

社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会

第2回基本問題小委員会

議 事 録

社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会
第2回基本問題小委員会

日 時 平成17年10月14日(金) 10:03~12:03

場 所 経済産業省別館944会議室

1. 開 会

2. 議 事

- (1) 新たな社会資本整備重点計画等に向けた論点(案)
- (2) 社会資本の維持管理・更新投資
- (3) 公共事業のコスト構造改革
- (4) 建設コスト構造の分析
- (5) 「新たな住宅政策に対応した制度的枠組みについて」(社会資本整備審議会答申)
と社会資本整備重点計画

3. 閉 会

開 会

○田村政策企画官 定刻を過ぎましたので、これから社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会の第2回基本問題小委員会を開かせていただきます。

私は事務局を務めます政策課政策企画官の田村と申します。本日はよろしく願いいたします。

資料の確認

○田村政策企画官 まず、お手元の資料の確認からお願いをしたいと思います。

本日の議事次第、配付資料の一覧、配席図のほか、資料が1から6までと参考資料が1と2という綴りになっております。

漏れている資料がございましたらお知らせいただければと思いますが、大丈夫でございましょうか。

委員の出欠状況

○田村政策企画官 本日は8人の御出席をいただいております。井出先生と黒川先生と白石先生は御欠席というお知らせを受けております。

なお、山内先生は少し遅れて来られるということでございまして、総員11名の過半数に達しておりますので、会議が有効に成立しておりますことを御報告申し上げたいと思います。

前回の小委員会以降、当方の国土交通省総合政策局で幹部異動がございましたので、冒頭に御紹介をさせていただきたいと思っております。

まず、総合政策局長が竹歳に代わっておりますが、今日は出席の予定でしたが、急遽国会の質問等の関係で欠席ということで失礼をさせていただいております。

総合政策局次長の平山でございます。

総合政策担当官房審議会の川本でございます。

総合政策局政策課長の瀧口でございます。

総合政策局技術調査官が棚橋に代わっておりますが、本日は所用のため欠席しておりますので御報告を申し上げます。

あと本来でありますれば、御出席の皆様を御紹介するべきところでございますが、討議の時間、その他有効に活用させていただくということで、委員名簿と配席図をもってかえさせていただきますので、よろしく御了承いただきたいと思います。

総合政策局次長挨拶

○田村政策企画官 それでは議事に先立ちまして、平山次長からご挨拶を申し上げたいと思います。

○平山総合政策局次長 総合政策局次長の平山でございます。

今、司会進行から話がございましたように、本来、初めてでございましたので竹歳がここに出席いたしましてご挨拶をすべきところでございますが、国会等の都合で急遽欠席ということになりましたので、かわりまして私の方から一言ご挨拶をさせていただきたいと思っております。

金本委員長を初め委員の皆様方におかれましては、平素から私たち国土交通行政につきまして、大変深い御理解と御指導をいただいておりますこと、まず高い席でございますが、ここで御礼を申し上げたいと思っております。

また、委員の皆様方には今日の小委員会、多忙のところを御出席を賜りまして、重ねて御礼を申し上げたいと考えております。

本小委員会でございますが、次期社会資本整備重点計画の策定に向けまして、効率的な議論を行うということで設置をさせていただいております。

前回、6月の小委員会でございますが、各事業の横断的に対応すべき分野の話、あるいは維持管理・更新投資の話につきまして御審議をいただきました。

またその後、第5回の計画部会が7月に開かれております。小委員会の議論を報告させていただきまして、計画部会の委員の皆様方からも、御意見を拝聴させていただいたところでございます。

本日は、これまでのこのような論点を整理いたしまして、社会資本維持管理・更新投資、

公共事業のコストの構造改革の問題、あるいは建設コストの構造の分析等につきまして、本年末に一応予定しております中間取りまとめを念頭に置きながら、御審議をいただけたらと考えております。

委員各位の活発な御議論をお願いいたしたいと思っておりますし、我が省の非常に大きな政策の一つの柱でもございますので、よろしく御審議の方をお願いしたいと考えております。

以上、簡単でございますが、開会に当たりましての私からの挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いをいたします。

○田村政策企画官 ありがとうございます。

それではこれ以降の議事につきましては、金本委員長をお願いをいたしたいと思っておりますので、よろしく願いをいたします。

議 事

(1) 新たな社会資本整備重点計画等に向けた論点 (案)

○金本委員長 それでは早速でございますが、議事を始めさせていただきたいと思っております。

まず、議事次第に5つ議事が並んでおりますが、順番をお願いをしたいと思っております。最初の議事は論点ということで、(2) から以降つながっております個別のものを位置づけるということもあってこういうものを作っていただきましたので、御説明をお願いいたします。

○田村政策企画官 それでは、論点について御説明いたします。

資料2をごらんいただきたいと思います。新たな社会資本整備重点計画等に向けた論点(案)ということでまとめさせていただいておりますが、これまでの計画部会や前回の小委員会で委員の先生方にはさまざまな御指摘をいただいております。そういったものを踏まえながら、論点としてはこういったことが整理できるのではないかとということでまとめさせていただいております。

まず、今後の社会資本整備のあり方についてでございますが、一応柱としては2本立てておりまして、今後の社会資本整備のあり方についてということと、3ページに社会資本整備重点計画についてという、大きく2つのグループに分けて、おのおの論点を整理しているということでございます。

まず第1の柱の、今後の社会資本整備のあり方についてのところでございますが、まず1点目といたしまして、厳しい財政事情の中で、より効果的な社会資本整備を進めるためには、どのような分野に重点を置くべきかということでございまして、専ら投資の内容的な話を中心にまとめさせていただいています。

主な指摘といたしましては、人口減少・少子高齢化等の構造的な変化に対しては、現在のトレンドだけではなく、価値観の変化等を踏まえた先取りの対応が必要だということでありまして、産業・環境・観光交流等の面における近隣諸国、ここは東アジアなどの近隣諸国が念頭にあると思っておりますけれども、そういった近隣諸国との関係の緊密化も踏まえ、街や地域のつくり方を検討すべきだということ。

それから、国際競争力の強化や生産性向上の観点からは、産業基盤への投資につきましても、モノから消費とか、輸出とか輸入というふうな産業構造を踏まえた重点化が必要であるということ。

それから、国民の生活基盤の安全に対する不安を払拭するため、ソフト・ハードの連携など、従来の発想を転換した施策を進める必要があるとか、あとは環境につきまして、都市環境の改善のため、環境の質を向上させるプラスの施策と、環境への負荷を削減する施策を戦略的に進めていく必要がある。

それから次期重点計画でございますが、次期計画の計画期間、平成20年度から24年度につきましては京都議定書の約束期間、注をつけておりますが1990年比のマイナス6%、温室ガスを削減することになっておりますが、そこと重なっているので、環境への十分な配慮が必要だという指摘をいただいております。

2点目の四角でございますが、限られた財源を有効に活用し、効率的に事業を進めるために、執行面でどのような対応が必要かということで、2点目は内容というよりも、むしろやり方、方法論を中心にまとめております。

指摘といたしましては、事業の執行に際して、ライフサイクルコストを含めたコスト削減対策を進めていく必要があるということ。

それから交通結節点整備など、事前調整段階から密接な連携システムの構築をしたりとか、そのためのインセンティブを検討する必要があるということ。

それから、公共投資の規模を縮小する中で、入札・契約制度のあり方が重要であろうかということ。

2ページにまいりまして、やり方の部分とも関係いたしますが、本日この後御審議を

お願いしたいと思っておりますけれども、維持管理・更新投資の関係でございます。維持管理・更新投資が拡大していくと見込まれる中で、適切な維持管理・更新と、新たなニーズに対応した新規投資はどのようなバランスで行っていくべきかということでございます。

指摘事項といたしましては、人口減少等を踏まえ、維持管理し更新していく施設と、そうでない施設を分けて対応する必要がある。施設の選別ということであります。

それから、維持管理に要する投資額を用意できても、実際に施設管理を行う地方の方に施設の状態をチェックしたりとか、対応する人材、体制が不足しているので、それを整える必要があるという指摘であります。

それから、地方が維持管理に対し、適切に投資するような誘導する仕組みを考える必要があるということや、国が管理する施設、この場合の国というのは、公的な公共団体も含めた公物の管理主体ということだと思いますが、国が管理する施設につきましても、どの時期にどのような維持管理等を行うかを判断するためにも、資産台帳によるストック管理や、企業会計的な資産管理の仕組みの活用を検討する必要があるというお話をいただいております。

次の四角でございますが、我が国の経済財政全体の中で、公共投資の規模をどのように考えるべきかということで、いわゆる規模とか投資水準ということでございます。

これに関しましては、公共投資の必要性と財政制約下での実現可能性を混同しない議論が重要であるということや、利用者の要望すべてに国がこたえることは無理があるという中で、国の財政制約、三位一体改革等にかんがみまして、国と地方の役割の整理、ハードの施設への対応か規制誘導措置によるソフトな対応かといった議論をする必要があるということ。

それから、国内の有効なストック形成のため、民間投資を活用することが必要。

それから公共投資の水準につきまして、欧米諸国に対しまして高いと指摘されています。これは専ら I G の GDP 比がよく用いられているものでございますが、国土の形成過程には各国独自の営みがあり、自然条件も異なるということで、単純な比較考量は適当ではないといったこと。

それから、多様な価値観を持つ社会におきましては、経済的効率性の観点のみならず、公平性も踏まえた効果を勘案することが、ますます重要になっているのではないかと。

それから、環境や安全に係るストックの効果は、可能な限り貨幣換算してみるといった努力、試みが必要であろうということでございます。

以上が、社会資本整備のあり方についてということで、4つの柱を立ててまとめてみたものでございます。

それから2つ目の3ページでございますが、重点計画についてでございます。1つは、新たな社会資本整備重点計画において、社会資本整備に係る課題の設定の仕方はいかにあるべきか。特に、国と地方の役割分担や地域との関係をどのようにとらえるべきかということで、まず課題の設定ということでは、長期的な取り組みが必要な暮らし、安全、活力、環境といった現行計画の4分野とは別に、5年程度をにらんだ戦略的な政策課題として、災害対策、国際競争力等といったものを、別途設定するということがあり得るのではないかとということ。

それから、我が国の社会資本は相当程度整備されてきたのではないかと考えられますが、その中でも高齢化等を踏まえれば、個別・具体的に実施すべき事業があるはずということで、個別・具体的にとらえる局面があるのではないかとということ。

それから、地域別の計画が重要であり、そのためには地域ごとの実態を把握することが必要だ。

それから、国の役割や地方の役割分担のあり方を考えるに当たっては、国づくりのビジョンを踏まえる必要があるということで、これは次の話にもつながるのですが、地域の自立、地域の特色という視点を踏まえて、国土形成計画との関係を議論することが必要である。

国土形成計画の中には広域地方計画も含まれておりまして、そういった地方のブロック単位の計画との関係も、あわせて注意する必要があるということでございます。

それから、地域別の計画を地域が自由に決めていった場合、全国の計画との整合をどのように図るのかを検討する必要があるといったお話があります。

2点目といたしましては、社会資本整備の目標として、国民に対し、どのような指標を提示するべきかということで、専ら指標の議論でございます。

指摘事項といたしましては、全国規模で向上させるべきものと地域の視点が重要なものや、目標の達成期間も5年のものとか早めた方がいいもの、長期間に見るべきものといった、さまざまな整理が必要ではないかとということ。

それから、ハード・ソフトを組み合わせた取り組みが進んでいるが、指標としての確に組み込まれていない。ハード・ソフトあわせて指標化していく努力が必要といったことや、指標の設定に当たっては、公平・公正に配慮しつつ、都市規模別の公共サービスの提供水

準・目標を定める必要があるということでございます。

それから最後でございますが、補助金の交付金化等により地方の裁量性が拡大しているが、指標を適切に設定するためにも、国は的確な情報把握ができる仕組みをつくる必要があるということで、前回の重点計画の策定時に比べまして、さまざまな補助金の交付金化が行われていますので、それらを背景にした御指摘だと思います。

以上が一応、これまでの計画部会や小委員会での議論を、事務局としてまとめさせていただいたものでございます。

○金本委員長 どうもありがとうございました。

今お話があったように、これは皆様方、委員の方々が言われたことをまとめたものでございますので、まだその整理をしているといったものではございません。これについて少し時間をとって議論をいただいて、いろんな論点をもう一回考え直していただければと思います。

御質問等をお願いいたします。

どうぞ。

○黒田委員 整備のあり方についての第2点目の効率的な事業の推進体制のところですが、これは当然入札・契約制度のあり方は別途検討されて、いろいろ御提言されているというのは十分承知しておりますが、最近私の経験で、低入札の問題がかなり出てきている。関西においても全国においてもかなり出てきているということですが、その理由とか、なぜ低入札できたのかということ調べた理由を聞いていますと、やはり間接経費をかなり節減しているとか、資材の調達に工夫したという面がほとんどの場合であります。

そういう意味で、いわゆる自治体、公共団体が設定する標準設計とか標準施工というやつが、少し現状にそぐわなくなっているのかなという気がしないでもないのですが、そのあたりはどういう見直しをやっておられるのか。あるいは、今やっておられるのかちょっとよく分からないのですが、事情を御説明いただければありがたいなと思います。

○金本委員長 本来ではございませんが、川本さんあたりは。

○川本審議官 今、私が担当しているわけではないのですが、積算については全体、後ほどのコストの御説明もありますけども、全体できるだけ市場実態に沿うような形で、適宜見直しをするという格好で下げてきているのは事実ですが、先生御指摘のように、まだまだ高いという話は確かにあります。

一方でただ、低入札案件の状況を見ますと、平均値の数字の議論以外に、予定価格に対

する比率が極端に 50 とか 40 という案件がかなり出てきて、それが全体の率を下げているというのがあります。そういう 50 とか 40 というのを見ますと、結構疎漏工事の問題とか、問題案件も全国的に見れば散見されるような状況になっています。

これもちょっと公式の場で言うのもどうかなというところもあるのですが、さきの橋梁談合のときにいろいろ新聞報道なんかで、1社談合に加わらないところが入ると、非常に落札価格が下がったという事例が随分指摘をされたのですが、実はその会社が施工した案件というのは、去年も何件も全部やり直しとか、橋をかけてみましたら下部工と上部工が全く合っていないから全部やり直しという案件もありまして、価格が下がるところと品質のところのバランスをどうとるかというのが、実は非常に悩ましいということだと思ふのです。

積算については御指摘のように、できるだけ実態にそぐうような格好に直していくということが基本なのですが、一方で、価格自体の下がり方と、実態の動向をどう合わせていくのかというところで、なかなか難しいということかなと思っております。

最近ちょっとそういうのをあんまりやってないので、済みません。

○金本委員長 私もうっかりしていましたが、建設コスト構造の分析というテーマがございまして、ここと関係をしますが、このところでもう一回ちょっと取り上げているということで、なかなかすぐに簡単というわけにはいかないテーマであるというふうに、私自身は認識をしております。

そのほか何かございますでしょうか。

○藻谷委員 おはようございます。恐れ入ります。

この重点資料に、私が散漫な言葉で言おうとしていたことをたくさん盛り込んで、皆さんが同じことをおっしゃったと思うのですが、私から見てもこれを言いたかったということ盛り込んでいただきまして、ありがとうございます。

一応、その案はそうとして、ちょっと細かい点で気がついたというか、こうかなと思つた点を2～3申し上げさせていただきます。

上からいきますと、最初の項目の、今後の厳しい財政事情の中でどのような分野に重点を置くか。上から3つ目の「・」に「モノづくりから消費へ、輸出から輸入へ」と書いてあるのですが、これは私が消費を活性化するようなインフラが大事だということをお願いしたのをに入れていただいているのじゃないかと勝手に思うのですが、「消費」とだけ書くと、いまだに非常に悪いことであるというふうに思う人がたくさんいるので、「消費や集客交

流」と書くと、よりですね、実は消費と集客交流は同じことなのですけども、そういうことが実は非常に重要だというような気がするのですが。こういう場所に書くかどうかは別として。

私が消費と言っていたのは、要するに金を稼ぐことじゃなくて、国内で使っていただくことが、日本経済で極めて重要であると。アメリカ国債を買っている暇があったら、国内でお金を使ってくれということでありまして、意味としては日本人がお金を使うのは物を買うというよりは、もはや集客交流でお金を使う方が多くなるわけでありまして、そういうことが重要です。

それから「輸出型輸入」というのも、これもちょっと分かりにくい表現なのですが、もともとは原料輸入・製品輸出ですよ。原料輸入・製品輸出ということでインフラを作っているのですけども、御存じのとおり、製品がお互いにどんどんデバイスとして輸出入になっていることを踏まえてお書きになっていると思うので、それを輸出か輸入というと、日本が輸出しなくなるような印象を持って、逆に怒る人がいるかもしれないので、そうじゃなくて、一方的に製品を輸出しているのではなくて、よそからも製品を買うし、こっちからも出すしと。要するに双方向型になりますと。非常にクロスオーバーのヨーロッパ型になっていきますよということがポイントだと思うので、原料輸入・製品輸出特化型から、もっと輸出も輸入も、いろんなものがまさにグローバルにネットワークされていく構造を踏まえたという趣旨の何かいい表現があれば、誤解を招かないのじゃないかと思いました。それは表現の話でございました。

あと3点だけ、申しわけありません、表現ではなくて項目の話なのですが。2ページの上の方の、どのようなバランスで新規投資を行っていくべきかということで、抽象的に書いてあるのですけど、非常に分かりやすく言うと、現実には幾らお金がかかっているかということが、まだ計算されていない。国家経済レベルでは計算されているのですが、現場の県や市町村レベルでは、結局インフラの更新投資に幾ら金がかかっているかということが、実は計算されていないというのが私の認識です。

というのは、「そういう数字をください」とあちこちで言って歩いているのですが、出てきたことはありません。やはりバランスで行うためには、幾らかかっているかということが基本的に把握されなきゃいけないので、全部の前提だと思うのですが、実際どの施設に幾ら金がかかっているかということきちんと計算すべきなのではないでしょうか。せめて、〇〇市では下水道の更新投資に幾らかかっていると、道路の更新投資に幾らかかっ

ていて、うち起債償還や自己負担分は幾らであるというようなことが、最低限分かる必要があると私は思うのですが、その点は事実誤認であれば教えていただきたいと思います。

そして、長くて申しわけありません、3ページの最後の項目ですが、国民に対して指標を提示すべきかということで、これはちらっと言ったのですが、なかなか分かりにくくて採用になっていないのですが、どれぐらい利用しやすいかということが、特に交通インフラの場合は指標になると私は思うのですね。

例えば具体的に言いますと、実所要時間ですとか、前の項目で書いていただいたのですが、交通結節点を整備して、新幹線駅から高速道路インターまでの接続が具体的にこれだけ改善したとか。羽田なんか典型だと思うのですが、ターミナルを営々と整備していったことによって、羽田経由で地方と東京が行き来する時間を明らかに短縮していると思うのですよ、ここ15年か20年の間に。第2ターミナル整備によっても、時刻表上の時間は短縮してないかもしれませんが、実際の本当の所要時間は短縮しているのですね。バスに乗る時間はそれだけ減っていますから。

例えばそうなのですが、今までやっていることをきちんとやっているよということを示す意味でも、実所要時間に代表されるような、国民の側から見て、これだけ利用しやすくなっていますよという指標を、どこかに書かれるといいのじゃないかと私は思ひまして、以前ちらっと言ったのですが。もし、意味があるとお考えでしたら、御検討いただけるとありがたいです。

大変長々と失礼しました。

○金本委員長 最初の消費だとか輸出という中で、ちょっと言葉遣いの問題ですので、これはそういう真意を踏まえた記述の仕方に変える必要があるかと。

維持管理等を含めた、ある種情報システムを含めたものについてはどうかという、これは考えてみるとかなり深い話でありまして、本来、施設整備するときは将来の利用も含めてそれなりのプランがあって、それなりの評価をしてやるわけですが、その後、執行レベルのときにそのプランどおり、何がどうなっているかといったのを管理している方々が作っているかという話だと思いますが、これは実際にはどうなっていますでしょうか。

○川本審議官 現場レベルでは、確かに個別施設ごとに維持管理費が幾ら要って、例えば30年なら30年で全部更新するから、そのときに幾ら要するというのは、ぎりぎりとした数字は多分作ってないのだと思いますね。

もちろん維持管理の問題についても、どのレベルまで現在の機能を保つか。はっきり言

うと、手を抜くのはどれくらい手を抜けるかみたいな話もあってなかなか難しいという点もありますし、とにかくこれまでは、遅れている部分についてはどんどんつくらなきゃいかんという状況でしたから、先のことを考えてやっているというのは、なかなか少ないんじゃないかなと思います。

ただ御指摘のように、全体、非常にストックが大きくなってきて、後ほど更新投資の全体のマクロの推計などを御説明申し上げますけども、実際にどれくらい要るのかというあたりを計算して、それで投資をしていくというやり方が必要になってくるのだと。更新投資のところで幾つかデータもありますので、ちょっと御説明をしたいと思います。押し並べてそういうのをみんながやっているかということ、そんなにはやっておらんだらうなという気がいたします。

○金本委員長 手短にお願いします。

○藻谷委員 今おっしゃったのは予算見通しの話なのですが、これはある程度つくれるし、作っているところはあると思うのですが、私が一番問題にしたいのは、去年幾ら使ったかということです。

つまり、実際には予定より少ない可能性もあるわけです。つまり、例えばある地区に、よくホールなんかにはありますよ、維持更新が幾らかかっているといううわきベースで流れるという単体の施設の話はむしろあるのですが。

○金本委員長 いや、それはちょっともう分かりましたので、長々と説明していくいただく必要はないと思うのです。

今の話、以前、山内さんが言われた話と関連していますが。

○山内委員 そうですね。キーワードで、資産のアセットマネジメントみたいなことって、やっぱり要るのかなと思いますね。書いてあるけども、キーワードとしてはそういうのが要るのかなと思います。

○金本委員長 マネジメントシステム全体の話とかかわってくると思いますので、そういう視点からもう少し深掘りをしていく必要があるかと思います。

上村先生。

○上村委員 社会資本整備のあり方で、どのような分野に重点を置くべきかということですが、指摘しておきたいのは、少子高齢化、産業活力、環境というふうに並列しますと、そうだ、そうだ、そうだとなるのですが、しかし、これは本当はそういう並列概念ではないことの方が多いです。経済、国際競争力、産業の活力をどうするかということと、特に環

境というのは現場の現実の中では対立概念になります。エコロジーとエコノミーがもちろん共存するというのも分野においてはあるし、またそういうことを探っていかなければならないわけですが、やはり環境というものを重視していけばどうしてもスピードは遅くなるし、あるいは重装備になったり、価格が上がり産業活力というのは、ある程度制約を受けるということは本当に事実でございます。

ですから、これからの社会資本整備のあり方について、我々はこのあたりで、これも、これも、これも重要と指摘にとどめているだけではいけない段階にきているのです。みんなもちろん重要なだけけれども、このところをどう乗り越えるのか。本当に本気さかげんが大切です。本当にいろんな問題があるとするならば、それを並列ではなく、どういう形で乗り越え、どういう方針を出し解決していくか。特に環境と産業については、そこまで決断しなくちゃいけない時期に、そういう転換期に来ているのじゃないかと思います。本気さかげんを見せなくちゃいけないのじゃないかと思います。

ちょっと長くなりますが1つだけ。この間、環境について、ドイツでおもしろい例を聞いたのです。エコハウスというのがあって、電力を電力会社に売ると、それを普通はワット 25 円なのを 75 円で高く買い取ってもらえる。それ位の負担をしてでもエコハウスを奨励していく。だから今、ものすごくエコハウスにすればもうかるというので、非常に利益があるということなので、お金を借りてでもエコハウスにするような住宅をふやしているという。

それを聞いて、本当に環境ということに対して本気なんだなということ、これからの社会資本整備と照らし合わせて考えたのです。そのことが、まず1点目に申し上げたいです。

それからもう1つ、今までの社会資本整備と全く違う観点で考えておかななくちゃいけないのは、この中にももちろん指摘されていますけども、地方の自立、今までの均衡ある国土の発展という全国一律の社会資本整備のあり方ではなくて、本当に三位一体改革が進みます。政治のスピードが早くなって、かなり進むと思いますので、ここが今までとは全く違う。地方が地方で考える地方の自立と自由選択ということの基本に据えた社会資本整備のあり方というものを、今までの延長線上ではないところで打ち出していかなければならない。そういう時期に来ているのだらうと思います。

以上でございます。

○金本委員長 ありがとうございました。

委員の方々に出していただいた論点を並べただけでございますので、これをあとどういふふうにパッケージしていくのか。新しいものを加えて打ち出していくのかについては、これから皆様方、知恵を出していただきたいと思います。

どうぞ。

○森地委員 3ページが一番最後のことにかかわるのか、あるいは1ページの下の方に出てくるのか分かりませんが、市町村合併が起こった結果、一番悪いシナリオは議会が一緒になっちゃったのでばらまきやっちゃう、あるいは山分けしちゃうとか、言葉があんまりよくないのですが、そういうことが過去には結構あって、大きい自治体にした方が効率性が高いのだけでも、トランジエントな状態のときというのは、必ずしもそういうふうにならない。そういう問題をどういうふうに解決すればいいのかという話は、ほとんど議論をされてないのじゃないかなという気がします。

基本的には、いろんなプランだとか実行体制をちゃんと見ているとか、あるいはそこは健全な地域間競争が起こるような補助金の渡し方とか、外国には例が結構あるのですが、この国では三位一体改革で地方に渡すことは絶対に善で、そうすればすべてうまくいくかのごとき議論が多いので、特に社会資本整備については、そこをどういうふうにウォッチングしていくのかというのが気になるところが1点です。

それから同じように、地方のブロック計画は整備局と知事さんたちが一緒におやりになるから、その手段はもう少しは多いのですが、しかしながら、やっぱり同じような問題が起こる可能性があって、この問題もこれからの課題としては、3ページの上の問題としてあるかと思います。

それから最後は、さっきの入札という話とか、それから時間を短くしてコストダウンするとか、国と地方で随分進みぐあいが違う。この地方の遅れている部分を一体どうやって改善するのかという話は、国の話なのか地方の話なのか分かりませんが、トータルとしては大変大きな問題のような気がいたします。

○金本委員長 地方のことについて、直接これしろ、あれしろと言うのは難しいといえますか、もう少し違う視点から、地方で起きていることも国民のために、それがうまくいっているかどうかというのを評価する仕組みというのは、全く地方単独でやっていることは別ですが、交付金化したとしてもいろんな格好で国が見ているはずだというのがございますので、そういうのを含めてどういうふう書き込んでいくかというか、打ち出していくかということを考える必要があるかなと思います。

時間も、そのほか今日の本体がございますので、何か特にございますればあれですが。

○浅子委員 ほとんどの論点が出ていると思うのですが、1つだけ感想ですが、この間の東京の雨のときのよう想定外の雨が降って、中野とか杉並の方でああいう氾濫が起こっているのですが、そういう想定外の自然災害のようなものが増えてきているようなことにも、何か想定をし直したとすると、何かまた社会資本整備が必要になってくるのだらうと思いますが、そういう観点がちょっと抜けているような気がします。

○金本委員長 それに関連して今、全体的雰囲気ですでに公共事業を減らしていたので、このままどこまで減らすのか、大丈夫かというのが焦点になりつつあるかなと思いますが、それに対する明確な答えというのは本当に出ているかということがある。

2つ問題があつて、とりあえず今までやっていてまだ終わってなくて、これを終わらせないと、今までやったのがかなり無駄になるといったのが結構あるような気がします、それがどの程度あるのかという情報も、国民は分かってないということでもあります。

そういうのが終わって、行き着いた先でどれぐらいのものなのかというのもイメージがないということで、これは今回、最終的な成果が出るかどうか分かりませんが、考えてみておく必要があるのかなという気がいたします。

(2) 社会資本の維持管理・更新投資

(3) 公共事業のコスト構造改革

(4) 建設コスト構造の分析

○金本委員長 とりあえず、この件についてはここまでにさせていただきます、次の議題で、今の話と関係しますが、維持管理・更新投資について、事務局の方から御説明をお願いいたします。

○佐竹政策調査官 総合政策局政策課政策調査官の佐竹と申します。

それでは、維持管理・更新の関係について御説明を申し上げたいと思います。お手元の資料3、あと御参考に参考資料1を御用意しておりまして、本日は老朽化に関する現状、事例の御紹介、それから維持管理・更新費の推計の結果、そして最後にそれらに関連する課題ということで御説明を申し上げたいと思います。

最初に、資料3の1ページから、3つほど施設の老朽化の事例を御紹介いたしております。最初の1ページが道路構造物の例でございまして、これはいずれも写真のあるのは橋

梁でございますが、竣工後 40 年ないし 45 年ほどたっておりますもので、このように破断や抜け落ちが生じておるといふ事例でございます。

こういったものの背景として、下にストックの増加に関するデータを御紹介しておりますが、左側の橋梁数、建設後 50 年以上を過ぎた橋梁数がどうなるかということで、特に数字の大きい地方道、かやぶき色の方を見ていただきますと、2005 年時点では 1 万を下回る数字なのですが、これが 2025 年には 5 万を超える数になってくるということで、50 年以上経過の橋梁数が急激に増えてきます。

トンネルの方をご覧いただきましても、これは地方道の話ですけど、現時点 2005 年ではおよそ 1000 ほどでありますものが、2025 年には 2000 を超えます。こういうことで、50 年以上を経過した橋梁なりトンネルなりが急激に増えてくるという状況でございます。

2 ページは下水道の例でございます、老朽化による道路陥没の箇所が大幅に増加しております。もちろん陥没といいますが、いろんな程度のもを含んでおるものでございますが、ちょっと顕著なものとしてここに 1 つ、銀座の方でございました事例を挙げています。

これは下水管の割れ目から土砂が落ちて舗装下に空洞ができて陥没するという典型的な事例でございます。こちらの方は敷設後 50 年以上経過しておった事例ですが、下にストックに相当するもので、これまで橋梁延長がどれぐらい伸びてきたかというものがこの折れ線グラフでありまして、急激に増えてきております。

それから陥没の箇所数というのが、これはそれぞれ区切りの 5 年間の数字の合計になってございますが、かなり増えてきておるといふことがございます。

それから、さらに 3 ページは港湾の事例でございますが、これは鋼管の下部に穴があいて裏込め材、中にある土などが流出いたしまして、エプロンの下が空洞化して陥没が発生するという事例でございます、これもやはり竣工後 30 年以上経過しておるところで生じておるものです。

こういったものの背景として、下に、これは建設した岸壁の延長を累積したものでございますが、95 年から 2025 年にかけて、40 年以上経過したものが、同様に急激に増えていくということが背景なり、今後の見通しとしてございます。

こういった状況を踏まえまして、次の 4 ページから維持管理・更新費の推計を御紹介しております。これにつきましては、前回は一定の試算を示させていただきましたが、それにつきまして別のケースを想定いたしたりするとともに、最新のデータを反映して、推計

の時点修正を行ったというものでございます。

推計をどういうふうに行ったかということをおさらいの意味で簡単に申し上げますと、大きく維持管理費、更新費、新設費、災害復旧費というふうに分けておるのですが、更新費につきましては、社会資本のストックが耐用年数に伴って消滅し、そのときに、同一の機能で更新するのに必要な額を推計するという方法です。

それから維持管理費でございますが、これはストック額と維持管理費について一定の相関関係があるということで、回帰分析によりまして将来のものを推計しております。これはもちろん、施設によって異なってまいります。

維持管理費といいますと、注のところに書いてございますが、施設の維持のための経常的な経費や、その他補修、修繕などで、これは舗装路面などの修繕でありますとか、あとパトロールや日常的な管理、清掃、除雪、除草といったものまで含めて維持管理費というものの中に入れてございます。

災害復旧費は、過去の年の平均値と設定しております。

こういう形で、更新費、維持管理費、災害復旧費を出しまして、新設の将来の充当可能額というものは、引き算により、投資可能総額から更新費、維持管理費、災害復旧費を除いた額を計上するという形でやっております。

その意味で、過去のストックの計算が重要になってくるのですが、先ほどの藻谷委員のお話と関連して申し上げますと、このストック額を出すに当たりましては事業ごとに、例えば道路とか下水道とか港湾とか、これは過去の投資につきましては、例えば道路の例で申し上げますと、道路統計年報という形で毎年データが開示されておまして、これは国と、少なくとも都道府県のレベルまでは、維持管理費とか災害復旧費とか新設費といった形でデータが紹介されてございまして、それを利用しております。

各事業によって多少整理の仕方は違いますが、ほかの事業についても同様でございます。

ただ、市町村のレベルになりますと、確かにデータが一覧性のある形で開示されておるか、あるいは一律に開示されておるかということ、そのところが市町村レベルのデータがちょっと分かりにくいというお話であったのではないかと思います。

私どもの推計はこのように、過去のものにつきましては実績に基づいて推計をするということで行っております。

次に耐用年数も設定いたしまして、これは耐用年数を施設の特性によって、必要に応じてさらに細分化もして、実態を踏まえて、これはヒアリングなども各事業との関係で行っ

ておりますが、そういったものを踏まえて国交省として独自に設定した耐用年数でありまして、次の表にありますようなものを使っております。

推計の結果でございますが、次の5ページにありまして、これは国土交通省所管の社会資本8分野につきまして、今後25年間ということで、推計の期間を2030年までということにいたしました。

どういうケースを設定して試算したかにつきましては、投資可能総額の今後の伸びが、2005年度以後プラスマイナスゼロ、横ばいになるというケースと、もう1つ、前回の推計のときには全体でマイナス3%という推計を御紹介申し上げましたが、今回は投資可能総額の伸びが、国が管理主体の社会資本につきましてはマイナス3%、地方が管理主体の社会資本についてはマイナス7%というケースを置きました。

これにつきましては、6ページの国と地方の公共事業の推移という表をご覧いただきたいのですが、ここでは幾つかデータを紹介しておりますが、赤線の折れ線がございます。これは地方単独事業と、それから補助事業を合わせたものでして、この数字をご覧いただきますと一目瞭然ですが、これまで公共投資の3%削減ということがよく言われてきましたが、その間をよく見ますと、国の当初予算はこの3年3%減ということで来ておるのですが、それを上回るケースで地方の事業費が減っておるという現実がございます。平成10年から15年の間、この赤線のところ、地単と補助事業を合わせますと、年平均で大体マイナス7%下がっておるということで、地方につきましては、これはあくまでいずれも仮定のケースで、これがずっと未来永劫続くという想定が現実的かということとは別にしまして、マイナス3%というよりは、地方についてはマイナス7%という前提で推計し、国と地方の事情が違うということを反映した方がいいのではないかという考えで、この2つのケースを推計いたしました。

その結果が下の棒グラフでございまして、2030年を2004年と比較しますと、ケース1の場合は維持管理・更新費が投資可能総額に占める割合が33%から70%に増大します。それと裏腹に、新設の充当可能額は64%から27%に減少いたします。

さらにケース2のマイナス3%、マイナス7%の方ですが、これは右側のグラフの右端の部分をご覧ください。天井になる投資可能総額を黄色の折れ線グラフに入れておりますが、投資可能総額が不足して、赤いところの更新費につきまして、既に充当ができなくなっているほか、維持管理費の一部にも食い込んでおるという形になっております。こういった結果が出ております。

ただ、この将来推計につきまして一定の仮定を置いておりますもので、実際の維持管理・更新費についてはいろいろと幅があるということ、頭に入れておいていただければありがたいと思います。

2ページめくっていただきまして7ページですが、もう1つ推計をいたしております。今後の維持管理なり更新なりを進めていく中で、いずれにしましても、先ほど来話が出ていますコスト縮減というものは不可欠だと考えております。

コスト縮減があった場合に、どれぐらいの影響があるかという試算でございまして、これは更新費の部分につきましては、これまでのコスト縮減の取り組み実績を採用するとともに、維持管理費につきましてはコスト縮減率を10%と仮定しております。更新費の方はそこに書いてございますように、工事についての過去のコスト縮減率というものが把握をされております。したがって、それぞれの実績を使うとともに、16年度以降につきましては12.8%、これはつまり、17年以降は必要な更新費をストックに基づきまして試算をするという形になっていまして、試算結果で出てきたそれぞれの年度の数字に、およそ0.88を掛ける、そういう推計をするという意味でございまして。

下の方の維持管理の推計でございまして。維持管理の方は、工事のほかにパトロールとか清掃、除草といったものを含んでおりますので直ちに使えるデータはないのですが、上の12.8%も参考にいたしまして、維持管理のコスト縮減率を10%というふうに仮定をいたしました。

したがってこれは、将来の推計の結果出てくる維持管理費に、それぞれ0.9を掛けるという推計をしたという意味でございまして。

ただ、維持管理につきましては、コスト増となる要因もありまして、ライフサイクルコストを最小にするために、より適切、丁寧に維持管理をしていくということであれば、維持管理費が増える方に圧力が働きますし、一方でコスト減となる要因はこの縮減を進めていくということがございます。

推計結果をご覧いただく前に9ページで、現在既に取り組みつつある維持管理におけるコスト縮減の取り組み事例を御紹介しております。これはそれぞれの項目につきまして、参考資料1で御説明もいたしておりますので、あわせてご覧いただければと思います。

簡単に申し上げますと、9ページの上、まず施設の耐久性を向上させるというもので、例としてはダム管理設備で、寿命の長い塗料を使うことによって、ライフサイクルコスト、トータルのコストの縮減を図るという事例が1つございます。

それから、施設の省資源・省エネ化というものでは、まず、歩道の融雪施設の例を御紹介しています。道路の下の融雪の設備につきまして、従来の電熱線方式を改めて、新たに遠赤外線方式も採用して、その分電力消費量を削減するという事で、維持管理費の削減を図るものです。

それから、次のトンネル換気設備の事例は、従来の換気制御では、トンネルの実際の環境をもとに制御を行って後追いになっていたのを、環境の悪化を予測制御することによって、電力消費量を削減するというものでございます。

管理の見直しにつきましては次の3ですが、トンネルなどのコンクリート構造物で劣化診断を行う場合に、これを機械化するという事で、定量的な劣化状態の把握とか作業の効率化、渋滞の縮小などを図るというものでございます。

その他、そういった取り組みを融合したものとして、ここでは照明柱、いわゆる道路の脇にあります照明の例をあげております。こういったものにつきまして耐久性を向上させるという事で、点検を簡素化、費用の削減を図るとともに、照明効率の高い高圧ナトリウム灯を採用するという事で、維持費の削減を図るといったことです。こうしたコスト削減の取り組み努力を既に行っておりまして、今後も続けていかなければならないと考えてございます。

その上で、維持管理・更新費について、コスト削減を反映した推計の結果は、8ページに整理をいたしてございます。ここで左側の方は、先ほどご覧いただいた通常の推計のグラフでございます。右側がコスト削減を反映したものでございまして、上の方の投資可能総額の伸びがプラスマイナスゼロ、横ばいの事例ですと、維持管理・更新費が全体に占める割合が、左側のケースだと2015年で42.5%、2030年で69.8%というところ、がコスト削減を反映しますと、それぞれ38.8%、それから63.2%という事で、一定の維持管理・更新費の割合が下がるという結果が出てまいります。

それから次のケース2、国マイナス3%、地方マイナス7%が続く場合につきましては、維持管理・更新費が、左側の通常の推計でも2030年には既に更新費が出なくなっておりますので、2015年で見ますと、通常の推計で73.9%のところを、右側のコスト削減を反映しますと、これが68.4%まで下がっておるという結果になってございます。

ここから言えますことは、維持管理・更新費でコスト削減の努力は続けていかなければなりません、ただ、それによって根本的に状況が変わるかというところではないということです。すなわち、一定の成果は出ますが、今後もマイナスの投資が続くと、将来、更

新費が出なくなるという状況が抜本的に変わるというものではないというものでございます。

こういったものも踏まえまして、10 ページ、11 ページで、簡単に今後の課題、議論すべき論点を整理いたしてございます。

まず、維持管理・更新・新設投資の全体のバランス論でございます。維持管理費につきましても、もちろんこういったコスト縮減の努力は続けます。ただ今後も、ストック量の増加は続きますし、そのほかにも、例えばこれまでの維持管理が本当に十分であったか、それを今後どれぐらいの水準で行っていくか、いろんな論点がございます。そういったことで、どうしても増加していく要因があるということでございます。

更新費について、これは一部更新しない、不要なものは更新しないということはある得るのですが、それにしても一定の更新投資は不可欠であります。

それから新設費についても、これがゼロになるというのは非現実的でございます。一定の投資は不可欠でして、これは今まで私どもがよく例で挙げてきたものですが、都市圏の環状道路とか都市の浸水対策、あるいは国際競争力を支えるような港湾といったものがあります。それから欧米のように社会資本が成熟したと言われていたところでも、一定の新設投資は継続をされております。

こういったことからしますと、財政制約のもとで維持管理・更新・新設投資のバランス、配分のあり方というものが、非常に重要な課題として検討が必要になってくるというものでございます。

それから 11 ページですが、維持管理なり更新費用そのものの縮減はもちろん必要でありまして、公共事業、コスト構造改革におけるコスト縮減の推進が必要です。

それから、ライフサイクルが最小となるような計画的な補修の推進が重要であります。

それから今後、人口減少に入っております。そういった中で施設の更新のあり方、物によっては更新しないといったことの検討が必要になってまいります。

それからもう 1 つ、先ほど来出ております重要な問題として、地方公共団体における維持管理・更新の問題で、地方公共団体でも維持管理・更新が大きな課題となってまいります。したがって、地方における維持管理・更新の体制などについての検討が必要になるというものでございます。

こういった全体的な問題点も踏まえまして、推計についてもかなり分野ごとの特性がありますし、それから維持管理・更新のあり方とか今後の課題も分野ごとでございます。そ

ういったことから、今後、分野別の検討も進めていく必要があるというように考えている
ものでございます。

御説明は以上でございます。

○金本委員長 どうもありがとうございました。

会議の時間の都合上、次の（３）、（４）も引き続き、まとめて御説明をいただきたいと
思います。よろしく申し上げます。

○小池技術調査課建設コスト管理企画室長 大臣官房技術調査課の小池でございます。

資料４、それから資料５ということで、御説明をさせていただきたいと思っております。

最初に、公共事業のコストの構造改革、コスト縮減への取り組みの状況を、資料４を使
いまして御説明させていただきたいと思います。

お開きいただきまして１ページでございますが、公共事業のコスト縮減に関しましては、
平成９年から取り組んでございます。最初は主に現場におきましていろんなつくり方とか、
運用の形に関する縮減に取り組んでまいりました。

平成１１年度までに採算１０％減という目標を立てまして、おおむね達成をしたということ
でございまして、１２年度から新たな新行動指針というものを、現在も含めて実施をしてい
るところでございます。

なお、新行動指針につきましては、目標値は特に定めていないというところございま
す。

それから平成１５年、現場サイドだけではなくて、設計とかそれから管理というような、
幅広く事業の進め方の中でコストという観点でいろんな見直しを行おうということで、公
共事業のコスト構造改革プログラムを新たにつくりまして、新行動指針とあわせて取り組
んでいるところでございます。

コスト構造改革プログラムの概要につきましては２ページでございますが、上から３段
目のところに「内容」というところがございます。先ほどのような工事コストにかかわる
もの以外に、事業をスピードアップしようという施策とか、計画設計から管理までい
ろんな段階におきまして、コストの観点での見直しを行おうという施策とか、入札契約と
か積算に関する見直しができないかというようなものを、３４の施策を取りまとめましてプ
ログラムを作っているところでございます。平成１５年度から、このプログラムに従いまし
て進めているところでございます。

進め方につきまして数字的な目標というものも、平成１５年度から目標年の平成１９年の

5カ年でございますけども、新たに設定をしてございます。

ちょっと小さい字で申しわけございませんが、右側の一番下のところに内容を書いてございます。従来の工事コストの縮減に加えまして、企画を見直すとか、それからスピードアップによりまして、事業便益が早く出た場合についてはそれをコスト換算するとか、それから将来の維持管理費の縮減をカウントするとか、そういうものを数字として把握できるものを含めまして、15%の目標を設定しているところでございます。

次の3ページでございますが、この縮減率に関しましては毎年度フォローアップを行うというところでございまして、昨年度、平成16年度までの数字が既に公表しているところでございます。

平成16年度の数字でございますが、中段の2)でございまして、国土交通省といたしまして、7.3%というような数字で縮減を進めているところでございます。

一番下の3)でございまして、その内訳でございまして。黒字が平成16年度の数字を示してございます。従来の工事コストの縮減というもので6.5%。それから、コスト構造改革で新たに取り組みました企画の見直し、事業便益の早期発現、将来の維持管理コストの縮減等で、1.7%というような数字が平成16年度として出てございます。

4ページでございます。コスト構造改革のプログラムを導入した際に、基準年ということで見直しを行ってございまして、平成9年から取り組んでいたものとあわせまして、推計としてどのぐらい進んでいるかというものを整理したものでございます。

平成16年段階で、黄色の総合コスト縮減項目というところがございまして、ここまですぐ実際の施策として取り組んでいるところでございまして、平成9年から比べますと約17%の縮減が進んでいるところでございます。

これに物価の下落分等を加えますと、約25%の縮減が進んでいるという結果になってございます。

次のページから、3つほど具体の例を挙げさせていただいてございます。5ページでございまして、これは橋梁の構造を見直して、できるだけ材料や手間を縮減するという取り組みをやっているところでございまして、中段に橋の断面を書いてございます。標準的なものとして、けたの部材が多いような構造を強度の強い、高い鋼材等を使うということで、かなりシンプルな、それによりまして施工する手間もかなり省けるという工法を用いた例でございまして、これによりまして、20%のコスト縮減が達成できているというものでございます。

次の6ページは、砂防ダム为例でございます。土砂をとめるということでございますけれども、スリットを入れるということで、土砂が普段通過できるということの構造にしたものでございます。下流の河床の低下等も、これで土砂が普段流れがございまして、手当てを特にする投資が少なくなるということでございまして、これも30%近いコスト縮減が図れた例でございます。

それから7ページが、これは規格を見直したということでございまして、インターチェンジの形でございますけれども、左側のような従来型のトランペットの形を、右側のような簡略化したものにいたしまして、6割近いコスト縮減を図っているところでございます。

8ページでございますが、このような取り組み、特に工事コストのところでございますけれども、従来、工夫の余地が割と大きかったということもございまして、取り組み初期におきましては、かなり年度ごとの縮減の伸びが大きかったわけでございますが、だんだん縮減の工夫が浸透してきたところでございまして、最近につきましては、工事コストの縮減は1%前後のところまで推移をしているところでございます。

今後につきましては黄色の部分、新たなコスト縮減の項目を伸ばして行って、19年度15%の縮減を目指していきたいと考えてございます。

9ページで、特に工事コストの部分でございますが、先ほどの前のページでは一定の比率で推移していますけれども、今後さらに少し伸び率が減ってくるということも考えられるところでございます。

ここら辺につきましては、技術開発等で新たな縮減の余地を広げていくということも努力をしておりますけれども、従来のように15%というような大きな数字が、今後設定できるかどうかという点もございます。

これにつきましては私どもが中で、外部の先生方に入っておりますが、コスト懇談会の中でも、将来的にどのような指標で考えていこうとか、どういう目標を設定していったらいいかという議論を、少し整理をしていこうということで検討を進めているところでございます。

資料5でございます。コスト構造の分析ということで、先ほどの論点の中で、外国に比べて日本の公共事業費の割合が高いということの論点があると。それに対して、国のそれぞれの地形・地質が違うというようなことを考えなきゃならないということがございました。それが論点1でございます。

それからもう1つ、コストに関しまして、官民の差があるのではないかというような論

点が2ページにございますけども、新聞等に出ているところがございます。新聞の記事でちょっと小さいですけども、真ん中に官庁分、民間分と書いてございますが、建築物の平米当たりの単価を比較したもので、官庁分が高いというような、このデータを持ちまして公共事業費が高いというような御議論、論調があるところがございます。

これに対しまして3ページ以下でございますが、最初の論点、これも何回もご覧になっていらっしゃると思いますけども、日本の地形は相当厳しいということもございます。例えば高速道路を例にとりますと、1つの高速道路をつくるに当たりまして、山脈をトンネルで抜くとか、深い谷を橋梁で渡るということもございます。ヨーロッパ、アメリカに比べますと、これらの構造物の比率が非常に大きくなってござるを得ないという特性がございます。

また、地震も相当日本の場合大きいので、同じような橋脚1基をつくるに当たりまして、アメリカに比べますと2.3倍の工事費が必要になってくるという結果になってございます。

また用地の関係につきましても、右側でございますけども、非常に高いお金が必要になってくる。

こういうような、国の条件を勘案していかなければならないのではないかとということもございます。

4ページ以下は、それぞれの事業ごとで比較を行ったものでございます。4ページは高速道路の例でございます。日本とアメリカ、先ほどのような国土構造の違いというものを同じ条件で比較してみますと、ほぼ同額になるということもございます。逆に言いますと、日本の構造、地形・地質から言いますと、必要なコストはかけていかないと整備ができないという状況になっているところがございます。

5ページは、河川の堤防の例でございます。日本は非常に軟弱地盤地帯のところ都市が発達しているところがございます。これらの都市の治水対策におきましても、地盤改良等の非常にお金がかかる対策をした上で堤防を築かないと、治水の安全度が守れないという状況でございます。

それから河川につきましても、地震、それから津波等に対しまして対応が必要になってまいるわけでございます。6ページでございますけども、国土面積あたりの地震の頻度と申しますと、欧米に比べまして非常に大きいところがございます。これに対して、まだまだ整備・対策が必要な延長が残っているという例でございます。

7ページは港湾の例でございまして、先ほどの河川の堤防の例と同じような内容でございますけれども、必要な施設をつくるに当たりまして、相当地盤改良等に手間がかかると。

こういうものを考えた上で、所要の予算といたしますか、建設投資を考えていく必要があるかと。一時的にGDP費に対するIGの比率だけで、比較はできないのではないかとという例でございます。

それから8ページでございます。官民格差の例としまして、一番上のところに先ほどの新聞記事に載っておりました図を載せております。統計で出ています公共工事、それから民間工事の平米あたりの単価を平均値という形でプロットしたもので、この差があることをもって、公共工事の方が高いのではないかという論調があるわけでございますが、データそのものはまず非常にばらついているものでございまして、公共工事、民間工事ともかなりばらついてございます。これは平均値的なもので判断していかどうかというのが、まず1点あるかと思えます。

それから9ページでございますが、あえて平均値で比較するとしても、民間の場合ですと倉庫とか店舗、工場のように、用途的に見ましても比較的単価が安い構造物が多いところでございます。

また、構造自体も木造の割合が多いとか、それからプレハブの建物が多いというような構造の違いもございます。こういうものをちょっと補正してみまして、比較をしてみたのが下の図でございます。濃い青色が、先ほど上の図をそのままコピーしたものでございますが、これに同じように、用途の違いとか用途の比率とか構造の違いの比率を補正しますと薄い青色になってまいります。まだ公共建築と赤色の線の間には差はございますが、これは次の10ページでございます。

例えば右側の事務所でございますけれども、公共工事の場合ですと一番下の方にございますが、耐震防災対策、不特定多数の方が利用されるということでございまして、民間に比べましてしっかりした建物が必要になってくるとか、それから環境負荷対策等を行っていると、高度なバリアフリー対策を先進的に実施する必要があるということで、それらの投資が必要になってくると。

また民間の場合ですと、テナントの方が内装のお金を出すということで、民間建築の先ほどの統計の中には入っていないわけでございますが、官庁の場合ですとずっと入居をするということで内装のお金を含んでいる。統計上、その差等もございまして、それらを補正いたしますと、そんなに民間と公共の差は出てこない。住宅の方を比較いたしますと、

これもほぼ同じような状況になっているところでございます。

ただ、だからといって、コスト縮減に關します努力は必要ないというわけではございませんので、先ほど御説明いたしましたような、縮減に対する努力は引き続き続けながら、民間との差、同じような動向をするように努力をしていく必要があるかなということでございます。

資料としては以上でございます。

○金本委員長 どうもありがとうございました。

それでは、今御説明いただいた3つのテーマがありますが、御質問、御意見を願います。

どうぞ。

○水山委員 資料3の最初の方に、50年以上の数が増えていくというのがあるのですが、当然のことながら、昔つくったやつは随分メンテが要るけれども、最近のやつはそれなりに努力されて楽になっているということになるので、その辺を何かうまく表現できるような、逆に言うとそういうぐあいに誘導するようなことにしていただかないと、数は増えるでしょうし。

ちょっと全体像として、更新もできなくなるような絵がありましたけれども、それはそれで見て見ぬふりするような格好になるのもまずいので、当初ずっとそういう予算がどこかで落ちてくるようなことを考えずに、いろんな事業を、まあ、事業によって随分違うので、個別のことは言うてはいけないというのですが、分かりやすくするためには個別がいいと思うのです。

最終的なというか、当面か分かりませんが目標がありますよね。例えば、河川だったら堤防を何キロ整備せにゃいかんのだという最終の姿ですね。それに対して現在どこまで進んでいるかというのがあろうと思うのですが、この調子でいくと、結局どういうところで終わりになるのかというのをそれぞれ見せていただきたい。そうだとすれば、思い切った場所をかりるか、何%、何%という、ちょっとずつ努力しましたというのを見せる部分もちろんやるのですが、根本的な発想の転換をしないと、要するにやり切れなくなって終わりになるわけですね。それが多分事業分野によって違うので、ラフでもいいのですが、その辺が分かるようなのを見せていただいて、ちょっと認識を新たにしたい。

最後に出てきた住宅のような話になるとちょっと分かりにくいのですが、逆に言うと、官でやる住宅は安物で、とにかく雨つゆが防げるだけだみたいなのでも、逆に数を供給す

るのが非常に重要なものだったら方向転換して、それでもいいのではないかという気が、民間と競争して、うちの方がまだいいですよ、もっといいですよみたいなことをやる時代が終わってしまったと見るのかという気がするので、その最終目標、それはちょっと理想的過ぎたかもしれないし、人口が減ることをカウントしなかったかもしれないし、そういうことも含めて、再度最終的な量を見て、現在どこにあって、こんなふうに新規がゼロになるような状態でいいのかというか、ちょっとその辺を認識させていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

○金本委員長　それが可能かどうかというのは、いろいろ分野によってまたあると思いますが。

○水山委員　やれるところで見せていただければ、何か認識が進むのじゃないかと思うのですけど。

○佐竹政策調査官　今回の推計はマクロ的なものでございまして、この推計の前提といたしますか、どういう前提を置くかというところは悩んだところではありますが、今の段階で、全事業通してみても、今後どれくらいの投資の水準が必要か見通せるだけのものがないものですから、横ばいの場合と、それから単純に減じていくというケースをやるにとどめたというものでございます。

ただ、実際それぞれの事業ごとに総投資というものがどこで、どういう数字に落ち着くかというのは一番難しい議論でもありますし、これから重点計画の議論の中でも一番ポイントになってくるところかと思っておりますので、推計についても深められるところはちょっと深めていきたいと考えております。

○金本委員長　やり切れるどうかって、甚だ危惧があるところですが、本来は五計で予算でというのを示していた、あと事業量を示していたやつをもう少しアウトカムベースの指標にして、ここまでやる目標を作ってというふうに変ったのですが、そこから今のようなことが計算できれば理想的なのですが、本当にできるかというとなかなか難しい。

○水山委員　ラフでいいのですけど、我々がいる間というか、皆さんがおられる間の分だけ何とかというのはちょっと無責任なので、10年後、20年後、30年後をにらみながら。それがいい方に修正されれば非常にいいことですが、それなりに悲観的なのというか、合理的なあたりで、妥当な範囲で見ながらいくと、さっきのように何%現場で減らしたみたいな話ではまずいということになっていくと思うのですけど。

私なんか、自分の限られた河川砂防の範囲では、5%減らしましょうという議論をしな

いで、50%で何ができるのだというぐあいにはしないと、その発想がひっくり返らないので、結局、業者をいじめて終わりではまずいのではないかという話をしているのですが、なかなかいい工夫がどんどん出てこないというのも確かなのですけど。

○佐竹政策調査官 おっしゃっているのは、推計の中の新設費と、あと更新費について、実際のあるべき水準を出してみようということだと思いますが、これはちょっとなかなか難しいところがあります。

○金本委員長 佐竹さんのやっておられるマクロの推計というよりは、もっと各事業分野別におやりいただかないといかない話だと思います。できるかどうかは別として、お考えいただくということで。

○瀧口政策課長 御指摘の、目標が一体何かということでございますが、これは実は施設によって多分違ってくるのだと思います。よく言われますのは、下水道事業については、普及率というのを考えまして、ある目標を立てるということは、一応可能であるというふうになっております。

ところが一方で、今、先生がおっしゃいました、例えば河川の堤防という問題でございますが、先ほど御指摘もございましたように、どういう想定を置いてどういう堤防をつくるのかという問題がございます。

正直に言いまして、何があっても安全なように目標をつくれと言えば、すべての堤防を非常に高くすることが必要になります。ところが、これが今後の例えば人口の張りつきぐあいを考えたときに、すべての河川にそういうような堤防をつくるのが妥当なのかということを考えてまいりますと、なかなか目標の設定というのは非常に難しくなります。

現在河川で行われていますのは、現在のお金の範囲内で、できるだけ優先的に何をしていくのかという逆の発想になっております。

例えば、山間部に非常に少数の方がお住みになっておられる。そういうところに堤防をつくった方がいいのか、できたらどこかもう少し安全なところに移住していただいた方がいいかもしれません。このあたり、非常に実は難しい問題でございまして、なかなかすべての問題について目標を設定するというのは非常に難しゅうございます。

それからもう1点、ここで新たな新規投資が必要であるということを10ページで書かせていただいておりますが、なかなか将来の予見可能性も非常に難しゅうございます。

例えば、新たな需要が出てまいりまして、そういったものに依じて、今考えられておりませんが、例えば10年後、15年後に新たな新規投資の必要性が出てまいる可能性があります。

す。今の次点でこういったものも含めて目標を設定して、これをやるために幾らお金がかかり、そのためにどのようなことをやったらいいのかというのは、なかなか非常に難しいというのが、私どもの抱えている問題でございます。

○水山委員 あまり時間をとることではないですが、河川局の話ですと、もう堤防は限界で、土地利用で対応する話になっています。自分の領域外の話になるので言いつ放しになるのですが、これまで川の中だけやっていたのが、人の住んでいる方にかざるを得なくなっていくところに来ています。難しいのは分かっています。

10年後に非常に状況が変われば、そこで大きく全体を見直せばいいと思いますが、今の時点で、今のことをやっていけばどうなるというのは言えると思うのです。防災なんかになると国防と同じでGNPの何%を回して、それで使える分だけ使っていくかという発想も片方にあるのですが、それでもやはり少しは見通しを教えていただきたい。整備率が20%、30%で、20年後には金がなくなる。金が切れて終わりでもいいのか。事業をやっている方が十分認識して、それならどうするかということを、どのぐらい大変なのかを認識させていただきたいと思うのです。

○平山総合政策局次長 今のお話、質問の趣旨はよく分かるのです。政策課長が申し上げたのは、要するに多分、理想の100%の数字をどこに置くかによってパーセントの達成率が変わっちゃうので、そこをどうするかという議論をまず、本当はしなきゃいけない。それも多分事業ごとに違うということで、難しいことは難しい、申し上げたとおりです。

ただ、今おっしゃったように、何もなしだという話だと何もできないということもそのとおりなので、一度各事業ごとに、例えばどんな目標を今、ある程度合意が得られるものがあるのか。多分、皆さんの合意が得られているものがないというところが多分、難しいところの現状なのですね。

今、先生おっしゃったように、例えば河川なんかの中ではかなりそういう議論が進んでいるところもあるのですが、さっき浅子先生言われましたように、都市の今までの防災みたいな話をどうするのだとか想定しながら、今後どうするのだという話は、当時のあれでは多分、今回のやつでは見てないのですね。

そんなものはどうするのだという議論もあって、コンセンサスがまだできていないのが正直なところだと思うのです。とは言っても何も目標がなくて、今おっしゃっているように、大変だ、大変だというだけでいいのかという議論もそのとおりなので、ちょっと事業別にどの程度のものが中で検討して、逆にコンセンサスとはいかないけれども、何種類か

とか、何か出せないかどうか、ちょっと中で検討させていただきたいと思います。

○金本委員長 1本にまとめるというとなかなか難しいのですが、シナリオを幾つかつくるとのことならばできるかもしれないし、できないかもしれない。そんな感じだと思いますが。

あとちょっと私自身、マイナス3%、地方マイナス7%というシミュレーションは、それはそれなりにインパクトがあると思うのですが、GDP何%という議論が後で出てきて、それとリンクしたシミュレーションもあっていいのかなと思います。今後人口が減るといので、GDPがどうなるかという予測はいろいろありますので、それをベースに、今をボトムと考えて、GDP比でコンスタントにしたときはどうか等々ということが必要かなという気がします。

金額で固定というのが、GDPで見たときにどっちのシナリオなのか。GDPで増えるシナリオなのか、減るシナリオなのかということも、多分外人はあんまりちゃんと理解してないんじゃないかという気がいたします。

どうぞ。

○森地委員 いずれお金がなくなるという話は、10年近く前からこういう情報を出しているのですが、次の社会資本重点計画に入れるとすると、判断はアメリカ、イン、ルーインズみたいなことが起こるのか、起こらないのか。起こるとすると、アメリカと違って日本は何をしておくのか。あるいはそういうことを考える必要がないのか。その判断が大変重要なのではないかと思います。

外向けの、こういう減らしたら危ないよというのと別に、内部としてはそこが大変気になります。なぜなら私自身が、まさにあの真っただ中にアメリカに住んでいて、こりゃひどいと思ったものですから。

兆候は明らかに、ここにあるように、いろんところで出てきている。そう大きな問題になってないけれども、事故が起こってくる頻度は間違いなく上がってくるわけですね。

それから、自治体はチェックする手段もなかったり、今の財政事情でメンテに資金が入れないということもよく聞くわけで、そうすると一体どういうことが起こるのかという話が。個別の施設ごとにいったらえらい作業ですから難しいのでしょうけども、こんな格好のものが起こるから、手段としては何をしておかなきゃいけないのか。

例えばアメリカの例ですと、レーガンが自治体の財源を切っちゃったものですから本当にお金がなくて、撤去もできないし直すこともできないという道路廃墟の放置状態まで起

こったわけです。

そうなるとすると、日本ではそういうことの保険制度的な、一時期国が肩がわりして、後からならしてあげるようなやり方があるかとか、あるいはメンテナンスコストをうんと削減するから、ライフサイクルコストがものすごく大きくなるようなことが起こったわけで、もしそういうことが起こるとすると、やっぱりこういう格好のメンテはやっておかないといけないというルールをもうちょっとやるとか、それから国のいろんな研究機関が、自治体の技術力のなさを、何かカバーできるような技術者集団としての役割を持つとか、何か必要があればやれることというのは結構あるような気がするのですね。

したがって、まずそういうことをやっておくことが本当に必要なのか。つまり、お金がこうやって減ってきて、この時点で支出できなくなりますと言うのだけれど、じゃあ、そのときに予算を増やせばそれで何の問題もないのか。そうじゃなくて、継続的にやっておかんといかんのかとか、もうちょっと次の計画に向かっての議論としては、やるような気がします。

最後、建築のコストについてのこういう話は、もちろん実際にこういうことなのかも分かりません。私が入札監視委員会ですっと経験した感じでは、明らかにこういうことではなくて、ひどくコストが高いというふうに実感をしたことがたびたびあった。当時、運輸省の仕事だったものですから、伺うたびに「これは建設省の営繕で決めている単価だからしょうがありません」という回答をずっと続けられた記憶がございます。私は営繕の話になるとすぐ厳しいことを言うのはその体験からでありまして、明らかにこの施設がこんなお金がかかるはずがないということが、かつてはあった。

そういうことが今は改善されたとすると、昔の建築の単価と今の単価はどれぐらい違うのかとか、もうちょっと何か説得力のある説明があった方がいいかなという気がします。

○金本委員長 上村委員、どうぞ。

○上村委員 維持管理の5ページの表はやはりちょっとラフ過ぎて、先ほど金本座長がおっしゃったように、幾つかのシナリオが要るのだらうと思います。

例えば単純に考えて、前年度対比プラスマイナスゼロ。維持管理というのが、基本的には毎年毎年ずっと同じぐらい要るもので、それは新規の投資が新設をすれば、それに伴って右肩上がりになるのは分かるのですが、何かこのケース1なんかは、ずっと横ばいの状態なのだけれども、維持管理費だけがずっと上がっていくというようなことに、どういう計算になるのでしょうか。それからまた、その前のページの耐用年数の見方によっ

て、随分維持管理・更新費の計算方法が変わってくると思うのですが、これは国土交通省内で全部統一しているのでしょうか。たしか、前の私の記憶でいくと、道路は今度の道路公団民営化のときには、たしか75年の耐用年数が基準になって、新しくもう一度フレッシュスタートの財務諸表をスタートされたように思うのです、記憶違いかどうか分かりませんが。

要は、耐用年数をどういうふうに見るかということで、随分メンテナンスの方法も変わってきます。それから維持管理を現ストックに対して何%ぐらいのところで見ているのかなということもあります。

要は、この表をぱっと見たときに、見た人がどう考えるのかというのは幾つかありますね。先ほど水山先生がおっしゃったような、こんな表、特に右のケース2の表なんか見たら、これは新規施設もできないし、50%でやるやり方も考えなくちゃいけないと思われる方もおられれば、あるいは大変だから、やっぱりもう少しふやさなくちゃいけないというふうに考える方もおられれば、一切のメンテナンスも含めて、場所を限定しなければならぬと考える方もおられれば、かなりこれはいろんな受けとめ方が出てくる表だけに、もう少し綿密さが必要です。綿密は個別の分野において、全部を統計していくのは無理かもしれないけれども、幾つかのパターンの中で何をどう選択するのかというのは、少しここところは大事なところなのではないでしょうか。

○金本委員長　じゃあ、ちょっと佐竹さんの方で。なかなかこれ、全部マクロで見えていますから、できることは非常に限りがあるということですが、お願いいたします。

○佐竹政策調査官　ケース1で横ばいでも維持管理費が増えていくというのは、これもストックの方は積み上がっていくものですから、維持管理費というものはストックが増えていくと、それに相関して増えるということから、どうしてもこのように横ばいにした場合でも、どんどんどんどんストックが積み上がっていく中で、維持管理費が増えていくという形になっていくものでございます。

それから耐用年数、ちょっと済みません、道路公団の例が今、手元にないものですから、これは調べさせていただきたいと思います。

それとあと、いろんなケースというものは、先ほど来お話が出ておりますようなものを、またこれから勉強をさせていただきたいと思います。

○金本委員長　そのほか何か。

山内さん。

○山内委員 まず、維持管理の話はさっきの論点のところにもあったように、どういうふうにマネージしていくかということだと思うのですが、さっき金本さんがおっしゃっていたように、アウトカムベースで何か配分みたいなものを作っていかなきゃいけないことになるのだと思うのですね、全体のバジェットが限られるから。

マネジメントという意味では、ストックとメンテナンスを入れた意味での長期的な絵姿を見て、それをアウトカムベースで配分できるようなことを考えなきゃいけない。そのアウトカムをどういうふうに出すのかはとても難しい問題で、それは皆さん御指摘のとおりなのですが、ただ、そういうことをやらなきゃいけないのじゃないかなと思います。

それからもう1つ、コスト削減の話は、まず1点目はかなりのコスト削減が行われましたというのが資料4とかにあるわけですが、あんまり情報として進展していないと思うのですね。

それは1つは、そういう情報がちゃんと皆さんに行き渡っていないということもあるけども、逆にもう1つは、そういう内容自体があんまりインパクトがないということもあると思うのですね。個別の事例を挙げて何か言ってもあれだし、それから何%削減されましたという結果だけ言っても、その因果関係みたいなものは、ちょっと我々つかめないところがあるのですね。

その意味では、何かもう少し抜本的なことを言わないといけないのかなと思ひまして、システムというのはどうなっているのかという話ですね、調達システムの話です。例えば、今よく言われる性能発注の問題とか、あるいは入札の規模の問題をどういうふうに改良するとどうなりましたとか、そういったことを言っていた方がよく分かるのかなという感じがします。

それに関連して言うと、先ほど森地先生も御指摘になったコスト構造の分析の中で、官民格差の話があります。私自身は性能発注で一括発注するような入札にかかわることというのは、ずっとこのところ5～6年やっていますけれども、確かに初期に比べると入札でやって民間に全部やらせた方が、官がやった場合との比較で言うとかかなり大きな差があったのが、最近はそのほど差がなくなってきたというのも事実ではあるのです。

例えばこの間、国土交通省ではない別の省庁の営繕がやっている公務員住宅のケースで、上限価格をオーバーして失格になったケースがあるのですね、民間企業の中で。

だから、そういう面ではあんまり差がなくなってきたはいるのですが、でも、差がやっぱりありますよね。あの場合は完全に同じ質のものを官がやったら、民がやったら、こ

れを比較しているわけだから、その面では差があるので、その辺やっぱりまだ少し、説得力がないという感じがちょっとします。

以上です。

○金本委員長 今言われたことに関して、森地先生が言われた話と山内先生が言われた話、実はちょっと違った面があって、山内先生のお話は個別のものの維持管理システム、あるいは建設等も含めた全体のマネジメントシステムの話で、これは各個別事業の個別の事務所、あるいは地方部局でやるシステムの話だと思うのですね。

この議論と、それからこの全体マクロで見たときの話というのは2つとも重要で、これをちょっと分けて、両方とも考えていただく必要があるのかなという気がいたします。

あと、いろんな例が出ているのですが、維持管理についてのいろんな努力とか、こちらのコストについての努力なのですが、全部いかにも役所の技術屋さんが考えましたという例だけなのですね。要するに、マネジメントが弱いのが一番の問題で、直轄は技術は結構まあまあというのは皆さん認識しているのですが、そちらの方でマネジメント側で努力をして改善したという例があまりないというのが問題かなという気がいたします。

藻谷さん。

○藻谷委員 瑣末な論点で恐縮です。大ぶりの話じゃなくて、本当に突き当たりなのですが、実際にコストをただ減らせばいいというものではないという点も、その分だけ逆に補修費が高くなります。補修費を減らすと逆に新設せにやいかんというところもお書きになっていて、いいわけじゃなく、ちゃんと本当にそうなので、そういうところは伝えるべきだと思うのですが。

副作用が一番少ないところで減らせるところは、僕は土地代だと思うのですね。ただ国交省さんとして、土地費用とその他の費用を区分されて、土地費用の方を積極的に減らすのだということをおっしゃりにくいのではないかという事情は分かるのですが。

ましてや市町村であると固定資産税をとっている手前、「何だそれは」と言われるのですが、民間がコストを縮減する場合に建物をたたきただけですと、実にくだらないうか不毛なのですが、土地コストを言い値どおり公示価格で買うということはほとんどない。あるいは、定期借地にしてしまうというケースが極めて多いわけでありまして、土地を買わない投資をするということ、一瑣末方法ではありますけれども、最も副作用のない方法として、私は別記して考えたらどうかと思うわけがあります。

余談ですが、このインターチェンジの形状を見て、これはたまたまバイパスですけど、

民営化される道路公団は特にそうですが、ほとんど土地代であるということはこれを見ると非常によく分かるわけですが、土地代にかかった部分というのは、本当に国民全般の高揚には何の関係もないどうでもいいお金、大変申しわけないのですが、アメリカ国債にいつてしまうお金であります。

私に言わせると、費用が2.5分の1になるのだったら、インターチェンジを2倍に増やすべきだと思うのですけども。

それはともかくとしまして、従来投資の中で土地代がかかるものについて、特に土地代を減らすということを考えてもいいのではないかと。一応、入れられないかもしれませんが申し上げました。

○金本委員長 ちょっとその点については社会的便益からいくと、土地代というのは税金を払った人から地主に行くので、これはトランスファーでゼロになるのですね。そういう計算がいいかどうかは別として、そういう面もございまして、土地と上物の構造物みたいなものは別立てで計上していて、その辺がもう少しクリアに見えるようになった方がいいという論点は当然あるかと思えます。

どうぞ。

○森地委員 僕は専門じゃないので、全体がそういうことになっているかどうか分からないのですが、こういう可能性があります。つまり、メンテナンスのシステムが、まだ改善の余地があるということがあるのか、ないのかです。

例えば道路ですと、過積みのトラックが猛烈に舗装だとか橋梁に影響するわけです。トラックの過積みの話は環境上の問題として、大型車がどれぐらい通っているかということ、環境対応の事務所の課で管理をしておられて、過積りは過積りで警察が取り締まっていて、データとしては取っていて、環境のデータも取っていて、メンテナンスの予算はこうなっているけども、その間の仕組みと情報がうまくいくと、最適化する余地があるのじゃないかということがあり得るとかということです。

もし、ほかの分野でもそんなことがあり、それがものすごく大きな問題だとすると、メンテナンスが大変だ、大変だということと同時に、メンテのシステム自身が、今まであんまり重視されてこなかった。こういう社会資本関係のところ改善の余地があるのかどうかというのは、お考えいただいて、もし必要があるとすれば、そこは意味があるのかも分かりません。

○金本委員長 実は結構大きな論点だと思いますが、今までは単年度会計でやっていて、

そういう全体を通したマネジメントがあるかという、特に維持管理のところが弱いという面があるのだと思いますけども、そういうことも検討いただければと思います。

もうそろそろ次のテーマに入る時間なのですが、何かぜひともという論点があればぜひお願いをいたします。

よろしいですか。

○水山委員 言わずもがなですが、今ちょっと話があったので、メンテの方法も以前からやってきている内容をやり続けて、どこで安くするか。機械化したら安くなる。IT化すれば何とかみたいな話なのですが、私は河川ばかり言っちゃって申しわけありませんが、河川で草刈りをしているのですが、あれが本当に要るのか。草をずっと生えっ放しにしても、ものすごい森になるはずはないので。私どもは昔、若いころに消防団で、どこから漏水するか見るために草刈るのだと、やらされていたのですが、最近は何もなくなって、みんな官が公共でやっているわけですね。

その辺の根本的なところを、すべて一から見直していく必要があるんじゃないかなと思います。よろしくをお願いします。

○金本委員長 よろしいでしょうか。

(5) 「新たな住宅政策に対応した制度的枠組みについて」

(社会資本整備審議会答申) と社会資本整備重点計画

○金本委員長 次は住宅関係のことで、お願いをいたします。

○依田住宅政策課長 住宅局の住宅政策課長でございます。

社会資本整備審議会におきまして、新たな住宅政策に対応した制度的枠組みについての答申を先般いただきましたので、この答申の内容について簡単に御説明したいと思います。

お手元の資料では資料6に概要と、それから参考資料2の方に、若干分厚くなりますけれども、本体をつけさせていただいております。

この答申でございますけれども、昨年9月に国土交通大臣から社会資本整備審議会に對しまして、「新たな住宅政策に対応した制度的枠組みはいかにあるべきか」ということで、この諮問が行われまして、1年間にわたる御議論を住宅宅地分科会でいただきまして、先般9月26日付で、社会資本整備審議会から国土交通大臣に対して答申が行われたものでございます。

今回の答申は、戦後の我が国の住宅政策の変遷を振り返った上で、今後の住宅政策のあるべき方向を示したものでございます。

戦後 60 年になるわけでございますけれども、最初の 30 年間は住宅の絶対的な不足に対応するため、住宅金融公庫、公営住宅、公団住宅という、住宅政策の三本柱とも言うべき政策手法を確立しまして、住宅や住宅資金の直接的な供給が進められてきたということでございます。

こうした中で、昭和 41 年には住宅建設計画法が制定されまして、国が住宅建設の目標量を定めて、計画的な住宅の新規大量供給を支えるための制度的な枠組みが完成いたしました。

これにつきましては資料を 1 枚めくっていただきますと、現行の住宅建設計画法の概要がございます。ご覧いただきますと、住宅建設五箇年計画というものを国が閣議決定しまして、5 年間における住宅の建設の目標を掲げまして、その中で公的資金住宅の建設の事業量を明示すると。その上で、全国 10 のブロックごとに国土交通大臣が地方住宅建設五箇年計画を策定するというところでございます。

都道府県ごとの公営住宅の整備事業量を国土交通大臣が定めまして、その事業量を入れ込む形で、都道府県が都道府県住宅建設五箇年計画というものを策定するという、いわばトップダウン型の計画体系であるということでございます。

このような体系のもとに住宅建設を進めてきました結果、昭和 48 年にはすべての都道府県で住宅数が世帯数を上回る状況となり、それ以降は住宅の量の確保から質の充実ということに、政策の重点もシフトしてきたという経緯がございます。

もっとも、質の充実も専ら家の広さを基準とした、居住水準の改善に重点を置かれたという経緯がございます。

お手元の資料の 1 ページにまた戻っていただきまして、こうした住宅建設計画の枠組みによる住宅政策を進めてまいりました結果、左の方にございますけれども、今や世帯数は 4700 万に対して、住宅数が 5400 万戸と、住宅ストックの量は充足された状況になっております。

加えて、本格的な少子高齢化が進むということの中で、人口については早ければことしから、世帯数も 2015 年をピークに減少に転じるというふうに予測されておりまして、これまでのような右肩上がりの住宅の需要というものは、もはや期待しがたい状況になってきている。

こうした量的に充足された状況の中でありまして、一方で、世帯構造ですとか、

あるいはライフスタイルの多様化というものもございまして、住宅に対するニーズも多様化、高度化してきている。また、環境問題の対応など、住宅に対する新たな社会的な要請も高まってきているという状況でございます。

一方で、住宅ストックの質を見ると、耐震性が不十分な住宅とか、防災上改善が必要な密集市街地の存在、あるいはファミリー向けの良質な賃貸住宅が不足しているなど、なお改善されるべき課題も多いという状況でございます。

こうした課題には、住宅あるいは住宅資金の直接供給による住宅の新規供給支援という手法では、もはや限界が来ているということで、今回審議会で御議論をいただいたことでございます。

審議会でお示ししていただきました、新たな住宅政策の基本的方向でございますけれども、豊かさを実感できる住生活の実現に向けて、柱としては市場重視、ストック重視の政策展開と、住宅セーフティーネットの機能向上ということを挙げていただいております。

まず、市場重視、ストック重視ですけれども、住宅に対するニーズが多様化、高度化していることにこたえていくには、やはり市場を通じた対応が効果的であるということから、良質の住宅ストックの形成と、消費者への情報提供を初めとした、健全な市場の環境整備といったことが必要であるということでございます。

一方で、市場では一定水準以上の住宅を確保できない世帯に対しては、公営住宅だけではなく、賃貸住宅市場全体のセーフティーネットの向上を図りまして、住宅を確保しやすい状況をつくる必要があるということでございます。

このような新たな住宅政策を進めるためには、現行の住宅建設五箇年計画にかわる、新たな制度的な枠組みが必要だということで、御提案をいただいております。

この新たな枠組みのもとでは、住宅政策の基本理念をまず明確にすることが必要であるとして、住宅を個人生活の基盤という面だけではなくて、地域の安全、環境等の重要な要素であるなど、社会的性格を有するものと位置づけた上で、目指すべき住生活の姿として、良質な住宅ストックを享受できること、ライフステージ等に応じて、安心して住宅に関する選択ができること、住宅に困窮しても居住の安定が図られることといったことなどを示しております。

このような基本理念の実現に向けて、国や地方公共団体のみならず、国民や事業者の役割についても明確化するとともに、国と地方公共団体が相互に連携しつつ、住宅政策を総合的、計画的に推進するための、住宅政策に関する基本的な計画を新たに策定することを

御提言いただいております。

基本計画では10年程度先の長期目標を設定し、政策評価を実施する。また、おおむね5年ごとに見直しを行うこと、良質な住宅ストックの形成に向けて、耐震化やバリアフリーなどの生活指標、アウトカム目標を掲げること、また、国とともに地方公共団体においても、地域の住宅政策の方向を示す基本的な計画を策定することなどを提言いただいております。

この答申の中では、社会資本整備重点計画など、既存の国の計画との関係についても整合を図るものということで、御指摘をいただいております。

この点について、2枚めくっていただきますと、社会資本整備重点計画における「住宅」の位置づけという資料をつけさせていただいております。

社会資本整備重点計画における「住宅」の位置づけにつきましては、住宅というものはその大半が民間住宅ということもあり、社会資本整備重点計画法第2条第2項の第1号から第13号までに列記される社会資本整備事業としては位置づけられておりません。第14号の「前各号に掲げる事業と一体的になってその効果を増大させるため実施される事務又は事業」という範囲内で、計画に位置づけられているところであります。

現行の社会資本整備重点計画では、暮らし、安全、環境、活力という4つの分野について、15の重点目標が掲げられているわけでありまして、重点目標との関連で、住宅関連の事項が記載されているものを、1枚めくったところに掲げさせていただいております。

ここでは、少子高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等というところに関連して、住宅のバリアフリー化の目標。

それから、大規模な地震、火災に強い国土づくり等に関連しまして、住宅の耐震化率と、重点的に改善されるべき密集市街地の解消割合というもの。

それから、地球温暖化の防止に関連しまして、地球温暖化対策推進大綱に基づく措置、すなわち、新築住宅の省エネ基準達成率といったものを取り上げているわけでございます。

このように、重点目標の実現に必要な範囲内で、社会資本整備重点計画に住宅に関する記述がされるという点につきましては、新たな住宅政策に関する基本的な計画が策定される場合においても、同様だというふうに理解しているところでございます。

以上、簡単ではございますが、今回の答申内容を中心に御報告をさせていただきました。

○金本委員長 どうもありがとうございます。

何か御質問、御意見ございましたらお願いいたします。

住宅は、本体としては基本的に我々が検討する事項の中には入らないということだと思いますが。

アウトカム目標のところでは住宅関係のことを言っていると思うのですが、この辺の仕上りのイメージ、今から考えすぎるのは問題なのですが、イメージ的にどんな感じになるかというのを、推測でもよろしいのですが御提示いただけると、皆さんのイメージがつくと思うのですが。

○依田住宅政策課長 資料 1 ページにも、住宅政策に関する基本的計画のところ、幾つかアウトカム目標として、今考えているような内容を挙げておりますけれども、例えば耐震化率ですとか、あるいはバリアフリー化、省エネといったような率でございます。あるいは、街なか居住の問題ですとか、誘導居住水準の達成率といったようなものですとか、幾つかそういったようなものを今、審議会でも項目として挙げていただいておりますけれども、そういったものをこれから検討していくという状況でございます。

○金本委員長 住宅のバリアフリー化率みたいなやつが、生の格好で社会資本整備重点計画に入るのかというのが。

○依田住宅政策課長 現行の社会資本整備重点計画の中で、バリアフリー社会の形成についてのところでは、住宅については平成 19 年、約 1 割ということで、現行では目標として挙げていただいているところでございますけれども、そうしたようなものについて、また新しい重点目標の切り口が出てきた段階でもって、どういうものがよりなじむのかということ、また検討させていただきたいと思っております。

○森地委員 質問なんですけど、こっちの本文の方を見ていると、住宅個別じゃなくて住宅地とか、密集市街地とかという面的記述がありますね。

社会資本整備計画の目標にも、良好な居住環境とか、災害の話とか震災の話とか出てきているわけで、そもそも社会資本整備事業の範囲の中に、そういう国民の関心が非常に高い個別の住宅は個々の人だとしても、住宅地としては何とかしなきゃいかんと思ってる人はすごく多いのに、何でそもそも、この事業の中に密集市街地の話とか住宅地のいろんな事業が入ってないのですか。

○依田住宅政策課長 現行でも、例えば耐震性の問題、災害との関係でもって密集市街地における重点的に改善すべき密集市街地のうち、最低限の安全性が確保される市街地の割合みたいなものは、重点整備計画の中でも掲げていただいておりますので、そこはそれぞ

れの計画の中で整合を図りながら、重点整備計画の中になじむものについては入れていただくということは考えられるのだと思っております。

○森地委員 この中でやるかどうか、お役所で決めていただければいいのですが、実感としては街なかになどどれくらい危ない建物があるのかとか、このビルはもう建てかえた方がいいという情報とか、あるいは郊外住宅地が犯罪が云々という議論があるのですが、それよりは崖下だけとか、名古屋の水害が起こったようなところがどれくらいあるのかとか、割合災害面では住宅地の話というのは、実感としてはすごくありそうな気がするのですがね。

それは民間の仕事だから、あんまり関係ないよといって、社会資本整備重点計画に入っていないというのはいいのですが、じゃあ、それはどこの計画で、どうするのかという話が、もう一つの問題として問いかけるかも分からないですね。

○依田住宅政策課長 ちょっと私の説明が悪かったかもしれませんが、現行の社会資本整備重点計画の中でも、14号との関係でもっていろいろと、例えば今御指摘がありました災害の問題については、密集市街地についても触れている部分がございますし、その意味で民間住宅だから、それはもう対象外ということではなくて、こちらでもって全体として社会資本整備事業を進める上で、それと一体となってその効果を増大させるために、実際の事務事業ということでもって拾っていくことはあり得ます。今もそういう体系になっておりますので、またその点についてはいろいろと当審議会の御審議を踏まえて、適切に対応していきたいと考えております。

○川本審議官 そうしますと恐らく、都市整備とか地域整備という公的主体の全体をマネジメントするような仕事にかかわりのある部分については、重点整備計画との関係でアウトカム指標が入ってくる。

個別住宅の規模、価格、満足度という部分については、民が供給する物ですから、それは基本的に除いてある。多分そういう整理になって、あとは個別に、費用ごとにまた少し議論していくことになるのではないかと思います。

○森地委員 もちろんここで議論するべきだということを申し上げているのじゃないですが、昔からの社会資本だと言っているものについてはハードとソフトで、ソフトも一生懸命やりましようと言っていて、住宅地に対するソフトの政策でいろいろ誘導していかんといかんような話は、これは民間だから関係ありませんというのは、やっぱり論理矛盾でしょう。

ここでやれということじゃないのですが、やっぱり国交省として住宅地をどうするのか

という話は当然やっておられるはずですから、それはここでやらないけれどもこういうところの計画でやりますとか、あるいは国民に対する情報発信としてはこうやっていますという話が、何かあった方が分かりやすいなという程度の話です。

○金本委員長 個別住宅のバリアフリー化率というのを入れるべきかというところが、今の原則から言うと若干問題になると思いますが、あんまり一々言ってもという感じはいたしますけど。

あと、皆さんに注意していただきたいのは、社会資本整備計画のこういうアウトカム指標と別に、評価法の中のアウトカム指標があって、あっちの方は全部入っちゃうという感じなのですね。お互いに連携しながらということですので、どういうふうに切り分けるかということも、これから検討していただければと思います。

浅子先生、どうぞ。

○浅子委員 今の最後の住宅の話ですけども、社会資本というのは考え方だと思いますが、広く考えていいというふうに常に思っているもので、今の話でいけば、いわゆる景観とか街並みというのも、広い意味では社会資本というふうにとらえるとすれば、その整備という意味で考えてみた場合に、ある意味では法律、国立に住んでいるので懸案の要素があるんですけども、条例と建築基準法のバッティングするようなどの考え方を整理するというので、社会資本整備という審議会の話になるのかなという気も多少はするんですけども。あんまりお金のかからない整備ということでしょうけど。

○金本委員長 ちゃんと暮らしの中のナンバー3で入っておりますので、それは多分漏れないのだらうと思いますが。

もう時間でございますが、何か。

○平山総合政策局次長 最後に。

○金本座長 お願いします。

○平山総合政策局次長 本日、いろいろ御指摘いただきましてありがとうございました。

今日の項目のうち、どちらかというと維持管理とコスト削減の話だったのですが、重点化の話とか、国と地方の話とか、かなり大きな話題がこれから多分、御意見を聞く場があって、いろいろ御意見をいただきたいと思います。

それで特に重点化の話も一部出ておまして、対象を総花的に並べるのではなくて、もう少しどう切り込むのかというお話もございましたが、ぜひそのときには、当然ながらお金がふんだんにあるというわけじゃないので、時間軸をかなりきっちりと考えながら御議

論をいただいて、重点化の方向をまた御意見をいただければと思います。

それから国と地方の関係、今日は維持管理の話もあったのですが、地方に任せたらどうかという議論も森地先生からありましたが、国と地方の役割分担の中で、例えば新規のものなんていうのは割に国と地方と分かりやすい部分があるのですが、維持管理というのはどこまで国がやって、どこが地方がやるか。どっちが主導権を持って決めるか、どこまでやるかというようなことというのは、国と地方の役割分担の中ですごく大きな論点なので、そういうとき、どういう考え方で整理をすべきなのかということもこれから大きな論点になりますので、ぜひ、その辺御議論の中で御示唆いただければと思っておりますので、よろしくお願いをいたします。

○金本委員長 それでは、議事についてはここまでといたします。

事務局の方で何かございましたらお願いいたします。

○田村政策企画官 長時間にわたり、ありがとうございます。

本日の小委員会の内容につきましては、後日、各委員の皆様に議事録を送付させていただき、御同意いただいた上で公開をしたいと思っております。

また近日中に、いわゆる速報版として簡潔な議事概要を国土交通省のホームページで公表したいと考えております。

なお、次回の小委員会につきましては、また別途日程調整等御相談申し上げますので、よろしくお願いをいたします。

それではこれもちまして、当方の方でお願いした議事はすべて終了いたしました。どうも本日はありがとうございました。

閉 会