

社会資本整備審議会総会・交通政策審議会総会 合同会議

平成31年2月6日

【高桑総合政策局総務課長】 定刻となりましたので、ただいまより社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会の合同会議を開催させていただきます。

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。私は、本日事務局を務めております国土交通省総合政策局総務課長の高桑でございます。本日は、しばらく私が議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いをいたします。

事前にご連絡をさせていただきましたとおり、本日の会議につきましては、ペーパーレスにて実施をさせていただいております。委員の皆様には、会議資料は配付せず、お手元のタブレットを用いましてご説明をさせていただきますので、ご理解とご協力をよろしくお願い申し上げます。

なお、お手元にタブレットの操作方法についての注意事項がございます。恐縮でございますが、特に右にあるボタン、これを押ししてしまいますとプログラムが終了いたしますのでご注意くださいと思います。なお、操作方法等につきましてご不明な点がございましたら、委員の後ろにおります事務局の担当者にご遠慮なくお申しつけいただければと思います。

また、本日、委員の皆様からご発言をいただく際には、こちらの机上札を立てていただければと思います。立てていただいた方を順にご指名をさせていただきます。

続きまして、両審議会の会長と会長代理をご紹介します。

まず、三村明夫社会資本整備審議会会長でいらっしゃいます。

【三村社整審会長】 どうぞよろしくお願いいたします。

【高桑総合政策局総務課長】 続きまして、古賀信行交通政策審議会会長でいらっしゃいます。

【古賀交政審会長】 古賀でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【高桑総合政策局総務課長】 続きまして、木村陽子社会資本整備審議会会長代理でございます。

【木村会長代理】 よろしくお願いをいたします。

【高桑総合政策局総務課長】　　続きまして、竹内健蔵交通政策審議会会長代理でございます。

【竹内会長代理】　　竹内でございます。よろしくお願いいたします。

【高桑総合政策局総務課長】　　なお、両審議会委員のご紹介につきましては、時間の都合上、委員の名簿によりかえさせていただきます。また、本日ご出席の委員の皆様については座席表のとおりでございます。

次に、議事の公開について申し上げます。両審議会の運営規則によりまして、両審議会は原則として公開することとされております。本日の会議も公開で開催しておりますので、あらかじめご了承くださいと思います。

それでは、会議の開催に当たりまして、塚田国土交通副大臣よりご挨拶申し上げます。

【塚田副大臣】　　国土交通副大臣の塚田一郎でございます。三村社会資本整備審議会会長、古賀交通政策審議会会長をはじめ委員の皆様には、大変お忙しい中、社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会の合同会議にご出席いただき、まことにありがとうございます。また、日ごろより国土交通行政の推進に多大なご協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

改めて申し上げるまでもなく、我が国の社会経済情勢は、急速な人口減少、少子高齢化、頻発・激甚化する災害とインフラの老朽化、そしてICT、AI等の技術革新など、過去に経験したことのない大きな課題に直面しております。国民の暮らしに深くかかわる国土交通行政においても、こうした諸課題を乗り越え、情勢変化に的確に対応していかなければなりません。本日は、最新の社会資本整備・交通政策をめぐる動きや課題について、各分野の担当からご報告をさせていただきます。委員各位には、忌憚のないご意見をいただき、国土交通省の施策の充実に生かしてまいりたいと考えております。

両審議会におかれましては、今後とも幅広い見地から一層のご指導を賜りますよう、よろしくお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【高桑総合政策局総務課長】　　ありがとうございました。

これより議事に入りたいと思いますので、カメラによる撮影はここまでとさせていただきます。報道の皆様にはご協力をお願いいたします。

それでは、以降の議事進行につきましては、社会資本整備審議会会長でいらっしゃる三村会長にお願いいたしたいと存じます。三村会長、よろしくお願いいたします。

【三村社整審会長】　　それでは、議事に入りたいと思いますが、古賀さんと一緒に共同

司会ですな、きょうは。

【古賀交政審会長】 よろしくお願ひします。

【三村社整審会長】 よろしくお願ひします。

きょうは、説明をまず国土交通省からいただきますけれども、久しぶりというか、ほとんど初めての総会でございますので、私としては、私が議長をやるときに大体委員の皆様
の意見を全員述べていただくことにしております。ただ、今回は合同会議であり非常に人数が多いということで、できるだけ皆さんに意見を述べていただけるよう、これは皆さん
のご協力を得てそのように進めたいと思ひますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、議事に入りますが、議題（１）及び（２）については、事務局より説明をお願ひいたします。

【廣瀬河川計画課長】 水管理・国土保全局でございます。最初の資料１「大規模広域豪雨を踏まえた水災害対策のあり方」につきまして説明をさせていただきます。

平成３０年の７月豪雨に対しまして、社会資本整備審議会河川分科会のもとに小委員会を設置いたしまして、総合的なご検討をいただきましたので、それについてご報告をさせていただきます。

課題及び論点を真ん中のブルーのところを示しておりますけれども、アンダーラインが今回の豪雨の特徴でございます。今回の豪雨は非常に大量な雨でございましたけれども、地球温暖化による水蒸気の増加が寄与したのではないかと専門的なご意見が出ております。また、現象といたしましては、バックウォーター現象ということで、本川と支川の合流部での氾濫であったりとか、洪水と土砂が同時に氾濫する土砂・洪水氾濫という複合的な災害が起きました。

人的被害としては、死者・行方不明者が２３０名を超える甚大な被害になりましたけれども、逃げ遅れる人的被害が非常に発生したというのがその特徴かと思ひます。

また、社会経済では、ライフライン、交通インフラの被災により、経済活動が停止せざるを得なくなり甚大な被害が発生いたしました。

小委員会のメンバーの方々、スケジュールは以下に示すとおりでございます。

次の２ページでございます。今回、非常にさまざまな現象が発生しましたので、その現象ごと、ダム、土砂等の現象ごとの検討会、それから、緑で示しております現地での検討会、情報がうまく伝わらなかったということで、マスメディアやネットメディアにも参加いただいたプロジェクトとしても実施いたしました。また、内閣府や各県の検討会とも連

携を図って進めております。

次のページでございます。今回の答申のポイントでございます。平成27年の関東・東北豪雨を踏まえまして、「施設では防ぎ切れない大洪水は必ず発生するもの」へと意識を変革して、社会全体で洪水に備える「水防災意識社会」の再構築を進めておりましたけれども、その取り組みをさらに加速するようにご指示をいただきました。

具体的には、下の絵でございますけれども、赤いところ、これは命を守る、人命を守る取組、青色のところ、社会経済の被害を減らす取組、黄色いところ、気候変動への対応、一番下、緑のところ、技術研究開発の推進というものにつきまして、それぞれ具体的な対策についてご指示をいただきました。

次のページが、人命を守る取組についての具体的なものを記載してございます。象徴的なものとしたしまして、一番左でございます。従来までは、住民目線のソフト対策ということで打ち出しておったのでございますけれども、今回逃げ遅れが非常に多かったということもありまして、住民主体のソフト対策ということで、住民それぞれに具体的な避難計画、マイ・タイムラインの作成等の推進を図るべきだというようなご指摘をいただいております。

我々といたしましては、この答申に基づき、後でご報告もさせていただきます3か年緊急対策等を通じて、多層的な対策を推進してまいりたいと思っております。

以上でございます。

【森気象庁企画課長】 では、資料2に基づきまして気象庁からご説明させていただきます。「2030年の科学技術を見据えた気象業務のあり方」についてでございます。

本件につきましては、近年、AI、IoT技術の進展が著しい中、科学技術を基盤としている気象業務について、今後10年程度を見据えた進め方について、交通政策審議会気象分科会においてご審議をお願いしたものです。分科会長は新野先生でございます。

昨年1月から5回にわたってご審議をいただき、昨年8月にご提言をいただきました。ここで、「気象行政」ではなくて「気象業務」としておりますのは、気象等の観測・予測やその利活用は、気象庁のみではなくて、民間事業者、大学、自治体等でも行われているところでありまして、産学官一体となった業務のあり方についてご審議いただいたという趣旨でございます。

ご提言のポイントとしましては、「重点的な取組事項」というところに記載されておりますとおり、最新の科学技術に対応した、「①観測・予測精度向上に係る技術開発」を進

めるとともに、データや情報は社会で使っていただいでこそ価値があるということから、「②気象情報・データの利活用促進」ということを柱としまして、これらを車の両輪として進めていくというものでございます。この2本柱につきましても、基本的に産学官、さらには国際的な連携により進めることとしております。これに加えて、この2本柱を効果的に活用することにより、「③防災対応・支援の推進」を図ることとし、気象業務においては、国の機関である気象庁が中核となって取り組むこととされております。

次に、それぞれの柱の具体的な取組事項でございます。「観測・予測精度向上に係る技術開発」のところにつきましても、実況の監視から、集中豪雨、台風に関する予報、季節の変化、さらには、数十年後から100年後の温暖化に関する予測まで、最新の観測機器や予測技術を用いて精度を上げようというものでございます。

地震や火山については、気象に比べて予測の困難性というものがございませうけれども、その活動などを評価する技術を向上させるべきとされております。

また、「気象情報・データの利活用促進」につきましても、気象情報・データの取得・利活用環境の整備というものに加えて、防災気象情報等の理解・活用力の向上にも取り組んでいくこととされており、産学官が連携し、一層の生産性の向上といったものにも貢献するということが求められているところでございます。

さらに、下のところの「防災対応・支援の推進」でございますけれども、これについては、平時から気象台職員が自治体等に出向いて「顔の見える関係」を構築して、緊急時には、気象台が持つ危機感を市町村に直接電話で例えば伝える、すなわち首長へのホットラインといったものを通じて着実に共有するとともに、住民自らが「我が事」感を持って避難行動等に結びつく取り組みを進めるということとされているところでございます。

気象庁といたしましては、本ご提言を踏まえた取り組みを計画的かつ着実に進めていくこととしております。特に、地域における気象防災業務ということにつきましては、先ほどの資料1にもございましたけれども、7月豪雨の課題、防災気象情報が住民の避難行動に必ずしも結びついていなかったということ踏まえ、気象庁においては、昨年11月から「防災気象情報の伝え方に関する検討会」を開催してきているところでございまして、先ほどご紹介にありました「大規模広域豪雨を踏まえた水災害対策検討小委員会」とも連携させていただいて、急ぎ検討をしているところでございます。

ご説明は以上でございます。

【岡村技術調査課長】 続きまして、両審議会のもとで技術部会を設けてございます。

ここで国土交通省の技術政策を議論していただいております、平成29年には、国土交通省技術基本計画を策定させていただきました。

その後、さまざまな技術の進展等を踏まえまして、技術政策の推進に当たって、重要テーマごとに議論を深化させ、この取り組みを加速化しようということでございまして、左下にございますテーマ、モビリティですとか、温暖化を踏まえた防災、メンテナンス、都市・地域マネジメント、こういったテーマごとに議論をするという場を設けてございます。これが基本政策懇談会という懇談会を設けまして、石田先生を座長に会議を開かせていただきました。右下にスケジュールがございすけれども、昨年の6月から9月まで、4回開催をいたしまして、昨年の11月に中間取りまとめを発表させていただきました。

その中間取りまとめの概要でございすが、マトリックスになっておりますけれども、右方向に、横方向にテーマ別、そして縦方向に現状と課題、政策の方向性、具体的な政策の提案という形でまとめてございます。

かいつまんでご説明しますと、真ん中の段の政策の方向性の太字をご紹介しますと、モビリティにつきましては、MaaSと言われます新しいモビリティのサービスですとか自動運転、こういった方向に進めていくべきであろうということでございます。また、防災対策につきましては、最新の科学的知見・データに基づく防災対策、あるいは、総合的な洪水リスクマネジメントという方向性。メンテナンスにつきましては、メンテナンス情報のデータ化、あるいは利活用環境の整備ですとか、新技術、新素材の実装の推進。そして、都市・地域マネジメントにおいては、コンパクト・プラス・ネットワークの推進。そして、官民データと新技術活用によるマネジメントということで、スマートシティの推進。こういった方向性をご議論いただいたところでございまして、これらをまとめて、一番左になりますけれども、さまざまなデータが重要だということで、データ駆動型の行政を推進したらどうかという方向性ですとか、部局間あるいは産学官の連携、そして技術の社会実装の迅速化と、このような中間取りまとめをいただいたところでございます。

さらに、こういったテーマ、さまざまな深化をさせていく必要があると考えてございまして、今月25日に第5回の会議を開催して、さらに議論を進めていくということで今後進めていこうと考えてございます。

以上でございます。

【小善社会資本整備政策課長】 続いて、資料4についてご説明させていただきます。

「未来につなげるインフラ政策」ということで、現在冊子を作成しております。先ほど

来話が出ておりますように、自然災害の頻発・激甚化とか、人口減少・高齢社会の到来ということで、インフラを取り巻く環境が大きく変化する中で、国土交通行政が現在取り組んでいる主要な政策を紹介するものでございます。まだ現在作成途中の案でございますが、本日はご紹介させていただくものでございます。

目次でございますが、大きな構成としましては、第Ⅰ部、生産性革命の「貫徹」を支えるインフラ政策ということで、2016年以来国土交通省は生産性革命に取り組んでおりまして、ことしは「貫徹」の年ということで取り組んでいるものでございます。第Ⅱ部は、ソフト×ハードで加速する防災・減災について。続きまして、第Ⅲ部につきましては、老朽化するインフラにつきまして、戦略的インフラメンテナンスを行っていくと。このような構成で現在作成を取り進めているところでございます。

続きまして、資料5の「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」のご説明をさせていただきますと思います。

昨年来、昨年の7月豪雨でありますとか台風21号、大阪北部地震、北海道胆振東部地震などの災害が発生いたしました。それを受けまして、総理大臣より、インフラが災害時にもしっかりと機能するように総点検するようという指示がありまして、国土交通省を含め政府全体で点検を行ったところでございます。その点検結果も踏まえまして、昨年12月14日にこの緊急対策を決定したところでございます。

2の取り組む対象の内容・事業規模の目途でございますように、緊急対策の項目としては160項目、うち国土交通省は67項目でございますが、全体としては事業規模7兆円ということで、Ⅰの防災のための重要インフラの機能維持、砂防であるとか、ダムでありますとか、そういうものについて3.5兆円程度。Ⅱの国民経済・生活を支える重要インフラの機能維持、道路でありますとか港湾、鉄道などにつきまして3.5兆円程度ということになっております。

3番、本対策の期間と達成目標でございますが、事業期間としましては2018年度から2020年度の3年間ということになっております。初年度の対策として、速やかに着手すべきというものにつきましては、今年度の2次補正予算で対応しておりますし、2019年度、2020年度につきましても臨時特別の措置を活用してこの緊急対策を実施していくということにしておるところでございます。

説明は以上でございます。

【歳持交通計画課長】 それでは、「新たなモビリティサービスの推進について」ご説

明いたします。資料6でございます。

1つがMaaS、Mobility as a Serviceの出現でございます。2014年にヘルシンキにおいて、域内の自家用車を2025年までにゼロにするというロードマップが示されて、それをもとに、さまざまな公共交通機関を一括で検索・予約・決済できるアプリとしてこのWhimというものがスタートしています。ここの下にございますけれども、2つの地点、鉄道だけで行く場合、鉄道やトラムで乗り継いでいく場合、それからタクシーで行く場合、検索ができるだけではなくて、右にユーロが書いてありますけれども、幾らで乗れるかというのも出て、それでそのまま決済までできると、こういうものが出たということでございます。

もう少し具体的にご説明をいたします。このMaaSのサービスでございますが、利用者に対して、その出発地から目的地までの移動を1つのサービスとして検索・予約・決済ができるものでありまして、鉄道・バス・タクシーのみならずAIのオンデマンドバスとかシェアサイクルという新しい乗り物も含めて一括でできると。さらに、小売とか宿泊、それから病院の予約みたいなものも含めてサービスとして一括でやるものでございまして、今、欧米を中心に各都市に広がっているというものでございます。国土交通省としても、地方の交通手段の確保、都市の渋滞緩和、スマートシティの実現などに資するというところで、この取り組みを進めていきたいと考えているところでございます。

ちなみに、このMaaSの効果でございますけれども、このヘルシンキのWhimで申し上げますと、これを使い始めたユーザー、そもそもは半分が公共交通機関、4割が自家用車の利用だったのが、ここの一番左にございますように7割が公共交通機関になると、こういうことでかなり公共交通機関を使うようになってきていると。それだけではなく、いろいろと得られたデータによって、その交通サービスの高度化も図れるようになるという効果も持っているものでございます。

そういうことも含めまして、今、都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会を開催しておりまして、この日本版の、それから新たなモビリティのさまざまな乗り物について、どのような形でこの社会実装をしていくのかと、こういうものを検討しておりまして、3月までに中間取りまとめを行うこととしているところでございます。

ちなみに、その懇談会の中では、大きくこの4点について今検討を進めてございます。事業者間のデータ連携をどうやって促進していくか。柔軟な運賃とか料金をどうやって実現していくのか、パッケージ料金とかダイナミックなプライシングをどういうふうに検討

していくのか。まちづくり・インフラ整備、特に交通結節点であるとか道路空間をどういうふうに考えていくのか。それから、地方ごとにどういう形でそれを導入していくのか。こういうことについて検討を進めているところでございます。

その検討を踏まえまして、来年度は新モビリティサービス推進事業ということで、各地域で行われる実証実験、駅などでのオープンデータ化の推進に向けた実証実験、それから、このMaaS、各事業者が行う取り組みの土台となる標準をガイドラインとして策定するプロセスを実際に国主導で進めていく。そのための検討を進めることとしております。

最後に、この流れの中で、1月23日でございますが、スイスのダボスで行われた世界経済フォーラム、このダボス会議で石井大臣がこのグローバル自動運転・都市交通カOUNCILに出席したので、そのご報告をしたいと思っております。

このダボス会議、国土交通大臣として出席するのは今回が初めてでございます。世界のモビリティ分野における官民のリーダーたちが集まって、このグローバル自動運転・都市交通カOUNCILというものが今回結成されることとなりました。大臣は共同議長として参加しておりまして、自動運転やMaaSについて我が国の立場を発信したということでございます。

発言といたしましては、その自動運転を前提とした新たな規制や制度を設計すべき。シームレスな交通結節点の整備をすべき。それから、データの共有・活用を可能とする環境整備をしていくことが大事だと。こういうことを踏まえて、官民連携、国際協調、利用者を中心としたさまざまな対策を打っていくべきだ。そういうことを中心に考えていくべきだということを説明した上で、この会議については、5月29日に第1回の正式会合が開催されるということになって、今後定期的に検討が進められることとなっております。

以上でございます。

【高桑総合政策局総務課長】 続きまして、「社会資本整備、交通政策を巡る課題」でございますが、各種課題がございますけれども、本日のご議論のご参考となるよう、事務局で7点ほどあげさせていただいております。

1点目が、人口減少・少子高齢化に向けた対応。また、2点目といたしまして、災害への対応。3点目といたしまして、インフラの老朽化対策。また、4点目といたしまして、生産性を向上させるためのインフラの整備・運営。また、同じく生産性に関するものがございますが、ICTを活用した生産性の向上。6点目といたしまして、訪日外国人旅行者6,000万人を見据えた取組。最後、7点目が持続可能で多様性と包摂性のある社会の

実現について。

以上、大きく7つの課題をあげさせていただいております。本日のご議論の参考としていただければと思います。

事務局からのまとめてのご説明は以上で終わりでございます。よろしく願いいたします。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。各分科会で非常に活発なご議論がなされているということを知り、非常にうれしく思います。

それでは、これから皆様のご意見を伺いたいということですが、私からまず1つコメントをすれば、先ほど塚田副大臣が言われたように、国土交通行政を取り巻く環境は非常に大きく変化しているということですが、その中でも今後の経済の持続的な成長をなし遂げるためには、どうしてもストック効果の高いインフラを集中的に整備することは依然として必要であると、このように考えられます。

それから、想定外の大規模災害がいろいろ出ておりますが、想定外なのか、想定内なのか、これも1つの議論だと思っておりますけれども、これに対しては、ハード対策が大事であると同時に、先ほどありましたように、住民主体のソフト対策も総動員すること、これも大事であると、このように考えております。

それから、いま一つは、インフラの老朽化対策をどうしたらいいのかと、これがほんとうに頭の痛い課題であります。幸いにしてICTやAIを活用した新技術の開発、これは非常に盛んになされておりますし、もう一つの大きな問題というのは、インフラの大部分を管理する地方公共団体への財政的・人的支援、これをどうするかという問題もあると思います。

事務局において、先ほど具体的な各分科会の説明もありましたし、最後の資料7で課題を大きく7つの柱で整理しておられますけれども、本日の会議では、こうした網羅的な課題について、まとまらなくても結構ですから、各委員の日ごろ持っている問題意識、あるいは、国土交通省の運営に対するいろいろな意見についても自由にご意見をいただければ幸いです。

ここで、古賀さんから一言よろしく願いいたします。

【古賀交政審会長】 ただいまの報告をお伺いし、感じたことを申し上げます。1つは、問題が非常に多岐にわたることを改めて実感いたしました。同時に、災害をはじめとする、日本が直面している新たな現象を所与のものとして受け入れたほうがいいのではないかと

も感じました。一方、将来を考えると、先ほどご紹介があった新しいモビリティサービスに代表される新技術や新たな対策手法が登場してきていることも事実です。

もう1点意識しなければいけない社会の潮流は、我が国の少子高齢化が進行し、労働人口の絶対数が減っていくことです。この流れは何かの政策により急変することはないと思います。したがって、例えば、インフラの老朽化や交通網の在り方を考える際、我が国で起こりがちなことを申し上げると、追加的に新たな建造物をつくる、あるいは新しい機能を追加するといった「足し算」の動作に終始することを危惧しております。新たに何かを建設するのであれば、既存のものを縮小する、ないしは無くすという動作を大胆に実行していけないと、管理しなければならないインフラが増え続け、我が国全体が回らないという事態が起こりえます。

したがって、新たな交通網を考えるのであれば、新しいサービスを導入するだけでなく、既存のサービスを縮小していく、また、この動作が円滑にできるような体制を構築していく、そういう政策をぜひご検討していただきたいと思いますと思う次第です。現時点でのコメントは以上です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

それでは、あと1時間あります。大体30人の方がしゃべることになるとと思いますが、単純計算で一人あたり2分でございます。こちらからご発言を止めるようなことはいたしませんので、どうぞ自主管理をよろしくお願いしたいと思います。

先ほど申し上げましたように、どうぞ発言を希望される方は机上札を立てていただき、順にご指名したいと思います。よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

と言うと、大体最初はなかなか手が挙がらないので、石田さん、2分をお願いします。どうぞ。

【石田委員】 ご指名でございます。簡潔に説明していただきまして、ありがとうございます。2つばかり申し上げたいと思います。

1つは、気象庁と河川局から、激甚化あるいは強靱化ということについてのすごい成果の報告をいただきまして、ありがとうございます。これからは、地球温暖化問題というのはまず焦眉の課題になってくると思います。その中で、ミチゲーション、CO₂を削減するという政策と、アダプテーション、より強靱な国土にしていくという政策の両方を施策体系に持っているのは、実は国土交通省と農林水産省だけですので、さらにこの勢いを貫いていただいて、経済産業省と環境省の一角に割り込むというぐらいの覚悟でやっていた

だければと思います。

あと1分ありますので、私、参画させていただいております国土交通技術行政の基本政策懇談会と新しいモビリティなのですけれども、これは、非常に局を横断する、あるいは全省的な取り組みでございまして、議論が非常に活発で、非常にいい試みだと思っております。私自身も一生懸命やらせていただいております。今までは議論だったのですけれども、これからは、この政策展開を民間も巻き込む形でどう貫いていくのか。そういう中で、今、古賀会長からありましたけれども、めり張りをどうつけていくのかということが問われておりますので、成果を出した後もモニタリングとかレポートということをよろしくお願い申し上げたいと思います。2分たちました。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

それでは、飯尾委員、よろしくお願いいたします。

【飯尾委員】 時間節約のために、隣にマイクがあるときに札を上げました。

大きなことで最初に申し上げますが、今のご説明を聞いて、さまざまな取り組みがあるということ、大変前向きになっていることに大変感銘を受けました。その上で3つのことを気がつきましたので、ご参考までに申し上げます。

第1は、変化への対応というのはものすごく重要で、各分野でそれぞれやっておられると思いますが、そのときに重要なことは、変化に対応して各分野が適切に対応するだけではなくて、これまでの行政の考え方を少し考え直すということも時々必要になるのではないかと思います。

例えば、先ほど例に挙がってきた新モビリティサービス、MaaSみたいなことをすると、さまざまな交通手段が一元的に扱われる。そうすると、これまで分野別にやっていた規制の考え方というのは変わる可能性がございます。そうすると、MaaSができてよかったというのではなくて、それまでの行政の枠組みを考えてみる必要はないか。もちろんこれまでどおりのこともあろうかと思っておりますけれども、そういう取り組みが必要なのではないかというのが第1でございます。

第2は、そのこととも関係しますが、分野横断的な対応をどうするのかということでございます。例えば、インフラの老朽化という話が出てきましたし、人口減少もそうですが、それぞれの分野では、人口は小さくなるからどうしたものかという検討をするのですけれども、例えば、インフラによっては代替性があつたりいたします。そうすると、どちらか片方の手段に寄せるためにはどうかということがあります。それぞれの分野で精いっぱい

頑張っているだけではなかなか解決しない。もうここは、この分野は、この地域については、自分たちは手を放すというふうなこともあり得るということはどういうふうに議論をしたらいいのか。ここの会もそれぞれ分科会が分かれておりますからなかなかそういう議論がしにくい。計画部会というのはそのためにあるわけですが、そんな大きなところに行っただけではいきなりできない。これは地方公共団体にとっても同じだろうと思いますから、その議論の仕方をどうしたらいいのかということの工夫が必要なのではないか。第2でございいます。

第3は優先順位。そうは言っても、それぞれの分野の中での優先順位ということになってくると、今、両会長からお話があったように、それなりに課題は大きくなっていくということになると、例えば、災害に対応するインフラということ、優先順位は災害の規模が大きいもの、起こりそうなものに対応しないといけないのですがどうするのか。あるいは、これまでストック効果と言ってきましたけれども、ストック効果は大きければいいよということになっていて、どうしても面倒くさいもの、難しいものは後回しにしてきたのではないか。そういう点で言うと、優先順位が高くて難しいものをどうやったらある一定期間内にできるのかという検討が必要になってくる。一般的な優先順位はもうつけておられると思いますけれども、その上、実現の優先順位をどういうふうに考えていくのかということとは必要なのではないかと思いました。

以上でございます。ありがとうございます。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

後ほど、事務局から、今の質問、非常に基本的な質問だと思いますので、答えていただきたいと思います。

次は勝間委員、よろしくお願いします。

【勝間委員】 すみません、3点お話ししたいと思います。

1点目は非常に簡単なことです。今、富士通のタブレットが配られているのですが、これがWindowsタブレットで私は心底驚いたのですよ。技術的なことを今議論していると思うのですが、こういう皆さんで会議で物を共有するときに、タブレットとして、実は、Windowsというのはオーバースペックで高くて使いにくいのです。なので、単純にこれは一事例なのですが、国として何が技術として最適で、こういう場においてコストパフォーマンスが一番いいものは、どのような機器や、どのようなOSや、どのような技術を使うべきかということが、どういうプロセスでされているのかと

いうことに私は非常に疑問を感じました。これが1点目です。

ちなみに、私のWindowsは、割り当てられたものは年中通信が切れてよく見えなくなりました。これは、大体市価で同じスペックのAndroid端末を買うのに比べると3倍から4倍すると思います。これは皆さんへのインフォメーションです。

次、2点目です。技術革新がさまざま進みまして、いろいろなことができるようになっているのですが、例えば、海外では、キックボードってわかりますか、電動キックボード。あれが結構モビリティとしてはやっています、アメリカとか、ヨーロッパとか、中国とかに配られていて、その辺にシェアサイクルみたいに乗り捨てられていて、お金を払って、チャージはまた別の人たちが勝手にやって、1台運営者が幾らもらうみたいな形で民間運営になっているのですよ。これ、もちろん日本で導入したいと思っている市町村は多いのですが、当然これは道路交通法の規制でできない。なぜかという、原付扱いになりますので、まず原付のクリアをするために免許がないといけない、ナンバーがないといけない、ライトがないといけない、椅子がないといけない。私、これを実際自分で行ったことがあるのですよ。とても不便でした。すぐにやめてしまったのですが、いずれにせよそのような形で、世界ではこういうことができるのに、日本のガラパゴス規制のためにこういうことができないということが結構あると思うのですね。そこをきちんと新しいものを積み上げる前に、今バリアになっているものについてはしっかりと洗い直すべきだと思います。これが2点目です。

最後、3点目なのですが、いろいろなインフラをつくるアーキテクトとして、国全体が税金という形で金銭でお金を集めて、それをある程度いろいろな官僚の方やみんなが一生懸命考えて再配分するというアーキテクト自身は、もちろんこの先も生きるのですが、それ以上に重要なのが、民間や市民のリソースをどのように提供してもらって、それをお金ではなく、サービスとか情報という形でシェアをするかという部分のインフラのアーキテクトの姿の全体像が私には見えないのですよ。その部分について、どのように今後発展させていくかという、もう1段、今個別の話をたくさんいただいているのですが、もう一つ上の全体像が必要ではないかと思います。

以上、3点です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

次は太田委員、よろしくお願いします。

【太田委員】 ありがとうございます。

公共政策の執行には国民の理解が必要であります。国民の理解のためには説明の資料が必要なわけです。その拡充をぜひ考えていただきたいと思います。つまり、統計の問題です。2000年以降は、公務員定員の削減や予算の削減で、まず真っ先に統計部局にかなりのしわ寄せが来たと思います。政策に直接すぐに反映されないだろうということで削られてきたように思っております。総合政策局が中心になって、情報関係、統計を扱っているわけですが、結局各現局で局ごとにより詳しいデータを集めているように思えます。分野横断的な政策を打つためには、もう少し統計データの拡充が必要なのかなと思います。アメリカは、90年でしたか、交通統計の局をわざわざつくったということもありますので、今ちょうど旬の話題でもありますので、この機会にぜひ統計の拡充を進めていただきたいと思います。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

次は篠原委員、よろしくお願いします。

【篠原委員】 2つばかり。

1つは、防災・減災、国土強靱化です。これをもうどんどん進めるというのは私も大賛成なのですが、こういうものにえてしてある傾向が出てきます。各役所でこの国土強靱化とか防災・減災という名目がつけば何でも予算がつくというような、そういう流れがこれまでも見られました。だから、ここは各省庁あるいは地方の自治体も含めて、きちんと選別して真に必要なものに集中的に投資をすると、こういうチェック体制をしっかりとつくって、監視の目を光らせる必要があるのではないかなということが1点です。

それから、もう一つは訪日外国人の6,000万人の問題です。おそらく2020年、4,000万人というのは、今のトレンドから言うと達成されるのではないかと思いますけれども、この6,000万人ということになると、そう簡単ではないのではないかなと。そこで私の意見です。インバウンドばかりが強調されますが、アウトバウンドとの相乗効果ということにもそろそろ目を向ける必要があるのではないかと。つまり、アウトバウンドとインバウンドが両方活発になることによって全体のシナジーが生まれて、それで全体の人数も質も引き上げていくというふうに私はなると思っています。現に台湾や韓国の人がたくさん来てくれていますけれども、日本からその両国へ行く人はインバウンドほど多くない。特に台湾とは、大きなインバランスが生まれていて台湾側からも相当不満が出ていると聞いています。シナジー効果を考えるという意味で、例えばJNTOというのはこの1つの推進力になると思うんです。法律の立てつけ上インバウンドしかできないよ

うになっていますが、これをアウトバウンドもできるような法律改正も含めて検討していく必要があるのではないかなと、こう思っています。

以上です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

次は住野委員、よろしくお願いします。

【住野委員】 ありがとうございます。3点について簡潔に意見を述べたいと思います。

まず1点目は、防災・減災、国土強靱化のための対策ということで、いろいろ治水を中心的な対策というのは出ているように思われますが、治水を生かす上では、治山対策もしっかりとこの中で取り組んでいく必要があるのではないかなという点がまず1点です。

2点目は、「未来につなげるインフラ政策」についてであります。私どもは陸・海・空・観光サービスで従事しているものですから、新幹線の全国ネットワークということは非常にありがたいという計画ではありますけれども、先ほども出ておりましたように、これから急激な人口減少が進む中で、ほんとうにコスト面がしっかり担保できるのか、ほんとうに持続可能な新幹線ネットワークができるのだろうかということを老朽化対策も含めて非常に危惧をしています。ですから、ある意味、今あるストックをどう改良し、改善していくことも必要なときではないかなと思っていますので、例えば、ほんとうに300キロの新幹線の速度が要るのかという地域もあって、例えば、200キロでも改良すればフリーゲージトレインのように運行できるのではないかと、私どもはそう考えておりますので、そういったこれからの将来を見据えた視点でそういうことも議論をしていくべきではないのかなといったことが2点目です。

3点目は、コンパクトシティとか、地方創生とか、都市のあり方、まちづくりをどうしていくかという視点で言えば、先ほども出ておりましたように、この社会資本整備の計画と交通政策の計画、きょうは一体的に議論をしていますから、特に思うのは、どう一体的に財政も含めてマッチングができるかということが今後一番重要になってくるのだろうと思いますし、各自治体の財政状況なり、それぞれ各自治体がどこを重点的にまずは進めていきたいかということ、しっかりとフォローができるということが一番大事なのではないかと思っています。とりわけ交通関係ですから、道の駅とか、コンパクトシティとか言われていますが、財源的にもどういうふうにマッチングをして早くスピーディにそれを生かしていくのか。海陸一貫輸送もそうです。モーダルシフトとか言われていますが、結局部分的なことはありますが、どうそれをつなげていくのかということがこれから求められ

てくるのではないかと思いますので、そういった視点もぜひ皆さんで今後話し合っていければありがたいと思っています。

以上です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

少し整理させていただきますけれども、たくさんの札が立っていますから、次のような順番でお願いしたいと思っております。次が楓委員、その次が鈴木委員、その次が田中委員、よろしくお願いします。それから中村委員、大串委員、加藤委員、上村委員。それから新野委員、齊藤委員、原田委員、河野委員と、こういう順番で進めさせていただきますので、よろしくお願いします。藤沢委員がその次。ありがとうございます。

それでは、今までのところで国土交通省から何かコメントはありますか。

【高桑総合政策局総務課長】 行政全般についてご指摘いただきましたところは、しっかり受けとめて検討を進めていきたいと思っています。まず、委員の他の皆様からのご意見をいただければと思います。

【三村社整審会長】 わかりました。

それでは、今申し上げましたように楓委員、よろしくお願いいたします。

【楓委員】 先ほどのアウトバウンドのお話に関連して、観光に特化してお話しさせていただきます。

2030年に訪日外国人のお客様、6,000万人をお迎えするという事は、観光に係る私たちにとっても大きな目標であり、施策を進めているところでございますが、実は日本人の方の国内旅行が決して活発とは言えないのも現状です。例えば、京都ですと明らかに日本人のお客様が減っていますので、課題の中では、アウトバウンドの推進と共に、日本人の国内旅行、これを活発化させていく、そのためにはどうしたらいいのか、このことも課題の1つとして認識していただきたいと思っています。

次に、「未来につなげるインフラ政策」という資料4についてです。今後内容を精査される段階と思いますが、第I部のインフラ政策の、道路、新幹線、リニア、港、それから第II部の防災・減災について、この2つは観光と密接な関係にあります。第I部は観光の推進に、第II部は安全な観光につながります。観光への効果をそれぞれに書き込んでくださるとは申し上げませんが、この報告書に「序」や「はじめに」というような文章が入るのであれば、ぜひ観光との関連性を丁寧に書き込んでいただきたいと思っています。

もう1点は、49ページのインフラツーリズムの個所ですが、ここだけ「インフラツー

リズムに参加してくださいね」といった書きぶりになっているのにやや違和感があります。インフラツーリズムの素材である工事現場やインフラ施設は、観光の貴重なコンテンツであることは確かですが、一番大事なのは、国や地方自治体などのそのインフラの整備や管理者、それから現場の方たちが、いかにこのインフラ整備の意義を一般市民の方たちに理解してもらい、わかってもらう、そのためにはどうしたら良いかの工夫を重ね、受入の準備をするところにあります。今まで、課題となっていたインフラPRの効果的な手法のひとつではないでしょうか。これがインフラツーリズムの大きな意義だと思いますので、そのあたりもぜひ書き込んでいただけたらと思っております。

以上でございます。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

鈴木委員、よろしく申し上げます。

【鈴木委員】 交通政策審議会の鈴木でございます。私から交通行政ということに関して幾つかお願いしたいことがございます。

1つは、先ほどMa a Sというお話がありまして、これは大変すばらしい取り組みであると思うのですが、現状、どうしてもローカルな話になりがちなのですけれども、これは、日本全土をモータルを超えて自由に行き来できるような、そういった交通体系を目指していただきたい。どうしても行政の縦割りというものがあって、セクショナリズムでよその行政となかなかうまく進まないというところがあります。航空、鉄道、道路、船、これらがシームレスに使えるような社会を築いていくということが、少子高齢化、またインバウンドの人がふえてきたときに、移動を容易にするという意味で重要かと思えます。

それから、2つ目は、行政のコストを下げる必要があるということは当然なのですが、そのためには、民間の利用、民間の活用というのをもっと積極的に進めていただくような取り組みも進めていただきたいと思えます。先ほど、勝間先生からキックボードの話もありましたけれども、私の関係では、例えばドローンですとか、空飛ぶ車とか、そういった新しい技術がどんどんこれから出ようとしているのですけれども、制度的、政策的に改善していかなくてはいけない、改革していかなくてはいけないというときに、どうしても行政だけではスピードについていけないということがございます。

アメリカでは、大統領令で、民間の活力をもっと有効に使うようにということで、民間団体がそうした新しい技術の政策、技術基準を策定して提案するという、それを行政が採用するというような新しい取り組みが行われています。そうした仕組みを日本でも検討し

ていくということが必要なのではないかと思いますので、お願いしたいと思います。

以上です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

田中委員、よろしく願いいたします。

【田中委員】 田中でございます。ご説明をありがとうございました。

きょうの説明を伺っても、少子高齢化の厳しい状況の中で、これから戦略的なインフラメンテナンスをやらねばというところになりますので、ここで言う戦略とは、国としての大きな方針を踏まえた上で、住民が主体である認識を強く持って進めるということが重要ではないかと思えます。そのときに、地域に適したインフラ整備というのがあるかと思えますので、ぜひ住民の方々が、よく防災の観点では、自助・共助・公助と言われますけれども、どうしても公助を受けて共とか自分で動くというふうになんか順番がこれまでであったような認識でいるのですけれども、今後は、同時進行で公も共も自助も一緒に動くというふうな感じで、広域で議論をして連携できていくかというのがポイントになるかと思えますので、ここには大変情報の発信が重要になってくるかと思えますので、それによって、社会資本整備を主体に、交通政策を主体に、連携ということを各地域も考えられるような、そういう流れがとれればと思うところでございます。

もう一つは、これからA I、I o T等が進められて、これからの整備の中では、ここに多くの大変な知見が集約されていくかと思えますので、今の国土交通省の働きがいとかやりがいという人づくりのところにも支援をされているところでございますので、こういう匠の技やスキル、技術というものがA Iにラーニングされるような形で次世代に受け継がれ、またここを支える人等、支援体制が、ほんとうに皆さんのモチベーションが上がるような、そういう体制がとれればと思うところです。技術とか、ビッグデータとか、現場の声が互いにやりとりできる仕組みでよい流れができるように、この政策の課題を同時進行で回る人への知見というのも強くふだんからメッセージできればと思います。

以上です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

次は大串委員、よろしく願いします。

【大串委員】 ありがとうございます。3点申し上げたいと思います。

M a a Sのお話が先ほどから出ておりますけれども、できれば小型のローモビリティなどの活用も一緒に考えていただきたい。というのは、自分で動けるということに関して、

高齢社会においては、それは非常に大切な要素にもなってくると思いますし、もう一つは、日本は自動車立国でもございますけれども、販売数は減っておりますし、なかなかチャレンジングな試みができないような状態にもあるかと思えます。先ほど、昨日か一昨日あたりに、中国でナンバーの要らない小型電気自動車が爆発的に普及をしていて、非常な台数が出ているという話がありました。いろいろな小型モビリティに限って言うとイノベーションな動きがあるわけですから、ぜひそういったものが走りやすいインフラの整備という視点を含めて議論を推進していただけるといいかなと思います。ですので、イノベーションを推進する施策として、スローモビリティ、小型モビリティもどうぞメニューに入れていただきたい。最近空飛ぶタクシーなども出てきていますよね。いろいろな多様な移動手段等がこれからも出てくると思いますので、目配りをきかせていただきたいと思います。それが1点目です。

2点目ですけれども、いよいよ6,000万人への高みということで、非常な躍進を遂げるインバウンドの話が出ていますが、災害時に右往左往されている外国人の方がまだまだ目につくというところで、昨年度であれば、関空で移動ができなくなったときに、日本人に対しても情報が伝わらないような状態にあったとか、もしくは、新千歳空港でブラックアウトが起こったときに、情報が何もないので大使館の情報などを見てすごしていますと、でもバッテリーが切れそうで心配ですみたいないろいろな声がありました。なので、プッシュ的にどこに情報を出せばインバウンドの方たちが情報をとりやすいかということを検討しておくのも大事ですし、常日頃から各国大使館を含めた、例えば、中国人の方も多いですけれども、シートリップとか、そういったメガの宿泊関係の業者の方たちにも、ここの情報を見て自分たちの国の方たちに移動情報を取得してくださいというようなプルですね。プッシュだけではなくてプルも含めてふだんからの関係を築いておいていただきたいというのが2点目です。

3点目ですけれども、先ほどの関空にもかかわるものですが、損害賠償請求に關しまして、例えばああいったインフラに損害が起こったときに、サービスもストップしてしまうわけで、非常に大きな損害を受けるわけですが、そういったときにきちんと減収分を取り戻せるような法体系、整備されているのかなというところが少し不安でありましたので、そこら辺もできればお聞かせ願えれば幸いです。

以上です。すみません、長くなりました。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

次は加藤委員、よろしくお願いします。

【加藤委員】 名古屋大学環境学研究科の加藤といいます。

私は、公共交通の現場で、自治体さんとか事業者さんと一緒になって公共交通を立て直すという仕事をやっていて、きょうで言うと、資料6のところの「新たなモビリティサービスの推進について」がありますが、そこに鉄道・バス・タクシー事業者が入れさせていただけるとするにはどうしたらいいかということをやっています。いまのレベルではとても入れてもらえないと思っていますので、きちんと入れてもらえるようにレベルを上げるということをやっています。

その観点から申し上げたいのですが、今、例えばMaaSであるとか、あるいはシェアリングであるとか、自動運転であるとか、そういうことを考えたときに、決定的に自治体だとか交通事業者の現場のところでは、IT化とか、デジタル化とか、そういったことはもう全くできていなくて、紙とか、ファックスとか、そういう世界があるわけです。これをどう変えていくかということ考えたときに、最も簡単な方法がありまして、運輸局さんが事業申請や補助金申請の際に電子申請、それもオープンデータ、標準データで受け付けるようにしていただくと、やらなければ何もできないのでみんなやると思うのです。今だと、申請は紙でやって、それとは別にMaaSだとかへの対応のためにデジタルデータをつくれとか言われても、それをやったってもうかるわけではないのでやらないわけですね。となると、結局MaaSは、今のまま行けば、大きい事業者の囲い込みだとか、地域で予算がついたからやってみたとかという、全国至るところでそれぞれガラパゴスなものできて、結局全国でまとまらないということが、私の中ではとても危惧しているところなのです。

なので、そういう意味では、国への申請というのは、弊害だと思われることもあるかもしれませんが、逆にデータを収集できるととても大事な機会でもあると考えたら、電子化というのはとてもいいことだし、そのことによって現場が省力化し、運輸局ならその出先のところで人が捻出されるとしたら、私がもう一つ取り組んでいるバスの安全対策、こちらは人が足りない足りないと言っているのですが、そちらに回っていただくことができます。また、紙ベースでの雑務のところをもっと電子化していけば、データ解析をいろいろできるようになり、国土交通省がシンクタンク的な機能を持つことができるのではないかと考えています。

国土交通省が出される公共交通に関する好事例であります、マスコミ等でも紹介され

るような決まりきったものが多くて、埋もれている好事例が見い出せていないのではないかと、見つけれられていないのではないかと。その1つの原因として、せっかく申請という形でデータを収集しているはずなのに、全く使えていないということがあると思っていますので、こういう点をぜひ改善していただきたいなと思っていますし、現場の人間としてはそこに貢献できるようにしていきたいと考えております。

以上です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

次は上村委員、よろしくお願いします。

【上村委員】 上村でございます。簡潔に3つのことを申し上げます。

まず、財源の問題です。未来につながるインフラ政策や、新技術や、自動運転や、防災・減災、もうやらなければならないことはたくさん山盛りなわけですが、それを全部予算化していくというのは大変でございまして、PPP/PFI推進アクションプランをもっと活用すべきと考えます。きょうの資料で見えておりましたが、仙台空港とクルーズのターミナル施設、MICEの施設は出ておりますが、この数でいきますと、到底平成34年までに21兆円をPPP/PFIで達成するという目標を上げておりますが、おぼつかないなと思っております。

やらねばならないことを全部予算化できないわけですから、事業性のあるものは、いかに民間資金を投入していくか。人口20万人以上の地方自治体においては、優先的施策ということで推奨はしておりますが、まだ義務化はされておられませんし、罰則規定もありません。PPP/PFIに持っていきますように手続の簡素化とかそういうようなものも随分進んでいるとは思うのですけれども、どうも本気になってどこまで国土交通省も、そして地方も首長をはじめみんなが、全部が予算化、税金でやることはできないのだということをもう少し腹に落として、このやらなければならないことをいかに民間資金も入れてやるかということを真剣に考えてほしいと思います。先ほど、損害賠償の例がありましたけれども、今回も関西空港、台風21号で随分被害を受けましたが、民間の会社であればこそ損害保険に入れるのです。国は損害保険に入れないと思うのですけれども、今回の関空も全額ではありませんが、一部おそらく損害保険で補填というか、損害保険に入っていたことによって修理その他に回せたと思います。そのことが1点目です。

2点目は、先ほど楓委員もおっしゃいましたが、国民へのインフラ理解ということです。同じく台風21号のときに、大阪地域には水門がありまして、安治川とか、毛馬とか、そ

れが30年ぶりでしたか、水門を閉めたことによって高潮被害は最小に防げたと思います。ですからインフラがあつてよかったということで、今まで公共事業の中で大分使われていなかったから随分この水門に対してもいろいろなご批判もあったと思うのですけれども、あつてよかったというインフラに関しては、あまり報道関係でも言われませんので、どういふふうに自ら広報していくかというのも難しいことですが、大切な防災に関してはどこまでインフラで守るのか、どこまでソフトで守るのかというのはありますけれども、そういったあつてよかったインフラというものに対しては、この委員も含め、もう少し再認識していろいろな場面で言っていく必要があるのではないかと思います。

3番目は、皆様もおっしゃっているように、分野横断で解決していかなければ、これからの未来につながるインフラ施策は、ほんとうに、あまりにもいろいろなジャンルにまたがります。統合的、連携的にやっていきませんと実効していかないと思いますので、ぜひ成長分野としての経済産業省や、防衛省や、そうした民間でサイバーを進んでやっていらっしゃる場所であるとか、サイバーセキュリティの問題であるとか、どういうところにリスクがあるのか又、その他の問題も分野横断で進めていくべきであると思います。

以上です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

それでは、次は新野委員、よろしくをお願いします。

【新野委員】 気象分科会の担当をしております新野と申します。

気象分野は、地球科学の分野の中で唯一、実用的かつ客観的な予測が可能となっている分野でありまして、これにはスーパーコンピュータの進歩、並びに関係者の努力があつて、年々予測精度が向上していると思っております。先ほど説明がありました分科会の提言では、2030年を目標にかなり挑戦的な目標を上げさせていただきました。例えば、集中豪雨を起こす線状降水帯の予測については、暗くなる前に避難ができるようなタイミングで情報が出せるように、また、強い台風が来る可能性があるときには広域避難が可能になるように、現在の1日前の予測ぐらいの精度で3日前から予報が出せるように、そういうことを技術的に可能にするようにという、提言を出させていただいたわけです。こういう情報を携帯端末等で広く使っていただいて防災に役立てていただければと思っております。

この会議の前に、「未来につなげるインフラ政策」の案を拝見させていただきましたけれども、この中には外国人旅行者等への情報提供体制の確保ということが書かれてございます。そこでは主に交通機関での対応が書かれてございましたけれども、現在では、山奥

の村にまで外国人旅行者等が入るような状況ですので、これらの方が時々刻々起きている自然現象に伴う危険を的確に察知できることも必要かと思う次第です。例えば、気象庁が出しております土砂災害警戒判定メッシュ情報等の危険度分布、それに土砂災害警戒区域あるいは洪水ハザードマップみたいなものを重ねて、その中に自分のいる場所が表示されるというようなシステムみたいなものが、国土交通省内の関連部署の協力で作られていくとよいかなと思っております。もちろんこれらの情報は、日本人旅行者や住民の方にとっても非常に重要なものとなると思います。

我が国の場合、セキュリティが高いという点が外国人旅行者の来訪しやすい理由の1つに挙げられておりますけれども、一方で自然災害が多い国ですので、災害のリスクに対して、外国人を含む旅行者が、自分のいる場所の危険度を的確に認識できるというシステム作りを考えていただければと思っております。

少々テクニカルなお話になってしまいましたけれども、以上です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

もう一度再整理させていただきますが、今札の上がっている方、齊藤委員、原田委員、藤沢委員、河野委員、野尻委員、朝日委員、野川委員、中埜委員、藤田委員と、これだけ上がっております。抜けはないでしょうね。中村委員はどの辺だろう。間違ってしまったら、そうしたらもっと早くですね。

【中村委員】 後でいいです。

【三村社整審会長】 ということで、今回、時間があまりないので、これだけで打ち切らせていただきますけれども、そうしたら、済みません、中村委員、僕が少し間違っていて、先にお願ひいたします。それから齊藤委員、よろしくお願ひします。

【中村委員】 すみません。ありがとうございます。中村でございます。3点だけ。

特に交通サービスのところ、先ほどから多くの先生方がおっしゃっていた新しいモビリティサービスのところですが、その動く、やる主体に民と官があり、民の中にも運輸事業とそうではないものがあり、そのあたりをどうするかというのはいつも課題になっているということと、それから、新しい話というのは昔からいろいろ出てくるけれども、そのときに古いものとどう組み合わせるのかということの議論が、多分検討はされているのですが、そこが要るなということを感じました。

そして、さらにゴールの共有という言い方でいいと思うのですが、新しいと便利になるとか、速くなるとかということよりは、例えば、社会的包摂がより進むであるとか、

災害復興時に、先ほど出ました、そういうところにこそMaaSの技術が回せるであるとか、あるいは、その先に全体の人々の生活の質につながるとか、そのゴールの部分、その共有の部分とうまくつながっていくといいなというのが1点目です。

もう1点は、こういうものを具体的に実現していくときにスピード感はとても必要で、その意味では、社会実験、実証実験等も含めたデモンストレーションがあるといいというのは間違いなく、数々やっただけだとは思いますが、たまに非常に何のための実験かわからないような実験に遭遇するときがあり、非常にこう、あまり格好よくないというのは変ですけども、ちんけとか、何とか、そのような実験が最近あるのではないかという気もしています。なので、最終的にリーディング・プロジェクトとなる実験を、実証実験がよりふえるといいなということを思いました。

最後に、こういうことをやっていくときに人材というのはすごく大事なのですけれども、横に、交通は交通でも横に、交通、そして地域の生活、あるいは都市、そういうところにつながるような人材というのがとても必要で、地方にそういう人がもっとふえればいつも思っているのですが、まだまだだなぁと思います。その中で、きのうぐらいに見つけた単語なのですが、国際公共交通連合の中で、モビリティ・アーティストという言い方をされていて、何のことかよくわからないのですが、クイズがあって、6問クイズを答えるとあなたはこういう人だなぁと出てくるのですけれども、移動全体をどうやって考えていくか、いろいろな仕掛けがあり得ると思うのですけれども、そのところでもう少し幅広い人材育成があるといいと思いました。

以上です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

それでは、齊藤委員、お待たせしました。よろしくお願ひします。すみませんけれども、全体的に少しスピードアップをよろしくお願ひします。

【齊藤委員】 ありがとうございます。

私は、住宅や不動産を専門にしております。そこで、10年後に深刻になるであろうということで、でもなかなか解決の方策が見つからない問題に郊外住宅地の空き地・空き家問題がございます。これは、もう市場での解決はなかなか難しいし、現制度のなかでも難しいなど、両方の政策の中で考えている中で、きょう交通の技術の発達の可能性を聞いて、もしかしたら明るい未来が来るのではないかという気がいたしました。何が言いたいかというと、これらの問題は、住宅問題や不動産問題としてだけとらえるのではなく、

働き方改革も一緒に考えていかなければいけないので、問題解決・予防のために、交通政策も一緒になって国土交通省の中では総合的な取り組みをぜひしていただきたい。そして、すでに新しい交通の社会実験が行われているのもわかるのですが、10年後に確実に深刻な問題になるということがもうわかっているわけですから、できるだけ早く、かつリーズナブルな価格で実現できるということをぜひ総合的な取り組みという視点で実現をお願い申し上げたいということでございます。

以上です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

原田委員、よろしくお願ひします。

【原田委員】 僕も交通ですので、モビリティサービスのところですが、Mobility as a Serviceというこの言葉というか、あまりゆっくりやられていないのですけれども、サービスを提供する、インフラも重要だし、車両も重要だし、新しい動的な運用システムも重要だし、計画の規制やそういうことも、それから補助も、そういうところも全部重要なだけども、結局最終的に利用者の目の前に非常にいいサービスが並んで、それを自由に選んでその時々ベストなものを使えるという、そういう仕組みをつくらうという、そういうことなので、その辺の基本的な考え方のチェンジというか、切りかえというか、それはぜひやっていただきたいなというふうに思うというのが1つです。

それから、新しいモビリティサービスというのは、これは非常に便利なものですがけれども、便利なものが来るとどうしてもマイナスの影響が出るということは、今まで繰り返しやってきたことなので、例えばUberなどでも、ニューヨークでも、サンフランシスコでも、幾つかの大都市で混雑を悪化させていると、事後的にどうするかということは今議論していて、プライシングを入れようなどということをやっている。それから、Mobility as a Serviceに限らずですがけれども、新しいモビリティサービスについては、労働力の面についても、公平性の面についても、データのプライバシーの面についても、あるいは安全、セキュリティの面についてもいろいろ問題だと言われていて、これについてはかなりもう整理されてレポートがいろいろなところから出ている。そういう失敗例であるとか、既に議論をされているものもぜひ参考に、マイナスがあまり出ないような仕組みというのはぜひやってほしいなと思います。

最後は、MaaSですがけれども、これは公共交通網の大幅な改善ですので、地域公共交通網形成計画を地方自治体を中心になって全体の責任を持って計画をして、モニタリング

をして、きちんとそのまちの公共交通をよくしていこうという仕組みを動かしてきた中で、それとリンクしない手はないと思っているので、そこはぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

では、藤沢委員、よろしくお願ひします。

【藤沢委員】 ありがとうございます。3点申し上げます。

1つ目は、全てのインフラを見直す際に、もう一度コンパクトシティの思想に戻っていただきたいということです。コンパクトシティを進めるときにも、過疎地域の方々から、特に地域の議員の方々から、我々の地域がなくなるのかというような、インフラがなくなるのかというご指摘はあったのですが、今回の北海道のブラックアウトを考えても、交通網にしても、電源にしても、分散型というものを考えていくことというのは非常に重要かと思ひますので、その観点をもう一度、多分交渉はいろいろ調整いただくのは大変だと思ひますけれども、そちらを進めていただきたい。

2点目は、4月から解禁されます外国人労働者のビザ解禁がござひます。技能実習生の状況を見ていても、建設業というのは外国人も大変避けております。一番トラブルが多い。しかしながら、今、日本人の働きがいなどというのを建設のところでやっているわけですが、外国人にも同じように。インバウンドも大事なのですが、長期的に日本に住まい、消費をし、税金を納める人たちになるわけですから、この方々に対してきちんとした受け入れ機関、きちんとした受け入れ企業というものに対する、現実問題をきちんと見据えた上でのガイドラインと、それからモニタリングの確立をぜひお願ひしたい。これは観光も同じだと思ひます。宿泊も今回解禁になりますので、ぜひお願ひしたい。法務省は人手不足なので、任せても大変難しいかと思ひております。

3点目、防災ではなくてデータ活用について、非常にすばらしいと思ひているのですが、まず集めるデータの精度にこだわり過ぎていらっしやらないかなというのが1つ気にしているところであります。これからデータを活用していろいろするには、ベンチャーとのコラボが必要で、今ベンチャーとお手伝ひしていると、例えば、国土交通省の管轄で言えば、気象データに関して、地上観測のデータが非常に不足しているのですが、この地上データの観測をするために複合気象センサを使おうと思ひると、雷に弱いということで気象庁の検定が取れないので、センサデータが全然使っただけないというようなことがあります。では、そうではなくて、いろいろなまだ、新しいセンサであっても使っただけデータをとにか

くとれるようにとか、また、そういう地上データを正しく使い切れないうきに衛星データを使っているいろいろな予測をしようと思うと、今度は予報業務許可みたいなものもありまして、ベンチャーがこの業界に入っていくのに非常にハードルが高いわけです。なので、データ活用にはベンチャーは不可欠ですので、今、現実、実はデータをとるために阻害しているいろいろな厳しい精度を高める検定とか、認定とか、そういうものを見直していただけたらありがたいなと思います。

以上です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

では、河野委員、よろしくお願いします。

【河野委員】 ありがとうございます。交通政策審議会で委員をさせていただいております河野と申します。

本日見せていただきました資料について、1点だけコメントさせていただきます。この資料は、国土の強靱化や防災対策を示すもので、どうしても視点が国内の視点に向きがちだということはよくわかります。とはいえ、資料4の「未来につなげるインフラ政策」の中には、国際的な視点に関わるものも若干見られるように思います。

日本にとりましては、これから先の未来につなげていくためには、国際競争力をどういうふうに考えていくかという視点がどういう資料にもおそらく必要ではないかと考えます。特に国際コンテナターミナルやインフラの輸出といった議論をするときには、決して日本の国内からの視点だけでは論じられないと思います。先ほどもいろいろな方が総合的とか、省庁横断的ということをおっしゃいましたけれども、日本のこれからの国際競争力を考えていくためには、国全体としての経済政策の中で、国土交通省としてその持っておられる技術、あるいは持っておられるインフラに関するノウハウをどれだけ日本の国際競争力に結びつけていくのかという観点が必要ではないかと思います。減災とか防災とかといった技術も、これは、実は国際競争力があればほかの国にも貢献していけるものだと思いますので、ぜひそういう国際競争力、あるいは国際的な視点というものをに入れていただければと思います。ありがとうございました。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

次は野尻委員、よろしくお願いします。

【野尻委員】 野尻でございます。

きょう、委員の皆様は、本日のテーマに沿ってといたしますか、ご説明に沿ってご意見を

述べられておられますが、私は少し論点が変わってしまって申しわけございません。私は物流とかロジスティクスに関心を持って少し勉強をさせていただいております。物流分野でも将来自動運転とか、AIとか、いろいろな将来構想がありますが、私の場合は、当面する課題をどういうふうに乗り越えなくてはいけないかということで手いっぱいございまして、物流の課題は山積しておりますが、要は労働力不足をどうしたらいいのかと。将来的には、そういう機械、ロボット等が活用されるのでしようけれども、昨年引越し難民などという言葉とか、ロジスティクスのクライシスなどという言葉がありましたように、すぐ数か月後にはそういうことがやってくる可能性がありますので、こういう直近の視点も、問題も注意をしながら今後の議論をしていただきたいと思います。

いろいろ勉強をさせていただいておりますけれども、今のところ一番大きな課題、あるいはこれから議論をしなくてはいけないなと思っているのは、取引の環境とか取引の条件についてでございます。物流の場合には、荷主と呼ばれる方々と物流事業者の間でいろいろ契約に基づいて物流あるいは運送、保管等の行為が行われているわけですが、そこがなかなかブラックボックスになってわかりづらくなっております。もちろん全てではありませんが、ケースによっては、取引上の立場の強弱がそうした契約上に非常に色濃く反映されて、客観的に見てこれでいいのかというような事例もございますので、民間の契約ですので、国の介入の仕方というのはいろいろ難しいと思っておりますけれども、今後何らか、このまま放っておくと物流の隘路からなかなか抜け出せないということをひしひしと感じているところでありますので、委員の皆様にもご指導いただきながら、その辺、私としては勉強をさせていただきたいなと思っておりますのであります。よろしく申し上げます。

【三村社整審会長】 ありがとうございました。

次は朝日委員、よろしくお願いいいたします。

【朝日委員】 朝日と申します。2点です。

今までにも何人かの先生方からお話があったこともあるかと思っておりますけれども、財源と申しますか、政策の効果の話です。3か年の防災・減災緊急対策のところの資料でも何兆円という数字がそこだけでも並んでいて、効果を確実に出すということが大事かと思うのですが、その中でエビデンスに基づく政策ということがキーワードも出てきたかと思っております。全省庁が取り組まれていることかと思っておりますけれども、国土交通省については、公共事業の評価であるとか、事前評価、事後評価、それからストック効果ということにも注力してこられたので、そういった事業の評価ということについては、かなりきちんと取

り組み立てられてきて有意性もあるのだなと思っています。

その上で、今後の効果をきちんと検証していくという視点でお願いしたいことは、よいことばかり言わないという点です。効果を出すというと、一般的には、こういう効果があるから事業の必要性があるのだということに使われるものかと思うのですが、何か事業をやる、それから、特にこれからは、事業的にお金を出すということと同時に、先ほどからもお話があるように、規制緩和、規制を変えていくという場面が多くなると思います。そうすると、再分配といえますか、得をする人もいれば損をする人もいるという場面が今までよりも多く、今もそうですけれども、出てくることかと思えます。そのような環境の中で政策をきちんと進めていくためには、こういう効果がありますということのプラス面だけではなくて、きちんとそのマイナス面についても説明するという責任がますます大きくなってきていると思っています。そういう意味で、きちんとほんとうの意味での意思決定の支援になるような評価の活用ということを今までの蓄積を生かしてお願いしたいということが1点目です。

もう一つは、政策ツールという意味で、実際にその政策をする、実施していくに当たっては、今までのお話でもあったように、自治体に補助金を出してとか、そういった形で進めていく、それから、ガイドラインを整備して支援するといったことが典型としてあるかと思うのですが、そういった形で自治体の状況などを見てみますと、補助があるから、課題としては地域の課題を認識していたけれども、補助が出たから真剣に進められるというふうな意味ではとても大きなインセンティブなのですが、逆にその補助事業がないとなかなか手につけられない、人的にもなかなかいないというような状況があるかと思えます。そういった意味で、支援という方向性と同時に、自治体にももう少しインセンティブを設けるといえますか、こういうふうな計画を出してくれたらきちんと評価するというようなこと。もう始められているとは思いますが、そういった形で、民間活用の話もありましたけれども、もう少し現地の工夫を引き出せるような形の政策ツールというのをもう少し活用できたらいいのではないかなと思っています。

以上です。

【三村社整備審会長】 ありがとうございました。

次は野川委員、よろしくお願いいたします。

【野川委員】 今日は、社会資本整備審議会と交通政策審議会がこれまで取り組んでこられた課題についての報告をそれなりに網羅的にいただきました。国土交通省が対象とす

る領域は極めて広く、きょう報告された内容は、その一部ではありますが大変重要なものであって、これらについての意見を申し上げることも当然重要ではございますが、きょう報告された内容のニッチの部分、きょう必ずしも直接には報告されていないことについて、それなりの指摘を申し上げることにも一定の意味があると思われるところ、私は、労働法学の研究者であり、かつ交通政策審議会では船員部会を担当しておりますので、この両者にかかわる点についてご指摘を申し上げたいと思います。

先般、安倍内閣が成立させた働き方改革関連法において、最も主要な課題とされているのがご案内のとおり長時間労働の抑制でございます。ところが、この長時間労働抑制のために具体的に提示されている政策及びそれに伴って改正された法は、建設労働者であるとか、あるいはトラック、タクシー等の運輸業に携わる現業労働者は、別途の取り扱いがされるということにされております。また、国土交通行政を担う重要な人材である船員については、もともとこの労働関係は厚生労働省の管轄ではございません。包括的に国土交通省が船員については労働関係についても対応しております。このように、国土交通行政の対象となる産業を担う労働者のほとんどは、実は厚生労働省の手に余る部分がある。技術の高度化やITの進展というものに伴って今後進展していくこの産業分野において、現場で働く労働者が健康で安全な環境で、十分な意欲を持って働き、生産性を上げていくということは、これは厚生労働省に任せることではなくて、国土交通省がむしろ積極的に考えながら対応していくべきことであると思いますので、船員にかかわらず他の建設、運輸にかかわる労働者の環境についても、産業政策とのコラボレーションの形で考えていただきたい。

それから、日本は島国であって、しかも全ての外国との国境を海で接している点が、同じ島国のイギリスと違うところです。このような日本において、国際物流のほぼ全ては海運が担っております。その海運で働く現場の船員さんの労働条件についても非常に大きな問題が生じている。とりわけこの船員の不足、数が不足しており、かつ極めて高齢化している。船員さんの平均年齢は既に60歳に近づいているというような状況であり、また船員さんの確保・育成ということについても非常に深刻な課題となっております。

このように、国際物流が枯渇すれば日本は生命線を断たれるというような重要な地位にある海運について、ソフトの面と、それからもちろんハードの面も含めて、本日は何ら報告がなされませんでした。非常に大きな課題であるということをご指摘申し上げておきたいと思います。

以上です。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

時間は来ておりますが、最後まで行かせていただきますので、よろしくお願いします。

それでは、次は中埜委員、よろしくお願いいたします。

【中埜委員】 中埜でございます。2点申し上げたいと思います。

1点目は、関係するのは災害の対応の件でございますけれども、災害は、皆さんご承知のように昨今非常に大規模化し、複雑化してきておりますけれども、一方で、災害が発生したときに、スマホですとか、SNSですとか、それから音声データなども含めてで、非常にたくさんの情報が集まるようになってきております。本日の資料では、生産性の向上についてというところでICT、ビッグデータ、AIの活用というのは書いてございますけれども、この防災に対する対応についても、こういうAIを駆使した対応というのを本気で考えていかなければいけないのではないかなど。特に大規模災害、広域災害というふうになってまいりますと、なかなか人手だけではやっていけないだろうと思います。何でもかんでもそのAIが使えるかという、災害というのは新しいことが起こることもよくありますので、そうするとAIには手が出せないというようなことも起こるかもしれないので、そういった技術的な対応については解決していかなければいけない点が多々ございますけれども、場合によっては民間の力も活用しながら、AIを駆使して判断を支援するような対策を実際に取り込んでいくというような対応が必要になってくるのではないかなと思います。

2点目は、災害からどういうふうに戻るかという観点でございます。災害そのものは、もちろん事前に未然に防ぐというのが一番大事なことではあるのですが、それと同時に災害が生じたときに、いかに上手に戻るかということも大変大事かと思えます。東日本大震災の後、国連防災会議というのがございまして、そこでは仙台フレームワーク (Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030) というのが採択をされて、「ビルド・バック・ベター (Build Back Better)」というようなキーワードもございます。ですので、そのようなことをやっていくためには、例えば広域災害のときには、どの地域から戻していくのがほんとうにいいのかだとか、あるいは、場合によっては、業種としてはどういう業種から戻するのがいいのかといったようなこと、それから、災害が起こるとよく仮設住宅、避難住宅というものができますけれども、そういうものをほんとうに建てるのがいいのか、あるいは、少し後ろ向きかもしれませんが、

空き家対策ともうまくリンクできないのかなというようなことももしかすると考えられるかもしれません。ですので、いかに上手に回復するかという視点も非常に大事なのではないかなと思いましたので、ご指摘を申し上げました。

以上でございます。

【三村社整審会長】 ありがとうございます。

では、藤田委員、よろしくお願いします。

【藤田委員】 社会資本整備審議会の藤田でございます。

3つほどほんとは質問があったのですけれども、質問というか提案があったのですけれども、今、中埜委員からもお話があったので、1つわからなくて、質問みたいなものでもよろしいですか。

資料5のものなのですけれども、この「取り組む対策の内容・事業規模の目途」ということで、幾つかの項目は、こちらの「未来につなげるインフラ政策」にも記載されていますし、モビリティの問題だとか、今お話があったのですけれども、例えば、この取り組む課題のⅡの「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」というところに、電力等エネルギー供給の確保というのがございます。確かに国民生活を考えると、この前の苦東厚真でも、最近少し調べてないのですけれども、地震が終わった後、しばらくして報道で1,300億円ぐらいの経済的損失につながっているという報告があったりして、電力事業者だけの被害にとどまらず、電気がないととても生きていけない世界になっていると思うのですね。これに関して、この項目が上がっているということで、資料4を見ても何も出てこないのですけれども、これは、国土交通省としては取り立てて何か作戦があつてとか、国土交通省の立場からこの国民経済・生活を支えるインフラとして何か対策を打っておくべきだという提言があるのかなのか。この辺は私もかかわれるところなのかなと思っていたので、半分ご質問なのですけれども、させていただきたいと思います。

【三村社整審会長】 はい、結構です。後で事務局より答えてください。

それでは、最後になりますけれども、塩路委員。これで意見陳述は最後にさせていただきます。

【塩路委員】 すみません。ありがとうございます。

私は、自動車の排ガス低減だとか環境改善に関わっていて、今はちょうど燃費の基準をどうするか、EV・PHVをどのように普及させるかというような、目先のことで手いっぱいなのですけれども。今日ご説明いただいたところの課題でまとめられている7項目

というのは、みんな未来志向のアイテムで、それを中心にまとめられていると理解しております。

こういう場では当然そうなのでしょうけれども、先ほど来、各委員からのいろいろなご指摘があったように、まだ様々な取り組みにこれ以外の課題があると思っています。例えば、紙申請と電子化のミスマッチングであるとか、セキュリティ確保、サイバーセキュリティをどう確保していくかというところであるとか、あるいは、先ほど来の海運の話もされていましたが、何かここに書かれていない基本的な課題がいっぱいあるような気がしていて、そのあたりをどう解釈したらいいのでしょうか。もちろん、ここに書かれていることでも、これくらいの少しの資料ではなかなか書き切れないとは思いますが、いろいろ他にも含まれるべき内容もあると思っています。この7つ項目もみんなこれは並列で見られませんよね、視点がいろいろなところに関連していて。そういうところでどういう意見を申し上げたらいいのか、もう一つよくわからないのですが、国土交通省というのは、日本の基盤を確保するところですから、本当にいろいろな取り組みがあります。特に私が思っているのは、地域のニーズというか、そういうものに根差した非常に多様な施策があって、適材適所の考え方やコンセプトというのが絶対必要になってくると思うのですが、それが少しここでは見えてこないなと思いました。

だから、ここでの全体の考え方やまとめ方をどう表現するのか。ここで示されたことのもっと前にある課題というのがいっぱいあると思うのですが、それをどう記述するのか。小さいところを切り捨てないように、適材適所で基盤を確保していくという課題をどういうふうに扱っていくのかということも考えなければいけないのではないかなと思いました。長くなって済みません。

【三村社整審会長】 ありがとうございました。

それでは、事務局から一括してということと、それから、栗田局長、森次官よりお話があると聞いておりますので、簡潔によろしくお願いいたします。

【栗田総合政策局長】 総合政策局長です。改めて、大所高所のご意見、大変多くのことを伺いました。時間を超過して申しわけありません。全部のことにとってもお答えできませんけれども、大変大きなご指摘を頂戴しましたので、幾つかについてのみお答えしたいと思います。

変化への対応をしっかりしろ、そのときに足元、ストックもルールもきっちり見直していくべきというようなご指摘が共通しての1つのことだったと思います。過去にとらわれ

ず見直すべきものは見直していきたいと思っています。本日見ていただいたパンフレットもめくっていただくのも大変ですが、第Ⅲ部の見出しには、集約とか、再編とか、そういう言葉を使っていたと思います。臆せず取り組んでいきたいと思っています。

視点を原田先生から最後にまとめていただいて、M a a S絡みで、視点を利用者にとっていくのだということが大変大事なことだというようなご指摘がありました。これはいろいろなことに通じていくと思います。M a a Sにおきましての事業者とのリンクとか、ガラパゴスにしないとか、そういうことにも通じていくと思いますし、インフラを整備するときに、利用者側から見て意味があることという意味で財源の多様化、こういったこともそこから通じていくようなお話だなと改めて受けとめました。

横断的に、局横断的にというようなこととか、あるいは施策横断的にというようなことも1つのキーワードとして共通性があったのではないかと思います。国土交通省というより統合された形になって、施設整備のところから統合効果をどうやって出すかと、こういう議論の中で、最近では、公共交通とまちづくりとか、政策をがっちり組んでというところでそれなりに進んできたとは思いますが、改めてもう一段進めていくべきところがあるかなというようにも感じながらお話を伺っておりました。

それから、きょうもIT化ということに関しましては、きょうもタブレットでペーパーレスでチャレンジさせていただいておりますけれども、ますます進めていかななくてはいけない。データを申請いただくときのデータ化ということも我々にとっての有用な手段だということで、これは統計についての、ある意味での、別の意味で今旬になっていますけれども、そこについても関連するご指摘だなということで、データ駆動型行政、これは国土交通省の言葉ではありませんが、その面を今どんどん推進しているところでご指導をまたお願いしたいと思っています。

5つ目、地域で戦略を持つということとか、実証実験も大事、それから、人材ということも改めて着眼ということかと思っています。これは、我々の仕事が現場で意味を持つ、実効性を持つということにつながっていく大変大事な領域で、国土交通省が一番本旨とするところだと思いますので、改めてきっちり認識を持って進めていきたいと思っています。

また、個別にお尋ねをいただいたようなものもございます。この場でお答えできるようなこともありますので、それはお返しの仕方はまた別に考えたいと思います。

最後に、私から、両審議会には、これから社会資本整備重点計画ですとか、交通政策基

本計画ですとか、そろそろ改訂に向けての本格的な準備期間に入りたいと思っています。総会のご指導も得て、また計画部会とかそういう立て組みもつくりながら準備を進めていく、そういう段階に入っておりますので、またぜひ引き続きのご指導をお願いしたいと思います。もろもろのお返しの仕方はまた別途考えたいと思います。

最後に、次官から一言申し上げます。

【森事務次官】 国土交通次官の森でございます。きょうはお忙しいところをありがとうございました。また、十分な時間をしっかりととれずに、また短時間しかご意見をいただけなかったことは心苦しい限りでございます。

きょうを総じまして全体のご意見をいただいた中で、私が非常に感銘を受けたことは、気をつけていかねばならないと思ったのは、施策の連携、あるいは事業の連携という、役所の、本来であれば縦割りを排することのできる私たちであるにもかかわらず、そういったところに関してかなりいろいろなご意見をいただいたことを心苦しく思っておりますし、また、これについて気をつけていかねばならないと思っております。

役所でございますので、単なるひらめきの施策はいろいろ出てくるのですが、私たちも非常にいつも悩んでおりますのは、実際事業の主体も国から自治体までございますし、また、企業の方々との連携もございます。企業も大きな企業から、またスタートアップの企業の方々もいらっしゃるということで、さまざまな方々とどのように進めていくか、進めていけるかというところが多分一番大きなポイントだろうと思っております。この進め方、これを私どもとしてもどのように具体化していくのかというのをまた皆様方からいろいろお知恵をいただければと思います。

単純な、また1つ1つの分科会の中での議論の場のみならず、平時でも引き続きのご指導をいただければ幸いというふうにお願いを申しまして、最後の言葉とさせていただきます。ありがとうございました。

【三村社整審会長】 どうもありがとうございました。

今日は、短い時間でしたけれども、各委員から非常に効率的にご意見を述べていただきました。お願いは、これについて、このまま放っておくのではなくて、何らかの意味でのフィードバックを国土交通省にはよろしく願いしてこの場を終わりたいと思います。

事務局から何かありますか。

【高桑総合政策局総務課長】 ありがとうございました。

本日の会議の内容につきましては、後日委員の皆様方に議事録をご確認いただいた上で

配付資料とともに国土交通省のホームページにて公開させていただきます。

本日は、どうもありがとうございました。

— 了 —