

**第39回社会資本整備審議会計画部会及び  
第37回交通政策審議会交通体系分科会計画部会**

平成27年11月20日

【村上社会資本整備戦略推進官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第39回社会資本整備審議会計画部会及び第37回交通政策審議会交通体系分科会計画部会の合同会議を開催いたします。

委員の皆様方は大変お忙しいところ、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます総合政策局参事官付の村上でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、総員27名中、14名の委員に御参加いただいております。社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通政策審議会令第8条第3項による定足数を満たしていることを御報告させていただきます。

また、議事の公開につきまして、本日の会議は、社会資本整備審議会運営規則及び交通政策審議会運営規則第7条に基づき、報道関係者の方々に傍聴いただいております。あらかじめ御了承いただきますよう、お願いいたします。

それでは、まず、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は、配付資料一覧に列挙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、事務局までお知らせください。

よろしければ、これ以降の進行は金本部会長にお願いしたいと存じます。

なお、これより先はカメラの撮影を御遠慮いただきますので、報道の皆様は御協力をお願いいたします。

それでは、金本部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【金本部会長】 それでは早速でございますが、議事に入らせていただきます。

本日の議事は、社会資本整備重点計画についての報告と、それから社会資本整備重点計画のフォローアップについて、それから計画部会の進め方についてと、この3つとなっております。社会資本整備重点計画につきましては、前回のこの部会におきまして、部会長である私に御一任いただきまして、事務局と所要の修正を行った上で、9月18日に閣議決定をしていただきました。

まず、この計画についての報告と、それからフォローアップについて、事務局から説明をいただきたいと思います。よろしくお願いたします。

【小林参事官】 まず、冒頭、部会長から御紹介いただきましたように、おかげさまをもちまして、第4次社会資本整備重点計画が9月18日に無事、閣議決定をしております。皆様方の御協力に心より感謝を申し上げます。

9月1日に、前回の部会で最終の御審議をいただきましてから、閣議決定に至るまでに変更した点について御紹介したものが、資料1-1でございますので、御覧いただきたいと思ひます。

ここに、主な変更点ということで、いわゆるてにをは、に係る部分については御紹介しておりませんが、上のところから、被災地の復興加速、それから地方への流れをつくるということ。あるいは表題についての表現の適正化という御指摘をいただきましたことを踏まえての修正。それから4つ目といたしまして、安定的・持続的な公共投資の見通しの必要性ということで、持続的な経済成長を支えるよう、社会資本のストック効果を重視しながら、経済規模に見合う公共投資を安定的・持続的に確保することが求められるというように修正をしているところでございます。そのほか、LED照明などの導入ということで、環境に配慮した官公庁施設の建物の整備、あるいは企業の地方への移転、観光にも資する地域公共交通の充実。ここは二次交通というふうな言葉を使っていたのですが、わかりにくいということも踏まえ、修正をさせていただいております。

そのほか、参考資料である旨の明記ということで整理いたしましたこととあわせて、専門用語につきましても、タイムライン、ハンプについての説明を追記させていただいたところでございます。

以上のような修正を施しまして、最終のものとして第4次の重点計画が決定されていることを御報告申し上げます。

次に、資料2-1について、説明をさせていただきます。

まず、この計画部会で社会資本整備の重点計画のフォローアップをしていただきたいと思っておりますので、その関係についての御説明をさせていただきます。

資料2-1の1ページでございます。社会資本整備重点計画のフォローアップについての方針を案として、お示ししております。私どもの政策評価につきましては、2年に1回の実施ということになってございまして、これは第四次の重点計画の37のKPIについても、政策評価をして参るものでございます。今回は平成28年度末の実績を評価するこ

とになっておりまして、公表は29年の夏頃になっております。また、2年に1回ということで政策評価をするわけでありますが、その間の年につきましてはKPIの指標の実績値、数字を把握するということになってございます。政策評価と実績値の把握の違いということでございますが、政策評価につきましては、目標値の達成の見込みがあるかとか、達成の見込みがなかなか難しいのではないかというふうな評価と、達成の見込みがなかなか難しいという場合には、こういった要因があるのか。それから、こういった改善策があるのかということまで、議論をするというものでございます。実績値の把握については、文字どおり客観的な数値での把握にとどまっているという違いがございます。その隔年の評価、それから毎年の実績値の把握がでございます。これが、いずれも夏頃の概算要求の時点の近くで公表するということになってございますので、その公表結果を踏まえまして、毎年秋頃にこの部会を開催いただいて、重点計画のフォローアップを行っていただきたいと考えております。

また、毎年のフォローアップにつきまして、事前に説明した委員の方々から、現地調査を実施した方が、実りあるフォローアップができるのかというふうな御指摘もいただきましたので、私どもとしましては、これまでやってきませんでしたけれども、今回の計画のフォローアップから、部会の委員何人かにお願いして、現地調査を実施していただきたいと思っております。

特に目標の達成が思わしくないというような分野のものについて、その分野を担当する職員、あるいはその中でもプロジェクトがございましたら、そのプロジェクトを取り上げてごらんいただいて、いろいろと調査した結果を委員のほうから、この部会で御報告いただくということも考えております。

3つ目の矢印にありますように、フォローアップについても、今申し上げましたように、数値のフォローアップだけではなくて、目標の達成が思わしくないものについては、原因分析、課題の抽出を行って、さらに改善の方策まで議論いただくことを今考えております。

また、4つ目の矢印は、計画全体の話になってまいりますが、社会資本整備重点計画、今回の計画は随分と時間をかけさせていただいて、皆様方から活発な御意見をいただいた上で、整理をさせていただきました。ただ、そうはいつでも、改善すべき点もあるのではないかと考えておりますので、改善すべき点があれば、それを整理いたして、今後の計画のあり方ということで検討を進めてまいりたいと考えています。それがフォローアップの進め方でございます。

次に、2ページに移らせていただきます。2ページは、フォローアップの一環というふうに私どもは考えておりますが、もう少しストック効果について深掘りした議論をこの場でお願いしたいと思っております。

丸の1つ目に書いてございますように、社会資本整備重点計画に基づいた社会資本整備を進めていく上で、これからのストック効果の最大化ということで、取組を進めてまいりますけれども、カテゴリーを整理するというのが、1つは私ども関係者、それから国民の皆様方のストック効果に対する理解を深めていただけるということにつながっていくと思っております。

また、次の項目にございますけれども、ストック効果の把握、評価についての手法の検討をお願いしたいと思っておりますが、その基礎資料になると認識しております。

2つ目の丸に移らせていただきます。この計画部会、それから別の場でも、ストック効果の定量化に向けて努力をするべきという御指摘をいただいております。私どもといたしましても、社会資本整備重点計画において、ストック効果について継続的に把握、公表して、見える化の取組を推進するということを記述しておりますので、ストック効果の評価・把握の手法の検討、整理については、ストック効果の見える化に有意義であると認識しております。

以上のことから、2つの点で検討を進めていただきたいと考えております。1つ目が、ストック効果を最大化するための事業・施策について、具体の事業を踏まえたカテゴリーの整理ということでございます。このカテゴリーにつきましては後ほど、資料2-2で御説明させていただきます。2つ目として、ストック効果の総合化。これは、例えば道路ができますと、道路の近くのエリアであれば、工場の立地などのストック効果が認められると思っておりますけれども、工場の立地が、例えば他の地域からのリプレースメントだったりする場合がございます。もう少しエリアを広げてみたときに、そのストック効果がどういうふうに発現しているかということも、あろうかと思っております。そういったエリアの広がりも含めたストック効果の把握ということを一つ考えたいと思っております。

それからプロジェクトにつきまして、これまで、完成したプロジェクトのストック効果について、いろいろとPRしてまいりました。今回、資料2-2でも用意しておりますけれども、今後、事業中のプロジェクトについてのこれからの期待されるストック効果のPRにも努めてまいりたいと思っております。そういった事業中のものも含めたさまざまなプロジェクトのストック効果について、客観的・定量的な把握・評価手法について、御

検討をいただきたいと思います。

かなり高度な手法もあろうかと思いますが、簡便な手法、例えば工場が何件立地した。倉庫が何件立地したという表象的な事象を捉えた評価の手法もあると思います。そういったものも含めて、幅広く検討をお願いしたいと考えております。

なお、以上が今回の説明事項でございますが、3ページの資料につきましては、社会資本の効果について、フロー効果とストック効果の分類したものを用意させていただいております。これは、これまでも御説明している資料でございますので、省略させていただきます。

それから4ページ目でございますが、社会資本整備重点計画の抜粋を掲げさせていただいております。これについても、説明は省略させていただきたいと思います。

続きまして、カテゴリーの説明に移らせていただきます。資料2-2を御覧いただきたいと思います。資料2-2でカテゴリーを御紹介しておりますけれども、今回は大きく7つのカテゴリーについて御紹介させていただきたいと思います。そのうち上の5つが、新規のプロジェクトについてのカテゴリー分けでございます。下の2つ、「集約・再編」「賢く使う」は、既存ストックについてのカテゴリーでございます。

新規のプロジェクトにつきましては、今、事業が進捗しているものを集めて御紹介させていただいております。なお、安全・安心の事業につきましてはリスクを、あるところからゼロにするというのが、本来のストック効果でございますけれども、さらにプラスになるというところを捉えさせていただいておりますので、若干ここだけ、ほかの事業よりはハードルが高い設定になっているというふうに私どもは認識しております。

それでは、資料具体について説明をさせていただきます。

まず生産拡大ということで、社会資本整備の重点計画の内訳でいきますと、成長インフラに分類される部分についてのカテゴリーについて、御説明をさせていただきます。3つのカテゴリーを今回、紹介させていただきますが、1つは、もう少しで完成しますということで、あともう少しやると、これまでの投資効果全体が花開くという事業を掲げさせていただいております。後ほど具体例を申し上げます。

2つ目が事業間連携、これは私ども行政間の異なる分野の連携ということでございまして、道路と港湾、鉄道と都市開発事業といったものを今回、御紹介させていただきます。

3つ目のカテゴリーが、民間の投資計画と連動して、これはインフラの整備と民間の投資計画の前後の関係は問いませんが、何らかの連動があるということで、大きな経済効果

が発揮される事業ということを考えております。

次に、生活の質の向上。これは重点計画で申し上げますと、生活インフラに当たる部分でございますが、そのこのカテゴリーとして、医療、消防など緊急時に大きな効果が発現し得る事業ということで、カテゴリーを今回、紹介させていただきます。

なお、実例につきましては後ほど申し上げますが、ちょっとこれに当たらないのですが、少しおもしろいと思われた事例を1つ加えて、御紹介させていただきます。

それから、安全・安心、これは重点計画での安心インフラに係るものですが、このカテゴリーにつきましては、著しい自然災害リスクの低減効果をもたらして、これにより企業立地等が広い範囲が見込まれるものということで、御紹介させていただきます。

さらに、既存のストックにつきましては集約・再編ということで、人口減少あるいはコンパクトシティ化の取り組みに対応した集約・再編の例を御紹介させていただきます。

それから「賢く使う」、これは既存の施設を再有効利用するというので、取り組みをしているところでございますが、これについての例も掲げさせていただきたいと思っております。

それでは2ページ以降、具体例を紹介させていただきます。ごく簡単に事例について触れたいと思っております。

まず、2ページから4ページ目の3つのプロジェクトについては、事業完了が目前というプロジェクトでございます。2ページ目ですが、函館新幹線の例を掲げさせていただいております。来年3月26日開業予定でございますが、その整備をしている周辺での民間投資が活発化されているということでもあります。下の地図も御覧いただけるとありがたいのですが、特に旅館・ホテルなどの観光関連の投資が活発化しているという現状がございます。

次に、3ページに移らせていただきます。3ページは、圏央道の例を挙げさせていただいております。先月末に桶川北本―白岡菖蒲間が開通いたしまして、東北道まで東名から全通しております。今後また、さらに整備してまいります、来年度中に成田まで概成する予定で、今、整備が進められているところでございます。このところでは、右にございますが、製品出荷額の上昇とか新規工場立地面積がかなり増えているということでございますけれども、沿線に工場や物流施設の立地が進んでいるという状況がございます。

それから4ページでございます。熊本駅周辺のプロジェクトの紹介でございます。これ、連続立体交差事業、熊本駅の周辺で行われておりますけれども、これが平成30年度までの予定で今、順次、事業が進められております。それと並行いたしまして、再開発事業や

土地区画整理事業がこの周辺で進められておりまして、ここでは昼間人口、夜間人口とも、このあたりで増えているというふうなことがございますが、今後さらに整備が進めば、さらなるストック効果の増大が見込まれるということを紹介しております。

次に、5ページ以降に移らせていただきます。5ページから7ページまでが事業間連携ということで整理しております。

まず5ページ目でございますが、これは北関東自動車道、東水戸道路と茨城港の連携ということで、御紹介させていただきます。このプロジェクトの連携によりまして、北関東自動車道を通りまして、内陸のほうから、茨城港を使って貨物を輸出するという動きが、そこに書いてございますように、自動車関係の輸出ということで紹介しておりますが、そういうルートが確立してきているということがございます。

それから、北関東3県の工場立地につきましても、下のグラフにございますように、全国平均と比べると、かなり高い数値になっているということが見てとれるかと思えます。

6ページでございます。同じく道路と港湾の連携でございますけれども、これは鳥取県の境港、それから中国横断自動車道、山陰道の連携ということで、御紹介しております。境港、既存の物流ターミナルを活用いたしまして、大型のクルーズ船の寄港を受け入れてございます。そこから上陸された方が、日帰りで現地ツアーをされるわけでありまして、高速道路の整備の進展に伴いまして、日帰り圏が非常に拡大していておりますということで、鳥取の中部、東部まで視野に入れたツアーが今、商品として売り出されているというものでございます。

あと西部、あるいは島根県の内部から広島側に向かっても、かなり相互の観光客の行き来があるということで、効果があるという整理をしているところでございます。

次に7ページでございます。これは福岡市の例でございますけれども、連続立体事業と土地区画整理事業、あるいは街路事業を組み合わせたということで、ここも渋滞解消のピークが、かなりなくなっているというふうなこととか、定住人口などの増加が期待されるということをお紹介させていただいております。

次に8ページに移らせていただきます。8ページから3例、民間投資との連動についての資料を御紹介しております。8ページは東海環状の例でございますが、東海環状、今、東半分が供用しているところでございまして、これから西半分が段階的に供用開始されていくというものでございます。東半分につきましては今、企業の立地がかなり進んできているということが、見てとれると思えます。それから東回りの開通ということで、少し産

業構造も変わっているということが右側のほうにございますけれども、右側の下のグラフを見ていただくと、これは岐阜県の伝統産業の刃物に従事する方の全産業の従事者の割合、シェアということで示しておりますが、それが徐々に下がってきておりますが、輸送機器のほうは徐々にシェアを伸ばしてきているということで、少し産業構造の変化も見てとれるということがございます。西半分につきましても、徐々に立地が進んできておりまして、今後、整備が進めば、さらに企業の立地が見込まれるということで、紹介させていただきます。

9ページでございます。これは東京大手町の再開発のプロジェクトを掲げさせていただいております。いわゆる連鎖型の再開発を今、しているところでございますけれども、もともとの最初の種地に当たるところは、UR都市再生機構が中心になって取得いたしまして、そこで1回目の再開発をして移っていただいたその跡地に2つ目の再開発をしていくというふうなことで、連鎖型の再開発をしておりまして、2次再開発以降、民間のプロジェクトが誘発されているという例を掲げさせていただいております。これによって、大手町の国際競争力の拠点としての魅力を高めるということが、効果として期待されているということがございます。

次に10ページでございます。神戸港の例を掲げさせていただいております。神戸港の国際コンテナターミナルの整備を今、しているところでございますけれども、その整備に伴って、さまざまな工場が立地しているというのが左でございます。

さらに今後、立地する予定のものが右側にございまして、ニトリの物流センターをはじめとして複数の物流センター、倉庫が、これから立地していくということが把握されているということで、御紹介させていただいております。

11ページから、3つの例が、医療、消防などの緊急時に大きな効果が発現し得るということで、生活インフラの例を掲げさせていただいております。11ページ、東九州自動車道でございますが、今年の3月に大分から宮崎までの間が全線開通ということでございまして、それによりまして、延岡市に大分、宮崎両市から移動する時間が、片道30分ほど短縮されてございます。これまで延岡市の病院では、診療科が閉鎖しているところが幾つかあったのでございますが、大分大学、宮崎大学からの医師の派遣というのがスムーズになりまして、診療科の再開につながっているという例でございます。

それから12ページでございます。これは北海道の例でございます。横断自動車道、道東道の例を掲げてございます。帯広と釧路の間の例を掲げておりますけれども、帯広から

釧路側に向かって道東道が、だんだんと整備されてまいりました。これによりまして、釧路駅前、既にデパートは閉鎖されているんですけども、釧路の方々が帯広に買い物に行きやすくなったというふうな例を掲げさせていただいております。今後、整備が進んでまいりますと、帯広と釧路のそれぞれの医療施設がございますが、この医療施設の選択肢が拡大するということと、高次の医療施設に対しての医療圏の拡大が見込まれるということで、御紹介させていただいております。

それから13ページでございます。これ、あえて、医療、消防とは分野が違うというところですが、少しこういったものもあるということで、御紹介させていただきたいと思えます。中国地方の高速道路のネットワークが、かなり整備されてまいりまして、広島を起点とする高速バスのネットワークも、左にありますように増便されております。中国地方の内外のバスの便数の増加と、中国地方の中でのバスの便数の割合の比較が、右上のグラフの中に字で書いてありますけれども、中国地方内外のバスの便の増加というのは大体、4.7倍ぐらいなんですけれども、中国地方の中でのバスの便の増加が7.1倍ぐらいということで、内々交通のほうを上回っている状況でございます。このバスの便の充実によりまして、これまで広島市内の高校に通うのに下宿しなければいけなかった地域から、今、バス通学ができるという地域が広がっているということでございまして、かなりバス通学を志向される方も増えてきているということでございます。

5のところ、14ページ、災害の関係でございます。熊本県の加勢川の例を掲げさせていただいております。堤防の整備は終わっておりますが、河道の掘削を今、行っておりまして、今後さらに施設を設置するよう、町長みずからトップセールスに歩いていってという例を掲げさせていただいております。

それから15ページ、三重県の津市の松阪港の海岸の関係でございます。海岸の堤防が整備されておりますので、海岸に近いところでも病院とか工場といったものが立地してきているという例を掲げさせていただいております。

16ページ以降、集約・再編の例でございます。新宮市の例が16ページでございます。2つの保育所の統合をいたしまして、1つの保育所を小学校の跡地に移したというものでございます。これ、私どもの交付金事業で御支援申し上げたということで、御紹介させていただきます。

それから17ページでございますが、都城市の例、閉店した商業施設を活用いたしまして、公的な機能をそこに集約しているということでございまして、これで、コンパクトシ

ティの拠点となるべきところを新たな施設をつくるのではなくて、既存のものを使って形成しているという例を掲げさせていただいております。

それから18ページ以降、賢く使うということで掲げさせていただいております。18ページはE T C 2.0を活用したということでございます。左側は、高速道路の料金体系の見直しとあわせて、E T C 2.0で双方向の情報交換を活用して、交通を都心経由から環状道路のほうに転換するという狙いを示しています。右側は、トラックのドライバーが渋滞情報を把握しながら、効率的なルートを選択できるという絵を示させていただいております。

19ページでございますが、鉄道のコンテナの関係の紹介でございます。最近、背の高いコンテナが普及しておりますけれども、このコンテナを既存の台車で運びますと、鉄道のトンネルの規格による制限がかかってしまいます。そこで、従来のコンテナよりも30センチほど低いコンテナを今、開発しているところでございまして、この台車を使えば、背の高いコンテナも、つけかえることなく、今のトンネルで活用できるということでございます。

20ページでございます。オリンピック・パラリンピックを水上でつなぐということでございますが、防災船着場の活用で、水上に船を浮かべて水上交通として活用している例を御紹介させていただいております。

それから21ページでございますが、八代港の大型クルーズ船の寄港の紹介をさせていただきます。左側の上でございますように、係船柱の設置、あるいは防絨材の設置によりまして、大型船の寄港を実現しているというものでございます。

最後でございますが、成田空港の空港処理能力の増加ということで、約4万回の増加を今、考えておりますけれども、新たな滑走路をつくるのではなくて、高速離脱誘導路というものです。滑走路から、移動してもらうときの施設をつくるということと、管制の見直しということで、4万回の拡大を今、志向しているところでございます。

以上、説明でございます。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

それでは、ここでひとまず意見交換に入らせていただきたいと思います。ただいま御説明ありました社会資本整備重点計画のフォローアップと、それからストック効果の最大化について、御議論をいただければと思います。計画部会の今後の進め方につきましては、この後、また別に時間をとって、意見交換させていただきたいと思います。

それでは、御意見のございます方は挙手あるいは名札を立てていただき、御発言していただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

では、家田委員からお願いいたします。

【家田委員】 どうもありがとうございます。簡単に。大変重要なことをお進めになって、ぜひ積極的にやっていただきたいと思います。

資料2-2のストック効果の最大化というところに関連して申し上げますと、ここにあまり書いていないような気もするのは、1つは、制度的な制約がチョーキングファクターになって、効果がもう一つになっているとか、事業が適切なものになりにくいなんて面のところのチェックが、あってもいいのではないかと思うんです。例えばRORO船あるいはフェリーで国際的に運ぶという場合に、シャーシが合わないと。韓国と日本は今、それをやりつつあるとおっしゃっているわけなんだけれども、それは大変に結構なことで、それによって、効率化は圧倒的に増えるし、港の整備効果も高まるし、こういう制度を工夫することによって、もちろん、そこには安全装置やなんか要りますけれども、効果を上げる。こういうのを、今、申し上げたのは国際的な事例ですけれども、国内的にもいろいろあるはずで。ささいな例を言うと、例えば地方部の鉄道の改札口は、はっきり言えば要らない。最初から要らない方式にしてもいいんだけど、切符を買って不正な乗車したときの罰金の制度が、2倍までというルールになっているがゆえに、どうしても改札の制度に依存しやすくなる。ヨーロッパは10倍とか20倍とか取りますから、抜き打ちの検札によって、それが抑止効果になる。というような制度に着目して、インフラ投資が効果を上げるというところを各部局でチェックされてはいかがかと、これが1点です。

もう一つは、地理的な広域的な視点に立って調整すると、もっと良いことが起こるということをチェックいただきたい。典型的な事例は、東北の震災で各市町村の責任で復興が行われていて、津波復興拠点なんていうのは個々に20数カ所をつくりつつあるんですけども、あれも横つなぎで見ていただくと、例えばうちは商業施設でいくから、おたくは学校でやってねとか、じゃ、あなたのところは病院でやってくださいねというような広域調整で、最後の集約とか再編、こういうと何か、あるものを集約するように見えますけれども、新しくつくるものも効果を広げて使うことができると思います。

以上、2点を申し上げました。

最後にもう1個だけコメントを言うと、ここで言っているところのストック効果というのは、インフラ投資の本来効果であると思います。ここで言っているところのフロー効果

というのは、つくっている途中の効果であります。ところが、フローという言葉とストックという言葉は別の意味もあって、流れているようなものがフローであって、お金の流れとか人の流れとか。それが今度は工場として立地するとストックだみたいな用語も使うことがあるので、そこがどうも混乱して理解されている面が懸念される。もちろん、ここにいる方は御存じであるんだけど、国民に伝わるときに、そのこのところの勘違いがないようお願いしたいなと思います。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。全てごもっともな御意見でございますが、何かありますか。

【小林参事官】 ありがとうございます。3点御指摘をいただきました。

制度的制約を見直すことによって効果があるというお話をいただきました。これまた、今日いただいた御指摘を踏まえて検討したいと思います。

それから、広域的な視点に立って調整するというところで、今あるものではなくて、これからのものについても、集約・再編に近いような考え方のものであるのではないかということでございますが、これもすみません、今日はそういう視点がございましたので、いい例があるかも含めて、また各局と相談したいと思います。

それからフローとストックについての意味の受けとめ方の違いがあるということでございますが、これは私どもとしても注意をして、ストック効果のPRに努めたいと思います。

以上でございます。

【金本部長】 それでは次、磯部委員、お願いいたします。

【磯部委員】 今日の資料2-2でまとめていただいたものを私なりに思うと、社会資本というのは、通常は大規模なものが多くて、その大規模なものは当然、直接的な目的とか効果というのは狙ってやるわけですけども、それ以外にもいろんな意味で派生するような効果が出てきて、それを今、まとめておくことは非常に重要だろうというのは、私はそのとおりだと思ひまして、良いことだと思います。

今日、御紹介いただいたもの以外にも、たくさん考えられることはあると思ひまして、例えば交通でいうと、交通手段が二重になることによって、何か災害が起こったときにも、別のルートでどこかに行けるとかそういう、利用者の観点からすると、ものすごく安心感が高くなったりするということも、こういう仲間に入るのではないかなという気がしますし、また、これは解釈によって微妙かもしれませんが、高潮が高い海岸とい

うのは、もともと海岸堤防を結構高くつくってありまして、今になって、津波のためにレベル1の整備をしようとしたときに、非常に簡単にやることができるとか、あるいは現状でもかなり効果を発揮しているとか。3.11の前は、あまり津波では海岸堤防は設計条件にしてこなかったということがありますので、それも、ある意味では今までずっとやってきたことが役に立つという意味では、ストック効果かなというふうにも思います。そんなことを考え始めたら、おそらく無数に出てくるような気がしますので、この際、思いつくり挙げておくというのは、非常に良いことではないかと思えます。

その上で、家田先生の御意見のストック効果とフロー効果ですけれども、今度は逆に、資料2-2だけを見ると、例えば最初の例にしても、北海道の新幹線でホテルが増えますというんですけれども、反対に考えると、ホテルを増やすために新幹線を引くんですかと一般の人が思うと、これはあまりにも矮小化された目的に見られてしまって。つまり、このまとめというのは、社会資本整備の本来の直接的な目的というのが、ばさっと抜けたような格好になっているので、それは誤解されないようにしておかないと、まずいと思えます。

特に資料2-1の3ページ目に、社会資本の効果というのが、もう図示されていて、それはフロー効果とストック効果ですと書いてあって、そのストック効果が今日、見せていただいたような事例でありますと言われてしまうと、本来、鉄道を敷いたり、道路を引いたりして、交通が盛んになるというか、短時間に物や人をたくさん運べるようになるとか、あるいは堤防をつくって、河川の氾濫を防ぐことができるとか高潮を防ぐとか本来の目的というのは、では、どこに入っているんだろうかというのが、ちょっと明確でないので、相当そこは注意して、もう明確に、直接的な目的については議論済みなので、これこれこういうものは、ここからは外れていますという言い方をしておかないと、小さな目的のために社会資本整備しているような印象を与えてしまうのではないかと思えますので、そこは注意していただきたいと思えます。

以上です。

**【金本部長】** どうもありがとうございます。では、事務局のほうからどうぞ。

**【小林参事官】** 御指摘、大変ありがとうございました。

まず、ここにあるプロジェクトだけではないでしょうというお話でございます。今回、実は各局からも、これ以外にもたくさんご提案をいただいたんですが、ここで御紹介する時間の関係もございまして、今日かなり限定させていただいたところでございます。

それから、リダンダンシーということも仲間に入ってくるのではないかというお話がございました。これ、そういった事例を探してみたいと思います。

次に、目的が矮小化されて伝わるのではないかというお話でございまして、確かに御指摘のとおりでございまして、本来の目的はどういうものかというような意味では、本来の目的というのはもうわかっているよねという人間が、つくった資料になっているところもございまして、確かにPRの資料としては、そこはきちっと整理しておく必要があるというふうに認識しております。

以上でございます。

【金本部長】 ありがとうございます。ストック効果は事業評価で費用対効果分析でやっているというのが私の認識で、そのプラスアルファをどうもやりたがっているという感じでありましてけれども、その位置付けをこれから整理していく必要があるかなと思います。

次は、住野委員、お願いいたします。

【住野委員】 時間もありませんので、簡潔にいきたいと思います。

カテゴリーの案については、人流、物流も含めて賛成をしていきたいと思っておりますけれども、一つだけ、フォローアップのところでも検討していくべき問題が、2点ぐらいあると思っております。1つは、先ほどありました北海道新幹線が来年3月26日に開通すると。確かに人流という観光等は便利になるんだろうと思っておりますが、一方で、今言われておりますようにモーダルシフトで貨物輸送、物流のことについて、トンネルが1本なわけでありまして、こういった形で物流が機能を発揮するかということ、今後のフォローアップの中で検討していかないと、なかなか回っていかないのではないかと考えています。いわゆる新青森一函館間に拠点を置いて、夜間、物流が増強するようなことも含めて、こういったこともフォローアップしたほうがいいのではないかと考えています。

2つ目は関連でありますけれども、40フィートのコンテナを今度は低床の貨車に海上コンテナを輸送すると。これまた線路というのは限られていますので、そのことによって、今度は国内貨物が、こういった形で機能が発揮できるかということもありますので、確かに物流の流れはよくなるんだろうと思っておりますけれども、そういった現在あるストックで効果を出しているところと、新たにこういったことを考えたときに、ほんとにスムーズな流れがつかれるかということも含めて、フォローアップの中で少し検討してくれればありがたいなと思います。

【金本部長】 幾つかの話がありますが、競合するものについてどうなるかというのは、視点を持っておく必要が当然あると思いますので。

【小林参事官】 そういう視点も踏まえてフォローアップしたいと思います。

【金本部長】 次は坂東委員、お願いいたします。

【坂東委員】 ありがとうございます。私も簡潔にお願いしたいと思います。

1つは、例えば大型クルーズ船が着工できるような港湾の整備というのが、幾つかあがっておりますけれども、例えば4,000人、5,000人の方が上陸されるときに例えば入国審査とかそういったようなこととあわせて整備しなければ、道路や港は整っているけれども、そこで行列で3時間、5時間待たされるのでは、幾ら高速道路で30分早く行けるようになったとしても、効果は少ないのではないかと思いますので、そういったようなことにも御配慮いただきたいと思います。

また、医療に関しましても、そういうふうにして休診していた診療所が再開するのは大変心強いことだろうと思いますけれども、本来ならば、一次診療、二次診療、三次診療の棲み分けと申しますか、全体の協力体制をつくっていくということのほうが、より大事ではないか。特に120分かかっていたのが90分だと、通勤できるというようなのは、それこそ、さっき矮小化というお話がありましたけれども、たまにそういう人が一人はいるかもしれないわねというようなことを効果として挙げられると、かえって計画全体に対する信頼性が阻害されるのではないかなというふうな気がいたしました。

以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。

何かございますでしょうか。

【小林参事官】 的確な御指摘をいただいて、ありがとうございます。入国審査の関係につきまして、仰るように、それで時間がかかると、クルーズ船受け入れの効果が発揮できないということもございますので、そのところは入国審査を所管する法務省とも、よく連携をとっていきたいと思います。

それから、医療の関係でございますけれども、医療の関係は私どもではなく、厚生労働省さんの分野になるんですけれども、医療構想の見直しも今年度、たしか始まっていると思いますし、そういった一次医療、二次医療、高次医療といった棲み分けというのものも、これからそれを踏まえて行われると思います。その見直しの方向性も踏まえて、おそらくストックというものが使われていくんだろうと思っております。ただ、おっしゃったよ

うに、1人、2人かかるようなものをストック効果として挙げるのかというお話について、よく精査してPRさせていただきたいと思います。

【金本部長】 それでは次、浅野委員、お願いいたします。

【浅野委員】 良い資料としてまとめていただいて、どうもありがとうございました。

1点、最近のインドネシアの高速鉄道の案件で、日本の最初の報道というのは、今までインドネシアの協力に対して、残念だったというたぐいの報道が多かったわけですが、円借款よりPPPみたいなスキームで、インドネシアが望んだということが背景にあって、それと日本の支援の方策が合わなかったということが、最近報道されつつあります。どういう資本が効果を発揮できたのかというのを、またまとめていただいて、徐々に民間資本が前面に立って、ストック効果を増加する方向に行くようなものを支援するような行政の時代になってくる可能性がありますので、どういう資本を使って効果を生んでいるのかということも含めて、分析を少し進めていただければと思いますので、よろしくお願いたします。

【金本部長】 どうもありがとうございました。今日は上村委員がいらっしゃらないので、代弁していただいたような感じもありますが、何かございますでしょうか。よろしいですか。

【小林参事官】 民間の資本を活用するというのは、私どもも重点計画の中で書かせていただいておりますので、そういった積極的活用を図る例ということで、どういうものがあるか、これはまた各局と相談して、整理をしたいと思います。

【金本部長】 次は勝間委員、お願いいたします。

【勝間委員】 この事例集、すばらしいと思います。こういった形でいろいろな事例を集めたり、皆さんに知らせることが一番、何のためにお金を使っているかということで、重要だと思いますので、ぜひ続けていただきたいと思います。

これ、質問なんですけれども、こういうようなニーズがあるというニーズ調査って、今どのように行っているのでしょうか。もう少し、例えば市民の方からニーズを積極的に集める仕組みがあれば、どこに一番お金を投資すれば、効果があるかというのは、わかりやすくなると思うんですけれども、その仕組みについて教えてください。

【金本部長】 お願いします。

【小林参事官】 社会資本整備を進めるに当たっては、私どもの直轄であれば、地方整備局が、その地域の公共団体の方々といろいろな意見交換をしながら進めているところでござ

います。また、経済界ともいろいろ定期的に御意見をいただきながら進めています。

そういったニーズを組み入れてはきているんですが、もう一つ進んで、マーケットインといえますか、実際に使っていただく方々の御意見、御要望をお聞きしながらやっていく取組が必要なのではないかとということで、今、取り組み始めてはいるんですけども、今後、それを更に進めていきたいと思っています。

【勝間委員】 実は全く同意見でして、いわゆる業界団体とか業者さんの意見はお聞きになると思うんですけども、一般市民の意見が集まりにくいと思っているんですよ。ですので、このような事例を公表する際に、一般市民がリクエストを出せるんだという認知の徹底が必要ですし、また、それをうまく集約する仕組みをつくっていただきたいというのがリクエストになります。よろしくをお願いします。

【金本部長】 どうもありがとうございます。単にリクエストを出せといても、なかなか良いものが出てこないというのが現実かと思います。民間のマーケティングのいろいろな手法などのアドバイスをいただきながらといったことでやらないと、いけないのかと思っていますが、今後の大きな検討課題だと思います。よろしくお願いいたします。

次、田中委員、お願いいたします。

【田中委員】 貴重な資料をありがとうございます。

このストック効果ということを見ると、これが更に多面的で幅広く拡大していくということが、期待されているところだと思うんですけども、小委員会等も含めて、これから議論されていくところかとは思いますが、今回、この資料の事例からも、多様な視座を見出すことができるということを感じました。各社会資本の事例から出てきた効果から、追加項目等をつくって共有していくというふうな形がとればいいのかということはこの資料を見て感じております。

あわせて、ただ今回、ここに書いていただいているストック効果の事例というのみ、わりとフロー効果に近いところでのストック効果のような感じを持っておりまして、つまり初期投資の話が多いということですので、例えば時間軸をここで連動して動く民間企業の大手のホテルとか物流企業ですと、3年、5年とか時間をとった中長期計画を立てていきますので、ここと一緒に本当の意味でのストック効果をともに出していこうというふうな姿勢と取組ということ動かしていくことが、期待されるのではないかと思います。

あと、あわせて中小企業とか、例えばですが、境港から1時間ぐらいで行けるところの市場が拡大するというところにおいては、こういう情報をぜひこの該当するマーケットの

方々にどんどんお伝えいただいて、そういうチャンスがあるので、考えてみませんかという  
ことで、現場を盛り上げていくというふうなことも期待されるかと思っております。

そのための方法論として、これまで社会資本整備のつくられるときには、いろいろなパ  
ブコメ等もとられると思うんですけれども、例えばですけれども、その後のパブコメみた  
いな感じの企画を取り入れて、露呈してきた課題とか新たな問題点とともに、思わぬ波及  
効果がこんなふうに出ているというふうな市場の声をどんどん集めていただいて、ストック  
効果というのを厳しく判断していくというところだけではなくて、みんなでつくってい  
こうと。その効果をさらに価値の高いものにしていこうというふうな動きがとれるような  
スタンスにさせていただくと、すごくいいのかなと思っております。

今回の事例の中にも、各効果が把握できるような視座というのが出されたと思っていま  
すが、これがまた資料に落とし込まれるときに、形骸化されたものとか画一的なものにな  
りがちなところもあるかと思しますので、あまり複雑にしてもよくありませんけれども、  
非常に多様で多面的であるというふうなことのメッセージが出せるとよいかと思ってい  
ますので、よろしくをお願いします。

**【金本部長】** ありがとうございます。事務局から何かございますか。

**【小林参事官】** 御指摘ありがとうございます。ストック効果について、企業のほうと  
の継続的な関係を保ちながら、ストック効果が高まるようにというお話をいただきました。

私どもも、特にユーザーの方々との継続的な対話というのが重要だと思っておりますの  
で、そういった取組を進めていきたいと思っております。

それから、山陰道を例で、中小企業の方々に境港1時間圏内というのが、もうここまで  
来ているんですよというPRをしたほうが良いという御指摘ですが、おっしゃるとおりで  
ございまして、そういうことをすることが、ストック効果を高める方策でもあると思いま  
すので、取り組んで参りたいと思っております。

あと、その後のパブコメという、すみません。これまで私、思いつかなかったんですが、  
これも確かに有意義なものだと思います。この導入についてはまた事業サイドと相談させ  
ていただきたいと思っております。

**【金本部長】** 貴重な御意見だと思います。つくった後、いかに有効に活用していただ  
けるかということについて、大きなインフラの担当者の方々に、どうも踏ん返っている  
面があるかなということで、そういう視座があるといいかなと思われました。どうもありが  
とうございました。

次、竹内委員、お願いいたします。

【竹内委員】 御説明ありがとうございました。

私、資料2-2の1ページ目のところですが。カテゴリー案で①②③が生産拡大という形で、くくられているんですけども、私が少し疑問に思う点があります。立地が進むということには2つのパターンがあると思います。1つは、実際に道路の上を貨物が通って、物流のコストが下がって、立地が増えるというパターンと、もう1つは、ただ道路ができることによって、お客さんがいっぱい来て、立地が増える、例えばホテルとか何かができるというようなパターンです。どちらかという、私、後者のほうは、生産拡大というよりも消費拡大という気がするんです。生産と消費という言葉がまざっていて、この生産拡大についての資料の中にも、お客さんが増えましたというデータがあったりします。それは消費の拡大だろうという気もするわけです。消費と生産は表裏一体ですから、なかなか区別しにくい鶏と卵の関係なんですけれども、生産拡大という言葉でくくっていいのかという点に、ちょっと疑問があります。ですから、そのあたりを少し、言葉の問題です。御検討いただければありがたいと思っています。

それからもうあと一点は、家田先生が仰ったことなんですけれども、ストック効果とフロー効果って、なかなかわかりにくいのではないかと思います。実際にはストックがあって、それによって毎年便益と費用が流れていく。これはフローなんですよね。そういうものが、ここではストック効果と呼ばれていて、私にとっては、わかりにくい表現です。交通経済学の昔の教科書ですと、よく前方連関効果、後方連関効果といったかな、そういう言葉でこれらを整理していたんですよね。それは古い言葉なんで、あえてそれを使う必要はないと思うんですけども、何かその辺は混乱を生じる可能性があるんで、そのあたり十分留意されて、この言葉を使うという点が大事なかなと思います。

その2点を申し上げたいと思いました。以上です。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。何かございますか。

【小林参事官】 御指摘ありがとうございました。生産拡大という言葉が適切かという御指摘については、検討させていただきたいと思います。

それから、ストック効果について、毎年のフロー効果がストック効果として捉えられているということで、概念として適切なのかというお話がございました。この場でお答えできませんが、これは精査をさせていきたいと思っています。

【金本部会長】 どうもありがとうございます。この整理、生産拡大の①②③ということ

を見ると、これはどういうものにも当てはまる話ですね。すぐに完成するものは、別に生活の質の向上であっても、安全・安心であっても、早目にやったほうがいいとかそんな話ですよね。なかなか分類学って難しいんで、完全なものというのは難しいと思いますが、少し御検討いただければと思います。

次、齊藤委員、お願いいたします。

【齊藤委員】 ありがとうございます。大変わかりやすい資料をどうもありがとうございました。

私も資料2-2の1ページ目で、分け方がちょっと違和感があるというか。3つの効果と、それから1、2、3、4、5、事業と、6、7という手法がミックスされているような感じがしまして。実は1、2、3、4、5、6、7、それぞれに3つの効果があるということなので、無理やり事業とか手法を3つの効果に分けられているよりか、むしろ一つの事業がそれぞれに効果を生み出すという。むしろ、そういう連携をうまくすることが、大きなストック効果につながっていくというような見方で、お示しいただけたらいいのではないかと思いました。

以上です。

【金本部部长】 どうもありがとうございます。何かございますか。

【小林参事官】 ありがとうございます。今回はあえてカテゴリーに分けましたので、どれを中心に捉えたらいいかということでお示しました。おっしゃるとおりでございます。一つの事業が複数の項目にわたる効果があるということは、そのとおりでございますので、一つ一つのプロジェクトを紹介する欄では、そういったことを心がけていきたいと思っております。

【金本部部长】 それでは次、田川委員、お願いいたします。

【田川委員】 今日、資料ありがとうございます。特にストック効果について、国民の理解を深めるということと、更なる検討の基礎資料とするというようなことに取り組みをしますということで、私もこの審議会でもストック効果について、国民の理解をぜひということをおっしゃったので、そういう意味では感謝申し上げたいと。

もう一つ感謝申し上げたいのは、資料2-2で熊本県が3つ入っているというので、非常にうれしいなど。私が入っているから、こうしてもらったのかなと自己満足していますが、本当にありがとうございます。

もう一点、これはこの審議会に似合うかどうか、わかりませんが、熊本市の例からいき

ますと、いわゆる都市公園法、地域指定がなされていて、そこに熊本は今、陸上競技場、それから競輪場と軟式野球場がありまして、県庁のすぐ裏なんですけれども、ここがもう時代にマッチしていないんです。競技場も今、公式の競技ができない。野球場も、広場が狭くて、軟式しかできない。競輪場は、もともと熊本市のど真ん中にそういうものが必要なのかということと同時に、1周500メートルであまりにも大き過ぎて、今の時代に合わない。全てが時代にマッチしていない。これ、どうかしたいという機運が盛り上がっているんですけども、都市公園法に指定されたがゆえに何もできない。

何かそういうものが、そういう地域指定の、これは全国にも結構あると思うんですけども、その指定された当時と現状は相当、地域社会が変わってきていますので、ここに集約・再編とか賢く使うというこの部類が、まさにそこに当たると思うんです。これが、もし仮にどこかに移転することができますと、そこはすごい一等地の民間開発が予定されて、そこを売却することによって、別のところに大きなもう一つの開発ができるという、スポーツ公園的なものができるのではないかと思うんです。だから、そういう意味では、そういう指定、いろいろな地域指定を現状に合わせて柔軟にできるような形のものを検討していただければ、ありがたいと。これはこの審議会に合うかどうかわかりませんが、おそらく全国の地方でもそういうものはあるかと思えます。

すみません、長くなりまして。以上です。

【金本部長】 どうもありがとうございました。これはうまく使うためのいろいろな制度的な問題で、関係することであると思いますが、何かございますか。

【小林参事官】 ありがとうございます。熊本の例が3つということで、お喜びいただいて大変ありがたいと思っていますが、すみません、意図的ではありませんで、拾い上げていった結果ということでございます。

都市公園の関係をお話いただきまして、おそらく都市計画決定をしていることとの関係もあるのかと思っていますが、いずれにしても、制度的制約でストック効果が上がってなくて、それを取り除くとすごく上がる例なのか。そういう見方もあろうかと思えます。例を少し勉強させていただいて、検討させていただきたいと思えます。

【金本部長】 次、木場委員、お願いいたします。

【木場委員】 御説明どうもありがとうございました。ストック効果という言葉自体についてなんです、9月の発表時の各紙新聞を拝見して、業界紙はそのまま見出し等々でストック効果と使っているのですが、一般紙はまず、見出しには使われてなくて、中を見

まして、個別の目標値を紹介するというふうになっていました。わかりやすいのは駅のホームドアの設置を800にするなどそういった個別のことが出ておりました。ですので、ストック効果という言葉が国民に理解していただくために、何か言いかえる言葉等々、もう少し皆さん、私たちも含めて宿題として、マスコミに投げるときに工夫したほうがいいのかとも思います。

例えばその800駅に関しても、結局、私どもが興味のあるのは、では、うちの最寄り駅はどうかということになると思うのです。その場合に、何か調べる方法があるのかとか、あるいは800の選びの方ってどうやっているのだろうかとか、そういう疑問に答える方法がなければ、人々の興味は薄れ、継続しません。多分、これはこの後、各地で、10ブロックでしたか、分けた後に、さらに国のほうで地方ブロックごとに整備計画をつくるということなので、そこでもう少し工夫をされる場所が残っているのかなという印象はありました。

それから、いただいた資料は具体例がとでもわかりやすく、先ほど来、精査する必要はあるという言葉はあったのですが、これを例えばこういうものを私、見せていただいて、各地方に行ったときに、こんなすばらしいことがあるんですけどと投げ掛けても、地元の方が把握されていないことが、かなりたくさんございまして、さっきの田中委員と同じなのですが、せっかくさまざまな事例があったときに、地元の方々、地域の方々が、それを誇りと思えるような広報といいますか。それがさっきのブロックごとにもつながっていくのだと思うのですが、きめ細かく隔々まで行き渡らせるということも大事だと思います。また、こうした事例が、過去に行ったことに対するストック効果として、表にあらわれているということが、次の動機付けとなるかと。この先これから取り組む数値目標は、こういう意義があるんだという説得材料にもなると思いますので、うまく使う方法というのを考えていただければなというふうに感じました。

以上でございます。

【金本部長】 どうもありがとうございました。何かございますか。

【小林参事官】 ありがとうございます。ストック効果がなかなか、一般紙を見て、浸透していないということでございまして、これは私どもも、社会資本整備重点計画の決定の後の報道を見ますと、おっしゃるとおりでございましたので、さらにPRの仕方を考えなければいけないと思います。

また、ブロックごとの地方計画をつくっていく過程でのお話、それから今後の動機付け

に当たってのPRの仕方、いずれも重要だと思いますので、どういった方法が適切かということは考えさせていただきたいと思います。

**【金本部長】** どうもありがとうございました。

私は上がっていませんが、あと太田委員、飯尾委員は何かお話しすることはございますでしょうか。飯尾委員、どうぞ。

**【飯尾委員】** 皆さん、簡潔に仰ったおかげで時間ができたので、一つだけ申し上げます。

今日も議論していて、本質的なところで、ストック効果というのはどういうことだということが問題になったのかと思います。誤解というのは、PRの問題だけではなくて、なかなか本質がどうかというところに難しいところがある。例えば今日のカテゴリーの分け方を見ても、異なる要素、複数の要素をカテゴリーしたので、矛盾しているところがある。ここが非常に重要なポイントで、PRするために、わかりやすくするためにどうしたらいいのかということは、もちろん重要ですが、それ以前にここで考えていけないといけないのは、社会資本の効果というのはどういうことか捉え方を反省しようということ、それが今回の課題ではないかと思うんです。

第一段階として、フローからストックと仰っているのは、どうもバランスとして、これまで工事に目が向き過ぎていた。バランスを本来のほうに戻そうということでしょう。ただ、今日、出てきた資料には、それだけではなくて、大きな目的のほかにも、付随的にたくさんいろいろな効果があるので、これをちゃんと拾っていかうということでしょう。ただ施設を整備するだけではなくて、例えば周りの調整をすとか制度を何とかするということによってできたものを良くすとか、これまた別の整備するかどうかとは別の要素。そういう要素がまざっているから、このカテゴリーがどうかという話が出てきたんだと思います。

大もとのところには、そういう社会資本を整備するときには、費用便益分析していたわけですが、その中にそれが入っていたのかどうかということも含めて考えていけないのではないか。大もとのところを考えるということは、結論を出すまで時間がある今回のみみたいなときしかできない気がします。いつも計画づくりに追われて、なかなかできないので、今回はできたばかりでありますので、少しその大もとのところを議論して、共通認識をつくっていくというのは、重要ではないかと思います。

以上でございます。

**【金本部長】** どうもありがとうございます。ごもっともだと思います。事務局どうぞ。

【小林参事官】 大変重要な御指摘をいただきましてありがとうございました。おっしゃるように、次回のフォローアップは来年の秋頃でございますので、まだそれまで、いろいろとお話をいただく時間もございますので、大もとのところというのはどうするかということも考えたいと思います。

【金本部会長】 太田委員はよろしいですか。

【太田委員】 では、2点ほど申し上げます。

1つは、K P Iの中にパーセンテージで書かれているものについては、そのパーセンテージを上げることが、本来の目的ではなくて、効果の高いものから順番にやっていって、結果としてパーセンテージが上がるというようなものもあると思います。一方で、パフォーマンス指標で、事故の件数を減らすとか、それ自体が本来の目標であるものもあるので、K P Iの使い方を間違ってしまうと、効果はあまり大きくないのだけれども、K P Iを上げるためだけに尽力するというようなものがあると、不適切であると思っています。そのところは少し工夫が必要であると思います。

もう一点は、本来、行政のやるべきことと民間が努力するべきことがまじってしまうと、おかしいことが起こる可能性がある。賢く使うというのは、行政的にいうと、賢く使わせるという側面もあって、そののところがうまくやらなければいけない。社会資本は、ある意味においては、機会は与えるけれども、それを地方、国民が活かしてどれだけ使うかという部分がある。ですから、交通インフラができました。しかし、ホテルがどれだけつくられるかというのは、民間の力なのです。そういう意味では、機会を与える部分と、与えた機会をうまく使えたか使えないかということとの間に、行政の責任と国民、民間の責任というものの切り分けがある。ただ、その切り分けはなかなか難しいところがあるので、評価のときにはその辺を適切に考えていかなければならないと思います。

【金本部会長】 何かございますか。

【小林参事官】 ありがとうございました。1点目のK P Iについての指摘につきまして、事業の内容によって、単にパーセンテージの数値を上げればいいのではなくて、優先的にやっていかなきゃいけないものと、全国に共通してパーセンテージを上げていけばいいもの、さまざまあると思います。これ、事業の実施の現場において工夫させていただくということだと思っています。

それから2つ目に、行政と民間の責任の所在というふうなお話がございました。これは今、ストック効果というのは、チャンスを与えて、立地しましたというところで今、把握

しているんですけれども、その責任の所在というのはなかなか議論として難しいかもしれませんが、そこに留意しながらストック効果を整理していきたいと思います。

【金本部長】 ありがとうございます。一応、一巡したんですが、追加で特段のことがございますでしょうか。坂東委員、どうぞ。

【坂東委員】 申しわけありません。できるだけ簡潔に話をしようと思って、短く話したので、もう一言話させてください。

とても立派な良い計画ができて、特にわかりやすい資料をつくっていただいてありがとうございます。ただ、その結果、一般の国民が例えばストック効果の最大化というときに、一番期待する空き家とか老朽公共施設とか使われない道路、そういったことに対する積極的な言及が少ないなど。計画というのは、どうしても前向きに、これからどんどんというような感覚があるので、どうしたら集約するのか。効果的に別の目的に使うことができるのか。

例えば災害が起こるたびに、そうした避難住宅ができるわけですけれども、そういうときに、なぜストックとしての空き家が活用できないんだろうとか、ストックという言葉の定義が、おそらく経済学とか専門家の方たちと一般市民の感覚が違うので、こうした計画の中で、それについて触れてくださいというのは、ないものねだりなのかなと思いつつながら、これから820万の空き家とか、それは個人住宅ですけれども、いろいろなビル等々でも、機能の面で、もう既に使用価値がなくなっているものをどう再生させるかというようなことにも、目配りしていただければと思います。

【金本部長】 それでは、小林参事官、どうぞ。

【小林参事官】 ありがとうございます。空き家などのストックの活用ということで、私ども、大変重要なテーマだと思っています。一方で、今、住生活基本計画の見直しも進められておまして、その計画も今年度中にはでき上がると承知しておりますが、そういったものとよく連携して、対策がどういうふうになるかということを見ていきたいと思つます。

【金本部長】 どうもありがとうございます。重点計画の本文の中には、そういった関係のことも入っていたと思うんですが、ストック効果とって、各局から出せというのと、PRしたいものしか出てこないという面がございますので、ちゃんとやっているということ国民の皆さんに伝えるためには、効果が上がっていないものについて、ちゃんと考えて、それなりの対応をとるといふようなこともあっていいのかなという気がします。御検

討いただければと思います。どうぞ、家田委員。

【家田委員】 今、伺いながら、事例集を拝見していきまして、私も国交省の仕事にそれなりにかかわっている身からすると、こういうのも出てくるようになって良かったなという。皆さんも自慢げにつくっているんだと思うんだけど。だから褒めたいんです。褒めたいんだけど、ちょっと冷静に見ると、ああ、なるほどというものと、何だ、こんなものすらやれていなかったのかという。どれとは言いません。冷静に見て、こんなものすらできなかった理由は何だったのかということまで突き詰めて、それをブレイクスルーするというのがタスクだという感じで書かないと、ちょっと誤解を与えるかもしれないという感想を持ちました。以上です。

【金本部部长】 よろしいですか。

【小林参事官】 大変厳しい御指摘ですけれども、なぜできなかったんだろうかということとは、きちっと分析をしてみたいと思います。

【金本部部长】 それでは、まだもう一件、議案が残っていますので、次、計画部会の今後の進め方について、事務局のほうから御説明をいただければと思います。

【小林参事官】 それでは、資料3、4、5の3枚を御覧いただきたいと思います。

まず資料3でございます。今、ストック効果のカテゴリーについて、いろいろ御意見をいただきましたが、それともう一つの当面の検討課題でございますストック効果の把握・評価手法の2つの項目について、御議論をいただくために、この部会の下に専門小委員会の設置をお願いしたいと思います。既に部会長には御説明をさせていただいているところでございますが、この部会に所属する委員の方々の中から、部会長に委員を御選任いただいて、メンバーを決めていただき、小委員会を発足させていただければ幸いです。

それから、資料4でございますけれども、当面のスケジュールについて御紹介させていただいております。今日11月20日、計画部会ということでございますが、既に小委員会、日程のほうだけは整理させていただいております。来月8日に第1回。3カ月に1回程度、開催させていただきたいと思ひまして、次回は、日程は未定ですけれども、できれば2月、3月あたりに第2回ということを考えております。

それからあわせて、資料5にございますように現地視察を、小委員会ではなくて、部会全体として行いたいと思ひています。これまで現地視察は部会として行ったことはないんですが、現地を見て、ストック効果、どういうものかということをお覧いただくのも、いいのではないかとということで、御提案申し上げたいのですが、1回目は来月18日。年明

けにもう一度、2回目の現地視察を考えております。

そのほかに、資料4の右下に第40回計画部会ということで掲げさせていただいておりますが、これが今回の第1回目のフォローアップの部会でございますので、この前に、フォローアップに向けた現地調査を考えていきたいと考えております。

以上、資料3から5につきまして、今後の進め方について、簡単でございますが、説明させていただきました。

【金本部会長】 今後の進め方について、御意見、御質問ございましたら、前と同様に名札を立てていただくか、挙手をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。何か特段、あまり議論するようなことでもないかもしれませんね。

では、特に御意見がないようでございますので、この方向で引き続き計画部会を進めてまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

これで、今回の議事は終わりです。これを持ちまして、本日の計画部会を終了させていただきますが、事務局のほうから連絡事項があると伺っておりますので、お願いいたします。

【村上社会資本整備戦略推進官】 金本部会長、委員の皆様、どうもありがとうございました。

事務局からは4点、連絡事項がございます。

1点目でございますが、本日の計画部会の議事録については後日、各委員の皆様へ送付させていただきます。御了解をいただいた上で公開する予定でございます。

2点目でございますが、お手元の資料につきましては後日、お届けするという事であれば、郵送いたしますので、その場合、お名前を御記入の上、机の上に資料を置いたまま、お帰りいただければと思います。

3点目ですが、今後の専門小委員会の選任手続及び開催につきましては、事務局より後ほど御連絡をさせていただきます。

最後に4点目ですが、現地視察につきましても、御参加いただける委員の皆様におかれましては、日程等の詳細について後日、御連絡させていただきますので、何とぞよろしくお願いいたします。

それでは、以上を持ちまして、本日の計画部会は全て終了させていただきます。長い時間の御議論、まことにありがとうございました。

(了)