

国土審議会調査改革部会

第5回国際連携・持続的発展基盤小委員会

議事録

開 会

事務局 時間もまいりましたので、ただいまから第5回の国際連携・持続的発展基盤小委員会を開催させていただきたいと思えます。

本日は、開催時間が遅いにもかかわらず、委員の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席いただきましてまことにありがとうございます。

なお、本日の委員の皆様の出欠状況でございますが、本日、花木委員が海外出張のため御欠席でございます。また、真野委員が急用で急遽御欠席ということになりました。お2人が御欠席でございます。

それでは、早速でございますが、以後の議事につきましては委員長にお願いしたいと存じます。委員長、よろしく願いいたします。

議 事

(1) 良好な環境の継承と安全な暮らしを支える国土基盤の現状と課題について

委員長 それでは、議事に入りたいと思えます。

忙しい中、遠路、お集まりいただきまして大変ありがとうございます。

本日の主な議題は、良好な環境の継承と安全な暮らしを支える国土基盤の現状と課題についてであります。

それでは、事務局から御説明をお願いいたします。

事務局 まず資料の確認の方をさせていただきたいと思えます。

お手元にクリップ止めの資料一式、置かせていただいていると思えますが、1枚目が議事次第、その次が座席表でございます。

それから、資料1ということで委員会名簿、そして資料2-1が論点ペーパー1枚紙でございます。それから資料2-2が今回の本資料になります。

それから、参考資料ということで、その下に5点ほどついてございます。第2回の企画運営委員会が先日ございまして、その関係の資料でございまして、参考資料1ということで、企画運営委員会資料1から5まで入っておろうかと思えます。

それから最後に参考資料2ということで基盤小委員会のスケジュール表。

以上のとおりとなっております。それ以外に冊子の方をいつものとおり2冊置かせていただいております。よろしゅうございましょうか。

それでは、資料の説明の方に入らせていただきたいと思います。

まず資料2-1に従いまして、本日の資料の内容につきまして簡単に説明して、資料の中身の説明に入りたいと思えます。

本日は、「良好な環境の継承と安全な暮らしを支える国土基盤の現状と課題」ということで非常に大きなタイトルになっておりますが、安全、それから環境の問題について取り扱

っております。

なお、御承知のとおり、もう1つの委員会で安全、環境について全般的な事柄を御議論いただいておりますので、この委員会では、交通に関する安全、それから環境ということに本日は資料を絞らせていただいております。

また、併せまして、環境、安全について、国際連携という視点がございまして、国際連携という観点からの安全なり、防災についてどう考えるかといったようなことで資料をまとめさせていただいております。

その内容が資料のポイントということで書いてございます。

1から3までが防災、4から6までが環境、そして7でございまして、7は1、2回で国際連携について御議論いただいたのですが、その際にいろいろ御指摘いただいた事項で、何とかある程度まとめたものを併せて本日御紹介させていただいております。

まず防災の方でございまして、もう1つ言い忘れました。防災につきましては特に地震について検討しております。1点目が大規模地震の概要とその際の全国的な交通ネットワークから見たリスクポイントはどこか、また、被災地の影響はどうかといったような視点。

2点目が外国、国際連携でございまして、東アジアにおける災害の状況とその対応はどうかという点。

そしてその東アジアに対応する話として、我が国におきます県境を超えた防災協力の状況がどういふふうになっているかといったような点についてまとめさせていただきました。

また、環境につきましては、4点目として地球温暖化に関する交通体系がどうか。

5点目がやはり国際連携という点で、東アジアにおける環境問題とその対応はどうか。そしてもう1つが物流、リサイクルという関係で、東アジアも含めた静脈物流の状況はどうかといったような点を整理させていただいております。

7点目が先ほど申しました、ランダムではありますが、幾つかの視点について追加資料を入れさせていただいております。

枠囲みの中が従来どおり、ある程度こういふようなことが言えるのではないかということをもとめたものでございます。

一番最初に書いてありますのは、もう皆さん、十分御承知のことと思いますが、いわゆる大規模地震として東海、東南海、南海、南関東といったようなものがやはり重点に考えるべきであろう。その際、特に被害が大きくなることが予想されますのは、やはり東海地域でございまして、迂回コストが非常に大きくなる。これを回避するというためには、やはり交通体系のネットワーク化ですとか、施設の耐震強化ということを考えなくてはいけないのではないかというふう考えております。

また、アジア地域につきまして見ますと、やはり世界的にも災害の多い地域でございまして。災害の類似性などからいって、我が国が貢献できる部分というものも非常に大きい

ではないかというふうに思っております。その基礎となります日本の中を見たときにも、県をまたがる防災体制、広域な体制が着実に進展している状況であると思われま

す。また、環境につきましては、交通における地球温暖化対策ということが急務でございます。また、モータリシフトの推進、または都市のコンパクト化、さらには自動車の低公害化といったような対応が今後、必要になってくるだろうと考えられます。

また、東アジアを見たときに、東アジアと我が国の環境協力というものがいろいろなレベルでなされております。特に国家レベルのみならず、地域においてもかなり進展してきているというような状況がうかがわれております。

それからリサイクルにつきましては、特に最近、東アジアへの中古品の輸出ということが急増しております。広域的なリユースというものが進んでおるようでございます。

こういったようなことを踏まえまして、論点といたしまして、1から5まで書いてございます。

1点目が震災対策ということでの新規投資において、交通におけるリダンダンシーの確保という観点をどう考えていったらいいのだろうかというような点。

また、東アジアと防災上の連携、それから、5点目に書いてございますが、環境上の連携をとっていくというようなことについてどうあるべきだろうか。

環境問題としての都市交通、または幹線交通における環境負荷の低減ということについてどういうふうに行っていくだろうかというようなことが論点になるのではないかと考えております。

なお、資料のポイント等の7番目に示しました国際連携の内容につきましても御議論いただければ幸いというふうに考えております。

以上のような内容を考えております。

それでは、資料の説明をさせていただきます。資料2-2を見ていただきます。

1枚表紙をめくっていただいて、ページ番号の1からなんですが、1つ目が東海・東南海・南海地震の発生の切迫性ということで、この間、特に東海地震が空白期間が147年というふうに左側の図を見ていただくとわかると思うのですが、かなり逼迫している。同様に東南海・南海地震というのもいつ来てもおかしくないと言われております。

次のページを見ていただいて、前のページで3つが過去、同時に起きているケースがかなりございまして、ここでは3つ同時に来た場合の震度分布というのを中央防災会議で出ている資料をつけております。やはり東海地域というのはかなり震度が大きくなるということが想定されております。

次の3ページ目ですが、南関東地震なんですが、これはちょっと複雑なんですが、関東大震災クラスの地震が200年から300年くらいに1回ある。その間にマグニチュード7クラスの地震が2、3回あるということで、次に想定されているのはマグニチュード7クラスの直下型地震ということで、中央防災会議でも、先月、専門調査会が発足して検討が始まったところであるということでございます。

そこで議論されている、次の4ページの震度分布というのがこの図になります。これでいくと、湘南地域とか東京、横浜あたりがかなり強い震度に襲われるということになってございます。

次のページを見ていただくと、これは過去の国土庁の調査の結果なんですが、モデルを構築して、交通ネットワークの観点から、注の3のところ、右下のところなんですが、都道府県庁や幹線交通の結節点約90地点について、そこで地震が起きたというふうに想定して、被災範囲を半径20キロ程度にとって、その範囲内の交通網がやられてしまうというような想定で迂回費用を計算したものです。

例えば東京であれば、20キロ以内の交通の迂回費用が非常に高いというふうになります。逆に静岡あたりですと、被災範囲外、ここでは通過交通を想定しているのですが、そういったものの迂回費用が高くなるということもございます。これをご覧になっていただくと、名古屋、静岡あたりがやはり被災範囲外というか、通過交通という意味ではかなり大きいということが見てとれると思います。

6ページにまいりまして、先ほど特に通過交通という意味では、名古屋、静岡等の東海地方というのがかなり問題があると申し上げたのですが、ここで東西の断面で切って見て、どれくらいの今、人流における需要があるのかということを示しているのが左側の図でございます。大体ここで20万人、文章では約30万人になっておりますが、ただ参考として、阪神・淡路の震災が起きたときは、移動を取りやめたという方々もいて、その際には11%ほど旅客需要が低下したということになっております。

次の7ページですが、左側のグラフは、大胆な仮定を置きまして、各交通網ごとに容量を計算して、それをグラフ化したものでございます。その元になっているのが右側の表なんですが、例えば左側のグラフの東海道計というのは、東名高速、国道1号、東海道新幹線、東海道本線の各容量を足しあげたものというふうに御理解ください。中央道計、北陸道計というのも同様でございます。そうしますと、例えば東海道が全部被災してしまった場合には、被災時には容量が半分以下になってしまうということが左側の縦グラフの結果でございます。

ただ、この平常時の交通量というのは年平均でございますので、当然季節変動とか、いろいろな変動がございますので、これでカバーできるとは限らないというか、カバーできない可能性が高いということだと思えます。それでたとえカバーできたとしても、右側の赤字で書いてあるのですが、所要時間というのはかなりこれは渋滞等ない、現状の時刻表とか、道路時刻表で調べた時間でございます。それでもかなり新幹線で行く場合に比べると3倍くらい、航空については特にはないのですが、そういったことになっております。

次の8ページ目なんですが、これはネットワークの効果ということを勉強した結果をちょっと御紹介させていただきます。

一番左の仮定Aというのは、高速道路の岩槻と佐野藤岡の間が壊れたという仮定で、行き先でどれくらい、これは東北の方をイメージしているのですが、どれくらい到達時間が

遅れるかということを示しております。この場合ですと、常磐道の方から迂回して、かなり郡山より先というか、東北地方の方はあまり影響はない。逆に直背後の方が影響が大きいということでございます。

Bの方は、こういうことがあるかどうかわかりませんが、常磐と東北と両方切れてしまった場合は、もうどこに行くにも非常に遅延が大きいということでございます。

一番右が北関東自動車道ができて、これだけ生き残ったと仮定して計算してみると、かなり遅延時間というのは抑えられるということの御紹介でございます。

次の9ページなんですが、これは通信におけるリダンダンシーということで、左上はネットワーク化を図ってリダンダンシーを確保しているということの御紹介です。あと、その右側がルートを多重化しているということで、中継交換機なんかやられた時にも、別の交換機でカバーするとか、そういった対応がとられてきている。あと、右では災害時の優先電話というのがございまして、災害時に回線が輻輳したときに、その優先電話を優先的につなげるようにしているような工夫をしているということでございます。

あと次のページにまいりまして、その一環として災害用の伝言ダイヤルというのがございまして、これは阪神・淡路の震災以降できたのですが、そういったものを利用して回線負荷を小さい形で情報をやりとりしようということがなされております。

ただ、先ほどの宮城県沖地震の際にも幾つか課題がありまして、例えば携帯電話が通じないとか、ポケベルが鳴らないとか、そういった課題はありまして、今、その対策を取っているところということでございます。

次の11ページにまいりまして、ここからは東アジアとの連携ということなんですが、左側の表は、近年の大規模な自然災害の紹介なんですが、見ていただくと、アジアがかなり多いということになっております。

右側のグラフを見ていただくと、例えば自然災害の被災者数というグラフを見ますと、ほとんどアジアになっているというような状況でございます。

次、12ページを見ていただきたいのですが、アジア防災センターというのが98年に兵庫県の神戸市に設置されまして、アジアでいろんな災害が起きている、そういったものの情報収集とか提供、それと防災に関する調査研究等を行っている組織でございます。趣旨として、右下に字でごしゃっと書いてあるのですが、下線部なんですが、災害の形態や防災対策に共通点を有する地域レベルにおける国際協力を推進していくことが重要、そういった趣旨で設置されているということでございます。

次の13ページは、東アジアにおける災害と我が国の災害の特徴、先ほど共通点といったことを申し上げたのですが、そういうことでちょっと見てみると、例えば東アジアでも地震が多い地域というのがあつた。また台風の被害が多いところがあるというようなことで、我が国の地域ブロックでも、かなり台風が多い地域とか、地震が多い地域というのがございまして、そういった観点から共通性があるのかなということを示しております。

次の14ページにまいりまして、これは特に地域ということではないのですが、1987年

以降に我が国から国際緊急援助隊ということで出向いた件数及び救援物資の供与の実績ということでございます。

それから 15 ページにまいりまして、最近では、地方公共団体においても東アジアとの防災連携という動きが出てきておりまして、一番左側の例ですと、例えば鳥取県と韓国、中国、ロシア、モンゴルというところで環日本海圏の地方政府国際交流・協力サミットというのを開催しておりまして、こちらの方、鳥取県の西部地震の直後だったのですが、一緒に協力していきましょうというような宣言を出しております。

あと、兵庫県などは、例えば復興住宅なんかをトルコとか台湾の地震のときに贈ったりというようなことをやっております、現在も積極的に国際協力している。

あと、例えば北九州市では、これは特に消防技術、消火技術ということなんですが、途上国、ここではフィジーとか、バルバドスあたりも今後やるようですが、研修員を受け入れたり、専門家を派遣したりというようなことをやっております。

次の 16 ページにまいります。これは震災以降、広域的な防災の連携、協力体制ということが充実してきている。特にブロックレベルくらいで協力体制ができてきているということを示しております。

あと次の 17 ページにまいりまして、ここでは特に 3 大都市圏で今、検討が進んでいるのですが、1 つの都道府県を超えるような広域的なオペレーションができるように、基幹的な広域防災拠点の整備というものの検討が今、進んでいるということでございます。機能としては、首相官邸、国の機関から、そういった基幹的広域防災拠点に指示が出る。そこには国の行政の職員とか、逆に県から来た人とかが詰めていて、いろいろ指示を出したり、人を動かしたりというようなことをやっていくということだと思います。

右側の地図が、今、東京近辺で検討されている立地の箇所なんですが、有明の丘というところ、あと東扇島、川崎市です。今、検討がされているということでございます。

次のページへまいりまして、これは浮体式の防災基地ということで、今、東京湾、伊勢湾、大阪湾、3 つの湾でもう既に整備されておるのですが、これは災害があったところに船で引っ張って行って、その場でぱっと基地になるという、そういったたぐいのものでございます。当然県を超えた対応ということになります。

次の 19 ページにまいります。ここから環境対策ということで、京都議定書への対応ということで、左側の表なんですが、特に赤字で運輸部門と書いてあるのですが、1990 年の実績に対して、自然体でいくと 2010 年には 2 万 9,600 トンにふえてしまう。これを 2 万 5,000 トンにとどめようというのが目標でございまして、自然体よりも 4,600 万トン減らすということを目指しております。ただ、運輸部門はそうするとプラスの 17%ということで 1990 年に対して 17%ふえるということを目指しております。ただ、全体としては、一番下に書いてありますように、マイナス 6.0%ということを目指しております。

右側、参考に最近の気温の上昇の傾向を示しております。

1 ページめくっていただいて、我が国全体において排出する二酸化炭素のうち、運輸部

門が約2割を占めており、そのうち約9割は自動車からのものになっているということでございます。全体的な傾向としては、運輸部門はここ4、5年はほぼ横ばいくらいで推移しているということが見てとれると思います。

次の21ページなんですけど、左側に複雑なグラフが出ているのですが、先ほどの運輸部門というのを自動車と公共機関と分けてグラフ化したものでございます。先ほどの4,600万トンというのは、このグラフ上で右上にオレンジで線が引っ張ってあるのですが、これが自然体でいった場合ということで、それをグリーンの矢印で引っ張り下げるということで4,600万トン削減しようということでございます。国土交通省としては、地球温暖化対策ということで、右側のような施策を考えて、これを実現すれば4,600万トン削減できるということでございます。例えば低公害車の普及とか、交通流をより上手に流すようにするとか、モーダルシフト、あと公共交通機関の利用といったところがあげられております。

次の22ページにまいります。先ほどの施策のうちの1つにモーダルシフトというのがございましたが、モーダルシフトというのは、基本的にはトラック輸送から鉄道とか内航海運に輸送を切り換えるというような発想で進めておるのですが、ここ1、2年は、鉄道とか内航海運の分担率はちょっと減ってきてしまっているということでございます。

左下のブロック別というのでは、北海道は島なのでかなり内航海運とか鉄道という分担率が高いのですが、近畿地方はかなり低いというようなことになっております。

右側は貨物1トンキロ動かすときに排出する二酸化炭素の量なんですけど、やはり鉄道とか、内航船舶というのはかなり低いというのが見てとれると思います。なるべくここにシフトしようということをやっております。

右下は距離帯別で、貨物がどういうモードで動いているかということで、近くはトラック、遠くは海運という傾向がおおむね出てきたということでございます。

23ページですが、モーダルシフトは先ほどのグラフで余り進んでないというか、最近はずっと減っているような傾向にあるのですが、左側で阻害要因というのを分析しておりまして、例えば鉄道ですと、貨物駅が遠いとか、運行頻度とか、ダイヤがよくないとか、いろいろとあげられております。あと内航海運では、やはり時間がかかるというようなこととか、港での積みかえみたいところが問題となっている。

あと荷主の意識としても、環境の意識が低いとか、鉄道・海運の利用の知識が不足しているというようなところがあげられてます。

次の24ページなんですけど、もう1つの対応として低公害車の導入ということなんですけど、ハイブリッド自動車ということで、ちょっとここに書いてあるデータは古いのですが、プリウスが新型が出たりしてかなり注目を浴びておりますが、経済性というか、燃費が大体2倍になって、CO₂の排出量もそれに従って大体半分くらいになる。当然電気自動車でもないの、半分電気で動くのですが、特別な給油所みたいなものは要らないということでございます。目標として2010年までに211万台というようなことを掲げております。

次の25ページにまいります。もうちょっと先の見通し、今、技術開発がどんどん進んで

おります燃料電池についてなんですが、特に環境安全性が自動車自体は高い、水素を生成するときに、いろいろと化石燃料を使うのではないかという話がありますが、自動車自体からはほとんど環境負荷がないということでございます。ただ、燃料供給のインフラとして水素ステーションの整備が必要になってくる。あと、普及状況の目標としては2020年に約500万台というようなことでございます。現在、日本の自動車保有台数は7,000万台くらいですので、8%程度です。

あと、もう1つは都市のあり方として人口密度とガソリン消費量の関係があるのではないかとということで御紹介しております。

左側が世界の代表的な都市の人口密度と1人当たりのガソリン消費量をグラフ化したものなんですが、これで見ますと、やはり人口密度が高い、集中して住むほど1人当たりのガソリン消費量は少ないという傾向が出ております。

右側も同様に、同じことを国内の都市で分析してみたところ、やはり人口密度とガソリン消費量に同様の傾向が見てとれるということでございます。

次の27ページなんですが、これは交通需要マネジメントということで、道路整備のほかに、需要自体をコントロールしようということで、全国でもかなり多くの取り組みがなされているのですが、特にTDM実証実験として、国土交通省が認定しているものについて幾つか御紹介しています。

例えばバスをどんどん利用してもらおうということで100円均一にしたり、右側の上の丸の内地区の物流TDMで、物流の業者が共同で配送したり、あとモノレールとレンタサイクルを組み合わせてモノレールの利用を促進してもらおうとか、そういった取り組みがなされております。

あと28ページなんですが、ここからは東アジアとの環境における連携ということでございまして、1つは国レベルで対応しておるのですが、東アジア諸国との協力により、酸性雨のモニタリングというのをやっております。左上のグラフを見ていただくと、東アジアにおけるSO₂、酸性雨の主な原因といわれておりますが、これがかなりふえてくるということで、こういった取り組みが始まっているということでございます。

このほかにも中国の黄砂とか、そういった問題も連携していかないといけないような問題もかなり出てきているというような状況でございます。

また29ページなんですが、東アジアにおける国際環境協力取り組み状況ということで、我が国の、これは自治体レベル、地方レベルで東アジアの国と環境分野で協力しているところ、件数をグラフ化したものでございまして、グラフの色によって相手の地域を分けておるのですが、例えば北陸は非常に積極的に取り組んでいる。特に相手先もロシアとか、中国東北地方とか、かなり特徴が出ているのかなというところでございます。

右側がその事業の内容をあげたものでございます。さまざまな分野であるのですが、この中身的には研修員の受け入れですとか、人材の派遣とかいったようなところをやっているということでございます。

次の 30 ページですが、先ほどのをもうちょっと具体的な中身ということで地図に落とし込んだものを紹介しております。見ていただくとわかると思うのですが、地域的な特色、例えば島根と吉林省とか、北九州と大連とか、仙台とカムチャッカの方とか、そういった特色ある交流が始まっているということでございます。

次の 31 ページですが、これは最近の国土交通省で静脈物流システムというのを検討しております、その御紹介でございます。特に環境負荷が小さいような形で、鉄道とか海運、河川の輸送みたいなところを活用して、特にリサイクル拠点を港湾に設けようとかそういったことで検討しておるところでございます。

次の 32 ページなんですけど、これはそういった国内だけでなく、東アジアも含めて進んでいるということで、鉄くず、古紙、廃プラスチックみたいなものの輸出が非常にふえてきているということでございます。

次の 33 ページなんですけど、先ほどは原料系だったのですが、こちらは製品系のもので、若干家電とかタイヤというのは中国における輸入禁止規制等がありましてちょっと減っているようなところがあるのですが、自動車はふえているというようなことで、今後ともそういったことというのは増えていくと思われま。

次の 34 ページはちょっと紹介なんですけど、自然再生法ができて、構想に地域の住民とか NPO、専門家を入れた形で自然再生事業ということで昨年からは始まっております。

ここまですべて環境でございます。

次からが東アジアとの連携に関する追加資料でございます。

1 つ目が地域における東アジア連携への主な取り組みということで、各ブロックレベルで東アジアの地域と、特に経済的な交流が始まっているということで御紹介しているところでございます。上の 3 つが特に九州に関係している取り組み、下の 3 つがそれ以外でも徐々に始まってきているということでございます。

次の 36 ページですが、これは業種別の海外生産比率の推移ということで、以前この委員会の中でも、業種によって、例えば素材型とか、組み立て型で海外生産比率が違うのではないかというような意見がございましたので、ちょっと業種別に調べてみたところがございます。組み立て型という輸送機械、電気機械というのはかなり高い、素材型の鉄鋼、化学製品あたりはまだちょっと低いような状況でございます。

次の 37 ページですが、特に重厚長大の代表選手みたいにいわれておる鉄鋼の輸出入額を示したところでございます。輸出は最近、伸びておまして、輸入はここ 10 数年ずっと減少傾向ということでございます。

あと 38 ページなんですけど、日本と韓国における外資誘致の事例の比較ということで、黄色で書いてあるのは韓国の外資誘致の事例で、かなり大胆な誘致施策をとっているということでございます。それ以外、これは国内では一応先進事例を集めておるのですが、まだまだ優遇メニューというのは乏しいというような形でございます。

39 ページも御紹介ということなんですけど、東京以外に立地している領事館とか国際機関

というのを示したものでございます。

次の40ページなんですが、我が国の大規模な空港、国際空港というものの利便性について調べたところでございます。左側が成田、関空を利用する人の平均アクセス時間、空港まで来る時間ということで、2時間を成田、関空ともに超えているということと、右側が家を出てから国際便に乗るまでに、前の晩に空港付近に泊まっているかどうかということで、これも成田、関空ともに10%を超えているというような状況でございます。

次の41ページなんですが、これは左側は第二滑走路ができる前の成田発着の国内便の状況、右側が滑走路供用後の今現在の国内便ということで、若干各地とも増えているのと、仙台と広島に新たに飛んでいるということでございます。

次のページが、これはちょっと複雑で難しいのですが、関空におけるハブ機能というのをちょっと評価してみたものでございます。細かくて下の表は見るに耐えないというか、恐縮なんですけど、要するに例えば福岡から関空経由で海外に行くというときに、福岡を朝一番に関空に向けて出る飛行機に乗ったときに、関空から幾つの海外の都市に行く便にその日のうちに乗り継げるかというものの下の表は×でございまして、左側の縦が日本の関空と結ばれている都市で、上が関空から国際線が出ている都市ということでございます。

ちょっと上の表に戻っていただくと、1995年の2月の時点では、地方からの国内の航路数は関空は31あった。現在は19にとどまっているということでございます。当日、乗り継ぎが可能な国内側の都市と相手側の都市、その数を見ているのがその次からのヨーロッパ方面、北米方面、オセアニア方面というところなんですけど、1995年、ヨーロッパ方面には37ペア関空を当日、乗り継いで行けたのが、2003年には25ペアに下がっている。横の路線なんですけど、これは関空からヨーロッパに行っている路線の数が6から10にふえているのに、やはり地方からの航空路が減ってしまっているということでございます。北米も同様に103のペアがあったのが今は40、オセアニア方面だけはほぼ横ばいというようなことで課題が出てきているということでございます。

私からの説明は以上でございます。

委員長 どうもありがとうございました。

それでは、どうぞただいまの御説明について御意見をよろしく願います。

委員 気のついたところからなんですけど、モーダルシフトの問題です。鉄道、特に東海道なんかですと、神奈川とか名古屋の周りとか、あの辺のボトルネックの問題がもう1つ、ここに書いてある以外にあるのではないかなと思うのです。わりと近郊電車が多いですから、そこに貨物が入っていくというのは難しいというふうなことがあったと理解をしているのですが。それからもう1つ、これ、前、別なところで、なぜ鉄道へのモーダルシフトが進まないかというときに、宅配便の業者の方と、それからJR貨物の方、両方来ていた

だいたら、JR貨物の方は、とにかく宅配便を何とか自分のところへとってきたいと非常に強いことをおっしゃるのです。それから、宅配便の方も、自分たちは夜中、高速道路を運転手さんたちがとばしているというのは、本当にいつ事故が起こるか心配でたまらない、鉄道を使いたいと言っているのになかなかマッチングをしないのですね。それが何なのかということがその時よく分からなかったということがあるのです。鉄道の方はとにかく貨物需要がほしい、それで宅急便の方は使いたいとおっしゃっているのにマッチングしない。先ほどあったような利便性とかなんだろうと思いますけれども、うまい時間帯にないとか、そういったようなことが原因なんだろうと思いますが、また、いちいちトラックがそのまま乗るわけにいかないものだから、その辺のところもあるのだろうと思いますけれども。

それから、この論点の都市交通における環境負荷はどのように低減すべきか。ここのところ、私は名古屋に住んでいるものだから名古屋で今思いますのは、日本の都市はどこもそうなんですけれども、車というのは町の真ん中まで入っていくことはまず許すということ、それを制限するというのは非常に難しいし、そういう文化が大体無いですね。それから、その入ってきた車をいかにうまく流すかというのが一番大きなポイントだという話で、車の流入というのをやめて歩行空間を大きく確保しようなんていうのは、口では出るんだけど、なかなか実施の方向に向けての議論にいかないですね。

名古屋の松原市長というのがいらっしゃるしまして、ゴミの減量で大分自信を得られたのか、今度、公共交通と、それからあすこは自家用車がとにかく多いところなんです。ものすごい自家用車が多い。それが今、公共交通対自家用車が3対7である。どういう数字なのかというのはこれまたいろいろ議論があるのですけれども、3対7である。それを4・6にふやしたい。公共交通を4までふやしたいというふうに数字を盛んにおっしゃっておられまして、いつまでとはおっしゃられてないですが、これは今やろうと思ったら相当思い切ったことをしなければならぬ。名古屋の中心部は名古屋駅とか栄といったところがありますが、そこへの車の乗り入れは、私はちょっと都市再生のことをやっているものだから、実質的には車の乗り入れは全部禁止する。公共交通だけ、バスとタクシーはいい。あとはだめ。それで歩行空間をふやすというふうなことを言っているのですが、それくらいやらないと減らないですし、それからパーク&ライドも、日本の場合は中国と違ってわりと大都市圏は地下鉄が整備されてきて、パーク&ライドというのも、例えば名古屋などではわりともうできているのですね。地下鉄中心部から20分ぐらいのところはかなり安いパークというのはできているのですが、使わないですね。これを交通土木の方に1回お伺いしたいんですけども、どうも自動車を使う人というのは、自動車を使うコストというのは不当に低く見積もりますね、それから、公共交通のコストを随分高く見積もるといふふうなことがあるのではないかなというふうに思うのですが、そういうことももっと呼びかけていかなければだめなのかなと思います。

もう1つは公共交通の利便性がやはり問題だと思います。これは前回も申し上げたことな

んですが、東京だと乗り継ぎの利便性など何も考えておられない。地下鉄はものすごく、運動になっていいですけども、東京駅から直接歩いた方が早かったみたいな感じがすることがあるのですが、乗り継ぎの利便性というのを考えてもらいたい。

これは名古屋なんかでもそうで、東京ほどではないのですけれども、やはりバスルートというのは非常に発達しているのですけれども、割合使いにくいですね。その土地の者でもちょっと違う地域、別の区の話になるともう使えませんし、それから、年寄りには非常に使いにくいですね、バスはあっても。そういったことで公共交通が使いにくいというふうなことがあるのだらうと感じております。

それから、また名古屋の話で大変恐縮なんですけれども、都市内交通のITSの世界会議を来年やるということで、かなり大規模なものだというふうに聞いていて、私も相談を受けるだけでプロジェクトをやっているわけじゃないですが、名古屋市内の中で、トヨタは非常によくやっておられますけれども、実験的なのを随分やってみよう。それで交通を誘導していくようなことを、それでCO₂を減らせないかというようなことをやっています。

それからもう1つ、基盤整備の話になってくると、先ほど高速道路のネットワーク化というのがありましたけれども、大都市圏の高速環状道路、これは防災のネットワークの上では非常に大事だと思います。やはり東京でも、名古屋でも、大阪でもそうだと思いますが、やはり震災を受けて、その中で交通がストップするとどうしようもありませんし、東京の外環状も圏央とかいうのはなかなか整備が、日本の場合、一般的にそうなんですけれども、おくれていると思いますし、名古屋も東海環状というのは東半分が来年できますけれども、あれももし地震が起こって名古屋の中の道路がだめになるときは、非常に大きな効果を発揮するはずだと思います。それから、大阪も和歌山から五條、奈良を抜ける外環状、あれもなかなか平城京にぶつかって進まないし、だから高速環状道路というのは、もう1つはもちろんCO₂の問題、そこで全部受けて最適なパスを選べるという意味、それからもう1つは防災上も非常に大事ではないかというふうに感じています。

委員 阪神大震災のとき神戸にありましたので、いろいろ感じたことがあるのですけれども、道路は本当に使いものにならなくなってしまうのです。隣の

町まで行けば何ともないのに、ここはだめみたいなことになって、やはり情報もすべてのものも空白地帯になってしまうということを考えたときに、あんまり線でつなぐというよりは、外から来るというか、さっきもフローティングのようなものがありましたけれども、海をいかに使うかとか、ヘリポートをいかにうまく活用するかとか、やはり点をつなぐような感覚じゃないと技術的には難しいのではないかなと思います。道というのは全然走れない状況でしたから、建物が倒れたらしばらくはだめですから、そういう意味では、新しい方法を考えないといけないのではないかというふうに、特にもっと大がかりになった場合には、全く中心点には行けないということになると思うので、その辺の発想の転換が必要ではないかと思います。

それと、関空の利便性とか、成田とか、飛行機がどんどん自由化されて国際競争の中に

開放されたせいもあって、航空の世界ではもうかるかもうからないかという軸が非常に大事になってきていると思うのです。そのせいで、飛行機の公共交通的な意味合いというのが実は下がってきてしまっていて、もうかる路線だけにシフトしている。例えば特に関西なんかでは伊丹と関空の問題が今、非常にややこしくなっていて。例えば国際線は関空に着くけれども、国内線は伊丹にどんどんシフトしています。それは商売上のこともあって、お客様の方は、やはり国内で動くからには伊丹の方が絶対利便性が高いわけですね。それは成田と羽田の問題もそうだと思うのです。やはりすみ分けをしてやっていくというやり方でいくと、なかなか国際競争に勝てないような状況が今、あるのではないかと思います。もう1つよく話題になるのが、飛行機と鉄道なりの路線がうまくつながってないという、これは多分かつての縦割りが今は若干よくなってきていると思いますけれども、そういうものがまだ残っているのではないかというのがよく感じるところです。

経済効率という面から便が少なくなっている地方空港がいっぱいあるわけですがけれども、逆に地方空港をどんどん国際線化していくというか、小さいけれども、アジアにどんどん開いていくという手はもっと進んでもいいのではないかと。その時、航空局の方は全然ストップはかけてないとおっしゃっていましたが、入国管理の事務手続とかそういう問題があって、なかなか進まないという話をお聞きしたことがあります。そういう意味でやはりハードとソフトをいかにセットするかということが、これからの国土を考えるときには必ず必要になってくるのではないかなというように思います。

それからもう一点、実はアジアの木をたくさん日本で輸入して使って、向こうを砂漠化している状況もあるのではないかと。その辺は逆に言えば、国内森林の需要をいかに喚起するかみたいなことをちゃんとやっていかないと、相変わらずどんどん輸入をして伐れ、伐れと、一方で植えるみたいな、そういうことがそのまま起こってしまうのではないかと。今までの安いところから輸入して使うような、経済効率上は多分それが非常にいいと思いますけれども、そういうものと違う発想のつながり方というのをしていけないといけないのではないかと考えています。

委員 今回の国土計画の調査は非常に興味深いのは、やはり2050年というような長期の視点を明確に打ち出しているということで、人口についてはかなり調査が進んでいるのですが、今回のデータは2050年まで引き延ばされているわけでは必ずしもなくて、ちょっと現状の課題というか、京都議定書の問題だとか、そういったとりあえず2010年までに日本が頑張らなければというところにまだ話がとどまっていると思うのですが、少し2050年までの人口分布、産業配置のあり方と含めて交通とCO₂の問題などを含めて考えるということをちょっとやった方がいいのかなと思っています。

それと地震の問題は非常に難しい問題で、大きな問題だと思います。これも国民の関心が非常に高い、要するに今までの国土計画で地方にちょっと公共事業のおまけがつくような付録的な国土計画の役割があったのかもしれませんが、今回、そういう役割はだんだん減ってきますので、国民の関心の高い部分といたら、やはり長期の大きな課題にどうや

って対応していくのか、本当の過疎化の問題とか、本当の地震の問題とか、本当の環境問題だとかに国土上、どう対応していくかということに大変関心が高くなってくるので、そういう意味では、2050年タームでの、その時点から見た状況の整理というのは非常に重要になってくるのではないかと。地震については2050年までに起こるのかといわれたらこれは分からないのですが、かなり多分確率的にはどんどん高まっていくと思われまので、やはり地震の問題というのは相当大きな問題としてとらえる必要が、長期の課題とあるのかなと思っております。

モーダルシフトについては、2050年ぐらいになると、人口が3,000万人ぐらい減ってきて、サービス経済化が進んで、それとアジアとの関係でいえば、かなり輸入貨物が今もコンテナの輸入貨物の重量が非常にふえていますので、モーダルシフトの問題というのはどうも国内の、東京から札幌、福岡方面にどうやって運ぶのか、大体その辺しか船とか鉄道は余り機能しないので、結局東京から北海道、東京から九州にどうするかというのがモーダルシフトの一部のかぎになるのですが、それをやはり反転していくという流れの方が非常に強くなってきて、輸入貨物がかなり直接地方に入ってきて、そこから港から都市圏へ流れてくる、多分トラックになるのでしょうか。そういう動きもあると思います。

ですからアジアの話はアジアの話で切れて、モーダルシフトは国内輸送の話でとなっているのですが、もう少し長期の観点でつないでみる方がいいのかなと思いました。

自然再生と燃料電池の問題につきましては、これも国民、非常に関心が多分高くて、未来のあるべき産業の1つとしてやはり燃料電池の開発を国土交通省としてもクラスター的な産業振興の柱にするということも当然あり得るわけで、国民の合意は大変とれるのではないかと。自然再生や、先ほどおっしゃった木をどうするかという問題ですが、今は中国では自然林の伐採は全面禁止になっておりますし、今、九州からスギを中国に輸出するプロジェクトが試験的ですが、始まっておりまして、かなり2050年の姿というのは、海外からどんどん木材が輸入できる時代でもないでしょうし、かなり日本の森林をもう一度世界のために、あるいは国内のために使うということもあるでしょうし、多分どうしようもないところは自然再生というようなこともあるでしょうし、やはり2050年ぐらいのやつがなかなか見にくいのですが、そういうのがあるのかなと思いました。

最後、交通のお話が出ましたけれども、地方に住んでおりますと、やはり日本の最大の課題というのは、地方のための大都市開発がうまくいってないということだと思うのですね。大都市の方は鉄道で、高速バスで空港へあつという間に行かれますが、我々飛行機で行くしかないわけでありまして、あるいは飛行機から、そこからまた地上の交通機関を使うわけでありまして、地方の人のための東京の開発というものがもう少し、東京対地方でいつも羽田ばかり使うのかという話があるのですが、私は羽田を使ってもいいんだけど、地方の人がみんな羽田ができてよかった、うれしい、ここで乗り換えできるとか、もう霞が関に1本で行けるとか、新幹線で3分で国土交通省まで来れるとか、そういう夢みたいな話があると非常にありがたいな。要するにハブ&スポークがものすごく悪いので、

やはりハブ&スポークできちっとつないであげるということが地方のためになる大都市開発が実はたくさんあって、それがまだうまく行われていないと思います。どうも自立経済圏という話がすぐ出るのですけれども、自立できないところが地方にはたくさんあるので、自立できないところは大都市圏にぜひお助けいただきたいというの明快にさせていただくと非常にありがたいなと思います。

委員 この委員会ではこれまで交通と、もう1つ通信の話がいろいろ出てきたと思うのですが、実はきょう、扱っている課題の中でも、やはり通信が果たす役割というのはそれなりにあるのだらうと思われまます。

災害時のことですけれども、例えばカリフォルニアのノースリッジでありました地震などでは、交通網、橋げたが落ちて交通が寸断されたにもかかわらず、通信の方は比較的早く回復しまして、実はそういったことから、オフィスに行かなくても仕事ができるようなテレワークというような考え方が出てきたりしたのですけれども、災害時の情報の提供というのは非常に大事なことでありまして、交通の確保と同時に、やはりそういうことも考えていただかなければいけない。

今、日本では、通信網というのは民間企業が整備することになっておりますし、財務省の方からもそういうような形で指示が出ているようですけれども、ただ、災害時の情報提供ということを考えると、ある部分は国がそれなりのケアをする必要もあるのではないだらうか。

先般、宮古島に巨大な台風が来ましたが、そのときに電柱が全部倒れまして、私は実は知人がおりますし、また2カ月に1回ぐらいずつ行っているのですけれども、電柱が全部倒れまして、交通もそれで遮断され、それから電気も遮断され、固定電話も遮断されたのですが、一番早く回復したのは携帯電話だそうです。携帯電話が一番早く回復した。携帯電話というのはとても便利なんで、今はディスプレイが非常に明るいそうなんで、あれは懐中電灯の代わりにもなるというようなことも聞きました。電池はあっという間に売り切れたそうでありまして、どこへ行っても買えないのだそうです。自家発電を持っている病院等に充電器を持って行って充電して、それを夜、使って懐中電灯の代わりにしたと言っていました。一番回復が遅かったのは実は電力ではなくて、その際は固定電話でありまして、実はその災害時の情報提供、これからは、そういう固定電話だけではなくて携帯も必要でしょうし、また、インターネットでの情報提供というのも必要だと思うのですけれども、それも従来型のサーバークライアントスタイルではなくて、P2Pと呼ばれるような、サーバーを持たない、音楽の違法コピーで有名になっているネットワークがP2Pのシステムなんですけれども、そういうものが実はこういうところに役に立つ、これはどっかが寸断されても、どっかほかのところで情報を持っているというようなシステムでございます。

それから、環境に関しても、総務省等々で試算がなされていると思いますけれどもCO₂の削減に情報通信が役立てることが可能であろうということも言われております。移動を代

ダンダンシーの意味からいうと非常に重要だということが多いわけですね。そうすると、そういうところをどういうふうに評価するかという問題は非常に難しいと思うのです。普段はあんまり使われてないけれども、100年に1回の地震があったらどうしても必要だ。ただ、そのときに、それを高速道路網だけで負担しないといけないかといわれると、どうもそここのところの論理はちょっと違うのかな。もう少しいろんな工夫があってもよさそうだし、それだけの緊急に数時間を争う道路網を完全に確保することがリダンダンシーだけの理由で、高速道路網だけの議論だけでやっていいのかなという感じがするのです。そうするとやはりこここのリダンダンシー確保の観点をどう考えるかという論点1は、やはり通常の利用とのバランスをどういうふうにとるかというところを考えないといけなくて、そうすると、その問題は、多分どういうふうに重みづけするかというのは難しいけれども、なかなかリダンダンシーの問題を持ち出しても、一般的にはかなり説得力が弱いのかな。もちろん関東の環状路線みたいに、通過交通もそっちに乗ってくれるし、リダンダンシーの意味からも非常に重要だということでは、それなりの理屈はつくでしょうけれども、それを全国ネットワークで議論するというのは、なかなかこの公共事業抑制の時代には理屈としては難しいかなという正直な印象を持ちました。

委員 残った問題ですけども、ちょっとお聞きしたいのですけれども、このリサイクル静脈物流というこの話というのは、ここだけしか出てこないのですか、どっかほかでも出てくるのですか。

事務局 ほかの委員会ということですか。

委員 というか、ここでもここだけでしたか、ここではここだけ。

事務局 そうですね。

委員 そうすると、僕はちょっと扱いが小さいような気がするのです。環境の中で1項目ぐらい、リサイクルあるいは静脈物流と、環境における連携という形で出ていますけれども、やはりインフラ整備としても、交通の面でいっても、僕は長期的には、やはり動脈物流の2割ぐらいの物流量というのは静脈物流系で出てくると思っているのです。だからそういう意味で、もうちょっと大きく扱っていただきたいなという感じがします。

それで静脈物流に関して言いますと、特徴的なのは今さら皆さんに言うほどのこともないのですけれども、やはりコスト負担力がないということと、需給ギャップが大きい。要するに需要に合わせて供給が出てくるわけでないわけで、供給の方がどんどん出てくるわけで、それでリサイクルといっても必ずストックの問題というのは大きく出てくる。そういう需給ギャップの問題。そうすると今、家電リサイクルが始まって一番困っているのが季節変動の問題ですね。夏場にどっと出てきて、今はからからという、そうするとストックの問題と稼働率の問題、地域間のインバランスの問題、これが出てくるというのが非常に静脈物流の特徴だと思います。

そういう意味で、金がないからというか、負担力がないから海運、鉄道という話になるのですけれども、それが要するに国内だけの問題でなくて、需要の構造が、先ほど輸出の

話がありましたけれども、非常にアジア全般に広がってきているというふうなことで、特に来年から自動車にもリサイクルが始まります。くず鉄関係とか、中古ももちろんありますし、その関係というのが非常にアジアを中心としたマーケットに、現在でもくず鉄というのは西高東低といまして、電力業界というのが西に多いもので、みんな東から西に運ばれているわけです。仙台からだ和水島にほとんど運んでいるのですけれども、そういうふうな格好で、地域的な需給ギャップの話もぜひしていただきたい。需要の話をしていただきたいということでございます。

それから、その関係で言いますと、今回、交通でないのでちょっと恐縮なんですけれども、やはりリサイクル産業というのは日本の今後の非常に有望な産業だと思うのです。関西と関東では、再生利用率というのが関西はかなり低いのです。それはやはり最大の理由が、多分本当だと思うのですけれども、大阪湾のフェニックスがあるということで廃棄コストが安いのです。やはり日本全体としては廃棄コストが非常に高いために、リサイクル産業が育ちやすいのですけれども、それでも地域差があるということで、ぜひリサイクル産業の振興という問題というのをぜひ、それは港湾とか、そういう用地があるところになると思うのですけれども、そういうことをぜひ考えていただきたい。それが結局物流のODの中心になってくるということだと思います。

委員 3点ほどあります。

1つ目は地震の想定なんですけれども、海洋型の大規模地震の話がありましたけれども、都市の直下型、神戸のような、あれもやはり考えるべきだと思います。組み合わせる相手先は、海洋型のやつはブロック圏域計画ぐらいで、直下型のやつは生活圈と結びつけて、なんかうまいいいりダンダントな都市地域構造のあり方というのを何か考察するべきだろうと思うのです。切迫性はなるほど都市直下型というのはよくわからないので、何とも言いにくいのですけれども、だからこそそういう生活圈のあり方の中で、いいアイデアを生み出していくべきだろうというふうに思いました。

2つ目は交通のモーダルシフトの問題なんですけれども、モーダルシフト大事だというのであれば、例えばヨーロッパのTEN(トランス・ユーロピアン・トランスポートেশョン・ネットワーク)でやっているように、貨物鉄道のために、大都市の線量容量の厳しいところは線増をすべきであるという計画が随分打ち出されているのです。先ほど奥野先生がおっしゃったように、日本でも伸びないのは、やはり大都市近辺で保守間合いがとれない等の理由で、貨物列車が増発できない。

あともう1つ、海外からの物流の話ともからみますと、やはり20フィートとか40フィートのコンテナが今の貨物列車には積めない、車両限界を超えるみたいで、そういうこともやはり努力するべきなんではないのかなと思いました。

事務局 20フィートも積めないのですか。

委員 20フィートであればシャーシの床を低くすれば対応可能です。コンテナの高さが問題なのです。

委員 それとあとTDMの中で、これもちょっと短期的な話になるかも知れませんが、運賃の問題というのは非常に大事な問題だと思っているのです。ICカードでポストペイ方式がこれから導入されようとしておりますし、実際、今年3月、札幌市で、地下鉄でポストペイの実験をされたら、モニターだけですけれども、モニターの中では30%ぐらい地下鉄利用のトリップがふえたのです。やはり直接財布から出さずに行くということ、自動車と同じ扱いになって、そういう効果があるのかなとか、あるいはプレミアがつくのかなということなどがありましたし、あるいはポストペイですから、運賃実験が比較的簡単にできますね、そういうことで随分運賃制度そのものをヨーロッパのようなゾーン制にもうちょっと頑張ればって、そういう意味からの効果というのは高いので、その辺を考えてもいいのかなというふうに思いました。

最後に、アジアとの関係で環境協力という点でいきますと、やはりともに歩むという観点からは、CDM、クリーン・デベロップメント・メカニズムみたいなものをもうちょっと考えてもいいのかな。ただ、ODAとの切り分けが難しいのですけれども、例えば私が知っている例ですと、都営三田線の車両をジャカルタに無償供与したのです。それがエアコン付きでいい車両だということで、普通のおんぼろ車に比べて7、8倍高い値段を取っているのですけれども、非常に高いのですけれども、満員で、ジャカルタ首都圏の鉄道の総収入の3分の1ぐらいを占めていますし、そういう運賃負担能力のある人たちというのは自動車を持てるそうですから、自動車の抑止にも随分貢献している。そういう意味でいくと、CO2とかということで随分役立っているのではないのかな。そういうことで言うと、バスの輸出とか、あるいは無償供与とか、鉄道車両の無償供与とか、随分そういう形でCDM的なところにいけるのではないのかな。ただ、今のスキームでいくと、その辺、随分、実際に根回しされている方は苦労されているみたいで、なかなかうまくいってないという実情があります。

それともう一つ、アジアとの協力ということで言うと、世銀も、アジア銀も、あるいは日本のODA戦略会議も、今までは経済インフラなんかやってもだめで、もうちょっと直接的に草の根の援助をせんといかんねということでやってこられたのですけれども、どうも去年ぐらいから随分風向きが変わりまして、あの世銀も、やはり経済インフラは大事だねということを言い出しているようなんです。ポジションペーパーにそんなふうにしたことがありますので。

そういうことからすると、ただ、問題はファイナンスをどうするかということなんですけれども、そういうのと先ほどのCDMというのを、CDMとODAは切り離して考えんといかんというのが本筋なんですけれども、何かうまい切り分け方が考えられて、お互いに共栄するという、そんなところにもっていけそうなネタが地道に探せば随分あるような気もいたしました。

委員長 私からも何点か申し上げたいのですけれども、今、先生方がおっしゃったことを聞きながら思ったのですが、前回、お話したのと同じで、やはり今わかっているデータ

を集めるということに重心がいていて、国土計画としてどういうふうに取り組むかという、出発点の視点の整理についての御意見が多かったのだろうという気がします。

1つは、今やってないことをもう1回ちゃんと見直そうよ、今やってないことというのは、みんなまじめな国民ですから、やろうとしているけれどもできないことが結構たくさんある。これはロードプライシングの問題もそうですし、防災で言うと、危ないのに放置されていることというのは山とあるわけです。消防署の耐震化すらされてない。小学校もそうだ、ターミナルの駅はみんなやってない。燻蒸施設で生産ガスがいつもれるかわからないとか、そういう話は山とあるわけで、そういう話を少し現業の人から見ると大変だということかもわかりませんが、国土計画としてやはりそこをもう1回きちっと指摘をした方がいいというのが1つの視点。

もう1つは、短期にはできないけれども、長期的にはこういうシステム設計をしたいねという話、これが2番目です。

3つ目は、それとも関係するので、国民の意識を変えないとうまくいかないねという問題、ロードプライシングの話なんかそうですが、まだほかにもあるかもわかりませんが、そういうスクリーニングというか、目を少し作業部隊が持っていて、それでこういうところはやはり次の国土計画ではメンションした方がいいとか、警告した方がいいとかという話、シナリオを少しつくりだした方がいいかなという気がします。

何でそんなことを今回特に言うかということ、防災とか環境は割合起こることが想定しやすいところです。アジアとの経済関係はどうなるかとか、FTAどうなるかとかいうのと違って、もう明らかに解かなければいけない問題がはっきりしているわけです。例えば防災で言うと、長期的には例えば空地というのは、神戸は埋立地がああいう格好であったわけですがけれども、どれぐらいの規模の都市はそういう空き地をあらかじめ用意しておかんといいんのか、多分3大都市圏はそうです。仙台はまあいいですかね、どうかかわからないのですが、福岡もどうかとか、だからそういうのはどれぐらいの都市でやっておかんといいんのかとか、あるいはさっきの危険物でも、例えば文化財の話は、土岐先生がしょっちゅう言っておられる話ですし、堤防が、淀川は切れなかったですけども、切れないのかとか、あるいは今回のタンクだとか燻蒸施設、港湾地域にある施設で危険なものはもうないのかとか、もろもろ、あるいは帰宅不可能者をどうするかとか、あるいはそういう人たちに対して情報をどうやって与えるか、さっきありましたけれども、あのシステムではまあうまくいかんですね。東京で毎日500万人、鉄道で都心に通ってきている人がみんな帰れなくて、その人の同時情報サービスをやるというのは多分今のままじゃだめですね。

モーダルスプリットも自動車いじめの話があります。公共交通は人口40万から80万ぐらいの都市がインターナショナルサイズになっているのですね、モーダルスプリットという意味では、ヨーロッパ、ドイツなんかはそういうところも公共交通サービスがもうちょっとよい。さっきおっしゃったように、ARZのように自動車が入れない所がきちっとしていると、ロードプライシングがだんだん進んでいるとか、それから、国際は外国人の

居住環境の話の前にもちょっと議論しましたけれども、学校はどうかとか、病院はどうかとか、その意味で、やや淡々としているのですが、この辺は冒頭申し上げたように先が見えやすいところなんで、あんまり今のCO₂の約束が守れるという公式見解は置いておいて、次のステップをどうするのかという話に少し議論したらいいのではないかなという気がしました。

あといかがでしょうか。

委員 環境の方ばかり言って安全の方を言うのを忘れていたのですが、これ、昔から私は言っているのですけれども、耐震強化とかいうのはすごくおかしいと思っているのです。耐震強化の岸壁が2割必要だ、それじゃほかは壊れていいのか。例えば神戸なんて1年も2年もかかって直して、そして復旧しました。そのころはもう産業がつぶれているわけです。そんなに待っている産業なんてない。だからどんだけ必要かといったら110%か120%は耐震強化、要するに通常の経済活動、通常の生活を支えるのに加えて緊急のやつが必要になるわけですね。それがリダンダンシーだと思うのですけれども、そうしたら耐震橋梁だとか、幹線部分は橋梁が落ちないようにしなければいけない。それじゃほかのは落ちていいのかという、それが想定しているものがここに出ているような、非常に危険性がもう何年かとか、10年以内、30年以内というものに対して、そういう議論が普通にまかり通っているというのは非常に変な話だと思うのです。橋梁なんて落ちたら大変なわけですよ。だからマグニチュード7とか8とか、ここで想定されているようなものに対しては、耐震といわず通常の設計でもならなければいけないと思うのです。それはもちろんお金がかかる話だし、だから言い方によっては思いますけれども、だから耐震強化、ただ、そういう耐震強化というのは前からおかしいなと思って、そういう意味で、安全というのは特にかなめの交通施設なんていうのは、マグニチュード7とか7.5とか、そのぐらいで落ちるといっては、落ちるのを想定されて、それで幹線だけは確保しようというのはいくらも変な話だと私は思っております。ぜひその辺を少し考えていただきたいな、これは本当に1995年から言い続けていることなんですけれども、よろしく願います。

委員長 先ほど御指摘があった、リユースの中古品といいましたか、中古製品といいましたか、あの言い方はいいかなというのはちょっと気になった。今日あがった例はみんな材料なんです。電炉で鉄道をつくる、それから段ボールをつくる、プラスチックをつくる、だから必ずしも先ほどの御指摘ではなくて、しかしながら、リユースのサイクルは各どうするかとか、そういう話もあるので、先生のおっしゃるのも全くもったもな話なんです。その辺の御指摘のようなことの誤解を受けない言葉遣いをうまくした方がいいかな。

委員 この部会のテーマとちょっと違うのかもかもしれませんが、良好な環境の継承という、良好な環境がどこにあるのだろうかという、すごく基本的なことを実は感じてしまって、今の環境がそのまま継承されるのが本当にいいのかどうか。例えばこの自然再生事業と書いてありますけれども、こういうモデル的な事業はもちろんあるんだけど、全体としてやはりどういうふうにしていくのかというのは、違う部会の話なのかもしれ

ませんけれども、この部会でももう少し議論してもよいテーマなのではないか。例えば道路のつくり方とか、そういうことが全部関係してくるわけですね。港湾のつくり方とかいう、そういう流通に係ることというのは実は環境に非常に負荷をかけている部分というがあるので、そこと環境をどうするかみたいな視点は、環境は環境だけでしゃべってしまうのではなくて、こういうインフラのところでは環境と共生していくかみたいな話というのが、たくさんあるのではないかと。そういう接点の部分というのは議論はどこでされるのでしょうか。

それとまたよく言っているのですけれども、海外との連携とか、そういうのを考えるときに、やはり飛行場の問題も特にそうなんです、非常に首都圏集中型になっていて、物流も全部そうになっているわけですね。人も全部、海外に出るのは東京近辺から出ていくことになっていて、安全を考えたときに、やはりもうちょっと分散型にしていこうというような視点がなかなというの、なかなかこれが議論にならないので、あんまり議論してはいけないことなのかなと思いつつ、あと何十年も考えたときに、日本全体をどういうふうにするかという、このまま一極集中で人が減るからいいけれども、逆に言えばもっと集中が加速するような状況があるのではないかなという辺は、どこで考えていくのですかね。

委員長 前回の2層の広域圏のところではそこがよく取り上げられていたと思いますが。

委員 安全のところ、例えば水が半日でもう1回供給できるとか、何か最低限のニーズを満たすスタンダードみたいなのがあって、それを支えるには何が、どれくらい問題が起きるのかというような問題の立て方もあるのではないかなと思うのです。そうしないと、分析的に非常にたくさんをやらせてすばらしいと思うのだけれども、どれだけのクオリティの例えば災害時を保障するのかというのがないと、なんか戦略的な議論に次行かないのではないかと。それは災害の問題だけではなくて、やはり生活そのもの全体にもあると思うのです。やはりどれだけの自然が、どれだけの身近にあるのが大事かという議論、まず生活のライフスタイルという、そういうイメージがあって、そのイメージが30年とか50年後ぐらい、どれくらいまでやるべきか。それが成り立つには、例えばどういうサービスが、どういうふうにならなければいけないのかというような議論の仕方をするという、それが成り立つには大都市というのはやはりこれぐらいでないといけないから、これぐらいに分散するような大きな計画を立てないといけないとか、そういうふうな議論の仕方というのが、どこかで必要だと思うのです。そうしないと、どうもデータを積み上げていって、それだとどうなるということは分かるけれども、ではその先にどんなスタンダードを我々は目指すのかというのが次の議論かもしれないけれども、ここから大分ジャンプがあると思うのです。だから常にその辺を意識しないと、なかなか議論にいかないのではないかなという危惧を持っているわけですから。

委員 1つ、これはちょっと教えていただきたい点なんです、一番最後の関空の乗り継ぎのデータをどう読むかということなんですけれども、90年から2003年でちょっ

と下の図がなかなか読みきれないものだから、すみません、教えていただきたいのですが、これ1つは地方からの航空路が随分関空が減ったというので、ハブ機能が減少しているということ、それから、欧州方面は路線がふえているんだけど、北米方面は明らかに便数が減った、そんなことで便数が減って乗り継ぎが不便になって、余計地方からも関空への便が減ってというふうな効果だというふうに理解していいのですか。

事務局 1つあるのは、国内航空路のダイヤの設定の仕方が、例えば朝早く地方から来るというよりは、逆に朝早く関空から地方に行って、帰ってくるのがどうも遅いようだ。昔はもうちょっとその辺、昔というのは8年前はもうちょっと朝早い便が各都市あったということです。

委員 国際線としてのハブ機能は、関空が弱くて、成田の方にむしろ移っているということなんですか。

委員長 両方ですね。

ただ、こういうところ、日本のエアラインがやらなければ、そういうところからカポタージュをはずせばいいのですね。関空経由で。

旅行社にしても、アジアの人を迎えに行くマーケットには、日本の大手の旅行社は全く無力。かつて海運は、アジア便はもうからないからといってヨーロッパ、アメリカばかり目指して、気がついていたら、そのマーケットはみんな違うところにいった。それを見ているはずのエアラインがまた同じことをやっていて、それで航空局がゲートウェーの優遇というか、権利は担保したまま入れたわけですね。割り当て量のあれを破って。途端に日本のエアラインが小さい飛行機を発注したとか、やや、そういうことが起こるのに対して、政策はやはり何かやった方がいいんだろうと思うのです。ただ、これは極めて短期の話ですから、国土計画上どうかという計画を立てるところではないでしょうけれど、コーションは与えた方がいいかもしれませんね。そういうことをやったら一体何が問題かという議論を展開する意義があるかもしれません。

(2) その他

委員長 よろしければ、次、もう1つ議題があるようでございますので、報告事項をお願いいたします。

事務局 それでは、先ほどの資料の確認で、参考資料があるということでお示しさせていただきましたが、参考資料1並びにそれに付随する資料があろうかと思っておりますので、それをお開きいただけたらと思います。

先月、9月26日に第2回の企画運営委員会を開催させていただきました。その概要について少し御報告をさせていただきたいと思っております。

後ろの方の資料で3枚ほどございますが、3つの議題について御議論いただいております。

す。

1点目が第2回企画運営委員会資料2と書いてございますが、「国土の総合的管理」の意義についてということでございます。

これはこれからの全総については、国土の利用、開発及び保全というものをバランスよく計画していきましょうということで考えておりますが、その利用と開発、並びに開発と保全、または保全と利用という間がどういう関係があるか、またそれらをしっかりやっていくためにはどういうことを考えないといけないのかという簡単なペーパーでございますが、我々のイメージを説明したものでございます。

2点目が資料3と書いてございますが、「国土の均衡ある発展」の意義についてというふうに書いてございます。「国土の均衡ある発展」という言葉、これは全総最初の時代から使われている言葉で、これが最近では、ややもすると均質なといいましょうか、国土を均一にするというようなイメージでとらえられておまして、最近では、国土の均衡ある発展ではなくて、個性ある発展ではないかというような議論がございまして、国土の均衡ある発展という言葉自体は、決して均質な均一のものをつくるということではなくて、国土のいろいろな利用の過度な偏在を調整するということでしょうか、バランスを保つという意味で使われてきたはずで、それが一全総から五全総に至るまで同じような、内容は異なるけれども、そういった趣旨で使われてきておって、決して均一なものをつくるという意味ではないということを確認させていただいた資料でございます。

それから3点目が4という資料でございますが、コンパクト化についてということで、主に人口・諸機能の集約化と書いてございますが、都市のコンパクト化というようなことにつきまして、各小委員会、今までいろんな議論をされてきた中で、こういったことが言及されております。したがって、そういうコンパクト化についてどう考えるかということについて御議論をいただいたという3つの議題を御議論いただきました。

その内容でございますが、それが最初の参考資料1というところに記述してございます。これは議事概要になっております。たくさんのご意見がありまして、全部は御紹介できないのですが、すべて非常に貴重な御意見でございまして、本来であれば全部御紹介したいのですが、特にこの小委員会等に関わりそうなところを若干抜粋して御報告させていただきたいと思っております。

まず「国土の総合的管理」の意義についてというところでございますが、2点目の がございますが、1行目の後半からですが、国土の基盤となる社会資本整備の指針という形で全総はつくられてきた。今現在の状況では、ハードな社会資本整備のいろいろな問題が指摘されている中で、全総がどうあるべきかというのが問われていて、それが五全総以来の議論になっていますよというようなこと。

また、その下の ですが、後半の方に線が引いてありますが、「経済活動や生活の単位を充実させるという意味では、広域ブロック、全国計画広域ブロック、都道府県、市町村というような四層の計画をイメージしておりますが、そういった中で広域ブロック計画以下

は主要な場合だろう。一方、全国計画の意義というのをどう見つけるかというのが重要ではないか。」

それに関連しまして、その下の ですが、「環境問題、災害防止、安全・安心といったようなナショナル・ミニマムとしての経済活動ということが重要であり、これは確認を日々怠りがちというようなこともあって、国が責任を持ってやらなければいけない領域ではないか」という御指摘がございました。

また、その下の でございますが、下の方ですが、「あらゆるところに同じものをつくってしまって効率が悪くなる。そういうことに対して国土計画としてはっきりとした方向性を出すのが使命ではないだろうか」という御意見がございました。

2ページ目に移りまして、3つ目の の後半ぐらいからですが、「社会資本整備についての基本的考え方を、人々の価値観の転換とともに変えた上で、トータルに保障していくということを考えると、個々人の欲望に基づいた土地利用の集積というだけでは、そういうものが達成できない。公共性とか福祉性、また持続性といった切り口で国土計画で束ねていくということを提案することに意味があるのではないか」というような御指摘がございました。

それから、2つ下がった のところでございますが、後半ですけれども、「国土計画局と委員だけでつくるといってもなかなか人々は理解してくれない。一種の国民運動的な議論と計画策定の議論を並行させるということをやりながら新しい価値に向かって議論を詰めていくべきではないか」という御意見でございます。

それから3ページの上の方ですけれども、これからの命題の考え方ということになりますけれども、「過去100年の開発の歴史を逆にして、今後はむしろ国土の自然再生をこれから100年かけてやっていく、自然再生を積極的な政策として打ち出せるというようなこともおもしろいのではないか。」

の2つ目ですが、観光について、後半ですけれども、「1つの県の中で一村一品運動みたいなことをやっても、世界的な観光戦略ということとはできない。広域の計画でやろうというときにも、幾つかの県のメンバーを平等で通るといようなルートをつくってしまうということで、広域計画を考えるというときには、そういうことのあり方が非常に重要である」ということ。

その下の部分ですが、「国土計画の新しい課題としていうとき、アジアの中での日本の国土計画の位置づけがある。そのとき相手方をきちんと議論しないと、なかなか具体的な計画としての指針性を持ち得ないのではないか。そこを詰めてほしい。東アジアというとき定義があいまいであり、ASEAN、NIES、パン・パシフィックといった相手方との見え方の問題がもっと議論されてしかるべき。そのとき、国土計画らしいつき合うべき相手方をどう分類するかといったようなことが重要である。」この委員会でも皆さんから御指摘いただいていることだと思います。

というようなことが国土の総合的管理で御意見をいただいております。

2点目の「国土の均衡ある発展」の意義についてというところでございますが、2つ目のでございますが、「国土の均衡ある発展」の言葉、これは非常に意義がある。内容的には決しておかしいものではないけれども、その言葉どおりでいいのか、これからよく議論しておく必要があるだろう」ということ。

その下の ですが、「国土の均衡ある発展」は、昭和30年代から使われてきた言葉だが、公平という観点が基本にあった。長く生きてきてりっぱな概念であるが、あらゆる解釈を許容しているということで、意味するところがわからなくなってきているのではないか」ということ。

4ページ目でございますが、上の方のでございます。2行目ぐらいから御紹介しますと、「地域間格差は短期的には不況で改善、好況で広がるというようなことがあって、恐らく90年代半ばからの改善傾向はむしろ日本全体の成長率が下がってきて、都市圏の経済発展が十分でないということに原因があるだろう。国土の均衡ある発展の内容が随分変わってきておまして、むしろ日本の発展のセンターというのが弱ってきているということがその格差がなくなっていることではないか」という御指摘でございます。

それから5ページにちょっと飛ばさせていただきます。

一番上のでございますが、2行目から線を引っ張ってありますが、「均衡は公平な地域づくりという観点が強かったのに対して、これからは競争的環境の中でメリハリのとれた地域づくりというところに意味があるのではないか。しかし、それは勝ち負けということではなくて、それぞれがどういう地域を目指すかという答えが違うという意味でのメリハリであるべきである。そこをどう政策的に展開していくかということが重要ではないか」という御指摘でございます。

それから、4つ目のの後半ですけれども、「環境を考えつつも、開発というものを国土の中にビルトインしていくという仕組みを国土計画で維持していかないと、やはり日本の国土はだめになるということを確認に打ち出すべきではないか」ということでございます。

それから、下から2番目ですが、これは「国土の均衡ある発展」の結論的なことなんですけれども、「国土の均衡ある発展」という言葉自体は余りにも手垢がつきすぎてしまった感じがするというので、次からはこの言葉は変えた方がいいのではないか」という御意見でございます。

それから、6ページでございますが、「国土空間利用のコンパクト化」についてということでございます。

一番上のでございますが、「全総計画と国土利用計画との統合ということが大きな方針であり、コンパクト化の方向というのは大事な方向なので、誤解のない表現を考えてもらって全体の議論に入れてほしい」ということ。

2点目でございますが、「都市郊外の方向性について明確な指針を示した方がいい、その部分を緑地帯にするのか、それ以外の空間にするのか議論していくべき。日本の社会の中で土地利用といったとき、いかにも調整、整序がないということについて、国土計画が

もっといわないと、国土計画はみんなから見捨てられてしまうのではないか」という御指摘でございます。

それから、下から2番目ですが、「情報通信、道路整備、自動車の発達、エネルギー供給の新しい都市型・分散型方式がこれまでも発達してきたし、今後も発達していくだろう。多様な居住を支える低コスト・低エネルギーのツールができてくるということで、いろいろな住まい方をそれぞれでやってください。支える技術は社会の中でいろいろ開発しますよというような見方もあるのではないか」ということでございます。

最後、7ページ目ですけれども、この前後の議論も一緒なんですけど、コンパクト化ということだと、ただ、小さくなるというだけにとらわれてしまいそうなどところに対する記述でございます、「コンパクト化は同時にグリーン化の話でもあるということで、そういう面も入ったいい言葉がほしい。この方向は大変大きな方向だと思うので、いい言葉でみなごわかりやすいものを考えてほしい」という御意見がございました。

以上のような概略の内容でございますが、恐縮でございますが、よろしければ、ぜひ全体、目を通していただければと思います。

委員長 ありがとうございます。

何か質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の議事は終了したいと思います。

最後に事務局から連絡事項をお願いいたします。

事務局 どうもありがとうございました。

次回の委員会の御報告でございます。あらかじめお伝えしておりますとおり、10月27日曜日、きょうと同じく18時、恐縮でございますが、夜の開催になります。18時から予定してございます。また、場所も本日と同じ、ちょっと狭くて恐縮なんですけど、この3号館4階の特別会議室ということでございます。後日、また皆様に正式に御案内申し上げたいと思っております。

また、本日の議事要旨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、委員の皆様のご理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 ありがとうございます。

それで前回からいつも前の会で議論していただいて、追加的に作業していただいたのを追加していただいているのですが、この前もそうでしたが、きょうも割合もうちょっと根本的な編集から関わるような話がありましたね。あれはどっかで最終レポートまでに何か対応していただくということでよろしくお願ひしたいと思います。

事務局 はい。

委員長 それでは、以上をもちまして第5回国際連携・持続的発展基盤小委員会を閉会といたします。

どうも大変ありがとうございました。

事務局 どうもありがとうございました。

閉 会

目 次

1 . 開会	1
1 . 議 事	
(1) 良好な環境の継承と安全な暮らしを支える国土基盤の現状と課題について	1
(2) その他	24
1 . 閉会	28