

## 社会資本整備審議会第7回総会及び交通政策審議会第5回総会合同会議

平成19年7月12日（木）

13時30分～15時30分

於：グランドプリンスホテル赤坂 赤瑛の間

### 1. 開会

【松田総務課長】 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松田でございます。本日は、しばらく私が議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

本日は、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をいただきました。今回は、委員の皆様には、まず、国土交通行政をめぐる最近の状況についてご説明をさせていただき、次に、「次期『社会資本整備重点計画』の策定について」につきましまして、計画部会長よりご報告を受けます。そして、最後に、各分科会及び部会の審議状況につきましまし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、本日の所要時間につきましては、約2時間ほどを見込んでおります。

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。配席図、議事次第のほか、資料1から資料5までと、国土交通省の組織図がございます。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。

### 2. 委員紹介

【松田総務課長】 続きまして、委員のご紹介に移らせていただきたいと思います。本年2月と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をいただいた方もおられます。時間の都合もございますので、会長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いては、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、ご紹介に代えさせていただきます。と存じます。

まず、張富士夫社会資本整備審議会会長でいらっしゃいます。

次に、御手洗富士夫交通政策審議会会長でいらっしゃいます。

両審議会の会長代理につきましては、両会長の交代に伴い、現在空席となっておりますので、後ほど両会長にご指名いただくことといたしております。

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。新たにご就任いただきましたのは、

家田仁委員でいらっしゃいます。

工藤和美委員でいらっしゃいます。

園田真理子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、浅見泰司委員及び田中里沙委員にも新たにご就任を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。

浅野正一郎委員でいらっしゃいます。

大島まり委員でいらっしゃいます。

岡本真佐子委員でいらっしゃいます。

杉山武彦委員でいらっしゃいます。

大聖泰弘委員でいらっしゃいます。

高橋玲子委員でいらっしゃいます。

平林博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、馬田一委員及び宮下正美委員にも新たにご就任をいただいております。

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添えます。

それでは、これ以降の進行でございますが、本日は、交通政策審議会の御手洗会長にお願いいたしたいと存じます。

それでは、御手洗会長、よろしくお願い申し上げます。

### 3. 大臣挨拶

【御手洗会長】 御手洗でございます。

それでは、まず議事に先立ちまして、社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会

合同会議を開催するに当たりまして、冬柴国土交通大臣よりご挨拶をいただきたいと思  
います。よろしくお願いいたします。

【峰久事務次官】 国土交通事務次官の峰久でございます。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の開催に当たり、本来ならば、冬柴国土交通大臣がご出  
席させていただきまして、一言ご挨拶させていただくところでございますけれども、今日  
は参議院議員選挙の公示日と重なっておりますので、欠席させていただいております。恐  
縮ですけれども、代読という形で、私からご挨拶させていただきたいと思っておりますので、お  
許しいただければと思います。

本日は、張会長、御手洗会長はじめ、委員の皆様におかれましては、大変ご多忙のとこ  
ろご出席いただき、まことにありがとうございます。さて、私は、国土交通省の使命とは、  
私たちの子供や孫たちが自信と誇りを持つことのできる「美しい国、日本」をつくって  
いくことであろうと思っております。この実現に向けて、国土交通省挙げて、1番目に、国  
際競争力の強化、2番目に、地域の自立と活性化、3番目に、国民の安全・安心基盤の確  
立、4番目に、柔軟で豊かな生活環境の創造、この4つの柱に沿って、全力で施策を推進  
しているところでございます。

まず、国際競争力の強化につきましては、アジアの成長と活力を取り入れつつ、これを  
強化していくことが重要です。この観点から、「アジア・ゲートウェイ構想」に基づいて、  
今後とも人、モノの流れの円滑化を推進してまいります。

また、国際空港や国際港湾の整備を一層強力で推進するとともに、そうした施設と消費  
地等を結ぶ道路・鉄道など、必要な社会資本の整備も行います。

つい先日も中国に行ってまいりましたが、羽田と上海虹橋空港を結ぶ国際チャーター便  
を毎日4便、10月8日前後に就航させることで合意いたしました。

次に、地域の自立と活性化につきましては、昨年秋に、「国土交通省地域活性化戦略」を  
策定し、「知恵と工夫にあふれる地域の実現」に向け、みずから考え、前向きに取り組む地  
域を後押しする各種施策を盛り込みました。

また、「地域公共交通の活性化・再生法」が全会一致で成立し、地域の足の確保のための  
枠組みが整いました。今後とも、広域的な基盤整備や地域公共交通の活性化・再生の具体  
化などに取り組んでまいります。

また、国民の安全・安心基盤の確立につきましては、大規模水害や各地で頻発する地震  
などにより、ますます計画的・戦略的な対策が求められるようになっております。一方で、

構造計算書偽装問題で明らかになったような安全に対する国民の信頼を揺るがす事案も発生しております。ハード・ソフト両面にわたる災害対策や法制度の整備などを通じて、安全・安心基盤の確立に取り組んでまいります。

加えて、柔軟で豊かな生活環境の創造につきましては、昨年制定された「住生活基本法」に基づき、「住生活の質の向上」を図る施策への本格的な転換を図ったところであり、また、ユニバーサル社会の実現に向けて、昨年、新法を制定してバリアフリー化を進める一方で、「京都議定書目標達成計画」に沿って、地球温暖化対策に国土交通省を挙げて取り組んでいます。

さらに、観光立国担当大臣といたしまして、昨年12月に成立いたしました観光立国推進基本法に基づき、日本の国際競争力を強化し、地域の自立や活性化に資する観光振興施策を強力に推進してまいります。

また、先の通常国会で成立し、今月20日に施行されます海洋基本法に基づき、海洋政策担当大臣にも任命されたところであり、海洋政策についても強力に推進してまいります。

最後に、重要かつ広範な行政課題が山積みする中、両審議会におかれましては、従前より有意義なご審議をいただいておりますけれども、今後とも幅広い見地からご指導を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

国土交通行政への国民の大きな期待にこたえるため、最大限の施策の充実に努めてまいりますので、より一層のご指導をお願いし、挨拶とさせていただきます。国土交通大臣冬柴鐵三。(代読)

よろしくお願い致します。

【御手洗会長】 ありがとうございます。

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

(「異議なし」の声あり)

【御手洗会長】 ありがとうございます。ご異議ございませんようですので、そのように取り計らいますので、よろしくお願いいたします。

#### 4. 議事(1) 社会資本整備審議会長代理及び交通政策審議会長代理指名

【御手洗会長】 それでは、議事に入りたいと思います。

まず、現在、空席となっております社会資本整備審議会の会長代理を、社会資本整備審

議会令第5条第3項に基づき、社会資本整備審議会の張会長よりご指名をいただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【張会長】 それでは、社会資本整備審議会の会長代理は、引き続き森地茂委員にお願ひ申し上げたいと思ひますが、よろしゅうございませうでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【張会長】 ありがとうございます。それでは、森地さん、よろしくお願ひいたします。

【御手洗会長】 ありがとうございます。

次に、交通政策審議会の会長代理を交通政策審議会令第5条第3項に基づきまして、私から指名させていただきます。

会長代理は、杉山武彦委員にお願ひを申し上げたいと思ひますが、よろしゅうございませうでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【御手洗会長】 ありがとうございます。それでは、よろしくお願ひいたします。

#### 4. 議事(2) 国土交通行政をめぐる最近の状況について

【御手洗会長】 続きまして、議事(2) 国土交通行政をめぐる最近の状況について、に移りたいと思ひます。それでは、事務局から説明をお願ひいたします。

【榊総合政策局長】 総合政策局長の榊でございます。私からご説明をさせていただきますと思ひます。

資料3「国土交通行政をめぐる最近の状況について」でございますが、まず目次がございまして、本文と別添資料のページ数を掲げてございまして、9つの課題の最近の状況についてご説明をしたいと考えております。

まず1ページでございます。我が国の国際競争力の強化ということで、少子高齢化や本格的な人口減少が起きており、その一方で、経済のグローバル化が進展しております。このような状況の中で、我が国の安定した経済成長によりまして、繁栄を続けていくためには、伸張著しいアジアなど海外の成長や活力を日本に取り込みながら、国際競争力を強化していくことが必要だということで、ここでは3つ施策を柱としております。

1つは、大都市圏拠点空港の機能強化でございます。成田空港につきましては、2010年3月に、2,500メートルの平行滑走路が完成予定です。それから、羽田空港についても、同じく2010年の10月に4本目の滑走路の供用開始となります。関西空港につ

いては、本年8月2日から2本目の滑走路が限定的に供用開始されます。

加えまして、先ほど大臣のご挨拶にもございましたように、羽田＝虹橋チャーター便をできれば10月8日ごろから1日4便開始したいと考えており、アジア・ゲートウェイ構想の実現を目指したいということでございます。また、大都市圏国際空港の24時間化を積極的に推進するということを考えております。

次でございますが、拠点港湾の機能強化でございまして、ハード・ソフトが一体となりましたスーパー中枢港湾政策の充実・深化、アジア物流の増大に対応した拠点港湾の機能の向上、それから、港湾手続の統一化・簡素化、港湾行政の広域連携の推進に加えまして、平成22年度までに港湾コストを約3割低減する。かつ、リードタイムの短縮を3日～4日から1日程度へ短縮するということもあわせまして、拠点港湾の機能強化を図っていきたいと思っております。

次でございますが、我が国の国際水準の物流ネットワークの構築でございまして、拠点的な空港・港湾へ10分間のアクセス状況が今はご覧の状況になってございますので、東アジアシームレス物流圏の構築、国際水準の物流ネットワークの構築に向けて、10分アクセス状況の向上を図ってまいりたいと考えております。

次に、2番目の項目でございます。観光立国の推進ということで、資料については、9ページから13ページという形になっております。昨年の12月、観光立国推進基本法が制定されまして、本年の6月29日に観光立国推進基本計画が閣議決定をされております。この基本方針は、国内旅行、外国人の訪日旅行を拡大するとともに、国民の海外旅行も発展させるということでございまして、5つの基本的な目標を置いております。訪日外国人の旅行者数については、平成22年までに1,000万人にすること、国際会議の開催件数も平成23年までに5割以上増やすこと、日本人の国内観光旅行による宿泊数については、年間4泊にまで増やすこと、日本人の海外旅行者数も22年までに2,000万人にすること、国内における観光旅行消費額も約24兆4,000億円から30兆円に持っていかうといったような基本計画を立てまして、観光立国の推進に取り組んでいこうということでございます。

次のページでございますが、外国人旅行者の訪日促進と魅力ある観光地・観光産業の創出への取組の実例ということでございまして、ビジット・ジャパン・キャンペーンということでは、例えば国際会議、国際文化イベント等を活用したビジネス需要の拡大や、インド、ロシアといったような有望な新興市場の開拓をやっけいこうということでございます。

それから、国際会議の開催・誘致ということで、本年の5月に、国際会議の開催・誘致の推進による国際交流拡大プログラムというものを取りまとめておりますが、こういったような形で、国際会議を開催していくという事柄や、民間のアイデア・活力を積極的に活用しまして、やる気のある地域を選択して、そこに支援を集中するという形で、観光ルネサンス事業の推進をしてまいりたいと思っております。

それから、ニューツーリズムの創出と流通を促進するために、データベースの構築、実証事業の実施といったようなことで、ニューツーリズムの市場の形成も支援していきたいと思っております。

次に、地域の自立と活性化でございまして、資料集は14ページから19ページにございます。知恵と工夫にあふれた地域の実現に向けまして、独自の施策やプロジェクトにつきまして、自ら考え、前向きに取り組むやる気のある地域を後押ししようということで、関係施策を総動員して、地域の活性化に取り組んでいきたいというところでございます。

具体的には、昨年10月に、「国土交通省地域活性化戦略会議」を開いておりまして、11月には「国土交通省地域活性化戦略」をまとめたところでございます。そして、この戦略に盛り込まれました主要施策でございすけれども、地域自立・活性化総合支援制度をつくってございます。また、「広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律」をつくりまして、所要経費も予算に計上した上で、民間と連携した地域の発意による広域的な地域活性化戦略を推進するための基盤整備と地域づくりに対しまして、総合的な支援制度を創設しようというものでございます。

地域公共交通の活性化・再生につきましても、同様に法律を提出いたしまして、成立をさせていただきまして、これに関する経費も平成19年度予算に計上いたしまして、公共交通事業者のみならず、市町村も含めた形で、地域の関係者が地域の公共交通の活性化・再生に関する取組をトータルで支援しようというものでございます。

それから、民間都市開発への支援・地域の担い手への支援ということでございますが、これにつきましても、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律を提出いたしまして、成立し、所要の予算を計上しているところでございますけれども、都市機能の高度化及び居住環境の向上を図るための民間活力によります都市開発なり、密集市街地の再整備等を行おうと思っております。

それから、次のページでございます。安全・安心基盤の確立ということでございます。近年、地球温暖化に伴う気候変動によりまして、海面上昇や、豪雨激化や豪雨の頻度が非

常に高くなっておりまして、大規模な水害・土砂災害、津波・高潮、地震等が頻発するなど、自然条件が変化をしてくております。加えて、ライフスタイルや都市構造の変化によりまして、災害のポテンシャルの増加や、高齢化社会の到来による地域コミュニティの崩壊によりまして、地域防災力が低下しているということで、災害に対する脆弱性も拡大しております。

一方で、大規模災害に対する災害復旧や、再度災害防止への投資など、社会資本の更新時代の到来による維持管理費の増大により、新規投資余力が減少してきているといった情勢を踏まえまして、ハード・ソフト一体となった防災対策の実施や、計画的・戦略的な防災対策の実施が必要だと考えております。

その意味では、例えば大規模地震対策ということでは、住宅や公共施設についての耐震化等の推進や、水害については、災害が起きた後に実施するのではなく、予防的に水害対策を重点化していく必要があると考えております。

それから、安全・安心のためのソフト対策推進大綱の実施でございまして、これにつきましても、5つの改善、5つの取組ということでやっております。

さらに、この6月21日には、中央省庁に先駆けまして、国土交通省防災会議を開催いたしまして、国土交通省業務継続計画、いわゆる国土交通省版BCPを決定したところでございます。さらに、災害対策という意味では、緊急地震速報がこの10月1日から実用化されますので、これを活用いたしまして、列車、エレベーター等の制御等の危険回避も行っていきたいと考えております。

なお、緊急地震速報につきましても、資料集の28ページに書いてございます。

それから、構造計算書偽装問題で明らかになりました問題でございまして、まず、建築行政の課題、建築士制度の課題、消費者保護の課題がございまして、昨年の通常国会、臨時国会、それから、今年の通常国会で、それらの課題に対して対応して参りました。

まず、昨年の通常国会では、建築行政の課題への対処ということで、構造計算適合性判定の義務づけや、3階建て以上の共同住宅についての中間検査の義務づけを行いました。

昨年の臨時国会では、建築士の制度について主に対応するということで、建築士に対する定期講習の義務づけや、構造設計一級建築士という制度をつくり、その構造設計一級建築士による法適合チェックの義務づけということを行いまして、建築士についての課題をクリアしました。

最後に、消費者保護行政の課題につきましても、本年の通常国会で、新築住宅につま



して、故意、重過失も含めた売り主の瑕疵担保責任の履行の確保を図ろうということで、供託と保険制度を活用いたしまして、全ての新築住宅につきまして瑕疵担保責任の履行が確保できるという措置の法律を改正したところでございます。

それから、次でございますが、運輸安全のための新たな施策ということで、運輸安全マネジメントでございますが、これは平成17年の福知山線の事故を契機といたしまして、ヒューマンエラーによる事故が多発したということも踏まえまして、安全の意識浸透や、企業の安全風土を構築するといったことから、安全管理規程の作成、届け出の義務づけ、安全統括管理者の選任及び届出の義務づけを鉄道、飛行機、バス、船といった事業横断的に行いました。また、昨年10月からは、運輸安全マネジメント評価ということで、本社に対して安全管理体制の取組度合いのチェックを行いまして、それに対して、国土交通省から助言を行うということの制度を実施しておりまして、企業全体としてPlan Do Seeといったことができるような体制をとっているところでございます。

次でございますが、柔軟で豊かな生活環境の創造、ユニバーサル社会の実現ということで、10ページから13ページ、資料については33ページから41ページになっております。ユニバーサルデザイン政策大綱は、2年前のちょうど平成17年7月に大綱の決定をしましたが、昨年、法律を出しまして、バリアフリー新法と呼んでおりますが、建築物のバリアフリーでありましたハートビル法と交通バリアフリー法を統合いたしまして、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律という形で成立したところでございまして、昨年の12月から施行されております。

対象施設としては、今までの建築物と公共交通機関に加えまして、路外駐車場、公園、福祉タクシー等を新たに追加するとともに、基本構想につきましましては、今までの単体の建物と交通の駅ということだけでございましたけれども、駅を中心とした様々な交通結節点も含めた、例えば病院、学校、デパート等地域に拡大するといったことと、市町村の基本構想を協議会というような形で、住民参加の形でつくっていくということも行いました。

また、心のバリアフリー社会の実現ということで、ハード面の整備にあわせまして、国民一人一人が高齢者の困難を自らの問題として認識をするということも考えているところでございます。

それから、次は地球温暖化対策についての説明でございます。まず、我が国の温室効果ガスの排出量でございますが、2005年度は13億6,000万トンという形になっておりまして、京都議定書の基準年でございます90年に比べまして、7.8%の増という形に

なっております。京都議定書の6%削減約束の達成には、8.4%の排出削減が必要となっているわけでございます。

次ですが、国土交通省の地球温暖化対策という形で、運輸部門で2,450万トンのCO<sub>2</sub>の削減、それから、民生部門では、住宅・建築物について3,400万トンのCO<sub>2</sub>の削減、それから、産業部門ではご覧の削減目標を立てております。

なお、運輸部門につきましては、2001年をピークに漸減傾向を示しております、大体達成可能な水準にいくのではないかと考えているところでございます。

住宅・建築物につきましても、断熱性の向上なり、空調設備の効率化といったような点では、各種対策が進捗しておりますが、高齢化社会の到来に伴いまして、世帯数の増加や、各家庭での大型テレビの普及、パソコンの保有台数の増加などのライフスタイルの変化がございまして、どうしてもそのような部門でのエネルギーが増えているという状況にございまして、今後、総合的な対策をとっていく必要があるということでございます。

資料にはございませんけれども、この6月1日には、「21世紀環境立国戦略」が閣議決定されまして、さらに、ハイリゲンダムサミットでは、現状比2050年で半減といったような提案をしておりますので、こういった点と京都議定書の達成問題というのが、この1年における重要な課題になると考えているところでございます。

次に、住生活基本法と住生活基本計画でございます。これも、昨年の6月に住生活基本法というのを制定いただきまして、昨年の9月に住生活基本計画を閣議決定をいたしております。基本は、既にストックが量的に充足されたことを踏まえ、住宅の建設に重点を置く政策から、ストックを重視する政策に転換していこうということで、住宅を作っては壊す社会から、いいものを作って、きちんと手入れをして、長く使う社会へと移行していこうということでございます。

例えば、住宅の滅失平均年数が実は30年でございますけれども、諸外国、欧米諸国では、その倍ぐらいあるということでございますので、私どもも、築30年を10年程度は、この10年の間に延ばしていこうということを考えておりまして、こうした住生活についてのアウトカム目標を設定いたしております。基礎的安全性という意味では、耐震基準の適合率を75%から90%に、地球環境の省エネという意味では、例えば二重サッシの使用率を18%から40%に上げることや、循環型市場形成という意味では、既存住宅の流通シェアが今13%程度しかございませんが、これを23%に高めていくといったような数値目標も設定いたしまして、取り組んでいこうというところでございます。

それから、次が国土形成計画の策定でございますけれども、国土形成計画法というのは、平成17年に成立をしており、昨年の11月、この法律を受けまして、全国計画を策定すべく中間取りまとめを行っております。その中間取りまとめの中では、人口減少が国の衰退につながる国土づくりをやっていく必要がある。それから、東アジアの中での各地域の独自性を発揮していく。それから、地域づくりに掲げた地域力を結束、それから、多様で自立的な広域ブロックから成る国土を構築するという内容でございます、ここにブロックが出ておりますが、このブロックごとが、実はGDPベースで見ますと、ヨーロッパの各国に匹敵するようなGDPを持っているというような観点から、先ほど申し上げましたような中間まとめが取りまとめをされております。本年の中ごろにそれを踏まえた形で全国計画をつくり、来年度はその広域地方計画ということで、国と地方と一緒に広域ブロックをつくりまして、計画自体も協議会でつくっていかうということを考えておるところでございます。

それから、次に、今後の社会資本整備でございますけれども、ここに掲げてございますように、公共事業関係予算は、「改革と展望」の期間、削減努力を重ねてまいりまして、平成18年度には、平成2、3年度の水準にまで削減をされておりました、平成19年度当初予算ではピーク時の、約半分以下という水準に達しております。基本方針2006では、平成20から23年度について1%ないし3%の削減をとという形になっております。

次のページをあけていただきますと、骨太方針における歳出改革関連の記述ということが出ておまして、この6月19日に閣議決定されました「経済財政改革の基本方針2007～「美しい国」へのシナリオ～」でございますが、この平成20年度予算につきまして、「これまで行ってきた歳出改革の努力を決して緩めることなく、国、地方を通じ、引き続き「基本方針2006」に則り、最大限の削減を行う」ということになっております。

「基本方針2006」で指摘されております、国際競争力に勝ち抜くためのインフラ整備や、国民生活の質的向上なり、安全・安心の確保につながるような社会資本整備といったようなことを考えますと、公共事業関係予算の削減はもうそろそろ限界に近づきつつあるのかなといったところが正直なところでございます。

それから、次のページでございますけれども、国土交通省が進める入札契約制度の改革ということでございますが、本年度の基本方針でも、「更なる重点化、効率化の推進」、「入札談合の廃絶」といったようなことが明記されております。政府全体の取組としては、一般競争入札方式の拡大や、総合評価方式の拡充なり、入札ボンドの導入・拡大ということ

が平成18年から決められてやってきているわけですが、これについて取組を一層推進するということでございまして、国土交通省の直轄につきまして、1つはここに書かれてございますように、コンプライアンスの徹底、透明性・競争性の向上のための入札方式の改善ということで、一般競争入札については、従前2億円以上だったものを来年度中に6,000万円まで持っていくということや、ペナルティーの強化もやっていこうとしているところでございます。

次のページに入りまして、イノベーションの推進ということでございます。国土交通分野イノベーション推進大綱というのは、本年の5月に策定をさせていただきました。基本はICTといいますか、情報通信技術を国民生活や経済社会活動に密着いたします国土交通分野におきまして最大限利活用していこうという形で、社会経済の幅広い分野におきまして、イノベーションが次々に生まれてくるといったような環境を構築いたしまして、社会経済のさまざまな課題に対応していこうという考えのものでございます。

それで、イノベーションの推進のためには、個々の分野におけるICTの推進に加えまして、さまざまな主体が多様な応用に使えるような汎用性の高い共通基盤の構築がまず重要だということを述べております。

次に、共通基盤の代表例といたしまして、地理空間情報基盤や、ヒト・モノ・クルマや場所と情報を結びつけるような基盤など、国土交通省が保有しているネットワーク基盤といったようなものを掲げておりまして、そういった共通基盤の構築と一体的に進めるべき重点プロジェクトという形で、6つのプロジェクトを掲げておりまして、どこでも、いつでも、だれでも、その場でアクセスできる社会、防災先進社会、テロ対策技術の高度化による安全の確保、物流サプライチェーン全体の効率化、ITSを活用した世界一安全な道路交通、東アジア共通のIC乗車券などのプロジェクトを掲げると同時に、国土交通分野の将来像と今後の戦略といったような形で、9つの分野につきまして、具体的なICT化プロジェクトをやっていこうとまとめているところでございます。

この私どもの国土交通分野のイノベーションの推進でございますけれども、当然のことながら、政府全体の長期戦略指針「イノベーション25」といったような中でも、きちんと位置づけられておりまして、しっかり推進をしていきたいと思っているところでございます。

それから、次のページをめくっていただきまして、海洋政策の総合的な推進ということでございます。まず、海洋でございますけれども、例えば海上輸送をとってみますと、エ

エネルギーの93%、食料の6割を海外に依存しております。輸出入取扱貨物についても、99%以上が海上輸送ということで、海上輸送が我が国の物流の生命線であります。また、海岸線の延長は3万5,000キロ、離島も6,847、領海及び排他的経済水域の面積も447万平方キロメートルということで、世界第6位でございます。したがって、海自体が我が国にとって、将来にわたって非常に重要でございます。

このため、議員立法により海洋基本法が制定されまして、この法律は今月の20日施行になっております。この法律の中では、海洋基本計画を政府が定めるという形になっておりまして、その基本計画は、総合海洋政策本部をつくって、そこでつくるという形になっております。7月3日付で、私どもの冬柴大臣が海洋政策担当大臣に発令をされておりました、総合海洋政策本部が20日に設置されることになっておりまして、この20日をもって、この法律の全面施行という形になるわけでございます。

次を見ていただきますと、内閣における総合海洋政策本部の位置づけが記載してございます。国土交通省としては、海洋環境の保全、排他的経済水域の開発、海上輸送、海洋の安全、沿岸域の総合管理、離島の保全等、各省よりもいわば稠密に関わってございますので、この本部を全面的にバックアップしながら、私どもの行政の充実に努めてまいりたいと思っております。

最後が海上保安体制の充実でございます。海洋権益の保全、例えば尖閣列島、北方領土、竹島といったような領海警備、それから、東シナ海におけます資源開発の問題や、外国の海洋調査船へどう対応するかといった課題に加えまして、密輸、密航、密漁といった海上犯罪対策、不審船・工作船、海賊、テロといった対応もでございます。さらに、船舶の衝突、乗り上げや、台風、地震、津波といった自然災害への対応という形で、救助体制の強化も必要でございます。

一方、現状は、巡視船艇・航空機の老朽・旧式化、要員不足でございまして、海上保安業務の的確な対応に支障があるのではないかと私どもは危惧をしております。今回の海洋基本法の施行によりまして、さらに保安庁の役割の重要性が増したと考えております。

そのために、海上保安体制の充実・強化を図る必要があると考えておりまして、巡視船艇・航空機等の緊急かつ計画的な整備、巡視艇の複数クルー制の導入といった事柄や、海洋権益の保全のための海洋調査の推進、AISを活用しました次世代型航行支援システムの全国展開といったことに取り組んでまいりたいと思っております。

以上、駆け足でございましたが、国土交通行政をめぐる最近の状況についてご説明をさせていただきます。

【御手洗会長】 ありがとうございます。

これに関する質問やご意見などは、最後にまとめてお願いいたしたいと思いますので、議事を先に進めていきたいと思っております。

#### 4. 議事（3）次期「社会資本整備重点計画」の策定について

【御手洗会長】 続きまして、議事の3番目であります「次期『社会資本整備重点計画』の策定について」に移りたいと思っております。それでは、社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会の金本部長から説明をお願いいたします。

【金本委員】 金本でございます。私からは、今回取りまとめられました「次期『社会資本整備重点計画』の策定について」というものについて、検討と経緯、背景と、それから、取りまとめのポイントを簡単にご紹介させていただいて、あと、詳細については、事務局の政策課長からご説明をさせていただきます。

まず、皆様方ご存じかと思っておりますけれども、現行の社会資本整備重点計画から整備計画の考え方、あり方が変わったということがございます。それまでは、サプライサイドの事業量ベースの計画でございましたが、これを国民サイドの成果ベースに転換をしたということがございます。それに対応しまして、我々の取りまとめは、重点を置くべき社会資本整備の方向性や実施の効率化等の取組について取りまとめるということをさせていただいております。

あと、現行の計画は平成15年に閣議決定をされておりまして、平成15年度から平成19年度までの5年間ということになっております。したがって、平成20年度から新たな5カ年を計画期間とする計画をつくる必要があるということで、そのための対応をしているということがございます。これからの新しい計画の策定に当たりまして、2年前の平成17年4月に社会資本整備審議会、交通政策審議会の合同の計画部会の下に、基本問題小委員会を設置いたしまして、それ以来、審議をしてきた次第でございます。

特に、昨年の夏以降は、小委員会と並行して、各分野の分科会で検討をさせていただいたわけですが、その各分科会との連携を密にするために、それぞれの分科会の会長の方々に小委員会にご参加をお願いして、審議をしてきたということがございます。その結果、取りまとめたということがございますが、これは去る6月21日の計画部会で、

これまで議論してきたものを総括して、計画部会からの提言として取りまとめを行ったというところでございます。

引き続きまして、今回の取りまとめのポイントをごく簡単に4点だけご説明をさせていただきます。

まず、1点目は、現行の重点計画は、暮らし、安全、環境、活力という4つの分野に対応してつくっておりますが、これに関して新しい計画では、活力を重視するという方向を打ち出しております。ご承知のように、失われた10年という長い停滞のトンネルを抜け出したところでございますので、これを成長経路に引き上げていくということが目標であります。

もう一つは、東アジア地域の活力をどういうふうに受けとめて取り込んでいくかということが大きな課題でございます。このために、経済成長をもたらす活力に重点を当てるということでございます。もちろん、国民生活の安全・安心を確保するというのは当然でございますが、活力について重点的に、より重視するといった方向でございます。

あと、ポイントの2点目といたしましては、これまで社会資本ストックを積み重ねてきておりましたけれども、これの老朽化、陳腐化が心配されているところであります。これについては、維持管理や更新費用を節約して、これからまだ必要な新しい社会資本整備を行っていくということを念頭に置きまして、社会資本の計画的・効率的な維持管理や更新を重視すべきだという方向を打ち出しております。

3点目といたしましては、日本では、特に社会資本整備は本来、長期間を必要とするわけでございますが、そう待ってられないということでございますので、早期に成果が出るものに重点化をするという方向を打ち出しております。こういった考え方から、5カ年計画でありますので、5年後の目標があるのは当然でございますが、それに加えまして、おおむね10年後までに概成する必要がある事業を明確にして重点化を進めるということにさせていただいております。

それから、最後の4番目でございますが、計画を国民に対してよりわかりやすくすることのために、社会資本整備によって、国民の生活、あるいは、経済社会のあり方がどうなるかということをわかりやすく提示していただくといった方向を提言しております。

以上、簡単でございますが、検討の背景、経緯と、またポイントについて報告をさせていただきます。詳細については、引き続き、政策課長からご説明をさせていただきます。よろしく願いいたします。

【渡邊政策課長】 政策課長の渡邊と申します。よろしくお願いたします。

ただいま金本部会長から次期の「社会資本整備重点計画」の検討の背景と経緯、それから、取りまとめのポイントについてご報告をいただきましたので、残余を私から補足的にご説明をさせていただきます。20分ぐらいお時間をおかりしたいと思います。

資料4-2に基づき、ご説明をさせていただきます。目次をごらんいただきますと、この4-2の全体の構成が出てまいります。Iは、「社会資本整備重点計画」そのものについての説明でございます。IIは、これまでの経緯と今後のスケジュール、IIIは、現在の社会資本整備の水準についての、いわば現状認識でございます。IVが取りまとめのポイントという構成になっております。

1ページをごらん下さい。これにつきましては、先ほど金本部会長からご説明をいただいたことに尽きておりますので、省略をいたします。

2ページ、経緯と今後のスケジュールでございますが、左半分のこれまでの経緯についても、今、金本部会長からご報告をいただきました。

今後のスケジュール、右側をごらんいただきたいと思います。現時点での想定ということではありますが、まず、今年の夏、8月末に20年度予算の概算要求がございます。この時点で、国土交通省としまして、次期重点計画を策定することについての要求をすることということで、通常予算要求というのは、金額についての要求なわけですが、これは計画策定という事項を要求することということで、これを12月末の予算政府原案の段階で、計画を策定してよいという内示をもらうということ、予算要求をしたいと思っております。

年が明けまして、来年の2月ごろには、社会資本整備審議会と交通政策審議会に次期重点計画案の付議をいたしまして、6月ごろには両審議会から回答をいただく。この間、2月から3月にかけて、合同の計画部会で2回程度審議をいただきながら、その間パブリックコメント、あるいは、都道府県からの意見聴取などを行ってまいりたいと思っております。来年の夏には次期計画を閣議決定するという予定でございます。

一番下に、参考というのが左の欄、右の欄それぞれに出てまいります。これは国土形成計画との関係がございますので、一番最後にご説明を申し上げます。

3ページ、現在の社会資本整備の水準ということではありますが、例えば国際競争力という意味で見ますと、環状道路の整備率、コンテナターミナルの規模やバース数、3,000メートル級滑走路の本数など、ここに書いてあるとおりでございますが、経済のグローバル化が進展する中で、円滑な人流・物流を確保し、国際競争力を維持・向上させるには、



いまだ不十分な水準であろうと思っております。

安全の面からは、河川整備率というのを掲げておりますが、これも災害に脆弱な国土にかかわらず、河川の整備等にもおくれがあると思っております。

生活の面で、下水道普及率、1戸当たりの床面積など、おおむねヨーロッパ並みの水準に達してきた施設等ございますけれども、個別に見ると、いまだ課題が存在するというところで、我が国の社会資本整備にはまだまだやるべき事柄がたくさん残っていると思っております。

4ページ、部会取りまとめのポイントということで、この4点につきましては、先ほど部会長から詳細にご説明をいただきました。1点目、活力の重視、2点目、維持管理や更新を重視、3点目、重点化をさらに進めていく、4点目、計画のわかりやすさをさらに向上させると、以上でございます。

5ページですが、次期重点計画において対応すべき課題というものを計画部会から提言をいただきました。(1)から(6)まで6つに分かれております。まず、(1)の人口減少社会の到来と急速な高齢化の進展に対応した投資の推進ということではありますが、左側は人口減少社会の到来、急速な高齢化の進行のグラフでございます。このような時代がこれから急速に到来する中で、労働力人口が減少して、それが経済の活力の低下をもたらしたり、特に地方部の活力の低下をもたらす。あるいは、社会保障などで財政の硬直化を招くということが非常に懸念をされているわけですが、①これまでのような人口増加を前提とした政策の見直しをしていく必要がある。例えば、拡散型、郊外型の都市構造から、いわゆるコンパクトシティーへの転換を図っていくということが必要ですし、②高齢者や障害者の方々の社会参加をスムーズにして、活力ある社会を実現するためのバリアフリー化、子育ての環境の充実などが必要だということが1つ目の課題でございます。

(2)東アジア地域の成長へ対応しつつ地域の活力を高める投資の推進ということです。左上の成長する東アジアというグラフをごらんいただきますと、これは世界での各地域ごとのGDPの額とシェアが載っております。1980年と2005年を比べたときに、東アジア地域では、ドルの絶対値でも6.5倍ぐらいになっております。パーセンテージも5.7%から10%に大きく伸びているといます。東アジア地域は、社会資本整備の規模で我が国を凌駕し始めております。我が国の経済を中長期的に新しい成長を引き上げていくためには、こういうところとうまく連携し、取り込んでいく必要があるということが1つご

ざいます。

下半分の、全国に先がけて人口減少が進む地方圏というグラフは全国が青で、三大都市圏以外の地方圏を赤で示しております。このように、地方圏については特に人口減少が進んでおりますし、さらに、グラフにはございませんが、地方圏の内部でもその地方のブロック都市、中枢都市に人口が集中していくという傾向が顕著になっております。

こういう中で、①我が国と東アジア地域や世界を結ぶアジアのゲートウェイ機能、あるいは国際交通拠点機能の充実・強化が必要だということで、大都市圏拠点空港、スーパー中枢港湾、国際物流に対応した道路網などの整備を進めていく必要がございます。

②民間活力の支援などによる、都市機能の高度化、居住環境の向上を図るための都市再生が必要です。

③地域ブロックの自立的な発展に向け、地域ブロックと東アジア地域の直接の交流、あるいは地域ブロック相互間の交流の促進を図るための総合的な交通ネットワークの形成という課題がございます。

4点目が、「選択と集中」による地域の活性化ということですが、生活圏レベルの利便性の向上、にぎわいの確保、地域公共交通の活性化、あるいは魅力のある観光地の形成といったようなことが地域における今後の課題ということだと思っております。

7ページ、(3)ですけれども、増大する災害リスク等に対し、安全・安心な社会を形成する投資の推進ということです。この左上の表は、首都圏の直下地震の切迫性を示したものです。西暦で1600年ぐらいから2000年、あるいは2100年ぐらいの500年間を大きく見ますと、マグニチュード7クラスの地震が発生する可能性のある活動期にまた入ってきているのではないかとということが強く懸念されております。

下半分ですが、これは1時間降水量50ミリ以上、あるいは100ミリ以上の発生回数ということですが、30年間とってみても、顕著にその回数が増加をしているということがございます。こういうふうには、自然災害そのものが数が増加していますし、また激甚化をしたり、質が変化してきているということが言えます。このため、

1つ目に甚大な災害が切迫して予測される首都直下型地震や、東海地震といった大規模な地震・水害への予防的な対応が必要である。

2つ目に、一度被災した地域を再び被災させない対策が必要である。

3つ目に、ハードウェアばかりではなくて、防災・災害情報の提供、避難訓練の実施、こういったソフト施策との連携が大きな課題であると思っております。

これらによって、人命被害を極小化していく、あるいは、経済社会や国民生活に深刻な影響が出ないように、計画的な防災、減災など災害を減ずる対策が必要だろうと思っております。

8 ページ、(4) 環境や美しい景観の形成等に対する投資の推進ということですが、これは先ほど、1 つ前の議題でも出ましたが、京都議定書の 6 %削減約束の達成には、8.4 %の排出削減が必要でございます。下半分、美しい景観の形成ということで、三重県伊勢市の例を載せておりますが、屋外広告物の制限をしたり、公共施設の配慮をしたりすることで、観光客数がこの 10 年間で 9 倍増加をしております。

地球環境への負荷の増加、温暖化の進行などで、地球規模で生態系の劣化が進んでいるというのが顕在化をしております。そのために、①CO<sub>2</sub>の削減等の温暖化防止のための取組として、例えば交通流対策などの発生源対策が必要ですし、また、都市の緑化といった吸収源対策も必要になってまいります。次に、②水や緑が豊かで潤いや景観、文化、観光交流等に配慮した環境整備、さらに、③環境負荷の小さい快適で安全な都市づくり、先ほど申し上げたコンパクトシティへの転換などが必要となっております。

9 ページ、(5) の社会資本ストックの老朽化等への対応ということであります。左上のグラフは、増大する維持管理・更新需要ということで、一定の試算をもとに、今後 10 年間、20 年間を見ていきますと、社会資本整備に新規に投資するような余力ができなくなってくる。あるいは、更新がだんだん難しくなってくるということが強く予見されます。下には、老朽化が著しい例として、新宿の跨線橋の写真を載せてあります。

このように、老朽化したストックがどんどんこれから急速に増加をしていくため、うまく機能を更新していかなければ、陳腐化をして、機能の喪失が進むということで、徹底的に既存のものをうまく管理、活用していくことが必要だろうということで、①、1 つは、計画的な社会資本の管理・運営、いわゆるアセット・マネジメントを実施する。そのために、維持管理や更新の時期や優先度などを維持管理計画をつくっていくことなどが必要であります。

それから、②に、施設の耐用年数経過時における、適切な機能向上も含めた更新の実施ということで、これも ICT の技術などを活用しながら、うまく更新をしていくということが課題であります。

3 点目は、その技術開発を普及・促進させていく取組として、③施設の点検・検査技術、評価手法の高度化、さらなるコスト縮減工法の開発などが挙げられると思います。

10ページ、最後6点目であります。ICT技術の急速な進展を生かしたイノベーションの推進ということです。このグラフは、ETCの普及率が着実に向上しているということで、ことしの5月現在で利用率が68.4%と、この5年間で急速に普及をしております。このほかにも、例えばインターネットの利用人口が8,500万人になったことや、携帯電話が9,200万契約できているといったことで、このICTの技術が地理的・空間的な制約を克服する大きなポテンシャルをはらんでいますし、現に世の中が大きく急速に変貌しつつあります。

そういうときに、汎用性の高い共通基盤を構築していくと、それが社会的なコストも低いものになるであろうということで、これも先ほどの1つ前の議題でも出ましたが、1つは、①地理空間情報基盤の整備ということで、いわゆるデジタル白地図のようなものを共有していく。

②で、あらゆる場所、ヒト、クルマ、モノと情報を結びつけて、今どういうところにいるか、どういう状況であるかということが自動的に把握できるような基盤の整備ということで、電子タグやセンサー、ICカード、ITSの推進といったものが今のところ挙げられます。

③として、国交省が保有しているネットワーク基盤の利活用ということで、光ファイバ網、無線網など、こういう容量が非常に大きくて、しかも安定的に速く送れるようなデータ網を使っていくということが挙げられるかと思えます。

11ページからは、次期重点計画の具体的な改善内容で、これは(1)から(5)まで5つございまして、現在あります計画をどのように具体的に改善をしていったらいいかということでございます。

1つ目は、(1)計画期間を超えて長期にわたる社会資本整備を通して実現を目指すべき経済社会等の姿を示すこと。社会資本整備そのものは、5年程度で概成をするというものはもともと少ないわけですし、今後、おおむね10年後の社会経済の姿について、国民や利用者の視点に立ってわかりやすく記述をしていくということを次期計画では進めたいのではないかとということで、例えば三大都市圏と東アジア主要都市との間の日帰りビジネス圏の拡大や、あるいは、日本全国と東アジア主要都市との間の貨物翌日配達圏の拡大等々でございます。

それから、(2)重複する施策の多い重点目標分野を整理するとともに、経済社会等の変化に対応した新たな重点目標の設定等を行うこと。現在の計画は、重点目標分野として、

①暮らし、②安全、③環境、④活力という4分野に分けて、それぞれ目標を掲げております。次期重点計画では、これを少し組みかえをしまして、まず、活力を1番目に位置づけたらどうかこととございます。これは、我が国の成長力を強化していったり、地域活力を向上させるというために、やっぱり何といても活力を重視していかなくてはならないのではないかという問題意識です。2つ目が安全。3つ目に、暮らしと環境ということで、これは統合しております。様々な施策が類似の目的や手段によって達成されるものですから、これは統合しております。最後に④で、横断的な政策課題というものを新設しております。具体的にはどういうものかということ、例えばICT、イノベーションをうまく活かしていくということや、もう一つは、維持管理というものにももう少し着目した政策課題を掲げるといったようなこととございます。

12ページ、(3)で、緊急性を有する事業に係る指標を明らかにし、早期に概成させることを明確にすることということで、具体的には、国際公約、閣議決定に準ずるような位置づけがあって、しかも、おおむね10年間に早急に概成させる必要がある事業、こういうものを明確に位置づけて投資を重点化していく。いわゆる選択と集中をするということとございます。

①国際競争力の強化、地域活力の向上ということで、国際競争力の強化という意味で、拠点空港やスーパー中核港湾などが挙がっておりますが、我が国がアジアの成長センターとして機能していくための基盤整備。それから、地域活力の向上として、首都圏三環状道路の整備にもそのような側面がありますが、地域間交流の促進のための基盤整備でございます。

それから、②として災害に強い国土づくりということで、左側は荒川が決壊した場合の浸水エリア、右側は静岡県由比、ここは高速道路と国道とJRが非常に狭いところに集中しておりますが、こういうところで国家レベルの機能保全を図っていく必要があるということとございます。

③子育て支援、バリアフリー社会の形成のためのバリアフリー化の推進。

④地球温暖化の防止ということとございます。

13ページ、(4)事業や施設間での連携による横断的指標の充実等、より身近でわかりやすい、あるいは説得力のある指標に改善をしていくということで、具体的には、事業や施設間での連携による横断的な指標を充実させる。下に1つの例がありますが、例えばバリアフリーでも、駅のみ、あるいは道路のみということではなくて、駅とその周辺の道路、

地域におけるバリアフリー化をどのように進めていくかという指標に変えていくことであったり、それから、河川事業と下水道事業の連携によって、床上浸水を緊急的に解消すべき戸数や、連携・横断指標の充実をしたらどうか。

2つ目に、身近な変化・改善を実感し得る指標の導入ということで、例えば污水处理などが典型ですけれども、地域ごとに整備水準、実情が全く異なっているために、全国指標だけで見たのではよくわからないといったものについては、そういう工夫をするということ。

3つ目に、ハードと一体となったソフト対策の指標の導入ということで、例えば治水関連施設の整備というハードに加えて、ハザードマップの作成・活用といったようなソフト指標をつくったらどうかということでございます。

14ページ、(5)、最後ですけれども、国民の要請が強い事業の効率的執行に係る政府の取組について、具体的かつ明確に提示をするということ。いわば、公共事業の構想段階、計画段階からでき上がって維持管理するまで、この期間全部を通じて、バリュー・フォー・マネーを最大化していくべきだという発想であります。

1つ目が公共事業の構想段階における計画策定プロセスの透明性・公正性の向上ということで、これまで以上に説明責任が求められているので、多様な主体の参画の推進、あるいは、総合的な評価のあり方の検討などを新しいガイドラインで明確に位置づけていくこと。

②事業評価の厳格な実施ということで、B/Cと貨幣換算困難な効果による総合的な評価の客観性の向上。例えば、CO<sub>2</sub>の削減効果や、人命の価値、こういったものを貨幣換算する手法などを第三者機関なども交えて、最新の知見で考えていくようにしたい。それから、PDCAサイクルの徹底。

③ですけれども、コスト構造改革の推進ということで、既にコスト構造改革についてプログラムはあるわけですが、新しいプログラムを作成して、ライフサイクル・コストの縮減の取組の充実、これまで反映していない取組などについても目標として打ち出していくということでございます。

15ページ、④として、公共調達改革と新しい建設生産システムの構築。コンプライアンスの徹底というのは当然といたしまして、左側にありますような入札、契約の透明性・競争性の向上、不正行為の徹底的な排除、不良不適格業者の排除等々です。

右側で、対等で透明性の高い新しい建設生産システムへの転換ということで、質の高い

調達を確保するための情報共有や施工プロセスを通じた検査の導入などでございます。

その下に、極端な低価格受注の排除、ダンピング対策というのが書いてございます。

⑤価値の高い社会資本整備に向けた技術開発の推進ということで、イノベーションを技術開発につなげる、あるいは、ひいては制度の改革につなげていくことが必要です。

⑥民間能力・資金の活用についてですが、P F Iにもいろいろと課題が出てきております。それらの課題を、例えば発注者のP F I事業実施に係る能力の向上や、プロセスの簡素化・標準化などにより解決しつつ、P F Iを推進していくこと、それから、外部委託を推進していくことが必要です。

最後、16ページですが、国土形成計画との関係ということでもあります。次期重点計画は、国土形成計画で示される方向性や地域戦略を実現していくための最も重要な政策手段として定めようとしているものであります。いわば、重点計画と国土形成計画が車の両輪として機能することを念頭に置いております。

そういう意味で、右側の国土形成計画（全国計画）というのがございますが、これは本年半ばに閣議決定をする予定でございまして、21世紀前半を展望しながら、今後おおむね10年間についての指針を示す、長期的な国土づくりの指針であります。

これとリンクする形で、社会資本整備重点計画が来年の夏ごろに閣議決定することを目途としております。

さらに、ブロックごとのものとしたしましては、国土形成計画は右下ですけれども、広域地方計画というものを全国計画から1年後ぐらいにつくるということでございます。こういうブロックごとの国土形成計画と、それから、左下ですけれども、重点計画の下のものとしたしまして、地方ブロックの社会資本の重点整備方針というものを、計画そのものは夏でするので、来年の秋ぐらいに各ブロックごとにつくっていくというイメージを考えております。

少し時間が超過してしまいましたけれども、説明は以上でございまして。

【御手洗会長】 ありがとうございます。

#### 4. 議事（4）各分科会・部会の審議状況について

【御手洗会長】 次に、社会資本整備審議会と交通政策審議会の各分科会、部会の審議状況について報告をさせていただきます。

それでは、事務局より説明をお願いいたします。

【松田総務課長】 社会資本整備審議会及び交通政策審議会の各分科会、部会の審議状況につきまして、お手元の資料5に沿ってご説明をいたします。

まず、資料を1枚めくっていただきまして、2枚にわたり目次がございまして、その次の公共用地分科会からご説明を開始いたします。

まず、公共用地分科会におきましては、国土交通大臣が事業の認定をしようとしたものの、認定することに異議がある旨の意見書等の提出があった場合に、分科会を開催して、意見聴取を行っております。最近では、静岡空港整備事業などの事業について、いずれも国土交通大臣又は地方整備局長の判断を相当と認めるとの意見が述べられたところでございます。

2ページに進みまして、産業分科会におきましては、平成17年10月に国土交通大臣より、「都市・地域経営の基盤となる不動産の価値創造と不動産への継続的かつ安定的な資金の循環を実現する不動産市場はいかにあるべきか」、との諮問を受け、不動産部会を設置し、拡大する不動産投資市場が健全に発展するために、投資家が安心して参加できるような市場環境の整備のあり方について調査・審議を行ったところでございます。

その後、本年5月に共通性、柔軟性、安定性のある市場ルールを整備することを基本的な指針とし、不動産投資に係る業界の自主ルールの制定や投資判断のメルクマール指標の標準化等を定めるべきとした第二次答申をまとめたものでございます。

3ページでございますが、住宅宅地分科会においては、①でございますが、平成16年9月から住宅建設計画法及び住宅建設5箇年計画にかわる住宅政策の新たな制度的枠組みのあり方について審議を行い、平成17年9月に社会資本整備審議会答申として取りまとめを行ったところでございます。

国土交通省においては、本答申を踏まえ、平成18年2月に「住生活基本法案」を国会に提出し、同法案は同年6月に公布・施行されております。

また、②でございますが、平成18年6月から平成18年8月にかけては、この住生活基本法に基づき、国が策定する住生活基本計画の全国計画（案）について審議を行ったところであり、これを踏まえて、政府におきましては、平成18年9月に同計画を閣議決定しております。

このほか、③でございますが、平成17年9月の答申において提示した基本的視点のうち、住宅セーフティネットを構築するための公的賃貸住宅制度等のあり方について審議を行い、平成18年8月に建議を行っております。



国土交通省におきましては、本建議を踏まえ、平成19年度予算において、民間事業主体を活用し、高齢者・子育て世帯向けの良質な賃貸住宅の供給を促進する「地域優良賃貸住宅制度」を創設しております。

さらに、4ページに進みまして、都市計画・歴史的風土分科会についてでございますが、まず、都市計画部会におきましては、次期重点計画に移行するため、「都市交通・市街地整備小委員会」、「公園緑地小委員会」、及び「下水道小委員会」を設置し、持続可能な都市を構築するための「都市・生活インフラの整備のあり方」について審議を行い、6月7日に取りまとめを行ったところでございます。

また、歴史的風土部会におきましては、「歴史的風土の保存・継承小委員会」を設置し、国として保存・継承すべき歴史的な風土の範囲、古都以外の都市における歴史的風土の保存・継承のための法制度や事業のあり方等について審議を行い、年内に答申を行う予定でございます。

次の5ページは、河川分科会についてでございます。河川分科会におきましては、本年1月に国土交通大臣から「中期的な展望に立った今後の治水対策のあり方について」について諮問を受け、先般、6月15日に開催されました当分科会におきまして、諮問に対する取りまとめを行ったところです。この中で、今後の治水対策の基本的な方向といたしまして、達成すべき目標を明確化し、事業の選択と集中に努めること、地球温暖化等の新たな要因による災害リスク増大への対応や、土地利用を視野に入れたまちづくりと連動した治水対策の推進を図ることとしております。

また、重点化すべき事項といたしましては、人的被害の回避・軽減、社会経済活動などの深刻なダメージの回避という視点に立った予防対策の重視や、再度災害防止の徹底、社会資本の更新時代に備えた新たな維持管理システムの構築、河川が本来有する多様性の確保を挙げております。

さらに、災害から国民の生命と財産を守ることは、国の基本的な責務であることを踏まえ、地方との適切な役割分担のもと、重要な区域の予防対策、災害発生時の緊急的な対応とその復旧・復興、専門職員の派遣体制の整備や技術者育成の支援といった事項につきましては、国が主体的な役割を果たすべきものとしております。

次の6ページでございます。道路分科会においては、本年6月に、「品格ある国土と快適な生活の実現に向けた道路政策」、副題、「使いやすさを追求して」について国土交通大臣に建議を行ったところでございます。

建議においては、「今後目指すべき社会と実現に必要な道路政策」として、「東アジアの経済成長を生かした国際競争力の強化」や、「少子高齢化社会における活力ある国民生活の創造」など、4つの柱を掲げ、これらに、「高齢化する道路ストックに対応した戦略的道路管理」や「既存ストックの徹底的な利活用」など、4つの改革の視点を加えることによって、具体的施策や道路行政の進め方に関する提案がなされております。

また、7ページに進みまして、有料道路部会におきましては、昨年6月に「道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方」について諮問を受け、主に高速道路ネットワークの有効活用の方向性や、そのための料金のあり方などについて議論を進めており、今後、中間的な整理を行う予定でございます。

次は、8ページ、建築分科会でございます。基本制度部会においては、冒頭の「国土交通行政をめぐる最近の状況について」でご説明申し上げましたとおり、構造計算書偽装問題を受けまして、平成17年12月に国土交通大臣より、「建築物の安全性確保のための建築行政のあり方」について諮問を受け、建築基準法、建築士法等の一部改正や「特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律」の制定についての検討を行い、平成18年8月に答申を行ったところでございます。

9ページでございますが、建築物等事故・災害対策部会におきましては、エレベーター及びジェットコースターなどの遊戯施設の安全性確保について検討を行い、定期報告制度の項目、方法、内容、基準等の見直しや、定期検査資格者制度の見直しを行うこととしております。

続きまして、10ページでございますが、官公庁施設部会におきましては、国家機関の建築物の現状と課題、今後の施策展開の方向性等について議論を行い、平成18年7月にすべての国家機関の建築物について総合的に企画・管理し、活用するというファシリティマネジメントを柱とした「国家機関の建築物を良質なストックとして整備・活用するための官庁営繕行政のあり方について」を取りまとめ、これを受け、建築分科会により全国家機関の長に建議したところでございます。

11ページと12ページでございますが、計画部会におきましては、平成17年6月に計画部会に基本問題小委員会が設置され、本日報告させていただきました「次期『社会資本整備重点計画』の策定について」を取りまとめたところでございます。

続きまして、13ページ、環境部会についてでございますが、「国土交通行政をめぐる最近の状況について」でもご紹介いたしましたように、国土交通省では、我が国の温室効果

ガス排出量が6%削減されるということを目指して、京都議定書目標達成計画、いわゆる目達計画でございますが、これに沿った対策を推進しているところでございます。

環境部会におきましては、社会資本整備分野及び交通分野について、目達計画に定める対策・施策の進捗状況等の評価・見直しを行っているところであり、6月25日に合同会議を開催し、見直しに向けての中間とりまとめ(案)の審議を行ったところでございます。今回の中間とりまとめ(案)においては、目達計画に定められた対策・施策の評価を実施するとともに、今後のさまざまな施策を検討するに当たっての視点と方向性が示されたところでございます。今後、年内を目途に最終取りまとめを行う予定でございます。

また、次のページでございますが、建設リサイクルや建設副産物の適正処理に関する推進方策について、「建設リサイクル推進施策検討小委員会」において議論をしているところでございます。今後、年内に報告書を取りまとめ、新たな建設リサイクル推進計画の策定に反映させる予定でございます。

15ページでございますが、技術部会におきましては、国土交通省の技術政策の基本的な方向性を審議していただいております。現在は、国土交通省の技術研究開発の方向性を示した「国土交通省技術基本計画」について、平成15年度から19年度を計画期間とする現行計画に続く次期計画の策定に向けて審議をいただいております。6月8日の第5回技術部会において、上記Ⅰの、目指すべき社会を実現するための技術研究開発、中ほどⅡの、技術研究開発を推進するための仕組みを内容とする中間取りまとめについてご議論をいただいたところであり、今後は年度末に向けて最終取りまとめを行う予定となっております。

16ページでございます。地域公共交通部会でございますが、地域の公共交通は危機的な状況にあり、その活性化及び再生について審議するため、昨年9月に交通政策審議会に新たに地域公共交通部会が設置され、7月5日に報告書を取りまとめられました。地域公共交通は厳しい現状にございますが、その活性化・再生が喫緊の課題となっております。また、地域公共交通の活性化・再生により、地域住民の移動手段の確保等、さまざまな目標の実現が求められております。

次の17ページでございますが、地域公共交通の活性化・再生に向けた今後の取組のポイントは2つでございます。第1に、地域のニーズは多種多様であり、地域の関係者が総合的に検討し、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づいて各主体が責任を持って取組を行うこと。

第2に、国は、公共交通を積極的に活用していく取組を、国民運動となるよう総合的に

支援すべきとの2点でございます。

なお、本部会での審議を踏まえて、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が先の通常国会に提出され、5月に成立し、この秋に施行される予定です。

この報告書に基づきまして、国としても、地域公共交通の活性化・再生のため、補助、税制、地方財政措置等の財政支援及び人材育成、情報提供等の充実を図っていくこととしております。

次の18ページの観光分科会でございます。観光分科会におきましては、観光立国推進基本法の制定に伴い、国土交通大臣より平成19年2月に「観光立国推進基本計画（案）」について、4月に「平成19年度において講じようとする観光施策案」、いわゆる観光白書について諮問を受け、審議を行い、それぞれ6月までに答申を行っております。

観光立国推進基本計画の概要につきましては、冒頭の「国土交通行政をめぐる最近の状況について」で説明されましたので、ここでは割愛させていただきます。

観光白書につきましては、国際競争力の高い魅力ある観光地の形成、観光産業の国際競争力の強化及び観光の振興に寄与する人材の育成、国際観光の振興、観光旅行の促進のための環境の整備の4つの柱をもとに施策を位置づけ、その推進を図ってまいります。

なお、観光白書につきましては6月12日に、観光立国推進基本計画につきましては、6月29日に閣議決定をされたところでございます。

19ページ、陸上交通分科会鉄道部会でございます。鉄道部会におきましては、2010年代を見据えた鉄道政策を明らかにすることを目的として、本年4月より、我が国の鉄道ネットワークやサービスの充実、安全性のさらなる向上等に向けた課題と具体的な解決方策について、テーマに応じて2つの小委員会を設置するなどして審議を本格化させつつあります。

これまでの検討結果を踏まえ、先月19日には、「ネットワークとサービスの充実のために直ちに具体化を図るべき施策」について部会としての中間取りまとめを行ったところであり、その具体的な内容といたしましては、幹線鉄道において高速化の効果を早期に確保するための施設の先行的整備の促進、都市鉄道における利用者満足度調査の導入、地方鉄道について自治体による施設保有などの取組を活発化させるための制度の創設などが盛り込まれております。

また、「技術・安全小委員会」におきましては、テーマに応じて4つのワーキンググループを置いて検討を進めているところであり、「ネットワーク・サービス小委員会」による今

後の審議の成果もあわせ、本年秋以降に鉄道部会としての最終取りまとめを行っていく予定となっております。

20ページ、陸上交通分科会自動車交通部でございます。まず、「自動車燃費基準小委員会」では、乗用車等の新しい燃費基準の目標年次である2015年度までに、2010年度基準と比較して、平均で29.2%の燃費改善を促す新たな燃費基準値を平成19年7月に策定したところでございます。

次に、「技術安全ワーキンググループ」では、平成11年の運輸技術審議会答申で設定されました、2010年までに交通事故死者数を1,200人削減するという目標が5年前倒しで達成される見込みとなる中、今後とも継続して安全対策を進める必要があることから、2010年までに交通事故死者数を車両安全対策により99年比で年間2,000人削減することを平成18年6月に新目標として設定いたしました。

次のページに移りまして、「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会」では、タクシーが公共性の高い総合生活移動産業への転換を図る必要性が指摘され、そのための施策として、運転者登録制度の導入地域の拡大などが昨年7月に提言されました。

次に、「今後のバスサービス活性化方策検討小委員会」では、地域のバスの活性化を図るため、計画、運営、運行の各段階で関係する地方公共団体、事業者、住民等の役割分担を明確化し、総合的・体系的に連携することが指摘され、活性化のための具体的な方策として、バス・ラピッド・トランジットの導入や地方のバス補助制度におけるインセンティブ措置の導入等について、平成18年6月に提言を受けたところでございます。

続きまして、22ページ、海事分科会でございます。海事分科会におきましては、国土交通大臣より、平成19年1月に「今後の安定的な海上輸送のあり方について」の諮問がなされ、これを受けて、「国際海上輸送部会」及び「ヒューマンインフラ部会」が設置されました。「国際海上輸送部会」におきましては、日本の外航海運事業者、日本籍船の意義・必要性、日本籍船・日本人船員の必要規模や計画的増員策について議論を行いました。

23ページでございますが、本邦外航海運事業者の国際競争力の確保と日本籍船・日本人船員の確保という政策目的を実現するための施策内容として、トン数標準税制の導入と日本籍船及び日本人船員の確保等のための法整備等の施策が必要とされました。このトン数標準税制は、船のトン数を基準としたみなし利益課税で、好不況にかかわらず、税額が一定となるものです。今や世界標準となっている同税については、国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え、日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るため、その導入につい

て早期に具体的検討を進めることが必要との方向が示されました。

24ページに進みまして、ヒューマンインフラ部会においては、外航船員の減少や内航船員の高齢化を背景に、優秀な日本人船員の確保・育成を中心に議論がなされ、海事分野における人材の確保・育成を推進するため、上から2つ目の基本的考え方がございますとおり、船員を集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転身を支援すること、海事地域の振興など、施策の方向性、及び具体的施策のあり方を内容とする中間取りまとめが6月末になされたところでございます。

25ページ、港湾分科会でございます。港湾分科会におきましては、平成18年6月に国土交通大臣より、「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」について諮問を受け、計8回の議論を重ね、平成19年7月5日に中間報告が取りまとめられたところでございます。今後の港湾政策の基本方針は、中国等からの輸入貨物の増大や高付加価値製品製造業の国内・臨海部への回帰に対応することにより、我が国産業の国際競争力の強化を図ることとしております。

特に、産業競争力強化ゾーンの設定等によりまして、スーパー中枢港湾政策の充実・深化と臨海部に立地する工場との産業・地域経済への支援を進めてまいります。

具体的には、臨海部物流拠点におきまして、大規模で高度な民間物流施設の整備に対する支援の拡充、特殊車両の通行許可手続の緩和等により、高規格コンテナターミナルと臨海部の物流機能の強化を一体として推進していくということでございます。

また、競争力のある臨海部産業エリアでは、公共埠頭の一体的な貸し付け、民間の提案・資金の活用等により、新規立地企業の緊急的な進出に対応した用地の提供、貨物取扱機能の強化等を図ってまいるということになっております。

そのほか、地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現や物流シーズ・ニーズに対応した港湾サービスの一層の向上等の取組を進めることにより、我が国産業の国際競争力の強化を迅速かつ強力に進めていきたいと考えております。

最後に、26ページ、航空分科会でございます。航空分科会におきましては、国土交通大臣より、平成18年9月に、「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策」について諮問を受けました。その後、9カ月にわたり議論がなされまして、航空分科会で航空会社、空港会社、航空ユーザー、自治体といった多様な関係者からヒアリングを行い、また、アジア・ゲートウェイ構想についても逐次報告を受け、さらには、今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会の報告を踏まえまして、精力的な審議を行いました。

この結果、本年6月、次の27ページにございますとおり、航空分科会答申として取りまとめを行ったところでございます。本答申では、空港及び航空管制の中長期的なありべき姿が整理されており、具体的には、各圏域における空港のあり方、航空保安システムのあり方、既存空港等の機能向上のあり方、空港等の整備及び運営にかかる基本的制度のあり方について、その方向性が示されたものでございます。

以上をもちまして、社会資本整備審議会及び交通政策審議会の各分科会、部会の審議状況についての報告とさせていただきます。

【御手洗会長】 ありがとうございます。

それでは、一通り事務局からの説明が終わりましたので、これまでの議事の内容につきまして、ご質問、ご意見等ありましたら、お願いいたします。よろしくお願いたします。

ございませんでしょうか。

## 5. 閉会

【御手洗会長】 それでは、ございませんようですので、本日予定され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。

委員の皆様方には、ご多用中にもかかわらず多数ご出席をいただきまして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。

【松田総務課長】 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。

また、近日中に速報版として、簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表をいたしたいと考えております。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —