

「経済社会のあるべき姿と経済新生の政策方針」と「スマートインフラ」

瓜生良知
URYU, Nagachika

経済企画庁総合計画局計画官(社会資本担当)付

1 はじめに

西暦2010年頃の日本経済の展望と政策方針を盛り込んだ『経済社会のあるべき姿と経済新生の政策方針』が、1999年7月5日に経済審議会から総理に答申され、7月8日に閣議決定された。

今回の答申では、21世紀の経済社会のあるべき姿をはっきりと提示し、経済構造や経済活動だけではなく、新しい経済社会の根底をなす条件・目標・概念及び価値観についても明確にしている。

また、その中で、21世紀初頭のわが国経済社会を支える社会資本のあり方について提示しており、特に、新たな社会資本のあるべき姿としてスマートインフラが盛り込まれている。

本稿では、これらの内容について簡単に紹介したい。

2 知恵の時代へ

日本は明治維新以来、ひたすら近代工業社会の形成に励み、特に戦後は、すべての資源と能力を経済の発展、とりわけ近代工業の成長に振り向けてきた。この間、国民の多数の間に、「効率」「平等」「安全」を社会的正義とする価値観が存在し、それを背景に日本経済は急速に復興し、長期にわたる高度成長を続けてきた。

しかし現在、日本経済が直面している不況は、単なる循環要因ではなく、戦後の成長を支えてきた近代工業社会の規範が人類文明の大きな流れにそぐわなくなったという根本的な問題である。

このため、この問題を見直し、構造改革を抜本的に前進させることにより、経済社会システムを時代に適合したものに变革していくことが重要な課題となっている。この变革は、これまでのシステムの延長線上で漸進的に制度を調整していくという対応では限界があり、人々の行動様式から発想に至るまで全く異なる枠組への転換を伴わざるをえない。こうした改革を行なうには、いずれの方向に進むかについて、国民の選択が必要であり、その大きな方向性について解答を出すことが求められる。

このため本答申では、まず、経済社会の「あるべき姿」として、今後21世紀へ向けて我々が選択すべき方向性とその結果として実現されるであろう経済社会の姿を描いている。

3 経済社会のあるべき姿

「経済社会のあるべき姿」の実現に向けて、今後実施していくべき重要な政策方針を以下に示す。

3.1 多様な知恵の社会の形成

多様な知恵の社会では、透明で公正な市場で、消費者が自己責任による自由な選択を行ない、また、それが財・サービスの生産にも反映される。

3.2 少子・高齢社会、人口減少社会への備え

少子高齢社会、人口減少社会に備えるため、安心できる効率的な社会保障や年齢にとらわれない経済社会、生涯学習のための条件整備、少子高齢社会に対応した街づくりなどが必要となる。

3.3 環境との調和

環境と調和した経済社会を実現する観点から、循環型経済社会の構築、地球環境問題への適切な対応及び安全で持続可能な発展社会を支える社会資本が必要となる。

3.4 世界秩序への取り組み

グローバル化の推進に貢献し、その利点を最大限に享受していくため、世界経済のルールや基準の形成に積極的に取り組み、世界の主要プレーヤーであり続ける。

3.5 政府の役割

官から民へ多くの機能が移転され、企業活動や産業に対する政府の関与は縮小される。こうした中で、政府の役割は、市場ルールの整備、危機管理、安全ネットの整備、外部経済への対応、景気変動への対応等に純化する。また、この役割も、可能な限り国から地方へ権限を委譲され、地方分権が進む。

4 21世紀経済社会を支える社会資本

「あるべき姿」を実現していくためには様々な政策が必要となるが、ここでは社会資本整備、とりわけ運輸政策に関

係する政策方針を抜き出して紹介する。

4.1 多様な知恵の社会を支える社会資本整備

情報通信ネットワークについて、各種情報通信機器の高度化を進め、日本列島の中核に世界最大級の高速・大容量を持つ情報通信ネットワークの形成に努める。

このため、公共空間の有効活用という観点から、道路・河川・下水道等社会資本と民間光ファイバーとの一体整備による国土情報スーパーハイウェイを構築する。

また、交通関連社会資本を情報通信関連技術と融合し、スマートウェイ(知能道路)等を「スマートインフラ」として効率的・整合的に計画・整備・運営する。

国際競争力強化のため、国際的な規模と機能を有した競争力の高い国際空港、国際港湾等の国際拠点の整備と、高速交通ネットワークの整備による国際拠点へのアクセスの強化を進めるとともに、国際拠点の24時間化を総合的に進める。また、国際都市として遜色のない水準の道路・公園・下水道・河川・住宅・文化施設や情報通信施設等の整備などを図る。

4.2 歩いて暮らせる街づくり

少子高齢社会にあつては、日常生活における移動等が、安全かつ短時間に済ませられることが求められる。

このため、日常生活とそのフットワークにおいて、ゆとりある「空間」や市街地環境を確保しつつ、様々な都市機能のコンパクトな集積と高度な交通・情報通信ネットワークの構築を進めることにより、安全性・快適性・利便性・効率性を向上させるとともに、移動時間等の短縮を図る。

また、歩行空間・公共空間のバリアフリー化、電線類の地中化や交通安全対策を推進するなど、歩いて楽しめる歩行空間、公共空間を確保する。

4.3 少子・高齢社会にふさわしい社会資本

豊かで活力ある少子・高齢社会を実現するためには、経

済社会全体の効率(生産性)を高めることが重要である。移動時間の短縮や物流の効率化のために、都市鉄道や道路の整備等による交通容量拡大、時差通勤及び相乗りの促進、トランジットモール(公共交通機関だけが通行可能な歩行者天国)の導入等、交通需要マネジメント施策・マルチモーダル施策等といった交通円滑化のための総合的な対策を進める。

4.4 環境にやさしい社会資本

鉄道、バス、路面電車等の公共交通機関の利用促進、バ

イパス・環状道路の整備等による交通渋滞の緩和、鉄道・内航貨物輸送の推進(モーダルシフト船の建造促進等)、駐輪場の整備等による自転車の利用促進等を進める。

5 スマートインフラ

将来の社会資本は、情報通信技術を取り入れて管理運営が効率的になされるとともに、異なったインフラ間でも情報通信技術を介して相互接続が可能となり、全く異なった利用形態が実現するものと考えられる。本来はこれらを総称してスマートインフラと呼称すべきものであるが、特に交通分野において先導的に導入されるものであることから、スマートインフラ(SMART: Synthesis of Multimedia Architecture and Reliable Transportation)と名付け、交通関連社会資本と情報通信関連技術を融合し、効率的・整合的に計画・整備・運営するという概念を持たせたものである。(図1参照)

答申では、「多様な知恵の社会を支えるための社会資本」の一つとして位置づけている。

6 おわりに

今後の日本の経済社会は、「あるべき姿」の実現に向けて自信と誇りを持ち、新時代を切り開いていくべきであろう。

また、「あるべき姿」の多様な知恵の社会を支える社会資本として答申に盛り込まれた「スマートインフラ」は、既にITSと物流のEDIの有機的接合の取り組みに代表されるように、今後関連する分野が緊密な連携をとり、具体的取り組みが進展することを期待する。

参考資料・ホームページ

『スマートインフラ構築に向けて』(当庁報告書・1999年1月)

『経済社会のあるべき姿と経済新生の政策方針』: <http://www.epa.go.jp/99/e/19990705e-keishin.html>

『地域経済・社会資本本部報告』: <http://www.epa.go.jp/99/e/19990628e-chiiki.html>

『スマートインフラ構築に向けて』: <http://www.epa.go.jp/99/e/19990125e-smartinfura.html>

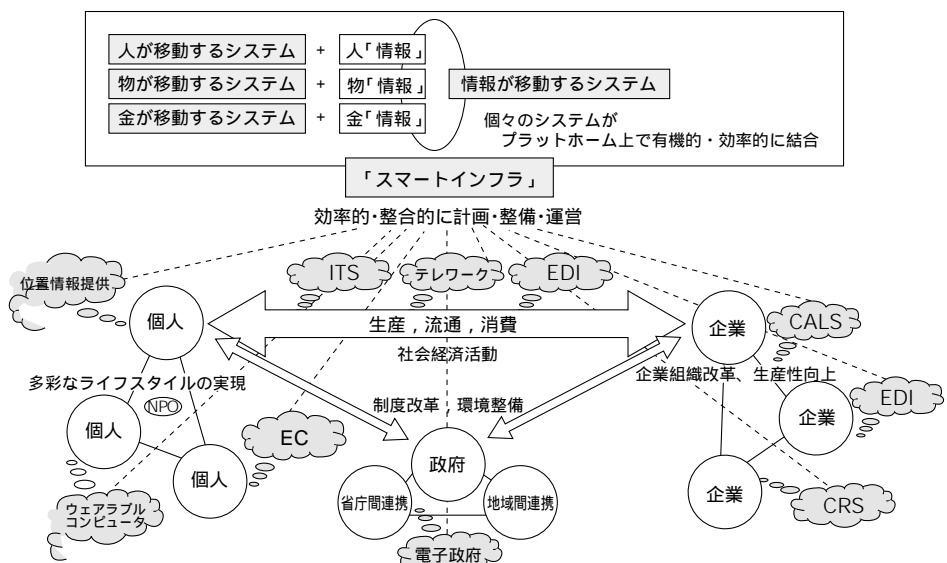


図1 スマートインフラの概念