

社会資本整備審議会第8回総会及び交通政策審議会第6回総会合同会議

平成20年6月27日

【松田総合政策局総務課長】　　まだお見えでない方もおいででございますが、定刻になりましたので、ただいまより社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会合同会議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。私は、事務局を務めております、国土交通省総合政策局総務課長の松田でございます。本日は、しばらく私のほうで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。

本日は、社会資本整備審議会総会と交通政策審議会総会の合同会議としてお集まりいただきました。今回は、委員の皆様方に、次期「社会資本整備重点計画」について、国土交通省の環境政策、国土交通省技術基本計画の順でご説明させていただき、それぞれご意見をいただきたいと存じます。各分科会・部会の審議状況につきましては、資料配付のみとさせていただきます。

なお、本日の所要時間につきましては、約2時間ほどを見込んでおります。

それでは、まず最初に、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1-1から資料6までがございます。漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

続きまして、委員のご紹介に移らせていただきたいと思います。時間の関係から、会長及び会長代理と、昨年7月の合同総会開催以降ご就任いただいた方のご紹介にとどめさせていただき、それ以外の皆様方につきましては、お手元の資料1-1、資料1-2の委員名簿及び配席図によりまして、ご紹介にかえさせていただきます。

まず、張富士夫社会資本整備審議会会長でいらっしゃいます。(拍手)

次に、御手洗富士夫交通政策審議会会長でいらっしゃいます。(拍手)

そして、森地茂社会資本整備審議会会長代理でいらっしゃいます。(拍手)

次に、杉山武彦交通政策審議会会長代理でいらっしゃいます。(拍手)

続きまして、新たにご就任いただきました交通政策審議会委員の方1名をご紹介します。

屋井鉄雄委員でいらっしゃいます。(拍手)

なお、本日は、いずれの審議会につきましてもそれぞれ定足数を満たしておりますことを、念のため申し添えます。

以降の議事進行につきましては、社会資本整備審議会、交通政策審議会の会長に交代で議長をお願いしているところでございまして、本日は、社会資本整備審議会の張会長をお願いしたいと存じます。

それでは、張会長、よろしくお願い申し上げます。

**【張会長】** まず、議事に先立ちまして、社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会合同会議を開催するに当たり、冬柴国土交通大臣よりごあいさつをいただきたいと存じます。よろしくお願い致します。

**【冬柴大臣】** 張会長、御手洗会長はじめ委員各位、皆様方におかれましては、大変お忙しい中を、このように社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会の合同会議にご出席を賜りまして、心から厚く御礼申し上げます。ほんとうにありがとうございました。

本日は、次期「社会資本整備重点計画」につきまして取りまとめをお願いする、そのような心づもりでございましたけれども、ご案内のとおり、道路の関係法及びその税制というものの取り扱いについて、多くの議論がございます。かといって、道路を抜きにして最終案というものをお示しするという事は適当ではない、このような判断をいたしました。まことに勝手ではありますが、今回はそのような意味で、中間報告をさせていただくということにさせていただきたいと思っております。

皆様方にとりましては、お忙しい中を大変ご迷惑をおかけいたしますけれども、この秋以降には、このような問題も解決しなければならないわけございまして、解決を見た上では、道路の問題も含めて、完全なものとして最終案をお示しし、そして、また合同会議のような形になるのでしょうか、そこで最終的な取りまとめをお願いすることになると思っておりますが、どうかご了解をいただきたいと思っております。

再来週には、地球環境問題をテーマとする北海道洞爺湖サミットが開催されます。我々も、地球環境問題につきましては、さきの国会では、両審議会でもご議論を賜りましたけれども、住宅あるいは建築分野における省エネルギー対策の強化につきましても法律、すなわち改正省エネ法の成立を見たことをここでご報告申し上げます。

また、今年の10月でございますけれども、交通分野における地球環境、あるいは省エネルギーというものについて、大臣会合を東京で開きまして、交通分野における温暖化ガ

ス削減についての国際連携の強化を図ってまいりたいと、このような決意であります。

いずれにいたしましても、国土交通省は国民の期待を担っているわけでございますから、我々は施策の一層の強化に努めてまいります。両審議会におかれましては、どうか高い立場から、また広い視野から、我々に対してご助言あるいはご指導を賜りますように、心からお願い申し上げます。冒頭のあいさつとさせていただきます。

本日はまことにありがとうございます。よろしくお願いいたします。(拍手)

【張会長】 大変ありがとうございました。なお、大臣は公務のため、ここでご退席されます。

【冬柴大臣】 恐縮でございます。ありがとうございました。

(冬柴大臣退席)

【張会長】 次に、議事の公開につきまして、本日はマスコミ各社に公開することとしたいと考えておりますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【張会長】 ありがとうございます。それでは、そのように取り計らいますので、よろしくお願いいたします。

続いて、議事進行前に、資料の公開についてお諮りいたします。今回の配付資料のうち、資料3-2から資料3-6につきましては、現時点において、政府部内で策定に向けて検討を行っており、また、今後も引き続き議論が行われるものです。今後の自由な議論に支障を及ぼすことのないよう、社会資本整備審議会運営規則第10条及び交通政策審議会運営規則第9条の規定に基づき、「委員限り」とさせていただきたいと存じますが、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【張会長】 ありがとうございます。それでは、そのように取り計らいますので、よろしくお願いいたします。

それでは議事に入りたいと思います。まずは、次期「社会資本整備重点計画」について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【榊総合政策局長】 総合政策局長の榊でございます。次期「社会資本整備重点計画」の検討状況につきまして、私のほうからご説明をさせていただきます。現段階の案に関しましてご議論をいただきたいと思います。

まず、昨年6月、第7回計画部会におきまして、次期「社会資本整備重点計画」の策定

についてということで、お取りまとめをいただきました。翌月7月には、この合同総会でご報告をさせていただきました。その後、国土交通省として、計画部会取りまとめを踏まえまして、平成20年度から24年度を計画期間といたします、次期「社会資本整備重点計画」の案の作成を進めまして、去る5月15日にも、第8回計画部会におきまして、検討状況の報告をさせていただき、ご議論をいただいたところでございます。

計画案の主な内容といたしましては、地域の自立・活性化と成長力の強化に向け、「活力」をより重視するとともに、新たに維持管理や更新などの横断的な政策課題を創設しようということ、ハードの対策と一体となったソフト対策による被害の軽減など、新たな重点目標を追加していこうということ、事業や施設間での連携による横断的指標の充実など、わかりやすい身近な指標へ改善していこうということ、それから、将来、概ね10年後の経済社会の具体的な姿を提示しようということ、最後に、コスト縮減、公共調達の改革といった重点的、効果的かつ効率的な整備に向けました取り組みを充実していこうといったようなことが主な内容でございます。後ほど、この5つの点につきまして、担当課長のほうから具体的にご説明をさせていただきたいと思っております。

先ほど、私どもの冬柴大臣から申し上げましたように、本日は、次期「社会資本整備重点計画」についてお取りまとめをいただこうというふうに考えておりましたが、実は道路というのは、国土交通省の中で見ますと、社会資本整備の事業量的には3割を占めるということと、道路に関する指標がすべて欠落してしまうということがございまして、道路を抜いて、社会資本整備重点計画というような形を社会にご議論いただくということはいかなるものかということもございまして、最終案をお示しすることは適切でないというふうに考えた次第でございます。そういったことで、中間報告とさせていただくことにいたしました。検討が進みました段階で、改めてご議論いただきたいというふうに考えているところでございます。

以上、簡単でございますが、私からの冒頭のご説明にさせていただきます。

**【竹田政策評価官】** 政策評価官の竹田でございます。まず、資料2に基づきまして、平成15年から19年度の社会資本整備重点計画のフォローアップについて説明いたします。フォローアップ関係の資料は、資料2-1の結果の一覧表、資料2-2の分析事例、それから資料2-3、これは重点計画の34指標の評価の表となっております。この3点でございます。時間の制約もありますので、資料2-3は、必要に応じ後で見ていただくことといたしまして、資料2-1、資料2-2に沿って、簡潔に説明させていただきたい

と思います。

まず、資料2-1ですが、これは結果の一覧となっています。1ページ目をごらんいただきたいと思いますが、評価に当たっては、社会資本整備重点計画の平成19年度の目標値に対する達成度合いについて、「A」から「C」までで評価するとともに、今後の施策の取り組みについて、「1」から「3」で分類しております。

具体的には、「A」は指標の実績値が目標を達成したもの、「B」は目標を達成していないもの、「C」は、公共事業以外の自然条件等の変化により、その達成が事実上影響されるため、指標の実績値が目標を達成しているか判断できないものでございます。なお、平成19年の実績値が出ていないものもありますので、その場合は速報値等で評価をしているところでございます。

結果としては、全体では「A」が67.5%、「B」が30%、「C」が2.5%となっております。もちろん「A、B、C」という目標達成度合いだけが重要なものではありませんで、それを受けて、今後どのように取り組むのが重要になってこようと思っています。そういう意味で、「1」から「3」という今後の取り組みの内容が重要になってくると思っております。例えば「A」と評価したものの中でも、「A」であればよしとするものではなくて、今後の取り組みを「1」として、施策のさらなる改善を図るものも多数ございます。

このフォローアップ結果も踏まえて、この後に説明が予定されています、次期重点計画が、委員の皆様のご審議などを踏まえ、策定されるということになります。次期重点計画の中では、各施策の取り組み方針が示されるとともに、また新たに、それに対応した指標も立てられるということになっております。

1ページめくっていただきまして、この表は、ちょっと細こうございますけれども、先ほどご説明しました「A」から「C」、「1」から「3」の評価を、34指標について年ごとに進捗状況を評価したものです。黒枠で囲ったものが、平成19年度において、当初立てた5年間の目標に対してどうなったかということの評価になっているところでございます。

次に、資料2-2をごらんいただきたいと思いますが。これは分析事例を示したものですけれども、当然すべての指標について個別に分析を行っていきまして、それは資料3でございますが、ここではすべて説明するわけにはいきませんので、例として、政策評価の結果を踏まえて施策の改善等が行われた指標を、各分野、すなわち4分野ごとに取り上げて分

析してみました。

ページをめくっていただきまして、3ページ以下の個表で、4事例ほどご説明させていただきます。まず、3ページは「暮らし」の分野ですが、バリアフリー化の指標がありますが、そのうち建築物のバリアフリー化の割合を例として取り上げました。これについては、評価結果は「A-1」となっています。内容は、3ページの一番上の四角の「○」の下のところの指標の中ですが、床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化基準に適合するものの割合です。これは、目標値が平成19年度で約4割のところ、実績値は平成18年度で41%となって、目標値に達しています。

また、「現状分析」は、3つ目の四角の下のところに書いてあるのですが、平成19年度においても、2,000㎡以上の新築等が行われる特別特定建築物すべてが新たに基準を満たすこととなるため、19年度においても、その目標は達成される見通しであるということで、「A」と評価したところです。

「今後の取組」ですけれども、一番下の枠ですが、2番目の「・」をごらんいただきたいと思いますが、平成19年11月に、建築物の望ましい整備内容等を示す「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」を策定・公表しまして、建築物のバリアフリー化のためのガイドラインとして活用を促すとともに、リーフレットの作成をしまして、さらにホームページへの掲載等による啓発に努めております。より一層のバリアフリー化を推進し、さらなる施策の改善に取り組むということにしておりますので、ここは、「1」と評価したものでございます。

1ページめくっていただきまして、4ページでございます。「安全」の分野では、津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積を例として取り上げてみました。この評価結果は「B-1」です。目標値は平成19年度で約10万haにするというところ、実績値では11.5万haということでありました。

3つ目の「指標の動向」を見ていただくとわかるのですが、面積自体はこの5年間で着実に減少されているのですが、平成19年度の目標値は達成できていなかったということでございます。そこで「B」と評価したところでございます。しかし、気候変動に関する政府間パネルにおいて、海面水位の上昇や台風の激化が懸念されていること、また、沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されていることなど、津波や高潮被害のおそれがある地域の安全確保は緊急な課題となっております。

そこで、「今後の取組」のところにあるのですが、平成19年度には「海岸耐震対策緊急事業」を、また平成20年度には「海岸堤防等老朽化対策緊急事業」を創設するなどの取り組みを新たに行うなどしてありまして、施策の改善を図ることにしています。そこで、取り組みとしては「1」と評価したというものでございます。

続きまして、5ページで、「環境」の分野でございます。これは、環境基準達成のための高度処理人口普及率を例として取り上げました。評価結果は「A-1」となっております。

評価の指標は、放流水質の高度処理が実施されている区域内人口の総人口に対する割合ということで、目標値が平成19年度で17%のところ、実績値は、平成18年度の値ですけれども、15%ということになっています。

上から3つ目の箱の「現状分析」のところを書いてありますように、平成19年度の実績値はまだ集計中ですが、高度処理の導入は着実に進められている。平成19年度には、特に東京湾において陸域汚濁の負荷削減対策等について検討・実施するとともに、さらなる高度処理の導入を推進しているところでありまして、そのほかに特段の外部要因もないことから、指標は順調に推移し、目標を達成することが見込まれております。そこで「A」と評価したところでございます。

「今後の取組」としては、一番下の枠に書いてありますが、平成20年度には、新たな補助対象範囲の見直しを行ったり、高度処理の普及を一層推進することとして、さらなる施策の改善を図ることとしております。そこで、「1」と評価したところでございます。

1ページめくっていただきまして、6ページでございます。最後に、「活力」の分野でございますが、国際航空サービス提供レベル、これは国際航空旅客を取り上げました。評価結果は「B-3」でございます。

指標の具体的な内容は、国際航空路線の年間提供座席キロ（国際旅客に提供される座席×飛行距離）としております。目標値は4,800億座席キロだったのに対しまして、平成19年（暦年の速報値）には3,506億座席キロになりまして、「B」と評価したところでございます。

これは、「現状分析」に書いてありますが、下の2つ目の「・」ですけれども、中国方面など需要の伸びている路線がある一方で、低収益路線のリストラの影響もありまして、全体としては座席提供量が減少したものと考えられるところでございます。

もう少し具体的に解説いたしますと、現状では、便数を見ますとアジア方面で増となっており、欧米方面ではあまり変化がないところですが、便数を合計すれば、結果的には増

加傾向になっています。また、航空の分野では、需要に応じまして航空機を小型化し、多頻度化するという傾向にあります。すなわち、ここの指標に飛行距離というのが入っていることから、社会資本・インフラの整備とは直接関係のない、航空会社の機材の計画とか機材の効率化などに指標が影響されてしまって、数値の改善がはかばかしくないというような状況にあります。これが指標のあり方としていいのかというのは、従来、計画部会などにおいても見直しの必要性が指摘されたこともありますので、今後、指標の見直しを行うということを考えているところでございます。

すなわち、「今後の取組」としては、引き続きアジアにおける成長センターとして機能していくために、国際空港において、航空利用者の視点も踏まえつつ、航空ネットワークの充実等を推進して国際航空需要に適切に対応していくこととしておりまして、次に説明される計画の内容でありますけれども、新たな指標を、国際、特にアジア航空ネットワークの強化割合として、国際線の便数や旅客数を目標値として設計し直しているというところでございます。そこで、「3」と評価したというところでございます。

以上、4つの分析事例としてご説明させていただきました。フォローアップについては以上でございます。

【渡邊総合政策局政策課長】 政策課長の渡邊と申します。私のほうから、資料3関係のご説明をさせていただきます。

資料3の幾つという番号を振った資料が何種類もございまして、内容は盛りだくさんですけれども、これらに沿いまして、できるだけ審議のほうにお時間をとらせていただきたいと思っておりますので、できれば25分以内ぐらいでご説明させていただきたいと思っております。あるいは少し超過するかもしれませんが、少々早口になろうかと思っておりますが、ご容赦ください。

まず、資料3-1ですけれども、1枚目は、社会資本整備重点計画とはということについてのおさらいのような紙でございます。重点計画というのは、社会資本整備について、計画期間中、どういう視点に立って、どういう分野に重点を置いて事業を行おうとするかといった投資の方向性を示すものであるということで、現在の計画は平成15年度からの5カ年計画でございますので、今回、20年度からの第2次の5カ年計画を定めようとするものでございます。

右側でございますとおり、現行の計画は平成15年10月に閣議決定をしております。また、重点計画におきましては、左側のほうですけれども、それ以前に策定しております。



たような各事業分野別、例えば道路とか空港といった事業分野別に、公共事業の長期計画を策定して、それぞれの事業に5カ年間でどれだけの額を投資するとか、サプライサイドからの視点を記述してきたわけですが、そうではなくて、これからは、それぞれの社会資本整備によって、あるいはそれぞれの事業が連携して整備を進めることによって、ユーザーである国民の目から見て、社会資本整備の成果を一体どういうふう to 享受できるのかという、いわばアウトカム目標に着目して明示することとした。そういうものが大きな特徴でございます。

1枚めくっていただきまして、第1次の重点計画では、4つの重点分野がございます。「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」の4分類に沿って、15の重点目標と35の指標を設定しております。15の重点目標と申しますのは、ブルーの字で書いてございます、「少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等」といったものが全体で15ございまして、その下にぶら下がる形で、35の指標が設定されているものでございます。

3ページをお開きいただきまして、これまでの経緯と今後のスケジュールを書いてございます。右側ですけれども、冒頭、冬柴大臣から申し上げましたとおり、道路関係部分が入った段階で、改めて本審議会のもとに設けられております計画部会を開かせていただきまして、その後、パブリックコメントあるいは都道府県からの意見聴取等を経て、もう一度、本審議会のほうに上げてご議論いただきまして、その後、閣議決定、さらにその後、地方ブロックの社会資本の重点整備方針、これは閣議決定ではございませんけれども、この地方ブロックの重点方針を策定していきたいというふうに考えております。

4ページ、次期計画の策定ということで、昨年6月、計画部会でお取りまとめいただいたわけですが、計画部会からご提言いただいた中身というのは、今回、一連の資料に反映させておりますので、ご説明は省略させていただきます。

次に、資料3-2でございますが、以下、「委員限り」とさせていただきますので、お取り扱いにはご注意ください。

これは現行の第1次計画と次期第2次計画を並べて書いているものですが、右側の次期計画をごらんいただきたいと思います。まず、第1章、新しく「現状と課題」という章を書き起こしまして、「活力ある地域・経済社会の形成」、「安全・安心の確保」、「生活者の視点に立った暮らしと環境の形成」、「ストック型社会への転換に向けた社会資本整備」の4本柱についての現状と課題を述べております。

中身につきましては、本来は資料3-4の本文のほうで詳しくご説明すべきところであ

りますけれども、時間の関係で、3-2の資料だけで簡単にご説明いたします。資料3-4の本文のほうでは、できるだけ簡潔な文章で力強く記述することを心がけたつもりでございます。本文の方もちらちらとごらんいただければ幸いです。

(1)の活力ある地域の部分では、東アジア地域の急速な経済成長の中で、我が国の地位が相対的に低下することなく、存在感の確保・向上を図っていく必要があって、国際競争力を強化するための基盤整備が喫緊の課題となっているということ、あるいは国内のほうでは、国の活力の源泉である地域が元気を失っておりますので、地域のにぎわいと活力をいま一度取り戻すための取り組みの強化を行って、社会資本が地域の自立的な発展を支える強い足腰としての役割を担うようにしなければならないということなどが書いてございます。いわゆる条件不利地域や維持存続が危ぶまれる集落に住まう方々を含めて、生活に不可欠な医療等のサービスが提供できるような交通基盤等の整備の必要性にも触れてございます。

(2)の安全・安心の部分では、社会資本整備の重大な使命が国民の安全・安心を守ることを強く認識した上で、我が国が世界有数の地震・火山大国であること、それから地球温暖化によりまして、雨量増加とか海面上昇といったリスクが顕在化してきておりますことなどから、ハード面ばかりではなくてソフト的な施策も含めて、災害リスクへの万全の備えをすべきこと、それから、自然災害ばかりではなくて、事故やテロへの対応も強化すべきことなどを記述しております。

(3)の生活者の視点の部分では、少子高齢化の進展の中で、しっかりとしたユニバーサル社会を形成すべきこと、また、我々が享受しております資源とか環境が、我々の世代だけで消費し尽くすのではなくて、次の世代によりよい形で引き継ぐ必要があって、低炭素型、循環型の社会を目指すこと、さらに国民共通の資産である、山紫水明の自然や良好な景観を回復、保全、形成すべきことなどを述べております。

(4)のストック型社会では、戦後の経済成長で着実に整備され、一定のストックを形成した社会資本につきましても、これから急速に高齢化の波が押し寄せてきますので、これからは、つくったものを世代を超えて長持ちさせて、大事に使うというストック型社会に転換していく必要があること、そのためには社会資本の維持管理・更新を戦略的に実施すべきこと、ICT等のソフト施策と上手に連携すべきことなどを書いてございます。

続きまして、資料3-2の第2章のところをごらんいただきたいと思います。次期重点計画のいわば本論に当たる部分ですけれども、タイトルは、「社会資本整備事業の実施に関

する重点目標及び事業の概要並びに将来実現することを目指す経済社会と国民生活の姿」ということをございます。

まず、重点目標分野として、「活力」を1番目に位置づけまして、次に「安全」、続いて「暮らし・環境」に統合して、その上で、「新たな視点」というものを新設しております。この重点目標分野に沿いまして、重点目標を12、設定しております。前回15だったわけですけれども、これを集約して12にしております。

例えば「活力」というところでは、地域の自立・活性化というテーマに関しまして、生活圈域の中でのにぎわいの創出による地域の自立・活性化といった新しい重点目標を設けたりしております。これまでは、交流の促進による自立・活性化という重点目標しかございませんでした。

また、「暮らし・環境」の分野では、自然環境を中心とした重点目標が幾つかあったわけですけれども、新たに、良好な景観というものに着目した重点目標を設定しております。

さらに、「新たな視点」というところでは、「維持管理・更新の推進」に関する重点目標や、「既存ストックの有効活用のためのソフト対策の推進」に関する重点目標を新設したりしております。

次に、右側に行ってくださいまして、指標につきましては、重点目標にぶら下げる形で約70個の指標を設定しております。70個といたしますのは道路関係部分を含んだ数でございます。道路関係部分を除きますと、現在55の指標を提示させていただいております。55プラス、道路関係が15ということになるわけですけれども、その中身は後ほどかいつまんで申し上げますが、道路関係部分については、いずれも「検討中」というふうに書いてございまして、これこれの項目という指標の名称だけで、数値は入っていない。それ以外のところについては、指標の名称と数値が入っているということになっております。

中身といたしましては、赤い字のところだけ申し上げますけれども、「ハード、ソフトが一体となった安全に関する指標」を新設しましたり、バリアフリーの推進などで、「生活者の視点に立った指標」を充実したりしております。

さらに、右に行ってくださいまして、概ね10年後の姿ということで、整備を重点化するということをさらに進めていくために、5年後の数値目標に加えまして、将来実現することを目指す、概ね10年程度後の経済社会と国民生活の姿というものを提示しております。

(例) というところにございますけれども、例えば「地方ブロックの中心都市等と東アジア地域との直接交流の充実により、東アジア一日圏が拡大する」とか、「人口集中地区等で下水道整備が概成して、生活環境が改善する」というふうなことが、全体で、今回お示ししておりますのは30ぐらいございます。道路関係については、まだこの記述がございませんので、最終的には40前後になろうかと思っておりますけれども、基本的にはこういう定性的な姿を30ぐらい、本日はお示しさせていただいております。

下へ行きますと、第3章は、「社会資本整備の進め方そのものの改革」でございまして、「(1) 社会資本の戦略的な維持管理・更新の推進と有効活用」ということで、具体的には、「戦略的な維持管理・更新」、さらに「ICT等を活用した社会資本整備の高度化」といったことが中身として書かれております。

「(2) 社会資本整備事業の効率性の向上」ということで、「事業評価の厳格な実施」、「コスト構造改善の推進」、「事業間連携の推進」といった中身でございます。

「(3) 公共調達の改革と新しい建設生産システムの構築」、ここでは、「入札・契約改革」などを述べております。

「(4) 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公平性の確保」、ここで「住民参加」などを述べております。

さらに、「(5) 価値の高い社会資本整備に向けた技術開発の推進」、「(6) PFI等の民間能力・資金の活用」といったような進め方をしてみたいというふうに思っております。

第4章では、地方において具体的に社会資本整備を進めていくということについての記述でございます。左側にございます、今般の新しい第2次の重点計画を受けて、地方ブロックごとに「重点整備方針」というものをつくってみたいと思っております。これらは、右側にございます、国土形成計画の全国計画、あるいは広域地方計画と車の両輪をなすものでございますが、重点整備方針のほうは、広域地方計画で示されます地域戦略を実現するための社会資本整備の姿を、それぞれのブロックごとに示すということになりますので、そこでは地域独自の指標、あるいは地域の主要な事業などを提示してみたいというふうに思っております。

最後に、第5章では、「事業分野別の取組」ということで、第2章は横断的ですが、こちらは事業分野別でございまして、道路、交通安全施設、鉄道、空港といった、ここに記載がございます事業分野ごとに記載をしてみたいです。

資料3-3は、ほぼ似たような内容でございますので、省略いたします。

資料3-4は、今回閣議決定の本文の案でございます。

冒頭、20年度から24年度までの計画期間として、次のように定める。

「はじめに」のところで、策定の趣旨を書いております。「重点計画というのは、国民生活や産業活動の基盤を形成する社会資本について、計画期間中、どのような視点に立ち、どのような分野に重点を置くのかといった整備の方向性を明確にして、その方向性を踏まえて社会資本整備に関する政策目標と、その実現によって国民が享受する成果を示すとともに、限られた財源の中で効果的かつ効率的に社会資本整備を実施するための取組を明らかにするものである」ということでございます。

また、実施に当たっては、「あらゆる政策手段を適確に組み合わせ、また、官民の連携・協働により」進めていくということが書いてございます。

第1章は、先ほど概要をお話しいたしましたので省略いたします。

5ページ、第2章であります。以上のことから、本計画の期間中の社会資本整備については、次のとおり、4つの観点から12の重点目標を設定し、その達成に向けて事業執行を推進する。また、概ね10年後に実現することを目指す経済社会と国民生活の姿を提示するというので、6ページの2行目、(別表挿入)となっておりますが、ここは、資料3-4別表という資料でご説明申し上げます。

第3章、社会資本整備の進め方の改革でございます。先ほど骨子のところで申し上げましたので、ここも省略させていただきます。

次に、10ページをごらんいただきまして、第4章、地方における社会資本整備ということであります。下のほうをごらんいただきますと、「広域地方計画に示される地域戦略を実現するための具体的な方針を定めることとする」という方針をここで打ち出しております。

その上で、ブロックごとの整備方針を策定する際の留意事項といたしまして、11ページですが、①現地方重点方針の適確なフォローアップ、②広域地方計画との連携、③地方の独自性の発揮ということで、できるだけ地域のニーズが細かく反映された、即地性の高い重点方針となるよう、地方の重点目標ですとか地方独自の指標、あるいは地方の主要事業等を検討していただきたい。全国の重点計画にはこういうふうなことを書きたいと思っております。

12ページ、第5章、事業分野別の取組でありますけれども、ここでは、道路整備事業

と交通安全施設等整備事業は「検討中」ということにさせていただいております。以下、鉄道整備事業など、すべて構成としては同じでございます。1.で、これこれ事業を巡る課題と今後の方向性、次の13ページですけれども、2.で、「重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組」、3.で、「今後取り組む具体的な施策」という形で、どの事業も構成しております。

その上で、例えば空港整備事業の関係では、17ページをごらんいただきますと、空港整備事業にかかわる指標が出てまいります。この指標というのは、第2章の本論で出てまいります指標が事業分野別に分解されて、ここで、いわば再掲されております。ただ、第5章だけで独自に出てまいる指標というのもプラスアルファでございます。空港整備ではありませんけれども、例えば港湾整備事業とか下水道事業などの分野では、そういうものが出てまいりまして、それは別途、資料3-5②という資料で整理しております。先ほど、全体としては70個と言いましたのは第2章の指標の数でございます。さらに幾つか第5章独自の指標が加わっているというものでございます。

資料3-4の本文の説明は以上でございます。

次に、折り畳みました資料3-4別表をごらんください。例えばこれは「活力」という分野での重点目標の一番最初、「(1)交通ネットワークの充実による国際競争力の強化」、こういう重点目標が全体で12ありまして、指標としては、国際航空のネットワークの強化に関する指標として、まず、国際(特にアジア)航空ネットワークの強化割合として、国際線の便数を16万6,000便から21万便に増やしていく。あるいは、国際線の旅客数を5,650万人から7,180万人に増やしていく。貨物量もごらんのような数字に増やしていく。こういうものが、いわばアウトカム指標として書いてございます。先ほど政策評価官のほうからご説明いたしましたように、この指標は、第1次の計画から変えて、便数とか旅客数というふうにしたものでございます。

下のほうをごらんいただきまして、「幹線道路ネットワークの強化に関する指標」というのがありますけれども、ここで、「①【検討中】三大都市圏環状道路の整備率」、ここには名称はありますけれども、数字はございません。「②【検討中】国際コンテナ通行支障区間解消率」、これもございません。さらに一番下でございます、「空港・港湾への高速道路からの10分到達率」、こういう検討中のものが全部で15個あるということでございます。

欄外の一歩下の行をごらんいただきますと、道路関係部分につきましては、いずれにしても検討中でございますので、本資料では、昨年6月の取りまとめに書きました資料を、

名称だけ書かせていただいております旨の注記をしております。

右側ですけれども、事業の概要をそれぞれ記述して、そこからさらに右側ですけれども、将来実現することを目指す姿ということで、例えば三大都市圏等と東アジア主要都市との間の「日帰りビジネス圏」が拡大、あるいは上から4つ目、成田・羽田を一体的に運用することにより、首都圏における24時間化の推進といったものが、順次30ぐらい書いてあるというふうな構成になっております。この部分は、指標とは直接連動しませんので、指標の数の55とか70とは数字が一致しません。

資料3-4別表は以上でございます。

次に、資料3-5①ですけれども、これは、第2章の指標につきまして、目次とそれぞれの55の指標を1枚ずつポンチ絵に落としたものでございます。時間の関係もございませぬので、55の指標のうち14の指標について、大体4つに1つぐらいになりますけれども、こういうふうな考え方で、こういうふうな指標をつくっているということをご説明させていただきます。と思っています。

その前に、全体としてはどういうことなのかということですが、表紙をめくっていただきまして、「活力」の分野では、「重点目標（1）交通ネットワークの充実による国際競争力の強化」に対しまして、指標としては、国際航空ネットワークの強化に関する指標、さらにスーパー中核港湾等の機能強化、幹線道路ネットワークの強化、空港・港湾へのアクセスの強化というふうな指標がございませぬ。

以下、時間の関係で、指標の部分は省略いたしまして、重点目標のみ読み上げさせていただきます。今度は国際ではなくて、国内のほうですけれども、「（2）地域内外の交流強化による地域の自立・活性化」。その次のページでございませぬが、同じく「活力」の分野の、「（3）にぎわいの創出や都市交通の快適性向上による地域の自立・活性化」。その次ですけれども、「安全」というところでは、「（4）大規模な地震等の災害に強い国土づくり」。次は「安全」の2つ目ですけれども、「（5）水害等の災害に強い国土づくり」。「（6）交通安全対策の強化」。さらにその次のページですが、「暮らし・環境」の分野で、「（7）少子・高齢社会に対応したバリアフリー化・子育て環境の整備によるユニバーサル社会の形成」。その次のページ、「（8）良好な景観・自然環境の形成等による生活空間の改善」。「（9）地球温暖化の防止」。「（10）循環型社会の形成」。最後に、「新たな視点」でございませぬが、「（11）戦略的な維持管理や更新の推進」。「（12）ソフト対策の推進」。全体としてこういうふうな中身になっております。

残された時間があまりありませんけれども、あとは、この中から代表して14の指標を選んで、かいつまんでご説明をさせていただいて終わりたいと思います。

まず、1ページをごらんください。資料1として、「国際航空ネットワークの強化割合」ということで、数字は先ほど読み上げたとおりであります。真ん中のブルーのところに書いてございますが、アジアにおける成長センターとして我が国が機能していくために、国際空港について、利用者の視点も踏まえながら、ネットワークの拡充等を推進して国際航空需要に適切に対応していくということでございます。今後、発着便数などは、経済動向とか航空会社の機材動向などにも影響されてくるわけですが、いずれにしても、一番下でございます、羽田の4本目の滑走路の整備事業ですとか、成田空港の北伸の事業など、あるいは航空保安システムの整備といった事業を着実に推進することによりまして、将来需要を潜在化させることがないような着実な社会資本整備を進めてまいりたいと思っています。

次は2ページです。指標2ですけれども、「スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム」。港湾コストといいますのは、真ん中のブルーのところに「※1」がありますが、船舶の入出港やターミナルの運営にかかるコンテナ1個当たりのコストであります。これを平成14年比約3割低減させたい。リードタイムは、「※2」ですけれども、船舶の入港から貨物引き取りが可能となるまでの期間、これを1日程度にしたい。こういうことを実現するという事は、我が国と北米航路、欧州航路といったものを維持していくためにはぜひとも必要なことであります。こういうことを実現することによって、アジアの主要港をしのぐレベルのコスト・サービスの水準を実現していきたいということでございます。

このために、事業の概要のところでございますが、大水深の高規格コンテナターミナルを整備したり、コンテナターミナルと一体となった物流拠点の形成を進めていくということでございます。

続きまして、9ページをごらんください。指標12であります。「国内海上貨物輸送コスト低減率」、「平成19年度比3%減」ということであります。輸送コストといいますのは海上輸送コストと陸上輸送コストの合計ですけれども、これらにつきましては、現在、企業立地が国内に戻ってきていたり、あるいは企業の国内設備の増設等が臨海部を中心として全国的に展開しておりますので、こういう動きを促進していくために、事業の概要のところ書いてございますが、貨物を船舶、自動車、いろいろな手段で乗り継いで、相次い



で輸送していく複合一貫輸送の拠点となる、内貿のターミナルの配置などを行ってまいります。

次は12ページです。指標17、「都市再生整備計画の目標達成率」。現状81.8%を80以上というふうに書いてあります。これは何かといいますと、現在、都市再生整備計画といいますのは、都市再生特別措置法に基づきまして各市町村がつくっている計画でして、まちづくりの目標とか、そのために必要な事業などを記載しております。今年の4月1日現在で、約800の市町村で約1,400の計画がつくられております。

これに対しまして、一番下でございます、まちづくり交付金の交付をすることで支援をしているわけですが、これにつきましては、上の右のほうに「それぞれの」というところがありますが、それぞれ都市再生整備計画には、「来街観光客数」とか「歩行環境の満足度」といったような達成目標の指標が書いてあります。そういう指標の達成状況をパーセント換算しまして、達成率を、その年度の終了時点ですべての計画について単純平均すると、現在81.8%ですが、これを毎年度80%以上に維持するということがあります。各年度の年度末で言えば、それぞれ新陳代謝がありまして、計画を達成して卒業していくものもありますし、新たに計画に入ってくるものもあるわけですが、そういうものを全部のみ込んで、80%を常に維持したいという目標でございます。

次は18ページ、指標26、「防災拠点と処理場を結ぶ下水道きよの地震対策実施率」ということであります。これは、大規模な地震などが起きたときに、トイレが安心して使用できるとか、生活排水の処理に困らないというためには、防災拠点とか避難地と下水処理場を結びます下水道管、非常に重要な幹線管路がありますけれども、こういうものの耐震化とか減災対策を着実に実施していく。

そのためには、一番下の事業の概要でございますが、耐震化の推進とあわせまして、計画的な応急復旧対策のための応急対策計画を策定するというのもやっております。こういうことをやることによりまして、上の目標値ですが、平成24年に56%、これは、分母「防災拠点等と終末処理場を結ぶ重要管きよの延長」分の、分子「耐震化等が行われている管きよの延長」の比率を、半分以上にしていきたいというものでございます。

次は28ページです。指標36、「土砂災害特別警戒区域指定率」ということでありますが、分母のところには、「土砂災害危険箇所が存在する市町村数」というのがありますが、これは現在1,672市町村あるそうです。このうちで、土砂災害特別警戒区域の指定というものを都道府県知事が行った市町村の数を、平成24年には80%に引き上げたいとい

うことであります。

続きまして、次の29ページをごらんください。指標38、「ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数」を、毎年度ゼロを維持ということです。例えば東京湾とか瀬戸内海といったところで、一般船舶が航路を通行できなくなるような海難を防止するというので、このためには、航路標識の高度化ということで、ブイがよく見えるようにするとか、潮流信号所の信号方式を統一化するというふうな対策を進めてまいります。

続きまして32ページ、指標42、「段差解消をした旅客施設の割合」ということであります。これは、分母「1日あたりの平均利用者数が5千人以上の旅客施設数」分の、分子「段差が解消された旅客施設数」の比率を、平成22年までに100%にしたいということで、これは、2年前に施行されましたバリアフリー新法に基づきます、基本方針に載せられている目標をそのまま実現したいということでございます。

続きまして41ページ、時間がちょっとオーバーしておりますので、はしょっております。指標51ですけれども、「景観計画に基づき取組を進める地域の数」ということであります。景観法で、景観行政団体に市町村がなったわけですけれども、良好な景観の形成に向けて景観計画の策定をして、例えばデザインの制限をするとか景観に配慮した公共施設を整備するというをやっているわけですけれども、この市町村の数を400へと大幅に増加させるということで、そのために景観形成総合支援事業などを着実に実施していくということでございます。

続きまして、43ページでございます。指標56、「汚水処理人口普及率」であります。現在82%を、93%にということです。やり方としては、下水道のほかにも農業集落排水とか浄化槽などがございますが、それぞれ地域の実情に応じた整備手法を選択して、このパーセントを達成していきたいということです。

それから、49ページをごらんください。温暖化の関係ですけれども、指標62、「京都議定書の目標達成計画で定められた2010年度の温室効果ガス排出削減見込量等」ということであります。現在、20年度からの5カ年が第1約束期間となっておりますので、その中間年度であります平成22年度で、赤い字でござんいただいているような削減目標を立てることが政府全体で決まっておりますので、本計画でもその目標を設定しております。そのためにどういうことをやるかというのが、右側のブルーの箱に書いてあるようなこと、これらをあわせてすべて実施していきたいというふうに思います。

続きまして50ページ、指標63、「循環型社会形成推進基本計画で定められた循環利用率、最終処分量の目標」ということであります。循環利用率といいますのは、「循環利用された資源の量と天然資源等を新たに投入した量」を分母といたしまして、そのうち「循環利用された資源の量」ということであります。これを14～15%まで向上させるということ。それらを含めまして、さらに、最終処分量は約3割減の2,300万トンという目標を設定しております。このために、事業の概要に書いてありますような、いろいろなことを進めてまいります。

次に、52ページであります。指標66、「河川管理施設の長寿命化率」ということで、これはゼロを100%となっております。ダムとか堰、水門といったものでありますけれども、「20年度から24年度に耐用年数を迎える河川管理施設の数」を分母として、分子は、「長寿命化が図られた施設数」ということでございます。このために、予防保全管理への転換ということのために、健全度評価とかそういうものをいろいろやっております。

最後、55ページをごらんください。指標69、「基盤地図情報の整備率」ということであります。基盤地図情報といいますのは、デジタルの地図の中に、左側の「※」のところを書いてございますが、測量の基準点とか、標高点とか、いろいろな主要な項目が入っております。これを、全国土37万平方キロメートルにつきまして主要項目を整理する。こういうふうになれば、いろいろな主体が地理空間情報の基準として活用することができるということで、基盤地図情報の整備を進めてまいりたいということでございます。

以上でございます。時間が少しオーバーしてしまいましたけれども、これでご説明を終わらせていただきます。

**【張会長】** ありがとうございます。

それでは、ご質問やご意見がございましたらお願いいたします。どなたからでも結構でございます。どうぞ。

**【平林委員】** 平林でございます。たくさんすばらしい計画が考えられているわけですが、すべてを同時に実行することはなかなか難しいのではないかなと思います。また、国の財政支援からいえば、国土交通関係以外にもたくさんあるかと思えます。昨今、例えば学校を耐震化するとか、いろいろなアイデアも出されておりますので、ここで考えられているいろいろな計画につきまして、どういう優先度をつけるかということが大事ではないかと思うのです。いずれ最終的な姿としては、優先度がある程度付せられたほうがよろしいかなと。

ただ、私も昔役人をやっていたので、よくわかるのですが、お役所の中も、各局それぞれ頑張りますので、なかなか調整が難しい面もあるのではないかなというふうに思います。ぜひ大臣、次官一体となりまして、国民に対して説得力のある優先度を付していただきたいなど。個人的に考えますと、私は、アジアを中心にますますその国が拡大し、整備しているハブ空港クラスの国際空港や、先ほどご説明のありました港湾などはトッププライオリティーの中に入るかなというふうに考えております。

【張会長】 ありがとうございます。ただいまのご意見ですが、何かございますか。

【渡邊総合政策局政策課長】 社会資本整備につきまして重点的、効率的、効果的にやっていくというのが、そもそも社会資本整備重点計画法に基づく今回の計画の根本にございます。そういう中で、国民経済的な成長を維持するということと安全・安心を確保する、あるいは質の高い生活を維持する、いろいろな政策目標がございますけれども、それを4つの課題に整理して、それぞれ重点化をさらに進めていきたいという考えでやっております。

その中にも、もちろんおのずと財政的な制約などもございますので、より早い時期に達成すべきもの、少し劣後してもよいもの、いろいろあろうと思っておりますけれども、それらは、それぞれの年度の中でも、いろいろ工夫をしながら優先順位をつけてまいりたいというふうに思います。

【張会長】 ほかに。どうぞ。

【マリ委員】 大変よくまとまっていると思います。ただ、1つ気になることがありましたのは、大きな日本の国がどちらの方向に向かっていくのかということのマスタープラン的な結論が、まだ見えないのではないかなという感じがしますのは、2023年には100%、全部網羅したいということが最後の結論として出ているのですが、国際的競争力という言葉がたくさんこの中で出てくるわけなんです。

国際的競争力を社会資本整備の中で、何を意図して国際的な競争力にしていくのかということがよく見えないのは、例えば経済的成長ということにおいては、産業の競争力というのが、日本は今アジアの国々に、逆にゆだねているところもあるわけですから、国際的な競争というのはどこでしていくのか。社会資本整備の中でしていくのならば、日本の今までのすばらしい技術が、例えばダムづくりとか、道路づくりとか、それこそ河川の整備というものの競争力とするのならば、ほかのアジアの国々よりは断然トップであるわけですから、日本がそういう技術を世界に見せていくということでは、大変重要だ

と思うのです。

けれども、これから競争力ということを考えたときに、海外から外国の方々に来ていただいで済むのか、または日本の中で活動していただく上における競争力ということを考えるのならば、どのようにして外国の方々にもっと日本に来ていただいて、日本での生活をしていただくのかということがとても重要なことではないかと思うのです。

ですので、国際的競争力ということの意味は何なのかということをもうちょっと明確にさせていただきたいと思うんですが、つい最近、『MONOCLE』という欧米の雑誌があるんですけれども、その中で、ベスト・リバブル・シティといういいまして、世界で一番住みやすい国、場所ということで、福岡が断然1位になったのです。今までは京都も14位だったのが、ことは20位に落ちたということの理由には、国際的な視点から見たときに、福岡というのは、上海から見ても東京よりは近いところであるとか、アジアの国々から来ると、福岡市というのは非常にわかりやすい。お買い物をしていく上においては、一番お買い物が楽しいということが、外国人の視点から見て、福岡が選ばれて東京ではないということが、どうなのかなということを感じたのですけれども、私は、それが国際的競争力ではないかと思うのです。

ですので、国土交通省が国際的競争力という言葉が使われるときに、どういう視点で使われているのかということがとても重要だと思いますし、もし国際的な国として考えていくのならば、もっと道路の看板とか、外国人が日本に来たときに自分たちで動きやすい、または生活しやすいようなインフラ整備というもののなかで、日本人が、もともと国民が得なければならない社会資本というものは、それを向上していくことが大変重要で、日本はそういう点では非常にすぐれているわけですので、そういう点では、国の中での地域間競争力ではないかと思うので、地域間の中で格差があってはいけないということがとても重要だと思いますから、国際的な競争力というものの視点からするのならば、やはり語学教育というものを学校の中できちっとして、もっと海外からの情報というものを、一般の国民の方々が、メディアのとても狭い窓から物を見るのではなくて、自分でいろいろな国の情報収集ができるようなインフラづくりもすごく重要だと思いますので、ぜひ学校教育の中でも、こういうことをきちっと考えていただきたいと思うのです。

それと、社会資本の中で、パブリックコメントというのはよく求められたりするんですけれども、いつも疑問に感じているのは、パブリックコメントを求めるときのPR活動がまだまだ足りていないような気がするわけなのです。例えば町役場とか区役所、市役所に

行ったときに、そこにはパンフレットがあつて、パブリックコメントは要求されますけれども、パブリックコメントをこういうふうに求めていますというのをもうちょっと大々的に、民間放送ももっと活用して、きちとした形でのPR活動をすることで、もっと幅広く、いろいろな方々からの情報を得られると思うんですけども、まだまだ狭いような感じがしますので、ぜひパブリックコメントをもっと幅広く募っていただきたいなと思います。

【張会長】 ありがとうございます。

今の国際的競争力の意味、それからパブリックコメントの集め方ということですけども、ご回答をお願いいたします。

【渡邊総合政策局政策課長】 まず、この国全体がどういう方向に向かっていくのかということに関しては、社会資本の整備のみならずいろいろな側面があらうかと思えます。それらにつきましては、国土形成計画を現在、閣議決定に向けて作業しておりますけれども、こういう中で、我が国の目指す方向は、全体としてはお示ししていきたいと思っております。その中で、社会資本整備についての計画が、この社会資本整備重点計画ということですので、私どもはこれを「車の両輪」として、頑張つてまいりたいと思っております。

国際競争力の意味するところとはということについては、資料3-4の本文の1ページの下のあたりから2ページ全体にかけまして、「活力ある地域・経済社会の形成」として、4つの課題のうちの1つが書いてございます。ここで、国際競争力というのは、基本的には我が国が引き続きアジアの中で存在感を持って、安定的な経済成長を続けていくという観点から、どういうことをやったらいいかということを考えております。そのためには、例えば国際空港が、アジアの中でもハブ空港としてきちと整備されているということが重要ですし、欧米などの基幹航路を維持するということも重要だというふうに思っております。

しかし、経済的な意味での国際競争力の強化だけで足りるかというのと、決してそうではございません。各地域が地域間競争の中で、いかに自分の地域を魅力あるものにしていくかということがとても大切だという認識が、2ページの真ん中のあたりにも書いてあります。外国人の方から見られても魅力のあるような地域をつくっていく。つまり国内の交流ばかりではなくて、国際的な交流にも資するような社会資本整備もあわせて進めていくというつもりでございます。この文章のほかにも、指標という形で数値化しているものでございます。

それから、パブリックコメントにつきましては、案が道路部分も含めて完成しました段階で、きちっと国民の皆さんにごらんいただけるようにPRをしていきたいと思っております。

**【張会長】** ありがとうございます。

議事の都合もごさいますが、あとお一方、ご質問、ご意見を。

**【浅見委員】** 例えば道路なんかで問題になったのは、目標数値自体の正確性あるいは妥当性だと思うのですね。実際に目標値というのは、考えようによっては高ければ高いほどいいようにも見えるのですが、コストがかかることを考えると、そういった意味での数値の考え方というのを示さなければいけないのではないかと。

例えばトレンドでいくところだけでも、これだけの追加予算でこうなるとか、あるいはこういった事項については、生命、安全にかかわる非常に重要なことなので、これはここまでどうしたってやらなきゃいけないんだとか、そういうことがなく数字がわっと並んでいると、これはほんとうなのかなとか、高過ぎるんじゃないかなというふうに、どうしても思ってしまうと思うのですね。そういった意味で、ぜひ数値の妥当性を、先ほどの優先度というのもの、実はそういった意味も含まれている部分ですけれども、うまく示していただけるようにしていただきたい。

例えばパブリックコメントを募集するときに、数字だけを出してパブリックコメントを出しても、おそらくなかなかコメントしづらいのだと思うのですね。場合によっては、数字の妥当性がどのぐらいなのかとか、若干選択の幅を持たせてコメントをもらうといった工夫もあり得るのではないかとというふうに思いました。

**【張会長】** ありがとうございます。今のはご意見として伺っておきます。それではもうお一方、お時間をいただきます。どうぞ。

**【大聖委員】** 先ほどのご発言とちょっと重複する面があるかもしれませんが、最近、途上国の方々と接する機会が多くありまして、日本の事情を説明したりするときに、必ずしも我々のやり方が理解されていないという面があります。日本だからできるんだろう、日本しかできないねというようなことで、我々とのギャップというものを感ずる面があります。

そういう面で、ここで取り組まれるような国民の暮らしの安全とか安心、あるいは交通運輸体系の高度化といったものを、周辺の国々の方々にも知っていただく必要があるのではないかとというふうに思います。そうしませんと、日本というのは国内だけに閉じて、

特殊なことをやっている国だというふうに誤解を受けると思いますので、政策の国際的な透明性というのでしょうか、そういったものをぜひ確保していただきたいと思っております。

そうすることで、これから温暖化の問題ですとか、そういったグローバルに取り組まなきゃいけない問題に対しても情報発信をする。あるいは政策の提案といったもの、あるいは技術の供与といったものとも結びついてくるというふうに思っておりますので、ぜひその点にも力点を置いていただければと思います。以上です。

【張会長】      ありがとうございました。

事務局側から、今のお二人の先生方のご意見について、何かございますか。

【渡邊総合政策局政策課長】      まず、目標値の正確性、妥当性に関しまして、2点だけ申し上げたいと思います。

1つは、この目標値というものは、国の予算だけで達成していくものではなくて、あらゆる政策手段を組み合わせるといことは本文にも書いてございますが、国の中でも、予算以外のいろいろな政策ツールがありますので、それを組み合わせることはもちろんですけども、それ以外に、地方公共団体と国の役割分担をするとか、あるいは規制緩和をすることで民間に達成をしていただく部分があるとか、行政そのものもコスト削減をして、できるだけ高い数値が達成できるようにしていくとか、さらにソフトの施策を組み合わせるとか、いろいろな工夫をすることで達成していきたいと思っております。それが1点目です。

もう1点は、今回の目標数値につきましては、それぞれ立て方が違うパターンがございます。例えば4つ例示で申し上げますと、個別のプロジェクトが進んでいることを念頭に置いて、24年度までにはどれぐらい達成できるかというふうにやっているものがございます。例えば成田空港の鉄道のアクセスの強化というものにつきましては、個別のプロジェクトを念頭に置いているものでございます。

2つ目は、最も多いパターンですけれども、個別のプロジェクトを念頭に置いているのではなくて、過去の実績を勘案した上で、もう一踏ん張りすればここまで行けるんじゃないかというような形で積み上げているものがございます。

3つ目は、逆に、まず100%をこの期間内に達成するというふうな目標を決めて、そこから逆算をして、できるだろうかというようなことを検証しているものがございます。

4つ目は、この期間内ではなくて、例えば10年先を見て、10年先に100%という



目標を決めて、そのうち前半5年ではどれぐらいできるだろうかというふうなものもごさいます。

それぞれ決め方はいろいろですけれども、目標の達成可能性ということについては、私どもとしてはそれなりにできるのではないかなと思っております。これを外に向けてパブリックコメント等でお話しするときにも、どういう意味の数字なのかということは、わかりやすく解説をつけた上でお話ししたいと思っております。

それから、政策の国際的な透明性を確保していくということにつきましても同様に、インターネット、そのほかの配布物、いろいろな形で周知をしております。しかも、これは政府の閣議決定という形で結実することになりますので、政府の方針として、最終的には表に出ていくという中で、わかりやすいものにしていきたいと思っております。

**【張会長】** 委員の皆様の大変貴重なご質問、ご意見をたくさんいただきまして、ありがとうございました。

それでは、本日の議論を踏まえまして、引き続き検討を行っていただきますようお願いいたします。

次に、国土交通省の環境政策について、事務局から説明をお願いいたします。

**【桑田総合政策局環境政策課長】** 環境政策課長の桑田と申します。洞爺湖サミットを目前に控えまして、世の中、非常に環境政策に対する関心が高まっている中で、この機会を利用させていただきまして、私のほうから、国土交通省の環境政策についてご紹介させていただきたいと思っております。

横長の紙でございますけれども、お手元の資料4をあけていただければと思います。1枚目は、説明項目の目次的に書いているだけでございますので、省略いたしまして、2ページ目をあけていただきますと、この3月28日に閣議決定されました、新しい京都議定書目達計画に関する総論的なポンチ絵がありますが、これも政策課長のご説明の中にございましたので、細かくは省略いたしますが、いずれにせよ、約束期間にマイナス6%を達成するために、今まで以上に頑張らなければならないということで、既存の目達計画を見直したところでございます。

こうした中で、国土交通省といたしましても、まずは当面、向こう5年間でマイナス6%という約束を達成するために最大限の努力をするというふうな、向こう5年の努力と、それからもう一つは、国土交通省として、例えば2050年だとか、より長期を見据えて、じっくりと腰を据えて取り組んでいかなければならない事項といった、当面重要なことと、

それからより長期的にやっていくという2段階で、温暖化に対する施策を打っていきたいというふうに考えているところでございます。

ということで、次の3ページをあけていただきますと、「当面の取組」ということで、マイナス6%達成に向けた国土交通省の取組みということでございます。全体の絵姿が書いてございますが、「具体的な取組み」とございますように、大きくは運輸部門、家庭部門・業務その他と分かりますけれども、国土交通省の担うべき部分の大どころは、1つは、自動車交通を中心とした運輸部門が大きな柱、それからもう一つは、家庭部門・業務その他部門の中でも、特に住宅・建築物の対策というのが大どころとなっているところでございます。

したがって、重点はその辺に当ててやっていかなければならないということでございますけれども、ここにごございますものの中で、オレンジ色で色づけしてある部分が今回の新しい目標達成計画で、施策を追加的に実施して目標数値を深掘りした部分を赤く塗っております。

例えば、ご紹介しますと、運輸部門の自動車単体対策等が赤く塗られていますが、例えば2015年度を目標とする新しいトップランナー基準を制定いたしまして、それに向けて努力をすることによって、より目標を深掘りするといったこと、あるいは、その隣の交通流対策でございますけれども、渋滞を緩和するために、例えばボトルネック踏切対策など新しい施策を積極的に講ずることにより、さらに深掘りをするといった対策を講じることとしております。

それから、右のほうの家庭部門・業務その他の、住宅・建築物の断熱性能の向上、空調設備等の効率化でございますが、これは冒頭の大臣のごあいさつにもございましたが、省エネ法を改正いたしまして、より義務的な措置を強化するとか、一方で税制を改正して、省エネ改修に対する支援措置を設けるなどによって、これまでの目標をさらに意欲的なものにしていただいております。

もう一つ、その下でございますが、下水道における新エネ・省エネということでございまして、下水道分野での、例えば処理過程で生じるメタンガスを燃料として活用するといったことなどに着目しながら、これまで以上に対策を推進する等々、これまでの取組みをさらに加速する取組みをしているところでございます。これが当面の取組みでございます。

それから、4ページ目をあけていただきますと、ここからが中長期的な取組みでござ

いますが、簡単に紹介いたします。低炭素型の都市・地域づくりということでございますが、1つは、集約的な都市構造で、都市構造自体をよりコンパクトにしていくという取り組みと、それにあわせて、都市を構成する、例えば住宅だとか、緑地だとか、さまざまな構成要素について、より低炭素という意味で機能を向上させていこうというふうな、個々の構成要素の取り組み、それからもう一つは、都市の中、地域の中で発生する人の流れ、物の流れを、より低炭素型のシステムでうまくさばいていこう。このような3つの大きな柱となる取り組みを、いわば連携しながら、一体的に国土交通省として地域を支援していこうという考え方でございます。

その結果、地球温暖化という観点から、もちろん貢献するのですが、それだけでなく、中心市街地の活性化だとか、高齢者の生活利便性の向上だとか、そういったことをあわせて実現するというふうな観点を重視しながら取り組んでまいりたいと思っております。今、政府で進めている環境モデル都市を支援する上でも、こういった考え方に沿って支援していきたいと思っております。

次の5ページをあけていただきたいと思います。物流に関する取り組みでございます。物流につきましても、大きく、まずは物流サービスを供給するサイドでもきっちり取り組みうというのが前提として入ります。具体的には、自動車であれば低公害車の普及でございますとか、船舶であればスーパーエコシップの導入だとか港湾の整備、あるいは鉄道部門では基盤整備といったものを取り組んだ上で、さらにそれぞれのモード間の結節機能を強化する。例えば港湾等についてのアクセス道路の整備等々の努力でもって、まずサービス供給サイドについて取り組んでいこう。

ただ、それでは限界がございますので、次に、荷主さんなど関連する事業者さんとの連携を強化しようといったことで、グリーン物流パートナーシップ会議等々を通じた取り組みを今まで以上に進めていきたい。

さらに、今後の重要な取り組みとして、Ⅲでございますが、消費者、購入者の方々にきちっと情報発信しながら、そのような選択をしていただくということで、例えば情報提供（「見える化」）を推進するだとか、エコポイントなどインセンティブづけをするといった仕組みを設けながら、消費者にも訴えかけていきたい。

そういった総合的な取り組みの中で、モーダルシフトも進むでしょうし、その結果、低炭素型の物流システムを構築していきたい。

ちなみに基盤整備はどうかといいますと、まずは既存ストックの能力が最大限に活用さ

れるといったことを目指して、そのボトルネックとなりそうなところだとか物流結節点の整備といったところに力を入れていきたいと考えております。それと並行して、より長期的な観点から、次世代の物流の姿についてしっかりと勉強していく必要があると考えております。

次に6ページをごらんいただきたいと思うのですが、あと国土交通省が担う非常に重要な点としてございますのが、いわゆる適応策でございます。温暖化することによる、例えば災害リスクの上昇だとか水問題の顕在化といったことについて、国土交通省としてしっかり取り組む必要があるというふうな問題意識でございまして、これは、大きく水問題、災害リスク対応でございますが、渇水リスクへの対応という意味では、従来の量的な充足を優先するというふうな政策の方針を転換いたしまして、総合的に水資源をマネジメントしていこう。例えば量と質を一体的にマネジメントするだとか、地表水と地下水を一体的にマネジメントするだとか、そういった総合的なマネジメントに政策のかじを切っていくたい。

それから災害リスクにつきましては、今後大きな災害が起こることが懸念されるわけですが、それに対して、もちろん施設整備による対応も相変わらず重要なわけですが、それですべて解決するかというと、そうではないだろうといったことで、例えばまちづくりとの連携など、地域づくりと一体となった適応策を進めるとか、あるいはソフト施策も含めた危機管理対応をしっかりやっていきたい。

そうした中で、とにかく犠牲者をゼロにする。あるいは中枢機能が集積しているような部分をしっかりとガードするといったことに重点的に対応しながら、しっかりと災害リスクへの対応を進めていきたい。

ここでもう一つ重要なのは、国内でそうするだけではなくて、この分野ではしっかりと国際連携・協力を進めていきたいというふうに考えております。水問題においても、きちっと国際的な水問題の議論をリードする。あるいは災害については、例えばアジア・太平洋地域における災害の防止のために、日本の知見をきちっと提供していくといったことで、そういったものを、例えば衛星を打ち上げる等による観測体制をきちっと整備することによってサポートしていきたい。そのようなことで、国際連携・協力についても、この分野については力を入れてまいりたいと思っております。

以上、温暖化に対する対応でございますけれども、次に7ページをあけていただきますと、今申し上げた温暖化対策も含めまして、国土交通省トータルの環境行動計画の案を今

つくっております。この案をつくるに当たりましては、両審議会の環境部会の合同会議でもって、これまでの環境政策レビューをしていただきました。その中でさまざまなご助言をいただきましたけれども、そのご助言を踏まえて案をつくっております。実は7月早々には、国土交通省としてこれを決定したいと思っております。

現行の計画は平成16年にできたものでございますが、その後の情勢変化を踏まえまして見直すということでございますが、今回の見直しに当たって、基本とすべき4つの視点を抽出しております。

環境だけがよくなるのではなくて、あわせて経済だとか社会も向上させていくという視点が重要じゃないかというのが1つ目の視点でございます。

例えば交通ネットワークだとか水のネットワークという、国土交通省はネットワークを対象にしておりますので、だからこそ、より総合性・連携性を重視するという視点が重要じゃないかというのが2つ目の視点でございます。

国民の皆様や企業の皆様に行動様式自体を変えていただくことが重要で、そのための仕組みだとか選択肢を用意するといったことにしっかりと力を入れていく必要があるのではないかと、3つ目の視点でございます。

4つ目の視点は、例えばアジアも視野に入れた非常に広域的、面的な広がりだとか、あるいは2050年を視野に入れた時間的な広がりといったものをきちっと重視する必要があるんじゃないか。

この4つの視点を軸に再整理いたしました。なお、下のほうに注的に書いていますが、今回の計画は2008年から2012年の5年間を対象としておりますが、その間、先ほど説明がございました社会資本整備重点計画等、まだできていない部分がございますので、そういったものができた段階で、毎年フォローアップをする中で織り込んでいきたいというふうに思っております。

最後の紙で、8ページ目でございます。今のような視点に沿って、施策体系全体を5つの柱に整理しております。このうちの1つ目の柱、2つ目の柱につきましては、最初に数枚紙で説明いたしましたので省きます。

その2つに続きまして、3つ目の柱、「負の遺産の一掃と健全な国土に向けた取組」ということで、これは、引き続き重要である、例えば水質だとか大気という、いわゆる公害問題をきちっとなくしていくといったことと、あるいは川等々について、自然を回復していく、あるいは生物多様性を保全していくといったことなどを、大きな3つ

目の柱としてくくっております。

4つ目の柱は、「環境を優先した選択の支援・促進」ということで、まず、国民の皆様や企業の皆様の行動様式を変えていただくためのさまざまな工夫といったこと、もう一つは、大量生産、大量消費の社会から循環型の社会を選択するということ自体、マクロな意味での一つの社会の選択でございますので、そういった意味で、循環型の経済システムの構築といったものを織り込んでおります。

それから、「地球環境時代の技術開発・国際貢献」ということで、地球環境という観点から、国土交通省としても、これまで以上に技術開発、そしてそれを活用した国際貢献をしっかりとやっていきたいということで、5つ目の柱にきちっと据えております。その中で、例えば海洋関係の技術開発とか、さっきもちょっとございました、例えば衛星を打ち上げてしっかりと観測する。あるいは地球地図という形で情報を提供するとか、交通分野、水分野で国際的な議論を引っ張っていく等々、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。

最後に1つ、注釈的に説明いたしますと、それぞれの小項目の前に「○」と「●」があると思いますが、実は既存の行動計画にはなくて、今の行動計画により強く盛り込もうとしているのが「●」でございます。したがって、「●」が多いところがより重点的にしようとするというふうなイメージでございますが、そういった意味で見させていただきますと、2番目の「温暖化に対応した社会の骨格づくり」とか、適応問題も含めまして、その辺のところですか、あるいは先ほどの「見える化」、情報提供といった部分だとか、それから最後の、技術開発、国際貢献あたりに「●」が多く分布しているといったことで、そのあたりにウエートを少しずつ置きながら展開していきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

**【張会長】** ただいまの環境政策のご説明につきまして、ご質問やご意見がございましたらお願いいたします。どうぞ。

**【上村委員】** カーボンオフセットについてのご質問をさせていただきます。5ページのところで、低炭素型物流システムの中で、「カーボンオフセットの検討」というところがございます。おそらくサミットに向けて、さらに踏み込んでカーボンオフセットについても、福田ビジョンの中で議論、あるいは政策になっていくと思うのですが、住宅や下水道、緑地、都市の施設に関して、物流分野以外のところでもいろいろとカーボンオフセットができる、可能であるかというような検討は進められているのでしょうかというのが1つ目

の質問でございます。

もう一つは、次の技術の計画についての章でお触れになるのかもしれないんですけども、再生可能なエネルギー、太陽光発電ですとか、波を使った波力であるとか、風力だとか、ほかのいろいろなエネルギーについてもご検討なさっているのでしょうか。

以上でございます。

**【張会長】** それでは、ご回答をお願いいたします。

**【桑田総合政策局環境政策課長】** カーボンオフセットにつきましては、とにかく世の中全体として、ここ半年とか1年の間に随分注目度が高まっている分野だと思っています。そういった中で、私ども、あるいは私どもの関連の団体の中で、今、先行して進んでいるのは、物流に限らず、人流も含め、運輸部門での検討が進んでおりますが、ただ、おっしゃったとおり、交通分野、輸送分野だけではなくて、ほかの分野でも随分その可能性はあり得ると思いますので、そういったことも含めていろいろと勉強していきたいというふうに思っております。

それから2点目の、国土交通省における再生可能エネルギーに関する取り組みということでございますが、全体で言えば、例えば住宅において太陽光発電だとか、さまざまな工夫を重ねることにより全体の住宅からのCO<sub>2</sub>をどんどん減らして行って、極端に言えばゼロにしてやろうというふうな調査なり取り組みを、長い目でどんどん進めていきたいと思っております。

それから、別の分野としては、例えば先ほどちょっと言いました下水道の分野では、下水道の汚泥を処理する過程で生じるスラッジやメタンガスを発電に使ったり、バスの燃料にするといった取り組みが既に始まっておりまして、今後とも進めていきたいと思っておりますし、それから、いわゆるバイオエネルギー的なことでいいますと、うちのほうで北海道局がございますけれども、北海道でよく生えている柳の一種を利用して、そこから再生可能エネルギー、バイオエタノールをつくれなにかというようなことにも、今年度から積極的に取り組もうとしているところでございます。

**【張会長】** ありがとうございます。

ほかの先生方、何かご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。どうぞ。

**【虫明委員】** 温暖化ガスの削減、緩和策については、これまでいろいろなことが議論され、なお、自治体でもそれを担当する部局があるわけですが、今度、この最後のほうに挙げていただきました適応策については、地域ごとに違うわけですね。高潮が危険である

ところ、水害の危険があるところ、山崩れがあるところと。これこそ地域ごとに考えていく必要があるので、その点がまだ十分でなくて、こういう議論が中央でまとまった段階なんですけれども、それこそ地域の方々、国民の方々が、それぞれの地域ごとに理解していただくことが非常に重要なので、適応策を、サミットで取り上げてもらうのは大切ですが、国内でも各自治体、地域ごとに考えられるような体制をぜひつくっていただきたいと思います。コメントです。

【張会長】      ありがとうございました。

ほかにございますか。ただいまのコメントについて、何か。

【桑田総合政策局環境政策課長】      ご指摘のとおりだと思います。それぞれどういった災害リスクが大きいかというのは、地域によって直面している災害リスクの大きさ、災害の種類というのは違ってくると思いますし、降水量だとかそういったことによっても違ってくるといことは、そのとおりだと思いますので、私どもも、地域ごとにそういった評価なり分析をしながら、情報発信をしつつ、地方公共団体と連携して進めていくことが重要だというふうに思っております。

【張会長】      ありがとうございました。もうお一方ぐらい、もしよろしければ、おありになればと思いますが。

特にございませんようですので、大変貴重なご意見ありがとうございました。これらの意見を十分に踏まえまして、国土交通省としての取り組みを進めていただくようお願いいたします。

次に、国土交通省の技術基本計画について、事務局よりご報告をお願いいたします。

【前川技術調査課長】      官房の技術調査課長の前川と申します。資料5によりまして、国土交通省の技術基本計画についてご説明を申し上げます。

この基本計画につきましては、ことしの4月に策定いたしまして、今年度から24年度までの5年間の計画期間とする計画でございます。両審議会のもとに技術部会を設置いたしまして、森地部会長をはじめ、多くの委員の先生方にご参画をいただき、ご指導を受けつつ策定をしたものでございます。

表紙をめくっていただきまして、順次ご説明をさせていただきたいと思います。

最初のページでございますが、基本計画の位置づけを書いてございます。策定に当たっては、政府全体で進めております、第3期科学技術基本計画でありますとか、イノベーション25、さらには国土交通省のイノベーション推進大綱といったものと整合をとり



ながら策定したものでございます。

次のページをごらんください。本計画につきましては、内容として、大きく2つの柱がございまして、1つ目が目指すべき社会を実現するための技術研究開発の重点課題について取りまとめたものでございます。もう一つは、後ほどご説明いたしますが、技術研究開発を推進するための仕組みについてまとめております。

まず、目指すべき社会を実現するための技術研究開発といたしましては、大きく4つの分野を示させていただいております。先ほどの社会資本整備重点計画とも整合をとる形で、「安全・安心な社会」、「誰もが生き生きと暮らせる社会」、「国際競争力を支える活力ある社会」、「環境と調和した社会」という4つの分野について、重点的な研究開発目標を掲げております。

次のページをごらんいただければと思います。こういったさまざまな分野の研究開発を進めるに当たりまして、共通的に重要となる3つの視点を明らかにしております。

1つ目は、技術研究開発の成果を社会に早期に還元するという視点でございます。政府のイノベーション25においても、「社会還元加速プロジェクト」として、基礎研究から科学技術の社会への適用まで、全体を通じて技術開発の成果を社会に還元していくということがうたわれておりまして、この計画においても、研究開発の成果を早期に社会に役立てていくという視点が重要であると考えております。

2つ目の視点でございますが、イノベーション推進のための共通基盤の構築でございます。技術研究開発においては、さまざまな主体があるわけございまして、それらの主体が共通的に利用できるような基盤をつくっていききたいということでございます。共通基盤をつくることによりまして、民間企業の皆さんとか、いろいろな大学等の研究機関の皆さんがその共通基盤を利用しながら、新しいイノベーションを次々に生み出していくような環境整備を目指していききたいと思っております。

最後に、3つ目といたしまして、環境・エネルギー技術等による国際貢献の推進でございます。先ほど委員の皆さんからご指摘いただいたように、我が国の科学技術、特に環境・エネルギー分野につきましては、世界をリードする高い技術力を有しております。政府全体といたしましても、科学技術外交といったことで、技術の売り込みをはじめ、世界貢献が重要であると言われております。国土交通省といたしましても、技術の開発を推進すると同時に、その成果を世界に積極的に提供することにより、世界の発展と反映に貢献してまいりたいというふうに考えております。

次のページをごらんいただければと思います。ここでは、本計画の2つ目の柱でございます、技術研究開発を推進するための仕組みというものについて、抽象的でございますけれども、まとめております。技術研究開発のスタートの段階から、成果の活用・普及、社会への還元までの一連のプロセスの流れの中で、さまざまな施策を講じてまいりたいと考えております。

1つ目の研究開発の方向性の明示と実施体制の整備におきましては、産学官が一体となって技術ロードマップを作成してまいりたいと考えております。

2つ目は、技術研究開発に対するインセンティブの付与でございます、競争的資金等による支援の強化でありますとか、技術開発と工事の一体的な調達等を行ってまいりたいと思っております。なお、競争的な資金制度におきましては、既に今年度、予算を25%増額いたしまして、その中で、我が国の建設技術が直面する緊急課題を解決するための政策課題解決型の技術開発といったものも、今年度から始めたところでございます。

3つ目の、有用な新技術を積極的に活用・普及するというところで申し上げますと、例えば「新技術活用システムを整備・充実する」ということが書いてございます。具体的に申し上げますと、民間企業の皆さんが開発しました新技術を登録していただいて、公共工事において積極的に活用するというシステムを既に構築しております。現在、全国で約3,500の技術が登録されておまして、19年度の工事の約3割で、登録された技術を実際に現場で用いております。この割合をさらに上げていくために、新技術活用システムの改良を図っていくとともに、PRやインセンティブの付与に努めてまいりたいというふうに思っております。

そのほかにも、技術研究開発のための基盤整備といたしまして、民間企業の皆さんの知的財産権を適正に活用するためのガイドラインの整備でありますとか、研究マネジメント体制の構築といったことも進めていきたいというふうに考えております。

最後になりましたが、今後とも産学官連携しつつ、本計画に基づきまして技術研究開発を推進いたしまして、国民への研究成果の早期普及、それから世界トップレベルの技術力の維持向上、さらには海外市場への展開といったことを目指していきたいと思っております。

以上、説明を終わらせていただきます。

**【張会長】** ありがとうございます。ただいま技術基本計画のご説明がございましたが、これにつきましてのご質問、ご意見等がございましたらお願い申し上げます。

ご意見がございませんようで、何かございますか。よろしいですか。

それでは、一通り議事が終了いたしました。これまでの内容につきまして、何かつけ加えてご意見をいただけること、あるいはご質問いただけることがございましたらお願いいたします。

特にございませんようでしたら、本日予定されております合同会議の議事は以上でございますので、これをもちまして本日の合同会議を終了させていただきます。委員の皆様には、大変ご多用中にもかかわらずご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

それでは最後に、事務局から連絡事項を申し上げます。

【松田総合政策局総務課長】 本日の合同会議の内容につきましては、後日、ご発言をいただきました委員の皆様には議事録を送付させていただき、ご同意いただいた上で公開したいと思います。また、近日中に速報版として、簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたしたいというふうに考えております。

再度の確認で恐縮でございますが、資料3-2から資料3-6につきましては、委員限りとなっておりますので、お取り扱いについてはご注意くださいようお願い申し上げます。

なお、本日お配りいたしました資料につきましては、お席にそのまま置いておいていただければ、後ほど事務局からお送りさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —