

社会資本整備審議会・交通政策審議会 第6回計画部会

平成18年7月24日(月)

【深澤政策企画官】 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・交通政策審議会の第6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、天気も悪いところお集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。私は、事務局として進行を務めさせていただきます、総合政策局政策課の深澤と申します。

まずお手元と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、配付資料一覧、配席図のほか、資料配付一覧にございますように、資料の1から資料の6、そのうち資料の2につきましては、枝番でなっておりますけれども、枝番の資料2-1から2-4になってございます。それから、参考資料に1から3と、3点添付をさせていただいているところでございます。漏れがございましたら、お知らせいただくようお願いいたします。

本日は16人の委員のご出席をいただいております。残間先生と森地先生、少しおくれていらっしゃるということですが、現段階で総員28名の過半数に達しておりますので、会議が有効に成立しておりますことをご報告申し上げたいと思います。

また議事の公開に当たりましては、会議そのもの報道関係者の方に傍聴いただいておりますし、会議後速やかな資料及び議事録の公開がなされるということになってございます。

なお、今月中旬に国土交通省総合政策局の幹部の異動がございましたので、出席者のほう簡単にご紹介をさせていただきたいと思います。総合政策局長の宿利でございます。

【宿利総合政策局長】 宿利でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【深澤政策企画官】 同じく次長の影山でございます。

【影山総合政策局次長】 影山と申します。よろしくお願いいたします。

【深澤政策企画官】 官房審議官の川本でございます。

【川本官房審議官】 川本でございます。よろしくお願いいたします。

【深澤政策企画官】 技術調査官の柰屋でございます。よろしくお願いいたします。

【柰屋技術調査官】 柰屋でございます。よろしくお願いいたします。

【深澤政策企画官】 政策課長の石井でございます。

【石井政策課長】 石井でございます。よろしくお願いいたします。

【深澤政策企画官】 政策評価官の鈴木でございます。

【鈴木政策評価官】 鈴木でございます。どうぞよろしく申し上げます。

【深澤政策企画官】 そのほか、省内の各局より関係者が出席をさせていただいているところでございます。なお、本来であればご出席の委員の皆様のご紹介一人一人させていただくところでございますが、時間を十分討議のほうにとらせていただきたいということで、恐縮ではございますけれども、委員名簿と配席図をもってご紹介にかえさせていただきますと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、議事に先立ちまして総合政策局長の宿利からごあいさつを申し上げます。

【宿利総合政策局長】 ただいまご紹介いただきました総合政策局長の宿利でございます。7月11日からこの職務についております。どうぞよろしくお願いいたします。

今日は社会資本整備審議会・交通政策審議会の第6回計画部会にお忙しい中でございますけれども、金本部会長初め委員の皆様ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。厚く御礼申し上げたいと思います。

今日は主に2つのテーマについてご審議を賜りたいと思っておりますが、一つは昨年続きまして3回目となります社会資本整備重点計画のフォローアップについてご審議をいただきたいと思っております。評価が客観的に妥当かどうか、あるいは対策は十分講じられているかどうかといった点について忌憚のないご意見を賜ればと思っております。なお、ご審議いただきました内容につきましては、私どものPDCAサイクルに基づきまして、これから本格化してまいります予算あるいは政策の立案作業の中に適切に的確に反映をしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

第2点目が、これが今日の主たるテーマでありますけれども、昨年4月この第4回の計画部会の際に設置をされました基本問題小委員会の関係でございますが、これまで昨年の6月、10月、12月また今年のつい先日7月7日、第4回、この小委員会を開催していただきました。この中で次期社会資本整備重点計画の策定に向けたご議論をいただきまして、今後の検討の方向、あるいは今後のスケジュールの案につきまして十分ご意見を賜ったところでありますが、本日は事務局よりこの内容をご報告をさせていただきまして、またご審議を賜りたいと思っております。この方向につきましてご了解いただきました暁には、今後各事業分野別の分科会におきまして具体的な検討作業に取りかかりたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、お手元に関係の資料をお配りしてございますけれども、先般経済財政運営と構造

改革に関する基本方針2006、いわゆる骨太の方針2006が閣議決定をされております。この中では、厳しい財政状況の中、公共事業費の削減がうたわれておりますけれども、一方でやはり我が国の将来にとって必要な社会資本整備、その役割が明確に認識された内容となっております。国土交通省といたしましては、例えば国際競争力に勝ち抜くためのインフラ整備、あるいは国民の安全安心を確保するために必要な社会資本整備といった国民や社会に重大な責任を負っているということを認識しつつ、この厳しい財政状況の中ではありますけれども、他の私どもの重要な政策課題とあわせて的確な対応をしてみたいと思っておりますので、どうぞ皆様方の忌憚のないご審議とご高言を賜ればと思っております。以上簡単でございますが、ごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【深澤政策企画官】 それでは、これ以降の議事につきましては、金本部長にお願いいたします。

【金本部長】 早速でございますが、議事を始めさせていただきます。議事4つテーマが並んでおりますが、順次やらせていただきたいと思います。

まず、最初に「社会資本整備重点計画のフォローアップ」について、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【鈴木政策評価官】 政策評価官の鈴木でございます。それでは、私のほうから説明させていただきます。失礼ですけれども、座って説明させていただきます。関係する資料といたしましては、資料の2-1から2-4でございます。この中で主といたしましては資料の2-2を中心にご説明を申し上げたいというふうに思っております。

まず最初に資料の2-1でございますが、これは今年度の社会資本整備重点事業の政策評価結果の概要、総括表でございます。今年の初めの、1枚目のページに今年の評価の仕方につきまして若干書いてございますが、これは昨年と若干表示の仕方を変更いたしております。まず「業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示しているもの」というものにつきましては、Aという評価をいたしております。昨年は①から③というような評価だったかと思えます。それからまた、「業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していないもの」はBというような表示をいたしております。これも同じく昨年は④から⑥でございました。また、「判断できないもの」につきましては、Cという形で表示をいたしております。これは昨年は⑦から⑨というような形でございまして、それぞれABCの中で施策の改善の方向性を提示をしておるものを1と、それから現在の施策を維持するものを2、

施策の中止、指標の廃止といったものを3というような形での表示の仕方をしておるとい
うこととございます。それから、分析につきましては、一部で地域別分析というようなマ
ークがついておるかと思いますが、そういったものについては、地域別、施設別データに
よる詳細分析を一部試みております。

それからまた、施策改善というマークがついてものは、マネジメントサイクルによりま
して平成19年度の予算、法制度等の新規施策につながる可能性のある指標の詳細分析を
試みたものというものでございます。2ページ以下5ページまでの間に各指標に対応いた
しますそれぞれの評価、実績値ならびに評価を記載させていただいております。一つ一つ
ちょっと後ほどまた、簡単にご説明をさせていただきます。

6ページをごらんいただきますと、総括表がついてございまして、一番上の表をごら
んいただきますと、これが17年度の指標の動向を示しておるといものでございます。
関係します指標が34ございますが、指標の中で細分化をしておるものがございまして、
項目としましては40項目になっております。このうち、黄色でちょっとマークをつけて
ございますが、Aと評価されましたのが32、80%ということになっております。それ
からまた、Bという評価が6で15%、Cが2、5%という形の分類になってございまして。
それからその下の表は昨年の指標でございまして、参考につけさせていただいております
が、昨年と若干変わりました点を申しますと、昨年はC評価、判断できないものというも
のが6つございましたものが、今年は2つに減っておるといことで、年をふるに従いま
して、データが集まることによりまして判断できないものがAまたはBに分類をされてき
ておるといことが言えるかなというふうに思います。

それでは、次の資料の2-2をごらんいただきたいと申します。これに基づきまして、
ちょっと指標の結果、分析事例といたしまして概要のご紹介をさせていただきたいと思
います。1枚めくっていただきまして、両開きで1ページ、2ページという形になってお
るかと思いますが、まず一つ目、1ページ、2ページにございますが、これはいわゆるバリ
アフリー社会の形成等でございますけれども、そのうちの旅客施設の段差の解消につい
てでございます。左ページの真ん中辺にございます、グラフをごらんいただきますと、黄色
い折れ線が表示してありますバスターミナル、あるいは水色の折れ線の旅客船ターミナル、比
較的高い値に推移をしております。それで、真ん中の赤の線、これは実は旅客施設全体
のものと重なっておるんですけれども、鉄軌道駅の段差の解消でございますけれども、これ
につきましても、まずまずの伸びを示しておるといことでございます。また、航空旅客

ターミナルは一番下の折れ線でございますけれども、15年度まで非常に低調で推移しておったんですが、16年度になりまして急速に増加をいたしております、約32%まで伸びてきたというような状況でございます。ただ、17年度の数値がまだ出ておりませんで、動向につきまして若干まだ見えないというところもございますので、評価といたしましてはC-1という評価をさせていただいております。これは、全体としてC-1という評価をさせていただいております。なおちょっと個別に見ていきますと、鉄軌道の駅につきましては特にJR、それから大手民鉄につきましては、15年度と比べまして16年度はそれぞれ7%なり8%というぐらい、7%程度の伸びを示しておることが言えますが、東京地下鉄、公営地下鉄につきましては、若干伸びが低くなっております。なかなか地下にある駅でございますので、改良等非常に難しいという部分があるということもあろうかと思えます。

それから次に右のページへ参りまして、旅客施設のバリアフリー化施設の整備状況を県別に並べた表がございます。一番上、一番達成度の高いものにつきましては、まず沖縄県が、5つの鉄軌道駅すべてがバリアフリー化されておると、段差の解消がされておるということございまして、比較的新しく最近モノレールができたということもあるかと思えますが、そういった形になっております。

以下、滋賀県までの11位につきましては、50%以上の施設で段差が解消されておるということでございます。一方で熊本県、山口県というところは実績値がゼロという段階にとどまっております。地域によりまして若干の偏りがあるということがごらんいただけるかと思えます。今後の取り組みといたしましてはハートビル法と交通バリアフリー法を統合いたしました施策の拡充を図ったバリアフリー新法が今年の6月に成立をいたしましたので、これを踏まえまして一体的連続的なバリアフリー化を促進をしていきたいということで、旅客施設の段差解消をさらに進めていきたいということでございます。

次のページをお願いいたします。次のページはバリアフリー、同じくバリアフリー関係ですが、5,000人以上の旅客施設周辺における主な道路のうち、バリアフリー化された道路の割合でございます。左のページのグラフをごらんをいただきますと、比較的目標に向かって順調に伸びておるといえるかと思えます。17年度末で39%というようなことを示しております、評価といたしましてはA-1という評価をさせていただいております。市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、幅の広い歩道の整備、あるいは歩道の段差解消、こういった施策を行ってきておるということでございます。

一方右のページをごらんいただきますと、その道路の中で直轄国道、それから都道府県管理の道路、こういったところは約46%ぐらいの整備状況なんですけれども、市区町村が管理する道路につきましては35%程度にとどまっているということでございます。今後身近な生活道路を構成する市区町村道のバリアフリー化の積極的な取り組みが必要になっておるとい状況かと思われま。これにつきましても、今後の取り組みといたしまして、先ほど申しました新しいバリアフリー法に基づいた一体的連続的なバリアフリー化を推進していきたいということでございます。

次のページをお願いいたします。これも同じくバリアフリー関係でございますが、「不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合」でございます。このうち左ページが建築物の関係でございますけれども、グラフをごらんいただきますと16年度までしか数字が出ておりませんけれども、比較的順調に伸びておるといことでA-1という評価をさせていただいております。平成14年度まで、このときには3割に満たなかったわけですけれども、平成14年にハートビル法が改正をされまして、特別特定建築物の2,000㎡以上の建築物についての利用円滑化基準への適合義務が課せられたとこのうことによりましてその効果が出てきておるのではないかなというふうに見ております。

次にさらに右のページでございますが、こちらは住宅のほうでございますけれども、住宅のほうにつきましては、これは5年に一度の調査なんですけれども、平成15年の時点での調査を見ても、いまだ3.4%ということで、ちょっと目的達成に向けての指標としましてはまだ低い状況になっております。したがって、これにつきましてはB-1という評価をいたしております。ただ一方で新築住宅のバリアフリー化率を見ますと、平成11年度以降建てられました新しい住宅につきましては、バリアフリー化率の割合が16.3%ということで高まってきております。今後そういった意味でバリアフリー化率の向上は見込まれるのではないかなというふうに思っております。また住宅に関しましては、今年の国会で自立生活基本法という法律が成立いたしまして、これに基づきましてさらにその中でバリアフリー化というものを指標化をしていって施策をやっていきたいというふうを考えておるところでございます。

それでは次のページをお願いいたします。次のページは「河川における汚濁負荷削減率」についての分析でございますけれども、左のページのグラフをごらんいただきますと、比較的順調に推移をしておるといことが見てとれるかと思ひます。平成17年度で73%、

速報値でございますが、73%というような値になっております。河川浄化施設の設置あるいは下水道の整備、こういった施策によりまして、改善が進んでおるのかなというふうに考えておりまして、これにつきましてはA-2という評価をいたしております。ただ右のページをごらんいただきますと、ちょっと若干ごちゃごちゃとしたグラフになってございますけれども、これはいくつかの河川につきまして、その河川の水質の経年変化をちょっと見てみたものでございますけれども、このグラフ、平成16年度で見ますとワースト3と申しますか、綾瀬川、鶴見川、大和川といったところがまだBOD値が高いというような値になっております。全体といたしまして、都市部以外の河川につきましてはおおむね環境基準を達成しておるということでありまして、都市部の河川と湖沼については依然として汚濁負荷削減の対策が必要であろうということで、こういったところ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ふうに考えております。

今後の取り組みでございますが、平成17年度より総合水系環境整備事業というものを創設いたしまして、上流ダムにおける環境整備と河川における環境整備を連携するということによりまして、効率的かつ効果的な河川の水質浄化を図ってきております。また、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合するというようなことで、事業主体であります都道府県等の裁量を高めるというような取り組みも行っております。

それから次のページをよろしくお願いたします。次のページは汚水処理人口の普及率でございますが、左のページのグラフをごらんいただきますと、まあまあ順調かなということとA-1という評価をいたしております。これは汚水処理施設の整備、下水道の整備というような形でやっておるということとあります。右のグラフをごらんいただきますと、右の上のほうは、これは都道府県別の汚水処理人口の普及率でございますけれども、地域によってかなり差がございます。徳島県では40%に満たない、一方で東京都では100%に近いというような、そういった違いがございます。また、その下のグラフで見ますと、人口規模の小さいところほど普及率が低いというようなことが見てとれるかと思えます。そういったところをやっぱりおくれしておるということで、汚水処理にかかわります都道府県構想を踏まえて適切な役割分担に基づいて、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進をしていきたいということでございます。また18年度からは都道府県過疎代行制度の拡充を行っておりますので、こういったものも一つの取り組みでございます。

次のページをお願いいたします。ここからは安全の関係でございますが、まず水害関係、

「洪水による氾濫から守られる区域の割合」、それから「床上浸水を緊急に解消すべき戸数」でございますが、最近の大雨でも、各所で洪水等が、あるいは床上浸水といったものが起こっておりますように、非常に大変な状況になっておるわけでございますけれども、一方で施策のほうは比較的順調に進んでおるということでありまして、左のページのほうが洪水による氾濫から守られる区域の割合でございますが、まあまあ比較的順調な伸びを示しておるということで、A-1という評価をしております。また、右のページは床上浸水を緊急に解消すべき戸数でございますが、こちらのほうも比較的数値的には順調に推移しておるということでA-1というような評価をいたしております。

ただ先ほど申しましたように、次のページをちょっとごらんいただきますと、上のグラフは青い折れ線グラフが宅地等の浸水面積でありまして、これはだんだん減少しておるのが見てとれるんですけども、この棒グラフが被害資産の額であります。これにつきましてはあまり減っていないとか、むしろ最近ちょっと増えたりしている状況があると。そのためh aあたりの被害額、そういったものが赤い折れ線ですが増えておるというような状況が見てとれます。また、その下にあります棒グラフでございますが、青いところが1時間降水量50mm以上の降水の発生回数ですが、これは最近非常に伸びてきておる。また100mm以上の降水の発生回数につきましても、大きく伸びておるということが言えるかと思えます。そういう豪雨、まさに集中豪雨が非常に最近頻発に起きているということで、施設の能力を超える洪水が発生するということがございまして、災害が発生した場合でも被害を最小化するためのハード整備・ソフト対策一体となった減災対策というものが必要になっておるということが言えるかと思えます。

それから次のページをお願いいたします。15ページ、16ページでございますが、こちらは「地震時に防護施設の崩壊による水害が発生するおそれのある地域の解消」でございますけれども、これは堤防等の河川管理施設の耐震化、あるいは海岸保全施設の耐震化ということでございます。左のグラフをごらんいただきますと、順調にそういった地域の解消が進んでおるということでA-1という評価をいたしております。ただ最近16年12月のインドネシアのスマトラ沖の地震によります津波の問題、あるいは昨年のハリケーン・カトリーナの問題というような、高潮の問題というのはやっぱり非常に緊急な課題というふうに思われます。右のページごらんいただきますと、これは円グラフがございませ

が、三大湾における河川とそれから海岸の堤防の耐震性の状況、対策の状況を示しております。紫色のところは対策済みでありまして、赤いところが今後対策が必要なところ、黄色いところはまだ未調査のところというところでもあります。三大湾を見てもまだ耐震化が必要な堤防がかなりあるということが見てとれるかと思えます。特に東海、東南海、南海といったような地震、予想される地震において堤防の耐震化対策を進めていくということが、必要になっておるかと思われまます。

次のページをお願いいたします。「多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率」についてでございます。左のページは建築物の関係、右のページが住宅の関係でございます。建築物の耐震化につきましては、この左のグラフをごらんいただきましても、最近大分伸びてきておるといことでA-1という評価をしております。昨年耐震改修促進法というような法律も改正されまして、国の基本方針、地方公共団体の耐震促進計画の作成と、そういったようなものが図られておりますし、また耐震改修費補助制度の拡充といったようなものが図られておるところであります。また税制の創設というものも行われております。

それから右のページの住宅でございますが、同じく耐震改修促進法によるいろんな施策がございますし、また租税特別措置法によりまして住宅ローン減税なんかのときに年数の要件をやめまして、新耐震基準への適合というようなものを要件化して、その促進を促しておると、あるいは18年度におきましても地域住宅交付金といったようなものの活用とか、それから耐震促進税制というような税制の導入といったようなことによりまして支援策を行ってさらに進めていきたいということでございます。

次のページをお願いいたします。次のページは「地震時において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」約8,000haあるようでございますが、「そのうち最低限の安全性が確保される市街地の割合」ということでございます。これにつきましてはグラフがございませんが、左の下のほうに表がございます。これは5年ぐらいで見ているわけですが、平成17年の値を見ますと29%ということで、ほぼ目標値の3割に近づいておるといことでございまして、A-1という評価をいたしております。老朽住宅の除却・建てかえ、それから地区施設の整備、それから公共施設の整備、そういったようなことによりまして密集市街地の整備改善というようなものをまたさらに進めていくということでございます。また、今後都市再生プロジェクトの第3次決定に基づきまして、「平成23年度末までに重点密集市街地について最低限の安全性を確保する」というこ

とになっておりますので、さらにスピードアップということが必要かというふうに思われます。

次のページをお願いいたします。次のページは「一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一カ所以上確保された大都市の割合」ということでありまして、これは防災公園の整備の関係でございますけれども、そういった施策によるものであります。左のページのグラフを見ますと、若干低目に推移しておるんですけれども、ただこれにつきましては備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設といった3点セットが3つそろっておることが必要なわけですが、右のページのグラフをごらんいただきますとまだ1種類あるいは2種類そういったものが整備されておるといふところがかかなりあるということもございまして、今後こういったところに重点的に整備を図っていくというようなことから、A-1というような評価をいたしております。まさにこういった、特に耐震性貯水槽についてはかなり高い比率で整備されておりますが、放送施設とか備蓄倉庫といったようなものをさらに高めていくという必要があろうかと思っております。

次のページをよろしくをお願いいたします。「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」でございますが、これは左のページのグラフをごらんいただきますと、救援ルートが確保されている都市の割合が17年で約73%ということになりまして、比較的順調に推移をしておるということで、A-2という評価をいたしております。災害に対して信頼性の高い道路を確保するために、橋梁対策、耐震補強、それから斜面对策そういったようなものをしていくということであります。右のページのグラフでは左の棒グラフが防災、救援ルートが確保された都市数をあらわしておりまして、そのルート数が赤い折れ線グラフでありまして、伸びてきておることがごらんいただけるかと思っております。緊急輸送道路の橋梁の耐震補強につきましては3カ年プログラムに基づいて今後重点的に実施をしていきたいということでもあります。また、斜面对策の防災対策についてはまだ未対策の箇所がかかなり残っておるということでございまして、緊急的に重点的に実施をしていきたいということでございまして。

次のページをよろしくをお願いいたします。同じく地震の際でございますが、「港湾による緊急物資供給可能人口」でございます。これにつきましては、港湾の緊急物資の供給可能人口のグラフが左にございまして、少しずつ上がってきておるというようなことが見てとれるかと思っております。昨年は1バース、耐震強化岸壁が供用されました。17年度には17港湾で耐震強化岸壁の整備を進めておるといふこともございまして、その整備が済めば急

激に上がっていくだろうということで現在の施策を維持するという事でA-2という評価をいたしております。なお、右のページのところは特に観測強化地域それから特定観測地域、そういったところの伸びが全国平均よりは若干上回っておるということ、右の棒グラフが示しておりますが、そういったところを重点的に整備を行っているというところでございます。

それから次のページをお願いいたします。「道路交通における死傷事故率」でございます。これは左ページの下グラフをごらんいただきますと、残念ながら近年横ばい傾向にとどまっております、これはB-2という評価をいたしております。特に道路交通の事故対策の推進ということでは、一つにはやっぱり歩車分離という観点からも幹線道路ネットワークの体系的な整備、それからまた事故危険箇所での集中的な対策、それから歩行者が安心して歩けるような、市街地における安心歩行エリアの整備、こういったようなところを重点的にやっていくということでもあります。地域的に見ますと、右のページの日本地図で赤く塗っておるところは、これは死傷事故率がちょっと高まっておる、特に高まっておるところであります。逆に緑色のところが減少しておるというところでありまして、全体といたしましては減少しているところが過半数を超えておるというところですが、残念ながら山形、埼玉、香川といったところでは3年連続で死傷事故が増加しておるというようなことが出ております。

次のページをよろしくをお願いいたします。次のページは「環境基準達成のための高度処理人口普及率」でございますけれども、これは左のページをごらんいただきますと、比較的目標に向かって順調に推移をいたしておるということでありましてA-1という評価をいたしております。ただそうはいいまして全体としてまだ必ずしも高い比率であるわけではないということもありますし、また三大湾あるいは指定湖沼といったところの水質改善、こういったところにまだ課題を残しておるというのが一つ言えると思います。それから、右のページをごらんいただきまして、やはり青いところが三大湾、グリーンの三角のグラフが湖沼でありますけれども、こういったところがちょっと環境基準の達成率が低いというような状況であります。それから、下の棒グラフでございますが、これは高度処理人口の普及率を都道府県別に見たものでございます。地域的な偏在がかなりあるというようなことが言えるかと思えます。比較的近畿地方で普及率が高いのに対しまして、地方圏では低いということが言えるかと思えます。こういったところも課題かと思われま。

それから次のページへお願いいたします。「国内航空サービスの提供レベル」でございま

すけれども、これは国内航空の年間の提供座席キロであらわしておりますが、左のページのグラフをごらんいただきますと、微増というような状況でまだ目標のほうへは向かっておらないなというようなことが言えるかと思っておりますのでB-1という評価をいたしております。これはそもそもの機体というものがボーイングの747という大型のジャンボから、ボーイング777という若干座席数が少ない機体に効率化の観点から変更されてきておるといようなこと、それからまた羽田空港というのが処理能力がかなり限界に達しておりましたボトルネックになっておるといようなことがあろうかと思っております。右のページで国内路線のサービス提供レベルを、方面別に見たものがございまして、あまり方面別に見ましても差はないようございまして。今後の取り組みといたしましては、羽田空港の再拡張ということでボトルネックの解消に努めていくと、発着容量が約1.4倍ぐらいになるというようございまして。それからまた新しい航空交通の増大に対応するための新しい管制システムの整備とそういったようなことに取り組んでいくというようございまして。

以上ちょっと時間いただきまして恐縮でございましたが、分析事例をご紹介させていただきました。なお資料2-3と資料2-4につきましては、資料の2-3はこれは先ほど34の指標がございまして申しましたが、その各指標ごとの個評でございまして。ちょっと細かい資料ですので、またお時間あるときにごらんいただければと思っております。また資料の2-4は昨年度ご審議いただいた事例の政策への反映状況をご報告するものでございまして。これもまたごらんをいただければと思っております。以上で説明を終わらせていただきます。

【金本部長】 はい、どうもありがとうございました。それではただいまのご説明につきまして、ご質問ご意見ございましたらお願いをいたします。じゃあ井出委員、どうぞ。

【井出委員】 はい、ありがとうございます。地域別の詳細なデータも出ていてなかなか満足するすばらしい資料だったと思っておりますが、1点だけ、32ページ、資料2-2の国内航空サービス提供レベルのところなんです、こちらのほうは座席キロ数ということで資料が提供されていますが、そもそもこういった指標でB-1という結果になりましたので、こういった指標で今後もやっていくのかどうかということもあわせて検討していただければというふうに考えております。と言いますのは、最近地方空港におきまして非常にいろいろ新規の路線も開設されていて、非常に採算がとれないという状況に陥っている空港がたくさんあるというお話をたくさん聞いておりました、そういった状況にもかかわらず、とにかく量だけ座席だけたくさん提供できればいいのかという問題もあります。

し、またここにどれだけ充足されているか、お客さんが乗っているかといったそういったことも資料として全く出ていないわけで、提供されていても実は空で乗っているということもたくさんありますので、やはりただ量だけ提供すればいいということではないと思います。B-1という結果が出たものにつきましては、ほかのものに関しましても今後少しずつ見直しあるいは別の資料とあわせながら検討を考えていくということをお考えいただければと思います。

【金本部部长】 何か事務局のほうからございますでしょうか。

【鈴木政策評価官】 32ページの資料でございますが、ちょっと説明省略いたしました、右のグラフの下のグラフでございますけれども、座席キロの下にも人キロというのは実績値をあらわしたグラフでございます。これが占有率、この比率が占有率に、全体的なものといましてそういうことになろうかと思いますが、今ご指摘いただきましたように、確かに指標自体も含めて、それからまた関連資料といったようなものも含めていろんな形での分析というものにこれからも取り組んでいきたいと思っておりますし、必要があれば指標の見直しということも考えていかなければならないというふうに考えております。以上です。

【金本部部长】 はい。それに類したものはたくさんあろうかと思っておりますので、全国1本の単純な指標でどこまで国民にとってのアウトカムがわかるかという問題は根本的にあると思っておりますので、検討を続けていただければと思います。そのほか何かございますでしょうか。じゃ黒川先生、どうぞ。

【黒川委員】 資料2-2の19ページの大規模な地震、火災に強い国土づくりで密集市街地の8,000haのあれでちょっとわからないのは平成14年は0%、それまで全然何もせずにゼロだったのが、平成17年29%というふうになったのかっていうのが、ゼロだっていうのがちょっとわからないので教えていただきたいというのと、関連施策でこういうことをやっているんですが、私今のところで公共事業の再評価問題をやっている、このセクターのやつというのは純粋に民間が勝手に防火建築物を建てちゃうやつで補助しないやつがいっぱいあるわけですよ。そちら側が建てかえてうまくいって、この率を上げているんじゃないかと、この事業をやったからこの率を上げているわけではないんじゃないかっていう気もするんですが、そこをちょっと補足していただければと思います。もし担当がいなければ、後で説明……。

【金本部部长】 とりあえず。じゃ別の……。

【鈴木政策評価官】 失礼します。初期値の0%というのは、おそらくちょっと私直接担当ではないのであれですけれども、こういう対策を打っていくに当たってまさにスタートする時点だったということで、8,000haに対してどの程度進めているかという意味での、まだこの時点がスタートだったということでゼロだという趣旨ではなかろうかなというふうに思っております。

なお、確かに補助事業あるいは国の事業そういったようなもの、都道府県の事業そういったような事業だけではなくて民間が行っておる事業も含めてそういった対策が進んでおるという状況なのだろうというふうに考えております。

【金本部長】 多分8,000haというのはこういうものがないところを選んで指定したというそういうことだと思います。それについてまた情報がありましたら後からお願いいたします。三井先生、どうぞ。

【三井委員】 今、黒川先生がおっしゃったことと私も同じ質問をしようと思っていたんですけども、8,000haの議論は不燃領域という火災の危険の地域ばかりじゃなくて建物の地震による倒壊、こういったものを含めてあの地域を再生しようということだったと思うんですよね。大きな地域として良くしていくっていう意味からすると、それほど実績が上がっているようには思えないんです。この指標で見ますと、不燃領域率だけをとって安全性についての答えを出しているように見える点がやや誤解を与える恐れがあるんじゃないかという気がするんです。その表題自体は、19ページ、20ページにありますように、地震時における大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地となっているんですが、19ページのほうでは大規模な地震、火災に強い国土づくりと、火災ばかりでなく地震による倒壊っていうのを表題としては入っているところが、ややわかりにくいですか、その基準についての指標についての基準が少し誤解を与えやすいんじゃないかという気がしますので意見を申し述べておきたいと思います。

【金本部長】 政策的にいじれる指標というのをつくるというところがあって、それともっと大きな目標とを、どういうふうに区別してプレゼンテーションしていくかというところだと思います。あまり大きなやつそのままですと指標もないしという話に多分なってしまうのかなという気がいたします。あと、若干コメントを付け加えさせていただきますと、黒川先生が言われた話は、日本のこの手のものにかかなり深い問題でありまして、基本的に外側にあるある種の指標をもってこれがよくなったことを、あるいはよくなっているかどうかをチェックするということです。その裏には政策として何をやってその政策に

よって改善したのはどれまでかというものがあるんですが、そちらのほうはここではそのものとしてはそんなにきちっと取り上げているわけではないというところで、これを実際にやると非常に大変な話になりまして、最近イギリスのものをしていますとアディショナリティーとかっていうことで、かなり綿密に考えるようになっていきます。政策で付加的にできたものは何か、ほっといてできたものは何かというのをちゃんと考えた上で政策の効果を見るというようなことをやっているようですが、これは実際にやるとなかなか大変でありまして、すぐに全面的にそれができるという状況ではないのではないかという気がいたします。はい、じゃ。

【黒川委員】 私も、今部会長が言うのに大賛成で、そういうことをやらないと、何となく民で勝手にやったのが、この政策評価の中で政策がいいんだというふうにやられてしまうんですけど、実態を見ると実は違うんですね。だからそこはそういう意味でアディショナリティーで評価するならそういう評価をした方がいいし、じゃないと今度の住宅基本法ですか、あの中でもこのところがやっぱりあと5年後かな10年後かな100%なくなるって書いてあるんですね。それはほんとうになくなるのかどうかっていうのはものすごく難しい話だし、この事業の、こういう支援事業をほんとうにやっていくのがいいのかどうかっていうことすら疑わしくなるようなところがあるので、少し勉強を私もしますので、国交省もやっていただきたい。以上です。

【金本部会長】 じゃあ、森地先生、どうぞ。

【森地委員】 1カ所だけ、27、28の交通事故のところなんですけど、実施状況と取り組みの書き方がちょっと気になりました。理由は10年に重点事故多発地点を公表されたんですが、約3,000カ所、ここでは3,900カ所になっています。平均件数は6件です。したがって、重点箇所全部撲滅したとしても2万件ぐらいしか減りません。事故が起こっているのは100万件ですから、ここに書いてあることをやってもだめで、逆にその多発地点を見つけて、多発しているから何で起こっているのかがわかるんですね。1件しか起こらないと失敗ですからわからないのですが、年間6件起こっていて10年あると60件ですからどうしてそこが悪いかがわかるんです。で、交通事故はみんな事故を起こした人の責任になっているんですが、多発しているっていうことは道路が悪いか、使い方が悪いかで、その場所が悪いんですね。したがって、言いたいことはこの政策としてやるべきことは多発地点で何で起こっているかを調べて、その道路のつくり方とか使い方がどこが悪いかをはっきりさせて、それをほかの地域に広げるっていうところが、多発地点

公表の意図だったはずですが。提案者が私自身なものですから、どうも多発地点だけやりまして言われると、違うんじゃないかっていう気がします。

それからあと一つ、専門外なんですけど、川のBODがいつも汚染として出てきます。8ページの、例えば黒川先生の事務所の前は夏になると臭いし、赤坂見附のボートが浮かんでいるところもどぶのにおいがします。したがって、都市の川をきれいにするレベルがいつまでもBODだけでいいのかっていうことが気になります。ちなみにこの間、半年ぐらい前に学生たちに調べてもらったら、日本橋の下の日本橋川のBODは四万十川と同レベル、したがって非常にきれいですと。ただし、大腸菌がうようよいますっていうこういって、そろそろ何か違う指標を考えなきゃいけないのかなっていうのが、これは専門外ですから、少し検討していただければと思います。

【金本部長】 じゃ、どうぞ。多分関連するお話じゃないですか。

【磯部委員】 よろしいでしょうか。水質の問題ですけれども、ここで言いますと暮らしの分野っていうところとそれから、環境分野というところの両方に出てきまして、暮らしっていう分野で出てくるのは、特に河川であればBODであるし、海岸であれば海であればCODであるしってというような指標で出てくると思います。それが削減されているのは大変結構なことではあるんですが、ここで出てきているのは、BOD、CODですから有機物のレベルであって、それでそれが環境分野にいきますと、最後のところで高度処理というのが出てきて、これは有機物だけではなくて無機体の窒素とか磷とかっていうような栄養塩のレベルも下げましょっていうのが出てきます。これを下げていかないと最後に出てくる青潮発生間隔の短縮というのは実現されない、つまり無機体として栄養塩が供給されてしまえば内湾でプランクトンが増えてそれが有機物になってしまうというそういう状況がありますので、この水の環境については進んでいるのは大変結構だし、また高度処理をぜひ早く進めていただきたいというふうにも思います。特に高度処理の場合は現実的な目標値として十数%というのが上がっているのはこれは現実的で仕方ないのですけれども、でもレベルが十何%っていうのは非常に低いレベルであるから、これはぜひ早く実現するしそれ以上の実績を出すというような方向で考えていただきたいということが1点と、それから長期的には有機物、無機体を含めて水質をよくするっていうようなことが出てくるようなそういう指標の考え方というのが必要ではないかというふうに思っています。

これが水質に関する第1点で、もう一つは安全分野というのがあるんですけども、こ

の中で洪水にしても津波、高潮してもかなり防護が進んでいるというのはわかって、例えば三大湾でいうと、耐震ということも出ていますけれども、耐震という前に伊勢湾台風級の台風がやってきたときの高潮に対して、防護が90%を超えているということだそうですけれども、ただこの防護というのはアリの一穴っていう話があるように、10%残っているからいいかっていうとそれが一番非常に大きな話で、これがおそらく橋脚のところであるとか、非常に工事のしにくいところが残っているのではないかと思います。そういう意味で、最後の指標っていうのはとても大事、やりにくいかもしれないけれどもとても大事なのでそれを急ぐということが必要ではないかというふうに思っています。以上です。

【金本部長】 はい。事務局のほうから何か今の話、ございますでしょうか。じゃあどうぞ。

【河川局】 河川局でございますが、まず水の環境の話がございましたが、基本的に政策の指標、数値目標を使ってということが今回テーマでございますので、環境基準にあるものを一つの指標にして政策を組み立ててきたということでございます。おっしゃるとおり自慢するわけではございませんが、河川の水質ということにつきましては、かなり政策効果が上がってきているのではないかと考えております。その後、今後の課題といたしましては確かにCOD、BODといった基準だけではなくて、もっとほんとうに市民の皆さんから見てきれいな川、美しい川という評価が受けられるようなそういう川にするためにはどういう指標でもって評価していったらいいのかと、これは今後の課題として考えてまいりたいと思います。

それから今磯部先生からお話ございました高潮対策でございますが、確かに昨年度のハリケーン・カトリーナの災害などの非常にショッキングな映像などもございまして、確かに一応の高潮堤が完成しているということだけでは十分ではないという問題意識は我々にもございます。それについては、どのようにきちっと整備していくのかというのは、堤防のそのつくる技術なども含めまして、これから十分考えてまいりたいと、問題意識は十分持っておりますのでよろしくご指導いただきたいと思っております。

【金本部長】 じゃあ、もう一つ。

【道路局】 道路の事故率について、道路局でございますけれども、事故率につきましては現在4,000カ所を選んでやっておりますが、できるだけ事故の多く発生しているところからやろうということで優先度明示方式といいまして、事故の多いところからやっていくというようなやり方をやっているところでございます。そういうこともありまして、

15、16で事故率が上がっていたものが17には若干下がるといったような効果も出ているとは考えておりますが、ご指摘ございましたように、4,000カ所以外をどういうふうにするのかということにつきましては、また検討させていただきたいと考えております。

【金本部会長】 はい。浅子先生、先に何かありましたら、どうぞ。

【浅子委員】 ちょっと誤解、最初は誤解していたと思って発言をやめようと思ったんですが、もう一回誤解しているのかもしれないのですが、このAの例えば1、2、3の順番のつけ方、Bも同じかもしれませんが、最初誤解したのは現在の施策を維持していくって言うのが2に入っておりまして、1のほうは改善の方向を提示するっていうことで、3のほうは中止、あるいは指標をやめるっていうことですから、私の感覚だと現在の施策を維持していくのが目標を達成していく中で一番上じゃないかと思ってですね、特に3と比べたらですね。ただ1番として、改善等の方向性を提示しているのをあえて挙げられているというのは政策評価のフォローアップですか、その見直しが必要なのが最優先されているような、そういう印象を受けているんですけども、そもそも1、2、3の順番はあまり意味がないという考え方もあるのかもしれませんが、素直にいくとちょっと誤解するんですが、この辺は誤解が誤解なのか、ちょっとお聞きしたいです。

【金本部会長】 じゃあ簡単に考え方だけ。

【鈴木政策評価官】 今浅子先生からもお話がありましたけれども、必ずしも1、2、3ということにもものすごく大きな意味があるのかというのはおいておきまして、私どもが特に重視しておりますのはマネジメントサイクルが回っているのかどうかというところ辺の判定ですね。そういったようなものを見ていきたいというのが、この1、2、3の整理です。

例えばBという評価を受けた場合ですけれども、Bという評価を受けた場合は成果が、実績値が目標達成に向けた成果を示していないということで、一見悪い評価のように受けとめられがちなんですけれども、確かに数値は伸びていないんですけれども、B-1というのはそれに対してそれを踏まえて新たな施策を打ち出そうという方向性を出していると、これはある意味では政策評価で申しますと、ぐるっとそのPDCAサイクルが回っているということが言えるのかなということでもあります。それからまたA段階でもさらにその上を目指そうというような形で、そういう改善の方向性を示しておると、そういうものが見られるというものについてA-1というような評価をしておりますけれども、そういうPDCAサイクルがうまく回っているかどうかという評価をするという観点からこのような

表示をさせていただいておるといふふうにご理解いただければと思います。

【金本部長】 はい、よろしいでしょうか。じゃ、上村さん。

【上村委員】 今のこととちょっと重複するんですけども、この評価について一番そういう意味ではちょっとわかりにくいのがB-2なんですね。「目標達成に向けた成果を示していないもので、現在の施策を維持」というのが一番わかりにくかったんですが、先ほど森地先生がおっしゃった道路交通における死傷事故率のところは、そういう意味ではB-2になっているんです。ですから、これをもっとほかのやり方、いろいろ先生がおっしゃったようなこと、言うなればB-1なのかなというふうに思いますんですけども、その点と、もう一つB-2というのがありまして、「ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮」というのもこれも一応B-2の評価になっている、それもまだ短縮はされていないけれども、現在の施策を維持というようなことなのか、むしろB-1なのか、そもそもB-2というのがちょっとなんとなくわかりにくいなというふうに思っております。

【金本部長】 はい、じゃあ、えっと。

【政策評価官室】 すみません、政策評価官室です。ご指摘のとおり、B-2というのは一見大変、指標も成果を示していない上に施策を維持することなんですけど、道路交通事故対策につきましてはこれは17年度施策をもう導入したと、新しい施策を導入したのでその推移を見守っていきたくて、これ17年度の結果でございますが、17年度中には成果があらわれなかったんですが、18年度以降期待できると、こういった意味でB-2だということでございます。

ふくそう海域につきましては、ちょっと手詰まり感が若干ありますが、これにつきましても今後努力をしていきたいと、現状の施策でさらに重点投資とか、そういうことで努力していきたいということでございます。

【金本部長】 検討中、鋭意検討中も含むというそういうことだと思っております。小幡さんどうぞ。

【小幡委員】 私も実はB-2というのをまず伺いたかったのですが、それはわかりました。やはり評価のところAが多い、全体的にみて、Aは多いのですが、その中でBというのは目立っているのですが、要するに数字が多分下がったりしているとBになっているのではないかと思います。そうしますと、何もこのままでいくというのは、やはりきちんと理由を書き込んでいただかないと非常に説明しにくいと思います。

それで、AとBですが、目標達成に向けた成果を示していると判断すれば、とりあえずAになるのでしょうかけれども、ここも難しいところですが、例えば高度処理、先ほどからお話がありますが、A-1になっているのですよね。ただ資料2-2の30ページですが、11%、13%で目標値が17%となっていて、このまま推移してどうにかいくかということなのかもしれませんが、そもそもあまりそれほどの割合も高く設定しているわけではないように思いますので、Bにはならないのは、そこら辺の判断でマネジメントでいきそうだというご判断でしょうかけれども、ですからAの中でも1となっているのは、このままではなかなかだからもう少しやらなければいけないとそういう理解なのでしょうね。A-2であればこのままいけば無事いくだろうと、ですからA-1というのは、ある意味ではBに結構近いのではないかなという感じがいたしましたが、全体としては数字的には多分いっているという理解なのだろうと思います。先ほどのB-2の28ページの道路の事故の話ですが、やはり都道府県ごとで警察との連携というのがある程度重要なのではないかと、それがないとなかなか成果がでないのではないかと、そんな感想を持ちました。

それからもう1点、安全についてですが、指標がどのぐらいハードの面で対策ができていくかということで、確かに数字としてはそれは非常にとりやすいので、そういう形で出ているのが多いのですが、ソフトな対策ですね、要するに岸壁をどうするかそういう話ではなくて、おそらく地方公共団体の施策によることになるのでしょうかけれども、災害危険のマップをどういうふうにしているとか、交通に対するソフトの対策をどうするか、そういうのはこの指標の中には入っていないのかということが、少々疑問に思ったのですがいかがでしょうか。

【金本部長】 ちょっと時間も大分押していますので、手短にお答えいただけますか。

【政策評価室】 すみません、ソフト対策につきましても、例えばハザードマップですかそういったものの指標というのは、政策評価、国土交通省の政策評価体系の中には入ってきております。なので、今後これはハードを中心にちょっと指標を設定させていただいておりますので、それと参考情報も入れていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【金本部長】 社会資本整備関係のものを抜き出したという感じになっておりますので、それでは、特にとということがございませんようでしたら……。

【黒川委員】 ちょっとよろしいですか。

【金本部長】 はい、じゃあ。

【黒川委員】 このフォローアップがP D C Aサイクルの中で非常にうまく回っているかどうかということの視点から非常に重要だというのは、そうだと思うんですが、例えば23、24、25、26の耐震化の話ですね、道路は道路で国管理、あるいは府県管理の広域自動車道についての耐震化という視点が述べられていて、25、26の岸壁のほうでは岸壁サイドだけの耐震化の達成率が述べられている。これは実は耐震岸壁が整備されて背後の20万人が供給可能になったということなんですが、これ道路との関係が矛盾なく評価されて20万人増えたということになっているのか、単に1バースあたり何人という形で計算されているのか、このセクション間の施策の両方合わせて初めて効果が出るというのがあると思うのですが、そのあたりはどうなっているかちょっと教えていただきたいと思います。

【金本部長】 はい。じゃあ。

【政策評価官室】 すいません。これおそらくそれぞれの部局がですね、申しわけないんですけども、縦割りで指標を設定させていただいているというところでございまして、従前バリアフリーも縦割りでやっておったものが、今回の改正でこう連携するような感じでございますので、もうちょっと連携といった視点をですね、指標の中に別の指標を例えばエリア全体の耐震化とか、緊急輸送道路の関係とかそういったものも新しい目標として設定していく必要があるのかなというふうに考えております。

【黒川委員】 ぜひそのあたり考えていないと……。

【政策評価官室】 はい。

【金本部長】 そんなところでよろしいでしょうか。今日のメインのテーマに時間がなくなると困りますので、次は、次期重点計画に向けてということで3つ並んでおりますが一度にご説明いただいてご審議いただくといい格好でお願いできればと思います。よろしくお願いたします。

【石井政策課長】 それでは、政策課長の石井でございますが、資料をご説明します。私が説明させていただく資料は、資料の3、4、5、6でございますが、資料の3の一枚紙、A4、1枚紙の「基本問題小委員会等における検討経緯」につきましては、私どもの局長があいさつの中で申し述べさせていただきましたので、省略をさせていただきます。

それから資料の4、これはA4の4枚紙で、「新たな社会資本整備重点計画等に向けた意見の整理」という紙ですが、これも後ほどの資料の5の中に抜粋を掲載させていただきましたので、時間も押しておりますので省略をさせていただきます。

本日は私のほうから資料の5というA3の4枚もの、大きい紙でございますが、このペーパーと、それからそのあと資料の6でスケジュールを説明をさせていただきたいと思えます。資料の5の説明に当たっては恐縮なんです、A4のこういう横で一番頭に我が国の総人口の減少という絵のついた参考資料が後ろについております。これを時々ちょっと引かせていただきたいと思いますので、お手元にご用意をいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、資料の5についてご説明を申し上げます。この資料は基本問題小委員会のほうで今政策評価等、現在の重点化計画についてご審議をいただきましたが、新しい社会資本整備重点計画を今後検討するに当たっては、どんなことに注意をしてやるべきかというところをまとめさせていただいたものでございます。それから、四角で囲ってございますが、網掛けをしたところは、特に基本問題小委員会等で意見をいただいた箇所です。それから下線のところをご参考になるかなということで、今日先ほど横紙のカラーの資料をつけさせていただきましたが、資料がついてるという趣旨でございます。

まず基本的認識でございますが、4点摘示をさせていただきました。第1点は、これから人口減少・少子高齢化が進んでいって構造的な変化が見込まれる。さらには地域格差も大きくなっていくと。こういうことをにらんで、長期的な需要変動を見込んだ適切な対応をすべしという点が1点でございます。

2点目は、財政制約が続くということです。これにつきましては、恐縮ですが、参考資料の5の5ページ目を開けてください。これは骨太方針の別表で「今後5年間の歳出改革の概要」を記したものでございます。社会保障からその他分野までございまして、2006年107.3兆円、これが自然体で経済成長を2%強見込んでいくと128兆になるけれども、税収との関係でプライマリーバランスを達成しようとする2011年改革後の姿のトータル113から6兆ぐらいにする必要があると。そうすると削減額が11兆から14兆ぐらいいると。それを今回分野別に割り振っていったと。で、中ほど公共投資のところを見ていただくと3.9兆から5.6兆円ぐらいを切る必要があると。これは現行の水準から毎年下げていく場合にマイナス1からマイナス3%ぐらいの国、地方の経費を切っていくということになりますから、現在までマイナス3%を続けてきたんですが、それとほぼ等しいような財政的な制約が強くなってくるということでございます。

それからもとの資料に戻っていただきますが、3点目は次期計画に当たっては、我が国のあるべき姿を念頭に置いて何が必要かという、毎年何をやるかというよりも何がその時

代に必要かという「ストック」の観点を踏まえろということ。

最後に4点目でございますが、その場合に戦略的な投資、渋滞などの問題解決型の投資、そして安全・防災などの不可欠な投資といったふうに分けて、必要性・緊急性を評価しろというこの4つが基本的認識としてお示しをいただきました。

期間のほうでございますが、これは政令で5年間と決まっておりますが、これでよかろうと政令改正必要ないのではないかということです。

3点目、社会資本整備の今後の戦略的、重点的な推進ということで、まず重点目標の分野でございます。今評価の中でも「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」の4つの分野を分けて設定しておりますが、次の計画もこれらを基本としてよろしかろうと。ただし国家戦略として重点的、緊急的、例えば国際競争力の強化であるとか、人口減少高齢化が進む地域の自立であるとか、こういうものについては緊急に整備すべきもの等に対応して柔軟な新しい分野設定も必要ではないかと。その上でその中の重点目標、指標を設定すべきであるということが総論でうたわれております。

1枚繰っていただけますでしょうか。今回非常に特徴的なことは社会資本整備重点計画というのは5年間の投資の計画なんです、ちょうど時代の変わり目にもあるので、計画期間を超える展望を重視せよというところが、基本問題小委員会として強くご議論をいただきました。最初の4行のところは重点計画の5年間を超える見通しを検討しなさいということ、その際、何を主に考慮していきなさいということにつきましては、例えば少子・高齢化、それから近隣諸国、中国との経済関係等をちゃんと踏まえなさいと、そして今国土計画局のほうで国土形成計画、昔の全総の後継でございますが、これで中長期的な10～15年後の国土の姿を描いておりますが、これをきちっと念頭に置きなさいと。さらにそれを踏まえてコスト縮減、ストックの有効活用、ソフト対策の連携、民間の活用等を十分視野にいれなさいと。さらに社会資本のストックについては、例えば今まで欧米だけでしたけれども、中国等もありますが、国際比較を通じた課題抽出もせよという総論が述べられました。

その上で①でございますが、「達成すべき整備水準と中長期的な取組み」として何をすべきかと、シャドーがかかっていますがまず各事業分野ごとに最終的に、最終形としてどういうアウトカムを打ち出すのかということ想定しなさいと。その上で、現在の経済であるとか、財政の状況等の見通しも前提として10年～15年、ちょうど国土計画の範囲と重なりますが、この間で完了（概成）、これだけはちゃんとつくってしまうと、最終のうち

この分野だけはつくってしまうという分野を明確に示しなさいという、大変大きな課題をちょうだいしております。その上でアウトプット量を検討すると、その際維持・更新費の増加による投資への制約を十分に踏まえなさいということがうたわれております。

ここで恐縮なんです、今の参考資料の8ページ目をごらんください。今までに使った資料を特に直していないので恐縮なんです、グラフが2つ並んでおります。左側が、公共事業費、公共投資が対前年度比0%でいく場合、右側が国マイナス3、地方マイナス5でいく場合でございます。で、左側の場合ですと2030年、これから20年ぐらい先になります、このときには今の新設投資の割合が65%から31%、ちょうど逆転をするということなんです、右の場合でございますと、これちょうど2004年のところぐらいがですね、維持・更新のほうが3割ぐらいなんです、例えばこれが2020年、これぐらいのところクロスをするということで、これより多少、地方の想定が少なくなっていますから、多少緩和はされますが、単純にいうとこれぐらい非常に厳しいですね、維持・更新のウェイトで食われると。単純にいうと新しい投資にはなかなか向ける部分が少なくなるから、よっぽど維持・更新もうまく少なくしなければいけないし、新設投資も重点化が必要ということでございます。

すみません、またもとの資料に戻っていただきまして、「次期重点計画で実施すべき事業等」という②でございますが、以上のような中長期的な維持・更新の姿、ぜひともやり遂げなければいけないものというのをちゃんとセッティングしたうえで5年間におけるアウトカム、アウトプットの量を設定しなさいということでございます。

次に、今もいろいろご議論になりましたが、防災の耐震港湾と道路というようなことがございましたが、アウトカム目標の設定の仕方でございます。これについては、1ページ繰っていただいて、シャドーがかかっている部分、先生方のご意見は今日の評価の話と全く同じでございます、**「社会資本整備に対する国民の理解を深める観点からも、可能な限り施設別の縦割りではなく、施設横断的な目標・指標を検討」**しなさいというふうにご指摘をちょうだいしてます。

で、恐縮です、もう一度参考資料の9ページを見ていただくと、役所側のほうから早速資料の中で自白をしておりますが、**「4分類に沿って、15の重点目標と指標を設定しているが、施設横断的な指標は多くない」**ということですね、最初からそうですというふうに申し上げておまして、次期の社会資本整備重点計画でももちろん、つかさつかさがきちっと責任を持ってやるということとあわせてですね、どういうふうに複合的な指標をやっ

ていくかと。バリアフリーを見ていただいても、バリアフリーという総合的なところからの経路となっているんですが、一つ一つ信号とか、建築物とか、道路とか、そういうふうに分かれているというのが実情でございます。

すみません、元に戻っていただきまして、その上で、現在の4分野についてのご指摘を賜っています。一つ目、①「暮らし」・「環境」でございますが、ここでの目標設定に当たっては一つは地域、都市で人口が減ること、高齢者・障害者等が増えることをきちっと踏まえなさいということ、それから人口当たりの整備指標というのが大変多うございます。これだけではなかなか目標が設定しきれないので、地域とか地区単位の目標設定についても検討が必要だと。さらには、次の計画期間、京都議定書の期間と重なっていますので、環境については国際公約との調和をきちっと考えろという2つの指摘をいただいております。

②「安全」でございますが、ここでも人口の減少に対して、安全確保の優先順位を改めて検討し直しなさいと、財政制約下で、この優先順位を検討し直しなさいということが1点。それから2点目として、すべて守れないので、カギ括弧で書いてございますが、「減災」と、めっちゃくちゃにならないという、ある程度我慢できるところをもっていくという減災の考え方を踏まえてハード、ソフトを踏まえた、組み合わせた目標設定をなさいと。さらに耐震性を有しない公共施設の改修と新規投資、先ほど維持・更新等の話を申し上げましたが、これをよく十分に検討しなさいと。

「活力」でございますが、我が国の国際競争力について、どういう戦略で投資をしていくのかという目標設定をきちっとしなさいと、で、その中で物流、人流の施設についての相互作用、連携をちゃんと着目しなさいという以上のご指摘をちょうだいしています。

4番目、地方ブロックごとのあり方でございます。現在の社会資本整備重点計画については実は地方ごとは参考資料ということになっておりますが、今後の人口動向、地域によって大きく変わると、それから今まで大都市経由だったものが、地域と、例えば福岡が中国と非常に近いというように、地域と近隣諸国との直接交流が増える、さらには地域、まちづくり交付金のように地域の自主性・裁量性が発揮されるような、制度改正が行われてくることから、社会資本整備においても地方ブロック別、都市規模別の指標についても検討をせよと。その結果として国民が、身近な変化、例えば下水道整備率が80%、90%といっても、3割とか4割のところでは全然実感がないということですから、こういう身近な変化・改善を感じられるような工夫をせよと。その際、国土形成計画でブロック割り

をしています。そこで、ブロックごとのあるべき姿を描くことになっていきますので、これを念頭において何が可能かということをはきちとやりなさいというご指摘をちょうだいしました。

参考資料のほう、また恐縮ですが15ページをお開きください。これは先ほどの国土審議会のほうでご建議をいただいて、その後政令が7月6日に施行された広域地方計画の区分でございます。北海道と沖縄は、特殊な法律がありますので、それを除いた8の区分に分かれております。この区分に応じて20年までにそれぞれの地域での10～15年後の姿を描くということになっております。なお、この中に中国と四国の合同協議会、それから中部と北陸の合同協議会というのが設定をされておりますが、これは国際競争力の観点から日本海と太平洋を結ぶような経路、あるいは経済力を拡充していく観点からブロックは地元等の意向もあり分けるけれども、合同協議会であるべき姿を検討するよという審議会のご指摘です。それから分科会というのが、関東のところを書いてありますが、北関東3県とそれから福島、新潟は非常に大きな経済圏として今後大きく成長していく余地があるので、ここで一つ大きな検討をしてほしいと、その上でいわゆる首都圏は2つに分割して下のほうについてのあり方も検討するよという審議会の建議が出ております。

すみません、最後今のページに戻っていただいて、4ページ目でございます。4として、やり方のところでございますが、社会資本整備の効率的執行ということで、これについては品質確保、コストカット、時間管理概念、入札契約適正化、事業連携、事業評価等を進めなさいと。大切なことは、その次ですが、次期重点計画において可能なものについてはこういう仕事のやり方についても指標化をなさいということが1点言われております。それから、現在費用便益分析を使っておりますが、B/Cですが、貨幣換算が困難なものについてはやっておりますが、これらについて評価手法を開発しなさいということをやられております。

5でございますが、維持・更新について特別に、基本問題小委員会では特出ししていただいております。施設ごとに維持・更新の的確な見通しを示せということが1点です。それから、人口減少を前提として維持・管理の効率化、重点化を図りなさいと。大変難しい宿題をいただいております、(2)の一番最後の行です。更新しないものとの峻別、それから地方でどうやって維持管理体制をはきちと確保していくかというものの検討をなさいという大きな課題をちょうだいしています。

参考資料の19ページをちょっとごらんください。例示的に整理をさせたものですが、

これは施設ごとに今後老朽化がどれくらい進むかということで、例えば港湾ですが、整備後50年を経過する岸壁の累積が25年後には現在の6倍になります。それから道路のところを見ていただいて、道路の上のほうですが、例えば建設後50年以上の橋梁が20年後には現在の7倍、66,000橋になるといったことで、きちっと維持・更新をして寿命を延ばすか、架けかえるかしないと大変な問題になっていくということでございます。

元の資料に戻っていただいて、社会資本整備、地方分権の中で国と地方の役割分担についてもご指摘をちょうだいしています。先ほどの国土計画等の中長期的な国土のあり方を念頭において、基本的には社会資本整備のやり方は地域の自主性・裁量性を今以上に拡大をしていくという路線を取りなさいということが1点、一方で広域的視点から国が支援する必要があるもの、例えば人口減少・高齢化が進む中での地域自立・格差是正といったところについて国の戦略的な取り組みを考えなさいという2つのご指摘をいただいております。

最後に今後の検討でございますが、各分科会ごとに具体的な検討を進めなさいと。ただし、下の3行でございますが、分野横断的な検討が必要なテーマや重点目標・指標、地方ブロックごとの整備方針等の枠組みについては、基本問題小委員会において引き取って議論を進めなさいということで、本委員会にも基本問題小委員会の先生非常に多いのですが、引き続きご指導を賜りたいと思います。

以上を踏まえて、資料6のA4横の一枚紙でスケジュールを整理しました。国土計画へのリファーマが大変多かったので、社会資本整備重点計画と国土計画を並べさせていただきました。まず一番左、計画部会・基本問題小委員会のところを見ていただいて、平成18年の7月ごろのところに、本日24日ですが、計画部会において、「検討方向」をちょうだいしましたら、各分科会のほうにおろさせていただきます。右への矢印です。19年の1月～6月と書いてございますが、この段階で各分科会等から適宜報告をいただくというと同時に、計画部会のほうに適宜ご報告をいただくのとあわせて、基本問題小委員会では事業分野横断的な検討をしていただきます。

6月に各分科会の「中間とりまとめ」を受けて7月には計画部会において次期重点計画に向けた「中間とりまとめ」を了したいと思っております。その上で、9月1日以降、概算要求から予算内示という段階でこの「中間とりまとめ」のベースで財務省のほうの予算担当部局とのすり合わせを行います。おおむねのすり合わせができたところで、平成20年の1月には国土交通大臣から両審議会へ付議、こういう計画について建議をくださいと

いう付議をさせていただきます。原案を策定していただいて法律上求められているものとして、国民の意見、それから地方自治体の意見を聞くというパブリックコメント等が求められております。おそらくこの作業に数カ月かかるとお思いますのでその手続を経て7月ごろ「とりまとめ」というふうにさせていただきます。

これと、相並んでいくのが、国土計画のほうでございまして、全国計画が平成18年8月7日に検討報告が出されまして、秋ごろとりまとめになります。そして平成19年の中ごろには全国計画の閣議決定がされ、これを受けて、地方で広域地方計画協議会という国と自治体、経済界との協議会が設置をされます。そして、広域地方計画が同じ20年の中ごろにできてまいるという、こんな段取りになっております。

それぞれ同じような時期なので、何が終わって、こうというふうには行きませんので、時期に応じて情報交換をしながら進めさせていただきたいと、かように考えております。以上でございます。

【金本部長】 はい、どうもありがとうございました。それでは、ただいまの説明につきましてご質問、ご意見をお願いしたいと思います。時間も限られておりますので、基本問題小委員会の先生方にはもうご意見を一応いただいておりますので、基本問題小委員会にご参加でない先生方をまず優先をさせていただきたいと思います。何からでも結構でございますのでよろしくお願いいたします。じゃ、越澤先生。

【越澤委員】 ちょうど今回の重点計画の発足時に実は質問したことがあるんですが、もともとが公共事業5カ年計画の統合から始まりましたので、住宅が別扱いになっていたわけでありまして、住宅に関する施策も今回法律が随分新しい姿ができたようですので、基本的にこの重点計画との関係はどうなるのかというのが1点です。

それから、今回の今後の検討方向の案については私も大部分もう賛成なんですけど、もとのやはり5カ年計画の統合ということから始まりまして、その計画スパンが5カ年となっていますが、といいながら実際はかなりより10年、15年の視点を考えなきゃならない、これは当然だと思うんですね。その場合今の社会資本重点計画法でしたか、法律そのものをやはりある程度変えないと議論しにくい部分があるのか、あるいは皆さんの国土交通省のご判断とか、この審議会の議論の中でそこら辺は別にかなり柔軟にできるのか、そこら辺が2番目であります。

それから、これは1つの単なる意見ということで聞き流していただいていいのですが、特にこの格差ということについて、これ政治的にもおそらく今後も、公共サービスの今後

の、多分次期政権の中でも多分議論されると思うんですが、やはり特に格差問題となるととかく大都市が非常に活力と華やかさで、また非常に財政収入もいいと、地方に対するということのみで議論するのはやはり私は間違いだと思います。

例えば例で言えば国家レベルの重要な幹線道路といいますと、羽田空港湾岸は慢性渋滞の状況でありまして、それから本来あるべき道路もできていないという、ですからそれをどうとらえるかとなるとむしろ道路機能、国の骨格となる道路機能ということも評価するとするのであれば、格差があつて問題というのは、むしろ東京なり関西圏の一部と。ですから、やはりなると思いますので、そういうことも意識しながらやはり議論していつて欲しいというのが、これは単なる意見でございます。3点目ですね、以上です。

【金本部長】 はい、それでは、最初の2点について。

【深澤政策企画官】 住宅につきましては、今住宅基本計画がパブリックコメント等出されている段階でございますので、引き続きよく連携を図っていくという方向が今のスタンスでございます。また、両計画の統合等についてまたご意見あればまたご議論していきたいと思いますが、現段階では両計画、よく連携をとっていきながらという方向で考えているというところでございます。

それから法律改正が必要かという点につきましては、現行計画につきましても、計画期間等について、定め、実際の計画期間というのは政令で定めると、実際の詳細については政令で定めるということで、かなり計画期間等については柔軟に考えられるのかなということで、また議論の中でどうしても必要な点があれば、また検討するべきというふうに思っておりますが、これにつきましても、現行法及び法令の枠内です、対応できるのかなというふうに考えているところでございます。

【金本部長】 よろしゅうございますか。じゃあそのほか何かございますか。じゃ、磯部先生、どうぞ。

【磯部委員】 ただいまご説明いただいた中の4ページの4.の社会資本整備の効率的執行という中に、「評価手法の充実を図るとともに」というところがあるのですが、広く取ればこれで含まれていると思いますけれども、評価手法の充実とともに評価するための指標をつくる基本的なデータを整備するという視点もぜひ入れていただきたいというのが私の意見です。特に今日議論されました水環境のようなことを考えると、また国土形成計画でも持続可能というような視点でも議論されていますけれども、そこを考えると水循環とか物質収支とか、あるいは土砂の動態とか、そういったことがつかめて初めて水環境がよ

くなるというところがあって、それなしに青潮の日数が減ったとか、そういう議論はなかなかできなくて、現実問題としては、例えば東京湾の水質がよくなるというのはほとんどすぐには見込めなくて、東京湾の物質収支が改善しますということは見えてくるんだと思うんです。そういうふうに、着々とよくなっていくということをきちっと見ていくための指標をつくる、そのための基礎データを取る、モニタリングをするということをぜひ、特に環境の問題だと思いますけれども、まだそういうデータが不足しているので、モニタリングを充実させるという視点もぜひ入れていただきたいというふうに思います。以上です。

【金本部長】 よろしゅうございますでしょうか。

【石井政策課長】 基本的には前向きに対応させていただきます。

【金本部長】 今回の点については場所場所によって違いますので、そういうデータがどこの場所にどうなっているということまでないと困るんだと思うんですね。いろんなものを連携するときに、今さっきのバリアフリーもございましたけれども、行きたい場所まで全部ないと意味がないんですね。途中1カ所だけでもだめだと行けなくなってしまうということで、それをほんとうにチェックしようと思うと、今の段階では不可能ではないかと思うんですね。ここの場所がこうなっているという情報が、現下のところに紙ベースであったとしても、これは地図上に落ちていない可能性が非常に高いということがあります。この辺はなかなか大変ですが……。

【磯部委員】 一言だけいいでしょうか。

【金本部長】 はい。

【磯部委員】 私たち大学でもそれらしいことをやっているんですが、なかなか大学ではできないので、ぜひこれこそ国にやっていただきたいという意味と、それから大変ですから全部一遍にやらなくてもモデル地区だけをやってみるとか、そういう考え方もいいと思います。

【金本部長】 はい。ほかに何かございますでしょうか。じゃ、井出先生、どうぞ。

【井出委員】 3ページの②のところなんですが、先ほど小幡先生もソフト的な対策ということをお話されましたが、「ソフト対策を組み合わせた目標設定について検討が必要である」という、わりと消極的な書き方になっていて、これはもうちょっと積極的に進めていただきたいと思いますね。

今回の長野の土砂災害につきましても、実はハザードマップの存在すら知らなかったと

いう住民が大半を占めているという状況があつて、避難勧告すら出し方もうまくいって
なかったとかそういったソフト的なものが実は安全のかなりの部分を決めているんだとい
うふうに皆さん認識されていると思いますので、やはり積極的に、地方だからやらなくて
いいとか、ソフトだからやらなくていいとかいうことではなくて、むしろ国が積極的にこ
ういったものを示しなさいよというふうに強く主張していただかないと全体が動かないか
なと思います。こういうネガティブなハザードマップのような、ネガティブな情報という
のは非常に隠されやすいと思います。積極的に出さないという姿勢をどうしても民間の方
はとってしまうので、むしろ国がやっぱりそこは責任を持ってつくった以上は、やること
を積極的に進めていただいて、必要ならば関連する法改正をやっていただくぐらいのスタ
ンスで臨んでいただきたいと思います。

【金本部長】 よろしいですか。

【石井政策課長】 わかりました。ネガティブ情報の活用について、きちっと考えます。

【金本部長】 これも、イギリスの人にこの前聞いた話ですが、イギリスですと、学
校のいろんなパフォーマンス指標とか、その手のものを出さなきゃいけないということで、
それらがインターネットに全部出ているという話でありまして、そういうのを不動産業者
が持っていてですね、家を売るときにここがいいぞと言っていると、そういうのがありま
す。そういう情報基盤というのは日本ではあまりつくろうという動きがないという感じが
ありまして、その辺をもう少し頑張る必要があるかなという気がいたします。そのほか何
かございますでしょうか。じゃあ、森地先生、どうぞ。

【森地委員】 資料6で、気になるんですが、国土形成計画の参考値だから国土計画局
でこうなっているかもわかりません。ただし、この広域地方計画協議会の設置が19年6
月のところにこう書いてあると、実際に事務局をやられる地方整備局の方々は誤解をされ
るんじゃないかと、ここで設置したんじゃない間に合わないんですね、現実には。むしろ上の計
画策定準備というところで、既に動き出していないとデータ分析なんかとてもできない、
そういうタイミングになります。国土計画局の書類がこうなっているのかもわかりません
が、この議論はもうしつこく審議会ですしていますので、ぜひもうちょっといい表現を考え
ていただいたほうがいいんじゃないかと思います。

【石井政策課長】 国土協議会の正式活動開始とか、ちょっと言葉を変えさせていただ
いて、工夫します。

【金本部長】 そのほかに、じゃ、黒川先生、どうぞ。

【黒川委員】 今日までのフォローアップも見てこの資料と、今まで暮らし・環境、安全、活力というので見てきたのは、私それはいいと思うんですけども、これで見ただけの結果、例えば美しさとか、歴史的、文化的なものというのが、何か逆に言うとほとんど消えちゃったかなど。この中に何か少し残しておいたほうがいいかなという気がするんですよ。例えば、無電柱化する道路ってどこがすべきかっていうと、国道からすべきかっていうと、国道っていうのは自動車ばかり走るんだから、あんなところは無電柱化は後でよくて、むしろ町中の市道か、県道みたいなところで、入合いを必要とするところは早くしたほうがその地域にとってはいいんじゃないかっていう気がするんですよ。そういうことが、何かこの指標の中にもう少し書かれていると、生きた指標になるんじゃないかというふうに思ったので、ちょっと美しさとか歴史的なものの保全とかそういうことも少し意図しておいたほうがいいんじゃないかというふうに思うんです。

【石井政策課長】 今のご意見を踏まえて、どういう分野を設定するか基本問題小委員会で再度議論させていただきます。

【金本部長】 そのほか何かございませんでしょうか。じゃ、藻谷先生。

【藻谷委員】 恐れ入ります。実は基本問題小委員会で申し上げたことを、繰り返して言うだけなので非常にひんしゅくなので黙っていたんですが、皆さん事務方も入れかわられたと思いますし、ぜひちょっといい機会なので、越澤先生がちょっとおっしゃったことなので一つ重要な問題として認識だけぜひ喚起したいと思うんですが、東京が大変好調で地方が衰えていると、マスコミが総合唱しているんですが、うそだということをですね、そうではなくて、東京が地方に20年ぐらいおくれて、完全に停滞期に入って、地方はその先んじて衰えると、つまり地方が衰えるから東京は栄えているというのはとんでもない誤解だということで、その方向感覚を間違えると社会資本整備がずれるだろうということです。私、だれも読んでいない『週刊エコノミスト』に延々と連載します、先週の月曜日にも書いたばかりです。多分どなたもお読みになっていないと思います。どう定量的に分析しても間違っているんですね。

この参考資料2ページぐらいにありますけれども、これで端的にちょっとご説明しますが、これをごらんになって、東京だけが成長を続けるっていうふうに読めるかどうかということなんです。つまり、東京都市雇用圏の今後30年の人口増加が25万人って書いてありますよね。これは、成長ではありません。これは、完璧な停滞であります。だから、これをぱっと見た瞬間にこれが成長だと思われている方は、プラス25万人、0.

8%、30年ですよ、30年で0.8%っていうのは、これはファイナンス的にいうと金利ゼロなんです、これ。ちなみに過去30年間、東京都市雇用圏で何人人口が増えたかって申し上げます。申し上げますと、651万人です。過去30年間651万人も増えた人口が、今後30年間で25万人しか増えないんですよ。これは、歴史的な東京の大ストップなんです。これを成長の大成長であると言っている人っていうのはめちゃくちゃで一部東京のリートとか買った外資系が売り逃げしたいんで、もてはやしているのに乗っかっているとしか思えない。めちゃくちゃです。世界的にこんなに成長がとまっているところは、ヨーロッパにもありますけれども、アメリカではニューヨークぐらいしかない。ものすごい成長のストップなんです。だから内実の充実を図るべきときであると。

ちなみに就業者ですね、今後30年間で東京で228万人減るって書いてあります。これは大変なことなわけです。これはマイナス以外の何物でもない。つまり、人口がほとんど減らないけれども、就業者が減るっていうのはつまり高齢者だけが増えるっていうことなんです。ちなみに、過去30年間で東京都市雇用圏の就業者がどれくらい増えたかっていうことなんです。これも実数を申し上げますけれども、75年から95年までの20年間に403万人、就業者が増えているわけです。よろしいですね。75年から95年までに403万人。国勢調査です。そして95年をピークに2000年までの5年間で既に12万4千人減っているんです。今年までの5年間にさらに1都3県で言うともう30万人ぐらい減っていますので、もうすぐ来年の1月に確定値発表されますけれども、この30年間のうち、前半20年で400万人増えたものが、後半10年間で約50万人減るとこういう結果に、既に減っているんですね。団塊の世代が退職、一つ手前が退職し始めてそうになっているわけです。既に就業者がこれだけ既に実績として10年間減っているのに、東京が成長しているっていうのは、ブラジル勝ち組よりたちが悪い。そのフィクションをいうのもいい加減にしろって話。

だから、結論は同じでよりなおのこと東京なんかも含めて人口はもう増えないわけなんです。今いる一人当たりのインフラをもっと充実すべきチャンスであると、地価も下がりますし、ということだということで結論は変わらないと思いますが、少なくとも東京が成長して地方が下がるっていうのは、国内でしか通用しないてんびん仮説っていうやつでてんびんになっているんじゃなくて、斜めになって一緒に下がっているだけなんです。このことは再度ですね、強く喚起しておいて、この表は正直に、どう読んでもそうとしか読めないですよということを強く申し上げたいです。大変失礼しました。

【金本部長】 はい、どうもありがとうございました。そのほか何かございますでしょうか。はい、じゃ越澤さんどうぞ。

【越澤委員】 小委員会のないところで、2度目の発言をしました。実はですね、国土交通省当然空港を管理しています。これは当然国際関係から言っても、国力から言っても大変重要なインフラなんですけど、これはむしろ白書かもしれませんが、例えば成田空港の出入国の検査にかかる時間とか、検査官の数とかこれを言うと、サービスレベルというのはかなり今最悪なレベルでありまして、まず日本の印象を大変悪くするとか、含めて大変なむしろマイナスのことをしていると。これについては多分じゃあインスペクターの数っていうのは、国土交通省なのかってなるとわかりませんが、やはりそういうことも含めてのサービスのやっている機関ですので、そこら辺も少しちょっと考えてやっていったほうがいいのかなど。それからハブ機能についても、じゃ成田とソウルがどっちが今東アジアでハブ機能を持っているかって言ったら、圧倒的に日本は吸い取られているわけでありまして、それが現実としてやはりそういうのをうまくむしろ白書なのかもしれませんが、ぜひ少し状況を的確にこれでいいんですかっていうことをやはりやっていったほうがいいのかという感じがします。以上です。

【金本部長】 今の話は何かどこかで聞いたような話がありますが、政策評価のところでは一応トータルのものをご検討していただいていたような気がいたしましたけれども。

【鈴木政策評価官】 そうでございます。政策評価のほうでまた検討していきたいというふうに思っております。

【金本部長】 そのほか何かございますでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。せっかくの機会でございます。はい、じゃ、上村さん、どうぞ。

【上村委員】 先日の小委員会でも申し上げたことなんですけど、こういう財政制約の強い中で2011年までにもう何が何でもプライマリーバランスをあわすというような中で、公共投資を進めていくのでございます。総額で5年で約5兆円もの削減ということなのですが、ぜひこの社会資本整備、公共投資の歳出と、それに伴う歳入とがどういうふうに関連するかを追う必要があります。なかなかこれは風が吹けばおけ屋がもうかる的なことで、むつかしい問題であることは承知しております。なかなか計算しづらいというか、方式、算式は出しにくいものかもしれません。しかし、このところをやっぱりよく研究したいですね。それから歳入が期待できるものをやはり重点的に優先順位を上げることを意識するべきではないかと重ねて意見を申し上げたいと思います。

【金本部長】 はい、多分その辺は活力のほうにかなりかかっているんだとは思いますが、実際にはどういう計算ができるかっていうのはなかなか難しいところでありまして。ご検討をお願いいたします。そのほか何かございますでしょうか。

【藻谷委員】 もう一言だけ、じゃ。つまんない、関係ないことを申し上げて、くつつけるために、もう一言だけ。これはもう小委員会で申し上げたんですが、なかなか書きにくいのでお書きにならないんじゃないかと思いつつも、一応申し上げます。やはり横割り、横断的な施策が重要ということで、また今の歳入も重要という話がありましたが、そういうのをオール・イン・ワンに解決する一つの方策として今既に推し進められているのがコンパクトシティだと思います。つまりいろんな普及率やいろんな率を改善する方法として、総量を増やしていくというのとは別に、既に充実したところに人間を誘導ということが実はあるわけでごしまして、それは国交省さんとしては非常に大きくかじを切られている話だと思うんですが、今のところ目標達成とかには組み込んでお書きになっていないと思うんですが、下水工事なんかもそうなんですが、冠水しないところに人を誘導する、高度処理されているところになるべく人口密度を増やす、そうすると実は固定資産税収が上がりますので若干歳入もよくなってくるとか、そういう連動が実はあり得るかと思えます。従来の議論と少し逆の方向でございませけれども、この中、あるいはほかのところぜひそれと合わせた計算があるといいなといつも思っております。失礼しました。

【金本部長】 はい。今の点は指標のつくりかたのところ少し工夫ができるかなと、面積当たりではない指標になれば、かなり自動的にそういったことも含まれてくるのかなといった感じはございます。ということで、時間になりましたが、何か特にとというのがございませぬようでしたら、ここまでにさせていただきたいと思えます。今日いただいたご意見を踏まえてこれから検討をお願いしていただきたいと思えます。あとこれから各分科会で検討をお願いすることになりますので、その面についてもよろしくお願いいたします。あとは事務局のほうにお返しいたします。よろしく申し上げます。

【深澤政策企画官】 どうもありがとうございました。本日の部会の内容につきましては各委員の皆様にご覧いただきまして、確認をいただいた上で公開をしたいというふうに思っております。また、速報版という形で簡潔な議事概要を省のホームページにも公表をしたいというふうに考えているところでございます。今後につきましては、議事の中で、今部会長からのお話もございましたけれども、基本問題小委員会で事業横断的な分野を検討を進めていくと、それらを踏まえて計画部会にて来年7月を目途に「中間

とりまとめ」という方向で考えさせているところがございますので、今後の詳細な日程等につきましては、また別途ご相談をさせていただきたいというふうに考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。それでは以上をもちまして、本日の計画部会のほう終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —