

社会資本整備重点計画見直しに係る

第14回社会資本整備審議会計画部会及び交通政策審議会交通体系分科会計画部会

平成24年5月28日

【川崎補佐】 それでは定刻となりましたので、ただいまから社会資本整備重点計画見直しに係る第14回社会資本整備審議会及び交通政策審議会計画部会の合同会議を開催いたします。

委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、総合政策局政策課の川崎でございます。

まず、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は、配付資料一覧に記載しているとおりでございますので、配付漏れ等がございましたらお知らせください。

また、議事の公開につきまして、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。あらかじめご了承くださいませよう願いたします。

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

【福岡部会長】 福岡でございます。どうぞよろしく願いたします。

それでは議事に入ります前に、まず前田大臣からごあいさつをいただきます。

【前田大臣】 おはようございます。社会資本整備審議会の計画部会の……。何かちよつとぐあいが悪いので、地声のほうでやらさせていただきます。

社会資本整備審議会の計画部会、お忙しい中を委員の先生方が、こうやってお集まりをいただきまして開催する運びとなりました。心より感謝を申し上げます。

また、この社会資本整備審議会重点計画の見直しに関する議論を今まで精力的にお進めをいただいてまいりました。厚く感謝を申し上げる次第でございます。

昨年、あれは10月12日だったと思います。開催された計画部会において、私は持続可能な国土・地域づくりということで、こういう方向を目指してやっていこうということを申し上げたわけでございます。

この方針に基づき、これまで省内で議論を重ねてまいりました。持続可能で活力ある国土・地域づくりの考え方は、本日素案としてご提示させていただく新たな社会資本整備重

点計画においても反映させていただいていると思います。

暮らしの省エネ、低炭素化、都市機能の集約化、大規模災害への対応、国際競争力の強化、社会資本の維持管理・更新など、重要な課題が重点目標に掲げられており、国土交通省として、しっかり取り組んでまいりたいと思います。

本日の審議を踏まえ、素案の取りまとめでいただいた後は、パブリックコメントなど意見を聞いて、手続を経て、この夏の閣議決定を目指してまいりたいと思います。

重点計画を定めた後には、計画部会の先生方ご議論をいただいて、フォローアップをお願いしたいと考えております。引き続き、福岡部会長をはじめ先生方のご指導をよろしく願いをして、ごあいさついたします。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。

それでは、議事に入ります。前回、4月24日の計画部会では、重点計画の素案について、指標の値を除いた全体像をお示しし、指標の内容を中心にご意見をいただきました。

本日の部会では、前回の部会でのご意見を踏まえ、新たな社会資本整備重点計画について、指標を含めた素案の全体についてご議論をいただき、取りまとめていきたいと思います。

それでは早速、事務局より説明を求めます。

【金井総政局参事官】 事務局の担当しております総合政策局の参事官、金井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。座らせていただきまして、ご説明申し上げます。

本日は、まず社会資本整備重点計画素案の案につきましてご説明を申し上げまして、ご審議をいただきたいと存じます。

資料につきましては、資料1-1で、今回の素案の概要と見直しのポイントというものを簡単に取りまとめさせていただいてございます。それをベースにいたしまして、資料1-2が素案の案ということで、本文でございます。これを横に置いていただきながらご説明申し上げたいと思いますが、参考資料のほうでございます。参考資料が2つございます。

1つ目が、今回、重点目標の中で指標を置かせていただいたものの、それぞれの中身について一覧にしたものでございます。前回の計画部会の中で、先生方のほうから、現行計画との対比であるとか、指標の内容、それから目標の考え方等々につきまして示して議論すべきだというご意見をいただいたものですから、それを一覧という形で今回まとめさせていただいております。ちょっと細かい、非常に大部な資料になっておりますが、恐縮でございますが、こちらもご参照いただければと存じます。

それからもう一つ、参考資料2というものがございます。これは前回の計画部会の中でご指摘いただいたところでございますが、特に国際競争力の観点で国際比較。海外がどういう状況になっているのかということと比較をして指標を考えていくべきではないかというご指摘をいただきましたものですから、これについても取りまとめをさせていただいたところでございます。後ほど、これも使いましてご説明をさせていただきたいと存じます。

それでは、資料1-1をごらんいただきまして、全体の中身について簡単に、まず概要をご説明を申し上げたいと存じます。

まず1ページ目でございますが、1ページは、もう計画部会でご説明するまでもない内容でございますが、社会資本整備重点計画のそもそもの位置づけでございますとか、これまでの経緯、それからスケジュール等々につきまして、まず1枚目でおさらいをさせていただいているところでございます。

社会資本整備重点計画につきましては、主な計画事項といたしましては、まず計画期間内の社会資本整備事業の実施に関する重点目標、それから、その達成のための社会資本整備事業の概要、また効果的、効率的に実施するための措置について計画をするということが法定をされてございます。

また、2番目の経緯、スケジュールでございますが、一昨年7月より精力的にご議論いただきました。特に昨年の3月に東日本大震災が起きまして、津波防災まちづくりの緊急提言をいただきまして、それも盛り込んだ形で今回、新たな社会資本整備重点計画の素案を本日ご提示を申し上げるという段でございます。

今後のスケジュールにつきましては、最後にまたご説明を申し上げますが、パブリックコメント、それから都道府県等の意見をお聞きした上で、最終的な重点計画をご答申をいただきまして閣議決定と、そういう運びに今後進めてまいりたいと考えてございます。

2ページ目でございます。これにつきましては、前回、前々回にも資料としてご提出させていただいた全体像でございます。この分厚い92ページの今回、素案の案という形で作成をさせていただいてございますが、これの構成を、ここに簡単に書かせていただいたものでございます。

まず社会資本整備事業の現状、それからその対応について、ここに記載させていただいております5点についての、まず現状と課題の指摘。そして、2点目は今回、社会資本整備重点計画、先ほど申し上げましたように計画期間5年間の重点目標を定めているものではありますが、今回、この部会の中でのご審議の中で、中長期の、やはり、あるべき姿を、

まず見てから重点目標を立てるべきではないかというご議論をいただいたものですから、2番目として、あるべき姿という形で、社会資本整備の方向性。これは3つの視点、9つの政策課題、そして、その方向性ということで、これを受けたプログラム、その実現のための事業・施策ということで、18のプログラムをまとめさせていただいているところがございます。

それから、3番目で「選択と集中」の基準ということで、4つの「選択と集中」の基準を設定をしていただきまして、これを踏まえて重点目標をお示しをさせていただいているところがございます。

そして4点目が、先ほども法定事項にもございました、実効性を確保する方策ということでございます。

それで、今回の見直しのポイント。これは、本文のほうの1ページ、2ページの「はじめに」というところに、4点の今回、見直しを行いましたということを記載をさせていただいている部分について、簡単にまとめさせていただいた資料としております。

すいません、資料1-1の3ページ目をお開きいただければと思います。まずポイントの1番目であります。ソフトも含めました事業・施策間の連携の徹底ということで、これも本部会の中で何度もご指摘をいただきまして、今回の計画、まさにこういうことを念頭に置きまして、すべてをまとめていったということでございます。

大きく分けまして、2つの分け方といいますか、事業・施策間の連携という形をとらせていただいているということを記載をさせていただいてございます。

左側の部分であります、事業・施策間の連携の徹底ということで、特に政策目標、今回は横断的な政策目標を設定をさせていただいてございます。さらに、特に津波防災まちづくりのご議論の中で、ハードだけではなくて、やはりソフトも含めて効果的・効率的に社会資本整備の効果を発現していくということが、非常にその重要性がご指摘をいただいたところでもありますので、ハード施策の連携はもちろんであります、ハード施策とソフト施策の連携、また主体の、さまざまな主体との協働をしていくということを明記をさせていただいてございます。

また、多様な主体の協働につきましては、計画の実効性を確保する方策につきましても、官民連携でありますとか多様な主体の参画ということを明記をさせていただいてございます。

それから、社会資本整備の実施主体が、これらに基づきまして事業・施策を連携をいた

しまして実施することを徹底をいたしております。社会資本整備の実施主体も、多様な主体ということなので、さまざまな、地方公共団体は当然であります、民間主体なんかも含めまして、連携して実施をしていくということを記載をさせていただいているところでございます。

それから、右側でございます。横断的な課題別の整理ということで、今回はこういう考え方をプログラム、それから重点目標、両方に用いまして、前回の計画では事業分野別の計画もございましたが、そういうところをすべてこういう形で、さまざまな分野の事業・施策を1つのプログラム、または重点目標の中に、その政策目標を達成するための手段として書かせていただきまして、これらを連携をして、その政策目標を目指していくと、そういう形の整理をさせていただいたのが右側の部分でございます。

4ページ目でございます。計画の見直しのポイントの2番目でございますが、これは先ほども申し上げましたように、中長期的な社会資本整備のあるべき姿をご提示をさせていただいているということでございます。

これにつきましては、やはり、どこが目標なのかということをもまず明示をした上で、その中の5年間をどうやっていくのかと、そういう手順で重点目標の事業・施策を考えていくべきだというご指摘をいただきましたので、こういう整理でやらせていただいたということでございまして、下の側に3つの視点、9つの政策課題、18のプログラム。これは、もう説明をするまでもないと思いますが、これまでのご議論の中で、こういう形で中長期の社会資本整備のあるべき姿をおまとめいただいたところでございまして、このプログラムにそれぞれの中長期の社会資本整備の事業・施策を記載をさせていただいているというのが、今回の素案の特徴でございます。

次に5ページ目であります。「選択と集中」の基準の提示と、それから4番目として指標の見直しということあります。

まず「選択と集中」の基準の提示ということで、今回、特に計画期間中、戦略的、重点的に実施することをもちまして、何をそういうことを重点的にやっていくのかを明示をするということで、「選択と集中」の基準というものを明示をさせていただいたところでございます。

この基準をもとにいたしまして、先ほどご説明をいたしましたプログラムの事業の中から、今回の計画期間で実施すべき事業・施策、重点目標の中に書いてある事業・施策について、この基準をもとにして記述をしていると、そういう考え方でございます。

「選択と集中」の基準につきましては、これについても、もう何度もご議論いただきましたが、4つご議論いただきまして、決めていただきました。

1つ目が、今整備をしないと、大規模または広域的な災害リスクを低減できないおそれのあるもの。そして2点目、今整備をしないと、我が国産業経済の基盤や国際競争力の強化が著しく困難になるおそれのあるもの。そして3点目、今整備をしないと、「持続可能で活力ある国土・地域づくり」の実現に大きな支障もたらずおそれのあるもの。そして4点目、今的確な維持管理・更新を行わないと、将来極めて危険となるおそれのあるものという、この4つを基準として決めていただいたところでございます。

そして、この4つの基準を使いまして、一番下側の箱に書いてありますが、新しい政策課題に対応したものとして、それを定量的に測定するための新しい指標を設定いたしますとともに、現行計画等々にもございますような指標につきましても、わかりやすい指標の設定に努めてまいったところでございます。

6ページ目以降が、重点目標の事業・施策、そして代表的な定量的指標ということで、6ページから9ページまで4ページにわたってまとめさせていただいたところでございます。

前回の部会の中で、指標の項目についてはご説明を申し上げました。先ほど部会長から冒頭ご紹介いただきましたように、今回は現在の指標の値、そしてその目標値について数字を記載をさせていただいたところでございまして、ここで代表的な指標を取り上げているところでありますが、本体につきましては重点目標1というところ、61ページから重点目標の内容について記述をさせていただいているところでございます。

それから、先ほど申し上げましたように参考資料1というところで、すべての指標につきましても、それぞれの内容、そして目標の設定の考え方。また現行計画に同じような指標があるものにつきましては、それとの対比につきましても、右側の薄い黄色の部分に現行計画の内容と現行計画における初期値と目標値につきましても記述をさせていただきまして、それが今回の新計画で現状値、目標値、どうなっているのかということにつきましても、参考資料1でございまして、すいません、参考資料1について記載をさせていただいたところでございます。

まず中身をご説明する前に、参考資料1の最初のページに、その総括をさせていただいた部分がございますので、これをごらんいただきたいと存じます。現行計画につきましては、指標が57ございました。新しい、本日ご提示をさせていただいております計画につ

きましては、この冒頭に書かせていただいておりますように、合計につきましては68の指標が設定をされているところであります。

内容につきましては、この真ん中あたりに書いてございます。現計画に記載されている指標の定義、または単位、特段に変更がないというものにつきまして、同一という表現を使っておりますが、これが15。

そして、現計画に記載されている指標の定義、単位についても見直したものの。内容が似たようなものでありますが、指標の定義でありますとか、単位を見直したものという意味であります、これが上側では修正・変更という表現に使っておりますが、これが19であります。

それから、現計画には記載がなくて、新しく今回追加をした。先ほど1-1の資料の中の5ページでご説明いたしましたが、新たな政策課題に対応するといったもの等々につきまして、新規という形で書かせていただいておりますが、これが34。全部の半分が大体新規とご理解いただければと思います。

それから、参考指標。これも前回もご説明を申し上げました。住生活基本計画でございますとか、観光立国推進基本計画、この中で定められております、この指標を引用させていただきまして、この重点目標の達成のための指標として掲げさせていただいておりますものが、参考指標といたしまして7つということでございます。

現計画からなくなったもの。これは1つの大きなグループとしましては、達成がされたものでありますとか、政策自身が次のものに移行したものの等々がございまして、これについては23ということございまして、総括をいたしますと、そういう状況になっておるということでございます。

それでは、いろいろな資料をごらんいただいて申しわけございませんが、資料1-1の6ページ以降で、代表的な指標についてご説明を申し上げたいと存じます。

まず重点目標1、大規模または広域的な災害リスクを低減させるというところでございます。これにつきましては、先日もご説明を申し上げましたが、1-1から1-4まで、6ページ、7ページに4つの大きなカテゴリーに分けております。項目は既に前回ご説明をしたものでありますが、若干変更になっているものもございまして、ご意見等も踏まえて変更しているものもございまして。

代表的な指標でございます、すべてをここで網羅できておりませんが、すべての部分は本文の61ページ以降でございます。

まず地震の関係。1-1の大規模地震の耐震化等々につきましては、この箱の中を簡単にご説明申し上げます。主要なターミナル駅の耐震化率を88%から、おおむね100にするということ。また、大規模地震への対策が未実施の河川管理施設。堤防につきましては77%へ、それから水門・樋門についても84%へ引き上げると、そういう目標を設定をしております。

また、次の緊急輸送ルート等については、その輸送道路上の橋梁の耐震化率。これは77から82ということで、これは新規の指標であります。

それから、前回も同じような指標がございました航空と港湾の緊急物資輸送の関係の指標については、今回、空港のほうは、もともと割合で示しておりますが、これを人口に変更しておりますが、7,300万から9,500万人。それから港湾のほうは、これは同じ指標でございます。2,640から2,950万人ということにしてございます。

それから、1-2の部分であります。これは津波・高潮対策であります。1つ目が大規模地震。今回、東日本大震災で非常に大きな教訓でありましたが、水門・樋門の自動化・遠隔化操作率、これを57にするということ。それから、最大クラスの津波。これは、津波防災地域づくり法で今回新たに、こういう最大クラスの津波に対するハザードマップの作成というものを掲げさせていただいた。これを、この5年間ですべての市町村でつくっていかうという目標にしてございます。

それから、7ページ目であります。引き続きまして1-3ということで、これは治水、それから土砂対策ということであります。

まず水害については、過去10年間の床上浸水についての浸水のおそれのある家屋数を6.1万戸から4.1万戸に減らすということでございます。それから、下水道による都市の浸水対策達成率、53から60に引き上げるということ。また、土砂災害につきましても道路斜面や盛土の要対策箇所の対策率を54から68ということにしてございます。

それから、最後に1-4。これは危機管理対策ということで、どちらかというソフト対策を中心にまとめさせていただいた部分であります。国土交通省と市町村のリエゾン協定というものを、今71%であります。これをすべての市町村と締結をしていきたいという内容にしてございます。

それから、8ページ目であります。重点目標2の産業・経済の基盤や国際競争力を強化するという部分であります。これにつきましては、三大都市圏の環状道路の整備率。これは前回も同じ指標ございました。56から約75。それから、東京圏の鉄道の混雑率。こ

それは前回ご指摘をいただいて、混雑率という形を今回新たに入れさせていただいております。主要区間は平均を150、全区間を180という形にするもの。

それから、首都圏空港の発着容量。これは64万から74.7万回。それから、これは新しい指標であります、日本発着のコンテナの東アジアでのトランシップ率。これを減らしていこうということで、10%から5%に減らしていくという項目を掲げております。

それから2点目は、地域の活力という観点で、景観に関しては、景観計画を決める地域数を315から550。そして無電柱化、15から18ということで、これも新しい指標であります。

それから、その次であります、都市間速達性の確保率ということで、内容は下に※印で書かせていただいておりますが、これを46から50。これも新しい指標であります。

それから、次の9ページ目であります。持続可能で活力ある国土・地域づくりということで、まずは低炭素化ということで、公共交通の利便性の高いエリアに居住する人口割合ということで、特に地方中枢の都市圏を69.5に引き上げていくという指標。そして、信号制御の高度化によるCO₂の排出抑止、これを約18万トン、年間で減らしていくということであります。これも新しい指標でございます。

それから、都市計画道路の整備率。これも前回ご指摘をいただいた部分でございますが、59から63ということで引き上げる。

それから、バリアフリー化につきまして。これは、これまでもございましたが、例えば利用客数3,000人以上ということで、よりバリアフリー化を進めていくといったような指標を置いておりますとともに、道路でありますとか、不特定多数の建築物等々の指標を今回置かせていただいております。

それから、車両のバリアフリー化ということで、今回、車両については新しい指標として、例えばバスの導入率を70%にするとか、福祉タクシーを2万8,000台にするといったような目標を掲げさせていただいております。

それから、交通安全の確保で、通学路の歩道整備率。これにつきましても新しい指標であります、約60%ということ。

それから、鉄道に関連しては、ATSの関係を、これを100に持っていかうということ。それから、車両の安全装置の整備率、これについても100ということで、これも新しい指標でございます。

それから、生活環境については、これは従前からございました汚水処理人口の普及率と

ということで、95%に引き上げるということでございます。

それから最後、すいません、10ページ目であります。自然環境につきましては、特に生物多様性という関係で、湿地の関係を5割に引き上げる。そして水循環、これは新しい指標であります、高度処理の実施率を33から43にするということでございます。

それから最後、重点目標4の的確な維持管理・更新を行うという部分であります、これはトータルコストの低減ということで、長寿命化計画の策定率、これまでも書いてございましたが、これは主要な構造物等々につきまして100%を達成するということを目標にしてございます。

簡単に今ご説明しましたが、すべての指標につきましては、先ほど申し上げましたように、本文の61ページから86ページにかけて、前回、事業・施策とそれから指標の内容についてご説明を申し上げたところに、指標の数値もあわせて今回は記載をさせていただいたところでございます。

それから、繰り返し申し上げますが、参考資料1で、その考え方について、すべてのものについてご説明をさせていただいております。

ちょっと時間の関係上、すべてをご説明するのは割愛させていただきまして、参考資料2のほうを簡単に、ざっとご説明をさせていただきたいと存じます。

参考資料2のほうで、前回ご指摘いただきました国際比較を、特に国際競争力に関する部分に関連した内容について資料をつけさせていただいております。

まず道路の関係、1ページ目をおあげいただければと思いますが、環状道路の整備状況。これは東京とそれから主要都市、欧米、そして北京、ソウルといったところとの比較をさせていただいた数字と絵をつけさせていただいておりますが、こういう状況で、東京につきましては、まだ環状道路がすべて、なかなかつながっていないという状況が見ていただけるかと存じます。

それから2点目、2ページ目であります。これは先ほど都市間の速達性の指標をご説明申し上げたかと存じますが、これにつきましては、これも国際比較で、ちょっと細かい字で申しわけございません。箱の下に、国際比較で速度の数字が出ておりますが、日本59キロというところが出ております。韓国は60であります、ほかの国は70を超えている国が多々ございますので、こういう状況になっているということで、その下の絵をごらんいただいても、ネットワーク等々の状況がおわかりいただけるかと存じます。

それから、3ページ目であります。無電柱化の比較であります、これは、やはり、か

なり欧米に比べるとおくらしているという状況が一目瞭然かと存じます。

それから、4ページ目であります。鉄道分野の国際比較であります。鉄道分野につきましては、鉄道の整備は、日本の場合はかなり進んでおるわけですが、上側のこの年間輸送人員、そして輸送分担率をごらんいただければおわかりいただけるように、ほかの国に比べますと、かなり鉄道の輸送分担率が高いわけでありまして、輸送人員も多いということで、やはり、まだまだ基幹的な交通・物流ネットワークとしての鉄道が重要であるということがお示しさせていただけるかと存じます。

次の5ページ目であります。5ページ目、6ページ目は空港でありまして、5ページ目が欧米と、そして6ページ目がアジアとの比較であります。年間輸送旅客数につきましては、アジアに比べますと、やはり東京が多いわけでありまして。欧米に比べますと、ほぼ拮抗した状態でございますが、やはり年間発着回数が、欧米に比べますと、かなり低いという状況でありまして、かなりヘビーな状況になっているんだらうと、これでおわかりいただけるかと思えます。

6ページ目のアジアをごらんいただきますと、アジアに比べますと年間発着数は多いわけですが、貨物なんかをごらんいただくと、上海でありますとか、香港でありますとか、そういうところは非常に多いところでありまして、こういうところも、やはり、まだまだ航空としてはやる分野があるということでありまして。

それから7ページ目以降、7ページから9ページ目が港湾の関係でございます。アジアとの関係で申し上げますと、左側を見ていただきますと、やはり、コンテナの取り扱い個数としましては、かなり大きく差がついている。そういう状況であるということと、やはりランキングは、30年前に比べますと、かなり日本の場合は下がっている状況にあるということがおわかりいただけるかと存じます。

次、8ページ目であります。これも欧米の基幹航路のフルコンテナ船がどれぐらい寄港しているかという推移であります。アジア、ほかの港は、ほぼ右肩上がりであるわけですが、日本の港を見ていただきますと、横ばいないし右下がりという状態になっておりまして、やはり先ほどの7ページのものを、かなりここでも反映していると思われるところであります。

それから、9ページ目であります。これはコンテナターミナルの規模の比較であります。圧倒的に差がついているのは、これは見ていただければ、すぐにおわかりいただけるかと存じます。

参考資料2のご説明は以上でございます。

最後に資料1-2の本文でございますが、これにつきましては、いろいろとご意見をいただきまして、修正する部分は修正をさせていただいております。大きなストーリーとしては、前回までご説明をさせていただいた部分と変更はございません。

「はじめに」のところの、先ほどちょっと簡単にご説明をしてしまいました見直しのポイント。そして1章から現状。そしてその後、6ページ目以降にプログラムが入りまして、これがかなりの分量になっているということで、これは前回までいろいろとご意見をいただいていた修正をさせていただいたところであります。

そして、先ほども申し上げましたように、重点目標の部分につきましては、すいません、「選択と集中」が重点目標の中に入ります。58ページのところに「選択と集中」の考え方をお示しをさせていただいております。58、59であります。

そして60ページ目以降に重点目標、そしてその実施すべき事業・施策の概要について、先ほど簡単に代表指標のみご説明申し上げましたが、これも先日、特に指標の内容についてご意見をいただきましたので、それをできるだけ反映した形で修正をしたものをお示しをさせていただいているところでございます。

それから最後に、87ページ以降に計画の実効性の確保の方策ということで、これにつきましても前回いろいろとご指摘をいただきました。それにつきましてもできるだけ反映をさせていただいたということで、今回、取りまとめをさせていただいております。

最後の9番ということで、フォローアップにつきましては、この後、別途ご説明をさせていただいて、ご議論いただきたいと存じます。

ちょっとはしょった説明になっておりますが、時間もございますので、とりあえずの説明は、これで終わらせていただきたいと存じます。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。ただいま事務局から説明のありましたとおり、素案については、指標の現状値や目標値が示され、これで新たな重点計画の全体像をお示ししたことになります。

それでは、まず資料1-1、1-2についてご質問、ご意見等をいただきたいと思えます。どうぞよろしく申し上げます。

それでは、ご意見のある方は、これを立てていただきましょう。では、飯尾委員からお願いします。

【飯尾委員】 ありがとうございます。もう随分議論をしまして、固まってきたなと思

っております。今日は指標の議論をされまして、私自身は個々の指標についての意見は特にありませんけれども、これまで議論してきたことを踏まえて2点、確認的なことを申し上げたいと思います。

1つは、今回わかりやすい指標ということで、指標の入れかえもいたしまして、これは随分議論した記憶がございます。ただ、こういうものは、指標は指標だということで、今後のフォローアップ以降についても指標がひとり歩きしないということは、やはり共通認識として持っておいたほうがいいのではないかと考えております。

これについて議論していましたときに、アウトカム指標であるとか、アウトプット指標だとかと、いろいろ議論があったんですが、今回は、もうそういう言葉を使わずに、一律にやるのではなくて、それぞれわかりやすい有効な指標を選んだわけです。ただ、有効な指標を選んだからといって、これだけで物が片づくわけではありませんで、大切なことは、目標があって、インプットがあって、アウトプットがあって、アウトカムがあるという因果関係のほうなんです。

ですので、ちょっと今回お願いしておきたいのは、今回この指標を出すに当たっては、国土交通省の各部局でも、どういう指標を選ぼうか、どういうことをすればどんな結果が出るはずだということを検討されたはずであります。

そのときに、いずれこれがフォローアップで見るときに、例えば目標が達成できなかったときでも、なぜそうなのかということがわかるためには、どういう因果関係を考えてこういう指標を選んだのかということは、やはり、きちんとした資料を持っておいていただき、我々が議論したときにちゃんと出てくるという体制は整えていただきたいということです。目標をつくってしまうと、そのことはまたどこかへ行ってしまって、また次の担当者、いずれフォローアップのころは次の担当者が来ておられるんですけど、次の担当者の方が来られて、指標を設定した事情がわからないと言われても困るので、やはり省内できちんと、どういうつもりでこれを選んだのかということがわかる体制を整えていただきたいというのが第1でございます。

それから第2は、前にもお話をしたことがありますけれども、地方分権下でこの計画をつくっているということでございます。ですから、ここで議論をいたしまして、この計画は日本全体でどうなるべきだということ、全体観。あるいは地方公共団体だけではなくて、民間事業者の協力も得るということを前提にしているわけですので。例えば、この指標100%となっているものが達成できないのはどうしてかということ、地元がお嫌だというこ

ともあるわけです。そのときによくよく考えないといけないのは、国土交通省としてどのような権限を持っていて、どのような達成のお願いをしているのかということでもあります。もちろん直轄事業もありますから、その部分は自分でできますが。

何を申し上げたいかという、国土交通省の権限できちんとそれが執行できることと、相手方があって、協議の中で実現せざるを得ないものは、やはり部内的にもきちんと分けて認識する必要があります。何かごちゃごちゃとまざって、全体で指標で何となくうまくいきませんではなくて、我々はすべきことをしたんだけど、やはり地元によっては理解が得られなかったということは、きちんと区別されて記録にとられる仕組みを残しておかないといけないわけです。何となく一緒に、達成できないからといって、一方で国土交通省が。そういうことはなかなか今ないんだと思いますけど、江戸長崎で地方公共団体に無理やりさせたというのも、これはまたなかなか問題だし、あるいは逆に言うと、地方公共団体は自由だからといって、国土交通省側としてお願いの努力を怠るというのもよろしくない。どちらでもよろしくないわけですし、そのあたりの相場観が必要でしょう。これまであまりこういう計画で考えてこなかったことですが、今後はそれを考えていかないといけないのではないかと思います。

ちょっと注意点的なことで恐縮でございますが、議論に入る前に申し上げました。以上でございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。大変重要な、まず考えておかなきゃならないことということで、何か事務局から、ただいまのご意見に対してございましたら、お願いします。

【金井総政局参事官】 1点目につきましては、先生ご指摘のとおりでありまして、後ほどフォローアップについてもご説明申し上げますが、フォローアップの中で、やはり、今度は先生方からいろいろと、今どういう状況になっているのかというご質問もいただく中で、そもそも、この指標はどうつくられて、それが今どういう。そのつくったときの考え方がどう、今どうなっているのかということはしっかりフォローできるような体制というのは、こちらのほうとしても、とっていかなきゃいけない。それは、ぜひとも私どもとしてやらなきゃいけないと考えております。今後ともよろしくお願い申し上げたいと思います。

それから2点目の地方分権の関係につきましては、本文のほうの60ページをごらんいただければと思います。前々回の計画部会だったかと存じます。3月のときだったと思い

ますが、この議論をしていただきまして、大体方向性としてご了解をいただいたという認識でございまして、ここに今回、60ページの重点目標の表が入っている上に文言を新たに書かせていただいております。

特に、もともとこの計画につきましては、地方公共団体の自主性、自立性を尊重するというのが法文に書かれている法律でありまして、ここはまさにそれを確認的に書かせていただいておりますけれども、なお書きのところで、特に指標につきましても、地方公共団体でありますとか、特に今回は民間がやるような事業につきましても、その中に含めまして定義をさせていただいております。

そういったものを、国としての目標という観点で掲げさせていただいているわけでありましてけれども、ただ当然、事業主体の自主性、自立性は尊重されるべきものであるという考えでございまして。

一方で、この計画の目標の達成。これはフォローアップとも関連をいたしますけれども、その指標がどうなっているかというのは、これは事業主体がどう行っておられるかも把握をしていかなきゃいけないということになりますので、それにつきましても、そういうことをしっかりとやってまいりたいと考えてございまして。

以上でございまして。

【福岡部会長】 よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

それでは上村委員、お願いします。

【上村委員】 上村でございます。この社会資本整備重点計画、ほんとうに練りに練り上げたものができ上がってきたと思います。2年以上かかって、あるいは3年ぐらいたまたがりながら、ほんとうに今までの計画部会におけるやり方とは全く方策を変えて、もう一度、この計画部会における位置づけといいますか、各局のヒアリングもその間にして、ほんとうに総ざらえをしたと思います。

ですから、これは私の希望というか、お願いであるんですけども、この間に東日本大震災もあり、またいろんな状況が、また刻々と変わってきているわけでございまして。ぜひ、5年という1つのタームはあるわけですけども、今回、ほんとうに練りに練り上げた1つの基本のフォームといいますか、このフォームと。いわゆる基本スタンスですね。この計画部会における1つの視点、あるいは政策課題、プログラムというような。もちろん時代によって、またこの課題も変わり、プログラム、指標も変わってくるわけですけども、この中の1つの基本フォームみたいなものは、これだけ時間かけながら練り上げてきまし

たので、ぜひ今後も、この総合政策局における計画部会を1つ基本にしながら、全体の国土交通省の大きな政策をきちっとフォローしながらやっていくという、このフォームはぜひ継承しながら。またいろんなものが変わって、またスタッフが変わり何が変わりして、また5年後に、また一から、このフォームから、基本スタンスからやり変えるというのでは、この間に停滞しても困りますので、そこはぜひ、このたびつくり上げたものを1つ、これからの基本バイブルとしていただくようお願いしたいと思います。

以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうかね。何か。課長、どうぞお願いします。

【藤井政策課長】 今の点、非常に重要な論点だと思っております。これについては特にフォローアップというか、この後詳しいご説明をいたしますけれども、そういうことで、むしろ毎年、計画部会でも進捗状況をごらんいただく中で、当然、進捗状況もありますし、あとは時代がどんどん移ってまいりますので、それを、5年置きの計画ではございますけれども、そういうことでタイミングよく見ていただくということで、基本線をしっかり計画部会のほうでごらんいただきながら、また、この後の5年後の計画、またその次ということで、継続的につなげていきたいと考えております。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

それでは、次に辻本委員。続きまして井出委員、それから木場委員で、お願いします。

【辻本委員】 ありがとうございます。一番最初に飯尾委員がおっしゃって、全体の流れをつくっていただいたのをちょっと蒸し返すようなのですが、今回、私が常々ちょっと気になっていましたことは、中長期と計画期間内の重点計画をどんなふうに結びつけるかというところについて、非常にきれいな流れでまとめていただきました。視点から政策課題、プログラムという流れが出来上がりました。ここから選択、集中の標準を決めて、きちっと計画期間内の重点計画をどう決めるか。そしてメニューが出てきている。

そして今回、そのメニューについて、実は、この言葉を繰り返すのは非常に申しわけないんですが、そこでアウトプット指標が指標として定量化されるという形で今回お示しいただいたのではあるのですが、もう1回、じゃあ、選択と集中をやって、幾つかのメニューをやったときに、どんな部分がプログラムの中でアウトカムとして、あるいはその上の政策課題としてのアウトカムがどれだけだったんだということを評価できる仕組みが出来ているかということが気がかりです。これだけのメニューの中で、これだけのアウトプ

ット指標がそろえば、どれだけの政策課題としてのアウトカムなんだというところですが、多分、検討されたと思うのですが、それが今日のご説明の中、あるいは全体のこの計画素案の中には、ほとんど現れていません。

ところが、うまいことに、計画策定とともにフォローアップを今後進めていくんだというお話で、そここのところをカバーしていきましょうという話でした。とは言うものの、選択と集中でさまざまな条件からメニューを選んできたんだけれども、これだけのメニューをうまくやれば、アウトプットの指標で寄せ集めてみれば、どれだけのアウトカムになるかということは、計画の中にも少し書いていただきたいという気がいたします。難しいところはフォローアップでできるとしても、やはり構造上、少しは計画でも見てほしいということですが。

それは同じく、地域と国全体の課題、地域戦略を進めながら国家としての目標を達成していくという流れの中でも、どの地域でどういうことがやられれば、全国の中で、あるいは国家目標としてのアウトカムが進むのかという視点です。各地域戦略に書き込まれる今回の流れの中での各メニューのアウトプット指標の達成が、それぞれの地域で多分違う達成率になったときに、国家としてどれだけのアウトカムになるのかということも、フォローアップの課題としてだけでなく、その見込みを本来計画の中に書くべきじゃないのかなという気がします。

それが非常に難しい課題だし、そう簡単にできないこともよくわかります。またそれは今回、フォローアップというシステムをつくることによって、かなりうまくいきそうなこともよくわかるんですが、骨組みみたいなところは計画の中にも少し書ければ書いていただきたいというのが私の意見でございます。

以上でございます。

【福岡部会長】 ただいまの辻本委員のご意見ですね。アウトカム、アウトプットの関係はどう、今回わかりやすいとかいう形でいろいろ整理されておりますけど、当初はアウトプットも大いに書こうということだったんですが、書かれているところはたくさんあるんですが、その辺の今の委員のご意見に対しては、いかがでしょうか。

【金井総政局参事官】 ありがとうございます。先生がご指摘いただいたように、もとの議論、かなりアウトプット指標にということ考えておったんですが、ごらんいただければおわかりいただける。アウトプットの指標もあります、前回と同じようなアウトカム指標も今回はかなりたくさん入ってきているという状態でございます。

おっしゃられるように、それを束ねたときにどういうものができるのかということですが、先生からご指摘いただいたように、かなり、これ、難しい作業だなと思っておりまして。

そういう意味で、後ほど詳しくご説明する予定にしておりましたが、フォローアップという、先生方のお知恵をいろいろおかりしながら、それぞれの指標がどうなったのか。そして、それを組み合わせたときに、どんなアウトカムが生まれてくるのか。前回の部会で太田先生がご指摘をされた内容だったと思うんですが、アウトプットが、その先としてアウトカムがどうなるのかも考えてもらえないかということだったと思います。そういうことを、ぜひともフォローアップの中で、いろいろと先生方のご知見をいただきながらやっていたらいいなと。

なかなか、ここに全部をです。1つ書き加えますと、それが全部できるかという状態になりますので、なかなか難しいなというところがございまして、書いてございませんが、フォローアップの中でそういう対応ができればいいなと思っております。

それからもう一つ、地方の戦略というお話でございますが、これも、そのフォローアップの前に書いてあります、地方ブロックの重点整備方針という、これは前回もつくっておりますけれども、こういうことも地方の方々を含めて今後つくる予定にしております。そういった中で、地方の状況、また、それを最後、日本全体としてどうしていくのか、国全体としてどうしていくのかということに、またフィードバックしていくことも、これをすることによって、できるのではないかなと思ってございます。

ちょっと答えになっているかどうかわかりませんが、以上でございます。

【辻本委員】　ちょっとよろしいですか。個別のメニューのアウトプットを中長期の中で政策課題としてのアウトカムにどう結びつけるかという話は、確かにフォローアップの筋道なんですけど、じゃあ、中長期の政策課題をメニュー化するときには何をやったかということ、これ、私の1つの提案なんですけれども、選択と集中の方針を書かれている。5つでしたかね。4つですか。それが実は、その中で、いわゆる政策課題としてのアウトカムが、それぞれの1、2、3、4で選んできたメニューのアウトプットで確保できるのだということ、もうちょっと書き込めるんじゃないかと思うのです。

なぜ今やらなければいけないかという話とか、そういう形でしか選択と集中のところでは書いていないですね。ところが、その4つの課題を見通せば、実は政策課題で満足すべきアウトカムを、それぞれ選んできたメニューのアウトプットで、かなり効率的に確保で

きるんだというところを少し定性的にも書き込まれたらいいのかなというのが、私が自分で可能だと思う回答なのですが、そのところを工夫いただければありがたいです。

1つ1つのアウトプットを合わせれば、どのアウトカムにしっかりつながるということを個別に求めているのではなくて、せっかく選択と集中の方針を出されたのだから、その選択と集中の4つのところで、うまく各メニューのアウトプットが総和として各政策課題、中長期の政策課題のアウトカムになる目論見を見せて欲しいのです。

すなわち、選択と集中がアウトプットの総和がアウトカムになることを保証しているんだということを書き込まれたらいいんじゃないかなというのが、私の今、考えつく回答です。すいません、複雑な話で。

【福岡部会長】 ちょっと私も座長をやっていて、よくわからなくなりましたが、ただ、はっきり言えますことは、今、辻本委員の言われたようなことをずっと、この検討会で、14回にわたって、実は議論してきました、今、私は座長として、こういう形で、まずは出してみたいと。その上で、フォローアップの中で、今の先生の言われたことを十分生かす形でやらせていただきたいということですが、おっしゃることに対して、少し反映できることがあれば、次回に向けての中で考えさせていただくということにさせていただきます。ありがとうございました。

それでは井出委員、お願いします。

【井出委員】 私からは、特に指標に関して情報の出し方に関して、ちょっとお願いをしたいということがあります。

今回、地方分権ですとか、ソフト対策の充実ということ掲げているわけですが、これは基本的に地方公共団体のみならず国民ですとか住民の方々の理解と協力が不可欠なわけですね。そうしますと、指標といっても、例えば一番最初に出てきます主要なターミナル駅の耐震化率と出たときに、それが主要なターミナル駅がどこなのかと、まずよくわからないし、しかも、そのたくさんある主要なターミナル駅の中の自分の使っている駅が耐震化されているのか、されていないのかというのが、よくわからないですね。ですから、ただ数字だけが、例えば70が75になっても、政策の達成感というのは多分伝わらないと思うんです。

また、盛土のマップの話もありますが、こちらこそ、ほんとうに、ほんとうは情報をきちんと出すべきで、国民の皆さんが、どこが対象になっていて、どこがやっていないのかというのがきちんと見える形にしないと、どうしてうちの地方公共団体はできていないん

だろうということを、ボトムアップで声として出ていくような、そういった仕組みも必要だと思っんですね。

ですから、今回パブコメも含めて情報を出すのであれば、今、ネットでリンクを張るとかということも非常に簡単なので、一覧表なり出していただいて、対象物がどういうもので、どこに存在していて、現状はどれだけできているかということを引きちんと出すことによって、実際にどんなことが行われているのかということのを、それを具体的に体感していただくことができると思っていますので、それは特にお願いしたいところです。

その情報の出し方も、今回だけ出して、1カ月ぐらいするとなくなるというのではなくて、やはり、毎年毎年きちんと、白地図だった部分が、達成したところが黄色にどんどん、どんどん。緑か何かに塗られていて、あっ、これだけできたんだということがわかるように、毎年毎年きちんと継続して公表していただきたいということを強くお願いしたいと思っいます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ぜひ、そういう方向を持ってやっていかないとならないということは確かだと思っいます。どの程度個別にできるかのことは、またいろいろなところで、これまたフォローアップで大いにやっていただくということになると思っいますので、どうぞよろしく、またご指導、願っします。

それでは、木場委員。

【木場委員】 ありがとうございます。私のほうからは、まず最初に9つの政策課題で、前回3月に出席させていただいたときに、高齢化に関しては対処について入っていたんですが、少子化が今回落ちていて、あと人口減少もかなり少なかったというところで、どう入れ込んでいただけるのかという質問をしたんですが、きちっとまた少子化対策、人口減少対処のほうも入っておりましたので、そこは一言お礼を申し上げます。

あと、2点だけ質問になりますけれども、定量的指標につきまして、ちょっと素人なので2点ほど質問させていただきます。

まず、囲み15でしょうか。大規模地震に備えた自動化・遠隔操作化が未実施の水門等々のところですが、今、平成23年度は0%を28年度末には57%と書いてあるんですが、現状、これは自動化も遠隔操作化も両者がそろっていないものが0なんですか。それとも、どちらも今、0なんですか。

何かちょっと記憶違いだといけませんが、もしもこういうことができていたら、今回の震災で200人を超える方が命を落とさなくてよかったんじゃないかというようなこ

と、たしか報告であったので、非常にここ、興味がありますので、教えてください。

もう1点だけ質問させていただきます。同じ資料で、9ページになります。囲みの56番、交通安全のところですが、昨今の痛ましい事故のニュースの中でも、通学路の歩道整備については大変注目が集まっておりますけれども、この歩道整備率というのは、どの程度まで整備したことを指すのでしょうか。例えばガードレールまでつくって整備されたという、その規定というか、どういうことを指しているかもご説明いただければと思います。2点、お答えください。

【福岡部会長】 それでは、現場の課長さん等からお願いします。じゃ、五十嵐室長、お願いします。

【五十嵐室長】 1点目のご質問でございます。自動化・遠隔操作化の話でございます。最初0%とございますけれども、現時点で、例えば津波が海岸あるいは河川に到達するまでの時間というのは大体わかりまして、それに対して、既に自動化・遠隔操作化されているものにつきましては、現時点はもう達成済みだということで除外しています。今後5年間で、津波が海岸、河川に30分以内に到達するものなどを対象にして自動化・遠隔操作すべきだという母数はございますので、それを分母にとりまして、現時点で5年間で、もう早急に、背後の重要度感を見ながらやるべきところ、それを集約しまして、5年後に57%という数字にしております。

【木場委員】 ありがとうございます。

【福岡部会長】 よろしいでしょうか。わかりづらいですね。ほかのものと比べるとわかりづらいので、ちょっとそこは説明を加えておいたほうがいいですね。

それでは、歩道の話でお願いします。

【A】 通学路の歩道整備でございますが、いわゆる歩道の整備に加えて、防護柵の設置。車道部分と路肩の間に防護柵をつけるとか、あるいはカラー舗装等、即応性の高いものも含めまして対策を進めてまいりたいと考えておるところでございます。

【福岡部会長】 よろしいですか。どうぞ。

【木場委員】 すいません、防護さくって、具体的に何を指すんですか。

【A】 ガードレールです。

【木場委員】 ガードレールでいいですか。

【A】 ええ。車と歩く部分を分離するガードレール。

【木場委員】 イコール、ガードレールでいいですか。

【A】 と思っていたので結構です。

【木場委員】 はい、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。次、家田委員、どうぞ。

【家田委員】 どうもありがとうございます。事務局、ご苦労さまでございました。ほんとうに私ども、今、実態がわからないで、好き勝手なことを言いますからね。それをここまで、よくまとめていただいたというのは、ほんとうにお礼を申し上げたいと思います。

3.11以前は、やや危惧を覚えていたのは、政策評価的な、ある種の小ざれいにスタイルをまとめていこうという感じが強過ぎるという感じを持っていたんですが、3.11以降、非常に切迫したニーズのある中で、より実態に基づいた力強いことを言っていこうというのが非常に鮮明に出てきて、むしろ、いい傾向になったと私は思っています。

そしてまた、国民的にいえば、こういう政府からのステートメントは、なるべく迅速に出すというのを望まれているところですので、ここは、いろいろと課題はあるにしても、一刻も早く出して世に問うというのをお願いしたい。そういう意味で、よくまとめてくださって、お礼を申し上げたいというのが、まずスタートでございます。

それから前回、私、勝間先生が言って、国際比較ということをしていただいて、ありがとうございました。大変にわかりやすい資料になっているかと思います。もちろん、国際比較そのものが非常に難しいので、まだまだ、いろんな視点もあるし、かくかくしかじかというのはあろうかと思うんですが、まず、これもお礼申し上げたいと思います。

どうしてこれを申し上げたというのを、もう1回復習のために申し上げますと、すべてのことを国民というのは全部、いつも意識を持って、高いとか、低いとか、満足していないとか、しているとか思っているわけじゃなくて、ある種の認識の次第で、いいなと思ったり、もうこんなものはどうでもいいやになったり、あるいは、もっともっと頑張ってくれなきゃ困るってなったりするんですよね。

だから、ぜひ、その相場感覚がわかるという意味でも、こういう種類の努力を一方で続けながら目標を設定し、その目標の達成度をチェックしていくということで、車の片方の車輪がこれじゃないかということで思っている次第でございます。

それで、あと1つ、2つ、ちょっと感じていることを申し上げたいと思うんですが、1つは、先ほど何人かの先生方からもありましたけれども、地方の話で、これは何も国の直轄でやっていることだけがよければいいというものじゃない。それが国土交通省の使命じゃないわけだから、ぜひ地方でやること、あるいは民間事業者の中でもやることはカバー

しておくべきだと思うんですが、一方で、伺うところによれば、かつての補助金方式の場合だと、幾ら使って何がどうできたというのは自動的に把握できるようになっていたものが、交付金方式になると、何にどう使っているか把握する権利がないということだそうでございます。目をつぶって国土を投げているような状況というのは結構あるんですね。

道路の延長でいったって、直轄で管理している国道なんかよりも、それ以外の道路のほうが圧倒的に多いわけであって。そうすると、交付金で仕事していく中であっても、やっぱり状況の報告義務はきちりしていただくというのを、これはぜひやるべきだと思うんです。

例えば天文の分野なんかでいっても、宇宙の分野なんかでいっても、ロケットつくって打ち上げるという仕事と、天文台つくって観測するというのは、また別の仕事でしょう。つまり、仕事は地方の自由と権利というか、采配によってやっていていいんだけど、それを観測しているのは国の仕事ですよというのは、やっぱり国交省の仕事だと思いますし、ぜひそこを、より制度的にクリアにさせていただくほうがいいんじゃないかな。これが、まず1つでございます。

それから2点目、フォローアップ。この後、詳しいお話とあるんですが、ありがとうございます。フォローアップこそが重要で、こういうものをつくったら、あと知らないよというのは、それで終わったような気になるのが大体、私ども委員の特性なんです。むしろ、ここからが委員そのものが、あんたが言ったのは、この後こうなっているけど、どうなっているのという責任とらなきゃいけない意味でも重要なことだと思ってございます。

その際に、2種類のフォローアップがあると思っています。1つは、こうやって決めたことがどのように着実に実施されているかというライン系の、ライン仕事としてのフォローアップ。これは、もちろん、こういう部会で着実に見ていくのがいいと思うんですが、もう一つは、スタッフ仕事としてのフォローアップが要ると思うんですね。

これも飯尾先生をはじめ何人かの先生おっしゃったように、指標というのは、要するに、観測値なんですよ。その観測値、何をもって観測するかというのは非常に重要であって。ただ、これをうじうじ、うじうじやっていると、いつまでたっても決まらないので、こんなものではないんですけれども、でも、やっぱり何をもって観測すべきかということについては、辻本先生もお話あったように、まだまだ勉強の余地があると思うんです。

そういう中では、ステータス、どんな状況にあるかという表現のものと、それから何をどのぐらいするか、アクションの量を表現するものと両方、どうしたって必要ですよ。

それから、ステータスだって、専門的なステータス。例えば、何とかシーベルトというたぐいのと、それが発がん率でいうと何%という、国民の体感でわかるようなところに一歩、橋渡しが必要だしね。

ぜひ提案したいのは、フォローアップをする際に、この部会として、ほわんとフォローアップするのに加えて、部会の中に、こういう指標のあり方とか、国際比較のあり方とか、そういう少し専門性の高いワーキンググループなり小委員会なりをちっちゃいものをつくりましてね。そこでは実態論よりも、むしろ指標論とか、そっちのことを比較的短期間詰めて、次のフォローアップの時期までに、その次のステージでは指標というのはどうすべきかみたいな腹案みたいなものをつくっていくような、そういう作業を提案したいなと思います。

以上でございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。お話、2つご意見をいただいたんですが、いずれも、これから、この指標をつくり、重点化の見直しをやりましたときの実効性を問われるところにかかわっていると思うんですが、先ほど言われた状況の報告の、地方が状況をどう国に対して教えてくれるかなど。これ、ずっと、ここでは、それは大事ですよねという話は、やはり出ているので、よく考えておかなきゃならない。ただやっていただいているというだけでなく、それ全体で見たらどうなんだというのが大事ですよねというのは、委員会としては常々言われていたことだと思いますので、それをどうやっていくのか。また家田先生等からいろいろ教えてもらいながらやっていく必要もあると思いますし、指標についてどう評価するのという、これはフォローアップのところで、後で議論しようと思っていたんですが、それは大変、まだ明確なものを必ずしも個々については持っているわけではないので、今言われたようなやり方が1つあるのかもわからないと。計画部会としては、小さなワーキングのようなものと先ほど言われましたけれども、そんなところでもう少し、指標というものをどう考えるのということ、データを集めること以外に、そういったことが必要だというご意見だったと思いますが、これは今後に検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

それでは、次に挙げていただいたのは中村委員、富澤委員、竹内委員ですが、ここで、おそらくフォローアップとみんな関係してくると思いますので、後でご意見は、前のことに関連してもいいですが、フォローアップについて少しご説明しておいていただいたほうが、より皆さん、そこにかかわってきますので。進め方は、それでよろしいでしょうか。

はい。それでは、お願いします。

【金井総政局参事官】 それでは、部会長から資料2のご説明をとということでございましたので、資料2のご説明をさせていただきたいと存じます。資料2をごらんいただければと存じます。

資料2は、1枚目が字で書いてありまして、2枚目がそれを模式化したものでありますので、とりあえず1枚目のほうで簡単にご説明を申し上げたいと存じます。

フォローアップにつきましては、この部会の中で骨子のときからご意見をいただいておりますが、具体的な中身をあまり詰めておりませんでした。今回、具体的な提案をさせていただきたいということでございます。

フォローアップ自身は、この素案の中にも記述をさせておりますが、重点計画の策定後、目標の達成状況でありますとか、事業・施策の実施状況の把握等によりまして、その政策上のボトルネックの確認を行いまして、社会や時代の要請の変化を踏まえつつではあります。重点計画の改善検討を図っていくと。これがもともとのお考えをお示しいただいたところでございます。これをもとにいたしまして、どういったことをやっていくのか。

実は、前回の部会の中でも、いろんな、こういったたぐいの議論がございましたので、そういうことも反映をさせていただいた上での手法のご提案ということであります。いろいろご意見をいただければと存じます。

1点目であります。これは先ほど辻本先生からご指摘をいただいた部分のかもしれない。できるだけ重点目標というのは、個々に指標が立っていたり、事業・施策があつたりするわけですが、これを集合体としてとらえるということを目指していきたいと思っております。フォローアップは、その政策目標全体が統合的に、総合的に、どう把握するのかが重要ではないかというのを書かせていただいたのが1点目であります。

それから2点目ありますが、これは毎年これまでもやらせていただいた部分でありますけれども、指標が出ている部分に関していいますと、行政評価法に基づく政策評価という手法がございます。これを用いまして、その進捗状況を実績値として把握をさせていただくと、そういう手法をとらせていただきたいということでございます。

それから、3点目の丸であります。指標を定めていない事業・施策というのが今回ございます。ごらんいただければわかりますように、ポツで書いてある文章の下に指標を今回すべて対応関係でつくらせていただいておりますが、その指標がない文章もございます。こういったものをどうするかということでございまして、これにつきましても、可能な限

り実施状況を客観的にフォローしていきたいということで、例えば関連するデータの集積なんかの状況を踏まえまして、必要かつ適切な場合は、例えば指標ではありませんが、この部会の中で新しく目標レベルを設定していった、次のフォローアップに生かしていくといった、そういったこともできるのではないかなということ、そういうご検討をお願いできないかということが3点目であります。

それから4点目、これは前回、津川政務官からもお話を申し上げた部分であります。なかなか指標にならないものがあるのではないかな。そういう場合にどうするのかということ、先生方からいろいろご示唆をいただきました。例えば、その施策の目的の対象者の方々にヒアリングをするだとか、アンケートをとるだとか、また傾向を経年変化で比較していくだとか、また専門家からの意見聴取をします。そういったことによりまして、どういったことを目指していくべきなのかをご検討いただくことができないかというのが4点目あります。

そして5点目、これは前回、太田先生からご示唆をいただいた部分であります。いろいろと指標を今回出ささせていただいておりますが、こういったものが最終的に国民生活にどういう効果を与えているのかということも含めまして、把握をしていくことができないかと。これはなかなか、すべてにこういうことができるかどうかはわからないんですが、こういうことも目指してフォローアップをやっていくことをご検討いただけないかというのが5点目でございます。

それを踏まえまして、3ポツに書いてございますが、何が問題であるかということ、課題をご提示をいただきまして、それをどう改善していけば、その目標が達成し得るのかということをご議論いただいた上で、この計画部会のフォローアップという形でご提言いただければと考えている次第でございます。

とりあえず、フォローアップの状況、こういうこととということでご提案でございますが、いろいろとご提案をいただいた上で、先ほど具体的なやり方なんかもご提言をいただきましたが、そういうことも含めて、また次回にでもお諮りをしたいと考えているところであります。

説明は以上でございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。資料1もあわせてですが、資料2、非常に関連しますので、ご説明を今いただきました。

それでは、中村委員、そして竹内委員、富澤委員、そして浅子委員、どこからでも結構

でございますので、よろしくお願いします。どうぞ。

【中村委員】 ありがとうございます。まず、資料1、2も関連しているということ、今よくわかったんですが、具体的な例示をしながら、指標の思うところをちょっと申し上げますけれども、先ほど家田先生お話があったところにもかかわりますけれども、例えば8ページの下の8番、無電柱化率。この場でも何回か出てきていますけれども、防災の対策という意味では、幹線道路の無電柱化率がとても大切である。ただ、ここでいくような美しい国土ということであると、本来的に都市の中で必要な道路での無電柱化率だとすると、本文のほうにいきますと、都道府県道まで入っていますけれども、そうでは足りない場合もあるかもしれないということですので、何のための無電柱化ということに関してが変わると、計測効果、若干変わり得る場合があるんじゃないかというのが1つ目です。

それから、9ページ目のところでいくと、例えば46番の公共交通の利便性の高いエリアの居住の人口の割合、あるいは先ほど木場さんおっしゃった通学路ですけれども、ここはよかれと思って、人口が集積するような施策をする一方で、公共交通の利便性が下がってしまうであるとか、道路を整備する一方で学校の統廃合で通学路が変わってしまうであるとか、あるいはほかの道路網ができることで通学路の変更があるとか、バックグラウンド条件が動き得る話って幾つかあるので、これは、この後のフォローアップの中で出てくる話なのかなと、聞いていて思いましたけれども、特に比率で出したり、何かの条件でスクリーニングして計測していくようなときに、その前提のところというのを常にあわせて持って、この前提が変わることの意味は何なのかということも見るといいのかなということも思いました。

その少し上で、ノンステップバスの導入率とあるんですが、実態を見ていますと、わりと都会の元気なバス会社はこういうものを入れて、高齢者ばかり乗っているような田舎のバス会社でやっていないということになってくると、これも、どこで本来やるべきかというところの、この中の仮に、次の段かもしれないけれども、優先順位があるとする、そういうことの議論で今後必要かなということも思いました。

最後に1点ですが、一番最後の10ページの維持管理・更新のところですが、個別の構造物、施設の維持管理の評価に見えてくるんですが、例えば違うところでバイパスの道路ができる、別なネットワークができることによって既存施設の役割が変わってくれば、その更新そのものというのは、従来交通量が多いとしても後回しにできるとか、少し広域的なものを、人の流動を見た上で評価すると、少しこのままだと対応し切れないの

かなと思いますので、それもフォローアップしていく中でいくと。そうやって考えると、指標自体を少し動きながら微修正していくことも同時にできることが大事かなということをおもいました。

以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。非常にわかりやすいお話をいただいたなと思いますけれども。特に私は維持管理に大変関心あるんですけれども、今のようなお話が、この今あるやつをいつまでも維持管理するのというようなこととも関係してくるので、新しいことになったじゃないか、どうするのか、新しいことをどう考えるかという点も全体として見なきゃならないというのはおっしゃるとおりだと思いますので、それはまたフォローアップでいろいろとご意見をいただきたいと。この段階ではですね。お願いしたいと思います。

それでは竹内委員、そして富澤委員。富澤委員、お先、どうぞお願いします。

【富澤委員】 今回の重点計画の見直し、長い議論の結果、今日のような形で、視点ごとに柱が明確に示されて、私は大変よかったのではないかと。特に前田大臣がいつも言われておる持続可能なあるべき姿というものが明確になってきたのではないかと思います。

安全・安心ということ、それから環境変化、これは日本を取り巻く大きな環境の流れだと思いますし、さらに新たな成長と、こういう未来志向型の重点計画ということで、全体像がバランスのいい形になっているということの評価したいと思います。

フォローアップなんですけれども、実態は、この指標が示されたことによって明確に、わかりやすくなっておりますけれども、今も話がありましたように、例えば幹線道路の無電柱化率、電柱の地中化率でございますけれども、前回私が質問したときには、たしか14%だということでした。今日のあれでは15%になっておりますが。これが28年度、5年後には18%になる。数字だけ見ると、まだこれでは少ないのかなという感じもしますが、財政が豊かでお金がじゃぶじゃぶあるなら別ですけれども、大変厳しい財政状況の中で少しでも効果を出していくということで。

今までは電柱の地中化なんかも、まず従来は大都市圏からということでやっていたのではないかと思います。最近、話を聞きますと、ここに出ているように景観計画というか、観光の観点から、もう予算がついて進められておることですので、そういう形で、いろんな立場から優先度を決めていくということは大変重要なことではないかと思います。

内容がどういうものが、どこがどうなっているのかというのは、これを見てはわからな

いんですが、国民に示すときには、ある程度具体的に、どことどこが今後、これまで計画が進められてきて、今後はどういうところをやっていくんだということも含めて示していただくと大変わかりやすいのではないかなと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。大変、井出委員も同じように視点でお話しされたと思います。事務局、よろしくをお願いします。

それでは竹内委員、お願いします。

【竹内委員】 他の委員の方々おっしゃっているように、ほんとうに膨大なものをよくおまとめいただいたと思います。もちろん、計画部会の先生方もご苦労され、また事務局ももっとご苦労されたということだと思います。そうなった以上は、今度は、それをいかに誤解なく国民の皆さんに理解してもらおうかというところに相当傾注していかないと、せっかくの努力がむだになるというところがあると思うわけです。

そこで1つ、例えば心配になるのは、参考資料1なんかである指標の数ですね。これ、現計画57で合計68なんです。ということは、この数字だけ見ると、選択と集中どころか、網羅と拡大ではないかというように思われかねない。そういうところの誤解を解かなきゃいけない。これはあくまでも基本的な重点目標であって、今後一番大事なものは、この中でどうやって予算をメリハリつけていくかというところだと思うわけですね。

そこで選択と集中がほんとうに生きてくるわけでありますから、厳しい財政制約の中でやっていく以上は、メリハリをつけていくところがこれからの大きな課題であるということだし、そこを強調していかないといけないし、また逆に、すべてに同じように、また予算をいっぱいつけちゃうと、それは明らかに拡大になってしまうわけですから、そのところの誤解がないようにすることが大事だろうということが1点でございます。

同じく、誤解になるものだし、またフォローアップに係ることだと思うのですが、中には実施していくに従って、非常にやりにくいものや、逆にやりやすいものがあったりするものがあると思います。そういうときに、単純にさぼっているからじゃないかとか、これはここだけを努力しているから進むんじゃないか、などと国民にそう思われるようにならないように気をつけなきゃいけない。

その理由は何かといったら、まず社会環境の変化をどれだけ取り込んでフォローアップしていくかということだと思うわけです。だから、中には順風といいますか、追い風になるような社会環境もあれば、逆に逆風、向かい風になるようなものもあるだろうと思います。

例えばですけど、ちょっと思いつきなので、適切でないかもしれませんが、人口が減少していけば自動的に鉄道の混雑率は減ってくるわけですね。これはわりと順風、追い風になる。場合によっては都心の集中によって、例えば勝鬨駅の例のように集中することもあるので、一概に順風とは言えないこともありますけれども。そういうこともあるし、また逆に、さっきの福祉車両の台数なんかは、人口減少がもっと激しくなってくれば、これは逆風としてどんどんきいてくる、厳しくなるということがあります。

こうした社会環境の変化をどうやってとらえていくかということを認識した上でフォローアップしていかないと、単にそれが達成している、していないという結果だけを見られて、そこでうまくやったな、とか失敗したなということを言われても、それもちよっと困るところがありますから、そのあたりの把握をしていく必要があるかと思います。

と同時に、指標同士のお互いの連関をチェックしていくことも必要ではないか。つまり、ある指標をやると、自動的にある指標もよくなっていくということがあると思います。

私が今、たまたま気がついたところは、例えば指標、コンテナ・バルクの輸送コスト低減率と、あとトランスシップ率の話がありますけれども、当然、貨物輸送のコスト低減が進んでいって、日本の物流コストが下がれば、当然トランスシップ率は上がってくるはずでありますから、この例のようにお互いが完璧に独立しているわけではないものもあります。それぞれがお互いにどれだけ相乗効果があるのか、あるいは、ひょっとしたら逆に足を引っ張ることもあるかもしれない。そういうところのチェックをしていくことが必要でしょう。これもフォローアップの大事な観点だと思いますから、その点ご配慮いただければ、よりよいものになるんじゃないか、そう考えています。

以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。非常にフォローアップをやるときに考えなきゃならないことを適切にご意見いただきました。ありがとうございます。

それでは、浅子委員お願いします。

【浅子委員】 私はマクロ経済学専攻ということで、この部会に出させていただいていますので、そういう観点からお話ししたいんですけども、一般論として、政策目標には最終目標と中間目標というのが大体ありまして、よく言われています、例えば物価安定とかインフレ目標というのが最終目標だとして、それを達成するのに、とりあえず中間目標を立てるという形で、従来はマネーサプライのコントロールとか言っていた。それが最近ほうまくいかないということにはなっているんですけども、そういうアナロジーでいき

まして、この社会資本整備というのは、私はどちらかといえば、日本経済にとっては、最終目標ではなくて中間目標的な立場にあるのではないかという理解をしていたんですけども、この計画部会が新しい事業でスタートしたところには、どちらかという、かなり最終目標にコミットするような形で新しく社会資本整備計画を見直そうという形でスタートしたような気がいたします。もちろん、その背景には、選択と集中なり、もちろん、その前提として政権交代というのがあったんだろうと思うんですけども。

結果的には、今日の皆さんのご意見でも表明されていますように、大変立派な計画案というのができ上がったんだろうと思いますけれども、ただ、私個人としては、まだ心配といたしますか、社会資本整備計画というのがあまりにも最終目標にリンクした形で練られますと、また次の5年たつなり、あるいはその前の段階で、もしかして政権交代とかあった場合には、また違った形での、こういう計画部会が再組織されてつくられるのではないかというような感想を持たざるを得ないといえますか。

もう少し中間目標なり、社会資本整備計画としての目標というのに、ある意味でこだわります。計画自体をつくって、その上で、政権交代とかあった場合には、その政権の責任で自由に、そこからある程度乖離してもいいぐらいの、具体的な予算案とかに反映させるように持っていけるようにして。そういう意味では、資本整備部会としては、もう少し太っ腹で、寛大で見て、こんな細かいところは構わないから、しっかり、もう少しフレキシブルにですかね。それから、素早くということかと思えますけれども、計画に二、三年かけているよりは、ある程度基本としての案があって、その周りでウエートを置きながら、素早く実施に移していけるという、そういう体制を本来、社会資本整備計画部会としては持っていたほうがいいのではないかという、そういう印象を持っているんです。

ただ、先ほどもちょっと言いましたけれども、インフレ目標にしても、最終目標としてのインフレに対してもコミットするようなインフレ目標を設定しろというような案が出てきていますし、案というか、そういうことになっていますし、それから中間目標としての役割も、マネーサプライとかにはほとんど日本経済の変化をあらわしていないという側面があって、ある程度やむを得ない流れだと思うんですけども、何かそういうのが、この社会資本整備計画にもあらわれているんじゃないかという、そういう感想を持ったということで、ちょっと意見を述べさせていただきました。

【福岡部会長】 ありがとうございます。いや、経済をやっている先生の委員としてのご意見だと思います。ありがとうございます。ご意見として伺わせていただきます。

ありがとうございました。

それでは丸井委員、どうぞ。

【丸井委員】 フォローアップの重要性に関して若干コメントをさせていただきたいと思います。この素案そのものに関しましては、多くの委員が指摘されていますように、これまでの何回にもわたる議論を踏まえて、だんだんと練られてきて、基本的には出された論点を一応網羅して、そしてバランスのとれた形で策定されたと思っております。

もちろん中には、辻本委員が指摘されたような重要な論点もあろうかと思えます。ただし、今のところで、辻本委員が指摘されたようなことを素案の中に今入れることは現実的には非常に難しいのではないかと感じておまして、その点はフォローアップの中で解決していくのが現実的ではないかと私は感じております。

さて、フォローアップにおきましては、ここで提示されたようなさまざまな指標がどの程度実現されたか。そのことをいかにしてきちっと評価して、それが本来の目標どおり進展しているか。それをチェックしていく役割であるということは言うまでもないと思っておりますが、しかしながら一方で、これまでの議論の前提としてきたような背景的条件が、それが大きく変わっていくようなことが比較的短いタイムスパンの中でも起こり得るのではないかという気がするわけであります。

したがって、フォローアップにおいて、いろいろな社会経済条件なり環境条件なりが大きく変わるようなことがあったときに、いろいろと本質的な見直しをしないといけないということが生じてくるのではないかと感じております。そのこともフォローアップの中で重要ではないかと感じております。

もちろん、例えば大きな自然災害とかがありましたら、それはまた今言ったようなことになるわけですが、それは自然災害にかかわらず社会経済的な形をとるということも当然あり得るわけですので、そのように感じております。

この間の議論の中で、家田委員が指摘されましたように、東日本大震災という、こういう非常に大きな事態があったことを受けて、当会、この計画部会の議論も非常に、より議論が方向性を明確にしていたところがあるかと思えますが、それと同時に、非常に大きな背景条件の変化があった場合には、やはり、いろいろなものを根本的に、本質的に見直す必要も生じると思いますので、そのことも踏まえた上でのフォローアップが必要ではないかと思う次第です。

以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。そういうご意見、当然のことだと思いますので、フォローアップで、どう考えていくべきかも、基本的なことも含めた議論が必要だという解釈させていただいて、それは今後、計画部会の課題にしていきたいと思います。

先のほうで話された方で、フォローアップにつきまして何かご意見ございましたら、どうぞ。かなり時間が近づいていますから、比較的簡潔にお願いします。何人か……。

【辻本委員】 はい。先ほど素案のところで2つ意見申し上げまして、1つは進捗評価と統合評価とがフォローアップのほうでうまくやられるということは、それで了解いたしました。

それで、もう一つ申し上げたことは、実は国家戦略と地域戦略という視点について、これについても素案のほうでお願いしましたが、フォローアップのほうでも可能ですねという話です。ただ今日のペーパーには、そのことはまだ書かれていません。先ほどはそういう話に、流れとしてはなりましたので、それで結構かと思うのですが、今日の資料2というペーパーには書かれていませんので、今後ここを注意して、国家戦略と地域戦略の課題もフォローアップの1つの大きなテーマだということを申し添えたいと思います。よろしくをお願いします。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

では、木場委員。

【木場委員】 一言だけ、すいません。ありがとうございます。

フォローアップの説明の中で、指標がない、指標はつくりづらいというものが幾つかあるということで、指標についてはわかったんですが、実際に数で聞きたいんですが、指標がつかれるものがこのぐらいで、ちょっと難しいなというものはこのぐらいというのを教えていただいてよろしいでしょうか。

もしできましたら、そのつくりづらいというものの例を一度、次回でも挙げていただいて、じゃ、それに関しては。全部じゃないですよ。1つでも構わないんですが、こういうようなアプローチの仕方があるよねというのは、ちょっと具体例があったほうが私ども、今後検討の仕方にめどが立つような気がするんですが、お願いいたします。

【福岡部会長】 それでは、お願いします。

【金井総政局参事官】 申しわけございません。ちょっとその数字の集計は、何ができていないか……。

【木場委員】 トメサキですか。

【金井総政局参事官】 はしておりませんが、今ご指摘いただいた部分に関しては次回、どういったものが今なくて、それをどうしていくのか。逆に言うと、これは先生方にご議論いただかなきゃいけないのかなと私ども思っておりますので、ご提案をさせていただいて、またご議論をいただく。まさにフォローアップのやり方ということでご議論いただければと思います。

【福岡部会長】 ほかには、フォローアップについてございますでしょうか。よろしいでしょうか。事務局、トータルして何かございますか。よろしいですか。

いろいろご説明をいただきましたが、今回。大臣、もう1回お話しただいて。今から一言、私のことを申し上げてから大臣にお話を、それから副大臣、そして政務官、よろしくをお願いします。

いろいろご意見、委員の方々、ありがとうございます。ただいま事務局より説明があったとおり、今後、素案についてパブリックコメントや都道府県間の意見聴取等が予定されているとのことです。次回の部会では、その結果について報告していただき、最終的な案として取りまとめたいと思いますということですが、そういうことで、そういう方向である程度私にお任せいただいて、今日のご意見をまとめさせていただくと。よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

それでは大臣、よろしくをお願いします。

【前田大臣】 ちょっと私も次の時間があるものですから、失礼をして。ほんとうに今日はありがとうございます。ずっとご議論を聞かせていただいて、ここまで大変な積み重ねを、しかも随分と深い洞察と幅広い議論をやっていたいただいた結果、事務局もそれにこたえて、ここまで案を固めていただいたと思います。先生方に厚く感謝を申し上げます。

その上で、ほんとうに示唆に富むご議論だったので、私もお一人お一人の先生方のご意見というものを頭の中で素人なりにイメージをわかせて聞かせていただきました。

要は、このような状況の日本というものがピークを超えて、ほんとうに人口がどんどん減っていても、各地域が何とか活力を持って、トータルとしての日本の国土というのが持続可能になればいいなど、こう思っております。その要素というのは、すべて先生方がご議論されたことだと思うんですね。

その上で、今回のこの社会資本整備の重点計画としておまとめいただいたのが、今までとは全然違う、1つのキーワードでいうと原型ということかなと思いました。セクションの中での連携すらなかなかできないというのが縦割り社会、行政も通例ですが、そういう

ハード同士の連携であったり、また、ということは局を超えてであったり、あるいはハードとソフト。さらには飯尾先生、家田先生をはじめ何人かの先生がご指摘された地方自治という、どんどん地方主権ということになってまいります、そこの連携。さらには民との、民間との連携。そこの連携がほんとうに実効性のあるものとしてフォローアップの中で具体的に各地で出てこない、今までのようにそれぞれの、国交省でいえば、結構直轄なんかが力も持っていて、インハウスでほとんど全部やってきたというようなところがあったわけですが、今年の3.11においても、あれだけのくしの歯作戦やれたのも、やっぱり、これは国交省の中での連携、統合性というのもありましたし、そして地方整備局は地方整備局で、もちろん運輸局等も連携しながら、各業界ともあらかじめ協定をつくって、そして連携があったから、くしの歯作戦、短期間にできたというようなところがあります。

地域の資源というものは、自治体も含めて、さらには、その外に民間が広がっているわけで、そこと国交省関連、社会資本整備をやる部局との自治体も含めての連携。広い意味でのPPPがどうなされれば、ほんとうに持続可能な活力あるということに結びついていくのかという感じを受けました。

ちょっと長くなりましたが、要するに、この分野というのは国交省にとっては、一言で言うと、未知の分野と言っていていいと思います。そういう意味で先生方の、これからも、この会議において、国交省に対して、ぜひご示唆に富んだご指導、叱咤激励をいただきたいと思っております。ありがとうございました。

【福岡部会長】 ありがとうございます。すいません、ご無礼をいたしました。用事があったのに、最後までいていただきまして、ほんとうにありがとうございました。

それでは吉田副大臣、お願いします。

【吉田副大臣】 どうも先生方におかれましては、ほんとうに活発なご議論ありがとうございます。こんな言い方よくないかもしれませんが、久しぶりに知的興奮というのを覚えまして、やっぱりメモをとりながら、ほんとうは、こういうのをもっと議員は聞いて一緒に勉強しなければならないなど。前にもお話ししたとおりでございます。今日はできる限りの時間をやりくりということでもってさせていただきました。もっともっと皆様方とご議論を聞かせていただいと。

ただ、1点だけ感じたのは、今大臣のお話もございましたが、地方とのかかわりでした。私は内閣府の地方主権の会議のほうへ出させていただいているんですけども、これは、やっぱり知事さんたちの思いと市町村長さん、地方自治体の皆さん方の思いと、そしてま

た、それを先生方、俯瞰されている皆様方からの考えと、それぞれ随分、こういう部分においては違うものがあるのかなということも、ちょっと感じた次第でございます。これは、この場で解決がすべてできるとは思いませんけれども、また先生方からのお知恵も拝借をさせていただければなど。

そして最後、一番議論活発になりましたフォローアップ。これはほんとうに何をしても、あとは終わったらそれで終わりというのが大体見えております、そういうことがございますので、しっかりとあとフォローアップをしていくということ。これはこうして政務三役として、この場にかかわらせていただいた私たちも。私たちも未来永劫これをやれるわけじゃありませんので、いつ終わりになるかわかりません。終わっても、このことを忘れずに、党の立場だったり、それぞれの立場で一挙にフォローアップをしていくんだということをしていかなければならないなと思った次第でございます。

まだまだ引き続き、どうぞ先生方におかれましては、よろしくお願い申し上げたいと同時に、この仕事をやっています、大体、国交省って悪者なんですね、どこ行っても。地方主権の会議行っても、にこっと笑っただけで、ほら見てみろ、国交省が喜んでいて、ある知事に面罵をされました。そういう状況でございましたので、そういうところにおいていただいて、先生方ご参加していただいているのは、これ、ほんとうに大変な勇気を持って、していただいているなとも思っておりますので、引き続き、よろしくお願い申し上げたいと思います。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。

それでは津川政務官、よろしくお願いします。

【津川政務官】 本日はありがとうございました。ちょっと事務的な点で、私のほうから改めてお願いさせていただきたいと思いますが、今回、重点計画をおまとめをいただいた以降、まさにフォローアップが大変重要だということを各委員の先生方からもご指摘をいただいたところでございますが、私もこの議論にずっと参加させていただく中で、やはり、この中だけでは、特に指標などは、まだ十分には練り上げ切れない。やはり、やっけていく中でしっかりとつくり上げていくという作業、大変重要だと思っておりますので、ぜひ今後とも引き続きご指導いただければと思います。

それから、地方との関係の中で、地方自治体から報告等をいただくべきという、こういうご指導もいただきました。例えば、細かい話で恐縮ですが、この1-1の資料の8ページの一番下にございます。すいません、9ページでした。9ページの一番下、汚水処理人

口普及率。これは、これまでの国土交通省の、例えば業務の中の考え方という、下水道の義務化の距離と、こんな話になるんですが、そうではなくて、やっぱり汚水処理の普及率だとか、こうでありますから、国として全体の目標は立てていただくにしても、実際に自治体ごとには、やはり下水道区域の見直しをしていただいて、合併処理浄化槽でフォローするというような部分も当然出てくると思いますので、そういったところは具体の手法、アプローチのあり方については、各自治体の方々に考えていただいたり、あるいは国ともしっかりご相談をさせていただきながら進めてまいりたいと思っています。

あるいは、その前の8ページ一番下で、これは私のほうからご提案をさせていただいている指標であります、道路の都市間速達性の確保率ということで、家田先生からも何度かご指導いただいた案件であります、これも、実はどこのポイントを基準にするのか。これは、おそらく国で勝手に決めるポイントではないと思っています。指標でありますから、この中で主要都市、都道府県庁所在地、人口10万人以上の都市、その他の都市等と書かせていただいておりますが、例えば国際競争力でいえば、1つのポイントは間違いなく港湾になると思います。ただ、じゃあ、もう一方のポイントをどこに置くのか。これは、やはり自治体の中で、例えばここだというものを決めていただく部分があると思います。

そういったところもご相談をさせていただかなければならないし、さらに言えば、国際競争力でいえば、港湾までのインフラだけではなくて、港湾の中での物流の速度ですね。荷さばきの速度ですとか、こういったものもあわせてやっていかなければならない話になりますから、どこにポイントを置くかとか、あるいはソフトの部分との連携というものについて、自治体の方々と、あるいは業者の方々と連携をさせていただかなければ、これは指標ができ上がっていかないというところもあると思いますので、そういったところをしっかりと連携をとりながらやってまいりたいと思いますので、なおフォローアップの中でご指導いただければありがたいと思う次第でございます。よろしく申し上げます。

【福岡部会長】 どうもありがとうございました。お二人の非常に何か元気づけられるようなお話をいただきまして、ほんとうにありがとうございました。

それでは最後に、今後のスケジュールについて事務局より説明を求めます。

【金井総政局参事官】 もう当初のところでご説明をしてしまいましたが、資料1-1の1ページ目に書いてございます。今後のスケジュールでございます。

本日、素案の案を計画部会のほうで部会長にご一任をいただいたということでございます。

今後のスケジュールでございますが、法定の手続に入っていくということで、パブリックコメント、また都道府県からの意見聴取等々の手続を行ってまいりたいと思っております。夏ごろには答申、それから閣議決定という段取りで進めてまいりたいと思っております。

また答申のときには計画部会を開催をさせていただきます。先生方からいろいろと、まずパブリックコメント、都道府県等の意見等々をご紹介をさせていただきますながら、答申の段取りについてご相談をさせていただきたいと。

それから、先ほどもご議論いただきましたけれども、フォローアップについても、また具体的なご議論をいただきたいと考えてございます。今後とも、ぜひともよろしくお願いを申し上げたいと存じます。

以上でございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

ただいま事務局より説明があったとおり、今後、素案についてパブリックコメントや都道府県からの意見聴取などが予定されているとのことです。次回の部会では、その結果について報告していただき、最終的な案として取りまとめていきたいと思っております。

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

最後に、事務局から連絡事項があるようですので、よろしくお願いします。

【川崎補佐】 福岡部会長、議事進行ありがとうございます。また、各委員におかれましては、熱心なご議論をいただきましてまことにありがとうございました。

事務局からは2点、連絡事項がございます。

1点目は、本日の計画部会の議事概要についてですが、近日中に国土交通省のホームページにて公表したいと考えております。議事の詳細な内容につきましては、後日、各委員の皆様にご覧を送付させていただきます。ご了解をいただきました上で公開する予定でございます。

2点目は次回の日程でございますけれども、事務局より改めて日程調整のご相談をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

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

— 了 —