

社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会
計画部会 第1回専門小委員会

平成27年12月8日

【村上社会資本整備戦略推進官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会の第1回専門小委員会を開催いたします。

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参事官付社会資本整備戦略推進官の村上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、本委員会の委員につきましては、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会の運営規則第2条に基づいて、当審議会の計画部会の委員の中から部会長が指名することとされており、お手元の委員名簿のとおりとされております。本日は、委員長を含めまして8名の委員の方に御出席いただく予定でございますが、浅野委員と家田委員につきましては、少々遅れているようでございます。

それでは、この場をお借りいたしまして、まずは委員の皆様を御紹介させていただきます。金本良嗣委員長でございます。

【金本委員長】 金本です。よろしくお願いいたします。

【村上社会資本整備戦略推進官】 飯尾潤委員でございます。

【飯尾委員】 どうぞよろしくお願いいたします。

【村上社会資本整備戦略推進官】 上村多恵子委員でございます。

【上村委員】 よろしく申し上げます。上村です。

【村上社会資本整備戦略推進官】 勝間和代委員でございます。

【勝間委員】 勝間です。よろしくお願いいたします。

【村上社会資本整備戦略推進官】 小池俊雄委員でございます。

【小池委員】 小池でございます。よろしくお願いいたします。

【村上社会資本整備戦略推進官】 小林潔司委員でございます。

【小林委員】 小林でございます。よろしくお願いいたします。

【村上社会資本整備戦略推進官】 それでは、専門小委員会の開催に当たり、毛利総合政

策局長より御挨拶を申し上げます。

【毛利総合政策局長】 総合政策局長の毛利でございます。一言御挨拶を申し上げたいと思います。

委員の皆様には、これまで第4次社会資本整備重点計画の策定に当たりまして、御多忙の中、大変熱心に御審議を賜りまして、まことにありがとうございました。新たに作成されました社会資本整備重点計画におきましては、経済と財政の一体的改革、一体的再生に資する観点から、社会資本のストック効果の最大化を図るために、戦略的インフラマネジメントへの転換というのが求められております。そして、その的確なフォローアップも求められているところでございます。

そこで、本日をキックオフといたしまして、専門小委員会におきまして、ストック効果の最大化に向けた考え方、進め方に関する御議論をお願いしたいと存じます。ストック効果を客観的にどう捉え、評価し、さらに見える化していくかということは難しいテーマでございますけれども、さらにこれを定量的に行っていこうということであるとすれば、それはある意味、大変チャレンジングな取組であると考えております。しかし、我が国が、人口減少下におきましても、生産性を向上させて、民間投資を誘発していくようなストック効果の高い社会資本整備を進めていくためには、非常に重要なテーマでございますので、どうぞ委員の先生方には、多角的な観点からの御意見を賜りますよう、よろしく願い申し上げます。

以上でございます。

【村上社会資本整備戦略推進官】 続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は配付資料一覧に列挙しているとおりでございますので、配付漏れ等がございましたら、事務局までお知らせください。

なお、議事の公開につきまして、本日の会議は運営規則第7条に基づき、報道関係者の方々に傍聴いただいております。あらかじめ御了承くださいますよう、お願いいたします。

それでは、これ以降の進行は金本委員長をお願いしたいと思います。

なお、これより先はカメラ撮影を御遠慮いただきますので、報道の皆様には御協力をお願いいたします。

では、金本委員長、よろしく願いいたします。

【金本委員長】 それでは、早速でございますが、議事に入らせていただきます。

本日の議事は、ストック効果の最大化とストック効果の見える化、これらの2つでござ

います。

まず、事務局から、一括して資料の御説明をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【小林参事官】 総合政策局参事官の小林でございます。よろしくお願いいたします。私から資料の説明をさせていただきます。

まず、資料1でございますが、「専門小委員会の設置について」、これは先日の計画部会で御説明させていただきましたので、説明を省略させていただきますが、参考資料3に計画部会の運営規則がございます、この運営規則に沿って、委員長にこの小委員会の開催、議事運営をお願いしたいと思っております。

なお、この議事運営規則に定められていない事項で定めることが必要なものが出てまいりましたら、その都度、委員長と御相談して決めさせていただきたいと思いますので、御了承いただきたいと思います。

次に、資料2でございますけれども、先日の計画部会でお示した資料を若干リバイズしたものでございますが、この小委員会、今後3カ月に1回程度開催していきたいと思っております。計画部会にその検討の状況を報告することになってまいりますけれども、直近の計画部会は今のところ来年秋のフォローアップの時期を予定しておりますので、この計画部会にそれまでの検討状況を報告するという運びにさせていただきたいと思います。それが資料2でございます。

それから、今日の御議論のもとになります資料3について説明をさせていただきます。「ストック効果の最大化、見える化について」という表題をつけた資料でございます。

1枚めくっていただきますと、検討課題1という資料がございます。今日は検討課題1と検討課題2を用意させていただいておりまして、1がストック効果の最大化の観点からの御議論をいただきたいというものでございます。それから検討課題2は、7ページにございますけれども、ストック効果の見える化についての議論をお願いしたいというものでございます。

2ページに戻りまして、検討課題1のストック効果の最大化でございます。これは先ほど局長の挨拶にもございましたように、これからの社会資本整備に求められるものはストック効果の高い事業への重点化ということだと認識しております。そこで、ストック効果の高い事業でございますが、そもそもストック効果を把握する範囲といたしますか、これをどのように整理していけばいいかということで、今日第1回でございますので、ぜひ委員

の皆様方のお話を伺いたいと思っております。

論点のところに書いてございますけれども、項目としては4点掲げさせていただいております。ストック効果の要素をどのように定義し、ストック効果そのものをどのように把握・評価するかということでございますが、1点目として、時間的な広がり、地域的な広がりということで、どこまで捉えていくべきかということで、お考えを承ればと思っております。

それから、2点目でございますが、社会資本整備の寄与度ということで、これは工場の立地を例にとった場合に、その工場の立地を判断する企業にとって、社会資本整備が100%の判断材料かということではなくて、ほかの例えば固定資産税を軽減するということが要因だったりもすると思います。かといって、社会資本整備がゼロの寄与度であるということはないと思いますが、ゼロから100までの間のどこかでの寄与度があるということなのですが、それをどう考えるべきなのかというお話を承ればと思っています。

3点目ですが、ストック効果の大小、高い、低いというふうなことを申し上げてきておりますが、その判断としてどういうものが基準として考えられるか。例えば分野の異なる事項間、分野の異なる効果が把握できた場合の大小の判断とか、あるいはこれが大小の判断に影響するかどうかということはあるかと思いますが、私どもとしては経済・財政の一体的再生に貢献する社会資本整備を進めるという観点からすると、ストック効果がより早期に発現するような事業を重視していくということも必要ではないかと考えているところでございます。

以上3点、ストック効果が量的に把握できるという場合の議論に加えまして、数量的なもの以外にストック効果を把握・評価する手法がないかということで、この点についても、いわゆる定性的なストック効果についてのお話も伺えればと思っております。

3ページ以降は、その参考ということで資料を掲げさせていただいておりますが、第4次社会資本整備重点計画のストック効果の最大化についての記述を抜粋させていただいております。また、3ページの下は、石井大臣が先月24日に経済財政諮問会議で発表いたしました資料からの抜粋も用意させていただいております。

それから、この検討課題の参考としての資料の続きでございますが、4ページを御覧いただきたいと思えます。「ストック効果」の項目例ということで、既往事例からの抽出となっておりますが、これは資料3の次に参考資料1と参考資料2がございます。このプロジェクト例は合わせて70ほどございますけれども、70のプロジェクト例でストック効果

としてPRしているものを洗い出して、それを適宜整理したものが4ページの資料でございます。ただ、御存じのように、これが全てのストック効果を網羅したものではございませんで、あくまでもおよそ70事例から抽出したものであるということで御覧いただきたいと思っております。

5ページは、波及効果の評価の考え方ということで資料をつけさせていただいております。ストック効果を考えます場合に、まず、道路の例をとりますと、道路の利用者が直接受ける便益といえますか、効果がございまして、それが内部効果というものだと認識しております。この内部効果につきましては、金銭換算できるものが、いわゆるB/CのBのところと算定して出されているものということでございまして、この内部効果がだんだん波及していきまして、右側の赤い点線の枠にフローで書いてございまして、さまざまところに波及してまいりまして、矢印を追っていくと、このフローチャートでの帰着点は、下のところの赤い実線の枠で書いてございまして2つの税の増収ということに帰着しているという形になってございまして。

この帰着点が私どものストック効果のPRとして適切か、ほかのものがあるかということとはまた今後議論させていただきたいと思っておりますが、今回は、この内部効果で、Bで算定されているものではなくて、右側の波及効果、さらに技術的外部効果といったところに光を当てて、ストック効果の把握ができないかということで私どもとしては考えております。

続きまして、6ページでございまして、5ページの補足になりますけれども、いわゆる発生ベース、これは先ほどでいきますと内部効果に当たるところでございまして、内部効果で把握できる便益の総和というのは、右側の帰着ベース、ここは波及効果などの便益の総和とイコールになるということを模式図であらわしております。この前提としては、真ん中のイコールの下に吹き出しがございまして、前提条件として幾つかございまして、市場に外部性や価格のゆがみがないといった経済学的前提を置いた上で、こういったイコールの関係が成り立つということでございまして、帰着ベースで着目してストック効果を論じること、このストック効果全体を把握する上で意味があるものではないかと認識しております。

以上が検討課題1についての資料でございます。

次に、検討課題2のストック効果の見える化についての説明をさせていただきたいと思っております。ストック効果の見える化については、第4次社会資本整備重点計画でも見える化を推進するということがうたわれております。私ども国土交通省の直轄、それから地方公

共同体の事業でも、さまざまな行政評価、あるいは事業評価を通じまして、ストック効果の把握に努めているところでございます。また、地方整備局などでは、この多面的な効果を継続的に把握・公表するというのも、一部事業分野で開始しているところでございます。そういったことがあるのですが、さらにもう少し見える化を推進することが必要だというこの重点計画の記述にも沿って検討を進めたいと思っておりますが、先ほどお話しさせていただきましたストック効果を把握できた先に、どう見える化するかということを考えたいと思っております。

1つには、工場の立地とか、雇用の増加といった表象的な事象を捉えることができますので、それをストレートに見える化する、公表するというやり方があるかと思えます。また、ほかのやり方も幾つか存在するようございまして、後ほど御説明したいと思えますが、ここについてどういったことをやっていくのがいいのか、それはまず簡便な方法をやって、それからまた次なるステップの方法も検討するというふうな、時間軸との関係でも御提案を賜れば幸いです。

また、見える化のタイミング・頻度について、どのようにしていくのが適切かということについても、御意見を賜ればと思います。見える化についての参考資料としましては8ページ以降でございますけれども、8ページは社会資本整備重点計画の抜粋でございます。

9ページは、土木計画研究の論文から借用しております。社会資本の効果の事後評価手法の中で、上の表1にございますが、ストック効果のミクロの把握の仕方として、経済学的に厳密にいけば有無比較、with、withoutということで比較をしていくべきという要請があると思えますけれども、それがなかなか難しい場合に、代替的なものとして、その1つにございます時間的な前後比較、あるいは地域比較で、数値的なデータで見える化をするということが考えられると思っております。

それから、手法の話をさせていただきたいと思えます。10ページ、これは応用一般均衡分析、CGモデルといわれているものでございます。今、このCGモデルにつきましては、公共事業の事業評価では活用されておられません。幾つかの課題があるということで、活用はされていないのでございますけれども、一部の行政分野では活用されているというふうなお話もございます。このCGモデルにつきましては、今日いらっしゃる先生方の中にもお取組になっている方もいらっしゃると思っておりますけれども、こういったものがどう評価の中に活用できるのかというところは論点整理になるかもしれませんが、私どもとしては勉強させていただきたいと思ひまして、ここにそういう手法があるということ

紹介させていただいております。

11ページは、波及効果の事前評価手法の例の2つ目として、イギリスのWider Impactsのガイドラインを掲げさせていただいております。これはイギリスの交通省が導入を始めているものでございまして、交通インフラの費用便益分析で適用されていると伺っております。費用便益分析の場合には、先ほど便益のところでお話ししましたけれども、完全な競争市場といいますか、経済学的にゆがみがないとか、外部性がないとか、あるいは独占的な企業がないというふうな限定を置いて費用便益を算定しているところがございます。実際には、そういう前提が必ずしも成立していない市場でのインフラ整備となつてまいりまして、Bの便益のところを補完するという取組だと認識しております。

どういう補完をしているかでございますけれども、それが括弧で、ほとんどの事業に関連があるものと、ガイダンスに基づいて適用の要否が判断されるものという2つ、合計で4つのボツで紹介しているものでございます。

1つは、不完全な競争市場だと余剰な、完全な競争市場と比較してより大きく出るといわれておりまして、その分の補正としてということだと思いますけれども、ビジネス・ユーザー、これは道路で申し上げますと、一般のレジャーの利用とか、通勤の利用で時間の短縮というものではなくて、ビジネス・ユーザーということは営業の方の移動時間とか、業務でのミーティングのための移動時間など、そういったビジネスの面に関して10%の余剰増大があるものとみなしている。これはデータの的な処理をしてみなしているということで、ここだけ1.1倍にして便益部分を見ているものでございます。

そのほかに、労働供給の変化による税収の増加、これは労働者の質の向上によって、所得が増えた分の税収に相当するということで、40%相当を見ているということでありまして、そういったものを便益の中に加算している。

次のガイダンスに基づいてということでございますけれども、これは大都市の集積の経済を考慮するという項目が挙げられているものと、それから生産性の高い労働にシフトする、これは賃金の高いところに人が集まることを誘発する効果を見ているということで、賃金の上昇分の3割に当たるところをこの便益の中に組み込んで費用便益分析をしているという事例がございます。

12ページ以降は、国土交通省の政策評価体系をあらわしたものでございますけれども、これは先日の計画部会でも参考資料としてお配りしたものでございますので、ごく簡単に触れさせていただきたいと思っております。

政策評価体系として、私どもとしてはまず基本的には3つの方式を持っているということで、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントという3つでございます。ちなみに、この重点計画のKPIにつきましては、政策チェックアップの中で事後評価をしていくということになってございます。それから、政策の特性に応じた方式としては、下の(4)から(7)に書いてある4つの評価手法があると整理しております。

あと、政策チェックアップの具体の中身につきまして、13ページから15ページまで紹介しておりますけれども、説明は省略させていただきたいと思います。

16ページからは事業評価の手法と流れを紹介したものでございますけれども、これも皆様、既に御案内のものでございますので、説明を省略させていただきたいと思います。

18ページでございますけれども、これは関東地方整備局で取り組んでいるものでございまして、今日、御出席の家田委員にも多大な御指導を賜って整理したものでございますけれども、事後評価をした記録、資料などをアーカイブ化しまして、1つのパッケージとして整理してございます。これがNo.1とNo.2まで整理されていまして、今、No.3を作成中でございますが、こういったものも、これからさらに事後評価の後の取得効果の把握の参考になるのではないかとということで取組を紹介させていただきました。

以上、資料の説明でございます。

【村上社会資本整備戦略推進官】 1点、事務局より失礼いたします。浅野委員と家田委員が到着されましたので、御紹介させていただきます。

浅野正一郎委員でございます。

【浅野委員】 浅野です。どうも失礼しました。よろしく申し上げます。

【村上社会資本整備戦略推進官】 家田仁委員でございます。

【家田委員】 よろしく申し上げます。

【村上社会資本整備戦略推進官】 失礼いたしました。

【金本委員長】 以上で、どうもありがとうございました。

それでは、議論をしていただきたいと思います。議題が2つありまして、2つに分けてお願いしたいと思います。まずはストック効果の最大化について、資料3ですと2ページから6ページでございます。

これについては、ストック効果の要素をどのように定義するか、どう把握するか、もう一つは大きさ等をどう評価するかといったことについて、議論していただくということでございます。その後、把握・評価したものについてどう外に出していくかということが見

える化の部分であると理解しております。

それでは、前段のストック効果の最大化につきまして、御意見のある方は札を立てるか、手を挙げるかしていただきたいと思います。

まず、飯尾委員、お願いいたします。

【飯尾委員】 後のほうでは専門家の皆さんが手法についていろいろお話しになると思うので、それ以前の話をちょっとしたいと思います。

今日は大変資料も整理されて、議論のためにはよいと思うのですが、やはり少し全体像を確認する必要があります。今回は私なんかも「ちょっとこれはどうか」と言ったので出されなかったのですが、この前、計画部会でストック効果の一覧を出されて、私も発言をして、「どうもこれは、ばらばらの基準で並んでいるではないか」と言って取り下げられたんですけれども、取り下げられたのはいいのですが、何が問題だったかをここで確認しないといけないですね。今日の問いただと効果の最大化ということになっていますが、ストック効果とは何かということ整理しないといけないところがあります。実は今日の資料でも、部分によっていろいろ引いているので、いきなり交通インフラと書いてあるところがあり、あるいは効果と書いてあるけれども、所得税やら固定資産税になるというのは経済効果のことです。ところが、前に議論したのは、それ以外も含めて考えようということで、全体これぐらいある中で、例えば今ここに課題として挙がっている計量化、数量化できるという問題はこの部分なんだ、しかし、これはこれぐらいの制度なんだと整理するためには、ちょっとその整理が要るんじゃないかと思ってお話しします。

実は、今日話題になっているのは効果のほうだけですが、前回の資料では実現する方法と効果が混在していたんです。今回は実現する方法、つまり例えば完成間近なのでもう一息というところだとか、ほかの方法と事業を組み合わせるとか、あるいはソフトのいろいろなことを考えると、事業自体は同じようなものでも非常に効果が上がる。こういう問題があります。これは今日議論しないと考えたとしても、じゃ、どんな効果があるんだろうかということですが、大きく分ければ基本的には経済に対する効果が中心になるけれども、それ以外のものもあって、それがどのように経済と関係しているかと考えるという課題があったので、わざわざ申し上げます。

交通インフラというのは、基本的に人が動くことを考えているから、比較的経済効果をはかりやすい分野ですけれども、この社会資本の場合は、それ以外の例えば河川堤防を整備するとか類いがあるって、以前は、防災は絶対やるとか言っていたのですが、今回は、そ

それはそういうことであると、一定整備するとその地域の魅力が高まって、工場が立地するとかいうようなことがあったんです。ということは、これを見るときには、ポテンシャルとして災害を防げて、ポテンシャルとしてこういう効果があるかということと、それと人々が認識して安全になったんだったら工場を建てようというふうな形があるので、今日は例として挙げていますけれども、その辺をちょっと整理して、コアの部分でこういうことを整理しておくべきでしょう。その上で、複合的なことという方法を考えると、そういうことと交通インフラが関係します。そういうことが1つ問題にあるので、最大化するといっても時間的な広がり、地域的な広がりの前に、ストック効果といっても幾らか種類があるので、種類のことを考えていったほうがいいのではないかということです。

このことを考えたからといって問題が解決しないのは、社会資本の寄与度、整備の寄与度を考えるとまた別の要素が入ってしまって複雑になるんですけれども、考えるときにはちょっと全体像を置いておいて、我々この部分を議論するんだということを確認しながら進んだほうがいいのではないかと思います。それを確認すると、ストック効果の大小みたいなことも考えるときには幾らか役に立ってきて、数量化できるものであると基本的には数字で示されるから比較できるはずだけれども、種類が違うということになってくると、やはりそのことについては考えないといけない。

問いの最後で、数量的な次元以外で効果を把握する評価手法はないかと言っておられますが、これは順番が逆で、効果というのはそもそもこのように考えられるんだけど、そのうちちゃんと測定ができて数字が出るものはどの部分だろうかと順番に考えないと、順番を逆にして、以外にストック効果を把握・評価する必要はないかと、いきなり幸福度みたいなのが出てきて、いきなりそういうのが出てくるのは良くないので、全体像を押さえた上で、順番に濃い薄いという関係を整理するというのは、今後の議論のために必要なのではないかと思われま。

以上でございます。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。

続きまして、勝間委員にお願いいたします。

【勝間委員】 すみません、勝間です。

効果ですけれども、まず、よくいわれる経済効果について注意喚起をしたいと思っております。経済効果というと、よく売り上げが上がったという事例が非常にたくさん出てくるんですけれども、主にこれは売り上げが地域間の移動のケースが多いんです。あるいは、

産業間の移動のケースが多いです。ですので、日本全体で見たときに、実は売り上げがちょっとも上がっていないか、下手したら縮小したというケースすらあり得るんです。ですので、やはり経済的効果という言葉を使うのは、私は危険だと思っております。

一方では、何で評価すべきかということですが、私は、これはベンチマーキング以外の手法はないと考えています。ベンチマーキングというのは事前と事後、その地域の事前、事後、及び類似地域の比較ということに尽きると思うのですが、そうしますと何か定量的なものについて、おそらくプールで示して、プールの中で多分インフラに投資したいという人が選択し、その選択したものを事業計画の中である程度数字の見込みを出す。その数字の見込みの達成度を後々はかるといったような形が望ましいかと思えます。すなわち、ストック効果を最大化する場合に、ストック効果の見込みについて一定のプールがあって、そのプールの中から事業者か自治体かはわかりませんが、当事者が選んで見込みを出すこととなります。ただし、その定量的なものというのは恣意性が入ってはいけない。ですので、具体的に利用人数とか、稼働率といったような大変具体的なものになるという発想です。

もし本当に定量化を試みたいというのであれば、やはりそれは後の見える化につながってくるんですけども、事業においてこれも実際に数えるか、あるいは市民からのヒアリング、投票しかないと思っております。

以上3点です。1点目は経済効果というのは非常に曖昧なものなので、あまりよろしくないということ。2点目がどうやったらいいかということについては、ある程度定量化のターゲットであるプールを示して、そのプールの中からベンチマーキングで選んでいただくのがいいのではないかと。3点目として、事前、事後の中で、特に定量的なものをしっかり見極めて、それが達成できているかどうかをはっきりわかる数字的なものを効果の中心に据えること。以上を提案したいと思います。

【金本委員長】 どうもありがとうございます。次々御意見をいただいてから、あと整理をしたいと思います。

家田委員、お願いします。

【家田委員】 ありがとうございます。このくらいの小さいグループだと、じっくりと議論ができていいですね。

基本的には、これは極めて重要な課題なので、拙速で妙なことを出して舌をかむようなことになったり、どたばたにならないように気をつけたほうがいいという感じがします。

飯尾先生がおっしゃったところが、まずはやらなければいけないこと。これはもう第一歩中の第一歩で、そこで誤解があったりすると同床異夢になったりするし、またこの辺の分野でもちょっと分野がずれるだけで用語が違っていたりするし、同じことを違う言葉で言っていたり、違うことを同じ用語で言っていたりするの、よほど気をつけてやらないとまずい。

国家的にストック効果に着目していただくのは大いにいい方向ではあるのですが、言い方は悪い、あまり議事録にふさわしくないかもしれないけれども、悪乗り感の中で、何となくこれをやっておかないと国交省としてずっとけるかなみたいなことで、ヘイヘイヘイとやっておかしなことになるのだけは避けたい。それよりは今のままのほうがまだまだというくらいのつもりでいたほうがいいのではないかと、まずこれが基本です。

それで、今日の枠組みで最大化と見える化とあるんだけど、見える化のほうは、今聞いてみるとどうやら評価のことを言っているのではなくて、何らか評価した結果をどう見せるか、見える化というより見せる化ですよ、のことを言っているの、そういう枠組みはいいかもしれない。ただ、最大化とおっしゃっている意味は、どうやら効果の高いものに重点投資だということになっているけれども、それはこれまでもやってきたはずで、そのために費用対効果分析をやってきたわけでしょう、ですよ。じゃないではないですよ。

そこで、共通の認識を持ったほうがいいと思うのは、さっき飯尾先生もおっしゃったけれども、例えばたまに起こる水害のためにいろいろなことをやらなければいけない。そういう河川事業のようなものにおける便益の評価手法については、河川の経済のマニュアルで、伝統あるやり方でやってきて、それなりの説得力があるんです。だけど、そうやって計算すると便益はかなり大きなものになって、多摩川とか、利根川とかあの辺でやるとB/Cのオーダーで言うと何十というオーダーが出るんです。

一方で、道路事業なんていうのははかりやすいものだけに限定してはかって、ほかは定性的、あるいは定量的、ただお金には換算しないほうが内輪でいだろうというやり方でやっているの、しかも日常的な便益なので、これでやると便益は大体3とか4とか行くことはまずない、1.いくつ、かとか、2くらいで、それでもこれだけぐらいいはやらないといけないんじゃないのというのが圏央道とかそういうものです。それは全然違うジャンルなんです。

もう一方で、例えば公園をつくったり、霞ヶ浦の水質をよくするなんていうと、CVM

で、みんなどのくらい喜んでくれるかなというのを、皆さんだったらお金幾ら出しますかというような手法でやって、大体300円なのですが、それ掛ける人数でやるとB/C何ぼと出るんだけど、そうとでもやらない限り、何か数字が出せないような苦勞している分野もある。それぞれの中ではそれぞれの手法で、それなりの優先順位みたいなのがつくので、一定の機能は果たしてきたと思うんです。だけど、例えば今みたいなものを横並びができるようにやろうとして、そしてストック効果の高い、例えば利根川の事業はB/C30、じゃ、道路事業の30倍金かけろというようなことまでやろうとしているんだとすると、相当道は遠いと思います。

そんなことをやりたくなるような政治的な意見もあるだろうけれども、現状の技術でそれはかなり難しいと覚悟して対応しないと、できっこないようなことも宣言してしまうことになるので気をつけたほうがいい。これはちょっとよく考えていただきたいと思います。

そういう意味で考えると、最大化というんだけど、それは効果をわかる化するというか、把握する、あるいは予測するという類いの世界と、なるべく効果が発揮できるように事業を上手に計画したり、上手に設計するというレベルの最大化もあると思うんです。例えば制度のこのところをいじることによって、実は効果が発揮される。例えば東北地方や何かで、復興の関係で特区制度をやっていますよね。あれなんかはそのところが引っかかるから、ちょっと緩めることによって効果が発揮できるようにするとか、早目にできるようにするとかいうことをやるじゃないですか。あるいは、Aの事業とBの事業をセットでやることによって効果を発揮するとか、これは計画や設計の手法によって最大化するということであって、私なんかは、最大化すると言うんだったら、国交省としてはそこそは一生懸命やってもらいたい。しかも建設省と運輸省が統合してもう10年ぐらいたつのかな、そういう中で、今こそこれだけ統合の効果が上がっていますよというようなことを言う、いいチャンスでもあるしね。同じ最大化でも、ストック効果の高い事業への投資の重点化が一層求められるなんて書いてある類いのことと、私が言っていることはちょっと違うということをおし上げておきたいと思います。

あとはもう少しマイナーな話になるのですが、ここで少し混同されていると思うのが、事業の採択時、あるいは採択前というか、事前に行う評価の話と事業が終わってしばらくしてその効果をはかってみるという事後評価の話では、全然違う世界だと。やろうとしていることは一緒ですよ。だけどやれることは相当違うし、同じようなモデルを回すことができたとしても、片方は空想科学小説という世界なのに対して、もう片方はそれなりの実

績を使うことができる、こういうところも違いがあるというのがあまり十分に認識されているのか、ちょっと心配になってくるというところを1つ感じます。

あと、この把握というところで問題提起しておきたいのは、一体これはどういう目的でいくのかだけれども、今言ったように、費用対効果分析がそれなりの機能を発揮したとするならば、さあ、これから皆さんがやろうと言っていることは、そこの中であまり定量的に扱ってこなかったようなものを便益として何とかカウントしてみたい、それを何とかしようではないですかとおっしゃっているのかもしれない。ただ、そういう類いは多分、はかってみても、はかろうと思えばはかれないことはないんだけど、メーンの効果に比べるとかなりマージナルになるということは一応申し上げておきます。

もう一方のニーズは、さっきの入り口側から見るか、出口側から見るか、つまり発生側で見るか帰着側から見るのか、これは時間差ではなくて、実は同じものを背中側から見ているか、お腹の側から見ているかというだけの話ですけれども、今はお腹で見ている、前から見ているんです。それを背中からも見せてみたい、見てみたいという意味ではわかりますよね。つまり、効果というのを多面的にわかるようにしたい、多面的なわかり、それだったら別にマージナルなわけではありませんから理解できないでもない。そのところをあまりはっきりしないで言っているような感じがしまして、飯尾先生と同じように、これから作業を始める最初に整理しておくべき共通認識の部分ではないかと思います。

以上でございます。

【金本委員長】 どうもありがとうございます。どんどん重要な論点が出てきていますが、ざっと一通りやりたいと思います。

次、小林委員、お願いいたします。

【小林委員】 ストック効果という言葉が最近非常によく出るようになってきました。初めてこの言葉を数年前に聞いたんですかね。最初聞いたときは、正直ちょっと違和感があったんです。というのは、今まで費用対効果分析が実務に制度化されてきましてもう20年近くなってきたのですが、費用対効果分析はストック効果を分析しているんです。フロー効果を分析しているわけではない。フロー効果の代表選手としてマクロ計量経済モデルとか、乗数効果の話が出てきたり、比較のために出しますが、我々そういうことをやってきたわけではないので、ある意味では、今までも綿々とストック効果の分析を続けてきたという実績があるので、そうなる、なぜ今ストック効果なのかということをもろと整理しておく必要があるのではないかと思います。

それは多分に、今まで費用対効果分析をやってきて、ちょっと肌に合わないところとか、いろいろな問題点、課題とか、あるいは今の評価制度におけるいろいろな論点が蓄積してきたので、この段階でもう少しきちっと整理してみましようというのが1つの背景かと理解しております。違和感の1つ、見える化というのはわかりやすいですね。費用対効果分析は専門的な言葉で語られる、その内容が一般の方々にはなかなかわからないので、それをもう少しわかりやすい言葉で行きましようということが1つあるかと思えます。

では、費用対効果分析でやってきたところの違和感というのか、いいことは随分やっているんですけども、不満と申しますか、どこにあるのかと考えると、ここでも繰り返し議論されていますように、貨幣換算が可能な便益だけに限ってきたというのが1つ大きいことはあると思えます。もっともっとほかにも便益が出ているはずだと、そこはちょっと違和感がある。道路で、走行時間と走行費用と交通事故だけでいいのか、雪国で暮らしている者から見ればリスクが大きいですよ。それが入っていないとか、そういう違和感がある。あるいは河川事業に至っては、定量化できていない項目がまだまだいっぱい残っている、そのように思えます。それをきちっと入れ込めていないということが1つ。

それから、もう一つは、この中であまり明示的には挙げられていないのですが、先ほど家田委員がちょっと言われたのと関係するんですけども、事業の単位の捉え方だと思うんです。今まで施設計画レベルで事業実施前に費用対効果分析をやっていましたけれども、どちらかというところ局所的な最適化を図っているんです。そういう局所的な最適化を積み上げていっても、全体最適化にはならないというか、そういう分析事例は幾らでも出せると思うんです。それが今回の広がりとか、時間的範囲、空間的範囲をどこまで見るのかという論点ともかかわってきますし、この参考資料で挙げられている空間的範囲というのは、今まで費用対効果でやってきた範囲よりも、もっと相当広範囲な空間的範囲を想定されていると。これはやはりいろいろな事業、単独の小さな施設計画ではなしに、ある一定のまとまりを持った計画案、あるいは地域の将来像をビジョンアップして、地域そのものがよい方向に向かうような計画案を出したいという思いと申しますか、それがあろうと思うんです。

そういう意味で、今までよりはもっと全体最適というのか、そのようなものを目指していこうという動機づけがもう一つあるのではないかと思います。ただ、費用対効果分析ではありませんので、貨幣換算というか、一元化が非常にしにくいというのか、多元・多面的にいろいろな評価指標でそれを積み上げていくようなやり方をせざるを得ない。そんな

ってくると、一元化されていけば、目的関数1つで最大化というのはわかりやすいのですが、こういう多面的な評価のときに最大化という言葉、これも違和感があるんですけども、ほかにどういう言葉がいいかとすぐに言われるとちょっと困りますけどね。やはり一地域にとってよりいい姿を出そうという1つの努力ではないかと思います。

それをストック効果と言うのであれば、いわゆる学術用語として出てくるストック効果とここで言うストック効果はちょっと違うということ、その整理、線引きをきちっとした上で、これからいろいろな評価の体系といいますか、そういうのを議論していくというのが1つの方向性としてはあるのではないかと思います。

以上です。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、次、小池委員、お願いいたします。

【小池委員】 ストック効果を最大化するにはどうしたらいいかという視点、今まで出てこないところの視点を申し上げたいと思います。

再三、河川事業の話が出てきているんですけども、じゃ、立派な堤防をつくったらそこにはストック効果が生まれて、この事例にもあって、浸水家屋が減って、そこにいろいろな工場が立地してということでストック効果があると評価されるのですが、実はその堤防を超えるような雨が降る可能性はあるわけです。そうすると、ストック効果を最大化するというのは、堤防をつくることによって生まれるだけではなくて、それに避難とか減災をするためのいろいろな工夫とかが入って初めて最大化できると。ぜひその視点をこのストック効果の最大化の中には入れていただきたいというのが1点目でございます。

2点目は、これも治水事業の場合は特に大きいんですけども、川のつくり方というのは下流からつくっていかないとだめなんです。上流からつくってしまうと下流に被害が起こる。そうすると、今、小林先生に全体という視点をお話いただきましたが、時間軸をもって全体の視点を捉えるという空間的な広がり、この社会資本整備は非常に長い年数がかかりますので、時間軸上ということも視野に置いて、ストック効果を最大化するためのいろいろな手法を考えていくという視点が必要ではないかと思います。

以上です。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。

次、上村委員、お願いいたします。

【上村委員】 ストック効果は今までも、おっしゃるようにB/Cとか、費用対効果とか

いう形で、国土交通省としていろいろな評価もしながらやってきたと思いますが、今回、改めてストック効果の最大化をとというのは、今の経済財政一体再生に貢献するという観点の文脈から出てきていると思いますので、やはり経済効果をということだと思います。その中で、私は相乗効果を狙う、どう民間投資を誘発するかを目的とするというようなことで、今回の最大化、見える化というのが出てきたのかなと解釈しておりました。

民間投資を誘発するというのは、なかなか思いも寄らない結果も起こり得ると思います。事前のいろいろな計画段階では意図しないような使い方、あるいは民間が投資したり、あるいは結果として思いも寄らない効果もあったり、その逆で、ある程度こういうことを期待していたんだけど思った以上には、あまりそんなに民間投資を誘発しなかったねというものも、おそらく中には過去にもいっぱいあったと思います。

そういうものを今まで以上に意識していく。少し重要視して、そういうことの効果が高いと思われることからする。なかなか思ったように動くかどうかはわかりませんが、今までそういったことをあまり意識していなかったところもあるんだけど、もっと意識していくことが重要です。実際にわかる、例えば道路における3便益みたいに、私は道路の便益のときも委員で、いろいろな議論が出ていたと思いますが、3つの便益だけにしての結論でした。外国なんかでしたら、もう10便益とか、15便益ぐらいまで入れているようなところもあったと思うんですけども、あえてそういうものは入れずに、経済的に定量化できる、はっきりわかる部分だけにして、あとは言葉レベルで言う、説明するとかいうふうにすると、たしか道路のときにはそういう議論になっていたと思います。そういう相乗効果を狙って誘発していくということは大事なことだと思いますので、これはやっていくべきではないかと思います。

そこで、先ほど勝間先生がおっしゃったように、それはものすごく具体的なことで、各々のプロジェクトによっても全然違うし、この効果を一元的に1つの数式を使ってとか、表を使ってとかなかなかできにくいものです。道路は道路、空港は空港、河川は河川、それぞれの特性の中で、今までの過去の事例もいろいろ見て、各局で取り組まれているところの中で時間的な広がりとか、地域的な広がりとかいうのは個々に違うわけですから、やはり各局から、こういうストック効果の考え方は自分たちがやっていくことに一番ぴたっとくるんだということを各々考えていただかないと、全部のところを同じような指標で動かすということはちょっと現実的ではないのではないかと思います。

それから、もう一つ、私は経済財政諮問会議で石井大臣が発表されている資料の中に、

PPP/PFIテストをやるというようなことが載っていたと思うんですけども、私はこれもストック効果を考えていくときには、1つの大きな判断材料になると思うんです。ただ、PPP/PFIに向くものと向かないものがある。当然、事業性がちょっとでもあるものはそのテストに乗りますけれども、全く事業性のないもの、一般道路とか、河川とかはなかなか向かないものがあると思いますが、まず、事業性が少しでもあるものに関しては、一度このPPP/PFIテストをやってみる。そのときに需要をどのように考えるのかということもあるんですけども、これを例えば民間の金融機関を含め、民間の会社が、その事業に関しては投資するのか、どれぐらいのリターンを考えるのかという、そこでお役所が考える以外の便益性を企業人としてしっかり考えたりしますし、テストのやり方もあるとは思いますが、ストック効果を考えるときに、そういったものが1つの指標として出てくるのではないかと思います。

最後に、民間投資を誘発していくことが目的であるならば、これはアナウンス効果がものすごく大きくて、かなり早目に言うとみんな先物買いをしたりして、相乗効果が沸きやすいんですけども、できてしまってからというのでは、例えば高速道路の場合なんかもよくあるのは沿線に使える土地がないんです。結局、便利になって、インターチェンジもできたけれども、土地がない。土地がないから、各地方自治体に都市計画の変更をしてもらって、いわゆる線引き、土地利用の変更をしてもらわないと、やりたくても土地がないと、それにまた時間がかかってというようなことで、なかなか相乗効果を出したくても現実的に時間がかかってしまったりしますから、早く民間と一緒にあって、計画段階からやっていくということがストック効果をかなり上げることにつながるのではないかと思います。

以上です。

【金本委員長】 どうもありがとうございます。

浅野委員、お願いいたします。

【浅野委員】 ありがとうございます。

経済とは縁遠い世界で長年生きていますので、最も不得意な分野ですけども、委員から御発言があった内容と、現政権のいろいろなキーワードが報道されていますが、それをあわせて考えると、政権がこれからの経済成長というのをどう考えているかという、きっと企業に蓄積された財を投資のほうに振り向けるために設備投資減税みたいなものをあわせて考えるという方向が強まってきているのではないかと思います。ということは、ス

ストック効果というのは誰に対する言葉かということ、国土交通省が、ストック効果が高まったことで満足するというのはあってもいいかもしれませんが、それが目的ではなくて、企業経営者に対して説明できる内容を持ったものでなければいけないということが結果として言えるのではないかと思います。

どういものが企業経営者に対して説明できるかということ、それはあらかじめボトムアップで設計できるものではなくて、投資の誘発が他の地域に比べて比較的高い地域を分析して、その地域を投資家に説明する要因を分析することだと思います。そういう分析を行って、国土交通省のインフラ部分の説明変数分を取り出すというふうな作業をやってみなければ、机上で検討しても、あまり議論ばかりであって、実体として説明力があるのかということを確認できないまま、とどまってしまうと思うんです。ですから幾つかの地域を選んで、そこを分析してみるということがいいと思います。

それから、企業の投資判断、経営判断でプラスの要因を見込むというのは当然ですが、マイナスの要因、リスクを嫌う方向にありますので、ストック効果の逆の面はリスクが減っているということが、企業に対する1つの説明力になるのではないかと思いますから、そういうことも加えて分析を行って、今後の説明に使う用意をするということがいいのかと思います。

あとは国土交通省が行う国土インフラの形成事業ですけれども、そこに直接効果を導入して説明するというのは、若干ストック効果なるものが我田引水的になる可能性があるもので、今までの費用対効果分析の手法であって、不十分なものは比較的少ないのではないかと思いますので、そういう意味でも、自分で使うよりも企業経営にとって使えるような、あるいは地域行政にとって使えるような経営者あるいは自治体の首長等々に対して説明できるようなものであったほうが良いと思います。

以上です。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。

どうぞ。

【家田委員】 追加で1個だけ。

ちょっと自分自身は思いつかなかったのですが、さっき上村先生がおっしゃったのが大変に感銘を受けまして、今日ここまで聞いた中では一番ブレークスルーだなという感じがしたんだけど、今までインフラの事業というのは、つくれば大なり小なり、すごいものはたくさんだし、そうでないものは少しだけでも、ストック効果が出てくるんですよ、

出てきそうなものを採択してやっているんですよという、ストック効果というのは出てくるものなんですね。

でも、上村さんがおっしゃっているのはそうではなくて、ストック効果というのは出すものなんだと。つまり、民間事業や何かと上手にコンバインしたり、それを取り込むようなアクションをとることによって、もしくはそれをとり得るようなものを、つまりストック効果を出す、出す。出すというアクティブなものこそが新しい時代のインフラ事業であるという趣旨ではないかと思うんです。そのためには、このインフラ事業がどういう意味のものであるかというようなことを十分にアピールすることも必要だし、あるいはコンバインさせてやることも大事。

私が知っている範囲で言うと、港湾というのは昔から伝統的にそういう発想をしてきましたよね。港湾のこの埠頭で、この企業がこういうことをやろうとしているからこそ、この岸壁を整備するんですよというのをやっているんです。だから、初めからこのストック効果を出すものとしているのが港湾のカルチャー。だけど、道路はもうとにかく有象無象にいろいろな人が周りにいるから、こいつとつるんでこのインターなんてことはなかなか普通考えない、この路線なんていうことは考えない。つまり効果は出てくるものという発想でやってきたんだけど、今、伺ったようなところを少し、1つ勉強の切り口にするというのは、上村先生さすがだなという感じがいたしました。

以上です。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。大体一巡はしたと思いますが、特につけ加えることはございませんでしょうか。

整理をするにはまだ早いと思いますが、1つは費用対効果分析との関係をどう考えるかという問題提起が何人かの方々からありました。費用対効果分析の枠組みの中で考えると、小林参事官は担当ではないということになりまして、当然、ここはそれを狙っていないということかと思います。それを狙うとすると、多分また違う場がセットされるということだと理解しています。

それを前提として、何をすれば我々の議論に社会的価値が生まれるかというところがなかなか難しい課題ではあるのですが、基本的に費用対効果分析は保守的な、かたく見積もって幾らということがまず最初の出発点にあって、その結果、大体においてあまり大きな、不確実な波及効果、大きいかもしれないけれども、今、本当にできるかどうかわからないものについては言えないといったことがございました。今回、このストック効果として帰

着ベースの波及、風が吹けば桶屋がどうこうということが起きた後に、その地域が発展するとかを考えるとということですので、その辺が今までと違う視点、帰着ベースでどういう効果が生まれるかを考えるということかと思えます。

そうすると、とりあえず効果に入れるものは、大きな効果があるものは何でも入るということで、これはあらかじめ共通の指標を考えなければいけないとかいうのはあまりないという話です。最大化と言いだめるとなかなか難しくなって、それは分析・評価が終わって言うしかないのかなと。最大化といいますと、インパクトがあるところはたくさんあるわけです。住民が移動してきて増えるとか、生産が増えるとか、生産が増えたとしてもそれはよそから移ってきたかもしれないとかいったのがいっぱいあって、その価値がどうかということをやらなければいけなくなると、結局、費用対効果分析をやらなければいけないという話になるわけで、どうもそれまでやる気はなさそうだというのが、私の見たところです。

その範囲で何をどうするかといったようなことを考えるのかなと思えます。まず、こういう効果として何を捉えて、どのように出していくかということが1つ。その次に、効果を最大化するために選択と集中でやるというのも1つありますが、今さっき上村委員と家田委員が強調されていた、最大化するためにどう仕組むかといったことを考えるというのもあるんだと思えます。ただ、それを本気でやる気があるかどうかはよくわからない、この場でやる気があるかどうかはよくわかりませんが、そういう視点は重要ではあります。

それとちょっと似ているのですが違うのは、通常、河川は洪水のためにつくっているとか、道路は道路交通のためにつくっているということですが、河川の堤防をつくったら、川沿いを有効利用すればいろいろな価値が生まれるじゃないかといった話があって、それも何か事例にあったような気がします。そういったことをどう考えるかということも1つあるんだとは思えます。もろもろの話がたくさんあるのですが、何をどう扱っていくかという整理をしないといけないのかと思えます。

あと、我田引水になりがちという話がありましたが、事業をやっている人たちが自分たちの事業をアピールするためにやるという傾向がどうしてもあるのですが、それだとなかなか信用していただけないというのがありますので、それに対してどうするか。私自身はかなり皮肉な人間なので、こういう効果といったときに、まず効果が出ていないものは便益がないはずだということで、どこに効果が出ていない事業があるのかといったことも含めて考えないと、出たときにあまりアピール度がないかなといったことも考えます。

ばらばらと言いましたけれども、いろいろな検討課題があるというところが、私のコメントですが、それを踏まえて、また何か追加の御意見等はございますでしょうか。

どうぞ。

【飯尾委員】 皆さんの御意見を伺ってなるほどと思うことですが、やはり効果を高める方法と、効果を計る方の両方一緒には難しいので、御意見が出たのも、今回は議題にしておられなかったけれども、効果を出すためにはどうしたらいいのかという問題点があって、そのこととそれをどうはかったらいいのかということは、順序を追ってできるように整理して区別して考えたほうが具体化していいのではないかと。実は効果を計る方も、今、委員長からお話が出たように、そうそう簡単ではなくて、これは手間のかかることで、それについてはどうするのかということがあるので、その両方について同時に議論していかないと、一緒になるとごちゃごちゃしますけれども、並行してやっていかないと議論が深まらないのではないかと感じております。

【家田委員】 もう一つ。

【金本委員長】 どうぞ。

【家田委員】 はかるほうですね。評価のほうについて限定して言うと、何のためにはかるといふところをもっと勉強するかというのは整理したほうがいいと思うんです。

それで、地方ではこういう議論はよく出るんです。「この道路は交通量が少ないからね、何をやってもつらいですよ」とあるんです。でも、地元は「あの病院につながるから、ぜひつくってくれ」と言っているとか、そういう類い、道路行政としてはなるべく助けてあげたいんだけど、そうはいってもこれじゃさというのがあるって、常にそこにある種のプレッシャーがあるんです。こんな便益でも足していけば、ちりも積もれば山となるで何とかなるんじゃないかみたいな御意向もあるんだけど、それは従来のものを積んでいくというよりは、別の視点から見たときに、別のお財布の中で、つまり地方を助けるという意味のお財布の中では、どれとどれが優先度が高いか、みたいな感じの世界がありますよね。

もう一方で今度は、大都市圏でいろいろなことをやっていく中で、どうもやっていることが民間の希望しているような事業とうまく結びついているんだろうかという、こっこの御意見もあるじゃないですか。それに対する答えは、上村先生が言ったようなことと問題意識が近くなってくるんだけど、その答えがさっきの田舎とまた違うんです。それから、もうちょっとマクロで言うと、どうもいろいろな事業がずっと地方優先でやってき

て、都会で困っていることは後回しになっているだろう、空港なんかの整備水準が首都圏エリアでこんなに低いのは日本だけですからね。

というような、地方でやるべきことと、中心部でやるべきことのバランス関係が我が国はちょうど適切だったんだらうかというのも評価の問題で、ある種検討すべきことだと思うんだけど、そういうのが多々ある評価に関する課題とニーズで言うと、今回、どの辺を主たるターゲットに当てるかで、やるべき仕事と答えの見え方は随分違ってくると思うんです。まず、ぜひそこをリストアップして、それでいろいろなところとも御相談なんでしょうけれども、課題の優先順位を付けていただくのがいいのではないかと思います。

以上です。

【金本委員長】 そのほかございますか。

どうぞ。

【勝間委員】 1つブレークスルーにさせていただきたいと思うのは、誰が評価するのかという部分だと思います。これだけインターネットが発達してきますと、おそらく誰の評価というのは、今まで物理的に人を集めないとできなかったことが、ウェブを使っているいろいろな意見を集められると思います。市民や企業の側がそのインフラができてありがたいと言ってもらえるかどうかは鍵になると思いますので、やはり効果をはかる際にも、見える化の際にも、私の理解では、今までそういった仕組みはあまり大きなものがないと思っておりますので、その仕組み化こそが1つの鍵になるかと思えます。

【金本委員長】 はい。あとはそういう人に見てもらえるような魅力ある効果指標ができるかできないかでありますね。

【勝間委員】 ですので、ロコミなり何なりそういうことができるということが、今までは仕組みありませんし、そういうことに投票できるんだという仕組みがあれば、急にみんなやる気になると思うんです。結局、自分の意見が聞いてもらえないところには興味ありませんので、そのバランスだと思います。

【金本委員長】 そのほかございますでしょうか。

論点として、時間的な広がりをごとまでとか、寄与度をどう考えるかとかいったお題はあるのですが、それらについて何かございますでしょうか。寄与度はwithとwithout、なかったらどうなっていたかというのを予測すれば終わりの話なのですが、それが難しいから難しいねというそんな話ですけども。

どうぞ。

【飯尾委員】 じゃ、1つ。

【金本委員長】 どうぞ。

【飯尾委員】 今の話に直接お答えするわけではないんですけども、さっきから出ていることでもう一つこれと関係して非常に重要なのは、事業の単位をどれぐらいに考えるかということで、これまでやってきた個別の事業はずっと出ているわけですが、今回出ているのはちょっとそれを広げてみようということがあるはずなんです。それと実はこれは相関があって、広げればそれなりに長い時間も地域的に広げないといけないし、だからこれはどちらかというのではなくて両方成り立つんですけども、今回の議論はこっちのほうですよというふうな尺度をつくって、こういう議論をするためにはこういう広い、複数の事業を複合化したようなものを評価するときには広がりをもってするし、個別の事業はこうするというように区別していく。ただ、今日の資料にイギリスの例が出てくる中で、集積みたいなのはさらに困難なものを出していて、逆に言うと、あちこちに道をつくって地方にも工場ができましたといったら、せっかく集積していたものが分散して具合が悪いということがあるかもしれませんが、これはちょっとためにする議論ですけども、そういうことも含めて考える必要がある。

こういうのが出たときに、普通の人はずまず思うのは、この事業をした結果、こんな結果があると言うけれども、それは日本のよそから移っただけで、その地方の人は喜んでおるけれども、国費を投入してどういうつもりだという話ですよ。こういうことにこたえるような日本全国の尺度、その中で言うと、さっき出てきた生産性が上がったとか何とか言わないといけないことになるし、でもしかし、それは非常にぼやっとしか出てこない。それともう少し、これまでB/Cでやっていたような個別の事業をどうやって組み合わせしていくのかということが、非常に重要ではないかと思えます。

【金本委員長】 浅野委員、どうぞ。

【浅野委員】 心配事は、このスケジュールを拝見すると、第4回頃、8月下旬頃、指標の実績値公表となっています。こういう時期がもう決まっているとすると、それまでに何ができるのかという時間制約の中で考えていかなければならなくなってくるし、本来やるべき仕事はこうであるべきだという「べき論」が、どこかに飛んでしまう可能性もないわけではないです。だから、この8月下旬がどういう意味のターゲットになっていて、その先はインフラ効果、経済効果を発揮するためのあり方というものをもっと前広にやっていくためには、どの程度の時間軸で成果を国民にアピールするのか。そのためには2年かかる

とか、3年かかるとか、きっとそういう長時間的なものもあるわけであって、その中でこの8月下旬というのはどういう時期を迎えるのかということ、あらかじめ何かほんのりと印象だけ持っておくと議論が少しさばけてくる、私はそのことが心配でございます。

以上です。

【金本委員長】 どうぞ。

【小林参事官】 スケジュールの中に書かせていただきました、下段の「指標の実績値公表」というのは、毎年PPIの実績値を公表しているものを指しておりまして、したがって、この議論とリンクしているわけではございません。これは社会資本整備重点計画でいけば、37のPPIについての実績値、この27年度末の数値を来年8月下旬に把握して、公表するという意味でございます。

【浅野委員】 あともう1点、いいですか。

中国を含めて先進国というのが、重化学工業からサービス産業のほうがGNPの寄与度が高いといわれていますけれども、サービス産業的なものがインフラをどうやって使っているかというのを検討しなくてもいいのでしょうか。つまり、インフラを製造業的に使うというのは、製造現場に対する投資ということで、比較的是かることはできやすいと思うんですけれども、サービス産業的なものの広がりというのはこれから無視できなくて、しかもそれがどういうものであるか、実は2年後の主たるサービス産業がどういう方向を狙っていくのかということはみんなわかってはいないと思うんです。そういうのをどうやって取り扱っていくのかということは、これまたいつかの時間に意見が交わされるといいと思います。

【金本委員長】 はい。製造業はGDPの大体2割台になっていますので、7割方は3次産業、どういう3次産業がどんな形で発展しているかというのはよくわからないんです。産業分類を細かくとって全然わからないという感じで、それを詰めていくなかなか難しいと思いますが、1つ言えるのは、工場がどれだけ立地したとか、頑張っているんだけど実は雇用はほとんど増えない。そういう相対化が必要ですねということで、効果指標を出していますけれども、その経済における重要性みたいなところを考えておく必要があるかと思います。ただ、それは数字を出した後、その解釈とか評価の話ですので、とりあえず現局の方々は、自分たちの事業は世の中をどう変えているか、それをどういう指標でつかまえるかということを考えていただければいいのかな、それで出てきたものを飯尾先生とか、浅野先生が議論をすれば。

【金本委員長】 はい、家田委員。

【家田委員】 その辺の作業が必要になってくるんでしょうけれども、まずは必要不可欠でやっていかなければいけないと思うのは、冒頭に飯尾先生がおっしゃったようなことであるし、それから今日出たようにいろいろな議論があるんだけど、それを手際よく整理して、この問題に関する論点というのは何だろうか、政策のニーズとどのように結びつきがあるのだろうか。それから、行政に対する国民、あるいは政治家、国家が期待されていることとどう関係があるのだろうか。したがって、ちょっとかったるいかもしれませんが、どの論点を一生懸命やらなければいけないのかというところまでの整理をやっておいた上で、そこをまず第1のターゲットにしてもいいのではないかと思うんです。

実際に私も一部しか知りませんが、今、委員長がおっしゃったような意味でのどういう多面的な効果があるのかなというのは、各部局がいろいろな事例を集めていらっしゃるし、それを出そうと思えばそんなに難しい話ではないので。あ、そうですかというところまで行けると思うのですが、だからどうしたんですか、だめなものはないんですかというのを見つけるのはなかなか難しいし、だからいいというか、ああ、そうですか、すごいですねで終わるような資料が大体多いですけども、それとはまた今の論点みたいなのもうちょっと違うランクのような気がするし、そのうち幾つかは次の時代に向けて今から勉強を開始しようというものもあるだろうし、あるいは短期的にも今ここまでのことは解決しようじゃないかというものもあるだろうし、ぜひその整理をしてはいかがかと思えます。

【金本委員長】 そのほかございますでしょうか。

これからどうするかはなかなか難しく、とりあえず言いたいことを言っていたいているということですが、言いたくないことまで言わせるかとか、そういったところはこれから考えどころです。1つの考え方としては、昔、道路について効果を、波及効果も含めてカテゴライズして、全部リストアップして、それがどうかというのをほとんど定性的にやったようなことがあります、そんな作業をやるかどうかという。それをやると、見てつまらないものになりかねないことがありますので、それは少し具体例で試行錯誤していただきながら、何か使えるものというか、外の人が見て読みたくなるようなものになるかどうかというところがあるのかと思えます。

そのほかございませんか。

あと、見える化をどうするか、どういう出し方、どういうタイミング、5年に1回なの

か、半年に1回なのかとかいうことも含めて、何か御意見がございましたらお願いします。
どうぞ。

【勝間委員】 見える化に関しては前から申し上げているように、なるべく多彩なデータベースを公開して、いろいろな人が利用できるようにするのが一番いいと思います。結局、どのように利用するかは利用者が決めることであって、こちら側で決めることではない。それが研究者なり学生なり、いろいろな人が利用して、それで研究として分析できるようなものを望みたいです。

【金本委員長】 そのほかありますでしょうか。

家田先生、また。

【家田委員】 見える化については、誰のための、何のための見える化かということが多様であって、それに応じて答えが違うと思っております。それで、さっき御紹介のあった関東地方整備局で「関東インフラプロジェクト・アーカイブス」と称するものを行っているのは、あれは普通の人にこのようなことが起こっていますよというアピールと同時に、実を言うと、国交省のお役人、県庁の人とか行政の人に知ってほしいというものです。というのは、みんな道路といったら道路のことしか知らないとか、川といったら川のことしか関心がないとか、そういう縦割りになっていて、同じ国交省でも横のことを全然見ないんです。そこがいい行政になると、冒頭言ったような最大効果という意味で言うと、コンバイン効果みたいなものを考えると、やはりいけないと思ったのでつくりまして、だけどそれはうんと分析した結果というよりは、いろいろなものをいろいろな面から事例として集めているにすぎません。

これも1つの見える化だとは思いますが、もう一つのニーズは、例えば政治家であれば、自分の選挙区にはどのくらいのものだなということは当然思いますよね、それが仕事ですから。ということは、いろいろな事業をやったときに、各地域にどのような効果があるのかは知りたいというニーズはあるんでしょう。ただ、それが応用一般均衡分析をやることによって出ますよね。一応、この県へのとか、あの県へのとかいうのはあるんですけども、それを見たからといって、その地元の先生が「うちの効果は何だ、山口県に比べて少ないじゃないか」とか言って騒ぐだけかもしれないということも結構あったりするんです。

だから実を言うと、応用一般均衡分析も、例えば新幹線の事後評価とか、リニア新幹線の事前評価とかでアプライしました、実際やってみました。それなりの結果になるだけ

れども、あ、そんなもんですねというくらいのものしか出ない面もあるという、ただ、それが地域ごとにどんな感じになるかというのが言えるので。本当を言うと、何でそんなことをやったかという、例えばリニア新幹線でも、地元の駅くらい地元が負担したほうがいいだろうと思ったのでやってもらったんですけれども、途中の駅に生じる効果なんて、三大都市圏に比べると無視できるくらい小さくて、こんなのやらないでもよかったなというくらいのものでしたんです。

繰り返しになりますけれども、誰のどういうニーズのために見える化するかによって、やるべき方法も違ってくるということはぜひそれも分類して整理していただきたいと思います。

以上です。

【金本委員長】 小池委員、お願いします。

【小池委員】 社会資本整備重点計画の中で、最後のほうに情報のことを書いていただいたのですが、今、勝間先生と家田先生お二人からお話がありましたけれども、分野を超えて、いろいろなシステムがつながったシステムをどう我々が理解できるか、全体的な法律的な理解をどうできるかというのを助けるシステムが多分必要なんだと思います。

1つの事例は5ページに、内部効果から経済的な波及効果、そして技術的外部効果というフローが書いてありますが、こういうものが枠組みとして一般の人、あるいは分野を超えた人が理解できて、さらに先ほどの上村委員のお話で言うと、企業が、「あ、だからこれでリスクが減って、ここに立地するといいな」と思うような情報がお互いにシェアできるシステムが大事ではないか、そういうものが見える化と言うのではないかと思います。私自身は、経済指標が1つ出て、それで見える化できるかというところではないように思います。ということで、全体的な理解を助けるようなシステムの構築、あるいはそういうサービスが必要ではないかと思います。

以上です。

【金本委員長】 だんだん注文が多くなってきましたけれども。

飯尾委員、どうぞ。

【飯尾委員】 今日は結構自由にお話ができるので、楽しく何回もお話ししていますが、今伺っていると、やはり見える化には層があって、一番下のところでデータを整備してちゃんと公開して、もちろん勝間先生がおっしゃるように、今は民間の人でもいろいろなことをしますから、それをオープンにして提供するという層があります。そのときの課題は

何かというと、外に出すということですが、これはやった順番にどんどん出していくわけで、そのときにちゃんと比較可能とか、使いやすいような、根拠がわからない数字は外では加工したり利用したりすることがなかなか難しいので、そういうことがちゃんと表示されていて、無理やり統一なんかすることはなかなか難しいですけれども、根拠がはっきりしていればそれをちゃんとウエートづけして使えるというレベルの課題です。

それと、先ほど家田先生がおっしゃったように、いやいや、そもそもプロでも見える化するによって、まず製造現場というか、役所の中でも自分のやっていることの意味がわかって、それとほかと比べてみて考えると、そのような2番目のレベル（層）があって、そのためにはただ出しているだけではなくて加工が必要で、ただこれはプロが見る世界ですから、それなりに整理してあればよいということです。

3番目は、必ずしも興味があるかどうかわからない人への公開です。1つは、今お話が出ていた政治とか何かそういう世界、これは私の専門ですけれども善し悪しがあって、良いことは言うんだけど悪いことを出すと怒るという問題があって、これはなかなか難しいですけれども、それはそれなりの説明の理屈を考えるということでしょう。あるいは先ほど上村委員からお話があったような、企業は立地を考えている、これは2次産業にかかわらず3次産業でも何でもよろしいわけで、そういう人たちに伝えると。こちらがそう思っている相手も興味を持たないとしようがないので、相手とのやりとりの中で出し方を考えていく必要がある。この中でこうでしょうと考えても、企業にはそれぞれのやり方、物の決め方がおありですから、それをちょっと調査して、合うようなことをする。あるいは、今出てきた3番目の層の中には普通の国民にもうちょっと理解していただかないといけないという話もあります。これが見える化ということ、よく最後の部分がどれも強調されるんですけども、そこに至るまでにはいろいろなレベルがあって、それを前提にしないと、今あるものにいきなりぼんと最後のレベルでわかりやすくしましょうということ、イラストにするとかそんなことばかり出てきて、中身のほうがどうかと、中身を練った上で御理解いただくということが必要なのではないのでしょうか。

【金本委員長】 はい。

【小池委員】 飯尾委員からのお話は非常に大事で、今、私たちは地球環境科学の中で非常に大きな変革をしています。今までの地球環境科学をがらっと変えて、フューチャーアースというプログラムをつくっているのですが、飯尾先生からお話があったように、科学者と社会がコ・デザインすると。一緒に研究プログラムなり、あるいはダイアログしながら

らシステムと一緒に設計する、そこの中における社会の割合を多くしているんです。実際に科学は科学者がやるわけなので、コ・プロデュースというのが次にあって、そこは科学者の割合が比較的多くなるのですが、そういうコ・デザイン、コ・プロデュースの枠組みというのは、今、飯尾委員がお話しになったように、見える化をするときに非常に大事ではないか。相手があって初めてこれが伝わるということで、そこが何を求め、どういう形の情報を望んでいるのかということをはっきりしながらつくっていくのが大事ではないかと思います。

【金本委員長】 どうもありがとうございます。

小林委員、お願いします。

【小林委員】 事業評価、再評価、事後評価と地整でやられている現場では、既に膨大な量の資料をおつくりになられているんです。関東地整ではインフラ・アーカイブスをつくられているということだろうと思いますが、もう既にかなり前からストック効果、当時、最初のころはそうは言っていなかったですけども、総合評価とか、いろいろ多面的に事業の中身を見てみたい、してみたいということで蓄積をされてきているんです。そのエネルギーたるや敬意を払いたいと思うんですけども、ただ、プロジェクトごとに必ずしも標準化されていない、いろいろな形でばらばらにはかられてきたという側面は1つあるかと思いますが。

それから、もう一つはそういう総合評価、いろいろなストック効果をはかろうという熱意の裏側には、やはり現行の費用対効果の中で金銭評価できていない、データが足りないからなかなかエビデンスを集めることができない、示すことができないというような事項に対して、データを集めたいという形でいろいろな努力をされてきていると思うんです。しかし、それが必ずしもフィードバックして、今の事業評価のスキームの改善というのか、あるいはいろいろなマニュアルへのフィードバックという形にはなっていないというような現場の不満といいますか、そういうものが結構あるのではないかと思います。

ただ、今やっている再評価、事後評価の中でのストック効果の分析が、今日議論に出たような、例えば広域性、時間的な広がりとか、あるいはプロジェクト間での相互効果というようなところまで踏み込んだ分析にはまだなっていないと思います。しかし1つは、とはさりながら議論のスタート点は今まで集めてこられた膨大な評価情報に基づいて、議論のたたき台をつくっていかざるを得ない、あるいはせつかくの貴重な情報を生かすというのが最初の一步としてあるのではないかと思います。

そういうことで、効率的に進めていくという意味では、このストック効果の最大化、今ここで議論している話が一体何のために、どういうために、誰のために情報をつくらうとしているのか、あるいは国民にどのような方法で見える化していこうとしているのかというスキームがある程度煮詰まってくれば、今まで現場でやってきたところの足りない部分とかが結構見えてくるのではないかと思います。

先ほどサービスが難しいという話はそのとおりですけれども、例えば治水事業では、サービス業が受ける被害といいますか、それはデータがないことはないんですけれども、事業によってはそのところを非常に綿密に調査・分析された事例もございますし、そういう情報をやっていく、吸い上げていくという努力が1つあっても、ぜひやるべきではないかと思っております。

【金本委員長】 どうもありがとうございます。

上村委員。

【上村委員】 私はちょっと乱暴な意見を言うかもしれないんですけれども、何というんでしょうか、もちろん国民にいろいろわかりやすく説明することも本当に大事なことでありますし、それをフィードバックさせてというのものもあるんですけれども、今、おっしゃったように、効率的にやるということも非常に大事で、このストック効果の見える化ということにあまり膨大な時間がかかると、次なるストック効果を狙うところがおろそかになってはいけないと思うんです。

だから、それは無責任ということではなくて、できれば簡便な方法、評価手法でやるべきだと考えます。ストック効果というのは時間とともにまた陳腐化していったりするんです。新しくいろいろ外的な状況が変わって行って、そしてそのストックではもう間尺に合わないというようなことがあります。ものによってはすごく起こってくるわけで、次なるストック効果があるものをつくっていかなくてはいけないということもかなりあると思うんです。もちろん大事ですけれども、ここでもってものすごく指標づくりに追われてしまうというか、この作業がものすごく膨大なものになるということよりは、そういうものがあってこそ次なるストックを新しく公共投資に振り向けていくということではあると思いますが、できるだけ少し効率的なものがいいと思います。

それにはできれば何か、税の再分配ということ言えば、最終的にどれぐらい税収で返ってくるのかというのが私なんかは一番わかりやすいんです。でもそれをカウントするのは結構大変かもしれませんけれども。投資というからには、税を使う以上は、それが5年

になるのか10年になるのかわかりませんが、それでもどうリターンが税収としてあるのかというのが本当は、私の個人的にはすごくわかりやすい指標です。

以上です。

【金本委員長】 あまり労力をかけないように最大の効果を狙う。ストック効果の見せ方にもあるかとは思いますが、こういう波及効果のストック効果みたいなものをそれはそれとしてということもあるかと思いますが、基本は事業をやっている方々が自分の想定している効果を狙う、そのために有効かということがまず根っこにあったほうがいいなど。それで、道路なんかの例ですと非常にコンサバティブに3便益しかカウントしない。あとは波及効果で交通量が増える、誘発効果とか言っていますけれども、それもかなり推定がばらつくので入れませんとか、そういったことでやっているわけですが、事業を考えるとときにはそれだけでということではいけなくて、交通量を増やす、たくさんの人に利用してもらうというのが直接の役割ですから、そのためには何をするか。そのために工場を誘致するとか、誘致の手助けをするとか、道路の周辺をいろいろな格好で活性化するようにするとか、いろいろな話があるかと思いますが。そういったことも含めて考えておかないと、何かPRのために適当な指標をつくりましたということだとなかなかかなという感じもいたします。

結構そういうことが多いんだと思います。河川は治水が一番大きな目標ですけども、そういう事業をやった結果できあがるものが、どういう形でほかのことに使われるかも非常に重要なことでありますので、そのような視点も必要かと思いますが。あと、若干差し障りがあるかもしれませんが、こういう事例集とかは見ているとなかなかおもしろくて、一生懸命頑張っている事例を集めておられるのですが、よく数字を見てみると、これだけのことか、みたいなのがあったりして、こういうものをいろいろな格好で議論していただく、先ほど勝間委員が言われたようなことも含めて、そういうのをセットで考えておく必要があるかなという気はしています。

そのほかございますか。

飯尾委員、どうぞ。

【飯尾委員】 少し時間があるのでおまけみたいなことを申し上げますが、2つございます。

1つは、さっきから気になっていた事例集についてで、いろいろ意見が出るのでだんだんきれいにしておられるんですけども、基本的には我々の作業の目的は、この事例がち

ちゃんと解釈できるようになるということです。皆さん、事業をやっておられる方はこんないいことがありますよと出ているけれども、それぞれはばらばらなことですよね。それを共通の要素で、これは幾つかの要素のうちこの3つが関係している事例で、せっかく事例集があるんだったら、3つ目のものが落ちているからこれを入れるともっと効果がある、見えますよとかいうタイプのことをするためですの作業です。事例は見えておもしろいんですけども、それをちゃんと解釈するというのが我々、小委員会の課題ではないかというのが1つ目です。

もう一つ、それとちょっと関係するんですけども、時代の変化とともに、やはり効果も考え直さないといけないものがあって、例えばこういうことです。求人倍率というのはよく使われるのですが、最近、地方のほうが、求人倍率が急速に上がってきて、これは何か経済の活性化の効果のような気もしますが、実はただただ高齢化して、人手不足になっているだけという可能性があって、そういうところでますます人手を必要とするようなことをするのがいいのかどうかということは、考えないといけないことでもあります。

それから、この場で議論になってきた観光客も、いやいや、2020年と言っていたけれども、今年とか来年に目標を達成できそうだ。良いことのように思うけれども、逆に言うと、5年かけて達成されるはずの目標を1年でということは、ひずみが出ている可能性があって、ほかの経済活動が抑制されるみたいなことも考えないといけないところがあって、そういうことを、何でも多いと良いというわけではない時代に入っているところからすると、これはばらばらにしか効果がなかなか出てこないんですけども、そういう観点も必要かと思っております。

【金本委員長】 勝間委員、どうぞ。

【勝間委員】 この事例集はすばらしいんですけども、実はこれは1か所も投資額が書いていないんです。なので、それぞれこの効果が、もちろんこれは効果の一部ですけども、一体幾らの投資に対してなされたのかということを考えないと、ストック効果があらわれたのか、十分なのか、それともそれが良かったのかについては、正直議論できないなと思います。

【家田委員】 もう1個、いいですか。

【金本委員長】 どうぞ。

【家田委員】 本当に、前にも言ったし、今回も思っているんですけども、ストック効果というのが、いわゆる立地や何かに寄与するようなところでのストック効果的な言い方を

することもあるし、とにかく事業が終わった後生じることを全部まとめてストック効果とあるんだけど、流れとして大事だなと思うのは、やっているかなりの事業というのは国際的影響があるわけです。あと、港湾もそうだし、飛行機もそうだし、高速道路もそうだし、大都市圏の整備もそうだし、日本が今置かれている環境からすると、個々の事業の、実はストック効果がこうでした、ああでした、ということ、やっていることも大事ではあるけれども、これからの時代に向けて新しい切り開きになっているのかどうかみたいなのが、むしろ前を向く意味では重要かもしれませんよね。

さっき飯尾先生がおっしゃったのですが、何かそういう新しい視点というところを、今まで事業の評価では頭の外にあったようなものが大事というような面もあっていいのではないか、その1つが国際ではないかと思うんですけれども、以上です。国際競争力もそうですね。

【金本委員長】 そうですね。とりあえず事例で売り込みたいことしか書いていないので、これを1個ずつまな板に乗せて、それ以外のいろいろなデータ指標等と議論する場があると、何か活性化するのかなという気はしています。やぶ蛇になってしまうとまずいですけれども。ただ、やはりこういうものを集めて出してもそんなものかと思われるだけかなという気はいたします。

【勝間委員】 参考にはなりますね。

【家田委員】 勉強になる。

【金本委員長】 勉強にはなります。勉強になって、あと何に使うかというのがまたありますが。

そのほか何かございますでしょうか。

自由討議で何でもいいとなると、なかなかしゃべりにくいということもあるかもしれませんが、よろしゅうございますか。

あと、今日いろいろな御意見が出ましたけれども、少し整理していただいて、どういう格好で進めていくか、仕上がりイメージをどうするかとかお考えいただいて、次回、また御議論いただくということにさせていただきたいと思います。

基本的にやらなければいけないことは、委員の皆さんもこれがだめだということは言っておられないので、うまくいい方向で活用できるものを出していただけるように頑張ってくださいと思います。

それでは、これで小委員会を終了させていただきたいと思います。事務局のほうから連

絡事項があるようですので、お願いいたします。

【村上社会資本整備戦略推進官】 金本委員長、委員の皆様、どうもありがとうございます。事務局から4点、連絡事項がございます。

1点目でございますが、本日の専門小委員会の議事録につきましては、後日各委員の皆様へ送付させていただき、御了解いただいた上で公開する予定でございます。

2点目ですが、お手元の資料につきましては、後日お届けするという事でよろしければ郵送いたしますので、その場合、お名前を御記入の上、机の上に置いていただければと思います。

3点目ですが、今後の専門小委員会の開催につきましては、事務局より後ほど御連絡をさせていただきます。

最後に4点目ですが、計画部会として現地視察を予定しております。既に日程をお知らせしているところがございますが、御参加いただける委員の皆様には、今後、行程等の詳細につきまして、同様に御連絡をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして本日の専門小員会は全て終了とさせていただきます。長時間の御議論、まことにありがとうございました。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。

(了)