

社会資本整備審議会・交通政策審議会第3回計画部会

平成16年7月22日(木)

【事務局(海堀)】 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・交通政策審議会の計画部会を開催させていただきたいと存じます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところを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。事務局を務めさせていただいております政策課の海堀でございます。

それでは、まずお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。お手元には、配席図、議事次第、それと資料1から7までをご用意させていただいております。漏れている資料等ございましたら、事務局にお知らせくださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

また、臨時委員の方々、新たに委員にご就任いただきました皆様のお手元には、封筒の中に任命書と指名書をご準備させていただいております。よろしくお願い申し上げます。

続きまして、委員の先生方のご紹介に移らせていただきたいと思います。

前回の計画部会以降、新たに委員にご就任いただきました方がいらっしゃいます。時間の都合もございますので、部会長及び、新たに委員にご就任いただきました方々のご紹介をさせていただき、それ以外の委員の皆様につきましては、お手元に配付させていただいております座席表及び資料1の委員名簿によりまして、ご紹介にかえさせていただきたいと存じます。

最初に、部会長の金本良嗣会長でございます。

【金本部会長】 どうぞ、よろしくお願いいたします。

【事務局(海堀)】 続きまして、新たに委員にご就任いただきました方を50音順でご紹介させていただきます。

磯部雅彦委員でいらっしゃいます。

【磯部委員】 磯部でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局(海堀)】 松田英三委員でいらっしゃいます。

【松田委員】 松田です。よろしくお願いいたします。

【事務局(海堀)】 水山高久委員でいらっしゃいます。

【水山委員】 水山でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局(海堀)】 このほか、本日は所用によりご欠席でございますが、山内弘隆委員にも新たにご就任いただいております。

本日、ご出席いただきました委員の方々16名でございます。総員27名のうち16名出席ということで、社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通政策審議会令第8条第3項による定足数を満たしておりますことをご報告させていただきます。

続きまして、国土交通省からの出席者を紹介させていただきます。

社会資本整備重点計画の取りまとめを担当しております総合政策局長の丸山でございます。

【丸山総合政策局長】 丸山でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局(海堀)】 政策評価の取りまとめをしております政策統括官の渡邊でございます。

【渡邊政策統括官】 どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局(海堀)】 そのほか、総合政策局、政策評価官室及び各局から関係者が出席させていただきます。

議事に先立ちまして、7月1日付で総合政策局長が交代いたしましたので、一言ごあいさつ申し上げます。

【丸山総合政策局長】 7月1日に総合政策局長を拝命いたしました丸山でございます。社会資本整備審議会・交通政策審議会の第3回計画部会に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

委員の皆様方には、かねがね国土交通行政につきまして、多大なご協力をいただいておりますこと、この場をお借り致しまして、改めて御礼を申し上げたいと思います。

また、本日は、連日猛暑が続いておりますが、お暑い中、貴重なお時間をこの計画部会に割いていただきまして、まことにありがとうございます。

国土交通省発足以来、3年半になるわけでございますけれども、この間さまざまな公共事業の改革に取り組んでまいりました。その一環としまして、社会資本整備重点計画をこの部会におきましてご審議いただきまして、昨年10月に閣議決定することができたわけでございます。

この社会資本重点計画の特徴を私が改めて申し上げるまでもないことでございますけれども、従来、例えば道路でございますとか、港湾でございますとか、空港でございますと

か、各事業分野別の計画を一本化したというところに大きな意義があったわけでございます。

それから、従来は各事業分野別に、例えば道路ですと5カ年間で何兆円の投資をいたしますということ、事業の実施主体が行う事業量を中心に計画が立てられておったわけですが、国民の側から見た成果という形に目標を、目線を、事業実施主体から国民のほうへ変えたところが非常に大きかったと思っております。

そういう中で、私ども国土交通省発足して以来、事業間の連携でございますとか、事業計画につきましても厳しい政策評価を実施する、それからコストの縮減を図るということ、この審議会で道筋をつけていただいた方針に基づきまして、実施してまいったところでございます。

現下、国の財政状況は非常に厳しいものがございます。そういう中で公共事業関係費も毎年、毎年、減少してきております。一方では、三位一体の改革ということで、補助金改革についても引き続き進められているところでございます。

また、一方では、地域再生、都市再生ということが言われておるわけでございます。そういう期待にこたえるためにも、社会資本整備に対する新たなニーズも出てきていると私ども考えております。

国土交通省としましては、社会資本整備重点計画に基づきまして、これまで以上に重点的、効率的に社会資本の整備を進めてまいりたいと思っております。

本日の議題は、社会資本整備のフォローアップということでございますけれども、このフォローアップは社会資本整備重点計画法、それから行政機関が行う政策の評価に関する法律に基づいて実施するものではございますけれども、昨年の計画策定にかかわります審議会の中の答申でも、計画の推進に当たっては、重点計画の実施状況についてフォローアップをするようにというご意見をいただいております。

また、そのフォローアップの結果を適切に施策に反映するようにというご意見もいただいております。

そういうような経緯でございますので、本日はフォローアップにつきまして、委員の皆様からさまざまなご意見を賜ればありがたいと思います。

最後になりますけれども、私ども国土交通行政の国民の期待は非常に強いものがあると認識しております。そういう国民の期待にこたえるためにも、国土交通省として施策の充実に努めてまいりたいと思っております。

より一層のご指導をお願い申し上げまして、私のごあいさつとさせていただきます。

【事務局（海堀）】 それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

報道関係者の方々のカメラ撮りでございますが、これ以降、ご遠慮お願いしたいと思えます。よろしくお願い申し上げます。

それでは部会長、本日の議事につきまして、よろしくお願い申し上げます。

【金本部会長】 それでは早速でございますが、議事を始めさせていただきたいと思えます。

きょうの議事は、「社会資本整備重点計画のフォローアップ」と「社会資本整備を取り巻く状況と国土交通省の取組」と2つございます。2つ別々にご説明いただいて、ご議論をいただきたいと思えます。

最初に、議題1のフォローアップについて、事務局のほうからご説明いただいて、その後、ご意見をいただきます。よろしくお願いいたします。

【内田政策課長】 それでは早速、ご説明をさせていただきます。政策課長の内田でございます。よろしくお願いいたします。

まず、資料2をごらんいただきたいと思います。「社会資本整備重点計画の概要とフォローアップの基本的考え方」ということでございます。

昨年10月に閣議決定致しました重点計画をご審議いただいたわけでございますが、新任の委員の先生もおられますので、復習の意味も兼ねまして、概要を含めてご説明させていただきます。

資料2の1ページ目でございますが、社会資本整備重点計画、昭和29年以来50年振りの改革でございます。ご案内のように、今まで9本の重点分野別の計画が、道路、交通安全等々あったわけでございますが、省庁再編を機といたしまして、これを一本化いたしまして、15年度以降、5カ年の計画期間で重点計画をつくらせていただいたということでございます。

主なポイントは赤い字で、 、 、 と挙げておりますが、従来、当然ながら事業量とか、そういうものを中心としておったわけでございますが、アウトカム指標ということで、国民の目から見た成果目標を明示。それによってコントロールしていく仕組みに抜本的に変えているということでございます。

あわせて、社会資本整備の改革方針を決定するとともに、国・地方公共団体と国民の間の対話の手段としても活用していくという考え方に基づいております。

2 ページ目をごらんいただきますと、その中でも、これは第 1 章の部分でございますが、8 項目にわたりまして重点的、効果的かつ効率的な実施についての項目が挙がっております。

事業評価の厳格な実施、コストの縮減、地域住民の理解と協力の確保等々と 8 項目挙がっております。これにつきましては、後ほどパート 2 のほうで、具体的な取り組みに合わせまして、改めてご説明させていただきます。

また、3 ページをごらんいただきますと、これが本日のパート 1 の主たるものになるわけでございますが、重点目標を定めさせていただいております。「暮らし」「安全」「環境」「活力」という 4 分類にわたりまして 15 の重点目標、また 35 の指標を設定させていただきます。これについての政策評価を後ほどご説明させていただくことになるわけでございます。

4 ページをごらんいただきますと、それをどのように回していくかということでございますが、社会資本整備重点計画法の第 7 条に基づきまして、別途、この行政機関が行う政策評価に関する法律がございますが、この政策評価の一環として重点計画の評価を実施するというところでございます。

したがって、先ほど 35 の指標というものを省全体の政策評価の中に位置づけまして、業績を測定しているということでございます。

下のほうに、甚だ、模式図的に書かせていただいておりますが、PLAN - DO - SEE の強化ということで循環をさせまして、政策評価、本日の計画部会でご審議をいただきまして、それをちょうどこの時期、重点施策、予算要求、税制改正、法制度等々が 8 月末にかけて作業が進んでおるところでございます。そちらに反映して、目標達成に向けた選択と集中を行いつつ、執行している。また、その結果を政策評価するというサイクルの中で、社会資本整備を進めていこうという考え方に基づいて行っておるわけでございます。

基本的な考え方につきましては、以上のとおりでございます。

それでは、具体的な政策評価につきまして、木場政策評価官からご説明をいただきます。

【木場政策評価官】 続きまして、政策評価についてご説明いたします。政策評価官の木場でございます。

今回の社会資本整備重点計画につきましては、従来の事業費の総額を明示することから成果目標が明記されまして、これをチェックアップするということに転換されたことに大きなポイントがございます。

重点計画は、ただいまご説明ありましたように平成15年から19年度までの5カ年を計画期間としておりまして、計画で定められた成果目標の進捗状況を毎年評価・分析して、事業施策のあり方に反映していただくことになってございます。

具体的な手順といたしましては、毎年、この時期に、この計画部会を開催いただきまして、目標に向けた進捗状況をチェックし、翌年度以降の事業のあり方についてご審議いただき。その審議結果をもとに、私どもにおきまして、翌年度の予算要求や制度改正に反映させていただくことになってございます。

まず、国土交通省全体の政策評価にかかわるご説明を、資料3にのっとりまして、ご説明させていただきます。

まず、資料3は国土交通省の評価制度の概要と、この評価制度の枠組を活用いたしまして、社会資本整備重点計画を効率的、また重点的に実施していくことを説明したものでございます。

1ページ目でございますように、評価は主に事前評価と事後評価に分かれます。

2ページ目でございますように、いわゆるPLAN-DO-SEEのサイクルマネジメントに従いまして政策を評価し、政策の見直しを行っていくわけでございます。

PLAN-DO-SEEでいきますと、まず上の右のほうにございます政策アセスメントという事前評価、新規施策の評価を行いまして、政策の確定をいたします。

その後、下にございます施策・事業の実施、「DO」につなげまして、その「DO」をした政策につきまして、いわゆる目標を定めたものの業績評価をするという左上の政策チェックアップというものが、私どものほうで、今、ご説明しようとしておるものでございます。

3ページ目の別紙2でございますが、これが具体的に、いわゆるチェックアップの実際のやり方を説明したものでございまして、「STEP2」にございますように、目標値に対する達成度合いを明らかにいたしまして、仮に不十分なものがございましたらば、その要因を把握し、対応策を検討するものでございます。

社会資本整備重点計画につきましては、14年度を初期値といたしまして、平成19年度の目標値を設定してございます。別紙2の右下にございますグラフは、最終年度において目標値と実績値に乖離があれば、その要因や改善策を検討するという説明になってございますが、この作業を毎年行うことで最終年度の乖離を小さくしていくことになってございます。

続きまして、具体的に今回の社会資本整備事業にかかわる評価の概要についてご説明いたします。資料4でございます。資料は、評価の概要と、3ページ目に今回、社会整備重点計画で定められました15の目標のうち、警察庁所管分の1指標を除きます34指標につきましての進捗状況についての一覧表をつけてございます。

4ページ目以降が、個々の指標についての主な施策の概要と、目標達成状況に関する分析、今後の取り組みの方向性を取りまとめた資料でございます。

3ページ目でございますように、評価結果といたしましては、おおむね順調に推移しておると認識してございます。これは公共事業費が減少している中で新規施策を講じたり、事業の重点化を図ってきているということが生じておることであろうかと思っております。

具体的に、資料4の1ページ目でございますように、幾つかの例を示してございます。「例1」でございますが、路上工事の縮減率でございます。これは都市交通の快適性、利便性の向上という目標に向けまして、路上工事の縮減率という指標を立てております。

これにつきましては、平成19年までに約2割削減、年平均4%を目標としているところ、今回のチェックアップによりまして、1年間で7%の削減を達成してございます。

これはいろいろ要因はございますが、1つには東京23区において約8割を示しておりましたガスとか水道工事といった占用企業工事につきまして、時期を調整して工事を実施する共同施工とか、路上工事時間数の工事実施者別の公表を行うということで、外部的な評価を取り入れまして、積極的な施策を行ったことによるものであると考えております。

「例2」でございますが、これは水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成のために、都市域における水と緑の公的空間確保量について指標を定めたものでございます。

平成19年までに平成14年の1人当たり12平米というものの約1割増を目標としているところでございますが、平成15年度末で約2%増、約5分の1進捗してございまして、着実な推進が図られていると理解しておるところでございます。

これにつきましては、さきの通常国会におきまして、都市緑地保全法等の一部改正が行われまして、緑地保全地域制度とか、緑化地域制度等々が創設されます。また、立体公園制度などが創設されまして、今後、一層緑地の確保について進展が期待されるものでございます。

次のページをお開きいただきたいと思います。

このように指標が進捗していると言いながらも、評価の過程で課題が明らかになってくるものもございます。こういったものにつきましては、いち早く対策を講じることにより

まして、PLAN - DO - SEEのマネジメントサイクルを有効に機能させているというものもございます。その事例が2ページ目の2に掲げられている例1、2でございます

「例1」で掲げておりますのは、良好な水環境の改善という政策目標に対しまして、高度処理人口普及率という指標を設けてございます。これにつきましては、平成14年、11%、目標値17%に対しまして、平成15年、12%と1ポイントアップしてございます。

このように着実に進捗している状況でございますが、中身を分析しますと、特に閉鎖性水域の環境基準達成状況が横ばいで推移しているという状況にございましたので、より一層の高度処理の推進のために下水道事業計画のマスタープランである流域別下水道整備総合計画制度の抜本的な見直しが必要であると認識してございまして、具体的な案について検討を行っているところでございます。

「例2」でございますが、これは安全にかかわる指標でございます。建築物及び住宅の耐震化率でございますが、これについては現在、集計中でございまして明確に示せませんが、これまでの推移や耐震診断に対する補助実績等を見ますと、順調に推移していると判断しております。

しかしながら、特に民間建築物や住宅について対策が不十分であるという認識をしてございまして、より一層の耐震化の推進のために補助制度などの支援策を地方公共団体の実情に応じて活用しやすくするなどの総合的な見直しが必要であると認識しておるところでございます。

34指標について、それぞれチェックアップをし、政策の見直しについて検討してございますが、具体的な内容につきましては、ちょうど今、検討を行っている最中でございますが、まだ確定していない部分も多々ございます。ここで詳細に説明することはちょっとできませんが、政策アセスメントを行って、8月末の段階までには確定させていきたいと考えております。

こうした評価を行った結果を総括いたしますと、2ページ目の下の段にあるような形でまとめることができるかと思っております。これは重点計画で掲げられております34指標の進捗状況の内容を紹介したものでございます。

これで見ますと、が実績値等で既に効果があらわれており、順調に推移しているものが26指標でございます。これは、この1年間のペースを維持することができれば、5年後には目標を達成することができるであろうと考えられるものでございます。

でございますが、これにつきましては実績値が現在集計中であり、入手できなかったもの等でございますが、その他関連する情報から推察すれば、おおむね順調に推移していると考えられるものが6指標でございます。

にございます外部要因等により判断が困難であり今後の動向を注視すべきもの、2指標となっております。これは具体的には、安全の分野におきましては、道路交通における死傷事故率というものでございまして、これにつきましては後ほど個別具体例としてご説明したいと思っております。

あと、もう一つございますのは、活力分野におきます「国際航空サービスの提供レベル」という部分でございますが、これにつきましてはSARSとか国際テロが発生いたしまして、こういう外的要因によりまして、海外渡航者数が減少したことによるものと考えております。

4ページ目以降でございますが、個々の34指標の進捗状況の個別的な分析でございますが、ちょっと時間がございませんので説明は省略させていただきまして、資料5に移らせていただきまして、この34指標のうち主なもの、現状分析とか課題の抽出等が比較的できているなというものにつきまして、代表的な9指標につきまして分析を示してございます。この9指標につきまして、簡単にご説明させていただきたいと思っております。

資料5の1ページ目でございますが、旅客施設、道路・建築物及び住宅のバリアフリー化の指標でございます。これにつきましては、表のとおり、道路が初期値17%、目標値約5割に対しまして、実績値25%ということで、8ポイント上昇しておりまして、順調に推移してございます。

建築物につきましては、実績値が現在集計中ではありますが、ハートビル法の改正によりまして、2,000平米以上の学校とか病院、ホテル、老人ホーム等の特別特定建築物に利用円滑化基準への適合義務が、平成15年4月1日から課せられております。こういうことを考えますと、順調に推移していくものと推定してございます。

今後、さらに各種支援制度を有効に活用いたしまして、取り組みを着実に進めていきたいと考えております。

続きまして、2ページ目でございます。「市街地の幹線道路の無電柱化率」でございます。

これにつきましては、初期値7%、目標値15%につきまして、実績値9%ということで2ポイント向上し、順調に推移してございます。

課題といたしましては、表のとおり市街地の幹線道路の無電柱化率は、直轄国道に比べ

補助国道及び都道府県道が低いということになってございます。

左下に、道路種類の無電柱化率が示してございますように、都道府県道が非常に低いという状況になってございます。

こういったことを踏まえまして、平成16年度からは無電柱化推進計画をスタートいたしまして、まちなかの幹線道路の無電柱化を推進したいと考えております。

また、浅層埋設方式等々を普及させまして、コストの削減に努めていきたいと考えております。

続きまして、3ページ目でございます。水害等による被害の軽減の指標という目標がございます。このうち2つほど指標を挙げさせていただいております。洪水により氾濫から守られる区域の割合、また土砂災害から保全される戸数という指標でございます。

表のとおり、おおむね順調に進捗しておる状況でございます。ただ、河川整備とかダム、砂防設備等の整備には長時間を要することが多いことから、施設整備途上におきまして、ハード、ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要であると認識してございます。

このため、今後、大川川の破堤氾濫等に対する全国的見地からの応急・復旧・復興の体制の確立が必要であると考えております。

続きまして、4番目でございます。建築物及び住宅の耐震化率でございます。この初期値、目標値は、いずれも表のとおりでございますが、実績値は現在、集計中であります。建築物につきましては、全体として平成10年度から平成14年度にかけ順調に伸びております。しかしながら、民間建築物の伸び率が公的建築物に対しまして非常に低い水準であるということが課題であろうと考えております。

住宅につきましては、耐震診断に対する補助実績が平成13年度から約1.5倍になりまして、平成14年度までに約9万7,000戸と、成果が順調に出てきていると考えております。

このため、今後はソフト・ハードを組み合わせた、こういったものを盛り込んだ計画策定を図るとともに、補助・融資等の支援策を地方公共団体の実情に応じて活用しやすくするための施策、例えば事業別に設定されていた耐震診断等への支援策を統合化するなどの抜本的な見直しを検討していきたいと考えております。

次に、資料5でございます。「道路交通における死傷事故率」でございます。初期値、これは億台キロ当たりの死傷事故件数でございますが、初期値118、目標値108に対しまして、実績値、暫定値でございます120と、若干悪化してございます。

ただ、この内容を分析いたしますと、現状分析の3つ目のぼつで書いてございますように、過半数の都道府県では死傷事故率が減少した一方、特定の県で大幅に悪化すると、非常に地域的なばらつきが多いという状況が認識されてございます。

こういったことから、いわゆる死傷事故率の高い区間を抽出して、重点的に対策を行うことが必要であろうかと考えております。施策の重点化を図るといふ、地域的な分析を行って重点化を図っていく、メリ張りのある対策を行っていくということではないかと考えております。

続きまして、6ページ目でございます。「夜間騒音要請限度達成率」でございます。

これにつきましては、夜間騒音限度70デシベル 70デシベルと申しますのは、大体電話のベルの音程度でございますが、これを達成している道路延長の割合でございます。初期値61%、目標値72%に対しまして64%と、指標は順調に伸びてございます。

これにつきましては、低騒音舗装の敷設を継続して実施するとともに、それだけでは十分でないという区間におきましては、遮音壁とか、高架裏面吸収板の設置などの複数の騒音対策を活用していきたいと考えております。

次、7ページ目の「環境基準達成のための高度処理人口普及率」でございます。高度処理人口普及率につきましては、平成15年度末で約12%であります。この1年間で1ポイント上昇してございます。

内訳を見ますと、河川につきましては改善計画が見られるものの、三大湾や湖沼等、閉鎖性水域の環境基準達成率が横ばいで推移をしている状況でございます。これらの水域の水環境の改善が課題でありまして、高度処理の推進が必要であると認識してございます。

今後の取り組みといたしましては、下水道事業計画のマスタープランであります流域別下水道総合計画制度につきましては、これまで都道府県ごとに策定することといたしておりましたが、閉鎖性水域の関係都府県が共同して1本の計画を策定する枠組みにするなど、抜本的な見直しを進めていきたいと考えております。

次は、8番目「国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率」でございます。

これにつきましては、平成14年度比1.2%減と進展してございます。これは平成15年度におきまして、東京港、清水港、神戸港、博多港の4カ所の国際海上ターミナルが供用開始したことによりまして、いわゆる陸上輸送距離が短縮したことが主な要因でございます。右の「陸上輸送距離の低減状況」というグラフで示されているとおり、これが主な原因であると考えております。

ただ、左下にございますように、コンテナ線の大型化が今後とも予想されますので、その動向等を踏まえ、ターミナル整備など、ハード施策を実施する必要があるのではないかと考えております。

今後の取り組みといたしましては、7月末にスーパー中枢港湾の指定、阪神港、伊勢湾、京浜港がなされる予定でございまして、まだ多目的ターミナルの整備、簡易な手続の普及による国際物流が円滑化するFAL条約の批准等のための港湾手続の簡素化を推進いたしまして、港湾物流情報のプラットフォームを構築していきたいと考えております。

最後になりますが、「国内航空サービス提供レベル」でございまして。

これにつきましては、国内航空路線の年間提供座席キロの初期値、目標値、実績値は表のとおりでございまして、順調に推移してございます。

しかしながら、国内航空サービス提供レベルの実績値の増加に対しまして、羽田空港の容量が限界に達してきております。このため2000年代後半までの供用開始をめぐり、羽田空港の再拡張事業を推進していくことを考えてございます。

今、9指標について、幾つか簡単にご説明させていただきましたけれども、この34指標につきまして、またチェックアップを実施させまして、来年度の要求に向けて作業を進めていきたいと考えております。

委員におかれましては、本日お示ししました指標に向けた進捗状況につきまして、お気づきの点をお聞かせいただきまして、来年度要求に向けた作業等に反映させていただきたいと考えておりますので、よろしくご審議をお願い申し上げます。

以上でございます。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

まだ始まったばかりで、これからというところが多いのですが、それにしてはいろいろと仕事をしていただいているという感じがいたします。

ただいまの事務局のご説明について、ご質問とかご意見、お願いいたしたいと思っております。よろしくお願いたします。

【水山委員】 事例として水害の話をしていただいたので、事業費も落ちている中、順調に伸びているというのは驚くべき状態だと思うんですけど、よほど努力をされているんだと思うんですけど、情報はまだ十分じゃないでしょうけども、新潟・福島で災害がありましたので、そういうものを事例に、この社会資本が整備されていくことをうまく表現できればいいなと思っております。私なんかが見ていますと、不遜な言い方ですけど、多くの方が亡

くなってもおかしくないような洪水だと思うんですが、土砂害もいっぱい起こっています、そういうものをうまく表現することが必要なんだと思いますが、何かこれを事例に社会資本整備のご説明がいただければと思いますが、いかがでしょうか。

【内田政策課長】 先生ご指摘のように、ちょうど今起こったばかりで、現在も続いておりますが、そういう状況でございますので、はっきりとまだお答えできない部分もありますが、現在の段階での考え方、ちょうどこの機会でもありますので、ご説明させていただきます。

【河川計画調整室長】 7月13日から発生いたしました新潟・福島豪雨、それから17日から発生いたしました福井豪雨について、まだ詳細な調査等は終了しておりませんが、とりあえずの第一報ということで、今回、新潟・福島豪雨の概要について、まず、ご説明させていただきたいと考えております。その上で、ただいま水山委員からご質問ありました点について、ご説明させていただきたいと考えております。

平成16年7月、新潟・福島豪雨第一報という北陸地方整備局が第一報として作成したものです。

1枚開いていただきまして、1ページ目でございます。7月12日の夜半から13日の夜にかけて、新潟県の中部にあります気象台栃尾観測所において、13日の日雨量が421ミリと記録的な豪雨が発生いたしました。これは、この観測所における既往最大でございます、これまでの観測史上最高でございます1978年、昭和53年の既往最大の観測記録の1.2倍という極めて大きな降雨を観測いたしました。

1ページ目の上段の右側にありますとおり、前線が新潟県の中部、三条、栃尾、長岡、見附、中之島、この中越地域にずっと停滞いたしまして、そこに降雨がどんどん流れ込んでいて、そこで極めて局地的な集中豪雨が発生したということでございます。

信濃川の一番下流の新潟市で、信濃川下流域全体として流域平均で見ますと、1ページ目の下にございますとおり、極めて局地的だったということもありまして、信濃川水系の下流域全体を平均して見ますと、それほど大きな降雨量ではなかったかのように思われますが、降雨量を確率評価いたしますと、1ページ目の中段の文章にもございますが、おおむね150年に1回程度の確率の降雨であつたらうと現時点では推定をしております。

その結果、どのような災害が発生したかということでございますが、3ページ目をご覧ください。死者15名、全壊、半壊、一部損壊を含めて約250棟、床上・床下浸水が2万5,000棟を超えるという大きな被害が発生いたしました。

河川については、一級水系、信濃川の支線でございます五十嵐川、それから刈谷田川、能代川、中之島川等で、全部で11カ所について堤防が破堤いたしましたし、14カ所について堤防から越水いたしました。さらに、堤防の決壊が148カ所という状況でございます。

4ページ目以降は、それぞれの被災箇所における写真の状況でございます。写真等でございますので、後ほどごらんいただきたいと思います。

今回の災害についての調査、分析がまだ終了しておりませんので、ここで今回の災害についての総括を申し上げる段階ではございませんが、皆様、新聞、テレビ等の報道でご案内のとおり、情報伝達がしっかりされたのかどうか、それから水防活動、救助活動が十分になされたのかどうかという点が、いわば注目を浴びているところでございます。

今回のこの水害をよく分析いたしまして、河川局といたしましても、これから地域水防団を含めた水防活動の体制の強化、それから情報伝達、いかにして地域、住民の皆様がみずから避難していただけるようなわかりやすい情報を伝達できるのかどうかといったことも含めて、ソフト対策を含めて、来年度の重点施策、あるいは予算要求等に反映させていきたいと考えております。

それから、先ほど水山委員からございました、今回、災害にもかかわらず、指標が着実に進捗しているということでございますが、この指標そのものは河川改修、ダム、砂防の整備、これらを全国的に、総合的に、マクロ的に評価したものでございまして、地域的な整備状況、積み上げをやったものではございません。したがって、今回のような災害をもって、この数字が直接に変わり得るものではないと考えております。

それから、私どもがこの指標をつくるに当たって、どのような計画規模を想定しているかということでございますが、当面の計画としまして、おおむね大河川については30年から40年程度に一度発生する降雨を、それから中小河川においては5年から10年に1回程度発生する降雨を対称と考えております。

今回の新潟・福島豪雨、それから福島の豪雨も、この計画規模を現時点でははるかに超える降雨ではなかったかと考えているところでございます。

【砂防計画課長】 土砂災害について補足させていただきます。

水山委員がおっしゃった指標のこれからの工夫という点でありますけれども、今回の災害では、新潟、あるいは福島豪雨、約400件の土砂災害が発生し、土砂災害の関係では死者が2名ということになります。

この重点整備計画の中で指標として出されておりますのは、あくまで施設整備によるもの、いわゆるハードの対応に区切ってありまして、ハードの施設の整備が進むことによって、土砂災害から保全すべき戸数というものを指標として用いております。

しかし、今回の災害でも明らかのように、あるいは昨年、熊本県の水俣のほうで発生した土石流を見ましてもわかるように、やはり避難の重要性が明らかになってきております。今回、まだ調査が進んでおりますので、さらに詳しい情報を入れないと改善すべき点が明らかにはなりませんけれども、やはりハードだけの問題ではなく、ソフト対策、平成12年から土砂災害防止法という法律が施行になりまして、これがソフト対策の一つの大きな根拠法ということで、今現在、警戒区域等の指定をするための調査等を進めているわけですが、ハード対策とあわせてソフト対策をいかに指標としてあらわしていくのかというの、これから災害の実態も踏まえて工夫してまいりたいと思っております。

以上です。

【金本部会長】 水山委員、よろしいでしょうか。 どうもありがとうございます。

そのほか何かございますでしょうか。岡島先生、どうぞ。

【岡島委員】 ちょっとぼんやりしてたのかもしれないんですけど、この指標の中の環境の部分で、温暖化と循環型のところだけが空欄になっているんですけど、何か事情があるんじゃないかと思うんですけど、それをちょっと聞きたいと思います。

【木場政策評価官】 そちらにつきましては、政府としての別の大きな方針というのがございます。地球温暖化防止のための方針のほうでフォローアップするというのにつきまして、この中での具体的な指標には設けてございません。ただ、国土交通省といたしましては、こういった政策課題についての別の指標を設けましてフォローをしているということを考えてございます。

【岡島委員】 考えているんだったら、言ってくればいいんですけどね。確かに温暖化は政府の大綱がこれから、今一番やっているさなから、それはそれでいいんですけども、環境部会のほうでは双方、交通施策もあわせて、やはり温暖化の場合には、国土交通省は、環境省もいろいろやるけれども、実施部隊としては一番大きいんだと。だから本気でやりますということを言っているわけですね。そのわりには、今言ったように、ないというのは何かなと思ったんですけど、そういう意欲というか、やる気はあるんですけど、政府大綱があるから遠慮して今回載せないというのは、まあ、いいですけども。

【木場政策評価官】 そういうことではございませんで、この中の35指標の中には入

ってございませんが、基本的に地球温暖化の防止とか、循環型社会の形成につきましては、地球温暖化対策推進大綱という別の閣議決定がなされておりまして、特にこの中では重点化の指標にはしていないということでございます。

ただ、国土交通省といたしましては、先ほど申しましたように、全体の政策課題の中に地球温暖化防止というのは掲げてございまして、国土交通省全体の政策指標の中には、住宅建築物におけるCO²廃止削減とか、住宅建築物の省エネルギー化率とか、地球型社会の形成の中の循環利用率につきましては、直轄工事におけるリサイクル率とか、循環資源国内輸送コスト低減率、下水汚泥リサイクル率等の指標を設けてチェックアップをしております、ということでございます。

【金本部長】 それは、もう既にここに出ているのと同じような格好でできているということですね。

【木場政策評価官】 国土交通省の中の政策評価の中でチェックアップをしておるということでございます。

【金本部長】 この部会のテーマに入ることではないということで、別途、岡島先生等には、そういう資料をお送りしてご説明しておいていただいたほうがいいのかなという気がいたしますが。

【木場政策評価官】 わかりました。

【金本部長】 磯部先生、どうぞ。

【磯部委員】 既に、この部会とか、あるいは事務局では議論されているのかもしれませんが、指標の各年度の変動について、ちょっと意見を述べさせていただきたいと思います。

アウトカム指標にしたというのは大変結構なことだとは思いますが、それだけに私たちというか、行政の努力とは無関係に結果が出るという面があるんだと思うんです。特に、この35の指標で言いますと、事故が起こるかとか、ほんとうに時間が短くなったとか、それから環境の中で青潮の発生期間とか、こういったものは人為的とか自然の変動を受けるわけで、特に青潮の発生期間については、去年は冷夏でありましたので、例えば東京湾で言うと、大規模な青潮というのは発生していないんです。何もしなくても、去年で言うとよくなったように見えると、ことしはとにかく暑くて、ここのところ一、二週間で東京湾全体の貧酸素化というのが急激に起こっています。

そういう変動があるものの指標を、ほんとうにアウトカムだけで評価してしまうと、逆

に着実にやっているのによく出てこないとか、やっていないのによく出てくるということがありますので、評価するときには少しほんとうのアウトカム指標とは別に、その基礎となるようなデータ、水であれば水質ということもそうでしょうし、あるいは気象とか海象の状況が同じような状況でどうなるかということもそうですし、それから、もうちょっと経年的な長期間のデータでトレンドがどうなっているかというのを調べるとか、そういった工夫をしたほうがよろしいのではないかと思います。

以上です。

【渡邊政策総括官】 磯部委員のおっしゃるとおりだと思っております、私どもも、現在この関係でいきますと、34指標のチェックアップを行っています。

また、政策評価ということで行きますと、116の指標でチェックアップを行っておりますけれども、それらの指標は一つの象徴のようなものでありまして、それが出てきたときに、結果として、その要因は何なのかということは、それぞれごとにチェックさせていただいております。

具体的に、きょうは指標が悪くなったというもので国際サービスの例を挙げましたけれども、あれもSARSとか、あるいは国際テロの部分を除きますと、データが伸びているということもあわせて考えております。

今後とも、単なる指標だけを見て評価するというのではなくて、それがどういう原因で起きたのか、伸びているといっても実は問題があるんじゃないかということも含めまして、十分チェックしていきたいと思っております。

【金本部会長】 萩原委員、どうぞ。

【萩原委員】 今のに多少関連するんですけど、全体といたしまして、一応初期値、実績値、目標値を決めているのは非常にわかりやすくいいと思うんですが、今、基礎データというお話もございましたが、例えば何パーセントとか、いろんな数字を上げていくときに、ほんとうに必要なところというか優先度はどうなっているのかというのがちょっと気になっています。それは全体としての話なんです。

あと、非常に細かい話を幾つか述べさせていただきますが、暮らしのところでも水・緑という話で、達成率の1人当たり平米が出ておりますけれども、ちょっと緑に偏っているなという気がいたしました。それとの関連で、循環型のほうで同じような水辺というのが出てくるんですが、そこの施策の関連というか、そういうものがどうなっているのかということについて、今後、せっかく同じ省の中で仕事をやっていくのであれば、そういう連

携というものがあってもしかるべきかなという気がいたしました。

それから、安全で、先ほど洪水のお話もありましたが、特に東京の洪水について、いわゆる都市型の水害ということで内水被害が、特に集中豪雨などによって起こり得るということが言われている中で、今後の取り組みで下水道事業と河川事業ということがございましたが、もう少し広い視野も必要なのではないかなという気がしております。

例えば、地下空間について、どのような対策を考えていくのかということもちょっと必要なのではないかと考えております。

それから、最後に、国際空港のアクセスの問題ですけれども、国交省の重点施策で観光がかなり重要な施策として上がっていると思うんですが、観光ということからすると、例えば関西空港、都心部とのアクセスが30分で達成されたとのことですが、観光で行ったときに、京都はどうかということがちょっと気になりまして、その辺について、アクセスという面で、まだまだおこなっているのではないかと気がいたしております。

以上、簡単ですが。

【内田政策課長】 お答えできる部分を、まずお答えさせていただきますが、一番最初にお話ございました優先度でございます。この指標自体は全国のべたんと申しますか、一つのあれでございますが、当然地域別、どう優先していくかというのは、これのみでは見えてとれないのはご指摘のとおりだと思います。

一例を挙げますと、汚水処理人口の普及率というのがございます。全国平均は76%となっておりますが、例えば人口5万人未満の中小の市町村でございますと、ぐっと減りまして、76に対して53%ということになっております。

としますと、やはり普及のおこなっている、汚水処理にしましたら、そういう中小市町村に重点をかけなければいけないと、全国のべたんの中で、また地域別にある程度見まして、優先度等を決めていきたいと考えております。

【金本部長】 そのほか、何かあれば、ごもっともなご意見で承っておくという感じのものかと思いますが、何かあれば、特にございませんか。

廻委員、どうぞ。

【廻委員】 まだ、この社会資本整備重点計画は始まったばかりですので、かなりご苦労なさっていると、さっき水山委員がおっしゃっていましたが、私もそう思うんですが、これは先のことになりますけれども、この指標はプロの人にしかわかりませんので、例え

ばスーパー港湾とか、いろいろ港湾が整備されることによって物流がどういうふうに進歩したかとか、あるいは電柱が地中化されたことによって、ある地域でいいんですが、こういうふうに関客が増えたとか、何か具体的なものを今後、まだ1年、2年では難しいと思うんですけども、広報をしていったほうがよろしいかなというのが1つ。

それから、2つ目は、先ほどの水害の件なんですけれども、私素人ながら気象分科会というのに宮本委員と出ているんですが、毎回、話が出るのはソフトの充実といいますか、要するに危機があったときの情報の伝達方式についてさんざん議論がされるんですが、やはりそういう部分では、まだもう少し推し進める政策の一つかなと思いましたので、一言申し上げたいと思います。

【内田政策課長】 今、2点ご指摘がありました。2点ともごもっともであろうと思います。

たしか、1点目の、指標というのは、わりとプロの世界で数字で出ますので、それが国民の皆様、あるいは住民の皆様から見て、どう実感できているかというのは、なかなか数字化しにくい面もございます。それで、後半のときに、甚だアトランダムではございますが、いろんな事例をご紹介させていただきます。また、そういうのをごらんいただきまして、どういうふうにPRしていければいいかというご意見をぜひ伺いたいと思っております。

それから、2点目の情報伝達でございますが、先ほど河川局のほうからもお話がありまして、今回の教訓もでございますので、さらにいろいろ分析いたしまして、ほかの災害も含めまして検討していきたいと考えております。

【金本部長】 どうもありがとうございます。

中村委員。

【中村委員】 手短かに、ちょっと細かいことを2つ言います。

1つが、市街地の幹線道路の無電柱化率のところですけども、課題を見ると、「地方公共団体の一層の取り組みが必要」と出ているんですけども、その後、「今後の取り組み」を見たときに、それにうまく対応しているかどうか、ちょっとわかりにくかったのと、それから、その下のやっぱり課題のところ、非幹線道路では少ないという指摘があるんですが、それに対応して右側のところ、歴史的何とかかんとかありますけれども、何で地方公共団体がやるような道路のところ、少ないのかという部分と、それに対してどうするかということの説明が少しわかりにくかったので、これは教えていただきたいということが

1つ目です。

それから、私は専門が交通なので、交通事故の、先ほど磯部先生のお話とほとんど同意見なんですけれども、118が120に増えたことが深刻な増加なのか、統計的には規格領域にあるのか、そのデータが、分母とある県別の億代キロのデータのサンプリングのところにあるのか、少し見る話が1つ。

それから、今度、取り組みに関しては、事故の話でありながら、ちょっと私の理解不足だったら教えていただきたいんですが、交通管理者、要するに警察とどういうふうに連携をしていくのかという部分の話がペーパーで見えなかったので、もし補足があれば。

それから、全体として、もし私の理解が間違っていれば、ぜひおしかりいただきたいんですけれども、最初の局長のごあいさつの中にも、毎年このぐらいの時期に見ていくという話がありました。その一方で、きょうの資料を見ていくと、集計中というのが幾つかあって、これは年度末でこのタイミング前に集計することが物理的に無理なのか、何らかの特別な事情があるのか、もし物理的に無理だとすると、毎年、ある指標は集計中のままずっと続くのか、そこが非常に心配になりました。

それから、あと1点ですけれども、どなかの委員の話を聞いていて思ったんですけど、評価の仕方自体に多少、要するに評価方法の評価というんですか、5年間ぐらいずっとやっていくと、例えば統計のとり方に少しいいアイデアが出てきたとか、もう少しデータが整備されるということで、その見直しという作業はどこかでするんだろうかと。

以上でございます。

【金本部会長】 ご回答あればお願いいたしますが。

【道路局事業分析評価室長】 最初の2つの質問につきましては、私のほうからお答えさせていただきます。

1点目の市街地の無電柱化率の話でございますが、無電柱化を行うために、いろいろコストがかかるわけですが、費用負担するのが、その当該道路を管理している道路管理者と、それから電線を持っている電線事業社のほうとで費用負担をするわけですが、おおむね7対3ぐらいの費用コスト負担になってございます。

特に最近、自治体の財政は厳しいということもございまして、そちらのほうもなかなか計画どおり進んでいないのが実情でございまして、そういうこともございまして先ほど評価官のほうから、この指標についてご説明をされたときにも、ちょっとお話を触れていただきましたが、いろいろ技術開発を行って、全体のコストを少し押さえるような取り組み

を今、積極的に進めている状況でございます。

それから、2点目の死傷事故率につきましてでございます。これは統計的に有為なものかどうかというのは、大変申しわけございません。数字的にはチェックしてございませんので、それは確認させていただきませんが、ただ、中身としましては、数字は118の目標に対して、走行台キロが市町村道というか、ほかの道路の集計がまだまとまっていませんので暫定値という格好になってございますけれども、中身的には死亡者が減っておりますので、そういった重大事故は減少している傾向がございます。

そこにもございますように、県別にかなりばらつきがございます。これは今、港湾委員会のほうとも連絡を取り合いながら、まだ数字的にまとまったばかりでございますので、この分析はこれから進めていくことになるんですが、傾向としまして一つ言えるのは、例えば群馬なんかで着目している中では、郊外型の大型店舗が進出したときに、当然対策を打つわけですが、その対策が十分になっていないというか、間に合っていないという状況で、そこで数字がぐーんと局地的に伸びているという傾向はございます。

以上でございます。

【金本部長】 ほかのご質問については何か。

【木場政策評価官】 評価方法の点でございますが、1つには指標をできるだけ早く取りそろえてお示しをしたいということを考えてございますが、ただ、いろんな統計をとっているタイミングもございまして、できない部分もございます。できるだけ早くまとめるということで現局のほうは指示をしたいと思いますが、ただ、具体的な指標で見えないところにつきましては、他の指標、いろんな事業の実施状況だとか、実施量とか、そんなことをもって、おおむね指標達成に向けて着実に進行しているんじゃないかというような、幾つか今回の指標の中でお示ししているようなところで、状況を把握いただければと考えてございます。

あと、単に数字だけでの評価も確かに難しい面がございまして、それにつきましては、いわゆる中身の分析をしっかりとすることによって、その数字とか、動向についてあらわす中身を分析して、その状況が的確に今の進捗状況をあらわしているのかどうかということについて検討といいますか、把握してまいりたいと考えております。

【金本部長】 そのほか、何かございますか。漆原委員、どうぞ。

【漆原委員】 私は、今ちょうど美しい社会資本整備についてというので原稿を書かされておまして、改めて考えさせられることが多うございます。この場で1つ、2つ確認

させていただきたいことと、質問させていただきたいことがございますので、申し述べさせていただきます。

まず、美しい国づくり政策と関連して、公共空間の確保ということを強調されていらっしゃるんですが、これからは国民の住民参加ということも特に強調されていらっしゃるから、そうしますと国と地域、地方自治体、国民の間の対話ということが新しい経験として、これから進められていくんだと思いますが、言うまでもなく欧米の歴史とは全く違う過程を経て、突如として社会資本整備の中に美学的なことも入ってきたわけです。

ところが、そういたしますと、まず相互理解や好ましい妥協に至る対話をするための理念を、ある程度提示していただきませんか、対話がしにくいということもありますし、その理念の定義なしで、どう法制化が可能なのか考えられていますのか。これはちょっと大き過ぎますので、すぐお答えいただくというわけにはいかないと思いますが、最初に申した公的空間は強調していただいていると思うのですが、理念との関係で、例えば美しい国土政策に不可欠な公共性という言葉の概念、程度は少なくとも、国民の多くの人にこれ迄の私権絶対主義を整理して客観的に考えてもらうためにも示してもいいことではないかと。

その理由の1つは、わが国では、今まで都市の風景とか美的判断というのは、大体個人の趣味的なものだと考えられることが多うございましたし、実際、過去100年間の状況を見ましたら、風景自体が証明していますように、大体が私的な主張の集合体でまちができていたため、景観は雑然とは不調和になる他ない。これから大切なことは、やはり公共性の意味を示して、例えば道路を考えると、道路と周辺環境との関係にしましても、ただ公共空間を物理的に増やすということだけではなくて、私的空間と公的な空間との関係性にビジュアルな一体性をつくる上でも公共性の思想も必要になる。そういうふうに妥協しながらでなければ統一性のとれた風景ができないといった理念の共有は、自治体や市民のあいだでも必要です。

欧米では、何世紀にもわたって普通だった都市と田園の美観政策も、日本ではそれが整理されていないんですから、どんなものでございましょうか。まずは、公共性という理念をお考えいただけるものかどうか、一つ伺いたいと思います。それから言葉の表現としまして、最近急に共空間という表現を都市問題の専門家の中で耳に致します。共助というのでしたら、災害のときの公助、自助と並んで比較的皆さんわかりやすいと思いますが、共空間という表現、これは法律的にも説明のつく表現としましても、また、日本国内の専門家の中で何となく分かり合っている、翻訳が難しく、第一、一般にはわかりにくいかも

しれません。

世界の都市計画とか、都市環境の専門家、市民の間で考えますときは、公と私というのは別々に対立するものでもなくて、よりよい社会資本整備をつくるための共通の分子同士であると。補い合う、あるいは高め合う、お互いに相手を正す性格を持つと判断する建前は少なくとも共有できていて対話しておりますね。そういう世界的に同時に地域的にも普遍性のある美意識とか哲学のようなものを、やはり国交省がある程度、それこそ公にお出しただいてもいいんじゃないかと。

そのようなわけで、今後、公共空間という文脈の生かし方の説明や理念として公共性を入れる可能性があり得るかどうかお伺いします。

【金本部会長】 指標のフォローアップということで、今議論していただいておりますので、特に今のテーマではございませんが、重要なご意見ですので、何かあれば。

【内田政策課長】 大変重要なご指摘をいただきまして、すべてお答えになれるかちょっとあれでございますが、先生のご指摘のような公空間、公共性という観点でございますが、私ども理念とまではいかないにいたしましても、一生懸命取り組むという問題意識は持っております、後ほどちょっとご説明させていただきますが、省全体でいろんな観点から取り組むという美しい国づくり政策大綱というものは、昨年でございますが、制定いたしました、それから先生はご専門ではございますが、都市計画の世界にそういう理念で取り組んでいこうということを、前国会でも景観緑三法ということで、これが国から統一的理念というのはなかなか難しゅうございますので、むしろ市町村とか、市町村にもいろんなカリスマ的な方もおられようかと思っておりますが、公的な法律といたしまして、そういう都市計画の世界から景観を取り上げていくという取り組みをしているところでございます。

まだまだ、もちろん先生のご指摘には十分お答え切れていないと思いますが、そういう問題意識を持って取り組んで、今後もいきたいと考えております。

【漆原委員】 共空間についての意味をご説明いただけますか。先に申しましたように、公と私の中に共という言葉が最近よくお入れになっていらっしゃるんですが、これをもう少しわかりやすく説明していただけませんか。共空間というのを、どういうふうにして国民に、みんなにわかるようにご説明できる概念としてまとめていらっしゃるか、教えていただきたい。

【内田政策課長】 まだまだ共空間の概念は、先生ご指摘のように共助とか、我々もつ

くり出したばかりで、まだ試行錯誤という状況でございます。

ただ、先生のおっしゃる公空間と私空間との間にそういうものがコミュニティの中で成立し得ると考えておりました、ただ、実例とか理念は今後ちょっと試行錯誤しながらつくり上げていきたいと思っております。

【漆原委員】 よろしく願いいたします。

【金本部長】 予定の時間を大分超過しておりますが、何かこの指標について、ご意見を。宮本委員。

【宮本委員】 指標を見ますと、随分実績が上がっているようには見えるんですけども、私たち一般の市民からすると、分母が何であるかというところがちょっとわからなくて、具体的にほんとうに効果が上がってきているのだろうかという疑問が出ますので、具体的な例で、一部でも結構ですから、どういう分母があるかということも、少し簡単に、この分析事例の中でお出しただいたほうがわかりやすいのではないかと思います。

【金本部長】 2時間という時間の中でご説明するために、資料は非常に簡単にしておりますので、これだけ見ていただくとわからないと思いますが、ベースとしてどういうものを使っているかという資料はございまして、多分それのもっとボリュームの大きなものもいずれ出てくるんだと思います。

ただ、分野がたくさんあって、たくさん資料がございまして、それを一々見たいという方々がどれぐらいいるかということで、どれだけ刷って配るかということが事務局としては悩ましいところだと思います。何かございましたら。

【内田政策課長】 まさにおっしゃるとおりだと思います。国民の目で見ると、分母がどうなっているかと。ただ、今、部会長のお話がございましたように、そうなる就非常膨大になりますので、幾つか事例を選びまして、この場ではお時間もあれですので、後ほどまたご説明させていただきたいと思っております。

【金本部長】 そのほか、特にございますでしょうか。

【残間委員】 まだ途上でしょうから、いろいろなことがあると思うんですが、逆に数字がなかったから数値目標をつくるというのはわかるんですが、ちょっと数値に行き過ぎるということも、これから先、懸念として。だから定量的なもの、定性的なもの、あるいは出ている数字を、今のお話もそうでしょうが、どういうふうに分析するかという中に、かなり皆様方の文脈とか、概念とか、哲学とか、そういうものが入ってくると思うんです。

ぜひ今後、もう少し数字が詰まっていく段階では、ややもすると数字で安心するという

のなきにしもあらずですので、ぜひその辺を両輪にしていくということを必ず明示していただきたいと思います。

【金本部長】 大変重要なご指摘だと思います。この審議会も、各分科会でそれぞれの分野について、もう少し詳細なご検討をしていただくことになろうかと思っておりますので、そういうところで、また深掘りをしていただくことにならないかと。関連の分科会に入っておられる方はたくさんいらっしゃいますので、そこで、またご議論をお願いできればと思います。

そのほか何かございますでしょうか。

それでは、もう1つテーマがございますので、今までいただいたご意見は事務局のほうでご検討いただいて、今後の重点政策や予算要求等の施策に反映していただくということをお願いをいたしたいと思っております。

それでは、次の議題2の「社会資本整備を取り巻く状況と国土交通省の取組」について、まず事務局のほうからお願いいたします。

【内田政策課長】 どうもありがとうございました。今までの部分につきましては、皆様方のご意見を今後生かしていきたいと思っております。

それから、何名かの委員の方からもご指摘ありましたように、やっぱり数字的だけではわからないとか、より重点的にどうなのかということがございます。そういうご議論を今後いろいろしていただければ、我々にとっても大変ありがたいわけですが、そのための一つのきっかけと申しますか、数字にあらわれる前の水面下の水鳥のあれじゃないですけども、そういう努力をここ一、二年並行してやっておりますので、時間も限られておりますが、そういうことを簡単にご説明いたしまして、また今後についてのご議論をいただければと思っております。

資料6をごらんいただきたいと思っております。「社会資本整備を取り巻く状況と国土交通省の取組」でございます。この間の、指標にあらわれる前のいろんな取り組みをご紹介させていただきます。

まず1ページ目でございますけれども、やはり公共事業費削減の中で、いろいろ効果が発現するように努力をしておりますので、そのバックグラウンドとしての公共事業費をごらんいただきたいと思っておりますが、それが1ページ目でございます。

ブルーをごらんいただきますように、公共事業費がかなり落ちてきておまして、最近3年間を比較いたしますと、対前年比でございますけれども、14年度では10.8%、1

5年度では3.9%、16年度では3.5%というように、平成10年度がピークでございますが、平成16年度はその約55%という状況になっております。

また、2ページをごらんいただきますと、現在の財政状況、国債残高が大変厳しいわけでございますが、公共投資、社会資本整備の財源になりますのは、建設国債というものを財源にしてやっております。話が大きくなりますが、今、税財源の移譲等の議論等、いろいろされておられるわけでございますけれども、社会資本整備は基本的には、この赤で示してございます建設公債というものを財源にやっております。

ごらんのように、公共事業費の縮減に従いまして、建設公債は非常に減っておりまして、いわゆる赤字公債と言われております。一方で特例公債が非常に伸びている。15年度では、これが残高でも逆転しているという状況でございます。

それから、3ページ以降は、さまざまご指摘ありましたことにお答えが、間接的になるのではないかと考えておりますが、やはり個別事業も含めまして、事業評価をきっちりやることが重要であると考えておりまして、3ページにございますように、採択時に評価いたしまして、それから事業中に5年、10年ごとに再評価。

それから、完了後も事後評価をいたしまして、今後の同種事業のあり方に役立てていくという試みを導入しております。15年度に事後評価を導入いたしまして、これで1サイクルということに取り組んでおるところでございます。

3ページの下ブルーの囲みに書いておりますように、採択時評価から事後評価まで、一連の評価が目に見えるように16年度より事業評価カルテということとして、まとめて事業ごとに整理いたしまして、評価結果を事業執行や評価手法の検討に役立てていくということに取り組んでおるところでございます。

また、4ページ目でございますが、先ほど申しましたように公共事業費削減の中で、しかも今、前半でもご議論いただきましたように、国民の皆様にも実感できる効果を上げていくということで、やはりコストの縮減ということが重要でございます。

この4ページ一番下の数値目標ということで、棒グラフが載っておりますけれども、従来から平成14年度までで13.6%コストダウンしたわけでございますが、乾いたぞうきを絞るように15年度からも、さらに15%の新たな取り組みをしております。これも直接事業費だけではなかなか難しい面もございますので、4ページの右下の箱にありますように、事業のスピードアップによる便益でございますとか、将来の維持管理費の縮減、こういうものを含めましてコストダウンに取り組んでいるところでございます。

それから、5ページでございますが、先ほども何名かの委員の方々から住民の理解、協力をどうやっていくのかというようなのがございます。これは数字だけではどうかというお話もございました。そこで、我々も構想段階から幅広く情報公開・住民参加ということを行うようにガイドラインをつくりましてやっております。もちろん、これはもともと個別事業ではやっておったわけでございますが、昨年ガイドラインをつくって以降も、ここにありますように、東京外かく環状道路等々、いろんなことで具体的な取り組みをしておるところでございます。

それから、6ページ目をござんいただきますが、先ほども指標の中で、個々の指標はわかりますけれども、それが連携してどうなるのかというご指摘がございました。これはほんの一例でございますけれども、例えば真ん中でございますけれども、「首都圏空港の整備と交通アクセス強化」という事例を挙げさせていただいております。羽田の再拡張、先ほどもお話ございましたように、2000年代の後半には供用開始にしたいということとか、あるいは成田高速鉄道でございますけれども、これは皆様ご経験されておるかと思えますけれども、成田まで1時間弱かかるわけでございますが、それが30分台で行けるようにするとか、国土交通省としても、あらゆる手段を使って取り組んでおるところでございます。

また、水のお話もあったかと思いますが、下の3省連携による汚水処理ということで、現在でも下水だ、集落排水だ、合併浄化槽だというように、国交省、農水省、環境省にわたってやっております。こういう事業も連携して取り組みをやっておりますし、今後こういうことは、さらに補助金改革の中で進めていくということを考えております。

それから、7ページでございますが、ソフト対策との連携ということがございます。路上工事、国民の皆さんにとって迷惑だというのがございますけれども、もちろん、これは道路管理者だけでやっておるわけではございませんで、ガス会社や電気会社などでございます。工事実施社別に路上工事時間数を公表して、国民の皆さんから見て、チェック機能は働くようにということを兼ね合わせまして、5割を縮減したり、あるいはETCもご経験されている方も多いのではないかとございまして、例えば首都高の川口料金所では、交通量が5%増加したわけでございますが、渋滞延長は半減しておるといように、ETCの普及というものは、かなり急速に広がっておるとございまして。

また、港湾手続も、いろんな手続をワンストップサービス化して物流路を減らすという

ことをやってございます。

それから、8ページでございますが、入札契約手続の適正化というようなことがございます。もちろん会計法等々のいろんな障害があるわけでございますけれども、例えば左に書いておられますように「Value Engineering」、入札参加者から技術提案を受けて、それを双方、インセンティブを持ってコスト縮減するとか、設計・施工を一括して発注するとか、あるいは工期とか安全性など、いろんな価格以外の要素もございます。そういう要素を反映して入札をするようなことを非常に前向きに取り入れておりまして、ここ3年間、ここにございますように、おのおの項目によっていろいろ出入りはございますが、着実に伸ばしておるところでございます。

また、右下にございますように、電子入札というものも直轄事業では、すべての案件で電子入札ができるようにしておるところでございます。

それから、9ページでございますが、「民間の資金・能力の活用」でございます。もちろん、これは公共事業縮減の関係だけではございませんが、民間のノウハウ、資金というものをできるだけ活用していこうということでございまして、PFIの事業数、まだ14年度で17件から16年度末、34件ということを目指して、倍増といっても、まだまだ数が十分かどうかというご議論はあるかと思いますが、一生懸命取り組んでいるところでございます。

皆様方のお目に触れるところでは、現在、文部省がございまして、文部省とか、会計検査院の一角、歴史的な建築物でもございますので、そういう外壁とかを生かしながらPFIによって事業が始まったというところでございます。

それから、次の10ページでございますけれども、先ほどもいろいろご指摘ありましたけれども、全国一本の数字であると、国民の皆様の間から見てもわかりにくいとか、そういうことがございます。部会長にも先ほど整理していただきましたように、もちろんこの数字には各ブロック別で、またブロックの特性に応じたいろんな積雪寒冷地域ではどうかとか、いろんな積み上げをしておるわけでございますけれども、大部でございますが、ホームページで公表しておりますし、また皆様方にご希望があれば送付させていただきたいと思っております。

それから、11ページをごらんいただきたいと思います。先ほどの漆原委員のご指摘にもありましたように、我々のほうからの理念、どこまでそこが私どもとしてできているかは、まだ今後ございますけれども、先ほど申しました美しい国づくり大綱をつくって、景

観三法を前国会で出したり、あるいは環境のお話がありました。環境行動計画というものを6月28日につくりまして、国土交通省の持っております、様々な施策を統合いたしまして、地球温暖化ということも含めまして取り組んでおるというところがございます。

また、なかなか目で見えないところがございますが、地域の疲弊というのも大変問題でございます。政府全体で地域再生ということに取り組んでおりますが、国土交通省も補助金をもうちょっと使いやすくしたりということを含めまして努力をしておるところでございます。

今までのいろいろな取り組みを定性的にばっと述べさせていただきました。なかなか実感がわかない。また、前半部分でご指摘がありましたように、数字だけではなかなかわかりにくいので、実態のご説明が必要じゃないかというお話がありました。いろいろ一例として選ばせていただきまして、ざっとごらんいただきますと、12ページで、例えばバリアフリー化では、大江戸線を全駅、全部自力乗降が可能なようなバリアフリーというふうに取り入れさせていただいております。

また、13ページでございますが、これも水質だとか、地域観光とか、いろんなことを目指しておるわけでございますが、宍道湖からの導水とか、ヘドロ除去とか、下水整備とか、そういうものを総合的にあわせて、写真をごらんいただくと一目瞭然かと思えますけれども、松江堀川の再生というものに取り組んでおります。これは水質面ではもちろんでございますが、左下の棒グラフにございますように、遊覧船観光も、この赤のようにぐっと伸びてきておるという状況になっております。

また、14ページは、やや大規模な事業でございますけれども、首都圏外郭放水路ということでございまして、国道16号線の下をばっと地下河川を通してあります。これは、まだ一部分通水でございますけれども、右にちょっとグラフを書かせていただいておりますけれども、同じような台風がありまして、部分通水後で被害が激減しているということもございます。

それから、次の15ページでございますが、青森県五所川原市で「立佞武多」という伝統文化があったわけでございますが、これができなくなっておったということでございます。大正年間ぐらいで消滅しておったのですが、電線地中化によりまして、これが見事に再生いたしまして、地域の観光資源になっておるという事例もございます。

次の事例、16ページでございますけれども、これは東北新幹線の開通によりまして、

後でござんいただきたいのですが、下の2のところでは東北新幹線がなかったら別に行っていたとか、そういう方が新規需要としてかなり出てきておるといふことでございます。

17ページでございますけれども、連続立体交差、あかすの踏み切りといふことで大変ご苦労をされておられる方が多いわけでございますけれども、できる限りこれは非常に大規模で費用のかかる事業でございますので、なかなかすぐにといふわけにはいかないわけでございますが、目標を掲げて取り組んでおるところでございます。

最後でございますけれども、羽田空港でございます。先ほど、羽田空港再拡張といふお話がございましたが、その前にも9年にはC滑走路、12年にはB滑走路がオープンしております。そこでいろんな新規航空会社も参入したり、便数が増えたりといふ効果が出てきておるところでございます。

以上、非常にアトランダムではございましたし、前半のいろいろなご指摘に十分お答え切れていると我々もなかなか思っておりません。まだ、PRの下手な部分とか、また、こういう視点が欠けているんじゃないかと、やや、ひとりよがりじゃないかといふご意見も多々あるかと思ひます。忌憚なくご意見をいただきまして、今後の社会資本整備に役立てていきたいと思ひております。ひとつよろしくお願ひいたします。

【金本部会長】 それでは、ただいまのご説明について、ご意見、ご質問いたします。時間も大分超過しておりますので、手短にお願ひいたしたいと。

【松尾委員】 具体的な成果の目標を掲げて事業に取り組むといふ新しい試みがようやく動き出したんじゃないかといふ印象を受けました。

一つお伺ひしたいのは、そういう新しい試みの中で、どうやって評価するのかといふのは大変重要な意味を持つてくると思ひます。先ほど来、政策評価官からご説明いただいたわけでありましたが、国土交通省といふ組織の中で、その評価官といふのがどういふ位置づけになっているのか。具体的な評価の中身で、現局の事業の中で、どこまで手を突っ込んで議論し、注文をつけられるのかといふ点が注目されるわけであります。

例えば、先ほど来問題になっている地中化の問題にしても、年間で1%地中化率が上がってくれば、おおむねよしとするのか、あるいは、そうはいつでも東京の23区の地中化率が欧米の主要都市に比べて大きく落ちていないか。さらに、都心と、例えば世田谷区のほうでは大変大きな格差があると聞いているんですけれども、そこまで踏み込んで現局と評価官が議論できるような風土になっているのかどうか、その辺が大変注目されるわけでありますが、現状、ちょっとご報告いただければと思ひます。

【金本部長】 よろしく申し上げます。

【渡邊政策総括官】 大変重要で貴重なご質問をいただいたわけですが、政策評価につきましては、国土交通省ができたときに4省庁からでき上がったわけですが、当初から非常に重要な問題であると認識しておりまして、目標としまして国民本位の行政を進めていく、それから成果重視の行政を進めていく、それと統合のメリットをできるだけ生かしていく、それと今までなかなかわかりにくいと言われた部分につきましては、アカウンタビリティというんでしょうか、説明責任をより重視した行政を進めていくということで政策評価を始めておりまして、私が統括官ということで、その評価を担当しているわけですが。

そういうことで、各省より一歩先に政策評価については力を入れてるつもりでございます。しかしながら、政策評価そのものにつきましては、各部局でやはり実施していただくということを基本にしております。その成果を評価していただいて、その中で問題点が見つかったら課題を見つけ、それを次の施策に反映していただくということであれば、それぞれの部局がやっていただくのは一番適切だと、もちはもち屋だと思っております。

ただ、その評価の仕方につきましては、こういったやり方があるんじゃないかとか、あるいはこういった視点が必要じゃないかということを私どもから申し上げて、いろいろとご議論しながらやっておるということでございます。

現在、全体で27の政策目標を掲げまして、それにつきましては金本部長に政策評価会の座長もお願いしておりますけれども、それでいろいろとご審議もいただきながら、ご指導いただいております。きょう大変貴重なご意見をいただいたわけですが、政策評価そのものがなかなか難しい問題があります。まだまだ試行錯誤をやっているところでございます。そういう中で、一步一步いいものにしていきたいと思っておりますし、それをまた各部局のほうにもお伝えして、反映させていきたいと思っておりますので、今後ともご指導のほど、よろしくお願いいたします。

【金本部長】 そのほか、どうぞ。

【八田委員】 今の松尾委員のご質問にも関係ありますし、先ほどどなたかがおっしゃったプライオリティーを異なった事業の中でどうつけるかということにも関係するんですが、要するに予算が制限されているわけですから、その中であかすの踏み切りにお金を使うのか、バリアフリー化に使うのか、電線地中化に使うのかという問題があると。そうすると、必ず評価の段階では何らかの主観は入ると思いますが、基本的には、それを数値化

して、比較して、どこの事業により多くの金を使うべきかということ、いずれかの段階でやらなきゃいけないし、実質には、そういうことを主観的にやっているわけです。

それを組織的にきちんとやるかどうかという問題があると思うんですが、今の評価のシステムを、いずれはそういうことにつなげていかれるご予定があるのか、それとも、これはこれ、それはそれで、将来とも、そういうことに結びつけるということはないとお考えなのか伺いたいと思います。

【金本部長】 いかがでしょうか。

【渡邊政策総括官】 まさしく、まだまだ試行段階だということでやっております。評価の重要性は、ほんとうに何度も繰り返す必要もないほど重要だと思っております。その中で、今はとりあえずこういうことで始めさせていただきました。それを少しずつよくしていきながら、最終的には、先ほど申し上げましたような国土交通省の行政目標を果たすにはどうすればいいかということ、を日々考えながら、さらに充実していきたいと思っております。

【金本部長】 評価を予算とか意思決定に活かしていく方向は、一応皆さん目指していると思うんですが、現状で、例えば財政当局が、今の評価の中身だとなかなか予算に直接的には使えないということ、を言ったりしている状況でありまして、評価の中身がそれに使えだけのものになるかどうかということもあわせて、これから頑張ってくださいということだろうかと思っております。

そのほか、何かございますでしょうか。

【廻委員】 この社会資本整備に関しまして、評価というのは、数値というのはストラテジーを補助するものであって、必ずしもそれが目的ではないということは前提にないと、何となく途中から目的が数値になっていくことは避けたいなと思っております。

もう一つ、空港港湾みたいな経済の外部効果とか、そういうものをねらうものと、それからまちづくりのような、美とか、そういうものに関するものと同じところで評価するのは難しい面もあるんです。特に、空港とか港湾みたいなものは、国際競争の中で頑張っていかなきゃならないので、割合急いでいただきたいというのがありますし、逆にまちづくりのようなものは、拙速は避けたいいただきたいというのが一つありまして、ですから、これは長くやっていくような評価の仕組みにしていきたいなと思っております。

一つ、特に観光立国のようなものは、今掲げていますけど、例えば変な話、内閣が変わったら観光立国をやめたと、これは困るんです。やはり観光立国というのは、ずっと続くも

のですから、これは細々でもずっと続けるもの。3年間観光立国って、あまりないと思うんです。

それから、逆に安全に関係するものは、かなり喫緊の課題なので、これはプライオリティーをつけていくことは重要だということで、もちろん数値目標をつけませんと手探りで、何か基準がないと難しいんですが、その中に多少のこぼれというのは当然あるのだと。それをどう調整するかというのは難しいところなんです、ちょっと頭には入れたいなと思っております。

【金本部長】 何かご回答あれば。大変ごもっともな意見で、これからも参考にしていきたいと思います。

そのほか、何かございますでしょうか。

【松田委員】 初めて参加しまして、いろんなことをやっているんだなということを感じました。私はやはり、今一番関心があるのは、この間の洪水のインパクトで、200年に1度とか、150年に1度の大雨だったわけで、堤防がもたなかったのは、200年に1度じゃしょうがないと考えるのか、200年に1度でも耐えられるものをつくろうとすると、幾らお金があっても足りないのでしょうし、さりとて200年に1度だからあきらめると言ったのでは、死んだ人も浮かばれないわけでして、これをどう考えていくのかということは今ちょっと考えているわけです。

その辺の間をつなぐものとして、ソフトの重視みたいなことが言われていて、例えば防災無線などが仮にあれば、情報の伝達ということでは、もう少しよかったのかもしれないわけですね。この防災無線の話になると、役所が違って来るんじゃないですかね。防災無線というのは国交省なんではないでしょうか。

ダムの放水を注意するうるさいやつは、多分河川局がやっているんだと思いますけれども、町で選挙の日なんかには、きょうの投票率はなんてうるさくやっている、あの自治体の無線は別の仕切りのものなんだと思います。

その辺の連携といいますか、これをどうやるのかというあたりをちょっとお話いただければと思います。特に、最初の何年に1度ということで、先ほど大川で50年に1度の災害に対応するとおっしゃったんですけれども、ここに出ている、きょう挙げられた達成率というのも、それに基づくものなんではないでしょうか。ちょっとそれを伺いたいです。

【金本部長】 よろしくお願ひします。

【内田政策課長】 まさにおっしゃったように、防災無線は消防庁の所管になっており

ます。ということで、各省庁にまたがっておりますので、内閣府には防災担当の政策統括官を設けて、あるいは中央防災会議で政府一体ということでやっておりますが、今回のあれも含めまして、また新たな対策をとっていくべきだろうということでございます。

したがって、我々は主として河川行政の立場でございます。その河川行政の立場からのアプローチにつきましては、ちょっと。

【河川計画調整室長】 まず1つ、情報伝達ということですが、私ども河川局で管理しております堤防等の施設が破堤、あるいは越水等によって市街地等に水が流れるということが、もしわかれば、我々施設を管理する者の立場として危ないということ、そのことをしっかりと伝えて、住民の皆さんに安全な場所に避難していただくということは河川管理者としての責任だろうと思っています。

その取り組みと、今度は総合防災の担当としての消防庁としての役割というのは、おのずと違うと思いますが、そこは実際の災害時にあっては当然のことながら、一体の取り組みとしてやっていかなければいけないと思っています。

今回の災害の教訓、我々もちょっと分析しなきゃいけないと思っておりますが、河川管理者としての取り組みも、まだ十分でないと思っています。我々としては、さらにどういふことをすることが住民の生命を救うことができるのか、高齢者をどうやって救うことができるのかというところで、しっかりとその次の展開に結びつけて考えていきたいと思っております。

それから、私どもそれぞれ全国の河川、利根川、淀川のような大きい川から地方の小さい川まで、さまざまございます。同一の安全度で治水対策を講じているわけではございませんので、例えば利根川とか淀川のような日本の中枢を守るべき大川については、200年に1回しか発生しないであろう洪水に対して治水対策を講じているところでございます。

あと、地方の河川についても、それぞれの重要度に応じて、ランクをそれぞれ100年に1度なり、50年に1度なり、あるいは地方に行ったら、例えば10年に1度、5年に1度程度の洪水と、我々の治水対策の対象とするべき、いわゆる洪水害毒というものを改めて、それぞれやっているということです。

いわば、今回の指標は、それらをトータルとしまして、おおむね大川では戦後最大規模、確率的に言えば、おおむね30年から40年程度の、別な言い方をすれば、戦後最大生じたような洪水に対して対応できるような計画的な治水対策を講ずるという目標に対し

て、マクロ的にどのくらいの整備状況に達しているかということをお今回指標で示したものだご理解いただきたいと思ひます。

それから、計画規模を大きくしたらいいのかどうかというご質問が今ございましたが、私ども治水対策の計画規模を変える、変えないという話は、国家の財政力との比較考慮の問題だと思ひています。軽々に安全度を大きくするということは現実には難しいと思ひますし、整備に時間がかかると思ひております。じゃあ、その計画規模を超えたような今回の洪水が発生したときに、私らは責任がないという立場ではございません。そういうときにも被害を最小化するために、どういふ施策を講じたらいいのか、それはハード施策ではなく、先ほどの情報の伝達も含めて、すぐれたソフト対策の充実が大事じゃないかと考へております。それから、ハード対策にしても、超過洪水対策としても、例えば江戸川でやっておりますようなスーパー堤防のように、水が越水しても壊れないような堤防をつくっていかうということも取り組みとしてやっているところでございます。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。もう時間も来てしまいました。何か、最後1つだけというのがございましたら、1人だけ。どうぞ。

【越澤委員】 政策評価、各委員から出ていることは省きまして、やはり根本は国土交通省の、つまり国費として行っている公共事業が、どういふ意味があつて、また国民に対してどういふ成果をもたらしているのかというのは、やはり皆さんもうちょっと自信を持って堂々と言つていただいて、それから私はいろんな自治体のまちづくりとおつき合ひしていますが、やはり国の補助がないとなかなか動かないという場面がものすごい多いんです。ですから、将来までとは言ひませんが、まだ今は過渡期ですから、大変大きな役割はあると思ひますので、やっぱりそういう意味の評価、多分自前だけでやると手前みそとなると思ひますので、多少外部のチェックを受けながらということ、ぜひそれはお入れになるといいのかなと。

それと、もう一つ、今の財政難で下がっていくというのはわかるんですが、恐らくこれも地方の単独事業費、あるいは国庫補助のいろんなものとか、かなり急激に落ちていると思ひますので、別にそれが悪いという意味じゃないんですが、ほんとうにそれで日本の国がいいのかというのは、ぜひ皆さんがみずから訴えて、我々自身のほうにいろいふチェックをお願いすると、そういうことをぜひ頑張つてほしいなと思ひます。

【金本部会長】 大切なご指摘だと思ひます。よろしくお願ひします。

もう時間も過ぎてしまひまして、そろそろ終わりにさせていただきたいんですが、多分

たくさんご意見をお持ちで、言い切れなかった方々がいらっしやると思いますので、ご意見、ご質問等は事務局のほうにお寄せいただいで、事務局のほうで、それを生かしていただくということにさせていただければと思います。

きょういただいたご意見についても、事務局のほうで十分にご検討いただいで、今後の社会資本の整備に反映していただくことをお願いしたいと思います。

それでは、もう時間も過ぎておりますので、きょうの部会はこれで終わりにいたします。事務局のほうから何かございますでしょうか。

【事務局(海堀)】 どうもありがとうございました。本日の計画部会の内容でございますが、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、ご同意をいただいた上で公開をさせていただきたいと思います。

また、速報という形で、一両日中に簡単な議事概要を国土交通省のホームページに公表させていただきたいと考えております。これについてはご了承方よろしくお願い申し上げます。

それでは、これをもちまして、事務局のほうでお願いした議事はすべて終了させていただきます。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

了