

経済・財政一体改革推進委員会メモ（羽藤）

昨年までに何が達成できて、何が課題として残っているか

1. スマートプランニングによる都市政策効果の見える化推進，健康都市に向けた KPI 設定を達成したことは成果。但し人口減少下における都市構造転換に向けた低未利用地の用途転換と総合評価は不十分であり，土地の高度利用に向けた制度設計が対応できているとはいえない。総合的な都市計画策定のための組織づくりにも課題が残る。
2. ドローン等の自動技術を用いた i-construction の技術開発制度創設による省力化・迅速化に向けた動きが地域でスタートしたことで，新たな市場拡大に向けた動きが生まれたことを評価したい。一方で基盤となるデータセンターの設立，国際標準化を念頭においたデータ品質のトータルデザインは十分とはいえない。地域の大学・企業と連携することで財政負担を抑えながら人材育成・経済効果を生み出す仕組みづくりが課題。
3. 少人数教育の効果把握に向けてエビデンス取得と検証に向けた動きが生まれたことは成果といえる。ただし，小中高大の一貫した教育プロセスにおける教育効果の体系的把握が不足している。家計における教育支出増大は，教育効果の逡減と逼迫した家計という二重の副作用を引き起こしており，エビデンスの実態把握と制度設計が喫緊の課題。
4. 科学・技術の司令塔機能について明確な指標が設けられないまま，財政支出が行われていることは課題といえるのではないかと。研究の多様性に対する投資（科研費）と選択的投資（大規模研究予算）の組み合わせ効果についても分析が進んでいるとはいいたい。

経済再生と財政健全化の二兎が追えているか

1. 鉄道を中心とする交通インフラ整備についてストック効果の追及と財政健全化の目線が不足しているのではないかと。市場原理に任せているだけでは十分かつ確かなインフラ投資が進まない。多様な資金確保によって民間投資を促すほかに，金利の低い財政融資への借換促進，マネジメント組織設立による複合的なインフラ整備を念頭に，リニアや整備新幹線，羽田アクセス線や国際拠点駅周辺の立体的な道・駅空間整備といった大きなストック効果をもたらす投資を呼び起こすための制度設計が課題。
2. 道の駅を拠点とする自動走行を基本とした地域システムの構築や，道路の維持管理のための財源確保と制度設計が必要ではないかと。電気自動車の急速な進展は，発泡酒税率と同様の問題を（応分負担の原則で考えると）引き起こしている。道路を使っている（劣化原因をつくっている）車両に対して適切な課税の再検討を通じて，新たな社会基盤整備の制度設計が必要。特に社会基盤の維持管理計画について国レベルの計画策定が着実に進展しつつあるものの，地方自治体の計画策定とは大きな開きがある。自治体の取り組みや技術力が不足しており，地方のインフラ維持管理計画策定においてモラルハザードが起きているのではないかと。諸外国と比して自動運転やBRTなど新たな産業育成の芽がある分野への投資も加速しておらず，1980年代にインフラ老朽化で多くの事故を起こした「荒廃するアメリカ」のような事態に陥りかねない状況を危惧する。