

社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会

第6回基本問題小委員会

平成19年2月15日

【深澤政策企画官】 お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから第6回基本問題小委員会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところをご出席いただきまして、まことにありがとうございます。冒頭の司会を務めます総合政策局の深澤でございます。

お手元に資料を配付させていただいております。議事次第、配付資料一覧、配席図のほかに、大部で恐縮でございますけれども、資料1から10、参考資料の1から5をお配りしておるはずでございますので、漏れ等ございましたらお声をおかけいただければと思います。

それから、前回より各分野の分科会等との連携を強化しております。今回から海岸分野の磯部先生にもご出席をいただいているところでございます。よろしく願いいたします。

本日は、藻谷委員と山内委員が多少おくれるということで連絡をいただいておりますけれども、12人の委員の皆様にご出席をいただいて、委員の過半数ということで定足数を満たしていることをご報告いたします。

それから、ご出席の皆様のご紹介につきましては、時間の関係もございますので、委員名簿等の配付をもってかえさせていただきたいと思っております。

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。

【宿利総合政策局長】 おはようございます。一言ごあいさつ申し上げます。

きょうは大変お忙しい中、金本委員長はじめ委員の皆様方には基本問題小委員会の第6回目にご参加いただきまして、まことにありがとうございます。

国会も始まりまして、今、19年度の予算案の審議が行われておりますけれども、来年度予算で、国土交通省関係の公共事業関係費は、国費ベースで5兆4,000億円余ということで、対前年度マイナス3%ということになっております。既定方針の内ではありましたが、非常に厳しい予算だと、私ども認識しております。

また、先月の25日に経済財政諮問会議の議論を経まして、来年度からの5年間の中期的な経済財政運営の方針が、「日本経済の進路と戦略」という新しい名前で閣議決定されて

おります。その際に、これは決定の中身そのものではありませんけれども、参考試算として今後の経済の道行きが試算されておりますが、その中で、平成23年度の目標であります国・地方を合わせた基礎的財政収支の見通しが黒字になるシナリオというのが、今後3%台の後半ぐらいの名目成長率を見込んだ上で、なお、国全体の公共事業関係費は厳しく削減していくというシナリオで初めて達成可能だという試算もされているようなことでありまして、あくまで試算ではありますけれども、そういう厳しい見方があるという、一つの重要な示唆だと考えております。

そういう意味で、やはり私どもの認識としては、厳しい状況という中で、いかに真に必要な社会資本整備というものを、きちっと国民や社会や国家の要請にこたえる形で整備していくかということが最大の課題だと思っておりますし、当審議会で議論をしていただいております社会資本整備重点計画というのは、まさにそれを計画の形で確定させるということかと思っております。ぜひご協力を賜りたいと思っております。

きょうは、先ほど深澤のほうからもご紹介がありましたが、既にそれぞれの分科会で検討が進められておりますけれども、その状況のご報告ということで、今後、国家戦略等に照らして緊急に整備をすべき分野は何なのかということと、それからそれを実際に進めていくための横断的な目標や指標といったものの現在検討中の案というのをお示しいたしますので、ぜひ忌憚のないご意見をちょうだいしたいと思います。それを、引き続くそれぞれの分科会の議論にも反映させていきたいと思っております。それを集約する形で、ことしの夏には社会資本整備重点計画の中間取りまとめというのをきちっとして、世の中に提示して理解を求めていくというふうな作業を進めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上でございます。

【深澤政策企画官】 ありがとうございます。

それでは、これ以降の進行につきましては、金本委員長にお願いしたいと思います。

【金本委員長】 それでは始めさせていただきたいと思いますが、議事を始める前に、資料の公開について、お諮りさせていただきたいと思います。

今回、配付資料の中で、資料4から9までについては各分科会等で検討中の素案でございまして、今後も引き続きご議論をしていただくというものでございます。分科会等での自由なご議論に支障を及ぼすことがないように、運営規則7に「小委員会の運営に関し、必要な事項があれば、必要に応じ随時定める」といったことが、公開に関してございます

ので、この規定に基づいて委員限り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)

【金本委員長】 ありがとうございます。

それでは、あとは議事次第に従いまして、議事を行ってまいりたいと思います。

まず、報告案件がございまして、これは道路特定財源の見直しに関する具体策というものでございます。これについてご説明をお願いいたします。

【宮田道路局長】 道路局長の宮田でございます。それでは、具体策について説明させていただきます。

資料2でございます。具体策についてご報告申し上げる前に、財源の内容、それから経緯について、ちょっと触れさせていただきたいと思います。

1枚目でございますが、ここに掲げる表、これが道路特定財源というものでございまして、国税が3税、地方税が5税ございまして、トータルで5兆6,000億余がございまして、国のほうが3兆4,000億余でございます。

非常に特徴的なのは、目的税ということでございまして、国で申し上げますと、揮発油税、石油ガス税については法律で道路の整備に充てるということが決められております。自動車重量税のほうは、ちょうど中の欄でございますが、国分の8割が道路財源に充てる。これは慣行でございまして、国会答弁で特定財源にするということが決められております。法定ではございません。

もう一つ特徴的なことが、税率のところでございますが、それぞれの税法に本則の税率が定められておりますが、現在では5年ごとに暫定税率というものを租税特別措置法で措置をして、揮発油税で申し上げれば2倍、本則は24円30銭／リットルであります。暫定税率は48円60銭ということで2倍でございます。こういう性格を持った税、これに関する見直しという話でございます。

1枚はねていただきまして経緯でございますが、一昨年11月に総理のほうから、この特定財源の見直しについて一般財源化せよと。もう一つは、税率は引き下げないというご指示がございました。それに沿って、一昨年12月に特定財源の見直しに関する基本方針というものが政府・与党の協議で定まりました。ここで掲げますように3項目ございまして、①は、真に必要な道路は計画的に整備を進める。厳格な事業評価や徹底的なコスト削減を行い、引き続き重点化、効率化を図る。②が、暫定税率による上乗せ分を含め、

現行の税率水準を維持する。③が、一般財源化を図ることを前提とし、来年の歳出・歳入一体改革の議論の中で、納税者に対して十分な説明を行い、具体案を得るということが、一昨年の12月に決まったわけでございます。

歳出・歳入一体改革というのは、骨太の時期でございまして、一つ飛びますが、骨太方針2006では、この具体案を得るというところまで行きませんで、昨年未までに、ここで書いていますように「納税者の理解を得つつ、年内に具体案を取りまとめる」ということで、ちょっと先残しになりました。したがって、こういう経緯を受けて、今からご説明申し上げます具体策が、昨年の12月8日閣議決定になったわけでございます。

本体でございまして、最後の2枚でございまして、昨年の12月8日閣議決定ということで、前文は外しまして4項目でございます。1項目目が、安倍総理の指示を受けて、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する。その下が留意事項でございまして、中期的な計画を作成するということが内容でございました。

2項目が、20年度以降も、先ほどご説明申し上げるのを忘れてましたが、現行の暫定税率は平成15年から19年度の5カ年でございまして、したがって、19年度で今の暫定税率は切れまして、新たな措置を講じなければ本則に戻るとございまして、平成20年度以降、何らかの担保が必要であります。そういうことも踏まえて、20年度以降も、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持すると。

3番目が、ここで書いてありますが、国の道路特定財源全体の見直しについては、揮発油税も含んで、自動車重量税だけではなくて、全体を含んでの見直しで、これが2枚目でございますが、2つでございます。1つが、先ほど申し上げましたように、法定特定財源は、税収の全額を、毎年度の予算で道路整備に充てることを義務づけております。そういう仕組みを改めるということで、20年の通常国会に所要の法改正を行う。②でございまして、毎年度の予算において、道路歳出、道路整備ではなくて、道路歳出を上回る税収は一般財源とするということでございます。

4番は、3行目でございまして、国民の要望の強い高速道路料金の引き下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとして、20年の通常国会において、所要の法案を提出するというございまして、具体策で大体方向は示されたと考えておりますが、いずれにしろ、平成20年の法改正というところまで、さらに具体的に詰めていくということが決められたんだろうと思います。

報告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。

あと、前回の委員会で黒川委員から地籍調査の重要性についてのご指摘がございましたので、参考資料2として配付しております。ご参考までに申し上げます。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問がございましたらお願いいたします。

よろしゅうございますか。皆様、周知のことかもしれませんが。

それでは次に行かせていただきます。次は、次期社会資本整備重点計画の重点目標・指標についての検討状況というところに移らせていただきます。まず全体的な検討状況について、事務局のほうからご説明をお願いいたします。よろしく申し上げます。

【石井政策課長】 政策課長の石井でございます。

お手元の資料のうち、資料3、A4のホチキスでとじたものと、それから資料4、A3でちょっと大きく色がついているものと、それから恐縮なんですけど、最後のほうについてあります資料10というスケジュール表と、この3つを使いまして、10分程度でご説明を申し上げます。

まず、資料3でございますが、これは前回出させていただきました資料でございます、復習のために今回の議論のポイントをご説明申し上げますと、国家戦略等緊急に整備すべきものということで、2つの視点から抽出していこうと。1つが、国際公約や政府の大綱に位置づけられた、形式的なものでございます。それから、10年程度の間に早急に完成させるということで、これは相当実質的な話で、先ほど局長のほうからもお話し申し上げましたが、マイナス1からマイナス3というたががはまる中で、よしんばマイナス3というような状況の中でも政策支援を集中するという事で絞り込みをしていくと。そのほか、横断的な指標というものを検討していったらどうかといったことではございますが、特に緊急でどこに重点を置いていくかといった点について、本日はご議論いただきたいということでございます。

次に資料4、ちょっと大きい紙を開いていただけますでしょうか。本日は、各局から局長にご出席をいただいて分科会の状況をご説明いただく前に、あえて政策課のほうで、必ずしも完全に合意がとれているわけではございませんが、議論を鳥瞰をしてしていただくというために、全体像をまとめさせていただきました。

左上の隅に脚注で、これの見方なんですけど、左側に今の社会資本整備重点計画の分野、重点目標、指標が書いてあって、右側に今の分科会の状況等を反映したものを整理してい

ます。黄色に色を塗っているところが、いわば国家戦略として10年以内に概成等を目指したらどうかというところで、色を塗ってございます。

それから、丸をつけてある指標が、単独の施設ではなくて他分野にわたるものということでございます。

それから、字で赤になっているものがございます。これは現行計画からの変更点であったり、あるいは、こういうものを検討していきたいといった内容でございます。

それでは、具体の中に入れていただきますが、ブルーで色塗りをしているところがございます。これは分野ということで、去年からの議論の中で、今の重点計画の分野、暮らし、安全、次のページに行って環境、活力、こういう4分野というのは、一応維持していくということで議論を進めようということになっております。これについてはそのままにさせていただきます。

次に、重点目標というところで、黄色のところでございますが、各局からのご提案に加えまして、私どものほうで勘案したのは2点ございます。1つは国土形成計画、今、森地委員を座長のもとで議論していただいています。大きな戦略的目標として、シームレスアジア、持続可能な地域、災害に強いしなやかな国土、美しい国土、そして新たな公といった戦略目標が掲げられておりますが、この目標の一つは意識したということと、それから小泉政権から安倍政権に変わりました、新しい政権の基本的な目標、イノベーションであるとか、アジア・ゲートウェイであるとか、こういうものを意識したということが1点でございます。

それでは具体論に入れていただきますが、まず暮らしの分野でございます。ここについては、少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成という重点目標分野を取り上げたいと。ここについて指標を今検討中でございますが、一つ確実にこれはいけるだろうと思っておりますのは、従来、施設ごとのバリアフリーでございましたが、鉄道等、これは非常に多数の客が乗りおりするところですが、ここを中心とした一定の面的なバリアフリーというところを挙げていきたいと。子育て環境のほうは、なかなか概成基準その他ではいいぐあいについていないという状況です。

それから、戦略目標ではないですが、良好な景観の形成というのを、国土計画の美しい国土ということを受けて、これを加えたいということでございます。ただ、具体の指標については、ここに書いてありますように、景観行政団体の数とか景観計画ということで、なかなか実質的なものが見つからないといったところでございます。

次、安全の分野でございます。この安全の分野については、水害と地震、そして6番目に新しくソフト対策、8番目にもう一つ、維持管理というこの4つを、ちょっと多いんですが取り上げていきたいと。

水害については、今までの指標からむしろ絞り込みをしていくということで、例えば洪水から守る区域は、中枢的機能を有する区域を積極的に守りたい。あるいは土砂災害からも家を守るというのではなくて、ぜひとも助けなきやいけない弱い人を守るといったことを抽出していきたいと思っております。

それから地震については、13の耐震化率、15の密集市街地の面的な整備、16の、公共施設全部ではなくて、例えば大切な道路にかかっている橋だとか、重要な公共施設の耐震化、それから18、広域避難人口の解消。これは実は防災公園のことでございます。ここら辺を分野的に挙げたいと。

それから(6)のソフト対策は、中身は検討中ですが、国土計画でも減災と、全部災害から守るということではなくて、災害の被害を少なくするという視点からソフトを重視せよという方向性が示されておりますが、これに沿って、例えばハザードマップ、避難計画、防災訓練の3点セットを重要なところでやるような率を考えられないかと。

それから、(8)でございますが、これも国土計画、あるいはさまざまところで言われておりますが、維持管理を全体的に進めないとな社会資本整備がうまくいかないということで、これを新しくつくりたいと。ただ、これが財政的な目標にできるかどうかというところはまだ難しく、今考えておりますのは、重要施設の維持管理計画と、今は5年たったら更新とか塗りかえとかぐらいしかないんですが、もう少し細かなアセットマネジメント型の維持管理計画をつくりたいということでございます。

1枚はねていただいて、環境の分野でございます。ここはいずれも大切なんですが、あえてこの中では、ちょうど平成20年度から24年度という期間と重複いたします京都議定書目標達成という、地球温暖化の防止を戦略的な目標として抽出したいと考えております。なお、(12)のところにあります、河川・湖沼・閉鎖性水域の水質改善と、これも大変重要な目標なんですが、特に下水道等はぜひとも高度処理、合流式、藻谷先生からも合流式、大切だというご指摘が前回もあったんですが、この分野はほんとうに10年でぜひとも概成するということになるのかどうか。今、下水道自身の整備率が69、し尿浄化槽等も入れると80%の整備率になっていきますので、やるかどうかというのは一つの論点かと思っております。

最後の分野が活力でございます。活力、これは安倍政権の経済成長戦略とも非常に密接に絡みますし、国土計画のシームレスアジア、あるいは地域間格差の解消という点と絡むところでございます。国際競争力のところなんです、国際競争力強化のための交通サービスということで、実は前の重点目標は国際競争力と魅力の向上と、もう少し幅広いものからちょっと狭めております。というのは、今現在の時点では交通以外に、例えば大都市再生等の面的な目標が出ていないという状況なので、交通に絞り込んでおります。

アジア・ゲートウェイ関連では、航空路線の関係、それからコンテナの輸送コストの関係、さらには拠点的な空港へのアクセス率、さらに今回新しく、非常に今後大都市の競争力として重要になってくる環状道路の整備、我が国はおくれていると言われておりますが、これを追加してきております。

それから地域間格差、地域活力の向上というところでございますが、なかなか指標として、ぴたっとくるものが見つけ切れませんが、ここではコンパクトシティということで、都市機能の集積、あるいは公共交通へのアクセス率といったものを上げる。さらには、地域間交流としては航空とか道路の分担率とか、そういうものを上げてはどうかと検討しております。

もちろんこういう中で、交通の利便性とか、こういうものも重要なんです、戦略的目標、10年で概成という形では、この2つを挙げております。

最後に若干異例ではあるんですが、ICTによる社会資本イノベーションという毛色の変わったものを追加したい。これは、現政権のイノベーション25ということで、制度等を含んだイノベーションをやっていく。その中にICT、非常に強く位置づけられております。今、省内で全局を挙げての検討をさせていただいておまして、例えば地籍等とも関係するかと思います、地理空間情報、電子的な地図情報の整備、電子タグ、あるいは電車のカード等の電子決済といったもの、こういうICTを社会資本に結びつけていくというのを、新しい社会資本に関連する社会インフラといったとらえ方で集中的な整備を図ってはどうかといった内容でございます。

以上が横断的なご説明でございまして、最後に資料10をごらんいただきたいと思っております。スケジュール表でございますが、今後の予定で、きょう2月15日でございますが、3月にはアジア・ゲートウェイで、少し委員外の方にも加わっていただいた懇談をした上で、4月、5月と、いわば指標であるとか、その他のことを入れていきたい。4月については、社会資本の効率的執行とか維持管理、それから委員の中からも、今の全国一律の

目標じゃわからないということで、地方ブロック別、あるいは都市規模別に指標が出せないかという宿題をいただいております。これは、財政当局とやらなければいけませんので、出せるかどうかという最後はわかりませんが、それについてのご報告をしたいと。それから、先ほど申し上げたイノベーションの話のご報告。5月は素案ということなんですが、実質この2月、4月、5月の3回で、今後正式には5年、それから10年での概成といったところをにらんだ社会資本として、何を中心に政策資源を投入していくかということについてご議論をしていただきたいと、事務局ではかように考えております。

よろしくお願ひいたします。

【金本委員長】 どうもありがとうございます。あと、引き続きまして、各分野の検討状況について報告をしていただいて、その後、ご議論をお願いしたいと思います。

まず、都市地域整備局の所管分野について、中島都市・地域整備局長からお願いいたします。

【中島都市・地域整備局長】 それでは、資料5をご覧ください。

1枚目、検討状況をまずご説明します。うちは、マルチでございまして、小委員会が3つ、今立ち上がって動いています。都市交通・市街地整備の小委員会、黒川先生に委員長をお願いしてございます。公園緑地小委員会、越澤先生がきょうはご欠席なんですが、西谷委員長代理にお世話になっております。下水道は松尾先生に委員長をやっていただいております、それぞれ有力委員がご出席でございますので、もし私の説明で至らぬところがありましたら、ご指摘いただきたいと思ひます。

今後の予定ですが、今、石井君から話がありましたように、6月中に省としてのこの分野の中間的なまとめがあるようですので、それに向けて5月中に、3本の小委員会で動いておりますので、まとめて分科会、都市計画部会をお願いして、そこで横断的な議論を一度したいと思っております。

1枚めくっていただきまして中身でございしますが、各分野ごとの議論している内容が上から都市交通・市街地整備、公園緑地、下水道というふうに書いております。それを受けて表にしたのが次のページでございまして、今ほど石井君が説明したものの、うちの分を抜粋したものでございます。

まず、前のページの各分野の検討状況につきまして、ご説明いたします。

まず、都市交通・市街地整備であります。都市機能が無秩序に薄く拡散する拡散型都市構造が進む傾向にあつて、かくかくの問題が出ていてとあります。議論の前提として、

この分野だけではないんですが、従来のまちづくり、市街地整備というのは、人口が増えて都市に人が集まるといって、都市化といいますか、それを前提に戦後ずっとやってきて、その流れがちょうど変わる、大分前からそういうことはわかっていますし、それぞれのまちでの現象のあらわれ方はばらばらなんですけれど、大きな流れとしてそっちの方向へ行くだろうということです。市街地の拡大がとまるので、いろんな仕事の仕方が変わってきていまして、今のURというんですが、かつての住宅・都市整備公団の仕事の仕方なんかは典型的に、その変遷を追えば、市街地整備の流れを端的にあらわして、先取りしながらやっているつもりであります。そういう傾向があると。その中で中心部が薄くなって、郊外化のほうも、先行した郊外型ではむしろ郊外の過疎みたいなことがもう起こりつつありますので、いろんな問題が起きている。その中でまちづくりの方向としては、集約型都市構造とか、コンパクトシティとかいう方向を出していまして、それを支えるような都市交通のあり方はどういうものだろうかと、それを支えるような市街地整備の手法というのはどういうものがあるんだろうかというようなことを重点的に議論していることだとお考えいただきたいと思います。

それで、交通のテーマとしては、従来は自動車交通をさばくというのを、駐車場なんかも含めてずっとやってきまして、実は終わっていない分はたくさんあるんですけども、例えば政令市とか県庁所在都市ぐらいで、都市計画道路が大体できたなといえるところはどこかなと思ってみると、あそこはわりといいんじゃないかみたいなのが幾つか浮かぶところがあると思いますけれども、完全に終わったと言える、完全というかある程度終わったなという感じのするところは実はあまりないのでありまして、そういう意味では道半ばなんでありまして。踏切なんかも随分問題がございますし、道半ばなんがございますけれども、新しい方向感としてはコンパクトな都市を支えて、歩行者、高齢者、車に乗らない人でも不便なく移動ができるとか、あるいはモードの結節点をうまく処理するとか、歩行者、さらには自転車、こういったものをうまく扱うような仕組みを考えていこうと。そのための制度的な仕組みはどんなものが要るかということを議論しています。

中心は、公共交通をもう一度ちゃんと都市の交通機関の中心として位置づけ直すということに議論は集約しつつあるわけでありまして。そういう方向感でいろんな議論をしております。

地域、地域で地下鉄ができるとかいう、地下鉄は先行的に都市整備されましたけれども、LRTとかバスとか、そういうモードを使って、都市交通の全体の体系をつくっていこう

という努力を、関係者連携のもとに実施していこうということでございまして、省全体としても、これは大きなテーマになっていると思っております。私どもだけではございません。

市街地整備のほうも、集約型都市構造になった場合に、面整備が従来から重要な仕事でございまして、既成市街地、中心部でも未利用地とか空き店舗とか、そういうものが随分目立ってきまして、これをどう始末するかというところ、これもそれほど悪くないところもあるし、非常に危なくなっている状態のところもございまして、ここでも密集市街地と書いてありますけれども、そういうところをどう処理していくか。比較的小ぶりのやつを丁寧に重ねるみたいなことが一番有力じゃないかと思っておりますが、人を集める、住宅を再整備するのとあわせて、そういう手法を検討しています。

もう一つだけ言わせていただければ、そういう中で、あとで指標でも出ていますが、中心市街地の問題もあって、地方都市をコンパクトにしていく中で活力といいますか、人によって何が活力かと随分意見が違うんですけれども、何となく地方に元気がないという声満ち満ちていまして、格差と言ったり言わなかったりするわけですけれども、都市整備によって地方の活力を出せるのか出せないのかというのが、非常に私どもに突きつけられた大きな課題でございまして、これを何か目標を立てて取り組みたいと思っております。

公園の分野であります。公園もそこにございますように、潤いある生活空間、防災——防災はここ数年、緊急性のあるテーマとして取り組んでまいりました。さらには景観、歴史的風土の保全等と色々な機能がございました。引き続きということになるわけですが、マクロで見た1人当たり何平米なんていう数字は、なかなか5年たって目覚ましい改善というのがある数字でもないのでありますけれども、今議論していますと、引き続き防災の話は重要だと思っております。これも、そんなに進捗は実はよくなくて、頑張らなきゃいかんと思っています。

それと、やや長いスパンで一生懸命やっていたのは歴史・文化というやつでありまして、これからのまちづくりは、さっきのコンパクトシティの議論でも出てくるんですが、都市が機能的であるとか、もちろん活力があるとか、便利だとか、いろんな要素があるんですけども、加えて、その地域の持っている固有の文化とか歴史とかがあつて、それが具現された空間的な状況といいますか、自然とか建造物とか、そういうものがある。その地域の固有の歴史的風土と言えればそれまでであります。自然と人がつくったものがミックスされてでき上がっているその地域固有の歴史的、文化的な薫りを享受できるようなま

ちにして、それを将来の世代に継承していくと。そういうのをまちづくりの中心に据えていきたいなという、若干ロマンチックで申しわけないですけども、そういうニーズが非常に高いような気がしますし、私もそういう意識を持ってやりたいなど。

それで、従来から土地利用規制を中心にいろんな手法がございました。典型的には古都みたいな仕組みでございましてけれども、現状凍結的な規制をするものもございまして、あるいは整備のときにそういうものを復元したり再利用したりする予算措置もございまして。いろんなかたいものからやわらかいものまで手法がございまして、もう一度それを再整備して、歴史・文化を生かしたまちづくりみたいなことをやりたいなという議論をしています。

あと、民有緑地、緑を幅広くとらえて民間の緑地も、民間というだけでもない、都市公園にこだわらず、公共施設の緑空間、民間の緑空間を含めてやろうと。

もう一つ重要な点として、ちょっと長くなってすみません、多様な主体の参画。新たな公という議論が随分ありますけれども、公園は、維持管理という言葉がちょっと狭いような気がするんですけども、使い方が非常に重要だと。公園というのはある種のフィールドですから、そこでいろんな方がいろんな活動をする。もちろん植物のこともございまして、小動物、昆虫だとか鳥だとか、あるいは写真を撮ったり絵をかいたり、スポーツしたりレクリエーションしたり、子供と触れ合う、お年寄りの……、いろんな活動の場に使っていただいて初めて値打ちが出るのであって、そういう使い方の仕組みについて、いま我々は経験とノウハウ……、これは必ずしも役所が上手というわけではないので、新たな公といいますか、いろんな方をそこに巻き込んでいく仕組みをうまくつくりたいといけないんじゃないかという議論もしております。

下水道です。下水道も汚水処理については7割ぐらいの普及率を、下水道として達しつつあります。一方、雨水、浸水対策という半分ぐらいの達成率だと思いますし、高度処理になると、ちょっと数字を覚えていませんが、10数%、2割に足りない水準であります。したがって、まだまだやる必要がありますし、公共用水域の水質の保全が下水道の大目標であることは変わらないのでありますけれども、今下水道小委員会で議論している内容は、1つは、下水というのはいろんなものを集めてきて、ずっと集約してきて、そこで集中的に処理して、また水に戻してやるんです。そこを、単純に戻さないで、もう一回使うといいますか、いろいろと今まで取り組んできたんですが、それは従来はリサイクルとか循環とかいうことで議論していたんですが、今もそういう側面は強いんですが、地球環

境といたしますか、サステイナブルなまちをつくるという上で、下水道に集めた資源を使えないかという議論。例えば、汚泥は何らかの処理をするという意味では、七、八割リサイクルされていますが、ほとんどは無機的処理といたしますか、焼いて硬くして建材に使うというのが一番……。今後はそれに加え有機的処理をして、それを燃料的に使えば消化ガスとか、炭化して燃料にするとか、あるいは水も温度差を利用した冷暖房とかに使えばいろんな利用ができるわけで、まだまだこれは実施例としては少ないんですけども、そういった利用を拡げていけないかと議論しています。

最後に、指標については次のページになっていて、例えば、さっきも話しましたがけれども、景観というのは重要な課題だということまでは合意できるんですけども、じゃ、指標が何があるかという、景観行政団体のある市町村の数とか、途端につまらない指標になりまして、なかなかここは苦勞していますが、今後議論していきたいと思います。ただ、指標をつくる上で、いろいろ苦勞してみても、私どもは言うだけなのでいろいろなことを言うんですが、現場の負荷が随分かかりまして、限界効用は遞減する、ちょっとよくしようと思うものすごい労力がかかるとか、コストがものすごくかかるとか、市町村にものすごく負担をかけるということがございますので、どこかほどほどのところで割り切らなきゃいけないなど、そんな思いしております。

すみません、ちょっと長くなりまして、以上です。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、河川・海岸分野について、日比河川局次長からお願いします。

【日比河川局次長】 河川局次長の日比でございます。

資料6に基づいてご説明を差し上げます。河川局はボリュームで勝負という感じでございますが、その割に、2分野について、時間がございませんので、ポイントのみご説明させていただきます。

めくっていただきまして1ページですが、河川分野における検討の状況でございます。河川分野につきましては、河川分科会のほうでご審議をいただいているところでございます。西谷分科会長に大変お世話になっているところですが、まだ1回開催したのみですので、これから5月に向けまして中間取りまとめをお願いしていきたいということでございます。

そういう状況ですので、重点目標ですとか、指標についての議論はこれからということ

でございます。したがって、本日のところは、3ページ以下に、諮問要旨というのを
つけておきまして、現在の課題というようなものがそこに入っておりますので、それを
簡単にご紹介させていただくということで、よろしくお願ひしたいと思います。

最初に、資料の中で飛びますけれども10ページを見ていただきますと、私どもが今最
も懸念していることというのは大規模豪雨災害が頻発しているということでござい
ます。左側に気象変動に関する政府間パネル（IPCC）の部会報告の骨子が出ております。先
般、この部会報告がございまして、新聞等でもかなり取り上げられてございましたが、2
1世紀末に向けて気温上昇、あるいは海面上昇が起こってくるんじゃないかという中で、
さらに中ほどにあります熱帯低気圧の強度は強まると予測されていると。現に、中ほど下
の棒グラフがございまして、1時間に50ミリ、あるいは100ミリを越す集中豪雨とい
うのは近年大変増加しております。グラフは10年ピッチでとってありますが、ここ10
年を見ますと、明らかに50ミリ以上、100ミリ以上の雨の回数が増えているというこ
とで、これからもやはり中長期的にこういう豪雨災害というのが大変懸念されると、こ
ういう問題意識を持っているところでございます。

そういう中で、3ページに戻っていただきますが、治水分野につきましては、特に1、
2というあたりが関心事項ですけれども、1つは、災害が、今申し上げました多発する中
で、災害を未然に防ぐ予防対策をどうしていくかということでございます。一たび浸水が
起きますと、大都市、地方を問わず、社会経済活動に深刻な影響を及ぼしますし、とりわ
け、例えばゼロメートル地帯等でそういう浸水が起こりますと、非常にそれが長期化する
ということで、なかなか従前の水準に回復しないというおそれがございます。

他方で、広い意味で今の治水予算というのは半分ぐらいは災害対応の後追的な投資に
なっ
ていまして、なかなかここにあります予防的な対策に手が回りにくいという状況にござい
ます。

恐縮でございますが、8ページを見ていただきますと、予防的な対策をとると、いかに
コストを少なく、軽減効果があるかという事例を幾つかお示ししてありますが、例えばハリ
ケーン・カトリナの例ですが、被害額というのが1,250億ドルあったわけでございま
すが、これを事前に投資してふせいでおけば20億ドルの投資で済んだと。日本でも東海
豪雨の被害と、その後の投資を見ますと、716億円の事前投資があれば、5,500億円
の被害軽減ということで、私どもとしてはやはり予防的な対策というのに力を入れていき

たいという中で、どうしたらいいかということでございます。

それから2点目が、ハード整備とソフト対策の役割分担のあり方ということで、本日もソフト対策の議論が大分出てございますが、河川につきましてもハザードマップの整備、防災情報の提供など、17年の水防法等の改正によりまして、こういうことを規定しておりますが、あわせて住まい方、土地利用のあり方などもまだまだ不十分でございますので、この辺のご議論をしていただきたいということ。あるいは、なかなか避難のほうも体制の整備、あるいは住民の意識というのが進んでいないということがありますので、この辺をきちんと、どうやってやっていくかということでございます。

それから3つ目が、ストックが非常に増加している中で、管理水準と、それから維持更新のあり方をどうやって考えていくかということ。

それから4点目が、地域の活性化の核としての河川の活用のあり方ということで、これも資料を飛んでいただきますと、14ページに写真等をつけていますが、昨今、潤いのある地域づくりのための取り組みの中心的な場として河川というのがまた見直されているということでございます。ここではご紹介申し上げませんが、幾つかのところこういう取り組みがされているという中で、一方ではなかなか無機質な河川景観が存在するということですので、この辺をどうしていくかということが課題かと思っております。

それから5点目でございますが、自然環境の保全・再生を目指した河川整備のあり方ということで、これも引き続きやってまいりたいと思いますが、これも1点、また飛んで恐縮でございますが、16ページを見ていただきますと、いわゆる土砂の問題。これは、河川に限らず、後ほどご説明します海岸につきましても大きな問題かと思っておりますが、山の上から海まで、土砂について、どういう形で総合的に管理していくかということが一つの課題になっているのではないかと思っております。

こういうことを中心に河川分野について、これから議論いただくということで、どういう目標、指標にするかということは、先ほども若干ご紹介がございましたが、今、その辺を含めてご議論を詰めていただくという段階にあるということでございます。

それから、海岸分野でございますが、18ページでございます。海岸分野につきましては、中長期的な展望に立った海岸保全検討会というところで、昨年12月から2回ご審議をいただいております。19ページをごらんいただきますと、海岸については、法律に基づく審議会等ないため、海岸関係の省庁、4部局でございますが、それぞれの局長等の委嘱による検討会という形でご議論をいただいております。現行の重点計画の際も同様な枠組

みで検討をお願いしているところでございます。磯部先生に座長をお願いして、検討をしていただいているところでございます。この検討会につきましても、先ほど申し上げましたようにまだ2回ということにして、主には海岸の現状と課題ということについてご議論いただいているところでございます。

海岸についても、あまり細かくご紹介できませんが、中心になっている問題意識といたしまして、19ページの3段落目あたりに幾つか書いてございます。3段落目の中ほど、1つは、先ほど申し上げました地球温暖化の進展の問題、例えば海面上昇等の問題をどうやって考えていくか。あるいは、近年の台風の大型化等の懸念。それから、この5年間の中で、海外で大きな災害がございましたが、スマトラ沖地震に伴う津波災害、あるいはハリケーン・カトリーナによる高潮災害など、大規模災害の頻発を踏まえた対応をどうしていくか。あるいは進行する海岸侵食にどういう対応をしていくか。また利用の観点では、現在の美しい国づくり等について、海岸分野はどのようなふうに対応できるか。それから漂流・漂着ゴミというのめかなり社会問題化しているということで、こんなものに対してどういうふうに取り組むか、こんな観点からご議論をいただいているところでございます。

20ページ以降で、検討会の中で、とりあえず現在の計画の目標等をお示ししながらご議論をちょうだいしているところでございますが、時間の関係で中身は省略させていただきます。いずれにいたしましても、海岸分野につきましても、今申し上げたような重点課題の中でどういうものをこれから目標、指標に取り上げていただくかということを詰めていただいているところでございます。

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。海岸分野の磯部先生が、ただいまご紹介がありましたけれども、ご所用で11時ごろにご退出されなければいけないということでございますので、何かございましたら、今お願いいたします。

【磯部参考人】 ありがとうございます。海岸分野の検討会の座長をさせていただいています。今ご説明のとおりでございますが、今の資料の22ページに海岸分野における重点目標（案）、及び指標（案）というのがついてございますが、海岸分野については、特に国内外で最近津波とか高潮の問題が非常に深刻化しているので、したがって、安全の部分というのが非常に大きく取り上げられています。しかしながら、それと同時に、検討会では環境にどのように配慮できるかとか、あるいは長期的に海岸の保全を考えなくてはいけないとかという問題提起がなされ、平成11年には海岸法が改正されて、その前の防護と

いう目的に加えて環境と利用という目的が加わったこともありまして、そこをどう取り上げていくかということが大きな問題かと思っています。

そういう意味で、22ページの中ほどに検討中の事項として、総合的な土砂管理に係る指標というのがありますが、これは河川と海岸を通じて土砂の流れを連続的にして、それによって海岸の侵食を防ぎ、海岸の侵食を防いで、砂浜が回復する、あるいは維持されるということによって波のエネルギーを減衰させ、安全度を高めることもできますし、また生物生態系に対する環境の水準を高めることもできるし、また砂浜を利用することができるという意味で、非常にいい効果を及ぼすので、そこら辺のあたりをぜひ考えていきたいと思っています。これはやや長期的な視点になるかと思いますが、その中でも特に景観的に大事であるとか、生態系は大事であるとか、安全にとって欠かせないといった、特に重要なところについて10年という目標もあり得るかなと私は考えています。

そういう意味では、先ほど資料4で、縦横につないだ表があったわけですが、これは総合土砂管理について安全の部分に入れられています。実はこれをやると、暮らしとか環境であるとか、活力であるとか、ほかのところにもいい影響を及ぼすので、ぜひ積極的にやっていったらよろしいのではないかと考えています。

あと一言だけ追加いたしますと、先ほど地球温暖化の関係で京都議定書達成ということが一つありましたけれども、第4次報告書などを見ますと、海面上昇についてはかなり確定的というような予測になっておりますので、防止と同時に、起こってしまったときに慌てないでどのように対応するかということも議論する必要があるかと思っています。この委員会では10年ということなので、ここでの議論にはなじまないかもしれませんが、海岸分野としては大きなテーマではなからうかと思っています。

以上です。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、道路分野について、宮田道路局長からお願いいたします。

【宮田道路局長】 資料7でございます。道路は森地部会長のもとでご検討、ご審議をいただいております。1ページでございますが、昨年1月から検討をスタートしております。昨年6月に、今後の道路政策の基本的方向についてという論点整理をいただいております。その中間取りまとめをもって、18年9月から12月まで意見把握をしてございます。インタビュー、市町村長、あるいは経済界、学識経験者等、さらには1万3,000人余の方々からアンケートをいただいております。昨年末でその取りまとめ、分

析をしているという状況でございます。ことしの1月に第20回の道路分科会基本政策部会をお開きいただきまして、その結果の報告と個別具体テーマについての議論を開始している。第1回は物流に関する道路政策ということでございました。今、申し上げました昨年6月にお取りまとめいただきました中間取りまとめ、論点整理はどういうものかというご紹介をいたしたいと思っております。2ページでございます。

最初が、道路政策をとりまく社会的課題、それに沿った具体的政策ということでございますが、左側、道路政策をとりまく社会的課題ということで4つ挙げられております。1つは、少子高齢化社会において活力ある国民生活の創造。ニーズといたしましては、地方の生活水準の維持、あるいはリタイア世代の二地域居住の支援、そういうことを目的とした安全・円滑で快適な移動の確保等々でございます。2番目が、東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化。3番目が、安全で安心な社会の実現。4番目が、地球環境問題への積極的対応ということが、社会的課題の4つでございます。そのニーズに対応した主な具体政策というのを掲げておりますが、説明は省略いたします。

一方、今後の道路政策を進める上での留意点ということでございまして、3ページでございます。1つは、高齢化する道路ストックということでございまして、戦略的道路管理を行う必要があるかというご指摘でございます。下のグラフ、ごらんいただきますように、2006年、タイトルが書いていないのですが、つくって50年を超える橋梁がどのくらい増えるかということでございまして、2006年を1といたしますと、10年後が3倍、20年後は7倍になると予測しております。そういうものを背景として、高齢化する道路ストックに対応した戦略的道路管理が必要だろうということでございます。

2番目が、既存ストックの徹底的な利活用ということでございまして、例えば既存道路の部分的な改良を推進すべしと。2番目が情報通信技術の活用。例えばETC等でありまして、ITS技術を積極的に活用して、利活用を図っていこうと。3番目が交通運用施策の導入ということで、例えば弾力的な料金割引による有料道路と周辺一般道路との需給バランスの調整、そういうものを考えたらどうかということでございます。

3番目が4ページでございますが、国民とともに進める道路・沿道空間の再生ということでございまして、地域空間の一部としての道路、そういうものを認識して、地域活動に伴う多様なニーズを吸収していこう、対応していこうということでございます。

4番目が、具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開ということで、言うまでもございませんが、維持修繕費用が増加します。その将来に向けて新規投資が減ってまいり

ますので、スピーディーな政策展開が必要だろうということでございます。

以上が論点整理、中間取りまとめでございます、これに沿って意見が寄せられております。そういうものをもとにして、今後部会でご議論いただくということでございます。

5ページから3ページほど、これまでに計画部会でいろいろ目標、指標、ご指摘をいただいております、道路分野でも。例えば、コンテナ通行支障区間の解消というものを、通行可能区間の割合で指標化すべきというご指摘をいただいておりますが、新たな指標の検討を始めております。

6ページが、港湾と道路、整備の調整と申しますか、一体的整備が望ましいということでありまして、港湾と背後圏のアクセス強化を考慮に入れて指標化できないかということでございます。そういう方向で今、港湾局と一緒に資料を検討しているところでございます。

7ページが、国際競争力の観点から、空港、港湾と高速道路との接続性について指標化できないかというご指摘がございます。現行で道路アクセス率というものをセットしておりますので、こういうもので指標化、継続をしてみたいと思います。

最後のページでございますが、道路分科会基本政策部会の今後の予定でございます。2月から5月まで、渋滞、安全等に関する政策についてご検討いただきたいと考えておりまして、6月ごろ道路分科会としての建議、今後の道路政策の基本的方向についてということをお取りまとめいただきたいと思っております。それをもって社会資本整備重点計画の策定に資したいと考えております。

冒頭報告いたしました特定財源の見直しに関する具体策で中期計画を今年内につくれということが決められております。そういうものとも整合を図りながら進めてまいりたいと考えております。

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、次は港湾分野について、中尾港湾局長からお願いをいたします。

【中尾港湾局長】 港湾局長の中尾でございます。資料8でございます。その前に現在、港湾分科会は黒田部会長のもとでやっているんですけども、前々から、港湾審議会の時代から、港湾については長期政策というものを10年ごとぐらいにつくってございまして、その議論を始めておりました。長期政策というのは約10年先、あるいは20年先を見据えた港湾政策ということでやっております。

二、三年ほど前からテーマごとに、例えば環境の話、港湾のグリーン化と呼んでいますけれども、その話の部会をつくったり、あるいは防災関係では大規模地震対策、津波対策に対しての議論ということで部会を設けてやっておりました。その関係から、今回、社会資本整備重点計画の重点分野、プラス長期政策に関することを議論していただいております。

そういうこともありまして、最初の1ページ目、2ページ目は、我々港湾行政について、重要な政策についてのご紹介でございます。こういうことをやっているということでございます。

まず、1枚目でございますけれども、社会資本重点分野でいきますと、活力ということになると思います。左側、スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化ということで、これは日本の港湾が、20年前に比べて東アジアの中で非常に地位が低下しているということで、その原因として、やはり港湾コストが高い、あるいはサービスが悪いということがございまして、これを平成22年度までに港湾コストを約3割低減、リードタイムを他港の先進港並みにしようということでやっております。左の真ん中の図ですけれども、大規模なコンテナの施設をつくるのはもちろんでございますけれども、それ以外のソフトの部分、荷捌き施設の24時間化とか、あるいは鉄道との積みかえ施設をつくるとか、共同デポをつくるとか、そのようなことをやっております、現在も京浜港と伊勢湾、阪神港の3つをスーパー中枢港湾に指定して、平成22年度までにこの政策をやっていこうということでございます。

右側、もう一つの活力で、最近の港湾行政でやらなきゃいけないことということで、東アジア物流に対応した港湾機能の向上ということ。これは東アジア物流が急激に増加しております。真ん中の図でございますけれども、東アジア域内の準国内化と呼んでおりますけれども、要するに、国内と同じような物流が必要になってきているということで、そのための政策をやらなきゃいけないということでございます。

具体的には右に、国際ユニットロードターミナルの整備と書いてありますけれども、国内と一緒にフェリータイプで、自動車で運んできて、シャーシや何かで運んできて、そのまま日本国内を走り抜けていくということが、もう東アジア全体で始まっていると。そのための政策をやらなきゃいけないということでございます。

それに付随して、左下、保安強化。これは9・11テロ、アメリカのテロ以来、外貿埠頭に関しましてはフェンスを設けたりして、保安をやっていかなきゃいけないと。そんな

ことについてIT化もやっていかなきゃいけないということでございます。

右下は、港湾の情報化の推進ということで、これも同じような話なんですけれども、手続を、窓口を一本化しようということで、これもITを用いまして、税関とか経産省、あるいは入国管理局と一緒に、ワンストップサービスをやっていこうということでございます。これが以上、活力ということをやっております。

2ページ目が安全とか環境の話です。左の耐震強化岸壁緊急整備プログラム推進と書いてありますが、これは安全の話です。もともとこの図にかいてあるところについては、耐震強化の岸壁をある一定割合でつくらなきゃいけないということを、昭和58年の日本海中部地震からやっております。25年たっているんですけれども、やらなきゃいけない分の半分しかできていないということで、これをある程度推進させなきゃいけないということでございます。

それと同時に、左の真ん中の基幹的広域防災拠点、これも安全でございますけれども、これは特に首都圏で直下型地震が来るんじゃないかという心配があります。それについて、港湾については川崎で東扇島地区と呼んでいますけれども、ここに防災拠点、緊急輸送物資とかいうものを集めておいて、その配分をするという機能を持たせるために、今つくっております。多分阪神地区でもこれが必要になると思っております。

それから、右側に環境関係を入れております。リサイクルポートプロジェクトの推進ということで、リサイクルの拠点となる港を全国で21港指定しまして、そこで整備を進めているということでございます。当然、港湾は、大量な輸送物資を持ってきてストックできますし、最終処分場もあるということで、リサイクルの拠点になるということで、静脈物流ネットワークをやろうということでございます。

環境は右の真ん中ですが、海面処分場の計画的な確保ということで進めております。

それ以外に左下、暮らし関係ですが、市民・民間との連携による交流空間の形成とか、右下の環境では、良好な環境の保全・再生・創出ということをやっております。

ということが全体の港湾行政の今後の進むべきことだと思っておりますけれども、3ページ目に、分科会でまず枠組みを議論していただいております。ここに重点目標（案）の検討と書いております。港湾に関しましては、下の表でございますけれども、4つの全体の指標は同じでございますけれども、やはり港湾に関して言いますと、活力が一番上じゃないかということで入れておりますけれども、プラス国際競争力の強化・活力という形に

したほうがいいんじゃないかということで議論していただいております。2番目に安全、3番目に環境、暮らしということになるのではないかとということでございます。目標はこういうふうを書いてあるとおりでございます。

プラス共通課題として、社会資本関係は大分ストックが進んでおりますので、維持管理を、一番下書いてありますけれども、共通ということでやったらどうかということがございます。先ほど全体の表では安全ということになっておりました。我々としては、共通ということでこういう形でやったらどうかということを入れております。

4枚目、5枚目は、全体としての国家戦略として位置づける理由ということで、こんなことで先ほど言った4分野は位置づけられるんじゃないかということで書いております。最後のページに、一番目標となる重点計画での指標でございますけれども、これはまだほとんど議論しておりません。左側が前回の重点計画での指標でございますして、右側が、今回こういう形でやったらどうかという案でございますして、ここにいろいろと検討中というのが多く書いてございます。先ほど道路局長からありました連携を検討中というのは、一番上の国際海上コンテナ貨物輸送コストの低減率、これについても道路局と相談しておりますし、いろいろな部分でまだ検討中ということになっております。いずれにいたしましても、6月までには、これらについてうちの分科会で議論してもらおうと思っております。

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、次は航空分野について、鈴木航空局長からお願いいたします。

【鈴木航空局長】 それでは資料9で説明させていただきます。

まず4ページをおあげいただきたいと思います。航空分野は、昨年9月に航空分科会を立ち上げまして、金本先生と山内先生に委員長と委員長代理をお務めいただいております。

主要な検討項目にありますように、従来は空港整備、あるいは航空保安施設整備という、整備に重点を置いた方向性だったわけでありまして、だんだん空港も航空保安施設も整備が進んでまいりましたので、これからはそれをいかに活用していくか、それから機能を向上させていくかという段階に入ってきていると思います。ですから、真ん中に3つ丸がありますが、空港機能をいかに向上させるか、あるいは維持管理・更新も、昔つくった空港が20年選手、30年選手になって古くなってまいりましたので、これを大規模修繕していかなきゃいかんというような問題。それからセキュリティーも含めた安全・安心対策。それから運営のあり方みたいな、こちらと一緒に重点を置いてやっていきたいと思

っております。

今までは、空港会社とか航空会社からのヒアリング、あるいは利用者、自治体からのヒアリングを中心にやってきました。いよいよ2月から首都圏における空港のあり方とか、次回は関西圏、中部圏、その他の空港のあり方等々、中身の議論をしてまいる段階でございます。

1ページから3ページまでに代表的な部分を掲げさせていただいておりますので、そちらをご説明させていただきます。

1ページでございますけれども、何といたってもやはり大都市圏拠点空港の機能強化が一番の急務であります。もちろん投資も重点化してやっております、特に羽田が一番のボトルネックでありますので、羽田を急いでやっております。左上のほうに羽田がありますが、4本目の滑走路をつくる再拡張事業というのを進めております。縦にありますA滑走路、C滑走路、3,000メートルが2本ございまして、これは十分能力があるんですが、横風用のB滑走路が1本しかなくて、ここがネックだということで、これと対になるような新しい滑走路を2,500メートルでつくると。ごらんいただきますとよくわかりますように、多摩川の河口に半分ぐらい突き出しております。これは国土交通省になった連携のいい例だと言われているんですが、河川局の多大なるご理解をいただきまして、多摩川の河口に半分突き出させてさせていただいております、やっとならば2,500メートルの滑走路がとれたとっております。右側のほうは東京港に入る大型コンテナ船なんかを通りますので、そっちにもあまり行けないというぎりぎりの線でございます。ただ、ここは、流れをふさいではいけないので、多摩川の河口部分は栈橋でつくりまして、右側のほうの3分の2を埋め立てでやるという組み合わせ工法でやっております。ただ、現在、漁業補償交渉が難航しております、法的な手続は済んでいるのですが、千葉県漁連との交渉を今やっております、これを早く急いで、着工にこぎつけたいと思っております。

それから、成田のほうでございますが、これは拡大図を隠しているんですが、実は下のところに4,000メートルのA滑走路、昔からあるメイン滑走路がございます。上のほうの平行滑走路が2,180メートルという中途半端な長さしかできなかった。この右側のほうで頑張っている農家の方々がおられまして、土地が買えないということで、本来の位置を少し北のほうへずらして、2,180メートルを確保したのですが、これではまだ能力が完全じゃないということで、さらに320メートル北側へ延伸して、2,500メートル化するという工事を始めております。これは昨年9月から着工しております。2,500メー

トルになりますと、着陸機はジャンボを含めて全部おられるんですが、離陸機がアメリカ西海岸ぐらいまで行けます。今の暫定ですと東南アジアぐらいまでしか行けないんですが、遠くまで行ける。さらに遠く行くやつは4,000メートル滑走路から出ればいいので、2,500になると非常に機能が向上いたします。こちらは20万回から22万回、2万回増えることになります。

一方で左の羽田のほうは29.6万回から40.7万回で11万回も増えますので、羽田のほうで、国際線のほうに大分回しても余力ができるということで、年3万回の近距離国際線を羽田に入れようということで、羽田が成田を少しお手伝いするような形で、この両方ができましたら運用していこうと思っております。ですから2空港、ペア空港のように一体的にうまく使って、首都圏の旺盛な航空需要にこたえていこうというものでございます。

それから関空につきましては、2本目の滑走路をつくります2期事業を延々と進めていたんですが、ようやくことしの8月2日にオープンすることになりました。今までも24時間空港ではあるのですが、1本の滑走路だと、夜中の二、三時間ぐらい、週3日メンテナンス工事をしないとイケません。夜中の2時から5時ぐらいまで週3日とめないといかんということになっているんですが、2本ありますとそれを交互にできますので、完全フルオープン、いつでも飛んでいただけるという状態になります。したがって、深夜の貨物便なんか、定期便のダイヤが大変入りやすくなりますので、貨物空港としての活用が期待されております。それから、関空はアジアに近い。特に中国などには成田より50分ぐらい近いという位置関係にありますので、アジアに向けての窓口としても非常にいい機能ができるんじゃないかなと思っております。

中部は昨年2月に開港いたしまして、折からの万博が開かれたこともありまして、1年目は大変好調でありました。2年目は万博の反動減もありまして、ちょっと国内線は減っております、若干落ちておりますが、2年目が平年度ベースだと思って、これからどんどん伸ばしていけばいいのではないかなと思っております。最近では、ボーイング787の新しい中型機に注文が殺到しているんですが、その部品を、主翼とか胴体の一部を名古屋の三菱重工とか川重とか富士重とかがつくっているんですが、それを何と中部に海で運んできて、中部空港からジャンボの改造機、おなかを倍ぐらい太くした特別な改造機でアメリカの組立工場まで運ぶというような輸送も始まっておりまして、これは非常に貨物輸送、おもしろいと思っております。

それから、この4空港のうち、羽田はほかの国内主要空港とともに国の直轄で管理している空港なのですが、成田と関空と中部はそれぞれ国出資の株式会社で設置管理をされております。これを完全民営化するという閣議決定がなされておりまして、特に成田は近い将来、完全民営化、100%民営化するんですが、それを全く無防備で完全民営化してしまっているのかという議論を、別途懇談会を設けまして、山内先生に取りまとめしていただいております。完全民営化に当たっての何らかの仕掛けが要るかなという議論をまとめていただきまして、それを航空分科会の議論に合流させまして、取りまとめをしていただきたいなと思っております。

それから2ページ目は耐震の問題でありまして、地震のときに空港というのは、その点だけ生きればいいもので、使い勝手がいい状況にあります。直ちに緊急物資輸送なんかも行われるんですが、特に定期便なんかも3日ぐらいすれば飛べるようになるのではないかなということで、そういう応急復旧できるような体制をつくりたいなと思っております。ただ、今、主要空港の調査をやっているんですが、まだ精密に調査してみないとわかりませんが、液状化する可能性のあるところもかなりございまして、とにかく地震で壊滅的に傷まないような方策を、主要空港についてとっていきたいというものでございます。

それから3ページ目は、航空サービスの高度化ということで、せっかくつくった空港、あるいは管制施設をなるべく有効に活用していこうということで、例えば一番左上のILSの高カテゴリー化と称していますが、計器着陸装置にランクがありまして、カテゴリーIというのは60メートルぐらいのところで見えないとおりにられない、IIは30メートルぐらい、IIIになるとほとんど見えなくてもおりにされるという状態なんです。そういう、なるべく高いランクの計器着陸装置に切りかえていく。

それから、ユニバーサルデザインということで、バリアフリー、あるいはいろいろな方々に使い勝手をよくする。

それから国際機能の高度化ということで、国際線のターミナルの整備だとか、それから右下にありますように、RNAVといっております、エリアナビゲーションの略なんです。今までは地上の無線施設を頼りに飛んでいましたので、ジグザグに飛行機は飛んでおりました。それがカーナビをもっと高度化したような原理で、飛行機の位置が精密にわかるようになれば、地上の施設を頼らずに直線的に飛べるようになる。そういう航空路をどんどん設定していこうということでやっております。非常に効率的な飛行ができるようになりますし、量も多くさばけるようになるというものでございます。

そういうのをいろいろ議論しながら、最終的に重点目標なり指標のイメージであります
が、5ページ、6ページに整理してございます。特に6ページのところで、ごらんいただ
きますと、今までなかった災害時の空港機能の維持に関する指標なども入れていきたいと
思っておりますが、サービスレベルのところにつきまして、現行は座席キロとかトンキロ
とかいう指標を入れておりました。座席キロというのは、提供座席数に飛ぶ距離を掛けて
やるものでございまして、そうすると、国内線でも何百倍とか、国際線だと何千倍とかに
なりまして、何千億座キロとか、そういうわけのわからない指標になりまして、我々が見
てもどのぐらいかという感じがつかめないのも、逆にわかりやすい指標がいいんじゃない
かということで、右のほうにありますように、国際線の便数だとか旅客数、貨物量だとか、
わりとシンプルな指標に切りかえていきたいと思っております。

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す。これで一通り説明が終わりましたので、
ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。とりあえずどの分野からということは申しま
せんので、ご自由をお願いいたします。

松尾先生、どうぞ。

【松尾参考人】 一番最初に局長からあいさつがあったときに、国の予算が、社会資本
が3%減らされて、GDPは3%成長でした。その関連の中で、国の中のいわゆる財
政的な意味では、社会資本を投資するとGDPがマイナスになるというか、GDPを増や
すためには社会資本に投資しないほうがいいんじゃないかという議論になっているんです
か。それはどういう意味で語られるのかをお聞きしたいと思うんですが。

【宿利総合政策局長】 そういうことじゃなくて、一応、名目成長率について2つのシ
ナリオを設定しまして、今の新しい成長戦略で経済が伸びた場合と。それは3%台の後半
ぐらいに名目成長率を設定した一つのシナリオですが、それと、成長が制約されたケース
というので、これは2%強ぐらいの名目成長率を設定した、この2つのケースと、それか
ら公共投資を5年間マイナス3%で下げていくケースと、マイナス1%で下げていくケー
スと、このそれぞれの2つのシナリオを組み合わせると、国と地方の基礎的財政収支が5年
後にどうなるかという試算をしたんですね。

その結果、名目成長率3%台後半という新経済成長シナリオで、かつ、マイナス3%の
公共投資削減を5年間続けたという場合しか、試算上はプライマリーバランス、国・地方
を合わせたものがプラスにならなかったと。したがって、5年後に国・地方の基礎的財政

収支をプラスにするというのが、今の政権の大きな目標だから、それを実現するためには、少なくとも公共投資は3%減というのを続けなきゃいけないんじゃないかということにつながりかねない試算がされているということで、やっぱり意識しておかないといけないということでもあります。

【松尾参考人】 もしそうだとすると、指標をつくる意味は、それぞれの分野でこういうものを出しますというだけけれども、国民に対してこういう効果がありますということの説明のために指標化したいというお考えだと思うだけども、場合によっては、社会資本を整備することによってGDPが増えるんだというか、指標の意味が、GDP増加に貢献するんだとか、ある意味での日本の新しい産業分野が創設されるのだといったことを示す必要があると思います。さっきのイノベーションに関しても、道路分野でありましたけれども、イノベーションによって日本の活力が活性化していくことを示すべきで、何かもうちょっと違う意味で、もっと積極的な意味で新しい産業分野が開発されていくとか、アジアに対してもっと都市づくりとかまちづくりとかいうレベルで参考になるとか、数少なくてもいいけれども、社会資本全体が持っているもうちょっと積極的な役割みたいなものをアピールするような指標化というんですかね、そこで勝負しないと、結局いつも、社会資本は、要するにお金を使う側に回っちゃっていて、新しいものをつくり出したり、もうかるほうへ行かないという感じに受け取られがちだと思うのは、ある意味で指標作りに強くかかわっている者としては残念に思うんですね。

さっきの、私は下水道分野なんですけれども、下水道も今までのやつだと、要するに国土交通省の下水道分野からしか物を見ていないという印象が強くて、これは私は小委員会のほうでもお話ししているだけけれども、もうちょっと都市全体の中での下水道のあり方とか、それを考えてみると、下水道は集める力、能力を持っている非常に大きな施設なんです。そうすると、ごみ問題なんか、一方で環境省の所轄ですけれども、あえてそれを下水道側がやって、全体として社会のエネルギー効率を上げると。それによってどれだけ、CO₂の排出権を国内でも使える、買ってもらうようにすべきであってね。今の排出権の議論はみんな国外にお金が行っちゃうわけですね。そうすると何にも日本国内に残らない。排出権を国内で使ってもらって、国内の社会資本に投資してもらえば、将来的には国内の効率はもっと上がっていくわけですね。

指標化もいいんだけど、もうちょっと、もしも財政当局とのやり合いの中で、あるいは国民的な支援を得ることが必要であれば、もう直接的に指標を選定していかないと、

個別の指標を分野ごとに、自分の専門分野でいくら積み上げても、もう一息効果を発揮しないんじゃないかというのを、あえて感じたものですから、申し上げたいと思います。

【金本委員長】 局長、どうぞ。

【宿利総合政策局長】 非常に重要なご指摘だと思うんです。私どもも、人口減少化、高齢社会が急速に進む中で、着実に日本というのは経済成長を達成していかなければいけませんから、その中で社会資本整備がどのぐらい貢献できるのかと。まさにそこをPRしたいわけですね、アピールを。そこが今まで十分にできていなかったということがあるかもしれないですね。

先ほど4つの分野の指標をご説明しましたように、暮らし、安全、環境、活力とありますけれども、それがそれぞれ我が国の成長にいろんな、大なり小なり寄与している、それがどういうふうに寄与しているのかと。あるいは今後5年間にこういう分野にこのスピード感で投資をすれば、どれだけ成長を底支えする、あるいは引き上げていく、あるいはリーダーシップをとれるのかというあたりがうまく説明できないので、むしろその辺の知恵を先生方に出していただいて、それがうまく指標化されて、それで、社会資本整備の必要性がもう少し理解されるというのが、実はこの審議会にお願いしたいところなんです。よろしくお願ひしたいと思います。

【金本委員長】 その点に関しましては、ここを出している指標の意味と、それから今、松尾先生がおっしゃられたような国民の生産にどれぐらい貢献するかというものと、若干政策評価の体系として違うものとして実は組み立てられています。

ここでは出てきませんが、事業評価、典型的にはB/Cを計算するというのでやっているのが、直接的に国民にとってのGDPを若干拡張して、環境関係の便益とかいろいろなものを拡張したものがどれぐらい増えるか。そのための税金がどれぐらいかという計算をしているわけですね。これが、1を非常に上回っているということになれば、コスト掛ける以上のものがありますということで、これが一番基本だと思います。

それについて、もう一つは、それをマクロ的に見るというアプローチもあって、社会資本整備をすると、地域成長率とかGDP成長率がどれぐらい増えるかというのをマクロモデルでやるというのもあり得て、それも少しやられているところがあります。ただ、そちらのほうはなかなか推定の精度がよくなくて、モデルを変えれば違う結果が出るということで、なかなか使いにくいというのが現状かと思います。

ここでやっているのはそれとはちょっと違う体系でありまして、個別事業ですと、非常

に具体的になって、全体として、国民生活がどれぐらい豊かになっているかというのが見えにくいということがありますので、国民生活に見える指標で社会資本整備をすると、こういうぐあいに改善していますというのを見せようということです。そういうのがあると、具体的な生活、あるいは生産の場において10年間でこれぐらいよくなったというのが見えてくると、そんな体系かと思います。それに合うようないろんな指標を見つけてくるといったことかなという気がしております。

どうぞ。

【水山委員】 分科会に対してどれぐらい申し上げていいのかわかりませんが、気がついたところを申し上げます。

すべてじゃないんですけれども、これの必要性はよくわかった。だけど、それを解決していくのにもっと思い切った技術開発をベースにした方策をお願いしたい。大急ぎで、早く、安く、長もちするものを、それぞれの分野でぜひ考えていただいて、従来のものでやればこのように進むところがこんなに進むと示して欲しい。安くあげればあげるほど予算が抑えられてご褒美がないような話になっていくので、あまりみんな喜ばないんですけれども、ご褒美のあるようにすれば、もっといろいろなことができそうな気がします。

それが、どうも民間と違って非常にスローです。5年後を目指して何とかを開発するという話が次々出てきますが、それもちゃんと終わらないのに、また次の5年という。民間も使って、ぜひそういうものが表に出るようなものを出していただくと国土交通省らしい。

それから、安全と環境が平行して出てくるんですが、私は金もなくなっている今の状態で、新しく安全をつくり出すときに環境をつくっていくというようなことで、戻って、環境再生事業というのは賛成できない。後回しにしたらどうか。環境は環境でやる、安全は安全でやるというのは適当でない、安全は当然環境も考慮してやるんでしょう。

それから、河川、海岸に偏るのかもしれませんが、ハードとソフトを組み合わせるのは望ましい最終的な姿なんですけれども、当面は面的にハードとソフトを使い分けるというようなものを動かされたらどうか。例えば、ハードで非常に金をかけているところにソフトも金をかけているみたいな、ダブルでやっている傾向が私には見えるんです。そうじゃなくて、はんらん原の図ができたところはそれで対応してくれ。ハードで対応するところはハードで対応するという面で組み合わせる話をぜひお考えいただきたい。

指標がこれからいろいろ出てくるんでしょうけれども、率で示されるときには、必ず分母分子、それから現状の数字をぜひ示していただきたい。率だけだと分母が幾らあるのか

よくわからない。そのときにぜひ、同じものであっても、こういうくり方をすれば、第1段階何分の何、第2段階何分の何みたいな、ちょっと細かい分けをしていただいて、当面5年間にこの第1段階をかなりのところまで終わらせていくんだと。終わると次の仕事なくなるような不安感があるかもしれませんが、ぜひ雰囲気的にどんどん終わっていただきたいと思います。

【金本委員長】 技術開発の面は、まだ効率化とかいったところは、また別途出てくると思いますので、それとも絡んでご検討をお願いできればと思いますが。

【水山委員】 ぜひ、従来のものから180度方向を変えるぐらいのつもりで、随分周辺技術は進んでいるところがあって、河川、海岸なんかは非常に伝統的に進めておられて、それは結構なんだけれども、もっと思い切って、そんなことをやるのというようなやり方が今、十分できる状態になってきていると思うんです、ぜひ大急ぎでそういう動きをしていただきたい。それが国としての役割じゃないかなと思います。

【金本委員長】 どうぞ。

【黒田委員】 議論の論点が少し大局的な議論になっているんですが、きょう、各局の説明をお聞きして、私なりに少し感じた点とお願いを申し上げたいと思います。

まず、都市交通の分野で、東京はともかく地方の都市圏は人口が減少していることがすごくきいていまして、ほとんど私鉄の、公共鉄道もそうですが、経営がもう成り立たなくなっている。あと10年で、例えば関西の私鉄はほとんど経営破綻を起こすだろうということが言われているんですが、この問題はどこの分野でおやりになるのかということが1点です。少し考えておく必要があるんじゃないかな、都市交通の一部として考えておく必要があると思います。

もう一つは、河川局、海岸局、今も少しお話が出ている分野もあるんですが、一時、堤防の面的整備ということがかなりうたわれた。私の思いとしては、美しい国土を形成するという意味も含めて、堤防の面的整備ということを都市局と横断的に考えればいいのじゃないかと思うんですが、それが今回の重点整備の項目に入っていないんじゃないかなと思います。

それから、道路、港湾、空港関係で、いずれも共通しているのが、国際競争力という視点で整備の論点が大きく議論されている。そういう意味で、ぜひとも活力のところを、国際競争力・活力という形にしていだけないかなと思ってございます。

以上です。

【金本委員長】 そのほか。上村委員、どうぞ。

【上村委員】 港湾局のまとめ方の中に、国際競争力・活力というのを一番重点目標のところに挙げて、ずっと、その次に安全、環境、暮らしというふうにいっているんですけども、ほかの局のまとめ方も、やはり各局の中で一番優先順位はどこなんだというのを明確にしていくような書き方にしたほうがいいと思います。今、黒田先生がおっしゃったように、やはり活力の、企業の国際競争力を重視して、それを支えるところを最優先の順位として上に上げるような書き方でまとめていくのがいいと思います。

それから、資料4の赤字の検討中というところは、今検討していらっしゃるどころだと思いますが、それぞれほんとうにすべて大切な、重要なところだと思いますので、ここは検討中から、検討中ではなくて、これをぜひ入れていただきたいところばかりなんです。良好な景観の形成というところでは、6、7、8、無電柱化の問題と市町村の数、それから、行政団体のうちのとなっているんですが、良好な景観の形成は、やはりこれは全部の政策にかかっていく。道路も市街地も港も、それから空港も全部に、ぜひ今の安倍政権の美しい国に呼応していくためにも、これが全部にかかっていくようなことになるといいなと思います。

それから、もう2つあるんですが、市街地のところで、これは個別のことになるんですけども、市街地のほうの2ページのところに都市再生特別措置法のことを、一番下の行にあるんですけども、市街地をこれから都市局のほうで整備していくときに、これはたしか10年の時限立法になっていて、まだもう少し残っているとは思いますが、地域の活力を向上していくためにも、これをさらに今の再生法を使って、今までやってきたいろんな再生法にさらに深化させる、あるいはつけ加える。それでもう少し、それこそ都市局でなされておられるコンパクトシティに持っていきやすいような特別措置法をさらに確立していく。あるいはこれを延長させていくような、そういうお考え方はされないのかなということをお聞きしたいのと、ここの中に書いてあるんですが、具体的な指標のところにはこのことについては挙がってきませんので、ぜひここはもっと活用していく、特区のやり方ももっといろいろ工夫してやっていくべきではないかと思います。

それから、これは都市局だけではなくて、都市再生特別措置法をうまく特区で使いながら、ほかの局のもできるはずですので、これももう少し全体にかけていけないかなと。やはり一律のことではなくて、今の規制改革、規制緩和にあわせながら、都市再生特別措置法をもう少し港湾分野、空港分野にも、私は河川、海岸にどのように応用できるのかわか

りませんが、そういうことができないかと思います。

それから最後に、先ほどおっしゃった、この委員会とは違う問題なのかもしれませんが、社会資本整備が投資とリターンの関係でGDPをいかに押し上げていくのかというようなマクロ的な経済的な見方というのも、ぜひ、この委員会とは別のところで一度また研究し、また今研究していらっしゃるのであれば、そういった考え方ももう少し教えていただければ、社会資本というものがもう少し国民にも見えてくるような施策になるとと思いますので、また教えていただきたいと思います。

以上でございます。

【金本委員長】 幾つかご質問がございましたが、1つ、目標間のプライオリティーというのについては、きょうご議論できることかどうかはあれですが、これから考え方として重要な問題でありますので、何か事務局のほうからございますでしょうか。

【石井政策課長】 現時点ではまだ目標間のプライオリティーづけというのはいたしておりません。黄色をつけて、こういうのが重要だという中だけの整理になっております。もう少し分科会のほうの議論が進んでくると思いますので、それを受けて、例えば分野の順番づけ、あるいは分野の中での順番づけというものについて出せるところまで、できる限り整理していきたいと思います。

【金本委員長】 あと、特別措置法について具体的なお質問がございましたけれども。

【中島都市・地域整備局長】 平成14年に法律ができて、10年たったから見直しましょうという規定になっているんです。ただ、その前に5年で、ことしの3月で切れる措置がございまして、2つあるんですが、その延長及び所要の改正を盛り込みまして、特別措置法の改正法案を既に国会提出済みでございまして、内容のご説明が行き届いておりませんで、まことに申しわけございませんが、今、審議待ちという状態で、また改めて中身についてご説明します。

【金本委員長】 そのほか、今のご質問で、何か今お答えされることはありますか。

【石井政策課長】 相当多極面に、かつ時間もあれなものですから、分科会にわたるところも結構ありまして、分科会ごとには私があればいてもあれですし、分科会ごとだと時間もかかりますので、ひとつご提案なのですが、宿題を早急に整理して、簡単なコメントというような形で整理したものを、できる限り早急のうちに掲げさせていただいて、確定ということではないんですが、そういう形で少し議論の迅速化を図っていききたいなと思います。

【金本委員長】 はい。では、その辺よろしく願いいたします。

山内先生、どうぞ。

【山内委員】 2点指摘をしたいことがあるんですけども、1点は、きょういろいろお話を伺う中で、公共事業分野あるいは社会資本整備分野の複数にまたがるような指標とか、あるいは複数にまたがるような問題点というのが随分指摘されていて、今、指標を挙げる時にどうするんだということだったんですけども、私もいろんな分科会に出していただいて、それぞれの分科会で同じような悩みを抱えているところがあるわけですね。具体的に言うと、国土交通省の中の部局間にまたがるような問題点。それは、とても重要なポイントだと思うんです。ですから、ここで指標を挙げるということと同時に、そういった社会資本整備の部局間の調整や、あるいは協力体制をつくるような、そういう話し合いとか議論の場というのは非常に重要だなと思いますので、ここは重点計画ということですので、こちらからそういうことをお願いしたいというのが第1点目です。

2点目は感想なんですけれども、これは社会資本整備の重点計画だからしょうがないんですけども、例えば、この総括表を見たときの指標をずっと見ていくと。そうすると、暮らしとか安全とか言われるものの中に、この指標に出てこない、もっと重要なものがいっぱいあるわけですね。それは社会資本重点計画の中に入っていないので指標に出てこないというのはあるんですけども、そういう面では、これは感想ですから、しょうがないんですけども、例えばほかにもこんな指標があるけれども、ここに関係するのはこうだとか、そういうようなイメージのほうが社会的に説明しやすいんじゃないかと思いますね。

さっき、鉄道のことを黒田さんがおっしゃったので、それにも関係するんですが、例えば具体的な例で言うと、鉄道の駅のバリアフリー化なんていうのが我々はすぐに頭に浮かぶんですけども、ここには出てこないというのはやっぱり変だなと思うわけです。だから、それをどういうふうに説明していくのかということも少し考えたほうがいいんじゃないかと思います。

以上です。

【金本委員長】 別途、政策評価の体系がございまして、それと両方を見せるとある程度わかるということもございます。その辺どういうふうに見せていくかということについてもご検討いただければと思います。

藻谷さん、どうぞ。

【藻谷委員】 大幅に遅刻しまして申しわけありません。きょうは羽田に戻ってきたん

ですが、やっぱり朝の羽田は出るのも入るのも相当渋滞しまして、予定より20分ぐらい増して計画しているんですけども、そもいかないということで、完成して空域調整がうまくいくことを非常に強く希望しておりますが、すみませんでした。

今、先生方がおっしゃったことで、これは大きくくくと、大きい話が1個とすごくつまらない質問が1個なんですけど、大きいほうから言うと、インフラは、もう皆さんもご存じのとおり、ハードとソフトがあって、そしてハードになればなるほど国の分担が大きくて、ソフトは民にしっかりやらしてもらおうということなので、国の計画上、どうしてもハードが中心に書かれると。

そうすると実は、やはり日本のインフラはそうは言っても大したものでありまして、地震とかに弱いというのがありますが、ほかの地震のない国だったらこれはすごいインフラであって、ハードが充実してきていると。そのときにソフト面に対する不満が非常にあります。ソフト面に対する不満は鉄道みたいに、ハードも含めて全部民間に行っている場合は、この計画にはあまり出てこない。国民の不満が集中しているところは、実は国はやっていない。じゃ、国は何をやっているんだ、お金のむだ遣いだみたいな、あらぬとぼちりが増えて、ソフトを支えているハードまで壊れていくという悪循環にあると思うんです。

皆さん、ソフトに切り込むのは非常に難しいと思うんですが、この中でハード中心に書かれるのは当然なんですけれども、やっぱり今言った鉄道がまさにその典型でありまして、この間ソウルに行ったら、地下鉄とかもほとんどバリアフリーがなくて、やっぱり日本のほうが進んでいる、その点まだまだ先を行っているなど、韓国から考えるとこれは大変だなと思ったんですが。そういうことも含めて、今、山内先生がおっしゃったとおりで、仮に民間が全部やっていることであっても、表にアピールするときには総合的に書いたほうがいいのかということをおもうんです。

同じように、ソフト面の典型がここに一部書いてある、私がいつもばかの一つ覚えみたいに言っている交通機関間の連携なんですけれども、例えば港湾と高速の接続というのは一部事業者にとっては非常に関心も高いし、もちろんまちの中をトラックが通らないという意味では間接的には非常に住民の関心も高いし、整備度が低いということで優先されるのはわかるんですが、やっぱり一般住民だと空港と高速の接続とか、空港と鉄道の接続。そして私が言っている、全く落ちるんですが、新幹線駅と高速の接続といったところが、実は非常に強く彼らが不満に思うところでありまして、やはり一般国民の税金を使うという観点、ガソリン税を使い続けるという観点からも、そういうことを粛々とやっているん

だというし、もっと進めなきゃいけないということが、逆に見えるような指標のほうがいいんじゃないですか。

空港と高速道路の接続率80%と書いてありますけれども、これはかなり、例えば新潟空港インターと新潟空港が接続しているという解釈のもとにつくられている数字ですよ。私、頭の中で数えていたんですけども。実際にこれは、接続は全然していないわけですね、ご存じのとおり。全く使えないわけです。だから、逆にこんないい数字にしないで、虚心坦懐にもっと整備が必要だと言ったほうが実態にも合うし、国民の支持も得られるんじゃないかなと。同じように小松空港と小松インターも接続していることになっているんでしょうけれども、前も言っていますが、目の前に高速が通っているときに、インターからおりると信号を4つ通らないと小松空港に入れられないわけですね。それが信号なしで本来入れる位置にほんとうはあるわけですし、そういうものの改善、民間会社だからもう関係ないという考えもあるかもしれませんが、それも含めて粛々とやっていることをアピールするのが、駅のバリアフリーなんかと並んで、非常に一般人が感謝するし、やってくれということなんじゃないかなと。

同じく、交通事故防止のために、これだけ道路が、歩道は整備されて交通事故は少し減っていますよみたいなことも、謙虚でお書きになっていないんですけれども、因果関係が説明できないから書かれないんでしょうけれども、何かあるはずなので、お書きになったほうがいいのかなということをおもうわけです。今のが大きい話でした。コメントで申しわけありませんでした。

小さい話が1点だけあるんですが、もう一つ、一般庶民が非常に地方に行くと関心が高いのは、実は海岸の侵食であります。これは海辺に住んでいる人はみんなそう思っていて、景観上からも、あるいは私の住んでいるところはこのままで大丈夫なのかとみんな思っていて。ただ、これは河川をきちんと守って、洪水を防げば防ぐほど、どうしても海岸は侵食されますよね。それを防波堤のテトラポットですずっと防衛するといっても、蟻螂の斧なのかなと素人的には思うわけです。逆に言うと、じゃ、洪水させろというわけにはいかないですね。ですから、実はすごい矛盾をしていると私は思うんですが、そのあたりについては、技術的にはどういう議論になっているのかなということにちょっと関心がありました。これは非常に小さい質問ながら、ただ、海岸沿いの住民は実はみんな結構関心が……。

【金本委員長】 これは河川局のほうから、多分ご説明があると思います。ちょっと時間がないので、簡単にできることだけ、ご説明ということだけお願いいたします。

【日比河川局次長】 おっしゃるとおり、海岸侵食は大変大きな議論になっております。先ほど総合土砂管理ということを申し上げましたけれども、海岸の侵食の原因は、確かに上からおりてくる土砂が非常に少なくなっているというのは大変大きな原因だと思うんですけれども、侵食の原因だけを見ると、必ずしもそれだけで規定されるかどうかというのは、なかなか技術的に難しいところがあるようでございまして、海岸沿いにほかの施設ができたことによって、砂のつき方が変わってくるとか、いろんな要因があるようでございます。

そういう中で、先ほど申し上げた、上から下まで土砂の流動を見た研究というのが不可欠だと思いますので、海岸侵食を議論するためにも、総合的な土砂管理というのを、ぜひとも中でまたいろいろ検討していきたいと、このように思っております。

【金本委員長】 森地先生が何か……。

【森地委員】 先ほど、政策評価とこの指標との関係があったんですけれども、もう一つ、かつては一生懸命やっていたいろんなサービスのモニタリングとか、サービス水準を公表しましょうと、例えば鉄道だとか空港だとか、航空会社だとか、ああいう話と絡んでいるわけですね。基本的には、片やでは政策目標をやるし、片やでは国土のモニタリングだとか、あるいは施設別とか、サービス別のサービス水準をどうするかという話とこれと、並べておいたほうがいいと思うんですね。

特に、この後、4月下旬に地域ブロックごととか都市規模別といったときに、この指標をそのまま踏襲したほうがいいのか、あるいは図面だったり、違う表現のほうがいいのかとか、そこに何か工夫の余地がありそうな気がします。

この指標の中で、例えば土砂災害から保全される災害時要援護者施設とか、国際線の便数とか貨物量とか、つまり制御可能なものとそうじゃないものがどうしてもまじらざるを得ないですね。これはそれでやむを得ないと思うんですが、それは多分、全体のいろんな指標の中からこれを引き出しましたというプロセスがわかれば、すっと理解ができるんだろうと思います。

片やでは、指標化が難しいことがすごくあって、それは一つの指標とかあるインデックスにしよう、定量的なインデックスにしようと思うから難しいんですが、例えばサービス全部がどうだということをやりますと、もっと素直に表現できるような面もあろうかと思えます。一例だけ言いますと、かつて建設省と運輸省が別のときに、県庁所在地別に都市交通のサービスレベルを全部評価した例があります。タクシーだとか、歩行者空間がど

うだとか、自転車はどうだとか、鉄道はどうだとか。こうやって見ると、あからさまにどこは、例えば違法駐車は大阪と那覇が異様に多いとか、そんなものまで出てくるわけです。それを全部この中に入れようとするのが切れないんですが、その中の必要なものをここに入れたという説明ができるかと。ちょっと長くなりました。

【金本委員長】 もう時間も過ぎましたので、一言だけ。

【浅子委員】 私は、最初に提起されたGDPでどう貢献しているかという研究を多少している者なので、そういう観点もあわせて意見を述べたいんですけども。今回のいろいろな重点目標も含めて、各分野ごとには当然の指標なんでしょうけれども、やはり素人から見ると、細か過ぎるような指標なり、あるいは暮らしなり、安全、環境、活力を分けた中で、まだ指標が多過ぎるようなもので、もう少し集約した指標がそれぞれ出たほうがアピールにつながるんだろうと思うんです。

結局どういう指標に集約するかというのは非常に難しい問題で、例えばGDPにどれだけ貢献するかというのは、基本的に金銭単位で統一してはかれますからわりあいと理解しやすい。そういうものがこういう指標でつくれるかというのは、確かに世界中の国々のランキングとかが出るようなものだったら、そういうランキングによる順番づけの中での指標の重みとかができるんでしょうけれども、それも無理でしょうから、結局、唯一可能そうなのは、やはりそれぞれ目標が予算制約のもとで出てきているというのを前面に出すような形ですね。おそらく目標自体が好ましい方向での青天井ではないのは、当然予算制約というのを意識されてつくるわけでしょうから、その予算制約の重みをもうちょっと前面に出すような指標にするといいんじゃないかなと。

例えば、暮らしと安全、4分野の中で、予算のうちのどれだけを使ってこれになっているのかという配分がわかれば、わりあいと直感的に理解しやすいんじゃないか。

【金本委員長】 なかなか難しい課題ですが、鋭意検討していただいてというところで、もう時間も過ぎましたので、この辺にさせていただきますが、この手の指標って現場でつくっている人にとっては異常に大変でございまして、つまらない仕事をする事にならないように、ほんとうに政策を変えなきゃいけない契機になるようなものをちゃんとつくるようにということで、むだな努力をしないようにということを私から最後をお願いして、今回の議論をこれからのご検討に反映させていただきたいと思います。

それでは、最後に今後の予定等をお願いいたします。

【深澤政策企画官】 先ほど冒頭の説明の中で、資料10をご説明いたしましたので、

6月の取りまとめに向けてお願いしたいと思います。とりあえずきょうの段階では、3月、4月の委員の皆様のご予定を、紙が入っていると思いますのでお聞かせいただければと思います。それから、5月以降の日程も早めに固めたいと思っておりますので、近々にご連絡をさせていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

以上でございます。

【金本委員長】 それでは、どうも長い間ありがとうございました。

— 了 —