

社会資本整備審議会総会及び

交通政策審議会総会合同会議

平成17年6月27日(月)

14時30分～16時30分

於 赤坂プリンスホテル ロイヤルホール

1. 開会

神谷総務課長

定刻になりましたので、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合同会議を開催させていただきます。

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。

私は、事務局を務めさせていただいております国土交通省総合政策局総務課長の神谷でございます。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のでよろしくお願いいたします。

本日は、前回(平成15年5月6日)と同様、社会資本整備審議会総会と交通政策審議会総会の合同会議としてお集まりいただきました。

本日は、委員の皆様にも、両審議会の合同部会として新たに技術部会を設置することについてご審議いただきますとともに、報告事項といたしまして、「社会資本整備をめぐる状況と課題」、「京都議定書目標達成計画」、「ユニバーサルデザイン政策大綱」、「今後の国際物流施策の課題」等についてご説明させていただきご意見をいただきたいと存じます。

なお、本日のご審議につきましては、約2時間ほどお時間をいただきたいと存じます。

それでは、まず最初にお手元の資料の確認をさせていただきますと存じます。

議事次第、配席図のほか、資料1から資料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くださいますようお願いいたします。

す。

2 . 委員紹介

神谷総務課長

続きまして、委員のご紹介に移らせていただきたくないと存じます。

本年2月及び3月に両審議会の委員の改選が行われ、新たに審議会委員にご就任いただいた方もおられます。

時間の都合もごさいますので、会長、会長代理、及び新たに委員にご就任いただいた方のご紹介にとどめさせていただき、それ以外の委員の皆様につきましては、お手元にお配りさせていただいております資料1及び資料2の両審議会の委員名簿及び配席図によりましてご紹介にかえさせていただきたくないと存じます。

まず、^{もりした}森下 ^{よういち}洋一 社会資本整備審議会会長でいらっしゃいます。

次に、^{おくだ}奥田 ^{ひろ}碩 交通政策審議会会長でいらっしゃいます。

次に、^{なかむら}両審議会の会長代理を兼ねていただいている^{ひであ}中村 英夫委員でいらっしゃいます。

続きまして、新たにご就任いただきました委員の方を、社会資本整備審議会から五十音順でご紹介させていただきます。

^い井出 ^{たかこ}多加子 委員でいらっしゃいます。

^{うえむら}上村 ^{たえこ}多恵子 委員でいらっしゃいます。

^{くぼ}久保 ^{てつお}哲夫 委員でいらっしゃいます。

^{こうら}小浦 ^{ひさこ}久子 委員でいらっしゃいます。

^{こえだ}小枝 ^{いた}至 委員でいらっしゃいます。

^{みつい}三井 ^{やすひさ}康壽 委員でいらっしゃいます。

^{もりち}森地 ^{しげ}茂 委員でいらっしゃいます。

このほか、本日は所用によりご欠席でございますが、^{うめだ}梅田 ^{さだお}貞夫委員にも新たにご就任いただいております。

続きまして、新たにご就任いただきました交通政策審議会の委員の方をご紹介申し上げます。

こうだ 幸田 委員でいらっしゃいます。
まいん 真音 委員でいらっしゃいます。
ししたら 設楽 委員でいらっしゃいます。
たにの 谷野 委員でいらっしゃいます。
とみざわ 富澤 委員でいらっしゃいます。
ひでき 秀機 委員でいらっしゃいます。
よこうこ 和気 洋子 委員でいらっしゃいます。

なお本日は、いずれの審議会につきましても、それぞれ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。

また、マイクに関して申し上げますが、ご発言をいただきます際には、テーブルにございますマイクの台の部分にボタンがございますので、ボタンを押してご発言をいただきたいと存じます。

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の森下会長にお願いいたしたいと存じます。

それでは、森下会長、よろしくお願い申し上げます。

3 . 大臣挨拶

森下会長

それでは、議事に先立ちまして、社会資本整備審議会及び交通政策審議会の総会合同会議を開催するにあたり、北側国土交通大臣よりご挨拶をいただきたいと思っております。

大臣

ご紹介いただきました国土交通大臣の北側力一雄でございます。

声がしゃがれておりますが、この三日間選挙で、マイクを持って大きな声でしゃべってましたのでちょっとお聞き苦しいところがあるかと思っておりますが、ご了承のほどよろしくお願いいたします。

本日は奥田会長、森下会長をはじめ委員の皆様におかれましては、大変ご多忙のところご出席を賜りましてまことにありがとうございます。

日ごろ国土交通行政の推進にご指導、ご鞭撻を賜りご協力を頂戴しております。心より感謝を申し上げる次第でございます。

さて、ご存じのとおり4月25日に、107名の方がお亡くなりになる、まことに痛ましいJR西日本福知山線の列車脱線事故が発生いたしました。

さらに航空につきましても管制指示違反、高度計の誤認、タイヤの脱落等々、安全上のトラブルが続発しております。

公共交通機関にとりまして、輸送の安全確保を図るのは最大の使命でございます。

しかしながらこうしたトラブルが続発をしていること、大事故があったこと、きわめて遺憾と考えております。

国土交通省におきましては事業改善命令、立入検査をはじめ、事業者に対する監督指導を強化したところでございますが、さらにヒューマンエラー事故防止対策の検討や、事業者に対する監査監督の手法や、また、組織体制のあり方の検討を行うなど、国民の公共交通機関に対する信頼回復に向けまして、公共交通機関の抜本的な安全確保対策に全力を尽くしてまいりたいと考えております。

また、昨年から今年にかけては豪雨や相次ぐ台風、新潟中越地震、福岡西方沖地震等の自然災害によりまして多くの被害が発生しております。

国土交通省といたしましては引き続き、被災地の早期復旧、復興に取り組みますとともに、今後の大規模自然災害に備えまして、これまでのさまざまな災害対策を総点検いたしましてハード整備はもちろんですが、地域密着の防災情報提供等のソフト対策も一体的に実施をいたしまして、災害に強い国土づくりを推進してまいりたいと考えております。

一方、社会資本整備分野におきましては、平

成15年5月に両審議会におきましてご審議をいただきました社会資本整備重点計画に基づきまして、これまでも重点的かつ効率的、効果的な整備に鋭意取り組んでまいってきておりますが、平成20年度からの次期重点計画の策定を見据えた今後の社会資本整備のあり方につきまして、先般検討を開始したところでございます。

本日の会議におきましては、内閣府を中心として現在検討が行われております第3期科学技術基本計画を踏まえ、国土交通省技術基本計画の見直しの方向性や審議の体制についてご審議をいただきたいと存じます。

また、先ほど申し上げました社会資本整備をめぐる状況と課題、本年4月28日に閣議決定されました京都議定書目標達成計画、さらには「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考えに基づく政策大綱、さらに今後の国際物流施策の課題についてご報告をさせていただきたいと思っております。

委員の皆様から忌憚のないご意見を頂戴したいと存じます。

両審議会におかれましては、社会資本整備及び交通政策の分野につきまして、従前より大変有意義なご審議をちょうだいしております。

新たな行政課題が山積する中、今後とも幅広い見地からご指導賜りますようお願い申し上げます。私の冒頭のご挨拶にかえさせていただきます。

本日は大変お忙しい中ありがとうございます

森下会長

ありがとうございました。

大臣は公務ご多用のためにこの場でご退席されます。

(大臣退席)

4 . 議事

(1) 「技術部会の設置について」

森下会長

次に、議事の公開につきまして、本日はマスク各社の傍聴を認めることとしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

それでは、そのように取り計らいますのでよろしく申し上げます。

それでは、議事に入りたいと思います。

議事次第にありますように、まず、本日の合同会議では、「技術部会」の設置について審議を行いたいと存じます。

「国土交通省技術基本計画」をはじめとする当省の技術研究開発の横断的事項を審議するため、両審議会の合同部会として、「技術部会」を設置する件について、事務局から説明をお願いします。

丸山総合政策局長

お手元の資料3に基づきまして、技術部会の設置につきましてご説明をさせていただきます。

お手元の資料3の8ページをごらんください。「技術部会設置について」の概要が書かれたペーパーでございます。

現在、内閣府を中心として第3期科学技術基本計画の策定作業が進められておりますが、それを踏まえた、当省の技術研究開発の横断的事項、及び「国土交通省技術基本計画」に関して審議するため、両審議会の合同部会として新たに「技術部会」を設置する件について、ご審議いただくというものでございます。

次に7ページをご覧ください。議決事項として、「技術部会の設置について」というペーパーでございます。

国土交通分野における科学技術政策について合同の形で調査審議していただくため、両審議会に技術部会を設置する必要があります。

「参考」をご覧ください。

社会資本整備審議会令第7条第1項で、「審議会は、その定めるところにより、部会を置くことができる。」という規定がございますので今回、これに基づきまして社会資本整備審議会に「技術部会」を設置させていただきたく思います。一方、交通政策審議会の方でも、技術分科会の下に同様に「技術部会」を置きまして、これらが事実上一つの「技術部会」という形でご議論いただくという体制をとらせていただきたいと考えております。

なお、交通政策審議会技術分科会のもとに技術部会を設置する件については、後日、技術分科会にて、改めてご審議いただきたく存じます。

金澤技術総括審議官 この部会の設置に関連する背景につきまして若干のご説明を申し上げたいと思います。

資料3の2ページをご覧ください。科学技術基本計画の流れと国土交通省の技術開発に関する動きについて示したものでございます。

今後のわが国の科学技術政策の基本的な枠組みを与える科学技術基本法が平成7年11月に施行され、それに基づきまして平成8年7月に第1期科学技術基本計画が策定されました。

また、平成13年1月に設置されました総合科学技術会議におきまして、第2期科学技術基本計画が策定されました。さらに、今年度、平成18年度から22年度の5カ年の計画である第3期科学技術基本計画が策定される予定になっております。

一方、国土交通省の動きとしましては、建設分野では、建設省技術五箇年計画が策定され、社会資本技術会議におきまして「社会資本分野における技術開発の基本的方向」がとりまとめ

られました。

また、運輸分野では、運輸技術審議会におきまして「21世紀初頭の交通技術開発の基本的方向について」がとりまとめられました。

そして、国土交通省技術基本計画が、これらの国土交通分野における技術開発の基本的方向に基づきまして、また、第2期科学技術基本計画も踏まえまして、国土交通省技監を座長としました「国土交通省技術研究開発戦略会議」におきまして議論され、平成15年11月に策定されました。

資料3の3ページをご覧ください。

現在、総合科学技術会議におきまして、第3期科学技術基本計画の策定作業が進められているところでございます。6月16日に中間とりまとめが行われ、12月頃に原案とりまとめ、来年3月を目途に閣議決定される予定でございます。

本省の対応としましては、「国土交通技術会議」を設置させていただきまして、第3期科学技術基本計画策定にあたりまして提言をとりまとめさせていただき、4月に総合科学技術会議に説明させていただきました。

今後は、技術部会を設置させていただき、当部会にて、第3期科学技術基本計画を踏まえた国土交通省技術基本計画の審議を行っていきたいと考えております。

資料3の4ページをご覧ください。国土交通省技術基本計画の概要を示したものでございます。

科学技術基本法に基づきまして、2001年3月に、第2期科学技術基本計画が総合科学技術会議の議論を経て閣議決定されましたが、国土交通省技術基本計画は、その第2期科学技術基本計画を踏まえまして、社会資本整備重点計画とも整合性をとって、国土交通省全体として初めて技術研究開発の方向性を明示した計画で

ございます。

国土交通省技術基本計画では、国民の暮らしに関わる5つの目標を、今後の技術研究開発戦略の方向性として掲げまして、これらの目標を具体化するために10テーマの重点プロジェクトを実施することが示されております。

また、この計画による技術研究開発によって、将来の社会におきまして実現を目指す暮らしのイメージがわかりやすく明示されております。この計画の策定にあたりましては、多方面から広く国民の意見を募集し、反映いたしました。

資料3の5ページをご覧ください。第3期科学技術基本計画の方向性を示したものでございます。

総合科学技術会議の議論としましては、科学技術の成果を社会・国民に還元する努力を強化し、国民にわかりやすくその成果を説明することで国民のご理解とご支持を得て、国民とともに科学技術を進めていくことを、検討に当たっての基本姿勢としております。第2期科学技術基本計画で掲げられました3つの理念を継承しながら、その理念を実現するために、より具体化された6つの政策目標を設定し、人材育成にも重点をおくことを検討しております。

また、第3期科学技術基本計画では、科学技術の戦略的重点化の更なる強化を目指しております。

資料3の6ページをご覧ください。

国土交通技術会議におきまして、とりまとめられました提言についてでございます。

従来からの科学技術や先端的科学技術を組合せ・統合し、高度化する技術を「社会的技術」と名づけまして、第2期科学技術基本計画で重視されていた先端的科学技術と並ぶ重要分野として位置づけるべきとの提言でございます。

国土交通省の科学技術の多くは「社会的技術」でございまして、科学技術によって直面す

る課題を解決するための技術として、「防災・安全」、「基盤再生・革新」、「環境」の3つを重点領域と定め、この3つの領域が、第3期基本計画に重点領域として反映されるよう提案いたしました。

資料3の8ページは技術部会の概要を示したものでございます。

本件については以上でございます。よろしくお願ひ申し上げます。

森下会長

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、ご質問、ご意見等をお願いしたいと思います。

三井委員

重点項目の中には載っておりませんでした。6ページでご説明がありました「基盤再生と革新」のところではストックの問題に触れておられると思いますが、これから維持管理が大変重要になってまいります。既にアセットマネジメントという考え方を取り入れて着手しておられると思いますが、まだ本格化していないように思いますので、これをかなり重点的にやっていただきたいと思ひます。

印象的なことを申しますと、アメリカのニューヨークで道路公団、首都公団に当たるような橋とかトンネルの管理公団がありまして、その総裁と話をしましたときに、「橋ですからいつか架け替えなければいけない。ニューヨークの橋をかけかえるのは大変でしょう」と言いましたら「常時診断をして、必要に応じてグラウトするとか、鉄が錆びないようにするとか、そういうことをして永久に使う」と話しておられまして、本当にそうかなと、いまでも本当にできるのかなと思ひますが、そういう試みを我が国でもいろんなところでしておられると思ひます。

特にストックをたくさん持っておられるところはしておられますので、この点を本格的に、

将来のために研究していただきたいと思いますし、中村先生が座長をしておられるようですので、ぜひ中村先生にもお願いしたいと思ひまして発言させていただきました。

森下会長

ありがとうございました。
事務局から何かございますか。

金澤技術総括審議官 ありがとうございました。鋭意検討させていただきます。

森下会長

中村先生、ございませんか。

中村会長代理

おっしゃるとおりで、いまわが国は膨大なストックを抱えているわけですが、それをこれからどういうふうに健全性をチェックして、それを間違いなく使っていくにはどうすればいいのか。社会資本健康診断カルテとでも言うべきものをこれから考えていかなければいけない。

一部でそれはすでに行われていますが、それを、いまのIT技術等々を活用してやっていく方向の仕事はこの中に入っているはずでございます。

森下会長

ありがとうございました。ほかにございませんか。

奥谷委員

5ページで情報通信の戦略的重点について書いていらっしゃるんですが、つい最近、カードの問題がアメリカで起こりましたが、身近なコンピュータにアタックして壊されてしまうことに対する防御とか、6ページに運航管制システムとか、災害・事故・テロ等から国民を守ると書いていらっしゃるんですが、こういった問題も、いま竹島とか尖閣列島とか、領域の問題がございますね。

そういった防衛といたしますか、そちらとの兼

ね合いも含めて、全部技術的にお考えになって
いらっしゃるのでしょうか。

金澤技術総括審議官 最初の情報通信の分野は5ページですが、総合科学技術会議の第2期の基本計画の中で、特に重点的に進めるべき分野ということで選ばれましたのが、ここに記載しておりますライフサイエンス、情報通信、環境、ナノテクノロジー・材料ということでございまして、情報通信分野の中には、先生おっしゃいますような危機管理とかカードの問題とかさまざまな問題が入っております、個別にここでご説明できませんが、そういうことを勘案しながらやっていると。

私どもとしては情報通信についても、基盤的な技術、先端的な技術だけじゃなくて、情報通信を使って、いかに社会の問題を解決するか。

技術の見方を、社会的技術ということを申し上げて、社会のさまざまな課題、先生がおっしゃいましたカードの問題とか、あるいは国交の領域の問題とか、そこをどのように見張るか、どう通信するか、そのあたりも勘案しながらやっていきたいと思っております。

森下会長

ありがとうございました。ほかにございませんでしょうか。

櫻井委員

いまのお話と少し関連するかと思いますが、安心・安全という言葉が、きょうの資料の中で何回か出てくるんですが、概念がはっきりしていないところがあると思います。

資料3の4ページに「安全で不安のない暮らしの実現」と出てくるんですが、それに対応するのは、右側の・を見てみますと事故防止の話が書いてあって、5ページにも安全・安心が出てきて、6ページに行きますとテロの話が出てくる。

単に事故防止の話だけではなくてセキュリティが問題になって、しかも、港湾とか空港も社会資本の一つですが、単体としての飛行機のセーフティとセキュリティの話と、プラス水際対策的な国家のセキュリティということですが、そういう点について触れているのか触れていないのか、どのくらい射程を持っているのかがよくわからないので、その点を教えていただきたいと思います。

後でご説明があるのかもしれませんが、資料4にも安全社会の確立という話が出てきましてキーワードの一つだけれど妙に内容が詰まっていけないなという印象がございます。

森下会長

ありがとうございました。

金澤技術総括審議官

ご意見としてお伺いいたします。

ものすごい分量でございますので、きょうは一行書きにしておりますので、中身はまた個別具体的に、ご審議の中でよろしくお願ひしたいと思います。

井口委員

科学技術基本計画の第1期は基礎重視だったと思います。2期が応用といいいますか、基礎で明らかにされたものを応用する応用技術、3期は、その関係の方に申し上げたことがあるんですが、本当に実社会で効果を上げる期にしたらいかがかと申し上げたことがあるんですが、国土交通省が所掌するものはまさに実際の生活に密着したシステムというか、それを所掌しておられるわけです。

5ページにあります重点4分野は第3期も踏襲するということですが、この4分野を表現する言葉は、全体を統合するシステムエンジニアリングと言ったらいいいのか、そういう観点が必ずしも明確じゃないんですね。

それを統合することを一つの重点分野、重点

分野はこの四つだとおっしゃるからなかなか入れられないんですが、そういう観点を基本計画の第3期に考慮してほしいということをぜひ発言していただきたいと思います。

森下会長

ありがとうございました。ほかにございませんか。

それでは、それぞれのご意見もいただきましたので、それを肉づけしていただくことにいたしまして、社会資本整備審議会の下に技術部会を設置することについては、審議会総会の審議事項になりますので、本日お諮りをいたします。

交通政策審議会技術分科会のもとに技術部会を設置する件につきましては、後日、技術分科会を開催し、決定をさせていただくことといたします。

資料3の7ページの議決事項にもございますように、社会資本整備審議会と交通政策審議会の合同部会として、新たに技術部会を設置する件についてお諮りをいたします。原案どおりでよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

ありがとうございました。ご異議がないようですので、技術部会の設置について原案のとおり決定をさせていただきます。

なお、技術部会に所属いただく委員等につきましては、社会資本整備審議会においては、同審議会長が指名することとなっております。

また、交通政策審議会技術分科会のもとに設置される技術部会に所属いただく委員等につきましては、技術分科会長が指名することとなっております。

今後両審議会では調整の上、委員等の指名を行い、技術部会を円滑に進めてまいりたいと思いますのでよろしくお祈りをいたします。

(2) 「社会資本整備をめぐる状況と課題について」

森下会長

次に幾つかの報告案件がございます。

まず初めに「社会資本整備をめぐる状況と課題」について事務局から説明をお願いいたします。

丸山総合政策局長

資料4「社会資本整備をめぐる状況と課題について」をご説明申し上げます。

国土交通省では、平成15年10月に「社会資本整備重点計画」を策定いたしまして、9本の事業分野ごとの公共事業長期計画を一本化し、計画内容を作る側の「事業量」から国民から見た達成される「成果」に転換するなど、公共事業改革に取り組んで参りました。

資料4の2ページにございます通り、「社会資本整備重点計画」の案に必要な事項について調査審議して頂く目的で、平成15年5月の社会資本整備審議会総会及び6月の交通政策審議会交通体系分科会にて計画部会の設置をご了承いただきました。

第1・2回部会では「社会資本整備重点計画」の案について、昨年第3回では「重点計画」の確実な進捗のため政策評価と連携したフォローアップについて、ご審議頂いたところで

す。

3ページに移りまして、今後の計画部会における検討課題について説明致します。

今後、計画部会におきましては、現「重点計画」の目標達成のためフォローアップを引き続き行って頂きますとともに、1. 検討課題にございます通り、次期「重点計画」を見据えた今後の社会資本整備の在り方について、社会資本整備を取り巻く状況、今後の社会資本整備の方向性、次期「重点計画」の体系や内容、といった諸課題についてご検討頂く予定であります。

想定スケジュールについては、4ページのフ

ローチャート図をご覧ください。

今年度はまず、社会資本整備を取り巻く状況の認識と社会資本整備の基礎的な考え方の整理など次期重点計画の前提条件についてご議論頂き、中間とりまとめをして頂く予定でございます。

その後、次期「重点計画」の審議が始まる平成19年度中頃までに、計画の体系や内容の検討、社会資本整備の今後の方向性についてご議論頂き、最終的なとりまとめをお願いする予定でございます。

なお、このような検討課題について機動的にご審議頂く観点から、計画部会の下に基本問題小委員会を設置する旨、委員にご了承頂きました。

小委員会委員メンバーは、5ページにあります名簿の方々となっております。

6ページにまいります。

本年4月に開かれました第4回計画部会では中間取りまとめに向けた当面の検討課題として資料にあります「必要性・規模」「対応すべき課題」「効果」「維持管理・更新投資」「効率的執行」という5つのテーマについて議論を行っていくことについてご了解を頂きました。

また、今月13日に第1回基本問題小委員会を開催致しましたので、委員会での議論をご報告致します。A3資料をご覧ください。

当日の会議では、事務局案と致しまして、国土交通省が各事業横断的に取り組む事項を「人口減少社会への対応」「国際競争力の強化」「安全社会の確立」「地球温暖化など環境課題への対応」の4つの柱から提示致しました。

各委員からは、地域の自立・特色という視点が抜けているとのご指摘、生活者の視点や、より斬新な発想が必要、などのご意見を頂きました。

こうした小委員会でのご指摘・ご意見を踏

まえまして、7月6日に予定されております第5回計画部会においてもご議論頂きたいと考えております。

森下会長

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、ご質問なりご意見ございませんでしょうか。

(発言なし)

(3)「京都議定書目標達成計画について」

森下会長

特にないようでございますので、京都議定書目標達成計画について事務局から説明をお願いいたします。

丸山総合政策局長

『京都議定書目標達成計画について』
(資料5)

資料5の2ページをご覧ください。京都議定書目標達成計画の策定経緯をとりまとめたものです。

ご承知のように、我が国における温室効果ガス排出量を2008年から2012年までの第1約束期間において1990年比6%削減することを定めた京都議定書が気候変動枠組み条約第三回締約国会議(COP3)で採択されました。

我が国におきましては、平成14年3月に「地球温暖化対策推進大綱」を策定し、同年6月に京都議定書を締結いたしました。

「地球温暖化対策推進大綱」につきましては、平成16年にその評価・見直しを行うこととしておりましたので、国土交通省におきましても平成15年から16年に、社会資本整備審議会環境部会及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会におきまして評価・見直しに向けてご審

議いただいたところ です。

その後、平成16年11月にロシアが京都議定書を締結いたしまして発効要件が満たされ、平成17年2月に京都議定書が発効することとなりました。

これ以降、地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しに向けた作業は京都議定書目標達成計画の策定作業へと移行したわけでございます。

国土交通省の地球温暖化対策につきましても本年3月に社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会合同会議におきまして、ご審議頂き、ご了承を頂きました。

その後、3月の地球温暖化対策推進本部決定を経て、4月28日に閣議決定されたところでございます。

続きまして、両審議会環境部会よりいただきました国土交通省の地球温暖化対策に対する見直しの視点と対策について説明させていただきます。

まず、3ページの運輸部門における地球温暖化対策の視点と対策でございます。

左側は、見直しの視点としていただいたご提言でございます。対策の効果を確かなものにするには、産業界との連携、地域との連携、NPO等との連携が重要とのご指摘をいただいております。

いただいたご提言に従って私どもでは、右側でございます5つの対策をとりまとめさせていただきます。

一つはグリーン物流パートナーシップでございます。

これは、荷主と物流事業者の連携・協働による取り組みということで、グリーン物流パートナーシップ会議を開催し、荷主企業の積極的な参加によりまして、荷主・物流事業者の協働による二酸化炭素排出の削減計画を策定していただき、それを経済産業省と連携をとりまして支

援、特に先進性の高い取り組みに重点的に支援していこうという取り組みです。

二つ目は、通勤交通マネジメントでございます。企業の従業員の通勤を自家用車から公共交通に転換させる取り組みを、全国レベル、地域レベルそれぞれ協議会を設置し、企業、交通事業者、行政、利用者のパートナーシップによって推進しようとする取り組みでございます。

三つ目は省エネルギー法の改正です。今国会に法案を提出しております。この改正により、省エネ法に初めて運輸についての規定が入ることになり、一定規模以上の貨物輸送事業者、荷主、それから一定規模以上の旅客輸送事業者に対して省エネルギー対策を求めることとしております。

また、先ほどの通勤交通マネジメントと関連いたしますが、事業者に対し、通勤について自家用車から公共交通の利用を推進するといった努力義務規定を盛り込んでおります。

四つ目は、物流総合効率化法でございます。今国会に法案を提出しております。

この法律は、輸配送・保管・流通加工の総合的な実施、物流拠点の集約化、社会資本整備との連携などを進めて、効率的な環境負荷の小さい物流を目指すというものでございます。

最後に地域との連携、NPO等との連携という視点から実施しております、ESTモデル事業をご紹介いたします。

これは地域において公共交通機関の利用を促進して、自家用車に過度に依存しないなど、環境的に持続可能な交通、ESTと呼んでおりますが、この実現を目指す事業でございます。モデル事業として、公共交通機関の活性化、自動車交通流の円滑化、自転車等の対策、低公害車の導入、通勤交通マネジメントなど様々な施策を自治体等が中心になり、地元の経済界、交通事業者、NPO等関係者が参加して実施し、こ

れに対して国土交通省内の関係部局及び関係省庁で集中的に支援をしていこうというものでございます。

17年度は、すでにモデル事業の実施地域として11カ所を選定しております。

次に4ページの社会資本整備分野における地球温暖化対策の視点と対策でございます。左側下段が、対策の見直しの視点、右側が新たな地球温暖化対策としてとりまとめました主な対策です。

一つは、住宅・建築物の省エネ対策の強化です。省エネ法を改正いたしまして、従来の一定規模以上の建築物を新築等する場合に加え、大規模修繕等をする場合にも所管行政庁への省エネ措置の届出を義務付けるものです。

さらに、一定規模以上の住宅についても建築物同様の措置を講じることとしています。

二つ目は、円滑な道路交通を実現する体系の構築です。交通流の円滑化を図るため、環状道路の整備や交差点の立体化などを推進するとともに、ETC利用率の目標（平成19年度末までに70%）の2年前倒しの達成を図るといった交通流対策を実施するというものです。

三つ目は、下水道分野における総合的な温暖化対策の推進です。一酸化二窒素対策として下水汚泥の燃焼の高度化についての基準化や、下水処理過程で発生するバイオガスの発電利用など下水道分野において総合的な温暖化対策を講じるというものです。

四つ目は、都市緑化等の推進です。これは、緑化地域制度や立体公園制度等多様な手法を活用しつつ、都市公園等の公共施設空間の整備や建築物の屋上・壁面等の緑化空間の創出などを総合的に推進するというものです。

五つ目は、低燃費型建設機械の使用を奨励し公共工事において積極的に活用することにより、その普及促進を図り、建設施工分野におけ

る省CO₂化を推進していくというものです。

5ページの表は、京都議定書目標達成計画による温室効果ガス排出量の目標でございます。

2010年において、1990年比マイナス6%の温室効果ガス排出量とするため、エネルギー起源の二酸化炭素排出量を2010年において10億5千6百万トンに抑制することとしております。このうち、運輸部門では、2010年における二酸化炭素排出量を、2億5千万トンに抑制することを目標としています。

また、民生部門につきましては、家庭部門については1億3千7百万トン、その他業務部門については1億6千5百万トンの二酸化炭素排出量に抑制することを目標としております。

次に、6ページ・7ページをご覧ください。ここでは、京都議定書目標達成計画第3章に記載されている対策の概要をまとめております。

達成計画では、横断的取組み及び連携を重視しており、まず、地域や社会経済など面的な視点から対策をまとめ、次に施設・主体単位の対策、最後に機器単位の対策についてまとめています。青い文字は、それぞれの項目において記載されている国土交通分野の対策・施策でございます。

続きまして、対策の概要を説明させていただきます。

運輸部門につきましては、8ページ左側の図で示した対策を実施することとしております。

まず、クリーンエネルギー自動車を含む低公害車の普及・促進、エコドライブの普及促進などの自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化により820万トン、ITSの推進、路上工事の縮減などの交通流対策により510万トン、鉄道・海運の利用促進、自動車輸送の効率化などの物流の効率化により840万トン、鉄道等新線の整備、通勤交通マネジメントなどの公共交通機関の利用促進等により280万トンの二

酸化炭素排出量削減を2003年以降2010年までに見込んでおり、合計2千450万トンの二酸化炭素排出量削減を見込んでいます。

また、図の括弧書きの数字は、2002年までに達成された削減量でございます。合計で1千60万トンの削減が2002年までに達成されております。

なお、これらとは別にトップランナー基準導入による自動車の燃費改善により、約2千100万トンの削減を見込んでいます。

9ページでは、それぞれの施策を表にまとめております。

9ページの下に記してありますように、先に説明させていただいた、グリーン物流パートナーシップ、省エネ法の改正など連携の視点から生まれた施策は、個々の施策を支援する横断的施策として位置づけております。これらの横断的施策により、後ほどご紹介いたします運輸部門の各対策はより確実に効果を発揮すると考えております。

社会資本整備分野につきましては、8ページ右側の図で示した対策を実施することとしております。具体的には表形式にまとめております10ページをご覧ください。

まず、民生部門における対策としまして住宅・建築物の省エネ性能の向上でございます。省エネ法の改正、住宅金融公庫融資や証券化ローンの枠組みの活用、日本政策投資銀行融資・税制による支援等により、住宅・建築物合わせて約3,400万トンの二酸化炭素排出量の削減を見込んでいます。

次に、再掲になりますが、運輸部門における対策としまして交通流対策を実施することとしております。自動車交通需要の調整、高度道路交通システム（ITS）の推進、路上工事の縮減により約340万トンの二酸化炭素排出量の削減を見込んでいます。

三つ目は、産業部門における対策としまして建設施工分野における低燃費型建設機械の普及でございます。低燃費型建設機械の使用を奨励し、公共工事において積極的に活用することにより、その普及促進を図り、建設施行分野における省CO₂を推進していくというものです。これにより約20万トンの二酸化炭素排出量の削減を見込んでいます。

四つ目は、一酸化二窒素対策としまして、下水汚泥を高温燃焼（800～850℃）することにより、一酸化二窒素の排出量を削減するというものです。これにより、約130万トンの二酸化炭素排出量の削減を見込んでいます。

五つ目は、二酸化炭素吸収源対策としまして、都市公園等の整備による緑化を推進するというものです。これにより、約28万トンの二酸化炭素の吸収を見込んでいます。

これらの対策により、社会資本整備分野として約3,900万トンの削減を見込んでおります。

以上が京都議定書目標達成計画の概要でございます。

最後に、京都議定書目標達成計画は評価・見直しのプロセスを重視しており、毎年の進捗状況の点検、及び第一約束期間の前年である平成19年に、定量的な評価・見直しを行うこととしております。今後も、両審議会の委員の皆様のご協力を賜りたく、この場をお借りしてお願い申し上げます。

なおご参考までに11ページをご覧ください。

京都議定書目標達成計画の「国民運動の展開」という施策の一環として現在政府で取り組んでおりますのが、最近マスコミにも「クールビズ」ということで取り上げられております政府の「夏季の軽装」の取組みです。国土交通省におきましても大臣以下職員が積極的に取り組んでいるところです。

具体的には、6月1日から9月30日まで、ノーネクタイ、ノー上着での執務を励行し、また外部の方に軽装励行中である旨を周知するため、執務室にポスターを掲示したり、職員が「軽装励行」バッジやカードを身につけたり、ホームページで取り組みを紹介するなどの取り組みを行っています。

委員の皆様におかれましても、当期間中、国土交通省に御用の節は、どうか軽装にてお越し下さいますようお願い申し上げます。

森下会長

ありがとうございました。

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、ご質問なりご意見をお受けしたいと思えます。

奥谷委員

11ページのご説明がございましたが、バッジとかストラップとかポスターをおつくりになる。これはかえってコストがかかるだけでむだではないでしょうか。

クール・ビズは皆さんご存じなわけですからこういったことがむだな財政になっていくんじゃないでしょうか。

丸山総合政策局長

紙とかプラスチックでそんなに費用がかかるものではないということをご理解いただきたいと思います。ほとんどコストはかかっていないと思います。

奥谷委員

こういうことをわざわざ看板を掲げて見せなければいけないということ自体がお役所仕事ということで、職員の意識を統一させたいのかもしれないませんが、一般企業はこういうばかなことをしないんです。むだですから。

そういう意識をお役所の方々が持っていたかかないと、これから国民の目が厳しくなっていくと思えますが。

小澤委員

私も環境分野に関心を持っておりまして伺っておりましたが、現在あるストックを改善するとか省エネをしていくことはいいんですが、既存のものを建替えたりすると廃棄物がものすごい。アウトプットがあるわけですが、そちらの対策がほとんど見えてこないんです。

ちゃんとした報告書にはあるのかもしれませんが、パワーポイントのまとめだけだと見えてこない。

交通システムについては、昭和60年までの交通網がいま全部自動車輸送に変わってきている。そこに問題があるのではないか。

ヨーロッパではそういう交通体系を残しながら地方の都市に物流という形でやっているんですが、8ページで、新たにつくるのは鉄道など新線の整備、これは新幹線等々をイメージしておられるのか、地方で輸送システムが壊れていて新たに別なところ、日本全体のバランスといった配慮等々が見えてこないのので、そういったことにも配慮していただくことをお願いしたいと思います。

丸山総合政策局長

まず新幹線のお話が出ましたが、新幹線は削減計画の中には入っておりません。あくまで通勤交通を利用するための新線でどれだけ減るかということでカウントしているところでございます。

いまご指摘がございましたように、自動車に過度に依存するような体系になりつつあって、日本のよさであった公共交通機関を利用する省エネ型の交通体系が崩れているんじゃないかというご指摘がございましたが、そういうことに対応するためにも、3ページにございますように、通勤交通マネジメントとかESTモデル事業を実施することによりまして、自家用自動車に過度に依存しないような交通体系へ転換することによりましてCO₂の排出を抑えていくこ

とを進めていきたいということでございます。

建物について、壊すと、また新しい建物をつくるので、それだけ環境に対する負荷が大きくなるんじゃないかというご指摘がございましたが、従来、新しくできる建物につきましては厳しい環境基準が適用されるけれども古いものについてはそのままということでございます。

ところが、ストック量は毎年更新されるものが10倍以上ございます。従いまして、既存の建物についていかに効率をよくしていくか、ストック対策とわれわれは言うておりますがストック対策を進めることによりましてCO2の削減を図っていきたいと思っております。

先ほどお話しいたしました省エネ法の中でもいままで入っておりましたのは、建築物につきましては新たにできるものと増改築だけでしたけれども、新しくつくるときだけじゃなくて、既存の建築物を大規模修繕等するときも省エネ法の体系に取り組んでいく。

住宅につきましては従来全く手つかずでしたが、一定の規模以上の住宅につきましては、新たに省エネ法の規制の枠組みをかけていくことにしたところでございます。

井出委員

先ほどご説明がありました通勤交通マネジメントについてももう少しお伺いしたいんですが、たとえば住宅の場合ですと、ローンなどの特典といった形で、非常に具体的な方法が明確にされていてわかりやすいんですが、通勤交通マネジメントに関しては、企業の従業員の努力目標といった形で、はっきりどのようなことが行われるのかがまだ見えないということで、たとえば通勤の交通の手当に、国土交通省だけでは無理かと思いますが、そういうことに踏み込むのか、あるいは集中を軽減して時差通勤を積極的に進めるような、全体としての仕組みを考えていくとかサマータイム、そういったことがいる

いるあると思いますが、特に通勤交通マネジメントに関して具体的にどういう方法で成果を上げていくのかということをお聞かせ願いたいと思います。

丸山総合政策局長

これは始まったばかりで、ことしから始まったところで、まだ具体的な、どの程度の成果を上げたかと言われると、まだこれからのところで何とも言いがたいところがあるんですが、法律的な枠組みとしましては、今国会に出ています省エネ法を改正しまして、各企業につきまして、公共交通の利用の促進の努力義務が新たに加わりました。

京都議定書の目標達成計画で、一定のCO₂の削減をしなければいけない。

この二つの制度的な枠組みが加わったことによりまして、各地域ごとに公共交通利用推進等マネジメント協議会を立ち上げつつあるところでございます。

これによりまして、省エネ法の法律的な枠組みなどによりまして、企業サイドと連携をすることによって、新しいアプローチをとることによって公共交通機関の利用の促進を図っていくというものであります。

たとえば通勤交通のマネジメントということで、自家用車の通勤をやめていただいて公共交通機関を利用していただくということですが、すでに幾つかの企業におきまして、このような通勤交通のマネジメントなどの動きが出ているところでございます。

低公害車などによりましてカーシェアリングを実施するような先進的な取り組みがいまようやく出始めたところだと私ども理解しているところでございます。

森下会長

ありがとうございました。ほかにございませんか。

(4)「ユニバーサルデザイン政策大綱について」

森下会長

続きまして、ユニバーサルデザイン政策大綱につきまして事務局から説明をお願いいたします。

丸山総合政策局長

資料6「ユニバーサルデザイン政策大綱（案）について」を説明させていただきます。社会の構成員の多様化が進展する中で、人の能力や個性における多様性を認識し、誰もが自由に参画していくことのできるような社会づくりを進めていくべき時代に直面していると認識しております。

このため、国土交通省では、資料6の2ページでございますように、昨年10月、省内に事務次官以下、全局長等で構成される『ユニバーサルデザイン政策推進本部』を設置し、ユニバーサルデザインの観点から国土交通省がこれまで進めて参りました施策の総点検を行うとともに、内外の有識者の皆様からご意見を伺いながら、『ユニバーサルデザイン政策大綱』の策定を進めて参りました。

添付しております「ユニバーサルデザイン政策大綱（案）」について、現在、国民の皆様からのご意見を募集しており、今後、頂いたご意見なども踏まえ、最終的にとりまとめる予定です。本日は、この案について概略をご説明させていただきます。

それでは、3ページの左上を御覧下さい。まず、現状として、これまでの国土交通省の取組について簡単にご説明させていただきます。

これまで、我が国の「まち」や「交通」は、健常者を主たる利用者として整備されて参りましたが、高齢社会の到来が明らかになり、また障害者の社会参画への要請の高まりなどに伴い、平成6年には、建築物を対象とした、いわゆるハートビル法、平成十二年には公共交通機関等

を対象とした、いわゆる交通バリアフリー法をそれぞれ制定し、建築物、公共交通などそれぞれの領域で、バリアフリー化の取組みを進めて参りました。

続いて、資料右上を御覧下さい。このような特に高齢者、身体障害者等を対象として、移動制約を除去するために進めてきたバリアフリー化については、「公平」、「選択可能（柔軟）」、「参加」といったユニバーサルデザインの視点から見直した場合、これまでの対応だけでは十分ではなく、いくつかの課題が見られます。

例えば、バリアフリーの面、国土交通省の大きな行政分野である、「交通」や「まちづくり」の面、さらに、施策を進めるプロセスの面で、それぞれ課題が考えられます。

以上のような現状と課題に鑑み、国土交通省としては、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、可能な限り全ての人が、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき、政策を推進していくことと致しました。このため、具体的には、資料の下半分にお示ししております通り、『5つの基本的考え方』と『10の施策』に整理しております。

まず、左下にお示ししております『5つの基本的考え方』についてご説明します。

1つ目の『利用者の目線に立った参加型社会の構築』は、今後の政策展開にあたり、利用者を中心的な視点に捉え、利用者の目線に立った政策を推進することが必要であるということ、

2つ目の『バリアフリー施策の総合化』は、ユニバーサルデザインの考え方に基づく政策展開の中でも、バリアフリー施策が最も重要な政策の一つであり、引き続き、その取組みを強

化、充実していく必要があるということ、

3つ目の『だれもが安全で円滑に利用できる公共交通』は、公共交通の移動全体を円滑かつ利便性の高いものとする「シームレス化」が必要であるということ、

4つ目の『だれもが安全で暮らしやすいまちづくり』は、多様な人々にとって暮らしやすい「まちづくり」に配慮することが必要であるということ、

5つ目の『技術や手法等を踏まえた多様な活動への対応』は、観光などの非日常的な行動や外国人など、人々の多様な活動への対応と、ITの進展などに伴う取り組み等、バリアフリーに加えて、新たに取り組みを強化していく分野があるということ、

以上を、それぞれ示しております。

これらの5つの基本的考え方に沿って、これまでの取組みをさらに強化するため、具体的施策として、右下にお示ししております『10の施策』を展開していくこととしております。

このうち、代表的なものをいくつか紹介いたします。

1つ目の『ユニバーサルデザインに係る多様な関係者の参画の仕組みの構築』と2つ目の『ユニバーサルデザインにおける評価・情報共有の仕組みの創設（ユニバーサルデザイン・アセスメント）』では、公共施設の整備等にあたり、構想から管理に至る様々な段階において、利用者等の参加を得てその意見を反映し、さらに、評価を行い、その評価結果を、それ以降の事業や施策の立案などに反映する「スパイラル・アップ」の仕組みを創設します。これにより多様な利用者の参画と持続的・段階的な取り組み等を進めて参ります。

例えば、PFIで整備が予定されている羽田空港の国際線ターミナルについても、設計の段階から幅広い関係者からの多様な意見・提案を

反映させた「参加型」の整備運営を目指します
3つ目の『一体的・総合的なバリアフリー施策の推進』では、連続的なバリアフリー環境を実現するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度の構築等を進めて参ります。例えば、従来の鉄道駅等の旅客施設とその周辺地域の公共施設に加え、民間の建築物も対象に、より面的にバリアフリー化計画を策定し、総合的に整備を進めるなどの制度拡充を行って参ります。

6つ目の『誰もが安全で円滑に利用できる公共交通の実現』では、鉄道、バスのターミナルなど交通結節点における事業者間、モード間での乗継経路整備や情報提供等の乗り継ぎ円滑化のための仕組みの構築などを進めて参ります。

7つ目の『誰もが安全で暮らしやすいまちづくり』では、歩いて暮らせるまちづくりに向けて、まちなかへの住宅・生活関連施設等の集約的立地の誘導、無電柱化や駐輪スペースの整備等による快適な歩行空間の整備などを進めて参ります。

9つ目の『IT等の新技術の活用』では、例えば、今まで主にモノに貼り付けてきたICタグを場所に貼り付け、「移動経路」、「交通手段」、「目的地」等の情報を音声、文字、多言語などを用いて利用者に提供することにより、高齢者・障害者等の移動や外国人観光客への支援などを行うシステムについて、新しい社会インフラとして全国各地への展開を目指して参ります。

10番目の『先導的取り組みの総合的展開』では、国土交通省を挙げてリーディング・プロジェクト等を進めて参ります。例えば、多摩ニュータウンや千里ニュータウンのような開発から30～40年が経過した市街地の先導的なユニバーサルデザイン都市としての再生等を通じて、ユニバーサルデザイン施策のさらなる高度化を図り、その成果を広く全国に普及させて参

ります。

以上、簡単ではございますが、ユニバーサルデザイン政策大綱（案）の内容について、説明させていただきました。

以上でございます。

森下会長

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、ご質問なりご意見がございましたらおっしゃっていただきたいと思います。

残間委員

先ほどのクール・ビズもそうですが、新しい言語が登場した際、それが浸透するかどうかは使い手の咀嚼能力の問題だろうと思います。

この書類の全体の調子を読んでいると大変デリケートな問題を含んでいますので、神経を使っているなということを感じられるんですが、神経を使っているわりにはすごく神経にさわるところがあります。

「だれもが」と言っている一方で、「可能な限りすべての人が」と言っている。これだと、ちょっと偽善のにおいがするなあと思ってしまいます。

「はじめに」の上から8行目あたりに、「女性や障害者の社会参画が強く求められ」というのが、別に私は女権拡張論者ではありませんが、気持ちがそこにあるのはわかるんですが、もうちょっと配慮というかデリカシーを持って、こういう言葉は取り組まない、もともとユニバーサルデザインそのものが非常に解釈の幅が広く奥行きのある領域だと思しますので、もう少し神経を使った方がいいと思います。

たぶん悪気はないというのはわかるし、男性が書いているんだらうなというのもわかるんですが、男性だの女性だのという問題を飛び越えても、もう少し、いままでの考え方とか書き方とかまとめ方ではないやり方をしないと、ソフト中のソフトの領域ですから、いわれなき誤解

を呼ぶ場合もあるし、神経にさわる人は、やりたいと思う方向と一緒にやっていこうなどとは思わないんじゃないかと思imasるので、そのへんをあと1～2歩お考えいただければと思imasす。

富澤委員

日本は少子高齢化社会に入っているわけで、ユニバーサルデザインの分野はとりわけ社会の関心の高い分野です。私は時宜を得たタイミングのいい政策づくりであると思imasす。

同時に、いまのご説明のように、岩村次官以下省を挙げてこれに取り組むということですから、今後の国土交通行政を進めていく中で大変大事な視点だろうと評価をいたします。

私ども毎年4月に大阪で社会福祉団体などと一緒にバリアフリー展を過去十数回、積み重ねてきております。年々非常に関心が高まっております、10万人を越すような人たちが見に来てくれるわけですね。そこで私としては、この問題に対する世間一般の関心は今後さらに拡大していくという実感を持っています。

一つ気になったことだけ申し上げたいんですが、近年は日本国内だけでなく、近隣諸国からも問い合わせが寄せられるようになってきました。具体的に言うと中国から、どこかでこの話を聞いて、ぜひバリアフリー展を見に行きたいという話が昨年ありました。

ぜひ実現したいなと思imasしたら、中国人は団体が観光に来ると、その1割か2割がどこかへ逃げちゃうのでだめだというお達示が当局からありまして、実際は実現しません。ユニバーサルデザインの分野でも、日本は大変な先進国でありますから、アジアの諸国にわが国の成果を還元していく視点も大事ではないかと思imasす。10ページの「多様な活動」の中に、外国人の受け入れ環境の整備も指摘してあります。

具体的にそういうものが可能になるようにぜひ進めてほしいと思います。

岡島委員

大変すばらしいものだと思っております。

1点だけ申し上げます。国民に非常に関心の高い課題ですので、残間さんもお指摘になったように、アウトプットするときに国民がわかるようにやっておかないといけませんし、最初にボタンのかけ違いになってしまうと大変だと思います。

この1枚紙は、政策大綱を読むとよくわかるけれども、1枚紙だけ読むとたぶんわからないんですね。

どういうことかということ、この1枚紙をつくられた方々は政策大綱を熟知した上で、自分たちの頭を整理されていると思います。

それは非常にいいんですけど、何も知らない人がこれだけ見せられるとかえって誤解がわく感じがします。1枚紙で苦勞して入れられたのはよくわかるんですが、発想を逆転していただいて、知らない人にわかるような書き方にしないといけないんじゃないかなと思います。

せっかくのことですから、本筋とは違うんですが、アウトプットのときに、ぜひそのところを考えていただければと思っております。

森下会長

ありがとうございました。大変貴重なご意見だと思います。

よろしゅうございますでしょうか。

事務局、大いに皆さんの意見を反映していただきたいと思います。

(5)「今後の国際物流施策の課題について」

森下会長

続きまして、「今後の国際物流施策の課題について」、事務局から説明をお願いいたします

資料7「今後の国際物流施策の課題について」をご説明させていただきます。

国際物流施策に関しまして、私ども国土交通省の中に、事務次官を本部長といたしまして、国際物流施策推進本部を設けて、国際物流施策についてどういうふうに進めていくかを省を挙げて議論しているところでございます。

この発端は、国土交通省、いろいろな交通分野を担当しているわけですが、特に陸・海・空にわたります関係する部局が十分な連携をとって、しかも効果が発揮できるような取り組みをして、いま国際物流の関係では競争力ということが言われておりますので、実の上がるような対策を講じるようにということで、北側大臣からの強いご指示をいただきまして、私ども施策の連携を緊密にこれから図り、有効な施策を展開しようということでございます。

3ページ目ですが、国際競争力強化のための国際物流施策ということで、いまいろいろ取り組んでいるようなものをもう少し重点的に現状を私どもなりに認識を深めて必要な施策を講じる。

そのために、左側に、現在どういうふうに、特に昨今、国際物流を取り巻く環境が大きく変わってきておりますので、このへんをどう認識するかということで、荷主の企業の皆さんとかあるいは物流企業の皆さんから、あるいは経済界の関係の方からもいろいろなお話をお聞きしまして、ここでは3点まとめております。

一つはアジア地域が一体的な経済・交流圏になってきているということでございます。相互依存関係も進化をしている。

ご承知のとおり、中国・ASEAN等へのわが国企業の進出もございまして、特にコンテナ輸送も東アジアを中心に非常に伸びているということでございます。

2番目に、物流に対する在庫削減の徹底、き

め細かな輸配送の要請が高まる。これはまさに企業活動の中で、必要なものを必要なときに必要な分量だけ輸配送する動きが非常に強くなってきているということ。

夜間に集荷したものを翌日配達する。特に航空輸送の面においてはこういうニーズが高まっている。

3点目は、一般の方にはよく知られていないところで、物流企業の皆さんに聞きますと、最近の問題として、セキュリティ確保の要請の高まりということで、米国の同時多発テロの後、アメリカ向けの輸出貨物につきましては、日本の港から出す場合には、出航24時間前の貨物情報をアメリカに通報しないといけないということで、関連して貨物の搬入が非常に前倒しになるということがございまして、こういったものにも円滑に対応していかなければいけないということで、4ページから8ページまでを見ていただきたいと思いますが、現状編でござい

4ページ、国際貨物の動向で、輸送トン数、わが国に入ってまいりますのは99.7%海上輸送になってございます。

いわゆる輸送量の推移で見ますと、海上輸送に関しましては、右の表で、1990年から2003年までの数字ですが、2割ほど海上輸送は伸びておりますが、航空輸送は90%伸びている。ほぼ倍になっているということでございます。

金額面でいまの状況を見ますと、海上輸送の割合は金額面では70%弱でございまして、航空輸送が31%、右のほうに表で伸びを書いておりますが、1990年比で海上輸送は13%増でございまして、航空輸送は倍以上になっているということでございます。

6ページに行きますと、特に最近、東アジア

を中心に、コンテナの港での扱ひ量がふえておりまして、右にランキングが書いてございますが、1980年には4番目に神戸が入っていたところですが、全体の貨物輸入も伸びる中で、トップ10には日本の港は入っておりません。

そのかわりに中国の、3番目に上海、4番目に深圳とございますが、このへんは2004年でも、前年に比べて3割ほど伸びているということで、一つの中国の港が日本の主要港の全部足した取扱量よりも多いという状況がございました。

その関係で、左下にございますように基幹航路、東アジアから北米に開設されているコンテナ航路で、日本に寄港する率が、1988年89%が、2004年で49%に落ちているということがございます。

7ページには、特に最近東アジアの経済の伸びが非常に活発でございますが、わが国と東アジア、特に中国との関係を見ますと、右上に表がございまして、上海～博多は距離にして900キロ、釜山と博多で200キロ、博多と東京の間は1,140キロ弱ということで、地域的にも非常に近い関係で、密接な物流体系が求められる状況がございました。

右下を見ていただきますと、国際的なジャストインタイムの要請ということで、航空貨物で熊本県の半導体をつくっているところが午後4時に出荷をいたしまして、関空にトラックで運んだ上で、関空からバンコックに、翌日の朝には航空便で部品が届けられて、お昼には組立工場に到着するというようなジャストインタイムの物流が行われている。

8ページですが、セキュリティの関係で、アメリカに輸出する貨物につきましては、日本の港を出る前に貨物情報をアメリカの税関当局に送信しなければならないということで、従前、同時多発テロ前には入港1日前に搬入していた

ものが、いまは二日前、入港三日前に搬入するということが求められることがございまして、これをいかにスムーズに手続的にこなしながらセキュリティを確保するかが求められているという実態がございまして。

3 ページに戻っていただきまして、左側にいまのような実態、最近の変化がございまして、これに対応いたしまして六つほど、対応策で重点的に取り組まなければいけないことが書いてございまして。

一つ目が、スーパー中樞港湾における基幹航路確保でございまして。

スーパー中樞港湾は、港湾の中でも京浜港、名古屋、四日市港、阪神港、こういったところを、基幹航路の利用する港湾として機能を高めていくということでございまして。

このためには既存の施設を有効活用する意味で、メガターミナルオペレータというような、コンテナのターミナルを、大きな運営主体にしまして効率よく。

近隣港の機能の連携ということ。たとえば京浜港だと、東京港と横浜港という関係のところの連携分担関係を見直していくということ。

東アジアとの物流機能重視ということでは、先ほど見ていただいたように非常に距離も近いということで、そういう中でネットワークをどういうふうにつくっていくのかを検討する必要がある。

3 番目に、24 時間空港とか、深夜・早朝の国際航空便の拡充が求められるところですのでこれに対応する。あるいは羽田空港なりを活用できないかということを検討する。

4 番目は、国際の海運、航空と、国内のトラック、海運、鉄道、航空の間のネットワークを低廉でシームレスにつくっていくことが必要になる。

逆にいいますと、ネックになるところをつぶ

していく必要がある。

5番目にロジスティックスハブの整備と書いてございますが、最近、物流については、在庫管理あるいは流通確保等を含めて、集約的にそういう機能を果たすような、ロジスティックスハブと呼んでおりますが、こういったものを整備していく必要がある。これへの対応が必要だ

最後にセキュリティの関係で、手続面をできるだけ簡素にいたしまして、電子化、電子申請というものもしながら、セキュリティの確保をキチッとやっていくことが必要になるだろうということでございます。

9ページを見ていただきますと、港湾の関係のスーパー中枢港湾について写真つきのものがございます。10ページで、空港の整備の関係でございます。

11ページは、陸海空のネットワークのときに、どうしても道路が非常に大きな役割を果たします。

それを から まで時計回りに、たとえば環状線の欠けているところを埋めていくようなこととかを含めて重点的に取り組んでいく必要がある。

12ページは、首都圏の高速道路のネットワークの中で環状線、これで行きますと赤のところは当面の整備区間ですが、こういったところを重点的に整備をしていく必要がある。

これで都心の交通渋滞等を回避しながら、効率的な物流を担っていける体制をとるということです。

13ページですが、国際物流の場面でも国内と一体的に輸送するというところで、環境の問題がございました。

そういう中で、13ページは、上海との間を三菱電機の製品を運ぶ輸送経路が、従前、東京港に揚げたものを国内配送していたものを、上海から門司港に運びまして、そこから鉄道で、

右上の写真にありますように、鉄道のコンテナ3個を一つの海上コンテナの寸法に合わせたようなラックを使いまして、これで国内物流とつなげて、環境面でも効果のある対応をとることをしている例でございます。

14ページは海上輸送でございますが、従前トレーラーで、これはクラレの製品ですが、岡山の工場から神戸まで運び、それをヨーロッパに輸出していたものを、船で神戸まで運びまして、神戸で外貿埠頭に直接、内航の船が着きまして、そこで陸上輸送を経ることなくヨーロッパへ輸出をする体制をとっているものでございます。

15ページですが、ロジスティックス的な機能を果たす事業あるいは施設整備に対しての支援措置を設けるための法律を、いま国会に提出しております、ここがございますように、いろいろな倉庫とか、流通加工とか、荷さばきをやっていたものを集約しまして総合的な機能を果たす。

これに対して、下の支援措置でありますように、真ん中の税制の支援、右の中小事業者に対する資金面の支援等を講じようというもので、この結果、物流コストの面でも、環境負荷の低減の点でも効果が期待できる。

16ページは特に港湾の後背地、コンテナターミナルが一番左にございますが、後背地で物流の処理を円滑、効率的にするために必要な支援を、ソフトの面を充実させながら施設を有効に使っていくようなことを絵にしております。

17ページは、セキュリティの関係も非常に重要なところで、それへの対応ということで、これはFAL条約という、港湾の手続関係を簡素化する条約をこの通常国会で承認をいただきまして、これに応じまして、港湾の入出港手続については、ことしの11月には、種々雑多な様式、項目を整理いたしまして、電子申請でシ

シングルウィンドウということで、その項目を打ち込めばいろいろな手続にすべてそれを活用できるという形で、手間を省くことに取り組んでいるということもいま進めているところでございます。

以上、取り組みの現状で、いま整理をしているところでございますが、どういう取り組みをしているかをご紹介したものでございます。

以上でございます。

森下会長

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、ご質問なりご意見ございますでしょうか

上村委員

国際物流施策推進本部もできまして、いま緊急に解決しなくてはいけない国際物流について非常に施策が進んでいることはいいことだと思いますが、ぜひ入れていただきたい視点としましては、物流ロジスティックは本当に多様で、多重で、多岐にわたった分野でございます。

ぜひマルチモーダルな視点で、国際物流は同時に国内物流、地域内物流、都市内物流を包含するものでございますから、国内物流の視点も合わせて入れて実現していただきたいと思います。

ハード面だけではございませんで、先ほどの物流総合効率化法とも相まっていろいろな法律整備、ソフト面もしっかりリンクしてやっていただきたいと思います。

多重、多岐、多層にわたるという点において、審議会に物流分科会があってもいいのではないかなと考えました。

森下会長

ありがとうございました。

ほかにご意見ございますでしょうか。

それでは以上で報告を終わらせていただきます。

(6) 「各分科会・部会の活動状況について」

森下会長

続きまして、各分科会・部会の活動状況につきまして、事務局からご説明をお願いします。

神谷総務課長

「各分科会・部会の活動状況について」
(資料 8)

それでは、社整審及び交政審の各分科会・部会の活動状況について、簡単にご説明いたします。

各分科会・部会の活動状況につきましては、資料 8 としてまとめさせていただいております。時間も限られていることから、今回はご紹介は割愛させていただき、資料をご覧くださいということにさせていただきたく思います。

なお、資料 8 の 7 ページ目に各分科会・部会の担当者を一覧表として掲載いたしました。各委員におかれましては、資料をご覧ください関心を持たれた部分がありましたら、各担当者にご連絡いただきたいと思います。各担当部局にて、早急にお答えしたいと思います。

以上でございます。

森下会長

ただいまの事務局の説明につきまして、ご質問ございますでしょうか。

(発言なし)

森下会長

連絡先の一覧表がございますので、後日ご意見がございましたらお寄せいただきたいと思います。

5 . 閉会

森下会長

本日予定しておりました合同会議の議事は以上でございますので、これをもちまして本日の合同会議を終了させていただきます。

委員の皆様にはご多用中にもかかわらずご出席いただきまして、また、ご意見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連絡事項を申し上げます。

神谷総務課長

本日の合同会議の内容につきましては、後日各委員の皆様には議事録を送付させていただき、ご同意をいただいた上で公開したいと思っております。

奥田会長

交通政策審議会の会長をやっている奥田ですが、若干ポイントがずれているんですが、ぜひ皆さん方をお願いしたいのは、私、経団連の会長をやっております、各地方を回ったり、あるいは都心を走ったりしているんですが、きょう見ていると、きれいごとという変ですが、頭の中で考えられることは大体みんな書いてあるんですが、自分の足もとを見つめると、自分の家の前を全然清掃してないとか、昔は、自分の家の前は清掃したものです。

これはどこの管轄になるのか知らないけど、国道とか県道とか市道の道路わきや中央分離帯に草がぼうぼうに生えて、それをだれもが見てみぬふりをして、車がどんどん走っている。植栽について手入れも行き届いていない。

どこかで聞いたら、予算がないからできないと言うんですが、そんなばかなことないだろうという話はしたんですが、足もとから、自治体とか個人とかが協働して、自分の周囲を美しくしていく気持ちがないと、なかなかむずかしいことを頭の中で言っているけど、足もとが全然で

きていないということでは非常に困るなど。

たまたま私は愛知県ですから、愛知万博に備えて、豊田市の市長に対して、そこらあたりをちゃんとやれよということで、愛知県は豊田市といいますか、長久手の会場の近郊あたりはきれいに草が刈ってあると思いますが、ぜひ皆さんも自分の周囲を見渡して、本当にきれいになっているのかどうかをぜひお考え願って、それができないのであればどうすればできるかということをお教え願いたい。

特に国交省の方には、そこらあたりは国全体の問題として、景観法もできたことですから、ぜひそこらは、細かい話ですが、足もとからやらないとどうしても問題が出ると思いますのでよろしくお願いします。

森下会長

大変貴重なご意見だと思います。

以上で閉会させていただきます。ありがとうございました。