



**根本祐二**

ねもと ゆうじ  
東洋大学経済学部総合政策学科教授



**林 文子**

はやし ふみこ  
横浜市長



**宮本洋一**

みやもと よういち  
審議会副議長 / 都市・住宅政策委員長  
清水建設社長



**工藤泰三**

くどう やすみ  
副会長 / 日本郵船会長



〈司会〉  
**根本勝則**  
ねもと かつのり  
常務理事

国民生活の維持・向上および企業活動の円滑な遂行には、さまざまな社会資本がそれぞれの機能を十二分に発揮することが期待されている。しかし、社会資本の多くは高度成長期に整備されており、老朽化問題は時間とともに確実に深刻化している。また、厳しい財政事情のもと、少子高齢化・人口減少や、地域経済を支える産業動向の変化など、経済社会の変化にも適切に対応していくことが求められている。利用者、管理者、事業者それぞれの立場から、社会資本の望ましいあり方について議論する。

◆座談会◆

Round-table Discussion

**企業活力の発揮と新たな社会経済の変化  
への対応を目指した社会資本の構築**





これまで公共投資はピラミッド型で行われてきた。日本の場合、1回目の頂点は1970年前後であり、インフラの耐用年数を考えると、2020~30年に2回目の頂点をつくる必要がある。財政的な余裕がまったくないなかで、これまで「聖域」とされてきた学校や公営住宅の統廃合にも着手する必要がある。公共投資に民間の知恵を活用するためのPPP・PFIの推進や、固定費型から変動費型へのモデルチェンジも不可欠である。

(根本祐二)

**聖域に手をつける  
戦略的マネジメントを**  
根本祐二 これまで私が自治体の事業を数百

られますが、そのなかで浮かび上がった課題にはどのようなものがありますか。また、現在、国土交通省でも、社会資本整備計画の検討を進めており、「戦略的なマネジメント」を一つの柱として掲げていますが、社会資本のマネジメントのあり方について、ご意見を伺いたいと思います。

迎えました。当時、『荒廃するアメリカ』という本が話題となりましたが、道路に穴がいたり、橋が落ちたりといった事故が多発し、メンテナンスへの関心が極めて大きくなりました。米国は人口が増え、経済も成長しているため、投資を吸収することができましたが、日本の場合、人口が減少するなかで成し遂げなければなりません。これは非常に大きな問題です。



迎えました。当時、『荒廃するアメリカ』という本が話題となりましたが、道路に穴がいたり、橋が落ちたりといった事故が多発し、メンテナンスへの関心が極めて大きくなりました。米国は人口が増え、経済も成長しているため、投資を吸収することができましたが、日本の場合、人口が減少するなかで成し遂げなければなりません。これは非常に大きな問題です。

(宮本洋一)

**競争力を支えつつ、  
人口減少下に適した  
インフラ整備**

根本(勝) 人口減少が本格的に進むと、地域の温度差はあるものの、これまで提供されてきたサービス水準、効率性に加え、財政面での持続可能性が問われるようになります。自治体を経営するお立場から、直面している課題について、林市長にお話を伺いたいと思います。

**インフラ更新は  
行財政改革のチャンス**

林 根本教授から、国レベルでのお話がありました。政令指定都市である横浜市にとっても、急速に老朽化する膨大なインフラを、いかに効率的・効果的に保全・更新していくのかは、まさに待ったなしの課題です。横浜市のインフラは、二〇三〇年までに、供用開始後四〇年以上経過したものが全体の七割を占めるようになります。そこで、一〇年ほど前から、長期的な戦略を立てて、予算を平準化して保全と更新に取り組んできました。

例えば、明治時代から先進的に整備してきた水道事業では、総延長九一〇〇kmにもなる水道管の更新に際して、新たに敷設する管の想定耐用年数を原則八〇年と定め、独立採算



計画的な水道管工事

提供：横浜市

件分析したなかで、唯一採算が取れているのがご紹介のあった横浜市の水道事業です。水道管の耐用年数には、四〇年(四〇年管)と八〇年(八〇年管)の二つがあります。一九七〇年代、ほとんどの自治体が四〇年管を採用するなか、横浜市は八〇年管を採用しました。

当然、初期のコストは割高でしたが、四〇年管を導入した多くの自治体で老朽化が深刻化するなか、横浜市は余裕を持ったメンテナンスが可能。ライフサイクルコストを考えると投資したことが、この差を生んだわけです。横浜市の例は、戦略的マネジメントの好例といえるでしょう。

今までの日本で、横浜市のような戦略的マネジメントができていなかった原因は、データがなかったからです。数年前、国全体でデータを発表したところ、ピラミッド構造になっていることが明らかになり、政府は、二〇一三年に「インフラ長寿命化基本計画」を策定します。これに合わせて、全地方公共団体が「公共施設等総合管理計画」を立てることになりました。しかし、そろばん勘定を合わせるのには簡単ではありません。

まず、道路や橋、上下水道などのライフラインにかかわる施設の削減は、ほとんど不可能です。そうすると、いわゆる箱物を減らすしかないわけですが、箱物の半分は学校、四分の一が公営住宅です。多くの自治体では、これらは聖域として扱われてきました。しか

制で、水道料金の三割を維持更新に充てることにしています。これによって、すでに四〇〇kmを超える老朽管の更新を完了しています。漏水率は五%まで下がってきており、二〇一四年度の漏水破裂件数は一七・一五件で、一九八九年度の一〇分の一の水準です。

インフラの維持更新は、大変な困難を伴いますが、一方で、行財政改革につながり、経済効果も期待できます。ピンチをチャンスに変えるという気持ちで取り組んでいます。

根本(勝) 根本教授は、社会資本の整備にあたって、自治体関係者と意見交換を重ねてお

し、聖域に手をつけなければ、戦略的マネジメントはできません。廃止するべきところは廃止していかなければ、結果的にツケを先送りすることになります。

港湾や空港など、経済界が望む競争力のあるインフラについては、自治体の財政状況を考えると、その多くでそこまで手が回らないというのが実情でしょう。横浜市のように港湾などの分野に予算を確保できる自治体は、そう多くはありません。そこに至る前段階までで神経をすり減らしてしまうのが実情だと思えます。また、「競争力強化は企業がやるべきもので、税金を使うべきではない」という考え方も一般に根強いのではないのでしょうか。

**国際競争力のある港湾を**

林 根本教授がおっしゃるとおり、国も自治体も財政的に厳しい状況にあります。インフラ機能の維持・強化のためには、「市民利用施設の多機能化」や「保全・運営の最適化」「公民連携による財源創出」等を、あらゆる知恵を絞り、進めていかなければなりません。同時に、「将来の競争力につながるインフラ整備」への投資も、優先順位を付けたうえで進める必要があります。もちろん自治体によって事情が異なると思いますが、横浜市では、港湾が市内経済にとって重要であること

から、国から「国際コンテナ戦略港湾」の指定も受け、積極的な投資を行っています。工藤副会長のご指摘のとおり、中国や韓国は、上海や釜山など、政府が特定の港に対して大規模な投資を行ったことにより、コンテナ船が集中するようになりました。現在、横浜港では、世界最高レベルにある荷役の技術を活かしつつ、例えば、埠頭公社を株式会社化し、東京港・川崎港との連携を進めるなど、競争力強化に取り組んでいます。

さらに、今年四月には、南本牧ふ頭で世界最大級の水深一八mの岸壁を擁する高規格コンテナターミナルの供用を開始し、大型船にも対応できる環境を整えています。また、今年八月からは水先案内の義務規定が三〇〇〇総ト以上から一万総ト以上に緩和され、日中航路をはじめとするアジア航路などにおいては入出港のコスト削減が見込まれます。

**根本勝** 競争力の維持・強化に必要な社会資本となると、単に維持・更新だけではなく、機能改善も重要な課題ですが、その方向性について、宮本委員長、いかがでしょうか。

### 民間企業の技術・ノウハウの活用

**宮本** 少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少や社会保障費の増加などによる財政制約が想定される一方、インフラの老朽化に伴う維持更新費用は増大していきます。社会資本投資



南本牧ふ頭水深高規格コンテナターミナルの整備  
提供：横浜市

においては、選択と集中を進め、投資の誘発や、生産性向上に寄与するインフラに対して戦略的に投資することが必要です。

また、自治体で求める人材が不足するなかにあつては、従来発注者である自治体が行っていた業務をできるだけ民間に委託し、企業に有する技術・ノウハウを活用していくことも必要となります。コスト削減の観点からもインフラを長寿命化させ、効率的な維持更新を可能とする、企業の技術・ノウハウが求められています。例えば、長寿命化計画の作成、点検・診断、修繕・更新、モニタリング、複合化等、自治体の公共施設マネジメント業務

目標を掲げても、進むはずがありません。民間からの提案をもっと増やすためには、提案する側の民間企業にインセンティブを与えることが必要です。

**根本勝** 工藤副会長、インフラを使って効率化する、生産性を上げるといふ観点から、日本の港湾について、どのようにお考えですか。

### 港湾も選択と集中が不可欠

**工藤** 船会社は、「お客様、荷主さんありき」で常に考えます。この観点を考えるうえで、踏まえるべきポイントが二点あります。一点目は、先ほど申しあげたように、日本はかつてのアジアナンバーワンの輸出大国ではなくなり、かつ、輸入国が変わってしまったことです。二点目は、人口減少下で、日本の輸出入が今後縮小する可能性があることです。

外航海運会社は、海運自由の原則のもと、世界単一市場で激しいコスト競争にさらされているため、少しでもコスト競争力を増すべく、船の大型化を急速に進めてきました。ところが、圧倒的な物量を誇る中国と違い、日本の主要港をすべて寄港しても、その大型船を満船にすることは難しいため、例えば、一万四〇〇〇TEU (Twenty-foot Equivalent Unit: 二〇フィートコンテナ換算) 規模の超大型コンテナ船を日本で使用するには、他

のアジアの港も追加寄港し、満船にしなければなりません。そうすると日本から欧州の最終目的地までの輸送時間が長くなってしまい、日本のお客様はリードタイムで他のアジア諸国に大きく劣後してしまいます。むしろ、日本各地の港から小型船や中型船で、釜山やシンガポールなどアジアのハブ港に運び、そこから欧州に向かう大型船に積み替える方が、リードタイム、コスト面でも効率的となるケースが増え始めています。

したがって、今後、一万四〇〇〇TEU規模の超大型船が、ほとんど日本に入港する状況は考えにくく、かなり限定されたものとなると思われれますので、超大型コンテナ船が着岸可能な港湾をあちこちにつくる必要はないということになります。一方で、日本が消費財の輸入国となったことによって、港湾では、輸入貨物を引き取るトラックの待機時間が極めて長くなり、トラック運転手不足の折、大きな問題となりつつあります。輸出貨物と違い、輸入貨物の場合、荷主さんのご都合が整うまで引き取りに時間を要することもあり、狭い港湾のなかに輸入貨物が滞留し、その影響でターミナル内のオペレーションの効率が極端に悪くなるからです。したがって、水深を深くし、超大型のコンテナ船が着岸できるようにするより、むしろ、ターミナルの敷地を拡充し、オペレーションをスムーズにし、トラックの待ち時間を大幅に減らすことの方

を民間企業が担うことで、自治体の負担軽減が可能になります。そこではPPP (Public-Private Partnership: 官民連携) やPFI (Private Finance Initiative) の活用も求められるでしょう。

**根本勝** 経団連としても、これまで入札における競争的対話方式の導入、民間提案型の公民連携などを提言してきたところです。宮本 東日本大震災の復興関連事業においてCM (コンストラクションマネジメント) 方式が採用されたことで、民間を活用することのメリットが認識されるようになりました。国土交通省が担い手三法 (品確法、建設業法、入契法) の改正を昨年行い、多様な契約形態が可能となったことは大きな進歩です。

提案型で、発注者と企業が一緒に考えた方が、良いものが、早く、安くできる場合があることがわかってきました。また、デザインビルド方式 (設計と施工の一体化) が、工期の短縮、コスト削減につながることも認識されつつあります。これらが日本中に広がっていくことは、建設業界のためだけでなく、限られた財源のなかで日本の国力を維持することに寄与できると考えています。

**根本祐** 日本の場合、PPPやPFIの案件をつくるのが、民間のことを知らない公務員の側であったことに問題がありました。こうした状況で「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」で一二兆円の数値に寄与できると考えています。

林 国が港湾における選択と集中を進めるなかで、京浜と阪神の二港が国際コンテナ戦略港湾に選ばれました。工藤副会長のおっしゃるとおり、船舶の大型化や船会社間の連携の進展により、基幹航路の寄港地絞り込みが進んでいる状況です。横浜港の国際競争力強化とあわせて、ロジステック機能の強化を進めるなど、国、民間事業者の皆様とともに、戦略港湾としての取り組みを加速してまいります。

## 諸課題の解決に向けた 方向性

**根本勝** これまでの議論で、インフラ整備にあつたのさまざまな課題が挙げられましたが、最後にこれらの諸課題の解決に向け、それぞれのお立場からご意見を伺いたいと思います。まずは、根本教授から、基本的な考え方として、インフラを崩壊させない知恵とその実現方策について、お話しいただけますか。

林 横浜市でもコンパクトなまちづくりについては、将来を見据えた重要施策と位置付け、モデル展開を進めています。例えば、高度経済成長期に開発が進んだ郊外の住宅地では、住宅やインフラの老朽化とともに、若い世代の減少や住民の方々の高齢化、コミュニティの希薄化など、さまざまな課題を抱えています。現在、こうした郊外部の再生まちづくりの取り組みを、東急電鉄をはじめ民間事業者の方々、大学、住民の皆様と一緒に進めています。そのなかで、たまプラーザでは、さまざまな住民創発プロジェクトが動き出し、高年齢の方と若いファミリー層の間での住み替えなどについても話し合う場を設けています。

また、より良い教育環境を整えるため、この一〇年で市立小中学校一八校の統合を行い、結果として、年度あたり約二五億円の財政効果を生んでいます。跡施設は、福祉施設やインド系のインターナショナルスクール、私立学校等に転用したり、市民利用施設との複合化・多機能化も進めています。市営プールなどの市民利用施設の集約化も打ち出しています。もちろん反対のご意見もありますが、時間をかけてご説明をし、市民の皆様のご理解をいただいくことが大切です。

**対話の重視、官民の連携で  
成功モデルを**



撮影：工藤裕文

**固定費から変動費に  
切り替えるような  
モデルチェンジが必要**

根本祐 「企業の競争力強化のためにインフラが必要」という論理を、私は否定しません。しかし、国民にとってはわかりにくいのも事実で、企業の競争力を高めるために、税金をおうとしていてはと思われがちです。企業立地に伴う雇用の創出や財政面での貢献など、住民にとってどのようなメリットがあるのかをわかりやすく示す必要があると思います。

そのうえで、私は、社会資本投資のモデルチェンジを進めなければならないと考えています。人口増加局面では、社会資本に投資し、固定資産を抱えても、人口が増えるに従って稼働率が上がり、初期投資を吸収していくというモデルが可能でした。そうしたモデルに乗って、建設会社や銀行などの企業も発展してきたわけです。

しかし、人口減少局面においては、このモデルは成立しません。大規模な資産を形成して固定的に提供するのではなく、変動費に切り替える発想が必要です。水道がわかりやすい例です。ある地域で水道の利用が減少していくのならば、水道管を引くのではなく、給水車で運ぶようにする。下水道にしても、公共下水道を引くのではなく、合併処理浄化槽



フィリピン・セブの環境問題(廃棄物処理)への協力(Y-PORT事業)

提供：横浜市

横浜市独自の取り組みとしては、今年五月に「Y-PORTセンター」という公民連携による海外インフラビジネスを推進するためのプラットフォームを立ち上げました。横浜市がこれまで幾多の都市課題を乗り越えるなかで培ってきた上下水道や浄化の技術、ゴミ処理のノウハウなどを、同じ課題に直面する新興国に提供していくというものです。高い技術やノウハウを持つ市内の中小企業の海外展開にもつなげています。

また、横浜市では、民間の皆様と一緒に行行政サービスを創り上げていくために、民間企業・団体の相談や提案を受け付ける「共創フロント」という専門窓口を設けています。

にすれば、途中の配管の延長が必要なくなり、医療も、大病院をつくるのではなく訪問医療に切り替えればよい。固定費を変動費に変えるようなモデルチェンジが必要で、そうしたモデルを民間企業が提案していくことが求められています。

先ほど宮本委員長が挙げられた長寿命化も大切ですが、逆に短寿命の方がよい場合もあります。今の技術で長寿命化すると一〇〇年もつてしまいますが、一〇〇年の間に人口が半分になる地域では、稼働率が半分になってしまいます。そのような投資は、民間ではあり得ません。逆に、コストを大幅に安くして、一〇年ごとにダウンサイズできるような短寿命化が有効かもしれません。

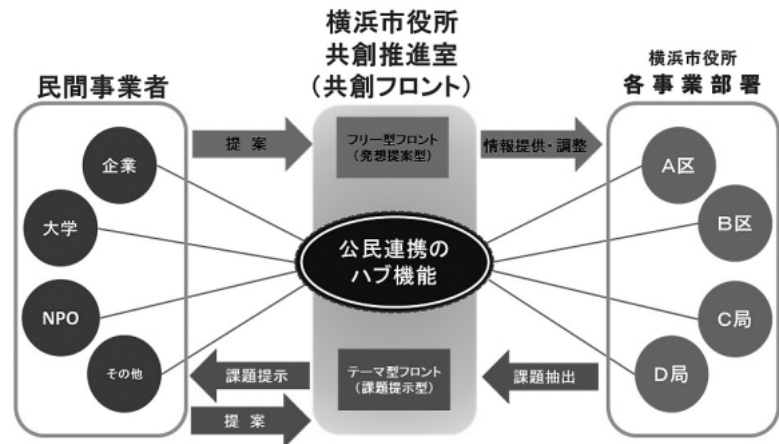
宮本 おっしゃるとおりだと思います。人口減少下では、すべての地方自治体の生活インフラを維持することはできません。長寿命化の必要のない部分については、コンパクト化とネットワーク化でカバーしていくべきです。ただ、そのためにはさらなる統廃合の考え方が必要となるケースも出てくるでしょう。自治体や住民が納得できる提案ができるかどうかは鍵となるのではないのでしょうか。

根本(勝) 林市長から、自治体としての取り組みについてお伺いしたいと思います。横浜市独自の取り組みなどを含めて、いかがでしょうか。

保有資産を有効活用するために、広く民間事業者の皆様から意見・アイデアを伺う「サウンディング市場調査」という手法も考案し、活用しています。民間事業者の皆様と対話を重ね、ご一緒に成功モデルを生み出していただくと考えています。

根本(祐) 統廃合や集約は、全国的に進んできています。例えば、北海道の夕張市は、東

図表1 「共創フロント」



出所：横浜市

京特別区より広い地域のなかに、小中学校それぞれ一校しかありません。財源がないから統廃合と考えるのではなく、「少人数校になると、単学級や複式学級になり、教育環境が悪くなる」と説明すれば、住民も納得してくれそうです。

政府は、五〇年後に人口一億人を維持するという目標を掲げていますが、それでも二割減ります。サッカーにたとえれば、一人ではなく九人でプレーするということで、当然、戦術、戦略も変わります。国民も、一人のときと同じようにやれとは言いません。大切なのは、行政側がきちんと情報を与えること、選択肢を与えることで、各地で実施しているアンケート調査からは、行政がきちんと説明すれば、国民も統廃合に賛成することがわかっています。

**根本(勝)** では、ライフラインの集約については、どのように進めていくべきでしょうか。

**小さくても機能を発揮できる  
インフラの開発を**

**根本(祐)** 予算が限られているなか、例えば、公道での除雪については、一部やめている自治体もあります。また、道路に関しては、新たな舗装の打ち替え時期は遅らせています。ずっと舗装をせず、最終的には元の砂利道に戻すという選択肢もあるでしょう。

このときに必要なのが選択と集中の考え方

定時到着の観点から、いまだにトラック輸送が多いのが実情ですので、この一部でも内航船や鉄道へ、いわゆるモーダルシフトを進めることができます。運転手不足対策として大いに期待できます。欧米では、このモーダルシフトが日本よりはるかに進んでいます。日本の港湾は、数に関して相当に整備されており、この点からもモーダルシフトは容易ですので、ぜひ、推進すべきだと考えます。

**根本(勝)** 今、工藤副会長がおっしゃったように、社会資本の整備は、ハード面だけでなく、担い手の確保・育成、建設生産性の向上など、ソフト面も重要な要素になってくると思います。建設業のお立場から、宮本委員長、いかがでしょうか。

**建設業における担い手確保・  
育成と生産性の向上**

**宮本** 建設業の使命は、時代の要請に応え、しっかりとインフラを整備・維持し、国民の安全・安心を確保したうえで、日本経済の持続的成長を支えることです。それ故に、建設業界の担い手不足については、強い危機感を持っています。

日建連(日本建設業連合会)の長期ビジョンでは、著しい少子高齢化に伴い、現在三四一万人いる技能労働者数が、二〇二五年までの一〇年間で一二八万人減少すると予測しています。これに対して、職業としての魅力を高

です。例えば、工業団地の道路、港湾に向かう道路、救急病院の前の道路など、絶対に必要な道路については維持し、生活道路は穴があいたらふさぐ程度にするといった、メリハリを利かせた対応が必要です。上下水道については、分散処理型に変え、生命にかかわる橋梁であっても、ある程度パーツを入れ替えることで長寿命化できます。

港湾、空港については、すべてを現在のまま維持することは不可能です。どこで見切りをつけるかが重要になってきます。日本各地に空港がつけられたのは、それぞれに「必要だ」と主張する人たちが少しずついて、その主張だけを聞いてきたからです。今後は、「何が必要でないか」も議論していかなければいけません。

効率的な取捨選択は、日本が得意とするところ。欧米のような重厚長大型のインフラではなく、小さくても機能を発揮できるようなインフラに切り替えていくことが、今、日本企業に求められています。ピラミッド型の社会資本投資は、中国を筆頭にアジアやアフリカの国々で行われてきました。早ければ日本は一〇年、二〇年後に二回目の頂点が来ます。そのときに日本の技術が輸出できるかどうか、鍵となります。

**根本(勝)** 工藤副会長、日本で整備・メンテナンスされている社会インフラについて、国際比較も考えると、その使い方や現場で働く

め処遇を改善することによって、新たに九〇万人を確保し、残りの三五万人は生産性向上による省力化・省人化で達成したいと考えています。産業の魅力の向上のためにはまず、建設技能労働者の賃金水準を現状の年収四〇〇万円程度から、他産業並みの五〇〇万円程度まで引き上げることが必要です。次に、適切な工期で工事を受注することにより、休暇がしっかりと取得できるようにする。さらに、

社会保険への加入を促進すること、将来に対する不安をなくす、そうしたことも不可欠であると考えています。

それでも九〇万人を確保することは容易ではありません。そこで、女性の活躍推進についても積極的に取り組んでいきます。現在、建設業の技能労働者に占める女性の割合は約三%です。まず、女性が長く働ける環境を整備することが不可欠

図表2 女性が働きやすい設備・制度の改善

**ユニフォーム改良**

建設現場のユニフォームや安全帯等、現場で使う備品を女性向けに一部改良した会員企業もあります。すると、女性にはもちろん、男性にも好評を得ました。今後改良を重ね、建設現場で働く女性を積極的にサポートしていきます。



**環境改善**

**環境美化**  
建設現場の仮設トイレは男女の区別がなく、品質も必ずしも満足いくものではありません。国土省は建設業界での更なる女性活躍の機運を受け、仮設トイレの仕様づくりを進めていく方針です。質を高めることで、災害時対応や現場見学会の際でも安心して使用してもらうことができます。仮設でありながら高機能で清潔なトイレの普及を目指します。



**出産・育児のサポート**

日建連では会員企業に、管理部門において、女性技能者の産休や育休からの復職などを目的とした技能実習や研修等を協力会社組織と連携して推進することや、産休や育休明けの女性技能者のスムーズな現場復帰に向け、全社的なサポート体制やガイドラインを構築するよう、働きかけています。

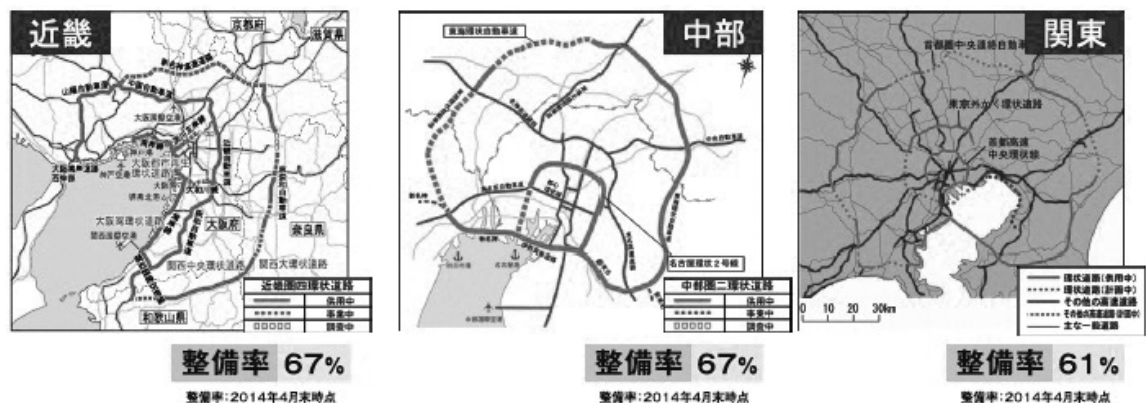
出所：日本建設業連合会

担い手の問題を、いかにお考えでしょうか。

**人口減少下での社会インフラの  
あり方を検討するべき**

**工藤** 経済界が心配しているのは、労働人口減少が物流にも大きな影響を与え始めている点です。物流が成り立たなくなれば、日本の経済社会は回らなくなりますし、製造業は、これを理由に海外シフトを強いられるかもしれません。今、トラック運転手、内航船員の不足が大きな問題となりつつあり、特にトラック運転手不足は深刻です。日本国内では年間約五〇億トンの貨物が動いています。その九割をトラックが輸送しています。しかし、貨物重量に輸送距離を加味したトン・キロベースでは、トラックが五〇%、内航が四〇%強、鉄道が五%ほどとなり、内航船や鉄道の比率が増加します。長距離・大量輸送については、内航船や鉄道輸送に競争力があるからですが、トラック運転手不足が深刻化している今、内航船や鉄道輸送にもっと積極的に取り組むべきではないでしょうか。内航フェリーやRO/R O船(Roll-on/roll-off ship)は、大型のトラック、トレーラーを一五〇台程度積載でき、しかも一〇人程度の船員で運航できる点、さらには、CO<sub>2</sub>排出量がトラックに比較し格段に少ない点にも着目する必要があると思います。現在、長距離輸送でも、リードタイム、

図表3 各都市圏の環状道路整備状況



出所: 国土交通省近畿地方整備局平成26年度事業概要

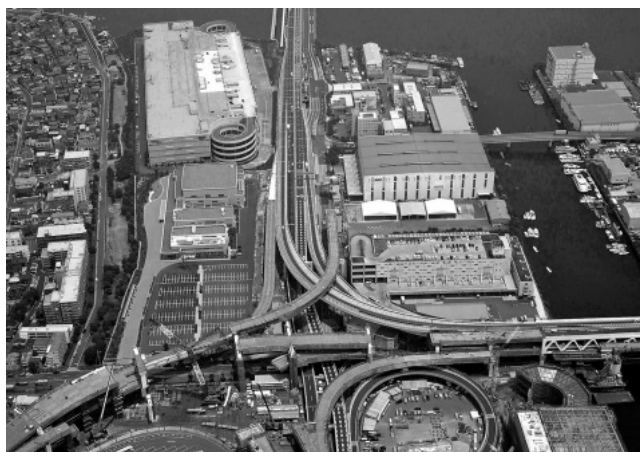
**費用対効果の計測が不可欠**

根本(祐) ミッシングリンクに限らず、少ない費用で多くの効果が発揮できるところは、たくさんあると思います。そういうものは、もちろん優先すべきです。ミッシングリンクの議論が一般に普及しないのは、ただただ「必要だ」と言う人たちがいるからです。明らかに必要度が低いと思われるものまで無理にやろうとすると、必ずひずみが生じてきます。

選択と集中を進めるには、費用対効果のしつかりとした計測が不可欠です。例えば、首都高速を全面建て替えるのと何兆円もかかりますが、一度始めたら全部やることになる高架方式をやめて、外側だけ通して、真ん中をロードプライシングに変えるといった選択もあると思います。きちんと比較して、国民的な議論にすべきです。

国民が納得すれば、ファイナンスは必ずついてきます。ファイナンスのテクニックからできるできないを決めるのではなく、国民にとっての優先順位を考えなければいけません。根本(勝) 横浜市にも、つながっていない高速道路がたくさんあります。行政としては、

るので、そちらに資源を投入すべきだという議論もあります。いわゆるミッシングリンクの解消については、どのようにお考えですか。



建設中の横浜環状道路

提供: 横浜市

現在建設中の三環状をはじめとして、早期に首都圏、近畿圏の環状道路を整備していくことが国際競争力の向上につながると思います。根本(勝) それでは、これまでの議論を踏まえ、最後にひと言ずつコメントをお願いします。

**官と民が交流する機会を増やすことが大切**

林 いかにかに厳しい状況、大きな課題であってもそれを乗り越えるのはつまるるところ、人の力です。横浜も震災や戦災を含め、数々の困難に直面しましたが、先人たちはその都度、

困難に立ち向かい、革新的な都市づくりを進めることで克服してきました。超高齢社会の到来や人口減少を踏まえ、社会保障の充実と将来を見据えた投資、その両方のバランスをとらなければなりません。また、都市の活性化には文化芸術や観光・MICEといったソフト面での政策も重要です。そうした都市経営に、民間企業経営の経験とネットワークを活かし、これからも力を尽くしてまいります。宮本 国民の安全・安心を守る日本のインフラの質は、他国と比較して非常に優れています。このような日本の優れたインフラの水準を今後も維持していくためには、やはり選択と集中が必要になります。質の高いインフラを維持・整備するとともに、それを官民が一体となって海外にも技術展開していくことが

どのようにお考えですか。

林 横浜市は、港と内陸部をつなぐ横浜環状道路の整備を進め、高速道路ネットワークづくりを進めています。これは港湾の効率性、利便性向上をはじめ、横浜経済の活性化にとっても不可欠です。さらに、災害の際の救済物資搬入を容易にするためにも必要です。

宮本 世界の大都市圏の環状道路を比較すると、日本の首都圏、近畿圏は七〇%程度ですが、ロンドン、ベルリン、北京、ソウルなどは一〇〇%つながっています。整備率から見ても、日本の大都市圏は不十分だといえます。

求められていると思います。

工藤 人口減少下の日本で求められるインフラのあり方、物流のあり方について、産業界が見直す時期が来ていると感じます。例えば、企業がビルや倉庫を建てる際に、あらかじめトラックによるビルや倉庫への配送物流を意識した建物を設計することを考えなくてはなりません。行政に求めるだけでなく、生産性を上げるために産業界ができることを考えるべきです。同時に、行政と民間がもっと対話をするべきです。

根本(祐) やはり人材が鍵になると思います。特に、国や地域を経営する人材が重要です。私は、東洋大学の社会人大学院で教えていますが、数年前のゼミ生に横浜市の職員と清水建設の社員がいたことを思い出しました。官と民には、意識の壁があって、なかなか交流する機会がないのですが、大学はその場になっっています。もちろん、経団連が官民交流の機会をつくっていくことも期待しています。

根本(勝) 本日は、企業の競争力強化と新しい経済社会の変化に対応していくための社会資本整備のあり方について、大変有意義なご意見を頂戴しました。経団連では、秋以降、順次、物流関係の提言と都市政策に関する提言を取りまとめる予定です。本日も議論いただいた内容を適宜反映させていきたいと思えます。ありがとうございます。

(二〇一五年七月十四日 経団連会館にて)

(注)MICE: Meeting, Incentive Travel, Convention, Exhibition/Eventの頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称