

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10回合同会議

平成21年7月10日

【白石政策企画官】 それでは、ただいまから計画部会を開催いたします。

委員の皆様方には、大変お忙しいところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。冒頭の進行を務めます総合政策局政策課政策企画官の白石でございます。よろしく願いいたします。

まず、お手元の資料を確認させていただきたいと存じます。配付資料一覧、議事次第、配席図のほか、資料1、資料2は資料2-1から2-3まで、それから資料3、及び参考資料となっております。

それから、委員の先生のお手元には、各地方ブロックの社会資本の重点整備方針の素案、これはパブリックコメントでホームページに載っているものでございますけれども、そのコピーと、社会資本整備重点計画、全国の計画も置かせていただいております。

配付漏れがございましたら、お知らせいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

本日は、全委員24名中14名に来ていただいております。さらにおくれて来られる方もいらっしゃるようでございまして、社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通政策審議会令第8条第3項による定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

また、きょうの議事の公開に関しましては、報道関係者の方々に既に傍聴いただいております。あらかじめご了承くださいませようをお願いいたします。

本来であれば、本日ご出席の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、大変恐縮ではございますが、お手元の委員等名簿及び配席図の配付をもってかえさせていただきます。よろしく願いいたします。

それでは、議事に先立ちまして、総合政策局長の大口より一言ごあいさつを申し上げます。

【大口総合政策局長】 きょうは、お忙しいところをお越しいいただきまして、まことにありがとうございます。

森地、金本両部会長には大変お世話になっております。そしてまた、その他の先生方に

つきましても、さまざまなフォローアップにつきまして、事前にいろいろなご意見もちょうだいしているようでございますけれども、きょうもひとつよろしく願い申し上げます。

用意されたごあいさつ、全部読み上げると時間ももったいないと思いますので、一つだけ、取りまとめの過程で、フォローアップのいろいろな作業をしている過程、あるいは、きょうご報告する地方ブロックの社会資本の重点整備方針、今、パブリックコメントにもかけていまして、きょうまでが期限のようでございます。

つくづく感じましたのは、今、日本の国というのは、1億3,000万人になった国が7,000万人ぐらいになっていく過程にある。今までは、山登りで例えば、春、夏を登って、風景がどんどん広がり、頂上はどんなところだろうということで、期待に胸を膨らませながら、わくわくして、子供もたくさん引き連れながら登ったわけでありましてけれども、気がついてみると頂上を過ぎていて、秋と冬に向かって、使う筋肉も違って来る、また見えてくる風景も徐々に里に近づいてくる。そんな例えになると思っております。

地方ブロックのいろいろなご意見を伺っていると、あの風景に戻してくれというのが地方のかなりの方の意識です。ただ、私ども、冷たいようでございますけれども、あの風景には戻れないと言わざるを得ないと思っております。逆に、日本の国は借金を抱えながら、リュックにはかつて使ったいろいろな機具が入っているわけでございまして、そうしたものをしょいながらおりていくときに使う筋肉は違うということを前提に、我々としては今のうちに、里におりるとき、あるいは一つ山を越えたときのインフラに、社会資本整備をしっかりと後世代につないでいくのが大きな務めかと思っております。

もう一つ、まとめながら感じるのは、日本の国内情勢がそういう中で、世界情勢はボーダーレスに大競争になっていて、かつ大中国がどんどんと勢いをつけている。例えて言えば、生物のテリトリー争いそのもののような世界情勢ですから、およそ自分の体力がかなり弱っているときに、そうしたボーダーレスの中にいるわけですから、よっぽど身も心も引き締めながら、次の時代をイメージしながらやっていく必要があるだろうと云うことです。

ただ、国民になかなかそこまで意識が浸透していないところが、やはり大きな課題かと思っております。我々は、パブリックコメントもしながら、そのパブリックコメントの役割というのは、まさに国民津々浦々の方々の意識も、また次のステップに行けるように、キャッチボールをしながらというところに大変意味があると思ひながら、日々の行政に当たっております。

きょうは、フォローアップの評価について、客観的に見て妥当かどうか、あるいは対策が十分かどうかを含めまして、さまざまなご議論をいただきたいと思います。私どもが作業に当たって感じている一端を述べさせていただきます、少し長くなりましたけれども、私のごあいさつにかえさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

【白石政策企画官】 では、本日のこれ以降の進行につきましては、金本社会資本整備審議会計画部会長をお願いをしたいと存じます。

よろしくお願いいたします。

【金本部会長】 それでは、早速でございますが、議事次第に従いまして進めてまいりたいと思います。

本日は、報告が2件でございます。まず、最初の「社会資本整備重点計画」のフォローアップについて、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【竹田政策評価官】 政策評価官の竹田でございます。

社会資本整備重点計画のフォローアップにつきましては、施策を担当する部局がみずから評価を行うことを基本としておりまして、それを政策評価官のほうで取りまとめるという役目を担っておりますので、私から全体をご説明させていただきます。

それでは、お手元の資料に基づきまして、現行の計画である平成20年度から平成24年度までの社会資本整備重点計画のフォローアップについて説明をいたします。

フォローアップ関係の資料は、資料2-1、これは結果の一覧表になっております。資料2-2は分析事例、資料2-3は重点計画の指標の政策チェックアップ評価書の3点でございます。資料2-3は、重点計画の55の指標の評価書となっております。資料2-3は必要に応じて後でござらんいただくことにさせていただきますまして、本日は資料2-1と資料2-2に従って説明をさせていただきます。

まず、資料2-1ですけれども、これは結果の一覧となっております。1ページ目をごらんいただきたいと思います。評価に当たっては、社会資本整備重点計画の平成24年度の目標値に対しまして、重点計画の初年度に当たる平成20年度1年間の進捗状況について、AからCで評価するとともに、今後の施策の取り組みについて1から3で分類しております。

具体的には、Aは指標の実績値が目標達成に向けた成果を示しているもの、Bは指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していないもの、Cは実績値が集計できていないなどのデータ上の理由や、自然条件等の変化によりその達成が事実上影響されるため、指標の

実績値が目標を達成できているかどうか判断できないものが含まれております。なお、平成20年度の実績値がまだ出てないものもありますので、その場合は速報値や前年度の数値などで評価をしているところがございます。

結果としては、Aが71.4%、Bが12.7%、Cが15.9%となっております。もちろん、A、B、Cというのは現時点での実績値の推移に着目したものでありますので、それだけが重要というわけではなくて、それを受けて、今後どのように取り組むのかが重要になってきます。それが1、2、3の分類でございまして、今後の施策の改善等の方向性を提示しているものを1とし、現在の施策を維持するものを2としています。なお、20年度は計画の1年目ということで、施策の中止や指標のみの廃止を示す3に該当するものはありませんでした。

ちなみに、平成15年度から19年度までの旧重点計画の結果はどうかと申しますと、旧重点計画では指標が34と今よりかなり少なかったんですが、Aが67.5%、Bが30%、Cが2.5%ということでございました。19年度は、5カ年計画の5年目、つまり目標年度であったため、目標が達成したかどうかははっきりしたということで、Cが少なかったと思います。また、定量的に測定することから、目標に達していないものはBと判断せざるを得なかったということもあって、Bが若干多い結果になったと思っています。

19年度と今年度は、指標の数や対象が異なるので単純に比較はできないと思いますが、計画1年目ということから、データ不足によるCがある程度多くなっているということと、まだ計画期間が4年あることから、将来見込みによるAが若干多くなっていると思いますが、総じて同様の傾向にあると思っています。

1ページめくっていただきまして、2ページ目に表が載っています。字が小さくて非常に恐縮でございますけれども、先ほど説明したAからC、1から3の評価を、重点計画第2章に掲載されている55の指標について示したものでございます。これらの指標は、重点目標の主な事項につきまして、その達成状況を定量的に測定するために設定されたものでございます。

表の見方でございますけれども、上のほうを見ていただきますと、重点計画の4つの観点である活力の分野というように分野別に掲げてあります。次に、(1)として交通ネットワークの充実による国際競争力の強化が示されております。この重点目標の達成状況を測定する指標が1から6でありまして、初期値として平成19年度の実績値を、次に平成20年度の実績値と評価を、右端に平成24年度に達成すべき目標値を掲載しております。

指標のところに網かけをしてあるものは、次に説明する分析事例に関連する指標となっております。

次に、資料2 - 2をごらんいただきたいと思います。これは、分析事例を示したものです。先ほど言いました55の指標については、当然、すべての指標について個別に分析を行って、それは資料2 - 3でごらんいただけますが、実はこの55の指標も、一つの指標の中に複数の指標が含まれているものがあり、評価の対象になるものは63あります。ここですべて説明するわけにはいきませんので、分析事例で例を挙げて説明したいと思います。

分析事例のとり方ですけれども、先ほどの表にも掲げてある重点目標別に10の指標を取り上げています。選び方としては、基本的に20年度の実績に対する評価ですので、20年度の実績があるものと、担当局のバランスなどにも配慮して選んだところでございます。

それでは、分析事例について説明したいと思います。

1ページめくっていただきまして、活力の分野の交通ネットワークの充実による国際競争力の強化という重点目標についてです。ここでは、指標5の三大都市圏環状道路整備率を取り上げてみました。都市部の渋滞対策等に大きな効果を上げる環状道路ですが、この指標では、三大都市圏において環状道路の計画延長に対する供用延長の割合を測定しております。

初期値である19年度は53%あり、20年度の実績値は同じ53%となっています。目標値は24年度の69%になっています。

グラフの下にある現状分析を見ますと、20年度の新規供用延長は圏央道の6キロメートルであることが示されています。グラフは、若干上向きということでございます。ただし、整備は計画的に行われているとされており、そもそも新規供用延長は計画により年度ごとに決まっているところでございます。また、安全対策の追加の都合で、年度内供用が少しずつれ込んでしまった2.9キロについても、ほぼ計画どおりと見なされることから、ページの右上にあるように、評価結果としてはA - 2としております。

最後に、今後の取り組みの欄におきまして、21年度は、圏央道計11.9キロなどの新規供用が予定されているとしています。24年度の目標達成まで、さらなる着実な整備が期待されているところでございます。

続きまして、3ページ、活力の分野の2つ目の重点目標である、地域内外の交流強化に

よる地域の自立・活性化についてです。先ほどは道路でしたので、今度は航空について取り上げて、指標8の国内航空ネットワークの強化割合について見てみました。

この指標はさらに3つに分かれて評価を行っております。そのうち、最初に掲げられている大都市圏拠点空港の空港容量の増加について分析したものでございます。この指標では、首都圏空港である羽田と成田の2空港の空港容量の増加を測定しております。初期値は、17年度の49.6万回で、20年度の実績は50.3万回、目標値は、22年度以降、17年度比約17万回増とされているところでございます。

施策の欄では、羽田空港で19年9月に高速離脱誘導路が供用されたこと、成田空港では21年10月に供用が予定されていることなどがわかります。

現状分析では、19年9月の供用で、容量としては0.7万回増加したこと、整備事業が着実に進んでおりまして、21、22年度の新規供用も計画どおり見込まれることから、施策としては順調であることが示されています。

今後の取り組みにつきましても、羽田空港は22年10月末に向けての再拡張事業、成田空港は平行滑走路の北進事業により、21年10月の供用と、22年3月の容量拡大を推進するとしています。

したがって、ページの右上に戻っていただきますと、A-2と評価したところでございます。

4ページでございます。次の重点目標は、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・活性化です。指標12、都市再生整備計画の目標達成率を取り上げます。

ここでは、二乗平均値という指標を使って測定をしています。全国で、地域の特性を生かした、個性あふれるまちづくりを進めるために広く活用されているまちづくり交付金ですが、その交付金を受けようとする市町村は都市再生整備計画を作成しなければなりません。その計画では、それぞれ目標を定めることになっていますが、その目標を定量化して、達成度を図る指標を3から5ぐらい定めることになっていきます。例えば、にぎわいのあるまちづくりを目標とした場合には、中心市街地の歩行者数、中心市街地の定住人口、商店街の年間売上高といった指標でやっております。こうした指標を一元化する際に用いられる手法の一つが二乗平均値ということです。

具体的には、定量化のための各指標の達成度をパーセントで表しまして、それぞれの達成率を二乗して、足して合わせたものを、3つの指標であれば3で割り、そのときの平方根を求めるということでございます。これが各地区の都市再生整備計画の達成率になりま

す。

次に、20年度に終了する全国の整備計画の達成率を単純平均したものが、ここで測定している20年度における整備計画全体の達成率になります。少しわかりにくいんですが、複数のベクトルを合成したようなものと考えていただけたらと思います。

指標12を見ていただきますと、毎年度の目標達成率が80%以上になるタイプのものがございます。施策の欄を見ますと、まちづくり交付金は16年度の制度創設以来、実績を伸ばしてきて、18年度には初めて事業完了地区が現れまして、毎年度、完了地区が増えております。20年度には、336地区が完了するまでになったところでございます。

現状分析を見ましても、毎年度80%以上の目標を達成して、若干右肩上がりであることがわかります。

今後の取り組みにつきましては、今後も制度や運用の改善を図ることが計画されております。例えば、中心市街地活性化や歴史、まちづくりなど、国として特に推進すべき施策に関連した都市再生を行う地域、地区につきましては、まちづくり交付金の交付率の上限を拡充するという方針が示されているということでございます。

したがって、右上の評価結果はA-1にしております。

次に、5ページ、安全の分野に移ります。最初の重点目標は、大規模な地震等の災害に強い国土づくりでございます。指標としましては、防災機能や防災拠点となる都市公園等の整備の実績を測定するものでございまして、指標20、一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが1カ所以上確保された大都市の割合を取り上げます。

現状分析を見ますと、20年度の実績値はまだ集計中とのことですが、過去の整備実績や整備予定量の調査から推計値を出してありまして、約27%と見込んでいるところでございます。

この推計値を含めた指標の動向は、グラフで見ただけでわかるとおり、目標値に対して達成可能性が十分あるということでAという評価をしています。また、今後の取り組みでは、平成21年度は都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を創設しまして、引き続き災害時の避難や、防災拠点となる都市公園などの整備を推進していくこととしております。

評価結果は、A-1ということでございます。

6ページでございます。地震の次は、水害等の災害に強い国土づくりという重点指標で、

水害対策についてでございます。被害の軽減を図るソフト対策を取り上げることとしまして、指標25、ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合を取り上げております。6ページに洪水、7ページに内水、8ページに土砂、9ページに津波、高潮と、4つに分けて評価をしております。

まず、6ページの洪水についてですが、指標の欄を見ていただきますと、ハザードマップの基礎となる浸水想定区域図は、20年度末、一級河川ではほとんど河川管理者により作成されているということでございますが、24年度の100%という目標に比べまして、19年度の7%、20年度の10%というトレンドは、残念ながらBと評価せざるを得ないと思っております。しかし、現状分析にありますように、ハザードマップ作成を支援する補助等の制度は21年度限りということから、21年度に相当程度の進捗ができると考えているため、現在の施策を維持するという2の評価をして、評価結果はB-2としているところでございます。

次の2枚目、7ページの内水についてですが、20年度の実績値が集計中で、過去の実績値も19年度の約6%しかないということから、判断できないということでCと評価したところでございます。また、今後の取り組みにもありますように、21年度に下水道浸水被害軽減総合事業を新たに創設して、新規の取り組みを強化するということから、C-1という評価をしているところでございます。

8ページは土砂についてでございますが、目標値は24年度に100%とされております。こちらは、19年度16%、20年度は25%急上昇して41%を記録するなど、非常に順調な推移を示しております。したがって、評価結果はA-2と評価をしているところでございます。

9ページ、津波、高潮につきましては、29年度までに約100%を達成することを想定しまして、24年度は約8割の目標値としております。こちら、19年度は約6割、20年度の実績値は約74%と高水準で推移しており、A-2と評価しているところでございます。

10ページでございます。安全の最後の重点目標は、交通安全対策の強化でございます。指標31、管理空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数を取り上げております。

この指標は、航空機の100万発着回数当たりの過去5年度間の平均としております。つまり、初期値は15年度から19年度の平均値、目標値は20年度から24年度の平均

値となります。この平均値がグラフ化されているため、指標の動向のグラフを見ますと悪化していますので、B評価となります。しかし、現状分析のところで記述しておりますように、単年度の実績で見ますと、19年度から20年度にかけては減少している傾向にあることから、現在の施策を維持して目標達成を図っていこうということでございますので、B-2という評価をしているところでございます。

次に、暮らし・環境の分野に移ります。11ページでございます。まず、重点目標(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でございます。

バリアフリーの指標は達成されていますけれども、今回の重点計画から設定された指標32、主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積を取り上げます。この指標は、バリアフリー新法に基づく基本構想に設定されました重点整備地区の総面積を対象としておりまして、19年度の5万997ヘクタールを、24年度には約7万ヘクタールに引き上げようというものです。

施策としましては、基本構想の作成を、作成ガイドブックの提供やバリアフリープロモーターの派遣などで支援しようとするものでございます。これにより、主要な駅などを中心とした面的なバリアフリー化を促進しようとしております。

現状分析は、年平均5,000ヘクタール増加しておりまして、トレンドを見る限り順調であるとしており、A-2と評価しているものでございます。

次に、12ページでございます。暮らし・環境分野のもう一つの重点目標であります、(8) 良好な景観・自然環境の形成等による生活空間の改善につきましては、指標46、水辺の再生の割合を取り上げます。この指標には、河川局と港湾局が関係いたしております。施策を見ると、河川局では自然再生や多自然川づくりなどさまざまな事業を実施し、港湾局では渚の創生事業を展開しているところでございます。

その結果、現状分析の欄を見ますと、20年度だけで、河岸は約40キロメートル、砂浜は約30キロメートルを復元・再生することができたところでございます。実績値も順調に伸びていることから、A-2と評価したところでございます。

ちなみに、この後の重点目標としては、(9) 地球温暖化の防止と(10) 循環型社会の形成というものがありますけれども、これには評価すべき指標が設定されていないことから、フォローアップの対象とはしていないところでございます。

次に、ストック型社会への対応についてでございますけれども、(11) 戦略的な維持管

理や更新の推進の重点目標につきましては、指標49、全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率を取り上げています。

長寿命化修繕計画は、24年度におおむね100%の策定率を目標値として設定しておりまして、19年度28%、20年度41%と、順調に向上しているところでございます。

現状分析にありますように、都道府県道は約6割、市町村道では約1割と低い状況にあります。特に市町村は定期的点検ができていない状況が懸念されているところでございます。

これに対して、今後も技術支援や財政支援に取り組むこととしておりまして、A-2と評価しているところでございます。

最後に14ページ、(12)ソフト対策の推進、指標55、ETC利用率を取り上げます。ETC利用率というのは、簡単に言えば料金所でETCを利用した車の割合ということでございます。

目標値は、平成24年度に85%としていますが、グラフからも明らかなように、ETC車載機の普及促進策や、高速道路会社の料金割引施策などによりまして、20年度の実績値が79%に達するなど、目標達成に向けて順調に推移しているところでございます。今後とも目標達成におきまして、ETC車載機の普及促進策や料金割引施策を継続することとしているため、A-2と評価したところでございます。

以上、分析事例として10指標について説明させていただきました。フォローアップについては以上でございます。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問やご意見がございましたらお願いをいたします。

では、井出委員どうぞ。

【井出委員】 ご説明ありがとうございました。

今回、後でブロックごとのいろいろな指標や方針も出てまいりますので、全国との関連はすごく大切だと思います。できましたら、分析結果ですが、全国の指標ではなく、ブロックごとに分解した物を拝見したいと希望します。そうでないと、ブロックごとにどんな問題があって、それがブロックごとの重点整備方針にどうつながっていくのかが見えません。すべての指標とは申しませんが、特に重要であると思われるような指標、あるいは重点課題について出していただければ、全体像が非常によくわかるのではないかと感じて

おります。

細かいところでもう一点ですが、特に水害ハザードマップに関連して幾つか興味深い傾向が出ております。例えば、洪水、津波に関しましては非常に達成率が高くて、内水関連に関しては非常に低い。ある意味、二極化しているところがあると感じましたが、どうしてこのようになっているのかという理由と、津波などで非常に高い達成率を上げていて、その成果を内水のほうにどのように生かされていて、達成率を上げることに貢献できるのか。その2点、お願いいたします。

【金本部長】 事務局のほうから、何かお答えありますでしょうか。

【竹田政策評価官】 今、2点あったと思いますけれども、ブロックごとに指標を設定することにつきましては、政策課でお答えいただいていますか。

【七條事業総括調整官】 また後ほどご説明させていただきますが、今回、地方ブロックの計画、方針をつくる時に、全国指標で用いるものと、地域独自のブロック指標をつくっておりまして、全国のものを地方に分けられるものと分けにくいものとあったりして、その辺の整理は、今回、方針ができた後にどのようにフォローアップするかというのは、勉強させていただきたいと思っています。その辺、今、完全に詰められている状況ではないということでございます。

【井出委員】 お尋ねしたかったのは、資料2 - 3の指標の数値がブロック別に分けられるのかということです。

【竹田政策評価官】 そこまで細かく見てないんですけれども、当然、分けられるものと分けられないものがあると思います。どういう形で整理ができるかは、後で調べまして個別に報告させていただきたいと思います。

それから、2点目の内水に関してハザードマップの割合が低いのではないかとということでございますけれども、分析事例だと7ページになりますが、資料2 - 3では58、59ページになります。ここはC - 1となっておりますが、20年度の実績値が集計中で出ていないので、評価しようがないのでCになっております。ただ、資料2 - 3の59ページの「目標達成状況に関する分析」という欄にも書いてありますが、内水ハザードマップの作成、公表の推進としまして、平成20年度に「内水ハザードマップ作成の手引」を改定して、内水ハザードマップを早期に作成できるように、地域特性等に応じた内水浸水想定手法を追加するとともに、洪水ハザードマップとの連携等について内容の充実を図ったところでございます。今後、平成20年度の数値が出てまいりますと、ある程度進捗した数字

になるのではないかと考えているところでございます。

【金本部会長】 よろしいですか。

内水と、それから海岸でしたっけ、沿岸でしたっけ、そちらとの差については何か。

【竹田政策評価官】 内水と洪水ですか。

【井出委員】 意見でよろしいですか。個人的な感想ですが、多分、津波、高潮の地域というのは、昔からそういう自然災害が多くて、しかも住民移動が少ない地域だと思います。ですから、自主的な組織がベースにこういった施策がうまく絡み合っていくという感じがするんですが、内水の被害が激しいような地域というのは、比較的都市の内部で、人口の移動も非常に激しくて、新しい住民になった方も多いし、内水被害に対する意識が非常に薄いのではないかと感じております。ですから、そういうベースがないところでどうやって施策を詰めていくか。住民だけでなく地元事業所を中核としたソフト面での対応が重要ではないかと感じましたので、よろしく願いいたします。

【竹田政策評価官】 それでは、内水のハザードマップを担当している都市・地域整備局から何かありますでしょうか。

【内田都市・地域政策課長】 都市・地域整備局でございます。津波等のほうは、水防法等ございまして以前から取り組みがなされていて、内水はやはり取りかかりが遅かったことが実績値の低さになっているのではないかと思います。

【金本部会長】 ということで、よろしゅうございますか。

そのほかに何かございますでしょうか。

【越澤委員】 少し気づいた点で、一つの意見ですので、取り扱いについてはすべてお任せします。

ブロック別の構成をずっと見ていたんですが、四国のブロックとか中部は人口の減少に伴う問題点の表示がかなりわかりやすく書いてあります。一方で、人口動向そのものが書いていないブロックもありますので、ここら辺の表示は地方整備局で大分工夫されたのかもしれませんが、こういうところは各ブロックで取り入れたほうがいいという感じがいたしました。四国は、かなり深刻で、おもしろい表示ですよ。問題意識が非常に出ている。

もう一点は、たまたま私が知っているのでお話ししているということで……。

【竹田政策評価官】 すみません、今、お話の件はフォローアップのことではなくて、次の議題のことだと思いますので、できればそちらのほうで。

【越澤委員】 はい、わかりました。失礼しました。

【金本部長】 ほかに何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、井出委員、どうぞ。

【井出委員】 たびたびすみません。先ほどのブロックごとに知りたいというのは、特にまちづくりに関して、コンパクトシティがいかに重要であるかというのは、審議会をはじめいろいろところで意見が出されていて、国土交通省の皆さんも重々ご承知だと思います。ところが、冒頭お話にもありましたように、皆さんどの程度地元の問題として意識されているのかが、実際、私どもにも見えないです。今後、地方でどういう姿を描いていくかを地方で考えていただきたいと、私は国の審議会委員として率直に感じています。

そのためにも、これだけ地域で進捗目標が達成できている、達成できていない、だからみんなで政策を考えてほしいというボールを投げる必要があると思います。そうでないと、特定の話題に対して、国と地方の関係がある意味ゆがんだ形で出てきやすいと私は感じております。

そういう意味でも、このフォローアップが地域としてどの程度達成できているのか、その情報を地方と国で共有することを努力していただきたいと思います。

以上です。

【七條事業総括調整官】 今、いただいた意見につきまして、後ほどご説明させていただきますけれども、各ブロックの指標というのは、全国指標を用いているものもあれば、地方独自の指標もございます。地方は、今、先生がおっしゃられたとおり独自の指標で、いつまでに何%やるという指標になっております。全国指標も、分けて出せるものが当然あると思いますので、次回までにそのご趣旨を踏まえて、きちんと整理して、この場でご説明させていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【金本部長】 ということで、請うご期待ということであります。

どうぞ。

【藻谷委員】 恐れ入ります。ご説明ありがとうございました。各論なんですけれども、重要なことだと思うので、議事録に残ったほうがいいかと思ひしてお伺いします。

ご説明いただいた三大都市圏環状道路整備率、A - 2ですので「着実に進んでいる」というご評価ですが、この目標点と現状の進捗状況にはかなりのギャップがあります。他の項目ではこのくらいのずれがあればBにされているケースも多いのではないかと思います。

さらに、今年度の予定が10数キロということなので、年度末まで待ってもあと1%ぐらいしか増えない。これをAにしているということは、次年度以降、劇的な進捗があると

いう見通しになっているのか。あるいはそれはなかなか難しいとすると、見通しは厳しいが妥協せずに努力するという決意表明なのでしょうか。

世の中にはいろいろなご意見はあるでしょうけれども、私の意見としては圏央道の整備というのは極めて重要です。東京という世界最大の都市圏にあって、それをバイパスできる高速道路が完成していないというのは、世界の先進国に比べましても非常に残念な状況です。仮に今後日本の人口が7,000万人になっても、圏央道は、環境面でも、生活面でも、産業面でも絶対に必要なハード整備だと思いますので、ぜひ頑張ってください。これをあえてAとしているということですので、実際、Aで終わるようになるといいと願う次第です。

大変僭越ですが、失礼しました。

【竹田政策評価官】 この評価に当たりましては、計画どおり進めばAになるという前提でAと評価したところでございます。

道路局で、何かつけ加えることがあったらお願いします。

【山内道路事業分析評価室長】 道路局でございます。

道路公団が民営化しまして、機構と民間会社で協定を結んでおります。その協定の中で、各区間を何年度に供用するかという約束ができています。それ以外に、この区間は何年度までに完成供用しますと、目標宣言という形で地元公表しております。したがって、中身は、毎年度一定距離ずつできるというものではなくて、ちょっとしかできない年もあれば、一気にどんとたくさんできる年もございまして、その予定に対しましてどのぐらいフォローができているかを見ております。今のところ、19年度、20年度とも予定どおりできておりますし、今後、22年度、23年度の予定のところも現場は順調に進んでいるという観点から、A-2とさせていただいたところでございます。

【藻谷委員】 ありがとうございます。

【上村委員】 フォローアップという意味合いなんです、フォローアップというのは、見直しして指標をつけ直しながら、かつ修正したり訂正していくという意味に理解しております。質問は、指標なりを、これをどういうふうに評価し、かつ、だれがどう受けとめて直し、より促進するものはどうしていくのかという方法論についてお聞きしたいんです。その前に私自身の意見を申し上げますと、去年から今年にかけて、経済成長を促すような社会資本整備を前倒しにやっていくべきだと思っております。また、現実に国交省の政策もそういった方向が出ていると思います。ですから、ここの中でBであるとか、Cという

ことでまだ達していないものに関しても、24年度を待たずして、前倒しに進めなければならないものもあると思います。この指標の使い方、だれがどういうふうにとめ、どう促進するかという手順と、もう一度点検、見直す中で、特に活力分野、安全分野などでCになっているものを、よりスピードアップ、マークしていくということは、この作業の中で、また我々計画部会の中でできるのか、別のところで考える作業になっていくのかをお聞きしたいと思います。

【金本部長】 お願いします。

【竹田政策評価官】 このフォローアップでございますけれども、目標最終年度は24年度でございますけれども、毎年フォローアップすることによって、PDCAサイクルのCに当たるところでございますので、Cの結果をもとに、来年度、どういうふうにならぬアクションを起こして、プランをつくっていくかが非常に重要になってくるころだと思っております。使い方としては、PDCAのCのところをきちんと踏まえていくという意味で、フォローアップは使われていると思っております。

指標の見方は、説明が少なかったところもあるかと思っておりますけれども、Aは指標の目標値が達成に向けて成果を示しているもので、Bは示していないものです。ただ、目標達成に向けた成果を示していないので、新たに施策に取り組んで改善していくものをB-1と示しております。Bに当たるからといって直ちに達成できないのではなくて、新たな取り組みをしていくものです。Cは、実績値が判断できないもの等でございますので、今後、施策を続けていく場合には2、新たに展開していく場合には1と、それぞれの項目によって分かれてくるころでございます。

多分、委員のお考えで一番問題があるとすれば、B-2になると思っております。B-2というのは、目標が達成できないのに今までの施策を継続していくというものでございます。B-2を一つ一つ拾って見てみると、それぞれ事情がありまして、基本的には施策の発現の時期が、単に20年度だけでは出ないものがB-2になっています。一つ一つ分解していきますとそうなりますので、ここで評価した上でB-2となったものについては、来年度以降、きちんと成果が上がっていくと思っているものでございます。見ていただくと、1がついているものがわりとあると思っております。それは、新たな施策を展開しようというものでございます。

以上でございます。

【上村委員】 前倒しに関してはどうですか。

【日原政策課長】 昨年度にご審議をいただき、策定いたしました社会資本整備重点計画につきまして、目の前に経済対策がある状況の中でどうつくるかというご議論をいただきまして、5年間の計画はつくりましますけれども、経済対策による補正予算など、さまざまな情勢において計画の前倒しが達成できるものがあれば、それはどんどん達成していく。なお、計画の変更が必要であれば、その段階で計画の変更も含めて考えるという整理をさせていただきます。

実際問題として、計画をつくる段階で補正を織り込む形の計画にはできませんので、そういったことを考えれば、物によっては早く達成できるものもある。ただ、社会資本整備、おおむね時間のかかるものが多いので、補正を積んだら、即、1年、2年の前倒しにつながるかどうかは別ですけれども、そういったものもあり得ると理解するというところでございます。

【金本部会長】 よろしゅうございますか。

そのほかございますでしょうか。よろしゅうございますか。

【竹内委員】 1点よろしいですか。

【金本部会長】 竹内委員、どうぞ。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございます。いろいろ拝見していて、私が思ったのは、特にパーセントで表されている指標のところですか。基本的には、ここの考え方というのは分子を上げる努力であって、分母は所与のものとなっているというイメージがあります。ところが、分母を変えるという施策もあるのではないかという気がするわけです。つまり、分子ではなくて分母のほうを小さくしていけば、当然、パーセントは上がってくるわけですから、そういう方面に対する対策なり配慮というのはここであるのかどうかをお伺いしたい。

非常に意地悪い言い方をすると、パーセントを上げるためには意図的に分母を小さくするということもできないことはないわけです。とにかく分母に対する考え方というのは、どういうふうに入っているのかというところを主にお伺いしたいのですけれども、いかがでしょうか。

【金本部会長】 個別に事情が違うと思いますが、何か思いつかれるものがあれば。

【竹内委員】 別に今すぐでなくてもいいです。

【金本部会長】 これは個別に見ないといけないので、見ていただいて個別に。

【竹内委員】 いろいろお考えになっていただければと思います。それだけです。

【金本部長】 そのほかございますでしょうか。

それでは、時間も押しておりますので、次の議題に入らせていただきたいと思います。次は、地方ブロックにおける社会資本の重点整備方針についてということで、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【七條事業総括調整官】 総合政策局事業総括調整官、七條と申します。よろしく願います。私のほうから、資料3を用いて、地方ブロックの社会資本の重点整備方針についてご説明させていただきます。

表紙をおめくりいただきまして、1ページ目でございます。本年3月19日にご審議いただきました社会資本整備重点計画につきましては、3月31日に閣議決定されたところでございます。この第4章で、地方における社会資本整備ということで計画策定がうたわれておりますので、それにのっとりこれまで作業を進めてきたところでございます。

2ページにございますとおり、全国計画と同様、20年から24年度の5カ年間の計画ということで、北海道から沖縄まで10ブロックで現在策定中でございます。

右側に広域地方計画とございますが、国土形成計画法に基づきます計画でございます。地域の将来像を示す計画でございますが、まさに地方重点方針のほうは、広域地方計画等に示します地方ブロックの方向性や地域戦略の実現に向けて、社会資本整備の具体的な方針を示すものということで策定しておりますところでございます。ちなみに、広域地方計画はおおむね10年間でございまして、北海道と沖縄につきましては、北海道総合開発計画、沖縄振興計画と別の計画がございますので、除いた8ブロックで策定中ということでございます。

3ページ目でございます。これまでのプロセスと、今後のスケジュールということでございます。まず、4月1日から28日まで、市町村に対しまして各ブロックの現状と課題、将来の姿、社会資本整備の重点事項をお示しいたしまして、提案募集をさせていただきました。全国から1,569件のご意見をいただいたところでございます。これを踏まえまして、お手元に置いております素案を作成いたしまして、6月8日から各ブロック順次開催しておりますけれども、都道府県知事、政令市の市長、経済界の代表等で構成されます地方ブロックの戦略会議を開催し、6月11日から本日までパブリックコメントをかけているところでございます。

今後の予定でございますが、手続、所要を進めまして、本月下旬ないし8月上旬といったところ合いをめぐり、大臣決定をしたいと考えておるところでございます。

ちなみに、広域地方計画も現在並行して策定中でございますので、地方にとって同様にかかわるということでございますので、手続、連携、一体化して進めているということでございます。

4ページでございます。前回は地方の重点方針をつくったわけですが、今回、新たな点といたしまして、過去5年間の取り組みについての総括をしたということ。それから、指標、主要事業等を記載しているところが、今回の特徴、変更点でございます。ちなみに、指標でございますけれども、全国の指標55のうち7指標、具体的には道路交通における死傷事故率、洪水によるはんらんから免れた区域の割合、こういった7指標につきましては各ブロックで入れ込んでいただいてやっております。残る指標につきましては、各ブロックの独自性にお任せいたしまして、全国指標の一部を使うもの、地方ブロックごとに独自指標を定めていただくもの。あわせまして、各ブロック20から30ぐらいの指標を置いているところでございます。

5ページ以降、北海道から沖縄まで、各ブロックの概要について簡単にご説明させていただきたいと思います。今回のブロックの重点方針につきましては、先ほど申し上げた広域地方計画と各ブロックの方向性とリンクした形にするということで、それぞれの広域地方計画等に掲げられています重要事項とシンメトリーな形で、重点戦略、重点目標を掲げさせていただいて、そのもとに指標、事業をぶら下げる形態とさせていただきます。ブロックごとに5個程度の重点戦略、15個程度の重点目標を掲げておりますが、ここでは概略、代表的なものを載せさせていただいているところでございます。

まず5ページ、北海道ブロックでございます。重点方針の第1として、北海道の優位性を生かしたグローバルな競争力ある自立的安定経済の実現を目指しておりまして、具体的には、食料供給力の強化、産業の高付加価値化に資するような防災対策、道路整備、物流整備を進めていくことにしております。さらには、地球環境時代を先導する地域社会の形成のため、釧路湿原など北海道の雄大な自然の保全、再生を進めていきたいということでございます。

7ページ、東北ブロックでございます。8ページのほうをごらんいただければと思いますが、広大な東北圏において、地域固有の資源を生かして、交流、連携機能の強化を図ることが重点事項となっております。具体的には、競争力ある産業を支えるため、都市間距離や峠越えを克服する格子状骨格道路ネットワークの構築、それから雪に強い安心して暮らせる地域の形成のための防雪対策、コンパクトシティーの形成を進めるということにし

ております。

9ページ、10ページ、関東ブロックでございます。日本全体を牽引し続ける関東ブロックということで、国際競争力の強化のための基盤整備に力を入れていこうということでございます。10ページ目の左上にございますとおり、拠点空港の容量等、航空機能拡大、アクセス改善、首都圏の骨格となる三環状道路の整備、スーパー中枢港湾の整備等が課題となっております。さらには、首都圏直下型地震への対応ということで、左下でございませけれども、密集市街地の改善、耐震化の推進を進めることとしているところでございます。

次、11ページ、12ページ、北陸ブロックでございます。日本側における交流中枢拠点、さらには暮らしやすさ日本一を支える社会資本整備を推進していこうということでございます。高速交通ネットワークの整備や、環日本海諸国との間で活発になっている物流に対応した港湾、空港の整備、さらには豊かな自然を生かした河川の自然再生事業、公園事業などを通じて、地域と連携した保全、再生活動の取り組みを進めることに重点を置いております。

13ページ、14ページ、中部ブロックでございます。ものづくりをはじめ、国際的に強い産業競争力のある地域づくりを第一の重点目標といたしまして、国際物流ネットワークの構築、都市間環状道路と高速交通ネットワークの強化を進めることとしております。また、14ページ右下のほうにございますとおり、我が国最大のゼロメートル地帯を抱える地域ということで、総合的な治水対策、高潮対策等を推進することとしております。

15ページ、16ページ、近畿ブロックでございます。国宝、重要文化財等が集中するブロックでございまして、歴史、文化を生かした地域づくりを進めるため、景観形成、古都の保存、まちづくりの整備に力を入れていく。それから、16ページの左下でございませけれども、我が国第2の経済圏を支える基盤として、阪神港の次世代高規格コンテナターミナル、高速道路網のミッシングリンクの整備などを進めることとしております。

次に、17ページ、18ページ、中国ブロックでございます。地域の多様性を生かした交流、連携強化を進めるため、分散している各都市間の人流、物流を支える高速交通基盤の整備、それから瀬戸内海、日本海の地域資源を生かした、美しく豊かな地域づくりとして、例えば下水道整備等による水質改善、河川環境整備、干潟の再生、保全を進めていくこととしているところでございます。

19ページ、20ページ、四国ブロックでございます。20ページの左上にございます

とおり、東南海・南海地震や集中豪雨への対応、頻発する濁水といった問題に対応するための社会資本整備を進めることとしております。それから、左下でございますが、地域に根ざした、世界に通用する産業の育成に資する基盤整備ということで、四国の8の字ネットワーク、多目的国際ターミナルの整備等を進めていくこととしております。

21ページ、22ページが九州でございます。成長著しい東アジアと連動した国際的発展を目指した基盤整備として、東アジア1日交流圏の形成に資する空港機能の強化、物流拠点整備、アクセス道路の整備等を進めることとしております。また、左下でございますとおり、頻発する災害に対応した安全、安心な暮らしの実現のための災害未然防止、被害最小化という点に力点を置いた、社会基盤の整備を進めることにしているところでございます。

最後に、23ページ、24ページ、沖縄でございます。自立型経済の構築、持続的発展を目指しまして、アジアを代表する観光リゾート地形成のため、拠点となるビーチ、海浜公園等の整備とともに、交通ネットワークの強化を図っていくこととしております。それから、左下でございますが、台風の常習地帯でございまして、災害に強い県土づくりを目指して、必要な河川整備、土砂災害対策等々に力を入れていくこととしているところでございます。

少しはしょった説明になっておりますが、沖縄で申し上げますと、指標、幾つかありますけれども、左上、アジアを代表する観光リゾート地、スポーツ拠点の形成のところにあります、クルーズ船による入り込み観光客数とか、右下にある珊瑚礁と共生する防波堤の整備延長、こういったものは地域の独自指標ということで、沖縄のほうで議論された上、定められた指標です。北海道から沖縄まで、全国指標を用いているもの、独自の指標を用いているもの、さまざま入れた形で、全体20から30ぐらいの指標を掲げられているところでございます。

説明は以上でございます。

【日原政策課長】 関連して、政策課長の日原でございます。地方ブロックの社会資本整備重点方針、今のとおりブロック戦略会議ということで、首長にお入りいただいた形で5年間の計画をまとめさせていただいておるわけでございますが、事前に井出委員のほうから、毎年度はどう進められているのかというご質問をいただいておりますので、この場をおかりしましてご説明させていただきます。

お手元に、参考資料ということで、「直轄事業に係る国と地方の意思疎通について」とい

う資料を用意させていただいております。お聞きいただきますと、もともとこの話につきましては、平成14年に、地方分権改革推進会議におきまして、国と地方の役割分担の明確化という中で、直轄事業につきましては、地方公共団体と地方部局との定期的な会議を開催して、地方公共団体の幹部、早い話が首長でございますけれども、首長と国土交通省の地方局幹部との定期的な会議を設置しまして、意思疎通を図ることになってございます。

具体的には、下のほうに書いてございますけれども、まず年度当初に知事、あるいは政令市長と地方整備局長の会議、これはお集まりいただいてということではなく、県あるいは政令市ごとに定期会議という形で行っています。その中で、それぞれの県、あるいは政令市におきます主要問題意識というんでしょうか、どういう地域づくりをしたいという問題意識でありますとか、特に直轄事業についてはこういう観点から整備をしてほしいとか、複数の直轄事業の中で特にこの事業を急いでほしいとか、さまざまなご要望、あるいは、整備局のほうから、こういう形で進めていきたいという意見交換をさせていただいているところでございます。

その後、概算要求後に、事業の計画につきまして整備局長から知事に通知いたしますとともに、定期会議を設けまして、来年度はどんな事業をどういう形で進めていくのか、事業費は大体どれくらいになるのかという意見交換をさせていただいているところでございます。場合によっては、県の予算が大変厳しいので直轄負担金はこの程度しか出せないから、その辺を見込んでちゃんとやってくれみたいな話がつくこともございます。その中で、事業の優先順位を決めてやっておるということでございます。

予算が成立した後は、直轄事業負担金につきまして予定額を通知し、事業計画を通知することになってございます。右側側に書いてございますのは、島根県の例でございます。

次のページでございますけれども、直轄事業の負担金の額につきまして、どういう通知をしているのかということでございます。従来は、工事費の本体と業務取扱費という形で、事業ごとに額をお示ししていたところでございますけれども、内訳が不十分であるというご指摘をいただいておりますので、今年度から、工事費につきましては最大12区分、業務取扱費、要するに人件費、事務費等でございますけれども、これにつきましては最大21区分ということでお示したところでございます。直轄負担金につきましては、ご案内のとおり、まだいろいろとご意見等々ちょうだいいたしておりますので、知事会等と意見交換を続けさせていただいている状況でございます。

簡単でございますが、以上でございます。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。

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

【磯部委員】 ただいまのご説明で、各地方ブロックで指標を定めるということがわかりました。それから、国の指標が必ずしも各地方ブロックに入っているわけではないということでもよろしいのでしょうか。そうなったときに、国は入っているけれども、地方ブロックには入っていないものについては、国が主体的に進める整備の項目であると理解してよろしいのでしょうか。

【日原政策課長】 指標につきましては、国が主体となって進めるということではありませんで、全国指標であっても、地方公共団体や民間が事業主体となっているものは多数ございます。全国的な数値として把握するものと、地方ブロックごとに目標数値をつくって定めるものという違いかと思えます。地方ブロックごとの指標には性格が2種類ありまして、先ほどの沖縄のクルーズ船ではありませんけれども、地方独自で、全国的には関心が薄いという独自項目と、全国計画として大体こういう率を目指したいという大きな目標はあるんだけど、極端に言えば、数があまり多くないので地方ブロックごとの数値は出しづらいもの。あるいは、項目によっては関心がそれほど高くない、地方によってはその数値についてそれほど重視してないものもある。そうすると、全国の中ではどれくらい上がるかということに関心がある。事業そのものを直轄でやるのか、地方でやるのかということとは、直接はリンクしないということでございます。

【大口総合政策局長】 一言補足しておきますと、各地方ブロックの社会資本の重点整備方針のパブリックコメントがきょう終わりました。この後、夏ごろに決定予定でございます。それによって、地方ブロックでも指標とかが初めてある程度オーソライズされると、こういう理解でいいわけです。したがって、オーソライズされた後に1回マトリックスにして、次回、どこにどういうものがあるのか、明確に皆様方にお示しすれば全体像が浮かび上がってくるだろうと思えますので、きょうの段階では、まだそこまで整理できていないものですから、ご理解を賜りたいと思います。

【金本部会長】 そのほかございますでしょうか。越澤委員、どうぞ。

【越澤委員】 先ほど発言する時間帯を間違えてしまいました。

実は、個別に少し気になったことがありまして、主要事業ということでブロック別の重点整備方針があるのですが、それを申し上げたかったんですけども、最近、地方公共団

体の首長が、ある特定の事業をみずからの政策判断と示すことがかなりあると思います。当然、その地域の判断だと思うのですが、全国的に相当大きな議論が呼んだ事業が幾つかありまして、国土交通省としてのあり方が随分問われていると思います。

実は、九州ブロックで、11ページ、12ページにダム事業として川辺川ダム、付け替え工事で本体工事ではないということだと思うのですが、主要事業としてこれを入れている意味は何なのか。既に河川の審議会としては、ダム工事もありの前提のいろいろな方針をつくったわけですけれども、今、首長としては、本体工事はしないということで、国土交通省としてもそれを前提としているいろいろな議論されていると思います。そこら辺、ここに書いてある意味がどういうことなのか気になりました。

もう一つは、現在進行形なのでどこまでかということはありませんが、中部ブロック、これは大変著名な市長でありますし、発言権のある河村市長が、前市長の4つの政策の見直しを掲げました。そのうちの2カ所、名古屋城の本丸御殿と東山動植物園の再生、私自身、個人的にはいいことだと思いますが、市長はやめるとは言っていません。ただ、大幅な見直しを図るとというのが公約ですので、そこら辺、現在、協議会で、中部地方の広域的な会議の中に市長名が入っていますが、こういうところは調整済みなのかよくわかりませんが、非常に大きく争点になったものを主要事業として取り上げる意味合いがどうなるのか。こういういろいろな時期ですので、少し考えておいたほうがいいというのが個人的な感想です。

せっかくつくりました重点整備方針の中に象徴的な主要事業があることについて、社会的にいろいろな見方、受け取られ方をする可能性もありますので、その辺がちょっと気になったところであります。多分、地元とは調整されているとは思うのですが、やや気になりました。やはり主要事業は非常に目立ちますので、意見を申し上げておきます。

発言の時間帯を間違えまして失礼いたしました。

【金本部会長】 何か。

【七條事業総括調整官】 どうもありがとうございます。

河川局のほうからありますか。

【河川局平山企画専門官】 河川局でございます。ご指摘のとおり、主要事業、こういったものを取り上げるかということは、当然、作成に当たっては、県の担当の方ともお話をさせてもらいながら、ピックアップしているところでございます。冒頭ありました川辺川ダムの事例におきまして、今現在、知事のご意向もあって、ダムによらない治水はど

うあるべきか、現場で議論させていただいているところです。

その中で、で注釈をつけさせていただいているのは、地元は付け替え工事については、地域の非常に熱い思いもあるということで、その部分は進めていきましょう。ただ、ダムを含めて球磨川の治水をどうするかはこれから議論する。そういう意味で、取り組むべきところを明確化した上で書くということで、九州ブロックには調整させていただいているという経緯でございます。その辺につきましては、最終的に都道府県と調整する中で、お互い意思統一が図れる形で整理させていただければと思っております。

【七條事業総括調整官】 名古屋のほうは担当課があれなんですけれども、一応、自治体ともしっかりと調整してやってきていますが、事情の変化とか、いろいろなこともあるかと思しますので、ご心配なところ、調整してやっていきたいと思っております。ご指摘ありがとうございます。

【金本部会長】 そのほかございますでしょうか。

では、森地部会長。

【森地部会長】 先ほどご説明いただいたとおり、国土形成計画とこれをあわせて、シナリオを調整して、大変よくやっていただいたと思います。ただ、こういう機会ですから、反省点もちゃんと認識しておいたほうがいいと思います。最大の反省点は、政治状況があって、最後の地方ブロックの計画をつくっていただく時間が極めて短かったのではないかと思います。お金と地方との話もあるんですが、私が地方にいたら、中央でちゃんと調整しないのに、何で自分たちの議論する時間を短縮して、おしりだけ決めるようなことになっているのかと、声を大にして文句を言うところではないか。

このことは、次回以降のプランづくりのスケジュールとして、どういう格好でやっていくのか。5年後かもわかりませんが、同時に始めてしまうとか、部分、部分を始めるとか、こういうことを考えておいたほうがいいのかもわかりません。5年後の状況はよくわかりませんが、少なくとも今回の反省点としてはそれが1点だったと思います。

それから、中身については、多分、皆さんは情報として共有されたと思うんですが、地域格差が起こってきたときにどうするのか、人口減に対してどうするのか。こういう国の課題があって、それに対する答えが、ブロック単位で国際競争力を強くしましょうということが一つであったはずですが、それから、生活圏については、人口が減っていくところで、病院も図書館もそれぞれが持っていたのでは維持できないから、もう少し広域で考えていきましょう。ここは、情報として各地方の方も共有されたんだと思います。

ところが、各地の計画をずっと見ていますと、国際競争力のためにブロックとして何をやるかという話は、港を整備しますとか、高速道路をつなぎますという話は確かにつながってはいるんですけども、一体どこで競争して、何をするのかという話についてちゃんと分析しているのか。あるいは、アジアの競争的な、あるいは連携する都市圏に対して何らかの分析をしたかという点、ここはあまりやっていない。例えば、アジアからどんな直接投資をイメージしようかとか、これからこういうことをターゲットにしようという話とは実はつながってなくて、プロジェクトとしては整合性とれているけれども、本来の目的との関係は、まだあまりちゃんとしていないこともあるかと思いますが。

それから、まとめられるとき大変だったと思うんですが、地域間の調整をどうやってとるかについて、多分、担当の方はご苦労しておられると思います。そういう意味合いも、この中からはほとんど見えてこない。これは、次のブロック計画をつくるときの一つの課題という気がしています。

生活圏のほうに関しては、広域生活圏とか、観光圏とか、もろもろのインセンティブ型の制度があるわけですが、私の見る限り、各地方はまだそういうものに十分対応できる力を持っていないというか、アイデアがないというか、なかなかかみ合っていないような気がします。ここに書いてあるいろいろな生活圏関連の個別の重点施策を見ていますと、もともといた生活圏を広めにとって、そこでサービスを上げるために一体どこの道路が必要なのか。あるいは、観光圏をやるためにここは河川をきれいにしたいんだとか、こういう格好にはつながっていない。

したがって、本来の目的のためにインフラ整備は何をするのかという話は、ぜひ次のときはもっと真実味というんですか、リアル感を持って、地元でやっていただくようなことを、多分、今から準備しないとできないのではないかという気がします。

最後、言い過ぎかもわかりませんが、私が数少ないところの方と議論している限り、観光圏にしる、地域交通の活性化にしる、課題はよくわかっておられるんですが、解決策については、中央の人たちが考えているほど具体的に、ここはこうやればいいというオルタナティブが発想できないというところで、なかなかいろいろな人の意見がまとまらないという状況がありますので、計画づくりを通じてそういう人材養成をしたり、なれるというのはありますから、ぜひそんなことも次に向かって考えていただければと思います。

ちょっと長くなって恐縮です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

今のことについて、事務局のほうから何か。

【大口総合政策局長】 事務局を代表してお答え申し上げざるを得ませんので。

森地部会長のおっしゃりたいことは私どもも大変痛感しているところで、何をやるかというテーマも大事なんですが、何のためにやるかということが実はとても大事な部分だと認識しています。そういう意味から、何のためにやるかということ、我々も国全体、あるいはブロックごとに、よくよく当たりの石を押さえながらやっていくことが大事です。先ほど申し上げたように、これからの時代を考えたときには、そこを抜きにしては地域づくりもないと思っています。そういうことから、あまり次回、次回と投げてはよくないですが、我々、この計画をある程度フォローアップしながら、次回には、そうした視点を必ず取り込みながらやってまいりたいと思っております。

それから、経済対策の話が幾つか出ましたが、先ほど日原政策課長のほうからも申し上げましたように、昨年度については2回補正を組みまして、それから今年度本予算、今年度の第1回の補正予算、全体で4段ロケットと称していますが、何のために補正を組んだかと申しますと、次の世代、いつかは必ずやらなければならないことについて前倒しでやっていく。それが足腰を強くすることにもなり、経済対策にもなる。79年前の高橋是清が二兎を追ったわけですが、どちらも追ってやろうと。先ほど山を下るといふふうに暗い話をしましたが、秋の景色は決して暗いばかりではなくて、私どもは、フルートフルな時代に入っていきたくらうと、また、それを演出していく必要もあります。したがって、何のためにやるかということ、これをこれからもしっかりと踏まえながら、やっていきたいと思えます。今後にもご期待を賜りたいと思えます。

【金本部会長】 よろしゅうございますか。

そのほか、何かございますでしょうか。

藻谷委員、どうぞ。

【藻谷委員】 いつも森地部会長の後に私ごときが同じようなことを重ねて申し上げるようで恥ずかしいのですが、先ほどよりその点を正に申し上げようと思っていたので、具体例でお話ししたいと思います。

私は今年度1年間、シンガポールに赴任しておりまして、今日は別件で帰国してきた機会に出席させていただいております。拝見しますと、各地区の計画に「内外との交流促進」と出ておりますが、特に北海道と神戸について、最近シンガポールで聞いた話がありますので、ご紹介させていただきます。

よく、「国際交流みたいなものは、ハード整備ではなくてもうソフト事業中心に進めていく世界だ」というような言われ方をされます。あるいは当局の方でもそう思われているかもしれません。確かに、ソフト面の工夫なくしてハードの活用はありませんが、旧来からのハード整備にも、戦略的に見れば重大なやり残しがあると思うのです。使い勝手の改善です。

北海道について言えば、前にこの委員会でも申したんですけれども、典型的なのが千歳空港から高速道路へのアクセスです。シンガポールは、人口は350万人しかいないんですけれども、一人当たり国民所得が日本と同等にまで成長しまして、北海道旅行がものすごくブームになっています。タクシーの運転手でも「北海道に3回行った」というような人がざらにいるんです。ただ、350万人しかいない国で、しかも個人主義で団体旅行はしないので、北海道側では全然注目されていません。彼らの主流は、千歳空港からレンタカーを借りて道内を走っています。アジアナ航空でソウル乗りかえか、何と成田から羽田へ移って千歳まで来て、あるいは香港から千歳に飛んで、レンタカーを借りて道東まで行っている人が多いのです。

彼らが不満を述べるのは、日勝峠に高速道路がないことではありません。もちろんあればあったいいと思うのですが、千歳を降りてからレンタカーターミナルの行き方が分からない。分かったけれども、レンタカー関係はターミナルからはるか彼方に押しやられている。ようやくレンタカーターミナルで乗ってから、高速道路に乗ろうとすると、インターチェンジがひどく遠い。道東に行くのにも、道北に行くのにも、小樽に行くのにも、ニセコに行くのにも、まっすぐ行けるルートがない。日高方面に行くに至っては、普通に国道を走っていても絶対に高速道路に入れない。

ちなみに、何でそんなことにこだわるかというと、シンガポールは豊かになった中国社会なんです。国民の8割方が中国系ですので。今後、香港とシンガポールを追いかけて中国がゆっくり豊かになっていくと、同じような需要爆発が中国でも必ず起きる。彼らは、団体旅行ではなく、個人旅行を希求していて、かつリピーターになる人たちで、食材と温泉にこだわるので客単価もすごく高いです。この波は早晚東北にも押し寄せると思います。これまでは外貨を稼ぐのは製造業だけでしたが、観光は非常に大きな稼ぎ手になるのです。

そういう観点から見たときに、ここに書いてある各地方の「ゲートウェイ」というのは製造業関係のコンテナターミナルだけでいいのか。空港も旅客船ターミナルも、外貨の流れ込むゲートウェイなのです。ところが千歳など、過去の経緯なのか相互の接続が極めて

悪い空港ターミナル、レンタカーターミナル、インターがそれぞれ四、五キロ以上離れて散在している。どれか2つだけでも一緒になっていればよかったです。これなど使う側から見れば、国際標準から見ても、非常に貧しいハード整備状況と言えるのです。

ご存じかと思いますが、成田はもっとすごいです。ぜひ成田空港でレンタカーを借りてみてください。空港の敷地内を出るまでの間にやたら交差点を曲がらねばならず、しかも英語標識は不備で、どちらに行ってもいいかわからなくなります。羽田となると、レンタカーに関してはもうナッシングです。そういう使い勝手の改善をちょっと進めるだけでも、「地方の産業の国際競争力の強化」、この場合は集客力の強化ですが、になる点があると思います。

もう一つ、神戸について聞いた話があります。沖縄の計画にクルーズへの対応が書かれていることは大変すばらしいことですが、他の地方がどうなのでしょう。これは現地でちょっと耳にはさんだ話で、詳しい経緯は知らないのですが、シンガポールの船会社がクルーズ船を神戸に寄港させたいという話があって、シンガポール側と神戸市側が協議をしたそうですが、何か日本側のレスが悪くて話が進まなかったというようなことを聞きました。ただ、詳しく聞いていないので、シンガポール側の問題かもしれませんが、ここで計画を拝見すると神戸港関係はやはり物流の話ばかりです。

クルーズというのは国際集客交流競争におけるキーファクターの一つなので、沖縄がそれに気づいているというのはすばらしいことではあるけれども、ほかの地方ももう少し主体的に取り組んだ方がいいのではないのでしょうか。特に、東京にはもっとできることがあるはず。恐らくやるべきは8割方、9割方ソフト面の話だけれども、1割ぐらいはハード面でもやるべきことがあるのではないかと。

今朝、JRの快速で成田から来たのですが、相変わらず車内には英語のアナウンスが全くありませんでした。JR九州であれば、英語のみならず韓国語、中国語、台湾語のアナウンスもやっているのですが、これはソフトの話ですけれども、北海道中の標識に英語表記を全部つけるとか、国際集客競争において競争力を強めるべく、ハード面でもすべきことはいろいろあるのではないかと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

特に事務局からはよろしいですかね。どうぞ。

【大口総合政策局長】 あえて少し申し上げておきますと、官も民も公をしょっている

ということは、共通認識で持っておられると思います。官の力が強い国は、それなりにかじも切りやすい。

【藻谷委員】　そうですね。

【大口総合政策局長】　官も民もさまざまな権利を主張する国というのは、なかなか進まない。したがって、官も民も公をしょっているという意味において、我が国においてさらに合力するような風土になってもらいたいと思います。

あえて申し上げますと、我々、ハード整備というのは、これは5年計画ですが、我々は常に金本部長、森地部長からシャワーを浴びているわけですが、はるか20年先、30年先の我が国の骨格みたいなもの、あるいは背骨、気骨みたいなもの、それがどういうものに向かっているのかを考えながら、あるいはインボルブしながらこの5年計画があるということは、一つ大事なポイントだと思っています。

したがって、今、おっしゃったシンガポールは確かにすばらしい。しかしながら、我が国も相当それにといい、我が国なりのいろいろなものに近づいているということは、このフォローアップでも申し上げている部分なのかなと思っています。

【藻谷委員】　全くそのとおりです。シンガポールは、全土地公有制なので地べたへのハード投資は何でも簡単にできるんです。ところが、日本は奈良時代の墾田永年私財法以来、江戸時代でも明治以降も自作農民中心の土地所有権絶対国家ですから、簡単にできるわけがないんです。

ただ、おもしろいもので、計画され尽くしてしまって、非常にきれいに見えるシンガポールの人は、自分の国の風景を大変つまらないと思っているのです。だから大挙して北海道にやってきて、何度でも来て、自然や風物をなめ尽くして帰りたいと感じるのです。私も何となく想像はしていたんですけども、彼らの思いがこれほどまでのものとは思っていませんでした。廻先生なんかよくご存じだと思いますけれども、日本の風光に関してはアジア人の中には想像を絶する信望があって、これはまだ全然顕在化していない。ほんとうにいいハード、ソフトがあると、彼らはもっともっと日本に来て消費をして、経済力向上に貢献してくれるのです。

失礼しました。

【長田総合政策局次長】　貴重な意見、どうもありがとうございます。北海道ですけれども、今、台湾からの観光客が結構多いんです。旅客ターミナルビルも新しくつくっていただきますけれども、今の暫定のターミナルビルでも台湾人が混雑でけんかしながら待つことも

あります。しかも検査機が1台しかないものですから、それが混んでくると台湾の2つの航空会社でけんかし合うような感じでやっています。おっしゃるように、日本の空港は足りていると言われつつ、駐車場はどうだとか、そういう議論になってくるとまだまだやることはあると思います。

羽田も、これから4本目の滑走路ができて外客が入ってきたとき、もちろんレンタカーもない。例えば、羽田は航空局が滑走路なり、ターミナルの計画をつくっていますけれども、我々でも空港の中に入ると、どこから出てというのがよくわからないところがあるんです。そういうところをしっかりとやらないといけないと思っています。

そういう意味でいうと、観光庁は、今、1,000万人の計画ですけれども、次に2,000万人計画というのをつくっています。これは、おっしゃるように、かなりの部分を中国系から、これからビザの解禁がされて、中国系の富裕層が日本に来る。そういう方たちに何をアピールするかがこれから大事だろうと思います。

今、大坂城の周りに堀があって、あそこにクルーズというか観光船を走らせているんですけども、乗っているのは中国人とか外国人ばかりです。大坂城に行っても、韓国人と中国人しかいない。観光庁も、今まで外国人にPRするというのでやっていましたけれども、これからはインフラも含めて、外客にどういうふうに日本をスムーズに見てもらおうか、今、新しい計画でつくっています。きょう、いただいたご意見を観光庁にも伝えながら、ソフトとハードを一体的にやっけていかないと、確におっしゃるように外客も増えませんが、満足して帰られることはないと思います。大変貴重な意見をいただいて、ありがとうございました。

【金本部会長】 そのほか、何かございますでしょうか。

竹内委員、どうぞ。

【竹内委員】 森地部会長がおっしゃったこと、ほんとうにそうだなとつくづく思っているところです。今日の資料を拝見すると、どこの地域を見ても国際交流、国際競争力の強化という言葉が多い。そう考えますと、国際競争力のイメージは、日本が頑張っ、台湾であれ、中国であれ、どこにも負けない国をつくるんだということになるのだと思います。しかし実際には、各ブロック内でそういう言葉が出るということは、競争はブロックごとにやっているわけです。ブロックごとにやっけていて、東北には負けない、九州には負けないとやっけていく。もちろん、考え方によっては、港湾とか、道路とか、何でもいいんですけども、競争し合うことによって、より高い物流サービスを供給することになって、

お互いに質の高いサービスが供給できて、結果的に日本が貨物をとってくるということになるのであれば、それは結構なことです。しかし、そううまくいくとも限らなくて、その場合には社会資本整備は二重投資になってしまう。それを避けるためには、地域間分業をやって、この地域はこの方面でやりなさい、この地域はこういうふうにしなさいとする方が良いかもしれない。そうすると、同じ予算額でも効率的な整備ができて、それぞれの地域が高まることもある。そういうことをするのが、ある意味で国の調整だと思うんです。

今のままの状況だと、お互いに限られたパイを取り合うためだけにインフラだけつくっている、ととれなくもない。もしそうだとすれば、これは非常にもったいない気がします。これも森地部会長の言葉を借りると「今後のこと」なのかもしれませんが、逆に分業をするという考え方で地域間調整を図っていくということも、今後、考えていく必要があるのではないかと思います。これは感想です。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。

【森地部会長】 地方の観光にとって、先ほどの問題からいうと一番の問題は、今、カーナビは世界で日本が一番いいんですが、ベースマップに英語のものがない。前にも何回か申し上げたことがあるんですが、英語のマップがないんです。上等のカーナビは英語でアナウンスしてくれるので、何でベースマップをつくらないのかと、デジタルマップ協会の幹部にも申し上げたことがあります。地方の人から見ると、国はそんなインフラぐらいちゃんをつくったらどうかと言いたくなるのではないかと思います。これは大変重要なことなのではないかと思います。

ここから先は余計ですが、シンガポールの人たちがたくさん来るようになったのは、北海道の開発局の中堅の土木屋が、台湾ばかり見ていると危ないから、次の市場を開拓したいといって、自分でたった一つのチャーター便を連れてきて、レンタカーで旅行してもらって、カーナビがだめなものだから携帯電話を渡してバックアップした。それが人気になって、JALも、シンガポールエアーも、ANAも、あるいは交通公社も一斉に北海道ドライブ旅行商品を始めて、ああいうことになったんです。

こういうことをどういうふうにするかですが、ここからは余計な話ですが、その男の上司が僕に余計なことをしてけしからんというのです。彼は休暇をとって、奥さんと2人でシンガポールに行って、向こうのエアーラインの社長を説得して、トヨタに頼んでレンタカーを用意して、やっとやっとできたんです。要するに、政府に、というか開発局ですが、そういうことをやるポジションがなかったんです。道庁がやるべきなんだけれども、道庁

はやらない。こういうことを我々がどう思うか。だから、ハードとソフトというのは、別にここからハード、こちらからソフトではなくて、道路をつくっている人は道路の使い方を考えるのは当たり前だし、そういう脈絡の問題だろうと思います。

デジタルマップは、どなたに言えばいいのかわかりませんが、もう3年来、言い続けているんですが、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

【金本部長】 そのほか何か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、そろそろきょうの会議は終わりにさせていただきたいと思います。これから最終的な調整をされるようでございますが、いろいろ意見をいただきましたので、何らかのお役に立てただけであれば幸いでございます。

あとは、事務局のほうでお願いをいたします。

【白石政策企画官】 熱心なご議論ありがとうございました。

本日の計画部会の内容につきましては、後日、各委員の皆様にご送付させていただきます。また、近日中に速報版として、簡潔な議事概要をホームページに公表したいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

資料につきましては、大部でございますので、置いておいていただければご送付いたしますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、これをもちまして議事はすべて終わりました。本日はどうもありがとうございました。

了