

平成13年3月13日
於・赤坂プリンスホテル

交通政策審議会

第1回総会議事録

目 次

開 会	1
副大臣あいさつ	1
委員紹介	2
会長互選	3
会長あいさつ	3
交通政策審議会運営規則について	4
今後の進め方について	6
閉 会.....	14

開 会

榎本総務課長 大変お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会第1回の総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まこと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国土交通省総合政策局総務課長の榎本でございます。会長選任までの間、議事の進行を務めさせていただきますのでよろしくお願い申し上げます。

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。

配席図、議事次第のほか、資料1から6までございます。それからパンフレットとして「人が動く、国土が躍動する。」というキャッチフレーズの載りました厚いもの、薄いもの、2種類ございます。そのほか、昨年出されました運輸政策審議会の20号答申「21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向について」というパンフレットでございます。

副大臣あいさつ

榎本総務課長 それでは、泉国土交通副大臣よりごあいさつを申し上げたいと存じます。よろしくお願いいたします。

泉副大臣 このたびは交通政策審議会委員への御就任をお願い申し上げましたところ快くお引き受けいただきまして、まことにありがとうございます。また、本日は第1回の総会を開催いたしましたところ、御多忙のところ御出席を賜り、重ねて厚く御礼を申し上げます。

先生方が御高承のとおり、国土交通省はこの1月に発足いたしました。国土交通省は国民の充実した暮らし、これを支える活力ある経済社会の実現を目指し、国土政策、交通政策、社会資本の整備などの総合的な推進を任務としているところでございます。国土交通政策の展開に当たりましては、「人が動く、国土が躍動する。」というキャッチフレーズのもと、内外の人々を魅了する国の姿を見据え、国民の多様な選択に対応し、安全で美しい良好な環境を創造する戦略的な交通政策を展開することが重要であると考えているところでございます。このような認識のもと、市場原理に立った、より質の高い、効率的・総合的な交通体系の整備や、計画から事業までの一体的な行政の展開などにより、今般の国土交通省の発足が国民に良かったと評価されますよう努めてまいり所存でございます。

交通政策審議会は、このような国土交通省の使命を遂行するに当たり、総合的かつ枢要な役割を担っていただきますために、従来の交通政策に関する関係審議会を一本化したものでございます。委員の先生におかれましては、21世紀にふさ

わしい交通政策の立案、実現に向けまして多様な見地から御貢献を賜りますようお願い申し上げます。

国土交通行政への国民の大きな期待にこたえますため、今後、施策の充実に努めてまいりますので、一層の御指導、御鞭撻をお願いしごあいさつにかえさせていただきます。ありがとうございました。

榎本総務課長 ありがとうございました。

委員紹介

榎本総務課長 本日は交通政策審議会として初めての会合でございますので、御出席の委員の皆様のお紹介を申し上げたいと存じます。なお、御紹介は五十音順にさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

青山委員でいらっしゃいます。

井口委員は若干おくれられると伺っております。

猪口委員でいらっしゃいます。

今井委員でいらっしゃいます。

江頭委員でいらっしゃいます。

圓川委員でいらっしゃいます。

奥谷委員でいらっしゃいます。

加藤委員でいらっしゃいます。

白石委員でいらっしゃいます。

杉山武彦委員でいらっしゃいます。

杉山雅洋委員でいらっしゃいます。

須田委員でいらっしゃいます。

竹内委員でいらっしゃいます。

千速委員でいらっしゃいます。

堤委員でいらっしゃいます。

坪根委員でいらっしゃいます。

中村委員でいらっしゃいます。

萩原委員でいらっしゃいます。

松尾委員でいらっしゃいます。

室伏委員でいらっしゃいます。

和田委員でいらっしゃいます。

井口委員でいらっしゃいます。

御欠席の委員の皆様につきましては、お手元配付の委員名簿により御紹介にかえさせていただきますので御了承いただきたいと思います。

続きまして出席いたしております国土交通省の幹部を御紹介申し上げます。

先ほどごあいさつを申し上げました泉副大臣でございます。

小野国土交通事務次官でございます。

青山技監でございます。

小川国土交通審議官でございます。

小幡国土交通審議官でございます。

風岡総合政策局長でございます。

谷野海事局長でございます。

丸山総合政策局次長でございます。

野見山審議官でございます。

お手元配付の配席図には岩村官房長が出席予定になっておりますが、欠席させていただきます。

会 長 互 選

榎本総務課長 それでは、交通政策審議会令の第5条第1項により委員の皆様の中から会長を互選していただくこととなりますが、どなたか御推薦をお願いいたしたいと存じます。

杉山（武）委員 大変僭越ですが御提案申し上げたいと存じます。

私は今井敬委員に会長をお引き受けいただくことが一番よいのではないかと考えております。今井委員は、私が申し上げるまでもございませませんが、経団連会長としていわば日本経済の先頭に立って指揮をとっていらっしゃるやいまして、産業、経済全般にわたって極めて高い見識をお持ちでいらっしゃるやいしますので、この交通政策審議会での議論全体を取りまとめていただくのに最もふさわしい方ではないかと考えて御推薦申し上げたいと思います。

室伏委員 私も今井委員を経済界の立場から会長に推薦したいと思います。今井委員は、皆さん御存じのとおり経団連会長として各方面で御活躍されており、社会、経済全般にわたり非常に深い御見識をお持ちであります。我が国の経済社会の基盤となる交通について議論する本審議会の会長として適任の方であると存じます。

榎本総務課長 ほかに御推薦ございますでしょうか。

他に御推薦がなければ、今井委員に会長をお願い申し上げたいと存じますがよろしゅうございませうか。

（異議なし）

御異議がないようでございますので、今井委員に会長をお願いいたしたいと存じます。会長席の方にお移りいただきたいと存じます。

会長あいさつ

榎本総務課長 それでは、会長にごあいさつをいただきまして、以後の議事を

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。

今井会長 今井でございます。ただいま交通政策審議会会長に御推挙いただきまして、大変光栄に存じております。微力ではございますが、会長の大役を務めさせていただきたいと存じますので、どうぞ皆様、よろしくお願いいいたします。

私は平成10年から運輸政策審議会の会長として交通運輸政策をめぐる議論に参加してまいりましたが、昨年12月に、御承知のように「クルマ社会」からの脱皮、また、環境との調和と安全の確保、IT活用による交通システムの高度化といったさまざまな取り組みを初めとした21世紀にふさわしい交通システムを確立していくための政策の基本的方向性について運輸大臣に答申を行ったところでございます。この答申により、21世紀の交通のあるべき姿についての骨格が示された訳ですけれども、今後、経済社会の変革を促すような新たな交通システムを現実のものとするために、さらに多くの経済的、社会的、技術的な課題を乗り越えていく必要があると思っている次第でございます。私は、我が国の将来を見据え21世紀にふさわしい交通システムの確立を図るというこの審議会に課せられました大きな使命を、委員の皆様のお協力を得まして全力を尽くして全うしていきたいと考えておりますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

交通政策審議会運営規則について

今井会長 それでは、これより議事を進めさせていただきます。よろしくお願いい申し上げます。

初めに、交通政策審議会令第5条第3項に基づき、私から会長代理を指名させていただきます。

会長代理は中村委員にお願い申し上げたいと思います。どうぞよろしくお願いいいたします。

次に本審議会の運営規則の制定について審議を行います。原案を作成しておりますので、事務局から説明をお願いいたします。

榎本総務課長 それでは、お手元の資料3から御説明させていただきたいと存じます。交通政策審議会運営規則(案)の要点を御説明させていただきます。

まず第2条は、会長が審議会の招集を行う旨を規定したものでございます。

第3条は、やむを得ない事情により会議を開催する余裕がない場合に、書面によって議決を行うことができる旨の規定でございます。

第4条は会長を議長とすることを規定しております。

第5条は、審議の参考とするために、必要があれば委員等以外の方の出席を求めることができる旨の規定でございます。

第6条では議事録の作成を規定しております。

また、第7条では会議、議事録の原則公開を規定しております。

第8条は分科会についての規定でございますが、会長が必要があると認めるときは、調査審議事項を分科会に付託して、また会長が適当と認めるときは分科会の議決をもって審議会の議決とすることができることとしております。

最後に第9条でございますが、この規則に定めるもの以外の必要な事項については会長が定める旨を規定しております。

運営規則（案）の説明については以上でございます。

今井会長 この審議会の議論についてでございますが、積極的な情報公開という観点から原則として公開とさせていただきたいと存じます。また、会議終了後、私から議事内容について記者会見を行いますとともに、議事要旨及び会議資料を速やかにインターネットのホームページに掲載するほか、詳細な議事録についても作成次第ホームページに掲載することとさせていただきたいと存じます。よろしく御理解をお願いいたします。

それでは、ただいま説明がありました原案に沿って今後本審議会を運営していただきたいと思っておりますが、何か御意見、御質問等がございましたらどうぞ御自由をお願いいたします。

坪根委員 1つだけお聞かせ願いたいんですが、分科会のところでございますが、必要があると認めるときはと規定されておりますが、こちらへ参加する前の御案内いただいた手紙の中にありましたが、後の議案にも出てくると思っておりますが、海事分科会を先に立ち上げるといってお話を書いてあったわけですが、今後各種分科会が考えられるのか、私どもとしては並行的にいろいろな分科会が立ち上がるのかなと思っておりますが、そのことについてわかりましたら教えていただきたいと思っております。

今井会長 事務局、お願いします。

平山政策課長 それでは事務局からお答えいたします。事務局を担当しております政策課長の平山と申します。よろしくをお願いいたします。

分科会でございますが、後ほど御説明しようと思っておりましたが、この新しい交通政策審議会は、運輸省時代の多様な審議会を統合してつくっております。そういう関係もございまして、非常に専門的な分野にわたるものから、基本的な、いわゆる骨太の議論をしていただく分野と、かなり分野ごとに項目が違っていると認識をしております。分科会については、政令の上で分科会が設立できることになっておりますが、御審議をいただく中身により、どういう分科会で議論するのか、あるいは本審議会で御議論いただくかということを決めたいと思っておりますが、原則として、できれば委員の皆様より会長に御一任をいただき、審議事項の新規性、あるいは重要性、政策の横断性に照らしながら会長に御相談申し上げて、会長から分科会の審議が好ましいと思うものは分科会で、本審議会で御審議をいただくことが好ましいと御判断をいただいたものは本審議会でという形にさせていただければ幸いです。いかがでございますでしょうか。

今井会長 分科会に付託する場合には、この審議会の委員に御了解を得るとい

うことになるのでしょうか。

平山政策課長 規則上、会長から分科会に付託できることになっており、こういう形で本審議会を開いていただかなくても付託ができるようになっておりますので、案件の中身により、会長に御判断していただければと思っておりますが。

今井会長 よろしゅうございますか。

坪根委員 はい。

今井会長 ほかに御意見ございませんか。

よろしゅうございますか。

それでは、御異議がないようですので原案のとおり決定させていただきたいと存じます。

今後の進め方について

今井会長 次に、交通政策審議会の今後の進め方についてでございますが、今後の進め方を考えるに当たりましては本審議会の設置の経緯等に加え、国土交通省としての今後の政策ビジョンを踏まえることが必要であると思われまます。そこで、まず本審議会設置の経緯等について事務局より説明をお願いいたします。

平山政策課長 それでは、お手元の資料の4及び5、それとこの冊子で、先ほど今井会長からもお話がございましたが、運輸政策審議会で総合的な交通政策の基本的方向を去年取りまとめでいただきました。この中から若干付言をさせていただきます。

まず資料4をごらんいただきますと、左側に旧来の運輸省の審議会がずらっと並んでおります。基本的な政策を議論していただきました運輸政策審議会、技術的な問題の基本的事項を御審議いただきました運輸技術審議会、観光関係の観光政策審議会、新幹線関係の新幹線鉄道審議会、海運造船関係の海運造船合理化審議会、船員関係を御議論いただきました海上安全船員教育審議会、さらに港湾審議会、航空審議会、気象審議会と9つのそれぞれ専門的な分野に分けまして審議会がございました。

これが、国土交通省ということで1月6日に統合された新しい省庁の発足に伴い、専門性だけではなく、これらを統合いたしました総合性のある行政を展開しようという趣旨から、これらの審議会を統合して交通政策審議会という新たな審議会を発足させていただいたわけでございます。交通政策審議会に期待される役割といたしましては、21世紀に相ふさわしい交通システムの確立あるいは実現のために、既成の枠組みにとらわれず、横断的な視点から新しい未来像をどう築いていくのか、またハード・ソフトそれぞれ連携のもとでいかに総合的な交通運輸体系を築いていくのか等について幅広い御議論をいただきたいということから交通政策審議会を立ち上げたところでございます。

1枚はねていただきますと、旧来の審議会それぞれ20世紀の末に、21世紀を

見据えてどういう方向に行くべきかという御議論をしていただきました経緯が載っております。

新しい交通政策審議会の所掌事務としては、もう1枚はねていただきますと、資料5という1枚紙がございます。一番重要な責務としては、国土交通大臣の諮問に応じて交通政策に関する重要事項を調査審議していただくことであり、その重要事項に関して関係各大臣に意見を述べていただくことが一番重要な所掌事務でございますが、それ以外にも、3に掲げてございます各法律に基づきこの審議会に付議すべき事項というのがそれぞれ決まっております。かなり専門的な事項について付議事項というのが決まっております。

真ん中あたりの運輸施設整備事業団法というところに線が引いてあると思いますが、実は今年度中にこの法律に基づきこの審議会に付議すべき事項がございます。これについては後ほど海事局の方から詳しい御説明をさせていただきますが、これが一番最初に御審議をいただかなければいけない事項になると考えております。

総合的な政策を展開していくに当たっての貴重な御意見をいただきたいと思っているわけですが、先ほどの冊子を1枚開いていただきますと左側に目次が並んでおります。先ほど会長のごあいさつの中にもございましたが、第3章に重点課題に関する考え方ということで、「クルマ社会」からの脱皮、環境との調和と安全の確保、ITの活用の問題、交通インフラの整備の問題という21世紀初頭における重点課題について貴重な御意見をいただいているわけですが、今回、交通政策審議会の第1回ということで、第1章の現状について若干御説明をさせていただきますと思います。

4ページをごらんいただきたいと思います。真ん中に国内旅客輸送の機関分担率の推移、あるいは貨物輸送の機関分担率の推移という図が載っております。ごらんいただきますように、従来鉄道の比率が高かったものが、最近においてはモータリゼーションの中で旅客についてはマイカー、貨物についてはトラックが相当伸びていると。どちらかというと過度に車に依存する社会になりつつあるという認識から、先ほどの「クルマ社会」からの脱皮という新しい提言をいただいたわけがございます。

また、21世紀に向けて経済社会がどう変化していくかということの象徴的な例が、7ページのグラフをごらんいただきたいと思います。我が国の総人口の見通し、あるいは高齢化率の推移というグラフがございます。ごらんいただきますように、我が国の人口は2020年ぐらいをピークに今後減少にいくだろう。その中で高齢化の推移については、日本は各先進国が経験をしたことがないようなスピードで高齢化が進むと。人口減少と高齢化の急速な進展という今まで経験したことのない状況に直面をしていくという課題認識を持っております。

8ページがいわゆるIT関係の問題でございます。IT革命という言葉が世の中に出てきてから久しいわけですが、それを象徴する1つの資料としてインター

ネットの普及状況をお示ししております。急速な普及をしておりまして、企業においては88.6ということですが、森内閣のITの推進という課題の中でも、特にこれからブロードバンド時代、常時接続時代に入ってまいりまして、一般の国民の方々への普及も急速に進むであろうと予測されております。こういう中でいかにITに対応する新しい社会を築いていくかということが非常に重要な課題になると考えております。

10ページに環境問題、いわゆる京都議定書の関係等が書いてございます。環境問題に対する意識、さらに11ページに安全問題、こういう新たな認識ということで、経済社会が急速に変化をしていると。そういう中で昨年、運輸政策審議会において基本的方向をまとめていただいたわけでございます。新たな交通政策審議会という総合的な審議会が発足したわけで、これを踏まえて、さらに新しい21世紀の交通社会の全体像をどう構築していくべきかという点について貴重な御意見をいただければと思っております。

事務局からの説明は以上でございます。

今井会長 ありがとうございます。

続きまして、国土交通省の政策ビジョンであります国土交通省の使命、目標、仕事の進め方について、総合政策局長から説明をお願いいたします。

風岡総合政策局長 個別のテーマに入ります前に、国土交通省の仕事の進め方について御説明をさせていただきたいと思えます。

1月6日から4省庁統合ということで、組織的には1官房13局、職員数が6万8,000人、予算額は、公共事業費が7兆2,500億円ということで、全体の8割近い予算を所管する省庁になったわけですが、新しい省庁がどういった使命を持って、どういう目標を持って仕事を進めていくのかということをしてできるだけ国民にわかりやすく説明をしたいということで、お手元に2種類のパンフレットをつくらせていただいております。ちょっと薄いものと分厚めのものがありまして、薄い方は「国土交通省 人が動く、国土が躍動する。」と書いたもので、これは一般の方々に、国土交通省はどのような仕事をするのか、今後それに伴ってどのような生活の変化があるのかということを一目でわかるようにしたいというものであります。ちょっと分厚いのはそれを詳しくに見たものであります。時間の関係で薄い方のパンフレットを簡単に御説明させていただきたいと思えます。

表紙にキャッチフレーズが掲げてありますが、新しい省庁のイメージをあらわすものということで職員からキャッチフレーズを募集いたしました。全体で1,500件ぐらいの応募がありまして、若手の職員の中でこれからのイメージをあらわすものとして適切なものということで検討しました結果、表紙に掲げております「人が動く、国土が躍動する。」というのをキャッチフレーズとして採用することにいたしましたわけですが。

中を開いていただきますと、下に国土交通省の使命を掲げております。「人々の生き生きとした暮らしと、これを支える活力ある経済社会、日々の安全、美し

く良好な環境、多様性のある地域を実現するためのハード・ソフトの基盤を形成すること」ということで、暮らし、経済、安全、環境、地域といった5つのキーワードをもとにして国土交通省の使命というものをあらわしております。

上の写真は仕事の内容をあらわしたもので、左上の4つについては、空港、港湾、鉄道、高速道路ということで、経済や暮らしを支える交通インフラの整備をするんだということ、右上の4つの写真は、住まいだとか、再開発とか、緑の確保とか、レクリエーションという形で、生活環境、あるいはよりよい環境の創造という仕事をすると。左下でございますが、これは災害、除雪という関係で、災害からの安全性の確保という取り組み、右下は気象情報とか海上の安全の確保、こういうような仕事を行うということで、国土交通省、国民の生活に密接に関連しているということをあらわしております。

さらにそれを広げていただきますと、4省庁の統合により国民の生活面ではどういった変化が出てくるのかということを示しております。上の右の方に3つの視点、5つの方針とありますが、3つの視点として総合性の重視、国民のニーズの重視、質の重視ということで、特に総合性については、4省庁の統合のメリットを生かして国民のニーズを踏まえた質の高い行政サービスを提供するというところで、これを受けて仕事の進め方としては下の5つの方針という形で取り組んでいくと。

下に4つの大きな取り組み内容をあらわしておりますが、13年度予算に盛り込みました旧4省庁の連携施策ということで代表的なものを掲げておりますので、ごらんいただきたいと思っております。

一番左でございますが、「駅と駅周辺が歩きやすくなります」と書いてありますが、鉄道駅等の交通結節点の機能の強化、充実を図っていこうということで、これまでは駅は運輸省、駅周辺は建設省という形で必ずしも整合的な取り組みが行われていなかったという問題があったわけでございますが、今後は一体的に整備をしていこうということで、「今後」のところにありますように、駅のホームから町中まで移動しやすい歩行者空間をつくっていくと。駅前のアクセス道路とか、駅前広場とか、駐車場とか、ターミナルとか、そういうものについては鉄道駅と一体的に整備を進めていくと。また、ここでは新宿駅の南口の例を挙げておりますが、駅舎についてもバリアフリー化を進めていくということで、駅及びその周辺について一体的な取り組みを行っていくということであります。これは1つの例でございますが、一番下にそれについての大きな目標がありますが、約2700の主な駅とその周辺、交通機関を今後10年間でバリアフリー化をしていこうと。13年度の予算は公共事業費については伸び率ゼロということではありますが、この関係の予算については30%増ということで重点配分をしているということでもあります。

2つ目の取り組みでございますが、「開かずの踏切が解消されます」となっております。都市部の交通渋滞対策の1つとして開かずの踏切対策ということで、

開かずの踏切の定義でございますが、ピーク時に40分以上閉まっている踏切が全国に約1,000カ所あり、これが交通渋滞の大きな要因になっているわけでございます。これについて解消を強力に進めていこうと。下の左側の写真は京浜東北線の蒲田駅のところのボトルネックになっている箇所でございます。右側の方は西武池袋線の環8のところ、既に立体交差が実現できたところでございます。これについても下に目標を掲げておりまして、1,000カ所ある開かずの踏切ですが、その半分を今後10年間で立体交差等によって解消していくということで、この関係についても13年度の予算として17%増ということで、大幅に増加しているところでもあります。

さらにその右側のところで身近な防災情報ということではありますが、気象情報と河川・水害情報というのが今までは必ずしも十分な連携がなされていないということで、天気予報で大雨だといっても必ずしもそれに関連した河川の情報が的確に提供されていないという問題がありましたので、気象情報、河川情報の共有化を図るための基盤整備を進めていくと。これにより地域住民が身近な情報にアクセスできるようにしていこうということで、13年度から情報提供を進めていくと。この関係についても、新しい施策でありますので、大幅に国費を充当するという取り組みをしているところでもあります。

一番右側ですが、空港と港湾、高速道路のアクセスの改善ということで、これもそれぞれの施設の立場での整備が進められた結果、必ずしも機能的、有機的な連携が図れていないという現状があるわけございまして、「今後」のところにあります。高速道路のインターチェンジ等から10分以内でアクセスできるような空港、港湾の割合を高めていきたいということであります。下の棒グラフにアメリカ、ヨーロッパと日本の状況が掲げてありますが、欧米諸国においては10分以内でのアクセス割合が90%、100%近いのに対し、日本では空港が46%、港湾とのアクセスは33%ということで、極めてアクセスの状況が悪いということであります。これは平成9年度末の状況でございますが、21世紀初頭までに欧米並みの9割の線まで持っていききたいということで、道路整備等を進めていくと。これについても13年度予算で17%増ということで、取り組みを進めていくということでもあります。

これらは13年度予算に盛り込まれました連携施策の一例であります。まだまだ4省庁の施策を統合することによってやらなければならない分野がたくさんあるわけございまして、今後、14年度以降の予算の中で新たな取り組みとしていろいろ検討しております。例えば国際都市の再生ということで、必要な施設あるいは情報化を備えた都市、また文化とか景観面でも国際都市にふさわしい都市づくり、再生といったことについての取り組みとか、まちづくりの中でユニバーサルデザインというのを本格的に導入して、だれにとっても住みやすいまちづくりを行っていくというような取り組みもさらに進めていきたいと思っておりますし、また循環型社会の形成ということで地球環境問題だとか地域の道路交通環境対策、こう

いうものについても自動車の単体対策だけではなく、物流の効率化だとか、道路の面での取り組みというものがありますので、そういうものも含めて連携施策というものを重視して積極的に取り組んでいきたいと思っております。審議会の先生方にもいろいろアドバイス、御指導をいただければと思っております。以上でございます。

今井会長 ありがとうございます。

ただいま説明のありました交通政策審議会の設置経緯及び国土交通省の使命、目標、仕事の進め方を踏まえ、本審議会において議論が充実したものになりますよう適切に運営してまいりたいと存じます。

この件について何か御質問、御意見等がございましたら御発言をお願いいたします。

奥谷委員 資料5ですが、3にずっと書いてありますが、ここに航空が入っていないのは何か特にあるのでしょうか。

平山政策課長 お答えいたします。

航空関係は、航空法では特に付議されている事項がございませんが、航空関係の基本的な事項については重要事項の方で御審議をいただくということで、この交通政策審議会の中で御審議をいただくというふうに考えております。

今井会長 よろしいですか。

奥谷委員 はい。

ほかに御意見ございませんでしょうか。

猪口委員 感想のようなものですが、まず、数値目標をこのように出して政策を推進していくというところに新しい手法が期待できると思うので、ぜひ万人にわかりやすい数値目標を設定して、達成度がどのくらいであるか、またどのくらい速いかということを見ながら政策を進めていただければと思います。

2番目に、行革会議の成果を生かすような形で、総合性を持って政策を進めていただければ大変評価が高くなるのではないかと思います。

もう1つは、広くアジアに日本の社会発展及び経済社会発展のあり方ということが参考になるような、そういう志を持って私たちはこの分野の発展を願っていくべきではないかと思います。アジアの多くの地域及び国は非常に人口が多く、このようなインフラの整備を今後どういうふうにデザインしていくかというところに差しかかっているわけですから、そういうところにモデルになるような、単に経済発展だけでなく、社会的なインフラの整備のあり方もアジアの多くの国にとって参考になるような、内容の深い、また日本的な意味のあるやり方を推進していただければと思います。

今井会長 ありがとうございます。

今のようなお話に基づいてやっていきたいと思っております。

風岡総合政策局長 貴重な御意見をいただきましてありがとうございます。

できるだけ国民にわかりやすい目標を提示するということは非常に重要なことではないかと思っております。ここで挙げていますのは一部の例ということですが、私ども、いろいろな政策を立てる場合に、どういう重点分野を取り上げるのか、またどういう目標、国民にとってわかりやすい目標、アウトカム目標というような形で目標を設定をするということができるだけ掲げていきたいと。また、その目標がどういう施策によって実現できるのか、またその効果がどうなのかという政策面でのマネジメントサイクルというものを確立をして、御指摘のような方向で進めていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

今井会長 ほかにございませんでしょうか。

よろしゅうございましょうか。

それでは、ほかに御質問もないようですので、以上を踏まえながら適切な審議会運営に努めてまいりたいと存じます。

次に、先ほど事務局も交通政策審議会の設置経緯の説明の中で触れておりましたが、法令に基づき、今年度中に審議を行う必要のある個別案件が1件ございます。本件は、事案の性質上すぐれて技術的かつ専門的な内容でございますことから、分科会において効率的、機動的に御審議をいただくのが適切かと思えます。このため、海事分科会を立ち上げる必要があると考えますので、海事局長から説明をお願いいたします。

谷野海事局長 海事局長の谷野でございます。海事局は今般の統合で生まれました新しい局で、海運対策、造船対策、船舶の安全・海洋環境の保全対策、それから船員対策、さらにモーターボート競走の振興、こんな仕事をしている局でございます。よろしくをお願いいたします。

海事分科会に付議を申し上げたい案件について、資料6に沿って御説明を申し上げたいと思えます。案件は、資料6の表紙にありますように、法律の規定に基づき、中小造船業の構造対策実行のために納付金を事業者の方々から納めていただく、その納付金の率を決める際にこの審議会の御意見を伺おうとするものでございます。

御理解をいただくために、まず納付金の性格を参考資料1、2、3に沿って御説明申し上げます。まず参考2をごらんいただきたいと思います。

我が国の造船業の構造は、大手7社を頂点に中小約百数十社がいわゆるピラミッド構造をなしており、この体制で世界の3ないし4割の外航船舶並びにすべての内航船舶の供給をしております。ところで、世界の船舶の建造需要構造は、参考2の上段のグラフにございますように、オイルショック以降、急激に減少しております。国際造船業は、いわゆる代替建造需要を世界の造船業が案分する構造に移行するとともに、大きな需給ギャップ構造に陥りました。そして世界第1位の供給力を有する我が国造船業に対する供給力削減圧力が国際的世論の中で高まり、我が国大手造船業を中心に構造調整を迫られたわけであります。その結果、グラフに書き込みがございましたように、我が国造船業は2度にわたって大リスト

ラを実行しております。建造能力と企業数を約2分の1に、従業員数を3分の1に減少し、さらに生産の度重なる高度化努力を行うことで現在もさらなる国際競争力の維持を図っているという状況でございます。

その際にとりました構造改善手法を簡単に整理したものが参考3にございます。参考3をごらんいただきたいと思います。本制度の骨子は、所管大臣が定めた構造改善に関する基本計画に沿って造船事業者が事業のリストラを進める際に、廃棄すべき設備と土地を買い上げ転売する特別な法人、真ん中に旧造船業基盤整備事業協会と書いてありますが、ことしの3月に業務を運輸施設整備事業団に移行し、この表では運輸施設整備事業団に当たりますが、これを官民の出資により設立し実行する点に骨子がございます。この場合、買い上げの原資は財投資金と民間資金を借り入れ活用し、収入の方は転売をした土地・設備の譲渡収入と、需給が締まった結果反射的利益を得る残存事業者の納付金、これは船価の一定割合でいただくことにしておりますが、これで収支を償っていくこととしたわけがあります。その際に、当該納付金を適正に定める観点から、大臣の諮問機関である審議会に事業計画とともに納付金率を御審議いただき、毎年定めていただくことが関係の法令で規定されております。

ちなみに、大手造船業を中心とするリストラ事業においては、合計14カ所、475億円の土地・設備の買収を実施しまして、事業規模としては約800億ちょっとになります。現在までに収支償う形で無事、事業の終了を見ているところでございます。またその際、毎年納付金をいただいておりますが、最大の納付金率は船価の0.25%でありました。

参考2に戻っていただきたいと思います。現在、参考2の下段のグラフにございますように、不況に陥っております内航船舶の建造主体であります中小造船業、約120社ございますが、これについて同様な手法によって構造対策事業を実行しようと考えております。

参考1に移っていただきたいと思います。参考1の下段に平成10年度～12年度と書いてありますが、これが中小造船業に対する構造対策の骨子で、買い上げの期間を10年度から12年度までに定め、大手造船業に対して行った手法と同様なリストラ事業を実施中でございます。今般、当審議会において今後事業を清算していく初年度に当たる平成13年度の納付金率を御審議賜りたくお諮りいたしました次第でございます。

会長から御説明がございましたように、御審議いただく内容がすぐれて技術的、専門的でございますことから、海事分科会を立ち上げていただきお願いすることが適切かと考えている次第でございます。ありがとうございました。

今井会長 ありがとうございます。

本件については、事務局よりただいまお配りいたしますような本分野に造詣の深い先生方にお集まりいただき、海事分科会において御審議いただいた上、海事分科会の結論をもって本審議会の結論にかえさせていただきたいと存じます。

それでは、これまでの議事に関しまして最後に何か御意見、御質問等がございましたらどうぞお願いいたします。

よろしゅうございますか。

それでは、ほかに御意見、御質問もございませんようですので、以上をもちまして本日の会議を終了させていただきます。

なお、先ほども申し上げましたが、本日の議事内容について、この後、私の方から簡単に記者会見を行っておきますので、その旨御了解をいただきたいと思います。

皆様におかれましては、御多用中のところを御出席いただきましてまことにありがとうございました。

閉 会