

社会資本整備審議会・交通政策審議会 第4回計画部会

日時：平成17年4月28日（木）13：30～15：35

場所：合同庁舎第2号館高層棟国土交通省第2会議室

開 会

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、若干遅れていらっしゃる方もいらっしゃいますが、ただいまから、社会資本整備審議会・交通政策審議会の計画部会を開催させていただきたいと存じます。

委員の皆様方には大変お忙しいところ、ゴールデンウィーク前の時間をお取りいただきまして、誠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政策課の企画官の海堀でございます。よろしくお願い申し上げます。

それでは最初に、お手元の資料のご確認をさせていただきたいと思っております。お手元に議事次第、配席図、資料を、資料1、2、3-1、3-2、4、5、6と用意させていただいております。もしお手元に資料が漏れていることがございましたら、お知らせいただきますようよろしくお願い申し上げます。

また、先日の社会資本整備審議会、それから交通政策審議会の委員の改選に伴いまして、皆様のお手元の封筒の中に指名書あるいは臨時委員の任命書などを同封させていただいております。よろしくご査収のほどをお願い申し上げます。

本来であれば、委員の改選を踏まえて、委員の先生方皆様のご紹介をさせていただくべきところではございますが、討議の時間を十分取らせていただきたいと考えておりますので、大変恐縮でございますが、お手元にお配りしております委員名簿、配席図をご覧いただきまして委員の皆様のご紹介に代えさせていただきたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

また、本日、総員28名中、現在のところ18名、あと2名の方が遅れてご参加ということをお伺っております。社会資本整備審議会令の9条3項及び交通政策審議会令8条3項による定足数を満たしておりますことをご報告させていただきます。

続きまして、国土交通省側からの出席者を紹介させていただきます。社会資本整備重点計画のとりまとめをしております総合政策局長の丸山でございます。

【丸山総合政策局長】 丸山でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 総合政策局からは、関係の審議官、課長が出席させていただいております。よろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に先立ちまして、総合政策局長から一言ご挨拶申し上げます。

【丸山総合政策局長】 紹介いただきました総合政策局の丸山でございます。社会資本整備審議会・交通政策審議会第4回の計画部会の開会に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、平素から国土交通行政に各般のご支援、ご協力いただきまして、誠にありがとうございます。また、今日は、ゴールデンウィーク前本当にお忙しい中ご参集いただきまして、ありがとうございます。

本計画部会は、従来、道路なら道路、港湾なら港湾と、別々にできておりました事業分野別の長期計画を一本化する社会資本整備重点計画をご審議いただくために平成15年5月に発足いたしまして、今回で3年目を迎えることになったわけでございます。15年10月に閣議決定されました社会資本整備重点計画におきましては、計画内容を例えば5ヶ年で何兆円というような事業量から、国民から見た場合の達成される成果に転換をいたしました。また、事業間の連携の強化ですとか、事業評価の厳格な実施、コスト縮減など、国土交通省として社会資本整備の改革にどう取り組むかというものが強く出た内容になっておるところでございます。

平成15年に開催されました第1回、第2回の計画部会の審議におきましては、この原案についてご審議をいただいたところでございます。また、昨年の第3回の計画部会におきましては、この重点計画のフォローアップをご審議いただきまして、政策評価と連携いたしました重点計画の着実な進捗に関して貴重なご提言をいただいたところでございます。

今日は、先ほども話がありましたが、この2月と3月に社会資本整備審議会、交通政策審議会の委員が改選になりまして、最初の計画部会ということでございますので、委員の皆様方で計画部会長をまず互選いただきまして、

その上で、計画部会における今後の検討課題につきましてご審議いただきたいと思っています。これは皆様方に改めて申し上げるまでもないことですが、厳しい財政状況の中で公共事業は毎年減少してきておりまして、金額で言いますと、ほぼバブル期の前ぐらいまでの水準になっております。一方、三位一体改革などの動きの中で、公共事業改革が引き続き求められているというのが現下の状況でございます。また、経済財政諮問会議をはじめとしました様々な方面でも、社会資本整備のあり方に対するご議論、ご意見をいただいているところでございます。

一方、これから本格的な少子高齢社会を迎えます。また、去年は特にそうでしたが、近年特に災害へどう対応するかということも非常に大きな問題になっておるわけでございます。それから、東アジア全体のことを見ましたときに、わが国の国際競争力を維持強化するために社会資本整備はどうあるべきかというような視点も必要かと思えます。そういういろいろな今申し上げましたような状況の中で、社会資本に対する新たな課題にどう対応していくかということも非常に重要な問題であるというふうに私どもは認識しております。国土交通省といたしましては、社会資本整備重点計画に基づきまして、これまで以上に重点的、効果的かつ効率的に社会資本整備の推進を図っていきたいと思っております。今後の社会資本整備のあり方につきまして真摯に検討を重ねた上で、次期重点計画を見据えました新たなニーズや課題にも対応した社会資本整備に向けまして積極的に取り組んでいきたいと思っております。委員の皆様方からの様々な見地からご意見を承れば幸いと存じております。

最後になりますが、私どもこの部会でのご意見も踏まえまして、国土交通行政の積極的な推進を今後も図っていきたいと思っておりますので、一層のご指導、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。ご挨拶とさせていただきます。本日はありがとうございます。

【事務局】 引き続きまして、議事に先立ちまして、金本良嗣前部会長の任期満了に伴う部会長の互選につき委員の方々にお諮りをさせていただきたいと存じます。

どなたかご推薦いただければと存じますが、いかがでございましょうか。

【山内委員】 推薦がございます。

社会資本整備審議会、それから交通政策審議会に委員としてご所属されていらっしゃるって、また、その両方の領域に極めて高い見識をお持ちであります。また、第1回から第3回まで計画部会の部会長を務められました東京大学の金本先生が適任かと存じますので、推薦をさせていただきます。

【事務局】 ありがとうございます。

ただいま山内委員から、引き続き金本委員に部会長をとというご発言がありました。委員の皆様方、いかがでございましょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

【事務局】 ありがとうございます。

ただいま、「異議なし」とのご発声をいただきましたので、引き続き金本委員に本計画部会の部会長をお願いしたいと存じます。よろしく願い申し上げます。

それでは、金本委員には部会長席にお移りいただくとともに、ご挨拶いただきたいと存じます。よろしく願い申し上げます。

【金本部会長】 ただいまご指名いただきました金本でございます。

これまで3回ほど務めさせていただきましたけれども、なにせ膨大で多岐にわたるものでありまして、私一人で任を負えるものではございませんので、何卒、委員の方々の英知を結集いただきまして、よいものをつくっていただくようお願いをして、ご挨拶とさせていただきます。到底私一人でカバーできることではございませんので、よろしくお願いをいたします。

【事務局】 よろしく願い申し上げます。

それでは、これより議事に入らせていただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

それでは部会長、進行をよろしく願いいたします。

【金本部会長】 早速でございしますが、お手元に当面の検討課題についてということがございしますので、これについて、まず事務局からご説明をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【内田政策課長】 政策課長の内田でございます。よろしくお願いいたします。座りまして、資料のご説明をさせていただきます。

お手元に資料の中身といたしましては、2～6までお配りさせていただいております。本日は、新任の委員の皆様方もいらっしゃいますので、社会資本整備をめぐる現状を、かなり各方面からご紹介させていただきたいと思っております。なにせ資料が膨大でございますし、1回目でもございますので、なるべくフリートキングのお時間もお取りいただければと思っておりますので、資料のご説明は大変駆け足になろうかと思っておりますが、ご不審の点がございましたら、また後ほどお尋ねいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

まず、資料2をご覧くださいと思います。

こちらには2枚ほどになっておりますけれども、社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会の趣旨・開催経緯等が書いてあります。現在まで、3回開催いたしまして、計画案の審議とかフォローアップというようなことをいたしております。もとより担務は15年5月に重点計画の案につきまして、必要な事項を調査審議するために設置されたということでございます。

次のページが組織図となっておりますが、この図をご覧くださいますように、社会資本整備審議会と交通政策審議会両審議会が一番ブリッジする部分で中核的な役割を担っていただくというような部会となっております。

そこで、一番の基本任務でございます社会資本整備重点計画とは何かということでございますが、資料3-1、3-2ということでお配りをさせていただきます。このブルーのパンフレットをお開きになってご覧くださいますと、ご案内のように、従来、社会資本整備に関する計画でございますと、例えば道路5計とか、港湾5計という言葉で言われておりましたように、昭和29年以来、そういう事業分野別5計があったわけでございます。それを平成15年10月に、いわば50年ぶりでございますけれども、国土交通省の発足を一つの契機といたしまして、9本の事業分野別の計画を一本化したということでございます。また、もとより各5計は物量で積み上げていたわけでございますけれども、それは予算獲得のための計画じゃないかというような声も当時からございまして、そうではなくて、例えば見開きの資料の右側

にございますような、我々は「アウトカム指標」と呼んでおりますが、政策分野別のアウトカムを指標化して表しているというようなことでございます。また、社会資本整備の改革方針とか、そういうようなことも決定しているということでございます。この期間でございますが、対象期間は、平成15年度から5ヶ年間というようなことになっております。また、先ほどお話し申し上げましたように、年々フォローアップもしつつ、それを政策にプラン・ドゥ・シーという回路で反映させていくというような仕組みをとらせていただいているところでございます。

次に社会資本整備重点計画の説明はこのあたりにさせていただきまして、資料4をご覧くださいければと思います。資料4に、計画部会における今後の検討課題を載せさせております。2ページ目にフローチャートがありますので、むしろこのフローチャートをご覧くださいながらお聞き取りいただいたほうがよろしいのではないかと思います。

まず、検討課題でございますが、現在の重点計画は、先ほどご説明申し上げましたように、平成15年度から19年度までの5ヶ年ということになっております。したがって、その直前になりますと、いろいろなローリングをしていくわけでございますが、やはり先ほど局長の挨拶で申し上げましたように、社会資本を取り巻く状況は非常に大きな変動をしておりますということがありますので、直前になってバタバタというよりも、現在からお集まりいただきまして、このフローチャートの中段、4月28日の計画部会は本日に当たるわけでございますが、計画体系とかそういうものの前に社会資本整備を取り巻く状況のご認識ですとか、今後の整備に当たっての基礎的な考え方の整理というようなものをご議論いただきまして、年内に中間とりまとめをいただきまして、それを受けまして、次期重点計画のあり方ですとか、目標・指標の検討ですとか、公共事業の改革みたいなものを含めました整備手法のご検討をいただくということでございます。もちろん社整審にしろ、交政審にいたしましても、先ほどの構成図をご覧くださいましたように、様々な各事業分野別の分科会ですとか、懇談会がありますので、そういうご議論ともフィードバックしながらやっていくということでございます。それから、

現在、新たな国土形成計画を全国総合開発計画に代えまして、国会にご提案申し上げているところでございます。その法案が成立したならば、相伴って国土形成計画の策定も、これは別の審議会でございますが、されていくことになろうかと思えます。それが非常に大雑把に見ましたここ数年間の計画部会でご議論を賜りたいということでございます。

それでは、当面どうするのかということでございます。資料5と資料6という形で一括で綴じさせていただいておりますが、資料5、資料6という形でご説明をさせていただきたいと思えます。

中間とりまとめに向けた当面の検討課題ということにさせていただいておりますが、中間とりまとめと言いますよりも、むしろ、現在の社会資本整備を取り巻く状況というようなものをいろいろな角度から資料として整理をさせていただいております。したがって、資料5は一枚紙でございますので、資料5と資料6を照らし合わせながらご覧いただければというように考えております。

まず、資料5をご覧いただきますと、ここに5つの箱を書かせていただいておりますが、第1の論点といたしまして、必要性ですとか、規模の論議というものが大変なされておるところでございます。経済財政諮問会議でも、歳入・歳出一体改革というものが今後の議論の一つのポイントということになるわけですけれども、そのような聖域なき歳出削減が求められております中で、今後の社会資本整備の規模とかそういうものをどう考えるべきかということでございます。そこには資料5に3つぐらい白い○を書かせていただいておりますが、いろいろなご意見がございます。今後の人口減少社会を見据えますと、社会資本整備は縮小していくべきだと、後ほどそういう議論もご紹介させていただきますが、そういう指摘もございます。かといって、それでどの程度なり、方向によって支障は生じないというようなことでございますとか、わが国はずっと欧米先進諸国をキャッチアップしてきたというのが戦後の社会資本整備の一つの形かと思えますが、もう概成したんじゃないかと、あとはもう管理段階に移ればいいのかというような議論もございます。また、これは一種財政論からですが、公共事業費なり、公的資本形

成の水準は、諸外国に比べまして高いと指摘されているが、どうか。適正な水準をどう考えるかというような論点がございます。

そのような点につきましての関係資料でございしますが、資料6をご覧くださいと、これは各委員の方々ご案内のことばかりでございしますので、もう一度頭の整理ということでもございしますが。例えば1ページ目に人口の長期的推移というのがございします。これをご覧くださいと、日露戦争頃からぐっと人口が伸びてまいりまして、第二次世界大戦を経て増加し続けております。人口問題研究所等の将来予測では、来年2006年にピークを迎えて、以降は低位・中位・高位の推計はございしますが、人口減少社会に向かうということが言われておるところでございします。来年のピーク時点では、約5人に1人が高齢者ということでもございしますが、2050年頃には、3人に1人が高齢者という社会を迎えると、こういうことを見据えながら、インフラ整備面でどういう対応をしていくのかということがあろうと思います。

それから2ページ目でもございしますが、財政制約ということで、「公共事業関係費（国全体）の推移」がございします。これも、緑の棒グラフが当初予算ベースですが、4年連続ずっと減少し続けておりまして、例えばでございしますが、ピーク時からは補正予算も含めまして半減してきているというような状況でございします。また、左側の小さい箱の中に入っておりますが、これも経済財政諮問会議等でも中心的なテーマとなっていこうかと思いますが、社会保障関係費というものがずっと増加をしていると。そういう中で公共事業関係費は、平成7年を境としてぐっと下がってきているというような状況でございします。

それから3ページをご覧くださいと、よく社会資本整備は国民の借金で行なわれるという議論がございします。もちろんそのとおりでございまして、基本的には建設公債を財源として整備しておるわけでもございしますが、ここでもございしますような特例公債というのは、別に社会資本整備のためではない、普通の歳入欠陥を補う公債でございしますが、ご覧のように近年の発行量をご覧くださいと、例えば平成17年度では、建設公債は18%で、残りの82%の国の借金は他の支出に充てられておるということでもございします。ま

た、折れ線グラフが残高ということでございますが、これも平成15年度でございましょうか、特例公債と建設公債のストック量も逆転しておるといような状況でございます。

それから4ページをご覧くださいまして、経済財政諮問会議を経て閣議決定するのがこのごろの予算を通じて表現されるような各施策の基本的なローテーションということで、毎年繰り返されておるわけでございますが、毎年年の初めに「改革と展望」が閣議決定されるというよう状況になっております。このもととなりますのが、小泉政権の前ですが平成14年1月25日に「財政構造改革と経済財政の中期展望」これを「改革と展望」と訳しておりますが、これが閣議決定されて以降、毎年度、改定されているということでございます。

真ん中の黄色でございますけれども、この中で歳出面の改革といたしまして、公共投資につきましては、2006年度までの間、これは集中改革期間でございますが、景気対策のための大幅な追加が行なわれた以前の水準を目安に、さらなる重点化・効率化を推進するとともに、コストの縮減等を行なうというようことが明記されておりまして、それが毎年のローリングの中でこのよう基準が踏襲されておるといようなことでございます。

また、この下半分には、政府全体の規模ということでございます。これも皆様方はご案内のよう、2006年度までの間は、政府の大きさは2002年度の水準を上回らない程度を目指すということですか、2010年代初頭に基礎的財政収支の黒字化を目指すというようことがございます。それから、歳入・歳出一体改革と申し上げましたけれども、その一体改革を重点強化期間2005年度・2006年度と、今年度と来年度に結論を得ることになっております。公共投資についてや、個人の財政規模という観点から、もちろんこれは社会保障でございますとか、あるいは税とか歳入でございますとか、トータルにご議論を各方面でしていただくことになるわけでございますが、そういう状況にあるということでございます。

それから次に5ページでございますが、「日本21世紀ビジョン」でございます。これは、先の4月19日に経済財政諮問会議に報告された、203

0年頃を視野に置いたビジョンというようにされているところでございます。ビジョンの意義でございますけれども、先ほどの人口減少、少子高齢化の下で構造改革の先にどのような活力ある経済社会が実現するのかということを描くということを目的としつつ、毎年6月に「骨太の方針」が決定されますが、そういうものに対する長期的な方向性を示すというようなことでございます。繰り返しになりますが、そこで、この黄色の矢印の中にごございますように、人口減少が本格化し始める中で、2010年代初頭のいわゆるプライマリーバランス回復の目標のための徹底的な改革が必要だと。特にここ1～2年が重要だというようなことが書いてございます。幾つかのワーキンググループを設けて議論がなされましたが、次の6ページをご覧くださいますと、報告書の本体が専門調査会報告というように位置づけられております。「構造改革」とか、「小さくて効率的な政府」、「自立的な分権社会」とか、「地域政策における選択と集中」といったテーマがあります。この中では、例えば人口が著しく減少する地域ということで、過疎地域だけではなくて、かつてのニュータウンがゴーストタウン化と、ちょっと表現が我々は不適當だとは言っておったんですが、そういうような懸念が表明されて、コミュニティの維持をどのように集約化しつつ進めていくのかというような問題意識が提示されておられたようでございます。また、社会投資ファンドというものの活用を挙げられておりました。

この場でのご議論に関係の深いワーキンググループでございますが、経済財政展望WG。繰り返しになりますが、人口減少下では、多くの資源を社会資本整備に向けなくても、一人あたりで当然でございますが、高水準のストック維持が可能になるとか。また、右のほうの生活・地域WGの報告書をご覧くださいますと、先ほどの選択と集中ということでございますが、例えば3つ目の「・」では、今までは人の住む場所に社会資本整備を行なうということを経験してきたわけでございますが、これからは、人々の住居の選択の自由と公共サービスの提供とが必ずしも両立しないということを確認していくべきだというような問題意識が提示されております。とは言いましても、一番下の「・」にありますように、災害防止関係でございますとか、国

土保全、あるいはグローバルな交通ネットワークというようなものは別に人口あてにあるわけではございませんので、これらについては引き続き国の役割も大きいというようなことが明記されておるところでございます。

また、次に7ページ以降は、これも皆さんご案内ですから、ざっとご覧いただいたらよろしいかと思いますが、諸外国と比べた社会資本整備の状況を7ページと8ページに挙げさせていただいております。一番最後の8ページの⑧の無電柱化率のように、東京23区はまだまだ低いというようなこととか、いろいろまだ立ち遅れがあるというような状況かと思っております。

次に9ページをご覧くださいますと、先ほど、諸外国と比べて日本はまだまだGDP比率が高いという指摘があるということをご紹介申し上げましたけれども、政府の固定資本形成を抑えておりますので、かなり急激に減っております。ここでいきますと赤の菱形が日本でございますが、2004年度は3.6%になっております。横で黄色で迫っておりますのがフランスですので、かなりフランス並みになってきたと。ただ、例えば英国はブルーで一番下を1・数%になっておりますので、英国とかドイツとか比べればまだ高いと。逆に、緑の三角が韓国でございまして、韓国はまだまだ高位にとどまっているというような状況がございまして。ただ、これは国連の経済統計でやっておりますし、固定資本形成でございまして、当然、整備が進むと維持・改修費が増えてくるわけでございますが、維持管理費というものが、これも外にございまして。例えばこういう資本形成の低いいわば先進国と言っているんでしょいか、欧米諸国では、逆に、維持・修繕費等が非常に高くなって、日本はまだそこまで高くないというのがこの外の世界にあたり、いたずらにこの統計だけを見て議論するのは一方では問題もあろうかというように我々は考えているところでございます。

また、10ページをご覧くださいますと、これも言うまでもないわけですが、外国と単純に比較するといいたしても、ここにありますように、道路の高低とか、あるいは左下にありますようにトンネルとか橋とかが米国と比べますと圧倒的に多いというようなこととか、状況はかなり違うということが、国土条件一つを取りましてもあるのかなというような状況でございまして。

これが第一の論点かと思えます。こういうことを念頭に置きながら、適正な規模を考えていく必要があるのかなということでございます。

それから2番目といたしまして、資料5もご覧になりながらご覧いただきますと、「対応すべき課題」と。21世紀を見まして対応すべき課題がございます。これは、もちろん去年から大変なことになっております災害ですとか、あるいは東アジアとの国際競争を見据えた論点、あるいは環境とか、少子高齢化とか、あるいは地域が大変疲弊しておりますと、地域経済の活性化とか、まだまだ社会資本整備によって対応すべき課題があるのではないかと、このことを一部ご紹介をしております。

11ページをご覧くださいますと、「高い日本の自然災害リスク」ということでございます。これも昨年来、資料を挙げるまでもないという感じだと思えますが、右の上をご覧くださいますと、気候変動が原因でしょうか、集中豪雨が大変飛躍的に増大しているというような状況でございます。また、左下のよう、これも当然と言えば当然でございますが、地震大国であったり、右下にございますように、洪水氾濫域が地理的には国土の1割でございますが、そちらに人口の半分とか、資産の4分の3が集中しているという大変特殊な国土の状況ということが挙げられるかと存じます。

次の12ページには、アジアにおける日本の地位というようなことがございます。これもいろいろ取り上げられておりますので、細かい説明は割愛させていただきますけれども、例えば左の箱の真ん中の欄で、港湾のコンテナ貨物量がございます。1980年当時は、例えば神戸が4位でしたり、横浜が12位であったりしたわけでございますが、細かい表で恐縮でございますが、2003年、ここ20年のうちに大幅にランクが変わりまして、もちろん神戸は阪神大震災等々の影響もあろうかと思えますが、4位から32位とか、横浜が12位から27位とかというような状況になっております。また、左下の観光しかりでございますが、受け入れランキングは、東アジアの中でどんどん低下してきているというような状況でございます。こういう中で、矢印の右にありますように、東アジアとの産業の分担関係、分業関係を見据えながら、それを下支えするようなインフラとか物流をどう考えていくこと

かというようなことですか、東アジアの日帰り可能圏の形成とか、あるいは環境、観光立国ということが今は一つの国是となっておりますが、そういう状況があるということかと思えます。

それから資料の13ページをご覧くださいと思います。これは環境問題ということでございますけれども、地球の温暖化とか、ヒートアイランド現象と、国内外の環境問題が顕在化しているということでございます。これも改めてご説明するまでもないわけでございますが、昨年の夏もヒートアイランド現象ということで大変でございましたが、右上の図をご覧くださいますように、1981年～1999年を比べるだけでも、これは30度以上の延べ時間の広がりということが挙げられておりますけれども、非常にヒートアイランド化が進んでいる。おそらく、これは1999年まででございますので、現在はもっと急速に進んでおるといようなことが言えるのではないかとございます。地球温暖化問題を取り上げても、ヒートアイランド以外ももちろんございますが、このような環境上の問題が顕在化しているといようなことかと存じます。

14ページは、市街地の問題、まちづくりの問題でございます。現状が左のほうに書いておりますが、仮に大都市圏、中枢・中核都市、地方中小都市と3つに分類するとしますと、いずれも人口減少は2050年には激しいわけでございますが、意外と、中枢・中核都市、地方のブロックの中心となるような都市が地方中小都市よりも人口減少率は少ない、あるいは大都市圏よりも少ないといような状況が出ております。一方では、一番下の地方中小都市ということでも、大変な労働力人口の減少というものが予測されまして、都市的機能喪失の危機が叫ばれているわけでございます。そういう中で、例えば大都市圏では、国際競争力を踏まえた、今は都市再生が一方の大きなテーマとなっておりますが、そういう経済活力の維持・強化と。それから、中枢・中核都市などでは、身近な市街地の再生、ユニバーサルデザインのまちづくりとか、歩いて暮らせる生活圏といようなものでございますとか、また、密集市街地の解消とか、あるいは郊外部、先ほどの「日本21世紀ビジョン」では、ゴーストタウンといような過激な表現もございましたが、郊

外部をどうしていくかというような問題もあると考えております。

そういう中で15ページでございますが、先ほどご紹介させていただきましたが、いわゆる全国総合開発計画、今まで戦後、グランドデザインに至るまで策定してきたわけでございますが、その基となる法律の改正案を今国会に提案させていただいているというところでございます。ブルーが現在の全国総合開発計画、赤が今提案中の国土形成計画ということになっておりますが、左側のほうが仕組みになっておりますけれども、やはり全国計画と広域地方計画という2つの体制ということでございます。全国計画は、国が明確な国土ですとか、国民生活、姿を明示するというところでございます。一方、広域地方計画のほうは、国と都道府県等が広域地方計画協議会を組織いたしまして、一緒になってブロック単位で作っていくというようなことを想定しております。また、計画への多様な主体の参画という箱がございますけれども、地方公共団体から国への計画の提案というような仕組みもこの中にインプットされているということになっております。また、計画の中身でございますが、もちろんこれは今後中身を作っていくということで、法案の内容は、策定の手続とかそういうことが中心になっておりますが、計画事項でも、現在の量的拡大の開発基調から成熟社会型の計画というふうに書かせていただいております。環境も含めまして国土の質的向上とか、ストックの活用とか、有限な資源の利用・保全とか、あるいは地域の自立的発展とか、そのような計画事項もいわば開発優先型から転換していこうという内容になっているところでございます。こういうように今後21世紀の様々な課題。ほかにもたくさんあるかと思えますし、我々の切り口では不十分な点がおそらく多々あるかと思えますので、委員の皆様方からもまたご意見を賜ればというように考えているところでございます。

次が「効果」ですが、公共投資の効果というようなことが一面ではよく議論がなされております。規模を縮減してきたわけでございますが、公共投資の効果について、例えば経済効果は低減しておって、よく言われることですが、かつての景気低迷期に大変多額にわたる景気対策の中で公共投資は主要な役割を果たしたけれども、一向に景気回復に寄与しなかったのではないか

というようなご批判が出ることも事実でございます。また、一方では、もちろんその経済効果というものがございすけれども、経済的効率性のみでは図れない分野もあるのではないかという他方からの議論もあるわけでございます。このへんの効果につきまして、例えば16ページでございますが、これはご専門の先生方が多い中でちょっと恥ずかしいわけでございますが、経済効果といわれているものはこの左の欄にありますように、ストック効果とフロー効果があるというようなことでございます。そのうちのフロー効果（需要効果）の公共投資の乗数効果ですが、右の赤の棒グラフのように、経済企画庁なり内閣府が新たなモデルを作るごとに、少しずつ減っているんじゃないかというようなものもございす。もちろん、これは各モデル間で比較することがそう意味があるわけでもありませんので、これだけを見て一概に乗数効果が減っているということは即断できないのではないかというようなことでもあります。一般的には乗数効果が落ちているというようなことが広く言われているようなところでございす。

また、17ページですが、GDPの成長率に対する公的固定資本形成の寄与度というようなことでございます。ピンクが公的固定資本形成でございますが、先ほど申しましたように、かつての景気低迷期に公共投資によって景気回復を少なくとも下支えをしてきたと。景気低迷期をご覧いただきますと、折れ線グラフが下がっている、例えば平成4～5年あたりはピンクの部分がゼロより上にあるというような状況もありますが、昨今は、いわゆる景気対策ということで財政出動はされておられませんし、この棒グラフでご覧いただけますように、公的資本形成の寄与度はむしろマイナス側で推移しているというのが平成8年以降の経済状況ということでございす。

一方、地方ではどう見るか、地域ではどう見るかということでございす。18ページでございますけれども、これは今日は政策投資銀行の藻谷委員もおられますけれども、そういう資料とかを使わせていただきまして分析をしているところでございす。左側が地域別のGDP、右側が地域別の公的固定資本形成ということになっております。例えば赤の四角が関東部分ということでございす。右側のように関東などでは、公的資本形成がずっと

下がってきても、GDPとの相関はそんなにはないと。GDPはよそ並みの低減率で落ちてきているというようなことをごさいます。逆に、北海道とか東北は、一番上にあるような、これは濃い青の菱形をごさいますけれども、この線形だけを見ると、地域におけるGDPの成長率と固定資本形成はかなり相関関係があるのではないかなというような状況をごさいます。余談になりますが、左の地域別のGDPの推移をご覧いただきましても、黄色は中部ですから、中部はやっぱり元気だと。中部だけがぐっと上を向いているというような状況でありましたり、近畿圏は平成8年度以降の落ち込みが非常に激しいなというようなことが、ちょっと本題からずれますけれども、こういうのをご覧いただくとお分かりになるのではないかと思います。というように、何も経済効果だけから社会資本整備を見るということではごさいませんが、経済効果というようなものもここに来てもう一度整理をしておく必要があるかということをごさいます。

次の課題が「維持・管理」をごさいます。早速19ページをご覧いただきますと、概成したかどうかというような論点はもちろんあるわけをごさいます。左にありますように、社会資本のストック量は相当積み上がってきていると。戦後の努力で積み上がってきているということが実態をごさいます。ただ、積み上がるにつれて、当然ながら、これは維持・補修とか、更新投資というものに反映してくるのが右側のグラフをごさいます。これは、総投資量を2001年度から2%ずつ下げていきまして、2025年度ぐらいで一定にしたらどうなるかということをごさいます。緑が新規投資ということをごさいます。また、ブルーが更新投資。その下に維持・補修とか、赤の災害復旧というものがごさいます。このように公共投資を2%ずつ低減させていった場合は、2025年度から2030年の間ぐらいをごさいます。そこで更新投資のほうが上回ってはみ出る部分が出て、今あるやつを更新したり維持するだけでも追いつかない。いわんや新規投資はほとんど不可能になるというようなのが、この一つの計算では2030年のちょっと前というようなことをごさいます。もちろん、これも様々な過程とか計算の仕方がごさいますので、一つの1例として挙げさせていただいているところをごさ

ます。

それから20ページをご覧くださいますと、地方単独事業。維持・補修の関係とか更新投資は、国の予算というよりも地方単独事業で行なわれていることが多いわけですが、これも皆さんご案内のように、地方財政はある意味では国以上に厳しくなっているという面もございますので、地方単独事業というものが赤の折れ線グラフのように大幅に落ちていると。したがって、これは維持・補修とか更新というものが急激に落ち込んでいるなど。このへんの影響をどう見ていくかというものももう少し細かく分析しなければいけないというように考えているところでございます。

以上のように、これから、もちろん今後ご議論をしていただく必要はあるかと思っておりますが、維持・管理とか補修を見据えながら、一方では新たな需要に対処していくにはどうすればいいのかというのがますます今後の課題になろうかと思えます。

それから5番目の最後のグループでございしますが、「効率的執行」ということでございます。重点的・効果的・効率的な実施ということをさらにするべきじゃないかと。まだまだほかの民間分野に比べても無駄が多いのではないかと議論がございします。私どものやっている努力をご紹介させていただきますと、21ページをご覧くださいますように、新規採択時、それから採択後、着工するまでに再評価。それから再評価してから、5年ごとに再評価して、完了後も事後評価をするというような仕組みをとって、それを事業評価カルテと一括したりしておりますし、右の欄をご覧くださいますように、再評価結果で15事業を中止しましたり、あるいは平成10～16年度の間では、333の事業を中止したりというようなことをやっているということでございます。

それから次の22ページでございしますが、技術開発等を通じたコストの縮減ということございまして、現在の取り組みでは、一番下をご覧くださいますと、平成15年度からの5年間で15%のコスト縮減。その前の5年間で実績では、13.6%コストの縮減をしているわけでございますが、加え得るに現在15%の縮減を目標に努力をしておるというようなどころでござ

います。

それから23ページをご覧くださいますと、昨年の三位一体ということでございます。ご案内のように三位一体の一つの柱として税源移譲がございませぬが、冒頭の資料でございましたように、社会資本整備は基本的には公債でやっておりますので税財源じゃないわけでございますから、国土交通省関係をご覧くださいますと、税源移譲に結びつくものは、公営住宅の家賃収入補助とか、そういう借金でやってない部分でございます。それからあとは、借金でやっているものといましては、スリム化とか、交付金化とか、一部の小規模事業の廃止とか、補助金も横断的な交付金といまして、まちづくり交付金とか、地域住宅交付金とか、また、いろいろ公共事業関係で重複間が多いと言われておりました地方道と農道ですとか、下水と集落排水、浄化槽とか、そういうものが今年度から一本の交付金で内閣府に計上して、内閣府で地方のヒアリングをしながら配分を決めているというような仕組みに、これはかなり大きな変革かと思っておりますが、しているところでございます。

それから次に24ページでございますが、これは若干私どものほうからのお話になってしまうわけでございますけれども、なかなか公共事業はメリハリついてないんじゃないかというようなのがございますが、ご覧いただけますように、例えば空港でも、一般空港とかそういうものは抑えながら大都市圏拠点空港は伸ばしているとか、港湾でも、地方港湾を押さえながら中枢港湾とか、あるいは市街地整備の部分を大幅に伸ばしているとか、そういうような状況で予算にもメリハリをつける努力を、これで十分かどうかは別としまして、しているというようなところでございます。

以上、非常に幅広い分野を駆け足でご説明させていただきまして、お聞き取りにくいところもあろうかと思っておりますが、資料のご説明を終わらせていただきます。

【金本部会長】 どうもありがとうございました。

ご説明ありましたように、かなり長いスパンでこれからの審議の計画になっておりまして、今日はその最初ということでございます。とりあえず今日はご説明していただいた内容についてご自由にご議論をいただいて、今後の

議論の進め方の参考にさせていただくということだろうと思います。ご自由に、ご質問、ご意見、お願いできますか。

【井出委員】 今回新たに参加させていただいたということでお許し願いたいんですが、一本化されて過去2年までの間に一体どういうふうな成果が上がって、どういうことが課題として残されているかということを中心に整理していただいて、この非常に長い計画の中で現在私たちがどの辺にいるのかということ、私自身も確認させていただきたいということが一つあります。

それと、最初の資料5で、5つの点ということで、そちらからご用意いただく説明があったんですけども、急に説明を聞いて感じていたんですが、最初の【必要性・規模】の話とそれ以降の話とはちょっと質が違うんじゃないかなということと、たぶんこの順序もちょうと違うんじゃないかなというふうに思うんですね。たぶん、インフラ整備がネットの便益がある限り、財政的な問題がなければやったほうがいいんじゃないかというのはある意味で当たり前で。ですから、そこに最初に対応すべき課題があって、維持管理・更新ということも21世紀に向けての非常に重要な課題の中の一つに含まれると思うんですね。【効果】と【効率的執行】の2つも全く切り離せない問題で、効果を測定する上で効率性が検討されるということで、これも2つに切り離せないことで。ただ、いろいろなプロジェクトが出てきて、非常にインフラ整備ということでこういう数値の上で評価がしにくいいろいろな問題も出てくると思うんです。そうしたときに優先順位をつけて、どういった部分をやっていくのかということがあって、それとはまた別に規模の話があって、こういう規模でやらなければいけないから、では、この優先順位とルールに基づいてやろうじゃないかというふうに話が進むのが私は普通というか、私の考え方ではそういうふうになってほしいなというふうには少し思っております。最初にどれだけ取るかということは、国民がある意味では決めるべきで。例えば先ほど非常に公園なんか小さいとかいろいろありましたけれども、国民がそれでいいと言うのであればそれでいいわけですよ。ただ、やはり効率性があるかどうか、うまく効果が上がるかということの一つの目

安として、諸外国に比べて高いのはなぜだろうかというふうな、それは一つの判断基準にすぎないわけで。どれだけたくさんあるという話とちょっと何か質が違うのかなというふうには思っています。

特に私は個人的に知りたいのは、プロジェクトのところで、特に9種類を一本化されているわけですし、様々な地域があるわけですから、どういうふうな優先順位をつけていくのかとか、あるいはルールの問題はどういうふうに考えていらっしゃるのか。そういうことを大きく3つなんですけれども、お伺いしたいということです。

【内田政策課長】 十分なお答えはなかなか……というか、むしろご議論をいただきたいということでもありますので、私のほうからこうすべきだと、特にあとの2点についてはお答えするものかどうかはちょっと疑問ではあります。

まず第1点の重点計画の進捗状況の評価でございます。これは、ここにご覧いただきますと、アウトカム指標が全部で35設定されております。バリアフリーの率がどうだとかあるわけでございます。これは年に一回ずつ指標として、この計画部会でご議論いただくということになっております。したがって、これはまだ重点計画が15年からですので、昨年7月に1回目の評価をしたところでございます。ですから、昨年段階で始まって1年に満たないものを評価しておりますので、その中でも多少達成度合いの高いものとか低いものはございましたが、指標の変更等で議論するほどまでの結果は出てない。次回のこの計画部会は、できれば7月頃を予定しておりますが、そこで2年度目のアウトカム指標とかの評価をご議論いただきたいというふうに考えております。

それから、各論点の組み合わせ方とか順序は、おそらくご指摘のとおりだろうと思います。私どもは一定の思考過程で並べておるというよりも、むしろ、そこは若干我々は卑近であったのかもしれませんが、先ほど冒頭で申しましたような経済財政諮問会議でも、ここ一、二年で急に規模の論理が出てきたというようなこともあって、1番目の順番でということで資料は構成させていただきますが、別に私どもは一定ストーリー性を持っているわけでも

ございませんので、むしろ、これは委員の皆様方で優先順位をご議論いただければ、私どもはそれに従っていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【金本部長】 よろしいでしょうか。始まったばかりで、なかなかフォローアップの結果を踏まえてという段階ではないんですが、順次これから数年かけてご議論をいただくプロセスでそういう情報を活かしていくということになるかと思えます。

あと、なにせ非常に膨大なものでありますので、プライオリティーの決め方みたいなところはどうやればいいのかというのは非常に難しいところでございますので、皆様方のお知恵をお借りしてといったことになるかと思えます。

そのほか、何かございますでしょうか。

【萩原委員】 資料5のいろいろ項目が出ておりますけれども、そのうちの【対応すべき課題】で、社会資本整備はどのような役割を果たすべきかと、そういう問いがされているわけですがけれども、この文章を見る限りにおきまして、後で資料6のページ15のほうで成熟社会型の計画図、今、安全・安心というようなことが含まれておりますけれども、このまとめの段階では含まれていないと。特に非常に近いところで安全・安心ということが非常に問題になっている中で、若干この全体のトーンの中で安全・安心がちょっと弱いのかなという気がしております。かなり社会資本が整備されてきて、その快適性、それからゆとりといったようなことが追求されてはきているんですけれども、私の考えではありますけれども、いわゆる国民生活の基盤といえますか、その満足水準の根本はやはり安全・安心であって、それが満たされて快適性を追求し、なおさらゆとりを追求するというような、そういう構造であるのではないかと考えております。

一時期の非常に高度経済成長期の社会資本整備の過程で、環境の面や何か非常に整備が遅れてきたということもあり、どちらかというところハードの社会資本整備よりは環境というような方面に向けるべきだというような、そういう形で進んできたようにも思うんですけれども。その一方で、安全・安心

がちよつとないがしろにされてきたのかなという感がちよつと否めない気がしております。ぜひ、この点についてこの機会にもう一度再検討をしていただきたいと思っております。

それからもう一点ですけれども、【効果】のところですが、この資料によりまして、経済効果、GDPとかいろいろなことを書いてございますが、かつて高度経済成長時期の国土計画など、いろいろ経済計画もそうですけれども、GDPを目標にしてきたということの反省で、環境とかいろいろ生活とかというようなところに関心が向けられてきたように思っております。そうしてみると、21世紀に入ってきて、もちろん経済力が阻害されていいということではないんですけれども、非常に多様な価値観を持った社会になってきている中で、この一つの経済的な指標だけでよいのかという。もう少し多様性を入れ込んだ評価のようなものをもっとしっかりと考えるべきではないのかというふうに思います。一つ財務省あたりで費用便益分析というような形で便益というものを評価する動きがございますけれども、まだ経済的に貨幣換算できるものだけというような制約もございまして、なかなかうまくいってないのではないのかというふうに私自身の考えですが、そういうふうに思っています。特にヨーロッパあたりで普及しております多基準評価というような、あるいは多基準分析とか、様々な名前と呼ばれております。これは一つの手法ではありませんで、いろいろな手法がございますけれども、そういうような手法の検討を行なうというようなことも今後考えていくべきではないかなと。特に費用便益分析の場合には、効率性ということは非常に評価できますので、その財政的な制約の中で効率性を追求するという場合には非常に適切な手法かと思っておりますけれども、やはり公平性というようなこと、それから価値観の多様性ということを考えてとき、多様な主体がいるというようなときに適用できる手法の開発をぜひ進めていただきたいと思っております。

以上です。

【金本部長】 安全の問題は非常に重要な課題で、今までないがしろにしたというふうにはたぶん事務局側はおっしゃらないと思っておりますので。ただ、それをいかに合理的に考えていくかということは、これからの検討課題だと

思います。多基準的なものがないかということそうではなくて、高速道路の評価のときは、費用便益に加えて様々な評価基準で評価表を出して、その結果が公表されておりますが。それなりに取り組まれているということかと思えます。ただ、実際に、基準で数字を出すのはいいんですが、最終的にそれを一つの次元にまとめるところでなかなか解答がないということで、ヨーロッパでもやっている国はありますが、必ずしもコンセンサスがあってみんなが使うという感じではないのかなという気がいたします。それも含めてこれからの検討課題ですので、よろしく願いいたします。

【藻谷委員】 政策投資銀行の藻谷でございます。

私は、先ほどの大都市圏のゴーストタウン化する過激な言葉について責任を持っている人間で、私が書いたわけじゃなくて、どこかで口走った言葉が一人歩きしたのか、勝手にそれが書き込まれまして、これはちょっと違うんじゃないかと私から戦ったんですが、全く力がありませんで、大変ご不快なご迷惑をおかけしたと思えます。それは内輪の話ですみません。

「日本21世紀ビジョン」のほうのワーキンググループのほうにかんでおりましたので、こういうものでありますが、今回は社会資本整備審議会に呼んでいただいたので、ぜひ社会資本ユーザーの立場から、私はたぶんこの中では一番自分のお金と時間でありとあらゆる社会資本をヘビーに使っている人間でございますので、逆に使い勝手という観点からは、すばらしいものにとんでもないものと日々感じております。そういうことで申し上げたいと思うんですが。

今の基本的なところでは、私も、ご質問になられた、ご意見を言われたとおりでありまして、これは昔から考えている基本的な疑問で、逆にお答えがいただけると思うんですが、社会資本というのは、経済効果が出る公共投資だけが社会資本なんでしょうか。例えば電線を地中に埋めたとしますね。そうしますと、それでGDPが向上するかということなんですが、当然、直接埋めた人の人件費でケインズ的な効果があるということ以外は、電線を埋めたことによって直接GDPが上がるという検証は非常に難しいと思えます。そのことが間接的に日本に観光客を増やすとかということがあればいいんで

すが、別に何でもないところに電線を埋めても観光客は増えないと思うんですね。じゃあ、電線を埋めなくていいのかということでありまして。

私は銀行員なものですから、一つ一つのプロジェクトは、何をねらっているのかということについて公共性が多様にあるわけですよ。ですから、それをきちんと分けた議論をしないとイケない。大きく言うと、まず、直接的に、非常に明快に経済効果があり、かつ税収で回収できるもの、民間事業で回収できるときは民間でやればいいんですけど。民間事業で回収できなければ税収で回収できるという一番プリミティブなものがあって、次に、税収でも回収するのは、ちょっと全部は補捉しないけど、GDP自体は上がると。要するに、国全体としては経済的に雇用が活性化するものと。3番目に、GDPが上がるんじゃないんだけど、実は、安全・安心みたいに、ちょっと間接的にどう計算しても何通りも答えが出てくるようなものだけど、おそらく国民的な合意としてはやってほしいというものです。最後に、国民的な合意のところは文化・趣味の世界で、国の品格だみたいなですね。だけど、一部の人はそのことが非常に重要だと思っていて。例えばある政治家の方が「これは国民の品格だから、やるべきなんです」と。直接のリターンもなければ、要するに、全員で納得いただけるのは全員の利害とは言えないかもしれないけど、必ず今やっておいたほうが後世のためだとか何とかって政治家の方が言って、その方が当選すればやるような、一種の全員の利害、電線地中化はその典型だと思うんですけどね。そういうものと違うと思うんです。その4つを一緒にして議論がどうも今までなされているんですが、公共投資というのは、あたかも税金で回収できないから、GDPが上がらなければ公共投資ではないという話の延長を、逆に言うと、ケインズ的なものは何でも公共投資だという議論を招きかねないのでありまして。逆に言うと、ほかにも立派に効果がある公共投資を、あたかもケインズ的な意味しかないというふうに決めつけて、逆に攻撃するということもあるわけですよ。私の意見としては、単にケインズ的なものであれば、公共投資とは言っただけではいけないかと思っております、どうなんだろうかというお話です。

それと、今の話と同じく、今度は世の中で言われていることには、やって

いるエージェントが適正かどうかという議論が、それがそもそも必要かどうかと混同されている議論があります。高速道路議論は、道路公団というものが適正に運用されているかという議論と、高速道路は必要かという議論を全く一緒くたにやっていた。社会保険庁の問題は、では、イコール社会保険庁が例えばいろいろな問題があったから年金をやめろという議論なのかと。わかりますね。というふうなところが、エージェントの問題と、そもそもやっている事業の問題がまた混同されていると。私はエージェントに問題がないと言っているわけではありませんで、それはちゃんと分けて議論をすべきであると思うわけでありませう。

そういうふうな観点から分けて議論をすべきだと思ふ。大変偉そうなことを申し上げて。ただ、そこで一つ確認しておきたいのは、公共投資の定義はどうなっておるんでしょうか。投資というと、どうしてもリターンがあるものを投資と言うわけで。本来、公共投資という用語自体が社会資本整備とイコールではないと思ふんですが、その点はいかかなものなんでございませうか。専門家の方のご意見を、定説を教えてくださいたいと思ふます。

【内田政策課長】 おっしゃるとおりでしてね。例えば、今、藻谷委員が4つに分類されていましたがけれども、私どもも、先ほどちょっと井出委員にもお答えしたとおり、今日の資料は、別に私どもの主張をしているわけではなくて、私どもが作った資料も多いわけですが、世上こういう資料で議論がされているということについて今後ご議論をいただきたいという趣旨でございませう。

したがって、こちらに書かせていただきましたように、今に至って国土交通省がGDP効果があるということを主張したいという意味ではなくて、逆に、今ある資料は、戦後のキャッチアップを通じてこういうのが主として…。もちろん、いろいろほかの便益の指標も各事業担当分野を開発しておるんですが、まだまだ定説がないといひませうか、その乗数効果等に比べてないなど。したがって、逆に、豊かさとか国の品格とかそういう部分も含めて、それでは何なのだという立証責任がむしろ我々に課されているというふうにご考えておりませう。大いにご議論をいただきたいということでございませう。

それから、先ほど藻谷委員のご発言ありました、主体と事業の必要性の論議もはっきり分けて、これも、私どもはむしろ全く同感でございます。ひとつよろしくお願いいたします。

【金本部会長】 いろいろな混同している方もいらっしゃるかと思いますが、それぞれの分野でやっておられる方で、私のこれまでつき合った範囲ですと、そんなに混乱している人はあんまりいないような気がいたします。GDPを押し上げることだけが効果であると思っている人もおりませんし、環境とか安全に対する効果が、貨幣換算できないと思っている人もいないということで、そういった効果も含めて、ストック効果として、可能な限り評価をすべきだというふうなことだと思います。ただ、実際問題として、環境の便益は推計誤差が非常に大きいものですから、実際にそれを推計して数字を国民に示しているケースはあまり多くはありませんけれども、そういうことが意味がないと思っている人はほとんどいないのではないかという感じがいたします。

【上村委員】 上村でございます。

今の公共投資と社会資本整備という言葉の私の理解は、公共投資というのを財務上のそういう投資というような直截なものではなくて、もう少し未来社会に対する投資というようなことで公共投資という言葉がたぶん日本の中で使われ始めたんじゃないかなというふうに理解をいたしております。でも、今おっしゃった経済的合理性と公益とのバランスをどういうふうに絶妙に取って社会資本整備を進めていくかというところは、非常に鍵のポイントのところだと思います。

現在、戦後50～60年の大決算というか大棚卸しに社会があるわけだと思います。そういう大きな転換期の中で社会資本整備のあり方をもう一度考えていくというこの計画部会はその根幹になると思うんですが、未来はもちろん予測しきれないものではありますが、予測しきれない未来をどういうふうに予測し、かつ、あらまほしき社会ビジョンをどうつくるかという、それを「日本21世紀ビジョン」で今やっというらっしゃるといことなんです、ここの項を抜きに社会資本整備を進めるというわけにはいかないん

だろうと思いますので、今日の資料でも「日本21世紀ビジョン」についても少し資料がありますが、どういうふうにこれから日本を持っていこうかという、こういう社会をつくっていくためにこういう社会資本は必要なんだという、そういう足腰を支えるものという考え方になるわけですから、この項をもっと連携強化して、次の委員会でも、また、どんな課題になっているのかも知っておきたいなと思います。

しかし、戦後50～60年たって、今、社会資本整備、現状認識としてどんなものが一体整備されてきたのか、これも今日の資料に少しありましたけれども、もうちょっと知りたいなと思います。まず、今どうなっているのやということですよ。それが、その耐用年数を経てもう不要になってしまっているものもあれば、社会的にもう要らなくなっているものもたくさんあるでしょうし、いやいや、まだまだ足りないものもあるし、まだまだ欲しいものもあるし、まだまだ理想に近づくためにはこうだというふうには、まずちょっと今の現状認識をもう少し明らかにし、かつ実績上との項ということですが。

私はぜひ取り上げていただきたいのは、この大きな社会変化の中でも、産業構造の変化、これは本当に大きゅうございます。この小泉構造改革の何年間の中でもそうですが、大きく日本が今産業構造が工業生産、いわゆるモノづくりの経済から完全に消費を中心とする消費・金融・株主中心社会にフェーズがもう完全に変わってまいりました。そしてまた、日本がずっと輸出型でございましたけれども、完全に輸入型になっております。そういう産業構造の大きな大きな変化の中で、社会資本整備がそれこそ耐用年数が過ぎて今は不要になっているものもたくさんありますし、新しい経済の足腰を支えるためにもっともっと急いで重点投資しなくちゃいけない。特に、この中では活力という欄に港湾の整備とかいろいろな整備とかあるんですけども、私は特に物流関係の仕事をしておりますのでつくづく思うんですが、この物流を取り巻く大きな変化に全くハードがついていってないというのは、制度もそうですが、社会資本整備がついていってないということを日々感じております。単に国際競争力に打ち勝つためというよりも、日本の産業構造が変わ

って、何でこれから食っていくんだというという本当に切実なところで本当に転換しませんと、特に社会資本整備というのは20～30年かかりますので、もう後追い後追いになってきますから、放っておいたら、できた頃にはまた陳腐化しているということになってしまいますので、ぜひ未来を構想する、未来を夢見る力を忘れないようにして、今現在、量がどうかということよりも、未来志向で未来から現在をたぐり寄せて必要なものを今準備しておくという、そういう観点でぜひ協力をいきたいものだと、そういうふうに考えております。

以上でございます。

【金本部長】 何か事務局からこれについてございますか。

【内田政策課長】 特にございません。

【金本部長】 なかなか将来を見るというのは難しいもので、私は経済学者ですが、経済学者はエコノミストと違って予測をしない人種だというふうに言われていますが、上村委員の予測もお聞きしながら、これから検討をさせていただければと思います。

【小幡委員】 まず、第1点でございますが、先ほど、近頃、災害が多いのに、安全・安心という面について多少薄いトーンではないかというご指摘が委員からございましたけれども、私も多少そういう感じは抱いております。公共事業、今は社会資本整備と言いますが、逆風の時代と申しますか、財政が悪くなったあたりから、もう公共事業についてはほぼ終わっていて、これ以上はやる必要はないのではないかという、何かそういう雰囲気の時대가ずっと何年間か続いていたような気がします。私の感覚では、ここ一、二年でございませうかね、非常に想定外と申しますか、異常気象とかもあるのかもしれないけれども、大変災害も多いということがあって、何となく国民の間で、やっぱり自分のまさに基盤となるところというのが、本当にきちんと整備しきれているのかということについての多少不安感というのが生じているのではないかと、そういう多少変わってきている状況が今あるような感じがしております。

だからといって、ただ公共事業を増やせという話では元と同じになってし

まいますので、それはやはり転換していかなければいけないわけです。ここにも資料6の22ページにございますけれども、新しいコスト意識で全く構造改革してやっていこうというのも一つの取り組みで、これは大変素晴らしいことだと思いますし、特に地方が現実に関業をしなければいけないときにも、国交省のほうで、その基準を安全の観点から高いレベルのものにしているために結局高コストになるということがあって、でも、つくらないよりよいという感覚はどうしてもあるので、そこは多少コスト意識を前に押し出すような形での発想を転換した公共事業をしなければいけないと思います。さらにそれだけじゃなくて、ハードだけではなくて、ソフトの面で災害はもちろん防げるかもしれないしというその両面で。ですから、従来型をただそのまま復活すればよいということでは私は絶対ないと思いますが、多少そういう変わり目の雰囲気があるかなという感じがしますので、そのこのトーンの出し方は計画でもあるのではないかと考えております。

それからもう一点は、建設省と運輸省が一緒になったのはもうだいぶ前になりました、ここの計画部会でも、まさにその良い点が出ればよいと思うのですが。前からよく言われていることをございます、道路と重要港湾と空港と、日本という国の中でどういうふうに整備をしていくか。地方はみんな空港を欲しいと言うわけですね、地方空港を。ですが、そんなにたくさん空港がはたして要るかということもありましようし、港湾も、先ほど上村委員からございましたように、必要なんですけれども、どこにどうやって配置していくかと。やはり重点的にきちんとしたものに投資していくとすれば、そこら辺りの調整が要る。道路・鉄道・港湾・空港、その辺りはきちんと計画で示していかないと、私、地方分権もやっておりますが、本当に核となるものについてはやはり無駄になってはいけないわけですし、限られた資源ですので。計画部会としてここで調整するのですよねという質問なのですが。

【内田政策課長】　まず、事務局のほうからよろしいでしょうか。第1点の点は、大変、ああ、そうなのかという感じがいたしまして、私どもも当然、ちょうど去年の9月に北側大臣が就任されたんですが、それから地震、台風、それから、ここ数日前の鉄道事故とかありまして、やはり私どもも、防災減

災とか安全・安心が最大なテーマだというふうに大臣を含めて考えております。おそらく今日の資料の側面は、あるいは当然過ぎて少なかったのかもしれませんが、また一方では、先ほどまさにおっしゃったように、私どもがこれである限り大変だと言うと、また、これを奇貨としてというふうな、よく言われますので、そこにティミッドになっている面もあるのかもしれませんが、ここ1年でそういう潮目が変わりつつある面をご指摘いただいたのは大変重要なことだというふうに考えております。

それから2番目の道路にしる港湾にしる省の中での配分の問題みたいなものは、もちろん最終的には予算過程で配分されていくわけですが、社会資本整備重点計画では、その前のいわばアウトカム指標ですね。一種横断的なあれでございますので、今回の指標の中にもございますし、また、今後の指標の見直し等をご検討いただく中にも、当然そういう論点は入ってくると考えております。

【山内委員】 今、小幡先生が言われた点に関係しているんですけども、まさにさっき丸山局長が言われたように、アウトカムの指標で計画を作られる。これは行政の全体的な流れの中で総合的にいろいろ手法を組み合わせる目的とするアウトカムを出していくということ。特にこういう社会資本整備のケースなんかは、いろいろな重点項目の中でそれをどう組み合わせるかとても重要だと思うんですけど。前回の平成15年のこの計画は、確かにそういう形にはなっているとは思いますが。ただ、私は幾つかのより具体的な社会資本整備について議論したときに、それがまだちょっと徹底してないところがあるんじゃないかという気持ちを持っています。

もちろん、もう随分以前から、例えば今ありましたけれども、道路整備とそれから主要港湾の接続問題とか、こういうのは随分前から言われてやられてきているんですけども、特にここが具体的にこうだという話ではないんですけども、それでもやっぱりもう少し例えば事前に調整をしていく段階から緊密になったほうがよかったんじゃないかとか、何かそういうことも感じることはあるんですね。だから、今回、次の計画に向けては、それをどういうふうなシステムとか、どういうふうなインセンティブをつくったら、そ

れがうまく機能するかとか、何かそのへんからご議論をしなければいけないのかなという印象をちょっと持ちました。

以上です。

【金本部長】 よろしいでしょうか。

安全については、ハード対策だけではなくて、いろいろな対策を組み合わせるといのは、実際に既にかなり行なわれておりまして。たぶん、この部会のいつかで何かの災害のときでご報告いただいたような気がいたしますが、それがこの整備計画とかパフォーマンス資料の組み立ての中にうまく入り込むようになっているかという、なかなか難しい面があるのかなという気がいたします。ただ、せつかく成果指標にしたので、ハードだけではなくて、ソフト的な対策も含めてその中に盛り込めるようなことを工夫できればいいなという感じはいたしております。委員の皆様方も何かいいアイデアがあったら、提出していただければと思います。

そのほか、何かございますでしょうか。

【黒川委員】 これは第1回目の重点計画をつくって、ちょっと感想なんですけど。最初作ったときに、アウトカム指標を作ろうというので、わりと拙速で、何しろ時間内につくらなければいけない。今思いつくのはこんな指標だと、こういうのでやったのが実態じゃないかと。我々も「それでいいじゃない」というふうに言った責任はあるとは思いますが。いろいろ考えてみると、今度は逆にこういうアウトカム指標が出ちゃうと、それぞれを達成すればいいという概念。さっきの井出委員の話なんかも、全体がどういうふうにリンクしているんだろうかという話がないとまずいかなと思います。

というのは、今日いただいた資料6の14ページで、「求心力のある市街地と自然共生型の郊外部の形成」と、これはものすごく総合的なことを考えないといけないんだけど。でも、こっちでバリアフリーの普及率なんとかと、あるいは無電柱化なんとかというのをやると、何か人が住まないが無電柱化していくし、バリアフリーもあんまり関係ないところまでやっていけばいいというふうに、今度、担当セクションはそれだけになってきますからね。本当にそういうことをやっていいのか。むしろ、そこはそうしないで、さっき

の問題ですが、何が公平かとか公正かというときに、そういうところまで本当にそういう公共サービスを提供するべきかどうかというような議論がどこかに来ないとまずいんじゃないか。むしろ、こういうふうに政策として、日本は大都市圏はこうする、中核都市はこうするというのは、戦略目標としてあるならば、それに合致するときはいいけど、そうじゃないときは、そうじゃないというような議論がどこかでされるべきじゃないかというふうに思っているんで、だんだん言っていると、我々委員の責任となるのでつらいんですけど。

以上です。

【金本部長】 特にお答えするようなことはございますでしょうか。

【藻谷委員】 実は、先ほど言い忘れたというか、違う視点でこ2つだけ。これまた、ご議論のネタ出しにということなんですが。先ほど、私が何か偉そうに皆さん専門家を前に素人考えで、こういうふうに公共投資は分かれるんじゃない？ みたいなことを言いましたけれども、大体誰が考えてもそうなのかと改めて安心したんですが。その話と、世間で、特に「日本21世紀ビジョン」で出てきた話は、財政制約があるのでどうするかという話でした。私はその席上、力足らずながら、皆さんにちゃんと説得できなかったんですが、つくづく考えていたのは、投資するお金が足りないということと何が必要かという話を一緒に議論するのは良くないんじゃないかということとございました。つまり、何が必要かということが、金が幾らあるか次第で変わるという考えそのものがはたしていかなものかと。逆に言うと、お金がないので、急に公共投資をしない。じゃあ、お金が非常にたくさん入って来たら、どんどん何でもいいから、あればやるのかということになります。そこらあたりが、こういうところではなくて世間一般では完全に混同されていて、金がないから投資をするのは悪だと。じゃあ、金があれば投資をするのは善だというような話になっているのはおかしいと僕は思うわけです。逆に裏返して言いますと、どんなに必要な公共投資であっても、現実にお金がない場合、じゃあ、それをやるかということは、企業社会であれば、例えばこの会社のためには絶対にこの工場のこの機械を今取り換えなければいけないと。とこ

ろが、現実に関今それをやると倒産すると。倒産したら元も子もないので、仕方ないからだましましやっていたと。結果的に、そのリスクを取って事故が起きるかもしれませんが、起きないかもしれない。お金が現実にないという話と、それから、どの公共投資をするという話は分けて考えて、ただ、結果としては、仕方ない、現実的に考えると絶対必要なんだけど、お金がありませんということが現実にあるというふうに、つまり、きれいにすっきりいかないということをまず基本的にもう少し国民の人が理解するような発信ができるといいのではないかと僕は思う。国民と偉そうに言いましたが、この審議会自体はどういう考えかわからないんですが、また、ご意見を伺いたいと私は思います。

最後にもう一点だけつまらない話ですが。それともう一つ全然違う話で、ユーザーから見て使い勝手がいいかどうかということが、意外に世の中では、お金がないから公共投資をするのはけしからんという話と混同されていて、よくよく聞いてみると、単に使い勝手が悪かったので、本当は必要なものだけど怒っていたというようなケースが多々あるわけであります。それはつまり、ユーザーから見た使いやすさというのは、例えば本来の経済効果には全然関係ないこともあります。

例えば羽田空港に行きますと、今、第2ターミナルができました。第2ターミナルがANAで第1ターミナルがJALというのは有名な話でありますし、諸外国であれば、必ずターミナルがあれば、その前に必ず航空会社名を書いてあります。ところが、羽田空港は道路側から行くと書いてありません。こっちがJALでこっちがANAと書いてないんですよ。だから、初めて行くタクシーとかはわからないんです。ましてや、個人は。日本ではそれは公共物ですから会社の名前は書いちゃいけないんですという理屈になっているはずなんです。ところで、それはユーザーはどっちを求めているかということを見ない議論です。国対一般企業という観点しかなくて、利用者の観点がありませんね。それをもってして、じゃあ羽田第2ターミナルは無意味な投資だったかと。あれはそもそも三セクだと思っているので、公共投資と言えるかどうかわかりませんが、無意味な公共インフラだと言う人はいないと

思う。あれは絶対GDPを増やしていると思うんですよ。単にインターフェースが悪いだけのことで、悪口を言っているか、怒らせるということも世の中には多々あるわけですし。瑣末な観点だとは思いますが、本来の経済効果とか、お金がある・なしというのを別なところで、最終的にちょっとユーザーから見た観点で、こういうところのちょっとした改善が必要というか、基本哲学のほうがちよっと違うんじゃないかという議論をどこまで言えるといいなと思っておりましてので、最初に偉そうながら言わせていただきました。大変失礼しました。

【金本部会長】　　そういう視点も非常に重要だと思います。

【松田委員】　　当面の検討課題というこの分け方ですけれども、極めて網羅的に必要な検討項目を出していらっしゃると思います。確かに一点安全性への言及がちよっと弱かったかなという気はします。このいろいろ挙げている中で、チラッチラッと公共事業を増やしたいなという本音がすごくのぞいているのがいいですね。まあ、そんな感想を持ちました。

【金本部会長】　　そうかどうかはちょっとあれですが。

【宮本委員】　　実は今おやりになっている重点目標との関連が少しわからないんですが、この重点目標を私たち検討したときに、とてもいい4つの分類だったと思っています。暮らしと安全と環境と活力。これとの関連で次期の計画のほうはどうなるかというのがちよっと分からなくて、この重点目標の項目は次期にもぜひ大項目として入れていただきたいというふうに思います。

【磯部委員】　　防災と環境の2点について意見を申し上げますけど。まず、防災の件については、先ほど部会長もおっしゃられたように、ハードとソフトを組み合わせ、より安全であり、安心を得られるような格好にするというのが基本的な方針だと思います。そのときに、やはり指標が単一的だとこれは難しくなってきたのではないかというのが私の感想です。想定外力以内だったらハード的なもので防災できるので、それは守れますということと言い切ってしまうといいと思うんですが、その想定外力を超えたとしても、いろいろな手段があって逃げられるとか、情報を瞬間的に伝えるとかという

ことがあって、何とかありますというのも、これは安心という意味からすると非常に大事なことで。それをうまく指標にしてやらないといけなくて、これはそういうことを新たにちゃんと考えるべきではないか。今の指標ですと、ハザードマップをどれだけつくるとか、そういう格好になっているんですが、それは必ずしも先ほど出た意見と似ていますが、一般の人が見て安心というところにはそんなには直接はつながらなくて、ある程度の津波だったら防潮堤があるから大丈夫ですと。それを越えたとしても、ちゃんと逃げる時間があるから大丈夫ですとか、いろいろな言い方があると思うんですね。それを何か指標的なものにしていくという努力が要るし、それを達成するために実際に努力をすることも必要ではないかというふうに思います。

それから環境のことですが、これは環境を自己目的化しようというのが基本的な方向性だと思います。道路も鉄道も欲しい、空港も欲しいというのは、これは当たり前の話で当然なんですけれども、それをやり、さらに防災もやっていったときに、環境はどうなってしまおうんだろうかというのがやはり普通の市民の感覚としてはあると思うんですね。指標としては、また、この環境についても幾つか考えてありますけれども、それはある意味では、いつでも防災とか、それから開発のために犠牲にされてしまうのではないかという危惧がやはりあるのだらうと思います。それを消すためには、ここには環境部会というのが別途あるようなんですけれども、環境というキーワードと計画というキーワードを2つ合わせたようなそういうものが必要で、その環境についてサステイナブルな何かちゃんと将来像を考えていますというそういうことをきちっと示していかないと、干潟を何ヘクタールつくりますとかそういうことだけを言っていたのでは、環境全体が良くなるというふうには信用してもらえないのではないかというふうな気がしまして。そこは環境というものはこういうもので、特に環境と計画を足し算すると、やはり特定の場所といますか、空間といますか、そういうものが出てこないとなかなか東京湾はどうするのか、首都圏の環境はどうするのかというそういうところまで出てこないといけないので、ここではそういうことを議論する場ではないのかもしれないけど、どこかでそういうものがきちっと最終的には保証され

ているというような、そういうシステムをつくり上げて、その中でこういう環境整備をしなくちゃいけないんだということをやらなければいけないと思います。そうすると、それぞれのいろいろな局とかいうところの中にナントカ環境課とか環境室とかいうのがあると思いますが、そういうことのやっていることが将来に続くというのが明確化されるのではないかと思いますので、やはり環境の全体像といいますか、計画といいますか、そういうものはきちっと示すべきであろうと思います。

以上です。

【金本部長】 非常に重要なご指摘だと思いますので。1つは、黒川先生が急いでつくった資料だというふうに言われましたけれども、そんなにバタバタつくったわけではなくて、政策評価の制度の絡みでだいぶ前から用意していたやつをかなり使っていますので、それなりの時間はかかっている。それなりの時間をかけても、あの程度のものしかできなかったというのが実態だと思います。その点、なかなかこういうパフォーマンス資料を充実するというのは難しいということがあって、それで何をするかということが1つございます。

その関係で、指標について外側から言われている話は、客観的な定量的な指標でなければいけないというのがあって、それに非常に制約がかかりますと、今、磯部先生が言われていたような安全とか環境について、実際の政策や社会資本整備と直接関係できるような指標をつくるのはなかなか難しいという状況があります。そこで何をするかということですが、一つの可能性としては、磯部先生がおっしゃるような地域をもう少し細かく見ていったようなことをやるか。それは大変で、これからできるかどうかというのはわかりませんが、それは一つの可能性だろうと思います。

もう一つバックグラウンドとして、事務局が今日説明しなかったですが、政策評価制度の絡みで、評価と予算の関係を密接にするという方針が出ていて、その絡みで、財務省のほうは施策単位で予算書をつくって評価と絡めるというふうなことが出ています。それにたぶんこれが絡んでくると思いますので、かなりドラスチックに施策に対応する資料をつくって、それを測定を

して評価をしていくということにせざるを得ない。これはなかなか難しく、委員の皆様方の英知を入れていただかなければいけないといった状況になるかと思います。

すみません、ちょっと時間を取りました。

【水山委員】 公論なのか、皆さんの中では常識なのかちょっとわからないんですけども、これまで住民があったり、都市があったり、産業があったりして、これが必要だ、まだまだ足りない、ずうっと追いかけてきたんですけども、そういう意味ではまだまだ足りないんですね。三位一体もあって、今後の方向を考えると、ますますそのユーザー側の細かい話が出過ぎてくる可能性があって。ここでの議論をあんまり限る必要もないんだと思うんですけども、もっと基本的に国がやるべきことを議論して、逆に、それに併せて、私も防災の専門なんですけれども、そんな危ないところに住んでいる人のために、まだ堤防が足りないという話をするんじゃないかと、もうこういうぐあいにするから、自分で考えてくださいよという、そういう方向へ誘導しないときりがないんじゃないかという気がして、先ほど、高齢化の話、人口の減少、お金の話も含めて、せっかく曲がり角なのか、次の展開かわかりませんが、変わってきたので、もうちょっと変わったようなものを受けたような基本的な計画にやっぱりいくべきだろうと。ちょっと細かいところに行き過ぎて、もちろんそれぞれの場所では環境も考えるんですけど、場合によっては、例えば極論を言うと、海岸線はいっぱいあるわけですけど、このくらいしか守りませんよと言ったら、そこにしか人は住んでこない。そんなふうな展開をしないと、これはいつまでたっても後追いを続けるんじゃないかなと思うんですが。

【金本部会長】 そういうこともたぶんここで検討する必要があるかと。ハード、ソフトをどうするかということの中には、その手の制度がつくれるかどうかということも入ってくるのかというふうに思いますが。

【水山委員】 道路もそうですけれども、逆に言うと、ここまでしかやりませんよというのがあって、経済なり、住民なり、都市なりがついて来るといいうのもあるんじゃないかと思うんですけどね。

【三井委員】 いろいろな切り口がこの社会資本整備にもありますけれども、私は一点だけちょっと申し上げておきたいんですけどね。今年の『国土交通白書』で、初めて東アジアについてわりと長く記述してありましたね。これはすごく刮目をしたんですけども、もともと公共投資論というのは、一国主義でやってきたわけですね。ただ、最近はこれだけではとても間に合わないと。したがって、そういった意味でとりあえずかもしれないけど、東アジアについてかなりメンションしておられるというのは私は評価をするんですけども。

それから、今回のこの課題の中でも、2つ目の箱の中の2番目にそういったことを検討課題として取り上げたいといっていることに対して、もう少し国土計画とリンクする形で、例えば国際分業をみんなしているわけですけども、デリバリーを含めて我が国土をどういう形に変えていくのか、つくっていくのかとかですね。あるいは環境問題で言うと、隣国との問題がありますよね、クラリベイトの問題とか、あるいは黄砂とか、そういった問題を日本国内の問題にも関係するので、対外的な投資と言うのはちょっとおかしいんですけど、そういった観点も必要ではないかとか。あるいは観光交流ということになると、どういう形で日本のまちのつくり方、あるいは地方のつくり方というのがあるのかとか。そういうことをもう少しどんどんやってみたらどうかなというふうに思います。

そして、国交省は従来からもハードは大変強いんですけども、ソフトをかなり気にして産業政策とか、環境政策とか、あるいは交通なんかで言うと、成田で空港着陸料だけが問題になっていますけれども、本当は都心に来るまでの時間・距離とか、コストとか、そういったことのほうが海外から来る人から見ると問題点だと思うので、そういったソフトを含めてどういうふうにしたら使いやすいのか、人々が喜んで使えるのかと、そういった形をもう少し頑張ってお勉強していただきたいというふうに思います。

【残間委員】 何のためにこの計画部会というのがあって、どの領域をどのようにカバーして、委員に何をやってほしいのかということをはっきり明示した方がいいのではないかと思います。ここまでの話を伺っていると、国

交省のお家の事情とか、社会資本整備あるいは公共事業に対する批判のさなか、反省したり、逡巡したりしているのは解りますが、問題点の抽出があまりにも茫漠として広過ぎて、時間の無駄とは言いませんが、そちらの整理の仕方に、ある種誘導したい思惑も見え隠れはしているのですが、どこを着地点にしたいのかが判らない。何から何まで全部やるのはおそらく難しいですよ。世界的な情勢、価値観の変化、あるいは気象に代表される我が国土を取り巻く諸条件の変化。それらの情報を提供していただきたいと思います。

【金本部長】 私が生務局の代弁をするわけではないんですが、もともとこれは各社会資本分野で5ヶ年計画があつて、それがいろいろなご批判があつて、全部まとめちゃつてこういうものができた。最初、残間さんにも入つていただいて作つたわけですが、これからどうしようかなというので、たぶん生務局もいろいろ考へて、あるいは悩まれておられて、こういう異例に早いタイミングで検討をスタートして、これからもっといいものをつくらうということかと思ひます。

きょうは、とりあえず私のイメージですと、ブレインストーミングセッションで、どういふ検討課題があるかなということをお皆さんに出していただいて、これからはばらくかけて具体的なものを出していくということかと思ひます。

【村上委員】 環境の問題で少し指摘したいことがあります。ご存じのように、先進国では都市人口の割合は大体8～9割でございます。従つて社会資本整備といひますと、都市環境の整備ということが第一義的に重要であると思つております。最近の都市環境は、ヒートアイランドを初めとして大變な深刻でございます。シックハウス、シックビルという言葉がございますけれども、私は近年の都市環境に対してシックシティという言葉を使つております。都市環境の悪化は東南アジアに共通してござりまして、ヨーロッパの都市に比べて非常に見劣りがします。資料5のこれからの取りまとめの中にも環境問題は入つておりますが、環境問題一般じゃなくて、都市に少し集中した施策が必要ではないかと思つております。都市の環境問題は非常に多面的でございますが、私は常々2つの側面を指摘してござりまして。1つはクォリテ

ィーを上げる話です。もう一つはロード、負荷を減らす話です。例えば温暖化防止のために炭酸ガス排出を減らそうというのは、ロードを減らそうということでございます。緑を増やしましょうというのは、クォリティーやアメニティを向上させようということでございます。そういう2つの側面をはっきり整理して戦略をつくったほうがよろしいんじゃないかと思っております。

今、中国で非常に問題になっていますのが、都市人口の増加です。中国の場合、都市に住む人は田舎に住んでいる人に比べて3倍以上エネルギーを使っております。だから、これからの都市環境計画には、エネルギー消費というロードは増やさないで、環境のクォリティーを上げるという工夫が大切です。そういうような観点に立って社会資本整備をしていくことが必要であると考えております。

【金本部長】　　そういったことについて、社会資本整備をどうするかということもございますけれども、我々の課題は重点計画の仕組みをどうするかということにして、そのための指標をどうやってつくれるかということについてお知恵を出していただくといいのかなというふうに思います。

【廻委員】　　平成15年に参加したときから、もう月日がたつのがこんなに早いという感じなんです、この重点目標の指標の一覧を今つらつら見ていたんですけども、そのときに、2年前に委員会で議論したときから2年たつと、何となくこういうものというのは少しずつ色あせてくるんだなというちょっと印象がありまして、時代の流れが本当に早いということなんです。2年前からいろいろなことがありましたので、2年前のときと状況が本当に変わっているので、そのことを改めて確認したような感じなんです。

それで、ちょっと一つ思うんですけども、この中で、指標のいろいろなパーセンテージとか、何とかをつくるとかそういうのがありますが、これの先ほど黒川先生がおっしゃったように、全体でパーセンテージを上げたり下げたりすればいいものと、かなり全体でパーセンテージを上げてあまり意味がなくて、どこにとか、地域とか、どの地域にということが非常に重要である場合と、これが一緒になっちゃっている、ものによってはもう少し中を分けたほうがいいのかという印象が1つと。

それからあと、タイミングが、平成14年から平成19年に全部バツと揃っているんですが、これは2年たってみると、これもかなり前倒しにしたほうがいいものと、もうちょっと後でもいいものというものがちょっとずつ変わってきているのかもしれないという、これはちょっと検証してもいいのかなという気がいたしました。

この次に、今、中間に向けてなんですけれど。そのタイムスパンを画一的に5年じゃなければいけないのでしょうか。あるいは……。それがすべての大体国勢調査でも何でも5年とか7年とか、いつも昔どおりやっているんですけど、何かちょっと時代に則してないような。則するものと、もっと早めたほうがいいものと、もっと広いスパンで見たほうがいいものといろいろあるのかなという気がちょっとしました。感想です。

【金本部会長】 なかなかそのへん横並びを崩すというのは難しい面もございましてけれども、5年が全然間尺に合わないというときには何らかの対応をせざるを得ないかなと思います。

【内田政策課長】 次回は、おそらく7月にまた計画部会の場で、2回目の評価が出てくると思いますので、それをご覧になれば、おっしゃるように、前倒しできるかとか、本当に5年でこの調子で、この政策のままだとできるのかみたいなものがだんだんばらつきが出てくると思います。また、そのときにもご議論をいただきたいと思います。

【越澤委員】 時間もありませんし、ごく短く申し上げます。計画部会は、今日の資料4を拝見しますと、年に1回かせいぜい2回ということで、そういう前提でお話ししますと、それを少し分科会のほうに委ねて議論をしていただいて、報告として受け取ることと、この計画部会でないとどうしても国としてのオーソライズといいますか、あるいはやったということができないものがいろいろあると思いますので、そこらへんを少し上手に分けて、我々のほうに、きょうはこの分は報告ですということで、この分は議論をしてほしいというのを、いろいろ切り分けてほしいなと思います。

それから、指標について言えば、先ほど黒川先生のお話にありましたが、これは一応作ってみたことに大変意味があると思ひまして。ただ、あまり指

標だけの評価に時間を取られると皆さんも大変疲れますので、これはこれで作ったことに意義があるんですが、次回は必ずしもこれだけの数要るかどうかということもありますので、生真面目にやりますと、さらに指標が増えてしまうという。日々その報告に追われてしまうという、今、大学が法人化すると、そういうことばかりやっています、日々困ったなとそういうのがありますが。根本は、要は、必要な国家投資をして、この国家を豊かに、国民が豊かになるというまさにそれだと思いますので、ぜひその本質を失わないように運営をしていただきたいなと思います。

それからもう一つは、これは今回4つのこういう大きな切り分けは、やはりこれはこれで各委員からの評価が高いようで、たぶん、そんなすぐ変えるものじゃないと思うのですが、どうしても5年スパンで言いますと、国として議論しているときに、少し戦略的な当面5年、10年をにらんでやるべきこととか、政策課題が出てくる可能性があるんですね。この4つと少し切り分けが違うんだと思います。災害問題もそうですし、今ちょうど首都直下の地震対策をどうするかという中で、とんでもない100兆円の被害が出るとかそういう想定もありますが、では、国土交通省として、何らかのきちんとした政策議論が要るのかどうかとかですね。それから、国際競争力で言いますと、例えば中国とかアジア各国も日帰り出張の時代になりつつあるような気がするんですが、その場合に、一体今のこの議論を、問題が羽田の4本目とかそういうことだけなのか、いろいろなことがあると思いますので、それを少しフリーに懇談会みたいので議論をしたほうがいいのか。あるいは少しきめ細かく議論するのがいいのか、それはちょっと私もよく分からないんですけども、そこらへんをぜひ皆さんのほうで適宜ご提案いただいて、お呼びがかかれば我々が協力すると。たぶん、そんなことでしか議論ができないと思いますので、指標の典型評価は重要ですが、所詮これそのものは計画そのものではないと私はないと思いますので、ぜひそういうことで、たぶんいろいろ独立行政法人化したいろいろなところの評価委員会を私もやっていますけれども、本質は、研究の評価委員会をやっていますと、いい研究をしてくれば一番いいので、評価委員会の資料がこんなすごい資料になるんです

ね。たぶん、その苦勞だけで大変だなと思いながら、私の大学も同じことをやっているなと思っていたんですが、どこかで少し本質を失わないようにということをお願いしたいなと思います。

以上です。

【金本部会長】 もう時間も過ぎてしまいましたが、何か特に一言ということがございますでしょうか。

今、越澤委員からご指摘があった今後の進め方について、たぶん事務局のほうからご提案があると思いますが、それをお願いできますでしょうか。

【事務局】 ただいま、部会長からお話がありましたが、今後の進め方でございます。今後の検討に当たりましては、今回、委員の先生方からもご議論がいろいろございましたが、詳細な論点などの整理を機動的にご審議いただく観点から、この計画部会の下に基本問題小委員会を設置させていただければというふうに考えております。具体的には、この計画部会の委員の方から10名程度の学識経験者の方を中心にお集まりいただきまして、課題の整理をまずお願いをして、その課題に従って計画部会で逐次その整理の結果をもとにご議論をいただくという形で議論を進めていただければというふうに考えています。これによりまして、計画部会の委員の皆様にはより効率的なご議論をお願いできるのではないかと考えております。

事務局からの提案は、以上でございます。

【金本部会長】 という進め方のご提案ですけれども、よろしいでしょうか。

これだけの人数が集まって専門的な話をするのはなかなか難しいということもございますので、そういった格好で進めさせていただければと思います。

特に私のほうからはございませんので、とりあえず今日の分科会はこれで終了させていただきます。何か特に事務局のほうからご連絡がございましたらお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

それでは、2点ほどご連絡がございます。まず、1点でございますが、本日の計画部会の内容につきましては、後日、各委員の皆様にご議事録を送付さ

せていただいた上で、ご同意をいただいた上で公表をさせていただきたいと
思います。また、近日中に、速報版ということで、簡潔な議事概要を、これ
は国土交通省のホームページに公表させていただきたいと考えておりますの
で、よろしく願いいたします。

次回の計画部会でございますが、重点計画のフォローアップと小委員会で
一定のご議論いただいた論点の整理に基づいてご審議をお願いしたいという
ふうに考えておりまして、7月の上旬を目途に開催を予定させていただいて
おります。また、追って日程の調整をさせていただきたいと思っておりますので、
よろしく願い申し上げます。

事務局からは以上でございます。

【金本部会長】 それでは、どうも大変お忙しいところをありがとうございます
でした。

閉 会