

社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会

第1回基本問題小委員会

議 事 録

平成17年6月13日（月） 10:00～12:00

○蝦名政策企画官 それでは、定刻になりましたので、ただいまから基本問題小委員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早朝から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いております総合政策局政策課の蝦名と申します。よろしくお願いたします。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。議事次第、配付資料一覧、配席図、委員名簿。

それから、資料になりますが、1～6までございます。

その後ろに参考資料の1～4までございます。参考資料の3はA3版で「社会資本整備のあり方について」という北側臨時議員提出資料というものがございます。一番後ろの参考資料4が、第4回、前回の計画部会の議事録ということでございます。漏れている資料等ございましたら、お知らせいただければと存じます。

また、本日は第1回の会合に当たりますので、委員の皆様のお手元の封筒の中に指名書というものを準備させていただいております。御確認いただければと思います。

さて、本来ですと、委員全員の皆様方の御紹介をすべきところでございますけれども、討議の時間をできるだけ十分とらせていただきたいと存じますので、大変恐縮でございますが、ただいまの資料の中の名簿と配席図をごらんいただくことといたしまして、委員の皆様方の御紹介に代えさせていただきたいと存じます。よろしくお願いたします。

それでは、総合政策局長の丸山の方から御挨拶を申し上げます。

○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・交通政策審議会計画部会の第1回目の基本問題小委員会の開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

委員の皆様方には、平素から国土交通行政に多大な御支援・御協力をいただきまして、誠にありがとうございます。また、この度、小委員会の設置に当たりまして快く委員を引き受けていただきまして、重ねて御礼を申し上げます。

御案内のとおり、現在、経済財政諮問会議におきまして、厳しい財政状況の中、今後の歳入・歳出の一体改革を図るために社会保障制度、地方財政、それから、公共事業など各分野の今後の在り方について議論が行われているところでございます。

お手元にも配付しておりますけれども、先般5月24日にも私どもの国土交通大臣が、今後の社会資本の整備の在り方について、経済財政諮問会議におきまして説明を申し上げ

たところでございます。国土交通省の立場といたしましては、社会資本整備につきましては、今、非常に厳しい環境にあるわけでございますけれども、安心・安全な社会をどうやって築くか。それから、少子高齢化へ向けてどう対応していくか。それから、近年災害が多発しているわけでございますが、その災害などにどう対応していくか。それから、国際競争力を東アジアとの関係においてどうやって強化していくか。それから、環境への対応といった観点から、社会資本整備が担うべき役割は大きいということございまして、経済財政諮問会議におきましても、私どもの大臣の方から、これ以上社会資本整備、いわゆる公共投資を削減する状況にはないという御説明を申し上げたところでございます。

このような状況の中、社会資本整備審議会・交通政策審議会の計画部会におきまして、皆様方の御協力をいただきまして、平成 20 年度から始まります次期の社会資本整備重点計画の策定に向けた議論を開始したところでございます。今後の公共投資のあるべき姿などについて御議論をいただくことになっております。本小委員会につきましては、前回の計画部会の際に、効率的な議論を行うという観点から設置をいただいたものでございます。本日は、その第 1 回目ということでございますが、主に今後の進め方でございますとか、各事業が横断的に対応すべき分野、維持・更新投資につきまして御審議をいただくことになっております。皆様方の活発な御議論をいただきまして、計画部会での議論に反映させていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたしたいと思っております。

なお、私は今日、上着もネクタイもしておりませんが、6月1日から地球温暖化に対する政府全体の取り組みで、冷房 28℃、軽装の励行をいたしておりますので、御理解を賜りたいと思っております。よろしく願いいたします。

○蝦名政策企画官 それでは、引き続き、議事に先立ちまして、本日は初めての会合でございますので、小委員会の議事運営と議事の公開についてお諮りいたしたいと存じます。お手元の資料 1 及び資料 2 をごらんいただきたいと存じます。

資料 1 は、議事運営についてということで「案」とございますが、小委員会には委員長を置き、委員の互選により選出すること、あるいは小委員会委員の過半数の御出席がなければ会議が開くことができないことなどを書かせていただいております。

それから、資料 2 は「基本問題小委員会の議事の公開について（案）」ということでございますが、議事はプレスを除いて一般には非公開とすること。議事録については、委員の皆様の確認をいただいた後に公開するといった取扱いをさせていただいてはどうかということでお諮りをしたいと存じます。何か御意見・御質問等ございませうか。特段ございませうでしたら、事務局案のとおりということとさせていただきますと存じますが、

御意見ございませんでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○蝦名政策企画官 ありがとうございます。

なお、本日は委員の総員 11 名でございますが、ご出席が 10 名ということで、定足数を満たしていることを御報告申し上げます。

続きまして、今の「議事運営について」に基づきまして、委員長の互選を行いたいと存じます。どなたか御推薦いただければと存じますが、いかがでございましょうか。

○黒川委員 今までこの社会資本整備審議会と交通政策審議会の両方の審議会にかかわっておられ、そして、この計画部会の部会長をしておられるということと同時に、幅広く博学で見識があおりの金本さんを、この小委員会の委員長に御推薦したいと思います。

○蝦名政策企画官 ありがとうございます。ただいま黒川委員から金本委員を委員長へという御推挙の御発声がございましたが、委員の皆様いかがでございましょうか。

(「異議なし」と声あり)

○蝦名政策企画官 ありがとうございます。ただいま異議なしとの御発声をいただきましたので、金本委員に本小委員会の委員長をお願い申し上げたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

それでは、金本委員長より御挨拶をちょうだいしたいと存じます。席を委員長席の方にお移りいただきまして、御挨拶をちょうだいできればと思います。

(金本委員、委員長席へ)

○金本委員長 ただいま御推薦いただきまして、任にたえるかどうかは甚だ心もとないところでございますが、できる限りのことはさせていただきたいと思っております。

部会のときにも申し上げましたけれども、社会資本整備は、以前は幾つにも分かれた 5 か年計画であったものを全部束ねているということと、あと、全国のものであるという、私としては漠としてよくわからないといった状況でございますが、何とかこれを国民にとってわかりやすいものにしていくという必要があるのかなと思っておりますので、皆様方の御協力を賜りたいと思っております。

簡単ですが、これで挨拶に代えさせていただきます。

○蝦名政策企画官 ありがとうございます。

それでは、これより議事に入らせていただきます。金本委員長、本日の議事進行につきまして、よろしくお願い申し上げます。

○金本委員長 それでは、早速でございますが、議事を進めさせていただきます。

議事が用意されておりますが、初めての小委員会であるということでもありますので、計画部会小委員会の今後の運営について、事務局側から、まず御説明を受けたいと思います。よろしく願いいたします。

○海堀政策企画官 政策課の海堀でございます。

それでは、資料3に基づきまして、今後の進め方について御説明をさせていただきたいと思っております。お手元に、横長のパワーポイントの資料がございます。これに基づきまして、御説明をさせていただきます。

先の社会資本整備審議会・交通政策審議会の計画部会の方で、次期の重点計画が平成20年度から策定されるということ踏まえまして、それまでに第一段として、社会資本整備の重点計画の基本的な進め方を御議論いただくということと、その後、中間取りまとめの後に、次期重点計画の在り方などについての御議論をいただくという大きな進め方についての方向性をお決めいただきました。我々、この中間取りまとめまでに各分科会で詳細な検討を行う前提あるいは次期重点計画の体系や計画内容を検討する上での前提である大きな課題について、中間取りまとめまでに御議論いただければということで、当面、中間取りまとめに向けた計画部会小委員会の進め方というものを、この縦長の資料3の方にまとめさせていただいております。

資料3の縦長の資料で御説明をさせていただきたいと思っております。

まず、計画部会でございますが、次期重点計画の策定なり前提となる各事業分野が横断的に対応すべき重点分野についての検討をお願いできればと思っております。これは本日、この後資料でもって御議論いただければと思っております。

2点目に、また、これから既存の社会資本ストックが老朽化するということで、その維持・更新の投資の増大が見込まれております。ある一つの推計によりますと、2025年以降には、このまま公共投資が3%ずつ縮減していくと、更新投資ですべての投資が埋め尽くされて、新規投資ができなくなるというような推計もございます。このため、今後必要となる維持・更新投資の量を正確に推計するというのと、この維持・更新投資について今後どういうふうを実施していくのか。例えば、その位置付けですとか、水準とか、地方と国の役割分担あるいは財政的な問題等々、この維持・更新の在り方ということについても、事業の各分野を超えた総合的な検討が必要と考えております。

また、3点目の論点でございますが、これは冒頭、局長からの挨拶でもお示しさせていただいたように、昨今の財政事情からの制約で公共投資について、例えば、国際的な比較においてGDPなどの水準を用いて一定のコントロールをしてはという議論がなされてお

ります。ただ、我が国の国土条件あるいは天候などの条件といったものをどう踏まえてどう対応するのか。あるいはこれまでの社会資本整備のストック量、まだストックが十分に備わっていない我が国と欧米諸国とを同列に論じていいのかどうかといった水準論、あるいはその投資を行うことの効果などについての御検証もお願いできればと思っております。

更に、4点目でございますが、これは現行の社会資本整備重点計画の第1章で位置付けられています公共事業をめぐって、重点的、効果的、効率的に執行しなければいけないという方向性が示されておりますが、これらについて社会情勢や地方分権などの流れを踏まえて、更に再検証を行うということが必要であろうということで、4点目にその課題を掲げさせていただいております。

また、5点目に、現在国会の方で御審議いただいておりますが、法体系を今回改正して、国土形成計画というものに衣替えをして中身を替えていこうということが現在検討されております。これらについては、法律上も我々社会資本整備重点計画との調和を図ることが必要となっております、こういった観点からも一定の御議論をいただければと思っております。

全体のスケジュールでございますが、中間取りまとめを全体で11月下旬に行いたいと思っております。第1回の本委員会では、この進め方と横断的に対応すべき重点課題などについての御議論をいただき、更に、維持・更新投資を今後検討するに当たっての冒頭の御説明をさせていただければと思っております。これら第1回の小委員会の結果につきましては、次回7月6日に予定されております第5回の計画部会の方で御報告をさせていただくと考えております。

また、7月6日の第5回計画部会では、毎年行っております重点計画のフォローアップも予定させていただいております。

第2回の小委員会では、先ほど申しました論点の(3)を中心に、国土条件などの違いから来るコストの比較あるいは維持・更新投資の全体の推計についての考え方等々について御議論いただければと思っております。③の住宅宅地分科会からの報告というのは、現在、社会資本整備の重点計画の中の住宅の取扱いが冒頭から課題となっておりますが、今、住宅宅地分科会の方で、その取扱いについての御議論をさせていただいている最中ですので、その結果等がまとまっておれば、この9月下旬のときに御報告させていただければと思っております。

10月の第3回の小委員会におきましては、維持・更新投資の今後の在り方についてと、先ほどお示した4番目の論点の重点的、効果的、効率的執行などについての御議論を深

めていただいて、全体の中間取りまとめをさせていただければと思っております。

進め方については以上でございます。

○金本委員長 どうもありがとうございました。今の御説明について何か御質問・御意見があればお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、こういったことで御了承いただいたということで、次に進めさせていただきたいと思えます。各事業が横断的に対応すべき課題というのが検討事項の最初に入っております。これについて事務局から御説明をお願いいたします。

○海堀政策企画官 それでは、お手元の資料4と資料5を基に、各事業が横断的に対応すべき重点課題について御説明をさせていただきたいと思えます。

お手元には先ほど参考資料1として、社会資本整備の進捗状況、それから、参考資料2として現在の重点計画の重点目標、指標の一覧を御用意させていただいております。これを前提に御説明させていただきたいと思えます。

現行の社会資本整備重点計画におきましては、参考資料2にありますように、暮らし、安全、環境、活力の4分野、15目標、35指標に基づいて現在、重点計画を立てさせていただいております。これらに基づきまして、今後、平成19年度まで社会資本整備を実施していくということでございまして、その進捗状況は参考資料1にあるわけですが、今後の経済社会の変化を踏まえて、これだけで足りるのかどうか、更に、新たな視点で取り組むべき課題があるのかどうかということについて、今回御議論をいただければと思っております。その御議論のあくまで参考ということで、便宜上取りまとめさせていただいたのが資料4と資料5でございます。これは、事務局であくまで検討のたたき台、便宜上のものということで御提案させていただいておりますので、この1～4までの切り口を含めて、これが適当かどうか、あるいは更に付け加えるところがないかどうかについて、白紙で御議論いただければと思っております。

それでは、資料4、資料5に基づいて、具体的な内容について御説明をさせていただきます。

まず、1番目の課題、人口減少社会・少子高齢社会への対応ということでございます。資料5をお開きいただければと思えます。1ページでございます。これは厚生労働省などの審議会でも既に多々議論をされておるところでございますが、一応議論の前提ということで、今後の人口減少等の状況についての再確認をさせていただければと思っております。

まず、1点目でございますが、本格的な人口減少社会がやってくるということで、左の方、市区町村の人口の推移をごらんいただきますと、全体で86.7%の市町村が人口減少に

転ずるということでございます。下の方を見ていただきますと、今の人口よりも2割以上減る、いわゆる80%未満ということが56%ということで、過半数以上が2割以上の人口減少を今後抱えていくということが大きな課題かと思われまます。

そういう人口減少の中で、右側の方をごらんいただければと思います。高齢化率の状況でございますが、2000年時点で30%以上の高齢化というのは、右の橙と緑のところ、全体では20%弱のシェアしかないものでございますが、これが2030年には8割、要するに、30%以上のものが2～8割ということで、全体のシェアが大きく変わるということでございます。人口も半分以上のものが2割減り、その中身も8割のものが高齢化、30%以上になるというのが一つの状況でございます。

2ページをお開きいただければと思います。また、ちょっと視点が変わっておりますが、地方の中心市街地の状況でございます。左の上の方の折れ線グラフでございますが、全体で昭和50年を100としたときに、中心部の人口が総じて70～80、やはり2割ぐらい現在減ってきているということでございます。その中でも、特に人口50万人以下、20～30万、30～50万というエリアについては、中心部のポテンシャルも落ちておりまして、商業の販売額が昭和54年を100としますと、平成14年には80を切る、2割以上の減になっております。こういった状況が見られ、下のようにシャッター通りとか、あるいは中心商店街が空き地になっているというような状況が、至るところで起こり始めているということでございます。

都市の中心部の土地利用の状況を見ますと、右の方でございますが、これは松江市の中心市街地の変遷なども掲げさせていただいておりますが、駐車場を中心に低・未利用地の状況が非常に大きくなってきているということで、下の図では黒いところがその低・未利用地というような状況でございます。

3ページをお開きいただければと思います。それでは、中山間地域についてはどうなっているかということでございます。これは「二層の広域圏に資する総合的な交通体系に関する検討委員会」というところで、全国の市町村にアンケートをした結果をまとめさせていただいているものでございます。これは、市町村に直接のアンケートということでございますので、その市町村が持つ危機感というものを反映しているものということで、実態とは若干異なるところもあることを御了承いただきたいと思います。

集落が消滅する可能性があるかと答えた市町村が、全体の2割ということでございます。どちらとも言えないという部分を含めると、61%の部分が消滅する可能性がある集落を抱えているという状況でございます。日本列島の地図の赤いエリアが、特にそれらが集ま

っているところをございまして、北海道あるいは東北あるいは中部の内陸部、四国、中国地方、九州の中央部といったようなエリアで、集落の維持が困難と考えている市町村が非常に増えてきているというところをございます。

こういった市町村の集落を維持するのが困難だということで、特に問題となっているサービスについて、右の方で書かせていただいております。身近な買い物あるいは交通のバス路線を中心としたもの、あるいは郵便局、農協、金融機関、医療機関といった生活サービスに直結する部分についての提供が課題になっているということをございます。

また、そういった地域における社会基盤の荒廃について何か課題かということをございますが、やはり上の方に挙げられているのは、耕作放棄地、管理放棄林、森林の荒廃、獣害の発生といった従来少ない集落で維持していたような山林部分、中山間地の耕作地の管理が非常に今後難しくなるということで、同じアンケートの中で再編などが必要だと答えている市町村は、3分の1を超えるというような状況にもなっております。

1 ページめくっていただければと思います。市町村の合併により、今後、広域的な行政サービスを供給するというので、現在、市町村合併が進められております。全体の規模として、1 万人以下の市町村が 1999 年に 1,500 あったものが、3分の1 以下に減って 488 になる予定をございます。規模としては1 万人以上のところが中心となるということをございます。

また、日本全体の都市圏を見た場合に、人口あるいは通勤圏などの観点から、現在 82 の都市圏が大体人口 30 万人前後、交通1 時間圏で形成をされてきております。こういったところへの集約化などが今後、検討課題となってくるというものでございます。

もう1 ページお開きいただければと思います。5 ページをございます。こういった状況を踏まえて、都市への諸機能の集約化が求められているということをございます。左の方には OECD の対日都市政策勧告の中で、環境やあるいは高齢者の生活の質の向上から、今後、都市成長のマネジメントを行って、コンパクトなまちづくりを行うということが求められていたり、先般取りまとめた経済財政諮問会議の 21 世紀ビジョンの調査会報告でも、コミュニティの維持などが今後、集約化によって求められていくということが掲げられております。

下の方では、中小企業白書が、ある市町村の研究会の推計を元に実施した推計をございますが、現状の D I D 人口のサービス水準のコストを上げずに全体を運営するためには、やはり中心市街地の方に全体として 2,000 人程度を中心部に回帰させないと、現在の行政コストを維持できない、行政コストの増大を効率的に運営できないというような試算もさ

れております。

右の方の青森市でございますが、こちらの方は、やはり冬季の除雪を中心に非常に維持管理にお金が掛かっている。年間 20 億円弱の予算を投じており、豪雪などのときには 30 億円を超えるような経費が掛かっているということで、やはりこういったエリアでもコンパクトなまちづくりを行って、中心市街地にいわゆる商業や住宅の機能の再集約を図ろうというような計画も出てきております。

6 ページ、全体をまとめさせていただきますと、こういった背景を踏まえて諸機能を集約化して、高いモビリティが確保される効率的な都市圏に再生することが求められるのではないかと。また、そういったものを連携するためのネットワークづくりが必要ではないかと。人口減少地域においては、防災・国土管理も大きな課題になるということで、今の御説明した内容について、まとめさせていただきます。

右の方は、帯広市の実態でございますが、帯広を中心に「○」の市町村が点在しておるわけですが、全体としてこれらが一つの都市圏として効率的な運営ができるようなことが求められているのではないかとということでございます。

次に、項目 2 の御説明をさせていただきます。国際競争力の強化、生産性の向上の観点でございます。7 ページをお開きいただければと思います。世界的に経済が統合されて、二国間の自由貿易協定なども急速に活発化してきております。EU や南北アメリカ、NAFTA が FTAA に変わるというような状況でございます。東アジアにおいても近年、地域的な経済統合を推進しようという動きが非常に活発化してきております。

また、中国・ASEAN 地域というのは、世界の中でもいわゆる生産拠点であり、大消費地として今後急成長が見込まれるエリアでございます。2003 年で 1980 年と比較しまして、この地域の経済的な GDP は 4.85 倍ということで、世界平均を大きく上回っての成長でございます。特に、中国は 8 倍強というような状況になっております。

このような中で、日本を除く東アジア地域でも GDP は全体の 8.7%、我が国も含めると東アジア全体で 2 割ということで、他の EU、南北アメリカといった 3 割の規模と、ほぼ匹敵する一大経済圏に成長してきているという状況でございます。

8 ページをお開きいただければと思います。そんな中で、我が国と東アジアの相互依存関係が急速に進展をしてきているということでございまして、生産拠点の移転を皮切りとして流通拠点・販売拠点などがそれぞれどんどんアジアの方に広がって、特に中国を中心にシフトする動きが急速に進展しているということでございます。

具体的な事例で申しますと、プレイステーション 2 などの組み立ても、当初は日本で行

っておりましたが、既に中国で総合組み立てを行うということで、半導体など中心の部品のみ日本で生産するというような実態になってきております。

東アジア圏内でのこういった動きというのは、当初の日本からそれぞれのところへ拠点を移して、また、日本へ集約するという雁行型の産業構造から、国際水平分業体制に移りつつあるということで、下の方の東アジアの主要国の電子部品の取引額などをごらんいただいても、1990年と比較して2003年は5.7倍というような、非常に大きな拡大が見込まれるということでございます。

9ページをお開きいただければと思います。東アジアとの相互関係がどれくらい急速に高まってきたかということで、既に香港を含む中国をトータルで見ますと、アメリカを抜いて日本との貿易額がトップということになっております。輸出・輸入の状況を見ても、伸びは輸出の方がどんどん大きくなっているということで、生産拠点を移して再輸入をするというようなことではなくて、輸出の方がどんどん伸び率が高まってきているという状況でございます。

10ページをお開きいただければと思います。そういった状況を踏まえまして、国際物流においては、在庫削減の徹底あるいはきめ細かな輸配送の要請が高まっているということでございます。先ほど申しましたプレステーション2あるいはデジカメあるいはユニクロの取り組みなど、各生産拠点を中国に置いて、そこから仕立てて、混載で持ってきて日本で組み立てるというようなものもございますし、先ほど御説明したプレステなど既に中国にその組み立てが移るといったような拠点もあります。

それから、航空輸送を活用した国際的なジャストインタイムの要請も高まっておりまして、夕方に熊本を出た荷が、翌日の昼には組立工場に到着するという、20時間で熊本を出発してバンコクへその荷が到着し、具体的なラインに乗っていくというような、いわゆる東アジア全体が1つのベルトコンベアー状態で生産が現在推移をしつつあるという状況でございます。

11ページをお開きいただければと思います。観光立国の実現などに伴い、国際的な人流も活発化していくということでございます。左の方で観光立国の全体の意味と申しますか、位置付けでございます。化学製品や自動車、燃料の輸出の観点と匹敵するぐらい国際観光というものの輸出額は高く位置付けられているということでございます。しかしながら、我が国ではこの国際観光分野、外へ出て行く方が1,683万人もあるのにもかかわらず、こちらへ来られる方は614万人ということで、非常にアンバランスの実態があります。現在、我が国では、これを2010年までに訪日外国人を倍増して1,000万人にということを取り

組みを進めております。

また、国際旅客の中身を見ても、東アジアへの日本人の渡航目的のうち、業務目的の伸びが非常に高くなってきているということがございます。東アジア全体で 1.6 倍という中で、業務目的が 2.2 倍になっておりまして、また、全体に占める東アジアの割合も 5 割を占めるということで、この東アジアとの人的交流も非常に増大をしてきているという状況でございます。

12 ページをお開きいただければと思います。これら全体を総称して国際競争力強化のためには、この東アジア地域を準国内ととらえて経済活動や人の交流などを行えるような国際交流基盤の形成を行うとともに、我が国のブロック中心都市等を軸に、国内外の有能な人材を引きつけて効率的なビジネスが展開できるような、魅力的な都市を再生していくというようなことが求められるのではないかと考えてございます。国内の交通ネットワーク等を含めた、一体的な整備が求められるというような状況でございます。

次に、3 番目の安全社会の確立に向けた対応でございます。13 ページをお開きいただければと思います。このエリアは、冒頭ちょっと御説明させていただきましたが、我が国は諸外国に比べて、その位置、地形、地質、気象などの自然的条件から災害等が非常に発生しやすい国土であるということございまして、国土面積は世界の 1 % にも満たない、0.25% にすぎない状況でございますが、マグニチュード 6 以上の地震は 23% あるいは自然災害の被害額は 15% ということで、非常にウェートが高くなっているということでございます。また、近年、後で申します地球温暖化の影響もあるのか、いわゆる集中豪雨の発生回数なども非常に増えておりますし、台風の上陸数も非常に多くなってきているということでございます。上の方に書いてあります時間雨量 50mm 以上の集中豪雨が発生する回数が増えてきておりまして、特に昨年は 470 回ということで、非常に多くそういった例が見られるということでございます。

また、台風も年平均で接近が 10 個、上陸が 3 個というものが、20 個の台風が接近し、10 個の台風が上陸をしたということです。

ちょっと余談になりますが、損害保険協会が示している損害保険の支払額でございますが、阪神・淡路大震災のときの支払額 783 億円に対しまして、例えば、去年の台風 18 号は 3,823 億円、台風 23 号が 1,292 億円、台風 16 号が 1,175 億円ということで、それぞれ 1,000 億円を超える規模の豪雨での損害賠償の支払いが見られると。先般の福岡の地震で 158 億円、新潟の中越地震でも 140 億円ということで、地震などは非常にショッキングな観点から報道がされておりますが、被害額という観点で見ると、雨の災害は非常に大きい

ということでございます。

14 ページをごらんいただければと思います。大規模な最近の水害の状況でございます。大規模河川の整備率も直轄で6割とまだ十分ではございませんが、中小河川は更にその整備率が低く、完了しているものが3分の1程度でございます。左の上の方をごらんいただきますと、中小河川において、特に、河川的能力を超えるような雨が昨年は非常に多く降っているということで、昨年、特に大きな被害があった緊急の激特事業を実施した河川の20のうち12が、当初予定している能力を大きく超えての雨が降ったというような状況でございます。

これらの水害に対しましては、事前に投資をしておけば大きな被害が防げるということでございまして、東海豪雨などの例をお示ししておりますが、当初の防災がきちんとされておれば一般被害額で5,500億円、床上浸水で1万1,000戸の軽減というようなことでございます。この東海豪雨の先ほどの損保の損害賠償の支払額は1,030億円ということでございまして、昨年の3つの台風は、これよりも更に大きな被害が出ているというような状況でございます。

15 ページをお開きいただければと思います。こういった状況を踏まえて、我々は長期的な河川の整備水準などの整備を着実に推進しなければいけないことは当然ではございますが、今後、投資余力に限られる中で、できるだけ早期に安全度を高めて被害を最小化する減災を並行して進めていかなければいけないということでございます。ハード整備とともにソフト対策、特に、警戒避難体制を充実させていくということや、2番目に書いておりますが、土地利用の状況などに応じた早期に安全度を高めるような手法を検討していこうということで、そういったハード整備の質を展開していくということ。

それから、地域の方々、NPOの方々や公益法人の方々なども、今後、防災に御参加いただくということで、水防法の改正を行って、その体制を強化するといったことの取り組みを進めております。

16 ページをお開きいただければと思います。我が国の地震の状況でございます。首都直下型地震、東海地震、東南海・南海の地震といったものが現在、中央防災会議で被害想定がされ、東南海・南海、東海地震については、それに対する一定の政策が提案されているところでございます。

被害をごらんいただきますと、首都直下型地震の特徴としては、火災による死者数が最大で8,000人見込まれるということと、間接的な被害が直接的な被害のほかに多く見込まれるという点でございます。被害総額の4割が間接的被害ということで、首都直下の地震

があった場合には、日本全体への影響が非常に高いということでございます。

また、東南海・南海の地震においては、津波などの被害も甚大であるという状況でございます。

これらに対応するために、次の 17 ページでございますが、被害想定を踏まえて順次、地震防災戦略を現在立てているところでございます。東南海・南海の地震防災戦略ということで、死者数、経済被害額を半減させようということで、住宅の耐震化だとか津波のための防災あるいはそれに伴う海岸施設の整備というようなことを進めようということで、10 年間で今後住宅の耐震化率を 9 割引き上げる、あるいは主要な交通を支える基盤についての耐震化を進めていく、津波による死者数の発生を軽減させる等々の取り組みを進めるとともに、新しい防災白書でも掲げられておりますが、企業活動などの業務活動を各企業ごとでも継続できるような仕組みを国全体で進めていくということが求められているという状況でございます。

18 ページでございます。最近ヒューマンエラーに起因する重大事故、トラブルなども発生しております。こういったものに対しては、単なる事故ということで済ませることなく、安全性を更に向上させるためにどういったことが求められるかということも大きな検討課題の一つと考えております。いわゆる A T S の整備等、新しい技術開発に伴うインフラ整備なども今後、大きな課題ではないかと考えております。

以上が 3 番目でございます。

次に、4 番目でございます。地球温暖化に対する取り組みでございます。地球温暖化につきましては、左の方で掲げられておりますが、20 世紀で全体で平均の温度上昇が 0.6℃、日本付近は 1℃というような状況で推移をしてきております。これで 20 世紀には 10～20cm の海面上昇があったと言われております。このまま手をこまねいていると温度が 1.4～6℃上昇し、海面が 9～88cm 上昇していくということで、こういったものを抑制するために現在、京都議定書が締結され、その計画を進めているという状況でございます。

右の方のヒートアイランド現象の顕在化も同様の観点でございます。東京を中心に大都市において平均 2.5℃の温度上昇が見られるということで、こういったものがエネルギー消費量の増加やあるいは人工廃熱の増大といったものを招いているという状況でございます。

これらは現在、国全体では京都議定書に基づく計画の遂行ということで取り組んでおりますが、20 ページをお開きいただければと思いますが、果たしてそれで十分かどうかということでございます。今後こういったものが進むと、単に C O<sub>2</sub>が増えて全体が温暖化す

るといふことのみならず、気候の変動が陸上の生態系に与える影響、農林水産業に与える影響、これが水資源や水循環に与える影響、そして、海洋の沿岸域に与える影響がそれぞれ変わってくるということで、それに応じた社会資本整備も、やはり状況に応じて変化が求められると。先ほど申しました、いわゆる集中豪雨の発生の増大といったものも、この一因ではないかと思われまふ。

対応としては、そういったハード整備のほかに、下の方に現在ソフトでは金融サービスなどで天候デリバティブといったようなものも見られておりますが、我々として全体を踏まえて、どのように取り組んでいくのかというのが大きな課題でございます。

21 ページをお開きいただければと思ひます。ここは現在の京都議定書に基づいて、どんなことを我々として推進していかなければいけないかということでございます。我が国としては6%の削減ということが掲げられておひまして、交通流体策、道路整備あるいは公共交通機関の整備といったことで運輸部門の取り組みを進めるとともに、住宅・建築物の民生部門で断熱、省エネなどの取り組みを進めるといふことを現在進めているところでございます。

また、吸収源対策といふことで、都市緑化の推進なども併せて実施しております。

22 ページをお開きいただければと思ひます。環境に対するその他の取り組み全般を、昨年6月に国土交通省環境行動計画といふことで取りまとめをさせていただいております。視点としては、下の方の新たな政策展開といふことで、I～Vまで掲げさせていただいておりますが、今、冒頭に御説明させていただいた地球温暖化への対応のほか、いわゆるリサイクルを中心とした循環型社会の形成、3番目に、いわゆる種の保全、多様性など、自然環境の確保や水循環の構築といふ自然再生の取り組み。4番目に、良好な生活環境、特に公害防止、大気汚染対策などを中心とした生活環境の形成といふ4つの観点から施策展開を図っております。6つの改革といふことで、特にライフサイクル・マネジメントを導入したり、あるいは環境の負荷の小さい公共交通機関への転換を図ったり、市場を活用した環境政策、持続可能な国土形成、循環型の社会を形成するといふような取り組みを進めております。

23 ページ以降、その具体的な取り組みでございますが、現在、国土交通省の環境行動計画のモデル事業といふことで、例えば、富山市においては公共交通優先といふことで、既存のJR線を路面電車化して、更に、停留所を増やして利用しやすくし、公共交通の利用促進をしていこうといふことで、このエリア全体のCO<sub>2</sub>の削減を計画しているといふ例ですとか、24 ページは自然環境の再生といふ形で名古屋の堀川の再生に向けて、いわゆる

下水道等の整備を初めとする環境改善を実施していくことを進めております。

また、25 ページでは、都市再生本部が中心となって地球温暖化、ヒートアイランド対策の展開ということで、地下再生水、いわゆる地下鉄などを掘ったときに出てくる湧水の活用などを中心に、緑化などの新しいエネルギーの導入をすることによってのヒートアイランド対策の展開を検討しているというものでございます。

雑ぱくになりましたが、以上で御説明の資料でございます。

○内田政策課長 済みません、1点だけ補足させていただきます。今、るる御説明いたしましたが、冒頭に委員長からお話がありましたように、非常に幅広い分野でございます。したがって、私どもも一応4つの分野に整理して分類して、幅広い資料を今日は御提示させていただきました。これは、あくまでもフリートキングのための材料ということでございまして、私どもの現在の知見では、この4つぐらいがやや自然だなという分類方法にしておりますが、むしろ逆に、こんな切り口ではちょっとだめだとか、ほかの切り口があるんじゃないかということを含めて、一応これは資料をたまたま便宜的にこういう切り口で分類させていただいているという感じで御議論いただければ幸いに思います。ひとつよろしく願いいたします。

○金本委員長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明について、御意見・御質問をお願いいたします。

○井出委員 冒頭にも御説明がちょっとあったかと思いますが、よく分からなかったので教えていただきたいのですが、今、御説明のありました重点課題と参考資料2の重点目標の関連をもう少し詳しく御説明いただいて、この35を拡大するのか、あるいは変更させるのか、あるいは全く別途何かをやるのかということについて、もうちょっとお願いいたします。

○海堀政策企画官 冒頭の横長の資料をごらんいただければと思いますが、これは、これから平成20年度の重点計画次期改定に向けて今の指標が妥当かどうかということについて、詳細な検討を今後行うことが必要であろうということでございます。ただ、今回御議論いただくのは、あくまでもその方向性あるいは基本的な考え方の中で、道路や河川それぞれの分科会で御議論いただく際に、こういう視点について更に突っ込んではどうだろうかという大きな方向性を御議論いただいて、詳細な内容については、各分科会で御議論いただいたものを平成18年度後半から再度またこちらの方で御議論いただければということと考えております。

○井出委員 そうしますと、将来的には、この35の目標に取り入れられることもあるか

もしれないということですね。

○金本委員長 そのほかございますか。

○森地委員 1つ。こういう問題意識でいいと思うんですが、もし抜けているとすると、国土形成計画との関係で、地域の自立とかその特色という話を、どうやってこの中に入れていくのかというのが抜けているかもわかりません。この中をどうブレイクダウンするかという話になると思います。

それと関連して、今の目標の話在全国の計画をつくって、その後ブロックの計画と社会資本なら社会資本計画にブレイクダウンしていくときに、何を全国計画で進めてコントロールトータルにするのか、何を自由に地方で決めるものだとするか、この整合性のお話も多分絡んでくるのかなという気がします。

○内田政策課長 お答えというわけではありませんが、まさに森地委員の御指摘のとおりでございます。若干、今国会に提案中の国土形成計画のシステムを皆さんの御参考のために申し上げますと、国土形成計画は全国計画と、やはり広域地方計画になっておりまして、広域地方計画の方は地域からの提案制度とか、あるいは実際上作るのも国から下ろすというよりも、地域で関係公共団体とか国の支分部局が集まって協議会を実行上作ってやることになっております。したがって、それとこの重点計画とおのおのの広域地方計画との整合性をどうつくっていくかというのは、今、森地委員のお話があったように、非常に重大な課題だと私どもも思っております。それは、むしろ法案が成立して平成 19 年度に国土形成計画を作ることとなりますので、その形成過程において、かなりこの場からも御発信いただくということになるろうかと思っております。よろしく願いいたします。

○白石委員 非常に精緻な資料をお示しいただきまして、ありがとうございました。幾つか感じたことを申し上げたいと思っておりますけれども、今、社会資本整備に関しては、御説明いただいたように山のような課題があって、それに国としてどう対応していくかということをお網羅的にまとめいただいていると思うんですけれども、非常に実直な資料だと思います。私は、平成 20 年から新たに始まる次期重点計画の前提といいますか、おぼろげながらもどういう国づくりを目指していくかというようなゴールを、あらかじめこの会議の中で自由に議論する場面が必要ではないかと思っておりました。なぜかと言いますと、今日お示しいただいた資料は、あくまでも皆さんの議論のたたき台という前提なんですけれども、こういうアプローチからいくと、非常に各論にとらわれ過ぎるといいますか、今ある課題、至近距離の課題に対して、どういう対応をしていけばいいのかというところに、ともすれば議論が落ち込んでいくような気がしまして、これは財政制約とか今、御説明いただきま

した維持・更新費用の増大とかいろいろ所要の条件があつて、そこに遠慮がちにどう対応していくかというスタンスの表れではないかと思うんです。私は、この各論いずれも大切なことで否定しようがないことだけれども、重点計画の中で、今までの国土と日本の国土をどういうふうに変えていくのか、変えていきたいのか。その中で、森地先生から御指摘のように、国と地方の役割分担はどうあるべきか。その際に、国の役割は何かというアプローチが正統な方法ではないかと思うんですね。

ですから、もう少しこの資料を基に、この中で例えば、私が一番大切だと感じますのは、国際競争力と安全なんですけれども、ここを解決することによって、国内投資を呼び込み、もう少し人口の点でも、例えば、一部滞在するような人口を増やしていったら、1番の人口減少社会や少子高齢社会の問題にも解決し得るような要素が出てくるのではないかと思うんです。ですから、この中で最も次期重点計画の中で一番大切にすべきことは何なのか。それと、ほかの各論との関連性をどう解決するのかというような議論も必要ではないかと思ひます。

非常に分かりやすい例を言うと、お父さんのお給料が50万円から40万円に減ったと。それで住宅費と教育費と食費という封筒の中に入れておいて、今その中で大切に使うよというような感じがするんですね。それだと、お父さんのお給料を5万円から10万円に増やしてあげる。そうすると、もっと営業活動をして家に入ってくるお金が増えていくとか、住宅を10万円ですの今の住宅に住んでいるんじゃなくて、店舗付きの住宅に変えてみて、そこで全体の収入を増やしていった結果、もっと増えていくとか、こうした各論の総合的な関連性といいますか、そういうものについても議論していく必要があるんじゃないかと思ひました。

長くなって恐縮でございます。

○金本委員長 何かございますか。

○内田政策課長 もうおっしゃるとおりです。

○金本委員長 どういうふうにやればいいのか、なかなか難しいところですけども、課題があつて方向性が出ていくというプロセスなんですけど、抜けているところがその間と先にあるという感じがありまして、今、白石委員からお話があつたのは先の方だと思うんですけど、国民の生活から見て、例えば、水害に強い国土をつくるというのは生活全体の安全性の一部にすぎないわけですね。それについて、例えば、今までの指標ですと、洪水による氾濫から守られる区域の割合とか、緊急に床上浸水を解消すべき戸数とか、こういうもので指標ができていくわけですけど、よく言われる話ですけども、こういうものも、

もし本当に問題ならばそこに住まなければいい話で、住まないということにしてしまえば、こういう指標は悪くなってしまうのだと思うんですが、それがベストの戦略かもしれないということで、これからの時代、そこまで多分問われるようになるんだと思うんです。実際、CO<sub>2</sub>などはなかなか難しいんですが、それに対する回答を用意しながら進んでいく必要があるのかなと。

まちづくりとか中心市街地活性化なども同じでして、特に、高齢者対応に関しては、高齢者の方々が介護とか医療を容易に受けられる、生活の利便性が高いというのが目標で、そのために中心にまとめて住ませるべきなのか、あるいは郊外に住んで、例えば、乗り合いタクシーみたいなものをもうちょっと活用していくとか、対応がいろいろあると思うんですね。多分、地域によって違う。小さい規模の都市では、公共交通を整備することになると莫大なコストが掛かりますので、やはりできないということになるかと思います。そういうときに、こういう指標だけで、中心市街地活性化だけで無理やり中心市街地にお金をつぎ込んでも、結局シャッターが下りたままでお金がドブに捨てられるという感じになる可能性があるということで、その辺をどういうふうに組み立てるか、もう少し国民の生活のレベルで求められるものから組み立てていくという方法が一つあると思います。

もう一つの話は、課題から政策のところですが、その間がすっぱり抜けていると。これは、またなかなか難しく、この中で扱うことができるかどうかというのは若干難しいかなと思います。各分科会等でそういうことはやっていただくのかなと思いますが、課題があって対応策というその途中には、何が原因でそういう問題が起きているのかという分析があって、代替案、いろいろな対策があるんだけど、それを比較考慮して、どれがベストなのかといったぐいの分析も必要かなと思います。

○藻谷委員 聞いているうちに思いつきまして。遅刻しまして申し訳ございません、藻谷でございます。

森地先生がおっしゃるまで、私は地域問題をやっておりながら考えていなくて、先生がおっしゃったので、ああ、そうだ、これじゃいけない、何か抜けているなと思って一生懸命考えておりましたところ、実は1、2、3、4できれいにまとまっているのでなかなか言いにくいし、お取り上げいただけないかもしれないんですが、実はこれは1つ大きなものが抜けているんですね。ただ、これは社会資本整備審議会で言うのは難しいかもしれないんですが、実は人体に例えると、人口減少・少子高齢化の対応というのは、体が老化している、どうしよう。国際競争力というのは、私の収入が落ちていると、どうやってもっと稼いでこよう。安全社会というのは人体だと免疫系ですよ。免疫系が異常を起こし

ている、どうしたらいいだろうと。地球温暖化というのは、ホルモン系というか、ホルモンバランスが崩れていますと。1つ大きく抜けているのは何でしょう。脳みそと血管なんですね。脳みその強化というのは、社会資本は手足ですから、脳みそは企業がそれぞれ持つてもらい、国・中枢が頑張ってもらいとして、実は血管系という議論が抜けているんですね。循環系が抜けている。つまり、端的に言えば、観光振興というのは外国人が日本に来ればOKなんですかね。そこで非常に典型的に出るんですが、外国人が日本に来て観光するのは国の収入の問題であり、お父さんの収入の問題かもしれませんが、日本人が日本の国内で観光するというのには政策的に意義がないのかということです。実は経済的にはあるんですね。GDPの9割は内需だからです。

実は、日本が借金国で、外国から金を借金しながら国内で消費しているとなるととんでもない話なのでございますが、御存じのとおり年間 20 兆円の貿易黒字というか経常黒字というか、差引き 17 兆円ぐらいの黒字でありまして、よく誤解されているので地方講演でも是非これを使おうと思うんですが、対中国の貿易が黒字だと言うのを知らない人はすごく多いんですが、この数字にはっきり書いてあるんですけども、昨年度ベースで1兆4,000 億円の黒字ですよ。つまり、どんどん国際競争力が上がって黒字がたまっているわけですよ。たまった黒字、つまり人間で言うと、外部から取り込んだ栄養が皮下脂肪にたまっていて成人病を起こしているというのが日本の非常に大きな病巣で、その典型的な発生地が中心市街地問題でありまして、つまり今、委員長がおっしゃったとおり、金が余って、そして、その結果、裕福で努力せずに腐っているところに、更に金を投資するのかという問題は、まさに成人病の典型であります。栄養が余っているために病気になっている。

実は、既に現実に国際競争力が今後もあるかもしれませんが、過去あって、非常に国内に過剰に貯蓄があつて、それが国民経済の正常な経済活動に使われていないために、片やホリエモンがいる一方で、片や飯が食えない人がものすごく増えているという。つまり、国内経済循環の活性化、地域内経済循環の活性化という課題が、地域というよりは全体として大きく抜けていて、それがこの委員会で非常に言いにくいのは、したがって、従来、公共投資をすることによって、言わば人工血管と人工心臓で直接血液を送っていたわけですが、それに対する反省からこういう議論が出ているわけなので、社会資本整備でイコール循環系というと、また公共投資をまくのかというあらぬ誤解を得るかもしれないので、お書きにならなかつたんだと思うんですよ。ですが、実際は、国内の集客交流でもあるいは地域の地産地消品のインターネット販売でも何でもそうですけれども、既に国内にある

貯蓄を外国で使わずに国内で使わせようという試み、これは実はインフラが非常に整備されたことをもろに利用していて、今のようにインフラが整備されていなければ、いろいろな地産地消の取り組みというのはほとんど実はできなかった例が多いということなので、実はインフラ整備は間接的に非常に国内経済活性化に寄与している。

だから、経済活性化と言ってしまうと2番と国内が両方入るんですが、あえて国際競争力と書かれたのは重要だと思うので、どうでしょうか、国内とか地域内経済循環の活性化ということが、本当はどこにも入らない課題としてあるんじゃないかなと思います。失礼しました。森地先生のお話を聞いてから、急に思いつくのは情けないんですけども、本来は最初から思いつかなければいけないんですが。

○上村委員 この委員会で取り上げる項目について、ちょっと分からなくなってしまったのでお聞きしたいと思います。前の小委員会ではなくて審議会のときにいただいた資料の中で、重点目標に行く前に社会資本整備の改革方針である、あるいは社会資本整備重点計画のポイントという、むしろ、この目標重点分野に行く前のところで成果の目標をどうするかとか、効果はどうであるとか、入札と契約の適正化であるとか、あるいはPFIとかもっと民間資金活力をどう使うかというような、これも各事業が横断的に対応すべき分野だとは思っています。今日は急に重点目標の方にいくんですが、私はこの委員会で是非横断的に考えるべきは入札制度で。この間から新聞などでも橋梁の問題だとか談合がどうだというような刑事事件にまで発展しているんですが、私は談合がけしからんというようなことではなくて、経済産業論としてもっと公共投資を考えていかないといけないと思います。つまり、別に橋梁の方を擁護するわけではありませんけれども、公共投資が右肩上がりです。パイが大きくなっていくときの入札方法、契約方法というものと、今のように、公共投資の在り方がこういうふうにだんだん変わっていき、パイが小さくなっていくというような、減っていくときの入札の在り方、契約の在り方は違うと思います。後にも出るでしょうが、維持・更新となれば更に随意契約などが多くなっていくのでしょうから、私は違う方法を考えるべきだと思うんです。ですから、今日挙げた1、2、3、4の重点分野へ転換していくためには、更なる技術が要るわけですし、そういった方向にそういう公共投資にかかわる業界も含めて、また他業種へ転換をさせていかなければいけないと思うんですけども、そういう意味での目標が必要です。いきなりこういうジャンル、こういうジャンル、こういうジャンルと4つのジャンルに行くという目標と、それから、横断的に手法、やり方、効果というようなものも、私はこの委員会で取り上げるのではないのかなと思っていたんですが、それとの関連はどういうふうか。

○内田政策課長 では、お答えします。今の上村委員のお話ですけれども、一方ではそのとおりで、一方ではちょっとこちらからは違う方法があるなということを考えております。

まず、今日は重点の分野とか施策面について御議論をいただいておりますけれども、当然、重点計画でございますが、公共事業の改革みたいなパーツがございます。そこで、今後の予定のフローチャートをごらんいただきますと、第2回、9月下旬で公共事業の効率性とか、10月下旬で公共投資の在り方ということを御議論いただきます。そこで当然ながら、効率性の中で入札問題あるいはコストの問題であるとか、また、おっしゃるように財源の問題でしたら、社会投資ファンドでございますとか、官民のPFIというのは、この対象分野でございます。

しかし、入札とか契約の議論自体は、これとは別に「中央建設業審議会」というのがございまして、そこで今回の問題も含めて議論しておりますので、その辺の入札各論みたいなものは、むしろ、そちらの方の議論を参考にしつつ入れ込んでいくという形になろうかと思えます。ただ、進め方とかあるいは官民の財源の問題とか、あるいはコストの問題の一例の中で発注形態の適正化みたいなものが入ってくるということでございます。

○白石委員 先ほど藻谷先生と森地先生がおっしゃったことは、私も大賛成でございまして、かつてディスカバリージャパンか、ディスカバリージャパンというJRか何かのキャンペーンがあったかと思うんですが、この停滞期に私はもう一度、すべて日本国民ないし日本の国が自分の足元を見つめ直すいい時期ではないかと思うんです。各地域がそれぞれ固有の伝統文化や自然とか豊かさにもう一度着目して、自分の足で立つようにそれぞれが努力していこうというようなことを次期基本計画のメッセージとして是非伝えていくべきだと思いますし、地産地消とか地域経済の活性化を地方が独自でやれるために、国は何らかの形でサポートしていくんだと。今まで外に目を向けていたけれども、外と同様に国内経済の活性化とか国内のストックをいま一度再利用するためにどういうふうにしていくのかという理念はとても大切だと思いますので、この各論以外にもしそういう項目が設けられるところがございましたら、是非入れていただけるようお願いしたいと思います。

○上村委員 今の白石委員のことに関連してですけれども、前回のときに「21世紀ビジョン」を是非もっと関連付けて、多分、白石委員がおっしゃったのは、そういうもっと前提となる未来社会のことについてだと思うんですけれども、そのときに私も申し上げたと思うんですが、「21世紀ビジョン」との関連をもっと持たせるべきだと思うので、是非その御報告というのを入れ込んでいただきたいと思えます。

○浅子委員 私は、今回からこの小委員会に参加させていただいておりますので、余り過去

の経緯はわからないんですけれども、基本的な質問といいますか、いろいろな議論をしていく際の前提だと思うんですけれども、最初の説明にもありましたが、維持・更新投資を考えていく場合に、今のような財政状況ですとそれで精いっぱいだと思うんですね、基本的に。今日お話が進められようとしていることは、その更新部分の中でいろいろ苦労あるいは努力して進めていく話なのか、あるいは維持・更新については強い要求を確保して、その上で、それとは別に、今回のテーマに挙がっていますことは、ある意味で予算を新たに確保しながら進めていこうとしているのか、そのところをお聞きしたいというのが基本的な問題意識なんですけれども。

○内田政策課長 それでは、一旦私の方から。まさに、浅子先生の御質問は本質的な問題でございます、今日は便宜上をパーツを分けさせていただいて、第2パーツで維持・更新の議論をさせていただきます。まさに本質的な問題だと思います。したがって、今日の資料の出し方は、前半御説明させていただいた資料4は、ストック活用でやるべき部分と新規でやるべき部分を明確には分けておりません。正直言いまして分け切れておりません。今後、財政余力とかあるいは経済事情を見ながら、どれだけストック活用で所用の目的を達していくのかというようなことも含めて、それを両方三次元に結び合わせて議論していくというのが、本質的な御指摘だと思っております。

○黒川委員 今までのいろいろな意見で、私も基本的に賛成ですけれども、さっき金本委員長が言われたように、この4つの分野というのがあるんですけれども、この相互の関係、競争力をやりたいと言うけれども、人口が減っていくのでは一人当たりの生産性が余り上がらなかつたら絶対量としての競争力が落ちてきてしまうということをちゃんと意識して言うのか、そうじゃないと、ばらばらになってしまうと思うんです。

それから、もう一つ、次の次期重点計画は最終年は2008年ですが、環境問題でいくとちょうど今のCOP3の議定書を達成しなければいけない時期になっていて、次の5年間というのはちょうど真っ只中になるんですけれども、そのときにさっき委員長が言ったように、その先のところをどのようにアプローチするかなんですね。今までのトレンドで行ってしまうぞというようなアプローチの仕方なのか、さっき白石さんが言ったように、日本はこういう望ましきターゲットに向かって走るから、今はこっちからやらなければいけないと。その辺のスパンのとり方をどれくらい先まで見ながら議論するのかと、多分いろいろなところがあると思うんです。その先をどんなふうに見ておくかという辺りが一つ気になるんです。

それによって、ここでいつも誰も触らない問題が、外国籍の日本に居住する人たちとい

うのを、こういうところではどう議論しておくのかというのを、そろそろ日本国は真面目に考えなければいけない時期に来ているんじゃないかと思っているので。それは、自分でも答えは持っていません。

○金本委員長 特に、事務局の方から何かありますか。よろしいですか。

5か年のものですので、先までがっちりということはないかとは思いますが、その先も見ないと5か年のことも決められないということがございますし、エネルギー関係ですと目先10年のことをやると意見が対立して決まらないというのがあって、もっと先のことでやっているという話もございますので、その辺は少し考える必要があるかと思えます。

○山内委員 2点なんですけれども、まず、1点目は、資料4の1の人口減少社会についてどう考えるかということなんです。先ほど資料4でいろいろ御説明いただいた中を見ると、考え方というのはこれまでの政策の延長線上にあると思うんです。今、黒川先生がおっしゃったことで、例えば、将来的に海外の方が入ってくるとか、それによってトレンドが変わるとかいろいろな前提条件があると思うんですが、もしも先ほどの資料5で御説明になったように、かなり地方の人口減少とかあるいは高齢化が進んでいくということになると、今までのトレンドで政策を打つだけではなくて、新しい別の発想を考えた方がいいというような感じもちょっとするんですね。勿論それが何だという確たるものはないんですけれども、ただ、これも先ほど金本委員長が例に出されていましたが、中心市街地のシャッターが下りているところを、やはりシャッターを開けましょうというのはもう無理かもわからないですよ。そうすると、何を次の価値観として中心市街地、これがいいんだという価値観を新しく生み出すようなことを考えないと、今の政策を続けても空回りしてしまうんじゃないかという不安をちょっと持ちます。ですから、こういった構造的な変化に対しての価値観の変化みたいなものを少し取り入れていかないと、社会的なアピールとか説得性というのが出てこないのではないかというのが1点思ったことです。

それと関連するんですけれども、これは全体について2点目なんです。恐らく参考資料2にあるように、それぞれの重点項目と目標が決まって、それについての何らかのアウトプット指標みたいなものをまたつくることになると思うんですけれども、これも今日のところは勿論ここまで議論が行っていないわけだから、完全な論理の組立てというのできていないのは当然なんです。今1点目に申し上げたことと少し関係していて、これまでの考え方、これまでの価値観に基づいているので、その辺が飛びがあるような気がするんです。その辺は、もう少し説明をしていただかなければいけないかなというのと、あるいは我々が議論しないといけないかなと思っていますし、そういう論理の組立てによると、

ことによると今までと違うアウトプットがどんどん出てくる、そこまで少し踏み込まないといけないかなという感じを持っています。全体として、やはり1番目に言ったことと同じなんですけれども、これまでのトレンドで議論をし過ぎているかなという感じがあって、その反省を少しすべきではないかと思います。

以上です。

○水山委員 初めて参加したので面食らいながら聞いておるんですけれども、資料4の問題点は抜けているものもあるのかもしれませんが、それなりに網羅されていると思います。右側にある「今後考えられる方向性」というのが、次回以降、話が進んでいくのかなと思うんですけれども、私などはそっちの方に先に目が行くので、それを具体的にもう一步考えたときに、さて、そろそろ切り捨てる部分、拾う部分、国の役割、先ほどの地方の話、そういうことを考えざるを得なくて、それが最後に参考資料2にあるような、すごい具体的な従来のトレンドの、これは過渡期だからこうなったんでしょけれども、こういうものはえらいギャップがあるなという感じがしまして、ですから、私自身、是非この今後考えられる方向性のもう一步進んだ中身を考えていきたいということです。

○金本委員長 その点は、具体的なところで何かを切るかというのは各分科会でという話になりますので、ここでやるのはもう少し切り方の視点とか切り方の方法論とか、全体的な枠組みというものを議論していくのかなという気がいたします。知恵をお願いしたいと思います。

○藻谷委員 議論の流れをちょっと乱すような話で申し訳ありません。今おっしゃった話で、一案なので別に消えてもいいんですが、私が思うには、今おっしゃったような新しい流れというのは、田舎の人が見た場合に、うちには国際競争力のある産業はない、高齢化する一方であると。非常に基盤が脆弱なところに住んでいると。でも、温暖化は当然等しく襲ってくる、海岸沿いなのでやばいと。つまり、我が地域とか我が国は非常に将来的に真っ暗だと。最後の人工心臓で送られてきた血液が細っていくので、もう死ぬしかありませんと言って騒ぐということなんです、そこから基本的に欠けているのは、私はいつも言っているんですけれども、日本全体は17兆円の黒字なので、海外旅行で日本人が使っているお金は4兆2,000億円あるわけで、そのうちの1%がおたくの地域に落ちれば、おたくの地域は未来OKです。つまり、貯金が全くないアフガニスタンで起きている議論と同じようなことを言っていること自体がおかしいということですね。

そういう視点がなぜ欠けているかという、日本は常にストックがなくてフローだけであると。フローが赤字になったら終わりだという国家観がここにも出ているわけです。そ

これは大きな勘違いだと思うんですよ。更に言うと、実は 20 兆円黒字と言うけれども、国は大赤字なわけです。ということは、その黒字はどこにいるかということ、民間セクターにあるわけです。これは非常に取り上げにくいことなのかわからないですが、例えば、イギリスとかアメリカでなぜ公共投資をするかということにおけるイの一番に出てくる話は、民間投資の誘導という言葉なんですね。つまり、民間に腐るほどある 20 兆円の黒字を国内の有効なストックとして形成してもらい呼び水として社会資本投資をするというのが、実は本来、先進国の議論だと思うんですよ。つまり、社会資本が骨ではなくて、社会資本はあくまでもビタミン、ホルモンであって、肉とか骨は民間がつくるんだということが、本来、金がこれだけある日本ではもっと言われていいはずだと思うんです。

そのことを書く意味でも、貯蓄をストック投資に回すのであるということをはきちんと立てることが、実は各項目に帰すのではないのでしょうか。特に安心・安全に関しては、ここに不幸な尼崎の事故の写真があって、見るたびに私も思うんですが、あれだけの電車がぶつかって、いかに電車がもろかったとはいえ、消化器1つ落ちていないこのマンションというのはどういうマンションかと思うわけです。建設会社の人に言わせると、当たりどころがよかっただけだと言うんですが、いかに当たりどころがいいからといって、130km でステンレスがぶつかっても、中にいる人は1人も死ななかったということは、つまり阪神震災の教訓で建てられたマンションというのは、非常に良好なストックであるということを示唆したような気がするんですね。こういうものを例えば、国が全部公共投資で地震でも崩れないマンションをつくる国なのかということがあります。そうじゃなくて、これは民間が自分の貯蓄でつくったものだと思うんですね。そういう貯蓄をきちんと投下して、地震で壊れない、脆弱じゃないものをきちんとつくることをつくりやすくする公的誘導というのが必要で、具体的には一言言うと、人口減少社会で立派なものをつくるには、コンパクトシティにして郊外乱開発を防ぐことによって、将来的に資産価値が滅失しない地域であるという保証を得ると、より特定地域に重点的にいいものを投資するようになるわけです。そういう公的な誘導とかインフラのつくり方というものが、民間投資の誘導に大きく関係してくると私は思うんです。ただ、言いにくいのでしょうか、民間投資を誘導すると、良好な私的資本ストックをつくるためのインフラ整備ということ、あるいはさっきの地産地消も同じことなんです。地産地消を活性化するためのインフラ整備、それは間接的なんですけれども、といて変な箱物をつくってはいかんですが、結果的にあくまでも誘導効果がこれだけあるというパフォーマンスメジャーというのを出せるはずだし、そういうことが私は大事ではないかと、一案として申し上げたいと思います。

○金本委員長　そういうことをどういうふうに言っていくかというのは難しいところで、浅子さん辺りに考えていただきたいと思うんですが、要するに、今までは前川レポートぐらいのときは、こんなに貯蓄があって社会資本が遅れているのでガンガン出せと。ガンガン出してきたら、どうも要らないものができてしまったねというのが、しばらく前の状況で、これからもう一回何をどう言っていくかということを考えなければいけないということなんです。民間でも乗ってばかなものをつくったということもありますので、そういうことをシンプルな形では言えないということかと思えます。

○藻谷委員　先生がおっしゃるとおりです。ただ、やはり脆弱な国土という場合に、公的財よりも純粹私的財である民間家屋の方が、やはり一番脆弱ではないだろうか。民間家屋を公的な支出でつくるべきだろうかということになりまして、やはり民間の家屋がきちんと貯蓄を生かして建て直されるような促進をすべきであって、それには実は都市計画だとか、開発地域の誘導というのが非常に大きな影響を与えていると私は思うわけでありませぬ。

あるいは、もう一つ、本当に大きいことを言ってしまうと、土地本位性から土地以外のストック本位制に変えないと、せつかくのお金が土地に消えるイコールこれは紙切れと同じで雲散霧消する危険が極めて大きいわけでありまして、土地からほかのストック、実物ストックへ誘導を図るということが、恐らくマクロ的には必要なのではないだろうか。それは、しかも公的な財ではなくて、つまり、国債を発行して貯蓄を吸い上げて公的資金で投入するのではなくて、民間人自身が自分の財産として自分でつくるということを実は促進すべきなのではないかと、私は思っておるんですが。

○金本委員長　発想としてはわかりますが、具体的に起こそうとすると、これから住宅ストックが幾らになるのかとか詰めておく必要がありますので、こういうものをぶち上げるというのはなかなか難しいということがあろうかと思えます。

○藻谷委員　大変失礼しました。そうですね。

○金本委員長　ただ、基本的に生産でも生活でも、ここで出ていないというのは普通の人の普通の生活をもっときちんと豊かにしていくというのが出ていないのかなと思えます。特に、レジャー関係について、いまだに日本のレジャーは貧しくて高いというのがありますので、実質的な生活水準は多分アメリカと比べると、レジャーを含むとかなり低いといったことがあろうかと思えます。

あと、今に関連して、女性の活用というのをどう考えるかということで、これは入っていません。これは社会資本だけでやろうとすると、ものすごく非効率になるんですが、

社会資本的な対応というものも必要な面はあろうかと思えます。

今さっきの森地先生と藻谷先生、白石先生の議論は、そのもう一つ裏側というか、地域の側からそういうことにおけるサプライサイドをどうするかという話がありましたけれども、それを組み合わせて何かできる可能性はないかという気はいたします。

○森地委員 表現上のことですが、公表される前に、台風の本土上陸の図、あれが一番最初にマスコミが出したのか、気象庁が出したのかわからないんですが、沖縄を無視して沖縄の北から台風が発生しているような図になっています。本土のことだけしか気にしていない、離島を無視しているので、公表されるときちょっと直された方がいいと思えます。

○金本委員長 あと何かございますか。次のテーマがございますので、もし特にとということがなければ、維持・更新の方に行きたいと思えますが、よろしいですか。

それでは、維持・更新投資について事務局から御説明をお願いいたします。

○田村調査官 資料6を見ていただきたいと思えます。私は、政策課の政策調査官の田村と申します。

維持・更新についてということで資料を用意させていただいておりますが、まず1ページ目をめくっていただきますと、維持管理・更新の重要性ということで引用させていただいております。いろいろ引用はされていると思うんですけども、とりあえず2つほど引用させていただいております。1つは、現行の社会資本整備重点計画において維持管理・更新について書かれているところを抜粋しております。ここに書いてございますように、社会資本の更新時期の平準化、維持管理や更新を考慮に入れたトータルコストの縮減等を図るため云々ということで、効率的・計画的な維持管理を推進するということで、維持管理を効率的ないしはきちんとやっていかななくてはいけないということが書いてあると。

それから、右側でございますが、これが先般、平成16年10月27日に開催されました21世紀ビジョンのワーキンググループの中で、資料としては非公開ではございましたが、公開されました議事録の中で維持・更新について触れられている部分がございましたので、それを抜粋しておりますが、これは重点計画とは若干視点がもうちょっと大きいというか、レベルが違う言い方なんですけど、今後、公共投資の総額が大きく縮小していかざるを得ない可能性も十分あると。一定の前提を置いて、今後、公共投資が物理的にどこまで可能なのかをきちんと推計した上で、算出される公共投資の可能額・許容量と更新投資・維持補修費との関係を見るべきであるということや、今後の縮小する経済の中で公共投資が最大の問題、公共投資に上限が課される中で、更新投資や新たな社会資本整備ができなくなるという問題があると。いずれにしても、ストック量を精緻に出さなければならないという

ことで、21世紀ビジョンの方のワーキンググループは、もう少し経済全体のパイの中でメンテナンスの費用というものをきちんと把握した上で考えていかなければいけないんじゃないかというような御指摘だと思います。

このように、維持管理・更新というのは重要な課題となっております、これから御審議をお願いいたします次期重点計画の中でも、大きな論点になろうかということでございます。

2ページ目に移りまして、今日はとりあえず、そういった推計というのはどんなものを行っているかということをお紹介させていただきまして、今後、こういった推計を精緻にしていくとか、更なる論点としてこんなものがあるというようなことを考えつつ、この委員会にもお諮りをしながら、推計や維持管理の方策といったものについて取りまとめていきたいということでございますが、2ページ目で「社会資本のストック量の推移」とございます。ここは国土交通省所管の社会資本のストックというところでございますけれども、昭和25年に総額約8兆円というものだったのが、2001年には405兆円ということで約50倍になっているということでもあります。国土交通省所管でありますし、また、公団といったものは入っていないということでございます。また、これをつくるための耐用年数等は、各局からのヒアリングなどを行った上での積上げを行ったものでございます。

具体的には、次の実際の投資の推計と併せて御説明した方がいいと思いますので、3ページをご覧くださいと思います。実は平成14年度の国土交通白書におきまして、一定の仮定のもとストック量の推計と維持管理・更新費の推計をしております。そのときのストックのデータをベースといたしまして、今後の維持管理・更新費を推計しております。

全体の投資額という意味では、ケースを2つ分けておりまして、1つは、2002年度から0%で固定をする場合と、2002年度からマイナス3%ずつカットしていく場合と、2つを設定しております。

推計方法の概要でございますが、更新費につきましては、社会資本ストックが耐用年数に伴って消滅すると仮定し、同一の機能で更新するのに必要な額として推計するというところで、この耐用年数はいわゆる財務省が定めております財務省令の年数を参考にしつつも、河川とか道路といった各局からヒアリングを行いまして、それを適宜修正しつつ独自に国交省として設定した数字を使ったものでございます。

それから、維持管理費は社会資本のストック量に一定相関をするであろうということでございまして、維持管理費との相関に基づいて一定の回帰分析を行った上で、式を立てて推計をしております。当然これは施設によって少しずつ異なってきております。

それから、災害復旧費につきましては、過去 25 年間の年平均値を設定して、それを毎年置いていると。それから、新設費はそれらの合計を全体から除いた額、残ったものが新設費という形で計算しております。

その結果でございますが、2025 年の状況を一応 2001 年と比較してみますと、まずケース 1、天井が変わらないという前提でありますと、約 51%に増大をするということ。それから、ケース 2 では、94%に達する結果となるということでございます。ケース 2 の場合でありますと、災害復旧費を入れますと、ほぼ 100%ということで新設はできない状況になるということでもあります。

それで、この場合の言葉の定義を一応きちんとしておかないと議論が混乱しますので、注ということで書いておりますが、ここで言う維持管理費というのは、施設の維持のために必要ないわゆる経常的な経費と新たな機能の追加を伴わない補修・修繕というものの経費でございます。例えば、道路の清掃とか点検とか除雪でありますとか、堤防の除草とか水門の操作といったものは、施設の維持に必要な経常的な経費であります。

それから、新たな機能の追加を伴わない補修というものでは、例えば、道路の亀裂補修とか橋脚の修繕といったものが想定されております。

それから、更新費というのは施設の耐用年数経過に基づく更新ということで、いわゆる施設の建替えといったものでございます。

それから、新設はまさに施設の新設とか、更に機能向上のためにプラスアルファでつけたようなものについても、その経費は見込んでいます。

災害復旧は、災害の被害からの原状回復ということで、1 回ここで壊れたということで災害復旧をした後、そこから耐用年数がスタートするという形で考えているものでございます。これが平成 14 年度の国土交通白書のときに発表いたしましたものに基づいて試算をしたものでございまして、とりあえず国土交通省が、いわゆる維持・更新に関するデータという意味では、この計算が今のところ唯一のものでございます。こういったことにつきましては、例えば、内閣府の「日本の社会資本」が出ておりますけれども、これが国土交通省という意味ではこれは算定になっているということでございます。

今日、御紹介をさせていただいた趣旨ということでございますが、次期の重点計画を策定するに当たりまして、先ほど来議論も出ておりますが、維持管理・更新費を踏まえた重点計画の策定というものが一つの論点になろうかと思っておりますので、そういった策定の方法でございますとか、そういった中で国と地方の役割の在り方と。ここで国と地方とわざわざ書いてございますのは、やはり地方の方が維持管理に関して非常に責務が重いというか、

負っている割合が高いと思いますので、そうした現状をきちんと把握した上で検討する必要があるだろうということでございます。

この試算につきましては、例えば対象範囲とか、いわゆる実額ベースでとっておりまして、I Gベースということでやっておりますので、国際比較などちょっと難しい部分もあるんですけども、今後それとどうやっていくとか、更には、こういったトータルではなくて、施設別にどう計算し見せていくかということが論点としてあろうかと思います。本日は試算を御紹介させていただきまして、今後更に精緻というか、作業をいたしまして、また今後、御報告させていただいて議論をお願いしたいと思っております。

以上でございます。

○金本委員長 どうもありがとうございました。

○森地委員 ここに書いてあることは全くおっしゃるとおりです。2つ申し上げたいんですが、アメリカで1970年代の後半にアメリカ・イン・ルウインズとか、その後もアセットマネジメントだとかあるいはライフサイクルコストとか出てきた一番の発端は事故だったんですね。維持管理がお金があってもできない。誰が老朽度をチェックするのか。東名高速に相当するコネチカットの橋が落ちて大騒ぎになって、アメリカ中に1920年代にできた同様の橋がいっぱいあるけれども、それをチェックできる人はいるのかとか、どうやったらメンテができるのかという議論から始まったんです。

実は、私自身は、御説明のマクロの投資額に加えて、投資額を用意できても維持管理が今の体制で本当にできるのかという、もう一つの話はどこかではやるべきでないかと思えます。重点計画でやることなのかどうなのかというのは、またいろいろあって、各局でやられる分科会でやるべきことかもわかりません。

もう少し具体的に言うと、もう既に兆候があって、新幹線のトンネルのコンクリートが落ちた話もそうですし、それから、この間の福島の鉄道の上に橋梁が落ちたというのもそうですし、それから、福知山線の事故も言ってみれば維持・更新の話だとも見えますし、あるいはドライバーの技能ということから言うと、技術力がちゃんと継承されているのかという問題にもかかわる話かと思えます。

基本的に、技術力を持ちチェックをできる人が日本じゅうに一体どれくらいいるのかという全国ベースの話と、市町村に落とせば土木技術者がおりませんから、見る人はいないんですね。地元の企業に本当にそれができる人がいるかという、いない。だけれども、資産はそっちにあるとすると、それは一体誰がやるのかという、今までの常識で言うとそこの人たちがやるべきだけれども、できないという話。つまり、技術力の組織立てとか

そういう問題をどういうふうに解いていくのかという話が非常に気に掛かるところです。

それから、もう一つは、やはり今と関係するんですが、資源配分をする主体、具体的に言うと、自治体は何にお金を使いましょうというときに、財政事情は非常に苦しい、だけれども、とにかく明日は橋は落ちないという状況下でどういう配分をするのかというように、最適行動はしないという前提で考えた方がいいと思うんです。

新規投資の場合は、地元負担もあり、交付税もあり、いろいろな補助金もありで、何かやりたいというのがあったんですが、不作為で外部不経済がものすごく大きくなるようなときの制御の問題というのは、新規投資とは全く違う話で、そここのところの仕組みをうまく誘導しないと、施設の保有だけでその責任だから、お国は関係ありませんと言って解けるかという、多分そうじゃないと思います。したがって、この問題というのはものすごく深く、マクロの話で終わってしまうと、どうもよくないんじゃないかという気がします。一発どこかで大事故が起これば、一気にそっちに向くのかもわかりませんが、できることならアメリカの二の舞は踏みたくないなと思います。長くなって済みません。

○金本委員長 この数字ですが、今の話とも関係するんですけれども、これは市町村が持っている資産などについても全部、例えば道路とかであれば入っているんですか。

○田村調査官 国土交通省所管の範囲内ではありますが、一応、地方単独事業が入った形で試算をしております。

○金本委員長 市町村レベルでそういう問題になりそうなものは、どの程度あるんですか。市町村も政令指定都市ぐらいになると、そんなにあれでもないかなと思うんですが。

○森地委員 直接のお答えではないですが、かつて昭和 30 年代の後半に、当時の国鉄がだんだん苦しくなってきた、地方分権で線区ごとに節約しろという仕組みをつくったことがあるんです。何が起こったかという、節約は専らメンテナンスのところで節約して、昭和 41 年でしたか、やはりガタガタになって地方線が危険になりました。戻すためにもすごいお金が掛かって、こんなことなら節約しなければよかったということが起こった時代が、私の勤めていたころに経験があります。自治体の規模にかかわらず同じことが起こりそうかなという気がします。

○上村委員 ちょっと失礼なことを申し上げるかもしれないんですけども、本当にこのストック量というのをどこまで国も地方も社会資本がきちんと管理できているのかと疑問に思います。管理台帳がまずないでしょう。市町村でもそうですが、国でも、これはあくまで会計上の問題だったかもわからない、実質にはなかったかもしれないけれども、少なくとも今財務諸表を出せといったときに、道路公団でもなかなか資産台帳が出てこなか

ったくらいで、財務諸表を作っていませんね。まず、いわゆる資本ストックというようなものをちゃんと資産計上しながら、民間企業は結構きちんと全部の中で償却していかねばならないということもありますし、結構資産台帳はしっかりしているんですが、これは失礼な言い方かもしれないけれども、ここに出ていますのはかなり大きな、かなりザクツとした数字の積上げのように思います。本当に建物、道路、橋、全部含めてきちんとした、どれぐらいの耐用年数が実際あって、そして、どの時期にどういうふうに維持管理・更新していくべきなのかというものが本当につかめているのでしょうか。「資産台帳を1回見せて」と、えらく失礼なことかもしれませんが、まず、そんなふうに感じました。

それから、3つありまして2点目は、最初のところで「21世紀ビジョン」の平成16年10月27日のところを抜粋していらっしゃるんですけども、たしか平成17年4月19日に「21世紀ビジョン」が、ちゃんと財政諮問会議の報告が出ていますよね。ですから、何で古い議論の抜粋なのかなど。私は、先ほどの白石委員が冒頭にもおっしゃったように、やはり社会資本というのは、来すべき一つの未来社会を構想しながら、足腰の整備をし社会資本をどういうふうにしていくかということを多分おっしゃりたかったと思うんです。前にも申し上げたと思うんですが、今、経済財政諮問会議の役割というのは、非常に大きいものになっている位置付けみたいですから、ここにきちんと4月19日に報告されているわけですし、要は、こういうふうに一応少なくとも2010年初頭まで一応考えているんだというものをベースに、維持管理についても先ほどの重点目標についても、そこを落とし込んでいかないとストーリーが繋がっていきません。是非次回、「21世紀ビジョン」に基づいて話したいです。これはインターネットでも見られるんですかね。報告書が出ていますのでしょうか。

○田村調査官 後で御説明いたします。

○上村委員 では、3つあるのもう一つだけ言ってしまいます。もう一つは、やはり維持管理に関しては、今となっては時代の中で無用の長物になっているものをどういうふうスクラップ・アンド・ビルドしていくのかというところが大切です。ある意味であきらめるものと、それから、やはり維持・更新していくべきものにきちんと分けていくということが多分必要なのだろうと思います。それにしても未来社会をどう考えるのかというところから是非落とし込んでいただきたいと思います。

○田村調査官 では、お答えいたします。まず、1点目の資産台帳がないのではないかということについては、確かに国、トータルとしてのBSなりそういったものは、私も十分承知はしていないんですが、特別会計の議論を財務省の方でして、その中でそうい

ったBSを作成するといった話がありますが、例えば、道路なら道路で、道路の管理台帳はありますけれども、資産台帳という意味で毎年の減価償却等も勘案した上で、いわゆる企業会計的なものでつくっているものはありません。おっしゃることはよくわかるんですけども、確かにそれがあると、もっといろいろ戦略的に考え得るかなと思うのですが、確かに、すごく号令を掛けてやってやれないことではないと思うんですけども、それをやると、公共団体まで含めた形でやるというのは結構大変な作業かなというものもありまして、とりあえず、こういった試算になっているというのが1点。

それから、引用の仕方についての御指摘がございましたが、申し訳ありません、確かに最終的に21世紀ビジョンとしてまとめたのは、つい先般のことでございますけれども、その中で何回かワーキンググループの会合がございまして、引用させてもらったときの第3回に、内閣府が我々の推計とは別途、維持管理・更新費について推計を出していて、そのときはそういう意味で割と社会資本の維持管理・更新というのがメイン議題の一つという会合だったものですから、その内閣府が出した試算そのものについては、席上配付でいろいろ前提も置き方によってはすごく変わるということもあったんだと思うんですが、非公表扱いになっておりまして、ただ、議事録については公表されておりましたので、特にそういった維持管理が取り上げられたということで引用しました。そういう意味で、最終的にどう反映されているかということも含めて、掲載すればよかったのかもしれませんが、そこは申し訳ございませんでした。

それから、3点目の無用の長物云々というお話、あきらめるものとずっと持つていくものということについては、まさにおっしゃるとおりだと思います。そういった議論をする前提としても、今のストック量で推移すると、将来の財政状況等も踏まえたときにどうなるのかということ、いろいろな前提を置いた上で、なるべく精緻に把握しなければいけないのかなと思っておりまして、そのために試算をいろいろバリエーションを含めてやっていきたいと思っておりますので、それは今後とも御指導いただければと思っております。

とりあえず、私からは以上です。

○金本委員長 財務会計ベースのものというのは、意外にこういう社会資本で使いにくい面がございまして、民間企業ですと15年くらいで償却というので、そんなに問題はないんですが、社会資本の場合は100年使えるようなものがありまして、そういうものも含めてどう計算していくかというのはなかなか難しいところで、民間の場合でも原子力になりますと財務会計上は15年で計算していて、財務会計にはそれベースで出ているんですが、それで捨てるわけにもいかんというので、いろいろな制度設計をするときには別途違う格

好で推計をするという二度手間をやるようなことをやっております。一昨年辺りに膨大な資料が公開されておりますけれども。

○田村調査官 済みません、今の話で、私もちょっとよくわからない部分があるんですけども、確かに今これだけの資産があって、毎年減価償却をしていきますというような考え方もあると思うんですが、実際の予算執行は通常的な維持・補修は別にして、減耗みたいなことは考えないで、耐用年数を切った途端に壊れましたという形にして、改良なり建替えということで、また新たに同じものをドカンとつくるものですから、そういう実際の予算の支出の在り方から考えると、この推計の仕方は耐用年数が来て、そこで突然死んで、それでまた積み上げるという形の、ある意味そこは割と予算の支出と整合した部分もあるのかなと思ひまして、その辺、いいのか悪いのかわからないんですけども、会社の会計と若干異なっている部分もあるのかなと思ひまして、どっちがいいのかというのは私もわからないんですが、予算の執行の仕方には幸か不幸か合っているのかなと思ひまして、ちょっとその点も付言させていただきたいと思ひます。

○金本委員長 私も企業会計は専門ではないですけども、企業会計は管理会計と財務会計とあって、財務会計で会社の投資決定をしているわけではなくて、別途、管理会計の仕組みを持っているところが多分ほとんどだと思ひます。

○浅子委員 そろそろ終わりかなと思ひて。ただ、委員長の話を聞くと、言っていいのかわからないんですけども、資料3の話なので、この話が終わってからの方がいいですか。

○金本委員長 では、維持・更新についてとりあえず何かございますか。

○山内委員 単純な疑問なんですけれども、3ページの将来の赤と青の大きさというのは右と左は変わらないんですか、違うんですか。

○田村調査官 変わらないつもりで。

○山内委員 だけれども、2010年とか2015年とかで投資が多ければ、左が増えていかなければおかしいんじゃないですか。変わっているんでしょう。見た目によくわからないから。

○田村調査官 済みません、それは変わりますが、ちょっと具体的に数字を書き込んでいないので申し訳ございません。

○山内委員 見た目によくわからなかったの、どうもありがとうございました。

○金本委員長 よろしいでしょうか。これについては、もう少しいろいろ御検討していただいて、後の段階で別途、資料が出てくることになろうかと思ひますので、よろしくお願

いします。

では、浅子先生、何か。

○浅子委員 本当は最初に質問すべきだったかもしれないんですが、資料3の(3)と(4)の辺りなんですけれども、「検証を行う」というのが出てくるんですが、この意味とといいますか、これは実際にここでやられようとするのか、下の部会などに、あるいはこの部会としては資料を出すということをおっしゃっているのか、あるいは実際に出てきた結果を議論するということ踏まえているのかということなんです。

○海堀政策企画官 この公共事業の在り方は、先ほど上村委員からもお話がありましたが、入札とかコスト縮減とか、各委員会、専門の懇談会などでいろいろ御議論をいただいているところがございます。我々としましては、各そういった分科会などで別のことで議論したものをこの場で確認をしたり、検証をしたり、報告をして、更にもう少しこういう観点で議論をしていただければどうかというようなことを御議論いただかなければいけないということで、具体の細かい内容については、各分科会の方に御議論いただくわけですが、今の進捗状況や中身について、更にこういう視点で議論した方がいいんじゃないかということについては、第3回のときに御議論いただければと思っている次第でございます。

○内田政策課長 済みません、ちょっと補足いたしますが、各分科会だけではなく、例えば先生のお話ですと(3)の部分、コストの構造分析でございますとか、公共投資の効果とか、それは我々は別途いろいろな文献とか、あるいは省内部の作業などで一定の御評価いただけるものができれば、それもお出しして、いずれにしても、この小委員会で直轄でその作業をするというわけではないという意味で「検証」という言葉を使わせていただきました。

○金本委員長 よろしいでしょうか。もうそろそろ時間でございますが、何か特にございますか。

○山内委員 さっきの財務会計の話で言うと、だから、3ページの維持・更新のコストが上がっていくということの前提として、要するに、左側の図だと当然蓄積ができるわけだから、赤と青が増えていくんだけれども、そのところを前提として投資額をどう決めましょうと発想するのが財務会計的な発想です。だから、それこそさっき上村さんがおっしゃったみたいに、減価償却も入れたらどうなのか。要するに、既存ストックでこうだというのは勿論あるんですが、将来的に投資決定まで入れてキャッシュフローを考えなければいけないという発想なので、それは具体的にどこまで把握できるかどうかは別として、そのところを考えないといけないんじゃないかという御指摘だったと思います。

以上です。

○金本委員長 どうもありがとうございます。

それでは、大体今日のところは議論が出尽くした感じがございますので、これまでにさせていただきたいと思います。今日いただいた御指摘等を踏まえて作業をしていただいて、次回につなげていただきたいと思います。

どうもありがとうございました。

○蝦名政策企画官 ありがとうございました。

それでは、長時間にわたりまして、熱心な御議論をありがとうございました。本日の小委員会の内容につきましては、後日、委員の皆様には議事録を送付させていただきまして、御同意をいただいた上で公開とさせていただきたいと思います。また、近日中に速報版として簡潔な議事概要を国交省のホームページに公表したいと考えております。

それから、小委員会の設置につきましては、6月27日でございますけれども、社会資本整備審議会と交通政策審議会合同の総会が開かれることになっておりまして、そちらに御報告させていただきます。

また、次回の小委員会につきましては、7月6日に計画部会の方が予定されておりますので、その議論を踏まえる必要がございますけれども、今のところ9月下旬くらいを目標に開催を考えております。追って日程の調整をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、これもちまして本日の会議を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。

以上