

## 社会資本整備重点計画見直しに係る

第12回社会資本整備審議会計画部会及び交通政策審議会交通体系分科会計画部会

平成24年3月22日

【大江専門官】 お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから社会資本整備重点計画見直しに係る第12回社会資本整備審議会及び交通政策審議会計画部会の合同会議を開催いたします。

委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、総合政策局の大江でございます。どうぞよろしく願いいたします。

お手元の資料を確認させていただきます。卓上の配付資料一覧に掲載のとおりでございますが、資料1、資料2-1、2-1、資料3-1、3-2、資料4-1、4-2、4-3、そして参考資料1、2となっております。落丁等ございましたら事務局員にお申しつけください。

また、議事の公開についてでございますが、いつものとおり、本日の会議は報道関係者の方々等に傍聴いただいております。あらかじめご了承ください。

それでは、これ以降の進行につきましては、福岡部会長にお願いしたいと思います。どうぞよろしく願いします。

【福岡部会長】 福岡でございます。どうぞよろしく願いします。

それでは、議事に入ります前に、まず吉田副大臣からごあいさつをいただきます。よろしく願いします。

【吉田副大臣】 どうも、副大臣の吉田でございます。昨年11月以降の中間取りまとめ以降、今後の新たな重点計画の素案の提示を受けまして、中間取りまとめにつきまして3つの事項につきまして、本日はたたき台を提示させていただき、これから議論を進めさせていただきたいと思っております。とりわけ、国土交通省におきましては両審議会の計画部会、まさに中核中の中核の皆様方に、ほんとうにお知恵を出していただく、絞っていただくという大切な機会でございます。本来でしたら私も最後まで座らせていただいて皆様のご意見を拝聴しなければなりません、よくないですな、政治家というのは途中で失礼するのが当たり前になってしましまして、これだけの知恵が全国から集まられてい

るのに共有できないというのは、後ほど文書で見られたいというのはほんとうに残念の極みと同時に、皆様方にとっても、日本の政治家はもうちょっと考えな、という部分を多分お持ちだと思いますので、それはもう骨身にしみておりますので。よくお会いする先生方もたくさんおいででございますが、どうぞ本日も、福岡部会長を中心に議論を深めていただくと同時に、この会につきましては政府与党、民主党のほうもこれに対応する形でプロジェクトチームをつくっていくと。いろいろな施策をやっていく中で、言葉で終わるのではなく、できれば数字というか、党として数字を落とし込んで、皆さん方の思いというものを、これから政府のほうもある程度の数字は落とし込んでいきますが、見える形をしていこうと。何年間でこういうことをしていくんだということも与党のほうでお考えいただけると聞いております。皆様方の議論がしっかりと現実になり、実現していき、この国をよりよくしていく、そういうお力を、きょうのこの計画部会で皆様方からより一層賜りますことを、あわせてお願い申し上げますと同時に、もう事前に、先に失礼することのおわびも申し上げさせていただきます。どうぞきょうはよろしく願いいたします。ありがとうございます。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。

それでは議事に入らせていただきます。

本日は、前回の2月17日の計画部会に続き、重点計画の素案の作成に向けた具体的な内容の検討状況について事務局の説明を求め、議論をしていただきたいと思います。

それでは早速事務局より説明を求めます。

**【金井総政局参事官】** 総合政策局参事官の金井でございます。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

本日は資料が多うございますが、まず資料のほうを一括してご説明申し上げた上で、先生方のご意見を拝聴したいと思います。しばらくお時間をいただきたいと存じます。

まず、資料の順番に従いましてご説明を申し上げたいと思いますが、資料1をごらんください。これは前回もお示しをさせていただいた全体像の紙でございますが、今回、ご議論させていただくといいですか、資料についておりますものを色を分けまして明示をさせていただきます。

大きく分けまして4つの構成になっておりますが、1番、そして2番のあるべき姿の方向性の部分、それから前回18のプログラムを提示させていただきましたが、ここの部分までと、それから3番目の「選択と集中」の基準につきましては、中間取りまとめ、また

前回の2月17日の計画部会まででご議論いただいた部分でございます。

今回につきましては、3つの部分についてご意見をちょうだいしたいと考えてございます。1つが、プログラムの内容について、今回お示しをさせていただいてございます。それから、「選択と集中」の基準を使いまして、重点目標、それから事業・施策の概要につきましましてお示しを申し上げたいと思います。それから最後の計画の実効性を確保する方策につきましましては、前回、項目についてご説明を申し上げましたが、内容も含めましてご提示をさせていただきたいと存じます。こういった形の3つの資料につきましまして、中心にご説明を申し上げたいと存じます。

それではまず最初に、資料2-1のプログラムに関しましてご説明を申し上げたいと存じます。資料2-2にプログラムのたたき台ということで記述をいたしましたプログラムを、今回ご提示申し上げております。18のプログラム、資料2-1をごらんいただきますように、これは前回お示しをさせていただいた資料と同じものですが、この項目の一覧に従いまして、資料2-2でそれぞれのプログラムにつきましまして、社会資本整備の方向性を実現するための事業・施策という形でまとめをさせていただいているところでございます。

資料2-2は、18項目48ページの大部なものでございますので、今回は逐一のご説明は申しわけございませんが割愛をさせていただきますが、まず、プログラムに関しまして、前回の部会でいろいろとご指摘をいただきました。その点に関しましてまずご説明を申し上げていきたいと思っております。

前回、まずその18のプログラムにつきましまして、3つの視点と9つの政策課題という、もともとあるべき姿のところでおまとめいただいた部分との関係についてのご意見がございました。これにつきましては、3つの視点、9つの政策課題というものを踏まえまして、今回特にプログラムと申しますのは中間取りまとめでも整理をさせていただきましたように、分野横断的に事業・施策の集合体としておまとめをさせていただいたものでございます。そういった形で、18個の集合体という形で、具体的に事業・施策のまとめ方として、今回ご提示をさせていただいたということでございます。

それ以外につきましては、ほぼ先生方のご意見を踏まえまして記述をさせていただいてございますが、横断的な視点というのをやはりしっかりと出していくべきだというご意見をいただきました。基本的な記述としてはそういう方向で書かせていただいております。

また、今回のプログラムの構成をごらんいただきたいと思いますが、最初の1ページを

ごらんいただければと思いますが、一応3部構成にしておりまして、目標というものを、若干定性的ではありますが目標を書きまして、そして現状と課題、それから実施すべき事業・施策といった構成で、それぞれのプログラムについて記述をさせていただきます。そういった形で、中・長期的なやるべき施策といったものを、今回こういう形でまとめをさせていただいたということをごさいます、課題ということも記述をさせていただきます、前回、ボトルネックの記載をすべきだというご意見もいただきましたので、そういう整理で今回、整理をさせていただいたということをごさいます。

今回、たたき台ということでお示しをさせていただいておりますので、この点につきましてはまたいろいろ、先生方のご専門もあると思いますので、次回までにいろいろご意見をいただければありがたいと考えてございます。今回は次の重点目標のほうを中心にご説明を申し上げたいと思っておりますので、その点ご了承いただきたいと存じます。

資料2のご説明は、非常に簡単ではございますが、以上にさせていただきたいと存じます。

それでは資料3に入らせていただきます。重点目標と関連する事業の概要につきましてご説明を申し上げます。

この資料につきましても2つの構成に分かれておりまして、1つ目、A3の折り込みの資料があるかと存じます。資料3-1で、現行計画と今回ご提示をさせていただきます重点目標につきましての対照という形で、総覧をつけさせていただいております。これにつきましては、案につきましてはそれぞれ細かく説明をさせていただきますが、まず概観をしていただきたいと存じます。

現在の現行計画につきましては、重点目標を12個設定いたしております。今回につきましては、第3次計画という右側の部分でございますが、重点目標といたしましては、今回、「選択と集中」の基準というものを設定させていただきましたので、これを踏まえまして、これに合わせた4つの重点目標を設定させていただいております。

重点目標の1といたしましては、大規模または広域的な災害リスクを低減させるというもの。また2番目としまして、我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化するというもの。それから3番目、持続可能で活力ある国土地域づくりを実現するというもの。そして4番目、社会資本の的確な維持管理を行う。そういう形で、「選択と集中」の基準に合わせた形の重点目標を設定させていただいております。

ただ、これだけの重点目標でありますと、かなり大ぐくりの重点目標という形になって

ございますので、それぞれ小項目をつけさせていただきまして、その中でどういった事業を中心にやっていくのかということ、今回記述をさせていただいたところでございます。

それでは、資料3-1をごらんいただきながら、資料3-2で説明をさせていただきたいと存じます。

まず資料3-2の1ページ目、重点目標1の、大規模または広域的な災害リスクを低減させるということで、ここは資料3-1でごらんいただきますように、一応4つの小項目に分類をいたしておりまして、まず最初の1-1、大規模地震の発生に備えた耐震化やソフト対策の推進ということでまとめております。

1つ目が、この括弧書きに書いてある見出しでございますが、強い振動に伴う地盤や構造物の損壊防止、市街地の防災性向上といった内容で、例えば首都直下地震や東海・東南海・南海地震などの大規模地震の発生というものに備えまして、重要な建築物、鉄道施設等々の耐震対策や、盛り土造成地の分布図、護岸等の耐震性の調査等をまず記述をさせていただいております。それ以外にも、二次災害を防ぐための河川・海岸や下水等々の耐震・液状化対策。また、地震時に火災等がございますので、緊急車両が進入できるような避難地・避難路や市街地の整備といったものも記述をさせていただいております。

2ページ目につきましては、避難地、また防災拠点となる施設の整備・耐震化、緊急輸送ルート of 整備といった内容でまとめさせていただいております。避難地であります部分としましては、例えば都市公園や河川の防災ステーション等々、また広域防災拠点の整備などもここに書かせていただいております。また、緊急輸送路としまして、特に重要な道路上の橋梁の耐震対策、また無電柱化、また河川敷を利用しました船着き場や通路の整備、また防災拠点ということで官庁施設や主要ターミナル駅といったものの耐震化、また空港の液状化や、港湾では耐震強化岸壁の整備等々を行っていくということでございます。また、緊急輸送のバックアップ機能ということで、高速道路ネットワークということで、特に災害の脆弱な地域で安全性にも配慮したネットワークを早期に確保していくということでございます。それに加えて、信号や航路標識等々も含めまして、避難や輸送ルートの確保をしていくということでございます。

次が、ハード整備と一体になったソフト対策ということで、地殻変動の測定の基礎となるもの、また地理空間情報といったソフト対策も進めていくということ。これが1-1であります。

3ページ、1-2ですが、大規模または広域的な津波災害が想定される地域における津

波対策及び人口・資産が集中する海面下に位置する地域等における高潮・侵食対策の強化という部分でございます。これにつきましては、まず海岸・河川堤防の整備等による津波・高潮侵食被害の防止・軽減ということでございます。ここも、巨大津波の発生が想定されている地域ということを中心といたしまして、海岸・河川堤防等のかさ上げ等を行うということ。また、水門の自動化・遠隔操作化、また高潮対策としましては、人口・資産が集中する地域や中枢拠点機能を有する地域などで、海岸・河川堤防の整備を行うと。また、背後に重要な交通ネットワークがあるところにつきましても、海岸保全施設の対策を推進するということでございます。

次に、本部会でも法律の制定にいろいろとご尽力をいただきました、津波防災地域づくりに関しましての記載をここでさせていただきます。ここはもうご説明をするまでもないかと存じますが、最大クラスの津波に対応したハード・ソフトを組み合わせた多重防御というものをしっかりと行って行って、津波災害に強い地域づくりを行っていくということでありまして、特にハード・ソフトということでございましたので、避難やハザードマップ、法律の中にも含めさせていただきましたが、そういったものを整備する。また、旅客の避難方策や地下の浸水対策等々も行っていくという記述をさせていただきます。

次に4ページ目でございます。1-3でございますが、人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における治水対策の強化及び大規模土砂災害対策の推進ということでございます。

ここは、まさに人口・資産が集中する地域、また近年甚大な被害が発生した地域ということで、そこを中心として河川改修や堤防の強化を行っていくということ。また、雨水対策等々も含めまして、下水道の整備を行っていく。また、道路の冠水なども含めて、排水ポンプや道路情報板の施設の整備といったものも行っていくというのが、最初の大規模水害の未然の防止及び再度災害防止というところでございます。

また、流域の特性等を踏まえたさまざまな水害対策ということで、これにつきましては、流域の貯留浸透施設や透水性舗装、また調整池の整備を推進したり、ここにも下水道も入ってございますが、あとは土地利用と一体となった減災対策の推進といったものもここに含めさせていただきます。

5ページ目でございます。洪水ハザードマップの作成、周知、河川情報の提供、水防体制の強化等のソフト施策の推進ということでございまして、ハザードマップの作成や河川

情報基盤の整備、また的確な避難判断や避難行動を支援するような情報提供といったものを、ここに位置づけをさせていただいております。

次の大規模土砂災害の未然防止ということで、重要交通網が土砂災害を受けるということがございますので、そういったものの土砂災害対策。また、病院や老人ホーム、幼稚園等の災害時要援護者関連施設等においても、土砂災害対策を重点的に実施をするということにしております。ここに付きましても、警戒避難体制をハード・ソフト一体となってやっていくということにしております。

次に、地震や豪雨、火山噴火等に起因して発生する大規模土砂災害に対する危機管理体制の充実・強化ということで、土砂災害の蓋然性の高い地域で大規模土砂移動検知システムの整備を行うとか、火山につきましてはリアルタイム火山ハザードマップの整備を推進するというところでございます。

6 ページ目でございます。1－4、災害リスクを低減させる危機管理対策の強化という部分でございますが、ここは、まさに災害が発生したときにどういった対応をとるかということでありまして、情報収集や情報共有といった意味でのリエゾンや、緊急災害対策派遣隊による活動、さらに市町村や企業等におけるBCP事業継続計画の作成支援等々も行っていくということ。また、危機管理体制ということで、防災訓練の実施といったこともここで位置づけをさせていただいております。

以上が重点目標1の部分であります。

次に7 ページ目、重点目標2でございます。我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化するというところで、2－1ですが、世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進ということで、国際関係を中心にまとめをさせていただいております。

1 つ目、大都市におけるインフラの機能高度化ということで、都市の国際競争力の強化ということで、特定都市財政緊急整備地域が指定されておりますので、こういったところで必要なインフラ整備を行っていくというのがまず第1 番目。2 番目に、大都市圏拠点空港の機能強化ということで、まず羽田ですが、発着容量の拡大や国際線旅客ターミナル、エプロンの拡充、またC滑走路の延伸事業等々を推進する。また、成田につきましては、発着容量の拡大、また国内フィーダー路線の充実、ビジネスジェット、LCCの受け入れ体制の強化といったことをやっていくということにしております。あわせて、航空交通システムの高度化も推進をしていくということにしております。また、関西国際空港につき

ましては、関空・伊丹の経営統合を今やっておりますので、民間手法による収益改善、またLCCの拠点化や貨物ハブ化といった取り組みを進めていくということにしております。

3番目は、港湾の関係でございます。国際コンテナ戦略港湾ということで、阪神港、京浜港ということで、高規格コンテナターミナルの整備やフィーダー輸送網の強化といった観点で、また民の視点での港湾運営の効率化など、国家戦略としてこういった施策を集中して実施をしていくということ。また、バルク戦略港湾、8ページに入りますが、ここににつきましては、大型船舶等々の対応ということで、港湾施設の整備や、ここも民の視点による埠頭運営の効率化等の取り組みを推進していくということでございます。

次は国際拠点へのアクセス強化、まさに今ご説明を申し上げました空港・港湾へのアクセス改善ということで、大都市圏環状道路やボトルネック箇所への対策。また、空港と都心を直結するような鉄道アクセスの改善、また国際海上コンテナ車の通行支障区間の解消といったところに取り組んでいくということでございます。

2-1の最後でございますが、官民連携による海外プロジェクトの推進ということで、特に成長が見込まれるアジアを中心に、海外市場に我が国のインフラ関連産業を官民一体となって取り組んでいくといった内容でございます。いろいろな主体と協働しまして、例えば防災やソフトインフラといった海外展開を実施するというところで記載をしております。

次に2-2ですが、これが地域の関係でございます。それぞれの地域が持つ魅力や強みを引き出し、地域の活力を維持・向上させるという部分でまとめさせていただいております。

9ページ目をごらんください。観光地域のブランド化、美しい国土・地域づくりということで、観光地域づくりということでコンセプト、ターゲット、ポジショニングを明確にした戦略的な計画の策定を促進するということや、特に、地域の多様な方々が参画をした観光地域づくりを一元的かつ継続的に進める組織体の構築や、人材育成、また地域資源の観光資源化、そしてさらに、そういったものを支援する移動の利便性の向上、情報発信等々に取り組んでいくということ。また、それに加えて、魅力・個性あふれるまちの形成ということで、景観や歴史的・文化的遺産というものを維持・保全していくといった、良好な景観形成等々の推進をしていくということでございます。

また、それを支える基幹となるネットワークの整備というのが次でございまして、観光

地へのアクセスといったものや、周遊ルート、人・ものの移動ということで、高規格幹線道路の整備、また既設の高速道路の車線・インターチェンジの増設、料金施策といった施策を行っていくと。また、信号機の高度化や、道路交通についてもそういった施策を実行していくということでございます。さらに、基幹的な高速輸送体系ということで、整備新幹線の整備ということ。また中央新幹線の26年の着工を目指していくということでございます。

空港につきましては、福岡空港及び那覇空港につきまして、空港能力の向上といったもの。さらに、国が管理する空港について、民間の能力を活用した空港経営改革を推進していくといったことで、地域活性化に資する空港の実現を目指すということでございます。

港湾につきましては、地域の拠点港湾ということで、物流ターミナルや日本海側の港湾の活用といったものの取り組みを促進していく。さらに物流拠点というものの整備を行っていくということでございます。

11ページ目でございます。重点目標3、持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現するという目標でございますが、3-1、持続可能でエネルギー効率のよい暮らしのモデルの形成と国内外への普及展開ということでございます。まず第1番目に、都市における暮らしの低炭素化ということで、低炭素社会ということで、都市機能の集約化の取り組みということでございますが、具体的には、例えば鉄道のネットワークを有効活用するといったもの。公共交通の利用促進。また緑地の保全、緑化推進。また、再生可能エネルギーなどを公共施設へ導入する。また下水汚泥、バイオマス等の未利用エネルギーの利用や、その他省エネ化等々でCO<sub>2</sub>排出抑制を柱として、都市の暮らしの低炭素化を推進していくということでございます。

次に人流・物流から発生する温室効果ガスの排出抑制ということでございまして、例えば交通渋滞ということで、路上駐車抑制だとか交通アセスメントの取り組みの推進、また連続立体交差事業の対策ということで、渋滞の解消を図っていくということや、次世代道路技術を使いまして、さまざまな効果を発揮していくということ。また、鉄道につきましては、モーダルシフトの推進ということで、輸送力増強といった施設整備、車両更新といったもの。また、貨物駅の効率的な整備や、港湾につきましても荷役に関する省エネルギー化といったものも図っていくということでございます。

12ページでございます。3-2、高齢社会においてもだれもが安全・安心して暮らすことができる社会への転換ということでございます。これにつきましては、まず、都市機

能の集約化、街なか居住の推進ということでございまして、集約拠点となるべき市街地ということで、行政や教育、医療福祉、公共・公益施設や商業施設を集積いたしまして、生活空間として暮らしやすさを出していくということ。街なか居住ということを実現していくということ。それから、特に地方都市とその近郊などの鉄道路線の維持・再生といったもの。それから、大量に人が集まるような交通ターミナル等々で、子育て支援に係る施設や医療施設等、地域のニーズに適合した生活支援機能を付与するといった形で、都市機能を集約することによって暮らしやすいまちというものをつくっていくということでございます。

次に、地域内の移動円滑化ということで、都市機能の集約化というところに出てまいりましたので、都市内の移動の円滑化ということで、都市鉄道のネットワーク、例えば連絡線や相互直通化、地下高速鉄道のネットワークといったものを充実させる。また、駅へのアクセスということで、道路整備や駅前広場の整備といったものも行っていくと。また生活道路もしっかりと整備をしていくということでございます。

13ページです。公共施設等のバリアフリーということで、公共施設のバリアフリーは法律をつくりまして、それぞれの目標を目指して今、鋭意進めているところですが、引き続き、旅客施設につきましては平均利用者数3,000人以上のバリアフリー化を優先的に行うということ。また、10万人以上の鉄道駅、これはホームドアや点状ブロックの優先的整備を行っていく。また車両のバリアフリー化。道路につきましては、重点整備地区内の主要な生活関連経路をすべてバリアフリー化を行っていくということでございます。また都市公園、路外駐車場、建築物といったものについても、あわせてバリアフリー化を進めていくということでございます。

次に、交通安全の確保ということで、交通安全対策はこれまでもやっているところではありますが、特に歩行者、自転車事故が多発しておりますので、こういったところの交差点等の対策等々に集中的に取り組むということや、特に生活道路に対する歩行者・自転車対策、安全対策というものをしっかりと重点的に図っていく。あわせて、信号の安全というか、交通安全の円滑化というものをやっていくということでございます。

14ページでございますが、ここで、特に自転車が最近盛んに使われるようになっておりまして、事故も増えております。そういうことで、自転車を適切に利用できる空間整備や、ソフトということでルールの徹底や利用促進方策等々、ハード・ソフトあわせまして総合的な推進を行っていくということ。また、歩道整備、冬季、今年のように雪の被害が

結構ありましたので、こういったものも含めて防雪対策等も行っていくということでございます。

それから、鉄軌道に関しましては、重大な列車事故の未然防止のための方策をさまざま着実に整備を進めていくということ。また、船舶につきましても、海上交通センターの機能拡充・整備等々を重点的に実施をするということでございます。

次に、健康で快適に暮らせる生活環境ということで、これは市街地、また水質保全上重要な地域ということで、下水道施設の整備を進めていくということと、沿道環境について改善ということで、バイパス整備や交差点改良を行っていく。また、都市公園の整備やヒートアイランド対策等々、これは屋上緑化や壁面緑化ということも書いてございますが、そういったことも含めて行っていくということでございます。

次に3-3、失われつつある自然環境の保全・再生ということでございまして、15ページでございます。生物多様性の保全ということで、貴重な自然地を保全・再生すると。これでネットワーク化をしていって、より自然と共生した国土・地域の形成を推進していくと。また、緑地の保全や湿地・干潟の復元・再生、また海岸侵食によって失われました砂浜の再生等を進めていくということでございます。

次に、健全な水循環の再生ということで、水供給システムの適切な維持管理や、大規模災害に対する危機管理能力の向上。また、地下水保全や雨水・再生水利用等々を進めていく。また、河川・湖沼、汚濁の関係につきましても、水質改善の対策、また下水道による水質改善等々を行っていくとともに、流量が少なくて河川環境の悪化が生じているような河川についての流量確保の方策をとっていくということでございます。

最後に重点目標4でございます。社会資本の的確な維持管理の更新を行うというところでございます。ここでは、まず、我が国の社会資本の実態把握と維持管理・更新費の推計ということで、特に最近、社会資本の老朽化が進んでおりますので、こういった実態になっているのかということ、まず地方公共団体が管理する施設も含めまして実態把握を行うとともに、今後どのくらいの維持管理・更新費が必要になっていくかということ、推計をしていこうということでございます。

また、今までも取り組んでまいりましたが、施設の長寿命化によるトータルコストの低減ということで、長寿命化計画、現行計画でも随時進めておりますが、さらに今後も進めてまいりまして、長寿命化対策を推進いたしましてトータルコストの縮減を図っていくということを行っていくとともに、例えば技術開発や人材育成、また民間と協働するといっ

たことも含めまして、長寿命化、トータルコストの削減ということを進めてまいりたいということでございます。

また、都市高速道路につきましては、整備から既に半世紀近くたっておりますので、こういったものの更新も、今後進めてまいりたいということでございます。

以上、非常にざっと走りましたが、今回ご提案をさせていただく重点目標とその事業と概要につきましてご説明を申し上げました。

ごらんいただきましてわかりますように、ほんとうはここに指標が入りまして数字が入るとというのが最終形になります。今回はちょっとまだここに指標の数字が入っておりませんので、次回以降、これはまたご提示をさせていただきたいと思っておりますので、まずはただいまご説明をいたしました部分でご意見をちょうだいできればと思っております。

資料3のご説明は以上でございます。

資料4でございます。資料4-1と4-2、また4-3がございますが、これを簡単にご説明いたしたいと存じます。

資料4-1で、計画の実効性を確保する方策の項目の一覧を、特に第1次計画から第3次計画までの変遷についてご説明したものをつけさせていただいております。現行計画と今回ご提案をさせていただいた計画の比較を、まず簡単にさせていただいた上で、中身の説明を簡単にさせていただきたいと存じます。

現行計画から青の実線で移行しておりますのは、基本的には同様の項目として今回も、内容は当然変化はしておりますが記載をさせていただいている項目です。それ以外の項目ですが、例えば現行計画(1)の①、戦略的な維持管理・更新の推進という項目につきましては、ただいまもご説明を申し上げましたが重点目標にも入っておりますし、プログラムにも入っております。そういった本体の構成項目として今回は記載をしておりますので、ここからは抜けております。また、公共事業のコスト構造改善の推進ということで、これはまさに、今回も実効性確保の方策ということでさまざまな項目を書かせていただいておりますが、まさに効率的にやっといこうということの取り組みをそれぞれ書かせていただいておりますので、その中にそれぞれ分割して記載をしております。

また、事業間連携の推進、(2)の③というところがございますが、これにつきましては、まさに今回は横断的というのがテーマでございますので、最初の基本的な考え方、まだ全体像をお示しできていないのですが、基本的な考え方のところであらうといったものを記載していこうということで考えてございます。

それから、国と地方の適切な役割分担による社会資本整備というところは、地方ブロックの社会資本整備の重点整備方針のところ統合いたしますが、後ほどご説明を申し上げたいと存じます。

また、新たに追加した項目につきましては「新」と書いてございます。5番目に、社会資本整備の担い手である建設産業の再生や人材の確保ということで、後ほど内容については説明をさせていただきますが、建設産業、公共投資が減っておりますので、担い手の確保ということを今回特段書かせていただいております。また、一番下に9と書いてございます、計画部会による重点計画のフォローアップ、これはずっと骨子のときから書かせていただいている内容を、今回新たにこの中に記載をさせていただくということにしております。

それでは、資料4-2でご説明をさせていただきます。1ページ目をごらんください。

最初の項目は、官民連携による社会資本の整備の推進ということで、先ほど来よりも重点目標の中でも縷々出てまいりましたが、官民連携というもので、今後、社会資本整備を特に効率的に進めていこうということで、さまざまな取り組み、地方公共団体が行っていくものに対しての支援や、先導的な事例などの情報提供など、民間提案を活用していくといった取り組み。また、こういった取り組みを含めまして、本部会にもご報告を申し上げたいと考えてございます。

2点目の、多様な効果を勘案した公共事業評価の実施ということで、これは前回も簡単にご説明を申し上げましたが、新規事業採択時から事業完了後までの各段階におきまして、それぞれの段階で総合的な評価を実施いたしまして、きめ細やかに再評価ということを行っていくことによりまして、社会経済情勢等の変化を的確に反映をしていきたいと考えてございます。また、ここでは、代替案の比較評価等々を行うことによりまして、効率性とか実施過程の透明性のより一層の向上を図っていききたいと考えてございます。

3点目ですが、社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公正性の確保ということでございます。これにつきましても前回簡単にご説明を申し上げましたが、それぞれいろいろな段階、構想段階、計画段階、実施段階、管理段階とございますが、こういったところにも多様な主体のご参画をいただきまして、特に透明性・公正性を確保するというところで、国民の信頼度を向上させていきたいと考えてございまして、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」といったガイドライン等に基づきまして、住民を含めまして、多様な主体の参画を推進してまいりたいということで、合理的に計画を策定し

ていくといった取り組みを積極的に実施していきたいと思っています。

4点目、公共工事の入札及び契約の適正化の推進ということで、これにつきましては、一般競争入札、また総合評価落札方式といったものをこれまでも取り組んできたわけですが、近年では建設投資の減少や、そういう社会情勢によりまして、例えば維持管理や、特に除雪とか災害応急対応といった、要は緊急対応みたいなものもなかなかその担い手がいらっやらないという状況になっているということもございますので、そういったものも含めまして、入札契約の適正化を推進していくということで、例えば入札の価格調査といったことも、より今後も取り組みを推進してまいりまして、公共工事の適正な施工を確保してまいりたいということでございます。

5点目が、新しく入れました、担い手である建設産業の再生や人材確保というところでございます。建設産業、当然のことながら整備の担い手ではございますが、さらにいえば地域経済、雇用を支えるものや、先ほどもご説明を申し上げましたように維持管理など、そういった地域維持事業を行う主体でございます。そういったものを確保していくということが非常に今後も重要な課題であるということで、それぞれいろいろ、今、課題がございます。また以下の段落にそれぞれ書いてございますが、例えば社会保険の未加入であったり、世代交代ということで、技術者の方々の技術力の維持・向上という機会が減少していると。それぞれの人材確保に関する問題点があるということで、そういったものを解決していくということで、3ページ目の上のほうですが、例えば社会保険の加入の徹底に向けた取り組みや、データベースの整備など、さまざまな検討を今後していきたいということと、あとは、経営の健全化と申しますか、そういったものも含めて、環境整備等々も含めまして取り組んでまいりたいということを書かせていただいております。

6点目、効果的・効率的な社会資本整備のための技術研究開発ということで、これにつきましては前回からも書いてございますが、より効率的に進めるという観点で、例えばインフラの老朽化への対応や、技術研究開発によって効果的・効率的に進めるようになるといったものにつきましては、さまざまな方策をもちまして技術研究開発を進めていきたいということで、民間企業や大学等々とも一緒になりまして、そういった技術開発、新たな技術を導入することによって、効果的・効率的な社会資本整備を行っていくという仕組みをつくっていくということでございます。

7点目、情報通信技術等を活用した社会資本整備事業の効率性の向上ということでございまして、これにつきましては、ITの技術を使って、それぞれ効率化・省力化といった

ものを図っていくと。施工の効率化というものを図っていくということが重要であるということと、あとは、地理空間情報なども組み合わせまして、こういったIT技術を使うことによって効率性をさらに向上していきたいということでございます。

最後のページ、4ページ目でございます。地方ブロックの社会資本の重点整備方針の策定ということで、前回もご議論いただきましたが、地方ブロックごとの、今回の全国計画を受けまして、地方重点計画をつくっていくということでございますが、これにつきましては、まさにもう地方公共団体や地方経済界といったようなところと一緒にあって、それぞれの地方の課題といったものをしっかりと反映した計画にしていくということが重要であると考えてございまして、特に、地方ニーズというものをしっかりと反映したものとなるよう検討を行っていきたくと考えてございます。

最後に、計画部会による重点計画のフォローアップということで、これまでもご提案をいただいておりますが、今回、この策定後、目標の達成状況や事業・施策の実施状況の把握、また政策上のボトルネックの確認等々、計画部会におきまして重点計画のフォローアップをお願いしていくということで、ここに記載をさせていただいているところでございます。

加えまして、資料4-3をごらんください。前回の部会のときに、この議論が先生方からたくさんご意見をいただきましたので、整理という形でこのペーパーをつけさせていただいているところでございます。今回の新しい社会資本整備重点計画での国と地方の役割の考え方ということで、大きく分けまして2つの項目について書かせていただいております。

重点目標と事業の概要という、まず最初の丸の部分であります。指標はまだ数字が出ておりませんが、この指標の性格といたしましては、国として目標を掲げるという観点で、必要なものにつきましては地方事業に関するものも含めて指標を定義することとしております。これは、現行の重点計画でもそういう形で目標設定をしております。ただ、当然、この補足のところに書いてございますが、拘束的に作用するものではございませんが、国として十分この重点計画を実行していくという責務を果たすべく、地方も含めた指標も定義をしているところでございまして、今回もそういう取り組みをしていきたいということを考えてございます。

2番目の、実効性確保のための方策という観点でご説明を申し上げますと、まず1点目、計画部会によるフォローアップということで、先ほど9番目に書かせていただいた部分で

すが、これについては、法律上、国は目標の達成のために必要な措置を講じる責務を有するということが位置づけられております。ただ、先生方もご承知のように、従来は補助事業という形で実施をしておりましたが、今は社会資本整備総合交付金という形で、地方の自由度が非常に高まっております。

国といたしましては、この計画で策定をいたしました目標につきましては、その達成のために事業の施策の実施状況や社会資本整備の実態を把握するというを、これは当然目標達成の状況を見ていくということが、そういう役割があるというふうに認識をさせていただきます。

そういう意味もございまして、先ほどもご説明をいたしましたように、計画部会のほうでお願いをしておりますフォローアップの中で、この重点計画の目標の達成状況や事業施策の実施状況など、ボトルネックは何なのかといったものも含めてフォローアップをお願いするということでございますので、そういった中で、地方事業も含めまして、この計画がどういう状況にあるかというのをごらんいただくということで、このシステムをつくってまいりたいと考えております。

もう1つ、地方ブロックの説明を先ほどちょっと申し上げましたが、重複になりますが、これにつきましては、当然、重点計画で方向性を示したものをもとに地方重点方針というものを決めていくということになりますが、先ほどご説明したとおり、地方とも十分意見交換をいたしまして、共通認識を持って取りまとめるということでございますので、地方との意思疎通をしっかりと図った上で決めていくということが、地方の方向性というか、そういうところとも整合的に考えられるということになるのではないかと考えてございます。

4-3の説明につきましては以上でございます。

もう1つ、参考資料が付いておりますが、参考資料1はプログラムと重点目標の関連を簡単に整理したものでございますので、これはご説明は割愛をさせていただきます。

最後に参考資料2でございます。前回、井出先生からご指摘をいただきました、総務省が行いました社会資本の維持管理及び更新に関する行政評価監視について説明をするようにというご指示をいただきましたので、それについて簡単にご説明を申し上げたいと思います。

調査結果が最初についております。1ページ目から5ページ目までが調査結果でございます。6ページ目に、私どもが現行計画の指標として用いております長寿命化計画の進捗状況についての数字を入れさせていただいております。

ここにつきましては、ポイントというところを1ページ目をごらんいただければと思いますが、ここで、調査の結果というのが下から2つ目の丸に書いてございます。法令台帳や点検の実施が不十分だとか、長寿命化計画の策定やその効果検証が不十分といったようなご指摘をいただいているところです。

ただ、6ページ目、一番最後のページをごらんいただきたいと思いますが、一方、私どもの社会資本重点計画、これは21年3月に決めました現行計画でございますが、この中で、長寿命化計画の策定率という指標が――河川管理施設については長寿命化率ということになっておりますが、指標が出ております。平成24年、来年度が最終期ですが、この最終年が、基本的に上の3つが100%、港湾が97%、海岸保全施設が6割という目標値を設定しておりますが、実績値をごらんいただくと、下水道が若干低い状態ではあります。ほかは47%から70%、これは22年度で、23年度は大体7割から8割ぐらいまで行っております。

総務省の勧告と、行政評価監視とどこが違うかと申し上げますと、その前、1ページめくっていただいて5ページをごらんください。ちょっと見にくい資料で申しわけございませんが、これが、総務省の出された長寿命化計画の策定の推進という部分の結果でありまして、ここで、それぞれどういったところを調査したのかという対象が書かれております。例えば、主な問題点という真ん中の箱の中の、例えば港湾というところを見ていただければと思いますが、10地方整備局の中で調査した17港湾管理者のうちの策定率という、そういう表現になっております。実はこの対象は明らかにされていないわけですが――行ったり来たりで申しわけございません、6ページの私どもの、どういったものを対象にしているかということをごらんいただきたいと思いますが、例えば、今のものに対応した港湾で申し上げますと、下の注書きの4というところですが、私どもは一応、国の社会資本重点計画ということで、重要港湾以上ということで分母が書かれておりまして、そこで数値の差が出ているということでございまして、実態としてはそういう状況でございます。

まず事実の関係としてはそういう状況になっていて、数字の誤差が出ておりまして、私どものほうの数字とかなり差が出ているということでございますが、これにつきましては、当然、私どもとしてはこれで満足しているということではございません。維持管理というのは今後も重要であるというのは、先ほど重点目標の4の中でもご説明をいたしました。先ほどの重複となりますが、重点目標4の中で、私どもの今後の取り組みとしては、社会資本の実態把握、これは地方公共団体が管理する施設も含めまして、実態把握を鋭意行っ

てまいりたいと考えてございますので、こういった中で、こういうご指摘も踏まえまして、また井出先生のご指摘も踏まえまして、維持管理については今後より鋭意取り組んでまいりたいと考えておりますので、ご理解いただきたいと存じます。

長々のご説明になりましたが、資料の説明は以上でございます。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。

ただいま事務局から説明があったとおり、素案の提示に向けた作業を行って、それぞれの部分で内容を充実させたものをたたき台として資料1から4で示したということであります。

資料3の関連については、事業の内容や指標についてはまだ十分に示すに至っていません。しかし、今回の計画の最も核となる重要な事項であり、この段階で議論をした上で次の作業につなげていくべきと考えています。

ということで、今回、主に資料3の関連について議論していただきたいと思います。

なお、資料2については、これまで議論してきたプログラムの具体化の部分であり、非常に内容が細かくなっています。先生方のご専門分野にも応じて、少しじっくり後ほど確認していただいた上で、修正意見を後ほどで結構ですのでいただきたいと考えています。

そういうことで、本日は特に資料3と資料4を中心に議論をいただければ幸いです。

それでは、どなたからでも結構でございますので、ご意見をいただきたいと思います。意見のある方は、この名前札を立てていただきたいと思います。どうぞよろしく願います。

では家田委員、お願いします。

**【家田委員】** 随分整ってきたなという感じがいたしますね。どうも御苦労さまでございました。

4点、コメントしたいと思います。1点はちょっと質問めいたことで、あとの3点は意見です。

最初の1点が、私としては一番大事ではないかなと思っているものから言うのですが、資料4-1のところに書いてある事業間連携というのがありますね。これは今回の社整審では大変に重要なポイントだと思うのだけれど、これは矢印で右のほうを見ていくと、全体にかかわる前提的な事項である基本的な考え方に記載、と書いてあるのですが、もちろん、基本的な考え方には書いてほしいのですが、前回は発言させていただいたのですが、この事業間連携というのは、言うのは簡単なんですよ。今までもずっと言ってきたし。

だけど、基本的な考え方が大事だよと言うだけでは実現できないから、今は検討しているわけであって、そのためには、資料4-2などに出てくるような、計画の実効性を確保する方策、つまり制度的にそういうふうにしておかないとそうならないんですよ。

だから、僕はこれを単に基本的な考え方に書くのではなくて、何らか、こういう仕事の仕組みなり仕事の仕方なりのところに反映するようにはしていただきたいというのを前回は申し上げただけだけど、そこをもう1回強調したいと思うんです。

とりわけ、何て言うんでしょう、ほんわかと言う分には何とでも書けるし、何か連携しているような気にもなるのだけれど、具体的にはどこかのまちの何とかをやるというときに、初めてそれがほんとうに連携的になるかならないかがはっきりするんです。それで、例えばで言うのですが、別途進められている交通基本法みたいなところでの仕事からいくと、場所ごとにいろいろな協議会とか、いろいろ部品をつくって、場所をつくって、土俵をつくって、そこで連携せざるを得ないような仕組みにするじゃないですか。ああいうたぐいのことを、交通の話だけじゃなくてもつくっていくということが重要ではないかと思う。これが1点目です。だからこれは質問になるかもしれないですね。

2点目ですが、資料3-2の中の、特に気になったのが、目標2の、我が国の産業・経済の基盤や国際競争力を強化するというところの中で、いろいろなことが書いてあってどれも大事なのですが、ちょっと紛れ込んでしまっているんじゃないかなという気がするのですが、例えば人口減少の中で国際競争力というと、少なくとも地面について話でいくと、大都市の競争力をつけていくということが重要ですよ。そうすると、それをもうちょっと明快に項目を打ち出して、そして大都市における——例えばこれは言葉があるんですよ、大都市におけるインフラの機能の高度化という、これは何だか知らないけれど、市街地の整備を推進しとか、何か都市開発プロジェクトがあるとか、これも重要なんだけど、何が今欠けていますかといったら、3環状ができていないだとか、要するにもろにインフラそのものが大都市圏での整備をややブレーキをかけてきてしまったのが実態ですよ。例えば道路で言っても。それから鉄道についても、もちろんネットワークとしてはできているし、結構安全ですが、この混雑度といったら、もう国際競争力なんてレベルでは全然ない状況だしね。というあたりのところが、もうちょっと大都市の国際競争力、そこで足りないのは都市開発なんていうたぐいだけじゃなくていろいろあるぞ、というところを、もうちょっと明快に打ち出したほうがいいのではないかというふうに私は思います。これが2点目。

3点目は、資料4-2の中に、3番、社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公正性の確保ということが書いてあって、ここに書いてあることがもちろん間違いではなくて賛成なのですが、それをもう一步超えた参画、協働の体制というのが今、取り組みつつあるし、そっちに転換していかなかったら、これは何も新しいところはないという感じがするんです。

言うとすれば、これは透明性・公平性だけではなくて、効率性も確保すると。それからなおかつ、いろいろな人が参画することによって、社会資本と人々の豊かな関係性を築き上げていくんだという感じがしますね。だから、計画のところへの参画だけではなくて、運用にも管理にも利用者として参画する、住民として参画する、貢献していくんだ、汗をかいってもらうんだ、責任も持ってもらうんだと。そういう中から、実は社会基盤と国土と人々の関係における文化のようなものが生まれてくるんだと、こういうところまで、もう一方この3のところを、ちょっと踏み込んで書いていただけないかということでございます。

最後はちょっとリクエストなのですが、資料3-2などには大変細かい部品は、正しいことが書いてあるなという感じがするのですが、それがうわーっと書いてあるから、どれが比較的新しくチャレンジングなものであって、どれが従来もやってきたのをもっと充実しようと言っているものというような区分けが、すごくわからなくなっているんです。だから妙に、例えば信号機の矢印がついているやつをつけましょう、なんて、何だか1960年代みたいな感じのものから、大変にチャレンジングな新しいものまで一緒くたになっているので、決して矢印が要らないと言っているわけではないのだけれど、従来やっているものはもっと強化する、それに加えてこういう新しいことに挑戦しようじゃないかというのを、項目を分離して書いたほうが、見た人からするとわくわくする面があるんじゃないかなと思いました。

以上でございます。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。

一番最初のはご質問ということでしたので、事業間連携のことについて。あとの2、3、4は全くもっともなことだなと思って私は伺っていましたが、1についてお願いします。

**【金井総政局参事官】** 先生のご指摘を踏まえまして、まだ基本的な考え方のところをご提示できていないので、それも含めまして、全体像を次回以降にご提示したいと思っておりますので、その中で、この4の中でどういう記述をするかというのも検討させていた

だきたいと思います。

【家田委員】 ぜひ制度的な仕組みをお願いしたいと思います。

【金井総政局参事官】 わかりました。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

それでは、竹内先生、お願いします。

【竹内委員】 拝見いたしまして、なかなかまとめにくいものをおまとめいただいたなという、その上でまた何か申し上げるのは申しわけない気もするのですが、気がついた点を何点か申し上げたいと思います。

最初に、災害のところににつきまして、雪害についてはあまり書かれていないのではないかという気がします。雪害もやはり広域的な災害で、あとの14ページにはあるのですが、これはあくまで道路交通の確保だけですから、それ以外のさまざまな雪に関する問題、予算がないこともあります。ハードウェアのほうでいうと雪捨て場がない話があったりしますから、その点は書いておいてもいいのではないかという気がいたしました。

それから、これはまとめ方がすごく難しいので、私に代案があるわけではないのですが、重点目標の2のところ、7ページから9ページにかけてのところ、国際と地域に分けて、国際コンテナ、バルクの話、その後に地域の話があるのですが、私はここの整理がわかりにくくて、国際コンテナ、バルクというのは、ここである意味で点の話であって、2-2のほうで地域の話が入ってくると、ネットワークの整備になって、線の話になっている。果たして国際コンテナ、バルクのときには線の話はしなくていいのか。そう思うと、アクセス強化、これが線なのかどうかと思うんです。ただ、アクセス強化と言うのなら、例えば地域のほうで整備新幹線の整備とあるのですが、これはアクセス強化にならないのかなとか、ちょっとこのあたり、私の頭の中が混乱してしまっています。そうかと思えば、ネットワーク整備の中の、現在9ページを見ているのですが、福岡空港、那覇空港、これは点の話だったりとか、結構ここの整理は難しい、私ができないぐらい難しい話なのですが、読む側としては少し混乱をするのではないかと思います。地域というものについてどれだけの大きさを考えているのか。例えば中央リニアだったら、あれは建設することによって中京・阪神・東京を全部1つの都市として考えるという発想もあるぐらいですから、その定義もよくわかっていないということもあります。そういうこともあって、このあたりがちょっと入り乱れているのではないかと思います。まあ、無理なら無理でもいいのですが、もしできれば、そのあたりの整理ができれば、すごくすっきりしていいのではないかという気

がしました。

あとは、これは前から私は申し上げていることなのですが、やはり今回、震災があった結果、すごく震災に偏ったと言うと語弊がありますが、やはりそちらに目が行ってしまっていて、以前はかなり耳にした言葉である「テロ」がない。伝染病、SARSとか、テロに使われるインフルエンザもあるかもしれませんが、のどもと過ぎればといたしますか、災害は忘れたころにといたしますが、テロがもう忘れ去られているように見えます。忘れられた頃にテロがやってくるかもしれません。だから、去年のもし今ごろ、何千人という被害が出るテロが起きていけば、きっとこの書類の中の言葉は「テロ」だらけになって、「津波」という言葉はほとんどなかったりするのではないかと思います。だから、その手のバランスのとり方を、あらゆる危険性を排除せず書いておくということが必要ではないかという気がします。それが資料3のところです。

資料4については、いろいろ小さいところはいっぱいあるのですが、あまり時間をとるのもどうかと思うので大きいところだけ1つ申し上げておきますと、2ページのところで、社会資本整備の担い手である建設産業の再生や人材の確保、これはもちろん否定はしませんし、深刻な問題であることはわかるのですが、なぜ建設産業だけなのだろうかというのが私は疑問になっています。建設産業は社会資本整備をつくる側です。でも、つくって全て終わりではないだろうという気がしまして。つくった後、その社会資本を使う側、運営をする側、維持管理をする側の話はなくていいのだろうか。運用する側の人材確保、運用する側の産業の再生も大事なはずなのに、ことさら建設産業だけ取り上げている理由がわかりません。建設産業を取り上げるなど言っているわけではなくて、これを取り上げるなら、同じぐらいほかにも大事な産業はあるのではないかという気がいたしております。それが資料の4です。あとの細かいところはまた別の機会に申し上げます。

以上です。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。特に最後の件はいかがでしょうか。

**【金井総政局参事官】** 先生もご指摘も踏まえて、どういうことが言えるのかということ、維持管理という観点では、ちょっとこの部分にも記載をしているわけですが、運用という観点でどういうことができるかということも含めまして、考えさせていただきたいと思います。

**【福岡部会長】** あと、いろいろいただいたものをご検討して、次回にもraitたいと思っております。

【藤井政策課長】　　ちょっと1点だけ、すみません。今、竹内先生から冒頭いただいた、点と線の話でございますが、もともとインフラの性格もありまして、港湾とか空港はまさに点といえば点の整備ですし、鉄道道路というのは当然線になってきますので、その物事の違いというのはあると思います。

ただ、前に家田先生もご指摘になったように、国際的な競争力強化でいえば、何が足りないといえばまず線である道路が足りないとか、あるいはリニアというものを一体どう位置づけるかということもありますので、そのあたり、いずれにしましても、日本の競争力を強くするんだという、そういう意味の役割と、あとは日本の生活実態、地域を豊かにしていくという、その2つの大きな目標といたしますか、その中で一応書こうとしておりますので、今、先生からいただいたご指摘を踏まえて、漏れがないようにしてまいりたいと思っております。

【福岡部会長】　　ありがとうございます。

きょうはたくさんの方からご意見をいただく予定ですので、どんどん先に進ませていただきたいと思っております。

それでは辻本委員、お願いします。

【辻本委員】　　ありがとうございます。それでは資料3-2のページ数と合わせてコメントをさせていただきたいと思っております。

非常にまとまってきたので、さらにもう少しよくなってほしいなということであえて申しますが、まず6ページに、災害の問題なのですが、危機管理というふうな言葉が出てくるのだけれど、最近では、全体的な危機管理と、もう1つは緊急事態マネジメント、エマージェンシーマネジメントとリスクマネジメントをやはり分けるべきではないかなと。物事が起こってしまった後、どんなふうに対応していくのかということが非常に重要な観点になってきていると。そして、そのエマージェンシーマネジメントから、ではリスクマネジメントはどうあるべきだとか、あるいはハードの整備とソフトの体制はどうとるべきとか、そういう方向にもう1回戻っていけると思いますので、エマージェンシーマネジメントというのを今回の震災体験から浮き彫りにできるような記述とか内容を考えていただけたらと思いました。

それから、8ページでは、国際力ということで、ソフトインフラの海外展開という観点で防災の話が書いてありますが、それ以外にも水資源の問題とか、親環境、環境にフレンドリーな計画をしていくとかまちづくりをしていくとか自然再生をしていくという技術も、

結構ソフトインフラ的なパッケージになり得るものだと。しかし、パッケージだけではなくて、個別の要素技術もきちっと売れるような仕組みにしておかないと、個別の要素がどうあってパッケージになり得るのかを示して、場合によってはパッケージでなくて個別要素も売っていきけるような感覚というものをあわせてたらいいいのかなと思いました。

そうしますと対象が、必ずしもパッケージになったものを売るだけでなく個別要素も売るという対象は、単に国際競争力だけでなく、ある意味では発展途上国とか新興国に対する国際貢献でもあるわけで、そういうときの技術というのはかなり地域に根ざしたものになるので、例えば2-1に書くのか2-2に書くのか、2-1は国際的な観点、2-2は地域的な観点なのですが、そこらを少し考えながら、地域的なものが結構パッケージになり得て、国際貢献という意味とあわせて国際競争力が培えるという点にご配慮いただきたいという気がしました。

それから11ページ、12ページへいきますと、今度は低炭素の話が書いてあります。低炭素型の様式に、あるいは機能を持ったものに変えていくというときに一番心配されるのは、低炭素の機能を持つような仕組みに変えていく建設あるいは施設構築がどれだけの炭素負荷になるのかということが、一般の人たちにとって非常に疑問になるわけです。例えば非常に効率のいい車になるのだけれど、車をつくるときにどれだけ、いわゆる低炭素に逆行しているのかということはよく心配されることですので、国総研とかでやられているLCAという一言、すなわち、今は公共事業あるいはそういったものにもLCAが解析できるというふうな視点で、そういうものを伴いながら低炭素を進めていくということが、私は大事かと思いました。

それから、それに引き続いて、低炭素のための都市の集約化があるのだけれど、確かに都市の集約化ということも大事なのですが、一方では、ある程度分散化した、いわゆる郊外型の生活というものも、親環境、先ほど言いましたフレンドリー環境、フレンドリー自然という形、その次に続きます生物多様性の問題とかと絡んできますと、いかに生活スタイルがいわゆる親自然化できるかということを考えますと、必ずしも低炭素型・集約型でなくて、一方ではある分はいわゆる分散型という形で、それが親自然であるとか生物多様性であるとか、場合によっては循環型という、循環型・低炭素・生物多様性という3つが環境問題の非常に大きな軸ですので、必ずしも低炭素型に特化した形でない人間社会の構築の仕方もあるのではないかという気がしました。

この辺が15ページあたりまで来るのですが、その生物多様性絡みのところに水循環が

書かれていますが、今言いました循環と絡めて、水だけでなくその他のさまざまな物質の話も、やはり物質というのは環境物質も含めて書くべきだし、そうなると、今度は逆に放射性物質を含めたリスク物質が、今度は拡散しないという意味での、あるいは循環させないという意味での管理の仕方もあるのではないかという気がしました。

この15ページには、景観の保全、景観というのは見た目ではなくて、いわゆる生態的景観、ランドスケープという視点での景観の機能の保全とその位置の保全で、砂浜だけが書かれています。さまざまな国土の自然の景観というのはさまざまな機能を持っていて、その機能とともにその景観そのものを保全していかなければならないのは確かなことだし、それを享受していかなければいけないのだけれど、どうして砂浜だけを特化するのかなど。海岸でも磯場の話であるとかいろいろな場が、やはり景観とともに、見た目の場所とともにその機能を保全していくというのは、このあたりにひとしく書くべきではないかという気がいたしました。

以上でございます。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。辻本先生がいろいろ言われたこと、またプログラムともいろいろ関連してくると思いますので、先生にもぜひそのあたり、これは重点5カ年の話とプログラムの中・長期的な中で考えていくものと両方ということもありますので、ぜひご意見をその辺でもいただきたいと思います。ありがとうございます。

事務局、何かございますか。よろしいですね。

それでは磯部先生、お願いします。次に浅野先生、お願いします。

**【磯部委員】** 私は、中身というよりは、これを説明資料として使うときに、記述をこんなふうに工夫してみたらいいのではないかというご提案を3つします。

1つは、重点目標1の災害リスクですが、最初のところに複合化ということが書かれています。これは非常に大事な概念で、あとのところを見ると、1-1が地震で1-2が津波・高潮で1-3が治水ということになっていて、それぞれブレークダウンしてばらばらになっているわけです。なぜ複合化と言っておきながらばらばらにしていくのかというあたりを、複合化はこんなことがあるのだけれど、それぞれについて記述をするぐらいの、もうちょっと前書きのところで言葉の補足が欲しいと思います。

それは、もう少し具体的になぜかという、例えば1-1の地震のところ、例えばですが、2ページの真ん中あたりに、「港湾の施設の耐震強化岸壁」という言葉があります。これは、基本的に耐震強化ではあるのですが、地震が起こったときにはその後津波が来る

可能性がありますので、これは同時に津波対策もやる話であると思います。防波堤はここには入っていませんが、防波堤で考えても、津波の対策をするときには、実はその前に地震による揺れがあって、耐震化されていてそれが壊れていなくて、津波が来たときにも機能するというところがあると思うので、こういうところは津波対策を含めて耐震対策を推進するみたいな、そういう記述が要るのではないかと思います。

これがもう1つ、逆の面で、3ページ目に、これも真ん中辺ですが、海岸・河川の堤防のことが書いてあって、これは今度は「海岸・河川堤防のかき上げ等」と書いてありますが、これは逆の意味で、耐震化されていて、さらにかき上げがなされていないと津波に対する防護にはならないということがあるので、そういうところをきちっと入れておかないと、なぜこういう事業が必要なのかというときに揚げ足取りのようなことをされるとまずいということで、何か書いておいたほうがいだろうと。

全体として、複合災害だからというので、どういうマトリックスを書いてとかいうのは、これはなかなかこういう文章では書きにくいので、大きな構成としてはこれでよろしいのだと思います。

それから、6ページ目にある事業継続計画、BCPですが、私の願いとしては、指標をつくるときに、本来の個々の企業のBCPができていないか、いいか悪いかということも含めてあると思いますが、全体としての団地としてのBCPであるとか、あるいは1つのまとまりとしての、例えば港湾全体のBCPであるとか、何か1つ小さな単位ではなくて、大きな単位の事業継続計画といったらいいのか、あるいは地域だったりすると生活継続計画なのかもしれませんが、そういう重層的なものが指標になってくれるといいなど。

つまり、そうしないと、いろいろな災害が起きたときに、実際にそこが機能するのかわるか、あるいは早期に機能回復できるかどうかということが、ちょっと個々のものだけでは弱いところがあるのではないかという気が、私はしています。

それから3点目、最後ですが、15ページの自然環境の保全・再生のところ、この分け方は非常にいいと私は思っています、下のほうからいくと、健全な水環境の再生ということで、その中に水質の改善というのが入っています。これは特に水質の問題であると、上流から下流に来て、最後は閉鎖性内湾というのが一番そのひずみの集約するところで、したがって水質を浄化ということが出てくるわけですが、実は水質を浄化だけでは生き物はかえってこないというのが現状でして、そのためにも生物多様性の保全と書いて

である項目の中で、生き物がすむための生息場をつくっていくという、そういう位置づけになっているのだと思います。

ですから、上のほうにはちょっと、生息場を復元するとか再生するとか、そういった言葉が入ってくるといいのかなと思いますし、下の水循環のほうは、「水質」というのはやや無機的な言葉で、ちょっとぴんとこないところがあるので、「生活環境」であるとか、あるいは「生物生息環境」であるとか、そういったキーワードが入ってくるとわかりやすいのではないかと思います。

以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。また反映させていただきたいと思います。

それでは浅野委員、お願いします。

【浅野委員】 今週はBCPに絡む議論が多かったものですから、磯部先生に続いてBCPのことから始めますと、BCPの扱い方というのは、企業だけではないというのは先生のご発言と同じなんです。よく、BCPを扱うときの国の役割って何だろうかというときに、共通の目標であるとか共通の連携の指針であるとか、そういうものを決めていくことが国の役割であると。ということは、建設業界だけでなく、人・ものの移動であるとか、場合によっては現地に送るのものの手配であるとか物流であるとか、そういう関わりがあるわけですから、そういう関係する業界ごとに共通の指針みたいなものをつくりやすくするような、そういう国の役割というのはあろうと考えられているわけです。

このBCPというのはかなり大きな、インフラ以上の、救援とか復旧のときの主役を決める要素でありますので、もう少し大事に扱っていただければいいと思うし、またその指標も、さっき申しましたような指針であるとか指標であるとかいうのを、個々の業界でどのくらい浸透させたかということは指標に上げることもできますので、そういう点でも扱いやすいテーマかもしれませんので、もう少し内部でご検討願いたいと思います。

それから、国土交通省で温暖化のことをどう扱っているのかということなのですが、環境の部会で、温室効果ガスの削減だけでなく、温暖化がもう始まっているのだという認識を持ってもいいのではないかとということがありましたので、温室効果ガスの削減と同時に、地震・津波、それから気候環境の変化というものが前提となった上での大規模・広域的な災害リスクというふうなことで、大きくくりくくってしまってもいいのかなと思いますので、そういうご検討を願いたいと思います。

3点目、ここで重要だと思っています、協働に関する話なのですが、資料4-1の7と

いうところで、情報通信技術を活用した社会資本整備事業の効率性の向上という、情報通信というのはいくつかの書き方でまた今回も扱われるのかなと思うと、少し残念なところがあります。

2つあって、車両の移動であるとか、そういう基本的な情報であって、いわばユビキタスの技術によってどうやってデータを取得するのかという意味での情報通信技術の活用という話と、それから得られたデータ、あるいは国が持っているデータを整理して、社会に公開することによって協働をいかにやりやすくするのかという意味の、データ活用の意味での情報通信技術の活用の仕方と、2つあると思うんです。よく言われている協働による参加を得て、自分とインフラの関係を正確につかむというためには、そのような情報を使うことで判断をしやすくすることになりますので、ということは重要でありそういう観点からの技術の活用というものを少しお考え願いたいと思います。

以上です。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。

ただいまの件について、何か現在言うておくことはございますか。よろしいですか。

私は、地球環境の話は全く同じ意見でして、先ほど環境と適応策の話をもう少し大きくとらえたほうがいいんじゃないかという……はい、どうぞ、お願いします。

**【藤井政策課長】** 書きぶりはさらに検討しますが、今の原案で言いますと、先ほどの資料3-2ですが、重点目標の中の4ページ、1-3というところですが、こちらの冒頭をごらんいただきますと、今後、地球温暖化により豪雨や台風の強度の一層の増大が懸念されるということで、一応これを前提にした対策ということを、一応目出しはさせていただいているところです。先生のご意見を踏まえてさらに充実いたします。

**【福岡部会長】** ではそういうことでよろしくをお願いします。

では続きまして、順番でお願いしたいのですが、富澤委員、お願いします。富澤委員、太田委員、上村委員、井出委員、そして廻委員——あ、お帰りになる。ごめんなさい、そうだ、聞いていました。大変失礼しました。では廻委員、お願いします。

**【廻委員】** すみません、どうも。途中で失礼しますので、ちょっと先に言わせてください。

資料3-1の重点目標2のところ、観光のことなのですが、2-2で、地域の持つ魅力や強みを引き出すということで、観光地域のブランド化、美しい国土づくり云々とあるのですが、これはむしろ重点目標3に入れたほうがいいのではないかという気がするんで

す。

といいますのは、ここで書いてある国際競争力というのだったら、観光地域のブランド化というよりは国家のブランド化、国のブランド化のほうを言うべきというか。どこか地方の（、例えば）湯布院のブランド化というものでは国際競争力にならないような気がするんです。ここに入りたいのは、むしろ訪日観光の強化のような、国のブランド化と訪日観光の強化のようなものを、国際競争力であれば入れていただいたほうがいいのかという気がします。

ここにも、9ページですか、このところが、例えば国際競争力というには何かちまっとしたことが書いてあるような。観光地域のブランド化はいいのですが、美しい国土づくり・地域づくりの推進というところが、ちょっと国際競争力というところと、地域に寄っているのではどうかという気がします。ご意見を伺いたいという質問です。

それで、むしろ、重点目標3に入れるとすると、持続可能で活力があり、そして魅力ある国土・地域づくりを実現するというところで、観光の地域の魅力とかいうのが入ってきたほうがいいのかというのが私の考えです。

あと、11ページの集約都市、持続可能でエネルギー効率のよい暮らしのモデルの形成ということで、集約型、コンパクトシティへの転換というのが結構載っている割には、下はそんなに。都市における低炭素化、確かに集約型都市ですと低炭素化になるのですが、次のページの高齢化のところでも都市の機能の集約化といって、ここは分散してしまっているのですが、これ、例えば頭出しのところに集約型都市構造への転換というものを持ってきてもいいのではないかなと。そこに、例えば低炭素化……でも目的が低炭素だから難しいかな。まあ、コンパクトシティがちょっと分散しているのですが、本来だったらもう少し前にぼんと押し出してもいいのではないかなというふうに思いました。それだけでございます。

**【福岡部会長】** 検討させてください。ありがとうございました。

木場委員もお先に帰られるそうですので、どうぞ、よろしくお願いします。

**【木場委員】** 申しわけありません。端的に1つだけお聞きします。3-1の資料で、重点目標3に持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現するとあるのですが、その3-2に、「高齢社会においても」と高齢者のことが載っています。現行計画では同じところに少子高齢化社会ですとか子育て環境の整備というのがうたってあるのが、今回、子育て・少子化が落ちているのは、私が欠席したときにそういう議論があったのかもしれないので

すが、何か意味があって、あえて落としたのか。持続可能のためにも、人口減少してしまっ  
ては困るので、少子化対策というのは引き続き非常に大事なことだと思うのですが。本  
文をざっと見ても、1カ所だけ、駅のターミナルか何かに子育て支援に係る施設を充実さ  
せようというのはあるのですが、あとはちょっと「子育て」とか「少子化」という言葉が  
見つかりませんでしたので、ここだけ聞いて帰りたいと思いました。

以上です。

【福岡部会長】 ただいまのご意見に対して、お願いします。

【金井総政局参事官】 この文章の中の、ご指摘のあった3-1の一番最初のところに、  
人口減少・少子高齢化といった全般のあれになっているのですが、今、先生のご指摘がご  
ざいましたので、どういう形で、特に3-2の中に入れられるかということは、ご指摘を  
踏まえて検討したいと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

それでは富澤委員、お願いします。

【富澤委員】 第3次計画案が、まず第一に災害リスクの低減、それから国際競争力の  
強化、活力ある国土づくりと。それからの確な維持管理というのがありますが、3つの大  
きな我が国の当面する課題をきっちりと踏まえている点は、私は全く同感になります。

特に2番目の国際競争力の強化というのは、災害と並んで我が国が当面する非常に重要  
な課題だと思うのですが、このところで、重点目標の2、7ページですが、真ん中ぐら  
いのところに、これはいつも言われているのですが、成田空港のアジア有数のハブ空港化  
ということがあります。これは言われてから久しいのですが、なかなか進まないで、現  
実には在日外国人などに聞くと、アジアのハブは仁川だよと。みんな、もうそう言うし、  
実態もそういうことだと思うんです。これはやはり日本が努力していても、そのスピード  
が遅いからそうならないのかどうか分かりませんが、ここに書いてあるような27万回の  
実現とかオープンスカイとかLCC受け入れという程度で、こんなことでほんとうにハブ  
化が実現するのかなとも思うわけであり。もう少しインパクトのあるような対策が必  
要じゃないかなと思うんです。

それと同じようなことで、9ページの真ん中よりちょっと上のところに観光のことが書  
いてありますが、その最後に、歴史的建造物の修理の後に、無電柱化とありますが、これ  
なんかも、従来からずっと国土交通省の施策の大きな課題になっていると思うのですが、  
なかなか、ほとんど進まないのではないかと。もし進んでいるのであれば、その実例を示

していただきたいのですが。やはり観光地へ行ったときに、ほんとうに目ざわりだとか。やはり重点地域を決めて、こういったことはどんどん進めるべきではないかという気持ちがあるものから、これなんかも、ここに書くのであればほんとうに実現する、景観の実効性を確保するという中に具体的なものを書いて実現していくべきではないかと思えます。

それからもう1つは提案ですが、先ほど竹内委員からもご指摘がありましたが、やはり安全な国づくりといいますか、国家の安全という視点は非常に重要なので、これもどこかにきちんと触れておくべきではないかと、私も思います。

以上です。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。

それでは続きまして太田委員、お願いします。

**【太田委員】** 太田でございます。立場上、経済学の観点から申し上げるというのが私の立場だと思いますので、少しきついことを申し上げたいと思っております。

ただ、その前に質問なのですが、資料3-2のほうで「指標」と書かれているのは、これは目標値を書くという意味ですか。

**【金井総政局参事官】** すみません、現行計画をご用意するのを失念しておりましたが、現行計画も、現状がどういう状況で、要は最終年度にどこまでを目標とするのかという形で数値を入れるという想定でございます。

**【太田委員】** だとしましたら、この指標に連動させて、その評価基準を明示していただきたいのです。それは資料4-2の3ページ一番下に、バリュー・フォー・マネーの話が書いてあるので、費用対効果の視点としてそれを明示することです。それによって、ある意味ではプロジェクトのこの指標というか、この評価基準に基づいた優先順位が書かれるということになりますので、それはぜひやっていただきたいと思えます。そのときに、それがあからこそフォローアップもやりやすくなるので、フォローアップを円滑に行うために、そういう措置をぜひしていただきたいと思えます。

ただし、2つ問題があります。1つは、社会資本自体が多様な性質を持っておりまして、その指標で並んだ優先順位が絶対無比なものではない。基本的には総合的に評価をして、最終的に政策を決定するということになりますから、指標は単に1つの指標だと。単に1つの評価基準であるということを確認しておく必要があることが1つです。

もう1つは、その性質なのですが、重点目標のうちの1つ目は、これは安全・安心関係

のものでありますから、実際に大雨が降らなくてもいいわけです。ところが、重点目標の2つ目は、交通系のインフラが多いわけですが、実際に観光客が来ないと、目標を達成できませんでしたとなるわけですね。しかし、社会資本というのは可能性を与えるものであって、整備されたものをどれだけ地域なり国民が使うかというのはまた別の話だと思えます。ついつい需要予測が過大であったとかいうことで、後で批判を浴びる可能性がこれまでであったわけですが、社会資本の性質としてそうではなくて、利用可能性を与えることが重要であるということ、やはりしっかりメッセージとして出さないと、かえって、今のように評価基準をつくってしまうと混乱するかもしれませんので、その点はしっかり強調しておきたいと思えますので、それを留意してください。

それで、資料4-2の3ページの下のところバリュー・フォー・マネーのことが書いてあります。これは、それまでの項目1から7までを受けたものだと思うのですが、この計画の実効性を確保する方策がPPP/PFIから始まっているのが非常にバランスに欠けるような気がします。私は、このバリュー・フォー・マネーも含めてなのですが、1項目めにどうしても次の項目を挙げていただきたいのです。それは、社会資本に対する国民の理解を高める。それが無いがゆえに、非常に厳しい状況に陥っているのだらうと思えます。そのためにいろいろな方策を打っているのだと。

社会資本自体は現代世代に直接すぐに利益をもたらすものではありません。私たちが費用を払って将来世代に対して安全・安心、社会活力を与えるものです。そのことをしっかり主張していただきたいと思えますので、そのことを頭を書いていただきたいと思えます。それを、最小の費用で最大の効果をもたらすように、この計画でしっかり組み立てていくのだというメッセージを出すべきだと考えます。

以上です。

**【福岡部会長】** 何か太田委員のご意見に対してありますでしょうか。この時点で。よろしいですか。それではよろしく願いいたします。

それでは、次は上村委員、続きまして井出委員、勝間委員でお願いします。

**【上村委員】** 私は1つ提案というか意見なのですが、たたき台、計画の実効性を確保する方策のところ、1番目のPPP/PFIの官民連携による社会資本整備の推進というところなのですが、非常にトーンダウンをしているなという感じがします。前に、前田大臣もいらっしゃったときに、このPPP/PFIの、もっと民間資金を導入して、事業性のあるものに対しては積極的に推進していくべきであるということに対して非常に賛同

を得ていましたので、もう少し、こういうたたき台というようなところの入れ込み方ではなくて、もっと重点目標の中の数値目標のところの上がってくるのだらうと思っていたのですが、これの書き方ですと、こういったものをこれから緩やかな形で誘導推進していきましょうというような、そういう印象を非常に持ちまして、全体にかかっていくという、もっとこの社会資本整備重点計画、もちろんこの4つの分野、12の重点目標、どれも大事、これも大事、あれも大事、全部大事という中で、なかなか優先順位をつけられないわけですが、あれも大事、これも大事という中で、予算が限られている中で、だからいろいろなものがちょっとずつ進んでいく。一気にがっとうは、安全・安心の災害のところなどはやらなくてはいけないところもあるのですが、あれもこれもというふうな総花的な中では、なかなか少しずつしか全体として進んでいかないのは非常に残念だと、いつもこの計画部会の中では思っておりまして、それでこそ、もっと新しい、いろいろな事業性のある——事業性のないものもたくさんあるわけですから、災害だとかそういったものはなかなか事業性を込めてというのは難しいわけですが、しかし、中には事業性のある分野もたくさんあるわけなので、もっとこういったものを推進していきながら、財源確保とあわせて、もっと一気に社会資本整備を実現していくというようなことの、これは手法として私は非常にいいと思っております、何となく、確保する方策の中のワンオブの中にちょっと入っているという感じの印象しかなくて、これをもっと数値目標としてきちっと重点目標の中に加えるべきであると思うのですが、いかがでしょうか。

**【福岡部会長】** ただいまの上村委員のご意見に対して。

**【金井総政局参事官】** はい。まだ不十分なのかもしれませんが、ご説明した中にも、それぞれの重点目標の項目の中に、民間の活力を活用するとか、官民連携によるということがいろいろなところに出てまいっております。例えば、海外プロジェクトの推進というところは、表題に官民連携と出ておりますが、維持管理のところにも「民間の参画・協働により」という表現を16ページの真ん中の項目にも入れておりますし、幾つかそういった、手法も含めて、この中にすべてを入れ込んで、重点目標の中の事業としても書き込んでいるという状況でございますので、ぜひともそのあたりはまた、個別に何かございましたらご意見をいただければと思っております。

**【上村委員】** できれば、財源でやるほうが楽に決まっているんです。なかなかこういった民間資金を導入するよりも、財源でやったほうが楽という言い方はちょっと語弊があるかもしれませんが、どうしても、何かやはりある程度、一つ強制力をもってやるという

ことでなければなかなかできないということも事実でございますので、ぜひまた数値目標の中に、もっとしっかり明確に加えていくということも、次にはまたお考えいただきたいと思っております。

以上です。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。

それでは井出委員、お願いします。

**【井出委員】** 重点目標4のところ、実態把握のインフラのことをきちんと調べているということと、非常に難しかったと思うのですが、国と地方の役割分担について、かなり踏み込んで具体的に書いていただいたということで、ほんとうに私としては大変感謝しております。

コメントとしては、資料3-2の2ページの、災害時に避難所や防災拠点となる施設等の整備・耐震化というところですが、災害時に一番問題になったのは、情報が初期段階でわからなくて、皆さん右往左往してしまったということで、極端な話、津波のアナウンスの防災無線も場所によっては全然聞こえなかったとか、そういったことも非常に。やはり情報ってすごく大切だということが今回わかったのですが、そのことがあまり書いていなかったのもうちょっと加えていただけたほうが良いということと、2段落のところ、いろいろ施設を整備しますということを書かれていますが、やはり民間企業とか、そういうことも非常に重要だということが既に言われていますので、官民、そして地方公共団体との連携ということもぜひ書いていただきたいなと思っております。

あと1点だけですが、9ページの観光地のブランド化で、訪日の戦略ということがあまり見えてこないというご指摘は私も感じましたが、地域の話ということが書いてありますが、地域間連携ということで、もう少し広域的に、面を広げていって国としてのブランド力をもっとつくっていくという視点があってもいいのかなということと、第2段落の「具体的には、国が」というところで、この資料の中で、この1カ所だけ「国が」と書いてあるのは何が意図があるのかなというふうに邪推しました。よろしく願いいたします。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。また検討させてください。

次は勝間委員、お願いします。続きまして中村委員、越澤委員でお願いします。

**【勝間委員】** 全体的にインフラとかハードウェアの話が多いのですが、ソフトウェア的なところは軽く触れられている程度で、そんなに多くのことが、「ソフト化対策の推進」みたいな表現はありますが、中身の中でそれほど触れられていない感じがいたします。や

はり社会資本整備って、どうしてもハードウェアが中心になるのはいたし方ないと思うのですが、例えば3-2の、高齢社会に向けてだれもが安心・安全に暮らすことができる社会への転換ということで、健康で快適に暮らせる生活環境の確保というような形で表現はありますが、例えば、では日本は公共スポーツ施設というのが非常に諸外国に比べて劣ってしまっていて、数とかが圧倒的に足りないんです。そういうものに対して具体的に、だからソフトウェア的なアプローチをするかということ、やはり公衆衛生とか、緑豊かで健康な都市環境といったようなところにとどまっており、さまざまな形で、そういうソフトウェアもあいまって社会資本を整備していくという発想がやや弱い気がするのですが、そちらについてのコメントをお願いできますでしょうか。

【福岡部会長】 はい、大事なところで、そこは初めからずっと議論してきたつもりですのですが、どうぞお願いします。

【金井総政局参事官】 私どもとしては、かなりソフトには配慮をして、今回の記述はさせていただいたつもりではおります。例えば、今おっしゃったスポーツ施設等々が私どもの範疇でどこまで書けるかというところがございますので、今ご指摘をいただいたわけですが、かなりソフトというところも、社会資本整備重点計画と言いながら、ソフトにかなり、「ハード・ソフト」というテーマが今回はございましたので触れさせていただいているので、もし何かまだ足りない部分があったら、またご指摘をいただいて、私どもも検討させていただきたいなと思っております。

【勝間委員】 すみません、皆さんの努力がなかなか読み取れ切れず。ぜひ、もっと「ソフト、ソフト、ソフト」でお願いします。

【福岡部会長】 ありがとうございます。またぜひご指摘をお願いします。

続きまして中村委員、お願いします。

【中村委員】 まず、都市交通に絡むところですが、3-2で、例えば11ページ前後からのところですが、いろいろな細かいことが書いてありますが、割と新しくないなと思いつつも、考え方として、限られた道路の空間を再配分するという基本のところはどこかにあるといいなと思いました。それは、その次の段階で、都市のつくり方、あり方を議論するときにも、公共的な空間と民地の空間との間のバランスを少しやりくりするところという、そういう視点がもう少しあるといいなというのが1つ目のコメントです。

あと細かいことが幾つかですが、同じ3-2の13ページで、ユニバーサルデザインというのが下のほうに出てきていますが、どうとらえるかはいろいろあるのですが、やはり

この時代で考えるならば、そのようなユニバーサルデザインの方向に行ったほうがより効率的、効果的にできるんだ、だから進めるという、何かバリアフリーの後にあるからやるよというよりは、そこがもう少しあるといいなと思いました。

それから、3-2の最後、16ページですが、実態把握というのが書いてあるのは私もほんとうにいいと思うのですが、できれば、日本語としては「診断」という言葉まであると。要するに、実際に何でそういうことが起きているのかというのをより強調するためには、僕も、いろいろなところで言葉としては「診断」という言い方をするようにしていますが、少し言い方を考えてみていただければと思います。

4のところでは、人材の話がありました。大学で土木の学生を教育している者としては、元気な学生がなかなか土木分野に行かない実態とかがあるとすると、教育の側のほうの役割も少しあると。国土交通省の話ではないのですが、とはいえ、連携というのがあるといいなと思いました。

それから最後、地方のところですが、地方公共団体、まあこの先の議論なのかもしれませんが、地方都市で仕事をしていると、都道府県と市町村の間の何とも言えない関係でいつも困っているところがあります。ですので、先々、地方という中の、動かすときにというのが、書ける範囲が限定的かと思いますが、その課題は発言しておきたいと思います。

以上です。

**【福岡部会長】**      ありがとうございます。

それでは続きまして越澤委員、そして丸井委員をお願いします。

**【越澤委員】**      事務局、御苦労さまでした。それで、重複しない発言をしますので、参考資料1ですが、重点目標に対してプログラムが並べられていますが、これは順序がどうしてこういうふうにごちゃごちゃになるのかなというのが、ちょっと不思議に思っていました。ですから、プログラムの順序についてのこの18項目ですか、これについてと重点目標というのはやはり整合していたほうがわかりやすいと思いますので。という感じが素直にいたしました。これが1点です。

もう1点は、これも言っているのかどうかあれなのですが、全体を見渡してみますと、社会資本整備のあるべき姿という2章で書いてある部分について、「プログラム」という言葉を使っていますが、私はプログラムという言葉ではないと思うんです。これはやはり「基本項目」とか「基本目標」とか「基本方針」と書くのが、本来一番素直な日本語だと思ひまして、むしろ3章の具体化の部分を、通常は「プログラム」という言葉を使うと私は思

います。ですので、基本的な概念と用語について混乱すると全体の計画の中身が混乱しますので、これはあくまでも私の意見ですが、やや、この全体の計画を、せっかくですのわかりやすく伝えていくという部分で、ちょっとどうなのかなと、2つ、大変気になりました。

もう1つは、これは会長からは後ほどまた詳しく各分野の委員からとありましたが、せっかくなので。資料2-2の中の13番目、良好なランドスケープということで、景観法、歴まち法、出ています。これは国土交通省として、環境省とかあるいは農林水産省とか文化庁と連携をとったという意味では大変意味があったと思いますが、せっかくなので、他省庁と共管しているとか連携をとっているということが多少伝わるような、どこかの表現がちょっとあると。例えば「文化財行政と云々かんぬん」とかですね。多分、文化庁は喜ぶと思いますので。現実現場でもその連携をとりますので、何か少し共管で、既に各中央官庁同士で連携をとっているものってほかにもあるのではないかなという気もいたしますが、それに対応して少し書き込みというのがあってもいいのかなという感じがしました。これも意見です。

最後は感想だけなので。ちょうどせっかく配られているものですから、きょうはほんとうは議論の対象外だと思いますが、参考資料2で、大変仰々しいといいますが、社会資本の維持管理及び更新に関する行政評価・監視という、非常に怖い表現の紙がありますが、不思議に思ったのが、上水道施設が、社会資本設備であるにもかかわらず、どうして国土交通省で管轄していないのかなと。大変不思議に思いまして、これは何か事情があるのでしたらご聞かせいただければと。

つまり、現実の運営については上水道料金と下水料金はセットで取っているわけで、管理運営でいうとマネジメントは一本化しなければならないはずですね。それから、専門技術分野でいいますと、これは衛生工学ということで同じ分野の専門分野の方々がそういう公務員を養成しているということがありますので、大変不思議に思いましたということがあります。

以上です。

**【福岡部会長】** ではご意見のほうは3ついただきましたが、最後、ご質問ですので、どなたにお聞きすればよろしいでしょうか。

はい、お願いします。

**【藤井政策課長】** プログラムと重点目標の関係ですが、これはこの議論の経過の中で、

資料2-1に今回お示しをしておりますが、中間取りまとめという中で視点を3つ掲げ、その中にそれぞれ政策課題というものを3つ、そういう意味では視点が3つあって政策課題が9つあって、それを横割りで事業・施策をくくったものでプログラム18というものをくくったという経緯がございます。その中で、それに「選択と集中」という4つの光を当てて、今回の資料3-2に当たる部分を抽出して、これは5年間の事業・施策ですよということになっているということでございます。

そういう流れの中で、切り口というのが複数出てくるので、どうしてもその順番というところまでは全部そろえられなかったわけですが、一応、プログラムというものが18、横割りの事業としてあって、それに「選択と集中」の光が当たった結果、3-2の5年間の事業が出てきているという、その構造をご理解いただくという趣旨でつくらせていただいたものでございます。

なお、プログラムの概念定義等については、昨年11月の中間取りまとめで一応整理をさせていただいておりますので、それに従った形で今回進めているところでございます。

**【福岡部会長】**　　そういう方向でこれまでも議論をしてまいりましたので、プログラムにつきましても、ただいまの課長のお話のようにぜひさせていただきたいと思ひますし、ご説明が必要である場合には事務局からさせていただきますので、よろしくお願ひします。

下水道と上水道、私にとっては自明なのですが、どなたか専門の方はいらっしゃいますか。なぜ別々なのですかと。河川計画課長。

**【池内河川計画課長】**　　非常に難しい質問に当たってしまいましたが、上水はもともと水質を健全に保たないと、疫病とかがはやっただです。そういうことで、非常に病気とか疾病とかとの関係が深かったために、公衆衛生との関係で厚生労働省が主管されていると。一方、下水のほうは、公共用水域の改善ということもありますが、要はまちづくりの名で都市の雨水排水とか、あるいはまちから出てきた排水を適正処理するということでまちづくりの中に入っているということで、そもそもの成り立ちが違います。

ただ、そうは言いつつも、諸外国におきましては上水と下水を一体でやっている場合もございまして、各国における各インフラは発祥の関係から所管が分かれているというふうにご考慮しております。必ずしも明確ではございません。

**【越澤委員】**　　実は私はちょっと意地悪な質問をしたわけで、やはり水というのは日本の国土の大変大きな財産だと思うんです。ですから、水資源となりそうな山林が外国に買われたりとか、そういうこともするかどうかと思うのですが、水を国家の大変重要な国民の財産

としてどうやったらいいのかということの水源の部分には国土交通省が関係されているわけで、森林については林野庁も当然あると思うのですが、水についてはぜひ国としてどういう形で、あと地方自治体の実質の運営をやっておりますので、ぜひ考えてほしいなど。そういう意味での、実は真意の質問でございます。これはむしろ政治の世界で解決すべきことなのかもしれませんが、それぞれの方々が絶えずそういうことを役所として議論していないと、政治の世界に乗らないと思いますので、水はやはり、日本としての大変重要な財産ではないのかなという感じがいたしました。

ですから、単に水道事業者の管理運営がどうのこうのと、そういうレベルの議論が行政監察から出るのではなくて、本来の、水をどうしたらいいのかということでほんとうは出たほうが、何か非常に狭い指摘ではないのかなという感じがしたものですから、多少そういう経緯は知った上で意地悪な質問をしたということがありますが、真意はそういったことでございます。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。

それでは丸井委員、お願いします。

**【丸井委員】** 資料3-2のたたき台について幾つかコメントをさせていただきたいと思えます。

災害につきましては、インパクトの大きい災害に関しては記載されていると思えます。地震、津波、洪水災害、それから大規模土砂災害対策については記載されていると考えます。

ところで、先ほどのご指摘にもありましたが、資料2-1のプログラムの11のほうでは、豪雪ということも書かれておりますが、それに対して、このたたきの中では豪雪に関しては記載されていないということがあろうかと思えます。豪雪のほうはインパクトがわかりにくいわけですが、やはり広域にわたってネガティブな影響を与えるという意味では、取り上げるべき課題かと思っております。

それから、災害リスクを低減するための危機管理の部分は、先ほどのご指摘にもありましたが、ここに書かれている内容は、おおむね災害が発生してからの災害対応、緊急対応のことが書かれていると思われまますので、その点は事前にリスクを軽減させるというところは、そこを明確にした整理がやはり必要なのではないかと考えております。

それから、8ページの官民連携による海外プロジェクトの推進の中で、防災のパッケージを海外に対して戦略的に展開するということが自体は、日本として1つの売り込める材料

ではあると思いますが、この海外プロジェクトの推進ということであれば、防災だけではなくて、ほかに重要な内容が幾つもあるのではないかという気がするわけであります。例えばエネルギーであるとか、そのほかもっとハイテクに基づいたものを戦略的に展開していくべき内容というものはもっとあるのではないかという気がいたします。

それから、最後の生物多様性の保全のところは、これは大事なことなのですが、ほかの水循環の再生とかの記述に対して、非常に抽象的な記述にとどまっているのではないかという気がします。もう少し具体的に書く必要があるのではないかという気がいたします。

以上です。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。今のご意見、ぜひまた事務局のほうに伝えていただいて、直ささせていただくべきところはそのようにさせていただきます。どうもありがとうございます。

時間が指示を超えましたので、そろそろ終わりにしたいと思います。

先ほど申し上げましたように、資料3、4につきましては、今議論いただいたことをできるだけ反映させていただくということと、資料2につきましては、この長いプログラムにつきましては、ぜひそれぞれのご専門の立場でお読みいただいて、ご意見を事務局のほうに渡していただければ、ぜひそのようにお願いいたします。

それでは、きょうの議論を踏まえて、これから今後の日程につきまして、事務局から簡単にご説明をお願いいたします。

**【金井総政局参事官】** 今回、スケジュールの紙をつくっておりませんが、先ほどもちょっとご説明を申し上げましたように、資料3-2で今回ご説明を申し上げました重点目標につきましては、指標というものを入れることになっておりますが、まだ入っておりません。次回はそれを極力入れた形で、最終的な形をお見せできればと思っておりますが、またきょうのご意見、今後のご意見も踏まえまして、鋭意作業をしまいたいと考えておりますので、よろしくお願いいたしたいと思っております。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。

3月中に素案を提示することはできませんでしたが、残る部分の検討を進め、なるべく早く、4月中にも素案の提示までにあと一、二回の計画部会を開きたいという事務局の意向でございます。

それでは、本日の議事は以上ですので、これをもちまして本日の計画部会を終了させていただきます。

最後に事務局から連絡事項があるようですので、よろしく申し上げます。

【大江専門官】 福岡部会長並びに委員の皆様におかれましては、本日も熱心なご議論をいただきまことにありがとうございました。

事務局からは2点、いつものとおりの連絡事項でございます。

1点目、計画部会の議事概要につきましては、近日中に国土交通省のホームページにて公表いたします。また、詳細な内容については先生方にご確認をいただきました上で、後ほど公開するというようにしておりますので、よろしくお願い申し上げます。

2点目の次回の日程についてでございます。今、部会長からお話いただきましたとおり、あと1回2回程度の議論をしていただく必要があるかと考えておりまして、そのための日程調整を図らせていただきたいと考えておりますが、今、この場で、次はいつということをお知らせする状況ではございませんが、先ほどございましたとおり、4月というのを1つのめどとして、もう少し作業をしていく必要があると考えておりますので、委員の皆様方におかれましては、短期間の立て続けの開催ということもあり得るかもわかりませんが、ご協力をいただければと思っております。また調整をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本日の計画部会はすべて終了でございます。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —