

社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会

第8回基本問題小委員会

平成19年5月21日

【深澤政策企画官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第8回基本問題小委員会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところ朝早くから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。冒頭の進行を務めさせていただきます深澤と申します。

お手元の資料の確認させていただきたいと存じます。議事次第、配付資料一覧、配席図のほか、大部の資料で恐れ入りますけれども、資料1から4と、参考資料1から10までお配りしているところでございます。配付漏れがございましたら事務局のほうにお声をかけていただければと思います。

本日は、3名の委員がおくれてくるというお知らせをいただいておりますけれども、委員10名、参考人1名ということで合計11人、ご出席をいただいているところで、委員の過半数に達して会議が有効に成立しておりますことをご報告申し上げます。

また、委員の皆様のご紹介は恐縮でございますけれども、お手元の委員名簿と配席図によりまして、かえさせていただきたいと存じます。

それでは、議事に先立ちまして、総合政策局長の宿利からごあいさつを申し上げます。

【宿利総合政策局長】 おはようございます。金本委員長はじめ委員の皆様方にはご多忙の中でありまして、月曜日、朝早々からご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

きょうは後ほど議事の次第の説明があると思いますが、後半で社会資本重点整備計画の基本的な取りまとめに向けた議論を本格的にスタートさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

去る5月8日に経済財政諮問会議に冬柴国土交通大臣が出席いたしまして、公共投資のあり方について1時間にわたりまして、総理、その他関係閣僚出席のもとで議論が行われましたので、概要を報告させていただきたいと思ひます。

その席で、民間の議員の方から公共投資につきましては、平成20年度以降も引き続き

3%削減を継続すべきであるという提言が出されました。これに対しまして、冬柴大臣のほうからは安倍内閣が掲げる歳入歳出一体改革を強力に進めていくということについては、当然、最大限の協力をしていくと。しかし、結論において平成20年度公共投資を3%削減することについては反対であるということを確認に申し述べまして、会議の結論としては引き続きこの問題は協議をしていくということになっております。

大臣のほうから3%削減、反対だということをお願いしました理由は、もちろん入札契約改革を引き続き進めていくとか、あるいはPDCAサイクルによる事業評価を適切に進めていくとか、あるいは全体としてのコスト削減にさらに努力をしていくとか、こういうことは当然、引き続き強力に進めていくと。しかしながら、状況が大きく変わっているのではないかとということをお願いしたわけであります。

その理由は、公共投資につきましては平成10年度がピークでありますけれども、補正予算をあわせて1兆4,900億円という額でありましたが、今年度の予算額は6兆9,000億円であります。既に、2分の1を割り込んだ数字まで来ておるわけであります。

一方で、経済の状況、これは物価の動向を含めてでありますけれども、これはこれまでのデフレ経済下とは明らかに異なってきておりますし、政府が見込んでおります名目成長率もこれまで主に1%台で推移してきておりましたが、今後、平均3%、あるいはそれを少し上回るところで設定をされているわけでありますから、その公共投資削減の前提となる経済状況が基本的に変わっているということ。

したがって、昨年の骨太方針の中でも、今後は公共投資についてはマイナス3%からマイナス1%の範囲内で各年度で判断していくということが決められたわけでありますが、こういう幅を持たせたということの背景に、経済状況、物価動向の変動をきちっと折り込んで判断すべきだという背景があったわけでありまして、そういうケースに文字どおり当たっているということが1つであります。

それから、公共投資のあるべき姿としても、これから急速に維持更新投資が増えていくと。これは先生方、ご承知のように、急速に増えていくわけでありますが、そういう中で、国際競争力をはじめ成長力を強化していき、地域の自立、活性化をきちっとはかり、さらに安全・安心のための投資を真に必要な分野でスピード感を持ってやろうとすると、これ以上、削減するというのは限界だと。実質論として限界であるということをお願いしたわけであります。

こういう議論を今、経済財政諮問会議の場でスタートしておりますけれども、いずれに

しましてもどういう分野に重点的に公共投資をやっていくのかということをはっきりと明らかにして、かつそれが効率的、効果的に実施されるものだとすることをプログラムの形で国民、社会に提示をするというのが、この公共投資重点化計画の使命でありますので、それに向けてそういうことがきちっと実現できるように計画を策定したいと考えておりますので、きょうと、それから6月21日にもう一度、議論をさせていただきたいと思いますが、取りまとめを加速していいものにしていただきたいと思います。

きょう、私どものほうからもたたき台を示しておりますけれども、正直なところ、まだ事務局の中でも十分議論を尽くしているわけではありませんが、本日、有益なご意見、ご示唆をいただき、また私どもとしても議論を深め、次回、1カ月後の会議までに十分準備を整えたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上でございます。

【深澤政策企画官】 それでは、これ以降の議事進行は金本委員長にお願いしたいと思います。恐れ入りますが、委員の皆様、ご発言をいただく際には、マイクの手元にスイッチがございますので、押していただければというふうに存じます。

それでは、委員長、お願いいたします。

【金本委員長】 それでは、早速、始めさせていただきたいと思えます。議事を始めさせていただく前に、資料の公開についてお諮りをさせていただきます。今回の配付資料の中で、資料3につきましては現時点で、各分科会で検討中のものがございますし、またこの委員会、計画部会で今後、議論をしていただくものでありますので、今後の自由なご議論に支障を及ぼすことがないように、運営規則の第7号、「小委員会の運営に関し、必要な事項があれば必要に応じ随時定める」という規定に基づきまして、委員限りとさせていただきます。よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【金本委員長】 若干、微妙な段階のようでございますので、よろしく願いいたします。

それでは、議事次第に従いまして議事を進めさせていただきます。まず、(1)の地方ブロックの社会資本の重点整備方針について、説明をお願いいたします。

【中原調査官】 政策課の中原と申します。座ってご説明させていただきます。

資料2でございますけれども、まずきょう後半で重点計画本体をご審議いただく前に、地方ブロックごとの重点整備方針の作成についての論点をお諮りしたいと思います。

資料2の1枚目は前回もご説明したものですけれども、前回、ブロックごとの重点整備方針を作成するという方向性自体については、ご了解をいただいているものと理解しております。

その際、下の青いところにありますように、前回もそのブロックごとの重点整備方針というのをつくったわけですが、今回、新たにまたつくるに当たっての課題として、これまで5年間にいろいろな経済社会情勢の変化があり、それを踏まえる必要があるのではないかという点。

それから、現行の、前回つくりましたブロックごとの重点整備方針のフォローアップをきっちりとやって、その課題とか、そういうものをきちんと分析した上で、次回のものをつくる必要があると。

それから、3番目ですけれども、全国計画である重点計画との整合性をいかに図っていくか。

それから、4点目は別途、国土形成計画というものをつくっているわけですが、それについてもブロックごとに広域地方計画というものをつくりますので、それとの調和をどう図っていくかということが主な論点になるということでございます。

2ページ以降、それぞれについて概観したいと思います。1枚、めくっていただきますと、社会経済状況の変化ということで、下に2つ例を挙げております。例えば、関東ブロックの事例ですけれども、前回にはなかったんですが、前回以降の変化としては中央防災会議において、首都直下型の地震の被害の想定が出された。こういう大きいものが出ておりますので、安全・安心に関してはこういうものを踏まえた計画にする必要があるのではないかと。

あと、中部ブロックの例ですけれども、これも前回の重点整備方針をつくった後、中部国際空港が実際に開港いたしまして、下のグラフにありますように、中部の比重というのが国内でも輸出入ともかなり高まっているという状況でございます。こうしたものを踏まえる必要があるのではないかと。

それから、次のページですけれども、2点目として、現行の重点整備方針のフォローアップをきちんとするというところで、これは東北ブロックの指標の例を3つほど挙げております。赤みがかかったところの四角が目標で、その下の白い四角が指標でございまして、数はその目標値でございます。

例えば、高速道路まで1時間で行ける人口の割合を99%にするというものは、平成1

9年度中の見込みですけれども、達成できそうな見込みと。それから、冬期歩行空間確保率については82%を目標としておりまして、これも今年度中に達成できそうな見込みになっております。ただ、一番右の海岸の汀線防護による侵食進行の防止というところについては、目標は海岸線の延長ですけれども、289キロメートルの目標だったんですが、これは見込みでも達しない見込みというような、それぞれの指標について実際達成できるかどうか。できない場合は何で達成できないのか。そういう事情をよく分析する必要があると。

1枚めくっていただきますと、そうした分析とともに、その地域だけじゃなくて、他ブロックと比較する。あと、諸外国の水準とも比較して、そのブロックの強み、弱み。どこがそのブロックの強みであるのか、あるいはどこが弱点になっているのかということを引きちんと客観的に踏まえた上で、ブロックの次期の重点整備方針をつくる必要があるのではないかということでございます。

もう1枚めくっていただきますと、全国計画である重点計画との整合性ということでございます。重点計画はこれから見ていただくわけですけれども、これにつきまして、全国の重点計画でも全国指標としていろいろな指標を設定する方向になると思いますが、その指標のうち、どれだけ地方ブロックの整備方針のほうにも取り入れていくかと。主なものを取り入れていけばいいということですが、その取捨選択の問題と、あと地方独自で設定する目標というものをどうするかということが課題になってくる。

それで、参考でございますけれども、下の青い四角のところは5年前につくった全国指標と地方独自指標の例でございます。全国指標で、道路のバリアフリー化を17%の現状を約5割にするという目標を掲げておりますが、これについて各ブロックごとに、全国水準と比べて進んでいるところはもっと高い目標を、同じ全国指標を援用しながら、数値的にはそれぞれのブロックに応じた目標設定をしていると。下水道処理人口の普及率についても同様でございます。

それから、地方の独自の指標ということで、例えば東北ですと、ここは積雪寒冷地でございますので、冬期歩行空間の確保率というような指標を独自に設定して目標を定めているとか、中部では名古屋都心域の休日の歩行者数等について独自に目標設定をしているというような特徴がございます。こういうことを今回もどのようにやっていくかということが課題となっております。

それから、1枚、めくっていただきまして、別途、今、国土形成計画というものの作成

作業が国土審議会を中心に進められているわけですが、そこで広域地方計画というブロックごとの計画がございます。その作成メンバーについても共通する部分もございますし、内容的にもかなり重複する部分がございますので、それぞれで調和を図っていく必要があるということでございます。広域地方計画のほうもまだ固まっているわけではございませんので、それぞれ今考えられるような項目の対比表をここに挙げてみた次第でございます。

1枚めくっていただきまして、最後ですけれども、今後の予定ですが、今年の6月21日に第7回の計画部会（兼）第9回基本問題小委員会を開いていただく予定になっております。あと、7月に社会資本整備審議会・交通政策審議会の合同会議を開いて取りまとめを取りまとめていただいて、その全国の目標・指標を踏まえた地方ブロックでの検討を推進していくと。その後、関係機関でただいまの課題のようなことを調整いたしまして、来年の春ぐらいにパブリックコメントにかけまして、夏ぐらいに重点計画の閣議決定がこのころになるとすれば、それと同時か、またはほかの広域地方計画の策定の状況などにも影響されると思いますけれども、そういうのも踏まえた上で地方ブロックの重点整備方針の決定をしていくというような流れになると考えられますので、ご参考に最後、掲げました。

以上でございます。

【金本委員長】 はい、どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明につきましてご質問、ご意見、ございましたらお願いいたします。ございませんでしょうか。特に、具体的にどうこうというご説明でもございませんので、またお気づきの点があれば後ほどお願いをすること、次にとりあえず進めさせていただきたいと思います。

次は、2番目の議題ですが、次期「社会資本整備重点計画」の策定について（案）についてのご説明をお願いいたします。よろしく申し上げます。

【石井政策課長】 政策課長の石井でございます。それでは、座ってご説明をさせていただきます。

私がいいます資料は資料3-1、3-2、それからA3の別表という3-2、それと資料4のこの4点を使います。

まず、ちょっと順番が逆になっているんですが、今、スケジュールの話もありましたので、資料4という1枚紙のスケジュールの紙を出していただけますでしょうか。これは今後のスケジュールということでございますが、きょう5月21日、基本問題小委員会で、

今の地方ブロックの話とあわせて次期の「社会資本整備重点計画」(案)をこれからご説明申し上げます。

きょう、ご意見をいただいたものを反映しながら、次回の6月21日には基本問題小委員会と計画部会の合同会議、と申しまして、基本問題小委員会の先生方は計画部会の先生方と1名を除いてほとんど重なっておりますので、小委員会のメンバーの方にそれ以外の方が加わっていただいて、重点計画についての計画部会としての取りまとめをしていただきたいと思っております。

あわせて、実は現在の重点計画のフォローアップというのを毎年、計画部会にお願いをしております。平成18年度分ですが、これもさせていただいて、ここで一応、基本問題小委員会は提言を取りまとめて、計画部会としてもまとめたということで解散をすること形にさせていただきたいと思っております。7月12日には社会資本整備審議会と交通政策審議会の合同会議を開いて、金本部会長のほうからご報告をいただきたいと思っております。

その後でございますが、8月末にこの計画部会の方向性に沿って、政策課のほうから概算要求の中で次期の社会資本整備計画を政府として策定したいという概算要求、これは予算に絡むものですから、それをさせていただきます。

この過程で、当然、財政フレームと非常に関係が深いので、財政的な調整をし、例年どおり12月末には政府原案を決めてまいります。そうしますと、その中で指標等が出てくるわけでございますが、この段階で必要に応じて今日お示しするのは非常に指標等が断片的になっておりますが、この指標等について計画部会でご相談をしたいと思います。

年が明けて2月になりましたら、私ども付議と言っておるんですが、政府として出しました計画について社会資本整備審議会・交通政策審議会からご意見を頂戴したいということで、政府案を今度は示させていただきたいと思っております。これについて、計画部会で2月、3月で2回程度もんでいただいて、その結果で修正があれば修正をさせていただいて、法律上、パブリックコメントをする。それから、都道府県から意見を聞くという手続が義務づけられておりますので、2カ月程度でこれらを進めてまいります。

そして、6月ぐらいに計画部会として、そのパブリックコメント等の内容を整理したものをお示ししますので、最終的に地方の意見等も踏まえて政府案がいいかどうかということについてご意見を聞いて、それを踏まえて政府案を閣議のほうに上げて、閣議決定をするという、まだこれから1年ぐらいのスケジュールをさせていただきたいというものでござ

ざいます。

以上がスケジュールがございしますが、大体今のような段取りを頭に入れていただいて、きょうの話を聞いていただければと思います。

まず、資料3-1という1枚紙で、きょうの資料の3-2ないし3-2の別表を、大きくまとめてございしますので、さっとフレームワークをご説明いたします。

まず最初に、取りまとめの位置づけでございしますが、これは何でこの時期にやるかということなんですが、私ども、予算要求で政府として正式に重点計画の策定を始めてまいりますので、社会資本整備審議会・交通政策審議会の計画部会としてのこれまでの議論、今後のものはどうあるべきかという提言を、この時期にいただきたいということでございします。ちなみに、前回のときは9本を1本にどたばたでまとめておりますので、こういう提言はいただいておりません。今回が初めてになります。

次に、それではこの重点計画の意義はどうか、あるいは今までの評価はどうかということでございしますが、当たり前のこととございしますが、社会資本整備を重点的にやる分野を示して、これを国民のほうにきちっと示すということ。それから、アウトカムのような政策目的、あるいは期待される効果を示してわかりやすくすること。最後の○が評価でございしますが、きょう具体的にご説明します平成18年度分は抜けておりますが、今まで3年間はおおむね順調に来ているということです。

それから、3番目は新しい重点計画で対応すべき課題を横断的に今回の審議会で議論していただいたものをまとめさせていただきました。6点でございします。

1つは、社会全体の人口減少、それから高齢化に対応した社会資本投資が要る。

2番目、東アジア地域の成長、グローバル化の中ですが、それに対応しつつ、地域の活力を高めるような投資が要る。

3番目、温暖化等で増大する災害リスク等に対応して安全・安心な社会を形成していく投資が要る。

4番目、これは新しい面が多いんですが、環境、あるいは美しい景観といったものに対する投資が必要になってくる。

5番目、社会資本ストックの老朽化への対応が必要になってくる。

それから、6番目でございしますが、今まで鉄とコンクリートでやってまいりましたが、社会資本についてもICT（Information and Communication Technology）等を活用した社会資本のイノベーションを図っていくべきだという6点を横断的な課題としてまとめさ

せていただきました。

次に、次期社会資本整備計画の構成について6点ほどまとめております。1つは、後ほどお示しますが、今までは目標と指標ということでいわばアウトカムと言いつつ、非常に断片的になっておりましたが、これについてももう少しわかりやすく具体的な姿として、経済社会の姿はどうかということを示せないかというご指摘。これも何回もいただいております。

それから、2番目は2つございます。最初の話は、今回初めてご相談をさせていただきますが、重点目標の分野、今まで「暮らし」、「環境」、「安全」、「活力」の4つの分野だったんですが、予算と政策評価の連携ということで、「暮らし」と「環境」を統合させていただきたいということです。それと、もう1点は、今でも相当横断的にはしているんですが、これにも入らないような、例えば維持管理・更新といったものが出てきているので、横断的な政策課題ということでその他ということになるんですが、こういう分野をつくらせていただきたいということです。

3つ目ですが、その分野の下に目標がぶら下がっていますが、時代の変化に対応して新しい目標の追加でございます。例示しておりますが、良好な景観、それからソフト対策による被害の軽減、社会資本のイノベーション、計画的維持管理・更新といった内容でございます。

それから、4点目ですが、やはりこれだけ予算もきつくなってくる中には、いついつまでも全部、これはでき上がらせるという、概成をするというものを明示すべきではないかというご意見もありました。きょう、指標の中にもそういう整理をしておりますが、バリアフリーであるとか、温暖化、災害、国際競争力等の目標の中で、特に位置づける具体的な指標については、私ども10年から15年というような言い方をしていますが、うちの中の幹部からもこれでは長過ぎるという指摘もありますが、これも踏まえてご意見をいただければと思います。

それから、再三再四にわたって今の指標でも我々、わかりやすくしたと言っていたんですが、まだまだわかりにくいと。もっと身近にしてはというご意見を本委員会でも随分いただきました。例えば、横断的指標をもっと充実できないか。あるいは、全国ではわからない。地域の指標をもっと充実できないか。それから、ハードだけではなかなかわからない。ソフトの指標をもっと入れられないかといった点。指標の改善が5点目です。

そして、最後は社会資本整備の重点計画は指標の部分と事業の進め方の部分とございま

すが、その進め方の部分について、これは今までも部分的にご相談をしておりますが、ここには6点ほど、事業評価については貨幣換算できなかったものを何とかしてはどうか。それから、経済価値だけではないバリューをもうちょっと入れられないか。発注ということから、さらに超えた公共調達という改革ができないか。国民参加をもっと進められないか。それから、技術開発について今まで手薄だったような維持管理だとか、コスト縮減とかをしっかりとってはどうか。それから、整備のPFIがありました。これを維持管理、既存施設という言い方をしていますが、こういう部門にもできないか。

そして、最後に今度の社会資本整備重点計画は新しい国土計画が新しい国土像をつくらうとしておりますので、これの実現に向けて調和を図るとともに、特に地方ブロックの社会資本整備方針の充実強化を図ってはどうかという、大きく言うとこの5つの内容を全体として盛り込みたいと考えております。

それで、ちょっと資料3-2に入ると分野とか指標とか、いろいろ話が出てきますので、その前に3-2（別表）という資料を見ていただけますでしょうか。字が大変小さくてごらんいただくのが恐縮なものなのですが、これは社会資本重点計画の最も根幹をなす指標を整理した表でございます。表題のところは未定稿と書いてありますように、これは先生方で1つ1つをご議論いただいたものではなくて、部分的には一、二度ご相談はしましたが、あくまでも現時点で政府ベースで整理をしているものという位置づけです。後で、文書を読ませていただきますが、まだまだこれから検討しろという提言をいただいております。

上の区分のところを見ていただきますと、一番左上に【暮らし・環境】というのがありますが、これが分野になります。この分野が【暮らし・環境】、下のほうで箱が分かれているところに【安全】、次のページに【活力】、そして一番最後の箱の左上に【横断的な政策課題】という分野の設定をしております。

例えば、【暮らし・環境】の1ページ目を見ていただきますと、この分野の中に重点目標として5つを挙げています。少子・高齢化社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成。それから、(2)として良好な生活空間・自然環境の形成。(3)良好な景観の形成。(4)地球温暖化の防止。(5)循環型社会の形成でございます。これらを大きな重点目標という、今の社会資本整備の計画で位置づけています。

これを具体的にやっていくための指標というのが次になります。例えば、バリアフリーのところを見ていただきますと、①旅客施設の段差解消、②視覚障害者の誘導ブロックの

設置、③④⑤⑥⑦⑧というふうになっています。

例えば、この中で新しく入れたものとしては何があるのかということなのですが、それは今見ていただいた指標の6番目の園路及び広場がバリアフリー化された都市公園の箇所数の割合。これは今度の新しいバリアフリー法で入った施設です。それから、バリアフリー化された駐車場の割合。これも新しく法律で入ってきた内容です。

それから、大きな数字の2で、子育て世帯における誘導居住面積水準達成率。子供を持った世帯がどんな居住環境にいるかというのは今まで指標としては持っておりませんでした。こういうのをやってはどうか。あるいは、歩いていける範囲での公園の整備率といったもの。こういうものを新規でやってはどうかといった提案を今それぞれの分科会等で議論をいただいています。

右の指標の考え方はちょっと省かせていただきます。新規とか連携とかという事務的な整理のものがあって、一番右の欄ですが、中長期における経済社会の姿。例えば、今の少子高齢化社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成と言われて、1つ1つ段差がなんぼ解消したと言われても、そこで出てくる社会はどんな社会なんだということで、まだまだ不十分で、これから詰めていかなければいけないんですが、ここでの話はどういうことかということなのですが、ちょっと読み上げます。

公共交通機関、住宅、建築物、歩行空間、都市公園などを通じた一体的・総合的なバリアフリー化が進み、特に公共交通機関における旅客施設のバリアフリー化については概成する。少なくとも、公共交通機関ではバリアフリーは10年から15年たったら問題ないと言われるようにしたいと。その上で、その後、また抽象的になっていますが、「高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすい生活の実現を目指すとともに、子育てしやすい環境の形成を図ることを目指す」。ここに一般の人が読んで、自分たちの生活がどうなるかということをし盛り込んでいきたいと。

なお、ここで、10年から15年で概成できないかというものについてはシャドーをかけているという、こんな具体的な構成になっております。すなわち、分野というので大きくくくって、その分野の中に目標を少し抽象的に書いて、その目標の下に具体的な指標をぶら下げ、その指標を達成したら、10年後ぐらいには経済社会はどうなるかといったものを提示していきたいということでございます。

以上を踏まえて、本文の資料3-2を出していただけますでしょうか。先ほどの1枚紙、3-1を横に置いていただくと構成がはっきりします。

最初は目次になりますが、これは今全体をお話ししましたので飛ばさせていただきます、1ページと書いてある本文から入らせていただきます。まず、「はじめに」ということで、ここでは全体の位置づけを書いております。我が国経済社会の環境ですが、人口減少、高齢化、東アジアの急速な発展、災害リスクの増大といったことで、その下でございますが、我が国が、活力とチャンスと優しさに満ちあふれ、世界に開かれた「美しい国」であるために、生産性を向上させ、成長力を強化している。「国民共通の投資として、積極的に未来を創り出していくための社会基盤を構築していくことが求められている」。

社会資本整備重点計画の役割をここで再度言うておりますが、どんな分野に重点を置くのか。効率化、透明化、社会資本整備に対する国民の信頼の確保を図っていく。

次は、5カ年の新しい計画をやる必要があるということ。それから、国土形成計画との調和、今までの議論を踏まえての提言をやっていくということ。そして、1ページの下なんです、全体の調和をとるフレームワークということで、経済財政の中期的な方針を示す「日本経済の進路と戦略」と調和を図る。これはむしろ閣議決定の中に社会資本整備重点計画は調和をとれという一項が入っております。それから、なお道路は今後の整備目標等の考え方を整理していますので、これと連携をとりながら進めていくということを書いております

1枚めくっていただいて、3ページでございます。社会資本整備重点計画の意義と評価でございます。

(1) 社会資本整備重点計画の基本的考えでございます。これは前の社会資本整備重点計画がどんな経緯でつくられたかといった内容でございますので、省略します。

(2) 現行の重点計画のフォローアップ。これは平成18年分が次に出てきますが、3年間分でございます。具体的には②からでございますので、次のページをめくってください。

4ページが一番上でございますが、15の重点目標の達成状況を示す34の指標を現在チェックしておりますが、計画部会で毎年チェックをいただいております。中ほどですが、今までの平成15年から17年度の指標の進捗状況はA：達成しているというのが8割、B：成果が不十分が15%、C：判断できないが5%ということで、おおむね順調に推移しているという評価にさせていただきます。

それから、今までの評価結果を踏まえて、改善をしてきた制度でございますが、ここに書いてございます3例を挙げさせていただきます。バリアフリーを進めるための交

通と住宅等のバリアフリー法をくっつけた、バリアフリー新法の取り組み。それから、住宅の耐震化率等を上げるために、耐震改修促進法の改正の取り組み。それから、環境基準、これを上げるための高度処理を進めるための高度処理共同負担事業の創設等の取り組み。これらはこういうPDCAマネジメントの1つの成果としてとらえられるのではないかという評価をしております。

次、5ページでございます。これが先ほどご説明した6点を横断的に今後やっていく課題の整理でございます。

(1) 人口減少社会の到来と急速な高齢化の進展に対応した投資の推進。これは全般にかかわるものでございます。上の文章のほうは一般的に人口減少に伴っていろいろ起きてくる地域活力であるとか、労働力の減少であるとか、財政の問題等を挙げておりますが、それを受けて、例えば①でございますが、今までの公共投資について拡散型の都市構造を集約型の都市構造へ転換するように、投資の方向を変えなさい。それから、②ですが、公共投資に当たってバリアフリー化であるとか、子育て、安心して女性が社会参加できるような環境の充実を図りなさいといった2点を例示しております。

(2) は、グローバル化の中での東アジアの成長に対応しながら、地域の活力を高めるための投資はどうあるべきかということでございます。東アジアとの関係では交流を活性化していく必要があると。一方で、地方のほうは実は日本の中でも活力低下、人口減少等がより進んでいきます。そこで、ここでは単純に地方が減るだけではなくて、圏域内、東京一極集中プラス地方圏域内での圏域内一極集中のことを書いております。

次の6ページですが、こういうような中で、投資の方向として例示を3点挙げさせていただいております。1つは、アジア・ゲートウェイ。先般、官邸のほうで取りまとめがされましたが、アジア・ゲートウェイ機能を拡充するための国際交通拠点の充実。

それから、2点目ですが、地域のブロック。例えば、九州と東アジアを直接に結ぶような道路、港湾、空港といった総合的な交通ネットワーク。

それから、3点目。生活圏レベルでのにぎわいを確保していくための「選択と集中」による暮らしの質の確保・充実。なお、ここで中山間地域の社会基盤についてはどうしていくかというところが、十分な検討がこれから必要だということをお書きで入れさせていただきました。

3つ目は、災害リスクの増大に対応した安心社会の形成のための投資でございます。前段のところは今までの災害リスクの増大の中身について切迫する地震、気候変動、それか

ら地域の防災力の低下といったことを挙げております。ここでは3つの方向性を例示しております。

1つは、切迫した大規模……、水害、あるいは地震等への予防的対応が必要だと。それから、②大きな被害が生じたところの再度災害の防止。③情報、それから訓練、土地利用などとのセットになったソフト施策との連携の3つを挙げています。

加えて、下のアンダーラインでございますが、被災した場合も国民生活や経済社会活動に深刻な影響を生じさせないように、守るべき地域・機能を明確にして計画的・戦略的な災害対策投資をしていくということで、戦略的に地域をもっと明確化していきなさい。それから、BCP等について配慮をしていきなさいということでございます。最後はテロの話や何かを入れております。

7ページに参ります。4つ目の柱でございますが、環境や美しい景観ということで、温暖化の問題、特に京都議定書の第1約束期間が平成20年に始まりますので、ちょうどぴったり合ってくると。それから、景観や誇りの持てるまちづくり等への国民の要請が高まっている。ここでは3つの例示。1つは、地球温暖化防止のための取り組み。これは平成19年に京都議定書達成のためのいろいろな指標の見直しがされます。これときちっと合わせると。潤いや景観。そして、3番目は環境負荷の小さい都市づくりへの投資といった3つの方向性を入れております。

5番目は、先ほど申し上げた維持管理の問題でございます。維持管理の話としては2点、状況説明をしております。最初の段落は老朽化でございます。これは何度も取り上げさせていただきました。それから、中ほど、既存の社会資本ストックの中には機能の面で社会の要請に応えられなくなる。まだ使えるけれども陳腐化してくるという機能面の話。老朽化と陳腐化。

このためということでございますが、方向性を3つ言っております。1つは、ライフサイクルコストを見据えた計画的な維持管理。そのための体制の構築。これも何度かご意見をいただいたものでございます。それから、②でございますが、機能向上も含めた更新のところ、アンダーラインは引いてございませませんが、進展する情報通信技術の活用を図りながらということで、今後、人手もなくなってまいりますので、ICタグとかセンサー等を維持管理なんかでもどんどん使っていきたいということです。それから、次のページ。3番目の例示でございますが技術開発でございます。ともすれば非常に高度な技術とか、そちらのほうに重点がありましたが、今のままで削減すると15年で新規投資する金さえ

なくなってしまうから、どうやって維持管理を安く、しかも効率的にやるかという技術開発、その共有といったことをどうするか。

最後は、社会資本のイノベーションの推進でございます。単純に言うと、日本はICTの面では先進国なんですけど、社会資本の中にもそれを何とかして取り入れていきたいということで、3つの方向性をご提言いただいております。社会インフラの共通基盤。今までインフラというと、ハードウェアだけだったんですけど、そうではないソフトウェアとしての共通基盤として①ですけれども、あるゆる場所、ヒト、モノ、クルマと情報を結びつけるIDの基盤をきちっと整備していくということでございます。ETCとかICカードとかICタグでございます。②は、そういう情報のロケーションをセットするための地理空間情報インフラの整備。そして、3番目ですが、これは私どもが持っているいろんなネットワークインフラの利活用の促進ということで、最後のまとめですが、既存の社会資本に新しい価値を付与していきたいということでございます。

次、9ページから次期重点計画の構成でございます。基本的視点でございますが、まず1つは今、重点目標、それから指標等をつくっておりますが、これを全面的に変えてしまうと継続性もなくなりますので、基本的にはこれの維持を図った上で次のような5点を重視して構成を整理していきなさいという提言にまとめております。

①でございますが、先ほどの繰り返しになりますが、重点期間を超えて今後重点目標ごとに実現を目指す経済社会の姿が国民にわかるようにする。それから②として、重点目標分野を整理したり、新たな目標を時代に応じて追加をしていく。3番目、緊急性を要する事業については早期に概成する。おおむねできるといった事業分野を明確にする。それから、④でございますが、青潮のように自然条件の変化によるものは省いたり、特により身近でわかりやすい指標への改善を図るということ。それから、⑤は事業のやり方ですが、これは今でも書いてあるんですけど、再三再四、委員からもありましたが、具体的、明確にもっとやり方の方向性を出せということでございます。

以上、今の5点について(2)以下で少し詳述をさせていただいております。将来の経済社会の具体的な姿の提示というのが(2)でございます。次のページに行ってください、一番上ですが、例えば国際的な話でいきますと、我が国のどの地域からでも東アジア諸国へ日帰りでビジネスができると。例えば、朝発って香港に行って商売をして、少しぐらいは晩御飯を食べて、夜帰ってくるということが出来る。あるいは、貨物の翌日配達。工場から荷物を少なくとも朝出せば翌日中には東アジア地域の中では税関等もちろんとク

リアして、先様に届くといったものを実現するという具体的なイメージがとれないか。あるいは、安全・安心では例えば阪神淡路大震災が起きて、これで人が死なないといったことは言えませんが、役所、病院、介護施設、あるいは交通の中心の橋梁、下水。下水が壊れると水道も使えなくなりますが、こういうものが少なくとも被害を受けないといった社会を実現する。こういうようなイメージを出せないかということでございます。これが1点目です。

次は、重点目標の再整理の話でございます。①は分野にかかわる内容でございますが、アンダーラインを引いてあるところの分野の再構成ですが、次期重点計画においても「暮らし」、「安全」、「活力」、「環境」の4つの分野を基本としたいと思っておりますが、政策評価と、予算・決算の連携強化というのを今非常に進めております。やはり、重点計画もそれと整合性をとったもののほうが予算面でもこれから整理がしやすくなりますので、そういう意味で政策評価のほうは「暮らし」と「環境」を統合すること目指しておりますから、重点計画についてもこれをさせていただきたい。ちなみに、これは今まで一度もこの委員会でご議論をしたことはございません。

その次の段落ですが、維持管理であるとか、ソフトであるとか、今までの分野も全部横断的な議論として出てくるものがありますので、その他としてもいいんですが、その他ではあれですので、新たに横断的な政策課題というものを重点分野に位置づけたいという、分野については2つでございます。「暮らし」、「環境」を分野として統合することと、その他になるところを横断的な政策課題ということで1つ入れたいということです。

なお、あわせてちょっとご議論いただきたいのは、今の重点分野は「暮らし」、「環境」から始まっております。世の中は活力強化だという点が非常に前面に出てきておりますが、予算書等の立て方はおそらく「暮らし」、「環境」はあまり変えないと思うんですが、重点計画としては「活力」等を前に出すべきかどうかといったところについてもご意見をちょうだいできればと思います。

②目標について新たな目標設定ということで4つ挙げさせていただいております。この委員会でも非常に出てきました、良好な景観の形成というものがイでございます。

11ページに行ってください、2番目、ロでございます。ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減という目標を挙げてはどうか。中身は先ほどご説明したように、情報提供、訓練、あるいは土地利用との一体化といった内容でございます。

3番目は、社会資本のイノベーション。これは政府全体で「イノベーション25」とい

うことが位置づけられて一生懸命やってまいりました。これを社会資本の面でも今回の重点計画で位置づけていきたいと。一番いい例はE T Cで渋滞がなくなっているけれども、これをもっと進めるといった内容になります。

それから、最後に、これは何回もご議論をいただき、また委員からもとても大切だというふうにご指摘をいただいている維持管理の更新。

この4つを新しい目標として掲げて指標の設定をしていく。

4つ目でございますが、緊急性を有する事業の明確化でございます。これも一度議論していただきましたが、アンダーラインを引いてございますが、国際公約や閣議決定に準ずるような位置づけがあって、10年から15年程度の間概成をさせていくような事業分野を位置づけていくべきだということでございます。具体的には、必要な事業について、指標を設定して、政府の意思を明確化していきたいということなんです、12ページに4点挙げております。

子育て、バリアフリー。これは子供と家族を応援する日本重点戦略と政府挙げてやっております。例えば、旅客政策では先ほど挙げた段差解消であるとか、こういうものを概成というような内容で重点化を図っていきたい。

②は地球温暖化の防止でございますが、これは何よりも今回の重点計画の期間が京都議定書の第1約束期間と重なりますので、それを実現するためには社会資本整備、これだけやらなければいけないということについては整合性をとってやるべきものをやるという位置づけをしたいということです。

③災害に強い国土づくり。これはなんぼやっても切りがないんじゃないかという意見もあるんですが、一方で、中ほど、首都直下型の地震防災戦略等の政府レベルの決定がございまして、この中に挙がってくるようなもので優先的な指標。例えば、住宅の耐震化率等はここまでやるといったものをきちっと位置づけしたい。それから、下のほうですが、水害なんかは概成といってもとても無理なんじゃないかというご指摘もありますが、むしろ私どもとしてはいろいろな拠点的な施設があるところにおける床上浸水のおそれをなくすといったことで絞り込みをして、その部分は概成をするといった戦略目標を立てられないかと考えております。

次の13ページでございます。国際競争力の強化と地域活力の向上。これはアジア・ゲートウェイであるとか、地域活性化のプログラムということで、政府レベルで位置づけをされております。例えば、国際競争力強化については輸送コスト。今、コンテナに積んで、

通関をして出すときのコストが日本は台湾とか韓国の倍ぐらいするんじゃないかと言われております。こういうものを台湾や韓国に負けないようにするといった具体的な指標で概成をしていくと。あるいは、地域活力の中では優先的に実施をしていく。例えば、道路であるとか、空港であるとか、こういうものについて位置づけをしていってはどうかという、以上4つの分野の中で指標を選んで、概成ということを今回打ち出していってはどうかと思っております。

次に、委員からもご指摘の多かった、今の指標でもわかりにくいと。身近な指標に改善をすべきであるというご指摘が何度もございました。これについて3つの視点からご提言をいただきたいと思っております。

13ページの下でございますが、①横断的指標を充実なさいということでございます。私ども、どうしても仕事をしている場合には、事業単位であるとか、施設単位で考えるわけでございますが、施設横断的な指標、国民のほうは例えば水害ということであれば下水道の整備でなされようが、河川の整備でなされようが、国民にとっては関係がありませんので、そういうものについては床上浸水を解消すべき戸数であって、河川の整備率よりもそちらを重点にやる。あるいは、CO₂の削減といった形で出していくというものでございます。

次の14ページですが、②身近な変化・改善を実感し得る指標。これについては、先ほど中原調査官のほうからご説明をさせていただきましたが、やはり地方ブロックごとの重点整備方針で全国指標をブレークダウンする。あるいは、地域独自の指標をどんどん出していくということで受けとめていくというような方向に持っていきたいと思っております。

それから、③でございますが、身近な指標ということで、ハード、ソフト一体となったものの指標をここでも盛り込んでいくと。ハザードマップの整備等を入れていきたいと思っております。

それから、次のところが大変重要なところでございまして、先ほどA3の大きなものを出しましたが、「次期重点計画に対する以上の考え方を踏まえ、現時点までに国土交通省で検討、整理された「重点目標の分野」、「重点目標」及び「指標」を参考として「別表」のとおり添付するが、国民の視点から見てわかりにくいものも少なくなく、また、依然、施設ごとの縦割りが残っているものもあるため、次期重点計画の具体化までの間に、重点計画本来の役割を十分に勘案し、さらに精力的に検討することを望みたい」という、ちょっときつい文章を提言の中に入れてさせていただきました。実をいうと、きょうの委員の先生

方は各分科会の代表の先生でもいらっしゃいますので、引き続き分科会でもひとつご協力を賜ればということで、ちょっと異例ではございますが、こういう文章を入れさせていただきます。

長くなりましたが、あと五、六分で終わります。

(6) はこれからの事業のやり方についてのご提言ということでございます。総括的には、その次に書いてございます、プロジェクトの構想・計画段階から調達段階まで、すべてのVFM (Value For Money)、支払ったお金に対して最も価値の高いサービスを提供すると。これを最大化するというやり方でやっていくべきだという考え方でございます。このVFMは今までのPFIの概念で用いられたものを今後の公共調達、公共事業の中で1つのキーコンセプト、単に安いだけじゃないというキーコンセプトとして位置づけをしたいということでございます。

それにつきまして、以下6点をご説明します。①は事業評価の厳格な実施でございますが、ここでの提言のポイントは、次の15ページでございますが、事業評価、ややもすれば貨幣換算できるB/Cだけでやっておりますが、人命であるとか、CO₂削減であるとか、これらについて貨幣換算する手法をもっと積極的に頑張れということの提言でございます。

②コスト構造改革でございますが、これは平成19年までで今のコスト削減計画が終わっていきますので、平成20年以降についてもVFM、価値最大化の考え方を入れた新たな計画策定をなさいたいという提言をちょうだいしたいと思っております。

③でございます。これについては公共調達改革と新しい生産システムの構築という2つの側面でございます。中身的には、公共調達については、中ほどですが、1つは総合評価落札方式を一層拡充していく。それから、1行おいて、入札ボンドをもっと活用していく。不良不適格業者の排除について入札ボンドを活用していく。それから、地域経済や行政コストへの影響も勘案しながら、一般競争方式の対象を拡大なさいたいという、公共調達のやり方として非常に具体的な内容を3点、具体的に盛り込みをして、入れさせていただきました。

それと、次に建設生産システムですが、以上のような形でありていと言いますと、直轄でも一般競争方式を6,000万円以上に持っていくと、金額で90%が一般競争になりますので、ある意味では今までの指名競争入札に対応した建設生産システムでは対応できなくなります。そこで、今回、一般競争入札のもとの質の高い調達に対応した建設生産シ

システムに転換していくということです。ポイントは、検査の導入、工事成績評定の充実、企業の格付け、入札参加要件の導入等により、対等で透明性の高い新しい建設生産システム。今までは指名を受けるということが最大のといったところなんです、そこから一歩脱皮をしていくといった内容でございます。

最後でございますが、いわゆるダンピングはいけないよということを付言させていただいております。

④でございますが、国民参加と情報公開の徹底でございます。社会資本整備は今まで以上に説明責任が求められてまいります。今までは計画が決まった後は非常に情報公開があれだったんですが、計画が決まるもっと前の段階についてもやっていこうということでございます。ちょっと読み上げさせていただきますと、「これまでのガイドラインの策定等の住民参加手続の明確化に加え、事業の構想段階における計画策定プロセスの透明性・公正性を確保するため、計画案について、社会面、経済面、環境面などさまざまな効果・影響に関する総合的な観点からの評価のあり方を検討し」ていくというもので、いわば環境アセスメントにかわる総合アセスメントといったものをやるべきだということでございます。

5点目ですが、技術開発ということでここでは政府で「イノベーション25」ということをやっておりますが、技術開発の方向性、下のほうの「このため」というところですが、1つは民間の新技术開発を一層推進していくと。このために産学官の連携であるとか、それらを入れていく仕組みの充実を図りなさいという点が1つ。

それから、今までは新しい先端技術とか、大きな橋をかけるというところがどうしても中心になりがちだったんですが、コスト縮減、事業迅速化、維持管理、高度化といった点についての技術開発、こら辺を進めなさいという提言をちょうだいしております。

最後、いわゆるPFIの活用でございます。今までもPFIを一生懸命やりなさいという事は提言でいただいていたんですが、既存ストックの老朽化に伴う管理コストの増大等があります。まず、既存の公的、これは公共施設ではなくて公的施設、いわゆるお金が取れるような建屋であるとか、そういうものから管理・運営、アウトソーシング、これも今回の委員会で見解が出た内容でございますが、そういう活用も含めて、効率的・効果的に実施して、適切な事業分野でPFIの導入をどんどん進めていくべきだと。あと、NPOなんかのことをさっと付言させていただいております。

最後、18ページでございますが、国土計画についてでございます。(1)、中ほどでございますが、国土計画では欧州一国並みの経済規模を有する多様な地域、これはブロック

のことでございますが、その有する資源を活かして自立的に発展する国土像が示されています。社会資本整備重点計画はこういった国土像、それから地域戦略を念頭に置いて進めるべきだということ。

それから、(2)でございますが、最初に申し上げましたように、各地方ブロックで独自性を発揮しながら、社会資本整備を進めていくことが非常に重要ですので、広域地方計画と調和をとりながら、地方の整備方針を取りまとめるべきだという提言に記載させていただいております。

19ページ、最後ということですが、計画部会としての提言の意味、それから中ほどですが、政府より提出される案については改めて計画部会で議論をするということ。それから、国民の意見聴取はちゃんとやりなさいということ。政府のほうは平成20年夏に取りまとめをするということでございます。

時間が大分オーバーをいたしまして、失礼をしました。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、ただいまの説明につきまして、ご質問やご意見をお願いいたします。森地先生、どうぞ。

【森地委員】 幾つか申し上げたいんですが、一番最初は横長のA3の34番の「地域ブロックの自立を支援する社会資本整備に関する指標」、ここはまだこれからどうするかなんですが、既に競争型とか地方の自立支援とか、努力をする人を応援しましょうという予算制度だとか枠組みがたくさん出てきているので、投資対象だけじゃなくて、制度的にそういうことをやっている、あるいはさらに効果があるようにしますとか、何かそういうことが34番に入るのか、あるいは横断的というほうに入るのか、そんなことを1つ気がつきました。多分これからももっと強化していきましょうというのがありますし、今、既にあるやつをもっとうまく使っていきましょうというのがありますし、地方のほうにももっとこんな努力をしてほしいということもあるかと思えます。

2番目は、社会資本整備の国際競争力とか、やはり地域の活力とかに関係するかと思いますが、社会資本整備をした効果を発現するために、かつて民間投資が続いてきたり、いろいろなことが起こってきた。それをもう1回実現するために何をすればいいのか。例えば説明がありました、時期の明示というのはまさにそれだろうと思うんです。いつできるというから民間が追随できる。ほかのいろいろな政策と整合させましょうということもあるのかもわかりませんが、これはもろもろありますが、要するに社会資本整備の効果発現のためにどうやったらいいかという視点のことがあちこちに入っているかと思えますが、

それをもう少し明示的に書けないかなという印象を持ちました。

そのときに、割合早くやりましょうとか、整合させましょうかとやるんですが、社会資本というのは全部がそんな短期のものじゃなくて、多くは非常に長期的なものなので、そういうことのリスク、つまりうまくいくとか、早過ぎたり遅過ぎたりしたときのリスク分担のルールというのがあまりはっきりしていなくて、夕張で交付税で面倒を見るのが悪いとか、民間投資と両方がどうなったのかとか、こういうところのリスク分担をもう1回見直すようなことがあってもいいかなという気がします。

例えば一例を挙げますと、高千穂鉄道のように、ああいう小さな鉄道会社、あるいは地元市町村というのは、やられちゃったら今のルールではもう再起不可能。ということは、災害が来るたびに1つずつつぶれていくのを待っていますかと。確かに民営化されていますから、あるいは3セクですから、それは地方の責任だと言ってもいいんですが、ほんとうに国全体としてそうやって1個1個つぶれていくのを待っていていいんですかと。同じように、港も地方で小さな町の港で、技術者もいないところで、メンテナンスもできない。確かに地方のものですけれども、だけれども、それもまたつぶれていく、あるいは老朽化のタイミングを失する。こういうことはほんとうにいいんだろうかというのは素直に思うわけですが、これも一種のリスクをどういうふうにマネッジしていくかという問題で、今までの枠組みで、これは民間だ、これは地方だというものではなくて、もう1回我々の社会資本についてのリスクの仕組みがうまく働いていたかどうかというところから、違う視点で見直さなきゃいけない場所かもしれないという気がします。

4番目は、国際活動の話がほとんどないんですが、これは社会資本の重点計画だからいいといえばいいんですが、例えば海外の専門家の育成はどうするかとか、あるいは国内の重点についても、国際的な市場とかルールとか、いろいろなものが変化したことへの対応、例えばコンテナの問題ですとか、オペレーターの話ですとか、こういうことをどういうふうに我々として理解するか。必ずしもODAだけではなくて、そんなことが具体的な話です。

ちょっと長くなって恐縮ですが、もう1つは、極めて印象的な話なんですが、資料3-1で「重点計画の意義と評価」の最初に「整備を説明し、理解を得ようとするもの」というのが来るというのはやっぱり違和感があって、計画の意義はやっぱり計画をちゃんと何をするか、何をあきらめるかということをやるのが一番で、付随的に理解を得てほしいという話があるはず。それから、全国計画との整合性でしたっけ。そういう言葉がありました

たけれども、これも全国の目標と大地方でもちゃんとやりましょうという話なんだろうと思うんです。内容はそういうことだと思います。それから、国土形成計画との調和も同じで、国土形成計画とこれが両輪になって、国の目標をちゃんと達成しましょうねという話なんです。計画の調和とか、国民の理解とかってやっちゃうと、何か少し言いわけめいたというか、縦割りを外していますというふうにと、何か本筋とちょっと離れた印象を持ちました。ここは大した問題じゃなくて、表現の問題です。

長くなって恐縮です。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。何か関連する……。

【白石委員】 関連はしないのですが。

【金本委員長】 今の森地先生のお話はいろいろな論点があつて、今、ここに盛り込むことと盛り込めないことがたくさんあると思うんですが、何かレスポンスがございましたら、お願いいたします。

【石井政策課長】 非常にたくさんの論点について議論されて、今、非常に難しいなと思ったのは、高千穂鉄道の話とか、地方の港湾の社会資本の整備のリスクで、確かに社会資本をやっていく場合も、全部が全部うまくいくとは限らないわけで、それについてどういうふうに整理をするかというのは非常に大きな議論で、今、制度的にもありませんし、ちょっとまた考えまして、議論をしたいなと思います。

それから、国際活力のところは、例えば海外の専門家であるとか、コンテナを巡る状況等について、一部多少こちらの受け手としては書いているんですが、そこまで踏み込んでいませんし、建設産業という目で見れば、さらにもっと重要なかもしれません。

それから、最後のところは、確かに私どもちょっと最近言いわけに終始することがなれ過ぎていて、すぐ説明責任調和というのが何か自動的に出てくるようになってしまって、本来の計画の使命をちょっと逸脱しているものですから、そこは少し強気で修正したいと思います。

【金本委員長】 どうもありがとうございました。では、白石さん。

【白石委員】 たくさんの資料を取りまとめていただいて、ありがとうございました。私もまだすべてを拝見させていただいていないんですけども、森地先生のおっしゃったことと若干関連した印象を持ちましたので、少し意見を申し述べさせていただきたいと思います。

この重点計画というものも、例えば3年前に書いていけばどういうことになるかという

ことでちょっと読んでみたんですけども、今までのものと違って、過去とは違った社会資本整備の考え方は何なのかということをもっと強く打ち出してもいいような気がするんです。「はじめに」に書かれているところというのは、例えばこれが5年前にあったとしても、そのとおりに読まれてしまいますし、次の重点計画ですので、もっとインパクトのある打ち出し方、例えばもう新規投資というのは極力抑えて、維持更新に重点化をすると、そういうキーワードでいいのかわかりませんが、何が違うのかということが非常にわかりにくいと思います。国民にわかりやすい指標ということを書いていただいている、国民の視点に立つ説明と理解を得るということを書いていただいているんですが、例えば特に5ページ目などに盛り込まれている「拡散型都市構造から集約型都市構造へ」と、おっしゃりたいところはわかるんですけども、果たしてこれがどういうふうに具体的なものなのか。集約型といったときに人口密度の問題をどうとらえるのかとか、そこにある都市機能の問題をどういうふうに理解するのかというような具体的なイメージがわかりにくいので、もしこういう言葉をお使いになるのであれば、きちんと注釈を入れていただいて、より共有化できるようにしていただきたいと思います。省庁を超えるということは難しいかもしれませんが、指標の中にも新しい発想を入れていただきたいと思うわけでございます。

今、家族の数が少なくなってきていまして、2強でございまして、子育て世代に居住誘導水準の住宅をとというふうにおっしゃいますが、もう6割近くの人たちが共働き世帯でございまして、その人たちが望んでいるところは便利なところに安く安全に住みたいということとでございまして、面積を求めているわけでありませぬ。それであれば、中心地域から20キロの中にこういう住宅を増やしていくというふうに言っていただいたほうが、より共感を持って受け入れられるのではないかなと思います。

蛇足でございまして、5ページ目のところの「女性が社会参加しながら安心して子育てをすることができる環境の充実」というのは、ぜひ「男女ともに」というふうにしていただきたい。ここも非常に20世紀を飛び越えて19世紀的な発想ではないかと思っておりますので、ぜひ多様な生き方、働き方に合わせた社会資本整備ということをアピールしていただければと思います。以上でございまして。

【金本委員長】 どうもありがとうございます。よろしいですか。

【石井政策課長】 インパクトに欠ける点は、さらにちょっと勉強したいと思います。それから、集約型、コンパクトにしていくということは非常に大きなポイントで、今、指

標面でも非常に苦勞をしております。さらに指標と、今、いずれも検討中でございますが、こういう内容を整理していきたいと思えます。

それから、まさに子育てというところで、社会構造が変わってきていると。今までの夫婦に子供が2人ないし3人という家族形態ではなくなってきていると。これに合っていないんじゃないかという点ですが、これは非常に重要な、まさにご専門の視点からのご指摘じゃないかと思えますので、住宅サイドにも伝えて、今後指標のさらなるあれをしていきたいと思えます。

それから、5ページのほうは、古い発想を改めるようにします。

【金本委員長】 そのほか、何かございますでしょうか。

【水山委員】 6ページの中山間地の、非常に悩ましいんですが、効率その他考えていくと、どうしても都市域、それももっと重点的などころにいつてしまう。地域を考えると、さらに重点化しようという方向に行くんですが、何かこれを言うとすごく外れそうな気がするんですけども、結局全部拾おうとするとばらまかざるを得ないし、ばらまくと批判されるところがあるんですけども、基本料金的なばらまきはありかなという気がするんです。

ですから、そういう中山間地の維持のために、むだを覚悟で基本的なところをばらまいていく。同じ指標で評価しないというやり方が片方であって、片方はその中でもまた選んで、順次重点的に処理していくという方法があると思うんです。どっちがいいのかと、非常に悩ましく思う。ばらまいていけば金が追いつかない。ただ切り捨ててはまずい。したがって、悩ましい話になってくるんだと思うんですけども、基本的なばらまきというのは、従来は公共事業がベースだったと思えます。それが復活するのは逆行という気がいたします。逆行と言いましたけれども、私としてはばらまいたらどうかと思っています。

【石井政策課長】 正直言って、6ページの③のところ、今までの公共投資よりも生活圏レベルということです。これは生活圏レベルで『選択と集中』による暮らしの質の確保」という言い方をした上で、これだけを書いておきますと、また支持があるということで、中山間地域のことを書いているという両にらみの文章になっております。

正直言いまして、今の段階はこれなのかなと。どちらにしても避けなければいけないのは、中山間地域等の共倒れと。要するに少しずつ削減したけれども、ある程度残りそうのところまでも含めて、両方ともが立ちいかなくなってしまいうことだけは避けなければいけないと思えますので、ほんとうは共倒れを避けるというようなイメージが出せると

いいんですが、ちょっと公的な文章としての整理にもう一つ自信がないものですから、今はこういう両論併記的な書き方をさせていただいています。

【金本委員長】 もうちょっと具体的に議論をしないと、ばらまきでいいよと言っちゃうと、いろいろなリパーカッションがあるかと思います。黒川先生。

【黒川委員】 ちょっと私、自分で悩んでいることから先に言いますと、国土形成計画なんですけれども、今の実態は要するに東京なり三大都市圏集中型の経済構造をしているわけですね。片方で、地方の広域地方計画なんかでいくと、地方の自立を求めるというふうに言ったときに、この社会資本整備をやったときに、どっちの方向を今後の重点にしていくんだろうかということで、この中でいくと、アジア・ゲートウェイ構想というときに、地方をもっと自立型で、東京の経済、東京の中央官庁を経由しないで、各地方がアジアと交流するというをより促進していくかどうかというところがあるんですが、この中では両方入っているんです。両方というのは、どっちかにウエートをつけないとまずいのかなと思いつつ、現状のほうで言えば、現在の経済構造を認めながらということなんですけれども、地方をもう少し活性化するというほうでいくと、ヨーロッパ型の各都市がそれぞれほかの国の都市とどうやって連携、交流するかみたいなほうがいいかなというところをちょっと悩んでいて、それがこの中でどっちの方向に行くかということまで、国土形成計画のほうでどれくらいの議論をされていてこっちの資本の重点計画があるのかなというのが、ちょっと私としては、色が両方書いてあるけれども、もう少しどっちかアクションをつけてもいいかなと。あるいは、地方に自立型というほうにもう少し載っけていってもいいのかなと。これをやるにはいろいろなことをやらないと、単に社会資本重点だけではできないというのはよくわかっているんですが、ここら辺が1つ問題として悩んでいます。

それから、もう1つこの中でいくと、資料の3-1でいくのが一番簡単なんですけど、暮らしと環境を一緒にしたいという、それは非常にいいことだとは思っているんですが、環境というのは、ここの地球温暖化防止という意味で地球環境というときと、もっと違う生活環境的な言葉とか、非常にミックスされちゃっているんです。だから、それがこの別表の中でも、同じ環境の中に温暖化の防止も入っていければという話がいいのか、もう1つ、やっぱり地球環境ってもう少し柱立てすべきほうが、今、だんだん世界的にも先進国は地球温暖化防止というのはかなりの大きな柱になってきているということであれば、この中でも温暖化防止というのはもう少し大きな柱にしていったらどうかなというふうにあって、

暮らしと環境のほうはどちらかというと生活環境的なことの柱としてやっていったらどうかというふうに思っています。

それから、もう1点は、ハードだけでなく、ソフトのものも一緒に考えなきゃいけないというふうに書いていくのは私も大賛成なんですけど、例えばバリアフリーや何かでも、ハードで全部解決しようとするのか、ある程度まで行ったら、やっぱりソフトなこととミックスしていくのが本来自然であって、全部をハードでやるのがほんとうにいいんだろうかというところをもう少し、ですから、国民がある生活レベルなり、生活の仕方の中でお互いが協調して住めばそのほうがいいんだと。何も全部が施設整備とか、そういうハードでやるべきじゃないというふうに書くべきかというところが1つ問題なんじゃないかと思っています。私はどちらかというと、地球温暖化の問題もそうですが、国民が自分たちの生活をどんなレベルにするかということについて、資本整備する側からも全部こっちに任せるんじゃなくて、両方でやりましょうというスタンスを書くべきじゃないかというふうに思っていますので、そこら辺をもう少し議論して言ったほうがいい。

それから、これは非常にマイナーなんですけど、既存施設における民間資金能力の活用という表題なんですけれども、どうも施設におけるというよりは、言葉としては既存施設の維持管理運営なんだろうと思うんです。それを足したほうが、既存施設における民間活力というふうに言うよりはわかりがいいんじゃないか。以上です。

【金本委員長】 何かございますか。

【石井政策課長】 国土計画のほうは、私、前の年、国土計画局にいたものですから、方向としてはやはりヨーロッパ型のブロック単位で、そこがアジアと直接つながるところを志向していると思います。それをそのまま全部受けるかというところなんですけど、ただ一方で、国際的な競争の中では、アジア・ゲートウェイにありますように、やはり三大都市圏の拠点空港あるいは拠点港湾が非常に大きなウエートを占めていて、そこがきちんと整備されなければ負けてしまいますので、やはりそのところを両輪並みにしなければいけないということで、国土計画の色をある意味では若干薄めている面があるかと思っています。

それから、環境のところは、私どもそういう議論もあったわけなんですけど、どちらかというと、予算と政策評価の一体化という、政府全体の大きな流れにできれば沿っていきたいなと。ただ、地球環境というのは、おそらくは今よりもことしのサミット、あるいは来年の日本でのサミット等、ここ1年でさらにウエートがどんどん高まっていくと思います

ので、少し書きぶり、あるいは指標の設定等、できる限りその時点でも古くさくならないように注意をしたいと思います。

それから、バリアフリーのソフトの件は、今、先生に言われて、実は私が担当しているものですから、はたと気がついて、自分のバリアフリー法の中ではバリアフリーについての教育であるというものを入れていますので、何かそういうソフトの話を入れられないか、さらに検討していきたいと思います。

維持管理の運営のところは、ご指摘のとおりですので、少し調整をさせていただきます。

【金本委員長】 ソフトについては、本来のパフォーマンス指標ができれば、それをソフト、ハード両方含んだ格好で国民の生活にどれだけというのができるんですが、実態上、なかなか指標をつくるのが難しいというところで難しい面があると思うんですが、いろいろ努力していただいてということかと思えます。皆さん、そういう問題意識は持っておられるのではないかというふうに思っております。

【黒川委員】 逆に言うと、日本人はどっちかという、官がやればもうそれでいいんだと。むしろ駅や何かで困っている人がいても協力しないほうがいいんだみたいな風潮が、今、出てきちゃっているから、むしろ困った人がいたらみんな周りで助けるというのが普通だよというセンスがなくなってきちゃっているんですね。そのことをちょっと私は言いたかったんです。

【宿利総合政策局長】 黒川委員の最初の質問は、私自身はやっぱり両立することを目指すべきではないかと思うんです。すなわち、今、アジア・ゲートウェイということで、東アジアに着目した議論がされていますけれども、日本が国際的に競争してきちんと自立していくという場合には、やっぱり欧米との関係もきちんと意識して、体制を整えておかなきゃいけないわけでありますから、グローバルの競争の中で日本の形をきちんと整えていく、競争力を確保していくという意味では、首都圏の航空機能を考えれば明らかですけども、これは国全体のことを考えて、かつそれが道路ネットワークとか、物流ネットワークと連結したシステムを構築しなければいけないと。

それともう1つは、しかし、日本の社会が活力を維持していくという意味では、地方の個性とか持ち味を生かして、ブロック単位では自立を目指す必要があると。その場合には、特に東アジア、アジアとの関係で、個別のコネクションを強化していく。あるいは交流、物流機能を強化していくと。しかし、それはおそらく単位が少し小さくなると思います。人流で考えれば、地方のブロックが自立するための交流というのは、観光を基本とするき

め細かい交流でありコネクションであって、国全体としては欧米、アジアを含めた大きな人的交流なり物流を考えて対応すると。そこをいかにうまく設計するかということではないかと考えております。

【金本委員長】 よろしいですか。では、上村委員、どうぞ。

【上村委員】 先ほど白石委員もおっしゃいましたが、今までの重点計画と何が違うのかというところのインパクトの話が大切だと思います。そこで「はじめに」の1ページのところで、やはりこの一番下のところに、「経済財政運営の中期的な方針を示す『日本経済の進路と戦略』と整合性をとりつつ」というのがあるんですけども、その後1道路特定財源の話もちよっと出てくるんですが、本来ならば、これは平成19年1月に日本経済の進路と戦略が出ているので、まだこの中であまりきちんとは取り上げる時間がございませんが、現実的には、これをむしろ実現させるために、この重点計画があるのではないかと思うんです。その時期の問題で、この中で少し書いてみる程度ではいけないと思います。

しかし、整合性を図りつつとなるんですが、冒頭の局長のごあいさつにもありましたように、3%の予算の削減が継続というのは、これは完全にいわゆる今までのボトムスアップ型で提言していくというんじゃなくて、もう経済財政諮問会議の上で、もうボトムスアップではなくて、トップダウンのところプライマリーバランスを合わすんだというところで、今の何%削減というのが出てきているわけですから、そういう意味では何が一番違うのかというと、やはりこういった政府から出てくる大きな1つの経済の進路と戦略だとか、こういったものをいかに実現するかということをしかりと踏まえているということを出し出すことが大切です。もちろん整合性をとりつつという表現ではなくて、むしろこういったものをいかにどう実現するかというところに重点をしかり踏まえているんだというような表現が「はじめに」のところが必要です。つまり何が言いたいかといいますと、今までと一番違うのは、ボトムスアップ型でまとめていったのではなくて、政府の方針としかり受けとめて、整合性というよりも、むしろそれをどう実現するかということをしかり踏まえている。つまり、おそらく「活力」にもっとつなげなさいというような枠のはめ方で方針が出されているんですから、しかりこの計画全体が活力につながっていくんだというのをもっと強く出せると、「はじめに」のところでインパクトが出るのではないかと思います。そういう意味では、この最初の文章はもう少し工夫して書く必要があるのかなと思います。

それから、同じ2ページのところで、ここで道路特定財源と引き続き連携を図る必要が

あるというふうにあえて「はじめに」のところで書かれたのはなぜなのかなというのを、質問としてお聞きしたいと思います。

それから、これで最後なんですけれども、具体的な次期重点計画の中で、対応すべき課題の中で、6ページの東アジアの地域への成長と対応するというところだけで、アジア・ゲートウェイのところだけで「国際交通拠点機能の充実・強化」というのは、本文の中ではあるんですが、こっちの総括表のところではこういったこともかなり具体的に書いてあるんですけれども、この総括表に書いてあるようなことをもう少し、例えば港湾に関して、道路に関して、鉄道に関して、随分この総括表には具体的に書いてありますので、やはりこの辺のところはもう少ししっかり、単にアジア・ゲートウェイとの連携みたいなところで言うんじゃなくて、このあたりは重要なところなので、もう少ししっかりとこの本文のところにも記述すべきではないかというふうに感じました。以上でございます。

【金本委員長】 政府全体の戦略と時間軸が若干ずれるかなという気がするんですが、短期の政府の戦略に対応して、全部これができているというわけでは必ずしもないという感じですか。事務局のほうから何か。

【石井政策課長】 整合云々というのは、実は進路と戦略の中の書きぶりをそのまま踏襲してしまっていて、進路と戦略が2007年から2011年という少しスパンも越えていきますが、この進路戦略の言いぶりを受けてということで、もちろん、今、上村委員のおっしゃったことは進路と戦略の中に込められている活力を国としてもっとつくっていくと。それを実現していくためにしっかりとやっていくんだというラインを出せというご指摘でしたので、そのような内容、確かにちょっと弱いかもしれませんが、少し前に打ち出したいと。

その意味でも、先ほどちょっとお伺いをしていましたのは、分野の立て方について、活力を前に出すかどうかと。これだけでも相当イメージが分野別の議論をするときに、それを一番最初に持ってくるかどうかというところについて、改めてもし前へ出すかどうか、あるいは伝統的な形で並べたほうがいいのかというところもご議論いただければ。

それから、道路の点は、これもある意味ではきちんと整合性をとるよとどこかに書いてあればいいんだろうと思いますが、先生方のご意見が少し分量、位置等少しオーバーエクスపోージャーぎみだということであれば、書きぶりを少し検討させていただきたいと思います。

それから、そういう意味では、活力を前に出していきますと、その中で少しアジア・ゲ

ートウェイ云々ということ以外に、若干指標の例示的なものを少し前に出して、その分野も拡充できると思います。ただ、ご理解いただきたいのは、こういうことを言うと怒られるんですが、先生方からご提言をいただいて、最後の勝負はどちらかということ、この表です。今、見てわかりにくいこの表にどれだけ書かれていて、指標がどれだけ実現するかというところが一番大きなかなめの議論ではキーになりますので、決してその意味で軽視をしているわけではなくて、今の文章のほうが少し手薄ですので、ご提言としてもそういう指摘があったということ踏まえたいと思います。

【上村委員】 ですから、これとこれとが全部盛り込んでいなくても、これはこれで完成した形で1つあるんだという理解でいいわけですね。

【石井政策課長】 これがまさに今後の政府案の閣議決定の文章を、来年になりましたらまたご意見を伺いますが、この中核になっていくということでございます。

【金本委員長】 では、井出先生。

【井出委員】 先ほどからいろいろ皆様ご指摘があるんですけども、基本的な考え方として、特に選択と集中。そしてまた国民にとって非常に身近でわかりやすいものを行うことが、まず基本的にコンセプトにあったと思うんです。そのときに、どういうふうにしたときにそういった選択と集中とか、身近でわかりやすいということが感じられるかといいますと、実は多分地方ブロックというところが1つのかなめになっていると思うんです。ところが、残念ながら現在の行政システムでは、地方ブロックに関するところが非常に薄いんですね。ですから、どちらかという曖昧に書かれていて、ただ、活力を一番最初に持ち出すといったときに、私もそれに関しては賛成なんですけど、実は地域活力の向上というところで、地方ブロックというところが1つはある意味ではもう横断的にすべてのところに効いてくる部分だと思っています。

具体的な例として、例えば東アジアの国と翌日で貨物が輸送できるという、具体的で非常にわかりやすい指標がありますが、例えばそれもすべての地域からといったときに、47都道府県すべてからそういうふうを考えている方はいらっしゃらないはずで、やはり地方ブロックというものがそこには暗示的に隠れている部分がたくさんあると思うんですよ。いろいろなところで随所に出てくるけれども、実は一番かなめになっているところが地方ブロック。ばらまきじゃないか、集中じゃないかといったときも、皆さん国民が集中と言われたときに一番イメージされるのが、現在の仕組みの中ではすべて大阪か東京に持っていかれるみたいな、そういったイメージになってしまうと思うんです。

ところが、その選択と集中あるいは地方間の役割分担というのも、地方ブロックの中をきっちりばらまきというのはよくないですね。地方ブロックを確立して、そこにある程度活力を持たせる仕組みを考えて、その地方ブロックの中でまた選択と集中を繰り返していくと。多分そういうことのほうを皆さん、ここにいらっしゃる方は特にイメージされていると思うんです。だから、その地方ブロックということをいかにここの中ではっきり打ち立てていくかということが非常に難しいところであるけれども、また重要なところだと思っています。

ところが、報告書の本文のほうにいきますと、地方ブロックと出てくるのが、後ろの18ページで、これでもうおしまいかなというぐらいほとんど何も書いていなくて、ちょっと正直がっかりしたんですが、今回の報告書は何をやらなければいけないというのは非常にわかりやすくよくできていて、特に社会資本の維持更新に関してはすごく強く別立てになっていて、私はとてもうれしいんですが、じゃあ、だれがどんなふうにというところがやっぱりすごく弱いと思うんです。やっぱり実際にやっていく上では、都道府県レベルを超えた地方ブロックの役割というものは、今、実は一番重要だと思っていて、難しいというのはわかるんですが、そののところに一步踏み込んでいただきたいと思います。

そのアウトカム指標に関しましてもたくさん出ているんですが、じゃあ、これはまた前回のように全国レベルで出てくるのか、あるいは部分的に地方ブロックごとに出てくるのか、それもよく書かれていないということと、地方ブロックの新たな重点整備方針といったときに、全国的なここに出ているアウトカム指標をやってプラスアルファなのか、それともそこが違うのかって、役割分担みたいなのがあるがあまり出ていなくて、一番決定的な地方ブロックってどういうもので、どういうふうにして意思決定の意見調整をしていくかって一番難しい部分に関してあまり明記されていないというところがありまして、それは国土交通省だけでは語れない部分もたくさんあると思うんですけれども、一步踏み込んでいただいて、新しいやり方をやっていくんだと。いかにより身近に自分の暮らしがよくなっていくんだということを実感できる最大のポイントの1つだと思しますので、ぜひ踏み込んで書いていただきたいと思います。

それともう1つなんですが、細かいことなんですが、報告書の4ページのところで、PDCAサイクルの後ろの後ろなんですが、ランクづけしてABCというのがあるが、Aがおおむね80%でオーケーですよというふうに軽く書いておられるんですが、Bってどんな共通の部分があるのということと、先ほどの地方ブロックで言えば、実はAに

挙げられたもので、地方ではどうなっているのというところがあまりよく見えていないので、やはりさらっと書いていただいて、8割だからオーケーというのはもうちょっと踏み込んでいただければなと思いました。以上です。

【金本委員長】 後者については、別途少し分厚い報告書が評価関係で出ると思うんですが、前者のほうでは。

【石井政策課長】 政策評価については、次回の基本問題小委員会と一緒にやっていた計画部会で、担当の政策統括官のほうからこれ以上に厚いあれで、きちんとどんなものがだめであるということでご説明をしたいと思います。おおむね大体できているので、おそらく事前にご説明できると思います。

それから、地方ブロックについては、何となく最初の中原調整官の地方整備方針に譲って、この中にあまり書いていなくて、実は前回の重点計画においては、ブロックごとの地方整備方針を書いたんですが、今、おっしゃったように、非常に意思決定の仕組み、それから地方の参画その他の問題もあり、結果的にこちらのほうが閣議決定であるのに対して、地方のほうで決めた参考資料という扱いになっています。これからいろいろな関係筋との調整になりますが、果たしてどこまで上に上げられるのかということはあるんですが、きょうの委員の先生方、特にご異論がなければもう少しブロックという言葉を入れて、地方においてどういうふうにやっていくかということがすごく大切だということをもう少し強調しておきたいと思います。

【金本委員長】 その点、社会資本整備をブロックごとにとということと、ブロックに住んでおられる方にとってのいろいろな社会資本サービスのスループットが改善ということと、若干乖離する面があって、しばらく前に航空分科会でもあったんですが、大分の工場からどこの空港に持っていくと一番安いかと。成田が一番安いと。福岡は高いと。時間的にいいのは関空だといったことがあって、九州ブロックで貨物空港をがんがん整備しろといっても、マーケット全体を見るとあまり合理的じゃないかもしれないといったことがございますので、この辺は実際現実をちゃんと見てやっていただく必要があるかなという気がいたします。

そのほか、何か。

【山内委員】 何点か指摘させていただきたいんですけども、今回のポイント全体を見ると、今出た評価ということがかなり重要になるかなというふうに思っていて、事業評価、政策評価、いろいろな形で評価という1つの方法が具体化してきたわけですが、

特に社会資本については、投資のときにB/Cなり、そういった形での評価軸が一本入って、それ以降随分鎮火したというふうに思っていますけれども、今回、重点計画をつくるに当たって、いろいろな側面で評価というものが出てきて、仕組みを明確化する必要があるんだなと思いました。1つは、例えば事業評価で再評価をやるわけですがけれども、それについては一定の方向が出ているというふうに思っていますけれども、例えばその問題とほかの問題を合わせたときに、同じ考え方に統一化されているかどうかとか、そういったことをこれから少し精査する必要があるのかなと思っています。

特に次に申し上げるのは、維持更新の問題なんですけれども、維持更新の問題なんかも、これから維持更新が大事なのはわかったし、ライフサイクルコストでというのはわかるんですけれども、どういう基準で維持更新の優先順位のプライオリティをつけていくのかとか、そういった問題が出てくると思うんです。だから、それを含めて評価の問題というのは非常に重要で、これをどういうふうにするかということです。

それからもう1つは、調達という概念を入れられて、今までの公的な公共事業の発注方式の概念を変えるんだという、非常にすばらしいことだと思うんですけれども、その中でおっしゃっていらっしゃいますのは、総合評価の落札方式というの、ある意味ではかなりの評価を含むわけなんです。ですから、その意味でも評価というのが出てくる。ですから、そういった総合評価の統一性というか、あるいは基本的な考え方、仕組みを明確化する。別にここの報告書の中でそのことを具体的に書くということではないと思うんですけれども、そういうことが必要だということはどこかで指摘があってもいいのかなと思っています。それが1点目です。

2点目は、今、ちょっと申し上げましたけれども、維持更新について、これもかなり明確に今回の重点計画の中に出てくるわけで、極めて重要なポイントだというふうに思っています。ただ、ここでも今申し上げたように、評価の導入をどうするかということです。先ほど言いましたように、ライフサイクルコスト的な評価というのものも1つ考えられていて、その中で維持更新をどういうふうにするかということはあるんですけれども、例えば、今、ストックとして我々が持っている社会資本をくまなく維持更新をうまくやっていくということはほとんどあり得ない話だと思うんです。その中でどういうふうを選択していくのかとか、あるいは道路の場合であれば、例えばネットワーク上でどの地点を優先していくのか、そういった評価が必要で、特に計画を明確にする必要があるんじゃないかと思っています。

おそらく維持更新については、皆さんが重要である、あるいは今後喫緊の課題であるということの認識はお持ちなわけですが、具体化してどういうふうに維持更新をやっていくかということについて、もう一步踏み込んでいいのかなというふうに考えています。

特に、これは細かい点ですが、維持更新のところでPFIのことが触れられていて、私自身はPFIに興味を持っていろいろやっていますので、そのことで申し上げたいんですけども、PFIというのはスクラッチでやるほうがどちらかというと効果が出るんです。既存の施設についてPFIを入れるというのは、おのずと限界があるということなので、もちろんそれでもよろしいんですけども、既存の施設のところだけPFIが出てくると、PFIの本来の姿が見えてこないかなというふうに思っています。

それが維持更新関係なんですけれども、最後にもう2つ、イノベーションのことなんですけれども、政府全体の方針としてイノベーションというものが重要視されていて、今回の案でもイノベーションがたくさん出てくるわけですが、具体的には3カ所です。8ページと11ページと16ページにイノベーションの話が出てくる。8ページは考え方で、11ページ、16ページは具体的な政策の中でどうしていくかということが書いてある。これは重要なことだと思います。

1つは、8ページのところで割合イノベーションは一般的なことなので、ここでは方向性が一応出ているんです。先ほどご説明の中で、例えば道路関係のICTというのは、ハードだけではなくてソフトも含めて共通基盤を提供していくというご説明があったので、実はこれはとても重要なことかなと思っています。というのは、後のほうの11ページと16ページのほうでは、社会資本の整備とか、あるいは維持更新についてイノベーションの価値をうまく使っていきたいという表現になっているんですけども、もうちょっと社会資本の政策を考えるときには、積極的に踏み込んだほうがいいのかなというふうに思うんです。8ページのところでは若干それが書いてあって、要するに社会的なイノベーションを引き出すために、まさにイノベーションのインフラとして社会資本は何ができるかというような指摘になるというふうに8ページのところは思えるんです。それがもう少し具体的な策として出てもよろしいのではないかと思います。

1つは、もちろん先ほど言いましたように、社会資本の中でイノベーションを進めるということは重要ではあるけれども、それだけではなくて、例えば社会でどういう経済構造が変化していくとか、重点作業が変化していったと、こういう中でインフラが何を受け

ていくかという視点だと思うんです。例えばこのところの10年、20年のトレンドでいえば、だんだんものづくりからソフトになってきましたとか、あるいはネットワーク型の産業の重要性が増してきて、特にネットワーク型の産業のイノベーションが重要であったということが言われているわけです。これはもう既にある意味では過去の政策なので、今からということではないと思うんですが、例えばネットワーク型産業でも、電気通信なんか伸びていくときに、社会資本としてどういう形でそれに基盤を提供できたかと。さっき言ったのはソフトの面なんですけれども、両方の面でイノベーションを支えるような仕組みを社会資本の重点計画の中の1つの視点として取り入れていくということが重要ではないかと思っています。それが3点目です。

最後は簡単な指摘なんですけれども、今回早期に概成する事業を明確化と、これも非常によい発想であって、ある意味では森地先生がおっしゃった時間的な軸の中で何をしていくんだと、こういうことを明確にされるというのは非常に重要だと思うんですけれども、これは無理かもわからないんですけれども、あえて言うと、この中でもう1つ、要するに資料の3-2の斜線をかけたところの中でも優先順位があるのかなという気もしないことでもないんですが、なかなか難しいかなというところです。以上です。

【金本委員長】 もう時間も余り残っていませんので、残りの方。黒田委員。

【黒田委員】 すいません。1点質問と2点意見を述べさせていただきたいんですが、まず先ほどから何回か出ているんですが、今、地方で詰めておられる地方ブロック計画における社会資本整備の考え方と、ここでやろうとしている社会資本整備との整合を時期的にもいつとって、どういう形で出てくるのかということをもまず1点お聞きしておきたい。それをお答えいただいた後、2点ご意見を申し上げたいと思います。

【石井政策課長】 最初にちょっとご説明をいたしました。今、この全国計画についても、今、おっしゃった地方の計画というのは、社会資本の国土計画……。

【黒田委員】 社会資本の整備計画で。

【石井政策課長】 時期的には、全国計画の策定作業と同時並行的に地方において、例えば指標で道路を全国で舗装率であるとか、これをどうするといったときには、それを各ブロックのほうにブレイクダウンする。当然ブレイクダウンするとそれは一緒ではなくて、早いところと遅いところが出てまいります。こういう作業を同時並行的にやっております。この全国の指標をある程度固めてくると同時に地方でも議論をして、できましたら私どもとしてはでき得る限りは閣議決定を来年の夏にしますが、それと相前後するぐらいの

時期に、地方ブロックの指標も整理をしたいと思っております。

【黒田委員】 スケジュールはわかりました。そうしますと、問題なのは、例えばの例で申し上げますと、この安全・安心で、首都圏近々に地震が来るということに対して、国としては、実はこの首都圏に重点投資してやっていくんだというふうにするのか、実はこういう首都圏の機能はブロック計画でこっちに持ってきておいたほうがいいよということであるのかという戦略の選択ができないんじゃないかなというふうに思うんです。

それがスケジュールに関連する、私が最初に疑問に思っていた1点なのですが、あと、今回まとめていただいていることについて、2点ご意見を申し上げたいんですが、実は先ほどから何度かご指摘されていますように、それぞれの指標、重点目標を達成するために、ハードとしての投資と、さらにソフトへの投資があるというご指摘が続いています。ただ、この制度の問題とか、国としてはこういう方向に重点整備するよと。あるいはこういう予算額を概算要求で考えていくよといった場合に、当然地方の負担というものがあるわけですが、地方がついていけなかったら全部実現できないんです。こういうことはどう考えておくのかということです。

それから、分野横断的な指標とも絡むんですが、それぞれの目標指標ですね。かなり数値目標が出ているんですが、これは前にも申し上げたことがあります、それぞれの目標の達成度を割り出すためのデータをわかる例でよく言いますが、例えば港湾だったら港湾緑地という名目でいっぱい公園が整備されます。これは公園法の公園じゃありませんから、多分達成指標の中に全部無視されてしまうと思うんです。こういうことが他分野関係でたくさんあるんじゃないかなというふうに思いますが、そのあたりの指標の整理については、考え方の横断的じゃなくて、整理するときと横断的な整理の仕方も一緒に合わせて考えていただきたいなど。以上でございます。

【金本委員長】 ちょっと時間の関係で、ほかの方々の御意見も全部出して頂いてから、お答えできる場所はお答えいただくという形にしたいと思いますが、越澤先生、どうぞ。

【越澤参考人】 幾つか絞りまして、1つは今回の中で、良好な景観の形成ということが非常に重視されるということで、大変結構なことだと思います。よろしくお願ひします。ただ、それに対応した指標の作成とかがいろいろ出てくると思ひまして、それを含めて、例えばいろいろ検討中の指標というのが今回の資料にあります、この委員会も次回で解散ということになりますので、この指標についての検討は今後どうされるのか、伺いたいことがあります。

それから、この景観形成等に関係することで、例えば今回の資料の中では、地域の特性を生かした町づくりに関する指標とか、あるいは景観計画の取り組みをする時期の割合と、これがおそらく該当するのかなと思いますが、1つ例えばということで申し上げますと、国民にわかりやすいということで言えば、実は日本の都市はほとんど約400年前にできております。安土桃山時代から関ヶ原、江戸の初期ですね。大体ほぼ400年の歴史はあと数年で過ぎていくと。ですから、各地で築城400年ということをよくやっているわけでありまして、その数は約300諸侯ということで、母数が決まっています。ですから、そういう都市の中心的な、例えば熊本がやっているような本丸御殿の復元とか、高松では天守閣の復元をいたします。それから、ほんとうの地方都市ですと、織田家が数万石が落とされたときの、群馬県のほんとうに小さな地方都市ですが、小幡では庭園が復元されています。

ですから、そのような地方の400年たっている都市の城地など中心部の一定程度の再生です。別に400年前の姿に戻す必要は全然ありませんが、姫路とかも含めて、幾つかのところはほぼできているわけですが、これは指標にすれば単純明快に出てきます。ですから、そのようなところはやはり実際のシンボリックな歴史な都市空間の再生は国民は望んでいると思いますし、観光振興上意味があるし、数も明確に出てくるということで、景観計画の策定区域の割合というのも私自身も関係していましたので必要だと思いますが、多分ぴんとこないというのが正直なところでありますので、むしろそういうところを何か工夫してほしいと。

それからもう1点は、やはりこの中で国としての意思を出す、政府の意思を明確化するという文章も出てきますが、これは大変いいと思いますが、その中で1つ、黒川先生の視点とは全然別のことで申し上げますと、10ページのほうに阪神淡路大震災クラスの大規模な地震に対してということで、これは主に耐震化というか、個別建物の施設が被害を受けないということですが、というより、やはり東京であれば首都の中核機能が維持されると。それから、特に中央の拠点都市、それから県庁所在地クラスの都市の中核機能が維持されるということがやはり国民生活の安全にとっては大変重要ですので、何かそのような表現ができないのかと。特に東京については、やはりこの麻布とか青山とか、こういう国際的ないろいろな施設のある一帯が地域として維持されることが国際関係上大変重要ですので、たまたまこの会場は渋沢栄一郎の跡ですが、こういうところで開催しているということで、ちょっとそういう点を感じました。

それから、もう1点は言い放しです。前回は1回言った記憶があるんですが、今回、東アジア・ゲートウェイということで、安倍内閣の姿勢もあると思いますので、出ているのは大変いいと思いますが、一方では、日本で従来大変欠けているのが、サハリンを含めて、今回カザフスタンに大臣が訪問しましたが、自然エネルギー外交上の、特に大国と言われていないトルキスタンの諸国とか、アラブ以外の国についての関係が日本政府は大変希薄でありました。またその航空路を含めて無いと。ですから、行き来もしにくいということでありまして、そこら辺はぜひ、ウラル・アルタイ地域全体の視野を入れるということ、今後ぜひどこかの頭に置いておいてほしいと。それは具体的に航空路開設の問題と大変密接に関係すると思いますので、国交省の政策としても関係があるということでございます。

それからもう1点、すいません。たまたま気がついたことで言いますと、国内航空の事故発生件数というのは、私は社会資本整備重点計画の指標ではないと思います。ボンバルディア社の設計の問題であったり、航空会社の機体の保守管理の問題であったり、JR西日本のダイヤの過密がどうかとか、最近毎日のようにJR東日本は事故発生しています。これは人身事故が半分ぐらいあるような感じがします。ですから、これは重点計画ではないと思いますので、これは純粹にこういう事故発生の防止ということをしてストレートにやっていただく話であって、社会資本整備の投資と効果について議論している計画だと私は理解していますので、このような指標ではないんじゃないのかなと。国交省としてはきちんとどこかで打ち出して、厳しくやっていただきたいと思います。以上でございます。

【金本委員長】 では、藻谷さん。ごく短くお願いします。

【藻谷委員】 申しわけありません。遅刻してきて、来たアリバイではないんですが、全体を書きかえろという話ではございません。ただ、今回この両方を見比べて、3-2のほうには書かれているけれども、別表の指標としては載っていないものが幾つかあるので、それを3-2に載せろということではなくて、非常に過渡期的で、次の計画には載せられるのかなと。ただ、そういう議論があったというのを議事録に残すのはいいかと思しますので、ちょっと一言言いたいのですが、これは既にほかの委員からご指摘があったことなんです、コンパクトシティであるとか、更新ということに対することが今回ようやく意識的に出てきて、それが別表の指標にはまだなかなか載らないんだなということを改めて思いました。

何で載らないかという、理由は簡単で、1つは、政府は成長戦略と言っているかたわ

ら、シュリンク戦略を同時に立てるのが大変難しかったんだろうということを、これは政府が少し方針を変えてから課題になるんですが、具体的には要するに高齢化と言っているんですが、そうではなくて、これは人口減少と高齢化という言葉が出てくるんですが、実は大きな勘違いで、今、日本で起きていることの最大の問題は、生産年齢人口の減少なんです。高齢化と言っていますけれども、違うんです。生産年齢人口の減少なんです。生産年齢人口が東京でも減っているし、地方でも減っております。地方のほうが減り方が激しいですが、首都圏でも既に10年前から減っているわけでありまして。

そして、団塊の世代が60歳を越えました。5年後には65歳を越えて、生産年齢人口から外れていきます。そのときには、だれが見ても非常にはっきりわかってくるんですが、具体的にどういうことかという、生産年齢人口あたりの社会資本インフラストックが維持できるかという問題になるわけでありまして。つまり、わかりやすく言うと、東急田園都市線が複々線化をなぜしないか。生産年齢が減ると、客が減るからです。つまり、ストックをあまり大きくしておく大変なことになるので、やらないようにしておこうということを、今、民間事業者は考えているわけなんです。地方では具体的に生産年齢人口がもうかなり減っているもので、例えば病院ストックが維持できない、統合しようという話になります。

遠からず東京でも同じ問題が起きるわけでありまして、やはりその延長に前向きに言うコンパクトシティというのがあって、つまり、コンパクトシティ化することによってインフラの総量を減らしつつ、消費者に対する効用は何ら減じないということがコンパクトシティであります。そういうのが萌芽として出たんだけど、まだ指標化されていないんだなど。しろということではなくて、次はされるだろうなということ、生意気なんです。申し上げました。終わります。

【金本委員長】 時間も大分超過しておりますので、レスポンスは各委員に個別にということで、あと残った課題については、また次回の取りまとめのときをお願いするという事で締めさせていただければと思います。それで、あと今後の予定について、お願いいたします。

【深澤政策企画官】 先ほど資料4でご説明いたしましたけれども、今回の議論を踏まえまして、次回6月21日に基本問題小委員会と計画部会、合同という形で開催させていただきたいと思っております。その計画部会で、21日に取りまとめをお願いしたいと思っております。その結果を7月12日の社会資本整備審議会交通政策審議会の本審議会、

合同で開催させていただきますけれども、そこで報告をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

なお、資料の中でご説明すればよかったですけれども、重点計画、海岸あるいは交通安全との関係で、農水省あるいは警察庁とも関係するところもございます。事務的な調整は始めておりますけれども、今後よく連携をしながら、策定作業のほうを進めていくということを申し述べさせていただきたいと思っております。以上でございます。

【金本委員長】 では、次回には取りまとめの予定でございますので、何かお気づきの点がございましたら、文書等で事務局のほうにお願いいたします。あと、個別に事務局のほうからご意見を伺いに参るかもしれませんが、よろしくをお願いいたします。

それでは、きょうはこれぐらいにさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —