

社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会（第12回）

2010年9月8日

【中田政策企画官】 それでは定刻となりましたので、ただいまから第12回社会資本整備審議会及び交通政策審議会計画部会合同会議を開催いたします。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。冒頭の進行を務めさせていただきます総合政策局政策課中田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、まずお手元の資料を確認させていただきたいと存じます。配付資料の一覧、議事次第、配席図のほかに、資料1から5まで、参考資料については参考資料1と2をお配りしております。配付漏れ等ございましたら、お知らせいただきますようお願い申し上げます。

本日は、総員24名の委員がいらっしゃる中、13名以上ということで、定足数を満たしてございますので、社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通政策審議会令第8条第3項により定足数を満たしていることを、まずもってご報告申し上げます。

また、議事の公開につきましては、本日の会議は報道関係者の方々に傍聴いただいております。あらかじめご了承を賜りますようお願い申し上げます。

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

【福岡部会長】 福岡でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、議事に先立ちまして、馬淵副大臣から一言ごあいさつをいただきたいと思います。

【馬淵副大臣】 本日は、皆様方、大変お忙しい中、この社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会、ご参集いただきまして、心から御礼申し上げます。

先般7月26日、合同総会におきまして、前原国交大臣からは、この社会資本整備重点計画の見直しについて付議されたところでございます。この計画部会としては、単独の開催ということで本日が第1回目となりますが、皆様方には、私からもまた、政務三役からお伝えさせていただきましたとおり、政権交代によって新たな社会資本整備のあり方というものが問われてまいります。国土交通省は、4省庁が合併再編され、まもなく10年を迎えようとしております。この間、社会資本整備におきましては、それぞれ各省庁にお

いて行った事業の統括連携というものが中心で行われてまいりました。しかし、今回、改めて政権交代後、重点計画を計画部会で議論する中で、そもそも社会資本整備のあるべき姿、まさに国家の背骨たる、この国の根幹たる社会資本整備のあり方そのものの議論をしっかりとさせていただきたいと思っております。先般の総会にご出席いただけなかった議員の方々、また、ご発言いただいた委員の方々の、そのこの社会資本整備審議会の中における社会資本整備重点計画、このあり方については、大変積極的な、計画そのものに対するご意見というものをいただきました。先般お配りいたしましたスケジュール等ございますが、ぜひ皆様方には、本来のあるべき姿を徹底的にこの場で議論していただいて、その上で、スケジュールはともかくも、まず国民の代表たる私たち政務三役、さらにはこうして審議に参加していただいている計画部会の先生方のご意見を集約した形で、しっかりとお示しできる計画を皆様方につくっていただきたいと思いますと思っております。私どもは、今後、こうした皆様のご意見をしっかりと受けとめながら、政務三役としても、全力で邁進させていただきます。どうか、皆様の忌憚のないご意見、ご審議よろしく願いいたします。本日はどうもありがとうございます。

**【福岡部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、議事に入りますが、事務局からの説明の前に、私から一言申し上げます。

ただいまもお話ありましたが、7月の総会の席上だけでなく、総会後も個別にさまざまな意見を事務局に提出いただきました。それらの意見を見てみますと、そもそも、重点計画は必要なのか、検証すべきではないか、重点計画を見直す前に、まずはこれまでの計画の評価をするべきではないか、全体のビジョンについてもっと議論をするべきではないか、こういったご指摘がありました。そこで、本日は、第12回計画部会として、見直しの議論を本格的に始めるに当たり、まずは重点計画の指標のフォローアップ、社会資本整備重点計画策定の経緯や、その目的、計画の内容などについて確認したいと思います。その上で、これまでの社会資本整備重点計画の課題や、計画を評価する際の視点について、議論を深めていきたいと思っております。

それでは、次第に従って議事を進めていきます。

まず、社会資本整備重点計画の指標のフォローアップについて、事務局から説明をお願いします。

**【川中政策評価官】** 政策評価官の川中でございます。まず、お手元の資料2に基づいて、社会資本整備重点計画のフォローアップについて説明いたします。フォローアップ関

係の資料は、資料2-1の一覧表、資料2-2の事例、それから資料2-3の政策チェックアップ評価書の3点でございます。

それでは、資料2-1と資料2-2に沿って、簡潔に説明させていただきます。

まず、資料2-1ですが、これは55の指標の評価一覧となっております。

1ページにありますように、評価に当たっては、平成21年度1年間の進捗状況について、AからCで評価するとともに、今後の施策の取り組みについて、1または2で分類しております。具体的には、Aについては指標の実績値が目標達成に向けた成果を示しているもの、いわば順調なもの。Bは、指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していないもの、順調でないもの。Cについては、実績値が集計できないなどの理由により、判断できないものです。結果としましては、全体ではAが約8割、Bが2割、Cについては1指標のみとなっております。A、B、Cというのは、現時点での実績値の推移に着目したものでありまして、今後どのように取り組むかに着目しているのが1または2の分類であります。今後の施策の改善の方向を示しているものが1で、現在の施策を維持するものが2となっております。

2ページ、3ページ目にあるのが一覧表ですが、先ほど説明しましたAからC、1または2の評価を、55の指標について示したものです。55の指標ごとに、左側のほうに初期値として、主に平成19年度の実績値、真ん中に平成21年度の実績値と評価、右のほうに、平成24年度に達成すべき目標値を記載しております。これが資料2-1です。

次に資料2-2をごらんいただきたいと思います。これは、55の指標のうち幾つかの事例を示したのですが、55のすべての指標について個別に分析はもちろん行ってまして、それは資料2-3でごらんいただくことができます。この資料2-2では、航空、港湾、道路、河川、都市にかかわる5つの指標を取り上げております。

まず、2ページをごらんください。2ページが指標1です。指標1が「国際航空ネットワークの強化割合」というのを取り上げております。この指標では、首都圏空港である羽田と成田の2空港の、空港容量の増加を測定しております。初期値が、平成17年度の49.6万回、21年度の実績は52.3万回、目標値は22年度以降、安全性を確保した上で段階的に17万回増とされています。現状分析のところをしてみると、成田空港の平行滑走路の北伸事業によりまして2万回の容量が増加するなど、整備事業が着実に進んでいるということですので、A-2と評価したところであります。今後の取り組みについても、羽田空港は、本年10月末の供用開始に向けて再拡張事業を推進することとしており

ます。

次に3ページですが、指標2の「スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率」です。この指標は、スーパー中枢港湾におけるコンテナ1個当たりの港湾コストを、平成14年度を基準にして、平成22年度に約3割低減させることを目標としております。現状分析のところを見ていただきますと、平成20年度の実績値は2割弱程度の低減となっております。リーマンショックに端を発する経済危機が影響を与えているものの、その後新興国を中心に景気が回復傾向にありますから、コンテナ取り扱い量は増えると考えられます。また、選択と集中に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定及び実現に向けた施策を行うこととしておりますので、A-1と評価しております。

次に4ページ、指標5「三大都市圏環状道路整備率」です。都市部の渋滞対策に大きな効果を上げる環状道路ではありますが、この指標では、三大都市圏における環状道路の計画延長に対する供用延長の割合を測定しております。初期値である19年度は53%、21年度には実績値として54%となっております。目標値は24年度の69%です。現状分析のところを見ますと、21年度の新規供用延長は、首都高中央環状線、圏央道、東海環状自動車道の計15キロメートルで供用されたことが書かれております。整備が着実に進捗していることからA-2と評価しております。

それから5ページですが、指標23「土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数」です。全国の土砂災害危険箇所において、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業を実施することによって、土砂災害から保全される施設数を指標としております。初期値が平成19年度2,300カ所、目標値が24年度3,500カ所となっております。現状分析としましては、平成21年度に2,450カ所と着実に増加しているものの、現在のトレンドでは目標達成が困難であることから、B-2と評価しております。

最後に6ページです。指標11の「まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率」です。集約型都市構造を目指す都市において、都市交通や土地利用誘導などのまちづくりにより、基幹的な公共交通の駅、停留所から一定の圏域内に居住している人口の割合を、将来的に75%まで改善するというを目的にして、平成24年度までに各種事業の推進によって見込まれる改善割合を目標値11%と設定しております。取り組みとしましては、都市地域総合交通戦略の策定と、これに基づく事業の推進を図ることとしております。平成21年度時点で実績値は出ておらず、進捗は判断できませんので、Cの評価になっております。実績値が出るのは24年度となります。

以上、事例として5つの指標を簡単に紹介させていただきました。55すべての指標の評価については、資料2—3をごらんください。フォローアップについては以上でございます。

【福岡部会長】 ただいまの事務局からの説明に対して、ご質問ご意見等がある方もいらっしゃると思いますが、後ほどまとめてご意見、ご発言いただきますようお願いいたします。

次に、社会資本整備重点計画の策定経緯等及び見直しの論点について、事務局から説明をお願いします。

【澁谷政策課長】 総合政策局の政策課長の澁谷でございます。よろしくお願いいたします。

では、資料3をおあけいただきたいと思います。「社会資本整備重点計画の策定経緯等について」という資料でございます。前回も合同会議のほうで簡単にご説明があったところでございますが、計画部会での議論を実質的にスタートするに当たりまして、改めて私のほうからご説明させていただきたいと思います。

資料3の1ページをおあけいただきますと「社会資本整備重点計画ができるまで」というのがありまして、道路、交通安全、空港、港湾など9つの事業分野別の計画がかつてはあったということが書かれています。その長期計画に対する批判というのがありまして、予算配分の硬直化を招いている、計画が縦割りで相互連携が不十分とございますが、すみません、この資料の4ページに飛んでいただきますと、4ページに「前長期計画と現・社会資本整備重点計画の指標」というものがございまして、この左側に幾つか書いてあります。これが平成15年に現在の社会資本整備重点計画の第1次がつくられておりますが、その前にあったいわゆる長期計画でございます。例えば道路でいいますと、道路整備5カ年計画というものがつくられておりまして、平成10年度に策定された5カ年計画では、向こう5年間の道路整備の総額4兆6千200億円、新規の供用延長が、例えば高規格幹線道路で1,360キロとか、例えば都市公園の7カ年計画というものがございますけれども、総額2兆7,800億円、住区基幹公園6,400ヘクタールといったような形で、俗に言う事業費、インプットの指標と、あとどれだけ整備するのかというアウトプット指標、これが示されておったわけでございます。この中で、赤く書いてあります道路とか交通安全とか港湾とか、これは法律、緊急整備法で法律に基づきまして計画がつくられていたものでございます。9本のこうした計画が、もともと5カ年計画が橋本内閣のときに7に延

びたものもありますけれども、というものがあつたものを一本化したというのが、平成15年からあります社会資本整備重点計画でございます。

すみません、また1ページに戻っていただきまして、平成15年度から19年度までが第1次の社会資本整備重点計画、平成20年度からが現行の重点計画でございますけれども、この際に、対象とする社会資本整備が、当初の9つから広がりまして、道路、交通安全、鉄道、空港、港湾、航路標識——これは海上保安庁の施設ですが——、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸と、こうしたものを対象とするということにしております。それから、平成15年度からの、第1次のときからの措置でございますが、もともとあつた長期計画と違ひまして、事業費は記載しない、そのかわりに、今後5年間で実現する社会資本整備の目標をアウトカム目標という形で、成果目標という形で示すんだということでございます。どんな目標かというのは、先ほど政策評価官のほうから、フォローアップの中で一部をご紹介したところでございます。それから、馬淵副大臣のごあいさつにございましたが、当初の重点的な目標というものは、むしろ国交省ができて旧4省庁が一緒になったということもありまして、なるべくその事業間の連携、従来の5カ年計画が縦割りだったということもあって、連携というものを強化しよう、ということが特にうたわれていたということでございます。

2ページを見ていただきますと、2ページは、これは国土交通省ができたときに、平成13年1月なんです、「国土交通省の使命、目標、仕事の進め方」というものを、国交省ができる実は2年ぐらい前から準備をしておったんですが、これが示されております。アメリカの連邦政府のG P R Aに基づきまして、各役所が、ミッションとストラテジック・オブジェクティブと、それからまさにマネジメント改革の基本方針というものを、各役所の戦略計画として、1992年からずっとつくっていたというものを参考にさせていただいて、こういうものをつくらせていただいたんですが、その中で、国交省道路局、鉄道局、航空局といったような、そういう縦の目標ではなくて、横断的な目標を定めようということで、暮らし、経済社会、安全、環境、地域といったような横断的な目標を掲げまして、今後多少の変化がありますが、例えば予算の整理等について、大体こういった柱で国交省の政策を整理させてきていただいているというところでございます。

3ページを見ていただきますと、前の5カ年計画との違いをまた改めてここに書かせていただいているんですけれども、3ページの左のほうの真ん中の箱に書いてありますが、事業分野別の計画9本を一本化して、横断的な重点目標、例えば近年発生した床上浸水の

被害戸数のうちいまだ床上浸水のおそれがある戸数の減少、これは例えば河川と下水道と両方の共通する目標、連携して実現すべき目標ということで、こういう事業間の連携というものに十分な配慮をしたということが特徴だということが書かれています。

4 ページでございますが、先ほどちらっと左側だけ見ていただきましたが、右側を見ていただきますと、現在の計画の重点分野が、活力、安全・安心、暮らし・環境、これは国交省のミッションと横断的な柱という、国交省ができたときに各局の連携というものを重点的に図ろうということをつくった大きな柱に沿った形になっているということでございます。

5 ページは、以下参考になりますけれども、公共事業関係費が、これ国交省が発足してからずっとこう減っているということでございます。これは前回、政務三役のほうからご説明したとおりでございます。

それから6 ページでございますが、例えばどういう連携があるかということですが、旧建設省、旧運輸省の事業として、港湾と道路というものを例示に挙げさせていただいておりますが、私も整備局に勤めたことがあります、やはり現場では、かなりそこは気を使っているといえますか、配慮してお互い連携しながらやっていこうということは、かなり気をつけて留意していると私も感じましたが、例えばこれ、道路の整備をする際に、港湾から大きなコンテナが通るわけですが、トンネルが小さくてなかなか通りにくいといったときに、道路のほうの計画を港湾のニーズを十分踏まえた上で連携してやっていくと、こういうような事業が、これ現実に行われているということでございます。

それから資料4を見ていただく、これ1枚紙になってございます。前回の合同会議と、それからその後、私どもの事務局のほうにいただいた、かなり多数ご意見をちょうだいしてございます、各先生方の、委員の皆様方のご意見を、ざくっと大きくくりで整理させていただいたのが、この左側の欄に書いてあるものでございまして、非常に厳しい、根源的なご意見を多数いただいております。重点計画は何のために策定するのか、そもそもどういう点を重視すべきなのか、重点分野ってどういうものに設定すべきなのか、それから、社会資本整備の進め方について何を目指すべきなのか等々でございますが、これについて、現在の計画に何と書いてあるかということが資料4の右側に書いてございます。

何のために策定するのかということですが、現行の第2次の計画の閣議決定文の冒頭にこのようなことを書いています。「計画期間中、どのような視点に立ち、どのような分野に重点をおくのかといった「整備の方向性」を明確にする」。2点目「その方向性を踏まえて、

社会資本整備に関する「政策目標」とその実現によって国民が享受する「成果」を示す」。3つ目「限られた財源のなかで効果的かつ効率的に社会資本整備を実施するための取組を明らかにする」ということが、何のためにということの答えとして、現行計画に書かれているということでございます。これ、いい悪い等のご意見、あろうかと思いますが、そうした点について、この部会においてご議論いただければ幸いです。

それから、重点分野については、既に資料3でご提示いたしました、活力ある地域経済社会、安全・安心、暮らしと環境、ストック型社会への転換の4つが現行計画の柱になってございます。

それから、指標はアウトカム指標だということですが、これも政策評価官の説明にあつたとおりでございますが、こうした指標がいいのかどうかということも、また議論の1つの大きなテーマではないかと思えます。

それから、社会資本整備を進める上でどういう点を重視すべきかということで、この現行計画の第3章というところに、この現行計画というところに丸が7つございますが、私が言うのも何ですが、大変立派なことが、ものすごく立派なことが書かれていまして、各委員の先生からこの場で、ああするべきだ、こうするべきだと、いかなることを言われても、必ずどこかに引っかかるような書きぶりを、非常に上手な書きぶりをと、自分で言うのも何ですけれども、そういうようなことになっておりまして、社会資本整備事業においては効率性が大事だとか、公共調達の改革が大事だとか、多様な主体の参画、透明性・公正性の確保、価値の高い社会資本整備に向けた技術開発の推進、民間能力・資金の活用、それから、一番最後のご意見で、地域主権との関係、これも複数の方からどうなのかというご指摘をいただいておりますが、これについても、国と地方の適切な役割分担による社会資本の整備ということが、少なくとも項目は皆入っているということございまして、これも、書かれていることは立派だけれども、ほんとうにそのとおりになっているのか、なっていないとしたら何が足りないのかといった点も、また議論の対象になるのではないかと思えます。

それから、現在の社会資本整備重点計画の決定手続については、これは法律に基づきまして、閣議決定ということでございます。これは国土形成計画法でありますとか、さまざまな各種の行政計画法、災害対策基本法とか、各種の行政計画を参考にして閣議決定という形にさせていただいたと、当時の国会の答弁でなされております。

それから、多様な主体の参画ということで、パブリックコメントを募集したり、都道府

県の意見を聴取というのは、一応これが手続上そういうことになっておるわけでございます。

すみません、資料5でございますが、最後に、最近の国交省の、昨年の政権交代以来の新しい取り組み、幾つかご紹介させていただきたいと思います。

資料5の1ページでございますが、馬淵副大臣、急用で席を外されておりますけれども、これも馬淵副大臣等政務三役のご指導で、国交省所管公共事業の事業評価の改善というのがなされておりました、事業評価というのは、平成10年からずっとやっておりますが、予算化される新規事業採択時評価というのが1ページの真ん中辺にございます。新しく新規に予算をつけるときに、その新規事業として予算化されて採択されるときに、費用対効果分析、いわゆるB/C、ベネフィット・コスト・アナリシスをするというのは、これはもう平成10年からやっておるわけでございますが、この新規事業採択時評価をする前に、例えば道路であれば、都市計画とか環境アセスメントの手続に入る前に、計画段階の評価、これは道路を整備するというのは何かのために整備するわけで、その何かというその政策目的を実現する上で、ほかの代替案というものと比較をするべきではないか。この新規事業採択時評価以降の流れでいきますと、もうかなり都市計画の手続も進んで、ある意味、事業をすることを前提に、B/Cがどうかという、そういうチェックはされるわけですが、もうちょっと手前で、事業ありきではない評価というもの、政策目標を実現するための手段として、何がそもそも適切かという、そういう観点の評価が必要ではないかというような指摘をいただいております、これについて、今年度から一部既に施行が行われているところでございます。また、事業評価、新規事業採択時評価以降についても、国会審議に資するために、事業の評価の実施時期を前倒したり、再評価のサイクルを短くしたりと、こういったような改革も進めてございます。

それから2ページでございますが、これはダム、今後の治水対策のあり方に関する有識者会議というものが、前原大臣のご指示で設置されておりました、現在この有識者会議のほうで、個別ダム検証の進め方等の案というものが提示されてございます。これはまだオーソライズされたものではございません。パブリックコメントにかけた内容でございます。とりあえず今月中を目途に中間とりまとめということで、現在議論が進んでいると伺っておりますが、この個別ダムについても、ダムありきではなくて、例えば、ちょっと小さい字で恐縮ですが、真ん中のほうに、複数の治水対策案を立案とあります。治水安全度を向上させるという政策目的を実現する上で、[カ]というところの(2)ですけれども、ダム

案とダム以外の案を立案するというところで、ダム以外の案とダムをつくるという案を比較検討するということを、ここで提言されているわけでございまして、その際の評価軸というものが[ケ]というところに書かれています。

これは次の3ページを見ていただきますと、これは非常に小さい字で申しわけないのですが、3ページにはこの評価軸と評価の考え方についてということでございまして、安全度、コスト、実現性、持続性、柔軟性、地域社会への影響、環境への影響等々の評価軸と、それぞれの評価の考え方というものが示されておりまして、要するに、従来のB/Cだけの評価ではなくて、こうした総合的な観点の評価というものをすべきではないかということが、これ、例えばダムについて示されているところでございます。

それから4ページでございますが、これは港湾でございまして、「国際コンテナ戦略港湾・国際バルク港湾の選定」と書かれています。これも、国際競争力の強化という観点から、国際コンテナ戦略港湾、国家戦略として国際コンテナ戦略港湾を、釜山等に負けない、そういうものをきちんと、国としてやるべきではないかということで、そのためには一定の評価を行って、対象となる港湾を選定、絞り込むべきだということで、これは実は既に阪神港と京浜港の選定が行われておりますけれども、その際に、例えば計画書を出していただいて、コストの低減でありますとか、荷主へのサービス向上等々、幾つかの評価基準のもとで、目標としては釜山港、シンガポール港に伍するサービスの提供を目指すだとか、アジアにおけるコンテナ物流の動向等との、そうした比較を、各提案を比較させていただいて評価を行ったということでございます。国際バルク戦略港湾についても、同様の形で現在提案をいただいて、選定手続に入っているところでございます。

それから最後、5ページでございますが、大都市圏戦略の策定ということでございます。国土形成計画の中で、各ブロックごとにそれぞれの自立した成長を目指すべきだというのが、現行の国土形成計画の考え方でございますけれども、その際に、やはり三大都市圏を中心とする大都市圏というものが、国際競争力を強化するという、国家戦略としてきちんと位置づけるべきではないかと。これは、私どもの国交省の成長戦略と、政府の新成長戦略の中で位置づけをされてございまして、それを踏まえまして、もう50年前に策定された首都圏整備法などのいわゆる三大都市圏法を、50年ぶりに抜本的に改正して、国家戦略としての大都市圏戦略を策定する、そういうことがうたわれてございます。その中で、特に大都市圏においては、高度経済成長期に集中的につくられたインフラが一斉に老朽化、更新の時期を迎えておりまして、そうしたものの取り扱いについてもどうするかと

ということが、この5ページの左の欄の②というところ、下のほうですが、書かれてございまして、こうした点も踏まえて、この大都市圏の戦略の検討状況とこちらの計画部会の検討状況と連携しながらやっていく必要があるのではないかという、そういうことでございます。

なお、参考資料1に、委員の皆様からいただいたご意見を簡単にご紹介を——すみません、無記名で恐縮ですが——させていただいております。白丸の部分が、前回の会議の後ご提示いただいたものでございまして、すべて福岡座長のほうにはご報告をさせていただいております。先ほどの資料4で、ほんとうにざっくりとした形ですが、まとめさせていただいておりますけれども、そうした問題意識を踏まえる形で、本日以降の計画部会のご議論がさらに進み、それを踏まえて、私どもとしては、宿題をちょうだいすれば事務局としてのさまざまな作業をさせていただきたいと思っております。説明は以上でございます。

**【福岡部会長】** ただいまから、これまでの説明のあった内容につきまして、質疑応答に入ります。それでは、事務局から説明のあった事項について、まずはご質問等がございましたらお願いしたいと思います。じゃあ、よろしく申し上げます。井出委員。

**【井出委員】** 質問させていただきます。説明ありがとうございました。まず、最初のフォローアップのところなんですけど、昨年度も同じことがあったと思いますが、地域ブロック別または都道府県別の成果の達成状況というのは、いつごろ出てくるのかということをお伺いしたいということと、そのブロック別または都道府県別の達成の情報というのは、どのように地方自治体の方々、あるいは住民の方に伝えられているのかという、その情報ルートについて教えていただきたいということが1点あります。

それとあともう一つですが、具体的に資料2-2の事例のところ、Bの評価が出ました、5ページですか、「水害等の災害に強い国土づくり」というところの一番下のところです。今後の取り組みについてということで、厚生労働省と連名で都道府県への協力を依頼し、立地の抑制等について調整をしているということなんですけど、こちら、対象はその施設数が増えてしまいますと、幾らやっても目標は達成できないということがありますので、この立地の抑制に関して具体的にどのぐらい増えたのか、あるいは現状維持なのか、どのような抑制方法が仕組みとして行われているのかという、この2点でお願いいたします。

**【福岡部会長】** それでは、事務局、ご説明をお願いします。

**【川中政策評価官】** 第1点につきましては、事業総括のほうから……。

**【事業総括調整官】** 井出先生には昨年も同様の質問を受けて、今地方でどのようなも

のが出せるかということも並行して作業しているところでございますが、そもそも今、大もとの計画の指標も含めた見直しがありますので、それを踏まえて、地方の指標についてもまた、先生のご指摘も踏まえて考えていきたいと思っております。つまり、今、地方ブロックごとにまとめたものはないというのが現状でございますが、あわせて今回、見直しに合わせて、井出先生が前からおっしゃっていることについては考えていきたいと思っております。

【福岡部会長】      じゃあ、2点目お願いします。

【河川局】      河川局でございます。2点目の、土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数の件でございますが、ちょうど7月に厚生労働省と連名で、土砂災害のおそれのある場所には災害時要援護者関連施設ができるだけ立地しないような対応を要請していくということについて都道府県へ通知を流したばかりでございますが、まだ成果の収集は行っておりません。今後行っていきたいと考えております。そのほか、ここには書かれておりませんが、単ハード面での対策だけではなくて、人命を守るという観点からは、的確な情報の伝達ということが重要と考えておまして、土砂災害に関する危険情報を直接こういった施設に伝えるような形での伝達経路の確保、そういったソフト面での体制の充実も現在進めているところでございます。以上でございます。

【福岡部会長】      よろしいでしょうか。はい。ほかにはご質問ございますでしょうか。じゃあ、田中委員、お願いします。

【田中委員】      ちょっと評価の1と2の、これについて質問させていただきたいんですけども、1は改善等の方向性を提示しているもので、2は現在の施策を維持するものとなっているんですが、これは運用していく面ではある程度のメンテナンスですとか、チューンナップとか、そういうことがすごく必要かなと思っていて、そこも重視すべきかなと思っているんですが、この1というのは、今つくっているアイデアを改善しなければいけないという意味で、2については、現在どおりのシナリオどおりでうまくいくという、そういう基準だということよろしいでしょうか。

【福岡部会長】      事務局お願いします。

【川中政策評価官】      基本的にはそういうことです。港湾局の指標が1になっていますが、これは選択と集中に基づく戦略港湾という新しい施策を打ち出しているので1という評価になっているということです。

【福岡部会長】      よろしいでしょうか。ほかにはご質問。どうぞ、原田委員。

【原田委員】 今回の同じところですけども、A、B、Cで、Aは順調にいつている、Bは順調にいつていない、そうすると普通は順調にいつていないもので、施策の改善の方向性が提示されるのかなと、普通は上から下へ見るとそうなんです、今ご説明あったように、新しい施策が動いつている場合には1、動いつていない場合には2とされているようで、それはその分類でそうしているというのはあれですけど、現状を示すという意味では意味があるのかもしれないですけど、実績、順調に達していつていないものについて、ある改善をして目標を達成するというようなことからいつると、そういう分類でもいいんでしょうか。大丈夫なんですかね。Bについてはすべて改善をいつている、Aについては、改善の必要がなくて……、言いつ方が悪いな、そのままでもいいけれども、新しい施策が組み上がつている、何かちょっとね。

【川中政策評価官】 計画の初期段階において新しい施策が、簡単に打ち出せない場合に、従来どおりの事業のやり方でやるというのが2という分け方になっておるということです。

【原田委員】 ということは、フォローアップですから、もともとAで、ある施策でやろうと思いつてそれが順調にいつているけれども、全体、ほかのことも考え、新しい施策の改善を提示ということであれば、なぜその新しい施策を提案したのかという理由があつて、それに伴つてその目標の指標なりも変わつてくるのが普通だと思うんですが、やはり、何かしつくりいきません。

【川中政策評価官】 目標自体については、改善するということはあり得るわけですから、このような会議を開いつているということです。

【福岡部会長】 あまりうまくかみ合つていないようで。(笑)

【原田委員】 そうですね。

【福岡部会長】 これから、今後もこういうことをいろいろやつていただくということで、1つのご意見として伺つておきましよう。ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。また後であわせて、ご質問を含めていただこうと思いつますが。

それでは、ここから議論、視点の議論に入りたいと思いつますが、ただいま事務局からの説明に対してご質問をいただきましたが、私は、新たな重点計画を検討するに当たり、まず、これまでの重点計画で何が達成され、何が達成されていつていないのか、また、欠けいつている視点はなかつたか等、しつかりと評価することが必要と考え、おつております。したがいつまして、ここからは、これまでの重点計画を評価する際の視点について、ご意見をいただければ

ばと思います。資料4は、見直しの論点と現行計画の内容について、1つ例が出ておりますが、こういうものを1つの参考に、ご議論をいただければと思います。

それでは、これまでの重点計画を評価する際の視点について、ご意見をいただければと思います。また、ご質問等もあわせていただいても結構でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。もう1度申し上げますと、これまでの重点計画で何が達成されて、何が達成されていないのか、また欠けている点は何か、そういうことで、この重点計画を評価する視点、これまでの重点計画を評価するということの際の視点についてご議論いただければということでございます。それでは富澤委員。

【富澤委員】 日本の国土計画で、これまでやってきたことは、非常にバランスがとれているわけですが、一番足りないのは、大きな国家戦略的視点ではないかと、従来から思っています。例えば、空港のことはよく言われるんですが、この狭い国土に100近い空港を整備してきた。それはまたそれで、生活者の視点からいけば非常に便利この上ないわけでありますが、その結果、今日気がついてみると、お隣の韓国あるいは中国等々、あるいはもっと広くいえば諸外国の中で、集客という意味で非常に立ちおくれたというか、一言でいえばハブ空港というものが無いということなどにあらわされているのではないかと思います。私も航空部会の委員をしていましたので、その責任の一端はあるわけですが、生活者の視点をあまりに重く見るがゆえに、国家としてどうなのかという点で立ちおくれて、今日歯がゆい思いをしている次第です。

今のご説明でも重点的な選択と集中という、かつてジャック・ウェルチの言った言葉を使って、重点的な分野に視点を置いてきているものもあるというご説明でありました。その中で、例えばスーパー中枢港湾、これはフォローアップの事例の3ページになりますが、A-1という評価をしている。非常に高い評価をしていますね。選択と集中に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定ということを考えてからA-1だと、こう言ってしまうと、もうそれで議論は終わり。重点的にやっているからいいんだということになってしまうのではないのでしょうか。国土交通省内部だけではなくて、日本政府全体として、もうちょっと考える視点もあるんじゃないか。さらに一步広げて、事業間の連携だけではなくて、政府全体としてどうなのか。民主党内閣ができてから、沖縄の問題など非常に大きな問題として、国民の前に提起されているわけでありまして、沖縄の戦略的、地理的位置から言っても、沖縄を国際コンテナ戦略港湾の1つとして選定できなかったのかとか、そういう検討をしたのかどうか。そういう要請が沖縄県からはなかったのかどうか、その辺のと

ころも考えてやっていかないと、なかなか、これで十分ということにはならないんじゃないかと思うんです。国家全体としての戦略ですね。日本としての戦略、そういう視点からもっとメリ張りの効いた検討をすべきではないかと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ほかには。どうぞ、勝間委員。

【勝間委員】 すみません、初めてなので、勘違いだったらごめんなさい。統合指標というのは何か存在するのでしょうか。これは、1つ1つは細かい指標がだ一つと並んでいるんですけども、例えばCO<sub>2</sub>の削減に対してどのぐらい寄与するであるとか、あるいは国際競争力の寄与をどのぐらいに行う、あるいは経済成長に対してどういうことを行うといったような、何かもっと大きくりな統合的な指標があるといいなと思ったんですが、まずそれがあるかどうかということと、なければあったほうがいいんじゃないでしょうかということをつけ加えたいと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの件、事務局、回答をお願いします。

【澁谷政策課長】 私、昔政策評価官をしておったんですけども、国交省ができたときに、省全体の横断的な目標をつくりましょうということで、たしか当時九十幾つだったと思いますが、省全体の政策評価を行う上での横断的な指標というものをつくって、その際に、先ほどの地球環境でありますとか、そうしたことも、省全体の目標として掲げてございます。それは、逐次リバイスなりバージョンアップなり追加等を行ってきているんですが、その中で平成15年に社会資本整備重点計画をつくるときに、その中で、いわゆる公共事業というものに直接リンクする指標を選びまして、この資料の2—3というものが、とりあえずこの重点計画に載っている55の指標が掲げられておりますが、ここはごらんいただきましたとおり、そういう省全体の統合的、しかも政策横断的なものというよりは、かなり公共事業に関係するものに限定されているというのが実態でございます。いい悪いは別にして、ファクトとして申し上げればそういうことでございます。

【勝間委員】 すみません、そうしますと、もともと統合的なものはあるけれども、こちらの計画とはリンクしていないというふうにとればよろしいのでしょうか。

【澁谷政策課長】 統合的な指標についても、おっしゃっていることはまさにそのとおりでして、存在はするけれども、この中で選んでいるのはむしろ、より直接的なものを選んでいるということでございます。ただ、その横断的な指標というものは別途あるわけですが、それはなかなか欧米でも揺れているようですが、非常に評価しにくいといえますか、

例えば地球環境とかいったときに、その国交省の施策の直接の寄与度というものの証明が非常に難しく、その個別の政策を評価する際の指標としてなかなか難しい。とはいえ、そういうものを全く抜きに、こういう直接的な指標だけでは、やはり難しいのではないかと、いろいろな議論が欧米でもされているのを承知しておりまして、多分欧米でもなかなかそうしたものを組み合わせを最終的にしながらやっつけていこうとか、いろいろな取り組みがなされているようですので、ぜひこの部会での先生方のご意見を踏まえまして、そこはまた検討させていただきたいと思います。

【勝間委員】      ありがとうございます。

【福岡部会長】      ありがとうございます。どうぞ、磯部委員。

【磯部委員】      私は具体的なところで、指標24番というのに、津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積を減らしていくというのがあって、これについては、結果についても順調に進んでいて、評価がA-2というのはそのとおりでと思いますけれども、もうちょっと長期的なことを考えると、これは前提として、事業を進めていくとだんだん安全度が上がっていくということですが、やはり施設の耐用年数ということを見ると、だんだん安全度が下がっていったという側面があることも否定できなくて、特にこの津波・高潮という海岸ですと、戦後に整備された施設というのがたくさんあって、今後もう少したつと、急にそれらが耐用年数を迎えて、何らかの更新をしなくてはいけないという時期が来ると思います。ほうっておくとレベルが、防護水準が下がると。そのことがこの指標にはちょっと入っていないような気がしていて、ストック型社会への転換というような言葉もあるようなので、企業的にいうと、減価償却という概念がここには、国ですから入っていないわけです。それで、やはり将来、一遍にだめになるようなものがある。それから、しかも海岸でいうと海面上昇が起こる可能性が高い。そういうものに対して、長期的にどう対応できていくのかという、そういう視点から、ちょっと長期的には指標を工夫、改良していくというんですか、そういう必要があるんだと思っています。

【福岡部会長】      ありがとうございます。じゃあ、上村委員。

【上村委員】      政権交代が行われて、その結果、国交省の政策でありますとか、またこの社会資本整備のこの重点計画の見直しを抜本的にやろうという、こういう議論ができることは、大変よいことだと思います。先ほど、富澤委員も言われましたように、本来、この社会資本のあり方というのは、国家ビジョンでありますとか国家経営、国家戦略のその

足腰として、そういったものを社会資本、公共投資としてどう体現していくのかということから考えていくべきことです。そういう方向性のもとにやっていかなければならないわけですが、今までどちらかといえば、この重点計画は総合的に満遍なく、漏れなく、先ほどいみじくも政策課長もおっしゃっていましたが、どういうところから、どういうことをやってほしいと言われても、それはここのところにきちっと一応書いてありますというか、やるやらないはこれからとしても、満遍なく網羅し、進んできたわけです。ここへきて、もう1度メリ張りを付けていこうではないかということです。そして、おそらく今日いみじくも、この国土交通行政の取り組みの例というところで挙げられましたところの河川・ダムの問題、国交省の成長戦略、港湾の選択と集中とかがそういう、今、別のいろいろ委員会でやっていらっしゃるのがこの取り組みの例のところだと思うんですが、これらを政治主導というところで、今までの重点計画とはまた別の力というか、別の体系の中で最優先だということで、この1年間やってこられた取り組みの例なんだろうと思うんです。そういったものと、この今までの従来の活力、安全・安心、生活者の暮らし、ストック型という、この4つの重点計画の柱というのと、どういうふうに関連づけてメリ張りをきかせながら優先的にやっていくのかということを経験しなくてはなりません。

私自身の意見は、限られた予算と財源の中で、より効果のある重点計画を、メリ張りを付けながら、優先順位をつけていくというのは賛成なんですけど、ただ、どう最優先していくのかということの基準が、ほんとうにこの委員会で決められるのかということがあります。それは、冒頭に申しましたように、やはり国家のもっていきたいビジョンなり、またこれからの政治の方向というところで、これが最優先なんだよというようなものが出てくるとするならば、じゃあその出てくるものと、この我々の委員会、計画部会の中で、いや、こっちのほうがむしろ重要なんだ、こっちのほうに予算をもっと重点的に使うべきなんだ、こっちのほうを先に、タイムスケジュール的にやるべきなんだということと、ちゃんと整合性がとれてやれる、合うのかなと思います。でも、それを逆に優先順位の議論を戦わすのがいいのだらうと思いますので、片一方のほうで政治家主導で最優先の、これを先にやるべきだというのが出てきて、しかし我々委員は、むしろこっちが最優先だという順番をつけていくという中で、それをすり合わせながらまとめ上げていくというところに、今回見直すことの意義があるのかなと、そういうふうに思っております。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。ただいま、非常に本質的なことを言っていたと思うのですが、関連してどなたかご意見ある方。どうぞ、黒田委員。

【黒田委員】 富澤委員がおっしゃったことと、上村委員がおっしゃったことと関係あるんですが、この社会資本整備の重点とは何か。基本的に我々、立ち返ったら、国家経営というのは幾つかの目的があって、その目的を達成するためにその解の手段があって、その手段はその解からさらにそれを達成する下の手段から見ると、それは上位目的で、そういう意味でいえば、目的と手段の連関というのは必ず上から下まで広がっているんです。それで、トップの目的は大目的1つであっても、下へ行けば無数の手段が出てくるわけです。それで、その手段の上に無数の目的がくっついているわけですから、どのレベルの目的をもって重点というのか、これが非常に重要だと思うんです。今後の政権が掲げておられる国家成長戦略ということと、この社会資本整備重点計画というのは、どういう連関になっていて、この計画はどのレベルの達成手段になっているかと、これをちゃんと整理しておかないと、何が重点かという議論にはならないような気がするんです。できたら、事務局で、そういう視点からの目的と手段との連携がどうなっているかと、社会資本整備重点計画のこの部会で議論するのは、このレベルの計画ですと、計画目的ですということをはっきりさせていただきたい。そうしますと、国家戦略とは何かとか、あるいは、時の政権がかわるポリティカル・ペット・ポリシーはどこに入ってくるかというようなことが位置づけられるのではないかと考えています。以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ほかに、関連して。どうぞ、岡島委員。

【岡島委員】 皆さんのお話に関連することだと思うんですけども、先ほど部会長がおっしゃったように、視点ということでちょっと、当たるかなと思ってヘジタイトしていたんですが、この重点計画というのは、全体の中の重点ですよ。何かあって、その中の幾つかの重点という意味だと思うんです。その全体が見えないんですね。ですから、もちろん今まで何度も出ているんでしょうけれども、国土交通行政の5つの使命、これはわかりますよね。それで、4ページにあるような国際、国内航空ネットワークの強化とかいろいろある。これは、だから、もうちょっと、全部一度、出せないでしょうかね。じゃあ、ハブ空港は日本にとってあと幾つ必要なんだとか、港湾は幾つ必要なんだとか、道路は理想をいえば全部必要なんだとか、全部いろいろ出してみても、その前提の中での重点ですよ。そういうことで、これはもうある程度わかると思うんです、それぞれ専門家の役所で、道路はこれだけ欲しいんだ、しかし要らないと言っている人もいます。志向はここなんだというふうなことを、ハブは幾つある、5つ必要だ、2つ必要だ、10必要だ、そういういろいろな意見があると思うんです。その中で、ある程度の、100年とは言わ

ないけれども、10年、20年のころには、国家としてこのようなものが必要だ。これは国土形成計画である程度、全総から始まって出てきているわけなんです、それに沿った具体的な配置としては、この程度のもがある程度予想される、必要とされるといったような、具体的なこの――箇所づきまでやっちゃうと変かもしれませんが――ようなものがあって、その中で重点はここにあるんだということが示されたほうが、その示し方は今申し上げたように、非常に政治的なものも入るかもしれないので難しいかもしれませんが、国家としては大体このようなところを強化して、補強してこうしたいんだという方針が、どこかで出せないでしょうか。そういうものがあつた上での、その中からこことこことこを重点としたいんだというようなことがある程度見えてくると、意見の言いようがあるうかと思うんです。そういうことです。

【福岡部会長】 すみません、今まで成長戦略と重点化の話の関連について、議論が幾つか出ましたけれども、成長戦略も重点化の中の政策の1つであるということでもいいんじゃないかと、そういう中で重点化をどう考えるか、重点というのをどう考えていったらいいのかと、私はずっとこう考えてきているんだけど、その辺は皆さん、どうお考えなんでしょうか。成長戦略と重点化とは別のものだということではなくて、やはり社会資本整備全体の中で、今成長戦略として考えるのはこういうのがありますねと、だけれども、社会資本全体は、先ほどの国家的な見地でのものを見たときにどう考えるのという中で、それをどう位置づけるかということだろうと思って、いろいろなご意見を聞いているつもりなんです、そのあたりはどうなんでしょうか。分けて考える必要は、まずここではないのかと、議論はぜひして、成長戦略をどういうふうに考えたらいいのかというのは、そこで大いに位置づけを明確にしておけばいいんじゃないかと思っているんですが、いかがでしょうか。

【浅野委員】 すみません。

【福岡部会長】 どうぞ、浅野委員。

【浅野委員】 議論が先に行く前に、重点目標であるとか、国家戦略であるとかという話と、一方、省から先ほどお話があつたB/Cからの評価の話というのは、ともにあるわけです。国交省の総合政策局の立場からいくと、大きな目標の話になって、どうやって施策を運用するかという話のほうが当然の課題であつて、きっとそのところに比較的大きなギャップがあると思っています。この省の中でも、ある局の政策評価の委員会に参加したことがあるんですが、この整備重点計画のようなスパン、7年とか10年のスパンで政

策の一連のものが動いています。1サイクル回ったときに評価委員会が立ちあがって評価を行います。ただ、それは終わった政策のセットに対する評価であって、中間の評価というのにはあまり重点が置かれていない。つまり、政策を経営的に評価するという立場からいくと、より短いサイクルでその効果が上がりそうなやり方を採用しながら評価を続けていくというのが、手法的には1つの方法であると思いますけれども、そういうふうなところに対して、重大、重点計画では、あまり議論がなかったのではないかと考えています。

それから、地方への移転であるとか、関係者が増える方向にこちらから行きますと、国と自治体の温度差というのを、充分意識していかなければ回っていかないかということと、また年々やはりPDCAをかけていかなければきっといけないんだと思うんですが、そういうふうな短期サイクルというものと、長計的な見通しというものの兼ね合いがきっとここへ絡んできて、とくにB/Cを考えるときには、その短期サイクルの動かし方というのが極めて重要になってくると。どちらも実は重要だと思っています。重点計画というのは、ややもすると、政治問題かもしれないという印象もあるんですが、短期的なサイクルの改善であったり効率化であったり、あるいはその政策を開始する前に評価軸を決めて、周知徹底をするというふうなことというのは、技術的には極めて、検討すればいいものができるはずであって、そういうサイクルとの兼ね合いをぜひ、どう解釈するのかということも議論いただきながら、その長期的な計画、日本の計画目標というものをどうやってとらまえていくのかということも同時に考えていくということで、行っていただければと思います。

**【福岡部会長】**      ありがとうございます。じゃあ、廻委員、お願いします。

**【廻委員】**      皆様のおっしゃっていることとかなりダブりますが、私はこの資料3の国土交通行政5つの使命・目標というものと、この社会資本整備重点計画というものとの関連が、何かいま一つクリアではないというのがずっと気になっているところです。この国土交通行政5つの目標、これはすばらしくよくできた目標だと思いますし、そのとおり実行できればいいと思うのですが、例えば、自立した個人の生き生きとした暮らしの実現というものに対して、必要な施策、あるいはその競争力のある経済社会の維持発展のために必要な施策、こうだんだんスプリットしていくと、その中の1つにこの重点政策というのが入ってくるのか、あるいは国土交通行政5つの目標と社会資本整備重点計画は全然別物なのか、どうなのでしょう。といいますのは、ここに5つの目標がありますけれども、重点目標とは少しずつ違っている。重なってはいますが、活力、安全、暮らし、ストック

型社会というふうにはちょっと違っているわけですね。このずれも、私にはわからない。先ほど勝間委員がおっしゃったこととも関連しますが、じゃあこの5つの目標の達成具合をどうやって、どういう指標で見るのか。例えば、この中の個別の指標のうち目標のひとつに該当する項目を何個かを取り出して足していくと、例えば目標1に当たる指標を足しあげると目標の達成度が計ることができるのかというわけでもなさそうです。ということで、個別の指標、あるいは社会資本整備重点政策、それからこの国土交通行政の5つの目標、加えて成長戦略、国土形成計画、これらの全部と兼ね合いというか、リンケージが私にはちょっとよくわからないのです。その辺がクリアになるともう少しわかるかなと思います。やはり、最終的にはこの5つの目標に到達するというのが国土交通行政ではないかと思うんです。

それぞれの指標はすばらしいと思うんですが、この指標がカバーする範囲はこの5つの目標があるうちの一部であって、全部ではないと思うんです。例えば先ほど空港のことが出ていましたけれども、空港の目標のフォローアップのところ、国際航空ネットワークの強化割合とありますけれども、国際空港ネットワークを強化するために、空港の容量の増大というのは1つの要素であって、全部の要素をカバーしているわけではありませんし、この指標で必ずしも全部の要素が網羅されているということではないですね。例えば空港の容量が増えましたけれども、日本の航空会社は国際線をどんどんカットしていますから、国際航空ネットワークは一体どういう方向に行くのか不透明です。様々な施策がありますが、これらがどういうふうに組み合わせさせてそれがその最終的な5つの目標に到達するのかクリアになればわかりやすくなると思います。

【福岡部会長】 ほかにはいかがでしょうか。どうぞ、太田委員。

【太田委員】 太田でございます。既に社会資本重点整備計画でも、もう8年の月日が過ぎて、過去の蓄積もあるわけですので、そこところは尊重しながらも、今回新しく仕切り直しということなものですから、少し整理したいなと思ひまして発言させていただきました。そもそも、社会資本整備重点計画あるいは計画にどのような機能が求められているのかという、計画をつくることの目的は何なのかということ整理した結果として、その計画の中に織り込まなければいけない範囲が決まると考えます。非常に極端な例は、いろいろ議論があった結果ああいうことになったんですが、道路の中期計画というのは、初めに出された案は100ページ近い膨大なもの。それはいろいろな批判を浴びて、付表も含めて5ページぐらいのものになった。これは両方とも計画だったわけですね。結局、後

者のほうが閣議決定されたということになる。とすると、計画の中に含まれるコンポーネントというのは、非常に多くてもいいし、少なくともいいのかもしれない。本来、どちらであるべきかということは、ここで議論するのか、諮問する側が考えるのか、おそらく2つの考え方があろうかと思いますが、我々は我々なりにこういうコンポーネントが必要なんだろうということは、提示しなければいけないと思っています。

今日は、指標の話が出ましたので、私はこれを見ていて思うのは、ここに書かれた指標はどういうふうに使役したのか。これは、実際的意思決定の問題にかかわってくると思うんですけども、今のところ憲法で、予算は内閣が出すことになっている。内閣が出した予算は、予算委員会で審議されるわけですが、予算委員会で予算の組み替えは審議はしない。いろいろな政治アジェンダとかスキャンダルがあるものですから。そうしますと、結局出された予算はそのまま国家予算になっているという状況において、計画というものがどういうふうに使役にかかわってきているのか、あるいは今後かかわるべきなのかというのが1つの問題だろうと思います。そのときに、この55の指標のうちに、各部局がここに指標が書いてあって、この指標を上げたいから、財務省に対して、このときの予算は必要なんだということを主張するための、もし材料になっているとするならば、きっちりとした指標をつくるのが我々にとって重要。しかし、意外にこれは、財務省等、あるいは予算編成のときにあまり役に立っていないとするならば、もっと大きな理念、あるいは国土交通行政、社会資本整備行政がどっちのほうに進んでいくかということ、骨太にあらわすべきだろう。そういう意味では、過去のレビューにおいては、この計画そのものがどういうふうな、我が国の社会資本整備計画の中で役割を果たしていたのかという共通認識を持った後に、次の、次期の整備計画のコンポーネントを検討するのが、1つのアプローチかなと思います。以上です。

**【福岡部会長】** すみません、最後のところ、ちょっとよく理解できなかったんですけども、予算と計画の話まではわかったつもりなんですけど、その先の話はどうつながった？すみません。

**【太田委員】** つまり、計画の中でどこまで細かく書くかとか、例えば、この場合の計画ですと55の指標を出して、それをちゃんとフォローアップレビューしましょうというところまで書いたと。そこまで細かいものが必要なのか、いや、それは個々の部局の年年歳歳の業務としてやっていただくのか、そういうことをどこまで計画がカバーすべきかということの共通認識がないと、皆さん、おそらくおのおののレベルでお話をされて、議論

が錯綜するかなと思っているのですが。

【福岡部会長】 なるほど、ありがとうございます。その辺は非常に重要なところ、本質的なところですね。どう考えるか、関連してどなたか。どうぞ、飯尾委員。

【飯尾委員】 お話を伺っていて、ものすごく重要なことが話されているんですけども、なかなかこれ、結論が出にくい問題を話し始めているような気がします。大体、ここにおられる皆さんでも、計画という言葉でおそらくイメージされるものが違うのではないのでしょうか。先ほどから何回もお話がありました、大きなものから小さなものまでいろいろあるので。

しかしながら、まず出発点としては、現行のこの計画というのはどういう位置づけがあるのかを確認する必要があるかと思います。今日はこの計画をそのままご説明されたわけですが、この計画というのはどういう位置づけかということ、やはりじっくりご説明いただいて、それから少々ずらすことはこの委員会の部会でできるわけですが、全く違う、日本政府こうあるべきだと、こういきなり言っても難しいわけです。予算編成のあり方、変えてやろうと言ってもちょっと難しいところがあるので、やはりそこが1つ重要な点かなと思っています。それに合わせて議論の大きさというのが1つあり得るだろうなと思っています。

それに関連して1つ2つ、視点を出すためにわざと申し上げます。まず、この重点計画の重点というのは、どれぐらいの大きな意味を持っているんだろうということ。何人かの方がおっしゃったように、国土交通行政の5つの使命は立派なんですけれども、これから演繹的に全部の目標が出るのであれば、重点も何もなくなつてそのままできるという話です。そこで、みんなできたらいいけれども、そういうわけにいかないから重点を置くという意味なのか、あるいは計りやすい、結果の出やすい指標を集めてきてやっておるというために、この重点と称しておられるのか、ということも考えてみないといけない。そもそも、企業と政府が違うのは、政府はすべての分野をカバーしないといけませんから、国土交通省は関係する行政は一通りカバーしているわけです。ただし、ものすごく重視される分野とこつこつやっておられてあまり重視されない分野と分かれてくる。その仕分けを考えるためには、そもそも重点計画がどれぐらいカバーしているのかという問題があります。どなたかおっしゃったと思うんですが、全体で業務をどれぐらいやっておられるかという中で、この重点の計画というのはどれぐらいカバーしているのか、ピックアップしているのかという議論が1つ必要なのではないかと思います。

それから、重点ということから考えると、この前の、先ほどのお話で、行政改革で、大きくくりになり省も1つになったから、ばらばらだった計画を一緒にしましたということでした。これは非常に結構なことですが、私どもが一番知りたいのは、じゃあ一緒にしたらこの計画変わったんですかということです。ある分野は非常に衰退して、ある分野が伸びるというようなことが起こったのかどうかです。これは計画を立てるときにそういうふう考えたのか、あるいは結果としてそうなったのかということをも1つ考えていかないといけないということです。

それから、今ご説明いただいた中でいうと、アウトカム指標ということを非常に強調されました。ただ、アウトカム指標は、アウトカム指標だけ聞いていてもしようがないところがあって、インプット、アウトプットでアウトカムで、アウトカムとおっしゃりながら、ちょっとどちらかというアウトプットに近いような指標を選んでおられるものがあるので、やはりそういうことをある程度わかりやすく提示していただいて、じゃあどうなったんだということが知りたいのです。そもそも、アウトプットは確実にわかっておりますけれども、アウトカムは実はよくわからないんです、まだ。これぐらいの確度しかアウトカムはお話をするにはできませんというのが、正直な態度のような感じがして(おります)。アウトプットもわからないのは非常に困りますが、インプットは確実にわかる。アウトプットもある程度わかるけれどもということの、どれぐらいの仕組みになっているのかということを示されて初めて、この計画どうしようかという話が出てくるような気がするんです。

これは例を挙げただけですけれども、そのほかさまざまな方がおっしゃったこと、たくさんあると思うんですが、議論の仕方を考えていくべきではないでしょうか。先ほどのご説明で1つだけ気になったのは、幾らかかみ合わない議論があったことの原因の1つなんですが、計画はあったら、これ達成しないといけないから、変更されたことをみんな丸めて答えようとされても、ちょっと議論はできないですね。こういうことになっていますが、これはうまくいかなかったんだと言われて初めて、我々も考え直すことができるということじゃないかということ、とりあえず考えます。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。少し話が広がったところもありますので、もう1度議論をしていただきたいことを申し上げますと、これまでの重点計画は、ほんとうに重点計画としてつくった、立てたものが達成されていますかと、あるいは達成されていないとすれば、どういう問題があるのかというようなこと。これは、次なる重点計画をつく

るに当たって、よくそこを考えていかなければならないというためのステップとして、今日のこの会議が持たれているわけで、ここで議論されるものに対して、この重点計画、いろいろ今日事務局からご説明いただいたものについて、こういう点はどうだったのか、あるいはこういう点が問題であるから、もう少しそういうものを説明するような、必要な資料とか何かがあれば、そういうものをよく出していただいたり議論をすると、それを次の新しい、我々がこれからかかわる見直しの問題にしっかりとつなげていきたいというところでありまして、今までお話があった重点の目標としてのこの4つあるいは5つ、こういったものがほんとうに達成されているのか。それがA—1とかA—2とかBだというのがありますが、もう少しその辺を、こういう漠としたもので目標をつくっているけれども、それでいいのかというようなものが議論されなければならないし、今飯尾先生からお話があったように、アウトカム目標というものがこういうものでもよろしいのかなんかも含めて、今日は議論をいただいて、その結果を受けて、次回に、どうしたらいいかというところまで持っていければいいかなと思っておりますので、その辺も含めてよろしく願いいたします。

【岡島委員】 すみません。

【福岡部会長】 どうぞ、岡島委員。

【岡島委員】 まぜ返すようで恐縮なんですけど、短くやりますから。おっしゃることはわかるんです。だけれども、うっかりするとそれは技術論になってしまうから、その技術の前にどうしても正しておきたいことがあるので、今日話が出たと思うんです。そこに行く前の話が出たと思うんです。なぜこうなったかといえ、やはり縦割りがあって、族議員を生んだりいろいろなことがあって、それを国土交通省がまとまって総合化しようという話があって、その中で国民の目線も大事にしよう、いろいろなことがあって、そこにもう片っ方では、あるべき姿というものがやはり提示してほしいということですね。その2つのところで持っていくための、その前提のところを注文というか、一言言わせておいていただきたいと思います。その後、先生がおっしゃったように、やはり技術的な問題も詰めていきたい。そうしませんと、評価のための評価みたいになってしまうと、意味がないわけです、この社会資本整備審議会が評価委員会になってしまうから、そのところだけを確認させていただきたいと思います。

【福岡部会長】 どうぞ、原田委員。

【原田委員】 委員長のご指摘になるべく、こたえるようにしてみたいと思います。こ

の資料3の4ページのところに、従来のものと変更のものというので違いが書いてあります。インプット、アウトプット、でアウトカムにした。先ほどもインプットという話が抜けているじゃないかという話がありました。やはり費用対効果的にほんとうにこれが意味のあることだったのかという、そういう視点は、1つ抜けていることではないかと思えます。それはどういうふうに考えているのかと。それは事業採択等のところで、個別のものについてはきちっと評価しているので、ここではそれは扱わなくていいよという整理であれば、そういうふうに教えていただければいいかなと思います。それから、右側の重点分野があり重点目標があり、アウトカム指標がありというふうに組み直したということですが、これは従来ある計画を組み直すというときには常に、既にあるものに引きずられて、その既にあるものをどこかの目標、どこかの分野に入れるということがどうしても起きるので、そういうものを引きずっているんだと思います。ですから、活力という面、安全・安心という面、暮らし・環境という面、あるいはストック型社会への対応、これは先ほどの5つの目標でもいいですが、それはほんとうに達成されたのかと問われたときに、こたえる形には、これは何人もの委員の方がご指摘されていることですが、なっていないと思います。それは、それを何かもう少し具体的にする方向で、地域的なイメージ、空間的なイメージを出すか、それか高齢者なら高齢者に着目した暮らしのイメージを出すか、何かどこかで結びつけて、1つの総合的なイメージとしてよくなったというようなことが、これはなかなか難しいんですが、そういうものができればありがたいと思います。

**【福岡部会長】** どうぞ、先に丸井委員、どうぞ。

**【丸井委員】** 先ほどの部会長の指摘で、重点目標がどれだけ達成されたのかということの判断する根拠でありますけれども、この部会そのものとしては、重点整備計画の見直しという大きな方針について、そのあり方について議論しておるわけですが、本日あえてこの最初のフォローアップの資料をつけていただいたのは、いきなり抽象的な議論をするのではなくて、これまでやってきた具体的な施策がどのように行われてきて、どういう段階にあるかということをチェックし、そしてフォローアップすると、そういう具体的なものを見ながら、これからどうしたらいいかという議論だろうと私は理解しております。そういった中では、今日の整理されたこの中で、全部はできませんから、5つか何か、それぐらいの施策を出されて、その評価をされたんだと思っております。そういった中で、AになるものもありBになるものもあると。そうしたときに、例えばBになるものであれば、今後どうすべきなのか。例えば、Bになったものとしますと、水害等の災害に強い国

土づくりといったことを考えたときに、これはB—2になっておりますが、だとしたら、これは今後見直していくとすれば、より選択と集中というものをこういうものの中に適用していくことによって、実効を上げていくことが必要じゃないだろうかとか、そういうことなんでしょうと理解しております。ところで、しかしながら、非常に今後の議論で難しいのは、その個別の施策は評価の仕方がある程度具体的に見えておってやりやすいわけですが、この重点目標になりますと、活力、安心・安全とかそういった暮らしと環境のこういう目標は、いかんせん極めて抽象的でありますので、その大きな目標がどれだけ達成したかということについては、2ページに掲げてあるような5つの目標がどれだけ達成されたかということに関しては、その個別の施策の達成度を評価しただけでは、この評価にはならないと。そうすると、この部会の議論として、その個別の施策の評価と同時に、それらを全部通したときに、目標の達成度合いに関して、どう判断していくかというその議論をうまく整理して展開していく必要があるのではないかと、今までの議論を聞いておって感じております。以上です。

【福岡部会長】       ありがとうございます。原田委員の多分おっしゃられたことも、そういうことに近いことだったと思います。どうぞ、浅子委員、お願いします。

【浅子委員】       私の意見はちょっと大ざっぱなことになりますけれども、計画という場合には、社会資本整備の計画というのは、私の理解ですと、基本的に非常に長期を見ていて、予算制約もなしに、一番望ましい状態を考えているということ得られて、日本にとってこのぐらいの社会資本はストックとして、将来的にはあるのが望ましいという形で、本来は策定されていて、ところが社会資本整備には社会資本自体が非常に固定的なもので、すぐには蓄積できませんので、それなりの計画を実行する期間が必要であるということで、過去にそういう形で進めてきたんでしょうけれども、現時点を見た場合には、それぞれの分野が必ずしも望ましい水準に蓄積されているわけではなくて、不十分なところが多々あると。その辺は、経済学でいけば、乖離部分がどのぐらいのそれぞれコスト、損失になっているかとかいうことは、ある程度計算できますので、これからどういう方向で足りない部分を蓄積していくかとかいうことは、ある程度ですが判断できて、その場合に、分野ごととか地域ごとにそれぞれウェイトが変わってきて、予算なり資源が限られているならば、経済学的な視点でいくと、この分野から埋めていくべきだとかいう評価はできるのですが、そういう観点の社会資本全体に対する評価と、今の場合、重点計画という場合に、そういう経済学的なロジックなり計算から出てくる社会資本整備のある種の優先順位ですが、そ

れとは別の観点から重点的に、この場合の重点の解釈が2つあると思うんですが、1つは分野ごとなり地域ごとの目標自体を欠いてしまうという。それこそ政権交代があったから変えようということなのか、もう1つは、ギャップを埋めていくスピードの優先順位です。例えば、地方よりも今、都会のほうの社会資本整備が相対的におこなわれているんだとかいう観点で首都圏にもっと、首都圏の例えば高速道路をもう少し整備しろとか、そういうふうな形で考えていくのかという、そこの重点のとり方の違いがあるかと思えますし、それが成長戦略の話にも実はつながってくるんだらうと思えます。基本的には、この場合はスピード、望ましい水準との乖離をどう埋めていくかというところの、ある種の判断、どこから先に埋めていくかという、それは政治的に変えていいのかというのと、経済ロジックで一番社会的にある種の望ましい基準で本来ならば素直にというか、ある種客観的に配分していくのかと、そういうところの整理が必要なんじゃないかと思えます。以上です。

**【福岡部会長】** ありがとうございます。ほかには。木場委員、お願いします。

**【木場委員】** ありがとうございます。私のほうは、原田委員、丸井委員がおっしゃったような具体的なことについて、お話をさせていただきたいと思えます。先ほどからA、B、Cというのが上がっております指標についてです。例えばAについてですけれども、今ざっとしか見ていませんが、初期値に比べて実績値が少しでも上がっていれば、パーセンテージでいうと1%でも上がっていたらAになっているのも発見しました。一方で、この資料の中の一番最後に、わかりやすいETCの資料が133ページに裏表でありました。これは目標値が85で平成24年度に設定されていて、既に平成21年度には実績値85ということで達成されてしまっていますよね。これも先ほどと同じAということになるわけで、評価として、ほんの少しでも成果があったものと、もう完全に目標を達成してしまったものが同じ中に入るのは、ちょっと幅が広過ぎるのではないかという印象があります。例えば、このETC、平成21年度に達成したあと、残り3年間ありますけれども、ここで目標というのを新たに立て、もう少し高いところを目指すということがあるのかどうかとか、あと、私たち生活者からするとこの85という数字にどういう意味があるのか、ということも、知りたい。先ほどのご説明ですと、8割がAで目標達成に向けて成果を上げているといえ、非常にいい印象ですし、すばらしいということになります。もう少し内訳がわかるようにして欲しい。目標を達成したものがそのうち何%ありますか、もう少し伝わってくるようにしていただくとありがたいと思えました。

あとは、廻委員と同じなんですが、この5つの目標というのはほんとうにすごくいいと

と思いますが、これに限らず、体系的に今やっていることが、国交省さんの中でどういう位置づけにあってどういう委員会であることを説明して欲しい。私もいろいろな委員会に出させていただきますが、どうも自分の頭の中で体系化し切れてていないところもございませので、わかりやすく一度ご説明いただくと大変ありがたいと思います。以上です、ありがとうございました。

【福岡部会長】 事務局にお尋ねしたいんですが、ただいまの木場委員からのお話にあった評価のあり方、やり方の、その辺のもう少しわかりやすい、随分、指標の評価について議論があったと思うんですが、その辺についてもう少し次回、わかりやすいものを出していただけますか。何か、どうぞ。

【澁谷政策課長】 さまざまなご意見いただきまして、まず、国交省全体のいろいろなものとの相関関係が非常にわかりにくいというお話は、確かにそのとおりでございまして、冒頭、勝間委員からもご指摘いただいたとおりでございまして、重点計画の指標だけではなくて、政策評価全体の指標というものもございませ。それから、平成13年につくった5つの目標というもの、あれは、上村先生からどういう関係かと言われたんですが、あれ、実は何の法的な根拠もないんです。アメリカでは法律に基づいて、各役所がG P R Aに基づいてストラテジック・プランをつくりませが、イギリスの場合は、キャビネットオフィスの数字で各省庁、同じようなものをつくりませが、日本の場合、そういうのをくれというのが全くなくて、でも国土交通省になって何かつくらなきゃということで、これはかなり自主的に、当時の扇大臣のご指示でつくったものでございませ。それを踏まえて、政策評価の指標体系に一部それをつくりませして、さらにそれを重点計画の中につくったというものでございませして、本来ならば、カスケードといいますか、上から下に落ちていくものなんですが、もともと5つの目標が実は何の法的な根拠のないものであって、政策評価の指標は政策評価に基づいて、これは大臣決定になるんですが、この社会資本重点計画のほうは、これは法律に基づく閣議決定という、だんだん格が上がっていくような感じになっていくという、この辺がどうなんだろうかというのもございませ。それから、要するにこれの親がいるじゃないかということ、要は親がよくわからないというような状況の中で、成長戦略というものがあり、国土形成計画というものがあり、またさまざまな計画、計画と称するものが実は国交省に、ほかにもたくさんございませので、ちょっと次回、できればそういう国交省全体のいろいろな政策の大きな目標としているような計画だとか指針のようなものを、なるべくたくさんお出しして、そこでも皆、同じような指標みたいなもの

を掲げてございますので、そうしたものを整理させていただきたいと思っています。

それから、実は国交省ができて5年たって、5つの目標とか立派なものを掲げていて、それが一体どうなったんだということを、実はこれも自主的なんです、政策レビューというものをやっております、3年ぐらい前だったと思いますが、別にこっそりやったわけではなくて、ホームページにも載せているんですが、あまりよく達成されていないという、たしか、すみません、手元にないのであれですが、あまりいい結果ではなかったような記憶をしておりますが、そうしたものも幾つかありますので、既往のもの、幾つか整理させていただいて、お出しさせていただきたいと思っています。それから、親がよくわからないというのと、これの子供との関係がわからないという、そういうご指摘があったかと思えます。これはあくまで全体の横断的な目標計画であって、それを実行する個々のものがあるだろうと。企業でいうと、これは会社全体の経営方針であって、企業もその部門ごとの業務計画というものがあるだろうと。ただ、部門ごとの業務計画がけしからんから、一本化しようと言われたという、そういう出自があるものですから、なかなかその関係が明確ではないですが、ちょっとほかの、これの計画自体はあれですが、例えば災害対策基本法では、政府全体の防災基本計画があって、各省庁の業務計画があって、公共団体も、都道府県の防災計画をつくるという、そういう体系になってございます。そうして、他の計画の、行政計画の体系とか、もし参考になりそうなものがあれば、それもあわせてファクトとして、次回ご提示することは可能だと思いますので、また、まだお時間ございますが、ほかにもいろいろご意見いただいて、次回お出しできるものはお出ししたいと思っております。

**【福岡部会長】**       どうぞ、お願いします。

**【北村総政局長】**       すみません。今日、いろいろご指摘いただいている点で、実は、この社会資本整備重点計画という名前で、重点計画って、どの社会資本整備を重点にするのかというのと、個々の社会何たら事業の中で重点をするのかというのと、両方の意味がありまして、それが両方錯綜してよくご意見になるんですが、現状はどちらかといえば、もともとの経緯が、個々ばらばらにあったものをまとめましたというところに主眼があり、連携に主眼があったものですから、どの社会資本整備を重点にするかという議論よりも、むしろ個々の社会資本整備の事業を、その中でどれに重点を置くかというところに重きが置かれたというのが、まず実態だと思います。したがって、今のご議論に対して、なかなか我々こたえというものが、正直言いましてなかなか難しいなとお聞きしていたとこ

ろであります。それと、目標というのと、この目標が非常にきれいな目標なものですから、どこまで行っても達成できなくて、何か少しでもやれば少しはやっているのが見えるような目標なものですから、それと、そのもう少し個々の指標をつなぐ中間的なものが、実はないんです。ここにすごく段差がありまして、したがってイメージがよくわからないということだろうと思います。それが先ほど原田先生がおっしゃる、分野を限るとか何かそういうことでもしないと、確かにこれで一体何がどうなっているのかというのが、多分多くの方にはイメージがわからないというご指摘で、ちょっとこの辺は今の、次までいろいろ、どういことができるのか、いろいろ工夫してトライしてみたいと思いますけれども。

【福岡部会長】 今のお話で、もう少しお願いしておきたいのですが、親だ子だとか、いろいろなレベルの計画があると。国土交通省全体としての計画があって、それはきっとその主たるものが社会資本整備だと思うんですが、重点という、何かこう、行政サイドとしては全部入れておかないと、なかなかそこから取り残されるという心配があるから、どんどん増えちゃうというような面もあるかのような印象を受けるんです。社会資本整備というのは、非常に重要な、社会にとって重要で、そういうものをやる仕事を持っている国土交通省の根幹的な仕事であることは間違いないんですが、それを重点と言ってしまうと、そこから抜け落ちたものが、あるいは、乗せなかったものが、一体今後どういうふうなものでやり方でやっていくのかも含めて、少しそのフレーム、今の政策課長のお話で結構なんですが、そういうこともわかるようなものがあって、その中の重点というものをどう考えていくかということが見えるようにしていただきたいなど。それともう1点は、先ほど幾つかお話がありましたが、この社会資本整備をやった中のすばらしい事例というものがある、その連携も含めて、こういうものがどんどんやられてきて、うまくいっているんだという事例なんか、私は見せていただきたいなど。あれば、多分あると思うんですが、見せていただきたいなどと思って、そういうものを見て、評価とかいろいろこう、みんなで同じ土俵で議論するというのもあってもいいのではないかとということで、これは、今すぐである必要があるかどうかわかりませんが、そういったことも検討しておいて、事務局には検討というか資料を用意していただきたいなど。いずれにしても、この審議会が方向を決めることですので、今日のいろいろなご意見をこれからももうちょっといただきますが、ご意見をぜひ事務局は、体して資料の用意をお願いしたいというのがお願いであります。

ほかには、竹内委員、いかがでしょうか。

【竹内委員】 皆さんからいろいろご意見拝聴していて、自分でも何をここで議論すべきかわからなくなってきたというところが、正直なところではあります。これまでの現行の計画を見ると、重点という言葉がありますが、私もこれが気にかかる言葉です。現行計画の内容を見ると、社会資本「重点」計画ではなく、社会資本整備「包括」計画という言葉なら私はわかるんです。結局、資料4-2の1を見ると、4つ白丸があつて、大抵この中のどれかにどんな施策も入ってしまいます。重点というからには、逆に軽い点というのものもあるはずですが、今回はこれはまあそこそこやっておくことにして、かわりに今回はこちらの方を、この5年間10年間わかりませんが、力を入れてやりますというようなものが重点だと思うんですが、どうしてもどれか1つの重点を挙げると、それじゃあ他の点はもうどうなってもいいのか、などと言われることがありますから、それではやはり困ったこととなりますから、一応何でもかんでも当たりさわりのないように、これもあれもと入れ込んでしまうこととなります。そのあたりをどこかで議論すべきであると思います。私が迷っているのは、それを本当にこの場ですべきなのか、いや、それはほんとうは政治が決めるべき話であるのか、ということです。政治が決めたことを実際に実行に移すに当たって、いろいろなチェックポイントがあり、今回出てきたようないろいろなフォローアップの事例、この事例が果たして政治のやる方針に合致しているか、進捗状況がどうなっているかをチェックすることがこの会議であるのか、あるいはそうではなくて、そのいろいろな重点とするべき政策候補があつて、その中でこれをこれから当面はやっていきましょう。後は、ゼロにするというわけではないけれども、これは少し軽目にしておきましょう、などといった話をするのがこの会議の役割なのか。私はそれがよくわからないものですから、いろいろご意見を伺うばかりで結局最後まで発言できなかったのは、そういうところもあるんです。そのあたりの整理がないと「船頭多くして船が山に上る」可能性もありますので、今後整理していただければありがたいなと考えています。以上です。

【福岡部会長】 これもなかなか、事務局に全部というわけにはいきませんが、一応それに関連するものを少し整理しておいて、ここの中で議論していただくということにしていこうと思います。どうぞ。

【上村委員】 私は、参考資料2がございますですね。これ、今後の社会資本整備重点計画の見直しスケジュールという表がございますが、私この表を拝見しましたときには、今北村局長が言われたこの計画部会が、何が重点かということをお話し合うというような部

会になるのだと、この表の感じでは思いました。そして、下のほうに、小さくですが、実際の審議はいろいろな進捗状況を踏まえて、政務三役からまたご指示をいただきながら進めていくと、こう小さく書いてあるのを今ちょっと目についたんです。私の希望というか意見になるんですが、ぜひ、これを機会に、今まで進捗状況だとかいろいろな指標のチェックというところが中心であったこの計画部会ではなく、むしろ、こういった分野ごとの動きのいろいろな委員会やら有識者会議やらの、そういう議論がいわば新政権が重点と思っているということで始まって、1年間来ているわけですから、そういうことを中心に置いて、そして各部会やこういった分野ごとの部会なり委員会からもご報告をこの基本計画部会でいただいてまとめ、そして最後のいわゆる審議会答申にまで持って行って、そして閣議決定に至るような、そういうことが望ましい。またそういうことが議論できる計画部会であってほしいと思っております。ですから、先ほど黒田委員がおっしゃったどのレベルで議論するかというのは非常に大事なところなんです。そういう優先順位やらめり張りやらということをもう1度新たに議論していけるというような、そういう計画部会のあり方、それをするためにもう1度成長戦略会議との位置づけや、国土形成計画との位置づけ、そういったものを含めてもう1度整理してみる必要があると思います。ぜひ、政治のほうで、今まで指標としてきました活力、安全・安心、暮らし、ストック型と、この4つの大きなところを、今まで重点分野としての柱にしてきたわけですから、この中でも、ウェイトをつけて、今とにかく当面は、成長戦略というのはこの活力の分野だったんです、あえて今までのジャンルの中でいえば活力分野というところが成長戦略分野であったわけですが、この成長戦略というものにしばらくというか当面は、重点的にフォーカスするんだと、そういうのがおそらくこの政務三役からのご指示で出るのかなと、私は思っております。ぜひこの参考資料2のところを体系的にきちっと理解できるようにしていただきたい。そうすると、この計画部会の位置づけがはっきりしてくるのではないかと、そんなふうに思います。以上です。

【福岡部会長】      どうぞ。

【井出委員】      今の上村委員のご意見に非常に賛同するんですが、実はフォローアップでどれだけできたかできなかったかというのは、むしろ部会とかそういった専門の部会でより詳しく検討すべきだと思うんです。これだけ55の指標が、わずか数十分で、はい、後は見てくださいでは、実はチェックには全くなっていないんです。ですから皆さん、フラストレーションがたまってしまう。それぞれ皆さん専門の領域があるので、その各部

会のところでもっと丹念になぜできなかったのかというところをチェックしていただいて、目標の、アウトカム指標のつくり方が悪ければ悪かったで、あるいはどういうふうに変えて指標そのものを変えるべきかどうかという検討も専門家の中で出していただいて、そこでこちらに上げていただくというふうにしなないと、あまりにも時間が足りないと思います。ぜひそれをお願いしたいということと、特になぜできなかったということを書くので、それがよくわからないということがあるので、それはもう少し丁寧に時間をかけられる適切な場所でやっていただけたらと思います。それと、全体を通じて、地域の話なんです、地方ブロック毎の資料整理がないということ自体、やはり地域の話が、主権の話が全然抜けていると思うんですが、ただその地域に分けたときに非常に難しいのが、人口動態の話だと思うんです。人口1人当たりというふうにしてしまうと、実は人がいなくなると自動的に達成率が上がるという、非常にネガティブな達成状況になってしまって、全く違うことになってしまうので、場合によってはその地域ごとに集約するときには、もう少し違った整理の仕方もあるという議論があってもいいかなと思います。ですから、そこをぜひ検討していただきたいということと、既にご意見出しましたが、静脈の指標というんですか、こちらではどれだけ達成するか達成するかと、頑張りましょうという形が出ていますが、どれだけ無駄なくできているかということの指標がないということです。それで、その無駄なくというのも、既に新規の事業に関してはがっちりやるよということはやられているんですが、今既にできているものがどれだけ無駄なく維持、あるいは進められ利用されているのかということの指標は全くないわけです。特に、ストック管理に関して、例えば下水道であれば、その長寿命化によってトータルで考えると、あとでだめになって新しくつくるよりも、これだけ実はトータルで、B/Cで非常にコスト削減になっているとかって、そういう数字は全く出ていないので、国民には何となく頑張っているけれども何かもの足りない、無駄があるんじゃないのという議論につながりやすいと思うので、ぜひ適切な場所でストックベースというので静脈指標みたいなものをつくっていただけたらと思います。

【福岡部会長】       どうぞ、勝間委員。

【勝間委員】       すみません。指標の11と52についてお伺いしたいんですけども、まず、指標の11、これとても大事な話だと思います。公共交通をどのぐらい車を使わない人が使えるかという指標なんです、さくっとC-2で、やはり先ほどおっしゃっていただいたように、ほとんどフォローアップもないまま流れているような印象があるんです

が、こういったような、すごく大きな課題なんだけれども各部会にはなじまないものみたいなものをもっと議論できる場がここになるといいかなと思うんですが、その点がいかがでしょうかという提案が1点目です。例えば、私、1回計算したことがあるんですが、1人当たりの自転車道というのが、オランダと日本で100倍だったかな、長さがそれぐらい違ったんです。今、どんどん自転車が増えていく中で、あまりにも事故がまた、これも歩道でも車道でも増えていまして、そういった問題というのはやはりこういった指標11につながってくる課題かなと考えております。

あともう1つ、先ほどの指標の後ろのほうの128ページです、指標52にかかわる部分なんですけど、後ろのほうで、実は私これにかかわっていたので非常によく覚えているんですが、いわゆる事業仕分けでこの指標というのが抜本的改善ということになった指標なんです。それはなぜかといいますと、たしか3万だったと思うんですが、3万の施設を全部長期化計画をつくるというのがそもそもの計画で、何億円だか、5億円ぐらいだったと思うんですが、事業費が計上されていたと。それに対して、そもそも重要港湾というのがすべてほとんどの港湾が指定されていて、かつこの港湾に何を集約するという議論がないままにほぼ全件調査がされていたので、それでまずいのではないかという指摘で、たしか当時見直しということをお願いした記憶があります。ですので、さまざまな指標面においても、もちろん事業仕分けに来たのはおそらく問題がありそうだからということで来たんだと思いますが、この指標の中身の計画そのものというのを、どういうタイミングでだれが見直すかということについても、毎回毎回人を集めて事業仕分けをするのかという問題になってしまいますので、その点についても議論が必要ではないかと思います。以上2点が要望です。

【福岡部会長】       じゃあ、太田委員、お願いします。

【太田委員】       2つ提案があります。1つは、今指標のことをいろいろ議論しているんですけども、指標の話はやめましょうという、少しちょっと過激なことを申し上げるんですが、かなり個別の指標に関しては、計画がなくても、各部局が必要な政策だと思って指標をつくっているような気がするんです。各局の政策評価でやっている、それを細かくここでやる必要があるのかどうか、それはやはりちょっと考える必要があると思います。

もう1点は、経済学的に言えば、最適な社会資本整備水準ってあると思うんですが、現実の社会に落とすと、最適なもの、プログラム規定であったとしても、最適なものというのは実はないんじゃないか。つまり、高負担高福祉、低負担低福祉という言葉があるよう

に、社会資本整備の水準でも、どのぐらい国民が負担するかによって結果は違うんだろうと思います。

そこで1つ提案なんです、民主党が政権をとって、審議会の委員が随分変わって、わりと学識者が多くなった。学識者が国民の利害を左右する計画を、これが1個だというふうに決められるのかどうかについては、私たちはかなりじくじたるものがあると思っています。そうすると、さっきの資料にありましたが、大体1年間7兆5,000万から8兆円ぐらいの公共事業費があるとすると、5年間で35兆ぐらい、あるいは多いときは50兆を超えていた。そうしますと、30兆であれば、こういうような計画が達成できるだろう、50兆だとかいうふになるんだろうと場合分けをして、最終的にはそれは国会が決めるんだろうと。そのときに、30兆だとするとかなり選択と集中が必要なので、効率性を重視しながら一生懸命やらなきゃいけません。50兆であれば、地域間バランスとか公平性を議論して、この程度のできるでしょうと、そういうような整理をして提示するというのも1つかと思います。むしろ、ほかのやりようも、従来型のやりようもいろいろあると思いますが、少し議論の枠組みとして提案いたします。

【福岡部会長】      ありがとうございました。

【黒田委員】      部会長、よろしいですか。

【福岡部会長】      どうぞ、黒田委員。

【黒田委員】      再度確認しておきたいんですが、この計画部会のミッションなんです、私が最初発言したのと同様ですが、いわゆる社会資本整備、あるいは国土交通省と言いかえてもいいんですが、この大きな社会資本整備の構想計画なのか、あるいは5カ年の基本計画とかいうような話をするのか、それとも、年度ごとの予算積み込む整備計画のレベルの話をしていくのか、この計画部会のミッションというのがどこにあるのか。そのために我々は何を議論しなければいけないのか。長期の社会資本構想計画を立てるなら、今のような議論ではだめだと。国家の戦略とは何かというようなことを考えながらやらなければいけないし、いや、ほとんどそれはできていますよと、この整備計画のレベルの重点をどこにすればいいかを議論してほしいと、こういう議論が我々のミッションなのか、そのあたりを確認しておかないと、次のステップになかなかどういいう議論を持っていいか、ちょっとわからないんです。

【福岡部会長】      田中委員、先にどうぞ。

【田中委員】      先ほど、指標の話がちょっと出ましたけれども、私もこれは政策評価会

での資料ならいいと思うんですが、この指標ありきのまとめ方というのがちょっとわかりづらい、説明しづらいということを感じました。やはり、方針に基づいて施策があって、その中で指標がどう決められていたかという説明の仕方のほうが非常にわかりやすいと思いますし、今までのこの資料というのは、透明性だとか説明責任にこたえる形で非常に丁寧につくっていただいていると思うんですが、何かこういう資料がちょっとひとり歩きをしたりとか、これが出ていくと、非常に目標を達成するための積極的な政策であるのに、何か消極的な政策のように見えかねないというところがあって、非常にもったいないというところを感じましたので、今日の先生方の意見も伺って、資料は次回ということもありましたので、そこに期待させていただきたいと思います。

【福岡部会長】 ただいま、幾つかご提案もございました。それは次回の会議に向けて、少し事務局にいろいろ用意していただきますが、先ほど黒田委員が言われた長期計画なのか数年の計画なのか、これにつきましても、今日は議論をちゃんとしておく材料の1つだったと思っているのですが、これにつきましても、今日いろいろなご意見が出ましたので、少し整理させていただいて、このいろいろ最後のほうでまとまって出た課題につきましても、議論につきましても、次回しっかりと資料に基づいて今日の議論を踏まえた中でのもう1度議論をいただくということにさせていただこうと思いますが、よろしいでしょうか。

時間もそういう状況になってまいりましたので、今日は第1回というか、計画部会だと第2回ですが、実質第1回に近いような議論で、私のまとめが非常に、司会が上手じゃないために若干混乱を来したところもありますが、それなりに皆さんのお考えがそれぞれ、お考えを出していただいたので、事務局として、事務局と一緒にしまして、少し次回に向けて、この次回の計画部会で、これまでの計画の材料に基づいて、新しく出る材料に基づいて、計画の評価についての議論をもう1度させていただきたいと思います。また、事務局はそのための資料をぜひ作成していただけるよう、お願いします。

また、参考資料2について、先ほど上村委員から大変重要な指摘をいただきました。このスケジュールは、当初のスケジュールでありまして、私はこのスケジュールで今日のようなご議論が出てきたときに、このスケジュールに基づいて急いでやることはなかなか難しい、すなわち、11月ぐらいにまとめて各分科会に全部、こういうふうな方向でそれぞれ議論していただきたいということを、これもスケジュールはなっていますが、どうも計画部会はやはりしっかりした社会資本整備のマスタープランとか基本的な考え方を出して、それを各分科会にお送りして、こういう議論をしていただきたいということを出さな

きやならないミッションを持っていますので、そういう意味では、ここにある計画の工程では少し無理があるので、少しどのような、その辺につきましても、もうちょっと時間スパンを延ばして、この計画部会で十分な議論ができるようにさせていただきたいと思えます。そういうことで、次回にもう1度スケジュール表を出させていただくということにさせていただきたいと思えますが、そのあたりはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【福岡部会長】** ありがとうございます。それでは、これから今後は、これから出てくるスケジュールで議論を進めていきたいと思えますので、引き続き委員の皆様にはご協力をお願いいたします。また、事務局は、本日委員からいただいた意見を十分に踏まえ、次回の計画部会までに重点計画の評価を行い、報告するようお願いいたしますということでもあります。

本日の議事は以上でございます。これをもちまして、第12回計画部会を終了とさせていただきます。

次回の計画部会は10月中旬あるいは下旬に開催を予定しています。

委員の皆様方には、ご多用中にもかかわらずご出席いただき、ありがとうございます。

最後に、事務局から連絡事項があります。

**【中田政策企画官】** 本日の計画部会の内容につきましては、後日各委員の皆様には議事録を送付させていただきます。ご了解をいただいた上で公開したいと思っております。また、近日中に議事概要を国土交通省のホームページのほうに公表したいと考えております。以上、事務局の報告でございます。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —