

社会資本整備重点計画見直しに係る

第13回社会資本整備審議会計画部会及び交通政策審議会交通体系分科会計画部会

平成24年4月24日

【大江専門官】 定刻となりましたので、ただいまから社会資本整備重点計画見直しに係る第13回社会資本整備審議会及び交通政策審議会計画部会の合同会議を開催いたします。

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。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、総合政策局政策課の大江でございます。どうぞよろしく願いいたします。

まずお手元の資料を確認させていただきます。本日は、議事次第それから委員名簿、座席表のほかに、素案の「(案)」と書いてございます資料と一式でございます。配付漏れ等がございましたらお知らせください。

それから委員の方々におかれましては、卓上に現在の重点計画の白パンを置かせていただいております。

それから議事の公開についてでございますが、いつもと同様でございますが、本日の会議は報道関係者の方々をはじめといたしまして傍聴をいただいております。あらかじめご了承くださいますようお願いをいたします。

それでは、これ以降の進行につきましては福岡部会長にお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

【福岡部会長】 福岡でございます。どうぞよろしく願いいたします。

それでは議事に入ります前に、まず津川政務官からごあいさつをいただきます。

【津川政務官】 本日も福岡部会長をはじめ、委員の先生方には大変ご多用の中ご出席を賜りまして、心から厚く御礼を申し上げる次第でございます。

計画部会におきましては、一昨年の夏からこの重点計画の見直しということで大変精力的にご指導いただけてきたところでございますが、前回のこの計画部会におきましては、新たな重点計画のたたき台についてお示しをさせていただき、またご議論いただいたところでございます。

本日は、そのこれまでのご議論を踏まえまして、新たな重点計画の全体につきまして提

示をさせていただいているところでございます。特に、国民の皆様方に広くご関心をお持ちいただき、そしてまた実感をしていただくために、具体的な目標を指標とするという作業につきまして、本日まだ検討中のものが多くございますが、こちらの素案の中にお示しをさせていただき、この指標のあり方、項目そのものなどにつきましても各委員の皆様方からご指摘をいただき、またご議論をいただければありがたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

それでは議事に入ります。前回、3月22日の計画部会では、重点計画の素案の作成に向け、重点計画の主要な構成部分についてたたき台をお示しし、ご意見をいただきました。本日の部会では、前回の部会でのご意見を踏まえ、新たな社会資本整備重点計画の素案について議論をしていただきたいと思います。

それでは早速、事務局より説明を求めます。

【金井総政局参事官】 事務局を担当しております総合政策局の参事官をしております金井と申します。それでは、座らせてご説明をさせていただきたいと存じます。

それでは、本日は「社会資本整備重点計画（素案）」の（案）というものの、この厚い資料を使いまして全体像についてご説明を申し上げるとともに、前回の部会のときに指標のご提示を次にさせていただきますというお話を申し上げておりましたが、若干まだ途中段階ではありますが、お示しをさせていただきます、ご意見をいただきたいと思います。と存じております。

それでは、表紙を1枚おめくりいただきまして目次をごらんいただきたいと思います。これまでの計画部会の中で、さまざまなご議論をいただいた部分が多うございますので、これ90ページございますので、すべてをご説明いたしますと説明だけで終わってしまいますので、簡単にまず構成をご説明した上で、修正した点といますか追加した点でありますとか、そういった点を中心にご説明申し上げたいと存じております。

まず目次をごらんいただきたいと思います。構成といたしましては、前回まで横長の表でご説明をいたしておりましたが、一応4章構成という形にしてございます。まず、「はじめに」というところがございまして、それから第1章「社会資本整備事業を巡る現状とその対応」ということで、これにつきましては「基本的な考え方」、それから「社会経済情勢の変化への対応」、「災害リスクの高まり・顕在化」への対応ということで、特に2ポツ、3ポツにつきましては、2ポツにつきましては中間取りまとめのところ、それから3ポツにつきましては、特に東日本大震災の後にいろいろと津波の関係の緊急提言も含めまし

て、さまざまなご議論をいただいたところでございますので、その部分をここに入れさせていだけてございます。

第2章「社会資本整備のあるべき姿」、これにつきましては中長期の課題ということで、プログラムという形で前回全文をお示しさせていただきました、いろいろご意見をいただきましてありがとうございました。それも含めまして、今回修正したものをここにおつけいたしまして、お示しをさせていただいております。

第3章「計画期間における重点目標と事業の概要」ということで、ここも2つに分かれておりまして、『「選択と集中」の基準』ということで、これは中間取りまとめのときにおまとめをいただいた部分でございます。そして2点目が、重点目標とその達成のために実施すべき事業・施策の概要というところでございます。これにつきましては前回、重点目標とそれにかかわる事業・施策の概要について、文章にした形でお示しをさせていただいたところでございますが、今回はそれを若干構成を変更いたしまして、指標というものをつけさせていただいて、お示しをさせていただきたいと存じます。

第4章が「計画の実効性を確保する方策」ということで、これも若干前回ご意見をいろいろと賜ったところでございますので、その修正も含めまして記述をさせていただいてございます。

そして最後に「おわりに」という、こういう全体構成で今回は新しい社会資本整備重点計画をつくってまいりたいと考えてございます。

それで、かなりはしりながらになると思いますが、資料のご説明に入らせていただきたいと存じます。まず1ページ目でございます。「はじめに」ということでございます。「はじめに」では、まず経緯とそれから見直しの中身、内容について簡単に記述をさせていただいてございます。まず社会資本整備重点計画、現在の計画が20年度から24年度という計画期間中でありまして、まだ今年度は計画期間中の最後の年ということになっておりますが、前倒しでの見直しということで、大きな第2段落の部分ありますけれども、22年の5月の成長戦略会議、それから昨年3月の東日本大震災等々を踏まえまして、また昨年の年末に閣議決定をいたしました日本再生の基本戦略といったところに、持続可能で活力ある国土地域づくりという考え方も盛り込まれたということも踏まえまして、今年度を初年度とするという、1年前倒しで新しい重点計画を策定してまいりたいということをご記述させていただいてございます。

その次の大きな部分でございますが、新しい重点計画で今回の見直した点というのを4

つ大きく挙げさせていただいてございます。1点目、1ページ目の一番最後の部分であります。先生方からいろいろとご意見をいただきました事業・施策間の連携の徹底ということでございまして、特にハード施策だけではなくソフト施策とも連携をする、また多様な主体との協働をする、また施策ツールをそれぞれ組み合わせるといったようなさまざまな連携を徹底していくということとともに、プログラムで書かせていただきましたように、事業別ではなくて横断的な課題別という整理をさせていただいたというところでございます。

2ページ目でございます。2点目冒頭であります、さきほどの1点目と関連をいたしますが、中長期的な社会資本整備のあるべき姿の提示ということで、これまでは重点計画期間というのが5年間ございますので、その期間中の重点目標、事業・施策の概要というものをお示ししていたわけではありますが、それを検討するに当たっては、やはり中長期で社会資本整備の全体像というものを明らかにするべきであろうという先生方のご意見を踏まえまして、計画期間より長期の横断的な施策、政策目標を設定いたしまして、それで事業・施策の集合体という形でプログラムという形にまとめさせていただいたところがございます。

それから3点目でございます。3点目は「選択と集中」の基準の提示ということでございます。今回、中間取りまとめのところ、4つの「選択と集中」の基準をお決めいただいたというところございまして、やはり計画期間中にどういったものやっていくのかというものを、特に「選択と集中」の基準というもので、先ほど2点目でお示しをいたしました中長期のあるべき姿の中で何をやっていくのかということの基準として使いまして、それを重点目標、そして事業・施策の概要として整理していくという流れを今回やらせていただいたというところが3点目でございます。

4点目でございます。4点目は今日ご議論いただきますので若干僭越かとは存じますが、指標の見直しということで、もともと本計画の見直しのきっかけがやはり指標がかなりわかりにくいのではないかというご指摘もございましたので、そういったものをやはりわかりやすいものにしていくと。特にアウトカムという指標をこれまでずっと使っていたわけではありますけれども、アウトプット指標といったものも含めまして、わかりやすい目標を明確に示すということが今回の課題でございます。そういった形で、今回指標の見直しというものをさせていただいたということでございました。

それからその後に記述してございますが、計画の実効性の確保の方策というのは、前回

の計画でもつけておりましたけれども、例えば本審議会におきまして、フォローアップをしていただくといったような新しいものも加えさせていただいているということでございまして、こういった見直しというものをやったというのが、今回の社会資本整備重点計画の特徴であるということ。「はじめに」の中で記述をさせていただいたところでございます。

3ページ目からが第1章であります。ここは「社会資本整備事業を巡る現状とその対応」ということで、まず「基本的な考え方」、これは中間取りまとめのときに取りまとめをしていただいた部分でございますけれども、特に今回の見直し作業の中で、冒頭の人口減少社会でありますとか、少子・高齢化といった点はそれまでも当然あった課題でありますけれども、この見直しの期間中にちょうど発生をいたしました東日本大震災といったところで、さまざまなやはり問題点があるということ。

特に災害対応というのは当然でございますけれども、エネルギーの関係でありますとか、低炭素循環型社会の構築でありますとか、そういったものをやはり再認識したということがございますので、基本的な考え方としましては、3つここに書いてございますが、ハード施策事業間の連携、そしてハード施策とソフト施策との連携によりまして、社会資本の整備の効用を高めるといったこと。また、国、地方だけではなくて、企業とかNPOといったような多様な主体が協働するということ。

また、厳しい財政状況を踏まえまして、戦略的、重点的な事業実施を行うといったことが求められているという基本的な考え方をお示した上で、3ページ目の下以降で「社会経済情勢の変化への対応」、それから4ページ目に「災害リスクの高まり・顕在化への対応」ということでまとめさせていただいております。これも中間取りまとめのときにおまとめをいただいた部分でございますけれども、3ページ目、大きく項目だけ申し上げますと、人口減少、少子・高齢化への対応といったもの。そして4ページ目は厳しい財政状況への対応といったもの。そして3点目、グローバルな競争の進展等への対応と、そういったものを記述させていただいております。

3点目の災害リスクであります。ここはまさに東日本大震災を受けまして、いろいろと緊急提言の中でもご議論いただいた部分でございます。先ほども簡単にご説明申し上げましたけれども、1つは気候変動といった大きな流れで、この見直しの期間中も大きな台風災害もございました。

また2点目は、これはもうまさに東日本大震災を踏まえて、さまざまな課題がやはり顕

在化した。また、私どもも再認識をすることがたくさんあったということで、そういったことを踏まえて社会資本整備を行っていく必要があるというところで、この現状とその対応といったことでまとめをさせていただいたところであります。

次6ページ目、7ページ目のところでございます。第2章に入ります。「社会資本整備のあるべき姿」ということで、ここは従来より中長期の社会資本整備の方向性をまとめるということでご議論いただいた部分でございます。第1番目としまして、各プログラムに入る前にこれまでいろいろとご議論いただきまして、大きく3つの視点、そしてその中にそれぞれの3つの政策課題がありまして、9つの政策課題ということは、これは一昨年 of 年末に骨子をまとめていただいたときにお示しをいただいた部分でございますが、それをもとにしまして、前々回の計画部会の中で18のプログラムをお示しいたしまして、この方向でまとめていくということにさせていただいた部分でございます。それを6ページ、7ページで一覧表にまとめさせていただいたところであります。

8ページ以降が各プログラムの内容ということで、先生方からもたくさんの方の前回の部会の後、メールも含めましてご意見をいただきました。逐一ご説明を申し上げますと、この部分だけで50ページぐらいございますので、すべてのご説明は割愛させていただきますが、修正点は赤字で今回修正を書かせていただいております。今回、これでこの部分も、後の部分もそうなのですが、すべて確定ということではございませんので、もし必要がございましたら、また何かご意見をいただければありがたいなと思っております。

プログラムについては、ちょっと今回は説明の部分についてははしょらせていただきまして、59ページ以降の第3章に移りたいと思います。

第3章、59ページでございます。「計画期間における重点目標と事業の概要」ということでございます。ここは中間取りまとめの段階で4つの「選択と集中」の基準をお示しいただいたところでございますが、今回最終的にこういう全体像にするに当たりまして、それぞれの基準につきまして考え方を書かせていただきまして、お示しをさせていただいているところでございます。

まず59ページの1ポツというところございまして、「選択と集中」の基準として1から4を定めると。なお書きで、これは中間取りまとめのときにも、先生方からご意見をいただきまして入れさせていただいた部分ではありますが、計画期間にかかわらず不断の効果的な取り組みを進めていく必要があるものがあるということで、国土保全でありますとか、安全・安心の確保、また条件不利地域の自立・発展・活性化の支援といったものを掲げさ

せていただいております。

そして4つのそれぞれのご説明でございますが、1番は「今整備をしないと、大規模または広域的な災害リスクを低減できないおそれのあるもの」ということで、これはまさに東日本大震災を受けまして、こういったものが今後も高い確率で発生することが予想されていると。また、これは地震だけではなくて、例えば台風でありますとかゲリラ豪雨でありますとか、そういったものも近年より大規模化しているということで、こういったものにつきまして対策を講じていくことによりまして、国民生活の人命や財産、社会経済活動を守るといった取り組みを重点的に行うということで、1番の「選択と集中」の基準が必要であるということでございます。

それから2点目であります。「今整備をしないと、我が国産業・経済基盤や国際競争力の強化が著しく困難になるおそれのあるもの」というものでございまして、これにつきましてはアジア各国の急速な台頭でございますとか経済のグローバル化、そういったものを特に周辺諸国の成長を取り込んでいくということの必要な産業経済の基盤でありますとか、国際競争力の強化といったもので我が国の活力を維持するという必要があるということでございます。60ページに移りまして、国際交流拠点となるインフラでありますとか、それをつなぐネットワーク、また地域の活力の継続・向上させる基盤整備と、そういったものを重点的に進めていく必要があるということでございます。

3点目は、「今整備をしないと、『持続可能で活力のある国土・地域づくり』の実現に大きな支障をもたらすおそれのあるもの」というものでございまして、これにつきましては高齢社会が急速に進んでいると、また少子・高齢化ということで、特に地方におきましては地域活力の低下といったようなさまざまな課題が顕在化してきているという状況でございます。そういったものに取り組むということで、特に自然環境・地球環境といったもの、またエネルギー効率といったもの、そういったものをさまざまな重点的な取り組みを行うことによりまして、持続可能で活力のある国土地域を行っていくといったような考え方を3番目で示しているものでございます。

4点目、「今適確な維持管理・更新を行わないと、将来極めて危険となるおそれのあるもの」でございますが、これにつきましてはもうさまざま指摘をいただいているところでございますけれども、高度成長期に集中的にストックが整備されてきたということもございますので、老朽化が一気に進んでくるということで、今後の重大事項でありますとか、致命的な損傷といったものを減らすといった観点で、老朽化対策を含めまして長寿命化対

策でありますとか更新といったものにも取り組んでいくというのが、4点目のご説明でございます。

こういったこの4つの基準を踏まえまして、61ページの2ポツ、計画期間中の重点目標、それからその達成のための実施すべき事業・施策の概要というのを前回お示しさせていただいたところでございます。重点目標1から4、それからその細分の項目につきましては前回お示しさせていただきまして、ご議論をいただいた部分でございます。それを一覧表にさせていただいております。

その表の下に、先ほどちょっと簡単に触れておりましたが、計画期間中にかかわらず、今後とも効果的な取り組みを着実に進めていく必要があるというものを、若干詳しくここに記述をさせていただいております。それによりまして、ここで先ほどの「選択と集中」の基準のところを、全体像を説明させていただいた部分でございます。

62ページ以降でございます。62ページ以降が、前回も重点目標のそれぞれの細項目でありますとか、また事業・施策について記述をしておいた部分でございますが、若干構成を今回変えてございます。

まず62ページの最初のあたりをごらんいただければと思いますが、ここからは、前は文章でこの部分を記述させていただいた部分がございます、かなりいろんな施策が一文の中に入っているというような状況もございましたので、箇条書きといいますか、簡単なそれぞれのくくりによりまして、それぞれのポツを立てまして、わかりやすいような形で記述を変えさせていただいております。内容的には先生方のご意見も踏まえまして、前回の文章を基本的な考え方は維持いたしまして、わかりやすい形の文章構成に変えたということでございます。

そしてその後に指標を、前はこれ完全に全部丸々というか、何も入っていない状態でお示しをしたところですが、今回はその項目につきまして記載をさせていただいております。申しわけありません、目標がすべて丸々にまだなっております。今回は一応目標値をお出しするということを目指して作業をしまいったわけではありますが、事務的な検討も今後丁寧に進めていくということも考えまして、今回は数値のほうはちょっと含まないという形でお示しをさせていただいております。

ただ、一番最初にもご説明申し上げましたように、わかりやすい指標を示すというのが今回の見直しの一つの眼目でございますので、この状態でまずわかりやすさがうまく表現できているかどうかということを含めまして、そのあたりの部分についてご意見をいた

だきたいということで、このような形でお示しをさせていただいたということでございます。特段、当然でございますがこの状態でございますので、まだ確定したものではありません。今回のご意見や今後の検討を含めまして変更もあり得るということで、今回お示しをさせていただいてございます。それでは、簡単にざっとご説明いたします。

まず1-1であります。最初に(1)ということで、地震に伴います地盤でありますとか損壊防止、市街地の防災性の向上といったもので、記述については前回ご説明をいたしましたので省略をさせていただきまして、指標について簡単にご説明をいたしますと、まず主要なターミナル駅の耐震化率、また大規模盛土造成地のマップ公表率、それから背後地の地盤高について、これ2つ指標がございますが、河川堤防、それから水門・樋門の耐震化率、そしてゼロメートル地帯の地域等の耐震対策実施率、それから防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率ということで。この資料の見方は、下線部に赤い太線がついておりますところが指標をあらわしております、下線部の赤波線が参考指標ということで、参考指標というのは前回も計画の中にあつたと思っておりますが、ほかの計画、例えばこの参考資料に出てまいります住宅関係の3つの指標でございますが、これは住生活基本計画の中で指標として既につくられているものであります、これをここに引用してくるというものを参考指標としてとらえております。

それから2点目であります。災害時の避難地、防災拠点等々、緊急ルート等の整備ということで、指標は64ページであります。ごらんいただければと思いますが、オープンスペースの割合の関係、それから緊急輸送道路上の橋梁の耐震化、また道路斜面とか盛土の対策率、無電柱化の関係の指標、そして再掲の部分がございまして、それは飛ばさせていただきます。地震時の緊急輸送の可能な空港数、それから港湾による特に大規模地震の関係の地域であります、緊急物資供給可能人口、また都市間連絡道路の60キロ未満の都市間リンク数の割合といったもの。

そして3番目については、電子基準点の観測データの欠測率と、それから地理空間情報ライブラリーの情報登録件数。

それから、1-2は津波とそれから高潮・侵食対策といった項目であります。(1)の部分ですが、これにつきましては人口・資産が集中する地域での海岸保全施設の割合。また、地震の切迫性が高い地域ということで、先ほどもございましたけれども、津波対策、それから水門・樋門の自動化・遠隔化、それから資産集積地区の高潮対策、また背後の重要な交通ネットワークのある海岸でありますとかの侵食対策というところ。

(2) ということで、これは津波防災地域づくりはこの審議会でもいろいろとご提言をいただきまして法律にさせていただいた部分でありますけれども、この指標につきましては66ページ、津波・高潮ハザードマップの作成、それから下水道の津波対策計画策定率という部分。

それから1-3は治水、土砂の対策であります。67ページに(1)の水害の関係の指標が2つございます。10年間の床上浸水家屋の解消率、それから資産集積地区の河川堤防の整備率。

そして2番目がさまざまな水害対策の推進ということで、これも資産集積地区の流域貯留施設の貯留量、それから下水道の都市浸水対策達成率。

3番目が、どちらかというソフト施策の部分でありまして、68ページに指標が書いてございます。洪水、それから内水のハザードマップの作成と、それから防災訓練という関係。

4番目が土砂災害であります。土砂災害は、重要な施設の保全のための土砂災害の対策。それから警戒区域の指定箇所、またハザードマップの作成といった点。

5点目が、これは危機管理体制という観点で、大規模土砂移動探知システムによる監視できる面積の割合、またリアルタイムハザードマップの整備率というものを挙げております。

1-4は危機管理体制ということで、ここは下水道の津波BCPの策定率というものを挙げてございます、69ページでございます。

70ページに移りまして、重点目標の2であります。2-1、これは国際競争力の関係の部分であります。1つ目が都市の機能の高度化ということで、特定都市再生緊急整備地域における整備計画数でありますとか、三大都市圏の環状道路の整備率、都市鉄道路線延長という3つを挙げております。

2点目が、拠点空港の機能強化ということで首都圏空港の発着容量。

3点目が港湾の関係でございます、国際海上コンテナ・バルクの貨物輸送コスト低減率、また日本発着コンテナ貨物の東アジア主要港でのトランシップ率。

4点目が交流拠点へのアクセス改善ということで、コンテナターミナルにおける出入管理情報システムの必要なカードの普及率、それから国際コンテナ戦略港湾の中でのICTシステムによる海外港湾との接続率。

5点目が官民連携ということで、これは指標、官民連携のプロジェクトを海外に展開す

るという中身でございますので、指標はございません。

それから2-2であります。これは地域活力の部分であります。1つ目が国際競争力の高い観光、それから美しい国土・地域づくりという項目であります。景観計画の地域の数、また歴史的風致の市区町村の数、それから参考指標として観光の関係は観光立国推進基本計画の中で定められておりますので、この4つの項目を挙げてございます。

2点目が交通・物流ネットワークということで、再掲はちょっと飛ばしますが、信号制御の高度化による通過時間の短縮、新幹線の路線延長、それから74ページに入りまして、5大都市からの鉄道利用所要時間の3時間以内の路線延長、それから国内の海上貨物輸送コストの低減率、またインターチェンジ周辺の物流拠点の地区数というものを挙げてございます。

重点目標3に入ります。75ページであります。まず都市における低炭素化ということで、指標としては利便性の高い公共交通の利用圏に居住している人口の割合、また都市緑化等によります温室効果ガスの吸収量、また地区・街区レベルの都市環境対策に取り組んでいる都市数、下水道の関係は2つございまして、バイオマスのリサイクル率と温室効果ガス排出削減という目標。

76ページでありますけれども、これは温室効果ガスの関係であります。信号制御のCO₂の排出抑止、あかすの踏切の関係、そしてE&Sは下に脚注が出ておりますけれども、貨物の関係の貨物駅数の指標を立ててございます。

それからちょっとここに箱書きが書いてございますが、京都議定書の関係で地球温暖化の関係につきましては、2013年度以降について、現在エネルギー政策とともに検討を進めているということでございますので、その目標達成に向けて対策を進めていくということにしております。

77ページでございます。3-2、少子・高齢化による社会への転換ということで、1つ目が都市の集約化・街なか居住ということで、集約都市の開発事業認定件数、また都市の機能の集積率、鉄道駅の改善数といったものを挙げてございます。

78ページであります。地域内の移動円滑化ということで、これは再掲の項目の一つであります。

公共施設等のバリアフリー化につきましては、79ページに指標がございまして、大きく分けまして2つのカテゴリーに分かれておりまして、公共施設等ということと、それから車両等ということで、それぞれの公共施設でありますと、例えば旅客施設でありますとか、

鉄道の駅の転落防止のホームドア等の整備でありますとか、あと道路の関係、そして都市公園、路外駐車場、建築物といったものを挙げております。それから車両等につきましては、それぞれ鉄道、バス、タクシー、旅客船、航空機といったものを挙げることでございます。それに参考指標が2つございます。

4点目、80ページ、交通安全の確保ということで、これにつきましては81ページに指標がございます。道路交通の関係が事故危険箇所の死傷事故の抑止率、ゾーン30の箇所数、通学路の歩道整備率、信号機の高度化による死傷事故の抑止件数といったもの。鉄道の関係、速度制限機能付きのATSの整備率、運転士の異常時の列車停止装置の整備率、運転状況記録装置の整備率ということ。海上交通の関係でございますけれども、これはふくそう海域における航路閉塞でありますとか、多数の死傷者が出るような海難の発生数というものを挙げてございます。

5点目が健康で快適に暮らせる生活環境ということで、これは污水处理人口普及率、それから水と緑の公的空間の確保量、みどりのネットワーク量というものを挙げてございます。

82ページであります。3-3、自然環境の関係でございます。まず生物多様性の部分であります。1つ目が保全・再生される湿地等の面積、それから生物多様性の確保に取り組む市区町村の数、それから干潟の再生の割合。

2点目、水循環の関係であります。これは83ページに指標を載せておりますが、地下水の管理指針の策定率でありますとか、雨水・再生水の利用施設の設置建築物、また高度処理の実施率、それから三大湾における底質改善が必要な区域のうちの改善割合といったものを挙げてございます。

重点目標4の維持管理・更新ということでございますが、84ページであります。これにつきましては、まず最初に維持管理・更新の推計というものがございますが、それとともにトータルコストの低減ということで、これもそれぞれの河川、下水道、公園、道路橋、港湾、そして海岸保全といったものの長寿命化、もしくは老朽化対策といったものの指標を今回挙げてございます。

以上が指標の部分のご説明であります。

そして85ページ以降が第4章であります。これも先日来より、たくさんのご意見をいただきました。85ページの最初の官民連携の部分につきましては、前回上村先生から、やはり何か目標的な数字を入れるべきだというご意見をいただきましたので、ここに赤字

で書いてございますが、2020年までの11年間でということで、少なくとも10兆円といったような数字を今回新たに記述させていただいたところでございます。そのようなさまざまな修正意見を前回もいただきましたので、赤字の部分で修正をさせていただいたところでございます。文言の追加が大体多うございます。

もう一つ申し上げておきたいのは、88ページのところの冒頭にちょっと書いてございますが、技術開発の部分につきましては、今技術部会のほうで新しい技術基本計画の策定を行っているということでございますので、これは適宜、適切な記述を行っていくということにしております。

最後、90ページでございます。「おわりに」ということで、簡単な記述をさせていただいております。これは「はじめに」でありますとか、背景とかなり重複する部分がございますが、今回何を視点としてやってきたかということを書かせていただいております。冒頭にも申し上げましたけれども、ハード整備だけではなくてソフトと組み合わせるでありますとか、連携、それから「選択と集中」の基準を決めてやってきたということ。こういったことをもって、それぞれの目標、4つの目標を掲げていただきましたので、それを前提にして安全・安心で持続可能で活力ある国民生活の実現を目指していこうということ。地方との関係は、これは前回もちょっと審議会でご説明申し上げましたけれども、地方だけではなくていろんな主体と協働することによって、この重点目標を達成していくということを書かせていただいております。これで締めという形に、「おわりに」という記述を今回新たに追加させていただいたところでございます。

すいません、説明が長くなりましたが、説明のほうは以上でございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ただいま事務局から説明があったとおり、素案については一部の指標について引き続き事務局で検討中のものがございますが、これで新たな重点計画の全体像をお示ししたことになります。

そこで本日は、前回の部会までにお示しできていなかった指標の部分を中心に議論していきたいと思っております。指標については、これまでの議論の中で素案の「はじめに」ということで、2ページ目の段落の第3段落目の中で記載しているとおり、従来のアウトカム指標にはわかりにくい面があり、計画が目指すところが理解されにくい、アウトカム指標とともに可能なものについてはアウトプット指標も含め、わかりやすい目標とすることのご指摘があったところです。このような観点から、素案の第3章、第2節、この62ページから84ページで提示されている指標を中心にご意見をいただきたいと思っております。

それでは、どうぞご意見をよろしくお願ひいたします。

はい、どうぞ。では勝間委員、お願ひいたします。

【勝間委員】 指標は力作だと思います。ありがとうございました。

すいません、質問なんですけれども、現状は記入するのは難しくないと思うのですが、目標値って、これだれがどうやって決めていくんでしょうか。それについて教えてください。

【福岡部会長】 では、よろしくお願ひします。

【金井総政局参事官】 前回、前回というか現行計画もそうでございますけれども、それぞれの私どもも今回あるべき姿というものもお示しをさせていただいておりますし、5年間でどの水準まで、まずはあるべき姿の中で持っていくかというところを前提といたしまして、現況からどれくらいのことがまず5年間としてやっていけるかということ踏まえて、それぞれのまず担当をしているところから中心になって検討していくというプロセスを経て、数字として出していくということでございます。

【勝間委員】 積み上げになった場合に、当然実現可能な数字が出てくる、あるいは実現可能であろう延長上の数字が出てくる可能性が高いと思うんですが、それが全体最適であるというチェックはこの部会で行うという理解でよろしいんですか、それが知りたいんですが。

【金井総政局参事官】 すいません、次回ぜひともこの数字を出したいと思っておりますが、そこはまたごらんいただいてご意見をいただこうということで考えている次第でございます。

【勝間委員】 そのときに可能であれば、他国ですとか、ある程度の参考資料があるとありがたいんですが。要するに、日本の数字の現状と5年後の引っ張った数字を出されても、なかなか判断基準に迷うところがあると思うんですよ。

【金井総政局参事官】 どこまでできるかはわかりませんが、例えば現行の計画でありますとか、そういったものも含めましてできるだけ資料を出してまいりたいと思っております。

【勝間委員】 ありがとうございます。やはり心配なのは、数字がひとり歩きして、数字の達成だけに全集中が入ってしまって、結局なかなか現実が追いついていかないというのが心配ですので、ぜひ丁寧にやりたいと思います。よろしくお願ひします。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

それでは家田委員、お願いします。

【家田委員】 勝間さんに言われちゃったからどうしようかなと思ったんだけど、バックアップするのもいいかなと思って。勝間さんがおっしゃったことをさらにつけ加えて申し上げたいと思います。

特に今、勝間さんがおっしゃった国際的な相場感覚の中でというのは、特にこの中の重点目標のうちの国際競争と出ているところについてはね、やっぱりそれがないと説得力がないなという感じがするんですよ。だからぜひ、それをトライしようじゃないですか。全部の重点目標で国際比較といたらこれは大変だけれども、せめて国際競争力と書いてある目標の2番目については、なるべくそれを整えるという方向を、私も同感でございます。

それで2点目は、この指標といった場合に、もちろんわかりやすい云々というのはだれがわかるかというのはあるんだけど、どういう目的で見たときにわかるかということはあるんだけど、例えばこういうところはちょっと足りないと思うのを言うと、例えば70ページで都市鉄道の路線延長何キロ延長とかあるじゃないですか、それからあと新幹線も何キロにするだとか、そういうのがあったんだけど、ちょっとやっぱり食い足りない感じしますよね。

例えば路線延長じゃなくて、ちょっと古典派になっちゃうけれども、都市の中の混雑率が長期的には例えば150%を目標にして、だけれども当座は無理だから180でやっていくよねというようなことが、前やりましたよね、そんなようなクオリティーをうたうようなものをなるべく出して、けれどそれだけじゃ何をするんだかわからないから、何キロ延長というのも出すというような努力をしていただいたほうがいいと思いますし。例えば新幹線みたいなどころで言えば、延長の話というよりは、やっぱり速度水準をどのぐらいのところを達成しようかなというようなところが、これは国際、ほんとうにほんとうに競争している世界ですからね、何キロで走るかというのは、そういうところとか、ぜひお考えいただけたらなと思いました。以上です。

【福岡部会長】 ほかにはいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

【富澤委員】 私も指標を出していることは非常に大賛成で、これが出てくると非常にわかりやすいし、やりがいが出てくるんじゃないかと思って大賛成なんです。例えば国際競争力維持の中の特に観光ですね、観光について良好な景観をつくるということで、道路の無電柱化ということも出てくるんです。それで、これは従来から随分言われているん

ですが、どの程度の指標があるのか、あるいはどうやって進んできたのかというのが全く私どもにはわからないので、ぜひこれきちんと入れてもらいたいんですが。現状で、今日は数字が出ていませんけれども、どの程度の数字があるのか、あったら教えていただきたいということ。

それから第2は、無電柱化を進めるに当たっても、ただ満遍なく進めるんじゃなくて、国際競争力の強化のためにやるわけですから、外国から来たお客さんたちが行くような観光地から優先して進めていくとか、そういうようなことをきちんとはつきりさせるということが大事なんではないかと思いますが、どうでしょうか。

【福岡部会長】 ただいまの現状はどうかということについては、ただいま答えられますか。担当している方、課長さん等がいらっしゃいましたらお願いしたいと思うんですが。

【金井総政局参事官】 道路局いらっしゃいますかね。

【道路局】 指標ということでございますが、現状を申し上げますと、全国の市街化区域等で国道、県道等、県道以上の幹線道路ですと4万8,000キロほどの延長がございまして、そのうち無電柱化されている延長が、そのうちの私ども現在把握しているところでは14%といったような数字に現状ではなっております。4万8,000キロのうちの14%というふうな、市街地の県道以上の状況ということになっております。

【富澤委員】 いいでしょうか。

【福岡部会長】 はい、どうぞ。

【富澤委員】 今回のあれには出てこないんですけども、観光地に行ったときに一番やっぱり日本の観光地で欠点と思われるのは、電柱、電線がやたらと張りめぐらされておって、写真撮っても非常に写真が撮れないとか、あるいは新幹線に乗っても富士山の写真を撮ろうと思うと電線だらけなんです。あつという間に過ぎちゃいますから、写真も撮れないというようなことがあるわけです。

それから、もう一つは立て看板なんです。この今回のあれには直接関係ないんですけども、立て看板がやたらとあるということが、日本の観光地をあんまりきれいに見せない理由の一つではないかと思っておりますけれども。

いずれにしても、今県道以上のところで4万8,000キロというご説明をいただきましたけれども、その14%のものを何%にするというだけじゃなくて、やっぱり日本の主要な観光地からそれを進めていくというようなことを、ぜひやるべきではないかと思えます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

はい、じゃあ浅野委員、お願いします。

【浅野委員】 69ページにBCPのことが載っているんですけども、何か(1)のところで指標がなくなっていますが、体制の整備率とか計画の整備率であるとか、あるいは想定した行動の実施訓練率とか、そういうものからなる指標は欲しいなという感じがするんですね。

同じく2番目も、これ下水道津波というか、津波BCPですか。

【金井総政局参事官】 はい。

【浅野委員】 よくわからないんですけども、津波BCP、やっぱり体制の強化というのが黒丸の1点目にありますから、それにやっぱり対応するような指標が欲しいような気がします。少し私のほうでも考えてみたいと思います。

それから先ほど家田先生もおっしゃったんですけども、77ページから78ページのところなんですけれども、何か(1)の都市機能の集約化・街なか居住の推進というところの指標と、それから2番目の(2)のところの地域内の移動円滑化というところの分け方が何か、ほんとうにこの分け方だけなのかなという感じがするんですね。1つにしようというわけではないんですけども、特に2番目のところの指標が都市鉄道だけのことを言っていて、移動の円滑化というのは都市鉄道のことが書いてありますけれども、それ以外のことも少しやっぱりあってしかるべきであると思うので。公共交通を利用していいなと思う人の比率とか、自家用車からの代替率とかですね、何かあってもいいのかなという感じがするんですね。目標として置きにくいところをあえて置きなさいとは言いませんけれども、少しお考え願えればありがたいと思います。

それから指標のところとちょっと離れて、一番最後のところに88ページのところの7で情報通信技術云々というところなんですけれども、かねてからやっぱり少し気になっていることは、デジタルデータ交換という言葉が書いてあるんですけども、きっとこれはデータの蓄積と情報の総合的利用とか、統一的な活用とか、そういうふうな言葉に置きかえたほうがいいと思うんですね。この言葉の持つ意味というのは、蓄積と利用という話であって、利用のためには蓄積がなければだめで、ぜひ蓄積という言葉は書いていただきたいと思うんですね。これが書き込むことによって進むと、社会資本整備もやっとなソフト化の一步が始まるのかなという感じがありますので、ぜひ蓄積という言葉を入れておいていただくと助かると思います。

それから全般通して、ネットワークという言葉がたくさん出てくるんですけども、「歩いていける身近なみどりのネットワーク率」って、こういうときにネットワークという言葉を使わなければならないのかなと思うようなネットワークと、それからミッシングリンクという言葉に置きかえられたネットワークという言葉と、いろんなネットワークという言葉が出てくるんですね。世間で広く用いられているネットワークというのは、もう少し違ったニュアンスのことが使われている場合もあるので、このネットワークという言葉はちょっと、総合的に言葉遣いを決めていただくことが必要なのかなという感じがしないでもないです。これ、ご検討願えればありがたいと思います。以上です。

【福岡部会長】 これは、今日のはまだ完成版ではありませんので、いろいろご意見をいただいていることは今後、次回に向けて検討させていただくということで。先ほどの69ページとか指標ですね、69ページとかもう一つ都市の問題があったところ、あるいは情報通信技術の蓄積ということを、ぜひ私もやはりそういうことがこれから社会資本整備で非常に重要になると思っていますので、ぜひその辺を入れた言葉で修正していただければと思います。

そのほかにいただきましたが、ご検討お願いします。ありがとうございました。

どうぞ。はい、じゃあ中村先生、お願いします。

【中村委員】 指標のところ気づいたところをちょっと幾つか……。

【福岡部会長】 ご意見のある方は挙げていただいて、挙げておいてください、よろしくお願いします。

はい、どうぞ。

【中村委員】 すいませんでした。気づいたところだけ申し上げますが、63ページのところで、③災害時の緊急輸送のバックアップ機能の強化のところ、3つ目のポツぐらのところに電源の確保みたいなことが書いてあって、確かにいろんな電気が寸断されたときにいろんなところがとまっちゃう、そのときに非常用の電源を使ったり、僕の知っている例でいけば観光バス車両そのものを使ったり、あるいは今検討している例でいけば電気自動車を使ったりという、そういう工夫に対応する指標が64ページの中にちょっと見当たらなかったの、何かちょっとうまく言えないんですけども、大事なところだと思うので何か指標が欲しいなと思いました。

それから2つ目は71ページで、ちょっと今日これの前の前の仕事のときもこんなのがあったんですけども、官民連携の海外プロジェクトの推進に関しては指標を置かないと

いうご説明でしたけれども、かかわる方々を元気づける意味では、何かできないかなとさつきから頭を回しているんですけども、うまく思いつきませんが、ちょっとあきらめたくないなという希望だけです。

それから73ページのところは、先ほどからある視点と同じですけども、例えば73ページの(2)の2個目のポチで、既設高速道路の車線・ICの増設等というよりは、やはり高速道路であれば渋滞の時間がどれくらいだという昔ながらの指標は残しておいていただいてもいいかなと。アウトカムの指標が、これは家田先生のご発言と同じだと思いますけれども、指標のやっぱり意味がある目標につながる場所というのは残したほうがいいんじゃないかなと思いました。

それから75ページのところですが、公共交通のところなんですけれども、特にこれから先の地方のことを考えると、公共交通という言葉の意味は必ずしも鉄道、バスだけではなく、街なかであればタウンモビリティと言っていますけれども、電動車いすのかつこいやつの貸し出しですけども、いろんなものがあります。あとカーシェアリングのようなものも含むし、福祉有償も含むから、なるべくこれが単純に鉄道とバスに置きかわらないように、指標のほうはともかく説明のところも書きぶりが要るかなと思いました。

最後は細かいんですが79ページで、まず細かいことも言います。バリアフリーのところですが、施設がどんどんバリアフリーになっていくということとともに、やっぱり理想としては障害のある方々の外出頻度が増しているであるとか、より充実した生活を送るところにかかる指標が、やっぱりここに一つ付加されるといいなと思ったことと。

一番最後、ほんとうに細かいんですが、79ページの下から6つ目、7つ目ぐらいのバスの話ですけども、リフトつきバスまたはスロープバスの導入率と載っています、これ分けて書いていらっしゃるんですけども、リフトつきのバスをわざわざ入れるよりはスロープバスのほうだろうと思っているのと、まず理想的にはなるべくノンステップだろうというところで。少しこれ並列じゃなくて、順序がある話だと思うので、指標としては例えばまとめて、車いすの乗降ができる車ということにしておき、説明のところでも極力道路状況が許される限りはノンステップにし、かつそうでない場合にはというふうな言い方にしておかないと、ちょっといけないんじゃないかと思いました。以上意見です。

【福岡部会長】 じゃあ、ご検討をお願いいたします。

じゃあ、これから越澤先生、磯部先生、そして浅子先生、そして太田先生の順番でお願いします。

【越澤委員】 まず指標についての意見ということでしたので、幾つか気づいた点と、あとは全体的なことでもちょっとお話ししたいと思います。

まず63ページ、今回東日本震災がありましたし、首都直下の危険性が言われていますので、この災害に関してはいろいろ関心が多いと思いますが、参考指標で住宅の耐震化率、それから建築物の耐震化率、密集市街地、これは東京、大阪の都市対策本部のときに指摘していた6,000ヘクタールという数字を持ってきたと思いますけれども、もうちょっと具体的にやはりこの社会資本整備重点計画という、やはりこれ社会資本の整備であるという計画の中で指標といいますと、私は一番適した指標というのは、東京、大阪については未整備の都市計画道路の延長を減らすということに尽きると思っています。

具体的に言いますと、この密集市街地を包含した40年DIDぐらいの既成市街地の中での未整備の都市計画道路、東京について言えば、実は補助線第何号と言われているものの都市計画道路が極めて整備率が悪いんですね。実はこれを整備すると、飛躍的に防災性が高まります。最近で言えば、世田谷区の太子堂で一部開通していますし、今東池袋でこれ大体幅員が20メートルクラスの都計道なんですけど、整備を始めていますし、足立区の西新井のほうでも一部始まっています。この一番非常におくれていた部分、このやはり都市計画道路の延長でやってしまい、ほんとうにストレートにこの大都市圏の中の防災性の問題が出てきますので、ぜひそこら辺をご検討いただければいいのかなと思います。

それから指標にしにくいかもしれないんですけども、実際の対国民レベルといいますか、それから基礎自治体では非常にわかりやすいのが、阪神・淡路大震災の後、特に震災復興の公園の中で耐震貯水槽をつくる例が出てきました。これはふだんは水道管の一部みたいなものですが、地震のときいざというときはそこが遮断されて、非常にきれいな水がそのままタンクとして、それが保全されてそれが使われるということで。実はこの部分の対応というのは、東京は大変まだおくれております。中央官庁の中でも、多分おかれていると思うんですね。ですから、水道が遮断したときにどうなるのかという中での、実際水がどの程度あるのかというのはほんとうにリアルな話でありまして。

やはりそういう耐震貯水槽の問題とか、それとかさらに今回節電の問題で大変深刻になりましたが、主要なやっぱり官公庁とか病院とか、非常に重要な施設に対する自家発電機の一体何時間もつのかと。今までの自家発電機というのは、これは大規模停電みたいな事故の対応をする停電対応の自家発電機という考え方で、例えば震災時でインフラが1週間ぐらいとまって、何とかそこで中枢機能とか人の命を守る、機能を守ろうという意識は多

分なかったと思います。多分この中央官庁でもどのぐらいもつのかちょっとわかりませんが、やはりそれは今すぐ1カ月、2カ月で政策決定してくださいという意味ではないんですけれども、やはりこの大規模施設についての、やはり森ビルの六本木ヒルズが今回評価されたのは、もともと自家発電機ガスタービンで備えていたということでありました。やはり重要な施設というのは、やっぱりそれは今後のいき方だと思うんですね。ですから、そこら辺は非常に今までの重要な建物とか大規模改正の中では実は落ちていた考え方だと思っています。

ですから、そこら辺をどういうふうにするかというのはちょっと別としまして、あとは今回の教訓の中で、東北地方整備局が随分頑張って道路の復旧を急いだり頑張りましたが、そこで一つ大きな要素は、確かに職員たちは頑張ったんですけれども、おんぼろぼろの大変ひどい東北地方整備局の庁舎の中で、幸い災害対策室だけがわりと新しかったと。幸い庁舎全体は壊れませんでしたけれども、そこで重要なのが実は、上下水道がとまったときでも職員が寝泊まりして活動できるようにということになりますと、つまり水とやはりトイレなんですね。トイレもとまるという前提で、タンクでためるようにできているらしいですけれども、多分この国土交通省はおそらくそういうときには対応できるようになっているとは思えないんですが。

やはり重要な官公庁とか、いろんなもろもろのいざというときにやってくれなきゃならない施設のところが、関係職員の方が実際にそこで生活できるのかと、仕事ができるのかという機能の部分については、大変寒い現状があるとおそらく思います。それはぜひ国として、やはり国の関係施設を中心にそういうことを考えて、極めてリアルな指標になりますし、要するに何時間分、何日分、この庁舎の中では仕事ができるんでしょうかという。確かに風呂に入るのは我慢したとしても、人間としての活動ができる最低条件がありますので、それがやはり今回一つの東日本大震災の教訓ではないのかなと私は思いますので、そこら辺は指標化が当面は無理だとしても、現実の対策としてはほんとうに深刻な問題です。ぜひ考えていただきたいなと思います。

それから指標等の話は別としまして、今回素案ということでかなり全体像が出てきましたので、実は私は今回いろんな多数の委員の方がいろいろ指摘するだろうと思ひまして、大変だろうと思って実は個別の意見は言わなかったんですが、1つぜひお願いしたいのが、今までの会議でもわりと必ず毎回どなたかが指摘しているのが、実は観光と町並みとか景観のことであります。省庁合併してもう10年たちましたので、旧運輸省にあります観光

政策の審議会と、私が昨年まで実は会長していました都市計画、それから歴史的風土とか、こういうまちづくりとか景観の審議会でぜひ合同でこういう重点計画を策定した後に、具体の政策のお互いに何をやっているかをやはり関係の委員の方々もよく理解していただいて、それから国土交通省の中でどのような政策連携が可能なのかというのは、やはり観光庁を設置したことでもありますし、やはり日本の今後の生きる道と、やはり熟成したこういう社会の中で、日本国内でもそうですし、また海外からも訪れていただいて、できる限りお金を落としていただくというのは、やはり重要な基幹産業の一つになることは間違いないわけで、それをするためにどうしたらいいのかというところはぜひ議論をしてほしいなと思います。

それからもう一点は、今回離島の国土保全の観点というのは防衛の観点という記述が出てきまして、大変興味深く思っていたんですが、私は以前、日本の国道の整備法の中ではむしろ防衛の観点で、BバイCでやればそういう場所というのは絶対出てこないはずだと、ですから国土をどう守るのかという視点での道路政策が要るのではないですかという議論をしたことがあるんですけども。当時は「ええ？」というきょとんと全員皆さん思っていたんですけども、やはり水資源についても、やはり外国資本が買っていく中でどうしたらいいのかとなると、やはり土地所有者がすべての地下水の水資源について、万能に利用できるかのようにになっている現状を、やはり至急改めるということがやっぱり必要だと思うんですね。

やはり上流のそこに降り注いだ水が、確かにそこからきれいなわき水になって、また所有者の方の維持管理も大変重要だと思いますが、それがすべて下流に向けていくわけですので、やはり上流の水源地の荒廃を防ぐことに対する社会的な投資とともに、その水源の貴重な水の利用の分をどうするかということは、国土交通省がまずきちんと考えて、多分農林水産省も連携等でもいろいろ出てくると思いますけれども、ぜひ今回の重点計画の中で議論し切れない部分のいろんなやはり国土をいかに大事に、また後世に伝えていくかというのが我々の世代のまた使命ですので、やっぱりいろいろ考えてほしいなということがいろいろありますので、ぜひそこら辺は幹部の方々も、また次の政策的な議論のことがあるんだということで、重点計画ができて非常にうれしかったということで一安心ということがあるかもしれませんが、ぜひそういうこともお願いしたいなと思っております。

今日ちょっと途中で中座しますので、いつもより長目にしゃべっていましたが、よろしくお願ひいたします。

【福岡部会長】 いろいろこれからの課題につきましてもご意見をいただいたと思います。指標等について直接どの程度反映できるかどうかわかりませんが、ご意見をぜひ伺っておいていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは磯部委員、お願いします。

【磯部委員】 防災減災の関係で、二、三コメントをしたいと思います。

重点目標の1にその関係が挙がっています。それで65ページに、(1)の①のところに必要な高さまでのかさ上げ及び耐震性と書いてあって、そこで指標ですけれども、人口・資産が集中する地域で計画堤防高さまで整備されている海岸保全施設の割合というのがあります。これは今、上のところを見ると、耐震性というのも言葉としては入っているので、ここをもうこの中に案に入っているということなんだろうと思いますけれども、そこはちょっと確認したいことで、高さを確保するということと、耐震性が確保されているということこの2つがないと、津波に対しては地震が起きて津波が起きることなので、それは2つ含めて考えていただきたいということがあります。

関係するところで、前のページ、63ページの上のほうにゼロメートル地帯に位置する地域等の耐震対策実施率というのがある、これはおそらく地域等のゼロメートル地帯ですから、高潮、津波に対する海岸保全施設の耐震対策実施率ではないかと思えますけれども、このゼロメートル地帯の海岸保全施設の耐震対策実施率というこの指標と、今最初に申し上げた海岸保全施設の指標というのを矛盾しないように、うまくいくようにちょっと整理をしていただきたいということがあります。私の考えですと、いずれにしても人口・資産が集中する地域、あるいはゼロメートル地帯で高さが確保されて、耐震性も確保されているというような指標で考えるのがいいだろうと思います。

それから66ページですけれども、指標として津波・高潮ハザードマップの作成・公表というのがある、これは大事なことだとは思いますが。それと、整理してほしいのは、この計画部会で議論をして結果として法律になった、津波防災地域づくり法で定められている都道府県知事が津波の浸水地域をシミュレーションで決めて、そこについては避難計画を立てることが義務づけられているわけですから、基本的には津波のハザードマップをつくるというのは100%できていなければいけない話なんじゃないかと思えます。それと、この指標との関係をちょっと整理していただきたいということがあります。

それから最後のところに、1-4、69ページですけれども、先ほどやはりBCPというご指摘がありましたけれども、この中に含めていただきたいことは、生活や産業をどの

ように復旧していくのか、あるいは減災していくのかというようなシナリオにかかわるものがあるといいなと思っています。それは、ここの1-4全体を見て、例えば津波について今回出てきた考え方というのは、最大クラスの津波に対して何としても命を守ると。これは確かにハザードマップその他で指標にもなっているので反映されている。それから、頻度の高い津波に対しては海岸保全施設で防ぐ、これもきれいに入っていると思います。その間で抜けているのが、やはり低頻度大規模災害に対しても、減災をするというものの指標がちょっと弱いかなという感じがするので、その辺ができる範囲で入れていただけるとありがたいと思っています。

最後ですけれども、84ページに長寿命化、あるいはおそらく維持管理ということに関する指標がありまして、これは事務局ではもう既にお考え済みのことかもしれませんが、維持管理をする、老朽化するというのは平成23年度末に老朽化しているものの数は、5年後に老朽化しているものの数のほうが増えるわけですね。だからこれは普通のほかの指標と違って、ある時点で分母を決めて分子のほうをだんだん増やして行って、達成率を上げるという話だけではなくて、分母そのものも時間がたつにつれて増えていくという性格のものなので、定常状態でいえば、実は90%を90%に保つというのが目標かもしれないという面があるんだと思います。その辺のところを指標にきちんと生かされるように考えていただきたいと思います。以上です。

【福岡部会長】 難しいけれども大事ですね。僕は比較的専門が近いので、今の磯部先生のお話は大変よくわかりました。またご検討をよろしく願いいたします。

次は浅子先生。

【浅子委員】 私は経済学ですので、あまり細かい社会資本の整備状況についてはよくわかりませんが、1つお願いしたいと言いますか、現行、前回の重点計画を前倒しでやめて、新しく重点計画を作成するというときに、選択と集中なり、あるいはPFIを使って予算的にも軽減された形で目標に向かうということはわかるんですけども、せっかくだろいろ数値目標が出てきていますので、前回の重点目標の出発点からどういう目標を立てたかというのと。

それから、現在あるいは新しい計画をスタートする時点での位置と、それからどこへ向かっているのか。おそらく直線、あるいは対数目盛りでもいいかもしれませんが、どこかでクロスするようなことになっているんだと思うんですけども、そういうのが共通にある指標については示していただければ、選択と集中というのがはっきりして、この

分野は確かにこういうふうに変化しているのかとか、あるいは思ったほど意外と変わっていないのではないのかとかいうことが、そういうことはシンクタンクなりあるいは学者が将来分析するのもかもしれませんけれども、こういう部会のところでそういうデータを示していただければ、一目瞭然にわかりやすいのではないのかという希望を持っています。

【福岡部会長】 ありがとうございます。今のただいまの件、どうぞお願いします。

【金井総政局参事官】 今回の指標、まさに先生のおっしゃるように、現行計画にも存在する指標もそのまま使うものもでございます。それにつきましては、次回まさに勝間先生がさっきおっしゃられたいろんな参考資料がやっぱり必要だろうという中に、やはり現行計画が今どういう状況になっていて、同じ指標が今後どういう指標として使うのかということ、その連続性という観点でお示しをしたいと思っておりますので。今回、ちょっと数字が出なかったものですから、それができなかったものですから、今回はそれをぜひともやりたいと考えております。

【福岡部会長】 よろしいですか。

それでは太田委員、お願いします。

【太田委員】 私も計画部会に参加させていただいて、目標というのはこの社会資本整備計画というものが国民の理解を得て、社会資本整備についてより一層正しい方向で進んでいくことと思っております。そういう意味では、いろいろ提案させていただいて、それが反映していただけているという意味では非常にありがたいと思っております。

1つはフォローアップをするということが決まったということなので、今後しっかり私ももやっていきたいと。それで、フォローアップをするために指標をつくるということ、を提案し、そしてそれが選択と集中という観点から使われるということであればありがたい。それに関連して申し上げてきたこととして、アウトカム指標に偏り過ぎていたものをアウトプット指標に転換するということを申し上げると、それはある程度達成されたということなんです。

ところが、私が実はアウトプットとアウトカムのことを申し上げていたのは、アウトプットとアウトカムの関係を意識して指標をつくっていただきたいということだったのです。例えば住宅の耐震化率が1%上がれば、おそらく耐震化された住宅に住んでいる人は1%増えるだろうと。そういう意味では、アウトカムとアウトプットがわりとダイレクトに一致しているわけですね。そうではないような部分に関しては、その関係性を意識してやっていただきたいのです。例えば、一番初めに、主要なターミナル駅の耐震化率がありま

すね。これが1%上がったら、駅を利用している人のうちの1%以上が耐震化が済んだ駅を使っただけであればありがたいというふうに、アウトプットとアウトカムを認識したように作り直していただきたいと思います。

それで、例えば先ほど家田先生のほうから出ました都市鉄道の延長という話を考えると、都市鉄道の延長が伸びた結果、その都市鉄道の駅から1キロから2キロ以内に住んでいる人の人口がどのくらい増えるのかということを考えるのかということ。あるいは、危険な密集市街地の面積が6,000ヘクタールなのですけれども、これが1,000ヘクタール減った結果、どのくらいの方がそういうところで住まなくてもいいようになったのかと。そのアウトプットとアウトカムの数値の間の関係を認識していただきたい。

これはもちろん、行政側だけがコントロールできるわけではないので、必ずしも行政がしたようにうまく人々が動いてくれなかったから、結果としてはうまくいかないかもしれないのですけれども、フォローアップをするときに、その関係がどういう形で動いてきたのか、どういうふうに行政が努力したのかというのを見えるような形にしていきたい。

そういうことでありますので、すべてのものができるとは限りませんが、アウトプットとアウトカムの関係性を明示していただくことと、それを通じて選択と集中がどのように図られていったのかが後でフォローアップできるということだと思います。よろしくお願いたします。

【福岡部会長】 大変大事なことを、全部はできるということでは言っていないと思うんですが、そういったことを意識した指標というもののあり方を少し試みてほしいということでもよろしいですね。努力をして、いろいろ今混在していますよね、アウトプットとアウトカムが。それらを少し関連あるものが見えるようにというお話だと思いますので、努力を少ししていただきたいなと思いますので、よろしくお願いたします。

それでは家田委員、第2ラウンドでお願いします。ゆっくりで結構です。

【家田委員】 いやいや、短くやりますから。

2点、ちょっとつけ加えの意見を述べさせていただきます。1個目は、ほんとうにささいな話ですね。86ページを見ていただきますと、大変重要な3番、社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公正性の確保ということで、大いに結構なんです、ここで国交省だけではなくて、ずっといろんな、官庁だけではなくていろんな民間も含めてずっとやってきたのが、キーワード的に言うところの参画というような、こっちがやっているところに入っていいよだけじゃなくて、協働といいますか、一緒にやっていくんだよ、一緒に

伸びていくんだよという感覚のキーワードですよ、そのところをもうちょっと、今までもやってきたし、これからも明らかに重要なキーワードなので入れていただいたほうがいいんじゃないかなと。

そういう意味でいくと、この文章の後ろのほうでも、下の段落のところ、事業に対する住民や施設の利用者等の理解と協力を得ること、ここは利用者という言葉が入っているんだけど、その主文のほうは住民を含めた多様な主体の参画を推進するとなっていて、やっぱりキーワードは住民よりもむしろ利用者だと思うんですよ。つまり住民というと、やっぱり地権者であったり、いろいろ交渉の相手ということになるんだけど、利用者はカスタマーですよ、カスタマーこそが、実はこういうサービスをやっている国土交通省のような仕事の最大の相手であって、それが1億3,000万人いるわけですよ、その一部が住民であったり、地権者であったりする。そういうことで、ぜひ住民という言葉と協働という要素を入れていただきたい。それが1点目。

2点目は、災害に非常に大きな着目をされていて、これはもう実にタイムリーな話であります。それからまたその次に、我が国の競争力ということなんですが、そのときに競争力といったときに非常に重要なのが、非常に重大な災害のときの対応力というのはもちろん重要なので、1個目に入っていればいいんだけど、もうちょっと軽いハザードに対する、いろんなトラブルに対する国土と交通のパフォーマンスというものが重要なんですよ。要するに信頼性ですね。

そういう意味でいくと、例えば指標でいくと、いろんな列車なり何なりの遅延率とか運休率とか、それから道路で申し上げているのは道路の不通率、雨が降っただとか雪がどうしたというときの不通率、これは信頼性の用語ではアベイラビリティというんですけども、そういう種類に相当するものはぜひここに入れて、できれば信頼性を向上していくんだというキーワードを入れてもいいんじゃないか。それを災害のところに入れるのも一法だし、そうじゃなくて国際競争力の中に入れるのも一法だなという感覚を持っています。ご検討いただけたらいいと思います。

同時にまた、これは63ページで下のほうに③で、今の信頼性にも関係あるんですが、災害のところに書いてある重要なことが③の災害時のバックアップ機能のところ、脆弱な地域の災害への対応力を高めるため、走行性の高い国道も活用し、国道もというのはほかもあるという意味ですよ、国土のミッシングリンクを早期に解消、これはちょっと文言はどうかと思うんだけど、内容は大いに進めていただきたいところで。これはアンダ

ーラインが引いてあるから、対応している指標がというと、次の64ページの一番下の
そうですよね。これが津川さんをご提案されている連絡速度というものであったと思うん
ですよね。津川さん、そうですよね。

【津川政務官】 出だしはそうです。

【家田委員】 いいと思うんですよ、これ。

【津川政務官】 もうちょっと私、意見言いたいですけれども。

【家田委員】 ただね、この指標の名前をもう少し災害にリンクするような言い方じゃ
ないと、どうかなという感じがね、名前をちょっと工夫が要るなど、そうすれば非常にい
い指標になると思うんです。

ただもう一つ加えると、この60キロというのだと、中くらいより悪いものはみんな悪
いという感じになるんですよ。ただもう一方で、ここだけは困るよねという場所がある
んですよ、孤立しちゃうリンクとか。つまりこの60キロじゃなくて、ほんとうにひど
いときは0キロになっちゃうというような、そういうもっと厳しいところをソーティング
するような指標をもう一つあわせて持っておくと、この60キロのリンク数の割合という
ものと同時に、大変にまずいところをチェックするという項目を入れたほうがいいんじ
ゃないかという気がいたします。以上でございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ちょっと私が質問するのも何ですが、わか
らなかったものでちょっと一つだけ教えてください。

先ほどの社会資本施設の信頼性の向上性で、特にものすごい低頻度じゃないものに対し
て必要だと、もう全くそうだと思うんですが、それが国際競争力等に入ってもいいという
のが、僕意味が通じなかったんですけれども、どういう意味でしょうか。

【家田委員】 やはり例えばヨーロッパなんかに比べると、もちろん甚大な津波とか地
震とかそういうのもありますけれども、でも日ごろの気候条件って日本のほうがそれは悪
いんですよ、台風も来るし、いろんな災害もあるし。幸いに犯罪によるトラブルという
のは、日本はまだ現状ではまあまああのところにあるから、その犯罪に伴う交通機関や国土
のハザードというのは、今うちでは考える必要はないと思うんですが。そういう意味で、
日常性により近いところでのトラブルに対して、どのぐらいのいいパフォーマンスを出せ
るかということが、非常に重要だと思っています。具体的には遅延とか運休とか、そうい
うところに反映されると思いますけれどもね。特にこのごろ、遅延が増えていますよね。
以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。大体皆さん、一通りご意見はいただいたと思うんで……どうぞ、太田委員。

【太田委員】 これは確認ですけれども、本文には書かれているけれども、指標が出てきていないものについては、重点政策しないというわけではないのですよね。例えば71ページのところで、国際交流拠点へのアクセス改善で、高速道路から拠点空港、コンテナ港湾へのアクセス改善と書いてあって、それに関する指標は今は提示されていないけれども、ということですよ。

【福岡部会長】 どうぞ、お願いします。

【金井総政局参事官】 指標がないものも当然、この文章というか施策で書いてあるものについては、これがまさに重点施策でありますので、それはしっかりやっていくという内容で書かせていただいているということでございます。

【太田委員】 後々フォローアップするときに、それはこういうようなことをやりましたというようなものは、指標にないものについてもフォローアップでこのように政策が積み重なってきたということをご報告いただいて、しっかりとフォローアップを行うということによろしいですね。

【金井総政局参事官】 そういうご理解をいただければと思います。

【福岡部会長】 よろしいでしょうか。

【太田委員】 はい。

【福岡部会長】 ほかにいかがでしょうか。今日は出席される方が少し途中から減って、皆さん十分時間があるんですが、まあ大体ご意見をいただいたということによろしいでしょうか。

それでは多くのご意見をいただきましたが……はい、もちろん今からお願いしようと思ひまして。じゃあ、津川政務官。

【津川政務官】 すいません、いろいろありがとうございました。

まずこの指標の数値の置き方と次回以降を見ていただく際に、実現可能性とあるいは過去からのトレンドというものについては、お示しすることができるものについてはまず当然お示しをさせていただいた上で、ただトレンドを追えばいいということでは当然ないと思いますので、国際比較等につままして情報が出せるものについては準備をさせていただきたいと思います。

もう一つ、私の思いとしてあるのは、おそらく国民の皆様方の要請というものもあるんだと思うんです。過去5年間で、例えばこの整備率が5ポイント上がったと、だからこの5年後も5ポイント上げることは、実現可能性としてはできるかもしれませんが、果たして国民がどこまで求めているのかというところについても、まずおそらくサービスレベルと、先ほど通常ある災害に対する信頼性という話がありましたが、かつては例えば日本の国内では停電はあるのが当たり前であったものが、最近はないのが当たり前になったと。昔は多少あってもまあよかったかもしれませんが、今は多分それは求められるレベルではない。そういった国民の要請レベルに合わせたサービスをいかに実現するかといったところでも、おそらくその選択と集中という視点の中で指標をつくっていかねばならないところだと思いますので、これもどこまで私どもとしてデータを提示できるかわかりませんが、そういった視点でもぜひ委員の先生方からもご指導いただければと思います。

それで、少し時間があるところでもありますので、私から一つご指導を賜ればということで質問をさせていただきたいんですが。指標にしていく中で、そもそも数値にしにくいものは指標にはならないということだと思いますが、数値にすることは可能かもしれませんが、私どもの手元に今数字がないというものもあり得るのかなと思っております。

先ほど、富澤委員からご指摘をいただきました道路の電線の地中化の話であります。今道路局のほうからもご説明をさせていただいた数値は、市街化区域の中の県道以上の道路についての電線の地中化という話でありますから、こういった数値は出せると思いますが、一方で主要な観光地における電線の地中化がどのくらいかと言われたときに、調べればもちろんわかると思いますが、今すぐに私どもとして数値を出すのがなかなか困難かもしれない、あるいはトレンドもなかなか出しにくいかもしれない、実現可能性もなかなか、私どもとしてはなかなか行政として責任のある数値はお示ししにくいところがあるかもしれません。

そういったさまざまな指標について、よりこういった指標にしたほうがいいのではないかというような今のご指導の中で、さはさりながら、我々数値を持っておりませんといったものについてどういった考え方をとればいいのか、それぞれの先生方からちょっとご指導をいただければありがたいなと思います。

【福岡部会長】 ただいまの津川政務官のお話に対して、ご意見いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

はい、それじゃあ勝間委員。

【勝間委員】 数値がないものについては、通常市場調査を行うときは、フォーカスグループインタビューといいまして、直接対象になるユーザーの方を呼んでインタビューをするというのが非常に効果的です。有識者の場合、必ずしも観光地をうろうろしているわけではないので、そんなふうに観光地を実際によく訪問する方、歩いている方、その他を招いて、ある程度ユーザーに対して直接ヒアリングするような仕組みというのがもしあれば、そういったようななかなか数値がとれないけれども重要な指標というのは、押さえられるのではないのでしょうか。

【福岡部会長】 じゃあ、浅野委員、お願いします。

【浅野委員】 少子・高齢化というのが1つの大きなキーワードになっていると。そうすると、老人というのは数値よりも自分にとって楽になったかとか、そういう関心が中心になってきますね。そういうのというのは、やっぱり勝間先生がおっしゃったような、意見をまとめる方向のものであって、数値ではない。それが経年変化でどう変わったかというふうなことを期間の最初と中間と最後のところでやって、どういう傾向になったときいうのでも、やはり指標としては十分意味のあるものになってくると思いますので。まあそういうふうな、今度の目標というのは随分、単なる経済での話ではなくて、国民全体の抱えている意識の問題ですから、そういうところに直接訴えるためには、そういう手法を採用されて説明するのが良いと思いますので。

【福岡部会長】 では磯部委員、お願いします。

【磯部委員】 指標化しにくいものの一つが環境だと思えますけれども、環境については、1つはアメリカなどはかなり割り切って、ほんとうに環境の質をあらわしているわけではない、量をあらわしているわけでもないだけけれども、これでやりましょうという手法が幾つか、環境評価手法というのがあります。それに加えて、ベストプロフェッショナルジャッジメントという専門家が経験と知見に基づいて評価をするというようなこともあって、これは勝間委員の市場調査というところに共通する面もあると思えますけれども、ただやる人が環境なので、専門家がやるという手法も使い得るんじゃないかと思えます。

【福岡部会長】 じゃあ太田委員。

【太田委員】 指標の中でも訪日外国人旅行者の満足度というふうなので、アンケート調査みたいなものがありますよね。それで、私はやはり行政に対する信頼というのはどういうふうにあるのかとかいうのもあって、マスコミは世論調査などを実施したりするわけですが、ある意味で行政に対する評価を、社会資本に重点をおいたアンケート調査

などをやってみる価値があると思っております。直近の話から言えば、あれほど評判の悪かった新東名の建設も、開通した途端に、いろんな効果があるんだというように報道されている、一体あの違いは何だったのだろうと思ったりもいたしますので。

そういう意味では、実はそういう新しい社会インフラが出てきたときに、整備中の話と、完成後の評価とといいますか、レピュテーションが随分変化しているということがありますね。それはほんとうにかなり感覚的なものではあるのですけれども、いろんな形でやはり調査してみる価値はあるだろうなど。最近、インターネットでもかなり簡単に、インターネット調査なのでかなりサンプルにバイアスがあるとも言われていますけれども、それなりの国民の評価ということでもありますから、直接国民に調査をしていくということも、国土交通行政とか社会資本整備においても重要なのかもしれません。

【福岡部会長】 いろいろご意見が出ましたが、よろしいでしょうか。

それでは、大体今日ご意見をいただきましたので、ここで最後に、今政務官からはご質問ということで伺ったので、最後に一言ごあいさつをいただきたいと思います。本日の議論について、ご意見、ご感想を含めてお聞かせいただければ大変ありがたいです。よろしくお願いします。

【津川政務官】 ありがとうございます。本日も大変貴重なご意見、ご指導賜りまして心から感謝申し上げます。これまでほんとうに長きにわたりまして、重点計画の見直しにつきまして各委員の皆様方からほんとうに多大なるご尽力をいただいて、ようやく総仕上げの段階まで来たかというところであろうかと思えます。

しかし一方で、まさにこの指標の立て方、その置き方、そのことがまさに国民の皆様方に理解をいただけるかどうかと、わかりやすいものになるかどうか、そういった意味で非常に重要な視点になるかと思っております。次回までにお示しをさせていただくという中で、本日いただきましたさまざまなご指導、しっかりと反映をさせながら、私どもとしてもしっかりと知恵を絞ってまとめてまいりたいと思っております。

本日はまことにありがとうございました。

【福岡部会長】 ありがとうございました。

本日は、各委員から大変示唆に富む貴重なご意見をいただきました。次回の部会では本日のご意見を踏まえ、引き続き検討中となっている指標をお示しし、素案の取りまとめを行いたいと考えております。

なお、この場でご意見をいただく時間がなかったり、詳細な部分についてお気づきの点

がございましたら、事務局にメールなどご連絡いただければよろしいかと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日の議事は以上ですので、これをもちまして本日の計画部会を終了させていただきます。

最後に事務局から連絡事項があるようですので、よろしくお願いいたします。

【大江専門官】 福岡部会長、本日もまことにありがとうございました。また、各委員におかれましては、熱心なご議論をいただきましてまことにありがとうございました。

事務局からの連絡事項はいつものとおり2点でございます。1点目、本日の計画部会の議事概要につきましては、近日中に国土交通省のホームページにて公表させていただきます。また詳細な内容につきましては、後日議事録をご確認いただいた後、ご了解をいただいた上で公開させていただく予定でございます。

それから2点目、次回の日程につきましては、皆様のご予定をお伺いしておりますが、今、今日この日ということはまだ決定できる段階ではございません。後ほど日程調整のご相談をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本日の計画部会はすべて終了でございます。本日はまことにありがとうございました。

【福岡部会長】 どうもありがとうございました。

— 了 —