

国土審議会計画部会第2回国土基盤専門委員会議事概要

1. 日時 平成 17 年 11 月 22 日（火） 17：00～20：20

2. 場所 国土交通省 1 1 階共用会議室

3. 出席委員（敬称略）

家田委員長、小川、清水、竹内、田村、徳田、中川、根本、三友、廻（計 10 名）

4. 議事（概要）

(1) 開会

(2) 議事① 国土基盤の論点について（国土審議会第4回計画部会（平成 17 年 11 月 17 日開催）への報告事項）

議事② 国土審議会計画部会の各専門委員会における議論の状況について

議事③ 国土基盤専門委員会における議論を踏まえた補足説明について

議事④ 今後の国土基盤のあり方について（各委員によるコメント）

議事⑤ その他

(3) 閉会

5. 主な発言内容

(1) 議題④について

【情報通信について】

- ・ インターネット、ファックス、電話、テレビなど、様々なメディアの融合が最近進められている。
- ・ 国土と国土情報システムの連携が重要。日本の強みである実空間とサイバー空間の接続、ソリューション、サービスのバランスが重要。例えば、歩行者 I T S は、日常使っているメディアを使ってサイバー空間と実空間上が連携する。国土のエンパワーメントに有効。
- ・ 一方、インターネットは身体性の喪失につながる。実空間とサイバー空間の分離は問題。
- ・ 情報通信（固定電話）はユニバーサル・サービス。今後は携帯電話や I P 電話を含めてユニバーサル・サービス化するかもしれない。
- ・ e-Japan、u-Japan により、日本は現時点では先進国になりつつある。
- ・ 情報通信インフラは民間所有であるため収益性に立った効率が追求されるが、適正な競争維持が困難（アクセス所有事業者が優位）、収益性に劣る地方のネットワークの維持の困難等が課題。競争条件の整備（インフラ部分

は国、サービスは民間企業の工夫のもとに競争する等）や、不採算地域については内部補填による維持が必要。

- ・ 情報通信基盤整備により何ができるか。例えば、遠隔医療により人の移動を代替できるが、もう少しそういう議論をした方が良いのではないか。
- ・ 山際の数軒のために砂防ダムを整備してきたが、同じような防災水準は今後守っていけるとは思えず、そういうハードの対策の水準は下がるだろう。防災対策の水準を補うためのソフト、情報通信を充実する必要がある。自治体が中心になって、山間僻地の情報インフラを整備して防災情報を提供する必要があるのでないか。
- ・ 従来のクローズドの防災無線をオープンにしていくことで通常のサービスも充実し、生活の質も向上する。ただし、誰がその費用を負担するのか、情報通信インフラ整備が安価というのなら、民間事業者が負担しても良いのではないか。

【国際観光（外客誘致）について】

- ・ 日本は、美しさの喪失、アイデンティティの薄さ、個性のなさが問題である。均一の政策、国内重視、あなたも私もみんなでというのは観光に結びつかない。観光を広域的に捉え企業の誘致を進めると同時に、自国文化の保全、アイデンティティの強化が重要。
- ・ アジア（特に中国）は観光マーケットであり、コンペティターである。
- ・ 訪日観光は大都市から。世界の主要観光地は大都市で、都市づくりに観光の視点が入っている。個人で観光ができるのは大都市だけ。
- ・ 地方都市は国際団体の受け入れに注力すべき。クルーズも団体旅行。ほとんどアメリカ人であるが、これからは中国。途中で立ち寄る場所として日本にも可能性がある。マーケティング相手の都市を絞ればチャーターとクルーズが有望。
- ・ 中国人観光客は日本で買い物することに人気があると聞く。日本製は人気が高い。メイド・イン・ジャパンでありつづけることも重要ではないか。

【国土基盤整備の財源について】

- ・ インフラ管理の財源調達を考える場合には、長期的視点と短期的視点とがある。当面の料金政策は短期社会的限界費用に基づき非混雑時の値下げ等を行い、長期的にはインフラ更新を視野に入れた平均費用に基づき資金回収をすべき。
- ・ 道路はアンダープライス・オーバーユース、鉄道はオーバープライス・アンダーユースになっている。両者の調整のためには、インターモーダルな財源プール制もあり得る。
- ・ ICT、ITSを活用して、受益に応じて負担させ道路を新設、維持、更新するシステムの確立が必要。

- ・ 地域で決めて良い話と国で決めるべき話を分けて考えなければならない。地域高規格道路等のスペックと負担のあり方は地方で決めて良いのではない。
- ・ 地方空港についてはチャーター便の枠の確保が難しい。ヨーロッパは、観光はほとんどチャーター便。日本でも台湾との間はチャーター便であるが、チャーター便は入出国の実務が課題。C I Qを何とかしないと難しい。
- ・ 日本では課金という政策が受け入れられるだろうか。世界遺産の入場料すら合意できない例を聞いている。
- ・ 道路等のインフラ整備においては、効率的な配分だけでなく、市場原理以外のトータルのネットワーク効果や防災効果、安全保障などの観点がある。外部性の観点。そこは統一的な観点からの整備が必要。

【東アジアとの人流・物流について】

- ・ 人の移動について、東アジアでのシームレス化は可能かどうか。アジアの中の日本と日米対アジアという議論も根強い。モノの移動はビジネスライクで良いが、人の移動のシームレス化は国際政治の概念を共有していかないと絵に描いた餅になる。
- ・ 鉄道のゲージの違いは安全保障上意図的に変えてきた面もある。東アジアはEUと違い利害が一致しているわけではない。道路の左側・右側通行も含めて、東アジアの物流のシームレス化についてEUと同じように考えることができるか疑問。
- ・ リージョナルジェットは 100 人、2000Km くらいの航続距離なので、日本では対応できる場面が多い。リージョナルジェットが普及するかは、規模よりネットワークの経済の話。

以上

(速報のため、事後修正の可能性あります)