

社会資本整備重点計画見直しに係る

第4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22年11月24日

【中田政策企画官】 それでは、定刻となりましたので、おくれていらっしゃる委員の先生方がいらっしゃいますけれども、定刻ということで、ただいまから社会資本整備重点計画見直しに係る第4回社会資本整備審議会及び交通政策審議会計画部会合同会議を開催いたします。

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

それでは、まずお手元の資料の確認させていただきたいと思います。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、事務局のほうにお知らせいただければと思います。

また、議事の公開につきましては、本日の会議は報道関係者の方々に傍聴いただいております。あらかじめご了承くださいませようをお願いいたします。

次に、議事に先立ちまして、本部会に初めてご出席されます政務三役の方をご紹介させていただきます。

小泉俊明大臣政務官でございます。

【小泉政務官】 どうも、よろしくお願いいたします。

【中田政策企画官】 なお、小泉政務官につきましては、本日は所用によりまして、会議の途中でご退席される予定でございますので、委員の皆様方には大変申しわけございませんけれども、よろしくお願いいたします。

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。よろしくお願いいたします。

【福岡部会長】 福岡でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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

【馬淵大臣】 社会資本整備審議会並びに交通政策審議会計画部会の皆様方、社会資本整備重点計画の見直し、この大変大きな取り組みに対しまして、鋭意精力的に取り組んで

いただいていることに心から敬意を表します。

この重点計画の見直しは、私が大臣を拝命してから、計画部会の皆様方に、さらにこの徹底的な見直しをお願いした次第でございますが、昨年の政権交代以降、選択と集中、新たな官民連携といった形で国土交通省は成長戦略を掲げ、また、その成長戦略の方針に基づいた施策を提示してまいりました。こうした中で、改めて私どもは、公共事業のあり方、さらには民の力を官に生かす、こうした中での重点計画の見直しが必要であると、こうした位置づけの中で、計画部会での議論をお願いしてきたところであります。抜本的な計画の見直しをしていただきたいと、このように申し上げてまいりました。事業評価のあり方や、あるいはあるべき社会資本整備の姿、このことを、政権交代2年目に入るこの期にしっかりと議論していただきたい、私はこう思っておりました。

大臣就任のときにお伝えをした、国土交通省の使命とは国家の背骨であると。国土と生活、産業、この3つの軸の中で、国土の背骨をしっかりと国民に示す必要があると、この思いで重点計画の見直しをお願いしてきたわけではありますが、本日、皆様方に議論していただく中で、お願いをしてまいりたいことがございます。

1つは、この社会資本整備重点計画、マスタープランを定めるということで、皆様方には、さまざまなご意見があるかと思いますが、1つの方向性を見出していただきたいというふうに考えておまして、私としては、この重点計画と、さらには来年予定をしております交通基本法、これに基づく交通基本計画、こういったものが、国土交通省が所管する行政の施策の中心となり、両輪となるような形で計画をつくっていただきたい、こう考えております。したがって、こうした来年初における取り組みを見据えながら、皆様方のご議論の中で、年内にもこうした重点計画の取りまとめに取り組んでいただきたいと考えております。

抜本的な見直しということで、さまざまな意見が出ていることも承知しております。アウトカム指標の見直し、あるいは事業といった枠組みの中での金額の提示等々、まだまだ議論は尽きない部分があるかもしれませんが、私としては、先ほど申し上げた社会資本整備重点計画、交通基本計画なるものが、我が省の両輪となるべく、しっかりとした形をこの年内に示していただきたいと、このように思っております。

どうか福岡部会長のもと、委員の皆様方には闊達なご議論を心からお願い申し上げて、私からのごあいさつとさせていただきます。よろしくお願いたします。

【福岡部会長】 どうもありがとうございました。

【中田政策企画官】 すみません、馬淵大臣におかれましては、この後、別の公務がございます。大変申しわけございませんけれども、ここでご退席をさせていただきたいと思っております。

また、カメラのほうでございますが、これ以降のカメラのご撮影はご遠慮いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【福岡部会長】 それでは、議事に入ります。

本日は、前回に引き続き、社会資本整備重点計画見直しの方向性について議論したいと思っております。

前回の会議では、計画の見直しについて多岐にわたるご意見をいただきました。いただいたご意見を踏まえて、私と事務局とで議論をさせていただき、新しい重点計画の全体イメージ案をお示ししたものが、資料1でございます。前回までの部会でいただいた意見は、おおむね次のようにまとめられると思っております。

1つ目は、社会資本整備が目指す姿に関するご意見です。社会資本整備の本来の目的を、従来の縦割りのな枠組みにとらわれることなく、国民目線でわかりやすくお示しすることが必要となっていることについては、おおむねこの部会の共通認識となっているのではないかと思います。その際、個別事業の必要性を縦割りで説明するのではなくて、例えば政策課題を単位として、ソフト、ハードを含めた政策パッケージとして説明することが必要といったご意見などがございました。また、現行計画では、事業による成果を示すためにアウトカム目標を掲げていますが、これだけでは国民から見てわかりにくく、何をするか、もっと具体的に記載することが必要というご指摘もありました。資料1の「基本的な政策分野に即した社会資本整備が目指す姿」は、そうしたイメージを念頭に置いたものです。

2つ目は、今後の具体的な重点目標に関するご意見です。現行の計画は総花的で、何に重点的・優先的に取り組むかという観点が示されていないというご意見を多くちょうだいいたしました。基本的な政策分野に即した社会資本整備が目指す姿は、社会資本整備の必要性を、ある意味、網羅的に説明するもので、それに対して資料1にある2「今後〇年間かの具体的な重点目標」は、例えば前回ちょうだいした地球温暖化対応の国土保全など、特に重点的・優先的に取り組む事業を選択する視点を明示しようとするものです。また、ある程度量的なイメージを明示することも必要ではないか、そういうご意見もございました。

3つ目は、「計画の実効性を確保するための方策」に関するご意見で、計画が絵にかいた

もちにならないよう、予算との関係などについて検討すべきとのご意見がございました。

これらのご意見を踏まえて、新しい重点計画では、資料1にある3つの柱立てを基本として議論を進めていくという大まかな方向性を、前回の部会で確認させていただきました。本日は、この3つの柱に沿って、具体的なイメージを肉づけするためのご意見を、特に1つ目の社会資本整備が目指す姿について中心にちょうだいしたいと思います。

それでは、まず、事務局に準備してもらった資料を、参考資料も含めて、まとめて簡潔に説明していただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【渋谷政策課長】 それでは、資料全体について、簡潔にご説明をさせていただきたいと思います。

ただいま部会長からお話しいただきましたが、資料1「新・社会資本整備重点計画のイメージ(案)」というこの1枚紙が、本日のご議論のたたき台となるものでございます。その1枚目でございますけれども、最初の丸に、「社会資本整備が本来目指している目的を、事業別縦割りではなく、国民目線でわかりやすく記述する」と書いてございます。すみません、資料が行ったり来たりいたしますけれども、後ろに参考資料というのがございます。参考資料1というのを見ていただきますと、参考資料1「インプット、アウトプット、アウトカム指標について」というものです。この説明資料自身は、平成13年の私どもの政策評価年次報告書に載っているものをそのままでございますが、よく言われておりますのは、インプットというのは、予算が幾らかかるのかというのがインプット指標でありまして、アウトプットというのは、その結果、道路を何キロ整備するとか、そういうものです。例えば警察でいうと、パトロールの巡回回数とか、そういうのがよく指標になっておりますが、アウトカムというのは、その結果どういう成果が上がったかということでして、例えば渋滞がどの程度緩和されたのか、犯罪がどの程度減少したのかというようなことがよく言われているところでございます。

重点計画をつくる前の、事業別の5カ年計画は、5年間で道路事業に何兆円というようなインプットが中心であったということ、それから、その他の指標も、道路を何キロ整備するといったようなアウトプットが中心であって、結果としてそれが一体どういう成果をもたらすのかという部分についての記述が非常に欠けていたのではないかと。また、予算が先取り、硬直的だったんじゃないかというご批判をいただきまして、現行の重点計画は、このアウトカム指標中心になっているわけですが、逆に、インプットとアウトプットが全くないということで、非常にわかりにくいといったようなご指摘をいただいている

ところでございます。

とはいいいながら、またアウトプットだけに戻すというのはいかがなものかということで、諸外国の例を見てみますと、やはり、インプット、アウトプット、アウトカムをそれぞれ組み合わせて、トータルで説明しているというのが一般的ではないかということで、例えばきょうのメインの資料が資料２－２という、「『社会資本整備が目指す姿』の記述イメージ」というのを見ていただきますと、資料２－２は、今回あくまでサンプルの提示でございまして、きょうの部会でご議論いただいたことを踏まえて、来月までにもうちょっと体系的なものを整理させていただきたいと、あくまでサンプルイメージということでお聞きいただきたいと思います。資料２－２の例①というのを見ていただきますと、「用事のある人が、渋滞にイライラすることなく目的地に行けるようにする」といったような、これは国民目線による、これがアウトカムと言われているものですが、これにまず目標が何がしかセットされまして、この目標を実現するための諸施策として、例えば駅やバスターミナルを中心とした都市機能を集約したまちづくりの推進、駐車対策、公共交通機関の利用促進と、この明朝体で書かれているのがソフト施策ですけれども、これとセットで、例えば「開かずの踏切」の対策。「開かずの踏切」は全国に1,900カ所あるわけですが、そうしたものを緊急に対策する。それから、主要渋滞ポイント〇〇カ所を解消させる。加えて、都市内交通を、流入をさせないようにするための環状道路の整備といったようなもの、こういったものが総合的に、この施策のパッケージの中身になるのではないかと。

こういうものをプログラムと呼んでおりますけれども、こういう政策プログラムというものをパッケージ化して説明することで、一つ一つの公共事業が、ただ公共事業として単体でやっているものではなくて、こういう大きな流れの中の1つの施策としてやっているということが、まず国民の方にご理解いただけるのと、それから「開かずの踏切」のように、1,900カ所といったような量をここでお示しを……、アウトプットになりますけれども、アウトカムと同時にアウトプットをお示しすることで、よりわかりやすさが増すのではないかとというのが、1つのイメージでございます。

それから、全部説明する時間がございませんが、この紙の2ページを見ていただきますと、例えば例④というところですが、「地震等の大災害の発生時の広域的な救援活動が円滑に行われるようにする」という目標に対して、道路でいうと5.4万橋ある橋、特に危ない橋が1.3万橋ある。この耐震対策を実施するか、空港の耐震化だとか、港湾の耐震強化岸壁の整備と、これも量的なアウトプットのイメージを出して説明したらいかがか

ということでございます。

それから3ページですけれども、例⑥ですけれども、「ゲリラ豪雨から都市の住民生活を守る」といったような、これはちょっとまだこなれておりません。まだ、多分いろんな施策が組み合わされると思いますけれども、河川局の堤防整備、浸水対策だけではなくて、内水はんらん対策、ハザードマップの整備、それからアンダーパス部での道路情報の提供、降雨観測その他、多分さまざまな施策がパッケージ化されると思いますけど、こうしたものの全体像をお示しができないか。

それから、4ページですけれども、例⑧というところで、阪神港・京浜港のコンテナ取扱能力の増強、国際競争力を高めるということですが、目標として、釜山港のせめて半分の荷物を取り返すんだという目標を掲げて、もちろんコンテナターミナルの整備とかいろいろありますけれども、それ以外にも、港湾法の改正をして港湾経営の効率化を図るだとか、コンテナターミナルの24時間化といったようなさまざまな施策を総合的に組み合わせることで、こうした目標を実現する。

こうしたものをプログラム、政策パッケージというふうに整理いたしまして、それを、資料2-1というのをあけていただきたいんですが、前回、暮らし、安全、活力といったような現行の重点政策の柱立てで、若干同じような絵でご説明しましたが、先ほど馬淵大臣がお話ししましたように、馬淵大臣がおっしゃっている国土、生活、地域・産業といったような、例えばこういう分類で、政策課題を体系化できないかと。これは、まず事業が先にあるのではなくて、国民目線で見えた政策課題が先にありますので、何か算数の集合のベン図みたいなところのそれぞれにどういう政策課題があるかということ、12月までにもうちょっと体系的に整理をさせていただいて、その政策課題を実現するためのソフト・ハードの施策、どんなものがあるかというものを、少し各局の事業の棚卸しをして先ほどのような形で整理をさせていただくと、非常にわかりやすくなる。従来、今まで連携が不足していたものの連携の必要性もわかるでしょうし、どれにもひっかからない事業がもしあるとしたら、それは多分、真に必要なものと言えないのではないかと、多分そういう精査、スクリーニングができるのではないかとということでございます。

この国土、生活、地域・産業という切り口については、まだまだこれからもうちょっと、これはあくまでイメージで書いておりますので、どんなものかということ、この部会の先生方のご意見もぜひお聞かせいただきたいんですが、当面、きょうの段階では、イメージとして2枚目を見ていただきますと、これは、平成20年に閣議決定された現行の国土

形成計画に国土基盤投資についての記述がございまして、その記述を参考にしますと、例えば国土というのは、国土交通省がやるものはみな国土だと言えばみんな入ってしまいますので、もうちょっと絞り込むとしたら、国際的な交通ゲートウェイとか、国土幹線交通だとか、災害対策の中でも特に大規模な災害対策といったようなもの、あるいは地球温暖化対策といったようなものが例えば考えられるかな。生活といった場合には、安全・安心が確保された暮らしやすい生活圏域・都市圏の形成に必要な投資というのが、国土形成計画に挙げられています。地域・産業の中では、それぞれの地域資源を生かした活力ある地域社会の実現、環境保全・水循環の健全化等、地域課題解決に必要な投資といったような、まだまだこれも多分、境界領域が非常にあいまいだと思いますが、例えばこういうような大きなイメージをつくりまして、それをもとに1ページに戻っていただきまして、事業ありきではなくて、そういう切り口で国民が求めている政策課題というものを整理して、それをベースにもう1回事業の再整理、棚卸しをして整理をして、その中でアウトプットを組み合わせて、事業の必要性というものを説明する。

これが、1と書いてある社会資本整備の目指す姿。これはベーシックなものでございまして、5年、10年の重点化とはちょっと違う、国土交通行政として必ず取り組まなきゃいけない、真に必要な社会資本整備のあるべき姿というものを、こういう形で整理できないかというのが、1つのイメージでございまして。

その上に、この資料の上のほうに、これは前回もご説明しましたが、その中で、例えば5カ年計画をこれからつくるとすると、特に5年間で重点的・優先的に実施する事業として、1のベーシックな社会資本整備の中で、特に、例えばぶつ切りになっていて、もうちょっとでつながるものは、向こう5年間で最優先でやるんだとか、あるいは国際競争力、地球温暖化、観光立国といったような、政府全体の政策実現に特に資するようなものは優先的にやるんだとか、あるいは維持管理、更新については戦略的にやるんだといったような、向こう5年間の重点的な目標を別途整理をさせていただくと。ある意味、1の基本的な整理と2の重点化・優先化といったものを合わせて重点計画というふうに整理したらいかかという、そういうようなお話でございまして。

資料1の1枚紙に戻っていただきまして、以上、お話ししたようなことが1、2と書かれておりますけれども、2のところの2つ目の丸に、「今後〇年間に上記に係る事業がどの程度必要となるのかという量的なイメージを何らかの形で明示することを検討する」と。ただ、昔のような事業別5カ年計画になってはいけないわけですが、これにつきま

しては、参考資料4-1というのを見ていただきますと、これは、諸外国の社会資本整備のマスタープランについて整理をさせていただいたものでございます。アメリカはオバマ大統領になりまして、現在、SAFETEA-LUという陸上交通法の見直しを今やっておりますけれども、とりあえずそれはその前のものでございます。イギリスは、現在のキャメロン政権になって、大変な財政再建、緊縮財政をやっていますが、公共投資だけは、逆に産業振興のために、海外投資を呼び込むために必要だということで、先月ですけれども、National Infrastructure Plan というものを5カ年計画でつくっております。いずれも、各国の、特に韓国の計画、これは日本の新全総に極めてよく似ている内容になっておりますけれども、いずれも全体の規模ということで、事業規模が明示されているところが特徴でございます。

それから、計画実効性確保のための方策というものがございまして、これにつきましては、参考資料3というものが参考になるかと思ひまして、ちょっとお出ししておりますが、参考資料3、青森県の場合ですと、5カ年計画を県がつくっております。5カ年計画の中で特に何を重点化するかというのを審議会からご提言いただいて、それをもとに政務二役で作戦会議を開いて、来年度、これとこれをやれという戦略キーワードというものを決定して、庁内に提示するという仕組みがなされております。

それから2枚目、フランスの計画契約制度ということでございまして、国と州が対等の立場で契約を結んで、そこでつくった計画にお金をつけるというやり方をしている。イギリスも同様でございまして、国がつくった計画を実現するとして手を挙げてきた者にSingle Program、一括交付金のようなものですけれども、これを配るといような仕組みができていくということでございます。

簡単ですけれども、以上でございます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

それでは、質疑応答に入りたいと思いますが、本日は、副大臣、政務官の方々にご出席をいただいております。後ほどまたご発言をいただきたいと考えておりますが、まず最初に、何か特段ご発言があればお願いいたしたいと思いますが。

先ほど、小泉大臣政務官がご都合でご退席になると伺いましたので、ご発言いただければと思います。

【小泉政務官】 このたび、新しく国土交通大臣政務官に就任をさせていただきました小泉俊明でございます。きょう、会議で先に退席をさせていただきますけれども、何しろ

この社会資本の整備を含め、国土交通省のやっている事業、仕事は、日本の活力を生み出す一番大切なものであるという認識をしておりますので、ぜひとも諸先生方に忌憚のないご意見をいただきながら、日本の元気になるような、未来に向けた明るい日が差すような、そういった社会資本整備、そしてまた交通関係の整備のご意見をいただけますことをお願い申し上げます、先に失礼をさせていただきたいと思えます。

本日はよろしくお願ひ申し上げます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

それでは、質疑応答に入りたいと思えます。先ほど事務局から説明のあった新たな社会資本整備重点計画全体のイメージと目指す姿の記述イメージについて、ご質問、ご意見をいただきたいと思えますので、よろしくお願ひいたします。

【家田委員】 じゃあ、ちょっと。

【福岡部会長】 はい、じゃあ、よろしくお願ひします。家田委員。

【家田委員】 資料2-2で議論すればいいんですよね。

【福岡部会長】 はい、そうです。

【家田委員】 いろんな事業があつて、それぞれいろんな効果がうんとあつたり、ほどほどあつたり、いろいろするんでしょうけれども、それをなるべく普通の人が理解しやすいような形に整理し直すという作業と理解してよろしいですよ。それは大いに結構なことだとは思いますが、ちょっと気になるのが、これ、どうしたらいいかなと思ひだけでも、ほとんどの事業は、目的は複数なんですよ。多数の目的を持っているわけです、同時に。その中のどれが一番重要かといつたら、1つ挙げられるかもしれないけれども、同時にいろんなことを満たすようにやっているわけですよ。

例えば高規格道路だつて、地域間の産業にも資するし、地元の安全対策にも資するし、こういうたぐいですよ。あるいは道路の無電柱化を実施するつて、これはもちろん地震や火災の発生時に効果がそれなりにあるわけですけども、同時に地元の景観整備にも役立つわけですよ。つまり、ほとんどの社会基盤というのは、そういうふうにも多目的なんですよ。

同時に、また今度は逆に見て、ある目的を達成しようとするつと、ここにあるようにいろんなことをやらなきゃいけないんですけども、それがこれだけかといつところも、これだけとは限らないところがあるんですよ。つまり、多数のものと多数のものを、それぞれ経験と技術やいろんなものに合わせながら、上手にコンバインするのが社会資本整備の肝

みたいなところがありますよね。

だけど、そういうふうに行っていると非常に複雑になっちゃうので、何らかの単純化をしようということだと思えるので、理解はできるんですけども、単純化する、わかりやすくするという作業の裏腹に、単純化し過ぎて、非常に重要なリンクを落としてしまって、何か方針が変わったときにすぽんとその事業がなくなっちゃうとか、社会資本整備のある種の本質を見失う可能性があったりするというのは、気をつけなきゃいけないところだと思っております。

したがって、こういうメンターゲットで記述すると同時に、いろんな事業が、副次的にどういうことを目的としてやられてきたものであるかというのを、何かどこかに注意書きで入れていただくような作業が必要ではないかというふうに、とりあえず申し上げたいと思います。

以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。前回の会議でも同様なご心配をされていたようですので、今のご意見は、ぜひそういうほうで、次回に向けて準備したいと思います。ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

はい、どうぞ。太田委員、お願いします。

【太田委員】 1の社会資本が目指す姿について、ちょっと意見を申し述べたいと思います。国土形成計画が上にあるということでもありますので、国土、生活、地域・産業と、これはよいと思うのですが、特に民主党政権になって、選択と集中ということと成長戦略をつくったというふうに考えますと、この1の国土というよりも、もう少し、国力とか成長とかいうようなキーワードをぜひ使っていただきたいなというふうに思います。

1つのイメージとして、国土というと、全国津々浦々同じように平等でという部分があると思います。ナショナルミニマムとしてそれを整備しなきゃいけないというのは1つですが、「選択と集中」という言葉の中に入っているものとして、やはり戦略的にある程度の集中投資を行って、我が国全体の経済力を上げていくという発想がやはりちょっとあると思いますので、国土は国土として、活力と言うと少し弱いかなと思います。国力とか、そういうようなキーワードを1つつけ加えていただきたいなというふうに思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。検討させてください。

ほかにはいかがでしょうか。

じゃあ、どうぞ、お願いします。

【中村委員】 中村と申します。

【福岡部会長】 はい、中村委員、お願いします。

【中村委員】 前回休んでいたもので、大変失礼いたしました。

今、資料2-2のご説明のところ、あくまで例示であり、施策の例もこれから詰めていくということなので、そこを期待したいんですけども、ちょっと挙げている例を見ていて、この先の作業でぜひ配慮していただきたいという意味で言うんですけども、一つ一つの話が、先ほど家田先生がおっしゃったように、それぞれあるんですけども、それぞれの施策の間のつながりとか相乗効果、逆に言うと、組み合わせ方を間違えると相殺してしまうとか、これはあくまで例えなので、ここで揚げ足とるのはあまりよくないけど、例えば駐車場をつくり、一方で公共交通を促進するというのは、要するに車に乗ってくれと言っているのか、バスに乗ってくれと言っているのか、わかりにくいかもしれません。逆に、施策を組み合わせることであるということがあると思います。

ですので、次の段階の作業では、ぜひ施策間のつながり、その相乗効果のようなものを考えていただいて、それが目的達成につながるというところが……。先ほど家田先生がおっしゃった話と私も同じで、あまりわかりやすくし過ぎて、単純化するのはあまり好きじゃない。むしろ言うべきことはきちんと、多少複雑でも、回りくどくても言って、その組み合わせの効果というところを、ぜひうまく伝えていただければということをおもいました。

【福岡部会長】 ありがとうございます。家田委員からのお話とともに、ぜひそういったことに注意していきたいと思いますが、きょうの議論の中では、このほかにこういうのが足りないということを出していただくのが、大変、次回に向けての作業で大切になりますので、ここに8つが出ていますが、こんなものはどうだということも含めて議論をしていただければ、大変ありがたいと思います。

【家田委員】 そういう議論ね。

【福岡部会長】 ええ。

【家田委員】 ちょっといいですか。

【福岡部会長】 はい、どうぞ。

【家田委員】 すごく単純なことで、例で言うだけで、別にこれだけが大事だという意味じゃないんですけども、ちょっと違和感があるのが、例えば例⑧で、国際戦略港湾、これは私自身も推進しているんだから大事だと思うんですけども、でも、日本の国際的

な物流を促進する意味で非常に重要なのは、これだけじゃないんですよ。ローロー船のネットワークが圧倒的に弱いわけですよ。そのシームレス化がうんとおくられているわけでしょう。だから、短距離はローロー船のネットワークを整備し、長距離は重点化のコンテナ港湾と、こういうふうにセットになっているんだけど、これだけがぼろんと出てくるのが、そこで心配になるんですね。

何となく、こう言っちゃ悪いけど、これは大事だとか言ってぱっぱとやったものがこの①、②、③、④となって、そこに関係しそうなものをぺっぺっとくっつけて、はい、これが社会資本ですよなんていう言い方よりも、手落ちがないのか、ほんとうに重点的に言うべきことは、この例⑧のような、何ていうんですかね、具体があるかと思うと、例①のような、用事のある人が渋滞にイライラしないで行けるようにするって、すごくジェネラルな表現と、何ていうんでしょうかね、随分細かい話と……、細かいというか、どれも大事だけれども、限定的なものとかジェネラルなものが混じっていませんか。

そのジェネラルなところを決めるのは、どっちかというところという専門家集団じゃなくて、僕は、政治家の方がこれとこれだというふうにおっしゃっていただくのが大事なことだと思うので、ぜひきょうはそういうところも聞かせていただきたいんですけどね。

【福岡部会長】 いかがでしょうか。

じゃあ、津川政務官、お願いします。

【津川政務官】 すみません、ご使命いただいたので、私の考えを若干申し上げたいと思いますが、今、家田先生からご指摘をいただいたものは、事務方に言わせれば、あくまでもイメージですという話になるかと思いますが、例えばこういった形であり得るんじゃないでしょうかということでお示しをいただいたものというふうにご理解をいただければいいと思いますが、私は、今までのインプット・アウトプットからアウトカムへという流れは、基本的に決して間違っていないと思っています。

ただ、そのアウトプット指標が、果たしてそれを見ていただいた国民の皆様方にご理解いただけるような指標だったのかどうかというところに、実はわかりにくさがあったのかなというふうに思います。例えば、いろんな指標がありますけれども、都市の中心部に30分以内で行ける範囲をどのくらいにするみたいな話ですね。それは、例えばそれぞれの国民の皆様方の立場からして、ぜひ実現してもらいたい指標というふうにご理解をいただけるかどうか。都市の真ん中に住んでいらっしゃる方でいえば、いや、30分もかかっちゃ困るわけでありまして、その辺の指標の立て方が、国民目線で、なるほどそのぐらい

は実現をしてもらいたいですよねとっていただけるような指標が出せるかどうかということも、多分あるのかなというふうに思っています。

また、例えば物流に関しても、重点的なものも、幾つか分けることも必要になってくると思いますが、ただ社会資本整備が目指す姿の中でも、まさに今ご議論いただくのが重点計画ということで言うならば、いろんなものを出していただく一方で、例えばこの5カ年の中でどれかというようなところは、絞り込みをしていくというのも1つあり得るのかなと思いますし、あるいは、1つの事業に対して副次的なさまざまな効果もあるという話も先ほどご指摘いただきましたが、ここに書いていないものは意味がないんだということではなくて、あくまでも重点的な指標なり軸は何かということかなというふうに、私のほうでは理解をさせていただきます。

例えば、私の持論を1つ申し上げると、今までの指標に、たしか三大都市圏の車の速度、これは多分、旅行速度のことを言っているんだと思うんですが、それが21キロ以上という目標があるんですね。21キロ以上で納得していただける方がどのくらいいるのかよくわからないんですが、それも三大都市圏という絞り方でやるんじゃなくて、私は実は、一応鉄道の考え方で恐縮ですけども、表定速度というものを考えていまして、自分の例えば自宅、出発地点から目的地までどのくらいの距離があるかはともかくとして、表定速度で何キロ以上を実現できるといいかと。

よく地方に住んでいらっしゃる方が、東京に出てくるのに随分時間がかかりますという話をされますが、ある程度距離があるのであれば、ある程度かかるのはやむを得ない部分もありますから、例えばそういった指標をとらえると、それはバイパスをつくる必要があるのか、渋滞解消のための交差点改良が有効なのか、あるいはそもそも車ではなくて別の交通機関で移動されることを望まれるのか、そういったことを考えたときに、人の、国民の目線に立って指標をもし立てることができれば、社会資本整備のあり方についてもちょっと議論できるのかなというふうに思っています。

もう一つだけちょっと言わせていただくと、生活という中に、この例の中にも出していると思いますが、救命救急施設へのアクセスを強化するという言い方をしていますが、強化という目標だと、どこまでも強化しなきゃいけない話になりますが、例えば救命救急施設へ緊急自動車ですね、救急車で到達する時間が、例えば30分以内の地域の面積とか、あるいは人口カバー率が何%を目標とするとか、それは、私は全然医療の専門家ではありませんが、脳内のいろんな緊急的なことがあったときに、何分以内にほんとうは到達され

たいという、そもそもの目標数値をもとにして、そういった地域を何%にしたいとかという目標の立て方というのはあり得るのかなと思いますし、それにもう一つだけ加えて言うと、それは実は病院の数が足りないとかいう話になりかねない部分もあって、社会資本整備重点計画の中で病院をつくれというわけにはいかないわけですから、そこはなかなか難しいですけれども、ただ、この外にある部分、国交省でいえば、ほかの省庁の所管をされている部分についても、やはり全く触れてはいけないというよりも、むしろそこは連携しなきゃいけないという部分もあるのかなと。その辺も含めたご議論もいただければありがたいなというふうに思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。先ほど事務局からご説明があったように、これまで社会資本整備に関する事業、あるいは政策がいろいろあって、それ自身は意味があることであるんですが、どうも今日的な国民の視線とか、あるいは縦割りになり過ぎていたりとか、いろいろ課題があるので、今までのものを全部1回棚卸しして整理して、ベーシックな社会資本整備としてのものはどんなものがあるのかという、こういうまずベースのところをしっかりとつくりたいとして、これを出しています。ですから、今回8つほど出ていますが、それは1つの事例で、これからこういうものを全部調べ上げて、つくり上げていこうとしていますが、そういう方向はいかがでしょうか。

はい、岡島委員、どうぞお願いします。

【岡島委員】 今、部会長がおっしゃったことでいいと思うんですけど、1つその前に、1のところ、家田先生も中村先生もおっしゃっていましたが、「記述する」というところですよ。この易しく記述することと、大事なこととは違うんですよ。だから、大事なことが前に来なきゃいけないわけであって、記述方法は、こんなものは1つの方法論だからどうにでもなるというか、書き方ですよ。そうじゃなくて、大事なのは書き方じゃなくて、何をしたいかということが大事であって、そのところはきちっと書ける。1のところはそっちに重点を置いたほうがいいと思うんですね。

「国民目線でわかりやすく記述する」って、記述に重点が置かれていますけど、記述は、例えばちゃんとした計画をパンフレットで易しくつくりたいとか、そういう意味での記述というのはいろいろ工夫の仕様があると。本文そのものを、漢語を並べないで易しく書く方法はあると。その記述方法の議論と、やるべきことの議論とは違うので、そこが1でちょっと混乱というか、一緒になってしまっているところがあるんじゃないかと思うので、1は中身。

それからもう1点、1というのは、国土形成計画をつくる過程においても十分議論してきたわけですね。ですから、資料2-1の後ろのようなことで、もうある程度まとまっていますので、そこをきちっと整理すればそれでいい話であって、その表現方法を若干和らげたり、そういうことでいいわけであって、国民はわかりますよ、今まで議論してきたことをきちっと書いておけば。そして、どうしてもわからない人のためにパンフレットをつくるとか、そういうことであって、一般的なレベルの国民は、今まで形成計画などできちっと議論してきたことを、きちっともう一度再確認すれば、私はそれで済むんだと思うんですね。

そして、あるべき姿を提示した上で、順番をつけていくと、そういう作業だと思いますので、資料2-2の分け方は、そういう意味では若干誤解を生むかもしれない。記述というか、そっちのほうにちょっと重点を置き過ぎたような……。例示ですから構いませんけれども、そこをもう一度頭を整理しておいたほうがいいかなと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。当然やるべきことということで、書かなきゃならないと思いますので、ご注意をよく承って、少し整理したいと思います。ありがとうございます。

それでは、浅野委員、お願いします。

【浅野委員】 大臣もおっしゃったので、国民目線という言葉に反対する気は全くないんですけども、国民目線で国民が元気になるということも、当然、目標の大事なところで押さえておかなければならないと思いますけれども、やはり国際経済活動の中で日本がこれからどうやって元気になっていくかということも、港湾だとか航空だとか、あるいは国際的なサンプル提示だというような高速鉄道だとか、そういうふうなことを考える場合には、やはり外国の目線も少し視野に入れて考えていって、外国の方が使ってくれることによって国民が豊かになるというふうな方策の導入構成も、少しはできるのかなという気がしています。

それから、きのうの砲撃事件なんかが、インターネットを通してまた鮮烈に報道されるようになっているんですね。報道という言い方が正しいかどうかわかりませんが、情報が多様な方法で人の目に入ってくると。やはり政策の運用のときに、ここでは3番目の実効性確保ということにもつながっていくのかと思うんですけども、きょうの話題ではないかもしれませんが、やはりインターネットの時代にどうやって魅力的な意見を吸収するような方法があるのかと。

例えばアメリカなんかで、ユビキタスのアプリケーションをどうするかという議論を大統領府の中で行ったときに、いろんな意見が出たんですね。家庭の中にもいろんなものが出るから、個人の生活様式が変わってくると、それぞれパターン化されなくなってくると。そのこと自体が、情報化への非常な個人情報になってきて、個人のアイデンティティ管理に使えるのではないかというふうなことを言った企業があって、政府と企業が一体になって、そういうふうな活動が始まっていると。これは、当初の計画には入っていなかった。ところが応用的に広がりの可能性が出てきたということで注目されていると。

こういうのを拾う方法というのは、中央の意見だけ拾ってはきっとできなくて、外縁の意見をどうやって抜き出すかという努力、方法に絡んでくるわけであって、この目標のとらえ方の中にプロセスが出てまいりますので、そのプロセスのところは今流の手法を取り込んだようなことが、幾ばくか記述できるということが望ましいのかなという意見を持っています。

以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

はい、では原田委員、お願いします。

【原田委員】

僕も前回欠席してしまいましたので、ただ、第3回の計画部会でかなり大きく議論がされて、特にきょう出ている資料1、2、3という、これが示されて、大変にある意味わかりやすくなったかなと。この方向はどうだということですので、欠席していましたが、私もこれは非常にわかりやすくなったかなと。上位計画である国土形成計画の国土像を踏まえつつ、この社会資本整備の方向性を決定すると。その目的を国民目線でわかりやすく提示するというので、その方向は大変結構なのではないかというふうに私は思います。

きょうはここ、2-2はあくまでサンプルだということなんですけれども、幾つかやっぱり気になることがあって、1つは、こういう目標の言葉なりをやるときに、下にいろんな施策があるんですが、先ほど家田さんが言われたように、いろんな多様な関係で難しいということで、ほんとうはそれは、時間も金もあればどこかで総合的に評価して、この施策がこのように目的に貢献するという説明ができればいいんですけど、それができないとすれば、どこかで思い切って、一番主たるところに位置づけてやらなければいけないと。

それで、主たるところに位置づけてやるときに、じゃあ、下の個別の施策がどれだけ進んだ、どうだではなくて、じゃあ、その上の、ここの「用事のある人が、渋滞にイライラ

する……」、ちょっとジェネラルなんです、こういうものがどれくらいどういうふうを整備されたのか、改善されたのかということを示す指標をどういうふうにするかというのと、一緒にセットでこのイメージというのは出さないと——それは考えておられると思うんですが、この目標〇〇〇になっているので——、それが非常に大事だなというふうに思っています。

それから、きょう、例だからあまりあれかもしれない。ゲリラ豪雨から都市の住民を守るというのは、わかりやすいということではそうかもしれませんが、ゲリラ豪雨というのは、何か社会資本整備のベースとして必要なかもしれませんが、急に今までとは違う勢いでゲリラ豪雨で降るので、それに対しての動的な情報が間に合わなくて、あるいは住民がいつも持っている、これぐらいといってもこれぐらいになるのに大分時間がかかるだろうという感覚とずれて、わっと雨が降ってしまって、逃げおくれるとか、そういうところの問題のほうが大きいような気がして、ここの下に書いてある施策が重要だとか重要でないとか、そういうこととは別なんです、ちょっと書き方が違うことがあるかなど。

それからもう一つは、先ほど大臣のごあいさつの中で交通基本計画と両輪でというようなお話がありましたが、さっきの「用事がある、渋滞にイライラ」というところを見ると、公共交通機関の利用促進を図るというのは書いてあるんですが、これは、ゴシック体ではなくて明朝体で、ソフト施策として書いてあって、L R Tなり何なりの施策を大きく進めて、都市の構造も変えて、全体として生活の活力を上げる、先ほどご指摘のアクセシビリティを変えて、活動の参加力を上げる、活力を上げるというようなことについては、何かむしろここでは抜けているような気もするんですが、それは両輪という形なので、別のところでちゃんとやっているよということであれば、そういう説明でも構わないのかもしれませんが、それはちょっとどうなのかなというふうに思いました。

以上です。

【福岡部会長】 大変具体的にいろいろいただきまして、ありがとうございます。これからどういうことをこの延長上で考えているかという、こういうものをたくさんつくって、具体的に今までやっているものを全部棚卸して、こういう縦軸、横軸をつないでいったときに、やっぱり最もこれが大事なんだと言われるものについて全部出してきた、そして、この3つの背景のところには当てはめながら、それぞれがどんな関係を持っているか。今までそれが非常に弱くて、なかなか、お金を使っている割には実効性が伴っていない。それはずっとこの委員会で議論されてきて、やはり縦軸、横軸をしっかりとつなぎ

なさいということだったので、まずはそのところをしっかりとつくり上げて、その上で今度は、これも議論していただきたいんですが、これからの5年間の中でどういうものを重点的に、そういうものとの関連で……。これは全部重点計画なんですが、特にこの5年間等でやるべきものはどういうものかというものに持っていきたいなと思って、実はこれをつくっております。

【原田委員】 ちょっといいですか。

【福岡部会長】 じゃあ、お願いします。

【原田委員】 棚卸して、だから今、部会長がおっしゃった、従来やっている施策を全部棚卸して並べてきてやるということであると、従来の制度では十分にできないというのが、何か抜けてしまうような気がするんですね。それで、先ほど申し上げた公共交通の整備や何かも、制度のあり方、財源制度のあり方、国民の負担のあり方をよく考えて、あるいは国がやるべきところと民間がやるべきところのことをよく考えて、これは大きく変えろというのが今はもう大半の意見で、そういうものは、制度を変えた中で初めて実現可能になって、進むものというのがあるので。

もう一つは、今度は今の制度ではつくり過ぎてしまうという、これはごく限られたものですが、都市の駅の周辺の駐車場の附置義務の制度なんかは、ちょっと駐車場も出ていましたから、あれは今の制度でやるとつくり過ぎてしまって、利用率50%とか、そういう形になる。大丸有地区だけは、地域ルールをつくっていますけれども、それを受ける母体がないということで、あとはなかなか進まなくて、無駄な駐車場をつくっているようなところもあったりして、それも制度を変えないと新しいものが行かないというので、この進め方については、ちょっとそこが気になってはいるんですね。

【福岡部会長】 皆さん、おそらくその辺をご心配されていると思いますので、そこはおそらく今度は、さらに3番目の計画実効性確保のための方策のほうにも非常に関係してくると思いますので、これはおそらくそれぞれ問題が出てきたときに、分科会でどうやってやるかとか、いろんなところでまたやらなきゃならない。今のところはちょっと見えづらいところがありまして、1、2ぐらいのところできっと議論できればと。社会資本整備の本来あるべきものということで、必要なものについて議論したいということにしています。

じゃあ、どうぞ。磯部委員、お願いします。

【磯部委員】 この資料2-2ですけれども、つくり方として私も理解しましたし、わ

かりやすくいいというふうに思っています。そして、「目指す姿」というところですけど、わかりやすいという意味と同時に、1つは、意味としては究極的な目的という見方もできるのではないかと。例えば安全防災であれば、災害による被害をゼロにするということが究極的な姿で、これを目指していますと。このこと自身は、国民の方々から見ても、災害をゼロにしますというのはわかりやすい指標だと思います。その上で、目標というのが括弧書きで横に書いてありますけれども、ちょっと違う書き方をするならば、その下に、その究極的な目的を達成するために今後5年間何をやるかと、どこまで達成させるかということなんだろうと思います。

その具体的な施策として、これがある、角に入っているものがたくさんあるということで、家田先生からは、たくさんのところにつながるというご指摘もありましたけれども、その辺は二重の箱書きの下に、同じものが別のところに入ってきてもいいだろうと。たくさん目的を持っているんだならば、たくさんところに置いておけばいいというふうに思います。

その上で、箱書きを選ぶときに、おそらく資料2-1の上にあった国土形成計画というか、維持管理を大事にするとかというあの3つの柱。それで、実際の施策がどこに重点を置くかということが選ばれるのかもしれないし、あるいはそもそも施策を選ぶときに、この3つに照らして選ぶということになるということで、形としては素直になっていると思いますけど、1つお願いをしたいのは、安全防災でいうと、例えば先ほど出たゲリラ豪雨というのがありますけど、今の私のような解釈で言うと、ゲリラ豪雨に対する防災がある程度概成してしまうと、これはひょっとしたら消えてしまうかもしれない。そうすると下全部なくなっちゃうのかという心配が実はありまして、ここのところは、もう少し一般的に言えば、洪水、あるいはもっと広く言って、洪水であるとか津波、高潮、地震の災害から住民生活を守ることが目的のはずで、こう書いてしまっただけで、都市の中小河川も大事ですけども、大河川の洪水をないがしろにしているということは全くあり得ないわけですね。そういうものがちょっと抜けてしまいそうなところがあるので、そこは実はもうちょっと広く、二重の四角は広くってほしいというふうに思っています。

その上で、下の具体的な5年間の目標とか、あるいはその施策とか、そういうことを選ぶときに、また重みをつけたらいいんじゃないかというふうに思っていて、この究極的な目的というのはかなり時間がかかる話なので、5年ずつやってきたものをやったとしても、例えば次の5年何かやってみて完成した、達成したとして、二重四角の目指す姿

というのが変わってしまうと、せっかく5年間やったものが何か無に帰してしまうという
ようなことがあるので、この目指すべき姿というのは、もうちょっと長期的に使えるもの
にしないといけないんじゃないかというふうに思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。大変大事なことを言っていただいて、前日も
磯部先生からは、継続性というか、やはり前のやってきたものとの関係もあるじゃないか
というご議論をいただいております。

最後の、私も専門なので、あえてちょっと自分の意見を言わせていただきますが、先生
の言われた、大きな、もっと大流域の治水というようなものとか、高潮とか津波による都
市をどう守るかとか、そういう問題ですよ。そういうものも当然この中に入れていただ
いて、先ほど先生が言われたこっちにも入っていてこっちにも入っているというのは、あ
っていいのであろうと。それで、そういうものがやっぱりしっかりわかって、見えて、全
体のつながりがよく見える中で、今度、重点化との関係をどうするか。じゃあ、これも全
体が重点ですが、この数年間、5年間でどうするかというようなところの議論が十分され
ていくようになっていけばいいなと思っております。

【磯部委員】 1つよろしいですか。

【福岡部会長】 はい、どうぞ。

【磯部委員】 一言だけつけ加えますと、例えば防災全般という話になって、5年間の
目標ということになったときに、5年間では全部できないわけですがけれども、災害自身は
あしたにでも来るかもしれない。とすれば、5年間でハード的に整備できることはここま
でなんだけれども、できない部分については、やはりソフト的に何とかその5年間を耐え
ますというような、そういう施策もぜひ入れておいていただきたいというふうに思ってい
ます。

【福岡部会長】 ありがとうございます。今、言っていただいて、ちょっと言葉が足り
なかったんですが、これは、政策としてはハードとソフトと、ここに、先ほどの色の違い
もありますけど、そういったものが前提にありますので、ぜひその辺は先ほどの単純化し
過ぎて、何か大事なものが落ちていくんじゃないかとか、そういうことのないものと同様
に、やはり考えていく必要があると思います。ありがとうございます。

どうぞ、先に浅子先生、お願いします。

【浅子委員】 私は経済のほうが専門なので、そういう観点からの話になるんですけれ
ども、この資料2-1というのは、わかりやすいといいますか、アピーリングだとは思

んですけれども、過去の社会資本整備を特にイメージした場合には、結果的に振り返ると、おそらくこういう方針にあったとしても、例えば景気対策とか、あるいは地域間の格差を縮めなきゃいけないという視点が入ってきて、結果的におそらくそういう面がなくて、純粹に本来あるべき社会資本整備という形でイメージしたものからずれてしまったんだと思うんですけれども、この図表というか、絵には、景気対策という言葉は1つも入っていないので、それは当然そうあるべきかもしれないんですけれども、どれだけそれが耐えられるか。現実の政治なり、あるいはリーマンショックなり何とかショックというのがこれからも起こったときに、向こう5年間こうすればいいというような計画があったとしても、どこまでそれが貫徹できるかというのですね。

それと、もちろん3番目のほうの予算との関係の面ももっと大きいこととしてあるでしょうけれども、景気対策なり緊急経済対策を策定しなきゃいけない、補正予算を考えなきゃいけないとかいうのがショックとして入ってくるときに、こういうのがどれだけ影響されないでできるのかという、そういう点を多少は考えておいたほうがよろしいんじゃないかというふうに思いますけど。

【福岡部会長】 ありがとうございます。今のお話は、前、何度も大臣がお話しされたように、今回この中では、本来、社会資本整備としてはどうあるべきかという、あるべき論を中心にまずつくろうと。ですから、地域への再配分とか、それからもう一つは景気対策と、公共事業にはその3つがあるんだけど、一番最初のものでまず原則しっかりやりましょうということであった。ただ、おっしゃられていることはもっともなので、この辺は池口副大臣、ひとつよろしくお願いします。

【池口副大臣】 その点で言うと、景気対策のためには社会資本をやっぱり整備するのが一番効果的だという議論はあるわけですね。ただ、やっぱりそのときに、私は、今回議論をしてもらいいろいろなメニューがあって、このメニューは、優先順位は別にして、いつかはやらなきゃいけないという整理がされていれば、その優先順位が、通常予算要求からは外れる部分は当然出てくると思うし、通常予算要求であれば、ことしは無理だけど来年というようなものが出てくると思うんですけれど、整理さえできていれば、無駄な社会資本整備はしなくてできるんじゃないかなというふうに、景気対策という面で言えば、そういう整理ができるんじゃないかなというふうに思っているんですよね。だから、今回やるのは、そういう意味で、ある程度のメニューを準備するということは非常に有意義ではないかなというふうには思っております。

それと、もう1点いいですか。

【福岡部会長】 はい、どうぞ。

【池口副大臣】 私が今回、事務方からこのメニューを見させてもらったときに、随分やることがいっぱいあるなという感じがしたんです。なぜかという、1つの要素は、じゃあ、社会資本の整備といっても、多分、個人個人で関心が違うと思うんですよね。そうはいっても、あの人の社会資本に関する関心というのを切り捨てていいかどうかというのは、これは政治的に判断しなきゃいけないというふうに思うんですけれども、だから、その部分を、国民目線と言ってもどの程度の人……。例えばここに出ている「開かずの踏切」といっても、「開かずの踏切」は関係ない人も多分いると思うんですよね。そうすると、これに集中的に社会資本の目標ということで載せるのが妥当かどうかという議論も、多分これからされるというふうに思うんですよね。

それともう一つは、前回、皆さんのご意見を聞いて非常に印象に残っているのは、社会資本整備といったって、永久には多分お金を使えないだろうという話が印象に残っておりまして、これは2番のところで、メニューが出た後で整理すればいい話かもしれませんが、それでもう一つの観点は、やっぱりどの程度の国民が期待する社会資本を整備するかという観点も、必要かなというふうに私は思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

【津川政務官】 ちょっとよろしいですか。

【福岡部会長】 はい、どうぞ。津川政務官、お願いします。

【津川政務官】 すみません、今の景気対策の件について、ちょっと私のほうから申し上げさせていただくとするならば、社会資本整備、特に公共事業、工事と言ってもいいかもしれませんが、この工事が持つ経済波及効果、あるいは景気対策の効果、もちろん私も実はもともとゼネコンにいたものですから、こういう景気の悪いときはどんどんやるものと先輩からさんざん言われましたが、その効果はもちろん1つ、否定すべきものでは決してありませんし、緊急経済対策として、そのボリュームを増やすことによって経済を刺激するという効果も、確かに非常に大きなものがあると思いますが、一方で、先ほど太田先生でしょうか、おっしゃっていただいた国力という部分。社会資本整備をすることによって、この国の経済力なり活力を強化していく。あるいは、先ほど浅野先生でしょうか、国際的に見て、この国の競争力を高めて、評価を高めさせていただくという、そういう意味での社会資本整備というものも当然あると思いますので、その部分で、この国の経済に

プラスに働く社会資本整備をどうするかと。この視点はぜひ入れていただきたいと思いますが、一方で、リーマンショックで今緊急に何かしなきゃいけないというのは、それはこの重点計画とはまたちょっと別の視点で、政治的に判断させていただくべきところかなというふうに思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。ということで、よろしく申し上げます。

【浅子委員】 そうですね、大体わかります。

【福岡部会長】 それじゃあ、家田委員。

【家田委員】 何回も話しちゃいけない……。

【福岡部会長】 いや、どうぞ。

【家田委員】 大丈夫です、地声が大きいですから。

社会資本整備、もしくは公共事業に対する国民的な意見というのは、多々いろんな意見があるというのはあえて言うまでもないんですが、その中でよくある話は、無駄な公共事業という話ですよ。それについては、おそらくこの中で言うと、一番最後の計画の実効性確保の中で、どれがほんとうにやる価値があって、そうでもないのかというたぐいの、事業レベルでの評価のところがあるでしょうから、そこを充実するというところで1つやるとして、それから2つ目に重要だと思うのは、さっき原田先生も同種のことをおっしゃったんだと思うんだけど、ある種の目的があって、目標達成するに当たって、どんな施策をどういうふうに組み合わせるのがいいのかと。それを下手こくと、単なる整理しただけの話になるんですね、これ。

だから、お願いしたいのは、ここではイメージということだからいろいろやっていけばいいんだけど、おそらくこれで政策メニューを具体的に組んでいくときに、抽象的な表現のときはいいですよ。例えば「各種施策を実施する」とか「促進を図る」というのは、それだけの話ですからいいんだけど、これの具体策を立てるときには、局を乗り越えたような、何らかの施策の組み合わせを検討する組織化をしてもらいたい。それが決定的に重要だと思います。それが2つ目のポイントですね。

3つ目のポイントで重要なのは、磯部先生のご意見に大体同じなんですけれども、例①、②と書いてあるところのクラスでの表現ですね。これが、目標というのか、目的というのか、ミッションというのか、そこら辺はお任せしますが、そこがすごく重要で、そこについては、このレベルで言うときは、一般論にもなりがちだし、えらい具体的なことが出てきて、そのかわりその具体が、ちょっとでも時代がずれると話にも何もならないという

ものになったりする。だから、そこそこの的を射ているけれども、そこそこジェネラルという表現をしていく。それを、次回なのか次々回なのかわからないけど、とにかく列記して、その中に重複性がないかとか、落ちがないかという作業をやらざるを得ないですね。つまり、例を示すだけでいいでしょうというのじゃ済まないんだと思っています。それが3点目でしょうかね。

それから、国民的かというと、社会資本整備、あるいは公共事業に、もうひとつ説得力がなかったというのを反省しながら考えてみると、これ以前の社会資本整備の計画でも、渋谷さんたちが頑張ったんでしょうかね、アウトカム指標とかいろいろやって、国交省の5つの目標とかいうんでしたっけ、ああいうので、昔みたいに単に道路何キロ整備しますみたいなから随分変わったですよ。でも、変わったからといって、じゃあ、国民にそれだけ説得力があったかというところ、そうでもないところもありますよね。おそらく、だからこそ皆さんはもっとわかりやすいイメージに、国民目線でということをおっしゃっているので、それはそれで結構なことなんですけど、僕から見ると、ある種の危機感が欠如しているんだと思う。こういう目標は結構ですね。でも、何でそれが今重要なんですか、ほかの部分に比べて何でそんなに重要なんですかというところの、whyのところのところが弱いんだと思うんですよ。

そういう意味からすると、私はこの①、②、③や何かの上にくっつけるべき状況認識というか、大目標みたいなものを挙げたほうがいいと思うし、それはおそらく、美しい国土というような表現ではないものにしたいたいと思うんですよ。私自身の意見を言いますと、それは地球環境と、それから人口減少・高齢化、3つ目が国際競争力向上、この3つに尽きるとしています。どの施策も必ずこの3つにくっつきますね。しかも、地球環境の重要性はあえて言う必要もないでしょうね。人口減少・高齢化だからこそ、この「開かずの踏切」とか市街地の災害対策を今やらなきゃいけないんだとか、それにあわせて国土の構造をつくり変えなきゃいけないんだとか、計画的な撤退をしなければいけないんだとか、ほとんどの国土交通省の今必死になってやらなきゃいけないことは、私の今申し上げた3つにくっつくんですよ。それで、これは今やらなきゃ大変なことになりますよというようなことにくっつけながら、この1番の施策を書いたほうがいいと思っています。

そういうふうに考えると、この2のところ、今後5年間とか10年間の具体的な重点目標というのは、今申し上げた3つなんかよりももっと細かい話だと思うんですよ。この3つは、5年、10年の話じゃないですよ。少なくとも30年くらいは継続しなかった

ら、手も足も出ないぐらいの重点目標ですから、それは1番のところで言うべきことだと思っています。それで、じゃあ、2番で言うときは、その中のうちの①、②、③みたいな細かいもののうちの、この5年間はこれとこれだけは死守するとか、あるいはそのときの費額や整備料の重みを、ほかのものに比べて軽重をつけるというところによろしいんじゃないかとも思っております。

繰り返しになりますけれども、1を、今やっているような政策を単に整理するというのではなくて、今申し上げたような、ある種の国民に……、私は日本の国は危機的な状況にあると思いますし、その曲がり角を切るのがこの3つのキーワードだと思いますので、ぜひそことつなげて表現していただくようなことを提案しておきたいと思います。

以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。今の家田委員の言われたことは、事務局とそこまで深い議論をしたかどうか定かでないですが、中間報告をまとめるときには、必ずそこは前段でちゃんと触れて、つながりをしっかりしようという議論だけはしてきていますので、今のご意見をぜひ……。

【家田委員】 つなげていただけるといいと思います。

【福岡部会長】 はい、つなげるという、もっと踏み込んでやるということできたいと思います。

それから、副大臣と政務官がいらっしゃいますので、今、家田委員が言われたことと関連して、家田委員は、具体策をやるためには組織を少し考えなきゃだめだというようなお話をされました。それは、そういうこともぜひ考えていただきたいと思います。同時に、きょうの議論かどうかは別としても、予算的な話で、こういう重点化とかいうことになると、今のままの予算の執行のやり方ですと、どうしても縦割りというのはなかなか避けられないということになるんです ね。それで横軸を刺して何とか努力するというのは大いに結構なんです、それでも前、私なんかはそれを随分、多少使わせてもらった記憶もあるんですが、前、国土の調整費というのがございましたよね。それで、調整費があつて、重点化のような、これは重点ですよというようなものに対しては特別にそういうお金があつて、やっぱりやりやすい形でないと、ほんとうにはなかなかできないのじゃないかなとずっと思っているんです。

仕分けで何か削られたようですけども、やはり組織の話とともに、やり方の話として、こういうお金の使い勝手というか、それでいい加減にするという意味じゃなくて、ほんと

うに実効性のあるものにするためには、そのところもぜひお考えいただければありがたいなと思っておりますので、ひとつその辺をぜひご検討いただければありがたいと思っています。ついでに、家田先生が言われたことに乗かって、私も言わせていただきました。

どうぞ、太田委員。

【太田委員】 私も家田先生のお話をお聞きしながら、少し思ったことを申し上げたいんですけども、先ほど岡島先生がおっしゃったんですが、国民はみんな社会資本の重要性はわかっているよとは、私もそう思いたいのですが、しかし、経済学的に考えると、我々は、自分の持っている所得を消費に使うか貯蓄に使うかを考える。その貯蓄が投資に回るわけですね。そう考えると、社会資本にお金を使うということは、今の消費をあきらめて、将来のために備えるという部分があるわけですね。なので、もしかしたら、景気対策なんかでも、公共事業をやってもらうより減税やってくださいよ、そっちのほうが効果があるんじゃないですかという意見もないわけではない。

そこでさらに難しいのは、随分社会資本が概成してきましたので、ゲリラ豪雨の話をして、自分は高台に住んでいるから関係ないよとか、自分はもう高架・複線化されたところにいるから踏切はないよ。結局社会資本の整備というのは、必ず局所的になりつつある中で、どういう形で全体として理解をしていただくかというのは、やはりかなり真剣に書き込まないといかんというふうな気がするんです。それで、今、家田先生がおっしゃったような切り口とか、国力とか、このまま放っておくと大変なことが起こりますよとかいうことを考えることが、やはり必要だと思います。

これは浅子先生のご専門なんでしょうけど、もう一つは、やはりどうしても気になるのは、少子高齢化絡みの話で、5年、10年とあつて、金利が上がってくるということを考えると、今やっておかなきゃいけない社会資本って、おそらくまだ、緊急度の高いものって結構あるはずなので、それは、ぜひ5年間のことを考えるときには、少し出してこなきゃいけないかなというふうに思っています。

それから、もう1点は、これはなかなか国交省のところの渋いところがあるんですけども、私は国は縦割りじゃないとだめだと思うんですね、大きいから。縦割りのほうが効率的だと思っているんです。ところが、政策をやるときに、どうしても横串を刺したり総合化したほうがいいというのが、幾らでもあると思うんですね。先ほど駐車場の話が出ていましたけど、駐車場を増やしたほうがいい地方もあれば、実は減らしたほうがいい地方もあるかもしれない。それを、国の制度で一律でやっている、どうしても片方に行つて

しまうというがあるので、ある程度、社会資本の中でもローカルなものについては、一括交付金をするかどうかは置いておいて、分権化すべきだろうと思うんですね。

あと、国でしかできないこととか、国がイニシアチブをとって、どうしてもこれだけはやらなきゃならんというのは、ぜひ特出しをして、この部分に関してはやはり強力に、社整審、交政審でも強く主張すべきだと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか、今のお話。はい。

【池口副大臣】 今のお話が、まさに今現実の議論となっているんです。国交省としては去年、社会資本整備交付金ということで、ある程度使い勝手もいいものにしてやったつもりなんです、一方で、一括交付金ということで、地方が使いやすいようにすればいいじゃないかという議論の中で、今、盛んに綱引きをやっているんですけれども、ある意味、やっぱり国交省としては、今言われた国がやるべき社会資本というのがあって、現実には国じゃなくて地方整備局がやるんだけれども、何をやるかというのは国が決めるんだという立場で、社会資本整備交付金というのを考えているんですけど、一方で、かなりの強い意見としては、いや、そんなのは地方に任せろという……、地方に任せろというのは言い方が悪いかもしれませんが、地方がやればいいんじゃないかということで、一括交付金という話になっているんですね。

ですから、結構、今回の社会資本整備重点計画の見直しというのがうまくいかないと、国がやるお金がなくなっちゃうという可能性もあるなというふうに感じているんですけどね。

【福岡部会長】 ありがとうございます。今の池口副大臣のお話、それから両先生のお話、大変本質的な、大事なところをしっかりとっていただいたと思いますので、そこは、つないでいくという先ほどのお話でやらせていただいて、述べるところはしっかりと、国としてやるべきことをしっかりと社会資本整備の中で述べていくということは、やらせていただきたいと思います。ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。どうぞ、磯部委員。

【磯部委員】 非常に個別的なところなんですけれども、こういう格好にしていったときに、国土の中の離島の保全というのはどういうところに入るのかなと思って考えています、なかなかうまくすんなり入るところがなさそうだ。この構造は非常にきれいなんだけど、おそらく国土交通省というのは非常に大きな省であるし、予算も多くの予算

を持っているわけですから、この数ページではとても書き切れないほどいろんな事業をやっているんだと思うんですね、実際には。

だから、それを全体としてどう扱うのか。あるいは、全体に対してここでつくるものがどういう位置づけなのか、ここに入っていないなくても実際にはやるという位置づけで、ただ、たまたま重点だからここに入ってくるという位置づけなのか、あるいは国土交通省でやるものが、この中に何らかの形で書き込まれていなければいけないのか、そこら辺の頭の整理が、ちょっと私にはまだできていません。ただ、ボトムアップ的な重要さからいうと、離島、特に低潮線保全法で規定されているような、そういうところの離島を物理的にどう守っていくかというのは、国益そのものでありまして、かなり強力にやっけていかないと、なかなか保全が難しいという状況にもあります。そういうものというのは、やっぱりどこかに入れなきゃいけないだろうというふうに思っていて、そういうものも何か拾い上げられるようなシステムが欲しいなというふうに思います。

【福岡部会長】 そのつもりでいますが、事務局、どうぞ。

【渋谷政策課長】 馬淵大臣がお話しされましたように、マスタープランだということでございますので、社会資本整備に関連するソフトな施策も含めた、国土交通政策の社会資本整備に関する政策及び事業のマスタープランというものを目指しておりますので、そういう意味では、たまたま国土、生活、地域・産業ということで整理をいたしますけれども、その整理をしていく中でどうしてもおさまらないものが出てきたら、多分、それはその時点で柱立てをするのか、あるいはもうちょっと違う組み立てを考えるかということで、何らかの形で12月までに、次回までには、全体がきちんと体系化されるようなものを検討したいと思っております。

ちなみに、アメリカの連邦政府の中で連邦交通省、ほぼ国土交通省に匹敵する役所がございますが、1990年代から5カ年ごとの省全体の政策の戦略計画というのをつくってしまして、非常に参考になるんですけども、全体、5つの柱で整理をして、国防みたいなものも、コストガードがあるので入っていますけれども、そうした中で、若干、毎回微妙に変えながら、何とか全体を横串で、国民目線で体系化できるような整理をしていますので、そういったものを参考にしながら、それから、実は私ども、国土形成計画を初め、各種の閣議決定された計画でありますとか、省で決定した計画というのが多々ございますので、そうしたもののうちで整理されているものを、いろいろ整理をして、欧米人がよくポリシーマップという、相互の関係がわかるような、そういう体系化というものをぜひやら

せていただいた上で、次回にまたご提示させていただければというふうに思います。

【福岡部会長】 今までは、主として社会資本整備が目指す姿についていろいろご議論いただきましたが、2の特に重点的・優先的に実施する事業という、この点についてもご意見をいただいおけたら、次回に向けてまとめやすいと思うんですが、どなたかどうぞご意見をいただきたいと思いますが。今のところは例として3つを挙げていますが、必ずしも3つでなくてもよろしいわけですけれども、何か抜け落ちたですとか、こういうことを考えたほうがいいのかというようなことがございますでしょうから、その辺をご意見いただければと思います。

【家田委員】 もう1回……。

【福岡部会長】 はい、どうぞ。

【家田委員】 また同じことを言うんですけど、ちょっと違和感があるんですね。つまり、「政府全体の政策実現に向けて緊急性が高い事業」というのは目的を言っているんですよ。だけど、「維持管理の戦略的展開」とか「既存ストックの効果」というのは手段であって、人口減少の社会の中で今あるストックを最大限生かさなきゃいけない。当然のことであって、だから1番目の既存ストックの効果なんて出てくるわけですよ。維持管理だって同じでしょう。

私の意見は、これとこれとこれが重点というような言い方をするんじゃなくて、目的を、第1ステージから第2ステージまで一貫して重要な目的をさっき申し上げたような3つにしておいて、その中で、具体施策の①、②、③なんて出てくる中の、個別にもいろいろあるでしょうから、これとこれに重点を置くというような、施策のレベルでの重点化だと私は思っております。そのほうが国民が納得できる。

同じ意味で言って、この生活、国土、地域・産業というのは、大臣が言っているからそうなんだろうけど、単にこれはフィールドを言っているだけの話で、これは生活部門ですとか、国土部門ですというだけのことで、部門ですよ。それが何か説得力を持つかといったら、全くそれは整理だけの話であって、やっぱり説得力というのはwhyのところでは答えなきゃいけないんじゃないかと、私は思っております。意見です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。どうぞ、磯部委員。

【磯部委員】 この中の地球温暖化対応の国土保全事業というのと、かなり含まれる概念なので、含まれますということで解釈をすればいいのだと思いますけれども、持続可能

性という言葉が1つ大きなところになるんじゃないかというふうに思っています。特にその中で、エネルギーとか物質の持続可能性を確立していくということが非常に重要だし、その中に、維持管理なんていうのも持続可能性ということにおそらく入ってくるわけで、言ってみれば「長期的な観点で」というのに、言いかえれば同じようなことになるわけですが、そういうところというのは入れたい。言葉には出さなくても、ぜひ中身としては考えていただきたいというふうに思っています。

それのごく一部として、せっかく国土交通大臣は海洋政策副本部長も兼ねられているということなので、海洋では風力発電なんていうのを初めとして、エネルギーも、海洋には海底資源も含めてある可能性があって、元気ということからすると、私はエネルギーがある程度自前で、国内で調達できるようになると、相当産業の競争力が増してくるというふうに思っていますので、まだちょっと、実は海のものとも山のものともわからないという側面もあるのはわかっているわけですが、その辺のところも重要な視点の1つじゃないかというふうに思っています。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

はい、どうぞ、中村委員。

【中村委員】 2つか3つ言うんですけれども、今、磯部先生のお話をお伺いして、持続可能性という言葉に関しては、私もその言葉をぜひと思っていたんですけれども、一般に、例えば国連のレポートとかでは、環境と社会と経済という3つの言い方をしていますから、それはうまく整理すると、きっとはまるんだろうなということを、今、思い出しました。

それから、その前の家田先生のお話のところというのは、前のバージョンのときの環境、活力、暮らしとかという切り分けが、実は今おっしゃった3つの目標とすごく近い整理に聞こえてくるとすると、ちょっと私、休んでいたんで、前の環境、活力、何とかというのはどう消えて、どこへ行ったのかと。ちょっと追いついていないところがあるんですけれども、あっちの枠でやって、目的をきちんとやるということは、それほど悪くなかったのかなというふうにも聞こえました。

しゃべり出したので、あと1つだけ言わせていただきたいんですが、もう議事は終わっていましたが、きょう聞いていて、私、大臣のあいさつの中にはちょっといなかったんですけれども、国民目線という言葉が、非常に不思議な日本語に聞こえてきました。それで、具体的に言うという意味の目線と、自分に直接関係することだけを言うというとき

と、そこはちょっと次元が違うんじゃないのかなと。つまり、具体的に生活空間の中に起こり得ることを言うという議論はしたほうがいいと思うんですけど、自分に関係ないことはもう関係ないよというような話だけになってくると、これは違う話だろうと思うんですね。ですから、国民目線という言葉を少しくま整理しないと、これがいろんなところに出てくるときに、また誤解を生み続けるような気がちょっとしました。

ちょっとおまけですけど、以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。この生活、地域・産業、国土と、以前の活力、環境、生活というものから少し変わっているじゃないかというご指摘ですけれども、そこは説明をお願いします。

【渋谷政策課長】 前にご紹介した暮らし、活力、環境といったようなものは、現行の重点計画の大きな柱になっております。現行の計画そのものを抜本的に見直すという中で、家田先生がおっしゃるように、国土、生活、それから地域・産業と大臣がおっしゃっているのはフィールドでございまして、これはまさに分野です。国土交通省がやっている社会資本整備に関連する政策を、とりあえず分野に即してもう1回棚卸ししてみようというのが、今回やろうとしている作業でございまして、棚卸しをした結果、関連する政策課題、まさに家田先生がおっしゃる緊急に取り組まなきゃいけないような政策課題、こうしたものを多分、そのフィールドの中でいろいろ体系化することが可能であって、その中で、諸先生方がおっしゃるような政策目的といったものが整理されてくるのかなと。

したがって、大きなフィールドはまずありますけれども、そのフィールドの中でさまざまな政策課題、政策目的、政策目標が整理されて、ただそれは多分、お互いにかなりリンクするものだと思いますので、その複雑に絡み合うリンクをどのようにわかりやすくご提示するか。それから、前段に緊急性とおっしゃいましたけれども、家田先生が前回の部会でおっしゃった都市の縮退とかそういったような問題に、どういうふうに我々は認識をして答えるのかという、そういうまず基本的な認識もきちんとご紹介しなきゃいけない。それは、ここで改めて考えるというんじゃなくて、既に実はさまざまな閣議決定とか、いろんな政策の中で触れられていることとございまして。それをまずちょっと整理させていただいたものを、次回ご提示させていただければというふうに思います。

【福岡部会長】 はい、どうぞ、太田委員。

【太田委員】 これは1の話なのか2の話なのか、ちょっとよくわからないんですけど、国際競争力の話で、羽田と重要港湾の話が出ていて、私はこれは非常に賛成なのですけれ

ども、空港の国際競争力とか港の国際競争力が高まることを国民が望んでいるかという、そうではなくて、高速道路や鉄道との結節がうまくいって、内陸部にある工場がいろんなものを港からスムーズに出せるようになるとか、実はそういうことが重要で、拠点、拠点をしっかりやらなきゃいけないというのは、第一義的な目標としてはわかるんですけども、やはり総合的な物流コストを下げる。物流コストを下げることによって、日本の経済界といいますか、工業界の競争力を上げるということは、やはり重要だと思うんですね。

人のほうは、どちらかという人集中して、その人の視点で書かれているんですけども、ぜひ物流のほうは、輸送コストのほうの視点から組み合わせていただきたいというふうに、ちょっとお願いしたいと思います。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

【原田委員】 すみません。

【福岡部会長】 どうぞ、原田委員。

【原田委員】 物流コストを下げるんだったら、拠点の整備もしなきゃいけないよね。

【太田委員】 もちろんそうですけど、それより、インターモーダルな部分とか、そういうのがちょっと欠けているような気がする。

【原田委員】 欠けているという言い方なの。何か今のだとネットワークだけやればいいみたいになんか聞こえる。

【太田委員】 いや、そういうことを言っているんじゃない。

【原田委員】 そうですか。

【福岡部会長】 黒田委員、突然ご指名して、何かご事情があっておくれられましたけど、何かありましたらどうぞ。

【黒田委員】 すみません、ちょっと会議が重なったものですから、前半は失礼させていただきました。

前回からの意見の続きで、きょうもそれが続いて、再整理の資料で議論されているというふうに理解しているんですが、基本的に我々、社会資本というのは、大きく分けると3つぐらいの分野に分かれると思いますね。それは、よく言われています生活基盤としての社会資本、それから産業基盤としての社会資本、国土保全としての社会資本、そういうことだと。その中で、国民の生活のレベルといいますか、あるいは日本を取り巻く国際環境の中で、それぞれの基盤が置かれている条件というのは、当然、環境とともに変わるわけですが、その中で今どこまで……。もうここは行けているじゃないかと、あるいは、ここ

は未来を見据えると、まだまだ量的に足りているようで、あるいは質的にこれはだめだと。先ほどの例で言いますと、コンテナ、港湾の数は足りているけど、競争的な質がまだ充実できていないと、そういった話がいろいろあると思うんですね。

その中で、今回の重点計画は、次期5年間を見据えて、あるいは10年間を見据えて、こういうことが国家としての最重要課題だと。あるいは、もう少し言葉を言い返せば、産業国際競争力という視点からは、こういうものとかこういう質が絶対必要だと。あるいは、日本の産業そのものを新しく育てていくためには、こういう社会資本が必要だと。具体的な例で言いますと、私は、環境関連産業というのが今後の日本のキーを握ると思っているんですが、じゃあ、それらの環境関連産業を、日本が国際的な対抗戦略として育てていくためには、社会インフラとしては何をバックアップしなきゃいけないのか。そういうことがおそらく今後の重点目標とか、そういうことにつながっていくと思うんですね。

したがって、今までの議論は、どちらかといえばボトムアップ的に議論して、そこから抽出していくというやり方だったんですが、一方では、もう少しトップダウン的な議論もしておいて、ドッキングさせればどうかなというふうに感じている次第です。きょうの議論とちょっとずれているかもしれませんが。

【福岡部会長】 いや、変重要な視点だと思いますので、その辺も、前からいろいろなところで、そういう議論も出ていなかったわけじゃないんですが、その辺が今回のこの中で、少し抜けているかなという感じがしますね。ありがとうございます。

廻委員は何かございますでしょうか。

【廻委員】 すみません。電車がとまってしまいまして、失礼しました。

まだうまくたどり着いていなくて申しわけないんですが、私、今聞いたところでは、先ほど家田先生がおっしゃった、大きくりの環境、少子高齢化、国際競争力というのを上に3つつけて、その下にこう……。3つぐらいのやっぱり大きくりなものがあつたほうが、これ、国土形成計画もそうだったと思うんですけども、はっきり目標、進むべき道がよく見えるような気がします。

この参考資料4-1を見ると結構顕著なんですけれども、よその国に比べて日本はたくさん書いてあって、何だかよくわからない。それで、他の国は割と絞られていて、ああ、こういうことをやるんだなというのはそれなりにわかりやすいんですが、何かいろいろ全部載ってまして、例えば「少子・高齢化に対応したバリアフリー化・子育て環境の整備によるユニバーサル社会の形成」なんていうのは、それなりに大事なんですけど、ここに載

せるような……。少子高齢化対策というのは、バリアフリーというような問題ではなくて、もう少し大きい問題ではないかというような感じで、ここに入れていくときに、ここにどのように入るのかと。例えば計画の目標を日本でいえばですね。そうすると、私は、先ほどの3本立ての、すごく簡単に言っちゃえば、環境と少子高齢化と国際競争力というのが、この計画の目標のところには大きくは入ってくるのではないかなと。さっき言いました活力……。その対象分野というのも、また日本も多いんですけど、もう少し絞られてくるのかなと。

もちろん日々やらなきゃならないことはあるんですが、こういった大きな目標を掲げる際は、ここに入るぐらいのことをまずみんなの頭で同じ考えを持って、その後いろいろ出てくるのではないかなと、そういう気がします。すみません。

【福岡部会長】 ありがとうございました。

 たくさんきょうは……。

【家田委員】 もう1点だけいいですか。

【福岡部会長】 はい、どうぞ。

【家田委員】 1番の議題か2番の議題か、どっちにも共通しているんですけど、こういう視点というのはやっぱりちょっと欠けているんじゃないかなという意味で言うんですけど、ある、高校生に大学の情報を、パンフレットをつくったりいろんな大学の情報をやる、そういう会社があるんですよ。それが、毎年何万人だかの高校生を相手にアンケート調査みたいなのをやっています、関心のあるキーワードを出しているんですよ。

それで、私たち工学系、特に国土とか都市とか社会資本とか道路とか鉄道とか、そういう要するに国土交通省的なキーワードって、100位以内に1つも入っていないんですね。300位くらいになると、何かちょろちょろと出てくるくらいなんですよ。もっと関心があるのは、漫画とか、何かもうちょっとわくわく……。彼らが好きなものが出てくるんですね。そういう中でも、比較的に出てくるのは、情報技術みたいなものが上位に出てきたり、それから宇宙開発とか、そういうのが出てきたり、要するにわくわくするじゃないですか、そういう世界。

国土交通省で社会資本というと、あたかも技術的にはもう飽和していて、何か高速道路というのはあんなものであって、それがさっき太田先生は概成したというけど、要するに大体できちゃったと。もうこれから後500年か1,000年ぐらい同じものを使っていきゃいいんだみたいな感じがあったら、僕はちょっと違うと思っています。社会資本も

いろんな技術も常に進化していると。きのうの社会資本でこんなクオリティーかなと思っていたのが、あと10年、20年たつと古臭い、もっと新しいこともできる、性能のいいものになっていなきゃいけない。そういう進化するものだという印象を、やっぱり社会資本そのものについてもお持ちいただきたい、技術について。

そういうふうにと考えると、例えばこれは社会資本と皆さん思わないでしょうけど、中型国産ジェット、いろんな技術を駆使して、国際的に何とか競争に勝てるようにとやっていますよね。その開発は国土交通省も支援してきた。これは多分、地上にくっついていないから、あまり社会資本という印象はないでしょうけど、社会資本を使っているクラフトですよ。それじゃあ、超電導伝導リニアはどうか。これは地上施設の技術と車上とすべての情報技術が全部コンバインした鉄道ですよ。これは明らかに新しいタイプの社会資本ですよ。ただ、公共投資じゃありませんから、ここに出てくるものじゃないんだけど、国民はわくわくしますよね。

つまり、ここに挙げられたような例題というのが、みんな今こういう問題があるでしょう、もっとこういうふうにしなきゃいけないじゃないですか。私自身もそれは必要だと思いますよ。例えば少子化、高齢化、人口減少の中で、今こんなことをやらなきゃ大変なことになるよという意味での問題設定はいいんだけど、もう一方で、そういう中だからこそ、わくわくするものを目標に入れておかないと、長い目で見ると、社会資本というのは沈滞産業になってしまおうんです。

これが適切かわかりませんが、道路の分野でいえば、ITSの開発というのはヨーロッパとアメリカと日本と、その3つの拠点の1つを日本も担ってきたわけで、少なくともカーナビとETCについては、少なくともカーナビでは世界一ですよ。そのくらいまで行けているわけですよ。したがって、もう隣に乗っている女房と、地図見た、見ないでけんかすることは日本人はなくなっていますよね。そういうような——今のは冗談ですけど——何か国交省がやってきたようなものの中でも、いろんな技術で次の先端、トップランナーを走るようなものというのは、うんと大きなお金なのかどうかは、ちょっと私は何とも言えないんですが、項目出しとしては、やっぱり国民に、夢をと言うと空想みたいに聞こえちゃうけど、楽しさを与えるようなものもお考えいただきたいなと思っていますところでありませう。

以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。またその辺もいろいろなご意見をいただき

ながら、ぜひ検討させていただくということだけ、今、申し上げておきたいと思います。
ありがとうございます。

はい、どうぞ、岡島委員。

【岡島委員】 すみません。きょうは整備重点計画だから、基本的に最終アウトプットは具体的なものですよね。

【福岡部会長】 具体的というのは……。骨格をつくる。

【岡島委員】 どういうことをやるのかということですね、最終。そして、それに対する、どうあるべきかという議論は、繰り返すようですけど、国土形成計画をつくるときにもずっとやってきたわけですね。ある程度わかっているというか、方向性は出ていると思うので、そういう意味で、具体的、国の役割、地方の役割、区別するのは当たり前の話で、もうそのことはずっと前から言われているわけですし、それから、各省庁、各局、全部自分がやっていることは大事だと言っているわけですから、これは一般的な形で言えば、優劣つけがたいですね。国土交通省が今までやってきた仕事を、これだけたくさんの職員の方がいらっしゃるわけですから、その中で、ある程度仕分けはつくと思うんですよね。

そして、それを今言ったように、みんなが大切だと言うから、なかなか順番がつけられない。すると、順番をつける作業じゃないんでしょうかね。ここでは意見を申し上げて、そして、最終的にはその順番をつける作業だと思うんです。その順番をつける作業の一番大きいところが、この真ん中に書いてある政府の方針ですね。政府の方針が決まらなけりゃ何もできないわけですけども、政府の方針が、こっち側にたくさんお金を使うんだとなれば、それに従うわけですね。

そういう大きな枠の中で具体的なものを出せば、私はそれでいいと思うんですけれども、ですから、この②の1、2、3というようなものは、それを大きくくくると、イメージとしてこういう方向性であるということがここに出ていると思うんですけれども、最終的には具体的なものになるということで、私はいんじゃないかと思います。

そして、資料2-1の、こちらの2が絵になっているわけなんだと思うんですけれども、既存ストックと維持管理のところ、わかりにくいところがあるかもしれないですね。同じじゃないかみたいに思えるような、これだけでは。この言葉じりだけでいきますと。これはもうちょっと丁寧にすれば、もうちょっとわかりやすくなる。

最終的に申し上げたいのは、国民は、サラリーマン層も含めて、きちんとした裏づけのあるというか、こういうことでこうなんだと言え、わからないわけじゃないですよ。自分の

うちの周りのことだけが大事だという人もいるかもしれないし、天下国家をこういうふう
に考えて、この上だからここに税金を使うんだと、説明がちゃんとつけば、大体わかるは
ずですよ。ここではその説明のつけ方の問題だと思うんですけども、ですから、ぜひ
今までの議論も無駄にならないように、絞っていきたいと思っております。

以上です。

【福岡部会長】 ありがとうございます。

大体皆さんからご意見をいただいたということによろしいでしょうか。ありがとうござ
います。

大体予定の時間と。きょうは、副大臣、政務官からもご意見をいただきました。大変活
発な議論をいただいて、ありがとうございます。そろそろ予定の時間となっておりますの
で、本日の議論はこのあたりで終了したいと思います。

本日皆さんからいただいたご意見を踏まえて、資料1の3つの柱に沿って、新たな計画
の具体のイメージをさらに肉づけしていく作業を、事務局に指示したいと思います。特に
社会資本整備の目指す姿については、具体的なご意見をいただきましたので、次回に向け
て、国土交通省の社会資本整備が関係する分野をカバーするように取りまとめていき
たいと思います。そして、大臣のあいさつの中でありましたように、次回に向けて計画の取
りまとめの方向性を示すものとして、骨子案をお示しするよう作業を行っていきたく
思います。

本日の議事は以上ですので、これをもちまして社会資本整備重点計画見直しに係る第4
回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、よろしく申し上げます。

【中田政策企画官】 ありがとうございます。

次回の計画部会につきましては、12月中下旬に開催を予定してございまして、既に先
生方のご予定お伺いを始めている段階かと思いますが、改めまして、事務局のほうから
ご連絡させていただきたいと思っております。

また、本日の計画部会の議事概要につきましては、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。議事の詳細の内容につきましては、後日、各委員の先
生方に議事録をお送りさせていただきますので、ご了解をいただいた上で公開する予定で
ございます。

本日は、委員の皆様方には、ご多様中にもかかわらずご出席賜りまして、まことにあり

ありがとうございました。

— 了 —