

社会資本整備審議会・交通政策審議会
第7回計画部会（兼）第9回基本問題小委員会

平成19年6月21日

【深澤政策企画官】 定刻を過ぎましたけれども、2名の委員がおくれておられるようですけれども、ただいまから、第7回計画部会、基本問題小委員会とあわせて開催させていただきますと思います。

委員の皆様方におかれましては、お忙しいところを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。冒頭の進行を務めます、深澤でございます。

お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。大部の資料で恐れ入りますけれども、枝番も含めまして資料1～5、参考資料1～4となっております。配付漏れがございましたら、事務方のほうまでお知らせいただきたいと思います。

本日は、15名の委員の皆様にご出席いただいております、総員26名の過半数に達しております、会議が有効に成立しておりますことをご報告申し上げます。

また、議事の公開につきましては、会議そのものの報道関係者の傍聴、会議後の速やかな資料及び議事録の公開がなされることとなっておりますので、あらかじめご承知おきください。

なお、本来であれば委員の皆様をご紹介すべきところでございますけれども、時間の関係がございますので、お手元の委員名簿及び配席図の配付をもってご紹介にかえさせていただきますと存じます。

なお、配席図の田中委員は、急遽ご欠席という連絡が入りましたので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事に先立ちまして、総合政策局長の宿利からごあいさつを申し上げます。

【宿利総政局長】 おはようございます。今日は、第7回計画部会と第9回目の基本問題小委員会を兼ねた会議でございますけれども、金本部長はじめ委員の皆様には、お忙しいところご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

今日は、議事にありますように、最初に、現行の「社会資本整備重点計画」のフォローアップについてご審議いただきたいと思います。昨年に引き続きまして4回目でございますけれども、事務局で評価を用意しておりますが、こうした評価が妥当なのかどう

か、あるいは講じている対策は十分なのかどうかということについて、厳しくご審議いただき、その結果につきましては、私どもの今後の政策の立案あるいは予算の検討におきまして、PDCAサイクルにのっとり適切に使わせていただきたいと思いますと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

2点目の議題であります、一昨年の6月からちょうど丸2年間ご審議いただいております、来年度からの「社会資本整備重点計画」の策定についてのとりまとめ（案）についてご審議いただきたいと思っております。今日いろいろご意見をいただき、最終的に、ぜひ部会としてのとりまとめとさせていただければと思っております。

7月12日に、社会資本整備審議会と交通政策審議会の総会の合同会議を予定しておりますが、今日とりまとめでいただいたものを総会に報告させていただきたいと思っております。また、とりまとめに基づきまして、今年の夏から、概算要求として財政当局と議論し始めたいと考えております。

最後に、お手元の資料の一番最後ですが、一昨日の夕刻に閣議決定されました、「経済財政改革の基本方針2007～「美しい国」へのシナリオ～」を配付しております。いわゆる骨太方針2007でございますが、この中でも、厳しい財政状況を反映いたしまして、歳出に関しては、昨年閣議決定しております基本方針2006にのっとり、最大限の削減を行うということがうたわれておりますけれども、経済財政諮問会議で議論になっておりました、来年度の公共投資の削減の具体的なパーセンテージについては、今回の骨太では明記せずという扱いになっております。

いずれにしましても、私どもは財源が限られておりますから、重点的に、かつ効率的に必要な社会資本整備を進めてまいりたい。とりわけ活力、成長力の強化と地域の自立・活性化ということ、あるいは国民の安全・安心の確保といったところが真に必要な社会資本整備だと考えておりますので、ここを着実に進めてまいりたいと思っておりますが、あわせて入札契約制度の改革とか評価の問題、あるいはコストの縮減といった公共投資改革は当然のこととして、さらに努力していきたいと思っておりますので、引き続き委員の皆様方のご指導をお願いしたいと思っております。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【深澤政策企画官】 それでは、これ以降の議事につきましては金本部長にお願いしたいと思いますが、委員の皆様、ご発言の際には、お手元のマイクのスイッチを入れた上でお願いしたいと思います。

部長、よろしくお願いいたします。

【金本部長】 それでは早速でございますが、議事次第に従いまして議事を始めさせていただきます。

まず、(1) 現行「社会資本整備重点計画」のフォローアップについてのご説明をお願いいたします。

【東山政策評価官】 私、政策評価官の東山と申します。資料3-1から3-4までを用いまして、現行の「社会資本整備重点計画」のフォローアップにつきまして説明させていただきます。

まず、資料3-1をごらんください。おかげさまで、現行の第1期の重点計画につきましても、平成15度にスタートして今年度が最終年度ということで、結果として、経年的な達成率についてのトレンドの吟味なり分析ができるような形になってきたと思います。あわせて、PDCAサイクルの中で指標の達成率を評価し、それを施策に反映した実績も積み重ねてくることができたのではないかと考えておりますが、それを踏まえまして、概況について説明させていただきます。

1 ページ目に総括が書いてございますが、直近のデータ、平成18年度までの進捗について総括すると、このような形になっています。従来どおりA、B、Cの評価で書いてございますが、Aの、達成目標に向けて成果を示しているものとしては、去年と比べて、全体で34指標で、1指標の中で複数のアイテムがあるものがありますので、アイテムとしては40アイテムありますが、2アイテム増加しまして、結果として85%となっています。

Bの、目標に対して必ずしも成果を達成していないものは、去年と比べ1アイテム減りまして、結果として5項目残ってまして、12.5%でございます。

最後のC、評価がやや困難であるものにつきましては、去年と比べて1項目減りまして、1項目残って、2.5%という形になっております。

ここで、資料3-2をごらんいただきますと思います。国交省所管の34指標、40アイテムの全体像を、例年どおり示させていただいています。項目としては、ご案内のとおりでございますが、『暮らし』、『安全』、『環境』、『活力』ということで、少子・高齢化対応のバリアフリー等の『暮らし』関係、あるいは水害、地震、火災対策としての『安全』分野、2枚目に行きまして、良好な自然環境、良好な水環境等の『環境』分野、最後に、国際航空あるいは国際海上コンテナ等を含む国際競争力の確保等々の『活力』という形になってございます。

A、B、Cの指標と具体的な数字については、お示ししたとおりでございますが、特に平成17年度の評価と今回の平成18年度値の変動部分について申し上げますと、1枚目の『暮らし』の(1)、旅客施設のバリアフリーがCであったところ、達成率も上がってきたということで、Aにさせていただきます。同じページの一番下のほうで、(3)総合的な交通安全対策のうち、道路交通における死傷事故率につきましても、実績が達成率の中に反映されてきたということで、BであったものをAに上げさせていただきます。

変更部分はそうでありまして、結果としてかなりAが増えておりまして、諸施策を講じた結果として、それなりの成果が出ているということになります。中に、必ずしもAになっていないものが残っておりますので、そこを指摘させていただきますと、1枚目、(1)少子・高齢化のうち、住宅のバリアフリー化がBのままになっております。

2枚目に行きまして、『環境』でございますが、(5)良好な水環境への改善のうち、青潮発生との関係は、従来から議論があったわけでございますが、評価がやや困難ということで、Cでございます。

『活力』の関係であります。が、(1)国際的な交通水準のうち、国際航空サービスの提供レベルにつきましても、これも従来から議論がございましたが、目標値に対しては必ずしも達成し切れていないということで、Bのまま置かせていただいております。

あわせて、その下でございますが、ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮も、Bということで置かせていただいております。

その下になります。が、国内関係の航空につきましても、前年同様Bとなっております。これ以降、代表事例についての事例分析を説明させていただきたいと思っております。最新の評価においてB、Cになっている項目についてはすべて含む形で、事例分析を紹介させていただきます。と考えております。

資料3-1にお戻りいただき、2枚目をめくっていただきたいと思っております。事例分析につきましても、10件強について紹介したいと思っております。その紹介の軸について、どんな観点で分析しているかということをもメモで書かせていただいております。観点は2つございまして、1つ目が、2ページの上のほうに書いてございますが、重点計画が始まりまして4年が過ぎましたので、指標を分析して、また委員各位の皆様のご指導等を踏まえまして、それを政策に反映しまして、PDCAサイクルの中で、指標の評価と施策展開との相互関係を持っていくということについての実績をかなり積み重ねることができたわけでございます。その事例との兼ね合いで分析を加えたのが1番目でございます。

具体的な中身は下に書いてございますが、従来からご指摘がありましたように、バリアフリー化の割合につきましては、平成18年度に、それぞれビルと交通について別の法律でバリアフリーを推進していましたが、それを統合することによりまして、新法の制定によって総合的な対応ができるようなことをさせていただいています。

2番目が、汚水処理の人口普及率でございます。これは平成18年度の措置でございますが、都市域はかなり進んでいるんだけど、地方、過疎地について対応がおくれているということで、それに対応する施策を講じさせていただいています。

3番目で、多数が利用する建築物あるいは住宅の耐震化の割合でございます。これにつきましても、平成17年度法改正ということで、耐震改修促進法の改正を行いまして、耐震化のプッシュを、さらにアクセルをかけるという対応をとらせていただいています。

その次、道路交通における死傷事故率につきましても、評価における議論を踏まえまして、平成17年度から、優先度明示方式をさらに本格化するという対応を講じさせていただいています。

次のページに行きまして、環境基準達成のための下水の高度処理人口普及率でございます。これにつきましても、コスト上の問題等があることを踏まえまして、平成17年度に下水道法を改正しまして、共同負担事業が可能となるといった策を講じさせていただいています。

その下でございますが、国際航空サービスの提供レベルということで、これにつきましては、目標に対しての数値に関しますと、必ずしもそれに近づき切れていないということで、その下に書いていますように、今後出てくる対策の成果として、今年の8月に予定されています、関西国際空港の2本目の滑走路の供用開始等々によりまして、施設整備等による対応がおくれることによって潜在需要に対応し切れないということが起こらないような方策をとらせていただいているところです。

次ですけれども、国内航空サービスの提供レベルにつきましても、国内空港の社会資本としての対応がおくれることによって需要対応ができないということにならないように、平成18年度から、羽田空港の再拡張事業について着手したということでございます。

最後であります。ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮ということでございます。後ほど詳細を説明させていただきますが、指標が必ずしも目標に近づき切れていないということを踏まえまして、さらなる的確な航行管制・情報提供の施策を継続していきたいと考えております。

ということで、指標を評価することとの連動をとりましてのPDCAサイクルによる施策展開を、このような形で展開できているということを紹介します。なお、ここに紹介いたしましたのは、その代表事例でございますので、先ほど紹介いたしました34指標全般につきまして、委員各位のご指導等を踏まえまして施策展開を講じた結果として、先ほど申し上げました指標の評価、Aが85%というところまで持ってくることができたということになるかと思えます。

次のページをごらんいただきたいと思いますが、もう一つの分析の観点であります。これも従来からの審議の中でご指摘いただいておりますが、5年前に設定した指標について、運用する過程で、この指標のまま十分分析できるのだろうか、指標自体をさらに改善を図る必要があるのではないかというご指摘をいただきました。その関連の事項を整理すると、ここにお示ししたような形になると思えます。

1) が、自然条件の変化等によって影響を受けるため、指標を見るだけでは、施策の効果を評価していないのではないかというのが1点。あるいは、前提条件が変化しているので、前提条件が変わったときには指標の軸を変える必要があるのではなかろうかというものです。

2) が、バリアフリーとか浸水対策でございますが、個別の事業を単体で見のではなくて、連携による横断的な効果を表現するような指標が必要ではないかという指摘を受けた項目がございました。

3) でございますが、全国的な指標の評価ではなくて、地域ごとに指標を評価しまして、地域の主体性なり特性を踏まえた評価をする必要があるのではないかという指摘をいただいた項目もございました。

最後、4) でございますが、ハード施策だけではなくて、ハードとソフト施策とを一体とした指標の設定が必要ではないかという指摘をいただいた項目もございました。

こういった指摘を踏まえまして、これ以降、10項目強の代表事例につきましての分析事例について紹介させていただきたいと思えます。資料3-3をごらんいただきたいと思えます。先ほども申し上げました、分析の観点が2つございますが、その2つの観点に直接かかわりのあるような10項目強について、1ページ目にあるような形で抽出させていただきまして、順番に説明させていただきたいと思えます。

1枚めくっていただき、1ページ目で、バリアフリーの関係でございます。最初のページに書いていますのは、利用者5,000人以上の旅客施設とその周辺の道路につきまして

のバリアフリー化率の状況でございます。中ほどの折れ線グラフをごらんいただきたいと思いますが、ごらんのとおり、年々歳々施策の効果もありまして、最終的に、右端に書いてある目標値に着々と近づいている形で、直近の年度におきましても指標値の改善が見られました。結果として、これらにつきましてはAという評価をさせていただいております。

施策展開ということで、2つ目の箱の「施策」のアンダーラインのところに書いていますように、先ほども紹介いたしました、直近における施策としましては、平成18年6月に成立した法律でございますが、従来ハートビル法と交通バリアフリー法が別々に対応していたわけでございますが、より一体的な対応を図るための施策展開ということで、バリアフリー新法の制定を行ったということであります。

グラフの下に書いています、「現状分析」をごらんいただきたいと思いますが。今後の展開であります、指標値は着々と進んでいますが、残っている問題点としましては、例えば既存の鉄道駅については大規模な地下の工事になるという問題点、あるいは事業者が負担して行うようなバリアフリー化については、業者としての経営的な要素といった問題もあるわけでございますが、結果としましては、一番下の枠に書いてありますように、引き続き、バリアフリー新法の施行も踏まえまして、一層バリアフリー化の推進を図っていききたいと考えています。

なお、一番下のアンダーラインに書いていますように、バリアフリー化の指標に関しまして、従来から、個別の施設ごとの指標ではなくて、個別の施設を総合化したような指標による評価が必要ではないかという指摘がございましたので、それについての検討を今後進めていきたいと考えております。

次のページをごらんいただきたいと思いますが。同じくバリアフリー化に関して、建築物についての評価でございます。具体的には、床面積2000平米以上の特別特定建築物ということで、より重要な建築物のバリアフリー化の割合についての評価でございます。

中ほどのグラフをごらんいただきたいと思うんですが、平成19年度の目標に向かいまして、一応着々と達成率が伸びてきているということで、Aという評価をさせていただいております。

施策展開としましては、先ほど申し上げたとおり、バリアフリー新法の制定を行うということで、一体的な対応を図ろうとしております。去年の6月に成立しまして、12月に施行、同月に法律に基づく基本方針を策定いたしまして、既に具体的な運用を図っているところでございます。特に建築物という観点で申し上げますと、「施策」の3つ目のポツの

ところに書いてございますが、建築物移動等の円滑化基準への適合が義務づけられております。さらに、下に書いてありますように、それを推進するための税制、融資、あるいは補助等の各種支援措置を講じまして、プッシュを図っているところでございます。

一番下の箱をごらんいただきたいと思います。「今後の取組」としましては、バリアフリー新法の適用を受けまして、不特定多数の者が利用する建築物のバリアフリー化を推進していきたいと考えております。なお、これにつきましても先ほどと同様でございますが、個別の施設ごとのバリアフリー化率の評価ではなくて、総合的な地域全体としてのバリアフリーの達成率の指標について、今後の検討課題とさせていただきます。

次のページをごらんいただきたいと思います。同じくバリアフリー化のうち、住宅関係でございます。達成状況でございますが、中ほどのグラフをごらんいただきたいと思います。これについては、統計データの取得の制約上、5年に一度のデータを見るしかできないということで、直近の平成15年の状況と平成19年の目標値との関係を見ますと、目標に対してはやや達成し切れていないということで、Bという評価をさせていただきます。

ですから、改善に向けまして、さらにアクセルをかけて対応しないといけないわけでございますが、施策展開としましては、2段目の箱の2つ目のポツ以降に書いてございますように、公営住宅あるいは都市機構賃貸住宅のバリアフリー仕様による整備、あるいは、高齢者居住法の運用ということで、それに基づく高齢者向け優良賃貸住宅の供給を図ること、あるいは、住宅につきましても基本的には民的活動ということになりますので、その下のポツに書いてありますように、バリアフリー化された住宅の取得を支援するための諸施策を講じつつ、達成率の改善に向けて、さらに施策展開を図っていくことを考えております。

「現状分析」、グラフの下でございますが、ごらんいただいたとおり、総体としてはやや伸び悩んでいるのが現状と言わざるを得ないと考えますが、その下のポツに書いてありますように、特に新築住宅につきましては、平成11年度以降、16.3%と高まってきておりますので、今後の展開としては、バリアフリー化率が改善される素地はあるのではないかと考えております。

その下の「今後の取組」になりますが、これも施策のうちの1つになりますけれども、地域住宅交付金制度等の運用ということで、平成17年度に創設された制度でございますが、公営住宅の新設あるいは既設を問わず、一層のバリアフリー化を推進していきたいと

考えております。一番最後のアンダーラインでございますが、横断的なバリアフリーの指標の設定が必要であるということは、前の説明と同じでございます。

次のページをごらんいただきたいと思います。ここから大きなテーマが変わりまして、下水道の関係になりますが、汚水処理人口普及率についての指標でございます。下水道、農業集落排水、浄化槽ということで、下水道に限らず、他省庁が実施している事業も含めた総体としての、汚水処理施設による処理可能な人口の比率の推移ということで評価させていただきます。

中ほどのグラフを見ていただきたいと思いますが、左のやや小さ目のグラフにありますように、オールジャパンで見た場合には、目標値に向けて着々と改善が進んでいるということになると思います。ただ、従来からお示ししておりますが、右に書いてあります県別、地域別の達成率を見ますと、まちまちになっておりまして、ご案内のとおりであります。都市地域においては進んでいますけれども、地方、過疎地域を多く含むような県になりますと、まだまだ達成率が少ないということでございます。

これを踏まえまして、2段目の箱の「施策」のところを見ていただきたいと思いますが。人口5万人未満の市町村において対応がとれている、特に過疎地域において対応がとれているということにかんがみまして、下水道整備にかかわる都道府県過疎代行制度についての採択条件といいますか、制度適用の条件緩和、制度の拡充措置を平成18年度から行いまして、結果として、達成率がとれている地域の達成率向上に向けての施策展開を講じているということでございます。

「現状分析」、グラフの下のところを見ていただきたいんですけども、繰り返しになりますが、オールジャパンでは81%まで持ってこられた。ところが、平成17年度末で全国平均を超えているのは14都道府県だけである。5万人未満の中小市町村におきましては63%にとどまっている。こういうことにかんがみ、過疎地域対策を、下水道制度の中で講じさせていただいているということでございます。

なお、下の箱になりますが、「今後の取組」の中で、2つ目のポツを見ていただきたいと思います。施策の一環ということでございますが、低コスト、早期かつ機動的整備が可能な整備手法を導入するための社会実験を実施することも考えているところでございます。

なお、指標についての問題点、課題ということになりますが、これも従来から指摘いただいているとおりでございますけれども、オールジャパンで評価するのではなくて、各地方ごとの特性を踏まえた指標の評価を行う必要があるのではないかという問題がありま

すので、これに対応するような指標のプレゼンテーション、あるいは分析の手法については今後の課題とさせていただくというふうに考えております。

次のページをごらんいただきたいと思います。耐震化の議論でございます。まずは建築物の関係でございますが、多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率の推移でございます。中ほどのグラフをごらんいただきたいと思いますが、平成19年度の目標値として、約2割という数字を設定していたわけでございますが、平成17年度の段階で、目標値と同じ数字を達成できたということで、これについての評価はAとさせていただいています。

施策展開としては、2段目の箱のアンダーラインをごらんいただきたいと思いますが、先ほども申し上げたとおりで、耐震改修促進法の改正を平成17年10月に行いまして、支援措置の拡充もあわせて行わせていただいています。そして、耐震改修促進法の改正に対応する形での基本方針による数値目標を、平成27年度目標ということで10年先の目標値でございますが、設定させていただいている。それと整合をとる形で、第1期の重点計画において、ごらんいただいたような目標値の設定と、対応を図らせていただいているということでございます。

グラフの下に書いてございます、「現状分析」のところをごらんいただきたいと思いますが、耐震改修促進法の改正によりまして、都道府県の耐震改修促進計画の策定等をプッシュしているということでございます。

耐震改修促進計画でございますが、その下の「今後の取組」のところを見ていただきたいと思います。県計画につきましては、平成19年3月末で9県が未策定でございます。それ以外の県については策定が終了している状況でございます。ただ、市町村計画があるわけでございますが、それについての策定実績についてはまだ3.5%という形でございますので、計画策定という観点では、市町村計画の策定をさらにプッシュしていく必要があるのではないかと考えております。

一番最後のポツを見ていただきたいと思いますが、民間あるいは地方の建築物の耐震化の促進をプッシュするという意味を含めて、国の防災拠点官庁施設の高度な耐震化についても、引き続き推進を図っていく必要があると考えています。ちなみに、この達成率につきましては、平成18年度末で80%を達成しているところでございます。

次をごらんいただきたいと思います。6ページであります。同じく耐震化率のうちの、住宅でございます。達成率の推移について、グラフをごらんいただきたいと思いますが、これにつきましても、5年に一度のデータで評価するしかないということですが、ただ15

年の段階で、目標値65%に対しまして63%まで持ってくる事ができておりますので、一応、評価としてはAとさせていただきます。

施策展開につきましては、住宅に関しましても、先ほどと同様、耐震改修促進法の改正とそれに伴う支援措置の拡充等を図っているところでございます。

一番下の箱をごらんいただきたいと思います。「今後の取組」としましては、下から2番目のポツをごらんいただきたいと思いますが、国からの支援とタイアップする形で、地方公共団体による補助制度の整備が不可欠でございますので、地方自治体による補助の対応について、引き続き要請してまいりたいと考えております。あわせて、耐震改修についてのいろいろな促進税制等がございますので、その活用を行うべく普及広報を行っていきたいと考えております。

次のページをごらんいただきたいと思います。またテーマが変わりまして、道路交通による死傷事故率についてでございます。これも従来からいろいろご議論いただいているわけでございますが、指標の動向につきまして、グラフをごらんいただきたいと思います。平成17年度までは、事故の発生率について横ばいということで、なかなか改善が思うように、結果としては図られていなかったわけでございますが、平成18年度の値につきましては、19年度の目標値に向かいまして、かなり定量的な改善が図られたのではないかと考えております。これらの傾向を踏まえまして、評価としましては、去年はBであったところ、今回につきましては、Aという評価に変えさせていただいているところでございます。

施策展開につきましては、2段目の箱のアンダーラインのところを書いてありますように、従来から紹介させていただいておりますように、重点地区をピックアップして取り組むということで、いわゆる「優先度明示方式」によりまして、事故危険箇所を重点的に対応しているということでございます。あわせて、特に必要な地区に関しまして安全対策の重点実施ということで、「あんしん歩行エリア」の整備による対応を行っているところでございます。

一番下の箱の「今後の取組」の、2つ目のポツのところをごらんいただきたいと思えます。従来からの議論の中で、「優先度明示方式」で重点的に取り組むのは結構であるけれども、そこで得られた対応をほかの地域にも敷衍させていくことが必要ではないかといったご議論もあったと思いますが、それに対しましては、ここに書いてあるとおり、「交通事故対策・評価マニュアル」を策定いたしまして、これを広く普及することによりまして、重

点地区で対応されたノウハウなり対応の方向性を、他の地域にも普及していくというふうにも考えているところでございます。

なお、一番最後のポツでございますが、平成18年3月に第8次交通安全基本計画が策定されました。5カ年計画で平成18～22年ということでございますが、その中におきまして、人優先の道路交通環境整備というものが提起されておきまして、それを推進することも考えているところでございます。

次のページをごらんいただきたいと思います。23番で、下水関係ですけれども、高度処理人口普及率でございます。三大湾あるいは指定湖沼等の、特に窒素、磷対策が必要とされる地域に関連する下水道におきまして、高度処理を行う必要があるわけでございますが、高度処理が実施されている人口の割合がどのように推移しているかということをもとめたものでございます。

下のグラフを見ていただきたいと思います。平成17年度におきましても着々と達成率が改善されておきまして、19年度の目標に向かっていくということで、評価としてはAにさせていただいているところでございます。

施策展開も、2段目の箱の1つ目のポツのアンダーラインを見ていただきたいと思いますが、先ほど紹介させていただいたとおりですけれども、下水道法の改正を行いまして、高度処理に関して、かなりコストがかかりますので、共同負担事業を導入しまして、コストの問題を解消するような対応を図らせていただいております。あわせて、それにかかわる国庫補助制度の拡充もさせていただいているということでもあります。

「今後の取組」でございますが、共同処理の負担事業も活用しつつ、あわせて負担制度に関するガイドラインも19年5月に発出させていただきまして、地方公共団体に周知、普及を図ることによりまして、さらに達成率を高めていきたいと考えております。

次のページをごらんいただきたいと思います。これ以降は航空関係でございますが、まず、国際航空サービスの提供レベルでございます。5年前の指標設定の段階で、国際旅客については提供座席キロ、貨物については提供トンキロという指標で設定させていただきまして、指標の各年度の推移につきましてはグラフに書かせていただいておりますが、基本的には着々と増勢にあるんですけれども、5年前に設定した19年度の目標値との比較においては、必ずしも達成し切れていないという状況ではないかと思っております。

その分析の中身については、グラフの下の「現状分析」のところに書かせていただい

おりますが、ちょうど5年前に目標値を設定した直後に、テロに関するような事件とか疫病に関する事件といったものがありまして、趨勢としての国際交流の促進がやや減殺されたようなことがございました。特に最近におきましては、2つ目のポツに書いてありますように、中国方面などの需要も伸びているわけですが、片方では、燃料の高騰とか、あるいは航空業界全体にあるリストラというような問題もあって、結果としては目標値が必ずしも達成し切れていないということではないのかと思いますけれども、評価としてはBで置かせていただいています。

「今後の取組」としては、一番下の箱に書かせていただいていますように、基盤整備とか行政の対応がおくれることによって、潜在的な国際航空事業の顕在化が図られないということがないような対応を図るということで、成田空港、関西国際空港、あるいは東京の羽田空港についての基盤整備を着々と進めていくことを考えているわけでございます。

指標の問題ですけれども、一番下に書いてありますように、今回の重点計画で設定した座席キロ、あるいはトンキロというものが、必ずしも評価という観点で、そのままがいいのだろうかという議論もございますので、今後は、下に書いてあるような新しい指標に変更できないだろうかということを検討させていただいている状況でございます。

次のページをごらんいただきたいと思います。国内の航空サービスの提供レベルであります。これも指標としては、提供座席キロということでやらせていただいております。その動向であります。ご案内のとおり、最近の国内航空需要というのは、基本的には横ばい状況でございますので、平成18年度はやや伸びてきているというのがありますけれども、5年前に設定した19年目標値との関係でいけば、必ずしも達成し切れていないということで、評価としてはBにさせていただいています。

そして、これもご指摘があったわけですが、航空旅客サービス提供という観点につきましては、航空会社が民間事業ということで対応していますので、計画的には、座席がどの程度ビジネス的に満杯になっているかということが重要な要素になってきています。参考値として、右のほうに、座席利用率の推移も書かせていただいています。

ですから、潜在需要に対して、行政サービスとして、それを阻害することのないように対応していく必要があるのかなということで、「今後の取組」の欄のアンダーラインのところには、代表例としては羽田空港の再拡張事業の推進ということで、施策展開を紹介させていただいている。あるいは、航空交通の需要増大に対応するための管制システムということでは、次期管制システムの整備等の推進を紹介させていただいています。あわせまし

て、下に書いてありますのは今後の指標の話でございますけれども、座席キロという指標ではない、別の指標についての検討を紹介させていただいているところでございます。

次のページを見ていただきたいと思います。ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮でございます。グラフをごらんいただきたいと思いますが、平成14年度以降、18年度に至るまで、傾向としては時間の短縮が図られてきているのではないかと思います。ただ、19年度の目標として、設定値に対しては必ずしも満たし切れていないということで、評価はBのままにさせていただいています。

これをさらに改善するための施策展開でございますが、2段目の箱の「施策」のところを書いてあります、AIS、すなわちオートマチック・アイデンティフィケーション・システムという、船舶の識別装置による対応を書かせていただいておりますが、一番下の箱の「今後の取組」の1つ目のポツをごらんいただきたいんですが、国際的な取り組みによりまして、船舶のリアルタイムの場所情報を発信する装置が平成20年に義務づけられるということで、それを活用した管制システムが導入されつつある。これによりまして、入港までの航行時間の短縮もより一層図ってまいりたいということで考えさせていただいております。

次のページをごらんいただきたいと思います。今度は環境関係で、青潮の発生問題でございます。グラフを見ていただきたいと思いますが、青潮の発生期間自体は減ってきているということでございますが、ただ青潮の発生につきましては、行政的な対応としての底泥の浚渫、あるいは環境改善の結果だけで達成されてきているかどうかは必ずしも判然としないということで、「今後の取組」のところのアンダーラインに書いていますように、もうちょっと施策の効果を直接的に評価できるような指標が案出できないかということ、課題として提起させていただいているところでございます。

次の13ページが、浸水を緊急に解消すべき戸数、もう一つの指標が、氾濫から守られる区域の割合ということでございます。グラフを見ていただきたいと思いますが、それぞれ19年度の目標に向かって着々と改善が図られているということで、評価としてはAとさせていただいております。

「今後の取組」としては、一番下の箱に書いてありますような、ハードとソフトと両面にわたる施策展開を図らせていただいております。

ちなみに、下から2番目の箱の一番下のポツをごらんいただきたいんですが、ハードとソフトと両面からの対応にかかるデータとして、ハザードマップについてのデータを紹介

させていただいていますが、現時点で、必要市町村のうち、ハザードマップを策定している市町村が34%あるということを紹介させていただいております。

一番下の箱に戻りますが、下のポツのアンダーラインのところを見ていただきたいんですが、これらについての指標につきましても、横断的な指標の設定、ハードとソフトが一体となった指標の設定、あるいは、前提条件が、5年経つことによって母数が変わりますので、母数が変わったことに対して指標の評価の仕方をどうするかということ、指標自体にかかる問題として課題を整理させていただいております。

最後であります、津波・高潮からの安全が、確保されていない面積についての達成率ということで、これについては、目標に向けて一応着々と進んでいるということで、評価はAとさせていただいております。

ちなみに、これについても、ハザードマップの策定達成率については約35%あるということでございます。

「今後の取組」につきましては、一番最後のアンダーラインに書いてございますように、ハードとソフトと一体となった指標の設定の仕方について、今後の検討課題としたいということを考えております。

以上で、代表事例についての紹介をさせていただきました。

資料3-4につきましては、34指標の網羅的な整理をさせていただいておりますけれども、時間の兼ね合いで、紹介は省略させていただきたいと思っております。

以上で終わらせていただきます。

【金本部長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問とかご意見がございましたらお願いいたします。

私が気づいたことというか、今までいろいろなところで何度もお聞きしている話なんです、ずっと違和感があって、何だろうと思って、はたと気づいたんですが、航空のところの提供座席数という指標があるんですけども、ほかの産業と比較すると何か変だなということが少し歴然とするのではないかと今さっき気づきまして、鉄道の提供旅客数とか建設業の技能者数という指標が多分、対応するものですが、そういうのは使われていないというか、そういうふうに言われると、この指標のあり方と違うのかなという気がしていて、もう少し基本に戻って、どういうものをとるのかというところを考えたほうが、そのほかの指標はいろいろ、ほかに使えるものというふうに出ていますけれども、実績旅客キロ等々というのは、そういう面からいうと逆行するのかなという気がしていますので、社

会資本整備、あるいは国土交通省の政策のパフォーマンスの評価に適切な指標は何かという面から、考え直す必要があるかなという気がいたしました。解決策は持っていないんですが、単なるご指摘ということで。

そのほかに何か。井出委員、どうぞ。

【井出委員】 3点ほど伺いさせていただきたいということと、意見を申し述べさせていただきたいと思います。

まず、先ほど金本先生からお話のありました、航空関係なんですけど、通常、私たち利用者のほうから考えますと、どれだけ早く行けるかということがポイントになると思います。私ども移動するときに、いろいろなインターネットの検索で、どれが一番早いかということで、みんな時間で動いているわけですね。最近の新しい、資料4以降のものに関しましても、例えば主要な都市から主要な空港までの移動の時間をどれだけ短縮するかという、利用者が速く移動するというスタンスで書かれていて、そういったことから見ますと、平均的な待ち時間までも含めた移動時間がどれだけ短縮するかということも、一つのポイントかなと思っています。便数が少なければ待ち時間が長くなりますので、移動時間が相対的に長くなるわけですね。それは、利用率がどれだけ低いか、高いかということにあまり左右されないということで、わりと利用者のスタンスに立った視点ではないかなと、1つ考えておりました。それは意見です。

もう一つが、4ページで、汚水処理人口普及率のところなんですけど、人口が非常に少ない、過疎の進んでいるような地域をどうするかということは深刻なんですけど、「今後の取組」の2番目のポツのところ、人口減少その他で、「下水道未普及地域の解消を図るため」というふうに書いてありますが、ここは、「下水道」ではなくて「汚水処理」にさせていただきたいと思っております。

過疎が激しい地域で、下水道などでは、東京都内なんかですと100年たつようなものもあるわけですね。過疎の激しい地域で100年もつものをつくっているのかというのは、スタンスとしてかなり違う部分もありまして、多分皆さんそういうお考えは、上の段のところ、直っていると思うんですが、「今後の取組」のところ、依然として「下水道」が強調されているところがあると思いますので、一貫性をとるという意味で、下のところを「汚水処理」にさせていただきたいなというふうに、観点の発想の整合性をとっていただきたいと思います。

もう一つは、住宅関係なんですけど、耐震化とかバリアフリー関係で、特に住宅の場合、

民間のアクションというものは非常に結果に出てくるわけですね。この指標はもともと、先ほどありましたように、ストックの指標なので、変化が非常に出にくいということで、特に住宅の場合は、耐用年数がわりと長いですよ。ですから、そういったところで、フローベースの評価とストックベースの進捗状況を照らし合わせるということはすごく重要だと思います。

先ほどご紹介がありまして、フローベースで、新築住宅でバリアフリーは16%以上進んでいるんだよというお話がありましたが、耐震化に関しては、フローベースではどういうふうになっているのか。あるいは、フローベースで耐震化がないということはないと思うんですけども、ストックの既存の住宅に対してはどの程度進んでいるのか。あるいは、バリアフリーに関しまして新築で16%しかないということが、逆に非常に驚きなんですけど、なぜ16%しか進んでいないのか。共同住宅、一戸建て、その他にどういった違いがあるのかということで、もしデータがありましたら教えていただければと思います。

以上、長くなりましたが、お願いいたします。

【金本部長】 何かありましたら。

【東山政策評価官】 まず、航空の関係は、先ほど資料の中で一つの事例として、従来の指標にかかわらず、例えばこのようなものを含めて検討していきたいということを紹介させていただきましたけれども、おっしゃられたように、マクロ的な指標もありますし、行政サービスの提供ということで、質的な指標ということもあるわけでしょうから、それらを含めて、今後、総合的に検討されていくのかと考えております。

あと、下水につきましては、おっしゃるとおりで、いわゆる下水道だけではなくて、農水省とか環境省のやっている事業も含めて、トータル的に考えていくべきものでありますので、この指標自体も、もともと下水道だけではなくて、トータル指標としては污水处理全体で評価しているところでもありますし、あと、先ほど来申し上げている、地域の主体性を踏まえて、地域ごとの、一枚岩ではない評価をしていくという中で、いろいろなメニューを総合的に活用しながらやっていくということも含めて、評価していく必要があるのではないかと考えております。

それと、耐震については、住宅の耐震ということでしょうか。

【井出委員】 耐震とバリアフリーです。

【東山政策評価官】 住宅については、新規の住宅は耐震基準を満たすのが義務づけられていますから、そういう意味でいけば、新規のものについては大丈夫だということにな

と思います。ですから、残っているものは、要は既存の住宅ですね。そういったものをいかに耐震化していくかということになると思いますので、補助とか税制といったものを拡充するとともに、皆さんに周知を図るということで、今後とも対応していく必要があるのかなと考えています。

【久保航空局監理部長】 航空局ですけれども、ご指摘のとおり、少なくとも現在の提供座席キロ等は、ふさわしい基準ではないだろうと思います。社会インフラの整備とは直接関係のない、航空会社の機材の計画だとか、機材の効率化だとか、事によって、例えば大型機から小型機に切りかえていけば、提供される座席キロは下がってしまうということからすると、必ずしも今回の部会等で議論していただく上での指標としてはふさわしくないのかなと。かといって、どういうものが適切なのかというのは、金本先生からご指摘もありましたけれども、なかなか悩ましい点であります。

ただ、空港の発着能力を拡充するというのが、一つの急務、あるいは管制上も、管制の能力を高めて、最終的には空港へ離着陸する発着回数を増やす、あるいは空域上、空についても大変な制約がありますので、空の問題を処理することによって、最終的には発着回数を増やしていくということを考えますと、例示として、これが最善だとは必ずしも思いませんけれども、便数というのは、最終的には空港に離着陸する能力を増やすという、発着回数の増に結びつく数字でありますので、一つの例なのかなと思って、今、検討しているところでございます。

【金本部会長】 バリアフリーとか、あれがありましたけれども、細かいことは、後ほど井出委員のほうに直接お答えいただいたほうがいいと思いますので、よろしく……。

【東山政策評価官】 先ほどの質問への説明の続きですが、耐震化は申し上げましたが、住宅についてのバリアフリー化のほうは、新設も必ずしも義務づけられているということではございません。ただ、いずれにしましても、住宅自体、高齢化社会が進みますので、高めていくことは当然必要になると思います。詳細は、資料3-4の9ページに、さまざまな支援施策を書かせていただいていますけれども、こういう施策の展開あるいは普及を図ることについて、義務づけということではないけれども、住宅自体のバリアフリー化を進めていくということで考えているところでございます。

【金本部会長】 そういうことじゃなくて、実際に新築でバリアフリー化率がどれぐらいかというご質問だったと思います。それは後ほどお願いいたします。

ほかに何かございますでしょうか。よろしゅうございますか。

これは今回、この部会でまとめるというものではございませんので、ご意見等ございましたら、事務局のほうにお願いいたします。

どうぞ。

【松田委員】 5ページの、多数の者が利用する建築物の耐震化率のところなんですけれども、最近、学校の耐震化率が低くて、なかなか進んでいないというような新聞記事が出ていましたけれども、これは学校を含んでいるんですか。

【金本部長】 防災拠点となる学校というのは入っていると思いますが、全部入っているかどうかという話は、後ほど……。

【松田委員】 要するに公立学校の耐震化というのは、一義的には教育予算でやるはずだから、国交省の指標というか、直接的な政策のコントロール外にあるわけですね。だけど真っ先にやってほしいところであるわけで、その辺、どうなっているのかなというのが気になったわけで……。

【政策評価官室】 政策評価官室でございますが、改正耐震改修促進法におきまして、学校を指示の対象に追加しているということで、個別の指示の対象になっておりますけれども、耐震化につきましては、完全に義務づけというよりは、既存のものを改修していく努力義務を課して、個別に指示を出したりして耐震改修をやっていただいているというのが現状でございます。また、学校につきましては、もちろん先ほどお話がありましたように、教育部局の予算をしっかりと確保していただくというのが非常に重要になってくるのではないかと思います。

【金本部長】 よろしゅうございますでしょうか。

それでは、今日のメインのところに進ませていただきたいと思います。議題2のほうのご説明をお願いいたします。

【石井政策課長】 政策課長の石井でございます。私のほうから、資料4と、その下にA3の別表がついておりますので、これでご説明させていただきます。基本問題小委員会の先生方には、今まで何度もごらんいただいておりますので、重複するところがあるかと思いますが、最後になりますので、通してご説明させていただきますと思います。

資料4の表紙を繰っていただきますと、今回の計画部会からのご提言の構成ですが、「はじめに」とありまして、それから、重点計画の意義と評価、2番目に、重点計画でこれから対応していく政策課題、3点目として、「重点計画の基本構成」と書いてございますが、具体的改善点といったところがございます。1枚繰って、目次の裏でございますけれども、

「4. 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」、そして「最後に」という、以上の構成で、22ページになっております。

取りまとめのポイントは飛ばさせていただいて、本文でご説明させていただきます。繰り返していただくと、本文の1ページが出ております。「はじめに」というところで、一番最初の段落では、我が国経済社会を取り巻く環境を書いております。大きなものとしては、1行目の「人口減少・高齢化」、2行目の「東アジア地域の急速な経済成長等」、それから「大規模地震の恐れや気候変動に伴う」、「災害リスクの増大」、そして、そのブロックの下のほうですけれども、「こうした環境の変化に対応しつつ、国民共通の投資として、積極的に未来を創り出していくための社会基盤を構築」、これが社会資本整備の役割ということでございます。

今回の重点計画の役割は、再度検討して、3行目でございますが、「「選択と集中」により」、これは井出先生から特に入れるようにというご指示があったものですが、「重点をおくべき社会資本整備の方向性や実施の効率化、透明性の向上等の取組を明らかにする」。

下の段落、「第1」から、今回の報告書のポイントをここで取りまとめております。4点でございますが、第1点が、「成長力の強化と地域の自立・活性化に向け、「活力」をより重視すること」で、今まで日本経済は比較的活力があるとされており、その部分が、少し弱くなってきたので、ここに重点を置くということでございます。

次のページに行っていただきまして、「第2は、老朽化した社会資本ストックの急速な増加に対応し、維持管理や更新を重視すること」、これは、従来の社会資本整備重点計画には維持管理、更新という視点は全く入っておりませんでしたので、いわば大きく構成を変えろという内容になります。

第3点は、その下の段落でございますが、「5年後の目標に加え、早期に概成させる事業を明確にし、重点化をさらに進める」。重点計画で5年後の目標を列挙していたんですが、どれがほんとうに完成できるのかということがはっきりしない。重点化をはっきりするために、10、15とかいろいろご議論がありましたが、10年後ということで一区切りとし、ここで概成させる事業の明確化を図るということでございます。

第4点は、「経済社会の姿の提示や指標の改善により、国民に対し、計画の分かり易さを」向上させなさい。重点目標、指標を後ほど見ていただきますが、相当細かいもので、国民から見ればとっぴとわからない。経済社会の姿をきちっと提示することと、指標の個別についてもわかりやすさを向上させなさい。

以上の4点が、端的に言えば今回の提言の柱であるということでございます。

飛ばしていただいて、4ページでございます。「社会資本整備重点計画の意義と評価」というところで、(1)は、重点計画は何かということと、今までの歴史等を書いてございます。

(2)の現行の重点計画のフォローアップにつきましては、先ほど政策評価官のほうでフォローアップの報告をさせていただきましたが、この内容をサマリーとして掲上させていただきます。

①が、機能してきたのではないかとということ。

②は、この4年間の評価ということで、5ページに参りますが、先ほどご説明させていただきましたが、4年間として、A、B、Cの評価がそれぞれ、成果を示しているものが85%、示していないものが12.5%、判断できないものが2.5%ということ。

③として、最近非常にこれをやるべきだという、PDCAマネジメントに基づいた施策の改善の取り組みとして、主要なものは何があるのかということで、3点を挙げさせていただきます。

1つは、交通と建築物等を結んだバリアフリーの新法をつくりましたということ。それから、住宅の耐震化率を上げるために、耐震改修促進法の改正という制度改善を行ったということ。3番目として、高度処理を進めるために、非常に自治体の負担が大きい高度処理施設の整備に係る共同負担事業の創設をしたという、3つの例を摘示させていただきます。

次の6ページでございますが、2、重点計画において対応すべき課題、すなわち、これからの社会資本整備で解決に取り組むべき大きな政策課題は何かということで、6点、摘示させていただきます。

人口減少社会の到来と急速な高齢化の進展に対応した投資が必要だということで、これの問題点でございますが、その下3行目の、労働力人口が減少していく。いろいろ弊害が出てくる。それから、その下でございますが、人口減少・高齢化の著しい地方部の地域活力の低下が特に深刻になってくる。それから、社会保障等による財政の硬直化、さらには、しばらく先になりますが、社会資本整備に直接きてきますのは、団塊ジュニア世代、今の団塊世代のお子さんのほうが退職期に入ってくるころからは、新規投資が極めて限られてくる。

以上を踏まえて、政策の提言の方向として、今まで社会資本整備は、基本的には人口増、経済拡張を前提としておりましたが、これを見直していく必要がある。例えば都市構造に

については、集約型都市構造への転換をしていくべきである。2つ目として、これは既に政策で一部取り組んでおりますが、高齢者・障害者の社会参加を進めた活力ある社会をつかっていくための投資で、ここの中に、黒川先生とかのご指摘で、「国民意識の向上」という、設備だけで対応するというのではとても無理だ、これを入れなさいということで、この言葉を入れさせていただいております。

2番目の政策課題が、東アジア地域の成長へ対応しつつ地域の活力を高めていくということでございます。2行目に書いてございますが、東アジアは経済が非常に積極的に伸びていきますので、これを受けとめて、成長を取り込むということ。それから、東アジア地域が成長していくことで、人流・物流が大きく伸びる。一国主義でできていた生産ネットワークが複雑化・多国化する。交通ネットワークも大きな変化をしていく。コンテナ等の大型化も進んでいくという環境の中にあり、かつ、そのような中で、我が国の社会資本を東アジアが凌駕していくといった状況にあります。

7ページ右上のほうでございますが、地方部では、大都市圏に先駆けて人口減少していくといったさまざまな問題の中で、三大都市圏を通じてではなくて、東アジアと直接に連携していく、あるいは中小コミュニティの弱体化を防ぐといった方策が必要であるということでございます。

政策提言としては、4点でございます。第1点が、内閣でも決めておりますが、アジアのゲートウェイ機能、あるいは国際交通拠点機能の充実・強化を図っていくということ。

2番目として、大きな価値を生み出していく都市の再生をさらに進めていくということ。

3点目は、地域ブロック、例えば九州ブロックと東アジアの直接の交流、あるいは地域間ブロックの交流の促進を図っていくための社会資本投資を進めていくということ。

そして、生活圈レベルについては、「選択と集中」による地域の活性化を図っていくこと。

なお、基本問題小委員会でもご議論になりました、中山間地域については、「集落の衰退や消滅も懸念されており、こうした地域における社会基盤をどのようにしていくのか、投資の効率性の観点や最低限度の生活水準の確保」、金本先生や水山先生のほうから、環境保全、国土管理といった面の役割も見逃せないということで、これらの点を踏まえて検討をさらに進めなさいというご指摘をつけ加えさせていただきました。

3つ目の政策課題は、増大するリスクに対する安全・安心の投資でございます。もともと日本は自然災害のリスクが高いんですが、特に、その下3行目ですが、「大規模地震発生の切迫性が指摘されている」こと、それからその下ですが、「地球温暖化に伴う気候変動等」

によるリスクが増大していること、下から2行目ですが、高齢化等によって、消防団とか水防団で、地域の持っている防災力の低下が懸念されているといった状況にあります。

これを踏まえて、次のページでございますが、3点でございます。1つは、大規模な地震・水害等は被害が大きくなるので、被害と予防を比べると10倍、あるいは20倍といった差になりますので、予防的対応を進めるべきだということ。

2番目、甚大な被害が発生した地域を再び被災させないための対策。いわゆる原状回復・復旧、災害復旧を超えるような災害対策をやっていく必要があるということ。

3点目でございますが、情報提供や訓練、さらには土地利用への誘導等のソフト施策との連携を進める。

この3点目については、今までの社会資本整備ではハード中心ということで、ソフトの指標はございませんでしたので、これを入れることになりますので、次期計画の大きな変更点になります。

なお、やり方として、その下でございますが、「また、被災した場合も国民生活や経済社会活動に深刻な影響を生じさせないように守るべき地域・機能を明確にした計画的・戦略的な防災・減災対策を実施」すべき。お金には限界があるので、守るべきところをはっきりとやり方の中で示しなさい。これは越澤委員等からきつく指示のあったところでございます。

4つ目の政策課題が、環境や美しい景観の形成等に対する投資の推進でございます。「環境」が今の計画にも入っておりますが、「景観」というものを入れたのは今回初めてでございますので、社会資本整備に景観が入ってくることになります。環境の部分については、この6月のハイリゲンダム・サミット等において、新たな目標、クールアース50等が出てまいりましたので、これらを踏まえて対応していくようにという村上委員からのご指示等がございましたので、この文章を挿入させていただいております。

さらに、その下でございますが、「美しい景観や文化、誇りの持てるまち」ということで、文化という点について、上村委員、それから本日意見を提出いただいております三井委員から、特に力を入れて、今まで文化に対する意識が大変少ないけれども、これから非常に重要である、こういった投資の面を考えるべきだというご指摘をいただいております。

具体的な提言としては、CO₂削減対策への取り組みの推進、それから景観、文化等に配慮した環境整備、そして環境負荷の小さい都市づくり等を、社会資本整備の中で進めていくということでございます。

5番目の政策課題が、社会資本ストック老朽化への対応ということでございます。先ほど申し上げましたように、こういう維持管理については、現在の指標には一切入っておりませんので、この部分は、全く新しい政策課題として取り組むこととなります。

9ページ上のほうでございますが、問題点としては、まず第1には、老朽化したストックが急速に増加するという点。2行目の後半からですが、経済社会の変化とか自然条件の変化で、実は社会資本として、今までのものとしては機能は十分なんですけど、これからの対応としては機能が十分でなくなる。例えば水面が上がると、今の防潮堤は意味がなくなってしまうといったものでございます。それから、その下2行目でございますが、「蓄積された膨大な社会資本ストックを徹底的に活用していく」。なかなか新しくつくるといふことだけでは財政的に厳しい状況ですので、今あるものをいかに徹底的に活用していくかといった、この3つの視点が重要ということでございます。

具体的な政策提言としては、下の3点でございます。第1点が、①の一番下の3行でございますが、体制構築等も含めて、計画的な社会資本の管理・運営、アセット・マネジメントという呼び方をさせていただいておりますが、ライフサイクル・コスト等、単につくるだけではなくて、長いスパンで考えた社会資本整備の計画的なやり方を進めなさいということ。

②でございますが、条件等が変わってくる、あるいは技術が変わってくる中での、適切な機能向上を含めた更新を図りなさいということ。

③ですが、実は弊省は、大きな施設とか速い施設をつくるというところに注力してまいりましたが、維持管理、更新あるいはコスト縮減等の技術開発に力を入れていきなさいということでございます。

最後に、「なお」という段落でございますが、これは先般、森地委員から、ストックが大きくなってきて、かつ民間への管理委託等が出てくる中で、被災したら、今までは国家でリスクを管理しておりましたが、それができなくなる。例えば高千穂鉄道の例を挙げられましたが、一度災害に遭うと、高千穂鉄道は大変景勝のいい鉄道でございますが、もう復旧できないといった問題が出てきます。そういうような観点から、「例えば被災等によってその機能を喪失した施設を再建する場合等、長期間にわたる社会資本の管理における施設管理者のリスクの負担のあり方について」、今後、政策課題として検討するよという項目を入れさせていただきました。

次のページで、6点目、情報通信技術等の急速な進展を生かしたイノベーションでござ

います。本日、浅野委員等に来ていただいておりますが、イノベーションの推進大綱で、今まで鉄とコンクリートでつくっておりました、ほとんどの社会資本でございますが、ETCをはじめとして、新しい技術をつけ加えることで社会資本の利用度とか機能が高まるというものがございます。こういうものを積極的に進めていくということでございます。

3段目の段落でございますが、「社会資本整備の分野においても、システムの安全性・安定性を確保しつつ、様々な主体が多様な応用に使い、イノベーション創出のための汎用性の高い共通基盤を構築することで、個々の主体が個別に取組を行うよりも遥かに低廉な社会的費用で」我が国経済全般においてイノベーションを起こしていく。こういったことの分野で社会資本整備は大いに役立てるということでございます。

特に共通的なものとして、以下の3点の提言を、イノベーション推進大綱から取り入れております。

1つは、いわゆるカーナビ等に使われるデジタル地図でございますが、地理空間情報基盤をきちっと整備していくということ。

2番目として、電子タグとかセンサー、ICカード、ITS等、場所、ヒト、クルマ、モノにIDを振って、情報と結びつけるような基盤の整備を積極的に進めていくということ。

3点目として、NTTに次いで国土交通省は、長さだけは光ファイバー等のネットワークをたくさん持っておりますので、こういうものを、民間を含め、大いに利活用を促進していくという、3つの提言を入れております。

11ページから、具体的な改善点ということになりますが、(1)はまとめになっております。大きく言うと5点でございます。経済社会の姿を示す。重点目標分野の整理。緊急に概成させる事業の明示。わかりやすい指標。効率的執行の具体的かつ明確な提示という5点でございます。(2)以下でご説明いたします。

(2) 将来の経済社会の具体的な姿の提示でございます。中ほどで、「(概ね10年後)の経済社会の姿について、国民や利用者の視点に立って具体化した分かり易い記述」で、「例えば」ということで、一番下の段ですが、航空路をたくさん結ぶ、あるいは港ができるという指標だけではなくて、三大都市圏等と東アジア主要都市との間では、10年後は「日帰りビジネス圏」、朝立って、四、五時間ビジネスをして、ご飯を食べて帰ってこられるように、上海とか北京ぐらいは大丈夫なようにする。あるいは、日本全国とアジアの主要都市については、宅急便を出したら翌日には必ず着くようになるといった、わかりやす

い表現。災害については、阪神・淡路大震災が起きて、全員が助かるわけではありませんが、役所、病院、介護施設、橋梁、それから下水が使えなければ水も流せませんので、こういう中枢的な機能を維持するといった、わかりやすい姿を示すということでございます。

次に、重点目標分野、現在、「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」という分野でございますが、これの整理でございます。いろいろご議論もありましたが、今まであまり心配のなかった「活力」に、少しの間、力を入れる必要があるということで、「活力」を今回1番目に持ってくるということでございます。

2点目は、「活力」でもあり、「安全」でもありという分野がある。例えば維持管理であるとか、イノベーションであるとか、こういうのに対応して、新たに「横断的な政策課題」という分野を設けましょう。

3点目で、これはご異論もあったんですが、「暮らし」と「環境」を統合するという内容で、現在、政府全体で、政策評価と予算・決算の連携を進めております。ここの分野に沿うとこういう形になるので、これを進めさせていただきたいということでございます。

次に、(4)でございますが、分野の下に、重点目標という形を置いております。現行の重点目標の整理と新たな重点目標の設定ということで、今の15の目標について、事務的な整理を10にさせていただくということと、次のページでございますが、新しい重点目標を4つ設定すべしという内容でございます。

1番目ですが、先ほども評価官からありましたが、「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」。具体的には中ほどで、先ほども申し上げたような、単に堤防をつくるだけではなくて、情報提供、それから、何ミリ降ったらどこまで浸水するといったハザードマップ、そのときに逃げるための町内会等による避難訓練の実施といった、ソフト対策を一体にやるという目標を入れようということです。

2番目は、「良好な景観の形成」ということで、地域の自然、歴史、文化といったものと一体となった地域形成を重点目標に位置づけよう。

3点目として、「ICTによる社会資本の高度化」。これは、ETCあるいはICカードをはじめ、日常の中に入ってきておりますが、こういうものをきちっと位置づけて、社会資本の高度化を図っていこう。

4点目が、「計画的な維持管理や更新の推進」ということでございます。

14ページに行ってください、緊急性を有する事業の明確化でございます。前段のところでは、これをやる意味としてどういうことがあるのかということの詳細をさせていただ

いております。厳しい財政事情の中で事業を的確にやっていくためには、社会資本の効用を効率的かつ早期に発揮させることが重要ですし、それをさせることで初めて、関連する民間資本の誘発とか促進、森地委員から、この点が非常に重要だということでありましたが、こういうということにつながってくる。したがって、こういう観点から、緊急性を有する事業についてはこれを概成するということを、重点計画の中で位置づけをすべきだ。定義としては、「国際公約や閣議決定に準ずる位置付け」があって、「かつ、概ね10年間に早急に概成させる必要がある事業」ということでございます。

分野としては、以下の4分野の中の事業で選んでいきなさいということで、「活力」の分野ですが、①の中ほど、「例えばアジアのゲートウェイとなる国際港湾、国際空港及びこれらと都市を結ぶ道路・鉄道」の接続といったこと、あるいは、地域活力の向上で言えば、一番下の2行ですが、地域間交流のための地域高規格道路等の交通基盤といった内容になります。

次の15ページでございますが、「災害に強い国土づくり」の中での緊急的な事業でございます。これも、「例えば」というところで見えていただきますと、「生命・財産・生活を保全する」、先ほど井出委員からもありましたが、「住宅等の耐震化」、これはなかなか進んでおりませんが、こういうもの、それから「公共施設の耐震化等」の位置づけ。

気候変動の関係については、「国民の生活や経済社会活動に深刻な影響を生じさせないよう守るべき地域」、例えば中枢機能であるとか、病院であるとか、これらを「明確にした計画的・戦略的な防災・減災対策」といったものでございます。

③、子育て、バリアフリーの中では、一番下のところの「例えば」ですが、「バリアフリー新法に基づく施策の充実・強化」といった内容になります。

④、地球温暖化。これは政府の国際公約でもございますが、今年度中に京都議定書の目標達成計画の見直しがされますので、これと整合性をとったものはぜひとも実施することといたしたいと考えております。

最後に、わかりやすい指標への改善の内容でございます。16ページに行ってください、3点ございます。

①が、政策評価官からもありましたが、横断的指標を充実する。現在も横断的指標を入れておりますが、国民から見れば、例えば床上浸水を下水道事業でやるのも河川事業でやるのも同じでございますので、下水道事業と河川事業と一緒にした、床上浸水を解消すべき戸数はどうか。あるいはバリアフリーについても、個々の施設、例えば鉄道だけあっ

でも、周りの道路がだめですと障害者の方はうまく鉄道を使えませんので、鉄道駅と周辺道路と一体となったバリアフリー化の割合がどれぐらいあるかといった横断的指標を充実していく。

②は、身近な変化・改善を実感し得る指標ということで、これも先ほど説明がありましたが、汚水の処理人口等は、例示して恐縮ですが、徳島とか和歌山は30数%、東京は99%というように大きな開きがあって、平均値で7割と言われても徳島の人には全く理解できませんし、東京の人からすると必要ないということになりますので、こういうものについては、社会資本整備重点計画の中に、地方ブロック別の重点方針をつくってまいりますので、この中で適切に全国のを分けていく。さらには、全国指標としては必要ないけれども、地域としてぜひとも必要な指標については独自指標を設定していくということでございます。

③は、ハード対策と一体となったソフト指標ということで、先ほど目標のところでも申し上げたような、17ページに参りますが、ハザードマップの作成等の指標を入れていくということでございます。

別表のほうは後にさせていただいて、(7)で、やり方の問題でございます。重点的、効率的な社会資本整備に向けた取り組みの充実ということでございます。ここは、今までは主にコスト削減を重視して書いていたんですが、もう少し広範な取り組みにしているということと、もう1点は、骨太を今回、参考資料につけさせていただいておりますが、経済財政諮問会議から、この部分については強い指摘があったということをお知らせさせていただきたいと思います。

以下の6点についてでございますが、①は、公共事業の構想段階からのプロセスの透明性・公正性の向上ということでございます。今までも、事業実施段階におけるいろいろな情報開示を進めてまいったわけですが、「このため」というところから見ていただきたいと思います。構想段階から、住民を含めた主体の参画を推進する。大きな事業というのは実施レベルではとめられない、構想段階から議論に参加する必要があるというのに対応するものでございます。それから、計画案について、環境アセスの議論がございますが、社会面、経済面から含めた総合的なアセスメント、評価を進めていく必要があるということでございます。

②、事業評価でございます。次のページに行ってください、現在、事業評価B/C等を進めておりますが、ここでは2点を、特に主要な提言とさせていただいております。1

8 ページの上から 3 行目でございますが、実は、CO₂削減効果や安全における人命の価値等は、B/C の場合にうまく反映されておられませんので、第三者機関等を活用して評価手法の高度化を図りなさいということ。それから、その下の行でございますが、先ほどお話ししたように、事前評価をした新規事業がそろそろ五、六年たってまいりまして、評価結果が出てきております。そうすると、PDCA サイクルが一応完結してまいりますので、このサイクルを活用して、新しい政策の立案にきちっとつなげていきなさいということでございます。

③が、コスト構造改革の内容でございます。1 段落目の下に書いてございますが、19 年度までに 15% の削減目標を立てて、着々と進んでおりますが、削減の工夫も限界が来ております。そういう中で、単に安くつくるということだけではなくて、効用を大きくする、バリュー・フォー・マネーという考え方を具体的には入れていきたいということでございます。

「具体的には」というところで、例えば 3 行目でございますが、「これまで総合的なコスト削減に反映していない取組も可能なかぎり」削減の目標、B/C の中に入れていく。例えば道路のフライオーバー、高架のところについて事業をやる場合には、現場のコンクリート施工の期間と、それから鋼製のものを持つてくるのでは、交通どめの時間が大変変わってまいります。しかし、これはなかなか事業の B/C には反映されない。こういうものについても、遮断期間等を反映させていくということ。

その次でございますが、そういうことを含めてもコスト換算が難しい。例えば住民参加の状況であるとか、黒川先生からご指摘があった、地籍調査を進めていく。これは全体としての公共事業は大変進んでいくわけなんです、一個一個ではなかなか評価につながりませんが、こういうものについても、きちっとフォローアップの状況を説明していくべきだということでございます。

④は、いわゆる談合等の関係の、公共調達改革と新しい生産システムの構築ということで、実は前回の基本問題小委員会の後に、水門談合事件の報告書等が出ておりますので、それを踏まえ、特に重点が置かれた、職員の「コンプライアンス（法令遵守）意識の徹底」という言葉を、3 行目に追加させていただいております。

19 ページに行ってください、「具体的には」ということで、発注から一步踏み込んだ、公共調達という考え方で、1 つは、総合評価方式の一層の拡充。2 つ目は、今までの指名制度に変えて、金融機関等の与信審査による、いわば絞り込みによる入札ポンド。その下

でございますが、一般競争方式の計画的な拡大。これについては、一番下の注23ですが、平成20年度中には6,000万円以上の工事ということで、金額にして約90%を一般競争方式の対象にしていくということでございます。そのほか、建設施工のプロセス等の改善のことについて触れさせていただいております。

⑤は、価値の高い社会資本整備に向けた技術開発ということで、イノベーションその他が進んでいる中で、「このため」という下の段落を見ていただきますと、民間の新しい技術は非常に進んできております。これを公共工事に取り入れていくためには、あるときには民間の進んだ技術が、一定期間先行して採用するといったことも必要になりますし、その評価も必要になってまいりますので、新技術の評価・活用システムの構築といったところに力を入れていく。それから、下から3行でございますが、先ほど申し上げた、コスト削減、事業の迅速化、維持管理の高度化といった技術開発にも力を入れてまいりたいと思います。

次のページでございますが、民間能力・資金の活用、いわゆるPFIであるとか民間委託の推進のところでございます。上からの4行は、今までやってきたことを書いてあるのですが、5行目、「この中で」というところで、金本先生のほうから、発注者側がなかなかPFIに追いつけない、いろいろな課題がある、この課題を指摘して、改善を進めるように政策提言すべきだというご指摘をいただきました。

「この中でPFIについては、必要な契約プロセスの理解不足」、単純な発注に比べると大変契約が難しくなりますが、発注者にその能力が不足している。それから、「事業の進捗状況を的確に確認するモニタリングの手法・体制」が不十分。単に工事をやるだけではなくて、その後のオペレーションも入りますので、モニタリングが大変重要になります。こういったところが十分でないという課題が明らかになってきた。一方で、こういう課題があるから、やるべきではないということではなくて、事業期間全体の管理も含めたコストが低減でき、将来のコストが見えるというメリットがございます。こういうメリットを含めて、ぜひともこういうことを進めていくべきだというくだりとさせていただいております。

21ページ、最後でございますが、この部分は大幅に書きかえさせていただきました。森地先生から、国土形成計画と社会資本整備重点計画は、片方が国土のビジョン、社会資本整備がその実施手段という位置づけで、車の両輪であるということでございます。これをぜひともきちっと書いてほしいというご指示がございました。

これを踏まえて、(1)は「国土計画と「車の両輪」としての社会資本整備」というタイトルにさせていただき、具体的には、2段落目でございますが、「次期重点計画は、国土形成計画において示される方向性や地域戦略を実現するための最も重要な政策手段を定めるものであり、国土形成計画との、まさに「車の両輪」として機能することを念頭において策定されることが必要である」というご指摘とさせていただきました。

特に今回の国土形成計画では、地方ブロックごとに広域地方計画がつくられます。この広域地方計画と整合性がとれた形で、地方のビジョンを実現していく必要があるということで、具体的に、「特に」という2段落目ですが、「国土形成計画において、「全国計画」に加え地域の自立性・多様性を重視する「広域地方計画」が各地方ブロックの主導で策定されることを踏まえ、車の両輪である重点計画においても、各ブロックにおいて、独自性を発揮しながら、「広域地方計画に示される地域戦略」等を実現するための社会資本整備を進めることの重要性は益々高まっている」というふうに結ばせていただきました。

22ページは、最後ということで、今後のスケジュール等を書かせていただいております。

本文のほうは以上ですが、簡単に、別表の大きいものを開いていただけますでしょうか。A3横でございます。小さくて、大変見づらくてまことに恐縮でございますが、1枚目が「活力分野」でございます。2枚目が「安全分野」、3枚目が「暮らし・環境分野」、4枚目が「横断的な政策課題分野」というふうに分野分けされております。

なお、お断りさせていただきたいと思いますが、1枚目の右上の四角に、注というふうに書いてございますが、これは、現時点で、国土交通省の内部で検討、整理された分野、目標、指標等をまとめたもので、今後政府部内で財政当局等と調整しながらやっていくもので、確定しておりません。それから目標のところは、その意味でも、現時点で対外的に発表される、例えばちょっと先走っておりますが、目標のところは、午後の航空分科会で本日確定される内容が入っておりますが、こういう内容のものでございます。

事例として、活力分野の重点目標、(1)国際競争力の強化のための交通サービスの向上だけを見ていただきたいと思います。活力分野の中で、国際競争力ということですが、指標としては、ここに5本掲げております。

国際（特にアジア）航空ネットワークの強化割合というところで、今後指標をいろいろ検討してまいります。便数、旅客数、貨物数等を挙げたい。

2番目の指標としては、スーパー中核港湾の港湾コスト低減とリードタイムの短縮。

3点目は、国際コンテナの通行支障区間560キロの解消率。

それから、特に重要になってくる4番目は、環状道路の整備率。

以上を踏まえた上で、陸・海・空の連携強化に関する指標で、国際海上コンテナの輸送コスト低減ということで、例えば右の「指標の考え方」を見ていただくと、国際海上コンテナの輸送コスト、これは海の上の船で渡ってくるコストと、港湾で陸揚げをするときの、クレーンや何かで揚げて、積んで、またトラックに載せるコスト、それからトラック屋さんが陸上を運ぶコスト、全部を含める必要がありますが、これの低減の割合はどうか。

②ですと、拠点空港と都心部との円滑なアクセスということで、鉄道アクセス時間。

③では、空港・港湾への、高速道路に10分でどれだけ到達できるかといった指標をとっていきたい。

それについて、「現状の値」があり、「目標」があり、そして、一番右端ですが、今回、概ね10年後に目指す経済社会の具体的な姿というものをに入れていきたい。ここにはそれぞれポツで、例えば航空ですと、「東アジア地域における便を中心として国際航空ネットワークが欧州並み」、ヨーロッパは各都市間がダイレクトアクセスになっておりますが、こういう水準をねらいたい。それから、スーパー中枢港湾については、アジア主要港をしのぐようなコスト、サービスを実現したいといった、個別のものが載っております。

これでもなかなか一般の方には、だから何だということになりますので、よりわかりやすくということで、その下に四角でくくっておりますが、三大都市圏と東アジア主要都市の間では、日帰りでビジネスができますよ、あるいは、日本全国から東アジアの主要都市に翌日には宅配便や何かが届きますよといったことが、10年後には実感できるようにしたい。

こんなふうに、具体的に今後政府がつくる社会資本整備の目標では整理していきたいと考えております。

時間が大分超過いたしました。以上でございます。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問やご意見がございましたらお願いいたします。

富澤委員、どうぞ。

【富澤委員】 次期の社会資本整備重点計画ということで、今、日本が抱える大きな課題を的確にとらえて、そして、例えば少子高齢化とか成熟社会という新しい変化を踏まえた上でのもので、的確な方向になっていると思いますし、また、新しい視点というか、環

境とか文化というような問題も入れていますし、その点は全く同感なんですけど、例えば14ページにございます、「緊急性を有する事業の明確化」ということに、いざなった場合、今後約10年間の間にこれを早急に、「概成させる」という難しい言葉を使っていますけれども、つくり上げているということなんでしょうけれども、例えば成田で、今度北進するわけですけれども、北進滑走路ができて拡大が進んでも、あまり基本的な問題解決にはならないんじゃないかという感じがしてまして、アジア各国で進んでいるようなハブ空港化へ向けての大きな航空の改善ということにはほとんど寄与しないでしょうし、その次の「災害に強い国土づくり」で盛んに、先ほどのフォローアップでもそうですけれども、公共施設、住宅等の耐震化ということをうたっているわけですが、ほんとうにそれだけでいいのかなど。

今、民間では、例えば国民生活の向上、少子高齢化をとらえて、200年住宅とかという考え方も盛んに出てきているわけで、ただ耐震化というだけではなくて、耐震化、強化をすれば住宅はもつようになるでしょうけれども、それに伴っていろいろ、30年たつて下水管が壊れていたとか、そういうものを簡単に取りかえられるような耐久住宅をつくっていくというような視点も、そういう声も盛んに出ていてありまして、こういう問題は、いずれも国民生活に極めて重要な問題なので、あえてそういったものはどうなのかなどという疑問を呈させていただきたいと思います。以上です。

【金本部長】 何かお答えを。

【石井政策課長】 航空の関係は、必要があれば航空局のほうから補足していただきたいと思いますが、成田の滑走路の延長、羽田の4本目の滑走路、そして羽田の余裕スロットのアジアでの展開といったことで、運用効率も高めることで何とか対応していきたいということで、ここの考え方を整理しようとしておりますが、今後の指標を考えていく場合に、これで十分かどうか。また10年先ということになると、そのほかの百里であるとか、横田であるとか、いろいろなことも視野に入ってくると思いますが、この分野も今後検討課題になってこようかなと思います。

それから災害等については、確かに200年住宅というのが大変重要な政策課題に上がってきております。その中で耐用年数の増加のための設備の取りかえ等、これらも大きな課題だろうと思いますので、今後具体的な指標化の中で、各部門別で検討させてみたいと思っております。

【金本部長】 航空局からは別にございませんでしょうか。今後の計画についてとい

うことで、夢物語にならないところしか基本的には書けないという制約があるかと思いますが、何かございましたら。

【久保航空局監理部長】 航空局ですけれども、まさしくその後の姿、10年後の姿等についても、航空分科会のほうでも、計画期間後のその後もこういう問題があるので、こういうことを考えなさいという形の議論をさせていただいていますし、個別に、どこまで触れられるかはあれですけれども、議論を踏まえて整理させていただいているし、この後の午後の議論でもご説明させていただこうと思っております。

【金本部長】 重要なお指摘なので、いろいろご検討いただきたいということでございますが、そのほか、何かございますでしょうか。井出委員、どうぞ。

【井出委員】 報告書に関してはこれでよろしいと思っておりますが、20ページのPFI関係のところでも1つ、実際に進めていく上でご留意いただきたいことなんですけれども、公共サービスにとっては安定的な供給ということも非常に重要だと思います。民間の活力を使っていきますと、民間の事業者が事業を継続できなかったときにどうなるかということはずいぶん出てきて、実際にそういうことも起こっているわけですね。指定管理者制度その他は今後一層拡大していくと思いますので、安定的にやっていくために、やはり公共なのは公的のところがかちんと関与していかなければいけないので、その部分を実際問題として詰めていただければと思います。希望です。

【石井政策課長】 政策課は、PFIも担当して、みずから直接やっていますので、実は破綻事例も九州等に出てきて、現地に行ったり、ヒアリングをしたりして勉強を進めておりますので、そういう点にも十分留意してまいりたいと思います。

【金本部長】 そのほか何か。今日、できれば取りまとめをさせていただいて、あと7月12日の審議会のほうにお願いするということになっています。

上村さん。

【上村委員】 基本問題小委員会のメンバーとして申し上げたいと思っておりますけれども、9回に及ぶ委員会の中で、結構張り詰りがついて、わかりやすく、かつ、暮らし、安全、環境、活力とどれも大切なわけですけれども、それぞれが関連しながら、しかし今、活力というのを前面に出し、先ほど富澤委員のほうからも評価がありましたように、今日的な内外のいろいろな急激な変化に対して、しっかり認識した上で、今どういうふうに社会資本整備をするべきなのかという対応策が、わかりやすくできたのではないかと思っておりますが、2つほど。

もしできれば、先ほどの文化のことなんです、記述は、良好な景観、環境や美しい景観というところで文化が入っているのですけれども、できれば、次なる社会資本整備の横断的な政策課題の中に、もう少し文化というものを、文化で培われた社会資本整備というような観点を前面に、実際の動きに出していけないかなということが1つ。

もう一つは、いろいろな内外の変化が急激に進んでいますから、ある程度、緊急性に対しては、幅といいますか、一応大きな指針は策定するとしても、しかしこれから、まだ想像もできないような変化というのは、多分いろいろな世界の中で起こってくるので、緊急性に対しては、その都度対応できる幅というのを、この策定とともにつくっておかなければいけないのだらうと思います。

全般的にはよくできたんじゃないかと思います。以上です。

【金本部長】 前段の文化については、特にどこかに差し込めというご意見でございましょうか。あるいは、これはこれで……。

【上村委員】 これはこれで。

【宿利総政局長】 私からお答えします。上村委員には、私どもの、文化を培う国土交通行政を考える懇談会という、昨年の秋から勉強しております検討会で、精力的にご参画いただいて、ご意見を承っております。

実は私どもも、従来必ずしも明確に念頭に置いていなかった、先ほど政策課長が説明いたしました、文化とか日本の歴史、伝統、自然というものについて、きちっと念頭に置きながら、良質な社会資本整備をあらゆる分野にわたってやっていかなきゃいけない。あるいは行政自体も、そういうものを念頭に置いた行政展開、行政手法の開発、運用といったことをやっていかなきゃいけないと思っているんですが、勉強を始めて、大方こういうことを考えていかなきゃいけないという輪郭は見えてきていますけれども、まだ具体的な行政手法とか行政の仕組みをつくっていくところまでは行ってないわけです。

そういう意味で、今回の重点計画の中で、どのぐらい頭を出しておくかというところが、正直言って難しいところでありまして、問題意識はこの案でお示ししておりますけれども、上村委員からお話があったように、もっと横断的なところにきちっと位置づけるのがいいのか、暮らし・環境というところで頭出しをしておくのがいいのかというのは、むしろ委員の皆様の感触を聞いてみたいなと思うところでもあります。

【金本部長】 という問いかけなんです、実は答える時間がございませんという状況で、答えが出ないものは先送りというのか、今後検討していただくということにせざ

るを得ないのかなという感じがいたしております。

緊急性のお話は、緊急性を明確にしろということ……、これはなっていますが、明確にし過ぎるなという感じでしょうか。

【上村委員】 違います。緊急の対応は、さらに挟めるような幅を持ってほしいというだけのことです。

【石井政策課長】 その点も検討してみたいと思います。それと、文化については、この場でも各委員からありましたし、ちょっとご紹介した三井委員からの文章の中に、えらくたくさん熱のこもったご意見をいただいたり、あるいは越澤委員からも再三再四だったんですが、共通課題のところへ入れて、そうすると指標を独自で打たなきゃいけないんですが、どこの局からもいまだに指標の案なるものが出てこなくて、私どもでまだ対応できていないということで、景観とくっつけて、課題だけ整理しておりますが、大きな案件でございますので、これから勉強させていただきたいと思います。

【金本部部长】 といったことでございますが、ほかに何か、特に今回の取りまとめで、修正が必要なところとか、お気づきになったところはございますでしょうか。

それでは、とりあえず原案のとおり取りまとめということにさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【金本部部长】 それでは、原案のとおり了承させていただきたいと思います。

あと、7月12日の社会資本整備審議会・交通政策審議会合同会議で報告をさせていただくことになっていますが、加えるべき事項についても、私のほうで取りまとめの上、12日に報告させていただきたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、大変熱心なご議論ありがとうございました。基本問題小委員会については、役目が終了ということのようでございますので、本日をもちまして解散ということにさせていただきます。

最後に、今後の予定について、事務局のほうからお願いいたします。

【深澤政策企画官】 資料5をごらんいただきたいと思います。今、部会長からお話があったように、7月12日に、社会資本整備審議会・交通政策審議会の本審議会が合同でございますので、その場で本日の取りまとめを報告させていただきたいと思います。

その後のスケジュールでございますけれども、8月末の概算要求に合わせまして、来年度から5年間の計画をつくるという、制度要求という形で概算要求をさせていただき、財

政当局と折衝に入るといふこととごさいます。

それを踏まえまして、来年の2月、3月ごろ、2回ほどを考えておりますけれども、閣議決定（案）という形に仕立て上げまして、この計画部会でご議論いただきまして、その後、パブコメ等の手続を踏まえまして、来年の夏ごろ、次の20年度からの重点計画の閣議決定とさせていただきますと思つてるところとごさいます。

また、本日の取りまとめにつきましても、対外的に公表させていただきますと思つております。

この社会資本整備重点計画は、警察庁、農水省、関係省庁がごさいます。また財政当局とも調整して、今申し上げましたように、来年、計画部会で、政府の閣議決定（案）という形でお諮りしたいと思つております。

また、本日の内容につきましては、議事録を先生方にご照会させていただいて公表、あるいは、簡潔な議事録を私どもの省のホームページで公表させていただきますという予定になつてるところとごさいます。以上とごさいます。

【金本部長】 といふところで、今日の議事は終了いたしました。どうもありがとうございました。

— 了 —