

## 各委員へのヒアリング結果

平成18年10月に基本問題小委員会の各委員へヒアリングした結果は、別紙の通り。

< 凡 例 >

- : 委員の意見
- \* : 委員の参考意見（社会資本整備に入らないもの）
- : 事務局の回答

**浅子 和美 委員**(1) 国家戦略として緊急に整備すべきものについて

洪水については、国民の印象が強く、その点では対策の重要性が高い。国民に対して、ハード対策には限界があることをきちんと伝えることが重要。それ以外は、ソフト対策となる。これらを伝えることが安心感を与えることになる。

社会資本整備は予算制約の下、重点的に実施する事業があれば、代わりに実施できない事業が出てくることを、国民に対してもっと説得すべき。

(2) 横断的な目標・指標の考え方について

景観の指標化については、関連条例のある行政の数、補助金を出している所の数が考えられるが難しい。街並み整備は、新たにつくるよりも保存が主体。

活力の総合評価において、TFP(全要素生産性)を活用できないか。しかし、データの精度や圏外の影響等を考えると指標化は難しいかも知れない。

ハザードマップ同様に、帰宅支援マップも内容を見ていくべき。

(3) 地方ブロックの重点計画を策定する際の留意点について

ブロックごとの指標は審議会等の手続きを経ているのか。

大きな方向性は知事懇談会等で議論し、個別の指標については必要に応じて有識者に相談した上で事務的にセットしたものが多いのではないか。

(4) その他

維持管理・更新を行わない施設について、きちんと検討して欲しい。新たな維持管理・更新投資の意志決定においては、過去の投資は忘れて考えなければいけない。

## **井出 多加子 委員**

### ( 1 ) 国家戦略として緊急に整備すべきものについて

特になし

### ( 2 ) 横断的な目標・指標の考え方について

地球温暖化防止のCO<sub>2</sub>排出量 6%目標に対し、地方に当事者意識を持たせる仕組みとして、地方ブロック毎に目標を振り当て、ブロック間の排出権取引を認め、地方はその資金を活性化財源に充てる、とのスキームは考えられないか。

アスベストや耐震改修についても、どれだけ対応が終わっているのか公表すべき。また、既存の施設がどれだけ傷んでいるか健康チェックを行い、この結果も公表をすべき。

観光だけによる地域振興はなかなか難しい。この点を踏まえ、ビジネスを含めた人流に着目した指標はできないか(拠点空港による人流の増加等)。

景観について、市町村等が地域に合った施設を作りやすいような枠組み、マスタープランを作ることが国の役割。また、市町村のコンパクトシティについても国による枠組み作りがないとなかなか難しい。

ハザードマップの認知度は極めて低い。地域住民に認知されなければ意味がないので、認知率を測る指標を入れることを検討すべき。

\* 日本の活力が落ちているのは人材育成の問題。国交省の所管ではないかもしれないが、インターネット普及率向上等、教育関連施設の充実が長期的には必要。

### ( 3 ) 地方ブロックの重点計画を策定する際の留意点について

特になし。

### ( 4 ) その他

都道府県や市町村単位では、同じような事業が重複したりして効果的でない。ある程度自立できる地方ブロック単位での配分を考えるべき。また、市町村の計画策定においては、全国計画広域計画等との関連を考慮するよう規定すべき。

## **上村 多恵子 委員**

### ( 1 ) 国家戦略として緊急に整備すべきものについて

現政権の「経済成長路線」や「美しい国づくり」の考え方に沿って、社会資本整備の今後のあり方を検討する必要がある。

国家戦略の「経済成長」を支える基盤として、物流の占める位置は非常に高い。

東アジアとの連携を見据え、日帰り圏や配達便の翌日配達可能圏などの数値目標を設定すべき。

### ( 2 ) 横断的な目標・指標の考え方について

「安全」について、望ましい整備水準ではなく、厳しい予算制約下で一定の安全性を早急に確保する視点での指標の設定が不可欠ではないか。

「環境」分野も同様に、現実的、実現可能な整備水準と費用を踏まえた目標値の設定が必要。

### ( 3 ) 地方ブロックの重点計画を策定する際の留意点について

特になし。

### ( 4 ) その他

公共事業関係費が削減傾向の中では、社会資本整備の財源確保に、新しい金融手法の活用を検討すべき。すなわち、市場を活用して、社会資本を民間が所有する形態をとりつつ、民間所有が困難な事業や施設については国がつくる、という発想の転換も必要。例えば、シカゴのハイウェイでは、15 km程度の区間を2000億円で民間に売却し、政府がリース料を民間に支払うことにより、単年度の支出額を抑えている。

\* 「安全・安心」については、国家安全保障の観点も視野に入れてはどうか。

## 黒川 洸 委員

### (1) 国家戦略として緊急的に整備すべきものについて

直下型地震に関しては、東京の機能を大阪で代替する考え方に立つ限り、東京は高額な保険料を負担しなければならない(ニューヨークの700倍)。「安全」にはそこまでの考えが含まれるが、全て社会資本整備で対応できるのか。

地域格差について、国土保全の観点からすれば、全国あまねく住人が不公平なく公共サービスが受けられるようにする必要がある。具体的には、採算がとれない過疎地まで高速道路や中山間地での水道の整備等。これらは、事業自体のコストとベネフィットではなく、日本全体のベネフィット(安全保障)と考えるべき。

一方、地域格差の是正は大きな課題だが、国際競争力の観点からは、大都市圏の利用頻度の高い社会資本に集中投資すべき。

住宅の耐震化や密集市街地改善は、次期計画に引き続き盛り込むべき。また、地球温暖化による異常気象で時間100ミリの降水量(亜熱帯のスコールと同等)が普通になりつつあるため、これに対応するための整備も盛り込むべき。

### (2) 横断的な目標・指標の考え方について

コンパクトシティについて、人口密度による指標や「公共交通利用率を～%までとする」との指標を考えられないか。

景観の指標化は難しい。最初は指定(建築物、地域)の数ぐらいか。

視覚障害者向けの誘導ブロックは日本が世界で最初に導入したが、総延長等のデータを取れないか。

水と緑のネットワークや雨水貯留施設のネットワークは、ネットワークの部分の評価が重要で、面に対するカバー率、ネットワークの数と線の長さ等で指標化を検討すべき。

コンテナ通行支障区間の解消は、全幹線道路の延長に占める通行可能区間の割合で指標化されているはず。

分野全体の指標に関して、ソーシャルウェルフェアの指標は政府が何度も試みては失敗している。警察では、警官1人当たり何人の人を見るか、との指標で測っている。

### (3) 地方ブロックの重点計画を策定する際の留意点について

都市規模別の指標については、下水道以外は難しいだろう。

### (4) その他

盛土住宅地は、都市計画法の市街化調整区域にすれば災害が減るし、行政として危険な区域として情報を伝えていることになる。

浸透マスの普及による、住宅地での雨水対策により、下水道や河川の負荷が減少し、防災性がかなり向上する。すべてハードで防災をするのではなく、昔の水脈に水を戻すなど、自然の力を利用したやり方を考慮すべき。

地下(特に大深度)の安全を考えると、発災時の避難経路と消防の救援経路を両方整備することが必要。

## 黒田 勝彦 委員

### ( 1 ) 国家戦略として緊急に整備すべきものについて

国際競争力の観点から、国際港湾のターミナルから、時間価値を含め、例えば貨物車で1,000円でのアクセス人口、市町村数との指標は出来ないか。また、港湾のターミナルまでの接続性について、高速道路でのカバー域を指標化できないか（名神～湾岸が高速道路で接続していないことが問題と認識）。

今後の国家戦略として、国際インランドデポを整備し、インバランスによる空コンテナ移送の東アジアの拠点となるべき（五島列島、沖縄等が候補か）。

関西には臨海部遊休地が多いが、需要に応じた価格になっていない。活力として、企業の国内回帰に有効活用できるよう、何らかの制度が必要。

- \* 社会資本整備の範疇からはずれるが、天然ガスのパイプラインについて、国家戦略としてロシアから中国、韓国を經由して敷設する必要がある。また、国内も整備すべき。液化ガスで船舶輸送を続けることは、高コストにつながる。

### ( 2 ) 横断的な目標・指標の考え方について

国際コンテナ（40ft）の通行支障区間の解消について、アジアのゲートウェイとなる港湾へのアクセス道に重点化し、これを指標化すべき。

被災直後の耐震バスへのアクセシビリティについて、アクセス人口等で指標化すべき（港湾と道路の耐震化のネットワーク）。

かつての舗装率を一步進め、透水性舗装率との指標が出来ないか。透水性舗装はヒートアイランド対策にもなる。

- \* 通信用ネットワークについて、省庁横断的なネットワークの整備状況を把握すべきではないか。

GPSを搭載した携帯電話で、バスロケーションシステムと連動したナビゲーションシステムを開発できないか。地震発生時に、津波危険度を速報するなど、防災でも使える。

### ( 3 ) 地方ブロックの重点計画を策定する際の留意点について

ブロックごとの首都圏の機能代替率を指標化できないか。ひとつの地域が全ての機能を代替する必要はないが、長期的に首都圏の機能をどう担うのかとの問題。

都市圏別の「風の道」の確保率を指標化できないか。ドイツでは街毎にやっている。

### ( 4 ) その他

効率的執行について、総合評価方式では、標準的な技術水準を評点100として基準にするが、特に市町村でこの「標準的な技術水準」を決めることの出来る技術レベルが確保できるのか不安がある。

## **白石 真澄 委員**

### (1) 国家戦略として緊急に整備すべきものについて

予算制約がある以上、仕方がないが、予算の「メリ」に相当する施策を削減し続けて大丈夫か、憂慮している。

### (2) 横断的な目標・指標の考え方について

美しさ（景観や町並み等）は、個々人の感性に基づく評価であり、指標設定は難しい。

空気（大気）に関する目標・指標を充実させる必要がある。

交通結節点の改善に関する指標を検討すべき。例えば、天王洲アイル駅での東京モノレールと東京臨海高速鉄道の接続の悪さを改善する等。

東洋経済のランキングは偏差値に基づいており、生活ニーズに合致しているか疑問である。

IMDは、評価者のバイアスがかかっており、指標として注意が必要である。

ミュンヘン再保険会社の資料では、東京はニューヨークの700倍ものリスクプレミアムがある。これが社会資本整備に与える影響についても考えるべき。

### (3) 地方ブロックの重点計画を策定する際の留意点について

地域によって、現行の4つの分野の優先順位が違ってくるのではないか。（例：東京：「安全」、「活力」>「暮らし」、地方：「暮らし」>「活力」）。

## **水山 高久 委員**

### ( 1 ) 国家戦略として緊急に整備すべきものについて

国としてやるべきことと、個人の責任に帰すべきこととの区分けが必要。山奥に住む人のために、数十年後のことまでを念頭に、国としてどの程度まで社会資本整備を行うのか。

### ( 2 ) 横断的な目標・指標の考え方について

ハード・ソフトを組み合わせたアウトカム目標においては、両者がトレード・オフの関係にある。すなわち、ハザードマップが認知され、スムーズな避難が可能な状況は、堤防整備の水準の低さや進捗の遅延が補われる。そこで、ソフトの施策を先行させる発想も重要である。

### ( 3 ) 地方ブロックの重点計画を策定する際の留意点について

特になし。

### ( 4 ) その他

河川の一部区間のみスーパー堤防を設置しても、洪水対策としては不十分。堤防づくりではなく、治水をすべき。

財政制約の中で、社会資本整備に求める水準の検討が必要。道路の中央分離帯の除草等、手をかけすぎているものもある。事業や施策の内容に応じて、水準を落としても良いものがあるのではないか。また、社会資本の補修・維持管理に、住民の力を活用することも有効。

今後、公共事業関係予算が半減した場合にも対応できるよう、社会資本整備の目標水準や性能（スペック）の見直しも検討してはどうか。

( 1 ) 国家戦略として緊急に整備すべきものについて

国家戦略として、日本の人口が6千万人となっても、間違いなく必要なインフラを徹底的に高スペックで整えておくべき。具体的には、決定的に能力の足りない羽田空港や自動車専用の環状道路など。また、インフラの質の向上として、地震防災対策や東京・大阪の下水道の合流式改善なども緊急性が高い。

活力の面では、上記以外では、国外に流れている民間の資金を、国内のインフラ投資へ誘導することが重要。そのためには、PPPの制度が必要。

( 2 ) 横断的な目標・指標の考え方について

人流について、実所要時間が重要。地方 - 地方の交流は、羽田乗り継ぎが一番便利（ただし、航空便の料金は通しとすべき）。

社会資本全体として、ユーザーから見た使い勝手（インターフェース）が悪い例が多く、骨格としての社会資本全体の印象を悪くしている。例えば、以下の様な例。ユーザーの視点から改善することを示すべき。

- ・ 航空便で、1日数本のジャンボが就航している例。1日10本のプロペラ機の方が利便性が高い。鉄道も、地方の特急は2両編成で本数を増やすべき。
- ・ 空港ターミナルの入り口が回転ドアで、内部に喫煙スペースが確保されていないため分煙がなされていない例。また、ターミナルにレンタカー用のスペースが確保されていない例。
- ・ 道路標識で、県域・市域を越えると中心街の方向が分からなくなる例。また、羽田空港周辺の標識で、空港ターミナルの会社名が記載されていない。
- ・ 空港や鉄道駅のすぐ近くを高速道路が通っているにもかかわらずの接続が非常に悪い例（小松空港、千歳空港、新幹線八戸駅）。
- ・ 高速道路はインターチェンジが少なすぎ、幹線道路に直結していない例（国道25号のように、簡易なインターチェンジを数kmおきに設置すべき）。

( 3 ) 地方ブロックの重点計画を策定する際の留意点について

特になし。

( 4 ) その他

量的に足りているものと足りていないものは明確に分けて示すべき。一緒に説明するから、全体がダメな印象を持たれる。例えば、絶対的に能力の足りない羽田空港と地方空港を同じレベルで議論すべきではない。

地方では高速道路は無料にし、物流のトラックが使用するようにすべき。国道の管理、沿道環境、交通事故防止の観点からも良いはず。一方で、首都高などは料金を上げれば良い。

## 森地 茂 委員

### ( 1 ) 国家戦略として緊急に整備すべきものについて

国家・地域戦略は、結局、国や各ブロックの国際競争力と人口減少対策になる。

国際競争力については、投資の誘致力、交流環境及び生活環境に分けられる。

人口減少対策については、まず労働生産性の向上が必要。また、公共サービスが提供できないことやコミュニティ崩壊等の問題があり、NPOの活用等や社会資本としては、除雪、都市的サービスを広域で支える交通網の整備等がある。

条件不利地政策については、同じ施設の地元負担率を低くする現在の制度でうまくいくとは思えない。出来るなら、地域の特徴に応じた支援の方法を検討すべき。また、国境離島については、役割分担や性格付けをはっきりさせる必要。どうすれば人が住むかという話。

経済成長戦略では、従来やり方と異なった方法も必要。例えば、100万人を超える都市は、災害対応、産業構造の変化への対応のため、遊休地が必要。また、再開発についても、制度の見直しが必要。観光地では、水辺に道路や駐車場が立地し、港湾では、都心に近いところはにぎわい施設のみで物流施設は沖に出ているが、きちんと立地できるようインセンティブが必要。特区の活用等も考慮すべき。

### ( 2 ) 横断的な目標・指標の考え方について

海岸の土砂マネジメントについて、港湾のロンドン条約やヘドロへの対応等も含め、全体を土砂マネジメントとして扱えないか。技術部会では議論した。

市町村の土地利用の境界線のあたりが一番汚い。景観条例を適用しながらの土地利用が必要。美しい国土の形成では、限定するとの視点も必要。ウォーターフロント等のように悪のりしてば撒きになる恐れもあるため、各整備局で一箇所と限定する方法もあると思う。

国土計画局に、各ブロックの中心都市の国際指標を作って欲しいと伝えてある。指標化して、元気になってもらう政策をバックアップしたい。

### ( 3 ) 地方ブロックの重点計画を策定する際の留意点について

特になし。

### ( 4 ) その他

時間管理概念について、国の制度とは総合評価方式のこと。数年前調べたとき、地方では制度化されていなかった。時間を短縮するとの頭がなかった。かつて東京メトロ等の事例で、時間短縮効果を試算している。最近、横浜市で取組を始めている。

## 山内 弘隆 委員

### (1) 国家戦略として緊急に整備すべきものについて

社会資本整備重点計画として、国家戦略として緊急性を有するものを社会に示し、一般の方々の理解を得ることは重要である。

喫緊の課題としては、製造業の国内回帰といった環境の変化に対応するため、物流のリードタイムの短縮や輸送コスト縮減が重要である。

長期的な社会資本整備の役割として、産業構造や経済のあり方の変化を支援するインフラという視点が必要。例えば、道路には、情報通信インフラの収納空間としての役割もある。変化は予測困難あり、緊急の課題とはならず、アウトカムでの表現も難しいが、姿勢を示すことが大切である。

閣議決定レベルの政策大綱等は、次期重点計画の骨格となるもの。その一方で、今後の国家戦略の変更にも留意する必要がある。

### (2) 横断的な目標・指標の考え方について

「閉鎖性海域の水質改善」や「水質浄化対策の推進」は重要だが、国交省だけでできることではない。次期重点計画での指標の設定は難しいのではないか。

\* DMVは、交通機関の質的維持及び費用の低廉さで有効であるが、鉄道・道路といった社会資本整備事業としてとらえるのは難しいか。

次期重点計画においては、現行重点計画の指標をまとめなおす必要がある。また、「総合的な指標」を多く設定すべきである。活力についても、より全体的・総合的な指標を検討すべき。

北東アジア経済圏の形成が進んでいくので、国際的な日帰り圏の拡大に対応した指標が設定できないか。

総合的な指標として、既存の指標の構成要素を基に、多変量分析を行う方法もある。

### (3) 地方ブロックの重点計画を策定する際の留意点について

地方ブロックの重点計画の策定では、「格差社会」をどう組み込んでいくかが問題。「ナショナルスタンダード」との観点と、地域の「特色」や「独自性」との観点のバランスをどうするか。実現性や具体性の観点から、地域ごとの「特色」や「独自性」のレベルをそろえる必要があることに留意が必要。