

国土審議会調査改革部会

第6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) 維持更新需要増大下での既存ストックの有効活用等効率的な 国土基盤の整備・管理に関する現状と課題について	1
(2) 国際連携・持続的発展基盤小委員会中間報告へ盛り込む ポイント案について	20
(3) その他	31
1 . 閉 会	32

開 会

事務局 それでは、ただいまから第6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、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ありがとうございます。

本日は、稲村委員、西村委員、花木委員が御都合により欠席でございます。

なお、奥野委員並びに真野委員につきましては、所用で少々遅れるという御連絡をいただいておりますので開催をさせていただきたいと思っております。

それでは、早速でございますが、以降の議事につきましては、委員長の方からお願いいたします。どうぞ、よろしくをお願いいたします。

議 事

(1) 維持更新需要増大下での既存ストックの有効活用等効率的な 国土基盤の整備・管理に関する現状と課題

委員長 本日の主な議題は「維持更新需要増大下での既存ストックの有効活用等効率的な国土基盤の整備・管理に関する現状と課題」であります。

それでは、まず事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは、まず資料の確認をさせていただきます。

議事次第、座席表、そして、資料1として小委員会の名簿でございます。それから資料2-1、本日の論点のペーパーでございます。それから、その論点にかかわる資料ということで資料2-2、クリップどめの分厚い資料が一式。

それから、資料3が「国際連携・持続的発展基盤小委員会中間報告へ盛り込むポイント案」というものでございます。

そして、最後が参考資料ということでスケジュールになってございます。

以上の資料でございます。

それでは、資料の説明に入りたいと思いますが、本日は、ただいま委員長に紹介していただきました維持管理関係の資料並びに中間報告のポイントということも御議論いただければと思っております。それぞれ前半、後半に分けて進めさせていただきたいと思っております。

最初に、維持管理関係の説明をさせていただきます。資料2 - 1 をご覧いただきたいと思います。4枚目ぐらいにあらうかと思います。資料のポイント並びに論点ということで、いつもの格好で整理させていただいております。

本日の資料のポイントでございますが、3点ほどございます。維持管理・更新の動向ということで、今までの維持管理・更新費用がどのようなであったか、また、今後どのようなかという推計をさせていただいております。過去に行ったものを若干見直したような格好で、今回御提案させていただいております。

そういった現状を踏まえて、2として既存ストックの分野横断的な有効活用をどう考えていったらいいかという資料でございます。

3番目が、PFIの導入等の効率的な国土基盤の整備・管理の動向といったような内容になっております。

中身を簡単に要約いたしましたものが枠囲みでございます。先ほど言いました維持更新の動向でございますが、耐用年数が経過したストックは、すべて直ちに更新されるという仮定で計算いたしますと、特に2020年以降、急激に更新費というものが増加いたします。新規投資が厳しい制約を受けることが予想されます。

これを分野別に見ますと、比較的、耐用年数の短い文教分野ですとか生活分野での更新費が当初に顕在化いたします。その後は、比較的耐用年数の長い交通分野等においても、その更新時期を迎えることになりまして、2020年代に入りますと更新費が増大する。その結果、特に2030年以降、更新費の割合が相当大きくなって新規投資が厳しい制約を受けるといったようなことが想定されます。

社会資本の整備・更新に際しては、そういった流れの中で、少子高齢化に伴います若年齢層の減少ですとか、高齢者の方の増加といったようなことを見込んだ対応が必要になってきます。また、新規投資の制約ということを考えてみますと、適切な維持管理によるストックの耐用年数の延長、またはライフサイクルコストといったものの全体の縮減を図ることが大変必要になってくるであろうということが資料から読み取れるのではないかと考えております。

主な論点といたしましては、増大する既存ストックに対応した効率的なメンテナンス手法についてどう考えるか、また、既存ストックの柔軟な用途変換等の効率的な有効活用方策についてどう考えるか、また、これから行う新規投資等において、PFIの導入等、新たな国土基盤整備のあり方についてどう考えるかといった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。

以上のような内容で、まず資料の方の説明をいたしたいと思います。

それでは、専門官の方から資料を説明させます。よろしく願いいたします。

事務局 専門調査官の田中でございます。

それでは、資料 2 - 2 に基づいて説明させていただきます。

資料 2 - 2、1 ページめくっていただきまして、新規投資に係る制約についての試算というところでございます。これにつきましては、基本政策部会の方でも一度試算を行っておるところであります。今回、事業担当部局にヒアリング等を行いまして、国土計画局の中で耐用年数の修正を行っております。より実態にあわせるという形での試算のし直しということをやっております。その結果を説明いたします。

今後の社会資本投資、当然、厳しい財政制約といったことを踏まえつつ投資をしていかなければいけないんですけれども、2025 年及び 2050 年までの更新需要を推計すると、過去の更新投資を大幅に上回るという結果になっております。

こちら、表の中で上の表、今後 25 年間というところを見ていただきますと、投資額を現状維持のケースということで仮定して 25 年分を計算しますと、総投資額で 820 兆円になる。うち維持管理・更新すべての費用ということ考えると、のこのころの 328 兆円という形になっております。差し引きますと 492 兆円ということで、約 500 兆円の投資が可能になる。

しかしながら、財政状況が非常に厳しいという状況がございまして、1%減あるいは2%減での計算をしていきますと、400 兆円、300 兆円といった額での新規投資しかできないという時代に入っていくというものであります。

1976 年から 2000 年までの計算をしてみますと、これまで 600 兆円ぐらいは新しく物をつくられたんですけれども、今後 25 年間では、かなり更新費を考えると厳しい状況になっていくという試算の結果であります。

同じことを 50 年間でやりますと下の表のようになるという紹介でございます。

次のページは、それをグラフの形にするとこのようになるということで示しているものでございます。左上のグラフにつきましては総投資額一定、50 年後には青色の更新投資という部分がほとんどを占めていくという形になっている。これは、先ほど山口より説明がありましたように、耐用年数が来たら資産がゼロになるという仮定で計算するとこのようになるということでもあります。

同様に、1%減で25年間ずっと逡減をさせていって、その後、一定の場合は左下のようになる。おおむね25年間1%削減しますと、2000年に比べて大体2割減という投資額になってございます。

右下のグラフは2%減という形のものですけれども、こちらになりますと、2000年に比べて約4割の減少ということで、更新費の方が上回ってしまうような状況になってくるということでもあります。

次のページは、分野別に更新費がどのようにきいてくるかということを示したグラフになります。真ん中のグラフですけれども、まず、ここ20年、2020年度ぐらいまでに文教・生活関連分野の更新、これは耐用年数が短い関係もありまして、そういったものが顕在化してくる。グラフの上側の小豆色と薄青い部分になります。その次の2020年から2030年というところでは交通・産業分野といったところがふえてくる。これはグラフの黄色い部分と赤い部分であります。その後、2030年以降は国土保全分野ということで、これは一番下の青い部分がふえてくるということですが、堤防なんかは耐用年数が長いものですから、そういったところが最後に顕在化してくるというグラフであります。

次のページは、それを分野別に2025年の姿ということで計算をしてみたものでございます。分野別に見て、2025年に総投資額に占める更新費がどれくらいになっているかという計算であります。上側の棒グラフにつきましては、更新費に維持費といったものも含めますと、大体、全体でも6割ぐらいが維持管理・更新に使われるようになってしまう。文教なんかですと、ほとんどが維持管理・更新費ということになっている。下のグラフにつきましては、維持費なんかを除いた純粋に更新だけの部分になりますと、また少し、内訳としては比率が変わっているというものであります。

次の5ページ目は、そういったことで、分野別に見たときにどれくらいの更新割合になるかというものをグラフ化したものであります。これは予算額、即ち投資余力が一定と仮定したときにどうなるかというものであります。特に、文教分野での更新費の比率が高いということが見てとれるかと思えます。

次のページは、同じように、1%ずつ減少させて25年後からは一定化させた場合ということで、こうなってきましたと、文教分野以外でもかなり更新費の割合の方が大きくなっていくというものでございます。

7ページ目は、2%減少させていたらどうなるかという計算でございまして、こうなってきましたと、ほとんど分野について、2030年以降、更新費の方が総投資額を上回ってく

るような事態になってくるというものであります。

次の8ページですけれども、こちらが今回の試算に用いました耐用年数を一覧表にしたものであります。従前使われておりましたのは、財務省令の減価償却資産の耐用年数というものでございましたので、実際の耐用年数よりも、今は若干短いようなものもありまして、より構造上の実態に合わせたものを採用しております。

次のページは参考ですけれども、国土審議会に従前出しておりました耐用年数が短い中での更新費の資料でございます。大体、真ん中は400兆円になっているんですけれども、こちらのおおむね400兆という数字が、大体300兆ぐらいに、今回、計算し直したところ変わってきた。100兆円分の投資余力が、耐用年数をうまく実態にあわせると出てきたという資料です。

10ページ目は、そういった状況の中で、今後、できるだけ効率的な維持管理あるいは更新というものをしていけないといけないというところがございます、諸外国の事例の紹介という部分でございます。

まず、最初はアメリカの交通分野におけるメンテナンス補助の仕組みということで、うまくアウトカム指標なんかを使いながら、できるだけ寿命を延命できるような形での連邦政府からの指導を行っているというものでございます。右下のグラフの例ですと、バスが12年ぐらいで更新を迎えるものを、ある程度、補修をして耐用年数を長くするといったような取り組みをしているという例でございます。

次の11ページでございます。こちらは、イギリスにおけるルート・マネジメント・ストラテジーということで、これは少し幅広い概念になるんですけれども、道路全体について、どういった指標をどれぐらいよくするかといったようなところを数値化して、そのうち、維持更新に回すべきである場合はそういったものに回す、あるいは新しい改良なんかには回す場合はそちらに回すといったようなことをある程度数値化して行って、それで総合的に考えながら投資を行っていくという考え方でございます。

次のページはフランスの例でございます、これも端的にあらわしておりますのが一番下のグラフでございます。過去の考え方としては、機能がある一定の年数になったら更新をするといったことでやってきたんですけれども、現在の考え方としては予防的に維持管理ということで、基本的に半永久的に使うような形での維持補修をずっと行っているというものでございます。

次のページはイタリアの橋梁のマネジメントシステムの事例ですけれども、こちらも右

側のグラフが更新に関する考え方でありまして、一番上のケース1というところでは、建設後、全く改良を行わないと34年ぐらい。ですから、30年ぐらいで大体、更新しないといけなくなるというものを、ある程度の補修を行うと、真ん中のように80年ぐらいの耐用年数になる。それで、一番下のようにやっていると、耐用年数としてずっと使えて、定期的に補修を行っていくというような考え方でございまして、一番下の場合のものが一番低コストだということで、こういった長期的な視点に立った維持管理・補修をやっていかないといけないという考え方をしているものです。

14ページですけれども、こちらは国土交通省の道路局での取り組みというものの紹介になるんですが、我が国でも、高度成長期に建設された橋梁がかなりの割合で、今後更新という課題を抱えてくるということで、トータルでの資産管理をしていこうということで道路局が取り組んでいるという事例であります。こちらにつきましても左下のグラフがわかりやすいかと思うのですが、60年ぐらいたった耐用年数を、補修を繰り返しながら延命化して行って、90年ぐらいは使っていけるんじゃないかといったような取り組みを行っているというものであります。

次のページは、維持工事に当たってうまく工夫をしている例でございます。東京都の下水道、かなり古いものが多いということで道路陥没等が多かったんですけれども、コンクリート、下水管をそのまま更新するのではなくて、内側に、こういった樹脂製のものを、うまく管の形になるような仕組みを導入して、それで安く機能の維持を行っているという事例であります。

次の16ページですけれども、こちらは横浜市における公共施設の長寿命化施策ということで、公共施設全般について、このライフサイクルコストを考えながら、こういった長寿命化の方針をつくっていこうという取り組みを横浜市の方でやっているということで、総合的な観点から維持管理・補修・点検をやって行って、評価しながら予算化していくという取り組みを横浜市でやっているという事例でございます。

17ページでは、こちらは逆に更新せずに撤去をした事例ということでありまして、熊本県の荒瀬ダムというところになるんですが、治水用ではなくて発電用のダムがあったんですけれども、こちらの電力需要、熊本県内の16%ぐらいを過去は担っていたんですが、近年では約1%弱になっていた。そういった中で、発電施設といったものの更新に要する費用が、大体60億円程度必要になるという状況の中で、撤去というものと比較しますと、撤去するのに47億円という費用的なことも考えながら、結果としては、このダム自体を

撤去していこうという結論に至ったというような事例でございます。

次の 18 ページにつきましては、既存ストックをできるだけ分野横断的に使っていきような事例を集めております。

まず一つ、需要の変化にうまく対応するといったような事例ですけれども、近年、東京都区部におきまして、高層ビルのオフィスが建ってきたこともありまして、オフィスの空室率が上がってきている。そういった中で既存の施設をうまく転用していくような、そういったコンバージョンへのニーズが拡大しているというものであります。ここで例として挙げましたのは、目黒区が千代田生命の本社ビルを取得して、それを庁舎へ転用したという例でございます。

19 ページは、分野横断的に使う中でも美しい景観保全に資するストックの活用ということで、横浜の赤レンガ館の事例であるんですけれども、従来、税関あるいは収容庫として使われていたものを用途が廃止されたという中で、横浜市が保存・活用する事業ということで文化・商業空間としてうまく再構築していったという事例であります。

次のページは、同様に海外の事例で、フランスのパリの事例ですけれども、廃線の跡の施設をうまく活用しまして、高架を活用して、商業施設あるいは緑地のスペースとして再開発したという事例であります。

次の 21 ページは日本国内の事例ですけれども、廃止された県道のトンネルをうまく、こちらは低温の冷蔵庫、貯蔵庫として活用している例、あるいは廃止になった鉄道を遊歩道として活用しているという事例であります。

22 ページですが、こちらも鉄道の廃線跡を活用している例ですが、自転車道に活用しておりまして、茨城県なんかでは、かなり大規模な自転車道の整備がされている、廃線敷を活用してされている。同様に、山形県でも活用してきているというものであります。

次が、こういった中で特に学校というものが一つ、トピック的に取り上げられるだろうということで、こちらで紹介しております。過去、右側の表になるんですけれども、7歳から12歳の人口と65歳以上の人口を比較しますと、この50年で大きく変わってきている。小学生の人口が、大体1000万人以上いたものが、2050年には400万人ぐらいになるだろう。65歳以上は、逆に400万人ぐらいだったものが3500万人ぐらいに大きくふえていくということで、かなり年齢層別に見ると需要に合った施設の作り方が求められていくだろうということでもあります。

次のページは、そういった小学生が減る中で廃校というものがふえておりまして、そう

いったものをうまく活用していこうという流れのデータの説明であります。左上のグラフは近年の廃校の状況でございまして、大体 200~300 ぐらいの学校が廃校になっているということであります。左下のグラフが、各ブロック別に見たときにどれぐらい廃校になったかということですが、過去 10 年で、北海道・東北なんかは 1 割ぐらいの学校が廃校になっている。

廃校の理由としては、やはり過疎化が一番大きくて、あるいは都市化による空洞化、年齢層の変化といったようなところが理由になっている。そういった廃校になったもののうち、大体 6 割ぐらいが、新たに有効に活用されているというものであります。

次のページは、具体的に、どういった利用のされ方がなされているかというところですが、こちらは過疎化の事例でございまして、大きくは都市と農村の交流施設として利用されている。宿泊施設であるとか、そういったものとして活用されている。あるいは、一番右側の事例としては町営住宅ということになっておりまして、Uターン、Iターン等の受け皿になっているという事例であります。

次のページは、都市化による廃校ということで都心部の小学校等の事例であります。こういったものは、文化・芸術活動の拠点あるいは企業活動の支援、NPO・ボランティア活動の推進というものに活用がされているというものであります。

次のページは年齢構成の変化ということで、ニュータウンなんかで過去、たくさん子供がいたんですけれども、そういった子供さんたちが出て行って高齢者だけが残ったというようなところでは、例えば高齢者の大学校ということで、地域コミュニティ、地域参加といったことを考えた学校の校舎の活用がされているという事例であります。

28 ページですが、こちらは P F I の利活用ということで、整備に当たっては民間のノウハウを活用しながら、できるだけ行政コストを低くした整備が求められるという P F I の導入の紹介であります。こちら、右下のグラフ、少し見づらいんですけれども、大体 100 件ぐらいの実施方針が公表されている、供用開始を含めた P F I の事例としては 100 件ぐらい。これは 3 年ぐらいのトレンド、月別に見ておりますので棒がたくさんあるんですけれども、3 年ぐらいでおおむね 100 件に、大体右肩上がりでずっと導入をされてきているというものであります。

次の 29 ページですが、こちらは、我が国としては少し将来的な観点になっていくかもしれないんですが、ボストンなんかでは高架道路の更新を契機に地下道にしたという事例であります。かなりの大きな費用がかかったというふうに聞いておりますけれども、

こういった環境を考えて、更新時にはよりよいものをつくっていくという考え方も今後求められるというところでもあります。

次に 30 ページであります。こちら以降は、従前、先生方よりいただいております指摘事項につきまして、我が方で資料を準備したものでございます。

まず 1 点目として、外国人旅行者の受け入れのランキングであります。これは過去、10 年前に比べまして、日本のランキングがかなり下がっているという事例であります。アジアの中でもかなり低いという事例でございます。

次のページは、同様に、東アジア諸国から見た相手国がどのような順位になっているかというものをあらわしたものです。左上になりますと、中国の方がどこに行っているかということですが、香港が 1 位ですが、日本は上位 10 カ国で見ると 8 番目といったようなところ、右側は韓国からの事例になるんですが、一番近いにもかかわらず、日本は中国よりも少なかったりします。同様に香港からも、やはり日本が 5 番目、台湾からでも日本が 2 番目になっているという状況でございます。

次の 32 ページ目ですが、航空便で見たときに、我が国から日帰りでどれくらい行けるか、あるいは東アジア諸国から我が国にどれくらい日帰りできるかというものを計算した資料でございます。一番上が日本・アジア双方から日帰り可能ということで、成田 - ソウル、あるいは関空からソウルといったようなところは、双方向ともに日帰りが可能ということです。真ん中の表は日本からのみ日帰り可能ということで、ソウル、上海といったようなところが挙がっているというものです。一番下は、アジアからの一方向だけ日帰り可能ということで挙げられている事例でございます。

次のページは、東京への一極集中がどうなっているかというデータを集めたものでございます。一時期、東京圏からの転出の方が多かった時期、93 年から 94 年ぐらいまでは一極集中も少しおさまってきました。地方の時代というふうに言われたようなときですが、その後、やはり東京圏への集中傾向が、赤線ですが、強まってきているというデータでございます。

その下の表でございますけれども、こちらは、例えば左側の 2 番目のグラフですと、外国法人数を見てみますと、東京圏に 9 割が集中といったような状態、あるいは右側の (5) の業務管理で、資本金 10 億円以上の本社数でいっても、やはり 6 割が東京圏に集中しているということで、かなり東京圏に大きく集中しているというデータでございます。

34 ページですが、これは生活圏内のモビリティということで、都市規模別に交通

課題を整理してみたものでございます。公共交通に関しては、三大都市圏なんかでは主に、やはり鉄道の混雑率の緩和が一番大きい。ブロック圏中心ぐらい、100万都市ぐらいのイメージですと、都市内鉄道をうまく充実していくような、そういったところが大きな課題かと思えます。中核都市になりますと、新交通、路面電車といったようなものの活用、中小都市、もっと小さい都市になりますと公共交通というものが少ないということもありまして、路線バス事業の支援といったものが大きい課題になります。

道路交通に関しましても、三大都市圏なんかでは大きな環状道路が必要です。ブロック圏中心市についても、同等の環状道路の整備といったものも必要になってくるのではないのでしょうか。もう少し町が小さくなりますと、バイパス整備といったような形に変わっていくというところの整理をしてみたものでございます。

同様に交通ソフト施策についても、交通需要マネジメント施策をイメージしているんですけども、公共交通機関の支援ですとか、あるいはノーマイカーデーの促進であるとか、そういったところが各都市規模別に課題として挙がるものを整理した表でございます。

事務局 資料については、以上でございます。

委員長 それでは、ただいまの御説明について御自由に御意見を伺いたいと思います。よろしくをお願いします。

委員 先ほど、ちょっとPFIの話が出ていて、私もずっと関係してきたんですが、御案内のように、公の建物関係が多く、当初、各自治体が、とにかく新しいことなので、いろいろな新しいことを勉強しなければいけないし、事務的な作業も全く慣れないようなことをやらなければいけません。間接経費がどのぐらいかかっているか、通常の事務的な労働のコストがどのぐらいかかっているかということを調べるのは大変です。だから、練習という意味では非常にいいのでありますけれども、ここにあるインフラ関係のものが、まだほとんど、私が知る限り出てきていないんじゃないかと思うんですね。

ただ、これから国の各省庁でいろいろなケースが提案されると聞いておりますので、各省から箱物以外の、ちょっと期待をしているのでありますけれども、インフラ関係のものがもう少し進んでいけば、この議論にうまくPFIが絡んでいくのかなということを、今お聞きしていて感じました。

以上です。

委員 質問なんですけれども、1ページ目の計算の前提ですが、これは更新とか維持管理というのは、現有のストックをすべて更新する、あるいは適正に維持管理するという前

提で計算されているのでしょうか。あるいは小学校の例のように、もうインフラも要らなくなりそうですよと、そういうものについてはどうということでしょうか。

と申しますのは、最近、ようやく日本でも始まってまいりましたアセットマネジメントですけれども、ここに書いてありますものは、今ある、その用途のインフラ、道路の舗装とか橋梁とかを適正に管理するためにどうしたらいいかと、そういう域の話なんです。

でも、もうちょっと 50 年オーダーで考えると、国土計画ということで考えた場合には、用途転用も含めたアセットマネジメントみたいなものが必要になってくるのかなというふうに思いますので、そういう観点で、ぜひとも必要で、ここにあるアセットマネジメントの概念を超えるような提案をすべきです。その前提としての更新投資というのはどういう計算をされているのでしょうかというのが質問の趣旨でございます。

事務局 これは、現在ある機能がそのまま維持されるというふうに仮定をして、適切に維持もされているという前提のもとに計算をしたという結果になっております。

委員 そうすると、うまく使い回せば、新規投資にも十分転用可能であるし、そういう意味では、更新投資もさらにこれより少なくすることが見込める、そういうふうな試算であると理解してよろしいですね。

事務局 2 ページに書いてありますとおり、2025 年を超えますと、むしろ、このままでは予算が足りなくなるということですから、そういううまい工夫をして余力を確保していかないといけないということでございます。

委員 維持更新ということなんですが、基本的につくったものをずっと維持し続けるかどうか、さっき熊本県の例がありましたけれども、市民サイドの感覚では、必ずしも、過去につくったものが正しいという認識になっていない部分があるので、やめるのか、やめないのかという判断をどの段階でするのかということが非常に興味のあるというか、関心のあるところではないかと思うんです。その辺をどのように計画の中に組み入れていくか、過去を否定することになるので、難しい問題なのかもしれませんが、例えば道路一つにしても、ほとんど使われない道が、ずっと更新のために経費が費やされるということもあり得ると思うので、その辺の考え方みたいなものが必要なのではないかと思いました。

それと、国土の保全という意味で自然再生なんかが、これからすごく大きな事業になってくると思うのですが、美観だとか、自然環境だとか、今問題がクローズアップされて、非常にみんなの目が行っていますが、そこに、やはりなかなか投資が回っていかないというような、今回の計算方式だとそういうことになってしまう点、その辺をどう考えたらいい

いのか、せっかく期待したものが、改善されないで、従来つくられていたものがそのまま行くんじゃないかという危機感があります。

それともう一つですが、いろいろな施設が転用される、学校が廃統合されて転用されるようなことがたくさんあるわけですが、今までのように単機能型じゃなくて、もうちょっと複数の機能を持ったようなものとして維持できないのかなと思うんですね。効果・効率を考えると、集中させてというのが今までのやり方だったと思いますけれども、そうすると、不便を市民は強いられて、遠くのところまで行かないと今までのサービスが受けられないようなことになってくるので、もう少し規模を小さくして、一つの施設の中にいろいろなものを入れていくような複合型の施設に改変することができないのだろうか。

新しい小さな生活圏というものを考えたときに大事なことだし、逆に言えば、そこにいろいろな世代間の交流だとか、今失われているような、大事な生活の中で必要な要素というものを組み込む、そのチャンスになるのではないのでしょうか。その辺も、施設を変えるときには考えていけないものだろうかというようなことを思いました。

委員 3つぐらいに整理できると思うんですが、一つは財政規模のお話がありましたが、これは、かなり政治的な問題なので、将来的にはなかなかわからないというか、勝手に決められる問題ではない。

もう一つは、アセットマネジメントシステムを含んだ制度の補修に関する新しい考え方、制度の問題で、これは、できるだけ効率的に補修を行うために、どうしても必要なものがありますし、それから、単に現在の社会資本を維持するというだけではなくて、もう少し幅広い転用を含めた制度のあり方を考える 方向性だけしか出せないかもしれないがということも非常に意義があるのではないのでしょうか。

それと技術の問題で、これは補修に関する費用を削減するための新しい技術を積極的に導入して維持コストを下げるとい、財政の問題と制度・技術合わせて一つだとすれば、もう一つは、先生方も既におっしゃったように、社会資本、どういうものを残して、どれを放棄していくのか。線路などは既に放棄されて、JRの線路などもかなり放棄されてきた、廃線になったわけではありますが、道路等につきましても、あるいは港湾につきましても、いずれは、ほとんど使われない、あるいはどういう制度の中で、アセットマネジメントシステムの中で、新しいB/C的な考え方で補修費用をかけて、それからさらに50年先の利用のベネフィット等を 今度、補修費とベネフィットの関係でB/C等をはじいても、それでも全然採算が、1を超えないなんていう社会資本も、かなり地方では出てく

る可能性がありまして、その辺の取捨選択問題というのがなかなか書きにくいんですが、いずれ出てくる。

港湾等につきましては、恐らく今、旧運輸省管轄港湾だけでも 1,100 近くあって、都市圏が 82 の都市圏でという話をしているのに、港湾は 1,100 ぐらい管理している。離島も一部あるという話をし出すとたくさんになっちゃうんですが、かなり特定重要港湾、中枢国際港湾、重要港湾というランキングがありますが、ランキングを含めて見直して、重点的に補修整備して、どうしても絶対必要な、重点的に更新しなければいけないものと、必ずしもそうでないものとの峻別が、恐らく、最後は必要になるということになるのかなというふうに思いました。

委員 3点ほどあるんですけども、まず、きょういただいた資料の中で、ちょっと私、知らなくてびっくりしたことがあったんですね。アジア諸国間での人的な流動のデータで、私は、韓国から出国する相手国というのは日本が一番だとずっと思っていたんですけども、中国が一番多いと。我々の意識の中では、まだまだ日本はアジアの中心的な意味を持っているような意識があるように思うんですけども、しかし、現実はどうもそうではなくなっているのかなというのを非常に強く感じました。

これは、この先何十年かのスパンを考えたときには、この傾向がさらに強まるのかなと。そうあってほしいとは思いませんけれども、現実問題としてはそうなっていくだろう。そうなったときのアジアの中の日本というのがどうなんだろうかというのが、一つすごく心配になりました。

あと、残りの2点は皆様がおっしゃったことと非常に近いんですけども、これから先、こういった維持更新をしていくときに、やはり既存のものをそのまま維持管理するのではなくて、やはりいろいろな技術の進歩ですとか、管理の考え方の変化といったものが当然起こってくるわけでありまして、50年のスパンで考えるならば、その間、例えば河川であるならば、従来であれば、真っすぐ水を流すことが主たる目的だったものが、最近では、いわゆる親水的な空間ということで、わざと川の流れを曲げたりといった考え方の変化が起こってくるわけでありまして、恐らく、海岸についても同じことだと思いますし、そういう考え方が変わっていくことを、やはり考慮に入れて考えていく必要があるだろうなと思いました。

それから、3点目は一極集中の動向が、結局とまっていけないわけですね。過去、交通の発達というのは一極集中の方向を加速させたわけでありまして、通信もどうやら同じよう

に、やはり一極集中の方向を加速させているように思います。我々の人口の分布がどういふふうになるのかということは、これからどういう形で、限られた予算なり、あるいは投資資金なりを配分するときに、当然、今より深刻な問題が出てくるのではないかというふうに感じました。

以上でございます。

委員 こういった分野については、余り知見がないので、特別なことが言えないんですけども、きょうの御説明の中で特に印象に残ったのが熊本県の例です。更新か撤去の判断を利用度と経済性の2つの面から判断したということ、これは特に財源の点が問題になっている昨今ですから今後主流を占める考え方になるんじゃないかなと思いました。

第2番目はボストンの例を見て感じたんですけども、更新をきっかけにして、更新をする時代とその先の時代を見通して 見通してというか、その時代とその時代より先の社会ニーズ、人の意識の変革といったことを予見して 更新の内容を決めていることに、非常に興味を持ちました。

第3番目は横浜の例です。古い建物を残し、活用しています。日本で伝統ある建物がどんどん新しいものに変えられてきて、様式美にすぐれたビルが都心からなくなって、ガラス張りのビルになって、なおかつ超高層になっていく。これも時代の流れで仕方がないのかなと思いつつも、やはり建物に表現される過去の伝統や歴史や文化というものは、やはり次世代に継承していく必要があるんじゃないかと思いました。

私の家のそばに麹町小学校があるんですけども、建てかえました。建てかえて複合施設になりました。やはり昔の建物の方が風格があって良かったと思いました。表だけ残して中を変えるという、今、京都の祇園あたりのお茶屋さんの跡でそういうことをやっていますね。昔ながらの店に入っていくと、宝石店であったり、中華料理店であったりしますけれども、そういう町並みというか、どう表現していいのかよくわかりませんが、ともかく伝統ある建物を朽化したということだけの理由で、全部根っから壊してしまうということが本当にいいのだろうか、日ごろちょっと感じているわけです。

最後にもう一つ、廃校跡の利用、これからの方向の一つだと思います。つまり、新しいユーザーが登場してきているということです。きれいなオフィスビルである必要はない。古いところでも自分のビジネスの空間として活用したい。そういう、テレワーカーとかSOHO、新しい仕事のスタイルが、最近どんどんふえてきています。いずれも創業、開業を目指している人ですから、事務所経費に最初から大きな資金を投入することは全く無理

です。そういった意味で、こういう廃校利用とか、あるいは中心市街地の空き店舗利用、これも大分、活発にテレワーカー等が活用していますけれども、そういった今後の方向を示唆している例が紹介されていると思いました。

委員長 事務局の方から何か、お答えすることはありますか。

事務局 冒頭、御指摘のあったPFIなのですが、ちょっとこれは総数しか出ておりませんので、実際に公共事業、インフラ整備にどういう適用がされているか、もし事例があればその辺とか、もしないとすると、どの辺に問題があるのかとか、もう少し調べて見たいというふうに感じましたので、また作業してみたいと思います。

委員 ちょっとよろしいでしょうか、2回目ですが。

委員長 どうぞ。

委員 お願いが1つと情報提供が2つです。

一つはお願いなんですけれども、4ページから始まる分野別の話です。ここで、交通国土保全、産業生活関連、文教という昔からの分け方なんですけれども、今回の国土計画は目標管理型の計画にして、それへの指針性を高めようということですし、グローバル化とか、東アジアとか、環境とか、そういうキーワードでやっておりますね。それで中身なんですけれども、国土保全というのは、やはり人が住むことが国土保全だろうというふうに皆さん、お思いだと思うんです。そうすると、やはり交通の問題とか、そういう問題だっ
て入ってくるでしょうし、文教で故郷教育とか山の暮らしといった場合には、また違った、こういう施設だけではなくて入ってくると思うんですね。

それで、今までの統計との継続性の問題はありますけれども、ぜひ、この小委員会で主張すべきことに即した分け方でどうなっているか、ちょっと組み直していただいた方がいいのではないのかというふうに、正直思いました。非常に難しい作業だとは思いますが、できたら、ぜひお願いしたいと思います。

あとは情報提供ですけれども、筑波の「りんりんロード」というのを22ページに取り上げていただきました。これを決めた経緯を若干存じ上げておりますものですから御説明いたします。今日の資料では、たまたま隣に高島町という例があって、これは町の中だけでこういうことをやられているわけですね。それで、当初は筑波のこの話も、土浦市、新治村とか、大和村とか、真壁町の地元の自治体に任せてしまうという話でございました。そうすると、こういう廃線敷というのはつながっていることに意味があるだろう。将来何かをしたときに、町に任せてばらばらになったり 実際、公園にしてしまおうとか、何

か建物を建ててしまおうという話も、一部、先行していたように伺っておりますけれども、それはやはりまずいんじゃないのという議論をいたしまして、当時の知事さん、前の知事さんですが、その方の英断で県道にしようということで、県が一括して買われたという経緯がございます。

ですから、こういうことについても、やはりそれなりの長期的な見通しとか、本当に将来どういうふうにしていきたいんだということが非常に必要かなというふうに思った例であります。

あとセントラル・アーテリーなんですけれども、この写真とか説明にはありませんけれども、このすぐ脇がインナーハーバーの再開発地なんです。だから、インナーハーバーの再開発と密接につながったプロジェクトでありまして、そういうところを非常によく考えているプロジェクトだと思ひまして、決して道路単独のプロジェクトではないというふうに私は理解しております。

委員長 多くの御発言は、多分、この維持更新について考えておくべきことというお話ですけれども、前にもそういうことを申しましたが、データはなくてもそういう話だけ、更新について考えておくべきことというのは目次立てをして、その中に入れていきますかね。全部、絵がなければいけないということでは多分ないので。

それともう一つは、維持更新で一方的にお金がこうなりますとあって、新規投資等の枠がこれだけ減りますよという話がメインストーリーとしてあるんですが、御発言は、ほとんど更新のときどうしたらいいか、何を考えればいいのかという話ですね。それで、もしそういうことを考えておくのだとすると、国土計画上、維持更新費とかこういうものがなくなったときに何が起こるかというシナリオ、代替案というんですか、あるいは過去の経験というんですか、そんな話も入れた方がいいかなという気がします。

具体的には、一番ティピカルなのはアメリカの80年代、「America in Ruins」の本の中にいっぱい出ていますし、もう1個ありましたね、自治体が破産した話が。そういうものをちょっと見ていただくといいかと思ひます。

そうすると、更新できるときはいいんですが、更新費用がなくて、1920年代につくっていた全米100ぐらいの橋を全部車線規制して10年以上使えないようにしたとか、それから、撤去できればいいんですが、撤去できなくて、やはり長いことあったウエストサイドのハイウェイみたいな例とか、それから売却をして、うまく売却していいものになったものもあるけれども、切り売りしたり、売れなくて廃墟で残っていたとか、かなり

悲惨な状況を私自身、たくさん見ているんです。それから、もっと建物レベルではなくて、多くのアメリカの都市はスラム化して、治安が非常に悪くなって、町が放棄されてしまった。川崎市の姉妹都市のボルチモアとか、それから、シアトルのダウンタウンも、今は立派だと言っていますけれども、一時期は都心に、完全に、ちょっと立ち入れないような状況でしたし、ボストンも、サウスステーションの周辺はそんな状況でした。

したがって、そういう話を日本で何を考えておかないといけないのか、こういうことになってはいけませんねという話が参考資料としてありますので、見ていただいたらどうかと思います。

それから、そのころあったのは、もう一つは施設ベースではなくて公的組織が破産してしまって、例えば下水が維持できなくなって市民が住めなくなったとか、ごみ集めが行われなくなったとか、私の娘が通っていた小学校はクローズされて、非常に立派なコンドミニウムになっています。さっき、真野さんはいいように言われたんですが、僕は、日本の小学校を使っているたびに日米の格差をものすごく感じます。あんなところでよく働くなというような環境の悪さで、使うにしても、もうちょっとお金をかけるべきで、小学校も昔のままのものを間仕切りしてというやり方を、彼らはお金がなくてもしなかった。私のいる東大の建物は更新で内装だけ変えて非常にいいものですね。あれが普通ですね、外国でつくりかえているのは。

だから、つくりかえるときにもお金が要るとのこととか、せっかく先生方からいろいろなことを言っていたので、更新に当たって何を考えておくべきかというのを、もうちょっと入れてシナリオを豊富にした方がいいかもわかりませんね。国民に対する最大の警告かもわかりません。

それから、一番最初、維持費がなくなったときに何が起こるかということと掃除をしなくなるんですね。鉄道の駅なんか、最近、禁煙になったのでよかったんですけども、ラッシュが終わった後の汚い、あれはほっておくと3日たてば、大体、かつてのニューヨークの鉄道になります。その辺をどうしていきましょうかという話をぜひ入れていただければと思います。

委員 17 ページの熊本県の発電所の件でちょっと質問があるんですけども、水力発電所というのは発電コストは安いですね。安いにもかかわらず、県内における電力供給の割合が16%から1%弱になったというのは.....。

事務局 これは、荒瀬ダムの発電量が熊本県内の総需要に占める割合ということでござ

います。

委員 今、これはどのくらい発電しているんですか。熊本県の総需要量がどのくらいかはよく知らないんですけども、安いコストであればペイしないんですかね。よくわからないんですが。

委員 発電量は、多分昔と一緒にです。ただ、総需要量がふえているので、火力発電所とかで補っているんで比率だけが下がっていて、発電量そのものは、絶対的には同じです、ほとんど。それで、コスト的にも非常に安いので、多分、7～8年運用すれば撤去費用が出るぐらいで、50億ぐらいは稼げる、もう減価償却も済んでいて。だから、非常に生産性は高いということです。ただ、それから先は非常に危ないので使えないということです。

委員 そういう意味ですか。ありがとうございました。

委員 人口の移動のところですが、確かに、新しい東京一極集中の33ページの動き、間違いなく九州の人口動態を見ていまして、対首都圏、東京圏に向けての人口移動が非常にふえているというのは、実感としても、統計的にもわかっているんですが、80年代とやや違うのは、80年代は、この東京圏以外のところも、かなり住宅開発等が進んで、茨城、栃木、群馬、一部、山梨のあたりまで行ったでしょうか。これは東京の外縁部に向けても膨らんだんですが、今回は、やはり都心回帰の動きがあって、関東の中でも、かなり東京圏の内側の方に入ってくるという2つの合成されたエネルギーになっている、中央圏の中に関東内陸も全部入り込んでいますので、ちょっとその辺、区別していただくと、新しい東京一極集中の特性みたいなものがもう少し見えてくるかなと思います。

委員 これは、特に新しい内容の発言ということではないんですが、ちょっと感想めいたことを2点ほど……。

やはり、社会資本がたなざらしになって朽ちていくというのは、何か、先ほどの委員長のお話にも関係するんですけども、文明の衰退みたいな感じがしまして、非常に印象がよろしくないんですが、先ほどの赤レンガなんかの、そういった歴史的な建造物、あるいは産業に役立ってきたものを保存して観光資源等で活用していこうと。だから、観光産業の動きというのが、最近、随分出てきておりまして、それは各企業なんかもそういう意識を持って保存に取り組んだり、それを企業博物館にしたり 企業博物館というのは、非常にビジネスにもいいんだそうですね。日本ガイシという会社がありますが、そこにはいろいろなガイシが並べてあるんですけども、世界じゅうのガイシを集めてみると、ほかの企業の人 came きたときに、その企業がつくったガイシがそこに展示されていると、また非

常にビジネスにもいいんだそうです。ですから、産業観光という動きは、やはりこういう歴史的な建造物を使っていく、しかも観光資源として使っていくというのは、非常にいいポジティブの動きではないかなというふうに思います。

それから、もう1点は廃校、23 ページからのものですが、大都市圏の中はいろいろな使い方があっていいんですが、私も2～3年前、紀伊半島の吉野から南あたりの村を2～3日見て歩いたことがあるんですが、正直、そこで感じましたのは、どういう意義をそこに見出すかということなんですね。大体、廃校になった小学校、先ほど御説明がございましたけれども、都市と農村の交流施設として林間学校のような形でやる。そうすると、その土地の方々が、御高齢の方々もいらっしゃいますが、そこに行って食事のお世話をしたりというようなことをやっていらっしゃるわけです。それで使う期間というのは、多分、日数で数えても本当に少ないんじゃないか、年間。それで非常に大きな税金が投入されているわけですね。

しかし、意義がないかと考えますと、やはり国土計画の観点からは、あの方々は、やはりそのときに生き生きと働いていらっしゃるし、人が住んで生活していらっしゃるというのはあるし、先ほどのダムの話が経済性の観点からということがございましたけれども、ああいう廃校を使ったものは、ほとんど同じことが各村ですっとやられているんですね。ですから、私は非常にそのことについてはシンパセティック、私は田舎の育ちだということがあって同情的なんですけれども、しかし一方で、各村、各村が全部小学校・中学校の廃校があったら、それをみんな同じことをやって、大阪、名古屋から林間学校で来てくれないかという話をしていらっしゃる。これが、またちょっと、補助制度があるからそうなるのかもしれないけれども、多過ぎないかという感じは、感想としてそのときに持ちました。

委員長 ちょっと基本的なことで、前の基本政策部会に出した数字と今回の数字が、精査したらこうなりましたというだけじゃなくて、何が違ってこうなったかという話は、もうちょっと説得力あるように入れておきましょうね。費目が変わったとか、分け方が変わったとか、耐用年数の考え方が変わったとか、何か具体的な話を。

委員 細かい話で、用途転換の話の流れなんですけど、工業用水が非常に全国的には余ってきておりまして、苫小牧東部の開発を2回ほど視察に行かせていただいたことがあるんですが、工業用水が余って困っている、工業用水会計が非常に赤字になっているというような話がありまして、非常にすばらしいところなので、別荘地などで開発も考えられるん

じゃないかという話をしましたら、水道水は足りないんだというふうにおっしゃられて、同じ水を使っているんだけど、工業用水は工業用水で、水道は別なんですという話がありました。

こういう話は、結構あちこちにありまして、福岡も水が足りないということで海水淡水化なんていうことで相当なお金をつぎ込んでいるし、北九州は工業用水を含めて大変水が余っていて、この水は福岡にはやらないとか、やるとかという話で、非常にせちがらい話が多くて、むだな むだなと言ったら、また怒られるんですが、福岡は 50 年に一度の洪水が起きるかもしれないためのダムを盛んに作り、海水淡水化の事業をやり、周辺では、工業用水、農業用水も比較的余っているところが多々ある。何か、もう少し、この際やはり、これだけお金がなくなってきたときの既得権益を含めた見直しも、どこかでぜひ、すぐにはできないにしても、課題として挙げて検討していくということが大事なのかなと思います。

(2) 国際連携・持続的発展基盤小委員会中間報告へ盛り込むポイント案について

委員長 それでは、よろしければもう一つの話題の方に移りたいと思います。

それから、きょう御説明いただいた最後の方のいろいろなテーマにあるのは、前回、前々回に先生方から御質問があったことについての追加資料でございます。したがって、本来のところ、いずれまた収納される部分です。

それでは、次の資料説明をお願いいたします。

事務局 専門調査官の山本です。

それでは、資料 3 をごらんください。今年度内にこの委員会の最終報告を出すということで、年内に中間報告を出そうというふうに考えております。その前段として、今回、第 6 回なんです、第 7 回に本小委員会の中間報告の全体版はお出しする予定にしておりますが、その前段として、中間報告に盛り込むポイントというものの案をつくりましたので、皆様に御議論していただきたいという趣旨でございます。

それで、今回お配りした資料ですが、大きく 3 つのテーマがございまして、と書いてあるのが国際連携。この委員会の中でも、1 回目、2 回目と国際関係のテーマでやってきたわけですが、二つ目が交通情報通信と国土構造ということで、第 3 回、第 4 回で、特に国内の交流基盤と 2 層の広域圏について。それと、大きな三つ目として 7 ページ目以降に

なるんですが、環境と安全、それと、本日説明いたしました基盤の投資の関係ということで、大きく3つに分けております。それで、それぞれの中で現状と課題、それともう一つ、基本的方向性ということで整理してございます。

それでは、1ページ目に戻っていただいて、順次、御説明させていただきたいと思いません。

一つ目が、最近のグローバル化の進展に関する現状と課題ということで、最近の世界経済が、北米、EU、東アジアの3極構造になってきている。特に東アジアの進展が著しく、我が国も国際交流という観点では確実に増加していますが、東アジアにおける相対的地位というのは低下してきています。

もう一つ、東アジアの一員として活力ある国土形成を図るための現状と課題という観点から見ていきますと、東アジアの経済力というのは、今後、日本以上の発展が見込まれている。それに東アジアの総人口の大きさというものを考えると、今後、巨大な市場が近くに形成されてくるということでございまして、日本の各地域が、地域の活力とか雇用というものを生み出す際に次のような検討が必要であろうということで、ここでは交通と産業と観光と大きく3つに分けて検討していくべき項目を上げております。

交通に関しては、一つ目はグローバルゲートへの、要は空港ですね。欧米向け空港には、2時間で行ける人口カバー率は5割、東南アジアには6割ということでまだ低いということと、特に、我が国のハブ的な空港というのが、我が国の地方の地域に対しては機能が不十分であろうということです。

二つ目としては、韓国とか中国向けには2時間アクセスで空港まで行ける人口が8割と、かなり達成されてきていますが、日帰りが困難であるとか、ソフト面を中心に課題が残っています。物流については、地方の港を使って直接出入りというのはまだ少ないです。

それと、大きな話としてのFTAの進捗というのに対応して、今後、交流を活発化していくので、そういった課題への対応が必要でしょう。

産業に関しては、特に外資の導入がおくれているということで、産業クラスターの形成が必要です。その際に、外国企業とか外国人の活動環境の整備が必要であろう。

二つ目として、いわゆる雁行型というような経済発展の形態から違うような形の分業というものが出てきているので、そういった新たな分業体制というものを模索する必要があります。

次のページに参りまして、我が国の鉄くずとか古紙みたいな中古品の輸出がふえてきて

おるのですが、こういったものも今後ふえていくと思われて、それへの対応が必要になってきています。

それと、サービス分野での国際化がおくれており、特に外国人技能者の受け入れが少ないというようなことが国際競争力の低下の一因になっているのではないのでしょうか。

観光につきましては、先ほど申し上げましたように、東アジアというのがマーケットとして大きくなってきているので、東アジアからの観光客の増大に対応した観光政策が必要です。特に、外国人も安心して移動・運転できる国内交通網とか道路環境の形成が必要である。あと、今後は個性的でダイナミックな観光ルートの設定が必要です。

基本的方向性として、最初の数行で全体的な、理念的なものを書いているのですが、今後は日本が研究開発のみならず大都市問題とか環境問題とか、これまでの日本が経験してきたような知恵の部分で東アジアをリードしていくことがあります。それと、東アジアに対する近接性とか、海を介して相互交流できる優位性というものを考慮した分業体制というものを考えていくべきです。

それと、これも随分言っているんですが、日本の各ブロックというのは、ヨーロッパの中規模国と同等のポテンシャルを有しているということでございます。

もうちょっと個別な話に入りますと、国際的な競争力・魅力の向上という観点から、幾つか基本的な方向性を打ち出していこうということでございます。

一つ目が、各ブロックが特定の産業とか特定の東アジア地域に重点を置いてやっていこうということと、二つ目が、特にブロックレベルで連携を強化して国際的な魅力とか競争力を向上していこう。

あと、国が戦略的に今後検討していくものについて、FTAの推進、ODAのあり方とか、サービス業、先ほどの外国事業者受け入れみたいな話がある。もうちょっと事務的な話として、訪日ビザ取得の負担軽減とか、CIQの充実みたいなものを推進していく。

今後、地域が中心となって対応していくものという観点からは、産官学の連携とか留学生の受け入れ、外資系企業の誘致、国際的な環境とか防災の協力、あと外国人向けの居住とか教育・医療・交通環境の整備を推進していくということでございます。

今後、東アジアにおいても労働力人口比率が低下するという一方で、東アジアの成長力が低下するという観点から、ODAとかCDMに関して東アジアとの連携を強化して、我が国への反射的效果を踏まえた活用を図ることが重要になってきます。

次に参りまして、国際交通とか通信における利便性の向上という観点からは、一つ目は、

先ほどハブ的な空港の能力というのが弱いんじゃないかということで、そういったところの検討と、各地域の需要にあわせたダイヤの設定というのが必要です。あと、ブロックごとに重点的に、これは東アジアを想定しているんですけども、そういった地域への便数を確保していくということと、東アジアへの日帰り圏を形成するというところでございます。

国際港湾については、F T Aとか今後の国際的な静脈物流の進展を想定して対応していくことが必要です。

通信については、携帯電話と国際標準に準拠した方式を推進していくべきです。

あと、人流・物流に関しては、各ブロック内で重点交流地域とのネットワークを張りめぐらすとともに、各ブロック単位で北米ヨーロッパと基幹航路を誘致するほか、国内ハブ的な機能を充実すべきであろうということでございます。

に参ります。一つ目の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という観点では、全国一日交流圏が6割達成されてきています。それと、地域半日交通圏が9割カバーされてきていてモビリティが高まっています。情報通信については、かなり東京一極集中が進んでいるものの、人流におけるブロック内の交流は活発化しており、ブロック中心としての形成は進展しています。

その反面、中核都市等の多くでは、交通混雑とか公共交通の不足、乗り継ぎの不便さ、航空便や高速鉄道の運航頻度の低さなど、サービスレベルの低さが課題としてあります。あと、インターネット等も整いつつありますが、ブロードバンドの普及など高次なサービスではまだ地域格差が残っているというようなことでございます。

次に、2層の広域圏に資する国土基盤の現状と課題というところでは、2層の広域圏を支えていくために、社会基盤を整備活用していく広域的な対応が必要になっております。そういった観点から、ブロック圏間・圏内、生活圏内のモビリティの確保が重要な視点となっています。また、各層の拠点としての利便性の向上が課題であります。

2層の広域圏の生活圏域からはずれる、いわゆる条件不利地域への対応については、一つは生活維持のための情報通信基盤が不足しています。あと、緊急時と災害時の対応等に課題があるということでございます。

この交通情報通信と国土構造の基本的方向性については、一つ目は2層の広域圏の地域ブロックの形成という意味で、幾つか基本的方向性を書いてあります。一つはブロックの中心的な都市とか、ブロックレベルで必要な機能へのアクセスを向上していくべきであろう。もう一つは、ブロック単位で連携していく戦略を支えるために、アクセスの向上が必

要であろう。

あと、ブロック内の拠点的な空港とか港湾の利便性向上により、中心都市の拠点性の向上を図るほか、重点的にやっていく産業とか交流相手地域に関する情報サービスプラットフォームのようなものを形成していくということでございます。

生活圏に関しましては、基本的な方向性の一つとしては、モビリティの向上により、生活サービス機能を確保するというようなこと。もう一つは、生活機能を提供する拠点の維持と拠点へのアクセス確保のあり方を、道路とか、そういったものを総合的に検討することが必要であろうということでございます。

最後に、条件不利地域に関しては、緊急医療体制の確立とか、情報インフラの整備で各種機能、生活機能の代替、もう一つは、デジタルディバイドを解消しないといけないということでございます。それと、条件不利地域につきましては、条件不利をハンディとしないような独自の地域振興を考える必要があるだろう。それから、共同宅配とかデマンドタクシーみたいな効率的な交通体系が、特に条件不利地域では必要になってくるということでございます。

次に、都市内交通という観点から幾つか方向性が出ているかなということで、一つは、公共交通に関して採算がとれないようなところで、外部経済性を勘案した施策を推進すべきだろうということと、あとは環状道路とか、共同配送とか、バリアフリーみたいなものを推進していくべきです。

幹線交通については、リージョナルジェットの導入とか、新幹線とか高速道路などによって分担していきます。それで、災害時のリダンダンシーの確保にも配慮していきます。

それともう一つは、国際的な視点も含めたモーダルシフトとか、静脈物流への対応というのが必要になってくるということでございます。

情報通信に関しては、先ほど申し上げたように、デジタルディバイドの解消を図りながら、ITを使って各種の産業活動とか生活活動の格差を是正していく。あと、ITと交通の分担については、将来的な技術開発の動向が大切になってくるので、それを見極めながら分担関係を構築していくということでございます。

最後、大きな三つ目ですが、環境・安全・社会基盤投資ということでございます。社会基盤投資については、きょうやったばかりですので、ちょっとまだまとめていないんですが、環境と安全についてまとめております。

一つは、美しさとか地域の個性というようなものを今後は考えていくべきでしょう。こ

れだけは社会基盤投資の話をちょっと入れています。

あと、防災に関しては、今後、特に大規模地震への対応が喫緊の課題であるということで、リダンダンシーの確保とか、耐震性の強化、オープンスペースの確保など、着実に推進すべき課題があるということでございます。

環境の観点からは、個人の移動というのがふえてきている中で、情報化を生かした代替施策とか、単位トリップあたりの環境負荷を抑えていくというようなことが重要であろう。

それと、地球環境問題の対応のため、必ずしも順調に進んでいないTDMみたいな施策を着実に解決していくことが必要である。

それと、東アジアと我が国との環境とか防災協力というのが、かなり地域においても進んできている。静脈物流については、価格負担力が小さかったり、供給と需要のタイミングが一致しないということで、かなり課題が多いということですが、今後、着実に需要は伸びていくので対応が必要になっている。あと、東アジアへのリサイクルとかリユースというのがふえているので、今後は、そういった東アジアも視野に入れた国際的な環境対策というものが重要になってくるであろうということでございます。

これに関する基本的な方向性としては、一つは、また全般的な話なんですけれども、短中長期にわたり実行すべき課題を整理して、プログラムを作成して実行することが必要であるということやっていくべきです。

特に防災に関しては、情報化の進展によって、減少した交通容量を最適に利用するだとか、ヘリポートや浮体式の拠点については点と点を結ぶような施策が重要です。あと、プレート型地震については国とかブロック圏レベルで、直下型地震について生活圈レベルでといった広域的な検討が必要です。あと、東アジア各国とは防災に関する国際連携をやっていくべきです。

環境に関しては、モーダルシフトとかTDM施策等、余りうまく進んでいないものについて推進プログラムをつくっていくべきです。あと、静脈物流に関しては、東アジア全体の循環型社会の構築という観点が必要です。

最後に、美しい国土形成とか環境との共生が可能となる国土基盤の整備・更新を推進していくべきです。

委員長 議論の前に、中間報告がどんなイメージのものになるかということを これがそのままずっと入るようなものなのか、ここにデータが入るとか、ボリュームがどれぐらいとか ちょっとその辺のイメージをおっしゃってください。

事務局 大体、ページ数で 20～30 ページくらいで、今、ここにポチポチで書いてあるようなところを、もうちょっと文章化して肉づけするということと、同時に、その中にこれまでつくってきたような関連が深い図表を厳選して入れていくというような形になります。

委員長 そのほかの資料は参考資料となるか、または捨ててしまうのですか。

事務局 まだ、ちょっと全体ははっきりしていないのですが、中間報告は、とりあえずそんなイメージで、それから最終報告になります。

委員 2点ほどございます。

まず5ページのあたりですが、二つ目の黒ポチ、ブロック内拠点空港・港湾の利便性向上、それから中心都市の一層の拠点性向上、私はこうあるべきだと思います。港湾、特にコンテナなんかは規模の利益も大きいですし、こぎれいだけれども、取り扱いが小さくて国際競争力がない、そういったものがあちこちにいっぱいできているというのは、これは何とか改善した方がいいというふうには思うんですが、その一方で、分散しているのは、またそれなりの合理性もあるわけです。

御案内のように、陸上輸送の費用が非常に高いものだから、多少取り扱いコストが高くても近くに持っていった方がいいということがありますので、大規模な社会資本で拠点性を向上させるという場合に、それをバックアップするような陸上輸送のサービスとか、そういう基盤が一方で要るのだらうというふうには思うんです。ですから、その点の書き込みも、何か、説得性が要るのかなというのが、このところでちょっと感じました。

それから、その次の広域生活圏のところの二つ目の黒ポチ、生活機能を提供する拠点の維持と拠点のアクセス確保のあり方、特に、これは山間部なんですけれども、私は最近、地方整備局の評価の委員会に出ているいろいろ感じるんですが、中間評価です、5年目ごととかの。特に、山間部を通過するような高規格道路を中間評価して、整備するかどうかを決めるような作業をやっているときに、やはり今のマニュアルでは マニュアルといいいますのは、今、まだ発展段階にあると思いますが、随分いいものができてきたと思いますけれども、時間短縮効果等々が、山間部はどうしても少ないものだから、中間的な途中の道路であっても、なかなか高い評価が出てこないんですね。

ただ、ああいったものは、山間部はトンネルが一つできたことによって、これまでできなかった、例えば高校生が高校に非常に楽に行けるようになって勉強が進むとか、そういったいろいろな効果が田舎では出てきまして、何か、その辺のところは落ちたまま B / C

が低いというような話がすぐ出てくるものですから あれは評価の一つの手法として、非常に私は、マニュアル化されて意義はあると思いますけれども、そういった点も、私は、これは効率性の一部だとは思っておりますが、評価すべきではないかなというふうに感じております。

以上です。

委員 この委員会でも、こういう発言をする必要があるのかどうか分からないんですけども、国際交流の話をするときに、さっきもアジアで日本が結構弱くなっているという話がありましたが、この場合、例えば基本的方向性として何が考えられるかという、利便性の向上やダイヤの設定を可能にするというようなソフトのことが書いてあるんですが、基本的に国際競争を考えたとき大型の飛行場が足りないのが、成田等は拡張されてもまだ滑走路が足りないという大前提があるのではないかと国際線と国内線の乗り継ぎも悪いと思います。

特に日本の場合は、ある程度、アジアの中で先に進んでしまったがために、かえってそういうところの整備がおくれています。ほかのところも急激に進んでいますので、その辺をどうするかという問題、余りいつも議論にならないんですけども、案外、飛行場というのは、今も公共投資が1.75%ぐらいで、非常に低い投資で実はできる分野だと思うんですね。だからこそ、アジアは投資をしているのだと思うんです。

そういう意味で、これから思った以上に進んでしまう国際化という問題について、もうちょっと、やはり力強い何かが必要じゃないかなと思うんですね。何十年ごろにはどのレベルにするというような話がなかなか出てこなくて、かつ一方では地方の飛行場がいろいろ問題になっているので、何か、生活者レベルで見ると全然国の戦略が見えないという感じになっているんです。

その辺について、やはり次のステップで言っていないと、アジアの伸び方からしたら、この飛行場に関しては、日本は後進国になりつつあるという状況なのではないでしょうか。やはり、そういう認識は共有化しておいた方がいいのではないかなというように思うのですが、余りそういうトーンになってないなという気がするんです。

委員 3点ばかり意見があります。

1点目は外国人の問題で、1ページ、2ページに外国企業、人とか、外国人技能者とか、外国人向けの居住、教育、医療というふうに書いてあって、いっぱい議論しましたので、それなりに受けとめていただいているなということはわかるんですけども、もうちょっ

と本質的な大きな問題じゃないのかなという気がします。将来の人口減の問題とか、どういうサービスを実態としてやっていて、日本人だけでそういうサービスを将来にわたってできるのかどうかというような問題も含めると、この中で本当に議論できるかどうかは、仕切りの問題があって難しいでしょうけれども、そういった問題意識が何とかにじみ出るような中間報告にしていいただければなと思いました。

2点目は、広域生活圏と条件不利地域の問題でありまして、正直に申し上げまして、こういうものができれば非常に美しくありがたいんですが、本当にそこまでできるんでしょうかという疑問を国民の多くの方が持たれていると思うんですね。特に現代的状況においては、そういうところでモビリティの向上に生活サービス機能を確保と、これでは、ますます外延化、低密度化、高エネルギー消費を進めるのかという話ですし、条件不利地域も、そうではないように頑張りますよということなんですけれども、本当にどこまでそういう方向でできるんでしょうかという問題で、ことによると、もうちょっと全国でいい形でやるためには、先のある、プランのあるところと、30年ぐらいたつとだれも住んでいないようなところを、やはり峻別をして、集住化をお願いしなくちゃいけないのかなという局面もあろうかと思しますので、そういう問題意識をどう伝えるかということが大きな問題だろうと思います。

3点目は、同じ5ページの幹線交通なんですけれども、ここにある幹線交通は、国際的な連携も含めた静脈物流の対応とかと書いてありまして、どうも国内の幹線交通だと思うんですが、これから、やはりアジアと連携をするということになりますと、特に近くのアジアですね。韓国、中国、台湾ぐらいとは、半ば国内意識で交通網のネットワーク化というのをやっていかないと、今のままだったらますます取り残されてしまうという感じになっちゃうんじゃないかと思しますので、そういう問題意識をどう伝えるかということも大事な仕事かなと思いました。

委員 それでは、私も何点かほど申し上げたいと思います。

この中間報告のどこに入れるのかはともかくといたしまして、ぜひ入れていただきたい第1点全国共通の問題として高コスト構造の是正、これはこの10年来、いろいろ言われてきていましたが、グローバルスタンダードで見た場合に、果たして是正されているのかどうか。

それから、規制緩和です。これはどうあってもやっていかなければならないことだと思います。

第2点はこの中で、産業集積拠点、クラスターのことについて述べており、全くそのとおりだと思いますけれども、この拠点形成などで極めて重要なことは、国際競争力を持った事業環境づくりをするに尽きるわけです。具体的には、産学官が連携するとか、プレイヤーとサポーターが一体的になるとか、高コスト構造の是正や規制緩和するとかの話になってくるとは思いますけれども、そういった意味で、国際競争力を持った事業環境づくりというのが、どこか言葉としてあった方がいいのではないかと思います。

それから、産業集積拠点の中でも大きな役割を果たしていく、海外でいえばサイエンステクノロジーパークとか、そういう一団の団地を中心とした拠点づくりが進められておりますけれども、日本と外国を比べてみますと、日本の場合は大学が十分に活用されていない。アメリカでも、ヨーロッパでも、台湾でも、中国でも、サイエンステクノロジーパークと言われているところは大学が核になっているわけですね。日本の場合は、あっても数が少ない。クラスター形成の中での拠点形成の重要性、その中でも、特に大学を中心とした、サイエンステクノロジーづくりという、ちょっと細かな話になって恐縮でございますけれども、そういうことが、何となく見えてくるような書きぶりというのが大事なんじゃないかなと思います。

第3点目は、この中で外国企業の誘致、それから、外国人留学生、研究者の人材の受け入れというような表現がありますが、この外国企業とともに外国人起業家の育成・支援ということが、これから非常に大事になってくるとは思います。既に、一部地域ではそういう構想が打ち出されて、アジアを中心とした外国人起業家を育成しようという動きがありますけれども、そういったところも触れておいたらいかがでしょうか。

それからもう一つは、最後ですけれども、市場の創出というのが、これから非常に大事になってくるとは思います。この市場の創出については幾つかの方向があるわけですが、一つは行政サービスのアウトソーシングによる市場の創出、それからもう一つは、サービスの産業化による市場の創出です。そういったことを通じて、外国の企業の人たち、外国の企業は、この委員会でも前にアメリカ大使館がレポートしたことをちょっと御紹介したと思いますけれども、日本を有望な市場だとは見ているわけですね。ですから、それにさらにこういう新しい市場が創出されるということを上乗せして、冒頭に申し上げましたような高コスト構造の是正とか、規制緩和とか、それから、もう一つ日本の企業が外国で受けているような優遇措置を加えていけば、外国企業の誘致は、物づくり、流通、サービス産業ともどもふえてくる、と思います。

以上です。

委員 1点、ちょっとお聞きしたいことがあって、私の認識不足かもしれないんですが、5ページの都市規模を踏まえた都市交通という項目の丸ポチの1番の2行目ですけれども、「公共交通の外部経済性を勘案した施策」というのは、どういう意味なんでしょうか。

委員長 環境がよくなるとか、ほかの産業が出てくるとか……。

委員 当然、ポジティブな意味での外部経済性であるとは思いますが……。

事務局 今、委員長が言われたような話でして、人口が少ない場所ですと、なかなか公共交通が成り立たないところがたくさんございますけれども、そういったところについて環境の話ですとか、そこに人が住むということで、その地域の環境が守れるといったような意味での環境とかということも含めて、そういう外部経済も含めて、何らかの措置 この何らかの措置というのが、具体的にまだ見えていないんですが、一番わかりやすい単純な話は補助をするということになってしまうのですけれども、そういうようなことも考えないといけないのではないかといった意味を込めております。

委員 多分、この部分というのはいろいろ問題になるのだと思うんですが、それだけにこういう表現にされているのかもしれませんが、何か、ちょっとわかりにくいので、それが1点です。

それと、これは印象的な話になるんですが、3つある大項目の1番目、国際連携の部分ですが、これとあとの2つとのかかわりというんでしょうか、要するに、大きい項目相互間のかかわり、相互関係、それから、この委員会の名前そのものかもしれないんですが、国際連携と中黒で持続的発展基盤というものがくっついているわけですが、これが2つ並んでいる意味ですね。それが、ここでなぜ一緒に議論されなければいけないのかというところが、何となく伝わってこない感じがいたします。

国際連携という一つの側面はそれとしてあって、また別の側面として持続的な発展基盤の議論が別にありますという印象が何となくするものですから、特に国際連携の場合には、ただ単にハードウェアの整備ではなくて、ソフトウェアも非常に大事である。中にそういうふう書いてありますけれども、さらにソフトの中でも人的なコミュニケーションとか、あるいは経済とか、そういうものが国際的な人や物の動きをつくるわけですから、そういったものが活性化しない限りは、なかなか物だけつくっても人は動いてくれない、物は動いてくれないという問題があると思うんですが、そういった裏側にある人や、あるいは経済といったものを、より今後そういったものを刺激し、相互交流を図るというよう

な側面もどこかで、ぜひ触れていただければと思います。

以上です。

委員 産業のところでは、真野委員がおっしゃったことが非常に重要なんですけども、外国企業、人の活動、環境の整備というふうには書いてあるんですが、もう少し踏み込んで、既に日本企業そのものが、ソニーとサムソン電子が液晶で提携するだとか、ハイアールと三洋電機だとか、自動車産業等におきまして既に欧米企業との外資導入が始まっておりますので、かなり日本企業そのものが、先ほど人の移動そのものが内外という区別をそろそろやめなければいけないというお話もありましたが、企業間関係におきまして、内外というようなはっきりした区別はだんだん、恐らくできなくなってくるのではないかと。それに対応した、やはり国際競争力のある事業環境整備ということが、多分出てくるのかなと思います。

産業の中で農業が一言も触れられていないので、これは、また別のところになるかもしれませんが、F T A等がありますので、本当に、やはり日本の農業、高付加価値化と生産性向上を含めた大規模農業など、どうしても検討しなければいけない大きな課題が今後出てくるのかなというふうに思いました。

それとO D Aなんかの話があるんですが、2050年、日本はO D Aができるのかなと思いつつながら、ちょっと心配していたわけであります。

最後、災害のところ、ちょっと伝統的な災害というか、自然災害と地震が中心になっているんですが、名古屋、福岡で大きな災害になりましたように、大都市災害がかなり起こってきておりまして、2050年を見た場合の地球環境変化に伴う新しい災害への対応みたいな視点もちょっと入れておいた方がいいのかなと。

基本的に、多分両面が出ておりまして、要するに、現状の問題からどうするという話と、2050年の問題にどう対応するのかという2つの問題が混在しているところがありますので、その辺、現状から見た課題と2050年の対応とがわかるような記述の方がいいのかなという感じを持ちました。

(3) その他

委員長 それでは、その他は、何かございましたでしょうか。

事務局 特にございません。連絡事項だけでございます。

ただいまお伺いした御意見につきましては、今、委員長にまとめていただいたように、次回、中間報告案ということで、もうちょっとしっかりした形で御提示させていただきたいと思います。なお、たくさんの御意見をいただいた中で、場合によっては、ほかの委員会で書いていただくというようなこともあり得ると思いましたが、その辺も含めて調整をさせていただいて御報告をさせていただきたいと思います。

次回でございますが、あらかじめお知らせしておりますとおり、11月13日木曜日でございます。10時から開催する予定でございます。開催場所は、本日と同じ、中央合同庁舎3号館4階の特別会議室でございます。後日、また御案内の方、差し上げたいと思っております。

それから、いつもでございますが、配付してございます報告書については置いておいていただいて結構でございますので、よろしく願いいたします。

また、本日の議事要旨は速やかに作成して公表いたしますとともに、議事録につきましては委員の皆様への御了解を得てから公表させていただきたいと思います。

以上でございます。

以上をもちまして、第6回国際連携・持続発展基盤小委員会を閉会とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

閉 会