

平成 15 年 1 月 21 日 (火) 14 : 30 ~ 15 : 40

於・赤坂プリンスホテル「五色」1 階新緑の間

**社会資本整備審議会第 3 回総会及び
交通政策審議会第 2 回総会合同会議議事録**

目 次

| | |
|-------------------------------------|----|
| 開 会 | 1 |
| 委員紹介 | 1 |
| 副大臣挨拶 | 2 |
| 議 事 | |
| 新たな公共事業関係長期計画の策定及び関係法令の整備について | 4 |
| 閉 会 | 24 |

開 会

大庭総務課長 定刻でございますので、ただいまより社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会の合同会議を開催させていただきます。

委員の皆様方には、本日、大変御多忙中の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。私は事務局を務めさせていただいております総合政策局の総務課長、大庭でございます。本日、しばらく私の方で議事の進行を務めさせていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

まず、本日、社会資本整備審議会と交通政策審議会の合同会議としてお集まりをいただきました趣旨について御説明申し上げます。

国土交通省では、現在、平成 14 年、15 年度を期限といたします公共事業関係の長期計画 9 本を一本化いたしまして、平成 15 年度を初年度といたします「社会資本整備重点計画、（仮称）」、このような計画を策定することといたしております。この計画の対象範囲は非常に広い範囲に及びますので、本日は、両審議会の合同会議という形で、皆様にごの新たな長期計画の策定等について御説明申し上げることにした次第でございます。御了承を賜りたいと思います。

なお、本日は、合同会議といたしまして約 1 時間ほどお時間をいただき、その後、20 分ほど交通政策審議会を引き続き開催させていただきたいと存じております。交通政策審議会の委員の皆様におかれましては、合同会議終了後、恐縮でございますけれども、いましばらくお残りをいただきますように、お願いを申し上げます。

それでは、最初にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。配席図、議事次第のほか、資料 1 から 8 までございます。漏れている資料がございましたら、お知らせいただきたいと思います。

委員紹介

大庭総務課長 続きまして委員の皆様のお紹介に移らせていただきたいと思います。時間の都合もございますので、会長、会長代理、及び前回の総会以降新たに委員に御就任いただいた方の御紹介にとどめさせていただきまして、それ以外の委員の皆様につきましてはお手元にお配りしております資料 1、資料 2 の委員名簿及び座席表によりまして御紹

介にかえさせていただきたいと存じます。

まず、交通政策審議会の今井会長でいらっしゃいます。

次に、社会資本整備審議会の樋口会長でございますが、本日はやむを得ない理由のために御欠席でございます。

次に、両審議会の会長代理を兼ねていただいている中村英夫先生でいらっしゃいます。

引き続きまして、交通政策審議会の委員に昨年 11 月に新たに御就任をいただいた 3 名の方を御紹介申し上げます。

五十音順で御紹介申し上げますが、日本経済団体連合会会長の奥田委員でございます。

次に、東海大学助教授の東委員でございます。

全日本交通運輸産業労働組合議長の平澤委員でございます。

どうぞよろしく願い申し上げます。

また、本日は社会資本整備審議会、交通政策審議会ともに過半数の委員の御出席をいただいていることを申し上げます。

なお、席にございますマイクロホンの利用について一言申し上げます。会議での御発言の際には、テーブルのマイクの台の部分にございます緑色のボタンを押してオンにして御発言いただきます。発言が終わりましたら、もう一度押していただきましてオフにさせていただきますように、お願いを申し上げます。

それでは、これ以降の進行でございますが、本日は社会資本整備審議会及び交通政策審議会の合同会議ということで、両会長及び中村会長代理に御相談いたしました。その結果、本日は樋口会長が御欠席ということもございまして、今井交通政策審議会会長にお願いいたしたいと思っておりますので、御了解いただきたいと思います。

それでは、今井会長、どうぞよろしく願いいたします。

副大臣挨拶

今井交通政策審議会会長 それでは、社会資本整備審議会及び交通政策審議会の合同総会を開催するに当たりまして、中馬国土交通副大臣より御挨拶をいただきたいと思います。

中馬国土交通副大臣 御紹介をいただきました国土交通副大臣の中馬弘毅でございます。

委員の皆様方には、年初、何かとお忙しい中をこうして多数御出席いただきまして、まことにありがとうございました。

さて、平成 13 年 1 月の省庁統合から 3 年目に入りまして、「統合のスタート」から「統合の実」を上げる段階に入ったと認識いたしております。その上、思い切った国土交通行政の転換を図りたいと、大臣以下、考えているところでもございます。

まず、国土交通政策全般を貫く基本方針の転換を図るものとしたしまして、全国一律の基準で地方の底上げを図るという従来の方式、「国土の均衡ある発展」と言っていたんですが、こういった方式を若干改めまして、地方自らの知恵と工夫によりまして「個性ある地域の発展」が図られるようにしてまいりたいと考えております。

さらに、平成 14 年、15 年度を期限とする公共事業関係長期計画 9 本を一本化しまして、新たに平成 15 年度を初年度とする「社会資本整備重点計画」を策定することといたしております。その内容についても、従来の「事業分野別の計画」から「社会資本整備の集中化、重点化を図るための計画」に転換することとし、新たな計画では、予算の縦割り、硬直性をもたらす原因と指摘されていた「事業費総額」は内容としないことといたしております。

また、これまでの計画の根拠法であった緊急措置法につきましても見直しをいたしまして、新たに「社会資本整備重点計画法案」を今通常国会に提出することといたしております。

このような長期計画の一本化は、統合された国土交通省であるからこそ可能となったものでありまして、かつてない 21 世紀型の長期計画を策定してまいりたいと考えているところであります。

委員の皆様におかれましては、この新たな長期計画をはじめ、21 世紀にふさわしい社会資本整備あるいは交通政策のあり方について多様な見地から御高見を賜りますように、お願いを申し上げます。

最後に、国土交通行政への国民の大きな期待に応えるため、最大限の施策の充実に努めてまいりますので、より一層の御指導をお願いいたしまして、御挨拶といたします。

どうもありがとうございました。

今井交通政策審議会会長 ありがとうございました。

中馬副大臣は、国会開会中につき、所用のため、ここで御退席になります。

どうもありがとうございました。

(中馬副大臣退席)

議 事

新たな公共事業関係長期計画の策定及び関係法令の整備について

今井交通政策審議会会長 それでは、これより議事を進めさせていただきます。

なお、議事の公開の件につきまして、本日はマスコミ各社の傍聴を認めることといたしたいと考えておりますが、いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

今井交通政策審議会会長 それでは、御了解いただきましたので、そのように取り計らいます。よろしくお願い申し上げます。

それでは議事に入りたいと思います。

議事次第にございますように、本日の合同会議では「新たな公共事業関係長期計画の策定及び関係法令の整備」について議論することといたしております。

まず、事務局から説明をお願いいたします。

三沢総合政策局長 総合政策局長の三沢でございます。よろしくお願いいたします。恐縮ですが、座って御説明をさせていただきたいと思っております。

お手元の資料3に公共事業長期計画関係の資料がございます。表紙をおめくりいただきまして3 - 1でございます。まず基本的な考え方ということで、一覧表がなくて恐縮でございますが、国土交通省の長期計画で平成14年、15年度に終わるものが9本ございます。9本の内容を申し上げますと、空港、港湾、都市公園、下水道、治水、急傾斜地、海岸、道路、交通安全施設、この9本でございます。従来はこの9本それぞれの五箇年計画に基づき社会資本整備を計画的に進めてきたわけでございますが、これにつきましても、いろいろな御議論、批判があるわけでございます。

1ページの下の方に青く塗っておりますけれども、長期計画の批判といたしまして、こういう五箇年計画というものがややもすれば予算獲得の手段になっているのではないかと、あるいは分野別配分の硬直性につながっていないか。それから、それぞれの事業別の計画ということで縦割りにっていないか。あるいは、根拠法として緊急措置法に基づいているものが多いわけでございますが、そういうものを抜本的に見直すべきではないかという御批判。さらに、長期計画のみならず公共事業一般に関する批判として、必要性の低い事業が行われているのではないかと、重点化・効率化が十分ではないのではないかと、こういう批判があるわけでございます。これに基づきまして、3 - 8ページに資料がついて

おりますが、昨年末の予算編成方針で閣議決定されました中に、こういうものについて見直しをして、かつ根拠法になっている緊急措置法に基づく体系を見直し、必要な法整備を行うという閣議決定がされております。

1 ページお戻りいただきまして、具体的にどういう視点でその見直しを行うかということで5つの視点を掲げております。真ん中の欄でございます。

一つは、従来、計画の中身は総事業費何兆円という形で総事業費表示がされておりましたが、そういう総事業費表示よりも、事業によって国民にどういう成果がもたらされるのかということを知りやすく提示する内容に改めたいというのが1点目でございます。

2点目に、その際、事業の中身についても優先順位を明らかにして、重点化・集中化の徹底を図っていきたい。

3点目といたしまして、従来は事業分野別につくってございましたけれども、事業間連携をさらに一層強化する必要がある。

4点目に、従来からもコスト縮減、事業のスピードアップ、事業評価をきちっとやる等、いろいろな形で公共事業改革に取り組んできたわけでございますけれども、この際、そういうものを一層徹底をしたいということでございます。

5点目に、計画をつくるプロセスとして、できるだけ地方あるいは国民に開かれた策定プロセスを重視したい。

こういう5つの視点に基づいて従来の事業分野別計画を一本化したいというのが今回の趣旨でございます。後ほど御説明申し上げますが、法体系もそれにあわせて抜本的に見直しをしたいということでございます。

それでは、一本化した長期計画とはどんなイメージなのだろうということですが、これについてはまだ作業中ございまして、これからいろいろ検討を図っていく必要がございますが、現時点での骨子が3 - 2ページ以降何枚かにわたって書いてございます。

まず3 - 2ページに として「社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するための措置」と書いてございますが、この中では、横断的な、ある意味での公共事業改革への取り組みを計画の中にきちっと明示をしていく。具体的には、事業評価の問題、コスト構造改革の問題、あるいはハードだけではなくてソフトも、また既存ストックも有効活用していく、あるいは(5)民間活力の活用、いわゆるPFIの問題、そして(6)公共工事の入札・契約の適正化の問題、さらには「住民参加型の計画決定」、あるいは技術開発の推進、こういう横断的な取り組みをまず 書く。

その上で、3 - 3 ページ、これが今回の重点目標、アウトカム目標の分野ですけれども、「社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施すべき事業の概要」ということで、現段階では概ね四つの横断的な分野を設定いたしまして、それぞれについてどういうことをやっていくかを記述していく。

その四つというのは、1が「暮らし」、2は「安全」、3は「環境」、次のページにまいりまして4が「活力」ということで、それぞれについて、例えば「暮らし」の中で（1）バリアフリー社会の形成、（2）良質な水資源の確保と水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成というふうに、縦割りではなく、横断的な政策テーマで物事を記述していく。

その際、真ん中の黄色で書いたところはまだ作業途中ですが、例えばバリアフリー社会であれば、バリアフリー社会を実現するためにどういう目標を立てるのかということで、具体的な数値目標としてアウトカム指標を幾つか設定していきたい。ここに書いてありますが、例えば交通施設におけるバリアフリー化率が、段差解消であれば何%から何%へ、あるいは誘導用ブロックは何%へというものを明示していく。それに基づいて、その下に《事業の概要》と書いていますが、公共交通機関、公共空間や住宅、建築物のバリアフリー化を推進していきますとか、歩いていける範囲の公園として住区基幹公園を整備しますという記載をしていくということでございます。

それでもなかなかイメージがわきにくいと思いますので、3 - 5 ページで大まかに一覧表的に書いてございます。右端の欄が先ほど申し上げました4分野、「暮らし」「安全」「環境」「活力」でございまして、「暮らし」の中にバリアフリーの問題、あるいは水と緑の問題、「安全」のところであれば都市型災害の被害軽減への対応、地震や火災への対応、交通安全ということで、さらに重点目標分野として幾つかに分かれていく。例えばバリアフリーについては、先ほど申し上げましたようなアウトカム指標を、例えばバリアフリー率を何%から何%へ、あるいは都市型災害等の被害軽減であれば床上浸水の被害地域の未解消戸数が現在は幾らであるものを何年後に幾らまで減らすということを書いていくということでございます。それを達成するためにどんな事業があるのかということになりますと、今申し上げました都市型災害で言いますと、河川と下水道の連携によってこういう対策をやっていきますとか、そういうことが記述されていくということでございます。これは大ざっぱなイメージでございますので、さらに検討していく内容でございます。

次に、3 - 6 ページをお開きいただきたいと思います。今回、この長期計画の一本化に

伴い関係する法制度を見直す必要がございますので、今般、これについて今通常国会に二つの法律を出す予定で作業を進めております。

一つが、 の社会資本整備重点計画法案でございます。先ほど9本の事業別分野計画を一本にまとめる。そして、一本にまとめるだけではなくて、対象とする社会資本整備事業について、従来は五箇年計画の対象になっていなかった鉄道とか、航路標識（灯台等）、そういう国土交通省として所管する社会資本整備も全体として対象にするというものでございます。

それから、基本理念として地方分権の徹底とか民活の配慮等といった事項を明確に記述する。これは法律の方できちっと記述をするという考え方でございます。その上で、計画事項として から までございますが、 では、先ほど申し上げましたように、総事業費は書かないでアウトカム目標に重点を置いた書きぶりをしていく。 は、これも非常に重要な点でございますけれども、先ほどから申し上げております社会資本整備の改革の取り組み方針をこの中できちんと明示する。明示しなければならないという規定を法律の中に置くということでございます。それから、 はその他事業の重点的、効果的かつ効率的な実施に関し必要な事項を書き込むことにしております。

それから、計画の策定プロセスとして当然PIをきちんとやっていくこととあわせて、地方公共団体の意見を聴取する。これもこれからの話でございますので、公共団体の意見についても、できるだけブロック単位でいろいろな御議論をいただきながら意見を聴取していくという策定プロセスを経て、閣議決定を経ることにしたいということでございます。

また、その下に二つ書いてございますが、社会経済情勢が非常に大きく変化したときは、計画期間中であっても見直しをきちんとするというを法律の中で義務づける。あわせて、政策評価もこの計画に基づく事業についてきちっとやっていくということも明記するというでございませう。

次のページですが、これに伴いまして関係法律の整備が必要になってまいります。大まかに申し上げますと、従来の緊急措置法については原則として廃止する。ただ、道路整備緊急措置法のように、いわゆる五箇年計画の根拠法であるとともに、特定財源の充当とか国の負担割合の特例等が書いてあるものについては、計画部分については廃止し、財源の特例に関するような部分は別途法律として、別な形として残していくという姿でございます。交通安全についても、計画部分は廃止して、いろいろな事業推進のための仕組みを書いている部分は手直しをして残していくというような考え方でございます。

いずれにいたしましても、今通常国会にこれを提出いたしまして関係法案の成立に努力したいということでございますけれども、これにつきましては、法案が成立した後、5月ごろを目途に、両審議会に対して新しい公共事業関係の長期計画をどういう内容にすべきかということをお諮りしたいと考えておりますので、またよろしくお願ひしたいと思います。

さらに引き続きまして、関係局から社会資本整備に関する分科会の検討状況について御報告申し上げたいと思います。

澤井都市・地域整備局長 お手元の資料4によりまして、下水道と公園に関する検討状況について御報告申し上げます。

資料4の1ページ、4-1をお開きいただきますと、都市計画・歴史的風土分科会の中の都市計画部会に小委員会をそれぞれ設けまして、昨年夏までに中間とりまとめ、あるいは第一次報告を出していただいております。昨年の暮れには都市計画部会を開きまして、この作業状況について御報告を申し上げております。年度末までに最終報告をいただくべく、さらに検討を深めている段階でございます。

4-2ページと4-3ページがそのうち下水道でございます。下水道につきましては、従来、処理人口普及率を上げていくことを最大の目標として進めてまいりました。

4-2ページの一番上に「転換期を迎えた下水道政策」とございますが、現在、全国の普及率が63%となっている中で、特に5万人以下の小さい市町村ではまだ3割にも達していないという地域間格差の問題を筆頭に、普及率以外にも都市型水害、あるいは閉鎖性水域等の水質の問題、汚泥の問題、さらに比較的古くから下水道をやっているところでの合流式下水道の問題等、いろいろな問題がございます。

そうした問題をトータルで解決していかなければいけないということで、この「政策転換の方向性とその実現に向けた施策」といたしまして、一つには流域管理という観点を打ち出していただいております。具体的には、下水道だけではなく、河川行政、地域住民、土地利用の観点も含めた総合的な流域単位の計画あるいは管理が重要である。

また、施設の効率的な整備と管理運営ということで、例えば下水汚泥の減量化・リサイクル、また、下水道と集落排水事業、合併浄化槽等との連携により効率的にやっていくということも打ち出していただいております。

下水道のポテンシャルという意味では、下水道の熱を利用した未利用エネルギーの利用、あるいは整備が進んでおりますので管渠の延長が長くなってきていますが、その管渠の活

用等の観点がございます。

4 - 3 ページをお開きいただきますと、それを具体的にどうするかということですが、普及率については先ほど申し上げました。また、雨水対策についても、特に交通結節点等の重要なところに重点を置く、水質保全についても閉鎖性水域あるいは水道水源といったところに重点を置くといったメリハリをつけて進めていくということでございます。

新しい計画の中にアウトカム指標として何を盛り込むか。従来、処理人口普及率をはじめ幾つかのものを設定しておりますが、例えば下水道でどのぐらい水質汚濁負荷を削減できるか、また合流域下水道をどのぐらい改善できるかというあたりも入れていきたい。さらに、 にありますように、下水道以外の施策と連携した指標、汚水処理整備率全体、あるいは河川と下水道をあわせた総合的な雨水対策の進捗状況、そういったものが必要だということであります。

以上のようなことにつき、さらに現在検討を深めております。

4 - 4 と 4 - 5 ページが公園緑地でございます。冒頭の にありますように、従来、五箇年計画としては都市公園という公の施設で組み立ててまいりましたが、次の五箇年からは、都市公園だけではなく、民有緑地あるいは公共空間の緑化といった緑全体をトータルにとらえて計画的に進めていく。保全なり新しくつくることを進めていくということを基本スタンスにしたいというのがまず基本でございます。

政策の重点分野としては、二酸化炭素の吸収を含めた地球環境問題あるいは環境問題、また災害・自然再生等の都市再生への対応。特に、現在身近な公園が全国で7万カ所ございますが、そのうち3万カ所に既に公園の愛護団体を近隣の地域の方々につくっていただいて、非常に丁寧な管理もしていただいておりますが、さらにそうした参画をどんどん進めていくことも重要と考えております。

は具体的な政策運営の方法であります。4 - 5 ページをお開きいただきたいと思っております。都市緑地保全法によって、現在市町村で「緑の基本計画」の策定が進んでおります。これは公園だけではなく民有緑地・公共空間の緑化等をトータルで策定できる計画であります。それを政策の一つの基本にしていこうと。したがって、目標・指標につきましても1人当たり公園面積だけではなく緑全体を含んだ指標が大事であろう。また、災害やピオトープといったことについても指標をつくって整備を進めていきたいということでございます。

緑とオープンスペースの保全・創出ということで、民有地の緑化、河川・道路等公共公

益施設の緑化を進めるという観点を踏まえまして、都市に残された貴重な緑地の保全、あるいは民有地と公共空間がともに取り組む緑化の推進、その中核としての都市公園の整備と管理というふうに整理してございます。特に公園につきましては、(3)にあります。従来は公園単独でつくってございましたけれども、他の施設と公園というふうに立体的にやっていくことも取り入れていきたいということでもあります。

四角の中に参考で書いてありますが、例えば東京都区部をとりますと、この25年で公園以外の緑は14%減っております。公園については1.82倍と大きく増加しております。減る部分をいかに制度を活用して保全を図っていくか、また必要なところにいかに公園を確保していくか、結局そういうところに尽きるかと思っております。現在、都市公園と緑地を法制度等の面でもいかに一元化していくかということを中心に検討を進めております。以上でございます。

鈴木河川局長 河川局長でございます。資料5に基づき説明させていただきます。

表紙をめくっていただきますと、資料5-1が出てまいります。「社会資本整備審議会河川分科会における審議について」とございまして、審議経過を記述していますが、去年の4月から始めまして、いよいよ2月には最終答申の案を議論していただく段階まで来ているということでございます。

5-2ページは、河川分科会で既に中間報告をいただいておりますので、それをごく簡単に模式図であらわしたものでございます。

「はじめに」のところで「従来の治水政策の効果と課題」とありますが、ここにありますように、水害・土砂災害、水利用、河川環境、この三つの局面において、それぞれ、一番上の欄がこういう問題を取り巻く状況、その次が実際に講じてきた施策、さらにマル・バツがついていますが、実際に行われたことに関する効果が示されております。

この中から若干抜粋して申し上げますと、水害・土砂災害に関しては、治水施設の整備に伴って水害の頻度は確実に減ってきております。被害面積、行方不明者数等々減ってきておりますが、治水の整備が進めば進むほど、流域の中に人口・資産が逆に集中してしまっていて、そこに昔ではなかったような車やパソコン等がありますので、被害については増大しているという局面がございます。

水の利用という点で申し上げますと、地盤沈下によって、伊勢湾台風、第二室戸台風等々、大きな自然災害を及ぼしたことはよく御存じのとおりでございますが、これは地下水のくみ上げによる地盤沈下が原因の1つでございます。この地盤沈下の抑制のため

地下水を地表水に転換するという事でダムをつくってきたわけでございます。実はそういうダムによる水資源の開発が、地盤沈下の抑制、ひいては災害防止の役割を担ってきたことについてはあまり知られておりませんが、こういったことではかなりの役割を果たしてきております。ただ、逆に、河川の流況変動については、ダムによってやってきておりますが、水の変動を少なくしてしまっている。本来の川というものはもっとダイナミズムが必要なのだという問題、あるいは河川環境という点では河川と地域社会との関わりが希薄化してきているという問題、このようなことをまずフォローアップいたしました。

その次の段階で、それでは新しい時代の要請にどう応えていくのかということで、課題として、ここがございます自然条件、社会条件、国民意識、それぞれの課題について分析し、以降でその基本的考え方を示していただきました。一言で申し上げれば、治水政策の大きな課題として「安全な国土」と「美しい国土」を中心に据えながら考えていこう。その際、治水政策立案の視点・ポイント、あるいは右の方から矢印が入ってきておりますが、治水政策を進める上での視点・ポイントを整理してございます。治水政策立案の視点の中では、これも詳しく説明はできませんが、大変大事なこととして、河川については、それぞれの流域ごとに個性があるわけがございますので、その個性をどのように治水政策の中できちんととらえていくのかということを考えていくことにしております。

そういう検討を経て、「新しい時代における安全で美しい国土づくりのための治水政策」について、次のページ以下のような中間報告をいただいているわけでございます。

まず第1点の「安全で安心できる国土づくり」という点では、まず「流域・氾濫域での対応を含む」ということで、ここでは都市河川におけることを特記しておりますが、都市河川においてはダムをつくるような場所もございません。河川改修を広げようと思っても、人家が密集してしまって、それを買収してということはとてもできません。そうなってくると、都市の水害対策・環境問題を川の中だけで解決するにはおのずから限界があるわけございまして、そういったことに対して流域対策が大事になる。これについては総合治水対策ということで本格的に始めてから25年という時間がたっておりますが、ここらあたりで再整理をしていこうという問題。

あるいは、治水事業の一層の効率化という点では、既存施設の有効活用。何でもかんでもどんどんつくっていくのではなくて、例えばダムであれば、雨が大変降るけれども器が小さいダムがあつて、そのすぐ隣に雨はすごく少ないけれども器の大きいダムがある。それを結ぶことによって同じ大きさで効果をさらに大きく発揮することができるというよう

な視点。

あるいは、右の(3)にまいりますが、被害最小化のためには、ハードだけではなくて、ソフト対策、避難誘導等が大変重要になってまいります。地下空間での浸水対策においても、避難誘導をどうするのか、構造的にどんな問題を考えておけばよいのかといったガイドライン等もつくっておりますが、そういったこと。

あるいは、地球規模での気候変動に対しては、今の利水の問題は、量的には一見充足しているように見えるけれども、渇水が起こるということは一体どういうことなのか。「利水安全度の低下」という言い方をしておりますが、そういった問題。

あるいは「美しい国土づくり」という点では、自然再生。これは法律が既に前回の臨時国会でできましたが、住民から物を言って、それを行政が受けとめるというボトムアップの仕組み。これは全国でたくさん行われておりますが、そういったことをどんどん進めていこう。

あるいは、川らしさの確保、地域づくり、まちづくりの支援、特に水辺都市の再生ということについて大変多くの国民的関心を集めてきております。

あるいは、(4)は地域活性化や観光に資する施策ということで、例えば有珠山の火山砂防、ああいったことも落ちついて見てみると自然の恐ろしさを学習する場として提供し、それがまた観光に役立つという点。あるいは環境学習について申し上げますと、これは文科省との共同施策になりますが、水辺から子供を遠ざけるのではなく、積極的に環境学習や人間教育に活用していこう等々、やっております。

5 - 4 ページではがけ崩れの対策の問題、5 - 5 ページでは海岸に関する問題がございますが、それぞれの分野においてこういった検討を進めておりまして、これらの検討結果を先ほど申し上げました一元化の計画の中に反映させていこうということで、現在準備中でございます。

佐藤道路局長 資料6に従いまして御説明申し上げます。

資料6は5ページから成り立っております。1ページ、2ページが道路分科会の中間答申でございます。3ページ以降は15年度の予算でございますので、御説明は1、2ページを主体にさせていただきます。

6 - 1 ページに「道路分科会中間答申等について」と書いてございます。埴分科会会長と中村基本政策部会長のもとで大変精力的な御検討をいただきまして、昨年8月2日に答申をいただいたところでございます。表題からいたしまして「今、転換のとき～よりよ

い暮らし・経済・環境のために～」ということで、大変意欲的な御答申をいただいたわけでございます。

これが大きくは二つに分かれておりまして、行政システムの改革と政策目標、こうした形で分けていただいております。

1 ページ、「行政システムの改革」の項目では6項目にわたって答申をいただいております。最初は評価システムによる峻別ということで、選択と集中という意味での選択の問題をきちっとした評価をやっていこうということでございます。2番目、集中的重点投資を実施するべきである。3番目は有料道路制度の見直し等ということで、ややもすると採算が厳しい有料道路の運用状況がございますので、ここのところを適切に運用すべしという御趣旨と、多様で弾力的な料金施策の導入、こうした形を政策的にやっていきなさいという御答申をいただいたところであります。4番目は既存ストックの有効活用ということで、今までの蓄積を十分に活かすという面が道路の場合には不足しているのではないかと御指摘をいただいたところでございます。

6 - 2 ページにまいりまして、5番目はコスト縮減と技術開発。例えばローカルルールを活用しながら柔軟な道路構造、地域に応じてということをお答申いただいたわけでございます。また、6番目としてユーザーの視点に立った開かれた行政運営ということで、P Iの導入やパフォーマンス・マネジメントに積極的に取り組みなさいということでございました。

以下、今度は「3つの政策目標の実現」ということで、基本的には道路が主たる目的と申しますか、道路をつくるのが目的ではなく、どういう政策目標を実現するために道路の整備・管理を進めるのかという観点が必要であるという御指摘をいただいた上で、大きな政策目標を三つ挙げていただいたところであります。「安全で安心できる質の高い暮らしの実現」、「都市の再生と地域の連携による経済活力の回復」、さらに「環境の保全・創造」でございます。

以下、これに基づきまして、6 - 3、6 - 4、6 - 5 ページで平成 15 年度予算における主な改革の取り組みを書かせていただいております。こちらの御説明は省略させていただきますが、この中間答申をいただいて、早速、15 年度からできるだけ取り組んでいるという姿勢をおわかりいただければと思ひまして、載せさせていただいたところでございます。

1点だけ御説明申し上げたいと思ひます。最後の6 - 5 ページですが、(2)直轄事業

による新たな高速道路整備方式の導入と（５）本州四国連絡橋公団の債務処理等でございますが、今井会長と中村会長代理には道路関係４公団の民営化の委員会で大変御苦労いただきましたまして、いろいろな提言・答申をいただきました。そこに基きまして、特にすぐにするということ、直轄事業による高速道路の整備と本四公団の債務処理を早速やらせていただいたところでございます。御報告申し上げます。

ありがとうございました。

金澤港湾局長 港湾局長でございます。続きまして、資料７で港湾分科会につきまして御報告を申し上げます。

港湾分科会につきましても、昨年３月２９日から精力的に御検討いただきました。物流・産業部会、環境・安全等部会の２部会を設置していただきまして、検討を進めていただきました。７月には中間報告をいただきまして、概算要求に反映させていただき、昨年末、１１月２９日に最終答申をいただいております。その内容のポイントについて資料に基づき御説明させていただきます。

１ページをお開きいただきますと全体像が書いてあります。左の方に「国土交通省統一方針」と書いてありますが、港湾行政はどのような視点で改革していくべきかということについて記載しております。御説明は省かせていただきます。

そういうことを改革しながら、港の政策目標として何を中心に展開していくべきだろうかということでございます。大きく３本の柱ということで主要なものを記載しておりますが、国際国家の我が国が成り立っていくためには、国際的な物流が我が国の産業あるいは国民生活のいわば血液のようなものでございますから、これがきちんと循環していくことが大事でございます。

そういう意味で「選択と集中」、港を選択し、そして集中しながら、国際競争に勝っていく国際コンテナ物流を実現していくべきである。そのためにどういう施策が必要か。いろいろ御議論いただきましたが、中でもスーパー中核港湾を育成し、アジアの主要港湾を凌ぐ港湾サービスを実現していくことで、港湾の国際競争力、なにかんずく我が国の経済の活性化を果たしていくべきではないだろうか。このような御答申をいただいております。

２点目といたしましては、経済活性化あるいは個性ある地域の実現という意味で、我が国は臨海部に国民の人口・資産が集中しております。なにかんずく港の周辺、臨海部にそのようなものが非常に大きく集中しておりますが、産業構造が変わることによって、いわゆる臨海工業地帯がある意味で疲弊していつている部分もございまして、そういうものを有効

活用していきながら、新しい産業あるいは新しい都市への転換をいかに果たしていくか。そういう意味で豊かなみなとまちづくりが大事だろうと、そういう政策を御提言いただいております。

3点目は、港湾に求められるその他のニーズがいろいろございます。港湾は、生活、物流、あるいは産業の空間でございます。そのさまざまなニーズ、譬えて言えば循環型社会を構築していく、いわゆるリサイクルを推進していくという意味で港の役割、あるいは自然環境の再生という意味でどういう展開が必要か。あるいは、日本は地震国家でありますし、臨海部は津波の脅威もございます。そういうものに対して中核的な役割を果たす防災拠点を実画的に整備していく必要があるということもございます。また、最後に「港湾のテロ対策」と書いてありますが、四方を海に開かれている我が国にとりまして、港は海外につながっている開かれた空間でございます。しかし、開かれた空間で経済的・合理的にやると同時に、そこからいろいろなものが入ってまいります。例えば麻薬、拳銃、密入国、いろいろなことがございます。その中にはテロということもございます。そういう意味で、危機管理という意味でも港あるいは海上交通についてどのように考えるべきかというような御提言をいただいております。

幾つかの点について資料をつけておりますので、少し補足的な御説明をさせていただきます。

次のページはアジア主要港のコンテナ取扱量で、白丸が20年前の取扱量でございます。中国、シンガポール、台湾、韓国等、周辺の港の取扱量が急激に伸びていることがわかりいただけると思います。もちろんこれは中国等の経済的な急激な発展を背景としておりますが、それと同時に、ここで読み取れることは日本の港の地位が非常に低下していることであります。これは相対的な地位低下であると同時に、港のサービス水準あるいはコスト水準が諸外国に比べて遅れている、アジアの港に大きな船が「選択と集中」で日本の港に寄らなくなるという危険が出てくるということが言われているわけであります。

その次に、7-3で「スーパー中枢港湾の育成」とございます。右の方に「港湾コスト・サービスの現況」ということで、港のサービスレベルが諸外国に比べて遅れていた、あるいはコストが非常に割高であったということを示すグラフがついております。こういうものを改革し、官民あわせて、ソフトとハードをあわせて、そういう国々の港に匹敵する、あるいはそれを凌ぐスーパー中枢港湾を育成していかなければいけないということでございます。時間の関係で少し省略させていただきますが、そのようなことを強く

提言いただいたわけでございます。

次に7 - 4ですが、港湾の産業、臨海部の再編ということで御提言をいただいたことを具体的に予算の中に盛り込みました。一つは港湾と都市再生について貸付制度をつくるということでございます。例えば、臨海部で工場用地として使われていたところを新しい空間に転換していく場合に無利子貸付をする制度、これを次期通常国会で法改正をしたいと思っております。それから、構造改革特別区域法が先般できましたが、港湾の行政財産の長期貸付制度についても御提言いただきましたので、これも先般の法律改正の中に盛り込んでおります。

そして最後の7 - 5ページですが、「港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築」ということで、これも御提言いただいた内容でございます。我が国の港を中心とした港湾のポテンシャルを活用する。すなわち、既存の物流基盤がある、土地のストックがある、あるいは廃棄物関連処分場がある、あるいはリサイクル産業基盤としての技術の集積がある。我が国の先端企業が立地しておられますので、そういう技術集積がある。こういうものを利用してリサイクルのネットワークをつくっていくことが我が国経済の活性化に役立つのではないかと、あるいは循環型社会の構築に役立つのではないかとということで、このような御提言をいただいておりますが、これについても着々と進めさせていただいております。

幾つかのポイントについて御説明をさせていただきました。

洞航空局長 航空局長でございます。航空分科会について御報告申し上げます。資料8に基づいて御説明申し上げます。

「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」ということで昨年の4月に諮問をいたしまして、8月の中間とりまとめを経て、昨年の12月6日に最終答申をちょうだいしたところでございます。その主な内容を簡単に御紹介したいと思います。

まず、今後の空港整備の基本的な方針として、大都市圏拠点空港の整備について、予算の一層の重点化を図ることによってその早期整備を促進すると同時に、一般空港整備や環境対策、航空路整備、空港維持運営費等について、事業費のさらなる徹底した見直しを行うなど、投資の重点化をより一層明確にした空港整備の推進が必要とされています。

具体的には、まず国内空港整備において最も重要かつ喫緊の課題であります羽田空港の再拡張につきまして、財源に見通しをつけた上で、できる限り早期着工・早期完成を図り、国際定期便の就航を図ることとされております。

次に、国際拠点空港におきましては、成田について平行滑走路（2500m）等の早期整備及び空港アクセス利便の向上を目指して、また関西国際空港につきましては早期の平行滑走路供用を目標として予定どおり工事を着実に推進するということが必要であるとされており、中部国際空港についても開港に向けて予定どおり整備を推進していくことが必要であるとされております。

また、成田、関空、中部の三つの国際拠点空港について、国際競争力の向上、特殊法人等改革等の観点から踏まえると、経営のより一層の合理化・効率化等を図るために民営化が必要であるとされています。その際、国際拠点空港の整備や災害復旧時等については、引き続き国が適切に対応するという前提のもとに、それぞれ単独で民営化を進めることが必要であるとされております。

それぞれにつきまして御紹介いたしますと、まず新東京国際空港公団につきましては、完全民営化に向けて平成16年度に一体として特殊会社化し、本来の平行滑走路等の早期整備を着実に推進して、できる限り早期に株式上場を目指すことが必要であるとされております。

関空につきましては、現在の経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化を目指すことが適切であって、経営改善につながる条件整備を行うことが必要とされています。

中部国際空港株式会社につきましては、現在の経営形態を維持しながら、2005年の供用開始に向けて空港整備を推進し、供用開始後、その経営状況を見ながら完全民営化に向けて検討を行うことが適切であるとされております。

次のページでございます。一般空港につきましては、事業実施中の空港を加えると、配置的な側面からの整備は概成したものと考えられて、今後の一般空港の整備については、従来の量的な拡大から、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的な充実に重点を移していく必要があるとされています。このため、地方空港の新設につきましては離島を除いて抑制し、一般空港の滑走路延長事業などの新規採択につきましては、代替手段を含む必要性の十分な検証、費用対効果分析の徹底等を行い、真に必要かつ有用なものに限って事業化することとし、また、透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメント等の手続をルール化すべきであるとされています。

航空保安システムは全国規模で整備拡充を進めてきたところでございますが、音声通信等による限界があり、今後予想されるアジア・太平洋地域における航空交通量の増大やユーザーニーズの多様化に適切に対応できない状況にあるため、航空保安業務をさらに効率

的・効果的に実施するためのシステムや手法を適時適切に整備・導入していく必要があるとされています。具体的には、ニアミス事故再発防止等の航空の安全確保やテロ対策を含む危機管理に適切に対応すること、また次世代航空保安システムの構築による航空交通容量の増大を図ること、羽田再拡張等に対応するために米軍や自衛隊の訓練等との調整による所要の空域確保を行っていくことが必要であるとされています。

次に、財源の確保につきまして、次のような指摘を受けております。空港、特に大都市圏拠点空港は、我が国が世界の国々や諸都市と競争するためのライフラインとなるものであって、その整備は我が国の国際競争力の向上や経済発展に大きく寄与することとなる必須の公共事業であり、早急な整備が必要であるために、一般財源の大幅な重点配分を行う必要があるとされております。

また、着陸料軽減措置につきましては、規制緩和後の地方路線の維持・拡充等のために、当該措置継続の必要性、また今後の大都市圏の空港整備の財源として着陸料が重要な地位を占めていること等を勘案して、適切に対処していく必要があるとされています。また、国が全額を負担して整備している空港につきましては、国と地方の負担割合の見直しについて検討する必要があるとあり、特に羽田空港の再拡張事業については周辺地域に大きな利益をもたらすこと等にかんがみて、地方負担を導入する方向で検討する必要があるとされています。

また、羽田空港等跡地の売却収入や国際拠点空港の民営化による株式売却収入について、空港整備のための財源として投入すべきであるとされております。

以上、これらの諸課題につきまして、円滑にその実現を図るために、私どもとしては最大限の努力をしていきたいと考えております。

以上でございます。

今井交通政策審議会会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、御質問、御意見等をお願いいたしますと存じます。どなたからでもどうぞ。

奥谷委員 航空分科会の中での質問です。この中に大都市拠点の空港ということである書かれておりますけれども、特に関西圏の伊丹空港に関してです。今、神戸に新空港を建設中ですね。そうしますと、伊丹空港に関しては、はっきり言うと兵庫県の中に二つの空港をつくるということになるわけです。まして、伊丹の場合は住宅地の中で、ここに書かれているように環境対策費用が膨大な費用になっているわけですが、これをずっと維

持しながら、この空港を持ち続けるのか。あるいは、これはもう廃止してしまって神戸の新空港だけを重点にするのか。神戸新空港もやめて関西新空港だけに落としていくのか。そういった見解はいかがなのでしょう。

洞航空局長 お答え申し上げます。

御説明を落としまして済みません。おっしゃるとおり、関西空港の2期工事がいよいよ目の前に見えてくるということになりますと、近畿圏には伊丹空港、神戸空港、関空という3空港が並立することになります。御承知のとおり、伊丹空港が内陸空港であり、特に騒音問題が非常に厳しい、そういう状況の中で関西空港が出てきた。また、伊丹空港については今も環境対策に大きなお金をつぎ込んでいる、こういう状況でございます。こういう中で、伊丹空港の騒音対策の軽減を図る、そういった状況が可能になってきているということでございます。

そこで、昨年9月、これら3空港のあり方、機能分担等々についてどのように考えていったらよいただろうかということで問題提起を行っておりまして、今、本件について、近畿圏のいろいろなレベルで、地元の経済界・自治体等も交えて、将来の3空港のあり方、利用の連携のあり方等々について議論が行われているところでございまして、私どももそれに参加して適切な方向性を見出したいと考えております。

奥谷委員 そのお話ですが、かなりスピードアップしていかないと……。例えば上海あたりは、あと何年以内に年間8000万人受け入れて、滑走路を6本ぐらいつくるというような計画があるわけです。そうしますと、先ほどの港湾の問題もそうですけれども、日本の交通、そういったものがどんどん遅れていくといいますが、「検討していきます」という段階でこの3空港の話がまとまるとは思わないのです。そのスピードアップといいますが、行政側がよほど強力なリーダーシップを持って進めていかない限り、まとまらないと思うのです。

洞航空局長 おっしゃるとおりでございまして、関空の2期事業につきましては、2007年の供用開始を目標として、今、埋立事業が行われております。ただ、関空の2期事業の取り扱いにつきましては、機を逸しては日本の国際競争力に大きく影響を与えるわけでございますので、完成の時期を見誤らないようにする必要があると考えております。

ただ、一昨年の国際テロ以降、国際航空需要が大きく下振れしている状況にございまして、今、関空の1本で運用している状況が今後どのように展開していくかということを中心に見きわめながら、そして手遅れにならないように、2本目の滑走路をきちんと整備し

ていくという体制で臨んでおります。昨年暮れの国土交通大臣と財務大臣との申し合わせにおきましても、2007年の供用開始を目標として進められている2期事業につきましては、「埋立事業を引き続き着実に推進するとともに、その上物については需要の動向や会社の経営状況等を見きわめながら行う」ということできちっと整理がされていて、まさしく来年の暮れまでに上物をどうするかということを決めなければならない、そういうタイミングになっておりますので、適切に対応したいと思っています。

今井交通政策審議会会長 よろしゅうございましょうか。

ほかに御質問、御意見はございませんか。

小幡委員 社会資本整備重点計画法案の御説明がございましたけれども、従来の長期計画については、いろいろな批判があった中で、さまざまな評価できる要素がちりばめられているのではないかと考えております。私の専門の関係では、例えば地方分権の観点から基準のローカル化とかPFI、あるいは計画の策定にパブリック・インボルブメントが非常に重要視されておりますし、政策評価もございます。特にそれ以外に大事なと思いましたが、建設省と運輸省が一緒になって総合的にできることは評価できると思うのですが、さらに警察庁、農水、国交省の共同提出とされていること、これをまさに総合的な長計のところで生かしていただきたいと考えております。

さらに、今後のお願いですけれども、このように長計のところで例えば交通安全は警察と一緒にするという事になったのであれば、例えば道路環境について道公法と道路法という個別法がございましてけれども、そこでどういうふうに連携してやっていくかというふうに、長計だけではなくて個別法の分野でもさらに連携ということを考えていただきたいなと考えております。

以上です。

今井交通政策審議会会長 どうもありがとうございました。

三沢総合政策局長 まさにおっしゃるとおりでございまして、今回いろいろな形で関係省庁と連携できるものはこの計画の中で全部一本化していこうということをやっておりますが、具体的な個別事業を進めるに当たっての連携が非常に大事でございまして、それはいろいろなやり方があるかと思えます。例えば、即地的に、ある地域の中でさらにブレークダウンした計画をつくる時に、例えば下水道と集落排水との合併浄化槽とか、お互いに調整した計画をつくるか、事業の特性ごとにいろいろなやり方があるかと思えますので、そういうつもりで取り組んでいきたいと考えております。

今井交通政策審議会会長 どうぞ。

越澤委員 大きく2点ほど質問がございます。

長期計画を一本化した後、今日はこういう合同の審議会を開いているわけではありますが、我々の審議会との関係はどのようになるのか、お尋ねしたいと思います。例えば、計画策定のまとめなり、その後のフォローアップなり、そういう節目でこういう合同の総会を開くような形になるのかどうかというのが1点でございます。事務局の御説明では今後は地域ブロック別でも計画策定をしていくようなやり方をしたいということがありましたので、恐らく従来どおりの事業分野ごとの分科会での検討と全国を幾つかの地域ブロックに分けていく、そういうものが重なるというお話だと思っておりますが、我々の審議会との関係が一つ。

もう一つは、今回一本化したことの一つの意味が横断的な政策議論をしようということになりますので、そういう横断的な政策をやるということ意識して、分科会がそれぞれ議論していく形になるのか。あるいは、時代に応じてどのような横断的な政策が必要なのか、あるいはその検証みたいなことを審議会としてやるのかどうか。総会は、このような形ですと、規模からいっても基本的には報告を受けてということしか無理だと思しますので、横断的な政策議論をするための仕組みなり、あるいは部会みたいなものをお考えになっているかどうか。

以上の2点でございます。

三沢総合政策局長 1点目と2点目をまとめてお答えしますと、まさにおっしゃるとおりで、今後、5月以降にこの計画の具体的な中身について御審議いただきますときに、横断的であり、かつ常に全員集まっていただくことは難しいので、どういう形にするのがよいのか、機動的に議論できるような体制が必要だろうと考えております。それについては現在いろいろな案を検討している段階でございますので、また追って会長なり各分科会長とも御相談しながら、こういう体制でというものをつくっていきたいと思います。

ポイントは、計画策定段階で各分科会に分かれてというよりも、横断的な検討体制をつくりたいということでございます。その上で、ある段階でこういう全体の合同会議を開いて御議論いただくことがいいのではないかと考えておりますが、今日のところ、コンクリートの案は持っておりませんので、また御相談したいと考えております。

今井交通政策審議会会長 どうぞ。

横島委員 ただいまのお二人の御意見とも共通でございますが、こういう重点施策の一

本化は、それぞれの部局から見ると、まあしょうがないかなと思っているところもあるでしょうし、これを可として一つ前へ出ようかと思っている局もおいででしょうし、思惑はいろいろだと思いますが、国民サイドから見ると、よいか悪いかは別にして、そこまで行政側がいわばスクラムを組んで政策の一本化をしようとするならば、具体的で、目に見えて、生活側面にマッチングするような答えを見せてくれないかという要望が必ずあるだろうと思います。それを行政の大きな渦の中で埋没させてはもったいないのではないかと私はそう思うわけです。

では、そんな都合のよいテーマがあるのかねと、こういうことになるのですが、こういうときはあまり大きなテーマでは、ひっかかりが難しいでしょうし、経緯もあるでしょうから、あまり大きくはないけれども、しっかりと光るテーマで共通のコモンテーブルでもつくってみておやりになってみたらどうか。

提案の一つにすぎませんけれども、三沢さんが先ほど説明された資料3の3 - 5に横長のペーパーがございまして、ここに「暮らし」「安全」「環境」「活力」とあります。たまたまこの四つに絡むようなテーマに私には見えるのですけれども、交通社会資本にとっての我が国最大のバリアは何なのか。実は、これは電線・電柱なんです。

電線の地中化という行政課題は、道路サイドでおやりになってきてそれなりの効果は上がっておりますけれども、東京で見ているほどに、地方へ行きますと電力会社の事情もあって遅々として進まないというのが実態です。今までは、景観の整理が第1の重点になっておりましたが、電柱が道路交通のバリアになっているというふうに考えると、おのずと施策順位が変わってくるのではないかとというのが私の今回の視点でございます。バリアフリーを実現する上に美しい都市の創造に役立ち、なおかつ都市型災害の発生時における障害の除去にもなるし、もちろん交通安全や循環型社会にも寄与する。もっと言えば、訪問外国人に最も国辱的に風景を見せないで済むという意味でも、電線地中化という問題は大きいのですが、ここで考え直したいのは、電線の地中化ではなくて電柱の除去という概念ができないか。地中化でなくても地上化でもいいし地表化でもいいんです。トランスの箱が路面上にでき上がりますと、知らないでそこに腰をかけてベンチがわりにしていた、すると下に何千ボルトもあってお尻が熱くなったなどというのは笑い話でしょうが、そんな話まであるぐらい、街中の電線あるいは電柱をなくすということは生活に直結した社会資本整備なんです。

これをコモンテーブルにつけて、国土交通省はもちろん、経済産業省も入るでしょう、

総務省も入るでしょう、警察庁も入るでしょう、共通の重点施策に実験的なテーマにならないか。ここで申し上げますと、「わかった」と言って後はほとんど消えるのでしょうか。この間、都市分科会ではちょっと申し上げましたけれども、もう一回確認のために申し上げておきます。

以上でございます。

三沢総合政策局長 全く消えるようなテーマではございません。それは非常に重要なポイントであると認識しております。

いずれにいたしましても、アウトカム目標といった場合、いろいろな方からこういう点に注意しろと言われていたのは、我々がつくりますと、テクニカルになって、何となく国民の生活実感から遠くて難しいなというものになってはいけなないので、わかりやすいものをできるだけ盛り込んでいきたい。そういう意味では今おっしゃられた電柱をなくすことは非常にわかりやすい目標だと思いますので、そういうことも含めて、きちっとこの計画の中身を議論していきたいと考えております。

横島委員 それは総合政策局ですね。

三沢総合政策局長 計画全体のまとめは私の方でやりますが、各局とも相談しながらやってまいります。

今井交通政策審議会会長 それでは、大体御質問も出たと思います。

今、それぞれの御質問につきまして個別に回答がございましたけれども、先ほどの事務局からの説明におきまして、関係法案が成立した後、5月ごろを目途として社会資本整備審議会と交通政策審議会の両審議会に対して新たな公共事業関係長期計画をお諮りしたいと、こういうお話がございました。その際、それぞれの分科会に付託してやると思いますけれども、付託された分科会が例えば合同で今のお話のように進めるとか、そういう工夫が必要だと思っております。

そういう運営の方法につきましては、審議会の運営規則等に基づきまして、両方の審議会の会長に御一任いただきたいと思いますと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

今井交通政策審議会会長 ありがとうございます。

それでは、本日、いろいろお話もございましたし、説明もございましたが、そういう方向で新たな公共事業関係長期計画の策定が進められるよう、関係法令の整備をはじめ国土交通省において準備を進めていただくように、お願いいたします。

合同会議として予定されております議事は以上でございますので、以上をもちまして本日の合同会議を終了させていただきたいと思っております。

委員の皆様には御多用中にもかかわらず御出席いただきまして、まことにありがとうございました。

それでは、事務局から連絡事項を申し上げます。

大庭総務課長 本日の会議の議事録について申し上げます。

この合同会議の議事録、それからこの後引き続き開催されます交通政策審議会の議事録も同様でございますが、議事録の内容につきましては、後日、各委員に議事録を送付させていただきまして、御確認をいただいた上で公開をいたしたいと思っております。また、一両日中に事務局におきまして速報版として簡潔な議事概要を公表することにいたしたいと考えております。よろしくお願い申し上げます。

それでは、交通政策審議会の委員の皆様には、引き続き審議会を続けさせていただきたいと存じますので、恐縮ですがそのまま席にお残りいただくように、お願いを申し上げます。

本日はどうもありがとうございました。

閉 会

