

国土審議会調査改革部会
第3回国際連携・持続的発展基盤小委員会議事録

目 次

1、開 会	1
1、議 事.....	1
(1) 健全な地域間競争に資する国内交流基盤(交通基盤)に関する検討と課題 ...	4
(2) その他	31
1、閉 会	32

開 会

事務局 それでは、ただ今から第3回国際連携・持続的発展基盤小委員会を開催させていただきます。

本日は、委員の皆様方におかれましてはお忙しい中を御出席いただきまして、まことにありがとうございます。本日は委員の皆様全員に御出席をいただいているところでございます。

それでは、早速ですが、議事の進行を委員長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

議 事

(1) 健全な地域間競争に資する国内交流基盤(交通基盤)に関する現状と課題について

委員長 お忙しい中、遠路お集まりいただきまして、どうもありがとうございます。早速始めたいと思います。

本日の主な議題は「健全な地域間競争に資する国内交流基盤に関する現状と課題について」であります。まず、事務局より、まとめて資料の御説明をお願いいたします。

事務局 それでは、資料の説明に入らせていただきます。

最初に資料の確認をさせていただきます。お手元にクリップどめの資料が一式ございます。最初に議事次第、資料1が小委員会の名簿でございます。そして資料2-1が論点ペーパー、資料2-2が交通分野に関する資料、そして資料2-3が情報通信分野に関する資料、そして参考資料として従前よりおつけしておりますスケジュール等でございます。

それでは、早速ですが、まず論点について御説明させていただきます。

冒頭、委員長からお話がありましたように、今回は「健全な地域間競争に資する国内交流基盤」ということで、今回並びに次回の2回に分けて議論をしていただければと思っています。

まず資料2-1の1ページです。今回作成させていただきました主な資料のポイント

を5点書いてございますが、交通基盤の整備状況と交通流動関係、全国1日交通圏等の全総計画における構想の達成状況に関する資料、地域ブロック別に見た交通基盤整備と競争力の関係についての資料、交通流動から見た地域ブロックの形成に関する資料、高度道路交通通信システムの進展状況に関する資料でございます。

それらの資料につきまして大ざっぱにまとめますと、枠囲みで書かれているようなことが示されているのではないかと考えています。

1点目は各交通基盤でございますが、総合的な交通基盤整備が全国的に進められているということでございます。

一方、経済成長とともに増加してきた流動状況については、近年は横ばい傾向にあるということ。

3点目といたしまして、内容を見てみますと、1人当たりの総移動距離は諸外国に比べてまだまだ少ない。また、旅客においては鉄道、貨物においては海運が日本の輸送では多くなっているといったことが明らかになっています。

また、近年、高齢者や女性の方の旅客移動が増加しているというデータも示されております。

全総計画関係でございますが、全国1日交通圏は約6割の地域で達成されております。また、地域半日交通圏は概ね9割、そして東アジア1日圏も概ね8割達成されているという現状になっております。

また、地域ブロック別に見た1人当たりのGDPの格差は縮小しておりますが、製造品出荷額や製品輸出入については依然として格差が出ております。

また、商業年間販売額を見ますと、地域ブロックの中心となる都府県において高くなっているという傾向が見られております。

高速道路の進展・整備等によりまして、各ブロックのいわゆる圏域構成はある程度のまとまりが示されてきているといったことが見られるのではないかと考えています。

このような現状を踏まえまして、主な論点として4点書いてございます。1点目はこういった交通基盤整備にかかる課題、2点目が先ほど申しました全総計画における目標の達成状況をどう見るか、3点目として地域間競争を支える交通基盤としてどういうものが必要であるか、また交通流動から見た地域ブロックの形成という視点で見たときに地域ブロックをどう考えたらいいのかといったことを御議論いただければと思っております。

2ページ目が情報通信分野でございます。情報通信分野については4点のポイントで

資料を作成しております。1点目がいわゆる情報通信インフラの整備状況の現状でございます。2点目が整備されたインフラに対してその利用状況がどうなっているか。そして3点目が活用状況。利用状況は利用の量、活用状況は質というふうに御理解いただければと思います。そして4点目が、情報通信技術の進展により社会はどう変化していきだろうかといった点を資料として用意させていただいております。

中身といたしましては、固定電話につきましては減少傾向でございます。一方、携帯電話は急激に伸びてきておりますが、増加数は若干減ってきているかなというところでございます。

また、加入者系の光ファイバー網の整備もかなり進んでおりますが、人口10万人以下等の地域において普及が遅れている部分もございます。

また、インターネットの普及も急速に進んでおります。しかしながら、ブロードバンドの加入者数においては地域的な偏りがあることが見られております。

また、これを利用する際の料金ですが、電話料金としてはOECD諸国の中でも高い水準にあるという現状でございますが、ブロードバンドの料金については非常に安くなっております。

それから流動状況でございますが、都道府県間の通話の流れと申しますのは、概ねブロックの中心的な県との交流がございまして、それ以外に東京、大阪、特に固定電話においては東京の拠点性が高まっております。

また、インターネットの利用状況については、人口5万人以下と以上でかなり差があるといったようなデータが出ております。

活用状況としてのインターネットコンテンツビジネスや電子商取引といった市場も拡大傾向にございますが、阻害要因もまだまだ大きいのではないかとというようなデータがございます。

こういったことから、論点といたしまして、インフラの整備状況における地域間格差の課題、高度な情報通信インフラを活用するための課題、それから地域の活力を支える、また活力を生かすための情報通信インフラとしての課題は何かといった点について御議論いただければ幸いです。

以上のような概要でございますが、まず交通分野について、続きまして情報通信分野について、資料の説明をさせていただきます。

それでは、交通分野につきましては資料2-2に基づいて説明をさせていただきます。

資料 2 - 2 は大きく 6 つのパートに分かれております。まず第 1 のパートとして我が国の交通基盤の整備状況はどうなっているかというところであります。

1 枚めくっていただきまして、1 ページでございます。1 ページにおきましては、これまでの 5 次にわたる全総計画におきまして交通基盤がどのように位置づけられてきたかというところを簡単に紹介しております。基本目標、開発方式といった全総計画の基本となる哲学の考え方、それから交通体系整備の基本的な考え方、それから整備目標が 5 次にわたって位置づけられてきたことから、交通基盤整備の指針として役立てられてきたところであります。

次のページにまいります。2 ページ以降は概ね 10 年おきに社会資本整備がどのようになってきたかというところのおさらいでございます。1970 年の社会資本整備の状況が 2 ページに示されておりますけれども、当初の社会資本整備、交通関係といたしましては、太平洋ベルト工業地帯、東京～大阪間の整備が主となって行われていまして、新幹線や高速道路も東京～大阪間のみを整備されていたという状況でございました。

3 ページにまいります。10 年後の 1980 年ですけれども、高速道路につきましては縦貫系の高速道路の整備が進んでまいりました。中間では時々途切れているところもありますのですけれども、まず縦貫系の整備が進められてきた。あるいは、港湾整備においては 3 大港湾の整備が進められ、またジェット化空港についても徐々に全国的に広がってきているところがございます。

4 ページにまいります。1990 年の地図ですけれども、縦断系の高速道路につきましては 90 年には概ね全国的につながってきたという状況でございまして、コンテナ港湾につきましても九州に至るまで整備が進んできた。新幹線について見てみますと、東海道新幹線、山陽新幹線、それに加えて東北・北陸の新幹線が整備されたという状況でございます。ジェット化空港につきましても同様にかんがりの整備が進んでいるという状況であります。

5 ページは 2000 年のインフラの状況ですけれども、高速道路につきましては、先ほどの縦断系の道路に加えて横断系の道路の整備がかなり進んできたという状況であります。あるいは、新幹線につきましては東京の乗り入れ、あるいは在来線との直通運転が図られて、航空についてはほとんどの空港がジェット化されたという状況になっております。

6 ページにまいります。次のページ以降では、これまで振り返りました交通基盤の中で交通の流動がどのようになってきたかということを示すパートでございます。

まず国内の旅客・貨物輸送量の推移でございます。堅調な GDP の伸びとともに交通

量についてもこれまで右肩上がり伸びてきたところですが、近年、GDPも横ばい傾向の中で、交通量についても少し横ばいの傾向があらわれてきているところであります。旅客については、鉄道が自動車に比べると横ばいといえますが、あまり交通量が増えなかったという傾向にございまして、貨物については自動車と海運が経年で伸びてきましたが、最近では横ばいの状況にあるということでもあります。

7 ページにまいります。国際的に1人当たりの年間の総移動距離を比べてみようということですが、日本のデータは一番下の赤い横線の丸印の線グラフであります。日本につきましては1960年から2000年の間で約3倍の移動距離となっており、2000年には1人当たり年間約1万kmの移動をしているというデータでございます。諸外国、特にアメリカと比べますと約3分の1程度、あるいはヨーロッパ諸国に比べても移動距離が低いという傾向が見てとれるところであります。

8 ページにまいります。こういった交通の動向を国際的に経年で比較しますと、日本は中段の上ですが、日本は特に鉄道が多いという傾向が読み取れます。青いところが乗用車での移動になるのですが、乗用車の移動だけで比べますと、諸外国に比べて移動距離はかなり少ない状況になっております。

9 ページです。これは日本国内の交通につきまして距離帯別に交通機関分担がどうなっているかをまとめたものでございます。左側の旅客につきましては、当然ながら距離が少ない移動については青色のメッシュの自動車による移動が多い状況にございまして、距離帯が300km以上になってきますと黄色の鉄道が増えてきて、700kmを超えると航空が卓越していくという状況にございます。貨物について見ますと、同様に近距離では自動車がほとんど卓越しておりまして、距離が長くなるにつれてピンク色の海運が増加していくという状況にございます。

10 ページにまいります。旅客・貨物における交通機関部門の分担につきまして諸外国とのデータを比較したものでございます。旅客のデータにつきましては、日本は諸外国に比べて鉄道の分担がかなり多く、3割程度になっているところに特徴がございまして、貨物については、ピンク色の内航海運、海運が占める割合が諸外国に比べて多い傾向が見てとれます。

11 ページにまいります。特に旅客に関する移動に着目しまして、移動目的がどのように変化してきているかを分析したペーパーでございます。1990年と2000年、概ね10年前と比較しております。県間をまたぐ流動について調べたものですが、流動の総量

が 305 万人から 356 万人に増大してきている。それから、橙色の丸がついたところですが、60 歳以上の流動の全体に占める割合が増えて、12%から 20%になった。それから、一番下の男女別構成比を見てみますと、1990 年では 2 割だったものが 2000 年には 2 割 5 分、25%に増えてきているところでもあります。

以上が交通の流動に関する状況がどのようになっているかをまとめたものであります。

次のパートにまいります。次のパートでは、全総計画において各種構想がございまして、例えば全国 1 日交通圏あるいは半日交通圏といった目標がどのくらい達成されてきたかを取りまとめたものであります。

まず、12 ページは全国 1 日交通圏です。少しわかりづらいので解説いたしますと、左下の枠内をそのまま読みますが、1 日交流可能人口比率を計算しております。これは、当該地域から日帰り（概ね片道 3 時間）で面会可能な人口が全国人口のどれくらいの割合になっているかを示したものであります。例えば、1 日交流可能人口が 50%であれば、全国の人口の半分の人たちに対して日帰りで面会可能になるという数字であります。これが 1965 年には全国平均で 3 割程度、関東あるいは大阪の近畿近辺だけで少し高かったのが、2003 年では全国的にかなり高い数字になってきておりまして、平均でも 6 割になっているところでもあります。

13 ページは地域半日交通圏の形成状況でございます。これは、現在の全総計画の中に示しております半日での地域間での往復や余裕を持った日帰り活動を可能とするという思想での圏域であります。結果から申しますと、9 割以上の圏域で達成されているところですが、一番左側は中核都市への 1 時間圏であります。中核都市、つまり県庁所在地あるいは人口 30 万人以上の都市から 1 時間でアクセスできる割合はどれくらいかというところで、91%となっているところでもあります。

真ん中は中枢拠点都市への 2 時間圏で、これはある一定規模以上の都市に対して 2 時間でアクセスできるという考え方でございます。具体的には、政令指定市、あるいは新潟、金沢、富山、静岡といった少し拠点性の高い都市からの 2 時間圏であります。これも同様に 95%が達成されてきているところでもあります。もう一つが物流の観点からございまして、物流ターミナルへの 2 時間圏です。これは特に港湾ということで、内貿ユニットロードの就航港湾からの 2 時間圏を示しております。これについては 97%という状況であります。

14 ページにまいります。国際的な流動ということも観点の中に含まれておりまして、

これは東アジア 1 日交通圏の形成状況、特にグローバルゲートということで抽出したの
になります。これにつきましては欧米便が就航している空港に対して 2 時間でアクセスで
きる圏域はどうなっているのかというところを図化したものになります。当然ながら現在
は 3 大空港のみにしか就航しておりませんので、関東、近畿、中部が高まっていて、ほか
の地域ではかなり低い状況にあるということでございます。

15 ページにまいります。東アジア 1 日交通圏の形成状況、そのうちアジアゲートであ
ります。これも同様に計算を行っておりまして、一番左側が韓国への定期便が就航してい
る空港への 2 時間圏であります。真ん中が中国でございまして、概ね日本の西側の方で就
航している、あるいは韓国あたりについては全国的にアクセス性が高いという状況になっ
ております。

以上が全総に示されております圏域の達成状況のパートでございまして、次からは今
回のテーマの一つとなっております地域ブロック別の競争力がどのようになっているのか
をまとめたパートになります。

最初に 1 人当たり県内総生産を取りまとめたグラフをお示ししております。1970 年当
時と比べて、右下の 1999 年になりますと、ブロック間の格差がだんだん縮まりつつある
という傾向が見てとれるかと思えます。

次の 17 ページにまいります。1 人当たり製造品出荷額を各県別に、グラフにつきまし
ては各ブロック別に取りまとめたものでございます。1970 年では 3 大工業地帯を中心に
太平洋ベルト地域での製造品出荷額が高かったという状況が日本地図の絵から読み取れる
かと思えますが、近年は、右下のグラフになりますが、中部ブロック圏域が突出して高く
なっている状況が見てとれるかと思えます。また、日本地図を見ても中部圏域で非常に赤
いことがわかるかと思えます。

18 ページにまいります。同様の作業を商業の年間販売額について行ってみたものであ
ります。1970 年代当時では関東ブロックと近畿ブロックが双璧で非常に高かったことが
見てとれるかと思えますけれども、近年は近畿の低下傾向がある。それから、右下の日本
地図の方をごらんになっていただければ傾向が少しわかるのですが、各ブロック圏中心の
宮城あるいは名古屋、大阪、東京、広島、福岡といったところで 1 人当たりの年間販売額
が高くなっている傾向が見てとれます。

19 ページは同様に各ブロック別の輸出入額をまとめたものであります。輸出入額をブ
ロック圏別に見てみますと、1 週間の統計ではあります、先ほど製造品出荷額が高かつ

た中部において特に輸出が多く、2番目として中国地方での輸出額がかなり多くなっています。関東、北海道、沖縄、四国では輸出額よりも輸入額の方が多くなっているところがあります。

次の20ページにまいります。競争力の一つとして観光という切り口もあるかと思いついて、観光入込客数あるいは1万人当たりの宿泊客数をまとめてみたものであります。左側は入込客数をまとめたものですが、人口の多さも手伝いまして、やはり大都市圏で観光入込客数が多いという傾向が見てとれます。右側は人口1万人当たり直した宿泊客数ですが、右下の棒グラフのように沖縄、北海道で突出しておりますし、あるいは観光県において多くなっていることが見てとれます。

21ページにまいります。以上のような各種経済動向についてインフラがどのように寄与してきたかを大きくまとめたページになります。製造品出荷額の大きな市町村は、高速道路あるいは取扱量の大きな港湾の周辺に分布しているということで、左側が1970年当時のインフラの整備状況で、製造品出荷額については青丸のところが多いということです。インフラの整備に伴って青丸がどんどん増えていっているということをあらわしているわけでありまして。

次の22ページにまいります。同様に、人口の増減と広域交通基盤の図を作成したものでございまして、早い時期に高速道路等の交通インフラが整備されたところにおいて人口増加率が高いことが見てとれるかと思えます。

次のページにまいります。23ページでは、特に岩手県を例にとりまして、高速道路の整備と各種指標の関係がどのようになっているかを計算してみたものであります。青の折れ線グラフが高速インターに近いところに位置する市町村、ピンク色の折れ線グラフが岩手県内でも高速道路インターから遠いところの指標であります。当然青い方から人口も伸びておりますし、製造品出荷額も高くなっているという傾向が見てとれます。

以上が地域の競争力に関する資料であります。

24ページ以降につきましては、交通インフラがブロック圏形成にどのような影響を与えているのかを分析した資料でございます。まず、そういったブロック圏の形成状況を把握するために都市圏を設定しております。人口10万人以上の227都市を抽出いたしまして、近いところにつきましては同じ都市圏だと考え、それを82の都市圏に集約してみました。それが下の図になります。

25ページになります。少しおさらいですけれども、10年間のデータを比較しておりま

して、1990年から2000年では、高速道路も縦断系から横断系の整備が2000年までになされたということです。

26ページは1990年当時の高速道路の流動のつながりをあらわしたものであります。先ほど説明いたしました82の都市圏が下に並んでいます。高速道路の起終点の発着量が棒グラフの高さになります。それぞれの都市圏に発着する高速道路のトリップの総量を足したものであります。その量の中から最大の流動先について相手側の都市圏へ線を結んでいくという作業をしております。お互いに最大の流動先だった場合は赤色で示しています。

1990年当時は縦断系の高速道路しか整備されていなかったこともありまして、東北の仙台あたりを見ていただきますと、秋田や酒田といったところが東京の方を向いていた。あるいは、右側に行きまして、広島都市圏につきましてもあまりブロック性は見られなかったことに注目してください。

27ページです。1999年のデータを見ますと、東北のそれぞれの圏域から仙台・石巻の大都市圏に向かう方向へと最大流動先が変わっておりまして、一つのブロック性があらわれている。あるいは、広島のところにつきましても、近畿の方を向くのではなくて広島の方に流動先が向くようになってきている。こういったところが、横断系のネットワークが整備されることによってブロック性が少し高まってきているのではないかとこのデータのデータであります。

28ページにまいります。28ページは高速道路の流動のつながりによる圏域を地図に落としたものであります。新潟県あたりでは最大流動先が東京の方に向いていたり、北陸地方は一塊になって京阪神の大都市圏の方に流動が多くなる、あるいは鳥取県は近畿の方に向かっている、あるいは山口県は福岡、北九州都市圏の方に交通量が多いということが見てとれるかと思えます。

以上が交通流動によるブロック圏形成でございますが、次に、新しい動きとして高度道路交通通信システム（ITS）の動向を紹介いたします。

29ページはETCの導入状況であります。ETC車載器のセットアップ台数は順調に伸びておりまして、現在、累計で約100万台という状況です。ETC利用台数につきましては、右肩のグラフのように利用率で6.8%程度となっております。

次に30ページですけれども、同じようにITSの導入状況ということで、カーナビ、VICSの出荷台数です。近年、カーナビ、VICSのどちらも導入が進んでおりまして、特にVICSユニット付きのカーナビがかなり売れるようになってきているというのが左

側のグラフであります。情報提供エリアもほとんど全国に至っているところであります。

31 ページですけれども、新たな展開としてA H S（走行支援道路システム）というものがございまして、ドライバーの認知、判断、操作等の遅れをシステム側でうまくリカバーするシステムでございまして、初期段階の導入として、右側に交通安全対策として追突警報システムが導入されている事例がございまして、こういったところでは事故の3分の2が削減されているということでございまして、将来的には自動運転といったことも考えられるシステムでございまして。

以上がI T Sでございまして、以後は先ほどの都市圏の結びつきについて鉄道と空港についてまとめたものを参考資料としてつけております。その後ろには、鉄道、道路、航空、港湾の整備状況を簡単に紹介した資料を参考資料としてつけさせていただいております。

交通に関しては以上でございまして。

引き続き、情報通信分野について、資料2 - 3に基づいて御説明させていただきます。

最初に御説明を差し上げるのは情報通信インフラの整備状況ですが、1ページは各種電話の加入者数の推移でございまして、携帯電話の加入者数が御存じのように非常に増えてきております。一方、固定電話は減少傾向にあります。

ページをめくっていただきまして、その急速に増えております携帯電話について都道府県別に加入者の増加ぐあいを見ますと、基本的に赤系が普及の少ない方で、青系が加入者割合が多い方で、ざっと見たところ色の傾向はあまり変わっておりませんが、相体的な普及率の格差は縮まってきております。

3ページですが、前回、前々回と携帯電話がアジアで使えないというお話もございましたので、携帯電話のアジアの方式についてお調べしております。赤が世界中で使われているG S M方式で、青がC D M A方式、黄色はどちらも使えるところですが、日本で主流となっておりますのはP D C方式で、これは日本しか使っておりません。あと、C D M A方式も使っております。

4ページは加入者系の光ファイバー網の整備状況でございまして。下に 印で書いてありますが、基本的に加入者回線というのは、N T T等の事業者の収容局、昔、電話局と言われていたようなものですが、そこから加入者に結ぶまでの間、ある程度のところまでは太い束で送っておりまして、途中から細かく分けて加入者に結ぶようになっておりますが、その大束部分のケーブルがどれだけ光になっているかという率でございまして。ごらんにな

ってわかりますように、県庁所在都市や政令指定都市といった大きなところは普及しておりますが、人口 10 万人以下の地域については普及が遅れているということでございます。

続きまして、5 ページからはインターネットの関係です。まず、携帯電話が非常に伸びておりますが、携帯電話を使ったインターネットの普及率についてお示ししております。格差は残っておりますが、全般的に進んでいるという図でございます。

6 ページですが、ここではインターネット全般とブロードバンドの普及率を示しております。インターネットの普及率につきましては、ごらんのように全国的に非常に進んできております。ブロードバンドについても進んできてはいるのですが、こちらについてはまだ格差がかなり目立つところでございます。

7 ページですが、今のところ、近畿地方は都道府県レベルで見ますとかなり進んでいるところではあるのですが、細かく市町村レベルでブロードバンドのサービスが提供されているかどうかをしてみると、地域内ではバラツキがまだまだたくさんありますということをお示ししております。

8 ページです。インターネットが非常に普及しているところですが、インターネットでどのぐらいのデータが流れているか、全般的な量についてはちょっとよくわからないのですが、その中で例えばインターネットエクスチェンジと言われておりますインターネットへの接続サービスを提供する事業者をつなぐ接続点を流れるトラフィック量を参考で見ますと、ここ 1 ~ 2 年でインターネットで流れるデータ量が急激に増えているということをお示ししているものでございます。

続きまして、9 ページです。下の地域公共ネットワークと申しますのは、地方公共団体、地方自治体の方で、教育とか行政等々の高度化を実現するために、例えば市役所と市の支所あるいは図書館等を高速に接続するネットワークのことを意味しておりまして、2005 年度を目標にその整備が進められているところですが、都道府県ごとのバラツキがあるという御紹介でございます。

10 ページです。高速ネットワークは非常に整備が進んできておりますが、その中で日本全国の研究機関等を高速に接続して研究開発を行うことを目的としているネットワークを二つほど御紹介させていただきます。左の方は主として大学等における研究等の促進を図るネットワークでございます。右の方は超高速ネットワークに関連するインフラやアプリケーション、IPv6 などの研究を推進する高速ネットワークでございます。

11 ページでは電話とかブロードバンドの国際料金の比較をしております。左側に三つ

ございますが、こちらが電話料金でございます、上から家庭用、事務所用、そして一番下が携帯電話ということで、OECD諸国と比較しております。比較のベースは名目のベースでございます。日本は非常に高い方に位置しております。右側は1カ月当たりのブロードバンドの料金で、こちら名目の比較ですが、日本は安い方に位置しております。

次の12ページですが、ここからはインフラの利用状況ということで、まず電話の通信回数と通信時間の推移でございます。上の方が総数ベースですが、2001年度から減少になっております。ただ、携帯電話につきましては、総数ベースも2001年度でも増加しております。ただ、1加入1日当たりの通信回数を見ますと、携帯電話で行う電話の回数は2001年度から減少に転じております。

続きまして、13、14ページは都道府県間の電話のトラフィック交流状況の推移で、13ページが固定電話、14ページが携帯電話でございます。これは東京から大阪に掛けられる電話の回数が東京から発信される電話総数のどれぐらいを示しているか、その発信ベースと着信ベースの両方の割合を計算し、その割合が、ここでは閾値といたしまして47都道府県なので47分の1としておりますが、それを超えるかどうかによって拠点性というもの計算しております。左と右の図を見て大きく違うのは、東京の拠点数が非常に高まっているということでございます。

ページをめくっていただきまして携帯電話の方でございますが、携帯電話につきましては、ブロックの中心な県との交流に加えて、東京は東日本、大阪は四国あたりと結びつきがございますが、1997年と2001年を比べてもそんなに大きな違いはないところでございます。

続きまして、15ページ、インターネットの利用状況につきまして都市の大きさでどのぐらいの利用状況かということをお示ししております。右下に都市階級についての説明がございますが、小都市AとB、人口5万人のところ左と右に差が出ていることがわかります。

16ページですが、今度はインターネットの利用状況について世代別あるいは性別で見ている図でございます。左側はブロードバンドの利用率ですが、60歳以上のお年寄りの利用率が非常に低いということでございます。一方、外国との比較ということで世帯別のインターネットの利用率を比較してみますと、韓国は若者が非常に使われておりまして、それに比べて日本では中年ぐらいまで使われているということを示しております。下は性別の差ですが、この中ではオランダが一番差がございまして、次に日本が格差があるとい

うことでございます。

次の 17 ページからは活用されているかどうかについてお示ししております。まず、インターネットコンテンツビジネスや電子商取引の市場規模ですが、左にありますように、インターネットのコンテンツビジネスは、今後、規模は拡大すると推測されております。特に携帯電話向けの市場の伸びが大きいものと思われまます。また、右側は電子商取引市場の推移ですが、こちらも着実に進展しているところでございます。例えば B to C の利用について産業別に見てみますと、B to C につきましては、オンラインバンキング等の関係もありまして、金融・保険業で非常に使われているという特徴がございます。

18 ページですが、コンテンツ事業者が考えるインターネットコンテンツ市場拡大の阻害要因ですが、ここに挙げられているのは、ユーザー側の意識の問題とか、ブロードバンドの普及が十分でないこと、あるいはシステム上、セキュリティの問題等の課題があるということでございます。

19 ページにまいります。インターネットが非常に拡大しているのですが、情報量はどれくらい増えているのかということをお調べしたものがああります。全世界については見つかりませんので、ここは J P ドメイン、日本のインターネットコンテンツ量の推移ですが、ファイル数、データ数がともに増えております。特にデータの関係で、動画とか音声といったブロードバンドを必要とするコンテンツの情報が非常に増えてきております。

次の 20 ページですが、ユーザーの意向調査ということで、携帯電話や情報通信を利用した社会サービスは何を期待するかという調査をお示ししております。例えば、携帯電話では機能は十分という御意見が多いのですが、高機能ということで身分証明書、定期乗車券等の機能、あるいは世界中で使えるような機能が求められております。一方、情報通信を利用した社会サービスとしては、健康関連で遠隔医療や病院連携支援システムがあればいいなということで望まれているところでございます。

次の 21 ページが通信技術の進展による新しいものですが、左上では 2003 年 3 月現在での ADSL の整備地域をお示ししております。ADSL であれ光ファイバーであれ、地上系の施設でブロードバンドサービスをどんどん拡充していくことはいずれ限界が出てくると思われますので、そのようなときを想定いたしまして、例えば地上でだめなら空から衛星でブロードバンドサービスをやりましょう、あるいは無線でやってみましょうというようなことについての研究がされております。

22 ページにまいります。放送の方ですが、放送につきましても、今年の暮れごろから

放送のデジタル化ということで、衛星放送、ケーブルテレビに続いて、地上のテレビについても3大広域圏の方からデジタル化が始められることになっております。地上のテレビですので、今のテレビもそうですが、どうしても難視聴地域が出てくると思われますので、それをどう減らしていくかということが今後の問題になっていくと思われます。

以降は参考資料ですので説明は省かせていただきたいと思います。

以上でございます。

委員長 どうもありがとうございました。

それでは、残った時間、どうぞ御自由に御議論をお願いいたします。

委員 交通の部分と情報インフラと二つ御質問したいと思います。

まず交通の部分で、資料2-1に論点が書いてございますね。これの3点目について、ニュアンスはどういうこととお書きになっているのかをお伺いしたいのです。「わが国は諸外国に比べ、1人当たり総移動距離はまだ少ない。」と書いてありますね。そして、「また、旅客においては鉄道による移動、貨物においては海運による輸送が多い。」と書いてありますが、この「まだ少ない」というのはどういう意味で書いておられるのですか。まさか、これを増やすべきだと言っているわけではないですよね。

事務局 増える可能性があるのではないかというぐらいのニュアンスではあるんです。

委員 それは、増えた方がいいと思っておられるのでしょうか。そんなことはないでしょう。

事務局 単純に言いますと、資料2-2の7ページで説明した部分のコメントなのでございます。

7ページで1人当たり年間総移動距離の国際比較をやっておりまして、赤が日本の1960年から2000年までで、3,000kmから約1万kmとなっております。一方、アメリカは国土が広いので相当大きいのですが、ヨーロッパのイギリス、ドイツ、フランスは、1960年時点ではフランスは日本とほぼ同じ、イギリスはこの時点でも日本より少し多いというのが、2000年で比較しますと、日本の1万に対して1万3,000~1万5,000というデータとなっております。これと比較してという意味の「まだ」というふうに思っております。

委員 ですから、それはどういう意味なんですか。私はこの低い傾向は維持しなければいけないと思っています。そして、その後にある鉄道による分担率、貨物においての海運の分担率が高いというのは、それも環境の面から非常に望ましいことだと思っています。そういう意味で、今はヨーロッパに比べて低いのが下手をするとヨーロッパ並みに増える

かもしれない、そういう懸念ということでおっしゃっているのならわかるのですけれども、私にはどうもそういうふうには読めない。

これ以外に、「自動車と航空の国内旅客輸送は堅調に伸びている」とか、そういう表現がありますね。どう読んでも増えているのがいいと書いておられるとしか思えない。それは今我々が目指している国土の計画とは違うのではないか。少なくとも世の中ではそうは思われていません。そして、交通と情報基盤の関係でいうと、確かに交通のトラヒックが増える可能性があるのを増やさずに済む可能性があるのが情報基盤だということではないでしょうか。そこで情報基盤と交通のつながりが出てくるのではないかと思うんです。

望ましい交通の姿を議論するときに、皆さんそれぞれ違う御意見をお持ちかもしれないのですけれども、私はその辺も非常に気になっていて、「まだ少ない」というのは、まさか増やせという意味ではないだろうなと理解しているのですけれども、それが一点。

もう一つは情報の方です。今日いろいろなデータをお示しいただいて、それはそれで話題としてはおもしろいのですけれども、我々はこの委員会で何を議論するのか。インターネットのコンテンツが何に使われているかということをご議論しても、あまり実りがないと思うんです。21世紀の国土のグランドデザインのときには情報の基盤をつくらなければいけないということで書いてあって、それが今、いろいろな基盤ができてきている。しかし、当時と今と違うのは、あるいは傾向が強まっているのは、完全に民間主導で動いている点ですね。そういう意味で、こういう国土計画で言わなくても、動くものは動く。

国土計画で考えなければいけないのは、そういった民間ベースに任せておくと達成できないようなもので、それは何があり得るかということ、地域間の公平すなわちイクイティの問題です。大都市の方に利用者が多いと、そちらの方の整備だけ進んで、そうでないところは整備が進まないとすれば、そこに何らかのインプットが必要かもしれないということが一つ。

もう一つ、ぜひ議論すべきだと思っているのは、情報通信インフラが地域間格差の是正にどう貢献できるのだろうかという点です。先ほどの交通のところで見ると、現在もアクセシビリティで格差が残っている。それは物理的に、どうしても遠いから、そういうのが残るわけですね。その格差を情報インフラでカバーすることができれば、交通の方の環境負荷も増やさずに、実質的な機会をどこに住んでいても享受できる。そのあたりの情報通信インフラがこれからどう貢献できるのだろうか、それを国土計画の中で見ていくこと

が必要だと思うのです。そうすると、交通の方の人の動きと、人が動かなくても情報が動けば済むのだということが関連づけて議論できるのではないかと思いますので、その辺もぜひ御議論いただきたいと思っています。

委員 二、三思いついた点ですけれども、主な論点の1と2、例えば1日交流圏、半日交流圏、それからアジアへのアクセス等々の指標が大変改善されているということ、これは分かるのです。ただ、これはここの課題ではないかもしれないけれども、都市の中心部へ行く都市圏の中の交通が非常に悪くなっていると思うのです。例えば、地方の中核都市でも、人口30万から50万ぐらいですと、駅に行くバスがない。本当に交通がないということがございますし、もうちょっと地方圏に行くと公共交通はほぼないに等しいわけございまして、中心部からはそうかもしれないけれども、中心部に行く手段がない。これは一方でまた大きな問題だろうと思うのです。特に都市の活性化、あるいは地方の町の活性化という場合には、周辺部にいるお年寄りたちがどんどん町に出てこなければいけないのですが、その足がないということがありまして、その辺のところも一方で見ておかなければいけないのではないかと思います。

それから、大都市圏は大都市圏で、バスや地下鉄はいっぱいあるけれども、お年寄りにとっては非常に乗りにくいですね。東京の地下鉄もいいんですけども、ものすごく深いところなんかは恐怖感を持たれるのではないかと思います。また、バスも床が高いバスが多くございますので、ターミナルあたりで降りるときに、足場がどこの停留所でもいいというわけではないんです。後ろから来ているのに、そこで降りるのは年寄りにとっては非常にやりにくい。

つまり、地方圏でも大都市圏でも、人、特に高齢者が移動するには便利にできていないということがありますので、そこら辺のことも一方で頭に入れておく必要があるのではないかと思います。

それから、論点の1、2のところでは、交通基盤の利用コストとか使い勝手のよさといったソフトの問題、その辺のところの一つぐらいデータがあってもいいのではないかと思います。

3つ目の地域間競争を支える交通基盤はどのようなものが必要か。私は、日本の場合、大都市圏は環状道路網が不足していると思います。これがあると都市中心部での交通混雑や環境問題等々の改善にも貢献し得るのではないかと。あの辺の整備が欧米と比べて遅れているのはデータの的に確かでありますけれども、これは、さっきのデータにございます

ように、名神ができてから地方圏の高速交通網の展開が先になったということがあったと思うんです。それはそれで意義はあったのですけれども、一方で大都市圏の環状交通道路、高速道路が遅れたことがあって、それが大都市圏の特に中心部の環境の問題、整備されたら改善になるのではなかろうかということを感じます。

それから、4つ目の交通流動から見た地域ブロックの形成。これは、一つの例ではないのですが、27 ページに非常に面白いデータがありますね。近畿と名古屋圏が赤い糸で結ばれておりまして、赤い糸で結ばれているところが何ともいわく言いがたいのですが、私がかねがね申し上げているように、大阪圏と名古屋圏はどんどん一体化しつつあると思います。住宅地についても、大阪の住宅地は上野・名張まで来ております。それから名古屋の住宅地は亀山の近くまで行っておりまして、ほぼ背中合わせになっております。

それから、大阪、名古屋が分かれましてのは、東海道新幹線がまっすぐ行かなくて、米原を回った。これは北陸方面への連絡の関係があったので、それはそれで意味があったわけでありまして。それから名神も米原を回りました。それで名古屋と大阪は遠くなったのでありますけれども、それが今、まっすぐに第二名神をつけておりますので、そこら辺の交通が整備されてきますと、本当に一体化していくと思います。一体化するというと両方から嫌な顔をされるんです。大阪が調子のいいときには名古屋は嫌な顔をしますし、名古屋が調子のいいときには大阪が嫌な顔をするのでありますけれども、このデータから見ても、これは赤い糸で結ばれるのではなかろうかと思います。

それから、先ほど花木先生がちょっとおっしゃったように、情報基盤の整備が移動を減らすのかどうなのかという点ですが、私はそのところは逆の印象を持っているんです。これは本当に私の個人的な感覚の話ですが、情報基盤が整備されて人の移動はますます忙しくなっていると思うのです。最近ファックスがあり、それからインターネットをどんどん使ってやりとりするのでありますけれども、一度に送られる情報が以前に比べてバツと増えてきまして、その分、我々も海外の学会に出かけたり国内に出かけたりする機会がずっと増えてきている。節約される部分はあると思うのですけれども、むしろ情報量が増えてきて、その分だけ忙しくなっているのではないかというふうな気がしまして、その分だけ我々のスピードも求められているし、それから快適な移動も求められているという印象を私は持っています。

それから、地域格差が縮まってきたという点です。このペーパーで今ざっとお聞きしたのでは、基盤が整備されてきて地域格差が縮まってきたというふうな全体的なトーンと

して読めなくもないんですけれども、私はこれはどうかだと思っています。というのは、昭和 50 年代半ばぐらいから地域格差は拡大し始めたんです。昭和 55 年ぐらいまでは地域格差はグーンと縮小してきますが、それぐらいから都道府県単位の格差は拡大しています。そして最近はまだずっと縮小してきている。これは確かなんです。

ところが、地域格差の拡大・縮小というのは一つの大きなトレンドがあるんですけれども、もう一方で不況・好況で随分変わっていきます。好況のときには大都市圏と地方圏の格差が拡大して、不況のときには縮まる。産業が大都市圏に集中していますので、そういうことがあります。今回の不況も、時々はいいいきがありますけれども、かなり長くなっているということがあって、そういった傾向はトレンドできているのかなと思っておりますが、基盤が地方圏で整備されて、自立的な発展が出てくるというストーリーになっているかどうかという点は、私はまだ半分疑問に思っております。

委員 地域間競争ということですが、東京首都圏一極集中みたいなことは別にあるのではないかと思います。この資料の中に全く出てきていないんですが。ただ、通信の方の資料の 13 ページで、都道府県間トラヒック交流状況を見ると、改善が東京に非常に集中しているわけです。ですから、物流的にはかなり拡散しているのだけれども、実は頭のところは全部東京に来ているという絵なのではないかと思います。その辺に関する資料を出していかなければと思います。首都機能移転問題はどこかに飛んでいるのかもかもしれませんが、地方では皆そういうことを考えていて、本社機能がどんどん東京に一極集中しているじゃないかということがこの交流の状況を見ると非常によくわかるので、それをどうするかということを考えていかなければいけないのではないかと思いますし、先ほど議論になりましたように今までに行き過ぎた部分があると思うのですが、どの部分で、そこにどうブレーキをかけていくかという意識を持って見ていかないと新しいものが出てこないのではないかと思います。それをどこから読み取ったらよいのかがもうひとつ見えてこなかったというのがあります。

それは多分、つくることではなくて、ソフトのところはどうサポートするかという話なのだと思うのです。例えば高速道路の料金ですね。四国なんかはせっかく橋ができて全然伸びないのは、多分橋を渡る料金が高いということがあるでしょう。せっかくやったのに促進されていない、うまく機能していないものをいかに機能的に使っていくか、そのためのデータがないと次のステップはなかなか踏めないのではないかと。ですから、プラスの指標が多かったんですけれども、それを読みかえたらマイナスの指標として読めるとこ

るもたくさんあるのではないかと思いますし、それを見ないと本当の地域間競争を見ることにはならないのではないかと思います。

それから、これも先ほどお話がありました、都市と地方では交通のあり方が全然違うので、逆に一極集中のそれぞれのところで都心にすごく集中している部分をどうしていくのか。例えば公共交通を入れることによって自動車を制限するとか、もっと外へ出すように車の動きをすとか、路面電車とか、いろいろ新しいアイデアみたいなもので地域の中での一極集中をどう変えていくかということも含めて見ていかないといけないのではないかと。そうでないと、実際にいろいろなものができているけれども、生活が豊かになった気がしているとか、通勤時間が減っているとか、具体的に生活の利便性が本当に上がったかどうかというところが全然見えてこないと思うんです。その部分をどれだけ見せていけるかというのがすごく大事なことではないか。そうでないと、道ができて、ではどうなったかということがわからないので、なかなか納得できないんです。この資料の中ではもしかしたら難しいのかもしれませんが、組み合わせることで生活までが見えてくるのではないかと。その辺をもう少し足していただいた方が現実感が出るのではないかと。思いました。

委員 冒頭議論がありました「まだ増える」ということですがけれども、多分そういう懸念をされているということだと思えます。情報と交通が代替をするかということは、昔言われていたような簡単な話ではなくて、人の動きについては奥野先生がおっしゃったとおりですし、物の動きについても、e - コマースとかサプライチェーンマネジメントとか、要求レベルがどんどん高くなって、細かい物の動きが多くなって、量そのものは増えていくのではないかと。いう気がするのです。

そのことをどう考えるかということですがけれども、今の形での動きは環境負荷もエネルギー消費も非常に大きいので、それは困るんですけども、何とかそうでない道が見つけられるのであれば、やはり動いた方がいろいろな可能性が出てくるわけですし、こう言っているのかどうかわかりませんが、ホモ・モビリティということで人はそういうことを本来的に欲求するような定義もありますね。ですから、その辺をどう考えるかということとはなかなか難しい問題だなという気がしています。

そういうことをどう見込んでいくかという話で、「交通基盤整備にかかる課題は何か」ということと関連するので先に申し上げますけれども、2番の「全国1日交通圏等の目標の達成状況をどう考えるか」とか4番目の「地域ブロック形成をどのように考えるか」、

この問いは、あえて言うと、あまり意味がないのではないかという気がいたしました。例えば、全総計画における目標の達成状況で 12 ページの絵あたりを見ましても、60 数%達成できて、それで何なのということを言われたときに、どう答えるかということだと思います。あるいは、「交通流動から地域ブロック形成をどのように考えるか」ということもそうですが、2 番と 4 番はあくまでもアウトプット指標でしょうということを申し上げています。今の世の中は、どういう生活像を描くかとか、どういう価値を求めるかというアウトカムになった問いを発しないと、あまり世間受けしないのではないかという気がするんです。

そうしますと、地域ブロック形成の論理とは何なのだろうか。地域ブロックで完結できる、あるいはすべきサービスは何なのだろうか。そういう施設配置と交通がどういう形になっているのだろうか。そこで、人にやさしく、環境負荷にもやさしいサービスを総体としてどう構築するかというのが国土計画で真正面から取り組むべきことで、2 番と 4 番というのはもうちょっと踏み込んだ方がいいのではないかという気がします。

そういう意味からすると、1 番の問いに対しては、例えば国土のモニタリングでやったことですが、アウトカム指標をどう見せるか、あるいはそのためのデータ作成をどうするか、そういうシステムが非常に必要でしょうし、あるいは地域ブロック等に関して言うと、広域の特に地方分権下の世の中においては、地域が共同して連携してやっていくべき施策があるでしょうから、そのための広域調整のシステム、広域統合のシステムはどのようにあるのだろうかとか、あるいはそういう中で重点化をどう図っていくのだろうか、選択をどういうふうにしていくのだろうかという点などが今日のペーパーではちょっと欠けているような気がいたしました。

委員 皆さんの話で大体出ているとは思いますが、最初に全体的な印象を申し上げますと、データは非常によくそろえられているわけですが、意図が見えないわけです。花木先生と逆の言い方なのですが、一つ書くのは意図が知りたいんですよ。例えば何々の整備率が 95%とか 97%になっていますよと。これはもうやらないでいいということを書こうとしてやっているのか。それであれば構わないんです。ところが、そうは見えないようなものがある。例えば半日交通圏みたいな話がありますね。そうすると、そこは全部 97%、95%だと。では何でこんな指標を出したのかということが見えないですね。こういうデータを提示するときには衣の下に鎧が見えなければいけないと思うんですが、鎧がなくて、何となく裸みたいなんです。衣の下が裸のデータが多いような気

がする。例えば、内貿がどうのこうのといっても、これも 97%に達していますよと。あるいは、中央拠点都市 2 時間圏が 95%というのは、もういいよという感じですね。コンテナでも、主要港の数が書いてある。これも主要港しか問題にしないということを行っているのだったら、それでいいんですけれども、そうではなくて、たまたま主要港を挙げたみたいな感じを受けるんです。要するに、これだけ出たんですから、意図を明確にして厳選してほしい。これが一点です。

2 点目は先ほどの情報の話で増える減るとい話ですけれども、いわゆるクーリエといますか、書類自身は現在減っているんです。ところが、スモールパッケージ、要するに B to C あたりはものすごく増えてきている。B to B の場合は、e - ビジネスによって全体的に貨物量はそんなに変わらないんですけれども、距離が伸びているわけですね。それでトン/キロベースでは伸びている。だから、何を言わんとするかというときに、e - ビジネスであったり、情報化、ブロードバンドでもいいんですが、それによって出てくるものに対して我々は物をやっていくのだという姿勢がデータから感じられないなというのがちょっと寂しい。

今回の全総は、いわゆる政策官庁としての国土交通省なら国土交通省がどういう政策を打ち出そうとするのか、それを具現化する形での計画であってほしいわけです。だから、投資政策と運用政策、その辺のところを明確な意図を持ってやっていただきたいなと思います。

委員 2 点ほどございます。1 点は、1 日交通圏にしても半日交通圏にしても、発想として、ある種の主要都市に行くという発想があると思うんです。ただ、今後、本当に人が都市に行くだろうか。大きな都市だけではなくて。例えば今、都心では商業もだんだん活力がなくなって、巨大なショッピングセンターがどんどん郊外にできていって、今後、ウォールマートが来たらものすごいことが起きるかもしれないわけですね。いいか悪いかは別にして、ある規模以上の商業床面積に対してどういうアクセスがとれるかというようなことも一つの指標としてあるのかなという気がするんです。

つまり、大規模ショッピングセンターができると、恐らく都市はガタガタになるから、本当にいいとは思わないけれども、地方都市の農村部に住んでいる人たちが、ある規模のショッピングが楽しめるときに、どれぐらいのサービスがどれぐらい身近に受けられるかということは、それはそれで切実な問題のような気がするんです。まさしくそういうサービスをねらって、巨大なショッピングセンターがそういう所に出てきているわけだと思う

のです。そうしたものをどのように昇華して、どうするかということを考える上でも、ある種の大きな床面積に対してどれぐらいのアクセスができるのかということは一つ考える必要があるのではないかと思います。

もう一点は交通整備の問題ですけれども、ここにあるのは道路の延長のような話ですけど、先ほども議論があったようにコストの問題があると思うのです。もし交通に全然コストがかからないとすれば全然違う国土のシステムが考えられると思うんです。最近、日本列島快走論ではないけれども、コストをただにして、その分は税金で輸送業者から取ってやればいいじゃないかといった話も出て、民主党あたりはそれに乗りそうな感じもあるけれども、考え方として発想の逆転をする可能性が全然無いわけではないと思うんです。例えば新幹線でもそうですね。コストなしでどれだけ延びたといっても、物流にしても何にしても、すべてそこにかかってくるわけなので、物の考え方が全然変わってくるという気がするんです。ですから、コストをかけて延長を考える。コストが変わると、その意味がどういうふうに変わってくるのかというあたりを比較しながら議論をしないといけないのではないかと。今は特に民営化問題等々いろいろあるわけですから、今のシステムだけで議論をするべきではないのではないかと気がします。

委員長 参考資料の1ページと2ページ目に毎回のテーマが挙がっていて、ほかで議論するような話も入っていますので、当然重複はするのですが、これも横でござらんになりながら、よろしくお願いします。

委員 この主な論点に必ずしも合致した意見ではないと思うのですけれども、2年ほど前に産業活動とインフラとの関わり合いを調査したことがあります。そのときに主としてモノづくり産業系を中心としていろいろ聞いてみたわけですけども、彼らの意見としては、高速交通体系の整備は当然のことながら非常に重要であるという認識は持っているわけですが、それと共に自分の工場等がある地域の域内幹線とか域内支線の使い勝手をもう少しよくしてほしいという要望が非常に強いわけです。例えば、大きなトレーラーで高速道路へ入ってきましても、自分の工場へ入るには1回ではなかなか曲がれないとか、そういうところで非常に不便をしている。今は、例のかんばん方式などと言われているように、それぞれが在庫を持たないわけですから、モノづくりのシステムの中では交通量が非常に増えているという実態が一方であるわけです。ですから、正確・迅速・定時にモノが入ってこなければいけない。せっかくインターで降りたけれども、そこから先がどうも困ったなというような意見が多い。こういった点は、高速幹線からいえば小さな話になる

のかもしれませんがけれども、ユーザーサイドから見れば必ずしも小さな話ではないということをご紹介資料あたりでも少し反映させていったらいいのではないかと思います。

それから、そのときに印象的だったのは、そういうハードな整備とともに、ソフトな規制緩和といいますか、ある一定の時間帯には右折禁止を解除しろとか、曲がりのところのルールをもうちょっととれとか、そういう要望が非常に多いわけです。ですから、交通基盤の整備ということ一つを取り上げても、ハードからソフトをうまくかみ合わせてやらないと、せっかくの宝物が使う方からすれば宝物でなくなってしまうというようなことだと思います。

今やっているかどうかは知りませんが、かつて企業合理化促進法がありました。この法律は今でも存在していると思いますけれども、昔、産業関連施設道路とか産業関連港湾とかいって、企業の方から要望を出させて、それを当時の通産省が建設省、運輸省に持ち込んで、優先的に道路整備あるいは港湾整備を進めるように要請することが昭和 30 年代の後半から 40 年代にかけて盛んに行われていました。今はそれがどういうふうになっているかは知りませんが、産業の国際競争力を強化していくという観点からは、そういった対応が必要であると思います。

ここに岩手県、これは主として北上川流域のデータを整理したのだと思いますけれども、今の話と関連しますと、例えば、トヨタ系の関東自動車岩手工場があります。ここは今、「レクサス」を年間 10 万台造っているんですが、05 年には 15 万台生産するという計画があります。港はかつては仙台の塩釜港を使っていたんです。これが最近釜石港を使うようになった。つまり、塩釜港の使い勝手が関東自動車からすれば悪い。どこかにないかということになって、釜石がそれに対応するという姿勢を示した。そして今は、釜石港から名古屋港に一旦運んで、名古屋港からほかのトヨタから集まった車と一緒に輸出しています。

ところが、塩釜と金ヶ崎町の工場をつなぐ道路が、トンネル等も含めて必ずしもよくない。冒頭でお話ししたような問題が現実に出てきているということなんです。関東自動車としては、もっと部品関係の集積も高めて、あそこを高級車の拠点工場にしようと思っているわけで、海外進出が著しい状況の中で自動車がそういうことをやろうとしているわけですから、整備するサイドとしてはそれに的確に対応していくことが今あるトヨタ系の関東自動車を岩手から逃がさないといいますか、あるいは岩手でもっと国際競争力を持ってもらうために非常に重要だと思うんです。ですから、そういった現場ニーズをもっと取

り入れて政策判断をしていくことが非常に大事ではないかという感じがしています。

もう一点は情報化と地域振興という点ですが、沖縄にあれだけコールセンターやIT関連が出ていったことをもっとミクロで調べていく必要があると思うのです。もし沖縄で電話料金等の特別料金設定がなければ、いくら掛け声を上げて、あそこまでいきません。御存知のように沖縄にはメディアの拠点が8から10ぐらいあって、いわゆるインキュベーター的な空間ではありますけれども、そこに東京のコンテンツ系の企業とかソフトウェアの会社といった情報系がかなり入っている。これは特別料金が設定されたことが主因なのです。

それから、北海道や島根でもコールセンターを呼ぶということで、やはり料金値引きに相当するインセンティブを与えて、実質的に料金を下げるということを優遇措置としてやっているからこそ、沖縄に次いで北海道にコールセンターが多くなってきたし、島根にも多くなってきたということなので、そういった点についてももう少しミクロな情報集めをすることによって、現場情報から政策提案をしていくことが大事だと思います。

3点目は、交通基盤等に特別関係することではないのですが、日本の場合、空港とか高速道路のインターチェンジの利用、あるいは港湾 - 港湾はそこそこに産業等の複合的な集積形成をしてきていますけれども、まだ不十分だと思います。いずれにしても、そういった核を点だけでとらえないで、もっと面的な広がりでも集積形成を進めていって、国際競争力のある事業環境を整備をしていく方がいいと思うんです。特に空港周辺の産業集積は全く遅れていると思います。特に地方空港の複合集積については全く遅れています。こういった点も、フランクフルトの空港とまではいかないかと思いますが、オーストリアのスキポール空港、ああいうところまで持っていこうとすれば持っていけるのではないかという感じがしています。空港、高速道路のインターチェンジ、港湾と、せっかくのゲートウェイができていますから、それを核として地域振興に結びつけていくような手だてが、既にやっちはいるのですが、まだちょっと弱いので、再認識をしてもらうためにも一筆加えておいた方がいいのではないか。そんな感じがいたしました。

委員 一点だけ申し上げたいと思います。今日いただきました交通に関する資料と情報通信に関する資料、大変詳細にわたって調べられていると思うのですが、恐らく皆さんも同じく感じられているかもしれませんけれども、一点強く感じることは、光が当たっているところに集中的にデータを集められている感じがするんです。例えば、交通分

野において半日交通圏とか空港への距離とか、どんどん便利になりましたというデータを集められていると思うのですが、これまで交通が我が国の経済を支えてきたインフラであるとするならば、情報通信は恐らくこれから先、何らかの形で交通の機能を補う役割を果たすと思うのですけれども、それを議論するには、これまで起こってきたことでいろいろな問題点があるはずなんです。例えば、ここには資料としてありませんけれども、交通混雑の問題が非常に大きな問題でありまして、それによって我々の時間はかなり失われているわけです。そういう失われた時間があるからこそ、ITSやETCを導入することの意義が出てくるわけですね。

例えば、無医村があります。お医者さんがいない村があります。そういう村において年寄りが病院に行くためには、家族の誰かが休んで連れていかなければいけません。それだったら、テレビ電話を使って医療行為をして、大抵は慢性病の患者が多いわけですから、薬の処方をお医者さんにしてもらって、郵便局がその薬を運ぶというようなことがシステムとして考えられるわけです。これは福島県の葛尾村であります。

また、ある村では地上波が届きません。ですから、光ファイバーケーブルをすべての村に敷いて、それによってテレビを流そうということができるわけですね。これは北海道の西興部村であります。

離島の医療においても同じようなことがありまして、最近は訪問看護が始まっていますが、訪問看護の看護婦や医者が別々に行動しなければいけない。しかし、カルテは共有したいわけです。ただ、離島で動き回っていますから、なかなか情報が共有できない。そういうときに携帯電話を使って簡単なカルテの共有をするようなシステム、これは宮古島であります。そういうニーズが出てくるわけでありまして。

そういうニーズは、今までの発展の中でなし得なかった、いわゆる光が当たらなかったマイナスの部分でありまして、我々はその部分を認識しないと何か新しいものをつくり出すことは難しいのではないかと思いますので、ぜひそういう部分の情報も出していただきたいと思います。

委員 他の先生方がすべておっしゃったのであまり言うことはないんですが、情報の変化は相当大きいし、これからも大きいと思うんです。電話料金も長距離の通話料金は恐らく300分の1ぐらいになっていくのではないかと思いますし、我が家も来週ようやくBフレッツになるのですけれども、これから先、光ファイバーケーブルも恐らく相当変わっていく。だから、情報と交通がばらばらに議論されていたのですが、先生方がおっしゃっ

たように相乗効果の部分が今は非常に強く出ている。これは非常に悩ましい問題で、昔から議論されているのに結論がまだ出ていないのですが、代替なのか相乗効果で両方が伸びるのかというのは、今のところ、どうも相乗効果の方が強く出ている。将来的には、例えば福岡にいながらこの国土審議会に参加できるというようなイメージのところまで情報通信技術が発展すれば、代替の効果も出てくる可能性はある。

それと、他の先生方がおっしゃったように情報もたらす構造変化的な側面があって、どうしても物量的にとらえられていて、小口貨物数が激増していると。量的には若干減り傾向もあるんですが、実際、貨物の数量そのものは非常に増えているので、それがトラヒックにマイナスの影響も含めて与えているし、それを賄う宅急便のようなサービスが人々にとって非常に重要なサービスになっているという両面がありますので、情報の側面から再整理してみる必要があるのではないかという感じを持ちました。

それから、前回の国土審議会では私は国土計画体系の方にいまして、これから先は目玉を何にするかという議論がたくさんありました。地域間格差を是正するというのが今までは経済格差をかなり念頭に置いていた部分があるのですが、経済格差を無限に小さくすることは理論的にも非常に難しいことで、実際的にもできませんので、生活水準の格差といえますか、医療、教育、福祉、金融、行政、そういったものが情報通信分野でどの程度まで未来の絵姿を描けるのか。それを実現するための社会資本整備として、光ファイバーとか、それができないとすればそれにかわるADSLの技術、あるいはそれを実現するようなソフトの施策、そういうものを50年ぐらい先まで見据えて、そういった方向に向けて厚生労働省や文部科学省に今の教育のあり方や医療・福祉のあり方を根本的に変えていくべきである、そのことが新しい形の生活水準格差是正になるのであると、そういう投げかけをすることが恐らく今回の国土計画の意義になるのかなと。

数値を見せていただいている、1969年の新全総を思い出していたんです。私、新全総は相対的に結構好きなんです。未来の絵姿を一生懸命に描こうとしている。実は1969年の段階に「コンピュータ通信」という言葉も出ていたんですが、いかんせん、あれは20年計画なんです。20年計画といっても、たしか65年あたりが基盤になっていますから、85年を目標ぐらいになっていたわけですが、85年段階ではコンピュータ通信なんて全然実現していないわけですね。しかし、今見れば、要するに34年~35年ぐらいたった時点では、あの絵姿は、非常に粗いけれども、結構当たっている側面があるので、これから先30年~40年先には今言っているようなことが必ずしも絵空事ではないということがある

のかなと思います。

それから、新全総で出てきた1日交通圏は、東京への文化や芸術は地方にはあまりレベルの高いものがないから、東京に日帰りで行ってそういった文化的なものを楽しんだりするような、そういう形での格差是正をしようという意図も割とはっきりあったという感じがします。飛行機については、地方空港もかなりできましたので、未来の1日交通圏、アジアを含めたアジアの主要都市への1日交通圏みたいなものが50年先はどうか。ほとんど中国になると思いますが、中国の主要都市との間でどの程度の地方空港で日帰り交通圏みたいなものが形成されるのか、グローバルゼーション時代の1日交通圏みたいなものが重要になるのかなと思います。

あとは先生方がおっしゃったことを繰り返すことになりませんが、これから先の交通基盤の整備は、やはり安全、安心、快適、かつ環境という観点が非常に重要になります。量的な側面が相対的に落ちますので、前回の国土計画の中にも保守・維持していく費用が非常にかかるんだ、新しいものはなかなかできないというお話がありましたけれども、高齢化とかグローバルゼーションとか環境問題を含めてできる限りのことをやっていくということと、情報通信網との組み合わせみたいなところについて、50年先ぐらいを見据えて考えてみるのがポイントではないか。

それから、一つ要望です。50年ぐらい先の人口分布や都市圏のデータはかなり出てくるんですが、50年先の人口分布とか都市圏の状況が一体どういうふうに通に影響を与えるのか。なかなか予想しにくいところがあるのですけれども、50年先の流れは、動脈部分に寄っかかったようなエリアに人や産業がかなり集まってきてしまうので、動脈部分の方に負担が非常にかかって、毛細血管の方はほとんど消滅状態になるというような問題が出てくるのかどうか、その辺が個人的には知りたいと思っています。

以上です。

委員長 ありがとうございます。

途中でちょっと申しましたけれども、参考資料の1ページ目と2ページ目の上をご覧くださいと、今回はちょっと特殊で、交通と通信の目的ではなくて、それ自体がテーマになっているんですね。だから、多くの議論はほかの項目と関連して議論をするべきものなんです。ただ、これは最初から分かっていたのですが、こうやっておくことによって、1とか2で交通について考え忘れるようなものをなるべく拾っていきたい。そういう意味では、今日のいろいろな御指摘をメモしていただければと思います。

もう一つ、この論点の1、2、3、4では拾えない交通の問題として、多くの先生からお話のあるような中枢都市の大都市問題をどうするかとか、中核都市ぐらいの公共交通をどうするかとか、環状道路の話とか、外国人にとっての交通とか、静脈流の交通を一体どう考えておくかとか、あるいは、もう少し細部に至ると背高コンテナも通れないような高速道路をいっぱい造って小口に分けていてどうするのかとか、そういう類の、他でなかなか上がってこない交通の問題をなるべく拾っておいていただければいいかと思います。

そのときに、事務局はデータが無いものを落としておられるのではないかと思うのです。これはデータが無いから困ったなど。レビューだからデータで示したいのですが、データがなくても、この問題は重要だということは文言で箇条書きでもして分類しておいていただければと思います。場合によってはそのデータは網羅的ではなくて、先生が幾つか例を挙げられたようにどこか1カ所での試みかもしれません。例えば、この10年ぐらいでモーダルシフトがものすごく進んだ分野がありますね。船とか鉄道とか。逆にそこでボトルネックが明らかになったものもある。こういうものは全国データではなかなか難しいけれども、個別情報としてはたくさんありますので、先々どんなことが問題になるかといったことをイメージしていただきながら書き出していただくといいかなという気がします。

もう一つは、交通の方の後ろの参考文献で鉄道とか空港とか高速道路という格好の図面になっていますが、高速道路の時系列だけを見ると、例えば広島が非常に伸びている、九州が伸びているというのは、ネットワーク整備が進んだ結果そうなっているかなという気がしますので、モード別で見て大丈夫かなということも少し頭に入れていくとよいと思います。何を言いたいかということに結びつくんですが。

結びつきだけを言って、地域構造としての話だけで言うとするところだし、逆にサービスの側からすると、かつて高速道路がだんだん縦貫方向に延びていったときは - 例えば、東京、仙台から一関までは非常に便利になったけれども、一関から気仙沼はそのままなので、地域構造が非常に変わってしまった時期がある。それは横断方向ができたことによって違うことになっているだろうと思うのです。

それから、航空でいうと、規制緩和の結果、例えば東京と北海道の札幌以外の所へ行くトリップは非常に高くなったり、便が不便になって、みんな札幌経由で高速の貸切バスで何百キロ走ることが起こっているので、そういう問題をどう考えておくかとか、ネットワークの構造上の問題はもうちょっとクリアにした方がいいかもしれませんね。

そういうことで、こういう観点も重要ではありませんかということ、意図がはっきりしないではなくて、先生ならどんな意図を出すだろうかという話をぜひ御示唆いただければと思います。

委員 資料2 - 2の10ページに輸送機関分担の国際比較がありますね。ここにイギリス、ドイツ、フランスとあって、日本は海運が多いという話があるのですが、これをぜひEU15カ国で見てほしいんです。あのマーケット・インテグレーションは何がものすごく変わったかということ、EU15カ国の内航海運が変わっていて、それが急速に伸びて現在は40%ぐらいになって、EU15カ国はほとんど日本と同じ状況になっているんです。それをすると、この絵とは全く違う話になっているわけですよ。だから、全然ストーリーが違うんです。

ということは、EUのデータが出始めているから、これ自身を直してほしいということも一つなんです、前回の委員会には出席しないで失礼いたしましたけれども、東アジア、東南アジアとのFTA、これはマーケット・インテグレーションの初期段階の話ですけども、それによって東アジアにおける物流形態とか人流 - EU15カ国はカポタージュ緩和をしたのでそういうことになったんですけども、そういうものがないと東アジアの話はできないと思うのです。だから、それがある程度進むことを前提にして、それを進めるために我々は何をやるべきか、そういう視点で資料と政策整理をしていただきたい。それだけ、お願いします。

委員 都市圏の交通が問題になっていましたけれども、過去3時点で全国80都市ぐらいで全国パーソントリップ調査をやっておりますね。それを見ていると、小都市へ行けば行くほど自動車の分担率が高くなっておりまして、望むと望まざるにかかわらず、そうになってしまっているという現況が多分にありますね。もうちょっと極端な例で、富山のパーソントリップは本格調査のパーソントリップですので随分データ数が多く正確ですけども、それによりますと、5歳以上の方の全トリップの70%が自動車なんです。免許を持っている人、持っていない人にかかわらず。免許を持っていて、かつ自分の自由になる専用に近い自動車を持っている人は、95%、どんな時でもどこに行くにも自動車なんです。そういう状況になっている都市のあり方とか交通のあり方はどう考えるか。これは実に大きな問題で、公共交通を何とかしましようといったことでは済まない状況に差し迫っている都市圏が随分あるでしょう。富山ですら、そうです。そういったときにどう考えるかということが極めて大事な問題ですね。

例えば、今朝の新聞で、アイスランドが二千何年かにCO₂ゼロを目指すと。自動車は全部フューエルセルでやると。これは次回の内容かもしれませんが、どういう絵姿を描くのか。公共交通でというのはもう無理なのかなと悲観的になり過ぎるのはよくないと思うのですが、そういうところが随分増えてきているし、これからも増えていくのではないかという気がします。では、そうさせないのであれば、どういう都市圏の姿を描くのか、あるいは地域の姿を描くのかということを議論しないとだめだなという気がしています。自分自身でよいアイデアがあるわけではなくて、ちょっと無責任ですけども、このように思っています。

それから、物流の問題に関しては、重量制限が無茶苦茶なんですよ。高速道路までは20何トンまでは大丈夫ですけども、高速道路を降りるとどこも行き先がないとかですね。その辺のネットワークのあり方をきちんと議論をしなければいけないと思っています。これは道路分科会かもしれませんが、いろいろな意味で非常に大事な問題ですから、そういうこともきっちり議論した方がいいのではないかという気がします。

委員 先ほど交通と通信は代替か補完かという話があったんですけども、先ほどの私の話の補完になるか代替になるかわかりませんが、この場合は計画を議論する場だと思しますので、その両者がどういう関係にあるかというよりも、どういう関係が望ましいかということをまず考えるべきだと思うのです。例えば、ある場面では代替的な役割を情報通信に持たせて、それによって問題が解決するかもしれないし、ある場面では補完的に両者がうまく効果を持って問題を解決していくということだと思うのです。ですから、情報通信が計画の中でどういう形で役割を果たしていけるかというところを考えるべきだろうと思います。

情報通信に関しては民間が主導ですから、国の出番があまりないのですけれども、韓国では国がかなり中心になっていろいろなことをやりました。先日、韓国の人と話しておりましたら、今、我が国でブロードバンドの普及で一番問題になっているのは、既築のマンション、集合住宅です。区分所有法の問題がありまして、なかなかブロードバンドにならない問題がございます。そのとき、韓国では何をしたかということ、御存じかもしれませんが、ブロードバンド化したマンションやビルディングに対してエンブレムを与えている。それを持っているビルは、不動産取引上、結果的に非常に有利に扱われるようになったということがあります。いろいろな国を調べれば国家が関わる方策は結構あるのではないかと思いますので、我が国だけではなくて諸外国にも目を向けていただければと思

います。

委員長 ありがとうございました。

よろしいでしょうか。

それでは、時間があと数分ですので、これで終了したいと思います。先ほど申しましたように、最後のまとめる時にまた整理をすればいいので、訂正的なことも含めてお願いしたいと思います。

それから、前回までの全総とちょっと違うのは、全国のこういう課題がありますよという話とブロック計画があります。したがって、ワンパターンのシステムをつくるのではなくて、複数パターンの素材を提供するということですので、そんなことも含めて次回以降も御意見をいただければと思います。

(2) その他

委員長 それでは、事務局から連絡事項があるそうですので、よろしくをお願いします。

事務局 長時間にわたり、どうもありがとうございました。

連絡事項を申し上げます。

第1点は次回の委員会でございます。本日たくさん御議論いただきましたが、次回も引き続き国内交通を中心に御議論をいただきたいと思っておりますので、今日いただいた御意見、少しでも返せる部分がありましたら資料を提示したいと思っております。次回は9月18日(木曜日)、10時からでございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。開催場所は、経済産業省別館8階、827会議室でございます。後日、正式に御案内をさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

2点目ですが、昨日、第2回調査改革部会がございました。前回の委員会のときに事務局の方で「途中経過を御報告させていただきます」と申し上げましたが、それが昨日ございました。その中で本小委員会に関係する御意見が幾つかございましたので、簡単に御紹介させていただきたいと思っております。国際連携関係についての前2回の報告でございますので、国際関係についての御意見でございます。

一つは、東アジア地域の中での分業や流通のあり方をどう見るかという視点が重要ではないか。また、人口が減る中で地域振興を図っていくためには、今後は観光振興が重要であろう。このためにはアジアの人々を観光で引きつけていくことが重要ではないか。各

地域はアジアの諸国に対するオープンマインドを持って、共生といった観点を持っていくべきではないかということでございます。

それから、日本の産業がアジアと水平または垂直分業していくためには、やはり物流と人流が大切である。このためには、港湾、特に空港のインフラ整備が日本は遅れているので急がなければならない。ただ、限られた財源の中で整備をスピードアップするためには、県単位の投資ということではなくて、広域的なブロックでの対応ということを十分に考えてほしいということ。

それから、数年前から世界の需要の中で東アジアの工業製品がかなり供給過剰になっているのではないかと、そういう意味で東アジアの前途は必ずしも明るくないという御指摘でございます。

また、重厚長大産業、従来東アジアに流出されているといわれていたものですが、鉄やアルミは最近是非常に元気がいいので、考え方を変えなければいけないのではないかと。鉄くずや紙くず等の価格も相当上昇しているようでございます。これは中国の需要増などが原因ではないかと。そういうことで、そういう重厚長大産業が復活しているという現実をよく見た方がいい。

以上のような御意見がございましたので、御報告させていただきます。これらの御意見につきましても次回以降の参考にさせていただきたいと思っております。

それから、その他でございますが、本日の議事要旨につきましては速やかに作成して公表しますとともに、議事録につきましては委員の皆様のお了解を得てから公表させていただきたいと思っております。

以上でございます。

委員長 今の点、よろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして第3回の小委員会を閉会いたします。本日はまことにありがとうございました。

閉 会