまして、大きな災害になりました。

この前のニューオーリンズの場合も、逃げたくても逃げられなかった人も多いのですが、やはり逃げなかった人もいます。逃げるということは非常に重要なことでして、何となくテレビを通じて他人事のような風潮があるのかということでございます。

21ページは、地下街の水害です。地下街も水害があると大変なことになります。

災害の話がかなり多いのですが、22ページ、23ページをあけていただきますと、土砂災害です。ざっくり申しますと、赤く塗ったところが、50カ所以上、土砂災害危険箇所のある市町村を赤で、行政区域を書くところなるということで、特に西日本は真っ赤かです。

23ページは、急傾斜地危険箇所崩壊、いわゆる地崩れが起こりそうな箇所かどんどん逆に増えているという図です。1966年、左端の写真ですと、4カ所あったのが、1999年24カ所になった。なぜかという、写真で見いただきますと、黒い山の部分がどんどん削られて住宅地になっていまして、当然急傾斜が増えている。ある意味では、これは人災なのかもしれませんが、こういう市街地が広がることによって急傾斜が増えるというのが現状です。

もう1ページめくっていただきますと、24ページ、25ページでございますが、これは土石流の危険渓流を勘定してみたものです。5軒以上、危険な場所に人家があるものをずっと勘定していきますと、昭和42年から45年まで、多分これもどんどん市街が広がっているせいだと思いますけれども増えております。平成14年までコンスタントに増えている。平成14年度、この調査のとき、5戸内、1戸~4戸のところと、特に人家はないんだけど、カウントするとこんな状況になるということで、ある意味では全国にそういう危険な渓流が多いということです。

洪水と土砂崩れ関係はここまでですが、あと地震と津波ですが、これも25ページからいくつか資料を並べてございます。25ページは、今までの地震と津波の箇所と災害例で

す。一番有名なのは、右側の上にございます明治三陸地震で、これは遡上高さが38m波をかぶりまして、死者数が2万2,000人。

地震で言いますと、当然関東大震災、M7.9、死者・行方不明者は14万2,000人。左側にございます兵庫県南部地震（阪神・淡路大震災）は6,000人亡くなった。

過去の話かというのと、1ページめくっていただきますと、今どのくらいリスクがあるかというのが載ってございます。特にオレンジ色になっています宮城県沖のM7.5は、今後30年間の発生確率は99%というようなことでして、必ず地震かあるのかなと。

下の方にございます東南海、南海、東海ですが、この地域もM8クラスの地震が5割から9割近い確率で起こるということをございますて、こういったことを今後も抱えているということをございますて、27ページ下ですが、太平洋側を津波が襲った場合の絵ですが、明治の三陸地震が起こった場合の岩手県の津波の高さが、ぎざぎざしている赤ですが、大体20mから二十数m津波が来るおそれが十分あるということをございますて、これに対する備えができていないというのが、28ページに絵がございます。

津波をとめるための海岸堤防でして、これはある意味では、すごく高い津波が来る場合、高い堤防が要るわけですが、海岸延長1万5,000kmのうち、半分強は何とか想定津波より高いものがあるのですが、半分弱がこの赤のところ、明らかに想定津波より低い護岸しかないところ、黄色はまだよくわからない。調査をしてないか、十分そこが設計されてないところをございますて、右側にある棒グラフですが、この赤が長いということは、明らかに危ないところがたくさんある県で、どこかというとあれかもしれませんですが、例えば茨城、三重、和歌山。これはパーセンテージで総体的なものを示しているわけではございませんが、こういった状況です。

意外に新潟県は全然調査していないのではないかと、いろいろあるのですが、こういう状況でありまして、まだまだ随分やらなければいけないことが国土基盤上もあるということ。

29ページから、それに対する政策の例がございます。地震時・災害時にも防災拠点として物が運び込めるような耐震バースがどのくらいあるかという絵です。

30ページは、事前に危ないところを明確化して逃げていただくということで、洪水ハザードマップをつくっております。こういったものをつくって、自分が危ないところに住んでいるかどうか、どのくらいの災害がありそうか、事前に知っていただく。それから、逃げるならどこへ逃げるかを事前に頭の中でプログラムしていただく、こうい

ったソフトな政策をハードな政策とあわせて実施しつつあります。

31ページは、「再度災害防止対策の概要」と書いてございますが、要は同じところで、洪水対策しておられて、また同じような災害が起こってしまったということで、早く社集中的にやればよかったのにと、こういうデータです。

1ページめくっていただいて32ページですが、これもなかなかおもしろいのですが、土砂災害をとめるために砂防施設が最近こういうものができておりまして、巨大なカニのようなものがありまして、これで全部流木やら何やらとめるということですが、こういったハードな堰堤をつくるということと、こちらも土砂災害防止法の中では、33ページですけれども、警戒避難体制を常々整備すると。警戒避難に関する事項を住民によく周知する。開発行為を制限する。危ないところは開発しないようにする。住宅の構造の規制をする。本当に危ないところは移転等を勧告する。こういうソフトな政策を組み合わせているという例です。

次の34ページは、津波に関する総合的な対策でございまして、沖で津波が来たときにリアルタイムではかる。津波が押し寄せた場合にどこがつかるか、浸水するマップをつくっておいて、住民が逃げるように促す。

ユニークなのは、丘がありますが、秋田港に津波が押し寄せたときに小学生の子どもたちが流されて非常に問題といたしますが、痛ましい話があったので、最近こういう築山がありまして、ここに逃げると。逃げるところをつくるとか、こういったことを総合的にやっていく。

築山の上に、「流出防止フェンス」と書いてございますが、津波で危険なのは、流木が流されてきて、それで家が押しつぶされたりするものですから、そういうフェンスをつくったらどうか、そういうことも今考えているわけでございまして、こういったことをやりつつあるということで、現在展開しつつ政策例を並べてございます。

35ページは広域防災拠点と申しまして、関東地区で地震があった場合に、有明の丘と、川崎区の東扇島地区が、これは日ごろは公園なのですが、地震が起こった場合は、自衛隊も含めて、みんなでここへ集結をして、周辺の救助に向かうと、こういう集結場所を事前につくっておく、こういう施策も展開しつつあります。

災害の方が長くなりましたが、こういう資料を用意させていただいております。

論点ペーパーですが、3ページをめくっていただきますと、「資源循環型等環境にやさしい国土形成に向けた国土基盤のあり方」というところがございます。

現状認識としては、(1)に書いてございますように、まず地球温暖化が進行、京都議定書で示された排出規制目標がなかなか難しいというのが現状ではないか。それから、大都市の大気汚染が深刻化していると。めくっていただきますと、地域開発などによる自然環境破壊はまだ継続しておるといふことでございます。書かれていないのですが、廃棄物の処理地の不足だとか、こういった問題は全般的に非常に深刻化していることもございます。

「目指すべき姿」の「 」ですが、とにかく環境負荷の小さい交通体系へ少しでも移行して、交通部門としても、なるべく京都議定書の目標値をクリアするように頑張ろうということと資源循環型社会を構築しようということです。

こういった資料を、説明資料の37ページからお載せしております。

37ページは、運輸部門における二酸化炭素排出量の推移でございます。2010年目標にこれからまだ努力をしていかなければいけないというようなことが1つ示されてございます。

38ページは、循環型社会とはどういうことか、ポンチ絵にしたものです。要は廃棄物等を広域的に流動させることによりというのが1つのポイントでして、ある意味では、ご近所で扱ううちはごみなんですけれども、これを使ってもらえるところまで持っていけば資源になるということで、それを広域的に流動させることが単なるごみを資源に変えるということかなということでございます。輸送手段が非常に重要だということです。その際、トラック輸送ですと、沿道環境の制約の問題が大きいものですから、大量に海上輸送したらどうかというのがここでは示されている1つのメニューです。

そういったことで、港湾物流の中で静脈物流システムを考えまして、港に集め、港で処分し、もしくは港から出し、港に集積するというメニューが39ページにございます。

40ページは、家電リサイクル回収について、佐川急便が事業を始めているという事例で、佐川急便が家電、二次電池について回収し運搬業務を行うということでビジネスの一部にしているということです。

40ページは、今までは国内の話ですが、今後は国際物流であろうということです。特に中国ですが、例えば中国は今建設ブームなものですから、鉄くずは以前日本が輸入国でしたが、中国が今一番の輸入国だそうできて、日本も輸出国になっております。とにかく中国は鉄くずを集めて電炉で溶かして建設資材にするとか、古紙、廃プラスチック、そういったものをうまく使う技術を持った国に持って行って、そこで処分するというのが国際

静脈物流です。国境を超えるものですから、例えば廃棄物は国境を超えますとバーゼル条約等問題があるものですから、リサイクル資源としてしっかりと移動させることが重要な要素です。

42ページは、静脈物流拠点で、これは事例ですが、こういったものが流されているか、表になっております。例えば室蘭港で廃プラスチック、廃タイヤ、石炭灰、使用済み自動車を集めてリサイクルするなり、積み出したりしている。例えば木更津港でも使用済み自動車、電炉ダスト、建設廃材、廃プラスチック、こういったものが流通しておる循環資源だという例です。

政策手段の中で、環境にやさしい技術の開発は非常に大きな要素かなど。いい例がなく、これが全くいいとは思わないのですが、燃料電池自動車がだんだんに脚光を浴びています。これは箸休めのつもりで入れてございます。

説明が長くなって恐縮ですが、論点の5ページです。

「少子高齢化社会における交通・情報通信基盤の整備」ということで、冒頭申しました、我が国国土全体をつなぐような交通・通信網のあり方と、地域の交通・通信網のあり方を3つの区分で書いているのがここございまして、まず「地域ブロックを繋ぐ」と書いてございます。

これはある意味では、北海道と九州を直接つなぐというものがあるものですから、北海道を東北とつなげ、東北を関東につなぐと、こういう数珠つなぎというよりは、地域を直接つなぎ合うようなイメージですが、そういう広域交通ネットワーク、これについては、現状認識として着実に整備されてきただろう。しかしながら、交通モード相互間の連携は十分なのか、そういう疑念がまだあると。災害発生時に依然と脆弱ではないか。トラック輸送にかなり日本の場合は依存している。これが過度かもしれない。高規格道路網にはまだミッシングリンクが残っている。通信の方ですが、ブロードバンドが普及してない地域格差が随分あるのではないかと、こういう現状認識がありまして、目指すべき姿として、このあたりを是正していくようなビジョンづくりはできないかということです。

説明資料の45ページからこの絵がございまして、これは高規格幹線道路の整備計画と現状ということで、この青の部分が供用されているわけです。

次の46ページ見ていただきますと、これは整備新幹線の絵です。この青のところが営業中で、赤のところは工事中です。これで全体がどうつながれているかというイメージをしていただきたいのですが、一方、空港と港湾のアクセシビリティの問題は47ページで

ございまして、オレンジ色が空港から1時間で行ける場所、黄色が2時間という圏域であると。港湾については、同じような絵をかくとこんなふうになります。群馬県の奥の方とか、空港については長野は長野空港があるのですが、港湾については長野は真っ白である。三陸沖、岩手県の三陸海岸のあたりは比較的白い。空港にも港湾にも遠いところがあるというようなイメージです。

48ページをあけていただきますと、拠点的な港湾・空港への道路アクセスの比率を書いたものでして、アメリカは空港へのアクセス率が、インターチェンジなどから10分以内に到達が可能な拠点空港・港湾があるかということですが、インターチェンジと直結しているかどうか、直結率のようなものですが、アメリカの場合、大体空港は94%、港湾でも88%ですが、日本の場合、空港75%、港湾55%ということで、そういった高速道路等の直結率も悪いのかなということです。

49ページは、災害時に迂回ルートがあるかということですが。実際新潟県の中越地震の際、東京から関越道が通行止めになったときに、上信越道と磐越道にこれだけ迂回しているということがありまして、こういうネットワーキングは非常に重要かということを示す絵です。

50ページは、これと関連するわけですが、日本全体の高速道路ネットワークを見ますと、欠けているところがあると、これを「ミッシングリンク」と呼んでおりますが、緑の点線で囲った部分で、実際需要と対比して、これが本当に要るのかどうかという検証が要るわけですが、視覚的には山陰の部分、四国の部分、紀伊半島、三陸海岸、東北日本海側といったあたりが欠けている。

51ページは高松自動車道の高松西インターから、高松中央インターを結んだときに、当然薄緑の交通量が生じたわけですが、周辺にもオレンジ色の部分が上乘せされたということで、こういったところを需要に合わせて丹念につないでやると高速道路の利用度がよくなる、こういう例です。

52ページ、ブロードバンドですが、「デジタル・デバイドの現状」とタイトル打ってございまして、例えば真ん中のF T T H、これはFiber To The Home、要は自宅まで光ファイバーを引けるか、そういう比率ですが、全国でこの青の部分がそういうことが可能な市町村とそうでない市町村の比率です。全国で3割ぐらいしかまだないと。都市部、市でいうと、80%弱なんですけど、町村でいうと、15.8%ぐらいだということなんです。過疎地に至りますと、3.4%、ある意味では、これから都会にはいたくないと。インターネ

ットにアクセスさえできれば、仕事ができるというような仕事の仕方をしようとしている人も、あまり地方に行くと通信さえまならないということがあられるわけですし、こういった観点から情報通信網をどのくらいカバーさせてやるかということが重要です。

次に政策手段の例で、これは超電導リニア、将来こういったことが世の中がずっと変わるという話です。

54ページはu - Japan 政策というのを今推進しております、ある意味では今後ユビキタスネットワーク環境の中でいるんな人が生活できる、そういうIT社会を実現するためのプログラムが進行中であるというようなことを54ページ、55ページに載せてございます。

次に「少子化社会における都市および周辺地域を支える交通・情報通信体系のあり方」ですが、論点ペーパーは6ページです。

基本的認識はモータリゼーションの進展、交通弱者に対するモビリティ確保の不十分さということです。説明資料の57ページを見ていただきますと、これはモータリゼーションに対する依存度がどんどん高まっているという絵です。

58ページ、59ページを見ていただきますと、要は58ページは路面電車の利用者がどんどん減っている。59ページはモータリゼーションによって渋滞損失が非常に大きな額になっているというようなことを示しているものです。

60ページを見ていただきますと、視覚的なケルン都市圏で、赤の「 」、これはパーク&ライドの場所です、鉄道網にこれだけ自動車とつながるような施設が張りついていると、こういうイメージをとっていただければと思います。

61ページは、写真のほうを見ていただきたいのですが、車でなくてグリーンモードとありますが、自転車とか歩く場合にどういうまちづくりができていくかということで、オランダの場合は、こういった先進国だなということです。

62ページは、今後、特に交通弱者に対してユニバーサルデザインまちづくりという観点から、だれでも、どこにいるか、どうすれば、一番楽に移動できるかということユビキタス社会の中ではどんどん個人に情報を提供してやるのが可能なのではないかと。

63ページは、地域が策定する交通計画に対して国が支援をする、英国のLTPの例です。

64ページ、65ページは、これはIT化が、自動車等の旅行者に対してどのくらい情報を提供してやれるか、それによって交通がどのくらい便利になるかというものを示した

もので、66ページまで、事故も少なくなるし、今日の新聞に載っておりましたけれども、トヨタが自動的に衝突を回避する自動車をつくりましたけれども、ああいったものもだんだんターゲットに入ってきているということで、そういったことは都市交通の中で、少し注目していくべきかなということを示したのがこの資料でございます。

67ページでございますし、論点では9ページですけれども、「地域の自立を支える交通・情報通信体系のあり方」と書いてございます。ある意味では、どんどん地域に行きますと、公共交通が衰退し、特に高齢者にとって移動手段がなくなっていく。病気などになっても緊急移動手段がない。地域を振興してやろうにも交通手段がない、情報も来ない、こういう問題がございまして、それに取り組んでいく必要があるというのが、国土基盤専門委員会の使命かなということで入れたものです。

説明資料の68ページ、69ページ見ていただきますと、とくに69ページですが、緊急医療施設のアクセスについて、九州とバイエルン州を比較しております。色のつけ方が違うのですが、九州が血の色といいますか、濃い赤と、バイエルン州の本当の血の色、固まってない血の色が、大体アクセス率が同じぐらいのレベルでして、九州ですと、かなり都市圏に近くないと、30分以内にこういう緊急医療施設に行くことができないということで、これは時間によって随分その方を助けるかどうかというのが違って来るものですから、こういった緊急時にどのくらい医療施設に早く到達できるか。これを生命の道と呼んでおりますが、こういったものを地域については考えていく必要があるということです。

次の70、71ページでございます。公共交通といっても、デマンド型の乗合タクシーですとか、71ページでございますように、既存の列車の軌道を使いながら、軌道のないところはバスに早変わりするという、そういうデュアル・モードの交通システムをつくることによって、地方にある古い鉄道を使いながら、地域の需要に対応することができるのではないかとというのが、70ページ、71ページの例でございます。

72ページは、これは緊急医療用に、例えば高速道路からそこに降りられるようなスマートインターをつくってやるというような絵でございますし、73ページはドクターヘリでございまして、どうしても僻地に住んでいる方を緊急に助けるためにはこういったことが今進んでいるということです。

そういったことと、74ページには、過疎地対策でICT (Information and Communication Technology)、ITと一緒にございまして、こういったことをどう使えるかというようなことを書いたものです。

75ページは、地域の公共ネットワークを光ファイバー網が地方自治体で整備されていますものから、こういったものを使って、僻地についてもそういったインターネットサービスができるのではないかと、こういうイメージでございまして、こういったことを組み合わせながら、地域を自立させるような交通・情報通信のあり方を考えていただけないかということでした資料です。

11ページですが、「世界に開かれた魅力ある国土の形成に向けた基盤整備」でございまして。これは2つございまして、冒頭申し上げましたように、アジアの諸都市、例えば、下関とか釜山とか、伝統的に非常に関係のある町が日本にはいくつかあるわけですが、今後、例えば新潟はどこと組むのかとか、新潟はウラジオストクと組むとか、多分相手のパートナーを見つけながら、そのパートナーと一緒に栄えていくと、こういったことを考える場合に、情報通信基盤がどう役に立てるかということをお考えいただきたいというのがこの論点でございます。

現状認識としては、東アジアは非常に発展しておりますし、そういった中で、旅客が日本に来るといふようなことも非常に増えていると。ただ、日本の空港・港湾は総体的にどうも地位が下がっているのではないかと。

それから、11ページの(1)の下から「 」の2つ目のアンダーラインにございまして「インフラ規格の標準化や制度的相違が課題である」と、国境を越えると情報通信も交通もつながらなくなってしまうという問題がございまして、こういったことをうまくやってやることによって、アジア全体が1つの共通基盤を持てるのではないかと、こういったことを我が国が先導できるかどうか、先ほどのプラスのシナリオにつながってくるということでございます。

アジア自体もまだICT社会形成に立ちおけておりますので、そういった問題をうまく処理していくべきではないかということございまして、目指すべき姿に象徴的に書いてございまして、交通・情報通信ネットワークのアジア回廊をつくる、そういうイニシアティブを少し発揮すべきではないかということと、アジアとしてのソフト基盤、アジアスタンダードをつくれぬか、こういったことをここでは少し1つの例示として載せてございます。この辺は先生方はお詳しい部分なので飛ばさせていただきますが、77、78、79ページは、日本とアジアの関係がどう高まっているかということを示した図です。

80ページは、中国の観光客の推移を書いてございまして、中国にしる東南アジアにしる、生活水準、所得水準が上がるに従って、どんどん観光客が増えているということござ

ざいまして、こういった方たちが日本に来るのも増えているということで、人の流動性が高まっているということだと思います。

81ページは「アジアの国際ゲートウェイの現状」でございますが、82ページにございますように、空港についても、日本の空港もかなり地盤沈下していると。この種の絵は港湾が有名なのですが、空港も実はあります。

83ページですが、これは何かと申しますと、「道路交通に関する協定」というものがございまして。要は国境を越えて自動車が行き来できるようにお互いに協定を結ぼうではないかということで、1949年には自家用車、1968年は貨物車を含むものとして協定を結んでおりますが、実は1949年と1968年、貨物車も含めて、お互いに国境を越えて行き来ができるこの協定に入っているのはフィリピンだけだと。乗用車は日本、韓国、カンボジア、タイ、ラオスあたりは入っているのですが、中国は入っていない。多分台湾が入ったから入りそびれたのかもしれませんが、実は韓国から乗用車が日本に来て走れるのですけれども、警察が知らないものですから、フェリー会社がわざわざ証明書を、フェリー会社の証明書は本当なんですよというのを渡していると言っておりましたが、かように国境を越えて行き来が今しづらい状況で、これを変えなければ、真の意味でのアジアと日本が一体化、交通・情報一体しないということだと思います。

84ページは「東アジアのインターネット及びブロードバンド普及率」ですが、85ページが、今申した国境問題で、ちょっと専門的なのでご説明いたしますが、要は日本と韓国、アジアのほかの地域と通信の様式が違うというような問題です。

目指すべき姿として、87ページにございますように、港湾や空港から日本の各地域にすっと来れるような、こんな形になるといいなということです。

失礼しました。1つ飛ばしました。論点の12ページですが、うまく仮にアジアと行き来ができるようになったとしても、日本国内の隅々まで、こういった効果が本当に波及できるかという問題です。87ページにございますが、そのために、1つ交通機関として、地域までしっかり結んでやることのできないかということでございまして、それが足りない場合は、情報通信でそれを結んでやるというのが88ページです。

こういったことをいくつか並べてございまして、ちょっと飛ばさせていただきますが、93ページを見ていただきたいのですが、これは物流ですが、とにかく翌日に配達できるような圏域をなるべく広げてはどうかということで、翌日配達圏なる言葉をここで書いてございまして、こういったものを目指して、少しでも多くの都市につなぐ、我が国から、も

しくはその都市からの荷物を行き来させるようにするためにネットワークづくりが必要なのではないか。

94ページは、日帰りの旅行です。ヨーロッパは網の目のように線が広がっておりますが、こういった形で、これはお互いに1日で行き来できるネットワークを書いておりました、EUは大体どこの都市でもその気になれば1日で行き来できる。日本の場合はほとんど無理です。せいぜい福岡からソウルとか、そういったぐらいで、このあたりのネットワークの差が課題かなということです。

95ページは、アジア・ブロードバンド計画みたいなものを今考えておまして、情報の面でもそういった形でしっかりつなげればなということです。

あと、99ページまで飛んでいただきますと、99ページに漫画であります、日本の地域とアジアとが一体的に栄えていくためには、アジアから日本に来た場合の連携都市というのがありますから、連携都市から連携支援都市、地方の都市に交通・情報通信で結び、連携支援都市からさらに情報都市にいろんな形で結んでやるといったことによって、例えば地域の村おこし、新鮮な食材の出荷、グリーンツーリズムでありますとか、いろんな形で地域を興していくことが可能なのではないかと。九州は今、九州の農産物をどうやって東南アジアに売り込むかということを一生涯懸命いろんな形で努力されていますし、そういったことが日本の各地で興せる可能性があるのではないかと。

もう一点、100ページあけていただきますと、この図が見にくくて評判が悪いのですが、その最たるものとして、ビジターズ産業というものが今考えられつつございます。要は地域のそれぞれのところで、先ほどどんどん所得水準が上がるに従って、アジアの人たちがいろんなところに旅行していると。日本にも来ていただいて、旅行業だけでなく、旅行に関連するいろんな産業、非常に裾野が広いということと、必ずしも青年の健康な、ある意味では、こういったところで働ける年齢層が広いものですから、雇用を生み出す力が非常にあるということで、ビジターズ産業づくりみたいなものを1つのターゲットにしながら、国土基盤をお考えいただければどうかということをお願いしたいということでございます。

すいません、大分時間がオーバーいたしました。

座長 お疲れさまでした。残り15分になっているのですが、10分までは延びても仕方ないので、10分だけお許しいただくとして議論したいと思うのですが、ただ、あと、残っているものがあると、時間のコントロールが難しくなるので、ほかに資料7とか、説

明必要だったら、先にさせていただきますか。

事務局 資料7は、実は先生方にメールで送ってしまいまして、本来、今日審議を得なければいけなかったのですが、こういったことがございますということをメールで送った内容でございます。要は先生方に、次回以降、委員会が始まりましたら、コメントの内容と書いているところ、現状認識、国土基盤として何に重点を置くべきか、一体どういうご提案があるか、何を克服すべき課題なのかという点について、もしくはご専門のエリアについて、最新の情報について、この委員会にインプットいただきたいということでお願いをする内容でございます。

一応、お一人について15分程度と書かせていただきましたけれども、実はこれを含めて6回開催させていただきますので、かなり時間とっていただけそうでございますので、そこは事務局とご相談いただきまして、30分でもというような、そんな感じでもいいのかなと私としては今思っております。とりあえず10月28日は、どなたがお引き受けいただけるか、この懇談会でご了承いただければ、個別にネゴに回りたいと思うわけでございます。そのためのいろんな準備は事務局でさせていただきますので、よろしく申し上げます。

以上でございます。

座長 では、ご説明が終わったので、全体のコメントや今後の進め方、そこが多分一番大事だと思うのですが、ここのところを特に事務局でも調べてほしいとか、こういうふうなやり方がいいのではないかとか、その辺お願いしたいと思います。

委員 1つ、維持管理に関する話なのですが、この中に入れていいかどうかという話も含めて気になることがあります。国民に社会資本の維持管理といったら、現状のサービスを維持するのに何故、そんなにお金が掛かるのか、と言われるでしょう。国土計画とは全然違うところのロジックで、国民にきちんと説明することが先ではないでしょうか。

2つ目は、既存インフラを使うとか、防災の部分、その視点は私はいいと思うんですが、この中ですとんと抜け落ちているのがソフトの施策。規制緩和の部分が抜けている。例えば航空貨物でフォワーダーがエアライン持って動かせるようになったのは去年からですよ。やりたいことは民間側には山ほどあって、規制を緩和しないとそれが実現しない部分もある。このあたりの検討も必要と思います。

3つ目は、これは時代の変革とともにそうになっているのかもしれないですけど、地図上に施策が落ちないですね。人口減少下で、自然に戻さざるを得ない地域を的確に図化でき

るか。あるいは、東アジアとの交流における販路の拡大の将来図を図化できるか。どれも難しいのですが、国土交通省の得意とする空間情報を用いて、国民に国土計画を分かりやすく示すことも重要ではないでしょうか。

座長 特に3点目はどうですか。

事務局 おっしゃるような、地図に落とさなければいけないだろうとは思いますが、それはいろいろあるものですから、やり方も含めて。ただ、非常に意識はしておりまして、9ページのところで、これは挑発的に書いているのですが、「政策手段の例」の最初の「 」ですけれども、地図にも落とせない、言葉を書けない、そういうヘレンケラー状態なんですけれども、安心して安全に暮らせる地域と、そうでない地域とは一体何なのかと言われましたですけれども、「地域の戦略的管理による、積極的に市民生活と地域産業の活性化を支援してゆく地域、将来の土地需要への対応も視野に入れた国土管理を行ってゆく地域、自然への回帰を念頭に……」とか書いておりますが、冒頭、総合計画課長も申しましたように、ここの概念は非常に肝かと思っております、今おっしゃった、それを地図に落とすのかどうかも含めて非常に大きな議論かと思っております。

座長 今の3点はよろしいですか。

委員 私はとりあえずいいです。

座長 あとほかにも、維持管理とか、その辺の話もありましたけど。

事務局 ちょっと考えさせていただきます。

座長 ここだけで言うということではないんですね、もちろん。

委員 でしょうね。

座長 社会資本の方とか、あるのかもしれない。

委員 今後の、これから委員として、いくつか提起させていただくのですけれども、先ほどありましたように、現状認識、先ほどの座長の危機感だと思うんですね。この現状認識で、奉仕として議論していくのか、あるいは現状認識は大体これで共有化していったら、具体的な政策課題の方の、先ほどの政策手段の例、そういったところに重点を置いて議論していくのか、それによって、限られた時間の配分が全然違うのですけれども、この辺は、例えば私JT Bですけど、先ほどありましたように、今、地域づくりをやらないと観光は成り立たないものですから、東北のとりわけ自然共生地域における地域づくり、あちこちお手伝いしていると悩み深い課題が非常に多いのですけれども、そういった具体的な話をして危機感の方に持っていったらいいのかどうか、その辺がちょっとわからないんですね。

もう一つは、質問というか、今の規制との絡みですけれども、現状認識、例えば東アジアとの交流、物づくりについては、ちょっと私わかりませんが、人の交流となりますと、例えばインフラ的にははっきり言って、今、成田航空問題がすべてなんですね。このスロットがないということがすべてなんです。ところがソフト的には、はっきり言って、中国との関係で言うと、犯罪者が来るのではないかという形でビザの解禁をしないとか、あるいは地方航空でC I Qの設備がないとか、そういった問題があるのですけれども、それらをキャピタルで提起した方がいいのか、これはあくまで国土計画局だから、インフラ面に特化して提起した方がいいのか、その辺、実は悩んでおりますが、その2点についていかがですか。

事務局 まず、現状認識なのか手段なのかは、先ほどもプレゼンテーションに関する資料7でも、現状認識についてもお考えいただきたいとなっております。基本的に計画を書く以上、特に世の中ごろっと変わるのだという認識のもとに、それに対応する政策面を書かないと絵になりませんものですから、当然認識についての若干の修正はいただきたいのですけれども、政策かなと思うわけでございます。

それから、2点目ですが、これは場合によっては、総合計画課長から修正が入るかもしれませんが、私の考えでは、国土基盤の専門委員会について、ハードが実はかなりの部分中心なんですけれども、当然議論自体ダブらせないと議論にならないと思いますが、まず交通基盤・情報通信基盤みたいなものはどうあるべきかというところから入りまして、そういったものをしっかりとワークさせていくためのソフトは何なのかと。当然そういう意味でのソフトについての言及といたしますか、ご提言いただく必要があるかなと思っております。

座長 私も口出させていただくと、さっき一人30分という話もありましたけれども、できれば、前半の方で何かしゃべるときの機会と、それをみんな一通りやって、少し議論した後で、もう一回ぐらいやっていただける方をやっていただける、その方がいいと思うんですね。つまり長いプレゼンテーションをぼつんぼつんとやっていくより、短いやつをなるべく早めに回して、意識をある面共有化した方がいいのではないかなと思うんですね。したがって、1回目については、特に現状認識のところを中心にやっていただくのもいいし、施策でもいいし、施策もかなりソフト的なのがお得意な方はそれでもいいし、もっとインフラに近いを言いたい方はそれでもいいしという、この国土形成のミッションに対して、言いたいところをどこでもいいから言っていただくというのでいいのではないかと

思っているんでけれども、1回目は。

事務局 全く依存はございませんので、最初にも申し上げましたように、とにかく年内についてはいろんな議論をしていただいて、インフラのことだけ話しても、それを使うノウハウ、ソフトの部分がないとうまくいかないということは明白でありますから、全体のトータルの議論をしていただく。国土計画を超えて議論していただいても結構だと思うんです。最終的な形として、その部分、どこを国土計画の計画として書けるかと、これはまた別の意思決定が働いていく世界でございますので、そこは先生方の知見を幅広くご指導いただければありがたいと思います。

座長 個々の部局が言うべきことの中で、やっぱりここでも言うべきこともあるだろうし、個々の部局に任せておけばいいようなこともあるかもしれないし、それは後で整理すればいいのではないかなと思うんですね。ただ、あえて言えば、空間をどう保全するか、空間をどう利用するか、空間どうしよう、どう連絡するかというあたりは、ここの最も主たる任務だと思うし、その空間というのが従来的な意味での、いわゆるテリトリー、領土内の話だけではなくて、相手さんも空間のうちであると。そこにはハードだけではなくて、むしろソフト面でのソフトインフラの共有化みたいなことが新たな国土形成のキーになるかもしれないし、あまり枠をはめないで、これぞ、今転換すべきところだという肝というふうに、各委員がお思いのこと、好きなことを言っていただくと。

委員 質問ですけど、今の座長のお話で、この図の中で理解するとするならば、計画部会というのがあって、そのもとに5つの専門委員会があるという位置づけになっているわけですが、国土基盤専門委員会以外は結構具体的に、テーマが皆ありますよね、ライフスタイルだとか、産業展望、自立……、この国土基盤専門委員会だけが非常に広範囲な、ある意味ではどの角度からでもと今言われて、ダブってもいいと言われているところだと思うので、これはこういう図になっているけれども、あとの4つのところを網羅するので、大きな方策を出すのが我々の委員会だと、そういう理解ということによろしいですか。

座長 プロたちから注意というか、訂正してもらってもいいけど、このいくつかある中で、どの委員会の話も頭に置かないと、国土基盤なんて物言えないんですね。だけど、みんな並行で行くから、それを待ってから考えますでは話にならないから、若干ダブリにはなっても、皆さんにも考えていただいて、こういう前提で考えていくと、こういう世界が大事なのではないかと。ただ、その前提と考えているのが、そのうち話が進むであ

ろう、別の方の、例えば東アジアの方の話とかそこをやっていただいた結果を見たときに若干の軌道修正はあるかもしれないし、もうちょっと深まった結果をいただいて、それを踏まえたときに、また次のステップの提言を皆さんからいただくかもしれないので、そこは行きつ戻りつ、重複も中間まとめまでぐらいのところはあるのではないかと思うんですが。

委員 計画部会で、途中答申の中でまた変わってきたりということもあり得るというようなことになると思うのですが、それも行きつ戻りつでもいいのですが、計画部会というところで何か大きな方針が「ぼん」と出ているというのであれば、いくら言っても又変わるということにもなるので、ある程度、さっき座長がおっしゃった「転換期の認識」みたいなところだけは共有できるのかというところで後の話が随分変わってくるなという感じがするのですけれども。

委員 もとになる計画部会とのつじつまというか、あるいはほかの社会資本整備審議会や交通政策審議会などいろいろありますが、そこのすりあわせ、バランスをどのように取ったらよいのでしょうか。結果的には、こっちではこう言って、あっちではこういうよう、といったことにならないのでしょうか。

座長 計画部会は親部会だから、それは十分な連携をとってやるのはやらなければいけない。ただ、時間の制約があるから、行きつ戻りつしながら、ご指示に従うというのはそういうことかと思うんですが、ほかの方のやつは、例えば道路やなんかの、それはまたそれであるのだけど、ここの主たる仕事は、さっき空間というキーワードを使いましたけれども、ある種の総合性と、つまり1つのモードや1つの部局の言っていることを超えたところの連携性みたいなものであるとか、あるいは何でもかんでも全部やって済むよという話ではないから、もう時代は。その中に可能な範囲で重点化とか選択性とかというのを盛り込むのが本来の使命だと私は思います。

事務局 10月18日に第1回の計画部会を開きまして、そこで計画部会としての論点整理ペーパーを私どもとしては議論していただきますから、当然その点については次回の専門委員会でご説明申し上げるということだと思います。

それから、各委員会の担当官は同席しておりますので、当然私も全部出ておりますから、その都度どういう議論があるかということについては情報を共有できる形にしたいと思います。基本的に年内はフリーディスカッションしていただいて、だんだん話もまさに転換期とおっしゃったような話に焦点が絞られてきますれば、来年に入りまして、その辺を深

掘をして中間報告に向けてまとめていっていただきたい、そんな流れを考えておるところでございます。

委員 国土基盤を考えると、既存ストックを有効活用しようというところが、ある意味で矛盾をはらんだようなところがあると思うんですね。既存ストックを活用することは、規制とかそういうことをうまく使いながらということも出てくるだろうし、私も興味の関心で言えば、どういうふうに財源調達しながらうまく維持管理していくか。ですから自己責任とか受益者負担とか、そういった考え方をどうやって入れ込んでいくかということなのかなと思うんだけど、それは10年、15年かけて、15年後にそれを完成するみたいな、インフラだったら、15年かけて、ちょうど15年後に完成するというのだけれども、そういうふうな計画の考え方と仕組みを変えるというのは言ってみればすぐにでもできるかもしれないことなんですね。だから、そういったときに、10年、15年かけて何かやろうという話との関係は、それはインフラを前提したような既存の計画の枠の中で考えているわけですね。だから、どういうふうに落としていくのか。

資料 - 6 見ても、新しい技術とかインフラの話が多いですね、直感的に見て。今言ったような計画の仕組み変えるというソフトな面よりも、新しい技術とかインフラが多かったような印象受けましたけれども、そことつかず離れずやりながら、既存ストックというこだわりをしていくという、そこら辺の持って行き方はこれからどうするか。

座長 そうですね。

事務局 今日は私どもが持てるすべての情報を出しているということで、非常に網羅的にお出ししたのですが、私どもの論点は大体大きく3つありまして、世界全体の中で東アジアというものを意識したときに、日本のインフラの構造とか、風土構造がどう変わっていくのかという話と、たとえ財源が厳しくとも、どうしても使わなければいけないようなインフラ、「安全・安心・安定な国土基盤」と言っていますけれども、そういうものは一体どういうものであるのか。

既存ストックというのは、規制緩和、ソフトの話も含めたそういう観点で既存のものをうまく使っていきにはどうしたらいいかという先生のご指摘のようところに3点ぐらい私ども議論がありまして、さらにその上に、今回お出ししたようないろんな問題点をずっと網羅的に本日はご報告させていただいたということでございます。

座長 従来のこの種の計画のアウトプットというと、ハードインフラの大まかなプランやネットワークや、あるいはコンセプトを打ち出すと。特に最近はコンセプトを打ち出す

というのが大きいですね。それはそれなりの効果を上げているわけで、うんと昔は新産都市だとか何とか、むしろ限定的にここが新産都市だったら隣は違うんだから、こういうある種の選択的重点化をやったわけですね。だけど、選択的重点化というのは比較的最近の中は薄まっていますよね。それがさっき事務局が言ったようなところにどういう姿かわからないけれども、何らかの選択性というものが地域の空間として出てくるのかもしれない。

それから、こういうのは要らないでいいのかなと思ったのが、確かにこの3点のどこかに入ればいいのかと思うんですけども、空間の質的転換、質を転換していくのだというのは、安全・安心みたいなものに近いのかもしれないですけども、環境にやさしくて災害に強いだけではなくて、さっき歩行者なども随分絵が出ていましたけれども、あの種の空間の質というのは、少なくとも交通空間に限ってみる限り人という意識はこの戦後60年間非常に薄かったわけですね。そこはかなり大転換をする話で、それは各交通モードだけに限っていたのでは話にならないですね。そういうような面が1つ。

それから、参考の資料として何か少し調べる必要があるのではないかと思ったのは、1つは、一国を超えた、例えば運輸制度の共通化なんかというと、EU統合1990年くらいから、もっと前から随分一生懸命に共通運輸制度なんてやって、それで統合に至ったですよ。インフラの整備もそういう面でやっているわけですね。EU統合という国を超えた国土政策的なものの勉強が要るかなという、まねするのではないけど、参考事例で。

もう一つは、人口が減るというのですけれども、アメリカの移民は評判悪いけど、カナダの移民は断然評判がいいわけですよ。異常にうるさい管理をやりながらやっている。人口が減っていく前提だけになっているのだけど、もちろんそれを全部移民で補うなんていうつもりは私ありませんけれども、その勉強はいいのかなと。

そういうのを前提にしたときに、どんな国土基盤が今まで手薄だったのか。それはビジターとしての観光だけではなくて、結構準市民に近いような、時どき来る人もそうですね。国内でもそうですけど、市民、準市民、それからビジターみたいな、それから移民して新市民みたいな、そういうようなところまでも国民の一部として考えていくシナリオもありますよね。そのこのところの勉強というのは要るではないかとか、その3点が私が思ったところでございます。

委員 エネルギーの問題は全く出てこなかったんですよ。恐らくこれから石油から、例えば環境のことなどをいろいろ考えると天然ガスにシフトしていくというふうに思われるわけですけども、そうするとこれまで日本の場合は天然ガスは遠くから供給受けてい

ましたけれども、だから LNG にしてやってきましたけれども、ただ、ロシアなどから、そういう構想がありますけど、近くから持ってこれるようになれば、パイプラインでという話に戻りますね。韓国の場合は国内既にパイプラインができていますけど、日本は全くできてないわけで、だから、そういう問題をどうするのかということも当然問題になりますね。だからエネルギーの問題を考えないと。

座長 時間がつらくなったので、一問一答やっているとなつらいので、一通りご発言いただいて、最後まとめて事務局からレスポンスしていただく形でいいですか。

委員 ええ。

座長 続けてどうぞ、ご発言ください。まだ、ご発言いただいてない方。

委員 私、いろんな審議会に出させていただいて、大体ターゲットは割と狭いのになれているのですが、これほど包括的だと何を言っているのか、私、環境経済学者なのですが、言いたいことは山ほどあるけど、どれを言ってもつながっていて大変だなということを思っております。例えば国土保全考えて、今、施業放棄された森林が大変多うございまして、この施業放棄されると間伐も除伐もされませんから、非常に悪い森林になる。ビジネスにも悪いし、当然土石流にもつなげてくるということで非常に悪いわけですね。これをどうするか。ところが林野にはお金はほとんどつかない。そうすると水の涵養力もなくなる。日本の国土はこれからぼろぼろになるかもしれない。

これからの社会というのは、まさにそういうものを、恐らく 21 世紀のこれから経済というのは、もっとマチュアードになってきて、生産力は私は上がると思います。メリハリがついてくると思います。勝ち組と負け組が分かれてきて、勝ちの産業で徹底的に戦っていく産業になっていく。そのときにそこで付加価値をつけていく。我々はそのときにほかに、例えば秋田の森林へ行って、3日じゃなくて1週間ぐらいその森林をずっと見て、環状列石を見て帰ってくるとか、そういうふうな生活になるのではないかなと私は思っているんですけど、そういうときの社会のイメージというのがそこへ投影できるのだろうか。空間と時間の中でどうやってそれを実現できるかということだと思っんですね。

もう一つ、ランダムで申し訳ないのですけれども、福知山線の事故があって、私、鉄道オタクなもんで、私は JR がとても好きで 1067mm の世界であれだけの世界を築いたのは、皆さんマスコミの人はほとんど知らないから、制御システムにしても、固体制御にしても、全体の制御にしてもすばらしいと思うんですが、あれは私は都市政策の決定的な誤りだと思うんです。東京だって、2分間隔で地下鉄が走るところですね。お客がちょっ

とだけ手を突っ込んでドアが閉まらなくなっただけで電車はおくれるわけですね。その物すごいストレスの中でATSかATCの中で戦っている運転手がいるというのはほとんどだれも言わない。あれは都市政策があんな過密な世界をつくっていること自身がめちゃくちゃなことなわけですね。

私も長津田で今500戸のマンションを、いまだに高度成長の、何を考えているのか、申し訳ないけど、都市整備公団と神奈川県ですよ。森を全部つぶして、横浜線と田園都市線は目一杯、2分間隔、3分で走っている。さらにお客を詰めて駅から人がこぼれそう。これがまだ我が国の政策なわけですよ。

そうすると、私はこれを見てすばらしいと思ったんだけど、本当にどこまで実現できるのかという不安もなくはないというか、かなり不安。物すごくつながっているということ、本当にこれができるのかどうなのか。美しい国土を残せるか、安全な国土をつくれるか。

座長 とりあえずよろしいですか。

委員 結構です。

座長 どうもありがとうございます。

委員 遅刻しまして申し訳ございませんでした。既に議論になったのかということで、言わないでおこうかなとか、あるいは今しゃべっちゃったら、次のプレゼン言うことがなくなっちゃうから黙っていようかなとか、いろんな戦略を頭で考えていたのですけれども、非常に大きなところを1つだけご指摘といいますか、お話しをしたいと思います。今回お話を伺って3本の大きな柱があったということ、これはよく理解できたのですが、こういふとき大体いつも私が思うのは、その3つのそれぞれがちゃんと同時に成り立ち得る目標かどうか。お互いの矛盾がないかということをついつも私は気になります。例えば世の中、今とにかく環境オンリーですから、もちろん環境は大事なことはわかりますけど、ある意味でいうと、本当に環境さえよければすべてがいいんだというようなところが若干あって、そのけそこのけ環境が通るといふような、そういう状況になっている。

そうなると環境優先、それが一番国民の支持を得られやすいのでしょうけれども、環境を優先した結果、例えば安全・安心が損なわれてしまったときなんかどうするのだろうかと思うことがあります。もちろん安心・安全で、災害に強く、かつ環境によければそれにこしたことはないけれども、通常はどっちかをとらざるを得ない。そういう状況がきっと出てくる。インフラであれ、ソフトウェアであれそうだと思うんですけれども、そういう

ような政策同士が齟齬を来したときに、そのどちらを優先するのかとか、どう折り合いをつけるのかというところの話をしていかないといけないと思います。その3つを全く別々にやって、これをやります、これをやりますというように、その3つがちゃんときれいに整然と出てくることはないし、それにはどこかでうそがあるというか、キャッチフレーズにすぎなくなってしまうという気がするので、現実的な問題として、お互いの矛盾が出たときの調整の仕方というか、そここのところの議論は今後要るのかなという気がいたします。

あとはプレゼンのときにお話しします。

座長 特に1個目と2個目は、矛盾というのじゃないけど、コンフリクトはありますよね。

委員 そうですね。

座長 一通りのご発言いただいたのですが、もうちょっと最後に言っておきたいこと。

委員 1つ質問があるのですが、タブーというものはあるんですか。私、こういうのを知らない。要するにダムなんか要らないとか、大規模公共工事をめましようとか、諫早はとんでもないとか、私は呼吸がわからないので、経済産業省なら何でも言っちゃうとか、環境省なら何でも言っちゃうところがあるんですけど、港湾局なら何でも言っちゃう、ここはどうなのか。

事務局 何でもおっしゃって結構だと思います。

委員 ありがとうございます。

委員 私、1つ感じるのは時間ですよ。時間のギャップです。さっきおっしゃった、時代は大きな転換期にある、考え方を変えなければいけないと言いつつも、実際の行動では、過去の負の遺産というか、負債みたいのがあって、もうこんなものやってもしようがないのにといいながらも相変わらず続けていることもあるのではないですか、未来と過去のどうやって帳尻を合わせるのかなともちょっと感じますけど。でも、それはしようがないのでしょうから、どうにか議論の中で。

座長 まずは委員の皆さんが、これは言いたいというのを出して見て、それで相互に矛盾するのがあるでしょうから、すべてをずっと残っていくとは言わないけれども、その中の共通で言えるようなものを重点的にまず議論して、それから、またコンフリクトがあるなら、それも議論して、そして、従来言ってきたこととの整合性を図るというようなフェーズになったら、またそれも考えて、というような、歩きながら考えるみたいのうちにはやらないと、これは難しいですよ。

委員 そういう問題は常に出ます。

座長 あまり、これは触らないことにしようとか、これは関係ないことにしようということ当初は設けないで、だんだんターゲットが絞られていくというふうに、つまりだんだん広がっていくより、だんだん絞られていくというやりの方がいいのではないかと思うのですが、いかがでございましょうか。事務局は大変ですけど、最初は。

委員 「世界に開かれた魅力ある国土の形成と基盤整備」のところで、東アジアももちろん大事なところで、大きなキーワードではあるのですが、今、世界の中の日本ですから、もっと世界を相手にしないといけないと思うんですが、特にアジアをとというのはわかるのですけれども、今、建築、土木、住宅等の分野でも、また医療、学術、機械、家電等の世界などあらゆるものが、全部世界スタンダードになりつつありますよね。ほとんどE Uとアメリカの綱引きみたいところで決まり、あとアジアが従っていくというようなやり方でやっているわけです。今、ほとんどが世界スタンダードになっていく中で、世界を見ていかないといけないので、アジアにその中でも、後で絞り込んでいくという順番の方がいいと思います。

座長 他にはよろしいでしょうか。では、まとめてコメントを。

事務局 今後ご意見をまとめてお答えするというのは絶対あり得ないし、答えられないものですからこの委員会があると思っておりますが、いくつかございます。都市の過密の問題というか、そちらに多分原因があるのだろうということは我々も思います。国土管理の検討をする中で、多分土地利用だとか、どんなふうにもちづくりをやるか、これからの少子高齢化の都市はどうあるべきか、こういった議論をこの委員会でもある程度念頭に置きながら、どこまでか、例えば公共交通でつき合えて、その先はある意味で限界なので、これはこうしようとか、今日のご議論にはなかったですが、どんな僻地にも道路をつくるのかどうかとか、逆に言うと、こういうところはこの手段についてはギブアップして別の手段に変えようとか、いろんな議論を組み合わせさせていただいて、その中から何か編み出していくのかなという気がいたします。

それとここでいろんなご議論いただくものについて、私から個人の考えに近いのですが、交通・通信基盤という観点で語れる15年なり10年後の我が国のイメージをつくっていただきますと、多分この後出て来る広域地方計画の中で、それぞれの地域でそれを取りながら、我が町は、我がエリアはこんな社会にするよということを書いてくれるとか、そういったことが、その地域の住民にとって、そこが住むに値する地域なのかどうか

を判断するわけですし、産業にとっては、そこで商売をした方がいいのか悪いのか、ある意味で地域の格づけといいますか、評価づけにつながってくると思いますし、そういった観点から国土計画になるのではないかと思いますので、全国計画、ある意味ではいろんな観点から見ていただいて、それで10年先、15年先のビジョンが何なのか、こだわりとしては、「交通・通信基盤」というところに軸足を置きながらご議論いただけると我々はまとめやすいのかなと思うわけでございます。

それと世界とアジアの話は、中でもそういう議論がございまして、要はアジアを相当強く意識しないと多分日本は生きていけないだろうということが問題意識でございまして、当然我が国が付き合うのは世界全体だと思いますので、力点の置き方が表現にあらわれているのご理解をちょうだいしたいと思います。

済みません、半分も答えておりません。

座長 ありがとうございます。大分予定時刻を過ぎてしまいましたので。

事務局 人口、外国人労働者の話とか、エネルギーの話、森林の話もご自由に議論していただいて結構なんですけれども、外国人、もしくは移民の問題についてはライフスタイル・生活専門委員会というところで議論いたしますし、森林・農地ということについては国土管理、エネルギーについては、別途ワーキング・グループがございまして、そちらの方で情報を提供させていただけるのではないかと考えています。私どももアウトプットとして期待しているのは国土計画という器を使って、21世紀の日本というものを少しでもよりよい形に変えていく。この国土計画のツールを使って、どういうところに国土基盤について球を打っていただくかという、そういう球づくりをしていただけると大変ありがたいなと。

座長 エネルギー計画そのものをここで議論するということではなくて、エネルギーがどういう様子になっているかということのを頭に置かないと交通基盤も語れない、こういうことと思うんですね。

事務局 そういったデータについてはお出しすることができます。座長 ではよろしいでしょうか。それではあとお願いします。

事務局 どうもありがとうございました。

閉 会

それでは、連絡事項をお願いいたします。次回の会合でございますが、国土基盤専門委員会としてあらかじめお願いをしております10月28日(金曜日)17時からということで、17時に始めさせていただきますので、多分19時ぐらいにブ레이크をとりながら、場合によっては20時ぐらいまでお願いしたいなとこのように考えておりますので、よろしくをお願いいたします。

後日、場所等をご案内いたしますが、合同庁舎の3号館の11階に会議室がございますが、そこでさせていただきたいと思っております。

本日の議事要旨は速やかに作成いたしまして公表させていただきますとともに、冒頭申しましたように、議事録につきましても、皆様方のご了解得た上で公表させていただきたいと存じます。

また、本日の資料でございますが、何分大部でございますので、そこに用意しております封筒に入れていただきまして、封筒の上にメモをいただけましたら、後で事務局から遅らせていただきますので、いつも我々が認識しておるところの以外のところに送れという場合は封筒にご指示をいただければと思うわけでございます。

ということで、済みません。今日は場所も狭く、時間もかなり遅くまで、しかも事務局の説明が長くて申し訳ございませんでしたが、次回、また事務局も一層努力いたしまして運営を円滑にしたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。