

平成15年6月6日(火)10時~12時
於・本省11階特別会議室

社会資本整備審議会・交通政策審議会 第1回計画部会議事録

目 次

1 . 開 会.....	1
1 . 委員紹介.....	1
1 . 事務次官あいさつ.....	1
1 . 議 事	
(1) 部会長の互選について.....	2
(2) 部会長あいさつ.....	3
(3) 社会資本整備重点計画 (素案) について	3
(4) 審議	1 3
1 . 閉 会.....	3 4

開 会

大塚政策企画官 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会・交通政策審議会第1回計画部会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私は事務局を務めさせていただきます総合政策局政策課の大塚でございます。部会長選任までの間、議事の進行を私の方で進めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、お手元の資料について大部のものになっておりますが、資料1から資料8まででございます。配席図、議事次第のほか、資料1が委員名簿、横長のもの、資料2と3が重点計画の素案でございます。それから、資料4が横長のもの、4と5が指標の説明資料でございます。あと6、7、8と縦長の資料がそろっております。もし漏れている資料等がございましたらお知らせいただきますようお願い申し上げます。

委員紹介

大塚政策企画官 本日、初めての会合でございますので、本来であれば委員全員の皆様の御紹介をすべきところでございますが、討議の時間を十分とらせていただきたいと存じますので、大変恐縮でございますが、お手元の名簿及び座席表をごらんいただきまして、委員の皆様方の御紹介にかえさせていただきますと思います。よろしくお願い申し上げます。

なお、本日の委員の御出席でございますけれども、総員27名中23名御出席いただいております。

社会資本整備審議会令第9条第3項、交通政策審議会令第8条第3項によります定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

事務次官あいさつ

大塚政策企画官 それでは、冒頭、青山事務次官からごあいさつを申し上げます。

青山事務次官 おはようございます。事務次官の青山でございます。

委員の皆様方には大変お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

国土交通省が発足しましたのが2001年1月6日でございます。統合の実を上げるといふ大臣の御指示のもとにいろんな議論を進めてまいりました。そのうちの一つとして、

それぞれの事業別の縦割りの緊急措置法、もしくはそれに関連する5カ年計画という体系を一本化して、全体に関する重点計画法をつくらうじゃないかという流れが出てまいりました。昭和30年代にそれぞれの緊急措置法が整備されたわけですが、ほぼ50年ぶりにそれを大改定して、一本化するという作業になったわけですが。関連する省庁が所管しております5カ年計画もですが、そのうち、海岸のように取り組めるものは一緒にやろうということで取り組んで、この国会におきましてこの法律が成立したわけですが。

形はこういった格好で、法整備という格好ができたわけですが、魂を入れるのはこれからでございます。具体的にどのような計画にしていくのかということをご様方に活発に御議論いただいて、御提言いただければと思っております。

私どもの思いとしては、まずアウトカム、国民の暮らしが私どもの目標でございますから、国民の暮らしをよくする観点から見たときに、どのようなアウトカムがあるのかという観点での御議論が1点あるかと思えます。

それからもう1点は、国から地方へという流れがございますが、地方の意見をどう取り入れて運営していくのかという問題もございます。さらにはコスト縮減、また、質のよい社会資本をどうすれば整備していけるのかといった視点からの議論もあろうかと思えます。いろんなテーマがございますが、これからこの計画をどのような計画にしていくのかということが、まさに魂を入れる作業になろうかと思えますので、どうかよろしく御審議のほどお願いしたいと思えます。

御審議につきましても、今まで社会資本整備審議会、交通政策審議会、それぞれあるわけですが、それを一本化した計画部会というものをつくっていただいて、そこで合同で集中的な審議をお願いするというスタイルをとったわけですが、これも省庁再編に伴う、国土交通省の発足に伴う一つの措置ではなからうかと思っておりますが、どうかよろしく御願い申し上げたいと思えます。

ありがとうございました。

大塚政策企画官 それでは、議事に入らせていただきます。

計画部会の議事の公開でございますが、マスコミ各社の御要請もございますので、傍聴を認めることとしたいと考えておりますが、いかがでございますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

大塚政策企画官 それでは、そのように取り計らわせていただきます。

部会長の互選について

大塚政策企画官 次に、部会長でございますが、社会資本整備審議会令第7条第4項、交通政策審議会令第7条第3項によりまして、委員の皆様の中から互選していただくことになっております。どなたか御推薦をいただければと思えますが、いかがでございますか。

しょうか。よろしくお願いいたします。

杉山委員 御推薦申し上げます。先ほど事務次官のお話にもありましたように、この部会というのが社会資本整備審議会、それから、交通政策審議会を一本化して設置した。そういう趣旨を踏まえたと、それぞれの審議会に委員として所属されていて、かつその両方の領域に対して極めて高い識見をお持ちでいらっしゃる金本先生が適任かということで、推薦させていただきたいと存じます。

大塚政策企画官 ありがとうございます。

今、杉山委員から、金本委員を部会長にという御推挙の御発をいただきましたが、皆様いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

大塚政策企画官 ありがとうございます。ただいま、御異議なしという御発言をいただきましたので、金本委員に本計画部会の部会長をお願い申し上げたいと存じます。よろしくお願いいたします。

それでは、部会長にごあいさつをいただきまして、この後の議事進行につきましては、金本部会長によりようお願い申し上げたいと思います。

ありがとうございます。

部会長あいさつ

金本部会長 金本でございます。ただいま御推挙いただきまして、大変光栄に存じておりますが、たまたま両審議会に所属しておるというめぐり合わせで、その任に耐えるかどうかはなはだ心もとないところでございますが、各分野の専門家の方々、高い識見を持たれている方がおられますので、御支援、御協力をいただければ何とかできるのではないかと考えております。私も努力いたしますが、よろしく御支援、御協力のほどお願いいたします。

余計なことを申し上げるよりは審議に時間をとった方がいいと思いますので、私のごあいさつはこれまでにさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

社会資本整備重点計画（素案）について

金本部会長 それでは、早速でございますが、きょうの議事に入らせていただきたいと思います。

まず、「社会資本整備重点計画（素案）について」ということで、事務局の方から御説明をお願いします。

中島政策課長 政策課長の中島でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

なるべく手短かに御説明したいと思いますが、お手元の資料の資料3を見ていただき

いと思います。クリップでとじてあります。別表も付いてありますが、これが計画の素案でございます。大体の仕上がりのイメージはこんなイメージを持っておりまして、これが閣議決定される計画の全体という感じでございます。もちろん中身は、これから御審議いただいて変わってくるわけでございますが、構成イメージとしては大体こんな感じかなということでもあります。この資料でまず構成を御説明しまして、その後で、目標と事業の概要という中心的な部分を別途資料で御説明いたします。

まず、この重点計画素案であります。前文とありますが、まだ書いておりません。第1章が、社会資本整備の重点的、効果的かつ効率的な実施でございます。法律の第4条の3項が計画の中身を書いた部分でございます。その3号部分であります。事業の連携とか、住民の理解とか例示して、事業の効率的、効果的実施のための措置を書いた部分であります。事業横断的な取り組みの基本を示したものと御理解いただきたいと思えます。

近年の政策の流れで言えば、公共事業改革という言葉で、諸々私どもが取り組んできた事柄を閣議決定というレベルで改めて押さえて、今後5年間の公共事業の取り組みの基本的な指針としよう、そういう趣旨の部分であります。

まず、第1に事業評価のことが書いてございます。2つ目がコストの縮減であります。5年間のことでございますので、基本的な方針レベルの事項にするのかなと思っております。毎年毎年予算に絡んでいろんな動きがあるわけでございますが、コストのところは、つい最近決めました15%のコスト縮減。14年度と比較して、計画期間中、5年間に15%の総合コスト縮減。維持管理なども含めた、あるいは早期実現の効果も含めた、総合的なコスト縮減を行うと書いております。これは閣議でこういうことが決まるということでもあります。毎年度そのフォローアップをするということです。

その下は、早期事業のスピードアップのことです。

(3)は地域住民等の理解と協力の確保。先般、5月のゴールデンウィークのさなかに、住民参加手続ガイドラインを公表いたしました。これも含めて住民の理解、協力を得ることに努めるということが書いてあります。

(4)が事業相互間の連携の確保。これは公共事業全体、加えて他の長期計画との連携も書くのかなと思っております。

(5)が既存の社会資本の有効活用、ソフト施策との組み合わせ。ストック、資産管理手法なども含めてここに書いてあります。

(6)番目が入札、契約の話です。入札、契約の適正化のこと、あるいは品質確保のための措置、さらには電子入札、CALS/ECと言っていますが、この導入のスケジュールなどを書こうかと思っております。

(7)が民間資金・能力の活用。PFIを中心にここは記述したいと思っております。

(8)が国と地方の関係です。このところでは、ちょっとここを御説明したいんですが、最初の丸で、「国と地方公共団体との円滑な意思疎通、共通認識の醸成を

図りつつ、各地方支分部局による社会資本整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理をもとに、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針をとりまとめ」とあります。前回の審議会のときの御議論でも、国全体としての目標と事業の概要だけで、地方の社会資本整備計画に対するニーズに十分こたえ切れないのではないかという御質問がございまして、これ全体は、県の意見を求めていく、公共団体の意見を求めていくことにしておりますが、計画としてどういうものを公共団体の間で、地方との間で共通の認識として持つかというのが大きなテーマだと思っております。

現時点での私どもの方針は、この重点計画の作業と並行して、あるいは若干ずれてもいいと思うんですが、国、地方の間でブロックごとに整備方針をつくって合意していこうということでありまして。その具体的なスタイル、形式、内容については今後検討したいと思っておりますが、個別のプロジェクトにどの辺までアプローチできるかというポイントについて、まだ十分こっちも腹が座っていないところもありまして、中で議論しておりますが、なるべく地方と十分な意思疎通して、ニーズにこたえるものをつくっていきたいと思っております。

この辺は、いろいろ御意見を賜ればと思います。

さらに、ローカルルールを導入とか、公共団体との定期会合、国庫補助負担金の問題などがテーマとして挙がっております。

以上であります。このところも公共事業、今後5年間の実施上の方針でございますので、ぜひともさまざまな見地から御意見をいただきたい部分だと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

続きまして、3 - 3ページ、第2章でございます。これが、社会資本整備事業の実施に関する重点目標。この目標は、成果目標、アウトカムで書くと言ってきたわけですが、成果目標、重点目標及びその達成のための事業の概要という部分であります。

別紙のとおりとなっております。別紙が横長の資料になっております。後ほど御説明いたしますので、全体の構成を先にやらしてください。それが第2章部分でありまして、中心的部分であります。

次にめくっていただきますと、第3章、事業分野別の取り組みとあります。これが事業分野別に整理したものでありまして、第2章の、後で説明すると申しました目標と事業の概要を、これは目標が事業横断的につくっておりますので、それを事業分野ごとに再編整理したものであります。こういう事業分野別の整理があった方が見やすいというニーズであるとか、事業分野別にもどこに重点を置くのかということを示す意義があると思っております。

この中にもいろいろ指標が出てまいります。大半は重複でございますが、若干新しいものが入っておりますが、一覧性といいますか、見やすさの便のためにここに加えております。これも閣議決定に付けようと思っております。

ここまでが閣議決定本文でございまして、およそこんな構成かなと。これは法律で決

められている項でもありますので、こういうことかなと思っております。

その後ろに、横長の形式の素案（第2章別紙）というのがあります。その後ろに、別表で事業名がいっぱい書いてあるやつがありますが、これは第2章の事業の概要に出てくるところの事業名を再整理したものであります。参考資料をほかにも幾つか用意しなければいけないかもしれませんが、とりあえずこんなものを用意しようと思っております。

それでは、第2章のところの御説明を申し上げます。

資料は、第2章別紙というのと、最初に飛ばしましたが、資料2が上に乗っております。行ったり来たりで申しわけありません。社会資本整備重点計画素案（第2章別紙概要）について、これも横長で右肩上に資料2と書いたやつですが、これを使って御説明を申し上げたいと思います。それと資料4が後ろにありまして、これは指標の概要でありますので、これも適宜御参照下さい。それから、資料5で部厚いのがついておりますが、これはいろんな指標が出てまいりますが、その指標の詳しい説明資料であります。

それでは、第2章について順次御説明を申し上げます。

第2章別紙の頭に、重点目標の一覧がついております。資料3の中ほどに入っていた資料であります。これが本文であります。この形で計画をつくろうかなと思っております。別紙にしないで続けてもいいんですが、この方が見やすいかなと。その見やすさの便宜だけの問題であります。

4分野で目標を整理させていただきました。「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」ということでございます。この辺は、国土交通省が発足したときに役所の目標というのを議論しました。あと政策評価のときに、我が省の政策を政策目標で示すという議論をしまして、そのときの目標設定をほぼ踏襲した形で、「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」と書いております。この4分類はいろいろ私どもの中でも議論しまして、違う立て方とかやってみたんですが、全体をうまくカバーする分野として、この4分野をぜひ使いたいと思っております。

この中に、目標が全部で15あります。15目標になりました。暮らしで3項目。1つ目はバリアフリーです。2つ目は水・緑豊かな都市生活空間等の形成でございます。3つ目が美しくゆとりある快適な居住環境という話であります。

安全のところは、最初の（1）が水害等の自然災害であります。（2）が地震でありまして、地震を特出しにしたという感じになっております。（3）が交通安全とテロです。

環境のところは5つになりまして、最初はCO₂、2つ目が大気汚染とNO_x、PMと騒音であります。3つ目がごみ、4つ目が自然再生、5つ目が水質であります。

活力のところは、経済活動、競争力を支えるインフラ、主として交通インフラを中心に記述しておりまして、（1）が国際的な交通インフラ、（2）が国内幹線、（3）が都

市交通、主として渋滞の問題であります。(4)が観光その他地域活性化ということであります。

目標としてはこの15目標であります。ぜひともこの目標のレベルにつきまして、いろいろ御意見を賜りたいと思います。

あと、事業を配置すると、なかなか単独目標に単独事業が対するようになりませんで、当たり前ですが、例えば電柱の地中化ですが、景観にも効果があれば、交通安全、防災等の機能があるわけでありまして、そこは思い切ってどこかに整理しているということでもあります。なるべく重複がないように書いてあります。

それでは、前振りはそのぐらいにして中身に入らせていただきたいと思います。資料2の「重点計画素案(第2章別紙概要)について」でございます。これは本文と重点目標という部分と、真ん中の指標というところは全く同じであります。違うところは、右側の事業の概要というのが、本文では文章形式で記述しておりまして、若干読みにくいかなと思ひまして、箇条書きといたしますか、事業の概要を端的に表現する形に整理したものであります。目標と指標は全く同じであります。

まず、(1)少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等。目標を文章形式にすることにして、すべての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る、というのが目標であります。

この目標を実現するための事業を事業概要の方に整理したということでございます。したがって、目標と事業というのは対応関係がちゃんとつくといひますか、この目標はこの事業で実現するということでもあります。もちろん社会資本整備以外で実現できることはたくさんありまして、暮らしやすいと言へば、例えばお金があるかとかそういうことになるわけでありまして、そういうことではなくて、当然事業の概要というのは社会資本整備に関する事業を書いているわけです。

真ん中に指標というのがありまして、なかなか苦労しているところでもあります。今回も資料をお手元に送付するのが大変遅くなりまして御迷惑かけましたが、直近までいろいろ直してありまして、恐らく今ごろになつては、事前に送ったやつとまた違っているところがたくさんあると思ひますが、日々研さんを積んで少しでもいいものをとっております。

指標について、若干一般的なことを申しますと、目標のすべてを指標であらわすことはしよせんできないということ。当たり前かもしれませんが、いろいろトライをしてみたんですが、目標のすべてを指標であらわすことはできない。つまり、すべての人が暮らしやすい社会を指標で何か表現しようというのは、近いものはできるけど、ぴったりのものはしよせんできないというのを、まずあきらめるということでもあります。それから、技術が進歩して我々の科学的知見が高まれば、いつかはそういう時代が来るかもしれない。少なくとも、まことに申しわけないけれども、今の我々の技術力ではそこまで

行ってないということです。

したがって、指標は、目標の一部を表現しているということでありませぬ。

それと、法律では別に成果目標を立てよとは書いてないのではありませんが、なるべく目標は、アウトプット、道路延長何キロではなくて、その結果どういふ生活の向上、寄与があるのかということを書くという説明をしてまいりましたが、指標レベルでいくとそうもいかないと。アウトプットのな指標もありまして、ごらんいただければわかりますけれども、例えば段差を解消するというのは、アウトプットかアウトカムかと言いますと、ある意味では事業量そのものという面もありまして、アウトプットばいかもしれませんが、それはそれとしてわかりやすい指標ではないかということ使っております。したがって、すべてが必ずしもアウトカム、わかりやすさという意味ではアウトプットでいい場合もあると思ひます。

そんなこともありまして、若干技術的な制約もありまして、今日の段階ではこういう資料を用意したということでありませぬ。

中身に入ります。バリアフリーはそういう目標で、事業としては公共交通機関などのバリアフリー、これは段差の解消と誘導ブロックであります。あるいは道路、信号機、建築物、それぞれのバリアフリー化を進める。さらには弱者関連施設の土砂災害対策、身近な公園の整備などをやります。

指標として並べたのは、バリアフリー関係の指標でございます、これは交通バリアフリー法などで決まっている目標、これは平成 22 年値が実は決まっております、その内挿値と言ひますが、19 年地点のポイントをつくってみたということでありませぬ。建築物、住宅。住宅も若干長期の目標を持っております、その内挿値。平成 27 年ぐらいまでに 2 割ぐらいとかそういう目標がありまして、それに向けて、このぐらいの割合をやるうということでありませぬ。

(2) 水・緑豊かな都市生活空間等では、良質な水資源の確保によりきれいな水を安定的に供給するとともに、水と緑豊かで美しい都市生活空間を形成する。これが目標であります。

そのために、水質浄化、下水道の連携実施、流量確保のためのダム、公園、公共空間等の緑化、親水空間の整備等をするということでありませぬ。

指標としては、河川の汚濁負荷の削減率を使おうかと思っております。もう一つは、都市域の水と緑の空間確保量、これはまだ数字が入ってなくて申しわけありませんが、これは新しい試みで、ぜひともやりたいと思っております、今日までに間に合ひませんでした。できなかつたらどうするんだという気もしますが、とりあえずトライしてみようと思っております。公園の面積だけではなくて、その他の公共施設の緑地、整備された緑化は全部数える。河川、道路、空港、港湾等の整備緑地を全部数える。加えて、制度民有緑地、都市緑地保全地区などの制度的に裏打ちされた民有緑地も数えるということで、都市内の緑の総量を示すような指標が何かできないかと思っているわけでありませぬ。

ます。

(3) 番目が良好な居住環境の形成です。

電柱の地中化、下水道の整備、住宅。住宅そのものは既に御説明したと思いますが、この計画の対象、法定の対象から除かれておりますが、先ほどのバリアフリーもそうですが、関連する部分は一覧性のある形で示そうと思って、書こうと思っております。ただ、住宅の水準そのものが一番関連性で言うと遠くにあるのかもしれませんが。バリアフリーに比べてもっと遠いかもしれませんが、何か(注)でも(参考)でも記述できないかなと思っています。

指標としては2つ、電柱の無電柱化率と汚水処理普及率。これも新しい指標でありまして、下水道の普及率ではありません。下水道と集落排水施設と浄化槽を3つ合わせた普及率を示そうということで、これは当該計画の対象も超えた新しい指標ということでもあります。ということで数字はまだ決まりませんで、ボリューム感を持ってもらうために13年の数字が入っておりますが、これも14年に直して、最終的には19年の数値をぜひとも入れたいと思っております。

続きまして、安全であります。安全の最初は、水害です。都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等から国土を保全し、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。

事業の概要のところでは、河川と下水道の連携による都市雨水対策、災害弱者関連施設等の土砂災害等からの保全、火山、東海地震対応、災害情報の提供の体制の問題、土砂災害警戒区域の指定、ハザードマップ等、ソフトの施策も書いております。

指標であります。指標として、水害、洪水から守られるべき区域。これは一々説明しませんが、お手元に、先ほど言いました指標についてという簡単な横長の資料がありますので、わかりにくいものはなるべくそれをご覧いただければと思います。あと、詳しい推定の根拠は分厚い資料についております。指標が実は35個ありまして、1つ1分で35分かかるという構図になっておりますので、はしょって申しわけありませんが、我々の能力と情報のある範囲で、なるべく合理的につくっているつもりであります。大河川、中小河川別に洪水の確率ごとに、この範囲はこういう危険性がある、そこを幾ら整備し終わったかという指標が、洪水の氾濫から守られる区域の割合です。

床上浸水、9万戸というのは、潜在的にはもっと多いのではないかとと思われるかもしれませんが、過去10年間に実際に被害にあった地区を5年間で6万戸までにしよう。土砂災害から守られている戸数を20万戸増やす。特に、災害関連施設はこうする。津波・高潮も同じであります。これは確保されていない地域の面積を減らすという記述にしてあります。

(2) が地震であります。大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。災害時の避難、支援活動の確保であります。

事業の概要は右の欄に書いてありまして、堤防等の施設の耐震、住宅の耐震化、緊急

輸送道路の耐震補強、コンテナターミナルの耐震整備、急傾斜地、密集市街地の話、避難地・避難路、防災拠点などの整備ということであります。

指標は6つございます。地震時の堤防崩壊の恐れのある地域を解消する。建築物、住宅の耐震化率。さらには危険な密集市街地。これは建物の密度が高くて、かつ建物の耐震性、耐火性が悪くて道路がない、こんなイメージだと思ってください。その地域を解消する。防災機能のある広さと設備と両方あるような公園を整備された都市地域の割合、こんなに悪いのかと思うのであります。それから、災害時の避難ルート、港湾。港湾も、耐震基準を満たす港湾、そこから10キロ以内にいる人口、そこは港で物がサポートできるということで、そういう人口を数えてあります。

(3)が交通安全とテロであります。交通安全の確保とテロの未然防止、被害軽減。

右側に諸々書いてありまして、交通安全施設の整備、踏切改良等、保安施設、保安対策まで書いております。

指標として3つ用意しました。まず、交通事故。これは億台キロ当たりの死傷者事故件数で、この5年間で1割削減。大規模海難事故は近年ゼロでありまして、引き続き、原則として発生しないことを目指す。航空事故は、18.4件/年とありまして、こんなにあるのかと私も思ったのでありますが、大きな事故はないのですが、ヘリとか小型機を含めて、また、乱気流に巻き込まれて、天井に頭を打ってけがされるという事故も含めています。管制支援システムを高度化すれば減らせるということで、1割削減を目指すとして書いてあります。

続きまして、環境です。環境の最初はCO₂であります。

運輸部門からのCO₂削減対策、公共交通機関活用、モーダルシフト、渋滞対策等があります。緑化、民生部門、下水道等書いてあります。CO₂は御案内のとおり、地球温暖化大綱で22年目標が決まっておりまして、これと違う目標を今決めることが、ちょっと意味もないしできないと思ひまして、それをこれに向かって一生懸命やるということにしようかと思っております。

(2)が二酸化窒素、NO_xとSPM、粒子状浮遊物質の削減であります。目標としては、都市部における交通に由来する汚染、騒音の軽減、また、ヒートアイランド化の緩和を図るとしてありまして、上と似ていますが、公共交通機関の利用、モーダルシフト、渋滞、ヒートアイランド対策などが書いてあります。

指標としては2つありまして、NO_xの環境基準が達成された測定局の割合です。76%。SPMも環境基準測定局のうち、自動車の責任部分を半減。半減で大体環境基準を達成ということだそうですが、基準達成の割合であります。騒音の方は、夜間騒音要請限度70デシベルを達成すべき地域で幾らできたかというのであります。

(3)が循環型社会であります。これも目標としては、循環型社会形成推進基本計画に基づいて、排出抑制、リサイクル、適正な処分などをやるのを目標にしてありまして、事業としては建設廃材の話、静脈物流、処分のための埋立地の整備を書いてあります。

うまい指標ができませんで、これもCO₂と同じく、循環型社会基本計画で決められたリサイクル率、処分量の削減の目標を目標にしております。

(4)が自然再生事業であります。人工的な構造物に覆われた護岸など自然の形状に近いものに再生していく。あるいは干潟の再生などをやるということで、事業は右に書いてありますが、これとほぼ同義ですが、失われた水辺のうち2割。失われたのはいつからだという話なんです、戦後、高度成長期以降という感じで考えようと思っております。大体2割、3割ぐらいを再生していこうということでもあります。

(5)は水環境。良質な水質、水環境の改善を図るとありまして、事業としては高度処理、合流式下水道の改善、下水と河川と協働して河川浄化、ごみ回収、流量確保であります。

指標としては、高度処理の人口普及率、青潮発生期間の短縮。東京湾と大阪湾で大体100日前後あるそうございまして、ヘドロの上に砂をかぶせると軽減できるそうあります。

4番目は活力であります。ここも4目標ございます。

(1)が国際的な水準の交通サービスの確保、国際競争力と魅力の向上を図るのが目標であります。

事業の概要としては、諸々の国際インフラ、交通インフラ、さらには都市再生緊急整備地域の整備の推進を挙げてあります。

指標としては、国際航空サービス提供レベル。億座席キロが人で、億トンキロが物であります。これは供給ベースで、これだけのものを飛ばすようにインフラを整備するという意味であります。もちろん需要に見合って過不足ないように、これだけやればいけるという見通しを持って、これだけの目標を立てているということでもあります。いずれも増える方向で書いてあります。

コンテナの輸送コストの低減率。船を大きくするとコストが下がるわけですが、大きな船が使えるためには、そのインフラの質を上げるということで、需要とのミスマッチがあるといけません、需要のあるところの港湾整備をすれば大型船を使ってコストが下がる。そういう指標であります。

ふくそう海域における航行時間の短縮。東京湾に入ってから東京港に来るまでに3時間かかっているそうございまして、その時間をこのぐらいの割合に減らしたいという指標であります。

次は、拠点的な空港・港湾に高規格の道路がつながっているかという割合です。

次は、国際拠点空港と都心とのアクセスの実現で、数字は入っておりませんが、これは3つの関空、中部、成田を都心まで鉄道で結ぶことをやろうということでもあります。関空は今29分、難波までとなっています。今度は中部がこの計画期間内にアクセス30分以内を実現します。残るのは成田でございまして、整備を引き続きやりますと書いてありますが、この期間中には30分台の実現ができるとは言えないという意味であります。

す。今の時点でははっきり言えない。今後の努力、事業変更によってできるかもしれない、そういう意味であります。

(2) が国内幹線であります。人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化を図る。

これは、拠点空港、内貿ターミナル、高規格道路、E T C。E T Cは特に、利用者を半数程度にします。今は数%であります。半分ぐらいの人がE T Cを使ってもらって、料金所渋滞を概ね解消する。これをこの5年間でやってみせませすということを書いてあります。

指標としては、これが指標かどうかと微妙なところがあるんですが、そこら辺は本当のアウトカム指標っぽくなくて、事業概要の方に数字を出して書いてあります。

指標は、国内航空のサービス提供レベル、これは億座席キロであります。フェリーの輸送コスト、国内貨物の輸送コスト、先ほどと同じような考え方であります。

(3) は交通渋滞。交通渋滞を解消、緩和し円滑な交通を確保するほか、魅力ある都市生活空間の形成を図るということであります。

事業としては、道路の渋滞解消のためのバイパス、環状道路、都市計画道路の整備、ボトルネック踏み切りの解消、今1,000箇所を22年までに半減する。ハード・ソフト一体となった駐車対策、信号制御の高度化、路上工事の減少、都市鉄道整備、交通結節点の改善等であります。

指標としては、交通渋滞による損失時間を大体1割ぐらい減らす。渋滞の時間が5年間で1割減る。信号の高度化によっても1割減るということであります。あと、路上工事時間の縮減をする。何と1年間に1キロ当たり275時間工事をしておるということですが、これを5年間で2割減らすということであります。集中工事とか、掘削しない工事手法をとるとか、そういうことでできる目処をつけております。

(4) が地域間交流、観光交流を通じた地域や経済の活性化であります。

事業としては、それを支えるインフラの整備、特に交通インフラの整備をすること、観光の振興を図ることあります。

固有の指標はなかなかできなかつたんですが、目標としては立てたいと思っております。そこで、さまざまな交通関係の指標をもう一度掲載して、一番下の5つ目のものが固有の指標であります。地域の中心都市間、大体2次生活圈と我々は言っておりますが、バスで1時間という言い方をするんですが、1時間が1時間半ぐらいのエリアの圏域、その中心都市間が改良済みの国道でつながっている状態にしようということあります。その状態に8割程度にさらに上げていくということでございます。

以上、長くなりましたが、指標の御説明でございます。事業としては、今説明しているのは何か聞いたことがある話ばかりだと思われるかもしれませんが、もちろん、この計画をつくって初めてやる事業、何か目新しい事業があるわけではありません。従来やっていた社会資本整備であるわけですが、それをこういう横断的な目標のもとに一覧性をもって統一的に示して、それぞれ連携、これとこれは関係あるなという形で示していこ

うということと、できる範囲で指標化して、成果をわかりやすくしたということでございます。

私の説明がへたなこともあります。本文を見ていただいても、なかなかどうつくりましてもという初めから言いわけして申しわけないんですが、こういう閣議決定文章になりますと、わかりやすさという点では、もうちょっと絵にしろとかいろいろ御批判があると思います。最後に、従来の公共事業の計画も付けておりますが、言いわけするわけではありませんが、これも決してわかりやすいとは言えないものが付いております。

どうつくっても、しょせん世の中にわかりやすくするという意味では、いろんな役所の公式なドキュメントとしては制約があるんじゃないかと思えます。その辺も何か違う工夫をしていかなければいけないという気がしております。その辺もぜひ世の中、国民にわかりやすいプレゼンテーションの仕方という意味で御指導賜ればありがたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

長くなりましたが、以上でございます。

審 議

金本部長 どうもありがとうございました。

あと1時間程度時間がございまして、委員の方々に自由に御議論をお願いしたいと思います。何でも結構でございますので、御質問、御意見ございましたらお願いいたします。

横島委員 平均年齢より上のようなようですからちょっと口火を切らせていただきますが、私の知る限り、社会資本整備の横の連携と合理性というものが、このままでいいとは思わない時代がもう20年ぐらい続いているわけですね。その結果、1つの答えが今回の重点化法だと思います。だから、これでOKというわけにもいかない、そういうちょうど中間的な位置にいるわけです。

これから成長するかしないかのキーポイントが一つ二つ足りてないんじゃないかと思うところを申し上げたいんですが、この重点化法が成長して、望ましい社会資本整備の姿が定着するまでには、ある種の種銭がないと財布が太らない、こういう図式だと思うんです。種銭として、私は今日は2つ申し上げたいんですけれども、1つは、いわゆる数値目標を挙げて行政が努力し、国民がその努力を理解するという目標設定は一つの種銭だと思いますが、もう一つは、国民の意向、国民の意思、国民の満足度、不満足度というものを個々の事業ごとにきちっと関連づけて、尺度をもって聞いていかないと、多分これでいいんだろうというアウトカム指標を持っていても、国民が違うと言ったところに耳が届かない恐れがあります。そのための制度ができているかどうかもちょうと疑問です。

危険なのは、この席に政治家がいらっしゃらないからあえて誤解を恐れずに言うと、

住民要求、あるいは地元要求という名もとの政治要求が極めて多い。あるいは選挙要求がまぎれ込んでいる。こういうものが公共事業への国民要求と取り違えて違うものになっていることは、行政の皆さん嫌というほど御存じだと思うんです。

それに対してどういう耐力をつけておくのかということは、今回の重点化法の中でも多分2つ目か3つ目に重要な理念だと思うんです。政治家と渡り合うのか、簡単ではないわけですから、そのための武器をここから抽出していくような発想があってもいいんじゃないか。場合によっては政治家の要求が正しいかもしれませんが、違うこともわかっていながら押し切られてしまわないための武器として、国民の意思、意向、満足度、不満足度の確認というものを常に横に置いておいて、違うんだ、あるいはそういう本当の要求はこちらではないかと反論の準備をしたい。それを今回の重点化法の目的達成のための今後の種銭の一つとして御提案しておきたい。

その方法は幾つかあるんですが、たまたま5月号の「国土交通」に、白石さんがなかなかいい文章を書いているけど、この40ページに、国交省の政策課が住民参加手続のガイドラインに関するパブリックコメントをやっています。ほとんどこれと似たようなことをパブコメなさっていて、5月31日に締め切られていますが、これでまたやるんでしょう。国民の方がうんざりする。またかと。パブコメもいいんですけども、ちゃんと焦点を絞って、国民の意思を的確につかむようなしっかりしたパブコメをやらないと、逆に国民からそっぽ向かれるということもある。

展開の一つの方法として、例えば北海道を含めて9つの地方整備局がありますが、地方整備局ごとに地域の声を上げて、それを国民の声の代表として聞き取ってみる。例えば、宮本さんがおいでになるけれども、物価指数というのはピックアップポイントでやっているわけです。あるいは路線価というのはピックアップポイントですね。それで全体で読むという手法ができてはいるわけですが、国民のパブコメもピックアップポイントで地域別に、例えば東北で道路の問題をとれば、九州もおよそこんなものかとか、中部地方で港湾の問題をとれば、北海道でもおよそこんなものかとか、というふうな少し賢いポイントを絞ったパブコメをとるようなことを地方整備局動員でやってみられたらどうかというようなことも含めて、種銭の増やし方といいましょうか、それをぜひ御提案したい。

それからもう一つ、余り長くなっていいませんが、住民の声との関係ですが、素案の中に前文が抜けていますね。これから書かれるんでしょうけれども、この前文の中にどういう理念を盛り込めるのか、よくわからない。本当にみんなに納得のできる前文をどう書くのかということについて、もう少しこの会に提案してもらいたい。

次のページの(4)の事業相互間の連携の確保の丸の2つ目に、「事業実施段階等において、土地改良長期計画」と書いてある。これは何かというと、農水省にも目を向けようということなんでしょうけれども、実は今回の重点事業というのは、関係の省庁局以外のところに目を向けよという非常に大きな視野を持っているわけですから、もっと

思い切って、経済産業省の工業立地計画だとか、広域行政としての総務省はどう考えているかとか、総務省の情報戦略はどうなっているかとか、農水省の農業構造改善計画はどうだとか、ということまで視野に入れてやるんだというここはもっとふくらまさない、土地改良長期計画だけ掲示してよその省にまで視線を向けたというのは、いささかおこがましいような気がいたします。

金本部長 どうもありがとうございました。

パブリックインボルブメントをどうするかというのは重要な問題ですが、この中身をパブリックコメントでということで、地方整備局レベルでやるというのはどんな感じかな、どういうふうに進むのかなというイメージはございますが。

横島委員 将来この問題はそういう手法があるということで申し上げたことで、今回のものは全体会議でいいと思います。地方整備局は将来の問題です。

金本部長 あと、前文の理念について何かアイデアがございましたら、少し御紹介をいただきたいと思います。

中島政策課長 私どもの思いとしては、こういう計画を策定するに至った背景といいですか、どういう理由、どういう意気込みでこういうことをやるのかということが書ければなと思います。それはいろんな表現の仕方があると思いますが、こういう事業横断的な計画をつくる今日的意義というのを、事業分野別ではなくて、横断的な計画にした意義を書くのではないかと思います。

ただ、これはしよせん閣議決定の文章でありまして、まだここは比較的自由な議論があります。これは各省協議が行われまして、感情の込めた文章を書けるかどうか自信がないんですが、それはそれとして、こういう計画をつくった背景とその思いを、次官が冒頭にあいさつを申し上げましたけれども、ああいう趣旨のことを書くのかなと思っております。

金本部長 あと事業相互間の連携という話がございましたが、ここはかなり固めの話というか、実際にできることだけ書いてあるという雰囲気、大体そういうトーンで一応全部書いてあると思うんですが、閣議決定する文章はどういう書き方をすることですが、ある種理念的にはフワツとしたものも入れておいた方が、こういう文章、今までの政治からおりてくるといったスタイルに対して、受益者というか消費者側の満足度から組み立てていくという、ニューパブリックマネジメントと言われているものの一環だと思ひまして、そういう発想が変わったということですが、実際にやってみると、そんなに皆さんが思っているほどきちんといくわけではないということですが、そういう発想を変えることのメリットはいっぱいあるんだと思います。それは考え方のところで行政等の方々の頭の構造が変われば、その結果としていろんなことが変わっていくということがあると思いますので、少しその辺も閣議決定で各省調整ということだけではなくて、御検討いただければという感じがいたします。

そのほか何かございますでしょうか。

萩原委員 非常にたくさんの資料をお送りいただいて、ざっと目を通してきて今日のお話を聞いて、完全に理解しているわけではないんですけども、ちょっと見た限りにおきまして、先ほどの説明で事業横断的ということで、なるべくダブリがないことを考慮したとおっしゃっているんですけども、ちょっと見ただけでも、例えば「暮らし」の(2)の水・緑のあたりと「環境」の(1)(2)(4)(5)のあたりとか、あるいは「安全」の(2)と「暮らし」の(3)とか、「安全」の(3)と「活力」の(3)とか、かなりダブリがあるんです。これは、またそういうことも意識的に書かれていると思うんですが、こういう目標を設定するとき、この目標の中の階層性は考慮されたんでしょうか。

例えば今前文でどういうことを書くのかということに、ある意味で一番の最終的な目標は何なのか。そのために例えばここで言っている暮らしとか、安全とか、環境ということが関係してくるといって、階層構造であるとともに、またツリー状でいろいろつながっている。その目標だけではなくて、恐らく指標を生み出すための手段。手段の間での階層とか、ツリー状とか、あるいは対立ということもあるかなと。ですから、その辺の構造を少し見ていかないと、この指標をそれぞれ個別にやっていったら、結局のところは最終的に事業横断的ではなくて、相変わらず事業縦割りの形での、結構同じような目的なだけけれども、同じような事業が並行して行われていることになりかねないのではないかという危惧を感じました。

それから、地域性ということは前回の審議会でも出てきたと思うんですが、この指標にそういう地域性が入ることはお考えになっているのか。例えば「暮らし」のところの下の方に、污水处理人口普及率とあるんですが、これは全国一律ではないと思うんです。例えばその辺のところの指標についてはお考えになっているのかということです。

それから、先ほど住民参加のお話がありましたが、そこで意見の対立があったときに、どういうシステムなり、仕組みなり、そういうことについてお考えになっているのかをお聞きしたいと思います。

以上です。

金本部会長 お答えしにくい問題ばかりだという感じがいたしますが、何かあれば。

中島政策課長 とりあえず答えられる範囲ですが、最初の目標の階層性なんです、形式的に言えば2つの階層だけになっているわけでありまして。4つの大目標があって、その下に15の目標が並んでいるということでありまして。私どもとしてはこの目標で全体のカバーをしつつ、かつ相互にダブリがなく、矛盾がなく事業を配置できたつもりなんです、今御指摘があったように幾つもの事業があちこち顔を出したりということは、完全に回避できているわけではありませんが、大体というと怒られるかもしれませんが、概ねカバーして相互に矛盾なく書けているのではないかと思います、具体的なものがありましたら御指摘いただければありがたいと思います。

それから、ローカルな指標といいますか、ブロック別ないしは地域別の指標をつくる

のかということではありますが、これは試みてみたいと思っています。ただ、計画本文と
いいですか、閣議決定する文章そのものは法定の計画でありますので、そこには書か
ないと思います。先ほどブロック別に整備方針をつくるという説明をしましたが、そう
いう作業の中で地域別の指標、下水なんかは多分つくりやすいと思いますが、つくり
にくいようなもの、交通事故とかそういうものもあるかもしれませんが、できるもの
はつくる努力をしてみたいと思っています。それをどういう形で表現するかは別途工
夫が要るかもしれません。

それから、住民参加のシステムですが、現に事業を実施するとき、計画をつくる
とき、構想をつくる時、3段階に分けてやりますが、それぞれ計画以降は一定の制
度がありまして、その中で最終的に調整する仕組みがあります。例えば実際に事
業をするときには、調整がつかなければそれは収用してということになるわけ
です。あるいは計画の場合も、都市計画で決めるのであれば、一定の手続を踏
んで決めるという仕組みがあるわけですね。いずれの場合も、諸々の状況の中
で、そういう法定手続に行けるかどうかというところがポイントであって、それ
はどんな仕組みをつくってみても、しょせんは現場の判断という部分だろうと思
います。

もう一つは計画以前の調整の問題がありまして、これは先ほど住民参加のガイ
ドラインのパブコメをしているという御紹介がありましたが、計画の案をつくる
前の複数案提示の住民参加の仕組みを、今日用意しませんでしたけれども、一応
つくっております。それも手法として、例えばこういうことをしなさい、意見の
照会はこうしなさい、案は複数つくりなさい。その中には、やらない案を入
れなさい、公聴会をやりなさい、いろんなことが書いてあるわけですね。そう
いう仕組みを用意して、用意されつつあると言った方がいいかもしれませんが、
そういうつもりであります。ただ、いずれの局面も、制度的な担保のある措置
にいくかどうかという判断は現場に任されている。例えば何時間話し合ったら
やってもいいとか、そんなことは決まっているわけではないということでござ
います。お答えがずれたかもしれませんが、とりあえず。

金本部長 そのほか何かございますでしょうか。

岡島委員 なかなかわかりにくかったんですけども、基本的に国民とか消費者の方
から見ると、何のためにというところが、もうちょっとやさしく書かれてほしい
と思うんです。文章の問題ではないと思うんです。例えばこれは邪推があるのか
わからないけど、旧運輸省と旧建設省が一緒になってこうなって、2つの大き
な審議会があるからこうと、この間扇大臣がお話になった。その省内の調整
みたいなものが結構見えてしまって。そうではなくて、私は国全体の中に公
共事業をどう位置づけるのかということをもう少しわかりやすく。医療もあ
りましょう。教育もありましょう。いろんな国の作業があります。そういう
中で公共事業の基本的な性質はここで、それが時代に合った公共事業とし
てはこういう形がいいんだと、そういうことが出てこないとわからないと思
うんです。

今までどおりと課長はおっしゃったけど、今までどおりを繰り返したただけ
だと。そん

なことを国民は求めてなくて、新しいところをきちっと出してほしいというところで、全体の国の仕事の中の公共事業、社会資本整備の位置づけをもうちょっとわかりやすくどこかに、これは前文かどうかわかりませんが、そういう点をきちっと出してあげれば、文章が難しくてもいいと思うんです。各省の折衝でしょうがないところはわかる。その全体構造がちょっとわかりにくいというのが一つあると思うので、それが第1点です。

それから第2点としては、これは私はなかなかわからないんですけれども、ソフト的なところに少しいろいろ考えを入れる。ソフト的なものを入れるというところをどうやって入って行くのか。例えば1つの事例で一番最後に説明があった、地域間交流とか活性化という話がありました。例えば、スキー場は今全国で600か700カ所あるんですけど、ばたばたつぶれています。あれが全部つぶれると、リフト会社もだめだし、民宿もだめだし、全部だめになると、結局500万人ぐらいだめになるわけです。それはインフラがだめだからじゃないと思うんです。そのところの地域活性化とインフラのソフトとハードのつなぎ方のようなところを指摘していかないと、結局道路がないから人が来ないんじゃないじゃなくて、ソフトと道路がうまくドッキングするというか、その政策が欲しいわけです。

ですから、そういうスキー場だって道路も何も全部あるんだけど、来ない。そういう現象が至るところに起こっているんで、そういう状況を改善するための社会資本整備には、どうしても私はある種ソフト的な視野を少し導入していく。それはここだけではできない話ですね。よその省庁との連携をどうするか。ある意味では重点計画の中で各省との連携、今横島さんがちょっとおっしゃったけど、各省庁の政策とどうやって結びつけていくのかということ、よその省庁がどう言うかわかりませんが、ある程度そういうような全体の中での位置づけも少し示してほしい。そうでなければ新たにつくる必要はなくて、今までどおりやっていればいいわけですから、という気がしました。金本部会長 ありがとうございます。

何か。

三沢総合政策局長 それでは私の方から、後の方の問題のソフトとの関係は、今回まさに国会でも審議したときに、結局ハードだけで物が達成できる世界というのは非常に限定されていて、それとの関連でソフトをどう扱うかということで、できるだけそれを取り込みたいということで、実はこの中にも我々の気持ちとしては随分書き込んだつもりなんですけれども、まだその辺の努力が足りないという御指摘かと思しますので、もうちょっと努力したいと思えます。

ただ、そうは言いながら法律上位置づけられている計画は、あくまで社会資本整備について書けということですので、おのずと例えば環境に関係があるから、環境政策を全部書けということにはなかなかかなりにくい。そこは御理解いただきたいと思えます。

それから、私どもこの指標をつくる作業にやや気をとられ過ぎて、先ほどから何人が

の先生に御指摘いただいているのは、こういうことに至った経緯とか、それから、今の時代でこういうことをすることの意味が十分書き切れてないんじゃないかという御指摘じゃないかと思いますので、そこは前文の中で対応したい。ただ、これもそういうことを文章に書くと作文が難しいんですけども、その基本の部分をできるだけわかりやすく表現する努力をさらにしてみたいと思っております。

金本部会長 具体的に書く段になると難しいことがたくさんございまして、委員の方々も、漠然としたことではなくて、なるべく具体的な御提案をいただければありがたいと思います。

森地委員、お願いします。

森地委員 質問が1つと意見ですが、資料3の第1章のところですが、3-2ページの一番下、(8)のところの「地域の実情に応じた最適な構造・手法を適用したローカルルール」、これの意味が質問です。構造というのが、何を言っているのか余りよくわかりませんでした。

意見は、もとに戻っていただいて(2)のところのコスト縮減とか、時間の短縮化とか、それから(6)のところもそうなんですけど、どうももうちょっとインセンティブが働くような制度にしないと、何%削減しろというやり方だけでは限界がある。例えば1年かかるのを11カ月にしようというときに、お金を返せというようなたぐいの制度をやっている、そんな短縮する人はいないわけで、何かもうちょっとインセンティブ型の話があった方がいいかなというのが意見です。

それから、同じ脈絡で、3-2ページの下、「地方が主体性をもって地域づくりができるよう」云々となっているんですが、ここも一方的に地方に裁量権をとっているのではなくて、もう少し地域間競争がちゃんと働くようなやり方とか、何らかインセンティブが働くようなやり方がある。インターナショナルにはたくさんある。どうも補助金の制度を持っていたら、それ自体がインセンティブになった時代ではなくなって、地方の財政事情から言っても、もうちょっと何かうまいやり方があるのではないかと思うんです。つまり、この自由裁量権も、何かをやりたければどこかの支出を減らしてこっちに重点投資するということが、自治体で自らできるような格好もあるでしょうし、もうちょっと総括的にこういうプランとしてやりたいというところには重点的にやるというやり方もあるし、いろんなアイデアがあるかと思えます。

どちらにしても、主体に対して静的な関係ではなくて、もうちょっとダイナミックに誘導できるようなことを併用した方がいい。余りやり過ぎると、また国がという話になりますが、少なくともいい方向に行くときには、インセンティブが働くような制度にした方がいいかと思えます。

長くなって恐縮です。

金本部会長 構造のところは、特に何かあれば。

中島政策課長 構造のところは、道路の車線を1.5車線にするとか乗用車専用道路とい

う意味なんです、先生に聞かれると何か言葉遣いがおかしいのなと思って緊張したんですが、ごく普通といたしますが、いつも言っている 1.5 車線とか乗用車専用道路という意味で使っております。もし変であれば、また。

それから、コスト縮減とかスピードアップのインセンティブが働く制度ということですが、ぜひそういう仕組みをつくりたい、つくった方がいいという印象は持っておりますが、こればかりはなかなか国土交通省だけで自由にならないようでありまして、内閣全体の風潮としては、コスト縮減したらその分予算を減らすということまで言われておりまして、そんなことでは元気が出ませんと申し上げているんです。空気としてはむしろそんな空気であって、つらいなと思っております。

それから、3つのところの御趣旨はわかりますので、勉強して工夫してみたいと思います。確かに金をやるからということではなくて、もうちょっと使い勝手とか、動機が多様性、ニーズにこたえているか、タイミングとか、いろいろあると思います。きめ細かい配慮が必要だと思っておりますが、勉強したいと思っております。

金本部会長 八田委員。

八田委員 今森地先生がおっしゃったインセンティブが働く制度にすべきだということはその通りだと思います。いろんなところが抵抗するからこそ、全部をひっくりめたときの社会的なコストを削減できる方法を入れるインセンティブを与えるべきだという項が、どこかにやはりあった方がいいと思います。

それから、2点意見を申し上げます。1つは、この「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」という項目ですが、これらはどれも何らかの意味での環境の整備なんですね。「暮らし」は住みやすい環境、「活力」は会社にとってもいい環境だと思います。それなのに、環境だけ別に取り出しているのがわかりにくいと思いました。

しかし、住民にも企業にも役に立つものもあります。それが「環境」と書いてあると思うんです。ただし、「安全」だけは、独立した項目と考えます。そう考えたら、納得がいくというのが1つです。

今申し上げたのは、「環境」に対する一つの説明ですが別の説明もあり得ると思います。実は、「環境」のところの最初の3つは、言ってみれば外部不経済と言いますか、排出物の処理的なことなんです。人に迷惑をかけることに対する処理で、それに関して一つ特化して項を立ててしまうことが考えられます。そうすると、一番下の(4)とか(5)というのは、ある意味では「暮らし」の方に入れてしまうこともできるかもしれませんが。しかし、そうしますと先ほど萩原先生が指摘された、水は「環境」のところにも入っているし、「暮らし」のところにも入っているという問題は解決します。

次に、個別具体的なことで多少申し上げたいと思うのは、一覧性を持たせることは非常に重要なことだと思うんです。資料2で表になったことは大変いいことだと思います。特にバリアフリーのところ非常に大切ですが、ここでは常に段差があるかどうかだけでなく、より一般的に通行しやすさに関するものがバリアフリーの項に入っている

のではないかと思います。例えば、多くの高齢化の御老人の方にとっては、地下鉄のエスカレーターの使い勝手は非常に大きな問題です。例えば降りて行く方向にもエスカレーターがあるかどうか。同じエスカレーターでも、途中で細切れになってないかどうか。あるいは、広い意味では電車を乗りかえるときに、赤坂見附での丸の内線と銀座線の乗り換えのように、ホームで向こう側にすぐ行ければ階段を省略できるかどうか。バリアフリーというのは、このように一般化した概念で入ってこれるのではないかと思います。

それからもう一つは、都市のところですが、都市交通の快適性、利便性、2 - 4ページあたりですが、都市の観点から言って、2 - 4ページの(1)の国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスということがありますが、これは別に国際拠点空港だけでなくいいわけで、普通の空港と都心部とどれだけ円滑に結ばれているか、これは非常に重要な指標であり得ると思います。

それから、都市交通の利便性というのは通勤時間の短縮がどうなるかも重要だと思います。それを指標化するのは難しいかもしれませんが、それから、都市のインフラ整備に関連して言えば、結局都心の居住用の床面積がどれだけ増えているのか。そういうことも一つの指標になり得るのではないかと思います。したがって、従来の政策を並べかえて見ることから出発されたとおっしゃったけれども、そこから出発すると、実はさらに何を追加すべきかというのが出てくるのではないかと思います。以上です。

金本部長 分類の問題は1つの決めで、八田分類というのがあったらつくっていただけると非常にいいかもしれませんが、中途半端ないじり方は難しいのかなという気がいたします。

それから、萩原委員からもあったんですが、目標と事業について、ここでは一応1目標にそれぞれの事業をとということで、余り重複がないような形ということですが、それもよく考えるとおかしな話で、大きな事業というのはいろんなインパクトがございますので、複数絡んでいるのが当然かなという気もするんです。その辺は少し議論いただいた方がいいのかなという気がいたします。それが私のコメントです。

今の御意見について、バリアフリー関係は、どなたか委員の方でお詳しい方がいらっしゃいませんか。今の八田委員のバリアフリー関係で、もうちょっといろんな指標があり得るのではないかというお話だったんですが、もし事務局の方で何かあればお願いします。

中島政策課長 いろいろ具体的に御指摘いただきましたので、勉強してみたいと思います。バリアフリーはうちの内部でも議論がありまして、ユニバーサルデザインはどこでも使いますが、もう少し段差がないとか、それだけではなくてという議論がありましたが、現状こういうことになっています。ただ、目標の文章表現の中では、書いたからどうということではなくて、すべての人々が暮らしやすいとそういう表現をしてみたんですが、気持ちとしては、あらゆる人にとってバリアがない状態を目指すということで、

また今後勉強したいと思います。

それから、目標の点は、実はつくる過程でもあっち行ったりこっち行ったりしているんですが、さらに今後議論をしたいと思います。上のレベルの区切り方として、例えば都市再生とかそういうのもちょっとやってみたんですが、全部がおさまりにくくて、多少抽象度の高いものになる。確かに環境というのは、若干書いてあることについては立派な名前がついておりまして、ここは狭い環境なんです。昔の環境問題的環境といいますが、外部不経済的環境で。最後の水質もBODという話なので、確かに自然再生がちょっと違うかなという感じで、これまた内部で議論してみたいと思います。最後は私どもの責任で決めるしかないのかなと思っております。

それから、住宅の話は随所で御指摘があって、中になるべく散りばめているんですが、これも制度の制約がありまして、住宅本体のものは今の住宅5計をもう一度見直すときに議論し直そうということで、とりあえず対象外になっております。ただ、そういう制度的な外延があるので、新たな話は関係ありませんとばかり言っていると、何となく世の中からばかにされるんじゃないかという気もしますので、閣議決定はそれとして、世間に言うときに、もうちょっと広い視野で説明していく努力をしたいなと思っております。

金本部会長 越澤先生。

越澤委員 数点ほど意見を申し上げます。きょうの資料3の3-2でございますが、前回発言したものとして、地方ブロックあるいは都道府県との関係ですけれども、こういう限られたページの中ではかなり記述していただいたと思いますし、また、内容的にも私自身はこのような形がよろしいんじゃないかと思っておりますので、今後具体的に地方ブロックとか、こういう方針をどうつくっていくかというところでいろいろ工夫なり、また公共団体とも御相談いただければいいのかなと私個人はそう思っております。

それから2点目でございますが、ちょうど公園緑地の小委員長をやった関係もございしますが、今回の従来の事業別にやっていた5カ年計画を横断的に組みかえて新しく打ち出そうという中で、水・緑豊かな都市生活空間ということで、実際は国民の感覚から言っても、上流の水源林から、特に河川の緑、あるいは道路の緑、それから、普段大部分の方がこれは港湾の緑と思ってなくて、実は水辺とか港湾地域の公園を活用したり楽しんでいるんです。

ということで言いますと、こういう政策が打ち出されることは大変いいと思っておりますので、またこれも期待が大きい部分だと思いますから、これはぜひ、それぞれの分野でこういうことがあると思いますけれども、ただ、最終的には個々の従来どおりの縦割りの事業で展開するしかないわけでありまして、ですから、それぞれの事業の中でこういう連携したものがどれだけ新たに出てくるか、あるいは、それが国民から見て実感されるかというところが勝負だと思いますので、そこら辺は今後のまた5年後を含めて、そういう期待なりそのときのアウトカムはどうなっているか、むしろそういうことなのかなと

私は思っております。

それから、これはどうでもいい細かいことなんですけれども、今回、横書きの第2章別紙は本文の中の一部であるという御説明でしたので、ちょっと工夫していただいて、これも縦書きになるように、さっと読めるように。これはワープロの組みかえと技術だと思いますが、事務方が大変かもしれませんが、少し頑張ってください、スーッと読みやすいようにという感じがしております。これはどうでもいい意見です。

もう一つは、これまでも住宅の意見が出ておまして、また政策課長さんもお答えになっているんですが、1つ伺いたいのは、今までの仕切りとして住宅、私自身も5カ年計画のときの審議会のメンバーですのでわかっておりますが、法律上入れられないということになっているのか、先行してこの5カ年計画の前に既に決まっていたので今回はそういう取り扱いなのか、制度上その後のことを伺いたいと思います。

もう一つは、この中で、とは言いながらかなり住宅に近い指標が大分入っておりまして、例えば水害に遭わない場所とかいろんな形で入っているわけです。具体的な話になりますが、密集市街地内の老朽した住宅が現在何万戸あって、それをいろんな政策で何万戸まで減らしましょうとか、そんな指標も本当はあっていいのかなという気もするんです。とは言いながら住宅そのものが制度的にどうなっているのか。国としてせっかく横断的にやって、社会資本整備重点計画をつくりました、また別に住宅をやりますというのは、説明としては余りいい感じもしません。今回は無理だとしても、次のときは住宅を本格的に取り込んでおくことが正解だろうと思います。制度的にどうなっているのか、法律をつくったこともありますので、それを伺いたいと思います。

三沢総合政策局長 前の住宅局長ですのでお答えさせていただきますと、かなり基本的な議論がありまして、住宅以外の5カ年計画、これは明らかに公共事業5カ年計画で、公共事業についての量をコントロールしている計画でした。住宅は越澤先生御存じのとおり、ほとんど市場で供給されている財で、これを他の公共事業と同列に扱って、社会資本という枠の中で議論するのが本当にいいのかどうかという議論があります。

そのとき仮に取り組みにしても、計画として取り組む観点、ほかの公共事業は明らかに公がやることをコントロールする手段としての計画なんだけれども、住宅の5カ年計画というのは、セーフティネットとしての公営住宅等に関してはそういう要素が非常に強いんですが、それだけではなく市場環境の整備とか、そういう方に議論の中心が向かっている。かなり違うところもあるし、同じところもある。そこはもう一回住宅は基本的な議論をすべきじゃないかということで、今住宅地分科会の方で御議論いただいております。したがって、今回の法律は住宅は入らないという形になっております。

住宅の方で御議論いただいて、結論としてそれは一本化することが適当であるという御議論であれば、その段階でそういう方策もとれると思っております。ただ、さらに住宅について計画をつくる意味は何なんだろうというところまで御議論いただいた上で、場合によっては計画というスタイルではなくて、別のスタイルもあるかもしれない。い

ずれにしても、そこはもう一回住宅政策全体の中で基本的な御議論をいただく。それを待って必要ならばこの中に取り組み、取り組まないの判断をするのかなということで、とりあえず今回の法律制定のときはそういう形にしているということでございます。

金本部長 どうぞ。

越澤委員 何でもかんでも計画を合併すべきだと、そういう意見ではなくて、今回のもともとの国がこういういろんな政策なり補助金なり、それから自ら直接施工する場合もあると思うんですが、お金を投じてやる意味が何なのかというところで、やはり暮らしとかそういうものがある。その中で、当然ながら個人なりいろいろ民間サイドで自主的にというか、プライベートな財産を管理したり投資するというのは当然あるわけですけども、国の政策的に関与する部分の、暮らしに関する部分というのは当然あるんじゃないかということで、それを何らかの方針なりビジョンなりやる部分と、こういう総合的な計画でやるべき部分との仕切りがあるんじゃないかと思しますので、そういう点で申し上げたわけです。何でもかんでも、すべての国の政策を一本化してくださいとか、審議会を全部合併してくださいとか、そういう意味ではございません。

三沢総合政策局長 ちょっと言葉が足りなかったんですが、したがって、そういうことで法律の立て方としてはこれは別になっている。しかし、当然暮らし全体をながめたときに住宅というのは非常に大きい関心事なので、この計画の中にどこまで盛り込めるかは別にして、できるだけ一覧性なり、全体として国は何をしようとしているのか、そういうことがわかる工夫はぜひしていきたいと考えております。

金本部長 どうぞ。

八田委員 先ほど私が言いましたことは、ひょっとしたら誤解を生んだかもしれません。住宅の都心の床面積について、ある種の目標があってもいいんじゃないかと言ったのは、住宅政策としての目標ではなくて、都心のインフラ整備の目標として申し上げました。都心の容積率を緩和したらどうだろうというときに、都心のインフラの制約になるからできませんという反応が、いつも出てくるわけです。であるならば、容積率の緩和をちゃんと可能にするようなインフラ整備をする目標を立てるべきではないか。そういう観点から申し上げたんです。ですから、住宅の方の計画とこれを合体しろという意味では全くありません。しかし関連してくることがあるんじゃないかと、そういう意味でございいます。

金本部長 白石さん、どうぞ。

白石委員 貴重な資料をありがとうございます。皆さんから既におっしゃっていただいたこともあると思うんですが、重ねて何点かお願いを申し上げたいと思います。

資料を拝見させていただいて、ここに書かれたそれぞれの目標と重点項目というのがなかなか頭の中にすんなり入ってこないんです。なぜだろうと考えてみると、ここで書かれている重点目標がとてもあいまいで、バリアフリーのところだとすると、例えばひとり暮らしの高齢者の人が自分の家の中で、少なくとも自分の小学校区の中は買い物に

行けるようにしようとか、最寄りの駅まで行ってそこで公共交通機関に乗れるようなことが理想だね、というような具体的な目標の姿が明らかになっていないと思うんです。これは多分こうした個々の重点目標の作業を積み上げながら、これから前文を書かれていかれると思いますが、前文の中でぜひこの計画がすべて実行された後は、どんな国土の絵姿なのか、国民生活が実現するのかという具体的なところをお書きいただきたいというのが1点目のお願いです。

2点目は、重点目標のところをもう少し具体性を持って、どんな生活が実現するんだということをお書き添えいただきたい。

さらに3点目は、ここで書いてくださっている指標の中にも、このように並列ではなく、最も重要な指標は何なのかという優先順位があるはずだと思うんです。例えばバリアフリーだと、今住宅の中で手すりがついているとか、段差がないとか、そういった条件の住宅がわずか3%しかないから、国民生活にとって最も基本的なインフラである住宅が重要だから、じゃあ住宅からやろうというふうに指標の中での優先順位も少しお考えいただければと思います。

次に、岡島委員からも御指摘がございましたけれども、ここの指標を見ると割とハードに偏ってしまっていて、バリアフリーで言えば、こうしたことをやると同時に、きちんとそれを情報提供していかない限りは使えませんので、ソフト面の指標づくりはすごく難しいと思いますけれども、事業の概要の中でできる限りソフトについてもお書きいただきたいと思います。

そして、次はPIです。このPIはとてもいいことだと思うんですが、やり方によっては、答える側が目先のことと申しますか、身近な安全とか暮らしのことに割と興味、関心を引きやすいと思うんです。また、人口が多いところの意見とか、答える側の年齢層に引っ張られやすいという影響を受けることもあろうかと思えます。割と50年先を俯瞰したような産業基盤づくりについてはなかなか意見が出てこないと思うんですが、PIする、情報提供する側の技術もすごく重要だと思います。こういうことは国民生活とはかけ離れているけれども、すごく重要なことなんだという啓発、普及するようなPIの仕方もすごく重要だと思いますので、そのあたりの工夫をお願いしたい。

最後ですが、これは平成19年の目標を出していただいているんですが、私は19年までに途中段階で、今の段階でどれくらい達成されているのかという中間のチェックをやるべきではないか。なぜ目標の半分が達成できていないのかどうか、どういうところに原因があるのかどうか。1つの指標が達成されて、これは思ったより進捗度合いが進んでいるけれども、これをやったことによって、ほかのどういう問題も同時に解消されているんだというような指標の到達度と、到達できていない要因の説明責任が必要ではないかと感じました。

以上、長くなって恐縮ですけれども、お願いでございます。

金本部会長 何かございましたらお願いします。

三沢総合政策局長 最後の点は非常に大事な点で、これは国会でもそういう御指摘を再三いただいております。そもそも何のために指標をつくるかということ、まさに達成度を図るための指標としてつくるといふことですので、この法律自体の中にも、こういうアウトカムなり事業目標を一つの評価の基準にして、きちっと評価していきなさいということを書いてあります。当然、評価するということは、それに基づいてまた必要な予算措置なり何なりを考えるということですので、それはまさに何のためにこれをやっているかということの一番基本的な点でございますので、十分それは我々も心してやっていきたいと考えております。あとの点は政策課長から。

中島政策課長 P Iの仕方ですが、工夫したいなと思っています。従来と同様これをパカッとインターネットに載せまして、御意見があったらどうぞというやり方が一つ。それに加え、実はまだアイデアで、うまくいかないかもしれませんが、モニター制度というのをつくりました。モニターさんを使いますとか、各整備局でおつき合いがあるというと変ですけども、例えば河川を管理してもらっているNPOとか、いろいろな団体がありますので、そういうところとコミュニケーションするとか、あるいは今いろんなネットを通じて、アンケートと言えはそれまでですけども、御商売でやっておられるところもありますし、いろんな仕組みがありますので、そういうところを使うとか、ちょっと考えてみたいと思います。

事業の概要にソフトが欠けているということですが、ハザードマップの作成というのは、例えばこういうのはソフトで書けるんですけども、これは社会資本の計画だろうという話が出てきまして、どうしてもそこが隠されてしまうところがありまして、どこまで行けるかということがありますが、極力関連する範囲でソフトも書きたいと思いません。

それと指標の優劣ですが、これはちょっと自信がないというか、実はここへ登場するまでに大バトルがありまして、あえなく沈没した指標がこの下にございまして、これらは落選と。無事にここまで来たというのは、みんな立派な指標であるということになっております。途中で死屍累々状態になっております。したがって、ここまで来た指標をまた、君は立派だけど君はちょっとというのをやるのは、若干情においてしのびないところがあるんですが、そうは言っても、それがわかるような工夫をしるということだと思しますので、考えたいと思います。

それから、目標を具体的に。それは次官とかにも言われておりまして、例えばこの計画ができれば、東京の都心に住むOLの暮らしはどうなるんだとか、地方にいるお年寄りの暮らしはどうなるんだとか、日本の産業はどうなるんだとか、過疎に悩むさっきのスキー場、そういう地域はどうなるということを語れと言われておりまして、それは閣議決定では無理でございますということを私は言うておりまして、それはそれとして、これを踏まえたわかりやすいプレゼンを工夫しるという意味かと思って今頭を悩ましていてるところであります、努力したいと思いません。

答え漏らしがあるかもしれませんが、とりあえず。

金本部長 今の点具体的にはというのは、地域に落とした格好でというので、次のステップで地方整備局あたりでということでございますので、そこで頑張ってくださいればもう少し具体的になるかもしれませんが、やはりこの段階では、かなり限界があるかなという感じを持っております。その範囲内でなるべく努力していただくということをお願いしたいと思います。

小幡さんどうぞ。

小幡委員 私もこの指標のダブリというのは技術的になかなか難しいなと思っております。例えば非常に興味深いのは、今まで下水道であったら下水道の達成率という形だったのが、汚水処理人口ということで、集落排水や浄化槽という他の省庁の話を含んで目標になっている。これは非常にほかの省庁まで含めた縦割りを廃するという指標として、すぐれていると思うんです。同時に、当然下水道については河川、水域の浄化という、水の環境の問題が別のところへ出てきて、このあたりの重複をどういうふう調整するか。技術的にうまい方法があれば一番いいのではないかと考えております。

もう一点だけ手短かに申しますと、公共事業批判の中で目標を掲げるというのは、もちろん一覽性ということで大変よろしいんですけども、第1章のところはかなり充実する必要があるのでないかと思えます。コスト削減で、いかに効率的にこの目標に向けてやっていくかというところでございます。

できましたら、最近是非常に法律改正も頻繁に必要であれば行うという状況になっておりますので、例えば第1章に土地収用法の適切な活用というものもございませう。また、PFIであればPFIの障壁となる法律をいじる必要があるかどうか、あるいは地域のローカルルール、今までの安全のためにこれだけ必要であったというふうな構造基準等々をもう少し柔軟にできるようにするとか、こういうことは法令とのかかわりでございませうので、ぜひともそういうことを積極的に進めていただきたいなと思っております。

金本部長 最後の点は、ここで書けるかどうかは私ははなはだ疑問かと思っておりますが、努力していただくというのは当然のことかと思えます。

宮本委員、どうぞ。

宮本委員 私も簡単に意見を述べますが、一応こういうプラン・ドゥ・チェックということで、最後のチェックは大事だろうという意見も先ほど出ましたけれども、それは市民というか、国民の満足度をどういうふうにはかるかというところで、途中経過もそうですが、最後の評価をきちんとやっていただきたい。

パブリックコメントなんですけど、これは余り信用ならないというか、もういつもいつも同じ人が、いろんなテーマで書いてくれ書いてくれというふうにならざるを得ない、一応利害関係のある人、業界からのパブコメはものすごく出るんですけど、一般の市民のパブリックコメントというのはなかなか出にくいということを考慮していただきたい。だから、満足度の指標は、今さっきモニターとおっしゃいましたけれども、そういう手法を

確立していただきたいと思います。

それからもう1点だけ、この資料の中には、いわゆる情報通信関連のことには余り触れてない。電子入札等がありますけれども、そこはどうなんでしょうかというのが質問です。

以上です。

金本部長 何かございますか。

成田委員と黒川委員が手を挙げていらっしゃるんですが、成田委員お先にということで。成田委員 実は建設省、運輸省時代にいろんな審議会に出ましたけれども、国土交通省になってから初めてでございます、全くの新参者でございます。ただ、この問題につきまちはかなり本質的な問題を含んでいると思っております、何遍かの経過の中で委員の皆さん既に御了解があるんだと思うんですが、そういう問題をお聞きし、意見を述べたいと思います。

従来の公共事業計画をこういう形で一本にまとめて、新しいいろんな手法を導入したことについては大変評価したいと思っているわけです。非常に結構だと思うんですけども、ここで挙がっている具体的な公共事業の施策、指標を見ますと、先ほど事務次官の方から、国・地方の関係の役割分担について御意見を伺いたいということがございました。

この指標や事業を見ますと、この中には国だけではなくて、地方公共団体、民間が一緒になってやらなければ達成できないものが含まれているわけです。これが閣議決定される。指標というのは法的な拘束力はもちろんないと思うんですけども、閣議決定する以上は内閣としての責任が生じてくるわけです。そこで、国だけの責任であるのか、地方公共団体などもともに責任を負うのかという問題が出てくると思うんです。

そうしますと、この指標なり事業の中身をどういう形で地方公共団体の責任を持ってもらうのか、こういう問題が出てくるわけです。この中には地方公共団体の代表は入っていない。それは当然かと思うんですけども、地方との意思の刷り合わせは、この指標を達成する上で非常に大事なことはないか。しかも、これは行政評価でフォローアップするわけですけども、そういった意味でいろんなところの主体がフォローアップしなければいけないという問題になるのではないかと思うんです。

私が伺いたいのは、最近の三位一体の改革というのはどうなるかわかりません。私は三すくみだと思っているんです。これいかんによっては、かなり国庫補助金、負担金というものは切られる恐れが政治的な決定の結果として出てくるかもしれないと思うんです。今度事業費や箇所づけはしないということになっているわけですが、事業費との関係である程度指標は動いてくる可能性があるんじゃないか。今の状態が継続するという前提での行政評価のほかに、非常に大きな情勢の変動による指標の読み直しもあり得るのかどうか、非常に大きなものでお答えされにくい問題かもしれませんが、ちょっと伺ってみたいと思います。

金本部長 今回の指標の位置づけと地方との関係ということですが、御説明いただければと思います。

三沢総合政策局長 この計画の中に当然、成田先生おっしゃられるように地方の事業が入っております。例えば下水道などのように、地方の事業が入っているわけです。その責任がどうなるかという、形式論で言うとももちろん国が閣議決定するもので、国が責任を負う。そうすると地方がやることについては、地方がそういうことをやれるように、補助金も含めて国がどう応援していくのかということかと思っております。

三位一体の議論がどうなるかというのはなかなか難しいんですが、必要があれば次官に補足してもらいますけれども、来年度の方角に向けて、恐らく経済財政諮問会議で骨太の方針が示されますので、それは恐らく夏前の6月末ぐらいに出されると思います。ですから、その段階を踏まえて何か変えるべきことがあれば、この指標そのものはこの審議会で御議論いただいて、秋ぐらいまでと思っておりますので、修正で必要なものがあれば、当然修正していくということかと思っております。

それから、計画期間中にも非常に大きい情勢変化があったときは、計画そのものを見直すという法律の規定もございますので、非常に大きい情勢変化が、特に国と地方との関係でもあれば、見直すこともあり得るのではないかと考えております。

金本部長 黒川先生。

黒川委員 私は意見という格好にさせていただきますが、資料3の第1章のところなんですけど、これは社会資本整備する側から書くんですが、一番効率化とかスピードアップのときに、住民の協力というのがありますが、一体何に今主体が困まっているかということを少し列挙してみたらどうか。一つの問題は、土地を確保するという問題が非常に時間のかかる要素として出てきているわけですね。

一つは、地籍が日本では確定していないことによって、全部の事業で全部測量から入らないとできないということがすごい問題になっていて、それをどうしたらいいのかということ、一つは地籍測量をやるということもそうですし、それに対する国民としての協力義務があるんだという願いをもう少しちゃんと、この前文になるのか、どこかで書いておいた方がいいのではないかと。逆に言うと、そういうことでいくと新規事業採択時に、結局土地の問題がちゃんとわかってないで事業採択して、その結果だれの土地がどこにあるのかわからずに事業期間がただ漫然と延ばされていってしまう。その結果事業ができない。

ここで土地収用の適切な活用ですが、本来でいくと、例えば都市計画決定したとか、事業採択した段階においては、公共の福祉のためということが解決されているんですから、本当はなるべく早く収用法を適用した方が私は本来の筋で、なるべく収用をかけないで合意で行こうということではなくて、今後は土地収用法をかなり積極的にかけるんだということまで踏み込んで言えるのかどうか、ということも少し検討していただければと思います。

以上です。

金本部長 時間もあれですが、何かお答えがあれば。

三沢総合政策局長 それは工夫してみたいと思います。

金本部長 時間もあれなんです、あと御発言のある方は、4人ですか。手短にお願
いしたいと思います。

まず、漆原委員の方からお願いします。

漆原委員 私も成田委員と同じように建設省、運輸省の続きで、間が切れておりまして、
国土交通省では新人でございます。今日は専門的な言葉の概念の共有について、二、三
感じたことを申し述べさせていただきたいと思います。

まず横断的計画ということは、申すまでもなく時代の良識、コモンセンスに基盤を置
いた姿勢。このかたちは、個々の専門的・事業分野と、他省庁との連携を含めた相互の横
断的計画を、いわば善政という分母の上に並ぶ同じ分子である、という捉え方が合理的、
建設的だと思います。

次に、例えば環境という概念について。ご承知の通り、60年代初めから、自然生態
系の複合的な問題解決の必要や、産業化、〇〇化に伴った副作用のような複雑な諸問題
に対応して、北米から提唱された原義は、広い意味の環境学で、社会資本をつくる建築、
都市計画、地域経済開発、地理学、環境資源等の専門分野を学際的に網羅する、という
認識は共有しておいた方が、異なる体験や立場を分かち持つ間で対話を進めやすいと思
います。

以上と関連しますが、日本の国土と関わる人々の特徴と限界は、エネルギー、ゴミ処
理、水、緑、その他多くの専門意識を、横に統率するモラル・スタンダードが見えにく
いことでございます。一つ一つ、個々の社会資本を、周辺環境との機能的かつ審美的な
整合性の下に整備するという問題意識が、世界の中で立ち遅れている、という現実を直
視したいと思います。

それから、やはり問題になっていましたパブリックインボルブメントの件。地域住民
と地方公共団体、民間と国との関係性ということでも常に問題があると思いますが、問
題がいろいろとあるということを前提にして、少なくとも指導的立場にある者には、見
えていた方がいいということの1、2点具体的な事例を参考意見と重ねて申し上げさせ
ていただきたいと思います。

それは例えば国であろうと、学界であろうと、民間の業界であろうと、一般の国民で
ありましても、それぞれの特徴と限界があるのは当たり前のことなのですが、特徴を生
かそうとする見識としては、例えば地方の人間、日本列島のそれぞれの地域に代々住む
人間に一番わかりやすいことの一つは、土地の情報ですね。何世代も前にさかのぼる自
然、風土と関わる土壌の歴史と知識等を非常によくわかっている人々との対話の手法を
洗練させることは、各々の関係性の向上にもつながりますし、そういう延長上にパブリ
ックインボルブメントのような制度が置かれますと、効率的、効果的な意見の交換が行

われやすいと思います。けれどもパブリックインボルブメントをめぐる今日の日本の社会環境は、まだ初歩的のステージにあると思います。戦後半世紀の間の訓練の不在を考えましたら当然なわけですし、国民の満足度とか不満足度ということも広義の環境への意識の未成熟、関心の持ち方が、経済実利主義と利己主義に偏っている習慣と無縁ではないかもしれません。

市街化された地域住民の満足度ともかかわる事例では、中高層化の進展がございます。中高層化に伴って、相応の周辺環境にかけた美意識の不安定さが文字通り浮かび上がって参ります。

都心のマンションの上階に住んでおりますと、ながめがいいですねというふうな言い方をされます。実際には過去半世紀に減ったのは緑の絶対量で、眼前には、ほかのマンションとか、オフィスビルの無機的な屋上の風景が延々と続く。その見え方は、防災、エネルギー消費の問題、ヒートアイランド化促進にかかわる問題点等を示していると同時に、すぐれて景観の問題でもあるはずですが、そう感じる国民は、今、現在何%くらいなのでしょう。

一流のディベロッパーあたりでしたら考えていらっしゃると思いますけれども、屋上に貯水槽等の設備を並べるとというのが日本の戦後型近代化の見慣れた風景として受け入れられているようです。一般の住民はそれらには、進歩、便利、新しさを感じても、無秩序や醜さを意識することはあまりないのではないのでしょうか。御存じのようにニューヨークのマンハッタンの7～8階の家から下のセントラルパーク近辺の建築物を見ましたら、屋上の貯水槽等の装置は見えないか目立たないようなデザイン上の工夫を19世紀以来続けているのと、東京は対称的です。屋上をサンフランシスコ方式に屋根をかぶせるとか、屋上緑化を進めるのは、日本の風土に合う近代的発想でもあり、エネルギー節約、ヒートアイランド化の調節にも役立つはず。そのための法律の検討、容積率利用に対する問題意識の改善等、社会資本整備の質を上げることについて、中高層の景観の例をあげましたが、道路環境でももちろん同じで、電線から自動販売機の扱いに至る街路の景観、防災、安全意識の向上等、政策の場でも、各専門分野の人々が一般住民の良識を導く手法と合わせて協力することで、都市再生の途も開けると思います。景勝道路といった見方をできるだけ導入する方向で検討していただきたいと思っております。

長くなって失礼申しました。

金本部長 時間も超過しておりますが、何人かの方がまだいらっしゃいますので、とりあえず手短に御意見をいただくということで、少し超過しますが、そういうことでお願いできればと思います。

まず、中村委員どうぞ。

中村委員 意見ということで手短に申し上げます。特に資料2というか、第2章の部分でございますが、1つ目に思ったことが、2 - 4ページの(3)都市交通のところ、

道路の渋滞の緩和がかなり重点的になっていますけど、基本は歩行者であり、自転車であり、いろんな乗り物であるという視点はもう少し、多分どこかの資料に書いてあるんでしょうけど、この資料2のところでも、そういう見出しが指標のところにあってもいいのかなと考えています。具体的な指標というのは今出てこないんですが、そこが1つ。

もう一つ都市交通に関して思うのが、1章にはそういうことがあるんですけども、既存のインフラと既存のソフト、既存の交通のシステムをよりよくするという部分にももう少し重点があってもいいのかなと思いました。

それから2つ目は、先ほどどなたかありましたけれども、情報通信技術という部分はまだもう少し強調してもいいかなと思っていて、いわゆる交通ではITSと言うんですけども、ITSと言うとすぐにETCとくるんですけども、そのETCにしても料金所渋滞ということだけで言うんじゃなくて、例えば高速道路の料金を変えることで、もう少し利用が効率化されるとか、支線のランプをつくることで全体の使い方がよくなるとか、全体の自動車専用道路自体の効率化というところにうまくいくような話があることと、もう一つはバリアフリーの話も実はITSで結構いける話があるので、細かい方には書いてあったんですけども、見出しの部分でももう少し出してほしいと思います。

最後の1点は非常に細かいけど変な話なんですけど、2-2の(2)のところの指標で、防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合という指標があるんですけども、これは資料5の方まで目を通すと、世田谷区が改良されても、横浜市が改良されても、1つであると。人口300何万の横浜市で、10ヘクタールのものが1個買えただけで、それでオープンスペースができて合格というのは、ちょっとないんじゃないかと思いましたので、考え直していただきたい。

以上です。

金本部会長 次、お願いします。

須田委員 キーワードの問題なんですけれども、2つ要望がございます。1つは、重点目標の全部で15あるとおっしゃっていましたがゴシックで書いてありますね。このゴシックで書いてあるあたりに、「美しさ」というのが余り入ってないんです。国土計画とか、地域づくりとかそういうものに対しては、これからは美しさというものが求められるということは皆さん御承知のとおりで、何かそういうのがこのゴシックのあたりに入っているといいなと私は思います。

それからもう一つは、まさに地球は一体という時代ですから、国際物流といいますか、国際物流の円滑化といいますか、こういう表現もこのゴシックの中のどこかにあった方がいいのではないかという気が私はするわけです。そうでないとPIを受けたときに、皆さん方もその重要性がはっきり認識できない恐れがあるという感じもいたします。

この2点だけ要望いたします。御検討ください。

金本部会長 廻委員、どうぞ。

廻委員 須田さんのお話とダブリますが、私も「美しさ」という言葉を加えていただけ

ればと思います。

社会資本整備の目的は国民が便利で、安全、安心、楽しく、豊かに暮らすためですが、21世紀は、これに、「美しく」を加えるべきではと思います。

私の専門は観光ですが、観光はこの「美しさ」に大きく影響されます。

須田委員のおっしゃるように、是非どこかに、目立つようにゴシックで「美しい」という言葉をいれていただければと思います。

金本部長 ということ、皆さんにいい御提案をいただきましたが、あと特に事務局から御回答がなければ、こういったことを考慮に入れてパブリックコメントに付ける案をまとめることになるかと思っています。このプロセスはなかなか難しいようであります、こちらを立てればこちらが立たないということになるんですが、とりあえず今後の進め方ですが、パブリックコメントに付けるのはかなり急ぐ必要があるということで、今日いただいた意見を入れて修正して、それについては、もしお許しいただければ事務局と私で調整して、パブリックコメントにかけさせていただければと思います。

その後また時間があって、次の段階でパブリックコメントと、それから各委員の今日お出しになったこと、あるいはそれ以降に考えられたことを考慮に入れて、次のステップでもう一回修正ということになるかと思いますが、そんなことでよろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

金本部長 どうもありがとうございました。

ということ、ちょっと議事が不手際で時間を超過いたしました、以上で私の範囲は終わりにさせていただきます。

あと事務局の方から何かございましたらお願いいたします。

大塚政策企画官 それでは、議事録の内容でございますが、本日の計画部会の内容につきまして、後日、各委員の皆様方に議事録を送付させていただきまして、御確認をいただいた上で、公開という手順で進めさせていただきたいと思っております。

一方、速報版を出す必要がございますので、一両日中に極めて簡潔な内容の議事概要を国土交通省のホームページに掲載させていただきたいと思っております。その点よろしく御了解いただきたいと思います。

以上で、本日の議事は終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。

閉 会

第1回計画部会後に、西谷剛委員より以下のとおり意見をお寄せいただきましたので、併せて掲載します。

社会資本整備重点計画について

2003.6

- 1 いわゆるアウトカム指標として「暮らし」「安全」「環境」「活力」を掲げているものの、内容は物的施設の整備に関するもののみとなっており、トータル性に欠けるとの議論がありうる。この点について、例えば、既存の社会資本の有効活用という基準で関連施策を取り上げ、それらとの連携を図りつつ社会資本を整備する旨を、必要に応じ章立てして記載することについて検討してはどうか。
- 2 社会資本整備重点計画法第3条第3項の「地域の特性に応じた」という点の計画への反映については、具体の地域を想定しつつ、地域ごとに指標の優先順位を明確化し、4つの大指標の組合せで地域特性を大きく分類してみるようなことが検討できないか。