

平成16年3月11日(木)  
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5回総会議事録

## 目 次

開 会	1
委員紹介	1
大臣政務官挨拶	2
議 事	
環境部会の設置について	4
各分科会等審議状況報告	11
閉 会	20

## 開 会

加藤総務課長 おはようございます。定刻になりましたので、きょう御出席を予定されている委員の方で、まだお二方お見えになっていない方がいらっしゃいますが、ただいまから社会資本整備審議会第5回総会を開催させていただきたいと思っております。

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。私、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を務めております加藤でございます。よろしく願いいたします。本日は、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。

まず、本日の予定でございますが、社会資本整備に関する環境政策について調査審議をするための環境部会の設置について御審議をいただきます。それに続きまして、各分科会等の最近の審議状況につきまして事務局より御報告申し上げます。どうぞよろしくお願いをいたします。

それでは、まず最初に、お手元の資料の確認をお願いしたいと存じます。議事次第、配席図のほか、資料1から9まで、そして参考資料1、参考資料2でございます。御確認いただきまして、漏れている資料がございましたらお知らせいただければと思います。よろしく願いいたします。

## 委 員 紹 介

加藤総務課長 続きまして、委員の御紹介に移らせていただきたいと思います。会長、会長代理に続き、五十音順で御紹介をさせていただきます。

森下会長でいらっしゃいます。中村会長代理でいらっしゃいます。青山委員でいらっしゃいます。岩沙委員でいらっしゃいます。岡島委員でいらっしゃいます。岡田委員でいらっしゃいます。黒川委員でいらっしゃいます。越澤委員でいらっしゃいます。小林委員でいらっしゃいます。小谷部委員でいらっしゃいます。櫻井委員でいらっしゃいます。櫻井委員には、本年2月4日付で新たに御就任をいただいております。続きまして、寺尾委員でいらっしゃいます。西谷委員は、ちょっとおくれられておるようでございます。八田委員でいらっしゃいます。塙委員でいらっしゃいます。平島委員でいらっしゃいます。藤井委員でいらっしゃいます。松原委員でいらっしゃいます。マリ・クリスティーヌ委員でいらっしゃいます。マリ・クリスティーヌ委員には、本年2月4日付で新たに御就任をいただいております。続きまして、村上委員でいらっしゃいます。矢野委員でいらっしゃいます。

また、磯部委員、金本委員、小澤委員、残間委員、白石委員、首藤委員、高階委員、平井委員、虫明委員につきましては、本日は所用により御欠席でございます。

なお、本日は、3分の1以上の委員の皆様方に御出席をいただいております。定足数を満たしておりますことを念のため申し上げます。

それでは、これ以降の進行につきましては、森下会長をお願いしたいと存じます。

それでは、森下会長よろしくお願いいたします。

## 大臣政務官挨拶

森下会長 座って議事を進めさせていただきます。よろしくどうぞお願いいし上げます。

それでは、議事に先立ちまして、社会資本整備審議会第5回総会を開催するに当たりまして、佐藤国土交通大臣政務官が御出席でございますので、ごあいさつをちょうだいいたしたいと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。

佐藤政務官 皆様、おはようございます。社会資本整備審議会第5回総会の開催に当たりまして、国土交通省を代表いたしまして、一言ごあいさつを申し上げたいと思います。

森下洋一会長を初め委員の皆様におかれましては、大変御多忙のところ、また、大変きょうは風が強い中をこのように御出席をいただきまして、心より御礼申し上げる次第でございます。

さて、我が国全体といたしましても、今、小泉内閣のもとで構造改革というものを進めさせていただいておりますけれども、そういう構造改革の一環として、国土交通行政におきましても特に社会資本整備のあり方につきましては、国民と向き合って成果を重視した政策に重点化しよう、ということでも我々も進めております。特に公共事業につきましては、むだなものはもうつくりたくない、選択と集中という基本のもとで、限られた資源をこれからの日本のために真に必要な事業に特化して重点的に進めていこうと、そういうことを我々は考え、また推進をしている次第でございます。

そういう考えに基づきまして、当審議会の委員の先生方の御指導もいただきまして、去年の10月に「社会資本整備重点計画」というものを策定させていただきました。この特徴というのは何点もあるわけですが、簡単に例を挙げさせていただきますと、一つの特徴としては、今まで9つに分かれていた事業別の長期計画というものを一本化した長期計画にしたということが1つでございますし、さらに計画の内容を、従来ですと、つくる側の事業費というものに非常に重点を置いていたものを全く転換いたしまして、国民の側から見れる成果というか、国民の側から見て成果がどうなのかというところに内容の重点を置こうと、そういう大きな転換をさせていただきました。

また、ETCの推進を初め、災害やバリアフリーの情報がすぐにキャッチできるような、今までのきちっとでき上がったハードのストックを有効利用いたしまして、もう少しソフト施策ときちっと連携をとったような施策も、これからは社会資本の整備として重要であろうと。そういうこともこの長期計画の一つの特徴として考えておりますし、さらには事業評価。事業に携わる前の評価と、また事業が始まってからの途中の段階での再評価、そして事業ができ上がったからの事後評価、こういう事前から事後まで一貫して事業評価というものをしっかりとやっけていこうと。簡単な4点ぐらい申し上げましたけれども、そういう点を特徴とした抜本的な改革を、今、社会資本の計画でも我々は進めさせていただいているところでございます。

こういうきれいなことばかり言っておってもなかなかわかりませんので、少々長くなるんですが、私、先週の7日、ずっと大阪の方で動いておりました。日本でも悪い方で有名な大和川という川があるんですが、そのクリーン作戦というのを、我々の国土交通省の近畿地方整備局も大阪府や関係自治体の皆さんと一緒にやっています、その川をきれいにするという作業の後に 実は大和川というのは、奈良の笠置山地から大阪湾まで流れているわけですね。大阪と奈良の境目に実は亀の瀬という地域があるんです、柏原に。そこが、余り知られてないんですけれども、歴史上たびたび地すべりを起こしまして、大和川が詰まってしまふ。詰まってしまつて奈良の方が水浸しになるという、そういう歴史をずっと繰り返しておりました、実は昭和6年なんかには、それによって鉄道を敷きかえないといけなかったと。今、関西本線という鉄道が走っているんですが、これは、そのときの地すべりによって変えられた線を走っているんですね。国道25号線もそのときに敷きかえたという、そういういわくつきのところでして、そこを今、国の直轄事業で、日本でもトップクラスのノウハウで、世界でも類例を見ないような規模の地すべり対策というのをやっているということで、私もそこをぜひ見に行かないといけないということで、早速行きました。

そうすると、100本ぐらい地すべりをとめるための杭を打つんですね。その最後、大きなもので直径6.5メートルの深さ100メートル、こういう杭を42本打つ段階の39本目がちょうど今作業中だということで、その6.5メートルの深い穴をずっと掘るんです。その穴の底まで行きます、100メートルのところまで行ってないんですけど、75メートルの段階でございました。作業用のエレベーター、3人乗ったら目いっぱいになるというそのエレベーターが60メートルぐらいの深さまで行くんですが、そこから先は、安全ベルトを締めて、ワイヤーで命綱をつけておりていくという、そういうところの底まで、近畿地方整備局長と、あとクリーン作戦に参加しておりました大阪府の副知事と、そして大阪府の土木部長も無理やり連れていきまして、えらいとこ連れていかれたなという、そういう顔をしていましたけど、見させていただきました。

やっぱり現実に見ると大変な作業をされているんですが、この穴を掘った上で、6.5メートル・100メートルの穴を掘った上で、鉄筋でそれぞれ巻いて、そこにかたいコンクリートを流し込んで、地すべりをとめるための柱をバツと絶え間なく打っていくという、そういう作業なんですけれども、大和川の水位よりもずっと下の方の深さまで掘っていますから、水がどんどん流れ込んでくるんです。それも上から流れて込んでくる。止水しながらそういう作業をやらされる。

そういう整備の姿を見て、やはり大変だけれども、冒頭申し上げましたように、その地域の住民、また、奈良と大阪を結ぶ交通アクセスにとっては大変重要な社会資本の整備というものは、非常に財源は限られてまいりますけれども、しかし、やはり効率的・効果的にそういうところに重点化した施策というものは、これからも引き続きやっていかなければいけないと、私、目の当たりにさせていただいて、そのように感じてきた次第でございます。

2点目に申し上げたいのは、きょうは女性の皆さんもおるんですが、21世紀というのは女性の世紀であると言われると同時に、もう1つの角度としては、環境の世紀

である、そのように言われているわけでございます。我々国土交通行政にとりましても、社会資本整備を進めるに当たっては、やはり環境という観点をきちっと重視していかなければいけない、そのように考えているわけでございます。地球温暖化対策であるとか、循環型社会の形成であるとか、また自然環境の保全・創出、そういうものをしっかりと施策の中に取り込んでこれからも進めてまいりたいなと思っております。現在、国土交通省においては、国土交通行政のあらゆる面にわたってグリーン化を進めていこうということで、この夏を目途に、国土交通省環境行動計画を策定することを目指して省を挙げた取り組みを進めているところでございますので、ぜひ委員の先生方におかれましても、御指導賜りますようお願いを申し上げたいと思っております。

最後になりましたけれども、国土交通省も発足いたしまして4年目を迎えるわけでございます。4省庁から成っていたわけでございますが、そういう統合のメリットを生かした行政施策と、あと、またいろいろ人事交流等もいたしまして、今、国土交通省全体として非常に一体化意識も高まってまいりました。そういう中で、さまざまな課題に積極果敢にこれからも我が省としても取り組んでまいる決意でございますので、どうか社会資本整備審議会の委員の皆様の方の今後の一層の御指導をお願い申し上げます。甚だ粗辞ではございますが、一言ごあいさつとさせていただきます。

森下会長 佐藤政務官、大変示唆に富んだお話をいただきまして、まことにありがとうございました。

なお、政務官は、国会開会中でございますので、所用のため、ここでご退席になります。どうもありがとうございました。

(佐藤大臣政務官退席)

次に、議事の公開につきましてお諮りをいたしたいと思っております。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。いかがでしょうか、よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

森下会長 ありがとうございます。

それでは、そのように取り計らいをいたしますので、よろしく願いをいたします。

## 議 事

### 環境部会の設置について

森下会長 次は、議事に入りたいと思っております。

議事次第にありますように、本日の総会では、「環境部会の設置について」を審議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。

澤井総合政策局長 総合政策局長の澤井でございます。着席のまま説明をさせていただきます。

お手元の資料2をごらんください。議決事項として、「環境部会の設置について」というペーパーでございます。社会資本整備に関する環境政策について調査審議する

ために、審議会に環境部会を設置するという事で、社会資本整備審議会令第7条第1項の規定が根拠でございます。環境部会は、社会資本整備に関する環境政策の総合的かつ基本的な考え方について調査審議するという趣旨で、ぜひ設置をお願いしたいというものであります。

ただいまの政務官のごあいさつにもありましたように、私どもでは去年の秋から、省全体の環境行動計画の策定に向けた全省的な議論と作業を進めております。この点につきまして、特に社会資本整備の観点から御指導を賜りたい。特にことしが、政府全体で2002年に決めました地球温暖化対策の大綱の見直しの年に当たりまして、その作業も始まりますので、特にこの点についての御議論もお願いしたいというものでございます。

この部会の設置に関連する、今進めております施策なりその背景について若干の御説明を申し上げたいと思います。資料3という白い紙が入っておりますが、その紙の次の資料3-1をごらんいただきたいと思います。国土交通行政は、環境やいろんな面に関連しておりますが、その中で社会資本整備に関連して、今どのような環境施策を進めているかということを一覧的に整理してございます。分野としては、地球温暖化対策、生活環境、循環型社会、自然環境、水環境、こういうふうに分類してございまして、これは、先ほど来出ております「社会資本整備重点計画」の中の環境という分野の分類に従ったものでございます。

地球温暖化対策につきましては、御承知のとおり1997年の京都議定書の中で、我が国はCO<sub>2</sub>等の温室効果ガス排出量の6%の削減が国際的に求められております。2002年に政府で決めました地球温暖化対策推進大綱の中で、自然体でいきますと2008年から2010年、全体で2億トン程度の二酸化炭素の削減が必要であります。その中で国土交通省関係のCO<sub>2</sub>排出削減目標は、全体の約4割、8,000万トン強でございます。まず、そういうウエートがある。この2002年の大綱を2004年、ことしと2007年に評価見直しを行うということになっております。

具体的な施策としては、民生部門では、住宅あるいは建築物の省エネルギー性能の向上。運輸部門では、交通流対策としてITS、路上工事の縮減等が社会資本整備と直接関連する分野であります。産業界の自主行動計画の策定ということで、建設業、住宅産業、不動産業という分野がございまして。そのほか、下水道汚泥の燃焼によりまして出ますN<sub>2</sub>Oの排出抑制、あるいは逆に都市緑化の推進によるCO<sub>2</sub>の吸収といったあたりも、この大綱の中で位置づけられているところでございます。

次の生活環境対策としては、大気汚染あるいは騒音、特にまた最近よく話題になりますヒートアイランド対策あるいはシックハウス対策というような対策が進められております。

右上の循環型社会の形成の中では、建設リサイクル法の徹底、あるいは建設発生土について、行動計画を策定して推進をしております。また、道路あるいは河川で草を刈ったその草の処理、これのリサイクルを進める。そのために、いろいろな意味で市場の中で、国土交通省はユーザーとして市場を引っ張っていくというような取り組みもこれから進めたい。また、下水汚泥。下水普及率が向上するに従って、汚泥の処理は大変大きな問題でございます。したがって、リサイクルということが非常に重要で

ありまして、例えばセメントの素材などとして相当なりサイクルが進んできております。

自然環境につきましては、都市内の水と緑のネットワークの形成、あるいは自然再生といったあたりが重要な課題と考えております。

また、水環境の形成ということで、古い下水道が合流式である、その改善を図らなければいけない、あるいは今後のことを考えると、高度処理というものをある意味では標準的なものとして進めていかなければいけない。それから、水の循環を図るために、できるだけ雨水を地下にしみ込ませる、そういう施策も大事だと考えております。

このようないろいろな広がりで施策を進めておりますが、その下に、やや厚い「社会資本整備に関する主な環境施策」というペーパーがございます。全部御説明する時間はありませんけれども、特に温暖化大綱の見直しという関連で、二酸化炭素等についての現状、その他について若干ごらんをいただきたいと思っております。

1枚めくっていただきまして2ページ、「部門別の二酸化炭素排出量の推移」ということで、これは全体であります。1990年を基点といたしまして、最新データが2001年です。産業分野では、1990年に対して-5.1という削減であります。運輸部門では22.8、業務その他あるいは家庭、くくって民生と言っておりますが、かなりの増加を示しております。これを、これからいかに抑制していくか。今、既にいろいろな対策をとっております。一部効果も出てきておりますけれども、そういったものを今後さらにどうしていくかという問題であります。

次の3ページをごらんいただきますと、今申しました運輸部門、民生部門を中心に数量的な整理をさせていただきます。今の温暖化対策大綱の中で位置づけられている量としては、運輸部門で4,600万トンのCO<sub>2</sub>削減、民生部門、住宅、建築物で3,560万トンの削減、下水汚泥から出ます一酸化二窒素について、CO<sub>2</sub>換算で200万トンというあたりが整理されております。

一方、都市緑化によって28万トン吸収するということも数字的に位置づけられております。これらを合計いたしますと、おおむね8,000数百万トンということで、対策を要する全体の4割ということになっております。

恐縮ですが、この資料の一番最後の33ページをごらんいただきたいと思っておりますが、これまた先ほど政務官からもお話ございましたように、国土交通省環境行動計画（仮称）の策定作業を現在進めております。ポイントは、1つは、今言いました温暖化対策大綱の見直しの中できちっと対策を整理していくということと、先ほど、そのほかの水循環、自然環境、生活環境いろいろ申し上げましたけれども、そういったあたりの万般の施策について、省庁統合のメリットを生かしながら実践的な行動計画をつくりたいということでございます。

3に「政策の点検・立案の切り口」とございまして、特にこれからは、いわゆる規制的手法、あるいはいろんな整備を進めるという手法に加えまして、極力、経済社会システムの中でグリーン化が進むようなメカニズムをつくっていききたい。特にその中で国土交通行政全体として、かなり市場の中でユーザーになる場面が多いものから、そういった立場を活用して、環境が織り込まれた市場形成に向けてどんな行動がとれるかというあたりも一つの議論として進めております。



さらにまた、国際的視野で当然考えるべき問題でありますし、また、世代を超えた問題であるといったあたりもきちんと議論をしていきたい。

検討の進め方として、去年の10月からこの検討を進めておりますが、この夏までには何とか行動計画をつくりたいと思っております、この間、審議会の御指導を賜りたい。また同時に、交通政策審議会でも同じ検討を進めております、環境部会の設置をお認めいただければ、両環境部会の合同会議というようなことも考えたいと思っております。

このことについては以上でございます。よろしくお願い申し上げます。

森下会長 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、皆様方から御意見なり御質問がございましたらお伺いいたしたいと思っております。どなたからでも結構でございます。

どうぞ。

青山委員 社会資本整備という立場から環境施策のあり方を検討するという点については、全く異議なく賛成でございます。例えば大都市の場合には、地球温暖化対策について言えば、密集市街地にいかにして公園・緑地等のオープンスペースをつくっていくか、そういう社会資本整備が本質的な地球温暖化対策ということになると思います。大気汚染対策という面でも、道路の渋滞のボトルネックとなっているところを解消していくとか、そういう社会資本整備が本質的な環境対策になると思いますので、そういった積極的な角度からの検討をしていくということが非常に大事だと思いますので、そういった意味から、環境部会の設置には賛成をいたします。

森下会長 ありがとうございます。

ほかの委員の皆さん方、ただいまの環境部会のことにつきまして、御意見、御質問なりございませんか。

どうぞ。

中村会長代理 国土交通省が中心になって景観基本法というのをお出しになる、これは、私は大変な大進歩だというふうに思っているわけですが、景観の問題というのは、この環境部会の中では対象にはなるのかならないのか、その辺伺いたいんですが。

森下会長 答弁お願いいたします。

澤井総合政策局長 環境といいましても、厳密な意味でこれとこれ、ここまでが環境問題であって、それ以外は違うということではないと思っております、ここに都市・地域整備局長もおりますが、今回の景観関係については、関連して都市公園あるいは民有緑地、さらには公共空間の緑といったあたりの体系的・一元的な整備という思想も関連法律の中で盛り込んでおまして、当然そういった都市の緑という面からということも含めまして議論になってくると思います。

森下会長 どうぞ。

埴委員 二酸化炭素の排出量の数値を今いただいたんですけども、大分予定よりふえているということですが、今度の環境部会をつくることによって、そのこととしては、京都議定書のプランどおりに、計画どおりこれを達成させるということの可能性については、どのぐらい、ほぼ完全にいけるということなのか、やっぱり無理だろうなということなのか、その辺の感触がありましたらお聞かせいただきたいと思います。

森下会長 ただいまの御質問、どうぞお答えください。

澤井総合政策局長 先ほどデータを御説明したときに申し上げましたが、2001年のデータが今のところ最新でございます。逆に省エネ法の改正なんかによって相当効果の高い政策も導入されてきていて、それがどのくらい効果があるかというあたりを一方で検証しながら考えなきゃいけないと思っているんですが、社会資本整備というか全体で言いますと、例えば自動車で言いますと、1995年ぐらいまでぐーんと伸びまして、これは自家用車の大型化が進んだ時期であります。その95年あたりをピークに、逆に少し下がってきているということもあります。それから住宅や建築物につきましても、いろんな省エネの仕組みができて、本当に省エネ、断熱性の高い建物もだんだんできてきている。まず我々は、この辺の効果がどのくらい出ているかということを検証し、恐らくそれだけで十分ということにはならないと思うんですが、その上で、今の施策のどういう点をさらに充実するか、あるいは新しい施策として何かないかということも今省の中で議論しておりまして、その辺をお示ししていろいろと御指導賜りたいというのが今の基本でございます。

このままでいって足りるか足りないか、今そういう御指摘でございますが、ちょっとまだその辺は明確に申し上げる材料がそろっておりませんので、そういった材料も一生懸命作りながら議論をしていきたい。並行になると思います。

森下会長 ありがとうございます。

どうぞ。

小林委員 今回、環境部会をこういう形で立ち上げることについては、私も大賛成ですが、環境部会というのは、従来、河川とか道路とか都市計画とか縦割りになっていたものを、ある意味で横につなぐ部会ですよね。恐らくきょういただいた資料のかなりの部分は、それぞれの分科会が今まで蓄積してきた部分をかなりまとめておられると思うんですね。そうしますと、我々幾つかの分科会に参加しておりますが、分科会でも、環境についてはこれまで議論してきたし、これからも議論していかなければいけない。そのことと環境部会との関係をどのようにとらえるのかというのが、もう一つ説明でわからなかったものですから、その辺をお教えいただけませんか。

澤井総合政策局長 御指摘のとおりで、これまで各分科会で御検討いただいた蓄積は全部活用させていただいて、今先生仰せのとおり、まさに横断的にやるということに意味があると思っております。いろんな政策連携、統合のメリットも生かした政策連携ということも考えなきゃいけませんし、そういう意味では、最初に御説明の中で一言申し上げましたけれども、交通政策審議会の環境部会とも当然連携をとって、国土交通行政全体の中で最も効果的な施策を追求するということとっております。

森下会長 どうぞ。

小林委員 交通政策部会との連携はよくわかったんですが、要するに、別途動いている分科会における環境に対する議論というのは、特に立ち上げないというふうに理解してよろしいんですか。この環境部会で集中的に議論していくという、そういうことだというふうに理解してよろしいんでしょうか。

澤井総合政策局長 当面は、今まで各分科会で検討いただいた成果を活用させてい

ただいて、この環境部会で集中的に議論したいと思っております。

森下会長 ありがとうございます。

どうぞ。

寺尾委員 私も、環境部会の設置には大賛成です。それにつき、ただいまの事務局からのプレゼンテーションをお伺いして考えてことを申し上げたいと思います。先ほどのおまとめは、基本的に、これまで国土交通省さんで取り組んでこられた環境関係の個別の施策等を集め、並べてみた、という以上のものではないように受け止めました。もちろん、各論的な部分は、常に大事なわけですが、環境問題については、総論の部分をしっかりやる必要があります。

先ほど、政務官のお話の中に、「21世紀は環境の世紀である。」という表現がございましたが、まさにこの問題はロング・スパンで考え、構想していかなければならない課題です。21世紀に先立つ20世紀は、人類史上まれにみる物質的発展の世紀であり、資本主義と産業化の時代でした。様々な自然を人間のためにいかに利用できるかを、自然資源の限界を考えるとなく、極限にまで突き詰め実行してきたわけです。それは実際巨大な機構、メカニズムであり、それを構築してきた基本的な前提、発想、理念、原理などによってその基礎が固められておりました。21世紀の初めに当たって、この基礎のところを根本的に再び疑って、再検討していく必要があるわけです。したがって、フィロソフィーをやる必要があると思います。小手先だけで、目の前の環境問題に、場当たりの対処することを積み重ねても、マッチポンプになってしまって、実効ある対処のし方にはなりません。

環境省もあるわけですが、国土交通省さんのように、「建設」「開発」を担ってきた現場、現業を多く抱えておられるところこそ、根本にたちかえって原点から考え直す作業に取り組むことに、大きな意義があると思います。環境部会で、是非そのようなことにも取り組んでいただきたいと思います。

森下会長 ありがとうございます。

澤井総合政策局長 今の御指摘を踏まえて議論を進めたいと思います。

森下会長 ほか、ございませんでしょうか。

どうぞ。

櫻井委員 私、きょう初めて参加させていただきましたので、少し文脈が違うかもしれませんが、21世紀が環境の世紀であるというようなお話もあつたんですが、理論的に言うと、環境という概念は非常にとらえどころがない概念で、安定性を欠いているわけですね。そういう意味で、使い勝手もよろしいのですけれども、環境という話で特に生活環境みたいなことが入ってきますね。一般的には、今は特に社会の状況が急速に変わっていて、いわゆる自然環境とか、ここのきょうの資料を見ますと、自然環境みたいなことが中心なのかなと思って見ていたんですけれども、むしろ生活環境という、今度安全性とかコミュニティとか防犯とかという話が、非常に急激に需要が高いものとしてあると思うんですね。それは社会資本整備の観点から言っても、都市計画であるとか建築行政であるとか、そういうところで実は本当は包含し得るようなところでもあって、そういう観点というのをどういうふう意識されているか。

その部会で議論しましょうということではないのですけれども、この「社会資本整備重点計画」の方を拝見いたしましても、安全性というふうにした場合に、交通の話とかあるいは自然災害の話は入っているけど、そういう安全性の中核的な部分というのがどうも入っていないということで、入れるか入れないか別にいたしまして、その点の御認識と、それから、この話については、やはり社会資本整備の中でも当然意識した形で今後はある程度政策を考えていくということが必要なのではないかということで、ちょっと御質問させていただきます。

森下会長 では、どうぞ当局の方から。

澤井総合政策局長 環境は、確かに外縁は明確でないところはあると思うんですが、私どもが考えていますのは、人間の生活なり経済活動が負荷を与える、その負荷についてどうしていくかということとっております。

したがって、交通事故とかそういう話になりますと、これは別途きちんとした安全行政の体系がありますし、そういったところには多分及ばないと思っております。ただ、CO<sub>2</sub>によって気候が変動して、洪水のパターンが変わるとか、降雨のパターンが変わるとか、そういったあたりは議論の背景としては、これはいろんな御議論ありますけれども、認識しながら進めていくということはあると思います。

いずれにしても、人間活動の負荷をどう政策的にコントロールできるかということ、抽象的ですけども、そういう取り上げ方かなと思っております。

森下会長 ありがとうございます。

ほかに、御質問。

どうぞ。

小谷部委員 環境施策の私たちの生活に対する目的といいますと、やはり住みやすい都市、生活環境をどうつくっていくか、次世代にどう持続可能な生活環境をつくっていくかということが基本にあると思うんですね。実は私、おとといまで3週間ほどヨーロッパの町をめぐっていたのですが、住みやすい町の中で特に交通問題、街路のつくり方に、バルセロナだとかロッテルダム、アムステルダムだとかいろんなところで、非常に感心をして帰ってきました。それで成田に着きまして、高速道路で、バスで都心に戻ってきたんですが、2時間半ぐらい、物すごい交通渋滞に遭いまして、日本の交通事情というのは非常に問題であると。

特に住みやすい都市というのは、歩ける都市、それから、本当に自転車で日常生活が送れる、そして、緑があり水がある。それが実際に実現しているわけですね。これは、今でも大変な公共の設備投資の上で成り立っている。自然にできるものではなくて、大変な計画の中で、公共交通機関をどうするかということも含めまして、どう歩ける都市、自転車で生活できる都市をつくっていくかということ。そして、緑、水を非常に積極的な形で。今ある自然環境を保全・再生ということではない交通計画、街路計画については、非常に積極的な取り組みといいますか、それを期待していますので、この部会でも検討、あるいはほかの関連省庁に関する施策について影響力を持ってほしいなというふうに思います。

森下会長 ありがとうございます。

御意見としてお預かりしていただきたいと思います。

ほか、ございませんでしょうか。

皆さんからいろいろと御意見もちょうだいいたしたわけですが、それでは、本審議会に環境部会を設置する件をお諮りいたしたいと思えます。

原案どおり設置するというところでよろしゅうございますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

森下会長 ありがとうございます。

それでは、環境部会の設置について、原案どおり決定といたします。

なお、環境部会に所属していただく委員等につきましては、社会資本整備審議会令第7条第2項におきまして、「審議会に置かれる部会に属すべき委員等は、会長が指名する。」というふうになってございます。環境問題の広がりを考えますと、幅広い分野から御専門の方々に御就任いただきたいと考えておりますが、環境部会の人選につきましては、委員の皆さんから何か御意見がございましたら伺いたいと思えますが、いかがでございますか。

特段ないようでございますので、環境部会の人選につきましては、会長の私に御一任ということでよろしゅうございますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

森下会長 ありがとうございます。

では、そのように取り計らいをさせていただきますので、よろしく願いをいたします。

## 各分科会等審議状況報告

森下会長 続きまして、各分科会等の審議状況につきまして、事務局より順次報告をお願いいたします。

まず、澤井総合政策局長より願いをいたします。

澤井総合政策局長 それでは、お手元の資料5でございます。私の方からは、計画部会、公共用地分科会、産業分科会の審議状況について御報告を申し上げます。

1枚とっていただきますと、横長の紙がございまして、3分科会につきまして概略整理してございます。計画部会につきましては、社会資本整備重点計画に関する調査審議をいただくために設置されまして、これまで2回開催をいただきました。いずれも交通政策審議会の計画部会との合同会議でございました。今後も、この計画が策定されましたので、計画の推進状況も踏まえながら、必要に応じて開催させていただきます。計画のフォローアップなどについて御審議をいただきたいと思います。そこにありますように、第1回が昨年6月、第2回が昨年9月でございます。

2つ目の公共用地分科会でございます。これは、土地収用法に基づきまして国土交通大臣が行おうとする事業認定に関する処分等の調査審議のために設けられております。これまで2回開催されております。今後とも、土地収用法に基づき、必要な時期にきちんと開催をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

なお、これにつきましては、平成 13 年に土地収用法が手続の透明性あるいは収用手続の合理化といった趣旨から改正をされたわけでありまして、国会の御議論も踏まえまして、収用の公布から施行の間、つまり改正収用法が施行される前も改正収用法の精神で法律を運用すべしという御議論もありまして、改正前につきましては、その括弧にあります公共用地部会というところで同じように御意見を賜ってきております。それを含めると、全体で 6 回これまで開催をしております。

3 つ目の産業分科会でございますが、建設業、不動産業につきまして、建設業につきましては、今の過剰供給構造をいかに是正して産業全体を再生していくか、また不動産業につきましては、今日の情報化なりあるいは証券化といった動きも踏まえて、今後どうしていくかということについて、まず 1 回、昨年 10 月に開きまして、総合的な御意見を賜ったところでございます。

その次に、資料を幾つか用意してございますけれども、「社会資本整備重点計画」につきまして概略御説明をしたいと思っております。お手元に、このような「社会資本整備重点計画」の本体も参考資料 2 としてお配りしてございますが、お手元の横長 1 枚のカラー刷りの資料 5 2 というページを打った資料をごらんいただきたいと思っております。

このポイントでございますけれども、社会資本整備の計画、これは一番早いのは道路の 5 年計画でありまして、これは 29 年にできておりますので、全体として 50 年ぶりの改革ということになります。基本的には、重点計画の中で事業量、事業費ではなくて、社会資本整備の効用を受ける国民から見た成果目標を明らかにする、そういう方向に転換したということでありまして、同時に、社会資本整備公共事業につきましてはいろんな御指摘がございますので、この御指摘を踏まえて、今後このような改革をしていくということはこの計画の中で同時に整理をしております。

1 つは、縦割りを排除して事業間連携を強化する。これは、実は成果目標ということとも一体不可分のことと思っております。成果を達成するために行うべき行政ツールはすべて連携をしていくということでありまして、2 つ目に、事業着手の段階ではなく、事業の構想段階から住民参加を積極的に推進していく。一方で、コストを大幅に縮減していく。これも、直接工事コストだけではなくて、契約段階から運用段階まで含めてトータルでコストの縮減ということを考えよう。さらにまた、政策評価、事業評価を徹底していこうということも明確に整理をしております。入札・契約の適正化、あるいは P F I を含め、民間資金、能力の活用、国庫補助金について地方の裁量性の向上等でございます。

わかりやすくこういう計画をつくったことをいろんな面で活用したいという一環として、できた計画につきまして、これをもとに、国、公共団体、国民の間の対話も進めていこう。具体的ないろいろな議論をしながら、よりよいものにしていこうということを考えております。

なお、この計画に基づきまして、地方ブロックごとに重点整備方針ということを決めるということがこの計画の中に整理されております。先ほどのこの資料で言いますと 4 ページに記載されておりますが、現在、県あるいは主な市、さらには住民の皆さんの意見なども聞きながら、ブロックごとに整理検討を進めておりまして、今月中を目

途にまとめたいと思っております。

この「社会資本整備重点計画」を踏まえて、16年度の予算あるいは今国会の法案ということでどのようなものがあるかの概略を、5 3ページ、5 4ページに整理してございます。予算の中では、例えば5 3ページをごらんいただきますと、「事業間連携施策の更なる強化等」ということで、例えば駅及び駅周辺の交通施設一体としてバリアフリーを進める。事業者としては、鉄道事業者あるいは公共団体、道路管理者、複数の事業者がこういった整備を進めるわけでありましたが、極力同時に、一体的に進めていくというようなことの予算も整理しております。

また、緑につきましても、都市公園だけではなくて、民有の緑地あるいは河川、道路、港湾等の公共空間の緑化などを一体的に進めていこうというようなことも整理しております。

また、先ほど1枚目で言いました国庫補助負担金について、地方の裁量向上ということとも関連しますが、求めるのは成果であって、方法は地方に任せるという、それぞれの地域の特性なりニーズなりアイデアに合った使い方ができるまちづくり交付金というものの制度も、創設を来年度予算の中に盛り込んでおります。

それから、「社会資本整備事業調整費の創設」ということで、通常ですと、予算は年度当初にきちっと配分をして、1年間を通じて計画的につくっていくということでありますが、例えば周辺の住民の皆様とのお話し合いで年度途中で新しい追加財政需要が生じたというようなときに、この社会資本整備事業調整費というものを活用して機動的に対応できるような仕組みも入れております。

それから、「政策評価、事業評価の厳格な実施と予算への反映」ということで、例えば政策評価の結果、地価の高い都市部ではどうしても都市公園整備がおくれているということが指摘をされておまして、例えば今回の予算の中で、都市公園の整備だけではなくて、民有緑地を公開して公園的に活用する、そのために必要な施設整備というものを補助対象とした緑地環境整備総合支援事業の創設なども盛り込んでおります。このほか、法制度で立体都市公園あるいは借地公園というようなことも進めたいと思っております。

主なところはそのようなことで、一番下に「重点的に推進する事業・施策等」ということで、15年と16年の比率で言いますと、全体平均は1を切っておりますが、重要なものには、このように重点的な予算計上をしているということであります。

次のページの関係法律といたしまして、先ほど御指摘もございましたけれども、景観緑三法案というものを今国会に提出しております。重点計画で言いますと、先ほどの白いパンフレットの8ページに出てまいりますけど、水と緑豊かで美しい都市生活空間等の形成という成果目標を挙げておまして、それに対応する法案でございます。

また、重点計画の安全の成果目標として、総合的な交通安全対策及び危機管理の強化という項がございますが、それに対応いたしまして、国際航海の船舶、あるいは外国から船が入ってくる港の保安の向上のための法案を提出しております。

それから、都市の活力を上げるための施策の一つとして、東京国際空港、羽田空港の緊急整備の特別措置法案というものを提出しております。

さらに、この計画の総論の中で、社会資本整備における新たな国と地方の関係の構

築、具体的に言えば、地域の創意工夫を生かし、地方の裁量性を高めるという観点から、一昨年成立しております都市再生特別措置法を改正いたしまして、まちづくり交付金の制度の創設、あるいは権限の市町村への集中といったような内容を盛り込んだ法案を提出しております。こうしたことで、「社会資本整備重点計画」を踏まえて、いろんな面で政策を展開したいと考えているところでございます。

以上でございます。

松野住宅局長 続きまして、資料6に基づきまして、住宅宅地分科会、建築分科会の審議状況報告をさせていただきます。住宅局長でございます。

6 1に、「住宅宅地分科会における審議状況」とございます。まず、これまでに「新たな住宅政策のあり方について」という建議をいただいております。これは、きょう御出席の八田委員に分科会長として取りまとめをいただいたものでございます。平成14年の5月から11回にわたって議論をいただきまして、今年の9月に建議をいただいたということでございます。

建議の概要でございますが、新たな住宅政策の基本方針ということで、フロー重視から市場重視、ストック重視ということ。あるいは、市場重視といいましても、やはり消費者政策の確立あるいはセーフティーネットの再構築ということが必要だと。それから、少子高齢化、環境問題に対応する居住環境の形成。それから、住み方として街なか居住、マルチハビテーションなど、都市・地域政策と一体となった政策といった、こういう柱立てになっております。それから、現在の5カ年計画のベースになっております住宅建設計画法も見直していくべきだという方向の提示をいただいております。

今後でございますが、こうしたことを建議としていただきましたので、一つの方向性を出していただきましたので、17年度末に今の5カ年計画が終了するということがございますので、いただきましたこの建議を踏まえまして、住宅政策の今後の新たなあり方の骨格を改めて御議論をいただくということになっております。

続きまして、次のページ、建築分科会の審議状況でございます。審議をいただいた事項がございます。「既存建築物の改善と有効活用のための建築行政のあり方について」ということで、これは、出席いただいております岡田委員に分科会長として取りまとめをいただきました。これは既存建築物をうまく使っていくということでございまして、かつて右肩上がりの時代には、古くなったビルを壊して新しいビルをどんどん建てるということがございましたが、今後は、使えるものはうまく使っていくと。しかも安全に使うという観点から、既存建築物、ストックの有効活用ということが一つの課題になります。それに対応すべく、現在の建築基準法のいわゆる既存不適格建築物というものがございまして、建てられたときは適法に建ったわけですが、新たに新耐震基準というような規制が導入されて、現在は不適格になっているというものがございます。こういったものに対する改修のあり方。今まで基準法がかなり厳格な考え方で来てまいりましたが、一方で、硬直的というような御批判もいただいておりますので、この辺のあり方を再検討するというところで審議をいただいたわけでございます。これに基づきまして、建築基準法等の改正案を既に3月2日閣議決定をいたしまして、国会に提出したところでございます。



以上が両分科会の審議状況でございます。

竹歳都市・地域整備局長 続きまして、都市計画・歴史的風土分科会、資料7でございます。

まず、都市計画部会の方におきましては、昨年末に21世紀型都市再生ビジョンということをおまとめいただきました。2年半にわたりまして御審議いただきました。都市再生は小泉内閣の一つの大きな政策課題ということで、審議の途中、中間取りまとめの段階で具体策も次々と政策になっております。民間による都市再生を推進するための都市再生の法律でございますとか、密集市街地の法律の改正とか、既に具体化されたものもございしますが、昨年末に全体の取りまとめということで、この答申におきましては、今後取り組むべき都市再生の政策に関する全体像をお示しいただいたということで、今後、これをさらに具体化していくということになります。

幾つかのポイントについて御説明申し上げますと、まず最初に、小さい字で大変恐縮でございますけれども、背景というところが、フレームがございます。人口減少、高齢化等のことについては既に言われているわけでございますが、人口の減少が都市における住まい方に数量的にどういう形でインパクトを与えていくか、それを都市圏別に分析しようということでございます。右側の表に三大都市圏、地方都市圏、非都市圏とございますが、88の都市圏を設定いたしまして、88以外のところを非都市圏と定義しております。ごらんいただきますと、三大都市圏でもD I D面積、これは人口集中地区ということでございますが、1平方キロ当たり人口5,000人以上の人口集中地区の面積は、三大都市圏も - 1.3、地方都市圏は - 5.7、非都市圏は - 24.9 ということで、市街地の面積が小さくなると。今までは都市が大きくなる時代でございますけれども、これからは小さくなる時代と。こういう中で、都市再生という問題にどう取り組むかということでございます。

5つの基本的方向ということでございまして、1番目が、環境と共生した持続可能な都市の構築、2番目が、国際協力の高い世界都市・個性と活力あふれる地方都市への再生、3番目が、「良好な景観・緑」と「地域文化」に恵まれた「都市美空間」の創造、4番目が、安全・安心な都市の構築、5番目が、都市の将来像実現に向けた官民協働による都市の総合マネジメントということで、今後、環境部会でさらに突っ込んだ議論がされる、そのまず全体像を、都市という角度からこういう提言をいただいております。

これをさらに10のアクションプランということで、例えば で、徒歩生活圏形成による全国都市再生。先ほども御意見がございましたが、歩いて暮らせる、自転車を活用するというような、高齢化して自動車が運転できなくなったときにどういう住まい方をしていったらいいんだろうかというようなこととか、 というところでは、景観形成と緑の創出に向けた制度の構築というようなことで、実はこの と は、今度の国会にそれぞれ、まちづくり交付金というようなものを含んだ都市再生特別措置法の改正、 というようなところでは、景観法、緑地関係の法律の景観緑三法というようなことで、さらに具体的な政策に取り組むということでございます。

残りの問題につきましても、今後、順次この分科会で御議論いただくということで、この問題につきましては、松原委員にお取りまとめをいただいたところでございます。

次のページは、今申し上げました2年半にわたる御審議の経過を、どういうテーマについて御議論いただき、まとめていただいたかということでございます。

次に、高階委員におまとめいただいております歴史的風土分科会でございます。7

3ページでございます。大津における新たな古都指定など、今後の古都保存行政のあり方はいかにあるべきかと。現在、鎌倉、京都、奈良等9つの都市が古都と指定されておりまして、大津は10番目の古都ということで、天智天皇が、短い期間ではありましたが、そこに都を構えたということで、琵琶湖の西、比叡山にかかる地帯がこの対象区域になるわけでございます。既に答申をいただきまして、昨年10月10日に、大津市を古都と指定するという政令が公布・施行されております。

今後のスケジュールでございますが、既にこの部会では、具体的な区域をどうするかという御議論をしていただいております。現在、答申に向けて審議をしていただいております。そうしますと、保存計画の決定とかということが決まって、いよいよ大津が具体的な古都としていろいろな制度が動き始めると。

その他につきましては、明日香村というのが村ごと保全されているわけでございますけれども、この明日香における歴史的風土の創造的活用について。さらに古都保存につきましては、例えば平泉でございますとか、必ずしも天皇が都を構えたところ以外につきましても、全国展開していくということについてはどうかということ、現在、御議論いただいているところでございます。

以上でございます。

清治河川局長 続きまして、河川分科会の審議状況の御報告を申し上げます。

資料8でございますが、8 1ページに平成15年度の審議状況をまとめてございます。これの2というところがございますが、河川整備基本方針検討小委員会というのがございます。これが、河川分科会のもとに河川整備の基本方針の御審議をいただいているものでございます。

2枚めくっていただきまして、8 3ページ目のところに「河川整備基本方針の策定について」という資料がございますが、平成9年に河川法が改正されまして、それまでの工事实施基本計画、それに基づいて河川の整備あるいは維持管理を行っていくということになっていたわけでありまして、これが河川整備の基本方針というものと河川整備計画という二段構えになりまして、基本方針は社会資本整備審議会の御意見をいただくという形になっておりまして、それを受けて河川整備計画、これはおおむね20年から30年の間に整備していく内容について、その目標あるいは工事、維持の内容について取りまとめていくものでございます。

下の方に河川整備基本方針の策定済み水系というのがございますが、現在まで、全国の109水系のうち23水系の基本方針につきまして御審議をいただいて、決定の運びに持っていったというところであります。8 1ページに戻っていただきたいと思っております。

平成15年度は、下にございますように、手取川、櫛田川、肱川、筑後川、阿武隈、五ヶ瀬、番匠、この7水系につきまして、基本方針の進めさせていただきました。

それから、上の方に河川分科会の審議状況という、分科会本体でございますが、4

月に、河川法の第4条第1項の一級河川の指定というのがございますが、これは法を適用する河川の指定につきまして御審議いただいているものでございます。

それから、平成16年の1月26日でございますが、河川敷地占用許可準則の見直し方針はいかにあるべきかという諮問をいたしまして、今後、この審議をお願いするということになっていくわけでありまして、82ページ目、次のページの資料を見ていただきたいと思います。

河川敷地占用許可準則は、河川法の24条でございますが、占用許可の基準を定めたものでございまして、新河川法の成立とともに、昭和40年に事務次官通達という形で準則を定めてございます。その後、平成6年、平成11年と改正をしておりますが、今お話がありました都市再生あるいは規制緩和等を主体といたします地域再生の動きに、河川敷地をどのように地域の活性化あるいは都市の再生に生かしていくかということについて御審議をいただきたいと思います。

それから、景観法についての話もございましたが、この景観法に対する整合性、こういう面からも御審議いただきたいと思います。4回程度の審議を予定しておりますが、社会資本整備審議会の答申という形でおまとめいただきまして、この内容を踏まえた準則の見直し作業に入りたいというふうに思っております。

以上でございます。

佐藤道路局長 続きまして、道路分科会の審議状況について御説明させていただきます。

9-1と書きましたところでございます。最初に審議状況でございますが、平成14年の8月2日に埴委員、中村委員にお世話いただきまして、御指導いただきまして答申をいただきました。これを昨年9月2日に、基本政策部会でフォローアップ状況を御報告申し上げさせていただいたところであります。

この答申を受けまして、主な点につきまして4つ御報告申し上げたいと思いますが、最初に2の(1)でございますが、「成果主義に基づく道路行政マネジメント」ということで、これにつきましては、平成15年度より業績評価書、計画書、こういう形で、日本で初めてだと思っておりますが、単年度事業について、翌年度の効果をどう期待するかという点について、初めて出ささせていただきました。ニューパブリックマネジメントの先駆けと、こういうような形であろうかと思っております。

さらに、(2)でございますが、効率的に「作る」、あるいは有効に「使う」と、こういう観点を強めるべしというのが、また答申の一つのポイントでございます。これにつきましては、有料道路の弾力的料金設定、さらには高速におけるインターチェンジの倍増に向けまして、ETC専用のインターチェンジの社会実験、あるいはまた、これをスマートインターチェンジなどと呼んでおりますが、こうした施策を打ち出ささせていただいた、こういうことであります。

さらに、下の方(3)でございますが、「開かれた道路行政に向けて」ということで、データの体系的な収集・共有、あるいはまた、インターネットを通じてできるだけ情報公開させていただく。あるいはまた、NPO、住民等との地域活動の拡大、こうしたことに努めてきているところであります。

(4)「道路関係四公団の改革」、こういうことでございますが、実は社会資本整

備審議会の答申におきましても、今の有料道路制度が限界ではないか、料金収入に過度に依存しているのではないか、これは見直すべしと、こういう御提言をいただいております。あわせまして、道路関係4公団の民営化委員会というものが一昨年の6月に発足いたしまして、そこの審議をいただいて、一昨年の暮れに意見書をお出しいただいたところでございますが、以来1年間、いろいろ政府内で議論させていただいて、政府・与党で昨年の12月の22日に、基本的な枠組みをどうするか、その概要をまとめていただいて、実は今週9日に、この関係法案について閣議決定をいただいた、こういうことでございます。

簡単にその部分の御説明も申し上げたいと思いますので、次のページでございますが、別添資料といたしまして、「道路関係四公団民営化関係法案について」というのを紙1枚にまとめさせていただいております。これにつきましては、4つの法案を準備させていただくということで、今までの道路関係の4公団が高速道路の6つの株式会社になる、こういうことございまして、首都、阪神、本四につきましてはそのまま、道路公団につきましては東、中、西、3つの株式会社に分割させていただく。さらに、道路の資産そのものは、機構ということで独立行政法人の日本高速道路保有・債務返済機構、こういう機構を設置させていただいて、資産を保有し、債務の返済に当たるということにさせていただく。さらに、今までは有料道路制度については、公団ないし公社が有料道路の整備ができる、こういうことであつたわけでございますが、株式会社の発足に伴いまして公団を廃止し、会社が有料道路の整備ができると、こういう関係整備法をつくらせていただく、変えさせていただく。4つ目でございますが、民営化に伴う経過措置ということで、関係法の施行法という形で経過措置をまとめさせていただいた、こういうことでもあります。

ポイントを6つ出させていただいておりますが、最初に、債務の早期の確実な返済ということで、これは法律事項ではございませんが、必要な道路は何か、むだな道路は整備をすべきではないのではないかと、こういう御議論がありまして、中村会長代理より、中村基準という形で民営化委員会にその考え方を出示させていただいて、これに基づいて、昨年の暮れに高速道路の整備中の70区間につきまして、全部評価して出させていただいた。これは世界で初めてだと思いますが、厳密に総合評価をさせていただいて、データも全部公開して、必要性についても御議論いただいで整理をする、こういうことができるようになったわけでございます。さらに、債務の早期確実返済ということで、民営化から45年以内に債務を確実に完済する。完済後は無料開放する。

2番目に、会社の自主性ということで、せっかく民営化にするんだからということもございまして、一方的な施行命令といった枠組みを廃止して、会社の自主的な判断に基づく申請による。そして、建設中、調査中の高速道路を引き続き建設するかどうかという点については、大臣が会社と協議する複数協議制といったようなことも導入させていただいたと。

社会資本整備審議会との関係で、大変恐縮なのでございますが、2の の2行目でございます、協議が不調、大臣と会社の間で協議が不調ということが見込まれる場合には、社会資本整備審議会にその理由の正当性につきまして、会社から、なぜできないかというような理由を開示していただいて、それで社会資本整備審議会に御審議い

ただいて、意見をいただく。その結果に基づきまして、また大臣が判断する、こういうことになるかと思えます。これにつきましては、法律が制定できましたら、また会長初めいろいろ御相談申し上げた上で、どんな計らいにするかという点について御相談申し上げたいと思えます。

さらに、3番でございますが、JH系3社の債務の管理ということで、道路公団は3社に分割されますが、債務は基本的には同じ返済期間で返さなきゃいかんということもありまして、建前、基本上は、法律上は一体管理。ただし、会社ができますので、会社が45年間の料金収入あるいは管理費、それぞれ計算した上で、貸付料を会社ごとに決めさせていただく、こういう形になりますので、あえて申し上げれば、逆に今度は会社のそういう意味での経営責任、ここが明確になるという点でもございます。

それから4番、政府の株式保有義務ということで、これは会社の自主性、民営化するんだからということと、そうはいつても会社の信用力、あるいはまた、株を上場する場合の安定性、安定株主がいなくていいか、こういう問題がございまして、3分の1以上の保有を義務づけさせていただく。ただし、10年以内に法律を見直していく対象にしましょうと。

政府保証も同様でございますが、会社にするんですから、自主的にみずから市場規律の中で資金調達すればいいじゃないか、こういう御意見と、実際には担保が何もございませぬ、資産は機構が持ちますので、会社の方は資産を持たないので、そういう意味では担保がない。こういう形もございまして、当分の間、経営が安定して市場の評価が安定するまでは、政府が一部分、必要最小限の保証ができるというような規定を入れていただくということにいたしましたところであります。

6番目、建設費・管理費の業績への反映ということで、営業努力といいますか経営努力をどう反映するか。清算主義では今の公団と変わらないではないかと、こういう御議論もあります。大事な点は、高速道路の料金収入に利潤をあらかじめ認めない、見込まない、こういうことでございますので、そういう意味では、じゃどういふふうにさらにインセンティブを考えるか。こういう点につきまして、会社の経営努力によって、営業努力によって管理費等が節減できれば、その部分は会社の利益として発生し得る。結果、利益が発生し得る。さばれば損失が出る。こういうような形で、大きくはもうからないけれども、経営努力はしなければいけない、こういうような制度として提案をさせていただくということにいたしましたわけでございます。

以下、多少細かい資料が9/3以下載っておりますが、時間の都合もございまして、御説明の方は以上にさせていただきたいと思えます。

森下会長 以上、それぞれの各分科会の審議状況の御報告をいただきました。委員の皆さん方から、何か御質問なり御意見ございましたら、お伺いをいたしたいと思えます。いかがでございますか。特にございませんか。

特にないようでございます。

それでは、本日予定をいたしておりました議事は以上でございますので、これをもって第5回総会を終了させていただきます。

委員の皆さん方には、大変お忙しいところにもかかわらず御出席をいただきまして、まことにありがとうございました。

それでは、最後に、事務局から御連絡事項がございましたら、お願いをいたします。  
加藤総務課長 本日の総会につきましては、後日、委員の皆様には議事録を送付させていただきます。御確認をいただいた上で公開をしたいと思っております。

また、それとは別に、速報版として簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたしたいと考えております。

また、次回以降の総会の開催につきましては、会長と御相談して決めてまいりますので、それを踏まえて委員の皆様には御連絡いたしたいと存じます。本日はどうもありがとうございました。

閉 会