

平成 15 年 5 月 6 日（火）

於・赤坂プリンスホテル

「五色」1 階 新緑の間

第 4 回社会資本整備審議会総会及び 第 3 回交通政策審議会総会合同会議議事録

目 次

1、開 会	1
1、委員紹介	1
1、大臣挨拶	3
1、議 事	
社会資本整備重点計画の策定について	5
(1) 計画骨子案説明	5
質疑応答	14
(2) 関係分科会審議状況報告	15
質疑応答(続)	17
1、その他	28
1、閉 会	28

開 会

大庭総務課長 定刻でございますので、ただいまより社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会の合同会議を開催させていただきます。

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。私は、事務局を務めさせていただいております総合政策局総務課長の大庭でございます。本日はしばらく私の方で議事の進行を務めさせていただきますので、よろしく願いいたしたいと存じます。

本日は、前回（1月21日）の合会と同様に、社会資本整備審議会と交通政策審議会の合同会議としてお集まりをいただきました。御案内のとおり、今国会で社会資本整備重点計画法が成立いたしましたので、4月1日に施行されました。今後、この法律に基づき、国土交通省が中心となって平成15年度を初年度とする社会資本整備重点計画の案を策定し、閣議決定を目指すこととなります。そのため、資料3のとおり国土交通大臣より両審議会に対して諮問いたしましたので、本日は、皆様に社会資本整備重点計画の策定についての諮問内容などについて御説明申し上げ、御審議いただくこととなった次第でございます。

なお、本日は、合同会議として約1時間30分ほどお時間をいただきまして、その後、社会資本整備審議会を引き続き開催させていただきたいと存じておりますので、社会資本整備審議会の委員の皆様は、恐縮ですが、合同会議終了後しばらくお残りいただきますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、最初にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。配席図、議事次第のほか、資料1から資料9まででございます。漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますよう、お願い申し上げます。

委員紹介

大庭総務課長 続きまして、委員の御紹介に移らせていただきたいと思います。

前回の合同会議以降、両審議会の委員の選任手続が行われておりまして、新たに委員に御就任いただいた方もいらっしゃいます。時間の都合もございますので、会長、会長代理、及び新たに委員に御就任いただいた方の御紹介にとどめさせていただきまして、それ以外の委員の皆様につきましてはお手元にお配りさせていただいております資料1及び2の両審議会の委員名簿及び座席表によりまして御紹介にかえさせていただきますと存じます。

まず、奥田碩交通政策審議会会長でいらっしゃいます。(拍手)

次に、森下洋一社会資本整備審議会会長でいらっしゃいます。(拍手)

次に、両審議会の会長代理を兼ねていただいている中村英夫委員でいらっしゃいますが、本日は所用により御欠席でございます。

続きまして、新たに御就任いただきました委員の方を社会資本整備審議会から五十音順で御紹介させていただきます。

新たに御就任いただきましたのは、先ほど御紹介させていただきました森下会長のほか、磯部力委員でいらっしゃいます。(拍手)

岩沙弘道委員でいらっしゃいます。(拍手)

西谷剛委員でいらっしゃいます。(拍手)

矢野龍委員でいらっしゃいます。(拍手)

このほか、本日は所用により御欠席でございますが、小澤紀美子委員にも新たに御就任いただいております。

続きまして、交通政策審議会の委員の方を御紹介申し上げます。

新たに御就任いただいております漆原美代子委員でいらっしゃいます。(拍手)

佐和隆光委員でいらっしゃいます。(拍手)

島崎邦彦委員でいらっしゃいます。(拍手)

宮本一子委員でいらっしゃいます。(拍手)

廻洋子委員でいらっしゃいます。(拍手)

このほか、本日は所用により御欠席でございますが、鳥飼玖美子委員、森地茂委員にも新たに御就任いただいております。

本日は社会資本整備審議会、交通政策審議会ともに過半の御出席をいただいているということを申し上げておきたいと思っております。

なお、マイクに関して申し上げますが、御発言をいただきます際には、テーブル

にありますマイクの台の部分にボタンがございますので、ボタンを押して御発言をいただきたいと思います。

それでは、これ以降の進行でございますが、本日は社会資本整備審議会及び交通政策審議会の合同会議ということで、事前に両会長及び中村会長代理に御相談申し上げました結果、奥田会長にとのことございましたので、奥田会長にお願いをいたしたいと存じます。

それでは、奥田会長、よろしく願います。

大臣挨拶

奥田会長 それでは、議事に先立ちまして、社会資本整備審議会及び交通政策審議会合同会議を開催するにあたり、扇国土交通大臣から御挨拶をいただきたいと思えます。よろしく願います。

扇国土交通大臣 今、奥田会長から御紹介をいただきました国土交通大臣の扇千景でございます。

今日は皆さん、お忙しいところ、お時間をお割きいただきまして、また連休明けという大変お忙しい時期に、ましてお昼の貴重なお時間にお集まりをいただきましたことを、まず心から御礼申し上げたいと思えます。ありがとう存じます。

今こうして皆さんにお集まりいただいて、皆さんは社会資本整備審議会と交通政策審議会をなぜ合同するのだろうか、審議会が一つずつあるのになぜ合同になったのかと、まだ疑問に思っている方もいらっしゃると思えます。まず私からそのことを申し上げたいと思えます。

私は、大臣就任以来、あらゆる面で公共事業の改革を進めていこうと思って、国土交通省、新しく4省庁統合の省として出発をいたしました。それぞれの審議会それぞれの御審議をいただくというのが本来でございますけれども、ちなみに、お手元の資料4を見ていただきますとわかりますけれども、従来の事業分野別の9本が一番左側の四角い枠に入っております。この9本の長期計画は今までそれぞれの9本の計画としてあったわけでございます。けれども、国土交通省になったのですから、何としても縦割りではなくして、建設、運輸、国土、北海道開発等々、4省庁統合のメリットを上げようと。

御存じのとおり、最初にこの長期計画が出されたのは昭和 29 年でございます。この法案を、5 年ごとに延長・延長を繰り返し、今まで 50 年間やってきたんです。けれども、国土交通省になったのですから、これも省庁を統合したと同じように、少なくとも社会資本整備と交通政策を一緒にしなければ意味がないと。まして、9 本を 1 本にするなどというのは、今まで 50 年間してきたことですから、抵抗もあります。それから、資料 4 の左を見ていただいたらわかりますけれども、治水などは国土交通省だけではなくて農林水産省との共管でございます。ですから、ほかの役所のオーケーももらわなければいけません。9 本を 1 本にするというのは今まで 50 年間想像だにできなかったことでもございましたけれども、おかげさまで、国土交通省、ここに並んでおります幹部は、優秀な幹部ですね。優秀なので 9 本を 1 本にできた。これはあまり世間には知られていないのですけれども、画期的なことです。

9 本を 1 本にしたのであれば、社会資本整備審議会と交通政策審議会は二つに分かれているのがおかしい、9 本を 1 本にしたと同じように審議会も一緒に合同で御審議いただかなければ法案を 1 本にした意味がない。50 年ぶりの改革なのですから。50 年ぶりということは、「初の」と言ってもいいでしょう。ですから、私は、今や国土交通省のこの社会資本整備の一本化によって審議会は合同で開いていただきたいということをお願いをしたわけでございますので、今日の合同の審議会の趣旨をぜひ御理解いただきたいと思えます。

ただ、私、この会場に入りまして申しわけなかったなと思えますのは、余りにも両審議会のメンバーが遠過ぎて、ちょっと物を言うのにも名札が見えない、一々この表を見なければいけないということで、これは申しわけなかったな、学校形式でした方が近かったかなと思って、今ちょっと後悔はしておりますけれども、そういう意味で両審議会を合同で開いていただいたというのが今日の趣旨でございますので、皆さん方も国土交通省は 50 年ぶりにおもしろいことをやっているなというふうにごらんいただきたいと思えます。

そして、単に一本化されるだけではなくて、公共事業の改革計画というもの、その機能を果たしていくために皆さんにこれから御審議いただきたいと思えますけれども、今、世の中でたくさん言われておりますコストの縮減、あるいは事業評価の徹底方法、そういうものも従来は縦割りで計画には盛り込めなかった部分がなきにしもあらずでございましたが、事業横断的な改革方針を盛り込むこと、事業間の連携を念頭

に置いた目標を設定することが可能になりますので、この際、ぜひ皆さんのお知恵をおかりしたい。そういう趣旨で、今日、合同の審議会をお開きいただき、両会長がおそろいのところをお願いをしたということでございますので、奥田会長と森下会長の今後の御審議のほどをよろしくお願い申し上げたいと思います。

ただ、この二つの審議会は、将来の課題といたしまして、今、私が申しましたように、再編するなり統合するなりということも皆さんの視野に入れていただくべきだろうと思っております。それも両会長にお任せいたしますので、後で審議委員の皆さん方からそういう御意見、どういうあり方が一番よいかということも検討課題に入れていただければということで、両会長に御無理をお願いしたいと思っておりますので、合同での会議の意義と今後のあり方も含めて御審議いただきたいということを重ねて御礼とともにお願いを申し上げて、御挨拶にかえます。

ありがとう存じました。よろしく願いいたします。（拍手）

奥田会長 大臣、ありがとうございました。

大臣は、国会開会中でございますので、所用のため、ここで御退席されます。

扇国土交通大臣 失礼ですけれども、両会長、どうぞよろしく願いいたします。

〔大臣退席〕

議 事

社会資本整備重点計画の策定について

奥田会長 次に、議事の公開につきまして、本日はマスコミ各社の傍聴を認めることとしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

奥田会長 では、異議がございませんようですから、そのように取り計らいますので、よろしく願いいたします。

（１）計画骨子案等説明

奥田会長 それでは、議事に入りたいと思います。

議事次第にありますように、まず、本日の合同会議では「社会資本整備重点計画

の策定について」を審議することとしております。

このたび、本年3月末に「社会資本整備重点計画法」が成立いたしましたして、4月1日に施行され、本日、社会資本整備重点計画の策定について、国土交通大臣より社会資本整備審議会及び交通政策審議会に諮問されております。本日の合同会議では、この件につきまして審議をしたいと思っておりますので、事務局から説明をお願いいたします。

それでは、三沢さん、お願いいたします。

三沢総合政策局長 総合政策局長の三沢でございます。恐縮ですが、座って説明をさせていただきます。

お手元に資料がございますが、資料1と資料2は飛ばしていただきまして、資料3をごらんいただきますと、これがただいま会長からお話ございました大臣から両審議会への諮問文でございます。社会資本整備重点計画法に基づいて作成する案について審議会の意見をいただきたいというものでございます。

この背景、経緯等をさらに御説明申し上げますと、次の資料4、先ほど大臣が概略を御説明した資料でございます。大臣から御説明がありましたように、資料4の右側のように、従来は9本の事業分野別の長期計画がございました。それを今回法律をつくりまして、一本化することとしたわけでございます。

その背景でございますけれども、一つは、従来、こういう事業分野別の計画が、ややもすると予算獲得の手段ということで、事業ごとに予算獲得競争が生じたのではないかというような御批判とか、あるいは施設別につくっていることによってどうしても縦割りになる傾向があるのではないかと、そういう御批判もございまして、これを今回一本化するというものでございます。

右側にこの法律で一本化した計画はどのようなイメージかということが書いてございます。対象とする社会資本整備事業は、従来の九つは当然入っておりますけれども、それ以外に、従来は五箇年計画がなかった鉄道、航路標識といったものも対象とし、かつ、ハードの事業だけではなくて、それとの関連で実施されるソフト施策も対象として書き込んでいこうという考え方でございます。

それから、この中でも例えば交通安全というのは、信号機等は警察庁さんがつくっておりますことから警察庁さんとの共管、それから海岸は農林水産省さんとの共管となっております。これは警察庁、農林水産省さんの事業も含めてこの重点計画の対

象にするということでございますので、国土交通省だけの計画ということではなく、他省庁も含めた計画になっているものでございます。

それから、基本理念としては、地方分権とか民間活力の活用に配慮しろということが法律上明記されております。

計画事項は大きく二つございます。一つは、この計画の中に、社会資本整備はどいう目標で行っていくかという重点目標を書く。そのためにどういう事業を実施すべきかということを書いていくわけでございますが、この場合、目標の書き方は、国民の方々にどういうメリット、どういう成果がもたらされるかといったことを書いていこうと。したがって、物量的にどれだけの事業をやるという書き方はなるべくしないようにしていこうということでございます。また、従来は五箇年計画の中で総事業費を表示をしておりましたけれども、その総事業費がややもすると予算の硬直化につながっているという批判もございまして、そういう総事業費は内容としないことにしています。

もう一つの大きい柱は、事業を効果的かつ効率的に実施するための措置ということで、いわば社会資本整備の改革の取り組み方針を明示するという趣旨でございます。例えば地域住民の理解と協力の問題、事業間連携、コスト縮減等々といった問題で、こういったことを書き込むことによりまして、この計画はある意味で公共事業改革計画という位置づけも持つことになるという趣旨でございます。

それから、計画の策定・実施プロセスでございます。本日以降、この審議会でする御議論いただきますが、それとあわせて広く国民の意見を求めるパブリック・インボルブメント、それから公共団体の意見も聴取するというもので、こういうことを経まして計画案をつくった上で閣議決定を行うというものでございます。

それから、計画をつくった後がどうなるか、ここが非常に大事な点でございます。下に3点書いてございますが、計画期間中であっても、いろいろ社会経済情勢の変化が起きれば、それに対応した見直しをこの法律で義務づけております。

それから、政策評価の実施というのは、この計画でいろいろ目標を掲げますが、この目標に照らして、どのくらい成果が上がってきているか、それをきちっと評価をしていこう、その評価を具体の予算等につなげていこうということ、政策評価の実施をすることになっております。

あわせまして、この計画は五箇年計画ということで予定しておりますけれども、

こういう計画制度そのものを一本化することは今回初めての試みでございますので、最終年度には計画制度そのものについても直すべき点がないかということを検討した上、所要の措置を講ずるということも法律で義務づけております。

次のページは、従来の五箇年計画の多くは〇〇事業緊急措置法という法律に基づいてつくってございましたが、既存の緊急措置法については廃止等、所要の整理を行うこととしたものでございます。

以上が法律の概要でございます。

資料5は法律の資料でございますので、後ほど見ていただければと思います。

資料6はこの法律を国会に出しました審議経過でございます。2月4日に閣議決定をし、衆議院、参議院で相当な審議時間をいただいて審議していただきまして、3月28日に成立をいただいているところですが、次のページ以下に主たる質疑等がございます。

これも大体読んでいただければわかるのですが、二、三の点だけ触れますと、例えば国会の中の質疑で、国土交通省所管の長期計画だけを一本化する意義は何かというような御質疑がありました。先ほど申し上げましたが、警察庁さんの交通安全事業や農林水産省の海岸事業は対象になっていきますけれども、それ以外にも、例えば治山事業とか、あるいは環境省さんで所管されています廃棄物処理施設の五箇年計画がございます。こういうものも含めてどうして一本化しないのかという御質問でございます。

これも関係省庁と大分議論をいたしました。結論から申し上げますと、例えば廃棄物ですと、いわゆるゴミ処理施設の整備だけではなくて、ゴミをそもそも出さない、ゴミを減量化する施策と一体的にやっついていかないと、最後の出口の処理のところだけの事業を別扱いにしてはなかなか効果が上がらないのではないかと。したがって、廃棄物は廃棄物全体の体系の中で、全体のリサイクル等の施策も含めていろいろ考えていこうと。同じように、農業関係の事業、あるいは林業関係の事業についても農業生産そのものにかかわる施策と一体的に議論していくことが重要であろうということで、それぞれの省庁で、それぞれの法体系の中でそれをきちっと位置づけることにしたいということです。

ただ、いろいろ議論しました結果、従来、廃棄物も緊急措置法をつくってございましたけれども、こういう緊急措置法体系は各省横並びで全てやめようということで、

そこは足並みをそろえた上で所要の整理をしたところでございます。

それから、次のページの5ですが、こういう計画をつくって、事業費や財源はどのように考えるのかという当然出てくる御質問があるわけです。重点目標と申しますか、成果目標を立てるに当たって、背景としてそれなりの試算なり積み上げが当然必要になるわけでございます。ただ、それは、いろいろな事業主体、国や公共団体、あるいは民間主体のいろいろな取り組みで達成されるし、事業そのものもこれからいろいろなコスト縮減の取り組みをしていくということですので、ある目標と事業費が1対1の関係で、この目標だったらこの事業費というような決まり方は必ずしもしないだろう。そうしますと、背景としていろいろな試算を持っていながらも、それは閣議決定の対象として決めるような性格のものではないのではないかという考え方をとっているわけでございます。

あわせて、財源は、毎年の経済・財政状況を勘案して、各年度の予算で措置され、かつ国会の審議をいただくものだという考え方をとっております。

そのほかはお読みいただければということでございます。

それから、資料7ですが、先ほどからいろいろ申し上げております社会資本整備重点計画とはどんなイメージなのだろうか、たたき台のその素案みたいなものがないとイメージがわきにくいということですので、とりあえず現時点での私どもの検討状況を骨子案という形でお示しをさせていただいています。これも当然これからいろいろな御議論をいただき、御審議をいただいた上で、中身がどんどん充実し、あるいは変わっていくという性格のものでございますので、一つのイメージとしてとらえていただければと考えています。

骨子案の1ページ目に書いていますように、3部構成になっています。は社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するための措置ということで、これがいわゆる公共事業改革への取り組みを書いていく。

が、重点目標、その達成のためにどういう事業をやるかということ概要として書いていこうということですが、ここでの一つのポイントは、従来のような事業別の縦割りの構成にせず、できるだけ目的別の横割りの編成を行っていききたいということです。大きく言いまして、「暮らし」「安全」「環境」「活力」という構成にいたしまして、さらにその細目も横断的な立て方にし、それぞれ横断的な目標を各事業でどうやって実現していくかというような記述にしていききたいということござい

ます。

がその他ということでございます。

次のページが の事業を効果的かつ効率的に実施するための措置ですが、とりあえず8項目並べております。例えば、事業をやる以上は、当然B/Cのようなものを含めて事業の事前評価、そしてやった後の事後評価、そういうものを含めて事業評価をきちっと実施していくということ。

2番目がコストの縮減。

それから、3番目は、事業を進めていくに当たっては地域住民の方々の理解と協力の確保が必要だということ、そのために例えば住民参加の問題、あるいは情報公開の問題を取り上げていく。

4番目は、事業相互間の連携をきちっと確保していく。

5番目は、新しいものをつくるばかりではなくて、既存ストックを有効に活用していくということを書いていきたい。

それから、6番目は公共工事の入札及び契約の改善ということで、入札契約をめぐる不祥事が依然としてまだ後を絶たないという現状から、こういうことについて、公共工事の入札・契約の基本法の精神に基づいて、その取り組みの方向を明記していきたいということでございます。

7番目は事業の迅速化。要するに、できるだけスピードアップすることによって、それが結果として効果の早期発現、コストの縮減にもつながっていくという物の考え方でございます。

8番目は、PFIも含めて民間活力の活用、こういったことを書いていきたいということでございます。

次のページは社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施する社会資本整備事業の概要で、これが先ほど申し上げました「暮らし」「安全」「環境」「活力」という横断的な4つの大項目ごとに整理していきたいというものでございます。

まず、「暮らし」のところ、さらに二つの項目を考えております。一つはバリアフリー社会の形成等でございます。参考までに、ここでの立て方を見ていただきますと、バリアフリー社会の形成ということで、目標とすべき事柄を、定性的な記述になるわけですが、《重点目標》として四角の中に書いています。こういう形で

まず目標を明記した上で、この五箇年計画では具体的に数値目標として何をどうするのかということを書いていきたい。それが《指標イメージ》でございます。この指標は一つの例ですけれども、例えば、いろいろな施設のバリアフリー化率は、平成14年が何%だったのを平成19年までに何%まで上げるとか、こういうことを書いていく。したがって、この指標はそれぞれの重点目標ごとに必ずしも一つということではなくて、当然、複数の指標があるということでございます。

次に、こういう目標なり指標を達成するためにどういうことをやっていくか。これは、どちらかといいますと、具体の事業、こういう事業をやっていくのですよということを、できるだけわかりやすく記述していきたいと考えております。

それから、「暮らし」の2番目が良質な水資源の確保と水・緑豊かな生活空間の形成ということで、これも重点目標で目標を明記する。ここで《指標のイメージ例》として汚水処理施設整備率と書いてございます。言葉ではわかりにくいのですが、汚水処理というのは、下水道だけではなくて、農林水産省さんでやっている集落排水事業、それから環境省さんでやっている合併浄化槽、いずれも各地域で計画をつくってきちんとした役割分担のもとに進めるということにしていますが、それを横断的にどういう目標で示すのかという各省の横断的な率として示していきたいと考えています。そのほか、事業のイメージ例として、水のことであれば河川も下水道も当然かかります。また、緑ということで、公園緑地をはじめとしていろいろな公共施設の空間の緑化という問題を取り上げていくというような立て方でございます。

次に、2の「安全」ですけれども、「安全」といたしまして3項目挙げております。1番目が都市型災害の被害軽減とか災害弱者の安全性など、災害に強い国土づくりということで、これも指標のイメージ例として、例えば床上浸水の戸数がこの5年でどのくらい減るかというようなことを記述していきたいということでございます。そのためにどういう事業が必要かということを書いていく。ここに書いてございますように、例えばハードの事業だけではなくて、ハザードマップの作成というようなソフト施策もきちっと書き込んでいく、あるいは災害情報の問題も書き込んでいきたいということでございます。

「安全」の2番目が地震、火災に強い国土づくりということで、ここでは例えば地震時の大規模火災に脆弱な密集市街地をどのくらい改善していくかということを目指していきたいということでございます。

次のページですが、「安全」の3番目として交通安全の問題がございまして、これも陸・海・空にわたる交通安全について記述していきたいということでございます。一つの例として道路交通を取り上げていますけれども、億台キロ当たりの死傷事故率が今何件であるのを例えば5年後に何件まで下げたいというような立て方を考えております。

次の6ページですが、「環境」は4項目ございまして、最初が地球環境の保全ということです。指標のイメージ例は、まだ検討中でございますが、例えばCO₂の排出量の削減を指標としてはどうか。(2)が都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善ということで、指標のイメージ例としては、NO₂とかSPMの環境目標の達成率、5年間でどのくらい上げていくかということを経験にしていきたい。

(3)が循環型社会の形成です。次のページにございますが、例えば循環資源、いわゆるリサイクル資源の国内輸送コストを、関連施設の立地とか、あるいはそういう施設へのアクセスを整備することによってどのくらい減らせるか、そういうことを指標としてはどうかということでございます

4番目に良好な自然環境の保全・再生あるいは良好な水環境への改善ですが、特に良好な水環境の指標のイメージ例として下水道水環境保全率というものを挙げています。言葉だけではわかりにくいのですが、要するに、水環境という観点から、下水道の放水流がきちとした水質が確保されている区域が一体どのくらいあるのだろうということを指標として掲げていくという考え方でございます。

8ページ、活力の関係で、これも4項目ございます。一つは、国際的な水準の交通サービスの確保、それから国際競争力と魅力の向上ということで、指標の例としては、国際海上コンテナ貨物の輸送コストを平成19年度でどのくらい低減できるか。

2番目は、国内交通幹線のモビリティの向上ということで、今度は国内の航空サービスの提供レベルを、例えば座席とキロメートルを掛けて何億座席キロメートルであるものを今度はどのくらいまで伸ばすということ。

それから、(3)は都市交通の快適性、利便性ということで、現在、道路渋滞によって経済的な損失がかなり出ているわけですが、その損失を推定いたしまして、現在は幾らなのを平成19年にどのくらいにするということを掲げてはどうかということでございます。

9ページ、最後になりますが、観光も含めて交流を活性化していくということを経験

目標にする。指標のイメージ例といたしましては、日常生活の中心となる都市まで30分以内で走行できる人の割合、そういうカバー率がどのくらい増えるかというようなことでございます。

最後に、10ページですが、その他でございます。一つは、基本的に縦割りでなく横割りで整理すると申し上げましたが、実は国会の御審議等の間でも、それをもう一回事業分野別に一覧性をもってみたいというお話、せめてそういうものが参考として必要ではないかというお話もございましたので、そういうものをできないか。それから、今後は地域ごとの取り組みの記述が可能なかどうか。これは検討課題ということで、引き続き検討させていただきたいと思いますが、そういうことを考えています。

最後に資料8、「今後の計画策定に向けた審議の進め方」でございますが、先ほど大臣からお話ございましたように、社会資本整備審議会と交通政策審議会の合同で御審議いただくという前提で、それぞれに計画部会を設けまして、計画部会のメンバーは同一の方で構成していただく。その会議を何回か開きながら審議を進めさせていただきたいということでございます。計画部会はここにございますように概ね3回ぐらいの会議を予定しているということでございます。

スケジュールは、次のページにございますように、本日は合同審議会をお願いしておりますが、今日お話ししました骨子よりもさらに肉づけをいたしまして、素案を作成した上、6月に計画部会で御議論いただく。計画部会での御議論を踏まえながら、いわゆるパブリック・インボルブメント、公共団体の意見を聞かせていただきまして、それを踏まえて9月ぐらいに2回目の計画部会、それを踏まえて、また関係省庁等との協議を行い、最終的には3回目の計画部会で答申の中身を決定させていただく。それを踏まえて答申し、閣議決定を行うということを予定させていただいております。

そういうことで、短い期間の中でかなりインテンシブな御審議をお願いいたしまして、お忙しい中を大変恐縮でございますが、よろしくようお願い申し上げたいと思います。

以上でございます。

奥田会長 どうもありがとうございました。

質疑討論

奥田会長 それでは、ただいまの事務局からの御説明につきまして、御質問、御意見等をお願いいたしたいと思えます。

残間委員 私も先ほど扇大臣がお話しされたようにこの大会議にやや違和感を覚えていたのですけれども、先ほど 50 年ぶりの大改革とおっしゃる扇大臣の意気込みを伺いますと、わからないではないという気もするのです。でも、今の骨子案を伺っていますと、ややもすると書類には当たり前のことだけが羅列されて終わる、そういう危険性があるような気がいたしました。結局、一本化されたその先の具体策、これはもしかしたら分科会等で議論されることなのかもしれません。そこが問題なのだと思いますのですが、この大きな会議場の中に座していると、幹ばかりが過ぎて根元や葉先に栄養が行き渡らないといえますか、果実は最後は実らないのではないのかという危惧も抱きます。

今回の骨子案は、全国的な視野、あるいは全国一律の視点で統合して一本化して物を見るという視点も大事だと思うのですが、昨今は地域から変えようとか地域が変わろうという主体的な動きもあるわけですし、この重点計画法の中にも「自立的で個性豊かな地域社会の形成が図られるべきことを基本理念として定めるものとする」とありますので、地域というものを、その他のところにちょこちょこ説明がありました。もう少し特記してもよいのではないのかという感想を持ちました。

奥田会長 どうもありがとうございました。

そのほかにございますか。

青山委員 関連しているのですけれども、総合化・重点化していくという方向性自体は賛成です。ただ、これまで長く計画が策定されてきた理由は、やはり計画の機能には計画の機能のよさがあるのだと思います。単年度予算で物事を決めていくのではなくて、ある程度中長期的に具体的に事業の内容を示す、そういう機能を今までの計画も持っていたと思うのです。その場合に、あらかじめ事業の具体的内容を明らかにしていく、優れて民主主義にとって政策を明らかにして議論を呼ぶ、そういう必要な機能は、重点化・総合化しても、維持していく工夫が必要だろうと思います。具体的に道路で言えば、例えば地方自治体は、道路の基本的な国家の計画が定められれば、関連した周辺の道路をそれにあわせて整備していく計画をつくるとか……。ほかのこ

ともそうだと思いますが、そういう形で国家が運営されてきた。そういう側面を今回の総合化・重点化によって殺さないように、つまり抽象化され過ぎてしまって計画の本来の機能を損なわないような形で計画部会で議論していただければという希望を申し上げさせていただきたいと思います。

奥田会長 どうもありがとうございました。

議長から質問ですが、海上保安庁からの説明は終わったんですか。

三沢総合政策局長 失礼しました。海上保安庁からの説明で、海事分科会での審議状況を報告させていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(2) 関係分科会審議状況報告

奥田会長 では、途中ですが、よろしく申し上げます。

足利海上保安庁交通部長 海事分科会の状況について報告させていただきます。

海事分科会は、海運、造船、船員及び船舶交通安全等に関する事項について御審議いただく審議会でございます。これまで、内航船の適正船腹量に関するもの、あるいは特定船舶製造事業者が納付する納付金率に関する件等について御審議をいただいて、過去3回開催されておりますけれども、このたび第4回が開催されました。4月21日に開催されまして、船舶交通安全政策について御審議をいただいております。お手元の資料9でございますが、1枚めくっていただきますと「船舶交通安全政策の諮問について」という件が出てまいります。このペーパーについて御説明をさせていただきます。

諮問の件名につきましては、「航行の安全と効率の向上をめざす船舶交通安全政策のあり方について」でございます。

内容といたしましては、昨今の海上輸送の国際競争力の強化、あるいはモーダルシフトの推進といったことから、船舶交通の利便性・効率性に対するニーズが高まっております。海上保安庁は、本来、海上の治安、あるいは海難等の救助等をやる役所でございますけれども、交通の安全ということもやっております。航路標識の整備・運用に関する航行援助業務、あるいは海上交通の法規制に関する航行援助業務等やって船舶交通の安全の確保に努めてまいりましたが、今日の船舶交通に対する利便性・効率性といったニーズにも的確に対応していく必要があるだろうと、こういうこ

とでございます。

このため、そこにも書いてございますけれども、本年4月に航行安全業務と航行援助業務を一元的に実施する組織といたしまして「交通部」を発足させたわけでございます。

こうした状況を踏まえまして、海事分科会におきましては、船舶交通に対するニーズを的確にとらえ、これまで培ってきた船舶交通の安全性を確保しつつ、利便性・効率性の向上を目指す政策の方向性、具体的施策のあり方について御審議をいただいているところでございます。

2枚ほどめくっていただきまして、9 - 4ページに政策のあり方の構造イメージがございます。

三つのブロックに大別されておりますが、初めに、船舶交通安全行政としまして、これまでの航行援助業務、航行安全業務について述べております。

二つ目のブロックで船舶交通の現状・将来と課題について述べております。船舶交通の実態の変化、船舶交通を取り巻く情勢の変化に触れまして、安全、効率、環境、こういった課題・ニーズを導いております。

こうした状況を踏まえまして、三つ目のブロックで新たな船舶交通安全政策について述べております。政策の基本方針を「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」といたしまして、この実現のために三つの重点目標を掲げております。新たな船舶交通体系の構築、地域・生活に密着した安全対策の推進、地球環境に配慮した事業の推進でございます。

この中で中心的な目標となりますのが、新たな船舶交通体系の構築でございます。その構築イメージにつきましては、1枚前に戻っていただきまして、9 - 3ページに「主要船舶交通ルートにおける新たな船舶交通体系の構築イメージ」がございます。真ん中あたりに「AISを活用した次世代型航行支援システムの構築」と書いてございますが、最近、国際的に標準化されました船舶相互間及び船舶と陸上の航行援助施設との間で、船舶の造成あるいは航行の安全に関する情報などを自動的に送受信するAISという新しいシステムが導入されつつありますので、こういったものの活用、あるいは最新の情報通信技術などを最大限活用しまして、船舶交通の安全性を確保しつつ、航行時間の短縮、定時性の向上といったことを図るものでございます。

9 - 2ページに戻りますが、日程につきましては、そこにありますように、第4

回部会が4月21日に開催されておりますが、5月9日に第5回海事分科会が開催される予定になっております。できればそちらで答申をいただきたいということで、答申の取りまとめを予定しております。

海事分科会の現在の検討状況につきましては以上でございます。ありがとうございました。

奥田会長 ありがとうございました。

質疑討論(続)

奥田会長 ちょっと不手際で海上保安庁の説明が飛びましたが、もう一度戻りまして、改めて御質問、御意見を受けたいと思います。よろしくをお願いします。

横島委員 資料7で見るとよくわかるのですが、重点的、効果的・効率的と並んでいきますと、青山さんや残間さんが御心配の葉っぱに養分が回るところは比較的やりやすいのかなと思う反面、もう一つ心配なのは、やはり総合性というところもどこかに置いておかないと、今回の法律改正の本来的趣旨が曖昧になる。

その一つの例ですが、六本木に巨大な摩天楼ができた。都市再生の一つの施策であると思いますがけれども、都市再生というのは局所療法ではないんです。優秀な心臓外科医は、心臓が悪いからといっていきなり心臓にメスを入れずに、周辺の血管を治すとか血液を流すという処方をするわけですが、東京の都市再生は都心部の再生だけではいけない。つまり、周辺部で言うならば、例えば道路なら環状道路をきちっとなげるような血管部分、あるいは都市内の交通渋滞を何とかTDM的な構想で緩和していこうというふうな血液のドロドロ状態を治すというような周辺治療から入って、最後に局所というような総合カルテを描くわけですが、今の都市再生論はどうも局所カルテに行きやすい。その意味で、今回の法律改正で総合的に見直すと言うならば、どういう項目についても、総合カルテを誰が描くかという柱をどういう問題を考えるときにも常に置いておいていただきたいというのが最大のお願いであります。

東京だとこういう問題はあまり見えてこないのですが、私のある体験で、ある地方の小さな観光地にショッピングモールができた。大変なお客さんが来て賑わった。街も潤った。ところが、そのことによって街中の交通が渋滞してしまって動きがとれなくなってしまった。町長さんに何とかしてくださいと泣きつかれて、3年がかりで

やっています。そういうことをやっていると、道路の問題、駐車場の問題、バスの問題、自転車の問題、歩行者の問題、最後にLRTを入れようかという話まで出てきました。そうすると、その先に、そうしたらきっと国際観光客が来るかもしれない、ついでにLRTの終点に国際観光大学をつくれればいいじゃないかというふうに、どんどん総合カルテが進んでいくわけです。現実性がどこまであるかはわかりませんが、そういう意味での誰かが常に全体像を見ているという役割でこの合同委員会のようなものがきちっと見ていて、国土交通省のどこかにきちっと焦点を合わせて常に聞き耳を立てているといいですか、目を光らせているといいですか、そういう図式になってほしいなという意見でございます。

以上です。

奥田会長 ほかに、どなたかございますか。

越澤委員 数点ほど意見を申し上げたいと思います。

前回の議事録があれば私も話しやすかったのですが、配付されていませんので、記憶をたどりながらですので細部が違っているかもしれません。前回、たしか三沢局長さんから今回の法案と重点計画の御説明があったと思います。たしか地域ブロック別で計画をつくりたいという御説明がありましたので、それに対して私の方から審議会としてどのように計画づくりに携わるのかということを経験したと記憶しております。その回答が本日の合同計画部会を開くということでありまして、連携政策とか横断的な政策づくりに対して計画部会が大変有効に機能すると期待しておりますので、ぜひ頑張ってほしいなと思っています。

もう一つは、先ほど残間委員からも御指摘があったところですが、今回の法律案そのものが、第3条の社会資本整備そのものを「重点的、効果的かつ効率的に実施することによって」というのはあくまでも手段でありまして、「国際競争力の強化等による経済社会の活力の向上」とか「自立的で個性豊かな地域社会の形成」、これが最終の目標になるわけでありまして。そうしますと、重点計画そのものの記述について、今日の資料7の骨子案を拝見しますと、「効果的・効率的」という部分についてはかなりイメージとして出されておりますが、後半の部分の「国際競争力の強化」とか「個性豊かな地域社会の形成」という部分について計画の中に記述なり考え方がきちんと出されることがあっていいのではないかという感じがしております。

したがって、今日は細部のことを申し上げる場ではないと思っておりますので、幾

つか大きい点だけを申し上げますと、今日の骨子案の 、 、 を拝見しますと、「効果的かつ効率的」という部分の記述だけが目立ちまして、「個性豊かな地域社会」あたりの部分が、 のその他のところもそういうことではないような気がしますので、そのあたりを今後の計画部会の議論や地方ブロック単位の議論の中でも少し考えてほしい。また、骨子案の基本的な構成は中央省庁の方で検討されるかもしれまので、それはぜひ考えてほしいと思っております。

それから、そのことと若干関係いたしますが、今回こういう横断的な指標、アウトカム指標にすることは大変重要なことだと思っておりますし、ここにイメージとして出されているいろいろな指標も大変よいことだと思っておりますが、一方では指標化しにくい政策もあるのではないかと思うのです。ですから、そういう部分についてどうするのか。つまり、本来の趣旨である重点計画をつくって効果的・効率的にやりたいことの中で指標化しにくい点をどうするかということについて、これも少し考えておく。

例えば、今、国土交通省として取り組んでおられると思うのですが、観光です。これも単に観光客の人数ということではないと思います。日本の若い女性や中年女性の方々が、私自身も自費で行ったことがあります。なぜヨーロッパへ行くかといいますと、美しい国土や風景、あるいは都市、文化、そういうことに対して大変興味を持って行く。確かに東京にはさまざまなシェフが来て、料理もあるわけですが、現地へ行って、そういう中で生活を楽しむということで観光に出かける時代だと思っております。ですから、日本自身が日本の歴史や文化を活かした観光政策をする。これは少し指標化しづらい部分があると思うのです。

ですから、一種の戦略といいますか、国際競争力に打ち勝って日本の幾つかの都市が世界の有力都市として生き抜いていくということになりますと、それもちょっと指標化しにくいと思うんです。単に国際会議が開かれる回数が北京と東京でどうなのかとか、そういう指標でもないと思いますので、そういう指標化しにくい部分の戦略目標といいますか、大きな骨となる政策目標といいますか、そういう部分について書くような工夫といいますか、御検討をしてほしいなと考えております。

もう一点は、地方ブロック別のことでございます。今日はあくまで骨子案ですから、そこまで章立てがないのかもしれませんが、新しい重点計画になるときの一つの大きな柱として、日本列島全体が、戦後の高度成長の中を頑張ってきて一定程度のイ

ンフラ整備が進み、また、世界的に見れば随分先進国なわけですけれども、生活水準の豊かさもある程度達成した上での個性とか質の高さということになってきますと、例えば四国や北海道では自然再生事業あたりが大変重要になるかと思いますが、関東ですと国際競争力に打ち勝つような国際空港なり環状道路といった問題がテーマになるかもしれません。ですから、地方ブロック別で取り組むべきテーマや言うべき施策が違ってくるのが当然あっていいのではないかという気がしますので、そういう個性を活かすという観点からの記述なり計画策定の方法ですね。東京で開く大きな合同部会で議論すべきこともあれば、その中では議論し切れない部分も恐らくあると思いますので、そこら辺はお互いに上手にフィードバックするような形のやり方をぜひ考えていただければと思っております。

以上、幾つか意見を申し上げました。

奥田会長 どうもありがとうございました。

そのほか、ございますか。

埴委員 資料8についてお伺いしたいのです。先ほどのように大勢の会議ではなかなか議論しにくいというお話もあると思うのですが、この黄色い丸の合同会議のシステムは非常にいいと思います。ただ、「同一メンバーにより構成」という場合の「同一メンバー」の意味と、どのぐらいのサイズで合同会議を持たれるのか。この絵からは十分判断できないので、教えていただければと思います。

奥田会長 事務局からお答え願いますか。

三沢総合政策局長 同一メンバーという意味は、例えば社会資本整備審議会の方から何人か選んでいただく、あるいは交通政策審議会の方から何人か選んでいただく。その場合、当然その方々は入っていただくわけですが、その場合に、社会資本整備審議会の方から選ばれた方についても交通政策審議会の臨時委員を併任していただくということによって、構成員の方々はそれぞれ両方の審議会に所属するというような形をとりたいと考えております。

それから、サイズは、今の案ではどのぐらいになっていますか。

中島政策課長 もちろん決め切っているわけではありませんが、二十数名という規模になってしましまして、三十名以内という感じで作業中であります。

埴委員 ありがとうございました。

先ほどリストを見ましたら、重なっている方がほとんどおられないものですから、

同一メンバーというときにどうやって人選されるのかなと思って御質問しましたが、よくわかりました。ありがとうございました。

奥田会長 ほかにございますか。

須田委員 簡単に意見を申し上げたいと思います。

今回の計画の基本方針を拝見しますと、横断的にスタンダードなせいか、アウトカムを記述なさっているわけです。これはこれで具体的には非常にわかりやすく、よろしいと思うのですが、それをやっていると今度は事業ごとのセクショナルリズムといいますか、今まで問題となっていたものと同じように、今度は重点項目ごとに何かそういうものが生じてくるおそれがあるのではないかと、若干危惧するところでございます。つまり、各重点項目ごとのつながりがどうも明確でない。先ほど来、委員の先生方がいろいろおっしゃっていましたが、そのあたりを注意していただければと思います。

もう一つは、日本国じゅう全部同じになると金太郎飴的なものになってしまって、今求められているのは地方の個性とか、そういうものだと思います。そういうものがどうも見えなくなっている。あるいは、民意も各地域で相当違うと思うのです。ですから、そういう民意をどのように反映していくのか。あるいは、お互いの事業がどういう有効的なつながりを持つかということがどうも見えてこない。空港をつくったけれども道路が行かない、港をつくったけれども道路が行っていない。また、そういう同じ愚を繰り返すことはぜひやめていただきたいと思うわけです。

つまり、この基本計画だけですと、いわゆる地域計画というものがどうも見えてこないんです。ですから、こういった地域計画をどこでどういうふうに表現してこの計画案に盛り込むのか、この点、一工夫していただければと思います。

奥田会長 どうもありがとうございました。

ほかにございますか。

奥谷委員 海事分科会の方ですけれども、ここで新たな船舶体系の構築とか、いろいろ書いてありますけれども、海上保安庁は不審船に対してかなり防御する場合がありますね。そういった場合、防衛庁との関連、そういったことはどう考えていらっしゃるのかということ。

もう一つ、地方の時代ということで地方の国際空港がかなりできていますが、その際、国際空港という名前ばかりで、例えば税関とか検疫の部分がなかなかうまく機

能していない。ですから、国際空港という名前だけであって国際空港たるべき機能がきちっとできていない。これは人員の問題かもしれませんが、そういったところはどうか考えになっていらっしゃいますか。

足利海上保安庁交通部長 海上保安庁の部分についてお答えします。

今回の議論は海上の交通安全ということでまとめさせていただいておりますが、不審船等の問題につきましては、防衛庁・自衛隊の方とも、いろいろな研究会を立ち上げるなり、あるいは共同研究をするなりして、緊密な連絡体制を構築してやっているところでございます。一昨年の不審船以来、十分な連絡体制が構築されていると、このようにお考えいただきたいと思えます。

奥田会長 よろしゅうございますか。

洞航空局長 確かに地方の国際化ということで地方空港からの国際線あるいはチャーター便の発着が非常に増えてきているところでございます。そういう意味でのC I Qの体制をどうするかということが一つの大きな課題になってございます。これをやるためには、先ほど先生がおっしゃったとおり、定員の確保とか、そういう予算措置等が必要でございます。そういう意味では、問題意識は、私どものみならず、財務省や法務省等、他省庁の問題にもかかわっているわけでございますけれども、そのところをどう効率的に、無駄のない範囲で運用していくかということも含めて、かなりいろいろな改善点がなされてきているところでございます。

また、本問題については、与党内にも地方の国際空港の進展にあわせたC I Qの問題を整備していくためのグループができて、そういうバックアップ体制なども図られているところでございますので、その辺のところは両々相まって充実に努めている。こういう状況でございます。

奥田会長 ほかにございますか。

佐和委員 全体として超越的な質問になると思うのですが、「重点的、効果的かつ効率的」という言葉が、再三再四どころか、何度となく登場するわけです。その意味については先ほど何人かの委員からの御質問の中にも出てまいったようでございますが、「重点的」というのは、その時々、社会的要請という観点から見て重点化する、言いかえれば総花的とか網羅的なことはやらないということですね。

その次の「効果的」というのは、効果があるということなのでしょうけれども、これは資料7の2ページの「事業評価の厳格な実施」のところに関連してくると思

ます。つまり、これだけの投資をすることによって、あるいは社会資本の整備をすることによって、いかほどの効果が期待されるかということになりますね。

私は現在、来年の3月いっぱいまでは文部科学教官という役職についておりまして、文部科学省関係のいろいろなプロジェクトの評価の委員をやらされたりすることがしばしばあるわけですが、評価というのは科学技術的な効果と社会経済的な効果というふうに二つに分けて考えられるのが普通のようなようです。ただ、社会経済的な効果というのは、言うは易く行うは難しという面がございます。さっき事前と事後の評価というのがございましたね。一見、直観的には事後的な評価の方がやりやすいように思えるわけですが、実は、事前の評価というのは、その他の条件を一定と仮定した上で、例えば四国とどこその間に橋が一本敷かれれば、それによって交通量がどれだけ増えて、それぞれの県の県民所得がどれだけ増えるというようなことで、つまり事前の評価は割にたやすいんです。たやすいといいますが、幾つものサンクションに基づく結果でしかないわけですが。

ところが、事後の評価というのは、橋を引っ張って見たけれども、例えば香川県の経済はむしろ沈下したというようなことがあれば、もっとマクロ的に考えて、国全体に何か影響を及ぼすような社会資本の整備が行われて、その他もろもろは一定、変わらないと仮定したら、マクロの経済の成長率が零点何パーセントかは上がるはずだったのが、いろいろな条件が変わった結果として実は成長率はマイナスになったと。つまり、その事業の効果をその中から事後的に抽出することが非常に難しいんです。

ですから、いかなる研究開発投資もそうですし、こういう社会資本整備の公共事業もそうですけれども、実は経済効果については事後の評価がほとんど不可能だと思いますし、仮にできたとしても、それは交通量がどれだけ増えたというような極めてパーシャルな評価しかできない。逆に事前の評価では、膨大なサンクションに基づくものであって、それ自体がある意味では誰が評価するかということによって評価の結果が随分違って来る。

もう一つは、お金の換算できる効果だけを取り上げてよいものなのかどうかということです。ですから、その辺で「効果的」ということの評価も非常に難しい。

それから、次に「効率的」という言葉が出てきますが、最近、「効率的」という言葉ほど政府文書に頻繁に登場する言葉は他に類例がないくらいだと思うのです。しかし、実は well defined でないんです。人によって「効率的」という言葉の理解は

まちまちである。例えば、これも私どもに大いに関係のある独立行政法人の通則法がございますが、その通則法の何条かにいきなり「効率的」という言葉が出てくるんです。私は、法律というものはきちんと定義された言葉しか使わないはずだというふうに理解していたのですけれども、どうも人によって理解が曖昧な、まちまちな言葉が法律に使われているので、一瞬ギョツとした記憶があるわけです。しかし、いろいろ使われているうちに言葉の意味というものはかなり絞られてくるもので、最近、所々にあらわれる「効率的」という言葉は何を意味しているのかということ、どうやら費用対効果において優れているということだと思っております。

つまり、2番目に「効果的」と書かれて「かつ効率的」と書いているのは、要するに、できるだけ費用を安くと。今までの事業のあり方を、安い費用で、効果的であり、そして重点化したようなものに変えていこうということをお考えの上でといたしますか、要するに、「重点的、効果的かつ効率的」という表現をお考えになるに当たっては随分議論を尽くされたと思うのですが、私が今申し上げたことについて、私に誤解があるとか、あるいは曲解しているようなところがあれば御指摘いただきたいと思います。

以上です。

奥田会長 どうもありがとうございました。事務局、何かありますか。

三沢総合政策局長 ある意味では先生のおっしゃるような非常に難しい話でございます。特に政策評価の話は、政策評価法という法律もできまして政策評価をやることが義務づけられていながら、では具体的にどうやるのかということについては依然としてかなり試行錯誤の面もあり、かつ専門家、学者の先生方の間でもいろいろな御意見があるというのが実態でございます。

これも、やり方自体も含めて、どういうやり方をしたかということオープンにして、そのこと自体を議論しながら進めていくしかないのかなと。国会審議のときにも先生と同じような御議論があったのですけれども、政策評価というものは情報公開とワンセットでやることによって、確かに100%完璧なものにはならないけれども、一步一步進み、議論していくことが大事なのだという感じの御議論が非常に多かったかなと思っております。

それから、効果的と効率的が厳密にどう違うか、これはなかなか難しいところがあるのですけれども、必ずしもお金に換算できないような広い意味でのコストも含め

て - そういう非常に広い意味での B / C があるのかどうかはわかりませんが、一方で費用がどのくらいかかり、どのくらい便益が発現できるのか。それを見ながら、その場合に既存ストックを活用した方が有利ではないかとか、あるいは技術開発でこういうコスト削減が図られるのではないかとか、いろいろなことを議論していくような話なのかなと思います。

非常に曖昧な答えで恐縮ですが、ここは我々も試行錯誤し、かつ悩みながら、具体的にどうするかということも含めて議論させていただければと考えております。

それから、ついでに、先ほどから幾つか御意見を賜りましたので、そのことについては私どもも真剣に検討していきたいと思っております。

特に、幹ばかりで枝葉が見えないのではないかというお話とか、地域ごとのいろいろなことが抜け落ちているのではないかというお話がございました。先ほど申し上げましたように、これから地域の公共団体の御意見を聞きながらということで、具体的なやり方は、各地域のブロックごとに知事さんや経済界の代表の方等にお集まりをいただいて、このことについていろいろ議論する機会をつくっていきたいと思っております。そういうものの中で、もちろんこの中で入れられるものは入れていくということですが、そうはいっても、全部が全部、地域のかなり細かい話まで国の閣議決定の文書の中に入れていくことも限界があるかと思っておりますので、そこは地域と国との間で議論して、ある程度共有できるようなものを、仮に閣議決定できないとすれば、今後どういう形で共有して具体の事業執行のときに参考にしていけるか。そのあたりは、別途、私どもも真剣に検討をしていきたいと考えております。

以上でございます。

奥田会長 もう一つ、基本的には非常に立派なものができるけれども、その周辺がなおざりになっているので、そこらあたりの調整はどうされるかという疑問があったと思うのですが、それについてはどういうお考えでしょうか。

三沢総合政策局長 そこも今申し上げたこととかなり関連して、きめ細かい話は恐らく地域の自主性なり地域の選択でいろいろ議論していくような性格のものが相当多いだろうと思っております。したがって、この中が全部大きいものだけに限るといったことではないのですけれども、地域密着型のものについては、この計画をもとにしながら、しかし、この計画との関連でこういう議論があるということ为例え各ブ

ロックと国とが議論できる場をつくり、その議論の成果を共有していけるような、そういう仕組みづくりといえますか、そこをさらに工夫させていただきたいと思っております。もちろん、この中に組み取ることができるものは大いに組み取っていきたいと思っております。

奥田会長 どうもありがとうございました。

どうぞ。

首藤委員 今、政策効果の評価のことで御指摘がございましたので、それとの関連で簡単にお伺いしたいと思います。

具体的な指標をつくって、それを目指して計画を進めていくということでございます。これは効果を目に見えた形で評価することができるという点ではよろしいかと思うのですが、例えば、「指標のイメージ例」という言葉を使っているんですが、指標をどういうプロセスでどういう観点から選んでいくか。それから、達成率のパーセンテージをどうやって決めるか。これは非常に難しいだろうと思っております。逆に、指標の達成率を選んでつくりますと、それを達成すれば効果があったというふうに評価されることになろうかと思っております。しかしながら、非常に大きな4つの政策の重点目標を幾つかの指標で簡単に評価できるものかどうか。どういうプロセスで、どこで、どういう論拠で指標が選ばれるのか。私はそのイメージがわからないものから、その点についてはどのようにお考えでしょうか。

三沢総合政策局長 一つは、例えば「暮らし」なら「暮らし」という分野でどういうニーズが高いものがあるか。もちろん多種多様なニーズがあるわけですが、その中で仮に代表的に取り上げるとすればどういうことだろうということが当然あるかと思っております。

もう一つは、一方で、先ほどもいろいろな御議論をいただきましたけれども、本当に指標化することができるものと、これはどうしても定量的な指標になじまないというものがあろうかと思っております。ある意味では一つの指標をつくるときの技術的な限界があろうかと思っております。

したがって、今後のプロセスということで申し上げますと、まず私どもで、素案として、どういう指標が考えられるだろうか、その場合の数値はどのような考え方で設定するのだろう、指標の選択の基本的な考え方なり指標をつくる際の技術的な前提も含めて一回お示しをさせていただいて、まずそのことについていろいろな御議

論をいただいたらどうかと考えております。当然、こういう指標が抜けているではないかとか、こうは言っているけれども、この前提はおかしいではないかという御議論もあろうかと思っておりますので、具体的な指標のあり方については、そういうプロセスを経ながら議論を進めさせていただければと考えております。

奥田会長 よろしゅうございますか。

首藤委員 指標をそういうふうを選ぶということですが、幾つか選んでも、全体としての整合性が非常に難しいのではないかと。各指標別に見ると、それは非常に望ましいかもしれませんが、片方を重視すればもう一つの別な方がある程度犠牲にしなければいけないということが当然出てくるわけですから、膨大な指標をつくったときに全体の整合性をどうとるかということが非常に難しいのではないかとこのふうに感じます。

三沢総合政策局長 そこも、指標をつくる前提として、当然、いろいろな財政状況も踏まえなければいけません。つまり、あらゆる財政資源を使えるという前提でつくれば、どんどんいろいろな指標が上がっていくということになりますが、決して現状はそうではないということを前提にして、いろいろな事業費的な試算も頭に置きながら、その中の事業によってこういうものを達成していくのだと。その場合、ただ、いわゆるハードだけではなくてソフト施策も一緒にやることによってここまで行きたいのだと。そういう指標をつくる時の一つ一つの説明がきちっとわかるようにするというかと思っておりますので、そういうプロセスをつくって、できるだけ明らかにしていきたいと考えております。

奥田会長 時間が押しておりますので、今後のことについて御説明をしたいと思っておりますが、今後は、両審議会において計画部会を立ち上げ、そこで社会資本整備重点計画の策定について御審議をいただき、こういう段取りで進めていくことにしたいと思っておりますが、委員の皆様におかれましては、この旨を御了解いただきたいと思います。また、国土交通省におきましては今後の審議のために必要な準備を進めていただく、そのようにお願いしたいと思います。

本日予定されている合同会議の議事は以上でございますので、これをもちまして本日の合同会議を終了とさせていただきます。

委員の皆様には御多用中にもかかわらず御出席いただきまして、まことにありがとうございました。

その他

奥田会長 それでは、最後に、事務局から連絡事項を申し上げます。

大庭総務課長 まず議事録について申し上げます。

本日の合同会議及びこの後引き続き開催される社会資本整備審議会総会の議事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、御同意をいただいた上で公開いたしたいと思っております。また、一両日中に速報版として簡潔な議事概要を国土交通省のホームページに公表いたしたいと考えておりますので、御了解いただきたいと思います。

なお、社会資本整備審議会の委員の皆様におかれましては、この後、引き続き審議会を続けさせていただきたいと存じますので、恐縮ですが、そのままお席にお残りいただきますようお願い申し上げます。

本日はどうもありがとうございました。

奥田会長 どうもありがとうございました。

閉 会

