

社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会

第8回合同会議

平成20年5月15日（木）

【深澤政策企画官】 それでは、ただいまから第8回計画部会を開催させていただきたいと思ひます。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。

冒頭の司会を務めます深澤でございます。

本日、国土交通省が入っておりますこの庁舎は、5月1日からセキュリティゲートが設置されまして、新しいシステムが運用開始されたということで、入館の際にいろいろとお手数、お手間をおかけしたということをおわび申し上げたいと思ひます。

早速でございますけれども、お手元の資料を確認させていただきたいと思ひます。議事の次第、配席図、配付資料一覧のほか、資料1から7と、参考資料が1から4となっております。配付漏れがございましたら、私どものほうまでお申し付けいただきたいと思います。

本日、総員25名のうち14名の委員にご出席の返事をいただいているところでございます。おくれしている方がいらっしゃいますけれども、過半数に達しておりますので、会が有効に成立しておりますことをご報告いたします。

また、議事の公開につきましては、会議そのものにつきまして、報道関係者の傍聴がなされるということになっておりますので、あらかじめご承知置きいただきたいと思います。

なお、本来であれば、委員の皆様をご紹介すべきところではございますけれども、審議の時間を十分にとらせていただきたいと思いますので、恐縮ですが、お手元の委員等名簿及び配席図の配付をもって紹介にかえさせていただきたいと思ひます。

それでは、議事に先立ちまして、総合政策局長の榊から、一言ごあいさつを申し上げます。

【榊総合政策局長】 おはようございます。総合政策局長の榊でございます。

第8回の計画部会の開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げたいと思ひます。

金本社会資本整備審議会計画部会長をはじめ、社会資本整備審議会、交通政策審議会の委員の皆様におかれましては、平素より私どもの国土交通行政に対して多大なるご支援、

ご協力を賜り、誠にありがとうございます。また、本日、ご多忙のところ、計画部会へのご出席を賜り、重ねて御礼申し上げたいと思います。

本日は、次期「社会資本整備重点計画」の策定につきまして、検討状況の報告をさせていただきます、現段階の案についてご議論をいただきたいと思います。

昨年6月の第7回計画部会におきまして、次期「社会資本整備重点計画」の策定について取りまとめをしていただきました。その後、国土交通省として、この「計画部会取りまとめ」を踏まえまして、次期「社会資本整備重点計画」の案の作成を進めてまいりました。

主な内容としては、地域の自立・活性化と成長力の強化に向け、「活力」をより重視することと、新たに維持管理や更新などの横断的な政策課題を創設していること。2つ目としては、「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」といったような新たな重点目標を追加していること。3つ目としては、事業や施設間での連携による横断的な指標の充実等の分かりやすい身近な指標へ改善していること。それから、4つ目としては、概ね10年後の将来の経済社会の具体的な姿を提示していること。5つ目としては、「コスト縮減」、「公共調達の改革」といったような重点的、効率的かつ効果的な整備に向けた取組を充実していること。こういったようなことございまして、これについては、後ほど担当からご説明をさせていただきたいと思っております。

ちょっと持って回ったような言い方をいたしておりますのは、実は本日の第8回の計画部会のご議論を踏まえて「社会資本整備重点計画」の案を最終案にさせていただきたいと私としては思っておりましたが、ご承知のように、道路財源をめぐる議論がございまして、法律も通り、閣議決定もなされまして、実はそこで中期計画を5カ年で作ることとされました。中期計画は、この「社会資本整備重点計画」と同じように、20年度から24年までの5カ年の計画で、それが秋にまとまる新しい交通需要推計に基づいてつくられます。このような閣議決定がされておまして、その一方で社会資本の中の道路のウエートというのが、例えば、予算ベースで見ますと約3割のシェアを占めるということございまして、そちらの方向性が定まらない段階で「社会資本整備重点計画」全部を決めてしまうというわけにもいかないというような事情がございまして。このため、実は本日、ご説明する中でも、道路関係の指標が「検討中」となっております。したがって、中期計画の方向性を待って、「社会資本整備重点計画」の全体も決めなければならないというような事情変更といえますか、そういったようなことが出てまいりましたので、現段階での案を本日はご議論をいただきまして、道路関係が出てまいりました段階で、もう一度、ご議論を

いただく、こういったようなことにせざるを得ないかなと思っているところでございます。

したがいまして、本来なら、実は本日、道路関係の指標が入った感じで最終版としたかったわけですが、先ほど申し上げたような事情でございますので、そういう状況も踏まえてのご議論をいただきたいと思っております。

ご挨拶としてはちょっと張り合いのないご挨拶ということになってしまうわけですが、よろしくお願ひしたいと思ひます。どうもありがとうございます。

【深澤政策企画官】 それでは、恐れ入ります。続きまして、交通政策審議会の交通体系分科会計画部会長の選任の手續に入らせていただきたいと思ひます。

これまで社会資本整備審議会の計画部会長、それから交通政策審議会の計画部会長ともに、金本委員にお願ひをしておったところでございますけれども、金本委員におかれましては、昨年の7月で交通政策審議会委員の任期を満了されたというところでございますので、新たに交通政策審議会のほうの計画部会長を選任する必要があるということでございます。

交通政策審議会令第7条第3項によりまして、委員の皆様の中から会長を互選していただくということになりますけれども、どなたかご推薦をお願いできますでしょうか。

山内委員、お願ひいたします。

【山内委員】 この計画部会でありまして、この計画部会は、社会資本整備審議会と交通政策審議会の両方にまたがって置かれているという趣旨だと思います。この両審議会の双方においてご活躍をされていらっしゃるし、それから、さらに、社会資本整備あるいは交通政策について高いご見識をお持ちでありまして、また、さらに、次期重点計画と非常に密接に関係して、車の両輪というような内容の提携を図る必要がある。国土形成計画の審議を行った国土審議会の計画部会長もお務めになりました森地委員に、この部会長のお役をお務めいただくのが最善であると思ひまして、ここにご提案をさせていただきますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

【深澤政策企画官】 ただいまご異議なしというお話をいただきましたので、森地委員に計画部会長をお願ひしたいと存じます。森地部会長、よろしくお願ひをいたします。

それでは、森地部会長から、一言ごあいさつをお願ひいたします。

【森地部会長】 森地でございます。よろしくお願ひいたします。

先ほど榊局長からお話がございましたような事情はあれ、議論は本来ほとんど詰まって

きている段階でございます。金本部会長とご相談しながら、あるいは金本部会長を中心にまとめていただくお手伝いをさせていただければと思います。よろしく願いいたします。

【深澤政策企画官】 ありがとうございます。

今、お話もございましたように、この計画部会、金本部会長と森地部会長、お二人とご相談しながら進めていきたいと思っておりますけれども、本日のこれ以降の進行につきましては、昨年6月、計画部会での取りまとめをいただいた内容を踏まえての議論でございますので、本日は金本部会長にご進行をお願いしたいと存じますけれども、両部会長、よろしいでしょうか。

それでは、金本部会長、よろしく願いいたします。

【金本部会長】 それでは、早速でございますが、始めさせていただきます。

議事に入ります前に、資料の公開についてお諮りをさせていただきます。今回、配付されております資料のうちで、資料3から7につきましては、現時点において政府部内で策定に向けて検討を行っている最中であるということでもありますし、計画部会においても、今後も引き続き議論が行われるものであるということ踏まえまして、今後の自由な議論に支障を及ぼすことがないように、社会資本整備審議会運営規則第10条と、それから、交通政策審議会交通体系分科会運営規則第10条の規定に基づきまして、委員限りとさせていただきます。ご異議ございませんでしょうか。

よろしゅうございますか。

審議会自体は、計画部会自体は公開でございますが、この資料だけ非公開ということにさせていただきます。と思います。

それでは、議事次第に従って議事を進めさせていただきます。議題は1つだけ残っているだけですが、次期「社会資本整備重点計画」について、ご説明を受けたいと思います。よろしく願いいたします。

【渡邊政策課長】 政策課長の渡邊と申します。私から、ご説明をさせていただきます。

資料2から資料7までございますけれども、できるだけ審議のほうにお時間をとらせていただくということで、できれば30分以内で、ご説明を簡略にさせていただきます。と思います。

まず、資料2ですけれども、これは『社会資本整備重点計画』とは」ということについてのおさらいのような紙でございます。「重点計画というのは、社会資本整備について、計画期間中、どういう視点に立って、どういう分野に重点を置いて事業を行おうとするかと

いった投資の方向性を示すものである」ということで、現在の計画は平成15年からの5カ年計画でございますので、今回、20年度からの5カ年計画を定めようとするものでございます。右側でございますとおり、現行の計画は平成15年の10月に閣議決定をしてございます。

1枚めくっていただきまして、現在の重点計画では4つの重点分別がございます。暮らし、安全、環境、活力、この4分類に従って15の重点目標と35の指標を設定しております。15の重点目標といいますのは、この資料でブルーの字で書いてあります「少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等」、こういったものが全体で15ございまして、その15にぶら下がる形で35の指標が設定されているものでございます。

3ページをお開きいただきまして、「これまでの経緯と今後のスケジュール」を書いてございますが、右側でありますけれども、冒頭、榊局長から申し上げましたとおり、道路関係部分が入った段階で改めてこの計画部会を開かせていただき、その後、パブリックコメント、都道府県からの意見聴取等を経て本審議会のほうに上げて、その後、閣議決定、さらにその後、地方ブロックの社会資本の重点整備方針というもの、これは閣議決定ではございませんけれども、策定をしていきたい、こういうふうに考えております。

4ページ、「次期計画の策定」ということで、昨年6月に計画部会において取りまとめをいただいたわけですが、一番真ん中のところがございます「現行重点計画からの見直しのポイント」ということで、地域の自立・活性化と成長力の強化に向け、活力をより重視する、老朽化した社会資本ストックの増加に対応して、維持管理や更新を重視する、概ね10年後までに概成させる事業を明確化し、重点化をさらに進める、指標の改善等により重点計画のわかりやすさをさらに向上させる。こういうふうなポイントをいただきましたので、こういう方向に沿って今回、新しい次期計画の案を提示させていただいております。

資料3でございますが、以下、「委員限り」とさせていただきます。これは現行計画と次期計画を並べて書いているものですが、右側の次期計画をごらんいただきたいと思っております。まず、第一章、新しく、「現状と課題」という章を書き起こしまして、4本柱、活力ある地域経済社会の形成、安全・安心の確保、生活者の視点に立った暮らしと環境の形成、ストック型社会への転換に向けた社会資本整備、この4本柱についての現状と課題を述べております。中身につきましては、後ほど資料5の「本文」のほうで簡単にご説明をいたします。

それから、第2章が次期重点計画のいわば「本論」に当たる部分でありますけれども、「社会資本整備事業の実施に関する重点目標及び事業の概要並びに将来実現することが見込まれる経済社会と国民生活の姿」ということでございます。

まず、重点目標分野として、「活力」を一番目に位置づけ、さらに「安全」、続いて「暮らしと環境」に統合して、その上で「新たな視点」というものを新設しております。この重点目標分野に沿いまして、重点目標を12、設定しております。前回、15だったわけですが、これを集約して12にしております。例えば「活力」というところでは、地域の自立・活性化に関しまして、これまでは「交流の促進による自立・活性化」という重点目標があったわけですが、圏域の中でのにぎわいの創出による地域の自立・活性化」といったような重点目標を新たに設けたりしておりますし、また、「暮らし・環境」の分野では、「自然環境」を中心とした重点目標が幾つかあったわけですが、「良好な景観」というものに着目した重点目標を新設しております。さらに、「新たな視点」というところでは、「維持管理・更新の推進」に関する重点目標を新設したり、「既存ストックの有効活用のためのソフト対策の推進」を重点目標に新設したりしております。

次に、右側に行ってくださいまして、指標につきましては、重点目標にぶら下げる形で、約70個の指標を設定しております。この70個というのは、道路関係部分を含んだものでございまして、道路関係部分を除きますと55の指標がございまして、55プラス15になるわけですが、その中身は後ほど申し上げますけれども、道路については「検討中」と書いてございまして、「これこれの項目」というか、指標の名称だけでございまして、数値が入っていない。それ以外については指標の名称と数値が入っている、こういうことになっております。

中身といたしましては、赤い字のところだけ申し上げますけれども、「ハード、ソフトが一体になった安全に関する指標」を新設したり、あるいはバリアフリーの関係で「生活者の視点に立った指標」を充実したりしております。

さらに右に行ってくださいまして、「概ね10年後の姿」ということで、これは重点化をさらに進めていくために、5年後の数値目標に加えまして、新たに実現されることを期待される概ね10年後の経済社会と国民生活の姿というものを提示しております。「例」というところがございますけれども、例えば「地方ブロックの中心都市等と東アジア地域との直接交流の充実によって東アジアの一日圏が拡大する」とか、あるいは「人口集中地区等で下水道整備が概成をする。これによって生活環境が改善をする」。こういうふうなことが

全体で、今回お示ししているのは30ぐらいでございます。道路関係については記述がございませんので、最終的には40前後になろうかと思っておりますけれども、基本的には定性的なこういう姿を30ぐらい、本日、お示しさせていただいております。

下に行きまして、第3章は、「社会資本整備の進め方そのものの改革」でございまして、「(1) 社会資本の戦略的な維持管理・更新の推進と有効活用」ということで、具体的には「戦略的な維持管理・更新」、さらに「ICT等を活用した社会資本の整備の高度化」といったことが中身として書かれております。

「(2) 社会資本整備事業の効率性の向上」ということで、「事業評価の厳格な実施」、「コスト構造改善の推進」、「事業間連携の推進」といった中身でございます。

「(3) 公共調達の改革と新しい建設生産システムの構築」、ここでは「入札・契約改革」などを述べております。

「(4) 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公正性の確保」、ここで「住民参加」等をうたっております。

「(5) 価値の高い社会資本整備に向けた技術開発の推進」、「(6) PFI等の民間能力・資金の活用」、こういったような進め方をしてまいりたいと思っております。

第4章では、地方において具体的に社会資本整備を進めていくということについての記述でございますが、左側でございます重点計画、今般の新しい「重点計画」を受けて、地方ブロックごとに「重点整備方針」というものをつくってまいりたいと思っております。その際には、「広域地方計画」で示されます地域戦略等を実現するための社会資本整備の姿をそれぞれのブロックごとに示すということになりますので、そこでは、地域独自の指標、あるいは主要な事業などを提示してまいりたいというふうに思っております。右側でございます「国土形成計画」の「全国計画」、あるいは「広域地方計画」と車の両輪をなすものでございます。

最後に、第5章で、今度は「事業分野別の取り組み」ということで、第2章は横断的な形になっておりますけれども、事業分野別の取り組みということで、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、こういった、ここに記載がございます事業分野ごとに記載をしております。

資料4は、ほぼ似たような内容でございますので省略をいたします。

資料5は、今回の閣議決定の「本文」の案でございます。冒頭、「20年度から24年度までの計画期間として、次のとおり定める」。「はじめに」のところ策定の趣旨を書いて

おります。「重点計画というのは、国民生活や産業活動の基盤を形成する社会資本について、計画期間中、どのような視点に立ち、どのような分野に重点を置くのかといった整備の方向性を明確にし、その方向性を踏まえて社会資本整備に関する政策目標と、その実現によって国民が享受する成果を示すとともに、限られた財源の中で効果的かつ効率的に社会資本整備を実施するための取り組みを明らかにするものである」ということをごさいます。

第1章「(1) 活力ある地域・経済社会の形成」でございますが、まず、国際競争力の関係、2ページをごらんいただきますと、東アジア各国等との結びつきが深まっているけれども、その一方で、世界経済での我が国の地位は相対的に低下をしている。これを解消していくことが喫緊の課題であるということで、アジアゲートウェイ機能などを確保していくということです。

一方、国内に目を向ければ、我が国の活力の源泉である地域が非常に疲弊をし、活力が失われてきている。各地域が、都市圏でも、それから、中山間圏でも、それぞれの多様な個性を生かして独自に魅力を発掘、再発見していくと。こういうことで地域のにぎわいと活力を今一度、取り戻すことが必要であるということでございまして、地域の創意工夫を生かした自立的な取り組みを力強く後押しするために、地域の自立的な発展を支える強い足腰としての役割を社会資本が果たしていかなければならないと、こういう認識を書いています。また、中山間地域等の条件不利地域に住まう方々も含めて医療等の生活に不可欠なサービスが提供されるような交通基盤の整備が必要であるということでございます。

「(2) 安全・安心の確保」では、世界有数の地震・火山大国でございますので、潜在的に常にそういう危機にさらされていること。また、3ページですけれども、地球温暖化の影響で雨量増加とか、海面上昇等が顕在化して、かつ、そのリスクが高まると同時に激甚化をしているということ。さらに、地域コミュニティの衰退などにより、地域の防災力の低下が懸念される。こういう中で、社会資本整備の重大な使命が国民の安全・安心を守ることにあるということに思いをいたして、災害リスクにソフト対策なども含めて頑張っていくなくてはならないということが書いてございます。

「(3) 生活者の視点に立った暮らしと環境の形成」でありますけれども、どのように社会が変わっていこうとも、生活者の視点に立った基盤の形成というのが必要であるということで、とりわけユニバーサル社会の形成に向けてバリアフリー環境の整備とか、あるいは安心して子育てができる環境の充実等が喫緊の課題であります。

また、地球温暖化の進行によりまして、4ページですけれども、生態系にもいろいろな

変化が生じていくことが懸念をされますのでありますが、我々今の世代が享受している資源とか環境をここで消費し尽くしてよいものではなくて、次の世代によりよい形で引き継いでいくべきものであるということで、低炭素型・循環型の持続可能な社会を形成していかななくてはならないということ。あわせて、山紫水明な美しい自然、良好な景観が失われつつありますけれども、これを国民共通の資産として、回復・保全・形成に取り組んでいくことが重要であるということでございます。

「(4) スtock型社会への転換に向けた社会資本整備」ということであります。高度経済成長の中で、着実に社会資本がstockされてまいりましたけれども、これが高齢化したものの割合がこれから急速に増加してまいります。これからは、つくったものを世代を超えて長持ちさせて大事に使う、こういうstock型社会へ転換していくことが必要である。このための戦略的な維持管理などをしていく必要がある。あわせて、ICTをはじめとするソフト対策との連携によって既存stockを有効活用していくことが必要である。こういったことが書いてございます。

5ページ、第2章であります。以上のことから、本計画の期間中の社会資本整備については、次のとおり、4つの観点から12の重点目標を設定し、その達成に向けて効果的かつ効率的な事業執行を推進する。また、10年後の姿を提示する。こういうことで、「別表挿入」となっておりますが、これは「別表」のところでご説明申し上げます。

第3章は「社会資本整備の進め方の改革」でございます。これは先ほどの骨子のところで申し上げましたので、詳細は省略をさせていただきます。9ページをごらんいただきまして、第4章、「地方における社会資本整備」ということであります。10ページの頭のところをごらんいただきますと、広域地方計画に示される地域戦略を実現するための具体的な方針を定めることとする。そういう方針をここで打ち出しております。地方重点方針の基本的な考え方として、もちろん策定に当たって、各地方支分部局が自治体、経済界、有識者の方々等と十分な意見交換を行ってつくっていくことが必要であります。その際の留意事項として、①現地方重点方針の適確なフォローアップを行っていくこと、②広域地方計画ときちんと連携をするということ、③地方の独自性を発揮するという。できるだけ地域のニーズが細かく反映された、即地性の高い重点方針となるように、地方の重点目標ですとか、地方の独自指標、あるいは主要な事業等を検討していただきたい。こういうふうなことを全国の重点計画には書きたいと思っております。

11ページですけれども、以下、閣議決定の文章としては、各地方ブロックごとに簡単

な記述をして、あとは個別のブロックごとの重点方針のほうでご検討いただきたいと思っております。

第5章、「事業分野別の取組」でありますけれども、ここでは、「道路整備事業」と「交通安全施設等整備事業」は「検討中」ということにさせていただいております。

以下、「鉄道整備事業」など、すべて構成としては同じでございます、1で「これこれ事業を巡る課題と今後の方向性」、それから、次の12ページですけれども、2で「重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組」、3で「今後取り組む具体的な施策」という形でどの事業も構成をしております。

例えば「空港整備事業」の関係では、16ページをごらんいただきますと、特に空港整備事業にかかわる方針とともに、指標が出てまいります。この指標は、第2章の本論で出てまいります指標が事業分野別に分解されて、いわばここで再掲をされております。ですけれども、第5章だけで独自に出てまいる指標というのもプラスアルファでありまして、空港整備ではございませんけれども、それ以外の分野で出てまいりまして、それは別途の資料6-2で整理をしております。全体としては、指標の70個といたしますのは第2章の指標の数でございます、これにさらに幾つか第5章独自の指標が加わっているというものでございます。

資料5の説明は以上でございます。

次に、折り畳みました資料5の「別表」をごらんください。ここで、例えばこれは「活力」という分野での重点目標の一番最初、「(1) 交通ネットワークの充実による国際競争力の強化」、こういうものが全体で12ございます。後ほど中身を1つずつ読み上げさせていただきますけれども、こういう重点目標が12ありまして、指標としては、「国際航空のネットワークの強化に関する指標」として、まず、「国際(特にアジア)航空ネットワークの強化割合」として、「国際線の便数」を16万6,000便から21万便に増やしていくとか、あるいは「国際線の旅客数」を5,650万人から7,180万人に増やしていく。「貨物量」もごらんのような数字に増やしていく、こういうものがいわばアウトカム指標として書いてございます。

下のほうをごらんいただきまして、「幹線道路ネットワークの強化に関する指標」というのがありますけれども、ここで「①検討中、三大都市圏環状道路の整備率」、ここに数字はございません。「②検討中、国際コンテナ通行支障区間解消率」もございません。さらに、一番下にございます「空港・港湾への高速道路等からの10分到達率」、こういった検討中

のものが全部で15個あるということでございます。

この資料の一番下の行をごらんいただきますと、道路関係部分については、いずれにしても検討中でございますので、本資料では昨年6月の取りまとめに書きました指標を名称だけ書かせていただいております旨の注記がございます。

この資料の右側ですけれども、「事業の概要」をそれぞれ記述して、そこからさらに右側ですけれども、「将来実現することが見込まれる姿」ということで、例えば「三大都市圏等と東アジア主要都市との間の日帰りビジネス圏が拡大」ですとか、あるいは上から4つ目、「成田・羽田を一体的に運用することにより、首都圏における24時間化を推進」ですとか、こういうものが順次30ぐらい書いてある、そういう構成になっております。この部分は、指標と直接連動するものではありませんので、指標の数の55個とか70個とかとは一致しません。

資料5の「別表」は以上でございます。

次に、資料6-1であります。これは第2章の指標につきまして、目次と、それから、それぞれの55の指標を一枚ずつのポンチ絵に落としたものでございます。時間の関係もでございますので、大体3つに1つぐらいになりますけれども、55の指標のうち19の指標について、「こういうふうな考え方でこういうふうな指標をつくっている」ということをご説明をさせていただこうと思っております。

その前に、「全体としてどうなのか」ということですが、表紙をめくっていただきまして、「活力」の分野では、「(1) 交通ネットワークの充実による国際競争力の強化」として、国際航空ネットワークの強化に関する指標、さらに、スーパー中核港湾等の機能強化、幹線道路ネットワークの強化、空港・港湾へのアクセスの強化、こういうような指標がございます。

「(2)」今度は「国際」ではなくて、「国内」のほうですけれども、「地域内外の交流強化による地域の自立・活性化」、こういう目標に対しまして、地方圏と東アジア地域等との直接交流の強化、それから地域間交流の強化、それぞれこういう指標がございます。

その次のページでございますが、同じく「活力」の分野の「(3) にぎわいの創出や都市交通の快適性向上による地域の自立・活性化」ということで、生活圏レベルにおける地域の活性化の促進に関する指標、都市交通の快適性、利便性の向上に関する指標ということです。

その次のページですけれども、「安全」というところでは、「(4) 大規模な地震等の災害

に強い国土づくり」として、住宅等の安全性の向上に関する指標、公共施設の耐震化の推進に関する指標、右側へ行きまして、災害発生時の安全な避難の確保に関する指標がございます。

次は、「(5)」「安全」の2つ目ですけれども、「水害等の災害に強い国土づくり」。浸水被害の防止、土砂災害の防止、津波・高潮被害の防止、さらに、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、こういった指標がございます。

「(6) 交通安全対策の強化」として、道路交通の安全強化、海上交通の安全強化、航空交通の安全強化、それぞれの指標をつくっております。

その次のページですが、「暮らし・環境」の分野で、「(7) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー化・子育て環境の整備によるユニバーサル社会の形成」として、公的施設やまちのバリアフリー化の推進に関する指標、それから、右側へ行きまして、住宅のバリアフリー化の推進に関する指標、高齢者、障害者等に対する理解の促進に関する指標、子育て環境の向上に関する指標がございます。

その次のページ、「(8) 良好な景観・自然環境の形成等による生活空間の改善」。良好な景観等を有する生活空間の形成、都市の大気汚染及び騒音に係る生活環境の改善、公衆衛生の向上、水質改善、良好な自然環境の保全・再生・創出でございます。

「(9) 地球温暖化の防止」。京都議定書目標達成計画で定められた2010年度の排出削減見込み量等。「(10) 循環型社会の形成」。循環型社会形成推進基本計画で定められた循環利用率、最終処分量の目標。

最後に、「新たな視点」でございますが、「(11) 戦略的な維持管理や更新の推進」ということで、社会資本の長寿命化・老朽化対策に関する指標。「(12) ソフト対策の推進」。ICTを活用したソフト対策の推進に関する指標、右側へ行きまして、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に関する指標、高齢者、障害者等に対する理解の促進に関する指標、良好な景観等を有する生活空間の形成に関する指標。

全体としてこういうふうな中身になっております。

今、もう説明時間が25分を過ぎておりますけれども、あとはこの中から残り19の指標について、かいつまんでご説明をさせていただいて、ご説明を終わりたいと思います。

まず1ページをごらんください。指標1として、「国際（特にアジア）航空ネットワークの強化割合」ということで、数字は先ほど読み上げたとおりであります。これは真ん中のブルーのところに書いてございますが、「アジアにおける成長センターとして我が国が機能

していくために、国際空港について、利用者の視点も踏まえながら、ネットワークの拡充等を推進して国際航空需要に適切に対応していく」ということでございます。今後、経済動向、あるいは航空会社の機材動向などが発着便数などにも影響してくるわけですが、いづれにしても、一番下でございます「羽田の4本目の滑走路の整備事業」ですとか、「成田空港の北伸の事業」などなど、あるいは「航空保安システムの整備」、こういった事業を着実に実施することによりまして、将来需要を潜在化させないような着実な社会資本整備を進めてまいりたいと思っております。

次は、2ページです。指標の2ですけれども、「スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム」。これは、「港湾コスト」といいますのは、真ん中のブルーのところ「※」の1がありますが、船舶の入出航やターミナルの運営にかかるコンテナ1個当たりのコストであります。これを「平成14年比約3割低減」をさせたい。「リードタイム」、同じく「※」の2ですけれども、船舶の入港から貨物引き取りが可能となるまでの時間、これを「1日程度」にしたい。こういうことを実現することは、我が国と北米や欧州との基幹航路の維持確保を図るためにはぜひとも必要なことであります。こういうことを実現することによって、「アジアの主要港をしのぐレベルのコストサービスの水準を実現していきたい」ということでございます。

このために、「事業の概要」のところでございますが、「大水深の高規格コンテナターミナルの整備」、これは大型のコンテナ船などが接岸が可能で、しかもターミナルの規格が大規模で高規格で、一体運営ができる、こういうものでございますが、こういうものを整備したり、あるいは「コンテナターミナルと一体となった物流拠点の形成」を進めていく、こういうことで実現をしたいというふうに思っております。

続きまして、8ページをごらんください。指標の11であります。今度は「国内のほうの航空ネットワークの強化割合」。ここでは、便数、旅客数、貨物量のほかに、「国内線の欠航率」とか、「総主要飛行経路長」なども指標の数値としております。中身といたしましては、「事業の概要」でございますが、「羽田空港の4本目の滑走路」、それから、一般空港におきましても、例えばちょっと上のほうにあります「ILS（計器着陸装置）の高カテゴリー化」などによる、それぞれの「空港での空港能力の向上」、あるいは「就航率の改善」、「航空保安システムの整備」、こういったことによってこの数値を実現したいと思っております。

9ページ、指標の12であります。「国内海上貨物輸送コスト低減率」、「平成19年度比

約3%減」ということであります。「輸送コスト」といいますのは、海上輸送コストと陸上輸送コストの合計でありますけれども、これらにつきましては、現在、企業立地が国内に回帰していたり、あるいは企業の国内設備の増設等が臨海部を中心として全国的に展開しておりますので、こうした動きを促進していくために、「事業の概要」のところに書いてございますが、「複合一貫輸送」、貨物を船舶・自動車などいろいろな手段で乗り継いで、相次いで輸送していく複合一貫輸送などの拠点となる「内貿のターミナルの配置」などを行ってまいります。

次は12ページです。指標17、「都市再生整備計画の目標達成率」、現状81.8%を80%以上」と書いてあります。これは何かといえますと、現在、都市再生整備計画といえますのは、都市再生特別措置法に基づきまして、各市町村がつくっている計画でございます。まちづくりの目標とか、そのために必要な事業などを記載しております。今年の4月1日現在で、約800の市町村で約1,400の計画がつくられております。これに対しまして、一番下でございます「まちづくり交付金の交付」をすることで支援をしているわけですが、これにつきましては、上の右のほうに「それぞれの」というところがありますけれども、それぞれ都市再生整備計画には「来街観光客数」ですとか、「歩行環境の満足度」といったようなそれぞれの達成目標の指標が書いてあります。そういう指標の達成状況をパーセント換算をしまして、達成率をその年度の終了時点ですべての計画について単純平均すると、現在81.8でありますけれども、これを毎年度、「80%以上に維持する」ということであります。各年度の年度末でいえば、それぞれ新陳代謝があつて、この計画を達成して卒業していくものや、新たに計画に入ってくるものがありますけれども、そういうものを全部込みで80%を常に維持したい、そういう目標でございます。

次は15ページをごらんください。指標の22、「地震時等において大規模な火災の可能性があり、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」、これは「概ね10割」にしたいということであります。「最低限の安全性」といいますのは、ブルーのところ書いてありますが、地震等の大規模な火災の発生があつたときに、延焼ができるだけしないようにして、人的被害がほとんど生じない水準のことを言います。具体的には、「※」の1にあります「不燃領域率40%以上」、不燃領域率といえますのは、市街地の全面積に占めます耐火建築物の敷地ですとか、公共施設の割合を言いますけれども、そういうものを40%以上に維持することで人的被害をほとんど生じさせないというものを現在、重点密集市街地の面積は8,000ヘクタールございますけれども、

そのうち40%以上が確保された面積、これを「概ね10割」に持っていきたいということでございます。

次は、18ページ、指標の26、「防災拠点と処理場を結ぶ下水管渠の地震対策実施率」ということであります。これは大規模な地震などが起きたときに、トイレが安心して使用できるとか、あるいは生活排水の処理に困らないというためには、防災拠点とか避難地と下水処理場を結びます下水道管、非常に重要な幹線管路がありますけれども、こういうものの耐震化、減災対策を着実に実施していくと。そのためには、一番下の「事業の概要」にございますが、「耐震化の推進」と合わせまして、「計画的な応急復旧対策のための応急対策計画を策定する」ということもやってまいります。こういうことをやることによりまして、上の目標値ですけれども、「平成24年に56%」、これは「防災拠点等と終末処理場を結ぶ重要管渠の延長」分の「耐震化等が行われている管渠の延長」の比率、これを半分以上にしていきたいというものでございます。

次は、21ページ。指標29、「中枢拠点機能を持つ地域で床上浸水のおそれがある戸数」。これは「約300万戸減らす」ということであります。荒川などの大河川で三、四十年に一度、中小河川で5年から10年に一度、そのぐらいの頻度で発生します規模の降雨に対しまして、中枢拠点機能が存在する地域、例えば県庁所在地などがありますけれども、こういったところで床上浸水被害を受ける可能性のある戸数を約300万戸減少させるということでございます。具体的な「事業の内容」といたしましては、「堤防、ダム等の施設整備」を重点化・効率化を図って、めり張りをつけながら進めてまいります。

次は、28ページです。指標の36、「土砂災害特別警戒区域指定率」ということであります。分母のところには「土砂災害危険箇所が存在する市町村数」というのがありますが、これは現在、1,672市町村あるそうです。このうちで「土砂災害特別警戒区域の指定というものを都道府県知事が行った市町村の数」を「平成24年には80%に引き上げたい」ということであります。左側の黄色いところにありますが、都道府県知事がこの指定を行いますと、情報伝達体制の整備などが行われますと同時に、下の「・」で、「特定開発行為に対する許可制」ということで一定の開発規制が行われますし、また、「建築物の構造規制」などが行われます。こういうものを指定を増やしていくことによって災害に強い国土づくりを進めていきたいということでございます。

続きまして、次のページ、29ページをごらんください。「ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数」。「毎年度、ゼロを維持」ということであります。「ふ

くそう海域」といいますのは、例えば東京湾とか瀬戸内海とか、こういうところでありませんが、「ふくそう海域で全長50メートル以上の一般船舶が通常航行するような航路を塞ぐとか、塞ぐおそれがあるような海難を防止する」ということであります。このためには何をやるかといいますと、例えば「航路標識の高度化」ということでありますけれども、ブイがよく見えるようにする、視認性を向上するための高規格化ですとか、潮の流れ、潮流信号所の信号方式を統一化するとか、こういったことで対策を進めてまいります。

続きまして、32ページ、「段差解消をした旅客施設の割合」ということであります。これは「1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設数」分の「段差解消がされた旅客施設数」の比率、これを「平成22年までに100%にしたい」ということで、これは2年前に施行されました「バリアフリー新法」に基づきます基本方針に載せられている目標をそのまま実施をしたいということでもあります。あわせて「事業の概要」の一番下書いてありますが、1日当たりの平均利用者数が5,000人未満の鉄道駅等についても地域の実情にかんがみ可能な限り実施をしていきたいと思っております。

続きまして、39ページ、指標の49ですが、これは「ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数（「心のバリアフリー」の促進）」ということでもあります。「心のバリアフリーを促進するために、国が主催をしたり、あるいは協力をして行われるバリアフリー教室の参加人数を増加させる」。「約5万人」という目標であります。具体的に何をやっているかといいますと、ピンク色の文字の下ですけれども、高齢者、障害者等の「介助体験」ですとか、「疑似体験」、こういうことを行うことでバリアフリーについての理解を深めていきたいという内容でございます。

続きまして、41ページ、「景観計画に基づき取り組みを進める地域の数」ということであります。景観法は平成16年の年末に施行されました。景観行政団体に市町村がなったわけですけれども、良好な景観の形成に向けて景観計画の策定をして、例えばデザインの制限をするとか、景観に配慮した公共施設を整備するとかいうことをやっているわけですが、その「景観形成を進める市町村の数」を「400に大幅に増加させる」ということで、そのために、「事業の概要」にございますが、「技術的な助言、情報提供」などもありますし、また、「景観形成総合支援事業を着実に実施していく」ということで達成をしたいと思っております。

続きまして、43ページでございます。「汚水処理人口普及率」であります。現在、82%を「93%に」ということであります。「汚水処理施設」としましては、下水道のほかにも

農業集落排水とか浄化槽などがございます。それぞれの地域の実情に応じて整備手法を選択して、これらの「污水处理施設が普及している人口の割合を増加をさせたい」と。これによって「効率的な污水处理施設の整備を推進したい」ということとございます。

それから、49ページをごらんください。温暖化の関係ですけれども、「京都議定書の目標達成計画の目達計画で定められた2010年度の温室効果ガス排出削減見込量等」ということとあります。現在、20年度からの5カ年というのが「第1約束期間」となっております。その第1約束期間の中間年度であります平成22年度で、赤い字でござんいただいているような削減目標を立てるということが政府全体で決まっておりますので、本計画でもその目標を設定をしております。このために、どういことをやるかといいますと、右側のブルーの箱でござんいますが、「港湾の基盤整備」、「鉄道貨物の輸送力増強」、こういったことによる「海運、鉄道へのモーダルシフトの推進」、「下水道事業」におけるいろいろな対策、「住宅建築物の省エネ性能の向上」、「都市緑化の推進」、こういったようなことをあわせてやることで、この目標を何とか達成をしたいということとございます。

続きまして、50ページ。「循環型社会形成推進基本計画で定められた循環利用率、最終処分量の目標」ということとあります。「循環利用率」といいますのは、「循環利用された資源の量と天然資源等を新たに投入した量」を分母といたしまして、そのうち「循環利用された資源の量」ということとあります。これを「14～15%まで向上させる」。さらに最終処分場というのが非常に逼迫しているという課題がござんいます。「最終処分場の埋立量」をできるだけ減らしていくという目標が必要ですので、現在の3,200万トンから約3割減らすという「2,300万トン」という目標を設定しております。このために、下の「事業の概要」のところに書いてござんいますが、「建設廃棄物の再資源化・縮減」、「再生資材の利用」、「建設発生土の有効利用」等々を進めてまいります。

続きまして、52ページであります。「河川管理施設の長寿命化率」ということで、これはゼロを「100%」となっております。「河川管理施設」といいますのは、例えばダムとか、堰とか、水門とか、こういうものでありますが、「20年度から24年度に耐用年数を迎える河川管理施設の数」を分母として、分子は「長寿命化が図られた施設数」ということとあります。

上のブルーのところでございますが、主要な施設について、施設の劣化度診断、それから健全度評価、こういうものを行って必要な施設機能を維持するための設備の改造とか更新などを計画的に行っていく。こういう「予防保全管理への転換」のために「100%」

という高い目標を掲げております。

次は、53ページであります、「港湾施設の長寿命化計画策定率」ということで、港湾施設につきましても、分母が「重要港湾、それから特定重要港湾の主な係留施設」分の分子が「長寿命化計画を策定した施設数」、これを「ほぼ100%にしていく」ということでございます。

最後であります。55ページをごらんください。「基盤地図情報の整備率」ということであります。「基盤地図情報」というのは、いわばデジタルの地図でありますけれども、その地図の中に、左側の「※」のところに書いてありますが、「測量の基準点」とか、「標高点」とか、「海岸線」等々、いろいろな主要な項目が入っております。これを「全国土の37万平方キロメートル」につきまして主要項目を整理する。こういうことをすれば、いろいろな主体がこの地理空間情報の基準として活用することができるということでもあります。このための「基盤地図情報の整備」を進めてまいりたいということでもあります。

以上が資料6-1でございます。説明時間が大変超過しておりますので、資料6-2の「第5章独自の指標」関係のご説明と、それから資料7でございます、「概ね10年後の姿」について、これは30のものを抜粋した資料なんですけれども、これにつきましては説明を省略させていただきます。

以上でございます。

【金本部長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見ございましたら、お願いいたします。どなたからでも結構でございます。よろしくお願いいたします。

では、虫明委員、どうぞ。

【虫明委員】 もう取りまとめの段階だということなんです、実は河川治水分野、あるいは水資源も含めてですけれども、地球温暖化に伴う、特に降水量の変化というのが去年の夏ごろから非常に議論になっています。というのは、温暖化についてはCO₂の削減が問題になっていますけれども、それを削減できたとしても、悪影響はかなりの間、続くというのが、昨年のIPCC報告が出されてから、それに対する適応策の議論がかなり進んでおります。例えば治水で申しますと、今、日本の大河川の治水の整備水準が、30年に1回とか40年に1回程度の安全度と言われているものがこれから50年後、100年後、豪雨の強度が増えるために、その安全度が10分の1ぐらいに下がるだろうと。計画目標は高く、100年、200年とたっているけれども、それを施設的に達成するのはほ

とんど不可能です。したがって、水があふれても安全な流域づくりといたしますか、そういう方向へ治水政策は転換しなければならないだろうと。

それから、高潮についても、これはちょっと今すぐに影響がでるわけではありませんが、今から対策を考えなきゃいかんということで、実はかなり大きな政策転換が議論されています。これは、5カ年計画ですから、その中で、そういう施策を実際に展開するという事ではないでしょうけれども、おそらくこの5年間で、政策転換をする体制を整えなければなりません。この話は河川だけでできる話ではありません。例えば道路と連携して、はんらんした水をブロック化するというようなことが必要であるでしょうし、都市計画等の連携、さらには農地・農林関係との調整も必要でしょうけれども、そうした連携体制を重点的につくるのがこの5カ年だろうと思っています。

今、見せていただいた資料では、温暖化の記述はありますが、そのあたりのホットな議論が入っていません。これは中間取りまとめがもうすぐ出てきます。河川分科会で気候温暖化に対する適応策の検討をやっており、そのまとめがでますので、ぜひその辺の方向性はこの重点計画で出させていただくほうがいいんじゃないかと思います。施設整備の指標、これについてはもちろん施設整備はできるだけやるというのが前提ですけれども、施設整備を十分やったとしても、今後の治水に対しては、あふれても安全なこと、これはリビング・ウイズ・フラッドなんて言っていますけれども、そういう方向でやらざるを得ないというある種の政策転換が必要であり、さっきも言いましたように、それをやるためのいろいろな関係部局などとの調整が始まるということですので、施設整備の数値目標なんかは変える必要はないでしょうけれども、少しその辺の政策転換の方向性がわかるような記述を治水についてはぜひ入れてほしいと思います。これは河川分科会でも十分議論していますし、河川局には資料が十分あります。少し時間的余裕があるようですので、ぜひそれは入れていただければと思います。

【金本部長】 何かお答えになりますか。

【渡邊政策課長】 もし河川局のほうで補足することがあったらお願いをしたいと思いますが、治水対策としましては、おっしゃるように、激甚化をしてくることを想定しますと、ハード対策だけでやっていただけでは不十分で、それに対していろいろな連携施策ですとか、あるいはこぼれた水を受け皿ですくうようなソフト対策というのをあわせ持ってやっていかなくてはいけないということは強く思っております。先ほどご説明を省略いたしました第5章の事業分野別取組の中で、治水事業につきましては、そのような認識を書い

ておるつもりですけれども、ご指摘いただいた点を踏まえて、この文章の内容につきましては、さらに精査をしてみたいと思っております。

【金本部部长】 河川局のほうから特にございますでしょうか。

【山本河川局総務課長】 今、河川分科会長がおっしゃった議論は、我々も今、しておりますので、今、政策課長がおっしゃいましたけれども、全体の社会資本整備計画の中にどのように取り入れていただけるのか、また議論させていただきたいと思っております。

【金本部部长】 どうもありがとうございます。

そのほか何かございますでしょうか。

では、浅野委員から。

【浅野委員】 ICTを専門とするものでございますので、多少書き込まれているんですけども、一言申し上げたいと思います。

社会資本の長寿命化、あるいはライフサイクルコストの低減ということからすると、おそらくこれからICT技術を活用するところは随分出番があるのではないかと思います。もっとも今の資料の中にはすべての分野が書き込まれているわけでないので、これからどんどんその言葉が入ってくるということを期待しますが、その具体性を少しイメージをしながら書き込まれたほうがよろしいかと思ひまして、個人的に思うところが二、三ございますので、また別途、ご紹介をさせていただいて、それでご参考になることがありましたら反映いただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【金本部部长】 何かその具体的なイメージが少しあればお伺いをするんですが。

【浅野委員】 例えば地理情報だったり、道路の維持管理ということから申し上げますと、地図情報であるとか、ICTタグであるとか、要素技術はこの中に載っているんですけども、それをどうやって組み合わせていくことによって維持管理コストが下げられるかということがポイントだと思うんですけど、そういうふうな方法論的なものというのは結構見えてきていると思ひます。

それから、もう1点では、ライフサイクルというのが物によっては50年というオーダーのものがございますので、情報技術の世代交代に耐えなければならないこともありますので、どういう方法でそれを耐えていくのかということも考えておかなければならない。そういうことを総合的に考えることによって、トータルのライフサイクルがきっと下がってくるんだろうと思ひますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【金本部部长】 何か、渡邊さんのほうから。

【渡邊政策課長】 ご指摘のICTにつきましては、現在の資料5の閣議決定の本文の6ページのあたりにも、「ICTを活用して社会資本の高度化」ということで、具体的な例としましては先ほど申し上げた6ページの真ん中辺りですけれども、「プラットフォームとなる地理空間情報の迅速な構築」ですとか、「建設施工プロセスの情報化等のCALS/E Cというものを推進していく」とか、そのほかちょっと幾つか書いてございますけれども、そういうことでは足りないというご指摘かと思っておりますので、別途相談をさせていただきたいと思っております。

【金本部長】 上村委員、お願いいたします。

【上村委員】 上村でございます。2章の社会資本整備事業の実施に関する重点目標及び事業の概要並びに将来実現することが見込まれる経済社会と国民生活の姿という資料の7に当たるところですけれども、ここは時間の関係でご説明がなかったんですが、私は、ここがものすごく大切なところだと思います。10年でございますから、ものすごい遠い将来ではなくて、ある程度見えている、現時点でかなり予測可能、あるいはもう今から予定されていることの実現も含めて10年の国民生活の姿、経済社会というものをどうとらえて、そして、その次からのそれぞれの重点計画の指標が出てきているのかということの一番もとになるわけですので、ここの2章が私は非常に大切だと思うんです。その2章は、一応これは別表挿入と、資料7が来るということですが、ちょっとこれは、いきなり施策に入っていく感があります。活力のところでは日帰りビジネス圏と貨物翌日配達に来て、それから港の話が来てとずっと行くわけですけれども、もう少しなぜ一日日帰りビジネス圏が大切で、そして、国際競争力とどういうふうに関係するのかというような、活力のところでありましたら、もう少し言葉でつないで、来るべき、来すべき10年後の経済社会、国民生活の姿がもっと見えるような形でまとめていく。そのために具体的にこういった指標が大事なんだというようなストーリーでいきませんとわかりにくいのではないのでしょうか。なかなか理解できないと思っておりますし、なぜ重点的なものが必要なのか、どういう認識をする中で想定しながら、これらを重点的に項目に挙げていくのかというつなぎ方をもっと活力の部分も、安全の部分も、暮らしの部分も、全部していくべき。この2章をぜひ充実させていただきたいということをまず1つ目をお願いをしたいと思います。

それから、2つ目にはあるべき——あるべきというか、10年ぐらいですから、将来実現すべき、見込まれるというよりは、むしろすべきところなんだろうけれども、例えば住宅の質の問題なんかは、この中のバリアフリーとユニバーサルというところなんかは非

常に生活の中、暮らし・環境の中では結構重点的にあるんですけども、現実問題、住宅の質を上げていくみたいなのはどういうところに含まれるのかなと。これはご質問でございます。

それから、これからの少子高齢社会の中でユニバーサルデザインは重要です。ユニバーサルデザインはやっていかねばという具体的な施策は重点計画の指標の中にもずっと書いてある点は大いに評価しております。ぜひ基本の案のところにも、3ページ目の下のバリアフリー環境のところ、ぜひもう少しハード、ソフトを含むバリアフリー環境というような表現を加えてさらに充実したユニバーサルデザイン社会の実現を目指していくところを強調していただきたいと思いました。

以上でございます。

【金本部長】 何かあれば。

【渡邊政策課長】 3点おっしゃいました。ちょっとすいません。3点目のご趣旨がちょっとよくわからなかったんですが、「本文のところでバリアフリー環境の整備などについて、もう少し充実した記述を」ということでしょうか。

【上村委員】 はい。

【渡邊政策課長】 わかりました。まず1点目ですけども、「10年後の姿」といいますのは、本日、お示ししました折り畳みの別表の右側でございますような文字になったものが閣議決定の対象ということでございまして、本日、お示しして、ご説明をしなかった資料7はイメージをあらわすために、事務局として、特別に作成をした説明資料でございます。したがって、資料7が閣議決定とかに組み込まれるということではございません。

それはそうございますが、この「10年後の姿」というものを「5年間の計画」との関係でどういうふうに位置づけるかということなんですけれども、2つのアプローチがあると思います。1つは、この5年間で達成されるであろう指標という具体的な数値があって、その先に延長線上でこういう10年後の姿が発生するであろうというアプローチと、もう一つは、まず10年先を見てこういう社会をつくっていききたいというのがあって、その中間年としての5年間にこれだけのものを数値として達成していくというアプローチと、そういう帰納的と演繹的といった表現がいいのかどうか分かりませんが、2つのアプローチがあるかと思います。私どもはその両方とも兼ね備えた、気持ちとしては両方をにらみながら「10年後の姿」というものを書いているつもりでございまして、そういう中で、もう少し「10年後の姿」として足りないような姿とかいうのであれば、

それは充実をしていきたいと思っております。

それは2点目のことともかかわるのかもしれませんが、つまり「見込まれる」ではなくて、「すべきである」ということは、さっき申し上げた、最初にこういう姿を描いて、そのプロセスとして真ん中の5年があるというのが多分「べき」のほうであり、「見込まれる」というのはどちらかという、5年後の延長線上で10年後にはこういう姿が来るということだろうと思えますけれども、これにつきまして、2点目は、1点目とかかわるかもしれませんが、住宅の質について足らざる姿があるのであれば、ちょっとこれは検討させていただきたいと思えます。

それから、3点目の本文の記述につきましても、これも検討させていただきたいと思えます。

【金本部長】 よろしいでしょうか。

【上村委員】 別表の一番右のところをぜひ、2章の中でももう少し言葉でつないでいったらどうかということをお願いしたかったんです。これは项目的に姿という形で入っていますけれども、2章の充実という意味で、2章をもっと言葉できちんと、文章として充実して記述すればどうかということなんです。

【渡邊政策課長】 わかりました。そういうご指摘であるのご趣旨はよくわかりました。そのご指摘を踏まえて文章全体を練り直すという必要がございますが、できるだけ取り入れたいと思えます。ただし、6月の末に社会資本整備審議会と交通政策審議会の親審議会のほうにご報告させていただくときまでに、両部会長のご了解を得た形でその作業が間に合うかどうかわかりませんので、いずれにしても、次回、計画部会にもう一度、お示しするまでには、おっしゃったような「10年後の姿」というものも第2章の本文の中に布石が打ってあって、その中で5年間の事業を進めていくという姿勢がわかるように、できるだけ修正をしていきたいと思えます。

【金本部長】 できるだけそういった格好にしたほうがいいんですが、これは閣議決定文書でありますので、各省調整とか、いろいろなことがあって、非常にいい、わかりやすい文章にするということにはなかなか困難が伴うかもしれないということを、僭越ですが、お断りしておきたいと思えます。

あと富澤委員。

【富澤委員】 現行の社会資本整備重点計画と、今回の次期重点計画を比べた場合、重点項目は基本的なところを踏襲しているわけです。例えば、活力を一番前に持ってきたと

いう所が大分注目されるし、基本は今の日本の現状から見て、もっと元気を出そうということだろうと思います。元気が出ない理由はいろいろあるのですが、その一つに改革疲れだとか、「そんなに頑張らなくてもそこそこ日本人は食べていけるしいじゃないか」というような諦めの症候群みたいなどころがあるわけです。そういうものを打破して、何とか活力を持たせようというところは全く同感なのでありますが、例えば、電線の地中化とか、あるいは地下の共同溝をもっと進めれば、景観がよくなり、観光にもプラスになるのではないかと思います。

次の5ヶ年計画の中にはそういうものが入っていないのですが、あるいはどこかに埋もれているのか、あるいは何か別の理由で入っていないのか・・・そのところを教えてくださいたいと思います。

【金本部長】 何かお答えすることがあれば。

【岡本道路局企画課長】 すいません。道路局企画課長でございます。

この資料は道路についてまだ「検討中」でございますので、申しわけございません。「電線類の地中化」は非常に大事だと思っておりますので、しっかり取り組んでいきたいと思っております。ただ、中期計画、新しいものができるまでにちょっと時間がかかりますので、その点、ちょっとご容赦いただきたいと思っております。

【富澤委員】 そうすると、その道路の中にはそういうものが入ってくると、こういう期待をされていていいんですか。

【渡邊政策課長】 資料5の「別表」というA3判の折れた資料がございますけれども、資料5の別表の9ページの上から3つ目に、「検討中」という形で「市街地の幹線道路の無電柱化率」、数字はございませんけれども、こういう形で盛り込みたいと思っております。

【金本部長】 では、藻谷委員、どうぞ。

【藻谷委員】 どうもありがとうございます。我々一般庶民から言うと、まさにミャンマーと四川で立て続けに日本でも起き得るべき大災害が起きて、見ていてほんとうに、もともと社会資本が重要であるということが、これは行っても、あっちへ行ったらこっちへ戻ってくる話ですけれども、思うところですし、今、虫明先生がおっしゃいましたけど、特に地震なんか防げないわけですが、72時間たっても救援の手が届かない。でも、すぐに救援が24時間で届くかということは多分致命的に重要だと。その間、雨に打たれてずっと待っているだけで、けがをしなかった人もみんな死んでしまうということをあまりちゃんと報道されていないんですけれども、あそこで家が壊れたところで雨に打たれている

ということは、社会資本の重要性を非常に強く感じているし、そういう意味で、今、道路がもめているという話があったんですが、そういう非常に各論的な話になっていること自体に私なりに憂慮を覚えていて、また、道路という各論ももちろん大事だと思うんですけど、極論すると、逆に言うと、あたかも道路さえあれば地震で壊れたところも72時間以内に救援が着くのかという話で、要するにここに随所に書かれているように、総合力でやらなきゃいけないんだということをぜひ道路の関係の方もおっしゃっていただきたいし、私も機会があればぜひ申し上げたいと。余計なことを申し上げました。

あと、いきなり各論なんですけど、幾つかちょっと道路以外のところでご質問というか、コメントを若干言わせていただいてよろしいでしょうか。つまらないんですが、この資料6-1が大変わかりやすかったので、6-1の順番で何枚かだけちょっと申し上げます。6-1の6ページに、地方の国際航空ネットワークの話が出ております。これは千歳に空港ビルをつくるのは大変いいことだと思うんですが、いいデザインだし、福岡みたいに分けていないし。1つ、私は地方に現実に住んでいる人間に知り合いが多いもので、彼らがどうやって海外に行っているかという、例えばソウルに行く場合でも、現にソウル便が飛んでいても、実は成田経由や関空経由で行くことが非常に多いです。それは結局、使える時間がないということなんですけど、例えば前も申し上げましたが、島根の人がせっかくだから、境港から行けばいいのに、成田経由で乗りかえてソウルに行っている。直線距離の5倍ぐらい通っているわけでありまして。これは財界人で、暇じゃないので、それしかなかったわけです。そういうわけで、これに加えて成田の国内ハブ機能強化、関空の国内ハブ機能強化ということを書く必要はないのかもしれませんが、ぜひ念頭に置くべきではないでしょうか。

実はこの間、わざと成田から国際線に乗ってみました。皆さん、通常はやらないと思いますが、わざわざ私は成田まで行って見て乗ってみたんですが、そこで国際線から国内線に乗りかえている人の不愉快さというのを身をもって体験してまいりました。内国の方も地方から直接海外に行く人が増えておりますので、成田乗りかえが非常に不愉快であるというのを改めて、東京の人間が全然知らないところで、実はものすごくひどいことになっております。時間は大変待たし、施設もぼろいし、そもそも何でこんなにJFKとかに比べて国内線が少ないのというのは多分全員が感じる事だと思います。あるいは羽田の国際化というのも1つの手なのかもしれませんが、直行便に加えてハブ空港まで地方からアクセスするという視点をぜひ強調しておきたいと私は思います。

次に、8ページなのでございますが、あとちょっとです。ただ言わないですが、たまたま知っている分野だけということで。国内線の旅客を増やすという話があるわけですが、これも羽田の拡張が一番重要だと思います。その上で、実際には減っているわけございまして、これは現役世代の減少によるものです。これ以上、お客さんを増やすには、実は空港自体が使いやすくなければいけないというか、要するに小機材・多頻度運航にしなければいけないので、これは実は空港の改善だけでは無理でございます。つまり、変な話、空港使用料とか、そっちのほうに影響する。つまり、会社のコスト構造が下がって、小機材を多頻度運航するようにならないと、これ以上の旅客の喚起が望みにくくなっているというのが地方線に関しては実態だと思います。

そこで、実は大手の航空会社が地方線からどんどん撤退をするようですと、ますます実は総航空量が下がっていくわけでございますので、この目標を掲げた以上、少し航空会社のほうの企業努力ももちろんですが、インフラ面からも、日本の国内航空の運航コストが下がるというような意識をどこかに持てないものか。そうしないとなかなか旅客量の増加は達成できないんじゃないかと思うわけでありまして。失礼しました。

次、11ページなのでございますが、「コンパクトシティ」ということを横文字を使わずに書いていただいて大変素晴らしいことだと思います。これについては、おっしゃっているとおりなんですが、1点だけ、現場で実際に起きていることを1つ申し上げると、実は全国でやっている区画整理の中には明らかにコンパクトシティ化に反する区画整理というものもまだ実は、50年前から計画されているものですから、現実には存在しております。そういうほうが地価が安いものですから、現実には市街地の区画整理は後回しにして、田んぼをつぶす区画整理をまだやっているケースが結構ありまして、露骨にコンパクトシティに反しているケースも個別には非常にはっきりと、だれが見ても、これは変じゃないというのがあるわけです。つまり区画整理をやっている地区まで行く間に広大な田んぼを通っていくというようなケースがまだございます。これは書く必要があるかどうかはわかりませんが、区画整理をやったというふうにするという、実際、そういう区画整理もあるんですが、それを逆手にとって、区画整理をしてコンパクトシティに反することを平然とやる首長がいるので、そのあたりは実は両にらみなんだぞということを一応、ご視点としてどこかに書くかどうかは別にして、お持ちになる必要があるかと思っております。余計なことを言って。

あと2つです。15ページと実は同じような話なんですが、15ページと41ページが

非常にいいことが2つ書いてあるんですが、それは木密（木造密集市街地）を何とかするという話と、実は伝統的風景を守るという話であります。これはもうありていに言って矛盾する話でございます。これは当たり前ですが、矛盾することを書くなどというのはポル・ポトでありまして、矛盾することがちゃんと書かれていることが、片や堤防をつくると言いながら、水が来たとき、どうするかを考えるということがほんとうの計画なので、こういうように矛盾したことを堂々と書くべきだと思います。

その一方で、これは、だから、書きにくいんだと思いますけれども、要するに大阪だとかの戦後できたバラックづくりの木密を何とかするのは当然であると同時に、実は木密なんだけど、非常に伝統的価値があって、現実の危険は実はあまりないという地方都市の伝統的景観地区について、これはどっちを首長が重視するかによって、実は思い切り伝統地区が危ないまま放置する首長もいれば、せっかくの伝統地区をぶち壊しにする首長もいます。具体的に、新潟県の村上市で三代市長が1期ごとにかわっているんですが、かわるたびに道路を拡幅して伝統地区を壊すということを言っています。この間、当選された首長もまたそういうふう言い出して、また蒸し返しているわけですが、そこで国交省の歴道を使いませんかと言うと、歴道は使わないと。防災上危ないからやめましょう、ぶち壊しましょうと必ず、これで3代続けて市長がおっしゃっているわけです。また説得に行かないといけないんですけど、結局、ここに緊張関係がちゃんとあるという。国交省は両方見ているんだと。だから、まさに大人の考えで、木密はもちろんいかなのだけど、実質的な危険を持って是々非々で、実は我々はちゃんと両にらみで考えているんだぞということをどこかで書く必要があるかどうかはわかりませんが、要するに、ことごとにぜひ地方局などにご指導いただいて、どちらかの原理だけで事が運ばないように。わかりますか。伝統建築物だから木密を逆に放置するのもよくないと思いますし、矛盾することがちゃんと書いてあるんだぞということをぜひおっしゃっていただきたい。

最後です。49ページなんですが、CO₂排出、これは環境省の横やりがあるのでちょっと嫌なのかもしれませんが、ここに書かれていないことで、環境省が最近言っていますけれども、CO₂排出と都市構造が深く連携しておりまして、CO₂の排出削減には個々の機材とかに加えて、実は都市構造がコンパクトになることが極めて重要なので、これは書いてもいいんじゃないかなと。要するに連携しているわけなので、都市構造をコンパクト化していくことというのは、快適で活性化しているだけじゃなく、実はCO₂対策からも非常に有効でと。例えば奈良と水戸で市民1人当たりのCO₂排出量がたしか1.3倍ぐら

い違う。文化財があってコンパクトシティにならざるを得ない奈良と、好き勝手にスプロールした水戸で結果的にもものすごい違いがある。都市構造の違いが大きいということなので、ぜひ後押しする話ですので書かれたらどうかと。余計なことを言って申しわけありません。

一つだけ忘れました。もう一つだけです。これはこの資料にないんですが、ライフサイクルコストをちゃんと低減するということが書かれていて、素晴らしいんですが、長寿命化は全くそのとおりなんです、ライフサイクルコストを下げるためには、まず、ライフサイクルコストが幾らかという計算が必要ではないでしょうか。これは前もずっと言っているんですが、国ベースではあるんですが、各自治体ベースは実は把握しておりません。したがって、彼らはイニシャルコストをどんどん立てながら、実は更新時コストを見込んでいない投資を続けております。そういうわけで、難しいのかもしれませんが、自治体ごとに、うちのまちの社会資本の特に道路、上下水道といった自治体回りに近いところのライフサイクルコストはどの程度なのかということをはんとうは計算しないといけないんじゃないか。同じことを蒸し返しているんですが、これは書くかどうかはわかりませんが、絶対、そういう視点がないと、長寿命化だけでは無理だと思います。長寿命化は重要だと思いますけれども、だけでは無理だと思うので、何かそういうことは書けないものかと一応申し上げました。

長時間、すいませんでした。

【金本部会長】 では、渡邊課長、どうぞ。

【渡邊政策課長】 それぞれの担当局のほうから、航空局と都市・地域整備局と、それから技術調査課からお答え申し上げます。

【長田航空局監理部長】 航空局でございます。最初の成田の国内乗り継ぎの問題でございます。おっしゃるように、よく仁川経由で地方から外国に行っておられるという話を聞きますが、実際はそんなにおられなくて、国内の成田なり関空で乗り継いでいかれるという方が多いようでございます。成田の暫定滑走路をつくりましたときに、国内便を増やそうということで、これは2つねらいがありまして、今おっしゃいました乗り継ぎを便利にするということと、それから、関東でも東のほうの人は成田を使って国内線として使うということでやったんですが、国内線も随分増えましたけれども、なかなか乗り継ぎの方以外はあまり利用は多くないということでございます。

そういうことで、今回また、今、成田の北伸に伴いまして発着回数も増えますので、そ

ういう際に少し乗り継ぎのことも考えていきたいと思います。それから、現在でも、成田では国内、国際乗り継ぐ際に、前はターミナルを変えないといけないということで大変不便だったんですけれども、今は大体15分ぐらいで乗り継ぎができるようになっていました。成田に入っている国内線は大体80%とか90%のロードファクターで、結構、皆さん便利に使われておられます。その辺をさらにやっていきたいと思ひますし、それから、ほんとうは、関空とか中部が国内線があるので、あそこでもっと国際、国内の乗継ネットワークがよければいいんですけど、逆に、今、関空あたりは国際線はあるんだけど、国内線がだんだん減ってきているというところもありまして、この辺がちょっと難しいところかなと思ひています。

それから、羽田で2010年の供用を目指して4本目の滑走路をつくっておりますが、これが羽田で昼間で3万回の国際線ということのほか、深夜・早朝を使ってかなり欧米路線ができてくるんじゃないかと思ひます。そうすると、例えば地方の方が夕方、羽田に来て、深夜便でそこからアメリカへ行かれるという新しいルートなんかも出てまいりますので、そういう意味では、地方の方々が外国に行きやすくするような空港の乗り継ぎ機能というものを便利にしていきたいなと思ひております。

それから、ローカル・ツー・ローカルの問題でございます。おっしゃるように、実はこれは今、エアラインがまさに2010年の航空ビッグバンに向けて国際線をむしろ強化しようということで、そのために、機材なり乗員をそっちに転換していこうということできているというところがありまして、我々もローカル・ツー・ローカルの便が減るということで、特に地方の方から、それは困るということで陳情を受けたりしております。ローカル・ツー・ローカルで、今、機材が一番小さいので130人乗りぐらいのものしかありませんので、ほんとうは今度、MRJでありますとか、あるいはJALが導入しますERJといった70人乗りぐらいのサイズの飛行機が入ってまいりますと、航空会社としても採算がとりやすいのかなと思ひます。

それから、今、ローカル線の運航コストを下げるということで、着陸料の問題なり、それから、例えば利用しやすいようなターミナルの整備でありますとか、そういうことはあわせて考えていかないといけないなと思ひておりますが、どうかぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

【石井都市局審議官】 都市・地域整備局でございます。

区画整理についてでございますが、現在の採択は、郊外の田んぼの中の区画整理事業は

一切、採択をしないというように予算制度上、変えております。ただ、区画整理はご承知のとおり、事業期間が大変長くて、しかも地権者の方が土地を供出して事業を始めておられますので、おそらくごらんになったのは相当続いているものであろうかと思えます。そういう意味では、個別にあるということは否定いたしませんし、こういうところをどういうふうに使っていくのかということも、我々としては大きな課題だと思っています。

それから、2点目の木密と、それから景観等のところ、これは非常に難しいなど。我々もどっちにかじを切るのかというのは大変難しいと思っています。実際、今、ご指摘がございましたけど、上村委員がいらっしゃいますが、京都なんかの木造のところについては、あれは1つ、よく見れば木密なんでしょうが、非常にきれいな木密で、はっきり言いました道路幅員も狭いところですが、こういうところは景観の地区とか、いろいろ指定をしつつ、消防設備を充実したりして、いわゆる木密事業で飛ばしたりするような事業は一切やらないで対応をしています。

ただ、一方で、この木密が景観上いいから残すべきか、それとも、これは防災上の観点から除却をしていくべきかということの判断について、だれがするのかということについて、我々のほうで何か基準を持つかといえ、これは自治体にお任せする。さらに進んで言うと、その地区の住民の皆さんがそこに価値を見出すかどうかということで、藻谷委員のほうから、国のほうで主導して、いい木密は残すようにという方法はできないかということなんですが、これは、私は難しいと思っています。

それから、3点目の都市構造、これはアメリカの都市構造と日本と比べれば、車の排気量が大きい、小さいということ以上に、都市構造で単純に言えば、都市におけるCO₂の排出量が完全に違うと思っています。ただ、今回のこの49ページのところは、そこをCO₂の排出量そのものの数字とリンクさせるかどうかということの議論になるものですから、そうなりますと、都市構造を強制的に変えていくということの指標、単純に言うと、例えば逆線引きをして、今までのところを、今後は土地は使わせないという形にすれば強制的な集約が進むわけですが、これはまだ政策としては現実的でないと思っています。都市構造とCO₂については、研究は進めておりますが、正直言います、今の計画の中でCO₂の排出量と直接結びつけて閣議決定ベースの計画に載せることは難しい。

なお、政府の計画等にも文言としては入れておりますので、そのベースで、例えば修正が可能かどうかというのは担当の政策課のほうと協議をしてみたいと思います。

【前川技術調査課長】 担当の技術調査課でございます。

ライフサイクルコストについて、ちょっとご説明させていただきます。今回の新しい重点計画でも、社会資本の戦略的な維持管理・更新のところのみならず、公共事業のコスト構造の改善というところでも、ライフサイクルコストの観点からということで記述をかなり充実しているつもりでございます。ご指摘のように、ライフサイクルコストを常に念頭に置いて取り組むことが非常に重要だと思っております。政府におきましては、公共事業のコスト構造を改革するための5年に一遍の計画をつくっております。20年度から24年度の計画を去る5月1日に関係省庁連絡会議で成立をしたわけではありますが、その中でも、ライフサイクルコストの観点からコストの縮減を図っていくということを政府として決定をいたしました。当然、決定の内容は関係省庁だけではなくて、地方自治体にもお知らせしておりますので、地方自治体においてもそういった取り組みがどんどん広がっていくことを期待しております。

以上です。

【金本部長】 よろしゅうございますでしょうか。

ちょっと経産省方式で手を挙げられている黒川先生がいらっしゃいますので、先にお願いします。

【黒川委員】 すいません。虫明委員が言ったのをもうちょっと普遍的に言えないかということを一つ言いたいと思うんです。これは「治水事業」となっていますから、流域のほうの対策とかはここに書きにくいんです。ソフトだというんですけど、逆に言うと、ハザードマップをつくって片方でしているので、今度、住宅局ベースですけれども、要するに住宅のほうでどれだけの対策をするかというようなことまでもう少し書き込めないかなという気がします。

例えばこれは下水も一緒なんですけど、浸透ますをもう少しつくとか、ハザードマップで浸水危険区域のところについては、住宅をつくる地盤か、基礎かどちらかで少し安全を高めるようにするとか、何かそういう言葉で住宅側ができるのと治水側が大分楽になると思うんです。そういうことを少し書き込めないかというのがあります。それが1点。

それから、もう1点は、資料6-1の28ページに急傾斜地のことがあるんですが、これでこういうふうに危険区域を指定できるんですけど、できたら、ほんとうは都市計画のほうで、線引きのところはここを市街化調整区域にしてしまうというようなことをすれば、もうちょっとはつきりできるので、そういうところまでいろいろな行政のツールを動員できないだろうかということがもう1点です。

それから、もう一つ、これは前回の計画のときにも言ったんですが、要するに社会基盤整備をする事業をやるときに、日本が一番困っているのは、地籍測量をされていないから、要するに土地の境界がだれが持っているのかがわかっていない。それを確定しないと事業ができないというところで、ほんとうは地籍測量をもう少し全国的にやるということは、今後10年なり15年はかかってしまうかもしれませんが、なるべくそれをやると、実は社会資本の整備の費用と時間がうんと早まるということがあるので、それは記録に残して、どこかでやっていただきたいと思います。その3点です。

【金本部会長】 何かお答えすることは。

【山本河川局総務課長】 今、治水のお話をいただきましたけれども、先ほど虫明分科会長が言われたことを賛同していただいたと思っておりますけれども、私ども河川分科会で議論しておりますのは、まさにこれからのかなり大きな降水量の増加とか、激甚な雨の降り方に対して治水対策をハードだけでできないだろうということで、まちづくりとか住宅づくりとかのほうとも合わせて考えていこうと。ただ、今回、この5年の計画の中でどういうふうに表示できるかにつきましては、今、先生からもご意見いただきましたので、計画の担当の部局とよく趣旨を説明してご相談していきたい、そういうふうに思っております。

【石井都市局審議官】 都市計画でも積極的な対応をとということなんですが、実はこの7月から、私どもの局は組織再編をして都市・地域安全課というのをつくります。趣旨は、都市の場合の安全確保については、施設別の安全対応ではもう限界が、お金も大変足りませんし、難しいということで、事業とソフトと、ソフトの中には土地利用であるとか、ICT、情報といったことも含めてやれないかということで、この7月から組織再編をしていきますが、その中の1つの大きな課題というのが土地利用という面での安全対策の向上ということです。まだ、ちょっとソフトの中で社会資本整備の計画の中に入れるまでは至っておりませんが、これから検討を進めていきたいと思っております。

【深澤政策企画官】 最後の3点目、地籍調査、地籍測量のお話をいただきました。私ども、先生からのご指摘を踏まえて検討を関係するところとも話をしてみたんですけども、社会資本整備の重点計画という中で当然、指標をごらんいただいた中にも社会資本整備以外の関連するソフトの分野、関連する中での住宅というような話を書かせていただいているところがあるんですけども、社会資本整備の重点計画の対象事業というのはあくまでも社会資本整備ということでございます。ちょっと地籍測量という観点、地籍調査と

というのは書きにくいということで、なかなかこの閣議決定の中に入れるのは難しいのかなということや、ちょっと土地・水資源局等とも話をしたところでございますが、都市部での地籍測量、地籍調査を、ちょっと数字は忘れちゃったけれども、早期にやっ払いこうということは政府の骨太の方針等々でもちゃんと書かれているところでございますので、そちらの公共事業の促進の観点からも重要だという認識で政府としても取り組んでいるということかと思ひます。

【金本部長】 どころか別のところでその指標みたいな、政策評価のところに入っはいなかつたでしつたけ。

【深澤政策企画官】 ちょっと確認させていただきます。国土交通省の政策評価計画の中には入っていると思ひます。

【金本部長】 ということで、別に怠っているわけではないということだと思ひます。

【黒川委員】 いや、わかっているんですけど、大体それは、どこの首長もやりたくない仕事なんです。要するに民民の相隣関係全部やるから、立ち会いもするし、弁護士もつかないといけないので。小泉内閣のときに150億だったのを急増して300億円までやったけど、あれは起点だけしかやらなかつたんですね。我々、今度、公共事業の監視委員会をさせられていると、ほとんどのプロジェクトで、用買がどこまで行くかというのがその公共事業ができるタイミングなんです。大体、取用法をかけないで、なるべく任意買収にしたいと言って、十何年もある人を対象にやっているなんていうのが出てきてしまうわけです。我々としては、それはもう取用をかけるということを強烈に言わないと。かけると言えば、大体の人がかかる前に応ずる場合があるんです。ですから、実際そういうことがあるんで、私はいろいろなところで地籍測量の必要性を言っっておかないと、あつちに乗っっていますからと言って何もしないというのは一番まずいと思ひます。

以上です。

【金本部長】 松田委員。

【松田委員】 コンパクト化ということは大変大事なことで、ある程度の都市について、コンパクト化の方向が出されているのは大変結構だと思ひますけれども、もう一つ、過疎地というんですか、そのコンパクト化をどう考えるか。いわゆる限界集落の問題をどう考えるかで、道路にしろ、それ以外の社会資本にしろ、整備の仕方が全く違ってくると思ひます。

この計画を検討する初期の段階では、いわゆる限界集落の問題についてある程度の考え

を示されるというお話を伺ったような記憶があるんですが、結果として出てきてみると、限界集落の問題については全く触れていないわけです。これは道路の中で出てくるのかどうか分かりませんが、国交省としてあの問題をどう考えるか。総務省に任せきりでいいのか。少しお考えがあったらお聞かせください。

以上です。

【渡邊政策課長】 限界集落の問題につきましては、今回は、先ほどちょっとご説明をさせていただいた資料5の閣議決定「本文」の2ページの下の方ですけれども、「また」というところですが、「また、そうした地域活力の発揮は、地域に住まう人々の安心できる生活があつてはじめて実現するものといえる。したがって、中山間地域等の条件不利地域に住まう人々を含めた全ての人々に対し、医療等の生活に不可欠なサービスが提供されるよう、交通基盤等の必要な基盤整備を行うことも重要である。」こういう記述がございます。これは全体の分量の中で、できるだけ短い文章の中で整理したいという思いがあつたものですから、量としては足りないかもしれませんが、限界集落の対策について、私ども国土交通省としてできることは、必要な基盤整備をきちんとやって、10分のおくれで命がなくなるようなことがないようにしたいという思いでございますので、そういう施策は進めていきたいというふうに思っております。

具体的な指標として何らかということも考えたんですが、なかなかそれは難しく、指標という形にはなっておりません。

【金本部長】 よろしゅうございますか。

【松田委員】 つぶすという考えはないわけですね。

【戸谷事業総括調整官】 条件不利地域、限界集落の問題、これは大変重要な問題だと思っておりますので、国土交通省も先ほどお話がありましたように、総務省で、「定住自立圏構想」の中で限界集落の問題は議論をされていると聞いておりますし、国土交通省でも「21世紀の生活圏いかにあるべきか」という中でも、こういうような地域に対してどう対応していくのかということを経験の方々の思いもきちんと受けとめながら、社会資本整備、土地利用計画の中で考えていくということを今後とも深く検討していきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【松田委員】 はい。わかりました。

【金本部長】 では、どうぞ。

【中村委員】 横浜国大の中村でございます。

資料6-1で幾つか言います。まず、11ページのところなんですけれども、活力の(3)の「にぎわいの創出や都市交通の快適性向上の地域の」というところで幾つか指標があるんですが、都市交通の快適性向上に資する指標がきょうのところはなくて、道路側のほうであるのかと思うんですけれども、できればですが、11ページの下のところ、「基幹的な公共交通」の「基幹的」というところを何か担保する言い方が入っていると、それで済むのかなと思いました。このまま行くと、別な資料の大きい別表、資料5を見ていても、具体的な公共交通に関する指標が入っていないようにちょっと見えましたので、それが無理だとすれば、この「基幹的」というところに定義があればいいのかなというのが1つです。

それから、12ページのところで、この指標はなかなかおもしろい指標だと思ったんですけれども、ちょっと勘ぐって見てしまうと、計画事業が終了したときに満足度等のアンケート、指標をやっていくということだとすると、これを裏から見れば、事業が終わってすぐに効果の出るところにシフトが行きそうな気がする。一方で、まちづくりの話というのは5年、10年してじわじわと出てくる、あるいはその効果が持続するというところに意味があると考えたら、指標としてはこのままでいいとしても、事後評価というのを継続的にやるようなことをどこかに入っていれば、それでいいし、もし入れていただけるのであれば、そのほうがいいかなと思いました。

最後はちょっと細かいことですが、31、32ページあたりのところで、視聴覚障害者誘導ブロックの話があるんですけれども、私は、この件に関してはものすごく詳しいわけではないんですけれども、既存のものが必ずしも十分に機能していない実情があったときに、どんどんつくるということとともに、今あるものがきちんと使えるように、使えているということを何かしていく。これは道路側の話もあるとすれば、また、今後なのかもしれませんが、そういうことが含まれているといいなと思いました。意見でございます。

以上です。

【金本部長】 何かお答えがあればお願いします。

【渡邊政策課長】 1点目の「基幹的な公共交通」というのは、具体的には鉄道であり、バスであり、あるいはLRTということをももちろん想定して書いているものでございます。

【中村委員】 バスだったら、1日に1本でも、1日に100本でもバスだと、やっぱりいだろうと、基幹的と。すいません。

【渡邊政策課長】 そうですね。そういうサービスレベルまで加味するとなると……。

【中村委員】 もともとこのページに係るところだと、「基幹的」という意味はそれなりに使える乗り物だという意味だと思いますから、そこが要るんじゃないのかなと思います。

【渡邊政策課長】 たしか今の指標につきましては、「およそバスがある」とか、「およそ鉄道がある」とかということのをベースとして、ちょっと難しい何分の何という算式を使って書いているんですけども、あるかないかということではなくて、サービスの質のレベルまで多分含めた指標化というのはとても難しいことだと思います。ただ、「基幹的」というのがどういう意味かということについて、別表の注釈などがございますので、そういうところでわかりやすく書くというふうに工夫をさせていただきたいと思います。

それから、2点目につきましては、これも、事後評価というのは指標として検討するのはなかなか難しいかと思いますが、ちょっとこれは持ち帰り検討させていただきたいと思います。

3点目のバリアフリーの関係でございますが、これも、既存のストックもうまく使いながらバリアフリー化を進めていくという精神はそのとおりだと思っております。いずれもなかなか指標化が難しいところだけは、ちょっとご理解いただきたいと思います。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

田中委員。

【田中委員】 希望ということで聞いていただければと思います。資料5の案がありまして、「はじめに」から、1章に入っていきますが、前年度から4つの柱というのが立っていきまして、暮らし、安全、環境、活力と、このあたりは非常にポイントとしてわかりやすいですし、理念が伝わる場所でもあると思いますので、こういうポイントを持って推進してきて、今回、時代の流れも踏まえて優先順位をつけて深化をさせるんだと、そういう文言があったほうが国民へのわかりやすさですとか、説明責任を果たすという意味では有益かなと思っております。先ほど第2章の書き込みをしっかりと行ったほうがよいというご指摘もありましたので、もし、かなうのであれば、分かりやすく言葉をもう少し補足をされると良いと考えます。これからパブリックコメントをとったり、自治体へのヒアリング等もなされると、この部分こそがこれから発信される情報の意味を示すという点から分かりやすさというところと、理解、共感というところにもつながるのかなと思っております。

以上です。

【金本部長】 いかがでしょうか。

【渡邊政策課長】 ご指摘を踏まえて検討いたします。いずれにしても、ちょっと6月の末の本審議会の場までに、どこまで調整できるかわかりませんが、その後の、先ほど金本部長からおっしゃっていただいた関係省庁との調整も経て、次期計画部会までに少しでも前向きなことが書けるように努力したいと思います。

【金本部長】 浅子委員。

【浅子委員】 私の意見というのは、この計画の目標の設定についてなんですけれども、目標水準を低目に設定すれば、当然達成率は高くなるんですけれども、もちろんそのためには予算が必要とか、いろいろあるとは思いますが。いずれ5年なり10年たった場合に、中間評価なり、最終評価を前回のA、B、Cのような何かがあったと思うんですけれども、ああいうものがいずれはなされるというときに、今のように、A評価をもらうためには目標自体を低目に設定しておけば達成できるしという意味で、当然予算の制約、それから技術的制約もあっていろいろ目標を設定されていると思うんですけれども、例えば指標の49なんかは目標の「5万人」というのがあるんですけど、ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数ですか、こういう5万人というのがどのくらいの数字か全く見当がつかなくて、ほうっておいても達成できるような人数なのかもしれないし、あるいはPRだけで予算措置はやらなくてもできるのかもしれないとかいうこともあって、いろいろ目標の中身についてはわからないところもあるんですけども、ここから意見なんですけど、仮に目標を設定したものをすべて達成しようという心構えを持つとすれば、予算以外にほかの措置を使って別の政策手段があり得るとすれば、それも総動員して達成しようとかいうことが本来ならばなされなければいけないはずだと思うんですけれども、経済学の政策目標と政策手段の数は、最低目標を達成するにはそれだけの手段がなければいけないとかいうような原理はあるんですけれども、例えばCO₂の排出制約、縮小、縮減、そういうものとか、あるいは仮に旅客数に関する目標とか設定した場合には、例えば料金、あるいは税金をかける。CO₂の排出に関してはCO₂タックス、そういうものをかければ、別の政策手段を導入して目標を達成できる余地はあるわけです。それが政策的に導入可能かどうかは別として。別というか、そういうものを真剣に考えたほうがいいのではないかということ意見を言いたいと思うんですけれども、高速道路の需要予測が過小評価しているとかいうのも、料金を下げれば上がるはずでしょうし、そういう新たな政策手段を総動員して目標にコミットするとか、そういう姿勢がどこかにあらわれるといいんじゃないかと思うんです。

【渡邊政策課長】 お答えいたします。まず、技術的な話で、指標49の「5万人」というのがどういう意味の数字なのかということからまずお答えいたしますけれども、これは、現在、バリアフリー教室の受講者数が年間大体4,000人です。それをこの計画期間中は1.5倍にしようということで、年間6,000人に受講をしていただこうと。6×5＝3万人です。それに過去の累積を含めて「5万人」という数字にしております。だから、達成が容易かどうかというのは、1.5倍というところを1つの目安にしたということでございます。

今回、70個というか、55個の指標がございますけれども、この指標の設定の考え方というのはいろいろ、まちまちです。

例えば例示的に3つぐらい申し上げますけれども、1つは、個別のプロジェクトが進んでいることを念頭に置いて、それをきちんと達成するということで決めている、個別プロジェクトが念頭にあるものがあります。例えば指標の何番かに「国際拠点空港へ鉄道でアクセスする所要時間を30分台にする」というのがありますけれども、こういうのは現在、成田方面で進めております鉄道整備事業を念頭に達成するというものであります。

それから、一番多いのは、個別のプロジェクトを一つ一つ達成することを念頭に置いているのではなくて、過去のいろいろな実績を勘案をして、それを5年間、さらに延ばして、もう一踏ん張りしたら、ここまで行けるんじゃないかというふうな意味で数値を決めているのがございます。これが一番多いかと思えます。

それから、3つ目は、逆に、まず100%、計画期間内に最終目標を達成しようと決めてしまっ、例えば「バリアフリーの段差解消」なんていうのは平成22年までに100%というのをまず決めてしまっ、それに向けて全力で努力をしていくというタイプのものです。ほかにもあるかもしれませんが、今思いついたのは、そういうふうないろいろな類型がございます。

これらをどうやって達成していくかということ、おっしゃるとおりで、予算が一番大きいツールであることは間違いありませんけれども、そのほかにも、おっしゃったような規制の話だとか、負担によって達成するとか、あるいは逆に、コスト削減をうまく進めることで事業量を増やすとか、民間と連携をするとか、ソフト対策であるとか、いろいろな組み合わせでやっていくべきものだと思っています。

したがって、これも閣議決定の文章の中に何らかそういう「政策ツールをフルに動員」という趣旨のことが盛り込めないか、ちょっと検討させていただきます。

【金本部会長】 基本的にこういうスタイルの計画になったというのは、浅子先生の言われるようなことがあったということだとは思いますが。具体的な文言でうまく盛り込めるとわかりやすくなるのかなという気はいたします。

時間も超過してしまいましたけれども、あと、特にご発言ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、超過して恐縮でございますが、ここまでとします。

最後に、今後の予定についてお願いをいたします。

【深澤政策企画官】 次期「社会資本整備重点計画」につきましては、本日の議論を踏まえまして、来月の27日開催予定の社会資本整備審議会・交通政策審議会の合同の本審議会がございますので、そこで経過報告ということをご予定しているところでございます。

本日の資料は説明も含めまして大部になりましたけれども、お気づきの点、本日さらに追加のご意見等ございましたら、6月10日ぐらいまでに、事務局のほうにご連絡をいただければと思います。また、本日の資料は、お席にそのまま置いていただければ、後ほど事務局のほうから送付という形にさせていただきたいと思っております。

本日の会議の内容につきましては、各委員に議事録を送付させていただきまして、内容をご確認していただいた上で公開ということにさせていただいております。

それから、近日中に「速報版」という形で、極めて簡潔な議事概要を国土交通省のホームページで公表するというようにさせていただいております。

最後、繰り返しになりますけれども、道路関係部分も含めた全体、本日の議論も含めまして、次期「社会資本整備重点計画」については、検討が進んだ段階で改めてこの部会でご議論をいただきたいと考えております。

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、これもちまして閉会にさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —