

社会資本整備審議会・交通政策審議会

第5回計画部会

議 事 録

平成17年7月6日（水）10：00～12：00

○海堀企画官 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・交通政策審議会の計画部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私、事務局を務めさせていただきます、政策課の海堀でございます。よろしくお願い申し上げます。

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。

議事次第、配席図のほか、資料1～10、それから、参考資料1～3まで御用意させていただいております。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、よろしくお願い申し上げます。

また、本来であれば委員全員の方々を御紹介させていただく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考えておりますので、大変恐縮ではございますが、お手元の名簿、配席図をごらんいただきまして、皆様の御紹介に代えさせていただきたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

なお、本日総員28名中、現在13名の方が御出席でございます。本日、中央線の御茶ノ水駅で信号機故障があった関係で、数人の委員から遅れるという御連絡が入っております。その方々を踏まえると定足数を満たしているということで、会議を進めさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

また、6月1日より地球温暖化に対する政府の取り組みといたしまして、軽装の励行、冷房温度28℃の設定などの措置を行っております。何とぞ御理解をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に先立ちまして、総合政策局長から一言御挨拶申し上げます。

○丸山総合政策局長 総合政策局長の丸山でございます。社会資本整備審議会・交通政策審議会第5回計画部会に当たりまして、一言御挨拶申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、かねがね国土交通行政に御支援を賜りまして、誠にありがとうございます。また、本日はお忙しいところ、朝から御参集いただきまして、誠にありがとうございます。

もう既に御案内のとおりでございますが、先般「経済財政運営と構造改革に対する基本方針2005」、いわゆる骨太方針と言っておりますけれども、骨太方針が閣議決定されたところでございます。お手元にも資料を配付させていただいていると思っておりますが、骨太方針の中で、特に我が省との関係で言いますと、自然災害でございますとか、公共交通機関の事故が相次ぐ中で、生活経済の重要な基盤でございます国民の安全・安心の確保ということ

が強調された内容になっております。私どもといたしましては、災害対策、それから、公共交通機関の安全対策について、私どもが国民に対し、大変重要な責務を負っているということを改めて認識した次第でございます。また、厳しい財政状況ではございますけれども、他の重要課題と併せまして、国民の安心・安全につきまして、よりの確な対応を行っていく必要があると考えたところでございます。

本日は、主として2つの点につきまして御審議をいただきたいと思っております。1つは、社会資本整備重点計画のフォローアップでございます。これは昨年につきまして2回目となるわけでございますが、フォローアップにつきましてその評価が客観的に見て適当であるかどうか、あるいは対策は十分かといった点につきまして御審議をいただきたいと思っております。御審議いただきました内容につきましては、PDCA サイクルに基づきまして、来年度予算要求でございますとか、それから、重点施策の立案作業が本格化する中で、十分反映をさせていただきたいと考えております。

もう一点は、前回の計画部会の際に設置をしていただきました基本問題小委員会が、先般6月13日に第1回目が開催されたところでございます。基本問題小委員会の中で整理されました各事業が横断的に取り組むべき課題などにつきまして御報告させていただき、御意見をいただきたいと思っております。主としてこの2点につきまして、御出席の委員の皆様方から御高見を賜りますよう、お願い申し上げまして、私のごあいさつといたします。

○海堀企画官 それでは、これより議事に入らせていただきたいと思います。

なお、ただいま16名の方が御出席で、定足数を満たしていることを御報告させていただきます。

それでは、部会長、本日の議事進行につきまして、よろしく御願申し上げます。

○金本部会長 それでは、早速始めさせていただきたいと思っております。

今、局長からお話があったように、今日は2つのテーマということで、フォローアップとこれからの進め方ということで御議論をいただきたいと思っております。まず、フォローアップについて、事務局の方から御説明をいただいて、その後御審議ということでお願いいたします。

○木場政策評価官 政策評価官の木場でございます。

それでは、重点計画のフォローアップについて、御説明をさせていただきます。資料につきましては、2から5の資料を使わせていただきたいと思います。

まず、資料2でございますが、このたび御審議いただきますフォローアップの審議につ

きまして、御意見いただきたい内容について書いているものでございます。

資料3につきましては、評価の概要、今回34の指標について重点計画が定まっておりますが、それについての評価の概要を示しております。

資料4につきましては、34の指標について、それぞれ個別に評価をした個票でございます。

資料5が、34指標のうち14指標について、詳細な分析をしてございまして、その分析事例を示しているものでございます。本日は、資料5を中心に御説明したいと考えております。

まず、資料2でございますが、委員の皆様御案内かと思いますが、今回のフォローアップの趣旨でございます。社会資本整備重点計画につきましては、この目標達成に向けまして、PDCA、Plan・Do・Check・Actionという、そのマネジメントサイクルによりまして、成果の達成のための対策が十分であるかどうかを自己評価いたしまして、このPDCAのマネジメントサイクルでいろいろ業務の改善を図っていくということでございます。

ただ、自己評価でございますので、その評価につきまして客観的に見て妥当であるかどうか、また、対策が十分であるかどうかという観点から御意見をいただきたいと考えております。

このため、定量的な指標が順調であるかどうかを見ていただきまして、指標の進捗が順調でない場合には、指標の進捗を向上するための対策が十分であるかどうかについて意見をいただきたいと考えております。

また、昨年度の計画部会におきまして、数値はストラテジー、重点目標を補助するものであって、数値自体が目的とならないように気をつけるべきであると、また、数字で安心するのではなく、定量的なものと定性的なものを両輪として評価すべきという御意見をいただいております。このため、計画の重点目標の達成のため、自然災害とか社会経済情勢の変化などから生じます指標で図れない定性的な問題についても、一部分において分析を試みておりますので、御意見をいただきたいと考えております。

これらの審議事項に関する資料につきましては、資料3と資料5の中のいわゆる青色で「○」をつけたり、タイトルのところに青で色分けをしているものが、一応そういう分析をした事例でございます。

更に、昨年度の計画部会におきまして、データが蓄積されたら評価方法を変更するなど、評価方法の評価をしたらどうかというような御意見をいただいております。また、前回の計画部会におきまして、部会長から、地域別の分析などをしたらどうかというような御指

示も受けておりますので、これらの御意見を受けまして、今回指標の全国データでの進捗状況以外に、地域別等々の分析を試みております。この分析方法が妥当かどうか、あるいは地域別とか施設別以外に妥当な分析方法があるかどうかについて御意見をいただければと考えております。こういった地域別とか施設別の分析を試みた事例といたしましては、先ほど申しました資料3とか資料5のタイトルの部分に黄色で色分けをしているものが該当いたします。

今回、詳細に御説明させていただきます資料5の分析事例でございますが、35指標のうち14指標を選んで作成いたしております。抽出した基準といたしましては、評価の結果、施策の改善等の方向性を提示しているものなど、今後の施策の広がりがあるものを中心にピックアップしております。更に、地域別要因分析のため地域別のデータのある指標から抽出しております。結果的には、前回の計画部会におきまして、各委員の御関心が高い安全の分野が非常に多くなってございます。度重なる自然災害等に対応して、新たな対策を強力に進めていく姿勢の表れであろうと考えております。

また、今年度の評価に当たりまして私どもが特に気をつけました点は、昨年度はフォローアップの初年度ということもございまして、データが集計中という指標が多かったことについて何とか改善しろというような御指摘を受けました。今年度は全体計画と申しますか、フォローアップのスケジュールを最初に明確に立てまして、各担当局に対して6月20日までに平成16年度のデータを集計できない場合には、歴年などの集計値で評価するとか、平成15年度のデータにそれを補足するデータで評価するというような手順をとりまして、指標の進捗を見るための判断材料としての可能な限りのデータをそろえさせていただいております。

それでは、資料3に移らせていただきます。資料3が今回34指標、幾つか重なっている部分と申しますか、指標が分かれている部分がございますので、今回39の指標になってございますが、それを暮らし、安全、環境、活力別にそれぞれ下でございますような進捗状況が順調である、成果が上がっているというようなA分類、成果が上がっていない、進捗状況が遅れているというようなB、または、今の状況では判断できないというCの分類に分けたものを、それぞれ総括表でつけてございます。Aが総計30、指標全体の77%ということで、おおむね順調に進捗しているのではないかとというような総括的な評価でございます。

あと、それぞれA、B、Cにつきまして、施策の改善等の方向性を提示とか、現在の施策を維持、施策の中止、施策の中止というのはございませぬが、形式的にこういう分類を

いたしまして、それぞれの指標について評価を行ってございます。

資料3の1ページ以降、それぞれ39の個別の指標でございますが、これについての評価結果がここに出てございます。初期値が、基本的には平成14年度の数値、目標値については平成19年度の目標値を立てて、基本的に実績値につきましては平成16年度のデータを示してございます。一番右に評価結果、この数字といたしますのは、資料3の1ページにございますA、B、Cのそれぞれ①②③④⑤⑥と成果が上がっておりますが、更に施策の改善等の方向性を提示しているものについては①等々の分類をして示しております。

これを御参考にいただきまして、資料5を見ていただければと思います。このベースになりましたのが資料4の個票でございまして、これが34ないし39の個票がついてございます。

それでは、資料5につきまして、簡単にかいつまんで御説明したいと思います。

まず、1ページ目でございます。暮らしの分野でございます。バリアフリー社会の形成等です。1枚目につきましては、旅客施設のいわゆる段差の解消を満したものの割合ということで、バリアフリーの進捗状況を示してございます。左下のグラフにございますように、おおむね順調に進んでございますが、ただ、平成16年度の数字がまだ出ておりませんので、正確な判断はできないという判断にしております。

その詳細を分析いたしますと、鉄軌道駅の数が非常に多うございますので、旅客施設全体の指標というのは鉄軌道駅の指標にほとんど依存しておるわけでございますが、鉄軌道駅の実績値を事業者別に見ますと、JRが40.3%、大手民鉄が45.8%ということで、JRが少し遅れているというような状況でございます。これは、一事業者当たりの対象駅数が多いとか、比較的古い駅施設が多いため、また、相当程度の改良工事が必要とされる等々の理由によるものと考えております。

右上に鉄軌道駅の旅客施設のバリアフリー化施設状況を県別に調べまして、それを公表した数字がございます。県別に60%台から0と開きが大きいという状況が出てございます。

今後の取り組み方針といたしましては、従来、交通バリアフリー法とか関係する建築物等のハートビル法と個別にあったわけでございますが、このバリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、旅客施設の段差解消を推進するという施策の展開を考えてございます。

また、県別にこういう数字を出すことによりまして、都道府県の競争意識を高めまして、都道府県が市町村を支援するような施策を促していきたいというようなことを考えております。

2 ページ目でございます。同じくバリアフリーでございますが、これはいわゆる道路のバリアフリーの進捗状況でございます。左下でございますように、5 割の目標値に向けて順調に成果が上がっておるという判断をしてございます。

ただ、右上でございますように、指標分析の詳細でございますが、市区町村が管理する道路のバリアフリーの進捗率が少し遅れておるといようなことがございますので、市区町村等の積極的な取り組みが必要という分析をしてございます。

今後の取り組みにつきましては、先ほどのバリアフリー法とハートビル法の一体化に向けた法制度を構築するといようなことが主な施策になってございます。

続きまして、3 ページ目でございます。同じくバリアフリーでございますが、特定建築物と住宅のバリアフリーの進捗状況でございます。左側がいわゆる特定建築物のバリアフリーの進捗状況でございますが、これにつきましても平成 16 年度の数字が出てございませんので、判断が困難であるという状況でございます。今後の取り組みにつきましては、先ほどのバリアフリー法とハートビル法との一体化に向けた法制度という対応を考えてございます。

右側の住宅でございますが、住宅につきましては、このグラフに示してございますように、平成 15 年度のデータしかございませんが、なかなかこの平成 19 年度の目標に向かって進捗状況が悪いということで、進捗状況が不調である、成果が上がっていないというものに分類してございます。これにつきましては、いろいろこれまでの施策に引き続きまして、平成 17 年度からいわゆる地域における住宅政策を自主性と創意工夫を生かしながら、使い勝手のいい総合的かつ計画的に推進するための地域住宅交付金という制度を設けてございますが、こういったものを活用して、なお一層のバリアフリー化を推進していくということを考えております。

次の 4 ページ目でございますが、暮らしの水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等でございます。その指標といたしましては、河川における汚濁負荷削減率でございます。左下でございますように、河川浄化施設の設置や下水道の整備によりまして、河川水質の改善は着実に進んでいるという判断をしてございます。

ただ、右上の指標分析の詳細に書いてございますように、いわゆる都市部の河川については、依然として汚濁負荷削減の対策が必要という状況でございます。このグラフで、ポイントが「○」になっている線で、下の綾瀬川、多摩川、鶴見川、大和川といった都市部の河川につきましては、まだ依然として水質がなっていないということでございますので、こういう都市部の河川と湖沼につきまして、重点的に水質改善事業を実施する必要がある

というようなことをございます。

これにつきましては、今後の取り組みといたしまして、総合水系環境整備事業を創設いたしまして、上流ダムによる環境整備と河川による環境整備を連携することによりまして、河川の水質浄化を図っていくというようなことを考えております。

また、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合いたしまして、都道府県との裁量性を高めた効率的かつ効果的な水質改善事業の実施を進めていきたいと考えております。

続きまして、5ページ目でございます。良好な住環境の形成ということで、污水处理人口普及率でございます。これにつきましても、左下の数字でございますように、着実な進捗が図られているという判断をしております。

ただ、指標分析の詳細でございますように、県別で見ますと、いわゆる污水处理人口普及率の高いところ、低いところが分かれてございまして、地域間とか下のグラフでございますように、人口規模が5万人未満の人口普及率が非常に低いというふうに、地域間とか人口規模によって大きな差がございます。こういったことで、これらの地域を中心に下水道整備を重点的に促進するというを今後の取り組みとして挙げてございます。

また、平成17年度からは公共下水道とか集落排水施設、浄化槽を一体的に整備する市町村に対し、污水处理施設間での融通や年度間の事業量の調整が可能な污水处理施設整備交付金制度を創設したことなど。こういったものが污水处理の促進を図っていくことになっていくのではないかと考えております。

6ページ目でございます。安全の分野でございますが、まず、水害等の災害に強い国土づくりという目標に対しまして、指標といたしましては、洪水による氾濫から守られる区域の割合と床上浸水を緊急に解消すべき戸数が挙げられてございます。ともに、この両方の指標ともおおむね順調に推移しておるという分類をしております。

その次のページに、順調に推移してございますが、現在の状況を詳細に分析してございます。まず、左の方のグラフを見ていただければわかりますように、平成16年に発生した豪雨災害につきましては、施設の能力を超える洪水が発生してございます。こういったことから、できるだけ早期に災害安全度を高めるために、災害が発生した場合でも被害を最小化するハード対策、また、ソフト対策というものが一体となった減災対策を緊急に整備する必要があるという状況でございます。

右のグラフを見ていただきたいと思いますが、都市化の進展による水位の流出量の増加とか、局所的な集中豪雨による内水被害が依然として頻発してございます。このため、このグラフにありますように、宅地等の浸水面積は減少しておりますが、都市化の進展とか

集中豪雨の多発によりまして被害額は減少してございません。非常に関係者の連携を図った取り組みが必要であるという分析結果でございます。

今後の取り組みといたしましては、昨年 11 月に、社会資本整備審議会河川分科会に豪雨災害対策総合政策委員会を設け、緊急的に提言をいただきました。この緊急提言を受けまして、豪雨災害対策緊急アクションプランを作成してございます。また、この委員会から、この 4 月に総合的な豪雨災害対策の推進について提言を受けまして、長期的に対応すべき体制整備とか制度改革についても今後検討し、制度創設等必要な措置を講じていくということにしてございます。

提言の主なものといたしましては、従来、地域の土地の利用状況に応じて輪中堤とか家屋のかさ上げとか、家屋移転等も重要な治水対策として進めるというような、土地利用状況に応じた安全度確保方策の体系的確立とか、防災施設等の維持管理の充実というものが挙げられてございます。

更に、地域の水災及び土砂災害の防止力向上を図るため、水防法等を改正いたしまして、浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大や特別警戒水位に関する情報提供を開始すること、また、水防協力団体制度の創設等々の施策を講じております。

また、総合流域防災協議会の設立や総合流域防災事業の創設等々といった施策を今後、重点的に打ち出していくというようなことを考えております。

続きまして、8 ページでございます。大規模な地震、火災に強い国土づくりでございます。左下のグラフにございますように、指標については順調に伸びてきておるという状況でございます。

右の図でございますが、海岸堤防耐震化の状況を全国的に調査いたしましたところ、全国的に堤防の耐震性の調査や耐震化が現状でも遅れているというような状況でございます。ただ、特に緊急に対策を要する東海、東南海・南海地震等による対策を重点的に実施していくということが、今後の取り組みで挙げられてございます。ただ、そのときにも耐震調査とか津波ハザードマップ作成支援などのソフト対策というものも総合的に実施する津波危機管理対策緊急事業を推進するということを考えてございます。

続きまして、9 ページ目でございます。これは建築物とか住宅の耐震化率でございます。左の方が特定建築物の耐震化率でございます。これにつきましては、平成 16 年度が少し横ばいでもございまして、指標は横ばいということで、先ほどの分類でいきますと B という分類にしてございます。

右の住宅の方につきましては、おおむね順調に指標は伸びていると。目標値に向かって

耐震化が進捗しているという状況でございます。いわゆる建築物につきましては指標が改善されていないということで、今後の取り組みでございますが、耐震性が不十分な多数の者が利用する建築物につきましては、指導・助言ではなく、指示・報告徴収・立入検査や指示に従わない建築物の公表等を行えるようにすることなども検討していこうと考えております。

また、住宅等につきましては、地域住宅交付金の適用等々によりまして、更に施策を進捗させていきたいと考えております。

次に、10 ページ目でございますが、これも大規模な地震、火災に強い国土づくり等に対しまして、いわゆる密集市街地において最低限の安全性が確保される市街地の割合でございます。これにつきましては、平成 16 年度の実績値はなく、データそのものが5年ごとの調査でございます。判断できないというものに分類してございます。ただ、今の重点密集市街地における改善施策の状況を、都道府県とか政令指定都市の協力を得て調査した結果が右上に出てございます。これによりますと、10 年以内に最低限の安全性が確保される見込みのある重点密集市街地が 47.3%という数字が挙がってございます。ただ、これは10 年間でございますので、5 年以内に3割というものはなかなか難しい状況にあるのではないかと考えておりまして、右側にいわゆる一応計画がございまして、更なる検討が必要な重点密集市街地 41.4%、また、今施策がなく、今後検討を実施する重点密集市街地 11.1%といったところの対策というものが今後、重要になってく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、防災上必要な公共施設の整備と老朽住宅の建替え等緊急に促進する措置を講じまして、その解消を強力に推進していきたいと考えております。

次の 11 ページ目でございます。これも大規模な地震、火災に強い国土づくりでございまして、一定水準の防機能を備えるオープンスペースが1か所以上確保された大都市の割合でございます。左の指標にございますように、おおむね順調に指標は推移しておると考えております。ただ、いわゆる安全が確保された都市の割合でございますが、備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設という3点セットが必要になるわけでございますが、耐震性貯水槽については整備は結構進んでおりますが、備蓄倉庫、放送施設については遅れているという状況になってございます。

右下のグラフでは、3つそろっているところがそれぞれ9、10、12とだんだん増えているわけでございますが、1種類、2種類というふうに、もう一息というところも依然として11%もしくは16%ということでございますので、こういったところを重点的に施設整

備を図りまして、指標の向上につなげていきたいと考えております。

次に 12 ページでございます。同じく大規模な地震、火災に強い国土づくり等ということで、災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合でございます。これにつきましても、指標は順調に伸びてきているという状況でございます。その救援ルートの確保のために橋梁等の耐震補強というものが必要でございますが、河川橋については全体として5割と遅れている状況でございます。

また、落橋とか倒壊に至った場合、甚大な二次的被害を及ぼすおそれのある新幹線をまたぐ橋梁については、約3割というふうに不十分な状況にありまして、今後一層の橋梁の耐震補強の推進が必要であると考えております。

このため、平成17年度より、いわゆる3か年の緊急輸送道路の橋梁の耐震補強、また、新幹線、高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強につきましてプログラムを策定いたしまして、重点的に実施していくということを考えております。

次に、13 ページ目でございますが、これも大規模な地震、火災に強い国土づくりでございますが、港湾による緊急物資供給可能人口でございます。これにつきましても、目標に向かって順調に着実に増加しておるという状況でございます。

右の方で対象となっております特定観測強化地域をここに示してございますが、いろいろ港湾の整備につきましては、こういう観測強化地域、また、特定観測地域というものを重点的に整備を図っていくということを考えてございまして、こういったところの供用率というものが今現在も高い状況にあるということでございますので、これを更に高めていく、観測強化地域につきましては80%、特定観測地域については60%を目標に重点化を図っていききたいと考えております。

次に、14 ページ目でございますが、道路交通による死傷事故率でございます。これにつきましては、左のグラフでございますように、指標は後退してございまして、成果は上がっていないというものに分類してございます。ただ、全国的な数字で見ますと、このように指標が高低してございますが、都道府県別に分析いたしますと、増えているところは増えている、減っているところは減っているというふうに増加傾向を示す県と、減少傾向を示す県というように大きく分かれておるといような状況でございます。このため、地域の事情を考慮したきめ細かい対策を重点的に重視していくということで、事故危険箇所に加えて優先的に対策すべき箇所を明示する優先度明示方式等々の対応をとりまして、言わば成果主義といいますか、成果と予算配分を直結させた交通事故対策を重点的に進めていくということを考えております。

次に、15 ページ目でございます。環境分野でございますが、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。これにつきましても、着実な進捗が図られているという状況でございます。ただ、これをいろいろ河川や三大湾、湖沼等で分類してみますと、三大湾とか湖沼等閉鎖性水域につきましては、依然として達成状況が低いというような状況がございますので、こういったところを重点的に高度処理を推進していく必要があるということでございます。

このため、今後の取り組みといたしましては、いわゆる高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて行うことを可能とする高度処理共同負担事業制度を創設いたしまして、こういったことによりまして効率的な高度処理の推進を図っていくということを考えております。

最後 16 ページでございます。活力分野の指標でございます。国内航空サービス提供レベルということでございます。これにつきましては、平成 16 年度の数字が減少してございます。ただ、この内容を見ますと、昨年度重なる台風の接近によりまして欠航等が非常に相次ぎました。こういった外部要因とか国内線における大型航空機の主流がボーイング 747 からボーイング 777 にシフトしておりまして、1 機当たりの座席数が減少しておるといような状況がございます。こういった台風等の外部要因がございましたので、外部要因などにより判断が困難と分類してございます。

今後の対応といたしましては、羽田の再拡張事業を着実に進めていくということとか、航空サービスの高度化推進事業として、いろいろ航空輸送サービスの高度化に関する重点戦略の拡充等々を進めていきたいと考えております。

参考データといたしまして、国内路線サービスの提供レベルを路線別にいろいろ分析してみましたが、地域間において大きな差はないという状況でございます。全体的な傾向であろうかと思っております。

以上でございます。

○金本部長 ここで一旦切ってよろしいでしょうか。それでは、今のフォローアップの御説明について、御質問・御意見がございましたら、よろしく願います。

○事務局 失礼いたします。河川局河川計画課でございます。

昨年の一連の豪雨災害等についての河川局の取り組みについて、補足の資料を用意いたしましたので、ごらんいただきたいと思います。皆様の方に「豪雨災害等に対する河川局の取り組み」という A 4 版の資料をお配りしているかと思えます。これで簡単に御説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

先ほど説明がございましたとおり、昨年の災害を踏まえまして、河川分科会のもとに豪雨災害対策総合政策委員会を昨年 11 月に設置いたしました。この 4 月に最終提言をいただきました。昨年末に緊急的に対応すべき施策を講ずるべしということで緊急提言をいただきました。それを踏まえまして、昨年末に河川局としてアクションプランというものを作成いたしました。その内容等も含めて御説明させていただきます。

1 枚めくっていただきまして、昨年の豪雨災害を踏まえた総合的な豪雨災害対策を 1 枚の紙にまとめております。昨年の台風等の豪雨災害を総括しますと、中小河川での災害が多かったということ、それから、高齢者の被害が極めて多かったということ踏まえまして、緊急提言におきましては、これまでの大河川を中心とした災害対策から、中小河川に軸足を置いた、それもソフト対策を充実すべしということで、浸水想定区域の中小河川への拡大、それから、それに基づく洪水ハザードマップの市町村の作成・公表の義務付けといったものを徹底的に展開すべしという御意見をいただき、後ほど申しますが、この内容を水防法の改正等により平成 17 年度から制度として実施しているところでございます。

それから、4 月にいただきました最終提言におきましては、これからの財政投資力の厳しい中で災害安全度をどうやって高めていったらいいのかという整備の考え方につきまして、災害をなくすことは難しいと、あくまでも減災ということで進めていこうと。そのときに、これまで進めてきた将来の土地利用の発展性を考慮した形での同一の安全度による治水から、これからの人口減少等も踏まえた形で、各地域の土地利用状況に応じた安全度の確保ということにより、これまで限定的にやってきた輪中堤や宅地かさ上げといったような手法を、本格的な治水手法として展開していくべきだという御提言をいただきまして、今後の具体的な制度設計を進めていきたいと思っております。

3 ページ目、4 ページ目は同様に、土砂災害、それから、津波災害についてもそれぞれ委員会を立ち上げ、提言をいただいたところでございます。

6 ページ目をめくっていただきたいと思っております。先ほど申しました昨年の緊急提言を踏まえまして、今国会において成立させていただきました水防法等の改正の概要でございます。先ほど申しました中小河川向けの浸水想定区域の作成の義務付け、それから、それに基づく市町村のハザードマップの作成の義務付け・公表といったものを法的に担保しようということで、それを大きな内容として 6 ページ、7 ページに示したものでございます。浸水想定区域とは、この地域でこういう洪水が来たときに水深が例えば 1 m つかるところはこのようなところですよといったものをこういう形で示すものです。これを基に、市町村が避難路あるいは連絡先等を整理したマップをつくって、住民等に周知するというもので

ございます。

それから、8ページでございますが、中小河川では非常に避難が難しいということを踏まえまして、これまで水防では警戒水位という水位を設定しておったわけでございますが、これからは中小河川向けに市町村が避難指示・勧告等をより容易に出せるように、その水位とは別に特別警戒水位という水位を新たに設定するという事にいたしました。

その他、9ページ目でございますが、現在の水防団体制が非常に脆弱化しているという中で、民間等による水防活動を円滑にするために、水防協力団体という制度を創設したということです。

それから、9ページ目、10ページ目でございますが、地下街における避難計画、高齢者等の避難等についての計画を地域防災計画の中に必ず記載するように、法律の中で今回から義務付けることにいたしました。

それから、11ページ目でございますが、災害対策をこれまで河川改修、砂防事業それぞれ連携しつつも独自にやってきたわけですが、これからは減災するという観点で、流域という単位で河川改修も砂防事業も一体的に進めようと。なおかつハード対策もソフト対策も一体となって進めようということで、真ん中の黄色い表の枠にございますが、水害対策、土砂災害対策、ハード対策、ソフト対策をすべてワンパッケージ化した総合流域防災事業というものを平成17年度から制度創設いたしまして、地方の自主性をより尊重した形で効率的な防災対策を進めるということしております。

雑ぱくでございますが、補足説明を終わります。

○金本部会長 どうもありがとうございました。具体的な例ということで、御参考になるかと思えます。

何かございますか。

○木場政策評価官 資料6をお配りしてございますが、昨年7月の第3回の計画部会で、フォローアップの1回目を行わせていただきました。このときに、言わば今後の取り組みということで御報告させていただきましたものにつきまして、その後、政策にどう反映したかということ資料6にまとめてございますので、御参考までにお配りしてございます。

○金本部会長 どうもありがとうございました。

○上村委員 是非、大規模な地震や火災に強い国土づくり、そして、今の河川も含めまして重点目標の中に入れていただきたいなと思えますのは、文化財や歴史的町並み保存をいかにそういった地震や火災や豪雨から守っていくかということです。恐らく10ページの密集市街地の安全性をどう確保していくかという施策の中にあるのかなと思って見ていた

んですけれども、この関連施策の中では特に書かれておられないんです。文化財などは一旦消失しますと何百年、千年以上のものが多いですし、もう一度再現するということができないものもたくさんあるわけなので、是非これは、特に抜き取った形でフォローアップの何らかの指標の中に入れていただきたいと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○金本部会長 今の点について、何か。

○事務局 公園緑地課長でございますが、今の上村委員の方から御指摘がありました点につきまして、別途、社会資本整備審議会の歴史的風土部会の中で、今後、古都保存理念の全国展開をどうするかということで先般、今後の審議内容につきまして御議論いただきました。その中でも歴史的環境の保全整備を図る一環として、防災性の向上ということが一つの大きなテーマになるという御指摘をいただいておりますので、今後、そちらの部会の検討の中で今ございました御意見につきまして十分踏まえた上で、いろいろ御議論いただきたいと思っております。

以上でございます。

○金本部会長 まだ指標等についての調査等はやっていないという段階と見ていいでしょうか。

○事務局 その段階までは現在のところ行っておりません。

○松田委員 よろしいですか。私は、この政策評価というのは本当に効果があるのかという疑問の目ですと見ていたんですけれども、今日お話を伺って、結構役に立つものだなと、こういう切り口でいろいろな政策を評価していくというのは、なかなか有効なんじゃないかと改めて認識したところで、いい説明を受けたと思っています。

それで、こういう目標を達成する上で難しいというのは、国のやれることというのは意外に少なく、国がやれるのは馬を水際に連れていくことはできるけれども、実際に水を飲むかどうかというのは、自治体なりあるいは個別事業者なり個人であったりする場合があるわけですね。9ページにある避難施設になるというか、あるいは人がいっぱい集まる場所の耐震性ですが、この伸びが止まっていますね。現状分析で建築物の耐震化率は、全体はまだ難しいと思うんですけれども、学校、病院、百貨店、事務所等の特定建築物が余り進んでいないと。今、極めて問題だと思うわけです。避難所の学校に集まったら、余震で避難所が崩れたというのはしゃれにもならないと思いますので、こういうところの達成は非常に急ぐべきだと思うんです。

それで、この特定建築物のうち、百貨店というのは民間のものですよね。学校というの

は恐らく公有のものが多いと思うんですが、主体別の進捗率みたいなものはあるんでしょうか。国のものもあると思いますので、国のものは当然全部できていなければいけないと思うんですが、国、自治体、民間それぞれの主体別の進捗率がわかれば教えていただきたいと思います。

○事務局 住宅局でございます。

今のお話ですけれども、主体別といいますと、例えば、学校については文部科学省の方でそういったデータがございまして公表しております。文部科学省さんの方では、約半分ぐらい耐震性があるって、半分ぐらい耐震性がないというデータを公表しておりますけれども、各省庁で耐震化率の算定方法が異なる面がございまして、そこはなかなか比較するのが難しいのですが、学校は学校、病院は病院、あと、地震が来た場合の危険な建築物、重要な建築物については消防庁さんの方で別途公表しております、そういったデータはございます。

私ども国土交通省の方では、このたび地震防災推進会議というのを2月に設置し、6月に提言として取りまとめていただいたんですけれども、今日の資料とはちょっとデータの階層が違うんですが、現在、多数の方が使う一定規模以上の建物、デパートですとか事務所、学校、病院、ホテルといったものについて、現在、耐震化率が75%ございます。これを10年後に9割まで持っていきたいということで、必要な予算制定あるいは法制度の見直しについても、今後検討して大幅に推進していきたいと思っておりますし、当然のことながら、学校、病院といった重要な建築物についても、関係省庁と連絡を図って進めていきたいと思っております。

○金本部会長 そのほかにもございますか。

○越澤委員 資料5でございまして、10ページ、11ページで安全のことについてちょっと意見を申し上げたいと思います。

今もちょっと地震のことでお話がありましたが、こういうことが社会的にも非常に課題になったと思いますが、一方では、今回10ページでもなかなか実績評価がうまく出てこない。それは別に何もやっていないわけではないわけでありまして、ですから、やはりそれを是非、政策課が中心となりまして、国土交通省の中でいろいろ工夫して、今まで指標でとらえにくいものをいかに割とわかりやすいもので簡明に表すか。精緻な調査をやるということではないと思いますので、そこは何か工夫していただくというのも今回の中での課題なのかなと。それをもう一回再集計といいますか、再度取り直して、場合によってできるのであれば平成14年度0%と書いていますけれども、これは余りにもみっともな

いというか、これではしようがないという気がしますので、工夫していただきたいと。

何を言っているかといいますと、それだけですと困るということがあると思うので、例えばの例で申し上げますと、最低限の安全性を確保ということであれば、幾つか条件といえますか、こういうものが確保されると安全だというのを幾つか絞り込んで、例えば、ある地域では比較的未整備だった道路が開通したと。住宅そのものは木造密集地であっても、道路は開通したことによってかなり安全性が高まりますし、場合によっては、ある一定規模以上の公園なり広場ができた。そうすると、その周囲はやはり防災性が高まるということで、あるいは一段とまとまった木造の賃貸住宅が多少1ブロックぐらい改良されたとか、多分余り一律にいかないと思うんですが、幾つかそういうポイントを選んでカウントしていかないと、何も把握ができないというのは国としてまずいと思いますので、是非その辺は工夫していただきたいなど。それは余り厳格な調査ではなくても恐らくできると思います。町丁別に判断するものもあると思いますし、現にいろいろな整備が進んだ場所をどう評価して、その周囲のある一定の範囲は最低限の安全性が高まるとか、その辺を是非工夫していただきたいと思います。

それから、もう一つ、先ほどオープンスペースのこともございましたが、例えば、確かに従来 10ha 以上の避難地ということでやっていたんですが、東京の中でいいますと、現在国として東京外語大学の跡地とか、それから、日産プリンスの工場の跡地などを公園を整備して併せて市街地を整備する、今いろいろ取り組んでいるわけであります。

それから、たしか大阪でも東急車輛の工場跡地が今、整備が進んでいると思いますが、そういうものは恐らく規模として 10ha ないと思うんです、私の記憶ですと。現に、国が一生懸命進めている政策が国自身の指標では入ってこないというのは、やはり変ではないかという気がしますので、その辺は、前回つくったときにある程度割切りをせざるを得なかったということがあると思いますが、その中で特にこういう密集市街地の整備というのは急に大規模にいろいろな広大な用地をとって再開発するということは到底不可能ですので、現実に取り組んでいる政策との対応の中で、きちんといろいろな実績が上がったものは上がったこととしてカウントされるような指標の工夫をしないと、結局 10ha 以上の大規模な防災公園がありますかという、多分今後はなかなかできないと思います。では、実績はゼロかという、そうではないと思いますので、その辺は場合によっては、一旦つくった計画の指標はこうだとしても、同じ性格のものを次回は一体どうとらえたらいいかという中で、やはり現実動いている政策も拾えるように、幾つか重要なものは工夫されたらどうかという感じがちょっといたします。

以上です。

○金本部長 今の御意見について、いかがでしょうか。

○内田政策課長 大変いい御意見をありがとうございました。確かに、密集市街地の整備については、今、委員から御指摘がありましたように、道路ですとか、オープンスペースですとか、部分的な指標の引き出し方は有り得ると思いますので、次回までに正式な指標というよりも、補助的な資料みたいなものは工夫してみたいと思います。どうもありがとうございました。

○金本部長 今の10haでしたか、その辺はどなたかパッと回答できる人はいませんか。

○事務局 都市・地域整備局のアンドウでございます。

密集市街地の指標につきましては、最低限の安全性を不燃領域率40%という、総プロの方で決めていただいた指標でとっておりまして、それが今言われた街路の整備率とかオープンスペースの量のほかに、建築物の不燃化率を併せて計算しておりまして、建築物がそれぞれ不燃化されているかどうかという調査につきましては、非常に手間が掛かるということで、5年に1回という定期的な調査を利用させていただく形になっておりますが、今言われたオープンスペースの量とか街路の整備率といったような部分的な指標は可能だと思いますので、その辺工夫させていただきたいと思います。

○富澤委員 今、資料5の詳細な説明を受けて、私も感心しました。暮らしとか安全という観点から、客観的な数字でこうやって見ると、なるほどなと思うところがいっぱいある。それから、もう一つ都道府県によって随分ばらつきがあるなという感想を持つわけです。全体の数字を上げていくためにどうしたらいいかという観点で、あるいは荒唐無稽かもしれませんが、表彰制度なども結構有効なんですね。余り金も掛かりませんし、例えば、1ページのバリアフリーの施設状況で、香川県が断トツ1位ということですが、ぱっと見ると西の方が多いなという感じがします。北、南の進捗率が悪いのかなと思いますけれども、全体のインセンティブを上げるために、表彰制度を活用した上手なやり方もあるんじゃないかというようなことを感じた次第です。

もう1つ、こういう視点を持って客観的な数字で進捗率を見るということは非常に大事なんですが、そこから漏れるとといいますか、つなぎの部分みたいなことが結構大切だと思います。例えば、バリアフリーなどですと、いろいろないい施設が各地にいっぱいできておりますが、そこへ行くまでの直前のところが、例えば、渡り廊下がバリアフリーになっていなかったり、歩道橋がそうになっていなかったりというようなところがあるんですね。そうすると、障害のある人たちにとっては、せっかくいい施設があってもそこまで行けな

いとか、そういう不便というか不満の声あるいは要望をよく聞くことがあるんですね。そういう点は数字となって現れないと思うので、そういうところをどうやってカバーしていくかという立場で何か考えられないかなという感想を持った次第であります。

○金本部長 今の点、何かございますか。

○内田政策課長 それでは、お答えいたします。まず、後段のバリアフリーについての御意見でございますけれども、まさに私どもそういう問題意識を持っております。また、そういう御意見を各方面からもいただいているところでございます。お手元の資料5でしたら1ページなり2ページの今後の取り組みということになりますが、現在の施策の中心となる法律が建築物関係のハートビル法というものと、主として交通機関関係の交通バリアフリー法の2本が今までございました。したがって、それで点と線みたいな話で、まさに今、委員御指摘のとおりでございまして、それを面的に両方の法律を一体化いたしまして、まち全体を面的にとらえるというような法案をつくろうという動きに今なっております。早ければ次期国会にでも提出できようかというところでございます。また御報告いたします。

表彰制度も御指摘のとおりだと思います。この指標自体で表彰するのか、勿論これは各施策でございますから、先ほどバリアフリーをはじめ、いろいろ施策ごとには表彰制度みたいなものはございますが、それと指標と何か結び付けられるような運用ができるのかどうか、問題意識を持っていきたいと思っております。

○白石委員 詳細な資料をありがとうございました。先ほど富澤委員がおっしゃったことに関連してなんですけれども、私も、ハートビル法と交通バリアフリー法が一体的に考えられるというのは、とても前向きな検討をしていただいていると思っておりますが、そのときにいつも国交省さんから出てくる指標というのは、ここにお示しいただいたように各局別というのですか、道路は道路、住宅は住宅、駅は駅というふうに、そのデータの方がわかりやすい点もあると思うんですけれども、交通バリアフリー法とハートビル法が一体的になったときに、ここに新しい指標が私は必要ではないかと思うんです。例えば、交通バリアフリー法だったら、今5,000人以上のところはバリアフリーの対象になってくるわけでございますけれども、先行的にやるのは確かに5,000人以上ですが、それぞれの地域が5,000人以上の駅を抱えているのであれば、駅を中心として例えば都市圏域にもよると思いますが、300mとか500m範囲の中にある歩行空間がどれくらい車いすで歩けるかとか、そこに含まれている特定建築物のうち何割が達成されているかというふうに、面的な水準を表す指標というものは是非必要だと思うんです。こういうふうに個別的に駅、道路、住宅とや

ると、それぞれの地域の中でどれくらい進んできているのかというところがわかりにくい点もあると思いますので、新しい法律ができたときには新たな指標を考えていただいて、例えば、5,000人未満の利用者数を抱える駅でも、どれくらいまで達成すればいいのかということがわかるような、新しい目標水準ができるような指標設定をお願いできればと思います。

以上でございます。

○小幡委員 前回の部会で安全・安心について非常に国民サイドの関心が高まっているのではないかと申し上げたのですが、今回の資料を見せていただきますと、そういう軸でもたくさん実際に施策、仕事があるということがよくわかりましたので、私も安心したのですが、先ほど河川について、昨年のさまざまな被害に迅速に対応するという3つの委員会を設けられて、早速動いていらっしゃるという説明を受けまして、そこで私が非常に大事だと思いましたが、自然災害というのは起こることがあるので、それに対してソフトな面を含めてしっかり整備していくこと、その感覚が大変よく出ていたと思います。これからの一つのあるべき姿なのではないかと思えます。

それから、地震の今の資料5のところ、先ほどからの議論がございしますが、9ページの耐震改修促進法、要するに、たくさんの方が集まる建築物についてしっかりやっているかというような話ですが、こういう方向は、1つのありうべき方向であろうと思います。昨今、規制緩和ということが言われて、自己責任ということが言われている世の中なのですが、安全とかそういうことについて、ある程度のことを国としてやらなければいけないのではないかというのは、やはり国民も考えていることだと思います。規制の仕方としては、しっかり耐震をやっているかということをもっと公表させるということをやって、しっかりやっていない場合には、行政の方で指導するということになると思いますが、いずれにしても、そういうことについてしっかり取り組んでいくというのは、幾ら規制緩和の世の中でも、むしろ求められているものではないかと思えます。これは感想のようなものです。

先ほどから、そうは言っても国のやれることというのは、ある程度地方に任せたりということになるので、全部できるわけではないというお話がございましたが、法律を整えるということは第一次的には、国がやることであると思います。国全体として取り組むべきものとして、例えば、5ページの汚水の話でございしますが、これは、国交省のいわゆる公共下水道だけではなくて、汚水処理のさまざまな施設を総合的にとらえて評価の対象としていこうということが書かれていて、これは施策の縦割りを廃している政策評価の

やり方ではないかと思っています。こういうものは非常に大事ですし、こういうことをしますと、結局、地方が自分で選択して決定できるということにもなりますので、そういうインセンティブにもなるし、国のやり方として、そして、こういう形で評価するというのは大変よろしいのではないかと思います。

それとの関連で申しますと、14ページの道路の安全の交通事故対策の話で、これは余りしっかり成果が出ていないというお話でしたが、自治体、都道府県ごとに差があるということでもございましたが、これなどは警察との関係というのは当然あると思うんですが、特に各県ごとに違うということになりますと、かなりそれぞれの都道府県警察の取り組みの違いもあるのかなという気がして、こういうものも交通安全であれば連携した形での評価というものも可能であればいいのではないかという気がちょっとしたのですが。

以上です。

○事務局 道路局です。

今回初めて地域別の分析を行いました。今回、都道府県毎のデータを明らかにしたということですが、現地はこれを参考にしながら、対策に取り組んでいただければと思います。

あと、交通事故については警察庁と一緒にやっているわけですがけれども、事故が起こったという場合、例えば、そのデータをマッチングさせてやっていかなければならないのですが、それがまた1年遅れとか、課題が残っており、データの整備の問題等の周辺環境も整備しながら、体制も整えながら、今後調整をしながら対策を図っていくことになると思います。

○中村委員 2つあります。1つは今の話で、富澤先生、白石先生がおっしゃった話のつながりなんですけれども、1ページ目の今後の取り組みのところ、実際に交通バリアフリー構想を自治体のお手伝いをしている経験から申しますと、場合によっては駅前広場をうまく使うとか、都市計画市街地再開発事業を使うという工夫で、駅舎の中ではできないことが連携したらできる部分もあります。それにかかわる記述がないなと思いました。

それから、2ページ目のところでは、市区町村が管理する道路がなかなかという話でしたけれども、まず、評価としては白石先生と多分同じだと思いますが、本当に必要な道路でやられているか。人が余り歩かないような幹線道路でやるよりも、人の歩くところでやっているかどうかを見るべきだということと、その一方で、市区町村が抱えている道路というのは幅員がかなり狭いとすれば、やはり実現可能性の面で少しかわいそうだなという気がするので、では、それをどうやって応援すればいいかという辺りまで、今後の取り組みに反映していただきたいと思いました。

それから、もう一点、交通事故の話で小幡先生がおっしゃった話ですけども、今、道路局がお答えになったのもういいかなと思います。対策の量と質が本当に県別に差がないかどうかは、何となくチェックをしたい気がします。

それから、もう一つは、これは国土交通省の仕事ではないのかもしれませんが、事故が起きたときの救急体制というものに県ごとに果たして差がないだろうか。例えば、救急病院がそもそもあるか、道路がちゃんと救急車が行ける道路ネットワークになっているか、これによって救命の度合いが変わる可能性があるという話を時々聞きます。ですから、ただただ対策を打って事故が減ればということではなくて、万が一起きた事故の後のケアまで、それに資する道路整備という話もあると思いますから、その辺まで入れていただければいいと思いました。

以上です。

○金本部会長 特にお答えすることはございますか。

○事務局 総合政策局の交通消費者行政課でございます。

今、委員御指摘の1点目のバリアフリーと市街地再開発事業との連携の関係でございますけれども、今の制度上も実は基本構想という中で区画整理事業とか再開発事業との連携については記載することができるようになっております。ただ、御指摘のとおり、例えば、駅に隣接する建築物のエレベーターをうまく使うことによって、バリアフリー化がより一層効果的になるとか、そのような事例は結構あるように聞いておりますので、今回資料の中には書いておりませんが、今後、法律の見直し等を行うに当たりまして、旅客施設と建築物とのより一層の連携の在り方については、更に検討を深めてまいりたいと思っております。よろしく申し上げます。

○井出委員 中央線が止まってしましまして、遅れて済みません。

大分話が進んでおりまして、もしかしたら重複するかもしれないんですが、資料の16ページの地域間交流、観光交流についてお願いしたいことがございます。指標としては、国内航空サービスレベルということなんですが、日本の国内の地域間交流を考えると、航空だけというのも余りにもお粗末ではないかと考えておりますし、実際日本の国内の空港というのは中心市街地からものすごく離れていて、1時間とかそれ以上掛かっていくようなところが多いので、実際に人の流れから見ても皆さん鉄道といったものを中心に使われる方が多いと思うんです。そういう交流の活性化を考えたときに、この指標では余りにもこの先ちょっと難しいんじゃないかと思っておりますので、まず、指標を増やしていただきたいということが挙げられます。

ここのタイトルなのですが、地域間交流、観光交流ということで「観光」という名前が挙がっておりますが、国際的に見ますと「観光」という言葉よりも今は「ツーリズム」ということで、観光を超えたいろいろな人の移動ということで、日本の外郭団体でも承認統計においてツーリズムという言葉を使っておりますので、ツーリズムという国際的な流れに沿った形でやっていただけたらと思います。

日本のツーリズム関係のデータの問題点なのですが、一番多くはデータがないということで、諸外国に比べても著しく貧弱で、とても比べ物にならないんですね。最大の理由は、日帰りは別なんですけれども、宿泊統計が全くないということで、これは市町村が全くバラバラにやられているので、是非、宿泊統計を整備していただいて、それは国際的な流れにも合致しますので、そちらの方と合わせていただいて、指標をそういった形で少しでも具体的な数字が出るようなデータを整えていただいて、指標に取り入れていただけたらと思っております。

以上です。

○金本部長 今の件について、何かございますか。

○木場政策評価官 国土交通省全体で今、政策指標として 117、いわゆるこれとは別にいろいろなものを掲げてございます。その中に活力、都市再生や地域連携、観光振興等を通じた魅力と活力にあふれる経済社会の形成ということで、例えば、5大都市のからの鉄道利用所要時間が3時間である鉄道路線延長とか、今触れました国内航空サービス提供レベルや規格の高い道路を使う割合等々の交通アクセスに関してのいろいろな指標というものをに入れてございまして、そういったもので一つフォローアップをしていくのかなと考えております。

○丸山総合政策局長 観光の統計の話がございましたけれども、観光部門の方で宿泊統計をやはり充実させなければいけないという問題意識で、日本人と外国人の宿泊統計を来年度予算要求の中で充実させるということは今考えているということでございます。

○八田委員 私も 16 ページについて御質問があります。ここで国内航空サービス提供レベルが国内航空路線の年間提供座席キロということになっているんですが、これは空席も含まれるのではないかと思うんです。実際に乗った人の座席キロも参考資料としておつけいただけると有効なのではないかと思いました。

それから、もう一つ、井出委員の御意見と恐らく関連していると思うんですけれども、観光の指標のときに大都市圏から外に出る、あるいは内に入ってくる高速道路の渋滞に関する指標、ウィークエンドの渋滞に関する指標というものも、恐らく地域間交流のために

はかなり重要な指標ではないかと思います。この類の指標もどこかにあるといいのではないかと思います。

以上です。

○金本部長 特に御回答はございますか。

○木場政策評価官 指標そのものではなくて、関連のデータとして出せるかどうか検討していきたいと思います。

○村上委員 全般に関することでございます。目標と達成度を示していただいておりますが、これだけを見せられても判断のしようがないわけです。例えば、目標化の設定が低ければ達成度は非常に上がるわけでございます。ですから、例えば、社会資本整備の非常に進んだ国との比較で示すとか、国際的な大きな枠組みで示すとか、目標の水準の判断材料を示していただけると、大変理解しやすいと思います。

○金本部長 永遠の課題ですが、なかなか難しい。

○宮本委員 このような指標を出していただいて、達成具合がよくわかるんですけども、先ほどから出ていますが、指標にない指標というのがあるかと思うんです。先ほどから新しい指標というお話がありましたけれども、例えばの話、災害に強い河川をつくる、あるいは海岸線を整備するといったようなことは、勿論必要だとは思いますが、余りやり過ぎると環境破壊になるのではないかという気がします。

そこで、やはり災害はだんだん被害が大きくなって、暴力的な災害になってきているようで、それに対応するための対策はますます必要になるとすれば、それはやはり環境破壊につながるのではないかという気がします。ここの指標では、環境に関しては河川の水しかないものですから、もう少し何か指標があった方がよかったのではないかというのが1点です。

それから、最初のお話で出ていましたけれども、地域性についての総合的な指標を出せというような意見があるということをお伺いしたんですが、私も総合的な地域における指標が欲しいなど。私も中央線に乗ってきて、人間の扱いじゃないような、家畜のようなすごいラッシュアワーで、今日は不都合があったんですけども、そういうことはよくあるんですね。そういうふうにして都市の私たちは、アクセスに対して本当に大きなマイナスを背負っている、そういうものも含めた公平・公正というところで、公平の判断をどういふところに置くかというときに、やはり総合的な地域性の指標が欲しいなどいつも思っています。決して都市が優遇されているわけではなくて、私たち、サラリーマンは一生懸命働いているんですけども、ものすごく虐待されているなど。予算面もそういうふうにい

つも思いますので、是非、社会整備のところでもそういう全体的な快適性の指標が欲しいと思います。

○金本部長 何かコメントございますか。

○木場政策評価官 指標にない指標でございますが、いろいろ個別のこういった指標について定性的な分析を行う中で、内容だとか指標につながるようないろいろな数値等々の分析を試みまして、それに関連するような満足度だとか、快適性といったものも加味するようなことで検討していきたいなと思っております。

環境関係につきましては、これはあくまでも社会資本整備重点計画で定めている目標でございますが、先ほど申しました国交省全体としては環境関係で幾つか他の指標も設けておりまして、循環型社会の形成とか、この計画の中には入っておりますが、個別に国交省全体の中では評価をしておるといのもございます。

また、先ほどの人の扱いといいますか、全体的な評価というものにつきましては、先ほど申しましたいろいろ関連する指標として分析を試みていきたいなと考えております。

○黒川委員 資料5の詳細なそれぞれの分析を見せていただいております。非常に面白いと思うんですが、この中でちょっと気になる施策、取り組みについてなんですけれども、10ページに住宅市街地総合整備事業等の拡充というのがありますが、住宅市街地総合整備事業は、それぞれの地権者との合意をとらないと全然動かないんですけれども、これをもう少し有効に使える手だてを考えなければいけない。例えば、住宅市街地総合整備事業をやる前に、その地域の住民との合意がとれたらやるとか、事業の区域の大きさをどうするかとか、例えば、10年経って動かなかつたら、もうその特権をやめてほかのところに事業区域を動かすとか、いろいろな拡充をするだけでは多分効果がなかなか出てこない。要するに、事業が進捗していないので、公共事業の評価でこれが出てくると次5年延長しますというだけでは、次の5年間でどのように事業するのかと組み立て直さないと、実効ある計画にならないんじゃないかという意味で、検討する必要があるのではないかと思います。

同じようなことでいくと、15ページの水環境なんですけど、ここでやっている高度処理施設等の整備で、本当に三大湾とか閉鎖の湖沼の問題が解決できるかということ、それまでに今までたまったヘドロの処理をしないと、新たなフローとして入ってくるものをよくしても、なかなか全体ができないという意味では、そういうところの処理をどうにかする方法を入れないと、この指標でやっていってもなかなか難しいかなというのは思いました。

あとは、今後の指標のとり方として見なければいけないのが幾つか出ていますが、出て

いないものでいくと、例えば、5ページの汚水処理人口の普及率ですが、頭のところに書いてあるように、汚水処理施設を利用できる人口の割合となっているんですが、茨城県の霞ヶ浦の浄水施策などを見ていると、一生懸命下水の事業をやっているんですが、最後個別の住宅、特に農家に接続するとなると、これは各農家の自己負担でさせられるわけです。そうすると、下手すると農家ですから、奥までかなり遠い。負担が100万円を軽く超えてしまうことがあって、普及可能な人口でやると7割とかいっているんですけども、本当につながっている人だけを見ると、この半分しかないというような実態が出てくるので、これも今後、指標としてどんなものをとったらいいかというのを考えなければいけないかなと思いました。

以上です。

○事務局 住宅局の市街地住宅整備室でございます。

ただいま密集市街地の事業の進め方について、黒川委員から御指摘をいただきました。ちょうど10ページの下のところ、実はまちづくり交付金、地域住宅交付金というのを書いておりますが、平成16年度からまちづくり交付金が実際に制度化をされまして、まちづくり交付金の中に実は住宅市街地総合整備事業も入っております。実際に起きておりますのは、まちづくり協議会の支援とか、あるいは地域住民の方々の合意形成のための、いわゆるソフト事業に対して市町村の事業としての取り組みというのが現在、実際に行われております。御指摘のとおり、地域の合意形成、特に密集市街地は大変複雑でございますので、こういう制度も使いながら、更に合意形成だけではなくて、地区計画とか都市計画等の規制もセットで事業を進めていくことが必要だと思っております。今後、その方向で取り組んでまいりたいと思います。

○事務局 今、下水道の関係がございましたが、1つは、5ページの関係で使用可能な人口と実際使っている方への接続の問題がございまして、5ページの指標は汚水処理人口普及率でございますので、下水道プラス区画状況とかございますけれども、下水道だけについて言えば、下水道の接続率は9割でございますので、普及率は66%ですけれども、それに対して9割ということで、時間の経過とともに接続は進んでいきますけれども、御指摘のとおり費用負担がございまして、普及の開始とともに100%にならないという問題がございまして、これは財政問題全般にかかわる問題だと思っております。

それから、ヘドロの問題は、下水道施策外のことでございますけれども、高度処理については今回の法改正におきまして、例えば三大湾とか湖沼の水準については、窒素とリンの削減目標量を各処理施設ごとに決めるということを決めており

まして、それを実施するための経済的手法も、効率的に処理ができる処理場で、他の施設の分も併せて削減するというインセンティブを与えることもいたしておりますので、そう
いった中で進めていきたいと思っております。

以上でございます。

○金本部長 では、時間も押してきましたので、すみません。

○黒田委員 それでは簡単に。今日のお話をお伺いしていて、こういう指標で評価することによってかなり全体の状況がつかめるということがわかったんですが、1点は、施策の指標を高めるための施策の方法論ですが、例えば、もう少し裏技を使って指標を上げることはできないかというような姑息なことを考えてみますと、例えばの話ですけれども、最近公設の住宅で、かなり送水圧が上がってきたということで、水道施設を取り替える団地が増えているんです。昔のものは水圧が足らなかったから、一旦タンクにためていてそれをポンプアップしていた。それで、水圧が上がったから、それを全部壊すというんです。私は再生機構の人にも申し上げたんですけども、せっかくタンクがあるんだから、防火貯水槽で残したらどうかと。そうすると、この指標が一遍にポンと上がるのではないかなと。だから、そういう既存のストックなどをうまく工夫して使うようにすると、この指標が改善される施策がかなり生まれてくる可能性があるのではないかな。その辺りは、局を越えて知恵を絞っていただくと、新しい施策の方向が少し考えられるものも幾つかあるのではないかなという気がしましたので、提言いたしたいと思えます。

○金本部長 どうもありがとうございました。

○藻谷委員 すみません、一言だけよろしいですか。恐れ入ります。皆さんの御議論が活発なのでちょっと控えていたんですが、貴重な機会なので、一言言わせていただきたいと思えます。

こういうことをやる大きな理由というのは、インフラ整備が必要なにもかかわらず、ムードでインフラ整備は要らないというような雰囲気でものを言ったり、最近自然災害が起きてきたので急に大事だという話になりまして、そちらは追い風なんですけど、全般的に議論が非常に荒いので、こういうきちんとした指標をおつくりになっていると思うんです。その観点から言うと、最終的にこれを持って一般の人がやはりインフラ整備は重要だという信任をきちんと理解してくれるかという観点から申し上げますと、1～2個これだけでは指標として本当の重要性が伝わらないものが若干あると思うんです。

これは今回の指標に付け加えるかどうかというのは別にして、別途お考えになった方がいいと思うのが、もう既に何人かの委員から出ているんですが、結局この指標はマクロ的

な、国家的なレベルから全体の水準を上げるということで当然つくってあるわけです。ところが、変なもので、一般国民の信任というのは、自分の生活に見えるところがどう変わっているかということから出てくるもので、全体的に上がりましたということが理由あつての向上に結びついていない場合に、一律にインフラは要らないと言い出すと思うんです。すごく典型的な例が、先ほど出てきたんですが、実は接続なんです。例えば、主要空港から 10 分以内にインターチェンジといっても、その間に信号が例えば 3 つあるのか、鹿児島空港のようにインターチェンジに直結されているのか、小松のように真横に高速が通っていても 3 回交差点を通らないといけないのかといったことが、同じ 10 分以内でも実は全然実感として違っている。あるいは八戸新幹線駅のように、真裏に実は百石道路・第二みちのく道路が通っているんですけども、すぐそこに駅が見えるんですけども、実は接続するインターが全くないために、実際は八戸新幹線駅で降りて、そこから北に向かう人は誰もその第二みちのく道路を通らないとか、実は 1 個そこに小さなインターをつくるだけで全然変わるんですが、そういう利用者側から見た実質的な横にあるインフラが新しく骨格を引くという話です。真横にあるインフラがすぐ使えるという印象をきちんと与える。一番ひどいのは千歳空港における高速接続だと思います。使われた方はよくおわかりだと思います。すぐ横を高速が通っていながら、実際は市街地を通らないと空港にインターから行けないんですね。

そのようなことを改善するというのを、この計画に盛り込むかどうかかわからないですが、国交省は十分意識しているということアピールすることは重要ではないかと。委員としての発言なのか、何なのかわかりませんが、やはりそういうことをきちんと見る、それが総合交通であるということが、とてもわかりやすいのではないのでしょうか。

あと、もう一点だけ。同じように、防災について今、委員から出たとおり、防災をどんどん進めるべきなんですけれども、その分緑がなくなっていたり、護岸がきれいになり過ぎるのはどうかということが当然皆さんから出てくると思うので、これは全国ではないんですが、既にやっている浸水護岸などもあります、どこか非常にわかりやすいところでモデル的に、例えば、神田川みたいなところが防災的には OK なんですけれども、純粹暗渠じゃないように見えると。比較的大きめのところ、隅田川でもいいんですが、どこか非常に目に見えるところで、桜が復活しているんですけども防災上大丈夫だとか、全国的に一気にやるのは無理ですが、1 つのモデルとして防災とアメニティは両立するというのを、田舎の奥で浸水護岸をやるだけではなくて、どこか非常に目に見えやすい淀川とか隅田川でやられるということをされるといいのではないかと。これも今日の議論とは違うかもしれ

ないんですが、私が常々思っていることを申し上げました。

失礼しました。

○金本部長 もう時間も押していますので、この辺でフォローアップについては閉めさせていただきますまして、これからの進め方について、事務局からお願いします。

○内田政策課長 それでは、御説明をさせていただきます。資料7以降をごらんいただきと思います。資料7、資料8、資料9、資料10とございますので、よろしくお願いたします。

前回のこの計画部会は4月28日にお開きいただいて、今後の進め方についていろいろ資料の御説明、御議論をいただきました。この計画部会は、社会資本整備審議会・交通政策審議会おのおのの横軸でございますので、範囲がものすごく広いので、どういう方向で何に絞って議論するのか整理するよというのがございました。そういうお話を受けまして、小委員会を設置させていただきますまして議論をさせていただきます。その基本問題小委員会は6月13日に第1回目を開かせていただきました。今後は、その小委員会での御議論と、この計画部会の御議論をフィードバックしながら適宜御報告しながらまとめていきたいということでございます。

ということで、資料7で今後の進め方ということでございますが、これも今のような前回の問題意識に基づきまして、まず(1)でございますが、各部会、各事業分野があるわけでございますので、この計画部会では主として、今日もいろいろお話がございましたように、各事業間の横断的に対応すべき重点課題というものを中心に検討していこうと。それから、それを受けて各分野は各部会等々で御議論いただくということにしてはどうかということでございます。

(2)でございますが、今後非常に維持・更新というのが重要となりますけれども、まだまだ詳細な必要額の捕捉等ができていなかったり、また、公共施設自体での言わばアセットマネジメントと申しますか、バランスシートのなものも不十分であるというような御議論がございまして、そういうことも踏まえまして、小委員会を中心に今後必要な維持・更新投資の推計ということとか、併せて今日もストックの活用という御議論が先ほどございましたが、維持・更新の在り方につきましても御議論いただくということでございます。

それから、(3)(4)(5)でございますように、コスト分析でございますとか公共投資の水準、それから、広い意味での先ほども社会資本整備の公共事業というのは国のやることはごくわずかで、やはり地方公共団体とかあるいは民間主体というような、他の主体が担うべき部分が多うございますので、そういう公共事業の在り方についての検証。

それから、国土形成計画、現在国会に提出中でございまして、まだ今国会で残っておりますけれども、その国土形成計画をつくる法律が通りましたら、その国土形成計画の作業と調和を図りながらやっていこうということでございます。

スケジュールにつきましては、次ページにフローチャートのようなものがございまして、これをごらんいただければと思います。先ほど申しましたように、今日が計画部会7月6日でございますが、小委員会の方は今年中にあと2回ありまして、ここには入れておりませんが、中間取りまとめをこの計画部会に11月下旬ぐらいに御報告するというような流れで議論をしていきたいということでございます。

以上が、今後の進め方でございます。

それから、資料8で、やはりこれは6月の小委員会で議論をいただきました各事業が横断的に対応すべき重点課題ということでございます。今日も御議論いただきましたが、各事業を横断的に横に見る視点といたしまして、4つのテーマ、人口減少社会・少子高齢社会というものをどうとらえていくかと。それから、国際競争力の強化とか生産力の向上をどう対応していくか。それから、先ほどから熱心に御議論いただいております安全社会の確立に向けた対応。それから、環境のお話でございましたが、地球温暖化等の環境課題への対応と、まだまだ切り口はいろいろあるかと思いますが、一応こういう4つの視点なり分野に分けて議論をいただいたらどうかということ事務局から提案させていただきました。

そこで、このブルーの部分で前回の小委員会では御議論いただいたわけなんです、このブルーのところだけでございますと、やはり当面の課題となっている将来の日本の姿とか、右側になるわけでございますが、そういうものを踏まえた議論をしていかないと、この4分野のお互いの有機的関連が見過ごされるとか、あるいは部分最適でおのおの4つの分野ごとの最適が全体の最適化になるかどうかというのが不明だというような御議論をいただきましたので、我が国の目指すべき将来像といたしまして、それも踏まえながら議論していきたいということが、一番右の縦の部分でございます。これは先ほど申しましたように、今いわゆる全総を見直して、新しい国土形成計画をつくる法律を国会で御審議中でございますので、それが通りましたら、ちょうどその作業も平成18年、平成19年ごろに全国計画、地域計画ということで予定されておりますので、そういうこととタイアップしながら、この計画部会も連携と書いておりますが、やっていきたいということでございます。

それから、ブルーの部分だけでございましたら、結局中がないというような御意見もいただきました。要するに、課題と方向性はありますけれども、その間の具体的な施策とい

うことが重要であると。例えば、中心市街地の問題といたしましても、それを対応するためにどういうふうに土地利用の問題をやるとか、商店街の問題をやるとか、ソフト施策等も組み合わせたそういう具体的な施策を議論しなければ、地に足のついた議論にならないのではないかという御意見もございました。ここでは、この真ん中で「個別分野における課題の把握と解決のための政策」ということで書かせていただいておりますけれども、まさに前半で御議論いただきましたように、指標とか今日のようなフォローアップの議論の中で、また個別施策への御示唆もいただくと。それから、また、維持・更新、増大を踏まえて、先ほど申しましたように、維持・更新の費用と投資の在り方、あるいはストック活用の在り方についても並行して、立体的に議論をしていかなければいけないということでございます。

それから、今日の前半でも御議論がございましたように、日本全体で非常に抽象的に見てもなかなか具体的な議論にならないのではないかという御議論もございまして、ここで右側のところに地域の自立と特色ある発展ということを書かせていただいておりますが、まさに前半で御議論いただきましたように、実際ある公共団体とかあるいは民間の主体とどういうふうに連携して、地域ごとにどういう自立と特色ある発展ということを議論していくかというような視点も必要ということでございます。

これも国土形成計画の話ばかりになって恐縮でございますが、国土形成計画は全国計画と広域地方計画ということから構成されることが予定されております。そこで広域地方計画の方は、策定主体は法律上は勿論国ではございますが、地域ごとにブロック単位で、公共団体とか国の関係機関などが入って協議会をつくっていただきまして、あるいは公共団体からの提案制度みたいなものも、この国土形成計画の体系に盛り込まれておりますので、そういうこととの連携の中で、地域ごとで見た議論も深めていきたいという御議論がございまして、資料8のようなペーパーをつくらせていただいたところでございます。

それから、その場で利用させていただきました資料9と資料10、おのおの各分野別にいろいろなデータをつくらせていただきました。私どもから言うのもあれですが、割と基本的なデータとか資料も特に資料9にはございますので、今日これをすべて御説明するお時間はございませんが、目をお通しいただければと思います。

以上でございます。

○金本部長 とうもありがとうございます。

時間も残り少ないんですが、時間が足りなくなった分は後で事務局に直接お話ししていただくということにさせていただきますので、とりあえず、御質問・御意見をお願いいた

します。

○水山委員 今日、前半ありましたような網羅的などといいますか、これも抜けている、こういう見方があるというものも並べる必要があると思うんですが、次の5年間で具体的に考えるわけですから、この重点的課題に対応しながら、もっと絞り込んで、次の5年はこれとこれとこれだみたいな話の方が、外に向かっては見やすいのではないかと。特に、予算が伸びることがほとんど期待できないというのを前提に置くと、これも必要だ、あれも必要だというのは、それも事実ですし、それも望ましいんですけども、実際どうなるんだという感じがします。したがって、法律主体にだんだんシフトしていくのかなという気がしますが、法律だけつくってかなり無責任ではありますが、法律の工夫、それから、構造物の工夫、施工とか具体的な話の工夫、もっと工夫を去年災害が起こったから今年やるというものも勿論やらなければいけませんので、次の5年に向かって法律をいじり、もっと発想を変えて、従来の延長上で予算がつけば何とかなるんだと、それはもう忘れていただいて、大工夫をしたところには重点的に課題として拾い上げるような、そういう面白い方向に行かないかなと思って聞いておりました。

○金本部会長 こういうところで議論していると、イメージとして道路を重点にするのか、下水を重点にするのかというイメージになってしまうかもしれませんが、多分そういうことではなくて、地域の自立みたいな項目が出ていますけれども、その地域の中でめり張りをつけていくみたいなことになるのかなという気もいたします。

何か事務局からございますか。

○内田政策課長 まさに御指摘のとおりだと思います。私どもこの4つの分野で、あれもやりたい、これもやりたいと予算的などという発想は相当転換、まだ不十分かもしれませんがしていると考えております。したがって、仮にこの4つの分野も先ほども多少一部御紹介させていただきましたが、ソフト施策との連携でございませうとか、ストックの活用の在り方、それから、藻谷委員からいつもおっしゃっていただいております民間資本といたしますか、それとの関係の在り方というようなことも各施策の中で議論していただきたいと考えております。

○金本部会長 そのほか、何かございますか。

○上村委員 資料8の一番右端の「我が国が目指すべき将来像」というところと「今後考えられる方向性」の間をもう少し埋めたいですね。目指すべき将来像、21世紀ビジョンも一応箇条書きで書いてあるんですけども、例えば、この中の「列島開放が生む活力」というのが、恐らく国際競争力強化、生産力向上のいわゆる国際物流だとか国内幹線交通と

いう辺りにもつながっていくのだと思うんですけども、やはり将来像というものがどういうふうにある、それに向かってどういうふうに関連していくのか、この間をもう2～3歩埋めないとつながりません。これはこれ、これはこれというような感じがいたします。私はこの間 21 世紀ビジョンを見せていただきましたが、まだしっかり読み込んでいないんですけども、かなり具体的で、かなり思い切った政策が書いてあります。昨日の郵政民営化法案の通し方を見ても、やるんだなという感じがすごいですので、書いてあるようになっていくのだろうと、この 21 世紀ビジョンに書いてあるようなことになっていくのだろうなと思っております。ですから、あそこに書いてあることが、具体的にこことここのようにつながっていくんだというのを埋める作業が、恐らくこの委員会がやるべき作業なのではないかと思えます。

○中村委員 資料7、資料8、資料9もなかなか面白く聞かせていただきましたので、これはちょっと荒唐無稽な意見なんですけれども、維持・更新ということが大事になっているということは重々承知しております。具体的な物の維持・更新だけではなくて、それを支えている交通のシステムを含めて、システムの維持・更新と、それを支えている技術力の維持・更新とその辺まで議論が広がって、大学を応援しろとは言いませんけれども、技術者を養成する側にもおりますと、その部分でもすごく責任を感じる場面があります。その辺まで配慮していただければと思います。これはコメントです。

○内田政策課長 すみません、先ほどの御報告でちょっと省略させていただいたんですが、実は前回の小委員会でも更新の議論で、やはり更新は投資量だけではなくて、それを支える地方も含めた技術的な体制の在り方というものが必要だという御意見は確かにございまして、私どもも問題意識を持ちまして検討をして、必要に応じて次期計画にも反映していきたいと考えております。ありがとうございました。

○金本部会長 そのほか、何かございますか。

スケジュールで9月、10月の検討課題が出ておりますが、これに関連することでもいいですが、何かございますか。よろしゅうございますか。

では、これから鋭意検討していただいて、基本問題小委員会に入っておられる方は、そちらでも……。何かございますか。

○事務局 道路局でございます。

社会資本整備重点計画のフォローアップの話の中で、藻谷委員の方から千歳空港のアクセスの話がございました。道路局では今日お示ししております省全体の指標の中にありますバリアフリーや交通安全に係る指標以外に、21 指標を設定して評価を行っております。

す。その中で、拠点的な空港・港湾へのアクセス率を指標として、行政のマネジメントを行っているわけでございます。具体的には、拠点的な空港・港湾への 10 分以内でインターチェンジからアクセスできる率というものを目標にしております、平成 9 年で 30% 程度であったものが、平成 16 年度末で 66% に向上しております。鋭意、向上すべく努力しているところでございます。

御指摘のありました千歳空港につきましては、高速が近くを通っているのにもかかわらず直結していないという御指摘につきましては今後検討を進めていきたいと考えております。

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。よろしいでしょうか。

それでは、今日の部会はこちらまでにさせていただきます。

事務局の方から何かございましたら。

○海堀企画官 ありがとうございます。

それでは、事務局の方から 2～3 報告をさせていただきます。

まず、1 つでございます。本日の計画部会の内容につきましては、後日、各委員の先生方に議事録を送付させていただいて、同意をいただいた上で公開をさせていただきたいと存じます。

また、その速報版として、近日中に簡潔な議事概要を国土交通省のホームページに公表したいと考えております。御了解をいただきたいと思っております。

次回の計画部会につきましては、基本問題小委員会での整理を踏まえまして、中間取りまとめに向けての議論をお願いすることを考えておりました、先ほど御説明したスケジュールの 11 月下旬を目途に開催させていただきたいと考えております。また、日程の方は追って調整をさせていただきます。

それでは、これをもちまして事務局の方でお願いした議事はすべて終了です。

本日は、どうもありがとうございました。