

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2回専門小委員会

平成28年3月30日

**【村上社会資本整備戦略推進官】** それでは、ただいまより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2回専門小委員会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、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。

まず、本委員会の委員につきましては、お手元の委員名簿のとおり、本日はご欠席でございますが、石田委員が追加で指名されておりますのでご報告いたします。また、本日は委員長を含めまして、現在6名の委員にご参加いただいております。また、小池委員、大橋委員、家田委員も少し遅れて参加すると伺っております。

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が、配付漏れ等ございましたら事務局までお願いいたします。

なお、本日の会議は議事の公開につきまして、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。あらかじめご了承いただき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にお願いいたします。

**【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。

**【村上社会資本整備戦略推進官】** 委員長、すみません。その前に、カメラの方、これでご遠慮いただきたいと思います。申しわけありません。

**【金本委員長】** 本日の議事は、ストック効果の最大化・見える化についての論点整理ということで、これ1本でございます。まず、事務局のほうからこのストック効果の最大化・見える化について、資料1-1から2-2までの説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

**【小林参事官】** それでは、事務局から資料の説明をさせていただきます。まず、資料1-2をごらんいただきたいと思います。ストック効果の最大化・見える化について（論点整理概要案）ということでご用意をさせていただいております。前回のフリーディスカッションで委員の皆様方からさまざまなご意見をいただきました。それらを踏まえまして、

今後の検討の方向性を確認したいと思ひまして、この論点整理のペーパーを用意させていただきます。今回、論点として私どもが考えておりますのは2点でございます、1点目が左側の枠でございますが、ストック効果の最大化のための取り組みということでございます。

社会資本整備をしていけば、当然、そのストック効果、出るわけでありませうけれども、よりそのストック効果を高める取り組みを積極的にやっていくべきではないかという前回のご意見を踏まえまして論点とさせていただきます。後ほど資料2-1と照らし合わせながらご説明をさせていただきますが、ここでは投資面の工夫ということで賢く投資をするということと、2つ目に施設の運用面の工夫、賢く使う取り組み、それから、その他ということでいろいろなものが入ってまいりますけれども、ストック効果早期発現などの工夫といった3つの類型を掲げまして、それぞれにどういう事例があるか。よりいい事例がございましたら、またご指摘をいただければと考えております。

それから、2つ目の論点整理といたしまして、資料1-2に基づいて説明させていただきます。論点整理、右側の枠でございますけれども、ストック効果の見える化のための取り組みということでございます。量的な把握については、B/Cといった手法が今事後評価で活用されているわけでございますけれども、それとは見方を変えて発生ベースではなくて帰着ベースということで考えておりますけれども、ストック効果の客観的、定量的な把握をまずしてみたいと思っております。これは前回もお話がありましたように、発生している事実を追うということで把握をしていきたいというのが1点目でございます。それから、2点目にさまざまなご指摘がございますけれども、経済分析手法の活用というもの私どもとしても勉強していきたいと考えているところでございます。それから、3点目でございますが、把握いたしました効果につきましては、いろいろな関係者がいらっしゃるわけなのでございますけれども、その関係者の皆さんが効果を実感できるような情報提供のあり方というのを検討したい。この大きく2点の論点を考えております。

この2つの論点は、まずストック効果の最大化の取り組みでストック効果をより大きなものとして発生させて、それを効果の見える化のほうで把握してPRをしていくという形になってまいります。その見える化によってまたさらにフィードバックをストック効果の最大化の取り組みの工夫につなげていくというふうな関係を持たせていきたいと考えております。それでは、資料2-1、2-2と照らし合わせながらご説明をさせていただきます。

資料2-1の1ページからでございますけれども、ストック効果の最大化の取り組みのまず1つ目の投資面の工夫ということで説明をさせていただきたいと思っております。これは渋滞対策を例にとっている資料でございますけれども、渋滞対策につきましてこの真ん中辺りに下に向かって矢印がございますが、矢印の右側に書いてありますようにデータを用いまして、科学的に分析していくということで、そこに集中的に対策を実施していくということ、取り組みをしていきたいというものでございます。具体的には自動車メーカーのカーナビの情報を用いまして、どこでどのように渋滞が発生しているかということ进行分析してまいります。それから、どのような原因で渋滞が発生しているかということも特定いたしまして、その解消のために投資をするということにしているものでございます。

それから、次、2ページ目でございますが、これは前回の小委員会でもご説明をしたものと一部重複いたしますけれども、八代港と博多港の例を取り上げさせていただいております。おかげさまで訪日外国人客、クルーズ船でいらっしゃる方もかなり多くなってまいりまして、社会資本整備重点計画で32年度に100万人という目標は既に今年度達成しているような状況でございますが、こういった大型のクルーズ船の入港の計画が持ち寄せられた場合に、新しく岸壁をつくるのではなくて係船柱の新たな設置、あるいは係船のための、下のほうにありますけれども、ドルフィンといった少し沖合に小さな施設をつくる、こういったことで対応することによって、これまでのストック効果というものを発揮させるという取り組みをしていくという絵でございます。

3ページに移らせていただきます。ここからがいろいろな官民、あるいは地元の公共団体とか、事業間とか、そういったものの連携の例を挙げさせていただいております。3ページは、これは民間の投資と公共事業との連携というもので、釧路港の例を挙げさせていただいております。釧路港、今、まだ水深があまり確保されていなくて、パナマックス船のような大きな船が荷物を満載して入れるような状況にはございません。これを今、水深14メートルまで航路を掘り下げることによってパナマックス船が満載しても寄港できるという状況をつくらうとしています。その受けとして民間の方々が、ここは飼料の関係での入港が多いものですから、その飼料の貯蔵としてのサイロの増設などの投資をさせていただいている例でございますが、これによって水深14メートルの岸壁の整備の効果を上げていくという取り組みが進められているということでございます。なお、釧路港は上の枠の中でございますけれども、国際バルク戦略港湾ということで平成23年5月に10港、全国で指定しておりますが、そのうちの1つでございます。

4 ページ目でございますけれども、北陸新幹線の例を紹介しています。北陸新幹線の開業が今年の3月ございましたけれども、その開業にあわせて石川県が県を挙げて取り組みをしてきています。石川県のアクションプランというものが掲げられておりますけれども、こういった観光客の受け入れなどの体制を整備するということで、県の商工会、観光業界、それから、農林水産業関係の方々もお入りいただいて、推進会議を設置して取り組みを進めてきたということでございます。新幹線自体、非常に大きな効果をそれだけで生み出すわけでございますけれども、こういった地元の対応といったものもあわせて北陸新幹線の効果があらわれていると認識をしております。

効果として下の右側に今年の6月時点のものを掲げさせていただいております。例えば北陸新幹線の乗車実績ということで、妙高高原～糸魚川間という在来線の特急との比較ができる区間の乗車実績を挙げておりますけれども、大体開業後1カ月とゴールデンウィーク、3倍ぐらいの乗車人員である。これは今年の3月から12月の10カ月ぐらいの実績を見ても約3倍ということで、非常に堅調に推移をしていると考えております。

それから、次、5ページでございます。5ページは、これは公共事業の異なる分野間の連携ということで掲げさせていただいております。北関東自動車道などのネットワークの形成というものと、常陸那珂港、茨城港のこの整備というものとの合わせ技でもって、北関東の内陸の工業製品の出荷のルートがより短い時間で出荷できるように横浜、横須賀の港を使うほうから常陸那珂のほうに向けてのルートというふうに変ってきているというものでございます。

6ページでございます。6ページは、これは災害対策の例を引いてございます。今年の秋に台風による災害が起こったところでございますけれども、鬼怒川の対策を今進めているものでございます。内容としては、堤防整備や河道の拡幅、掘削といったハードのものをやっているわけでございますけれども、これにあわせてソフト対策ということでタイムラインの整備、これは重点計画にも書きましたけれども、いつまでに誰が何をするのかということの時系列で前もって整理をしたものでございまして、それに沿って対策を打っていくものでございます。タイムラインの整備、それから、いろいろな共同点検を各主体が参加してやっている。あるいは避難訓練といったものも行う、こういったソフト対策を組み込むことによって堤防整備の効果をより高めるという取り組みをしていっているところでございます。

以上が投資の面での工夫ということでございまして、次に施設の運用面での工夫につい

での例を掲げさせていただいております。7ページ、これは既に記者発表もされておりますのでご案内だと思いますし、これまでも説明をさせていただいておりますが、首都圏の高速道路の料金について、経路の如何にかかわらず同一の料金に見直すということで、この都心経由の交通量を圏央道経由の交通量に移すということによって、よりネットワークの効果を高めるという取り組みをしていくということをございまして、来月から導入ということになってございます。

それから、8ページでございますけれども、これはE T C 2. 0を活用したということをございまして、E T C 2. 0を車載しているトラックの位置情報が路側のビーコンという機械を通じて即時に入手できるということになっております。これによってどこにどのトラックがあるかということ物流事業者の方がわかることによって、それでは、ここの地点にいつごろ向かって下さいという指令がこの物流事業者のオフィスから運転者のほうにできるような、そういった取り組みを今しているところでございます。これは今、実験中でございますけれども、今後、本格的な取り組みに移行することを考えております。

それから、9ページでございますが、これは羽田空港の例をとりまして、滑走路を新たにつくらなくても空港処理能力を高めるという飛行経路の見直しということで例を挙げております。これはこれまでもご説明をさせて頂いていただいておりますので、説明は省略させていただきます。

それから、10ページでございますけれども、鉄道の相互直通運転によってストック効果をより高めるという例を挙げさせていただいております。上の枠でございますように、東京圏では、この東京圏の鉄道の総延長の3分の1以上の延長で相互直通運転が今行われております。下のところに効果の一例と書いてありますが、これは首都圏の民鉄5社7線ということで、副都心線や有楽町線と相互に直通運転をしている線をピックアップして例を挙げたものでございます。乗り換え時間ということで書いてありますが、このレ点の一番下の3つ目です。所要時間が約2分短縮ということで1人当たりの時間短縮というのはこれぐらいなのですが、1日当たりの利用客数を掛けて、また日数を掛けていくと相当な全体での短縮になるのではないかと考えております。そのほか直通運転によって乗客数の増といったものも実績として上がっておりまして、ストック効果をより高める状況になっているということでございます。

それから、11ページでございますけれども、11ページは、これも前回はご説明をさせていただきました。欧米で今主流になってきている背高タイプのコンテナ、これは右下に

ございますけれども、40フィート国際海上コンテナとなっておりますが、従来のコンテナよりも若干背が高いタイプのコンテナが主流になってきている。これは日本の国内の鉄道のトンネルで、このままでは通過できないところがございます、そのためにトンネルをつけかえることなく、貨車の台車の低床化ということで、今、実証実験に取り組んでいるところでございます。こういったことでストック効果を高める工夫をしているということでございます。

それから、12ページでございますが、12ページはまた少し毛色が変わりまして既存施設の機能の高度化、多様化、多機能というタイトルでご紹介をしております。左側は神戸市の例でございますけれども、下水汚泥を活用するというところで処理施設にこういった施設を追加することによって、それまで最終的には捨てる処分をしていた汚泥を活用することにしております。発電に活用している例もございますけれども、ここではバイオガスを市バスの燃料に使っているということでございます。それから、12ページは、これは土地の有効活用ということで例を挙げさせていただいております。府営枚方団地の建て替え、これは幾つか散在していた住宅を集約したものでございますけれども、その集約をしたことによって生み出た土地に福祉施設を併設するような形に、供給するような形になっているということでございます。

以上が施設面の工夫の例でございます。

13ページ以降、その他ということでいろいろなストック効果早期発現等の工夫の例をご紹介したいと思います。まず、13ページでございますけれども、これは道路の開通時期をアナウンスすることによって、いろいろな地元の取り組みを誘発しているというか、地元が合わせていただいているという例でございます。13ページの下の方のところにございますが、圏央道が26年度に全線開通しますということをアナウンスしておりまして、これを踏まえて区画整理事業などの事業が進められているという例を掲げさせていただいております。

それから、14ページでございます。14ページは第1回の部会の視察で埼玉県川島インターの近くで物流施設の立地についてごらんいただいたと思いますが、そのごらんいただいたときに若干触れたものでございます。埼玉県では圏央道の周辺について企業立地の需要が高まるということで、企業立地を誘導するような地区とそれ以外の地区を整理するというので、平成18年度に産業ゾーン基本方針というものを策定しております。その中で誘導する地域として産業誘導地区というものを選定して位置づけしております。

もう一つの取り組みとして、企業立地について個別の企業から市町村が相談を受けますと、次に土地利用などの関係で許認可をする県のほうに市町村からの相談がある。以前であれば、それぞれの部局を幾つか回って、それぞれ説明をしてきたのですが、この平成18年に埼玉県はワンストップの窓口を設置いたしましたということでございます。そのときは室だったのですが、今、課に格上げになって田園都市づくり課という課がワンストップの窓口になっております。この2つの取り組みによって県と市町村などとの協議が迅速化をしたと県のほうではPRをしております。それから、それによって企業立地も相当進んできているということを埼玉県のほうから伺っております。

それから、15ページでございますが、15ページは規制緩和との関係で整理をしたものでございます。虎ノ門のあの都道の環状2号線の整備の例を挙げておりますけれども、都道の2号線の整備による交通容量の増大といったこともありますし、それから、都市再生特別地区という地区に指定をされているということもございまして、この周辺地区の容積率の緩和ということが行われて、通常よりも大きな額の民間の投資を誘発しているという例でございます。また、東京オリンピック・パラリンピックの年に合わせて日比谷線の新駅の整備も進められておまして、これは周辺の開発事業者さんのご負担を含めて事業を賄うということになっております。これによって新しい人流が創出されて、このエリアが国際的なビジネス拠点形成していくという動きになっているということでございます。

以上、事例をご紹介いたしましたけれども、これからもこういう事例をきちっと収集して、類型化して、こういった取り組みというものを参考にさせていただいてストック効果を高める取り組みというものを促進したいと考えております。

以上が論点の1点目の説明でございます。

続きまして2点目のストック効果の見える化の取り組みについての説明に移らせていただきます。資料2-2と資料1-2、これを合わせ見ていただければと思います。資料の2-2の1ページでございますけれども、ストック効果について特徴的なものを挙げさせていただいております。これが事後評価の際に把握をしている効果、あるいはストック効果の、私ども事例集を作成しましたが、その過程で把握をした効果ということで一例を挙げさせていただいております。なお、ストック効果につきましては、社会資本整備にフロー効果とストック効果がございまして、フロー効果以外のものは広くストック効果ということで整理をさせていただいて、議論をさせていただきたいと思いますが、そのストック効果には大きく3つ、安全・安心効果、生活の質の向上の効果、生産性の向上の効

果と分かりますけれども、そのそれぞれに分類した形でこの効果の事例というものを整理させていただいているところでございます。

こういった効果をなるべく客観的にデータで捉えていこうと私どもは思っておりまして、次のページからがデータのお話になってまいります。ストック効果の把握につきましては、公的統計が活用されている例が多いということでございますが、公的統計につきましても、これも調査の頻度もございますし、それから、調査のメッシュもございます。こういったものをよく留意して適切なデータを活用していく必要があるのではないかとということでございます。例えば5年ごとにあるような国勢調査だとか経済センサス、これは長期的な推移を見るには非常に適していると思っておりますけれども、短期的に経年でということになりますとやはり毎年度のような頻度のものが適応されるということだと思っております。また、一部農業関係の統計のように最近調査項目の見直しがされまして、それまで調査されていた項目が調査されなくなっているものもございますので、そういった調査項目の変遷にもよく注意をしていきたいと考えております。

それから、3ページ目でございますが、内閣官房のまち・ひと・しごと創生本部の事務局のシステムを紹介しております。これは特に地方公共団体の方々に無料で活用していただけるようなシステムということで、今、内閣官房が充実を進めているシステムでRESASというシステムでございます。水色の枠の中をごらんいただくと、小さい字で恐縮なのですが、(※)となっているデータが幾つかございますが、この(※)となっているのは、行政部局の人間がID、パスワードを使って見られる限定メニューでございますが、それ以外のメニューにつきましては、一般の方々もごらんをいただけるようなメニューでございまして、こういったものがございます。基本的には民間の方々を整備されたメニューを購入いたしまして、皆様に無料で扱っていただけるようなシステムになっております。

後ほど説明をさせていただきますが、ストック効果を把握する例として、こういう活用ができるのではないかとということで下の枠に掲げさせていただいておりますけれども、県外との企業間の取引というものの推移が把握できる。あるいは製造品の出荷額の経年変化が把握できる、こういったデータが盛り込まれているということでございます。

それから、公的統計について、申し訳ありませんが、もう少しお時間をちょうだいいたします。4ページ目は国土政策局の国土数値情報のデータでございます。さまざまな基礎的な情報が公表されているわけでございますが、これによってインフラ整備と土地利用の変遷などが視覚的に表示をできる、あるいはインフラ整備と貨物、旅客の流動の変遷とい

うものが把握できると認識をしております。

5 ページ以降ですが、5 ページ以降は具体の活用例をご紹介します。尾道松江線の例が5 ページでございますが、これは今はRE S A Sに入っているものでございますが、RE S A Sの整備以前に中国地方整備局のほうで島根県の東部と県外の企業間取引の変化をあらわしたものでございまして、尾道松江線の整備によって県外企業との取引が活発化されているという今回を示したものでございます。

次に6 ページでございますけれども、6 ページ、これは近畿地方整備局の活用例でございますが、京都縦貫自動車道の開通の前後でどれだけ訪問者数が変わったかというのを分析したものでございますけれども、これは小さい字で恐縮ですが、左下の枠の中にございますようにNTTドコモの携帯の位置情報をゼンリンデータコムが集計したもの、これを活用させていただいて訪問客数がどれだけ増えたかということ进行分析しているものでございます。

次に7 ページでございますが、ここからは少し独自の取り組みが入ってまいります。常磐自動車道、東九州自動車道ともに県外ナンバーのプレートの調査をすることによって、県外からの観光客の入れ込み数の変遷というものを把握しているものでございます。

それから、次に8 ページでございますが、またさらに個別的なものになってまいります。なるべく客観的なものということで意を砕いているということで紹介させていただきたいと思っております。旭川の自動車道の開通効果ということで、これは左の枠の右下のホタテの価格の推移というところをごらんいただきたいと思っておりますが、卸売市場の年報からホタテの評価が高まっているというような推移を持ち出してきております。それから、8 ページの右側でございますが、四国の高速ネットワークの整備が進んで、配送の適時性が向上したという調査をしたいということで、コンビニエンスストアの立地状況、これを電話帳からプロットしていくという作業をして表示をしているものでございます。

それから、9 ページでございますが、9 ページは、左側は高速バスのネットワークの例でございますが、これは高速道路のネットワーク、中国地方の整備が進んだということに伴って、高速バスの路線便数が増えているという変遷を時刻表から拾って整理をしたものでございます。それから、右側の浚渫土砂を活用した干潟造成の例は、これは二枚貝の重量が平米当たり増えましたということなのですが、これは実際に独自に調査をさせていただいてデータをとったというものでございます。こういった大きな公的データの活用から独自のものでございますけれども、なるべく客観的に効果をお見せできるようにしている

という取り組みをご紹介させていただきます。

それから、10ページでございますが、これはアンケートによって効果を示しているというもので、札幌の駅前の地下空間、チ・カ・ホという空間がございますが、その例。それから、尾道松江線の例を取らせていただいております。アンケートにつきましては、アンケートの取り方によってまた大分効果が変わってまいりますので、少し留意をした上でということになろうかと思えます。

以上がデータの把握についての事例を紹介させていただきます。

次に経済分析手法の活用ということで、数ページにわたり説明をさせていただきます。

11ページは、経済分析手法として言われているもの、これで全部ではないかと思えますが、主立ったものをここに掲げさせていただきます。一番上の消費者余剰法につきましては、道路や鉄道などの交通系のインフラの整備のB/Cに活用されているものがございます。そういったものを含めてここに一覧をさせていただきます。この中で私どもとして少し勉強したいと思っておりますのが、1つは下から3番目の応用一般均衡モデルというものでございまして、帰着ベースでどこにどういうふうの効果があるのかというところを少し勉強してみたいというものでございます。それからもう一つ、後ほどご説明しますが、消費者余剰法の補完ということで、都市の集積の効果といったものを勉強するというので、Wider Impactsのようなものを少しこちらとして勉強したいと考えているということでございます。

12ページにつきましては、前回ご説明をしたもの、資料でございますので説明を省略させていただきますが、13ページにSCGE分析ということで書かせていただいております。これでどの地域のどの主体にどう効果があらわれるのかというところをやっていきなりたいと思えます。これについてはもちろんいろいろな方々の批判、指摘があることは十分承知の上で私どもとして勉強をさせていただきたいということでございます。

それから、14ページでございますが、これは先ほど申し上げましたイギリスの運輸省が試行的にWider Impactsの計測ということを取り組んでおります。私どものほうでもなかなか国内での研究が進んでいないということも承知をしておりますけれども、私どもとしてもこの集積の効果というものをどう把握できるかということをお勉強していきたいということで紹介をさせていただきます。

以上が経済的な分析手法の活用検討ということでございます。

最後に情報共有ということで掲げさせていただきます。15ページでございます。

15 ページでございますが、これは家田委員が関東地方整備局の事後評価についてアーカイブスをやりましたということが進められているものでございますが、私どももこういったストック効果の把握したものについて、できれば行政各部が共有できるようなアーカイブスのようなものを進められないかと考えております。そのときに把握した効果、それから、効果を発現する取り組み、そういったものも含めて整理をすることによって今後には先ほどの循環に生かしていけるのではないかなと考えております。

それから、16 ページでございますが、これは宮崎県の非常に独自の取り組みということでございますけれども、出版社との協働企画をして県民の方々に体験ツアーを組んでいる。その体験ツアーでお話いただいた生の声をPR させていただいているというものでございまして、こういった取り組みをどこでもできるわけではないと思いますが、こういった取り組みも情報提供、情報発信の1つではないかなということでご紹介をさせていただいております。

さまざまなデータにつきましては、また今後整理をいたしまして、また総務省の統計局などともよく調整をとらせていただいて、どういうデータが活用できるかということの整理を進めていきたいと考えておりますし、それと同時に先ほどの経済分析手法の検討、それから、情報の共有の仕方というものも整理をしたいと考えております。少し長くなりましたが、説明は以上でございます。

**【金本委員長】** どうもありがとうございました。

それでは、ディスカッションに入らせていただきたいと思っております。ただいま2つ、ストック効果の最大化のための取り組みと、それから、ストック効果の見える化の取り組みについて、2つについてご説明いただきましたが、この2つ、一応分けてご議論をいただければと思います。まず、最初のほう、資料1-1の前半部分と資料1-2の左側のストック効果の最大化のための取り組みの部分、あと、その補足資料でございます資料2-1とともにご議論をいただければと思います。

それでは、ご意見のある方は挙手または名札を立てていただくということをお願いできればと思います。

**【勝間委員】** 論点自身、内部的にはすごくまとまって納得感があるものなのですが、ひたすら心配しているのは、これを外部公表したときに理解してもらえるかです。その内部的な話でそういう効果があり、それが外部との効果としてあらわれているという話をどのようにコミュニケーションするかということについては、まだ改善の余地がある

かなと思いました。

以上です。

【金本委員長】 2-1の資料は各テーマというか、各事例、1枚ずつでご説明をいただいていますので、これを聞いていろいろなことを知りたいなとか、もっとこういう分析はないのかなということをいろいろ思うわけですが、そういうことも含めてどういうふうにまとまるのかなと。基本は、こういう話って各現場でしっかり取り組んでいただくということなのだと思います、PR資料でこういうのをたくさん出すことは本来の目標ではないはずなのですが、こういう参考事例でこんなこともいろいろあるよというのをたくさん見ていただいて、各現場で自分のところで何ができるかというのを真剣に取り組んでいただく。あるいは外からこんなことも考えていないのかという圧力をかける、そんなふうなことかなと思うのですけれども、これの仕上がりイメージとか、使い方とかということこれから少し皆さんでいろいろ考えていただきたいと思います。

上村委員、お願いします。

【上村委員】 見える化と、それから、1と2と一緒に話しておくことになるのかもしれないのですけれども、今回、このストック効果というのを最大にしようと。あるいはこの見ようしようとするこの姿勢はとても大事なことでと思います。だから、こういう観点に着目をしていくことは本当に大事なことですし、ぜひこういうこのマインドというか、姿勢というか、ことをぜひ国交省なり、あるいは地方なりの携わる方々にまず広く、見ようしよう、最大にしようとまず思わないと私はだめだと思うんですね。今回、いろいろな事例をお聞きして改めて、何となく思っていたこともあったのですが、やはり事例発表の中で、ああ、やっぱりこういうふうに広がっていているんだなというのを改めて非常に強く思いました。特に都市再生で建ぺい容積を東京などで大きくしたというのは絶大な効果を生みながら、また、都市として発展しているというようなことは改めて感じております。

そこで、1と2をごっちゃに言うのかもしれませんが、私はぜひ今のB/Cは、どちらかと言えば見える3つの便益を主体にやっているわけですが、それプラスというのか、今のB/CはB/Cで1つ出して、それプラス各局があって、港も、鉄道も、道路も、都市も、空港もいろいろあるわけですが、それぞれのものによって随分、そういう効果の出し方とか、見える、その時点で想定できる効果もあるし、その時点ではまだ見えない。しかし、何か可能性として非常に期待値の高いということもたくさんある

と思うのですけれども、一度その時点で着工しようとするというか、計画段階のところ  
思い描く効果の最大の見える化の期待値を入れながら、1つB/Cをつくってみる。

それと、3便益なら3便益とどのように介入するのか、どっちがいいとか悪いとかとい  
うのではなくて、今は3便益プラス言葉であるとは、はっきり見える時間だとか空間だとか  
という以外は言葉で説明しましょうという形式になっていると思うのですけれども、そう  
した場合とそうでない場合、そうでない場合はかなり不確定な要素はあるにしても、しか  
し、一度出してみるというようなやり方を、それも何か一律にというのは、私は不可能だ  
と思いますので、やはり道路は道路、港湾は港湾という、そういう現場をよく周知してい  
る人たちがどういう、今までの過去の事例の中で期待値を盛り込んでB/Cをつくるか  
ということだと思いますので、そういうものをやってみたらどうかというのを提案したくて、  
質問としては、私、わからなかったのは、見える化のほうのなのですけれども、応用一般  
均衡モデルをもう少し深く研究してみようと思っていますというものの、なぜそれなのか  
というのをお聞きしたいというのが質問です。それと、さっきのは提案です。

以上です。

【金本委員長】 ご質問については、今、答えていただいたほうがいいかなと思います  
ので。

【小林参事官】 わかりました。おっしゃるようにB/C、例えば道路だと3便益プラ  
ス、今、防災性の観点とか、病院に近くなってというふうに見えるものについては文章で  
書いているというのが評価だと思っています。評価につきましては、今、こことは別の場  
がございすけれども、そういったところで今検討を始めているところでもございすの  
で、上村先生のおっしゃっているもの全てを受け切っているかどうかはあれなのですけれ  
ども、評価のあり方というものはやはりまたそれぞれの部局でも今検討を始めているとこ  
ろでございす。

それから、CGEモデルについて、なぜCGEなのかということなのですが、今回、ス  
トック効果を把握するというのを、いわゆるB/Cの発生ベースではなくて、各発生して  
いる事実を帰着ベースで把握しようと今私どもは思っています。把握する手法として帰着  
ベースでということになりますと、やはり経済手法としてそれに使えるというものは、こ  
のCGE、応用一般均衡分析の手法ではないかと考えて、ほかにもあると思ひますけれど  
も、まず、そこを勉強してみたいということとございす。

【金本委員長】 浅野委員も名札が上がっていますか。

【浅野委員】 ストック効果の最大化、その「最大化」という言葉が何かなというのを多少気にすることが1点と、それからあともう1点が、そういうお話をします。ストックというのが新たなストックが増えるというと、ストックが老朽化によって価値を減ずるということが仮にないとすると、何か増やせば必ずストックというのはプラスの方向にどんどんたまっていくわけですね。そのときに単体でその価値だけためるのではなくて、より賢くそのストックを整備することによって単体以上の効果を出す。

その相乗効果的なものをなるべく多くすることがここで言う最大化なのだと思うのですが、その最大というと、本当にそれが最大なのということと言われかねないので、少し言葉を気をつけなければならないというのが1点です。

それから、こういう政策のときに国とか自治体とかの行政側があつて、それから、企業という経済活動の主体となっているセクターがあつて、それから、国民がいるわけです。国民にとってこのストック効果の最大化というのがどう見えているのかということに気になります。これはやはり政策を有効に転がしていくためには必要だし、国民の協力があつて、整備計画が前に進むということもありますので、そういう国民に対して訴える仕方というのを考えていかなければならない。また、国民の行動というのは、このストック効果を高めるためにどう役立つのかということも少し考えておかなければならない。

交通政策計画基本法で地方公共交通は、例えば利用する者が便利になった、移動時間が少なくなったとか、移動頻度が増える方向に交通網が整備されたというのが効果の1つのあらわし方だとすると、それは利用者の視点で評価しているわけですね。でも、このストック効果というのは国民の視点でどう評価するのだろうか。あるいは企業の視点や直接関与する当事者の視点というので効果をあらわしているわけであつて、一般国民を置いていいのかというのが1点ですね。

例えば国交省のもう一つの政策で、地方の集中度を高めてコンパクト+ネットワークみたいな考え方があるが、そこではその地域の住民の住居がコンパクト+ネットワークの考え方に沿ったような移動が起こると最大の効果が発揮できる。ですから、その移動を促すようなことも含めて住民の理解を得る。説得のための説明の仕方があるわけですね。仮にストック効果の高い地域で国民の住居の移動が仮に起こったときに、それは移動したというエフォートに対して、果たしてそれはストック効果を上げるためにどう効いていると表現するのかということがあまり明らかではないわけです。

国民とストック効果との関わりについても、議論する必要があると考えます。

【金本委員長】 ストック効果というのは、基本利用者の方とか住民の方々とか、そういう関係者の方がどれだけの便益、利益を受けるかというのが基本ですので、えてしてサプライヤーのロジックでストック効果というのを捉えて、こんながあると言うのだけでも、実はそれは利用者にとっては関係ないみたいながあると非常に困るわけですね。その辺は基本やっぱり念頭に置きながら持っていく必要があるのかなということがあります。これ、1枚紙で全部やられていますので、そこまで透徹した分析はできないのですが、究極はそういったことまでいかなければいけない。ただ、これ、過去にやった整備事例について、全部それをやるかという、金がかかってしょうがないという話もありますので、この辺、どういうふうにするかというのもこれから考えていただきたいなと思います。

あと、飯尾先生、お願いします。

【飯尾委員】 ありがとうございます。今回は、前回指摘した整理という点で、言葉はともかく最大化・見える化というのを分けて、それぞれちゃんと整理されたのは大変よかったと思っております。ただ、今回、見える化のほうに重点があるので、この最大化のほう、どれぐらいこれから努力されるかわからないのですが、ご参考までに申し上げます。もしもそれまでできないということであれば、また今後の課題というふうにすればいいかと思いますが、このストック効果を増やすところがこの審議会などに1枚紙、それぞれ出ている。絵もかいてあるし、わかりやすく、なるほどと感心しているのですが、本当に最大化しようと思うと、この最大化できたのはなぜかをやっぱり分析しないといけないんですね。

そうするときに非常に重要なことは、なぜこれまでそれができなかったということをやっと考えることであって、それをオープンにすることについては、やり方がいろいろ工夫があつて、あんまり批判的になつてもしょうがないのですが、それができなかったことがなぜこれでできたのかということを考えてみる必要があります。ほかの分野でも同様のことがあるかもしれないから、同じように分析してみるともっと効果が出る分野が出てくるとか、あるいはこの形をよく分析すると同じ形はよそでもできるけれども、これなんか例えば関係者の性格が違ふと全く違うものだと思つてきたけれども、同じ手法が使えるのだとかいうふうには、実はこの最大化の手法を分析するということは大切なことだと思います。

ただ、これに今回、手がかけられるかどうかわかりませんが、せつかくこういうものをつくつたとすると、なるほどといって、大体、成功するとか、失敗しているという

のは、成功事例だけ見ていてはわからないところがあって、うまくいかないのと比べてみるということです。それを外に出すかどうかは別にして、作業としてやっぱりそういうことが必要だということはご認識いただければいいの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。

次、小林委員、お願いいたします。

【小林委員】 このストック効果の最大化のこの資料、いろいろな目的で多分使われると思うのですが、1つ、いわゆるグッドプラクティスのアーカイブ化というのか、それを通じて、1つは国民の方々に事業者はいろいろな工夫をして頑張っているんだという説明ですね。それからもう一つは、国交省内部、あるいは市町村、場合によっては民間事業者がこれから事業を進めるに当たって、こういう参考になるかなと、そういう参考資料というのか、こういう情報は伝わるようでなかなか伝わりにくいから、1カ所にこういうふうなアーカイブ化をしていただくということで、そういう情報伝達の意義はあろうか、大きいかなと思いますが、そうなっていったときに、このそれぞれの資料の読者、誰にとって参考になるのかという形で整理してみると、何か少し偏りがあるかなという、国交省のための情報アーカイブというような側面が強いかないかなという気はしますね。

民間事業者でどこまで参考になるような情報があるのか、市町村がどこまで参考になるような情報があるのかなという気がします。とりわけ気になったのは、投資面での最大化、工夫というのか、それから見ると民間事業者だったら、例えば調達コストをどう下げるかとか、そういうことがものすごい重要なのですけれども、これは国交省のこのアーカイブの中には、そういうものがやっぱりどうしても手薄になってくるという感じはいたします。それを逆に民間から見たら、どういう印象を受けられるかなと少し危惧するところがあります。

それで、この投資面での工夫というのと、賢く投資というのと、それから、賢く使うというのか、その2つの分類はもう少し精査したほうがいいかなという気がしました。この運用という側面で切り口をすると、こういう整理になるのかもわかりませんが、例えば少し違和感を感じたのは、ドルフィンでこの大型のクルーズ船の寄港に対応、これは賢い投資と言ってしまうとやっぱり、本来はきちっとすべきで、これが賢いというとなんかこぼっかり取られてしまうような、これは本来、将来的にはきちっとするのだけれども、当面対応のところで賢く使うと、こう言ったほうがいいのかなという気がしました。国民目線

で考えたときに、この投資と使うというのをもう少し整理されたほうがいいかなという気がします。

それから、並べ方、資料の並べ方も国交省推薦というような、ざくっとしたやつでいいですから、重要度の順番とか、その辺もう少し、多分、最終的にはそういう工夫をされるのだと思いますけれども、ぜひご検討をお願いします。

以上です。

【金本委員長】 大分札が上がっていますので、順繰りに網羅したいと思います。次、家田委員、お願いいたします。

【家田委員】 2点ほど。1点は、このアーカイブスに皆さん大分言及していただけてますので、つくった本人として一言と思うのですけれども、これは関東地整が初めてやったのですけれども、前代未聞なんですね。でも、国交省、大したものだと思うのは、僕らはこんなもの、つくるのは当然だろうとか言ったら本当につくってくれて、今、もうナンバー3まで出ていますから、ぜひごらんになっていただきたいし、リクエストすれば必ず送ってくれますので見て下さい。これ、やってみると2つの声が上がります。住民みたいな人からも、いや、よくぞやってくれたという話と、何だ、これは、お先棒を担いでいるのかみたいな感じと両方出るんですが、しょうがないんですよ。しょうがない。だから、多分、ごらんになる方によっては、こんな国交省びいきのことを言ってどうするんだみたいな話もあるかもしれないけれども、まず、ここからスタートしなければ国交省がやる気にならないからというふうに思ってください。

だけど、1枚めくっていただくと私のメッセージが入っているのですが、深澤さんの次に出ていますね。これの第3パラグラフを見ていただくと、ここがポイントでして、この事後評価というのが現場ではどういうふうに感じているかといったら、通信簿づけなんですよ。やったものが合格かどうかというだけに関心があって、どのぐらいいいものになったかななどということはあんまり、まあ、悪く言えば関心が薄いわけ。だけど、そういう事務的な教場作業ではだめで、やっぱり事後評価というのは宝の山ですから、そこからできる限りのものを引きずり出すというのがポイントだということをここに書いています。

中、あと一々紹介しませんけれども、レッスンというのを入れています。そのレッスンは、例えばプロジェクトによって得られたレッスンというのはあちこち各プロジェクトごとに出っていますが、それはプラスの面で、どうしてこれはこういうふうにできたのかな、どうしてコストを下げられたのかなとか、早くできたのかな、あるいは連携しているプロ

プロジェクトがどうやってできたのかなみたいなのが書いてあったりするし、中にはあまり多くないんですけども、ここを失敗してしまったんだけども、反省も入っています。全部ではありませんけれども。だから、プラスのレッスンとマイナスのレッスンを両方もなるべく書いて、それがほかのプロジェクトにも生きてくるというのが、これがポイントなのではないかと思えますね。それが1点です。

もう1点は、今日、本当にすばらしいのを出してもらってストック効果の最大化の取り組み、なかなかいいのではないかと思いますし、見える化もいいのではないかと思います。ですが、そのポイントは何かという、ストック効果って世の中が言うからやるという、今さらながらという面もあるのですけれども、でも、そういう声があるときを使って、いかににより効果の上がるものにするかというのが我々の責務であって、そのために今日見ていただいたもののほとんどは、結局、例えば道路だけつくりましょうとか、港だけ穴を掘りましょうとか、そういうことだけではなかなか時間がかかって、立地や何かも張りついてこない。だけど、自治体はその気になってそこにいろいろこんなことをやりましょうとか、使い勝手だってこんなふうに工夫すればできますねというドライバーとか、ユーザーとか、みんながコーヒーを高めることによって効果が早目に、しかも、多目に出るといって、そういうレッスンですよ。

すなわち、何かインフラだけつくったら、あとは放っておけばマーケットがやってくれるということではなく、金だってないんだから、うちの国は。なるべく早く効果を上げる。それには事業の間で言えば連携という言葉だし、あるいはさっき浅野先生がいみじくもおっしゃったように、ユーザーで言えば、それは共有であったり、きずなであったり、つながりであったりですよ。さっきの北陸新幹線、出ましたけれども、九州新幹線なんて、あれは随分、きずなという感じしたでしょう。あれでユーザー、ガバッと上がったんですよ。というようなことを盛り上げることで我々のインフラの効果が何ぼか上がっているというところだと思うんですね。だから、その分を評価手法で幾ら分だと出すのが目的なのではなくて、こういう活動を通じてどうして例えば北陸新幹線のところでは、各県がかくも一生懸命協力することになったのか、山陽新幹線ではなぜそうではなかったのか。地元が金を出しているから、北陸新幹線は。とか、どうしてかなというところ、さっき飯尾先生がおっしゃったようなところでありまして、定量化して云々というところより以上に大事なものは、そのヒントを引きずり出すというところに注力していただけたらと思う次第でございます。

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、大橋委員、お願いします。

【大橋委員】 ありがとうございます。今日、少し遅れてしまって、また、第1回も出ていなかったものですから、少時的外れのことを申し上げるかもしれないのですけれども、ご容赦下さい。本質論ではない可能性があります、今回、このストック効果を評価することがミッションなのですけれども、この出口をどうするのか。先ほどから国民に見せるようにするとか、いろいろご意見があつて、それは正しいと思うのですけれども、ただ、そこがふわっとし過ぎてしまうと、これは、そんなに力を入れてやる必要がない話になるかもしれない。要するにこれはインプットの手間が結構かかる話なので、そうするとある程度政策的なものの中の位置づけというものも入れておかないと、持続可能なモチベーションにもなかなかつながらない可能性があるのではないかと。

家田先生がつくられた冊子がいいと思うのですけれども、ここのレッスンに書き込むのだったら別に定量的なものは要らないかもしれないし、ただ、B/Cを置きかえるような話になるとすると、これはかなり大きな話になるので、それなりの覚悟を持ってやらなければいけない話になるし、せっかく取り組むので、政策的にどこまでこれを使えるものにするのかということの出口を少し議論したほうがいいのかと。それによってどれだけこれの作業に費やすのかということも多分決まってく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。

次は、小池委員、お願いいたします。

【小池委員】 2点申し上げます。1点目は飯尾先生と、それから、家田先生がさっきおっしゃったことなのですが、この最大化の取り組みの事例、1つ1つが非常に勉強になると思うのですけれども、こういうふうにまとめていただいたことはありがたいのですが、今お話があったように、これができたブレークスルーは何だったのか。要するにどんな枠組みとか、どんなプレイヤーが集まったからこれができたとかいう、こういうブレークスルーの発現のプロセスがまず必要であろうと思います。それから、これ、いっぱい事例があるのであるのですけれども、今、大橋先生がおっしゃったことと関係するかもしれませんが、これ、ある程度類型化していかないと、政策としてのツールになかなかないのではないかと。

その1つ1つの事例は参考になりますけれども、何らかプレイヤーだとか、あるいは政策の組み合わせだとか、それから、産官学とか、そういう幾つかの類型化することによって政策的なツールとして使っていけるのではないかなということがあります。そういう分析ができるということと、あともう一つ、少し欲張って言うと、最大化なので、そのもう一歩先は何なのか。今、ここまで来ているけれども、類型化していて、もう1個これを組み合わせるとこんなところまで行くのではないかなというようなものが出てくるといいなと思います。そういう作業をするのは大変かもしれませんが、今あるものからまとめていくということは、その先に、もう一つの課題である見える化のための取り組みに資するところが非常に大きいのではないかと思います。それが1点目です。

2点目は、賢くというところが見える化のところでも多分、その効果が評価できて、その方法論は先ほどのところでまとまっていくのだと思うのですが、これも小林先生がおっしゃったことと重なってしまうのですが、この鬼怒川の例が、ほかの分野、私、河川が専門なのであれですが、これは投資なのかなというのは、賢く投資なのか、賢く使うのかという区分が必ずしも十分できていないのではないかなと思います。私は、この例は「賢く使う」ではないかと。そういうインフラがあって、これをいかにうまく使っていくかによって安全・安心が高まるというようなふうを考えるのですけれども、それは十分それぞれの事例で、もう少し詰めたほうがいいのではないかなと思います。

以上です。

**【金本委員長】** どうもありがとうございます。

賢く使うというやつは、それだけであるわけではないことが多いので、この辺、あまり分類にこだわる必要はないかなと思うのですが、何かございますでしょうか。

**【小林参事官】** 各委員の皆様方、いろいろご指摘をいただきましてありがとうございます。まず、最大化というような言葉の使い方のお話とか、それから、投資なのか、運用なのかというようなところの整理は、もう少し改善するべきではないかということでございまして、これはこれから検討を進めていく過程で整理をしたいと思います。

それから、アーカイブ化することによって、家田委員のほうからこれはレッスンというところが非常に大事だというお話を伺いました。効果を把握していく過程で、その効果が上がっている、その背後にある取り組みというものも整理をしていきたいというふうに冒頭申し上げたのですが、そこで、ここまでできるかどうかわかりませんが、こういったことをやったほうがよかったというようなものも盛り込めるのであれば盛り込んで、データ

ベースの中に入れていくということが大事だと思いました。

それから、この検討の出口についてお話をいただきまして、確かに出口、私どもとしては、まずB/Cというプロの世界での評価の仕方というのはもちろんあるのですが、それ以外の方々に社会資本整備の効果というものを伝える手法として、事実に着目したというところに視点を当てています。それはもう一つ、事業評価はどうしても事業採択単位ごとの評価になりますので、プロジェクト全体としてどう効果が上がっているのかというのはやはり、効果の事実の部分を捉えたほうが示しやすいのではないかと考えております。その効果を捉えてPRをして、その背後にある取り組みも見せることによって、では、この地域ではこういう取り組みをしてより効果を高めようというような参考にしていただくというところまでは今考えております。その先にもっとあるのではないかとのお話があるかと思いますが、それはまたこれからの検討の過程で、どういうものが考えられるかというのは整理をしたいと思っております。

以上です。

**【金本委員長】** どうもありがとうございました。

何か追加のご意見とかございますでしょうか。

**【大橋委員】** 仮にそうであるとすると、多分、この指標、今後つくられる中で、やっぱりいいものを取り上げて、それで横展開するような視点というのをもう少し押し出したほうが、各インフラの個別性にあまり着目し過ぎると、活用ができなくなってしまうかなと。抽象的な表現ですが、多分、そういうふうな目線というのはもう少し強く入れてもよさそうかなと思いました。

**【金本委員長】** どうぞ。

**【勝間委員】** やはり試みとしてはとてもすばらしいので、これをどのように位置づけて、それをどう活用していただいて、それをどう広げていくかというガイダンスみたいなものは必要だと思います。私たちがこれだけ混乱しているということは、これを公表すると、もっと皆さん混乱すると思いますので、やはりその道筋がもう一度、今度はさらに整理の、また今度公表の整理といいますか、使い方の整理みたいなのが必要かなと思いました。

**【金本委員長】** このアーカイブスのように既にプロセスが決まっている事後評価をよりわかりやすく意味のあるものにしていくという方向はあると思うのですが、それとまた別のものをどういう形でやるのか、やらないのか。あるいはこういう事後評価に一捻り加

える、事後評価は各プロジェクトごとにやるということですが、効果の視点に立つと、そういうのを幾つもまとめたところの効果を見るということもあって、大体、地方整備局ぐらいのまとまりでやれば、個別プロジェクトもそういうものの中に位置づけることができるかなと思ったりもするのですが。

【家田委員】 いいですか。

【金本委員長】 はい。

【家田委員】 同感ですね。このオーダーのやつを、全国をまとめて何か冊子をつくるとか、ああだこうだやったらもう大変ですから、地方くらいがちょうどいいところで、まだ関東以外にやっていないのではないかと思うのだけれども、そのうちきっとやってくると私は期待してまして、余談ですけども、僕、任期が終わったんですけども、関東とか各地方ごとに委員会があって、その委員長がいるので、それが事務局も込みにして年に1回ぐらい集まって、それでその経験を語ったりとか、その中からもう少し評価というのはこういうところではないか、ストック効果ってどうするんだとか、あるいはどうやると工夫ができるのかなみたいなことを、雑談をやるというのをもう2回ぐらいやったんですよ。これは効果的でしたね。

つまり、こういうものを本省でどんどこつくるというのではなくて、それぞれがやって、そこから上澄みと言っては何だけれども、スクリーニングして、それで共通のレッスンとか、あるいは共通の注意事項であるとか、共通の課題であるとか、それをやるのが恐らくストック効果をもっと高めていく何かわりと早道なのではないかなという感触を持っています。

以上です。

【金本委員長】 最近またこの計画部会にお世話になって、ずっと前もやらせていただいて、甚だ抽象的、具体性がなくて、ある意味、気合が入らないことが多いのですが、もう少し違う形でやらないと、こういうものはおもしろくないのかなという気がして、今、家田先生の言われたような形で、もっと具体的なところについての議論をするということも1つ重要かなという気はいたします。前、そういう話をする、それは地方整備局レベルでちゃんとやりますからと言うのですが、あんまりおもしろいものが上がってきていないので、その辺は少し考えていただいたほうがいいかなと思います。

そのほか、ございますでしょうか。上村委員、どうぞ。

【上村委員】 このストック効果の見える化のところ、ページで言うと取り組みの1

ページのところの生産性向上効果というのがあって、これを全部つぶさに生産性向上効果のこの青の箱のところの企業立地だとか、貿易額だとか、貿易量だとか、ずっといろいろあって、こういったものが全部含まれて1つの見える化できると一番わかりやすいのでしようけれども、でも、私、この最後の——最後というか、この中に税収というところがありますが、この生産性向上効果の、もしこういったものの帰結として税収でもってどうストック効果、投資ですから投資とリターンという、これは企業ですと公共的な生活の質の向上だとか、安全・安心だとかということもさることながら、やはり企業的に考えるときには、投資というのはどういうリターンを生むかということが一番考えるわけなのですけれども、こういった公共投資の場合には、そういうリターンというのはいろいろな角度でしか上がってこないの、なかなかそれを全部集めてどうなのかというのはわかりにくいのかもしれませんけれども、もし先ほど浅野先生がおっしゃった、国民としてどういうストックが、どう効果があるのかと言われたときには、やはり国税であったり、あるいは地域の市税、固定資産税であったり、あるいは県であったり、府であったりという、そういったものはどういう税収効果の中ではね返ってくるのだろうか。

それはなかなかそう簡単には計算できないのかもしれませんけれども、私などはそういう1つのところで見えてくるとよくわかるし、そういう効果として、結局、数字として完了していくのだ、予算を、投資は効果として、税収としてはね返ってくるというのは非常にわかりやすいので、そういうことはなかなかできないものではないでしょうか。この中で総務省、ひと・まち・しごとがやっていたらしゃるRESASですか、これは非常になかなかよく、どういうふうにするかですけれども、なかなかよくできたシステムだなど思いながら見ていましたけれども、こういったものを駆使して、何かそういう税収のはね返りというのはできないのかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

**【金本委員長】** もう見える化のほうに入っていましたので、そろそろ見える化のほうに移っていきたくと思いますが、今のお話はちゃんとやろうとするとCGEモデルという話がありましたけれども、そういったものでガリガリやらなければいけないという話になります。RESASとかというのは、そのためのデータとか資料でして、これだけでちゃんとしたものができるわけではないということになります。それを勉強、随分昔から、20年近く前から結構やられている話であります、少し勉強されたいということのようでございます。

ただ、警告をしておきますと、これはかなり大きなモデルになって、結果は出ますけれ

ども、上村委員が見ると、中がブラックボックスで何がどうなっているのという結果が出てきて、信用できるのか、できないのかよくわからないということになるというのが通常でございます。とりあえず、それだけ私が言っておきまして、あと見える化のほうについて、ご意見がございましたらお願いいたします。では、どうぞ。

【勝間委員】 勝間ですが、一応、経済のほうが専門なのですが、まさしく同意見でして、経済分析に関しては基本的にはわからないということを前提に組み立てるのがいいと思っておりまして、複雑なことをやればやるほど深みにはまります。ですので、より簡単なアンケート調査であったり、あるいは投資の事後評価であったり、もう少しお金と手間隙がかからない手法を何かもう少し、あるいはそもそもやったことを共有するといったようなことをお勧めしたいと思います。

以上です。

【金本委員長】 そのほかございますでしょうか。なかなか難しく、それだと効果を見るというのは、やったケースとやっていないケースの差を見なければいけないのですが、何か起こりましたというのはわかるのですが、基盤整備の効果というのを抜き出すというのはなかなか難しい。そんな話になる。

【勝間委員】 ですから、フォーカスグループインタビューのような、本当に基本的な手法のほうがより望ましいと思います。そういったものは検討されていますでしょうか。

【小林参事官】 フォーカスグループインタビューのようなテーマを絞ったものというのは、検討はしていないのですが、そういったものが効果的だというご指摘でございますので、それも含めて検討課題にさせていただきたいと思います。

【勝間委員】 要は受益者がはっきりしている場合には、受益者をある程度セグメントで集めて話を聞くということですので、とにかく数字をぐちゃぐちゃいじってもよくわからないので、受益者に直接話を聞いてしまうというのが私のお勧めです。

【金本委員長】 家田委員。

【家田委員】 飯尾先生のほうが先に。

【金本委員長】 飯尾先生が先？ では、飯尾先生。

【飯尾委員】 指名されたから、どうぞ。

【家田委員】 そうですか。では、先に。さっきの上村先生が最初にご質問された、何で一般均衡かという話の中で、帰着を知りたいからという話でお答えになったと思うのだけれども、知らないよりは知ったほうがいいのだけれども、だけど、私が今感じている関

心、この国交省として関心を持ったほうがいいのではないかとこのころは、帰着もさることながら、つまり、誰が得するかということだけではなくて、誰がこのプロジェクトに合わせて投入してくれたから、その投入がこれだけの効果を生んでいるという連携効果みたいところで、例えば各県の投入であるとか、この民間部門のこういう部門がそこに合わせてこの程度の投資をしているから、このくらいの寄与度が1.何倍になったとか、そのころがうまくわかるようだと政策的なレッスンは大きいし、それをより高めるための制度的工夫というのも考える余地が出てくるし、そんなところを思うのですけれども、いかがかなと思いました。

以上です。

【金本委員長】 では、飯尾委員、お願いします。

【飯尾委員】 では、見える化について3つお話をいたします。1つは、今、お話の出ているこの経済分析手法ですけれども、ここで明らかなように、何か事務局の皆さんは勉強したいと言って挙げておられて、これは大変結構なことですけれども、本当の専門家が、いや、そんなに信用されてもというふうに、委員長も言うておられるということです。このことはどういうふうに考えたらよいかというと、問題は経済分析手法の活用、検討という、活用の仕方について検討することだと思っんですね。活用さえすれば済むというのではなくて、どんなふうに活用したら、どういうものをどんなふうに活用したらということを検討するのがまず先で、そういうことはまず勉強しないとそれはできませんから、勉強されるのは結構ですけれども、そういう点でどんなふうに使えるのかということをやはり検討されるのがいいのではないかとというのが第1点でございます。

第2点は、ここでデータの話が出てきて、なかなかとれないという話ですけれども、ここで少し議論しておくべき必要なのは、これは計画部会で何回も出てくるのですが、なかなかデータがとれないとすると、どのようにすればデータをとれるようにするのか。例えばさまざまな事業者がデータを提供する仕組みをどう考えたらいいのか。もちろん法定で義務づけるとか、いろいろそういうものからデータが、出しやすいタイプのデータを要求するようにするとか、いろいろあると思うのですが、やっぱりそのことを考えないと、これをするぞと言ってパッと取ってくる。いつも大変だ、大変だと言って、しばらくすると、またどこかへ行ってしまうという、まずデータを提供するほうも、これはまた個別に言われていると非常に迷惑することがあって、その辺についてデータの取り方のフォーマットをどうするのかというのは検討すべきではないか。これが2点目でございます。

3点目は、この資料1-2の真ん中にある問題です。これはいろいろあるのですが、対話を促進するということがあるわけですが、これは結局のところ、ストック効果を実感してもらおうという以前に、この対話のところにこういう実態になっていますということを伝えることによって、そういう効果があるということなら自分たちも使おうとって、さらに賢く使うほうになったり、あるいはストック効果が早期に発現されるというこのフィードバックがあるはずですので、そのことはもう少し強調する必要があるかなと思います。

以上でございます。

【金本委員長】 次、小林委員、お願いいたします。

【小林委員】 これは今後の課題として書かれているマネジメントサイクルにどう組み込んでいくかという話ともかかわりがあると思うのですが、この見える化の結果を今後どう使っていくのかという話ですね。そこを少しきちっとしておかないといけないかなという感じがします。そういう意味で、1つやっぱりきちっとギャップ分析といいますか、それをやる必要があるのではないかなと思います。いろいろな形でのギャップというのを定義できるのですが、本来、もう少しこうなってほしいなと思ったにもかかわらず、現実はこちらだった、その差は一体どこから来ているのかというような評価、それを持ち込まないと、このマネジメントサイクルの中に乗ってこない。

マネジメントサイクルに乗せるためには、そういうギャップの話をやっぱり入れてくる必要がある。それは大ざっぱな方向性で、ここは増えるべきところが減っている。なぜか。そういう話ですが、そういう何かベンチマーキング的な評価と基準というものを出すためには、1つの地域だけで議論はなかなかできない。もう少し広域的な話、ほかの地域の話も、人口をとったりという問題も出てきますので、もし仮に例えばCGEとかそういうことをやられようと考えておられるのだったら、その1つのベンチマーキングとしてそういうデータをにらみながら、現実のところ、なぜこういう状況になっているのか、そういうギャップ分析をするための1つの参照情報という形にはなり得るかなという感じがいたしました。

【金本委員長】 どうもありがとうございます。

ギャップ分析自体は事後評価の一環で本来やる話ではあるかと思いますが、そういった要素もこちらの中にどう入れていくかということも重要な課題だと思います。あとは、小池委員、お願いいたします。

【小池委員】 このストック効果の見える化のところの3に効果的な情報共有で、この

ユーザーなどが効果を実感できるという、このユーザーはこの左のストック効果の最大化のストックのユーザーだというふうに思えば、これがループになっているわけですが、私たちが、先ほども少し議論になったデータをどうとるかといったときに、そのデータがどう使われて、それが自分たちにどんな効果をもたらすかということがわかると、データというのは回るんですね。例えば私ども東京のチョウを見ているんです。これは東京パルシステムという生協のメンバーが自分たちでチョウをとって、それを我々のシステムに送って、専門家がそれを同定するのですが、そのとった人は何とかチョウのオスとかいって出すんですけども、間違うわけです。素人ですから。ところが、それを繰り返していくと、3年ぐらいで正答率が93%ぐらいまで上がるんですね。

そういうふうにデータが、それによって、かつ東京で今まで10年間見られなかったチョウが発見されたとかいうようなことが出てくると、そういう価値が、自分がやっている、データを取っていることの価値が見えてくるとデータというのは自然と集まってくる。これはアジアで洪水対策のことをやっていますが、それでもやっぱり雨量データを集めるのはものすごく大変なのですが、通常は。でも、気候の変化、そのデータが集まれば気候の変化でこんな影響がありますよというのをそのデータシステムから答えを出すと、データは、ぜひ使ってこれを見たいというふうにして集まってくるんですね。だから、このサイクルをどういうふうに回すかというのを全体を設計すると、この左側と右側が回り始めるのだと思うのですが、そういう工夫が必要ではないか。

**【金本委員長】** どうもありがとうございます。

次、大橋委員。今の関連ですか。では、大橋委員、お願いします。

**【大橋委員】** せっかく難しいことをやろうとしているのに、あまり水を差すのもどうなのかなと思って若干励ますようなことを言うかもしれませんが、CGEモデルは政策で使われていないわけではなく、例えばTPPの評価は、そこで得られた結果が正しいかどうかというのはまた別にしてですが、CGEモデルを用いて過去議論をされてきた経緯があって、そういう意味で言うと、全く手法としてだめかという政策課題によっては必ずしもそうではないと思うんです。ただ、金本先生がおっしゃっているのは、CGEモデルの結果だけ出されてもわからないのではないかということで、おそらく、出てきた結果の裏を取る必要があって、そうした裏を取る過程では産業連関を見たりとか、そうした作業があるのだと思います。

もちろん完全な裏を取れるわけではなくて、多分、部分的かもしれませんが、ど

れだけそこで得られた結果が確からしいのかというのは説明責任の中で、果たされていかなければいけない部分なのだろうと思います。そうしたものを前提とした上で、こうした経済分析のツールを使われること自体が悪いわけではないのではないかなと個人的には思っています。またアンケート調査もいいのですけれども、アンケートもまたこれはいろいろな問題が恐らくあって、聞き方によってとか、人によって随分回答が違ってしまったりということもあるので、そういう意味で言うと、客観的なデータを使って分析するというアプローチの仕方も1つ有力なアプローチとして残しておくというのは考え方としてあるのかなと思います。いずれにしても、見える化していく、見える化させないと、多分、その次にある「わかる」という話につながってこないのので、そういう意味で言うと、見える化される努力というのはやっぱり一定程度重要なのかなとは思いました。

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】 私が在籍した国立情報学研究所というのは、データを扱う人がたくさんいて、あるとき、静岡県に災害が起こったときにどれほど日本の産業に影響を与えるかというときに企業間の連携調査をしたという人がいまして、あの手、この手でデータを集めてやったんですね。それなりのことをした結果が出たのですけれども、民間の信用機関が持っているデータと全く同じものだったと。新たにやって意味があるデータ解析と、既存のものを活用することによって十分なものがありそうなので、無駄な努力はしないほうがいいのではないかという感想が1点です。

やはり国土交通省の関係する機関がもっている、例えばSuica、Pasmaのデータであるとか、ETCのデータは、JHなり、Suica、Pasmaの決済センターと連携すれば、ある程度の情報は得ることができるし、新しいインフラストックが追加されたときの変化を見ることは比較的簡単にできそうな感じがするんですね。つまり、連携をすることによって十分な補完ができるデータというのは、そろっている場合もありますから、そういうものを積極的にまず使ってみて、その後、足りないところをどうするかという議論をしたほうが恐らく効果的です。何もかもやらなければならないという意識はお持ちにならないほうがいいのではないかと思います。

ただ、あるデータが出たときに、そこからどういうものが新しく創造できるかという発見的なもの、あるいは人の動きを予測してどういうことが起こり得るかというシミュレー

ション型のものというのは、データ分析では出てこないもので、やる場合にはマーケティング等の専門の部隊がありますから、そういうところを活用するのがよろしいかと思えます。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。

データ関係のところを見ると、抜けているのがパーソントリップとか、流動何とか調査とか非常に基本的なやつで、最近また使いにくくなったとかという話を聞いたりしているのですが、アメリカですと、そういう調査って、アンケート調査ですので妙なサンプルがいろいろあったり、使おうと思うとかなり整理してメッセージしないと使えないということなのですが、それをやってきれいにしたデータをアメリカだと各都市圏の交通局的などころが整備して、みんなが使えるようになっていたり、あるいはそれをGIS上に落としパッと見えるようになっていたりということをしているんですね。その手のことをやられると、交通系のことだとすぐに効果を簡単に見ることができるかなという気はいたします。

【家田委員】 1点だけよろしいですか。

【金本委員長】 はい。

【家田委員】 今に関連してなのですけれども、交通政策基本法をつくるときと、それから、その後の基本計画を議論するとき、浅野先生がやったのだけれども、そのときにデータの件は、表現は忘れたのだけれども、要するにその種のデータというのが国民の共創の財産であって、いやしくも何ほかでも国家の金を使ってやるものについては、その後、フォローアップしなければいけないし、そのデータの提供というのは、仮にそれが民間のデータであっても、やっぱりみんなのものであるというようなことを書きましたよね。それがここに生きてくるようにしてほしいと思います。今、金本先生がおっしゃったのに関連して申し上げました。

以上です。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。

そのほか、ございますでしょうか。もう一つ議題が、議論していただくことが残ってまして、今後の検討課題と当面のスケジュールについてご説明をいただいて、少し議論をいただきたいと思います。まず、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【小林参事官】 それでは、今後の検討課題の案、資料3と、それから、それに関連しましてスケジュールの案についても説明をさせていただきたいと思えます。私ども冒頭に申し上げました論点を2つということで整理をさせていただきたいと思っております、さらに、今後それを深堀していくということでございますが、そのための取り組みとして、

まずは最大化のための取り組みの部分でございますけれども、これは先ほどおっしゃっていただいた、あまり事業の面に縛られなくてもいいという話もいただきましたけれども、どういった取り組みが効果を上げているかというところをもう少し事例を収集して、うまく類型化ができればと考えております。

それから、ストック効果の見える化の取り組みということですが、ストック効果、先ほど3つの分野に分けて類型化をしておりますが、これをカテゴリー化していきたいと考えているということでございます。また、先ほどございました統計につきましても、私どもが自前で統計を整理するとか、そういうことではなくて、使えるものであれば既存のデータを使う。その既存のデータを使うのですけれども、どういったデータを活用すればいいかというところをまだ私どもとしてきちっと整理し切っていないので、その整理を進めたい。それから、総務省の統計局に非常に豊富なデータがあるということですが、これも大変申しわけありませんが、私どものほうでどういうデータがそこに蓄積をされていて、活用できるかというところは少し総務省ともよく相談をさせていただいた上で、この整理を進めたいと思っております。

また、経済分析手法、いろいろと今日ご指摘をいただきましたけれども、私どもも先ほどおっしゃった活用の仕方というものを考える意味でもやはり少し勉強が必要だろうと思っております。その辺は勉強させていただきたいと考えております。あと、情報共有のやり方につきましても、今日いただいたご意見をもとにアーカイブ化も含めて、どういう情報提供の仕方、共有の仕方があるのかというのを整理したいと考えております。

あと、マネジメントサイクルに組み込む方策ということで若干新しい視点を出しておりますけれども、事業完了後におけるこの変化の継続的把握・公表というのは、これは重点計画でもうたっているものでございますので、ここは重点計画のフォローアップの意味でも少し議論をしていかなければならないと思います。それからあと、アーカイブ化をしていった先のこととして、1つの期待としては、同種の新規事業の効果について期待される効果を定量的には難しいかもしれないけれども、项目的な定性的なものについてはある程度予測ができるというところまでは進めていけるのではないかなと私どもは考えておまして、その辺についての検討を進めていきたいということでございます。

それで、続きまして今後のスケジュール感でございますけれども、今日、第2回の専門小委員会が開催されているところでございまして、この秋には昨年ご検討いただいた社会資本整備重点計画のフォローアップ、1年目のフォローアップの部会を秋に開催したいと

考えています。そこで何らかの専門小委員会としての検討の報告をするというスケジュールでいきたいと思っております、今日のいろいろなご意見を伺うと、1回ではなかなかまとまらないかと思えますけれども、秋に向けて検討をさせていただいて、その時点で整理ができたものから報告という形になるかもしれませんが、一旦の何らかの形の取りまとめを秋の前にしたいというスケジュール感でおります。

以上でございます。

**【金本委員長】** というご説明につきまして、何かご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。よろしゅうございますか。私から、見える化の最後のポツの効果を実感できるような情報共有のあり方というのが、改めて聞くと何となく違和感があって、個人的には役所が効果があるよというふうなPRは何の興味もないというか、おもしろくも何にもないので、それと違うような形なのかなと。要するに何かをやりたいときに役に立つものがここにあるよというのならば興味を持って調べたり、見たりしますけれども、そうではないPR資料って意味がないなという気はいたしました。この辺はどういう想定なのでしょう。

**【小林参事官】** そういう意味では、大変的確なご指摘をいただきましてありがとうございます。私どもとしては、こういう効果があるのだと。その効果をどう出してきたかということまで含めて参考になるように情報提供したいと思っています。そこが実感していただけるような情報共有のあり方だと認識をしております、今、委員長がおっしゃるような何か自分たちがやっていますという、要は広告に終わってしまうということにはならないように、そこは十分注意をしたいと思えます。

**【金本委員長】** そのほか何か、特にございますでしょうか。まだ少し時間はありますけれども、この際。

**【浅野委員】** 一言、いいですか。

**【金本委員長】** はい。では、浅野委員、お願いします。

**【浅野委員】** 家田先生のこのアーカイブス、大変すばらしいものだと思って前から見ているのですが、ただ、これ、公共事業だけなんです。当然そうなのですが、ただ、インフラストック効果を高めるためには民間が民間の資本を使って高める方法もきっとあるので、それも含めてインフラストック効果を総合的に議論する時代が将来は来るのだと思うのですが、そのときに民間の方々が役立つ資料というのは一体何なのだろうかとか、あるいはどういうことを整理しておくかと国とか自治体が民間のそういう

ふうなプロジェクトを支援するような体制になっていきやすいということを民間の方々に言うことはできるのか、そういうふうな意味の総合的な支援の仕方というのを含めて、きつと議論する 때가来ると思うので、そういうような、もし時間の余裕があったら、どこかの段階で入れて議論しておくといいと思います。よろしくお願ひします。

【金本委員長】 どうもありがとうございます。

それでは、ご意見も出尽くしたようでございますので、今日のいろいろなご意見を踏まえて、今後、事務局のほうで検討していただいて、次回、日程は未定ですが、また再度ディスカッションを行いたいと思います。ということで、本日の小委員会を終了させていただきますが、事務局のほうから連絡事項があるということでございますので、よろしくお願ひいたします。

【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した。事務局から1点ご報告と4点事務連絡がございます。まず、報告事項ですが、机の上に、一番下にお配りしておりますが、昨日の3月29日、第4次社会資本整備重点計画に基づきます地方ブロックにおける社会資本整備重点計画の大臣決定がなされました。本計画につきましては、国土交通省のホームページにも掲載してございますが、後ほど委員の皆様にも郵送したいと思います。

次に事務連絡、1点目でございますが、本日の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、ご了解をいただいた上で公表予定でございます。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、お名前をご記入の上、机の上に資料を置いたままお帰りいただければと思います。3点目ですが、次回の専門小委員会の開催につきましては、事務局より後ほどご連絡させていただきます。それから、4点目ですが、スケジュールの紙にもございますが、計画部会の現地視察につきましてでございます。既に日程をご案内しておりますとおり、第3回の現地視察会を5月17日に開催予定でございます。ご参加いただける委員の皆様には今後行程の詳細についてご連絡をさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

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

— 了 —